

交通政策審議会 海事分科会 第22回船舶交通安全部会

令和6年2月28日

【事務局（池田）】 定刻より若干早いですが、皆さん、おそろいになりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第22回船舶交通安全部会を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては、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の池田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、ウェブ会議システムを併用して開催しておりますので、通信状況によっては、映像や音声の乱れが生じる場合がございます。不具合等ございましたら、事前にお知らせしました連絡先までお問合せをお願いいたします。

さて、本日は、委員19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いいたします。

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

続きまして、本船舶交通安全部会に新たに就任されました委員の方々を御紹介させていただきます。

まず、このたび、新たに部会長に就任されました明治大学専門職大学院の野川委員です。一言、御挨拶をお願いいたします。

【野川部会長】 野川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局（池田）】 野川部会長、ありがとうございました。

本年1月1日付で、日本水先人会連合会の西本委員に代わり、新たに臨時委員に就任されました片岡委員です。一言、御挨拶をお願いいたします。

【片岡委員】 片岡でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（池田）】 片岡委員、ありがとうございました。

同じく本年1月1日付で、日本船長協会葛西委員に代わり、新たに臨時委員に就任されま

した中村委員です。一言、御挨拶をお願いいたします。

【中村委員】 日本船長協会、中村でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（池田）】 中村委員、ありがとうございました。

また、早稲田大学法学大学院の河野委員、日本船長協会の土屋委員の2名も新たに臨時委員に就任されております。なお、河野委員におかれましては、御都合により遅れての御出席と伺っており、土屋委員におかれましては、本日、御欠席との御連絡をいただいております。

時間の都合もございますので、変更のない委員の御紹介につきましては、お手元にお配りしております配席表をもって代えさせていただきます。

続きまして、お手元にお配りしている資料の確認をさせていただきます。A4判縦1枚ものの資料が3点、議事次第、配席表、委員名簿がございます。次に、A4判横の資料が2点ございます。1点目が、「第5次交通ビジョンの進捗状況等について（2023年度）」、2点目が「第5次交通ビジョン推進アクションプラン（2024年度）」でございます。

「第5次交通ビジョンの推進状況等について（2023年度）」については19枚、「第5次交通ビジョン推進アクションプラン（2024年度）」については8枚となっております。お配りしている資料に不備等ございましたら、お知らせください。よろしいでしょうか。

続きまして、冒頭にも申し上げましたが、本部会はウェブ会議システムを併用しての開催とさせていただきますので、若干御説明をさせていただきます。

まず、会場にて御出席されている委員の皆様及びウェブにて御出席されている皆様、どちらもマイクはオフにさせていただくようお願いいたします。質疑等で御発言される場合は、会場の皆様におかれましては挙手を、ウェブでの参加の皆様におかれましては、挙手に加えて、画面上にございます挙手マークのアイコンを押していただきますよう、よろしくお願いいたします。部会長からの御指名がございましたら、マイクをオンとしていただき、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。また、御発言が終了いたしましたら、マイクを再度オフにさせていただきますようお願いいたします。また、御発言の際は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、ゆっくりと明瞭な声をお願いいたします。

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、野川部会長にお願いしたいと存じます。

野川部会長、よろしくお願いいたします。

【野川部会長】 部会長の野川でございます。議事進行を務めさせていただきます。皆様、

御協力のほどよろしくお願いを申し上げます。

本日は、第5次交通ビジョン推進アクションプラン（2023年度）の推進状況等の審議でございます。まず、事務局から、推進状況を御説明いただきたいと存じます。よろしくお願いを申し上げます。

【事務局（二瀬）】 事務局を務めさせていただきます交通部企画課の二瀬でございます。どうぞよろしくお願いをいたします。

それでは、資料に沿って御説明させていただきます。初めに、資料を1枚めくりまして、目次をお願いいたします。資料の構成としましては、大きく3つに分けております。1つ目に、海難の発生状況、2つ目に、ビジョン目標の達成状況、そして3つ目に、主な施策の推進状況としております。

2ページをお願いいたします。それでは、1つ目の海難の発生状況のうち、船舶事故の発生状況につきまして御説明いたします。

まずは、事故隻数の推移でございます。2018年以降、船舶事故隻数は減少傾向にあり、昨年の事故隻数は1,798隻でございました。一方で、船舶事故に伴う死亡・行方不明者数は横ばい状態となっております。

なお、2018年から2022年までの5年間における総トン数20トン以上の船舶の入港隻数につきましては、海上保安庁の港務統計によりますと、約70万隻ございましたのが、約65万隻まで減少しております。

また、総トン数20トン未満の小型船舶の在籍船隻数につきましても、日本小型船舶検査機構の資料によりますと、約33万隻の在籍船がございましたが、約31万隻まで減少しております。

3ページをお願いいたします。用途別等の発生状況でございます。船舶用途別では、プレジャーボートの事故隻数が最も多く、全体の約半数を占めており、次いで漁船、そして、貨物船の順となっております。このような傾向は、ここ数年変わっておりません。事故種類別で見ますと、プレジャーボートの事故では機関故障が最も多く発生しており、また、貨物船・タンカー・旅客船の事故では衝突が最も多く発生しています。このような傾向も、ここ数年変わっておりません。

資料の下段を御覧ください。昨年、発生しました事故事例を記載しております。プレジャーボートに関しましては、エンジントラブルによる火災事案を、貨物船等に関しましては、来島海峡航路西側海域で発生しました貨物船同士の衝突事案をそれぞれ掲載させていただきます。

きました。

5ページをお願いいたします。人身事故の発生状況でございます。2018年以降、人身事故者数は減少傾向にあります。去年の人身事故者数は2,380人であり、そのうち、死亡・行方不明者数は941人でした。

事故区別で見ますと、マリンレジャーに伴う海浜事故者数が762人、船舶事故によらない乗船者の人身事故者数が731人、マリンレジャー以外の海浜事故者数が887人となっております。海上保安庁が施策を講じているマリンレジャーに伴う海浜事故者数にあつては、緩やかな減少傾向にあります。

6ページをお願いいたします。マリンレジャーに伴う海浜事故の発生状況でございます。活動内容別としましては、遊泳中と釣り中の事故が多く、全体の65%を占めております。また、死亡・行方不明者数で見ましても、遊泳中と釣り中の発生割合が高く、遊泳中では全体の35%、釣り中では全体の44%となっております。資料の下段には、昨年発生しました死亡・行方不明者を伴う遊泳中と釣り中の事故事例を掲載させていただきました。

8ページをお願いいたします。続きまして、2つ目のビジョン目標の達成状況でございます。第5次交通ビジョンでは、3つのビジョン目標を掲げています。

まずは、「ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止」でございますが、昨年も発生しておらず、ゼロを継続中でございます。

続いて、「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、去年は29隻となり、目標を達成することができました。

そして、「船舶事故隻数の減少」でございます。この目標に関しましては、下のグラフに長期目標の達成に向けて、毎年、均等ペースで事故隻数を減少させた場合を赤の線でお示しております。その場合、去年の目標としておりました事故隻数は、1,624隻以下となりますが、結果は1,798隻と、長期目標を掲げた2013年以降、最も少ない事故隻数ではございましたが、目標達成には至っておりません。その詳細を9ページ、10ページにお示しております。

9ページをお願いいたします。貨物船やタンカー等の大型船の事故隻数につきましては、おおむね赤の線に沿って減少傾向にある一方で、10ページをお願いいたします。小型船舶の中でも、プレジャーボートの事故隻数につきましては、赤い線を大幅に超えている状況にあり、この結果が全体の事故隻数に大きく影響しているところでございます。この長期目標に関しましては、去年の第5次交通ビジョンを策定する際の本部会におきまして、委員の皆様

様方から、長期目標達成への困難性と施策効果を確認するための別の目標設定を検討することに関しまして、御助言をいただいているところでございます。

今回は、第5次交通ビジョン1年目の振り返りということもございましたので、傾向のみ御報告させていただきました。新たな目標設定に関しましては、第5次交通ビジョンの期間中、頃合いを見て、御相談させていただければと考えております。

11ページをお願いいたします。続きまして、ここからはビジョンの推進状況に関し、今年度、特に動きのあった6つの施策につきまして、御説明させていただきます。

12ページをお願いいたします。ここから先の資料構成としましては、上段に、当該施策に関する答申内容をお示しした上で、その下に、今年度の実施計画と実施事項を、続いて、単年度ではございますが、ひとまずの評価を、そして、来年度の実施計画という流れで記載しております。

まずは、「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」でございます。今年度の実施事項としましては、大阪湾海上交通センターのレーダーの監視海域を拡大した上で、計画どおり、平時の情報聴取義務海域を昨年5月、そして、今年2月と段階的に拡大いたしました。また、異常気象等時の情報聴取義務海域につきましても、昨年5月から新たに設定しております。

さらに、これまで、神戸海上保安部や大阪海上保安監部で行ってまいりました阪神港の港内交通管制業務と、大阪湾海上交通センターで行っている航路管制業務等を統合した運用を、昨年の10月から開始しております。

評価としましては、運用管制官の慣熟訓練等をしっかりと行いつつ、平時や異常気象等時ともに、適時適切な情報提供業務に努めることができました。

具体的には、情報聴取義務海域を拡大した5月から12月までの間における大阪湾海上交通センターの情報提供回数は約1,500回と、前年と比べ、約2.5倍の提供を行っております。また、昨年8月には、勢力の大きな台風の来襲が予報されたため、大阪湾では湾外避難等の勧告を発令したほか、異常気象等時に伴う情報聴取義務海域を関西国際空港周辺に初めて設定しました。このような取組もございまして、台風来襲時、大きな船舶事故は発生しておりません。来年度も引き続き、強化した体制の下、船舶交通の安全確保に努めてまいります。

13ページをお願いいたします。「次世代エネルギー燃料船への燃料供給に対する安全対策」でございます。今年度の実施事項としましては、現在、海事局主催で検討されているL

NGバンカリングガイドライン改訂委員会に先立ちまして、伊勢湾、三河湾で行われておりますLNGバンカリングの現場を昨年の9月に確認いたしました。この委員会では、夜間のバンカー船の離接舷等に係る検討がなされているところでございます。

海上保安庁としましては、事前に現場を確認した関係省庁としまして、船舶の性能や周囲の環境を踏まえた上での安全に係る内容を、しっかりとガイドラインに反映していくこととしております。来年度も引き続き、LNGのほか、アンモニアなどの新燃料におけるバンカリングにつきまして、関係省庁等とともに安全対策の策定に向けた検討に取り組んでまいります。

14ページをお願いいたします。「潮岬沖に設定した推薦航路の状況」でございます。今年度の実施事項としましては、昨年の6月1日の運用開始に伴い、管区水路通報や海の安全情報など、あらゆるツールを活用し、利用者への周知を徹底しました。

また、運用開始後も、航行ルートを遵守していない船舶に対して、注意喚起のAISメッセージを送信するほか、海上保安部署の窓口や代理店等の海運関係事業者への直接訪問などを通じて、現状の遵守状況を説明しつつ、協力依頼などにも取り組みました。

このような取組の効果もございまして、昨年の10月の段階での遵守率は59.8%、運用開始前の同時期と比べると、約1.3倍の船舶が右側航行を遵守しております。来年度も引き続き、周知活動を実施していくとともに、適時適切に航行ルール遵守の指導等に取り組んでまいります。

15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の推進」でございます。来島海峡航路西側海域では、2021年5月には、貨物船とタンカーによる衝突事故が、また、昨年の2月には、貨物船同士の衝突事故が続けて発生し、尊い人命や貴重な財産が失われました。このような現状を踏まえ、昨年、第6管区海上保安本部が発注者となって、学識経験者や海事関係者等で構成された委員会を立ち上げ、現在、必要な安全対策を検討しているところでございます。

右図を御覧ください。安全対策としまして、来島海峡の潮流が南流時の対策イメージを記載しております。灰色点線は現状の航路入航船を、黒色実線は航路出航船をお示ししております。その場合、赤色丸の場所で、航路出入航船が交差するポイントがございますが、このポイントは青色三角でお示ししているとおり、出航船が変針するポイントでもあり、これらが重複する場合、衝突リスクが高まる可能性がございます。

このリスクを解消するため、来島海峡航路西口の海域に、赤色実線でお示ししていると

り、経路を指定することや、また、黄色丸のところがございます安芸灘南航路第四号灯浮標を廃止する対策などが盛り込まれております。

評価としましては、まずは、事故実態の把握、分析を踏まえた上で、関係機関等と調整の下、本委員会を迅速に開催することができたことや、さらには、本委員会を通じて講じる安全対策が、今年度中に決定されることとございます。来年度につきましては、本委員会で決定される安全対策の早期実現を目指すこととしております。

16ページをお願いいたします。プレジャーボートの機関故障対策でございます。今年度の実施事項としましては、関係機関と連携しつつ、かつ、海上保安庁単独でもリーフレットの作成、配布に取り組みました。また、これらリーフレットにつきましては、情報拡散効果の高い媒体であります旧ツイッターのXを活用して周知啓発も行いました。

さらに、海辺でのレジャー活動を安全に無事故で楽しむための総合情報サイトでありますウォーターセーフティガイドにモーターボート編を新設しまして、整備事業者等による定期的な点検整備の有用性を周知いたしました。

評価としましては、12月末時点のXの閲覧回数としまして、関係機関と連携し、作成したリーフレットでは2.3万回閲覧され、また、海上保安庁単独で作成したリーフレットでは4.5万回閲覧されております。

さらに、昨年4月から12月までの間におけるウォーターセーフティガイド、モーターボート編のアクセス件数は、4,180件でございました。来年度につきましては、今年度新たに設けたウォーターセーフティガイドのアンケート機能を活用しまして、利用者の声を踏まえた改修の検討を行うこととしております。

また、2021年8月から2023年3月までの間、プレジャーボートの機関故障に係るバックグラウンド調査を継続して実施しました。その結果、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周知するためには、整備すべき具体の時期や交換部品など、より詳細な情報を周知時に付加することも必要であることが分かりました。引き続き、関係機関・団体等の意見を収集し、整備事業者等による定期的な点検整備の普及、促進に向け、検討してまいります。

17ページをお願いいたします。最後に、灯台等の耐災害性の強化の推進でございます。海上保安庁としましては、海上交通の重要なインフラである灯台をはじめとした航路標識に関し、継続的に、耐災害性の強化を推進しております。

今年度の実施事項としましては、灯台の構造体内部への海水浸入による腐食等を防止す

る海水浸入防止対策を25か所に、停電対策としまして、予備電源の整備や電源の太陽電池化を推進する電源喪失対策を7か所に、灯浮標の流出等の異常を速やかに発見することを可能とする監視体制強化対策を180か所に、大型灯台や照射灯の光源に高輝度LEDの導入等を推進する信頼性向上対策を100か所に、そして、航路標識の安定運用を図るため、計画的に修繕等を行う老朽化等対策を44か所に実施しました。これらの対策に関しましては、完了予定に向け、計画的に進めているところでございます。来年度につきましても、引き続き、これらの対策を推進してまいります。

事務局からの説明は以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

アクションプランの説明はこの次ですか。

【事務局（二瀬）】 アクションプランは席上配布のみの資料としております。

【野川部会長】 分かりました、配布で。ありがとうございます。

それでは、ただいま事務局から御説明がありました進捗状況に関し、各委員から何か御質問、御意見等ございましたら、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

田渕委員、お願いいたします。

【田渕委員】 内航総連から来ています田渕と申します。1つだけ意見というか、ちょっと言い訳がましく聞こえるんですけども、先ほど推薦航路の話が出まして、潮岬ですね。まだまだ内航ではちゃんと守られていないということで、内航総連といたしましては、皆さんに働きかけて、これ、59.5%しかなくて、残り40%が守っていないというところを働きかけていくんですが、今日、午前中に、たまたま内航総連の安全会議を開いたときに、この辺の話をしたところ、小型船はどうしても沖に近いところを今まで走っていて、中型船が真ん中、大型船が沖のほうということで、区分けが自然とされていたところに推薦航路ということで、東向きは内側で決められたところ、現場の方々の感触ではまだなじみがなくて、ちょっと迷っておられるのかなというところもございまして、そのところをもう少し見ていかないと、我々、内航総連の安全委員の中には、今、逆に事故が起きるリスクが出てきたらどうしようとか、大型フェリーがあんまり陸側を走るわけじゃないんですけど、そういう不安視する声の一部ございましたので、一応、今回の会議で、内航総連といたしましては推薦航路を守るべく、指導はしていきますけれども、そういった問題があることをちょっとだけ御報告させていただきます。以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

事務局、何かコメントはございますでしょうか。

【事務局（池田）】 航行安全課、お願いいたします。

【野川部会長】 お願いいたします。

【福木航行指導室長】 航行安全課航行指導室長の福木です。よろしく申し上げます。

推薦航路の今の潮岬の話ですが、一応、設定前と後では遵守率は上がってしまして、15%ということで。ただ、まだ6割弱ということで、確かに守っていない船がいるというのは承知しております。設定後に、大きな海難事故は起きていませんので、ある程度、効果はあるというふうに考えております。

また、推薦航路ですが、今、2か所目ですけれども、最初の構想としましては、分離通航帯の設置がありまして、いろいろな検討の経緯の結果、推薦航路という、いわゆる強制力の低いものになっていますので、もともと100%遵守ではないというところがございます。その中で、今、まだ守っていない船がいるというところがございますが、我々としても守っていない船につきましては、引き続き、遵守していただけるための指導を行っております。

あと、お願いしたいのが、本来は100%守るとというのが一番美しい姿なんですけど、もともと推薦航路に設定した経緯もありまして、ある程度、守っていない船がいるというのを認識しながら運用しておりますので、一番危ないのは、みんなが守っていると思いきや危ない状態になるというのが危険になりますので、そういう意味では、言い訳になりますけれども、そういう船がいるというのを認識して、守っていない船がいるので気をつけなきゃいけないと認識しながら走っていただくというのも1つの方法ですので、その点を留意していただきたい。引き続き、我々としては、少しでも遵守率を上げていきたいと思っております。

以上です。

【田渕委員】 ありがとうございます。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

【田渕委員】 すみません、結構でございますけれども、伊豆大島の辺りの推薦航路については、91.5%が守っているんですね、一発で。潮岬は何で40%を外れるのかというところがちょっと気になるところで。逆に、伊豆大島は決められたものですね、しっかりしているんですけど、潮岬は分かっているけれども、ちょっとまだ、その辺のところは中途半端になっているのかなというところで。

我々としては指導はしていくんですが、それで遵守率が上がるかどうかというのがちょ

っと見えてこないんですね。今後も見ながら、とにかく事故は起こさないように、それぞれの船がしっかりとやるのが先決だと思っているんですけど、ひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。

【野川部会長】 御意見、承りました。よろしくお願ひいたします。

それでは、ウェブ参加の村瀬委員、手が挙がっておりますので、よろしくお願ひいたします。

【村瀬委員】 外国船舶協会、村瀬でございます。

船舶事故数の推移についてですが、事前説明でも申し上げたんですが、どうもプレジャーボートの事故が全体の足を引っ張っているというような気がします。プレジャーボートの事故は、比較的軽微であるということ、それほどの重大事故には至っていないということで、目標設定をするのに、プレジャーボートとそれ以外の船舶を別々に目標設定すると。そうじゃないと、プレジャーボートが足を引っ張っているのもう永遠に目標達成できないというような気がします。

もう一つは、私どもも、どちらかという、プレジャーボート以外の船舶の事故件数の推移に興味がありますので、こちらをクローズアップしていただきたいというふうに考えますが、いかがでしょうか。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【池田海上交通企画室長】 海上交通企画室長の池田でございます。船舶事故隻数の目標につきましては、今回、まず、2020年代中に船舶事故隻数の半減を目指すという長期目標がございます。これはすべての用途を対象としておりまして、その事故隻数を減らすというものでございます。この目標では、ビジョンに記載しております海上保安庁交通部の施策効果を確認することができないことから、次期ビジョンでは、交通部の施策効果を確認できる新たな目標を掲げたほうがよいという御意見もいただいているところでございます。このため、新たな目標の設定につきましては、時期を見て委員の皆様方に御相談させていただきたいと思ひます。

【野川部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、もう1人、ウェブ参加の工藤委員から御質問がございますので、よろしくお願ひいたします。

【工藤委員】 御説明、ありがとうございました。今の件に関してなんですが、現在はビジョン目標中ですので、目標を変えることはできないというふう理解します。ただ、御発

言の内容は非常に重要なことで、ページで言いますと、まず、プレジャーボートの状況というのわかりますし、それから全体で言いますと、スライドの枚数で言うと8ページでしょうか。今後、例えば、次のビジョンを考えると、ビジョン目標の中で船舶事故隻数の減少という③のところを、例えば、2つにブレークダウンをすとか、そういったことは可能かというふうに考えます。

一方で、個人的には、やはりプレジャーボートの問題は重要だと思っております。といいますのも、国交省としてやっていくいろいろな政策というのは、国が政策を打ったから、割とすぐに成果の出てくる、つまり、この場合だと業界がはっきりしていて、共にパートナーとしていろいろな対策を打てる分野と、そうではなくて、多くの国民が個人として参加している分野であって、今もプレジャーボートに関しては、いろいろと普及啓発活動をされていることですが、やはり、国民一人一人に対しての政策というのは、ちょっとほかと違う部分がございます。

だからといって、その部分をおろそかにすることもできないと同時に、やはり事故数としては、どうしても減っていないのも実態ですので、ここは、将来的には、例えば2つの指標に分けつつも、やはりプレジャーボートはプレジャーボートとして何らかの指標を掲げていくと。それに対して、現在のように、いろいろな政策を併せて実施していくのが妥当ではないかというふうに思っております。これが、今のことに関する発言でございます。

もう一つコメントがございまして、今回、いろいろと対策を練られている中で、全体的には効果が上がっているというふうに考えられますが、どうしてもこういった政策というのは、複合的に作用して、結果がどうなるかという話になります。もちろん、一つ一つの施策がどのように影響を与えたかというのを分析するのは非常に難しいと思うんですが、将来的に、より効果的な政策の実施、施策の実施ということを考えますと、新しい施策を取ったところが、例えば、実際どのぐらい現場で効果があるというふうに認識されているとか、そういうことを中長期的に把握されるとよいのではないかと思います。

私からは以上でございます。ありがとうございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。事務局から、ただいまの御質問に関して何かコメントはございますでしょうか。

お願いいたします。

【池田海上交通企画室長】 海上交通企画室長の池田でございます。まず、1つ目の御意見についてですが、例えば、大型船舶と小型船舶で分けて考えると。当庁がアウトカムとし

で持っているのが船舶事故隻数になりますが、これに対応する母数がなかなか見つからないという問題がございますが、例えば、貨物船・タンカー・旅客船のような大型船舶については、当庁、港長に入港届等を出していただいでおり、この入港隻数との相関関係がないか分析しました。

例えば、貨物船・タンカー・旅客船については、特定港だけのデータではございますが、平成30年には1万隻の入港隻数に対して年間5.5隻の事故が起きていますが、令和4年には4.0隻と減少しております。

また、プレジャーボート・漁船・遊漁船などの小型船舶についても、なかなか母数となるデータがございませんが、例えば、小型船舶検査機構の在籍船隻数との関係で見ると、これは先ほど大型船舶とは母数が違いますから比較することはできませんが、1万隻当たり、平成30年が年間48.5隻、令和4年が47.6隻であり、若干ではございますが減少しております。このように色々なデータを用いて、今後とも、分析等をしていきたいと考えております。

委員の皆様方、また、第6次交通ビジョンに向けて、御助言をいただければと考えております。

【君塚交通部長】 交通部長の君塚と申します。いつも大変お世話になっております。

今、池田室長からお答えしたことに若干補足でございますが、村瀬委員、工藤委員から御指摘いただいたプレジャーボートとそれ以外というところで、目標としては、それを分けずに全体としての半減目標という形で、5次ビジョンの中で削減ということでございますけれども、プレジャーボートについては、いろいろな啓発の施策を行う中で、施策の効果がなかなか反映されず、プレジャーボートの事故が数として多くなっているという実態があるということをおかねてから御指摘いただいているところでございまして、そういう中で、今、村瀬委員と工藤委員からプレジャーボートとそれ以外で分けるべきという御指摘がございましたので、おっしゃっていただいたとおり、今5次ビジョンの期間中で目標設定という段階でございますけれども、政策評価との絡みも非常にあろうかと思っておりますので、私ども、しかるべきタイミングでどういった目標設定がいいか、また、我々の政策の効果をちゃんと把握して評価いただけるような形の目標というものも、今の御指摘を踏まえて、今後、検討課題と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。

【野川部会長】 ありがとうございます。

【工藤委員】 御説明ありがとうございました。今の最初の御発言にもありましたが、プレジャーボートは母数が増えるが、つまり、このところマリンレジャーが非常に拡大しているので、そういった意味ではプレジャーボートの事故だけに限らないかと思うんですけども、やられる方が増えて母数が増えると、どうしても事故数も増えてしまうという傾向がある中で、今御説明のように、母数対で見ると減っているということであれば、今回はともかくとして、次回のビジョン目標のときに少し分けて考えるということと、絶対数なのかそうでないのかというようなことについても御検討を続けるとよろしいかと思えます。

また、いみじくも今御説明がありましたとおり、大型船とプレジャーボートでは、そもそも実施されている施策の内容がかなり大きく違いますので、そういった意味でも、本来であれば目標の中で1つの数値にまとめてしまうというのは、逆に皆様のいろいろな御努力が反映されなくてもったいないと思いますので、ぜひ次回に向けての御検討課題とさせていただきたいと思えます。

以上でございます。ありがとうございました。

【野川部会長】 ありがとうございました。御意見、承りたいと存じます。

次に、ウェブ参加の三浦委員、御意見お願いいたします。

【三浦委員】 すみません。全漁連の三浦です。私、手を挙げていましたが、同じ質問内容です。漁船やプレジャーボートや遊漁船の母数が分からないと比較にならないので、しっかりとその母数を見た上でどのような現象が起きているのかを見定めたほうがいいのではないかと言おうと思っていましたが、それは今質問で出ましたのもういいのですが、事故が発生している原因について、母数が増えている理由として、例えばレジャー機会が増えて出港回数が増えているとか、その原因みたいなものについて、何か分かっているのでしょうか。

【野川部会長】 御質問ですね。事務局、お願いいたします。

【事務局（池田）】 海難調査を担当しています安全対策課長、お願いいたします。

【野川部会長】 安全対策課長、お願いいたします。

【松浦安全対策課長】 安全対策課長の松浦です。御意見ありがとうございます。

御指摘の件、私どもが最も苦慮しているところです。登録隻数というものは関係機関との情報交換の中で把握できますが、「必ずしも実態として稼働している隻数と同じとは限らない。」と必ずついて回ります。なので、どれぐらいの船が実働しているのか、この中でどういふふうに事故が起きているのか、母数として相応しい数字がつかめなくて、実態の把握に

苦勞しているということがございます。また、海域によってもかなりばらついた事情があります。その中で一律の取組が非常に難しく、地域ごとに部署、管区本部単位で様々な取組をしているというのが実情です。このため、定量的に数値を整えて皆さんに御意見を求めたり、御指導願えるよう資料を御提示できていないということでございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。という御説明でした。よろしいでしょうか。

【三浦委員】 ありがとうございます。

【野川部会長】 ほかに、この件について。齋藤委員、お願いします。

【齋藤委員】 全日本海員組合の齋藤です。

15ページの事象を踏まえた安全対策ということで、実例として2021年5月の「白虎」と外国籍船の事故の件が挙げられました。また、2023年2月の事故も踏まえた対策というところでの表現だと思いますが、「白虎」と外国籍船との衝突事故に関して、高松高裁の判決が2月15日に出されたところがございます、その報道については御存じかと思えます。内容については、まず第1審が松山地裁のほうで、「白虎」の二等航海士に業務上過失往来危険の罪が問われて、禁固1年6か月、3年の執行猶予というところの判決が出されて、これに対して、二等航海士側が控訴し、高松高裁で控訴審を行った結果、この2月15日に高松高裁の判決が出されて、一審を支持するという内容で、二等航海士の控訴については棄却するという判決でございます。

裁判長の判決理由については、衝突した原因は二等航海士側にあるということで、注意義務違反の過失が認められるということでした。ここからが問題でございまして、裁判長は、航路管制に従う法的義務がないということを言われました。ここですね。航路管制に法的義務がないという内容で判決が出されたということです。

ということで、15ページの中身に十分関連することだと思いますので、数点お聞きしたいのですが、まず、このたびの高裁判決に対しての海上保安庁としての見解を求めたいと思います。次に、この航路管制の法的義務の有無について、御見解をいただきたいと思うのと、そもそもこの地裁、高裁で裁判が出されましたが、事故実態を踏まえた裁判がなされたのかというところが疑問でございまして、運輸安全委員会の事故調査報告書は出されたのでしょうか。

そして、もう一点、15ページの最後、2024年度実施計画で決定した安全対策について、2024年度早期の実現を目指すとありますが、決まった安全対策がどのような法的な権限や義務を持っているのか、御説明をいただければと思います。よろしく申し上げます。

【野川部会長】 3点ございましたが、最初の高松高裁の判決の内容に対する海上保安庁の見解を伺いたいということでしたが、これ、どなたかお答えいただけますでしょうか。

【事務局（池田）】 航行安全課、お願いいたします。

【福木航行指導室長】 航行指導室の福木です。すみません。中身をまだ確認していませんので、この場ではお答えできません。また後日回答します。すみません。

【野川部会長】 今伺ったところでは、航路管制に従う法的義務はないと裁判官が明言したということがございますが、今もし判決が手元ですぐあれば、ちょっと私も確認したいところですが、まだ十分にそれについて対応、検討なさっていないということですので、これについての対応をしていただくということをここで確認した上で、2つ目の御質問、運輸安全全部会の報告書が出たのかということ、あるいはどうなっているのかということについてはいかがでしょうか。お願いいたします。

【麓航行安全課長】 航行安全課でございます。運輸安全委員会の報告書については、まだ出ておりませんという状況でございます。

【野川部会長】 中間報告とかそういうのも特にない？

【事務局（池田）】 A4で2枚程度のもが出ていただけでございます。

【野川部会長】 3番目の齋藤委員の御質問は、15ページの一番下の2024年度早期の実現を目指す。実現を目指すための権限等、法的な根拠、裏づけについてお教えいただきたいということでした。これはいかがでしょうか。

【事務局（池田）】 航行安全課、お願いします。

【福木航行指導室長】 指導室長の福木です。ここで書いています早期実現といいますが、今のおっしゃった事故の詳細な原因というか、要は2件事故が起きまして、西側海域で危険な状況が起きているというところで、それを解消するための対策ということで、権限というよりは、通行している船舶が航路の出入口で危ない見合い関係になる場面が多いので、航行環境の改善という趣旨で「経路指定の設定」と、右側通行、左側通行、入れ替えを余裕を持ってできるように、「ブイの撤去」という、この2点について早期実現という意味でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。齋藤委員。

【齋藤委員】 ありがとうございます。この判決の内容については十分に精査をしていただければと思います。

しかし、1点、航路管制の法的義務については、現在の法律で生きているわけであって、

現在の法律上、法的義務はあるのかないのか、そこは今現在、現時点でもお話しいただけると思いますが、いかがでしょうか。

【野川部会長】 判決内容は別として、現在の法律の中身として、航路管制に従う法的な義務があるかないか、お願いします。

【事務局（池田）】 交通管理室長、お願いします。

【野川部会長】 交通管理室長、お願いします。

【花野交通管理室長】 交通管理室長の花野と申します。よろしくお願いいたします。

まず、発生場所が航路の外でございましたので、まず、航路に沿って走っていたかどうかという、来島海峡航路特有の航法が適用されない状況でございました。また、海上交通センターのレーダーエリアの中では、勧告という制度がありますけれども、今回、勧告についても管制官は出していないので、それに従って何か行動を起こすというような状況にもございませんでした。あくまで船同士の避航がどうであったかというような状況になったと、我々、承知しているところでございます。

【野川部会長】 そうすると、高松高裁の裁判官がこう言ったというふうに今、齋藤委員、御紹介いただきましたが、まさに航路管制に従う法的義務は存在しないということによろしいんですか。

【花野交通管理室長】 すみません。航路管制というところで言いますと、我々、航路インの時間等の管制はしていますし、来島海峡でございまして、右側航行や左側航行に移行するタイミングについての航法指示はしていますけれども、今お話しいただいている航法の管制というところでは行っていないという認識でございます。

【野川部会長】 いかがでしょうか、齋藤委員。

【齋藤委員】 航路に入るための青いラインに、航路外から管制を行うのではないのですか。

【花野交通管理室長】 例えばこの絵でいいますと、東側に向かって航行する船舶に対しては、転流のタイミングですと、左側航行で入航するように指示する場合がありますが、「白虎」のほうは恐らく西向きに出ていた船なので、そこには指示していません。

【福木航行指導室長】 指導室長の福木でございます。いわゆる航路に何時に入ってくるかとか、湾内に入らなようにという指示はするんですけども、危ない関係になって右左によけるといって管制はしていない、逆にできない。なぜできないかという、海の管制というのは、レーダー情報がかなり限定されています。例えば航空管制であれば、空なので、

何も空中にないんですけれども、海の上は漁船とか、人が泳いでいるとか、レーダーで分からない世界がありますので、基本的には海の世界では勧告とあって、船長に危ないですよという情報を与えて、最終的には船長が周りに船もない、人もいないという最終判断をしてよけるので、そういう意味では指示はできないというか、命令ではなくて勧告でやっているというところで、今の義務はないという理解です。

【齋藤委員】 それは最終的には衝突予防法の関係になってきますので、そこまで管制されているかということではないという理解はしております。航路管制ですね。このたびの来島は潮流によって航路が変わるというところでの航路管制について従う法的な義務です。

【野川部会長】 すみません。私の理解では、海上交通自体が大変深刻化しますので、例えば何らかの義務づけをしていて、それに従って航路管制で右に行きなさいと言ったところ違反したとなると、サンクションがないと義務づけする意味がありませんね。ところが、サンクションを伴うほどの重要な、法的な権限として命じるということをするためには、それが正確であるということ担保する裏づけがなきゃいけない。今のお話だと、いろいろなレーダー等の状況から、明らかに管制側が、これはもうこの命令に違反したら、サンクションを与えるほどにきちんとした指示を出すというほどの裏づけがなかなか取れない。したがって、命令、そして義務違反というような方向ではなくて、勧告し、できるだけ従っていただくと、そういうやり方で対応しているということだと思います。

だから、逆に言えば、正確にレーダー等の技術が発展して、明らかにこの船がこれ以上行ったら危ない、その可能性は極めて大きいということが確認できるということになれば、当然ながら、命令として、権限としてそれを指示し、そして違反に対してサンクションが可能なような法的な義務づけということができるといふ趣旨だといふふうに私は伺いましたが、それでよろしいですか、理解としては。

ということですね。

【齋藤委員】 ありがとうございます。ということで、本件については大変重要な問題ですから、高松高裁のこの判決について、当方についても判決文を入手して分析をしたいと思っておりますし、海上保安庁におかれましても、この裁判の判決内容についてはしっかりと精査をしていただければと思います。

1つははっきりしているのは、運輸安全委員会の事故調査報告書が出ていない現状において、裁判所のほうで審議され判決が出されたということが事実でございますので、これは委員の皆さんで共有いただければと思います。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかにございますでしょうか、御意見。木上委員、お願いいたします。

【木上委員】 大日本水産会の木上です。今の事件と申しますか、事故に対するお話の中で、この説明文、15ページの記述の中に、今のお話ですと、航路外で起こった事故だという理解でよろしいのでしょうか。

もしそうであれば、航路外にある船をどうコントロールしていくかというところが問題であって、航路の中にある船の整流化ということだと思えるんですけども、それとはまた別の問題という認識をしたんですね。ですから、ここの記述の中に航路外であるということを明記したほうがいいのではないかと思います。

以上です。

【野川部会長】 という御意見ですが、いかがでしょうか。

【事務局（池田）】 航行安全課、お願いします。

【花野交通管理室長】 今、御指摘のとおり、航路外で発生した事故でございますので、今現状として、航路出航船に対しましては、航路外の状況について、レーダーに基づいた観測の情報を提供しているところでございます。前広に提供させていただいております。入るほうも、例えばこの絵でございますと、左側航行に早めに移行していただきたいというようなことも情報提供しておりまして、なるべく我々の情報提供でカバーできるところは前広に対応しているところでございます。

航路外で起きたことについては、今回の西側海域の航行安全対策委員会でも認識いただいております、その対応を今検討させていただいているところでございます。御指摘ありがとうございます。

【木上委員】 ありがとうございます。このテーブルは安全対策を議論する場でもありますので、状況を正確に、そして、目的を明確にして対策を練るとというのが一番大事だと思うので、正確な情報提供をお願いできればと思います。よろしく申し上げます。

【野川部会長】 ありがとうございます。では、よろしく申し上げます。

ほかに御意見、いかがでしょうか。庄司委員、お願いします。

【庄司委員】 取りまとめていただきありがとうございます。

ただいまのお話も非常に根が深いお話ですし、海上保安庁さんの非常につらいところで、情報提供から始まって、助言か指示か、あるいは命令なのか、どこまでできるかというのが

一番難しいところとは認識しています。ただ、以前の「くらま」の事故もそうですけれども、一旦事故が起こると、誰の責任になるのかというところで問題になるという点と、それを踏まえての安全対策というふうに認識していますので、ぜひそこら辺を明確にしながら進めていただければと思います。

関連するその一步手前の話として、潮岬沖の分離通航帯について、先ほど御質問にもありましたけれども、小型船、中型船の航路が何故そういう航路なのかの理由、例えば、黒潮の影響があるのか、波の影響がある中だから陸に寄りたい、などがあると推察します。そのような理由があった上で慣例の航路ができているという部分もあると思いますので、先ほど何で40%を守れないかというあたり、結構重要なところだと思います。それも踏まえて、例えば黒潮が内側に寄っているようなときには小型船が多いかもしれませんよというような注意を与えるとか、そういう広範な情報提供というのも考えていただければありがたいなと思います。

庄司からは以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。何かコメントございますでしょうか。

【福木航行指導室長】 指導室長の福木でございます。潮岬沖の推薦航路につきましては、先ほどもありましたけれども、確かに遵守率が高いとは言えません。運用化してまだ1年たっていない状況ですので、そこは利用者のニーズを把握しながら、本当にあるべき姿、どこまで持っていけばいいかというのをこれからも検討していきたいと思っています。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。ウェブ参加の方もよろしいでしょうか。

伊藤委員、お願いいたします。

【伊藤委員】 海上技術安全研究所の伊藤でございます。いろいろ推進状況を説明していただきありがとうございます。

今、話題になりました15ページ、事故実態を踏まえた効果的な安全対策ということで、迅速にということを目指されているとのこと、かなりのショートスパンで行われているような印象を受けます。事故実態を踏まえての対応というのは非常に重要ですが、一方で、実は一定の蓋然性がある海域だったのではないかというように推測いたします。そうだからこそ、事故が実際に起きたときには社会の注目を浴びるというようなことになっているわけで、大きな事故が起きなければ大丈夫ということでは全然ないと思いますので、前広な対策というか、前広な活動、次はどこをやっていったらいいのかといった調査、そういったも

のを広くやっていかれることが重要ではないかなと思います。

事故の後、これらの活動を全て行わなくてはならなくなり、急ぎ過ぎると、今のような多様な御意見を聞く機会を逃してしまい、結果としてより重要な対策が行えず、効果の薄いものになってしまう恐れもございますので、しっかり、一定程度の準備ができるように時間を確保されるということが重要かなと、伺っていて思いました。ありがとうございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。御意見として伺うということによろしいでしょうか。

ありがとうございました。

ほかに御意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

私から1点お伺いしたい、あるいは御指摘をしたいのは、このビジョン目標の達成状況で、船全体の目標を掲げて、その達成状況を船種別にこうやって上げるというのは、それ自体で非常に意味があるのは、まさに今、御議論があったプレジャーボートが突出して事故隻数が多いということで、問題の所在が非常に明らかになる。要するに、誤差の範囲内では幾らでもプラスであったりマイナスであったりすることはあり得るけれども、それを超えた結果が出ているということで、これからの対策のアクセントが分かりますので、その点がむしろ非常によかったのではないかと思います。それを踏まえて、今御意見がありましたように、プレジャーボートについては特別な対応が必要になってくるのではないかとということもそのとおりだと思います。

その観点から言えば、隻数は確かにプレジャーボートが大変大きくて、プレジャーボートの事故隻数だけで全体の平均が下回ってしまっているということですが、パーセンテージで言いますと、遊漁船がもっと多いわけですね。10ページの左下、遊漁船は目標値52隻に対して91隻が事故を起こしている。75%、目標値より多いというのは、これぐらい隻数だと、少し何か特別な問題があるというふうに考えざるを得ない。この辺も、今、遊漁船関係の方はおられないので、恐らく御意見がないと思いますが、少し事務局として注目して対応を考えていただければと存じます。よろしく願いいたします。

お願いします。

【事務局（池田）】 ただいま部会長からの御意見でございますが、遊漁船は隻数は少ないが、パーセンテージで見るとかなり多く、もう少し詳細な分析、船種ごとの分析をして、何が原因か、それに対してどのような施策を取っていけるのか、できる施策とできない施策がございますので、その点も踏まえて、今後委員の皆様方に御相談させていただきたいと考

えております。

以上でございます。

【野川部会長】 よろしくお願ひいたします。

ほかによろしいでしょうか。

よろしければ、ほかにも御質問等なければ、以上をもちまして本日の審議は終了としたいと存じます。

海上保安庁におかれましては、本日、各委員からいただきました御発言、御意見を踏まえつつ、第5次交通ビジョンを引き続き推進していただきたいと存じます。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。お願ひいたします。

【事務局（池田）】 野川部会長、ありがとうございました。

閉会に当たりまして、交通部長、君塚より御挨拶申し上げます。

【君塚交通部長】 海上保安庁交通部長の君塚と申します。本日は、委員の皆様におかれましては、大変御多忙のところ、船舶交通安全部会に御出席賜りまして、心から御礼申し上げます。

第5次交通ビジョンの推進状況について、幅広い御意見、非常に貴重な御意見を賜りまして、本当にありがとうございます。

また、野川部会長におかれましては、このたび、部会長を快くお引受けいただきましたこと、改めてお礼申し上げます。また、本日の部会において円滑な議事進行を賜りましたことに、重ねて御礼申し上げたいと思います。

改めまして、本年度から始まった第5次交通ビジョンでございますけれども、自然災害の激甚化、頻発化、あるいは次世代エネルギー、洋上風力、自動運航船の進展、マリンレジャーの活発化、デジタル技術の進展といった様々な海上安全をめぐる大きな環境の変化を踏まえて、新たな時代のニーズに対応した施策の目標が第5次交通ビジョンで示しているところでございまして、毎年度フォローアップをするということで、今日、初年度の御議論を賜ったところでございますけれども、このアクションプランは今年度のPDCAサイクルという形で、今年度の実施状況を踏まえて、また、委員の皆様からの御指摘をいただいて、また来年度につなげるという形で進めているところでございます。

本日いただいた御意見、いずれも貴重と思っております。まず、田淵委員からいただいた推薦航路の件、庄司委員からも御指摘いただきましたとおりでございますが、遵守率ということに関して、小型船においては天候の問題とか、あるいは燃費の問題ということで、沿

岸を運航するケースも多いというような実態もあろうかと思っております。そういう中で、遵守率ということは1つあるんですけども、やはり安全を守ることが一番の目標でございますので、そういった中で、今日の御指摘は、それをどういう具合に我々として、まずは推薦航路というものを知っていただくということだと思っておりますが、これをしっかり広報していく中で、やはり安全を守るためにどうしたらいいかということで我々は取り組んでいくべきと思っているところでございます。

村瀬委員、また、工藤委員からは、プレジャーボートとそれ以外で分けてという御指摘の中で、先ほど申し上げましたとおり、我々の政策がどのような成果を上げているかということをしっかり把握した上で、それを自ら評価し、委員の皆様人评价いただけるようにということに取り組んでいるところでございまして、プレジャーボートの事故は数が多いというところでございますけれども、今いろいろな分析、いわゆるEBPMという形で、どのようなことが原因でそういった事故があり、また、どういう対策を打つかということに関して、いろいろな勉強をしながら進めている中で、1つは機関故障がプレジャーボートの事故にかなり直結しているということ、あるいは操船経験の浅い方が事故を起こしているといういろいろな分析の中で、我々も効果的に対策を打って、少しずつ減っているという成果もございますので、そういった中でしっかり政策効果を発揮するとともに、今後の施策の高度化のために委員の皆様御意見を賜りたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

それから、先ほどいただいた来島海峡の事故の裁判の件でございますけれども、これにつきましては、管制というのは、情報提供、勧告、指示、いろいろなレベルがある中で、裁判で御指摘されたことをもう1回分析しますが、基本的には海上交通安全法の運用について裁判でそういう判決が出されたと思います。また、運輸安全委員会の報告がない中でという御指摘もありましたので、運輸安全委員会はなかなか時間がかかることでございます。また、再発防止という観点の分析でございまして、そういう意味では、時系列的にはなかなか裁判には間に合うという形にはなっておりません。先ほど齋藤委員から御指摘いただいた義務ということに関しては、もう一回、私ども、判決を見た上で、しっかり私どもの中で整理をした上で、管制ということに関しても今後高度化していくということを引き続き進めたいと思っております。

木上委員からも同様な、航路の中か外かというようなことも今のお話に関連するところでございまして、その辺をしっかり整理して取り組んでいきたいと思っております。

潮岬について、庄司委員から広範な情報提供という御指摘がございましたので、しっかりと知っていただいた上で、かつ、安全を守るということに関して引き続き取り組んでいきたいと思っております。

伊藤委員からは前広の対策ということで、事故が起こってから後追いということにならないように、事前に事故の蓋然性の高いところはしっかりと私どもで把握する中で、前広にという御指摘ございましたけれども、事故が起こらないような形で対策を打っていければと思っております。これは輻輳海域でもそうですし、それ以外の海域でも事故を防止するために取り組んでいくということだと思っておりますので、引き続き御指導をよろしくお願いしたいと思っております。

野川部会長からは遊漁船の実態ということで、船舶交通安全部会は、海上保安庁の施策を御評価いただくということなのですが、ほかの主体、水産庁もそうですし、漁船の対策に対してもいろいろな働きかけを関係省庁に行う中で効果を上げていきたいと思っておりますが、まさに政策評価ということになるとなかなか難しいのと、先ほど御指摘いただいた75%を超えているということに関して、その分析とか、どういう取組をしたらよりそれを下げられるのかというところは、やはり他省庁も、あるいは他の関係機関も絡むところでございまして、その辺は私どもがどういう取組をしていったらいいかというところ、我々の取組がどういう効果をもたらすかということをしっかり把握した上で、施策を御評価いただけるような形で整理して、また、意見をお諮りしたいというふうに思っている次第でございます。

今日、様々な御意見を賜ったところでございますけれども、引き続きPDCAサイクルに沿った形で、より実効性の高い施策の遂行を目指してまいり所存でございます。委員の皆様におかれましては、引き続き海上保安庁における海上安全確保の取組に対して御指導を賜りたいと思っております。これを改めてお願い申し上げまして、私からの閉会の挨拶とさせていただきます。本日はお忙しいところありがとうございました。

【事務局（池田）】 ありがとうございます。

本日は長時間の御審議、誠にありがとうございました。引き続き、第5次交通ビジョンを推進してまいりますので、委員の皆様におかれましては、今後とも御協力のほどよろしくお願いいたします。

なお、議事録につきましては、事務局で整理でき次第、委員の皆様にご確認の上、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。

以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会第22回船舶交通安全部会を終了いたします。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —