

規制改革会議
第3回 貿易タスクフォース
議事概要

1. 日時：平成 20 年 8 月 1 日（金）14:45～15:50

2. 場所：永田町合同庁舎 1 階第 2 共用会議室

3. 議事：

水先人制度について

上限認可額設定における考え方について

改正水先法による水先人制度への競争環境導入状況について

4. 出席者：

（国土交通省）

海事局海技課 課長 樺葉 伸一氏

海事局海技課 課長補佐 上田 大輔氏

海事局海技課 専門官 鹿野 勝弥氏

（規制改革会議）

有富委員、中条委員

5. 議事概要：

○有富委員

定刻となりましたので「規制改革会議 貿易タスクフォース」を始めたいと思います。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、7月2日に公表されました当会議の「中間とりまとめ」に問題提起させていただきました水先人制度についてお伺いいたしたく存じます。中でも、平成19年4月に施行された改正水先法において初めて導入されました、上限認可額設定における考え方及び改正水先法による水先人制度への競争環境導入状況についてお伺いしたく存じます。

なお、本日の議事録及び配付資料は、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、早速でございますが、20分程度で御説明をいただき、残りの時間で審議をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○樺葉海技課長 海技課長の樺葉でございます。お手元の資料に添って御説明させていただきます。

まず、1ページ目の「1. 水先の目的」にありますように、水先は、安全を目的に設けられた制度です。現在、全国に35の水先区が設けられており、また必ず水先人を乗船させなければならない強制水域が10区ございます。

2ページ目の「水先業務の流れ」は、業務の依頼を受けた水先人が、水先艇で大型船に向かい、縄ばしごを使用して乗船し、水先業務を行い、着岸するまでの一連の流れについての説明でございます。

3 ページ目は「水先区別の水先員数及び水先実績（平成 19 年度）」でございます。

黄色は強制水域を含む水先区でございます。例えば釧路で言いますと、年度末員数は 3 人、水先隻数は 403 隻、1 人当たりの業務数は 134 隻となっております。

また、東京湾における 1 人当たりの年間業務隻数は 350 隻程度です。なお、全水先区を平均いたしますと、水先人一人当たりの年間業務隻数は 250 隻となっております。

4 ページ目の「水先引受・業務フロー図」においては、本年 4 月より新しく導入した制度と従来の制度を併せて記載しております。

まず、船舶からの水先要請を受け、船社は取次窓口である水先人会に水先要請を行います。水先人会は水先人に連絡して対応してもらい、水先を実施するという流れとなっております。

今回、新しくなったのは点線で囲ってあるところでございます。予め、船社・水先人間で、料金・指名等について交渉を行い、柔軟な料金設定を行えるようにいたしました。つまり、水先人と船社による直接交渉を可能としたということでございます。

5 ページ目は、法改正に関する資料でございます。主な改正点として、まず、「資格要件の緩和、等級別免許制の導入」がございます。これは、今まで 1 種類しかなかった水先の免許について、水先を行う船舶の大きさに応じ、3 段階の等級別免許とし、3 ランクに分けた水先人を養成していくとするものです。

次に「ベイ水先区とハーバー水先区の統合」がございます。これは業務の効率化とそれによる水先料金の低減を図ろうとするものです。後ほど詳しく御説明させていただきます。

その次が「水先料金に係る規制緩和」でございます。これは、それまでの省令料金制に代わり上限認可制を導入いたしました。認可を受けた範囲内において、自由な料金を届け出ることを可能としたものでございます。

6 ページ目は法案審議の状況でございます。上の方の参議院をごらんいただければよろしいのではないかとと思いますが、賛成が自民党、民主党、公明党です。水先料金がどのように変わったかというのが 7 ページ目でございます。左側は、従来の省令料金に関する説明で、昭和 24 年から平成 19 年までは審議会が水先料金を決めており、少なくとも約 60 年位は省令料金制度が存続し、実際、国が水先料金を決めていたということでございます。

これにはさまざまな問題点が指摘され、日本船主協会より、平成 15 年 11 月に省令料金を廃止してほしい、届出制にしてほしいといった要望を受けたことをきっかけに、法改正を実施いたしました。

今度は右側でございますが、水先料金規制の緩和ということで、上限認可・届出制へ移行いたしました。この上限認可というものは、例えば留萌には水先人が 1 人しかいないわけでございますが、そこに船が入ってきたときに、1 回 3,000 万円だ、4,000 万円だということがないように、上限はちゃんと見る。上限の範囲内であれば、自由に競争して届け出してくださいということでございます。

「料金の低減化について」という箇所において、改めて申し上げますが、競争原理の導入によりまして料金低減へのインセンティブを働かせようということでございます。

また、これは三大湾水先区、東京湾、伊勢三河湾及び大阪湾についてのみでございますが、ベイとハーバーの水先区を統合することにより、コストの低減を図っております。

8 ページ目は、上限認可・届出制に関するスキームでございます。上限認可額の範囲内で、自由に料金を設定するということでございます。これにより、個々の水先人が競争を行い、船社と個別交渉を行うというスキームになっております。

個々の水先人と船社の間に「個別交渉」と書いてございますが、その下の吹き出しは、船社と水先人との間で個別の交渉が可能になったことを示しております。

なお、今般の認可額は、統合水先区における通し業務の拡大の進展等を踏まえまして、2年後に見直すことにしております。

9 ページ目は水先料金制度の見直しの前後で変わった主な点を示したものでございます。

1 番目が水先区の統合による通し業務の実現で、1 人の水先人で、湾口から港内までの業務が可能となり、船舶交通の効率化によるコスト削減が可能になりました。

2 番目が指名制の導入で、これは法律事項ではないんですが、ユーザーが水先人を指名することが可能になりました。

3 番目が新料金の実施で、これは先程触れましたように、国が審議会を開催して決めていた省令料金制から、上限認可・届出制に移行したということでございます。

それでは、上限額に係る自動認可公示額はどのように定めたのかというのが 10 ページ目でございます。

まず左の方に「改正前の省令料金（平成 19 年度）」と書いてございます。実は、これは平成 19 年度中に各水先区からのサンプル調査により推計したものではございますが、原価、いわゆるコストと利潤の総額は約 310 億円であり、大体、原価と利潤が 5 対 5 ぐらいとなっております。

港湾コスト低減の話もございますので、改正前の省令料金からなるべく下げるということで考えたものが真ん中の「自動認可公示額（平成 20 年度）」でございます。

原価の方で 3 つほど削っております。「小水先区対策費用」は、先程申し上げました留萌のような小水先区に対し、他の水先区の水先人が当該水先区の免状を取得し、必要に応じ業務支援を行えるようにするものですが、一定の目処がついたことから控除いたしました。

「限定解除費用」については統合関係の話でございますので、また後で説明させていただきますが、それに関する費用をカットいたしました。

「コストを標準化して査定」は、全国的に必要な経費の標準化による引き下げを行ったというものでございます。例えば備品・消耗品費、通信費、あるいは会費等につきまして、サンプル調査ではございますが、平均を取り、平均よりも上のはカットし、平均より下のは、そのままにしております。

利潤の方でございますが、162.7 億円から 154.8 億円。2.5%減で、約 7.9 億円の減になったわけでございますが、強制水域では、絶対に水先人を乗せなければならないことから、公共料金にも等しいものであることを踏まえながらも、一遍に下げたら、やはりいろいろと問題があるだろうということで、激変緩和を考慮しつつ、報酬の見直しを行って、さらなる引き下げを図ったところであ

り、全体で約 13.9 億円（4.5%）低減させたところでございます。

11 ページ目で、近年の水先料金改定の経緯を、御参考までに付けております。

平成 14 年、あるいは平成 15 年からいろんなやり方、例えば嚮導距離の見直しをいたしまして、徐々に減らしていき、平成 20 年 4 月には、15 年に比べて 16.8%、約 50 億円の低減が図られました。また、今後、届出料金制が機能していきますと、これが更に減っていくことになろうかと思っております。

12 ページ目は、日本の水先料金は高いということがよく言われておるわけでございますが、アジアあるいは欧米と比べてどうなのかを示したものでございます。

まず、日本は東京、横浜、名古屋、神戸。アジアは香港、シンガポール、釜山、上海。あと、欧米はルーブル以下を書いてございますが、日本は平均 1 万 1,590 円、アジアの主要 4 港の平均が 1 万 1,715 円でございます。日本人の人件費をかんがみましても、かなり低い水準になっているのではないかと思います。

ただし、問題は嚮導距離が長いことです。一番上の東京の場合、32 マイルもありますが、シンガポールは 4 マイル、釜山は 4 マイルでございます。距離が長いので、水先料金総額としては上がってしまうのですが、マイル当たり単価で見たら、それ程高いわけではないのではないかと思います。

補足事項でございますが、日本の場合、基本的には 1 万トン以上の船舶を水先の対象にしております。平成 16 年 4 月時点の調査においては、アジア諸国の主要港、例えば香港は 3,000 トン以上、シンガポールは 300 トン以上、釜山は 500 トン以上であり、上海はすべての外国籍船を対象にしているとのことですので、水先対象船舶のトン数から見ても、日本の規制はそれ程厳しいものではないということがうかがえると思います。

ちなみに、アジア諸国の主要港については、全て水先区 1 つについて水先人会は 1 つしかないといった状況でございます。

最後の 13 ページ目は、先ほど後で説明しますと申し上げた「同一湾内における水先業務の一元化」です。要は、水先区の統合を表した絵でございます。左が旧制度、右が新制度で、現在、新制度に対応すべく、順次、水先人が統合水先区の免許を取得しているところでございます。

この絵は、東京湾に入った船舶が、東京港に入港し、次いで横浜港に寄港するという状況を示しておりますが、まず東京港入港に当たってはベイの水先人 A からハーバーの水先人 B と交替いたします。また、東京港を出港するに当たっては水先人 C が乗船しますが、一旦、ベイの水先区に出ますので、水先人 D と交替いたします。さらに、横浜港入港に当たっては、ハーバーの水先人 E が乗船するというところでございます。水先艇で水先人を運ぶわけでございますが、5 回位水先人を乗せていかなければいけないということでございます。

次に、新制度の場合ですが、東京港に入ったところから、東京港に着岸するまでの全ての水先業務を 1 人で行えます。また、東京港を出港して、横浜港に入港する場合も、1 人の水先人が、ベイとハーバーの両方行うことが可能です。

先程申し上げましたように、現在は新制度に移行する過渡期に当たっており、東京湾水先区で申

申し上げますと、水先人 176 名中 46 名が統合水先区の免許を取得し、1 人で水先業務を実施できる体制になっているということでございます。

配付した資料の説明は以上でございます。

○有富委員 どうもありがとうございました。

中条先生、何かございますか。

○中条委員 当事者間における水先料金の交渉の進み具合はいかがでしょうか。

○樺葉海技課長 実際の料金交渉は、なかなか動いていないと聞いております。

それで、船社のトップは水先料金が上限に張り付いている状況を早急に改めたいと思っておられるようですが、交渉担当者間では手探りの段階にあるようです。

○中条委員 交渉が進みにくい理由として、通常、普通に考えると、水先人会の締めつけが厳しいとか、あるいは基本的に水先人の数が少なくて、独占的といいますか、寡占状態になっているからであるとか、あるいは逆にクライアントの方が非常に力を持っているとか。そういういろんな状況が考えられるわけですが、その辺はどんなように分析をされていらっしゃるでしょうか。

○樺葉海技課長 まず、例えば水先人会あるいは日本船主協会が締めつけを行っているかということでございますが、やはり日本船主協会も水先人会も、こうやれと指示を行うと独禁法違反になるのではないかと危惧しておりますので、いわゆる締め付けはないと思います。なお、クライアントとの力関係でございますが、これは船社の方が強いのではないかと考えております。

○有富委員 水先人会が申し合わせをすると独禁法の問題になるけれども、日本船主協会側がみんなできやろうと言ったら独禁法とは関係ないでしょう。

○樺葉海技課長 独禁法ではないと思います。

○中条委員 それは別に独禁法違反ではないですね。しかし、水先人会の方が申し合わせると、これは当然、独禁法違反ですね。

○樺葉海技課長 水先人会が申し合わせて料金が下がらないようにしたら独禁法違反だろうと思います。

○中条委員 あるいは個別の交渉が来ても、上限でみんなで引き受けようということを言っても、やはり当然、独禁法違反になりますね。

○樺葉海技課長 そう思います。

○中条委員 今の上限以内の料金は引き受けないようにしようという申し合わせをしたら、これはやはり独禁法違反ですね。だから、今、そこのところは、実態はわからないという状況ですか。

○樺葉海技課長 日本船主協会も日本水先人会連合会も、個々の船社と水先人の交渉は、ビジネス・トゥー・ビジネス、私どもは B to B と呼んでいますが、B to B の世界ですから、なかなかそこは十分に把握し切れていないのが実態でございます。

○中条委員 公示義務は特にないわけですか。要するに、個別の値引きはできるけれども、例えば価格はちゃんと提示しなければいけないというのは特にないんですか。

○樺葉海技課長 あります。例えば、引き下げをしようとする場合、当該水先料の適用実施日の 30 日前までに、国に変更届を出して頂く必要がございます。

○中条委員 それでは、それは届け出が出されているわけですね。

○樺葉海技課長 はい、ただ、今は全員の届出料金が上限に張り付いております。

○中条委員 上限に張り付けて届けているという状態ですね。それは独禁法違反ではないんですか。

○樺葉海技課長 独禁法違反ではないと思います。

○中条委員 要するに談合をしたわけではないから、証拠がないからという意味ですね。

○樺葉海技課長 はい。

上限許可額については、去年の10月あるいは11月ぐらいに公示したかったのですが、2月15日まで遅れてしまったものですから、これは普通に考えても船社と交渉する時間ありませんし、みんなが結局、上限に張り付いたということではないかと思えます。

○中条委員 一件の例外もなしですか。

○樺葉海技課長 今のところございません。

○有富委員 その上限に張り付いてしまっているということは、実質的に競争が起こっていないということですね。

○樺葉海技課長 指名制の個別契約締結の動きはあるようですから、一応の競争の兆しはある。例えば、その水先人が、この船社と契約を結んだ。そうしたら、別の水先人においては業務が減る可能性もあるわけでございますので、そういった意味からしたら、競争は、今、徐々に起こりつつあると思っています。

これに関しまして、まず、東京湾水先区水先人会の佐藤会長の新水先制度に関するインタビュー記事より得た情報についてご説明させていただきます。新料金制度がスタートした直後の4月4日の話でございますが、「4月からの新料金制度への準備はどうだったか」との質問に、「上限認可・届出制の料金は昨年12月に公示されると聞いていたが、今年2月末までずれ込んだ」「今回の自動認可料金は決定・公示されてから届け出るまでの日数が短過ぎた。そのため、各水先人が出した料金は、結果として上限認可額となったのではないかと答えておられます。これは私どもも、決して不思議ではないと思っております。まず、上限認可額に張り付いた料金を出し、その上で交渉していくということかと思えます。

また、「指名制で本当に料金が下がるのか」との質問に対しては、「上限認可額の範囲内で自由な料金設定を行えるという制度設計上、できないということはありません」と答えておられます。

続きまして、水先人の需給はタイトであるかどうかについてご説明いたします。水先人については、先程資料4ページ目の「水先引受・業務フロー」でご説明させていただきましたが、おのおの個別交渉が可能です。他方、応召義務というものがあまして、水先業務が申し込まれたら必ず誰かが乗らなければいけません。そのために「輪番制」というものを組んでおります。

輪番制について、瀬戸内海を水先区とする内海水先区水先人会を例にご説明させていただきます。内海水先区水先人会には、全体で約120人の水先人が所属しております。

このうち、指名可能な当直表掲載者が大体7割。非番が3割ということでございます。実際に業務に当たる者は、当直表掲載者の6～7割であり、3～4割は待機中となっておりますので、需給がタイトというわけでもないだろうと思っております。

○中条委員 上限をお決めになったときに、こういう形で決めたという図がありましたね。本資料の10ページ目で、ここで書いてある利潤というものは、通常のビジネスのときの利潤ではないんですね。

○樺葉海技課長 利潤といたしますか、報酬総額です。

○中条委員 そうすると、水先料という形で、先ほども世界の水先料、日本の水先料を示していただきましたけれども、そのときの水先料は原価と利潤を足したものなんですね。

○樺葉海技課長 そうです。

○中条委員 そうすると、原価という部分は何を指して原価としたんですか。

○樺葉海技課長 原価には事務所費や交通費が含まれます。例えば内海水先区の場合、瀬戸内海全域をカバーしておりますので、前泊が必要となることもあります。中でも一番かかるのはいわゆる水先艇でございます。

○中条委員 水先艇は原価の中に入っているわけですね。

○樺葉海技課長 水先艇は原価に入っています。

○中条委員 そうすると、利潤は要するに人件費と考えていいですね。

○樺葉海技課長 はい。

○中条委員 要するに個人営業で、粗利ですね。けれども、通常、個人営業の場合も、給料は通常は原価に入るんですね。だから、何となくこのところは単純に見ると物すごい利潤で、もうかっているように見えるんですけども、そこはそうではないですよという話ですね。人件費を引かなければいけないんですね。

○樺葉海技課長 はい。

○中条委員 要するに、ああいう職業ですから人件費比率は高いということですね。

○樺葉海技課長 大体半分ぐらいです。

○中条委員 これは個人タクシーの場合なども、こういう人件費の部分は利潤として設定するんですか。

○樺葉海技課長 定かではありませんが、同様の考え方であろうと思います。

○中条委員 わかりました。ありがとうございました。

○樺葉海技課長 若干のコメントをさせていただければ幸いです。

繰り返しになりますが、日本船主協会あるいは日本水先人会連合会ともに料金交渉を積極的に行うよう命ずるのは、独禁法の絡みがあり、怖いところがあるかと思っております。とはいいつつも、何かしなければならぬというところでジレンマがあると思っております。

前川会長のインタビュー記事によりますと、「水先人が積極的に料金交渉を行うなどの状況も現れていません」というコメントがあったようです。水先人が積極的に料金交渉をやるかどうかということもさることながら、船社からの働きかけも重要ではないかと思っております。

○有富委員 それは払う方がやるに決まっています。

○樺葉海技課長 双方が料金交渉を行った場合、どちらが力が強いかということもあると思います。

○有富委員 注文を取りに行くのもいいんですけどもね。

○樺葉海技課長 現場レベルにおいて、ユーザーと水先人が何をしているのか、明確ではない。これは日本船主協会の事務方も、日本水先人会連合会の事務方も明確ではないという感じであろうと思います。私どもも確たる情報は掴みにくい状況にあります。

このため、推測するしかないわけではありますが、現場と中央では温度差がかなりあるのではないかと考えているわけでございます。事務レベルではそうではないんですが、上に行くほど温度差があるということでございます。特に現場では、ユーザーと水先人が同じシーマン、船員出身で、先輩後輩の関係にある場合もあり、なかなか水先料金の引き下げを強く主張しにくいものがあるのではないかと思います。

○中条委員 先輩にまけてくれと言いつらいということですね。

○樺葉海技課長 それで、ぎりぎりした交渉は少し難しいのではなからうか、また、水先人とは良好な関係を保っておきたいのではなからうか、というのが私の推測でございます。

また、これは問題点として一つあるのではないかと考えているんですが、水先人と交渉をやっている窓口が必ずしも営業サイドの方ではないという点もあろうかと思えます。

○有富委員 おっしゃるとおりの可能性もあるので、我々としては日本船主協会と日本水先人会連合会においでいただいてヒアリングをしようと思っております、そういう状況で、今、言ったようなこととか、あるいは競争を阻害する要件が両方で認識が違ったりするようなことがあれば、場合によっては海事局と御相談をする手続になると思えますけれども、それはよろしいですね。

○樺葉海技課長 わかりました。

○中条委員 大昔、20年ぐらい前にはタクシーの構内乗り入れについて、新規参入のところがなかなか入れないとか、値下げしたところは入れないとか、そんなことがいろいろ言われていて、しかし、当時の運輸省は、いわゆる民営規制の問題なので、うちは関係ないというお考えだったんです。

ところが、最近では、国交省さんはその辺のところもいろいろお考えになって、例えばタクシーの場合でも構内乗り入れ規制について調査をされたりとかして、実態はどうだということをおやりになるようになって、それは大変ありがたい話なんですけれども、だから、水先人制度についても、単にアンケートとか何かをやっても、多分、本音はなかなか出てこないかもしれませんけれども、少し現場で意見をまとめてくださるとか、そういうことがあってもいいのかなと思ったりするんですけれども、その辺はどうですか。

○樺葉海技課長 アンケートという方法になるかどうかはわかりませんが、私どもとしても実態の把握に努めたいと思っています。今まで60年近く続いたものを4月から変えて、3か月でまた法改正をするということはないにしても、改善すべき点は見つけていきたいと思っています。

○中条委員 水先人自体が必要かどうかについての議論はどうなんでしょうか。大型船だと、水先人が必要だ。そういう根拠なんですか。

○樺葉海技課長 まず最初に、水先区にするかどうか検討することから始まります。

そのときに必要なのは、まず地元が危ないので水先区にしてほしいという要望を持っているか。次に、実際にそこで水先類似行為と呼ばれる、水先人が水先区ではないところで行う水先案内の実績があるかどうか。その他、風速、波の高さ、年間降雨量等さまざまな要素について検討を行い、

必要があるということになれば水先区になります。

さらに、その中でも、これはどう考えても危ないところを強制水域とするといった整理をしております、そこでは当然、水先人が必要となります。あと、任意の水先区は乗せても、乗せなくてもいいといった整理でございます。

○中条委員 その場合、当然、ウインドサーフィンなどは水先人は要らないわけですね。それは何でいらぬかといいますと、要するに、それは被害が小さいからということですか。

○樺葉海技課長 やはり船が大きいと、万が一のときには被害を含め社会的な問題が大きいと考えられるためです。

○中条委員 だから、大きな船はそういう社会的影響が大きいからという観点からなんですね。

○樺葉海技課長 そうです。

鹿島に水先区があるんですが、ここは強制水域にしておりません。しかし、その水先人はフル回転しています。過去に海難事故も発生しておりますので、船社としても、任意水先区とはいえ、海難事故を起こして莫大な損害を被るより、水先料を払って水先人を乗せた方がはるかにペイできるという考えだと思います。

○中条委員 済みません、余り幼稚な質問ばかりで申し訳ないんですけども、小さいものは水先人はいらぬ、大きいものだけを対象にするというのは、社会的な影響が大きいからである。タンカーなどが油を流したら困りますというのがあるわけですからね。

そうすると、やはり大きな船を誘導するのはそれなりの技術が必要なので、その免許を持っていなければいけないということですか。

○樺葉海技課長 はい。

○中条委員 しかし、それはその場所が危ないということの技術が提供される必要があるのであって、大きな船の操船に関しては船長さんがいるわけですね。

○樺葉海技課長 そうです。

○中条委員 大きな船を案内する技術というのは、別途あるということなんですか。

○樺葉海技課長 あります。

○上田海技課課長補佐 水先人は船長に操船に関するアドバイスをを行います。勿論、船長自身も、通常の海域であれば問題なく操船を行えるのですが、水先区になっているところは水路が複雑であったり、様々なタイプの船舶で交通が輻輳していたり、湾内特有の交通規制が引かれているといった実情がございます。世界を股に掛ける船長といえども、例えば東京港を頻繁に訪れる訳でもないことから、その辺りの事情について余り知識のない状態で入港することとなるため、適切な操船についてアドバイスしてもらえるような人を水先人としています。

○中条委員 それはよくわかるんですけども、そのときにいつも通っている漁船の船長さんだったら水先案内が何でできないんだろうかという疑問なんです。大きな船だから、大きな船であるがゆえに特別に追加的な情報を持っていなければいけないという理由は何だろうかということなんです。

○樺葉海技課長 それはまさに大型船だからという、あるいは危険物を載せている船だからという

答えになろうかと思います。

○上田海技課課長補佐 小型船と大型船とでは、操船する上で配慮すべき点が大きく異なることから、船長的な知識・技量を有する者でなければ、大型船を案内することができないと思います。

○中条委員 けれども、その点は船長さんが技量を持っているわけではないですか。

○樺葉海技課長 水先人は日本人ですが、水先の対象となる船舶の多くは外国人の船長です。沿岸の水域では、漁船あるいはプレジャーボートに頻繁に遭遇し、「危ない」などと日本語で警告しなければならぬ場合もあり、船長のみに任せるのは非常に危険というところがございます。

○中条委員 勿論、だから、その海域をよく知っている人であればいいので、その海域をよく知っていて、かつ、大型船で航行する技術を持っている人でなければ何でいけないんだろうか。要するに、水先案内人をもっと養成するのだったら、例えば漁船の船員さんとか、自衛隊の人とか、そういった人たちを少し教育してあげればなれるのではないか。これだけの高い報酬をもらえるのだったら、それは移ってくる人がいっぱいいそうに思えるんです。

○樺葉海技課長 先生が御指摘された水先人の供給源の拡大については、私どもも検討しております。しかしながら、漁船の船員経験者については、ちょっと教育を受ければ水先人に求められる技量がつくというわけではないと思っております。

○中条委員 内航船はどうなんですか。内航船は小さ過ぎますか。

○樺葉海技課長 内航船にも、水先人は乗船しています。

○上田海技課課長補佐 強制水先の対象となるのは、基本的に1万トン以上の船舶ですが、内航船は非常に小さい船が多いです。

○樺葉海技課長 内航船の場合、よく定期航路船がございますが、特定の港又は水域において一定回数以上航海に従事したと認められる船長が船舶を運航する場合については、強制水先を免除するという制度がございますので、当該制度を利用している内航船も多いかと思えます。

○中条委員 それは供給源として、既にカウントされているということなんですね。

○樺葉海技課長 そのとおりです。

○中条委員 要するに、私の疑問は、何でこんなに報酬が高いのにもっと入ってこないんだろうかということですか。

○樺葉海技課長 供給源の第一としては、やはり船長になるわけですが、今、船社は日本人船員が不足して困っております。昭和40年代は5万6,000人いたのが、今は2,600人しかいない状態です。

○中条委員 そこはわかっているんです。そちらの方は少ないんですから、ほかから、自衛隊も空も海もパイロットを取られたら困るというのはあるかもしれませんが、しかし、それは防衛省は困ると言うかもしれませんが、自衛官の方がこんなに給料が高いのだったら行きたいと思う人はほうっておいてもたくさんいそうですし、あるいは内航船をやっている人で、それでは、少し勉強してパイロットの方をやろうとか、そういう人は増えそうに思うんですけれども、何でそんなに増えないんですかということなんです。

○樺葉海技課長 実際に水先人を何名補充するかというのは、平成18年度以前は、地方運輸局を

通じ、水先人会や船主団体等の関係者に照会を行い、意見を取りまとめて必要人数を決定しております。

平成 19 年度から新制度に移行し、水先料から集めた 9 億円を原資として水先人を養成することとしたため、水先人の補充に関する調整は廃止いたしました。費用面での制約がございます。そこで一つの方策としては、養成費用を増やすことができれば、結構、手を挙げる人もいるとは思いますが。

○中条委員 その水先人の養成のために国のお金を使っていいのかどうかという話は置いておいて。

○樺葉海技課長 国のお金ではなくて、民間の水先料からです。国のお金は一銭も出していません。

○中条委員 最終的にユーザーのお金ですね。けれども、その話は置いておいても、要するに報酬がこれだけ高かったら、なりたいたいという人がもっといてもいいはずなのに、何でそんなに少ないんだろうかという単純な疑問なんです。

○樺葉海技課長 日本人船長の数が少ないことが理由の一つと考えられます。

○中条委員 だから、船会社以外のところから、あるいは一般ピープルでも、これだけもうかるのだったら、例えば空の方のパイロットがあんなに高いんだからなりたいたい人もいっぱいいるわけで、どうして水先人はそんなに少ないんだろうか。要するに、PR が足りないということはないんですか。

○樺葉海技課長 水先人募集の広報は、インターネットを通じて行っております。

○中条委員 でも、例えば航空会社のパイロットの給料が高いというのはほとんどみんな、うちの学生だって知っています。けれども、海のパイロットの給料が高いという話はほとんどだれも知らないですね。

○樺葉海技課長 水先人の給料が高いという話につきまして、補足させていただきます。水先区は 35 あり、中には年収が高い水先区もございますが、半分以上の水先区は年収 1,000 万円以下でございます。また、赤字になっている水先区もあります。その意味で、全ての水先人が高額の年収を得ている訳ではございません。

また、24 時間 365 日の対応が求められる仕事のため、緊張感の持続が求められる。このため、辞めたがっている水先人も多いという話を聞いております。今、水先人の平均年齢は 63 歳で、水先人会の定める廃業年齢は 72 歳です。一方で就業時の平均年齢は 56 歳でございます。水先人は、かなり年齢の高い方で占められております。

先生がおっしゃったように、新たな水先人の供給源を探っていくのが次の課題かと思っております。

○中条委員 私と有富会長は、実は海外人材の方も担当ですので、そのところも実は頭の中にありまして御質問をしたんですけれども、いろいろ大変勉強させていただきました。ありがとうございました。

○有富委員 大体時間が来たので、それでは、最後に確認だけで、もう言わずもがなですけれども、法改正の目的は、なるべく競争状況をつくって、高いと言われているものがリーズナブルなところ

にまで行くようにしたいと思われていることはそのとおりですね。

○樺葉海技課長 リーズナブルなものになるべきと思います。

○有富委員 そう思っていらっしゃるということですね。

それから、そういう競争状況を阻害するような要因がどこにあるのか。いろいろ教えていただきましたけれども、そういう可能性もあるし、いわゆる水先人会の会則その他のところにかなり競争制限的ないろんな言葉や規制が埋め込まれているみたいなことを言う方もいるので、その辺は今度、両方来たときに詳しくお聞きしますけれども、そういったことを、さっき中条先生が言われたように、国交省としても、ある程度、アンケートがいいかどうかはともかく、そこは調べていくおつもりだということですね。

○樺葉海技課長 まず調査を行う必要があると思います。

○有富委員 わかりました。是非、ひとつよろしくお願ひしたいと思います。

それでは、時間がまいりましたので、本日の意見交換についてはこれで終了とさせていただきますと思います。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、どうもありがとうございました。