

5.1 水先問題への対応

5.1.1 水先料金に係る自動認可額(上限)改定問題について

水先料金の上限認可料金への移行に合わせて、国土交通省はその基準ともいべき自動認可額(同金額以下であれば、水先人の認可申請の際に原価計算書等による個別審査が省略され、自動的に認可される水先料金の上限額)を公示している(平成 20(2008)年 4 月以降適用)。

同省が当初公示した自動認可額の料金体系は、制度改革前のものをほぼ踏襲し、またそのレベルについては外航船長の年収を参考にして、それより高額な収入を得ていた水先区については、報酬を引き下げる措置が講じられることになったが、激変緩和措置が講じられたことから、引き下げ額はユーザーが期待している水準には達しなかった。

なお、統合された水先区のコストの見直し、水先人確保の状況および実勢料金の調査の必要もあるとして、2 年後(平成 22(2010)年 3 月末)に改めて自動認可額を見直す条件が付されていた。

しかし、その後、平成 21(2009)年7月から実施されている後述の「指名制トライアル事業」を拡大・促進する観点から、当初の自動認可額は1年間据え置かれ、さらに、水先人の報酬水準が全国平均で外航船長以下となっていることや、指名制度定着への影響、後継者の確保などを総合的に勘案し、自動認可額を定めることとされたことから、平成 24(2012)年 3 月まで据え置かれることになった。

当協会は、平成 24(2012)年 3 月までの据え置きの根拠となる水先収支のデータやコスト構造に関する開示が不十分であること、水先人の報酬の比較対象とされた外航船長の報酬が実態とはかけ離れていることなどの指摘を行い、その結果、次回の見直しの際には、関係者間でデータ(水先業務コスト、船長報酬)を共有し、適正化を図ることとなった。(船協海運年報 2010 参照)

上述の経緯から、平成 23(2011)9 月、同省より水先人の適正報酬の参考とするための外航船長報酬に関する原データの提供について当協会に要請があった。また、併せて、自動認可額設定に関する基本的な考え方が同省より示された。

原データの提供は極めて異例であったが、当協会はこれに応じることとし、同年 10 月までに関係各社から合計 300 余名分の平成 22(2010)年度原データが同省へ提出された。

また、同省から示された基本的な考え方の中で、水先人の適正報酬については、外航船長報酬相当額を基本としていることから、当協会は「外航船長との業務量や責任範囲の差異等を斟酌して相応の減額を考慮すべき」との主旨の意見書を同年 11 月に同省に提出し、見解を求めた。これに対し、同省は水先人の安定的確保が最も重要であり、そのためには水先人の報酬は従来通り、外航船長報酬額としたいとし、適正報酬のあり方に関する議論は平行線の

ま、従来通りとして、算定が行われた。具体的には、平成 22(2010)年度の外航船長報酬と水先人側の業務コストのデータの実績をもとに平成 24(2012)年度の予測を行い、船長報酬を上回る金額は水先人の報酬から減額(平均 10.8%)された。この結果、水先料の自動認可額(上限)は、平均 4.8%(五大水先区において 2.5%~8%)引き下げられることとなり、平成 24(2012)年 4 月以降の自動認可額として同年 2 月に公示された。

5・1・2 水先人指名制度

水先料金は上限認可・届出料金制への移行と水先人の指名制の導入により、水先人間の競争による業務の効率化や料金の適正化が図られることが期待されたが、制度導入後も上限認可額に張り付いた状態が続くとともに、ユーザーが自由に水先人を選べる指名制も実現しなかった。

こうした状況下、国土交通省の交通政策審議会海事分科会船員部会の下に設置された「水先小委員会」の提言に沿って、「指名制トライアル事業」が平成 21(2009)年 7 月から平成 22(2010)年 9 月にかけて実施された。

同年 12 月開催の水先小委員会においては、指名による割引料金の出現など、トライアル事業を一定程度評価し、今後はその成果を踏まえ、指名制の健全な運用を図るべきと結論付けた。(指名制トライアル事業の経過等は船協海運年報 2009、2010 参照)

これを受け、当協会は、指名制の更なる深度化に向け日本水先人会連合会との間に「指名制度運用協議会」を設置して、具体的な方策について協議を重ねている。なお、これまでに、競争原理が機能する指名制度(個人指名等)導入をめぐる論点について整理を行った。

5・1・3 水先人養成制度

平成 19(2007)年 4 月の改正水先法施行後、水先人試験の受験資格に、登録水先人養成施設(3 校)における養成課程の修了が義務付けられ、同養成施設には一級水先人および三級水先人の養成課程がそれぞれ設置された。

この新たな水先人養成制度は、それまでの船長実歴 3 年を資格要件としていた旧来の制度では、外航船長の不足から水先制度を将来に亘って維持できないとの認識により、一級から三級水先人までの三段階からなる等級免許制度を導入し、船長経験がなくても養成課程を経ることで水先人になることを可能としたもので、平成 20(2008)年 10 月に同養成施設に入学した三級水先人修業生の第一期生が、平成 23(2011)年 3 月に養成施設を卒業し、その後国家試験に合格した 19 名が、三級水先人として、各水先人会に入会している。

なお、制度改正と併せて、養成課程の期間を通じて、水先修業生の支援を行うため、(財)海技振興センターが設立された。当協会は、同センター内に設置された水先人養成支援事業検討委員会で審議される水先人の養成、特に三級水先人の養成全般にわたる検討や商船等で

の乗船訓練機会の提供などにも積極的に協力している。

平成 23(2011)年度の養成関連事業の概要は以下の通りである。

①水先人の養成計画

(財)海技振興センターの水先人養成支援対象者の募集員数については、これまで、一級水先人は各水先区における廃業予定者数等を踏まえた補充を基本とし、三級水先人は当初 5 年程度を 25 名の定数養成との方針で決定されてきた。二級水先人は一級の応募員数が減少し、欠員が生じるような事態に陥った場合に募集について検討することとなっている。

平成 24 年度(2012)の募集員数については、一級水先人は従前同様の考え方で 30 名程度とされた。また、二級水先人に関しては、新三級水先人育成に係る仕上がり状況を考慮する必要がありとして引き続き募集が見送られた。一方、三級水先人に関しては当初の 5 か年計画が終了したことから、平成 25(2013)年度はあらためて関係者間で検討される予定である。

なお、これまでの水先人養成支援対象者の募集、免許取得等の動向は、【資料 5.1.3.1】の通りである。

②三級水先人の養成教育等

登録水先人養成施設 3 校(東京海洋大学、神戸大学、海技大学校(海技教育機構))に設置されている三級水先人の養成課程では、座学、操船シミュレータ訓練、水先実務(現場実習)とともに、商船等による乗船訓練(4 ヶ月、そのうち国際航海を 2 ヶ月以上)が必須とされている。このため、当協会は、会員会社の協力により 3 校の修業生 16 名の乗船訓練に協力を行った。

一方、新制度の下、三級水先人の免許を取得した水先人が業務を開始することを受けて、現在関係水先人会においては、当該水先人に対する実務教育が実施されている。