

マリナーポートかごしま(鹿児島市)に来航する客船の数が急増し、志布志港(志布志市)の「国際バルク戦略港湾」選定で、今後さらに鹿児島県の港に入る外国船の増加が見込まれる。船長に助言しながら港まで安全に誘導する「水先人」の需要は高まる一方だが、後継者確保が課題だ。



@鹿児島

16日朝、鹿児島市南栄4丁目のパシフィックグレンセンターの岸壁に、飼料用大豆やトウモロコシを積んだキプロス船籍の大型貨物船が、ゆつくりと近づき接岸した。船のブリッジでは、水先人の松下忠夫さん(69)＝同市＝が、隣に立つ船長に指示を出

増える客船・外国船 入港を誘導

水先人 需要が急増

す姿が見えた。

水先人は船舶代理店などを通じて仕事の依頼を受け、出向く。接岸の数時間前、沖合で停泊する船にタグボートから移ると、入港ルートについて船長と入念に打ち合わせを

水先人

ズーム

水先法で定められた国家資格。船舶の業務範囲に制限のない1級から、5万トまでの2級、2万トまでの3級がある。船舶交通の多い全国35カ所の水域が、水先人の案内が必要な水先区に設定され、約670人が活躍している。鹿児島水先区水先人会には3人が在籍する。

船が安全に入港できるよう、ブリッジに立って案内する水先人の松下忠夫さん(左)＝16日、鹿児島市南栄4丁目のパシフィックグレンセンター



行う。

周辺海域の状況や船の位置



パシフィックグレンセンターに入港する大型貨物船
＝16日、鹿児島湾

県内3人、担い手課題

から、事前に検討しておいたルートを提案。当日の潮の流れや風も考慮しながら、船を岸壁へ導く。

布志港の整備方針を踏まえれば、将来的にはさらに多くの入港が見込まれる。

鹿児島で現在活動する水先人3人は、60～70代の1級免許取得者。水先区に設定されている鹿児島港に加え、志布志港、川内港などに交代で出向き、1人平均月20隻をサポートしている。

「慣れない外国の港では水先人が頼り。大型船が事故となれば、環境や社会的な影響は大きく責任重大だ」と松下さん。「船を着けた後、「グツジョブ」と褒めてもらえることが一番うれしい」

◆◆◆

国の港湾調査によると、2016年に鹿児島県内の港に入港した外航商船は1592隻。10年前と比べ、400隻以上も増えた。

07年のマリナーポートかごしま完成で、大型客船など外国からの観光船も急増。同年の22隻が、17年は108隻と、10年間で5倍近くになった。

マリナーポートの岸壁延長や志

布志港の整備方針を踏まえれば、将来的にはさらに多くの入港が見込まれる。

鹿児島で現在活動する水先人3人は、60～70代の1級免許取得者。水先区に設定されている鹿児島港に加え、志布志港、川内港などに交代で出向き、1人平均月20隻をサポートしている。

今村義幸さん(73)＝鹿児島市＝はタンカーなどの船長を勤めた後、50代半ばに水先人になった。「いずれ、3人では回らなくなるだろう」と心配する。

◆◆◆

ただ、水先人になるためのハードルは高い。

日本水先人会連合会(東京)によると、免許を取得するにはそれぞれの水先区別に試験を受ける必要があり、1級免

許には、総トン数3千ト以上の船舶に2年以上船長として乗船した経験が必要だ。TOEIC500点以上の英語能力や、海図を描く技術も求められる。

今村さんは「免許取得のハードルを下げるのは事故の元になる。しかし船長を退職後、50代から新たな勉強をするのは年齢的にも大変だ」と指摘する。求人にもなかなか応募がないという。

同連合会は07年度に資格要件を緩和したが、担い手確保が難しい状況は変わらない。今村さんは「地方で水先人を3級から育てるのは難しい。将来的には、規模の大きい水先人会と連携して育成する態勢づくりが必要だ」と提案する。

(児玉裕子)