

平成17年11月24日（木）

於：国土交通省11階特別会議室

## 交通政策審議会海事分科会

### 第3回水先制度部会

#### 議 事 録

国 土 交 通 省

## 開 会

○海技資格課総括 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第3回水先制度部会を開催させていただきます。

委員の皆様には、ご多忙の中、本部会にご出席賜りまして、まことにありがとうございます。

本日は、現在、遅れていらっしゃる委員も含めまして、委員及び臨時委員総員12名中11名のご出席でございますので、交通政策審議会令第8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。

ご説明の前に、配付資料の確認をさせていただきます。

配席図、議事次第のほか、表紙の右上に「資料」と書かれた束と、表紙の右上に「参考資料」と書かれた束の2つの束がございます。それぞれ通しでページを振っておりますので、乱丁、落丁などございましたら、ご連絡いただければと思います。よろしいでしょうか。

それでは、杉山部会長よろしくお願いたします。

○部会長 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、その他を含めて2つございますが、まず、第1番目の議題でございます「水先制度の抜本改革のあり方について（答申）（案）」についてでございます。

本部会は、7月22日の海事分科会での議論を受けまして、7月28日及び9月28日の2回にわたりまして、今後の水先制度の抜本改革の基本的方向について審議してまいりました。本日は、この答申案につきましてご審議をちょうだいしたいと存じます。

それでは、事務局のほうからご説明をよろしくお願いたします。

○海技資格課長 海技資格課長の羽尾でございます。

それでは、答申案につきましてご説明をさせていただきます。

お手元の「資料」と付しております「水先制度の抜本改革のあり方について（答申）（案）」という資料につきましてご説明させていただきます。

今回、事務局として答申案を用意させていただきました。これは、前回までの審議会、この部会におきまして、答申の骨子、あるいはその中に各記載する事項につきましてはご紹介させていただいて、一部ご議論いただいたところがございますが、それらをすべてこの中に取り込みまして、答申案という形にしたものでございます。全体を通して最初からご説明させていただきますが、既に、前回までの審議資料をベースにしておりますし、あらかじめお送りさせていただいているということもございます。一部省略をしたり、ポイントだけご説明するという形の説明とさせていただきますことを、あらかじめご了承くださいと思います。大体40分ぐらいを目途にご説明をしたいと思っております。

なお、前回までにこの部会で、なお残る課題として今後整理すべきとされていた事項、あるいは前回までの審議の場で提出した資料につきまして、一部修正をすべきだと承っております事項などについては、それぞれの当該部分に反映させておりますので、その都度その場で補足させていただくこととさせていただきます。

資料を開いていただきまして、目次でございます。これも前回お示しした骨子と基本的に同じでございます。「はじめに」と「I 水先制度の意義等」という前段がございませ

て、Ⅱで「水先制度を巡る諸課題及び水先制度の抜本改革の基本方針」ということで3項目、制度の根幹に関わる課題と改革の方針、2番で、制度をより使いやすくするための課題と方針、3番で、船舶交通の安全に関わる制度目的の達成のための課題と改革の方針という構成で、基本的な話を叙述した後、Ⅲで具体的方策ということで、ここも先ほどの3本の柱建てに従いまして、1番として水先人不足の到来に対応するための方策、2番で業務運営の適確化・効率化のための方策、3番で安全レベルの維持向上等を通じた安全確保のための方策ということで、それぞれ具体策を記述してございます。

最後に4番で、制度改革の実施時期等について触れて、「おわりに」という形の構成でございます。

順にご説明をさせていただきますが、まず1ページの「はじめに」というところです。これは水先制度の役割、安全で効率的な輸送の確保に大きく寄与している。しかし、水先人の供給源の不足の問題、あるいは港湾の国際競争力向上の観点からのコスト低減への要請、あるいは安全の確保、環境の保全などへの要請の高まり、こういった中で制度の抜本の見直しが求められ、この審議会への諮問及び審議をいただいたという経緯を述べたところでございます。

I番で、水先制度の意義等でございます。

1. 水先制度とはということで、これは、水先制度の概要を簡単に触れたところでございます。

2番で、水先制度の経緯ということで、昭和24年に現行の水先法が制定された。昭和39年に一部改正をしておりますが、基本的に当初の構造のまま現在に至っているというところでございます。

2ページをお開きください。制度の意義ということで記述してございます。

水先人は、船舶に乗り込んで船を安全に航行するという意味で、自船の航行安全及び水域全体の交通の安全など、あるいは港湾機能の維持向上ということに寄与している。一旦事故が発生した場合には非常に大きな影響を及ぼすという状況の中、水先人が乗船した場合の船舶の安全率というのは大幅に向上しているということなどを踏まえますと、水先制度の意義というのは非常に重要なものでありますし、21世紀に入って船舶の大型化などの状況の中で、一層重要なものであるという整理をいたしております。

4番の水先法の概要ということで、水先制度を定める水先法という法律におきましては、「船舶交通の安全を図る」という目的、及び「運航能率の増進に資する」という目的を規定しておりまして、加えて、その目的達成の手段としまして、資格を定め、あるいは適正かつ円滑な業務遂行を確保するということの規定を置きまして、具体的な規定として免許の制度、あるいは水先区の制度、水先料金の制度などの制度を規定しているというものでございます。

Ⅱで、この制度を巡る諸課題と制度改革の基本方針でございます。

水先人の確保育成、あるいは水先業務運営の適確化・効率化、船舶交通の一層の安全確保と、こういう観点から、問題提起あるいは制度見直しを求める声が寄せられております。これらの解決をいかにしていくかということでございまして、以下、制度の根幹に関わる課題、制度をより使いやすくするための課題、制度目的達成のための安全確保のための課題、こういうふうに分類いたしまして、それぞれの改革の基本方針を示しております。

1として制度の根幹に関わる課題に関してでございます。すなわち、水先人不足の到来に対応するための課題でございます。

ここに冒頭で記述しておりますように、水先人の存在というのが制度の根幹、前提となるものでございます。現在は、水先人の資格要件というのは、船長の経験を3年間要すということにいたしておりますが、この外航船長経験者というのが著しく減少の傾向にあり、数年後には毎年30名程度必要とされております新規の水先人の供給も不足する。その結果、水先業務の実施体制に支障を及ぼすことが明らかだということでございます。

このため、この水先人の供給を長期的に安定的に確保するためには、供給源の拡大・多様化を図ることが必要である。一方で、これに対応して安全レベルにつきましては維持・確保することに十分留意しなければならない。こういったことに留意しながら、免許制度、試験制度の改革と養成教育制度の導入の措置を講じるというものでございます。

なお書きでございますが、制度の基本構造の整理をして、前回まで審議にも出しておりましたが、ここでその整理を書いております。

この制度を巡る課題の中でも、水先人の養成・確保という措置は、制度存立の基盤に関わる根幹的なものでありますので、これなくしては船舶交通の安全などのそもそもの制度目的にも支障が生じかねないということに留意して、この制度改革の際にもそうした点を法制度上も適切に位置づけて取り組むことが重要であろうという整理をいたしております。

2番目の柱でございます。制度をより使いやすくするための諸課題及び改革の基本方針。これはすなわち、水先業務運営の適確化・効率化のための課題でございます。

業務運営が適正かつ確実に行われる、あるいは使い勝手のよい効率的なものであるということが望まれているところでありますので、この要請について、以下のとおりの対応をするというものでございまして、2つに分かれております。

1つが業務運営の適確化ということでございます。水先サービスというサービスをユーザーに対する責務の着実な遂行、あるいは適正で透明な業務運営ということを図ることが必要でございます。

しかし、水先人会における業務を行う水先人の選任過程が不透明ではないか、あるいは運営・経理の内容が不透明ではないか。あるいは事故を起こした船を導いていた水先人が特段の処置なく業務を続けていることに問題があるのではないかなどの指摘もございまして、そういった観点からの見直しの必要性が提起されております。

このため、以下のとおり、水先人会の運営の見直し、あるいは自主・自律的な業務運営の仕組みを構築するということにはいたしております。

2つ目に業務運営の効率化でございます。4ページの(2)で記述しております。

港湾の国際競争力の向上、あるいは運航経費に係るコスト低減への要請というものに対応するため、港湾サービスの一環でもございます水先業務につきまして運営の効率化を図ることが期待されている。また、こういう公益性の高い業務でございますので、利用者が納得できる、使いやすい透明な運営を図ることが求められている。

このため、料金規制の見直し、あるいは同一湾内における業務の一元化などの措置を講じることとするものでございます。

3番目の柱に、制度目的の達成のために諸課題、すなわち、水先人の安全レベルの維持向上、その他の方策を通じた安全確保をするための課題及び改革の方針でございます。

まず1段落目で記述しておりますように、水先制度というのは、個々の水先人の知識技能の適切な発揮によって目的を達成するものでございまして、その知識技能というものにつきましましては、昨今の船舶大型化、あるいは航海機器の高度化など、そういった環境変化に的確に対応できるよう、適切な維持向上が図られるべきでございまして。そのため、免許の更新制度についての改革が必要であるというものが一つでございまして。

「また」以下の文章のところでございますが、安全の規制についてであります。安全規制についても、最小限の規制で最大限の効果を発揮できる、効率的・効果的なものであることが必要であります。個別のリスクを勘案して、より実態に即した効果あるものとするということを念頭に置いて対処することが必要でございまして。具体的に、緊急・臨時の場合の強制水先の適用の仕組みを設けるなどの方策を講じる必要があるであろうということでございます。

以下、今申し述べました1番から3番の柱に沿いまして、具体的方策を整理いたしております。

Ⅲ番、水先制度の抜本改革の具体的方策というところでございまして。

まず1つ目の柱の水先人不足の到来に対応するための方策でございまして。

(1)で免許制度の改革でございまして。これは前回までの審議の資料で整理したものと基本的に同じでございまして、文言の修正などを加えてここに提示しております。

1つ目に資格要件の緩和でございまして。

現在、資格要件として船長経験を有することということにいたしておりますが、外航船長の激減の中で、安定的な水先人の確保という観点から、船長経験を求めるという資格要件を緩和しようというものでございまして。

②で等級別免許制の導入と記述してございまして。

これは、水先に求められている安全確保の役割を果たすということから、免許についての資格要件の緩和の中で、経歴を勘案して、等級を分けて免許を付与する。それに対応して業務範囲も制限するという制度が適当であろうというものである。

具体的には、一級から三級の水先人の免許を設ける三等級とする。一級水先人については、現行と同様、船長経験を求める等級とし、二級、三級は、航海経験が一定程度あるかないかということで区分しようというものでございまして。

なお、水先人というものは、操船の知識技能に加えて、当該水先区の固有の水域事情についての知識及びそれを踏まえた技能が必要でございまして。免許の単位というのは、現行と同じく水先区ごととすることが適当であろうと整理いたしております。

3番としまして、免許の等級ごとの資格要件でございまして。

一級水先人につきましては、船長経験者を対象とするという中で、昨今の航行速度の高度化などの状況も含め、現行の船長経験3年というものは、2年程度まで緩和することが適当であると考えております。また、二級につきましては、一定期間の船長・航海士の経験者、三級につきましては、三級海技士（航海）免許を持つ新規学卒者を含めて対象とするというものでございまして。

④で免許の等級ごとの業務範囲を整理しております。

免許の等級ごとの業務範囲につきましては、船舶の大きさ、積載物の種類などに着目して、各々の免許の等級に応じて制限をすべきである。具体的には、二級水先人の免許の場

合は、総トン数4万から6万程度の間で上限として、その上限までの船舶を扱える。危険物積載船の場合には少し厳しめの2万から3万トン程度を上限とするのが適当ではないか。三級につきましては、総トン数1万から3万トン程度の間で上限を設ける。危険物積載船の取扱いは、三級水先人の場合はまだできないというような形での業務範囲の制限が適当ではないかという整理でございます。

その次に、(2)の①で、養成教育制度の導入というものでございます。ここの整理も、前回までの整理と同じでございます。文言の整理などをしたものでございます。

先ほど申したように、免許の資格要件を緩和する中でも、安全レベルの低下を来さないようにすることが必要でありますので、養成教育制度を適正なものとして導入することが適当であります。

1)の養成教育の構成のところでございますが、その養成教育の内容としては、水先人として必要な知識の習得をするための座学、操船シミュレータの訓練、タグボートの乗船訓練、商船等における乗船訓練、水先の現場での実地訓練、現在、水先修業と申しておりますが、こういったものからなる、そういった養成教育を一体的に実施する必要がある。等級に応じてこれらを確実に身につけられる機関を設定して実施することが適当であろうというものでございます。

2)として、養成教育の実施の仕組みでございます。

実施の仕組みとしましては、ここに4点ほど整理しておりますが、1つが、水先人として必要な知識を確実に習得させることが必要である。2つ目に、水先の知識技能は高度に専門的なものでございまして、数年間程度、養成教育が必要な場合が出てくると思えますが、一旦そういう課程に入った方々に対しては、所定の期間、安定的に確実に養成教育を施すように担保している必要があること。3つ目に、養成教育に当たっては、船舶での乗船訓練、あるいは水先での現場の訓練というものが必要でございますので、関係者がそういった訓練の機会の場の提供について、円滑に協力をして、訓練機会が確保されていくということが必要であること。4つ目に、養成教育に要する費用は、水先料金に原資を求めざるを得ない中では、効率的な教育を実施していく必要がある。こういったことを満たしていくような仕組みが必要であろうというものでございます。

その具体的な仕組みとして、アで養成教育の実施機関という整理をいたしております。養成教育は、先ほどと一部繰り返しになりますが、座学からシミュレータ訓練、乗船訓練、現場の実地訓練を含め、一貫性を持ったものとして位置付けて、全体として適正にオーガナイズして実施することが必要である。単に資格取得のみを追求した養成教育ではなくて、実際に業務を行うに当たって、真に必要な知識技能を確実に習得させる内容のものであること。3つ目に、業務の公益性から見て、特定の船会社、特定の水先人の影響を受けないで、公平公正な教育であること、こういったものが確保できる、そういった形で実施されることが必要であろう。

このため、こういった要件を満たす養成教育実施機関によって、ふさわしい知識技能の習得・体得に向けた教育を実施するということが必要である。

この場合、この機関につきましては、確実に継続的・安定的に行えるような運営の基盤、所定のレベルの養成教育を確実に実施できる施設・設備、あるいは教育・指導者の確保、免許の取得のための過程であるということから、公平公正に実施する、こういった点を機

関の条件として求められるものであろうというものでございます。

なお、この教育実施機関につきましては、上記の諸要件を満たす限りにおきましては、特に一つの機関に限定することなく、広く参入を認める登録制という形をとっていくこととして、参入する方々の参入の機関の活力、創意工夫を発揮できるようにするというところでございます。この場合、国も複数の教育機関が出てくる場合に、その間での養成教育のレベルが異なることによる弊害などの防止に努めることが必要であらうという整理をいたしております。

イとしまして、その養成教育を計画的で効率的に実施するというものでございます。

養成教育は、海事全般にわたる広範な知識技能の習得・体得を目的とするものであるという点、あるいは長期間に及び、乗船訓練、あるいは水先での現場訓練、そういったものを行う関係者と連携のもとに実施する必要がある。それから、操船シミュレータ訓練のように高価な設備の設置、あるいは稼働に相当な費用を要するというものがあります。ただ水先料金という受益者の負担の中で実施するというものである。こういったことを勘案すると、効率的な実施というのがある程度望まれるところでございます。

このため、この一環としまして、業務量あるいは水先人の現員数、今後見込まれる退職者の方々の数などを勘案して、今後必要となる水先人の数を的確に見込み、対象者の数の目安を示す、こういった養成教育計画を適正に策定することが必要であらう。この場合、水先人の供給源となります船会社、あるいは海技関係の教育機関、それから、養成教育を実施する機関、さらに現場の訓練を提供する船会社あるいは水先人会などとの調整を公正、的確に行って、全国的なバランスも見ながら策定するということが望まれるというものでございます。

こういったことから、こういった関係者との調整を踏まえて全国一元的な養成教育を策定する。この計画に基づいて効率的に養成教育の実施が図られる、こういった仕組みとすることが適当である。

なお、この計画というのは、養成教育の的確な実施、あるいは公正な試験、円滑な業務の実施などにも影響を及ぼすものでございますので、国としてもきちっと関与していくことが適当であらうというものでございます。

ウとしまして、水先人志望者の養成教育の課程への参入を促す方策でございます。

要件を緩和して供給源を広げるとしても、実際に水先人を目指す方がこの課程に入ってくるように促さないといけない。そのためにも、業務内容、養成教育課程の内容、課程修了後の将来のみちゆきや処遇内容は広く周知され認識されることが適当である。

さらに、こういった課程に入ってくる人は、それぞれ現在ついている職を辞す人もいましょうし、就職の機会を見合わせる人もいるということも含め、相応の支援を行うことが必要であらうというものでございます。

3) の適性検査、操船シミュレータによる能力確認ということでございます。

適性を見るための検査、あるいは実際の知識技能の修得度を実践的に確認するための操船シミュレータを活用した能力確認ということを入れていくことが適当であらう。これらの実施に当たりましては、適性検査はまさに養成教育の課程の早期に実施する必要がありましょうし、操船シミュレータにつきましても訓練との有機的な実施が必要だということ、養成教育の課程で実施することが適当であるという整理をいたしております。

この点について一つ補足いたしますと、前回までは、この適性検査、操船シミュレータにつきましては、試験の見直しの項目で整理しております、ただし、文章としては、試験の一部として又は養成教育課程における判定手段として適性検査や操船シミュレータを導入するという形で整理いたしておりましたが、先ほど申した適性検査、あるいは操船シミュレータの能力確認の内容、あるいは早期における適性のチェックの必要性などから、むしろ養成教育の課程で実施することが適当だというふうに整理を変更して、確定したものととしてここに記述いたしております。

その次に4番で、実践的な現場訓練の実施でございます。

ここでは、これから船長経験のない方々も含め、養成教育課程に入ってこられますということで、実地の訓練については、より実践的、効果的なものとするのがレベルの維持のために不可欠だと。このため、現在の水先修業として行っております訓練の実施方法や内容についての見直しを行うことが適当であり、具体的には、養成がそれなりに進んだ段階では、自らが実際に水先行為を行っていると同等の緊張感や責任感を持って実践的に訓練に臨めるように、こういった訓練制度とすることが適当であるという整理をいたしております。

この点についても少し補足させていただきますと、前回まではここに、仮免許制度の導入も場合により考えるということで記述しておりましたが、ここではむしろ、自動車の場合と違って、船舶の場合の特性などを勘案し、あるいは実際の訓練のやり方で、ここに記述しています緊張感や責任感を持って行う、こういう訓練の場でそれを適正に入れていくということが現実的であろうということから、この養成教育の行い方の整理という形で整理をしたものでございます。

5番の養成教育の対象としての一級水先人の取扱いでございます。

これは前回までと一緒にございまして、いわゆる一級水先人につきましても、船長経験を持たれているということでございますが、今般、3年の経験を2年程度に短縮するというところでございまして、かつ水先人としての知識技能の習得・体得というのも同様に不可欠でございますので、免許取得に当たっては、養成教育を受けなければならないというのは、一級水先人についても同様の整理をしないといけないということでございます。

ただし、船長経験を2年程度有しておられるということから見ますと、二級や三級の水先人に比べて短期間の養成教育で十分であるということを考えられると整理いたしております。

②で試験制度の改革などでございます。

試験制度につきましては、以下のとおりの改革をすることでございますが、ここではまず、養成教育と試験制度との関係の整理をしなければいけない。

1) のその関係でございますが、養成教育によって必要とされる知識技能を確実に習得するということが、所定の養成教育の修了ということが免許を取得するには必要であろう。

このため、試験の要件、あるいは免許の要件として、養成教育を修了しているということを中心とする仕組みを構築することが適当であろうというものでございます。

ちなみに、現在は、一次試験は筆記試験でございますが、その後、現場での修業を3カ月ないし4カ月経ていただいて、その修業を前提に二次試験を受験できるということにいたしているところでございます。

2番で、全国共通試験と水先区個別試験の区分というところでございます。

10ページの上でございますが、現在、全国共通の内容と水先区個別の内容は、試験では一体化し、渾然と実施しているという部分が一次試験の筆記試験の中ではございます。今後は、全国共通の部分と個別の水先区部分の試験を区分いたしまして、特定の水先区の免許を有する人が他の水先区の免許を取得しようという場合にも、既に知識を持っているということが確認されている部分は省略できるように、合理的に制度設計をしていくことが適当であるという整理をいたしております。

3点目が、進級の場合の養成教育試験の仕組みでございます。

既に習得・体得した、そしてそれを試験で確認された知識技能につきましては、進級の際に養成教育あるいは試験の過程で一部省略するという形で合理化を図るというものでございます。

「また」のところでございますが、進級に当たりましては、進級前に持っている水先人としての実務に一定期間従事した経歴を有するというを条件とするということが適当であろうと。これは、各等級の免許を新規に取得するための要件として、等級ごとに、先ほど申した船長経験、あるいは一定の船長経験といった形で、異なる海上経験を求めているということ踏まえたものでございます。

この期間につきましては、あるいは具体的な内容につきましては、ここに書いてございますように、1年から3年程度の経歴を求めることが適当ではないかという整理をいたしております。

(3)で業務量の少ない水先区における業務体制の確保というものでございます。

いわゆる地方の水先区におきましては、業務量が少ない結果、水先人の数が少なくて常時の引受体制が維持できない。あるいは水先収入が少なくて当該水先区の水先人になろうとする者が不足しているという状況がございます。

こういった問題に対応するため、近隣の水先区の水先人が当該水先区の免許を取得して就業する、あるいは全国の水先人がその自主的な取組みとして一定のルールに従って、一定期間当該水先区において就業するということが実施体制の確保をすることが適当だということでございます。

このため、複数の免許を取得することが必要になりますので、合理的かつ円滑に取得できるように、そういった仕組みが必要であろう。具体的には、既に試験によって確認されている知識技能については、先ほど申したように、一部試験なり養成なりを省略するという合理化を図る。また、全国の水先人が自主的にルールに従って一定期間就業するという場合のそのルールにつきまして、公正、適正に機能するように、あるいはそのことに応じた結果、若干就業中の業務運営に関わる資金の支援を行うということも必要になってこようということで、そのような仕組みを導入するということも適当であろうという整理をいたしております。

2番で二つ目の柱でございます業務運営の適確化・効率化のための方策を整理いたしております。

そのうちの1つ目の整理が、業務運営の適確化のための方策でございます。

社会的責任を確実に果たしていく。そしてユーザーに対して責務の着実な遂行を行い、効率的で透明な業務運営を担保する。水先人による業務や品行の適正さを確保する。こう

いった仕組みを講じようというものでございます。

このために、水先人会の業務運営の見直しによる適確化というものでございます。

①でございますが、まず、水先区には水先人会というものが置かれ、それぞれ引受業務の円滑、確実な履行を担保するために、取次窓口的機能を果たし、あるいは水先ボートなどの業務用施設を維持・運営をする共同体的機能を果たしているところでございます。

これにつきましては、先ほど冒頭申したように、水先人会の業務の運営に関して、水先人の選任の過程や、あるいはその運営経理が不透明ではないか。あるいは事故を起こした水先人が特段の処置なくそのまま業務を継続するといったことで、ユーザーに対する責任を十分に果たしていないのではないかと、こういった問題も指摘されているところでございまして、その観点で業務運営の適確化を図る必要がある。

2)でございますが、そのための具体的な措置としまして、おおむね3つの整理をいたしております。

1つが引受ルールの明確化を図るということでございます。引受水先人の選任に関するルールを策定し、開示する。そして、選任に関してのユーザーの希望を誠実に履行するといったことに努めるといったものでございます。

2つ目に、統一の会計基準による処理、あるいは財務情報の公開などを行い、運営、経理の透明化を図るというもの。

3つ目、「さらに」のところでございますが、ユーザー対応の窓口を設け、ユーザーサービスの向上を図る、あるいは事故原因究明のための委員会を設けるなどにより、ユーザーに対する責務の着実な遂行を図るというものでございます。

その次に12ページでございますが、水先人会の法人化によるその責任遂行体制の確立でございます。

税理士会あるいは司法書士会などの他の資格制度における団体と異なりまして、水先人会には現在法人格が与えられていないという整理になっておりますので、水先人会が権利義務の主体となりえず、法的基盤が不安定でございます。先ほど申したような運営の適確化措置を確実に進めるというためには、こういった措置を水先人会が主体的に責任を持って遂行していくということが必要でございまして、そのため、水先人会を法人化することで責任の所在を明確化する。権利義務の主体として適切な資産管理を行える。あるいは会計処理を透明に行えるといったことも、こういったことの措置で担保できるというものでございます。

なお、以上の点につきまして一つ補足をさせていただきますと、前回までの議論で整理すべき課題になっておりました課題として、引受主体の法人化を行えるかどうかというのがございました。これは、水先人というのは、個人の事業として行っておりますが、それを法人化することによって、先ほど申した業務の適確化を図れるのではないかと。つまり、個人事業主ではなくて、法人事業主方式を認める制度を導入できないかというものでございました。

これにつきましては、前回の部会での議論にもございましたように、制度論としまして一つ課題がございました。水先引受法人を認めた場合のその水先人が海難事故を起こした場合に、水先人のほうに責任追及がされてきて、賠償責任が生じる。その場合に、その法人に属する水先人がすべて、社員として属するその水先人が連帯して、責任を負うという

場合に、最悪の場合には、すべての水先人が破産に至り、水先業務の引受義務の履行に支障が生じることになるのではないか。これを回避できないと、制度として法人化制度を認めにくいのではないか、こういったことがございました。

これらにつきまして、その後、本日に至るまで整理をいたしまして、そういう水先引受法人につきまして、責任を有限化する、あるいは当の水先人以外に責任を負わせないという仕組みがなかなか難しい。弁護士法人や監査法人などでは、指定社員制度ということで、当の指定された社員のみが責任をとるという制度はございますが、これも第三者に対しては賠償責任請求などは対抗できないという整理をされております。

一方で、それでは約款でもって、そういう水先人の責任、あるいは水先法人の責任をすべて船会社のほうで責任を負うということに整理して、それでもって第三者の責任に対抗できるのではないかとということもございましたが、これも二者の約束事でございまして、第三者にどこまで対抗できるかという限界がございますし、その船会社のほうが事故後倒産をしてしまうとか、そういった場合には十分に機能しないという問題がございました。

加えて、それではその水先法人が保険に加入して担保するというところで、巨額な責任も回避できないかということでございますが、これも、そもそもそういった保険は相当巨額になるという話もございました上に、万一、その水先法人に属する水先人が故意なり、あるいは確実に事故が起こることをわかりながら行う無謀な行為として行った場合には、その保険というのはおそらく免責されてしまって、支払うことにならないということでございました。

こういったこともありまして、なかなか制度として難しいなという中で、そもそも法人化を認める制度を導入したとしても、法人化するか、しないかというのは、水先人個々の任意にゆだねられますので、制度を導入しても、その水先人がすべて個人のまま今と同じ方式で運営をすれば、結局、今問題視されているような業務や経理の不透明さなり、いわゆる事故を起こした後の処分なりという点は不十分なまま残ってしまうということもございましたので、今回、そういったことを踏まえ、総合的に判断し、むしろ水先人会の業務運営を適確にし、そのための責任ある遂行の体制を講じるということのほうが、現実の問題を解決するためには効果があり、かつ問題なく実施できるという整理をしたものでございます。

この点につきましては、水先サービスを提供する水先人及び日本船主協会などとも十分に相談をし、そのような整理をさせていただいたところでございます。

その次に、②の自主・自律的な業務運営による取組みによる適確化というところでございます。

資格者が自主・自律的に業務や品行の適正さを確保する仕組みとしまして、税理士、司法書士などにおきましても、自律的な業務運営の適確化を図る仕組みがございます。すなわち、資格者団体が会則などを設け、それに基づいて、会員である資格者への指導・監督を実施するというところでございます。

こういった例にならしまして、水先人につきましても、自主・自律的に業務の適正さを確保するというところで、水先人会及び全国の水先人会からなる連合会によって、業務運営の適確化を図っていくという仕組みを構築することが適当であろうと整理いたしております。

その自主・自律的に取り組む業務内容について、2番であります。

事故を起こした水先人に対する、あるいは業務上の怠慢・非行などを行う水先人に対するの処分、あるいは再教育を実施する。

さらに、連合会におきましては、広い視野に立って、全国一律のレベルによる資質及び品位の確保を図る。加えて、業務量が少ない水先区などにおける、先ほどご説明した全国の水先人の就業のルールを適正に機能させるといったことが期待されるところでございます。

13ページの3)でございますが、その自律的な処分のあり方についてでございますが、この部会でも、前回及び前々回、議論いただいたとおり、その処分を行うに当たっては、免許という行政処分との関係を踏まえ、他の税理士、司法書士などの資格者団体とならないながら、会則に基づいて、指示、訓告、注意勧告などの機能を持たせるということが適当であろう。

その場合に、4)の透明で公正な運営の確保でございますが、先に第2段の「また」のところでございますが、そういった処分を行う場合にも、透明で公正な方法によって行われるということは確保しないとイケない。これも前々回の部会で、当の対象者の権利についてもご議論いただいていることでございますので、そういった点でも透明で公正な方法が必要であろうというものでございます。

4番の上の段落でございますが、今はそういった連合会などにつきましても、企業情報の開示も求められております。そういう意味で、この連合会についても透明化・公正化が必要である。そういう意味で、財務諸表などの公表、あるいは水先人以外の外部の方の登用などを確保していくということが適当であるという整理をいたしております。

(2)で業務運営の効率化のための方策でございます。

1つが料金規制の見直しによる効率化でございます。

これにつきましては、前回までと基本的に同じでございますが、省令料金制度を廃止するというものでございます。このことによって、業務効率化へのインセンティブやユーザーの意向の反映、コストへのマッチングなどが期待されるというものでございます。

2番で、認可料金制度の導入ということでございます。

差別的な取扱い、不透明な方法での料金決定を回避し、あるいは料金の設定内容が明示的になるという意味でも、認可制を導入していくというものでございます。

3番で、その場合の認可制につきましては、上限を設けて、上限の範囲内では料金を自由に設定できるという上限認可制の導入が適当であるというものでございます。

ただし、不当な差別的取扱い、あるいは不当な競争を引き起こすことがないように、料金の変更命令が発動できるような仕組みとするというものでございます。

認可料金の査定方法につきましては、コストの標準化を図り、効率化への意欲が働くような料金制度とするということと、次の15ページの「また」のところでございますが、認可に当たっては、収支の内容やコストの内容が明らかになっている、整合をとれているということ、毎年度そういった報告が上がってくるといったシステムを取る必要があるというものでございます。

5番で、認可料金の際のコストの的確な反映ということでございます。

これも、現在は省令で決めているということで、コストから乖離しているという批判も

ございますので、認可料金制に移って、コストを的確に反映するというところで、この3つの〇で書いてございますようなコストを適正な原価として見込んでいくというものでございます。

報酬のところは、水先人というものの特殊な知識技能に対する対価であるという点も考慮しつつ、等級によって、資格要件の状況も船長経験を持つ、持たないなど異なってまいりますので、それらにふさわしいレベルでの設定が望まれるというものでございます。

②としまして、同一湾内における業務の一元化ということで、いわゆるベイとハーバーの水先区に現在分かれておりますが、これを統合するというものでございます。東京湾、伊勢湾、大阪湾の三大湾内において分かれておまして、その結果、4行目にございますように、乗継ぎがあって、運航能率を向上させたい、それから、そこにございます船舶交通が輻輳する湾内での乗継ぎの解消を図りたい。あるいは乗継ぎに要する水先艇の運用の減少を通じた業務の効率化を目指したいということでございます。

最後の行でござりますが、専門性の低下などの問題が生じないようにして、統合する水先区の水先人になろうとする者が確実に湾内から港内まで通しで業務を行うことができるよう、特に十分な養成教育を実施することが必要だと。

また、現在の免許受有者については、経過措置として、当面、現行の水先区の範囲、つまり、ベイの方はベイの、ハーバーの方はハーバーの限定を付した免許とするということでございます。

この「十分な養成教育」という1行目のことに関しまして一つ補足をさせていただきますと、前回まで、この審議会で提出した整理では、いわゆる専門性におぼつかない方については、場合によって地理的な範囲の限定を行うという整理をいたしておりました。しかし、一部の知識技能しかないような場合は、むしろ限定的に地理的な範囲の限定をするのではなくて、そもそも免許を与えるのを控えるべきではないか。あるいは、そのような限定免許制を導入すれば、乗継ぎという仕組みが残ってしまうという意味で、ユーザーサービスとして不十分さが残るのではないかなどのご指摘もございましたので、そういった点も踏まえて、地理的範囲の限定は行わないで、むしろ個々の方々の能力に対応して十分な養成教育を実施するという整理をいたしているものでございます。

2番は、複数水先区の円滑で確実な統合のための仕組みということでございまして、先ほど申した経過措置として、ベイのみ、ハーバーのみという限定免許の方が存在しますが、こういった方もできるだけ早期にその限定を解除して、全域の免許を取っていただくことが好ましいものですから、試験の一部免除だとか養成教育の短縮だとか、合理的な範囲で安全レベルの確保に留意しながらできるように、そういった仕組みを設けることが必要だという整理をいたしております。

なお、このような措置を講じる期間というのは、できるだけ早期に乗継ぎの解消を図っていくという意味でも、3年から5年程度の期限をもった期間を設けることが適当であろうという整理をいたしております。

3番、水先人の安全レベルの維持向上等を通じた安全確保のための方策でございます。免許の更新制度の改革でございます。

これも前回お示したものと基本的に同じでございまして、船舶の大型化や機器の進歩などを踏まえ、免許時に有していた知識技能を最新のものとして更新していくということが

必要であろうということでございまして、免許の更新の際に講習の受講を義務付ける制度とすることが適当であると整理いたしております。

現在、5年に1度、一律に免許の更新期間を設けておりますが、そういった免許の更新講習の受講を早期に受けさせることが適当な方々につきましては、この期間を短縮するというのも②の免許の更新期間の見直しの中で整理いたしております。

例えば、二級、三級の水先人免許受有者で、水先人としての経験の少ない者については3年にするとか、あるいは一定年齢以上の高齢者につきましては3年ないし4年に短縮するといったこととございます。

(2)で強制水先対象船舶のあり方とございます。

①は、対象船舶の範囲の決め方については、「船舶の大きさ」をベースに、総トン数をベースに定めていくというものでございます。

前回、国際総トン数への変更も検討課題として挙げておりましたが、内航船への影響や、規制のレベルとしての設定の仕方の問題だとかございますので、今回は現状のままの総トン数ということで整理をいたしております。

その総トン数のレベルにつきましては、水域等の実情にあわせて決めていくというのが現在の制度でございまして、この制度は引き続き維持し、その範囲については個々の水域ごとに事情を把握し、実証的な科学分析を行った上で設定していくということが適当であるという整理をいたしております。

②で、「船舶の大きさ」以外の要素の取扱いとして2～3の考え方が提示されております。

例えば「積載物の種類」あるいは「PSCなどでの指摘の有無」、「船長の違反・事故の有無」、「船長の経験の多寡」などを考慮すべきではないかというものでございますが、これも以下述べるように検討途上でございますが、さらに、制度上、実態上の可能性も含め、合理性を見て判断していくことが必要であろうという整理にとどめております。

アのところは、参考までに、危険物積載船につきましては、現在も他の船舶と異なり、事故が起きた場合の影響を考慮しまして、特段厳しめの取扱いをしているところがございしますので、そういった制度は引き続き同様の取扱いをすることが適当である。

イのところは、PSC（外国船舶監督）によつての指摘の有無だとか、事故の有無、あるいは法令違反の有無などについて反映させる考え方とございますが、行政部内での議論、関係部局との議論を経ましたが、なかなか網羅的にそういった事実の有無を把握するシステムが、現実的に今、実際的なものがないというようなこと、あるいはその情報の活用の仕方の制約ということで、課題として残っているというものでございます。

ウとしまして、船長の経験が少ない者について強制をかけていくという考え方とございますが、これも国があらかじめ確実に把握していくことが必要とございますが、現在のシステムで、個々の全世界の船長を把握していく、それぞれの港への入港回数を把握していくというのが、現実的な方策についてまだ課題があるということでございます。

(3)とございますが、緊急的・臨時的な強制水先の適用ということでございます。

現在、先ほど申した法令により、原則、総トン数で決めておりますが、工事あるいは作業の実施で船舶交通に対する危険要因が存在する場合、あるいは沈没海難の影響で可航幅が制限がされて二次海難の恐れがある場合など、いわゆる操船の困難性が増大している場

合には、緊急的・臨時的な措置としまして、国土交通大臣が強制水先対象船舶の範囲を別に定めて、水先人による運航の支援を行うことができるようにする、こういった制度を導入することが合理的でないかというものでございます。

なお、その範囲を定めるに当たっては、船舶の大きさなどを勘案して、限定的、あるいは期間についてもきちっと指定をし、関係利用船舶などへも情報がわたるような配慮が必要であろうというものでございます。

(4)で、水先区の設定の柔軟な見直しの仕組みのあり方というものでございます。

これは現地現地の水域事情を反映するという点で適正でありましようから、水域ごとの現地の関係者による協議会などの場で、現地ごとの状況を把握し、その結論を得たものは、国においてもそれを迅速かつ的確に検討を行っていくといった仕組みで、機動的・効率的な検討、見直しが行えるような仕組みを講じることが適当ではないかというものでございます。

最後に、4番、水先制度改革の実施時期でございますが、平成19年4月から実施することが適当ではないかというものでございまして、必要に応じ、経過措置を設けるといふものでございます。

以上を経て「おわりに」ということで文章を書いておりますが、答申案の説明、若干長くなりましたが、ご審議いただきますようよろしくお願いいたします。

なお、参考資料としてポンチ絵をつけてございますが、これは、今ご説明した答申の案を前提にして、要点あるいはポイントをビジュアルに図示したものでございまして、本日、答申案をご議論いただきますので、そういった審議も踏まえまして、必要に応じ、改定、修正しまして、今後、関係方面に対して答申をわかりやすく説明する際に使っていきたいと思っておりますのでございまして、それを参考までにあらかじめお示ししたものでございます。よろしくお願いいたします。

○部会長 どうもありがとうございました。

ただいまの答申案は、第1回、第2回の部会での委員の皆様方のご意見、また、部会后、いろいろFAXやらメール等でもってご意見をちょうだいいたしました。それらを勘案してまとめたものでございます。この答申案につきまして、委員の皆様方からご意見をちょうだいできればと思います。いかがでございましょうか。

○委員 17ページの(2)の強制水先対象船舶のあり方の②「船舶の大きさ」以外の要素の取扱いにつきまして、若干意見・要望を申し上げておきたいと思っております。

特にこの中で、18ページのイの記述のところでございますが、現実に船舶を運航されている船長並びに航海士等々から、一番船舶の安全性について問題があると指摘されたところでございます。特にご存じのとおり、昨今は中国、韓国等を初めとする東南アジアからの小型船舶の入港が増えております。そういう関係からいきますと、ここに記述されているように、航海機器や海図の不備、並びにPSCで指摘を受けた船舶、海上交通法規に違反し、または海難事故を起こした船長の乗込みその他、特に小型船舶に多いということで、これまでも私のほうの立場からいろいろ意見を申し上げさせていただいたわけでございますが、ここに記述されているとおり、後段に書いてありますが、これらの要請を強制水先の範囲の設定に反映させることは現実的に大変難しい、課題があると、こういうことでございますが、現時点におきましては、こういう分析といいますか、認識をせざるを得ないと

ということにつきましては、私も理解を示さざるを得ないと思っております。これが現実的に多く起こっているということから考えますと、さらにこれからこういう問題について具体的にどのように対応していければ、これに対しての適確な措置ができるのか等々も含めまして、今後の課題としてご検討をいただきたいということが第1点でございます。あわせて、強制水先対象のあり方等々につきましては、これらを十分踏まえながら、安易な対応をせずに、慎重に対応していただきたいということをあわせ、要望として申し上げます、このように思います。以上です。

○部会長 ありがとうございます。

ただいま要望、意見という形で出されました。これは要望という形でお受けして、今後の課題の中でご検討いただくという形にさせていただければと思います。

○委員 水先人の養成関係のほうでございますけれども、水先人を一級、二級、三級と分ける仕組みに異議があるわけではなくて、ここに書いてある書きぶりがちょっと誤解を招くかなというところを指摘させていただきたいんですが、それは、一級になる水先人の資格として、現在と同じような船長経験者ということと、さらには、後ろのほうで書いてありますように、進級できる形をとっているわけですね。しかしながら、5ページの書きぶりを見ますと、一級水先人の資格は、船長経験だということしか書いていないので、これを見ると、内部登用は、進級ができなくなってしまうなというふうに、ちょっと矛盾があるかなというふうに感じました。そこだけ指摘をさせていただければと思います。

○部会長 ありがとうございます。

ただいまのご指摘について、何かお答えいただくようなことはございますでしょうか。

○海技資格課長 進級する場合の措置ということで10ページにも書いてございますが、桑島委員おっしゃるように、5ページの部分だけ見れば、資格要件で船長の経験がないと進級制度を否定しているかのようにも見えるので、そこは表現の修正は考えさせていただきたいと思います。

○委員 同じ問題がもう1カ所出てこなかったかな。私もそれは疑問に思っています。どうぞ先をやってください。

○部会長 ただいまご指摘は、等級別免許制を導入して、三級から二級へ、二級から一級へという昇進を認めるというのが基本線でございますので、そこが誤解のないような形で、文言の修正は後ほどさせていただきたいと存じます。

○委員 11ページのところに関連しまして、2点、この案の考え方というものをお聞きしたいということでもあります。

1点は、水先業務運営の適確化・効率化を図るための重要な位置付けが、今後、水先人会あるいは水先人会連合会というものに与えられるということになるわけであって、しかもその場合に、水先人会あるいは水先人会連合会というものは自律的・自主的な団体であって、その意味では国の干渉というものは極力少なくして、自主的・自律的な活動を中心として、これらの適確な水先業務の遂行において大きな役割を果たしていこうという考え方であると思いますし、それについては私も賛成なんです。そういう重要な役割を与えられた水先人会あるいは水先人会連合会というものが、その与えられた責務を必ずしも十分果たしていないというような場合に、国としてはどのような監督ということが必要なのか。あるいは必要だとすれば、どのような範囲で、あるいは程度でこれに対応していくか

というあたりのところ、つまり、自主的・自律的な団体であり、自主的・自律的活動はもちろん尊重して差し支えないわけですが、業務の適確な運営の中心的な役割をある意味では与えられたということからすると、その役割に対して不十分であるという事態が生じないことを願っておりますし、私も生じないだろうとは思いますが、そういった場合、国としてはどういう是正手段というものを考えているのかという点が第1点です。

第2点は、11ページの①の2)の最初の段落の「水先人会の取次窓口機能」というもの、取次窓口機能というものの意味が具体的にはどういうことなんだろうかということであり、つまりこれは、まず、水先人に頼みたいと思ったユーザーである船主というものは、その場合に、必ず水先人会に選定といいますか、紹介を依頼するという、いわば水先人会へ窓口集中義務といいますか、そういうような制度として考えられているのか、それとも船主は必ずしも水先人会を通さなくて、個々の水先人と水先契約というものを結べるという仕組みとして考えられているのか、これは取次窓口集中義務というものが考えられているのかどうかということでもあります。

そうしますと、集中しなきゃいかんということだとすると、あるいは集中しない場合であっても、取次窓口機能と言われているものの具体的な法的性質といいますか、その行為は一体何なのかなということでもあります。これは単なる水先人を紹介するという行為にとどまるものなのか、それを超えて、つまり水先人会を紹介したものに対して、船主はそれを拒否するというような自由が与えられているような窓口機能なのかですね。その辺のところと関連して、水先人会が窓口機能を果たす場合に、どの程度の適確な水先人というものを船主に紹介していくというんでしょうか、その場合に、適確な水先業務を遂行できるような水先人を選んで窓口機能を果たすということなのか、単にこういう人が候補として考えられますという程度のものなのかということ、いわば窓口機能を果たす場合に、水先人会が果たすべき、これはどういう、例えば選任についての善管注意義務みたいなものを水先人会は負っているようなものなのかなということ、実は水先人会の取次窓口業務というものをどの程度新しい制度の中で位置付けていくかという問題に関係してくると思いますので、このあたりの整理はどういう制度として考えているのかなというあたりをお聞かせいただければと思います。以上2点であります。

○部会長 ありがとうございます。ただいまの2点につきましてお答えをいただければと思います。

○海技資格課長 1点目の水先人会あるいは連合会、これらの両団体が自主的に機能を果たしていく。そこに重要な役割を期待しているという中で、委員ご指摘のように、もし万一、そこに期待している十分な責務を果たしていない場合の措置でございますが、できる限り発動しないで済むように、自主的にと思っておりますが、法制上は、そういった場合の担保措置というのは講じなければいけないと思っております。そういう意味で、水先人会に対する勧告、あるいは連合会に対する勧告というものを大臣が行えるという権能は必要であろうと思っております。

ちなみに、現在もその行為自体が十分じゃないのかもしれませんが、一応水先人会に対する勧告という規定は、水先法上ございますので、そういったものを見ながら整理していくことが必要ではないかと思っております。

2点目の取次窓口機能を果たす水先人会の意義でございますが、その中でも1点目に、

水先人会を通して必ず船会社が依頼するのかどうかということでございますが、現在の水先人会の運営につきましては、必ず水先人会の窓口を通すということになっております。これは昭和39年に水先人会というものが導入されて、それまでは事業組合的にやっていたものでございますが、きちっとした形で法律上、水先人会を置くという規定を設けられた。法人格はございませんが。

そういう中でも、国会の審議などでも、水先人個人個人の事業主でございますが、そういった事業主も引受義務をそれぞれ負うという中で、24時間365日の要請に個人個人が応じることが不可能だという中で、水先区の中でそれをきちっと調整をして、円滑に業務の引受けができるようにというために設けられたという経緯がございますが、それは今日に至っても変更はないということなので、その窓口機能として水先人会を通じて依頼するというのは今後も維持していくということでございますが、ここの答申案にもございますように、その水先人会の運営の仕方が、必ずそこを通さないといけない中で、あまりに不透明ではないかということでございますので、今回のこの改革の中では、そこを明確に、透明にしていくことが必要であろうということでございます。

その点が委員の2点目の、その取次ぎの行為の性格でございますが、紹介というか斡旋というか、法律上どう言うのかあれですが、基本的にはそういう行為にとどまるものだと思います。契約は、個人事業者たる水先人と船会社が結ぶものでございますから、そういう意味で、水先人会がその引受けの契約に関わってくるものではないというものでございますが、それを先ほど申した水先人会の趣旨から円滑に機能させるように行為をするというものであります。したがって、いわゆる斡旋といいますか、紹介といいますか、そういった取次ぎの行為につきまして、適正なものにしよう。

11ページの下から8行目ほどに引受ルールの明確化ということが記述してございます。引受水先人の選任に関するルールを策定、開示しましょうと。その上で個々の水先人の選任に関して、ユーザーの希望を誠実に履行することに努めるということでございまして、その意味では、例えばどういうルールで引受けの水先人を決めていきますというのをあらかじめ明示しておく。加えて、例えば個々の水先人、どのような水先人がこの区にはいて、それぞれの水先人の経歴、どのような船、危険物積載船は何隻やった経歴がありますとか、そういうのもオープンにしていくべきであろうと。形として、きちっとユーザーからも、前回はこの人は私の船で事故を起こしたので、再教育なりをするまでは別の人にして下さいとか、そういった要望もあろうかと思っておりますので、それはまさにそういった要望を船会社のほうから水先人会にもきちっと申し入れ、水先人会も、それを単純に順番ですからとかではなくて、そこを誠実に履行するように努める。こういった形で引受ルールの明確化をしていくということが、この水先人会の設置の趣旨をゆがめない適正なルールになっていくであろうと思っております、今回はそういうこともきちっと確保していく。そのことでもって業務運営の適確化の措置がきちっと講じられるようになると整理いたしております、その点は、当の水先人のパイロット協会のほうにもお話を申し上げ、ユーザーたる日本船主協会のほうにもそのような措置でご相談をさせていただいて、そういう改善措置が講じられるということを両者とも基本的にご了解いただいて、このような整理を進めていきたいと思いますという整理をさせていただいたものでございます。

○委員 今のご説明で非常によくわかったんですけども、そうすると、窓口業務に事実

上、今は、法律上、窓口を通さなければいけないという法律上の規定はないわけですね。それをいわば法制上の集中義務的なものにこの際やるかどうかというものがあろうかと思えますけれども、これは立法政策の一つの問題だろうと思えます。

それから、窓口業務の機能として、的確な水先人を水先人会が斡旋するというか、取り次ぐというか、紹介するのか、この辺は法的性質としてはいろいろ議論があるかと思えますけれども、そういうところまでじゃなくて、一応こういうルールに従って選ばれた水先人はこの人だから、この人と水先契約を結ぶかどうかは船主の判断に任せるところまでが、窓口機能と言われているものの中身であるというふうに理解してよろしいわけですね、ここは。

○海技資格課長 このような措置をどのような形で位置付けていくかというところですが、今、これからの議論、私どもこれから整理しなければいけないところですが、法律上ここまできちっとルールを明確化しなくても、先ほど申したように、関係者との間、特にパイロット協会のほうにもお話をし、基本にご了解いただいているものですから、こういった改善措置は講じられていくものだと思っております。

それから、2つ目の点については、基本的に委員ご指摘のとおり、水先人会としては、こういうルールのもと、こういう人を提示しましたというか、選任いたしておりますということで、最後は、応じる、応じないの判断は、まさに船会社のほうにあるというのが整理になってくると思えます。

○委員 ありがとうございます。

○委員 新しい資格制度で養成教育というのが非常に大切だと思うんですけれども、これは意見というよりも参考までにお聞きしたいということなんですけれども、養成に要する費用は、水先料金を原資とすると。船長経験者を要する者に対しては数年間程度という文章がありまして、一方で8ページに、これは非常に大切だと思うんですけれども、水先人志望者の養成教育の課程への参入を促す。そのときに、養成教育の内容であるとか、処遇内容ですね。多分、奨学金を与えとか、そういったことについても、水先料金が原資となると思うんですね。水先料金というのは、現在で水先料金の市場といいますか、トータルで幾らぐらいなのでしょう。その辺のイメージで、そういう訓練を実際にすることができるのかなという感触が知りたいんですけれども。

○海技資格課長 総収入ベースで年間で270億円ぐらいの売上といいますか、料金支払いベースにはなっております。

○委員 年30人を教育するとして、数年間、かつ、ある程度奨学金を与えても、10億円ぐらいかかっていくのかなと換算したんですけれども、そうすると、パーセンテージから言うと、5%以下ぐらいでなると、十分できるというふうに考えてよろしいのでしょうか。そういうシナリオをちゃんと描いていらっしゃるのでしょうか。そこが狂っちゃうと、なかなか人が来ないとか、あるいは逆にいい教育ができないとか、そういった心配があるんですけれども、今のお話を聞いて安心しました。結構です。

○海技資格課長 数字的にどのぐらいコストがかかるかというのは、これからまさに関係者ともご相談しないといけないと思えますが、基本的に、その部分を料金で見えていくとしても、今は船長経験の方々しか水先人になれないものですから、総体的に年齢も55歳以上と高い年齢。したがって、船長経験後ですから、そういう意味でも水先料金というの

はそのベースになっているんですけども、その部分とコストの部分との兼ね合いだと思います。

○委員 そこをうまくシナリオをつくっておかないと、ここに書いてあることがうまく回らない可能性があるので、参考までお話ししました。

○委員 先ほど探せなかった一級水先人の進級の話ですけども、9ページの5)も同じような誤解を与える印象ですので、これも同じように直していただければと思います。

それと、どうも他の委員のを引き取るばかりみたいで恐縮なんですけれども、水先人会ですね、料金はどこに対して決まるわけですか。個別の水先人なのか、イメージだと、水先区で同じ料金のような気がするんですけども。その場合、地区の水先人会を通すことで、同じ料金が適用されるということになると、独禁法上問題が生じないかなという疑念をちょっと持ちましたので。

○海技資格課長 基本的に、現在は省令で決めておりますが、今度は認可料金に移行するというときに、水先料金というのは、水先業務に対する対価ですから、水先業務のサービスを提供する人はだれかという、先ほど来言いました個人事業主としての水先人ですので、基本的には、料金は個々の水先人のベースで決まっていくという制度にせざるを得ないと思います。さっきご質問があった水先人会という機能はまさに斡旋・取次のものでありますから、そういう形に整理することになると思います。個々の水先ごとの料金設定ですから、例えば15ページの上のほうにも、認可に当たっては、個々の水先人の収支内容やコストの内容の整合化・明確化を図ると書いてございますね。個々のそのものを見て認可していく構造になると思います。

独禁法との関係ですが、独禁法上は、あらかじめ談合して料金を同じにすることが問題であります。この水先料金は認可申請をして、認可のレベルをそれぞれ見て決めていくということでありまして、結果として同じになることはあろうかと思いますが、そこはいわゆる申請者と行政当局との認可行為の中で決まっていくものだと思っております。

○委員 1点、確認とご質問をさせていただきます。

強制水先対象船舶のところでございますけれども、現状は300トンということで定められているわけでございますけれども、港ごとに政令で別な定めがございます。これはこの法律改正後も、現状維持という形であるかどうかという確認が1点でございます。

もう一つは、今後、科学的実証等を行って、その地域ごとに変更していくということが当然あろうかと思いますが、最後のページのところにあります協議会でございます。この協議会等でいろいろ議論があり、意見等があって、そういった問題提起がされてくるかと思っておりますけれども、この協議会に参加するメンバーというのは、安全性という面ではみんな一致した目標がありますが、かなり利害が反する立場の者たちの集まりでもあります。したがって、こういう協議会が円滑に設置できるのかどうかということ、さらにまた、協議会が円滑に運営できるのかどうかということでございます。したがって、今後におきましても、国のほうの強い指導を引き続きお願いをしたいということでございます。よろしく申し上げます。

○海技資格課長 1点目につきましては、基本的に、今定めている制度自体につきましては、そのベースで特に不具合はないであろうと見ておりますが、ここに書いてございますように、個々の水域事情というのは、随時、適時見て、改めるべきものがあれば改めてい

かないといけないということでございまして、その際には科学的な実証分析を行って、それぞれの水域の状況、船舶の状況などを見て適正なものにしていくということでございますので、19年4月のこの制度のスタートというときまでにはまだ時間がありますので、そういった検証は不断に努めていくという考えでございます。

○部会長 2点目のご意見は要望だということでございますので、要望として承らせていただければと思います。

ほかにご意見があれば、どうぞお出しただければと存じますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、委員の皆様方にお諮り申し上げたい点でございますけれども、本件につきまして、きょう出されました答申案をベースに、もちろん文言の修正は今後ございますけれども、それを前提といたしまして、当部会の答申とさせていただきます、海事分科会長に報告したいと存じますが、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○部会長 ありがとうございます。それでは、本日の文言の修正あるいは語句や表現の適正化等につきまして、また委員の皆様方に一堂に会していただくというのも恐縮でございますので、もしよろしければ、私にご一任いただき、事務局と相談して整理したいと存じますが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

○部会長 ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきたいと思っております。

ここで、関係委員の方々から一言発言したいという申し入れをちょうだいしておりますので、随時お願いしたいと思います。まず最初に、船主協会の鈴木委員、よろしくお願いたします。

○鈴木委員 鈴木でございます。それでは一言。

まず最初に、部会長及び各委員の皆様、まことにありがとうございます。あとは感想とお願いを一言言わせていただきます。

この水先制度、昭和24年というふう聞いておりますけれども、それから改正が39年。39年から見ましても四十数年間、24年から見ても五十数年間、私どもの船会社の用語で言いますと、経年劣化といまして、年を経るに従って船が傷んでいくということですが、制度が社会経済情勢に合わなくなってきた、経年劣化を来しておったんじゃないかというふうに思っておったわけでございます。

例えて言えば、2つぐらい例をとりますと、1つは、日本の人口問題を見ましても、トータル人口の変動はほんのわずかでございますが、若年労働力の著しい減少なんていうこともありましたし、国際的な関係で言えば、為替でございますけれども、為替が360円から見ますと、一時は80円ということで、4.5倍ぐらい。今は110円ぐらいですから、3倍。もちろん昭和30年、40年から見れば、日本国の通貨は著しいインフレ。この10年間ぐらいは別ですが、来しておりまして、そのインフレに加えて、3倍ないし4.5倍の、ドルと

いう国際通貨で見ると、大きな変化をしております。

そういう変化に対応するために、私どもの海運業界で言いますと、私が入ったころ、40年ぐらい前ですけれども、私どもの動かしている船はほとんど全部日本籍で、乗っている人は1隻大体5,000トンから1万トンぐらいですけれども、大体日本人が45人か50人乗っておったわけですけれども、そういう時代が終わりまして、こういう為替その他に対応するために、残念ながら日本籍船も減ってきましたし、船主はドルで競争いたしますので、やむなく日本人船員も減ってきたと、こういうような情勢でございましたが、水先のほうは、この法律に守られておったかどうか、正確にはわかりませんが、多分、法律に守られて、四十何年間ほとんど小さな修正ぐらいだけで済ませてきたと。これがいろいろな意味で芥といたしますか、経年劣化といたしますか、はらんできたんだと思います。

このたび、大変コンプレヘンシヴといたしますか、包括的といたしますか、すべてをカバーするような答申を出していただきまして、大変ありがたいと思っております。繰り返しになりますが、部会長、委員の皆様、本当にありがとうございました。加えて、最も大きなお礼を言いたいのは、国土交通省の皆さんでございます。大変な労力を使っていただきまして、まことにありがたく、心よりお礼申し上げます。

さらに加えますと、水先ないしは運送業全般に関わるわけですけれども、安全というのがすべての原点でございますが、絶対必要な条件でございますけれども、実は必要十分条件という中学校ぐらいの数学で習ったような言葉ですけれども、十分条件は安全の確保だけでは達成できない。絶対必要条件でございますが、十分条件になるためには、これに経済合理性といたしますか、先ほど来の言葉で言えば、いろいろな行為の透明度を高めるといいますか、この2つが重なって初めて必要十分条件になるのかなと、こんなふうに思っております。そういう意味では、今回の答申、まことにありがたいと思っております。

ただし、これもまた俗な言葉ですけれども、仏つくって何とかということがございますけれども、この答申案はあくまで仏。相当立派な仏じゃないかと私は思っておりますけれども、これから魂を入れなくちゃいかんと思っております。そのためには、国土交通省のご助言、ご協力を得ながら、パイロット協会とお話をしながら、関係者とお話をしながら、立派な魂を入れるように頑張りたいと思っております。

船会社、船主協会、単にユーザーとしてデマンドだけするということじゃなくて、広い意味の海事産業の一員として、国土交通省及びパイロット協会その他関係の方々と協力して、さらに立派な魂を入れていければと思っておりますので、今後ともよろしくご助言のほどお願いいたします。ありがとうございました。

○部会長 どうもありがとうございました。

続きまして、パイロット協会の荒銀委員、よろしくお願ひいたします。

○荒銀委員 このたびの水先制度の抜本改革のあり方についての本部会の審議に当たりましては、委員各位には、体験乗船の労をとってこられるなど、水先業務の実態、あるいは特殊性というものをご理解をいただき、真摯な議論の結果、本日、答申がまとまりました。杉山部会長を初め委員各位に対しまして、厚くお礼を申し上げます。

今後は、この答申で示された内容に沿って、新しい制度の運用がスムーズに推進できますように、その具体化に向けまして、最大限の努力をいたします。特に、水先業務の運営に当たりましては、適確化や効率化を求められておまして、これに応えつつ、安全性を

確保し、持続性のある制度になるよう努力をいたします。については、関係各位におかれましては、今後ともご理解とご支援、ご協力をよろしくお願いをいたします。

また、水先業務というのは、公益性の強いサービス業であります。ユーザーに対するはもちろんのこと、社会的責任を果たすためにも、船舶交通の安全と運航能率の増進により一層の努力を尽くす所存でございます。どうもありがとうございました。

○部会長 どうもありがとうございました。

議事次第でいきますと、2のその他とありますけれども、これは今の両委員のご発言をここで紹介させていただいたということによろしゅうございますでしょうか。

それでは、私から一言ご挨拶させていただきます。

本審議会につきましては、冒頭申し上げましたように、本年の7月22日の第1回から本日まで、約4カ月間、大変精力的に委員の皆様にはご協力をいただきました。回数こそ3回ということでございますけれども、その間、事務局とのやりとり等を通じますと、大変なご協力をちょうだいしたということで、改めて厚く御礼申し上げたいと思います。

審議に当たりましては、事務局でいろいろ資料を用意していただきました。また、繰り返しでございますけれども、委員の皆様方からは、大変密度の濃いご意見、あるいはご助言をちょうだいできたものですから、大変充実した審議を行うことができた、私、喜んでおります。

私は、部会長という大役を仰せつかりまして、何とか皆さんにご納得いただけるような答申をとということで、力及ばずながらも努力をしてみましたが、皆様方の大変なご指導とご協力によりまして、何とかここまでこぎつけることができました。大変ありがたく、厚く御礼申し上げたいと思います。

今後は、この答申案に盛り込まれました事項をぜひとも政策及び制度の場に反映していただきたいというように思います。先ほど鈴木委員からもご発言がございましたように、仏つくって魂入れず。この答申ができるだけ政策の場で反映されるように、国土交通省としてもぜひ魂を入れるようご努力をお願いしたいと思います。このことは、この委員会に参加された委員の皆様方の共通の認識だろうというように判断いたしまして、私からお願いをしたいと思います。まことにありがとうございました。

それでは、進行を事務局のほうにお返ししたいと思います。

○海技資格課総括 ありがとうございました。

ここで海事局長の星野より、一言御礼のご挨拶を申し上げます。

○海事局長 会議の出席に遅れてまいりまして、大変恐縮でございました。

ただいま、答申の取りまとめをしていただきまして、大変ありがとうございます。私から一言御礼のご挨拶をさせていただきたいと思います。

本審議会で水先制度全般の見直しについて、大変熱心にご議論をいただきました。本年7月に設置されて以来、分科会を含め、計4回ということですが、時間的な制約もございまして、あらかじめ委員の皆様方に資料をお届けして、ご覧いただき、意見を提出していただくといったような、審議会としては極めて異例な取り運びもやらせていただいたわけでございますが、それぞれに大変真摯にご審議いただきまして、本日こうして、難問である水先制度の見直しにつきまして、答申という形で取りまとめた。本当に心から感謝申し上げます。

思い起こせば、水先制度の見直しというのは、船主協会さんのほうから大きな論点を何点か指摘されまして、それに基づいて検討を始めたというのがあれでございますが、考え方だけ整理すると、今申し上げましたように、論点5つか6つということなんですけれども、これを具体的な制度に落とし込んでいって、全体を整合性のある仕組みにするということになりますと、実は膨大な作業が必要であるわけでございます。本日の答申につきましても、おそらく通常の審議会の答申と違って、単なる考え方だけじゃなくて、一体これをやるとどんな制度になるのかという具体的なイメージが出るところまで書き込んでいただいた。これはまさしく本当に実態に即した議論の積み重ねの賜物だというふうに思っている次第でございます。

私のほうとしては、ここまで審議会の皆様方にまとめていただいた以上、制度化するのは簡単だと思いたいんですが、実はこれも結構大変でございます。今、内々法案の準備というのやらせていただいているんですけども、えっと驚くほどの条文数でございます。そういう意味で、これから次期通常国会という期間も限られておりますが、精力的に対応して、新しい制度の絵姿をきちっとした上で、今のお話でございますが、平成19年の4月施行、これは時間があるようで、実はやらなければいけないことは多々ございます。こういうことにつきましても引き続き皆様方のご協力をいただきながら、本当に新しい制度になってよかったと言えるような制度に組み上げていくべく、我々として最大限努力したいと思っております。

本当にありがとうございました。

## 閉 会

○海技資格課総括 以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会第3回水先制度部会を終了させていただきます。本日は、お忙しいところ、まことにありがとうございました。

以 上