

令和4年12月7日

【宮本海上交通企画室長】 定刻までもうしばらくございますが、出席の皆様おそろいですから、ただいまから交通政策審議会海事分科会第20回船舶交通安全部会を開催させていただきます。

委員の皆様には、大変お忙しいところ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きます、海上保安庁交通部企画課海上交通企画室長の宮本でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

本日は、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、ウェブ会議システムを併用して開催させていただきます。通信状況によっては、映像の乱れや一時的な停止が生じる場合がございます。また、発言者の音声のみで映像が伝わらない場合もございます。あらかじめ御了承ください。不具合等がございましたら、事前にお知らせしております連絡先までお問い合わせをお願いいたします。

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御報告申し上げます。

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しますこととしております。どうぞよろしくお願ひいたします。

携帯電話等をお持ちの方々、マナーモードへの切替え、また、御確認をお願いいたします。

マスコミの方のカメラ撮りはここまでとさせていただきます。傍聴は可能でございますので、引き続き傍聴される場合は御着席でよろしくお願ひいたします。

では、委員の紹介でございます。今回、1名の臨時委員の交代がございました。令和4年10月1日付で臨時委員となられました、本日はウェブで出席されております大日本水産会の木上委員でございます。木上委員、一言いただけますでしょうか。

【木上委員】 ただいま御紹介いただきました、長岡常務の交代で委員となりました、大日本水産会の参与の木上です。

簡単にプロフィールを御紹介しますと、1984年に大洋漁業に入社しまして、現在のマルハニチロ株式会社ですけれども、大型船舶の3等航海士、2年間従事しました後、トロール

事業部に19年在籍しまして、トロール漁船の運航管理に務めてまいりました。その後、2005年に大日本水産会に転籍しまして漁船漁業全般を担当しております。

事前に答申案が配付されましたけれども、日本は世界で8番目の海洋面積を誇っておりまして、海洋から様々な恩恵を受けておりますけれども、海を取り巻く環境の変化は著しく、事故が多いと言われます漁船については、より一層の対応が必要であるというふうに認識しております。船舶交通安全部会の一員として貢献できますよう、また、1件でも事故が減らすことができますよう、役割を果たしてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

【宮本海上交通企画室長】 木上委員、ありがとうございました。

時間の都合もございますので、その他の方々につきましては、配席図をもって代えさせていただきます。

続いて、資料を確認させていただきます。

一枚物で、議事次第、配席図、委員名簿の3点。それと、資料といたしまして「新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組」の答申案でございます。

資料につきましては、ウェブ会議にて御出席いただいている方々には、パソコンの画面上にこちらでデータを表示させていただいております。

なお、答申案でございますが、次回の船舶交通安全部会において、最終の御審議を経て御承認をお願いしたいと考えており、その際には、2022年の船舶事故隻数を反映した資料といたしますが、今回の資料としております答申案は、2021年末現在の船舶事故隻数のままとっておりますことを御報告し、併せて、そのような資料に御理解のほどよろしく願いいたします。

次に、ウェブ会議システムについて御案内いたします。

本日は、ウェブ会議システムを活用し、委員の皆様並びに傍聴の皆様にご会場とオンラインにて御出席いただいております。傍聴されている方につきましては、カメラ及びマイクのボタンを常にオフとしていただきますようお願いいたします。

次に、オンラインで出席していただいている皆様の発言方法について御説明いたします。

会議中は、マイクを常にオフとしていただき、御発言を希望される場合は、パソコン画面中央下にごございますメニューバーの中で、手のマークが書かれた「挙手ボタン」を押していただくようお願いいたします。また、質疑の際、モニターでも確認できますように、モニターをオンとし、挙手していただくよう御協力をお願いいたします。また、チャット機能を利用

用して発言の意思を示していただくことも可能でございます。

部会長より御指名がございましたら、マイクボタンをオンとし、初めに御所属とお名前をおっしゃってから御発言をお願いいたします。発言が終了いたしましたら、マイクを再度オフとしていただきますようお願いいたします。

ウェブ会議のシステム上、音声聞きにくい場合がございますので、御発言はゆっくりと明瞭な声をお願いいたします。

会場の皆様におかれましては、部会長から御指名がございましたら、お手元の「トーク」というボタンを押し、初めに御所属とお名前をおっしゃってから御発言いただき、終了した際は再度、トークボタンを押してオフにさせていただきますようよろしくお願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきます。

ここから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。河野部会長、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。河野でございます。議事進行を務めさせていただきます。本日も円滑な審議が進みますよう、皆様、御協力のほど、何とぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、本年5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「新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組」の答申案について審議をしたいと存じます。答申案の論点が多岐にわたりますので、まず、事務局から、第4次交通ビジョンの取組状況及び目標の達成状況までを御説明いただいた後、各委員からこの点につきましの御意見、御質問をいただきたいと思っております。

それでは、事務局から御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

**【二瀬主任海上交通企画官】** 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の二瀬でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、答申案につきまして御説明いたします。

初めに、目次をお願いいたします。本答申案の構成としましては、大きく3部構成としております。

第Ⅰに、はじめにとしまして、続いて、第Ⅱに、現行の第4次交通ビジョンの取組状況及び目標の達成状況を。続いて、第Ⅲに、今後の第5次交通ビジョンにおける施策としております。また、この第5次交通ビジョンにおける施策の構成としましては、まずは1項目に、施策立案の前提となる海上の安全をめぐる環境の変化を記載し、それを踏まえ、2項目に各

分野における重点的に取り組むべき施策を、そして3項目に、各施策の効果を測るビジョン目標という流れにまとめてございます。

それでは、1ページのはじめにをお願いいたします。

内容としましては、1つ目の段落で、我が国は世界屈指の海洋国家であり、貿易や漁業等、多くの分野で海からの恩恵を受けていることを記載しまして、続いて、2つ目の段落で、国民生活を支える上で海上の安全は極めて重要であり、海上保安庁は船舶交通をはじめとする海上の安全を確保するため様々な施策を講じていることを。

3つ目の段落で、台風等の自然災害の激甚化、頻発化や、地球温暖化対策としての再生可能エネルギーの利用促進など、近年の海上の安全を取り巻く環境の変化を。

4つ目の段落で、新技術の活用による海上安全行政のさらなる高度化、効率化への期待を。

5つ目の段落で、国民の安全への要請に的確に応えるため、船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組を深化させていく必要性を。

6つ目の段落で、このような環境の変化を踏まえ、海上保安庁が2023年度から5年間において取るべき海上安全行政の方向性等を取りまとめ、交通政策審議会が新たな交通ビジョンとして提示することを。

そして、最後の段落で、海上保安庁には、本答申に基づく施策を着実に推進し、環境の変化や新たな時代の要請に的確に対応しながら、海上の安全の確保に取り組むことへの期待を記載し、まとめております。

2ページをお願いいたします。第4次交通ビジョンの取組状況及び目標の達成状況でございまして、8月3日の第19回船舶交通安全部会で御説明させていただいた内容とおおむね重複しておりますので、簡潔に御説明させていただきます。

この答申案では、第4次交通ビジョンの期間中に取り組んできました主な施策を大きく5つの項目に整理し、記載しております。

1つ目は、ふくそう海域等における安全対策の強化、生産性向上の取組でございます。ここでは、船舶交通量が特に多い東京湾、伊勢湾、大阪湾を含む瀬戸内海及び関門港の海上の安全性向上を図るための取組の一つとしまして、大阪湾海上交通センターの監視、情報提供体制の強化に着手したことを。

また、2ページから3ページにかけて、船舶交通量の多い海域における推薦航路等の設定としまして、2018年には伊豆大島西岸に推薦航路を設定し、2019年には浦賀水道航路と伊豆大島西岸沖などを結ぶ東京湾口の通航帯に航行ルートを設定し、それぞれパーチ

ヤルA I S 航路標識を海図上に明示したほか、潮岬沖におきましても推薦航路を設定すべく I M O へ提案し、採択され、2023年6月から運用を開始する予定であることを。

さらに3ページには、巨大船の通航間隔の見直しとしまして、東京湾を北航する巨大船が連続して入航する場合の時間間隔を15分から10分に見直し、安全性を確保しつつ、海上輸送における利便性を向上させたことをそれぞれ記載しております。

4ページをお願いいたします。続きまして、2つ目のマリンレジャーに関する事故防止の取組でございます。ここでは、プレジャーボートをはじめとするマリンレジャーを目的として使用する船舶の事故を防止するため、第4次交通ビジョン期間中に詳細な分析を行った結果、特にプレジャーボートの機関故障には、整備事業者等による定期的な点検整備の励行が有効であることが判明しました。このため、関係機関等と連携して積極的に周知啓発に取り組んだことや、また、多様化、活発化するマリンレジャーの対策としまして、水上オートバイやSUPをはじめ、7つのマリンレジャーの種類ごとに安全情報を取りまとめた「ウォーターセーフティガイド」を作成し、ウェブ上で公表したことなどを記載しております。

5ページをお願いいたします。次に、3つ目の防災減災対策でございます。ここでは、関西国際空港連絡橋や横浜南本牧はま道路への船舶衝突事故を受け、海上交通安全法等の改正を行い、船舶の湾外避難や湾内における錨泊制限等の勧告、命令制度等を創設したことや、また、気象庁から南海トラフ地震臨時情報が発表された際は、海上保安庁におきましても、港内の船舶に対し避難準備や自主的な避難行動を促す南海トラフ地震警戒強化勧告を発出することなど、各港における災害対策を強化したことなどを記載しております。

6ページをお願いいたします。さらに4つ目の、灯台をはじめとする航路標識等の整備、管理でございます。ここでは、海上保安庁が管理する航路標識等の老朽化や整備の効率化、汎用品や新技術を活用した機器の更新を推進したことや、また、海上に設置されている灯浮標の位置等を遠隔で監視できる新たなシステムの導入を推進したことを。さらには、高輝度LEDを活用した新たな光源の開発を行い、大きな光力を必要とする灯台への導入を進め、保守作業の効率化を実現したことを記載しております。

7ページをお願いいたします。最後に、5つ目の戦略的技術開発、国際連携の推進でございます。ここでは、走錨に起因する船舶事故対策の一環として、走錨の予兆を検知する新たな走錨早期警戒システムを開発し、全ての海上交通センターにおいて試験運用を開始したことや、また、海上交通の安全や効率性の向上に大きく貢献することが期待されているVDESに関し、海上保安庁と国内メーカー等が協力して、VDES実験機を用いて無線伝送試

験を実施し、この結果をIALAの技術委員会に報告したことなどを記載しております。

続きまして、8ページをお願いいたします。ここからは、第4次交通ビジョンで掲げました目標の達成状況でございます。各目標の達成状況につきましては、8月3日の船舶交通安全全部会で御説明させていただきました内容と、現時点で変更ございません。最終的な達成状況につきましては、2022年の船舶事故隻数が分かり次第、反映し、第3回目の最終部会で御報告したく思います。

11ページ下段をお願いいたします。参考2としまして、長期目標の達成に向けた進捗状況について、船舶種類別に分析した結果をお示ししております。

その実績を12ページの図表13と照らして御説明させていただきますと、目標値に対し、漁船に次いで貨物船、タンカー、その他の作業船等につきましては減少しておりますが、遊漁船については若干数、プレジャーボートについては大幅に増加していることが分かります。

第4次交通ビジョンの取組状況及び目標の達成状況は以上でございます。

**【河野部会長】** ありがとうございます。

それでは、ただいまの事務局からの御説明につきまして、各委員から御意見、御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、お手をお挙げいただければと思います。いかがでございましょうか。

平岡委員、よろしくをお願いいたします。

**【平岡委員】** 海員組合、平岡です。

一点、質問です。7ページの5番、戦略的技術開発、国際連携の推進についてですが、2022年度までに全ての海上交通センターにおいて試験運用を開始したと記載されております。その試験運用を行った状況について、現在分かっている内容を教えていただければと思います。

以上です。

**【河野部会長】** 平岡委員、ありがとうございます。

いかがでございましょうか。それでは、国際・技術開発室長、よろしくをお願いいたします。

**【本田国際・技術開発室長】** 平岡委員、御質問いただきまして、ありがとうございます。技術開発担当ということで、私、本田のほうから回答させていただきます。

このAIを使った走錨予兆システムにつきましては、一部の海上交通センターのほうで

試験的に運用しておったんですが、結果が良好ということで、今年度から全ての海上交通センターにこれを導入して、さらに試験運用を続けていくということになっております。

簡単でございますが、以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

平岡委員、ただいまの御説明でよろしゅうございますか。まだ、何か御質問等ございましたら、どうぞよろしく願いいたします。

【平岡委員】 ありがとうございます。

では、現在、その運用について開始している状況ということで理解してよろしいですか。

【河野部会長】 国際・技術開発室長、よろしく願いいたします。

【本田国際・技術開発室長】 これは、あくまで試験運用ということでございまして、これからソフトの改修、機械の改修を行っていき、最終的なバージョンができましたら、これを再度正式に導入しまして本運用を開始するという事です。あくまでも試験運用の段階ということで、いろいろなアップデートというか、改善すべき事項があるかどうかというのを今、見ている状況でございます。海域を特定して、最初、3か所の海上交通センターで試験運用を行ったのですが、それを踏まえて、今できたプロトタイプを全海上交通センターに導入して、日本全国で再度モニターしまして、最終的に改修して本運用を開始するという事でございます。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。平岡委員、いかがでしょうか。

【平岡委員】 ありがとうございます。

【河野部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、ほかに何か御意見がありますでしょうか。西本委員、よろしく願いいたします。

【西本委員】 日本水先人会連合会の西本でございます。

第5次ビジョンにも若干関わるような話かと思いますが、第4次交通ビジョンの取組状況として、東京湾の管制一元化は数年前に完成して順調に動いているとのことで、以前の話では、東京湾のあとは、伊勢湾、大阪湾にも展開していくということで我々は了解していたところです。今日の資料の2ページ、3ページでは、大阪湾は大阪湾の入り口に管制航路がないので、こういう形で進めていくということで、明石海峡航路の管制、それから阪神港の港内管制は、一元化というより統合して一体化して運用するという事で、それなりの結果、

成果物が出てきたかと思えます。

ところが、伊勢湾について、2ページの(1)①の冒頭には東京湾、伊勢湾と書かれていて、一元化という言葉はともかく、その管制の充実というような、伊勢湾の入り口の管制航路、それから名古屋港等の港内管制について、それなりの何か対応が出てくるのかなと思っていたところですが、一切触れられていません。これは5次に関わってくるとは思いますがすけども、今後どのように展開していくのかという点に気になるところがありますので、御意見、情報をいただきたい。これは、伊勢三河湾水先人会からも、今、中部国際空港の拡張工事に伴い大変ややこしい状況になっているとのことで、どうなっているのかというような今後の取組みについて心配している声が随分声高に聞こえております。

もう一点は、4次ビジョンで準ふくそう海域ということで、紀伊水道から東京湾の浦賀水道について航行支援サービスを充実させるという話になっていたかと思えますが、これも今回の取りまとめの中で一切触れられていませんので、今後どのように展開するか、その辺の情報を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。

ただいまの点、いかがでございましょうか。それでは、航行安全課長、よろしくお願いたします。

**【麓航行安全課長】** 御質問ありがとうございます。航行安全課長、麓でございます。

一元化についてのお問合せがございました。私どもの定義といたしまして、海域全体を把握するためのレーダー及びカメラの設置ということ。それから、事務所の統合。そして、機器の更新を包括的に実施することを一元化と称して施策の推進を考えていたところでございます。

大阪湾北部海域につきましては、この4次ビジョン期間中、2018年9月の関西国際空港連絡橋への船舶衝突事故を受けまして、現在、監視・情報体制の強化に取り組んでいるところでございます。

また、伊勢湾につきましては、この4次ビジョン期間中に中部国際空港へのカメラの設置や、名古屋港及び伊勢湾海上交通センターへの機器を最新機器に更新して、伊勢湾の安全性の向上に必要な対策を着実に講じてきたところでございます。

一方、大阪湾、伊勢湾に限らず、全国に目を向けますと、各海上交通センターの機器更新でございませうとか、運用管制の育成及び機能の向上といった諸対策の実施が、ふくそう海域における事故隻数の減少を維持するために必要不可欠となっております。このため、大阪湾、伊勢湾における海難の発生状況や、船舶交通の混雑度のほか、限られた予算の中で、よ



り効果的に施策を実施していく必要があるということを踏まえますと、本5次交通ビジョンの期間中におきましては、機器更新等の諸対策を優先的に実施していくことが重要であると考えております。

もう一点、推薦航路の御指摘がございました。準ふくそう海域における船舶交通の整流化による安全対策につきましては、今回、導入が決まりました潮岬の推薦航路を含め、3海域において航路を設定したところでございます。それ以外の海域については、直ちに検討を要するものではないと考えておりますが、引き続き、全ての海域における海難分析を踏まえて、必要に応じて検討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。西本委員、今のお答えはいかがでございましょうか。

【西本委員】 その説明には一定の理解はできますが、ポイントだけ挙げれば、伊勢湾のことについて、取組状況に全く触れられてない。それから、準ふくそう海域の航行支援情報サービスが、推薦航路ができたことによって置き換わっているというのは、その目的事項が違うような気がいたします。準ふくそう海域の取組みが、何か立ち消えになったと、個人的には感じられます。ですから、今後の対応に関する記述を入れていただければ、皆さんもそれなりに了解されると思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。何か、さらにお答えございますでしょうか。

【麓航行安全課長】 御指摘を踏まえて検討してまいります。ありがとうございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。工藤委員、よろしく願いいたします。遅くなってしまい、申し訳ございません。

【工藤委員】 とんでもございません。御説明ありがとうございます。

3点、コメントです。

1つは、2ページになりますが、内容的には問題ないと思います。ただ、安全性と生産性向上というのは、趣旨から言うと、生産性というよりは経済効率。要は、安全性を高めつつも、確かに生産性ではあるんですけども、最大限に経済的合理性を高めていくということだと思いますので、ちょっと生産性という言葉がここで本当にいいかどうかというのは若干違和感があったので、もし可能であれば、今後、御検討いただければと思います。趣旨及

び成果については、特にございません。実は、そのことを申し上げるのは、その後に出てくる巨大船の間隔の問題、③です。通航間隔の見直しとか、かなりの部分にかかってくるのは経済効率の問題かというふうに考えております。そういった意味でも、言葉の表現上、生産性が一番いいかどうかということで疑問とコメントでございます。

それから、マリンレジャーに関しましては、昨今、新しいマリンレジャーが盛んになること自体は、ある意味、一般の方の海、あるいはこういったマリンレジャーそのものに対する理解を深めたり、あるいはそもそもそれに親しんでいただく機会をつくるという意味では非常に重要なきっかけにはなるわけですが、残念ながら、きっかけが、今のところ安全性という点ではいい方向に行っていないという大きな問題があるという意味で、普及啓蒙が非常に重要だということについて、既にもう書かれてはいるんですけども、今後もこういったマリンレジャーをきっかけとした、国民の皆さんへの普及啓蒙、あるいは海への関心を高めるといったような観点から、もうちょっとポジティブに書いてもいいのかなと思いました。

要は、何が言いたいかと申し上げますと、このところは、マリンレジャーが残念ながら安全性という点では、今、ネックになっているということを指摘しておりまして、それ自身は確かに正しいんですけども、場合によっては、先ほど申し上げましたように、マリンレジャーに親しむことによって、海への理解を高めていただくきっかけにもなるかと思いますので、書きぶりをもうちょっとポジティブにさせていただくといいのかなというのが2点目でございます。

それから、3点目ですが、防災のところになります、5ページから6ページにかけての部分でございます。これも既にここでも議論されたことではございますが、単に現在、地震とかこういった事故だけではなくて、そもそも台風とか、あるいはいろいろな自然災害が非常に激甚化している中、国土交通省でも自然災害の激甚化にどのように対応するかということで、インフラだけではなく、ソフトの面からもいろいろ対策を取っているところだと理解しております。そういう意味では、ここで防災、減災対策とおっしゃっていますし、実際に今までかなりいろいろと広くやっておられるので、この書きぶりは若干少ないのかなといたしますか、一部だけを書いたような感じなので、成果とかをもうちょっとポジティブに盛り込んでいただければいいのかなというふうに感じました。

すみません、3つ目は特に感想なので、今日お答えいただかなくても結構でございます。以上です。

【河野部会長】 工藤委員、ありがとうございました。

ただいまの点につきまして、どなたか事務局から御説明いただけますでしょうか。それでは、安全対策課長、よろしくお願いいたします。

【松浦安全対策課長】 工藤委員、御意見ありがとうございます。私、安全対策課長、松浦でございます。

国民の皆さんがもう少し海に親しんでいただけるという視点が大事だということで、ポジティブな表現にということでございました。私どもも、特に、子供たちの海離れがありますと、どんどん海になじみがなくなって、海でどうやって安全に遊ぶかということと、親しむ時間がなくなりますし、海洋国日本の将来のこともありますので、これとのバランスは常に考えているところでございます。ポジティブな表現にということで御意見いただきましたことも踏まえて検討させていただきます。

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す。海上交通企画室長、よろしくお願いいたします。

【宮本海上交通企画室長】 企画室長、宮本でございます。工藤委員、ありがとうございました。

まず、最初の2ページ目でしょうか、ふくそう海域等における生産性の向上という言葉なんですけども、ここの部分は4次ビジョンからの振返りということですから、4次ビジョンの中で、この生産性の向上というワーディングを使ったところから、そのまま落とし込んだというところで御理解していただければと思います。よろしくお願いいたします。

それと、6ページのところの航路標識のことも含む減災、防災の件ですけども、確かにもう少しポジティブに書いてもいいとか、成果をもっと書いてもいいんじゃないかという御指摘がございましたが、次に説明することになる5次ビジョンの施策のところにも触れておりますものですから、ここについてはこの程度の触れ方で、他との横並びもございまして、この内容でというふうに事務局としては考えてございます。【河野部会長】 ありがとうございます。工藤委員、ただいまの御説明、いかがでございましょうか。

【工藤委員】 了解いたしました。ありがとうございます。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。

ほかはいかがでしょう。二村委員、よろしくお願いいたします。

【二村部会長代理】 1点、4ページのマリンレジャーに関するウォーターセーフティガ

イドに関してなんですけれども、これをつくられましたと。最終的に事故を減少させる、削減するというようなことが目的だと思うんですが、このウェブ上で公表したガイドラインに関するアクセス数ですとか、そちらの評価というのは行われていますでしょうか。

【河野部会長】 安全対策課長、よろしくお願いいたします。

【松浦安全対策課長】 御質問ありがとうございます。

二村委員御指摘のとおり、私どももアクセス数は非常に気にしております、これの向上に努めております。そのため、ブラッシュアップを常にやっておりますことと、現在、もう一つ、プレジャーボート編、機関故障を中心とした対策として、動画つきのものを公表できるようにしております。

それから、マリンレジャーに関する、こちらにずらっと水上オートバイ編、カヌー編等ありますけれども、それぞれの関係団体の皆さんと連携した安全対策で、SNSなんかにも貼ってもらったりとか。それから、ちょっと詳しくは書いておりませんが、後に若干出てきますが、最近では、販売も、ショップではなくてウェブで、オンラインで気軽に買えるということもありまして、ネットの通販会社大手なんかとも連携しまして、そちらからこちらを御案内していただくということもやっております。

これらが、各社を通じて入ったものかどうか、これが効果測定できないかというところまで、実は仕掛けを工夫するというのをチャレンジしてまして、各社のシステムのこともありますので、どこまで御了解いただけるかどうか分かりませんが、各社と相談したりしております。どこからアクセスされたものか、そしてどういうところが有効なのか、これを効果測定しながら進めております。

ありがとうございました。

【河野部会長】 安全対策課長、ありがとうございました。

海上交通企画室長、よろしくお願いいたします。

【宮本海上交通企画室長】 事務局でございます。1点補足させていただきます。

ウォーターセーフティガイドに対するアクセス数の件ですけれども、2021年度のアクセス数は4万1,216件、前年比1.4倍ということで御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。二村委員、よろしゅうございますでしょうか。

【二村部会長代理】 はい。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでございますでしょうか。ウェブ上でも、特には手を挙げている方はおられない

ようですので、それでは、この辺りで、ここまでの御説明に対するの質疑応答を終わりました。次の議題に移りたいと思います。

それでは、事務局より答申案の「第5次交通ビジョンにおける施策」について御説明をいただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【二瀬主任海上交通企画官】 それでは、第5次交通ビジョンにおける施策につきまして、御説明いたします。

13ページをお願いいたします。海上保安庁が海上安全行政を今後も引き続き適切に推進するためには、海上の安全をめぐる環境の変化を的確に認識するとともに、重点的に取り組むべき施策を具体化していくことが有効であると考えます。また、施策を着実に実施し、その取組を推進するためには、達成すべき目標も掲げる必要があります。

このため、この第Ⅲの第5次交通ビジョンにおける施策編での構成としましては、先ほど目次のところでも御説明させていただいたとおり、まずは、施策立案の前提となる海上の安全をめぐる環境の変化を述べ、その後、各分野における重点的に取り組むべき施策を、そしてビジョン目標という流れにまとめてございます。

それでは、海上の安全を取り巻く環境の変化について御説明いたします。

まずは、近年、台風等の自然災害が激甚化、頻発化し、船舶交通に関しても甚大な被害が発生しており、加えて、南海トラフ地震等、巨大地震の発生リスクが高まっていることを記載しております。

次に、13ページ下段から14ページにかけて、カーボンニュートラルの実現に向けた脱炭素化の取組が加速する中、次世代燃料船などの普及や、洋上風力発電の増加が見込まれること。

また、14ページ下段から15ページにかけて、船員の業務支援やヒューマンエラーによる事故減少への期待などを背景に、自動運航船の実用化が進展していること。

さらに、15ページ中段から16ページにかけて、マリレジャーの活発化、多様化に関し、屋外型レジャーの人気の高まる中で、プレジャーボートの経験の浅い者による事故が増加傾向にあり、また、小型船舶の免許が不要なSUPやミニボートにつきましても事故が増加傾向にあることを、それぞれ記載しております。

続きまして、16ページ中段をお願いいたします。環境の変化としましては、先ほど御説明させていただいた変化のほかに、海上の安全に資する技術も進展しております。

まずは、VDESに関する進展でございます。VDESについては、IMOやIALAに

においてSOLAS条約の改正により、AISと同等の航海計器としての位置づけを与える方向で検討が進められていることを記載しております。

17ページをお願いいたします。次に、クロスリアリティーの活用の広がりでございます。ここでは、近年、この技術が注目を集め、様々な分野での活用が進められていることを記載しております。

また、17ページ下段には、WEBをはじめとするデジタルメディアの普及としまして、社会全体としてパソコンやスマートフォンといった情報通信機器が広がりを見せる中、様々な分野においてWEBやSNS等、情報拡散効果の高いデジタルメディアを活用した情報発信が進んでいることや、各種手続につきましても、WEBによる電子的手段も浸透していることを記載しております。

なお、これに関連しまして、18ページには主な通信機器の保有状況の推移を、19ページには、インターネット利用状況の推移をそれぞれお示ししております。

海上の安全をめぐる環境の変化は以上でございます。

続きまして、20ページをお願いいたします。ここからは、これまでに御説明しました、海上の安全をめぐる環境も踏まえ、各分野における重点的に取り組むべき施策を記載しております。

まずは、船舶交通安全に関する諸対策でございます。ここでは、自然災害の激甚化、頻発化への対応としまして、大阪湾海上交通センターの監視、情報提供体制の強化を継続していくことを記載しております。具体的には、監視海域の拡大や、下の図の図表25のとおり、情報聴取義務海域を拡大し、明石海峡航路の航路管制と阪神港の港内交通管制を大阪湾海上交通センターに統合して、平時及び異常気象時等の船舶事故の未然防止に取り組むことを記載しております。

21ページをお願いいたします。ここでは、ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止等に不可欠な海上交通センター等における諸対策を記載しております。具体的には、海上交通センターの管制卓や無線設備等の機器更新を計画的に実施していくことや、運用管制官の育成及び技能向上を目的として、訓練装置の更新や研修の充実強化を図ること。また、自然災害への対応としまして、2021年に海上交通安全法等の一部改正により創設された湾外避難等勧告・命令制度などを適切に運用していくことなどを記載しております。

なお、下の図の図表26は来島海峡の例ですが、来島海峡海上交通センターの運用開始以降、また、その後の制度見直し等により、来島海峡航路及びその周辺海域における船舶事故

が減少している状況をお示ししたものでございます。

次に、21ページ下段から22ページにかけて、次世代燃料船などの普及や洋上風力発電の増加が見込まれることに対する対策を記載しております。

まず、次世代燃料船への燃料供給に対する安全対策でございます。次世代燃料であるLNGを船舶に供給する方法としましても、Ship to Ship方式の普及が見込まれているところ、この方法によりLNGを供給する場合は、港の地形や周辺の航行環境などの地域特性を踏まえ、航走波等による事故防止のためのルールづくりや、燃料供給中であることの周知などが事業者等からしっかりとなされるよう、関係省庁等と連携し、燃料供給時の安全確保を図ることや、また、水素やアンモニア等の次世代燃料につきましても、その特性を踏まえ、燃料供給の安全確保に取り組むことを記載しております。

続いて、洋上風力発電設備の設置海域における安全対策でございます。ここでは、再エネ海域利用法に基づく地域協議会の枠組みを活用し、関係省庁等と連携して船舶交通の安全確保を図ることとしており、建設工事中においては、作業船による航行環境の変化に対応するため、作業船の運航ルートの策定や警戒船の配備等による船舶の航行の安全確保がなされるよう、また、運用開始以降においては、洋上風力発電設備への灯火の設置による視認性の確保や、使用する作業船の安全管理体制の徹底等がなされるよう、さらには、大規模なメンテナンスや撤去工事が行われる場合においても、建設時と同様に安全確保がなされるよう取り組むことを記載しております。

23ページをお願いいたします。ここでは、自動運航船の実用化が進展していることの環境変化に伴う安全対策を記載しております。例えば、COLREG条約におきましては、現状、自動運航船の運航に関しましては、船舶に船員が乗船していることを前提とした規定が置かれていますが、実用化に向けた動きの進捗等によりましては、このような規定の見直しについて、今後、議論がされることも予想されます。このようなIMOにおける解釈の整理や議論に対応すべく、我が国におきましても対応方針等を整理する必要がございますので、海上保安庁におきましても、その議論に対応することや、また、IMOによる議論の結果を踏まえ、COLREG条約に準拠している海上衝突予防法はもとより、他の海上交通法令につきましても、必要に応じ自動運航船の実用化に対応した改正等の検討を行うことを記載しております。

船舶交通安全に関する諸対策は以上でございます。

続きまして、24ページからは、マリンレジャーに関する安全対策を記載しております。

まずは、プレジャーボートの機関故障対策でございます。第4次交通ビジョン期間中におけるプレジャーボートの船舶事故隻数は、全船舶事故の約5割を占めており、特に機関故障の割合が最も高い状況にあります。また、先ほども御説明させていただきましたが、第4次交通ビジョン期間中に詳細な分析を行った結果、特にプレジャーボートの機関故障には、整備事業者等による定期的な点検整備が有効であることが判明しました。このため、この取組を強化すべく、これまで海事局をはじめとする関係機関や関係団体と連携して行っている安全啓発のためのリーフレットの作成や、その配布に加え、情報拡散効果の高い媒体を活用しまして、整備事業者等による定期的な点検整備の有用性を効果的に広く周知し、点検整備の実施を促進していくことを記載しております。

25ページをお願いいたします。プレジャーボートの操船経験の浅い者に向けた取組でございます。先に環境の変化で御説明させていただいたとおり、プレジャーボートにつきましては、経験の浅い者による事故が増加傾向にあります。このため、現場での安全指導のみならず、海事局等と連携し、小型船舶操縦免許証の取得、更新時の機会を捉え、また、販売店やショッピングサイトと連携し、船舶購入時等の機会を捉え安全啓発活動を行い、経験の浅い者の安全意識等が効果的に向上するよう取り組むことなどを記載しております。

次に、25ページ中段から26ページにかけての、安全啓発に取り組む個人、団体等との協働でございます。SUPやミニボートの事故が増加傾向にある中、これらマリレジャーは直接の規制法令がなく、免許更新時等の機会を捉えた安全指導が行えない上、近年では、これらマリレジャー用品についてもインターネット通販が増加しており、さらに安全啓発の機会が得られないケースが増えております。このため、関係機関のみならず、愛好者や愛好団体、通信販売業者など、マリレジャーを取り巻く様々な次元の当事者や関係者からの協力をいただいて、例えばマリレジャー愛好者に対し、情報発信力が高いインフルエンサーのSNSに安全情報を掲載するなど、安全啓発をより広く展開していくことを記載しております。

このほか、マリレジャー愛好者団体は独自の視点で安全啓発を行っていますが、この取組が団体相互間で共有されれば、一層効果的な取組に発展することが期待されます。そのため、全国各地にネットワークを持つ団体を糾合した会議体を海上保安庁が主体となり設立することや、その後も定期的に会議の場の提供や最新の事故実態等の共有を通じ、設立後の民主導での取組を支援していくこと等を記載しております。

次に、26ページ中段の現場指導體制の強化でございます。内容としましては、多様化、



活発化するマリンレジャーの事故を未然に防止するためには、効果的な現場指導が重要になります。このため、各種マリンレジャーの特性や事故防止に関する知識を海上保安官に付与するための研修を行い、現場指導体制の強化を図ることを記載しております。

マリンレジャーに関する安全対策は以上でございます。

続きまして、26ページ下段からは、海上交通基盤の充実強化を記載しております。

まずは、自然災害の激甚化、頻発化に対応するための、灯台等の耐災害性の強化の推進でございます。具体的には、灯台の倒壊を未然に防止するため、腐食等が懸念される灯台の改修を推進することや、商用電源の停電に伴う灯台等の消灯を未然に防止するため、電源の太陽電池化を推進すること。

また、灯浮標の流出や消灯等の異常を速やかに発見できる監視体制の強化を図ること。

さらには、灯台等の光源の監視、高輝度LEDの導入を推進すること。

また、引き続き、ライフサイクルコストを意識した計画的な老朽化対策を行うことなどを記載しております。

次に、29ページ下段から30ページにかけてのVDESによる新たな情報提供の検討でございます。VDESの実用化により期待される具体的な機能の例としましては、AIを活用した船舶動静予測に基づく危険情報や渋滞情報などが想定されています。このVDESに係る取組としましては、引き続き、国際機関や船用機器メーカー、船会社、大学等関係者と連携しつつ、具体的な活用方法やシステム構築に向けた検討を進めていくなどを記載しております。

なお、下の図の図表43は、船橋側でサービスを受ける場合のイメージ図でございます。

次に、30ページ下段から31ページにかけてのクロスリアリティー技術の活用による業務の効率化でございます。この技術の活用に関しましては、既に灯台等の保守点検では実証実験済みであり、その有効性が認められたところではございますが、導入に当たっては、データ通信の容量やコストが課題となることが分かりました。このため、このデータ伝送等の技術の進展や普及状況に注視しつつ、導入に向けた検討を進めていくことや、また、この技術は、人材育成や、その他の業務の効率化にも応用できる可能性がございますので、その方策を検討していくことを記載しております。

次に、31ページ中段のWEBによる通報手段の導入でございます。ここでは、現在、電話や電子メールで行われている海上交通安全法や港則法に基づく通報を、WEBで通報することができるシステム整備を推進することを記載しております。

次に、31ページ後段の航路標識協力団体制度の活用による維持、管理の充実化、効率化でございます。2021年に航路標識法を改正し創設しました本制度を効果的に運用することで、灯台等の維持、管理を充実させていくことを記載しております。

なお、これに関連しまして、32ページに2021年度末時点での航路標識協力団体の指定状況をお示ししております。

海上交通基盤の充実強化は以上でございます。

続きまして、33ページをお願いいたします。ビジョン目標でございます。

第5次期間中は、大きく3つの目標を掲げることとしており、1つ目は、ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止でございます。具体的には、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が著しい大規模な船舶事故発生数をゼロとする目標でございます。

続いて、2つ目は、ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故の減少でございます。具体的には、第5次期間中の5か年の平均事故隻数を第4次期間中の年平均事故隻数以下とする目標でございます。

3つ目は、船舶事故隻数の減少でございます。具体的には、第5次期間中の最終年である2027年までに船舶事故隻数を1,350隻以下とする目標でございます。

この1,350隻につきましては、34ページをお願いいたします。第5次期間中におきましても、2020年代中に船舶事故隻数半減を目指すこととする長期目標の達成を引き続き目指すこととしております。この長期目標の達成に向けて、毎年、平均ペースで事故隻数を減少させた場合のビジョン最終年の値が1,350隻となり、それを目標としております。

最後に34ページ中段をお願いいたします。米印の船舶事故の統計に計上する範囲についてでございます。このことに関しましては、私どもは、過去の部会において海難定義の見直しという言葉を使っておりましたが、より正確に表現しますと、海上保安庁が船舶事故の統計に計上する範囲を見直しており、今回はより分かりやすくするため、このように記載しております。その上で、第4次期間中の計上範囲では、第3次までの海上保安庁が取り扱った船舶事故隻数のみを対象とした計上範囲から、民間救助組織のみが取り扱った船舶事故を加えて、そのうち損害や具体的な危険が生じた「船舶事故（アクシデント）」のみを計上することとしておりました。

しかしながら、この手法には、民間救助団体からの報告義務がないことによる限界や「船舶事故（アクシデント）」と「インシデント」に分類することの煩雑さや困難さといった課

題に直面したため、これを見直し、第3次期間以前と同様の「海上保安庁が取り扱った船舶事故隻数」に戻すこととする旨を記載してございます。

第5次交通ビジョンにおける施策は以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの御説明につきまして、各委員から御意見、御質問をお願いしたいと思いますが、それに先立ちまして、本日御欠席の日本船主協会、友田委員より御意見をいただいているとお聞きしております。事務局から御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【二瀬主任海上交通企画官】 事務局でございます。

本日、御欠席の友田委員より、事前に御意見を2つ頂戴しておりますので、御紹介させていただきます。

1つは、漁船などの小型船との衝突防止のためのAISの活用についてでございます。具体的には、当協会としては、漁船などの小型船においては、見張りの補助としてAISを設置することは衝突事故防止に有効であり、また、大型船においても、視認が難しい小型船の位置の把握が容易であることから、安全運航、事故防止に有益と考えています。このため、海上保安庁には、引き続き関係官庁と協同し、小型船へのAIS等の有益な機器設置に向けて働きかけるなど、前向きな活動を期待しますという御意見でございます。

この意見に関しまして、私どもからは、船舶へのAIS搭載につきましては、国土交通省が関連法令を所管しているところ、貴協会の御意見のとおり、海上保安庁としましても、この有用性については理解しております。このため、総務省、国土交通省、水産庁と連携し、AISの普及に向けたリーフレットを作成し、漁船への訪船時や漁協への海難防止講習会の機会を捉え、啓発活動に取り組んでおります。

なお、1つの例ではございますが、東北を管轄する第二管区海上保安本部では、東北総合通信局や東北運輸局等と連携してAIS搭載の普及に努め、漁船におきましては、簡易AISの搭載隻数が10年間で約10倍にまで増加したとの報告を受けてございます。引き続き関係機関や関係団体と連携してまいりますとお答えし、御理解をいただいているところでございます。

もう一つは、洋上風力発電の海域設定及び船舶の航行安全への配慮についてでございます。具体的には、洋上風力発電の海域設定については、業界としても関心が高く、英国などでは、風車の間隔や風車設置海域と航路の離隔距離等、安全航行のためのガイドラインが

策定されております。日本においても、このような洋上風力先進国の状況を参考に、船舶運航の関係者の意見、情報等を取り入れていただき、海上保安庁におきましては、航行船舶の安全に配慮して取り組んでいただきたいという御意見でございます。

この意見に関しましては、答申案の22ページにも記載しておりますが、私どもからは、我が国における再エネ海域利用法に基づく洋上風力発電設備の設置区域の指定は、関係省庁や海域利用者等の関係者で構成される法定協議会を経て行われることとなっており、海上保安庁といたしましては、今後とも、必要に応じ通航船舶への影響について意見を述べ、船舶航行への支障を及ぼさない区域指定がなされるよう取り組んでまいります。

また、区域指定後の洋上風力発電設備の建設工事中、運用開始後に加え、大規模メンテナンス時や撤去工事中においても、作業船による航行環境の変化に対応した船舶航行の安全確保がなされるよう取り組んでまいりますとお答えして、御理解をいただいているところでございます。

友田委員からの御意見に関する御報告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。

続きまして、ウェブ上でお手をお挙げになっておられる田久保委員よろしく願いいたします。

【田久保委員】      田久保です。

第5次交通ビジョンにおける施策の中で、マリンレジャーの安全振興のために、さまざまな団体へ広報活動をしていくとのことですが、私が会長を務めていますUMI協議会は、現在23団体が加盟しておりまして、例えばセーリング連盟とかサーフィン連盟、SUP協議会、海上レジャー安全・振興協会等、マリンレジャーに関するほとんどの団体が加盟しておりますので、安全対策課長の松浦様にでも、お忙しいところ大変でしょうけども、ぜひ会合に御参加していただいて、そういったマリンレジャーの安全を目的とした施策について語っていただきたいと思います。

それと、マリンジャーナリスト会議というのもやっております、こちら私がお会長のやっておりますので、こうした組織を利用していただきたいと思います。5次の計画の中に、そういう安全に向けての組織づくりを計画されているというふうに書いてありましたので、いろいろあるものを1つにまとめる、例えば「ウォーターセーフティー協会」のようなものを設立することも視野に入れられるとよろしいかと思っております。

以上です。

【河野部会長】 田久保委員、ありがとうございました。

ただいまお名前も挙がりましたが、安全対策課長、何かお答えございますでしょうか。

【松浦安全対策課長】 田久保委員、御提案ありがとうございます。

UMI 協議会の会議につきましては、私どもも参加予定にしております。今のところ私自身の参加にはなっておりませんが、参加させていただきたいと思っております。

また、マリンジャーナリスト会議でも、お話の機会をいただけるということでございます。ぜひ積極的に伺わせていただきたいと思いますと思っております。

また、ウォーターセーフティー協会等の設立につきましては、現在様々な取りまとまった団体が設立されておりまして、幾つか同様の趣旨で設立されているところもあるようでございまして、それらの皆さんと相談の上、最適な形で現状を勘案して、皆さんとベクトルが合っていく方向で、ぜひまとまってまいりたいと思います。御提案ありがとうございます。

【河野部会長】 安全対策課長、ありがとうございます。

ほかに事務局から何かございますでしょうか。田久保委員、ただいまのお答えでよろしゅうございますか。

【田久保委員】 ありがとうございます。

私もヨットを50年ぐらい楽しんでおりまして、今でも週末にヨットに乗りに行ったりしています。ヨット・ボートの雑誌づくりのために全国、そして海外の様々な地域で取材してきましたが、私が感じているのは、とにかくシーマンシップ、海で遊ぶための安全なスキルを学ぶことがとても大切だと感じております。そのためには、よきリーダー、全国各地にいい兄貴分役みたいな人がいますのでそういう影響力のあるインフルエンサーの協力を取り付けて訴求力の高いSNSを発信するというお話も先ほど出ていましたけども、そういうリーダーを育てるということも、ぜひ考えていただきたいと思います。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただいまのご発言は、御提案として承っております。ということでよろしゅうございますか。

【田久保委員】 はい。よろしいです。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにどなたか、いかがでございましょうか。ウェブで工藤委員、その後に葛西委員ということで、工藤委員が、ウェブでお手をお挙げになっておられますので、よろしくお願いたします。

【工藤委員】      ありがとうございます。

まず、御説明ありがとうございました。2点コメントと、1つは質問です。

質問からです。30ページから31ページにかけて、XR技術の活用による業務の効率化ということなんですが、お尋ねしたい点は、ここではスマートグラスの話が出ていますんですけども、これ以外に何か具体的に、特に人材育成でXRというのはどういったことがあるのかというのが、ここでは具体的に書かれていないので、もし教えていただければと思います。先ほど、いろいろ限界といいますか、課題があるというお話もあったかと思えます。現場でのスマートグラスの使用に関して、データ通信の問題等があるという話だったかと私は理解しましたが、だとすると、いわゆる5Gの問題なのかなと思います。この辺り、スマートグラス自体ではなくて、その周辺環境に問題、課題があるとするならば、その辺りも少し教えていただきたいのと、できればそういったところにも踏み込んでいただくのがいいのかなと思った次第でございます。これが1点目、質問です。

2点、コメントがございまして、1つは、いろいろと、例えばエネルギー環境であるとか、自動船の話、洋上風力の話等々がございまして。そもそも、この辺の話に関しては、恐らくエネルギー源がどんどん変わっていく時代の変化という、もう少し何か大きなところから入っていただいてもいいのかなというちょっと感想を持ちました。といいますのも、恐らく今、進んできているオートノマスカーよりも、場合によっては自動船のほうが速度も速いと言われてますし、この辺りについては、各論で捉えることも非常に重要ですが、少し時代変化といいますか、全体的な目で見ていただくのがいいのかなというふうに思いました。ですので、両方とも関係してきますので、何か少し前置きのことがあってもいいのかなというふうに思っております。

もう一点はとても小さな話で恐縮なんですけど、31ページ以降の航路標識協力団体に関してです。これは私も関係しておりますが、今までにいろいろと地元で活動されてきている団体が、しっかりしているところ、しっかりしていないところ、特に後者です。いろいろな課題を持っているところもあるというふうに認識しております。今後進めていくに当たって、地元で適切な団体がない場合にどうしていったらいいのかとか、地元の団体がそれほど力を持っていないときに、どのように整備をしたり、支援をしたりしていったらいいのかというのが、恐らく今後、2年3年とたっていくうちに明確になってくると同時に、課題も出てくるのではないかとこのように認識しております。この辺りについて、何かお考えのことがあるのか、あるいは、今後どのように発展させていくのかなどについて、もしお考えがあ

ればコメントをいただきたいということです。これについては、さらに議論もあると思いますので、今日はお答えいただかなくても結構でございます。

以上でございます。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。

ただいまの1つの御質問と2つのコメントは、若干後半に御質問もあったと思いますけれども、いかがでございましょうか。それでは、海上交通企画室長、よろしく願いいたします。

**【宮本海上交通企画室長】** 事務局でございます。

XR技術のことについて、高度な知見を持っているわけではございませんのでまだ勉強するところではありますが、人材育成につきまして、現場職員が全国に広がっているためWEB会議においていろいろ研修、会議を行うことも増えてくるとは思いますが、その際にグラフィックな型で教材を示すことで、そういった人材育成の研修の効果を高めるのが一つと、海上交通センターの管制官のシミュレーターを使用した教育にもXR技術が応用できると考えております。スマートグラスにつきましては、例えば離れ小島の灯台と管区本部との間で行う際は、携帯電波がないとできないことが前提でございます。

**【河野部会長】** ありがとうございました。

工藤委員、今のお答えでよろしゅうございますか。

**【工藤委員】** お答えいただいたのは、XR技術という感じではないのかなというのが正直なところで、通常、VRとかARとかですよ。要は、いろいろな手段によって現実を擬似体験することであったりとか、いわゆるバーチャルリアリティとかアウグメンテッドリアリティというのがXRだと思しますので、例えば、研修も現場に行かないんだけど、バーチャルリアリティを使うことによって、あたかも現場に行っているようなことを体験していただきながら研修するとかというのは、確かにXR技術による研修だというふうに思います。

なので、この辺り、本当にXR技術なのかなというのが若干疑問に思いますし、そもそもスマホが通らないところということは、ネット環境、ウェブ環境がない場所ということになるとは思いますし、場合によっては、XRの場合には、それを特に同時に使う場合、例えば、遠方にいる方が操作するといった場合には、5G程度の通信速度等が必要になりますので、それが無い場合というのは、むしろ関係省庁にぜひ投げかけて整備していただくということになるかと思しますので、ちょっとこの辺りは書きぶりを今後、検討する必要があるかな

というふう感じたところでございます。御説明ありがとうございます。

【河野部会長】 どうもありがとうございました。

ほかの御質問やコメントについて何か。それでは、企画課長、よろしくお願いいたします。

【江原企画課長】 企画課長の江原でございます。

先ほど航路標識協力団体についてコメントをいただきました。まさに工藤先生の御指導いただきながら、昨年の2月に36の灯台に対して40の団体について指定をさせていただいております。また、今年度も募集をさせていただいております、11月から今月半ばまで、新たな団体を指定すべく地方からの声を集めていると、このような状況でございます。御指摘をいただきました航路標識協力団体になっていただく地域の団体の皆様につきましては、基盤がしっかりしているところもあれば、そうでないところもあるということで、そういったボランティアに取り組んでいただいている方々のお力をどう集約していくかということが今後の課題になってくるかなということは、私どもも強く認識をしているところでございます。

他方で、何分、昨年度から開始した制度でございまして、指定からもうすぐ1年がたつかなというところがございますので、まず、この1年、また翌1年の活動の実績をしっかりと私どもも把握し、集約をしながら、どのような課題があるのか。また、海上保安庁として、その課題に対してどのような取組ができるのかということ、この制度を運用しながらしっかりと検討し、対応してまいりたいと、このように考えております。航路標識協力団体につきましては、非常にいいスタートを切らせていただいたと、このように思っておりますので、引き続き先生方の御指導をいただければと、このように考えております。どうぞ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。

ただいまの御説明も、工藤委員、よろしゅうございますでしょうか。

【工藤委員】 ありがとうございます。

【河野部会長】 どうもありがとうございました。

続きまして、会場でお手をお挙げの葛西委員、よろしくお願いいたします。

【葛西委員】 船長協会の葛西です。

まず、1つ、第4次ビジョンの取組状況の中で、船舶交通量の多い海域における推薦航路等の設定で、潮岬沖のバーチャルブイの設定について開始する予定であるというところで終わっているんですけど、結局、第5次ビジョンにおいて、いわゆる船舶交通安全に関する



諸対策の中に、これに関する記述が全く入っていないというのはちょっと奇異に感じて、例えば船舶交通に関する諸対策の中で、この潮岬におけるバーチャルブイの設置により船舶交通の整流化を図り、その効果を検証していくとか、そういうような文章があれば、非常にここはつながりがいいんじゃないかなと思っております。

それと、もう一つは、これはもう恐らく、ここで言っても最終的にどんな返答が返ってくるかちょっと心配なんですけども、12ページに船種別に見た事故隻数の推移というのをここに分析して、お示しいただいています。これを見ますと、貨物船、タンカー、その他のいわゆる一般船舶の事故件数というのは、大幅に減少しているんです。これは、ここに述べてあるように、ふくそう海域における安全対策だとか、いろいろと保安庁さんが実効的な対策を行ってきたことで減少していつているということだと思います。目標値より下がっていますよね。

逆に、遊漁船、プレジャーボートは目標値を達成してないだけでなく、目標設定時よりも増えているというような状況がこれを見ると分かってしまいますよね。それで、この状況の中で、目標値を2027年に1,350隻まで減少させると。恐らく第11次交通安全基本計画の中で1,200隻まで持っていかなきゃいけないというところで、この数字が出ているんだと思うんですけども、皆さん委員の方も見てお分かりだと思うんですけど、この数字は非常に困難な数字じゃないかなと思っております。

それで、もうそろそろ貨物船、タンカー、その他の一般船舶と、それ以外の遊漁船やプレジャーボート等については、区別して目標を立てていくべき時期じゃないかなというふうに思っております。第5次交通ビジョンのビジョン目標ということでここまでうたと、恐らく最終的に達成できなかったときの検証というのが非常に難しいのではないかなと思うんですけどもね。特に小型船、プレジャーボートについては、ここの対策でも随分紙面を取って書かれています。

今、田久保委員がおっしゃったように、いろいろと有効対策があると思うんですが、ほとんどが安全意識の啓発ばかりなんですよね。それで、保安庁さん自体が実施する安全対策というのが余りないんです。

今、田久保委員がおっしゃったように、いろいろと有効対策があると思うんですが、ほとんどが安全意識の啓発ばかりなんですよね。それで、保安庁さん自体が実施する安全対策というのが余りないんです。

ですから、そこら辺が何かないのかな。例えばVDE Sでいろいろと情報提供するとか、

そういうのができればいいんですけど、小型船が果たしてそういうものを持っているかどうか。逆に、規制強化をしたり、行政罰を設定したりすると、せつかくのこのマリンレジャーの振興を妨げるということで非常に難しいと思うんですね。ただ、せつかくこのビジョン目標をここまで定めている以上、相当有効な施策というものをもう少し考えないと、この目標が達成できないんじゃないかというのが私の意見です。

以上でございます。

【河野部会長】      ありがとうございました。

ただいまの点、何かお答えがございましたでしょうか。それでは、企画課長、よろしく願いいたします。

【江原企画課長】      企画課長の江原でございます。

今、葛西委員から御指摘をいただいたとおり、私ども、5次ビジョンの目標といたしましては、3次ビジョンで掲げた長期目標、2020年代中に船舶事故隻数を半減する、具体的には1,200以下とすると、こういったことを目指していくということで引き続き努力していきたいと、このように考えておりました。今回の5次ビジョンの目標値につきましては、長期目標の達成に向けて、均等に毎年、船舶の事故隻数が減少した場合の2027年の数値がおおむね1,350隻になるものですから、そこをまず目指していこうと、このような考えでございます。

他方で、御指摘のとおり、2021年の直近の船舶の事故隻数は1,900隻を上回っているということで、均等に減らしていった場合の2021年の数値に比べて、1割ぐらい多くなってしまっているということで、非常に厳しい状況であると、その点は当然のことながら認識をしております。ただ、我々として、この長期目標の達成を今の時点で諦めてよいものかどうかと、こういったこともあって、5次ビジョンにおいてはこのような目標設定とさせていただきますかと思っております。その目標を達成する上で何が大切かといえば、事故の実態をしっかりと把握し分析して、効果的な施策を立案する、そのような施策に重点的に取り組んでいくと、こういったことかなと思っております。

そのような観点から言いますと、まさに御指摘いただいた12ページの表にございますように、一般船舶につきましては、私どもの施策の効果というものが着実に現れてきているのかなと考えております。つまり、効果的な施策を実施していくことによって、成果というものは上がってくる、この証左かなと思っております。また、一般船舶につきましては、これまでの海上交通安全法の運用であるとか、見直しであるとか、あるいはマーチスの運用、

また、準ふくそう海域についても、伊豆半島西岸沖の推薦航路の設定といったことで成果が出てきていると思いますので、今後は大阪マーチスの機能強化であるとか、先ほども御指摘をいただきました潮岬の推薦航路も着実に成果が上がるように、フォローアップも含めてしっかりとやっていくということで、この一般船舶については、引き続き減少を図れるのではないかなど、このように思っております。

一方で、問題はプレジャーボートかなと思っております。プレジャーボートにつきましては、やはり、ユーザーの方、愛好者の方が非常に最近、増えてきているというようなこともあって、事故がちょっと漸増傾向にあるという面もあろうかと思えます。ただ、先ほどの一般船舶と同じように、効果的な施策というものを事故の実態を踏まえて分析をして見いだし、それを着実に実施していくことで減少させていく、若干の増加傾向を反転させていくということが必要ではないか、あるいは、我々の取組としてやっていくことができるのではないかと、このように考えております。

具体的に申し上げますと、最近の一つの大きな変化といたしましては、事故原因がどのようなものなのか、その中で最も多いのが機関故障なのですが、機関故障の防止をどのように図ることができるのか、深掘りの調査をいたしまして、整備事業者などによる定期的な点検整備によって防止できるのではないかとということが分かってきている。それと、最近の事故増加の要因としては、経験の浅い方による事故が増えてきているということが分かってきておまして、言ってみればプレジャーボートの事故減少のためのツボのようなものが今、分かりかけてきているので、これらに実際にしっかりと対応していく。

そのために必要なのは、そういった点検整備の必要性について周知をする、あるいは、免許取得時に、経験の浅い方であれば、事故防止のためにはこういった取組が有効ですよということをしっかりとお伝えすることが大切であり、そのためには、関係機関、関係団体の協力が必要なのですが、そういった方々との協力関係も今、結んできている状況になってまいりました。1,350隻というのは、正直なかなか厳しい目標であるということは私どもも承知しておるところでございますけれども、このような目標を掲げることによって、今回の交通ビジョンに記載しているような施策にしっかりと取り組んでいくドライブをかけていきたいと、このように考えております。御理解をいただければ幸いです。

**【河野部会長】** 葛西委員、いかがでございましょうか。

**【葛西委員】** 十分理解しているんですが、ただ小型船、プレジャーボートの安全意識のこういう対策というのは、私も海難防止強化月間等を通じまして、いろいろと、ここ五、六

年前からずっと取り組んでいるんです。さっき田久保委員もおっしゃったように、皆さんこの業界で相当頑張っています。そこら辺については、我々も非常に尊敬しているんですけども、この事故が減らないということについて、もっと突っ込んで、例えば中間検査でも3年、定期検査6年とか、そういう中でやっているのをもっと短くしろと言っても、これがまた、さっき言いましたようにマリンレジャーの振興に対して、逆に阻害になるということで難しいと思いますけども、ここまでせつかく目標を立てるのであれば、相当これからの皆さんの対策が大変だなと思って、今日、来ている皆さんの委員の前で確認させていただきました。どうも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。

それでは、会場におられる伊藤委員、よろしく願いいたします。

【伊藤委員】      伊藤でございます。御説明ありがとうございます。私からは3点、質問とコメントを交えて、お願いしたいと思います。

まず、21ページですが、海上交通センター等における諸対策として、管制卓や無線設備等の機器更新を計画的に実施されるということでした。基本的にハードウェアの観点で記載されていると思いますが、実際には業務支援の内容が重要かと思います。例えば、監視のための支援技術の導入などを恐らく積極的にされていくと思いますが、どのようなイメージのものを今後、入れていかれるのでしょうか。非常に広い海域で多くの問題のある状況を検出しなければいけない、難しい業務でしょうから、どういった観点で支援されていくのかというところを教えていただければと思います。

2点目は、33ページになります。ビジョン目標としまして、ふくそう海域における大規模な船舶事故と、それからふくそう海域における衝突乗り上げ事故が目標に掲げられており、あとは船舶事故隻数と書かれています。第4次ときには、準ふくそう海域を含めて、ふくそう海域よりももう少し広い海域をターゲットにしている印象でしたが、今回、ふくそう海域に注力されているのはどのような背景がありますでしょうか。それから、準ふくそう海域、非常に重要だったのではと捉えており、いろいろな問題を解決されてきたという印象ですが、今後の目標として触れられていないところがちょっと気になります。事故状況などからは、準ふくそう海域にとらわれず、さらにその周辺も含めて、むしろ広げていったほうがいいのではないかというようにお見受けしており、その辺り、どのようなお考えかというところを教えていただきたいと思います。

先ほども委員から指摘がなされましたが、漁船との事故というのは、ふくそう海域、準

ふくそう海域において、依然として多いのではという気がしております。そういった中で、準ふくそう海域でされていた交通ルールの整備というのは非常に効果があると伺っています。特に、商船が通る航路について、漁船が分かりやすくなるといったお声もあると伺っていますので、その意味からも交通ルールを積極的に整備して、通る人たちが守れば、海上保安庁の方々の労力以上に、効果が出るのが期待され、非強制であったとしてもルールが整備されることは重要ではないかと思えます。ただ、もちろん検証等が必要と思えますので、その後というお話になるかと思えます。

それから、3点目は、22ページに戻っていただきまして、これも先ほど洋上風力に関するコメントがございましたが、これから色々な区域で洋上風力の協議が始まると思えます。広域なものも含めて非常に複雑になるかと思えますが、個別事案への対応は労力もかかって非常に大変だと思えますので、あらかじめ共通の基盤として一定のルールを整備していき、ある程度定型化したものの上で議論ができるようにしていくことが今後重要かと思えます。この3点目に関しては、コメントとさせていただきます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

2点の御質問とコメントということでございますが、交通管理室長、よろしく願いいたします。

【花野交通管理室長】御質問ありがとうございます。海上交通センターを担当しております、交通管理室長、花野と申します。

まず、運用管制官の支援検討ということでございまして、確かに今、ハードの面、いろいろと増強というんですか、強化を図ってきておりますので、当然、人の育成も、今後は先延ばしできない喫緊の課題だと思っております。まず、訓練装置の更新などして、人材の育成にも努めていきたいと思っております。

それと、先の戦略的技術開発に関する話題の中で走錨早期監視システムの説明があったと思うんですけども、運用管制官が、実は台風などの時に海域に停泊する船舶の走錨監視というのをやっております。錨泊隻数がかかなり多くなりますと、運用管制官の業務の多大な負担になってございますので、こういった部分については、戦略的技術開発に挙げております走錨の早期警戒システムを早期に実現させることによって、管制官の支援をしていきたいと考えている次第でございます。

今後の技術開発というんですか、技術の進展を見て、運用管制官を手助けする技術がいろいろと出てくると思えますので、いろんな面で技術開発の動向を見ながら、利用できるとこ

ろはしっかり考えていきたいと考えております。

回答は以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

航行安全課長、よろしく願いいたします。

【麓航行安全課長】 航行安全課長、麓でございます。御質問、御指摘ありがとうございます。

先ほどから、葛西委員、西本委員と御指摘のあった、準ふくそう海域の点につきましては、御指摘の点を踏まえまして、前向きに検討させていただきたいということです。

また、洋上風力につきましては、先ほど御質問の中で事務局から回答してありましており、我が国の再エネ法に基づく洋上風力発電の区域の指定につきましては、関係者からなる法定協議会を経て行われることとなっております。基本的には、航行船舶への支障を及ぼすことがないように指定されると承知をしていますけれども、今後一定のルールが必要という御意見もございましたが、こちらにつきましては、今後の課題としてきちんと受け止めてまいりたいと存じます。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。伊藤委員、よろしゅうございますか。

【伊藤委員】 ありがとうございます。

【河野部会長】 それでは、会場におられる庄司委員、よろしく願いいたします。

【庄司委員】 日本の海の安全のためにいろいろ御検討いただき取りまとめていただき、ありがとうございます。

一応、コメントに近く6つほどあります。まず、伊藤委員と同じですが、20ページ、21ページ辺りで、カメラの増設や設置から情報提供の体制まで随分幅があると思うんです。ハードとしてのシステムの充実と、例えばその解析技術、運用技術の検討、それから情報提供の高度化とか、そういう形の書き方のほうが素直に入ってくるのかなという気がしましたので、御検討ください。

それから、21ページの中ほどにある図ですけれども、確かに隻数的には減っているのですが、来島海峡の船舶の交通量的にどうなのかとか、パーセント等で表してはどうかという気もしました。そういう意味では、一番最後の33ページの先ほどから目標の数値ですけど、これ、何が母数なのかというところがあると思います。葛西委員がおっしゃられているように、例えば大型船と小型船は分けて半減を目指すとうなるのかとか、そんなところも御検

討いただきながら評価していただけると分かりやすいのかなと思いました。

それから、23ページですが、こちらは完全にコメントです。IMO等における議論につきましては、ぜひとも日本代表として積極的に関わっていただければと思います。今までのルールというのは、人ができる範囲を中心につくられているルールですので、そうじゃない場合どうなのか。それが人にどう受け入れられるのかという視点で見ていただけるとありがたいかなと思います。

それから、29ページですけど、AISもそうですが、VDESも万能ではなくて、持っていない船もいたり、もしかしたら、いろいろなジャミングとかのセキュリティーの観点も出てくると思いますので、そちらも踏まえた上で検討をお願いできればと思います。

それから、30ページのXRなんですけれども、先ほど工藤委員からもありましたけど、何がXRなのかということに関して、ふだんできない体験をすとか、それから小型船から見ると大型船がどう見えるのかとか、相手の気持ちになって切り替えられるようなものが、現場で、インターネットを使わなくても船の中で確認できるような、そういうことも今後、多分開発されてくると思いますので、少し広い視野で御検討いただけるとありがたいなと思います。

33ページ最後のふくそう海域における事故の防止辺りですが、ちょっと怖いと思うのは、VDESもAISも持っていない大型船というのも存在していますよね。その辺りについてどういう認識をするのかということも、今後は課題になってくるのかなという気がします。この第4次ビジョンの前にそういう船の大きな事故とかもありましたので、そこら辺についてはどうなのかなと。

それから、もう一つありました。最初に西本委員が言ったことに関連するのですが、20ページ、21ページ辺りで、もともとは東京湾の一元化が進んだら、次は大阪湾、伊勢湾と言っていた話が、一元化までたどり着けないとか、たどり着かないのかなという想像ができてしまいますので、どういう位置づけになっているのかということ、ここでなくてもいいので、今後、整理していただければと思います。

たくさんばらばらに言いましたので、お答えは結構です。以上です。

**【河野部会長】** ありがとうございます。重要な御質問ばかりだと思いますので、何か御対応ありましたら、お願いしたいと思いますが、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。

**【江原企画課長】** それでは、ちょっと私のほうからすぐにお答えできる事柄を2点ほど

お答えしたいと思います。

目標との関係なのですが、母数も変わってきているわけで、特に、漁船は少し隻数は減っているかなと思いますし、プレジャーボートはユーザーが非常に増えてきているというような状況があると思います。母数を把握することは実はなかなか難しい面はあるんですけども、そこは可能な範囲でその背景というものを探っていく努力は引き続き続けてまいりたいと思っております。

また、今回、12ページに船の種類別の状況について整理をさせていただきましたけれども、このような形での整理の仕方というものは、今後も毎年、継続的にやっていくことによって、それぞれの動きであるとか成果であるとか、あるいは取ってきた施策が方向性として合っているのかどうかということを知る上で非常に重要だと思いますし、そこはしっかりやっていきたいなという考えております。

それと、もう一点、XRについてですが、今このような使い方ができるんじゃないかというお話もいろいろいただきました。確かにほかの分野であれば、古くは航空機のシミュレーターのような形で、実際に実機で飛んでいなくても実体験をすることによって、それこそ訓練の一部として活用している例はありますし、そういった取組は、このXR技術の普及によって、かなりいろいろな分野で行われてきていて、我々が例えば航路標識の点検や修繕の効率化であったり、訓練、研修、いろいろな形で使うための参考となるような他の分野の優れた事例があると思いますので、そのようなものをしっかりと情報収集をして、使えるところはどんどん使っていくとよいのではないかと考えています。XR、VRを活用されていく背景、あるいはシミュレーターをもっと使っていこうという動きも、訓練に割ける時間あるいは訓練に教官が時間を充てられる時間というのが結構減ってきたり、これは、人手不足の関係とか、いろいろあると思うのですが、それを技術で代替するということがほかの分野でも行われておりますし、我々にとっても必要になってくると思います。アンテナを高くしてどのような使い方ができるのか検討してまいりたいと思っておりますので、また進捗状況を船舶交通部会、今後、毎年開かせていただくとするんですけども、その中で御報告させていただきますながら、先生方の御指導もいただければと、このように思っております。どうぞ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した。

航行安全課長、よろしく申し上げます。

【麓航行安全課長】     航行安全課でございます。



一元化について御指摘がございました。一元化につきましては、4次ビジョンの施策を掲げるに当たりまして、海域全体を把握するためのレーダー及びカメラ設置、そして事務所の統合、そして機器の更新を包括的に実施することを一元化と称して施策を掲げてきたところでございまして、このビジョン期間中に、大阪湾北部につきましては、2018年9月に発生した関空連絡橋への船舶衝突事故を受けまして、現在、北部海域において監視情報体制の強化に取り組んできたということでございます。また、伊勢湾につきましては、この本ビジョン期間中に中部国際空港へのカメラ設置や、名古屋港及び伊勢湾海上交通センターへの機器の更新を行ったというところでございます。

一方、全国を見ますと、各海上交通センターにおきます機器の更新また運用管制官の育成でございますとか技能の維持向上といった諸対策の実施が喫緊の課題となっております、繰り返しになりますけれども第5次ビジョン期間中におきましては、各海上交通センターの機器更新や運用管制官の育成及び技能の維持向上といった諸対策を優先的に実施していくこととし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。

庄司委員、よろしゅうございますでしょうか。

【庄司委員】 はい。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ありがたいことにオンラインで参加の委員の先生方にも、4名、お手をお挙げいただいております。時間の関係で、まず4名の先生方皆様に御質問をいただいて、まとめてお答えいただくということにさせていただきたいと思っておりますので、大変申し訳ございません。

それでは、平岡委員、大変お待たせいたしました。よろしく願いいたします。

【平岡委員】 ありがとうございます。平岡です。

意見と質問です。まず、20ページの各分野における重点的に取り組むべき施策ということでリードに書かれているわけですが、これは、これから安全対策に取り組むというような観点からいえば、なお書きのところで、政府全体として財政事情が厳しい折、コスト面も含め検討を進めるべきであるというような表現をされていますが、安全対策にコストありきのことを書く必要があるのかということで、この部分については必要ないというふうになっているわけですが、いかがでしょうか。

また、22ページの洋上風力発電のところですが、この洋上風力発電設備の情報というの

は、A I S 情報に反映されるのか教えていただきたいと思います。

あと、24ページのプレジャーボートの件ですが、先ほど葛西委員のほうからもありましたように、このプレジャーボートについては、法定外の点検整備が極めて有効だということで、企画室長のほうからお話がありました。ここに書かれているのは、広報が中心であり、具体的にどういう対策をするのかが書かれていませんが、基本的により実効性を高めるためにも、この整備について、その推進を図る方向について、業界団体と保安庁も入った中で協議していくような方策はとれないのか、どうなのかということです。

あと、先ほど友田委員のほうから、A I S の活用が有効だという話がありましたが、それは私も同じように思っておりまして、小型船に簡易A I S の拡大を推進する必要があると思いますので、このビジョンの中にその部分も記載されたらどうなのかということです。

以上です。

【河野部会長】 平岡委員、ありがとうございました。

続きまして、藤田委員、大変お待たせいたしました。申し訳ございません。よろしく願いいたします。

【藤田委員】 どうもありがとうございます。

もう時間もありませんので、非常に短くお話しします。1点質問で、1点、細かな意見です。

プレジャーボートの安全対策で、葛西委員からも、あるいは今、平岡委員からも御発言があったことなんですけども、何らかの形で実効性のある対策が取れないかという問題意識については、私も全くそのとおりでと思います。機関故障対策について、しかも定期的な点検整備が非常に有効であるということまで分かっているのに、何かこれを実効的にできないかということです。現在は、これは法定の義務ではなく、定期的な点検整備は法定外の励行という形になっているのですが、質問は、何らかの形で定期的な点検整備に法的な位置づけを与えられないかということです。もちろん、マリンレジャーを妨げるような抑圧的なことになることは決して望ましくないのですけども、法定の義務にしてもいろんなグレードがありまして、例えば今の発航前検査は、違反は行政処分の対象ですけども、行政処分とは結びつかないような義務もあるし努力義務といったものを定める法律もあります。いろんなタイプの、悪く言うと弱い義務という形でも法定の義務としてはっきり言及すると、これを実施して励行を進める側も足がかりになるかもしれません。

長期的な課題としては検討してもいいんじゃないかと思います。今の第5次ビジョンと

しては、この記述でいいと思うんですけども、その外でそういったことも検討できないかという質問です。

もう一点は、純粹に形式的な記述の問題で、34ページです。ここに長期目標の平均ベースの達成状況の表がありまして、その下に計上する範囲が変わってきているという説明があります。これ自体は全然、異論があるわけでも何でもないので、こう書きますと、下で範囲が変わりましたと書いてあって、上で表があることになるため、第4次ビジョンの数字というのはどっちの数字なんだろうという疑問が出てきます。8ページを見ますと、これは第3次ビジョンの場合と同じような形で計算した数字であることは分かるのですけれども、8ページと見比べると分からないということで、ここで表のところの上がっている数字というのが、第4次ビジョン固有の算定の仕方を出した数字じゃなくて、その他の、それ以前のものとの連続性のある計算方法で出した数字であることを、一行でいいので、断っておいたほうがいいように思います。

以上です。

**【河野部会長】** ありがとうございます。

続きまして、木上委員、お待たせいたしました。よろしく願いいたします。

**【木上委員】** ありがとうございます。

17ページのXRの活用の広がりについて事例の紹介と意見をさせていただければと思います。昨日、衆議院の宮内秀樹議員のところに、福岡水産高校の校長先生と、そのほかの水産高校の先生方と一緒に意見交換で行ったわけなんですけども、そのときに、福岡の水産高校に操船シミュレーターが設置してありまして、先生もそれを非常に興味深く御覧になったようなんですが、その後、海上保安庁の方々が本校を訪問されて操船シミュレーターの話で盛り上がり、保安庁の方も、ぜひその操船シミュレーターを活用させていただきたいという申出があって、福岡県の水産高校の校長先生が、所管が福岡県なので県のほうにその旨お話しましたところ、海上保安庁のほうと連携して、この操船シミュレーターが使えるように手続すれば利用可能であるという話をいただきました。

こういうXRの活用について、広がりインセンティブを与えるような、こういった好事例を記述していただくことで、非常にいいのかなというふうに思いますし、また、他機関との連携というところも1つ視点としてあっていいのかなというふうに思います。そして、地域における人材育成に活用されているということで御紹介いただければという意見です。

以上です。

【河野部会長】      ありがとうございました。

それでは、先ほど4名と申し上げたんですが、お一方、ほかの委員の指摘で十分だというふうにおっしゃっていただきましたので、御協力に感謝いたします。お答えのほう、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。

【松浦安全対策課長】      多くの委員の皆さんから、プレジャーボートの安全対策、啓発、啓発でいいのかというような御指摘をいただいております。私どもで関係法令を所管していないところございまして、所管している海事局と、委員の皆さんからの御意見も踏まえた上で今後も相談はしてまいりたいと思いますが、海上保安庁単独では、これは難しいというか、できないものでございます。

小型船のエンジンメーカーとは、海事局主催の協議会なんかでも協議しておりますし、私どもの深掘り調査では、各メーカーの皆さんの知見もいただいております。それから、メーカーの皆さん独自の仕組みづくり、整備のきちとした船に業界としての証明書のようなものの制度をつくったりという工夫もしていただいております。あの手この手、メーカーとしての責務、それから販売側としての責務、そして、遊ぶ皆さんへの訴え、関わる全ての人たちが主体的に取り組んでいただけるように、海保としても皆さんをつないでいく、一緒に協働、連携していくということを引き続きやってまいります。

私から、以上です。

【河野部会長】      ありがとうございました。

ほかにかがででしょうか。それでは、航行安全課長、よろしく願いいたします。

【麓航行安全課長】      ありがとうございます。

洋上風力発電設備へのAISの設置についての御指摘がございました。こちらにつきましては、まだ確定的なことは申せませんが、聞いている範囲では洋上風力発電設備にAISを設置する方向であると伺っております。

以上でございます。

【河野部会長】      ありがとうございました。

ほかにお答えはございませんでしょうか。それでは、企画課長、よろしく願いいたします。

【江原企画課長】      木上委員から御紹介をいただきましたXR技術の活用について、私ども地元の水産高校にお世話になるということで、すみません、恥ずかしながら承知していませんでしたが、非常にいい取組が各地で行われているかなというふうに感じまし

た。私どもの作文している内容の中で、そこまでは触れていなかったんですけども、いろいろ情報提供をいただいたものも踏まえて、取りまとめてまいりたいと、このように感じております。また、実態的にも、そういう好事例をここに文書として書くだけじゃなくて、我々の仕事として常日頃から収集をして活用してまいりたいと、このように感じました。

また、そのほかも含めて、本日いろいろな御指摘をいただきました。本日、御提示した原案につきましては、海上保安庁が行ってきたこと、あるいはこれから行っていくことを網羅的に書くことは、分量的にはなかなか難しいかなというところで、我々事務局として、この辺りが重要で書いたほうがいいかなというところを盛り込ませていただきましたけれども、幾つか、ちょっとここも触れたほうがいいんじゃないかと。実際に我々やることにしている施策の中で、そういった御指摘をいただいたものについては、少し修正をさせていただければなど、このように考えております。また、修正した案を次回の審議会で御審議をいただければと思います。

それと、平岡委員から冒頭御指摘をいただいた、コストについて触れなくてもよいのではないかなという点なんですけれども、我々、安全のためにここに記載しているようなことは、少なくともやっていかなければいけないかなということで、コスト面を含め検討を進めると書いたところで、これとこれはやりませんということでは必ずしもなくて、どういった事業体でも同じだと思うんですけども、それぞれの事業、施策を講じていく場合に、コスト意識を持ってやっていく必要があるねと、そういう趣旨でございます。

したがいまして、コスト面を含め云々と書いてあることによって、ちょっとこれはできなくなりましたというようなことの布石を打つつもりでは余りないので。あと、一般的にこういった文章でよく使われる表現だということも含めて、御理解をいただければ大変ありがたいかなというふうに思っております。

私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。

ほかにはよろしゅうございますか。

ほかにも皆様、たくさんコメントや御質問おありかと思いますが、いただいております時間が6時までということで、そろそろ、この辺りで議論を切り上げさせていただきたいと思っております。まだまだたくさん御意見あるいはコメント、御質問おありだと思っております。大変恐縮ながら、もしさらなる御意見がございましたら、事務局のほうにお寄せいただきたいということを、今、事務局から御連絡いただきました。この第5次ビジョンをよいものにするべく

取り組んでまいりたいと思いますので、是非忌憚のない御意見あるいは御質問をいただきましたら大変ありがたく存じます。大変申し訳ございませんが、そろそろこの辺りで質疑応答を終わらせていただきたいと思います。引き続き御指導賜りますようよろしくお願い申し上げます。

以上をもちまして、本日は議事を終了とさせていただきたいと思います。これまでの審議状況につきまして、この案の作成に御尽力いただきました交通部長のほうから、追加の御説明あるいは感想等ございましたら、ぜひお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【吉永交通部長】 交通部長の吉永でございます。時間が押している中、恐縮でございますけれども、私からは、まとめのコメントとして、個々の御意見についての補足ではなくて、総括的な補足をさせていただきたいと思います。

前回8月、この部会におきまして、委員の皆様方から、内容や構成にわたりまして大変示唆に富む意見、多数いただきまして、私どもとしまして気づかされるところが多くございました。その後、この間、その一つ一つの御意見につきまして向き合って丹念に検討を進めることで、今回、本日、この答申案をお示しさせていただいた次第でございます。改めて感謝申し上げます。

本日も委員の皆様方から大変貴重な御意見をいただきました。改めてありがとうございます。また、円滑に議事進行していただきました河野部会長に感謝を申し上げたいと思います。

本日いただきました御意見、この場でお答えし切れなかったものもあると思いますし、また追加でいただく御意見もあろうかと思えます。いただきました御意見につきましては、一つ一つに丁寧に向き合って、その上でさらにブラッシュアップをしまして次回最終回を迎えたい、次回最終会に臨みたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は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。

それでは、事務局から連絡事項等ありましたら、よろしくお願いいたします。

【二瀬主任海上交通企画官】 事務局から1点御連絡がございます。本日の御審議を踏まえ、また2022年の事故隻数により所要の修正を行った上で、次回の船舶交通安全部会で再度御審議をいただきたいと思いますと考えております。開催時期につきましては、来年の2月中旬を見込んでおりますが、具体的な日時につきましては、後日、日程調整させていただければと

思いますので、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

**【河野部会長】** 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いたします。ありがとうございました。

**【宮本海上交通企画室長】** 河野部会長、ありがとうございました。

本日の議事録につきましては、整理でき次第、各委員の皆様に御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、よろしくお願いいたします。

それでは、これもちまして、第20回船舶交通安全部会を終了いたします。長時間に及ぶ御審議、どうもありがとうございました。

— 了 —