

平成17年7月22日（金）

於：国土交通省11階特別会議室

交通政策審議会

第10回海事分科会

議 事 録

国 土 交 通 省

開 会

○海技資格課総括 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第10回の交通政策審議会海事分科会を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、ご多用の中、本日もご出席賜りまして、誠にありがとうございます。

私、事務局を務めさせていただいております海技資格課の課長補佐をしております木村と申します。よろしくお願いいたします。

今、霞が関の中では一応軽装ということで取り組んでおりますので、事務局につきましては、申しわけございませんけれども、今は軽装という形で失礼させていただきます。委員の皆様方におかれても同様にさせていただいておりますので、よろしくお願いいたしますと思います。

本日のご出席者でございますけれども、委員及び臨時委員総員14名中、今、松田委員は若干遅れておられるようですけれども、松田委員を除きましても10名のご出席を現在頂戴しておりまして、交通政策審議会令の第8条第1項による定足数を満たしておることをごさいます、それをご報告申し上げます。

また、当分科会につきましては、情報公開という観点から、当初より会議自体を公開しておりますので、議事録等も国土交通省のホームページにて掲載ということにしておりますので、あらかじめご了承くださいと思います。

それでは初めに、本日もご出席いただいております委員の方々をまずご紹介をさせていただきます。

社団法人日本鉄鋼連盟会長の三村明夫委員でございます。

○三村委員 よろしくお願ひします。

○海技資格課総括 早稲田大学教授の杉山雅洋委員でございます。

○杉山委員 よろしくお願ひいたします。

○海技資格課総括 読売新聞社論説委員の松田英三委員でございますけれども、今ちょっと遅れておるようでございますので、また、後ほどお見えになられたらと思います。松田委員におかれましては、今回より、本分科会所属の委員として、海事分科会の委員としてご審議をいただいているということをご紹介させていただきます。

ラリーライダーの山村レイコ委員でございます。

○山村委員 よろしく願いいたします。

○海技資格課総括 なお、本日、圓川隆夫委員におかれましては、所用のためご欠席でございます。

今回、新たに海事分科会所属の委員が1名松田委員が指名されたということでございまして、分科会長につきましては、交通政策審議会令第6条第3項によりまして、本分科会に属する5名の委員の皆様方から互選により改めて選任いただくことが必要となっておりますけれども、引き続き三村委員にお願いしたいと存じますけれども、よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

○海技資格課総括 では、三村委員に分科会長をお願いすることといたしまして、ご挨拶は後ほど一言いただくことといたします。

次に、今回の諮問案件をご審議いただくに当たりまして、臨時委員としてご就任いただく方々をご紹介させていただきたいと思っております。

社団法人日本パイロット協会会長の荒銀昌治委員でございます。

○荒銀委員 よろしく願いいたします。

○海技資格課総括 東京大学教授の落合誠一委員でございます。

○落合委員 よろしく願いいたします。

○海技資格課総括 東京海洋大学理事の桑島進委員でございます。

○桑島委員 桑島です。きょうはちょっと途中で中座させていただきますけれども、よろしく願いいたします。

○海技資格課総括 社団法人日本港湾協会客員研究員の小池博委員でございます。

○小池委員 どうぞよろしく願いいたします。

○海技資格課総括 社団法人日本船主協会会長の鈴木邦雄委員でございます。

○鈴木委員 鈴木です。よろしく願いいたします。

○海技資格課総括 社団法人日本海難防止協会理事長の松浦道夫委員でございます。

○松浦委員 松浦でございます。よろしく願いいたします。

○海技資格課総括 船員災害防止協会専務理事の安本博通委員でございます。

○安本委員 よろしく願いいたします。

○海技資格課総括 なお、本日はご欠席されておりますけれども、臨時委員といたしまして、全日本海員組合組合長の井出本榮委員と早稲田大学教授の河野真理子委員に臨時委員としてご就任をいただいております。

続きまして、事務局でございます国土交通省からの出席者を紹介させていただきたいと思っております。海事局次長の星野でございます。

○海事局次長 星野でございます。よろしくお願いいたします。

○海技資格課総括 大臣官房審議官の大庭でございます。

○審議官 よろしくお願ひいたします。

○海技資格課総括 海技資格課長の羽尾でございます。

○海技資格課長 羽尾です。よろしくお願いいたします。

○海技資格課総括 次席海技試験官の野間でございます。

○次席海技試験官 野間でございます。よろしくお願いいたします。

○海技資格課総括 港湾局総務課長の長田でございます。

○港湾局総務課長 よろしくお願ひいたします。

○海技資格課総括 海上保安庁交通部安全課長の村上でございます。

○海上保安庁交通部安全課長 よろしくお願ひいたします。

○海技資格課総括 本日の現在の出席者については、以上でございますけれども、本日、海事局長の矢部につきましては、急遽急用が入りまして、欠席になっております。あとは小野総務課長につきましても、今席を外しております。あらかじめご案内させていただきます。

海事局次長挨拶

○海技資格課総括 議事に先立ちまして、海事局次長の星野より一言ご挨拶を申し上げます。

○海事局次長 今ご紹介いただきました海事局次長の星野でございます。本来、局長の矢部からご挨拶申し上げますところでございますが、たまたま例のアスベストの関係で、官邸で急遽会議を召集されまして、向こうのほうに出席することになりましたので、私、次長でございますが、代わってご挨拶をさせていただきたいと思っております。

まずもって、本日、委員並びに臨時委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところを本分科会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃から海事行政にご理解、ご支援を賜っておりますことをこの場を借りまして厚く御礼を申し上げたいと存じます。

今回の分科会のテーマでございますが、実は水先制度という、なかなか一般の方々には馴染みでない制度がテーマでございます。水先というのは、船舶交通の輻輳する港やあるいは海流、あるいは地形の関係でいわゆる交通の難所といわれているような海域を安全に航行するために、その船舶に当該海域に精通した水先人が乗船し、安全にかつ速やかに船舶が航行できるように導き、きょう導する制度でございます。我が国においては、もう既に50年以上の歴史のある海上における制度でございます。また、同様の制度は諸外国においても実施されておまして、船舶交通の安全確保と港湾機能の安全にかつ速やかな交通を確保するという意味で、港湾機能の維持・向上等にもそれぞれ大きく寄与していると、そういう制度でございます。

今申し上げましたように、実は現行の水先制度、その根幹となります水先法が昭和24年に制定された制度でございます。それ以降五十数年もう既に経過をいたしておるわけでありまして。ただ、これだけの時期が経過いたしますと、その間、海上交通をめぐる経済社会情勢は大きく変化をいたしておまして、そのときどき若干、運用上さまざまな面での手直しは進めてまいりましたが、やはりこの際、抜本的な見直しを行なうべき時期にいまや来ているのではないかとということでございます。

具体的なテーマといたしましては、その50年間の経済・社会情勢の変化に対応いたしまして、船舶交通の安全の確保のあり方、あるいは水先業務の業務運営のあり方、さらには水先人の後継者、やはり導くべき人材をどうやって確保・育成していくのか、こういったことを全体としてとらえて、制度全般について見直しを行なわなければいけない、こういう本日もお集まりの関係の皆様方にもご理解をいただきまして、一昨年度より検討を私どもとしてまいったわけでございます。

この過程におきまして、本日、荒銀委員にもご出席いただいておりますが、水先の方々、あるいは鈴木委員を初めとするユーザーとなる船会社の皆様方のみならず他の関係機関等にもご参画いただきまして、水先制度のあり方に関する懇談会を設け、関係者と1年半にわたってさまざまな角度からの議論を行ないまして、本年6月にその懇談会の報告

書をとりとめたというところでございます。

今後、この分科会のご議論をいただく際にも明らかになってまいらると思うのですが、水先制度をめぐるまは、さまざまな課題が現在提示されております。いずれも重要かつ緊急に対処することが必要な課題であるため、今般、懇談会報告を踏まえ、水先人の確保・養成のあり方、利用者に対するサービスとしてふさわしく港湾の競争力向上にも資すると、こういう業務運営のあり方、さらには船舶交通の安全の確保のあり方等の観点から、こういった諸課題について早急に検討を進め、成案を得ることが必要だということでございます。

このため、国土交通省におきまして、水先制度の抜本改革のあり方に関する諸課題の解決に向け、本日このような形で委員の皆様方にご参集をいただきまして、皆様方のご意見を賜り、それを具体的な制度の立案に活かしてまいりたいと、このように考えている次第でございます。委員の皆様方にはよろしくご審議賜りますようお願い申し上げますとともに、さまざまな課題がございますので、これらについて、より具体的かつ実行性のある形で新しい制度が構築できるよう、皆様とともに審議を精力的に進めてまいりたいと考えております。簡単ではございますが、私からのご挨拶にかえさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

分科会長挨拶

○海技資格課総括 それでは、三村分科会長に一言ご挨拶をいただきまして、その後、議事進行をお願いいたします。

三村分科会長、よろしくお願ひいたします。

○分科会長 分科会長にご推挙いただきました三村でございます。鉄鋼連盟の会長をやっております。

今、星野次長からお話がありましたように、55年ぶりだということですが、よくこれだけ持ったと。問題はありますけれども、しかも、その中には抜本的な改革と、こういう一つの言葉が入っております。環境変化は当然いろいろあったわけで、今の時代に合ったベストな制度をぜひとも検討をさせていただきたいと思っております。分科会長に推挙していただきました。ぜひとも皆様のご協力を得て進めさせていただきたいと思っておりますので、

よろしく願いいたします。

議 事

(1) 諮問第40号「水先制度の抜本改革のあり方について」について

それでは、議事次第に沿って議事を進めさせていただきたいと思えます。

本日の議題は5つでございます。

まず第1番目の議題でございます。本分科会に審議を委ねられております諮問第40号「水先制度の抜本改革のあり方について」について、事務局よりご説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○海技資格課長 担当しています海技資格課長の羽尾でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、資料に沿ってご説明いたしますが、まず、資料の確認をさせていただきます。お手元に資料をお配り申し上げております。議題を書きました資料一式、これがその1ページ目でございますように、関係資料構成を書いております。資料1から資料5までがこの一式に入っております。それから別添としまして、参考資料1、2と参考資料3がございます。この最初の一式資料が27ページまで、その次の参考資料1、2が9ページまで、最後の参考資料3が66ページまでで、すべて通し番号としております。議事の途中で乱丁・落丁・脱落があれば、その都度お申し付けいただければと思えますので、よろしくお願いいたします。

早速でございますが、今、分科会長からございました議題の1につきまして簡単にご説明させていただきますが、この諮問第40号の内容についての説明の手順をまず申し上げますと、まず第一に、この制度の概要、つまり、水先とはどういう業務で、その制度はどのようなものか、業務の実績などがどうなっているか、こういった点をご説明いたしました上で、次に、この水先制度につきまして、先ほど次長からもご挨拶で触れましたように、現在、さまざまな問題点、課題が各方面から提起されておりますので、その状況をご説明いたします。その上で、第3番目に、そういった諸課題の解決に向け、当局を含め関係者間での検討を進めてきましたその内容、方向、特に、先ほど次長からありました懇談会での検討の状況などをご説明させていただきます。最後に、そういった懇談会の検討結果

を踏まえつつ、今後、検討をどのように進めていくのか、その一環として今般審議会に諮問させていただきましたその内容、審議いただくに至った経緯などをご説明させていただきます。そのような形で若干時間をとりながらご説明させていただきます、もって第1の議題の事務局説明とさせていただきますと存じます。

まず最初に、水先の業務あるいは水先制度の概要を資料の7ページ、資料2-2以降でご説明させていただきます。関係資料の資料7ページをお開きいただきたいと思います、本日、併せて、ビジュアルな形でと思ひまして、ビデオ映像も簡単に用意させていただいております。まず、それをご覧いただきたく存じます。約4分余りの短いもので編集いたしておりますので、ご覧いただければと思ひます。

では、スタートしてください。

(ビデオ上映)

○海技資格課長 短く編集する都合で、若干不自然な形で切れているところがございまして、お詫び申し上げますが、このもとの映像にあたりましては、パイロット協会さんのご協力も得たものでございますので、一言お礼を申し上げさせていただきます。

それでは、そのような制度につきまして、資料に沿って7ページ以降で若干のご説明をさせていただきます。

今ご覧いただきましたように、水先の制度でございます。船舶が輻輳する水域あるいは交通の難所において水先人が乗り込んで船舶を導くというものでございまして、その7ページの下の地図がございまして、黒マルで書いた地域、全国39の箇所を水先区として指定いたしまして、そこの区域を水先制度の対象といたしております。これは国際的に実施されている制度で、船舶の安全あるいは港湾機能の保全などに資するというものでございまして。特に、2番でございまして、全国の39のうち10箇所の港あるいは水域につきましては、船長に対しまして、水先人の乗船を義務付けているということでございます。ちなみに下の図の中にもございますように、現在、水先人は全国で656人いらっしゃいます。国土交通大臣の免許を受けて業務を行なっていると、こういうものでございます。

次の8ページは、水先制度につきまして根幹となります水先法の概略でございます。昭和24年に現在の水先法が制定されたものでございまして、その後、大きな改正としては、一度昭和39年に水先人会等の設置に係る改正をいたしております。昭和50年は規定の整理ということで、政令において、水域ごとに強制水先の対象船舶を定めることを可能と

すると、こういう形で政令に委任する規定を置いたものでございます。

法の目的が1条にございます。水先法の目的は、主として船舶交通の安全を図ること、これを大目的にしておりまして、併せて船舶の運航能率の増進にも資すると、こういう制度になっております。その目的達成の手段としまして、1つが水先人となろうとする者の資格を定めるということ、2つが水先業務の適正かつ円滑な遂行の確保を図ると、こういうのが法律上の目的達成の手段となっております。その手段について具体的な規定としては、水先人の関係として、水先人に免許を与える、その免許の要件や欠格条項、あるいは水先人について国家試験を行なう、その国家試験の内容、免許の更新の制度などを定めております。それから、水先区の関係としまして、この資格制度の適用される区域としまして、全国39の水先区、あるいは強制水域の規定を設けております。それから業務の円滑かつ適正な遂行の関係では、水先業務につきまして、水先人に対する引受義務の規定、水先料金を定めることの規定、あるいは水先人会を設けることの規定、それから国の水先人に関する免許取消し等の監督規定を定めているものでございます。

次に9ページでございしますが、全国に656人の水先人がおりまして、それぞれ水先区ごとに免許をもらうという形になっておりまして。その各区域ごとの水先人の配置の状況でございます。黄色い網かけが入っているものが強制水域の区域でございます。全国656人のうち、強制水域は567人(85%)ほどがその強制区域で業務をされている。水先隻数は水先人が業務を実施した対象隻数の合計でございますが、平成16年度で16万隻弱という形になっております。ちなみに強制水域では14万隻余り(89%)ほどが強制水域での対象隻数になっております。

その次の10ページで、この水先人の員数がどのように推移しているかということでございます。現在656人でございますが、10年前は、平成6年746人ということで、10年前と比べて約12%(90人)の減少しております。これにつきましては、別添の参考資料の3ページを併せお開きいただければと思うのですが、水先の実績としまして、その隻数として見ますと、3ページにございますように、10年前と比べまして、約24%隻数ベースで減っております。一方で、総トン数ベースではほぼ横ばい4%余りでございますから、船舶の大型化が図られていることも影響しているかと思いますが、水先人の業務としては、隻数ごとに一業務が行なわれておりますので、対象となる水先人の員数もそれに合わせて若干減りつつあるというのが実情かと思っております。

その水先人につきましてお聞きかとは思いますが、年齢につきまして、その下に書いてございますとおり、若干年齢層が高くなってございます。現在、右の平成16年度末、また、資料の10ページ、本体資料へ戻っていただければと思いますが、61歳以上の方が65%、約3分の2を占めております。656人のうち3分の2が61歳以上という形になっております。66歳を超える方が3割という形になっておりますが、現在、パイロット、水先人の方々の内規でもって72歳までという形をもって推移しているところがございます。この20年ほどのレンジの中に656人がおりますので、その656人を20で割れば、大体年間30～35人ぐらいがお辞めになり、一方で30～35人ぐらいを補充していると、このような状況でございます。

その次に、その免許の取得の手続は11ページでございます。免許につきましては、国家試験ということで、身体検査、筆記試験の第一次試験と、それから現場のそれぞれ免許を持つとする水先区ごとに水先修業という形を3～4ヶ月行なった上で二次試験を受けていただきまして、合格者について免許を発給すると、こういう形になっております。この免許の要件、一番右上に書いてございますように、3年以上船長として総トン数3,000トン以上の船舶に乗り組んでいたことと、こういう要件を課してございます。この3,000トン以上3年の経験を経るという方が、大体船会社の人事運用上50歳を過ぎてからようやくその要件を獲得できるということが実情になっておりますので、そういう意味でも業務をスタートできる年齢が55歳ぐらいというのが実情でございます。

12ページでございますが、現在、その水先人の供給源であります外航の船長あるいは航海士の人数が非常に減っていると、こういう状況でございます。現時点、平成14年7月時点での各年齢別での外航船長・航海士、つまり船長履歴、先ほど申しした履歴が取得できると考えられる実際の海上の従事者数をもとに作成したのが上の表でございます。これが、人数がどんどん減っている結果、この50歳以上の方が今後どんどん減っていきまして、平成21年度には、下の推移にございますように、年間ベースでも30人を切る13～14人、あるいは10人を切る年度もございます。そういう意味で、早晚、先ほど申しした30人なりの供給も足りなくなってくるというのが実情でございます。そういう意味では大きな課題としてこれをどのように対応していくかというのが、一つの問題として浮上しているものでございます。

その次に13ページで、料金制度について概略ご説明させていただきます。料金につき

ましては、現在、国土交通省令で料金を定めております。これも我が国のこういうサービスに係る料金設定としては非常に異例なものでございますが、その省令では、総トン数及び喫水を標準として水先区ごとに定めませんが、全国一律の基準で算定しております。例えばその四角にございますように、3マイルまで約32,000円前後を標準として決めておまして、その後1マイルを超えるごとに約2,000円程度が上乘せされていくと、こういう形で設定されております。割引料金あるいは割増料金などはございますが、こういったものにつきましても省令で定めるということをごさしまして、夜間割増等々ここに書いているようなものについても省令で定めているというのが実情でございます。

この料金レベルについて各種批判もございますが、現在、この料金が低いのではないかなどという批判もいただいているところでございまして。それを14ページに、我が国の料金を、上から主な港について掲げてございます。片道料金ベースで20～39万円という形で置いております。ちなみに、海外も同じ水先制度がございしますが、アジア各国では、ここにございますように、安いところは3～10万円という形もございします。欧米は、この下にあるような形でごさしまして、案内する距離に応じて決まるということも影響し、欧米のほうは距離が長いということもあって、ほぼ高めの推移になっているというふうにも見られます。参考までにマイル当たりの料金を算定したものが一番右の欄でございします。このような数字でも、中国の上海の場合は6,000円ぐらいという形でごさしまして、日本の場合はそれより高めでございます。欧米とほぼ一緒程度というのが実情かと思えます。

以上、水先制度の現状の概要を簡単にご説明させていただきまして、次に制度を取り巻く諸課題を簡単に、資料の16ページでご説明させていただきます。大きく言って3つに分類しておりますが、1つは、日本人船長が減少していることに伴いまして、早晚、水先人不足が到来するというところで、これは、1つは外航船長3年という経験を求めている資格の要件をどういうふうにすべきかという課題、あるいは若い人が水先人になることができるようにしたほうがいいのではないかなどというような点、あるいは仮に要件を緩めて範囲を広げようとした場合にも、安全にも直結する問題ですが、その維持をどのように図っていくかといった課題などが挙げられるかと思えます。

それから、業務運営のあり方について見れば、業務をさらに効率的に進めるという要請が強くなります。業務の効率化が働くようにするための課題、あるいは業務の内容、あ

るいは経理内容が不透明ではないかといった点、それから3つ目の黒マルでベイ水先とハーバー水先とございます。これは、東京湾内や大阪湾内や伊勢湾などは、いわゆる航路の部分と港の部分とで区域が分かれている結果、水先人が途中で乗り継ぐという形態をとっております。したがって、そのことが一つの非効率ではないかという指摘もございまして、その課題についてどのように取り組むべきか。あるいは、先ほどご説明した、料金を国が一律に定めていると。この結果、効率化の観点などからうまく機能しないのではないかとといった点も提示されているところでございます。一方で、水先人というサービス業務のその品質向上への取り組みが必要ではないかという点が、その次のマルでございます。例えば、ユーザーに対して責務を持って遂行するといった体制をとるべきではないか。あるいは、仮に万が一事故を起こした場合の水先人の処分なり再教育のあり方を考えてみるべきではないかといった点。

それから、船舶交通の安全の確保という本来の制度目的にかかわる部分として、1つは、実態を踏まえて合理的な規制となっているかどうか。あるいは、そういう規制の見直しに向けて、機動的に規制の見直しができるような体制になっているかどうか。こういった点も提示されているということでございまして。

以上のようなことから抜本的な改革をしないと、こういった諸課題の解決は難しいのではないかと、こういう点でございます。そういった観点からいろいろ検討を一昨年ぐらいから進めてまいりました。

18ページに、その一環としまして、まず、先ほど次長からもお話し申し上げましたように、水先人あるいはサービス提供者、そして、利用者の船会社の方々、それから海事の関係者の方々から懇談会を設けて議論をしてまいりました。その場ではヒアリングをし、特に当事者たる水先人の方及びユーザーの船会社の方の意見も何度も聴取し、それから実態的な調査をし、検討を行なってまいりまして、関係者の概ねの合意のもと、先月懇談会で一定の報告をまとめたところでございますが、今後、4番にございますように、具体化に向けて検討を深度化させる必要があるということでございます。

まず、そのとりまとめました6月の懇談会報告を簡単にご説明させていただきます。19ページでございます。懇談会報告の要旨、概ねトータル66ページあるものを簡単にまとめております。懇談会の報告、まず制度の意義・経緯ですが、これは先ほど来ご説明したので省略いたします。ちなみに、その中で実態調査をしますと、水先人が乗船した場合、

乗船しない場合に比べて9.7倍安全であるなどといった調査結果も踏まえて一応の整理をした上で「水先制度を取り巻く諸課題」でございます。これも先ほどご説明した安全の確保や業務の責任ある遂行という点と業務運営の効率性の向上という点、それから水先人の供給源不足の到来という点、こういった点が諸課題として対応しなければならないものとして掲げられておりまして、そのために改革を要するというところでございます。

20ページに、改革の理念及び具体的方策をまとめてございますが、ここでは、時間の関係で、具体的方策を中心に簡単にご説明させていただきますが、まず、水先区の区域あるいは強制水先のあり方につきましては、諸調査、実態調査を踏まえますと、区域の範囲の変更は、今現在は必要ないのではないかと。ただし、その見直しを柔軟に行なう仕組みは考えるべきではないかといった指摘があります。

それから強制水先対象船舶の範囲につきましても、これは強制区におきましても、1万トン以上の船とか、あるいは総トン数3,000トン以上の船といった形で総トン数による限定をいたしておりますが、その決め方につきましては、引き続き「船舶の大きさ」を基本とするけれども、「船舶の大きさ」以外にも、関係の要素を踏まえてきめ細かい規制とすべきではないかといった提言でございます。

それから業務運営のあり方につきましては、業務引受主体の法人化ということで、責務の確実な遂行、あるいは運営の透明化を図っていくということで、水先人を構成員とする人的組織体たる水先引受法人を認めていくということが提示されているものでございます。

3番で、水先業務の品質管理の向上ということで、全国的な適正化団体によって、その水先人に対する処分なり、再教育なりを効果的に実施するといった体制をとれないのかと、こういった点がいわれております。

21ページでございますが、5番で、効率性の向上というところでは、三大湾におきまして、先ほど申したベイとハーバーという航路と港の中との水先区が分かれている問題については、これを統合して効率化を図っていくべきではないかと。あるいは料金規制の緩和につきましても、省令料金という制度をやめて、コストの適正な設定を行なって、業務運営の効率化を促すような、そういった認可料金制に移行することができないかと、こういった点。

6番では、人材確保につきましては、船長経験を持たない若年の方にも免許を取る資格を与えていくことが必要ではないかと。そのために等級別の1～3級という形の免許を取

れないか。それから、養成教育をそのために安全レビューが下がらないように、養成教育を充実していくべきである。それに合わせた試験の見直しをしていくべきであるといった点がご指摘されてます。

最後にⅢ－４で、必要な課題の緊急性などにかんがみ、所要の法的措置が必要なものは次期通常国会にも提出することを考え、平成19年4月からの実施を目指して、先ほど申したように、検討をさらに深めていくということがいわれております。私ども海事局としても、これらを踏まえながら、今後さらに検討を深めていくと。

こういう関係で、資料の4ページにお戻りいただければと思います。資料2－1でございます。今回、国土交通大臣から交通政策審議会に対しまして、水先制度の抜本改革のあり方について諮問をさせていただいたところでございます。現在、その一番下の段でございますが、懇談会報告も踏まえながら、現在、水先人の確保・養成のあり方、あるいは利用者サービスとしてふさわしい業務運営のあり方、交通の安全の確保のあり方などの観点から検討を進め、これにあたって審議会の意見を賜りたく諮問をすると、こういうようなものでございます。

その次の5ページは、この審議会での諮問を受けて、審議会より本海事分科会に付託をされたものでございます。

以上、簡単にご説明させていただきました。

○分科会長 ありがとうございます。

ただいまご説明がございましたけれども、何かご質問等々ありますか。

(2) 水先制度部会の設置について

○分科会長 無いようでしたら、第2の議題でございます「水先制度部会の設置について」に移らせていただきたいと思います。

今回の諮問事項につきましては、審議内容が専門分野にわたるため、資料3として事務局に用意させましたが、水先制度部会を設置し、これに諮問事項を付託し、十分な審議をお願いしたいと存じますけれども、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

○分科会長 ありがとうございます。

それでは、そのように審議を進めさせていただきます。

(3) 部会所属委員及び臨時委員の指名について

○分科会長 続きます、第3の議題でございます。水先制度部会の人選であります。交通政策審議会令第7条第2項によりますと、部会に属すべき委員につきましては、分科会長が指名ということになっております。したがって、部会に所属していただく委員及び臨時委員については、私からご指名をさせていただきます。

あらかじめ事務局をお願いしまして、資料として配付させていただいておりますので、資料4の25ページをご覧くださいと思います。

まず、委員ですけれども、杉山委員、圓川委員、松田委員、次に臨時委員から、荒銀委員、井出本委員、落合委員、河野委員、桑島委員、小池委員、鈴木委員、松浦委員、安本委員、以上の方を指名させていただきますので、ご了承のほどよろしくお願いいたします。

なお、部会長につきましては、別途、部会に属する委員の互選によって決定することになっておりますので、申し伝えます。

以上、よろしゅうございましょうか。

(「はい」との声あり)

○分科会長 ありがとうございます。

では、次の議題に移らせていただきます。

(4) 検討スケジュール(案)について

○分科会長 第4の議題でございますけれども、今回の諮問事項に関しまして、「今後の検討スケジュール(案)について」について、事務局よりご説明をお願いします。

○海技資格課長 資料5、27ページをお開きください。今後の検討スケジュールということで、簡単に提示させていただいております。

本日22日の第10回の海事分科会を経て、来週28日に、第1回の水先制度部会を開き、議論をいただき、9月下旬第2回の水先制度部会を開くと、このような予定でございます。ここでは仮置きで、答申案について9月下旬の第2回で議論するという形にいたし

ておりますが、審議の状況次第で、法案に直接関係する部分を除いたその部分については、場合によっては継続しての審議を行なうことも考えられるかと思いますが、先ほど次長からもご挨拶申しましたように、課題の緊急性、重要性などにかんがみ、早急な対応の成案を得ることも必要でございますので、夏を挟んで非常にタイトなスケジュールではございます。このような検討スケジュールで提示させていただいているところでございますので、よろしく願いいたします。

○分科会長 ありがとうございます。

ただいまご説明がございましたけれども、何かご質問、ご意見、せつかくですから、何でも出していただければ結構だと思いますけれども、いかがですか。

僕は、大体どんなあれになっても、みんなにしゃべっていただくことにしておるんですけども、何かございますか。

○委員 今回初めて会議にやっと来れたという感じなんですけれども、いつも私とミーティングしながらいろいろご説明を事務局からいただいていた、どうもありがとうございました。すみません。

今日、水先人制度ということで、初めて映像を見て大感動しちゃったんですけども、カッコいいと思いながら、そんな意見でよろしいんでしょうかね。水先船というのは、私はボートだけだと思っていたのです、実は。乗り込んで、中で一緒にナビゲーターのようにして案内していることをここに来るまで知らなかったの、カヤックとかやっているとかよく見かけてはいたんですけど、船しか存在がわからなかったの、ああ、こういうことだったんだというのを初めて、びっくりしました。

自分は文章を書く中で水先案内人なんていう言葉をしょっちゅう出しているの、こういうことだったんだ、なるほどなるほどと、とても理解して、なおかつ、非常にいい、すばらしい職業だなと思って、だんだん減っていらっしゃるというので、どうやったら本当にきちんとしたそういう確保をできるのかなというのを話し合っただけならうれしいなと思います。

一般の方がどれだけそれを知っているかということもとても疑問もあるし、むしろ、今はいろいろな職業の中で、海にかかわるものですらライフセーバーがあったり、若者の憧れの職業はいっぱいあるのですけれども、これはそれになるんじゃないかなと。知識もなければいけないし、言葉もできなければとか、経験が豊富でなければと、すばらしい職業

だなど思ったので、この中での星になるような位置にあるんじゃないかなと、ふと私はそんなことを思ったのですけれども、減らずに、どんどん増えて行ってほしいなと思いました。カッコいい映像をありがとうございました。

○分科会長 ありがとうございます。一言いかがですか。

○委員 先ほどの映像は、本当に中島みゆきの歌が流れたほうが良いような気がしたんですけれども。実は、私のところに船長協会という船長さんのつくっている会の雑誌が毎月送られてきて、その中で、今月、この水先に触れたのがあって、鹿島港か何かでやって、大変なうねりの中で船に乗るといふ苦勞のお話を書いてあって。伺うところによると、去年は3人殉職されたというのかな、非常に過酷な条件でお仕事をされていて、私もつい最近までそんなことを知らなかったものですから、わりと気楽にこのお話は引き受けたんですけれども、改めて身の引き締まる思いで次の部会の議論は、気を引き締めてあたろうと思っています。本当に縁の下の力持ちみたいな仕事なんですけれども、毎日こなされている方に、本当に改めて敬服するというか、感謝をしたいと思っていまして、そういう心を込めていい改革案ができれば、それに多少でも力をお貸しできれば幸いかと思っております。そういうつもりで審議にあたりますので、よろしく願いいたします。

○分科会長 全員に一言ずつお願いします。

○委員 先ほど遠慮しましたけれども、全員しゃべろというのが分科会長の趣旨ですから。

私は実を言うと、あんまり堅苦しいことになっちゃうので、なるべく堅苦しくなく離しますが。私どもは実は需要家でございます、山村さんがおっしゃるほどカッコいいものかどうかとかいろいろ思いますけれども。最初に国交省からありましたとおり、この制度が大変古うございまして、積年の何とかというものも当然あるわけございまして、その改正ということで、大変期待しているところです。

もちろん安全が第一ですけれども、安全だけということではなくて、安全は必要条件であって、必要十分条件であるためには、効率と経済性と。これは安全は絶対犠牲にはいけないので、1番目が安全で、2番目が効率性と言っているわけではなくて、必要十分条件を満たすためには、やはり国の経済全体に資するという観点からも、安全性を守りつつ、経済性、効率性を維持していただきたいというようなことで、私のほうはそういう趣旨で話をさせていただきたいと思っております。

あんまり堅苦しいことを言ってもしょうがないので、このへんでございまして、あとは、

さっき山村さんがおっしゃったように、若者がということがございましたけれども、先ほどの国交省の説明の中にも、大体55歳過ぎ、六十何歳という方が多かったですけれども、制度、1級2級3級、私はそのへんは全然まだ知りませんが、それも含めて若い方も入れるほうがいいのかなと。ただ、多々ますます弁ずかどうかは、これもまた別でございますけれども、きょうは議論をする時間はございませんけれども、私もまじめに取り組んでいきたいと思っております。よろしく願いいたします。

以上です。

○分科会長 ありがとうございます。いかがですか。

○委員 今の効率性と安全性ということについて、安全性だけに触れますと、今、日本の中で安全の面で問題になりますのは、先ほどご説明にありましたように船が大型化しますので、ますます難しさが増えてきているというのが1つと。それから、日本人船員が減っているということは、日本の近海を動かしている船の船長さん、外国人船員さんのウエイトが高まってきていますので、したがって、ますます日本の法律の制度とか、日本の地形をご存じない方々が実際に担当している。そういう意味でこのパイロット船の制度は非常に重要性が増しているなど。そういうことを感じますので、そういう観点から審議に加わらせていただきたいと思っております。

○分科会長 ありがとうございます。いかがでございましょうか。

○委員 私、もともと船員であります。現在、本当にクラスメートの数多くがちょうど62歳ですから中堅どころでしょうか、パイロットさんとして活躍をしております。そういう中で、私自身は高い技術と誇りを持ってやっていらっしゃることについてよくよく知るところであります。また、日本の国全体でもって船員の役割とか、船員の確保・育成がいわれているわけですが、その延長線にパイロットの確保・育成があるのかなと思ひまして、この議論に積極的に加担させていただきたいと思っております。よろしく願ひします。

○分科会長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○委員 学校の教師をしております、学生に海運の話をする機会がたびたびあるのですが、海運となりますと、身近に利用したことがないということで、親近感がないんですね。ですから、知らない階層が非常に多くあると。しかしながら、これは我が国の経済にとっては必要不可欠の存在ですので、ぜひ知ってもらいたい。さらに、水先案内人と

ということになりますと、非常にその役割が重要であるにもかかわらず、もっと知られていない。ここは何とかしなければいけないのかなと、そんな感じがしております。

水先案内人制度を改正する。先ほど分科会長からもありましたけれども、抜本的改正。私はこのお話を聞いたときに、改正と抜本的改正とどう違うのだろうというように悩んだんですけれども、きょうのお話で、どうやら抜本的改正が不可欠なんだという認識に至りました。身を引き締めて部会にあたらせていただきたいと思います。

○分科会長 ありがとうございます。何かございますか。

○委員 港湾管理の立場から私はいろいろ発言をさせていただきたいと思っておりますけれども、何を置いても安全性は最優先しなければならないことだと思っております。そういう中で、次長さんからもお話がありましたように、現行の水先制度がかなり実態と不整合な部分が生じてきておりますので、ぜひこれは抜本というか改正についていろいろご審議をし、いい案をつくっていただきたいと思いますと思っております。

港の立場から申し上げますと、とにかく船が来てくれなければ港というのは存在感がないわけで、たくさん船に来てもらうわけですけれども、現行ご承知のように、かなりの荷物が日本の港から近隣の北アジアを中心とした港に直行して、そこから大型船に積み替えて、本船航路で外国へ行くという、そういうコースをたどっております。これは簡単に言うと、それだけ道が長くなることは、荷物のコストが高くなり、そのコストの分を諸外国の港にお金を払っているという状況ですね。したがって、今、国交省の港湾局を中心にスーパー中枢港湾ということのを要望して皆さんで取り組んでおりますけれども、このスーパー中枢港湾が本当に日本で成立するためには、かなりの荷物を一点に集めなければならないという状況です。そのためには、先ほどの港の入港船の安全性は最優先しなければならないのですけれども、よりコストを安く、船会社あるいは荷主に対してそういうコストサービスをしていくことが非常に求められて、それが港の繁栄にもつながるわけです。ひいては、国内の港を支える経済にもつながるのですけれども、一つの取り組んでいる課題の中に、国内の貨物を一点に集めるための日本国籍船の内航船の振興が一つの課題としてございます。ぜひ、そのためにもこの法律の改正によって、より日本の小型船というか、国内船の環境が推進できるように、そういうふうな制度にしていっていただければと。そうすることによって、ひいては日本国経済の貢献にもつながると思っておりますので、そんな観点からいろいろまた述べさせていただきたいと思っております。よろしくどうぞお

願います。

○分科会長 ありがとうございます。いかがですか。

○委員 私もこの大改革ということは、今お話を伺っていて必要性が非常にあるというふう感じておりました。その場合に、効率性をどうやって確保させていくかという問題のほか、いわば公正性といいますか、これはある意味では海上運送に伴って事故が発生するというリスクが常にあって、しかも、そのリスクは、例えば東京湾を考えてみますと、巨大なリスクになるということなので、それは、巨大なリスクを生み出すということは、それに伴って多数の被害者あるいは被害が出てくるということですから、効率性とともにも多数のリスクが現実化した場合に、適切な形で被害者を補償することが可能なような枠組みも十分考慮した上で、この抜本的な改正の中でひとつ考えるべき重要な視点が1つここにはあるなというような感想を持ちました。

○分科会長 ありがとうございます。続いてお願いします。

○委員 先ほどビデオをちょっとご覧いただきましたのですが、できれば各委員の皆さんには一度体験乗船を、実際の船に乗って肌で感じていただくということが、私は望ましいと思って。実は、この報告書をつくりました懇談会のメンバーの方々には、数名の方が実際に乗って、浦賀の沖から例えば東京港とか、あるいは横浜とか、そういった入港船に乗船をしていただきまして。そうすると、今ご覧になった方も、ああ、こういう仕事だったのかということで、見直しをしていただいたということがありますので、機会があればと思いますけれども。

今朝も海難事故がありましたね、犬吠崎の辺りで。それから、熊野灘沖での海難事故。あれも6名の方が亡くなると。今は非常に霧が濃くて、非常にパイロットは今苦勞をしております。365日24時間サービスですから、いつでも出て行くと。条件が悪くなるとオーダーが来るんですね、パイロットに乗ってくださいと。風が強くなる、ガスがかかってくる、そういうふうになると、じゃあ乗ってくださいと。そういうことで非常に苦勞しながら、しかし、何ととっても安全にその船を入港・出港させるという業務に非常な熱意を持って、使命感を持ちながら現場のパイロットは仕事をしております。私はこういう改正の中でも、やはりこれからの水先人が誇りを持って、意欲を持って仕事ができるような、そういう制度改革でないと、本当の安全の確保と、それから効率のアップも達成できないんじゃないかと思っておりますので、そこらへんもひとつ加味した上でのご検討をよろしく願

いしたいと思います。

○分科会長 ありがとうございます。

活発なご意見をありがとうございました。「抜本的な」というキーワードで、ぜひともよろしくお願ひしたいと思います。

(5) その他

○分科会長 最後に、事務局から何かございましたら、よろしく。

○海技資格課総括 私から2点ほどご案内をさせていただきたいと思います。

まず1点目でございますけれども、先ほど分科会長からもご案内がありました、水先制度部会、第1回目の部会につきましては、先ほど検討スケジュールでご説明をさせていただきましたとおり、あらかじめご照会もさせていただいております、今月の28日(木)の15時から、本日と同じこの会議室で開催させていただくということでございますので、まず、ご案内を1つ申し上げます。

あと2点目でございますが、先ほど、委員の方からも実はコメントがございましたけれども、今般、水先制度に関しましてご審議をいただくということで、ご希望がございましたら、水先の現場を体験いただける機会を設けさせていただくということで、事務局からセットをさせていただきたいと思ひますので、後ほど、事務局より参加希望の確認をさせていただくとともに、希望のある方につきましては、日時の調整をさせていただきたいと思ひますので、また、よろしくお願ひいたします。

以上でございます。

○分科会長 ありがとうございます。

閉 会

○分科会長 それでは、以上をもちまして、交通政策審議会 第10回海事分科会を閉会いたします。本日は、お忙しいところをどうもありがとうございました。

以 上