

平成17年7月28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1回水先制度部会

議 事 録

国 土 交 通 省

開 会

○海技資格課総括 それでは、定刻を過ぎましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会の第1回水先制度部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、前回の海事分科会に引き続きまして、お忙しい中御来場賜りまして、ありがとうございます。

本日は、委員及び臨時委員総員12名中、現在10名の出席でございますので、交通政策審議会令第8条第1項により定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

また、議事の公開等につきましては、海事分科会と同様でございます。本分会につきましても、情報公開の観点から会議自体を公開するとともに、議事録等につきましても国土交通省のホームページに掲載するということで取扱いをしておりますので、あらかじめ御承知おきお願いいたします。

本日は、水先制度部会として初めての会合でございますので、改めて御出席の委員及び臨時委員の皆様方の御紹介を差し上げたいと思います。

まず、杉山委員でございます。

松田委員は、今遅れておられます。

荒銀委員でございます。

井出本委員でございます。

落合委員でございます。

河野委員でございます。

桑島委員でございます。

小池委員でございます。

鈴木委員でございます。

松浦委員でございます。

安本委員でございます。

なお、当部会の委員といたしまして、圓川委員にもお願いしておりますけれども、本日は、所用のため御欠席ということでございまして、今遅れていらっしゃる松田委員と含めて2名欠席ということでございます。

続きまして、事務局側の国土交通省の出席者の紹介をさせていただきたいと思います。

海事局長の矢部でございます。

海事局次長の星野でございます。

大臣官房審議官の大庭でございます。

海技資格課長の羽尾でございます。

次席海技試験管の野間でございます。

港湾局総務課長の長田の代理でございまして、課長代理の磯野でございます。

海上保安庁交通部安全課長の村上でございます。

本日の出席者につきまして、以上のとおりでございます。

海事局長挨拶

○海技資格課総括 議事に先立ちまして海事局長の矢部より一言ごあいさつを申し上げたいと思います。

○海事局長 まず、委員並びに臨時委員の皆様方におかれましては、本日は大変お忙しいところをこの部会のために御参集いただきまして、誠にありがとうございます。

また、日ごろから私どもの海事行政に対しまして御理解と御支援を賜っておりますことに対しまして、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

先週7月22日に海事分科会が開催されたわけですけれども、その際は、緊急の用務が発生しまして、急遽出席できなくなり大変失礼をいたしました。当日、御決定をいただきましたとおり、本部会におきましては、今後の水先制度の抜本改革の在り方につきまして、御審議をいただきたいと考えております。

さきの海事分科会におきましても御説明をさせていただいたとおり、水先制度につきましては、昭和24年の現行水先法が制定されて以降、五十数余年が経過しており、いろいろな課題が浮き彫りとなっているところでございます。

本日の部会におきましては、その詳細につきまして事務局より資料を準備していただきまして、御説明させていただきます。それらのいろいろな課題を御認識いただいた上で、その解決に向けた制度の抜本改革の在り方について御審議を賜りたいと思っております。

いずれも大変重要で、また、緊急に対処することが必要な課題でございます。大変タイトな審議スケジュールではございますけれども、是非活発な御議論をいただきますよう、何とぞよろしくお申し上げまして、簡単ではございますけれども、ごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

議 事

(1) 部会長の互選について

○海技資格課総括 それでは、議事に入らせていただきます。

お手元の議事次第にございますけれども、まず、議事の1つ目でございますが「部会長の互選について」ということございまして、まず、交通政策審議会令第7条3項の規程によりまして、部会長を委員の互選により選任することとなっておりますけれども、分科会長より分科会長代理に指名されておられます杉山委員にお願い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」との声あり)

○海技資格課総括 皆様に御賛同いただきましたので、杉山委員に部会長をお願いしたいと存じます。

それでは、杉山部会長にごあいさつと、その後の議事進行をよろしくをお願いしたいと存じます。部会長、よろしくをお願いいたします。

○部会長 ただいま御指名をいただきました杉山でございます。先週の海事分科会で、分科会長が御出席の委員の方々皆様に発言を求められるという議事の進行をされました。その際、すべての方々が、この水先案内制度ということに対する重要性を異口同音に語っておられました。我が国の物流の拠点でございますし、また、海上交通の要でございます港湾におきまして、安全性の確保、そして、効率性の一層の向上という極めて大きな課題に抜本的に取り組まなければならないというところで、委員の皆様方の御認識が一致したと私は理解しております。このような課題に取り組みますことを身の引き締まる思いがしております。委員の皆様方のお知恵をお借りいたしまして、国民の方々の多くに納得が得られるような答申を目指して、これから頑張りたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

(2) 水先制度をめぐる諸課題 及び (3) 水先制度の抜本改革のあり方について

○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。議事の(2)「水先制度をめぐる諸課題について」。(3)「水先制度の抜本改革のあり方について」という、大変関連ある議題でございますので、事務局より一括して御説明いただき、その後委員の皆様方に質疑をお願いしたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

○海技資格課長 それでは、事務局より海技資格課長の羽尾ですが、座って御説明をさせていただきます。

まず最初に、資料確認をさせていただきますが、大きく3つの束から成る資料を御用意しております。1つが、議事次第が書いております資料でございます、1～37ページまであるかと思っております。

それから、2点目が「参考資料」と上に書いているものでございます。

3点目が、参考資料3という形で、水先制度懇談会の報告をつけてございます。それぞれ通しページでつけてございますので、乱丁・落丁等あれば御連絡いただければと思います。

それでは、まず、今、部会長から御指示のありました議題につきまして御説明させてい

ただきますが、これはこの部会での審議のたたき台となるものでございますので、基本的に御用意した資料につきましてすべてを御説明させていただきますが、1点目の資料につけていますものも30数ページと大部にわたりますので、約40分ないし45分ぐらいいただくこととさせていただきます。それでも若干早口で御説明させていただくことになろうかと思っておりますので、お許しいただきまして、かつ、事前にあらかじめお送りさせていただいておりますので、若干省略をする部分もございまして、これも併せて御了承いただければと思います。

それでは、まず「水先制度をめぐる諸課題について」という1点目の資料の2ページ以降につきまして、御説明させていただきます。

これは、添付しております参考資料14ページに前回提示したものを併せつけてございますが、前回、水先制度をめぐる諸課題につきまして、資料2-2の1枚紙で図示させていただきましたが、今回この部会で議論を進めていくに当たりまして、現状の認識というのが不可欠であろうということで、更に詳細な形で示させていただいたものでございます。基本構成は前の資料と同じでございますので、順次御説明をさせていただきます。

まず、2ページの1「水先人供給源の枯渇への対応という課題」と題しております。まず、(1)「近い将来、必要な水先人を確保できなくなることへの対応をどうするか」。このグラフにつきましても、前回分科会でお示しさせていただきましたとおり、現在の需要は大体年間30人ぐらいつつ新しく免許を取って水先人となるという方がいらっしゃいますが、早晩、数年後には年間の30人の需要も満たせなくなるということでございまして、その意味で供給源の拡大をどのように図っていくかというのが一つの課題でございます。

その次の3ページでは、(2)としまして、そういう意味で供給源の拡大を果たすためにどのようにしていくかということでございます。3ページの上に表をつけてございますが、これは海技士、いわゆる航海士となる海技士の免許受有者の業種別の内訳を見たものでございます。3級海技士まで示しております。これは外航船の船舶職員、航海士として乗り組むという資格としては一般的に3級以上かなということで、その範囲で示しておりますが、ここにございますように、外航海運業に従事する方が1,000人余り、内航も含めると3,000人、足して4,000人余りと。その他、官公庁船や作業をする船などの乗組員を足しますと、約6,000人余りというのが現在の免許を持って海上勤務をされている方々でございます。

その他、免許を持っていますが陸上勤務をしているという方は含まれておりませんので、更に供給源としてはもう少し広くなると思われまして。

ちなみに、商船系の大学、東京海洋大学や神戸大学などの卒業生というのは、ここにございますように、年間70人ぐらいが掲げられているところでございます。

こういった意味で、現在は船長経験者に限っておりますが、もう少し広い目で見れば、こういった船長経験のない人にも水先人となれるような道を開くべきではないかというの

が、2つ目の課題でございます。

3つ目に、仮にそのようにするために資格要件を緩和していくといった選択をとる場合、水先人という安全のための業務ですから、安全レベルの維持をどのようにするかというのが大きな課題になってくるということでございます。ちなみに、海外でも下の表にございますように、ニューヨーク、アントワープなどでは海上経験を求めているという国もございます。上海では、二等航海士以上の免許を持っていればよいとなっておりますが、それぞれ右に書いてございますように、4年あるいはトータルで言えば10年などの教育を経て水先人になってくるという養成教育を施しているということでもございますので、そういうことを見ながら、要件を緩和した場合にも安全レベルを維持できるような養成教育をどのようにするかというのも、一つの課題であろうかと思えます。

その次に、4ページでございますが、2つ目の大きな課題として、業務運営の効率化の要請というものがございます。これは、業務運営の効率化が働くようにするためにどのようにしていくか。あるいは、基礎となります料金につきまして、これも前回お示ししましたように、国が一律に定めているというような方式をとっておりますが、それをどのように変えていって業務運営の効率化を果たしていくべきかということでございます。

ちなみに、この表にございますのは、前回お示しした各国の主な港の水先料金の表に加えまして、右の欄に水先料金の決定方法というものを調べたものでございます。我が国におきましては、国で省令で決定するという方式をとっております。同様に、香港あるいは上海、ヨーロッパでいきますとルアーブルやロッテルダムが、国が決定するという方式をとっておりますが、アジアで言えばシンガポールあるいはハンブルグやアントワープは、港湾当局ないし国が認可するという方式をとっておりますし、釜山は国への届出、サザンプトンは水先組織と船会社協会との協議により決定すると、こういった形態をとっておりますので、そういう意味で、決定方法は各国独自に定まっていると見られるかと思えます。

その次の5ページは、公共サービスの料金規制の状況、これは皆さん御存じのとおりでございますが、最近では規制緩和ということもございまして、認可制あるいは届出制。認可制の中でも上限認可制をとっているものなどがございます。

いずれにしましても、我が国の中でも省令で料金を定めているというのは、国の手数料などごく一部のものに限られているというのが実情でございます。

水先制度の懇談会という関係者の懇談会でも、そういう意味で料金規制の緩和といったことのために省令料金の廃止を含め、提示されているところでございまして、そういう意味で効率化が働くような仕組みとして、料金規制も含めどのような形をとればいいのかというのが課題かと思えます。

次に6ページでございますが、加えまして業務内容あるいは経理内容の透明化を図るべきではないかと。これは企業の情報開示という流れからも、あるいは利用者サービスという点で、利用者たる船会社へのサービス提供の立場からも、そういうものが必要ではない

かという点。

更に、ベイとハーバーというふうに水先区が別れている区域がございます。これは6ページの下(3)でございます。東京湾、伊勢湾あるいは大阪湾の中では、いわゆる航路の部分のベイ水先区と、それから、港に着きましたときのハーバーの水先区と2つに分かれております。その結果、水先人は途中の水先区をまたがるところで交代するということがございまして、そういう意味で非効率ではないかという御指摘がございます。枠内にもございますように、関係者からも乗下船費用の削減あるいは港内の途中での乗継ぎも危険ではないかという点も含め、それから、船長の立場から見ても、同一の水先人からサービス提供を受けるというのが、信頼性の観点からも望ましいのではないかとといった点からも問題指摘がされておまして、そういう意味で、この問題についても統合を図ることによって業務の効率性の向上が図れるのではないかと。

一方で、今分かれてやっているということで、それなりの専門性を発揮していただいておりますが、1つの水先区に統合していく場合には、その専門性の低下に起因する問題をどのように解決するかというのが課題となってまいります。

その次に、7ページでございますが、ユーザに対しての責任ある業務遂行あるいは業務の品質管理の向上への取り組みということでございます。

まず、ユーザに対して責任を持って遂行する体制をとるべきではないかと。特にこれは、現在、船会社と水先人との関係の約款などで、損害について水先人が万一事故を起こした場合の損害について責任を負わないとなっております。そのこともございますし、あるいは水先人というのは個人営業の形で船会社と契約をするということもございまして、それらに起因して、水先人というのが十分な社会的責務を果たす形で業務をしていないではないかという批判もございました。そういった意味で、これをどのように対応していくか。

具体策として、1つは、業務運営主体の法人化をして、法人として責任を果たすような形がとれるのではないかというような提示もございます。いずれにしても、この仕組みをどのようにするか。

(2)では、万一、水先人が事故を起こした場合の処分や再教育をどのようにしていくべきかという提示でございます。事故を起こした場合も、今は海難審判という制度がございまして、処分を受けるまでの間は何ら支障なく水先業務を行っており、このことについてユーザの方からもいろいろな問題指摘がされております。

そういった観点からも、水先人の自らの事故の原因究明あるいは処分などを機動的に行って、業務の品質管理をし、サービス提供者としての立場を果たすということが必要ではないかという提示でございます。

その次の8ページは、船舶交通の安全の確保等の在り方への対応という大きな課題でございます。これは実態を踏まえた合理的な規制をどのようにすべきかというのが(1)にございます。水先制度というものにつきまして資格を定め、あるいは業務の適正な、あるいは

円滑な遂行を確保した上で、その制度の適用範囲というものを前回は御説明しました 39 の水先区あるいは 10 の強制区ということをして、そこで水先の業務が行われるという形をとっておりますが、その対象の在り方につきまして、一つの意見としては、安全確保を徹底する観点から、更にもう少し強化をしていくべきだという意見もございます。

一方で、港湾のコスト低減などの観点から、規制緩和を求めるという意見もございまして、その中でどのように規制の在り方を考えていくか。いずれにしても、実態を見ながら制度の目的達成に向けて合理的なものとなるようにすべきではないかということで、一つの課題でございます。

その上に、(2)では、そういった実態を踏まえた規制の在り方について見直しをする場合も、今まで振り返ってみますと、長い間なかなか見直しができない、制度が硬直化しているという指摘もございまして、水域事情の変化に併せて見直しを適時適切に行っていく、その仕組みなりを設けることができないか。あるいは、一旦設定された規制も実態に併せ、機動的・臨時的な見直しも行えるようにすべきではないかといった観点でございます。

このような課題を踏まえまして、併せてそれらを踏まえながらの抜本改革の在り方として、審議用のたたき台というものを 10 ページ以降で御用意させていただいております。

まず、10 ページ資料 2-1 は「制度改革を検討するに当たっての視点」というものでございます。この制度部会でも、水先制度の在り方を抜本的にどのようにするかを考えると意味で、まず、水先制度の基本的な構造がどのようになっているかというのを見てまいりたいと思ひまして、10 ページの 1 番でございます。その構造の基本となるのは、水先法の第 1 条、四角の中に書いてございますが、法律の構成としましても、最終的な目的というのは船舶交通の安全を図る。併せて船舶の運航能率の増進に資するといった、主の目的と従の目的と申しましょうか、2つの目的を書いてございます。

その上で、その手段として水先をすることができる者の資格を定めると。加えて、業務の適正かつ円滑な遂行を確保するといったことで、関係の規定を整備としているという構造になっております。

今回、先ほど御説明しました諸課題を整理し、見直していくという場合にも、どのような観点から整理していくのが水先制度の抜本改革を検討するに当たって相応しいかということを考えてみたものでありまして、2の1つ目の「○」の途中からでございますが、そういう水先制度というシステムが、船舶交通の安全確保あるいは運航能率の増進といった目的達成に向けて、その制度本来の存在意義をいかに発揮していくか、あるいはその機能をいかに果たしていくかといった視点が重要であって、その上で、それぞれの具体策については、その具体策が果たして制度目的の達成のためにどのような役割効果を果たしていくのかといった点を押さえながら整理していくべきではないか。

そういった点で、次のページにございますように、この諸課題の分類をいかにしていくかというのを一つの試案として 11 ページに整理してございます。大きく見て3つの柱に

分けてございます。

11 ページの真ん中「○」のところに(1)(2)(3)とございますように、まず、制度の根幹にかかわる問題。水先人が不足して人がいなくなれば、制度自体がなくなってしまうという意味でも、その制度の根幹に問題をどうするか。あるいは、水先人として当然サービス提供でございますので、そのサービスの業務品質の向上に向けてどのようにしていくかといったものを(1)に整理しております。

(2)は、当然ユーザとの間でのサービス提供があつての制度でございますので、制度をより使いやすくして機能向上を図っていくというための諸課題をまとめられるのではないかと。そういう意味で、①では、ユーザに対して責任を持ってサービス提供をする。②では、ユーザに対するサービス提供を効率的に行っていくといった形をどのように制度改革につなげていくか。

(3)としましては、そういった(1)(2)の諸制度を確立していくための諸手段、措置がありますが、これら制度本来の目的達成に向けて、いかに最も効果的に機能を発揮できるようにつくっていくかという意味で、一つは規制の在り方でございますが、そういったものについて、どのように制度改革をしていくべきかといった観点から整理をし直してみようということでございます。

そのような観点に立ちまして 12 ページ、「制度改革の基本的考え方」というものを 3 枚ほどでまとめております。これは制度の具体的な考え方、具体的方策というのを 15 ページ以降で提示してございまして、それと併せて御議論いただくべきでありまして、具体的方策を基に制度の考え方というのにはできる要素もございまして、ただ、説明の順番として、まず、制度の基本的考え方というものを御説明の上、具体策を説明させていただきまして、併せて議論いただければ幸いかなと思うものでございます。

まず、先ほどの分類に従いまして、12 ページの 1「制度の根幹に係わる諸課題への対応」。まず、(1)が「水先人不足の到来への対応」ということとございます。これは、まさに制度を担う水先人の存在が不可欠の前提となるのでありますから、水先人の供給源の拡大を図り、その水先人となろうとする者をどのように確保していくか、これをちゃんと確保していくことが必要不可欠でありまして、その場合にも安全レベルの低下を来さないように、免許制の見直しなどをきちんと行っていくべきであると。

(2)「水先業務品質の向上」という意味では、安全確保という目的達成にふさわしい適正なレベルの品質管理が不可欠の前提となりましょうと。このために、国家試験などで知識技能の確認を適正に行うことはもとよりであります。免許を受けた水先人の方々が常にその知識技能の維持向上を図れるように、そして、それが個人の努力はもとより自主自律的に取り組めるような体制をどのように構築していくかということ。更に、万一事故を起こした場合にも、再教育を含めどのように行っていくかということが、きちんと担保できるような措置を構築していくべきではないかと。

13 ページの 2 番では、その制度をより使いやすくし、機能向上を図る。ユーザにとってサービス提供者としての水先人がきちんと責任を果たしていく、あるいは使い勝手のいい効率的なものとしてサービスを提供される、このようなことが必要であります。まず、具体的には(1)としまして「責任ある水先業務遂行の確保」ということとさせていただきます。

ユーザに対して責任の確実な遂行を果たす、あるいはその際にも、ユーザにも業務運営あるいは経理内容が明らかに透明になっていること、こういったことを確保していくという観点でも、現在個人として業務を行うことに限定していますその制度を、法人として業務の引受けが行えるように、そういったことを可能とするような措置が導入できないかということとさせていただきます。

(2)では、その業務運営につきまして、業務の運営の効率化を図っていくということとさせていただきます。1 つは、省令料金制度につきましても、コストを適正に設定した認可料金制への移行、その他の措置を講じるべきではないかというものとさせていただきます。

3 番に、制度目的達成のための諸手段が所期の効果を発揮できるようにするための課題を整理しております。先ほど来申しました、1 番、2 番の措置を加えまして、14 ページの上から 2 行目とさせていただきますが、そういった制度の根幹を整理し、効率化を進めるという上で、制度が本来の目的達成に最も効果を果たすような枠組みをどのようにするか。その枠組みの一つが、まさに対象区域、対象船舶を定める規制でございますので、その規制の在り方につきまして、規制の合理性、必要性、あるいは目的・効果と手段との総合性、整合性などを勘案して、簡素でわかりやすい、ある意味合理的な規制を構築すべきであるといったことを基本的な考え方として整理した上で、15 ページ以降に、制度改革の具体的方策を整理してさせていただきます。

15 ページに「制度改革の具体的方策（案）」として提示しておりますが、これも先ほどと同じ構成で並べてあります。それぞれの構成につきまして、例えば、15 ページの(1)「水先不足の到来への対応について」というところとさせていただきますが、①としまして、その対応についての課題というものを整理しております。ここで、以下それぞれ今まで御説明したものと同じとさせていただきますので、①については説明を省略させていただきますが、まず、課題の概要を見た上で、②として、それぞれの制度改革の方向性を示しております。この②の制度改革の方向性は、先般御説明しております「水先制度の在り方懇談会」というもので、1 年余り議論したものを踏まえたものを基本的には踏襲して記述いたしております。

その上で、制度の説明の構成として、17 ページを見ていただきますと、③「さらに検討が必要な課題及びその方向」ということで、②でこれから御説明いたします制度改革の方向性を踏まえまして、更に、深めていくべき課題あるいはその制度改革の整理の中で、特に今まで触れていなかったというような新たな課題といったものを含めて、③のところと記述し、提示させていただいて御議論いただきたいという形にしております。

戻りまして 15 ページとさせていただきますが、まず、(1)「水先不足の到来への対応について」

でございます。②で、その対応としての制度改革の方向性として、ここも大きな柱だけ御説明させていただきますが、(1)「水先人資格要件の緩和及び等級免許制の導入」というものでございます。これは、船長経験を持たない方々にも資格要件を緩和しようと、そうしない限り、供給源の拡大は果たせないのではないかとということが、まず一つでございます。

15 ページの一番下の行にございますように、緩和した場合に、それをいかに免許制度としてうまく受けていくかという意味では、水先人となろうとする人の経歴などを勘案して、当級別の免許制を入れていくと。等級に応じて免許取得に必要な知識技能などに差を設けていくというような形でございます。

そのような差を設けられて免許を取得した場合にも、業務範囲の制限をして、等級に応じて業務を的確に行っていくように、安全に行っていくように確保していこうということとでございます。イメージとしては一級水先人、二級水先人、三級水先人といった形の3段階がイメージされているものでございます。

加えて、若年者でも可能となるように、船長要件を緩和していく場合にどこまで緩和していくかということでございますが、先ほど表で御説明しましたように、外航船の航海士として資格の基礎でございます三級海技士という免許を有するというところまで広げていく。これはすなわち、商船大学系の大学などを出た場合の新規学卒者まで対象になろうと思っておりますが、そういった方まで対象としての門戸は開いていくということでございます。

その上で、そういった門戸を開いた場合にも、(2)以降でございますが、業務を的確に安全に行うという意味で、養成教育を確実にやっていくということが必要であろうと。養成教育と称してまとめた言葉を使っておりますが、内容としては現在も行っております水先の現場における実地訓練、それから、加えまして、海上航法を学んだりする座学、あるいはシミュレーター装置、模擬装置による実地に近い形での訓練、それから、船会社での船あるいはタグボートでの乗船訓練などを想定しておりますが、そういった養成教育の充実が必要であろうと。

こういった養成教育の中では、当然、水先人として必要な知識技能の確実な習得と、的確にそういったものを習得していくとともに、計画を立てて効率的に行っ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す。

加えまして、水先人というのが船会社との関係あるいは既存の水先人との関係というものもございますので、そういったものとの不当な影響を受けないで公平・公正に教育ができるといった体制も必要かと考えます。

更に、養成教育に要する費用についても、これまで料金収入で賄ってきたこと、あるいはサービスを利用する方に利益が及ぶものであることなどから、水先料金に原資を求めながら教育を実施していくということが適当ではないか。

その上で、17 ページは試験の在り方につきまして、これも今後は複数の免許の取得あるいは進級をしていくということもございますので、試験の負担を軽くするという意味でも、

全国共通的部分の試験と個別の水先に係るような試験とを分けていったり、あるいは操船シミュレーターなどを活用していくということ。それから、そういった意味での実際的で客観的かつ公平な試験を実施することが適当であろうと。

その上で、(4)では、業務量の少ない水先区というのがございます。業務量が少なく、しかし、その中で常に引受体制は維持しないといけないという水先区が、特に地方の方を中心にしてございます。そういったところは、水先収入も業務量が少ないことに起因しまして少なくなっておりますので、水先人の不足というのが輪を掛けて現象として起こっております。1人あるいは2人しかいない水先区も多数ございます。

そういった問題につきまして、例えば、近隣の水先区からの水先人が複数の免状を持って、その水先区の免状を持って、いわゆる手伝いに行くような制度だとか、あるいは全国の水先人による自主的な取り組みとして、一定期間順番にその水先区での就業を行っていく、あるいはそういったものに必要な運営資金の支援をしていくといった仕組みを併せ講じる必要があるのではないかと。

そういった観点で更に検討が必要な課題あるいはその方向として、以下に書いてございますが、まず、(1)としては、そういった水先人というのが魅力ある職業として、これからもなろうとする人がちゃんと養成教育の課程に入ってくるように促すことが必要であろうと。これは供給源を広げて、門戸を広げて、誰も見向きもしないというままでは困りますので、そういった意味の仕組みをどのようにしていくか。

一方で、(2)でございますが、水先の養成教育というものの中には、実際に水先人についていって実地の訓練をしないといけない。まさに、船会社の方にも了解を得ながら、実際の訓練をしていかないといけないというものがございますので、そういう意味では、対象可能となる船舶などが制約されてまいりますので、そういう意味のキャパシティとしての限界の中でどのように効率的にやっていくか、あるいはたくさん養成教育はするが、実際に水先人になる人はごくわずかだというような非効率な形にならないように、どのように対象を限定しながら実施していくのかがいいかといったことが、課題として残るかと思えます。

その関係で、(3)では、そういう意味では需要をちゃんと的確に見込みながら、教育を的確に実施していくということがまず必要になろうかと思えます。その養成教育の計画の策定をどのように行っていくか、それに当たっての関係者との調整をどのようにしていくかという仕組みの在り方が必要になろうかと思えます。

(4)では、先ほど言いました現場での実地訓練を見た場合に、現在では18ページの下から2段目でございますが、水先人会という各地にございます水先人の集まりと、実際に水先修業を受けようとする人とが契約を結んで行わないといけない。この契約は、一次試験と筆記試験に通った後行うものでございますが、この契約に当たって水先人による面接などを経て行っておりますが、その契約がうまく結べないと、せっかく一次試験に合格して

も水先人となることができなくて、途中で道をあきらめているという方もございます。そういう意味で、ここを養成計画の一環として、希望する人には実地訓練を受けて、その上で判断していく、このような仕組みとしてどのようなものがあるかということを考えていかなければいけないという課題がございます。

19 ページでは、(5)として、これから水先人になろうとする人の範囲を広げていく場合に、効果的あるいは確実な実施という観点でも、船長経験の少ない人を水先人にしていくという意味でも、その教育を実施するに当たって、例えば、免許取得前の段階でも一定レベルに達していれば、水先人の監督の下、一定の水先行為ができるような、いわゆる仮免許制度なども考えなければいけないのではないかとというのが、19 ページの資料でございます。

20 ページが、2つ目の業務品質向上の必要性というものでございます。ここも①は省略しまして②でございますが、制度改革の方向性として、自主自律的な業務品質管理の向上ということで、これは弁護士、公認会計士などの例に倣いながら、いわゆる資格者団体による自律的な業務品質管理システムというものをとるべきではないかと。これは、日本弁護士連合会あるいは日本公認会計士協会あるいは税理士会連合会などといったものがございしますが、そういったものと同様に、水先人につきましてもそういった形をとって、その上で、万一、事故を起こしたような水先人に対しての業務制限を掛けるような処分、あるいは再教育を実施していくといったことを講じるべきではないか。

(2)は、海難審判によって行政処分を行うというシステムになっておりますが、海難審判自身、原因の究明という慎重な手続を要することでございますので、一定程度の期間を要するのはやむを得ないのでございますが、水先人といういろいろな船に乗って案内をするという重要な立場からすると、できるだけ早く再発予防措置を講じていくという意味でも、その海難審判の期間の短縮化をお願いしていくことが必要ではないかとというのが2点目。

3点目としまして、これは法律の適用の対象の外的話でございますが、39の水先区がございまして冒頭御説明しておりますが、法の適用の対象外につきまして、つまり、そこについては水先法としては国が免許制などを掛けて安全の確保をするまでもなく安全が確保されているという整理をしているところでございますが、そういった部分について、まずは実態を見てみますと、そこに外国船で初めて入ってくるような船などからすると、やはりそういうところでも、いわゆる水先サービスに近いようなサービスを望んでいるという実態があるのであれば、例えば民間ベースで能力認定制をとって、きちんとした適正なレベルの案内人がいるということを周知するようなシステムをとるとということが、日本全国の安全あるいは利用者のためにいいのではないかとというのが(3)でございます。

21 ページの③以降で、更なる整理としまして、まず、水先人の免許の更新制の問題でございます。現在、免許の更新は5年ごとに行っておりますが、その際には、現在の制度上、知識技能のチェックは行っていないという実情でございます。これにつきまして、安全上の確保あるいはこれからの供給源の拡大ということに対応して、例えば、期間を3年程度

ごとに短縮化するだとか、あるいは更新の時点で必要な研修を行うような仕組みなどを考えられないかというものでございます。

(2)では、先ほど申した自主自律的な団体としての適正化団体、日弁連などに相当するものでございますが、そういった団体の業務内容をどのように位置付けていくのか。つまり、適正化団体において、水先人に対する懲戒の処分などを行うことができるような、そういう権能をどのように付与していくか。あるいは、そういった処分の対象になる人の権利保全をどのようにしていくか、そういったことを含め、適正な処分が行われる仕組みをどのようにしていくか。

更に、22 ページでは、そのような適正化団体でございますが、現時点では弁護士などの団体も含め、透明化、公正化、適正化なども当然求められております。そういう意味で財産目録、貸借対照表等の公表など含め、そういった措置を担保していくのはどのようにするか。併せて、会則の認可等々、国の関与もどのように考えていくかというのが課題としてあろうかと思えます。

23 ページは、2 点目の柱でございます制度をより使いやすくして機能向上を図るという課題に関しまして、まず、責任ある業務遂行の確保というものでございます。

②のところでございますが、責任ある業務遂行の確保の対応としまして、1 つは「水先業務実施の組織化」と書いてございます。これは現在、水先業務というのは個人事業主の形態で、船会社と水先人が個々に契約を結んで行うという形になっておりますが、こういったことについても、他の弁護士などの例を見ながらも、4 行目にあります有資格者が共同して法人を設立して、法人名義で業務を実施し、実際の業務については有資格者が執行する制度を水先人についても入れていくことによって、きちんとした業務の責任を持った業務遂行を確保し、併せて経理内容の透明化あるいは効率的な実施という面も促すことができるのではないかとございます。

ただ、最後の「また」の段落でございますように、水先につきましても、他の弁護士等と違い引受義務の履行というものも必要でございます。船会社から頼まれば必ず引き受けないといけないといったこともございますので、そういった点を確保する意味でも、水先人を社員とする人的な組織体にしつつ、併せて常時の業務提供が円滑に行われる状況の確保というものが必要でありますので、例えば、万一第三者に対して責任を負わないといけない場合に、いかにその後の業務運営に影響ないように、当該水先区できちんと水先サービスが提供できるような体制としてどのような形をとるかというのは必要であろうというのが 23 ページでございます。

24 ページは、水先人の民事上の責任につきましても、現時点までも船長の助言者と整理されております。海外でも、海事関係条約でもそのようになっておりますので、これは引き続きそのような整理をしていくことが必要であろうと。

(3)では、先ほど申した水先引受けの法人をつくっていくという場合に、現在、水先人会

というのが各地域の水先区ごとに1つ置かれております。そういった機能について見てみますと、その水先人会の機能のうち、水先艇などの業務用施設を共同で整備して所有していくという実態、つまり業務実施の支援の機能については、新たに認める水先法人に引き継ぐということが適切かと思いますが、引受窓口の一元化機能というものがございませう。これは船会社から頼まれた場合に、どの水先人も常に24時間の体制をとることはできないということもございませうので、窓口において担当水先人を決めて派遣していくという形ではございませうが、そういった一元化機能について、常時の水先業務引受けを可能にするという観点などから、引き続きこういった一元的な機能を置いておくということは必要であろうというのが(3)でございませう。

その上で、更なる検討の課題としまして、まず、先ほども少し触れましたが、水先法人の法人形態をどのようにしていくか。人的組織体といたしましてもいろいろな法人形態がございませうので、その中でどのようなものが可能であり、どのようなものはできないかという整理をしないといけないう。

(2)は、水先法人が設立されているそういう水先区で、常に引受義務の履行を確保するためにどのようにしていくか。これは、水先法人の業務の継続性の確保と書いてございませう。言い換えますと、水先人には引受義務があり、船会社から頼まれたら応じないといけないう義務がある中で、その水先区内でサービス提供をする者がいなくなってしまうような事態を避けないといけないう。言い換えれば、ある法人があつて、それが水先区に1つしかないような場合に、水先人が事故を起こしたために、その法人が何らかの一定の賠償責任を負うという場合、賠償責任により法人もあるいは所属する水先人もすべて賠償責任を負つて、資力を投げ出してやらないといけないう場合には、そこでサービスを提供する人がいなくなってしまうという事態を招きますので、そういった場合にも賠償資力をどのように担保していくかというのが、法人化に当たつての課題にならうかと思ひませうので、それをどのようにしていくかということを検討しないといけないう。

25 ページでは、とりあえず賠償責任の担保として、例えば、損害賠償保険をきちんと掛けるように義務付けるなどを前提とした制度、これがAでございませう。

あるいは賠償基金を水先人あるいは水先法人がプールしておく、それによつて担保するということできないか、これがBでございませう。

そもそも水先法人の責任を有限化してしまうということできないかというのがCでございませう。ただ、この場合、そもそも水先人に責任を持つて業務を遂行させようという意味で法人をつくらせようとしているにもかかわらず、有限にするということとの整理も必要になってくるかと思ひませうし、他の弁護士法人などでも無限責任というのが原則でございませうので、そことの整理が必要であらうかと思ひませう。

更に、Dは指定社員制度というのが弁護士法人あるいは監査法人でとられております。それは引受業務のうち、特定の業務の担当者を指定すると、この指定された者と法人のみ

が責任を負い、他の者については責任が及ばないということがございますので、そういった仕組みが活用できるかどうかという整理でございます。これも先ほど申したように、責任を持って業務遂行をするための法人を認めていこうということとの整合性の整理が必要になろうかと思えます。

(3)は「水先法人に対する規制のあり方及び国の関与のあり方」でございます。こういった水先法人につきまして、法人の設立から業務制限あるいは兼業等の在り方などに関して、どのような規制をし、どのように国が関与し、担保しておくか。あるいは行政処分の対象として法人をどのように扱うか。刑事処分の対象として法人をどのように扱うかなどの整理が引き続き必要かと思えます。

27 ページが、その上で効率化の促進の問題でございます。②でございますが、効率化に向けて、まず料金問題につきましては(1)でございますが、料金規制の見直しを実施していくと。これは何度も御説明しております省令で全国一律の基準で設定する、このシステムを廃止して、国が認可する制度へと移行し、諸コストを適正に設定すると。併せて、他の電力会社、ガス会社などで競争を働かせるためにコストの標準化などを講じるためにヤードスティックの査定などをしております。そういったことを併せ加えまして、業務の効率化を図れるようなことが達成できるような料金制度としていくことが適当であろうと。

(2)では、加えて同一湾内の複数水先区の統合、つまり先ほど申したベイ水先区とハーバー水先区、これを三大湾につきまして統合をしていく。併せて、その場合に現在ベイとハーバーが分かれてやっていることによって発揮されている専門性、これが低下しないように、必要な場合には個人の能力などに応じて地理的な範囲による限定も付すことができる仕組みを併せ講じるということで、安全上の点も留意しながら、この統合を図っていくということでございます。

28 ページの③では更なる課題としまして、料金につきましても、認可制にするとしても、他の公共料金なども見ながら上限の認可だけでよいのか、あるいは料金額を確定した上での認可をするというシステムがいいのか、あるいはコストの適正な算出をしていくという場合も、損益計算書の内容あるいはコストの内容についての整合化をどのようにし、あるいは水先法人などに損益計算書などの報告の義務付けをどのようにさせていくかという点、あるいは同一水先区内で複数の法人が存在するような場合に、この料金が異なってくるといっても当然でございますが、一方で、引受義務の履行の確保のために取り次ぎ窓口機能を維持するといった中で、この扱いをどのようにしていくかという点が課題となろうかと思えます。

29 ページは、ベイとハーバーの統合に当たりまして、いかにできるだけたくさんの方が安全レベルをちゃんと満たしつつ、ベイとハーバー両方の業務ができるように、両方ができる免許をきちんと取っていくかということでございます。特に、現在の免許取得者はベイに限られる、あるいはハーバーに限られるということで、これまででも試験を受け、業務

を行ってきておりますので、そういった方につきまして、一定の期間、例えば3年とかそういった期間をおきまして、その間には一部試験を免除できるだとか、修業を短縮できるだとかそういった仕組みを設けて、できるだけ早く両方の業務ができるように進めていくといったことが必要ではないかというものでございます。

30 ページでございますが、規制の在り方にかかわります3つ目の課題でございます。この30 ページの②でございますが、先ほど申しましたように、水先区などの地域的な規制の対象あるいは対象船舶の範囲の問題につきまして、水域事情の変化にあわせて機動的・効率的に見直しができるような、そういった仕組みをどのように構築していくか。例えば、現地の関係者からの発案に応じて、機動的に見直していくといったシステムが導入できないか。

31 ページの(2)では、強制水先対象船舶につきまして、船舶の大きさを基本として現在決めております。総トン数をベースに3,000 トン以上を強制するとか決めておりますが、そういった総トン数という船舶の大きさ以外にも、例えば、危険物を積んだタンカーとかLNGの船であるかどうか、あるいはポートステートコントロールなどの監督の際に、航海部分についていろいろな指摘を受けている、そういった船で安全上おぼつかないような船であるかどうかだとか、船長がその港に初めて入る場合、あるいは経験をしている場合で航法についても熟知度が違いますので、そういった状況についても安全上影響してくると思われまますので、そういった要素をどのように勘案して適切な安全規制としていくのかということをも更に検討していかないといけない。

加えて、今申したような船長の経験の多い・少ないなどの観点からの規制につきましては、その考慮をすることの合理性の検証とともに、国がどのようにそれらの状況、航海経験の有無などの状況を把握するような仕組みがあるのかという点を検討する必要がある課題かと思えます。

(2)では、原則先ほど申したように総トン数で決めている中で、工事が行われている水域だとか、海難が多発している水域というような緊急的・臨時的に対応しないといけないという場合に、機動的に強制水先を適用できて、安全を担保できるような仕組みも併せ講じる必要があるのではないかという提起でございます。

以上、ざっとでございますが、具体的方策でございますが、そういったものを踏まえ、先ほどの基本方策と併せ、今後の抜本改革の議論をいただきたいと思えますが、そのような前提で32 ページでは、先ほど10 ページで御説明しました水先制度の基本的な構造、つまり安全と運航能率の増進を確保するために、資格を定め、業務の適正かつ円滑な遂行を確保するという水先制度の基本構造につきまして、先ほど来御説明した基本的な考え方あるいは具体策を整理していきますと、この構造にも一定の変更あるいは充実強化をすべきではないかと。

具体的には、32 ページの(1)であります。法目的として現在安全の確保と運航能率の

増進しか整理しておりませんが、例えば、安全確保を通じての海洋環境の保全、あるいは港湾機能の維持・向上といったことも目的として整理すべきではないか。

33 ページは、達成の手段として、現在は資格を定めればよいとなっておりますが、単に資格を定めるだけではなくて、水先人の確保を図る、あるいは養成教育を確実に実施するということが法目的達成のための手段に加えるのが適当ではないかという点。

あるいは、もう一つの業務運営の適正かつ円滑な遂行という手段の2つ目ではありますが、これも責任を持った遂行だとか、あるいは自律的に業務の適正を確保していくような点についても、手段に加えることが適当ではないかという点の提示でございまして、これら併せて御議論いただければと思います。

少し長くなりましたが、以上でございます。

○部会長 ありがとうございます。

ただいま資料1から資料2-4までを通して説明をいただきました。これからこの部会でもって議論いただく素案がそこに示されていたかと思えます。ただいまの御説明に対しまして、皆様方の方から御質問あるいは御意見があれば、どうぞ活発にお出しいただきたいと思えます。いかがでしょうか。

○委員 今の説明資料の中で、懇談会でのページ数等々も書かれておりますので、懇談会での話もここでさせていただいて結構だと理解をさせてもらっているわけですが、この中で懇談会で論議しなかった問題を何組か新たに行政側として必要という認識のもとに加えたということがございましたら、追加説明していただけたらと思えます。お願いいたします。

○海技資格課長 基本的に、まず、具体策のところでは御説明しますと、先ほど具体策の冒頭に御説明しましたが、それぞれの項目の③のところでございます。例えば、養成教育のところであれば17ページでございます。懇談会などでは③の(1)で例示として御説明しますと、資格要件を緩和しましょうという話で、船長を3年間しないといけないという要件をできるだけ緩和していこうとしておりますが、今回私どもからすれば、緩和するだけで果たしてたくさん来るのだろうかといった点。つまり、水先人になろうとする者の要件を緩和しつつきちんと確保するために、どのようにしたらいいのかという点、こういったことを提示しております。そういう意味で、先ほど来御説明したそれぞれの③のところは、懇談会での基本的な方針などを踏まえながらも、更に深めていくべき点、あるいは更に今まで懇談会では触れていなかった点として議論していかないといけない点があるのではないかと、それぞれ各項目、5つの柱に分かれております中での③のところをごらんいただければ、そのような形で提示させていただいております。

○部会長 よろしゅうございましょうか。懇談会での議論を現実の政策に結びつけるために、③で今日は提起されたという理解かと思えます。

○委員 もう一点よろしいですか。私ばかり発言して、気が弱いものですからいささかひるんでいるんですが、2回目やらせていただきますが、実は、32 ページの下段でございますが、(1)「法目的の追加」ということで、これはまさに今日的な状況、更には懇談会の趣旨等を十分踏まえた中での記述であろうと、このように追加するということに対して非常に私としても賛同いたしたいと思っています。最終的には、どういう記述になるのかということになるかと思いますが、現法の目的からいったら、むしろ港湾機能の維持・向上、その後に海洋環境の保全という流れの方が、現行の法の記述からいえば適切じゃないかと、これは私の意見ですがそのように思っています。最終的にはどういう形で出てくるのか、それを見てまた意見を言わせていただきたいと思います。

以上です。

○部会長 今の点は、私から申し上げるのも先走りかなと思うんですけども、実は今日の資料はあくまでもたたき台でございます、皆様方の御意見を十分出していただき、それらを事務局に精査していただいて、再度皆様に御議論いただくということでございますので、どうぞどこでも結構でございますので、遠慮せずに御発言いただければと思います。

○委員 先ほどの説明の中で、ちょっと聞き漏らしたのかもかもしれませんが、懇談会報告にございますような強制すべき水先対象船舶の基準緩和というのが懇談会で議論されたと思いますけれども、よく言う1万トンあるいは300トンという基準をどこに置くかという話が今の説明ではなかったんですが、この件についてはどのようにお受け止めさせていただいたらよろしいか、お願いします。

○部会長 すみません、もし該当ページがわかれば、それも併せて御説明いただければと思います。

○海技資格課長 本日の資料の31ページの辺りが、その対象になろうかと思いますが、その前に今の委員のお話からすると、懇談会部分の当該部分も併せお示ししておかないといけないと思います。参考資料3でございます。その12ページ、「強制水先対象船舶の範囲について」という議論でございます。12ページ以降でその議論を中心にしておりまして、それを要約したのが、本日の31ページでございます。まず、強制水先対象船舶は全国10の強制水先区におきまして、船長は必ず水先人を乗せなければならないとなっておりますが、あらゆる小さな船も含め全部対象というわけではなくて、水域の状況に応じて対象を絞っております。例えば、300総トン以上の船には水先人を乗せなければならないという水域もございますし、3,000総トン以上の水域、それから、1万総トンの船舶には乗せなければならないという水域がございます。この参考資料3の議論は、まず、3,000総トンとか1万総トンという総トン数の船舶の大きさでございますが、これを指標として対象船舶の範囲を特定することがいいか悪いかという議論をいたしまして、これが参考資料3の13ページでございますが、引き続き総トン数を採用して、その範囲を確定していくのがいいであろうと。対抗して出た意見が、長さをベースとするというのがございましたが、何

メートルという形で整理するより総トン数をベースにするのがいいであろうと。その上で、現在は国内総トン数というものをベースにしておりますが、条約などにに基づきます国際総トン数に変更していくのも検討した方がいいだろうと。

このような形にした上で、参考資料3の14ページは、果たして3,000総トン以上だとか、1万総トン以上という総トン数というものだけで対象船舶を特定するのがふさわしいのかどうかというのが、議論されたものでございます。特に、これは懇談会の場で、その懇談会の元の議論の中で、実態の調査、例えば東京湾における航行の調査などもいたしました。そうしましたら、例えば、東京湾に入ってくる船について見た場合に、地理的状況などが不案内でウロウロして、航路がなれないものだから、初めて入ってウロウロしているといったことで危険を起しているという船が多いのではないかとといったこともございます。あるいは、危険物を積んでいる船などは、やはり一般のコンテナの船よりは、万一事故が起きたときの影響というのは大きいですから、そういった意味で、水先の強制対象かどうかという規制についても、普通の船以上に規制をすべきではないかといった問題提起もございました。そういった意味で、船舶の大きさ以外に考慮すべき要素というものを多数議論したところでございます。

その結果、参考資料3の14ページにありますように、積載物の種類、つまり危険物積載船かどうかという点、あるいはこれまで違反あるいは事故を繰り返していた船長さんの運航する船であるかどうか、それから、船長がそもそもこの港に入ってくるのが初めて、あるいは回数が少ないかどうかといったことも、総トン数の大きさ以外にも考慮すべきではないかといったことが提示されたものでございます。

そういった意味で、懇談会でもそれらを見ながら、それぞれの現場、現場、つまり水域、水域の交通事情あるいは自然的状況を見ながら、こういった諸要素を考慮しながら規制の在り方を決めていくのがいいのではないかという提示になっているところでございまして、今回の31ページの資料も、そういった意味で、その整理を踏襲しながら、更にその場合の検討すべき課題というものを31ページの(1)などで提示した形でございまして、総合的にそういう意味で議論していただければ幸いかなというものでございます。

○部会長 今の御説明でいかがでしょうか。

○委員 説明は、私は理解しているんですけども、私が質問したのは、基準をあらかじめ置いて、そこで規制を掛けるのか、緩和するのかという基準をどうするのかというところがなくて、そここのところの説明がよくわからないんです。全くいわゆる白紙の状態で、それぞれ場所に応じて基準も変えていくのか、その辺のところを。基準というか、標準ですな。

○海事局次長 現在の強制適用船舶の範囲については、今のトン数を基準にいたしまして、個々の水先区ごとにどの範囲まで強制を掛けるかについて、個別に政令で、先ほど申し上げました科学的な危険性、その他をしかるべき委員会で評価しながら、どのレベルが妥当

かということ判断して、個別に政令で水先区ごとにどこまで総トン数何トン以上は掛けるかという制度に今なっているわけです。そういうものを前提にして実は懇談会で御議論をいただいて、先ほどもお話にありますように、船の水先の適用対象については、総トン数をベースにしてやっていきたいと思います。それから、個別の水先の強制の範囲、その他については、従来の基本的な考え方、科学的知見に基づいて安全かどうかをきちんと評価して、個別にどうだという検討を今回も関係機関にいろいろ御協力いただいて、調査をしていただいて、その検討の場は、現在も実は継続中で実施しているところでもあります。したがって、個別の強制水先の適用範囲をどうするかという議論については、この場での私どもの整理でありますけれども、今まで申し上げましたような個々の水域の危険性について科学的な評価をした上で、個別的にここの分野については何トン以上のものについては強制水先の対象にするということをお個々に検討し、評価をし、判断をして、それを政令の中に盛り込んでいくという現行制度を私どもとしては踏襲するという考え方のもとで、今回の議論は一応整理しているということでもあります。

ただ、現行制度の中でも、今申し上げました個々の水域の危険性云々以外の部分で、例えば今回提案させていただいておりますような、今の現行制度の中ではそういうルートが設けられていない(2)の緊急的・臨時的な場合等における強制水先の適用の在り方といったようなものも一応、検討課題としては制度論を議論するときには御検討いただきたいということで、更に検討が必要な課題ということで載せてあるんですけども、根っこの部分は、個別の水先の評価については、やはり安全性の議論ですから、科学的な調査をし、評価をした上で、どこまでが強制水先が必要かということをお水域に応じて判断し、その水域に応じて判断した結果を個別に政令で決めていくという今の仕組みは、一応原則として踏襲するという立場で、今回、御審議を願っているということでございます。

多分、懸案の強制水先の範囲について、いろいろな御要望があることは私どもも承知しておりますし、現にそういう要望について、今申し上げました別途個別の危険性の評価を検討する場において、引き続き実態の調査その他をお金を掛けて調査をしながら評価をやっている段階だと。まだ、今のままの強制水先の範囲の対象で、そのままやっていくという結論を出しているわけではありませんので、それはまだ検討中ということだと思います。○委員 度々すみません。懇談会結果として在り方の試案イメージというのが示されているんですけども、ここで案1、案2とあるんですが、これはそのどちらかに絞って検討していくというようなことでなくて、たまたまそういったことが議論されたということだけのことなんですか。基準を1万トンとかあるいは300トンとか、いずれにしても、そこでの規制の基準を全国的に定め、そして、港ごとに、あるいは場所ごとに、港区ごとにそれぞれ規制を定めていくと。

というのは、いわゆる港の危険度とか場所ごとのどうのこうのということよりも、隣接する港で基準が違うところがあるんですね。そういったところが、いわゆるユーザ、特に

船会社等から見ると、非常に使いづらい港であるとか、そういうような見方をされますので、まず、基準は一つ置いておいて、そこでの場所によっては港区ごとによって変わるかもしれませんがけれども、基準をそこでの条件を付加していくとか、緩和していくとか、そのような対応が望ましいのではないかと思うんですけれども。

○海技資格課長 他の委員の方にも参考までに、今、委員が御指摘されたのは懇談会報告の参考資料3の61ページに「強制水先対象船舶の範囲のあり方の検討に当たっての試案イメージ」ということで、案1、案2という提示が懇談会報告の別添の参考資料としてついております。ここでは、基準緩和をして1万トン以上の船舶を対象とすることを原則としつつ、一定のものを考慮する案と、一方で、300トン以上の船を原則対象としつつ、一定の考慮をして安全上問題がないものを外していくという案1、案2を提示しておりますが、ここでも書いてございますように、要は、基本的な制度の考え方は、水域ごとの自然状況や船舶の交通状況を踏まえてセットするんだと。その上でセットすると、この基本を踏襲しておりまして、ただし、その場合に、きめ細かな規制をしていくという要素と、一方で簡素でわかりやすく規制をしていくというものがございますので、その両方の要素をどういうふうに調和するのか、あるいは先ほど来申した大きさ以外にも考慮すべきものをどのように考慮していくのかといったことで、更にそういったものをどのように勘案して決定していくか、この議論に当たってのイメージとして提示したものでございまして、案1か案2に決めようというものは懇談会でもそのような形で整理しているものではなくて、本日提示した31ページにもありますように、いわゆる大きさ以外の考慮をどのようにしていくかという場合の参考のイメージとして提示したものであります。制度としての基本は、水域ごとに安全の担保の制度でございまして、一定の水域の自然状況や船舶交通状況を見ながら決めていくというのが基本であって、そこを無視して一律何トン以上の規制だというのは、適正ではないだろうという考え方に立っております。

○委員 後ほど、要望で述べさせていただきます。

○部会長 私も十分理解していないんですけれども、基準を設定する場合には、やはり基準が適用になる地域の条件に大きな差がないということが前提とされるわけですね。ですから、その差をどう反映するかというのは、多分基準があった場合でも、基準の運用の段階になってしまうのではないだろうかと思えます。私は、港の状況はよくわかりませんので、その点また今後、勉強させていただければと思います。

そのほかは、いかがでしょうか。

○委員 今の話とちょっと関連があると思えますので、30ページの一番下の(1)「水先区の設定等の柔軟な見直しについて」というところなんですけれども、水先区だとか、それから、強制水先対象船舶の範囲の設定等についての検討をする前に、現地の関係者による協議会の設置というのが出ておりまして、これにつきましては、私たちも賛成をしておるわけです。ただ、新しく例えば港則法によって港域が設定されたり、あるいは既定の港湾

の中でも見直しをする必要は出てくるというようなときに、この現地関係者の協議会だけではなくて、いわゆる国の方針として一つの施策として、独自に問題を提起して検討に入るといったことが当然あるんじゃないかと思っておりますので、これは確認を兼ねて御質問したいと思っております。

以上です。

○海技資格課長 その部分につきまして、当然国の発意によりといたしますか、当然、国の制度として、例えば港則法をどうするかとか、そういうものが動いていく場合に、水先区のそれぞれの区域の在り方、あるいは設定をどうするかなどについて、そういう検討を地方の協議の場での議論がなくても、提案がなくてもやっていくというのは当然あることでありまして、ここで触れていないからといって、そのことを否定しているものではございません。

○委員 了解しました。

○部会長 ほかにございますか。

○委員 私は、教育機関にいるために人材の確保、養成、教育といったところに関心を持っているわけですが、1つ質問と意見を申し上げたいと思うんですけども、質問の方は簡単なことでして、3ページの上の表に、商船系大学の卒業生数とありますけれども、これは水先人の卵になるべく人数を上げたのかなと思ったんですが、この数字はいわゆる学部卒業生じゃないかと思うんです。いわゆる免状を持って卒業していく学生は、乗船実習課というところを出ないと行きませんので、この数字より更に大分落ちるのではないかと考えているんですが、それでよろしいでしょうか。それが質問の1点です。

それから、意見の方なんですけど、特に18ページ辺りに書いてあるんですが、まだ正確に把握しているわけじゃないんですけども、何となく感じとして、水先人を養成する枠に最初から人数枠をはめて、そこに入ってきた人は全員必ず水先人にさせるんだというような感じをこれを読むと受けるんですが、必ずしもその必要はないのではないかという感じもするんです。といいますのは、一つは、入ってきた養成者にも養成過程において適性というのがあるのではないかと。当然そこで何が何でも全員水先人にするとし、ところてん式に出すというのは、ちょっといかがなものかなという感じを持つわけなんですけれども、そこら辺は懇談会ではどういう御議論があったのかなと思っております。

以上です。

○部会長 それでは、質問と、それから、今の御意見についてお願いいたします。

○海技資格課総括 まず、初めの御質問の方から事実関係でございますので、お答えいたしたいと思います。3ページの商船系大学（航海）の卒業生数の人数ですけれども、乗船実習課を経た方あるいは海技試験の受験に必要な所要の乗船履歴を取られている方でありまして、あと御本人が試験に受かるかどうかは別の問題といたしまして、その数字を記載させていただいているということでございます。

○部会長 御意見については、いかがでしょうか。

○海技資格課長 御指摘の 18 ページのところでございますが、ここは教育過程の途中での絞込みをどう見るかというのを中心に書いてございまして、懇談会の中でも当然ながら、養成教育をして、その過程において適性もチェックしますし、そこで最後の段階で当然試験をして、能力のない人に水先人となっていただくのは非常に安全上も問題ですので、そういう意味では、懇談会の報告でも試験の実施前に養成教育を終えて、最後に試験をして適性を判断するとしております。その意味で、制度としては最後に落ちる人がいるというのは当然あり得るものと考えております。

○委員 済みません、私の言い方が悪かったかもしれませんが、そういう意味も含めまして、最初に養成の人数を決める段階で、例えば、これだけの人が必要だからその人数だけをとりますというやり方をするのでしょうかということなんです。つまり、例えば、弁護士さんなどと言いますと、これだけの人数が必要だから、最初からその人数しか養成しないということではないと思うんです。試験を受けたい人は誰でも受けられるというようなやり方もあるのではないかという意味でございます。

○海技資格課長 おっしゃるとおり、この制度自体は資格試験でございますので、当然、水先人になりたいという人について、一般的には試験を受けて通ればなれるというのが制度でございます。そういう意味で、ここでは例えば 18 ページの上から 3 段落目でございますが、考慮すべき点として、そういう資格制度の点に加えて、費用の面等を考えると効率的に実施していかなければいけないという意味で、ここにもアンダーラインを引いて書いていますが、養成教育の対象者について必要最小限に限定する、あるいはいわゆる資格試験である水先人試験の受験者については、果たして養成教育受講者に限定するということが可能かどうかという意味で、制度的な可否を含めて、どのようにするかというのは、まさにこれからの課題として決めていかなければいけないということでございます。今の委員の御指摘の部分については、そういう意味では懇談会でも結論として決めているものではなくて、今後の課題になっているということで、本日もここで提示させていただいているものでございます。

○部会長 よろしゅうございますか。

○委員 今の委員の御意見に私は若干反対の立場なんですけれども、関連しますので意見を言わせていただきたいと思います。やはり関係者といいますか、船会社も当然そうですし、そのユーザの関係者とかあるいはパイロット協会等、あるいは途中で辞めていくとかいろいろなことを総合的に判断しながら、私は適正な人数を決めながら計画的に、むしろ養成教育をしながら最終的に試験を通らせていくという制度の方が、現在の資格を取ってもなれない人たちもいるとか、一般的な海技免状ならば、海技資格を取ってそれを自分が利用するときに利用したらいいよという、非常に門戸が開かれています、水先人という非常に狭められた職業域の中では、むしろその方が私自身は適切ではないかと思っていま

す。これは私の意見でございますので、これから議論をしていくということになるだろうと思っています。

○部会長 ただいまのは御意見として拝聴させていただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

○委員 21 ページをご覧くださいと思います。③「さらに検討が必要な課題及びその方向」に、(1)「業務品質向上のための水先免許更新のあり方」というのが出ております。水先業務の品質の向上という点から考えまして、免許の更新のときに研修を受けるということは必要なことではないかと思えますし、この考え方に対しては、私たちが賛成でございます。現に、パイロット協会の方では、6年前から既に自主的に研修制度というものをつくりまして実施しております。これは、免許更新の前に研修を受けるということで5年に1回ずつ更新がありますので、そのときにやっております。その研修というのが6年目になりました。

今日も実は横須賀で研修をやっている最中なんですけれども、この内容というのが今年からは非常に内容を充実させまして、3日半やっております。最初の半日は安全研修ということで、いわゆる講師の先生に来てもらって講義を受けるという形の研修です。あとの3日は何をやっているかといいますと、BRM訓練というものをやっております。これは、今は世界的にも水先人に対するそういう修業研修というものが非常に活発に行われておりまして、特に、ヨーロッパでは非常に熱心にやっておられます。その中でも、オランダのパイロット協会が研修制度というのをつくっております。もう10年以上の実績を持っております。このオランダがやっておる研修のやり方、BRM訓練を昨年夏ごろに私たちはライセンス契約というものを結びまして、その内容に従って、現在やっている最中です。

1回にやるのが大体10人。今日は11人やっているはずなんですけれども、3日間連続して朝から晩までやっています。そういうことで、内容は非常に充実したものになったと私は自負しておりますけれども、ただ、3日半の研修というのは、現在のパイロットが全国で650人ほどおりますので、毎年130人受けるということになりまして、そういう人間を今年12回に分けて分散しながら研修をやっております。それは、非常に業務量が比較的少ない夏時分を中心にしてやっておりますけれども、やはりユーザに対して迷惑が掛かるようなことになってはいけないということで、非常に人的なやりくりには苦労しながらやっているわけなんです。そういうことで、5年ごとの今の更新のときに、研修の内容というものを今年には更に充実させてやっております。

それと、もう一つは、海難事故を起こした水先人に対しては、その直近の研修というものを義務付けております。そういうことで、毎年130人プラスアルファの人たちが受講しております。

先ほどもお話がありますように、水先の業務というのは、船長の要請があれば常に出て

いかなければいけないという体制をつくりながら、この年間 130 人プラスアルファの人たちを研修させるというのは、今手いっぱいのございまして、これを 3 年程度に短縮するということになりますと、更に毎年の受講者が多くなることになりますので、その体制をつくるのはいささか難しい面が出てくるのではないかと懸念をしているわけでありませう。だから、できれば私たちとしては、現在の 5 年ごとの更新に併せて、研修そのものの内容は更に充実させるという方向で御検討いただきたいと思っております。

それから、もう一つ続けてよろしいでしょうか。

○部会長 ただいまのは御意見ということで。

○委員 そうですね。

○部会長 今後の検討課題の御提示ということでよろしゅうございますか。

○委員 はい。

それから、次は 29 ページの「同一湾内の複数水先区の円滑で確実な統合」というところでございますが、現行の免状を取得している人たちを、更に免許の範囲を拡大して、三大湾の水先人が一元的に業務ができるようにするということに対しては、この方向で私たちも進めていかないといけないということで考えておりますが、このために 3 年程度の期間に限定して云々と書いてあるところなんですけれども、例えば、東京湾を考えてみますと、3 つの水先区がありまして、その水先区ごとに免許があるわけです。そうすると、東京湾の中を 1 つの免状ということにしますと、例えば、1 つの水先区の免状を持っている今の水先人というのは、他の 2 つの水先区の免状を取らなければいけないということになります。そうすると、現在の修業期間というはおのおの 3 か月ですから、普通にプラスしていけば 6 か月ということになります。この 6 か月というものをどの程度短縮することができるのか、あるいは短縮するのは難しいのか、この辺はやはり安全性というものを十分チェックした上で考えていかなければいけないのではないかと思います。そういうことで、限定して短くできるというのは、いささかどうかなという気がしております。

そういう研修というのものも、一度に全員がやるというわけにはいきません。人的な制限もありますし、やはり本来の水先業務というものがきちんとできる範囲で、余裕のある人がその他の水先区の免状を取っていくということになりますので、この期間については、今後、更に御検討をいただきたいと思っております。

以上です。

○部会長 ただいまの御指摘も、今後の検討課題ということで事務局で受け取っていただければと思います。

ほかに、いかがでしょうか。

○委員 2 点要望があります。まず、1 点の要望は、懇談会の先ほどあくまでもイメージという形の中で案 1、案 2 という基準を出しましたと、対象船舶のトン数ですね。これにつきましては、私は何らかの形で若干時間をとって、この場で議論していただきたいと、

これは要望でございます。

それから、もう一点は、先生方も大変お忙しいんでしょうけれども、部会のメンバーの方で海事分科会でも言われておったんじゃないかと思うんですが、1回横浜とか東京湾で早朝の乗船をして、現場を見てみるということをする必要があるんじゃないかと、このように思っているんです。私も、もう直接現場に関与しなくなって数十年経ちますけれども、当時私が関与しておったときでも、これは大変だというような状況でございましたので、今日的には船も大型化し、更に船舶数も増えているのではないかということ、やはり部会の委員の方がそれぞれ現実、百聞は一見しかならずで見た方がいいんじゃないかということで、是非、当局の方にもこういう機会をつくっていただけたらと思いますので、よろしくをお願いします。要望です。

○部会長 今、2つの要望が出されました。案1と案2について、ここで議論すべきではないかという、物理的に可能かどうかという問題と、もう一点は、資料として出されているように思ったんですけれども、御説明いただければと思います。

○海技資格課総括 事務局でございますけれども、委員の皆様方のお手元に、実は海事分科会の際も御案内いたしました、実際の東京もしくは横浜の乗船体験の御案内を置かせていただいて、具体的な日程調整の参考にさせていただくために、いつ頃がいいかということと、どのコースが御希望かというアンケートを今置かせていただいておりますので、申し訳ございませんけれども、来月上旬ごろを目途に御返送いただいた上で、総合的に調整させていただきたいと思っております。一応そういう機会を設けさせていただくということで、一つの御回答をさせていただくということでございます。

○委員 2点、質問に属すると思いますが、まず、25ページ辺りのところで、水先引受法人というものを新たに考えようということですが、水先引受法人というものをつくった場合、あるいはつくることに対するインセンティブは、例えば、税法上のメリットがあるとか、何かそのようなものがないと、なかなかそう簡単に法人化というわけにもいかないような気がするわけなのですが、それらについて法人化を図ったその水先人自身にどのようなメリットが生じてくるのかなという辺りは、どういう御議論が懇談会あるいはどのようなお考えがあるかなということでもあります。

それに関連いたしまして、水先人の数を見ますと、水先区によっては非常に少数の水先人しかいないようなところもあると。そういうところで、もし水先引受法人というものをつくった場合に、例えば、その水先区のほとんどの水先人がその法人に属するという事になった場合は、それ自体法人として力をつけるということがあって、プラスの面もありますけれども、同時に、効率性を図るためにある種の競争というものを導入しようという観点からすると、ある意味でほとんどのメンバーが同一の法人に属するという形は、独占的な状況ということになって、競争的な側面での問題点というのが生じてきそうな感じもいたしますけれども、そういたしますと、水先引受法人というものを設けようと思った

場合に、それぞれの水先区で極めて少数しか水先人がいないような水先区あるいはかなりの数の水先人がいるような水先区、これらの場合でも弁護士事務所あるいは会計事務所等に見られるように、非常に巨大化という現象が起きているわけですが、そういう巨大化するということは規模のメリットがあるということでありますが、同じように水先人においても巨大な法人というものができ上がってくるという、先ほど言いましたように競争上の問題が生じてくるということで、何かプラスマイナスが出てくるということも考えられるわけですが、その辺りで水先法人に関する議論の中ではどういう議論がされたのだろうかというのが、水先引受法人に関する第1点です。

第2点の方は、適正化団体というもの、これは21ページに、適正化団体が迅速な形で自律的に品質管理の向上を図るという面での処分ということが行える権能を与えよう。これは、それ自体、私もいい方向であろうと思いますけれども、事故を起こした水先人に対する業務制限等の処分ということになりますと、これは事故の原因が本当に水先人の過失によって生じたのかどうかという点をはっきりしないと、なかなか処分というわけにもいかないだろうし、同時に海難審判の方で海難事故の原因についての調査審判というものも行われているということの中で、迅速な処分ということは、特に海難事故に関連して何らかの対応を適正化団体が迅速に行えるかどうかという点については、若干の疑問も私自身は持ったんですけれども、それ以外の非行的な活動があったといったような場合については、割と迅速な形での処分ということに適正化団体というのはとることは可能でしょうけれども、海難事故に伴う部分というのは、事故原因の究明と密接に関連する問題があって、そう迅速に処分するということができるんだろうかという点、若干疑問を持ちましたので、その2点につきまして、もし御議論があったのであればお聞かせ願いたいと思います。

○部会長 では、水先引受法人の話と、それから、適正化団体の話の2点につきまして、何かお答えをいただければと思います。

○海技資格課長 先ほど委員の方からありましたように、水先区の状況というのが、おっしゃるとおり小さな水先区から大きな水先区までさまざまでございます。参考資料の5ページに、各水先区ごとの人員数を提示しておりますが、1人しかいないところから大きいところは115人のところまで示しておるような状況でございます。

懇談会での議論、そもそもの発端なども御紹介いたしますと、先ほども御説明しましたが、水先人というのは個人で船会社と契約を結んで、個人で業務をしていると。このことに起因して、水先人が責任を持って業務を遂行してくれていないのではないかとというのが、ユーザ側、船会社側からの強い主張でございまして、その解決策として、法人形式をとって、法人として企業としての自律が働くようにして、法人としてきちんと船会社に対して責任を持ってやっていくということをするれば、まず一つそういった意味での確実な責任を持った業務遂行というものが確保できるのではないかとこの点がございました。

加えて、個人事業主でやっているの、業務内容や経理内容が透明にならないで不透明な部分があるので、今、法人化していけば、そこにかかわるいろいろな、例えば、財務的な規制だとか、あるいは外部からの監査を入れるといったことも併せ講じることによって、そういった業務、経理内容の透明化が図れるのではないかと。特にそういった主張がありまして、加えて、そういった法人が同じ水先区内でも並び立つような状況になれば、いっそ競争も働いて、業務的に責任を持つ、ユーザに対してユーザを大事にして仕事をするというふうになるのではないかという点からの主張でございました。

いろいろ御議論を経た結果、まず、水先という業務が免許を得た水先人が特殊な技能を持って業務をするという意味であります、基本的には水先人個々で業務をするという形態は変わらないのでありましようが、引受けをするという船会社との関係においては、弁護士法人などが弁護士事務所を設けたり、あるいは監査法人を設けたりしているのと同じように、人的な集まりをもって責任を持つてするという形態を水先人の方でとるということであれば、今の法制度上はそういうことはできないのでありますが、それを認めていくというのは、一つの規制緩和としてそれが効果を発揮するのであればいいのではないかと、水先法人制度ということでございます。

加えて、1人や2人のところについては、当然、委員御指摘のように、そこは法人化という形にはなっていない部分はあるかと思えます。その部分については、基本的には個人としての業務でございますので、いわゆる法人を認めるということでありまして、あとの選択は、それぞれの水先人なり現場の状況次第になると。すべてがすべての区において法人化しなければならないという形で逆の規制を掛けるということは、また、これはこれで不当な規制になりはしないかというような判断をしておるところでございます。

一方で、1つの区で115人なり百数十人の大きな水先法人ができるということについては、その可能性は否定できないところでありますので、水先法人に対してきちんと法人の設立の仕方だとか、業務内容の進め方とか、兼業の仕方といったことについては、個々に一定の国の関与なり規制を置いて、不適當にならないように監視していかないといけないのではないかと整理をしておるところでございます。

1点目は、とりあえずの考え方は、そのようなところです。

2点目につきましては、まさに国が免許を与える水先の方が、万一事故を起こすという場合の限界事例というようなものでございます。実態的には、水先の方が乗っていることによって安全上はそういう問題は少ないんですが、可能性として現実にもございます。そのような場合に、国の場合その水先人に対して行政処分をしようとする場合、今の法制度上は海難審判によって原因調査を分析するとともに、海難審判制度の中で処分をするとなっておりますので、その過程に入っている中で国土交通大臣が別の観点から処分をするという制度は制度上つくれないだろうと。そういう意味では、事故を起こしてから原因がわかって処分されるまでの1年なり2年なりの期間は、国としての行為は制度上なかなか

難しいなど。しかし、そのことがまたユーザ側からすると、事故を起こした水先人が数日であるいは翌日なりに、まだ結果が出ていないからといってそのまま業務に赴いてくると、このことが問題ではないかという指摘もございましたので、では、そこをどういうふうに解決したらいいんだろうかというのが、懇談会で議論されたところでございます。そういう意味で、21 ページでも強権的に適正化団体に懲戒処分をされるような機能を与えるのか、それとも、それは水先人たちの資格を持った方々の自律的な団体が民主的なルールをつかって、原因はわからないけれども、ユーザとの関係では、例えば、1 か月は業務をやめて、その間もう一度教育をするとか、先ほど委員からお話がありましたような研修を受けてみるとか、そういったシステムを入れて、少なくともその海難処分の結果が出るまでにおいても、適正にユーザとの関係でも責務を果たせるような形での行為ができないだろうかということをございまして、当然そのような適正化団体に対して一定の処分権を与える場合にも限界がある、つまり、免許を取り上げるようなことまではできないでありましょうし、一方で、処分が間違う、つまり、後ほど出てくる海難処分との結果で、違った処分であったというものもありましょうから、処分を受ける人の権利保全だとか、事後的な補償策といったものの手続も含めて、ルールを決めないといけないだろうなと考えているところでございます。

○委員 第2点の方ですけれども、事故原因がはっきりしないけれども、事故が発生したということの主たる理由に、一定期間業務を行うことを認めないというような処分をやるという事と、かなりこれはその人の生活も含めて、相当大きな影響が出てきますので、適正手続、特にデュープロセスに十分沿ったような形でないと、なかなかそこは問題がありそうな感じがいたしまして、そういう意味では、かなり厳格な手続で行うということになると、どうもまた期間が延びそうな感じもして、これはなかなか難しいなど。実際は、確かにユーザサイドとしては、事故を起こしているのに、まだ平常業務を続けているというのはけしからんと言う人もいるでしょうけれども、事故はその人に全く責任のない、ある意味では不可抗力によって生じた事故の場合もあるわけですから、一律に有罪推定を働かせて処分が発動されるというようなことになると、これはかなり人権上の問題が出てきて、その辺の仕組みは、確かに課長から御指摘がありましたとおり、人間の権利を確保するようなことを考えつつ、やらなければいけないという部分をいかにして制度上可能にしていくかというのは、非常に難しい課題であるなど。しかし、そこを乗り越えないと、なかなか処分というわけには、そう簡単にはいかないんじゃないかという、御説明を伺いましてわかりましたけれども、なお、そういうような印象を持っております。

○部会長 大変貴重な御指摘をちょうだいいたしました。

○委員 今の問題につきまして、今パイロット協会としてどういう対応をしているかといいますと、これはもう1年半ぐらい前になりますけれども、各水先人会が自主的に内規、いわゆるルールをつくりまして対応しておりますが、事故が起こったときに、明らかにも

らい事故といいますか、本人の責任がないという場合は論外ですけれども、そうではなくて、何らかのかかわりがあって、黒じゃなくても灰色であるとか、いろいろな関連があると考えたときには、いわゆる業務制限というものをやっております。例えば、5万トンの船で事故を起こす、あるいは自動車の専用船で事故を起こすというようなときには、その船以上の船からは業務制限という形で業務をしない。それ以下の船に制限する。あるいはバスについても、そのバスについてはやらせない、ほかのところの仕事をするというようなことをやっております。勿論それと同時に、先ほど私も言いましたように、操船シミュレーション訓練を受けたり、あるいは研修を受けたりというようなことで、事故があった人に対する再教育ということをやりながら、再発防止に努めているという状況でございます。

以上でございます。

○部会長 ありがとうございます。

いろいろ御意見をちょうだいしておりますけれども、皆様方にお約束いただいた時間が17時ということでございまして、まだいろいろ御意見あるいは御質問があろうかと存じますが、時間の関係で今日の質疑はこれまでにさせていただければと思います。なお、可能であれば、実は私も若干聞きたいところはあるんですけれども、時間がなかったものですから申し上げられないので、場合によると書面で御意見あるいは御質問を提出していただくという対応はいかがでしょうか、可能でございましょうか。それでは、それを含めまして、今日事務局の整理をベースにいただきました各委員の皆様方の御意見を踏まえ、更に、今後出てくるであろう御意見等々を事務局で精査していただきたいと存じます。その上で、次回御議論をちょうだいいたします本部会の答申案の中に盛り込んでいただき、そこで一括して議論をさせていただければと存じます。

(4) 今後の審議の進め方について

○部会長 それでは、もう一つ、議題が残っております。恐縮でございますが、第4番目の議題、今後の審議の進め方について、事務局より御説明をちょうだいしたいと思います。

○海技資格課長 それでは、今の点について資料を用意しておりますので、まず、資料で御説明させていただきます。資料3、35ページをお開きください。

前回、分科会での全体のスケジュールとして、本日の部会の審議を経まして、9月下旬に答申案の議論をするようになってございますので、今、部会長からもお話がありましたように、本日の議論及びこれからいただきます書面などの意見も踏まえながら、私どもの方で今後答申の素案をつくってみたいと思っております。それをこの夏に掛けてつくって、9月上旬に各委員の方々にあらかじめ御送付させていただきたいと思っております。それを基に、大変恐縮ではございますが、御覧いただきまして、更に御意見等をいただければと

思っております。それらをいただきつつ、必要に応じて各委員にも御連絡をさせていただいたりしながら、部会長とも御相談の上、9月上旬に提示しました案につきまして、きちんと修正して、下旬に開く予定の第2回部会における審議に備えさせていただきたいと考えております。

ちなみに、36ページ以降で、現時点で考えております、これから作成の上皆さんに御意見をいただきたいと思います答申の素案の骨子を参考にまでに付けてございます。今日の議論を踏まえながら、更に整理をしないといけないんですが、とりあえず答申の中身としまして、私どもが今考えておる骨子案は36ページで、まず「はじめに」というものと「水先制度の意義等」という前書きを踏まえた上で、「水先制度をめぐる諸課題及びこれに対応した水先制度の抜本改革の基本方針」というものを示し、37ページで3番「水先制度の抜本改革の具体的方策」ということで、制度の根幹にかかわる課題。これは1つは、水先人不足の到来への対応。2つが、水先業務品質の向上。(2)で、機能向上を図るための課題として、責任ある遂行の確保と業務運営についての効率化の促進。(3)で、その目的達成に向けた措置の効果を最大限に発揮するための諸課題ということ、強制水先対象船舶の在り方について、あるいは水先区の設定の仕組みについてということございまして、先ほど委員からございました案1、案2を決めるという形ではございませんが、それらも含めながら、ここで船舶の在り方についての制度としての考え方を案としてつくればと思っております。

4番として「水先制度の基本構造の再構築」と大袈裟でございますが、先ほども御説明しました水先制度の目的あるいは手段についての再検討の方策。

最後に、「水先制度改革の実施時期等」についてのコメントというような構成をベースに、これから考えていき、皆さんの御意見を賜りたいと思っておりますのでございます。

○部会長 ありがとうございます。

資料3で、今後の審議の進め方についての案が出されましたけれども、これについての御意見・御質問はいかがでございますでしょうか。

○委員 先ほど、部会長から書面で意見をというのがありましたけれども、書面はどこあてにしたらよろしいでしょうか。できれば部会長あてにさせていただければありがたいんですけども。

○海技資格課長 当然いただく意見については、各委員にも皆さんに示す予定でございますので、部会長にも送っていただいて、私どもにもいただければ、部会長の手間も省けるかと思っておりますので、それであれば両方にお送りいただければと思います。

○部会長 当然、私も委員の皆様方の御意見を十分拝見させていただきます。

ほかにいかがでしょうか。もしよろしければ、このような方向で進めさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。

(5) その他

○部会長 それでは、最後に、事務局から何か皆様方への伝言事項等々がございましたら、よろしく申し上げます。

○海技資格課総括 事務局から2点ほどございます。先ほども委員からの御質問にお答えして御案内いたしましたけれども、委員の皆様方の机上に体験乗船についてのアンケートを置かせていただいておりますので、こちらについては記入の上、どんな形でも結構ですので、事務局あてにお返しいただければと思っております。

それと、今、委員の方からも御指摘がありましたけれども、送付先については事務的には今、机上にまさに置かせていただいている体験乗船のアンケートのあて先でも構いませんし、郵送で課長あて、もしくは局長あてという形でも構いませんので、お寄せいただければと思います。

あと、次回の部会の日程でございますけれども、今調整を順次させていただいている最中でございますが、先ほど御説明しましたとおり、9月下旬から遅くとも10月上旬ごろには開催させていただきたいと存じておりますので、よろしく御了承の方をお願いいたします。

私からは以上でございます。

○部会長 ありがとうございます。

閉 会

○部会長 今日は大変活発な御議論をちょうだいいたしました。港には、いろいろな事情があるということもわかりました。その一方で、水先案内人になるべき人の数が不足していくことが明らかになってきた。また、国際競争力を考えた場合に、港湾の安全性、効率性をどのように上げていかなければいけないのかという大変な課題の中で、我々がこれから考えていかなければならないということも、今日の御議論を通じて了解させていただいたように思います。すべてを可能にするような答申ができるかといいますと、なかなか難しいなという点はございますけれども、できるだけ多くの方々に納得いただけるような答申案を目指して、また委員の皆様方と協力して御議論をちょうだいできればと思います。

それでは、以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会第1回水先制度部会を閉会したいと存じます。本日は大変お忙しいところ、委員の皆様方には御出席いただきまして、誠にありがとうございました。

以 上