

水先業務の効率性向上 のための方策(案) (事務局提出資料)

水先業務の効率性向上のための方策（案）

1．水先業務運営についての効率化の必要性

今般の水先制度の全般的な見直しに当たり、「利用者サービスとして相応しい業務運営の確保」として業務運営の効率性を基本理念の一つとしている（前回第8回懇談会資料2参照）ところであり、水先業務運営について効率化を図ることができる仕組みを確立する必要がある。

2．効率化向上のための方策

- 水先業務運営体制については、今般、引受主体の法人化を認めることとし、これにより、ユーザーに対する責務の確実な履行とともに、透明性ある業務運営、経理内容を実現することと相まって、引受主体における効率性の向上にも資することが期待される。
- また、現在の水先料金については、全国一律に国が省令で定めることとしているが、業務の効率性の向上の観点も勘案し、今般3．の考え方に則って、これを見直すこととすることが適当であると考えられる。

3．新たな料金制度について

新たな料金制度としては、以下の（1）～（3）の考え方に則り、国が一律に定める現行の省令料金制度を廃止し、コストの適正な設定を図りつつ、標準化を図ることにより、その効率性向上を促すとともに、サービスの対価として公平で合理的なレベルに設定されるものとする。

この場合において、料金設定に関する透明性を確保するためにも、料金設定者の説明責任を十分に求めることが可能な制度とすべきであり、この観点から、設定しようとする料金を国が認可するシステムへ移行するのが適当である。

（1）コストを適確に反映する料金制度

昭和24年の現行水先法制定以来、料金については、省令でこれを定めることとし、具体的には、全国一律に船舶の総トン数及び喫水を標準として単価を算定し、個別のバース等について当てはめ、料金表として定めることとしている。

具体的な料金レベルの設定に当たっては、水先に係るコストの状況（水先艇、事務所の維持費等）を踏まえつつ、諸外国の水先料金の動向を勘案して設定していた。

（第5回懇談会資料4参照）

その意味で、これまでの水先料金は、必ずしもコストのみに着目したいわゆるコスト主義に則った料金ではなく、むしろ、サービスの対価としてふさわしいレベルは如何なレベルのものとすべきか、との見地から設定されるいわゆる応益主義に則った料金といえるものであった。

このような料金制度については、

- * 完全なコスト主義に則っていないことから水先人の業務効率化が期待できないものとなっていること
- * サービス対価のあり方を国が定めることに起因して、サービス享受をするユーザーの意向が反映しにくいものとなっていること
- * コストとの乖離が激しく、結果として水先人の報酬について、そのレベルの適正さを含め疑問が呈されていること

等の弊害も指摘されている。

今般の制度改革に当たっては、利用者サービスとして相応しい、透明で効率的、公平で合理的な業務運営体制の確立が望まれるところから、料金制度についても、これに相応しいものとする必要があり、このため、コストを適確に反映した料金制度とする必要がある。

この場合において、具体的なコスト算定に当たっての基本的な指針は、次の通りと考えられる。

イ．水先業務実施主体（引受法人、個人事業主）が業務を行うに際しては、船舶に赴く経費、水先艇の整備・維持・管理、待機場所等の確保に要する経費、海図等情報の把握に要する経費等が発生するところであり、これらについては水先業務が安定的に提供されるようにするため、適確に料金に反映されるよう、これらの経費についても、適正にコストに見込む必要がある。

ロ．特に、引受主体の法人化に際しては、第三者に対する賠償責任を負う可能性を否定できない中で、継続的な業務遂行を担保し、引受義務の履行の確保に万全を期する観点から、保険等の付保あるいは引受主体による賠償資金の拠出などを要するが、これらの経費についても、適正にコストに見込む必要がある。

ハ．更に、その他のコストとして、当該個々の水先人の業務運営経費のみならず、各水先区における水先業務サービスの提供が安定的かつ継続的に行われるようにするための経費（例：水先人の養成教育に要する経費）我が国全体として水先制度が維持されるために必要な経費（例：小水先区維持のための経費）等が挙げられ、これらの経費についても、適正にコストに見込む必要がある。

二．また、水先人の報酬については、その特殊な知識、技能等に対する対価である点も考慮し、かつ、水先人の等級免許制の中で、それぞれの等級及びその前提となる資格（例：１級水先人の場合外航船長経験２年超）の状況も勘案し、それらに相応しいレベルで設定することが望まれる。

他方、今後の水先人供給源の不足に対応した水先人後継者の確保を図る見地からすると、水先人の供給源と見込まれる者が水先人となろうとする程度の魅力を感じるものとするとともに、一方で、供給源となる船社等の人事運用等への影響も一定程度配慮したものとすべきである。

(2) コストの標準化等により効率化を促す機能を有する料金制度

水先業務運営の効率化を促すため、水先料金の設定に当たっては、全国の水先に関するコストを標準化し、これを用いて料金設定を行うことにより、効率化への意欲が自ずと働くような料金制度とすることが必要である。

【他の公益事業の料金制度の例】(参考)

○電力事業

* 料金制度：上限認可制

* 認可基準：能率的な経営の下における適正な原価＋適正な利潤

* コスト算定方式：ヤードスティック査定（電力10社をグルーピング）

コストを電源、電源以外、一般経費の3分野に分類し、それぞれのコストに関する各社の単価をグループ内で、水準と変化率のそれぞれについて順位付けをする。順位の高い事業者ほど経費の減額査定を受ける度合いは小さく済むこととし、これにより単価の水準の引き下げに向けたインセンティブを付与し、経営の効率化を促している。（地域特性等の差を吸収するため、順位付けの際に一定の補正を行っている）

○都市ガス事業

* 料金制度：上限認可制

* 認可基準：能率的な経営の下における適正な原価＋適正な利潤

* コスト算定方式：ヤードスティック査定

コストを設備投資関連費用、一般書経費の2分野に分類し、それぞれのコストに関する各社の単価をグループ内で、水準と変化率のそれぞれについて順位付けをする。順位の高い事業者ほど経費の減額査定を受ける度合いは小さく済むこととし、これにより単価の水準の引き下げに向けたインセンティブを付与し、経営の効率化を促している。（地域特性等の差を吸収するため、順位付けの際に一定の補正を行っている）

○鉄道事業

* 料金制度：上限認可制

* 認可基準：能率的な経営の下における適正な原価＋適正な利潤

* コスト算定方式：ヤードスティック査定

（JR6社、大手民鉄15社、地下鉄10事業者別にグルーピング）

コストのうち、人件費、経費に係る5費目について、それぞれの費目についてグループ内における単位規模当たりの基準コストを算出し、当該基準コストをベースに査定。

具体的には、実績コストが基準コストを下回る場合には、実績コストと基準コストの中間値を、実績コストが基準コストを上回る場合には、基準コストの値を用いて査定することにより、実績コストの引き下げに向けたインセンティブを付与し、経営の効率化を促している。(地域特性等による差を吸収するため、基準コスト算定に当たり一定の補正を行っている)また、基準コストは毎年算定し、公表されている。

○バス事業

* 料金制度：上限認可制

* 認可基準：能率的な経営の下における適正な原価＋適正な利潤

* コスト算定方式：ヤードスティック査定(全国21ブロック毎にグルーピング)

グループ内における一定以上の規模の事業者の原価を標準原価として算定し、標準原価をベースに査定。

具体的には、標準原価と実績額の間値をもって査定原価とすることで効率化を促している。また、標準原価は毎年算定し、公表されている。

○タクシー事業

* 料金制度：自動認可制(上限額以下の一定の範囲であれば自動認可)

* 認可基準：能率的な経営の下における適正な原価＋適正な利潤

* コスト算定方式：ヤードスティック査定(全国77ブロック毎にグルーピング)

グループ内における標準的な能率の事業者の平均原価を算定し、この平均原価をベースに積算した運賃を上限額として設定。申請した事業者は、平均原価に基づき料金が査定されることで、効率化を促している。上限額は公表されている。

(3) 公正、公平で業務の公益性に相応しい料金設定とするための料金制度

水先業務の公益性の高さに鑑みると、水先料金について、合理的な理由無く特定のユーザーのみを優遇するものであったり、逆に、特定のユーザーのみに過重な負担を求めたり、また、相対交渉で料金が決まる不透明なものであってはならず、どの利用者にとっても公正、公平な料金が設定されるとともに、料金表により当該料金体系が利用者に予め示され例外が無いこと等、料金設定について公正、公平なものとなるよう制度上確保しなければならない。

特に、強制水先区においては、ユーザーに水先人の乗船を義務づけていることから、その料金の性質については公共料金に等しいものとも言え、具体的な料金設定に当たっては、不当な超過利潤を認めないこととする等、業務の公益性に相応しい料金設定とする必要がある。

以 上