

平成30年2月1日

【有馬海上交通企画室長】 事務局側で1名、他業務のため遅れている者がおりますけれども、ほか、全員おそろいになりましたので、定刻よりも少し早いですが、交通政策審議会海事分科会第10回船舶交通安全部会を開催させていただきます。

本日、皆様方には、大変お忙しいところ、また冷たい雨の中お集まりいただきまして、まこと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海上交通企画室長の有馬でございます。よろしくお願いいたします。

本日の議題は、昨年11月24日の会議に引き続きまして、諮問第292号「船舶交通安全をはじめとする海上安全の更なる向上のための取組」について、でございます。

本日、委員等19名のうち、16名の方に出席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ので、ご報告申し上げます。

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。ご了解いただきたいと思います。

また、携帯電話等をお持ちの方につきましては、マナーモードへの切りかえをお願いさせていただきますと思います。

報道の方に申し上げます。カメラ撮りはここまでとなりますので、以後の撮影についてはご遠慮願います。

初めに、委員の方の交代がございましたので、ご紹介させていただきます。

昨年7月26日付で臨時委員となられました外国船舶協会専務理事、村瀬臨時委員でございます。

【村瀬委員】 外国船舶協会の村瀬でございます。よろしくお願いいたします。

【有馬海上交通企画室長】 引き続きまして、本年1月1日付で日本海難防止協会の渡部委員に代わり、臨時委員となられました、西部海難防止協会首席研究員、海上保安大学校名誉教授の長澤臨時委員でございます。

【長澤委員】 長澤でございます。よろしくお願いいたします。

【有馬海上交通企画室長】 次に、資料の確認をさせていただきたいと思っております。

「配席図」と書いた紙のクリップどめの資料に議事次第、名簿がございます。加えまして、メインの資料となりますけれども、「船舶交通安全をはじめとする海上安全の更なる向上のための取組答申(案)」でございます。加えまして、参考資料となりますけれども、平成29年の海難発生状況の海上保安庁の定例記者会見の資料。それと、前回もお配りさせていただきましてけれども、諮問文書、付託文書、審議スケジュール案でございます。加えまして、前回の会議資料、議事録がついてございます。よろしいでしょうか。

そのほか、海上保安庁交通部航路標識のパンフレット第3次交通ビジョンの冊子を配付させていただいておりますけれども、第3次交通ビジョンの冊子につきましては、申しわけございませんけれども、会議終了後、そのまま席上に残しておいていただければと思います。よろしく願いいたします。

それと、お手元のマイクの取り扱いについてでございますけれども、発言の際にはお手元のトークボタンを押し、終わりましたら、再度トークボタンを押して、赤いランプが消えた状態にさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、議事に入ります前に、事務局から1点ご説明させていただきたいことがございます。お手元の平成29年の海難発生状況についてでございます。担当からご説明いたします。

【寺本主任海難調査官】 平成29年におきまして、海上保安庁が認知しました海難の発生状況について、速報値ではございますが、簡単にご説明申し上げます。

船舶事故の隻数は、1,979隻と、前年に比べまして35隻の減少となり、平成13年から開始しております現在の統計手法で初めて2,000隻を下回っております。

また、人身事故の人数ですけれども、2,631人と、前年と比べまして29人減りまして、同事故に伴います死者、行方不明者数のほうも1,059人と、前年と比べまして33人の減少となり、いずれも減少傾向が続いております。

その他、詳細につきましては、お手元の配付されました資料のとおりでございます。

なお、年度末には、平成29年におけます海難の状況と今後の海難防止対策について取りまとめた「海難の現況と対策」を公表したいと考えております。

以上となります。

【有馬海上交通企画室長】 29年の海難の発生状況、速報値ですけれども、ご参考としてご報告させていただきました。

それでは、これから議事に入らせていただきたいと思います。以後の進行につきまして

は、河野部会長にお願いしたいと存じます。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。河野でございます。議事を進めてまいりたいと思っておりますので、皆様方のご協力をどうぞよろしくお願い申し上げます。

昨年度、平成29年10月18日に国土交通大臣から交通政策審議会長に対し、「船舶交通をはじめとする海上安全の更なる向上のための取組」について諮問があり、これを審議することが当部会に付託されております。この付託を受けまして、既に事務局から事前説明があったことと思っておりますけれども、3回にわたり審議することとしております。

昨年11月24日の第1回目の審議は、第3次交通ビジョンの総括と第4次交通ビジョン策定に向けた方向性が審議内容となり、第4次交通ビジョン策定に向けた方向性の審議を重点的に行いました。今回は、答申案を審議したいと思っております。

まずは、事務局から答申案につきましてご説明をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【小林主任官】 説明を担当します、交通部海上交通企画室の小林と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、「目次」をお願いいたします。構成からご説明いたします。

まず、第1に「はじめに」としております。第2で、「海洋をめぐる情勢認識と課題等」といたしまして、1で「第3次交通ビジョンの取組状況」について書かせていただいております。

さらに、2で「海難の発生状況」。

3で「海洋をめぐる情勢認識と課題」としております。

第3といたしまして、具体的な政策を書いております。「本ビジョンで重点的に取り組むべき事項」としております。

1で「新たな課題への取組」としております。

その次のページの中段ぐらいになりますけれども、2で「基本的施策の推進」とさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、3で、本ビジョンの「計画期間」を述べさせていただいた後に、4で「船舶事故に係る計画目標」について書かせていただいております。

さらに、第4で「おわりに」としてございまして、4部構成としております。

引き続きまして、1ページ目をお願いいたします。第1「はじめに」です。

四面を海に囲まれた我が国にとりましては、海洋というものは、経済によって立つ基盤

等であります。このため、海上の安全の確保は、領海警備、海難救助と並ぶ海上保安庁の任務の柱の1つであり、さまざまな施策を講じているところでございます。

平成25年10月に答申をいただきまして、第3次交通ビジョンというものに取り組んでまいりましたが、この計画期間が、今終了しようとしております。さらに、新たな交通ビジョンの策定が求められているところでございます。

第3次交通ビジョンで掲げられましたさまざまな施策につきましては、新しい交通ビジョンにおいてもおおむね妥当するものだと考えております。また、新しい交通ビジョンでは、社会情勢の変化にも的確に対応しつつ、より一層高まっている国民の安全への要請に確実に応えていくといったことを目指す必要があるかと認識しております。

その際、海洋活動の多様化、活発化に伴い、これまで船舶交通を対象としてきました検討の範囲も、海上の安全の取組全般に拡張して考える必要があるかと考えております。

また、海上の安全の確保の基本は、運航者自身の努力による「自助」はもとより、関係者を含めた「共助」を広く推進する必要があるとも考えております。

以上のような考えのもと、海上保安庁は今後、おおむね5年間にとるべき海上安全施策の方向性を提示いただきたいと考えているところでございます。

2ページ目をお願いいたします。第2で「海洋をめぐる情勢認識と課題等」としてあります。

「第3次交通ビジョンの取組状況」でございます。第3次海上交通ビジョンは、7つの課題と3つの目標を掲げ、施策を推進してまいりました。なお、計画目標につきましては、新たな交通ビジョンが平成30年から開始されることから、平成29年までの実施期間の達成状況を記載しているところでございます。

「主な施策の取組状況」でございますが、ふくそう海域の安全対策につきましては、東京湾において一元的な海上交通管制を実施する体制を構築いたしました。これは、昨日ですけれども、1月31日から運用を開始しております。

また、準ふくそう海域の安全対策につきましては、伊豆大島西岸において、我が国初の国際海事機関推薦航路というものを導入しております。こちらにつきましても、1月1日施行ということになっております。

また、小型船の安全対策につきましては、海上保安庁交通部に安全対策課を新たに設置いたしまして、海岸防止対策のマネジメント体制というものを確立しております。

3 ページ目をお願いいたします。さらに、海上安全推進アドバイザーとしての委嘱をしまして、安全指導能力の向上を図る制度を新たに構築しております。

航路標識の整備、管理のあり方につきましては、必要性が少なく、廃止しても安全性に影響がないと評価される光波標識につきましては、地元の関係者と十分な調整を行い、合理化を推進してまいりました。

また、これまで設置が困難でありました気象情報提供システムをふくそう海域に所在する7カ所の灯浮標に設置し、観測データの提供を開始しております。

大規模災害時における安全対策につきましては、東京湾における一元的な管制の構築とともに、航路標識の耐震補強、耐波浪補強、そして自立型電源化の整備を計画的に進めてまいりました。

戦略的技術開発につきましては、V D E Sの国際的な基準案を取りまとめ、我が国が主導的立場で開発を進めてまいりました。

「目標の達成状況」につきましては、現状維持が適切であると判断されたものや、緊急性に乏しく整備に至っていない施策もありましたが、おおむね計画どおり進捗しております。

具体的な計画目標の達成状況につきましては、ふくそう海域における衝突、乗揚げの事故についてですが、A I S搭載船の通航隻数100万隻当たり76隻以下を維持するという目標に対し、平成29年、61隻となっております、目標を達成している状況となっております。

4 ページをお願いします。「港内等における衝突、乗揚げ事故の減少」についてです。

平成20年から平成24年までの年平均30隻に対して半減するという目標に対して、平成29年は17隻となっております、目標達成に向けて、今、順調に推移してきたところであります。

また、昨日より東京湾における一元的な交通管制が開始されましたので、当初計画期間においては、目標を達成できる見込みと考えております。

「小型船舶における事故の減少」につきましては、小型船舶の事故のうち、平成20年から平成24年までの年平均1,343隻に対して3割減させるという目標に対し、平成29年の小型船舶事故隻数は998隻となっております、目標を達成している状況となっております。

以上の結果、2020年代中に船舶事故隻数の半減を目指す長期目標につきましても、

その達成に向けて、今、順調に推移しているところでございます。

5 ページ目をお願いいたします。「海難発生状況」でございます。

過去5年間の船舶事故隻数は、1万876隻となっておりますが、そのうち、小型船舶の事故が全体の約8割を占めている状況となっております。

また、死者、行方不明者を伴うような船舶事故につきましても、小型船舶の事故が全体の9割を占めているといった状況となっております。

さらに、海域別で見ますと、船舶交通量の多いふくそう海域における事故が全体の7割を占めております。

加えて、原因別に見ますと、人為的要員が全体の8割を占めている状況となっております。

6 ページをお願いいたします。「海洋をめぐる情勢認識と課題」であります。

こちらにつきましては、多数のご意見をいただいておりますが、第11回船舶交通安全部会に向けて、新たに構成、内容について検討したいと考えておりますが、現時点での最新版につきましてご説明させていただきたいと思っております。

「基本的な施策の確実な推進」でございます。ひとたび大規模な海難事故が発生した場合、多方面に甚大な影響を及ぼす可能性があることから、大規模海難事故を発生させないための不断の努力が必要であろうと考えております。

また、小型船舶の事故につきましても、依然として高い割合を示していることから、この事故減少に向けて取組を強化する必要があると考えています。

加えて、南海トラフ地震等大規模災害の発生も想定されており、これらに適切に対応する必要があります。

「社会情勢の変化に伴う海洋をめぐる新たな課題」でございますが、「社会情勢の変化」というところでは、我が国では人口減少や少子高齢化というものが進行しており、政府としても、これに対応すべく、技術革新や生産性の向上、効率化に取り組んでいるところでございます。

また、温暖化に伴う気温や大雨等の異常気象の多発化や激化が予想されている状況でありまして、政府といたしましても、温室効果ガスの削減対策として、再生可能エネルギーの利用促進等を推進しているところでございます。

さらに、国民生活の変化に伴うレジャーの多様化でありますとか、訪日外国人観光客の増加が予想されておりまして、政府としても観光振興の取組を強化しているところでござ

います。

加えて、国民の安心・安全に対する意識が向上していると考えております。

こうした中、インターネットの利用者が増加して、IoTやAI等の技術革新が進むとともに、ビッグデータの利用環境が整備されてきております。また、ドローン等が普及しまして、さまざまな場面で活躍が想定されております。

加えまして、平成32年には、東京でオリンピック・パラリンピック競技大会が開催される予定となっております。

7ページをお願いいたします。「海洋への影響と新たな課題」というところでございますが、以上のような社会情勢の変化は海洋にも及んでいると認識しておりまして、基本的な施策の推進とともに、これらにも適切に対応する必要があると考えております。

「海上活動の多様化、活発化」につきましては、新たな形態のマリンアクティビティや大型クルーズ船の急増、さらには、洋上風力発電の増加等に伴いまして、海上活動が多様化、活発化していると考えております。

「技術革新」につきましては、海上にも及んでおりまして、IoTやビッグデータ等の活用が進められていると考えております。

また、AIやドローン等の新たな技術を活用した取組も拡大していると考えております。

「海上交通分野における生産性向上、効率化」でございますが、少子高齢化等に伴い、生産性の向上や効率化が図られている中、海上においても運航効率化のために船舶の大型化や省エネ化が進んでおり、さらに、新たな技術を活用した運航管理、支援システムの開発が進められております。

また、政府といたしましても、平成37年までに自動運航船の実用化に向けた取組を推進しているところでございます。

「海上活動に係る情報ニーズの高まり」についてでございますが、海上活動が多様化、活発化するとともに、情報技術というものが向上してきたこと等により、こうした情報ニーズが高まっていると認識しております。

8ページ目をお願いいたします。「海運、水産環境の変化」でございます。

内航船舶、漁船、プレジャー等の隻数は、年々減少傾向にあります。船齢につきましても、年々高まっている状況でございます。

また、我が国の船員につきましても減少傾向、高齢化が進行している状況でございます。

漁業生産額につきましては、前年比5.8%増加しているという状況ではございますが、

漁業生産量につきましては、大幅に減少している状況となっております。

「大規模自然災害への備え」でございますが、政府は一体として津波対策や耐震補強等のインフラ整備の取組を推進しているところでございます。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会が東京湾の臨海部で開催されることから、開催前における海上工事の増加でありますとか、開催期間中における観客輸送の増加等に対応する必要があると考えております。

「課題取組に際しての基本的考え」でございますが、「『自助』、『共助』の推進」としてあります。海上安全を確保するためには、海上保安庁による「公助」のみでは限界があると考えております。自分自身の安全は自分で守るという「自助」はもちろんのこと、関係者間の連携による「共助」の体制も整備する必要があると考えております。

9ページ目をお願いいたします。

また、船舶事故につきましては、海難の定義を見直しまして、今後は民間救助機関が対処した事案も取り入れた上で、具体的な損害または危険が発生した事故を「船舶事故（アクシデント）」、発生していないものを「インシデント」と定義づけ、その上で「船舶事故（アクシデント）」については、海上保安庁の対策を重点化するとともに、「インシデント」については、「自助」、「共助」体制を推進することで対応していきたいと考えております。

「地域を活かす海上交通安全行政の推進」でございますが、海上保安庁は、海上交通安全行政を推進し、海上の安全を担保することで、地域経済にも一定の貢献を果たしていると考えております。また、政府は、地方創生等の取組を推進している中、地域貢献の側面も十分に踏まえながら施策を推進することも必要だろうと考えております。

10ページ目をお願いいたします。ここから具体的な施策の中身になってきますが、第3「本ビジョンで重点的に取り組むべき事項」です。

「新たな課題への取組」でございます。

「多様化、活発化する海上活動への対応」といたしましては、「民間関係団体等の連携による安全意識の高揚」を図りたいと考えております。

このため、民間関係団体との連携を深め、啓発活動を進めてまいります。

また、民間関係団体とのネットワークを活用して、事故状況や安全対策の情報共有等、連携の推進を行うとともに、年に1回、関係者が一堂に会したサミットを開催し、情報の共有と発信、連携の強化を図りたいと考えております。

また、マリンアクティビティごとに推奨される装備品や必要なスキル等安全に関する情

報にかかる「マリンアクティビティのウォーターセーフティガイドといったものを策定」を推進したいと考えております。

11ページをお願いいたします。「自己救助体制の確保」につきましては、運航者自身が民間救助機関等を活用して自己救助体制を確保することでありますとか、出入港時間の伝達を確実にすること等について啓発を行ってまいりたいと考えております。

「民間による安全対策の推進」でございますけれども、毎年米国で開催される国際水上安全運航サミットへの参画により、各国の安全対策に関する情報収集を実施して、国際的なトレンドに沿った安全対策を推進してまいります。

12ページをお願いいたします。「海洋再生可能エネルギー等に係る安全対策の策定促進」でございます。

洋上風力発電施設でありますとか、LNG燃料船及びそのバンカリングの普及、さらには液化水素の海上輸送の普及が見込まれております。

これらの事業の特性を十分に踏まえつつ、関係省庁等と連携を図りながら、安全対策の策定を促進してまいります。

13ページをお願いいたします。「海上交通分野における生産性向上、効率化への対応」でございます。

具体的な施策といたしましては、巨大船通航間隔の見直しを図りたいと考えております。東京湾におきまして、巨大船等が航路に入る間隔につきましては、昭和52年の東京湾海上交通センターの運用開始以来、15分間隔で航路へ入ることとされてきました。一方、近年、AIS導入等により安全性が向上していること等に鑑みまして、安全性を担保できる通航間隔についてシミュレーションで検討した後に、通航間隔を短縮するための検討を行ってまいります。

14ページをお願いいたします。

また、来島海峡につきましては、巨大船の航路通報の受付期間を「4日前」から「1年前」に前倒しする措置を平成30年1月に講じたところでございます。こうした措置の普及広報にも努めてまいります。

「大型クルーズ船の安全対策」につきましては、大型クルーズ船が初めて入港する際には、安全対策を策定しておりますが、関係者における検討に時間を要する場合がございます。このため、安全を十分に確保しつつ、関係者との連携の上、迅速に寄港できるよう、海上保安庁においても簡易な入出港シミュレーションを行いたいと考えております。

15ページをお願いいたします。「自動運航船実用化に向けた対応」でございますが、政府は平成37年までの自動運航船の実用化に向けて、さまざまな検討を進めております。これらの実用化に向けた動きに対して、関係省庁と連携しながら適切に対処し、海上交通の安全確保を推進してまいります。

「高齢船員の安全対策」でございますけれども、高齢者海難の発生原因等について詳細な分析を行いまして、分析に基づいた効果的な安全対策を推進してまいります。

16ページをお願いいたします。「地域を活かす海上交通安全行政の推進」でございます。

これは、再掲になりますけれども、大型クルーズ船の安全対策でございます。入出港の安全を確保するとともに、大型クルーズ船の寄港による地域活性化にも貢献してまいりたいと考えております。

さらに、「灯台観光振興支援」でございますけれども、灯台については、灯台参観事業等により、これまでも海上交通安全思想の普及や地方公共団体との連携強化が図られ、海上交通安全行政の推進に寄与してきておりますが、今後とも地方公共団体等に対し、歴史的、文化的価値を有する灯台の観光資源としての活用を積極的に促すことによりまして、地域活性化にも一定の貢献を果たしていきたいと考えております。

「地域の実情を踏まえた港則法の運用」でございますが、気軽にマリンレジャーを楽しめる港を活用した行事は、地域住民の海や港への関心を高め、安全思想の普及、啓発にもつながると考えております。これらの行事の活性化にも配慮した対応を行ってまいります。また、地域のニーズの把握に努め、港則法の運用に反映させることによりまして、地域の実情を踏まえた海上交通安全行政を推進してまいります。

17ページをお願いいたします。「海上活動情報の統合と活用」でございます。

情報通信技術を活用いたしまして、AISを搭載していない小型船舶の航行情報や海上保安庁が有するAIS情報等、さまざまな海上活動情報を統合、分析、そして提供するシステムを構築してまいります。

これによりまして、安全に配慮した海上活動を実現するとともに、海上交通センターにおける管制の高精度化等も図りたいと考えております。

また、政府が構築する海洋状況把握に対し、適切な情報を提供するための体制を構築してまいります。

18ページをお願いいたします。ここからは、「基本的施策の推進」となります。

「ふくそう海域等における安全対策」でございますが、平成30年1月31日、昨日で

ございますが、東京湾における一元的な海上交通管制の運用を開始しております。

また、伊勢湾、大阪湾においても、平時における海難の防止等を実現するために、海上交通管制の一元化を推進してまいります。

「準ふくそう海域における安全対策」についてですが、伊豆大島西岸沖におきまして、推薦航路を設定いたしました。引き続き、潮岬、大王埼においても、推薦航路の設定の検討を行いたいと考えております。

「AISを活用したふくそう海域等における安全対策」でございますが、AISを活用した乗揚げ、走錨にかかる監視を行い、船舶事故の未然防止を図ってまいります。

19ページをお願いいたします。「事故実態を踏まえた安全対策」ですが、海難事故のトレンドは船種、海域等によりさまざまであります。きめ細やかな海難調査分析を踏まえまして、関係者への注意喚起等を行うことにより、海難防止指導等を行ってまいります。

「AISの普及促進等」でございます。AISの普及につきましては、衝突、乗揚げ回避に有効であろうと考えております。そのため、AISの普及に努めてまいります。

また、船舶衝突事故の防止等を目的とするスマートフォンアプリに対しても、船舶位置情報を提供してまいります。

「効果的な人材の育成、確保」についてですが、交通業務に従事する海上保安庁の職員に対する研修を引き続き実施いたします。あわせて、女性職員の職場環境の充実を図ってまいります。

さらに、実践的な管制能力の向上を図るために、運用管制官に対する研修内容や設備を改善したいと考えております。その上で、海上交通センター等に対して定期的な監査等を実施して、PDCAサイクルの徹底を図りたいと考えております。

20ページをお願いいたします。「小型船舶の安全対策」でございますが、「事故実態を踏まえた安全対策」といたしまして、小型船舶につきましては、船舶の種類や活動シーズンにより、事故の形態や原因がさまざまであることから、それぞれの事故調査の結果を詳細に分析した上で、安全に対する啓発事項を策定の上、訪船指導等を実施してまいりたいと考えております。

再掲になりますけれども、小型船舶の安全対策としてのAISの普及促進も進めてまいります。

さらには、「『海の安全情報』の充実強化」についてでございます。増加する外国人旅行者に提供する災害情報等の多言語化でありますとか、防災アプリとの連携、さらには、S

NSを活用した被災情報等の収集、提供等、利用者拡大に向けた新たな取組を行ってまいります。

加えて、海上安全情報の早期発出にかかるシステムを構築も行ってまいります。

21ページをお願いいたします。「航路標識等の整備、管理」でございます。

「既存標識の合理化」についてでございますが、航路標識については、総合コストの縮減の観点から、利用者及び地元関係者との協議を経て、これまで約300基の航路標識の廃止を進めてきたところでございます。

航路標識の利用実態、必要性等について不断の検証を行い、利用者の意見を十分に勘案の上、総合コストの縮減を図ってまいります。

「新設標識の厳選」でございますが、必要性が高く求められ、公共性を十分に満たすものを厳選した上で新設してまいりたいと考えております。

一方、費用対効果の高いバーチャルAIS航路標識等の新設については、積極的に実施してまいりたいと考えております。

22ページをお願いいたします。「港内信号所の合理化の検討」についてでございますが、港内状況の変化等を踏まえまして、廃止を含めた合理化の検討を進めてまいります。

「航路標識等の老朽化対策等の推進」でございますが、現状においても老朽化が著しいものがあるということに加えて、今後もこれらの施設につきましては、老朽化が加速度的に進むものと考えられております。

他方で、社会資本のメンテナンスを計画的に実施するということも求められております。については、特に老朽化が著しいことが判明した航路標識につきましては、緊急保全工事を行うとともに、劣化状況に応じた保全工事を積極的に推進してまいります。

「新たな航路標識監視システムの導入」でございます。汎用品を使用した安価な監視システムを新たに構築いたしまして、ふくそう海域等に優先的に導入してまいります。

23ページをお願いいたします。「ドローン及び新技術等による保守業務、経費のスリム化」でございます。

ドローンを活用した航路標識を点検できる体制の構築でありますとか、点検時に遠隔地から業務を支援する遠隔支援保守システムの導入、さらには、健康被害リスクの解消のため、水銀を使用しない特殊車輪機構を導入したいと考えております。

また、さびにくいチタンといったものを灯台に導入しましたり、ポリエチレンを使用した浮標を導入したいと考えております。

さらに、大型灯台につきましても、LED素子を面に配置した長寿命省エネルギー光源でありますCOBといったものに切りかえていきたいと考えております。

これによりまして、保守にかかる労力、コスト縮減、信頼性の向上を図りたいと考えております。

24ページをお願いいたします。「防災、減災対策」でございますが、これも再掲になりますけれども、防災、減災対策として、「伊勢湾及び大阪湾における海上交通管制の一元化」を推進してまいります。

また、「各港における津波、台風等の災害対策」でございますが、各港においては、地域の実情に即した津波、台風や発達した低気圧の災害対策を策定しております。今後も、より確実な情報伝達体制の構築に取り組むとともに、実践的な訓練等の実施に基づく不断の見直しを行ってまいります。

25ページをお願いいたします。こちらも再掲ですが、防災対策として、「『海の安全情報』の充実強化」を図ってまいります。

また、航路標識につきましても、防災対策として、「航路標識の耐震、耐波浪化対策の推進」を引き続き行うとともに、LED灯器については、耐波浪性を有したものに換装していききたいと考えております。

「戦略的技術開発、国際連携の推進」についてでございます。

「船舶動静予測機能の技術開発」についてでございますが、AIS情報の解析や研究が進むOZT、航行妨害ゾーン等を活用した「船舶動静予測機能の技術開発」を推進してまいります。

26ページをお願いいたします。

また、新たな乗揚げ、走錨監視システム技術の開発、実装を行っていききたいと考えております。

「AIS非搭載船舶の動静把握技術の開発」でございます。

スマートフォンの位置情報の活用でありますとか、カメラ画像からの船舶検出等、異なる手法で得られた船舶位置情報を統合して、AIS非搭載船舶の位置を把握する技術を開発したいと考えております。

ここからは、国際案件になりますが、「VDESの国際標準化への参画及び活用に向けた検討」でございます。

AISよりも通信容量が拡大されているVDESについては、今、期待が持たれており

ます。こういった技術的な検討が進む一方で、運用案件の国際基準は、いまだ検討されていないことから、国際基準案を推進するとともに、IMO、IALA等に提案を行い、我が国主導で国際標準化を図ってまいりたいと考えております。

27ページをお願いいたします。「ASEAN諸国等への支援」でございます。

ASEAN諸国に対して、安全対策ガイドラインの策定支援でありますとか、VTS要員の育成支援といったものを通じて、航行安全対策の支援を推進してまいりたいと考えております。

「国際機関における活動」につきましては、引き続きIMO、IALAでの会合に参画して、積極的な技術提案を行いたいと思います。

また、IALAにつきましては、国際機関化に向けて、協定案の協議中でありまして、我が国にとっても望ましい国際機関となるよう、引き続き当該協議に参画してまいりたいと考えております。

28ページをお願いいたします。「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた取組」でございます。

「大会準備に係る安全対策」といたしまして、競技会場周辺では、海上工事が集中すると考えられております。必要に応じまして、港則法に基づく航行制限等の措置を適切に実施し、海上工事にかかる安全対策を推進してまいります。

また、「大会運営に係る安全対策」といたしまして、「東京港における安全対策」については、海上安全指導員の活性化を図るとともに、安全啓発業務協力者制度の検討を進めることで、安全対策を推進してまいります。

また、「東京港以外における安全対策」につきましても、大会期間中の海域利用者への適切な指導等海上交通の安全対策を検討してまいります。

29ページをお願いいたします。再掲になりますけれども、オリンピック・パラリンピック競技大会においても、「海上活動情報の統合と活用」、さらには、『海の安全情報』の充実強化を図ってまいります。

最後になりますが、「本取組で得られた知識、経験等の活用」についてでございます。こうした取組につきましては、必要に応じて全国展開を図ることを検討してまいりたいと考えております。

30ページをお願いいたします。「計画期間」でございますが、本ビジョンにおける計画期間は、おおむね5年といたします。

「船舶事故に係る計画目標」でございます。

第3次交通ビジョン等で掲げました「2020年代中に現在の船舶事故隻数を半減させることを目指す」とする長期目標につきましては、継承いたします。

さらに、船舶事故に係る計画目標につきましては、以下の方向で現在検討中でありまして、第11回、次回の船舶交通安全部会で提示させていただけたらと考えております。

今のところの方向性につきましては、(1)長期目標を踏まえまして、これは、この次期ビジョンの計画期間中でございますけれども、平成34年までに船舶事故隻数を約1,600隻以下にすることを旨とするということでございます。この1,600隻というのは、約2,000隻から、2020年代に約1,200隻以下にする目標において、ほぼ中間地点というところで、約1,600隻という数字を掲げております。

また、ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故の発生率、通航隻数100万隻当たり76隻の維持でありますとか、ふくそう海域における大規模海難のゼロといったものにつきましても、現在検討しているところでございます。

その他、個別の目標設定については、検討中でございます。

以上の目標を達成するために、船舶種類別の個別の目標を毎年のアクションプランで設定したいと考えております。

なお、先ほど申した目標の船舶事故隻数につきましては、船舶事故(アクシデント)を対象としたいと考えております。

また、これまで小型船舶につきましては、全ての漁船、プレジャーボート、遊魚船としてきましたが、他機関との整合性を図るため、20トン以上の漁船等は除くこととしております。

31ページをお願いいたします。4部構成の最後になりますが、「おわりに」でございます。こちらは、本審議を踏まえて、最後の部会で提示させていただけたらと考えております。

事務局からは以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいま、事務局から答申案のご説明がございました。

それでは、ただいまのご説明に基づきまして、ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。どなたからでも結構ですので、よろしくをお願いいたします。

【内藤委員】 はい。

【河野部会長】 それでは、内藤委員、よろしくお願いいたします。

【内藤委員】 今ご説明いただいた平成37年までに自動運航船を目標とするとの事ですが自動車のように、自動運航の段階というのを具体的に国として組まれているのでしょうか。

例えば今の自動車の場合ですと、ステージ3、ステージ4であるとか。それと同時に、自動運航に関しては、安全第一という趣旨があると思います。そのためには、事故がないような自動運航を目指す。それが、この案ですと、5年間で従来の方式にのっとった減り方を目指すお考えなのかと感じたのですが、それについてお答えいただければと思います。

以上でございます。

【河野部会長】 航行安全課長、いかがでございましょうか。

【笠尾航行安全課長】 先に説明させていただきます。航行安全課長でございます。

これにつきましては、国交省の海事局がタム表というか、時系列表をつくっております。フェーズ2というような、ある程度の無線航行ができるようなものについては、2025年度までに整備するということを考えておられるということでございます。それを踏まえまして、私どももそういった方向で考えております。

また、安全につきましては、おっしゃるとおりでございます。自動運航船が運航することによって、より安全になるということが当然の前提であると考えております。

【河野部会長】 安全政策課長、よろしくお願いいたします。

【石原安全政策課長】 海事局でございます。先ほどご説明いただいたように、自動運航船について、重点的に海事イノベーション部会において審議いただいております。

そして、自動車のようなレベルというものです。これは、国際的にもこれから議論されていくのだらうと思っているのですけれども、現在のところ、私どもは大きく分けて3つ。まず、無線操縦といったものが主体になるようなフェーズ2、それから、さらに高度な、自律型に近いような技術開発もだんだん進んでくるのだらうということで、2025年というのを1つの区切りとして、技術開発も進んでくるのだらうと思っております。

そして、安全性というのは、非常に重要なポイントでありまして、これを確保するというのが大前提だと考えてございます。ヒューマンエラーといったものについて、こういった技術が大きく貢献するのではないかなというのが一般に言われていることで、私どももそのように考えている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。

内藤委員、よろしゅうございますでしょうか。

【内藤委員】 私は内航海運の代表ということで出席させていただいています。先ほど事務局からご説明がありましたように、やはり船員の高齢化と安全対策というのが大きな問題になってきていると思います。

船員教育という面でも、海事局には積極的に動いていただいているのですが、やはり国民総数が減ると、どうしても船員の働き方改革、もしくは自動運航船で安全を担保していく。それと、生産性の向上というのが、日本国の大きな命題と思います。

ぜひとも複合的に安全対策。例えば海上保安庁であれば、航路の一元化ですとか、航路の管理業務、東京マーチスのような形で、一部の航行分離がある。

それと、私の航行区域になりますと、浦賀水道。巨大船は、先ほど15分間隔とおっしゃっていましたが、私ども小型船もマーチスに従ってやっております。我々の船まで入れれば、15分間隔ではなく、すごく並んでいるという印象を受けます。ぜひともそういった面でも安全航行を進めていただきたいと考えております。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

さらに、何かお答えでございますでしょうか。よろしゅうございますか。

では、引き続きご検討いただいて、包括的にご検討いただくということでよろしく願いいいたします。

ほかにご意見、ご質問でございますでしょうか。

それでは、立川委員、よろしく願いいいたします。

【立川委員】 今、自動運航船の話が出ましたので、関連して少し教えていただければと思っております。

無線操縦ということでお話が出てきたのですが、どういう形の無線操縦でしょうか。例えば、完全無人化の中での無線操縦と言われているのか、船員として乗船している中でという話になると、無線操縦というのはどういう意味合いになるのかがわかりづらい。

無線操縦を行う海域というのは、何か想定されているのでしょうか。例えば、太平洋の真ん中なのか、それとも、どこかの湾内なのか。そういうところが不明確。単に無線操縦をと言われる中で、どのくらいのレベルまでの無線操縦と言われているのか。

この部会の中では、その中でどういう面を検討していくのでしょうか。安全性の問題と

というのはあるのでしょうかけれども、安全性の問題の中で、この部会の中ではどういう部分について検討されていくのか。そういう面を少し教えていただければと思います。

【河野部会長】 安全政策課長、それでは、よろしく申し上げます。

【石原安全政策課長】 いろいろご質問いただいたところで、まず、無線操縦の概念というか、そちらのご説明というか、私どもの考えているところをご説明させていただければと思います。

無線操縦技術につきましては、これがどう使われてくるかというのは、船の大きさ、まさに使われる海域などによって、さまざまあると思います。

そして、無線操縦イコール船に乗っていらっしゃる方がいなくなるということは、全く私どもは考えておりません。少なくとも初期の段階では、おそらく船員さんもいて、ヒューマンエラーを減らすといった観点で、無線操縦技術というものが少しずつ使われていくのだらうなと考えているところです。

どういった海域で使われるかということですが、これももちろん安全が大前提でございますし、それに、何よりも無線の電波や情報通信が確実に行われる範囲というところで使われてくるのだらうなということです。これからの技術でございますので、さまざまな応用の範囲は当然あるかと思うのですけれども、さまざまな形で生まれてくるのだらうと思います。

とりあえず、無線操縦の技術というのは、そういうことでございます。この部会の中で、自動運航船の検討というのは、また別のところでの答えになります。

【河野部会長】 それでは、企画課長、よろしくお願いいたします。

【君塚企画課長】 交通部企画課長の君塚でございます。

先ほどのご質問は、この部会で何を検討するのかということにつきまして、先ほどもございましたが、イノベーション部会というのが海事局さんで進められている中で、自動運航船そのものが、どういった種類のものとか、どういった技術のもので、世界的な動向としては、自動運航船というのは、かなり実証的な取組が進んでいる中で、我が国でも、民間の取組がある中でどうやって進めていくかということを取り上げるかと思っております。

こちらは、船舶交通安全部会ということで、そういった自動運航船の動きというのは、我々も政府戦略ということで、こういった動きを捉えながら、安全の面で当然そういったものを進めていく上では、安全確保というのは至上命題でございます。いわゆる海域の海上交通三法というものがございませけれども、特に条約としてはCOLREGが、まだ世

界的にも検討が進んでいない状況ですけれども、そういったこともらみながら、例えば、実証的に取組をしていく中で、海上交通の安全の取り扱いをどうしていくのかといったことをだんだん検討していくのかと思います。

ただ、今の時点で、まずは自動運航船の動きも捉えながら、安全をどうやって確保していくかということはこの部会で検討し、また、イノベーション部会でもそういった進捗があると思いますので、そこは海事局さんとも連携して、海上保安庁としては、安全の側面から検討してまいりたいと思っております。

【河野部会長】 立川委員、よろしいでしょうか。

【立川委員】 はい。少し確認ですけれども、イノベーション部会では、労働環境の改善ということも含めて検討されているということでお伺いをしているところです。そういう面では、当面の課題としては、無人化という意味合いは薄くて、運航のサポートという理解でよろしいでしょうか。

【河野部会長】 安全政策課長、よろしくお願ひいたします。

【石原安全政策課長】 海上の安全性のことでございますが、正直、少なくとも当面は、無人化というものを想定して考えてはおりません。やはり安全の向上にもヒューマンエラー、この部会の資料にもありますけれども、人的なミスといったことは、非常に大きな事故の要因になっています。そういったことで事故が起こりますと、生産性の面から、海上交通にもよくない影響がありますので、この海難事故防止というのは非常に大きな自動運航技術の貢献のポイントだろうと思っております。

労働環境という点においても、船員の仕事の代替的な技術というよりも、相互に補完的なというか、協働できる技術という側面も非常にあると我々は考えているところです。

もっとも、ほんとうに遠い将来においてどうなっているのか、この分野の技術がどれだけ発展するかというのは、もはやこういった部会のレベルは超えている話だとは思いますが、現実的な面で考えていこうとすれば、そういうことではないかなと考えているところです。

【河野部会長】 よろしゅうございましょうか。

内藤委員、よろしくお願ひいたします。

【内藤委員】 無人運航ということではなく、例えばビッグデータを使った陸上からのサポートも、やはり運航ということに対しては、大きな意味がある。

乗船して人がやる操作と、陸上からのデータを使ったサポートもあわせてお考えいただ

きたいと思います。

【河野部会長】 安全政策課長、よろしくお願いいたします。

【石原安全政策課長】 一言。おっしゃるとおりだと思います。特に機関部など、そういった船体全体の状態把握といったものも、この自動運航技術の中の非常に重要なポイントだと思っておりますので、おっしゃるポイントを踏まえて検討し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。

ほかにいかがでございましょうか。特にこの問題について、ほかに何かご発言があれば、では、一応、自動運航船はここまでと一区切りにいたしまして、ほかの点につきまして、いかがでございましょうか。

では、木場委員、よろしくお願いいたします。

【木場委員】 ご説明どうもありがとうございました。

1つは、タイムリーなので伺いますけれども、この会議でも東京湾における海上交通管制の一元化について、かなり長い間議論してまいりました。まさに昨日、運用が開始されたということで、順調な船出をされたのかどうか。私どもは素人で、切りかえがうまくいくのかなど、よくわかりませんので、一言いただければありがたいです。

もう一点は、19ページのAISについての質問ですが、19ページの真ん中、右の表で、「簡易型AIS搭載隻数」が、この表で見ますと、1年間で約2倍ということで、非常に順調に推移しているように見えます。ただ、これだけでは、普及率がわからないので、小型船において、今どのくらい普及しているのかというところを質問させていただきたいと思います。

そのお答えをいただいた後、さらに意見を申し上げたいと思いますが、知りたいので、まず質問させてください。お願いします。

【河野部会長】 それでは、航行安全課長、よろしくお願いいたします。

【笠尾航行安全課長】 管制の一元化についてご説明申し上げます。一元化につきましては、順調に進んでおります。機器の設置も順調にいきました。また、昨日から動いておりますけれども、実質的には1月から訓練をずっとやっておりますので、今のところ順調にっております。

【木場委員】 どうもありがとうございます。

【河野部会長】 ほかにございませうでしょうか。

それでは、海上交通企画室長、よろしくお願いいたします。

【小林主任官】 事務局からAISの件についてお答えしたいと思います。

AISの記載につきましては、18ページの「AISを活用したふくそう海域における安全対策」でありますとか、「AISの普及促進等」といったところで記載させていただいております。

平成20年のAIS搭載義務以降、貨物船、タンカー、旅客船の衝突事故のうち、500トン以上の衝突事故、港内を除きますけれども、これにつきましては、約半減しているという状況になっております。このように、AISにつきましては、船舶の衝突回避に有効だろうと考えております。

また、AISを活用した乗揚げ、走錨にかかる監視を行いまして、情報提供することによりまして、事故を回避した事例も多数ございます。

このように、AISにつきましては、事故防止に一定の効果を示している一方で、搭載義務のない500トン未満の船舶における搭載状況につきましては、平成29年3月末において、AISが1,253隻、簡易AISが3,047隻となっております。そのうち、ご質問のありました普及率でございますが、貨物船が約17%、タンカーが32%ですが、プレジャーボートにつきましては、約0.2%、さらに、漁船につきましては、約0.8%となっております。依然として低い状態となっております。これらの船舶に対して、可能な限りAISの普及促進を図ってまいりたいと考えております。

事務局からは以上です。

【河野部会長】 それでは、木場委員、よろしくお願いいたします。

【木場委員】 では、続けて。どうもありがとうございます。

ご説明の中で、小型船の事故自体は減っているとはいえ、まだまだ全体の8割、あるいは死者、行方不明を伴う事故というのは、全体の9割も占めているという報告が紙面でございます。

そういうことを考えますと、今の漁船が1%未満だったりしていることを考えますと、もう少し強力に進める必要があるのかなという印象があります。

ただ、義務化としてしまうと、費用が20万円から30万円とも聞いていますので、きっとそれぞれの船に対してご負担が大きいとは思いますが。

ただ、普及していけば、価格も下がるということも考えられますし、もっと言えば、命を守るというところで、長い目で見ると、義務化というのは、言葉が強過ぎるかもしれませ

んが、さらに強力に普及するように周知徹底していただけるとありがたいなという気がいたしました。

以上でございます。

【河野部会長】 何か事務局からお答えございますでしょうか。

それでは、安全政策課長、よろしく願いいたします。

【石原安全政策課長】 海事局の安全政策課でございます。

A I Sに関する義務化ということで、船舶安全法に基づいて、一定の船について義務化を図っているところでございます。

それで、簡易A I S。フルスペックのA I Sはかなり高価です。それから、無線技術者も必要になりますので、そういった負担を考えると、やはり小型船になると、義務化については少しハードルがあるかなというのは一致した見方だと思います。

そういったことで、小型船舶には、簡易型のA I Sが有効ではないかということで、かつて数年前に太平洋上で起こった大型船と小型の漁船、小型といっても100トンを超える漁船ですけれども、衝突事故で十数名の方が亡くなられた。これは、夜のことで、大洋中においても、こういった衝突が起きてしまうということで、そういった場合、A I Sというのが有効ではないかということで、水産庁からも財政的な形でいろいろと支援をしていただいたということで、かなり普及が進んだということがありまして、これは非常に意義のあることだと思っております。

ただ、もう一点、最近明らかになってきたこととして、簡易型のA I Sですけれども、まさに事故が多発しているふくそう域において、周囲のA I Sから電波をちゃんととれているのかというのを、水産係など、いろいろな機関が調べたところ、ふくそう域では周囲のA I Sの電波が受信できない割合として、4割の欠損率というところもあるとの調査結果でした。そのため、ふくそう域で、簡易A I Sの受信情報を信じて衝突予防ができるのかというのは、正直なところ、少なくとも義務化はできないような状況と考えております。

そういった点で、A I Sというものにも、向き、不向き、限界があるだろうと我々も考えております。

そういったところで、今回の資料の中でも、何度も出てきております、海上保安庁と我々海事局が協力して進めておりますスマートフォン。これもかなり性能がアップしてきてありまして、衝突予防のアプリが少しでもA I S的な機能を持てば有効だろうと考えております。沿岸域で、結構携帯電話で会話できますので、そういうところでは確実に会話がで

きるということは電波が届き合うということです。そういったところで、今進めているということです。

必ずしもA I Sに着目するだけではなくて、電気通信の分野は技術が非常に進んでおりますし、スマートフォンによってこれを義務化するまでもなく、普及が圧倒的に進んで、そういった意味での社会的なコストが非常に低い技術ですので、海上保安庁と協力して、今そういった分野に非常に着目して進めているところでございます。

以上、状況のご説明だけでございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

木場委員、いかがでしょうか。

【木場委員】 非常によくわかりました。ありがとうございます。

海域によってはA I Sが向いていないところ、ふくそう海域ではとれないというのは、電波がごちゃごちゃし過ぎてしまっているということですか。今の説明で、さまざまなツールを組み合わせるといいますか、向き、不向きのある場所があるので、いろいろなものを総合的に使ったほうがいいということですね。今のところをお願いします。

【河野部会長】 それでは、安全政策課長、よろしくお願ひいたします。

【石原安全政策課長】 やはり簡易型A I Sは、スペック上の問題として、フルスペックのA I Sの電波を優先して受信するなど、どうしても廉価バージョンというか、そういった性能もあるので、価格と性能とが連動しているということです。どうしてもそういった限界があるということです。

【木場委員】 なるほど。ありがとうございます。現状がよくわかりました。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。

村瀬委員。村瀬委員の後に伊藤委員ということで、よろしくお願ひいたします。村瀬委員、よろしくお願ひいたします。

【村瀬委員】 外国船舶協会の村瀬でございます。

先ほどのご説明の中で、14ページで大型クルーズ船の安全対策と言われました。私どもの会員には、クルーズ船社はありません。ほとんどが定期船社、いわゆるコンテナ船が多いわけです。クルーズ船に限らず、今、コンテナ船も大型化しております、2万TEUぐらいのクラスの船がどんどん入ってきます。

日本は、当然2万TEUはインフラの問題で、水深の問題もあって入れない。ただ、1万

TEUクラスの船も、私どもの会員によると、来年ぐらいから日本に入れたいという話がちらほら出てきております。2万TEUの船を、基幹航路のヨーロッパあたりに持って行って、当然2万TEUは日本に入れませんが、そのかわりに日本には1クラス下の1万TEUクラスを持ってくるという流れに、今後なるような感じです。

ただ、私、今日、この発言をするつもりはなかったのですが、ちゃんとデータ、情報をとってこなかったですけども、去年、私どもの会員の某中国大手の定期船社が、本牧に1万1,000TEUかな。アドホック1回きりの寄港ですけども、通常は8,000から9,000の船を入れているのですが、1回だけ1万1,000を入れたいということで、管轄の海上保安部さんにご相談したらしいです。

結局、安全性の問題で、ちょっと難しいよと。それで、水深の問題はなかったらしいです。南本牧は、今18メートルまで入れるのです。長さの問題もなかった。それ以外の問題で、安全性の問題で、結局、船社の担当者も諦めて、本社に入れませんがということで、寄港ができなかった。

その後、関東地方整備局の方から私にその話があって、彼らとしては、船を誘致したい。1万TEUの船を誘致できないのであれば、これから日本には船が入りませんよということになります。

ということで、何を申し上げたいかというと、安全はもちろん第一。これは大賛成です。ただ、逆に国交省の戦略港湾でもいろいろ推進しているように、船を日本にもっと誘致したい。その中で、1万TEUクラスの船が入れないということであれば、今後、明らかに戦略港湾の目的とは相反することになりますので、お願いですけども、今回の中国系の船会社のケースを細かくは調べていませんが、海上保安部さんでどこまでシミュレーションしたのか。ほんとうに安全性の問題があったのか。少し私は疑問に感じております。

ということで、今後もこういう話があったときに、安全性を図るに当たってのガイドラインを私はわかりませんが、当然シミュレーションされるでしょうけれども、安全はもちろん重要ですけども、あまりにも神経質になって、本来入れる船も断ってしまうということになると、これは明らかに日本経済に悪影響ということになりますので、その点だけお願いしたいということでございます。

【河野部会長】 航行安全課長、よろしくお願いいたします。

【笠尾航行安全課長】 航行安全課長でございます。

1万TEUクラスであれば、巨大船ということでもありますけれども、我々としてはそう

いった話は聞いておりませんので、まずは事実確認をしっかりとしたいと思います。

ただ、安全はしっかりやる。一方で、我が国経済という観点も、海上保安庁はしっかり認識して行政を推進しております。安全をやり過ぎてしまって、変なことになっているということは、我々はやっていないとは思っておりますけれども、いずれにしろ、個別の事例については、別途確認して、またご連絡させていただきたいと思います。

【村瀬委員】 お願いします。

【河野部会長】 よろしくお願いいたします。

それでは、伊藤委員、よろしくお願いいたします。

【伊藤委員】 先ほどのA I Sに関連して、私からも少しお話ししたいのですが、まず、A I Sの普及促進ということで、今現在、500総トン以上の船舶が義務づけられているということです。諸外国などを見ますと、それよりもかなり低いようなトン数以上が義務づけられているところもございまして、国内でもう少し低いトン数での義務化という動きは難しいのかどうかというのを1つ伺いたいというところです。

もう少し搭載を義務化する範囲を広げたほうがいいかなと思いますのは、もちろんA I S装置そのものを使った安全確保というのは船員さんにとって重要だろうとは思いますが、それ以外にも、例えば今後、I o Tですとか、自動運航船といったものを導入していくという場合、あるいはより確実な運航のための支援システムをつくっていくといったときに、周囲の見張り技術は非常にキーになる技術になっております。その見張りが難しいがために、そういった運航支援が難しいというところが随分あるかと思えます。

そういった中で、大洋航行中ですとか、比較的小型の船が出ていだけということで、それよりもうんと小さいプレジャーのようなものはいない場所に限りましては、やはりA I Sを見ていれば、基本的には大丈夫といったようにしていけば、小型船も含めて、かなり安全性が増していくのかなと思います。もし可能でしたら、そういったところも考えていただけたらいいのかなと思ってございます。

また、簡易型A I Sですけれども、欠損率が4割というお話は、今伺ったところでございます。簡易型A I Sそのものについては、例えば電波を発信する頻度などが、たしか仕様で、もう少し通常のものよりも長く設定されていたのかなと理解しております。

おそらく小型の船舶に簡易型A I Sをつけるということであれば、あまり発信頻度の間隔が開いてしまうというのは、衝突しそうな場面において、回避に必要な情報を提供するという観点では、動きの特性上、向いていないのではないかなと考えております。そ

ういったところを改良していくということで、簡易型AISをさらに有効に活用していくことができるのではないかなとも考えておりますが、ご意見をいただければと思います。

【河野部会長】 それでは、安全政策課長、よろしく申し上げます。

【石原安全政策課長】 恐れ入ります。まず、AISの搭載義務の範囲の拡大ですけれども、義務の範囲を拡大する、規制をかけるということになりますと、やはり費用対効果といった面の説明もきちり行う必要があるということです。諸外国、一律には申し上げられませんけれども、この機械が衝突の予防といった交通安全だけで使われているのかといいますと、国によってはセキュリティといった目的も加味して、各国導入の範囲を決めているところもあるということを1つご理解いただければと思っております。

そして、簡易型AISはおっしゃるとおりでございます、非常にスピードが遅いと、数分に1回ぐらいしか電波が出ないというものです。

先ほどご説明したように、欠損率に加えまして、やはりふくそう域、それから、小型船でかなり接近して衝突予防をするということで、まさに伊藤委員がおっしゃるとおり、数分に1度ということになりますと、片方が非常に低速な場合になりますと、やはり衝突回避のための機械としては、そうした意味で義務の拡大にもかかわってくるのですけれども、向き、不向き、場所において、どういった機械がいいかということも総合的に勘案して、先ほどからスマートフォンの宣伝をするわけではないですけれども、この資料の19ページにも書いてございますように、AISと組み合わせて、スマートフォンといった機器の総合的な利用も検討していきたいなと思っております。

最後に、自動運航船に関して、ここも私どもも全く同じでございます、どうやって周囲の船を見つけるかというのは、自動運航船の非常に大きな課題の1つだと思っております。そういった意味で、AISが利用できるのは間違いのないと思いますので、これはこれからの研究課題の1つだと思っております。また、いろいろとご指摘をいただければと思っております。

【河野部会長】 それでは、企画課長、よろしくお願いたします。

【君塚企画課長】 交通部企画課長でございます。

いわゆる欠損率、あるいはAISが増えた場合にどういう影響があるか。そういったところは、交通部でも、海事局とも連携しながら調査を進めております。そういう中で、先ほどご指摘いただいた諸外国との比較においては、義務づけの差があるという中で、海事局さんとも相談しながら、また、確かにふくそう海域等、海域によって欠損の状況も違う

という、いろいろな特殊事情を勘案する必要がございます。その安全性を確保するという観点から、また、ご負担の問題もあろうかと思いますが、そういうことを総合的に判断するということが必要かと思しますので、多角的な視点から、海事局とも相談して進めてまいりたいと思っております。

【河野部会長】 ありがとうございました。

ほかに何かございますでしょうか。

それでは、石橋委員、よろしく願いいたします。

【石橋委員】 クルーズ船の安全対策について、少しお聞きしたいと思います。

現在、大型のクルーズ船が急増しておりまして、例えば沖縄に那覇水先区というものがありますが、那覇の水先人は水先区だけではなく、水先区外である宮古島、石垣島などの離島に入出港するクルーズ船の類似行為業務もやっております。

ほかの地区でも、どんどんクルーズ船が寄港するというところで、いろいろ要請があるようです。ただ、八代港においては、おそらく地区の安全協議会などで航行安全対策が検討されていると思いますが、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社が、クルーズ船専用のターミナルを建設するというところで、それと関係があるかどうか分かりませんが、非常に狭い水道を水先人の類似行為業務支援を受けずに航行するとのことで、海上保安庁にはその辺の安全対策をしっかりと見ておいていただきたい。

これは、多分ほかの地区でも、こういう話が出てくると思います。その辺、現状をどのようにつかんでおられるか、少しお聞きしたいと思います。

【河野部会長】 それでは、航行安全課長、よろしく願いいたします。

【笠尾航行安全課長】 八代港については、概要は承知しております。そういった形で水先人の話も出ているということは承知しております。

ただ、この場合については、たしか入る船長さんが前にも入って、かつ何カ月以内に何回か入るといような、かなり限定した要件をかけていると記憶しております。そういった形であれば、地元の皆さんでお話しして、安全に行けると判断されたということであれば、海上保安庁としても、そういった地元のご判断であれば、そこは構わないのではないかと考えております。ほかの地区についてどうするかは、それぞれの地域の個別の事情がありますので、そういったことを踏まえて、また考えていく必要があると思っております。

【河野部会長】 石橋委員、よろしく願いいたします。

【石橋委員】 現場に任せておけばいいということですが、やはりP E C制度(強

制水先免除制度)のような検証の仕組みを設けたほうがよろしいのではないかなと思って
おります。水先区ではありませんから、P E C制度はないですが、水先区以外の水域にも
P E C制度が必要になるのではないかと。湾外から八代港に至る水域は、非常に狭くて、潮
流も強いところですから、特別な注意が必要な場合もあり得ると思いますので、その辺は
十分注意したほうが良いと思っております。

【河野部会長】 さらに何か、どなたかお答えございますでしょうか。

では、安全を期してご検討いただくということでよろしくお願ひしたいと思ひます。多
分クルーズ船はこれからいろいろな港が整備されて、今までの強制水先がかかっている
ところとは違うところがクルーズ船をたくさん受け入れるようになると思ひますので、ご
検討いただく必要があるかもしれませんので、よろしくお願ひいたします。

石橋委員、よろしいでしょうか。

【石橋委員】 ありがとうございます。

【河野部会長】 ほかにいかがでございますでしょうか。

それでは、田久保委員、よろしくお願ひいたします。

【田久保委員】 ページで言うと8ページですけれども、8ページの一番下に、ウォー
ターセーフティガイドというものが仮称であります。これが、どのようなものかをお聞
きたい。

というのは、先ほど来、A I Sとか、要するに機械で安全を確保するということばかり
を考えているのですけれども、オーストラリアやニュージーランドへ取材に行ったりして
いるときに、ウォーターセーフティアソシエーションというものが、国レベルで活動して
いまして、小さな子供のころから水に対する安全の教育を徹底的にやっているのです。そ
の上で、例えばライフセービングクラブやヨットクラブ、ボートクラブ、フィッシングク
ラブなどがクラブ所属のジュニアに対して、幼少のころから海と接して、海に対する安全
を自分自身が確保するという教育を徹底的にやっているわけです。

それに向けて、当然機械で安全を確保することも進化という意味で言うとも
大事なことですけれども、生身の人間が海へ出るわけですから、みずから海の上での安全
を確保するという教育面でも大事だなと思って、このウォーターセーフティガイドという
ものに対して、僕はすごく期待を持っているのですけれども、どうでしょうか。

【河野部会長】 それでは、安全対策課長、よろしくお願ひいたします。

【江口安全対策課長】 海上保安庁安全対策課長です。

ご質問の点につきましては、今年度から先行してスタートしておりますけれども、シーマンシップのようなものも含めまして、乗り物別に水上オートバイやカヌー、ミニボート等も含めまして、関係の行政機関の方とユーザーの方、それから、ツールのメーカーの方に集まっていたいて、それぞれ安全に楽しんでいただくのにはどういった注意事項が必要なのかというのを、装備品や活動していただくエリアといったことも含めて討議をして、共通認識でこういったことについては、標準的に国民の皆様にご推薦すべきだなという事項を取りまとめまして、海上保安庁の海の安全情報というホームページの中で推奨していく。参加団体にも、ご同意いただいたところについては、それぞれの団体の活動の中で広めていただくという取組をしている中身でございます。

【河野部会長】 田久保委員、いかがでございますか。

【田久保委員】 わかりました。どうもありがとうございます。

僕はニュージーランドのオークランドの港湾局へ取材に行ったときに、「この港湾の中で風と波に対してとてもいい条件の場所にマリーナができていますね」と言ったら、港湾局の人たちがきょとんとしているのです。「それは何ていう質問だ」と。「自分たちは子供のころからヨットをやってきたんだから、一番楽しい場所はすぐわかるんだよ」と、港湾局の人たちが言うわけです。

そういう役所の方たちも、「おまえはどここのジュニアの出身？」とか。「ウォーターセーフティクラブのどここの出身？」「ライフセービングクラブのどここの出身？」ということで、子供のころから海と親しむ教育が自然になされているのです。親水性のスポーツから始まって、大人になってから大きな船の船長になるという、人間としての安全教育がすごく進んでいるなと感じたものですから、そのような質問をさせていただきました。ありがとうございました。

【河野部会長】 ありがとうございました。

ほかに何かございますでしょうか。

それでは、加賀谷委員、よろしく願いいたします。

【加賀谷委員】 海レ協の加賀谷でございます。

LNG燃料船とそのバンカリングの安全対策について、少しご質問でございます。随分時代が変わったなと思っているのですが、通常LNG等々、危険物だと思うのですが、危険物の荷役をする場合には、専用バースでやりますとか、あるいはバースのレベルに応じて、荷役許容量が決まっているというところで、安全対策がしっかり立っているだろうと

思うのですが、このバンカリングについては、そういう制約はないのかということが1つ。

このLNG燃料船とバンカリングについては、国も自治体もすごく力が入っていて、エネルギー白書26年にLNG燃料船についての研究があって、インフラ整備をします。あるいは28年の経産省のエネルギー市場戦略というもので、バンカリングをして、需要拡大をするだろうと。

一方、地方自治体のほうを見ても、もう既に横浜で27年からLNG燃料を使ったタグが活躍している。これからは、もう横浜港をLNGのバンカリングの拠点港にしていこうとまで言い始めています。それだけ国、地方自治体で給油需要拡大に向かっているということは、それらの政策を進めるときに、関係省庁が集まって、LNGですから、おそらく何らかの安全対策というものも十分検討されたのではないかなと思います。

さらに、ここで、それら事業についての安全対策を関係省庁と連携しながらやっていると書いています。

現在の安全対策に不足があるので、さらに海保として何らかの形で安全対策を策定しなければならないのか、需要拡大に向けて、あまり安全対策というものが検討されていないというところが見えるから、海保が真っ先にやるぞというのか、その辺の国の動きと、制約と安全対策というところで少し教えていただければと思います。

【河野部会長】 それでは、航行安全課長、よろしく願いいたします。

【笠尾航行安全課長】 制約はありまして、例えばLNGのポータブルタンクなんかの話も出てきますけれども、そういうものについても、運用の場所や燃料船の要目や概要など、必ずいろいろな制約がかかるという形になっております。

【加賀谷委員】 相当入っているんですね。

【笠尾航行安全課長】 また、そういったものについては、関係省庁と一緒にガイドラインをつくる形にしておりまして、例えば、先ほどのこういった形のものをつくってやっております。

不足があるから、問題があるからということではなくて、今のところ問題があるわけではないですけれども、今後もそういったことが増えていくということで、安全性に問題があるようなバンカリングがされないように、あらかじめちゃんと基準をつくって、その基準をしっかりとみんなで守っていきましょう。それをちゃんと守った上で進めていきましょう。そういった意味で、このところは書かせていただいております。

【河野部会長】 それでは、加賀谷委員、よろしく願いいたします。

【加賀谷委員】 基準をつくって、それに従わせようという理解でよろしいですか。ということは、今は基準がないということでしょうか。

【河野部会長】 航行安全課長、よろしくお願いいたします。

【笠尾航行安全課長】 LNGに関しては、ほぼでき上がっております。ただ、液化水素など、そういったものにつきましては、現在、液化水素は神戸で実証実験をしておりますけれども、そういったことを踏まえて、今基準づくりをしております。まだできていないものもありますので、できていないものにつきましては、どんどんつくっていききたい。できたものにつきましては、それを守っていきましょうといった意味でございます。

【加賀谷委員】 ありがとうございます。

【河野部会長】 それでは、木場委員、よろしくお願いいたします。

【木場委員】 ありがとうございます。お時間があるようなので、2回目で済みません。

今のところに関連して、海上活動の多様化、活発化というところです。今、LNGの話が出たので、それ以外のところで伺いたいのですが、さまざまな状況が変わってきて、おそらく海上保安庁さんとしても、対応にもいろいろ変化が出ていると思うので、具体的に少しご説明いただきたいと思うのが、まず、大型クルーズ船の増加というところで、ここ四、五年で10倍以上の数が増えてきていると思います。それに対して、どう対応が変わっているか。

それから、洋上風力というものも出ておりますが、これも国が力を入れて、さらにこれから増加していくという傾向にあります。

それから、液化水素。これは、もう少し先になるかと思いますが、このあたり、3点について、海保さんとして具体的な取組の変化、体制の変化みたいなところを教えてください。

【河野部会長】 航行安全課長、よろしくお願いいたします。

【笠尾航行安全課長】 大型クルーズ船対策につきましては、どんどん増えてきているということで、現場の海上保安官も増やしております。増えそうなところにつきましては、あらかじめ人を増やすような形で、安全対策のスピード感が遅れないように、安全性はしっかり確保しますけれども、スピード的に遅れないような形で人員補給なんかもして対応しております。

また、個別の制度で申し上げますと、簡易シミュレーションをつくってやってみる。あるいは来島海峡におきまして、航路の受付期間を少し延ばしてみるなど、多少、大型クル

ーズ船にも配慮したような形の運用の改善をしているという状況でございます。

洋上風力につきましては、現在、別途法律案をつくるという動きもございまして、海上保安庁も内々にいろいろ協力しながら進めているところでございます。洋上風力を海上でいたす場合は、どうしても船舶航行との影響が出てしまうものですから、そういった点で、どういった海域に洋上風力をつくらせるべきなのか。そういったことにつきまして、現在、関係省庁と協議をしているという状況でございます。

液化水素につきましては、先ほど申し上げましたように、神戸で実証実験をやっているということでございます。この実証実験の状況を見ながら、どういった安全対策が必要なのかということをもとめる方向でございます。

【木場委員】 どうもありがとうございます。

【河野部会長】 ほかに何かございませんでしょうか。

それでは、磯田委員、よろしく願いたします。

【磯田委員】 事故の防止に取り組むというのは、もちろん大変重要ですが、いざ起こってしまったときに、今の人身事故の内容を見ますと、マリッジジャーにかかわるものが圧倒的に多いということです。もし事故が起こったときに、私のイメージですけれども、まず、当事者は携帯か何かで発信するのですよね。その周りにも、多分人がいらっしゃって、見たものを発信するのですけれども、それをまとめて、どこかで分析をして、適切なアドバイスをするといったシステムはあるのでしょうか。

つい先日の草津の白根山でしたか。あそこでの噴火のときも、たしかそんなことがあって、後で見れば、携帯でいろいろな情報があったのですけれども、それをうまく活用できなくて、そこにいらっしゃった方はどうしていいかわからなかったみたいな報道があったと思います。その点はどうでしょうか。

【河野部会長】 いかがでしょうか。

安全対策課長、よろしく願いたします。

【江口安全対策課長】 人身事故、特に沿岸でのマリッジジャー中のものの救助体制ということが大きな課題としてあります。委員ご指摘のように、第一義的には、海難の情報としては、118番で事故に遭われた方から直接救助の要請、あるいは周りで見られる方からの要請を、基本として対応しております。それ以外のSNS上のさまざまな目撃情報といったことも、非常に貴重な情報が入っておりまして、事後で見ると埋没していたといった状況もあります。今、政府を挙げて、そういったSNS情報を分析して、適正な

救助に結びつけるための検討が進んでいるところではあります。

先ほど、資料中でも17ページで海上活動情報の統合と活用という切り口での報告を申し上げておりますけれども、この枠組みの中でも、SNS情報自体の分析、活用ということも視野に入れて検討を進めたいと思っております。

【磯田委員】 わかりました。ありがとうございました。

【河野部会長】 ありがとうございました。

ほかにかがでございましょうか。まだご発言になっていない委員の先生方。

それでは、長澤委員、よろしく願いいたします。

【長澤委員】 長澤でございます。

先ほど、村瀬委員からは大きなコンテナ船が入る場合の安全対策の話がございました。また、石橋委員からは、大型クルーズ船が入るときの検討のあり方についてご意見をいただいていた。この答申案の中にも、安全性と経済性を図りながらという、定性的な言葉は何カ所か並んでいます。また、一部には簡易シミュレーターを導入して、少し検討するところも伺えますが、基本的な姿勢として、いわゆる経済活動が社会的なニーズであって、その中で安全を担保する海上保安庁さんとして、全部自分たちで判断するということなのか、やはりかわりのある方々の意見を聞きながら、ソーシャルリスクマネジメントというのでしょうか、そういう審議の場を経て、これは時間とお金がかかるという欠点はございますけれども、合意と安全性を担保しつつ、経済性もという利点もございます。そういった基本姿勢というのでしょうか。どちらのほうにこれから舵を取っていかれるのか。少しお聞かせいただければなと思います。

【河野部会長】 それでは、航行安全課長、よろしく願いいたします。

【笠尾航行安全課長】 基本姿勢につきましては、これまでと全く変わらないと思っております。安全性をおろそかにすることは全くないということを断言させていただきたいと思っております。

その上で、スピードに関しまして、速められるところは速めていきたいということでございます。

また、関係者の方々の意見も、これまでどおりしっかり聞いてやっていきたいと思っておりますので、そういった点で、安全性に関する我々の認識や考え方に変化はないということでございます。

【河野部会長】 長澤委員、よろしゅうございますか。

それでは、ほかにいかがでございますでしょうか。

それでは、田久保委員、よろしくお願いいたします。

【田久保委員】 東京オリンピックに向けての取組についてお聞きしたいです。東京都港湾局にお伺いしましたら、既に東京都も含め、海上保安庁さんと水上警察さんとでオリンピックに関する安全に関する会議みたいなものがあって、基本的にはゲートブリッジとレインボーブリッジの内側は一切個人所有のボートは入れさせないという話が決まったという話を聞いたことがあります。それが、ほんとうかどうか。

どうしてかということ、海外からメガヨットなどで見に来る船もある中で、・・・当然、何も入れなければ安全です。だけれども、海外から来る人もいるので、海からのおもてなしも必要と思って、その辺がどうなっているのか、少しお聞きしたいです。

【河野部会長】 では、企画課長、よろしくお願いいたします。

【君塚企画課長】 今ご指摘の点について、事実関係をもう一回確認させていただきたいと思います。

今、委員ご指摘のとおり、先ほども安全と経済性ということも議論になっておりますが、今回の次のビジョンに向けての考え方としては、先ほど、航行安全課長が申し上げたとおり、当然、安全性は第一だということは、全てのことに共通することだと思っております。

ただ、例えばオリ・パラで言いますと、当然観客が来ます。オリ・パラの趣旨としては、観客の方にちゃんと環境をつくるということも、政府全体としての至上命題だと思っております。その安全を確保するという観点の中で、それ一辺倒で、安全だけを追求していれば、それは当然誰も来るなという話になりますけれども、我々はそういう姿勢はとらないということでございます。

先ほどご指摘の点は、もう一回確認させていただきますけれども、やはり基本姿勢としては、世界各国から、あるいは日本国内からの観戦者といった存在もちゃんと注視しつつ、安全を確保していくという姿勢で臨みたいと思っております。

先ほどの点は、また確認の上でご報告させていただきたいと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでございますでしょうか。

それでは、工藤委員、よろしくお願いいたします。

【工藤委員】 今のことに関してと、あとほかに小さな点で2点あります。

今のことにに関してですが、経済性と安全性というときに、今日の皆さんの発言を聞いていまして、安全というものが、セーフティの話ばかりなのかなと。セキュリティの話もあるので、オリ・パラに関して言いますと、実はある区間を封鎖するというのは非常に大事なこともあります。だから、そのときに、単におもてなしなのか、ある区間ではセキュリティ上は完全に封鎖という選択肢も十分にあるわけで、それは経済効率とは全く違うということをごちゃごちゃと分けていただきたいと思います。

そういう意味で、今日のご議論を聞いていて、私は当初、セーフティとセキュリティはちゃんと両方書かれていると理解していましたが、ごちゃごちゃになっているようなので、きれいに分けていただいたほうがいいのかなと思います。

そういう意味では、安全対策として、船に乗っている人、あるいは周辺の人に対するセーフティの問題と、今のようなセキュリティが関係しているところの書きぶりをわかりやすくしていただいて、セキュリティは実は短視的な経済効率よりもセキュリティが優先するので、そこのところはしっかりやっていただければと思います。少しご検討ください。

あと2点、細かい話で恐縮ですが、先ほどから自動運航やIoT関係の問題が出てきました。船に関してのIoTは、私は専門ではないので、若干認識が間違っているのかもしれないですが、通常、自動走行車や、ほかの分野でのIoT、AI化について言いますと、非常に技術の陳腐化も早くて、かつて非常に有効だと思われていたものが、AIが進んでくると、実はそれほど有効でなくて、むしろ過去の技術を捨てて、新しく一新したほうが効率がいいケースがあります。

その議論を踏まえると、個人的にはAISに関しては若干疑問があって、現在のシステムを今後もずっと引っ張っていくのがいいのか、先ほどスマートフォンに切りかえるというお話もありましたけれども、大きな船は別として、例えばプレジャーボート等について、これから義務化とか、同じことを繰り返していくのか。場合によっては、自動運航がかなり進んでくると、実は現存の技術がそもそも陳腐化して、一気に自動運航に切りかえたほうが効率がいいケースもあると思います。

このところは、ご専門の立場からイノベーションのほうで検討されているということなので、その進行ぐあいや今後の発展を踏まえた上で、現状で既にやられている技術の今後の発展、今後どう収束するのかとか、どこまで追求するかということもあわせて考えていただくといいのではないかなと思います。

それに関して、最後もう一点、すごく細かいことで恐縮ですが、それに関する前段の7ペ

ージの例えば(イ)(ウ)(エ)については、非常に今回整理していただいて、わかりやすくなって、よくなったと思います。なので、ここについてはありがとうございました。

それに関係すると、逆に17ページの(4)「海上活動情報の統合と活用」というところで、ここもかなり細かくいろいろ書き込んでいただいています。1行目の「IT技術」は、「ICT」のほうがいいのか。後半は「ICT」になっていますので、統一していただいたほうがいいのかと思いました。

それから、「SNS情報等のビッグデータ」とありますが、SNS情報は、先ほどのように有効な情報もありますが、ごみのような情報もたくさんあるので、ここでわざわざSNSを取り上げなくても、「ビッグデータ」でいいのではないかなと。これは非常に細かい話ですが、そのところを少しご検討いただければと思います。

以上です。

【河野部会長】 何かお答えはございますでしょうか。

企画課長、よろしく願いいたします。

【君塚企画課長】 ありがとうございます。

1点目のセキュリティの観点。確かに経済性とセーフティ、セキュリティ、これを総合的に考える必要があるかと思っております。先ほどの東京都との間の事例も、もしかするとセキュリティという要素も入っているかもしれません。

そういう意味では、この部会においては、安全という観点がございまして、安全の観点と経済性という視点から整理をさせていただいて、セキュリティは海上保安庁で言うと、警備救難部等の世界がございまして、そこら辺の整理はしっかりと記述の上でもさせていただきたい。そこにオーバーラップする部分については、ちゃんと明確にわかるようにしていきたいと思っております。

それから、2点目の件は、おそらくそういった技術が進むにつれて、いろいろ従来型の技術が逆に陳腐化するということがあり得るということだと思います。これは、まだ具体的にどういった方向ということは書いておりませんが、この記述の中でも、戦略的技術開発という大きなことで、25ページでも書かせていただいております。ニーズとシーズ、双方からのアプローチということで、今後、そういった世の中の動きと、また現在の既存の技術が果たして有効かどうかということは、不断に見直しをして、精査をして、新しい技術開発ということが必要であれば、そういった方向に進んでいくという視点を持ち続けたいと思っております。

3点目の修正については、そのようにさせていただきたいと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。

【北川委員】 なければ。

【河野部会長】 北川委員、よろしく願いいたします。

【北川委員】 北川です。

30ページの船舶事故にかかる計画目標につきまして、次回まで検討中ということですが、あえてご確認させていただきたいと思います。

これまでの船舶事故隻数の統計のとり方は、インシデントも含めて広くということであったけれども、今回からは自己救助体制の推進ということと、緊急性のないインシデントは取り除いた形での船舶事故数ということで対象にして、数値目標を掲げるということによろしいでしょうか。

それとの関係で、次回お示しいただく数値目標につきましては、今まではインシデントも含めた船隻数の減少数というものをビジョンで書かれていたかと思うので、これからはアクシデントに限るということなので、目標の連続性や適正さという観点から、次回のご説明を丁寧にしていただかないと、直ちにこれでいいのか判断しかねるという面があるかかもしれません。この点につきましてはすでにご検討中であるかと思いますが、あえてお願いしたいと思います。

【河野部会長】 いかがでございましょうか。

それでは、安全対策課長、よろしく願いいたします。

【江口安全対策課長】 委員ご指摘の点は承って、十分検討したいと思います。冒頭お話しいただいた部分で、現状のものについて、アクシデントとインシデントに区分してというご説明でしたが、さらにインシデントについても、我々もまだ数値的に把握していないものも含めて母数が広がりますので、そういった前提で中身の吟味をしたいと思っています。

【河野部会長】 ありがとうございます。

北川委員、よろしゅうございましょうか。

【北川委員】 ありがとうございます。

【河野部会長】 それでは、木場委員、何かございましょうか。

【木場委員】 済みません。全く同じ質問でしたので結構でございますが、母数も変わ

りますし、ある意味ではアクシデントは民間救助機関のものがプラスされるので増えるけれども、インシデントはマイナスされますので、少し混乱しそうですので、ぜひ説明を丁寧にお願ひできればと思います。お答えはもう結構です。

【河野部会長】 ほかにいかがでございましょうか。よろしゅうございませうか。

では、申しわけないのですが、私から1点。27ページの(エ)ですけれども、「ASEAN諸国等への支援」というところで、ASEANの国に行きますと、随分評判がよく、大変大事な活動かと認識しております。それから、当然のことながら、ASEANの海域というのは、我が国にとって大変重要なシーレーンであるということはあると思います。

ただ、これだけ有意義な活動を、例えば、周辺の太平洋島嶼国とか、ほかの地域にまで拡大されるようなおつもりが、将来的におありなのか。つまり、これはもちろん余力とか、予算とか、いろいろなことを伴わなければならないと思うのですけれども、海上保安という考え方を国際的に広げていくときに、ASEAN以外のところにも広げるという可能性もあっていいのではと素人的には考えますので、この点いかがでございましょうか。

それでは、企画課長、よろしくお願ひいたします。

【君塚企画課長】 ありがとうございます。

今ご指摘いただいたとおり、ASEAN諸国の海域というのは、我が国のシーレーンということで、やはり我が国が国際的な支援を行うという場合には、当然それに伴う費用対効果といっちはあれですけれども、我が国にとってのメリットを常に考えなければいけません。これは、航行安全の視点という意味で、我が国のシーレーンの安全を守るということは、我が国の経済活動の維持にも資するという視点から、そういったASEAN諸国の、いわゆる政府全体としての支援の枠組みの中の海上交通安全という一環で支援を進めているところです。

それをほかの地域に広げるかというところは、そういう観点からはいろいろな議論があろうかと思っております。安全という視点だけで捉えれば、シーレーンであるとか、我が国の船舶との兼ね合いという観点かと思っております。

より広い意味で、支援を行うことが安全保障的な意味でも必要なのかとか、そういったさまざまな視点はあろうかと思っておりますけれども、今時点でほかの地域に広げるというところは現時点ではないですけれども、将来的にはそういった観点も出てくるかもしれないということで、今時点では、ASEAN諸国の支援ということで進めさせていただいております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかはよろしゅうございますでしょうか。

田久保委員、よろしく願いいたします。

【田久保委員】 何度もごめんなさい。どうしても気になってしまったもので。

19ページの(カ)の「効果的な人材の育成、確保」というところの2行目ですけれども、「あわせて、女性職員の職場環境の充実を図る」というのは、何か意図があるのですか。少し気にかかったので。

【河野部会長】 航行安全課長、よろしく願いいたします。

【笠尾航行安全課長】 管制課程というものを創設いたしまして、今年、試験を行ったのですけれども、女性がかかり入ってこられております。また、管制官になられた方は、基本的にマーチスで働くということがメインですけれども、海上保安官はどうしても女性が比較的少ない部署です。そういった管制課程で入ってきたら、基本的にマーチスに行きますので、今後、マーチスにかなり女性が増えていくだろうというのが、今から想定されるということでございます。

そういった基礎的なところで言いますと、トイレといったところをもう一回整備しなければいけませんし、それ以外の指導の仕方などもしっかり考えていかなければいけませんので、新たにそういった状況が生まれつつあるということで、あえて書かせていただいたということでございます。

【田久保委員】 わかりました。今まで女性職員にとって劣悪な環境だったのかと思って心配になったものですから。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。

よろしゅうございますでしょうか。

それでは、事務局におかれましては、本日の審議を踏まえて、次回の審議の資料作成をお願いしたいと思います。本日出ましたように、新しい燃料ですとか、あるいは自動運航船のような新しい技術に対応した新たな安全対策が必要になっているかと思えます。ただ、まだわからない点や不明確な点もたくさんあると思えますので、ぜひ綿密にご検討いただければと思います。

それでは、本日の全ての審議がこれで終了したと存じますので、進行は事務局にお返ししたいと思います。よろしく願いいたします。

【有馬海上交通企画室長】 どうもありがとうございました。

それでは、長官、コメントがございましたら、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【中島長官】 本日は、皆さんお忙しい中、ほんとうにありがとうございました。

私は、この会議にぜひ出たいとずっと思っていたのですけれども、ようやく今日、時間がとれて、皆さんとともにして、目からうろこが落ちたと思っております。

大型クルーズ船の問題、あるいは小型船、いわゆるプレジャーボート、さらにはICT、また、今お話があったように自動運航の話とか、危険物船、さらには国際協力の話までしていただいた。子供の教育という点もあったと思ひます。しっかりやっていきたいと思ひます。

いずれにしましても、今回、第2回目の中間取りまとめという形で皆さんの意見をいただきましたので、それをしっかり踏まえながら、今度は4月、第3回目の議決に向けて、しっかり取りまとめを事務局でやっていきたいと思ひますので、引き続き、ご協力方願ひします。ほんとうにありがとうございました。

【有馬海上交通企画室長】 どうもありがとうございました。

今、長官からもありましたとおり、次回の会合は最後になりますけれども、今のところ4月の下旬を予定しております。今日いただきましたいろいろな意見をご検討させていただきます。答申の最終案ということでご提示させていただきたいと思ひます。

なお、本日の議事につきましては、こちらのほうで作成いたしまして、各委員の方にご確認していただいた上でホームページに掲載しようと思っておりますので、ご了承いただきたいと思ひます。

本日はほんとうにありがとうございました。これもちまして第10回船舶交通安全部会を終了させていただきたいと思ひます。どうもありがとうございました。

了