

## 10月15日国土交通省ヒアリング 当タスクの関心事項

### 1. 我が国港湾の競争力強化に資する改革

#### (1) ターミナル24時間オープン化について

- 2008年9月18日付日本海事新聞において、「24時間ゲートオープン経済界と共同歩調で」との見出しがついた須野原港湾局長への取材記事が掲載されているが、当該記事にあるターミナル24時間オープン化について、現在どのような検討を行っているのかご教示願いたい。
- 当タスクとしては、ターミナル24時間オープン化に向けた社会実験の実施に際しては、以下の2点が重要であると考えます。
  - ① 荷主企業がその物流体制を新たなターミナルオープン時間に対応させることが十分可能となる期間にて実験を実施すること。具体的には実験の実施期間を複数年とすること。
  - ② 取扱いコンテナ量が多く、実験の検証効果が高いと想定される主力コンテナ埠頭がその実験の対象に含まれること。具体的には、我が国の国際物流の中心としての役割を果たしている日本屈指のコンテナターミナルである大井コンテナ埠頭が、その実験の対象に含まれること。社会実験実施に当たっては、上記2点を考慮した計画の立案及び推進をお願いしたい。

#### (2) 京浜3港統合計画への国のサポートについて

- 京浜3港の統合計画推進にあたっては、2008年9月22日付日本海事新聞において、「実質的な一港化とその延長線上にあるポートオーソリティの設立を目指す」との横浜市中田市長のコメントが載せられているが、当タスクとしては、将来的に真に一港化された形でのポートオーソリティの設立を実現するためには、現時点で統合計画の対象に含まれていないと想定されるスーパー中枢港湾構想におけるメガオペレーターの扱いがひとつの論点になると考える。当タスクとしては、メガオペレーターの管理運営する埠頭についても、将来的な3港統合の検討対象に含まれるべきと考えるが、その実現への課題は何か。
- 京浜3港統合計画への国としてのサポートについて、現時点において、何か検討していることがあればご教示願いたい。

## 2. 水先制度の改革

### (1) 競争環境の働く適切な市場環境の整備

- ・ 当タスクとしては、水先制度に競争環境をもたらす目的で新たに導入された指名制について、その制度がしっかりと機能・定着するよう必要な改善策を講じていくべきと考えており、今後改善が必要と思われる分野のひとつとして、水先人会の会則に基づく引受事務要領の規定に注目している。指名制の運用のために引受事務要領に今回新たに追加された規定は、指名のない船舶への応召義務を円滑に遂行するというその目的と比較し、過度に制限的であるとの印象が拭えない。加えて、当該規定の法的な位置づけも不明瞭である。従って、改正水先法で導入された指名制と応召義務の関係を改めて整理した上で、引き受け手がいない船舶への対応を可能とする必要最小限の引受ルールについて幅広く検討すべきである。併せて当該ルールをどのように運営・監督すべきかについて、その法的な位置付けや管理する組織の在り方も含めて検討し、当初2年間を予定している指名制の試行期間の後の改善に役立てていくべきと考えるが如何か。

### (2) 水先人の供給増に資する改善策

- ・ 現在、3級水先人養成コースへの出願資格は、3級海技士以上の資格を持ち、1000総トン以上の船舶に1年以上船長、航海士として乗船した経験を有すること又は1000総トン以上の練習船による実習を受けたこと、となっている。当該資格を持つ出願対象者は、全国の商船高専・商船大学の卒業生180名/年と、船員経験者に限られ、海運業界においては、トン数税制導入への対応から日本人船員の囲い込みが進むと想定されることから、当該養成コースへの出願者数は恒常的に低位に推移する可能性が高い。従って、当タスクとしては、ニューヨーク港において実践されている無資格者から水先人を育成するコースを我が国にも導入することで養成コース入学の門戸を広げ、その不足感を解消すべきと考えている。具体的には、3級海技士の養成と3級水先人の養成をセットにすることで、養成期間は長くなるものの、入校時に海技関係の資格が無い者でも水先人養成コースへ出願できるような仕組みを検討すべきと考えるが、その実現へ向けた課題は何か。

以上