

平成30年3月26日

【有馬海上交通企画室長】 それでは、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11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、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き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。

本日は、本年2月1日の第2回の審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」についての最後の審議でございます。

本日は、委員等19名のうち、現時点で16名の方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、ご報告申し上げます。なお、今回は委員の交代等はありません。

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をお願いいたします。

まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきます。

「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。

続きまして、部会の会議の資料といたしまして「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)」、「海難定義の見直しを踏まえた政策目標設定の考え方」、「第4次交通ビジョン」のフォローアップ体制について」の3部でございます。よろしいでしょうか。

その他、参考といたしまして、「平成29年の海難発生状況」、これは海上保安庁の定例記者会見の資料でございます。それと、諮問文書、第10回船舶交通安全部会議事録、「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。資料のほうはよろしいでしょうか。

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が、本会議終了後、事務局で回収させていただきますので、ご承知おきください。

お手元のマイクの取り扱いについてお知らせします。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、赤いランプが消えた状態にしてくださいと思います。

前回、第10回部会で平成29年の海難の発生状況について速報値をご報告させていただきました。今般、確定値が出ましたので、資料に基づきまして担当から確定値のご報告をさせていただきます。それでは、よろしく申し上げます。

【寺本主任官】 海上保安庁交通部安全対策課の寺本と申します。

それでは、平成29年における海難の発生状況確定値についてお知らせいたします。平成29年において、当庁が認知しました海難発生状況について、船舶事故隻数は1,977隻と、前年と比べ37隻の減少となり、平成13年から開始した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、人身事故者数につきましては2,633人と、前年と比べ27人減少、同事故に伴う死者、行方不明者数は1,071人と、前年と比べ21人の減少となっております。いずれも減少傾向は継続しております。

詳細につきましては、お手元の配付した資料のとおりとなっております。

なお、平成29年における海難状況と今後の海難防止対策につきましては、「平成29年海難の現況と対策」として、海上保安庁のホームページにも掲載しております。

以上となります。

【有馬海上交通企画室長】 何かご質問ございますでしょうか。

それでは、議事に入りたいと思いますが、報道の方々をお願いいたします。カメラ撮りはここまでとなっておりますので、以後の撮影はご遠慮願います。

これからの進行につきましては、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】 河野でございます。それでは、皆様方のご協力をいただきまして議事を進めてまいりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局からご説明がありましたとおり、本日は、本年2月1日の第2回目の審議に引き続きまして、諮問第292号の「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」についての最後の審議でございます。本日で最終答申案を得たいと考えており

ますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

では、議事次第に従いまして、まずは議題1「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、始めに事務局から答申案のご説明をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【小林主任官】 交通部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。

「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」答申案について、変更点のみ概要を説明させていただきたいと思います。

まず初めに、「目次」をお願いいたします。前回ご審議いただいた際には4部構成にしておりました。現在、5部構成となっております。変更点につきましては、第2の「第3次交通ビジョンの取組状況及び海難の発生状況」というものが一項目ふえておる状況でございます。第2と第3、一個ずつ項目が今ふえておりますけれども、内容は、趣旨を変えておりません。

さらに、第4の「本ビジョンで重点的に取り組むべき事項」といたしまして、例えば多様化、活発化する海上活動への対応というところの冒頭の部分に、課題ということで書かせていただいておりますが、今般、第3の「海洋をめぐる情勢認識と課題」ということで一項目立てましたので、課題につきましてはこちらに全て集約させていただいております。趣旨については変えておりません。

さらに、1ページめくっていただきまして、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けれども、当初これは基本的施策の推進の最後の部分に施策として書いておりましたけれども、新たな課題として捉えまして、新たな課題への取組の最後の部分に場所を移しております。内容につきましては、変更を加えておりません。

1ページをお願いいたします。第1の「はじめに」でございます。前回のご審議の際、セキュリティとセーフティが書き分けてないのではないのかということで、ご指摘いただきましたので、4行目の部分になりますけれども、「このため、船舶交通安全をはじめとする海上安全の確保は、海上警備、海難救助と並ぶ海上保安庁の任務の一つ」としておまして、本審議会では、そうした海上保安庁が行う船舶交通安全等に係る海上の安全施策についてご審議、答申をいただいていたということで、本審議会につきましては、船舶交通安全に係る海上の安全施策をご審議をいただくということで整理させていただいております。

さらに、最後の段落でございますけれども、「本答申は、海上保安庁が今後、おおむね5年

間においてとるべき海上安全施策の方向性及び具体的な施策のあり方を新たなビジョンとして提示するものである」ということで、この答申につきまして、新たなビジョンということで整理させていただいております。

4ページをお願いいたします。海難統計の確定値が出た関係で、数字を確定値に変えさせていただいております。港内等における衝突、乗揚げ事故の減少につきましては、平成20年から平成24年までの年平均に対して半減するという目標に対しまして、東京湾における対象海難（衝突、乗揚げ）の発生状況は、平成20年から平成24年までの年平均30隻に対して、平成29年15隻となっており、目標を達成しているという書きぶりに変えさせていただいております。

なお、その他の数値につきましては、年度末に確定値が出るものもありますので、答申をいただくまでの間に、最新の数値に変えさせていただけたらと考えております。

6ページをお願いいたします。第3「海洋をめぐる情勢認識と課題」としております。先ほど申したとおり、後ろのほうに書いてあった基本的施策等々に係る課題につきましては、こちらに集約させて、まとめて書かせていただいております。内容の趣旨につきましては、変更ありません。

8ページをお願いいたします。2の「社会情勢の変化に伴う海上の安全をめぐる新たな課題」としております。当初これは「海洋をめぐる新たな課題」として書かせていただいておりますが、海洋につきましては、あまりに広義するだろうということと、セキュリティという概念も含まれてしまうのではないかというご指摘をいただきましたので、「はじめに」で、本ビジョンにつきましては、海上の安全というものはセキュリティを含まないという整理をさせていただきましたので、ここでは「海上の安全をめぐる新たな課題」へと変更させていただいております。

さらに、その下の社会情勢の一般的な変化につきまして捉まえていた部分に、ここは集約して、まとめて書かせていただいております。

同じページの、「また、船舶事故につきましては」という書きぶりの部分でございますけれども、当初、こちらにつきましても、自助、共助の推進ということで、一項目立てて書いてありましたが、課題につきましてはこの部分に、施策の部分につきましては、後ほど安全対策の重点化ということで、施策のほうに分けて書かせていただいております。内容の趣旨については、変えておりません。

さらに、10ページをお願いいたします。「地域活性化ニーズの高まり」と書かせていた

だいております。当初、「地域を活かす海上交通安全行政の推進」ということで標題は書いてありましたが、課題としてまとめた関係で、標題を「ニーズの高まり」ということで書かせていただいております。

さらには、内容といたしまして、「海上保安庁が海上安全行政を推進するに当たっても、従来どおり安全確保を第一としつつ、それが結果としてもたらす地域貢献の側面も十分に踏まえることが重要である」と書かせていただいております。

11ページをお願いいたします。オリンピック・パラリンピック競技大会の開催の部分でございますけれども、中段より下の部分になりますが、「海上警備等のセキュリティ対策に万全を期することは当然として、海上の安全を確保し、通常の経済活動等を維持することで、大会の成功に寄与する必要がある」と、セーフティ、セキュリティを書き分けさせていただいております。

12ページをお願いいたします。ここからは具体的な施策の中身に入っていきますが、第4「本ビジョンで重点的に取り組むべき事項」といたしまして、当初、ここに課題ということで、導入で書いてあったところがありました。これは全部前の課題にまとめておりますので、わかりやすいようにということで、新たな課題への取組として5項目、さらに基本的な施策の取組として5項目、計10項目を重点的に取り組むべき事項として推進すると明示させていただいております。

中段より下になりますが、安全対策の重点化というところでございます。こちらは、先ほど自助、共助の推進といったところの課題の部分は先ほどの前の部分に、施策の部分はここに書いてあります。

海難につきましては、海上保安庁が認知した事故を考えてきましたが、このうち船舶事故につきましては、民間救助機関等により救助された事案もその対象に取り入れた上で、船舶の運航に関連した損害や具体的な危険が生じたものを「船舶事故(アクシデント)」、これらが生じていないものを「インシデント」と定義し直しまして、今後、「船舶事故(アクシデント)」に対策の重点化をしていくと記載しております。

なお、「インシデント」につきましては、広く情報を収集することにより「船舶事故(アクシデント)」の未然防止に役立てるとともに、甚大な被害が発生する要素を含む等の「インシデント)」については詳細な調査を行うと追記しております。

13ページをお願いいたします。ウのウォーターアクティビティのセーフティガイドの策定ということでございますが、この施策は、「ウォーターセーフティガイド」を策定し

たいという内容でございます。当初、標題といたしまして「マリンアクティビティのセーフティガイド」と書いておりましたけれども、より広い概念でウォーターアクティビティというものがあるということですので、そちらによりわかりやすいような形で、「ウォーターアクティビティのセーフティガイドの策定」と変えさせていただいております。

16ページをお願いいたします。自動運航船実用化への対応でございます。前回のご審議もいただきまして、海上保安庁として、安全確保の観点から、海外の動向を把握、事業者等からの意見聴取を行うとともに、平成30年、今年の夏ごろをめどに海上安全確保策等につきまして有識者等を交えた検討を開始いたしまして、その検討結果を踏まえ必要に応じた対策を推進したいといった書きぶりに変更しております。

17ページをお願いいたします。

灯台観光振興支援でございます。具体例といたしまして、地方公共団体を初めとする関係団体等と連携いたしまして、参観灯台の拡大や、あわせて灯台の歴史等に係る情報発信を推進していきたいと考えております。

さらに、その下の部分の海上活動情報の統合と活用でございます。趣旨は変えておりませんが、より具体的に海上保安業務にも活用するとともに、一部情報をオープンデータ化して民間にも提供すると書いております。

さらには、具体例といたしまして、海上交通センターにおける管制の高度化、災害発生時における業務継続性の確保、政府関係機関との情報共有等の整備についても検討すると具体的に書かせていただいております。

18ページをお願いいたします。オリンピック・パラリンピックに向けた取組でございますけれども、先ほど申したとおり、基本的施策の一番後ろに書いてありましたものが、新たな取組の最後の部分に書かせていただいております。場所を変えただけで、内容は、変更ありません。

22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になります。(1)ふくそう海域等における安全対策で、アの「海上交通管制の一元化」と書かせていただいております。これは前回、「ふくそう海域等における安全対策」と書かせていただいていたのですが、内容をよりわかりやすくするために「海上交通管制の一元化」と標題を変えております。

さらに、イの部分で、「レーダー、AISを活用したふくそう海域等における安全対策」としてありますが、これはレーダーも活用していきたいということで、前回、レーダーと

という言葉はなかったのですが、レーダーを新たに加えております。

その下の表につきましては、事故回避隻数ということで、わかりやすいように表も1個差し入れております。

一番下の部分で、「A I S 普及促進等」でございます。前回ご議論いただきましたので、スマートフォンアプリにつきましては、海上の安全を確保するための有効な手段の一つとなることから、普及促進を図るとともに、これらのアプリに対して船舶位置情報を提供するとしました。

さらには、スマートフォンにつきましては、電波の到達範囲に限界がありますことから、沿岸の限られた範囲でしか使用できません。A I S につきましては、沖合でも使用可能である上に、雨等の影響が少なく、レーダーによる小型船舶の探知距離と比較しても遜色ない距離(4.5マイル程度の以遠)から船舶間で船位等の情報を送受信する機能を有しておりますので、A I S の普及促進は、事故防止に大きく寄与するということは明らかであろうと考えております。

このため、事故回避の好事例でありますとか、助成制度を紹介することにより、組織的な導入を働きかけるとともに、平成20年のA I S 搭載義務化以降、貨物船、タンカー、旅客船の衝突事故のうち、500トン以上同士の衝突事故、港内を除きますけれども、半減していることを踏まえまして、さらなる普及促進を検討してまいりたいと考えております。

その下の「効果的な人材の育成、確保」でございます。22ページをお願いいたします。一番上の部分で、「有識者」と当初書いてあったのですが、わかりやすく有識者(建築士)ということで、具体的に書かせていただいております。

さらに、その下の既存標識の合理化の部分でございます。海上保安庁は、平成19年度から本格的に既存標識の合理化の取り組みを進めまして、第2次交通ビジョンにおきましては、航路標識約600基について廃止に向けた調整を図ることといたしまして、これまで約300基廃止してきました。

今後とも、厳しい財政事情のもと、航路標識全体の合理化を推進する必要があることに鑑みまして、平成19年度からの廃止総数が、航路標識全体の約1割に当たる600基に達するよう、残り300基の廃止を長期的に目指すことといたしまして、引き続き利用者の意見等を十分に勘案の上、廃止しても安全上問題ないものを順次廃止したいと考えております。

以下、施策の部分につきましては、変更点はありません。

29ページをお願いいたします。船舶事故に係る計画目標でございます。(1)船舶事故隻数の減少でございますが、本ビジョン計画期間最終年である平成34年までに船舶事故隻数を1,600隻以下といたします。

この考え方につきましては、2020年代中に船舶事故隻数を半減(約1,200隻)にさせるという長期目標を達成するためには、平成29年の船舶事故隻数約2,000隻から約800隻の減少が必要なところ、ほぼ中間となる本ビジョン計画期間終了年までに、その半分の400隻を減少させるということでございます。なお、この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)を対象としています。しばらくの間、新旧定義に基づく隻数を計上、分析の上、上述の長期目標の妥当性を確認したいと考えております。後ほど、この部分につきましては詳しくご説明いたします。

(2)ふくそう海域における大規模海難の防止でございますが、ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響の著しい大規模海難の発生をゼロとしたいと考えております。

さらに、(3)といたしまして、ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少でございますが、第3次交通ビジョン計画期間中の5カ年平均事故隻数42隻に対しまして、本ビジョン計画期間最終年には、事故隻数を32隻以下にしたいと考えております。

ちなみに、第3次交通ビジョンの目標でありました「ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数をAIS搭載船舶通航船舶100万隻当たり76隻以下に維持する」というものにつきましては、「100万隻当たり」の換算隻数ということで、実際の隻数と異なっておりました。ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故の発生に係る目標をより明確に示すために、本ビジョンにおいては「事故隻数」を用いることといたしております。

30ページをお願いいたします。(4)といたしまして、台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚げ事故隻数を半減させたいと考えております。台風、異常気象時における港内の衝突・乗揚げ事故隻数(20トン未満の船舶を除く)につきましては、第3次交通ビジョン最終年である平成29年の衝突・乗揚げ事故隻数4隻に対しまして、本ビジョン計画期間(5年間)につきましては、年平均2隻以下に減少させたいと考えております。

以上のような目標を達成するために、船舶事故の傾向を踏まえつつ、個別の目標につきましては毎年度のアクションプランで設定したいと考えております。

31ページをお願いいたします。第5の「おわりに」でございます。本答申につきまし



ては、海上保安庁が行う安全対策の方向性及び具体的な施策のあり方を新たな交通ビジョンとして可能な限り広範囲に明示しました。

その中には、「海の安全の創造」でありますとか、「自助」、「共助」の考え方、さらには灯台観光振興といった新たな施策の展開も含まれております。一方で、北極海航路のような十分に方向性が示せなかった課題もありますけれども、これらにつきましても引き続き検討を進めていきたいと考えております。

さらに、本ビジョンで掲げました目標の達成につきましては不断に取り組むとともに、数値化になじまない各施策につきましても同様に実現に向けた努力を続けてまいりたいと考えております。

現代社会につきましては、数多くの課題を抱えながら目まぐるしく変化している中で、海上保安庁は、そうした動的な社会的変化に柔軟に対応しながら、国民生活の基盤である海上の安全の確保を着実に進めることを期待するという記載ぶりにさせていただいております。

答申案の概要につきましては以上でございます。

【河野部会長】      ありがとうございました。

前回、30ページ4の計画目標に関しまして、「船舶事故」を「船舶事故(アクシデント)」にするのご説明がございまして、一部の委員から詳細なご説明が求められておりましたので、本件につきまして改めてご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【江口安全対策課長】      海上保安庁交通安全対策課の江口でございます。

お手元に配付してございます「海難定義の見直しを踏まえた政策目標設定の考え方」をご参照願います。

まず、新海難定義と防止対策の重点化ということで、2年前の安全対策課の新設以降、海難の調査体制、及び関係機関との連携体制を強化する過程で、資料の中の1にあります民間の救助機関で対処している事故情報も順次入手できるようになりまして、これが400件を超え、無視できない数字になってきているという現実に直面しました。

このため、昨年、本年と外部委託をしまして、そもそも海難をどのように捉えて政策を展開していくべきかという検討をしてみました。この中で、IMOの海難の区分に関する基準ですとか、国内の運輸安全委員会の海難の取扱い等を参考に、以下に挙げる区分での取り組みが適切という結論をいただいております。

すなわち、民間の救助等を含めて海難情報をできるだけ広く集めた上で、それを船舶事故（アクシデント）とインシデントの2つに区分して整理するのが妥当であろうということをございまして、損害・具体的な危険が発生しているものをアクシデントとし、それ以外のものをインシデントとする内容であります。

例示として、損害については、船舶の運航に関連した衝突による死傷者の発生等で、危険については、航路内における機関故障漂流により他船との衝突の危険が生じているような、具体的な危険が発生している状況であります。

無人係留中の降雪による浸水、沈没等につきましては、船舶の運航に関連しないことからインシデントに区分することになりました。

これまで海上保安庁は、認知した海難につきまして、その全てを船舶事故として捉え、B A Nの救助につきましては、B A Nから通報をいただいていた損害のあるものだけが計上されておりました。

4次ビジョンの中では、先ほど申し上げましたように、B A Nの救助も全て当方で認知した上で、アクシデント、インシデントに区分することといたしております。

この結果、海上保安庁が認知対応している部分にありましても、特に具体的な危険、損害等の発生していないものについては船舶事故から除外し、逆にB A Nが救助したものであっても、具体的な危険が発生しておりましたものについては、船舶事故に取り込むという変更をしております。

この具体的中身につきまして、過去の統計等からシミュレーションをいたしましたのが右側の図であります。

まず、無人係留中の岸壁の船の雪等による沈没につきましては、過去5年間分の平均が74隻、一方、海保が救助した船舶海難の中でも、平穩海域で、付近航行船舶もなく、危険が認められないものが30隻認められました。この結果、平均およそ年間100隻につきましては、船舶事故から除外する対象となります。

一方で、B A Nの救助につきまして、まだ1月の部分だけを通報いただいて精査している関係で、統計上14隻しかありませんけれども、このうちアクシデントに区分される事案が全体の14隻に対しまして5隻、36%でした。これを29年の実績に掛けますと、146隻を船舶事故として追加する必要があります。

この結果、平成29年の船舶事故1,977隻は、新定義では、これから海保認知の100隻除き、B A N救助の146隻加えて2,023隻となります。これは1月の少ない

BANの件数からの推定値でありますけれども、これからプレジャーボートの活動も活発化しますので、こういった季節変動を年間を通じて検証しながら、しばらくの間、新旧定義に基づく隻数を計上、分析して、長期的な目標値の妥当性について確認したいと思っております。

以上であります。

【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及び海難定義の見直しを踏まえた政策目標設定の考え方についてのご説明がございました。

それでは、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ございますので、よろしく願いいたします。

【河野部会長】 それでは、立川委員、よろしく願いいたします。

【立川委員】 3点ほどお伺いというか、確認をさせていただければと思います。まず、16ページの自動運航船の実用化への対応ということで、この夏を目途に海上安全確保等について有識者を交えた検討を開始という記述があります。この位置づけといたしますか、どういう組織なのか、どの会議のもとで開かれるのか、概念的なことを教えていただきたいと思えます。例えば海事イノベーション部会においても自動化の問題が出てきますし、IMOの問題も関係してくるという面がございますので、他の部会や検討会等での論議との関係がどうなっていくのかということをまずお伺いしておきたいと思うところです。

それから次に、同じページのエのところ、高齢船員の安全対策ということで、ここで言われている船員の範疇は、どこまでを言っているのでしょうか。船員法に基づく船員という概念なのか、それともプレジャーボートなどに乗っている方も船員という定義をしているのか、その辺のところちょっと明確でないのかなと思えます。

それから、本文の中で、「高齢者の事故は、判断力の衰え等が要因の一つと考えられ」という文章があるわけですが、これは何か統計的、実績的な数値があるのでしょうか。

それから、標題に船員は入っているんですけども、全体の文章としては船員という言葉が一つも出てきていません。いろいろな安全講習会などといった記載があるんですけども、先ほどの船員の定義に関連して、どういう講習会になるのお伺いをしておきたいと思えます。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

では、今の3点につきまして、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。

第1点目について、私からお答えをさせていただきます。自動運航船に係る検討につきましては、法律的な観点、あるいは技術的な観点から、さまざまな検討が必要だということで、学者さんなんかと一緒に勉強会をやりたいなと考えておりますけど、こういった形式でやるかにつきましては、ちょっとまだ検討中でございます、こういった委員会でやるかということまではまだ決めておりませんので、そういった状況でございます。

ただ、そういった委員会、あるいは勉強会につきましては、他の委員会との連携については十分配慮してまいり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。

第2、第3のご質問につきましてはいかがでございますでしょうか。

それでは、安全対策課長、よろしくお願いいたします。

【江口安全対策課長】 高齢者の事故対策の件でございますが、これにつきましては、いわゆる大型船の船員だけではなくて、小型船の船員、特に漁船員につきましても同じような対象として考えておまして、そういったところでも、我々、現場で判断力がどのように変化しているかということも含めて調査対象として対策を進めたいと思っています。統計的に、現段階で何か数字的なもので示せるかという点については、まだ取り組み中で提示できるものはございませんが、各省庁とも、特に陸上事故、交通事故では、高齢者対策にフォーカスがされており、船舶事故におきましても、我々、個々の事故の捜査等を通じまして、高齢化が影響している事案もあるという感触は得ておりますので、事故対策に取り組んでまいりたいと思っています。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

立川委員、今のお答えでよろしいでしょうか。

【立川委員】 船員の範疇はどこまでですか。プレジャーボートに乗っている方は入らないのか、それとも入るんですか。

【江口安全対策課長】 含めて考えております。

【立川委員】 プレジャーボート、モーターボートに乗っている方を一般的に船員と言

っていいんですか。船員法に基づく定義ですと、船長及び海員という言い方をしますよね。それが、プレジャーボート、モーターボートに乗っている方がその範疇に入るんですか。その意味合いを含めると、ここの船員という言葉はどうなんでしょうかという疑問を持たざるをえません。

それから、判断力の衰えが要因の一つと考えられると、こう言い切ってしまうのいかどうか。統計的な実態が把握できていない中で、どうなんでしょうか。確かに、高齢化に伴う状況というのは世間一般の中でいろいろあるわけですけれども、ある面で言うと安全対策ということを中心として考えていって、「要因の一つと考えられる」という言葉はないほうがすっきり読めるのかなという感じを私は持ちました。

【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お願いいたします。

【江口安全対策課長】 用語の使い方につきましては、船舶の運航に係る事故ということで、いわゆる船員法上の船員ということには限らず、運航に携わっている方の事故ということだと思いますので、適切な用語について、事務局を含めて相談をしたいと思います。

それから、判断力の衰え等が要因の一つにつきましても、正確に確認できておりませんので、関連資料の確認も含めて、委員ご指摘を踏まえ調整をしたいと思います。

以上です。

【河野部会長】 よろしいでしょうか、立川委員。

【立川委員】 それでは、ご配慮のほど、よろしくお願いいたいと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかに、どなたかご意見がありますでしょうか。

長澤委員、よろしくお願いいたします。

【長澤委員】 長澤でございます。

今、ご指摘があったページのすぐ隣でございますので、その機会を得てちょっとお願いをできればと思うんですが、内容ということではなくて、答申書としての表現という意味で、2カ所、検討いただければということがございます。

前の15ページですけれども、まずはアということで、浦賀水道航路への大型船、巨大船の入港間隔、これについて見直すという一つの提案がございますけれども、この理由にレーダーとA I S等の導入というのが、等にはなっておりますけれども、レーダー、A I Sを導入されてもうしばらくたちまして、今更という感じもないではありませんので、

むしろ巨大船等の船舶の運航スケジュールの管理状況が大きく影響すると思いますので、東京湾の管制一元化あたりを理由の中に加えられたほうがいいのかなという、形式上のことでございます。

それから2点目が、その下のイでございますけれども、大型クルーズ船にかかわる対策として、簡易な操船シミュレーションを行うということで文言を切っておりますけれども、大型のクルーズ船がぎりぎりの状態で狭い港湾に出入りしているという状況に対応するための策だと思っておりますが、そういったぎりぎりの状況を、フルミッションと呼んでおりますけれども、非常に大がかりなシミュレーター等を使って安全性の検証をするのが一般的でございます。それに対して簡易なシミュレーションを行うと、何か順番が逆なような気がしないでもございませぬ。そういった意味で、少し余白がございますので、例えばですが、シミュレーションを行い、適切な判断に資すると書くとか、そういう位置づけが、なるほど、そういうふうにお使いになるのかということがわかればなと思います。そういう訂正はいかがかという提案でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

今の点、いかがでございましょうか。

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】 航行安全課長でございます。

いずれのご指摘とももっともだと思っておりますので、その方向で修正したいと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。

長澤委員、よろしゅうございますか。

ほかに、はい、伊藤委員。

【伊藤委員】 伊藤でございます。

今のページにつきまして、私も少し質問、コメントがございます。15ページのAのところですが、巨大船の通航間隔の見直し等ということで、大型船舶についてはかなり動きがゆったりとしていると申しますか、細かな制御をするのが難しいという状況の中で、今まで15分間隔で、浦賀水道航路、中ノ瀬航路の運航をしてきたかと思うのですが、ここに10分間隔と記載されているので、これというのは現実的なのかというのが質問でございます。そのためにはかなりの大型船が数分程度といったようなところで制御することを求められることが想定されて、ぴったり10分間隔で入っていくというようなことも含めて、現実路線なのかなということを質問したいと思います。

そして、もしそれが妥当ということであれば構わないのですけれども、もし難しいということであれば、あまり数値を明記しないほうがいいのではないかなということが1つでございます。

それからもう一つが、東京湾の入り口を含めまして、別のページにも書いてあったかと思えますけれども、管制一元化といったようなことが行われまして、管制官の方が見なければいけない範囲が相当広がっているというような話をどこかで伺いましたけれども、そういったことを含めて、管制官の方々が個人の技量によってこういった調整をされているのか、あるいはもう少し技術的なことで、例えばシステムがある程度何かサポートしてくれてやっているのかといったところがちょっとわからないのですけれども、そういったことを含めて、どのような仕組みでこれを実現していくのかという、今後の見通しについて教えていただきたいと思えます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、交通管理室長、お願いいたします。

【志村交通管理室長】 交通管理室長の志村でございます。

1点目、10分という具体的な数字でございますけれども、確かに、この段階で数字ということはあると思うんですけれども、一応の目安として、今、東京湾・浦賀水道が非常に混雑している状況から、ここでのスケジュール上の滞船と申しますか、待ちを少なくするというので、10分程度まで短縮できるとかなり改善できるということで、あくまで目安として、最低限10分あければ、今はどうしても15分が最低限ということになっているので、それを10分ぐらいまで短縮できればいいなという意味合いでこの検討をしていただくということで、あえて数字を上げております。

その後の実際の使い方なんですけれども、現在15分になっておりますけれども、この時間をあけているスケジュールをつくるようにするための15分間隔あいているかどうかというチェックは、システム上でできるようになっております。仮に10分間でも大丈夫ですよというようなお墨つきがいただければ、その部分を最低限10分あければ管制計画が立てられるという設定変更をして、それを見ながら管制官のほうは、これなら大丈夫ですね、これはだめですねという判断はできるようになります。今でも15分ごとというこのルールがあるので、それが引っかかるかどうかというのは、システムの手助けを得て管制官が判断できるような仕組みとなっております。

こんなところでいかがでしょうか。

【河野部会長】 伊藤委員、いかがでございましょうか。

【伊藤委員】 わかりました。今後ますます低引火点燃料などの新規の船舶がふえてくると思いますので、そういった船舶も含め危険な状況にならないよう、十分に配慮していただければと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、木場委員。

【木場委員】 ありがとうございます。木場でございます。

29ページについてでございます。船舶事故に係る計画目標のところなんです、こちらが2020年代中に現在の船舶事故隻数を半減とあるんですが、(1)に行きまして、最終年が平成34年ということで、これは同じ西暦にしないと、どのぐらいのめどかというのがちょっとわかりづらいので、そのようにして欲しいと思います。平成34年は2022年になりますので、2020年代へ入ってわずか2年ぐらいで1,600まで持っていくのかというスピード感がわかると思うので、(西暦)を入れたほうがいいと思います。

続いて、その下の「の中なんですけれども、同様なんですが、「2020年代中に2,000隻からおよそ800隻に減少が必要なところ」その次なんです、「ほぼ中間となる本ビジョン計画期間最終年」、つまりこれはさっきで言うと平成34年、2022年のことだと思わすけれども、中間と言うには、2020年代の中間というのが2022年というのは、かなり前倒しの印象を受けます。20年代が10年間あるうちの真ん中という、もうちょっと後ろになると思うので、検討していただきたい。平成30年代の中間ということであれば34年というのはぴったりくるんですが、一般の者が読んだときに、20年代のほぼ中間が2022年というは、腑に落ちない印象があるんですが、このあたり、いかがでしょうか。

【河野部会長】 今の点、いかがでしょうか。

安全対策課長、よろしくお願いいいたします。

【江口安全対策課長】 もとものの2020年代中に船舶事故半減という計画につきましても、9次の期間の平均値を約半減ということで、2020年代中という大まかな目標の設定をしておりますけれども、これの実現に向け昨年2,000件を下回るという目標を達成し、統計のスタート自体が2017年の1,977となりますので、2029年に向けた中間点(2023年)から前倒しの目標設定ではありますけれども、後押しをするよりは、目標値としては今ビジョンの終了時点にセットしたほうがよからうということで、



多少厳しめの目標設定をしてございます。これにつきまして、さらに細かな、例えば10分の7ですとか、6ですとかという議論をしていきますと、1,200、あるいは1,600という数字がさらに細かい数字に砕けてきますので、大まかな目標の設定値としては、こういう目標の設定をしたほうが取り組みとしても、目標の掲げ方としても適当であろうということ設定しております。

【河野部会長】 今のお応えでいかがですか。

【木場委員】 前倒し及び積極的な目標設定は非常に賛成なんですけど、文章として2020年代の真ん中がそこ(2022年)というのは違和感があるので、でしたら、むしろ「2020年代の中間」という表現は要らないのかなという気がします。そこを取るとすっきりいきませんか。

【河野部会長】 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】 承知しました。その方向で調整します。

【河野部会長】 ほかにいかがでございましょうか。

それでは、庄司委員。

【庄司委員】 庄司と申します。よろしく願いいたします。

大変な資料、ありがとうございました。まず1つ、30ページの(4)の台風、異常気象時におけるということにつきまして、5年間で半減2隻というのは立派な目標だと思うんですが、台風とか異常気象は、かなり大きいのが1個来ると、ガクンと変わってしまいます。たしか、これ、この前の平成23年とかに、かなり大きな台風で、複数船の海難があったと思います。2隻という数値を出すのであれば、ほんとうに特殊な気象のときは除くというような何かただし書きとか、少し工夫されたほうがいいかなと思います。あるいは、気象の場合、10年とかのスパンで検討したほうがいいのかなという気がします。それが1点。

それから、20ページの一番下です。オのAISの普及促進等なんですけど、こちらは、スマートフォンは便利なんですけど、小型船型に偏っている気がしまして、システムとしては別なところにはありますけど、VDESのことも少し入れておいて、より利用ができるんだよというようなことを書かれてはいかがかなとちょっと思いました。あとはお任せします。以上、感想です。

以上です。

【河野部会長】 今の2点、いかがでございましょうか。

それでは、航行指導室長、よろしくお願いいたします。

【野久保航行指導室長】 台風、異常気象時の港内の事故隻数の半減についてでございますが、確かに、委員ご指摘のように、例えば1次ビジョン期間中ですと平均14隻ほど発生している。これがここに記載しているとおりまで減ってきているというような状況にございまして、この間、港則法の制度が変わりまして、港外に避難させようとか、そういった制度を運用して、減ってきているというような状況にございます。まだもう少しそこを徹底するような余地があるのではないかとということで、さらに3次ビジョンから半減ということで目標を掲げたということでございます。

一発大きなのがドンと来たらというふうなご指摘でございますが、確かにこの異常気象とかにつきましても、台風並みに発達したものであるというようなことを現時点では想定しております。ご指摘のようなことがないようにといたしますが、表現は、ちょっと検討させていただきたいと思っております。

以上でございます。

【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】 企画課長の君塚と申します。

先ほどのご指摘のVDESの表現ですね。今、27ページに、VDESの状況。一番上のウのところでございますけれども、国際標準化への参画ということで、国内でも庄司先生を初めご指導いただきまして、日本が主導的に国際標準化を図ろうというような取り組みで、まさに技術的な部分もさることながら、その運用要件ですね、どういったことに活用できるかというのを検討しているというところでございます。これは、現時点ではAISが運用されているということで、将来的にVDESの導入というようなところで、先ほどの20ページのところですね。これはAISの記述でございますけれども、将来的にVDESというところも検討しているという内容を、ご指摘を踏まえて工夫させていただ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。

それでは、石橋委員、よろしくお願いいたします。

【石橋委員】 15ページの巨大船通航間隔の見直しについてご質問します。

シミュレーションで検証し、通航間隔を短縮するための検討を行うとのことですが、15分で間隔が3マイル、10分で2マイル程度ですが、1マイル縮めるというメリットは、どのように評価されているのか。それと、このシミュレーションの検証をして間隔を

短縮するために、どのような具体的な検討を行うのか、お聞かせください。

【河野部会長】 それでは、交通管理室長、よろしくお願いいたします。

【志村交通管理室長】 1点目につきましては、先ほど3マイルとか距離のお話をされたんですけれども、先ほどのご質問にお答えしたとおり、あくまでこの15分から10分というのは、トラフィック上このぐらいまで短縮できるといいのではないかという、その目安からその数字を出しているところでありまして、距離がどの程度妥当かどうかというのは、今後の検討になると思います。

また、シミュレーションの手法も、交通量の話とか、ビジュアルシミュレーションとか、いろいろな手法はあると思うんですけれども、その具体的な手法については、今年度というか、予算もつきましたので、検討の中で、何を選択してこの検討をしていくかというのを決めていきたいと考えております。現在のところ、具体的なシミュレーションの手法まで考慮した結果があるというところではございません。

以上でございます。

【河野部会長】 石橋委員、いかがでしょうか。

【石橋委員】 巨大船の間隔を短縮したいというのはわかるんですが、もちろん巨大船よりも小型の船が入ってきますので、そのような船への交通整理にまで配慮した検討がなされるということでしょうか。

【河野部会長】 それでは、交通管理室長、よろしくお願いいたします。

【志村交通管理室長】 現在も、たまたまといいますか、今回はターゲットにしているのが巨大船同士で15分というのがありますけれども、海上交通センターでは巨大船と準巨ですとか、準巨同士どのぐらいあけるといいうのは、全てある程度の基準を持ってやっているところでございます。今回、巨大船に関して行った結果に基づいて、さらにそれがほかのところに影響するか、しないかにつきましてもあわせて考えて、もちろん巨大船以外の船との安全についても十分検討していくつもりでございます。

【河野部会長】 石橋委員。

【石橋委員】 それについては、多分相当議論があると思うんですが、現場で働いている人たちの意見も積極的に聴取されたほうがよろしいと思いますが、いかがでしょう。

【志村交通管理室長】 まさにご指摘のおりだと思しますので、検討の際には、そのような配慮をしていきたいと考えております。

【河野部会長】 よろしいでしょうか。

ほかにご意見やご質問がありますでしょうか。内藤委員。

【内藤委員】 内航総連の内藤でございます。いつもお世話になっております。

今のお話の続きの16ページの自動運航船に関してですが、これは交通政策審議会の船員部会にも関連していますが、労働人口と同時に、私どもが採用する海員の生徒が減っています。やはり生産性を上げていく事、また国全体の目的である労働の働き方改革をしなければいけないと思います。

そういう意味で、この30年夏という審議会の中でも若い人を違う分野から採ろうという事で6級制度を作っていたいたんですが、実態体験が少ない人たちが乗船しなくてはいけないという現実があります。

こちらの会議では、やはり安全第一でやっていきましょうというお話しを伺っております。是非とも、この30年夏からの安全と、それと同時に経験を活かすような形で自動運航を進めて頂きたいというお願いでございます。

以上でございます。

【河野部会長】 何かお答えがございますでしょうか。

航行安全課長よろしくお願いいいたします。

【笠尾航行安全課長】 航行安全課長でございます。

今ご指摘ございましたように、生産性とか働き方ということもありますけど、海上保安庁としては、やはり安全の向上というのが非常に重要だと思っております。この自動運航船を導入することによって、海の交通安全がさらに高まるというような観点から考えていきたいと思っております。内藤委員のご指摘、十分に踏まえて対応してまいり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。

ほかにかがでございましょうか。

それでは、内藤委員。

【内藤委員】 私ども内航船で、500総トン未満にはAISは義務づけられていません。これは業界全体の意見ではありませんが、AISを搭載してからAIS搭載船自身の事故件数が減っているというのは、今、課長がお話しされたように、私どもにとっても大きな実績だと思います。これから内航の将来ビジョンの委員会や各委員会が開かれていますので、是非ともそういったところで、安全第一ということで私どもも取り進めたいと思っておりますので、ご指導のほどをお願いしたいと思います。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。

それでは、木場委員。

【木場委員】 ありがとうございます。もうあまりご意見もないので、一言だけ最後にとお思いまして。

何度かこのビジョンは改定する審議に加わらせていただいているんですが、私どもにとって、毎回毎回、わかりやすくなっているのはすごくいいと思っております。文章もそうですし、図や絵も非常に効果的に入っているなど思っております。一般の者にとっては、海保のイメージというのは、何かあったときにご活躍される、そういうときはニュースで取り上げられますけれども、こちらを読んでいると、やはり予防的な部分で、日ごろどうということに取り組んでいるかということが非常によく伝わってまいりますので、ぜひ、こういったビジョンを一般の方にも伝わるようにホームページほか広げていただきたいと、そういう感想を持ちました。非常によくまとまっていると思えました。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。

何かお答えはございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、海上交通企画室長、よろしく願いいたします。

【有馬海上交通企画室長】 今後の手続としましては、この審議会で最終答申案をいただきます。交通政策審議会長の決裁の後、答申という形になります。答申をいただいた暁には、我々もいろいろところで広報させていただきたいと思っておりますし、今それをどうやっていくかというのを内々に検討中でございますが、ホームページへの掲載とか、記者へのレクとか、そういったものをしっかりやっていきたいと思っております。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかに何かございますでしょうか。

それでは、工藤委員、よろしく願いいたします。

【工藤委員】 前回からセキュリティとセーフティについていろいろと私が申し上げたのを、反映していただきましてありがとうございます。すごくわかりやすくなったと思います。

で、2点。1点は非常に単純な質問なんですけど、13ページのウォーターアクティビティ。最初はマリンだったのが、ウォーターアクティビティになったことで、マリンという表現ではなくなったことによって補足された具体的なアクティビティにはどんなものがあるのか、ちょっと教えていただきたいというのが単純な質問でございます。

もう1点は、11ページの東京オリンピック・パラリンピックで、ここは前回発言させていただいたところなんですけれども、どなたの発言だったのが忘れてしまったのは申しわけないんですが、委員の方の発言で、これは1段落目の最後ですが、通常のエコ活動の維持だけではなくて、こういった大きなイベントなので積極的な活用を、という趣旨のご発言もたしかあったかと思しますので、そここのところは、やはり特殊なイベントでありますので、通常のイベントとは性格の違う大会ということを見ると、通常のエコ活動の維持だけではなくて積極的な活用、のような表現があってもいいのかなと。前回の発言を思い出しまして、それをご検討いただければと思います。

以上です。

【河野部会長】 今の点、いかがでしょうか。

安全対策課長、よろしくお願いいいたします。

【江口安全対策課長】 1点目のご指摘でありますけど、ウォーターアクティビティというワーディングにつきましては、新たに何かの乗り物を追加したわけではなく、例示のカヌー、サップ、ミニボートを含めて、活動のエリアが海だけではなくて内水も含まれており、その上で、ただいま文中にもありますように、ウォーターセーフティガイドというものを策定、公表する方向で最終調整に入っておりますので、ここには消防ですとか、警察ですとか、内水の安全対策も含めて考えております関係で、ウォーターアクティビティのほう用語として適切であろうということで変更してございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

もう1点の11ページのほうについて何かお答えがございませうでしょうか。

企画課長よろしくお願いいいたします。

【君塚企画課長】 ありがとうございます。

オリ・パラについては、大会の期間とともに、また貴重な知識、経験等を全国に展開するということで書かせていただいておりますけれども、積極的な活用ということで、大会期間中というご趣旨ということであれば、そこを少し言葉として補足させていただければということで、検討したいと思っております。ありがとうございます。

【河野部会長】 工藤委員、よろしいでしょうか。

ほかにかがでございましょうか。よろしゅうございましょうか。

それでは、そろそろ議論も出尽くしたようですけれども、事務局から何かさらにございますでしょうか。

【有馬海上交通企画室長】 それでは、前回の部会におきまして、ご質問が生まれて、事務局で引き取らせていただいた案件が2件ございます。それについてご説明させていただきたいと思います。

前回の部会におきまして、村瀬委員のほうから、大型コンテナ船を横浜港に入港させようとして海上保安部に相談に行ったが、水深、船の長さの問題がないのに難しいとの回答があったというご質問がありました。

あと、田久保委員から、東京オリンピックの際、基本的に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聞いたが、実際はどうかという趣旨の質問、2点ございました。

その後、我々で確認しましたところ、まず横浜港の大型コンテナ船の件ですけれども、この件につきましては、港湾運営会社から横浜海上保安部に、それまで入港実績のない大型コンテナ船の寄港を打診されているという相談がありました。検討の状況を確認しましたところ、港湾運営会社においては、その日のうちに受け入れ可否の判断をする必要があるが、岸壁強度等の安全性の検討の時間がなく、また水先人等関係者との調整も未了であるという状況でございました。そういうやりとりをしている間に、先方、港湾運営会社から、今回は入港を受け入れないという旨の連絡があったということでございます。

もう1点、田久保委員のご質問の件ですけれども、海上保安庁におきましては、オリンピックの際の個人所有ボートの件について、オリンピック・パラリンピック期間中、臨海部競技会場等の周辺海域の海上警備を行う予定であり、今後、海域利用者の皆様に何らかの協力をお願いすることはあるかと考えておりますけれども、現時点において、田久保委員からご指摘のあったようなゲートブリッジとレインボーブリッジの内側全てを航行禁止にするというような大規模な航行制限を実施するということが決まったという事実は、現時点ではないということでした。

以上、ご報告させていただきます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

今の点につきまして、何かにかがでございましょうか。

村瀬委員、いかがでしょうか。

【村瀬委員】 外国船舶協会の村瀬でございます。

ありがとうございます。基本的には了解いたしました。ただ、私が申し上げたかったのは、今後、大型コンテナ船が入ってくる可能性があるので、誘致するという意味で、誘致しやすい環境を整えていくべきではないか。

今回の問題は、港湾管理者がある程度判断する問題だということは了解いたしましたので。ただ、今後、もしできることなら、クルーズ船もそうなんですけれども、クルーズ船に関してはいろいろ資料にもうたってあるんですが、今後は、その大型コンテナ船に関しても、どうやって安全に寄港できるのか、その辺の議論を、この部会でも、今後ということで結構なんですけれども、進めていっていただきたいというようなことを考えております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

今の点、何かお答えございますでしょうか。

それでは、航行指導室長よろしくお願いたします。

【野久保航行指導室長】 そういったところは、私どもも、また現地の海上保安部、港長のほうも、港湾管理者さん、あるいは海事関係者の皆さんと協議しつつ、対応してまいりたいと思っておりますので、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。

よろしゅうございますでしょうか。

ほかに何か今の補足のご説明も含めまして、ご意見、あるいはご質問等いかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

それでは、一応これでご質問、あるいはご意見等をすべて伺ったと理解をいたします。本日の議論で出たご意見ですけれども、順番に申し上げますと、立川委員からは16ページから17ページまでにかけて、長澤委員からは15ページ、それから木場委員からは29ページ、庄司委員からは20ページから21ページにかけて、最後、工藤委員からは11ページについて、表現の修正にかかわるご質問、あるいはご意見があったと理解をいたします。

これらの意見は中身に大きくかかわるというよりも、表現上の修正という性格が強いかと存じます。そのような場合、先ほど事務局からのお返事ございましたように、必要なところは修正を検討したいというお返事でございますので、具体的にどのような表現を、



どう修正するかということにつきましては、もし可能でしたら、恐縮ですけれども、部会長にご一任いただきたいと思うのですけれども、修正についての部会長へのご一任を含めて本答申の原案を承認するというので、本日の部会として対応したいと思いますけれども、この点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。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、私と事務局との間で検討いたしまして、表現の修正を検討させていただきたいと思います。

以上で、議題1は終了いたしました。

それでは、議題2に移りたいと思います。議題2の第4次交通ビジョンのフォローアップ体制につきまして、事務局からご説明をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【小林主任官】 第4次交通ビジョンのフォローアップ体制につきまして、ご説明申し上げます。

本日議決いただきました答申案につきましては、決裁の関係上、交通安全政策審議会長ら答申としていただくのに1カ月ほどかかりまして、来月答申という形でいただく予定になっております。それをいただいた後に、具体的な30年度のアクションプランというものを、今年の5月までにつくりたいと考えております。それが策定でき次第、委員に個別にご報告まいりたいと考えております。

それを受けまして、今年、30年度のアクションプランに基づきまして取り組みを進めるとともに、来年の2月に船舶交通安全部会を開催させていただきまして、その場におきまして、今年の実施状況の評価、さらには来年度のアクションプランの検討をいただければと考えております。

2019年以降、船舶交通安全部会を毎年2月ごろ開催させていただいて、毎年の評価と検討を引き続き進めてまいりたいと考えております。

フォローアップ体制につきましては以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございました。

ただいま事務局から「第4次交通ビジョン」のフォローアップ体制についてのご説明がございました。

この点につきまして、ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。いかがでございませ

ようか。特にご意見、ご質問なく、このとおり例年2月のフォローということによろしゅうございますでしょうか。

それでは、本日の審議の結果として、特に答申案につきましては、皆様のご指摘を踏まえて表現をさせていただくという前提でご了承いただきました。事務局におかれましては、この修正をご検討いただくとともに、「第4次交通ビジョン」のフォローアップ体制につきまして、ご説明のありましたアクションプランについてのさらなる検討をお願いしたいと思います。

以上で本日の全ての議事が終了いたしましたので、進行を事務局にお返ししたいと思います。

【有馬海上交通企画室長】 河野部会長、どうもありがとうございました。

それでは、八木部長のほうからコメントがありましたらお願いいたします。

【八木交通部長】 交通部長をしております八木でございます。

事務局を代表しまして御礼を申し上げたいと思っており、併せて、ちょっとコメントをさせていただきます。今回、部会がたった3回しかなかったものですから、どういう形で審議をしていただくかというのをかなり迷ったところなんです、第2回目のときに、とりあえず粗削りでも答申原案全体をお見せして、全体の中で、各記述かどういう位置付けとなるかを見ていただきました。その結果、大変長い文章を読んでいただくようなことになりましたけれども、そういうことでやらせていただいて、全体がわかりやすく頭に入るようにしたいなという思いを形にしました。それがどこまでできたかわかりませんが、木場委員に褒めていただけたので、大変ありがとうございます。

課題と施策を今回はっきり分けたので、前回の第3次ビジョンに比べて多分3分の2くらいの分量になって出ております。これをなるべく多くの一般の方々に見てもらいたいし、また、我々の間でも実は交通系の海保の部隊、職員もたくさんいますので、そういう人たちにも、しっかり読んでもらって、この5年間の行政を力強く進めていきたいと思っております。

最後の海難目標のところがそうですし、さきほど議論された巨大船の15分、10分のところやAISの普及拡大のところなんども、この場でも議論はいろいろありましたが、実は内部でも議論をいろいろさせていただいた結果で書いております。それから、そのほかにも、例えば航路標識の合理化の取組みなどは、実はこの分野を担当する者といましては、みずからハードルを課したようなところもあります。

どこまでできるかわかりませんが、今回せっかくまとめていただいた施策をしっかり取り組んでいきたいと事務局として考えております。

本日はどうもありがとうございました。

【有馬海上交通企画室長】 それでは、引き続きまして、閉会に当たり、中島海上保安庁長官より、ご挨拶申し上げます。長官、よろしく願いいたします。

【中島長官】 第11回の船舶交通安全部会、ありがとうございました。委員の皆様方には、ほんとうにお忙しい中、あるいは皆さん大変な作業をされている中、ご出席いただきましたこと、まことに感謝申し上げたいと思います。

第4次交通ビジョン策定に係るご審議というのは、先ほど交通部長から話がありましたように、昨年11月から本日までわずか5カ月という短い期間でありました。その中で、大変中身の濃い内容を、皆さんの中でご審議いただいたということでもあります。まことにありがとうございます。御礼を申し上げます。

我々としては、船舶交通の安全確保、いわゆる海の安全という観点から、これを大前提として、これらをしっかり積み上げていきたいと思います。

今回の第4次交通ビジョン策定のご審議では、社会情勢が大きく変化している状況が、海上における諸活動にも影響を及ぼしていると考えております。従来から行ってきました船舶交通安全施策とともに、より広く海上交通を確保するための新たな施策を展開して、海上の安全を一段高いレベルに引き上げていきたいという前提の中で、さまざまなご意見をいただいたんだらうと私は考えております。

この結果、「ふくそう海域等における安全対策」等の従来からの施策に加えまして、新たな課題に対応して、「自助」、あるいは「共助」の考え方も取り入れながら、「多様化、活性化する海上活動への対応」や、あるいは「海上における生産性向上、効率化への対応」、「地域を活かす海上安全行政の推進」、「海上活動情報の統合と活用」等の新しい施策を取りまとめていただいたと考えております。

また、現在、2,000隻の船舶の事故が発生しておりますけれども、今後5カ年において400隻以上を削減するなどの具体的な計画目標も示されました。

これらの施策の実施及び目標の実現は、私どもにとっても大変厳しい道のりにはなるうかと思っておりますけれども、海上の安全確保を任務といたします当庁として、しっかりこれに取り組んでまいりたいと思います。答申にあるように「海の安全の創造」を実現していくということで考えております。

さらに、施策を推進するに当たっては、毎年度のアクションプランを策定した上で、それを評価していく。次年度のアクションプランに反映させる、いわゆるPDCAサイクルが重要になってくると考えております。

このサイクルを効果的に進めるためにも、今後とも当部会におきまして毎年度ごとのフォローアップをお願いすることとなりますので、引き続きご指導をよろしくお願ひしたいと思ひます。

最後に、改めて今回熱心なご審議をいただきました皆様に心より感謝を申し上げますとともに、引き続きのご支援、ご協力をお願ひし、私の挨拶とさせていただきます。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】      ありがとうございました。

本日、長時間のご審議をいただきましてありがとうございます。第9回、第10回、第11回と3回のご審議をいただきました。その結果、本日、答申案を了承いただきました。一部指摘がありましたところにつきましては、部会長と相談させていただいた上で修正させていただきますたいと思ひます。

なお、交通政策審議会長の決裁をいただきまして答申となった際には、先ほども申し上げましたけれども、広報を実施する予定としております。

また、本日の議事録につきましては、前回、前々回同様、皆様のところに議事録ができましたら送らせていただきますので、確認していただいて、その上でホームページに掲載させていただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

それでは、以上をもちまして、第11回船舶交通安全部会を終了させていただきます。ほんとうにどうもありがとうございました。

了