

交通政策審議会 海事分科会 第16回船舶交通安全部会

令和3年1月18日

【上山海上交通企画室長】 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16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ご参加いただきまして、誠にありがとうございます。事務局を務めさせていただきます海上保安庁交通部企画課海上交通企画室長の上山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、ウェブ会議システムにより開催させていただいております。通信状況によって映像の乱れや一時的な停止が生じる可能性がございます。あらかじめご了承ください。

さて、本日は委員18名のうち16名の出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第1項に規定する定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また、本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。

次に、臨時委員の交代がありましたので、ご紹介させていただきます。全日本海員組合中央執行委員の平岡委員でございます。

【平岡委員】 全日本海員組合の平岡でございます。よろしくお願いいたします。

【上山海上交通企画室長】 続いて、資料の確認をさせていただきます。1枚物で議事次第、委員名簿の2点、資料としまして、答申（案）でございます。以上の資料を事前に送付しておりますが、よろしいでしょうか。

最後に、ウェブ会議のシステム上、音声聞き取りにくい場合がありますので、ご発言はゆっくりと明瞭な声でお願いいたします。

それでは、ここからの議事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。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。議事進行を務めさせていただきます。皆様、ご協力のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

昨年6月に国土交通大臣から交通政策審議会に諮問されました「頻発・激甚化する自然

災害等新たな交通環境に対応した海上交通安全基盤の拡充・強化」について、これまで検討を行ってまいりました。今回は答申（案）の最終取りまとめを行いたいと存じます。

それでは、まず事務局から答申（案）についてご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【長谷川主任官】 交通部企画課の長谷川と申します。よろしくお願ひいたします。

それでは、資料、答申（案）についての説明を行わせていただきます。

前回、提示したものから、構成自体に変更はございません。しかしながら、事務局のほうで内容に変更を生じない技術的な修正を幾つか施しております。資料の説明につきましては、前回の船舶交通安全部会の審議におきましてご意見等いただきました部分を中心に、主な変更点を説明させていただきます。

それでは、1枚めくっていただきまして、1ページからの本文でございます。Ⅰの「はじめに」につきましては、前回からの修正等はございません。

Ⅱの1「異常気象等に伴う船舶事故の未然防止策の充実・強化について」です。2ページ目12行目からの課題部分の書き出しについてですが、15行目中程までにつきまして、前述の現状の内容を整理する形で表現の見直しを行いました。

少しページが飛びまして、4ページ、29行目から、「2. 持続可能な航路標識の管理体制の充実・強化について」です。前回の部会におきまして、「航路標識」という単語の書き分け、さらに灯台の価値・役割などの記載についてご指摘がございました。その点につきまして、5ページになりますが、4行目の航路標識は、走錨等による船舶の衝突事故が起こり得る海上に設置している灯標や灯浮標などを、7行目からは、一般公開やイベント、敷地清掃などの活動が行うことのできる航路標識を意識しておりますので、岬の先端等に設置している沿岸灯台、中でも文化的、歴史的価値の高い灯台や地域のシンボルとなっているなど、地域による活用が期待できる灯台として例示的補足の追記など、所要の修正を行っております。さらに、18行目では、航路標識の前に「灯台等」を付しまして、対象を明確化いたしました。

続きまして、6ページからの「Ⅲ. その他の安全対策の充実・強化について」です。「1. (1) ふくそう海域等監視・情報提供体制の強化」では、前回の部会におきまして、監視体制等の強化が自然災害への対応に限定されているとのご指摘をいただきました。その点につきまして、19行目からになりますが、「頻発・激甚化する台風等自然災害」の前に、「平時における海難防止や船舶の効率的な運航を実現するとともに」との文言を追記して

おります。また、運用要員の確保につきましてご意見をいただきましたところ、7ページ、「(3) 運用体制の整備」におきまして、6行目になりますが、「マニュアル作成」の後に「人材の確保」を追記しております。

続きまして、7ページ、7行目からの「2. 新技術を活用した航路標識の点検・監視体制の構築」です。前回の案文で、対応に係る前提としての限られた人員で対応する体制の構築を可能とすると記載しておりましたところ、表現の見直しに係るご指摘をいただきました。その点につきましては、当該記述を削除した上で、文言の適正化をはじめ、現状と課題、対応方針のように書き上げました。さらに、最後の段落に、「職員の技術力の維持向上や人材の確保等を進めるべき」と追記しております。

続きまして、7ページ、18行目からの「IV. これらの事項の実施に当たっての留意事項について」です。前回の部会において、安全対策の充実・強化につきまして、港湾当局、民間、他業界を含めた関係者との連携強化についてご意見をいただきました。その点につきましては22行目以降に、「また、安全対策の充実・強化については、国土交通省内、関係省庁、産学官との連携を図りつつ、AI、IoT等の最新のデジタル技術の活用等による海上交通サービスの拡充等に向けた取組を進めるべき」と追記しております。

次のページ以降は、参考のポンチ絵でございます。基本的には、これまで説明させていただいた資料を関連順に並べているものですが、IIの新たな法制度に係るものにつきましては、答申本文に応じた最新のものとしております。

資料の説明は以上となります。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの説明につきまして、各委員からご意見、ご質問をお願いしたいと思っております。皆様、いかがでございましょうか。

答申（案）も最終の案ということになっておりますので、これまでいただきました貴重なご意見を事務局のほうでも十分に反映して下さったと私は理解しております。もし、特にお手をお挙げになる方がおられないようでしたら、今回、もうこれで答申（案）の最終取りまとめとなりますので、もしお差し支えなければ、順次、各委員の先生方から一言ずつコメント等をいただければ、大変ありがたく存じます。よろしゅうございますでしょうか。

もしご賛同いただけるようでしたら、名簿の順にご発言をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

最初に、二村委員からお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【二村委員】 二村でございます。

前回の航路標識に関する指摘を反映していただきありがとうございました。非常に分かりやすい内容になったのではないかと思います。今回はもう一つの課題として走錨問題への対応が上がっておりますが、現段階で考えられうる対応は行われたものと思っております。今後とも関係各所と連携の上、日本の周辺海域の安全の確保に向けて、答申（案）に沿って努力されたいと思います。

以上です。

【河野部会長】 二村委員、ありがとうございました。

続きまして、伊藤委員、お願いできますでしょうか。よろしくお願いいたします。

【伊藤委員】 伊藤でございます。

いままでの答申（案）の作成、大変ありがとうございます。現時点ではいろいろと難しい部分もあろうかと思えますけれども、今後おそらく自動運航船等のデジタル機器を多用した船舶が各種導入されてくるものと思えます。たとえば、操船を機械が担うというようなことも徐々に部分的に入ってきて、増えていくと、将来的には、緊急時に連絡した相手が人間ではないようなケースさえも出てくるのが考えられます。そういったところも見据えながら、また次どうするかということのひとつずつ考えていかなければいけない状況だと思います。今後ともよろしくお願いいたします。

【河野部会長】 伊藤委員、ありがとうございました。

それでは続きまして、大久保委員、お願いいたします。

【大久保委員】 日本海難防止協会の久保でございます。

答申（案）については、基本的な方向性というところは、多くの方々にご理解いただけるものと思えます。しかしながら、非常に多くの方に関係する湾外避難でありますとか、錨泊制限等、個々具体的になると、いろんな方面に影響が出、様々なご意見があろうかと思えます。これから関係各位の理解を進めていくことが、この答申を実効的なものとすることとなりますので、引き続き、関係各位の協力を得る努力が必要かと思えます。

以上でございます。

【河野部会長】 大久保委員、ありがとうございました。

それでは続きまして、葛西委員、よろしくお願いいたします。

【葛西委員】 はい、葛西です。

今回は特に異常気象等に伴う船舶事故の未然防止ということで、湾外退避に関する法的な強制力を持たせるということがメインとなっていますが、この湾岸退避におけるいわゆる制度ですね、どういう状況の場合、どういう船を、どうやって湾外退避させるかということについて、海難防止協会殿の方でもいろいろと研究されておるようですが、これはやはり、関係者の皆さんのコンセンサスが得られるような基準をしっかりと検討していただきたい。また、その他の安全対策のところにおいては、海域の監視、情報提供体制の強化において、平時における海上交通安全監視でもこれを利用して、一層の安全体制強化に努めるということで、非常に良い答申になっていると思います。今後とも保安庁さんの一層の活躍を期待するところでございます。

以上です。よろしく申し上げます。

【河野部会長】 ありがとうございます、葛西委員。

それでは、次に北川委員、よろしくお願いいたします。

【北川委員】 早稲田大学の北川です。よろしく申し上げます。

今回の答申（案）の中では、先ほど葛西委員も述べられましたように異常気象に伴う船舶事故の未然防止策としての法制度面の強化というところがメインとなったわけですが、この点に関しまして、内容面の強化はもちろんのこと、実施面につきましてもご配慮いただきまして、一元的に海上保安庁長官が円滑に実施することができる旨まで、整った答申（案）としていただきましたことに感謝申し上げます。それとともにもう一つ、非常に極めて形式的な点で恐縮なのですが、答申（案）の中での文言なんですけれども、気になった点がございまして。答申（案）の2ページ、II. 課題のところなんですけれども、12行目から15行目まで先ほどご説明がありましたように、新しい文章の追加があって、15行目のところに「必要があるところ」までが追加となっております。このところなんですけれども、原文にも下に3行下りまして、18行目に既に「ところ」と入っております。なので「ところ」「ところ」という文言が2箇所続きいておりますので、後の方の「ところ」を適当な接続詞等に変えていただきますと気になり具合が解消されると思われました。極めて形式的なことではございますけれども、よろしくお願ひしたいと存じ上げます。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

北川委員、ありがとうございます。ご指摘いただいた箇所については、検討させていただきたいと思っております。

それでは続きまして、工藤委員、お願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【工藤委員】 工藤でございます。

全体的に分かりやすくなったことと、特にですね、災害時だけではなくて日常からという文言が入ったのがよかったと思っております。それと、私も何度かコメントさせていただきましたが、技術に頼るだけではなくて、それを支えていく人材育成・人材の確保が重要であるところについて加筆をいただいたのもありがとうございました。全体的に大事なことがよくまとまったということ、今回一番大きいのは各委員からも既にご意見・コメントが出ていましたとおり、法制度化ができることとそれに対し実効性を持たせるためのいろいろなルールや約束事ができたことは非常に前進だったのではないかというふうに思っています。特に細かいコメントはございません。

以上です。ありがとうございました。

【河野部会長】 工藤委員、ありがとうございました。

それでは続きまして、庄司委員、お願いいたします。よろしく願いいたします。

【庄司委員】 おはようございます。東京海洋大学の庄司です。

非常に分かりやすくまとめていただき、ありがとうございました。また、今、工藤委員の発言にもありましたように、人材の確保などを進めるべきという言葉が明記していただき、ありがとうございます。

案の変更ではなく、議事録等のテイクノートで良いのですが、必ずしも海上保安庁さんだけでできることではなくて、周囲の協力をいただいたり、あるいは予算という面で国土交通省さんの配慮も必要ですし、人材確保のための体制の整備ですとか、予算の確保なども前提となる、ということをごどこかに記載を残していただければと思います。

以上です。

【河野部会長】 庄司委員、ありがとうございました。

続きまして、田淵委員、よろしく願いいたします。

【田淵委員】 内航総連の田淵でございます。

今回いろいろとおまとめいただきましてほんとありがとうございます。当初、湾外退避の話聞いたときに私一人で答える問題ではないということで、慌てて総連合会の中で現場に近い船舶管理に強い皆さんに集まっていただきまして、いろいろそこに海上保安庁の方も来られて、種々細かい会議をさせていただきました。その一回目の会議でも、細かい大きさによる問題とか、どの船から優先的に退避するのかとか、いろいろ種々問題ございまし

たが、今回も出ておりますが、協議会という別のものを設置して、細かい具体的なところはそちらで打合せていただけることとなります。また、海上保安庁長官による港長権限代行制度創設なんかもありまして、非常にありがたく存じております。それと、その中でいろいろ出てたんですが、荷主さんからやはり荷役優先で言われたりするとなかなか退避できないという問題も、海上保安庁さんからのご指示によると、我々も船会社としても、言いやすいという話もありまして、ぜひとも海上保安庁さんの主導でいろいろとやっていただけることについてはありがたいというふうに我々は思っております。それと最後になりますが、バーチャルA I Sにつきましても、いろいろ我々内航総連といたしましては、今回改めてA I Sの再認識ということでいろいろさせていただきました。非常に今後やはり我々に必要な設備だということも認識させていただきました。全体的には以上でございますが、灯台問題につきましては、我々、特に異存はございません。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

続きまして、中島委員、よろしく願いいたします。

【中島委員】 日本船主協会の中島です。

今回の答申内容に関し、当協会としても関係の皆様のご尽力に心より感謝しておりますとともに、その実現に大変期待いたしております。当協会自身、当事者としてこの取り組みに積極的に参加してまいり所存です。その上で、既に多くの委員よりご指摘の通り、短中長期それぞれにわたり新技術の活用がカギになりますが、今般の政府のデジタル&グリーン政策の下、あらゆる分野で様々な計画とそのための人・モノ・お金（予算）の要求の乱立・取り合いなどが予想される中、海事・港湾にかかわる分野で同じく各種新技術の導入・活用を強く打ち出している港湾局や海事局といった国交省内の関係部局との各種連携（人・モノ・お金・情報などの効率的な共同活用を含め）を特に強く期待しております。なお、A I やI o Tなどの活用は、今回のテーマの「頻発・激甚化する自然災害等への対策」の観点にとどまらず、外航内航問わず船舶の安全対策全般においてはもとより、船舶の自動運航化などに象徴される人（船員）、モノ（貨物）、環境に優しい先進船舶の導入促進と、そのための港湾設備促進といった将来にわたる総合的な海事産業の基盤整備において極めて重要な観点ですので、この点も踏まえた関係当局との多面的で息の長い連携を期待し、当協会自身も積極的に取り組んでまいります。

以上です。よろしく願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。

続きまして、長岡委員、よろしくお願いいたします。

【長岡委員】 大日本水産会の長岡でございます。

答申(案)につきましては、特段の異論はございません。よろしくお願いいたします。沖合、遠洋漁業界としてはようやくA I Sが一般化してきたところで、今後は、A I、I o T等対応、活用できるように環境を整えていけるよう努力して参りたいと考えているところです。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

続きまして、西本委員、よろしくお願いいたします。

【西本委員】 おはようございます。水先人会連合会の西本でございます。

今回の答申、激甚化する自然災害に対する対応ということで、その方向性を分かりやすく、具体的に指定していただけたものと関係者の皆様に感謝する次第です。ただ、具体的な方向性といっても、ある程度分かりやすくはなっていますが、これからの課題というのは、この答申に沿ったものをいかに実施していくかであり、いろんなハードルがあると思います。人的問題、機器の問題等、さらに予算の問題があると思いますけれど、これをいかに実行に移して、さらにその実効性をあげるかということに尽きるかと思います。いま、日海防で検討されていることも反映されると思いますけれど、船社経済から見たら、なかなか勧告とはいえ素直に受け入れていただけるのか。いかに実施して実効性をあげるかということが今後の課題となると思うので、その辺の今後の体制を整備していただけたらと思います。

以上です。

【河野部会長】 西本委員、ありがとうございます。

それでは続きまして、平岡委員、よろしくお願いいたします。

【平岡委員】 平岡です。

取りまとめ、大変ご苦労さまでした。船舶に関する安全性の問題でございます。特に湾外、港外退避ですから、日本籍船だけでなく、外国籍船もあることから、しっかり注視して実効性のあるものにしていただきたいというところでございます。

以上です。

【河野部会長】 平岡委員、ありがとうございます。

それでは続きまして、藤田委員、よろしくお願いいたします。

【藤田委員】 東京大学の藤田です。

答申ですが、現状の問題を踏まえてとられるべき対策について、現実的な実行可能性も踏まえた、バランスの取れた答申になっていると思います。既に多くの委員がおっしゃったことと共通するのですけれども、今後、答申に書かれた法制度面の整備を前提に施策の実現、とりわけ新しい技術を利用した施策の実現については、運用に係る人材の育成や、当然その前提となる予算の確保も含めて迅速かつ着実に実行に移されることを期待しております。

以上です。

【河野部会長】 藤田委員、ありがとうございました。

続きまして、三浦委員、よろしくお願いいたします。

【三浦委員】 全漁連の三浦です。

今回の船舶の異常気象等に伴う緊急事態対応についての答申については、概ねこの方向性で分かりやすくよいと思います。ただ、一点、新技術を活用した航路標識のところで、バーチャルA I Sの航路標識への置き換え等を進めていくというところがあるんですけども、A I Sの非搭載船ではその航路標識を確認することもできないことになってしまうので、小型船への配慮を含めて慎重な対応の中で進めていただきたいと思います。この部分をコメント、テイクノートでもいいので、書き添え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】 ありがとうございました。

それでは、最後になりましたが、村瀬委員、よろしくお願いいたします。

【村瀬委員】 外国船舶協会の村瀬です。

答申（案）の内容についてですが、特に湾外避難、入湾回避、勧告・命令制度の創設という部分においては、私共としては非常に満足しております。一つ更なるお願いですが、実際に湾外避難、入湾回避、勧告・命令が発令された場合に多かれ少なかれ現場で混乱が生じることが想定されます。その混乱をなるべく回避するため、勧告・命令が発令される前にも、特に大型船舶運航会社には自主的な避難をぜひ促していただきたい。特に大型クルーズ船等においては、事故発生時には人的被害を含め、甚大な被害が想定されるので、これら運航会社には事前に、台風の進路は予測できるので、勧告・命令が出る前にも自主避難するように促していただきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【河野部会長】 村瀬委員、ありがとうございました。

皆様、本当に貴重なご意見をたくさんありがとうございました。恐らく今回の答申（案）は、この先、関係者の協力、それから円滑な実行ということが大きな実務上の課題になってくると思いますし、それから、新技術がたくさんある中で、どのようにそれを活かしていくかということで、新技術の導入に合わせた政策、それからそのための人材育成、そして予算の獲得といったような点が、皆様からいただいたコメントの大事なポイントであろうかと思えます。これは、この答申（案）をこれから活かしていくという文脈でのご意見と拝聴いたしましたので、特に答申（案）についての修正というご趣旨の発言ではないというふうに承りました。

ただし、1箇所だけ、北川委員から2ページ目の18行目のところにつきまして、少しご提案がございましたので、この点は、ある意味、軽微な修正と理解をいたしました。

この答申（案）、今日ご提示申し上げましたものは、基本的にはこれでよいかと考えておりますけれども、皆様、このような理解でよろしゅうございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【河野部会長】 ご協力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いた上で、それを船舶交通安全部会の方の了承をいただいたものとさせていただきたいと思えます。そして、今後、所要の手續の後、交通政策審議会から国土交通大臣に対し、答申がなされることとなります。事務局におかれましては、答申がなされましたら、その旨を委員の皆様にご連絡いただきますようよろしくお願い申し上げます。

それでは、以上をもちまして本日の審議を終了とし、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。

【上山海上交通企画室長】 ありがとうございました。

閉会に当たりまして、海上保安庁長官からご挨拶申し上げます。

【奥島長官】 海上保安庁長官の奥島でございます。

第16回船舶交通安全部会の閉会に当たりましてご挨拶申し上げます。

近年の異常気象等の頻発・激甚化に伴い、走錨等に起因する事故や航路標識の消灯・流出事故が発生している状況を踏まえ、昨年6月、更なる安全対策のあり方について交通政策審議会に諮問をさせていただきました。

本日を含めまして4回にわたり、様々な観点から熱心にご審議をいただきました。貴重なご意見を賜り、誠にありがとうございました。

今回、新たな法制度として、異常気象時などにおける湾外避難勧告、バーチャルAIS航路標識の緊急表示などの船舶事故の未然防止対策や、航路標識管理の充実強化策として、海上保安庁以外の者による航路標識の工事・維持制度、航路標識協力団体の指定制度など、大変中身の濃いご提言を取りまとめて頂きました。

今後、海上保安庁といたしましては、交通政策審議会の答申を踏まえ、法改正に向け、所要の準備をしっかりと進めて参ります。

新たな法制度についてのご提言以外にも、今後の安全対策の充実強化のあり方について様々なご意見を賜りました。

第4次交通ビジョンの各種施策を、引き続き、鋭意推進するとともに、関係機関等と連携しながら、船舶交通の安全性、効率性の向上を図るべく、海上交通のサービスの充実強化に取り組んで参ります。

結びに、委員の皆様方におかれましては、海上保安行政の推進にあたり、今後とも引き続きご支援、ご協力を賜りますよう、お願い申し上げまして、私の挨拶といたします。

ありがとうございました。

【上山海上交通企画室長】 それでは、事務局から2点ほどご連絡させていただきます。

まず、本日の議事録につきましては、整理ができ次第、各委員にご確認いただきまして、その上で国土交通省のホームページに掲載させていただきますので、よろしく願いいたします。

次に、本部会の今後の予定でございます。例年、交通ビジョンのフォローアップとして、年度末、または年度の当初に部会を開催しておりますが、次回の日程等につきましては、新型コロナウイルス感染症が落ち着きましてから、改めて事務局から連絡、調整させていただきたいと思っております。

それでは、これをもちまして第16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 —