

平成21年4月13日

於：国土交通省4階特別会議室

交通政策審議会海事分科会船員部会  
第2回水先小委員会  
議事録

## 目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 水先を巡る課題について	1
3. 閉 会	26

### 【出席者】

(委員 (敬称略、五十音順) )

委員 杉山委員、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、  
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、萩川海事人材政策課長、樺葉海技課長、  
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

## 1. 開 会

### 【上田企画調整官】

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2回水先小委員会を開催させていただきます。

私、事務局の海事局海技課の上田でございます。

本日は、委員の総員13名中、既に11名の方々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。

前回の小委員会以降、事務局に異動がございましたのでご紹介申し上げます。4月1日より着任しております秋川海事人材政策課長でございます。

### 【秋川海事人材政策課長】

秋川でございます。どうぞよろしく願いいたします。

### 【上田企画調整官】

次に、配付資料の確認をさせていただきます。お手元でございます座席図のほか、議事次第の1枚もの、それから委員名簿の1枚もの、表に「日本水先人会連合会提出資料」というところから始まっている5ページものつづりでございます。以上でございます。不足等がございましたらご指摘ください。

それでは、杉山委員長に議事の進行をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

## 2. 議題 水先を巡る課題について

### 【杉山委員長】

それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。

本日の議題は、水先を巡る課題についてということでございまして、水先人側及びビュアー側の委員よりご説明をいただき、その上で議論を進めていくことにしたいと思います。

最初に、水先人側の委員からのご説明をちょうだいしたいと思います。前回、輪番制の運用の実情等についてご説明をいただきたいというご意見がありました。このことを受けまして、日本水先人会連合会より資料の提出をいただいておりますので、その説明をいただきたいと思います。その際、伊勢三河湾水先区で行われております団体指名についてもご説明をお願いしたいと思います。また、最近の水先業務の状況や3級水先人の教育など、本小委員会の議論に資するお考えや情報をお持ちでしたら、併せてご説明をいただければ幸いです。

それでは、福永委員、佐々木委員、どうぞよろしく願い申し上げます。

### 【福永委員】

それでは、前回宿題となっておりました水先人会における当直輪番制ということについて、資料に基づいてご説明いたします。

当直輪番制といいますが、水先制度が変わりまして、限定の解除、あるいは通し業務というような問題が進展途上にありますので、実質的には非常に複雑な就労体制を含んでおりますが、まず典型的なわかりやすい形で資料、図面を用意いたしましたので、この資料に沿ってご説明いたします。

ハーバー業務を主体とした部分と、それからベイ業務を主体とした部分、かなり特徴的な部分がありますので、一緒に1つの図にするのはちょっと困難かと思ひまして、それぞれハーバー部分の代表的なものである東京湾水先人会の横浜の部分、それからベイ部分については伊勢三河湾の半田事業所で管轄している部分、この2つに分類をしてご説明いたしたいと思ひます。

それでは、まずハーバー業務の部分につきまして資料1をごらんいただきたいと思ひます。これに基づいて説明いたします。

資料1が1ページと、別紙がついておりますが、まず最初に2枚目の別紙の方をご覧ください。これは1人の水先人が1サイクル37日間でいろいろな業務、あちこちの当直を順番で回って処理をしているという実態を示したもので、右回りに37日間のサイクルを担当業務別に色分けで記載しております。1日目から10日目までは横浜で日常勤務、それから11、12日目が横浜の夜間当直、13日目が休みで、14から17日目までが千葉の当直、それから2日間の休みを経て横浜の夜間当直、それから休日を挟みまして君津の当直、休みを挟みましてもう一度横浜の夜間当直、それから休日を挟みまして川崎の当直、これだけの勤務を一通りやりまして、7日間の長期の休養をとる。これが1人の水先人が37日間で回る基本的なローテーションでございます。

1枚目に戻りまして、今度は1日ベースで分析いたしますと、今、58人の所属水先人がおりますが、このうち横浜の勤務——横浜の業務量が多いものですから、勤務時間は朝から夕方までの日勤と言われている人たちと、それから夜間16時から翌日の朝9時までの業務に当たる夜間当直者、夜直と言っておりますが、こういう人たちが合わせて24名横浜の勤務についております。

それから、千葉の当直に5人、君津の当直に3人、川崎の当直に2人、そして非番者が20人で約4割に当たります。この中には私どものように事務職をやっている水先人も含まれております。

ハーバー業務の場合、1日の勤務時間あるいは拘束時間と言われている部分が10時間から13時間です。ドア・ツー・ドアベースでいきますと、さらにプラス1時間から1時間半が加わるようになります。このように毎日、横浜、千葉、君津、川崎に当直員又は日勤員が常時勤務をしておるといふ勤務態勢になっておりまして、これはホームページでも常時開示されております。

船社もしくは代理店等から指名による水先の申し込みを受けた場合には、当直表掲載者の中から指名された水先人がその業務につく。指名が行われていない業務は輪番で対応される。

大ざっぱにはこういう体制をとっております。横浜以外の千葉、君津、川崎等の当直におきましても、それぞれの当直場所では輪番によって当直者が業務を処理していく体制になっております。

以上、簡単ではございますが、ハーバー部分についてご説明いたしました。

引き続きベイ部分について説明いたします。

#### 【佐々木委員】

それでは、ベイ部分についてご説明させていただきます。資料2をごらんになってください。資料2、同じように別紙がついておりまして、個人別ローテーション伊勢三河湾水先区水先人会半田事務所となっております。水先人1名の周期が36日半になっておりますが、なぜ半かといいますが、交代が12時、お昼をもって交代するようにしてあるということですので、大枠は今、ご説明がありました横浜と変わるものではありません。当初、6日間お休みをいただいたら、その後、衣浦のハーバー

当直に入って、以後、ベイ業務に入っていると、このようにごらんになってください。

資料2に戻らせていただきます。なぜこのように違いがあるかと申しますと、要するにハーバー業務とベイ業務とにおきましては、サービスエリアの広狭であるとか、オフの時間の長短、あるいは当然のことながら、サービス提供時間の長短等、それぞれ特徴がございまして、一般にベイにかかわる業務は、今から私が申し上げるような方法に従ってローテーションを組んでいるということでご理解ください。

それでは、読みながら説明させていただきます。まず、一番上の表でございすけれども、当直表掲載者として所属水先人の約8割、出勤可能者となっております、これの中にはベイ業務と衣浦・三河ハーバー当直者4名が入っております。残り非番者として約2割の者が右に掲げられております。かなりラフな書き方になっておりますが、そもそも何でこのようになっているかと申しますと、もともとベイ業務の当直につきましては、純輪番制とでもいまいしょうか、随時発生する水先要請に対して、水先人が順番で必要な業務に応じて仕事をしているという順番制をとっております。したがって、そのときの業務量に応じて実際に仕事をやっている人間が変わってくると、このようにごらんになってください。

次の欄の黄色い表がまさしくその中身でして、「当日(当直表掲載者の3～4割程度が業務に従事)」というのは、今、私が申し上げた意味でございす。通常、一度の勤務に出ますと24時間から約30時間、仕事が終わって帰ってくるのにこのぐらいの時間が拘束されるということでございす。

真ん中の欄というか、図に行かせていただきます。船社・代理店等から水先の申し込みがあった場合でして、指名を行わない場合、右側は24時間前までに受付をさせていただきます。指名を行う場合は左側、前々日の正午までということとして、ここに書いてありますけど、この場合に当直掲載者の中から指名可能な水先人Cを仮にX社が選んだとしますと、一番下の絵の中にありますように、左から3番目のCの方が指名に応じてX社船に乗船するというシステムになっております。もし仮に指名がなければ、右側の図にありますように、左から当直表掲載者のうち、原則として休憩時間が十分な者から順に配乗されて仕事をやっていくと、このようになっております。

以上がベイ業務における輪番制の概要でございす。

続きまして、資料3に移らせていただきます。伊勢三河湾でのグループ制での指名制度というものについての説明でございす。「複数指名制の概要について」と書いてございす。これが先ほどお話し申し上げましたグループ制というものでして、簡単に読みながらご説明させていただきます。

「船社が△丸の水先要請を行う際、事前指名契約を締結した複数の水先人を指名した上、水先要請を行う仕組みをいう」。注として、「事前指名契約とは、実際の水先申込に先立ち、水先人の指名を行うことを船社が予め約束する契約をいう」と。

これ、現在、どのようなやり方をしているかといいますと、一番下の欄をごらんいただきたいのですが、「伊勢三河湾(ハーバー部分)における指名実績」と書いておりまして、これは伊勢三河湾水先区域内のハーバー部分だけ、名古屋部分についてだけでございす。A社は平成20年10月以降、本年3月までの間に5件の指名がありまして、3件指名が実現いたしました。B社の場合は13件の指名申込に対し9件指名が実現しました。本件については、A社の場合は対象とする船は1隻でございす。それに対して6人の水先人が事前契約をしている。B社の場合は対象とする船が4隻ございまして、当初スタート時は事前契約者数が10名、現在は9名になっております。

この特徴は、船社が1人の水先人と契約した場合ですと、当人が休暇中で勤務に当たらなくて指名に応じられないということが発生するわけですがけれども、複数の水先人が契約の当事者になっていれ

ば、だれかが勤務状態にあるという確率が高くなるわけですし、その結果、指名の実行率は高くなるということでございます。

では、なぜA社の場合が5件のうち3件、B社の場合は13件のうち9件かということでございますが、不成立であった事由は、指名された人間がだれも勤務状態、出勤の状態になかったということでございます。

以上で説明と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。

引き続きまして、日本船主協会より課題のご提示等があればご意見をちょうだいしたいと存じます。

**【萬治委員】**

課題の提示というのはございませんが、前回の会議のときに原田委員、あるいは私どものほうからいろいろ申し上げた問題点について、できるだけクリアにしていきたいと思っております。特に今回は、前回の会議を踏まえてこの指名制を含めた引受事務要領に基づく輪番制の概要を説明していただいたということでもありますけれども、これは確かにこういう形でやられていることは事実でしょうけれども、我々が問題にしているのは、こういう制度そのものではなくて、これのユーザーとしての使い勝手の問題を指摘しているわけです。

もう一つは、指名制度と言いながら、これはある部分、大変制約のある、12項目ものいろいろな制約をつけて、なおかつ当直表に指名されているワーキングアワーを指定された人がある程度ノミネートされているわけですが、そこの中から選びなさいという制度、それについての不備の要素について前回、我々としては指摘させていただいた。その辺に対する回答というのがなされていない。

それから、伊勢湾についてはB社というのは日本郵船なんですけれども、自社の記録も概要は同じで佐々木さんが説明された内容になっています。ですが、2件のうち1件というのは、当直にだれもいなかったということではなくて、突然の休養で業務ができなかったと、我々のほうとしては記録をされております。

したがって、問題は、このフォーマリティーそのものがこういう形で運用されているという説明の中で、我々ユーザーとしての使い勝手、それからもう一つは、この新しい制度に盛り込まれている精神といいますか、それは指名制、いわゆる競争原理の導入と料金の自由化、すなわち上限認可制度、こことの折衷といいますか、関連といいますか、この辺のところをどういう認識をしておられるのかということをやはりきちんと説明していただかなければならないと思います。

以上です。

**【杉山委員長】**

ありがとうございました。

原田委員、よろしゅうございますか。

**【原田委員】**

前回のときに輪番制のご説明をお願いしたときにご提案申し上げたのですが、その際申し上げた点が、もう一つあったと思います。昨年の4月以降、新しい制度下において、輪番制の見直しを

行われたのかどうかという質問を1つしたと思うのですけれども、今ご説明があったのは、見直しの結果でしょうか。それとも従来からこういう体制をとっていたということなのか、その辺をちょっとご質問したいと思います。

もう1点質問は、この輪番制はだれが主体でこういうシステムを構築されているのか。水先人会なのか、あるいは水先人のボランティアのベースでつくられているのか、この点、ご説明いただきたいと思います。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございました。

双方の委員の方からご説明、あるいはご質問、ご意見をちょうだいいたしました。これらの内容につきまして、皆様方のご質問を含めた形でご議論をちょうだいしたいと思います。

まず、日本船主協会のほうから水先人会のほうにご質問がありましたけれども、そのご質問に関してはいかがでございましょうか。

#### 【佐々木委員】

まず、指名実績のお話ですが、私がこの実績表を手元に持っておりまして、先ほど萬治委員がおっしゃられた理由については、もしかしたらこれが該当するかというのは、この4件だめなうちの2件はあり得ます。と申しますのは、今、御存じのとおりちょうど過渡期でして、いろいろな会の内部の業務をやっております。このうち2名だけが、実態は申しわけございませんが確認はしておりませんが、おっしゃられたような事由があり得るかなとは思いますが、ただ、ほかの2件につきましては、まさしくそういう仕事をしているような人間ではございませんので、先ほど私が申し上げたとおりの理由だというふうに私は判断しております。これが実績の説明でございます。

#### 【福永委員】

実績につきまして若干補足いたしておきますと、東京湾でも、個人指名ということで某船社さんから指名を受けておりまして、かなりの確率でお応えしております。ただ、これは個人指名ですので、伊勢三河湾さんのほうでやられているものとはちょっと趣が異なるかと思えます。

それから、原田委員からのご質問にお答えする形で、この輪番制というのは、限られた人数で多くの業務量をいかに効率的に処理をしていくか、しかも水先人が業務をえり好みしたり、あるいは忌避したりせずに、どうやって応召義務を果たしていくか、長い歴史の中でいろいろな委員会をつくったり、内部検討を進めた上で確立されてきたルールです。前回の委員会でも輪番制という話だけがクロージアアップされたようですが、あくまでもそういう趣旨のためにつくられたものであるということが1点。

それから、指名制も上限認可届出制も競争原理あるいは法律的に導入されたということの意味することは十分認識しております。ただ当方としましては、19年の法改正以来、水先人会の統合、あるいは限定解除あるいは新人の受け入れだとか、いろいろな問題に直面してきたわけで、当時としては、皆さんが批判されております、水先業務引受事務要領で対応するのが精いっぱいだったと思います。あれから2年たった中でいろいろな問題が浮き彫りになっており、私どももいつまでもこのままでよいと思っているわけではございません。

輪番制と応召義務との関係をもう一度整理しておきますが、ものを買ったときに料金を払わなけれ

ばいけない。これが応召義務、ルールです。その払い方には現金もあればクレジットもある。同様に応召義務を果たすための方法として輪番制という払い方もあれば指名制という払い方もあると、そういう関係に例えることができます。

現行の引受基準がそういった意味でユーザーさんの満足できるものでないとするれば、この2年間の実績を踏まえて、お互いに話し合っただけで見直していくことについてご協力することにやぶさかではありません。

**【杉山委員長】**

ありがとうございました。

ただいま4人の委員の方からご意見、あるいはご質問等々があったのですけれども、どうぞほかの委員の皆様もご自由にこのテーマについてのお考え、あるいはご意見をお出しただければと存じます。

**【原田委員】**

今のお答えは、要は基本的な輪番制のシステムは、去年の4月、新しい制度下においても基本的なシステムは、見直しは行われなかったということによろしいんですね。

**【福永委員】**

そういう理解で結構です。

**【原田委員】**

そうですね。基本的なものは。

**【福永委員】**

そのとおりです。

**【原田委員】**

それともう一つご質問したのですけれども、このシステムを今、運用されている主体者、こういう輪番制を動かされている主体者というのはどなたですか。水先人個人ですか、それとも水先人会ですか。

**【福永委員】**

水先人会の中に、いろいろな問題を検討する委員会があり、そこで一番効率のいいやり方、一番安全なやり方を検討した上で会として実施しております。

**【原田委員】**

平成16年の懇談会以降いろいろ議論して新しい法律になって、運営方法も変わったわけですが、その際、議論されてきた結論は、私の理解が間違っていなければなんですけれども、水先人会の基本的な業務は取次業務、ユーザーからの申込に対してだれかを紹介するわけですよ。それと、取次業務と水先料金、実際水先が行われた後の精算業務を行うのが主な役割であるという位置づけで

あったと理解しております。

今お話を伺っておりますと、応召義務があるからという理由でもって輪番制による業務を、言ってみれば、先ほど説明があったように、業務量に応じて割り振っておられるというふうにおっしゃいましたけれども、輪番制による業務の配分を行うという任務は水先人会には与えないといえますか、そういうのが従来から議論されていた結論だったというふうに思います。

ということは、水先人会がこういう業務配分を行うことが果たして妥当なやり方なのかどうか、片方、競争原理の導入という目標、大命題があるなかで甚だ疑問に感じるところでございます。

これは私のコメントです。

**【杉山委員長】**

コメントだということですが、何かご意見があればどうぞ。

**【福永委員】**

東京湾の場合ですと、年間7万隻弱、大変な業務量があるわけで、それを取次窓口で取り次いで、どういうふうに、だれに取り次いでいくのか、非常に技術的な問題がたくさんあるわけですね。先ほど、業務量の配分と言われましたが、これは前回の委員会でも出ましたけれども、業務量を配分しているわけではなくて、無作為にひっきりなしに水先要請がある中で、水先人の、おれはこの船は嫌だとか、これはやりたくないというような忌避やより好みを防ぐため、順番を決めるというだけです。

私どもは輪番制の中で十分に指名制を受け入れられると思っております。両方で工夫をすれば、いろいろな形の指名制は導入できると思っております。

**【杉山委員長】**

私の解釈が間違っていれば訂正いただきたいのですが、そうされますと、福永委員がご説明くださった業務配分は、読んで字のごとしの業務配分ではないという解釈でよろしいですか。

**【福永委員】**

そうです。業務配分はしておりません。順番を決めるだけです。

**【萬治委員】**

今の説明では、業務配分はしてなくて順番を決めているということなんですけれども、応召義務を履行するために輪番制というものを導入しているんだと、たびたびそう主張しておられるんですけど、我々としては新しい制度になって、先ほど言いましたように、指名制と、それから上限認可をベースとした料金の自由化ということが導入される仕組みになったんだと。したがって、ユーザーとしては、ほんとうは我々がやっていただきたい水先人を指名することができる仕組みが一番理想的なんですけれども、それは現実問題としていろいろと支障があるという認識、問題あるという認識はありますけれども、我々が感じているのは、今なされている従来どおりのやり方の輪番制は、結果として水先業務機会の均等化につながっていると思っております。

それで、均等化というのはどういうことかという、それは最終的には水先料金の均等配分というところにつながっていくのではないかと思っております。

したがって、新しい制度というのはみずからの能力、あるいは努力で、個人事業主ですから、水先

業務という業務を運営していくというのが本来の姿で、それはユーザーといろいろな交渉をし、料金を決められるということ、これが新しい制度なんだけれども、それがある部分認識されていないというか、意図的にその実行を忌避している。したがって、この引受事務要領にも書いてあるのですが、12項目によるいろいろな制約をつけて、指名するにしても非常に人数が限られているというのが一つ、それからなおかつ、いろいろな制約があって非常に使い勝手の悪い、えせ指名制度になっているというのがユーザーとしての率直な感想です。

#### 【杉山委員長】

ただいまのご意見も感想ということなのですけれども。

#### 【小野委員】

私は別のところに出向中の水先人ですが、今回、船主協会ご指摘の中で、やはり輪番と称しているものに対する誤解が非常にあるのではないかと思いますので補足いたします。これは、皆様が今、情報化社会の中に次々発生する情報をどのような窓口によって処理していくか、あるいは高速道路の自動車が次々来る中、何個のゲートを開けておくのか、これらの問題を待ち行列問題といいますが、その理論が水先サービスに同じように適用されます。東京湾に毎日何百隻の船が互いの連絡をとらずに、荷役に間に合うためにランダムに入ってくるわけですね。入ってきた船を水先人会というサービスの窓口が無作為に処理するのが一番効率のいいやり方であり、このようにランダム到着、ランダムサービスが少ない窓口数で実行できるということは、待ち行列系のあらゆるこの情報ネットに対応する理論の中で証明されています。

私たち水先人も何十年という歴史の中で同じように来る船を拒まず、どの船が来たときも待たせるわけにいきませんので、即座にサービスを提供するという体制をとってきました。また、法による応召義務によりサービスを拒否する権利はもともとないわけでございます。拒否する権利がなく、来た順に船を支障なく、待たせずに岸壁に連れていくという業務をするためにあるのが輪番であり、応召義務であり、この当直制度を輪番制度と呼んでいるのです。

ところが、先に説明を示したベイという湾口におけるサービスは、例えば伊勢湾の名古屋に行くのもありますし、伊良湖水道に入って三河湾に向かう船もある。入湾した水先人は、引き続き出湾又はもう一回戻って入湾サービスするため業務時間が長くなります。例えば、横浜港内の場合は1つの業務サイクルは1時間程度ですが、湾内で業務する人は4時間とか5時間のサイクルになるわけです。その中で到着もばらばらであり、業務種類もばらばらであるものをこなしていくためには、ハーバーよりももっと無作為に、多数の港湾を含め全湾を一元的に、来た順に次々水先人をあてていくのが最も効率のいいサービスであり、そしてその結果、ユーザーにはご迷惑かけない制度であると言えます。

ただ、今回、新制度の上限認可制に基づき競争原理の中でサービスを提供するという体制に移ったわけでございます。現状では、先ほど説明がありましたように、水先人が互いの免許を取り終わって湾内のサービスを自由にできるまでは、やはり旧免許の制約の中で働いているわけです。

また、船主協会の委員からご質問があった、何も変わらないのかということに関しては、限定解除免許を取った水先人は、ベイ、ハーバーの両方の業務を実施してより広い範囲のサービスを開始しております。新業務を当直の中でお互いに輪番の中で融通しながらやっているのが実情でございますが、将来的に全部が取り終わって免許要件が変わったら、もっと違う世界も出てくるかもしれません。

今度、導入されました指名制においては、指名された対象船に対して指名水先人が優先的サービス

につくという形をとるわけでございます。かつてのようなランダムサービスではなくて、優先サービスの論理が入ってくるわけですから、結果的に総窓口数、水先人数が増えていくのは当然であります。そのためのいろいろな工夫や手段を講じつつあるわけでございます。

指名のない船舶に対し必ず誰かがサービスするためには、働くべき人間と休むべき人間を選別して、ユーザーに迷惑をかけないようにする基本原則は今後とも変わらないと思っております。

今回、連合会側がいろいろな細目は検討しておりますが、同じ水先人として見ておきますと、新しい制度に移ったという前提の中で競争原理による指名制と応召義務に基づく輪番制が決して相反するものではなくて、その中で融和して運用することは可能であるというふうに申しているわけでございます。この方向に目鼻がつくまで、今まで時間がかかったのは事実でございます、デザインされたとおりに指名が運用されていないのも事実でございます。

今後、例えば船社が、毎日来る船に船社指名水先人を配乗しろということを言われましたときに、例えば毎日平均1隻ランダムに来る事象は、時にはゼロ、時には2隻来るかもしれません。港内業務のようにサービス時間の短い場合でも1隻のために15人以上の水先人を事前に予約しておかないと毎日確実に指名者を確保できないわけでございます。2隻ということも配慮するのであれば、30人以上の水先人が事前契約を受けないと、確実に指名が実行されないということは確率論的に必ず生ずるわけでございますから、その辺はご理解いただいて、船社を含めて国土交通省からもご指導いただきながら新しい制度の融和に向かっていくことはやぶさかではないと思っております。

#### 【関根委員】

外国船舶協会ですが、いろいろとお話を聞いていると、水先人さん、あるいは船社側双方、それなりの論点があると思うんですけども、まず基本的にその立場の違いというのをお互いに明確にして確認しておく必要があると思うのですが、我々、国際海上運送事業に従事する海運会社という企業の利益を代表している者にとって、2年前の水先法改正による水先制度の規制緩和と、こういうぐあいにおっしゃっていますけれども、自由化ではなくて規制緩和だよとあくまでおっしゃる中における緩和の結果というものがどういう形であらわれてきているのであろうかということをやはり重視する必要があるかと思うのですが、確かに水先人会さんのご指摘されるように、強制水先区において応召義務と言われるものの責任遂行のために、ある程度の輪番制的なものを持った上での運営というのは、それはやはり下げることのできない実際の運営方法であろうと理解するんですが、問題点は、19年の水先法の改正の後、1年間のトレースの期間において、昨年4月に導入された上限認可料金制度、これは1年経過した今でも、すべての水先区においてすべての個人事業主である水先人さんが届け出されている料金が、いまだに自動認可最高額に張りついたままになっているという、この実態をどうとらえるかだと思うんですね。

前回の委員会の中でも、要するに料金の柔軟化のための方策としての指名制度の導入であるということが確認されているわけですが、指名制度が導入されて1年経過した今でも、料金は1銭たりとも動いていないと。ということは、指名制度が機能していないと。当初目的とされた機能においては何もその役割を今のところ果たしていないと。この現実をどうとらえて、これを実際に機能するようにするための運営はどのようなものであろうかということを考えていかないと、かなり原理原則的なところの話を何回繰り返しても、おそらくこの問題は先に進まないのではなかろうかと、こういう気がするわけでございます。

したがって、実際の運営面における、かなり現実的な問題を検討するに当たって、我々、外国船舶

協会の加盟船社はいまだに指名制というのを1回も活用していないわけですが、それにはそれなりの理由があるんですが、まず第1点は、指名制度を仮に活用したとしても、料金において実際のインセンティブが期待できないということですね。これはまず一番大きな障害になっていると思うのですが、それだけではなくて、かなり法制上の問題もあり得るのではないかという懸念も持っておりまして、一番大きな懸念に出てくるのが、いわゆる公正取引の問題なのですが、まずこの水先業務そのものの規定が個人事業主である水先人と、それから船舶船長との間のサービス提供契約、こういうことになっていますから、例えば複数指名制を使って、その複数の水先人に対して共通の水先料金の適用をユーザーとしてお願いするということが、果たして公正取引上の問題となるのかならないのか。

あるいは、指名制度を有効活用することによって、水先料金の弾力化を図ると、こういう目的がうたわれているわけですが、それでは、どの程度の水先料金の弾力性を持たせることが不当値下げ圧力、いわゆるダンピング防止の規則等に抵触しないで社会通念的に認められるものであるのかというようなこと等、幾つか、実際に水先料金が弾力化されて料金に個人差が生じてくるというような状況になってくると、ちょっとやっぱり考えなければいけないようなことがあるのではないのかなという感じがしておりまして、この点に関しては、ぜひ行政当局、あるいは学者先生に独禁法、その他との関連における水先業務、あるいは水先契約の独自性の問題について少し説明をいただければと、こういうぐあいに考えておる次第でございます。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございました。

今、関根委員のほうから、結果として、今の水先料が上限料金に張りついている現実をどう解釈されるのかのご質問がございました。これは、我々では推察が難しいのではと思われまので、もしそこで水先人会のほうから、こういう理由ですよというようなご説明があれば大変ありがたいと思います。

#### 【福永委員】

前回は船社側委員の方から何名かの水先人にいろいろな要請をしたというような話、それから中でも若干前向きな7人の方がおられたというような話もありましたが、その後どうなったのかというのが私ども、実は知りたいところです。基本的には水先人は個人事業主でありますので、そういう契約に応じる、応じないは個人の判断でございますから、会としてどうこういうわけにもいきません。そういう個人あてのいろいろな説得がどういうふうに進展しているのかお聞きしたいと思います。

水先人会としては、指名制というものを、先ほども言いましたように、これからユーザーの皆さんと話し合っって前向きに取り組んでいきたいと思っておりますし、そういう個々の例が進展すれば、その中で、次には料金というような話になってくれればよいなど、こういうふうには思っております。

#### 【杉山委員長】

それから、もう1点、関根委員から、水先料金が弾力化された場合に、社会的通念としてそこをどう考えたらいいいのかというご質問が出されておりますが。

#### 【大野海事局次長】

これは一般論でお答えできるようなものではないと思いますが、通常の法的解釈だと、そのサービ

スを提供するために必要な費用があるときに、それを下回るような料金設定をするというようなものはダンピングに当たるとおもいます。

これはビジネス・トゥー・ビジネスの話でございますから、一般的なものはあるとしても、あらゆるケースを想定して事前に整理するということはなかなか難しいのではないかと思います。疑わしいようなものが出て来た場合、お問い合わせいただくか、あるいはこの議論の中で出てくれば、必要に応じて公正取引委員会と相談しながらご回答するということになると思います。

規制緩和ということで料金の上限認可制を入れたわけですが、これが上限に張りついた段階で、それ以外のものが1件も出てこないというところから、独禁法違反のダンピングまで行くところまでには相当の差があると思います。それを整理する場合において、外国船舶協会さんの方から具体的なケースについてご質問いただければ、我々も整理するということをお約束します。今の段階ではこの程度に留めさせていただければと思います。

#### 【関根委員】

具体的な話とはちょっと違ってくると思うのですが、私もあくまでも協会という立場でお話し申し上げていますので、個々の船社の立場とは必ずしも一致しない部分があります。特に、私どもの協会の場合は世界に有数の海運会社から、あるいは非常に零細の海運会社まで含めて共同の活動しておりますので、なかなか意見を1つにまとめてどうこうというのが難しいのですが、例えば水先懇談会をやっていた段階ということは2年以上昔の話になりますけれども、その段階で水先料金の弾力化という話をすると、ちょうど国土交通省さんがスーパー中樞港湾構想が主になって、それに向かって日本の港湾が動いていた状況でもありましたので、じゃあ3割ぐらいが値下がりするのが1つのいろいろな意味での共通目標になり得るのかなんていうことを、別にどこの議事録にも、あるいは報告書にも記載されておられませんけれども、少なくともその当時、船社側委員として出ている委員の中では、最低3割は何とかなるのかな的な、非常に主観的ではございますけれども、そういうあれがございまして、私どもの会員船社は大体いまだにそういう発想を頭に持っていて、料金が弾力化されるということは3割低減ぐらいにはつながっていくのかなという期待感を持っているわけですね。

したがって、指名制を進めるということにおいて、1対1の指名制というのは現実の問題としては非常に導入手順の難しさ等々、あるいは煩雑さ等々を考えると難しいと思うのですが、例えばA社がA社の運行している船舶十数隻あるいは二十数隻を対象に十数人あるいは複数人の水先人さんとの間で複数指名制度の指名契約を結ぶと。その複数指名契約を受託していただいた水先人さんとの間で、共通料金として例えば上限認可レス30%の料金でどうでございましょうかねという交渉をすることが果たしてどうなのかなと。こんなことだろうと思っているのですが、いかがでございましょうか。

#### 【大野海事局次長】

30%レスという話でございますけれども、いわゆる水先料金が問題になりましてから、我々も4次にわたる省令料金の値下げ及び上限認可料金の設定時における実質値下げを行っており、この合計が約15%になっております。従いまして、更に30%という意味でおっしゃっているのか、スタート時から見て30%なのかについては、またお考えを伺いたいと思います。

指名制については、第1回水先小委員会の際に資料としてお配りした規制改革会議の答申において、指名制と応召義務の関係を関係者間で整理した上、事前指名契約が締結されず、引き受け手がない船

船に対しても水先業務を確実に提供できるよう、必要最小限の引受ルールをつくり、国において実効性のある監督をすべきであるとのこと指摘及び引受ルールの法的な位置づけや管理運営体制も含め、そのあり方を幅広く検討し、結論を出すべきであるとのこと指摘をいただきました。

現在、指名制の具体的なルールは水先人会さんが作られる水先業務の引受事務要領の中で決められておりますけれども、これは国土交通省による監督の対象ではございません。したがって、監督の対象となる水先会の会則において必要最小限の引受ルールを定める形で、国土交通省が監督を行うこととしていくつもりです。

応召義務も大切ですが、指名制も大切なので、この両者が成立するようにしたい。今の引受事務要領は指名制に対応していないという指摘を受けており、我々も改善の余地があると考えております。しかしながら、それをどういうやり方で行うかについては、典型的なビジネス・トゥー・ビジネスの問題であり、役所側であれこれ言うのは最小限にしたいと考えております。

船社側と水先人側の両者で話し合いをしていただき、こういう制度ができる、こういうルールでいいですねということになれば、それを水先会の会則として定めていただき、国が認可することとなります。その際には、細則を含め、きちんと監督させていただきます。また、独禁法に触れることのないよう、検討させていただきますというのが最良ではないかと思っております。

水先料の額については微妙な問題ですので、値下げ幅が15%なのか30%なのかについては、当事者同士で話し合っただけであればと思います。

#### 【福永委員】

その話の延長になりますが、今、関根委員からたまたまセッションのあった、ある程度グループ化した指名というんですか、対象船舶も対象水先人も。そんな形であれば、今の輪番制の中でも十分に受け入れていけると思います。値下げ幅の話は別にしまして、その辺りについては、今後、ユーザーさんと話し合っただけのものとして認識しております。

#### 【萬治委員】

今のお話なんですけれども、先ほど小野委員のほうからも発言がありましたけれども、指名は優先的に受けていくんだという発言がありましたし、それから福永委員のほうも要するに輪番制と指名制というのは両立させていけるんだと、こういう発言があったのですが、ということは、現在ある引受事務要領、これを全面的に見直すということなんですか。というのは、ここに引受事務要領を持ってきているんですけれども、12項目にわたるいろいろな引受するに当たってのエレメントが書いてあるのですが、これはユーザーにとって大変使い勝手が悪い。現実的に、変な言い方ですけども、これは指名を受けないための規則みたいな形になっているんですね。

したがって、この引受事務要領を見直すということでおっしゃっているんでしょうか。そのところをちょっと。

#### 【福永委員】

先ほど説明しましたように、今の引受事務要領というのは、当時としては、この程度で精いっぱい部分があったわけなんですけれども、それから約1年が経過し、使い勝手が悪いとか、いろいろな批判も受けておりますし、それは私どももよく認識しております。全面的かどうかという話は別にしまして、見直すことにやぶさかではありません。

【大野海事局次長】

今、引受事務要領における制約が多いという議論になっておりますけれども、ほとんどの方がお分かりにならないと思います。そこで、ご了解いただければ、今からコピーをとり、皆様に標準引受事務要領をお配りしたいと思います、いかがでしょうか。

【福永委員】

全く問題ありません。

【杉山委員長】

それではよろしく願いいたします。私も十分に存じ上げないものですから。

【原田委員】

先ほど福永さんのほうから、現制度下にあっても、今、何人かから指摘があったと思いますけれども、指名制を受け入れられると。それは将来考えられるということなのか、あるいは従来からもそのつもりであったということなのか、いま一つわからないのですけれども。また、これは前回は指摘したのですが、実態はどうかというのをもう一度言いますよ。

平成19年11月に指名制導入のトライアルをやったんです。これの連合会の説明資料として3月6日付でトライアルの評価が出ているんです。よろしいですか。

「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する公平、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が生じる。」

連合会みずからそういうふうには評価されているんですよ。指名制ができないというふうには評価されている。これは19年のことですから、その後いろいろレビューされたのかもしれませんが。

もう一つ、実際私どもが各水先人とお話しさせてもらった中のリアクション、1つだけもう一度。これ、前回はご指摘したと思いますけれども、これはある水先人の答えですよ。「コスト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るという個々の水先人同士の関係を残念ながら複雑にする」と。

要は何を申し上げたいかという、連合会の本部の方々はその思っていないけれども、トライアルの総合評価も今申し上げたとおり、あるいは水先人の認識も今申し上げたとおりで、要は輪番制がいいというふうにおっしゃっているんですよ。指名制は受けられないと言っているんですよ。今申し上げた安全運航とか水先技術の伝承とか応召義務云々は、はっきり申し上げて、まことに失礼な言い方かもしれませんが、ユーザーとしては関係ない話なんです。サービスの提供を受ける側は、これは水先人側の問題です。公益性という使命もあるんでしょから、これは当然守ってもらわなければいかんことなんです、我々としてみれば、ですから、どういうサービスが我々に提供されるかだけが我々の関心事でありましてね。

もう一度言います。両立は可能というふうに、福永さんは今おっしゃいましたけれども、末端の水先人はそういう意識は全くないということです。ということは、多分、輪番制の今の制度は極めて心地よい制度なんです。もっと申し上げれば、各水先人にとってみれば、崩したくないんです、多分。それはなぜかということをお我々は、極めて疑問に思っている。これ以上ちょっと申し上げませんけれど

ども。

#### 【福永委員】

我々からすれば疑問でも何でもありません。応召義務を果たしていくという大切なサービスの一環のためです。それから、第一に安全を確保しなければいけません。安全はユーザーには関係ないとおっしゃいましたけれども、安全こそがユーザーであれ、我々水先側であれ、第一に求められるものだと思います。

それから、先ほどお聞きしたのですが、多少前向きな7人の水先人との話し合いについて、その後どうされたのかお聞きしたい。また、19年のトライアルはどのような指名要請があるか分からない中で一遍にいろいろなケースを想定し、指名のスタイルも4種類ぐらい設定した上でやったトライアルです。今考えると大変だったなという気がするわけですが、その当時の評価をもって、今も変わらないとするのは何となく違うなという気がしております。

#### 【佐々木委員】

今にちょっと補足説明させていただきますが、原田委員の発言は、輪番制なのか、あるいは指名制なのかという二者択一を迫られているように聞こえるのですが、私どもが思っておりますのは、輪番制は全くなしにしますとはひとつも思っていないんですよ。輪番制と指名制というのは、多分一緒にやれるものなんじゃないか。それから、一般の水先人の頭の中が変わっていないということについては、今ご指摘を受けても、私ども何ともお答えしようがないのですが、これからそういう問題も含めて、何とか輪番制と指名制というもののすり合わせ、整合を図っていかうかということをお先ほど来、申し上げていると、こういう理解でございます。

#### 【原田委員】

私は二者択一を迫っているわけでも何でもなくて、要するに今まで、2年前から我々がやってきたことに対するリアクションはこうでしたということです。今、福永さんからその後どうですかというご照会がありましたが、一切進んでいません。状況は変わっていません。そういう実態があるということ、やっぱりもう一度認識していただきたいといいますが、658名か何かの実際の水先人、現場ではそういう意識に、今おっしゃったような意識にやっぱり認識を変えてもらわなければいけませんね。そうしなければ個人契約が成立しないわけですよ、要は。

今後そういうふうにお考えいただくのだったら、ぜひ、大きな組織で大変でしょうけれども、個人契約できるように、やっぱり会員の皆さんに対して何らかのアクションをとってもらわなければいけませんね。

#### 【関根委員】

輪番制の問題と指名制の問題を同一平面上で両立させていこうとすることに若干やはり無理があるのではないのかなど。引受要領等々、2年ぐらい前から勉強させていただく過程の中でそういうぐあいに思っているのですが、指名制度というのはあくまでもサービスの提供を受けるユーザー、船社側と、個々の水先人さんとの間で交わされる契約の問題ですから、ここに水先人会さんが直接に介入、介入されることは、本来的にはあり得ない、あってはならないことだと思うんですね。ところが、水先人会さんとして応召義務を負っておられると。これは改正水先法でも、強制水先区においては明確

なところなわけですから、そうすると、運営上の応召義務の問題をどうするかというものと併存させるという形にしたほうがどうなんだろうと。例えば、複数指名制度であれ、あるいは個々の指名制度であれ、指名制に基づいて水先業務が提供される場合においては、原則的に水先人会としてはその引受に関して介入しないと。ただし、指名制度を行使しない船の応召義務を充当するためには、やはり輪番制が必要になってくるので、その部分に関してどれだけ指名契約をもっている水先人を応召義務のほうに引っ張り込めるのか、引っ張り込めないのかと、その辺のところの論議にしないと、すべてが指名制度で、すべてが応召義務のロスターの中に載っていなければいけないと、という論議をしてしまうと、なかなかこっちとこっちで論議が合わなくなるのですけれども、おそらく複数指名制度ということを活用していけば、全体の7割、8割は複数指名制度でもって潤滑に運用していけると。残り、おそらく2割か3割の船に関して、応召義務の関連において何らかの形で応召を義務づけていかなければいけないという、その運営を図っていくということで、比較的実行可能なルールといえますか、並行案が見出せるのではないかと考えるのですけれども、その辺はいかがでしょうか。

#### 【福永委員】

そのとおりだと思います。先ほどもいいサジェスションをいただいたと思っていますし、そういう工夫はできるだろうと思っています。

#### 【杉山委員長】

委員の皆様方の認識を共有してもらうためにも、ただ今お配りいただきました引受事務要領の中で、船社側のほうでここが問題ではなかろうかというようなご懸念を寄せているところがあれば、具体的にご指摘いただければと思いますが、いかがでしょうか。

#### 【大野海事局次長】

私も、これが断るための要領であると言ってもちょっとぴんと来ないので、どのあたりが問題なのかというのを、船社側から教えていただけると参考になるかと思えます。

#### 【萬治委員】

引受事務要領のなかに受付条件というのがございまして、1ページ目ですね。1ページ目の1「水先人の選任について利用者からの要請がない場合」、その次の2が「水先人の選任について利用者からの要請がある場合」と、ここですよ。ここからずらずらと、前回の委員会で佐々木委員から説明があったと思うんですけども、1からずっとそうなんです、特にホ、へ、ト、それからハもそうなんですけれども、このあたりが要するに何か暇だったら受けてあげますよと、業務がなかったら受けてあげますよというような内容で書かれていますよね。ですから、我々としては非常に使い勝手が悪い。何なんだこれほど。サービスを提供するための基準ではないんじゃないかと。まだいろいろな制約が12項目にわたって書いてあるんですけども。

それから、その中で、水先区によって、例えば東京湾ですと3日前ですよ。各水先区によってオーダーする時間が少しずつ変わっていますよね。東京湾はたしか3日前、72時間ですよ。土日を挟んじゃうと金曜日になりますから、実際は九十何時間前にオーダーしなければいけない。そうすると、スケジュールが変わったら当直者が変わりますから、すぐまた別の人じゃないとだめになっちゃうとか、そういうようなことが結構あります。現実的には船ですからスケジュールがしょっちゅう

変わるんですけども、その辺の対応がなかなかできていないというのが一つと、それから当直表にノミネートしている水先人を指名しなさいとか書いてあるんですけども、その当直表どおりに業務がなされていないという問題もあります。それは前回、指摘させていただきましたけれども。

委員会の後、少し業務の内容が変わったかといって、きょう、実は聞いてきたんです。ところが、基本的に変わってなくて、当直表にノミネートされている人でも、リマークがついて、今、当直限定の講習中とか何か書いてある、それが変わりました。だけど、それは実質的に業務ができないということだよなど。だったら何でこんな表に載せるのかというのが今、現実問題としてあります。

いずれにしたって、この項目は、さっき言いましたように、引き受けないためのガイドラインかなというぐあいに感じております。

#### 【原田委員】

ちょっとよろしいですか。補足ですけども、今配られたペーパーについてちょっと言いますと、全く立場が違うから何でもかんでもネガティブにとるおそれがあることはご容赦いただきたいんですけども、受付事項「次のすべての事項」と。当直表「当直表を作成し」、受付条件、次の2行目です。『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」と。その前提で次の項目、2の(1)「次のすべての要件を満たすものであること」で「水先人が休暇中でないこと」。それと「へ」、これが一番問題ではないかと思いますが、「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」云々と書いてあります。これはまさしく指名制を極めて除外している条項だと思うんですね。

#### 【小野委員】

ちょっとよろしいですか。同じ水先人としてお答えしたいのですが、この要領を制定した当時の基本的な考え方というのは、特定の個人を指定して指名することを原則的に考えていました。ところが、先ほどの説明のように、現実の水先人の勤務状況は一人一人のローテーションがくるくる変わります上に、また入港してくる業務によって配員が変わる。休みであるか出るかというのは、その船の状況によっても変わるという複雑な環境の中に置かれている関係上、その特定の個人を受けるにはこういうことで色々な条件をつけざるを得なくなります。

ところが、その後、先ほど説明しました伊勢湾の実行例は、事前契約ということによって複数の人と契約していることによって、その中に働いている人を見つけて指名という行為を受けましょうという新しい考えに変わっているわけでございますね。デザインされたとき、複数契約も配慮はあったのですが、主としてこの当直表は具体的個人名を挙げて、例えば小野を指名しますということを挙げて対応した場合、小野は何をしていない、何をしていない、何をしていないときに受託しますと書いてありました。しかし今度行われるものは事前契約ですから、あなたが指名した人のなかでは今日はこの人が働いていますからこの人で受託させていただきますという形になります。

よって、ずっと運用は簡単になるし、船社各位も一人一人の個人の力量であるとか体調であるとか性向であるとか、そこまで考えてやる必要は無く、事前の包括契約の中で水先人は動くということが可能になるのではないかと思います。

水先側とすれば、やはり最低要件としては指名をされない船が来ても誰かがやらなければならないことは担保しなければならないわけです。また、今、私どもが老齢のせいもありますが、休んでいる

時間はやっぱり休みとして事前に定めさせていただきたいということも要件となりましょう。今後、具体的なお話はこれから船社を含めて関係者間でお話いただくことになると思うのでございます。事前にたくさんの人を指名しておいて、毎日その会社の指名対象船の水先ができるに足る人数が確保できれば、先ほど申しあげましたように1日指名水先人2人確保のためには30人ぐらいの人が事前予約指名されていないと、実際はできないわけですし、その中で複数予約指名するということになれば、必ず事前にご契約いただいた水先人が当日見つかるわけですから、その者を優先して指名対象船に回しましょうということは輪番の中でもできるわけでございます。

だから、そのあたりはこれからどのような船を船社が指名対象としてお考えになっているのか、あるいは水先はどの程度までできるのかということも含めて、いろいろな具体的条件を詰めることによって、さらに事前予約の場合の人数は何人になるとか、具体的にはどういうことになるということは見当ついていると思うのです。そのときの新しい当直表は、ご指名の方を、今日働いている人の中から選ばせていただきます。それは事前契約者の方ですということだけですべて終わりになるのではないのでしょうか。ただ、その人が非常に優秀な人で、水先の管理業務をやっているときはちょっとできませんとか、そういうものはお話の中で出てくると思うのです。特定の個人を指名するというのではなく複数指名等方法も配慮されれば、もっと簡単な方法で対応できるのではないかと思います。

#### 【萬治委員】

今の小野委員の発言というのは、要するに指名のやり方について、特定した個人を指名するのではなくて、水先人会としてはグループ指名で対応することによって応召義務とのバランスをとりたいと、こういうことを今おっしゃっているんですか。

#### 【小野委員】

それに似たようなものがベースとして考えられるのではないかと一言、具体的なお話はまだ今後のこととなります。ちょっと私は今は外側にいるもので明言できませんが。

それから、もう1点は、先ほど原田委員が安全とか技術水準の場合とはということをおっしゃったのですが、船社各位がISMを入れて船舶管理を厳密にされていると同様に、私たち水先人もISOをはじめとした品質管理の思想を入れて、この船を嚮導するために十分な力量を持った水先人を提供するというのが法人水先人会の責務ですから、その中で船長が水先人を評価できるような方法も現実には取り入れているわけですし、それらをベースに船社のご要望と調整することはできるのではないかと思います。

#### 【萬治委員】

いずれにしても、指名のやり方、指名の対象、その他もろもろ、この引受事務要領を全面的に改定するということですね。

#### 【小野委員】

そうございましょうね。だから、先ほど次長さんからご発言があったように、国民でもう少しいろいろな条件をよく話し合っ、これが具体的に官が認可する際の法の運用上、支障があるのかないのかという具体的な事項だったらお答えできるというご教示がありました。できれば実行に至る前に関係者でよく詰めて、その上で出てきた難問についてはご相談申し上げれば答えが見つかるものかと

思うのでございます。

**【佐々木委員】**

今のと関連するわけですが、先ほど原田委員から、水先人会のファンクションはたしか2つだけで、取次窓口と料金の精算業務というふうにおっしゃられたのですが、実は私どもはそれだけではないと思っております。今、小野委員から発言がありましたように、水先人会としてまさしく安全管理という部分については基本的に会として責任を追わされているという理解をしております。したがって、それは当然個人の問題だというわけにはいかないというところは、これは各水先人会及び連合会もそうですし、まさしく水先法上、会の責務というかファンクションとしては、大きいファクターとして安全管理というのが、基本的に適正化団体というものの言い方をしておりますけれども、そのファンクションが大きいものがありますということは、ひとつご理解しておいていただきたいなど、このように思っております。

**【原田委員】**

私が指摘したのは、水先契約における役割ということを指摘したまでであって、安全というのは、我々オペレーターも至上命題ですよ。水先人会も同じですよ。こんなの当たり前の話。ここでそんな議論してもしょうがない。この場では。

**【小野委員】**

おっしゃるとおりですね。

**【佐々木委員】**

いや、水先契約というものをおっしゃるのであれば、それはユーザーさんと基本的に水先人個人の世界だということをご理解していただきたいということです。

**【原田委員】**

もうちょっと言いますと、では、応召義務を果たすために水先人会がどうかかわりをするのか、新しい水先法のもとでは全部個人事業にした契約になっているわけです。応召義務を果たすのも。水先人会がそういうところでいろいろ調整機能とか、あるいは業務の配分とか、やるべき団体なんですかね。その辺がいまひとつ私は理解できない。

**【佐々木委員】**

その話になると、法律解釈ですから、むしろ国土交通省さんにご説明いただいたほうがよろしいとは思いますが、なぜかといえば、この点においては法律改正前と一つも変わっておりません。もともとすべて昔から個人契約のベースになっておまして、省令料金であったというのが変わったというだけでして、応召義務等についても全く一緒の世界です。ですから、この辺についてはむしろ国土交通省さんのほうにご説明いただいたほうがいいのかなど、このように思っております。

**【大野海事局次長】**

おっしゃるとおりだと思います。

ただ、確かに応召義務は個別の水先人との関係であるという建前にはなっておりますけれども、先ほど外国船舶協会さんがおっしゃられたように、それを輪番制という形で果たすということについて、水先人会が一定の機能をしているということは、あまり否定しないほうがいいと思います。それをやるなという、では、どこでだれがやれば問題が生じないのかという問題になります。行革の時代でなければ独立行政法人みたいなものを作ってもよかったのかもしれませんが、そのようなものに役所が介入すること自体マイナスだということになっているため、やはり、指名制と応召義務を両立させていくというのが解決の方向性のような気がいたします。

ただ、一点、私が抵抗を感じますのは、水先人側の方々が何回かご発言されている「公平」という言葉です。これはちょっと否定させていただきたいと思っております。なぜかと申しますと、新水先法は一定の規制緩和を前提としたものでございますから、料金についても上限認可制の上で自由に設定して届出をすることが認められています。指名制もあります。それにも関わらず、全船社を公平に扱うことを前提にいたしますと、話が進まないと思います。

安全の問題や、新たに水先人になった方の育成の問題もあり、最低の基準というのはあると思いますが、全船社を公平に扱うことを前提にしますと、この小委員会をやっても多分意味がなくなってしまいます。このため、一定の公平さは必要ですが、今後の検討においては柔軟に対応していただけたらありがたいと思っております。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございました。

本日は水先人側とユーザ側の意見の応酬という形になっておりますが、第三者的な意見も非常に重要だと思います。井上委員が所用で退席されるということですので、その前にお考えをお示しいただければと思います。

#### 【井上委員】

今、海事局次長がおっしゃったのが私も非常に近いと思うのですが、水先人をやられている方ももちろんベテランの方が多いということは重々承知しておりますし、技術的にも大体そろっていらっしゃると思うのですが、これから若い方を育成して、どんどん新しいこの世界に導いていこうというときに、あまり公平ということで同じようなシステムでお仕事を割り振るといのはどうかなという感じがいたします。技術によって支払われる対価というものは違ってきて当たり前の世界というのが他の世界では当然でございますし、逆に、非常に優れていて、この海域あるいは港を熟知されている方に頼みたいというところもあると思います。それから、当然、船の大きさとか、積んでいるものとか、そういったものによっても差があるわけですので、そういったところの勘案すべきことをある程度やはり船社さん側にフリーハンド持てるような形にしないと、逆にこれから新しい人が入ってくるときも荷が重いんじゃないかと思うんですよね。突然大きな船に「あなたが担当だ」と。もちろんその場合には何らかのサポートがあるのかもしれませんが、いきなりやられて、この船のパイロットを任されるということになった場合、ほんとうにそれができるのかどうかという現実論があると思うんですね。

ですから、ある程度そういった経験とか、あるいは得手不得手みたいなものを含めて、かなり自由な形でお仕事を任せられる、あるいは引き受けられる体制にするというような柔軟なシステムをつくっていただく。そのときに、やっぱり最低ラインここだというものを当然、水先のほうの団体の方に

はご提示いただいて、それを船社さんのほうもご提示いただいたものを納得していただくという仕組みが必要なのではないかと思えます。

次長がおっしゃったように、ある程度自由な値決めができることになっておりますので、その中で条件さえ決まってくれば、当然、値決めもある程度柔軟な幅が出てくるんじゃないかということで、その条件がないから、何となくお聞きしていてもなかなか落ち着くところが見つからないのかなど。最低限の条件って一体何なのかというところを詰めていただいた上で、ある程度柔軟にするという組み方というんですかね。制度ではなくて、これはあくまでもB to Bの世界ですので、市場というものの中で決められるところを決めていただくという、ちょっと手探りではあるのですが、1つずつ積み上げていくという形で自由になるところをつくっていくというのが現実的ではないかなと私は感じました。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございました。

それでは、まだ時間が残っておりますので、お考えになっているところ等々、ご自由にお聞かせいただければと思います。きょうは論点整理を行うというところまで至りません。皆様方のご意見を洗いざらい出していただいて、そしてそれをベースに次になるのか、場合によると次の次になるのか、今のところ定かではありませんけれども、論点整理をして、皆様方といい知恵を出し合いたいと思います。

#### 【関根委員】

議論の過程の中で、水先事業の運営の透明化であるとか、あるいは水先人会運営の説明責任をもう少し明確にしてもらいたいとかという要求、要望をお出しして、その辺もくみ取った形で新たな水先人会の規則の中に運営協議会だとか、そういうものの規定が盛り込まれているわけですが、現実的にほとんど運営協議会は開催されていないというぐあいに理解しておるのですが、それから、例えば、指名制度に関しても、指名制度トライアルの結果、説明会が行われたけれども、協議して将来に向けた指名制度のあり方を議論する場は全く設けられなかったというぐあいに理解しておるのですが、これは連合会の問題ではなくて、各水先人会さんの問題だと思うのですが、その辺に関してもひとつ。

やはり料金も確かに大事な要素であるということは私ども否定はしませんけれども、料金が納得できるかできないかの大きな要因として、水先人会さんの運営の透明性が守られるとか、あるいは説明責任が果たされるとかというのは非常に大きなファクターでございますから、その辺をもう少し考慮いただく必要があろうかと。

先ほど、民民の話をやってというお話が出ていますけれども、本来はこの協議会でそういうところが話し合われてしかるべきだったはずなんですけれども、この1年間、ほとんど放置されておるといふ実態がございますので、その辺もう一度再確認をしていただきたいと思います。

#### 【福永委員】

いろいろと地方によって差があるのかもしれませんが、例えば、当会ですと年に3回、定期的に関しておりまして、結構いろいろな話が出ております。ただ、関根委員から出た、例えば指名の具体的な内容とか料金とか、そういう突っ込んだ話まではなかなか出てはおりません。というのは、各水先

人会での業務運営協議会では例えば船社ですと支店の方が出てくるわけで、本社あるいは中央の方針が伝わりにくい。中央と地方では温度差がありますので、具体的な話にはなかなかなりにくい。

**【関根委員】**

もし定期的開催されているとすれば、まことに失礼なことを申し上げたわけですが、ちなみに議事録は公開されておりますか。

**【福永委員】**

公開しています。

**【関根委員】**

そうですか。それはホームページで。

**【福永委員】**

そのとおりです。

**【関根委員】**

これは大体、ほかの水先区さんにおいても同じでございましょうか。

**【佐々木委員】**

実は、大変申しわけないのですが、伊勢三河湾の業務運営協議会は昨年9月が第1回目でした。それ以前においては新制度に関する説明会ということで春先に各代理店さんに一斉に声をかけまして、事前に何かご質問等あればということで照会もしまして開催いたしました。今、東京湾の話聞き、私どものほうでは実はルール化されておりませんので、今後そういうことも前向きにやっっていこうかなと、そのように思っております。

**【関根委員】**

ぜひよろしく願います。

**【萬治委員】**

その関連で、私もこの水先の問題については最初からかかわって、水先人会の方たちといろいろなディスカッションをしてきました。ここに4名の方がいらっしゃるのですけれども、前回の委員の方もそうなんですが、大変苦勞されているというのはよく知っております。それはなぜかという、この水先人会、新しく連合会ができました。連合会は、業界団体として、ある方向を持ったら、ある制度をつくったら、それを周知徹底させるための組織であると認識しておりますけれども、今、じゃあ、その連合会の実態って一体何かといったら、全く前と変わっていない。

それは皆さん一生懸命、新しい制度に対応しなければいけないということで発言されておられるのですけれども、先ほど、原田委員からもありましたが、各末端にいくと、全くその意向が認識されていないし、あるいは全く別の発言をなされる。あるいは対応をされる。そういう問題がやっぱりあって、結果として今、いろいろなディスカッションをされて、方向性をここで確認されたとしても、そ

の実行がなかなかおぼつかないというのが現実ではないかと思っております。

水先制度がこういう形で論議しなければいけなくなった、その背景には、やはりそういう問題があると思うのです。やっぱり新しい制度を運営して、未来永劫、水先制度としてきちんと成り立っていくためには、水先人会各委員は、水先人への周知徹底、あるいはそういう方向で行こうやないかという業界としてのコンセンサスをぜひとって、統一行動をとっていただきたいという切なる思いが我々としてはあります。ひとつよろしく願います。

#### 【小野委員】

私も養成教育に携わっております関係上、1点だけお願いがあるのでございますが、3級という若年者が水先人になっていく過程において、今回の法の整理は法人水先人会と完全個人事業者という位置づけしかございません。そうなった場合、3級資格者が水先人の業界に参入するときには、すべて個人として会費の前納から経費の負担まで資産備蓄のないなかで全部持たなければならない問題があります。また、その先自分がどのように待遇されるかということに関しても、何も目安が示されていないというような状況を若い人は不安に感じております。そのため、新人を支援していくための、法人と個人との間をつなぐような何かの組織化が必要となります。

先ほど原田委員がおっしゃられたことにもつながるわけですが、前回、原田委員のご指摘で、個人に手紙を出してもたった4人しか返事が来なかったという状況は、大企業と個人が直接向き合うだけの形しか設定されていないために、個人にとってはものすごい重圧でございまして、それに耐えられないのではないか、率先して自分が対応しなくてもよいのではないかとといった回避の姿勢が先になることが予測されます。

一方で、斡旋は法人ではできませんので、独禁法違反だというおそれのため、互いの話もできないような状況にあります。何か個人をつないで、例えば法に基づく協同組合的なもので、斡旋業務というような形ができれば、問題解決の方向性がみえてくるのではといえます。会員、組合員の意思をユーザー各位に伝えることもできますし、ユーザーさんが個人に話すことを、かつてのようにまた個人個人に手紙を出さなくてもできるのではないかとと言えます。

それからまた、協同組合により新入会員の立ち上げ融資制度であるとか、福利厚生制度とかといったものも整備できるのではないかとこのような感じを持っております。それはまだいろいろな形で成案にはならないのでございますが、その辺も何かご配慮いただき新しい制度をもう一度見直すというような、法を改正するのではなくて、実務運用の中でできる部分というのはどこかにあるのではないかと思っておりますので、官のほうも含めてよろしくご指導いただければと思っております。

#### 【福永委員】

3級の話が出ましたし、先ほど井上委員のほうから3級の人たちの、いわゆる技術的面での不安という話が出ましたので、若干私どもとして考えている一端をお話したいと思います。3級水先人は一部の方を除いて、いわば一般企業で言えば新卒採用になるわけですね。どの程度の戦力になるのか、皆目我々にもわかっていないわけです。現在は国際的な不況のあおりを受けて、平均で二十数%の業務ダウンになっておりますし、免許の限定解除が進み通し業務が増えてくれば、人数的にも若干の余裕が出るという要素もありますが、一方で、私どもの業界も高齢化が進んでおり、これからどんどん廃業していく人たちが増える一方で後継者としての外航船社出身の船長は限られたものになるだろうことから、やっぱり主力は3級の人たちの成長を待つしかないということは、私どももよく認識して

おります。

そういった意味で、我々水先人会の中で、いわば企業内教育を相当性根を入れてやらないと、非常に危ない、危険だという認識はみんな持っております。いきなり現場に出すというようなことをせずに、例えば陸上である程度事務職につかせて、水先人の世界をよく勉強させ、水先人の業務そのものをよくわからせた上で現場に出す。さらにある程度限定された船種だとか、あるいは大きさだとか、あるいは就業の時間帯だとか、そういったものをかなり限定した上で、先輩水先人がつきっきりで、それこそ指導係でも専任に置いて彼らを育てていかなければいけないんじゃないかと。それなりの覚悟はしております。各論というか、具体的なビジョンというのはまだ残念ながら我々のほうもできておりませんけれども。

そこで1つ、船社さんのほうにお願いしておきたいのは、やっぱり一般商船での経験、訓練、これが一番重要だろうと私どもは思っております。水先人として本船に乗っていくと、だれの援助もないわけですね。1人で船に乗って行って、1人で自己完結しなければいけない。その業務遂行の中では、外国の船のシステムがどうなっているのか、組織がどうなっているのか、彼らの哲学、宗教、まあそこまではいかないにしても、彼らがどんなものの考え方をしているのか、あるいはもっとレベルの低いところでは、船の中の構造はどうなっているのか、何かあったらどうやって自分が船橋にたどり着く、あるいは下船できるのか、そういったことも含めて、やはり商船の中である程度時間をかけて身につけていくものだろうと思っております。

そういった意味で、私ども、この養成教育の中で商船乗船実習というのを非常に期待はしておるのですが、漏れ聞くとところによりますと、船社さんのほうもいろいろな事情がありで、なかなか我々が期待するほどのものではないのかもしれませんが、ゆくゆくは、ユーザー、水先ともに安全を担保する1つの基礎になるものだろうと思っておりますので、ひとつご協力のほどよろしくお願いいたしますと思います。

#### 【萬治委員】

新しい水先人の養成と人材の確保ということは、やっぱりこの制度、あるいは業界を維持していくためには大変重要なことだろうと。その結果が我々にもはね返ってくるわけで、船社としてもその重要性は十分認識しておりまして、やはり養成については最大限の協力をさせていただきたいと思っております。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございます。

河野先生、第三者的な立場からのご意見があればお願いします。

#### 【河野委員長代理】

先ほどの引受事務要領の問題ですけれども、素人が拝見しますと、やはり輪番制が原則で、その例外に指名制があるという発想でできているように見えます。輪番制というのは、長い間のご経験でつくられてきたものでしょうから、そうそう簡単に安全を確保しながら制度を変えるというのは難しいのかもしれませんが、この事務要領では、指名を受けることは可能ではないだろうと思えます。

やはり、出発点に輪番制ありきではなく、基本から考え直す必要があるのではないかと思います。もちろん、応召義務というものは個人的な契約で果たせるものではないでしょうし、それが大事な価

値としてあるとしても、やはり個人事業契約であって、指名制という制度が入ったということを前提に、基本から見直す必要があるのではないかと、お話を伺っていて感じました。

**【杉山委員長】**

ありがとうございました。

きょうは委員の皆様方から腹藏ないお考えをお出しいただきました。私自身が皆様方のご意見を伺っていて感じましたのは、この委員会が交通政策審議会の中に設置されていることから、裁判所的な役割を演ずる性質のものではないということです。よりよい水先業務、水先制度を当事者の皆様方ができる限り納得のいくような形で模索をするというところに着地点があるものと考えております。

ご意見を伺っておりまして、解釈は相当違っているように感じましたが、大前提として安全運航とか、あるいは効率的な業務という点では船社側の委員の方も、水先人会の委員の方も共通しているのではないかと思います。ですから、今後の議論では、共通点をもっと共有して、よりよい制度につなげていくような、そんな可能性があると感じた次第でございます。

効率性に関して言いますと、これは客観的に議論できるのですけれども、実は公平というのは、これは主観が入るものですから非常に難しい。これは経済学が一番苦手な領域です。冒頭のほうで関根委員のほうから、社会的通念、これに関しては研究者もちゃんとしっかりしろと、こういうふうに言われたのですけれども、これは非常に難しいなと思います。要するに、だれにとっての通念なのかというようなこともありますし、また、言い訳になりますけれども、経済学で言い得るのは、競争抑圧的な料金、プレデトリー・プライス(predatory price)と言いますけれども、それであつたら多分社会が認めないだろうと。だから、そういうことを排除するというのがひとつの方向ですよということは言えるのですけれども、さて、それが2割なのか3割なのかということになりますと、私どもデータを持っておりませんから、しっかりやれと言われても、申しわけございませんと、こう言わざるを得ない、そんな側面があるかと思えます。

それで、今日いろいろ出していただきましたご議論をどう論点整理につなげていくのが今後の課題になるかと思えます。この論点整理は、船社側さんが主体でやるというんじゃなく、あるいは水先人会さんが主体でやるんじゃなくて、できる限り中立に行うということが必要になってくると思えます。

私は、できれば国土交通省の方で今日のご議論を整理した上で、たたき台的なものが出せたならば、それをそのままではなくして、事前に私が判断させていただいて、これであれば審議会の場としてふさわしいのではないかと、こんなような形でお諮りしたいと思うのですけれども、どうでしょうか。

**【大野海事局次長】**

先生のおっしゃることはよく分かりましたが、果たしてそれがいいのかというのがございまして、水先人側の委員の方々も、先ほどから改善する、改革はすると再三おっしゃっておられますし、船社側の委員の方も、ここが問題だとおっしゃっておられるので、本来は、まず、両者で話し合っていたくのが筋だと思っております。

ただ、私どもが少し汗をかいて論点整理を行った上、杉山先生にご覧いただき、こういう方向で話し合うのがいいのではないかとこの方法を取った方が両者共やりやすいというのであれば、労を惜しむものではございません。

この点につきまして、船社側及び水先人側のご意見を伺いたいと思います。いや、我々がやると言

うのであれば、私は遠慮させていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

**【杉山委員長】**

いかがでしょうか。

私は、大野次長が言われるように、本来は船社側と水先人側の双方で話し合っただく、解決策を見出していただくというのが、市場経済システムをとっている我が国においてはベストだというように思いますけれど、現実問題としてなかなかスムーズに行っていないということで、この場が設けられたというように思いますので、具体的な話になるのかどうかは別にしまして、基本的にこういう方向でやれば、よりよい水先制度が進むのではないかというような形でお諮りするのがよろしいかと思えます。

大野次長のご提案について、むしろ船社側と水先人側の双方でやっていただけるかどうか。もしそうであれば、それが一番好ましいし、そうでなければ、また次の論点整理に結びつかなければいけないということですが、どうでしょうか。

**【原田委員】**

基本的に委員長のお考えでよろしいかと思うんですけれども、もちろん、水先人側とユーザー側のお話し合いをすることはやぶさかではないんですけれども。法的に許されればですね。

ただ、具体的な改善案が出てこない限り、今までお話ししている繰り返しになるので、あまり意味がない、プロダクティブじゃないと私は思います。ですから、そういう意味で、国土交通省さんのほうで論点整理された上で、何らかの改善策に近いものが出てくれば、それはユーザー側としても検討をするということになるかと思えます。

**【杉山委員長】**

水先人側の委員はいかがでしょうか。

**【福永委員】**

最終的にはユーザーさんと直接いろいろ具体的な詰めをやらなければいけないと思っております。それは当然避けて通れない。ただ、小委員会で突っ込んだ各論まで行けるかどうかというのもありますし、次回までの整理ということであれば国土交通省にお任せしたいと思えます。

**【杉山委員長】**

私が具体的と言ったのは、ちょっと誤解があるかもしれませんが、例えば、料金の何割と、そういう具体的な数字、これは多分できないだろうと思います。ただ、制度として、こういう制度がより好ましいのではないかというようなところで、可能な限り具体的な姿を模索するというところになるかと思えます。

**【大野海事局次長】**

それでは、審議会でございますので、あくまでも杉山委員長にご案内いただくという前提のもとに進めさせていただきます。ただ、杉山先生に案の作成をお願いするのはご負担となるかと思えますので、それをお手伝いさせていただくという形で、例えば指名制と応召義務の関係、あるいは料金の関

係の部分について少し整理させていただきます。また、先ほど水先人側からご提示されました教育等の問題も、非常に重要な課題だと思っております。

こちらが整理を行わないと生産的な議論にならない可能性もございますので、我々がお手伝いさせていただきます。両者から怒られるような気がして、個人的には嫌なのですが、やらさせていただきます。

**【杉山委員長】**

誤解のないように繰り返させていただきますと、論点整理というのは結論ではなくて、こういうような形でもってお互いに議論をしてよい知恵を出しましょうと。そのための題材をつくらせていただくと、こういうことでございますので、誤解がないようお願いしたいと思います。

**【大野海事局次長】**

わかりました。論点整理を行った上で、杉山委員長にご相談をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

**3. 閉 会**

**【杉山委員長】**

それでは、今日は大変活発にご議論をちょうだいいただきましたが、もうお約束の時間が迫っておりますので、本日は以上にさせていただきますと思います。

次回につきましては、また事務局と相談させていただいて、できる限り適切な論点を整理して皆様方にご議論していただきたいと存じます。次回に関しまして、事務局のほうから何かアナウンスメントがあればよろしくお願いいたしますと存じます。

**【上田企画調整官】**

日程の件につきましてでございますけれど、また後日、委員の皆様方と調整させていただいてセットさせていただきますと思います。

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2回の水先小委員会を閉会させていただきます。本日はお忙しいところ、活発にご意見をいただきましてありがとうございました。

— 了 —