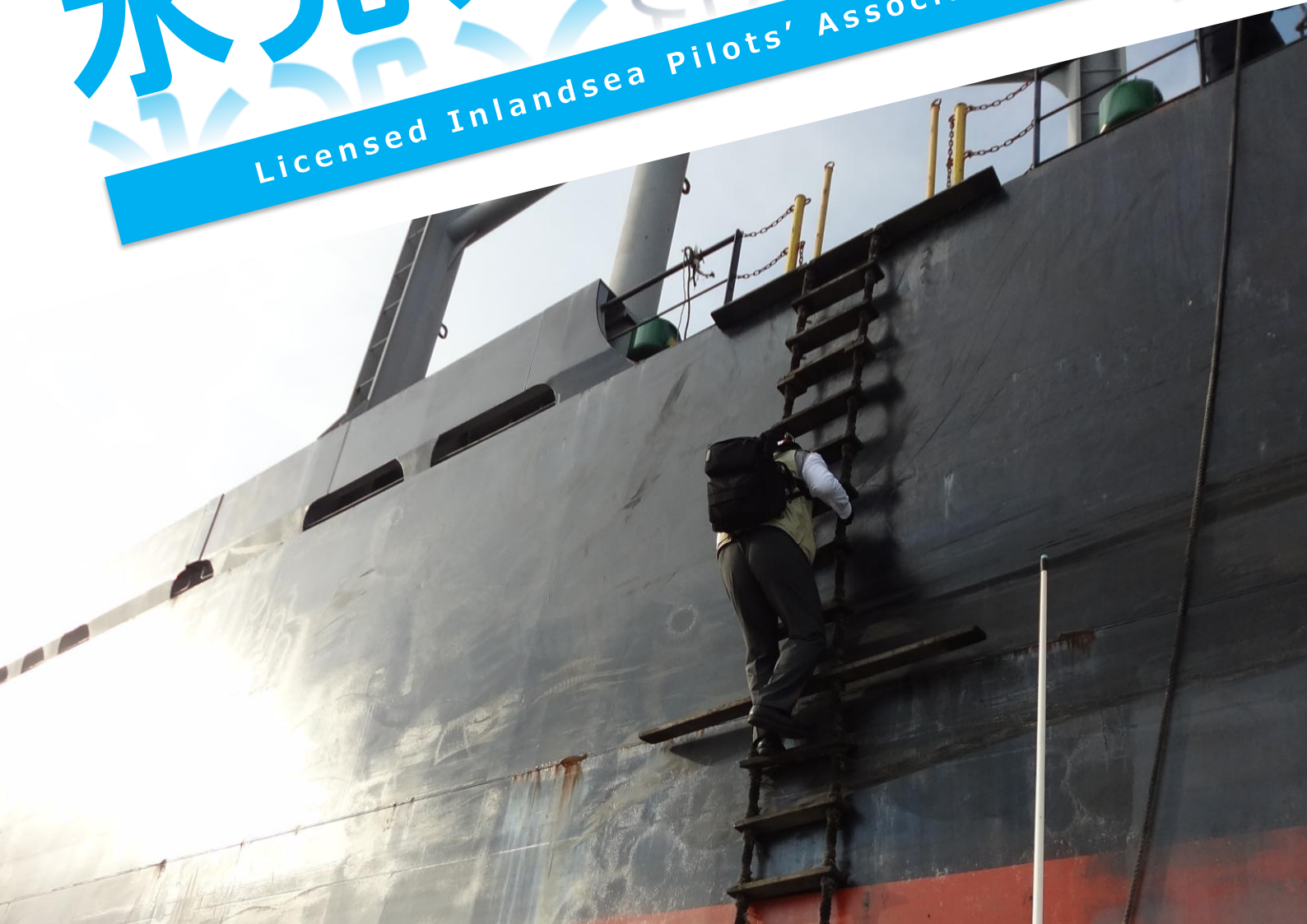




水先人という選択肢。

Licensed Inlandsea Pilots' Association



水先人の条件

あなたはどこに
当てはまるか？

START

3級海技士(航海)以上の資格を持っている。
又は、資格取得見込みである。

YES

NO

総トン数3,000t以上の船舶で、
2年以上船長をしていた。
(平水区域を除く)

海技士

検索

YES

NO

TOEICのスコアが
500点程度ある。

総トン数3,000t以上の船舶で、
2年以上船長又は一等航海士を
していた。
(平水区域を除く)

YES

NO

YES

NO

1級水先人

TOEICのスコアが
500点程度ある。

YES

NO

第三級海上無線通信士又は
それより上級の無線資格を持っている。
又は、資格取得見込みである。

YES

NO

海上無線通信士

検索

TOEICのスコアが
500点程度ある。

YES

NO

TOEIC対策
詳細はP8へ

総トン数1,000t以上の船舶で、
1年以上船長、又は三等航海士以上をしていた。
(平水区域を除く)

YES

NO

2級水先人

3級水先人
(航海士経験者)

3級水先人
(新卒者)

水先人になるには

手順1

水先養成支援対象者となる。

※ 一般財団法人 海技振興センター実施の書類選考、筆記試験、面接に合格する必要があります。
詳しくは一般財団法人 海技振興センターホームページをご覧ください。

手順2

独立行政法人 海技大学校（水先教育センター）の水先人養成課程へ入学する。

※ 水先養成支援対象者は入学試験免除となります。

手順3

水先人国家試験に合格する。

※ 筆記試験は共通教育期間中、口述試験は個別教育期間中にそれぞれ実施されます。

手順4

水先養成課程を修了する。

水先養成課程について

	養成期間	共通教育	個別教育
1 級水先人	8. 5ヶ月	<ul style="list-style-type: none">・航海計器・航海通信・操船・気象／海象・安全管理・法規・英語・操船シミュレータ(基本) など	<ul style="list-style-type: none">・水先実務修習・航海通信・航海情報・水路図誌／海図描画・操船シミュレータ(応用) など
2 級水先人	1 年 3 ヶ月		
3 級水先人	1 年 9 ヶ月（経験者） 3 年 9 ヶ月（新卒者）※		

共通教育…全水先区共通の内容
個別教育…水先区独自の内容

水先養成課程では、実際の港や航路を再現した操船シミュレータ訓練や水先現場での乗船実習など、将来水先人になることを見据えた教育が行われます。※ 新卒者の場合、水先教育センター入学後2年間、外航船社での商船乗船実習が実施されます。

内海水先区の水先人とは

内海水先区水先人会は、瀬戸内海を舞台とする海のプロフェッショナル集団です。

瀬戸内海は古くから海上交通の要衝として発展し、西日本の物流拠点も数多くあります。瀬戸内海の景観は美しい一方、複雑な地形をしており、なかでも来島海峡はその地形から世界的にも珍しい航法（※）が採用されているなど、航行には細心の注意が必要です。

このような海域を多種多様な船舶が行き交うなか、船舶を目的地まで安全に嚮導する水先人の仕事は責任も重大ですが、それだけにやりがいも大きいものです。

内海水先人は、船舶の安全運航のみならず、西日本さらには日本経済を陰で支える重要な役割を果たしています。それが、日本最大の広域水先区で働く我々＜内海水先人＞の誇りです。



※ 来島海峡「順中逆西」航法

通常、船舶は右側通航となりますが、来島海峡において、そのルールは当てはまりません。

来島海峡では、潮流の向きにより通航する航路が定められており、順潮時は中水道を逆潮時は西水道を航行することから、「順中逆西」と呼ばれています。

順中逆西

検索

水先人の仕事 ー内海水先区の場合ー

前 日

翌日の業務確認

事務局と電話にて確認を行います。

水先業務に必要な情報は、内海水先人専用のホームページ（以下、水先人WEB）で取得しますが、追加情報が必要な場合、事務局へ問い合わせることもあります。

準 備

水先人WEBや事務局より取得した情報をもとに嚮導計画を立て、翌日の業務に備えます。

※ 遠隔地にて早朝業務がある場合は、前日ホテルで宿泊することもあります。

当 日

最終確認

事務局と電話にて最終確認を行います。

※ キャンセルや遅延などが発生した場合は、その都度事務局より連絡があります。

移 動

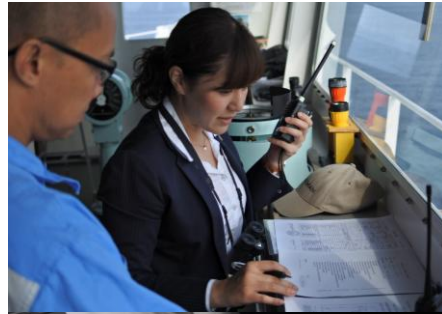
電車、タクシー、パイロットボートなどを使って本船まで移動します。

移動中は嚮導計画の確認をする人がほとんどです。

乗 船

海上での乗船はパイロットラダーなどを使用します。

乗船後は船長と打合せ（操縦性能の確認や嚮導計画の説明など）を行います。



嚮導開始

船舶が無事目的地へ到着するまで、安全運航に努めます。



下 船

無事到着したら、船長より必要書類にサインをもらい下船します。

船長から“GOOD JOB!” “EXCELLENT!”と言われたときには、最高の達成感を味わえます。

帰 宅

パイロットボート、タクシー、電車などを使って帰宅します。

新幹線で帰宅する際は、駅弁を食べたり、本や映画を楽しんだり人それぞれです。

業務の反省は移動中に済ませるという人もいます。

※ 公共交通機関が利用できない場合は、下船地近くのホテルで宿泊し翌日の帰宅となります。





内海水先人

それぞれが語る

1級水先人

大塚 浩

東京商船大学 卒業
共栄タンカー株式会社 出身
平成22年入会

——内海水先区を選択した理由をお聞かせください。

3ヶ所程バースマスターをしていましたが、その内の一つが坂出港(香川県)でした。約3年間坂出港に居ましたが、内海水先人の方と接する機会も多く、水先人になるなら内海にしようと思っていました。

——内海水先区での業務はいかがですか？

例えば、来島海峡では特有の潮の流れや独特の航法があります。シチュエーションも毎回違いますので、それをどのように乗り切るか考えるのは水先人冥利に尽きます。また、40万トンを超える巨大船からLOA100m以下の危険物積載船まで、多種多様な船舶を嚮導できるのも魅力のひとつです。

——長時間の航行業務もありますが、大変ではないですか？

常時緊張を強いられるようなことはありませんし、大丈夫です。体力面で多少の個人差はあると思いますが、70歳以上の方もされていますからね。また、乗組員の方と色々な話ができますので、それは長時間ならではの楽しみです。

——乗組員の方とはどのように接していますか？

乗組員の方の国籍が事前にわかります(※)ので、その国の言語で挨拶をすると大変喜ばれます。気をつけなければならないのは、各国のマナーやタブーです。関連する書籍もありますので、事前に勉強していく場合もあります。

——他の水先人の方との交流はありますか？

二人乗り業務や各種研修会などで顔を合わせる機会があります。その他に、遠隔地で業務がある際は、誘い合わせて食事をすることもあります。色々な話をしますがほとんどは仕事に関するものですね。わからないことは何でも聞くよう言われていますし、皆さんも気をつけた方が良いポイントなど快く教えてくれますので、積極的に声を掛けるようにしています。



——水先人を目指している方にメッセージをお願いします。

水先人になるに当たり、色々不安や戸惑うこともあると思います。それは、経験で補足される部分もありますし、先輩に相談することで解消されることもあります。わからないことは積極的に聞いてください。きっと参考になると思います。

※ 水先業務を円滑に行うため、事前に必要情報(船舶要目など)が水先人に提供されます。

家族が水先人になるということ

「身近な人が“水先人になる”と言ったとき、あなたはどう思いましたか？」 水先人の家族に聞いてみました。



国家試験に受かる保証もありませんので、当初は水先人になることを反対しました。でも、どうしても挑戦したいという意思が固かったので、仕方なく受け入れることに。今では「よく水先人になってくれたね!」と、決断をしてくれた夫を誇りに思うと同時に感謝しています。



結婚前にいずれは水先人になりたいと聞いてましたので、心の準備はできていました。水先養成期間中は金銭面に多少の不安はありましたが、子どもたちも小さかったので大丈夫でした。今では平日に休みがありますので、育児や学校行事にも積極的に参加してもらえ、子どもたちも嬉しそうです。私もとても助かっています。



我が子が水先人になると聞いたときは、私の夢を託すような思いでした。私も海運系の仕事をしているので、水先人の仕事や海の怖さは知っています。今では同じフィールドで働いているということもあり、共通の話題も多くなりました。本人も充実した日々を送っているようなので、親としては一安心です。

という仕事

水先人の世界。

2 級 水 先 人

小野 健一

神戸商船大学 卒業
日本クルーズ客船株式会社 出身
平成24年 3級水先人として入会
平成28年 2級水先人免許取得



—— 水先人を志したきっかけを教えてください。

客船の乗組員をしていた頃は、各国で水先人の方と接する機会も多く、水先人は私の憧れの存在でした。また、操船に対する興味が沸き始めたのもその頃で、日を追うごとに水先人に対する思いも強くなっていきました。

—— 実際に水先人となられていかがですか？

自分自身のスキルアップに全ての力を注ぎますので、非常に恵まれた環境だと思っています。やったことが全て自分に返ってきますので、その分責任は大きいですが、やりがいにも繋がります。



—— 内海水先区での業務はいかがですか？

何といっても、瀬戸内海国立公園で仕事ができるのは本当に幸せです。外国人乗組員の方にも喜んで頂けますし、私自身も風光明媚な景色が大好きです。また、難所といわれる海域や離着岸業務もありますので、水先人としてのやりがいも大きいです。今後何十年と水先人をしていく上で、本当に良い選択をしたなあと思っています。

—— 長時間の航行業務もありますが、大変ではないですか？

長いと感じたことは一度もありません。業務中はやることも多いですし、リラックスできるようなときは、乗組員の方と他愛もない話をしたりしますので、あっという間に終わってしまいます。

—— 新幹線など電車での移動も多いですが、どのように過ごされていますか？

私の場合は、基本的に仕事のことを考えています。行きはその日の業務のイメージをしますし、帰りは反省をしています。乗船中に気付いたことなど、新幹線で海図を広げて書き込んだりと、有意義に過ごしています。

—— 3級水先人の方は、入会后1年間の研修期間が設けられていますがいかがでしたか？

実際の業務を1級水先人の方に見て頂き、アドバイスやご指導を頂けるのは非常に勉強になりました。経験の浅い3級水先人にとって、研修期間は非常に貴重な期間だったと思います。

—— 今後の抱負をお聞かせください。

今後、より大きな船舶に乗船し、今よりも広範囲での業務が可能になります。そのため、より一層技術も磨かなければなりません。H旗(※)を掲げているということを忘れず、Good Seamanshipを発揮できるような水先人になりたいです。

※「私は水先人を乗せている」という意味の国際信号旗。

キャリアサポート

水先人は船舶運航のスペシャリストとして、日々知識と技術の向上を図っています。当会では、それぞれのレベルに応じたキャリアサポートを行うことにより、船舶交通の安全、運航能率の増進、また海洋環境の保全に努めています。

その1 研修制度

3級水先人は、入会后約1年間の研修期間が設けられています。
1級水先人（指導水先人）と乗船し技術指導が受けられますので、入会後の業務も安心です。

その2 上級免許の取得

3級水先人の場合、入会后約3年で2級水先人へ進級しています。
当会では平成28年6月時点で、9名が2級水先人となっています。

その3 シミュレータ訓練

各種研修の一環としてシミュレータ訓練を行っています。
訓練現場では、各港の情報交換や操船に関する議論なども盛んに行われています。

その4 研修会の実施

各港に関する最新情報の共有や海上交通センター（マーチス）の方をお招きしての意見交換会など、水先業務に役立つ研修会を定期的に行っています。

1 級 水 先 人

立花 泰 紀

神戸商船大学 卒業
株式会社商船三井 出身
平成27年 入会

3 級 水 先 人

鶴岡 博 史

波方海上技術短期大学校 卒業
海技大学校 卒業
平成26年 入会

「水先人になるなら内海水先区でなりたいたんです」—立花泰紀

「生涯を通して1番やりがいがあるのが内海水先区だと思いました」—鶴岡博史

—— 水先人になったきっかけ

立花 実際に船長として仕事をしていても、水先人の方が乗って来られると安心しましたし、プロとして尊敬もしていました。

鶴岡 水先人の方は、鞆ひとつで船に乗り込んで、業務が終われば颯爽と降りていけます。「カッコいいなあ、良いなあ」と思いました。その矢先に法改正(※1)があり、3級水先人に挑戦することになりました。

—— 養成期間中の生活について

立花 私の場合は子どもが大学生で教育費も必要でしたが、月額25万円(※2)は支給されますし、経済面での不安はそこまでありませんでした。

鶴岡 私の場合は独身ですので、月額25万円の支給は大変助かりました。ご家族の反応はいかがでしたか？

立花 家族も1年の養成期間ということで了解してくれました。妻とも随分話し合いましたが、1年後には水先人になって収入も得られますし、自分の夢を叶えることもできますからね。

—— 国家試験対策について

立花 水先人養成施設へ入る1年程前から法規の見直しを始めました。過去問を解くなど本格的な試験勉強をはじめたのは養成施設に入る数ヶ月前です。

鶴岡 過去問の話ですが、私は過去10年分解き、その内8年分は完璧になるまで仕上げていました。

立花 過去10年分、余裕があれば15年分するのが一番の近道ですね。

鶴岡 海図描画と口述試験対策はどうされましたか？

立花 私の場合は、水先実務修習(以下、実習(※3))の合間に時間を見つけて勉強するという感じです。

航行しながら海図を覚えたり、実習中に離着棧したところが口述試験でも出ましたから、非常に勉強になりましたよ。それにしても、内海水先区は範囲が広い、覚える量が多いといわれていますが、試験を受けてみてどうだった？

鶴岡 内海水先人の先輩方にもサポートして頂き、なんとか乗り切ることができました。また、重要な海域は、明石海峡、備讃瀬戸東部・西部、来島海峡だと感じました。

立花 そうだね。私の場合は、過去の傾向からこれが出るかな？というのはあったけれど、それが出るとも限らないので、結局全て網羅しました。(笑)口述試験については、気象、海象などは水路誌で勉強し、離着棧については乗船実習で学ぶという感じでしたね。



※1 平成18年の法改正により、現行の等級別の水先人免許制度となり、水先人への門戸が広がった。

※2 一般財団法人 海技振興センターの水先養成支援対象者に限る。

※3 個別教育の一環で、水先人に帯同し実際の水先現場で実習を行う。



——水先実務修習（実習）について

立花 水先人会からこの航路や港を〇〇回実習しなさいという指示があるんですよね。

鶴岡 そうですね。キャプテンはどのように実習のスケジュールを立てられましたか？

立花 内海水先区では修業生用のホームページがあって、水先依頼のリストを見ることが出来るんですよね。その情報をもとに、どうすれば効率良く実習できるかを考えながらしていました。

鶴岡 私も、実習ではできるだけ多くの港を回り、経験を積むことが大切だと思いました。

立花 実際に仕事を始めると自分だけが頼りですから、修業生のときに水先人の方の仕事を見て、「ああ、こういう要領でやるんだな」というのが大切です。一度見るだけでも非常に参考になりますからね。

鶴岡 私の場合は、経験が少ない分、実習はとても新鮮で、多くのものを得ることができました。

立花 今は操船シミュレータも発達していますが、やはり現場で習得することが一番です。水先業も技術の伝承という側面があって、「習う」そして「慣れる」ことが大切だと思います。

——内海水先区を選んだ理由

鶴岡 航行業務も多く、広いからこそやりがいがあると思い内海水先区を志望しました。

立花 私は、生まれが岡山の宇野で、瀬戸内海は私にとって庭みたいなものなんですよ。今でもよくヨットで遊んでいます。そんなこともあり、水先人になるなら瀬戸内海でなりたいと思っていたんです。

鶴岡 そうだったんですね。私の場合は、この先30～40年水先人をするわけですから、生涯を通して1番やりがいがあるのが内海水先区だと思いました。

立花 なるほどね。

鶴岡 それと、既に引退された方の話ですが、その方は会社からの推薦で内海水先区へ来ることになり、当初は「何故自分が内海水先区なんだ」と思っていたそうです。ですが、引退する頃には、「ああ内海水先区で良かったなあ」と心から思ったそうです。それだけの魅力が内海水先区にはあるんでしょうね。

立花 なるほど、本日は良いお話が聞けました。これからもうよろしく。

鶴岡 こちらこそ、よろしくお願いいたします。



TOEIC対策

水先養成支援対象者となるには、TOEICスコアが500点程度必要となります。TOEIC500点を取得するには、出題される200問の内半分と少し正解する必要がありますが、逆にいえば約半分間違えても大丈夫です。難しく考えず、スコアアップを目指してください。

その1 過去問を解く。

平成28年より新方式となりましたが、過去問や対策本を何度も解くことで、スコアを取る術が見つかります。

その2 頻出単語を覚える。

スコアに応じた頻出単語をまとめた本もあります。必要な単語を覚えることで効率の良い対策が可能です。

その3 とにかく慣れる。

特にリスニングセッションで会話（単語）を聞き取るには慣れが必要です。

水先人の英語力

水先人は英語でのコミュニケーションが必須ですが、必ずしも流暢に話せる必要はありません。シンプルで分かりやすく、時にはボディランゲージも交えながら、相手に伝えることが大切です。

データで見る内海

【平均入会年齢】

1級水先人 54 歳
2級水先人 40 歳
3級水先人 32 歳

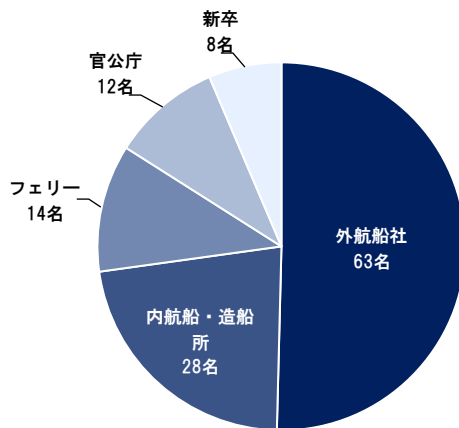
(※2026年1月1日時点の在籍会員,入会時等級に基づく)

【平均退会年齢】

71 歳

(※直近20年間の退会に基づく)

【出身内訳】



(※2026年1月1日時点の在籍会員に基づく)

【会員数】

総会員数 125 名
1級水先人 95 名
2級水先人 13 名
3級水先人 17 名

(※2026年1月1日時点の在籍会員に基づく)

【月間嚮導隻数】

航行業務 約 791 隻
港内業務 約 475 隻

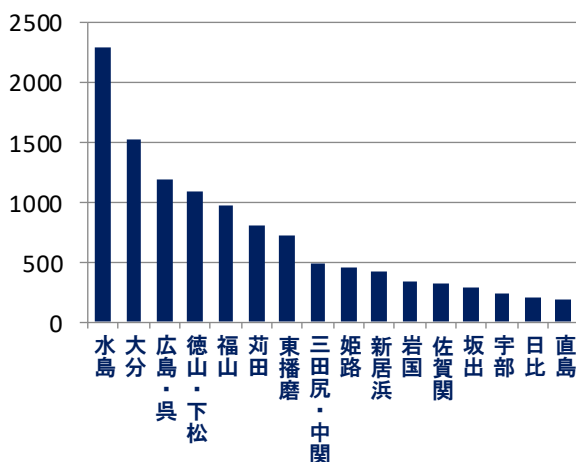
(2025年1月1日～2025年12月31日)

【嚮導時間】

航行業務 平均 7.3 時間
港内業務 平均 1.3 時間

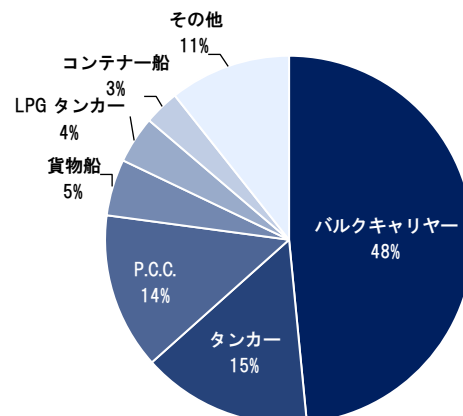
(2025年1月1日～2025年12月31日)

【主要港別入出港隻数】



(2025年1月1日～2025年12月31日)

【船種内訳】



(2025年1月1日～2025年12月31日)

Q & A

Q 入会後の住まいはどの辺りが良いですか？

A 業務の都合上、神戸市内(または、その至近の地)が望ましいです。入会が決まり次第、物件を探す人がほとんどです。

Q 水先人になった場合、乗船経験のない船種も嚮導することになりますが、大丈夫でしょうか？

A 養成期間中は、水先現場での水先実務修習、様々な船型またはシチュエーションでのシミュレータ訓練が実施されます。
また入会後すぐに全ての船舶を嚮導するのではなく、段階的に嚮導可能な船舶や岸壁、航路などが増えていきます。例えば、1級水先人の場合、入会后約3年で全ての船舶が嚮導可能になります。

Q 遠隔地での業務はどのくらいありますか？

A 来島海峡を境に東側を東部地区、西側を西部地区としています。水先依頼の状況にもよりますが、概ね1週間交替(期間にして約半月)で各地区の業務を行います。

Q 休みはどのくらいありますか？

A 月6日間連続の休暇があります。また、体調不良や慶弔時など必要に応じて別途休暇を取得することも可能です。業務がない待機日は、休暇と同様に過ごす人もいます。

Q ハーバー当直とは何ですか？

A 主要港に滞在し業務に従事することを「ハーバー当直」といい、主に港内業務を行います。主要港には常時1～2名が配置され、8日毎に交代しています。

会員の出身会社一覧(五十音順)

※「株式会社」等の法人格は省略しています。

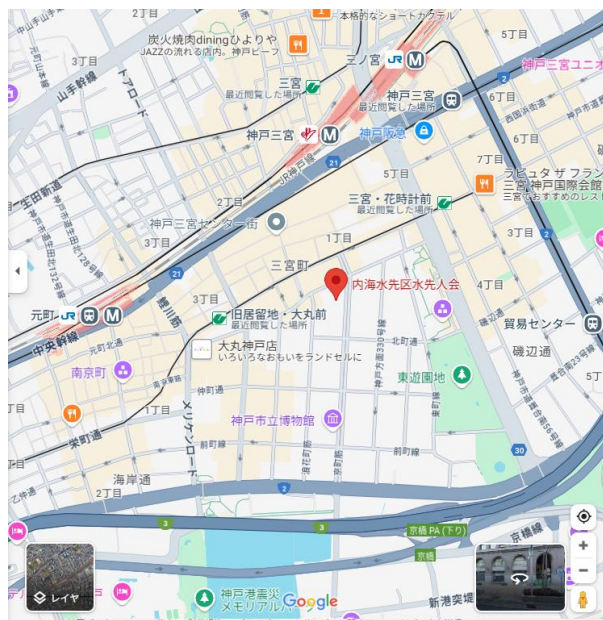
(2026/1/1時点の在籍会員に基づく)

(あ) アライ 旭海運 旭ター 奄美海運	川近シップ・マネジ・メント 川崎汽船	新日本海フェリー	(と) 東予産業	(り) 琉球海運
(い) 出光興産 出光ター	(き) 共栄ター 共栄マリ 近郵船舶管理	(す) スミ海運	(に) 日本郵船 日本海洋事業 日本クルーズ客船	(わ) ワルト・マリ
(え) 栄興船舶 英雄海運 ISPA・ルスト・リムフェリー ENEOSオーシャン NSUナイト・海運	(こ) 神戸シップ・マネジ・メント 国際エルク・輸送 国際マリトランスポート	(せ) Celeste Ship Service	(は) 八馬汽船 阪九フェリー	(官公庁) 海上保安庁 海上自衛隊 水産研究教育機構 航海訓練所 海技教育機構
(お) オーシャン東九フェリー	(さ) 三光汽船 山友汽船	(た) 第一船舶 第一中央汽船 第一中央船舶 第一マリ 太洋日本汽船	(ふ) フェリーさんふらわあ 福寿海運	
(か) 鹿児島船舶	(し) JXオーシャン 商船三井 商船三井オーシャン・エクスポート 商船三井ター管理	(ち) 中国総業	(み) 美須賀海運	
		(つ) 常石造船	(め) 名門大洋フェリー	



内海水先区水先人会
Licensed Inlandsea Pilots' Association

お問い合わせ



※本地図はGoogleマップのスクリーンショットをもとに作成しています (© Google)
(2025/06/09)

アクセス JR神戸線（東海道本線）三ノ宮駅
阪急電鉄神戸高速線 神戸三宮駅
阪神電気鉄道本線 神戸三宮駅
神戸市営地下鉄西神・山手線 三宮駅
地下鉄海岸線 三宮・花時計前駅
より徒歩約10分

〒650-0034
神戸市中央区京町72新クレセントビル3階

☎ 078-391-7191
✉ support@inlandsea-pilots.jp

内海水先人

🔍 検索

<http://www.ispa.or.jp>



詳しい情報の提供や当会水先人へ直接話をお聞きになりたい方は、上記連絡先までお気軽にお問い合わせください。
また、当会への訪問をご希望の際は、あらかじめご連絡のうえお越しください。