

平成21年5月25日

於：国土交通省第2号館15階海事局会議室

交通政策審議会海事分科会船員部会  
第3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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 3

【出席者】

(委員 (敬称略、))

杉山委員長、河野委員長代理、池田委員、井上委員、伊原委員、小野委員、佐々木委員、  
関根委員、中澤委員、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、楳葉海技課長、  
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3回水先小委員会を開催させていただきます。

私、事務局の海事局海事課、上田でございます。

本日は、委員の総員13名のうち、既に12名の方のご出席を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。

それでは、最初に、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他に、議事次第の1枚もの、それから委員名簿の1枚もの、第3回水先小委員会資料という表紙がつけました4ページものの資料、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。よろしくお願いいたします。

## 2. 議題 水先を巡る課題について

### 【杉山委員長】

それでは、議事のほうに入らせていただきたいと思います。

諸般の事情で夕方からの会議になってしまいましたことをおわび申し上げます。

4月13日に開催された前回の水先小委員会におきましては、委員の皆様方から活発なご議論をちょうだいいたしました。ご意見を伺うということで、その場ではまとめの作業は行いませんでしたが、輪番制と指名制を巡る課題について、私案的なものをお出しさせていただくことについてご了解をちょうだいいたしました。

輪番制と指名制を両立させることがどの程度まで可能かということを中心に置きまして、事務局と相談させていただき、事務局で示された素案に、私から意見を申し上げるといふようなやりとりをいたしましてまとめ上げたものが、お手元の資料でございます。

本日は、この案をベースといたしまして、前向きにご議論を進めていただければ大変ありがたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

内容につきましては、本来であれば、私の方から説明すべきですが、細部につきましては、正確性を期すという意味からも、事務局にご説明いただいた方がよいかと思いますので、事務局をお願いしたいと存じます。

### 【大野海事局次長】

私どもは、杉山先生のご指示の下で、案の作成のお手伝いをさせていただきました。

今後も必要な協力はさせていただきますが、前回の会議でも申し上げましたように、既に制度はできておりますので、ビジネスの話は、できましたら関係者間で合意を得ていただければと思っております。

制度の問題ではございませんので、役所が仕切りまして皆様方に押しつけるようなこと

はできませんし、そもそも適当ではございません。お手伝いさせていただいた案はご説明申し上げますけれども、利用者側及び水先人側の双方におかれましては、趣旨をご理解いただき、お話し合いをいただければと存じますので、よろしくお願いたします。

それでは、海技課長、お願いします。

#### 【樺葉海技課長】

海技課長でございます。お手元の第3回水先小委員会資料に基づいて説明させていただきます。

まず、資料1の「「指名制トライアル事業（仮称）」の実施の必要性（案）」ですが、これは、指名制トライアル事業の実施に関する提案であるにご理解いただければ幸いです。

水先人には、水先法の第40条及び第42条の規定に基づく応召義務がございます。簡単に申しますと、第40条は、水先人は、船長の求めに応じその船舶に赴かなければならないというものであり、第42条は、赴いた船舶において水先を求められたときは、求めに応じて誠実に水先をしなければならないというものでございます。このように、「あらゆる船舶にいつでも水先業務が提供されること」について、法的に担保されているところでございます。

このため、新制度下においても、従前どおり、実務的に水先業務の提供を担保する手段が必要となります。このため、応召義務を果たしつつ、競争原理が機能する適切な市場環境を整備することが必要ではないかと考えている次第でございます。

中段左側の欄は、輪番制の説明でございます。あらかじめ定められた当直表に基づいて水先業務を提供する仕組みであり、「あらゆる船舶にいつでも水先業務が提供されること」を実務的に担保する手段として、長年かけて確立された、効率的な水先の取次・引受システムです。これにより応召義務を果たしてきたということでございます。

右側の欄は、指名制の説明でございます。新制度におきましては競争原理が導入されており、指名制はそれを活用する手段の一つと考えられております。これは、船社と水先人が、あらかじめ水先業務の提供に関する契約を締結し、当該契約に基づいて水先業務を提供する仕組みでございます。下の矢印は、こうした「指名が有効に機能するような水先の取次・引受の確立」を求めるユーザーのニーズに対応していく必要があることを示しております。

輪番制と指名制の両立は、応召義務を果たしつつ、競争原理が機能する適切な市場環境の整備につながると考えております。そこで、指名制と輪番制の両立を具体化するため、5大水先区を対象に「指名制トライアル事業（仮称）」を実施することが適当ではないかと考えているわけでございます。

本事業の実施において期待することといたしまして、2点挙げております。1点目、指名に関するユーザーのニーズに応えつつ、あらゆる船舶にいつでも効率的に水先業務を提供していく実務上の手段について、検討・検証を行っていくというもの。2点目、指名制が有効に機能し、料金等に関する交渉が進めやすくなる環境の整備を図っていくというものでございます。

資料2は、「事業の骨子（案）」でございます。

「1. 概要」でございますが、東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、内海及び関門の5大水先区において、平成21年度中にそれぞれ一つ以上の「指名制トライアル事業」を実施する。水先区により、水先人の員数や水域の広さ等、水先を巡る状況が異なることから、本事業の内容は、水先区ごとに具体的に検討することとしております。

本事業は、改正水先法の趣旨を勘案しまして、少なくとも次の4点の内容を含むものとしております。第1に、輪番制による水先業務全般に支障を生じさせない範囲で、船社の指名による水先業務を積極的に実施するものであること。第2に、船社による指名と輪番の優先順位については、原則として指名が優先されること。第3に、関係者間で柔軟な水先料金の設定について、協議が行われるものであること。第4に、本事業の導入に際し必要となる「水先業務引受事務要領」の改正を水先区ごとに行うものであることです。

「2. 検討の進め方」でございますが、事業を具体的に進めていく上で、各水先区ごとに協議会を設置し、関係者間で本事業のあり方について検討することとしております。具体的な内容につきましては、後程、資料3でご説明いたします。

「3. 配慮事項」でございますが、本事業の実施に当たっては、円滑かつ安全な水先業務の実施に支障を生じさせないように、当面、次の事項に配慮する旨を記載しております。

なお、括弧書きの数字は仮のものでございますので、後程、水先人側の委員よりご意見をいただければ幸いと考えております。

(1) 輪番制による水先業務の実施に支障を生じさせないように、本事業に参加する水先人は、各水先区ごとに水先人総数の(30)%以内とする。(2) 水先人の資質の向上に支障を生じさせないように、水先業務を開始して(2)年以内の水先人については指名の対象とはしない。また、高齢の水先人が年齢により差別されることのないよう配慮する。(3) 輪番制による業務において休暇中の水先人については、指名の対象とはしないというものでございます。

一方、改正水先法の趣旨に鑑み、ユーザーに対するサービス向上の観点から、当面、次の事項に配慮したいと考えております。(1) 現在、おおむね(72)時間前とされている指名申し込みの期限を(48)時間以内に短縮する。なお、申込期限については、水先区により異なるものと考えております。(2) 指名に応じることができない場合、水先人会は、指名を行った船社に対して、その具体的理由を書面により開示するというものでございます。

続きまして、資料3の「事業の進め方(案)」でございます。

1つ目の丸は、本事業を実施するため、各水先区において、水先人会、本事業に参画する水先人の代表者及びユーザーによる「協議会」を設置するというものです。以下、括弧書きでございますが、「いずれかの関係者からの要請があれば、国土交通省も協議会に参加する」こととしたいと考えております。

次の丸でございます。協議会においては、「事前指名契約の確実な実行」及び「事前指名契約船以外の船に対する水先業務の提供」を両立することが可能な事業のあり方について検討し、その円滑な実施を図るということとしております。以下、例でございますが、①から④は、協議会の設置の手順でございます。⑤が、いわゆる着地点でございます。

(例) ①水先人側とユーザー側との協議により、本事業の対象範囲(航路、対象船舶数等)を画定する。②邦船社・外船社、大手・中小を問わず、ユーザーが希望すれば、本事業

業に参画できる。ただし、ユーザーの希望する対象船舶数の合計が上記①の対象船舶数を超える場合等においては、一律の基準により対象船舶数の調整を行うことがある。③参画するユーザーは、対象船舶数に応じ、参画する水先人をノミネートする。④水先人会は、ノミネートされた水先人の参画を促し、本事業の円滑な実施に必要な水先人の確保に協力する。⑤は、先ほど着地点と申し上げましたが、指名制と輪番制の両立を可能とする本事業のシステムを構築するというものでございます。

以下2つの丸は、先ほど申し上げたものと重複いたしますが、本事業の内容については、各水先区の実情に合わせて、それぞれの地区において柔軟に事業のあり方を検討することが必要である。本事業の実施に当たり、引受事務要領について、水先区ごとに必要な見直しを行うこととしています。

その下の欄でございますが、既に指名制が一部に見られております東京湾水先区及び伊勢三河湾水先区におきましては、先行して平成21年〇月から開始（ほかの3水先区は本年中に開始）することとしております。例えば、応召義務に揺らぎが出てきた場合、あるいは水先人が十分な休息がとれない事例が生ずる等、水先業務に支障が生じた場合は、協議会において検討を行う。また、事業の結果を関係者間でレビューする。レビューは、これも一定の目途でございますが、6カ月後を目途に行うということでございます。レビューの結果、指名制の履行状況について問題点があれば、さらに引受事務要領等を手直しして行く。その上で、引受事務要領を各水先人会の会則の一部に位置付け、指名制と輪番制の両立を一般化することを考えております。

資料4は、「事業のイメージ（案）」でございます。

中段やや左上の「協議会」という欄をご覧いただきたいと思っております。これがスタート地点になるわけでございます。「ユーザー」と「水先人会・水先人」等による検討・調整を行う。先程、私が手順と申し上げたものでございますが、①事業の対象範囲（航路、対象船舶数等）を画定。②必要に応じ、参画希望船社の対象船舶数を調整。③参画船社は、対象船舶数に応じ水先人をノミネート。④水先人会は、参画する水先人を一定数確保するというところでございます。

続きまして、右側の欄をご覧いただければと思っております。①ユーザーが複数の水先人と事前指名制約を締結することにより、指名契約に基づく水先を確実に実行できるようにする。②事前指名契約は、船社と各水先人個人との間で締結する、ということでございます。

その下のイメージ図は、青が契約を締結した水先人、灰色が事前指名契約を締結していない水先人を示しております。これらの方々が一緒になって輪番制による当直表に掲載されるということでございます。

右下の欄は休暇期間中の水先人を示しており、休暇期間中の方は指名の対象外としております。また、指名申込は〔48〕時間前までと朱書きしてございますが、括弧付きの数字でございます。その下に輪番の順位が示されております。一番左側の水先人が、輪番制で応召義務を担保すべく、事前指名契約船以外の船に赴くというものでございます。左から3人目の水先人は指名を受けた水先人であり、当直表から抜け出る形で、事前指名契約を実行すべく事前指名契約船に赴くという仕組みを示しております。

一番下に注意書きが2つ書いてございます。（注1）事業の円滑な実施のため、事前指名契約を締結した水先人が、事業協同組合を設立して業務を実施することを妨げない。

(注2) 指名に応じることができない場合の具体例をあらかじめ整理しておくことが望ましい、ということでございます。

以上、資料の説明でございます。

**【杉山委員長】**

ありがとうございました。ただいまのご説明にありましたように、この事業は、仮に「指名制トライアル事業」と名付けさせていただきました。

若干かた苦しくなって恐縮でございますが、通常、経済学、あるいは経済政策でとられている基本的な手法、すなわち制限がなくて、ある目的を最大化するというような状況は、現実にほとんどあり得ません。多くの場合、ある一定の制約のもとに目的を最大限実現するにはどうしたらよいかという問題になります。私どもの言葉で、セカンドベスト、次善と言っておりますが、その手法をとらざるを得ないのではないかとということで、トライアル的な案が出てきたというのが実情でございます。

この案につきまして、ご質問、ご意見があればお出しただければと存じます。

内容についてはまだご理解いただけないところもあるかもしれませんので、ご質問も含めてご意見を賜りたいと存じます。

**【佐々木委員】**

大枠の話は、特別、私ども持ってないんですが、中身、若干細かいところへ入って恐縮なんですけども、まず、この1ページ目でございますけども、これの真ん中から下のほうに、黄色い横長の欄がございます、この「指名制」と「輪番制」の両立を具体化するため、5大水先区を対象に「指名制トライアル事業（仮称）」を実施することが適当となっておりますが、実は、連合会の内部で検討した結果、これは4大水先区を対象にさせていただいたほうがむしろ適当なのじゃないかということで、今回ご要望申し上げます。

と申しますのは、関門の話なんですけども、ほかの4水先区と比べまして、関門というのは若干特殊性を有しております、まず1番目に、水先要員が他の水先区はいずれも100名を超えているにもかかわらず、関門は、現在34名程度の少ない人数でやっているということが一つございます。

それから、今まで指名等いろいろ動きがあったわけですが、その辺につきまして、これといった要請も何もなかったという実情がございます。

それから、もう1点といたしましては、ここはよその水先区と比べまして、邦船社等につきましては、定期的なコンテナ船の寄港もございませんし、それから、専航船といいたし、特定の荷主さんのところに張りつけて配船されているような運航形態の船もないというようなところがございまして、その辺ご配慮いただけたらなという要望でございます。

**【杉山委員長】**

ありがとうございました。ただいま佐々木委員から、原案では5大水先区となっておりますが、関門を除く4大水先区にしてはもらえないかのご要望をいただきましたが、いかが取り計らえばよろしいでしょうか。どちらかと言うと船主側の委員にお答えいただく

のが適切かと存じますので、ご意見があればお聞かせいただければと存じます。

**【萬治委員】**

今の佐々木委員の発言につきまして、ちょっと確認させていただきますが、今、トライアルで、この輪番制と指名制の両立ができるかどうかということモデル事業的にやりますよね。結果として、開始されて6カ月後にその結論を見たいと。例えばそれがうまくいきそうだというトライアル結果が出たとしますね。そしたら、これは制度全体としてそれがうまくいくという検証になるので、その場合には関門もそういう対象になるということでもよろしいのでしょうか。

**【佐々木委員】**

そういう考え方です。

**【萬治委員】**

そういう考え方で承知しておられる？

**【佐々木委員】**

あくまでも今回のトライアル事業についての要望でございます。

**【杉山委員長】**

そのことを前提にいたしますと、いかがでしょうか。

**【原田委員】**

今、ご披露があったのは、このトライアル事業の骨子ということで、その他にももう少し細かくクラリファイする事項が何かあるような気がするのですね。ですから、協議会の立ち上げの前にもう一度細かい打ち合わせがあるものと私は理解するのですが、関門の扱いも含めてですね。

例えばこの部分がちょっとわからない。3ページの最初の丸のところですけど、協議会の構成として、水先人会、それと、本事業に参画する水先人の代表者及びユーザーによる「協議会」とあります。ユーザーというのは個々の船主、あるいはオペレーターなのか、あるいは船主協会とか、外国船舶協会とか、そういう団体をイメージされているのか。その辺がいま一つわからないのですが、それはこの骨子が大筋で合意された後、また別途打ち合わせということになるのじゃないかなと思うのですが。

というのは、ここでユーザーが船社とか、オペレーターまでになりますと、多分、参画する人がものすごい数になってしまうのではないかなという気がするのですね。

**【大野海事局次長】**

細かいことは、今後、詰めていく必要があると思いますが、基本的には、参画する個別の船社だと考えています。参画する個別の船社と参画する水先人で行っていただく。水先人会が入るのは、水先人の代表として調整を行うためではなく、応召義務との関係を決め

る必要があるためです。

但し、例えば本事業に参画する船社が10社あり、同じく参画する水先人が40名いらっしゃる場合、全員が参加するかどうかは別の話でございますので、例えば船社の代表が数名に水先人の代表が数名、そこに水先人会が入っていただくというのが通常だと思っております。なぜかと申しますと、例えば日本船主協会と水先人会が個別の契約関係についてまで仕切り、それを押しつけるということになりますと、独禁法上の問題が生ずる可能性があるためです。いろいろなやり方があるかと思えますけれども、私どもが（案）の中身を考えると想定したのはそういうイメージです。

#### 【原田委員】

大体わかりますけど、もう一つイメージが掴めません。というのは、こういう協議会が個々の契約まで立ち入った場合、これは確かに独禁法に抵触すると私は思うのですが、個別契約はあくまでも個別契約で、船社と水先人の契約ですから、協議会がそこに立ち入らない限りにおいては、構わないのではないのかなという気がします。あくまでも、何となくこのシステムがうまく機能するかどうかをモニターすることで、場合によっては、ここで要請があれば国土交通省も参加するとなっていますけど、その辺で交通整理していただくといいますかね。そういった協議会ではないでしょうか。

#### 【大野海事局長次長】

トライアル事業の実施について基本合意が得られれば、日本船主協会さんと水先人会の間で、失礼な言い方ですけど、これまでのように角が立ったやりとりをするのではなく、どうやればうまくいくかということについて実務的な打ち合わせを行っていただくことは可能かと思えますし、そうすれば、姿が見えて来るのではないかという気がいたします。

#### 【杉山委員長】

繰り返すまでもありませんが、この協議会は、国土交通省が招聘するというものではなく、双方が立ち上げて、で、もし要請があれば、国土交通省もそれに参画するということです。主役は、ユーザーであり、水先人であるという理解だと思います。

#### 【原田委員】

別の質問ですが、事業の骨子（案）で2ページ、一番最初の概要のところ、5大水先区において、平成21年度中にそれぞれ一つ以上の事業を実施するとなっていますね。この一つ以上の事業というのは何を指していますかね。例えば一人の指名制が少なくとも入れば、それで一つ以上と、この概要にミートするのかどうかですね。その辺具体的にどういうふうに考えておられるんですかね。

#### 【大野海事局長次長】

一つだと言うと、それを実施して一つで終わったということになるため、一つ以上と書いているだけの話でありまして、深い意味はございません。船社側と水先人側の双方で、トライアル事業の趣旨に沿った形で実施していただければ、そのようなことは起

こらないと思います。

**【杉山委員長】**

よろしゅうございますか。

**【原田委員】**

はい。

**【福永委員】**

こういうトライアル事業ということについての全体像では私どもも全く異存はないというか、やりたいと思っていますが、ちょっと私も二、三点確認したいのですが、一つは今、原田委員のほうから質問がありましたけれども、この協議会のイメージがちょっとよくつかめないんです。細かい話になって恐縮ですが、例えば地方のほうで水先人会ごとということになりますと、船社さんは大体地方からスタッフを引き上げられて、船社としての実態がだんだんなくなってきているのが現実で、どういう形でこのユーザーさんとのコンタクトがとれるのか。あるいは参画される船社の意思表示がどういう形でされるのか。ちょっと何となくイメージ的につかめないのが1点です。

それから、もう一つは、3ページ目の協議会設置の同じ枠の中の丸の一番最後ですが、4番目の丸に引受事務要領について触れられておりますけれども、実施に当たっては水先区ごとに必要な見直しを行うということになっています。細部については、おそらく水先区ごとの事情に応じたものが盛り込まれるんでしょうが、やはりこのモデル事業といいますか、トライアルを実施するに当たっては全体的、基本的なものだけをまとめたものが、中央に骨組みとしてあって、それに地方の水先区ごとに必要なものを加えるという、二段構えが必要な気がしております。

**【大野海事局次長】**

1点目は、先ほどの原田委員のご発言とも関係すると思いますが、例えば東京湾で、話し難いため特定の船社の名前を挙げますが、例えば日本郵船、商船三井と外国船社が3社入った5社で、通し業務ができる東京湾口から大井や横浜のコンテナ埠頭に入る船で指名を行いたいとすると、1カ月に大体何便ぐらだから、大体何十人ぐらいの水先人を指名したいということを船社に決めていただくことが第一だと思います。

水先人会がお断りされるのは困りますが、個別の水先人でやりたくないという方がおられても別段構いません。そういった方を除いて、例えば25人の水先人を対象に、5社でこのような航路で実施しようということになったとする。そうしたら、水先人と船社で、それぞれの代表を決めていただき、水先人会も入って、輪番制との両立は、どういうシステムを組んだらうまくいくのかを話し合ってください。

また、資料2にも書いておりますが、関係者間で柔軟な水先料金の設定について協議が行われるものとしております。なお、これにつきましては、役所は、結果は知りたいと思いますが、協議に関与することはいたしません。

そういうことをやりながらシステムをつくって行きます。初めてのことで、なか

なかイメージが湧かないと思いますが、今、私が申し上げましたように、まず、船社さんがこういうことをやりたいということをおっしゃっていただかないと、始まらないと思います。水先人側に、これなら受けられるという案を出せと言ったら、うまくいかないのではないかと思います。

それから、引受事務要領の定め方ですが、これはまだ幾らでも修正が可能ですし、基本的なところは中央で日本船主協会と水先人会が話し合い、こういう見直しをしましょうということになるのであれば、役所も立ち合わせていただいて、話に入らせていただき、円滑な見直しの方向を出して行けばいいのではないかと思います、いかがでしょうか。

ただし、例えば東京湾と内海では、相当状況が違うと思います。先ほど、例えば東京湾口から大井のコンテナ埠頭までと申しましたけど、あまりそういうことを役所が言いますと、ここの湾ではこうしてくれと、役所が決めているように受け取られる方もいらっしゃると思いますので、まず船社さんから要望を出されることから始めるのが、うまくいく唯一の方法のように感じております。

#### 【杉山委員長】

今の次長のお答え、いかがでしょうか。

#### 【萬治委員】

今の次長のお話ですけれども、私自身も、5大水先区の協議会の設置そのものについては、こういうことが一歩進んだやり方なのかなという感じはします。これは、福永委員の意見にもあるものに共通するところがあると思うのですが、では、これを立ち上げ、今後この5大水先区の協議会を設置して、具体的に何をどういぐあいに進めていくかという方向性とか、その内容は、やはり1カ所で決めて、各水先区ごとのいろんな事情を反映させたトライアルをやっていく道筋をつくるころまでは、やっぱり何かまとめてやる、話し合うというのが現実的なような気がいたします。

ただ、各水先区、やっぱり船社の体制もそうなのですが、各地方はそれぞれ代理店形式で業務が従来と少しずつ変わった色合いになっています。このトライアルで基本的にはどういう対応をしようかという場合に、船社の場合も本店で方向性は決めるケースが結構あるので、それを踏まえて地方でいろんな話をしていくという形が現実的ではないのかなというぐあいに私自身は思います。

#### 【小野委員】

今、萬治委員がおっしゃったようなことではないかと思うんですが、私ども、先般、水先人会の中で委員会に対応につき話した中でも、今回はトライアル事業なので、どこかに偏ったものを対象とするというのはちょっとぐあい悪いんじゃないか。できるだけその次にくるべき大きな変革に耐えるように水先区ごとに対象を変えたモデル事業をやる。次長がおっしゃったように、コンテナに対する事業であるとか、鉱石船、タンカー、LNGのある特定のバースとか、そう大規模でない事業を各水先人会で分担し実施する。ローカルで対応すべき問題と、全体に反映すべきものが見通しできるように、短時間の中で見当を

つける意見が多数ございました。

それから、ある特定の課題について、水先区の全船を対象にするとすると、まだいろいろな細目の合意が得られていない段階では、合意形成に向けある程度限られた、案で例示されている30%程度の水先人が参画するという一方で、ある程度限定部分について実施すれば、他の水先区についても全体が見通せるよう対象を分担したらどうかというような見解でございました。

#### 【関根委員】

制度の問題と運営の問題は分離して考えていかないと、なかなか難しいんじゃないかなと思います。輪番制を維持しながら指名制度を有効に機能させる方法はいかなるものかという運営上の問題をトライアル事業のなかで検討していこうということでございますから、やっぱり基本は指名制を実現しようとする個々のユーザーと個々の水先人の間の契約が最優先される。その後に制度云々という話、ルールにもっていくんだと思うんですね。

協議会という名前がくっついてしまうので、何となく水先人会が中心になって何かやる的な発想になるわけですけども、トライアルにもっていくためには、まず個々のユーザーと個々の水先人との間で合意が成り立たないことには、トライアルも何もできないし、その合意が成り立って初めて水先人会に話がいったら、そこで輪番制と当該の指名実行が何か支障を来すのか、来さないのかという検討が必要になるということでしょうから、やっぱり原則は、個々の水先区、いろんな事情がある中で、まずは水先人と個々の船社が話をするとところから始まらないと、どうにも先に進めないのではないのかなと思います。

ただ、と言いつつも、じゃあ、難しいのは、すべての船社、ユーザーがすべての個々の水先人さんとそういう形で対面で話ができるような、日ごろの人的な関係をつくり上げているかということ、特に私の所属する外船あたりにおいては、まあ、全くそれはないと、現実には。したがって、水先人会の名簿を見ながら、あとは、過去の水先履歴を見ながら、この船長さんはどうも、この水先人さんはうちの船長に評判がよかったら、ひとつお願いしようかな的な話からまず始まらざるを得ないというのが現状だと思うんですね。だから、そういう意味においては、隣にいらっしゃる日本船主協会さんのメンバーさんと外国船舶協会のメンバーとでは大分そのニュアンスが違うんだろうと、現実の問題としては思うんですが。

それから、引受基準だとか、ルールだとかという問題に関しては、これはあくまでもトライアルが終わった段階でそのレビューの中でいろんな、5大でやるのか、4大でやるのかわかりませんが、トライアル実施の中からもいろんな問題点が出てくる、課題も見つかる。それをクリアしていくためには、大まかなルールとしてはこんなものが必要だよねと。あとは、個々のやっぱり水先区の状況を踏まえながら、個々のまた細かなルールづくりも必要だねという方向に流れていかないと、最初からルールをということになっていくと、実際にはなかなか指名制そのものもスタートさせていくことは難しいような気がするんですが、まずはやってみなきゃというところから始まるほうがいいような気がするんですけども、いかがでしょうかね。

#### 【小野委員】

今、関根委員がおっしゃったように、まずやってみることがやはり重要で、トライアルを全水先区の外国船舶協会加盟船社さんの船舶でやるということではなくて、例えば東京湾のAPL社専用バースに入る船について実施した結果を他の水先区において波及していく段階で各ブロックごとに話し合いを進めていく、これがトライアル事業ではないかと思っているわけでございます。

指名のやり方についても、個々の水先人の資質ということの問題よりも、あるトライアル事業ができる十分な水先人数を確保することの方が実際は一番大事な話でございます、そのための仮の引受事務要領的なものを船社の皆さんとお話しして、枠を決めて、その中で参画すべき水先人を斡旋しながら見つける。逆に言えば、その人数によって規模が決まるというような場合もあるのではないかと考えています。最初はあまり手を広げないで、とにかくトライをして、その結果が他の水先区にも演繹でき、あるいは船社間でも演繹できるような方法により第一義的に実施すべきではないかと思うわけでございます。

**【杉山委員長】**

基本的に資料4にまとめられておりますものは、イメージと書いてありますけれども、基本的には制度に近い。こんなような制度的なものをメインにして、運用は、両者で行っていただく。細かな内容等々につきましても、両者のお話し合いの中で決めていただき、もし、両者から国土交通省に要請があれば、国土交通省もそこに加わると。ここでやっておりますのは、このような基本的な提案かと思えます。

**【関根委員】**

ちょっと質問なんですけれども、これは骨子（案）を見ていると、想定としては、単一のユーザーが複数の水先人さんとの間に指名契約を結ぶということが想定されているようですけれども、例えば複数のユーザーが複数の水先人さんとの間に指名契約を交わすということも排除しないというような考え方でよろしいのでしょうか。

**【大野海事局次長】**

はい。

**【関根委員】**

ありがとうございます。それから、もう一つですが。

**【大野海事局次長】**

トライアル事業は、1社だけがこの水域ではやるというと、逆に海運業界内での調整が難しくなると思います。ですから、単独の場合もあるかとは思っておりますが、やはり複数のほうがベースかと思えます。もちろん、どちらでも結構ですが。

**【関根委員】**

私が申し上げているのは、その意味の複数もちろんあるんですけれども、AとBとい

う船社が共同で3人、4人、5人、10人の水先人さんとの間に指名契約を交わすということも可能でしょうか。

【大野海事局次長】

可能かと思います。

【関根委員】

ありがとうございます。それから、もう1点なんです、そうしますと、場合によっては複数の指名契約を受ける水先人さんが出てこないとも限らないということですね。

【大野海事局次長】

一人で、ですね。

【関根委員】

一人で、です。

【大野海事局次長】

それはあり得るでしょう。

【関根委員】

それも排除しないと。

【大野海事局次長】

そのとおりです。

【関根委員】

そういうことも含めて、輪番制との間でいかなる支障が生じるか、生じないかをトライアルで検討しようと、こういうことでございますね。わかりました。

【西村委員】

私ども、内航業界ですけれども、水先業務のサービスを受ける機会が比較的少ないということで、指名制度の利用は、内航ではちょっと無理のような気がいたします。また、指名申し込み期限を72時間から48時間に下げていただきましても、なかなか内航の場合、航海時間が少ないということで、申し込み期限を過ぎることが多くなり、指名制の利用にはならなくて、輪番制のほうでサービスを受けることになろうかと思っております。もし水先業務の引受が指名制度を優先するというのであれば、タイムリーに水先業務サービスを受けられないということが懸念されます。応召義務を果たしてもらえよう内航のほうにもちょっと目を向けていただいて、適切なサービスを常時受けられるようご配慮をお願いしたいと思います。

**【大野海事局次長】**

指名優先と書いてある意味は、はっきりさせなければならないと思います。ただ、指名優先とはいえ、輪番制による応召義務は確保されなければならないわけであります。

指名されても引き受けられる場合と引き受けられない場合があるというのは今までと一緒です。ただ、今までは、輪番制に支障がなければ指名に応じてよいというもので、水先人会が支障ありと判断したら、断ってもよい。引受事務要領を見ても、抽象的なことが書いてありますということです。

今度は指名優先ですので、断る場合もありますけど、そういうときには、例えば、休暇中のためできません等、具体的な理由を付して説明を行っていただく必要がございます。他にもあるかもしれませんが、あらかじめ、指名に応じることができない場合とはどのようなものかについて整理しておくということです。

これによって透明化が図られる。ユーザーさんから見た場合、あらかじめ、事前指名契約を結んだにも関わらず指名が実現しない場合について整理されるということであり、輪番を後に回すという意味で優先と書いているわけではございません。

**【西村委員】**

ありがとうございました。

**【杉山委員長】**

ただいま西村委員から資料2の「3. 配慮事項」に関連したご発言がございました。

この中で括弧書きしておりますのは、全くの（案）でございますので、この数字等々についてご意見等ご指摘があれば、お聞かせいただければと存じます。

**【佐々木委員】**

今、まさしく2ページ目のその骨子の配慮事項の話が出ましたので、私どものほうでは、これもまた要望なんでございますが、この3の配慮事項の（3）なんですけども、先ほど出ております休暇中という、この休暇中の定義になるのかなと思っているんですが、場合によりましては、休暇中というのに、単なるお休みというのだけに限定されると困るかなと思っております。と申しますのは、実は、業務の形態を念頭に置いていただければご理解いただけると思うんですが、ハーバーだけであれば、約1時間で一業務が済んでしまうという業務の対象の場合と、それから、3大湾においてベイから通しで着岸までやれば4時間ぐらいかかるという一つの業務と、内海であれば、8時間、場合によっては12時間もかかるというような長時間業務というのは、それぞれ、どういうふうに言ったらいいですか。労働量といいましょうか、業務量につながると言っても構わないんですが、その業務の面において相当の差がございまして、その業務と業務の間の中間の休息であるとか、あるいはそのハーバー業務の当直中における通し業務を対象とした指名であるとか、あるいは安全をベースにした業務制限というようなことを取り決めているわけですが、そういう業務制限を外れている指名の要請があったとか、そういうちょっと特殊なものについて、実は考慮していただきたい。特にそういった労務面につきましては、休暇中というもの、通常のお休みというものだけではなくて、業務と業務の間の休養時間というものについて

も配慮していただかないと、安全面で支障を生じるおそれがあるかなど、そのように考えております。ここの（３）の休暇中というものについては、ここに書かれている文言そのものではなくて、より幅の広いものだと、この辺についても協議会の中で検討するというご理解いただければなど、そのようには思っております。

以上です。

#### 【大野海事局次長】

資料２に書いておりますのは、少なくとも休暇中の水先人は指名の対象にしないでいただきたいということでありまして、最後の注に書いてありますように、その他どういう場合には指名できないかということについてあらかじめ話し合ってください、ルールを決めていただければと思っております。

ただ、その際、指名できない範囲があまりに広いと、建前は変わったけれど実質は一緒じゃないかということになってしまいます。例えば、今お聞きした、ハーバーの当直に入っているから指名を受けられないというのは、いかがなものかと思えます。

ハーバー当直といっても、水先区によっていろいろ事情も異なるかと思えます。例えば５人で回している場合は、確かにできないかもしれませんが。東京湾の例でいいますと、君津とか、千葉港に輪番で当直に当たっておられますが、員数は４、５名程度です。これを剥がして、例えば東京湾口からやってくれというと、支障を来すかもしれない。一方で、３０人で業務を行っている場合であれば、対応は可能ではないかと思えます。

個別の事例については、ユーザー側と水先人会側で決めていただければいいと思えますので、私の考えを押しつけるつもりはございませんが、あまり指名できない範囲を広げないでいただきますよう、配慮をお願いいたします。

#### 【関根委員】

最後のページの（注１）に、事業協同組合の設立を妨げないと、こういう表現があるんですが、もし仮に複数の水先さんが指名契約をお受けになって、同一条件でおそらく指名契約を交わすことになるんでしょうけれども、その交わした複数の水先さんが事業協同組合を結成されるということになってくると、当然その中で収支に関する分配法だとか、いろんなものも含めた事業協同組合ですから、そういうことが可能になってくると、水先人会の運営と、その水先人会の中に所属している水先人で構成される事業組合と、この辺に少し齟齬が出てくるんじゃないかということが危惧されるんですが、その辺は何か事前に検討されているんでしょうか。

#### 【小野委員】

事業協同組合が水先業務を引き受ける、法人引受の概念ではございません。現行法下では、水先を引き受けるのは、個人事業者の個人引受で、法人引受という概念は、法の想定外として外されたわけでございますね。だから、仮に事業協同組合をつくっても、その事業協同組合の組合と船社さんとがこのトライアルを含めてお話をして斡旋すること、事業斡旋というところまでしかできないのではないかと考えています。引き受けるのは個人ですけど、例えば先般も申し上げたように、大きな船社さんと個人が契約することになった

ときに、それが現行法下で水先人会が斡旋することは非常に難しい。だけど、同じ法制に基づく組織であるが事業協同組合であれば、受注斡旋まではできると思います。この意味で、事業協同組合をつくれれば、その要員確保の問題であるとか、条件の話し合いが何かの形で船社さんとお話しすることはできるのではないかと思います。

**【関根委員】**

ということは、二重になるということですか。輪番制を維持していくために、水先人会としてやはり指名制度の運営に発言力を有していくということになっているわけですよね。

**【小野委員】**

今はこの指名制に絡んで事業協同組合が出ておりますが、本来のところをお願い申し上げたのは、女性水先人の産休とか、いわゆる資本を持たない新水先人の立ち上げ支援等、福利厚生的問題を事業協同組合が実施できるわけでした、将来的には単に指名者だけの組織ではなくて、新規参入する新人が入らなければ事業協同組合の設立の意味が半分は失せてしまう。だけど、現行においてはそういう人は指名の対象外ですから、トライアル時においては新人ではなく、指名に対応できる人が組織化するというのも考えられるのではないかと思います。官はこの表現をお使いになったのではないのでしょうか。この小委員会がさらに養成のテーマまで拡大された場合には、福利厚生も含めて論議されるのではないかと思います。

**【関根委員】**

仮に、例えばA水先区で水先人が80名いたとしますか、これ、トライアル期間中はその30%ということですから24人が一つの事業協同組合を結成したとしますと、仮にです。トライアル期間中の事業協同組合というのはおそらく出てこないだろうと思いますけど。そうすると、その24人でいろんなルールを決めて、24人の中の輪番制なるものができ上がっていくと。例えばそれは当然あり得るんじゃないのでしょうか。

**【小野委員】**

それはないと思いますね。それだったら、水先人会と同じことになる。

**【関根委員】**

いや、だから、お聞きしているわけです。

**【小野委員】**

それはないと思います。

**【関根委員】**

じゃあ、何のための事業協同組合なのか。

**【小野委員】**

例えば船社の皆さんと本格的トライアルも含めて、料金を含めたコンディションをお話ししなければならない。この場合、事業協同組合であれば斡旋支援として法的に可能だと考えます。

**【関根委員】**

別に事業協同組合でなくても、その指名を受けた水先人の代表が話し合えばいいことであって、何でそのためにわざわざ事業協同組合の設立的なものを想定しなきゃいけないのかというのがちょっと分かりません。

**【小野委員】**

だけど、代表がその誰に対して代表権を持っているかです。

**【関根委員】**

いや、それは水先人が選ぶ。自分たちの中で互選した代表ですから、当然その指名を受けた水先人に対しての代表権を持つということになる。代表権というのは法的な意味ではなくてですよ。

**【小野委員】**

だから、それが非常にあやふやであった場合、それでしたら、今の任意組合でもできるわけですね。

**【関根委員】**

だけど、現実の問題としては、事業協同組合のほうが水先人会よりはるかに強くなりますよ、でき上がってしまうと。

**【小野委員】**

どうしてですか。だって、水先業務は法人水先人会及び事業協同組合自身はできないし、水先人会が斡旋をすることもできないわけですから。

**【関根委員】**

斡旋という言葉はどうとらえるかですけども、実際に今の指名制度というのは、斡旋という言葉を使わないだけであって、実際には水先人に業務を振り分けているわけですから、斡旋と変わらないわけじゃないですか、実態として。

**【小野委員】**

指名の斡旋はできないわけですよ。

**【関根委員】**

うん。指名の斡旋はもちろん水先人会はできませんよ。でも、それを事業協同組合がや

った場合においては、今の水先人会よりもはるかに強いそこに組織団体ができるということになりませんか。

【小野委員】

だって、お金は別でしょう。

【関根委員】

いや、わかりませんよ。

【小野委員】

規則的には、水先料を収受する機能が水先人会にあるわけです。

【関根委員】

わかりません。事業協同組合だからお金の分配を決めてもいいことになりませんか。

【小野委員】

水先料の分配はできないですよ、事業協同組合は受注事業体ではありません。

【関根委員】

どうして？

【小野委員】

どうしてできるのですか。水先料金は事業協同組合が受注するわけじゃありませんから、事業協同組合に入ってこないですよ。

【関根委員】

それは事業協同組合がそういう定款をつくれればできることじゃないですか。

【小野委員】

定款をつくったら、水先業務は、事業協同組合の法人受注になる。法人として受注しない限りそれはできないわけですよ。共同受注でもないのです。法人受注になり、それは法の規制概念に抵触し不可能です。

【関根委員】

かなり形式的な話みたいな気がするんですが。

【小野委員】

いえいえ、ほんとうはそこが一番問題になるわけですね。

【杉山委員長】

どうぞ。

#### 【大野海事局次長】

事業協同組合が何をするかという話ですけれども、一つの事業主体として事業を行うのは、事業協同組合ではなくて、協業組合ではないかと思えます。

非常にストレートに申し上げますと、事業協同組合については、水先人側より、こういうことも試してみたいというご要望をいただいたため、資料に記載したものです。個々の水先人では、巨大船社と対応するには弱過ぎるという懸念があるようでございます。

関根委員から、事業協同組合が設立されると、水先人会より強くなるのではないかとのご発言がありましたが、私は、水先人会は、水先法で位置付けられ、権限を持っている団体でございますので、そのようなことは起こらないと思えます。

これはトライアルですから、実施してみて、競争制限的なものであり、問題となるような運営を行うものであれば、国土交通省としてもきちんと指導します。

私が聞いたイメージは、例えば東京湾で事業協同組合が2つできると、それぞれの事業協同組合の中で窓口を決める。代表者は協議会にも出席するし、船社さんと料金の交渉も行うといったことを考えておられるようです。トライアル事業は経過を見ながら見直すことになっておりますので、そこから大きくはみ出すような実態が出てくれば、その際にご意見をいただければよいと思えます。

ともかく今まで行ってないことですので、いろいろ試してみようという姿勢を双方に持っていただく方がうまくいくのではないかという気がしております。

#### 【関根委員】

わかりました。いや、私は、個人的には非常に大賛成なんですけど、実は、この事業協同組合方式というのは。だから、今、私どもは、基本的に一水先人会というルールのあり方が自由競争を妨げる根幹となっておるといってらえ方をしておりますので、事業協同組合が複数設立されて、その中で切磋琢磨していただいて、柔軟な、なおかつ効率的な水先業務を運営していただくようになれば、これは非常にありがたいことであると、こう思っております。そういう意味で、念を押すためにご質問させていただいたということでございますので、ひとつよろしく願いいたします。

#### 【杉山委員長】

実は、今の点については、事務局と私の間でもやりとりがありまして、やはり、複数になれば競争原理が働くのではないかということで、皆さんに問うてみようということになったということを補足させていただきます。

#### 【萬治委員】

今のお話の内容で、我々としても、やっぱりこれを一回トライアルでやってみようではないか、あるいは水先人会さんのほうもひとつ踏み出していただけるのかなという感じは持っています。

それで、先ほど佐々木委員の発言が、ちょっと気になったのですが、前回の委員会でも

問題になった引受事務要領について、ちゃんと見直しましょうよと出ているのですけれども、結局この資料4の4ページ目に書かれているこの指名と輪番制との絡みが、現在ある引受事務要領とどのように違うのかというところをきちっと確認しながら前に進んで行かないと、前と同じことになってしまうというおそれを我々としては持っております。したがって、前回もいろいろと前向きな発言をしていただきましたけれども、その発言を踏まえて、このトライアル事業をどうやって進めていくかということについての話し合いのテーブルにはついていっていただきたいと思います。

それから、先ほど私もちょっと発言しましたが、福永委員の発言、危惧に私自身も賛成です。このローカルとしての5大水先区に対してどのように進めていくのかということの具体論を話し合うときに、こういう方向性をもって話し合いましょうというある程度のガイドラインはやっぱり必要なのではないかという気がしています。

この、今、ここに出ている内容についてはやってみようではないかという強い気持ちはあるのですが、具体的にその進め方について、大変失礼な言い方なのですが、水先区によって、この認識の度合いが若干のばらつきがあるという現実がありますから、それを同じレールに乗っけていくには、何かの仕組みが必要なのではないかという感じはいたします。

**【佐々木委員】**

私も、その意味で、始める前に、基本的な部分の骨組みの合意があって、あとはローカル。水先人会の温度差の話は今、萬治さん、言われましたけど、多分船社さんのほうの温度差もかなりあると思うんですよ。ですから、やっぱり何らかの骨組みのような、ほんとうに基本的な部分だけはやっぱり要るのかなという感じはしています。

**【杉山委員長】**

はい、どうぞ。

**【関根委員】**

もし水先人側の委員にご異論がなければ、新しい制度に対しての検討委員会的な部門も日本水先人会連合会さんの中にあるわけですから、その機能を生かして、日本船主協会さんと私の方と、ユーザー側の代表と連合会側で、もし4大水先区でやるならば、4大水先区の代表も入れて、まずはガイドライン作りのための予備委員会的なものをスタートさせるというのはいかがでしょうか。

**【杉山委員長】**

その点は、両者でご協議いただければと思います。

**【佐々木委員】**

結構です。異存はありません。多分必要だろうと思います。

**【杉山委員長】**

協議会につきましては、非常にイメージがつかみにくいのは確かだと思います。バスの

場合でも、地域協議会も立ち上げて、プラスの面もあれば、改善しなければならない面もありました。個人的には、他のケースで参考とされるような、モデルとなるような協議会を双方で立ち上げて運営していただければ、我が国にとってもプラスになるのではないかと思います。

中立な立場から、河野委員、あるいは井上委員、ご意見があればお願いします。

#### 【井上委員】

お話の途中から入って参りました。申しわけございませんでした。資料のご説明は聞いてないのですが、一通り読ませていただくと、このあたりが落としどころかな、という感じはいたします。ともかく制度はあるのですが、それが活用できてないということであれば、まず、両者が歩み寄れるような場所と時間を作って、その中で、何を決めていけば制度が動くのかということ話し合うところから始めるべきでしょう。もちろん我が社は、自分の力でやるということでもよいのですが、それがかえって安全を揺るがすことになる面もございますから、このようなトライアルの事業を行っていただいて、そこで出てきた問題点をつぶしていくという方法を繰り返していく以外ないのかなと思います。

そして、ある段階でトライアルではなく、もうこれでいけそうだとということになれば、もう海事局の出番はなくなるのではないかと思います。もちろん、制度上、問題があるということであれば、それはまた直していただくことはあるかと思いますが、どういう問題が出るか想像の域を脱してないときに、それを議論してもしかたがないと思います。したがって、トライアル事業を行うことで問題を出しつくし、両者、「いろいろやったのだけれども、ここまでしかできなかった。こういうところを改善できるよう行政上の措置をお願いしたい」ということがお互いに合意できれば、そのときに再度、海事局に動いていただくというやり方が一番自然なのかなと思いました。

#### 【杉山委員長】

河野先生、何かございますか。

#### 【河野委員長代理】

私も、以前に申し上げたように、輪番制のみを原則とせず、指名制と輪番制の両立を考えることが必要だと思います。ただ、どういう形で両立させるのかは、これはもうやってみていただくしかないような気がいたします。今、井上委員もおっしゃったように、やってみて初めて、両立させようとしたときの問題点がわかるような気がしますので、ぜひ一度トライアルをしていただいて、その中で問題を抽出していただく方がいいような気がいたします。

#### 【杉山委員長】

いろいろご意見をちょうだいいたしました。私が聞かせていただいた限りにおいては、この新しい事業、指名制トライアル事業という名称になるのかどうかはまだご議論の余地があるかと思いますが、本日ご提示申し上げました、この新たな事業にトライしてみようという点では、皆様方のご意見が一致したのではないかと思います。

ただ、細部につきましては、関係者間で工夫する余地があるかと思えます。また、国土交通省には、このように料金を決めなさいという権限はありませんから、そこまで立ち入ることはできませんが、新制度がうまく機能するためには汗をかく用意があると伺っておりますので、船社側及びユーザー側、そして、要請があれば国土交通省が、三位一体となってトライアル事業を進めていただければと思います。関係者の皆様には、この事業が円滑に進みますようにご尽力をいただきたいと思えます。

なお、この指名制トライアル事業につきましては、改正水先制度の定着に向けまして、競争原理が機能する適切な市場環境を用意していく上で大変重要なものです。したがって、例えば小委員会報告を上級の船員部会でご審議いただいた上で、交通政策審議会として建議をいただくというようなことも考えられようかと思えます。具体的なことはまだ相談しなければいけませんけれども、基本的にこのような方向で皆様方のご議論を生かすことを模索したいと思えますが、いかがでしょうか。

**【大野海事局次長】**

そういうことになりますと、また小委員会の報告（案）のようなものについて、私どもも作成に努力いたしますが、冒頭に議論が出ました、4大水先区にするか、5大水先区にするかについては、結構大きな問題だと思いますので、ここで決めていただきたいというのが正直なところでございます。

**【杉山委員長】**

先ほどは、当面4大水先区にして、もしこの制度がうまく機能するのであれば、その段階でまた考えましょうというようなご議論だったと思いますが、それでよろしゅうございますか。

**【萬治委員】**

先ほど言いましたように、関係者によってどう進めていくかという会議がセットアップできるのであれば、そこでディスカッションして、そういう問題を対応できるようにしたらいいんじゃないかなというのが私どもの認識ですが。

**【大野海事局次長】**

それは、例えば4大水先区では必ず実施する。関門については、取り扱いを協議しましょうと、こういうニュアンスでよろしいですか。

**【萬治委員】**

結構です。

**【福永委員】**

将来法的に関門が関係ないという意味じゃなくて、トライアルに限定しての話です。

**【杉山委員長】**

では、この場ではそのように合意を見たという扱いにさせていただければと思います。

それから、配慮事項の数字、括弧の中に入っている数字は暫定的なもので、まだご議論の余地があるかと思います。もしご意見があれば、お聞かせいただければと思いますけれども、この場で何かご意見、承ることができませんでしょうか。もしこの場でご意見が出ないようであれば、また再度詰めさせていただければと思います。

それでは、細部につきましては、事務局にその原案をおまとめいただき、結論は次回に取りまとめさせていただくこととしたいと存じます。

また、次回は、本日の議題に加えまして、多様な人材供給源の確保を始めとしました、水先の将来像に関する課題につきましても議論を進めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、本日の議題は、これで終了させていただきたいと存じますが、事務局から何かご連絡等はございますか。

**【上田企画調整官】**

次回の水先小委員会の日程についてですが、6月中に開催させていただければと考えております。具体的な日時については、後日、委員の皆様方と調整させていただくことにさせていただきたいと存じます。

以上でございます。

**【関根委員】**

次回の日程の前に先ほどの準備委員会的なものやっておかないと、次回で詰まるものも詰まらないと思います。ですから、次回日程が6月のいつごろになるかによって、こちらの日程を決めていかなきゃいけないと思うんですが。

**【大野海事局次長】**

私からよろしいでしょうか。

**【杉山委員長】**

どうぞ。

**【大野海事局次長】**

本日のご議論を聞いてのイメージですが、準備委員会が開かれても、詰めれば細部、詰めれば細部というふうに次々にいくと思います。一方、小委員会報告は審議会の議論でございますので、基本的な部分について取りまとめるものであり、細部まで全部杉山先生におまとめいただく話ではないと思います。

このため、必ずしも小委員会の前に準備委員会を開かなければならないというものではなく、適宜、開催していただくのがよいかと思います。その上で、小委員会が開催される前に合意された事項があれば、それを盛り込むということにしないと、いつまでたっても小委員会報告がまとまらないと思います。

関根委員、委員長、いかがでございますでしょうか。

【杉山委員長】

関根委員、いかがでしょうか。

【関根委員】

結構です。

【杉山委員長】

繰り返しになりますが、審議会は、具体的なことまでどうこういう権限はありませんので、方向性を取りまとめるものであるということをご理解いただければ大変ありがたいと思います。

### 3. 閉 会

【杉山委員長】

それでは、以上をもちまして、第3回の水先小委員会を閉会させていただきたいと存じます。本日は、大変お忙しい中、また、夕方からの開催にもかかわらず、熱心にご議論いただきまして、まことにありがとうございました。

— 了 —