

平成17年9月28日(水)

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2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2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、ご多用の中、本部会にご出席賜りまして、誠に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、若干松田委員が遅れられているようですが、松田委員を除きましても10名のご出席をいただいておりますので、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。

次に、今回初めてご出席いただきます委員の方のご紹介をさせていただきます。

東京工業大学教授でおられます圓川委員でございます。

委員 圓川でございます。よろしくお願ひします。

海技資格課総括 続きまして、事務局側の国土交通省の出席者も、今回、人事異動によってかわっておりますので、出席者の紹介をさせていただきます。

海事局長の星野でございます。

海事局次長の富士原でございます。

大臣官房審議官の小野でございます。

海事局総務課長の室谷でございます。

船員政策課長の村上でございます。

港湾局総務課長の内波でございます。

海上保安庁交通部安全課長の露木でございます。

それでは次に、配付資料の確認をさせていただきます。

お手元の議事次第の一枚紙を含めまして5点の資料でございます。

議事次第の次に「制度改革の具体的方策について」となっています資料1、それから「水先制度の抜本改革のあり方について（答申）（案）」とされております資料2、「答申（素案）に対する各委員の意見（要旨）」とされています補足資料。それから最後に参考資料となっております束がございます。それぞれ通しページを付けてございますので、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、部会長よろしくお願ひいたします。

議 事

（1）制度改革の具体的方策について

部会長 それでは、第2回の水先制度部会を始めさせていただきたいと存じます。

当初の予定では、本日、最終答申案のご審議を頂戴するというところでございましたけれども、そのプロセスで、まだ審議が十分尽くされていないのではないかと判断いたしましたので、今日もう一度ここでご議論いただき、ご議論いただいたものをさらに精査いたしまして、第3回の部会を開かせていただくと、こういう運びにさせていただきますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

では、早速議題に入らせていただきます。

本日の議題は3つ用意してございます。最初は、1番目の議題でございます「制度改革

の具体的方策について」であります。お手元の議事次第にも掲げてございますように、～までございますが、一括して事務局からご説明をお願いいたしたいと存じます。よろしくをお願いいたします。

海技資格課長 海技資格課長の羽尾です。よろしくお願いいたします。

それでは、資料1によりまして、制度改革の具体的方策につきましてご説明をさせていただきます。約30分余りお時間をいただく予定でございますので、よろしくお願いいたします。

既に事前にお送りしているものもございますので、一部省略させていただきながらご説明をさせていただきますが、審議のためでございますので、一応一覽をざっとご説明させていただきますと思いますので、承知の部分など繰り返しになる部分もございますが、よろしくお願いいたします。

まず、資料1-1、1ページ、議事の1つ目。の「水先人不足の到来への対応について」という課題への対応でございます。その1番では、まず課題。そして、2番で、制度改革の具体的な方向を示しております。

まず1番につきましては、既に前回、海事分科会及びこの制度部会でも何度も触れておりますが、3千トン以上の船長の経験者3年を経た方が水先人の資格を得ると、こういう状況でございますが、現在、その船長経験者が非常に減少傾向にありまして、早晚、30名程度年間採用しております新規の水先人の供給も不足するというところで、このままでは制度自体が成り立たなくなる可能性がありますので、それについての対応をどのようにするかというのが一番の課題でございます。

制度改革の方向といたしまして、1つ目の(1)で、免許制度の改革、資格要件の緩和と等級別免許制の導入というところを記載してございます。資格要件の緩和という点は、必ずしも船長経験を有することを必要としない、そういう資格要件の緩和をすることによって、船長経験を持たない若年者の方々などにも範囲を拡大して水先人となれるようにしていく、そういうことが適当ではないかというものでございます。

等級別免許制の導入。これにつきましては、水先人の免許について、水先人となるうとする方の経歴が、船長の経験ある方・ない方様々になってまいりますので、この経歴を勘案して、等級に免許を区分する。概ね一級、二級、三級という、仮称でございますが、3等級に区分する。それに応じて免許取得に要する知識・技能に差異を設け、いわゆる資格のレベルにも差異を設けるとともに、それらに対応して業務範囲の制限も行うという考え方でございます。

7行目ほどのなお書きにございます点は、その免許の単位としましては、水先区固有の水域事情の知識、あるいは技能が不可欠でございますので、それを適正に判断していくという意味でも免許の単位は水先区ごととすることが適当であろうという整理をいたしております。

その上で、一級から三級の各水先人免許の資格要件でございますが、まず、一級の水先人でございますが、これは現在の水先人と同様に船長経験者を対象とするというものでございます。なお、その経験時間につきまして、現在3年の期間を要しておりますが、船舶の航行速度の高速化、あるいは入港時間の短縮化などで入出港回数も増加しているなども勘案し、3年という期間を2年というふうに緩和することが適当ではないか。その上で、

二級水先人と三級水先人でございますが、まず三級水先人について申しますと、いわゆる商船系の大学を出た3級海技士（航海）という資格を持った方、この新規学卒者までを含めて対象にする。二級水先人については、その上でございますが、一級水先人に求められる経験期間までは持たないが、一定期間の船長ないし・航海士の経験を持つ方を対象にすると、こういうイメージでございます。

その次の一級から三級の各水先人免許の業務の範囲でございます。これは、免許に必要な知識・技能に差を設けて等級別免許制をつくるという中で、いわゆる船舶の大きさ、あるいは船種、積載物の種類などに着目しまして、各々の免許の段階に応じた業務範囲の制限を行うことが適当であろう。具体的なその範囲の決め方でございますが、例えば船舶の大きさに着目して、一級の方は無制限としつつ、二級の方は4万トンから6万トンぐらいの間のところで線を引いて、そこまでの、それを上限とする船舶の水先業務に携わることができる。括弧書きにありますように、危険物積載船については、2万トンから3万トンぐらいの間に線を引いて上限を決めるというものでございます。三級の水先人につきましては、それらの線よりさらに下の限界線を引きまして、例えば1万トンから3万トンぐらいの間のいずれかの段階で線を引くと、こういうイメージでございます。

その次に3ページでございます。（2）養成教育制度の導入と試験制度の改革でございます。資格要件を緩和いたしますが、水先人に必要な知識・技能を確実に身につけた方々に水先人となっていただいて、安全レベルの維持が不可欠であろう。そのために、確実に習得・体得していただくためにも養成教育を適確に実施することが重要になってこよう。そういう養成教育制度の導入と併せて試験制度についても見直しが行うことが必要であろうというものでございます。具体的には、以下でございます。

まず、「養成教育制度の導入」でございます。養成教育の内容としまして、どのようなもので構成されるかというのをここに書いてございます。1つが知識の習得のための座学、2つ目に、そういった知識あるいは技能を習得・体得を確認していくためにも必要な操船シミュレータ訓練、3つ目に、そういったものに加えまして、タグボート、港などの離着舷で使いますので、そういったタグボートの知識・技能の習得・体得などをするためのタグボートによる乗船の訓練。それから船舶における航海当直などについての知識・技能、あるいは船舶の中での船内のコミュニケーションなどの実務を学んでいくという意味での商船等における乗船訓練、それから最後に、水先の実際的な業務について、実際に体験してみてもマスターしていくという意味での現場における実地訓練、現在、これを法制上「水先修業」と呼んでおりますが、それに相当するものなどにつきまして一体的に実施していくというものでございまして、この実施に当たりましては、当然ながら最もノウハウを持っておられる現在の水先人の方々の協力も得るような仕組みで実施していくことが適当であろう。

その具体的な仕組みでございますが、一番下から2行目に書いていますように、一番大事なのは、教育内容を確実に、かつ、一定期間安定的に実施していく。こういう仕組みが必要であろう。その次の4ページでございます。何よりも大事なのは、先ほど申した知識・技能の確実な習得でございますが、若干留意点といたしまして、その4行目にございますように、水先の資格を得るためのその教育内容あるいはそういった水先自体の能力については、汎用性という意味では水先業務という意味で限られますので、そういう意味

で汎用性が非常に限られている。一方で非常に高度で専門的にわたります。そういう意味では数年間にわたっての養成教育、期間が必要となつてまいりまして、その意味でその課程に入って学ぶ方については、途中で放っぼりだすことなく、所定の期間、安定的に教育を実施することが必要でありましょうし、先ほど申したタグボート、船の商船の訓練、あるいは水先の現場の訓練という意味では、訓練機会という意味では制約がございますので、それにかかわる方々の協力、あるいは機会の提供が確保されないといけません。一方で、その訓練を長く要する、あるいは施設を要するものもございますので、一定の費用がかかります。こういったものについては、水先料金に原資を求めていくという中で、効率的な教育の実施ということが必要であろうと、こういうことでございます。具体的な養成教育の実施期間につきまして、4ページの下以降でございますが、この教育内容を確実に実施し、先ほど申した留意点をクリアして実施すると、こういうものであるということが必要でありまして、その4行目ほどに書いてございますように、繰り返しになりますが、必要な知識・技能の確実な習得・体得につながる内容の教育をする、あるいは、特定の船会社あるいは水先人の影響を受けないで、安全確保に使命感や強い意志を働かされるような公平公正なものとする、こういった要件を充足することも必要であろうと思います。

そういう養成教育実施機関につきまして、下から3行目でございますように、必要な要件として、その他考えられるものとしたしまして、まず、安定的かつ継続的に行うための運営基盤、あるいは一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、それから、いわゆる免許という国家資格取得のための過程の一部でございますので、公平性・中立性・公正さなどが担保されると、こういったことが条件でございます。

ただ、5ページの3行目でございますが、そういった実施機関も、この要件を満たす限りにおきましては、特に一つに限定するという必要もなく、広く参入を認めていくと、そういう意味で制度上は登録制という形にして要件を満たす限り、登録によって参入できると、こういうことで制度を構築していく。その場合、各機関でレベルが大きく異なるというのも問題でございますので、そのレベルが異ならないようにするという措置も必要であろうというものでございます。

加えまして、5ページの中ほどでございます。そういった教育につきまして、先ほど申した諸条件の中で、効率的な実施が望まれるところでございまして、そういう意味で水先区ごとに今後の需要なども見ながら、必要となる水先人の数も見込みながら、養成教育を施す対象者の数の目安を示すような、そういう計画をつくって実施していくことが望まれるのではないかと。もちろん、この計画策定については、関係者と十分に調整を行い、全国的なバランスを見ながら策定していくことも望まれるでありましょうということでありませぬ。

その下に、一番下でございますが、志望者につきまして、枠を広げ、要件を緩和いたしますが、本当にその課程に入ってくるように促すと、こういうことが必要であろう。まずは、そういう意味で業務内容あるいは教育の課程の内容、あるいは課程終了後の将来のみちゆきなどをきちっと周知し、認識してもらうようにすることが、実際に入ってきていただく方のために必要であろう。加えまして、長期間の勉強でありますし、その養成教育課程に入ってくる人のそれぞれの事情を考えますと、今の職業を変えて入ってくる人、ある

いは就職の機会を見合わせて入ってくる人と、こういう人もいましょうから、それなりの受講の経費なり、あるいは教育期間中の生計費などについても支援をして、魅力あるものにしていくことが必要であろうというものでございます。

その次の6ページでございますが、一級水先人につきましては、3年から2年に期間を短縮するなど勘案しますと、一級水先人についても同様の養成教育は必要であろうかと思いますが、もちろん二級・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考えられるところでございます。

このへんの養成教育に加えまして、試験制度の改革を行う。試験制度の改革として、まず、試験の内容について、全国共通的な試験、あるいは船舶の運航の共通要素についての試験等、個別水先区ごとの試験等を区分しまして、全国的な部分、あるいは船舶共通な部分は、一旦試験をして知識を確認すれば、その後の他の免許を受ける場合、あるいは進級をする場合などには省略するような合理的な制度とすることが必要でありましょう。

それから、試験にあたりましては適性検査。これは現在容認しておりませんが、そういう適性検査、あるいは操船シミュレータによって能力確認をしていく。これも試験という形であるのか、教育課程の一部として判定手段としてするのかというのは、考え方はありまじょうが、いずれかの形で能力確認の手法として導入していくことが考えられる。

それから7ページでございますが、養成教育につきましては、その試験の前提として、その養成教育を修了していることを受験要件あるいは免許の取得要件としていくことが適当であろう。それから、前回もこの部会でご説明いたしましたが、仮免許制度という形で、実地訓練をより実践的で効果的なものとするのが適当ではないかということでございますが、ただ、制度としてきちっと仮免許という形で入れていくのか、あるいはそれと同等の教育効果を有する現場での訓練の仕組みを構築することで足りるのか、そのあたりは選択の余地があるかということでございますが、いずれにしても実践的な訓練をより効果的に行う仕組みを考えていく必要があるというものでございます。

7ページの(3)で「免許の進級の仕組み」ということで、進級、つまり三級から二級、二級から一級に上がる場合、その場合、先ほど申したように、一部既にもう知識を確認しているものについては一部を省略しつつ、あと加えまして、上がるにあたりまして一定期間の実務に従事した経歴というのにも必要になるでしょう。これはそもそもの一級・二級・三級の資格要件に経験の差を設けていますから、それにふさわしいような実務の経験ということで、同等のようなものを置いていくということでございますが、ここでは、各級とも1年程度以上の経歴とするという案で提示をしておるところでございます。

その次の8ページでございますが、水先人の確保の関係で言えば、特に業務量の少ない水先区、いわゆる小水先区と言っておりますが、そこでの業務の実施体制の確保が必要でございます。業務量が少ない、あるいは水先収入が少ないという結果、水先人となろうとする人が極めて不足している、あるいは今後も不足していくという問題を抱えております。

これについての対応といたしましては、近隣の水先区の方が複数の免許を取って、その2枚目3枚目の免状でその小水先区の就業を手助けする、あるいは全国の水先人がその自主的な取り組みで一定のルールをつくりまして、一定期間その小水先区に赴いて就業すると、こういった仕組みをつくるのが適当ではないかというものでございます。そのために必要な資金の支援の仕組みも併せ講じることが、確実な担保のためには必要であろうと

いうものでございます。

複数の免許につきましては、先ほど申した目的のために、今より取りやすくしていくような仕組みを講じる必要があるであろうということを記載してございます。

その次の課題といたしまして、資料1 - 2に移らせていただきます。

業務品質の向上につきましてということでございます。免許制をとってございます業務の実施にあたって、適正なレベルにそのサービスの維持をしていくということが必要でございます。そのことがユーザーに対する責務の着実な遂行、あるいは効率的で透明な業務運営の担保という意味で重要でありまして、そういった業務品質の管理を行っていくということで、ここでは専門知識を有する水先人の方々によりまして、自主・自律的な機能を持って取り組んでいくことが重要ではないかということでございまして、具体的な方向としまして、以下に記載してございます。

2の(1)の一番下の部分でございますが、同様の資格者団体として、弁護士、公認会計士、税理士などにおきましても、いわゆる資格者から成る団体、公認会計士協会、あるいは日本弁護士連合会などを設けておりますが、そういった自律的に業務品質の管理をするというシステムが機能してございますので、そういった中で会則を設け、品位・品質の確保、あるいは会員に対する処分など、一元的な指導・監督を実施されているという状況でございます。それらを見ながら、次の10ページの上でございますが、水先人につきましても、同様に専門的な知識・技能を有している、あるいは資格を付与されている、そういう類似性もございまして、全国的な適正化団体を設けて、一定レベル以上の品位・品質を確保され、あるいはサービスの提供が確保されていく、こういうことが期待されることではございます。

これにつきまして、この団体の業務としては、今申した水先人が事故を起こした場合、あるいは業務上の怠慢・非行などを起こした場合に、処分をしていく自律的な機能と、それを再教育していくと、こういったシステムがまず業務として求められるとともに、加えて、先ほど申した小水先区の維持という観点で、全国の水先人をルールで就業させていくと、こういったことで全国的に適正なサービスの提供の確保という仕組みも必要であろうというものでございます。この部会でも、前回に議論がございましたが、その適正化団体の処分などをする権能でございます。そのへんについて、どの程度まで付与できるかということでございます。その適正化団体の懲戒などのあり方のほうでございます。その場合にも、考慮しないといけないのは、免許という形で、行政上からの資格を与えられる、そういう意味でその行政処分との関係の整理、あるいは免許を与えられている国の立場と適正化団体の自主・自律権との関係など、ここに記載しているようなことの整理も必要であろうかと思えます。これにつきましては、前回もご議論がありましたので、以下に行政処分との関係などを整理いたしておりますが、まず、現在の制度から見ますと、行政処分としては、海難審判法上の懲戒処分と、水先法上の処分、これは業務の怠慢とか、拙劣、非行などに対するものでございますが、こういった制度がございまして、こういった行政処分の関係の整理にあたりまして、11ページであります。他の資格者団体を参考として見てみたものでございます。公認会計士協会など他の資格者団体においても、自律権・自主権という場合も、基本的には、強制的な懲戒権というところではなく、1つは大臣に対して懲戒事由を報告して、大臣から懲戒をするという仕組み。それからもう一つは、会則

に基づきまして戒告をする。それから、会則に基づきまして、会員に与えられた権利の停止をすると、こういうことになっております。日弁連は若干の性格の違いがございますが、他の資格者団体においては、そのような扱いになっております。こういったことなどを勘案しますと、水先人の適正化団体が強制的に懲戒を行うというところまで、強制的な権能までを付与というのは困難ではないかと考えられるところではありますが、他の資格者団体の例と同様に、懲戒事由の報告や、会則に基づく諸権能、それから加えて、事故を起こした水先人の所属する引受主体に対する勧告などの機能を有するというところで、それなりの自主・自律的な機能の発揮はできるのではないかと、こういう整理をいたしております。加えまして、その団体につきましても、他の資格者団体も同様であります。運営に関して自主・自律といいましても、一定の透明化・法制化などが求められておりますし、昨今、一層その要求が強くなっているところがございます。その意味で、財産目録や貸借対照表など、財務諸表類の公表、あるいは当該団体の役員構成についての一定割合を水先人以外の外部の方を入れると、こういったことも必要であろうという整理をいたしております。

その他の業務品質管理として、免許の更新制をどのようにするかというものがございます。11ページの下でございますが、現在の免許制度におきましては、更新の段には特段の知識技能の確認などを行っておりません。しかしながら、近年、船舶の大型化あるいは航海支援機器の進歩もございまして、航海に関する知識やあるいはルールも日々変わっておりますので、そういったことの確認が行われるべきではないか。12ページの上から2行目にございまして、加えまして、資格要件の緩和をいたしますと、若くして水先人となる方がますます出てまいる状況の中に、今後、非常に長期にわたって免許を所有するという方も出てくる可能性がございます。そういう意味で免許の更新の機会に研修制度などを設けて、その研修を受けることを義務付けるという制度が適当ではないか。

加えて、口でございますが、その更新期間につきましては、現在は5年ごとといたしております。これを前回は一律3年でそのサイクルを短くしていきましようという案で提示して、ここで議論をいただいたところがございますが、その4行目にありますように、現実の業務の円滑かつ確実な実施の体制への支障も勘案して、本当に短くするに値するような方、例えば事故・違反を起こしたような水先人の方、あるいは一定年齢以上の高齢者の方、あるいは二級・三級の方で、まだ経験の少ない方、こういう形に適当な人に絞った上で更新期間を3年にする。その他の方は5年にする。こういう仕組みが考えられるのではないかと案にいたしております。

その次の課題としまして、資料1-3。責任ある業務遂行の確保につきましてでございます。この点については、事前に、時間的余裕を持ってお示しすることもできなかったものですから、本日、事実上初めてお示しする部分もございまして、ご案内の際にお示したように、この点について関係者と法制面を含め議論をして、まだ残っている課題もございまして、一部ペンディングの状況のものもございまして、ここでご説明をさせていただきます。

まず、「責任ある業務遂行の確保についての課題」でございます。現在、免許の対象としましては、先ほど来申しましたように、制度上、水先人個人の方に知識技能を習得していただいて、それをチェックしている。そういう意味で個人ごとに免許を付与していると、こういうことでございます。個人事業主として業務を行っていただく、つまり、契約主体

として引き受けて、その契約内容に基づいて業務を行うと、こういうことであります。法人として契約主体となって業務を引き受けると、こういう形態は認められておりません。

その関係で、その下の「水先業務の引受け、遂行の問題点」でございますが、そういったことにも起因して、業務の効率化が図られていないのではないか、あるいは業務の履行結果について責任の所在が曖昧となっているのではないか、あるいは業務運営の実態、経理の状況が不透明であるのではないかといった指摘もされておまして、そのような点を事実確認をしながら、方策を検討していくことが必要だろう。

そのための方策として、次の2番でございます。水先業務の引受け、遂行の主体につきまして、今、個人に限定しておりますが、これを法人としての契約主体となって、業務の引受け、遂行をすること。こういった考えがございまして、これを認めることができれば、業務運営の効率化などの今の挙げました課題の解消が図られるのではないかと、こういうことでございます。これにつきましては、ここのところを書いてございますように、法人形態のあり方をどのようにするか、あるいは、法人及び水先人の責任の範囲をどのようにするかといった点を含め、まだ課題が残っていることございまして、それらの措置を講じていくことが前提となるとういものでございます。

まず、法人制度導入の効果につきまして、次のところに記載してございます。他の資格制度であります弁護士、公認会計士などにつきましても、有資格者のこれらの方々個人での業務のほか、有資格者の方が共同して、あるいは一人で法人を設立し、法人名義で法人が契約主体として業務を引き受けると、こういう形態が認められています。これは、その業務を組織的に実施する、公認会計士なども数十人、100人の単位で監査に赴くという意味で組織的に実施するといった必要性や、個人と事務所との資産の明確化と、こういう要請に基づくもので行われております。

水先人につきまして見れば、その次の段落でございますが、基本的には一人で業務をするという意味で、他の資格と違いがあるものもございまして、業務について個人として業務を引受け、遂行をするというこの形態に加えまして、法人をつくって、法人で引き受けて実施すると、こういう形態を認めていけば、他の法人と同様に、効率的な業務実施、あるいはユーザーに対する責務の確実な遂行、業務運営や経理内容の透明化といった効果が期待できるのではないかとこのものでございます。

その中で、「取次窓口による業務の適正・円滑な実施の仕組み」でございますが、現在も水先の実施にあたりましては、水先人会というものを設けて、その業務の実施にあたりまして、その水先人全員から成る水先人会がその事務の引受けの統合を行っております。こういった機能につきましては、この法人化の制度を認めていく中におきましても、常時の水先業務の引受義務の円滑かつ確実な履行の確保という意味では、引き続きその調整を図っていくという機能は必要であろうというものでございます。特に法人を認めていくという場合にも、個人の事業主たる水先人、あるいは複数の法人が存在するという事態の中ではその点は変わらないのではないかと、こういう整理がまずございました上で、その水先法人の法人形態につきまして、15ページの上でございますように、水先人が免許を持って行為する、こういう業務は水先人自身が行うものでございまして、それを法人が行うというものでありますので、業務執行はおのずと水先人しか行えない、こういうことになってまいります。そういった事情も勘案しますと、水先法人の構成員は免許を有する水先

人のみとする、こういう人的組織体という法人形態となろう。この点は、弁護士法人や監査法人、税理士法人などの他の資格者についても同様になっております。

その上で「水先法人の適正・確実な業務遂行の確保のための方策」と書いてございますが、他の資格者団体と同様に、その水先人という自然人の行為について、免許制を初めとする水先法の諸規制で業務の適正・確実な遂行を確保しておりますので、それと同様に、法人につきましても、その法人ということに着目した一定の行為規制は必要であろうということでございます。例えばその下に「・」で並べておりますように、こういった項目につきまして、他の資格者法人も同様であります。業務遂行能力の確保、業務運営の適正化、こういった点から所与の措置を講じておくという点は必要であろう。

加えまして、15ページの下でございますが、実務訓練を受け入れる立場、先ほど申した養成教育機関との関係でございますが、こういう立場でどのような位置付けになるか。あるいは一級・二級・三級と、三級にまたがります水先人がおりますので、こういったそれぞれの水先人、特に二級・三級という業務範囲の制限をされた水先人の位置付けについての整理というものも必要でございましょう。それから加えて、法人に対して行政処分が必要な場合の取扱い、あるいは16ページで一番上でございますように、法人自体に対する刑事上の責任の扱い、あるいは両罰規定の扱いなども整理が必要になってこようかと思っております。

最後に、16ページに書いてありますが、水先人の責任関係、あるいは法人の責任の関係と引受義務の履行の確保の関係でございます。水先法人、他の法人も同様であります。社員全員が船会社あるいは第三者に対して無限の連帯責任を負うというのが基本でございます。一旦事故を起こしたような場合に、そういう形になってくる。その場合、水先人あるいは水先法人を有する資力を超える賠償責任が生じる可能性もありましょうし、特に海難事故の場合、巨額の損失を発生させる可能性もありますので、そういった可能性もあると、こういう中で、その法人及び当該業務に着手した水先人のみならず、法人の構成員たる他の水先人にも連帯しての無限責任の可能性もあります。そのような場合に、法人の構成員である全水先人がその資力を超える無限責任を負ってしまい、結果として破産をしてしまうといった場合に、結局その水先区における業務の引受義務の円滑な履行の確保に支障を及ぼすおそれがあるのではないかと。

そういう可能性があるままで、水先業務の引受主体としての法人化を認めていくことは、安全の確保を図っていくという水先法の制度目的にそのままでは反することになりかねませんので、一番下に書いてございますように、有効な措置としてどのような措置があるか。今、現在の検討中のものとして、賠償責任に関しまして、第三者に対して有限責任を主張できるような仕組み、あるいは保険の加入によって賠償責任をカバーしていくような仕組み、基金の造成によって万一の場合にも業務に支障を生じさせないような仕組み、イメージ、アイデアはあるんですが、これらのうち有効な措置を講じて、先ほど申した前提条件をクリアしていくことが、まず法人化の制度を認めていく前提となるのではないかと。この点につきましては、ご案内させていただいたりしておりますが、前提条件をクリアするための有効な措置の内容はまだ確定的に見つかっておりませんので、今後早急に検討をして結論を出すことが必要であろうということ（注）書きで記載させていただいております。

その次の資料1 - 4。業務運営についての効率化の促進につきましてでございます。これはコスト低減という点は、アジアの港湾との競争などを求められているという点で要請は高まっております。水先業務につきましても、そういった港湾運営、あるいは船舶の運航の一部として構成しますので、業務の効率化を図ることも強く求められているところでございます。このため、制度改革としまして、ここの2番でございます。留意すべき点は、水先制度の目的は安全の確保でありますから、これについてはおろそかにはできないところでもあります。一方で、水先サービスは港湾でのサービスの一環でもありまして、利用者が納得して使いやすくあってこそ本来の目的も果たされる。こういう意味でそのためにも安全の確保に留意しながら、業務の運営の効率化、透明化を図ることが必要でありまして、具体的には料金規制の見直しと同一湾内での業務の一元化という措置を講じることが可能ではないかというものでございます。

1つ目が、料金規制の見直しでございます。これは、現在、省令で料金を定めているということなどにもよりまして、業務効率化のインセンティブが働きにくいのではないかとか、ユーザーの意向が反映されにくいのではないかとか、こういう指摘もございました。そういう意味でこれを見直しまして、18ページの上でございますが、コストを適確に反映した料金とするというためにも、国による省令料金制度を廃止して、業務実施主体自身が自主的な判断に基づいて料金を定めていく、こういう制度とすることが適当であろう。この場合も、その次でございますように、差別的な取り扱いや不透明な方法での料金設定ということは防止して、公正で透明性のある料金システムという観点からも料金の決定、変更については、国の認可にかからしめることが必要であります。

その次に、認可の方法につきましてであります。いわゆる上限認可制ということで、上限の範囲内で料金を自由に設定できることが、サービスを楽しむユーザーの意向も踏まえることもできますし、一方で不当に高額な料金設定も防止できるという意味で適切ではないかというものでございます。ただし、上限の上のほうは定めますが、一方で不当な差別的取り扱い、ダンピングによる不当な競争も防止しないといけませんので、料金の変更命令など、事後的な措置ができるように、そういった措置を講じることができるようなシステムを併せ講じることが必要であろうというところでございます。

その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というような制度が適当でありまして、ここの()に書いていますようなヤードスティック査定など、他の公益事業におけるコスト算定方式も参考にしていくことが適当であろうということでございます。

19ページに、そのコストの適確な反映につきましては、 で書いてございますように、以下の経費については、きちっと適正にコストに見込む必要がある。1つが、業務を行うに際して必要な運営経費。当然ながら、業務を行うに必要な船舶の運航経費など、そういったもの、あるいは事務所の経費などでございます。加えて、先ほど申した法人化制度を認めていく場合におきましては、その有効な措置として、水先法人化のための賠償資力の担保のための経費、こういった措置が有効であるなら、こういった措置もコストとして見込んでいく。あるいは、水先人の養成教育に要する経費、あるいは小さな水先区の維持のための経費と称して、水先の業務サービスの提供が行われていくようなための経費等、こういったものをコストに見込んでいく必要があるというところでございます。

なお、報酬につきましては、その「また」書きにございますように、技能、知識に対する対価である点、あるいは等級免許制の中で、それぞれの等級となる資格要件の状況も勘案して、ふさわしいレベルの設定が望まれるところでございます。コストの適正な算出のためには、収支計算書の内容あるいはコストの内容についての整合化も必要でありましょうし、そういった状況を把握できるような報告の義務付けなども必要になってくるものと考えられます。

2つ目に、同一湾内における業務の一元化による効率化でございます。東京湾、伊勢湾、大阪湾の三大湾内においては、前回ご説明いたしましたように、同一湾内で、いわゆる航行区域のベイの水先区と港の港内のハーバーの水先区が分かれておりますが、これらを統合する。このことによって一人の水先の方が湾の入口から港内まで通して業務を行える。そういうことで乗り継ぎの解消、これに次いで運航能率の増進、あるいは水先艇の運用の減少をもたらして業務の効率性の向上ということが図られるであろうというものでございます。その場合も、安全性、専門性の低下が問題にならないようにするために、必要な場合には、地理的な範囲による限定は免許に付することができるような仕組みを講じておくことが適当であろうというものでございます。もちろん、現在の免許受有者に対しましては、経過措置として、現行の水先区に基づく、そういった地理的範囲の限定も引き続き置いておくことも必要でありましょうが、最後の「複数水先区の円滑で確実な統合のための仕組み」というところがございますように、その免許受有者が当座は限定されたベイ限定、あるいはハーバー限定の免許を持っているとしても、できるだけ早い機会に免許行使範囲を拡大して、ベイ、ハーバー統合での免許行使ができるように、こういうことを図っていかないといけない。安全レベルの確保には十分留意しながら、試験の一部免除とか、あるいは水先のその現場での実践訓練の短縮などが図られるような仕組みを講じていく必要があります。このような措置につきましては、早期に、拡大した区域の免許の形になっていただくというためにも、一定期間を付して誘導していくことが必要でありましょうから、概ね3～5年程度の期間で、現在の業務への影響なども勘案しながら期間を設定していくことが適当ではないかというものでございます。

最後、資料1-5で、水先区・強制水先対象船舶の範囲等につきましてでございます。これにつきまして、現在、全国39の水先区を制度の適用範囲とし、あるいは強制水先制度につきましては、所定の大きさ以上の船舶を対象とするというところでございます。当然ながら、規制のあり方については、最小限の規制で、最大限の効果が発揮できるように、合理的で効率的な制度ということが求められております。具体的な範囲につきましては、個別の水域ごとの実態に即した合理的なものとしていくことが求められておりますが、具体的にどのように改革をしていくかというのが以下でございます。いろいろな見直し、検討の過程も含め記載しております。

(1)で「強制水先対象船舶のあり方について」でございます。現在、強制水先対象船舶につきましては、船舶の大きさを基本とするというふうにいたしております。これは船舶が大きくなるに従いまして操船の困難性が増す、あるいは事故などの場合の他への影響が大きいことに鑑みて、「船舶の大きさ」を基本といたしてありまして、引き続き指標としてこれを使っていく。その指標としましては、現在「総トン数」という船舶の大きさを指標として使っておりますので、これを引き続き使ってまいりますが、下にございますよ

うに、現在は「国内総トン数」を使っておりますが、国際的には、条約上「国際総トン数」が使われておりますし、水先の実態を見ますと、利用船舶の大半は、国際総トン数を利用する、あるいはそのみを有する外国船舶であることから、国際総トン数への変更の検討が必要であろう。

その総トン数の具体的なレベルにつきましてでございますが、現行の法制上は、総トン数3百トン以上の船舶を強制水先対象船舶といたしておりますが、水域の自然状況、船舶交通状況、水先業務の対応の態勢などを考慮して、別に定めることができるという意味で、3千トンあるいは1万トンといった別の定めも行っているところでございます。こういう制度であることを踏まえますと、対象船舶の範囲を拡大する、あるいは競争力向上の観点からこれを縮小するといういずれの場合も、個々の水域ごとの事情の把握、あるいは実証分析をした上で、先ほど申した諸条件を見て判断するという仕組みは引き続き必要であろうということでございます。

この議論の関係で、「船舶の大きさ」を基本要素とすると申しましたが、それ以外の要素につきましても、さらに考慮すべきではないかという考え方がございます。積載物の種類、例えばタンカーとかそういった危険物積載船については、特例の扱いをして厳しくできないか。あるいは「PSC（外国船舶監督）」で、例えば海図やレーダーも備えていなかった、そういった船について厳しくできないか、あるいは船長が事故・違反を繰り返している、そういった方についてはさらに強化できないか。船長がその水域への航海が初めてであるというように航海経験が少ない場合に、そういった特例ができないか、こういった考え方がございます。

これらのうち、危険物積載船につきましては、既に特定の水先区においても、一般船舶に比して厳しい扱い、こういったところを講じているところでございますが、航海機器あるいは海図の不備などをPSCで指摘を受けた船舶、あるいは違反・事故を起こした船舶、こういった船長につきまして、こういったものについてさらにその規制を強化し、あるいは強制水先をかけていくという場合も、その船舶なり船長の把握の方法について、どこまで網羅的に把握できるか。船長の名前まで把握し、実態上を把握できるか、こういった点はまだ課題がありましよう。同様に、23ページでございますが、各々の船長についての水域における航海経験の回数、こういったものも、あらかじめ国が把握するといったことをしていくためにも、まだ課題が残っているのではないかと、このようにございまして、

こういった意味で、「船舶の大きさ」以外の要素を反映させるという考え方については、合理性があるかどうかの検証もしながらも、その対象船舶の把握の方法なども含め課題を整理し、加えて、そういった上で実際の適用をどのようにするかにつきましては、先ほどの原則と同様、水域の自然状況あるいは水先業務の態勢なども見ながら、総合的に整理していくことが必要であろうということでございます。

23ページの最後に、緊急的・臨時的な場合における強制水先の適用のあり方というところでございます。これは、基本的に、先ほど申した「船舶の大きさ」などという意味において法令で、特に法律・政令できちっと原則を決めていくということでございますが、そのような中で、例えば一定規模の海上の工事が行われている、あるいは海難事故が多発している、漁業の繁忙期にある、こういった事情で特別な交通規制が行われている、あるいは特殊な航行環境にあるという場合において、他の方策を見ても、水先人によって運航

の支援を行うことを確保していくことが安全の確保のために必要だという場合があるか
と思います。このような場合には、緊急的・臨時的にそういう強制水先を適用することが
できるような仕組みも構築することが必要ではないか。

具体的な仕組みは、その次のページにイメージとして記載させていただいております。
繰り返しになりますが、24ページの上から2行目の対象水域で航路に影響を及ぼすよう
な工事、あるいは沈没、あるいは油の流出などで海難事故が発生し、あるいは漁業繁忙期
に漁船が蟄集していて、船舶の操船の困難性が増大している。こういったことで、そうい
う臨時・緊急的な状況が見られる場合に、一定の船舶について水先人を乗り込ませる、こ
ういうことが必要であると判断する場合には、海上保安当局の要請なども見ながら、国土
交通大臣が乗り込ませなければならない船舶の範囲を別に定める、こういうことができ
るとするシステムも必要ではないか。ただし、もちろん、その定めを行うにあたりましては、
船舶の大きさなどに応じて期間を決め、あるいは水域を指定する。それから関係者への周
知などをする。それから、利用の船舶に対する不当な不利益の防止なども配慮が必要であ
ろうというものでございます。

(2)で、水先区の設定の柔軟な見直しということで、これは水先区の区域の設定など
につきまして、現在のシステムを見たところ、機動的あるいは効率的に設定が行いにくい
のではないかと。こういうことから、検討・見直しが行われるような仕組みを構築できな
いかというものでございます。具体的には、現地の関係者、ここにございます港湾管理者、
港長、水先人、荷主、船会社、関係の海技者、関係官庁などによる協議会で現場の状況
を見ながらその結論を出して、国において迅速かつ的確に見直しが行われていく、こうい
ったシステムも必要ではないか。

前回、この審議会でも議論がございましたように、その場合も、国が、例えば港則法上
の区域の見直しなどの場合、国が自らその必要があると判断する場合には、発意によって
所要の検討を行うことを妨げるものではないというものでございますが、そういった協議
会の仕組みなども考えられるのではないかと。このものでございます。

以上が、「制度改革の具体的方策について」でございまして、別にお配りしております
補足資料がございまして、これは先々週来、答申の素案をお送りして意見をいただいた方々
の意見などを中心に、既に先ほどの「制度改革の具体的方策について」の資料に取り入れ
たものなどは省略いたしておりますし、一部ここに書いているものも既に取り入れたもの
もございまして、皆さんに一覧をできるような資料を準備するという部会長から
のご指示もいただきまして、今回、ここに提示させていただいております。これは参考まで
にご覧いただければと思います。

若干長くなりましたが、以上でございます。よろしくお願ひいたします。

部会長 どうもありがとうございました。

ただいまご説明いただきましたように、第1回のご議論の中で、皆様方から寄せられた
ことを中心に「制度改革の具体的方策について」の原案をつくり、を除きましては、事
前に委員の皆様方にご覧いただいたわけでございます。それについていろいろご意見を頂
戴し、そのご意見をできるだけ取り入れるという形で今日、資料1が用意されてございま
す。私が申すまでもなく、資料2の答申案の骨格部分を成すものでございますので、この
資料1につきましてご質問あるいはご意見があれば、どうぞお出しいただきたいと存じま

す。いかがでしょうか。

委員 この「答申（素案）に対する各委員の意見（要旨）」に関しての意見を補足説明してもよろしいのでしょうか。

部会長 結構でございます。

委員 それでは、1ページ目の上から2つ目は私たちのほうから出した意見でございますが、養成における一般的な教養課程と専門的修業課程と、これを分割して、それぞれ異なった実施機関によって実施したほうがよろしいという意見なのです。

その理由は、いわゆる一般的教養課程というものは、水先業務の実態に関する知識がない実施機関でもできるわけです。これに対して、後段の専門的な修業課程ということになりますと、当該水先区の水先人以外には実施できないということになりますので。したがって、この養成実施機関が、修業を含めた修業養成全課程について責任を持って管理するというのは合理的ではないということが1つ。

それから2つ目の理由としましては、後段の専門的修業課程ということになりますと、仮免許を受けた者が実際に水先業務を行って事故を起こすという場合が考えられるわけですが、そのときには損害賠償の責任問題が発生します。そういうことから考えても、養成教育機関が賠償責任までも担保するのは現実的ではないのではないかという理由です。

それから3つ目の理由としましては、二級の水先人あるいは三級の水先人が、それぞれ昇級をする場合、それからもう一つは、水先人が他の水先区の免許を取得する場合、複数の免許を取って、他の水先区の免許を取るような場合、これはいわゆる前段の一般的教養課程とはもう関係ない、後段の専門的修業課程だけに関係することがありますので、こういうことから考えて、この2つを分けたほうがよろしいという意見でございますので、そこらへんをひとつ今後の検討の中でご審議をいただきたい、あるいは検討をしていただきたいと思います。

以上です。

部会長 ありがとうございます。

ただいまのご意見は何っておくということなのか、あるいは今日ここで何らかの回答をいただけるのか。

海技資格課長 今の委員のご意見につきましては、現に水先に携わる、あるいは免許を有する方々の集団の意見でございますので、それらも慎重に勘案して議論をしていきたいと思うのですが。

1つ、別途関係の水先人となるための教育というための観点で申しますと、今のご意見からすると、座学やシミュレータを含め、そういったいわゆる教育中心のものと、それから現場での水先での訓練というものを峻別していこうということでございますが、その教育効果として、そういったものは前半、例えば1年なり2年はそういう座学だけして、後半の半年なり1年なりは現場だけだという形も、それは考えられるのですが、教育効果としては、むしろ、その課程課程に現場での訓練とか、そういったものも交え、その後、それらを踏まえながら、また、座学も含め加えていく。こういうほうが教育効果としては上がるのではないかと。現に船員の教育機関などにおきましても、そういう課程を講じているといったことも勘案しながら整理していかないといけない。もちろん水先人の場合は、また、それとは違うシステムがあるのかもしれませんが、そういったことも考えていかない

といけない。

それから、事故が起こった場合の責任問題につきましてでございますが、これは水先での現場修業に限るものではございません。タグボートでの乗船訓練も同様、あるいは船会社での船による乗船訓練も同様のものでございます。そういったことを勘案すると、あらゆる課程を細切れに切っていくのかという問題になってまいります。一方で、今の教育機関とそれぞれの実施機関と、これを契約で結んでどのように整理をしていくことで、全体的な責任関係も整理しながらの仕組みを講じることができるかと、こういった課題も整理できるものもあるのではないかと考えておりますが、また、これについては引き続きご議論をさせていただきながら整理をしていけばいいのかなと、こういうふう考えているところでございます。

部会長 ありがとうございます。

ただいまの委員のご指摘につきましては、最終的な答申案の中で、ある一定の考え方を出し、そして、ご議論を頂戴すると、こういう運びにさせていただければと思います。

委員 私は初めてなので、ちょっとご質問をさせていただきます。水先人不足と、それから一方で効率化とか国際競争と、非常に範囲の広い改革案で、非常に感心しています。今、養成機関の話があったのですけれども、水先人の志望者が養成機関に入るときに絞るのか、あるいはプロの養成をした後、試験で絞るのか。どこかに必ずしも全員が養成機関に入るわけではないとありますのは、そのへんの需給のバランスがおかしくなると、非常に志望者にも影響しますし、かつ、養成者のインセンティブにも関係すると思うのですけれども、一方で、広く養成機関については参入を認めて登録制とするというふうにあるのですけれども、そのへん少しいろいろ我々の大学もどこで絞るか、入口で絞るのか、出口で絞るのかということで、間違ってしまうと、大きないろいろな業務資質も関係してきますし、どういった人たちが入ってくるかということも関係しますし、そのへんはいかがでしょうか。

海技資格課長 今のその部分につきましてというのが、ここの養成教育の資料1-1の中でも整理いたしておりますが、まず基本は、この水先人の免許は、免許でございます、一定の知識技能を持てば免許は付与されるべきであるという意味で、資格試験であって、国家試験としてそこでいわゆる需給を見るというシステムはとり得ないだろうと、こういうふうに見ております。

そういう意味では、1点目のご質問のどの段階で最終的に免許をもらえるかどうかが決まっていくのかという意味では、最後の段階で試験を課すというところで、その知識技能を確認されて、免許がもらえる・もらえないが決まってくるのですが、一方で、養成教育の長い課程がございますので、そこまで何年もかけて勉強をして、はたしてそこまで勉強をして通るのだろうかというリスクを受験生の方に負わせたままでは、当然この課程に入ってみようかと思う人がどれだけあるのかという、そういう課題もございますので、そういう意味ではこの養成教育機関の中で、当然入口の段階で入学試験と申しますか、そういったところで一定の人数を、適性などを見ながら絞っていくということはあって然るべきだと、このように思っております。

委員 それは非常に重要だと思うのですね。広く参入を、登録制としながらも、ある程度全体を見渡さないと。せっかく志望して、免許を取って、仕事がないというのでは困り

ますので、よろしく申し上げます。

部会長 他にいかがでしょうか。

委員 今、養成の関係が出ましたので、ちょっとそのご質問をさせていただこうと思うのですけれども。4ページの最初の部分で、の前から上に3行目のところで、「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」と、こういうふうに書かれているわけで。それと同時に、今度は5ページにいきますと、5ページの一番下で、養成教育受講経費、養成教育期間中の生計費等について十分な支援が必要であると、こういうことが書かれているわけですが、この養成教育にかかるコストですね。これは水先人が負担するということの範囲なのですから。そうすると、およそ受講者からは授業料を取らないというシステムなのか、それとも、その部分は、つまり4ページの先ほど私が指摘した部分の表現にもかかわらず、受講者が一定の負担をすることがあり得るのだという制度なのか、このへんのところがちょっとこの案を見ていた場合に、はっきりしないところがあるように感じましたので。これは結局、一定の授業料を受講者が負担するということはあり得るということなのですかね。

海技資格課長 その点についてご説明をさせていただきます。今、委員ご指摘の部分につきましてでございますが、基本的に養成教育の経費をどのような形で負担するかという意味につきましては、料金の中に原資を求めざるを得ないと、こういう状況でございますが、どこまでその原資で見えていって、どこまでが受験をし、これから水先人となるうとする方の負担にするかと、程度あるいは幅があるかと思えます。

そういう中、一方で、2年3年かかるという場合がございます、そこがあまりに自己負担が大きくなれば、また、リスクが大きくて、せっかく門戸を広げても来ないであろうと、こういうこともあります。一方で、あまりにその負担が極端に少な過ぎれば、資格だけ取ってしまうという人も出てきても、また、これも教育として、お金をかけて教育するということでも無駄でございますので、そういった兼ね合いを見ながら決めていかないといけないかなと、そういうことでちょっと抽象的な表現になっております。ただ、魅力化を講じていくというのは、今これから資格要件を緩和した場合にも、たぶんその該当する人も、本当にこのルートに入って大丈夫だろうかという不安がありますので、制度初期におきましては、そういう意味ではできるだけ入りやすくしていくという措置を重く見ていかないといけないのではないかなというふうには思っているところでございます。

委員 要するに、水先養成にかかるコストを、どうやって、誰がどういう形で負担するかという問題だと思うのですけれども、先ほど5ページで指摘した受講経費、養成期間中の生計費等、これも基本的にパイロットの水先料に求めざるを得ないという、4ページのあれはここにもかかってくるのかどうかという点がちょっと気になったのですが、今の課長のご説明を聞いていますと、このへんの仕分けについては、さらに今後詰めてやるのだということですね。

海技資格課長 はい。

委員 そうしますと、次の問題としては、教育養成機関は、基本的には名乗りを上げれば、登録制ということですから、担当できるということになりますね。そうした場合には、パイロットの水先料から集めたものを、これはそういう教育養成機関に一定の運営金的な形で交付するという形になるのか。つまり、パイロットの水先料に原資を求めるといふ趣

旨が、これはどの団体が主体になるのかどうか分かりませんが、要するに、水先料というものが各教育養成機関、名乗りを上げた登録をした教育養成機関に交付されるというシステムになるのかなど。

そういたしますと、受講料をその教育機関でどのように決めるかという問題のほかに、パイロットの原資が何らかの方法で教育機関に交付されると。そうすると、ある意味では教育機関に名乗りを上げたものは、その交付された金額のいかんによっては、いわばある意味でいいかげんな教育をやっても、ちっとも教育機関自体は困らないということになりますから、そのパイロットを養成するそれぞれの機関が、自校が養成しているものの充実を図るという競争的な側面が教育界にも要請されるであろうと。そうすると、パイロットの原資を教育養成機関に交付する際に、そのへんの教育機関としての努力度、あるいは意欲、教育内容の高低というようなことを考えて、その交付金を調整するということをおそらくしないと、非常に一生懸命やろうというインセンティブがある意味で失われる可能性もあるという問題がありそうであり、そういうコストは基本的には教育養成機関はあまり負担しないでやれるのだという制度だとすると、先ほど言いましたような問題が起きますので、教育養成機関そのものを、教育内容について評価するような仕組み、これもやはり考えなければいけないのではないかなと感じたわけであります。

それから、水先料金に含まれるということですから、水先人が水先料を収受しますよね。そうすると、今度、その教育養成機関に交付される金額はどういう方法で徴収するのか。一旦水先人に入ったところを、今度養成機関に対する費用に必要なのだということで徴収するという形になるのか、それとも水先料を収受する段階で、何かそこを取り分けちゃうというような仕組みが考えているのかどうか、そのへんの仕組みのあり方につきまして、もし現段階で何らかの考え方が進んでいるのであれば、ご説明をお願いしたいと思います。

海技資格課長 まず1点目の受講経費あるいは養成教育課程の生計費などについても、現時点では、ここの5ページの下に書いています「十分な支援」という意味では、原資としては、ここも水先料金を原資としてカバーしていかないといけないと思っております。

それからその次に、そのような資金の交付の仕組みでございますが、養成教育機関に直接交付をしていくという仕組みは一つ考えられるのですが、一方では、先ほど申したように、養成教育機関自身は、先ほどの養成教育計画で定まる一定の対象者の目安はあるにしても、何人とならなければいけない、あるいは何人以上とってはいけないという縛りはおそらく難しいと思っておりますので、そういう意味では、たくさんとれば、それだけたくさんもらえるのかという要素もまた出てくると思います。それも、また、いろいろな問題があるかと思っております。

そういう意味では、交付するお金をどのように効率的に使っていくかという部分については、非常に仕組みをうまく考えていかないといけないと思っております。一方で、免許自体は、資格要件にあります知識技能を持てば免許は交付される。ここは絶対揺るがせない部分だと思っております。今考えている一つの方策としては、例えば養成教育を受ける中で、いわゆる奨学金のようなイメージで、その支援をもらえる人をむしろとらまえていく、そこに一定の支援が与えられるのだと、そういう形で資金の有効な活用をしていくということができないのではないかと、このように考えております。

一方では、関係するこの登録養成機関になる可能性のある団体からも、まず自分たちを

対象とするようにという制度をつくとともに、その場合に一定の支援、財政的な資金の支援がもらえるような仕組みも講じることができないかという要望もいただいているところでございます。今、委員からご指摘ありましたように、それをどのような額にするのかというのは、野放図にしていくのも無駄も大きいと思いますので、そういった意味では、ごく限定的な、例えばこの教育のために不可欠な施設の整備のものとか、そういった限定とか、あるいは合格の実績といったものを勘案していく。そういったことを併せ講じること必要かとは思っております。いろいろな要素を考慮しながら、無駄がないように、かつ、先ほど委員もおっしゃったように、長い間教育をやり続けて、結局、働けないよというような事態も生じないように、そういったことを考えていくのが大事なかなと思っております。

それから、料金にコストで算定して、水先引受主体が徴収した額をどのように徴収する仕組みをつくっていくかというのも一つの課題でございまして、それを法制上、資金の拠出を義務付けていくということができるとどうか。できない場合においても、例えば認可の条件、認可で当然その分をコストとして算定いたしますので、それを認可の条件としてどれだけ実効性を確保していくのかという方策も含め、その仕組みは併せてもう少し検討しないといけないと思っております。

部会長 もう一点、ご登録された養成機関をいかにウォッチするかということも委員のご質問の1点じゃなかったかなと思いますが。

海技資格課長 実は、こういう登録制度で養成教育を行うという仕組みは、例えば海事関係で言えば、小型船舶の操縦士につきましても、いわゆる国家試験を受けなければいけないのですが、一定の養成教育機関の教育を受けた場合、その国家試験の一部は免除されるという仕組みがございます。その養成教育機関につきましても、その試験が免除されるような、その養成機関については登録制を講じると、こういうふうになっております。その場合の登録機関の要件とともに、その登録機関については、例えば事業状況の報告とか、あるいは事業所への立ち入りの検査とか、そういった規定は他の類例でも置いておりますので、そういったものを勘案して、きちっと登録養成機関が業務を適正に行っていくという仕組みは講じていく必要があると考えております。

部会長 おそらく、これは市場競争になってくる可能性がありますので、長期的には効率の悪い養成機関は淘汰される。しかし、そこに至る間に発生するコストのロスですね。これは何としても避けなければいけないということが言われるのではないかなというように思います。

委員、それでよろしゅうございますか。

委員 はい。ありがとうございました。

部会長 他にご意見あるいはご質問はございませんでしょうか。

委員 それでは、23ページをちょっと見ていただきたいと思っております。「船舶の大きさ」以外の要素の取り扱いというところで、危険物あるいはPSC、それから事故の船長の場合、それから航海経験の多寡の、いわゆる初めて港に入るような船長の場合についてもいろいろ書いてありまして、23ページの上から5行目に、例えば初めて入港する船の船長、こういうような船の船長に対しては、やはり強制水先の対象とするべきではないかという考え方がありながら、「その方法の確立は困難と見られる」というように締めくく

ってあるのですが。私たちは実際に現場で水先をやっておりまして、そういう初めて入ってくるような船がやはりままあるわけなのですが、そういう船の場合は、港の入口の辺りでストーンと止まってしまって、行き先がわからなくて、タグボートがそばへ行って、やっとその先導で中に入って行くというような事例がありまして、後続船は渋滞をしますし、非常に安全の面でも、港全体の効率の面でも非常に障害が発生していると。こういう報告を現場のパイロットからしばしば受けております。そういうことから、この問題につきましては、今後ともこういうことの推進ができるような、そういう方策を考えていただいて、検討を深めていただきたいということをお願いしておきます。

以上です。

部会長 ご意見として承りました。

他に、ご意見、ご質問、いかがでしょうか。

委員 簡単な質問かと思いますが。1つは、等級別の免許の行使範囲を今、総トン数で定めようという形を考えられているようですが、本来的には、等級免許の技能とか知識に依じてその船の大きさ等を決められるべきものだとは思いますが、今ここに書いてあります、例えば6万トンとか3万トンとかいう数字ですね。これはまだ仮の数字だとは思いますが、本来的なものと同時に、実効的に可能かどうかという話になりますと、現在の各水先区に入ってくる水先人を取らなければいけない船の大きさ別の入港数というデータはあるのでしょうか。もし、そういうものがあれば教えていただければというのが1つ。

それからもう一つは、ちょっと私読み方がよくわからなかったなと思うのが、18ページの料金の話なのですが。水先料金の認可方法に関する中段の下のほうで、「他の水先業務実施主体との間にダンピング等の不当な」と書いてあるこの部分ですね。これは例えば各水先区で、今、法人という話がありましたけれども、1つしかないのではないのかなと思っていたのですが。そうすると、他の間にダンピング等の競争が生じるという読み方がちょっとよくわからなかったのですが、教えていただければと思いますが。

海技資格課長 まず1点目の免許行使範囲の場合に、トン数で決めていくような場合にも、実態上、入港隻数で見てどれぐらいの状況かということでございますが、今ちょっと詳細なデータではないのですが、仮に5万トンをもって二級の限定上限とし、2万トンをもって三級の上限とする場合の2万トン以下の船の状況ですが、一昨年度で45%ぐらいが2万トン以下の船だと、水先区に入っている船の中です。それから、その2万トンから5万トンの間というのが40%ぐらいだという状況です。5万トンを超える船が確か15%ぐらいだったかと思えます。

そういう意味で、委員のご指摘の部分はそういう理想論だけで線引きをしても、実際の船がそこにほとんどなければ、うまくマッチングしなくて、当てはまる水先人の存在がいなくなるのではないかと、そういうご指摘、そういう関連だと思います。私どももその点は、決めていく場合に、本来的な船舶の大きさの操船性能の観点とともに、実際に水先人とその業務のマッチングというのも考えていけないので、そこは留意しながら決めていけないといけないと思っています。そういう意味で今日は、このような中で決めていくという幅でちょっとイメージを示させていただいているところでございます。

それから、次の料金のところの複数の水先業務実施主体という意味でございますが、これは先ほど申したように、前提条件のクリアとして、水先法人の制度を認めることができ

るかできないかという課題はありますが、仮にそのようなことを認めていった場合にも、まず法人について、特段その水先区の中で1つに限定するという制度にしなくてもいいと、つまり、複数あれば、複数あってもいいと、このように考えております。

それから、その法人制度を取る、取らないというのも、また、水先人個人の判断でございますので、個人として業務を続けるという方があってもいい。そういう意味では場合によっては個人が複数いて、法人が1つの場合もありますし、加えて法人が複数の場合もあるし、法人が複数ある場合もあると、そういうバリエーションはあってもいいということ前提に、ここでは、いわゆる他の水先実施主体との間に問題が生じるであろうというふうな整理をいたしております。

委員 はい、わかりました。

部会長 第2点なのですけどね。「ダンピング等の不当競争を引き起こすことがないように」というのは、これはちょっと教科書的な話で申し訳ないのですが、プレデタリー・プライシングという、競争抑圧的価格政策というのですかね、一旦下げておいて、下げれば、今度はライバル会社がそれに対応できない。ライバル会社が市場から出て行く。出て行くのを見越して、また価格を上げちゃうと、これを避けるために、やはりダンピングはいけないのだと、こういう教科書的な説明があるのですが、それとは違うのでしょうか。

海技資格課長 そういう場合も当然あり得ると思いますので、そういう意味で、今、委員がご指摘の部分も想定に入れて書いてございます。

部会長 そうですか。わかりました。

他に、ご意見、ご質問、いかがでしょうか。

委員 適正化団体の関連につきまして、まず第1点として、これはあくまでも自主的に形成する団体であると。したがって、強制加入団体という位置付けではないというふうに考えてよろしいのでしょうか、この点は。

海技資格課長 この適正化団体が最も機能を発揮して、その自主・自律的に行っていくという意味では、強制的な加入権能はあるほうが最も効果を発揮できると思います。そういう強制権を持たせるというためには、おそらく法制上明記していかないといけないと思いますので、その点については、私ももう少し法制上、本当に明記しながら書いていけるのかという点は、それに値する業務を行うものであるとか、そういったことを整理しないといけないと思っております。そういう点の課題がありますので、ここでは特に強制加入をする・しないという記述は特に記載してはおりませんが、先ほど申したように、自主・自律的な権能を最も発していくというためには、それを持たせることが理想であるとは思っております。ただ、もしそれが不可能な場合にも、実行上、この自主・自律権の行使を最も効果的に発揮するための方策を考えていかないといけないと思っております。

部会長 よろしゅうございましょうか。

委員 それは、これから詰めるということですね。

海技資格課長 はい。

委員 そうすると、もし法制上問題があり、強制加入という形にできなかった場合の、そういう可能性も存在するということだとすると、もしできなかった場合に生ずる大きな問題としては、その団体に加入してない水先人については全然コントロールが及ばないということになって、そういう意味で員外の水先人の業務の適正化を図ることが、その個人

のまさに自主的な努力に期待するほかはないという状態が出てくると。

それから、適正化団体をつくるのであれば、自主的に加入するにしろ、あるいは強制的にしろ、運営に関して、当然コストがかかりますよね。そうすると、もし強制加入じゃないような場合に、その任意加入である適正化団体に加入している水先人とそうじゃない水先人は、適正化団体の運営コストを少なくとも負担してない、あるいは負担するという点において、競争上イコールフットイングじゃない面が出てくるという問題もあると思います。そうだとすると、今詰めているところということですが、それで、強制加入が可能であれば、それでよろしいですけれども、強制加入が不可能であるといったような場合については、今私が申し上げた2点について、いかなる対応を考えていくのかというあたりについても触れる必要があるのではないかなと思っております。

それから、これは技術的な問題なのですが、適正化団体に加入するというのは、これは個人加入なのか。今度は仮に水先人による法人というものができた場合に、法人として加入する、そういうシステムなのか。このへんのところは、どういう整理になるのかなという点ですね。行政処分を大臣に対して発動してほしいというような報告をする。これは、法人の場合は、法人に対して懲戒が発動されるということだとすると、その法人が適正化団体のメンバーになるということも整合性があるとは思いますが、結局は、その水先人個人の問題に還元されるのだということになると、その会員資格というものは個人に限定するという考え方も成り立つであろうと。そうだとすると、適正化団体というもののメンバー資格、これをどういうふうに考えていくのかなという点と、それから、現在ある水先人会がこれからは新しい新水先人会というようなことがこの案では書かれているわけですが、そうすると、新水先人会というもののほかに適正化団体というものが存在するという構造になるわけだと思いますけれども。そうすると、かなりコストが、今までは水先人会に所属するという形で足りていたものが、水先人会にも所属し、適正化団体にも所属するという、そういう問題が起きてきそうでありまして、それから、新水先人会の果たすべき役割、ここがもう一つ明確な形では展開されてないように思うのですが、新水先人会がこの適正化団体のメンバーになるというようなことも全く考えられない選択肢ではないのではないかなというふうな点も感じておりまして。つまり、そういたしますと、適正化団体のメンバーシップの点について、現在の検討状況ではどういうことになっているのか。それから、新水先人会との関係ですね。これはどういう整理になるのかという点、もしわかりましたら教えていただければと思います。

海技資格課長 今、委員がご指摘の点は、一部まだ整理しきってない部分もございます。それから、強制加入を法制上認めていくことができるかどうかというの、政府部内でもう少し検討をしないといけない点がございます。ただ、先ほど申したように、自主・自律的な機能を発揮させるために設けていくという趣旨に最もふさわしいものにしていかなければと思っておりまして、そういう意味では、今、委員ご指摘の、例えば強制加入権が認められずに加入しないで済むといった状況ができた場合に、果たしてその個人の、つまり、員外の水先人に対して業務適正化をどのように行っていくかということも非常に大事な問題だと思っています。その場合には、個人に対する免許権あるいは更新の際の知識技能のチェックという段階が一つ残される方策でございますが、そこではたして十分かどうかという点をもう少し見ないといけないと思っております。

それから、2点目におっしゃいましたように、適正化団体に入る場合と入らない場合で、当然、会費などの負担分の運営コストの違いがあって、イコールフットィングの問題も出てまいります。そこも課題としては出てくると思っております。

それからもう一つ私どもが危惧しているのは、小さな水先区でのルールをつくって、順番に支援にいきましょうという部分も十分に機能しないという意味で、特にここは全国的な制度を維持して、安全を確保していくという意味で根幹的な部分にもかかわってまいるところでございます。そういった点をここに強制加入などが不可欠だと、こういう制度説明ができるかどうかという点をもう少し追求していかないといけないのかなと思っております。

それから、その適正化団体、これは強制加入かどうかにもよりますが、そのメンバー資格でございますが、その考えにあたっては、そもそも設ける理由としての自主・自律権を効果的に発揮するという意味では、個人のみならず法人が認められる場合には、法人も対象にしていくことは十分考えていいのではないかと思っておりますし、他の資格者団体におきましても、個人だけに限定せず、いわゆる法人を対象にしているというものもございします。そういう意味ではそういう方向で考えていくべきかとは思っておりますが、その場合も、例えば会費負担を全く同じにしますと、その法人に加入しない個人と法人に加入する個人では、また、その負担が違ってまいりますので、その調整は必要になるのかなと思っております。

それから、同じように先ほど申された取次窓口としての新水先人会。これも取次機能として船会社からの水先の業務の委託を受け、引受けをするその者を決めていく。それが個人であり、法人であり、それを決めていく割り振りをしていくと、こういう機能でございますから、それは適正に公正に行わないといけない。これも、その水先人会に対して、最終的には国でその指導・監督をするにいたしましても、やはり、まず資格を持っている方々の機能発揮という意味で自主・自律的にやっていくべきだと、これは同じ延長で考えられますので、そういう意味ではその取次窓口としての新水先人会も適正化団体に入っていくことも考えられるのではないかと思います。もう少し関係者ともそこは議論を深めていかないといけない点かなと思っております。

なお、もう一つ、新水先人会を設ける場合に、さらに適正化団体もあって、ダブルになってくるのではないかとございしますが、現在の制度でも、1人しかいない水先区がございます。1人しかいないところは、水先人会は不要であると、こういう整理になっております。その延長でいきますと、法人制度を認めた場合にも、仮にその水先区に1つの法人しかない場合も想定されるところでありまして、その場合には、あえてダブルで取次窓口としての水先人会を設ける必要はなくて、その法人がその法人の機能として、配分、取次を行えばいい。その場合は、その法人をどう見ていくかという問題になるのですが、そういう事態もありますので、適正化団体としてそれを自律的に見ていくという機能は残すほうがよいのではないかと、このように考えているところでございます。

部会長 大変広範にわたりまして、コメントとご質問をいただいたわけですが、まだ、法制上検討しなければいけないという点が残っておりますので、最終答申案の段階で、またご意見を頂戴できればと思います。

いずれにしても、コスト負担をいかに公平にするのかというイコールフットィング

の点が指摘されました。規制緩和の時代ですから、それは大前提ですけれども、必ずしもそうはいかないところも出てくる。ただし、それはなぜイコールフットイングの政策でいけないのかと、その説明を明確に行えるようにお考えいただくのが必要かなというようには思います。

委員 16ページの賠償問題ですね。下から5～6行目にいろいろな方法が書いてありますね。第三者に対しても有限責任が主張できること、保険加入によって賠償責任をカバーすること、基金造成によって万一の場合にも云々とあるのですけれども。これは、なかなかいづれも実現可能性が低いような気がするのですけれどもね。保険については、相当保険金が高くなりそうな気がしますし、ファンドをつくるといっても、例えばタンカーなり何なりが東京湾で大事故を起こしたときの損害は、天文学的な数字ですから、それに対応できる基金となると、ものすごく大変なような気がして、いちばん最後の(注)に「今後、早急に検討し」とあるのですけれども、本当にいい結論が出せるかどうかちょっと疑問に思っています。

部会長 いかがでしょうか。

海技資格課長 まさに、これは今、委員からご指摘がありましたような点も含めて、さらに検討をしておりますので、次回なりに、また、整理をしてご説明をさせていただければと思います。

部会長 また、委員の皆様におかれましても、こういう案があるのではないかというご提案をいただければ大変ありがたいと思います。

委員 今の質問に関連いたしまして、現在でいきますと、非常に巨額の損害を負担するということになるので、そうすると、そのリスクをカバーするための方法として、賠償責任保険、あるいは基金ということが考えられると、そういう指摘があるわけですが、これはいづれにしても、現行の水先人の責任というものを前提にすると、例えば保険料にしても非常に高額になるであろうと。しかし、適正な水先人が適正な水先活動を行う。特にもう強制水先区においてはそれが安全という問題から、国としても、これを全面的にそういう制度を維持していかなければいけないという、そういう観点からすると、その膨大な例えば保険料というものがかかるような場合、これは必然的に水先料の中に入ることには恐らくならざるを得ないのではないかと思うわけでありませう。

そういう形で水先を利用する人たちが最終的には負担をしていくというシステムになるであろうと。水先人のほうも、巨大なリスクを背負ったまま、そのリスクを全然カバーできない状態のまま水先業務を進めるというのは、国の水先制度のあり方として非常に奇妙な制度、最終的には破産というものを覚悟してやりなさいという、そういう制度になるというのもいささか国の制度として、あるいは安全の確保という点からして問題があるのではないかなという点を感じておりまして。

そうだとすると、水先料がある意味で相当高額になると。賠償責任リスクをカバーする部分についても水先料の中に含めていくということにいたしますと、水先料は相当高額になるということになります。これは現行法の水先人の責任を前提とするとそうなのであって。したがって、もし関係者で合意あるいは了解ができるのであれば、水先人の責任を、責任発生の局面、あるいは責任が発生した後の責任制限の局面と両面においてリスクを限定するという合意がもしできれば、それは水先料が非常に危機的に高くなるという事態は

避けることができるわけですが、もしそういう合意ができないとすると、何らリスクをカバーできないままに水先業務をやるということは、これは安全のためにも、それから被害者保護の観点からも非常に問題があるということになるので、この賠償責任の問題についてどう対応するかということは、実は水先料の額にもものすごく連動していることなのであって、そういう点を踏まえて、ぜひ関係者の間で合理的な水先料になるようなための合理的な水先人の責任構成というものをぜひ実現するような方向で議論を進めていただきたいと思います。これは意見ですので。

部会長 貴重なご意見をありがとうございました。

まだご質問、ご意見があろうかと存じますけれども、時間が限られておりますので、本日お出しただけなかつたご意見等につきましては、後日事務局宛てにご提出いただければと思います。事務局におかれましては、提出いただきましたご意見と、それから本日頂戴しましたご議論を踏まえ、再度整理して、そして、本日の資料を修正、それから、次の最終答申案に反映していただければというように思います。

ご意見を頂戴する場合、時間的にはいつ頃までならよろしゅうございますか。

海技資格課長 次回の日程を今調整させていただいております、それとの関係ではございますが、それを踏まえながら議論をつくっていくという意味では概ね1週間ほど意見をいただければ幸いです。本日いただいた意見は、私どもは十分承知して、それは踏まえさせていただきますので、その分は結構でございますが。

部会長 それでは、1週間を目途にご意見があればお出しいただければと思います。

(2) 「水先制度の抜本改革のあり方について(答申)(案)」について

部会長 議題がやっと1が済んで、まだ2と3が残っているわけでございますけれども、2番目の議題であります「水先人制度の抜本改革のあり方について(答申)(案)」でございます。これにつきましては、事務局から説明をお願いしたいと存じます。

海技資格課長 それでは、5分程いただきまして、資料2につきましてご説明をさせていただきます、ご議論をいただきたいと思います。前回も、答申の骨子のようなイメージはお示しさせていただいております。

資料2をめぐっていただきますと、目次でございますが、基本的に、これは前回示させていただいたものと同様でございます、制度の意義を初めとした「はじめに」の文言と、それから課題とその方向を示した2番の部分、それから具体策を示した3番の部分、最後に「おわりに」という結びの言葉と、こういう構成は同じでございます。

本日は、先ほど部会長がお話ししましたように、根幹となる部分をきょう議論いただきましたので、それらは今後取り込んでいきたいと思いますが、その「はじめに」の部分とそれから結びの部分の案を作成して、これはイメージとして提出させていただきます。当然ながら、次回、全体を併せてご議論いただきたいと思いますが、まず、ざっと概観させていただきますと、1ページの「はじめに」のところは、水先制度が安全の確保のために、あるいは海事輸送の安全で効率の輸送の確保に寄与していると。これについて、近年、水先人の供給源の不足、コスト低減への要請、あるいは安全確保、海洋環境の保全などの要請で見直しが求められておるので、この審議会に諮問させていただいたと、こういう趣旨

を書いてございます。

制度の意義等でございますが、1番の制度につきましては、先ほど来もご説明しておりますように、全国39の水先区、あるいは対象船舶を限定した全国10水域の強制区を導入し、それから2番で、制度の経緯を記載しております。これも前回ご説明いたしましたように、昭和24年に今の水先法ができて以来、基本的にその構造を維持して、一部改正を行っておりますが、現在に至っていると。その状況を踏まえまして、2ページで制度の意義、3番でございますが、制度としては航行の安全。これは、1つは自船の航行の安全、それから加えて、他船を含めた水域全体の交通の安全、それから加えて環境の保全、それから船舶航行の円滑化を通じた港湾機能の維持・向上と、こういった意味で寄与しているものでありましょと。安全率も、水先人が乗っているほうが乗っていないのに比べてはるかに大きいデータもございます。こういったことを紹介しながら、4番では、その制度を定める水先法としましては、法目的として、「交通の安全と運航能率の増進を図る」と、こういうことを目的としていたしてありまして、加えまして、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。あるいは「業務の適正かつ円滑な遂行を確保すること」こういうことを規定していると、こういうことを紹介いたしてあります。

その上で、3ページ 番としまして、水先制度を巡る諸課題などがございます。この諸課題などにつきましては、先ほど、資料1でご説明しました5本の柱に沿って、それぞれ例えばその下の(1)「水先人不足の到来」。ここは、先ほどお示した課題のところと基本的に同じものを記載しております。それから、4ページの(2)業務品質の向上、こども課題を整理して、その方向をさらっと書いてあります。それから、4ページの2番で、その次に、責任ある業務遂行の確保と、それから効率化の促進の課題と方向を書いている。5ページで、さらに、その制度が所期の効果を発揮するように、つまり、規制がうまく働くようにという意味で規制のあり方につきまして、課題と方向を書いているということでございます。

根幹となる 1番の抜本改革の具体的方策につきましては、今ご議論いただきました資料1でご指摘いただいた点をさらに精査し、修正したものを、それぞれ5ページの下の方に記載しています1の(1)以降、それぞれの欄に記述していくと、こういう予定でございます。

その上で、6ページの4番でございますが、前回は提示させていただきまして、ご議論をいただきましたが、制度の基本的な枠組みとしまして、先ほどご説明したように、制度目的など、法律で記載してございますが、これに関して、今、法目的を追加できないかという点、これは でございます。今は、交通の安全だけを書いてございます、あるいは能率の増進を目的にいたしてありますが、それに加えて、海洋環境の保全ということが追加できないか。あるいは で、目的達成の手段として、現在は資格を定める、それから、業務の遂行の確保をするということだけでございますが、資格の関係で言えば、7ページの上でございますように、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、こういったことも法目的としての手段としての明確化として、法律目的の中に書けないかと、こういうご指摘、意見もございますので、これらについてさらに検討を深めるべきであると、こういう整理をさせていただいております。

7ページ、最後に、実施時期などにつきましては、所要の準備の期間を考慮しますと、

平成19年、再来年の4月からできるだけ早期に実施するという意味で、19年の4月からの実施を目指すべきであり、必要な経過措置を置くことは必要であろうということをございまして、最後に結びの言葉を記述すると、こういうイメージの案をご用意させていただいております。詳細は次回ご説明させていただきますが、本日も提示させていただくところでございます。

部会長 ありがとうございます。

ただいまご説明いただきました資料2の答申(案)について、ご意見あるいはご質問があれば、お出しいただければと存じます。

いかがでしょうか。

目次に示しましたのは、前回と同様でございまして、このような柱で答申(案)を構成したい。そして、その内容につきましては、特に本日ご議論いただきましたものを、この中に、できる限り忠実に盛り込んでいくと、こういう方針でございまして、これにつきましては、いかがでございましょうか。

よろしゅうございますでしょうか。

それでは、資料2で示しました案に沿って、次回の最終答申(案)のご議論にできるだけ忠実に反映していただければというように思います。

(3) その他

部会長 議事とすれば、(3)の「その他」がございまして、「その他」につきましては、何かございましてでしょうか。

海技資格課総括 それでは、事務局から、次回の部会の日程につきまして、ご説明をさせていただきます。

次回の部会の日程につきましては、ただいま委員の皆様と調整をさせていただいているところでございますが、10月中旬頃に開催させていただきたいと考えておりますので、よろしくご了承のほうをお願いいたします。

事務局からは、以上でございます。

閉 会

部会長 冒頭でもおことわり申し上げましたけれども、まだ議論が十分ではなかったということで、もう一度お集まりいただき、次回10月中旬を予定しているということでございますけれども、そこで最終答申(案)のご審議を頂戴したいと思います。

他に何か、委員の皆様方にお諮り申し上げておくべきことはございませんでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、第2回水先制度部会を終了させていただきたいと存じます。誠にありがとうございました。

以 上