

平成21年10月5日
於：国土交通省第2号館15階海事局会議室

交通政策審議会海事分科会船員部会
第5回水先小委員会
議事録

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1. 新制度下における水先の将来像に関する課題について	2
議題 2. その他	29
3. 閉 会	29

【出席者】

(委員 (敬称略))

杉山委員長、河野委員長代理、磯田委員、伊原委員、竹口委員、中澤委員、
根本委員、前田委員、萬治委員、武藤委員 (代理根本氏)、八木委員

(事務局)

国土交通省 大黒海事局次長、尾形海技課長、嶺山首席海技試験官、大野次席海技試験官、
上田企画調整官、瀬田水先業務調整官

1. 開 会

【瀬田水先業務調整官】

それでは、定刻より若干早い時間でございますが、ご予約の委員の方々、皆様おそろいになりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会船員部会第5回水先小委員会を開催させていただきます。

事務局の海事局海技課の瀬田でございます。

本日は、臨時委員総員13名中10名のご出席となりますので、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。

前回の小委員会以降、委員の交代及び事務局の異動がございましたので、ご紹介いたします。まず、委員の交代でございますが、小野委員が退任され、財団法人海技振興センター理事長、磯田壮一郎氏が就任しております。佐々木委員が退任され、日本水先人会連合会水先業務研究委員会委員長、竹口信和氏が就任しております。

【磯田委員】

(黙礼)

【竹口委員】

竹口でございます。よろしく申し上げます。

【瀬田水先業務調整官】

関根委員が退任され、外国船舶協会専務理事、前田耕一氏が就任しております。

【前田委員】

前田でございます。よろしく申し上げます。

【瀬田水先業務調整官】

福永委員が退任され、日本水先人会連合会副会長、八木嘉幸氏が就任しております。

【八木委員】

八木と申します。よろしくお願いいたします。

【瀬田水先業務調整官】

原田委員が退任され、社団法人日本船主協会港湾関連業務専門委員会副委員長、武藤光一氏が就任しております。本日は、武藤委員は所用によりご欠席でございますので、代理といたしまして、株式会社商船三井執行役員、根本正昭氏をご出席されております。

【武藤委員代理（根本）】

根本でございます。よろしくお願いいたします。

【瀬田水先業務調整官】

また、事務局に異動がございまして、本日、急用により遅れておりますが、大黒海事局次長が着任しております。また、尾形海技課長が着任しておりますので、よろしくお願いいたします。

【尾形海技課長】

尾形でございます。よろしくお願いいたします。

【瀬田水先業務調整官】

次に、配付資料の確認をさせていただきます。座席表に続きまして、議事次第1枚、それから委員名簿1枚。続きまして、資料1といたしまして、横書きのものが2枚。次に、資料2、ページ数で3ページ目が1枚、4ページ目に参考資料が1枚。それから、資料3といたしまして、日本水先人会連合会提出資料が表紙を含めて3枚。以上が本日の配付資料でございます。もし、不足等ございましたら、事務局のほうまで申しつけていただきますようお願いいたします。

それでは、杉山委員長、議事の進行をよろしくお願いいたします。

2. 議 事

【杉山委員長】

早朝からお集りいただきまして、ありがとうございます。

多くの委員の方々が交代になりましたけれども、6月25日の第4回小委員会において、指名制トライアル事業についてのご提案について、皆様方のご同意を得てまとめております。今回からは、第2ステージと申しましょうか、水先人の将来像についてご議論いただく——私個人的には、むしろこちらのほうがメインテーマかなと思っておりますけれども——新しいテーマになりますので、どうぞ新しい委員の方々もよろしくお願ひ申し上げます。

本日の議題は、新制度下における水先の将来像に関する課題についてでございます。事務局及び日本水先人会連合会から資料が提出されておりますので、そのご説明を伺った後、皆様方にフリーにご意見を交わしていただければと思います。

まず、事務局からの資料の説明をお願い申し上げます。

【上田企画調整官】

それでは、まずお手元に参考配付されている第4回水先小委員会提出資料を、ごく簡単にごらんいただければと思います。この水先の将来像に関する課題に関しては、前回の小委員会の席において、それに関連するような議題についてひとしきりご説明した上で本日につながっているという構図になってございます。そういうことでございますので、あまり詳細にはご説明いたしませんけれども、後程、資料1等をご覧いただくに当たって参照していただけるのではないかとということで、どういうものが入っているかということをごく簡単にご説明させていただきます。

2ページをご覧いただきますと、「水先人の員数について」という表題のものがございまして、こちらは現在及び将来10年程度の水先人の数に関する資料になってございまして、新たに入ってくる、緑色で表示されている新人水先人が、実績で19年度に41、20年度に51となっており、他方、廃業者数と称して青の数字が出ておりますけれども、こちらが過去やめていかれた人、今後やめていかれるであろうと思われる人の数字となっておりまして、廃業者数に見合う新規水先人が確保されれば、現状と同水準程度で移っていくであろうということが数字として出てございます。

次の資料2-②でございますが、日本人外航船員数の推移というものでございます。よく言われておりますとおり、大いに右肩下がりになっていて、最近ちょっと横ばいではございますけれども、水先人のソースとなるべき方々が減少してきているという実態でございます。

それから、その次、4ページ目、資料2-③でございますけれども、水先人の養成の現状に関して、1級水先人と3級水先人の養成の動きを分けて書いてございます。上の1. 1級のほうでございまして、19年4月から、東京海洋大学、神戸大学、海技大学校の3

つの施設により養成がスタートしていますが、真ん中辺の図をごらんいただきますと、新制度が導入された18年から19年のこの境を目途といたしまして、随分多様な水先人ソースができてきたというところが見てとれるところでございます。2. 3級水先人養成の動きに関していうと、こちらは平成20年10月から、先ほど申し上げた3校において、船長経験のない若年者といった人たちを対象といたしました養成がスタートしているということでございまして、大体年間25人弱程度が養成されていると。それは新規学卒者であったり、船員としての実務経験のある人も含まれている、こういう構図でございます。

それから、次の資料2-④をごらんいただきますと、水先人の免許制度に関する概略がございまして、ご案内のとおり、今回の議論は水先制度を改革しようという話ではございませんで、先般改革された制度下においてどういうふうにやっていくかということが議題になっているわけですが、この2-④は先般の水先制度の大きな変更の部分でございまして、その絵の中央やや上のところに出ていますように、旧免許制度においては、大型船の船長経験者しか水先人になれなかったのですが、矢印の下に出ていますように、新免許制度になり、1級、2級、3級の等級制が導入され、もちろん大型船の船長経験者は1級水先人として水先人になっていただけるわけですが、若年の方、新規学卒者のような方でも3級水先人になるようなルートがつけられました。しかるべき養成の課程を経て試験に合格していただければ水先人になることができる基本構図ができ上がっており、3級が2級、1級とステップアップしていく構図もできているということでございます。

それから、資料2-⑤は、水先人養成施設の中でどのような教育を行っており、どのぐらいの期間をかけて教育を行っているかというのを図にしたものでございまして、級ごとに養成内容は違っているわけですが、今般議題になりそうな新規の3級水先人の養成課程をごらんいただきますと、トータルの期間が2年6月と書いてございまして、この順番に関しては前後することもございすけれども、必要な知識を得ていただくための座学が9.5月、操船シミュレータを用いて水先の業務を疑似的に体験するのが6月、実際の商船に乗り込む体験をするのが4月、タグボートに乗船するのが0.5月、そして、水先人に帯同されての水先の現場の体験が10月あるというのが、3級水先人の養成課程です。

特に、商船乗船だとか水先現場での養成は、船会社であるとか水先人会であるとか、その実務を持っておられる方々に委託して行われます。

その次、資料2-⑥をごらんいただきますと、これが今般の3級水先人に関する話でございまして、前回の小委員会までの間に関係者の間で言われておりましたことなどを、こちらのほうで雑駁にまとめたものでございますけれども、今後はこれよりもさらに進んで検討が

進められていくことになるだろうということでございます。

以上、駆け足ではございましたけれども、話の前提となる関連資料のご説明申し上げました。

続いて、右肩に資料1と書いてございます資料をごらんいただければと思います。表題が「水先人の要確保数及び要養成数について」というものでございます。

まず、その右上をごらんいただきますと、先ほど前回提出資料の2ページ目でごらんいただきましたのとわりとよく似たような図が書いてございますけれども、平成20年度においては水先人の数はトータル677名いらっしゃいますが、元から現役だった人が626、新規に入られた人が51ということでございましたけれども、他方、廃業された人が32名いらっしゃったということでございます。このように、入ってくる人、やめていく人、そのまま残る人という構造は今後も続いていくわけでございますけれども、廃業されていく方というのは今後しばらくやや多目に推移していくと見られております。

といいますのは、世間一般に比べて割と高い年齢の方々が、1級水先人として業務をやっておられるということでございますので、団塊世代が廃業していかれる——72歳というのが一応の廃業の目安になっているようでございますけれども、そこに向けて廃業していかれるということでございますので、50～60人程度が廃業されるような年も出てくるということでございまして、それに向けて、それと同数程度の50～60名の方が新規に水先人になっていかれるということになれば、大体同じ数の水先人が確保されていくであろうということでございます。

そういう目線でごらんいただきますと、そのちょっと濃い目の緑の帯で書いていますとおり、水先人の総数を現在の水準に維持していくために、廃業者数に見合う新規水先人を養成確保することが必要となる、これは客観的な事実だろうと思います。他方、現状どうということになっているかということに関して見ますと、そのちょっと下のところに出てきますやや小さい文字の、過去10年間の水先業務実績というところをご覧いただきますと、感覚的なところが見えるかと思いますが、これ、全国の水先の対象となった船の隻数とそのときに現役であった水先人の数と、その2つを割り算して求められる1人当たりの年間平均業務隻数でございます。

こちらをごらんいただきますと、水先業務隻数はちょっと減少の傾向があるかもしれませんが、それに見合って水先人の数もちょっと減り、1人当たりの隻数という目線で見るときには、240～250隻といったところで大体推移しているという構図が見えてまいります。

そういう目線で最近の1月ごとの最大のピーク量とか随分減ったところを見ますと、平成19年12月、景気がまだ非常によかった段階においては、月間14,800隻余りという隻数が水先業務の対象になっていたわけですが、平成21年2月、昨年秋以降悪くなったタイミングで、しかも日数も少ない2月では、11,500隻余りまで落ちてきたというような感じになってきてございます。

それから、次の、「水先人養成の流れ」というところをごらんいただきますと、こちらでは、水先人になろうと志望する人がどういうプロセスを経て水先人になっていくかを図で表現したものになってございます。まずは、水先人になろうと思ったときに、船長または航海を担当する船舶職員になった者であるとか、商船系の大学や高専を卒業したであるとかの形で、3級海技士以上の海技資格を持ち、あるいは船員として乗り組んだ実務経験がある人というのが基本になるわけですが、こういった志望者の中から養成支援の対象者を選考するというプロセスがございまして、次のピンク色の四角の枠でございまして。

今現在これでどうなっているかという、1級水先人に関して言うと、各水先区の水先人会で今年は何人位必要だという見込み人数を出され、それを基に検討した上、採用する数を決めているということになっていまして、3級水先人に関しては、新たな制度であることもあり、ほぼ一定の数を安定的に養成してはどうかということで、毎年25名程度、現実には1名、2名欠けた人数が入っておりますけれども、そういう形で選考が進んでいくという構図になっていまして。

それで、その選考の対象になった人たちが登録水先人養成施設において養成され、1級であれば9月、3級であれば2年6月の養成課程を経て水先人試験を受けて合格をしていくという構図になっていまして、これの平成20年度の実績をご覧いただきますと、その楕円の丸のところに書いてますように、志望者数のうち、養成支援の対象になった人がおおむね養成対象となり、実際養成をめぐり抜けて試験を受けていくということになっていまして。これをごらんいただきますと言えることは、下に書きましたとおり、養成される水先人の数は、養成支援対象者の選考に当たって、各水先区で当面必要と見込まれる数に応じて決まるような仕組みとなっていて、おおむね必要な数は採用されていってまして。

続いて、2ページでございまして。それで、今現在の要養成数あるいは要確保数に関する議論をしようかと思ったときに、やはり考慮しておかなければならない要因として、次のようなものがあるであろうということでございます。

1つ目は、先ほども論及いたしました、景気の動向の変化により水先対象船舶数がおおいに増減しており、今はちょっと減っているタイミングになっていまして。他方、先般の水先制

度改革において、東京湾等の3つの湾で水先区の統合が行われ、その結果、1人の水先人が湾内を通しで業務できるようになりました。免許の限定を解除していくというようなプロセスにもそこそこ時間がかかっておりますけれども、通し業務が進捗することによって、業務は効率化していくであろうということでございます。その結果、必要な水先人数はもしかしたら少なくなるのかもしれないという側面がございます。

他方、先般来この小委員会において議論していただいておりますような指名制トライアルが、もっと本格的に進行していくようになりますと、指名制が一般的になり、従来からの輪番制とは随分違った形になっていくため、もしかすると必要な水先人が増えるのかもしれないというような要素もございます。

他方、先般申し上げたとおり、3級水先人の養成が20年10月から始まり、新たな免許を持った人が23年度の早期から出てくるという見込みになってございますけれども、こういった人たちが業務を開始されると、こういう人たちを入れて考慮しなければならないということございまして、現在の時点では、なかなか不確定な要因が相当ございまして、長期的な予想はなかなか難しいというのが実情でございます。

しかし、こういった要素を踏まえつつ、ではどういうふうを考えるべきかというのが、次の緑色の枠の中でございまして、景気の動向や水先業務を取り巻く状況の変化を踏まえて、関係者が連携して、数が不足することがないようにすることが必要だということが、今現在の段階でも言えるのではないかとございまして。

そういう意味合いでは、先般の資料を見ても、制度改革はそこそこうまくいっていると言えなくはないわけでございますけれども、そうはいつでも、多様で優秀な志望者の中から適宜、適切に選考の上、必要な数の水先人を養成していけるような環境整備をすることが必要であろうということございまして、方向としては2つございます。

1つ目が、人材供給源の多様化で、非常に限られたソースにのみ依存するのではなく、多様で優秀な人材が来られるような仕組みをもう一つ二つ考えられないだろうかということでございます。

それから、もう一つが2つ目の丸で、新人水先人の実務教育のあり方を含めて、魅力ある将来像を提示する。つまり、水先人という職業を安心して選択できるようなスキームをつくるべきではないだろうかというところが、課題になってくるのではないかと考えられるわけでございます。

以上を踏まえて、資料2、水先人となるまでのプロセスを1級水先人と3級水先人で対比させた形で整理したものをご覧ください。1級水先人に関しては、既に、このプロセスを経

て実務に出ている方がみえるので、この構図を参考にしながら3級水先人の構図も考えてみるべきではないかということで、対比できるような絵になってございます。

順に見てまいりますと、1級水先人はまず海技士教育を受ける。つまり、商船大学等を卒業されて、船舶に乗り込んで、航海士、3等から2等、1等と進んでいき、船長で2年以上の経験を経た上で水先人の養成対象となり、養成施設に入り、現場実習4月を含む9月の養成を経て養成課程を修了し、1級水先人の試験に合格して免許を取得します。免許を取得したら、自分が免許を取った水先区の水先人会に所属し、水先人会において新人の教育を受けられるという形になってございます。その上で、単独で水先業務ができるように徐々に制限が解除されていくという構図になってございます。

他方、では3級水先人というのはいかがでしょうかということに関して言いますと、似たような形を取りますけれども、上でいうと「船舶に乗り組み」と書いてございます2つ目の枠のところを抜きにして、3級の水先人の養成課程に入るということになっており、船員としてのキャリアを積まずに養成施設に入りますので、その養成課程も2年6月と結構長い期間になっており、また、養成の内容にも商船実習4月が含まれ、商船に乗った経験を積んだ上で、水先現場実習も10月というわりと長い期間やっていただき、養成課程が修了となります。その後、3級水先人試験を受けて免許を取得し、そして、行く行くは単独で水先業務を行えるように成長していかれるということになるわけでございますけれども、そこで、青い丸で書いてございますとおり、免許を取得してから単独で水先業務を行えるようになるまでの間に、新たに免許を取得した人に関しておそらく実務教育を施さないといけないであろうということが、議題になっているということでございます。こういったところが議論の1つの注目ポイントになるということでございます。

もう一つは、(注)のところなどをごらんいただきますと、水先人になるまでのプロセスについては、やはり海技士教育を受けて商船系の大学等を卒業していることなどが要件として確定されているわけございまして、こういったものを持たずに大学を卒業した人と一般の大学を卒業した人というカテゴリーには、必ずしも門戸が大きく開かれているわけではないという事実がございます。このあたりも一考の余地があるのではないかという議論でございます。

そういう目線を持って、4ページ目の参考資料をごらんいただきますと、前回の委員会で私どもの方でご紹介申し上げた「海技資格を有しない者を水先人に養成しているニューヨーク港の例」がございまして、

日本のものと対比できるように書いてございますけれども、ニューヨークの例の一番特徴

的なところは「1. 水先修業生になるための要件」のうち、上から2つ目に出てきていますように、4年制の大学の学位を取得していれば学部を不問の状態の水先の養成プロセスに入れるということです。しかし、これを子細に見てまいりますと、水先修業生は2. の1つ目のポツに出てきていますように、水先人会により雇用された従業員であり、具体的に言うと、水先艇の乗組員として仕事に従事し、その給与収入により生活を成り立たせ、その上で、3. に出ていきますように、船舶を運航するために必要な資格などをOJT形式で得るとともに、水先人としての専門的知識を得て、4年6月あるいは4年9月以上の期間修業した上で水先人になっていくというプロセスでございます。

日本の場合は、先ほど、若干ご説明申し上げておりますとおり、まずは3級海技士資格を持っている人を対象に学生の身分を持たせ、養成施設において水先修業生にしかるべき教育を与えるという形をとり、彼らがその間、教育を受けられるように、養成支援団体が養成手当を支給するという構図になってございまして、直ちに同一の土俵で論じられない部分がございますけれども、4年制の大学を出てから水先人になろうとする人に対して門戸を開いているという点において、ニューヨークの例は参考になるかもしれません。

資料のご説明は以上でございます。

【杉山委員長】

どうもありがとうございました。引き続きまして、大変関連がございますので、八木委員から日本水先人会連合会からご提出いただいた資料の説明をちょうだいしたいと思います。

【八木委員】

それでは、日本水先人会連合会が提出しました資料3について、読み上げる形で説明させていただきます。

先ほど説明いただきました青丸の中が対象になるというふうに考えておりますが、「3級水先人の実務教育のあり方について」ということでございます。

新人3級水先人については、下記第1項の課題があることから、免許を取得してすぐに、単独での水先実務の開始に先立ちまして、水先区における実務教育を実施することが不可欠であると考えております。この実務教育を実施するに当たっては、第2項の関連課題に関する検討が必要だろうと考えます。

まず、課題1番目、新人3級水先人に係る課題でございます。1級水先人は船長経歴が2年以上ということが基本の資格となっております。新人3級水先人には商船実務がありませ

るので、次に掲げるような課題がある。1つ目が、操船実務経験。2年6月の養成期間中に、水先修業生として水先人に同行して、実際に船に乗りまして水先業務を見学するわけですが、見ているだけで自分自身でその大型船の操船を行う機会がないということが1つでございます。

次、関連知識の応用経験。水先修業生として関連知識を学習するが、この知識を実践し、また操船環境に応じた応用を行った経験がない。座学におきましていろいろな知識を習得するわけですが、船舶の操船を行う、あるいはそういう事態に遭遇することもないということございまして、応用を実際に行ってみるという経験がないということでございます。

次は、ユーザー対応経験でございます。ユーザーの船舶はさまざまな国籍がございまして、そのような環境で業務に従事するための社会人及び職業人としての実地経験がない、又は不十分ということでございます。操船技術とは直接関係がございませんが、こういうさまざまな国籍の船、そういう環境で業務を行うという経験が非常に重要であるというような意味でございます。

次、めくっていただきまして、第2項でございます。2は竹口委員に説明を交代させていただきます。

【竹口委員】

では、私の方で2を説明させていただく前に、先ほどニューヨークの例を事務局からご説明いただきましたが、日本とアメリカとの違いというのをもう少しご理解いただきたいと思います。

ニューヨークでああいうことができるのは、その最初に書いてます、英語による会話能力がありますけれども、まずは自国語、自分の国の言葉で水先ができるということなんですね。それが日本では、自国語の日本語で水先をやるのと他国語の英語でやるのとでは、その差が大きく違うというのは1つあると思います。

それと、航行に関する規定と申しますのは、2つの船の関係を示している法規であるわけです。前提が2隻の船ですね。2隻以上の船になりますと、船員の常務ということで、その場その場で判断基準が異なり、相手船が同じ理解であれば衝突が起こらない。しかし、船員の常務に基づいて判断する機会が少ない。この点で難しいところであるということです。

それから、周りの船がいかに関係法規を理解しているかが随分違う。アメリカと日本との環境の違いで、相手船が航海法規をよく理解していればうまくいくが、そのあたりが日本とアメリカとの環境、要するに航行環境の違いがあります。こういうことを前提にこの資料に

基づいて、説明させていただきます。ここに、実務教育という表現をしておりますけれども、先ほど事務局の1級に関する資料では新人教育となっております。新人教育イコール新人訓練ということで、実務教育というのは、新人訓練であり、教育ということでございます。

読ませていただきますと、実務教育実施のための課題。水先区において新人3級水先人に対する実務教育を実施するための課題は次のとおり。1番が教育システム。新人3級水先人に対する実務教育は実船訓練が中心となるが、その訓練方法は、水先区を複数の区域またはルートに分割した上で、順次、3級水先人が指導水先人の監視下で実船操船の経験を積み重ねて評価を受ける方法が適切と考えます。

これはどういうことかと申しますと、先ほど言いましたように、航行環境をできるだけ限定して、船員の常務により措置するという場面の区域限定をしたほうが、船員の常務を適用する場面が少なくなるであろうということで、より容易に実務教育ができるであろうということから、区域又はルートを分割して受けさせるという方法を考えているということでございます。これの基本的な考え方は、現在、強制水先免除制度——P E C (Pilot Exemption Certificate 制度) というんですが——において、航行ルートごとの習熟と評価という手法が既に導入されておりますので、その手法を参考にして実務教育、実船教育をやるということを考えているということでございます。

次の段落は、教育期間における3級水先人及び指導水先人の身分保障です。教育を受ける新人3級水先人及び教育に携わる指導水先人は、当該期間における水先業務の機会が減じられることになるため、当該教育に専念するためには所要の身分保障を行う必要があるということでございます。2年半の養成期間で3級水先免許が取れるということに法制上はなっておりますけれども、縷々説明しておりますように、実務経験が少ないので、水先免許を取ってすぐ1人で水先実務ができるとは考えられないであろうと思っております。

といいますのは、3級は10月の水先現場訓練というのがあるんですが、1期生が約1年の養成期間を終わらして、その中で、大阪湾では2月の現場訓練を実施したことを踏まえた感想ですが、10月の現場訓練だけで免許を取って果たしてひとり立ちできるかどうかは大いに疑問です。

先ほどから何回も言っておりますけれども、実船の操船の経験がないということからして、多分、非常に難しいであろうということです。大阪湾では、1人、航海士経験者がいますが、2月の現場訓練でを済ませて、航海士として経験したことがわかってきたところでは、やはり2年半では難しいだろうと判断しています。その教育に当たっては3級水先人

と指導水先人に対する身分保障をお願いしたいということでございます。

以上でございます。

【杉山委員長】

はい、ありがとうございました。

それでは、資料1、2、3になりますけれども、これをもとにご質問及びご意見を自由にお出しただければと思います。その前に、海事局の次長がお見えになりましたので、ご紹介したいと思います。

【大黒海事局次長】

海事局次長に就任いたしました大黒でございます。よろしくお願いいたします。

【杉山委員長】

ありがとうございました。

それでは、ご質問及びご意見を自由にお出しただければと思います。なお、本日は、とりたててこのような方向性を絞るということではなくして、できるだけ多くの皆様方のお考えを拝聴したいということでございますので、どうぞ広範囲にご意見をお出しただければと思います。

どうぞ、萬治委員。

【萬治委員】

事務局のほうから説明された資料の中で、認識の違いっていうのがやっぱりあるなと感じたのは、資料の4ページ。「海技資格を有しない者を水先人に養成しているニューヨーク港の例」ということで説明されましたが、この2番目の「水先修業生の身分・収入」というところで、今、事務局のほうは、「登録水先人養成施設の水先修業生（学生）」とおっしゃいましたよね。我々は、学生という認識は全くありませんし、今、この研修施設は確かに神戸と東京の、昔の両商船大学と、それから海技大学校でやっていたわけですがけれども、実務的にはどうやっていいかということについては学校で対応していただきたいということで、結果として大学院等でやっていますが、我々は、学生という認識は全くないということ。ここのところが、いつも訓練についてのディスカッションをする場所ですれ違いが起こる大きなポイントだと思います。

大学側と我々がいろいろ訓練について話し合うときに意見のすれ違うポイントは、ここの認識の違いだということで、いつもトラブる点です。したがって、この水先人会さんもそうですし、我々ユーザーにしてもそうですけれども、この修業生は学生ではない、学生という認識を我々としては持っていないということ、ここのところを指摘しておきたいと思います。

それから、水先人会さんのほうが説明されたのですが、これは、事務局のほうが用意された3ページ目の「3級水先人になるための一般的な例」として、ここの青の、「3級水先人免許取得者の実務教育のあり方が課題」というところについての説明だったと思います。今、竹口委員がおっしゃいました、ニューヨークの例との比較において、確かにランゲージバリアというのが1つ、大きな問題としてあります。

ただ、今、海上衝突予防その他に規定されているのは、1対1、2船との関係を規定したルールになっていますから、3番目の船、4番目の船があったときにどう対応するかという問題は船員の常務ということをおっしゃいましたけれども、これは日本だけの特有の問題ではなくて、ニューヨークでもヨーロッパでも全世界で同じことだということで、全く違いはないということだと思います。したがって、地域の特性ということではなくて一般的な話であるということですね。

それからもう一つは、3級水先人を養成するトータル2年6月は非常に短いというネガティブコメントから入ってきておられますけれども、実際これは、やってみないとわからないですよ。確かに短いかもまだわかりませんが、では短いからどうしたらいいのかというこれからの問題があるわけで、2年6月が大変短いと断定されるのはいかがなものかなという感じはします。

それはまだ、第1期生がやっと10月の研修に入ったところですよ。まあ、いろんな事例が出てくると思いますし、これからどうやっていったらいいかというのは、役所の準備されている3ページのこの青い丸のところの論議になっていくんだろうと思います。

以上です。

【杉山委員長】

ありがとうございました。

3点、ご質問あるいはご意見に近いものが出ましたけれども、まず最初に、事務局案での学生という認識が事務局と業界では違うという点につきましてはいかがでしょうか。

【尾形海技課長】

1点目の、学生という認識につきましてであります、形式的に申し上げますと——あくまでも形式的になんですが——大学院あるいは海技教育機構のほうに学籍を置いて勉強しているということなわけです。とはいうものの、確かにおっしゃるとおり、認識において普通の学生と同じかと言われればそうでないことは間違いない。ここで強いて言いたかったのは、雇用関係なのか単なる修業なのかということでありまして、そういう意味では、学生という言葉をここで用いる必要はあえてなかったとは思いますが。そういう意味で、形式的にどこに籍を置いているかということとその実態とはきちっと認識を分けてこれからも対応していきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【杉山委員長】

それでは、水先人会のほうのプレゼンテーションの中で、ニューヨークの例が必ずしも特殊ではないんじゃないか。それから、2年6月はこれからの問題ではないか。これについて何か、今の段階でお答えいただけるものがあればと思ひますが。

【竹口委員】

萬治委員からのご指摘の点をもう少し説明させていただきますと、ニューヨークと日本との違いについて、法律上は船員の常務を適用する環境は同じだということは、私も理解しています。ただ、航行環境、すなわち、周りの船の密度、それと、相手船の航海法規の理解度が違うということです。——向こうは、漁船であれ何であれ、航海法規をよく理解しています。かつ、航海法規にのっとりた灯火・形象物を掲げているということ。日本では、ご承知のとおり、そのあたりの違いがあると言っているわけで、船員の常務の解釈が一緒なのはよくわかっています。その環境が違うというのをご理解いただきたい。それを、同じ土俵で、ニューヨークでできるから日本でできるというのを持ってこられたら大変じゃないですかと言っているということが1つですね。

それから、2点目の、2年6月が短い。養成期間で2年6月が短いとは言っていないんです。それはそれでいいけれども、実務——免許を持った後の水先人の1年間という養成について、実際に免許を持ってひとり立ちさせるについて、これから検討の余地がありますねということをおし上げたわけで、2年6月が短いとは決して言っていないので、誤解のないようにお願ひします。

【杉山委員長】

断定されているわけじゃないということですね。

【竹口委員】

はい。3級水先人がどのような姿で仕上がるかわかりませんから、その後の実務教育については要検討ですねと言っているということです。

【杉山委員長】

これからの検討材料だと思うんですけども、例えば、比較になるかならないか別にして、大学では最近飛び級ということを盛んにやるんですね。要するに、能力のある学生は別に4年間いなくてもいいじゃないかと。ですから、優秀な水先人の候補者に対しては、2年6月というのをもっと短くする。こんなような検討の余地というのはあるんでしょうか。それとも全くそれとは違う話なんですか。

【竹口委員】

一個人としてですけども、それはあり得ると思うんですよ。といいますのは、やはり、今の3級修業生の中には新卒者もいるし航海士の履歴がある人もいるわけですね。それを一律に2年6月という養成をやっているわけですけども、そういうことからしますと、先ほど言いました、船員の常務の判断の仕方が全くわからない人、一部わかっている人が同時にやっていることからすると、一律に2年6月ということではなくて、やり方というのは非常に難しいであろうとは思いますが、飛び級も可能ではあると思います。

【杉山委員長】

繰り返しになりますが、今日は結論を出すという議論ではございませんので、どうぞ幅広い視点からご質問ないしはご意見をお出しいただければと思います。

どうぞ。

【伊原委員】

私ども、教育をしている立場としては、学生であるか学生でないかという部分ですけども、アメリカの水先人もそうですが、いわゆるデュアルシステムというか、実際に給料をもらいながら学生としての身分も有しているというような立場で勉強をしていると思っていますので、我々もそういうふうに思っていますし、それから、学生という立場じゃなくて既に

もう水先人のところに所属しているとなると、これも我々にとってもちょっと困ってしまう部分があります。

それと、もう一つ、今問題になっている実務の訓練ということになると、例えば、学校を卒業してこれから実務訓練に入るのか、それとも、学生も含めてすべてが連合会水先区のほうで責任を持って教育しているのかということ、やはり責任を持って教育をしていた部分というのは学生の部分であるわけですし、その後も引き続いて、じゃあ我々がどういうふうに関与をしていくのかという問題も1つあると思うんですが。

つまり、船会社やなんかでも、海技免状を取ったというときに、その後の教育っていうのは会社さんがやるわけですけども、そういった時点で論じられるのかどうかということなんです。つまり、船主協会さんや教育機関も含めて、卒業をさせた後の教育についてこういう場で議論をしていくというのも、何か不思議な気はしないでもないんですね。ただ、そこでどういう協力が教育機関としてできるかという問題と、それから、船会社さんがどういう協力をできるかという問題ぐらいかなと思って。あと、そのシステムまでこうやってこの場で論じるのかなという気もしないでもないんですけども。

【杉山委員長】

ありがとうございました。どうぞ。

【八木委員】

水先の現場についてちょっと説明させていただきます。

国家資格がいろいろございますけれども、水先業務というのがかなり特異なものであると申しますのは、免許を持った水先人が船に行ったら、周りに水先人以外の者はいない。本人がどういう技術のレベルにあるのかなのかというのは、船長は評価できますけれども、例えば水先人会あるいは別の水先人というものは、その水先人の業務内容というのは基本的にわからない。例えば医師ですが、国家試験に受かって免許を取って、例えば手術をする、執刀するというようなときに、その免許取りたての人が1人でその手術を行うというケースはまずないのではないかと。やはり周りに、ある経験を積んだ医師とかそういう人がいてその中でやる。何か間違えそうなものがあれば、そこで指摘ができる。こういう環境で大体育っていくのではないかなと思います。

現実には、航海士も海技士の免許を取って船に乗り組むわけですけども、そこは1人でやるのではなくて、やはり船長がその入ってきた新人の航海士の技量を見ながら育てていく。

こういう環境にあるわけですね。

その点、水先人は全く別で、免許を取って船に行ったら1人しかいない。船長がスーパーバイズするということは当然あるんですけども、水先人としての技量のレベルがどの辺にあるのかという評価は非常に困難である。

したがって、そこを確認するまでは、水先人会としてはその水先人のレベルを十分評価したい、サービスを提供するのに水先人会として確認をした上でやりたいというのが、この青の丸の中にとらえていただきたいと思います。

【竹口委員】

今、八木委員が説明しました教育と申しますか水先人の評価と申しますか、そのやり方で、先ほど連合会から出しました資料の下に、参考と書いてますね。この参考のところに、「1級水先人の新人訓練の内容及び期間」というのがありまして、これは、制度改正に伴って実施し始めたことですが、改正以前は、免許を取ったらすぐ1人で水先をしましたが、今回の、養成機関で教育を受けた水先人——今回で2期目の1級水先人が入会しましたが、その新しく出た1期生、2期生については、水先免許を持って水先人会に入って業務をやるときは、最初は2人乗りで水先をします。すねわち、水先免状を持った前任の水先人と新人と2人乗るというシステムを採用したということです。

内容は、前任水先人と共同で水先業務を実施と①に書いていますが、船長の経験が短くなったということもありまして、期間は東京湾では30日間やっています。伊勢三河湾と大阪湾では7日間やります。1級でもこういうシステムをとっているということですね。

3級になりますと、船長経験がないということで、この期間は1級に比べればもう少し長くなるであろうということから、先ほどからご説明しておりますように、資料の中の事務局が出されました資料2のブルーの丸の中について、これからの課題を含めた検討が必要であろうということです。

【萬治委員】

水先実務研修10月って書いてあるじゃないですか。

【竹口委員】

それは水先養成課程中の現場実習です。実務教育については、まだこれから議論するところなんですね。まだ、期間については、どこにも数字は出てないんです。

【萬治委員】

2年6月のうちの大体こんなイメージでありますとして事務局が資料を出しているのは、水先現場実習10月とありますが。

【竹口委員】

それは、先ほど萬治委員が問題にした学生という身分について疑問であると指摘した水先修業期間中の話で、私が言っているのは、水先人免許をもらった後の実務教育について提案しているわけです。

【萬治委員】

水先区に配置された後ということですか。免許を取得した後ですね。

【竹口委員】

そういうことです。だから、このときは2人乗っても1人分の水先料金をちょうだいしています。そうやって実務教育をやりますというのが新1級に対する現時点のシステムですが、3級であれば7日間では終わらないだろうということです。船長経験がないんですから。それをどうやってこれから2人乗りで補うのか。そのときの3級水先人と指導水先人に対する身分保障をお願いしますということなんです。

【杉山委員長】

どうぞ。

【尾形海技課長】

非常に実りのある議論をしていただいております。ありがとうございます。何よりも、数年前に行った制度改正のこれは1つの大きな柱だったわけでございます。その時、審議会の中でご議論いただいた結果としてこういうことをしているわけですが、本当にどうなのかということについて、関係者間で時間をとって十分に議論できていたわけではありませぬので、その時の議論をもう一遍ここでやっているという感もないわけじゃないということになります。

先ほど伊原委員から、修業後、卒業後の問題になぜ教育機関がというお話もありましたが、

私どもは、ここの議論を、必ずしも、その後だけの話として設定しているつもりはございません。2年6月の部分も含めて、3級という新しいコースで世の中に出て行く人たちが一人前になるまでにどうしたらいいかということ、それぞれのサイドにおいて前向きに考えていただきたいということで、この場を設けてご議論いただいているわけでございまして、もちろん、教育機関としてのかかわり方は、養成課程と卒業後で異なってくるということは当然あります。

ただ、養成課程においてどこまでレベルを上げて卒業させるかということについて、これは船社側も水先人会側も非常に大きな利害を有しているという意味で、トータルで議論していただきたいと思っております。

それから、学生として10月なのか、それとももっと実務的な観点からの10月なのかというご議論があるわけですが、それは物の見方だと思います。どちらとも言えると思いますけれども、いずれにしても、私どもは、八木委員からご発言ありましたように、車の運転免許でも医者でもそうですが、免許の高低はあるにせよ、免許を取ったらすぐに何でもできるということではない。やはり、安心して仕事を任せられるようになるまでにはそれなりの時間がかかるということが考えられます。免許制度というものが、免許を取ったら何でも大丈夫というものとして設計されていないということだけをご理解いただきたいと思っております、それがこの議論の前提ではないかと思っております。

【杉山委員長】

今、海技課長にお纏めいただきましたが、要は、資料2のブルーの丸、3級水先人免許取得者の実務教育のあり方に関する課題であり、これを小委員会場で皆さんのお知恵をお借りして、何とか対応策の位置付けが行えないかということだと思います。そのためのご意見をいろいろな角度から出していただければ、大変ありがたいと思います。

【根本委員】

よろしいですか。

【杉山委員長】

どうぞ、根本委員。

【根本委員】

多少門外漢的な発言をさせていただきますけれども、事務局の説明を伺っている中で出てきておりますのは、結局、需要と供給をどこでミートさせるかという問題と、クオリティーをどうやって確保するかという2つの大きな軸の問題が出ているのかと思います。前回の制度改正によって、新しい3級の部分への参入の問題と、2年6月の養成の問題、それから免許後の、OJT中心の教育によって、あるいは実務訓練によってクオリティーを確保しているというお話が出てきております。

で、私が懸念しますのは、常にクオリティーの確保ということになりますと、数を常にいっぱいいっばいいっばいのところで確保しておくとは必ず失敗するというのは、ほかの業種でも必ず出てまいるところかと思えます。したがって、多少の余裕を見ざるを得ないんじゃないかなということが1点。

それと、訓練生にはなったんだけど、やっぱりその後適性を見てみたらだめだったというところも、将来必ず出てくるお話になろうかと思えます。したがって、途中でドロップアウトをする方、あるいは途中でもしかしたら入ってくる方がいてもいいんじゃないかという気はいたしております。どうしても、マーケットの中でいろいろ考えていくということに今後なっていく方向だと思っておりますので、そうなりますと、クオリティーの確保のところも相当出入りがあるんだということを前提にお考えいただいたほうが今後のため、自立的に水先市場というものが成立していくことになり得るんじゃないかという気がいたしております。

ちょっと素人の感覚かもしれませんが、そのように考えました。

【杉山委員長】

大変貴重なご意見をありがとうございました。どうぞ。

【前田委員】

ちょっと広い一般的な話であれなんですけれども、ユーザーサイドということで考えさせてもらおうと、1つは国際的なコンパティビリティというんですかね、多分、我々外船、邦船さんもそうですけれども、世界の海を回って、それがあっちへ行ったりこっちへ行ったりしてたまたま東京湾の水先に入ってくる。そのときに、水先人さんにガイドしていただいて入っていくというときに、1つは、これはほかの国のあれと比べて特異だなというような部分が、どうやっておさめていくかということですね。今までは、例えば海外の船長経験とかやられてきた方々が、ほかの港でもいろいろ経験があつて、それが日本の中でもこれくら

いでいけるだろうというのがある程度あったと思うんですけども、それが1つですね。

それから、先ほどのニーズの話なんですけど、1級、2級、3級と分かれてますけれども、今後の例えば日本に来るであろう船というのを考えたときにどのレベルになるかという、この詳細の中ではかなりまとめた形で出されていると思うんですけども、どのクラスの船が例えば推移として今多いかというのを考えると、今の全体のあれからいくと、例えばヨーロッパ航路というのはかなり減ってますし、アメリカもこれからどうなるか。ある意味では、大型船化していくと船の数は減るかもしれない。むしろ増えているのは、例えばアジアとか中国航路。

となると、そんなに大きな船は来ないということになると、そのニーズというのはどの辺に。今後、多分、日本の経済とか国際社会の中で考えていくと、今までとちょっと違う景色が見える。そうすると、必ずしも1級がすべてではないかもしれないという世界が来るかもしれないというところを考えると、その辺の需給の問題の需要がどうなるのかというのは、一つあるんじゃないかと。

それから、もう一つ、それに対応するのに、その入り口と出口なんですけれども、一応今は、入り口は、ある限定した形で市場に参入してくるという形に、需給調整というのは養成も含めてある意味で行われている形にあると思うんですけども、先ほど指名制からスタートしたところの話で行くと、それは、市場原理がある程度入ってくるということになると、新規参入というのはある意味ではその規制をどこまでやるかということになると思います。新規参入をもしというふうに見るとすると、絞られた規制の窓口じゃなくて、ある意味門戸をオープンして、結果に対してはある程度の資格を持った者しか出ては来れないけども、出てきたときに、じゃあ免許を取った何年してこういう人だから絶対保証できますっていう世界はまずないと思うんで。

逆に言えば、ユーザー側も指名制という形で淘汰していく形が入ってきますので、何回か乗船していただいて、いくらお墨つきをいただいた方でもやっぱり、これからは指名制ついでいうのでセレクトされていけるとすると、何年かたつと、ある意味では淘汰される分は淘汰されざるを得ないということ。そういう意味では、指名制に入ったということの時点で、長期的にはある程度自然淘汰というのはあり得るので、そういう意味では身分保障とかいうのもなくなるかもしれないという、長期的な流れで行くと。

そうすると、先ほど言ったみたいに、ある程度新規参入に関しても、すべて、人間のすごい経験のある人たちがあらかじめデザインして世の中が動いていくという形ではなくて、ある程度需要と供給の中での自然な出入りの中で、あるべき姿に向かっていくと。そのときに、

必要最低限の例えば安全にかかわるスキルだとかそういう部分は免許という形で押さえておくというような、ユーザー側から見ると、そういう目線にすると、自然な形で残るべきものが残るといふ形になるんじゃないかという、ちょっと一般的な話ですが。

【杉山委員長】

ありがとうございます。どうぞ、萬治委員。

【萬治委員】

今の話と関連するかもしれませんが、要するに、今は、この資料は、従来のジョブチャンス維持のためにどれだけ必要なのかということを出されていますよね。だから、今の業務がこれぐらいだから人数はこれぐらい必要なんだという形でこのシミュレーションがしてあるのだと思うのです。けれども、今の前田委員の意見と関連するかもしれませんが、新しい水先制度というのは、要するに上限認可制度が導入され、基本的には競争原理も導入しながら、一方では強制水先という制度を維持する。競争原理導入の1つの手法として指名制があって、一方では、強制水先制度を維持するために応召義務、輪番制、この2つを両立できるかどうかというので、今トライアルをやっているところですよ。

そういう環境の中で、今この資料が出されてちょっと違和感があるのは、競争原理を本当に導入していくのであれば、さっきの話じゃないですけど、やっぱりユーザーにチョイスする権利があって、いろんな競争がそこで行われる。それで、一方では、水先人は個人事業主である。そういう状況の中で、この経験の少ない子供たちをどうやって教育していくのか、誰が責任を持って教育していくのかを論議するのがこの青いところなんだと思いますが、上限認可制度と今のこの論議っていうのは、ちょっと何か違和感があるような感じがします。

やっぱり競争原理を本当に導入していく、あるいは追求していくのであれば、例えばその水先人会の中で競争が起こるような人数がいけないはずなんだけど、一方では、人材の確保が大変難しいということで、人材ソースを多様化するために3級、2級、1級制度を導入したという背景がある。水先制度を維持しなければいけない、一方で、新しい制度をどうやって転がしていくのか。

従来のようなパターンでの人材の確保が困難になっている状況の中で、ものすごい大きなジレンマが、3つも4つもあって、大変難しい論議になってしまうだろうという感じはするんです。

では、どうしたらいいんだろうという話なんですけれども、やっぱりそういう状況をユー

ザーもそれからパイロットさんのほうも認識して、そして、場合によっては、これまで積み重ねてきた論議そのものをある部分見直す勇気も必要なのかなという感じは、今、しないでもないんです。

【杉山委員長】

今の課題は、水先人の将来像を議論するという事なんですけれども、実は、将来的に水先人が何人必要なのかというリジッドな予測は、現段階、非常にやりにくいということだと思います。資料1の2ページに書いてある不確定要因があまりにも大き過ぎて、少なくとも時系列データがほとんど信頼できない。こういう中で、将来、イグザクトに何人なのかというのは、多分これは神のみぞ知る世界だというふうに私は思います。ただ、その中で、もし不足が起きてきたらこれは大変なことになるだろうと。少なくとも不足を生じさせないような形で、人材ソースの多様化をまず先に考えていくべきではないか。おそらく、市場テストというのはその後の話になってくるのではないかなと、こんなようにも思います。

【竹口委員】

よろしいですか。

【杉山委員長】

はい、どうぞ。

【竹口委員】

先ほど前田委員が身分保障の話がされましたけれども、連合会が出したこの資料は、実務教育の間の3級水先人と指導水先人の身分保障ということです。

【前田委員】

それは承知しています。誤解を招いたとしたら訂正します。言ったのは一般的な話として。

【竹口委員】

実務教育中の身分保障じゃないということですか。

【前田委員】

ではないということです。

【竹口委員】

そういうご理解なら結構です。

【前田委員】

それは失礼しました。

【杉山委員長】

どうぞ、どうぞ。

【武藤委員代理（根本）】

本題の3級水先人の実務教育のあり方について、一言述べさせていただきたいんですけども、この話は試験制度と切り離して論じることはできないと思っています。

旧制度の試験を踏襲した今の1級の水先人試験というのは、ご承知のとおり、記憶力、知識偏重といったら怒られてしまいますが、要は、実技試験免除という前提で組み立てられている。同じように、3級水先人の試験というのが実技免除という想定でいるならば、おっしゃるような懸念というのが試験の合格者に対しても残ってきてしまう。

では、これを補完するために3級の水先人試験というのはどうあるべきかという話が、今のところされていないと了解をしております。実技試験というのは、大型船についてはほとんど不可能ということだと思っておりますけれども、例えば、諸外国では、マンドモデルコースといいまして、船を模したものの中に人間が入って、実際に操船であるとかあるいは達着、着け離しですね、そこまでを船長に対するトレーニングとしてやるといったようなこともやられておまして、実際にそれを受講した人間からは、非常に実践に近い緊張感のある有効なトレーニングであるというような評価が出ておりますので、何とかして3級水先人の、適性も含めた資質の見きわめといいますか、それができるような試験あるいはその前段としての学習といったようなものを組み込んでいって、何とか、免許取得後にそういったトレーニングを極力短くするようなやり方というのを考えるべきだと思います。

【杉山委員長】

はい、ありがとうございます。どうぞ。

【八木委員】

先ほど、ちょっと市場原理の話が出ましたので、水先人として個人的な立場からちょっと意見を述べさせていただきます。

水先人は今、水先法では個人事業主の位置づけですから、当然競争関係にある。一方、水先人会としては、水先人の監督ということで、品質管理の責任を持っていると、こういうことになっております。その中で、水先人会がその会員である水先人の技術レベル、品質管理をどうやって行うのかというと、やはり会員水先人の援助と申しまししょうか協力がなければ、これは不可能であろうと考えております。

ここで今日、我々が意見を申し述べておりますのは、水先人会としての品質管理の観点から、免許を取った3級水先人というものも何らかの付加的な知識、教育をしていかないといけないということを申し述べておるわけなんですけど、個人事業主である水先人の立場から言うと、自分が持っているノウハウというものを競争相手になる3級水先人に与えるということとは、非常に矛盾を含んでおるというふうに考えておるわけです。

しかしながら、水先の現場では、技術的にプアな水先人がまず事故を起こしたとしますと、同一海面を使用しておりますので必ず影響がある。そうすると、やはり協同でその海域における船舶の安全を確保していかないといけないという面もございまして、せいぜいその辺を使って、やはり入りたての若い水先人の技術指導というものをしていけないといけないのかなというふうに考えております。

で、競争力のない水先人は淘汰されるという話をよく聞くんですけども、すぐに水先人が足りなくなりました、一方、応召義務というものを水先人に課しておりますので、寝る間もなくなってしまうというような状況になると困る。その辺のバランスをどうやってとっていくのかというのが、非常に難しいなと考えております。

【杉山委員長】

はい、ありがとうございます。非常にいろいろなご意見をお出しいただきました。河野先生、どうぞ。

【河野委員】

1つ伺わせていただきたいのですが、先ほどおっしゃられた評価についてです。おそらくこれまでの制度ですと、ひとり立ちされた方は事故を起こさない、ちゃんとした方だという

ことを前提にしていたからこそ、船長さんと1対1という関係で成り立ってきたと思います。おそらく、3級の方の場合は、もちろん能力によってはそれでもうひとり立ちできる方もおられるのかもしれませんが、そうでない方がおられるとすると、水先人会の中だけで品質管理をするのは難しくなって、むしろ、乗り込んだ船舶の船長さんがどういう感想を持ったかというような評価が必要な気がいたします。おそらくこれまではそういうことは念頭に置かれてない制度だったのではないかなという気がするんですね。

そのあたりは、外からの評価というか、主として乗られた船舶からの評価を集めるようなメカニズムはこれまで存在してきたのでしょうか。事故が起こってからでは遅いでしょうし、淘汰されるまで待っていても遅いので、淘汰される前に技量を上げてもらうためのメカニズムが必要な気がいたしますが、その点はどんなふうにお感じなんでしょうか。

【竹口委員】

これは以前もある程度あったんですけども、先ほど、指名制というのが導入されたというのがありまして、その指名制というのは、あの水先人がいいから乗せてくれという反面、この水先人はだめだということもあるわけですね。

今、ご意見をいただきましたように、これから3級についてはもっとそのような要望が拡大するのではないかということが危惧されます。一番問題は、今の1級は船長経験者ですから、外国船の船長とも会話が成り立つんですね。それが、今度、船長の経験がない3級水先人が、いかに外航の船長に対応するか、納得させられるかが大きな問題なんですね。

ニューヨークの例は、その会話が自国語であるからより容易に納得させられるわけです。ところが、日本人が英語を使って外国人の船長との会話となると、そこが難しいと何回も言っているところで、そこが大きな1つの問題だと申し上げているところなんです。いかに外国人の船長を納得させ説明ができて、操船ができるかということですね。

【河野委員】

もう一つ。私、一度見せていただいたときの印象は、国籍が違おうがどうしても、とにかく船長経験者同士で、お互い尊敬の念みたいなものがあるんだろうという感じを受けました。それがいない方を、いかに育てるかということになると、お互い船長さん同士で尊敬の念で成り立ってきた制度とは違う評価で、客観的な評価というのが要るんじゃないかと思えます。

【萬治委員】

今の評価の話ですが、いわゆる水先業務における正式な制度としての評価制度というのはありません。ただ、やはり、我々として、ユーザーとして、いろんな経験をしてきておりますので、各社それなりに評価制度というのをつくって、一応パイロットの評価はしております。ただ、それは社内の制度としてはありますが、日本の制度としては現状行われていない。その一部のコメントとして、例えば、あの人はちょっと問題があるからやめてくださいという逆指名ということはケースとして起こっております。

問題は、今の3級の若い人たちに経験をどうやって積ませるのか、そして、その結果をどうやってエバリュエートするのかということだと思っんですね。我々は、水先業務に対してお金を払っているわけですから、経験のないパイロットをどういう形で、上に立つ業務の実務に就業してもらうのか、そのリスクをどういうぐあいに判定するのか、このあたりがやはり大きなポイントになるわけです。当然、人材を養成していく、水先制度を維持していくという視点で、ユーザーとしてもいろいろと考えていかなければいけない部分がいっぱいあると思っております。

【八木委員】

よろしいですか。

【杉山委員長】

どうぞ。

【八木委員】

竹口委員の補足になるんですが、これも連合会としての統一した見解ではなく、個人的な見解でございますが、私も水先人をやっております、内部の議論では、やはり3級水先人というものについては、内部で評価するシステムをきちんと作っておかないといけないと。そこで評価して、これだったら大丈夫だよというレベルに達した3級については仕事をさせるというシステムを確立しないといけないなという議論は、もう既に行っております。

一方、1級でございますが、旧制度の1級につきましては、いふならば出身母体が非常に限られておりましたので、ほとんど同じ育ち方をしておる。したがって、新しく入ってきた水先人の経歴とか経験というのは基本的には我々と一緒であるという前提で、旧制度の水先人というのを水先人が受け入れておったというのがございます。

で、制度が変わりまして、非常に門戸を広げて、いろんな経歴の水先人が入ってくるということになりましたので、やはり水先人会が品質管理の責任を負うのであれば、一番いいのは統一された評価基準ができるのがよろしいんでしょうけれど、内部的な何らかの評価——評価と言うと大げさですから確認ですね。そういうものは必要ではないのかなと。その中身は、この青の丸の中に入るのかなというふうに考えております。

【杉山委員長】

ありがとうございました。大変貴重なご意見をいろいろな角度からお出しいただきました。基本的に市場テストに関しては、私は役所が入るべきではなくて、これは民と民の関係だろうと思いますけれども、その前の試験制度は、クオリティーを何としても確保しなければならないという大命題がありますから、ここでは官の知恵というものも相当必要とされるのではないだろうかという感じがいたしました。

本日お出しいただきましたご意見を事務局と一緒に整理をさせていただきまして、次回に向けた議論の方向性として活用させていただきたいと思います。ただ、私が本日聞いている限り、水先人へのソースの可能性として、3級という制度を設けたのだから、そこには多様な人材を集める必要があるのではないかという点については、おそらく皆様共通のご認識ではなかったかと思います。

本日は事務局のほうからニューヨークのケースも出していただきましたが、仮にこのような思想で——これを全て踏襲しろという意味ではありませんが——より広い分野から水先人の候補者を集めるというような形で、一般を対象にした水先人の養成に対する議論を深めるべきではないかと考えられますので、もし皆様方にご同意をいただければ、そのようなことも考えてみたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(異議なし)

【杉山委員長】

それでは、次回もいろいろなご議論をちょうだいすることになるかと思いますが、1つのたたき台として、事務局に、このようなことが考えられますというような案を作成していただくことは可能でしょうか。

【尾形海技課長】

もちろん私どもの方でやらせていただきたいと思います。

【杉山委員長】

そうですか。それでは、次回、事務局から議論の材料をお出しいただき、さらに多様な、密度の濃い議論を展開させていただければと思います。

議事次第には議題2とありますけれども、何かございますか。

【尾形海技課長】

特段ございません。

3. 閉 会

【杉山委員長】

本日は早朝から大変熱心にご議論をちょうだいいたしましたことを、改めて御礼申し上げたいと思います。次回の日程等につきましては、また事務局に調整をお願いいたしまして、後日、委員の皆様方に改めて問い合わせをさせていただくということになるかと思っております。

あと、ほかに何か事務局のほうから、今日お諮り申し上げ、あるいはアナウンスしておく必要のあるものはございませんでしょうか。

【尾形海技課長】

ございません。

【大黒海事局次長】

国土交通省内において審議会の位置づけをおさらいをしていただいているというところがありますので、その辺で、若干、またご議論をいただく可能性があるということだけ申し上げます。

【杉山委員長】

私自身は、この水先制度というのは、政権に関係なく非常に重要な位置づけのものだと思っております。

【大黒海事局次長】

今日予定どおり開けましたのも、ご理解をいただいたということだと思います。

【杉山委員長】

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5回水先小委員会を閉会させていただきたいと存じます。本日は、お忙しいところご出席いただき、また大変活発なご意見をちょうだいいたしましたこと、改めて御礼申し上げます。どうもありがとうございました。

—— 了 ——