

交通政策審議会 海事分科会第4回船舶交通安全部会

平成27年7月2日

【安尾企画調査室長】 おはようございます。定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第4回船舶交通安全部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。事務局を務めさせていただいております、海上保安庁交通部企画課企画調査室長の安尾でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、委員等17名のうち、12名の出席をいただいております、交通政策審議会令第8条第1項に規定する定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

また、当部会につきましては、情報公開の観点から、会議自体を公開するとともに、議事録を国土交通省のホームページに掲載することとしております。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、携帯電話等をお持ちの方は、マナーモードへの切りかえをお願いいたします。

マスコミの方々にもお願いいたします。カメラ撮りはここまでとなりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず、今回初めて出席いたします事務局側の出席者を紹介申し上げます。海上保安庁総務部参事官の奥島です。

【奥島参事官】 奥島でございます。よろしくお願いいたします。

【安尾企画調査室長】 なお、本日欠席されておりますが、日本内航海運組合総連合会理事の内藤氏が6月25日をもって同協会の小比加氏と交通政策審議会の臨時委員を交代されておりますことを御報告申し上げます。

まず、それでは、手元の資料の確認をさせていただきます。

配付資料の一覧と書いた紙のクリップどめの資料がございます。この中に、配席図、議事次第、委員名簿、同じくクリップどめしております、諮問第217号「船舶交通の安全・安心をめざした第三次交通ビジョンの実施のための制度のあり方について」及び中間とりまとめの方向性、それとは別に、第三次交通ビジョンの一枚物の資料と、前回と同じように冊子物を参考配付しております。それに加えて、MICSの正式運用についての資料を配付しております。資料の抜け等ございましたら、事務局にお申し出ください。

それでは、議事に入りたいと思います。ここからの議事進行につきましては、当部会の河野部会長にお願いしたいと存じます。河野部会長、よろしくお願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。河野でございます。本日、議事進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、早速議事を進めてまいりたいと存じます。議題1の航路標識を活用した安全対策の強化の点につきまして、事務局から御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【伊丹安全課長】 安全課長の伊丹でございます。よろしくお願いいたします。資料の説明をさせていただきます。

まず、資料、1枚めくっていただきまして、目次でございます。議題1は、1でお示しさせていただいているものですので、順次御説明させていただきます。

まず、の船舶自動識別装置(AIS)の活用でございます。資料は、3ページを御覧ください。まず、準ふくそう海域におけるAIS航路標識を活用した経路指定について御説明させていただきます。

3ページの絵につきましては、準ふくそう海域、こちらの概念は、第三次交通ビジョンでも取り上げていただいている概念でございますが、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海などのふくそう海域、これらを結ぶ海域に該当するという設定している概念でございます。青の塗りつぶしてある丸が衝突、緑の塗りつぶしてある丸が乗揚ということで、平成22年から平成26年の5年間の衝突・乗揚事故の発生地を書き込んだものでございます。そして、赤線がAIS搭載船舶の航跡ということで、今年の4月30日の例を書き込んであるものでございます。それから、青線の塗りつぶしていない丸、これが、いわば変針点と呼べる海域ということで、こちらも三次ビジョンで絵にして入れ込んであるものでございます。こういったところに着眼しながら御説明させていただきたいと思っております。

この変針点付近の準ふくそう海域の事故の状況といたしましては、海域別で円グラフを示しておりますところを御覧ください。港内、ふくそう海域といったところが隻数では、多くなっておりますが、その右横にある重大海難の数字に御着目いただければと思います。こちらは、死者、行方不明者、沈没、全損、油の流出等を伴う船舶事故というものを重大海難としてくくって取り上げています。これが港内では6.8%、ふくそう海域は4.8%という数字を挙げておりますが、先ほど触れました準ふくそう海域に着眼いたしますと、10.3%に至っているという状況がございます。港内ですと港則法、あるいはふくそう海

域ですと海上交通安全法という形で、法の枠組みを用意しておりますが、準ふくそう海域ではそのような形になっておりませんので、一定の取り組みが必要という状況になっております。

その42隻、10.3%の内訳、5年の推移を棒グラフにしましたものが右横のグラフでございます。こちら、事故の減少傾向は見られない状況でございます。また、平成25年9月27日には、この丸で囲んだものの一つにも当たりますけれども、伊豆大島の西方海域での海難、日本籍貨物船の乗組員6名の死亡という事例も発生しているところでございます。

こうしたことを踏まえまして、4ページ目で制度の概要など示しております。ふくそう海域を結ぶ海域、準ふくそう海域における重大海難の防止といった観点、そして、船の流れを整流化させることによる安全性の向上といった目的・必要性からの制度でございます。制度の概要としては、自然的条件、あるいは船舶交通の状況によりまして、その安全を確保するために船舶交通の整理を行う必要がある海域、言い換えると、いわば変針点付近の衝突・乗揚海難の発生が多いような海域につきまして、航行に適する経路を指定するものでございます。その経路を指定しますと、船舶はできる限り指定された経路によって航行いただくものでございます。

左側の絵が一つのイメージでございます。こちらでは、バーチャルAIS航路標識も活用した経路の指定状況を示しています。交通の整流化を図るという観点で、この交通流の中心部分に線を引きまして、見合い関係の抑制を図る形になっております。バーチャルAIS航路標識と申しましたけれども、準ふくそう海域では水深も深く、一般的な灯浮標の設置が困難な状況にあるといった地理的条件もございまして、これに代えて、バーチャルAIS航路標識を用い、経路を明示するものでございます。

先ほど触れました伊豆大島の西方海域についてですが、三次ビジョンの実施計画でも準ふくそう海域の取組として触れさせていただいておりますとおり、こちらの海域から取り組めないかといった考えで調整を進めているところでございます。

次の項目にまいります。AISを利用した乗揚防止情報等の聴取義務でございます。沿岸海域における海難の発生の状況として、左上に掲げております。乗揚・走錨に伴う乗揚などの海難隻数の状況でございますが、各年の傾向を見ましても、減少傾向にあるとは言えない状況でございます。こういったことを背景といたしまして、AISを利用、活用して情報の提供、そして、海難の防止につなげていきたいというものです。

現在でも、こうした海域で情報提供を行っておりますが、それに係る応答状況を挙げています。比較対象としては、特定海域での情報提供に係る応答状況を示しております。こちらの特定海域という概念は、注釈をつけておりますが、港則法あるいは海上交通安全法の現行法におきまして、情報聴取義務のある海域がございます。これを特定海域として、その海域での応答状況を挙げております。左側の円グラフでは、応答なしという状況が10.79%に及んでいます。こちらは応答が全くないケースに加えまして、返事はあったものの、提供している情報の内容を理解していただけているかどうか判然しない船舶も含めた数字になっております。その一方、特定海域では、0.03%といった状況が見られまして、提供した情報に確実に対応していただくことが現在必要な状況になっているところでございます。

また、実際の高難という観点からも、事故事例として、25年5月のものを挙げております。A港に向けて航行していた貨物船に対して、赤線の黄色の塗りつぶし丸のポイントで、当庁から浅瀬の存在に関する情報提供を行っていたのですが、了解などの反応はあったものの、結果的に乗揚に至ってしまった事例が見られるところでございます。

こういった状況を踏まえた制度の概要を示しているところでございます。目的・必要性といたしましては、沿岸域での乗揚・走錨、こういった高難事故を防止していく。そして、今、触れましたような情報提供に対して確実な措置を講じていただくといったこと。さらに、航行の安全に関する情報について、しっかり提供していくことでございます。実際の走錨をどういうふうに監視しているかということにつきましては、左側の絵になります。錨泊状況を把握した際に、走錨監視サークルを設定して、そこからの逸脱があれば、走錨している可能性が高いと判断し、情報を提供している現況にございます。これが実際の海域の状況としましては、6ページの左下の絵の状況でございます。

制度としては、一定の海域において、AIS情報を基に乗揚等の危険性がある船舶に対して乗揚防止の情報提供を行い、かつ船舶側では、そういった情報の聴取義務を負っていただくものでございます。さらには、情報提供したことに基きまして、講じた措置についての御報告をいただくということで、確実に聴取し、御対応いただくといった制度を念頭に置いております。それから、聴取義務海域におきましては、当庁におきましても、AIS情報を基にこういった情報提供も行っておりますが、船舶の側におかれましても、情報収集に御協力願いたいということで、情報収集に対する船舶の応答義務を念頭に置いていただいております。

以上です。

【尾崎計画運用課長】 計画運用課長尾崎と申します。引き続きまして、以後の3項目につきまして、私から説明させていただきます。

7ページでございますが、AIS航路標識等に対する機能障害の抑止ということでございます。ここに大きく2項目、妨害行為の禁止という点と通報義務とありますので、一つずつ説明させていただきます。

まず、妨害行為の禁止でございますが、現行の航路標識法、この中では航路標識と誤認されるおそれのある灯火、あるいは音響を使用することは禁止されています。また、航路標識に損傷を及ぼすような行為についても禁止されています。しかしながら、電波による損傷行為の禁止という規定はございません。先ほどAISを使うというような話もございましたけれども、バーチャルというようなAISの航路標識というのが今後出てくるといふこともございまして、それらに関する偽の情報が送信される場合の影響、これについて懸念があるということから検討しているところでございます。

左の不法無線局の出現状況、これは総務省の電波法関連の現状でございますが、上から不法特定船舶局、これは小型船舶用の無線とか、レーダー等、それから、不法パーソナルについては900メガヘルツ帯、不法アマチュアについては140メガヘルツ、400メガヘルツを中心としたもの、あと、不法市民ラジオというのは、27メガヘルツ帯ということで、これらについて全くの無免許で設置して使っている、あるいは免許を更新せずにやっているというようなものがこの程度あるというような報告でございます。ただ、この中で、これを使って何か妨害をしようとか、悪意的に使おうということは多分ないのでしょけれども、無免許で使っているというような実態があります。

参考資料の2ページに、AIS航路標識(バーチャル)の活用ということで、当庁で現在行っておりますバーチャルの事例がございますので、簡単に説明させていただきます。

明石海峡と友ヶ島水道で実際に今、試験運用ということで、バーチャルの航路標識があります。上のほうが明石海峡航路の東側の出入り口、これは平成20年の多重衝突を契機に整流を図るということで、当初は実物の航路標識が入っていたのですが、これを撤去した後にはバーチャルの航路標識を設置したということでございます。大阪方面から西に向かって航行する50メートル以上の船舶というものが明石海峡向けに走る場合に、このバーチャルの航路標識と明石海峡航路の東方の灯浮標、この間を通りなさいというような経路指定がされておまして、赤い線がその航跡になります。このバーチャルの航路標識を使

いまして、経路の遵守率が、そこに明日ように94.9%から96.0%ということで上昇しているというような傾向が見られます。

それから、もう一つ、これも海上交通安全法の経路指定ですが、下の絵の友ヶ島水道につきましても、中央にD線ということで仕切りの線を引きまして、北航船については東側を、南航船については西側を通航するというようなことが定められています。ここは水深が深いため、実際に航路標識は設置されていないのですが、ここについても試験運用ということで、バーチャルの航路標識を設置しております。こちらについても若干遵守率が上がっております。ユーザーに確認いたしましたところ、経路指定のポイントが容易に確認でき、自動的に表示されているので、入力の手間が省けるとか、経路を皆さんが守ってくれば、安全性が向上されるというような意見もありまして、これについては今後正式運用へと考えております。

それから、もう一つ、4ページになりますが、海外でのAIS航路標識の現状についてです。これは平成25年の英国海軍の水路部の発表のものです。35カ国で885基が認められています。その多くがリアル、実際の標識自体につけてあるものが778基、それから、シンセ、別の場所からその当該標識、実在する標識に打っているものが86基、バーチャル、完全に何もないとこに打っているというようなものが8基となっております。上位5カ国は、中国、韓国、英国となっております。特徴については、中国、韓国、あるいは英国、アイルランドについては、灯台や灯浮標にリアルを、実際にある標識に設置しています。また、デンマークについては、海上石油施設に、シンセを設置しているような例もあるということです。

左の絵につきましても、海上交通センターのほうで受信された中国のシンボルでございまして、星型のもの、恐らくこれは実物の航路標識だと思いますけれども、このあたりにリアルのAIS航路標識を設置しているというようなものが認められており、中国には、かなりあるということでございます。

以上のような状況でございまして、現在、海上保安庁でも、リアル4基、それから、先ほどの試験運用でバーチャル2基を設置しており、今後、全国的な計画を考えております。また、民間のほうでも、福島ですとか、風力発電施設につけており、AIS航路標識が増えるということもございまして、これに対しての、特にバーチャル、シンセ等についての疑似信号のようなものが出てきたら困るということで、何らかの制度を考えているということでございます。

元の資料に戻っていただきまして、オランダで26年12月に偽船舶情報が送信されたという報告もあるようです。詳細はわかりませんが、これはAISの映像、シンボルみたいなものが送信されたようなことがあるということです。また、25年の12月にはトレンドマイクロ社というところが実証実験を行っており、パソコンと送信機、これを使ってそういう偽情報がすぐ出せるというような報道もございまして、将来的にはそのような偽信号などに何らかの対応をしないといけないというようなことを考えております。

制度の概要ですが、上のほうの丸の妨害電波等によって航路標識の機能に損傷を与える行為、先ほど言いましたAIS疑似信号等の防止対策というものを何らかの制度として考えるというのが1点目でございます。2点目は、通報義務でございます。現在の航路標識法では、第7条に航路標識に事故のあることを発見した者は、通報しなければならないと、事故発見者の報告義務が規定されておりますが、実際に航路標識に接触させたりして、消灯させたような者の報告義務はございません。先ほどの事故発見者の報告義務についても当然罰則はないということでございます。道路交通法等によりますと、交通事故が起きた場合には、当然救護義務もございまして、報告義務もございまして、罰則についても3カ月以下の懲役、あるいは5万円以下の罰金と規定されております。ということで、航路標識の当て逃げの防止ですとか、事故の早期の周知、あるいは早期復旧というようなものをどう担保するかということを考えております。

左の棒グラフを御覧ください。これは、実際に航路標識に接触した事故の件数の推移でございまして、若干の減少傾向にありますが、年間60から70件発生しております。このうち、一番下の青いものが自己申告ですので、当事者から申告がきていますが、それ以外のものは、加害船は判明したのですが、逃げたり、気づかなかつたというもの、又は、加害船は全く不明であるというものでございます。これを解消するため、制度の概要といたしまして、当事者に対する報告を義務化して、早期に周知すること、それから、実際に当て逃げをした船舶が判明しませんが、税金と申しますか、当庁で修理をしないと申せないので、そのあたりのことを制度として考えているところでございます。

次は海上構築物に対する衝突・乗揚防止のための航路標識の設置勧告等ということでございます。これにつきましては、海上構築物、風力発電施設ですとか、シーバースとか、いろいろありますが、これらの視認性を向上させることによって衝突・乗揚海難を防止する。あるいは最近再生利用エネルギーの利用促進ということで、増えつつある洋上風力発電に対しての対応も必要であると考えております。

左のほうの棒グラフ、衝突・乗揚事故隻数ということで挙げておりますけれども、上段が乗揚、下段が衝突になります。乗揚につきましては、海上構造物を認知せず、又は直前まで認知せずに至ったということで、全ての衝突・乗揚ではございません。乗揚については、平成26年41隻とありますが定置網ですかと、ノリ網などの漁業施設というのが多くなっております。それから、衝突については、その対象が岸壁ですとか、防波堤、橋梁などが多くなっております。乗揚は、定置などの漁業施設への乗揚が小型船ですとか、プレジャーボートなどが多く、衝突については貨物船等が多い状況でございます。

それから、再生エネルギーについて、参考資料の7ページを御覧ください。現在、日本の風力発電ということで、稼働中のものが7カ所、それから、計画中のものが9カ所ございます。既に福島ですとか、銚子、五島、このあたりでの沖合の構造物については、そのような標識等々が設置されているというような状況でございます。これらを受けまして、制度の概要といたしましては、特に、海上構造物につきましては、IALAの勧告におきましても、それなりにその必要な大きさのものについては、標識等で表示しようというようなこともございます。海上構造物のうち、必要と認めるものにつきましては、設置を海上保安庁のほうから勧告できるような制度が必要ではないかと考えております。

ただし、これにつきましては、検討事項として先ほど言いましたような風力発電とか、シーバース、そういう国際的にある程度つけましようというような勧告が出ているものと、それ以外の定置網などの漁業施設といった若干小規模なものなどについてどうするかというような、振り分けですとか、意見を聴取する方法ですとか、そういうものについては、今後、詳細に検討する必要があるのではないかと考えております。

3つ目の項目でございますが、航路標識の設置手続の簡素化ということでございます。現在、航路標識法では、海上保安庁以外の者が行う事業または事務の用に供するためには、その者の費用で航路標識を設置することができるのですが、これについては、海上保安庁長官の許可が必要になっております。ただ、最近、LEDとか、太陽電池とか普及してきており、かなり機器のほうも汎用化され、しっかりしたものができているというような状況もございます。こうすることで、手続を簡素化することによって、海上保安庁以外の者の航路標識設置の促進、あるいは迅速化というのが図られるのではないかと考えております。

目的・必要性の4番目になりますが、海上保安庁も行っておりますけれども、民間においても、船舶通航信号所というようなものが実際に白島ですとか、上五島の石油備蓄施設

ですとか、大阪港などにおいてポートサービス等を兼ねて情報提供をしているような実態がございます。それについてはそれなりの質の高い情報提供をしっかりとやっていただくような必要があるのではないかと考えております。

左のほうの棒グラフと表を御覧ください。これは海上保安庁以外の者が設置・管理する航路標識基数の推移で、昨年は949基ということで、若干減りつつありますが、大体1,000基程度の許可標識がございます。下を見ていただきますとわかりますように、国、これは地方整備局ですとか、防衛省、それから、地方公共団体ということで港湾管理者、漁港管理者、それから、多いのが民間ということで、電力会社ですとか、橋梁の設置管理者、こういう者たちが、そのエリアの水路を明示するような標識を設置したり、空港関連の施設、あるいは観測施設、シーバースに標識を設置しまして、許可を受けているというような実態がございます。

制度の概要といたしましては、それらの航路標識の設置基準をしっかりと明確化すれば、先ほど言いましたような海上保安庁以外の者でも、現在の技術力をもってすれば、しっかりと標識の設置が促進、あるいは迅速化されるのではないかと考えております。航路標識設置を許可制から届出制に移行する、あるいは国の機関、地方公共団体、これらが設置するときには、海上保安庁と協議が整うということが前提になりますけれども、協議ということで許可手を終わったようにみなすというような簡素化を考えております。また、もう一つとしては、届出に移行することなのですが、届出をした場合にも、設置基準を満たさないときは、何らかの是正命令でしっかりと担保できるようなことを考えております。

検討事項といたしましては、航路標識の設置基準になります。現在、告示等を出しております浮標式ですとか、実際の光力ですとか、どのように設置するとか、そういうものの性能要件について今後しっかりと検討しないといけない、という点と、あとは、海域の特性、あるいは船舶交通への影響度を考慮して、先ほどの許可、届出をする航路標識をどのように振り分けていくか、対象をどうするかというようなこと。それから、最後に、先ほどありました船舶通航信号所というような情報提供を行うような施設、これについてはどういう基準をつくって、その設備なりを維持してもらうか。あるいは情報提供の内容をしっかりとさせていただくかというようなことについては、今後、しっかりと詳細に検討する必要があると考えております。

私のほうからの説明は以上です。

【河野部会長】 ただいま事務局から、議題1につきまして御説明をいただきました。委員の方々、何からでも結構ですので、御意見や御質問をお願いいたしたいと思います。よろしく願いいたします。それでは、小島委員、よろしく願いいたします。

【小島委員】 日本船長協会小島です。

説明いただきありがとうございました。船長協会の提案として、昭和45年からこの準ふくそう区域のセパレートということをやってきました。時代とともにここまでやっきたなというのが実感です。

1つ確認です。資料2、ページ4でいろいろな国のバーチャル航路標識の基準ですが、中国、韓国、英国等、既にこれだけ外国もやり出しているという資料だと思うのです。日本も先ほど言われたように、友ヶ島それから明石海峡で、ビジュアルブイの活用を始めて3年になると思うのですが、効果が出ているということが、先ほどの説明でわかりました。それで、今、これからやろうとしている伊豆大島の西側、ここもぜひ進めていただきたいと思います。

次のターゲットとして、これをIMOで国際的に認めてもらうようにお願いします。これが一つ終われば、また次へ。特に次は東京湾の入り口の洲崎と剣崎、剣崎の沖に2つセパレートゾーンを提案しています。これは現実に既にバーチャルブイが無くても皆さん使われているのですが、これも国際的なECDIS等のチャート等にしっかり載れば、またより安全航行に寄与できると思います。

それから、先ほどの風力発電、福島沖等に設置してしまして、プロジェクト会議にも出ています。エリアがECDISにはっきり表示できればより安全だろうと思います。

それから、去年、日本海難防止協会の会報「海と安全」で「航路標識の重要性と今後のあり方」を特集されていまして。これでいろいろ書かれているのですが、そのときより、方針が、もう一つステップアップしたと感じています。ぜひ今後も進めていただきたいと思います。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございました。今の点、いかがでしょうか、事務局のほうから何かお答え等ございますでしょうか。それでは、よろしく願いいたします。

【伊丹安全課長】 国際的な取組みをということでお求めいただいております。やはり船舶交通の観点からいきますと、国際的な認知も必要になってまいりますので、そういった点の取組みも進めるべく準備をしているところでございます。

【河野部会長】 どうもありがとうございました。ほかに、それでは、木場委員、よろしく願いいたします。

【木場委員】 御説明ありがとうございました。

3点ほど質問させていただきます。

まず、4ページの準ふくそう海域における、こちらの取り組みですが、整流化をすることによって、AISを搭載していない船もこの流れに乗って、いい方向に整流化に合わさっていくのか、いい効果があるのと見込めるのかということの一つ伺いたいということ。

それから、6ページでございますが、聴取義務のページですけれども、何度か言葉の中に聴取義務とか、報告義務、あるいはその後、通報義務という言葉がございましたが、この義務ということがどの程度のことを指すのかがわかりませんで、非常に重いものなのか、もしくはお願いしますという程度のものなのか、そこも教えてください。

最後ですけれども、これは7ページになりますが、こちらは、一番下の段にあった接触・損害を与えた場合の報告の義務化というところですが、左の表で、先ほどの御説明で、例えば平成26年ですと、一番上の加害船不明の13件が、国の税金を使って修理せざるを得ないという御報告があったのですが、こういう船の場合、不案内で申しわけないんですが、車のような保険の加入について、ぶつけたときに保険は当然きくのか、そのあたり、保険の加入率が低くて逃げてしまう船が多いという意味なのか、御説明の追加をお願いしたいと思います。

以上です。すいません。

【河野部会長】 今の3点、いかがでございますか。

【伊丹安全課長】 まず1点目のAIS非搭載船舶との関係でも、整流化効果はあるのかといった点でございますが、こちらは、例えば現行法でいきますと、参考資料の1ページ目で海上交通安全法の経路指定の例を示しておりますが、経路指定という形になりますと、AISの搭載の有無にかかわらない話のものでございます。現行も経路指定で、海図にもこの線が示される形にもなりますので、そういった点においては同様といったところでございます。

それから、義務の程度でございますが、聴取自体は、法的義務の内容として、せねばならないということであり、意味合いとしては、お願いしますということよりは、義務という形になるんですけれども、義務の履行担保のための措置があるかといったことになって

まいります。現行制度では、勧告に基づいて講じた措置について報告いただくという形をもって、いわば履行を担保する仕組みになっております。こうした現行法の仕組みも念頭に置きまして、そういった義務に係る仕組みを考えているといったところでございます。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。はい。それではもう一つ。

【尾崎計画運用課長】 保険の関係ですが、基本的な損害賠償の保険、P I 保険というものですが、ほとんど入っております。ただ、保険会社は実はいろんな保険会社がありまして、優良なところもありますし、若干ちょっと形だけのところもあります。一応ほぼこの保険に加入していますので、我々が発見した場合は、保険会社と主に交渉して、保険で航路標識の修理を行っていくということで、基本的には船主等の直接の負担はないということになります。

それでは、どうして逃げるのかという話があるのですが、正確な数字はわかりませんが、一つは、確かに自分が当てたことをわかっていて逃げるというケースもあります。しかし、大型船では航路標識にこすっていても、実際、気づいてないというケースも幾つかはあるようでございます。それと、先ほどの一応保険では出るという話はあるのですが、おそらく通報すると、捕まるのではとか、いずれにしても、止められて、ある程度の事情も聞かれて、何らかの処理をしないといけないということで、実際に航路標識への接触に気づいても、ちょっと面倒なことになって嫌だなというのものもあるかもしれません。

【木場委員】 ありがとうございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。ほかに御質問、あるいは御意見等ありますでしょうか。それでは、渡部委員、よろしく願いいたします。

【渡部委員】 2つございますが、1つは、最初にA I Sで情報提供していて、「了解了解といいながら乗り揚げちゃった。」という、どういことが直接の原因で乗り揚げちゃったのだろうかというのが、多分皆さん、御疑問じゃないかと思しますので、もう少し乗揚原因を詳しくお話いただきたい。それが1つと。

それから、先ほど外国の航路標識のA I Sの状況、参考資料の4ページで御紹介ありましたけれども、上のほうに書かれた、新しいシンボルで国際的に認められたものと、下の中国の例で見ますと、何か星のマークを描いていますけれども、端的に申しますと、先におやりになっている国というのは、シンボルのマークを各国勝手につけて使っているような感じがするんですが、そうした場合に、逆に、これ、何のマークだという話になって、

誤認識による事故にもつながると思いますし、本来目的とする意味がきちっと伝わらないんじゃないかと思うんです。ここで書いてあるのは、既に各国おやりになっているのは各国勝手にやっており、まだ標準的なシンボルじゃないんですねというのをちょっと知りかったんですけど、いかがですか。

【河野部会長】 今の点、いかがでしょうか。

【伊丹安全課長】 まずは、事故事例のほうですけれども、例えば5ページのケースで申しますと、表記のように了解という反応をいただいているのですが、ここが上の円グラフで示しておりますように、応答不明船、リアクションはあるのですけれども、実際の動きが伴っていないケースが生じている状況でございます。例えば実際に理解して操船するけれども、潮流などの影響で圧流されて、船が思うように動いてくれないといったようなケースはあろうかと思うのですが、それは情報に基づいた行動をしていただいた結果の状況といったことも考えられます。

今回、この例でいきますと、ほぼ、いわば直線的に進行していて、回避する明らかな航跡が見られなかったので、当庁側も、どんどん浅瀬に近づいているということで情報提供を行った結果に生じたことでございます。

それから、先ほど御説明した部分で、補足させていただきたいと思います。木場先生からお尋ね頂いた事項の関係なのですが、聴取義務関係の仕組みについては、いろいろと検討している面もございます。基本的には、どういう措置をとって対応したかと報告いただく、御説明したような、了解というところにとどまらず、いわば事後的な形になりますけれども、講じた措置の内容を報告いただくことで担保していこうということでございます。先ほど勧告など申しました点については、海上交通安全法の場合の航路やその周辺海域では一定のいとまがあり得る形にもなっておりませんが、ここで触れた乗揚ですとか、走錨で浅瀬に近づいているような場合、いとまがないケースもございますので、そうした勧告を前提にした形ではない措置も含めて検討しているところでございます。

以上です。

【河野部会長】 はい。では、次に、もう一つの御質問についてはいかがでしょうか。

【尾崎計画運用課長】 シンボルの話ですけれども、参考資料の4ページにつきましては、船側のものではなく、海上交通センターの表示装置で表示されたものになります。現在、AISについては、こういうものが表示されるような仕組みになっております。義務化された船につきましては、3ページに書いてあります旧シンボルというものがございま

すが、16年12月に航海用レーダーの性能基準が改正されて、このシンボルが規定されました。これについては世界的におそらく完全に対応しているはずですので、船側のレーダーには、リアルは、四角に十、バーチャルはそれに加えてブイの字が表示されております。昨年の5月にIMOの海上安全委員会で、新たに右側に書いてあります新シンボル、29ほどあるみたいですが、これが承認されて、世界的にこういうのを使っていきましょうということになっております。

全世界的な動きはわからないんですけども、日本の国内メーカーについては、新シンボルについても、年内、あるいは年度内に新しい機器については導入していこうというようなことを言っておりますので、来年度以降、新しく積む義務船のレーダーについては、国内メーカー3社のみですけども、新シンボルが表示されてくる、現存する義務船については、旧シンボルが表示されるという状況になっております。

【河野部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか、渡部委員、さらに何かありますでしょうか。

【渡部委員】 最初の乗揚の件で、多分海難調査をされたと思いますので、もう少し詳しい原因を究明して、要は改善につながるものであれば、例えば、報告を求める際には、相手がどういう情報が緊急事態に欲しいのか等というのを検証する意味でも、あるいは緊迫したときに何をワンポイントで通報する等と、彼らが即差に理解できるのか、こういうことにもつながるかと思っておりますので、海難原因、報告のあり方をもう少し深ぼりすれば非常によろしいんじゃないかというのが1点です。

それから、ちなみに、これ、中国の船をあらわすシンボルなんでしょうか、中国独特と考えてよろしいですか。

【粟井整備課長】 参考資料の4ページの図のことと思いますが、一部に推測にかかわる部分もありますが、中国では、日本よりもはるかに多くの船にAISの搭載義務を課しておりますので、このバーチャルAISの有効性というものが高いというふうに考えているんだろうと思います。実際にこういうところに物理的に航路標識を設置するよりも、はるかに安価に表示できるので、シンボルの統一を待つことなく、各国の判断でバーチャルAISの設置を先行させているという状況があるのではないかと考えておりますが、その結果、ここに表示されておりますものは、現在、AISではありますが、実際に航路標識があるところ、失礼しました。そういう意味では、先ほど申し上げました航路標識がないのにつけているということでございます。失礼いたしました。

ということで、ここに表示されておりますものは、現在、統一されているものではなくありませんで、各国独自のものでありますが、これは関門海峡海上交通センターと書いてありますけれども、海上保安庁のシステムは、まだ統一された形での表示をするようになっておりませんので、これは参考に置いてあります別のパソコンに表示されたものです。ですから、その装置の表示機能に依存しておりますので、こういうふうに出るとというのが、全ての機械でこのように出るということではなくて、これを受けた機械はこのように表示しているというように考えるべきものと思います。

【河野部会長】 どうもお答えを、ありがとうございました。ほかに何か御意見、あるいは御質問がありますでしょうか。それでは、大森委員、よろしく願いいたします。

【大森委員】 8ページの海上構築物に対する航路標識の設置勧告のところでございますけれども、先ほどの御説明でもありましたように、沿岸に定置網なり、ノリ網というのは全国に大変な数がございます。ただ、極めて沿岸に設置されているということで、この保安庁の航路標識というような形で設置しているところはほとんどありません。船舶交通の安全確保のために必要があると認められる場合というのがどういう位置づけになるのか。それを踏まえて設置を必要とする海上構築物というのはどういうことに当たるのかということについては、こういった現状も含めて慎重に検討していただきたいと思います。

以上です。

【河野部会長】 今の点につきまして、何かお答えがありますでしょうか。よろしく願いします。

【尾崎計画運用課長】 今、区画漁業ですとか、定置漁業ということで、かなり日本全国多くの漁業施設がありますがプレジャーボートですとか、特に大型船が通るところについては、もう少し大きなものがついているというような認識はしております。先ほど大きな海上構築物ということでの風力発電施設ですとか、シーバースというのは、国際的な勧告もございますし、そこはしっかりやるんだらうということはございますけれども、漁業施設については、付近の航行環境等もございますので、そこは現在の実態を見ながら、大きさについてもどういうものをつけていくかというものもいろいろ検討していただく必要があると思います。

【河野部会長】 ありがとうございました。ほかにどなたかありますでしょうか。それでは、浅野委員、お願いいたします。

【浅野委員】 質問なんですけど、国際的に見て、特異なものというようなことも中に

入っていますか。つまり、これから港湾のほうでは、外国の船の寄港が増えるほうがいいということを考えているということは、外国の船長が操船する船がどんどん増えてくるほうが望ましいと考えるわけですね。ということは、外国のやり方と日本のやり方の間に少し違いがあると、それを、遵守を促すことがなかなか困難になってくる場合があると思うので、これがおおむね国際的に見て、どこの国でもやっているような、そういうふうなものであるかというのはどうでしょうか。

【河野部会長】 今の点はいかがでしょうか。それでは、よろしくお願いいたします。

【野澤企画課長】 今回掲げました措置と国際的なルールとの関係でございますけれども、御案内のとおり、バーチャルAISの部分につきましては、IALAでこういう基準ができたということを踏まえて、これを国内的に行っていく部分でございます。

その他一般的な安全ルールに関しましては、国連海洋法条約におきましても、こういう沿岸国の管轄権として、外国船の無害通航権を過度に侵害しない範囲内で認められておりますので、その範囲内に収まっているものと考えております。

【河野部会長】 いかがでしょう。

【浅野委員】 ということは、周知徹底することもその国の監督者の責任になるということでもありますので、慎重に外国船の対応をこれから考えていかなければならないということによろしいですか。はい。ありがとうございました。

【河野部会長】 はい、どうもありがとうございます。さらにお答えがありますでしょうか。

【野澤企画課長】 施行に当たっても、十分な時間をとるような形にして、我が国に寄港するような外国船についても、十分周知を図れるような形で進めさせていただきたいと考えております。

【河野部会長】 ありがとうございました。ほかに何か御意見ありますでしょうか。

それでは1点、私から伺わせていただいてもよろしいでしょうか。

今、外国船に周知するとおっしゃったのですが、そういう場合、どういう方法で周知されるのでしょうか。

【伊丹安全課長】 1つには、国内にも外国船関係の団体がございますので、そういったルートを通じて、あるいは代理店という形でそういった船舶関係の運航業務を担っておられる組織もございますので、そういったところを経由してお伝えするというのが一つございますし、また、例えば経路指定などは海図に示すという形で、周知、そういった航行

方法を把握いただく必要があるということをお伝えするというような形になるかと思えます。

【河野部会長】 どうもありがとうございました。ほかにありますでしょうか。小島委員、お願いいたします。

【小島委員】 今の御質問ですが、現実もう外国人の船のほうがすごく多いのです。今、日本の商船隊は約2,600隻あります。そのうち日本人乗り組みは2,000人。つまり6万人乗っているうちの95%以上が外国人で、既に、入港してきているのです。そういう人たちも、しっかりした教育を受けて乗ってきていますので、周知というのはできるはずです。だから、御心配ないと思います。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございました。ほかに何かありますでしょうか。よろしいでしょうか。ほかに御発言ないようですので、議題1につきましては、終了したということにさせていただきます。

それでは、議題2の船舶交通の現状を踏まえた現行制度の見直しという点につきまして、御説明をお願いいたします。

【野澤企画課長】 それでは、資料の10ページ、船舶交通の現状を踏まえた現行制度の見直しにつきまして、説明させていただきます。

今回の審議会で、議論いただいているものは、大きく2つございまして、1つは、前回議論いただきました一元化の部分と、本日、議論いただきました航路標識の部分でございますけれども、実は、あわせて、事務局側から本部会において議論をいただきたいテーマとして、こちらのテーマを今、考えているところでございます。港則法と航路標識法についてですが、どちらの法律も非常に古い法律でございまして、港則法は昭和23年の施行、航路標識法も昭和24年の施行ということで、実は、現状に合わないような規制の部分がございます。

資料の11ページになりますが、この部分の議論につきましては、次回の8月7日にもう少し詳細な資料を提示するような形で議論をしていただこうと思っております。本日、この一枚紙というのは非常に生煮えの資料なものでございますので、簡単な説明にとどめさせていただきます。むしろ、これ以外にも各委員の皆様方がふだんから問題意識を持っているものがあれば、あわせて御議論、御意見いただければと思っております。

現状を踏まえた現行制度の見直しということで、項目4つほど提示させていただいてお

ります。まず1つ目は、航法等の内容でございますけれども、現在、港則法には、港ごとに特別な航法を定めていいよというような規定がございまして、それに基づいて省令でいろいろ、港ごとに禁止をしたりとか、制限をかけたというように行っているところでございます。資料の右側のえい航の制限、これはほかの船を引いて航行する場合の規制でございまして、例えばほかの船を引いて航行する場合、引船の船首から最後の雑種船の船尾までの長さが120メートルを越えないことというような規定であったり、一方通航を設けている規定もございます。ですが、このような規定はあるのですが、もう少しこれらの規程に制限を設けるような、直接的な根拠規定が必要であるかどうかというようなことにつきまして、現在、当庁内で検討しているというような状況でございます。

2点目の遵守を促す手法でございますけれども、これについては、いろいろ海上交通ルール等あるのですが、一つ部内で議論しておりますのは、海上安全指導員についてです。この海上安全指導員の方は、船乗りの方やプレジャーボートを楽しむ方の中から海難などに対して問題意識の高い方を中心に当庁が指名しております。海上安全指導員の方々につきましては、ふだんから航行の安全指導等を行っていただいているところになりますが、こういった方々の活用をもう少し考えられないかというようなことで、現在、当庁内で議論をしているところでございます。

3点目の対象船舶でございますけれども、一番右側の欄に雑種船という言葉がありますが、これは非常に聞きなれない言葉かと思えます。実は港則法の規定の中にこの雑種船について、例えば雑種船は航路を航行しなくてもいいよといったような規定が設けられておりまして、その当時の趣旨をひもときますと、基本的に小型の船舶を想定しているみたいで、そういった小型の船舶というのは、非常に港内の事情をよく知っているから、航路航行義務のようなことの対象としなくてもいいんだというような考え方になっているようですが、今となってみますと、非常にこの雑種船の範疇というか、外延が非常にわかりにくいのではないかという御指摘を多々いただいているものですから、この辺のところをもう少し明確にする必要があるのかどうかについて今、検討しているところでございます。

最後、4点目の航路標識でございますけれども、収用規定の見直しと書いてあるところでございますが、実は、航路標識につきましては、大まかに申しますと、戦前は基本的に国がつくるというような規定がありまして、その後、戦時中はなかなか国のほうで航路標識をつくれないうところがありまして、自治体とか、民間がつくった航路標識というのがかなりつくられたみたいなのですが、それを戦後、国のほうで収用して、それを国が

管理し、それなりのレベルの航路標識にするために国が収用できるという規定があるのですが、これも今とってみますと、このような規定の必要性についてや、視認障害物の制限と書いてありますが、これは植物について規定がありまして、何か植物が育っているとだんだん灯台とかの高さよりも高くなり灯台の灯りを非常に見にくくしている場合について、それを伐採できるという規定があるのですが、植物以外にも何か規定しておく必要性があるのかどうなのかというようなことを中心に現在、議論しているところでございます。

繰り返しになりますけれども、もし、本日委員の皆様のおかげで、常日ごろ問題意識等を持っていることがございましたら、幅広く御意見をいただければと存じますので、よろしくお願いたします。

以上でございます。

【河野部会長】 それでは、今の点につきまして、何か委員の方々から御質問、御意見等ありましたら、よろしくお願いたします。それでは、小島委員、よろしくお願いたします。

【小島委員】 パイロットをしている友達からも、航路標識について聞きました。これから、不要になるような灯標とか、維持するのが困難な標識を、整理していくという話です。現場の人としては、やはりどうしても安全航行のためには、ここはあったほうがよいとか、これは残してほしいとか意見があるようです。その辺、現場の人とよく、話をされ、検討していただき、今後、有効なライトは残して、不要なものは削っていくと、維持費をかけないように、ということだと思います。よろしくお願いたします。

【河野部会長】 いかがでしょうか。

【尾崎計画運用課長】 ありがとうございます。ビジョンのほうにもありましたように、航路標識の最適化というところで、配置替えですとか、今、ありましたような廃止ですとか、そういうものは順次進めていくことになっております。もちろん現場の人なり、ユーザーの意見等をしっかり聞きながら、今後ともやっていきたいと考えていますので、よろしくお願いたします。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ほかに何か御意見、御質問ありますか。それでは、木場委員、よろしくお願いたします。

【木場委員】 御説明いただいた11ページについての雑種船なんですけど、あまり一般的には雑種という言葉自体がマイナスイメージが強いので、あんまり一般的に使われてい

ないので、この内容も不明瞭なのもあるのですが、ちょっとこの機会に少し内容に合った言葉に変えたらどうかと。

あと、これ、全く議事録に載せなくても結構なんですけど、例えばペットなんかを飼う者としては、犬の飼い主同士の会話として、他人の犬を呼ぶのに雑種という言葉はよろしくなくて、ミックスという言葉は今を使うようにしております、そのあたりでちょっと言葉の意味という部分も大事に変更していただければと思います。

【河野部会長】 今の点、御検討いただければと思います。

ほかにはいかがでしょうか。それでは、加賀谷委員、お願いいたします。

【加賀谷委員】 海レ協の加賀谷でございます。

当協会では、免許の更新等を行っております、年間10万人ほどの受講生に事故を起こさないようにというような指導もしているところでございます。ただ、海上保安庁の統計で見ると、小型船の海難が多いということと、3次交通ビジョンでも小型船の海難3割減らすというような目標がうたわれていますけれども、当協会が扱うBANという会員制の、陸上のJAFみたいな船の曳航救助をやっていますが、その原因を見ますと、やはり発航前の点検をしっかりとやらせれば、かなりの部分で事故が防げるのではないかとというような結果が出ております。

そこで、先ほど海上安全指導員の活用について検討されているというようなところがございますが、これをどのような制度化していくのかということについても検討されているのか、その辺をもう少し詳しくお話しいただきたいと思います。

【河野部会長】 いかがでしょうか。

【野澤企画課長】 発航前点検も含めまして、幅広くどのように活用していくのかということについては考えていきたいなと思っております、また次回その結果につきまして、御説明させていただきたいと思っております。

【河野部会長】 よろしいでしょうか。ほかにありますでしょうか。福永委員、よろしくをお願いいたします。

【福永委員】 日本水先人会連合会の福永です。

管制等の対象船舶の基準について、最近、トン数ではなく、長さが使われるように、傾向として変わってきていますが、まだまだトン数が使われている部分があります。そのトン数について、国内トン数と、国際トン数の両方を持っている船があります。そのこと自体、経済的な問題とか、事情はあるんでしょうけれども、船舶を操船する立場から言うと、

国際トン数を使ってもらいたいと思っております。国内トン数があること自体が我々にとっては不思議に感じております。特に多層甲板船では国内トン数とその船の実態と著しく異なっており、安全の面で心配しております。その辺りを検討していただける余地があるかどうか、お聞きしたいと思います。

【河野部会長】 今の点はいかがでしょう。それでは、部長、よろしく願いいたします。

【尾関交通部長】 役人的で申し訳ありませんが、これは海事局の話になりますので海事局とまた相談して考えてみたいと思います。

【河野部会長】 それでは、海事局のほうからよろしく願いいたします。

【中川補佐】 海事局安全政策課の中川です。トン数でなく、長さを安全の規制を導入する基準として使ってはどうかという御意見ですけれども、1つは、航行安全と船の安全、それから、船員に関しても安全規制というのは設けられておまして、それぞれ国際条約で決まっております。国際条約そのものがトン数をベースに決められておりますので、国際的にそういうふうなトレンドができていけば、また、我々としてもそういう働きかけができれば、そのようにやってまいりたいと思いますけれども、現状はトン数をベースにして国際的にも安全基準が決められているということでございます。

【河野部会長】 今のお答えでよろしいでしょうか。

【福永委員】 ですから、国際トン数に統一してもらえませんかという要望なんです。

【中川補佐】 国際トン数にという御意見ですけれども、これに関しては、条約に基づき国内で国際トン数を導入する際に、国内の二層甲板船とか、そのあたりの船舶に関しては、条約ができる前に国際的に合意されていたトン数の考え方と、船の大きさとしてはそんなに変わらないというような状況がありましたので、それらの船にまた新たに大きな強い規制を課すというのは、ちょっと合理的ではなく、経済的にも非常に大きな負担を強いることになるので、日本国内においては、特に二層甲板という特殊な船については、どうしてもダブルスタンダードになるような形になってしまったんですけれども、特に、これが原因で大きな事故になっているとか、安全上の支障があるということであれば、また、今後考えていけないといけないと思いますが、今現状において、これが大きな安全の支障になっているという状況ではございませんので、そういう状況、今後のいろんな事故とか、そういったものを踏まえて、考えていきたいと考えております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

申しわけありませんが、私から質問させていただきたいのですが、11ページ目の現行制度の見直しに関するページについてです。先ほど加賀谷委員の御質問にありましたけれども、ボランティアの方を活用していくというときに、そのボランティアの方にどの程度の指導の権限を与えることになるようにお考えなのかを教えてくださいませんか。ある程度の権限を与えないと、効果的ではないような気がしますので、その点どういう方向でお考えなのですか。

また、罰則のあり方について、先ほど何度か義務化という言葉がございました。主として6ページと7ページの「義務化をする」というところです。罰則の検討というのは、このあたりの義務化というところに呼応するものなのかという点を伺わせていただければと思います。

【尾関交通部長】 それでは、私のほうからお答えします。現在、実際に海上安全指導員という方々を全国で1,000名ほど指名しております。プレジャーボートに対して、現場に行って危ないですよといった注意喚起を行ったり、マリーナなどでの講習会において講師をお願いしたりといろいろな活動を行ってもらっており、そういう人たちをしっかりと制度化できないのかという議論をしております。現在、海上安全指導員の指名については、当庁内の手続で行っているだけですので、もう少しきちんと制度ができないのかなど。そのときに、どこまでの仕事をしていただくかという話になります。しかし、例えば人を捕まえるとか、そういう話になりますと、それはもう警察職員、警察権限の話になりますので、そういった権限は与えられないと思いますし、実際ボランティアでやっている人にそこまでやらせるのは過大な負担だと思いますので、その方々の今やっている仕事の中身を見ながら、現実的にやっていただける範囲というものを考えております。基本的には今やっていること、あるいは海上保安官のお手伝いをしてもらおうような、そんなことを考えております。

例えば警察で交通巡視員というものが昔ございまして、準警察官のようなものが道交法に規定されてありましたが、そういうのもやめていくような、今、流れにもなっています。公権力の行使は、基本的には国家公務員、公務員が行う、公権力の行使でない部分について、ボランティアの人たちにお手伝いを少ししてもらおう。ただ、それを法制度上何かしっかり位置づけられないかということです。

それから、義務化の罰則、義務化の程度の話ですが、先ほど木場委員の話にもございましたが、義務化といったときに、普通法律上は努力義務という、そう努めなければならな

い、やらなければならないと書いてあるものと、罰則をもって担保するものの2つが法律的にはございます。先ほどの聴取義務のような話は、現行の海上交通安全法、港則法でも罰則はついておりません。それは、例えば罰則をかけて立証するのが難しいとか、そういう議論もあるのですが、罰則をかける必要性がそこまであるのかどうか、どの程度法益の侵害があるとか、そういう横並びの議論もあって、罰則をかけてございません。今回の聴取義務についても、横並び上、罰則はかけないのかなと思っていますが、では、罰則をかけないと効果があるのかという話にもなってくると思います。法律に書くことによって、例えば聴取義務をかけて、聞いていなかったことによって、海難を起こすと、当然業過事件や、海難審判の免許の処分になってきます。聴取義務を守っていなかったことが、ほかの制度の中で罰則をかける一つの根拠になりますので、今のところは聴取義務については罰則をかけるつもりはございません。

しかし、先ほどの当て逃げのような場合は、罰則がないと抑止力にならないと思っていますので、そこはどの程度の罰則を設けるかはほかの法律の横並びを見ながら考えたいと思います。11ページの罰則のあり方についてですが、今回検討している新しい部分だけではなく、現行の制度についても、今の状況を見ながら、罰則をかける必要があるのかどうかということも含めて議論はしたいと思っております。

それから、先ほど渡部委員からこの資料の5ページの事故事例についてももう少しよく分析したほうがよいという話がありましたが、補足説明をこの図でさせていただきます。この事故事例の右側の図に青線があり、白抜きで乗揚防止ラインと書いてあります。マーチスなどでは浅瀬から数マイル離れたところに乗揚防止ラインを設定し、そこを越えた船舶があった場合にランプの点灯や音により、AIS運用官に知らせる仕組みになっております。乗揚防止ラインを越えた時点で大体注意喚起をすれば、進路を変更したり、スピードを落としたりして回避できるであろう距離を見積もってこの防止ラインを設定しています。ですから、この防止ラインを越えて真っ直ぐ航行する船舶は、これは危ないということで、このまま直進すると浅瀬があって乗り揚げますよという注意喚起を行うのですが、ラジャーと言ったまま、何もせずに直進し乗り揚げるとというのが現実です。今回はそういう乗揚防止ラインを越えて、前に浅瀬がある船舶に対して危ないですよと注意喚起した後に、了解しました、針路を変更しますとか、こういう動作をしましたという報告をしていただく。単に、海上保安庁から何か連絡がきたら、とりあえず返事しておけばいいやということがないような仕組みをつくりたいと考えております。

経路指定の話について補則させていただきます。経路指定は、先ほど小島委員の話にもありましたが、I M Oの中に推薦航路という制度がありますので、当然我々は、この法律の中で経路指定という制度をつくることにプラスして、I M Oに日本としてはこういう経路設定しましたということを通じ、I M Oから経路設定について承認を得るといった国際的な手続を経て周知を図るとともに、当然海図にも記載しますので、その点で皆さんに把握いただくことになると考えております。

バーチャルのA I S航路標識を利用した船舶交通の整流によって、A I Sを搭載していない船舶に対して何か効果があるのかという御質問がございましたが、例えば今の伊豆大島の西側の海域では、漁船の人たちにとってもみても、貨物船などがどこから来るのかよくわからない状況なのですが、整流化することで、ここの海域では多分もう右側からしか来ないと、こちら側では左側からしか来ないというふうに、大体来る方向がわかることで、整流化していただくとありがたいという話もございますので、A I S搭載船舶に限らず、それ以外の船舶についてもそれなりの安全・安心を保つ効果があるということもございます。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、ほかに御意見、あるいは御質問はございますか。もしないようでしたら、議題の2につきましては、終了したいと思います。

続きまして、議題の3の中間とりまとめの方向性につきまして、御説明をお願いいたします。

【野澤企画課長】 それでは、資料の2、「船舶交通の安全・安心をめざした第三次交通ビジョンの実施のための制度のあり方について」中間とりまとめの方向性と示した資料を御覧ください。次回8月7日の部会において、中間的な取りまとめをお願いしたいと思っております。この資料は、その議論のたたき台という位置づけでございます。

表紙をめくっていただきまして、まず、柱書きのところでございますけれども、1回目、2回目の議論を踏まえましてまとめていきたいと考えております。今後、我々のほうでも、内閣法制局等と御指摘いただいた部分につきまして、検討を開始したいと思っておりますので、どうしても全体としては引き続き検討を行うという形での中間とりまとめとさせていただきます。

それから、4行目のところになります。航路標識の適切な整備・管理については、小

委員会を設置し、検討を行うと書かせていただいております。先ほど大森委員のほうからもございましたが、具体的にどういったものに対して、例えば勧告制度の対象にしていくのかにつきましては、非常にデリケートな問題もございますので、別途この部会から何名か委員の方に御参加していただくような小委員会をつくらせていただいて、そこでもう少し突っ込んだ実務的な観点から御議論していただきたいと思っております。次回、小委員会において、どういった論点について議論していただくのか提示させていただきたいと思っております。また、現行の部会の運営規則には小委員会設置の規則もございませんので、規則の部分の改正もあわせて提示させていただきたいと思っております。

中間とりまとめの大きな中身でございますが、四角の枠で囲っておりますとおり、一元的な海上交通管制の構築の部分と、航路標識を活用した安全対策の強化の大きく2つの柱でございます。あと、3のところ、頭出し程度の資料になりましたが、船舶交通の現状を踏まえた現行制度の見直しについて、小委員会の設置などについてまとめさせていただければと思っております。

2の航路標識を活用した安全対策の強化については、本日議論いただいた中身につきまして記載させていただきたいと思っております。3の船舶交通の現状を踏まえた現行制度の見直しにつきましては、次回議論していただき、その場で修正していただくような形になるかと思いますがまとめさせていただくというようなことを考えております。

1の一元的な海上交通管制の構築ですが、基本的に前回の資料を項目ごとにまとめさせていただいている状況でございます。と申しますのは、前回の部会では、基本的に資料につきまして、ここの部分についてはどうかというような御指摘も大きなものはなかったと存じておりますので、そういったことを踏まえまして、こちらをまとめさせていただいております。

まず、(1)としまして、非常災害発生時における湾内全域を一体と捉えた移動命令等の導入ということで、大地震等を念頭に湾内への入湾制限とか、湾内での移動等に関する命令を行うような制度の検討が必要であるということの方向性を出させていただいております。

次に、(2)として、AIS航路標識による緊急確保航路等の明示・手続の迅速化ということで、告示によらずにAIS等を用いて早期に周知するような制度の検討が必要であるという形でまとめさせていただいております。

(3)として、非常災害発生時における情報聴取義務海域の湾内全域への拡大というこ

とで、そういった事態のときについては、湾内を対象とした情報聴取義務の拡大を図るとともに、あわせて、提供される情報を聴取する制度の検討が必要であるというふうにまとめさせていただいております。

最後に、(4)として、位置通報による湾内全域の船舶動静の把握と事前通報の一元化でございます。まず、の位置通報による船舶動静の把握でございますが、ポイントは、次のページでございます。入域または出港時点において、その旨を海上交通センターに通報する制度の検討が必要であります。

次に、事前通報の一元化ということで、海上交通安全法の航路、港則法の航路(水路)を航行する場合において事前の通報を一元化する制度の検討が必要であるという形でまとめさせていただいています。

このような形で次回中間とりまとめをお願いできればということで、本日、中間とりまとめの方向性として資料を出させていただきました。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。今の御説明につきまして、何か御意見、御質問等ありましたら、よろしくお願いいいたします。前田委員、よろしくお願いいいたします。

【前田委員】 外国船舶協会の前田です。

既にもう議論が済んでいたら申しわけないんですけども、先ほどからちょっと出ていました小型船舶の安全対策、これ、第3次交通ビジョンでもやられているところだと思っておりますけれども、この辺は今後の議論ということになるのでしょうか。

【浅野委員】 同じようなことで。

【河野部会長】 それでは、浅野委員、よろしくお願いいいたします。

【浅野委員】 同じような感覚なものですから、あわせて質問申し上げたいと思うんですけども、この3次ビジョンというのは、海上交通安全の法律に関するところとか、港則法に関するところだけでなく、小型船舶の事故防止という部分も含んでいて、それは、先ほどの御質問もそうだし、加賀谷委員の御質問もそれを含めているわけですね。ところが、ここで書いている議論の主な対象は、交通安全に関する話であって、特に海上保安庁の仕事に関する法律の制度をどうこれから変えていくのかという話なわけですね。ですから、この制度のあり方というのが緊急に変えなければならない部分を取り扱っているものであって、そういう部分以外に3次ビジョンに含まれていて、なお検討すべきところは残っているんですけども、そういう部分はあえて省くのか、それとも、先ほどからの御質問

どおり、範囲を広めてやったほうがいいのかというのは、分かれ道だと思うんです。

ですから、私の考えでは、海上保安庁のお仕事の範囲に特化した話であると思いますので、そういうふうな限定を加えたほうがよろしいんじゃないかと思いますので、それでよろしいのかと、これを質問申し上げたいと思います。密接に絡みますので、よろしく願いします。

【野澤企画課長】 前田委員の御指摘のとおり、第3次交通ビジョンの中には、小型船舶の安全対策の部分もございますが、それ以外に一元化の話や、航路標識の維持管理といったものもございます。実は、その中で浅野委員からお話がありましたとおり、我々として、今一番に、緊急的に取り組まなければならない部分という意味で、まず2つの論点を提示させていただいており、その部分についてまず諮問させていただいております。一つは一元化の部分2つ目が航路標識の部分でございます。そのほかに、小型船舶の安全対策につきましては、引き続き大きな課題だと認識をしております。実際、第3次ビジョンの中で提示させていただいております小型船舶の事故の3割削減という目標を達成するにおいて、現状の政策で十分なのかどうなのかというところは、引き続き、国交省などとも議論させていただいているところですので、当面、この部会で御議論していただきますのは、浅野先生のほうからお話がありました当庁の行う施策の部分の、大きく2つの点につきまして、まずは中間とりまとめではまとめていただければなと考えております。

【河野部会長】 ありがとうございます。今のお答えで、前田委員、浅野委員、よろしいでしょうか。

【浅野委員】 そういうことならば、そういう方向でおやりになればいいと思います。

【河野部会長】 はい。それでは、その方向でということでよろしく願いいたします。

よろしいですか、交通部長。いかがでしょうか。

【尾関交通部長】 検討いたします。

【河野部会長】 はい。承知いたしました。それでは、御検討を続けていただくということで、ほかに何か御質問、御意見ありますでしょうか。特に発言がさらにはないようですので、それでは、この点につきましても、議事は終わったということにさせていただきたいと思います。

では、本日、たくさん御質問や御意見をいただきましたので、引き続き、これらを踏まえて、制度改正等に係る作業を海上保安庁で進めていただきたいと思います。

最後に、議題4でその他とございますが、事務局で準備されているものが何かございま

すか。

【安尾企画調査室長】 本日は、貴重な御意見をありがとうございました。前回第3回の船舶交通安全部会の際に、委員の方から御指摘のありました件につきまして、一部取りまとめさせていただきましたので、それを報告させていただきたいと思います。また、昨日7月1日にM I C Sの正式運用ということになりましたので、それについて御報告させていただきたいと思います。

次いで、湾内の津波対策と管制の概要について、御説明させていただきますので、よろしく願いいたします。

【尾崎計画運用課長】 計画運用課長尾崎と申します。

準備ができるまで、M I C Sのスマートフォン用サイトの正式運用へということで、広報資料とリーフレットを用意させていただいています。第1回のほうでちょっと御紹介させていただいた部分もあるのですが、これまで携帯電話ですとか、あと、ホームページで情報提供してきましたが、スマートフォン用にサイトをつくりまして、4月10日から試験運用を開始しておりました。これにつきましては、昨日7月1日から正式運用を開始しておりますので、御紹介いたしたいと思います。詳しくはリーフレットを御覧いただければと思います。そこにありますように、地図画面上にいろいろな情報が載せられるということで、M I C Sのほうで一々ページをめくったりしていたようなものが、気象情報ですとか、危険海域の情報ですとか、そういう情報が地図画面上に一目で表示できます。携帯電話についても簡単ですので、沿岸部であれば、プレジャーボート等で、あるいは漁船等で持っていただければ、簡単に海上安全に関する情報が入手できるということになっております。

また、地図画面以外に、トラブル時にどういうふうに対策をとったらいいかですとか、そういう情報もリンク等で掲載しておりますので、この夏に向けて小型船舶、あるいはプレジャーボートを中心とした海難が減少するよう、周知をしているところでございます。詳しくは申しわけありませんが、リーフレットを御覧いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

【伊丹安全課長】 続けて、安全課長、伊丹でございます。よろしく願いします。

先ほど挙げておりました東京湾内の各港の津波対策協議会等による対応ということで、前回、海上交通管制の一元化云々という前段の話として、前回の部会の際にもお答えもさ

せていただきましたが、資料として整理させていただきましたので、簡単に御説明させていただきます。

現在、東京湾に限りませんが、港の単位でこういった津波対策協議会というような、あるいは他の名称もございますが、海事関係者が集まる形で津波の対応を御相談いただく、あるいはルール化といたしまししょうか、取り扱いを特定していこうという取り組みを進めております。津波対策、例えば実際にどうしていこうかということに関しては、実施要領をつくったりというような形で、認識の共有化も図っているといったところでございます。メンバーとしましては、そこに書いてあるような船舶運送事業者の方、あるいは船舶代理店の方、水先人の方、マリーナ関係団体、漁協、港湾管理者といったところ、それから、地方気象台ですとか、海上保安部(署)、その他行政機関など、そういったところで構成しているところでございます。

それで、津波に対する船舶の基本的な対応ということで、これは、基本的には各港単位のものなのですが、東京湾の場合、各港の動きによりまして、別の港の動きにもかかわってくるということで、東京湾内の各港をどうしていこうかという形で、東京湾内全体の枠組みもあわせて、動きながら、津波対策実施要領などの見直しが行われていたといったところでございます。その結果、各港における要領におきましても、この基本的な対応という表にしましたような枠組みを基本に、個別に地域特性を反映しなければいけない事項は、異なる面もあるかもしれませんが、基本的にこのような形でまとまっているといったところでございます。

着眼点といたしましては、津波到達までの時間的余裕が、船舶を動かしていくに当たってどの程度あるかということの判断の中で、船舶側におかれましても、どういう対応をとるかを選択していただくというような形になっているところでございます。

それから、個別コミュニケーションといたしまししょうか、情報伝達を実際にどうしていくのかというお話がございました。これも海上交通管制の一元化云々の前段の話でもございまして、こういった協議会でどういう対応をとっていこうかといったことにもつながっていく話ですが、一つには、船舶運送事業者の方、あるいは船舶代理店の方、こういったルートがございまして、関係船舶に対して、予警報ですとか、避難勧告、こういったことの情報伝達していただく。これにはそれぞれのルートがございまして。海上保安庁側から、MICSですとか、VHF、あるいは直接巡視船艇という形での情報伝達、また、避難勧告ということで、港則法に基づく勧告、これを一斉に伝達していくという際には、この協

議会の枠組みも活用いたしまして、ファクスなどによりまして、各構成団体にお伝えしていくというふうな形もとらせていただいているところでございます。

次に、2枚の資料がありますが、これが、管制一元化によって、船舶側の目線でどのような展開、状況になっていくのかというようなところのイメージがつかみづらいといったような視点からの御発言があったことに対応するものであり、おおむねのイメージをお持ちいただければ幸いです。

平常時、平時におけるものと災害時におけるものといったことの設定で整理いたしております。東京湾をモデルにいたしまして、平時の場合は、入港していく場面、災害時の場合、出港していく場面、こういった設定で整理してみたものでございます。大枠のところをイメージしていただきやすいように、実際の場面としては、かなり簡略化したご説明とされている点を御容赦いただきたいと思っております。また、今後、運用面で実際の一元化、運用し始めるまでに運用面での検討を経るべき点も含まれております。イメージをつかんでいただくための説明ということで、そのあたりの点もお含みおき願いたいと思っております。

それでは、まず、平常時のほうから御説明させていただければと思っております。

まず、平常時の状況でございます。東京湾の湾口にもまだ到達していない段階のものになります。千葉港に入港予定する船舶が船舶代理店から着岸時間、場所の連絡を受けまして、それを確認する状況といったところでございます。

次が変更通報の場面ということでございます。

そして、位置通報のライン、いわば湾口にたどり着く場面でございます。それから、引き続き湾口の部分でございますが、航路への入航前の状況となります。

管制官も当然その状況を見ておりまして、速度の現況も踏まえて、先に入航させるための調整を行うやりとりということにつながってまいります。支障の有無を投げかける展開になってまいります。ここで入航調整がなされていくこととなります。

それから、そういう状況を踏まえまして、管制官のほうから、入航状況を伝え、このやりとりで、湾口での危険回避という点もございまして、一元化との関係では、港の入港状況を把握して、それを踏まえている状況を管制官がつくっているという状況でございます。

それで、千葉港の入港信号の確認段階になってまいります。

次に、着岸の報告を代理店にすることとなります。先ほども触れましたが、港内の通航環境を考慮した湾口部での入航調整を経て、スムーズに着岸に至ったこととなります。

次が災害時の対応でございます。

まず、津波警報が出ていることを把握された状況があります。これは、先ほどの協議会に係る御説明でもちょっと触れていたところですが、津波警報が出ますと、いろいろなルートでの情報伝達もあるのですが、情報伝達が必ずしもなくても、各船でそれぞれ判断しながら動いていくというような形で要領も取りまとめているところでございます。荷役を終えて出港準備している危険物積載船を想定する形での展開を説明させていただきます。ただし、時間もなく、湾外までの出ていく時間はない状況を念頭に置いています。

それで、出港に至っていくわけですが、もう既に先行している船舶もあれば、それに続いて行くような形でセンターから連絡を受けることになってまいります。管制官側では、湾内の全体の状況が把握できるようになっていて、こういったところを避難場所として情報提供していけるかといったところを検討することになります。危険物積載船となりますと、そういった面の考慮も必要になってまいります。また、湾内の移動につきましても、各港から出てくる船がありますので、それらを勘案した形での情報提供を進めていく必要もあるといった状況となります。

それで、港口まで出てきているところで、船側で錨泊地を探さなくてはいけない場面となれば、マーチスからの情報提供を行う場面になってまいります。

A I Sの画面に経路ですとか、危険な避けるべき海域の設定ですとか、安全水域の標識ですとか表示し、状況把握ができるようになるわけです。

それで、湾内に出てまいりますとやはり大きな船舶が入り乱れているというところで、衝突防止にかかわる情報の提供も行うという形になります。

例えば、通航路に、錨泊しようとしている船舶が生じますと、行く手を遮られるのではないかという懸念が発生することになりますが、マーチスの側でももちろんこういった船舶動静を監視しておりますので、錨泊しようとしていることを把握して、移動命令の場面に至るわけでありませぬ。

そして、目的地まで来れば、錨泊するに至ります。

港内及び湾内の通航環境全体を考慮する形での情報提供を行うことによって、円滑に出港移動、そして、錨泊に至るといったイメージでございます。

説明は以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。今の件につきまして、何かご質問等ありませんでしょうか。前田委員、よろしくお願いいいたします。

【前田委員】 すいません。細かな質問なんですけど、今のやりとりというのは、実際

では多分英語と日本語が混在して行われるという理解でよろしいですか。

それから、もう1点、8月1日から横浜港という話がありましたけど、こんなイメージでよろしいのでしょうか。

【伊丹安全課長】 まず、1点目は、おっしゃるとおりでございます、現在のマーチスでもそのような形をしておりますが、同様のイメージをお持ちいただければと思います。

8月1日からの横浜のほうは、一元化にかかわる先行導入ということでございますが、基本的にはまだマーチスとの全体としての一元化が遂げられる状態にはなっておりませんので、ウエートとしては、港内管制の強化にウエートがございます。ただ、現在の海上交通センターと港内管制室と連携を図りまして、横浜航路に入っていく船舶がスムーズに着岸にまで至れるように情報提供を行っていったり、順番の、先ほど言ったような入航の調整ができるような取組みも同時にやっていくということではございます。

【河野部会長】 よろしいでしょうか。ほかに、いかがでしょうか。木場委員、よろしくお願いたします。

【木場委員】 ありがとうございます。前回の会議で特に災害時における管制の体制について質問しまして、このような説明をありがとうございました。

関連して一つ質問なのですが、今、対象船舶に対しては非常に丁寧な災害時の指示が出ていたんですが、震災の際の東京湾の船の数の説明が以前あったときに、津波警報が出る前は100隻だったのが、結果的には400隻まで膨れ上がったという御報告をいただいて、管制の体制として、今のような丁寧なことが、人数的なところもありますし、対象の船もどんどん増えますが、それはもう補えるというふうに受け取っていいのでしょうか。混乱することが予想されるのですが、どうでしょうか、そのあたり、見通しだけでもお願いいたします。

【伊丹安全課長】 これは、特にこの船舶の設定が危険物積載船舶としたところもございまして、そういったところから、特に配慮、考慮すべき点多いということから、それを典型としてお示しする形で説明させていただきました。

それで、情報提供なり、アプローチの密度としては、管制官の支援システムの開発も並行的にはやっております、できるだけ管制官がああだろう、こうだろうということ、検討することになるような時間をできるだけ短縮できるようなサポートシステムを構築しながらやっていくという点が一つございますし、先ほど触れましたような船の種類によるやりとりの密度の仕分けも一定程度出てくるだろうというところは考えております。

全体としては、実際の運用に向けては、御指摘のような点もございますので、どの程度の場面でどの程度のアプローチを標準というか、基本にしながらやっていくかというところを今後さらに検討を深めさせていただければと思っているところでございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。ほかに何かいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、その他、事務局で何かございますか。

【安尾企画調査室長】 次回の第5回部会につきまして、8月7日金曜日14時から、本会議室で開催予定としております。よろしくお願いいたします。

以上でございます。

【河野部会長】 それでは、第5回の部会につきましては、8月7日金曜日の14時からこの会議室での開催ということをお願いいたしたいと思います。これで全ての審議が終了いたしましたので、進行を事務局にお返しさせていただきます。

【安尾企画調査室長】 本日は長時間の御審議、ありがとうございます。本日の議事録につきましては、整理でき次第、各委員に御確認いただいた上で、国交省のホームページに掲載させていただきますので、よろしくお願いいたします。

これをもちまして、第4回船舶交通安全部会を終了いたします。本日はありがとうございました。

了