

平成 30 年 9 月 25 日  
(2018 年 9 月 25 日)

第 8 回海事研究協議会理事会  
水先類似グループの中間報告

1. 検討経緯

約半年間にわたりメンバー間のメールによる数回の検討、打ち合わせ会合（1 回）による検討を行った。これらの検討結果を整理して中間報告とした。

2. 検討方法

グループリーダーが現状行われている水先類似行為に対する下記の個人意見を提示し、以下の検討を行った。

- ① 他水先区への派遣水先人が非水先港湾の水先類似行為を実施することの是非
- ② 水先類似行為は個人の契約であるが、万が一の事故時における訴訟（損害賠償）に対しどのように考えるべきか。
- ③ 水先類似行為に関するマニュアルの整備・操船シミュレーター訓練の必要性の有無
- ④ 水先類似行為のパターンについて
- ⑤ 運航者（船長）からの類似行為の要求度及び必要性
- ⑥ 外国籍大型クルーズ船受け入れの海防審議の是非
- ⑦ 水先類似行為者の水先人免許保持状況
- ⑧ 水先類似行為者の海技免状の取得状況
- ⑨ 水先類似行為者の健康検査の実態
- ⑩ 水先類似行為要請者（船舶運航者）に対する損害賠償保険の実態
- ⑪ ドックマスターの試運転時の事故による損害賠償保険の実態
- ⑫ 所轄官庁による水先区の水先類似行為に対する見解
- ⑬ 所轄官庁による水先区以外の水先類似行為に対する見解
- ⑭ 水先類似行為者の乗下船時の転落事故に対する生命保険
- ⑮ 水先類似行為者による海難事故発生時の港湾運営に与える影響
- ⑯ 水先類似行為者の SOLAS 条約 ISPS コード（テロ対策規定）における ID 問題
- ⑰ 水先類似行為が行われている港湾の分区設置の是非
- ⑱ 水先類似行為者を水先法に組み入れる案（準水先人制度）の導入の是非
- ⑲ 運輸委員会（事故調査委員会）の水先類似行為者の事故報告例

### 3. 検討結果（メールによる検討）

- ① 他水先区への派遣水先人が非水先港湾の水先類似行為を実施することの是非  
当初、やめるべきであるとの意見があったが、その後、派遣水先人、派遣先水先人会及び港湾関係者の合意があれば対応可能となった。
- ② 水先類似行為は個人の契約であるが、万が一の事故時における訴訟（損害賠償）に対しどのように考えるべきか。  
個人契約の中に“報酬額内での損害賠償”等の責任範囲を明確に決め、かつその旨は依頼者との間で事前に了解されなければならない。個人約款を作るべきである。水先類似行為者はアドバイザーの立場で、船長に操船を任せることも必要である。
- ③ 水先類似行為に関するマニュアルの整備・操船シミュレーター訓練の必要性の有無有効かつ必要である。少なくとも初回の水先類似行為の実施する際には操船訓練を行うべきである。
- ④ 水先類似行為のパターンについて  
最近の実績を調べる必要がある。
- ⑤ 運航者（船長）からの類似行為の要求度及び必要性  
外国籍クルーズ船の誘致が地方の非水先区で盛んに行われており要求度は高いのではないか。応招義務が無いことから水先類似行為が断られた場合、入港を見合わせるほど水先類似行為者が必要とされているかどうか調べる必要がある。
- ⑥ 外国籍大型クルーズ船受け入れの海防審議の是非  
大型客船には水先人が必要であるとされ、水先人が水先類似行為を行ったと聞いている。当該審議は海保の行政指導によるものと考えられるが法的にどのように位置づけられるものか明確にする必要がある。
- ⑦ 水先類似行為者の水先人免許保持状況  
特に回答なし。
- ⑧ 水先類似行為者の海技免状の取得状況  
特に回答なし。
- ⑨ 水先類似行為者の健康検査の実態  
特に回答なし。

- ⑩ 水先類似行為要請者（船舶運航者）に対する損害賠償保険の実態  
特に回答なし。
- ⑪ ドックマスターの試運転時の事故による損害賠償保険の実態  
特に回答なし。
- ⑫ 所轄官庁による水先区の水先類似行為に対する見解  
回答なし。
- ⑬ 所轄官庁による水先区以外の水先類似行為に対する見解  
海技士免状の届け出を求められたが、法的に定められた措置ではなく、だれが行ってもよいというスタンスであった。  
所轄官庁による説明もなく自己責任と認識し行ってきたが、最近になって応招要請者と水先人の免責約款と類似した免責約款の内諾を得た。  
新たに水先免責約款を作成し船長（船主）から事前承認を取るようにした。
- ⑭ 水先類似行為者の乗下船時の転落事故に対する生命保険  
特に回答なし。
- ⑮ 水先類似行為者による海難事故発生時の港湾運営に与える影響  
特に回答なし。
- ⑯ 水先類似行為者の SOLAS 条約 ISPS コード（テロ対策規定）における ID 問題  
グループリーダーによる調査では、国交省の埠頭保安規程及び水域保安規程の承認を受けた港湾には水先区港湾以外に多数ある。埠頭保安管理者あるいは水域保安規程管理者が指名されている。水先類似行為者（水先人以外）に対し港湾施設管理者あるいは水域施設管理者が ID を与えているかどうかは不明。ただし水先類似行為が行われている港湾に上記管理者が配置されている港湾がある。
- ⑰ 水先類似行為が行われている港湾の分区設置の是非  
水先行為と水先類似行為という二重構造になっていることは問題で新たなルール作りが必要である。  
所轄官庁は航行安全について責任回避すべきではない。  
分区とした場合に水先艇を準備しなければいけない体制は難しい。  
分区とすれば水先人の増員が必要となるが現行の複数免許取得者による派遣水先人体制と相反することになる。

資格要件・資格制度・日本語の理解等の問題はあるが外国人水先人の導入是非の関  
東が必要ではないか。

- ⑱ 水先類似行為者を水先法に組み入れる案（準水先人制度）の導入の是非  
あるべき姿と考えるが水先類似行為者に水先人と同等の試験を課せば志望者がな  
くなるのではないか。その解決策として水先法第 35 条の規定（い  
わゆる船長に対する裏書：PEC）を付与するのはどうか。
  
- ⑲ 運輸委員会（事故調査委員会）の水先類似行為者の事故報告例  
グループリーダーが数例あることを示した。

特に回答がなかった質問事項に対する意見及び実態を調べると以下のとおりである。

意見及び実態の整理表

規定	水先類似行為者	水先人	廃業水先人	ドックマスター	パースマスター
⑦水先人免許	-	水先区水先人 免許	-	強制水先区では PEC 対応（試運転 船に船長で乗り組 む場合）	-
⑧海技免状	1級に限らない 持たないケース もある	更新の有無に よる	更新の有無 による	ほとんどが所持 （試運転船に船長 で乗り組む場合）	1級に限らない
⑨健康検査	自己基準	水先法基準 水先人会基準	自己基準	所属会社基準	所属会社基準
⑩類似行為要 請者に対する 損害賠償保険	個人	個人	個人	-	-
⑪試運転時の 事故による損 害賠償保険	-	-	-	所属会社 （建造保険）	-
⑭乗下船の転 落事故に対す る生命保険	個人	個人	個人	個人（ただし、労 災認定の可能性が 大）	個人あるいは 所属会社
⑯SOLAS 条 約 ISPS コー ド（テロ対策 規定）	無し	ID あり （法定水先人）	無し	無し （適用外）	無し

#### 4. 会合による検討結果

席上配布された資料「海技の実務に着目した課題グループ（「水先の実務業務にかかわる問題」）第1回グループ会合、平成28年港湾統計年報及び平成28年海上保安年報の説明をグループリーダーが行った。また、口頭で港湾年報のデータによれば平成28年全国の地方港湾に6,000G/T以上の外航商船6,729隻が入港しており、に旧水先法改正時と比べ、水先類似行為が増加していることを説明した。

#### 第1回グループ打ち合わせ議事録概要

グループメンバ及びオブザーバーから以下のコメントがあった。（ただし最終確認されたものではない）

- これまでの提言で述べているように、水先類似行為港の安全性を最優先し水先類似行為実施港に対し法規制及び水先区の再構築が必要と考える。その旨をグループの報告書（提言）にはっきり記載したい。
  - 水先類似行為港を水先区の分区あるいは準水先区とする必要がある。
  - 水先類似行為者のプラットフォームを構築する必要がある。全国の水先類似行為者の対応できる船種・水先類似港を登録し、ニーズに対応できる体制が必要と考える。（現在は代理店がバラバラに対応しており、ニーズがあっても要員不足で対応できなかった例もある）
  - グループの最終提言をどこに提示するか明確にされていない。更なる議論が必要である。水先類似行為の法規制をする場合には、資格・免許をどのようにするか検討が必要と考える。
  - 国で対応してほしいが、現行の水先類似行為体制で困っているという声はない。また、大手三船社から国への要望もない。国側は法改正によるメリットがないと法改正にはネガティブである。
  - グループの目指すと思われる最終提言は水先法改正に係わることであり、国から一方的に拒否される可能性が大きい。まず、海事研究協議会から本件の関係者に一般論として発表し評価してもらうことにした。今後さらに水先類似行為を検討することのメリット・デメリットについて詳細な比較検討が必要である。船社の要望有無については考慮する必要はないと考える。
  - 大型外国籍クルーズ船のローカルポート入港の増加により水先類似行為が増加している。また、原発停止・再開遅延に対応するための石炭火力発電所向け石炭運搬船が増加している。
- 水先類似行為の責任問題が重要、個人責任に代わる保険制度の検討が行われている。法律改正には国はネガティブで積極的に取り組むことはない。現行の水先類似行為の実態を十分把握する必要がある。