

平成21年2月26日

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會海事分科会船員部会
第1回水先小委員会
議事録

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1. 交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会委員長の選任について	2
議題 2. 水先の現状及び課題について	3
議題 3. 水先小委員会の進め方について	16
3. 閉 会	16

【出席者】

(委員及び臨時委員 (敬称略、五十音順))

- ・ 委員 杉山委員
- ・ 臨時委員 池田委員、井上委員、伊原委員、小野委員、河野委員、佐々木委員、関根委員、中澤委員、西村委員、原田委員、福永委員、萬治委員

(事務局)

- ・ 国土交通省 伊藤海事局長、大野海事局次長、蝦名海事人材政策課長、樺葉海技課長、嶺山首席海技試験官、上田海技課課長補佐

開 会

【上田海技課課長補佐】

ただいまから交通政策審議会海事分科会船員部会第1回水先小委員会を開催させていただきます。

委員及び臨時委員の皆様には、ご多用の中、本小委員会にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。私は、事務局を務めさせていただきます、海事局海技課課長補佐の上田でございます。

第1回目小委員会でございますので、委員長が選任されるまでの間、私の方で進行をさせていただきます。

本小委員会は、1月19日に開催されました交通政策審議会海事分科会第3回船員部会におきまして、新制度下における水先の将来像等、水先を巡るさまざまな問題について検討を行うために設置が了承されました。

そして、部会長より、本小委員会の委員及び臨時委員の指名がございました。本小委員会の委員及び臨時委員の名簿はお手元の資料1のとおりでございます。

また、本小委員会の委員及び臨時委員の発令または指名に係る通知文書をそれぞれ皆様のお手元に配付させていただいておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、初めに海事局の伊藤局長よりごあいさつを申し上げます。

【伊藤海事局長】

国土交通省海事局局長の伊藤でございます。本日の水先小委員会の開催に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

まず、委員並びに臨時委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところをご参集いただきまして、誠にありがとうございます。また、日ごろから、海事行政に深いご理解とご支援を賜っておりますことを本席をお借りしまして御礼申し上げたいと思います。

今、事務局からも説明がございましたが、水先制度につきまして、この小委員会は、船員部会のご了承をいただくことにより開催をさせていただくことになりました。

背景でございますけれども、水先制度については、平成19年の4月の新制度への移行から、まもなく2年が経過しようとしているところです。お手元の資料で後ほどご説明をいたしますが、この2年の間に、等級別免許制の導入や上限認可・届出制への移行による料金規制緩和を実施し、また、3級水先人の養成や水先区の統合による通し業務も着々と進んでおります。その一方で、将来にわたって水先人の安定的な確保を図るための方向性や規制改革会議の答申への対応などについても検討が求められております。

このような状況を踏まえ、本小委員会が設置されることとなったところでございます。本小委員会は、予定の回数を特に定めず、皆様からご忌憚のない意見を出していただき、その結果をできるだけ実現できるようなものにしていくということで、比較的オープンな会議という運営をさせていただきたいと考えております。皆様方におかれましては、是非とも忌憚のないご意見、活発なご議論を賜りますようお願い申し上げます、私の挨拶とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

【上田海技課課長補佐】

それでは、本日ご出席いただいております委員及び臨時委員の方々を、お手元の資料1の名簿に掲げ

られている順にご紹介をさせていただきます。

(委員紹介)

以上の皆様方ございまして、本日は委員及び臨時委員の総員の13名のうち、既に12名の方にご出席いただいておりますので、船員部会運営規則第15条において準用する同規則第10条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また本部会は情報公開の観点から、原則として会議を公開することとしておりますとともに、議事録等を国土交通省のホームページに掲載することとしておりますので、よろしくお願い申し上げます。

続きまして、事務局であります国土交通省からの出席者のご紹介を申し上げます。

(事務局紹介)

本日の出席者については以上でございます。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。

議事次第があって、その次に配付資料の一覧がついているかと思えます。そちらを見つつ、ご確認いただければと思います。

資料1として委員名簿。資料2として「水先の現状について」という13ページからなるもの。資料3として「水先を巡る課題について」という1枚もの。資料4として「水先小委員会の進め方について(案)」という1枚もの。水先小委員会の設置について、船員部会の際に審議された、2ページから成る参考資料。それから日本水先人会連合会からご提出いただきました標準引受事務要領の3枚から成るものでございます。

それでは議事次第に従いまして、議事を進めさせていただきます。

議題1. 交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会委員長の選任について

【上田海技課課長補佐】

まず、議題1の「交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会委員長の選任について」でございます。

船員部会運営規則第15条において準用する同規則第12条第6項の規定によりまして、本小委員会の委員及び公益を代表する臨時委員のうちから委員長を選任することとされております。この件について、いかが取り計らいましょうか。

【河野臨時委員】

河野でございます。水先制度部会や船員部会の部会長なども務められ、海事行政に幅広い識見を有していらっしゃる杉山委員をご推薦したいと思えます。よろしくお願いいたします。

【上田海技課課長補佐】

ただいま、杉山委員を委員長にというご推薦がございましたが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

それでは杉山委員に委員長をお願いするということにいたしまして、今後の議事の進行を杉山委員長にお願いしたいと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。

【杉山委員長】

ただいまご指名を頂戴いたしました、早稲田大学の杉山でございます。

前回の水先制度部会で大変貴重な勉強をさせていただきました。そのことから新制度がどういう状況になっているのかということにつきましては、常々、関心を寄せておりましたけれども、ここで専門家の皆様方と改めて新制度の定着状況、また、その制度での将来の動向について活発かつ客観的にご議論をいただくというのは、大変意義のあることと思えます。実りのある議論とさせていただくよう最大限心がけたいと存じますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

初めに、船員部会運営規則第15条において準用する同規則第12条第7項の規定によりまして、委員長代理は委員または公益を代表する臨時委員のうちから委員長が指名するとされておりますので、大変僭越でございますが、私から委員長代理を指名させていただきたいと存じます。

委員長代理は河野委員にお願いしたいと存じますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

議題2. 水先の現状及び課題について

それでは、議題1が終わりましたので、議題2「水先の現状及び課題について」、事務局より配付資料2と3に基づきましてご説明をお願いしたいと存じます。

【榎葉海技課長】

海技課長でございます。資料2と資料3につきまして、説明させていただきます。

まず、資料2の1ページ目は、水先制度についてでございます。

「1. 水先の目的」について、水先とは船舶が輻輳する水域等、交通の難所において水先人が乗り込み船舶を導くこととございます。次に、「2. 水先区の現況」について、現在、水先区は全国で35区が指定されており、強制水域については10区が指定されているところでございます。

2ページ目は、水先の一連の流れを左上から右下の方に写真で示したものでございます。左上から、水先艇に水先の方が乗り込みまして、水先を行う船に乗船し、水先業務を行います。そして、一番右下で水先業務が終わるといった流れでございます。

3ページ目は、平成10年度末からの水先人の員数と年齢構成の推移です。一番上が水先人員数でございます。平成10年度末では761名の水先の方がおられましたが、直近の平成19年度末が658名となっております。ここ10年で約100名減少しているということでございます。

中央の表は、水先人の年齢構成を10年度から3年毎に示したものでございます。10年度末、13年度末では、大きな核となっている年齢層が56から60歳でございますが、16年度末、19年度末では61から65歳の方に転じてきているということがうかがえると思えます。

また一番下の表の上部では平均年齢を示しております。平成13年から72歳定年制を導入しております。13年、16年、19年と平均年齢が若干上向いているということでございます。

4ページ目は、全国35の水先区における年度末員数、水先隻数及び1人当たりの業務量を示しております。黄色のマーカーをしておりますのは、特に業務量が多い水先区でございます。一番下の欄の全水先区合計では、年度末人員が658名で、一番右下の1人当たりの業務量は、年間250隻となっております。

おります。

5 ページ目は、水先制度の抜本改正の概要を示しております。左下からご覧いただきたいと思っております。

まず、「①全国一律の省令料金」との課題につきましては、水先料金に係る規制緩和を行い、上限認可・届出制度を導入いたしました。次に「②日本人船員減少の中、水先人不足を招来」との課題につきましては、資格要件を見直し、等級別免許制を導入いたしました。また、養成教育の充実強化も図っております。また、「③業務運営の効率化の要請」との課題につきましては、ベイとハーバーに別れていた水先区を統合し、通し業務を可能にいたしました。

6 ページ目は、水先料金に係る規制緩和に関する資料でございます。

左側が従来の料金制度である省令料金制で、昭和24年から平成19年度まで続いておりました。水先料金を省令で規定するものでしたが、先程申し上げましたように、水先人の業務効率化に対するインセンティブが働きにくい等の課題がございました。このため、平成18年5月に水先法の改正を行いました。なお、規制緩和による競争原理の導入については、平成15年11月に、日本船主協会から省令料金制の廃止、届出制の導入等のご要望をいただいております。

今度は右の方でございます。水先料金制度の規制緩和を行い、上限認可・届出制へ移行したことを示しております。その効果を3点挙げておりますが、特に重要な点として、ユーザーと水先人との交渉による自由な料金設定が可能になったことが挙げられます。

7 ページ目は、水先業務の取次・引受と指名制につきまして記したものでございます。

一番左上の船舶から時計回りでご覧いただければと思います。中央に「新制度」との記載がございしますが、これは、予め船社・水先人間で料金指名等について交渉が可能になったことを示しております。指名制の活用により、柔軟な料金設定が可能となったということでございます。

水先業務の取次と指名制につきましては、水先人会が事務要領を作成しております。後ほど、佐々木委員の方からご説明いただければ幸いと考えております。

8 ページ目は、いわゆる事前指名契約に基づく指名の動きでございます。現在、伊勢三河湾におきまして契約件数が2件ということで、多い件数ではないのではないかと考えている次第でございます。

9 ページ目は、水先人の免許制度の改正でございます。旧免許制度においては、総トン数3,000トン以上の船舶で3年以上、船長として乗船した履歴が必要でした。新免許制度においては、等級別免許制を導入し、特に3級水先人につきましては、新規学卒者等の若年者も水先人になることができるようにいたしました。

10 ページ目は、外航船員の推移をグラフにしたものです。10年と19年との比較においては、3,570名。57.4%の減少を見えています。

11 ページ目は、水先人の養成の現状について記しております。

上のグラフが一級水先人の養成の動きでございます。16年度、17年度、18年度について、受験者数及び合格者数を示しております。概ね外航大手3社の割合が比較的高い水準にあったのかなと考えておりますが、徐々にその他の外航船社、さらに内航が増えてきているということでございます。

19年度から新制度となり、4月から、東京海洋大学、神戸大学及び海技大学校の3つの水先人養成施設による1級水先人の養成がスタートしております。19年度の養成希望者は91名であり、52名が一級水先人試験を受験し、50名が合格しております。内訳をご覧いただきますと、大手3社の割合は低下しており、その他の外航船社や内航船社の割合が増加しているという状況にございます。

次に、3級水先人養成の動きでございますが、平成20年10月から養成がスタートいたしました。20年度の養成希望者は79名でございました。現在、24名が養成課程に入っており、23年度に受

験を予定しております。21年度は、試験の難しさが認知されたことから、養成希望者は減少しております。なお、この水先人養成の現状につきましては、実際に水先人の養成支援に携わっておられます小野委員から補足説明をいただければ幸いです。

12ページ目は、水先区の統合及び通し業務でございます。「1. 水先区の統合」は、東京湾、伊勢三河湾及び大阪湾において、ベイとハーバー分かれていた水先区が統合され、1人の水先人で全ての業務ができるようになったことを示しております。「2. 通し業務の動き」は、東京湾、伊勢三河湾及び大阪湾の通し業務の実績です。通し業務の開始時期はそれぞれ異なりますが、総水先業務量に占める通し業務の割合は、3水先区の平均で10%程度となっております。

13ページ目は、規制改革会議が平成20年12月に出した、「規制改革推進のための第3次答申」の抜粋でございます。

【問題意識】の「ア 競争原理が働く適切な市場環境の整備」において、事前指名契約を締結した事例はわずか数例に過ぎず、また、水先料金が実質的に上限認可額に張り付いた状況に留まっており、競争原理が有効に機能しているとはとても言えないとの指摘がなされており、また、「イ 質の高い水先人の供給増に関する施策」において、広く一般から優秀で熱意に満ちた人材の受け入れを可能とする水先人養成のスキームも検討すべきとの指摘がなされております。

【具体的施策】では、「ア 競争原理が働く適切な市場環境の整備」において、指名制と応召義務の関係について整理した上で、必要最小限の引受ルールを策定する必要があるとの指摘がなされており、また、「イ 質の高い水先人の供給増に関する施策」において、3級水先人養成コースの拡充、特に、一般の志願者から3級水先人を養成する方法について、その費用負担のあり方も含めその仕組みを関係者間で広く検討、結論を得るべきだという指摘がなされております。

続きまして資料3でございます。資料2で説明申し上げたことの繰り返しになるわけですが、水先を巡る課題という観点から整理をさせていただきました。

まず、「新制度の定着に向けての課題」でございます。①水先料金が上限認可額に張り付いた状態、②事前指名契約を締結した事例がわずかである状態に対し、適切な市場環境の整備が課題となるものと考えております。

次に「新制度下における水先の将来像に関する課題」でございます。「①水先人の需給の将来推計（要確保数、要養成数等）」。「②多様な人材供給源の確保」は、従前の商船大学等の出身者の他にも水先人の供給源となり得る者がいないか検討を行うものです。「③免許取得後の3級水先人の教育の在り方」は、新規に登場する3級水先人に一定の研修等を行い、スキルアップさせて行くことが必要ではなかるうかという課題でございます。「④3級水先人試験の実施」は、平成23年度から開始される予定の3級水先人試験について、どのような水準のものとするべきかという課題でございます。

「規制改革会議答申への対応に関する課題」については、先程申し上げた内容と重複いたしますが、①指名制と応召義務の関係について整理及び引受ルールの策定、②3級水先人養成コースの拡充、が課題となると考えております。

以上でございます。

【杉山委員長】

それでは、ただいまの海技課長の説明にもありましたように、お2人の委員の方から追加的なご説明を頂戴したいと思います。

まず佐々木委員より、水先業務の取次・引受と指名制についてご説明を頂戴したいと存じます。

【佐々木臨時委員】

それでは私の方からご説明させていただきます。

お手元の標準事務要領に従って、後ほど、個別の条件等について読み上げながら説明させていただきますと思っております。具体的なご説明に入る前に、まず初めに全般についてご説明申し上げます。

この引受事務要領は、水先法第49条に合同事務所の運営に関する規定というものがございまして、それに基づいて水先人会会則及び施行規則の中で定めているものでございまして。

水先法の第40条では、水先人に法律上の義務として応召義務が課されておりまして、水先区全体において、365日、24時間滞りなく水先の引受とその履行がなされるようになっております。

水先業務は個人事業主である水先人が実施提供するものであります。水先業務の対象は世界各国の多種多様な船舶でありますので、その業務運営について公平性を確保できる体制を整備する必要があります。すなわち、水先の申し込み及びその引受に関する混乱を防止し、水先業務の公的な役割にかんがみ、水先人会にその取次窓口機能を付与する必要があります。そのために引受事務要領が定められております。

制定に当たりましては、ご当局の指導の下、日本船主協会様との事前打ち合わせ及びご協力により平成19年11月1日から12月31日までの2か月間、トライアル運用を実施いたしました。その結果を踏まえて、各水先人会の会則施行規則に引受事務要領として定められております。

この引受事務要領は、冒頭ご説明申し上げましたとおり、合同事務所の運営に関する規定に当たるものであります。そこでは水先要請を受けて、水先業務を円滑かつ万全に遂行するため、水先要請を的確に把握できるよう、指名がある場合とない場合いずれも含まれております。

当直表の作成、船舶の航行安全又は水先人の安定した供給体制が確保できるようにするための水先の受付の条件に関する事項、水先人への連絡に関する事項、これらを制定し、ご利用いただく船社等及び水先人に公表しているものであります。このように引受事務要領は、水先業務の適正かつ円滑な遂行のために必要なものであります。

それではお手元の標準引受事務要領についてご説明させていただきます。

表中の受付方法、受付事項、当直表につきましては省略させていただき、次の受付条件を読みながら一通りご説明させていただきます。

水先の求めの受付に当たっては、次に掲げる事項のほか、「船舶の航行安全」又は「水先人の安定した供給体制」に支障がないことを条件とするものとする。

1. 水先人の選任について利用者からの要請がない場合。これは水先人の指名がない場合ということでございまして。

(1) 原則として、利用者から水先開始予定時刻の○時間前——一般的には24時間前となっております——までに申し込みされたものであること。

(2) 当該水先の求めについて気象及び海象の状況並びに水域事情等に基づいて作成する安全運航基準に適合したものであること。

2. 水先人の選任について利用者から要請がある場合。これが水先人の指名がある場合のこととさせていただきます。

(1) 次のすべての要件を満たすものであること。イとして、当該要請に関する理由が文書で通知されていること。ロ 当該要請を受けた水先人が当該要請日に休暇中でないこと。ハ 当該要請が水先開始予定時刻の○時間前から○時間前までに申し込みされたものであること。これは一般に48時間から

72時間。各水先人会によって違います。ニ 当該要請が重複する場合には受付順とすること。ホ 当該要請を受けた水先人の業務時間若しくは移動時間又は休憩時間等を勘案し、十分に対応できる時間的な余裕があること。ヘ 一の利用者が特定の水域又は船舶について、長期にわたり継続的に特定の水先人の選任を要請すること等により、当該水先人以外の水先人の技術的水準の確保に支障が生ずるおそれがないこと。チ 当該要請に関連し、水先人の移動費用（実費）が発生した場合には、利用者がそれを負担することを了解していること。リ 以下のいずれかの事情が生じた場合には、当該要請の受付を解除できることをあらかじめ利用者が了解していること。i. 水先開始予定時刻の変更により、他の利用者に対する業務の提供に支障が生じたとき。ii. 気象若しくは海象の状況又は水域事情等が水先要請の受付時点と著しく変化したとき。iii. 当該要請のあった水先人に、急遽、疾病若しくは災害が生じた場合又は本会若しくは連合会の会務に従事しなければならない場合その他やむを得ない事情が生じたとき。

（2）当該水先の求めについて、気象及び海象の状況並びに水域事情等に基づいて作成する安全運航基準並びに会員の水先業務経験年数に応じた業務制限基準に適合したものであること。これは各水先人会で別途定めてございます。

会員への連絡。本会が受けた水先の求めについては、次に掲げるところにより会員に対し連絡を行うものとする。以下省略させていただきます。

以上でございます。

【杉山委員長】

どうもありがとうございました。

それでは続きまして、小野委員に水先人の養成の現状についてのご説明を頂戴したいと思います。よろしくお願い申し上げます。

【小野臨時委員】

小野でございます。先ほど海技課長からご説明いただいた資料を補足して説明させていただきます。

お手元の資料2、11ページの右側の最近年の状況におきましては、従前の16年度以前の外航船社の大手に主要供給ソースがあった時代とは大きく変わり、大勢の方に門戸が開かれている状況にございます。また、年齢的には40歳以下の方が10%。60歳台の方が約15%。50歳台の方が75%程度になっておりまして、やはり高齢化の傾向は変わりございません。

それから、19年度以降の受験者の方を含めまして、一級の方から来るのは50名台でございまして、この中には再受験者も含まれておりますので、供給できる船長層から来る人数は、これがマックスではないかと思われまして。さらに今後、幾分減少していく傾向にあるのではないかと思われまして。

あと、3級の養成につきましては、新卒者に対して既存の船員層から来る比率がそこにございますように、約40%が新卒者で、60%が既卒者から来ている状況は変わっておりません。

以上、将来的に見ますと、やはり外航船長層、1級を主体とした供給ソースは将来的には先細りになり、新規養成の学卒者、3級の比重が今後とも増していくものと推定され、この制度の目指された方向については、対応しているのではないかと思われまして。

また、養成教育の内容につきましては、登録養成施設等において大きく従前と変わったところでは、シミュレータ教育の比重が非常に増加し、経費的にも約6割から7割の総経費の比重を占めております。

また、水先現場における修業に関して言えば、特に3級の養成者については、一般商船の乗船経験をつけるための商船乗船訓練であるとか、水先人が主として使用いたします援助施設としてのタグボート

の研修も導入され、各船社さん、タグボート業界殿のご協力をいただいて、既に養成教育の現場訓練を含めて順調に推移をしております。

ただ、3級につきましては、遺憾ながら将来の水先人像がまだ確定していないところもあり、特に新卒の学生層においては、自分の将来がどうなるのかというところに一抹の不安があるようでございまして、そのあたりが明確化されれば、さらに希望者は増えるものと考えられる状況でございます。

以上です。

【杉山委員長】

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明を基に皆様方からご意見を頂戴したいと思います。

ご質問も含めてで結構でございますので、どうぞ自由にご発言をしていただければ幸いです。いかがでしょうか。

どうぞ。

【原田臨時委員】

座ったままで失礼させてもらいます。日本船主協会を代表いたしまして参りました原田と申します。

平成18年の5月に新しい水先法が成立して、平成19年4月から新しい制度の下、水先業務の運営が開始されました。新たな秩序の構築に向けて関係各位のご尽力に、ユーザーといたしまして深く御礼申し上げたいと思います。

ただ、現状、先ほど課長の方から資料に基づき説明がありましたけれども、もう少し、実態はどうだったかということをご参考までにご報告させていただきたいと思います。

本日は、私は船協の代表ということで参っておりますけれども、この実情につきましては、個別船社の実情を申し上げた方がよろしいかと思っておりますので、私の出身であります商船三井がどのように新しい制度の下対応してきたかということで、実例を挙げてご紹介申し上げたいと思います。

新しい制度の目的は、一言で言えば、規制緩和ということであろうかと思っておりますけれども、現実にはその目的とはほど遠い状況にあると言わざるを得ません。すなわち、ユーザーと水先人との間で料金とか指名の交渉が行われるようにというのが新しい制度の目的ではありましたが、その交渉が全く進展していない。新しい制度の下の個人契約も、当社の場合は全く成立しておりません。ゼロというのが実情でございます。

もう少し具体的に説明させていただきます。新しい制度の下、省令料金から上限認可制に移行しましたのが昨年の4月ですが、それに先立ちまして、新しい制度の下、各水先人と弊社との間で、どのような契約、どのような条件にするかお話を進めたいということで、全水先区で658名という数字が先ほど出ておりますけれども、当社の運航上、一番関係の深いということで選んだ504名の方に手紙でもってお話をしたいという要請をいたしました。

第1回目は、2008年2月28日に504名の水先人の方にお手紙を出しました。内容は、新しい制度の下でどういうことで水先業務をやるかお話ししたいという内容でございます。それに対する回答者は11名でした。返事が大変少ないということもありまして、もう一度催促といえますか、お手紙を出させていただきました。これは2008年の5月27日です。それに対してお返事をいただいたのは34名でございます。

したがって、504名の水先人の方に対して要請いたしましたけれども、合計45名の方しか返

事をいただいております。45名のうち、新しい制度の下話し合いをいたしましょうというふうにお返事をいただいた方はたったの7名でございます。

その後現状はどうなっているかといいますと、話は継続的に電話等で行っておりますけれども、契約にはいまだ全く至っておりません。

45名のご回答いただいた中で、7名の方だけが比較的ポジティブということでございましたけれども、その他の方は話し合いはする必要がないということで拒否され、いろいろな理由を述べておられます。

ご参考までに一例を申し上げます。理由といたしまして、単にコストの引き下げのための指名制は、互助の精神で船舶の安全運航を心がけている個々の水先人同士の関係を残念ながら複雑にするということを、1つの理由として挙げられている方もいらっしゃいます。

また、ある方は、特定の利用者、船社あるいは特定の水先人の利益を優先することにより、水先制度全体の運用に致命的な影響を及ぼすことにならないか危惧する次第であるということを理由に挙げられて、話し合いに応ぜられないという方もいらっしゃいます。

あるいは、もう一例申し上げますと、水先人会は古くから輪番制という就業順位に関する大原則があるので、この制度は維持したいということを話し合いに応ぜられない理由として挙げておられます。

その他手元にいろいろとあるんですけれども、今申し上げたのがだいたい主な話し合いに応ぜられない理由の一例でございます。

また、先ほどご紹介がありました引受事務要領のところで説明がありましたけれども、実は指名制導入に関して、平成19年11月にトライアルを水先人と船社との間でいたしました。トライアルの結果の評価はいろいろとございますけれども、日本水先人会連合会の方の評価の一例をご紹介いたしますと、指名による輪番制の変更により指名されない水先人の業務対象、船舶が変更されることで水先人の間で、すべてのユーザーに対し公平、公正なサービス、水先技術の伝承、応召義務の遵守などに対する不安が高まり、運命共同体意識に混乱を生ずるとというのが、日本水先人会連合会のトライアル結果の1つの評価でございます。

ご参考までにこれをご紹介させていただきたいと思いました。

ということで、どうも新しい制度の目的と実態はかなりかけ離れているなど、おそらくよそのユーザーさん、船社さんの実態も多分同じような状況じゃなかろうかと推察いたします。当社の場合、残念ながらいまだもって新しい制度下での契約は成立していないということです。

先ほど話し合いに応ぜられないという理由を幾つかご紹介いたしましたけれども、どうも水先人会で輪番制というのが依然として存在している。新しい制度に変わった19年4月、なかんづく20年4月1日から上限認可制度になったわけですがけれども、そのように制度が変わった時点で、従来からあった輪番制が新しい制度に対応してどのように修正されたのか。どうも水先人の方々のご意見を聞いていると、また手紙へのお返事から拝察すると、制度が新しくなっても水先人会の中の輪番制は旧来のままのシステムで動かされているんじゃないかというふうに思わざるを得ません。

ですからその点を、今回かあるいは次回以降、水先人会の方の方からご説明をぜひいただきたいと。新しい制度の下でどうやってこれに適合した輪番制をとられているのか。これをぜひご説明いただきたいと思えます。

先ほど水先人の方からの反応をご紹介いたしましたけれども、弊社といたしましては、新しい制度下においても水先人、あるいは水先人会がとられている対応というのは、いかにも競争制限的な行為ではなかろうかというふうに思わざるを得ない状況でございます。したがって、今回の小委員会の場で

もって早急なレビューといえますか、制度そのものに問題があるのか、あるいは、サービスを提供する側に問題があるのか、この辺のレビューをぜひやっていただきたいというふうに提案申し上げる次第です。

最後に、大変このシステムは複雑で分かりにくいところがあるかと思えますけれども、簡単に申し上げますと、例えば平成19年度までは658台のタクシーがありました。このタクシーの料金が1,000円でした。これは、国が決めたタリフによって1,000円でどのタクシーもお客さんを乗せてサービスする。ユーザー、お客さん側はどのタクシーに乗るかという権限は実はなかったんです。

平成20年の4月以降どうなったかといいますと、1,000円の省令料金に代わって、上限認可料金という制度を持ち込みました。料金は1,000円よりも若干下がった訳です。下がった率というのは、実は44円、4.4%。したがって、956円を上限認可料金として、お客さんは自由に658台の中からどのタクシーに乗ってもいいですよという新しい制度になったはずなんですけれども、実は料金は956円で張り付いたまま、どのタクシーに乗るかの権利も制度上はあるんですが、タクシー業界がこのタクシーに乗りなさいというように全部決める指名制を逆に彼らがやるというのが実態になっております。料金が多少下がりましたが、上限料金に張り付いたまま、ユーザー側の使い勝手という意味では従来と全く変わらない。658台のタクシーを自由に選択できる制度にはなりましたが、現実にはできていないというのが実情になっております。改めて申し上げますけれども、こういうのが実態でございますので、ぜひこの機会にレビューをやっていただきたいと要請する次第でございます。

以上です。

【杉山委員長】

ありがとうございました。

どうぞ。

【萬治臨時委員】

引き続きまして、ユーザーの立場から、新しくできてきた制度に沿っていろいろなトライアルをやってきました。あるいはアプローチもやってきました。個人契約ということについての実態は今、原田委員の方から説明があって、我々、日本郵船も同じような対応をしました。結果としては同じような反応であったことは事実であります。

今、佐々木委員の方から、標準引受事務要領ということについて説明がありました。これは指名制度を受けるための1つのルールとしてこういうものを立ち上げたということで、説明がありました。我々、日本郵船はこの引受事務要領に沿って、水先業務をトライアル的にオーダーしてきました。そこで、いろいろな問題がやっぱり出てきておりますので、我々ユーザーとして感じていることを紹介させていただきたいと思えます。

まず、この引受事務要領というのは、指名のために事前準備がかなり要るということですね。ここにフローを用意してきておりますけれども、東京湾の場合は、まず公開されている当直表に基づいて、3日前までにその人たちを指名することになります。3日前ですね。それでそのあと、本船のスケジュールが変わればその指名はチャラになってしまうという問題が1つあります。

それから、水先人を選定する指名は、当直表にノミネートされている人しか指名できないという問題があります。

それから、先ほど説明ありましたけれども、指名に関する引受事務要領にはいろいろな制限事項が1

2項にもわたってあって、非常にこれをフォローするのに非常に制約が多過ぎて、全く使い勝手が悪いという問題があります。

それから、リストに載っているにもかかわらず、指名しても来られない理由として、会議に出たからとか、ほかの業務をやっていたからとか、いろいろな理由を後で言われてくるんです。それでは、公表されている当直表の実態はどうなっているのかということになります。その辺のところをきちんとこの小委員会の場で説明いただきたいと思っております。

一方では、伊勢湾というところの指名制の例があります。実は伊勢湾では共同引受ということをやっているわけです。これは事前個別契約に基づいて団体指名をしております。この場合、この資料に実績が出てはいるんですけども、このやり方ですと我々としては大変使い勝手がいいという実態があります。

したがって、この指名制度をきちんと運用するという点についてはいろいろと問題があるわけですが、その実態について、水先人会さんの方からユーザーのニーズに対する応え方について説明していただければと思います。

【杉山委員長】

ありがとうございました。

ただいま船協側の方から輪番制の運用の実情等について、水先人会側から説明をしてほしいということでした。

これは議題の先取りになりますけれども、次回のテーマでございますので、まず、次回でこの実情についてご説明いただくという要請に関してお答えいただけるかどうか、これはよろしゅうございますか。

【福永臨時委員】

日本水先人会連合会の福永でございます。今、委員長がおっしゃいましたように、次回につきましては、当直輪番制の詳細な実例を用意いたしまして説明をいたしたいと思っております。

それから、今、日本船主協会さんの方からいろいろといただいたご意見、ご発言について若干私ども水先人会の立場からお話したいと思っております。ごく一般的なお話ですので、当事者の方々は、何を今さらと思われるかもしれませんが、私ども水先人の立場から見たこの整理を一度させていただきたいと思っております。というのは、例えば、規制改革会議の答申にいたしましても、いろいろなところで指名制と応召義務というもの、どちらが優先するのかというような論議が若干あるような気がいたしまして、その辺を整理するという意味で述べさせていただきます。

まず、水先法の中で、私ども水先人は、船長から水先の要請があれば、必ずこれに応じなければいけないという義務を法律上課されております。これは応召義務と私どもが言っているもので、我々にとっては法律そのものでありまして、今、話に出ました当直輪番制とかあるいは指名制というのは、その応召義務を果たすという大きな目的の中の1つの手法にすぎません。

応召義務は、365日24時間、例えば、私がたまたま東京湾の方の出身ですので東京湾の例をとりますと、年間7万弱の船を雨の日も風の日も応召義務を果たさなければいけないわけです。それだけの業務を限られた人間で効率よく安全に運航するには、当直輪番制という制度を持ってやるしかないというのが私ども水先人会の長年の経験とさまざまな研究の中で得てきた体制でございますし、これは今回の水先法の改正によってもいささかも変わることはないと思っております。

先ほどタクシー業界の話が出ました。かつて乗車拒否という話もありました。あまりに近い距離、ワンメーターぐらいだとタクシーの運転手さんは嫌いました。今はタクシー協会のいろいろな指導、多分

国の指導もあったのかもしれませんが、乗車拒否という話は最近聞きませんが。

私ども応召義務の方も、例えはよくありませんけれども、小さい船は300トンから強制水先の対象となり、強制じゃなくても、極端な話をすれば100トンの船からでも要請があれば乗らなければいけないわけです。そういう小さな船から30万トン以上のVLCまで例えどんな船であろうと、どんなに水先料金が安いものであろうと、あるいは雨が降っていようと風が吹いていようと、応召義務を果たさないといけない。この義務を全うするための1つの手法が、当直輪番制というものであると。その辺の話は次回以降、また詳しくいたしたいと思いますが、まず今回整理をしておきたいと思います。

以上です。

【杉山委員長】

ありがとうございました。

次長どうぞ。

【大野海事局次長】

ちょっと役所側から申し上げさせていただきます。原田委員、萬治委員、福永委員それぞれの皆さんのお立場というのもよく承知しているつもりでございます。

水先法は確かに改正されましたけれども、いろいろな意見があるのは仕方がない訳でございます。例えば、反論するようで恐縮ですけれども、原田委員がおっしゃられた中で、数字を挙げておられましたけれども、504名のうち回答が45名しかなかった、前向き回答は7名しかなかったということ自体をもっておかしいというようなことはできないんじゃないかと思っています。

福永委員がおっしゃられましたように、応召義務というのも非常に大事な話でございます。しかしながら、やはり現実に法律が改正され、制度が改正されているわけでございますから、そういうことを必ずやれということではございませんけれども、輪番制100%ではおかしいと思うんです。

先ほどタクシーの例えがありましたけれども、非常にいい例えだと思います。乗り場に行けば、人が並んで、タクシーが並んでいて、順番に乗って行きます。しかしながら、その他に無線予約というシステムもございます。無線予約のシステムが全く働かないで乗り場に行って並ぶしかないというのはちょっとどうなのかなと思います。

そういうことも含めてやはり料金の問題、指名制の問題についても、新制度になりましたので、やっぱりもうちょっと機能してほしいなと思っているということは事実としてございます。できるだけとげとげしい雰囲気にならないように、实际的に解決する道がないのかどうかと、水先小委員会を設置したいというふうに申し入れましたのは役所側でございます。そういう気持ちがあることが一つこの小委員会設置の前提になっているということをお願いさせていただきます。

そういう中で、まずは皆様方のご意見をよく聞いた上になりますけれども、将来的に役所側からも何らかのご提案をさせていただくこともあるかもしれません。いずれにいたしましても、新法になったわけでございますから、これが機能するような道というものを探していこうという形で、願わくば船主サイドも水先人サイドもぜひ柔軟にお考えいただき、相談をさせていただければと思っている次第でございます。

最後に1点だけ。原田委員のご発言の中で、前回の水先料金、最高料金で後は届出をするという時に4.4%だけ下がったとの紹介がございました。実は料金については、平成15年以降、数次にわたって引き下げを行っています。その結果、平成15年当時に比べますと、現在の料金は上限認可額で16.

8%下がっているというのが現状でございますので、これはまた別の機会に役所側からも資料を出ささせていただきますけれども、事実としてご認識をいただければと思っています。前回下げたのは4.4%ですけれども、数次にわたって下げているということです。

しかしながら、水先料金が上限認可額に張り付いておりまして、これと変わっているところが1件もない状況というのは、やはり法律改正の考え方からして何とかならないのかという問題意識を我々は持っているということをご紹介させていただきます。

【杉山委員長】

ありがとうございました。

第1回から核心に迫る問題提起がなされたわけでございますけれども、これは今度の第2回でユーザー側あるいは水先人会側等からいろいろなご説明をいただいた後、認識を共通にした上で、この委員会で議論すべきものではないかなと思います。したがって、本日、これに対してこういう方向でというのは、控えた方が今後のためによろしいのではないかと思います。問題提起として承らせていただきます。

そのほか、今日の資料2、3についてのご説明をベースにご意見、あるいはご質問があれば承りたいと思います。

どうぞ。

【関根臨時委員】

外国船舶協会でございます。

先ほどご説明のあった現状認識に関しては原田委員、萬治委員のご説明にあった現状認識と私どもの構成メンバーである外国船社の現状認識はほとんど変わらないととらえております。

ただ、1点、立場の違いと申しますか、現状に対してのとらえ方の違いがあるとすれば、外国船社は、今回の改正に伴う、指名制度に関する話し合いに参加しておりません。トライアルの後、指名制度の導入の説明会というのはございました。そこでもいろいろな意見が交換されましたけれども、指名制を行使する以前に外国船社として知りたいのは、指名できない船社、あるいは指名に参加するほどの交渉力を持たない船社に対しては、いかなる形で水先サービスというものが保障されるのか。まずこの部分が明らかにされない限りは、指名制度を前向きに行使する、しないの検討をできないというのが外国船社の基本的な考え方でもございました。

この点に関しては、何回か機会をとらえて説明をお願いしているんですけれども、いまだ、我々の納得がいくようなご説明というのはいただいております。したがって、外国船の立場からいうならば、この指名制の問題に関しては、指名制だけがすべての解決の回答ではありませんよという考え方をしていくということをまず申し上げておきたいと思っております。

それから、この場でここまで戻って話をしているのかわかりませんが、改正水先法、及びその改正水先法の下で新たに制度改正されたということになっているわけですけれども、もし、改正の目的が規制緩和というよりは自由競争の導入ということにあったとするならば、改正はまことに不十分であったと。まずは免許制度において、供給制限が行われている。いろいろな考え方はあると思えますよ、これはあるユーザーとしてのとらえ方の局面から申し上げればということですが、それから、一水先人会という制約の中で競争制限が行われていると。その中で指名制度によって自由競争を促進しようという考え方自身に無理はあるのではないのかという基本的なとらえ方をしております。

以上です。

【杉山委員長】

どうぞ。

【大野海事局次長】

これも若干感想めいたことを申し上げさせていただきます。

今、関根委員の方から2点ご指摘があったわけでございます。1点目については、私どもも、外船協さんが、指名制のやり方によっては行き過ぎとなり、船社による差別とか、もっと言いますとフラッグディスクリミネーションとかを起こす結果となつてはいけないという基本のお立場を持っておられることは認識しております。

だからこそ、プラクティカルにどうやって解決していくかということがまだ不十分だという見方をしているわけでございます。先程のタクシーの例えでありますけれども、乗り場で乗ることもできますし、無線予約もできますということなんですが、タクシーが100台あるうち、例えば95台が大手顧客による無線予約で押さえられておまして、一般人が乗ろうとしてもほとんど乗れないということが起きれば、これは特にスポット的に日本に入港されるような船社さんを中心に外船社さんからは問題が起きてくる。その一方で、例えば100台ある内、何台予約で動いているかは別として、十分な台数が出ていますので、乗るのに支障がないということであれば、その辺のご懸念が払拭される。この辺を念頭において、今後、解決しなければいけない問題だと思っております。

2点目の問題につきましては、できましたら、改正新水先法に対してはいろいろとお立場の違いもあり、内心言いたいこともそれぞれおありなのかもしれませんけれども、やはり最終的には関係者の方々に賛成していただき、杉山先生におまとめいただき、そして国会でもこれでやってみろということでご支持をいただいた制度でございます。海事局という立場ですと、完全否定する訳ではございませんが、もう1回法改正を行うことを前提に議論するのではなく、問題意識でも申しましたように、新水先制度の趣旨というものがまだ徹底されていない点について、問題を解決して行くというところからアプローチしたいと思っております。

なお、改正の趣旨については個人的には自由競争ではなく、規制緩和であると受け止めております。

【杉山委員長】

今の2点目は、私もかなり責任があるんですけども、実は市場にすべて委ねておいて、資源配分・所得分配がうまくいくかということ、現実にはほとんどそれはあり得ない。教科書レベルのケースにあり得るだけです。したがって、いろいろなことを加味しなければいけないんですけども、全く私どもが自由競争に委ねるという方向を出したわけではございませんので、ある種のセーフティネット的なものを私どもは用意したつもりであります。

ただ、その解釈を巡っては、経済学をやっている人間でもいろいろと賛否両論がありますので、意見が分かれるところですけども、私どもとしては当時の部会で多くの方々がこの線で進めたらどうだろうかという答申を出しまして、あとは国会審議に委ねたという形になっております。

また、この点につきましても、皆様方からご意見を頂戴する機会はあるかと存じます。時間が限られてきたんですが、どうしてもというご意見があれば、もうひと方だけお伺いしたいと存じます。

どうぞ。

【池田臨時委員】

全日本海員組合の池田でございます。

この水先法の改正は、規制改革会議の方から要請があり、取り組まれたと思います。確かに水先法につきましても、水先区の統合等で業務としては、ユーザーとしては非常に使いやすいものになったということは1点はあると思います。通し免許等の話です。

ただ、それによって、セーフティネットが十分に行われない中で、法律だけを改正して、制度が先行して、地区によっては水先艇あるいはそういうところの雇用の問題まで発展してしまいました。ですから、やはり制度改革で国際競争力を持たせるのみでなく、きちんと国として港湾、国際港としての機能強化とともに、やはりそこに生じる問題については十分なセーフティネットを政策の方でも留意しながらやらないと、陸上でいう今の非正規雇用の問題と同様の大きな問題が生じる。

もう1点。指名制につきましても、それほど指名制度が進んでいないから、大きな問題にはなっておりませんが、今の水先人とタグの使用の問題とかいろいろ考えますと、やはり下の使用される港湾の業界の方も、パイロットが決まれば指名されるという実態の港もたくさんございます。

やはりそこで指名制が今後どんどんユーザーの利用によって拡大されるということになれば、今回の通し免許と同じようなことにならないように、やはりそこについては港湾の全体の機能、あるいは健全な港湾のあり方ということまで配慮しながら、進めていただきたいと思います。

【杉山委員長】

どうぞ。

【大野海事局次長】

今、池田委員のおっしゃられた制度改革によって問題も生じるため、セーフティネットが必要だということにつきましては、本日お出しした紙の中には入っておりませんが、ご意見を受けて、論点に追加する方向で検討させていただきたいと思っております。

ただ、1つだけ誤解がございます。この会議は、規制改革会議から提示された問題を解決するためだけに設置したものではありません。

3つございます。先ほど説明したとおりでございます。1つには先ほど船社側の委員の方々からおっしゃられましたような改正水先法について、十分に浸透していない問題があるかと思っております。2つ目は、やはり中長期で水先の問題というのを考えた場合に、どうやって安定した水先制度というものを確保していくかということ、水先人の確保とかあるいはその養成、教育、こういう角度からきちんと議論していくことが必要だというのがございます。3つ目が規制改革会議でございます。

今日は業界紙の方々も来られまして、この趣旨が誤解されて新聞に出るといけませんので、余計なことでもございますけれども、一言言わせていただきます。

【杉山委員長】

ありがとうございました。事実関係だけはきちんと整理しておきたいと思っております。

まだ、委員の皆様方からご意見があろうかと存じますけれども、時間がかなり経過しておりますので、今日お出しいただきました内容につきましては、引き続き論点整理の中で再度検討させていただきたいと思っております。

議題3. 水先小委員会の進め方について

【杉山委員長】

もう1つ議題が残っておりまして、水先小委員会の進め方につきまして、今後どうしたらいいのかということについての事務局案をご説明いただきたいと思います。

【樺葉海技課長】

資料の4でございます。水先小委員会の進め方についての案でございます。

本日は第1回目、2月26日でございますが、現状と課題の説明、フリーディスカッションということになった次第でございます。

次は4月ごろを予定したいと考えております。先ほどからさまざまなご意見、ご要望があったと思いますが、それに関連いたしまして、ユーザー、水先人側等から課題の提示、あるいは資料の提供をいただき、フリーディスカッションを行っていただくことを考えております。

第3回目は、論点整理に入りたいと。もちろんフリーディスカッションも続くものと考えております。

それ以降、第4回目以降につきましては、第3回目までの議論の流れを踏まえまして、進め方をさらに検討していきたいと考えております。

以上でございます。

【杉山委員長】

当面第2回、第3回をこのような形で進めさせていただき、第4回以降は3回目までの議論の経過を見て、具体的に計画したいという事務局案について、委員の皆様方からご意見等ございませんでしょうか。

もしよろしければ資料4の形で、次回、それから次々回を進めさせていただきたいと存じます。資料4にございますように、次回につきましてはユーザー及び水先人側等からの課題の提示ということになっております。あらかじめ伺っておりますところによりますと、日本船主協会及び日本水先人会連合会からはご説明の要望があるというふうに伺っておりますので、どうぞよろしく願い申し上げたいと存じます。

なお、この委員会は、両者だけのものではございませんので、ほかにご説明を希望される委員の方がおられましたら、時間を区切って恐縮でございますが、3月12日までに、海事局海技課までご連絡をいただきたいと思います。

3. 閉 会

【杉山委員長】

これで今日の議事は終了させていただきますけれども、事務局から何か報告があればお願いしたいと存じます。

【上田海技課課長補佐】

先ほど来出ております第2回目の水先小委員会の話でございます。

資料4のご説明の中にも出ておりましたとおり、4月頃に開催させていただきたいと考えております。具体的な日程の設定に関しましては、委員及び臨時委員の皆様方と別途調整させていただきたいと思っておりますので、どうぞご了承の方よろしくお願いいたします。

以上でございます。

【杉山委員長】

ありがとうございました。それでは以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会船員部会第1回水先小委員会を閉会させていただきます。

本日は、大変お忙しいところ、活発にご議論いただきまして、誠にありがとうございました。

— 了 —