

平成28年1月25日

【安尾企画調査室長】 おはようございます。定刻には若干早いですが、皆さまおそろいのおようですので、ただいまより交通政策審議会海事分科会第6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と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、委員等18名のうち現在16名出席いただいております。木場委員におかれましては若干遅れるという御連絡をいただいております。現在16名ですので、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。

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、議事録等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について、よろしくお願いいたします。

会に先立ちまして、初めて当部会に出席される臨時委員の方を御紹介させていただきます。1月1日付で臨時委員となられました、早稲田大学大学院法務研究科教授の北川臨時委員です。

【北川委員】 早稲田大学の北川です。刑法を担当しています。15年ほど前には海上保安大学校に勤務したこともございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【安尾企画調査室長】 同じく1月1日付で臨時委員となられました、中央大学法学部教授の工藤臨時委員です。

【工藤委員】 工藤でございます。よろしくお願いいたします。

【安尾企画調査室長】 それでは、次にお手元の資料の確認をさせていただきます。

配付資料一覧と書いた紙のクリップどめの資料に、配席図、議事次第、委員名簿がございます。続きまして、資料1 小委員会の審議状況に係る部会への報告、資料2 答申(案)の概要、カラー刷りの一枚物になります。それから、資料3 答申(案)これは文書にな

った、何枚か綴ってあるものでございます。

そのほか、参考資料といたしまして、第6回船舶交通安全部会参考資料、加えて、第三次交通ビジョンの冊子のものを席上配付させていただいております。

資料の抜け等はありませんでしょうか。途中でお気づきの場合でも御連絡いただければ対応いたします。

議事に入る前に、議事中の写真撮影は御遠慮いただきますようお願いいたします。

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を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、どうぞ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思います。

まず議題1 小委員会の審議状況に係る部会への報告につきまして、小委員会の今津委員長より御報告をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【今津委員】 今津でございます。それでは、資料に基づきまして御報告したいと思います。

航路標識・情報提供等小委員会における審議状況についてですけれども、お手元の資料1を御覧ください。

小委員会の委員等については、部会メンバーの中から各分野を代表し、資料にあるように9名で審議を行っております。審議は、10月7日、12月4日の2回開催されました。それぞれの審議事項は記載のとおりです。

資料の2枚目が審議概要ですが、この裏側です。裏側に四角の枠組みがありますが、丸印が部会から付託された事項であり、その下に審議の結果を簡単にまとめて記述しております。本日の報告については、一定の結論が得られた事項を中心に行います。

まず、「情報提供施設を含む航路標識の設置基準、性能要件」については、航路標識の性能要件について、設置場所、光達距離、灯質、灯色・塗色などについて検討を行いました。これらを含めた具体的な要件についてさらに審議を深め、省令等の関連の規則に定めて遵守すべき事項、また、規則等を適切に運用していくために必要な「ガイドライン」として策定すべき事項を整理し、公表していく方向で検討を行う予定にしております。

また、情報提供施設については、海上保安庁が行っている海上交通センターや船舶通航

信号所等の業務内容や民間事業者が行っているポータラジオ、海上工事に伴って設置される情報提供施設等の現状を確認し、今後、これらの情報の内容や収集・提供方法、また、管理・運用体制のあり方や実効性を確保するための規制のあり方などについて検討を行う予定としております。

なお、海上保安庁が行っている情報提供のうち、中短波放送による気象の現況やテレホンサービスによる大型船舶通航予定等の情報提供手段について、現状と課題、そしてこれらを踏まえたあり方について検討を行い、必要性の低下したものについては、インターネット等の代替手段や地域的な特性等を踏まえることを前提に、利用者との十分な調整を図った上で、廃止あるいは集約等の方向性をとりまとめ、提案しました。

次に、「許可制から届出制とする航路標識の範囲」については、性能要件、地域特性、船舶交通への影響度を踏まえて検討したところ、立標や浮標と呼ばれる、光を発しないものについては、昼間だけの利用に限定され、船舶交通への影響が少なく、簡易な構造設備であることから、届出で足りるとしました。

以上が審議概要ですが、これらのうち、許可制から届出制とする航路標識の範囲、また、必要性の低下した情報提供手段の見直しについては、次の議題である答申（案）に盛り込まれています。小委員会では、引き続き航路標識の設置基準や性能要件の詳細、制度の運用に関する事項などについて検討を進めていくこととしております。

以上、小委員会の報告です。

【河野部会長】 今津委員長、ありがとうございました。

小委員会からのただいまの御報告につきまして、各委員から御意見、御質問をお願いいたしたいと思っております。どなたからでも、よろしく御願いいたします。

特に御発言、特段の御意見がないようでございますので、これで議題1につきましての審議を終了させていただきたいと思っておりますが、皆様、よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議題1はこれで審議終了ということにさせていただきます。

続きまして、議題2の答申（案）につきまして、事務局から説明をお願いいたしたいと思っております。よろしく御願いいたします。

【服部企画課長】 海上保安庁交通部企画課長の服部と申します。

それでは、答申（案）につきまして御説明をさせていただきます。お手元の資料のうち、資料3を御覧ください。こちらが今般の答申（案）となっておりますが、その概要につきましてはA3の資料であります資料2にまとめておりますので、主にこちらで御説明をさ

せていただきたいと思います。

まず、今般の答申(案)につきましては、大括りに四部構成としております。「 . はじめに」というところでは、主に今般の検討を行ってきた経緯をまとめることとしております。また、 と については、今回の答申(案)の内容そのものでございます。そしてにつきましては、 と で書かれました施策の実施時期について書かれております。

以降、細かく見てまいりますと、 のところでは、平成25年10月に示されました第三次交通ビジョンの施策のうち、下にイメージが2つ書いてありますが、このうち右側のところでイメージをまとめております一元的な海上交通管制の運用に当たって執るべき措置等につきまして、昨年5月に諮問をさせていただきましたが、これにかかる新たな制度のあり方及び現行制度にかかる所要の取り組みについて答申をいただくものでございます。そして、昨年8月に中間とりまとめをいただき、検討の方向性をお示しいただいておりますが、その検討の方向に沿って検討を進めてまいりました。

ここで、参考資料としてお配りしております資料の束の1ページを御覧いただければと思います。この左側に書かれておりますものが中間とりまとめの概要でございます。これらの事項について検討を重ねてまいりましたが、法制度として改正すべきものと、現行の制度の運用の強化で対応をすべきものと分かれてまいります。赤字のものにつきましては制度改正をすべきもの、黒字の部分につきましては運用の強化で対応すべきものということで考えまして、赤字の部分につきましては今回の答申(案)でいいますところの「 . 新たな制度のあり方について」という形でまとめさせていただき、また、黒字の部分につきましては今回の答申(案)の「 . 現行制度にかかる所要の取り組み」というところでまとめさせていただきました。

資料2のほうにお戻りいただきたいと思います。 の新たな制度のあり方について、順次御説明をさせていただきます。

まず、中心的な内容でございます「1. 一元的な海上交通管制の構築」についてでございます。中間とりまとめの中では言及されておりましたが、今回、東京湾を舞台に海上交通管制の一元化を進めておりますが、制度化するに当たっては、順次必要に応じて海域あるいは港を後から指定できるような制度に組み立てる必要があると考えまして、制度の適用海域及び港を「指定海域」、「指定港」と指定するということにいたします。

2つ目から4つ目の丸については全て中間とりまとめで規定されておりました事柄でございます。指定海域への入域時における通報制度の創設、それから指定海域と指定港のそ

それぞれの航路にかかる事前通報の一本化、そして指定港の出入口にあります航路の航行時刻等を指示する制度の創設、これらについては全て制度化するということにいたします。

以上については、そのすぐ右側に、一元的な海上交通管制運用のイメージが描かれております。東京湾を例にしておりますけれども、これらのうち、緑色の吹き出しで書かれた事柄でございます。これらは常日ごろから制度として運用することを考えております。

一方、非常災害発生時の措置といたしまして、中間とりまとめでも移動命令等がうたわれておりました。まず、これらの制度については、非常災害が発生した、したがってこれからこの権限を行使するというを指定海域及び指定港にいる船舶に対して周知する制度が必要であろうということで、中間とりまとめにはなかった事柄であります。船舶への周知制度を創設するというを制度上明らかにしております。その上で、この周知があつてからは、必要な情報を海上保安庁が提供し、船舶はこの情報を聴取しなければならないという義務海域を、御覧のイメージ図の中でいうところの平時の緑色の海域からピンク色のメッシュをかけた海域に拡大するというを制度化するとともに、海上保安庁長官による個々の船舶への移動命令等の制度を創設し、避難海域への移動命令等をスムーズにできるようにいたします。また最後に、この避難海域への移動命令、避難誘導というものが円滑に安全に行われるように航路標識を海上保安庁が設置する場合に、付近にある船舶にこの協力をお願いする制度として、従事命令制度の創設もあわせて措置するべきではないかということで考えまして、中間とりまとめにはなかった事項であります。この制度化もあわせて行うことを提案しております。

次に、「２．航路標識を活用した安全対策の強化」についてでございます。航路標識の適切な整備・管理といたしまして、海上保安庁以外の者が航路標識を設置する場合、現在は全て許可という制度になっておりますが、この手続を一部簡素化するというを今回答申(案)の中に盛り込んでおります。

これについては中間とりまとめでも示されておりましたが、その後、小委員会において、参考資料の４ページのほうを御覧いただければと思います。左側のほうに航路標識の設置手続の簡素化というものがございまして、光波標識(灯火を有するもの)ですとか、あるいは電波を発する電波標識、こういったものについての手続は引き続き許可制としますけれども、いわゆる昼間標識、灯火を発しない、また電波を発しないといったような立標あるいは浮標など、こういったものについては届出で足りるという形にしたいと思っております。小委員会での御議論を踏まえて、今回そのような答申(案)の内容にしております。

資料2にお戻りください。また、航路標識の許可及び届出にかかる基準について、今回明確化することを答申（案）に盛り込んでおります。これも中間とりまとめの中で、明確化することを検討と書かれておりました。これについては、まだ引き続き具体的な内容について、先ほど今津委員からの御説明もありましたように、小委員会において検討ということとしております。

また、中間とりまとめでも書かれておりましたが、緊急的に航路標識を設置する場合、告示によらない周知制度を創設するという事など、航路標識の関係の安全対策強化についてまとめております。

次に、イメージ図の下のほうになりますけれども、3といたしまして、「船舶交通の現状を踏まえた港内の安全対策」について、答申（案）で簡単に触れております。現在、港則法という法律の中で「雑種船」という言葉が定義されておりますが、この雑種船の定義が外見上不明確であるということで、特に明確性を要する「汽艇」という言葉について、総トン数20トン未満の汽船という形で明確に定義するとともに、「雑種船」という名称についても「汽艇等」という形で変更することを答申（案）に盛り込んでおります。

次に、「1. 現行制度にかかる所要の取り組み」、つまり、現行制度のまま運用を強化する部分について御説明をいたします。

まずは、「1. 航路標識を活用した安全対策の強化」についてであります。AISを活用して、中間とりまとめの中で、いわゆる準ふくそう海域というところでの交通の整流化について制度の検討をとということであつたわけでありましたけれども、答申（案）の中では、IMOの採択、それから海図への記載、あるいはAIS航路標識の明示といったような形で、経路の設定と航行の励行を取り組んでいくということが書かれております。また、次のポツのところは、いわゆるAISを活用して、海難が発生する蓋然性が高い一定の海域において乗揚海難防止等にかかる制度を検討するということが書かれておりました。現在でも港内の航路付近において、こういった海上保安庁が提供する情報の聴取を義務化しておりますけれども、この対象港を拡大していくということで運用上対応していきたいということを書かせていただいております。3つ目に、AISの普及について、調査を踏まえ促進していくということが中間とりまとめでも書かれておりましたが、今般、これについても普及促進策に努めていくということで答申（案）のほうに書かせていただいております。

次の丸でございますが、これは中間とりまとめの中でも、海上構築物への航路標識の設

置促進ということで何らかの制度を検討ということで書かれておりました。これについては、航路標識の配置基準の明確化によって航路標識の適正配置を促進すること、さらにはふくそう海域における工作物の設置許可の運用の明確化を図っていくことを運用上強化して取り組んでいきたいと考えております。小委員会でも引き続き議論をいただき、取り組んでまいります。

次の丸は、航路標識を損傷させた場合の通報義務の周知徹底というものでございます。航路標識が損傷した場合の報告について制度化をということでありましたが、現在でも通報義務の規定がありますので、これの周知徹底を図るということで取り組んでいきたいと思っております。

最後に、必要性の低下した情報提供手段の見直しということでまとめております。これは小委員会のほうでも御議論をいただきまして、例えば中短波ラジオ、あるいはテレホンサービスといったような、必要性の低下した情報提供手段について所要の見直しを図っていくということを今回の答申（案）で盛り込んでおります。

右にまいりまして、「２．船舶交通の現状を踏まえた港内の安全対策」というところでございます。中間とりまとめの中でも、港内で航泊禁止を伴う交通方法、あるいは港の出入口付近での行き会い調整にかかる運航調整について何らかの制度を検討ということでお示しいただいておりましたが、これについてはそのルールを港長公示という形で設定するなど、運用を明確化することで対応していくことなどを盛り込んでおるところであります。

そしてその下、「３．小型船舶の安全対策の充実」につきましては、小型船舶の事故に対する処分のあり方について、中間とりまとめで検討ということでうたわれておりました。これについても、小型船舶の遵守事項を守らなかった場合、違反した場合の制度の見直しなどを盛り込んでおるところであります。

以上のような内容が答申（案）の中身でございますが、最後に、といたしまして、その実施時期について触れております。

の新たな制度のあり方のうち、「１．一元的な海上交通管制の構築」につきましては、平成２９年度中に海上交通管制の一元化が東京湾において構築される見込みでございますので、この当該管制施設の運用開始に合わせて実施をすること、そしてそれ以外の措置については、それぞれ所要の準備が整い次第、できる限り早く実施することをこの答申（案）の中に書かせていただいております。

以上が答申（案）の内容の説明でございます。よろしくお願いたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいま事務局から議題2の答申(案)につきまして御説明をいただきました。委員の方、どの点からでも結構でございますので、御意見あるいは御質問をお願いしたいと思えます。いかがでございましょうか。

それでは、北川委員、よろしく願いいたします。

【北川委員】 北川でございます。本日初めて出席しました関係で、経緯をあまり知らないところがあります。ですので、もしかしたら質問としてずれているかもしれませんが、その場合は御容赦いただきたいと思えます。

今の御説明の中で、中間とりまとめにはなかった事項として、答申(案)の1ページ目でしょうか、指定海域と指定港というような形で制度を適用する海域及び港を設けることにしたという御説明がございました。この文章を読んでおりますと、海域の指定であれ、港の指定であれ、非常災害が発生した場合にと書いてございます。ただ、一元的な海上交通管制の構築ということが新たな制度の目的ということでございましたし、答申(案)の資料の図、イメージを拝見いたしますと、渋滞の緩和というような言葉も出てまいりましたので、こうした港や海域の指定にかかっては必ずしも非常災害が発生した場合に限られないのではないかと少し疑問に思った次第でございます。御説明いただけましたら幸いです。

【河野部会長】 事務局、お答えいただけますでしょうか。よろしく願いいたします。

【伊丹安全課長】 安全課長の伊丹と申します。御説明させていただきます。

今回の措置は、施設設備などによりまして、いわば船舶の動静把握を、できる環境が整っている海域についての措置ということで、これまでの部会で御説明などさせていただいたところなんです。一方、現行の港則法、あるいは海上交通安全法にかかわります適用海域、港域というのは、そうした前提がございませんので、適用措置の区分といいたいものでございましょうか、そうした関係で今般の制度に対応するエリア設定という形で設けさせていただいたものでございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

北川委員、今の御説明でよろしゅうございましょうか。

【北川委員】 はい。

【河野部会長】 それでは、ほかにどなたか、御意見あるいは御質問等おありになりませんか。いかがでございましょうか。

それでは、福永委員、よろしくお願いいたします。

【福永委員】 日本水先人会連合会の福永です。前にもお伺いしましたが、新たな一元的な海上交通管制について、東京湾以外の伊勢湾、あるいは大阪湾のスケジュールについての、大ざっぱな見通しと、実際に伊勢湾、大阪湾で一元化が図られるときに、東京湾と同じように進められるのか、あるいは地域特性みたいなものを勘案してローカルで何らかの検討が行われるのかを教えていただきたいと思います。

【河野部会長】 それでは事務局、よろしくお願いいたします。

【服部企画課長】 お答えいたします。先ほど申しましたように、制度としては大阪湾とか伊勢湾も順次指定し得る制度になっておりますが、大阪湾、伊勢湾、東京湾と随分事情も違うと思われます。まずは、我々としては来年度中に大阪湾、伊勢湾についてよく調査を進めていきたいというふうに考えております。この調査の結果を踏まえまして、大阪湾、伊勢湾について順次、この一元化というものを実施するかどうかを検討していきたいと思っております。

明確なお答えができないところがございますけれども、仮に28年度中の調査結果を踏まえてさらにやっていくという場合でも、どのような形で運用をしていくのか、船舶の通航状況とか、あるいは湾というものの地理的な形とか、そういったものもよく踏まえる必要があります。また、各港の港湾管理者とか、あるいはその地域の海事関係者の方々の意見をいろいろ聞く必要があろうかと思っております。したがって、仮に適用するというふうになった場合でも、自動的に適用していくのではなく、来年度の調査とか、さらにその後、地元の関係者とよく意見を交換させていただきながら、どのような形で一元化を進めるべきなのか、あるいはいつごろ進めるべきなのか、そういったことも含めて、よく地元の方々と意見を交わして決めていきたいと思っております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

福永委員、今のお答えでよろしいでしょうか。

【福永委員】 結構です。

【河野部会長】 ほかに何か御質問等ありますでしょうか。では、立川委員。

【立川委員】 お伺いしておきたい部分がありましたので、確認をさせていただければと思います。29年度中に法改正を含めて適用ということになるかというふうに思っているところですが、そうしますと、これから考えますと、長くても2年というような形かと思われます。そういう意味では、実際にこの制度が成り立つ、ないしは法改正が行わ

れた後の周知期間というのはどのくらい見られておられるのか。それから、各港には各港なりの運用規則等がございますけれども、実態面の運用強化というような面を捉えますと、かなり前広に周知いただかないと対応できない関係が出てくるのではないかというふうに思っているところです。そういう意味では、その辺のところをどう考えておられるのか。どのようなスケジュールなのか、もしもう既にあれば御紹介いただければというふうに思うところです。

それから、細かい話ですけども、AISの整備というか、適用範囲の拡大、この辺はどう考えておられるのか、その辺についてお伺いできればと思います。よろしく願います。

【河野部会長】 それでは事務局から、よろしく願います。

【服部企画課長】 29年度中に運用が開始されるということで見込んでおりますけれども、周知期間といたしましては、東京湾ばかりではないですが、東京湾では特に外国船舶なども多くございます。これまでも海上交通関係のルールを改正したときにはおおむね1年ぐらいの期間をとっておりますので、当庁としては少なくとも1年ぐらいの周知期間が必要だというふうに考えております。その意味でも今回、通常国会がもう開かれておりますけれども、今の通常国会にこの改正法案を提出し、できるだけ早く御審議をいただき、この国会中に成立を期したいというふうに考えておるところでございます。

2つ目のAISの普及促進の考えでございますけれども、AISの関係はスケジュールの関係ということでよろしいですか。

【立川委員】 スケジュールとか範囲とか、各省庁で扱い方がかなり違いますよね。海上保安庁の方で、もしどの辺の範疇までという目算というか目標があるのであればその辺を伺いたいですし、何か補助的な、促進するための施策がありますのでしたらお伺いをしておきたいと思います。

【服部企画課長】 AISにつきましては、引き続き海事局、それから海事関係者とよく協議をさせていただいて、普及促進というものを図っていきたいという考えでございます。今後よく業界の皆さまとも意見を交換させていただきながら決めていきたいと思っております。

【河野部会長】 立川委員、今のお答えでよろしゅうございますか。

【立川委員】 はい。では、最後にお願だけ申し上げておきたいと思います。制度改革がされますと、なかなか御理解をいただけない部分が数々あるのではないかと思います。

特に、日本船であれば同じ言語を使っていますので、読むなり何なりということになるわけです。それからいろんな周知機関が国内の中ではあるということになるわけですが、まず周知をしっかりとやっていただきたいということ。ただ一方、我が国はかなりの外国船ないしは外国人の船長を初めとする船員が入ってきております。そういう意味では、外国人船員の方々に対する周知というものをしっかりとやっていただかないと、せっかく安全を上げていった中で、旧来の制度と異なる部分があって何らかの障害が起きるということも全く考えられないわけではございませんので、その辺の周知についてももしっかりお願いしたいと思います。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。

ほかに何か。それでは、工藤委員、よろしくお願いいたします。

【工藤委員】 工藤でございます。私も1月からの就任でございますので、今までの議論の流れ等をあまり把握しておりませんので、もしかするととんちんかんなことかもしれませんが、何点か確認と、それから内容についての質問をさせていただきたいと思います。

答申の「はじめに」のところを読むと、平成25年10月の、方向性及びそのための手法についての答申というのから、さらに発展して、今回は実施のための制度のあり方について、ということで、具体化に入っているということによろしいのかと思いますが、まずそういう理解でいかどうかという確認が1点目です。それが理解として正しいとすると、前回の答申をさらに具体化するための施策であって、先ほど北川委員からも御質問があったと思うのですが、その中で新たに幾つか加わった点が今回ありました、ということでもいいのかどうかという、そもそもの枠組みの質問です。

ところで、御質問にあった先ほどのスケジュール感でいいますと、ものによっては、この答申があった後すぐに、国会の審議に入って、早々に決めないと具体的には29年度にはできないというお話が今あったので、若干混乱しているのですが、だとすると、この答申を受けられて、皆様方としては、一部についてはすぐこのまま実行されるということなのかどうかという確認をさせてください。といいますのも、今回の答申については、実はすぐ実行できるようなものと、これからこれを受けてかなりもまないと具体化できないようなものというのが中に混じっております。そういう意味でもスケジュール感をきちり立てていくという中では、一部については淡々とできる、一部についてはこれから相当議論がまだまだ必要とか、議論はともかくもう少し具体的に考えなければいけないというのが混じっておりますので、そのところをどう考えたらいいのか、御説明いただけれ

ばと思います。

以上が全体についての確認です。

それで、細かい話で恐縮なのですが、先ほど立川委員から御質問があったと思うのですが、周知期間と実際の有効性ということから考えると、例えば答申（案）の2ページの位置通報の問題点とかですね。これは実際にどうやって具体的にやっていくのかというのが、まだこれだと私は見えないので。専門家の方は見えるのかもしれないのですが、例えばここにある「一定以上の大きさの船舶」。これは、あえて聞くのですが、こういう書き方をし、本当にこれでいいのでしょうかという素朴な質問でございます。それから、(2)の一番最後のなお書きのところなのですが、ここでは、「事前通報の対象となっている船舶のうち一定の船舶についても、指定海域の航路にかかる事前通報の対象とする」と同時に、事前通報の一本化及び航路航行予定時刻の変更等の指示を適用することで」ということなのですが、実際にこれはどのぐらいの船がどういうところで具体的にどう対象になるのかがいまひとつわからないので、説明いただければと思います。

それから、これは実は事前説明で伺ったときにもお聞きしている点ではあるのですが、改めて確認しておきたいのが、(3)の非常災害発生時です。ここでいっている非常災害というのはどういったものを対象とするのかというのが実はどこにも明確に示されておりません、お話では長官が決めたときということだそうですが、じゃあ、それについて、例えば先ほどの立川委員の御質問にもあった外国船や外国人船長のほうにどうやってそれを、その場で説明するということになるのか。事前に定義が決まっていなるとすると、あくまでもその場その場での連絡ということになるのか、いまひとつ具体的なイメージがここも湧きにくいので、説明いただけると幸いです。それが具体的な話の2点目です。

それから3点目ですが、航路標識等については基本的に規制緩和を進めていくという方向は、私は賛成でございますけれども、そうはいつても、実は今回規制緩和になる対象というのは全体の中では非常に少ないということをお教えいただきました。そうだとすると、規制緩和という方向性は合っていると思うのですが、実施したときの有効性というか、それによってどのぐらいのメリットがあるかというのがいまひとつこれだと見えないので、ぜひその辺は、答申に書く、書かないは別として、御説明の範囲でもお教えいただければと思います。

それと、5ページの(2)の2ポツ目、工作物ですけれども、実際に、「必要な措置が講じられるよう運用を明確化」という、その明確化というのはどの程度の明確化なのか、ち

よっとこれは補足いただければ幸いです。これももしかすると私が素人なのでわからないだけかもしれませんが、答申（案）を読んだだけではよくわからないので、教えていただければと思います。

最後の1点です。最後は、先ほどもございましたが、6ページ目、3番の小型船舶ですけども、これについては以前、類似課題の、海上の安全性という政策レビューのほうで私、担当したことがございまして、国交省の本体のほうですが、これはなかなか難しく、違反制度を見直すといっても実際それはどれだけ有効なのか。例えば事故があったときに、何か違反があったことが事故につながったというのは調査でわかることがあるにしても、そもそも違反を見つけるというのが実態として非常に困難なので、あまり守られていないという実態がある中で、そもそも論としてはここに書かれていることは確かにそのとおりですが、実際どうされるつもりなのか、教えていただければと思います。

すみません、長くなりましたが、以上です。

【河野部会長】 今の点、いかがでしょうか。よろしく願いいたします。

【服部企画課長】 ありがとうございます。1つ1つお答えをさせていただきたいと思えます。

まず、最初の御質問の平成25年10月の第三次交通ビジョンとの関係でございますが、第三次交通ビジョンでは、施策として「海上交通管制の一元化」というものが提案されたわけでありまして。第三次交通ビジョンはお手元の資料にも冊子となって配られておりますけれども、これ以外にもいろいろ安全施策というものが全部組み込まれておりまして、7つの課題と3つの目標というものが示されたところであります。その中の、特に1つとして、この一元的な海上交通管制というものが示されたわけなのでございますが、これを実際に運用しようとする事となると、それに当たって法制度といったものも改正が必要なのではないかということで、今回諮問をさせていただいて、本日の答申（案）の御審議という検討の経緯になっているところでございます。

それから2つ目が、今回法制化するに当たって、すぐ実施できる所と必ずしもそうでないところがあるのではないかという点については、おっしゃるとおりだと思います。特に航路標識の、例えば許可及び届出の基準の明確化の、この基準をどうするのかとか、そういったところについては今すぐ法律を出そうとしても、法律に全部書き切るわけではありませんので、法律案を国会に提出して、そして仮に法律ができて施行するということまで、しかるべく周知期間も考えながら、例えば国土交通省令とかそういった中で基準

を明確化していくこととなります。ほかにもいろいろ、「一定以上の大きさの船舶」や、「一定の大きさ」なども全てそうなのでございますけれども、いずれにしても、法律を今国会に出すからといっても、29年度中に運用開始されるのに合わせて施行するのがこの一元的な海上交通管制の構築の部分でございますので、実際の法律の施行までにしかるべく周知期間も置きながら、国土交通省令、あるいはその下の告示による基準といったようなところで定めていくことになっております。そのときに、特に航路標識の設置及び管理の基準につきましては、小委員会で引き続き御議論をいただくことになっておりますので、この小委員会での御議論を踏まえて基準の策定ということを進めていきたいと思っております。

それから、細かい各論のところでは1つ目、位置通報の話がございました。位置通報につきましては、今でも実は運用上、指導ベースになりますが、どここの線を船舶が通過するときには通報してくださいということで、各船舶、それをお守りいただいているところでございます。さらには、最近ではAISの普及が進んでおりまして、AISを積んでいる船舶がAISによってその船舶の情報を発信している場合には、それをもって通報にかえているところでございます。したがって、指定海域に入域しようとする場合の入域時の通報というものも、法制度上、今回新しく制度を創設するわけでございますが、実はこれまでも運用上行われているものの延長線上のものでございますので、この程度の書きぶりで、実際にやられている方々はおわかりいただけるというところになっております。一定以上の大きさというところも、省令とかで明らかにしていくところでございます。

それから各論の2つ目が、事前通報の一本化の具体的な対象船舶でございますが、この文章は少し長くて、ややこしいのですけれども、東京湾の例でいえば、浦賀水道航路及び中ノ瀬航路、ここでは一般の貨物船であれば長さ160メートル以上の船舶は前日の正午までに通報しなさいということになっております。さらに、東京湾の中で東京港、川崎港、横浜港、千葉港については、航路に入るときにその航路ごとに大きさがそれぞれ決まっております。例えば横浜港であれば、これも一般船舶であれば長さ160メートル以上の船舶は前日の正午までに通報しなさいということになっております。これらの船舶が途中錨泊したりすることなく連続して通過する場合には、それぞれ浦賀水道航路、中ノ瀬航路についてはこれまで観音崎の東京湾海上交通センターに事前通報しておりました。横浜港であれば横浜海上保安部の横浜港の港内管制施設に通報しておりましたけれども、今回これは全部一元化されて、組織としては統合されますので、新しくできた新海上交通センター

のほうに通報すれば済むという形にするものでございます。

それから、各論の3つ目で、非常災害とはということでございますが、確かに定義はございません。例えばこの間の東日本大震災のときに津波が、湾内とはいっても予想されまして、それによって恐らく港内に停泊している船舶はこのままでは港に打ち上げられたり、あるいは岸壁に打ちつけられたりというおそれがあるので、港の外に避難しようということで、多数の船が港の外、つまり、それは東京湾内に集まってきました。こういったようなことが1つ非常災害として想定されます。それ以外にも、人災、事故みたいなものは入らないのかというと、そういったものも含まれる、自然災害だけではないということと考えております。いずれにしても、人災であれ、自然災害であれ、そういう災害によって湾内の船舶交通に非常に危険が生じるおそれがあるという場合に今般の非常災害に該当するというふうに考えております。外国船舶等にはわからないのではないかとということでございますが、外国船舶であれ、日本船舶であれ、今回、非常災害が発生したと認めたときに海上保安庁長官が周知措置という形で、非常災害が発生したということを湾内及び港内の船舶にお知らせすることにしておりますので、そういった意味では今が非常災害であるということはずばからく船舶はわかるようになるというふうに考えております。

それから、4つ目の航路標識の関係で、今回規制緩和する対象の、昼間標識と呼ばれる、立標とか浮標と言われるものは、確かに数は許可標識が今現在939基ある中で100弱ぐらいの基数でありまして、今は非常に少ないです。ただ、主には小型船舶などが航行する海域、大型の船舶が通らないという意味においては昼間の船舶の通航が主として考えられる、そういった海域において、この航路標識の設置が期待されるところであります。これまでは許可制ということで、海上保安庁以外の者が積極的に安全対策として航路標識を設置することを少しためらうようなことがあったとすれば、そういったところの安全対策が進みまして、小型船舶の事故防止にも役立つという効果が期待されるところであります。

5つ目の海上構築物の基準の明確化というところでございますけれども、これについては今後、小委員会で御議論をいただく予定にしております。どの程度まで明らかにするかということについては今後、小委員会での議論を踏まえていきたいと思っております。

最後に、小型船舶の遵守事項の違反制度についてでありますけれども、海上保安庁としては、海難の事故が起きたときに、見張りですとか発航前の検査というものが不十分であった、それが原因で海難が起きたという場合に今回の違反制度の見直しを適用する考えでございます。そういう意味で、普通に走っている小型船舶を呼びとめて、それが外形上、

違反しているかどうかというのは確かにわかりにくいですし、判別がつかないところでありますが、海難が起きたときに、例えば漁具に乗り揚げてしまったというような場合には、当然それが見えているべきはずなのにできていなかった、それは見張りが不十分だったということで考えられますので、そういった海難事故が起きたときの原因としてこういった遵守事項違反が想定されるときに違反制度の見直しを適用していきたいと考えております。

以上です。

【河野部会長】      ありがとうございました。

工藤委員、よろしいでしょうか。

【工藤委員】      大変よくわかりました。ありがとうございました。1点だけ確認ですが、工作物の件で、許可制にしたことによって今後増えるのではないかなという趣旨の御発言だったと思うんですが、実際にそういう潜在的なニーズというのはどのくらいあるものなんでしょうか。これもあまり見当がつかないので、もしかするととんでもない発言なのかもしれませんが、これが届出制に変わることによって積極的に作成されとか設置されるというのがこれだけあるんだというイメージが湧けばと思いますので、もしわかれば教えていただきたいんですが。

【尾崎計画運用課長】      計画運用課長でございます。

申しわけありません、どのくらい増えるかという想定はできないのですが、先ほど企画課長からも御説明があったように、届出制にするというところで手続等が簡素化することで、今の対象の950基ぐらいの中から1割程度は届出になります。それから、先ほどありましたように、簡単な構造物であって、灯火等を使わないというところがございますので、マリーナの沖合ですとかそういうところに設置が促進されるのではないかなということで、この制度ができましたらそれを我々のほうもしっかり周知をして、設置促進をしていきたいということでございまして、今、潜在的にどれくらいになるかというのはまだ想定できておりません。申しわけありません。

【河野部会長】      それでは、浅野委員、いかがでしょうか。

【浅野委員】      ただいまの2名の方からの御意見はごもっともな御意見なので、いろいろと考えました。

まず、この船舶交通安全部会が海事分科会の中へできて、こういう制度を長官のもとで審議することができるようになったということが大変好ましいことであって、その制度が、東京湾だけじゃなくて、一般的な一元交通管制のための制度として、必要なところに全国

的に適用される、そういうふうな制度になっていくことが望ましいと思います。

ただ、おっしゃるように、その実行がどうなっていくとの詳細は、とこの答申の中で書かれないんですね。制度の基本的なものしか書いていませんから、その実行はどうかというのは、場合によっては海上保安庁と関係者の協議が進むということもありましょうし、船舶全般に関しては海事分科会のもとで、例えば地方運輸局が船舶部門と一体になってやるべき措置というのが出てくると思いますので、そういうものと全般的に連携して、その進行ができてくるということになってくると思います。それで、答申(案)の6ページ目の最後の3行のところで、新たな取組みに対しては海事関係者等による一定の範囲の海域を対象とした協議と調整の場を設けるということが書かれているので、そこに託すしかないのであって、一般的な審議会のレベルの制度改正についてはこういう書き方が一般的ではないかと思いますので、それでよかろうと思います。1点追加するならば、船舶交通安全部会が年度末に開かれるとすると、そここのところに制度運用に向けた実施方策がどの程度進行したかということや年々報告いただくことによって委員の方々がその進行について確認するという場を設けていただくといいと思いますので、それも協議・調整の場の一環かもしれませんけれども、年々の進行については船舶交通安全部会のところで年に1回進捗を報告し審議するとか、そういうことを書いてもまずくはないという気がします。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。では、木場委員。

【木場委員】 木場でございます。よろしく願いいたします。私のほうからは、お礼と言ったら変ですが、やはり広く一般の国民の皆さんにわかりやすい表現をしていただいたという意味で2点お礼を申し上げて、最後に質問させていただきます。

1つ目は、の新たな制度のあり方についての3のところで、「雑種船」という名称に変えていただいたというところにつきまして、以前の議論の中で私のほうから、内容について精査するのであれば、雑種という言い方についての検討をと申し上げました。一般の社会では雑種と括られるとあまり気分がいいものではないと申し上げたところ、今回、港則法の呼び方として「汽艇」というふうに変えていただけるということで、このほうが私どもも非常にわかりやすい気がいたしました。ありがとうございました。

それからもう1点は、事前レクチャーで申し上げたことが1つ反映されておりまして、

小委員会のほうで、許可制から届出制とする航路標識の範囲で3行目のほうに「昼間のみ利用される立標、浮標」というのを入れていただいたことは非常にありがたいと思いました。この文章ですと、何々以外のものというふうな示し方で終わっているのですが、一般の者にとってはそれ以外何が残っているかということがあまりよくわかりませんので、そんなにたくさんあるわけではないのであれば、立標と浮標というふうにはっきり言っていただいたほうが今回の変更についてわかりやすくなりました。ありがとうございます。

細かい箇所についての発言で恐縮でございますけれども、やはりこうやってせっかくなさまざまな答申を出されたときに、船舶の交通に関して一般の者が興味を持つためには、わからない言葉があると、そこで何となく読むのをやめて、シャッターがおりてしまうというところもありますので、こういったわかりやすい改善についてはお願いしたいと思っております。

最後に、素人の立場で恐縮ですが、1点だけ具体的に伺いたいところがございます、  
の新たな制度のあり方についての中の非常災害発生時の措置で、1つが周知制度、もう1つが長官による船舶への移動命令等制度の創設というふうにあるのですが、この間の東日本大震災のときには東京湾の中にいきなり400隻ぐらいの船が入ってきて大変だったという御報告を受けております。今後はそんなにたくさん入ることはないと思うのですが、私ども一般の者から考えて、湾にいるたくさんの船に移動命令を出すときに、さまざまな種類の船があり、さまざまな通信方法があると思うのですが、どのように一隻も残らず移動命令を出されるのかということに非常に関心があります。そこを、簡単で結構ですので、こういうふうを考えているということをお伺いできれば非常にありがたいです。

以上です。

【河野部会長】 それでは、事務局のほうでお答えいただけますでしょうか。

【伊丹安全課長】 安全課長でございます。御説明させていただきます。

移動命令でございますが、木場委員がおっしゃるように、湾内の船舶全体について一斉にというよりは、一定の海域に進行していただく必要がある、あるいは危険な海域にとどまっておられる、そういった船舶を個別に捉えて対応していく形になりますので、一斉にという形のイメージではないというふうに受けとめていただきつつ、その伝達手段に関しましては、国際VHF無線ですとか、それがふくそうなどによりまして対応できないケースも考えられますので、その際には、巡視船艇による直接的な対応を、あるいはその他の一対多の伝達手段等、例えば放送的な手法、あるいは国際VHF無線の使い方も一定の工夫

をいたしまして、必要な船舶に対してお伝えできる対応を考えていく所存でございます。

以上です。

【木場委員】 ありがとうございます。それは平時のときにも、何かあったときにはこういうふうに伝えますという道筋はもうつくってあると考えてよろしいのでしょうか。

【伊丹安全課長】 はい。おっしゃるように、今後整理していく要素ももとよりございますが、現在でも、特に各港ごとで、台風なども含めて避難をいただくことが妥当な状況である時に、避難勧告などの形で情報伝達しております。この手法もいろいろな形で、当該港に関係いたします海事団体などを通じまして、FAX等、あるいは船舶電話なども用いる形で一定の体制を構築いただいております。これらが湾内という形になっていくときにも展開できるように関係者の連絡体制を構築していくということで取り組んでいく考えでございます。

【木場委員】 どうもありがとうございました。

【河野部会長】 よろしいですか。

ほかに御意見、あるいは何か御質問ありますでしょうか。では、北川委員。

【北川委員】 新たな制度のあり方の1の非常災害発生時の措置について、1点御確認させてください。資料2であれば図の左の1のところの最後の、従事命令等の措置についてなのですが、これは中間とりまとめにはなかったという御説明であったかと思えます。今回答申の中に盛り込まれたということですが、非常災害発生時の周知措置を長官がとったときには、船舶、船舶用品その他の物件の収用等を行うことができることとするともに、航路標識の設置に関する業務に従事すべきことを命じるというような形で、ある意味、人的な強制措置と申し上げてよろしいのでしょうか、そういうものが盛り込まれたということなのですが、必要性はわかるのですけれども、民間の方々に対する命令であり、かなり強度の、強制力を持っている命令という形でしてございますので、非常に厳格な運用及び厳格な規定が必要かと存じます。そのあたりについての、厳格さというものが要求されているのかどうか、確認のため、御質問した次第でございます。

【河野部会長】 事務局、いかがでしょうか。

【服部企画課長】 ありがとうございます。この従事命令というものの制度は、ほかのインフラであります、例えば道路ですとか港湾ですとか、そういった法律にも大体位置づけられている、一般的にはインフラ法では災害時によくある制度でございます。従事命令という名前は非常に強い強制力を持っているように思えるのですけれども、実はそれぞれ

の法律には罰則を設けておりません。命令といっても、任意での御協力というものを前提にした制度でございます。今回、答申(案)に書かせていただいているのもその範囲を超えるものではございません。

ただ、命令という形で書いているのは、2つ目のポツで、補償について書いております。この補償というものをセットにすることによって、これまではそういう意味で任意の協力ですので法制度がなくても民間の方々に任意で御協力をいただくことはできるわけなのですけれども、補償が場合によってはできないというのを、補償を法制化するという意味があるかというふうに考えております。そういう意味で、今回「命令」となっておりますけれども、任意でありますし、その命令という言葉は補償とセットにしているためにこういう言葉になっているということでございます。

【北川委員】 労働に対する補償というものも考えられるのでしょうか。

【服部企画課長】 はい。その者がこの業務に従事していなければ得られたであろう利益ですとか、そういったものもちゃんと補償の対象となりますので、そういう意味で労働に対する逸失利益の補償というものも対象になります。

【北川委員】 ありがとうございます。

【河野部会長】 ほかに、そろそろよろしゅう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。

【尾関交通部長】 浅野委員から先ほど、最後の今後の取り扱いのところ、部会への御報告というお話がございましたけれども、これは第三次交通ビジョンの答申をいただくときに、その同じ日で船舶交通安全部会の設置についてという御説明をして、この冊子の中の、ちょっとページがわかりにくいのですが、答申(案)が47ページまで続いていて、その次に緑色の表紙で「船舶交通安全部会」というのがございます。ここのページをめくっていただくと、審議内容というのがございます、海難状況等の報告、第三次交通ビジョンに掲げた施策の実施状況の検証、次年度の施策の進め方等、あるいは中長期的なあり方ということで、船舶交通安全部会でさまざまなことを議論していただくということで、実施状況の検証もしていただきますので、ここのところでも今回の答申についても当然検証していただくというふうに考えておりますので、そういう御理解でいただきたいと思いません。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございました。

ほかにもし御発言がないようでしたら、そろそろこのあたりで議論を終了させていただきたいと思います。今回、委員の方々からたくさんいろいろと貴重な御意見あるいは御質問をいただいたかと思えます。一番大事なことは船舶の安全な航行の確保であって、そのために必要な措置をとっていただく際にいろいろな側面があることは皆様方おわかりのとおりです。全部そろわないと全部が実施できないかということ、そうでもない部分があるようです。ある程度工夫をすればすぐ実施できるものと、法制度を改正しないとできないものが混じっております。ですので、できるところからできるだけ早くに船舶の安全の確保、それから交通管制の一元化を実現するための制度を動かしていただくということが何より必要かと思えます。

そのような観点から申し上げますと、書きぶり等について御意見はございましたけれども、一応答申の内容それ自体としてはこれでよいのではないかと部会長としては考えております。ただし、簡単な修正等、あるいは本日御説明いただきましたような形での文言の明確化のような点で修正が必要なところは若干残っているかと思えます。もしお差し支えなければ、この点の修正につきましては部会長の私に御一任いただきまして、私のほうで責任を持って確認をさせていただくというやり方でいかがでございましょうか。もし委員の方々から御異言がないようでしたら、そのようにさせていただきたいと思えますが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【河野部会長】 よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、私のほうで最終的に確認をさせていただきました上で、それを船舶交通安全部会が了承したものとさせていただきたいと思えますので、御理解を賜りたく存じます。

それから、今後、所要の手續の後、今月中をめどに公表を考えております。先ほど立川委員から御意見がございましたように、これは一般の方々、それから特に外国船舶を含む一般の船舶の航行にかかわることですので、ぜひ周知を徹底していただくということでもよろしくお願ひしたいと思えます。

その旨、御配慮いただきましてぜひ公表をしていただきたいと思いますと思えますが、事務局におかれましては、答申が公表されましたら、その旨を委員の皆様方に御連絡いただきますようによろしくお願ひいたします。

また、各委員の方々におかれましても、このような答申が出たということに関係の皆様方に周知を図っていただくように御協力をいただければ大変ありがたいと思えますので、

よろしくお願いいたします。

それでは、議題の3に入ります前に、議題の1にございました小委員会につきまして提案がございます。小委員会でとりまとめていただく事項ですけれども、これは運用上の技術的な内容がたくさん入っております。このため、今後、委員長から直接海上保安庁に報告をしていただき、海上保安庁はその報告を踏まえ、対応可能なものから適宜推進をしていただきたいと思いますと考えております。また、今回のような形で部会への御報告をいただくことにつきましては、毎年2月ころに行う定例の部会の場合などで審議状況等を御報告いただきたいと思います。先ほど交通部長から御紹介がありましたように、この部会は、ある種のモニタリングといいますが、御報告をいただくという機能を備えておりますので、そのようにできればと思っておりますが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、小委員会でとりまとめていただきました事項につきましては、今後、委員長から直接海上保安庁に報告をしていただくこととし、海上保安庁はその報告を踏まえて対応可能なものから適宜推進していただきたいと思います。部会につきましては、毎年2月ころに行います定例の部会の場合などにおいて審議状況あるいは実施状況を御報告いただきますようお願いいたします。

ほかに何か御意見ありますでしょうか。

それでは、以上をもちまして議題の2については終了させていただきたいと思います。

最後に、議題3、その他とありますけれども、事務局で御準備されているものがありますでしょうか。

【安尾企画調査室長】 長時間にわたり御審議、ありがとうございました。答申をとりまとめまして、公表されましたら速やかに委員の皆様にご連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。

その他ということですが、調整を始めさせていただいておりますが、次回の部会につきまして、2月末に第三次交通ビジョンのフォローアップ、各種報告を内容とした部会を開催させていただく予定としております。開催日時等につきましては、改めて御連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上です。

【河野部会長】 ありがとうございました。

それでは、全ての審議がこれで終了ということになるかと思いますので、進行を事務局にお返ししたいと思います。よろしくお願いいたします。

【安尾企画調査室長】 河野部会長、ありがとうございました。

それでは、閉会に当たりまして、海上保安庁長官の佐藤より御挨拶申し上げます。

長官、よろしくお願いいたします。

【佐藤海上保安庁長官】 海上保安庁長官の佐藤でございます。一言御挨拶申し上げます。

本日は大変お忙しい中、第6回船舶交通安全部会を開催いたしましたところ、多数の委員の方に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

さて、今回は、第三次交通ビジョンに掲げました「一元的な海上交通管制の構築」及び「航路標識を活用した安全対策の強化」のために必要となる諸制度のあり方について検討いただくことになったわけであります。これは昨年5月、交通政策審議会に諮問させていただいたわけですが、本日を含めまして4回の御審議をいただき、大変貴重な御意見をいただきました。今後、答申に向けたとりまとめをいただくこととなりますが、委員の皆様御熱心な御審議に対しまして、心より御礼を申し上げます。

今後、当庁といたしましては、今回いただく答申を踏まえまして、すぐできるもの、そして法改正を行って準備を行って実現していくものといろいろ分けられておるようですが、いずれも、船舶の交通の安全確保と、そして円滑な運航を実現するために、今後しっかりと安全対策を講じてまいりたいと考えております。

来月には、第三次交通ビジョンのフォローアップの部会の開催も予定していると伺っております。また、航路標識・情報提供等小委員会につきましても引き続き御審議いただける運びになっているというふうにとっております。委員の皆様方にありましては、引き続き御協力のほど、よろしくお願いいたします。

最後になりますが、常日ごろから海上保安業務に対しまして御理解、御支援をいただいていることに対しまして厚く御礼を申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。

本日はありがとうございました。

【安尾企画調査室長】 委員の皆様方におかれましては、昨年5月から長期にわたり御審議いただき、答申の内容につきまして御了承いただきまして、重ねてお礼を申し上げます。

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土交通

省ホームページに掲載させていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして第6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