

平成22年2月4日(木)

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6回水先小委員会  
議事録

## 目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1. 指名制トライアル事業の実施状況及び今後の展望について	1
議題 2. 一般の志願者からの三級水先人養成について	22
議題 3. 三級水先人の実務教育のあり方について	28
3. 閉 会	41

### 【出席者】

(委員 (敬称略))

杉山委員長、河野委員長代理、池田委員、磯田委員、伊原委員、竹口委員、  
西村委員、根本委員、前田委員、萬治委員、武藤委員、八木委員

(事務局)

国土交通省 大黒海事局次長、吉田海事人材政策課長 (代理：川上企画調整官)  
尾形海技課長、嶺山首席海技試験官、大野次席海技試験官、  
清水企画調整官、瀬田水先業務調整官

## 1. 開 会

### 【清水企画調整官】

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6回水先小委員会を開催させていただきます。

事務局の海事局海技課の清水でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、委員の総員13名中、12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。

まず、配付資料の確認をさせていただきます。配付資料ですが、議事次第、委員名簿の次に3つ資料がございます。資料1としまして、「指名制トライアル事業について」という、日本水先人会連合会さんから出している横長の資料。資料2としましては、「一般の志願者から三級水先人を養成する仕組み（案）」という縦の資料です。資料3としまして、日本水先人会連合会さんから提出されている「三級水先人の実務教育について」という横長の資料でございます。

(資料確認)

よろしいでしょうか。

それでは、杉山委員長、議事の進行をよろしくお願いいたします。

## 2. 議 事

### 【杉山委員長】

早朝よりお集まりいただきまして誠にありがとうございます。

それでは、早速、議事の方に入らせていただきたいと思います。

本日の議事は、議事次第にございますように、「指名制トライアル事業の実施状況及び今後の展望について」、「一般の志願者からの三級水先人養成について」及び「三級水先人の実務教育のあり方について」の3点でございます。

まず、議題1の「指名制トライアル事業の実施状況及び今後の展望について」でございますが、指名制トライアル事業は、お断りするまでもなく、昨年6月に本小委員会で提案させていただきました。その後は、当事者間で積極的にお進めいただきたいとの要望事項も書かせていただいたものですから、改めて、ここで取り上げさせていただきたいと存じます。

これにつきましては、日本水先人会連合会から資料が提出されておりますので、水先人側の委員の方からご説明を頂戴したいと思います。では、八木委員、お願いいたします。

#### 【八木委員】

それでは、お手元の「指名制トライアル事業について」の資料をご説明申し上げます。

ご承知のように、指名制トライアル事業は、この表の一番左にありますが、東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、内海、この4つの水先区において行われております。現在、第1段階が終わって第2段階に進み始めたところという状況にあります。第1段階は、東京湾では9月4日に終了、伊勢三河湾では9月15日、大阪湾では11月18日、内海では12月15日に終了して第2段階に進んでおります。

まず、東京湾ですが、12月9日に第2段階の初段階に入ったところです。対象としましては、第1段階に参画した船をそのまま第2段階でトライアルをやることになっております。この第1段階から第2段階に進むに当たっての一番の違いは、水先料金を含む事前指名契約を締結したということでございます。以下、伊勢三河湾におきましては12月22日から、大阪湾については2月1日、内海につきましては開始日がまだ未定ですが、今後の事業拡大を勘案して検討中ということになっております。いずれの水先人会におきましても、まだ規模が小さいので、この事業を拡大していかなければいけないと、こういう問題がございます。

2ページ目ですが、事業の拡大予定というところで、各水先人会から報告された今後の予定を掲載してあります。全体の目標としましては、次のステージとして、4万総トンを超える船舶を主体とし、1万総トン以上の水先対象船舶の15%を目標として拡大します。現状がまだ10%未満ですので、これを、ここに書いてございますように、3月末までには1万総トン以上の水先対象船舶の15%まで拡大をするという目標を掲げております。これに要する水先人というのは、水先区にいる水先人の大体60から70%ぐらいが必要ではないかというふうに考えております。

対象船舶ですが、これは水先区によっていろいろと事情が異なりますので、それぞれ船種、区域、あるいはバースを決めて、この拡大を図っていくということにしております。

料金は、その上の※のところに「新水先料金の例」と書いてありますが、既に届け出ている水先料を使ってやることにいたしております。一部の水先区におきましては、水先料金にボリューム条件をつけておりますが、配船数の少ない船社というのは、ボリューム条件がついておりませんと参画できないということもございますので、配船数の少ない船社が他の船社と指名にかかわるグループを組む方法に配慮する方向で対応していきたいということでございます。

次に、2番目のトライアル事業の目標で、次の次のステップになりますが、参画水先人のさらなる増加を図り、上記対象船舶の約30%まで拡大し、平成22年度上半期まで継続するということでもあります。ちょっと補足ですが、約30%というのは、水先区によってちょっと比率は異なりますが、水先対象船舶の4万総トン以上の船舶とほぼ同じになります。この後に各水先区の具体的な計画が書いてありますが、基本的には、4万総トン以上の船舶を全部対象とするという考え方でございます。

具体的な拡大計画ですが、一番最後の表をご覧くださいと思います。まず、東京湾ですが、2月下旬までには、15%までの拡大ということで、東京区、横浜区の6万総トン以上のコンテナ船を対象とし、7月ごろには7万総トン以上の撤積船も対象とし、更に、具体的にまだ時期は決めておりませんが、8月以降で大体4万総トン以上の船まで拡大していくということです。

伊勢三河湾ですが、2月下旬、6万総トン超のコンテナ船と自動車専用船を対象として全域で行う。これで大体15%ということになります。時期は未定としてありますが、予定としましては8月末から9月の初め頃には4万総トン以上の全船に拡大して、トライアルを行うことにしております。

大阪湾ですが、4月1日から船社を特定しまして、13社の4万総トンを超える船を対象としてトライアルを行う。それから、7月1日で4万総トンを超える船を対象としてトライアルを行うということにしております。

内海ですが、3月中に応募船社、7社の船を対象として、そこに書いてありますが、LNG船、自動車専用船、コンテナ船、鉱石船、いずれも4万総トンを超える船舶を対象としてトライアルを開始します。その後、7月1日には全船社を対象として同じようなLNG船、自動車専用船、コンテナ船、鉱石船、これを対象にして全域でトライアルを行うと

いう予定となっております。

この計画は日本水先人会連合会と、その傘下にあります水先人会との間で、取りまとめたものでございます。連合会及び水先人会というのは、個人事業主である水先人に直接、ああせい、こうせいということはございませんので、現在、各水先人に対して、トライアル事業への参画を促しているところでございます。賛同を得た水先人が、水先料金の変更届を提出して事業に参画することになっております。水先人の理解が進んでいる水先区と、なかなか進まない水先区と、ちょっと差があるのですが、いずれにしましても、会として水先人に十分説明し早期に拡大をするようにという努力はしているところでございます。いずれにしましても、来年度の前期末までには30%まで拡大するという方針に変わりはありません。

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、ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問等がございましたら、お出しいただければと思います。

萬治委員、どうぞ。

#### 【萬治委員】

このトライアル事業の進め方について、昨年、6月に、この場で決めて、トライアルの第1段階、第2段階という形を踏み、この第2段階は3月までに終了して結論を出そうという方向でコンセンサスであったと理解しております。それはなぜかということ、上限認可見直しの時期が3月31日になるからということだったと理解しております。

このトライアルの進捗について、12月で第1段階が終わり、第2段階は、今度、この第1段階に指名の問題と料金の問題が加わることで対応するという話で話合ってきたところです。ところが、第2段階がなかなか進んでいかないという問題がありまして、船主協会の方としましては、「第2段階を早くやってください」、それから、「トライアルの対象地域を広げてください」という、お願いを連合会の方に出しました。本来、この第2段階の総括をやる時期が今の時期であるというふう当初は、メンバーの方は理解していたはずですが。そのころの総括がなくて、事業の拡大予定とか、今のトライアルの事業の目標を22年上半期まで継続するという。これは、第2段階のスピードとか、やり方

についていろいろ、うまく進まないから、こういう形での联合会からの提案というぐあいに受け取ってよろしいのですか。

【杉山委員長】

どうぞ。

【八木委員】

この小委員会が個々の水先区のトライアル事業の内容、計画を承認し、その承認に基づいて水先人が実施するというふうには理解はいたしておりません。昨年6月につくられました「指名制トライアル事業の進め方について」というものに基づいて各水先区がトライアル事業を進めておりまして、第1段階が終了した時点で総括が行われて、それで第2段階に進むのかなというふうにも考えていたのですが、一応、1カ月程度の第1段階をやって、そのまま継続して第2段階に入ったということです。

先ほど申しましたように、遅れていることにつきましては、繰り返しになりますが、参画する水先人を集めるということが水先区によって異なっているということでもかなりのところまで進んでいる水先区もありますし、そうでない水先区もあるという状況になっております。これらをここで、私の理解としては、進捗状況を報告するというのが1つ。それから、今後の計画を、これも報告をするというふうな考えで資料を提出させていただいたということです。

【萬治委員】

よろしいですか。

【杉山委員長】

どうぞ。

【萬治委員】

小委員会におけるこのトライアルのディスカッションの位置づけに若干、我々と理解が違ふところがあると思います。この小委員会の中で、まず、役所の方から、このトライアルについての考え方を示された。それに基づいて第1段階と第2段階に区分けをして、3

月ぐらいでこのトライアルを終了し、エバリュエーションした結果として、次の上限認可の見直しにつなげていくという、アクションプランであったというふうに、我々は理解している訳です。

ところが、先ほど申しましたように、特に第1段階もなかなか終わらない。今、第2段階といっても、我々からすれば1.5段階ですよ。いろいろと、第2段階はこういうことをやりましょうということを小委員会で確認させていただきましたけれども、その実行について言えば、水先区によっていろいろと事情があってスムーズにそれを進めることができるところと、できにくいところがあって、進捗状況もばらつきがあると。我々にとってみれば、例えば、2月までに、ある程度、サンプリングしてエバリュエーションできる。この指名制と料金の問題、あるいは輪番制とのコラボレーション、このあたりがちゃんとできるかどうかを、このトライアルで検証して、結果として、料金が安くなるとか、コストの透明性が図れるとか、効率よくそういうことができるという検証をするというのが今回のトライアルの目的であったというふうに理解していた訳です。それが、2月になってもなかなかサンプリングできない、あるいは、結論が出せないということで、我々としては、早く対応してくださいとか、取り組んでいただきたいという要望書を12月に出した訳ですが。その要望書の返事としまして、こういう形で、トライアルの期間を延ばして、そして、その第2段階のステップについて、もう少しステップアップするとか、きちっとしたアクションプランをつくって計画的に実施するという事を、ユーザーに対して提案されたという形で受け取ってよろしいのですか。

**【八木委員】**

そうですね。まあ、こういうふうな計画で進めさせていただきたいという提案というふうに理解していただいても結構でございます。

**【萬治委員】**

トライアル事業の目標についても、本来、この3月で終了するんですけども、6カ月、もう少しトライアルしながらじっくり検証しましょうよという提案として受け取ってよろしいですかね。

**【竹口委員】**

ちょっと意見をよろしいですか。

【杉山委員長】

はい、どうぞ。

【竹口委員】

実は、私はトライアル事業が決まった第4回委員会には委員として出ていませんでした。八木委員も同様ですが、トライアル事業に関する議論については委員会の議事録を確認するしかない訳ですが、あれを読む限りにおいては、まず、第1段階をやりますと。だけど、東京湾を最初にやって、伊勢三河湾、続いて、大阪湾、内海となっている。それで検証して、輪番制と指名制とがうまくいくかどうかを検討しなさいと。その結果は、おのおの報告していると思います。第2段階というのは、第1段階に続いて、料金も含めてやりなさいということですよ。始まりが、おのおの水先区で違う訳です。東京湾が一番早く、伊勢三河湾、大阪湾、内海と。そういう面はご理解いただきたいと思います。

【萬治委員】

それはそうです。それは、ただ、トライアルをやりたいと云ったスタート時期に関して、連合会と我々が約束したのは、いつぐらいからやりましょうと。しかし、各水先区の事情があるから、スタート時期については、それはばらつきもあるでしょう、それは理解できます。私も指摘したことがあると思いますが、早くやらないとトライアルのサンプリングの数も少なくなってしまうし、期日がすぐ来てしまうじゃないですか。だから、早く進めないと、エバリュエーションを行う時間が無くなるという指摘はさせてもらったと思うんです。

過去の話をしてもしようがないのですけれども、先ほどから、何回も確認しているのですが、これは、上半期まで継続すると、要するに半年ですよ、上半期というのは9月ですよ、今、3月ですから、あと半年トライアルを継続したいという申し出と受け取っていいのですかという確認です。

【杉山委員長】

その点は水先人側の委員でないかと答えられませんので、八木委員にご説明をお願いしま

す。

【八木委員】

当初、事業の目標として船舶数は30%程度まで拡大するというのもございました。

【萬治委員】

はい、ここにありますね。

【八木委員】

はい、書いてあります。2月末くらいまでに事業をそこまで拡大できておれば、当初のスケジュールどおりということになったのですが、再三ご説明しておりますように、水先人への説明に時間を要しまして、今年度末までに、その規模まで拡大することができなかつた。よって、半年間、この期間を延ばしまして、22年度の上半期末までこれを継続いたしたいということを申し上げております。

ちょっと、そのくらいお時間をいただきませんと、当初の目標の30%程度というところまでは、とても届かないということがございますので、何分ご理解を賜りたいと思いません。

【杉山委員長】

どうぞ。

【武藤委員】

もともとトライアル自体が、上限認可料金制度のもとで競争原理が働いて、神の見えざる手がうまく働いて、落ち着くところに落ち着くかなというものを検証しようと、こういうことですね。ところが、トライアル、今、言った1段階、2段階が遅れていること自体が、それがなかなかうまく動かないのではないかと、こういう1つの証左になっていると。そこまで決めつけてはいけないかもしれませんが、この段階では、そういう1つのあらわれになっている訳です。だから、今後のことを考えてみると、なぜそれが進まないのか、何が障害になっているのか、神の見えざる手はどうして働かないのか、働いているところもあると思います。水先区によって違いますね、それぞれ状況が違っていると思いますが、

将来的には、あまねく、そういう水先区に適用されるべきですから、そういう問題点を、このトライアルの中で抽出していくことが必要だと思うんです。

一番大きい点は、輪番制と指名制の共存、これが果たして可能なかどうか。今、3割が限界かなということで3割にしていますが、これで、この3割に入った人が、この輪番制とトータルの中で割を食わない、指名に入れば得をするのだというぐらいのことでないと競争原理は働かないと思うんです。わざわざ指名制に入ったら損をするのだといったら、個人の水先人は入りませんね。そういう状況があるものだから、水先人連合会の方が一生懸命にやっても、個人の人になかなかそれについてこないということで、水先人会がやっているのですが、輪番制と指名制の割り振りをする訳ですが、その運用方法がどうなっているのかというところも、ある程度、透明性というか、明らかにしてもらって、ほんとうに競争原理が働く機能なのかどうかというのを、我々にも見せてくれるようにしてもらった方がいいのかなと思うんです。

一方、コストの透明性というのはありますが、それと輪番制、指名制の具体的な運用方法、順番にやって割り振って、この順番では2日泊まらなきゃいけないとか、いろいろ複雑な運用をやっています。その中で、ほんとうに指名制の3割の中で割を食わない制度、割を食うどころか、メリットがないと競争原理が働かない訳です。みんな離れると。よくこれだけ入ってくると思うんですけどね。入らなければ、今までどおりになる話ですけども、そういう、基本的に水先人というのは、談合とは言いませんが、協調体質というのがどうしても生まれてしまうと思うんです。それは根本に需給関係があるからです。需給関係がタイトだからそうになってしまうのであって、供給が増えれば、また崩れてくるのでしようが、そういう中で、——たまたま今ちょっとそのニーズが下がっていますので、やりやすいときかもしれませんが、しばらくは、どのような運用をしているかということを見ながら、その辺のところを明らかにしてもらって、このトライアルを見ていかないと、半年後、また同じようなことになってしまう可能性がありますので。

#### 【竹口委員】

今、武藤委員から、複雑なシステムだという指摘があったとおりで、それはご理解いただいている訳ですよ。東京湾に千葉があり、横浜があり、東京があり、その中で輪番と指名をどのように実行するかということで従来から何回も説明はしている訳ですが、余りにも難しいので、理解するのは大変なんです。輪番制というのは、我々が、水先の使命で

ある安全確保と運航能率の増進を果たすために、長年築いたシステムなんです。そこに指名制を入れる訳ですが、それを改めて、ここで説明を求められましても、水先区毎に違う方法をとっているところもあります。また、制度改正により東京湾については3つの水先区が統合され、伊勢三河湾は2つ、大阪も2つが統合して、より複雑化しており、こういう席で、説明してご理解をいただくのは非常に時間がかかると思います。

【武藤委員】

この場じゃなくてもいいと思うんですけどね。

【竹口委員】

いや、やっていますよ。また、おいでいただければ説明させていただきますので。

【武藤委員】

それは失礼しました。

【竹口委員】

それは今までやっていますので、よろしく。

【杉山委員長】

どうぞ。

【前田委員】

外国船舶協会です。外国船舶協会なりの、今の現状の第2段階に至るところの現状というのをご報告しますと、1つは、現実には、いろいろ、個人ベースだというお言葉なので、個人事業主個々との契約ということなので、各会員、それぞれ電話番号をいただいたので、ご自宅に電話したり、いろいろなことをやっていますが、現状としては、1つも契約なり、話し合いができていない状況では一切ないと。多分、連合会の方としては、強制的に連合会をまとめてというようなことはもちろんできないでしょうし、個々人の、個人業者との契約ということなので、連合会の方も、意識改革とか、いろいろなご苦勞をされているというのとは重々感じていますし、そういう部分もあります。

現実、リアリティとしては、個人業者の方々の反応というのは、すぐに契約できる状態には見えないというのが我々の会員の印象です。それでも、粘り強く、この長い状況がいろいろ変わっていく時期でもあるので、粘り強くということ、まだまだ続けていこうということですが、1つは、そういう意味で、このまま続けていって、確かに、ご努力いただいて指名を拡大していくということが次のプランとしてあったとして、そのまま行ったとして、じゃあ、ほんとの契約はどういうふうにやられていけるのだろうかというのは、現場サイドの感じとしては、非常に無力感というか、そういう状況です。

ただ、もう1つは、先ほどどなたか言われた、将来の需給関係がある限りは、なかなか実態として、意識改革も含めて難しいのかなという部分はありつつも、その辺がちょっと流動的になってきたときには、船社側の意識の変化という部分で言いますと、1つの変化は、指名制ということ意識したことによって、今までの自動的に何も考えずに水先人の方がサインされてくるということではなくて、わからないなりに、お名前を聞かせていただいたりとか、いろいろする作業の中で、それなりの優劣というんですか、好み、自分の船主に合う、合わないも含めて、A、B、C、Dなりの評価というのが、そういう作業が船社の中で出てきているというのは、1つの変化としては、何も進捗していないのではなくて、神の手に向けた反応の変化というのは、それなりに起きてきているというのは現実としてあるので、そういう意味では、プラスの方で行くと、今までは輪番制で、ユーザーサイドからするとノーチョイスだったのが、それなりに、これで一、二年すれば、次にやられる方は、順番で行くと、プライオリティ、この方、この方、この方というのが、船社の中では、かなり蓄積されつつあるという部分は、1つは、このトライアルのプラスかなと。

繰り返しますけれども、先がちょっと見えないのは、このまま広げていって、今のままを続けていっても、なかなか契約するということに今までの努力の先の中ではつながってっていないというのが現実だということのご報告ということです。

#### 【八木委員】

前田委員のお話で、指名契約の締結に応じてくれる水先人がいないということですが、現時点で、第2段階、萬治委員の言葉を借りると1.5段階と申しましょうか、対象船社を第1段階に参画した船社から始めておまして、次のステップとして、最後の表に書いてありますように、東京湾におきましては2月下旬、伊勢三河湾も2月下旬、大阪湾は4月

1日、ここで、基本的には、船社ということではなくて、船種を対象に、そこまで広げましょうと。ここで初めて、第1段階に参画していなかった船社にご参画頂けるというふうにご考えております。現時点では、「おれも参画したい」と言われましても、まだ、次のステップアップの準備ができておりませんので、基本的には水先人の数、かなりの数が必要となりますので、それだけの水先人が参画することにならなければいけないという問題がございますので、この拡大時期の初段階、2月の下旬ころからは、この対象船であれば契約する水先人が出てくるというふうにご考えております。

#### 【前田委員】

済みません、言葉足らずで申し訳なかったのですが、先ほど申し述べたのは、第2段階、すなわち、第1段階のトライアルに参加している船社としての話です。ですから、まだ参加していない船社の話ではなくて。ほかの船社さんも、その船社が先行船社というふうに見ていますので、その船社がどういうふうに関係に今までの過去のやり方から変わって、どういうふうに関係に本当に物事が変わっていくのだからかと見えています。先ほど言った、そういう意味での意識は出てきますが、実際の問題としての契約というのは、実際に第2段階でトライアルに参加した船社でも、まだ1件も具体的にはできていないというのが実態なので、これから先、どうしようか、もう諦めますかねというのが、きのうまでの状況です。まだ、これからも粘り強く続けていこうというあれではあるのですけどね。

#### 【竹口委員】

ちょっといいですか。前田委員がそういう発言されると、そのまま皆さんがそうかなと思われるので訂正をお願いしたいと思えます。今、八木委員も言いましたように、第2段階の対象は第1段階の流れでやっています。また、各水先区においてスタートの時期が異なっており、拡大の時期も当然、やはり各水先人への説明が要りますから、東でやったから、西も同じようにできるのではないかとと言われても、これは無理なことだと、それはご理解いただけると思うんです。

但し、そういうことがあって、手続きは進めているんですよ。外船社さんとも契約に向けて進めているのだけれども、代理店さんが中に入っていますから、そこでなかなか契約締結に至っていないということです。だから、全然ないという説明をされると、そうかもしれませんが、前向きに進めているということでご理解いただきたいということです。

【前田委員】

もっと厳密に言いますと、外船社でメインに入っているのは、もう限られたところしか第1段階では入っていないので、実は、東京湾しかないんですよ、はっきり言って。他のところは、おっしゃったように、時間もかかるだろうし、最初の話では、東京湾からスタートという認識でもいますので、東京湾が、まず、そのモデルだろうというふうに皆さん、思っているので、他のところは、まあ、いろいろお話をいただいたりして、それについていこうという話は各社レベルではありますが、実際問題としてどう進捗するのかというのは、皆さん、見ているのは、やはり東京湾なのです。

そこで、先行スタートしたところで、なかなか現実問題として、長い間、続いてきたのだからそう一気に変わらないだろうということは皆さん、わかっているのですが、いきなり1カ月、2カ月で世の中が変わるというふうには、そこら辺は皆さん、理解していますが、粘り強くは続けて行こうということではあるのですが、現状としては、範囲はこれから広げて行くとしても、そのモデルケースとしての部分が先に行っていないということで、まだ努力が足りないということなのか、先ほどおっしゃったように、需給がある限りは、しょうがないかなというところで、まあ、答えはないのですが、現状はそういうことだというところのご報告です。

【杉山委員長】

どうぞ。

【尾形海技課長】

済みません、事務局の方から、やや僭越なお話でありますけれども、今、前田委員がおっしゃったようなことは、私も仄聞したことがございます。日本水先人会連合会会長にも色々お話を伺ったところも併せ判断をいたしますと、よくあることかもしれないのですが、例えば、「新しい助成金をつくりました」といって世の中に周知する。大企業は労務が非常にしっかりしているので、そういう助成金を利用する。例えば、雇用調整助成金などがそうです。ですが、中小企業の方は、そもそもそういう助成金の存在自体を知らない。知っていても申請の仕方が判らない、提出書類が判らない、色々目に見えないハードルがあったり着かないということがよくあって、似たような話なのかなという感じがいたし

ました。

小野会長にもそのような趣旨のようなこととお話ししまして、小野さんは御自身が東京湾の水先人でいらっしゃいますから、私がお話しした趣旨を理解していただいて、外船協さんもいろいろ、自分たちの方も活発にアプローチする努力をされるけれども、連合会の方も、その周知に当たって、内外無差別という建前が実質においても担保されるように努力するとおっしゃっておられました。やや、場外の話ではありますけれども、ご参考までに申し上げます。

#### 【杉山委員長】

色々ご意見をちょうだいしました。若干、整理させていただきますと、本小委員会において、従来の輪番制、それと指名制、これが可能な限り両立するよとということで指名制トライアル事業というのを提案させていただきましたが、事業認定を本小委員会がやるかと言うとそうではないと私は理解しております。

トライアル事業の提案をさせていただいて、後は水先人と船社側の双方で民民の話し合いでやっていただきたい。ただし、この委員会が提案した、その提示を、その後の状況については可能な限りウォッチさせていただきたいということでございますので、ここで、双方の言い分をこうだというように断定する訳にはいかないと思います。その権限も、また本小委員会にはないだろうと思います。

ただ、私が伺っている限り、その進捗状況に関しましては、双方、意見が違っておりますけれども、目指すべき方向というのは変わらないのではないかと。やはり、本小委員会で指名制トライアル事業やるのだという合意をいただいてスタートした。スタートをしてみたのだけれども、実は希望どおりにはいっていないという解釈と、いや、こういう事情があるから、若干なりとも猶予をしてほしいと、その差なのかなと思いました。

そこで、実は、双方のご意見だけですと、この交通政策審議会の存在ということも問われることになると思うものですから、第三者的に河野先生、あるいは根本委員、お聞きになっいてお感じになったことを率直にお話しいただければと思うんですが。

#### 【根本委員】

現状の認識というところでは理解をさせていただいたのですが、一番大本の指名トライアルというか、指名制度を入れるところに向かってみんなで努力していくことが当

然必要だと思えます。それはスケジュール感をもって進めないと、なかなか前に進めません。確かに、竹口委員がご指摘のとおり、ずっとやってきた輪番制という1つの固まったシステムがありましたので、新しい指名制がなかなか入りにくい土壌があるのだろう、あるいは、それらを両立するための技術的に解決しなければいけない事項がたくさんあるのだろうと思えます。ただ、それをどういうふうにやったらうまく両立できるのか。とにかく、早く検証できるようなデータの蓄積に努めるべきであろうと思えます。それが、プラス半年なのか、プラス3カ月なのかの判定は私には知恵はございませんけれども、とにかくデータを早く蓄積して、知恵を持ち寄って、うまく指名制度というのが回るような形に持っていくことが、制度を新しく入れようとした考え方に沿うのではないかと思います。

【杉山委員長】

ありがとうございます。

【竹口委員】

ちょっといいですか。

【杉山委員長】

どうぞ。

【竹口委員】

そのように、輪番と指名を両立させるがためにトライアル事業が遅れているというのではないのです。それはもう、一定の範囲においてやれるというのは第1段階で検証が済んでいる訳ですから、その部分は終わっています。

【萬治委員】

いや、そうではないでしょう。参加する人間が足りないから進まないというのは現実はある訳で、このトライアルの目的そのものは、先ほど委員長が整理されましたけれども、輪番制と指名制の両立と、それから、期待するところの料金の多様化、コストの削減というのが、この上限認可制度を実施するに当たってうたわれた名目ですよ。それがこれまでできなかったからトライアルに入っている訳です。今、輪番制と指名制は両立できている

とおっしゃったけれども、それは一部分はできています、ただ単に。

【竹口委員】

そうですね。

【萬治委員】

たかが1.1%の船に対して、トライアルの中でね。輪番制と指名制が両立できているとおっしゃるけれど、通常の出入りの水先業務の中で、それが実行されて初めて「できている」と言える訳であって、今、それができるかどうかをトライアルでやろうとしている訳でしょう。

ですから、今、竹口さんがおっしゃっているのは、指名制と輪番制を両立させるべく努力することを了解して実行しつつあるというのが正確な言い方ではないですか。

【竹口委員】

そこで遅れているのは事前指名契約の締結手続きが遅れているということなんです。今度、第2段階で事前指名契約ができた訳ですよ。その部分で、各水先人会が、各水先人に説明してその指名契約を締結するように努力しているというところです。

【萬治委員】

だから、それをもう少し拡大できるためのアクションプランがこれでしょうか？

【竹口委員】

そうです。

【萬治委員】

ということは、一般的な制度としてなかなかできていないから、少しずつ、こういうアクションプランをつくりながら、できるだけ、この指名制と輪番制が、いわゆる、一般的な制度として両立できるかどうかということでトライアルしようと、こういうことでしょうか？

【竹口委員】

やることになって、指名契約まで来ている訳ですよ。

【萬治委員】

いや、だから、指名契約という形も対応しますと、できているんじゃないかと。

【竹口委員】

そう、対応しつつある訳です。

【萬治委員】

できているんじゃないかと、これから対応しようとしているということでしょうか？

【竹口委員】

そうです、それが計画ですよ。

【萬治委員】

だから、できていないんですよ。

【竹口委員】

だから、予定ということは、できていないからやりますと言っている訳です。

【杉山委員長】

基本的に目指すところは変わっていないと思いますね。指名制トライアル事業、これはいかんという形ではありませんで、この場で、委員の間で合意していただいて、これで行きましょうと。ただ、その進捗状況が、船主側と水先人側の主張が異なっているということですから、やはり、この基本的な方向を目指して、可能な限り、これがスムーズに運ぶというふうに皆さんにご努力いただく以外にないのかなという感じがしますけどね。

【萬治委員】

今の委員長のコメントに対して、私どももそう思います。したがって、こうやって拡大、

6カ月をかけて連合会の方がまとめてきていただいたこのアクションプラン、ここに至るまでには大変いろいろな紆余曲折があったということは私も理解できます。したがって、従来、このトライアルに対するスピードが大変遅いという不満は我々は持っていましたけれども、こうやって拡大計画を作っていただいて、これを実行する過程の中で、色々なことを検証していきたい。指名制、輪番制の両立とか、料金の多様化とか、コストの削減とか、どういう形でやったら効率的な人材配置と水先制度が維持できるかとか、そういうことを、このアクションプランを通して、我々も参加しながら検証させていただくということについては、船協としては了解したいと思います。

ただし、これ、プランがプランとして終わらないようにしていただきたいというのが切なる思いであります。いろいろと、第1段階、第2段階、これまでそうでした。先程、スタートが遅れたから最後が遅れるのは当たり前じゃないかと開き直られてしまったのですけれども、それは、スタートはスタートとしてきちっと約束していただいたら、このタイムスケジュールでやっていただきたいし、このスタートの時期、対象バース、船種もここに明示している。これは、きちっと明示していただいている訳で、ほんとうにこのとおりにやっていただきたい。これがほんとうにできるのであれば、我々としても、ぜひともこれに協力していきたいし、検証に参加したいと思います。

【杉山委員長】

河野先生、どうぞ。

【河野委員長代理】

私も外の人間ですから、具体的にどういう方法で実施されるかには何も申し上げられません。しかしながら、お話を伺ってしまして、これはトライアルとは言いつつ、やはり、輪番制と指名制を両立させる制度をつくることが前提のトライアルであって、過去に戻ることはない訳です。ですから、その点についての意識改革は必要なのだろうと思います。どちらがおっしゃっていることが、どの程度、本当と言うと失礼かもしれませんが、どちらがおっしゃっていることが現実なのか、私には何も判断はできません。しかし、例えば、電話をされても契約が成立しないということが本当にあるのだとしたら、それは意識改革が必要な問題でもあると思います。トライアルを実施するに際して、輪番制と指名制を両立させる制度を作ることがゴールだという認識がきちっとある必要があると思いま

す。さらに、対象船舶についても、どのような船舶を最終的に対象とするのかについてのゴールがあって、そのために、そのゴールに向かって進むという意識でないと、おそらくなかなか意識改革が進まない気がいたします。

もちろん、前にも申し上げたように、長い間、築いてこられた制度ですから、それを変えるのはなかなか難しいとは思いますが。でも、このままでは、もう維持ができないでしょう。ですから、トライアルと言いつつ、これはもうしばらく先には、輪番制と指名制を両立させる制度が、導入されるのだという認識でもって対応していただかないと、そもそも、なかなか変えられないのではないかと。

それと、やはり、具体的な目標や対応される水先人の数とかというような最後の目標を明らかにして、先ほど説明があった第2段階以降の目標まで明確に設定されてもいいのかもしれないですね。その最終的な目標を目指してその実現のための段階としてのトライアルを行うというふうになると思うんですけども、それは不可能なのでしょうか。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございました。

実は、「指名制トライアル事業」という名称を提示したときに、どこまで真剣に考えたかということ、時間的な制約もあって、私個人は、必ずしも胸を張って、この言葉がいいという判断をした訳ではございません。トライアルということになると、何か試行錯誤的な、そんなニュアンスを感じてしまうのですけれども、基本は、今、河野先生がおっしゃったように、従来の輪番制、指名制、これを可能な限り両立させる、こちらの方向を目指すのだということに関しては変わりはありませんので、その点では、試行錯誤というようなニュアンスの事業ではないということは皆さん共通のご理解だったと思います。従って、この言葉が誤解を招かないような形を考えなければいけないのかなと、こんな感じもしております。

いろいろご意見をちょうだいしたのですけれども、そういう方向で、ぜひ、意識改革をさらに徹底して、皆さんの間でもって、ご提案いただいた、この新しい事業方式、これが可能な限り早く進捗するよという点では、皆様方、基本的には、ご理解いただいたのかなと、このように思います。そんな纏めというのはちょっと僭越ですが、そんな解釈でよろしいでしょうか。

【八木委員】

最後に1つ、よろしいでしょうか。萬治委員のご指摘もございますけれども、指名制トライアル事業が当初の計画よりかなり遅れているということについては、先程から申し上げているように、誠に申し訳ないと思います。

この拡大、この計画ですけれども、日本水先人会連合会及び関係水先人会といたしましては、最大限の努力をもって、この計画どおりに進めたいというふうに考えております。

それから、河野先生の意識改革ですが、おっしゃるとおり、水先人の意識改革を図ることが重要で、この指名制トライアル事業に参画することを理解した人がこの事業に参画してくるというふうに考えておきまして、この指名制トライアル事業が終わったら今の指名制度が全部なくなるのだとか、そういうことは全く考えておりません。今後、この「指名制トライアル事業」という名前はなくても、この水先人指名契約というものは継続されるのだと、こういうことで水先人に説明しておきまして、それでなかなか理解してもらえないということがございます。最大限の努力をするということで、何分ご理解賜りたいと思います。

【杉山委員長】

どうぞ。

【萬治委員】

今、河野先生が大変重要なことをおっしゃったのですけれども、この指名制と輪番制がトライアルで両立できなかつたら、うまくいかなくなると、これは上限認可制度そのものがうまくいかないということですから、制度そのものも変えていかなければいけなくなるというふうに我々は認識しています。したがって、今回、この指名トライアルをきちんとやって、そして、望むべく結果が出ることを我々としては期待している訳です。ただ、やはり、狼少年ではないですけれども、「やる、やる」と言ってこられて、できなかったということのないように、ぜひとも、この表明された拡大計画に沿って実行していただきたいし、我々としても最大限の協力はさせていただくというふうに思います。

ただ、問題は、このトライアルの、今年の9月までトライアルで継続していきたいということをおっしゃっている訳です。上限認可というのは、この3月で切れるのですね。この上限認可制度そのものは、激変緩和措置で2年間の猶予をもって見直すのが最初に出さ

れた役所からの提案です。何が激変するのかと。それは料金の問題です。このトライアルと、ちょうど3月に切れます。トライアルは継続中で来年の9月、この辺の関係はどういうふうに理解したらいいのでしょうか、役所の方からご回答いただけますか。

【杉山委員長】

議論をちょうだいしまして、おそらく、基本的な対処方針というのは、この場で共有していただいたのではなかろうかと思しますので、これらを受けて、国土交通省の方で何かご発言があればお願いしたいと存じます。

(資料配付)

【大黒海事局次長】

今、縷々、ご議論がありました。委員長からお話がありましたように、現状認識について激しい議論はあったと思いますが、日本水先人会連合会の方から拡大計画が新たに出されて、それに沿って今後進めて行くということについての方針の開示があったところでございます。

先程、萬治委員から、現行の自動認可額の適用期限が本年3月31日までであるとのことのご発言がございました。本小委員会にお話しすることが必要な事項であるかどうかというのは、議論があるところだと思っておりますが、指名制トライアル事業との関係がございますので、今後の考え方について、あえてペーパーを配らせていただきました。

私どもといたしましては、やはり、新たな料金制度の下で実施していただいております指名制トライアル事業は非常に重要であると認識しております。上限認可・届出制の下、水先料金に市場原理が導入されることが重要であると考えておりますので、指名制トライアル事業の確実な拡大促進が図られることを重要視しております。

このため、本年3月31日を以て現行の自動認可額の適用期間が切れますが、これから指名制トライアル事業が拡大されるとの状況を踏まえ、現行の自動認可額を1年延長する方向で調整して参りたいと考えております。

応召義務の下で、輪番制と指名制のバランスが確保され、円滑な水先の運用が継続されることが前提ではありますが、極力、そういった前提の中で指名制度の拡大が図られるということも必要だと思っております。1年後の見直しに当たっては、基本的には2

1年度の収支をもとに、また新たな計算をさせていただくということになりますけれども、指名制トライアル事業でいろいろな割引が適用されますので、そういうご努力の部分も加味しながら、新しい自動認可額を1年後に設定ことも考えたいと思っております。

逆に、ご努力が足りないと、またその部分は、そのご努力がない部分を、そのままやはり自動認可額に反映せざるを得ないという状況があらうかと思えます。そういう意味では、この自動認可額の改定そのものが、この指名制トライアル事業の推進役になるということをご期待して1年間、延長するということをご考えたいと思っております。よろしくご理解のほどをお願いいたします。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございました。

それでは、次の議題もございますので、議題1はここまでにさせていただきたいと思えます。この小委員会は、今後も、この指名制トライアル事業の進捗状況につきましてはウォッチさせていただきたいと思えます。

議題2でございます。「一般の志願者からの三級水先人の養成について」、これにつきましては事務局から資料が提出されておりますので、ご説明をお願いしたいと思います。

#### 【尾形海技課長】

資料2をご覧いただきたいと思います。縦書きの普通の文章のものと、ポンチ絵2枚の4ページ物です。この問題につきましては、前回の本小委員会の場で次回、事務局からたたき台原案のようなものをご提示申し上げるというお約束になっておりましたので、この場にお諮りするという次第です。

まず、3ページ目のポンチ絵をごらんいただきたいと思います。「一般大学卒業者を対象とする三級水先人養成の仕組み（案）」ということでございます。

この後の議題にもなっておりますけれども、既に商船系大学、商船高専を卒業した人を対象とした三級水先人養成コースが動いており、これを一番左側に記載しておりますが、今回、その隣の新しい一般大卒者向けの養成コースを考えてみたということでございます。

まず、この三級水先人の場合、受験資格といたしまして三級海技士の免状が必要だということですので、その三級海技士としての教育課程を経て、三級水先人としての養成教育を与えることが必要だということでございます。既に海技士教育としてのコースと三級水

先人としてのコースが、それぞれ海技教育機構海技大学校に設けられている。その点に着目いたしまして、今回、新たな枠組みをご提示申し上げたというのが、真ん中の青枠の中の部分でございます。

まず、一般大学を卒業した後、真っ先に海技士教育をしていただくということでございます。ここにつきましては、一番右側にあります、海大に設けられている新三級海技士課程というものとほぼ共通のプログラムを用意して、同じような教育を施す。それが2年程度で修了した後、これも海大に設けられている、三級水先人養成課程に接続するという課程です。トータル4年6カ月という大変長いコースになる訳ですが、1つのコースが1教育機関の中で一応、完結する形で設定できるということでございます。これが基本的な概念でございます。

話が戻って申し訳ないのですが、1ページ目の縦書きの資料で、この辺について文書化したものが、1. 養成の仕組みの考え方の(1)、(2)というところでございます。重複する部分をはしょりまして、つけ加える点だけ申し上げますと、まず、三級海技士資格を取得するためのコースから入って、その修了後、水先人としての勉強をさせるということな訳ですが、元々海技士教育の入り口のところから、将来、水先人になることが決まった人を対象にこういう枠組みを運営していく必要があるだろうということがございまして、1ページ目の1の(1)②のところがございますように、そもそもの入学資格というところでは、例えば水先養成支援団体の推薦を受けるといったことを条件として、全く操船経験のない者が三級海技士としての知識・技能を確実に習得し、水先人への進路を着実に進むように十分配慮するべきであろうと考えております。途中からドロップアウトしていくことになりますと無駄になりますので、やはり、ここは最初から、そういった推薦というようなものがあつた方がいいのではないかと考えております。この点が若干つけ加えたい点でございます。

その後、(2)のところは、ほぼ重複しております。(3)ですが、この期間の費用負担の考え方です。学費でありますけれども、これは、現行の三級水先人養成課程もそうであるように、基本的には本人が学校に払っていただく。ただ、その期間中の学費支援みたいなことを海技振興センターで実施しているというのが現在の三級水先人養成課程ですので、今回の新しい枠組みにおいても、その問題をどうするかということがございますが、②の方にございますように、海技士の免許を取得するためのコースの課程中は、こういった支援の対象にはしない。今の海技振興センターがやっている、水先人のための三級の養成コ

ース、これを拡充してここまで広げるということは当面しないのが適当ではなかろうかと思っております。

③にもありますように、三級水先人養成教育の部分については、従来の海技振興センターによる支援と同じようなスキームが適用されて手当が支給されるのではないかと思います。仮にドロップアウトした場合は、当然、費用相当額の返還ということになる訳ですが、目標に対応してドロップアウトのない効果的な仕組みを考えていこうとすると、こんなことではなかろうかと。今の段階で、既存のいろいろなメニューを流用しながら考えてみると、こういう形があり得るのではないかと考えております。

最後の関係者の協力というところですが、こういう枠組みについて、本件は、色々なところで養成課程の複線化とか、多チャンネル化であるということが提言されている中で出てきた議論ですが、このペーパーを作成する過程で、実際に関係者の方々の間を歩いてみたところ、現在、実施している三級水先人養成コースの方をどのようにソフトランディングさせて現実のものにして行くかについて議論されている中で、更にその先の議論をするのは時期尚早ではないかというようなお考えもございました。

費用負担の問題、既に行われているような枠組みを流用するのは良い訳ですが、それだけで費用負担というものが完結する訳でもございませんし、新たに発生する問題等も考えますと、とりあえず、本日のご提示の仕方といたしましては、あり得るスキームといたしますか、枠組みとしてはこういうものができるということをご提示するに留めることといたしまして、実際にこれをいつからやるかとか、どういう形でやっていくかということについては、今後、ニーズを見極めながら、関係者間でコンセンサスを得て行っていただくということにしたいと思っております。

以上、雑駁でありますけれども、本議題に関するご説明でございます。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございました。大変見えにくい将来像に挑んでいただいたのですけれども、今、海技課長からご説明がありましたように、これから皆様方にご議論いただく上での、あり得るスキーム、あるいは枠組みとしてご検討いただければということでございますので、この資料2の内容につきまして、ご意見、ご質問をお出しいただければと思います。当然のことながら、本日、結論が出るような問題ではございませんが。

どうぞ。

**【萬治委員】**

これは、新しい提案でも何でもなくて、三級の水先人の受験資格が三級の海技士だということであるならば、現在、この新三級の海技士課程、要するに、一般大学から、新しく、この商船系の学校を出なくても免状を取るコースは既にできていて、今、第1期生が、もう既に実職を取っているケースがあります。それを従来の、ここの三級海技士のところに当てはめればいい訳で、理屈としては、新しい提案でも何でもなくて、普通の考え方ですね。

ただ、問題は、この新三級水先人の養成教育、第1期生が今、水先の現場で訓練に入ったところなのですが、ここが、こういう制度で本当にちゃんとした水先人を養成できるかどうかということが一番問題でしょう。

**【尾形海技課長】**

おっしゃるとおりでございます、このスキームによらなくても、海大の2つのプログラムを組み合わせれば同じようなことはできます。ただ、これを1つのプログラムとして人を集め、支援を行い進めていくことまでセットにいたしますと、やはり、これは新たな枠組みということになると思っております。

**【萬治委員】**

ですから、三級水先人教育を今でもずっと支援していますよ。その支援のやり方の是非も含めて、新しい三級水先人制度の養成の仕方についてきちっと論議して、結論が出て、これだったら行かれるなという論議を先にやられないと、このスキームも「絵に描いた餅」じゃないですか。

**【尾形海技課長】**

そのとおりです。少し言葉が足りなかったかと思いますが、全く同じ意識において、2ページ目の関係者の協力について書かせていただいております。そういう意味で、根っこの部分がまだ決まっていないのにこの議論だけしてもしょうがない、トータルに議論をしなければ、1つのスキームとしては完結しないという趣旨については、全くそのとおりだと思っております。

【杉山委員長】

私だけが理解していないのかもしれませんが、仕組み（案）の中に示されている新三級海技士課程2年、ここに所属されている方は、海運会社に既に入っておられる。ところが、濃いブルーで書かれている、新コース4年6カ月程度、ここに入ってくる方々は、必ずしも海運会社に所属していなくてもいいと、こういう差はないのでしょうか。

【尾形海技課長】

まさにおっしゃるとおりです。説明をはしょってしまいました。

【杉山委員長】

どうぞ。

【伊原委員】

今、ご質問がありました、まさに、今、既存の新三級の海技士課程、これを2年間という非常に短い期間で三級海技士の資格を取る課程を完結させるということで、これは教育機関と実際の実務の教育ができる会社とのタイアップをして教育を図ったというところですから、どうしても、この2年間の中で、学校と同時に教育に当たってくださる会社、あるいは、組織がなければ、この課程は成り立たないものだと思います。

だから、先ほど課長がおっしゃっていたように、関係者のご理解を得ないところはどうにもならないと。ある意味では、この部分は、我々とすれば、我々は開設はしておりますけれども、ある意味では受託をしているというふうな意味合いの方が強いかもしれません。ですから、我々が、これで、例えば、人を集められる訳でもないですし、人を集めたとしても、これは水先人を何人、4年後に採用するかどうかという問題は、我々としては勘定できないところですから、この部分については、どうしても、定員や何かについても、もう、我々が関与できるところではないと思います。ただ、もし、こういう養成の仕方を考えたときには、海大とすれば、できる限りの協力はさせていただきたいという思いでございます。

【竹口委員】

ちょっと確認させてもらっていいですか。

【杉山委員長】

どうぞ。

【竹口委員】

この新三級海技士課程2年といたしますのは、この2年が済めば筆記試験免除ということですよ。先ほどの萬治委員の話は、海大へ行かなくても、三級海技士試験に合格すれば問題ないわけで、必ずしも、この2年というのは、海大に入らなくてもいいのではないかと、こういう理解ですね。

【萬治委員】

そういうことです。

【竹口委員】

そういうことですね。ただ、筆記試験免除ということであれば、海技大学のこの課程に入らないと筆記試験免除にはならないから、この2年が必要だと、こういう理解でいいですね。わかりました。

【杉山委員長】

他にご意見、ご質問はございませんか。

私自身は、この新コースというのは、窓口を広げた1つの方策かなと思います。前の水先の委員会の時も、できるだけ間口を広げないと、これから水先人がうまく確保できないというようなことがあったものですから、その延長でこれが出てきたのかなという解釈をしております。ただ、いずれにしましても、関係者間のご理解とご協力がないと、この養成の仕組みはうまくいきませんので、これを1つの議論のたたき台といたしまして、皆様方の知恵をお出しいただければと思います。

そして、その際に、このような基本フレームがありますよというような位置付けにさせていただければというふうに思いますが、いかがでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。

それでは、今の議題と関連しておりますけれども、議題3は、「三級水先人の実務教育のあり方について」ということで、これにつきまして日本水先人連合会の方から資料をいただいておりますので、ご説明をちょうだいしたいと思います。

よろしく願いいたします。

#### 【竹口委員】

それでは、説明させていただきます。資料3でございます。

読み上げます。「三級水先人の実務教育について」、1. 目的。免許取得直後の新人三級水先人については、次の実務経験を補うことによって、安全かつ円滑な水先業務の遂行に資する観点から、単独での水先業務開始に先立ち、「水先区における実務教育」を実施する。教育の内容は、操船実務経験、関連知識の応用経験、ユーザー対応経験と、この実務教育を行います。

2. 実務教育の内容と期間。実務教育は、第1項の目的を勘案すれば、指導水先人立ち会いのもと、2人乗りで水先業務を実施する「実船訓練」が中心になるが、長期間に渡り新人三級水先人が訓練を受けることや、指導水先人が訓練支援のために水先業務の機会を失うことは不合理であるため、1年を超えない期間とする。(注)として、実務教育における実船訓練以外の教育事項については別途検討する。

次のページ、(1)実船訓練の具体的内容(別紙1、2、3)とある訳ですが、水先区を複数の区分(区域またはルート)に分割し、指導水先人立ち会いのもと、実船操船の経験を積み重ね、評価判定に合格した区分から、順次、ひとり立ちシステムとする。(注)訓練区分の分け方や評価事項は、各水先区の事情を考慮して設定する。

別紙1がこの区域を分けている内容です。この区域の分け方は、P E C (Pilot Exemption Certificate) といひまして、東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、内海、関門、佐世保、那覇の7つの水先区は水先人を乗せなければならないという強制水先区に決まっている訳ですが、ある一定の条件を満足すれば水先人を乗せなくてもいいというのがP E Cという制度であります。そのP E Cのやり方、区域を分け、区域毎にP E Cのサーティフィケートを取るという方法をならってこの区域を分けたということございまして、P E C方式にの

つとるということで我々は考えた訳でございます。

(2)実践訓練の進め方(回数は例示)ですが、①指導水先人が実施する水先業務の見学、とりあえず見学を5回やります。②指導水先人立ち会いの下での部分的な水先業務の実施(部分操船)、一部、操船をさせます。これが15回。指導水先人立ち会いの下での全面的な水先業務の実施(単独操船)、1人でやらせて指導水先人が後ろで見ている、危ないときに指導を行うということで、そういう2人乗りを10回やります。④評価判定のための単独操船を5回やる。

注1で、評価判定で合格すれば、その区分での単独業務を可能とします。注2が、合格した区分の水先業務と並行して順次、次の区分の訓練を進める。2番目以降の区分については、上記の②、③について、最初の区分よりも実施回数を減ずることも可能である。すなわち、共通部分は割愛するという方法で回数を減らしたいということを考えているということです。

次のページ、3. 関連事項。実務教育の確実な実施を確保した上、新人三級水先人が不安なく教育を受けられることができ、かつ、これに携わる指導水先人の積極的な協力が得られるよう、実施運営体制づくりを行うため、関連規定(水先人会会則、水先約款など)の整備が必要である、こういうことも行わねばならないということで説明させていただきました。

次に、別紙1は区域を分けるということで、航行業務と入出港業務、シフト業務と、水先区でいろいろある訳で、それを区域毎に分けて実務教育、訓練、指導しますと。その後、航行業務と入出港業務の訓練は通して実施することもあると。すなわち、通し業務といたしまして、岸壁から湾口まで続けてやりますということも可能にしたいということでございます。

下の「二級昇進までの就業制限解除を経て習熟する区分」というのは、二級昇進までに習熟が必要な区分については、また別に考えているということでございます。

別紙2は、こういう訓練をやるのですが、「訓練指導マニュアル」としまして、三級水先人の氏名をつけて、訓練区域、訓練区域は、別紙1に書きました区域です。船の名前、船種ということで、2人乗りします指導水先人が三級水先人の評価をします。これが別紙2です。

この中で、別紙2の「航行時の操船」ということで、「操船・安全性」というところがありまして、「Pilot Information Card 及び Pilot Card に基づいて Passage Plan の説明

を船長に行ったか」。次に、「Passage Plan と異なる操船方法をとる場合は、船長または乗組員に説明したか」というところがありまして、これは前回の委員会で河野委員から「水先人と船長との間にはお互いの尊敬の念が成り立たないと水先というのとはできないのではないか。」というご発言をいただいたところですが、こういうところで、船長にうまく説明できるか否かで尊敬の念が持てるかどうかという判断になってくるのかと思いますが、こういうところで、そういう判断をしたいというのが、この説明を行ったかどうかというところがございます。

別紙3が、こういう訓練が終わった後に最終段階で、評価判定のための単独操船5回と、いうのを挙げている訳ですが、その評価判定をする評価表でございます。この5回分を集めて最終判断を行いまして、この区域については三級水先人として業務が可能かどうかという、水先人会としての判断をしたいということになっております。

以上、説明でございます。

**【杉山委員長】**

はい、どうもありがとうございました。それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問があればお寄せいただきたいと思います。どうぞ。

**【萬治委員】**

連合会の方で、具体的な三級水先免状を持った人の実践訓練についてのプランを提示していただいたのですけれども、二、三、質問させていただきますと、これは、各水先毎にいろいろな区分がございますね。その区分を細かく切って、そこで少しずつ訓練をして、この対象を広げていくということですよ。

**【竹口委員】**

はい、そういうことです。

**【萬治委員】**

それで、水先区全部が、対象となる船の大きさとか、色々あるのでしょうかけれども、1年間かけて、区分全部が一応、訓練できるような計画をつくると、こういうことですか。

【竹口委員】

計画はつくりますが、評価判定で不合格になれば、また繰り返さなければいけないということもあります。そういうことで、できるようなプランは立てますけれども、この評価判定で落ちれば、もう一度繰り返しになる訳です。そうしませんと、船社さんに安心して水先人をサプライできないし、逆指名を受けたら大変なことになりますので。

【萬治委員】

ということは、各水先区分で、一応これ全部の訓練を行い、次の新しい区分に入るときは共通の部分の訓練を免除していくと、こういうことですか。

【竹口委員】

ええ、そうですね、短縮できたらいいなということですね。合格した区分からでも水先業務を実施できるようにしないと、全区分の業務が実施できるようになるまでには相応の時間がかかる訳です。できるだけ三級水先人の免状を行使できる体制をとりたいと、これがこのやり方です。

【萬治委員】

そうですね。第1期生は24名でしたか。

【磯田委員】

23名です。

【萬治委員】

23名ですか、23名を、どの水先区で実習させるかというのは、まだ決まっていない訳ですね。

【磯田委員】

エリアが決まっています。

【竹口委員】

水先免許は水先区毎の資格なので、当該水先区でしか行使できない訳ですから、大阪湾の三級水先人は、大阪湾で実習を行うこととなります。

【萬治委員】

大阪湾で何人出てくるんですか。

【磯田委員】

5名です。

【萬治委員】

じゃあ、5名を対象にして、例えば、大阪湾だったら、やっていくと、1年間かけてね。

【竹口委員】

そうです。目標としては1年以内に何とか実船訓練を終えられるように進めたいと思っておりますけど、何せ、初めてのことですからやってみないとわからないというのが実情だと思いますね。

【萬治委員】

ここの役所の方で用意していただいた2年6カ月の研修プランがありますね。「水先現場訓練10カ月」と書いてありますね。これが終わって受験資格ができて試験を受ける訳でしょう？ 10カ月、例えば、大阪湾で、その5人の方が実習されている訳ですね。

【竹口委員】

はい、そうです。今度、最終の実習を連続して半年やることになっています。

【萬治委員】

これからですよ、今、実船経験をやっていて、それから現場に。

【竹口委員】

はい、今は商船訓練を実施しているようです。

【萬治委員】

この水先現場訓練と、今、連合会の方で作られた訓練計画、これとの関連というのはどういう具合になっているんですか。

【磯田委員】

まず、物の考え方として、免許を取るために実務を勉強しなければいけない。ですから、そういう意味では一般的な部分になってしまいますね。それで、エリア毎に、また細かいところが全部違っている訳ですよ。例えば、鉄道何かでもそうなのですけども、動力操縦者免許というのをシミュレーターを使って免許を取る訳です。しかし、実際に完熟訓練ということで、その路線毎に先輩と一緒に乗って、教えながらそこでオーケーになって、初めて実際に単独運航ができる。それと同じように、今、半年間使って実務の勉強をします。しかし、これは、その水先のやり方とか、どこを大きく注意しなければならないかというのを全域についてやる訳です。個々の細かい、例えば、東京湾で言えば、千葉航路について、半年間で全部身につけられるかと言えば、それは無理だと。

【萬治委員】

いや、私が質問しているのは、この免状を取る前の水先現場訓練は、例えば、大阪湾に配属される人の現場は大阪湾で訓練をやる訳でしょう？

【磯田委員】

はい、やっています。

【萬治委員】

その訓練される内容と、今回、例えば、大阪湾で免状を持った後、配属された後の訓練、これの関連性はどういうふうになっていますかということです。

【磯田委員】

ですから、先ほど申し上げましたように、大阪湾全域を、とにかくどこでもいいから全部経験させると、半年の間に。だから1回くらいしか経験できません、区域は。

【萬治委員】

だけど、各水先区で訓練計画は立てられるのでしょうか？

【磯田委員】

ええ、ですから、全部、すべての、ここと言えば、区域を全部、何回も何回も訓練しなければ、ここで書いているように操船実務の色々なことを勉強しなければならないけれども、それができないので、ほんとうに表面的なことだけを、まず、現場訓練する。それで免許が取れるようにする。

【萬治委員】

国がオーソライズした免許の価値というのはどういうものですか、何も使い物にならない免状だということですか。

【磯田委員】

いえいえ、それは、現場の完熟訓練がなければできないということです。現に、鉄道でも同じことをやっています。

【萬治委員】

いや、ですから、海技免状というのは、もう、この人たちはそういう資格を持っていますよという国によるオーソライゼーションですから。

【磯田委員】

でも、同じですよ。それがおかしいということはおかしいんですよ。

【萬治委員】

出てきた、だけど、使い物にならないから、もう一遍、やり直しなんだよということですよ、おっしゃっているのは。

【磯田委員】

いやいや、そうじゃないですよ、完熟しなければいけないということですよ、現場海域に、わかりやすく言えば。

**【竹口委員】**

それは、水先免状も海技免状も同じだと思うんですよね。海上職員として二級海技士免状所有者が船社に採用されますよね。有資格者であれば採用されてすぐ乗船して職務に就けるはずですが、実際は、一等航海士や二等航海士がおり、その一番下のヤングオフィサーで乗ることになる訳ですよ。会社によっては、次席三等航海士、又は三等航海士のダブル配乗をやる会社もあります。やはり、そういう安全面の対応は各船社のポリシーですけど、水先人会としても、船社さんに対してご迷惑をかけたらいけないということで判断をしたのがこのプランです。新人でも免状があるからすぐに単独で業務ができるのです。船社さんが、「新人でも一人で結構」ということであつたら、何時でもそれは対応いたします。だけど、船社さんに、ご迷惑をかけたらいけないということで、ここは出てきた訳です。

よく、「2年半の養成期間中に十分教育せい」と言われますけれども、ほとんどの修業生は船の経験がない訳で、それを2年半で、河野先生がおっしゃったように、外国人の船長から尊敬の念を抱かれるパイロットができるかということです。それをやるために別途まだ必要だというのが、このプランなのです。

**【萬治委員】**

ですから、言いたいのは、こういう新しい2年6カ月をかけて免状を発給をします。だけど、その三級の水先人として業務になかなか耐えられないのではないかという危惧を持っているということですよ。

**【竹口委員】**

はい、そうです。

**【萬治委員】**

だけど、これはやってみないとわからないんですけど。

【竹口委員】

そうです。

【萬治委員】

当然、ここのアクションプランもそうなのですから、これも多分今後養成する課程の中で内容が見直されていくはずですよ。したがって、この今の三級の水先人制度が、例えば、この教育カリキュラムを終了すれば、国は免状を発給する。だけど、この免状そのものは、効力は多分、発揮しないだろうと。

それは何年かいろいろなことを経験してみないと、2年6カ月の養成制度が本当にいいのかどうか。それから、こういう実践訓練のやり方が本当にいいのかどうか、やってみないとわからないですよ。

したがって、先ほどの提案の話にもつながるのですけれども、要するに、もう少し時間をかけて見てみないとわからないという制度なんです、これ。ですから、そのところは関係者もよく認識して、ユーザーも訓練の場を提供するということは言っている訳ですが、何年かかけて、この実態を見てみないと、ほんとうのこの三級制度のやり方が合っているかどうかという判断はできないと思うんです。

それから、教育の、こっちの前段の2年6カ月も、今の教育制度がいいのかどうかも含めてですね。必ずエバリュエーションが必要だと思います。

【竹口委員】

萬治委員がおっしゃるとおり、大変なんです。初めてのケースですから。いろいろ検討した結果、2年6カ月になりましたけれども、諸外国において2年6カ月で全くの海上経験がない人から水先人を養成しているところはないのではないかと思います。商船学校は卒業しても実船経験のない人を2年半で育てて水先人をやるというのは日本が初めてではないかと思います。これが成功するかどうかというのは、これはやってみないと判らない。とりあえず、この1年間を超えない期間で実務教育をやりますと書きましたが、それはそのように努力しなければいけないということで書いた訳です。

だけど、先程言いましたように、評価を何回やってもだめな人が出るかもしれないです。大阪湾は5人いるのですけれども、わからない。5人のうち1回でクリアする人がいるかもしれないし、そうでない人がいるかもしれない。だから、5人全体のことを思って書いて

ていますから、短期間で評価が終わって次へ行く人が出てくるかもしれないです。だけど、5人全体、三級水先人全体のことを考えれば、「1年を超えない期間」というふうに書かざるを得なかったということです。

初めての経験ですから、進捗状況を報告して、将来、いろいろまた課題も出てこようかと思いますが、よろしくご理解いただきたいと思います。

【杉山委員長】

どうぞ。

【磯田委員】

今、萬治委員からも竹口委員からも同じことだと思っただけでも、2年6カ月の初めての経験ですから、三級水先人が今、修業している第1期生が23名、これがほんとうに水先人としての試験を受けて、受かって物になるかと心配だから、多分、こういう最後の実務教育のシステムというものをセーフティネットとして考えざるを得ないのではないかと考えてお考えになったのではないかと思います。

我々、送り出す側としても、それなりに一生懸命に勉強していただいていますし、いろいろな資料を提供して、例えば、「水先概論」をつくったり、それで配ったり、いろいろなことをやって、それから、シミュレーターを使って教育訓練をやったりしております。ただ、今までの我々の経験からすると、我々だけでできない部分が実は幾つかございます。きょうは、その辺をぜひ、我々としてもこの際ですので、三級水先人の修業生の絡みで、ぜひ、こういうことをこの際、考えていただけるとこういった実務教育の方でのご心配も少しは軽減されるのではないかと考えてございまして、3点ほどご要望を申し上げたいと思います。

1つは、水先人試験の、特に知識・技能に関する部分を何とか、ちょっと前倒しをしていただけないだろうか。先ほども萬治さんからも話が出ましたように、最後に半年くらい大体、実務、現場での実習を行います。ところが、今までの状況を見ていると、実は、試験のことで頭がいっぱいで、実務研修をやっている、これは一級水先人ですけども、実務のことを全く見ないで、上の空で実務研修を受けているというのが実態で、私どものところに不満が来ています。これを解決するためには、やはり、こういうものは実際にはやむを得ないと思うんです。全く今までない試験を受ける訳ですから。そういうことがあ

るとすると、せめて知識・経験の部分に関する試験だけは何とか前倒しをして、実務研修に入る前に、その部分だけは終わらせてしまうという格好にしていただけでないか。これが1つの要望でございます。

第2番目の要望は、これは試験に絡む話ですが、先ほども竹口委員からもお話がありましたし、萬治委員からも話があったように、私どもが今やっている教育というのは、基本的に、お願いをして、シミュレーターを中心に教育をやっています。シミュレーターにはシミュレーターなりの限界があります。したがって、実際の教育を実際の現場で実務をやっている方からのアドバイスというのが必要だと思います。今までの水先人試験というのは、ご存じのとおり、外航船の船長の経験者になっておりましたので、そういう現場での操船技能なり、コミュニケーションの問題なりは全く問題ない、心配ないということで、そこについてはそれほど重視しないでやってこられたと思うんです。ところが、今回は初めての方達でありますし、まして、前回、河野委員からもございましたように、相手からの信頼を得ることが非常に重要な職業でございます。そういったところに対する配慮を、試験の点でもしていただかなければいけないのではないかと。したがって、シミュレーターを使ってでもいいですし、船を動かすのもいいので、とにかくそういう操船能力とコミュニケーション能力、これについてかなり重点を置いた試験をしていただかないと、せっかく教育をしても、また教育そのものも、そういうところに重点が置かれていないと、出したはいいけれどもという萬治委員のご心配の、まさしくその世界になりそうなので、心配をしております。ですから、そこを何とか少し考えていただけないか、これが2点目です。

それから、3点目は、その絡みで、養成教育機関での教育内容そのものをちょっと見直していただく必要があるのではないかと。今の教育というのは、学校によって少し違ってきます。海技大学校は、どちらかというところかなり実務に近い教育をやっておりますが、神戸大学とか東京海洋大学でやっておりますのは、むしろ大学院教育に力を入れていらっしゃいます。したがって、海事英語にしても、そういう現場でのやりとりではなくて、海事一般の英語をやるとか、そういう格好になっています。操船などのこともそれほど重点を置いていらっしゃいません。我々としては、せっかくシミュレーターを提供したので、それを最大限に活用して、実際のそういう操船能力が上がる、つく、コミュニケーションもできる、そういうような形の方へ教育内容といいますか、カリキュラムといいますか、そういうところを少し考えていただく必要があるのではないかと。そうすれば、萬治委員がご心

配のような、もう少し見直す必要があるのではないかという問題も、かなりのところまでは回答が出てくるのではないかと考えております。

以上が私どもの要望でございます。

【杉山委員長】

国土交通省の方でお答えできる範囲内で結構ですので。

【尾形海技課長】

ありがとうございます。

そもそも、今までは大ベテランの船長OBの方々が水先人になっていた。それが供給の将来的な減少が懸念されたことから、新たな供給源を若い人達に求めるということで、三級が出てきました。免許制度というものの自体が、どこで線を引いて合格としているのかというのは、自動車運転免許みたいなものから始まって色々あると思いますが、やはり、30～40年、海で活躍していた人達に水先人として働いていただくのと、仮に免許を与えたとしても、一度も実社会に出たことがない人を水先人として働かせるのとは、その免許レベルはどう頑張ってもギャップがあるだろうというのが、出発点だろうと思っています。

2年6カ月という期間が長いのか、短いのかという議論はあるのですが、余り長くすると、今度は、養成期間が長過ぎて話にならないということになるので、2年6カ月という期間の中で、効果的、効率的な勉強を行い、実務経験も積んでいただいて、ぎりぎりまで底上げを図っていただくことで現場でのOJTはなるべく短縮化して、ミニマイズして実社会に出していくということだろうと思っています。そのバランスをどこに求めるかというのが、今、置かれている議論です。

そのような中、水先人側委員からのOJTのご提案に対し、萬治委員から、免許制度上で合格したものに、どれだけのOJTが必要なのかという根源的な問いかけがあり、そもそも、養成課程の問題、要するに、免除を与えるまでの登録水先人養成施設における養成課程に問題があるのではないかと、養成課程を効率化、充実させるためにも試験制度のあり方を見直すべきではないかというご意見があったと理解しております。

前置きが長くなりまして申し訳ありませんでしたが、非常に貴重なご意見だと思います。特に、磯田委員のご意見は、試験制度を所轄する国土交通省にとって直接的な当事者とし

てのお話になりますので、幾つか感触だけでもお話し申し上げますと、試験をどうするかということについては、平成17年に水先法の改正のあり方についての議論が行われた際、審議会の中で議論されたテーマです。そこでの議論などを踏まえ、今のやり方がコンセンサスを獲得してきたという背景があります。17年当時の答申を考えますと、試験を途中段階で受けることについては当時の議論との整合性を考える必要があり、即座に、「はい、そうです」という感じにはならないと思います。

もう1つ、試験の中に実務的な要素、実技的な要素を取り入れるというお話ですが、実際にどのような試験を実施するかについては、予算上の問題等もある中で、どこまで効果的な試験を行えるかということになりますが、自動車の実技試験のようなことまで行うのは難しいのかなという感じがします。

むしろ、磯田委員の第3のご提言の中にありましたように、養成課程の中で、既にいろいろな操船シミュレータ訓練のようなことなどもやっていたという訳ですので、養成機関において、修了試験をきっちりしていただくということなのだろうと思います。海大だけではない訳ですが、3つの水先人養成機関が、そういう観点から、より即戦力に近い人を送り出していただくということを考えて行くのがいいのかなと思っております。

#### 【杉山委員長】

ありがとうございました。

ただいまの点は、これからも引き続き皆様方のお知恵をお借りして議論を深めていかなければならない点だと思います。

全く蛇足ですが、私どもの大学は一応100年を超えているのですが、その中でも試験は試行錯誤で、本当にやっては失敗し、また繰り返しということでもって、いいものを求めようとしているのですが、非常に難しいというのが、少なくとも、私の経験です。ただ、難しい、難しいと言っていてはいけませんので、できる限り、優秀な水先人が育っていくような形を皆様と一緒に考えさせていただきたいと思います。

時間が来てしまいましたが、議題の1、2、3を通しまして、この際、どうしてもというご発言があれば承りたいと思います。どうぞ。

#### 【萬治委員】

一番最初の議題にちょっと返るのですが、この提示されました連合会のアクション

ンプランと、上限認可制度1年間延期というのはパッケージだと、我々は考えております。したがって、このアクションプランに基づく進捗、これは何かの形でモニターできるような形をとりたいというふうに思います。その進捗状況をモニターできる形が、どんな形がいいのかというのは、ぜひとも事務局の方で考えていただきたいというのが願いです。

もう1点は、先程の養成の問題なのですけれども、連合会の方にお伺いしますけれども、連合会が水先業界自らが、この養成施設を作り養成して行くという気持ちありませんか。

【杉山委員長】

どうぞ。

【八木委員】

現状では検討いたしておりません。

【萬治委員】

分かりました。是非、検討していただきたいと思います。

【八木委員】

ご意見、賜りました。

【萬治委員】

そうすることが一番効率的で、そして、コストも安くて短期間で実践的な養成ができるのではないかという感じがします。

### 3. 閉 会

【杉山委員長】

今日も大変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。

次回の日程につきましては、事務局で調整をしていただきまして、後日、改めてご連絡をさせていただきたいと思います。

事務局から何かご連絡いただくことはありますか。よろしいでしょうか。

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6回水先小委員会を閉会させていただきます。お忙しい中、ご出席いただき、なおかつ活発にご意見をいただきまして誠にありがとうございました。

— 了 —