

交通政策審議会 第19回海事分科会

平成21年11月6日(金)

【川崎安全課長】 まだお見えになってない委員の方もいらっしゃるかもしれませんが、定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第19回の海事分科会を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、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。申しおくれましたけれども、私、事務局を務めさせていただきます海上保安庁交通部安全課長の川崎でございます。よろしく願い申し上げます。当分の間、議事の進行を務めさせていただきたいと思っております。恐縮でございます。座って発言させていただきます。

本日の議題でございますが、諮問第91号の新交通ビジョンを踏まえた海上交通の安全確保のための制度の施行についてということでございます。まず委員のご紹介をさせていただきます。お手元に出席者の名簿、配席図もお配りしているかと思っておりますので、ご参照いただければと思います。

それでは、海事分科会の委員をご紹介します。分科会会長でございます杉山委員でございます。

【杉山(武)分科会長】 杉山でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 浅野委員でございます。

【浅野委員】 浅野でございます。

【川崎安全課長】 小杉委員でございます。

【小杉委員】 小杉でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 竹内委員でございます。

【竹内委員】 竹内でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 山村委員でございます。

【山村委員】 山村でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 次に臨時委員の方をご紹介します。小野委員でございます。

【小野臨時委員】 小野でございます。

- 【川崎安全課長】 今津委員でございます。
- 【今津臨時委員】 今津でございます。
- 【川崎安全課長】 上野委員代理の影山様でございます。
- 【上野臨時委員代理（影山）】 よろしくお願ひいたします。
- 【川崎安全課長】 庄司委員でございます。
- 【庄司臨時委員】 庄司と申します。
- 【川崎安全課長】 前田委員、ちょっとおくられているようでございます。戸田委員でございます。
- 【戸田臨時委員】 戸田でございます。よろしくお願ひいたします。
- 【川崎安全課長】 白須委員でございます。
- 【白須臨時委員】 白須でございます。よろしくお願ひします。
- 【川崎安全課長】 服部委員でございます。
- 【服部臨時委員】 服部です。どうぞよろしくお願ひいたします。
- 【川崎安全課長】 松浦委員でございます。
- 【松浦臨時委員】 松浦でございます。よろしくお願ひいたします。
- 【川崎安全課長】 宮原委員代理の林様でございます。
- 【宮原臨時委員代理（林）】 林です。どうぞよろしくお願ひいたします。
- 【川崎安全課長】 村木委員代理の谷口様でございます。
- 【川崎安全課長】 森本委員でございます。
- 【森本臨時委員】 森本です。
- 【川崎安全課長】 山崎委員代理の前田様でございます。
- 【山崎臨時委員代理（前田）】 前田です。
- 【川崎安全課長】 木場委員、渡辺委員、宗岡委員、藤澤委員におかれましては、所用のためご欠席という連絡を賜ってございます。

したがいまして、本日の分科会には、委員、臨時委員、総員22名のうち、議決権を有する13名の方がご出席されてございまして、過半数に達してございます。本会が有効に成立していますことをまづもってご報告申し上げたいと思います。

なお、本日は2時間程度のご審議を予定させていただいてございますけれども、途中退席される委員もおられますことをご了承いただきたいと思ひます。

続きまして、海上保安庁の側の出席者を紹介したいと思ひます。まづ海上保安庁保安庁

長官、鈴木でございます。同じく、交通部長の小山内でございます。

【小山内交通部長】 小山内でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 総務部参事官の佐藤でございます。

【佐藤参事官】 佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 総務部政務課長の土屋でございます。

【土屋政務課長】 土屋でございます。

【川崎安全課長】 交通部企画課長の岩崎でございます。

【岩橋企画課長】 岩崎です。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 交通部計画運用課長の加賀谷、少しおくれてございまして、現在土崎調整官が出席してございます。

【土崎調整官】 土崎です。

【川崎安全課長】 整備課長の高橋でございます。

【高橋整備課長】 高橋でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 警備救難部救難課長の久保でございます。

【久保救難課長】 久保でございます。

【川崎安全課長】 交通部安全課航行指導室長の藤井でございます。

【藤井航行指導室長】 藤井です。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 同じく安全課交通管理室長の秋本でございます。

【秋本交通管理室長】 秋本でございます。

【川崎安全課長】 同じく安全課航行安全企画官の安尾でございます。

【安尾航行安全企画官】 安尾と申します。

【川崎安全課長】 同じく安全課課長補佐の角野でございます。

【角野安全課課長補佐】 角野と申します。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 私、川崎でございます。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。まず座席表、議事次第、委員の名簿、それぞれ1枚ずつあろうかと思えます。また、資料といたしまして、諮問第91号「新交通ビジョンを踏まえた海上交通の安全確保のための制度改正の施行について」と題しました資料と、関門海峡における護衛艦とコンテナ船の衝突事案の概要の資料、それから、「新交通ビジョンにかかる取組み状況と今後の課題」と題する資料をそれぞれ1部ずつお配りしていると思えます。過不足ございましたら、おっしゃっていただければと思えます。よろ

しゅうございましょうか。

なお、本分科会につきましては、従来より情報公開の観点から、この会議自体を公開という形でさせていただいております。また、冒頭のみ写真撮影ということになってございます。

また、議事録につきましても、発言された方のお名前を明記した上で、国土交通省のホームページに掲載するというようにしてございますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、議事に入ります前に、海上保安庁長官の鈴木よりごあいさつを申し上げたいと思います。

【鈴木海上保安庁長官】 7月24日付で海上保安庁長官になりました鈴木でございます。その前1年間次長をさせていただいておりましたので、スムーズに長官を引き継ぐことができました。

本日は、杉山会長はじめ、海事分科会の委員の皆様方、大変お忙しい中、また、会議室の関係で、こんな手狭なところでお集まりいただきまして、ありがとうございます。

また、日ごろから、大変私どもの海上保安行政にご理解、ご支援をいただいております、ありがとうございます。

ご承知のように、歴史的な政権交代がございまして、私ども国土交通省もそうですし、霞が関全体でも、連日報道がなされていますように、いろんなシステムが今、大きく変わろうとしています。そういう中で、我が海上保安庁は、おかげさまで、今までどおりしっかり仕事をせよということで、あまり変わらずに仕事をさせていただいておるわりと幸せな官庁ではないかなと思っております。したがって、私どもは、逆に一層気を引き締めて、本日お願いしております交通安全行政をはじめ、海上保安行政全般にしっかり取り組んでいきたいと思っております。

本日お願いしております船舶交通の安全確保に向けた施策に関しましては、海事分科会におきまして、昨年6月に新交通ビジョンを取りまとめいただきまして、今後5年間の主な課題、あるいは施策の方向性につきましておまとめいただいたわけではありますが、早速それを具現化するために法律改正をさせていただきました。まずこの分科会で、本年1月に制度改正の方向性についてご答申いただきましたが、これを受けまして、我が海上保安庁におきまして、港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案をさきの国会に提出させていただきまして、全会一致で可決いただき、成立したところでございます。ご承知の

ように、解散がいつになるかとか、相当ハラハラした局面の中で、法案の審議順が一番後ろに近いほうだったもので、ほんとうに通るのかなということ、相当大変だったんですけれども、何とか会期の終盤で成立をみました。それから、大事なお話でありますので、1年間かけて施行の準備をするということで、今、施行の準備をしているところでございます。今日は、その施行のための基本的な考え方につきまして、この分科会の皆様方のご審議をいただきたいということでお願いしたわけでございます。

また、あわせて、この制度の施行にも関係するわけですが、先月の10月27日に関門海峡で大きな衝突事故が発生いたしました。その概要も、ただいま捜査中でありますので、あまり詳しくは申し上げられませんが、ご説明させていただきます。

また、新交通ビジョンでお示しいただいた課題の中から、海上交通センターの管制官の研修養成の強化及び小型船舶にかかわる安全対策に関する当庁の取り組み等についてもご報告させていただきたいと思っておりますので、大所高所からのご意見を伺えればと思っております。

それでは、よろしく願いいたします。

【川崎安全課長】 それでは、これからの議事につきましては、海事分科会会長の杉山会長にお願いしたいと存じます。よろしく願い申し上げます。

【杉山（武）分科会長】 杉山でございます。本日もよろしく願い申し上げます。

早速ですが、それではまず議事の1番目ですが、当分科会に付託されております諮問第91号、新交通ビジョンを踏まえた海上交通の安全確保のための制度の施行について、これの審議に入りたいと思っております。まず事務局からご説明をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【川崎安全課長】 資料は、海上保安庁交通部安全課の角野課長補佐から説明をさせていただきます。

【角野安全課課長補佐】 安全課課長補佐をしています角野と申します。資料に基づいて説明をさせていただきます。座って説明させていただきます。

お手元に「新交通ビジョンを踏まえた海上交通の安全確保のための制度改正の施行について」という横紙の資料がございますので、こちらに基づいて内容をご説明させていただきます。

まず1ページ目でございますが、「新交通ビジョンを踏まえた」とうたっておるところでございますので、まずこのビジョンについて、こういう内容を取りまとめいただいたという内容について簡単にまとめてございます。船舶交通の安全の確保にかかる背景であると

か、それから、方向性を示す上での基本理念等をまとめていただいた上で、右側の部分ですけれども、課題、それから重点施策ということで、幾つかの柱をこのような形で取りまとめていただいたところでございます。このうち赤字で書かれている部分ですけれども、こちらについて制度改革が必要であるということで、話がスタートしているということでございます。

ページをめくっていただきまして、2ページ目でございます。当該、赤字で書かれています。たふくそう海域における安全性の向上、それから、港内での効率化・安全化の対策の強化という方向性について、ことしの1月に、海事分科会において、制度改革の方向性ということで取りまとめをいただいております。具体的にこういう方向で制度を改正していくべきだという項目として、列挙しているような内容について海上保安庁のほうできちんと取り組んでいくようにということで答申を取りまとめていただいたという次第でございます。

これに基づいて、下の部分ですけれども、港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律を、さきの国会に提出させていただいて、成立してございます。ことしの7月に公布されてございます。先ほどの長官からのごあいさつでも、1年間かけてということでございましたけれども、今まさに公布された改正法を施行させるための準備に取り組んでいるところでございますが、本日ご審議いただくのは、まさに法制化された新たな制度を施行させるための基本的な考え方についてご意見を伺うものという位置づけになってございますので、ぜひよろしく願いいたします。

ページをめくっていただきまして、3ページ目から、それぞれの制度の施行に向けての考え方をまとめておりますので、個別に順を追って説明を進めていきたいと思っております。

まず、これから先の資料ですけれども、左側に制度改革の内容ということで、法律で手当てした新しい制度の内容を簡単に書かせていただいて、右のほうでその施行に関する考え方、具体的には省令で決めていくべきことですが、そういうものをまとめていくという構成になってございます。

まず1つ目の項目の追い越しの禁止という点でございます。制度改革の内容としては、海上交通安全法の航路と、一般的に追い越しが認められておりますが、一部航路が狭隘で屈曲しているとか、それから、潮流の影響があるということで、追い越しをしようとして事故が起きている海域も一部で見られます。このため、航路の一定の区間について追い越しを禁止することができるというような制度を創設したところでございます。

施行に関する考え方の部分ですが、では、どこの海域を追い越し禁止するのかということとを右の部分でまとめてございます。具体的には、無理な追い越しによる海難が多発している来島海峡航路の中でも、特に航路が屈曲している部分、この赤字の斜線の部分を特定して、ここにおいては追い越しを禁止するという形にしたいと思っております。ただ、いかなる場合にも一律に追い越しを認めないという運用にしてしまうとむしろ危ない場面が出てくるので、一定の速力の遅い船舶については例外的に追い越しを認めるというような形で、この制度を運用していきたいと考えてございます。

次のページ、4ページ目でございます。航路外での待機指示でございます。法律で手当した内容は、非常に潮流が速いとか、それから、霧によって視界が制限されるということで、航路全体の安全性を確保する観点から、一定の場合を具体的に限定して、航路に入らないでください、航路の外で待ってくださいということを海上保安庁のほうから指示できるようにするという法律の改正をしてございます。

具体的にどういう場合かということとを4ページ目と5ページ目にわたって説明しております。3つぐらいパターンがあるなどと考えてございまして、1つは、視界が霧等によって制限されるような場合、これが1つ目の場合でございます。それから、5ページ目の(2)で、潮が非常に速く、速力が維持できないような船舶が発生しそうだというときには、その船舶に対して「外で待ってください」と言えるようにしようというのが2つ目の場合でございます。それから、最後3つ目の場合ですけれども、幅が狭い航路において、大きな船舶同士がすれ違うことが危険だという場合については、船舶に対して、「ちょっと外で待ってください」と言えるような3つの類型をつくろうと考えてございます。

4ページ目に戻っていただいて、それぞれ細かく内容についてご説明をさせていただきます。まず視界制限の場合ですけれども、これは、海上交通安全法が適用される主に船舶の通航路になっているような海域と、それから、港の中とでは大分考え方が違いますので、それぞれ別々に基準を設定したいと考えてございます。

海上交通安全法の適用海域、東京湾と伊勢湾と瀬戸内海における基準ですが、まず、これら海域に設定されている航路をすべて対象にする必要があると考えてございます。その上で、具体的な基準の設定に当たっては、いろいろ考慮しなければならない要素があるだろうと考えてございます。例えば気象観測上の視程の基準。具体的には、気象観測上、例えば視程が500メートルを切ったときには濃霧と整理されるとか、1,000メートルを切ると霧状態であると整理されるというような視程の基準について、まずひとつ考慮しな

ければならないだろうということ。

それから、船舶の運動性能ですね。大きい船ほど運動性能が落ちてくるということで、より小さい船と比較しても、視界の状態がそれほど悪くなくても、大きな船舶については航行を制限する必要が出てくるのではないかということで、そういう運動性能も考慮しなければならぬだろうと。

さらに、船舶が危ないと思ってよける動作をとるときに影響を与える要因というのも、単に船舶の運動性能だけではなくて、周りの航路の幅であるとか、潮流の速さといった様々なものが存在しますので、こういった要因を総合的に勘案して、基準を設定したいと考えております。

具体的には①と②ということで整理しておりますけれども、2段階に分けて、視界が2,000メートル以下となった場合については長さ200メートル以上の船舶、海上交通安全法上は「巨大船」と言われておりますけれども、そういう船舶等を対象にしたいということ。ただ、それだけでは十分な安全が確保できないのではないかなというように要請もございまして、もう一つ、視界が1,000メートル以下となった場合についても、基準を設定した上で、対象としては、長さ160メートル以上の船舶等をここで対象にしたいと考えております。

ちなみに、このような基準による待機指示が実際にどの程度が出されるかについては、下の部分で過去のデータを示しております。海域によって霧の出やすい、出にくいがございますので、非常に差があるのですが、過去5年の数字等を見ると、例えば霧が出ることが比較的多い来島海峡航路では、2,000メートルの基準で、多くても1年に10回ぐらいとなっておりますので、船舶の運航にそこまで大きな支障を及ぼすことはないかと考えてございます。

次に、5ページで、今度は港の中の基準について触れております。船舶の通航路となっている海上交通安全法の航路とは違って、港の中での活動ということで、色々な船舶が色々な速度で走っております。このため、あまり一律に非常に厳しい基準でやってしまうと、港内での様々な活動自体がそのまま止まってしまうおそれがあるということなので、特に必要と認められる港をまず対象としようと考えてございます。

特に必要と認められる港をどう考えるかということでございますが、例えば航路が長ければ長いほど、危なくなるのではないかなということ。それから、航路の横に、逃げる水域があれば、それなりに安全が確保できるのではないかなとか、それから、実際にどれぐらい

視界が制限される状態で海難が起きているのかということを経合的に勘案しております。右に、港内の航路のうち最も長い10の航路を取り上げてきて、色々とデータをつけておりますけれども、具体的に海難が発生している状況であるとか、避航水域の有無等を勘案して、まずは、関門港と仙台塩釜港の2港を対象にしたいと考えております。その際、基準としては、海交法の航路ほど厳しい基準でやってしまうと、港内での活動が止まってしまうおそれもあるので、濃霧とされる基準の500メートルという基準で設定をしたいと考えてございます。

以上が1つ目のカテゴリーの視界制限状態での基準になります。

2つ目のカテゴリーの潮流の関係ですが、こちらは、優速規定が既に定められている、もしくは、この改正で、優速規定を定めようと考えている海域を対象にしようと考えてございます。具体的には、既に定められている関門港と、それから今回新しく設定しようとしている来島海峡航路、ここで優速規定を守れなさそうな船舶には、待機してくださいという指示をできるようにしたいと考えてございます。

最後の3つ目のカテゴリーの巨大船との行会いということですが、実はこれは、既に海上交通安全法の措置として決められているものをそのまま位置づけようというものです。航路の幅が狭い伊良湖水道航路と水島航路において、巨大船と、それよりももう少し小さい船——準巨大船と我々はよく言いますが、とのすれ違いが危険な場合に、準巨大船に対して待機指示をすることができると現行法上もなっておりますけれども、それと同じ基準によって、伊良湖水道航路で130メートル、水島航路で70メートルという基準に設定したいと考えてございます。

以上が航路外での待機指示にかかる部分でございます。

次が、AISを活用した進路を知らせるための措置でございます。AIS船舶自動識別装置の船舶への条約に基づく搭載義務が完了しておりますが、航行安全に非常に役立つ装置であるということで、我々もこの機械によって得られる情報をどんどん活用していこうと考えているところでございます。このAISで発信する情報の中に、目的地という、航海のごとに入れ直していただく項目があるわけですが、こちらのほうの入力の仕方が、船によってかなりばらばらであるという現状がございますので、これをできるだけ統一して、皆さん一律に1つのフォーマットに従って理解できるような形に統一していきたいというのが今回の制度改正の内容でございます。

具体的にどのようにするかということですが、実は目的地の入力の方法につい

では、全く国際的な約束事がないわけではなくて、IMOが入力方法のガイドラインを出しておりますので、日本としても、こちらのガイドラインに従った形での入力を求めていると考えてございます。

そのガイドラインの内容ですけれども、下の参考のところに記載しておりますが、入力方法に混乱が見られることから、その統一性を図ることを目的として、国連のLOコードの使用を推奨するとされております。国連のLOコードですけれども、国を示す2文字と地点を示す3文字の5文字を組み合わせて、輸出入の手続などのときに、一々地名を全部書かなくてもそれがわかるようなものにしようということで、国連が管理しているコードがございますので、IMOのガイドラインでもこちらを使いましょうとされております。このため、我々もできるだけこれに沿った形でやっていこうということで、まず目的港について、とくに港則法の適用港についてまずきちんとコードを定めた上で、その目的港のコードの入力を求めたいと考えて折ります。

ただ、それだけではなくて、現在、例えば大きな港で、中の水路が枝分かれしていて非常に複雑になっている港では、港則法に基づいて、旗りゅう信号によって進路を示すこととしておりますが、こういうものもAISで発信すれば、非常にわかりやすいだろうということで、現在の旗りゅう信号に準じたコードを設定して、入力をしてくださいというお願いをさせていただきたいと考えてございます。

例の部分で、京浜港の横浜区を目的港して、横浜港内で堺運河の係留施設に向かう船舶の場合には、横浜区を示すコードとして、JPのYOKというものをきちんと定めた上で、さらに、今、堺運河の係留施設に向かう船には、2代のSUという旗りゅう信号を上げてもらっているところですが、これに準じるコードとしてSUというものをに入れてくださいということを求めていきたいと考えてございます。

さらに、経由するルートとかを特に示すことが航行安全上役立つというものがあれば、それを追加的に入力していくような形に持っていきたいと考えてございます。

以上がAISを活用した進路を知らせるための措置ということでございます。

次に7ページで、来島海峡航路における航法の①ということでタイトルを挙げさせていただいております。来島海峡航路にのみ適用される特殊ルールということを幾つか新たに整理しております。1つ目は、最低速力、いわゆる優速規定を設定しようということで、法律において維持しなければいけない最低速力を定められるように手当てをしてございます。施行に関しては、具体的にどのぐらいの速さにするのかということを決めなければな

りません。このため、実際に当該来島海域の水先人の方々や色々な関係者に集まっていたいて、委員会を開いて、シミュレーション等をやっております。結論としては、潮流の速力に4ノットを加えた速力とするという優速規定にしたいと考えております。

下に、簡単にどういうシミュレーションの結果だったのかということを示しております。例えば左に示しているのは、海上交通シミュレーションとあって、今後予想される通航船舶の交通量などをコンピューターに入力することで、通航する船舶の間にどのような交差関係がどの程度生じるのか、優速関係があるときとないときで、どれぐらい危険な交差が減るのかを分析したのですが、その結果として、交差関係の危険度の減少率を示しております。また右は、実際に操船シミュレーターを用いて、水先人の方々等にシミュレーターで操船をしていただいて、どれぐらい操船に余裕があるのか安全度を評価した、その結果を示しております。優速規定、高ければ高いほど安全性が向上するというのは、そのとおりではあるのですが、あまり高い数字を設定してしまうと今度は船が通れなくなるということもございますので、安全性のみならず、経済性も考慮した結果として、優速規定4ノット以上が適当であると、その委員会でも整理されておりますので、その結果をそのまま引いていきたいと考えております。

ページをめくっていただきまして、8ページでございます。来島海峡航路における航法の2つ目でございます。来島海峡航路では、北流と南流とで流れの向きが変わる転流というものがありますが、その前後で通航方法が右側通航と左側通航が変わります。その変化のタイミングをきちんと指示できるようにするという制度改正を行っております。それから、入航の前には、指示を行うためには船名を確認しなければなりませんので、船名を通報してくださいという義務を設定しております。

具体的にどう施行していくのかという点に関しては、指示についてはまさに指示をするということだけなので、特になのですが、入航前の通報の義務づけについては、まずどの船舶を対象にするのかということを決めなければなりません。全船というのも1つ考え方としてはあるのですが、基本は転流時の航法変更のための措置ということなので、転流時刻の1時間前から転流時刻までの間にその海峡を通る船舶を対象にしようと考えております。また、通報事項としては、船名であるとか、通信手段であるとか、速力といった事項を通報してくださいということ。さらに、通報のタイミングとしては、下で示されている、ラインを越える瞬間に通報してくださいということで運用していきたいと考えております。

次が9ページで、航路以外の海域における航法というものでございます。海上交通安全法では、航路においてルールを設定することで、船舶交通の安全を守ろうという基本的な法律の枠組みになっております。しかしながら、昨年3月に明石海峡の出入り口付近で事故が起きましたけれども、航路の外でも一定の整流をしなければならないような海域もございまして、そういった海域においては、ルールという厳密なものではないですけども、経路ということで、できるだけそれに沿って走って下さいというものを設定できるようにしたのが今回の制度改正の内容でございます。

具体的にどの海域で設定するのかというものを決めていかなければなりませんので、それを右側に列挙してございます。例えば東京湾であれば、アクアライン付近ですね。風の塔と海ほたるの間で狭くなっている部分において整理が必要であるとか、それから、伊勢湾であると、伊良湖水道航路の出入り口付近、まさに船舶交通が収束・発散するので、そこでの整流措置が必要ではないか等々、これら海域を対象にしていきたいと考えてございます。

具体的なイメージとして、次のページ以降で示しておりますけれども、例えば11ページで、右側の上から2つ目の図ですけれども、ここがまさに先ほどのアクアライン付近の海域でございます。風の塔と海ほたるの間、非常に狭くなっているもので、そこではできるだけ右側に寄って走りましょうということを経路の内容としたいと考えてございます。

それから、事故が起きた明石海峡では、13ページの下の方の2つ並んでいるうちの右側の図ですけれども、航路にショートカットして入ってくるのではなくて、ブイを回ってできるだけ入っていきましょうということをしていきたいと考えているところでございます。

次の措置でございますが、15ページで、船舶の安全の航行を援助するための措置ということで、海上交通センターが今後より能動的に海難防止に向けた役割を果たしていくために今回制度的に措置した部分でございます。

1つは、まず、今も海上交通センターは情報を提供しているわけですが、中には聞いていただけてないという状況がございますので、一定の船舶に情報の聴取義務をかけましょうということ。それから、単に事実の情報提供ということではなくて、一定の措置を促すような勧告をできるようにしましょうということを経路改正で手当てしたところでございます。

施行に関しては、まず1つ目、情報の中身を整理しなければなりません。今も海上交通センターからは、気象に関する情報のような一般的な情報から、より事故を防ぐために直

接的に役に立つような情報まで、いろいろ情報を提供しているわけですが、義務をかける以上、ほんとうに役立つ情報を対象にすべきであり、広く一般的に聞いてもらっているだけの情報は対象にしにくいだろうと考えてございます。このため、資料に書いてございますが、個々の船舶の航行の安全に直接具体的な危険を生じるおそれがある行会いとか乗り揚げに関しての情報を対象とするよう整理したいと考えてございます。

それから、もう一つ、どこで義務がかかるのかという海域を決めなければなりません。海上交通センターは航路を守るのが基本ということで、航路が中心になるわけですがけれども、四角四面に航路だけということで、出入り口付近などを対象にしないということになると、航路の安全そのものを確保できませんので、航路と一体となって安全を確保することが重要な海域を対象にして、少し広がりを持ったものとしてやっていきたいということでございます。

それから、港則法上は、港を指定してということになるのですが、ここは、通過船舶の交通量が多いとか、海難が多いという特徴を持つ関門港を対象にしようと考えてございます。

1枚めくっていただいて、16ページに具体的な対象海域のイメージを示しております。下のほうに薄く書いてあるのが航路で、その上から太く四角囲いをして斜線を引いている部分が、まさに対象にしようと考えている海域になります。航路から少しはみ出る形で、例えば出入り口付近を対象にするなど、このような海域で情報の聴取をしていただきたいと考えてございます。

次に17ページでございますが、航路通報・指示対象船舶の拡大という部分でございます。海上交通安全法の各航路について、巨大な船舶がどんどん時間をおかずに入ってしまうと危険ですので、現在、事前に通報していただいて、管制計画というものを立てて、時間調整をしながら入っていただくという措置をしております。現在、法制定時からの通報対象船舶ということで、長さ200メートル以上の巨大船ということでやっているところでございますが、通報を求めて、入航時間を調整する船舶となっていない船舶、つまり時間調整がされずに自由に走っている船舶が、船舶の大型化に伴って、近年非常に大型化してきております。航路の幅は変わりませんので、そうすると、時間調整をしなければならない船舶というのは、現在の200メートルよりも小さい船舶も含めて対象にしなければなりませんので、航路ごとに定める船舶について、通報の対象に追加することができるように今回制度改正したわけでございます。

施行に当たって具体的にどういう船舶を追加するのかということですが、基本的に、航路は幅700メートルを標準とするという前提で設定されておりますが、標準的な航路幅を有する航路については、一定の基準で整理したいと考えております。他方で、幅の狭い、標準的な幅を確保できていない航路では同じ基準で整理することは難しいと考えておりますので、このように大きく2つに分けて考えたいということで思っております。

1つ目ですが、分離通航している航路の基準ということで書いている部分ですが、標準的な航路幅を有する浦賀水道航路における幅員、通航実態を用いて、並行して航行する2船の間で相互に働く影響を考える際の一般的な関係式がございますので、こちらを使って整理した結果として、160メートル以上の船舶を対象にしたいと考えております。

2つ目の幅が狭い航路における基準、具体的には伊良湖水道航路と水島航路における基準でございますが、浦賀水道航路のような考え方では基準を整理することが困難ですので、別の考え方で整理してございます。こちらについては、先ほどの視界制限状態の部分でもご説明をしましたが、巨大船との行会いをきちんとコントロールしなければいけないという観点から、いわゆる準巨大船と言っている船舶について、ここで新たに通報対象に加えるということにしたいと考えてございます。具体的には、伊良湖水道航路で130メートル以上の船舶、水島航路で70メートル以上の船舶ということにしたいと考えてございます。

それから、物件えい航船についても、今、200メートルということで整理しておりますけれども、航路によっては曲がっているとか、潮が速いということがございますので、一部の航路で対象船舶を追加したいと考えてございます。

次が18ページで、これは港内に関する措置でございますが、これまで港内の管制ということで、非常に大きな船が出るときには、入港船舶については、一律に待っていただくという信号での整理をしているところでございますが、AISによって長さの情報がリアルタイムでわかるということになります。リアルタイムで得られる長さの情報を使って、行会いの安全性を判断した場合に、今までとめていた船舶のうちの一部なりとでも入っていただくことも可能となり得ると考えられるため、このような効率化を図るための措置を実現できるよう今回法律改正をしてございます。

具体的にどこの港でやるのかということ整理しなければならないわけですが、これはまさに地元での関係者との検討、それからシミュレーションによって安全性が確認できたかどうかという手続を踏んで、順次拡大をしていこうと考えてございます。22年度は、

それが整った東京、横浜、千葉、鹿島の4港でこの措置をやっていきたいと考えてございます。

以上が各項目に関する説明でございます。あとは、冒頭でも触れましたけれども、今後のスケジュールということで、今、21年の11月でご審議をいただいているところでございますが、今後は、パブリックコメント等やって、またより細かい内容を皆様からご意見いただいて、それらを踏まえて具体的な省令の形にしていく。その上で、関係者への周知期間というものも当然必要になってきますので、それを最低3カ月はとりたいと思っております。

これらスケジュールを勘案して、22年の7月1日から施行するというので、予定させていただきたいと考えてございます。

一部、関係者との調整が必要にならない、海上保安庁の中での行政手続を簡素化するという部分については、できるだけ早くということで、一部施行がずれる部分がございますが、メインの部分は7月1日からということでやらせていただきたいと考えてございます。

以上で説明を終わります。

【杉山（武）分科会長】 大変ありがとうございました。それでは、ただいまご説明のありました制度改正の施行についての基本的な考え方について、今ご説明がありました内容についてご質問、ご意見、ご感想、何でも結構ですので、ご発言をちょうだいしたいと思います。よろしく願い申し上げます。いかがでございましょうか。

【松浦臨時委員】 今の説明資料の16ページのところの絵を開いていただければと思います。次のところで衝突事故の説明が後ほどあるようなんですけれども、制度論の話のところ今出たので、16ページの関門海峡という図が左下にあります。ここの一番狭くなったところ、これがまさに事故が起こったところなんです。ここが追い越し禁止区間ではない区間で、現に追い越しをしていて、衝突が起こったんですけれども、先ほどの備讃瀬戸のところ、法律が違ふ、これは港則法ですけれども、そうでない、海上交通安全法のほうで、追い越し禁止区間というのを備讃瀬戸のところ、設けていますね。失礼、来島のほうですね。それで、私ども海難防止協会で、いろんな船長さん方の意見をお伺いすることがあるんですけれども、ここの、まさに絵が、とんがってほんとうに狭くなっているところ、潮流が入りやすく狭くなっているところ、ここぐらいは追い越し禁止区間にできないの难道うかと、そういう意見があったりするんですけれども、今度の事故との関連がありますので、直ちには、もうちょっとそういう分析との兼ね合いがあるのかもしれま

せんけれども、そこはどんなものでしょうか。

【川崎安全課長】 大変貴重なご指摘いただいたとさせていただきます。まず制度のほうからご説明いたしますと、海上交通安全法の場合は基本的に追い越し可能ということになってございます。それを今回の法律の改正の中で、危険なところについては追い越しの禁止区間を定めるということにさせていただきます。一方、港則法につきましては、原則的には、追い越し禁止となっております。ただ、一部、追い越してもいいだろうということで、それを解除しているという形になってございまして、今ご指摘の関門については、追い越し禁止を解除している、つまり追い越し可能な区間ということで、現在運用をしているということでございます。

委員ご指摘の先週の事故を踏まえて、今後どういう形の措置があるかということですが、後でまた若干ご説明いたしたいと思っておりますけれども、基本的に、今、原因究明の、まだ途上でございますので、どういったものが今回の事故につながったかというような詳細、全体像が明らかになって、かつ、地元でいろんな航法の見直しとかについてのご議論があらうかと思っておりますので、それを踏まえてのお話なのかなと理解してございます。

【松浦臨時委員】 ありがとうございます。

【杉山（武）分科会長】 よろしゅうございますか。

【松浦臨時委員】 はい。

【杉山（武）分科会長】 ほかにいかがでございましょうか。

【森本臨時委員】 ただいまの資料の15ページですが、まず一番初めの情報聴取を義務化ということで、情報はどういう媒体で、例えばVHFだとか、あるいは、そのほかにも何か媒体を使って流されるのか。それから、そのときの使用言語ですね。なぜこういうことを言うかといいますと、この間の関門海峡はどうだったか知りませんが、その前に起こった関門海峡での事故は、英語が通じない船がそこを通っているという実態の中で、どこまでの言語で対応ができるのか、その辺、もしわかったら教えていただきたいと思いません。

もう1点、このページに、左側のほうには、危険防止のための勧告という言葉があります。右のほうのページには、航路の周辺の経路が指定という、勧告と指定というものの、私、現場の船長として乗った場合、これは同じように管理センターからの言葉として重く受けとめるわけですが、この辺のニュアンスは、どちらのほうはやわらかくて、どちらのほうが厳しいとかいうような、そういう使い分けをされているのでしょうか。以上

2点です。

【杉山（武）分科会長】 よろしくお願ひいたします。

【川崎安全課長】 2点ご質問があったかと思ひます。まず、情報提供の言語、それから媒体ということがあったかと思ひます。媒体につきましては、基本的にVHFで考えてございます。それから、言語につきましては、基本的に母国語または英語ということになっているかと思ひますので、日本語、それから英語、この2カ国語と考えてございます。

それから、勧告の意味合いということであったかと思ひます。ご承知のように、国際ルールの中で、最後は船長責任ということで、海上交通センター、いわゆるVTSからは操船についての指示はしないという取り決めがなされているかと思ひますので、今回は勧告という形で整理をさせていただいてございます。

【角野安全課課長補佐】 経路の指定については、まさに船舶が航行しているときに何かを海上交通センターから指示をするというような意味での指定ということではございません。航路以外での海域で経路を指定できるという、9ページで書いている部分がございませぬけれども、ここの経路を指定した海域を対象にするものです。対象にというか、対象に含めるような考え方……。すいません。航路だけではなくて、横ですとか、出入り口ですとか、だけではなくて、例えば明石海峡の出入り口のあたりとかに、まさに交通の流れを整流するような経路を——経路は法律では指定するという言葉になってございまして、そのまさに情報聴取義務のかかるエリアというのは、航路だけではなくて、経路が指定されているような海域においても、情報聴取をしていただきたいということ、勧告も行うようにしますということなので、まさに操船の内容を指示とか、指定という意味で、ここで指定という言葉で使っていたわけではないということについて補足させていただきます。

【杉山（武）分科会長】 どうぞ。

【森本臨時委員】 漠然とですが、おっしゃらんとしていることはわかりましたけれども、いずれにしろ、現場の船長としては非常に重く受けて聞いているということ認識していただきたいと思ひます。

それと、今、使用言語が日本語、母国語と英語と。もちろん海事免状を持っている人たち、外航船であればSTCW条約の基準を満たした海事免状を持っていて、多分英語が、特に海事英語はしゃべれるはずですが、関門海峡でそういうふうな事例、ほかにもそういう事例があると思ひますが、これは別にそもそも論を言うつもりは毛頭ありませんけれども、たしか去年7月1日に日本の領海等における外国船舶の航行に関する法律が

できましたね。あそこで勝手にどこへも寄港する予定のない船は領海等を通るなど。事前にちゃんと許可をとってから通れというルールができましたけれども、この中では、「領海等」で片づけられておられますけれども、1982年の国連海洋法条約では、領海の中にさらに内水という、インターナル・ウォーターという、ちゃんと立派な定義づけされた海が存在しているわけです。きょうここでおっしゃっている海上交通安全法、あるいは港則法の関門、これは全部内水に該当するところですね。内水というのは、法律的には完全に領土と同じで、その国の法律がそのまま完全に適用されるんだと、一応海洋法条約ではそういうふうに定義づけているわけです。世界中どこの海でも右側通航という、我々本能的に船が来たら右によける、右側通航だという中で、来島海峡は南流のときだけ左側通航になるという、非常に特殊な海域です。その航法を規定した海上交通安全法を全く知らない人、あるいは英語も日本語もしゃべれない人があそこを通っているという事実があります。その辺は、非常に危険な種をまくおそれがあるわけですが、その辺の対策が、今回テーマの中には入っておりませんが、今後十分にケアすべき要点の中に入れていただければと思います。以上です。

【川崎安全課長】 大変貴重なご指摘をいただきまして、ありがとうございます。今委員ご指摘なのは、いかに船舶と良好なコミュニケーションをとって、安全な航行に結びつけるかというのが非常に大きな命題で、その中で言語というのは非常に大きな意味を持つということだと理解してございます。

先ほど申し上げましたように、今回制度改正の中で位置づけました情報の聴取、勧告につきましても、英語または日本語ということで考えてございますけれども、別途、先ほど言及されました来島海峡のような航法そのものについてのお話ですとかは、当然それ以外のメディアを通じてお知らせする必要があるかと思っております。例えば我々海上保安庁のホームページ、それからマーチスのホームページ等々でお知らせしたいと思っております。そのときの言語は、日本語、英語、韓国語、ロシア語、中国語といったようなことを考えてございまして、日本近海を航行する場合は、日本の航海ルールをきちっと知ってもらうような体制をとっていきたいと思っております。

【杉山（武）分科会長】 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、小杉委員。

【小杉委員】 今のご質問と関連した、似たようなことも伺おうと思っていたんですが、海上交通センターの今の指示とか勧告とかというものの性格というのは、今回の改正のよ

うに、いろいろ義務のところが増えてくると、そこから起こった事故というようなものに対する責任というのは、ちょっと違って見られる可能性があるなということを法律家として思うわけですね。非常に規制の少ないところで単に情報を提供していますと。あと、それは、情報に基づいて船長がやってくださいというのと、いろいろ法律で、こういう義務とか場所の指定とかやっておいたところで、指定とか勧告ということでいって、それが単なる情報の提供ですよということで済む場面というのはだんだん狭くなるんじゃないかな、こういう感じがひとついたしたので、そこをどう考えられるのかなということを伺いたかったんですが。

もう一つは、こういう細かい改正をされて、どうやって周知徹底されるのであろうか。今、外国のお話が出ましたけれども、日本の中を見ても、例えば漁船とかいうんだと、相当高齢の方が多いんですね。安全のほうで、いろいろ我々も見ていて、船員の老齢化が進んでいる。そこへAISのようなものが入ってくる。一方で、レジャーボートみたいなものは、むしろ若い人の問題ということになる。ですから、かなりきめ細かいことで周知させるということを考えないといけないんじゃないかなと思うんですけども、そういう点はどう考えておられるでしょうか。

【杉山（武）分科会長】 今の2点よろしくお願ひいたします。

【川崎安全課長】 2点ご指摘いただいたと思います。1点目、非常に重く受けとめさせていただきたいと思っております。個々個別の海難事案について、どういう責任があるかどうかというのは、それぞれの海難審判等で明らかになってくると考えてございますけれども、委員ご指摘のように、今までとは違うだろうということは私どもも重々承知をしております。罰則はないにしても、法律に基づいて情報提供、あるいは勧告をしたということで、例えばの話ですけれども、不作為あるいは作為に基づく海難になってしまったという場合、今までよりは責任は軽くなることはないんじゃないかと思っております。

それから、2点目のどういう形で周知するかということでございますけれども、今の段階では、ホームページですとか、あるいは代理店、それから、私ども管区本部、あるいは保安部といった地方の組織がございますので、そういったものを総動員して、いろんな形で周知させていただきたいと思っております。

【杉山（武）分科会長】 いかがでしょう。よろしゅうございますか。

それでは、影山委員。

【上野臨時委員代理（影山）】 ちよっとわかりにくいので、これはどういう考え方かなと思ってお聞きしたいんです。4ページですね。視界制限時の考え方、これは我々、海運業界のほうで義務づけをされるわけでありまして、200メートル以上の巨大船、あるいは160メートル以上。その考え方が、航路の幅や形状、潮流の速さなど、さまざまな要因を総合的に勘案してと、こういうこととお書きになって、2,000メートル、1,000メートルと、こう書かれている。同じように、17ページのほうを見てみますと、分離通航している航路の基準が右のほうにございますが、航路ごとに幅員や運航実態に差はあるが、通報制度全体としてのわかりやすさも考慮して、160メートル以上だと、こういう言い方になっているので、ちよっとわかりにくいなと思ったのは、視界制限のほうは、航路の幅とか何かを総合的に見た結果こうだったよと。他方は、航路によってそれぞれ違うんだけど、わかりやすさのために一元化しましたと、こういうふうな説明をされると、じゃあ、200メートルとか160メートルのものは、本来一番厳しい航路のところを適用して、もう少し緩くてもいいところもこれでやっちゃったのかなと感じちゃうものですから、その辺の考え方はまずひとつどうかなと。規制を受ける側の立場としてお聞きしたいのと、それから、ついでにもう一つ、先ほど勧告とかの話が出ていますが、8ページの左のほうに、来島海峡、転流前後における特別な航法の指示と書いています。これは個々の航行方法を指示するという言い方に左のほう、なっていますが、この指示の内容はどういうものなのか。さっきの勧告と違って、これは指示だから、例えば義務化されるのかとか、そのあたりの関係がよくわからないので、その辺も教えていただければと思います。

【杉山（武）分科会長】 それでは、よろしく願いいたします。

【安尾航行安全企画官】 航行安全企画官の安尾と申します。まず視界制限時の話と航路通報の部分で、通報の部分だけわかりやすさという言葉が入っているというご指摘の部分でございますけれども、まず、航路通報の部分は、まさに船の大きさと航路の幅が基準で、基本的には計算式で導き出している。その場合に、例えば163メートルとか、159メートルですとか、そんな数字が出てきたときに、そういう数字を採用していくと、非常にわかりにくいというところと、実態としては、ある程度統一した数字にしても、安全性という意味では変わらないということも踏まえて、160メートルという数字を出させていただいております。

他方、航路外での待機指示につきましては、先ほどの航路通報の対象ほど単純ではございませんで、視界の状況ですとか、各船の操縦性能ですとか、そういうようなさまざまな

要因がある。その中で例えば逆転停止距離のようなものも、計算式で出したものを基準にしながらやっているということで、こちらはわかりやすさというよりは、いろんな条件を総合的に勘案した結果、こういうものがいいだろうと。総合的な結論を出すに当たっては、海事関係者のご意見等もお聞きして、安全性と効率性も踏まえた上で決めたと、こういう状況でございます。

それから、転流の指示のほうでございますけれども、転流の指示は、現状の制度が転流時という、一瞬、この時間を持って右左が変わりなさいということになっておりますけれども、必ずしもその瞬間に変わるのが船の流れを見たときに最適な状況ではないということで、より適切なタイミングを指示させていただくというのが基本的な考え方になります。ですから、指示において「かじを左に切りなさい」ですとか、そういうような操船上の指示をするというものではございません。あくまで右と左の入れかわるタイミングをお知らせする、そのタイミングを指示するといったようなものになってきます。

【角野安全課課長補佐】 すみません。先ほどの森本委員からも、勧告と指定とか指示とかということで、ちょっと混乱するんじゃないかというご指摘もございましたので、確認させていただきましても、例えば今の航法の指示については、安尾企画官から説明したとおりで、具体的な操船の内容を、右に何度とか、エンジンの操作の話を指示するというのではなくて、まさに航法が入れかわるタイミングをお知らせするという意味での指示です、ということでございます。

それから、先ほどから勧告ということでご説明しておりますけれども、こちらについても、ここはもう少し中身を詰めていかなければならないところですが、例えば進路を乗り上げないように変わってくださいとかというものは考えておりますが、少なくとも操舵角や機関操作といった操船そのものを指示するようなものではないということでございます。

【杉山（武）分科会長】 影山さん、今のご説明、いかがですか。

【上野臨時委員代理（影山）】 ちょっと最初のほうの説明が、もう一つ、私の聞いたこととピントが違うんですけども、要は、航路ごとにいろんな特性があって、幅とか何か違うんだったら、本来航路ごとにこういうのを決めるのが筋なんだけど、1本にしているのは、一番厳しいところに合わせたんですかという話と、それから、それはそれでいいと思うんですね。航路ごとにあまりこういうのが違っちゃうと、かえって操船する側、あるいは運航クルー側もわかりにくい面もあると思いますから、そのあたりをお聞きしたかったんですけど。

【川崎安全課長】 視界制限のところでございますけれども、指示の中でもいろいろ項目を挙げさせていただいて、「総合的に勘案し」という表現をさせていただいております。事務局のほうで案をつくる時に考えましたのは、ある程度の客観性があるかどうかという点と、それから、当然制度でございますので、実際にちゃんと運用できるかという、この2点が大きな課題かなと思ってございました。さらに実際に運用できるかということは、わかりやすいかどうかという点と、あとは、地元の海事関係者、海域利用者の方々の間で、地元の合意が得られるか、この点が非常に大きいのかなと思ってございます。

今回の航路外の待機の指示は、法律上、待機の指示をすることができるという形になってございまして、今回の基準は、ある意味では、指示をすることができる1つのトリガー、きっかけかなと思ってございます。ですから、今回、この基準になったから、すぐ指示をするということではなくて、例えば視界制限でございますと、視界が悪い状況がどれぐらい続くのであろうとか、そういったことを考えて指示をするということになろうかと思ってございます。

今回こういう形で各航路の統一的な形にしてございますのは、今委員からご指摘があったかと思っておりますけれども、あまり場所によって違うというのいかなものかというのと、それから、各地元のほうでいろんな検討をさせていただいてございまして、そういったものをまさに考えてこういう形にさせていただいたということでございます。お答えになってないかもしれませんが。

【杉山（武）分科会長】 よろしゅうございますか。

【上野臨時委員代理（影山）】 はい。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。今津さん。

【今津臨時委員】 1つ、6ページですけれども、情報を出す部分で、2つ目の目的までは旗りゅう信号と多分同じ感覚で、利用者あるいは船に乗っている人は対応可能かと思うんですが、その次のところにある、情報を示すためのコードというのは、これから新しく導入する部分だと思いますので、そうしますと、それに対する、これはどういう目的で、どういうふうな形で使うんだという先ほどの周知徹底以上に利用者に対する教育が必要ではないかという気がするんですけども、この辺の導入も、この導入と同じ時期にやるとされているのかどうかお聞きしたい。

【安尾航行安全企画官】 まず時期の話ですけれども、時期につきましては、同時期にやりたいと考えております。先ほど周知期間3カ月は最低限とりたいということで、その

中でこういうコード表みたいなものも作成しまして、皆様への周知を図っていきたくと考えております。なお、その他の必要な情報の部分ですけれども、当初は各海上交通安全法に現在定められています信号をすべて入れていくのかなという考えもあったんですけども、目的地がきちっと入っていくことによって、その目的はおおむね達成できるだろうと考えてございます。ただ、これを入れても、なおかつわからない部分が若干あり得る。

具体的に申しますと、今考えていますのは、関門港の西口が、大きく分けると3経路ございますけれども、この区分けをきちっと入れていただくということが必要なのかなと。そういう意味では、非常にローカルなルールになりますけれども、そういう最低限のものを定めたいと考えておりますので、ここの部分はそういう意味ではその海域を利用される方に特に周知を図っていくということで、実効性といいますか、周知はできていくんじゃないのかなと現状では考えております。

【今津臨時委員】 ありがとうございます。旗りゅう信号は今でも使っているわけですから、その代がえ措置としての理解はすぐできますが、新しい部分は多分これから話し合いなり、そこに関係する者とよく話し合っ、導入を図っていただきたいと思います。以上です。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。小野委員、どうぞ。

【小野臨時委員】 今回の施行に関して1つだけお願いがございますが、今、保安庁さん側からもご答弁されましたように、指示、勧告の運用に関しましては、各水域の関係者と十分ご調整、ご指導の上、運用していただければと思います。例えば具体的なことを一例申し上げれば、瀬戸内海の備讃瀬戸におけるこませ網の問題等々、非常に環境条件に対して1つの部面からだけでは判定しがたい複雑な要件を持っている運用を、現在保安庁さんも含めてされている水域もございますので、それら各水域の事情にも適宜ご配慮を得、弾力的な運用と危険性を避けた航路管制を目指した運用をしていただきますようにご配慮いただきたいと思います。以上です。

【杉山（武）分科会長】 いかがでしょうか。

【川崎安全課長】 前段の指示、勧告について、各海域の利用者への周知徹底ということについては、十分そのようにさせていただきたいと思っております。

それから、こませについてのお話がございました。私ども、非常に悩ましい問題だと思っております。特に瀬戸内海という非常に狭い海域で、漁業、物流、レクリエーション等々の非常に稠密な海域利用がされているということで、その海域利用調整というのは

非常に難しい問題だなと思ってございます。私ども、海上交通行政を担当させていただいているという立場から、中立的な立場で、まずは汗をかかせていただければなと思って、いろいろ海域利用者の方々の方々の意見をまず、私ども海上保安庁としてお聞きすることが解決に向けての第一歩かなと思ってございます。よろしくご指導いただければと思います。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。ほかにいかがですか。

【森本臨時委員】 今回のビジョンの中に、今、小野委員から指摘ありましたけれども、漁船というファクターがあまり出てこないんですね。この会でも、今までいろんなデータで、日本の海難の一番多いのは小型船と漁船であるというのは、紛れもない事実として統計にあらわれていますけれども、漁船を我々の今検討している範疇に入れて、あるいはプレジャーボートもそうですが、入れて、全体的な討議を構築していこうというのではなくて、とりあえず漁船はおいとこうというように読み取れるんですが、もし漁船も入るのであれば、先ほど、例えば関門海峡でどういうメディアを通じて情報を流すのかといったとき、VHFという話がありましたけれども、漁船はVHFを持ってないものが多いですよ。40メガヘルツか何か、漁船同士の無線は持っているけれども。最近、自衛艦はVHF、16チャンネルを聴取するようになったらしいんですけども、要するに、漁船、自衛艦、そして一般の商船、これがちゃんと共通の媒体で意思の疎通が図れるようなことも非常に大事じゃないかと思っています。今回、この中に漁船が対象になってないのは、これは私の危惧で終わってほしいんですけども、作為的に抜かしていらっしゃるのか、その辺を教えてください。

【川崎安全課長】 委員ご指摘のように、漁船、それからプレジャーボートの海難というのは、数の上では非常に多ございます。新交通ビジョンの中でも、別に範疇から外すということではなくて、当然それについても真剣に取り組んでいかないといけないという位置づけをさせていただいているということでございます。ご指摘のように、あたごの事件の後、共通のコミュニケーションツールがないじゃないかということで、総務省のほうの検討会で、そういった共通の無線システムについてのご検討もされているやに聞いてございます。それから、きょうの第2部のほうで、漁船、プレジャーボートの海難防止に向けての海上保安庁の取り組み、それから今後に向けての方法なんかもご説明致しますが、そういったことを含めまして、今後やっていきたいと思っております。また、関係省庁の海難防止の連絡会議が昨年発足してございまして、漁船の海難というのを正面から取り組

んでいこうという形になってございます。

【杉山（武）分科会長】 どうぞ。

【佐藤参事官】 森本委員のご指摘、実は我々も、このビジョンをつくったときから、漁船並びに小型プレジャーボートの安全対策についてしっかり考えていかなきゃいけないということは、十分認識しております、この後の第2部のほうでまた説明させていただきますけれども、ご指摘のいろんな情報のツールというものが非常に不足しております、その中で、現在使えるいろんなメディア、それから、我々の地道な活動も含めてご紹介させていただきたいと思っております。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。それでは、ほかにご質問、ご意見ございましたら。

【山村委員】 数字の確認だけなんですけれども、5ページの右のところに関門港の対象の幅が500と書いてあるんですけれども、次に説明が多分あると思いますが、関門海峡の事故のほうでは、海峡の幅が600メートルになっていて、これはどちらが正しいのかなと思ったんですが。これはたまたま事故が起こったところが600なのか、ほんとうは500なのか、この狭さで100は大きいなと思ったので、どちらか教えていただきたいなと思いました。

【杉山（武）分科会長】 よろしく願いいたします。

【角野安全課課長補佐】 ご指摘の点ですが、要は海峡の中に航路が位置づけられておりますので、海峡の幅は600で狭いのですが、さらに航路は少しわきの部分が完全に陸までいっているわけではないので、その部分で差が出てきているということになります。

【鈴木海上保安庁長官】 海峡で一番狭いところが600メートルぐらいで、航路の一番狭いところは、それよりちょっと狭いので、両端がないので、500メートルぐらいという。

【山村委員】 ありがとうございます。気持ちがほっとしました。あともう一つなんですけれども、これも素人の質問で申しわけないんですけれども、こういうことが法律としてなされた場合、先ほど罰金はないみたいなことをおっしゃっていたんですが、海の世界では何かペナルティーみたいなものが法律を犯した場合あるのかなのかというのが、全くわからないんですけれども、事故が起きたらあるのかとか、その辺、ちょっとだけ教えていただけたらと思いました。

【角野安全課課長補佐】 海の交通ルールの場合ですと、例えば2船がぶつかったとき

に、どちらがよける義務があったのかというのを海難審判等の場合で明らかにしていくわけですが、状況によっては、要は当該船舶を運行している時点では、両者の間でどういう認識があったのかというのは、必ずしもどちらがよけなければならないのかという認識が明確に持てないような場合がございますので、海上交通安全法上の幾つかのルールについては、罰則をかけずに、海難審判等の場で、どちらに責任があったのかというものを、当然ルールは知ってなければなりませんので、それがどう個別に適用されたのかというのを明らかにしていく中で、責任が、よける義務があったほうがよけなかったということであれば、重く判定されるということで、担保措置になっているというものが1つの類型としてございます。

ただ、例えば通報してくださいという、義務の内容が明確なものについては、これは、まさにしなければ違反であるということは非常に明確なので、そういうものについては罰則をかけると。ものによってかけたり、かけなかったりというような違いがございます。

ただ、先ほどご説明した勧告みたいなものは、従いなさいという義務をかけるということではなくて、促す措置ということになりますので、そういうものについては、また別の考え方になりますが、罰則はかからないというような整理になります。

【杉山（武）分科会長】 ほかにいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、予定した時間も過ぎておりますので、きょういろいろご意見やご要望をいただきまして、いずれも大変重要な点なんだろうと私も思います。ただ、それらはきょうご説明のあった施行についての考え方そのものに修正を加えるとか、それが必要だというご意見ではなかったように思いますので、いただいたご意見、ご指摘を踏まえて、もう一度また見直してみても、もし必要ならば適宜表現等について修正を若干加えるということで、基本的には、これは形の上で私と事務局にお任せいただいて、そのような修正が、もし必要と判断されれば、それを加えて、これをこの分科会の答申として交通政策審議会の会長にご報告するというようにさせていただきたいと思いますが、それでよろしゅうございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【杉山（武）分科会長】 大変ありがとうございます。

【鈴木海上保安庁長官】 すいません。私も事前に資料を見せてもらって、大分わかりやすくするように修正の指示をしたりして直してもらったんですが、まだまだかなりわかりにくい部分があったと思います。この話は、ふくそう海域の特別な海域において事故が

多発していますもので、その事故を少しでも減らそうということで、特別なルールを海域ごとに定めるといふものでありまして、ほんとは全部共通で、長さ何メートル以上はみんなこうだぞとか、やればいいんですが、海域ごとに事情が違いますもので、先ほど森本委員からありました来島海峡は、潮の流れによって右側通航が左側通航にかわるといった、とんでもないところでありまして、これはやむを得ずそうになっているんですけども、そういう海域とか、あるいは、先ほどのこませ網の話がありましたように、漁業が盛んな海域とか、いろいろありまして、そういう地元の事情を十分吟味しながら、地元の関係者とも相当議論してルールを決めていくということでやっております。ですから、なかなかわかりにくい面がありますのと、それから、指示だとか勧告だとか、法律的な用語がまたいろいろ違っておって、そこも読みにくい部分があったかと思えますけれども、本日いただきましたご意見を踏まえまして、また地元とも十分調整をし、さらにわかりやすいものとするように努力していきたいと思っておりますので、とりあえずここまで、今までの制度を何とかうまい方向に変えようとしておるんだというところだけご理解いただいて、またよく調整していきますので、よろしくお願ひします。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。先ほどの取り扱いについて、皆さんご承認くださったのは、今の長官のご説明のような考え方を踏まえてということでご理解いただいているんだろうと判断いたします。大変ありがとうございました。

それでは、先ほどお諮りしたような形で処理をさせていただきたいと思ひます。

続きまして、次の議題であります。関門海峡における護衛艦とコンテナ船の衝突事案の概要と、それから新交通ビジョンにかかる取り組み状況と今後の課題、こちらに入りたいと思ひます。これにつきましても、まず事務局の側からご説明をさせていただきたいと思ひます。

【川崎安全課長】 資料の説明は、海上保安庁交通安全課の安尾航行安全企画官よりご説明申し上げたいと思ひます。

【安尾航行安全企画官】 航行安全企画官の安尾です。説明させていただきます。関門海峡における事故と新交通ビジョンにかかるそのほかの事項について、続けて説明させていただきます。まず関門海峡における護衛艦とコンテナ船の衝突事案概要ということで、2枚の資料がございます。これは先ほど長官からのごあいさつにもございましたように、今、捜査中もしくは調査中ということで、説明としては不十分かもしれませんが、その辺はご容赦いただきたいと思ひしております。

2枚目の図のほうを見ていただきたいと思います。これが関門海峡の早瀬瀬戸という海域の図でございます。位置的には、右下のほうに全体図があって、赤枠の部分の拡大となっています。赤い点線が航路、港則法に基づきます航路の範囲です。そのわきに青や水色で塗ってある部分、ここがちょっと浅い部分になっておりまして、航路としては位置づけられていない。この全体、青い部分まで含めたのが一番狭いところで600メートル、赤い線で引いている航路の一番狭いところが500メートル、こういう状況でございます。

ちなみに、各船の、これは56分ごろですか、衝突より少し前の位置で、各船の絵がかいてございますけれども、これは、地図の縮尺に船の大きさを合わせて載せてみたような状況で、実際に上から見るとこんなような形で見えるという状況になってございます。

今回の事故ですけれども、10月27日、夜の7時56分ごろに自衛艦のくらまとコンテナ船のカリーナ・スターが衝突したというものになっております。

衝突の衝撃で火災が発生して、それぞれの船に火がついたという状況にございまして、航路の真ん中で、狭いところで火事があったということで、同日の午後8時から翌日の午前1時10分までの間、関門港港内を航行禁止という措置をとって、消火活動等に当たったというものでございます。

当時の天候等につきましては、晴れで、風も強くなく、視程もそれなりによかったということと、あと、先ほど英語の話がございましたけれども、一応通信は確保されていたという状況にございます。

実際にどのようなやりとりをしたかということですが、概要になりますけれども、この絵で見ていただきますと、左側から走っています点線が、衝突したカリーナ・スターの前を航行していた貨物船の航跡になります。この船の後をカリーナ・スターが追いかけるような形でどんどん近づいていった。速力差がそれなりにありましたので、海上交通センターのほうから、「後ろから船が近づいている。前の貨物船に対して、接近しているので注意下さい」というようなことを言うております。そうしますと、前の貨物船のほうから、「それでは左側を追い越してもらいたい」というようなことを海上交通センターのほうに連絡をいただいています。

このような状況から、海上交通センターがカリーナ・スターのほうに、前方の貨物船の左側を追い越したほうが良いという内容の情報提供、船間通信の仲介といったような形でやっております。

あわせて、右上のほうに絵が載っております護衛艦のくらま、これが接近している

ということで、追い越しに当たっては注意してほしいということで、注意してくださいという注意喚起をしたというのが交信の概要になってございます。一応中身的にはきちっと通じていたと考えております。

その結果なんですけれども、カーリーナ・スターが橋を越えた付近で、急激に大きく左に曲がって、結果としてカーリーナ・スターの右舷前方部分と護衛艦の船首がぶつかったという状況でございます。

何で大きく曲がったかということにつきましては、まさに今調査をしている段階でございまして、ここでは確たることは申し上げられないんですけれども、いずれにしましても、調査の状況を踏まえて、先ほどご指摘ありました航法上の対策ですとか、場合によっては海上交通センターでとるべき対策ですとか、それは結果を踏まえてきちっと考えていきたいと思っております。

以上が関門海峡の事故の概要になってございます。

引き続きまして、新交通ビジョンの内容、その他の内容ということでご説明させていただきたいと思えます。横もののちょっと分厚い資料です。1枚めくっていただきまして、1ページ目ですけれども、新交通ビジョンの概要、左側ですね。これは先ほど制度改正の部分でも見ていただきました表と全く同じものでございます。その中で、1、航路管制官・港内管制官の能力・資質の向上、2としまして、マリンレジャー活動に対する安全対策、漁船の安全対策、3としまして、緊急度に応じた情報の提供及びAISを活用した多種多様な情報提供、この3つにつきましては、後ほどもう少し詳しく現状の取り組みと今後について説明をさせていただきたいと思えます。

それ以外の項目なんですけれども、右側に現状取り組んでいる内容の一端を並べさせていただいています。一番上にございますのが、海難調査分析の重点化を図る基準を定めるとともに、海難分析研究会を設置し、有効な分析手法等について検討とあります。海難分析をきちっと行っていくことによって、今後の安全対策を強化しようということで、勉強会のようなものを設置して取り組んでいるという状況にございます。

それから、関係機関との連携、これは先ほど漁船もしくはプレジャーボートの安全対策のご指摘の中で紹介させていただいておりますけれども、関係省庁海難防止連絡会議と。特に小型船の安全対策につきましては、なかなか今回の法律改正のような制度で、一律に航行を規制するといったようなことでは安全は確保できない。かつ、安全対策は各省庁にまたがっているということもございまして、連携しながら、もう少し重点化を図ってやっ

ていきたい。当面の重点対象が漁船の安全対策ということになってございます。

2番目のA I S等につきましては、まさに今回の法律改正、それと、後ほどご説明いたしますマーチスにおける能力の向上ということになります。

それから、地域特性に応じたきめ細かな海難防止活動の推進という部分ですが、この辺も小型船の安全対策というところで説明させていただきます。

それから、特性を生かした安全情報の提供、I T等の最新情報を活用した安全対策の推進ということにつきましても、後ほどご説明させていただきますものに加えまして、これも先ほど法律改正の周知のところでもちょっとございましたけれども、ホームページ等いろいろな言葉できちっと情報を提供していくことによって、あまり日本のことを知らない外国船についても航法等を周知していくというのもこの中に入っております。

それから一番下ですけれども、航路標識の整備、管理のあり方ということで、1つは、航路標識を一律の重要度で管理するのではなくて、3段階ぐらいにわけて管理をしていくということについて、試行という形で取り組みを始めたところでございます。

また、ロランCの一部廃止、そのほか航路標識の適正配置ですとか、重要度が下がってきたものの廃止のようなことについても部分的に取り組んでいるというのが、新交通ビジョンでいただきました内容の全体的な内容になってございます。

では、もう1枚めくっていただきまして、まず初めに航路管制官の能力の向上ということでございます。今回の関門の事故でもいろいろと言われてございますけれども、この中身は、もともと法改正等に伴って進めてきたもので、今回の案件は入ってございません。これはまた調査結果を踏まえて、必要であればまた考えるということになってございますので、もともと考えていた内容ということになります。

新交通ビジョンの中では、能力の向上について、養成研修制度の確立ですとか、現場研修の充実強化、それと実践的な訓練のための機器の整備ということがうたわれてございました。それをもとに右の内容につきまして次のページからご説明させていただきます。

まず管制官の養成等に係る国際的な動向です。管制官、海上交通センター、日本ではこのような呼び方をしておりますけれども、国際的にはV T Sという呼び方を一般的にはされております。V T Sの運用者の採用や資格、研修等につきましては、国際海事機関のほうでガイドラインが出されております。このガイドラインを踏まえた形で国際航路標識協会がV T Sの運用に関するマニュアルですとか、研修や資格認定に関する勧告というものを発行しております。これは強制力があるものではございませんけれども、基本的にはこれ

にのっとしてやっていくということになっております。

そのガイドライン等の中身ですけれども、大ざっぱに申しますと、V T Sを直接運用する、レーダーを見て情報提供する者、もしくはそれを監督する人、研修の指導に当たる人、そういう職責ごとの研修制度を設けなさいということですか、もう少し細かい内容としまして、研修の科目ですか、研修をやる場合の基本的な人数ですか、実践的な訓練になりますシミュレーター等の利用ということについて書かれているというのがまず全体的な流れでございまして、米国やカナダ、その他の国につきましても、これに基づいて取り組んでいるという状況にございます。

1枚めくっていただきまして、4ページ目ですけれども、上がI A L A、国際航路標識協会の勧告に基づく研修制度の概要図、下が海上保安庁が現在の形としてやっている研修制度の状況です。上のほうは、先ほども申しましたように、階層ごとの研修をやるというのが赤枠で書いております。研修そのものは、V T S、海上交通センターの中でやるのではなくて、研修機関において一律の程度でやりなさいという形になっています。

翻って海上保安庁の現状の研修制度を見ますと、I A L Aのほうは全くの初心者、海の関係の仕事をしていない人のことも考えてこういうことになっているんですけれども、海上保安庁の場合は、実際に巡視船艇等に乗り組んだというような業務経験を踏まえてということで、直接海上交通センターの中で初任者研修を行って、監督者については、その中から選抜して外でやるという形をとっております。

先ほど責任の話もございましたけれども、今後、より高度な業務をやっていかないといけない。より安全を高めるためには能力アップが必要だということで、職責ごとの研修体制ですか、教育機関における研修、もしくはシミュレーターを使うといったようなことに取り組んでいく必要があるのではないのかなと思っております。

5ページ目になりますが、現状取り組んでいる部分と今後考えていかないといけない部分、これ、一体的に書いてございますけれども、1つは、教育機関での研修をきちっとやっていきたいと思いますということでございます。初任者の研修につきましては、次の初任者、大体4月ごろに人事異動があるんですけれども、新しい管制官につきましては、今年度内に研修ができるように、今、準備を進めているところでございます。

また研修の中では、シミュレーターを使って、より実践的な訓練をやるということで、シミュレーターの導入につきましても、初任者研修で使えるように今、準備をしているという状況にございます。

それから、下の監督者研修ですけれども、これにつきましては、現状ではきちっと監督者がいない状況にございまして、監督者を定員要求するということや、研修制度を確立するというので、今準備を進めているところでございます。

それから、資格制度につきましては、これは当面は部内的な試験のようなことも取り入れていくのではないかなと思っておりますけれども、最終的には、国際的な資格制度も導入していきたいということで、これはまさに今後の課題であると認識しております。

以上が管制官の能力向上の部分でございます。

次に、小型船舶の安全確保という部分についてご説明させていただきます。新交通ビジョンの中では、例えば安全対策の重点化ですとか、自主的な対策の普及促進、もしくは自己救命策の促進、関係機関との連携ということがうたわれてございます。その中で、現状の取り組みと充実強化をはかるべき対策として今考えている部分を紹介させていただきたいと思っております。

まず現状の取り組みです。7ページ目になります。1つ目が関係省庁海難防止連絡会議と。これは先ほども出てきましたとおりで、漁船の安全対策ということで取り組んでいる部分でございます。

それから、2つ目が、地元関係者による具体的対策の構築という内容ですけれども、これは具体例といたしまして、今年、新潟の沖で磯波を受けてプレジャーボートが転覆したという事件が2件ほど続きまして、いずれも乗船された方の尊い命がなくなるという事故が発生しております。

緊急的な対策としましては、右側のほうにありますようなリーフレット、これを海上保安庁のほうで作成いたしまして、皆さんに注意を呼びかけております。ただし、いろんな対策、同じなんですけれども、ペーパーをまいただけでは皆さんのところに行き届かないですとか、仮に見たとしても、自分とは関係ないなということで、同じことが繰り返されるということがございますので、今回は、海上保安部のほうを事務局に、地元の自治体ですとか、当事者でありますプレジャーボートの関係者ですとか、あと、磯波の発生状況等をよくご存じの漁業者の方ですとか、そういう関係者の方に集まっていただきまして、それぞれが周知活動に当たっていただくということと、より注意喚起を図れるような、どこがほんとうに危なくて、どういう磯波が起こるんだというようなことの調査を踏まえた周知活動ということで、今、ハザードマップの作成という形で取り組んでいただいているという事例でございます。

もう1枚めくっていただきまして、今度は、情報の提供という側面で見てください。1つ目が、携帯電話による情報発信というものですが、漁船やプレジャーボートの海難事故のうち、死者もしくは行方不明者を伴うような事故、これの約4分の1は気象・海象不注意という状況にあります。逆の言い方をしますと、気象・海象をきちっと把握してさえいれば、それに注意を払ってれば防げるような事故がそれなりの数あるという状況で、現状やっていますホームページでの気象・海象に関する情報提供等を見ていただければ、それはそれで目的は達成できるはずなんです、どうしてもみずから見に来てくれる方が少ないというか、見ないで海に出てしまうということがありまして、これは岩手県での例示になりますけれども、岩手県が行っています携帯電話への情報発信システム、これと連携をいたしまして、登録した方に気象・海象情報ですとか、そういうような情報を送ってさしあげて、みずから安全を確保していただくという取り組みでございます。ただ、これは県のシステムを使っているということで、全国的に広げるにはちょっと難があるのかなと、こういう状況にあります。

ほかにも、先ほどの新潟の例のように、海難が起こったときの速報ベースの周知ですとか、地域ごとの危険特性、ここでは離岸流という、海岸で沖合に向かって流れる流れの状況、どこで発生するというようなことの注意喚起の例示を挙げさせていただいております。

次の9ページですが、自主的対策の普及促進と。ここでは、海から落ちた場合でも、最悪の事態にならないようにということで、ライフジャケットの着用ですとか、携帯電話等の連絡手段の確保、そして海上保安庁への通報の118番という3点セットで皆さんに周知をしているというものですけれども、海上保安官が行って、ライフジャケットをつけてくださいと言っても、つけていただけない。ここに挙げております例が、LGLとっておりますけれども、ライフジャケットの着用を推進していただく。奥さんですとか、娘さんですとかに言っていただくと、着用率が非常に高まるということで、これは石巻の海上保安署というところからこの名前をつけて始まったんですけれども、ことしの9月30日現在で21都道府県、95の漁協でLGLという形で発足しまして、救命胴衣の着用率向上に向けて活動していただいております。

資料の更新が間に合っていないんですけれども、10月中で、これが23の都道府県、122の漁協まで広がっている。一部、例えば香川県ですと、この10月中に一気に県内の漁協すべてでLGLを発足していただきまして、全国でもトップクラスの規模を確保していただいております。

次に10ページ目になります。10ページ目が地元ルールの構築ということで、ここでは海水浴を行う遊泳者と水上バイクの関係で、水上バイクが遊泳者にぶつかって事故が起きているというような状況がございますが、これの簡単な方策としまして、海域の利用調整、すみ分けを図ることなんですけれども、こういうことを行うためには、海水浴場ですとか地元自治体の方の協力が不可欠だということで、そういう方たちとも連携を図っていく必要があるだろうという例示でございます。

このような活動の現状を踏まえまして、今後どうしていくかということなんですけれども、1つは、自主的対策の普及促進と。先ほどLGLの例を紹介させていただきましたけれども、ここでは航行安全リーダーですとか、寝ちゃダメコール、これはまだ一部の、北海道での取り組みなんですけれども、漁船の船団の中に安全リーダーを立てて、皆さんに注意喚起をしていただくということで、安全な航行を図っていただくですとか、漁が終わって帰るときに、寝そうな時間に家族の方に電話をしていただいて、居眠り防止を図る。こういうものにつきまして、いい例がありましたら、全国展開を図っていきたいと考えております。

それから次のページですけれども、これはプレジャーボートがメインですが、海上安全指導員という制度、これは海上保安庁が進めているものですけれども、ボランティアの方による活動、これについても連携を図っていくことによって今後も充実していきたいと思っております。

それから、先ほど岩手県の例で、携帯へのメール配信というのがありましたけれども、これにつきましては、海上保安庁みずからそういうことができるようなシステムなり体制整備を図っていきたいと考えております。

最後に、情報提供の充実というものでございます。必要なときに必要な情報を必要な手段で提供できるようにということが新交通ビジョンの中でうたわれてございます。

14ページ目でございますけれども、さまざまな海上の情報がございます。今回の法改正に基づくような情報、もしくは海難情報、気象情報、こういうものを集約しまして、必要なときに必要な方に、そして皆さんが持っている手段で提供できるような体制を図っていきたい。その1つが先ほどの携帯メールというようなものになっていくのではないのかなと思っております。

最後になりますけれども、最後が情報提供の充実、これはどちらかというとシステム的な話ですけれども、現状のAISにつきましては、テキストメッセージなんかも含めまし

て、英語でしか伝わらない。もしくは非常に少ない文字数しかないということで、必ずしも使いやすいものではない。他方、AISには、通信手段としての秘めた能力がまだございますので、この辺を活用して、船の上でわかりやすい図面的なものを表示できるようなシステムを構築していきたいということで、今開発に向け検討を行っているという状況でございます。去る10月中には、瀬戸内海におきまして、これの表示等に関する実験を行ったというものでございます。

以上が新交通ビジョンに基づきますそれ以外の取り組みの一端ということでご紹介させていただきました。

【杉山（武）分科会長】 大変ありがとうございました。それでは、今ご説明いただきました取り組み状況、あるいは今後の課題に関して、ご質問、あるいはお気づきの点があれば、いろいろ挙げていただいて、さらに取り組みを前へ進めていくための材料にさせていただければと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【竹内委員】 今いろいろ今後の取り組み等、拝聴いたしまして、私は海上法規に関しては素人同然なので、あまり大したことでなければ、ご放念いただいて構わないような印象、感想を持ちました。お話を伺っていて、1つ気がついた点、私が思ったのは、プレジャーボート、漁船、商船というそれぞれ種類の間には大きな壁があって、各船種間の調整にどう対応すべきなんだろうかと、思った訳ですね。今後こういうことができるかどうかかわからないんですけども、先ほども無線の話であったりとか、言語の点で、漁船と商船は違うという話などがありましたけれども、それぞれの船が、相互の連携を図るためにいろんな対策をしていく必要があるんじゃないかなと思っております。ですから、それぞれの船の種類について個別の対応も必要ですが、それとともに、今度は安全な航行のための双方向の調整のあり方ということが、今後の課題として必要ではないかという印象を持っております。

それから、あと1点、お話を伺って、大型船、小型船という、規模の大きさによって対応を変える必要性も重要なんだという印象を私は持ったわけなんですけれども、違っていれば全然無視してもらって構いませんが、私が思うのは、プレジャーボートと漁船と商船の操船といいますか、挙動がその目的によって違うという理解をしていく必要があるんじゃないかということです。例えば、商船ですと、なるべく短距離を速い速度で行って、目的地で業務を遂行したいという気持ちがあるでしょうし、プレジャーボートは、急ぐ必要は全くない。あるいは船の動きとしては、ぐるぐる回ってもいいし、とまってもいい。そ

うというような船ごとの目的を理解した上での対策を講ずる必要があります。漁船ですと、むしろ漁場とか、魚によって動きが依存してしまうというところがある。大型、小型という仕分けも大事なんでしょうけれども、それに加えてというか、それぞれの船の目的によってどういう行動ばなされるかというところを十分理解した上での対策、そういう点を重点的に見ていく必要があるのではないかと思います。以上です。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。もし今のご示唆に対してお答えすることがあれば、お願いいたします。

【川崎安全課長】 大変貴重なご指摘をいただいたと思ってございます。いろんな関係者の双方向間の調整のシステムというか、いろんな意向の調整をきちっとやったほうがいいというのが1点目かと思えます。非常に概念的なお話になって恐縮でございますけれども、共存共栄、互譲互惠というシステムをどうやって実際につくり上げていくかということが非常に重要と思ってございまして、海域利用者が一堂に会して、いろんな問題点、あるいは現状を話し合うというのがその第一歩かなと思ってございます。委員ご指摘の点を踏まえて、さらにそういった面、充実をさせていきたいと思ってございます。

それから、2点目につきましては、確かに大型船とそれ以外ということに分けて整理をしております。と申しますのは、操縦性能を考えたときに、運動性能が航行の安全を考えたときに大きなファクターになるだろうということで、海上交通安全法の中でも、200メートル以上の巨大船というくくりでございますので、それに準拠した整理を今回させていただいております。委員ご指摘のように、目的によって挙動が違う側面もあるかと思えます。その辺は、まだ不勉強なところも多々あるかと思えますので、これから勉強させていただきたいなと思ってございます。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。どうぞ、前田委員。

【前田臨時委員】 今のお話と同じようなお話なんですけれども、海域内の利用者の調整、特に航路の調整をぜひ行っていただきたいということです。実際に大型船というか、商船同士で行き交っているといえ、ある意味いろんな事故があり得るわけですが、1つのお互いのある程度のルールに沿って、交通ルールなりに沿って動いている。その中で見えない部分というのが、1つは小型船舶が航路内にある場合のその間のお互いのルールがどうなのかということです。特に外国から来た人にとっては、それ以前の部分に関しては、代理店経由とか、いろんな注意は促すんですけども、具体的にその場における部分というのは、それぞれが適当に調整しながらといっても、なかなかできない部分ですの

で、ぜひとも、先ほどおっしゃられた、航路を利用しているいろんな船の利用調整をぜひ行っていただきたいと思います。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。どうぞ林さん。

【宮原臨時委員代理（林）】 新交通ビジョンということで、大きな一歩だろうと思っております。特にふくそう海域でのより安全な運航を追求するというので、まず第一歩、できることはできるだけ早く実施に踏み込んでいただきたいと思います。

それから、AISということが1つのポイントになっていますけれども、AISというのはあくまでも今の段階ではまだ500トン以上ということで、問題なのは、全船をいかに、特に小型船、先ほど来ずっと出ております漁船、プレジャーボートとのコミュニケーションをこういった海域の中でどうやって確保していくのか。特に交通センターとのコミュニケーションをどう確保していくのかということが事故防止に大きな役割を果たすと思います。

今回5年間ということですが、将来のビジョンを見越したときには、共通のコミュニケーションツールをどうしてもどこかで持たなければいけないんじゃないかなど。これがAISなのか、あるいは携帯なのか、何かわかりませんが、そういった方向のコミュニケーションツールがなければ、非常に怖いところがたくさんありますので、この問題をぜひ……。省庁間の調整がいろいろあるとは思いますが、ぜひ取り組んでいただきたい課題だと思っております。以上です。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【浅野委員】 ただいまのご意見に全く賛成でございます、一番最後のページのところに、船—船間という意味疎通と書いてあるんですけれども、これ、かなりの魅力がある話だと思っております。現在レーダーを持っていますので、身の回りの船の所在というのは、わかる手段がありますけれども、意思疎通というのは、存在を認識するだけでなく、回避行動の合理性を高めるとか、いろんな意味に使えます。航空機の場合には、スキッターと呼ばれているAISの信号を周りに発信することによって、それにプラスアルファ、進路情報であるとか、そういうものを加えることによって、お互いの意思疎通を少し高めていこうという話もやっておりますので、そういうことができるということが可能性があるので、ぜひともこの辺のことを研究開発を進めていただければと思います。

あと1点は、今日の話、まともにごもつともで、それに関しては意見ございませんが、一方で、船を運航する方にとってのメリットというのをもう少し考えた話をしたほうがい

いのかなと思っています。例えば発点着点まで有利な航路の選定を支援するとか、それから経済性だとか、エネルギーの削減とか、そういうものに役立つような情報提供の仕方はないだろうかとか。これが海上保安庁がすべてやらなければならない話なのかというのは私は疑問であって、海洋の航行の安全のパートナーである民間の業界も交えて、そういうような附帯サービス、付加サービスを提供するようなことができるための一体化した何かのイメージをつくる。そういうこともできないわけではないと思いますので、そういう官民一体となった船舶業界に対する支援ということを加味したような何かのサービスというのはできないかということを少しお考え願うこともこの中に含まれるのかなと思っています。以上です。

【杉山（武）分科会長】 大変ありがとうございました。ほかにいかがでございましょう。森本委員。

【森本臨時委員】 先ほどの91号のときに指摘させていただいたんですが、漁船が対象から漏れているんじゃないかということに対して、じゃあ、これから説明する、今のこの資料で述べてくださると思っていただけです。確かに漁船、小型船について触れられておりますけれども、先ほどの第1編としますと、この第2編とは性格が大分違うんじゃないのかなと。第2編のほうは、毎年やっております海難防止強調月間で、どのようにして漁船だとか、そういうふうな人命損傷をなくすような、例えばライフジャケットをつけるだとか、いろんなそういうふうなたぐいの安全意識の向上というようなことで、もちろんそれは大変大事なことですけれども、それと第1編で論じられたAISという近代兵器ができて、海上交通センターとして、どのように交通の安全を担保していくかという中で、対象になっていたのは、交通センターと汽船だけじゃないのかということをお前は指摘させていただいたわけですが。交通安全法上の海域及び関門海峡、港則法上の関門海峡の海域、あそこでは漁船がうろうろしている。その漁船が直接原因になったり、あるいは、事故の遠因になるようなケースが絶対にあると思うんですね。そういう状況の中でも、汽船にだけ海上交通センターは注意しようとしてされているのか。先ほど言いましたように、いや、漁船はVHFがないから連絡のしようがないということになるのか。その辺を突っ込んでほしいということをお願いしたかったわけですが。先ほど小野さんも言っていましたけれども、備讃瀬戸の状況はここで私も何回か言わせていただきましたので、あまり言いませんけれども、鈴木長官の何代か前の長官が、「そうなんです。備讃瀬戸は高速道路で田植えをしているような状況なんです」と言われ、なかなかうまく表現されたと思いました。備讃瀬戸は

まだ漁協権が抹消されていないから漁業のほうも堂々と漁をしている。けども、こっちは大型船で、あの水路を通っていかなきゃならん。そこをいつまでこのままの状態にしておくのか、我々としては、何かいい知恵がないのかなということをおっしゃりたいと思います。

そういうことで、前編と後編はちょっと次元が違うのかなというのが正直なところの私の感想です。以上です。

【杉山（武）分科会長】 貴重なご指摘ありがとうございました。今の点についてぜひよろしくをお願いします。

【佐藤参事官】 どうもありがとうございます。私どもも大変この問題については頭を悩ましているところでございまして、ずっと従来からあそこで漁業をされていた方がいて、そこで生活を営んでいるというのが1点にございまして、そこに大型船が通るようになってきて、新たな航路が引かれた。こういう状況が歴史的な経緯なわけでございます。

ですから、先ほど我々、両者のご意見を伺おうじゃないかということで、そういう場をまず設定して、意見を、お互いの言い分、主張、それから、その調整をまさに始めているところでございます。実際、簡単にこのことが解決するとは思っておりませんが、いずれにしても、これを何とか安全に運航させるための方策を必ずや見つけていかなきゃいけないなと思っております。そのためには、お互いに互譲の精神がないと、これも一方的な主張だけでは、なかなか折り合わないところがございます、お互いに譲り合うところは譲り合っていたいただきたいなと思っております。これは海上保安庁としては、当然調整役として一生懸命やらせていただきたいと思っておりますし、あと、やらなきゃいけないとも思っております。

それから、先ほど出ておりましたコミュニケーションの問題ですね。これも非常に大事な問題で、我が国の中でいろいろ法制度がいろいろありまして、漁船が無線を持っていない。その中で連絡がとれない。我々は、じゃあ、何もしてないのかというと、そうではございませんで、従来より現場に巡視船艇を配備しております、要するに無線が通じない船に対しては、巡視船が現場に行って、「漁船のほうに間もなく大きな船が来ます。よけてください」といったような、ほんとうに原始的な方法ではございますけれども、現状ではそれしか今有効な手段がございません。そのような形で、現場の海上保安官が、今、日々汗水流してやっているとございます。

ただ、従来より皆さん方から、いろんな委員の先生から、共通のコミュニケーションの

ツールが必要じゃないかと。我々もそう思っております。ただ、これはいろいろ制度がございますので、関係省庁会議もできておりますので、そういったものを活用して、我々のほうからも意見を申し上げていきたいなと思っております。

また、その間何もしないのかというと、そうではなくて、少なくとも漁民の方も、最近調べましたら、携帯電話を持っていらっしゃるということでございますので、この説明の中では詳しくはしませんでしたけれども、来年度以降、携帯電話を使っていろんな具体的な情報を我々のほうから送っていかうという試みを今まさに検討しているところでございます。気象・海象というのが一番皆さん方のアクセスが多い件数なんですけれども、それにかかわらず、今回このようないろんな航路上の情報が入ってまいりますので、こういったものも含めて幅広く情報提供していく中で、少しでも我々はその媒体になって、新しいコミュニケーションツールができるまでの間は、海上保安庁としてそのような形で汗を流していきたいなと思っておりますので、現状ではまだ不十分でございますけれども、そのような方向で努力させていただきたいと思っております。

【杉山（武）分科会長】 どうぞ。

【鈴木海上保安庁長官】 今の森本委員のお話のとおり、第1部でさっきご審議いただいたのは、どうしても大型船、一定以上の大きさの船に対してはいろんな義務をかけるというようなやり方にならざるを得ないことになっていまして、これはふくそう海域の特別ルールの話であります。大型船というのはやはり運動性能がよくないんですね。車と違って、海の上ではなかなかとまれませんから、特に大きな船になればなるほど、エンジンをとめて後進をかけても、そのままずっと行ってしまふ。あるいはかじを切ってもすぐには曲がれないということでもありますので、狭い航路の中で通航する場合に、場所をふさぐという意味もありますけれども、それ以上に運動性能がよくないという部分がありまして、そういう大型船の大きな事故をまず防ぐというために一定のルールで整理をさせていただくということとしていきます。ほんとは小さい漁船とかプレジャーボートまで航空管制のように全部言うこと聞かせるみたいなことができれば一番いいんですが、とてもそこまではできませんので、そういうルールになっておるということでございます。

漁船の話は、なかなか難しい部分がありますけれども、私も備讃瀬戸のところで、海上交通センターでこませ網の話とか、見せてもらって、大変な状況だというのはよくわかりますけれども、そこは今参事官が申しあげましたように、関係者でいろいろ話し合う場を設定しながら、あるいは、個別にうちの巡視艇が出ていって、その整理をしながら、何

とかスムーズにお互いができるように工夫していくということかなと思っております。よろしくをお願いします。

【杉山（武）分科会長】 どうぞ。

【服部臨時委員】 只今の、森本委員のご発言は、大型船舶の関係で狭い航路を通らなくてはならないという船長さんの団体のお立場でのご意見であろうと思いますが、我々漁業者の立場で申し上げますと、この航路が設定される以前から漁業権を設定して、我々漁業者が生業としてきた経緯があり、そこをいつまでこの状態で置いておくのかというご意見に対し、航路筋ができたので、我々は漁業権を放棄しますというわけにはいきませんので、ご理解をいただきたいと考えております。今の時点では航路は設定されておりますので、お互いに協力が必要であると考えます。ご意見にありましたように、こませ網等々は、毎年漁期前に協議をさせていただいて、事故のないようにということで取り組んでいると、私はそのような理解しておりますので、一方的に、ここを通らなければならない、漁業者はいつまでこのまま漁業権を置いておくのかというご発言に対し、我々としては、そのまま、「はい、そうですね」というわけにはいきませんので、ご理解いただきたいと思っております。

【杉山（武）分科会長】 大変ありがとうございました。それぞれいろいろなお立場がありますので、今後もそういう間の調整が非常に重要になるんだろうと思います。ひとつよろしくお願ひ申し上げたいと思ひます。

第2部については、本来ですともっとゆっくり時間をとっていろいろ意見交換ができればいいことなんですが、きょうは時間が過ぎておりますので。またぜひできましたらこんなような機会をつくっていただひいて、率直な意見を交わせる機会があればと思ひます。

また第2部のほうの冒頭にご説明のありました今回の事故に関しては、原因究明とか分析、さらに進めていただひいて、いろいろな検討を深めて、今後の再発防止に結びつけていただくことをぜひお願ひ申し上げておきたいと思ひます。

それでは、時間が過ぎていくということもありますので、これで議論を終了させていただひいて、進行を事務局にお返ししたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

【川崎安全課長】 どうもありがとうございました。

それでは、最後でございますけれども、交通部長の小山内よりごあいさつ申し上げたいと思ひます。

【小山内交通部長】 本日は、活発なご議論をいただきまして、大変ありがとうございました。

ました。まず第1部につきましては、ご検討いただいた項目を省令案としまして、パブリック・コメント等の手続をいたしまして、極力早めに省令の形にしまして、ご指摘がございましたように、周知徹底が図れるようできるだけ早く省令にしたいと考えております。

また、関門の事故につきましても、若干コメントいただきましたように、海上交通センターの体制の強化、あるいは管制官の資質の向上といったようなことをさらに進めまして、事故の防止に努めてまいりたいと思います。

また第2部でもいろいろご議論いただきまして、最終的には当交通部にとって一番頭の痛いこませにいつてしましまして、関係者から、海の高速道路なる航路ができるんだったら、何とか立体交差だって、おまえら考えろと言われて、立体交差できればいいなと前から思っているんですが、なかなかそれができない状況でございまして、今後とも汗をかきながら皆さんとご相談してまいりたいと思っております。

その他いろいろご指摘いただきましたことも踏まえまして、また私たちの仕事の参考にさせていただければなと思っております。本日はいろいろありがとうございました。

【川崎安全課長】 それでは、これをもちまして、本日の海事分科会を終了させていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。

— 了 —