

平成22年12月1日(水)

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7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	3
議題 2. 指名制トライアル事業の評価について	3
議題 3. その他	29
3. 閉 会	29

【出席者】

(委員 (敬称略))

杉山委員、河野委員、池田委員、圓川委員、伊原委員、笠委員、
塚脇委員、中村委員、西村委員、平塚委員、前田委員、萬治委員

(事務局)

国土交通省 後藤海事局審議官、石澤海事人材政策課長
尾形海技課長、大野首席海技試験官、清水企画調整官、
瀬田水先業務調整官

1. 開 会

【清水企画調整官】 それでは定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会船員部会第7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清水でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

10月8日付で委員の選任がございましたので、委員長が選任されるまでの間、私のほうで議事を進めさせていただきます。

それでは、まず委員の方々をご紹介させていただきます。

全日本海員組合、池田委員でございます。

【池田委員】 池田です。よろしくお願いいたします。

【清水企画調整官】 独立行政法人海技教育機構理事、伊原委員でございます。

【伊原委員】 伊原でございます。

【清水企画調整官】 東京工業大学大学院教授、圓川委員でございます。

【圓川委員】 圓川です。よろしくお願いいたします。

【清水企画調整官】 日本水先人会連合会副会長、笠委員でございます。

【笠委員】 笠でございます。

【清水企画調整官】 早稲田大学法学部教授、河野委員でございます。

【河野委員】 河野でございます。

【清水企画調整官】 早稲田大学大学院商学学術院教授、杉山委員でございます。

【杉山委員】 杉山でございます。

【清水企画調整官】 日本水先人会連合会水先業務研究委員会委員長、塚脇委員でございます。

【塚脇委員】 塚脇でございます。

【清水企画調整官】 財団法人海技振興センター常務理事、中村委員でございます。

【中村委員】 中村です。

【清水企画調整官】 日本タンカー株式会社取締役安全推進本部事務局長、西村委員で

ございます。

【西村委員】 西村でございます。よろしくお願いいたします。

【清水企画調整官】 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、平塚委員でございます。

【平塚委員】 平塚でございます。よろしくお願いいたします。

【清水企画調整官】 外国船舶協会専務理事、前田委員でございます。

【前田委員】 前田でございます。よろしくお願いいたします。

【清水企画調整官】 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、萬治委員でございます。

【萬治委員】 萬治でございます。よろしくお願いいたします。

【清水企画調整官】 本日は、委員総員14名中、12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。

続きまして、事務局である国土交通省の出席者をご紹介します。

後藤海事局審議官でございます。

【後藤海事局審議官】 後藤でございます。よろしくお願いいたします。

【清水企画調整官】 尾形海技課長でございます。

【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。

【清水企画調整官】 石澤海事人材政策課長でございます。

【石澤海事人材政策課長】 石澤でございます。よろしくお願いいたします。

【清水企画調整官】 大野首席海技試験官でございます。

【大野首席海技試験官】 大野でございます。よろしくお願いいたします。

【清水企画調整官】 本日の出席者につきましては、以上でございます。

なお、全日本海員組合の中澤委員及び社団法人日本経済団体連合会産業政策本部長の根本委員は欠席でございます。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。本日お配りしている資料は、議事次第に続きまして、資料1といたしまして委員名簿、資料2といたしまして日本水先人会連合会からの「トライアル事業実施結果について」というA4縦の資料。そして、A4横の資料でございますが、資料3として、「指名制トライアル事業のレビュー（案）」をお配りしております。そのほか参考資料といたしまして、平成21年6月25日の水先小委員会の

報告をつけてございます。よろしいでしょうか。

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。

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」ですが、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、公益を代表する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。いかがお取りはかりいたしましょうか。

【河野委員】 できましたら、引き続き杉山委員に委員長をお願いできればと思います。

(「異議なし」の声あり)

【清水企画調整官】 それでは、杉山委員に委員長をお願いすることといたしまして、今後の議事の進行を委員長をお願いしたいと存じます。

杉山委員長、よろしく願いいたします。

【杉山委員長】 ご指名によりまして、進行を務めさせていただきたいと存じます。今後の議事運営につきましては、委員の皆様方のご協力で、実りのあるディスカッションをさせていただければというように思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、議事のほう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、委員長代理は公益を代表する委員のうちから委員長が指名するというようにされております。

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。委員長代理といたしましては、大変お忙しいところ恐縮でございますがご見識の深い圓川委員と河野委員のお二方をお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

また、本日は、船員部会運営規則第15条において準用する同規則第8条の規定によりまして、日本水先人会連合会から小川専務理事が出席されておりますので、よろしくお願いしたいと存じます。

【小川専務理事】 小川でございます。よろしくお願い致します。

【杉山委員長】 よろしく願いいたします。

それでは、議題2でございます。これが本日のメインの議題でございます、「指名制トライアル事業の評価について」でございます。

まず、指名トライアル事業の実施結果につきまして、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、水先人側の委員の方からご説明をちょうだいしたいと存じます。

よろしく願いいたします。

【塚脇委員】 塚脇が説明させていただきます。

それでは、資料2をごらんください。私どもから提出させていただいている6枚物です。前の3枚に結果についての報告がございます。それでは、「トライアル事業実施結果について」ということで、日本水先人会連合会から報告させていただきます。

第4回水先小委員会、これはご承知のように、昨年6月25日に取りまとめられました水先小委員会報告に基づきまして、東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、並びに内海の4水先区におきまして指名制トライアル事業を実施いたしました。

トライアル事業は指名引き受けの具体的実施方法の確認等のため、第1段階として、平成21年7月に東京湾水先区から開始いたしました。その後順次、料金を含む事前指名契約を締結する第2段階の移行を図りました。第2段階の移行後は、第6回水先小委員会——今年の2月4日に開催されております——におきまして、その合意に基づきまして、計画的拡大を図りつつ、今年度の9月末まで実施いたしました。今般実施結果を取りまとめましたので、ここで報告させていただきます。

3つに分かれておりまして、最初は目標値について。その次は検証結果。その次の3番目が終了後の指名制の運用ということで、3つに分けてご報告させていただきます。

1番目、トライアル事業の目標値について。（1）第6回水先小委員会において合意された目標値。参画水先人のさらなる増加を図り、1万総トン以上の水先対象船舶の約30%まで拡大し、今年度、22年度の9月末まで継続いたしました。こういうことになりました。

2番目は、達成した目標値なんですが、（2）目標値の達成。トライアル事業の最終段階では、各水先区において次のとおり対象船舶の拡大が行われ、今申し上げました30%の目標値を達成しております。

以下、4つの水先区について。これは少し簡単に述べたいとは思いますが、1番目、東京湾水先区。これが1万グロストン以上の水先対象船舶に占める割合が29%です。伊勢三河湾が33%、大阪湾水先区が32%、内海水先区が33%となっております。それぞれあまり細かなことは申し上げませんが、少しだけ申し述べたいと思います。

東京湾につきましては、月ですけれども、トライアル対象船舶が1,165隻、一応これは平均値ということでご了解いただければと思います。それで、1万グロストンの水先対象船はそのとき4,049隻ございました。内訳につきましては、コンテナ船以下、4船種

でございます。ここで東京湾につきましては、7万トンもありますし、5万トンもあります、4万トンもございます。続きまして、伊勢三河湾。トライアル対象船舶は728隻で、1万グロストン超の水先対象船舶は2,243隻でした。そして、伊勢三河湾につきましては、トライアル対象船舶の内訳は、4万グロストン以上の全船舶でございます。大阪湾につきましてもトライアル対象船舶の内訳は4万グロストン以上の全船舶でございます。続きまして、内海ですが、内海につきましては、トライアル対象船舶の内訳は鉱石と石炭船2船種にしております、一応8船種で、ご承知のごとく、タンカーはこの中には入れておりません。

ここで※印のリマークがございますが、後ろに添付させていただいております3枚につきましては、後刻見ていただければと思っておりますけれども、最初の1枚につきましては、最終段階の対象船舶や指名応召隻数等で、9月末現在の状況でございます。その後の2枚につきましては、拡大経過等々について、ご説明、ご報告させていただいております。

2番目に行きます。トライアル事業の検証結果でございます。各水先区におきまして、トライアル事業の拡大を図りながら実施してきた中で判明いたしました指名制の運用上考慮すべき主な課題は次のとおりでございました。4つでございます。1番、水先人に対する指名要請が重複した場合、調整が困難である。2番目、複数の船舶からの指名に水先人が応じる場合、業務間隔を考慮する必要がある。この括弧の、一船の業務開始が遅れると、それ以降の業務予定に影響が生じる。3番目ですが、指名要請船舶の予定が大幅に変更された場合、指名を受けた水先人だけではなく、他の水先人の業務予定に影響を生じることがある。4番目、指名要請の申し込みが、期限である水先開始予定時刻の48時間前、または前々日の正午までに間に合わないケースがかなり見受けられます。

これらの課題につきましては、既に水先人会で対応を進めておりますが、指名制を円滑に運用するためにはユーザーさんの理解も必要であると考えております。

その次のページでございます。なお、上記1から3は複数の水先人が指名契約を締結していれば回避可能であり、指名契約人数が多数となつてからはこのような問題は解消されております。

今回、トライアル事業を実施した結果を検証いたしますと、複数の水先人がグループ対応をすることにより、最終段階までの対象範囲において、指名契約のない船舶に特段の支障を生じさせることなく、指名要請船舶に対する応召を果たすことができ、これで

もって指名制と輪番制を両立させることが可能であることが確認されました。また、少数の水先人や個人水先人に対する指名要請も可能でありますけれども、この場合、船社が契約する水先人数が少ないほど応召率は下がると考えております。

引き続きまして、3番目でございます。トライアル事業終了後の指名制の運用でございます。トライアル事業を実施した4水先区では、計画期間を終了した10月以降も指名制を継続して運用するとともに、まだ指名契約を締結していない船社に対する働きかけにも努めているところであります。今後も指名契約による水先実績が増加していくことが予想されます。

また、日本水先人会連合会では、指名制の定着、拡大に資するよう、トライアル事業を実施した水先区だけでなく、他の水先区の水先人に対しても次の事項について周知、啓蒙等を行うこととしております。実際に、この10月から関門水先区及び鹿島水先区の水先人が料金変更の届出内容や船社との事前指名契約の方法など、指名制導入に関する検討を開始したところでございます。

(1) でございます。指名制度に関する情報提供等。トライアル事業の結果及び実施方法例など、関連情報の提供。これは2点でございます。複数の水先人が指名を受ける方法(グループ指名)であれば、船社の指名要請に効率的に応えることができる。2点目、少数の水先人や個人水先人に対する指名は可能ではありますが、一方で、船社が指名する水先人数が少ないほど応召率は減少することを船社さんに周知し、理解を得るべきであることと考えております。

(2) 番。指名制度の運用に対する助言等。指名制度は船社と水先人が協議しつつ運用することが望ましいが、ユーザーニーズの把握や制度周知等のために、当面は水先人会(または水先人の代表の方々)が仲介しつつ定着させていくように助言することとしております。

以下の3枚につきましては、先ほど申し上げましたが、4枚目につきましては、9月30日現在の東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、内海の参画水先人数、契約締結者数、そして応召隻数等々を報告させていただいております。少し参考までに、契約締結者数というのは、例えば東京湾でしたら20社、邦船社が10社、外船社が10社でございました。内海であれば21社で、邦船社が12社で外船社が9社。最後のところの指名応召隻数につきましては、例えば内海につきましては、9月は270隻でございました。このようなことが報告されておりますので、後刻見ておいていただければと思っております。

その次の5、6枚目につきましては、拡大経緯でございます。これについても特に説明するつもりはありませんが、1つだけ。例えば内海水先区は8段階、第1段階と第2段階はステップ1からステップ8まで、極端な言い方をすれば、半月に1回ごとにステップを上げていっているというような、徐々に徐々に、1つ1つ丁寧に段階を踏んでいったというのはこれを見てもおわかりになれるのかなと思っております。

報告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。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見があれば、お寄せいただければと存じます。どうぞ。

【萬治委員】 最後の総括の時期に来ていますので、ここでトライアルを始めた経緯を最初からずっと振り返ってみますと、当初役所からの通達が出ました。それは上限認可制度についてということで、その考え方について、20年2月15日に国交省から通達が出されておりました。それは、当然料金のサービスの多様化ということを実施するために指名制を導入するというのが1つ大きな項目としてあったと思います。そして、その指名制を有効に活用することによって、水先業務の一層の効率化とともに、ユーザーの意向を反映した多様な料金や各種営業割引の設定等による水先料金の効率化が期待されるようになっていきます。こういう期待をもってこの制度が運用されていくとして、一応スタートしたわけです。

そして、当然それにはやってみないとわからない部分があるので、2年間の見直し期間を置いてやってみましょう。そして、その間にいろいろな上限認可料金と現実の料金制度の乖離がかなりあり、状況によってはその激変を緩和する措置もその2年間の経過を見ながら考えてみましょうというのが、20年2月15日海事局から出された文書なんですけれども、現実、この内容がうまく転がっていないではないかというような指摘を我々ユーザーがいたしまして、21年6月25日に、では、一遍トライアルでこの問題がきちんとできるかどうか、特に指名制の問題を含めて、この通達の内容がうまく実行できるかどうかやってみましょうということで、21年6月25日の、ここに添付されている資料に基づいてトライアルが行われてきた。

ところが、当初はトライアルをやってみようという形で動き出したんですけれども、なかなか実行できなくて、船主協会はユーザーとして、もう少し積極的にやっていただきたい、トライアルに対応していただきたいということで、それを平成21年12月に水先人

会さんのほうに要望書を提出してお願いしたわけです。それを踏まえていろいろなアクションプランが出され、今日に至ってきている。

そして、今回水先人会さんから実績を紹介していただいたということなんですけれども、確かにこの数値は、そのアクションプランに基づいて、実行には大変な努力をしていただいて、この実績があるわけです。量的な問題につきましては、確かにこのとおりで、クリアしている、あるいはよく頑張っていたと我々としても大変評価したいと思います。

ただ、なぜこういうトライアルをやったかという最終目的は指名制度を有効に活用することによって、料金に関する交渉が進めやすくなる環境の整備を図るということであったはずですが。ではそういう問題がうまくいったのかどうかということについての水先人会さんのほうの報告書には、コメントが一切ないわけです。グループ指名と、それから輪番制の両立は何とかできました。その結果として、例えば料金の多様化に対応できる、あるいは環境整備ができたとかというような当初描いた絵が本当に描ける方向になったのかということに対するコメントが、大変失礼ながら、欠けているように思うんですけれども、その辺についての見解をお聞かせいただければという具合に思います。

【塚脇委員】 わかりました。今のお話に対してですが、数字的にはしっかりした報告になっていると思います。その中で、今言われましたように、結局これの大もとになっていると私は思うんですけれども、ここまでの実績が上げられたのは、六百数十名、4つの水先区で約四百数十名、その水先人が、今のこの規制緩和の方向性を含めて、制度の趣旨にのっとなって、制度を定着させようということに、この1年8カ月、尽力し、それが結果としてこの数字にあらわれてきたと思っております。協議を重ねる中で、相互の理解と信頼が培われて、それが皆様にも、会員にも伝わっていき、合意形成ができ上がっていったというように考えております。

【笠委員】 水先人の中の90%近くの間人がこの指名制トライアルに参加した。それで、それぞれが水先人会という1つの窓口ではないんですけれども、協議会を通じて、当初は船主さんと交渉を始めたのですけれども、結果的にはそれぞれが1人ずつ独立して料金設定を申請するようになったということから、全体として、水先人の意識というのは大きく変わったということのはっきり言えるのではないかと思います。自由な料金設定というフィールドもある程度熟成された。

ただ、全員が今そこまで達した状態ですので、すぐに要望に応えられるかどうかは、まだ中でいろいろ話し合いが必要かと思うんですけれども、少なくとも土台はできたという

ことはコメントとして、もし抜けているとすれば、今話をしてもよろしいのではないかと
思います。

【萬治委員】 1年近くにわたってのトライアルです。本来なら12月に終わる予定が
9月までになってきたわけですが、その長い努力によって意識が変わり、そして、
いわゆる料金の多様化とか、いろいろな営業、各種割引の設定による水先料金の効率化と
か、そういうことが話し合われる環境ができたということでしょうか。

【笠委員】 連合会としてはそのように考えております。

【萬治委員】 そうしますと、この新しい制度を当初のもくろみどおりの内容にしてい
くためには、今後もトライアルと同様の経験、あるいは協議を積み重ねていくことが必要
だということなんでしょうか。

【笠委員】 はい。協議が必要だと私は思います。必ずしも萬治委員のおっしゃるとこ
ろまで協議が進むかどうか、それはちょっと断言はできないので、少なくとも話し合う土
台は十分できたということは言えるんだと思います。

【萬治委員】 そういう水先人会さんの今の思いは報告書ではどういうところに表現さ
れているんでしょうか。

【小川専務理事】 この報告書はそういった観点ではそこまで踏み込んでおりません
ので、実施結果だけが載っておりますが、本日トライアル事業の評価という観点で、これ
から各関係の皆様にご覧いただく内容かとも思っており、私どもとしては、せめてそういう意
識の改革と今後協議を積み重ねていく土台はしっかりできたというふうと考えておりま
す。

【杉山委員長】 その点につきましては、資料3で指名制トライアル事業のレビューと
いう事務局案が出ておりまして、料金のこと平均的な数字が示されておりますので、こ
のご説明をいただいた後、ご議論いただいたほうがよろしいかというように思います。

それでは、資料3のご説明を事務局からお願いしたいと存じます。

【清水企画調整官】 では、資料3につきましてご説明いたします。A4横の指名制ト
ライアル事業のレビュー（案）でございます。

まず、トライアル事業の目的でございますが、大きくは指名制と輪番制の両立でござい
ます。具体的には指名に関するユーザーのニーズに応えつつ、非指名船にも支障なく水先
業務を提供できることを検証する。そして、指名制が有効に機能し、料金を含む事前指名
契約交渉が進めやすくなる環境を整備すること。これらによって、最終的には応召義務を

果たしつつ、水先業務の引き受け手段としての輪番制と指名制を両立させることによって、当事者間の交渉による割引料金の設定等、水先料金制度改正の効果が発揮されるよう改善を図っているというものでございます。

実施経過でございますけれども、水先小委員会報告（21年6月25日）を受けまして、東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、内海の4水先区において7月以降順次開始しております。第1段階では特定の船種・バース等において実施しまして、指名制の導入による非指名船への水先業務提供への影響を検証しました。その際、特段の問題を生じなかったということで、順次第2段階にステップアップしてございます。第2段階でございますが、参画水先人からの事前指名契約締結船舶を対象とする割引料金の届出が行われて、実質的に指名制を機能させる段階となっております。

1枚おめくりいただきまして、第2段階の進展ということで、対象範囲の拡大でございます。平成22年2月4日、第6回水先小委員会におきまして、ユーザーからの要望を受けて、水先人会連合会が事業の目標及び拡大計画を設定いたしました。具体的には、1万総トン以上の水先対象船舶の約30%まで拡大し、22年度上半期まで継続することで合意ということで、9月30日まで実施したところでございます。

実施結果でございますが、4つ書かせていただいております。1つは実施目標の達成でございます。4水先区におきましては、最終的には1万総トン以上の水先対象船舶の約30%までの対象範囲を拡大して実施できたということでございます。2番目に、指名制と輪番制の両立でございます。グループ指名の方法によりまして、指名に応えつつ、非指名船の水先業務も支障なく対応できるということが実証されたということでございます。3番目に、料金が自動認可公示額に張りついた状態を解消できたということ。水先人が自動認可公示額を下回る独自の水先料金——割引料金でございますが——を設定いたしました。具体的には総トン数10万トンの船舶ですと、13%から15%の割引となっている状態でございます。その他でございますけれども、当初、商慣習の違い等から対応が遅れた外船社につきましても、きめ細かな周知等を行うことによりまして指名契約が進みまして、国内外の船社に差別なく対応できているということでございます。

1枚おめくりいただきまして、指名契約による料金の動向でございますが、トライアル事業におきましては、参画水先人から指名契約による割引料金の届出が行われまして、割引された料金による水先業務が行われております。指名契約割引の影響を各水先区で一定の航路、船種・船型で仮定して出しますと、以下に掲げたとおりとなっておりますけれども

ども、例えば東京湾ですと、東京湾口から大井のコンテナ埠頭まで、上限認可額ですと50万9,000円だったところが指名契約料金ですと43万9,000円余り。割引率13.6%ということになってございます。

ここで留意事項でございますけれども、ユーザーからは、トライアル事業が終了することによって、指名制の運用が後退するのではないかといった懸念や、より個人指名に近い形での指名対応を期待する意見がありますけれども、9月末以降も指名契約が更新され、引き続き指名が実施されているということ。それに加えて、関門水先区と鹿島水先区で指名制を実施する動きが進むなど、指名制の導入が拡大する方向にあり、また、指名方法についても、水先人側から今後ユーザーの意見を聞きつつ、真剣に対応するという意向が示されております。

最後にまとめ（今後に向けて）でございますけれども、トライアル事業につきましては、4水先区における水先対象船舶の拡大目標が達成され、指名業務に優先的に対応しつつ、輪番制による非指名船への対応が実態上可能であることが検証されるとともに、割引料金の届出が行われ、現行の新料金制度のもとで、当事者間の交渉により料金設定がなされる環境が整備されつつある。よって、実施の過程で、ユーザーから寄せられたニーズはあるものの、トライアル事業は当初の目的を達成したと考えられる。

今後は、トライアル事業の成果を踏まえ、個々のユーザーと水先人が主体となり、指名制の健全な運用を図っていくべきであるが、指名制の本格運用による適切な市場環境の一層の整備に向け、水先人側とユーザー側でフォローアップを行うなど、引き続き関係者の真剣な努力が不可欠であり、当小委員会もその動向を注視していくこととする。

以上でございます。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、先ほどの水先人会側の資料を含めまして、この事務局のレビュー（案）についてのご質問、ご意見をちょうだいしたいと思います。どうぞ。

【平塚委員】 よろしいですか。トライアルの対象船舶が各水先区で最後にはほぼ3割に拡大になったということでございますけれども、現実には事前指名契約のもとでパイロットさんが要請に応じられたというケースはその約半分ぐらいということではよろしゅうございますか。

【塚脇委員】 現時点ではですね。

【平塚委員】 そうですね。ということは15%程度の船が実際にこの指名制の中で運

用されたというように、私どもの言い方をするととどまるということでございますね。

【尾形海技課長】 ちよつとよろしいでしょうか。先ほどのこの資料の一番最後に黄色と青で対象船舶と指名に実際に応じた船との割合の比率を目で見てわかるようにしてございます。水先区ごとに若干差はありますけれども、多いところだと7割、8割、少ないところでも半分ぐらいということでございます。

【平塚委員】 わかりました。

【笠委員】 ちよつとよろしいですか。指名契約との割合ではなくて、実際に要請のあった船に対する割合は100%にほぼ近いです。

【平塚委員】 はい。それは承知しています。

このレビュー（案）の報告案でございますけれども、我々からトライアル事業が終了することによって指名制の運用が後退するのではないかという懸念を申し上げております。指名制の運用そのものの後退というよりも、トライアル事業が終了することによって、料金の低減がなされたという傾向にある部分歯どめがかかる、ストップされてしまうのではないかという懸念を持っております。この辺につきまして連合会のほうのご見解というのはいかがでございますでしょうか。

【塚脇委員】 先ほど実績数の話もありましたが、連合会の中でも皆さんの理解が深まってきたということで、ほっとしております、これがスタートだと了解しております。ですから、今後、外部との相互理解も深まるであろうし、これを一方的に反故するような話はございません。スタート台という意味においても、ますます発展していくと、私どもは了解しておりますし、理解しております。

【平塚委員】 現実には、このトライアルの期間を通じまして、我々ユーザーと水先人の皆様それぞれとの間の自由な料金設定という環境にはまだ達していなかったというのが我々の評価でございます。実のところ、各水先区に所属されている水先人のグループとの間の契約という形になって、実際に契約そのものは個人個人との契約ではあるんですけれども、その仲介をまさに水先人会がおやりになり、また、料金設定につきましても、料金のご案内についても水先人会からご提示いただく。それに対してユーザーのほうは、いや、もう少し下げてくださいとかいう話、もしくは対象船舶をもっと広げてくれ、4万トンではなくて3万トンにしてくださいというような話は実際にはできなかったということが現実、ここまでの話ではないのかと思っております。

1年ちよつとかけて、皆さん相当ご努力いただいて、現実には水先料金は、この資料の例

で言いますと13%程度下がってございます。これについては非常に関係者の皆さんのご努力を私どもも評価する次第ですけれども、これがトライアル事業を行うについて目的とされた今後とも自由な料金設定が指名制のもとで行われるということの見通し、このあたりはまだ闇の中、雲の中ではないのかというのが私どもの率直な今の気持ちでございます。

【杉山委員長】 どうぞ。

【小川専務理事】 指名制トライアル事業を終えて10月から実際運用が4水先区でされております。本則から申し上げますと、水先人個人と船社さんとの契約事項ということになります。水先人会連合会といたしましても、今後指名制の本格運用に当たりまして、まずは民間と民間、民民という間で指名制が今ご懸念のような後退したりすることのないように、定着が進むように、ユーザーの方々と協議しつつ進めていく所存でありまして、そのための関係者による打ち合わせの場を設ける考えでございます。ユーザーの方々と水先側でいつでも協議ができる。また、いろいろなご意見をお聞きして、非公式なミーティングや打ち合わせがフランクにできる体制ということで、今年の10月から連合会にこの協議を主として担当する現役水先人を配置しておりまして、既に体制を強化してございます。

この12月中にも最初の会合を設ける用意がございますので、ユーザーの方々にもぜひご参加願いたいと存じます。そういう中でただいまの委員のご懸念も含めまして、協議を鋭意進めさせていただければ幸いです。

以上でございます。

【杉山委員長】 実は、確か前回か前々回か私、ちょっと記憶が定かではありませんけれども、指名制トライアルというこのトライアルという言葉がかなり誤解を生むのではないかというようなことを発言させていただいた記憶があるんですけども、実はトライアルをやったから、トライアルの結果としてまたもとに戻るという意味ではなくて、これは先に進むんだというような趣旨で申し上げて、そこは皆さんにご了解いただいたのではないかと思います。

また、今船協さんのほう、あるいは水先人会さんのほうからいただいたご発言も、これがスタートであって、この先トライアル事業の成果を踏まえて、さらに前進するんだというようなご姿勢ではなかったのかというように思います。どうぞ。

【河野委員長代理】 済みません。2点質問をさせていただきたいのですが。今日の報告でトライアルの結果として、1つの確実な対応としてグループ指名制というのがあり

得るのだろう。その場合に、グループで指名するという事は、契約は個々の水先人さんと船社の間になるのか、それともグループ単位になるのか。それが1つです。

それからもう1つは、先ほどから話題になっております費用ないしは費用設定の多様化ということから考えますと、このグループ化という案とその費用の多様化というのがどういふふうに関係すると、水先人会としてお考えなのかを、少しお聞かせいただけたらうれしいんですけども。

【杉山委員長】 事実関係をご説明いただければと思います。

【笠委員】 グループ対応のほうは、水先人会が推薦した水先人リストの中から各船社さんに選んでいただいて、最終的には個人と船社さんとの間の契約書を交わしているというふうになっております。

それから、料金の多様化等につきましても、やはり個々の水先人がそれぞれ料金を設定していくという手順を踏んでおりまして、その中で多様化が図られていると私は考えておるんですが。

【前田委員】 よろしいでしょうか。私ども外船でユーザーからのまとめといいますか、1年間やった中での感想というか、あれからいきますと、1つは、認めないといけないとか、今まで契約もなくてというのが、少なくとも契約という形で、ある船社によってはグループの中でも全員とサインした船社もあることはあります。それは相当嫌がられましたけれども、そういうところもあります。

そういう意味では、最初の第1歩という意味で、先ほど言われた意識改革というのは船社の中でも、それから確かに参加される水先人さんが増えたということからも1つはあるのか。そういうポジティブな面というのも1つ、とりあえずのスタートとしてはある。

とはいえ、急には変わらないでしょうけれども、当初思っていたとか、確かにイメージが違うところもあるんでしょうけれども、これは料金体系にもつながってくるんですけども、指名制の場合の料金ネゴといった場合にある程度の選択肢みたいな部分があると思うんですけども、現実の今のグループ指名というのは、たくさんの方が入ってこられたのはいいんですけども、ほとんど全員と、オール・オア・ナッシングなので、その全員に対してサインするか、それとも何人か選んで、そのかわりサービスはできませんよという形でディスカウントもないという形のどちらかを現実には選ばないといけないということで、ユーザーサイドから見ると、実態として指名制とは言いつつ、現場サイドでは今までの輪番制とデー・ツー・デーの作業というのはほとんど変わらないというのがある

意味実態としてあるので、個人契約というところまで進んだので、これからはお互いになれてくれば、全体の中でサブグループができて、サブグループとの間で契約していくということにどうつながっていくのかというのがこれから、多分ほっておいて行かないのではないか。そういう方向に行くような何かがないとそういう方向にどう変わっていったくれるか。時間はかかるでしょうけれども。

そのときに、先ほど言われたトライアルという形では、名前は別に置いておいて、第三者の方も交えながら、今までのトライアルということをやってきたがためにとりあえずはサインしてということと参加される方が増えたという部分もあるので、それが全部なくなってしまって、ではお互いにユーザーと話してやれといったときに、ユーザー側は個別ですから、団体と話をすると、もうこれにサインするかしないかという話しか、今のところ選択肢という部分があるので、その部分にどうつながっていくかという意味においても続くような部分というのがやはり何らかの形でお願いできるかというのか。

料金体系の部分に関しても、ユーザー側から言うと、かなりいろいろな言いたい部分というのもあるって、例えば今の料金体系というのは、ちょっとわかりませんが、いつごろできたものなのかということから行くと、相当部分が従量制ですね。ベースの部分というのはかなり低いところにあるわけです。それが相当昔の船だったら船型がかなり小さいので、その当時のものであれば、ある程度の従量制の部分が低くて、従量制の部分というのはある程度バランスが合ったと思うんですけども、その後ものすごく船がでかくなっていますから、船会社としては従量制がそのまま行く。そうすると、ほかの船会社の支払いからいくと、船が倍になっても倍にはならないわけです。

これはここで話しするべき話ではないですけども、そういうことも含めて話をやっていく、それを押し進めていくようなものというのがどこにあるのかというのがちょっと1つ疑問として残った。そういう意味では、プラスもあるし、まだまだこれから次のステップにつく中でインセンティブをどうするか。

それともう1点だけあれなんですけれども、一応料金の問題で、第三者の方が見られて13%って、かなり落ちたなという感じですけども、例えばコンテナ船の10万トンというのは何TEUかという、私も計算は知らないですけども、相当大きな船ですよ。10万トン。実際に今日本に来ている船というのはもっと小さいと思うんです。10万トンというのはどれぐらいですか。8,000とか。

【笠委員】 最近の大型船は9万から10万ぐらいですかね。

【前田委員】 6,000とか。

【笠委員】 グロストン？

【前田委員】 6,000TEUで？

【笠委員】 もう少し積んでいるのではないですか。私どももよくわからないんですけども。

【前田委員】 私どもの、ユーザーサイドのトン数とTEUから行くと、日本にきている部分というのは実態というのはいくらも低くて、したがって、皆さんが感じている実態とここに報告されている部分というのはいくらも差がある。今回、例えば料金に関しても。その部分も今ここで少ないとどうのこうのという話ではなくて、少なくとも今までとは違うものができたので、そのことに関しては1つの変化だというふうにはユーザーの中でもポジティブな方はまだあれしているんですけども、やはり疑問は、要するに選択肢がどうあるんだという方向にどういふふうにつながっていくかというのをどういふ仕組みでドライブしていくか。

だから、このままであれば、船社にとってといふか、ユーザーにとってはとにかく選択肢はないといふところが不安なところだと思う。

【笠委員】 1つだけちょっと。輪番制と指名制と現場では一緒のような感じがする。オール・オア・ナッシングで選択を迫られるという懸念を前田委員に与えたとしたら、まことに遺憾な話であって、当方は、必ずしもそういうふうには見ておりませんで、指名制を優先させるがために輪番制を飛び越えて、7時間も8時間も待ったパイロットが現実におるわけで、やはり指名制を優先してトライアルを実施したというのが1点と、それから、オール・オア・ナッシングの点ですが、リストアップしたのは必ずしも全員とかではございませんで、その船社さんにはこの人方、この船社さんにはこの人方というような格好でご紹介申し上げて、その中から実際に船社さんのほうも取捨選択というのでしょうか、この方は結びたくないとかというふうな話がございまして、実際はもう少しきめ細かに交渉がなされていたと私どもは了解しております。

ただ、料金体系については私どもが話すことでもございせんし、ただ、やはり船社が運賃をもらう中での水先に払う負担力等も若干加味されておるのか。というのは、今前田さんの理論で行きますと、小さな船、二、三千トンの船に今の料金で行けるかといふと、必ずしも行けない話でもございまして、その辺はやはり私どもちょっと関知できない話かと思っております。

【萬治委員】 今の関連なんですけれども、我々船主協会のほうとしても同じようなケースが報告されていて、今グループ指名と輪番制の両立をどうやってやるのかということで、当然グループ指名で、グループに対応する水先人会さんの料金というのはAという人もBという人も料金は一緒ですね。そこには多様化はないわけですよ、指名したとしても。

それともう1つは、先ほど前田さんがおっしゃっていたように、例えばグループ指名に対応しなかったらもともとの料金ですよ。だから、グループ指名を、「強制」という言い方は問題あるけれども、こちらにきなさいというようなケースはやはり報告されております。

それからもう1つ、役所のほうがつくられたこの割引料金の例なんですけれども、なぜここに10万トンのケースが書かれているのかよくわからないんです。

今回のこの料金の設定の仕方については、いろいろ仕組みをつくられて、ガイドラインができていて、それに沿った形で料金設定が申請されていることは事実ですね。確かに料金は上限認可から割引されている料金はオファーしていただいているが、各グループ指名ですから、料金の割引は各水先人会さんともみんな同じですね。

それはいいとして、今の体系からすれば、大きい船ほど割引率は大きいです。10万トンで多分13%。ところが今回の場合は対象は4万トン以上にしていますから、では、実際にトータルの水先料金、年間で大体300億ぐらいあるんですけれども、今回のこういう水先人会さんのご努力によってどれぐらいの水先料金が下がったのかということはやはり協会全体としては大切なことだと思います。そういう視点で考えると、対象になるトータルの水先料の中で13%も下がってはいないわけです。

そうすると、正確に言うのであれば、大体対象となる船が、例えば平均すると5万トンぐらいだった、あるいは6万トンぐらいだったとすれば、それに対する割引率をやはりここで提示されるのがフェアなやり方なのかという具合に私は感じます。これは評論の仕方なんですけれども。

それともう1つは、まとめの話なんですけど、トライアル事業は当初の目的を達成したと考えられるという具合に書かれているんですけれども、今の論理を聞きますとこういうことです。こんなトライアルをしましょうと言っていろいろな仕組みをつくってきました。それで意識の改革も大分進んでいます。やろうとしていることはやっとならした。だから、これから先の引き続き努力していきますというように水先人会さんのほうで表明して

いただいているんです。しがたしまして、このまとめというのは、このトライアル事業は当初の目的を達成したのではないんです。目的を実行するためにやっと緒についたんです。という具合に我々としては感じています。

したがって、このまとめはちょっとまとめ過ぎではないのかという感じが私はいたします。なぜならば、それはやっと量的な問題でトライアルを達しました。意識の改革も緒についたと、やっとスタートラインについたとおっしゃっていただきましたね。それをどんどん深度化していかなければいけないんですけれども、そういう面ではトライアルをやった意味はあったのかもしれませんが、ですが、目的は当初の制度改革の過程の中で、リライアブルな水先料金を、あるいはいろいろな指名制によって多様化とか、それからボリュームディスカウントとか、いろいろなことができるような制度になりますと役所のほうはおっしゃっています。できるかどうかトライアルしましょうということでやってきたわけです。やっと今いろいろ経験して、いろいろな動きがあったけれども、やっと意識が少しずつ変わりつつあります、これからがスタートラインですとおっしゃっていました。

したがって、やはりここはそういう内容でまとめていただきたいと我々としては思います。

【尾形海技課長】 ちょっとよろしいでしょうか。萬治委員のほうにトライアル事業というのを本小委員会でどう位置づけたのかということについて、私どもとやや認識が異なっているのかという部分もありまして、そもそもトライアル事業が終了することがそもそもの制度趣旨であります市場環境の整備という、最終ゴールを意味しているという位置づけではなかったと思っています。あくまでもそこに行き着くための最初のハードル、最初のステップとしてトライアル事業というものをやっていこうという位置づけだったと思っております、そういう意味で、私どもは第1段階としてのこのトライアル事業は、一応その数値、ここでのコンセンサスを得て、目標値として設定された数値を達成したということを申し上げているわけであります。

もちろん今日熱心にご議論いただいていますように国民においてまだまだ解決すべき課題はたくさん残っている。河野委員からもありましたように、グループ指名と自由な料金、多様な料金設定というものの関係についてもこれからどんどん詰めていかなければならないという意味で課題だと思っておりますし、その点は私どももまとめの中で留意事項という形で、「より個人指名に近い形での指名を期待する意見がある」あるいは「ユーザーから寄せられたニーズはあるものの」という言い方であるとか、やや表現においてピンポイント

ントでないのかという反省はございますけれども、十分その辺の課題のあることは認識した上で書き下ろさせていただいたところでございます。

ですから、私どもとしてはトライアル事業はこの問題のゴールではないという認識で、ファーストステップはクリアしたという評価をしてあげないと、逆に言えば次のステップに進まないのではないかという問題意識を持って書かせていただいたということでありませ

【萬治委員】 では、ちょっと確認させていただきますけれども、今課長さんのほうから第1段階がやっと終わったんだと。そうしますと、トライアルの第2段階、第3段階、第4段階というのがあるということですね。

【尾形海技課長】 トライアルという言葉を使うかどうかというのは先ほど委員長からもご指摘ありましたので、私はそこはどうかと思っておりますけれども、もし委員の意味するところが、国も小委員会という形でウォッチする形で常に両者の状況、成り行きを国が計画し、監視するという形で進めるという意味であれば、さらにもう少し民民に任せた形で、国はやや後ろに控えた形で次のステップに進んでいただくというのが制度趣旨ではないかと思っております。

【杉山委員長】 いろいろご議論が出ているんですけども、「トライアル事業の当初の目的を達成したと考えられる」という表現に関してなんですけど、これは1ページ目の最初にトライアル事業の目的ということで、指名制と輪番制の両立、これは今回の事業で両立することが確認できた、その意味では目的を達成した、それがおしまいではありませんということ、実はその前の文言にも込められておまして、「ユーザーから寄せられたニーズはあるものの」、輪番制と指名制の両立は可能であるということはず確認できました。そして、その次のパラグラフの2行目に、「指名制の本格運用による適切な市場環境の一層の整備に向け」、あとは民民でやっていただきたい。ただし、「当小委員会もこれまでの経緯からその動向を注目していく」。こんなニュアンスになっているものですか、私は多くの方々のご意向を反映した表現かというように解釈しているんですけども、いかがでしょうか。

【萬治委員】 その件に関してちょっと意見を言わせていただきます。この指名制と輪番制の両立なんですけれども、なぜ指名制と輪番制の両立をやるか、変形でやらなければいけないかということは、ここの通達に書いてありますけれども、指名制の導入によって、水先業務の一層の効率化とともに、ユーザーの意向を反映した多様な料金、あるいは各種

営業割引設定による水先料金の効率化等が期待されるから指名制を導入する。導入することによってそういうことができるんですということを言っているわけです。ところが現実にはそうになっていないじゃないですか。だったらトライアルでやってみましょうかということとで、今回トライアルになったんです。

したがって、ここが一番大きなポイントでありまして、指名制がただ単に、物理的に指名制を、今グループ指名なんですけれども、グループ指名と輪番制がただ物理的に機能したからすべてがいいわけではなくて、そこに、先ほども水先人会さんのほうがおっしゃったように、当然料金の多様化の問題、あるいはいろいろな営業割引の問題、この問題がパッケージになって指名制なんですという具合に私としては理解しているわけです。

その問題が、今そういうことも必要なんだということの認識がやっと緒についたという具合におっしゃいました。このトライアルというのは、そういうことも本当にできるかどうかのトライアルなので、この部分については、ユーザーとしては不満を持っていますということを申し上げたいわけです。したがって、このまとめのところに、こういう形の表現については我々としては異議がある、若干不満がありますという具合に申し上げているんです。

【池田委員】 委員長、ちょっとよろしいですか。

今、萬治委員のおっしゃった現象として次どうするのかということについては、今後いろいろあると思うんですけれども、ただ、この委員会は、ネゴシエーションの場ではないと思いますので、ここで料金をさらに下げるだとか、そういうことを論議して、どこかに、例えば国に指導の確約を求めるとか、この委員会の委員としてその方向にするというような場では私はないと思っていますので、今委員長のおっしゃったまとめ方でいいのではないかというふうに思っております。

あと1点質問なんですけれども、資料3の4ページの表の見方についてなんですけど、トライアルの対象船舶と応召率の問題なんですけれども、単純にグラフを見ますと、東京湾で約7割、伊勢三河で5割、内海で4割ということですが、先ほど笠委員のほうでご説明あったように、これは応召できなかったということではなしに、指名があった船舶に対しての応召はほぼ100%達成しているということで見ますと、これは応召率のグラフということではなしに、トライアル対象船舶に対して指名を行った船舶がこの青だったということを見ると、これは指名ができなかったのか、あるいは対象船舶として、対象船舶がこれだけありますということをやっていますけれども、船社側が指名をしなかったの

か、それともできなかったのか。なぜこの現象が起きたのかというところについて、ちょっと私は読み切れないところがあって、もしこの辺がなぜこういうことが起きているのかというのをユーザーさんのほうで何か意見なり、説明なりしていただけるんだったら、少しわかりやすいかと思います。最初私はグラフだけ見ていると、応召率の問題で、水先側のほうで応召できなかったのかということのを思ったんですけども、指名のあった船舶はほぼ対応していることになるので、ちょっとグラフの見方が変わってきますので、ここをもう少しご説明願いたいと思います。この辺がわからないと次の改善とかいろいろに向けてのいろいろな論議が前に進まないのではないかと思いますので、よろしくお願いします。

【杉山委員長】 その点は船協側さんに答えていただいたほうがいいのか、あるいはこれを作成された事務局に答えていただいたほうがいいのか、ちょっと私は判断しかねるんですけれども。

【尾形海技課長】 事務局のほうでお答えするよりはむしろ当事者のほうでお答えいただいたほうが。

【杉山委員長】 そうですか。はい。では、水先人会側のほうからお願いいたします。

【塚脇委員】 現実に指名の対象隻数というのは、例えば内海であれば33%なんです。それで、実際にこの応召に応じたというのか、きょう導に応じたのは13%。この中で現実に邦船社であれば、約7割弱のところからしかオーダーが来ていないんです。既に契約は終わっているにもかかわらず、3割強が実際代理店からのオーダーが来ないということで、逆にこちらのほうから、オーダーされていないのではないかとこの9月、10月になってあえて代理店の方に聞いておりますが、現実に邦船社の場合は、内海であれば7割弱の指名率、3割ちょっとは全然オーダーされてこないんです。それが1つ。

もう1つは、外船社さんとも既に契約の締結は終わっているんですけども、我々のところだと、そのうち2割強ぐらいしかオーダーされてこないんです。既に契約は終わっているにもかかわらず。それはおそらく、その辺のところは今私どもも精査している最中なんですけれども、例えば外船社であれば、直接船社とではなく総代理店を通じてお話ししているというところに問題があったのかもしれませんが、その辺のところは今後詰めていきたいと思います。少なくとも、もう契約は終わっている船社等については、当然そういうことで割引料金の適用を受けるわけですからしっかり手続を踏まえてオーダーしていただくということであれば、この青の数字というのはもっと上がっていくと思います。

【前田委員】 私ども一応、こちらを見られたのであれですけども、外船社と言いつ

つ、全部の外船社が会員ではないものですから、少なくとも私どもの会員になっている会員というのはかなり注目は高いので、こういうチャンスを逃すというところはまずないと思います。ですから、今外船社も1回来て帰ったりとかがかなりありますから、代理店協会さんのほうでやられているところだと、本社が日本になくてというところとどういうふうにされているかというのはもう少しいただければ私どもで調べて。

【塚脇委員】 今、まさに私は例示させていただいたわけで、これが典型的な例とも思っていないけれども、ある意味で代表的な例だろうと思っております。ただ、先ほど来申しております、私どものまとめの中にも、一番最後に書いたのは、「ユーザーさんのニーズを把握し、制度周知等のために連合会は各水先人に対して助言していく」というようなくだりがあります。私がここで一番大事だと思っておりますのは、「ユーザーさんのニーズを把握云々」というところが大事な文言だと思っておりますから、今後ともそういう方向でさらに進化させていきたいと思っております。

【杉山委員長】 池田委員、今のご説明でよろしゅうございますか。

【池田委員】 水先人会さん側のほうのご説明は最初の方にありましたので、そのとおりだと思っているんですけども。逆にちょっとユーザーさんのほうの見方というのか、この辺がなぜできなかったのか、しなかったのかということについて。単純に料金のほうには入りたくないんですけども、先ほど言われた、例えば4万トンのところと3万トンのニーズがあるけれども、この対象船舶を拡大すれば、全体の対象船舶が増えれば全体がもう少し上がるんだというような方向があるのか。この数字の改善というのが先だろうと思っているんですけども。私はこの全体の対象船舶を単純に広げなければいけないということではなしに、輪番制と指名制との比率を考えていくときに、今の比率の中での達成率が上がるのはどういう方策があるのか。その上で全体の水先人の数と輪番制とかを見ながら、今後どうあるべきかという検討を。純粹に見ていくときにその辺の理由というものを知りたかっただけなので。

【平塚委員】 ユーザーの中にもやはり状況を全部斟酌して踏まえてこの制度を積極的に使おうとするユーザーと、どちらかというとなら無関心なユーザーと両方あると思います。ですから、積極的にこれを利用するユーザーにある部分スポットを当てていただいて、例えば今4万トンを超えるところを3万トン、2万トンに低減していくとか、そのユーザーにはディスカウントレートをもっと大きくするとか、そういった、いわゆる自由な料金設定が実際に、現実に1例でも2例でも出てくれば緒についたところがもう1つ回った

ということも確認できるのかと思いますけれども、現状ではグループを共有している水先人さん、Aさん、Bさん、Cさん皆さん同じ料金設定ですし、それからユーザーの側もA社、B社、C社それぞれがみな同じ料金設定であるということは、やはり自由な料金設定という目的に照らせば、我々にすればまだ萌芽すら見えていない。緒についたかもしれませんが、見通しがついていないというところでございます。

【萬治委員】 池田委員にちょっと申し上げますと、今料金設定とかそういう話をしましたけれども、これは料金のネゴの場ではないですからと、おっしゃっていました。そのところははっきりしておいてもらいたい。これは仕組みについてどう考えるかということを行っているわけですから、そのところは正しく認識していただきたい。

それから、今、平塚委員もおっしゃいましたけれども、やはり正直言って、船社の対応は若干まちまちで、その取り組みに対する、これはいわゆる一生懸命取り組もうとしているところとそうでもないところは現実にあります。1日に例えば4万トン以上は大体これぐらいあるから対象船が30%とかそういう話になるわけですが、それで対応した船舶数と30%との差というのはそういうところにあることは事実です。

ですから、もっとこれが浸透してくれば、多分もっともって利用率が上がるということは事実ですが、やはり対象船ということについて言えば、実際にいろいろな船種が走っていて、今平塚委員が言ったような、できるだけ対象を広げていただきたいというのはリクエストとしてはあります。それから料金のいろいろな多様化ということについて、1件でも2件でも例があればいけそうだという感じにはなりますが、そのところがまだいってないというところは現実にあります。

したがって、そういうことが論議できるようになったということはトライアルの効果なのかもしれませんけれども。

【杉山委員長】 どうぞ、課長さん。

【尾形海技課長】 済みません。事務局のほうから申し上げるのも何なんですけれども、確かにこの場合は料金交渉そのものをする場ではないので、あくまでも料金交渉の環境が整ったかどうかということを議論する場だと思っておりますが、先ほどその意味で、平塚委員のほうからどこも同じにべた一面で同じ料金というお話の中で、1例も2例でも違った動きが出てくればというお話があったので、ちょっとこれは実は連合会のほうから言いにくいことだと思うんですけれども、私どもこのペーパーを作成する過程で、水先人会のほうもやはり表に出る動きもあれば、いろいろ中での動きもあるわけでありまして、私ども

そういういろいろなところを公式、非公式に拝見している中でいろいろな動きがあるんだというのを、確認しております。そういうこともあって、今までとは明らかに違うだろうというふうに国交省としても判断しているところです。

やはり制度の趣旨に従って市場原理を導入していく、市場環境、競争環境、交渉環境が整備されていくというそのステップとして、トライアル事業というのは一定の使命を果たしたというふうに評価して次に進めることが、むしろこれからの制度趣旨にかなった方向性を進める上で適切ではないかというのが私どものこのまとめの考え方でありまして、その前提としては、たくさん課題はまだあるんだろうけれども、その課題を当事者間で整理していくという兆しも現にあるし、その環境、少なくとも意識の醸成ということや制度的に指名と輪番が両立するかしないかという問題、そういったところはクリアされたのではないかということはまとめませんと、関係者間のご努力が無になるのではないかという気持ちで私どもは整理させていただいたということでございます。

【圓川委員長代理】 ちょっと済みません。大変タフな議論の中で素人が発言するんですけれども、21年6月の資料の中の4ページに、本事業に参加する水先人は30%以内にするという文言がありますね。それが実際にはほとんどの方が参加されたということなんでしょうか。先ほど90%と。

【塚脇委員】 はい、そうです。

【圓川委員長代理】 ちょっとこれは何を意味するのかよくわからないんですけれども、ある意味では合意が得られた。

【笠委員】 30%ぐらいの船を指名対象船として水先人が参画するという意味での30%という数字と了解しておりますけれども。

【圓川委員長代理】 では、これは全然意味がないということですか。

【笠委員】 当初は30%の水先人が参画していったんです。

【圓川委員長代理】 ですから、30%、いろいろ配慮すべきと決めておいて、実際にはほとんど全員が参加したということはいいいことなのか、悪いことなのか。しかもグループというのが入ってくると、また輪番制等が近づいてくるのではないかと素人は思ってしまうわけです。

【尾形海技課長】 その辺についてご説明してよろしいでしょうか。

【圓川委員長代理】 ですから、その辺は少し見解についてコメントを書きおかないと、全然書いてありませんよね。

【尾形海技課長】 この30%という数字は、まさにこれを上回る水先人が参加することを妨げないと書いておるように、仮打ちの数字だと理解しております。これはむしろ対象船舶30%ということイメージしながら、それに見合う数字として水先人も3割と書いたんですけども、実際に指名と輪番の両立を図ろうとすると、水先人を30%にするのではうまく回らないということから広げたというふうに私ども理解しております。

それはやはり安い料金プランをもって参画するということでありますから、それを覚悟して参画したということは、私どもはそれはポジティブな動きであろうと思っております。

競争というのが、常にいろいろな価格が多様に設定されることが競争だという見方ももちろんあると思いますけれども、専門家の先生方を前に大変釈迦に説法ですが、100円ショップが乱立しているように、すべてが100円になるというのもある意味で競争の姿だと思っていますし、私どもは数字が多くなったこと自体はそういう意味で理解していません。

【圓川委員長代理】 ちょっといいですか。私は別にそういった意味で言っているのではなくて、次に向かったときに、全員参加されたということをいい方向に向けていくようなことを何か言っておくべきだと思うんです。ただ、料金についても必ずしも下げればいいと思いません。やはり将来のこともありますから、あるいは人材育成のために若い人が希望を持ってできるような料金体系というのは必ずあっていいと思うんです。だから、競争原理でどんどん下げるとするのは私は反対ですけども、そういう原理が働くのはいいんですけども。

ただ単にちょうどこの資料があって、30%と書いてあるのにほとんど全員が参加したということはいいことなのか、悪いことなのかということはレビューしておく必要があるのではないかと、それは次につなげるために。こういった意見です。

【尾形海技課長】 意識の改革という意味ではよかったというふうに私どもは評価しております。

【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。まだご意見ありますか。そもそも論からいきますと、規制緩和というのは、規制緩和のためにパブリックセクターが何をすべきか。これは競争がスムーズに進むための制度設計であって、実はその細部に関しては市場参加者、この場合でいきますと、民民の関係でやらなければいけない。その民民の関係がスムーズに行くような環境づくり、制度設計が役所の努めではないか。また、この審議会そのものもやはりそういう方向でもって、委員の方々のご意見を集約させてい

ただくというのが大もとではないのかと、私はこのように思っています。

いろいろご意見が出ました。特にこのレビュー案の6のまとめについて、このような表現では不満であるというお考えと、いや、次のステップのためであれば、このような表現もよろしいのではないかというような相反するようなご意見が出されました。そこで既にお約束をいただきました時間がもう過ぎてしまったものですから、この小委員会なりのまとめをしなければいけないという状況でございますけれども、いかがでしょうか。

私自身は今日のご議論の中でもこれから船協側、それから水先人側が次のステップに向けて話し合う機会を持ちますというようなことは言われておりますし、また、1年以上にわたりまして、委員の皆様方からいろいろご意見を聞いてスタートしたトライアル事業にやはりある種の総括をしておきませんか、何のためであったのかということも問われるのではないかと思います。

そこで、最大公約数的なところをこの審議会の評価としては求めざるを得ないんですけれども、今日のご意見は議事録にきちんと載りますので、その議事録に載るということを前提にいたしまして、このようなまとめの方向はいかがかというのが私の提案なんですけれども、どうでしょうか。萬治委員がご懸念いただいている点はよくわかるんですけれども、これは決めつけているわけではなくて、「考えられる」。その前に「ユーザーから寄せられたニーズはあるものの」ということで、ユーザー側への配慮もこの文章の中に示されておりますので、この事業の評価とすれば当初の目的は大枠で達成されたと考えてもよろしいのではないかという文面に解釈していただくというのはいかがでしょうか。

【萬治委員】 これは先ほど言いましたように、トライアル事業は当初の目的を達成したと考えるという点について、我々は達成したとまでは言い切れない部分があるということは先ほどから申し上げたとおりなんです。同様の方向にも書いてありますが、引き続き、先ほどもパイロットさん側のほうもおっしゃいましたし、大分意識の転換も図られてきているということで、当初の料金の多様化も含めて、あるいはボリュームディスカウントとか、そういういろいろな設定を今後改良する方向で変わっていくのではないのでしょうかという話もありました。それを、ではどういう形で実際検証していくのかという問題もやはりあると思います。

それは後段にこういう形で、当小委員会もその動向を注視していくということで、引き続きこの、いわゆる料金の弾力化を、どうやっていくのか。それから料金の多様化についてどう対応していくのか。それがきちんと本当にならないとお役所の通達を実行したもの

にならないわけで、それをきちんと検証していく、あるいはこの当委員会で引き続き検証していくんだということであれば、こういう表現でもよかろうかという具合には思います。

【杉山委員長】 そうですか。

【萬治委員】 そのこのところを皆さん認識していただければ、共通の認識ができればというのでいいと思います。

【平塚委員】 よろしゅうございますか。先ほども、課題は民と民の間にしか残っていないというような、そういう解釈ができるご発言があったんですけども、やはり制度設計という観点から、まだ国、お役所のほうにも本件についてご指導仰ぐべきと我々は考えます。その点だけ、議事録に注記いただければと存じます。

【杉山委員長】 この点に関してはいかがでしょうか。

【尾形海技課長】 先ほどから口はばったいことばかり申し上げておりますけれども、制度趣旨が市場環境の整備ということでありますので、市場環境が導入されるということは基本的に民と民で、官は引くということだという建前には立っておりますけれども、その最終ゴールまでに到達するまでの間、制度設計者として責任を放棄するという意識はありません。そういうことを適宜議論していただく場としてこの小委員会が適切であろうと思われましたので、「当小委員会もその動向を注視していくこととする」というふうに書かせていただいておりますけれども、もちろんそれだけでなく、萬治委員、平塚委員からご懸念がありましたような、あるいは前田委員からご懸念がありましたようなことを日常的に我々のほうにお寄せいただければ、海事局としても指名制の運用を注視するという意味で、これから公式、非公式にかかわらず一緒に考えてまいりたいと思っておりますので、その旨ここで明らかにさせていただきたいと思っております。

【平塚委員】 どうもありがとうございます。

【萬治委員】 最後にちょっと確認したいことがあります。平成22年2月4日に海事局のほうから文書で、本来なら上限認可の見直し時期は2年間で今年の3月だったが、トライアルを半年延ばして、このトライアルの結果を踏まえて、その1年後、来年の3月にこの上限認可を見直ししたいという表明があったと思うんです。このいわゆる上限認可制度の見直し、それから今のこういう形でトライアルの総括を出されたんですけども、これの関連づけというか、どういう具合に今後対応されるのかというその考え方をちょっとお聞かせいただければと思います。

【尾形海技課長】 ご指摘のとおり、前回の2月のこの場で海事局のほうから今後の

自動認可額の考え方を紙でお示しました。その中では、改めて1年延長するが、その延長して1年後のトライアル事業の実施状況及びその効果を勘案して改定するというふうにお約束したわけです。

そもそも自動認可額というのは、不当な高額料金設定をあらかじめ防止するという趣旨で設定されているものでありまして、実際の料金がそれでそこに張りつくという制度の建前ではないわけではありますが、基本的にはこの認可額、法律の条文の規定に沿って、原価主義といえますか、そういったものにかんがみまして、直近の水先の収支データや、まさにこのトライアル事業の成果も加味した上で検討するということになるかどうかと思っております。

また、その際は今日の議論の冒頭に委員のほうからも、前回の公示のときに激変緩和とこのようなことも考慮してという通達と申しますか、文書を流したことを引用されましたけれども、そういったことも加味して検討していくことになるんだろうと思っております。

【杉山委員長】 それでは、最後に確認させていただきたいんですけれども、資料3の指名制トライアル事業のレビュー、(案)となっておりますが、今日いただきましたご議論が議事録に記載されているということを前提に、また今日のご議論を最大限尊重するという事も加味いたしまして、この(案)をとった形でこのような評価にさせていただくということによろしゅうございますでしょうか。

【各委員】 異議なし。

ありがとうございました。

それでは、時間が超過してまことに申しわけありません。その他ですけれども、何かこの際、ご意見をお伺いしておくという点はいかがででしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、時間が延びてしまったのは、ひとえに私の進行がまずかったからで、ご容赦いただきたいんですけれども、これにて本日の議事は終了させていただきたいと存じます。

次回の日程につきましては、事務局において調整の上、後日改めて連絡させていただくということになります。

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7回水先小委員会を閉会いたします。おくれた時間からスタートいたしまして、また、議事の終了もおくれまして、大変失礼いたしました。どうもありがとうございました。

— 了 —