

平成21年6月25日

於：国土交通省第2号館15階海事局会議室

交通政策審議会海事分科会船員部会  
第4回水先小委員会  
議事録

## 目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1. 交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会報告（案）について	2
議題 2. 新制度下における水先の将来像に関する課題について	16
3. 閉 会	26

### 【出席者】

（委員（敬称略））

杉山委員長、河野委員長代理、池田委員、伊原委員、小野委員、佐々木委員、関根委員、  
西村委員、根本委員、福永委員、萬治委員

（事務局）

国土交通省 大野海事局次長、樺葉海技課長、嶺山首席海技試験官、大野次席海技試験官、  
上田企画調整官

## 1. 開 会

### 【上田企画調整官】

それでは定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会船員部会第4回水先小委員会を開催させていただきます。

私、事務局の海事局海技課の上田でございます。

本日は、池田委員がやや遅れてお越しになる予定でございますが、委員の総員13名中、11名のご出席となりますので、船員部会運営規則第15条において準用する同規則第10条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

前回の小委員会以降、委員の交替がございましたので、ご紹介を申し上げます。日本経済団体連合会の井上委員がご退任され、後任として、同じく日本経済団体連合会産業政策本部長 根本 勝則 様にご就任いただいております。

### 【根本委員】

根本でございます。よろしくお願いいたします。

### 【上田企画調整官】

また、本日ご欠席の原田委員の代理として、株式会社商船三井専務取締役 武藤 光一 様がお出席されておりますので、よろしくお願いいたします。

### 【原田委員代理（武藤）】

武藤でございます。よろしくお願いいたします。

### 【上田企画調整官】

次に、配付資料の確認をさせていただきます。配席表が1枚もので別刷りでございますけれども、その他に綴じられているものとして、議事次第の1枚もの。委員名簿の1枚もの。資料1といたしまして、小委員会報告（案）5枚ものイメージ図が1枚、合計6枚ございます。資料2といたしまして、新制度下における水先の将来像に関する課題と書いてある7枚ものの資料がございます。乱丁等ございましたら、事務局にお知らせください。

それでは、杉山委員長に議事の進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

## 2. 議 事

### 【杉山委員長】

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

本日は議事が2つございます。最初の議題は、「交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会報告（案）について」でございます。前回の水先小委員会におきまして、適切な市場環境の整備に向けて指名制と輪番制の両立を具体化していくために、指名制トライアル事業というものを実施すべきであるというご提案を申し上げ、いろいろご議論をいただいた結果、委員の皆様方から合意をちょうだいすることができました。

そこで、本小委員会として、これを明文化して取りまとめておくことが適当ではないかと考え、私の方で事務局の協力を得まして、お手元の水先小委員会報告（案）を作成させていただき、資料として提示させていただきました。

事務局から資料をご説明いただき、その後、ご議論をちょうだいできればと思います。よろしくお願いいたします。

### 【上田企画調整官】

それでは、お手元の資料1をご覧ください。交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会報告（案）、副題といたしまして、「新制度下における適切な市場環境の整備に向けて」となっているものでございます。

まず1ページ目からご覧いただければと思いますが、1ページ目は、この報告書のイントロダクションの部分でございます。先般の水先制度の改革の概要についてまず論及した上で、本件について、この小委員会で議論されるに至った背景を綴り、その後に本小委員会での議論の概略とこの報告書の位置付けについて簡潔に論及しているものでございます。読み上げてご説明申し上げます。

『水先制度については、近年の日本人船員の減少傾向に伴う水先人の供給不足への懸念、水先業務の運営の効率化・適確化への要請の高まり等を踏まえ、水先法の改正により、等級別免許制（一級～三級）の導入、料金規制の緩和（上限認可・届出制）等の抜本的な制度改革が行われ、新制度は平成19年4月（一部は平成20年4月）から施行されている。

新制度下においては、水先料金に係る規制が緩和されており、ユーザーと水先人があらかじめ水先業務の提供に関する契約（事前指名契約）を締結し、当該契約に基づいて水先人が水先業務を提供する仕組み（指名制）が確立されれば、当事者間における水先料金の柔軟な設定が可能となる。

しかしながら、現実にはそのような指名制が確立されているとは言い難く、事前指名契約が締結された事例はわずかであり、水先料金についても上限認可額に張り付いた状態となっている。

このような状況下にあつて、ユーザー側からは指名制が有効に機能するようなルールの確立を求める声が高まっており、制度改革の趣旨に照らしても、この問題について速やかに前進を図る必要が生じている。

また、「規制改革推進のための3か年計画（再改定）」（平成21年3月閣議決定）においても、水先業務の新たな引受ルール等について検討すべきことが定められている。

本小委員会では、以上の状況に照らし、水先制度における指名制を有効に機能させ、水先料金の柔軟な設定を可能とするような新たなルールの形成に向け、水先人、ユーザー、経済界及び労働組合の代表並びに学識経験者の間で議論を進めてきた。

検討の結果、今後の方向性に関する関係者間の合意が得られたため、新制度下における適切な市場環境の整備に向け、当面実施すべき方策について、報告を取りまとめたものである。』

2ページ目に「I 現状と課題」という段落がございます。この部分は、本件を議論する上で重要な意味を持つ応召義務、輪番制、指名制について概観した上で、今後取り組むべき課題を整理しております。

#### 『I 現状と課題

水先人には、ユーザーから求めがあれば、船舶に赴き、誠実に水先を行わなければならないという義務（応召義務）があり、「あらゆる船舶にいつでも水先業務が提供されること」について、法的に担保されているところであり、新制度下においても、従前どおり実務的に水先業務の提供を担保する手段が必要である。

そのような手段として、水先人会においてあらかじめ定められた当直表に基づいて水先業務を提供する仕組み（輪番制）が長年かけて確立され、船舶交通の安全や海洋環境の保全、港湾機能の維持・向上等（以下「船舶交通の安全等」という。）に資する効率的な水先の取次・引受システムとして機能してきた。

一方、新制度下において期待された、指名制を活用した水先料金の柔軟な設定に関しては、これまで一例もないというのが実態であり、水先人会のルールである「引受事務要領」については、従来と同じ

輪番制を前提としているため、指名の取り扱いが過度に制限的ではないかとして、改正の必要性が指摘されている。

以上を踏まえ、応召義務を果たしつつ、競争原理が機能する適切な市場環境を整備するとの観点から、船舶交通の安全等に支障を来さないよう配慮した上で、指名制と輪番制の両立の具体化に取り組むべきである。』

今の段落を受けまして、「Ⅱ 当面実施すべき方策」がまとめられております。この中身が、この報告書の主たる内容に当たる部分でございます。内容面に関しては、前回の小委員会に提出された資料に盛り込まれたことを基本として、その場における議論なども反映させて書き起こされております。

## 『 Ⅱ 当面実施すべき方策

このような認識の下、指名に関するユーザーのニーズに応える一方で、船舶交通の安全等を確保しつつ効率的な水先業務の提供を可能とする実務上の手段について検討・検証を行うとともに、指名制が有効に機能し、料金等に関する交渉が進めやすくなる環境の整備を図るためには、当面、次に掲げる指名制トライアル事業を実施することが適当である。

### 1. 指名制トライアル事業の実施

#### (1) 指名制トライアル事業の概要

東京湾水先区、伊勢三河湾水先区、大阪湾水先区、内海水先区及び関門水先区の5大水先区において、指名制トライアル事業（以下「本事業」という。）を平成21年中にそれぞれ一つ以上実施することが適当である。

この場合、水先区によって水先を巡る状況が異なることから、本事業の内容は、水先区ごとに具体的に検討する。特に、関門水先区については、所属する水先人の数が少ないことなど他の4水先区と事情が大きく異なることから、今後、ユーザーのニーズを踏まえつつ、本事業を実施するかどうかも含めて、関係者間で調整することが適当である。

本事業は、改正水先法の趣旨を勘案し、少なくとも次の内容を含むものとすべきである。

①輪番制による水先業務全般に支障を生じさせない範囲で、船社の指名による水先業務を積極的に実施するものであること。

②船社による指名と輪番の優先順位については、原則として指名が優先されること。

- ③関係者間で柔軟な水先料金の設定について、協議が行われるものであること。
- ④本事業の導入に際し必要となる「引受事務要領」の改正を水先区ごとに行うものであること。

## (2) 事業の進め方

本事業を実施するため、各水先区において、水先人会、本事業に参画する水先人及びユーザーによる「協議会」を設置し、関係者間で本事業の在り方について検討することが適当である。(いずれかの関係者からの要請があれば、国土交通省が協議会に参加することもあり得る)。

協議会においては、「事前指名契約の確実な実行」及び「事前指名契約船以外の船に対する水先業務の提供」を両立することが可能な本事業の在り方について検討し、その円滑な実施を図るべきである。

本事業の内容については、各水先区の実状に合わせ、それぞれの地区において柔軟に事業の在り方を検討することが適当である。

本事業の実施に当たり、引受事務要領について、水先区ごとに必要な見直しを行うことが必要である。

### [本事業の実施例]

- ①水先人側とユーザーとの協議により、本事業の対象範囲(航路、対象船舶数等)を画定する。
- ②邦船社・外船社、大手・中小船社を問わず、ユーザーが希望すれば、本事業に参画できる。ただし、ユーザーの希望する対象船舶数の合計が①の対象船舶数を超える場合等においては、透明性のある一律の基準により対象船舶数の調整等を行うことがある。
- ③参画するユーザーは、対象船舶数に応じ、参画する水先人をノミネートする。
- ④水先人会は、ノミネートされた水先人の参画を促し、本事業の円滑な実施に必要な水先人の確保に協力する。
- ⑤指名制と輪番制の両立を可能とする本事業のシステムを構築する。

なお、本事業の一例を図で表すと、別添(事業のイメージ)のとおり。』

となっております。なお、6枚目の「事業のイメージ」につきましては、前回の小委員会に提出された資料と全く同じ内容ですので、説明は割愛させていただきます。

### 『(3) 本事業の実施に当たって配慮すべき事項

本事業の実施に当たっては、円滑かつ安全な水先業務の実施に支障を生じさせないよう、当面、次の事項に配慮すべきである。

①輪番制による水先業務の実施に支障を生じさせないよう、本事業に参加する水先人は各水先区ごとに水先人総数の30%以内とする。ただし、関係者間で合意が得られて場合には、これを上回る水先人が参加することを妨げない。

②水先人の資質の向上に支障を生じさせないよう、水先業務を開始して2年以内の水先人については、指名の対象としない。

また、高齢の水先人が年齢だけの理由で差別されることのないよう、配慮する。

③輪番制による業務において休暇中の水先人については、指名の対象としない。

一方、改正水先法の趣旨に鑑み、ユーザーに対するサービス向上の観点から、当面、次の事項に配慮すべきである。

①現在、おおむね72時間前とされている指名申し込みの期限を48時間以内に短縮する。

②指名に応じることができない場合、水先人会は、指名申し込みを行った船社に対し、その具体的理由を書面により開示する。

## 2. 本事業の実施スケジュールとそのレビュー

本事業は、一部で指名の実績がみられる東京湾水先区及び伊勢三河湾水先区において、先行して速やかに開始し、他の水先区についても、本年中に開始すべきである。

本事業の実施により、水先業務への支障その他の問題が生じた場合には、随時、協議会において検討を行うことが適当である。

本事業の結果を協議会でレビュー（レビューは、事業実施後6か月以内に行う。）し、指名制の履行状況について問題点があれば、さらに引受事務要領等を手直しすることが必要である。

その後、引受事務要領を各水先人会の会則の一部に位置付けるとともに、改正水先法の趣旨にかなった指名制と輪番制の両立を本格的に実現することが必要である。』

最後に、「Ⅲ 結び」でございます。この部分に書かれておりますのは、この報告を取りまとめるに当たっての関係者に対する小委員会からのメッセージでございまして、それから本件に関して、今後本小委員会がどのように関与していくのかということについて、簡潔にまとめられてございます。

### 『 Ⅲ 結び

水先制度は、船舶交通の安全等にとって無くてはならない重要なものであり、業務運営の効率化・適確化、後継者の育成・確保等を目的とした抜本的な制度改正が定着し、その実効を上げるよう、関係者

はそれぞれの立場で常に努力することが必要である。

本小委員会は、今般、諸般の情勢に配慮して新制度下における適切な市場環境の整備に向けて当面実施すべき方策として、指名制トライアル事業の実施について取りまとめた。しかし、水先制度の運用を巡る問題は、本来、関係者間で協議し、円満な解決を図るべき事項である。本小委員会は、水先人、ユーザーをはじめとするすべての関係者に対し、本報告を受け、船舶交通の安全等と水先を巡る適切な市場環境の整備を両立するため、指名制トライアル事業の円滑な実施に関し、真剣な努力を払うべきことを強く要請する。

また、本小委員会は、今後、水先の将来像等の課題に取り組むとともに、指名制トライアル事業の実施状況を注視し、適切な時期にその評価を行うこととする。』

以上でございます。

**【杉山委員長】**

どうもありがとうございました。

ただいま水先小委員会報告（案）をご説明いただきました。これは、前回、皆様より伺ったご意見を最大限勘案させていただいた上で、論理整合的にまとめることを基本に据えて作成したものでございます。

ご意見、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。

**【萬治委員】**

今、事務局から説明いただいた報告書の内容ですけれども、従来論議してきた内容がほぼ網羅されていると思っております。

ぜひとも日本水先人会連合会さんの方にもお願いしたいのですが、指名制と輪番制の両立がうまくいくかどうかのトライアルにあたっては、やはり従来の輪番制に固執するという意識を転換していただいて、積極的に参加していただきたいと思います。

もちろん船社としてやらなければいけないことは積極的にやりますので、よろしく申し上げます。

**【杉山委員長】**

ありがとうございました。

萬治委員のご意見に関しまして、水先人会側から何かございますか。

**【福永委員】**

そのつもりで、私どもも真剣に取り組もうと思っておりますし、この内容について特に異存はないのですが、1つだけちょっと気になるのは、5ページの一番上、つまり、本事業の実施スケジュールと、そのレビューという項目の中で、本事業の結果を協議会でレビューするということになっておりますが、その括弧書きの中で、事業実施後6か月以内に行うと明記されておりますが、私どもとしてはもちろん努力はいたしますけれど、あまり明確に期限を切られると、ちょっと厳しいなという感じを持っており、若干フレキシブルに考えていただければありがたいなという思いです。

**【杉山委員長】**

この点については、事務局と私との間でいろいろ議論させていただいたのですが、期限を切るのはきついという半面、期限を切らないと、いつレビューを行うのかということになるものですから、ここに6か月という数字を入れさせていただいたというのが、原案作成上の真意でございます。

次長、どうぞ。

**【大野海事局次長】**

これは本当に6か月以内に行っていただきたいと思っておりますが、いろいろなご事情もあるでしょうから、船社側のご異存がなければ、例えば、「行うことが望ましい」くらいに修文するというやり方はあろうかと思えます。

**【萬治委員】**

先程申し上げたように、正直言いまして水先人会さんがなかなかこの制度改正に対応できていない部分もままあって、こういう小委員会の立ち上げということがなされたという経緯がございます。

従いまして、船社サイドとしましては、具体的な目標の期日、ターゲットがないと、なかなかトライアルはスムーズに行われたいのではないかと危惧を持っておりますので、ぜひ、できたら努力目標でも、やはりきちっと期間は明示していただいたほうがいいように思います。

**【杉山委員長】**

関根委員、どうぞ。

**【関根委員】**

報告書そのものについては、非常に簡潔かつ的確にまとめていただいて、事務局及び委員長のご努力に対して感謝申し上げます。

今の論議なんですけれども、この結びにも表現されておりますように、新制度が成功裏に実施運営できるか否かは、関係者双方の努力によるということになっておるわけでございますので、必ずしも指名を受ける水先人さんの側だけに責任を押しつけて、結果を求めているということではなくて、指名する側もやはりこの指名制が成功裏に実施されるように努力していくという、お互いの意思確認の上で成り立っているわけですから、6か月という期間は、完全なオーバーホールを行うという意味でのレビューとは私も受け取っておりませんので、実際にやってみて支障が出たところをどうしていくかというようなことであれば、本来、毎日常にやっておくべきことかもしれませんので、そんなことも含めて、とりあえず私どもとしては6か月という目標を設定しておいていただいたほうが、これは双方にとってやはり有意義なことではないかと考えております。

**【杉山委員長】**

ありがとうございます。

この表現を巡っては、今、ご意見を伺っておりますと、行うという文言はございますけれども、ここは弾力的に解釈するというお考えのようですので、文言はこのままにさせていただいて、運用面について双方でお話し合いいただくという扱いはいかがでしょうか。

**【小野委員】**

結構です。

**【福永委員】**

結構です。

**【杉山委員長】**

ありがとうございます。

その他にご意見があれば、どうぞ。

**【池田委員】**

第1回の小委員会の時に、これを進めるに当たって水先業に関連する水先艇ですとか、港湾の関連業界のほうの雇用ですとか、労働環境、労働条件等に影響が及ばないように、セーフティーネットの面で十分配慮しながら進めていただきたいということを全日本海員組合から要望させていただきました。これにつきましては、海事局次長から、その辺りを配慮しながら進めていきますというお言葉をいただい

ておりますけれども、これを進めるに当たっては、水先人会の方に、その辺のところを十分配慮しながら進めていただきたいと思います。

と言いますのは、今後、業務のスムーズな遂行ということで、協議会は設置されますけれども、この文面によりますと、国土交通省の方はこれに参加できるということで、あとはユーザーと水先人会のみの協議会という形で、実務的な面での遂行だけの協議会が残る形になっています。

私たちがセーフティネットの面を慎重に考慮していただきながら進めていただいて、小委員会の方で報告を聞き、また意見を開陳させていただきますけれども、慎重な進め方を切にお願いしておきます。よろしく申し上げます。

**【杉山委員長】**

後程事務局からご説明いただきますが、議題2の新制度下における水先の将来像に関する課題の検討が本小委員会の本題と位置付けられております。議題1に関しましては、報告書をご議論いただいておりますが、小委員会そのものはまだ継続させていただくという位置付けでございます。

なお、ただいまの池田委員のご発言に対しまして、水先人会のほうから何かご意見ございますか。

**【福永委員】**

特にありません。

**【杉山委員長】**

よろしゅうございますか。

それでは、トライアル事業において何か問題が生じるようでしたら、小委員会においてご指摘いただくという位置付けにさせていただければと存じます。

その他、いかがでしょうか。

**【原田委員代理（武藤）】**

代理ですが、ちょっと発言させてもらっていいですか。

**【杉山委員長】**

構いません。どうぞ。

**【原田委員代理（武藤）】**

今まで議論にも参画していないのに、極めてプリミティブな意見になってしまうのかもしれませんが、そもそも輪番制がある限り、なかなか船社が競争場裏で価格交渉を行うのは難しい面があります。そういうのをやるためには、やはり船社にバーゲニングパワーというのが要るのです。だけど、このトライアル、今の輪番と指名の中で、船社に果たしてそういうバーゲニングパワーがあるのか。水先人にしてみれば、ちょっと表現は悪いのですけれど、輪番のほうに閉じ籠もってしまえば、わざわざ指名の方に出てくる必要はないと考えるのではないかという懸念があります。

今回、一応このやり方でそれなりに機能すると思われているのは、前やっていたけれども成功しなかったというのと違うのは、この引受事務要領をもうちょっと競争原理が働くように直すとか、あるいは協議会でそういう話がされることだと思います。

おそらく今回指名制度に乗ってくる水先人の方はおられると思うのですが、ではいくらでやるのだというときに、船社にバーゲニングパワーがないと、1割、2割ちょっと低くしてくれという話が、果たして本当にできるのかどうか、この辺が懸念なのですけれど、その辺は水先人会のほうとしては、トライアルをやるに当たっては、どのようなお考え、見通しというか、そういうのをお持ちになっているのかお伺いしたいと思います。

**【杉山委員長】**

もしご意見があれば、どうぞ。

**【福永委員】**

輪番制と指名制に関するプリミティブな内容につきましては説明を割愛させていただきます。今のご質問は、多分、第2ステップのところには差しかかる話だろうと思いますが、これは今までの論議の中でもありましたように、ユーザーさんと水先人個人との交渉の話でございますから、日本水先人会連合会としてどうこうというわけには、もちろんいきません。魅力のあるものが提示されれば、当然、水先人個人としてお話に乗っていくということになりましょう。そういう環境作りについて日本水先人会連合会としてはもちろん全力は尽くしますが、最終的には水先人個人とユーザーさんの問題であろうかと思っております。

**【杉山委員長】**

次長、どうぞ。

**【大野海事局次長】**

私からも一言感想を言わせていただきますが、事前に日本船主協会と協議させていただく中で、そもそも輪番制は必要なのかというご意見はございました。これにつきましては、私どもは、水先法を所管する立場から、役所の公式見解として、応召義務を担保するための手段として輪番制が機能してきたことを認めております。

その一方で、競争原理とどのように両立させていくかについては、指名制トライアル事業を実施する中で、こうすればうまくいくというアイデアが出てくるのではないかという気がいたします。そのためにも、先程外国船舶協会さんからもご発言がありましたように、水先人側だけではなく、船社側にもご努力をいただければと思います。

こういう公式の席で例え話をさせていただいて恐縮なのですが、サッカーの中村俊輔が、誰もが横浜マリノスに戻ると思っていたのに、最後に破談となりました。1年以上積み上げてきた協議条件に、最後の最後で新しいものが付加されたため、中村側が態度を硬化させたとされています。水先の問題については、船社側と水先人側ではお考えの違いも、お立場の違いもあるものと思っております。そういう中で、やはりこれを受けてご努力いただくということでない、最後の最後になって破談になっても知りませんよという話になってまいります。

ですから、大変恐縮なのですが、そもそも輪番制はいかなものか、というプリミティブなところまで議論を戻されたら、この話は終わりなのです。そういう意味で、先程水先人側の代表としてご発言された福永委員も、それには改めて触れないとおっしゃったのではないかと思います。

別にこの報告書をまとめるのはどうでもいいわけで、その後にするのが大事でございます。水先人側にもプリミティブな話はあるわけでございますので、今後の協議会の場で、プリミティブな話のぶつけ合いになって、少しも進まないということにならないよう、是非ご配慮をいただければと思っております。よろしく願いいたします。

#### 【河野委員長代理】

原則輪番制のみという印象の引受要領を変えて、指名制と輪番制を両立させようというトライアルです。これまで築いてきたものを変えるわけですから、即うまくいくものではないとは思いますが。

ただ、原則を変えてトライアルを実施することに意味があるのであって、先程の6か月も、別に6か月たって完全にうまくいっているというよりは、むしろ6か月たった時点で状況を見てみましょうと考えた方がいいのではないかと印象を受けます。

その意味で、とにかく2つの制度を入れてやってみる。やってみることで、また問題も出てくるでしょうし、出てきた問題は協議され、調整されればいいのかと思います。

ですので、時間を切るのも、その意味では意義があつて、そこで完成するものではなく、協議されて

はいかがかと。少なくとも、外側の人間としてはそのように感じます。

**【杉山委員長】**

関根委員、どうぞ。

**【関根委員】**

外船は歴史的にあまり水先制度の検討に直接携わるということではなくて、今まで推移してきて、6年前の懇談会から参加させていただきながらいろいろと勉強もさせていただいてきているわけですが、今の段階で私どもとしては、事前指名制度が必ずしも料金の柔軟化につながり得るとは確信を持っていないのです。やることによって、そこから何か新たな方向性が見出し得るかどうかをトライアルでやってみましょうということ合意しているということであって、したがって6か月あるいは第2ステップを入れてやってみて、結果的に料金の柔軟化につながらないということであるならば、そこでまた新たな何か方策を検討していく必要は当然生じてくるのだらうと考えています。

ただ、今回大きな前進があったのは、指名制度そのものではなくて、事前指名契約交渉というものができるといふ裏づけが得られたということは、これは非常に大きな前進だと考えておまして、おそらく日本船主協会さんのお立場では、従来の日本水先人会連合会さんその他との関係の中でいろいろな料金問題に関してもお話し合いの場があったのかもしれませんが、こと外船に関しては、料金に関してユーザーサイドから触れていく場というのは、全くありませんでしたので、今回指名制度の前提として、事前指名契約交渉というものが当然発生してくるわけですから、その中で料金問題に関しての意見交換ができるという場が制度的に確保されていくというのは、非常に大きな前進であると。

その中でどういうことになっていくのか。まずはおそらくユーザーと水先人さんとの間の相互信頼がそこで築き上げなければ、なかなかその先には進んでいかないのでしょうかけれども、そういうことをやりながら前進をさせていけるのではないかと考えております。

**【小野委員】**

今ご提起の件に関しましては、トライアル事業の実施案にも明記されているとおり、「関係者間で柔軟な水先料金の設定について、協議が行われる」ことになっております。しかし、それらについて船主団体あるいは水先人会連合会、あるいは現場の水先人会が直接関与することはできないわけですが、ただ協議会という場を設けていただいたので、そこでお互いに従来とは違って柔軟に協議ができるという場がございます。

その中で、私たちも大変なのでございますが、水先側も法人であるから関与しないという立場だけで

はなくて、個人に対して助言、あるいは日本船主協会さんに対して実状の説明とか、そういう形の中でより柔軟な協議ができると思っており、私たちもそれなりの努力をしようと思っていますので、進展を見守っていただきたいと存じます。

**【杉山委員長】**

ありがとうございました。

どうぞ。

**【萬治委員】**

この報告書は、指名制が有効に機能する、料金に関する交渉が進めやすくなる環境整備を図るという内容になっているのですが、やはりこういうことがこれまでなかなかできていなかったのも、それを今度トライアルという形で積極的に踏み出して、お互いに協議していきましょうということになったわけです。先程小野委員からもおっしゃいましたけれども、トライアルとはいいながらそこで料金の話ができる環境ができるということは、我々としては少し前進したのかなと思っています。

船社としてのバーゲニングパワーの問題もあり、料金をどうするかという具体的な内容につきましては、これから船社も考えていかなければいけません、その考えに水先人会さんのほうも耳を傾けていただく場ができるということで、今回の指名トライアルについては、一定の評価をしているということでございます。

**【杉山委員長】**

ありがとうございました。

基本的に民民の関係の案件でございますので、事細かなところまで報告書で触れるのは越権行為ではないかということもあり、基本的な方向性をお示し申し上げ、後は当事者間で前向きな取り組みをしていただきたいという趣旨でございますが、この点に関しましては、皆様方のご理解をいただけたかと思えます。

いろいろご意見をちょうだいいたしましたけれども、文言はこれでよいとの理解でよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【杉山委員長】**

ありがとうございます。それでは、この報告書（案）から（案）という字を取らせていただき、後程次長にお渡ししたいと思います。

いろいろご意見をちょうだいした中で、私なりに感ずるところがありましたので、その一端を紹介させていただきたいと存じます。

水先という制度が船舶の安全航行にとって不可欠のものであるということは、我が国だけではなく、世界各国に普遍的かつ共通の認識となっているのではないかと思います。

我が国の改正水先法による規制緩和の趣旨に照らして考えますと、今回の報告書でも度々触れておりますように、指名制を一般的な制度として機能させ、柔軟な料金設定を実現させることは必要な事項ではございますけれども、その際、水先制度が円滑に機能するということが、水先の本来の目的である船舶の安全航行の確保にとって必要不可欠であるということも忘れてはならないと思います。

一方で、これは私の個人的な考え方でございますけれども、指名制や料金設定の柔軟性が、直ちに水先の運用について阻害要因となるわけではないとも考えております。

今回のトライアル事業の実施という概念整理は、このような、ある意味で二律背反的な考え方を融合させ、前向きに問題解決を図るための有効な方策ではないかと自負しております。

従いまして、このトライアル事業の実施に向けた協議に当たりましては、関係者の皆様が、これまでの意見の相違を超えた次元で、建設的な話し合いを実施していただくことが、是非とも必要ではないかと思います。

そして、報告書の最後に結びとして書いてございますように、私自身、本来水先のようなビジネス・セクターにおきまして官や審議会が関わるべき事項は、制度設計の段階に留まるべきであって、制度に基づく取引慣行や取引実態については、関係者の皆様が制度の枠内で話し合って形成していただくのがベストではなかろうかと思います。

その意味でも、トライアル事業の円滑な実施に当たりましては、水先人会側及びユーザー側の方々が真の協力関係を築かれ、それが近い将来、指名制と輪番制が両立するシステムの本格的な導入につながることを強く期待するものでございます。

よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、報告書を大野次長にお渡し申し上げたいと思います。

(報告書手交)

#### 【杉山委員長】

大野次長からご発言をされたいという申し出をいただいております。大野次長、よろしくお願ひ申し

上げます。

【大野海事局次長】

小委員会報告をおまとめいただきまして、ありがとうございました。

このような折には局長が出席いたしましてお礼を申し上げるのが筋かと存じますが、実は、本日国会で港則法、海上交通安全法の改正法案の審議が行われておりまして、そちらの答弁に呼ばれているという事情がございますので、私が代行させていただくということでお許しいただきたいと思っております。

実は、この報告書案を事前に省内幹部に説明した時に、結局トライアル事業でお茶を濁すのかという非常に露骨なご指摘もございましたが、私はこれで風穴があげば、市場環境もうまくいくと本気で考えておりますので、お茶を濁すという意味のトライアル事業ではございません。しかしながら、一方では法律が改正されましても、なかなか関係者のお話し合いだけでは今まで出てこなかったわけでありますから、まずこういう形でスタートすることが必要であると申し上げたところであります。

本当にこれが私どもの本音でございます。ただ、料金等々、役所側が立ち入れない問題が関わってまいりますので、どうか関係者間でお話し合いを進めていただいて、よりよい業界の新秩序の形成に向かっていただければ、杉山委員長を始めといたしまして、公益委員、あるいは業界代表の委員の方々にご苦勞いただいた甲斐があろうかと思っております。

これからが大事だと存じております。よろしく願いいたします。

【杉山委員長】

どうもありがとうございました。

それでは、先に進めさせていただきたいと存じます。議題2でございます。これは第1回水先小委員会でもご議論させていただきましたけれども、水先の将来像をご議論いただくことが、本小委員会の中心的な課題ではないかと考えておりますので、ある意味では、これからが本番であるとお考えいただければ大変ありがたく存じます。

安定した水先業務の遂行、水先人の質の確保、それらによる船舶の安全航行の確保ということを考えますと、将来にわたって安定的に水先人を確保すること及び教育訓練の在り方は極めて重要な課題でございます。

そうした問題につきまして、今後、本小委員会で積極的なご議論をちょうだいできればと思います。本格的な議論を展開していただくのは次回からになるかと存じますけれども、その準備といたしまして、事務局から資料2を用意していただいておりますので、今日はまずこれをご説明いただき、それにつきまして、ご自由にご意見をお出しいただければと存じます。

どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

#### 【樺葉海技課長】

それでは資料2をご覧いただきたいと思います。新制度下における水先の将来像に関する課題について、ご説明申し上げます。

1 ページ目でございますが、大きく分けて3つのポイントがあろうかと考えております。「①水先人の供給について ○水先人の要確保数及び要養成人数」。「②多様な人材供給源の確保 ○船員（船長）の減少傾向に対応した水先人の人材供給源の確保」。さらに「③免許取得後の新人三級水先人に対する教育の在り方」。こうしたところが課題であろうかと考えております。

2 ページ目をご覧いただきたいと思います。「水先人の員数について（将来的なイメージ）」としております。今後、一級水先人がどれだけ確保できるか等について調査し、水先人の需給に関する将来推計を行い、必要な養成数を検討していくべきと考えております。

以下、水先人の員数の将来的なイメージについて、特に廃業される方を中心に初歩的なアプローチを行ったものでございます。棒グラフの一番左の19年度末時点で、水先人は658名おられました。それが20年度では、下の水色の部分の方が廃業者ですが、32名が廃業されました。結果として、658名から32名が廃業されて、黄色の部分に当たります626名が引き続き水先人として残られたわけでございます。さらに上の緑色の部分でございますが、新たに51名が水先人として参入され、20年度末時点で677名となったことを示しております。

それ以降でございますが、このグラフをご覧いただければ一目瞭然でございますけれども、水先人の供給数は、廃業される方と新規参入される方により動いていくわけでございます。先程申し上げましたように、このグラフは廃業者について、年間の概算値を示したものでございます。概算値は下の注にもありますが、前年度末に水先人会の会則で定められた廃業年齢である72歳に達した方及び廃業年齢に至る前に廃業される方を試算し、両者を合算して算出しております。

水色のところをご覧いただきますと、34名、32名、30名であったものが、35名、30名、となり、その後段々増加していくという形になっております。特に10年後でございますが、団塊の世代の水先人が廃業年齢を迎えることから、廃業者の数が50名を超える年度も出てくると見込んでおります。

3 ページ目をご覧いただきたいと思います。これも第1回小委員会に提出した資料でございますが、日本人外航船員数の推移でございます。従来から一級水先人の主たる供給源でありました外航船員数は、平成10年の6,219名から平成19年の2,649名へと、3,570名のマイナスとなっております。

4 ページ目をご覧くださいと思います。水先人の養成の現状でございます。上が一級水先人、下が三級水先人の養成の動きでございます。まず一級水先人でございますが、平成19年4月から、東京海洋大学、神戸大学及び海技大学校の3つの養成施設によりまして、一級水先人の養成がスタートしております。この棒グラフでございますが、下から、外航船社（大手三社）、外航船社（その他）、内航船社、官公庁、その他社会人となっております。特に水先制度改正後の平成19年度以降は、大手三社の割合及び人数が減少しております。その反面、外航船社（その他）、あるいは内航船社の比率が増大しております。一級水先人の供給源が多様化しているということでございます。

次に、船長経験のない若手を対象として平成20年の10月から開始された、三級水先人養成の動きでございます。これは20年度と21年度の数字しかございませんが、下から新規学卒者、官公庁及び外航・内航船員の経験者となっております。

20年度はもっぱら学卒者が多かったわけでございますが、21年度になりますと、学卒者と外航・内航船員の経験者がほぼ同数となっております。

5 ページ目をご覧くださいと思います。水先人の免許制度について示したものでございます。水先制度改正におきまして、日本人の外航船員が減少している状況の中で、水先人の安定的な確保が必要であるとの見地から、等級別免許制度を導入したものでございます。繰り返しになりますが、これにより、船長経験を有しない若年者でも、養成課程を経て水先人になることが可能となりました。

上が従前の旧免許制度で、大型船の船長経験者、3,000トン以上で3年以上船長として乗船した者が試験と水先修業を経て、水先人となっております。新免許制度におきましては、新たに一級、二級、三級水先人という、等級別免許制度を導入いたしました。おのおの、イメージとしては大型船の船長経験者、中堅船舶職員及び若年者を対象としております。

6 ページ目をご覧くださいと思います。東京海洋大学、神戸大学及び海技大学校において、どのような内容の養成を実施しているのかを示したものでございます。現在、実行しておりますのは、新規の一級水先人9月と、三級水先人2年6月でございます。一級水先人の9月でございますが、座学3.5月、座学は下に注がでございますけれども、航海計器でありますとか、航海通信、操船、気象・海象、安全管理、さまざまな法規関係を学びます。また、操船シミュレータが1.5月、水先現場が4月ございます。

三級水先人の2年6月につきましては、座学が9.5月、操船シミュレータが6月、商船乗船が4月、タグボート0.5月、更に水先現場が10月ございます。

7 ページ目をご覧くださいと思います。20年の10月から、船長経験のない新規学卒者等を対象とした三級水先人の養成が開始されたところであり、23年度早期に最初の三級水先人が誕生する予定でございます。

そうした中で、「三級水先人の将来像については、関係者からいくつかの懸念が聞かれるところ」であり、事務局におきまして、その意見を簡単に集約いたしました。

まずは水先人養成関係者からでございますが、「三級水先人が、指名制が機能する市場環境の中で、ユーザーに受け入れられるかどうか懸念される場所」。

次に水先人からでございますが、「三級水先人養成課程の修了者が、免許取得後、直ちに開業するのは困難ではないか」、「社会人及び個人事業主としての経験不足が懸念される場所」、「養成課程において水先現場での実習があるものの、さらに一定期間の教育・訓練が必要ではないか」、「水先人として収入を得ることができるようになるまでの処遇をどうするか」。

こういった話が聞こえてくるわけでございます。今日ははしりの資料ということで、簡単なものしかお出ししておりませんが、次回以降、もう少し掘り下げた資料をお出ししたいと思っています。

以上でございます。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明を踏まえた上で、自由にご議論を展開していただければと存じます。本日は出されましたご意見をまとめるということはいたしませんので、ご意見なり、あるいはこの資料に対するご質問があれば、どうぞ自由にお出しいただければと存じます。

#### 【伊原委員】

昨年から、私も海技教育機構においても、また他の2大学においても三級の教育が始まったところでございますけれども、昨日も学生達の意見を聞いてみましたら、パイロットになるという期待感が非常に大きくて、そして、懸念という中では、社会人というような感じがありましたけれども、既に学生というよりは、給料をいただきながら学んでいるというスタンスでもって、非常にシビアな生活態度で実習をしているということを報告させていただきたいと思っております。

我々とする、実際には学生の中から、ほんとうに最後のページに書いてある関係者からの聞き取りというところで、実際にはこういった、自分たちが卒業したらすぐ開業できるのだろうかとか、それから、当然社会人としての経験というか、それはそんなにあるわけではない、こういったような不安感というのが出てくるかと思えば、今のところ、非常にそういう期待のほうが強くて、こういったものが出てこない。逆に、我々教育をする者からすると、こういうような疑問が非常にわいてきてしまうのですけれども、逆にこれは我々が、もし水先人会にお話をしたときに、いやいや、そういう懸念はされることはないから、どうぞ心配なく学業に励むようにというようなことが返ってくるのかなと思った

のですけれど、こう書かれてしまう。

確かに免許を取ってからの新人三級水先人に対する教育の在り方ということで、検討していただくのは非常にありがたいと思いますけれども、ただ、今のままでこれがもろに学生の目に入ると、非常に不安感を生じさせるというようなことになるとと思います。

それと、ユーザーの方からすれば、なんだ、せっかく入っていったのに、これでは使えないから、やっぱりもっと違うのを指名しようかなんていう話にもなってしまうような気もして、非常に今、不安感がちょっと強くなったというような感じもします。

ここにも書いてありますけれども、養成課程において水先現場での実習があるものの、さらに一定期間の教育訓練が必要ではないかと書かれてございます。ただ、その前のページを見ていただきますと、新規の三級水先人の教育の中では、2年6月の中で水先の現場、それから操船シミュレータというのが16月あるわけでございます。実際には三級水先人の養成、束になって三級水先人と言っていますけれども、それぞれの免許区分というのが水先区に分かれていますから、入学したときから水先区が分かれて教育が始まっているわけです。そういう部分でもって、16月の部分の実習、実務訓練というのは、ほとんど水先区に特化した教育が行われているはずなのです。実際にこの部分がほんとうに少ないのかどうなのか、まだこの部分まで進んでいませんから、まだそういった不安が水先人会のほうにあるとすると、そういうことだと思いますけれども、我々の中でも、水先の現場でのこの部分の教育についてはゆだねてしまうわけですが、実際にどんなことをお考えになっているのかというのを、だんだん明らかにしていかなければいけないことなのかなとは思っております。

実際に、出たからの教育、実際に一級の水先人についても、水先区によってはすぐに開業している場合もあると聞いておりますし、ある一定期間の研修を経て開業しているという場合、いろいろ個人によって開業する時期が異なっているのかどうか、その辺も私どもとしては理解していませんけれども、実際にそういった免許取得後の教育というのも、既に水先区の中ではやられているということですから、ぜひその辺の実態や何かを明らかにしていただければ、現在の教育課程の中での教育を、もう少し充実させることも可能かと思っております。よろしく申し上げます。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございます。学生が不安感より、むしろ期待感を持っているということは大変心強いお話だと思います。資料2-⑥は、実はこれは関係者から聞き取りした結果、こんなようなことが伝えられましたということで、確定的なものではございませんので、このことをご理解願います。

どうぞ。

【伊原委員】

そういうものだと思っております。

【杉山委員長】

次長、どうぞ。

【大野海事局次長】

今の伊原委員のご意見にも触れつつ、スタンスをお話ししておいた方がいいと思うのですが、私が三級水先人の養成を受けている学生だったら不安に思います。というのは、事実として自分たちがこの先どうなるのかが判っていないわけです。新制度の一期生であり、実際やってみなければ判らない。ここで、例えば100万時間議論しても、どうやればうまくいくという確定的なことはできないと思うのです。

この水先の問題というのは、法律改正前にも杉山先生にお願いしていたわけですが、このことを議論している途中で、規制緩和か、維持かという対立関係に入ってしまったので、どのようにしていくべきかについては、非常にとげとげしい雰囲気の中、最後に妥協だけで行われたという部分は否定できないと思います。

そういう意味で、三級水先人を養成しようとしたのは正しかった。しかしながら、三級水先人として養成された人が、将来どのように一級水先人まで育っていくのかについては、腹を割った議論がされていないと思っています。

私どもも実は水先については素人で、本当のところは水先の方々しか判らないと思うのですが、不安を持っています。ただ、こういう法律に基づく新制度を作って、それに応募をされた方が、将来その道で食べていけないということになってはいけません。しかし、免許を取れば、2万トン以下の船なら次の日から1人で水先ができるのかは、実は誰にも判らないと思います。

実際の実習が水先区における現場実習に進んでいった時に、難しいと思っていたけどできるなど、ベテランの水先人の方も思われるかもしれない。しかしながら、そうはいかないかもしれない。では、そういうことを踏まえながら、今後、2年弱で免許を取られる方が出てくるわけですから、お金の面も含めて、どのように三級水先人を処遇していくか。仕事の面では、教育も含めてひとり立ちさせていくかということ、是非お話し合いたいというのが本音であります。

これは、船社の方も一緒に考えていただければと思います。そういうことが必要かどうかは判りませんが、全く個人的な意見とすれば、三級の方でも、まだ外航、内航の船員の経験のある方はいいのですが、学校からいきなり三級の養成に入られた方については、船社のご協力も得て、外航船に、本当は船

長が一番いいのですが、資格等難しい問題もございますので、少なくとも航海士として何年か乗り組んだ経験というのを持たせられないか。そうしないまま、35歳、40歳になってしまっていて、本当に水先人しか経験したことがないということでもいいのだろうか、こういうことも考えております。

しかしながら、今、不安を煽るようなことばかり申し上げましたけれども、世界には船長経験のない若年者を水先人の卵として採用し、育成しているところもございます。例えばアメリカのニューヨーク港がそうですが、それについては、次回以降、紹介していこうと思っております。

どうすればうまくいくのかをご議論いただきたいと思っておりますので、ぜひご協力をお願いできればと存ずる次第でございます。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございました。

繰り返しになりますけれども、優秀な水先人をいかに確保していくかは、この小委員会の非常に大きな課題でございますので、それに向けて、委員の皆様方のお知恵をいただければ大変ありがたいと思います。

今の野次長の基本的なスタンス等を含めまして、ご意見等があれば、是非お出しいただければと存じます。

#### 【伊原委員】

私、今、野次長のお話を伺って、非常にありがたい話だと思っておりますし、正に、本当に、我々としても不安を感じていることは不安を感じているのです。ただ、それを今までの制度の中で見ていくと、今まで必ずいつでも即戦力というのを求められてきたこともありまして、やっぱりどうやって出た後のフォローをしていただけるかというところがあれば、それはもっと教育も深いものができると思っておりますし、オン・ザ・ジョブ・トレーニングなどについても、我々の知見を生かしながら、生かしていただけるようなことが考えられるかと思っておりますので、ぜひほんとうにハッピーな道に進めるような道ができればと思っております。

この間までは議論に参加をさせていただきませんでしたけれど、これからは積極的に発言をさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

#### 【杉山委員長】

こちらこそ、どうぞよろしくお願いいたします。

#### 【小野委員】

私は海技振興センターで水先人の養成支援の職に就いておりまして、若い人と接触する機会があるわけですが、彼らとの話の中で、より長期的な職業像というのが示せないのは事実でございまして、これまで船長経験者が水先をするという前提で、世の中が動いておりましたから、それを若年の方にやっていただくを得ない状況にあるというのは、みなさん理解しておりますが、その人たちが参加して、自分の将来がどうなるのかということは、やはり今よりもうちょっと細かい点まで設計しておく必要があるのではないかと考えております。

従来の水先人は全員が船長経験者で、水先の職業につくのはたかだか15年で、最近ではもう10年を切るような状況もあります。若い三級水先人はこれから40年間その職につくわけでございまして、その中でリスクな部分、事故の発生等々、生涯的にその40年が貫けるかどうかというような阻害要因というのはたくさんあるわけでありまして。水先人は個人事業者という位置づけであり、例え三級水先人であっても個人事業者という意味では全部同一の扱いになるところが、果たして彼らがその中で負い切れるのかと思うような点もございまして、以降、この委員会も含めまして、皆さんのお知恵をいただいて、彼らに将来が見えるような形をお作りいただければありがたいと考えております。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございました。

関根委員、どうぞ。

#### 【関根委員】

非常に第三者的な発言をすることをお許しいただきたいのですが、商船教育一般、あるいは水先人海技者教育の問題となると、いろいろ歴史的な経緯も踏まえて、いろいろな観点から論じられることがあろうかと思うのですけれども、必ずしも海技者だけを特別扱いして考える必要はないのであろうと。

現在においては、いろいろな分野において、IT分野であれ、ほかの介護分野であれ、その専門職、技術者というものは、そういうものを前提にして養成されて行っているし、それは個人が職業選択の自由の下に選択して入っているわけですから、国によって制度が保証されている制度であるから、その制度によって養成される人間は、何か特別な保護をもって養成していかなければいかんのだというのは、少し甘やかし過ぎなのではないかなと考えておるわけですが。

先程提起されている、例えば新規資格制度の中であれされている三級水先人が、将来をどうとらえていくかということに関しては、まさしくこの指名制度の中で、自分たちの職域をその中で確保していただきたいと思います。当然指名契約交渉の中で、それが単独の船社と個人の水先人の間でなされるか、ある

いは複数の船社と複数の水先人との間でなされるか、いろいろなバリエーションはあり得るかと思うのですが、当然その流れの中で、ユーザーとしても新規の水先人の養成に力を貸して行くということは、これは従来邦船社さんはずっとやってこられているわけですが、仮に法的な制限、制約がないのであるならば、外船社としてもそれは可能なことであると考えてはおります。

したがって、自分たちが指名契約を結んだ、例えば三級水先人を自分たちの船の中である程度養成するということも、全く否定する必要はないのだろうということも含めて、将来に関してはいろいろな形があり得るといふ具合にとらえているのです。

ただ、従来の水先制度の発想の中では、何も生まれてこない。したがって、従来の水先制度の発想というものを早く皆さんで捨てていただいて、新たな水先制度というものの、やはりビジョンの定着化を図っていただかないと、ことあるごとに、昔こうだったから、昔こうだったからということに戻っていたのでは、なかなか先行きに明るい期待が持てなくなるのではないかと。

当然ながら、市場環境の整備ということが、この報告書の中でもうたわれているわけですが、市場環境の整備というのは何かというと、とりもなおさず言えば、需要と供給の安定的な均衡をどうやって市場がつくり上げていくのかということに尽きると思うのです。したがって、水先業務の将来に不安があるとすれば、日本に寄港する船舶が激減するという状況が生じた場合においては、それは水先業務そのものの将来に関して、それは危機的な状況も到来し得るかもしれませんけれども、やはり日本が貿易立国で、あるいは資源、エネルギー、あるいは食料を含めて輸入に頼らざるを得ないという国である限りにおいては、海上輸送というものが激減していくということは想定されませんし、だからそういう意味では非常に安定的、飛躍的に成長する市場であるかどうかということに関しては、いろいろと疑問はあるかもしれませんが、まあ安定的な市場であるという見方をすれば、その就職先としてはかなり有望な市場なのだろうと。その辺のところを、やはりどうやって理解していただけるのかなということに尽きていくのかと思うのですが、

したがって、これからの指名制度のトライアルも含めて、そういう話し合いの中で当然ながら三級水先人さんの養成の問題等も含めて、どこまで船社、ユーザーが協力していけるのかというような問題も含めて、やはり協議会の中等々で話し合わればよいのではないかと期待しておりますけれども。

#### 【萬治委員】

この三級水先人制度なのですけれども、以前この水先問題が取り上げられた局長の私的懇談会の場で、いろいろと論議しました。従来は船会社の一級の免状を持った船長経験者を水先人業界に送り出していました。ところが、今こういう状況になって、なかなか人材供給できないということになり、しからば、この水先制度を維持するために、人材をどういう形で確保したらいいのか。ソースの多様化という観点

から、この一級、二級、三級の制度が出て、そのディスカッションに我々も関与してきました。

先程関根委員がおっしゃったように、従来の経歴とは全く違う人たちを水先人として養成し、そして採用し、そして業務をやっていたらかなければいけないような状況になっているということは、関係者が等しく認識する必要があると思います。

したがって、関根委員もおっしゃっていたように、従来の発想で、従来の尺度で考えたときには、この今資料2-⑥にまとめられたような不安がやっぱり出てくるのですけども、それをどういう形でブレークスルーしていくのか、我々船社も、水先人業界も、制度を維持するという観点からディスカッションして、その人材を確保し続けていかなければいけないわけです。船社も協力できることはしますが、水先人会さんのほうも、発想の転換をしていただかなければいけない部分もあるでしょう。その辺はお互いに話し合いながら、人材確保について良い仕組みをつくっていく必要があると船社としても認識しております。

#### 【小野委員】

そう悲観的な話ばかりではないと私が思いますのは、三級の現場実習が行われたある水先区においては、指導の水先人を固定して、1人の修業生をその人が10日とか2週間預かり、一緒に連れて歩いた実例がございます。当初は、おじいさんとこんな若い人の意見が合うわけがないよという話だったようです。半分笑い話的な部分がありますが、二、三週間経てみたら孫みたいなもので、これだったら孫に教えるのと同じように、かわいがってやるよというような気持ちが出てきたという報告がございました。そういった意味で、業界として技術を後進に繋いでいく道というのは、そう難しいことではないのかなという気はいたしました。制度的にそれがどう担保されるかということを含めてご検討いただければ、先はあるのではないかと考えております。

#### 【福永委員】

まだ日本水先人会連合会として、具体的に三級水先人の養成教育の内容を検討しているわけではないので、東京湾の方の例でちょっとお話ししますと、今の一級の新人の皆さんたちも4月から開業するわけですが、やはり、いきなり一人で独立させるということに危惧を持っておりまして、一定期間、一定隻数、ベテランのパイロットとペアで実際の業務をやらせております。

これでもう2年目になるのですが、やはりパニックに陥ったり、危険な状況になったりして、先輩のパイロットが代わって業務を行ったという例も幾つか報告されております。そんなことを考えると、まだ私ども東京湾の方は三級水先人の養成課程の人と、顔合わせもしておりませんし、彼らの資質がどの程度なのかというのはわからない時点で、評価するのちょっと失礼かとは思いますが、やはり我々

としては非常に心配をしております。

社会人としての経験を持たれた方も一部にはおられますけれど、やはり船長経験もないわけですし、そういう人たちを、いきなり先程の論議の競争原理が機能する市場環境に放り出して、独立できるのかどうか非常に不安に思っています。何かあれば、やはり東京湾だけではなくて、日本の水先人そのものの評価につながっていくわけで、外国人船長が彼らに本当に安心して任せられるのかどうか、非常に不安があります。

そういった意味で、かなりの部分この養成課程とは別に、いわゆる企業内教育とでもいいでしょうか、水先人会の中での教育がさらに必要だろうという覚悟はしております。

そこで1つ、2つ、考えていただきたいのは、国家免状を取得しているのに、水先業務に就かせないのはおかしいとか、事務をやらせるのはおかしいというような論議をされては困るし、彼らの経済基盤を考えてやらなければいけないわけで、いきなり開業して経済基盤が確立できるわけではありませんので、いろいろ互助的なものも考えてやらなければいけないと思いますので、過去のご概念にとらわれず、三級水先人に対しては若干フレキシビリティを持って考えていただきたいという気がしておりますので、ご理解をお願いします。

以上です。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございます。

その他、いかがでしょうか。冒頭申し上げましたように、今日はこの議題に関しまして、皆様方からお寄せいただいたご議論をまとめるという予定にはしてございません。今日、ちょうだいたしましたご意見等を中心といたしまして、次回から水先の将来像に関する議論を活発に展開させていただければと存じます。

また、資料等々で、このようなことが知りたい、こういうような資料がないかというようなご要請があれば、事務局で対応できる範囲で用意いただければと存じますので、どうぞ申し出ていただければと存じます。

### 3. 閉 会

#### 【杉山委員長】

それでは、本日の議事はこれにて終了させていただきたいと存じますけれども、事務局から何かございますか。

【大野海事局次長】

さまざまなご意見をいただいて、やはり今日だけでもこの話題を取り上げるべきなのだなという思いを強くいたしました。

それで、お願いなのですが、この問題について、資料を出して、あるいは資料がなくてもいいのですが、意見陳述をしたいという方から、まずご意見を賜りたいと思っております。まずそういう方の意見陳述をしていただいて議論を進める。事務局の側からももう少し説明を行いまして、その上でご議論していただくと、こんな段取りでいかがでしょうか。

【杉山委員長】

今、次長からこのような申し出があったのですが、いかがでしょうか。

私も、ぜひ委員の皆様からプレゼンテーションしていただければ、大変ありがたいと思っておりますので、それと事務局が用意する資料をあわせて、次回から取り扱わせていただければと存じます。

どうぞ、遠慮なく手を挙げていただければ大変ありがたいと存じますので、よろしく願い申し上げます。

【上田企画調整官】

次回の水先小委員会の日程についてですが、後日、委員の皆様方と調整させていただくということにさせていただきたいと思えます。

以上でございます。

【杉山委員長】

ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして交通政策審議会海事分科会船員部会第4回水先小委員会を閉会させていただきます。

本日は、ご多忙の中、活発にご議論いただきまして、誠にありがとうございました。

— 了 —