

第1回貿易TF 議事次第

1. 日 時 : 平成21年6月18日(木) 14:00 ~ 15:00
2. 場 所 : 永田町合同庁舎2階A会議室(207号室)
3. 項 目 : 水先制度改革への取り組みについて
4. 出席者 : 【規制改革会議】有富主査、中条委員
【国土交通省】 海事局海技課長 樺葉 伸一
海事局海技課統括課長補佐 上田 大輔
5. 議 事 :

○有富主査 それでは、本年度の第一回貿易タスクフォースを開催したいと思います。本日は国土交通省の皆様にはお忙しいところ、御足労を賜りまして誠にありがとうございます。

本日は、水先制度の改革として、昨年末の第3次答申に記載いたしました「指名制と応召義務の関係についての整理、及び引き受けルールの策定」を踏まえて、水先小委員会で議論されております指名制トライアル制度についてお伺いをしたく存じます。

本日の議事録及び配布資料はいずれも後日、当会議のホームページ上で公開する取扱いとさせていただきます。

それでは、早速でございますけれども、20分程度で御説明をいただき、あとは少し質疑に入りたいと思います。よろしくお願ひします。

○樺葉課長 それでは、水先小委員会関係の資料について説明いたします。

最後のページに委員の名簿がございますので、ご覧いただければと思います。「交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会 委員名簿」というものでございまして、早稲田大学の杉山雅洋先生に委員長をお願いしております。また、有識者として、同じく早稲田大学の河野先生に委員長代理をお願いしております。お2人とも平成17年から水先法の改正に係る検討に携わっておられまして、水先について詳しい方でございます。このほか、全日本海員組合からお2人、日本経済団体連合会からお1人、水先人側からお2人、日本船主協会からお2人、外国船舶協会からお1人、内航関係からお1人、水先人養成関係からお2人の方に委員をお願いしております。

それでは、資料に沿って説明させていただきます。

まず、本年2月26日に開催しました、第1回水先小委員会の資料について説明させていただきます。

1ページ目及び2ページ目は水先業務の流れ、3ページ目は水先人の員数と構成の推移に関するもので、員数が減少し、平均年齢が高くなってきていることが見てとれます。

4ページ目が、全国35の水先区における水先人の員数及び1人当たり業務隻数でございます。

5ページ目は、水先制度の法改正の概要でございます。

6ページ目は、水先料金に係る規制緩和についての資料です。従来は省令料金制度であり、国が審議会の意見を聴いて水先料金を決めていました。この制度は60年ほど続いておりましたが、それ

が水先制度の改正に伴い上限認可・届出制に移行いたしました。

7ページ目及び8ページ目は、その関連資料でございます。

9ページ目は水先人の免許制度に関するもので、旧免許制度においては免許が1種類のみであり、総トン数3,000トン以上の船舶で、3年以上船長として乗船した経験が必要とされておりました。それが、新免許制度では、等級別免許となり、航海士の資格があれば、養成課程を経て水先人になれる道が開かれました。これにより、水先人の員数の増加や、供給源の拡大を図ったということでございます。

10ページ目及び11ページは、その関連資料でございます。

12ページ目は、ベイとハーバーを統合して水先業務の効率化を図ろうという、いわゆる通し業務に関する資料でございます。

13ページ目は、規制改革会議の20年12月における答申の抜粋でございます。「問題意識」の「ア」に関する記述のところで、アンダーラインを引いている箇所がございますが、「事前指名契約を締結した事例はわずか数例にすぎない。」また、「水先料金は実質的に上限認可額に張り付いた状態に留まっており、競争原理が有効に機能しているとはとても言えない。」となっております。

「イ」では、「広く一般から優秀で熱意に満ちた人材の受け入れを可能とする水先人養成のスキームを検討」となっております。

「具体的施策」について、「ア」と「イ」がございますが、現在、「ア」の方の検討を先行して実施しており、これについては、方向性がほぼ固まりつつあるところでございます。指名制と応召義務の関係についての整理及び引受ルールの方策定ということございまして、「指名制と水先区における応召義務との関係を水先制度関係者で整理」する。また、「必要最小限の引受ルールについて、国において実効性のある監督を行うべく、その法的な位置付けや管理運営体制も含め、その在り方を幅広く検討して結論を出すべきである。」とのご指摘に対応しております。

「イ 3級水先人養成コースの拡充」につきましては、今後の水先小委員会において議論して行く予定となっておりますが、まずはアの方を先に検討しようという考えでございます。

次の資料は、第2回水先小委員会の議事録の抜粋でございます。第2回水先小委員会におきましては、そもそも水先というのはどのような当直体制で実施されているのかについての説明があったわけでございますが、議論の過程で、船会社側と水先人側の双方に、前に進もうという感じがでてまいりましたので、さらに一歩前に進めるためには、水先人側と船社側に任せるべきか、あるいは、行政が関係者の意見を聞きつつ、論点を整理した方がいいかという話になりました。

まず、杉山委員長の方から、「この論点整理はできる限り中立に行うということが必要になってくると思います。」「私は、できれば国土交通省の方で今日の議論を整理した上で、たたき台的なものが出せたならば、それをそのままではなくして、事前に私が判断させていただいて、これであれば審議会の場としてふさわしいのではないかと、こんなような形でお諮りしたいと思うのですけれども、どうでしょうか。」とのご発言がございました。

これに対し、大野海事局次長が、「水先人側の委員の方々も、先ほどから改善する、改革はすると再三おっしゃっておられますし、船社側の委員の方々も、ここが問題だとおっしゃっておられるの

で、本来は、まず、両者で話し合っていたのが筋だと思っております。」と発言し、まず両者で話し合っていたのが筋だろうということで、水先人会側あるいは船社側に振ったわけでございます。

その上で、「ただ、私どもが汗をかいて論点整理を行った上、杉山先生にご覧いただき、こういう方向で話し合うのがいいのではないかという方向を取った方が、両者共やりやすいということであれば、労をおしむものではございません。この点につきまして、船社側及び水先人側の御意見を伺いたいと思います。」と発言しております。

杉山委員長がその話を引き取り、「本来は船社側と水先人側の双方で話し合っていたと、解決策を見出していただくというのが、市場経済システムをとっている我が国においてはベストだというように思いますけれども、ただ、現実問題としてなかなかスムーズにいけない。」と発言されております。また、次のパラグラフで、「大野次長の御提案について、むしろ船社側と水先人側の双方でやっていただけるかどうか。もしそうであればそれが一番好ましいし、そうでなければ、また次の論点整理に結びつかなければいけないということですが、どうでしょうか。」と発言されました。

これに対し、商船三井の原田副社長が日本船主協会港湾関連業務専門委員会副委員長の立場で出ておられますが、「国交省さんの方で論点整理された上で、何らかの改善策に近いものが出てくれば、それはユーザー側としても検討するということになるかと思っております。」と発言されております。

次に日本水先人連合会副会長の福永委員が、「次回までの整理ということであれば国土交通省にお任せしたいと思っております。」と発言され、結局は国土交通省にお任せいただくことになりました。

そういった議論を経て、5月25日に第3回水先小委員会が開催されました。そこに、これまでの検討を踏まえて提出された資料が、「指名制トライアル事業（仮称）」の実施の必要性（案）」でございます。これは「指名制トライアル事業」なるものを実施してはどうかという提案でございます。

水先人には応召義務、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おります。他方で、「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」でございます。従って、「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の整備が必要」となります。

輪番制により、今まで応召義務が果たされてまいりましたが、その一方で、いわゆる競争原理を機能させるためには、指名制との両立が必要となります。

このため、「指名制」と「輪番制」の両立を具体化するため、5大水先区を対象に「指名制トライアル事業」を実施することが適当」ではなからうかという考えを提示したところでございます。

「本事業の実施においては、以下について期待」しております。

第1点目は、「指名に関するユーザーのニーズに応えつつ、あらゆる船舶にいつでも効率的に水先業務を提供していく実務上の手段について検討・検証」を行っていくというもの。

第2点目は、「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」を図っていくというものでございます。

2ページ目は、このトライアル事業の骨子でございます。

「1. 概要」において、「5大水先区」との記述がございますが、これは東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、内海及び関門の「5大水先区において、平成21年度中にそれぞれ1つ以上の指名制トライアル事業を実施する。」というものです。ただし、水先区によっては水先人の員数や水域の広さ等の状況が異なっておりますので、「水先区ごとに具体的に検討する。」こととしております。

その中で、「少なくとも次の内容を含むものとする。」とされたものが4点ございます。

「(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ものであること。」「(3) 関係者間で柔軟な料金設定について、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「水先業務引受事務要領」の改正を水先区ごとに行うものであること。」でございます。

「2. 検討の進め方」は、水先区ごとに「協議会」を設置することとしております。

「3. 配慮事項」でございます。水先区にはいろいろな事情がございますので、以下の事項について配慮してはどうかと考えております。

(1) につきましては、輪番制により応召義務を果たしてきたという実績がございます。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に、仮置きでございますが、各水先区ごとに水先人総数の30%以内の者が事業に参加することとしております。

(2) は、これも仮置きでございますが、水先業務を始めて2年以内の水先人は、指名の対象とはしないというものです。

(3) は、休暇中の者はこの指名の対象から外しましょうというものです。

「一方」以下の記述でございますが、ユーザーに対するサービス向上の観点から、「(1) 現在、おおむね72時間前までとされている指名申込みの期限を、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。」こととされております。

3ページ目が、事業の進め方でございます。まず、5大水先区に「協議会」を設置いたします。協議会の中身でございますが、「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の代表者及びユーザーによる協議会を設置する（いずれかの関係者からの要請があれば国土交通省も協議会に参加する）。」「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。」こととしております。

以下、例示でございますが、①から④は協議会設置の手順を書いております、⑤は最終的な着地点だろうと思っております。

まず「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・中小を問わず、ユーザーは希望があれば本事業に参画できる。」ただし、参画する船社が多すぎても対応が困難となりますので、ある程度は調整していくこととしております。

③、④がポイントでございまして、「参画するユーザー、船会社は対象船舶数に応じ、参画する水先人をノミネートする。」「水先人会側は、ノミネートされた水先人の参画を促す」こととしております。今まで水先人が競争に対して手を挙げられなかったのは、自分がファーストランナーになっていいのかと、互いに横を見ていたところがあったわけですが、船会社からノミネートを受け、水先人会から水先人に対し、本事業への参画を促すのであれば、水先人も非常に参画しやすくなるということでございます。

それで、最終的に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というところでございます。

東京湾水先区及び伊勢三河湾水先区は先行して平成 21 年〇月から開始、他の水先区は本年中に開始することとしており、水先業務に支障が生じれば、協議会において検討し、結果を関係者間でレビューすることとしております。

最終的には、「引受事務要領を水先人会の会則の一部に位置付け、指名制と輪番制の両立を一般化する。」こととしております。水先人会の会則は、水先法第 49 条の規定により、国土交通大臣の認可を受けることになっておりますので、引受事務要領もその一部として扱うことを考えております。

4 ページ目は、これまでご説明してきたものをイメージ図にしたものでございます。中央やや上の「協議会」との部分からご覧ください。「ユーザー」と「水先人会・水先人」等による検討・調整」が行われることとされております。

①から④は先ほど申しあげました手順でございます。やや右下のピンクの枠でございますが、①といたしまして、ユーザーが「複数の水先人と事前指名契約を締結することにより、指名契約に基づく水先を確実に実行」できるようにする。②は、「事前指名契約は船社と各水先人個人で締結」することとしております。

その下のブルーの人形は、事前指名契約を締結している水先人を示しております。その左側のグレーの人形は、事前指名契約を締結していない水先人でございます。このグレーとブルーの水先人の両方が輪番制による当直表に掲載される。右下の方には休暇期間中の水先人がいるわけですが、これは指名の対象外となっております。

それで、一番下の方の枠でございますが、一番左にはグレーの水先人が 1 人、もう一人グレーの水先人、3 番目にブルーの水先人がおります。下に二重線がございますが、左の方が当直表における輪番の順位で、一番左にいる人間がまずは応召義務に対応するというところでございます。更に、赤色で二重線がございますが、指名申込みは、例えば 48 時間前までとしてはどうかということでございます。

一番左下のグレーの水先人は下から左上でございますが、輪番制で応召義務を担保すべく、事前指名契約船以外の船に赴くというものでございます。

左から 3 番目のブルーの水先人でございますが、これは上に上がって更に左から右にいきますが、事前指名契約を実行すべく事前指名契約船に赴くといった図式でございます。

以上が、資料の説明でございます。規制改革会議からご指摘いただいた指名制と応召義務の関係についての整理及び引受ルールの策定につきましては、最終的には引受事務要領を整理して行くこ

とになると思いますが、今のところ予想以上に真っすぐにいっているのかなというところがございます。以上でございます。

○有富主査 ありがとうございます。

予想以上に真っすぐというふうに樅葉課長からお話がありましたが、十分に理解していないかもわからないけれども、まず取り組み方、トライアルをやるという前提のところの問題意識というんでしょうか、これがちょっとずれているかなという印象を持ったんです。

どういうことかという、水先制度というものは海の交通安全のためにあって、しかし、要は自由競争になっていないところがあるので、法律が変わって指名制というものが入った。しかし、指名制が機能していないから、機能するようにしてほしい。よって、審議会のワーキンググループをつくって動いているということですね。そこまではそうですね。

○樅葉課長 はい。

○有富主査 さて、そこで、本来は「突然応召義務と指名制」との整合性をとるべきなのに、突然、「輪番制と指名制」とが対比される概念になってしまっているというのは、ちょっと違うのではなかろうか。

私のとらえ方は、まず指名制というものが機能するための仕組みをつくる。手順の話です。しかし、交通安全のためなんだから、応召義務というものが守れるような仕掛けを次に考えるという手順があるはずなんです。それが普通の考え方だと思うんだけど、最初のところで少しずれがあると、ゆくゆく大きな差が開くのではないかと心配するわけですが、そこがちょっと最初からずれてしまっているかなという印象です。まず議論をするんだから私の印象だけ言っておきます。

2つ目は、トライアルするということは当然の話で、何も机上でやってどかんと実行することがうまくいくわけではないのでトライアルをするんですけれども、トライアルの仕方が、これも多分違うんじゃないかという気がしているのは、一部だけ、30%とか、そういうところでやるというのは多分トライアルにならない。

要は、実験装置で実験をするというとき、焼き物を焼くとすると、釜の燃やし方は同じにしておいて一部の焼き物だけ焼き方を変えてやろうというのはちょっと違う。例えば手順としては、東京湾ならば東京湾を全面的にトライアルして、それで他の水先区にも横展開をしていく、水平展開をしていくというのが、多分トライアルの王道だろう。これが、まずトライアルの側からの点です。

それから、3つ目は、トライアルをやって早く何か結果を出そうみたいな感じで言っているんだけど、やはり手順をきちんととることで完全なものをつくっていく必要があって、余り拙速にならない方がいいかなと。

大きく言うと、この3つの点について意見を申し上げておきたいと思います。

○樅葉課長 最初の御質問は、輪番制と指名制が対比する……。

○中条委員 という概念ではないだろうと思います。いきなりなぜ輪番制という案が出てきているんでしょうか。

○樅葉課長 輪番制という案が出てきているのは、指名制のみでは応召義務が果たせない場合が出て参りますので、応召義務を担保する手段が必要とされているためです。

○中条委員 応召義務に対応するために輪番制というやり方しか出てこないのはなぜですかという質問です。

○樺葉課長 それは、輪番制は長年に渡り応召義務を担保してきた実績があり、水先人側も最善の制度であると考えております。また、その有効性については、船社側も認めております。従って、指名制と輪番制の両立させることが適切であると考えました。

○中条委員 だけど、その説明はどこにもないですね。

○樺葉課長 我々としては、競争原理の機能する適切な市場環境の整備のため、指名制を機能させなければならないと考えています。一方で、応召義務を担保する手段が必要となります。その点については、従前より輪番制で担保してきた経緯もあり、効率的な制度をあえてなくす必要もないだろうということです。

○中条委員 では、一応その御検討はされた上でということなんですね。

○樺葉課長 水先小委員会においても、それに関する議論はなされております。

○有富主査 聞いていません。

○樺葉課長 そうですか。規制改革会議の事務局の方も傍聴されておられますので、ご存じかと思っておりましたが、水先小委員会において、船社側の委員のご意見として、なぜ輪番制を崩そうとしないのかというご発言がございました。

それに対しては、指名制だけでは応召義務を担保できないため、何らかの手段が必要となる。これについては、長年の応召義務を担保する手段として機能してきた、輪番制との組み合わせが適切であろうということで検討が進められております。

この考え方にに基づき、第3回小委員会資料の2ページ目の「1. 概要」においても、「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。」としており、その上で、「(2) 船社による指名と輪番の優先順位について、原則として指名が優先されること。」としております。

○有富主査 これは、矛盾していませんか。

○樺葉課長 これは、原則として指名が優先されるけれども、指名制のみとなってしまうと、事前指名契約を結べない船舶の業務を行う水先人がいなくなり、応召義務が果たせなくなるおそれがあるので、そのようなことが起きないようにするためのものです。

○有富主査 でも、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とまず1番で押さえているということが、手順違いじゃないかと言っているんです。

○樺葉課長 輪番制は、セーフティネットだと思っていただければ結構です。応召義務を守るという観点から、例えばこの船には乗りたくないというようなことがあっては困るわけでございますので、輪番制により、応召義務を担保をするのです。

○有富主査 トライアルの中身はさておいて、要はどうしても輪番制と指名制というものを対比して考えていくと、指名制を導入したということになると要は価格の自由化ということが一つの目的ですね。

そうすると、今はまだ、どうしても輪番制というものがまずあって、そこから指名制となってい

る。そうじゃないんだとおっしゃっているの、それはそれでいいんだけど、これだけ読むと、固定しておいてやはり価格の変動というのが出てこない可能性が高いと思うんです。いわゆる輪番制では、要は今の実勢価格みたいなものが。

○中条委員 イメージとしてはどういうふうにお考えになっているんですか。

○樺葉課長 料金の話はこのトライアルが進む過程でもう少し先になると思うのですが、例えば、私が水先人だったとして、5万トンの鉄鉱石船については5%引きでやりますという契約を上田船社と結んだとします。その場合、別の船会社から同様の申込みがあれば契約を結ばなければいけません。料金は5%引きでやらなければいけないのです。

○中条委員 構わないんじゃないですか。例えば、私はもっと出すよと。私は6万円出す。上田さんよりも中条船会社の方がたくさん出すと樺葉さんに言ったら、そちらにいけばいいじゃないですか。それは、契約を結んでしまった後はだめですよ。契約が終わるまではだめです。

○樺葉課長 そういった契約を申し込まれたら、拒否できないのです。

○中条委員 それはおかしくないですか。嫌だったら嫌で、ほかと取引をする。

○国交省 御説明いたします。契約自体は契約自由の原則により、どのような契約を結ぼうと自由なのですが、それを料金に反映させるため届出をする際、A社と契約をしたのでA社だけ安くしますよという、特定の利用者だけに差別的な料金設定をしたことになってしまいますので、水先船上、そのような行為は禁じられているということでございます。

○中条委員 そういう前提で言うんですね。だから、契約したときに料金属届出制になっているから、上田会社に5万円でやりますと言ったら……。

○国交省 契約自体はよいのですが、届出料金についてはA社のみ安くしますという設定の仕方しかたではいけないということでございます。

○中条委員 では、上田船社との契約に関しては5万円で引き受けましたと届けるわけですね。

○国交省 届出料金の設定のしかたは、例えば「5万トン以上の船舶について事前指名契約をしてくれたユーザーに対しては5万円でやります」というのはよいのですが、「A社だけ5万円にします」というのはいけないということです。

○中条委員 だから、この契約ではこうでしたと言うわけですね。

次に、その契約期間が終わったところに中条船社が、うちは6万円出すからやってくれと言ったら、それを受けてもいいということですね。そういう意味で、ちゃんと契約した内容について料金についても届出はしなければいけないことになっているという前提ですね。

そういう状態のところ、要するに基本的に料金は自由ですよと。そうすると、最初に上田船社と契約するとき料金交渉をやるわけですね。5万円は高いからもうちょっと安くしてくれとか、それでは無理だからもうちょっとくださいとか、そんな話をして決めるということですね。

それで、輪番制の方の場合は……。

○樺葉課長 それは、輪番制にも普及していくであろうということです。

○上田課長補佐 先ほどのポンチ絵をごらんいただきますと、青で示されている水先人たちは船会社と事前指名契約を締結するというのがこのトライアルの目標になっていまして、その契約の中

であなたの船社に関しては幾らまで値引きますというところを決めるということです。

○中条委員 幾らまで値引きますというよりも、幾らにしますですね。

○上田課長補佐 そういうことです。それで、この輪番の帯の上に水先人が乗っていますけれども、結局、指名の契約を結んでいる水先人は指名対象の船がきたら指名の方に行くわけでございますので、その意味では指名優先になっています。

　　だけど、その指名の船がたまたまこなかったときには、輪番に従ってその輪番の船も取り扱いますと、こういうやり方になっています。

○中条委員 それはわかっているんですけども、輪番の船がきたときにはそこでもう一度契約をするんですか。

○上田課長補佐 そこは輪番に従って、最初から決まっている、届出料金でやるということです。

○中条委員 そこは決まっているんだから、樫葉さんはいかなきゃいけないわけですね。そのときに料金はどうなるんですか。

○上田課長補佐 既に設定している、値引き前の料金です。

○中条委員 認可料金で、だれがこれは設定するんですか。

○樫葉課長 認可料金ではなくて、水先人が届出している料金です。

○中条委員 それは届出をしているけれども、届出制ということだけであって、変えてもいいわけでしょう。

　　だから、指名の場合には上田さんが指名してきたときと、私が指名したときで、水先人の方としては事情がいろいろあるわけだから、この前は5万円でやったけれども今度は7万円くらい欲しいですとか、それは当然あり得る話ですね。それは当然OKなわけですね。

○樫葉課長 料金の変更をする場合、実施予定日の30日前までに届出をする必要がございます。このため、その日その日に変えるというわけではございません。

○上田課長補佐 事前指名契約をしていない人は、最初に届け出た料金です。その上で、個別に契約を結んだユーザーに対しては、別の料金でやりますという届出を行うということです。

○中条委員 だから、輪番制の場合には輪番制で当たった場合の料金というものを前もって届けていなければいけないということですね。そうすると、輪番制に当たった場合の料金というのは、別に水先人によって違っていいわけですね。届出さえすればいいんですね。

○上田課長補佐 そういうことです。

○樫葉課長 例えば、事前指名契約を締結している5万トンの鉄鉱石船については5%引きの料金だとします。そこに、5万トンの鉄鉱石船を運用する他の船社から、うちとも契約してくれと言われ、契約を結ぶことになれば、そちらの料金も安くなるということです。

○中条委員 それはそこでの交渉次第の話ですね。だから、別にそれに対して御当局が関与するわけでも何でも無いという話ですね。水先人会が関与することも無いということですね。

○樫葉課長 水先人と船社だけの話です。

○中条委員 水先人と船社の間の話ということになりますね。

　　そうすると、輪番制に当たったときの料金というのは前もって届けておかなければいけないとい

うことですね。この5万トンの鉱石船だったら幾らとかということの水先人ごとに、これは国交省に届けるという話ですね。

○樺葉課長 全ての水先人が水先料金の届出をおこなっておりますので、輪番制で水先業務を行う際にも、当該の届出料金が適用されます。

○中条委員 届けられたものを守らなければいけない。だから、これは届ければいいんだから変えてもいいわけでしょう。

○樺葉課長 はい。

○中条委員 それで、問題はその料金よりも指名をしてきた料金の方が高くないと、指名を受けるインセンティブはないですね。

○樺葉課長 現在は上限認可額に張り付いていますので、それ以上の料金というのは、例えば物価の高騰により、経費が増大した等、よほどの理由がないと我々は認めることはできません。このため、まずそのようなことは起こらないと考えております。

○中条委員 そうすると、機能しないですね。

○樺葉課長 水先料金を高くしようという方向には行かないと思います。

○中条委員 だって、指名を受けたら収入が減るわけじゃないですか。

○樺葉課長 指名を受ける代わりに回数を増やす等の方法があるかと思います。

○中条委員 だから、何回分はおまえのところに頼むからまとめ割引だよと、そういうインセンティブしかないですね。

○樺葉課長 それにより、収入の確保あるいは収入の増加もできますし、水先人が得意な船舶も選べるわけです。

○中条委員 そうかもしれないけれども、しかし、それが機能するのは水先人に対する需要が供給を下回っている場合ですね。要するに、水先の供給の方が多い場合には、そういう形で上田船社にまとめて契約をしてもらったら安定するからというインセンティブが当然働きますけれども、そうでなければ必ず輪番制でお客さんが来るとわかっているんだったら、何を好きこのんで割引をしますかという話になりますね。

○樺葉課長 輪番制で回ってくる船だけで十分であるという水先人もいるかとは思いますが。

ただ、今回はそこを打ち破ろうとしているわけです。

○中条委員 意気込みはわかるんですけども、打ち破るためにはそうやった方が有利だよねというインセンティブがなければ制度が続かないです。

○樺葉課長 このため、例えば回数を増やせばこれだけ収入も増えるということの水先人の方々が理解されることが重要ではないかと考えております。

○中条委員 誘導していくというよりも、市場がそういう状況で動くかということについての現状分析が必要なんじゃないですか。

○樺葉課長 例えば、日本郵船出身者の水先人が、日本郵船の営業マンから、水先人が元船長として乗っておられた船が年に10回東京湾に入ります。これを1%引きでもいいからやってくれませんかとの申し出があれば、自分の知っている船ですし、喜んで手を挙げるかも知れません。そういつ

た競争もあるでしょう。

また、水先料金というのは船が大きくなればそれだけ高くなりますので、事前指名契約により、大型船の水先を増やすという方法もあるかと思います。料金の値引きを行ったとしても、大型船の水先業務が増えれば、結果として収入は増加するかと思います。

○中条委員 輪番制だと、自分がやりたくない船も当たる可能性があるわけですね。

○樫葉課長 例えば、あまり儲けにならない小型の船舶であったとしても、水先の要請があれば、水先人は乗らなければなりません。

○中条委員 水先人の方の選択の幅が増えるというインセンティブはありますよということですね。

○樫葉課長 はい。輪番制では、予めどんな船が来るかはわからないし、水先料金が高いか低いのかもわからない。

このため、運が悪い人は小さい船ばかりにあたる可能性もあります。一定の収入を確保したいということになれば、自分にとって望ましい船を選びたいという発想が出てくるのではないかと思います。

○中条委員 それはとてもよくわかりますから、そういうことについての分析はこの小委員会ではやっているんですか。要するに、こういう市場構造になっているので、その中で指名制がうまく機能するようにするにはこうしたらいいという現状の分析をしたところがない。いきなりこのトライアルでというのは、私はすごく違和感があったんです。

今、御説明を聞いたらある程度わかる部分がありますから、まずその説明が必要だということですね。小委員会として議論するんだったら、まずはそこから始めるべきだろうという話が1つです。

それからもう一つ、今の理由はとてもよくわかったのですが、価格についてやはりまずは最初に水先人会の方から料金の方を先に下げる。自分たちは輪番のときに当たってもこれくらいでやるといようなことがまずないと、価格で動くというのはかなりあると思うんですけども、指名制が機能するという事はないんじゃないですか。

○樫葉課長 水先人会ではなくて水先人からですね。

○中条委員 水先人からですね。つまり、国選弁護士人の場合でも、国選弁護士金は安いわけですね。ほかの事件のほうが高いからほかの弁護士さんよりも有利な事件を手掛けようとするわけじゃないですか。だから、この料金のことは後からとおっしゃっているのがちょっと私は理解できないです。

○樫葉課長 まず、指名制と輪番制を両立させる。これが先であるということで、日本船主協会も水先人側もそういったコンセンサスを持っているわけでございます。

○中条委員 それはもちろん結構なんですけれども、両立するためには指名制が機能しなければいけないわけでしょう。

これもさっき有富主査がおっしゃったように、指名制度がまずは基本です。しかし、そのセーフティネットとして、輪番制以外の方法も私はあると思うんですけども、とりあえず輪番制を置きましょう。そうすると、やはり指名制が機能するようにするために料金というのはとても重要な要因

なわけですから、当然それについての検討がないといけないんじゃないか。

○樺葉課長 先ほどご説明しましたように、指名制トライアル事業においては、関係者間で柔軟な水先料金について協議を行うこととされており、今後、関係者間で料金に関する検討が進められていくものと考えております。

○中条委員 わかりました。では、是非お願いしますと言うしかないんですけども。

○樺葉課長 水先人側あるいは船社側もようやく前に進もうとしている。そこでいきなり料金の話というのはなかなか難しいという事情がございます。

というのは、一方は「輪番制が正義である」、一方は「指名制しかない」、という主張をぶつけ合う状態にあったものを、何とか調整し、話し合いを続けながら、今まで進めてきているからでございます。それで少しずつ進めていくという話になっております。

水先料金の額については、民民の商取引の話ですので、国土交通省は関与できませんが、水先人と船社との間で料金交渉がなされることとされております。指名制トライアル事業においては、とにかく形をつくって指名制を実施してみて、これでうまく回るな、応召義務もちゃんと果たせるなという仕組みの検証と同時に、水先料金についても交渉が行われることを期待しております。

○中条委員 ここはそれで考えるという話なんでしょうけれども、どうもやはり私の感覚だとトライアルというものをわざわざやるのに、今の状況とどこが違うかというのはいまひとつはっきりわからないですね。

○樺葉課長 これはかなりの進歩だと私は思います。

○中条委員 だから、そこが進歩だとおっしゃっている理由がよくわからないんです。

○有富主査 私も説明を聞いて大分よくわかったんだけど、こういうことですね。

要は、駅でタクシーを待っていると。そうすると、本当にワンメーターのところの場合もあるし、遠いところに行く場合もある。遠くまで帰る人だったら、いつものタクシーを指名する場合もあるわけですね。そういう指名制だと遠距離が多く実入りが大きい。しかし、輪番制だと平均値しか入ってこない。

○中条委員 それは義務だからやらなきゃしょうがない。

○有富主査 やらなきゃいけないから、平均値しか入ってこない。

○中条委員 それは、国選弁護人がそうですね。

○有富主査 そうすると、多分料金を安く提示して、大きい船以上は安くしますよということで、そういうものが流れてくるような仕掛けをしようとする水先人は出てくるだろう。よって、それを見るんだということならば、見た結果、高いところがまず下がってきて、もしかすると低いところは今のところは上限で押さえていて、これは上がりようがないから、トータルの水先料としては下がる可能性がある。こういうふうを考えているということでもいいんですね。

○樺葉課長 はい。

○有富主査 そういうふうにと考えると、一応何となく機能する可能性はあるかなという感じがしたんです。それで、結局トライアルの目的について、そのところをどういう数字が出てくるかということを見るためのトライアルというふうにしておいてもらおうと、非常にわかりやすいんです。

- 樺葉課長 料金を見るということですか。
- 有富主査 そこがどのくらい効果が出てくるか。
- 樺葉課長 それは、国土交通省が水先人と船社間の料金交渉に関与すべきであるということでしょうか。
- 有富主査 入らなくていいんです。入らなくてもいいんだけど、そこを見られるようなトライアルということで、トライアルの目的というか。
- 中条委員 要するに、今までだって指名制をだめだと言っていたわけではないでしょう。指名制はOKなわけでしょう。OKなのに、なぜ指名制がうまく機能しなかったのですか。その現状分析があって、こういう理由があったから機能しないので、その仮説を立ててトライアルをやってみて、その仮説が正しいかどうかを検証してみましょう。そういう話だったらよくわかるんだけど、今の状況とトライアルの内容の状況というものがもうひとつ明確にはよくわからない。どこが違うのか。
- 有富主査 今まででも、さっき言った効果というのは、おれのところに大きい船がくるようにしたいと思うインセンティブはあるはずなのに、それがなぜ起きなかったのか。
- 中条委員 さっき課長さんがちょっとおっしゃったんですが、皆、横並びで自分だけ突出したくないと思っているからというのがあって、だったら理由はそれだけですかというか。
- 樺葉課長 その他の理由として、今、いろいろ議論があるということで、動きが止まった節があります。水先人は様子を見ている状態にあり、議論の結果がどのようなものになるのかを注視しているようです。
- 有富主査 トライアルの目的というのは、ほらごらんささい、得な人が出てきますよねと。要は、一件一件の料金は下がるけれども、頑張ってやった人は収入が増えるんですよね。よって、そのメカニズムが動かせるためのトライアルにならないと意味がないんです。
- 中条委員 アドバイスをしてやるということは必要だと思うんだけど、それだったら何でトライアルなのか。私は、やはり横並びだから余り突出しようとしていないからということが理由だったら、やるべきことは違うことだと思うので、トライアルではないと思うんです。
- 樺葉課長 私は、ようやくここまで進歩したと思います。
- 中条委員 だから、なぜ進歩したかなんです。
- 樺葉課長 今までは、指名制の実例がほとんどなく、水先料金も上限に張り付いていたわけですが、今般、水先人を含む関係者がみな、トライアルとはいえ、とにかく前にいきましょうというところまで来た、というのは大きな進歩だと思います。
- 中条委員 でも、水先人会がやる気になったのは、いつまでもこんな硬直状態になっても困るんだからということであるとしたら、それを無理やりやらせるためには理屈が1つは必要だということと、もう一つはそれをやったら得だよということが示されなければいけない。その得だよということを示すためにはトライアルでもって、ほらこんなに得じゃないですかと示してあげたいんだということなんですね。
- だから、トライアルの目的というものがもうちょっと明確にあった方が私はいいいんじゃないかと

思います。

○樺葉課長 指名制に関する水先人のインセンティブについてですが、確かに存在するかと思います。例えば、A水先人とB水先人が、それぞれ5万トンの船を1回30万円で10回、1万トンの船を1回10万円で10回行っていたとします。

その後、A水先人は、5万トンの船について、2割引きの24万円にすることを条件に事前指名契約を結び、水先の回数を15回に増やす一方で、1万トンの船については5回しかしなくなった。そうしますと、水先の回数は計20回で同じですが、総収入は増加することとなります。

反対に、B水先人は、5万トンの船の水先の回数が5回になってしまうため、総収入は減少することとなります。また、A、Bの両水先人の水先料金をトータルで見ると、800万から710万に減少することになり、その分はユーザー側の利益となります。

今のは頭の体操でございますが、こういったことが広く理解されるようになるだろうと思っております。

○中条委員 それで、これはもっと先を考えれば、でもB水先人もおれはやはり5万トンのものをいっぱいやりたいんだと、そうするとここが値引きをする。

○樺葉課長 そういった競争が起きるかとおもいます。

ただ、ファーストランナーをだれがやるのかというと、そこはなかなか難しいところがございます。そこで、先ほどポイントだと申し上げましたが、船会社から水先人をノミネートするというアイデアが出てまいりました。それならば、自分から手を挙げたわけではありませんから、先駆けというか、私がやりますとってファーストランナーになったわけではないということになります。ノミネートしてもらった上で、ノミネートされた人はできるだけ応じてやりなさい。指名制トライアル事業に参画しなさい。そこから始まって、最終的には料金が下がっていくというようなことを目指しているということでございます。

○有富主査 それでは、今日はこんなところでいいですか。

○中条委員 そうですね。よくわかりました。

○有富主査 では、ありがとうございました。時間もまいりましたので、本日の意見交換はこれにて終了させていただきたいと思っております。皆様におかれましては、本日は貴重なお話をお聞かせいただきましてありがとうございます。

以上で、本日の予定の議事はすべて終了しましたので散会したいと思います。お疲れ様でした。ありがとうございました。