

答申(素案)に対する各委員の意見(要旨)

## 答申（素案）に対する各委員の意見（要旨）

### I 水先人不足の到来への対応について【資料1-1関係】

- 等級免許制での一級水先人（一部、二級についても）が船長経験者を対象とすることから、やがては先細りとなる懸念もある。二級（段階を踏んで三級）から一級に進級する可能性に関し、「水先人としての実務経験」を踏めば、「船長経験」と同等とみなせるようにすべきではないか。
- 養成における一般的教育課程と専門的修業課程について、養成に係わる全課程を水先区に特化しない一般的教育課程と水先区に特化した専門的修業課程とに分割し、それぞれ異なった実施機関によって実施すべきだと考える。
- 水先人として水先区内のほとんどの水域及びバースにおける操船体験を積むには最低3年程度かかることから、各級とも「3年以上」とすることが適当である。
- 他水先区の同一等級免許を取得する場合、自己の属する水先区で1年以上の経歴が必要である。
- 一定程度の船舶職員としての実務経験を有する2級水先人とほとんど実務経験を有しない3級水先人については免許の行使範囲（業務範囲）を制度として明確な線引きをしておくこと、また、養成教育の内容や期間についても違いを明確にしておくことが適当と考えられる。
- 免許の行使範囲としては、1級水先人は無限定、2級及び3級水先人は上限を設定することが適当と考えられる。例えば、2級は総トン数6万トンまでの船舶（危険物積載船は3万トンまで及び海上交通安全法で定める巨大船を除く船舶）、3級は総トン数3万トンまでの船舶（危険物積載船を除く）。
- 養成教育の実施機関は、公平性、中立性および公正性を満たすものでなければならず、全国一元的に調整し管理する機関を設置することが必要と考えられる。
- 適性検査、操船シミュレータ試験の導入は賛同できるが、操船シミュレータによる訓練は訓練であって、この装置を用いて能力検定を行うのであればそれは操船技術（あるいは操船能力）確認試験という表現が適切と考える。
- 1級水先人の受験要件を満たしている船長経験者及び有効なPECを所持している船長への養成教育の範囲と期間は、2級及び3級と明確に区別することが適当と考えられる。
- 進級時の水先人実務経歴の1年という期間は、海技資格の上級免許受験のための実歴期間との対比でも短いと感じるため、少なくとも進級は「水先人実務経歴期間3年以上」とすることが適当と考える。
- 水先業務体制の維持策として、複数免許制の導入による補完体制の構築や就業に伴う必要

な資金支援のための仕組みとコスト負担について、もう少し具体的に記述することが適当と考えられる。

- 類似行為に関して、能力認定制についての記述がないが、答申としてなんらかの記述しておくことが適当と考えられる。
- 養成教育実施機関の設置に関して、「民間」とは一般的には私企業を指す言葉と思われるが、私企業は基本的に公益より私益を優先させる性格を持つものである。このことは、「公平性、中立性、及び公正性を満たす」こととは矛盾しないのか。  
できることなら、将来的な足枷（誤解）が予想される「民間の」という限定した語は外しておいた方が良いのではないかと思う。
- 水先人養成制度について、①機関の民間活用、複数化などは、養成人員、養成費用等を考慮すると経営的に成立し得るのか、②研修生は高額と思われる研修費に耐えられるのか、等をクリアにして制度設計をして欲しい。
- 国家試験に「シミュレーションの導入」は、コスト面などからして、「適当」とまでいえるのか疑問。
- 仮免許制度は、「制度」化までは必要か疑問。
- 小水先区については、「水先人の自主的取り組み」のみで維持できるのか疑問に思う。インセンティブを制度化すべきと思う。
- 新規学卒者等を対象とする養成教育システムについて、新たな養成機関設置の場合、公平・均質な養成を基本とすることとし、養成対象数について需給バランスに配慮するとともに養成支援方策について明確にする必要がある。
- これまでの水先人養成制度は、現実的には企業の援助や船員保険の給付との関連など生計を維持することができる仕組みにおいて成り立っており、今後も外航船長から一級水先人資格への道が開かれていることから、新卒者を養成制度に組み入れるについては制度上相応の魅力化が必要である。
- 新卒者の雇用拡大に結びつけるとするならば、水先試験合格までの期間、水先研修生の期間のそれぞれについて、身分と処遇が明確にされるべきと考える。新卒者の一級水先人への育成に期待する。
- 初級水先人の職業人としての育成（就業開始以降適当な期間）については、各水先法人の自主努力を必要とすると考え。仮免許制度に加え、効果的・効率的な養成についての工夫を期待する。

## II 水先業務品質の向上について【資料1－2関係】

- 日本公認会計士協会との比較で、水先人と公認会計士との差異が記されているが、参考例として類似性があるとしたら、それについても述べておくべきではないか。

- 水先業務運営に関し、その効率化が提唱されていることから、更新に当たり義務付けを行う研修制度にも効率化が要請されるのではないか。
- 自主・自律的な業務品質の管理に関し、免許所有者の全国一元的に管理が可能でかつ新人の養成教育制度や免許更新時の研修制度に関しても一定の関わりを持つことができる適正化団体を設置することが適当と考えられる。
- 免許の更新期間は現行どおりの5年とし、更新にあたっては更新講習的な研修を導入する考え方は適当であるとする。しかし、期間を短縮する場合は何らかの行政処分を受けた者に限定して3年程度とするのが適当と考えられる。
- 水先人についての定期的な研修制度などについて、検討できないか。  
船舶の航行に関する技術の進歩が急速であるという事情があるとするならば、それに適切に対応してもらう必要があるのではないか。特に今検討されている3級や2級の免許取得者について、定期的な研修等を実施できないか。

### Ⅲ 水先業務運営の効率化の促進について【資料1－4関係】

- 認可料金における水先人の報酬レベルについては、水先人という職業に対して後継者が魅力を抱くという要素も考慮すべきである。
- 同一湾内における水先業務の一元化による効率化に関する記述の冒頭では、効率化向上の重要性だけが強調されているが、免許は一元化しても、通し業務を含め、効率性と安全性に留意しつつ、当該引受主体の責任により慎重に実施される必要があることを付記すべきである。
- 適正コストに見込む経費に関し、必要な運営経費として例示がされているが、例えば水先艇の整備・維持・管理に要する経費には、水先艇乗組員の適正な労務コストも含まれていること、待機場所等の確保に要する経費とは、水先人自身の待機場所は当然のこととして水先艇の係留場所も含むと理解するのが適当と考えられる。
- 水先人の報酬について、知識技能、資格要件ならびに特殊な技能を発揮する労働の量・質ならびにサービスの対価として、ふさわしいレベルの報酬が設定されることが適当と考えられる。
- 港湾の国際競争力の確保は、国の政策としても、また、港湾を管理運営する地方公共団体にとっても重要な課題であり、競争力の大きな構成要素であるコストについては、国、及び港湾管理者、並びに港湾関係者が削減努力している処である。このような中で今回の水先制度の抜本改革については、地域経済を支える港湾管理者としても注目しており、その効率的な運営により料金が低減することになるような取組みを望む。
- 三大湾における複数の水先区の統合による業務運営の効率化の推進を望む。

#### IV 水先区・強制水先対象船舶の範囲等について【資料1－5関係】

- 規制緩和だけを個々の水域ごとに判断するという誤解を与えるような記述は適切でないと考えられる。
- 船舶の大きさ以外の要素の取扱いに関しては、整理・検討をしていくための具体的な仕組みについての記述が必要ではないか。
- 緊急的・臨時的な場合等における強制水先の適用のあり方に関し、海難防止は漁業者への指導による航路内の可航水域の確保と通航船乗組員への適切な情報周知と操船が第一義であって、本末転倒とならないよう、特に外国籍の中小型の通航船への具体的な規制の強制あるいは指導が必要と考えられる。
- 水先区の設定等の柔軟な見直しに関し、現地関係者による協議会については、法的な根拠がない単なる懇談会というイメージになってしまう恐れがあると危惧される。したがって、水先法そのものでなくとも省令に関係者協議会の設置と定期的な開催について、根拠となる記述と見直しの手順を盛り込むべきである。
- 船舶航行を取り巻く環境は、港によって様々に異なっている。このような中で、航行船舶への安全対策は多岐にわたるが、そのための港湾環境の整備や、水先業務の効率的運営などが、港湾管理者を含む地元港湾関係者等の間で十分議論され、その結果が適切に反映される仕組みの構築が望まれる。
- 強制水先対象船舶の範囲のあり方及び基準トンとしての国際総トン数の扱いについては、港湾管理者として関心があるため、今後調整していただきたい。

#### V その他【第1回水先制度部会資料関係】

- 水先引受法人の第三者に対する有限責任化については、水先引受法人が契約主体となっても、いわゆる船主責任制限法を援用できると考える。  
従って、引受法人が船主責任制限法の範囲内で、賠償資力を担保することにより、継続的な水先業務の提供が可能であると考ええる。
- 水先引受法人が、船主責任制限法の賠償額（最大約200億円）に対処するための保険を付保した場合、その保険料は相当大きな金額が見込まれるが、これに関しては、その保険料が水先のコストとなることはある意味で当然のことであり、保険料の金額に関らず、水先料金に転嫁されることはやむを得ないものと考ええる。
- 水先引受主体の法人化は、その目的の一つが責任の明確化であることから、第三者に対する損害賠償については、個人、法人を問わず事故が発生した場合の責任体制を確立することが必要であり、船主と同様に水先個人・法人においても保険の付保により賠償が行われることを確保する必要があると考ええる。

以上