

令和5年2月28日

【宮本海上交通企画室長】 定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第21回船舶交通安全部会を開催させていただきます。

委員の皆様にあつては、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、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可能性がございます。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合せをよろしくお願ひいたします。

さて、本日は、委員18名のうち15名の御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することとしております。どうぞよろしくお願ひいたします。

携帯電話をお持ちの方は、マナーモードへの切替え、御確認をよろしくお願ひします。

まず、委員等の紹介でございます。今回、臨時委員の交代が1名ございました。本日は御都合により御欠席となっておりますが、令和4年12月22日付で全日本海員組合、平岡委員から齋藤委員に交代されておりますことを御報告いたします。

また、海上保安庁側におきまして、昨年12月、交通部長に異動がございました。君塚交通部長です。

【君塚交通部長】 海上保安庁交通部長の君塚でございます。昨年12月20日付で、吉永の後任で着任いたしました。どうぞよろしくお願ひします。

私、5年ほど前に交通部企画課長でもおりましたけれども、そのときは河野部会長をはじめ、委員の皆様にご指導いただき、第4次交通ビジョン取りまとめの時期でございました。その後、海上交通をめぐる環境変化の中で、今回、第5次ビジョンの御審議をいただくとい

うことで、しっかり対応してまいりたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【宮本海上交通企画室長】 時間の都合もございますので、その他の方々については配席図をもって代えさせていただきます。

続いて、資料の確認を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。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、それと第5次交通ビジョンのフォローアップの2点でございます。不足等はございませんか。

次に、本日もウェブ会議システムを活用して、委員の皆様並びに傍聴の皆様と、会場とオンラインにより御出席いただいておりますが、その皆様はマイクのボタンを常にオフとしていただき、オンラインで御出席していただいている委員の皆様が御発言する場合、挙手ボタンのアイコンを押していただくようよろしくお願いいたします。また質疑の際は、モニターでも確認できるように、カメラをオンとして挙手していただくようお願いいたします。また、チャット機能を利用して御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、マイクをオンとして、初めに御所属とお名前をおっしゃってから発言いただきますようお願いいたします。発言が終了いたしましたら、マイクを再びオフとしていただきますようよろしくお願いいたします。

ウェブ会議のシステム上、音声聞き取り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。

会場の皆さんにおかれましては、部会長から御指名がございましたら、お手元のマイクボタンを押し、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、終了しました際には再度ボタンを押して、マイクをオフとしていただきますようよろしくお願いいたします。

報道関係の方々のカメラ撮りは一旦ここで終了させていただきます。後半において再度カメラ撮りできる機会を設けますので、こちらから御連絡を差し上げるまでは、カメラ撮りは御遠慮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。河野部会長、よろしくお願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。河野でございます。議事進行を務めさせていただきます。本日も皆様、御協力のほど何とぞよろしくお願いいたします。

さて、本日は、昨年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」の答申案につきまして、最後の審議をお願いしたいと存じます。本日で最終答申案を得たいと思いますので、御協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

それでは、事務局から議題1及び議題2を通して、御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。

【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、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いたします。

前回の部会で委員の皆様方からいただきました貴重な御意見を基に、答申案を修正いたしました。また、2022年の船舶事故隻数の確定値を今月まとめました。前年と比べ132隻減少するなどしておりますが、そのような数値の更新も行うことができましたので、これらの内容を説明させていただきます。

それでは、まず目次を御覧ください。第Ⅲ、第5次交通ビジョンにおける施策の2、各分野における重点的に取り組むべき施策に、「⑥その他の継続的に取り組む安全対策」という項目を新たに追記させていただきました。内容につきましては、後ほど詳しく説明させていただきます。

続きまして、2ページの(1)ふくそう海域等における安全対策の強化、生産性向上の取組を御覧ください。ここでは前回の部会で、伊勢湾の取組状況を追記することへの御意見をいただきました。そのため23行目以降に、2019年度に中部国際空港に監視カメラを設置したことや、伊勢湾海上交通センターの機器を最新のものに更新したこと、さらには、2022年度に名古屋港海上交通センターにおきましても、機器を最新のものに更新したことを追記させていただきました。

続きまして、4ページの(2)マリンレジャーに関する事故防止の取組を御覧ください。ここでは前回の部会で、マリンレジャーをきっかけとして国民への普及啓発、あるいは海への関心を高める観点から、もう少しポジティブに記載することへの御意見をいただきました。そのため6行目の記載に関し、修正前は「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には」という文章にしておりましたが、「マリンレジャーの健全な発展を図るためには」という文章に修正させていただきました。

続きまして、8ページを御覧ください。2022年の船舶事故隻数が判明しましたので、目標の達成状況について御報告いたします。まず、(1)船舶事故隻数の減少についてでございます。11行目に記載のとおり、2022年の船舶事故(アクシデント)隻数は、

1,840隻となりました。昨年の2021年と比較して132隻減少しましたが、目標とする1,600隻以下には届いてございません。引き続き効果的な施策を展開しつつ、2029年度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に向け、取り組んでまいりたいと思います。

続きまして9ページ、33行目の(2)ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止を御覧ください。第4次交通ビジョン期間中は航路が閉塞するような、社会的影響が著しい大規模な船舶事故は発生しておらず、目標を達成することができました。

続きまして10ページ、2行目の(3)ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少を御覧ください。第4次交通ビジョンでは、ビジョン期間最終年には32隻以下とする目標を掲げておりました。結果、2022年の事故隻数は26隻となり、目標を達成することができました。

続きまして、13行目の(4)異常気象等時における港内の衝突、乗揚げ事故隻数の減少を御覧ください。2018年、2019年と非常に勢力の強い台風が我が国に来襲したこともあり、結果、第4次交通ビジョン期間では年平均4.4隻となり、目標とする年平均2隻以下を達成することができませんでした。なお、台風等の対策につきましては2021年に法律を改正し、新たな勧告制度を設けるなどの対策を講じております。

続きまして、12ページの図表⑬を御覧ください。前回の部会では2021年のみの事故隻数を御提示しておりましたが、今回は2022年の船種ごとの事故隻数を記載するとともに、それ以前の事故隻数も全て御提示させていただきました。特に事故隻数の多いプレジャーボートに着目しますと、2021年は1,019隻であったのに対し2022年は938隻と、81隻減少しました。

続きまして、13ページの第Ⅲ、第5次交通ビジョンにおける施策を御覧ください。ここでは前回の部会で、時代の変化というもう少し大きなところから導入することへの御意見をいただきました。そのため2行目以降の記載に関し、修正前は「海上の安全を取り巻く環境の変化を」という文章にしておりましたが、「自然災害の激甚化、頻発化といった自然環境の変化、地球温暖化対策や様々な技術の進展等の社会の大きな変化の流れの中で、海上の安全をめぐる環境がどのように変化していくのかについて」という文章に修正させていただきました。

続きまして、19ページの2、各分野における重点的に取り組むべき施策を御覧ください。ここでは前回の部会で、VDESに関し、情報セキュリティーに関する検討の必要性につい

て御意見をいただきました。セキュリティー対策につきましては、VDE S以外の施策におきましても対策を講じる必要があるものもございますので、このことを踏まえ、第5次交通ビジョンの施策全体に係る本ページの5行目以降に、「また、情報通信技術を活用した施策を進める際には、情報セキュリティーにも留意すべきである」ことを記載させていただきました。

また、9行目に記載してございます、①大阪湾海上交通センターの監視、情報提供体制の強化の継続では、前回の部会で、ハード整備後の運用技術の検討などソフト面に係る追記への御意見をいただきましたので、18行目に「引き続き運用管制官の慣熟訓練を重ねたうえで」、監視海域の拡大等を実施していくことを追記させていただきました。

続きまして、20ページの②海上交通センター等における諸対策を御覧ください。ここでは前回の部会で、運用管制官の業務支援となる技術導入の重要性について御意見がございました。そのため9行目以降に、「走錨早期警戒システムなどの運用管制課の業務支援となる機能の実用化に向け取り組む」ことを追記させていただきました。

続きまして、図表⑳を御覧ください。海上交通センター整備による船舶事故隻数の推移でございます。ここでは前回の部会で、これら事故隻数に対する船舶交通量等の比率について御意見がございました。そこで、海上交通センター業務開始以前、業務開始後、改正海上交通安全法施行後のそれぞれの段階において、各段階中の年平均事故隻数に年平均船舶通航隻数を除した場合における、それぞれの割合を記載させていただきました。これにより船舶の通航量に対する事故割合は「4：2：1」となり、取組が進むごとに事故の発生割合が下がっていることが分かりました。

続きまして、23ページの「⑥その他の継続的に取り組む安全対策」を御覧ください。前回の部会で、第4次交通ビジョンからの継続施策であります潮岬沖の推薦航路の効果検証や、AISの普及・促進を継続することへの御意見がございました。そこでこの項目を新たに立て、潮岬沖の推薦航路の効果検証とその結果を踏まえ、さらなる対策の必要性やその内容について検討を行うこと。また、引き続き、搭載義務船舶以外へのAISの普及促進や、事故実態を踏まえた安全対策を着実に推進することを記載させていただきました。

続きまして、11行目の(2) マリンレジャーに関する安全対策を御覧ください。ビジョン目標とも関係しますが、船舶事故の多くがプレジャーボートによる事故でございます。これらプレジャーボートの事故減少がビジョン目標を達成するための近道となりますが、委員の皆様方から、海上保安庁交通部が行う啓発活動では限界があるのではとの御意見をい

いただいているところでございます。そのため、次の24ページ1行目以降に、「また、これらの取り組みの効果を検証しつつ、更なる施策について検討」していくことを追記させていただきました。

続きまして、29ページ、③XR（クロスリアリティー）技術の活用による業務の効率化を御覧ください。ここでは前回の部会で、スマートグラスを使用する灯台等の保守点検に係る実証実験に関し、データ通信に係る具体的課題や人材育成に係るクロスリアリティーの活用イメージなどについて御意見がございました。そのためデータ通信の課題に関しては、20行目に「5G通信等の普及状況」を踏まえることを追記し、また人材育成に係る活用イメージに関しては、22行目に、既存のビジュアル操船シミュレーターをも含めた広い意味で、「仮想現実での訓練等により」を追記させていただきました。さらに、次の30ページ1行目に、「他の機関や他の分野での活用事例を参考にしつつ」取り組むことも追記させていただきました。

続きまして、20行目の⑤航路標識協力団体制度の活用による維持、管理の充実化、効率化を御覧ください。ここでは前回の部会で、航路標識協力団体に係る今後の対応への御意見をいただきました。そのため今後の対応に関し具体的に記載すべく、24行目以降に、「引き続き協力団体の公募、指定を行い、協力団体の活動状況の把握等を通じて本制度の効果的な運用に取り組むことにより、灯台等の利活用を促進するとともに維持、管理の充実化、効率化を図る」ことを追記させていただきました。

また、次の31ページの図表④を御覧ください。本制度開始以降、2回目の指定を今年22日に行いました。今回は21の灯台に対し、延べ22の団体を指定することができ、この結果、2022年度末時点では、54の灯台に対し、延べ62の団体を指定した状況となっておりますので、30ページ、24行目の指定件数、及び31ページの図表をそれぞれ修正させていただきました。

続きまして、32ページのビジョン目標を御覧ください。6行目に記載しております(2) ぶくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少につきましては、第4次交通ビジョン期間における事故隻数の平均が29隻となりましたので、29隻以下としております。

18行目に記載しております。(3) 船舶事故隻数の減少につきましては、前回の部会での御指摘を踏まえ、先ほど12ページでお示ししました船種ごとの事故隻数の推移を、今後も毎年度のフォローアップに際してお示しする方針を説明いたしましたが、本答申案文中でも、「船種別の事故隻数の推移を引き続き注視」していくことを記載させていただきました。

た。

また、次の33ページの図表④を御覧ください。このグラフが示す船舶事故の統計に計上する範囲が明確でなかった御指摘がございましたので、第3次交通ビジョン期間以前と同様の海上保安庁が取り扱った事故隻数であることを図表の中に明記させていただきました。

議題1の説明は以上でございます。

続きまして、議題2の第5次交通ビジョンのフォローアップ体制について御説明させていただきます。一枚物の資料を御覧ください。

第5次交通ビジョンにおきましても、これまでと同様に、当該年の船舶事故隻数が確定する2月中をめどに船舶交通安全部会を開催し、施策の進捗状況や翌年の計画を御報告させていただき、委員の皆様方から御助言等をいただきたく考えております。なお、第5次交通ビジョンの最初の年度計画につきましては、答申が出された後、別途、各委員に個別に御説明させていただき、来年2月開催予定の部会におきまして、その取組状況を御説明させていただければと思っております。

事務局からの資料説明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御説明がございました答申案とフォローアップ体制に関し、各委員から御意見や御質問がございましたら、よろしくお願ひしたいと思います。いかがでございましょうか。

それでは、友田委員、よろしくお願ひいたします。

**【友田委員】** 日本船主協会の友田でございます。遠隔地からのリモートでございますので、音声等に支障があるかもしれません。御容赦くださいませ。

感想めいたこととなります。まず、2ページ目のふくそう海域等における安全対策の強化でございます。船舶の動静監視及び情報提供監視体制の強化については大変感謝しております。潮岬沖のバーチャルAISについては、外国人船長が趣旨を理解できるか不安がございまして、しっかりと啓発活動を送って行っていただきたいと希望いたします。巨大船の通航間隔の見直しは効率化につながるもので、大変ありがたく感じております。

次に、13ページの海上の安全をめぐる環境の変化、それから20ページの各分野における重点的に取り組むべき施策についてでございます。

海上交通の安全確保には、海域ユーザーとのコミュニケーションが欠かせないわけでございます。特に緊急時の対応には迅速な情報伝達が必要でございます。さらに将来、自律運航船が出現するときには、有人船舶との新たな通信関係が必要となってまいります。現時

点では、AISや無線電話について設置義務のない小型船舶、これらを有する船舶と同じ海面を共有しており、商船から国際無線電話で呼びかけをしても応答がないことが頻繁にございます。衝突等を防止するためには、何らかのコミュニケーションの確立が重要であると考えます。他省庁に及ぶ問題でございますけれども、安全確保、環境保護の観点からぜひ、同一海面を共有する者には共通のコミュニケーションツールが必要であるということを認識し、通信機器設置の義務化等に向けて検討していただきたいと思っております。

最後に22ページでございます。洋上風力発電の設置海域における安全対策につきまして、付近操業船と商船の関係は、ほぼ海上衝突予防法のみがよりどころになるように見受けられますが、人工的な障害物が設置されていることから、現状より運航手段に制限を受けることが予想されます。海上船舶交通の安全確保に関する対応には重大な関心を持っておりまして、引き続き当協会といたしましては、洋上風力発電の建設・運用に関しては、対象海域を利用する船舶の安全を航行船、海域利用船の自主対応に委ねるのではなく、海上航行安全に携わる所管庁が、発電所の計画時から運用に至るまで指導力を発揮いただきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひ申し上げます。以上でございます。

【河野部会長】 友田委員、ありがとうございました。

それでは、次に田淵委員、よろしくお願ひいたします。

【田淵委員】 内航総連の田淵でございます。友田委員が最後に言われた洋上風力のところで、響灘の洋上風力発電についてちょっと狭い地域がございまして、内航総連といたしましては七管と、AISの設置についてのガイドラインが少しできていないこともございまして、今、交渉中でございます。そのうちまた本庁のほうに説明が入ると思っておりますけれども、そのときは何とぞ御検討のほどよろしくお願ひします。以上でございます。

【河野部会長】 田淵委員、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。

今回、もうかなり審議も重ねさせていただきましたし、それから内容も事務局で相当御尽力いただきまして、よいものになったと考えております。けれども、先ほど御説明がございましたように、せっかく掲げた目標あるいは施策は今後確実に実行されていかなければならないということで、フォローアップも重要でございます。この際でございますので、こうした点も含めて、何かコメントがございましたら皆様方にお願ひしたいと思うのですが、いかがでしょうか。

それでは、庄司委員、よろしくお願ひいたします。

【庄司委員】 どうもありがとうございます。今、委員長がおっしゃってくださいました



ように、非常にまとめられていて、とてもすばらしいものになったと感じています。ただ、やることがどんどん増えていて、船舶交通の安全だけではなく、小型船の対応や今の船主協会さんのお話を含め、海上保安庁さんが所管するところが非常に広がっているという気がしています。しかし、予算と人材はなかなか増えない。その中でどう工夫していくかというのが非常に重要だと思いますが、逐次、情報共有や御相談をしていただきながら、進めていただければと思います。本当に期待しております。

どうもありがとうございました。

【河野部会長】 庄司委員、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。工藤委員、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。コメントです。今、庄司委員がおっしゃったことと若干重複することになりますが、私の場合、私ごとになって恐縮ですが、国土交通省の政策などをレビューしております。レビュー的な観点、つまり政策評価の観点から申し上げますと、いつも問題になるのが、国土交通省、あるいはそれぞれの所管部署が政策においてどういった役割を果たすべきなのか、それから、実際に役所としてやっていることが社会的なインパクトとの関係の中で、何がそこにインパクトをもたらすことができるのかというのが非常に大きな問題になります。

その観点から申し上げますと、今回の報告書、答申としては非常によくできていると思いますが、先ほどの庄司委員の御指摘のとおり、国土交通省並びに海上保安庁の役割というのが、所轄部署の役割が非常に大きくなっている中で、同時に、まさにプレジャーボート等のようにいろいろな施策を実施したとしても、実際のインパクトになかなかつながらない点などがございます。その辺りを今後どうしていくのかということを経期的に考えるいい機会になったのか思っておりますので、今後とも引き続きいろいろと施策を実施していくと同時に、その中でどう関係者の皆さん、それから担当部署の役割分担について、今後さらに検討していくのがよろしいのかと思いたしました。以上でございます。

【河野部会長】 工藤委員、ありがとうございました。

続きまして、木上委員、よろしくお願いたします。

【木上委員】 大日本水産会の木上です。大変よくまとまっております、事務局の方には感謝を申し上げたいと思います。

特に、13ページの第5次交通ビジョンにおける施策の部分で、自然災害の激甚化、頻発化といった自然環境の変化を明確に注意喚起されていることと、それに対してリスクが高

まっているというような記述があって、漁業界でもこういった自然環境の大きな変化には十分注意するように、これから注意喚起していきたいと考えております。気象庁のホームページを見ますと、特別警報の発表というところもあって、新しい警報の姿が出ていますけれども、自然災害の激甚化、頻発化に対応するために、警報、特別警報という基準を別途設けているわけですが、特別警報が出ないからといって決して安心しないようにという記述もあって、こういったところの注意喚起が非常に大事なのかと感じました。

今後も漁船の航行安全、特に災害、海難に巻き込まれないように注意してまいりたいと思います。どうもありがとうございました。

【河野部会長】 木上委員、ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。それでは、伊藤委員、よろしく願いいたします。

【伊藤委員】 まとめていただいてありがとうございます。途中でどうなるかと思っていたところもかなり充実した感があり、大変感謝しております。

第5次交通ビジョンにおける施策全般で、先ほども緊急時など迅速な通信が必要というお話がありました。それに関連して少しコメントさせていただきます。

通信が確かに重要ですが、通信を支えるものとして、情報基盤とかデータ基盤とかが考えられます。今は、いろいろなデータがあり、実際に運用される方がそのデータを見て、理解して、人のコミュニケーション・ネットワークに乗せて、そこで話し合いをしながら進めていくというのが基本の形として捉えられているようにお見受けしますが、これにデータの共有基盤とか、どのように情報を共有化していくかといったような観点をもう少し入れてもいいように感じました。今後は自動運航船などが入ってきたり、A I Sの活用もますます進んでいく中で、全ての情報を人間が理解して、展開していくという考え方だけではできない部分をもう少し入れられるといいかと思いました。

もちろんセキュリティーとかリスクといった観点も重要ですが、それ以前の問題として、基本の情報共有の全体像、コンセプトをどのようにすべきかということに関しては、ぜひこれから確立するというか、考えていけたらいいと思いました。感想のようになっていますが。

【河野部会長】 ありがとうございました。ただいまの点はコメントでよろしゅうございますか。

【伊藤委員】 はい、大丈夫です。

【河野部会長】 ありがとうございました。

ほかに何かありますでしょうか、特にございませんでしょうか。

今回の第5次ビジョンの策定にあたっては、第4次ビジョンから技術のありようが相当大きく変わったということを十分に考慮する必要があったかと思います。今、伊藤委員のコメントにもありましたような情報の共有の在り方といっても、そもそもその情報がどういう形でどのように供給されるかということも変わってきているのだらうと思います。

恐らく次の第6次ビジョンのときには、もっと技術が発展しているでしょうし、それからコメントをいただきました洋上風力についても、洋上風力発電施設がこれから増えていくことが確実に見込まれるわけでございます。また、船舶の運航に関しても自動運航船の導入といったことも考慮が必要になります。こうした技術や社会の変化、それに伴う海を使う目的の変化を考慮することが、第6次ビジョンの策定に向けては必要になってくるのではないかと考えます。こうした観点からも、第5次ビジョンの内容をフォローアップすると同時に、新しい動向をきちんとフォローしていただいて、よりよい、そしてより安全な航行の実現を願いたいと考えております。

ということで、各委員から様々な御意見、あるいはコメントを頂戴し、誠にありがとうございました。全てのコメントは、答申案そのものを変更するというような御趣旨ではなかったと理解いたします。したがって、本答申案をこの部会の議決として、交通政策審議会議長に御報告させていただきたいと思いますが、皆様、いかがでございましょうか。

（「異議なし」の声あり）

【河野部会長】 よろしゅうございますか。ありがとうございます。

それでは、以上をもちまして、本日本日予定されておりました議事は終了となります。事務局から連絡事項等がございましたら、お願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【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した。2023年度におけるアクションプランの個別説明の詳しい日程につきましては、改めて事務局から御相談させていただきたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。進行を事務局にお返しいたします。

【宮本海上交通企画室長】 事務局でございます。河野部会長、有難うございました。

閉会に当たりまして、海上保安庁長官、石井より御挨拶を申し上げます。挨拶につきましては、報道関係者の方々、カメラ撮りをされても結構でございます。よろしく願いいたします。

それでは、石井長官、よろしく願いいたします。

【石井長官】 海上保安庁長官の石井でございます。第21回船舶交通安全部会の閉会に

当たりまして、御挨拶を申し上げます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本日の部会に御出席いただきまして、誠にありがとうございました。また、第5次交通ビジョン策定に向け、昨年8月から本日まで、大変貴重な御審議をいただきましたことに御礼申し上げますとともに、委員任期が今回で満了となります河野部会長におかれましては、これまで約8年間という長きにわたり、部会長として円滑な議事進行をしていただきましたことに重ねて御礼を申し上げます。

今回の御審議では、自然災害の激甚化・頻発化や次世代エネルギー、自動運航船等の進展、マリンレジャーの活発化・多様化、デジタル技術の進展など、近年の海上安全をめぐる大きな環境の変化を踏まえ、今後5年間の海上安全行政の在り方について、専門的な御知見から様々な御意見を賜り、本日、第5次交通ビジョンとして取りまとめていただきました。

私ども海上保安庁といたしましては、この交通ビジョンにおいて重点的に取り組むべき施策としてお示しいただいた、大阪湾海上交通センターの監視・情報提供体制の強化、次世代燃料船への燃料供給、洋上風力発電設備の設置、自動運航船の実用化などに対する安全対策、マリンレジャー事故の要因分析を踏まえた安全対策、灯台等の耐災害性の強化、VDE Sによる新たな情報提供の検討をはじめとする取組につきまして、最大限の努力を傾けて着実に実施してまいります。

また、このような施策の推進を通じて、ふくそう海域における大規模な船舶事故をゼロにすることや、船舶事故隻数の減少に関するビジョン目標の達成を目指します。さらに施策を推進するに当たっては、年度ごとにアクションプランを策定するとともに、それを評価し、次年度のアクションプランに反映させる、いわゆるPDCAサイクルも重要と考えております。

海上保安庁におきましては、第5次交通ビジョンに基づく施策を力強く推進するとともに、その効果をしっかりと分析し、必要な改善を行ってまいります。そのため、毎年度のフォローアップへの御指導などを船舶交通安全部会において行っていただきたいと考えております。引き続きよろしくお願い申し上げます。

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当たり、引き続き御支援、御協力を賜りますようお願い申し上げます。私の御挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

【宮本海上交通企画室長】 石井長官、ありがとうございました。

議事録につきましては、整理ができ次第、各委員の方々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、引き続き御協力方よろしく  
お願いいたします。

それでは、これもちまして、第21回船舶交通安全部会を終了いたします。本日はどう  
もありがとうございました。

— 了 —