

交通政策審議会 海事分科会第2回船舶交通安全部会

平成27年2月25日

【葛西企画調査室長】 定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第2回船舶交通安全部会を開催させていただきたいと思っております。

委員の皆様には大変お忙しいところをご出席いただきまして誠にありがとうございます。

私は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企画調査室長の葛西でございます。

本日は委員17名全員のご出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第1項に規定する定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また、当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とさせていただいておりますことと、議事録等につきましては国土交通省ホームページ、また、海上保安庁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たします。

それでは、開会に先立ちまして、佐藤海上保安庁長官からご挨拶を申し上げます。佐藤長官、よろしくお願いたします。

【佐藤海上保安庁長官】 海上保安庁長官の佐藤でございます。第2回船舶交通安全部会の開催にあたりまして一言ご挨拶申し上げます。委員の皆様にはありましては、大変お忙しい中、多数のご出席を賜り誠にありがとうございます。

さて、この部会でございますけれども、海事分科会からいただきました第3次交通ビジョンのフォローアップとして、また、長期的な視点に立って船舶交通安全政策のあり方について検討を行うことを目的といたしまして設置いただいたものでございます。

まずは今日は1つ朗報といたしまして、平成26年の船舶事故隻数の大幅な減少がございました。この後、担当の方から詳しく説明があると思っておりますが、船舶事故件数は昨年2,158隻となりまして、前年に比べて約150隻近くも減少したということであります。

現在、その減少の原因について詳細に調査を行って分析をしているところでございますけれども、第3次交通ビジョンで2020年代の後半に船舶事故を半減させるという高い目標を掲げた我々としたしましては、1つの大きな第一歩になったのかなと思っております。この原因としては、やはり海上保安庁の現場の職員並びに関係省庁の意識の変化が見られるのではないかなということをご期待しているところでございます。

一方で、昨年は実は爆弾低気圧あるいは台風等の影響で大変気候が悪かったということもありまして、マリンレジャーの活動が低迷していたということも大きな要因の1つではないかということが窺われますので、引き続き、気を緩めることなくしっかりとした対策を検討し、着実な対策の推進に努めてまいりたいと考えております。

2点目は、今年度最も力を入れた取組みといたしまして、東京湾における海上交通管制の一元化を構築するために力を注いでまいりました。昨年7月には東京湾の船舶の通航実態

と交通管制の現状をご視察いただきましたが、国際コンテナ戦略港湾である横浜港の国際競争力を強化するために強制水先の緩和に合わせた安全対策といたしまして、横浜港の管制機能の強化について、本年8月の運用開始を前提に現在、整備を進めているところでございます。

3点目は、第10次交通安全基本計画の策定でございます。平成28年度から5年間を計画期間といたしまして、現在の第9次計画の成果や課題を踏まえ策定されることとなります。第9次計画では我が国周辺海域におけます船舶事故隻数を平成27年度までに2,220以下とするという目標が書かれておりましたけれども、昨年2,158隻ということで、一応1年を残して達成したということになります。

第10次計画では、答申いただきました第3次交通ビジョンを踏まえ、関係者の取組みが促進されますよう高い目標を掲げるとともに、重点施策の反映に努めてまいります。

最後になりますが、船舶事故隻数が大幅に減少したことは大変朗報ではございますけれども、ビジョンに掲げていた目標はまだまだ高いところがございます。実施施策の効果分析を通じまして、さらに磨きをかけて対策の推進を行ってまいりたいと考えておりますので、委員の皆様には、広い見識と豊富な経験から引き続きご指導賜りますようお願い申し上げます。

【葛西企画調査室長】 佐藤長官、この後、別の業務のため、これで退席させていただきます。

それでは、議事へと進めさせていただきたいと思っております。ここからの議事進行につきましては、当部会の落合部会長をお願いしたいと存じます。落合部会長、よろしくお願いいたします。

【落合部会長】 それでは、早速ですけれども議事に入りたいというふうに思います。お手元にあります議事次第ですけれども、議題1、海難状況等について、議題2、第3次交通ビジョンの進捗状況について。この2つの議題、いずれも極めて関連しているということがございますので、一括してご審議をお願いしたいというふうに考えております。

それでは、説明の方を事務局お願いいたします。

【田口企画調査室主任官】 かしこまりました。資料説明を担当します海上保安庁交通部企画課企画調査室の田口と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、資料1「海難状況等について」を説明させていただきます。資料につきましては、主に大きな変更点、そういったところを主としまして簡単に説明してまいりたいと思っております。

まず、2ページを開いてください。船舶事故全体の傾向でございます。平成26年の事故隻数は2,158隻となりまして、前年比148隻の減少。2次ビジョンの計画期間の年平均2,431に対しまして273隻の減少となっております。その要因につきましては現在分析中でございますが、8月の豪雨など施策以外の要因による面があるのかということ

で、着実な対策の検討・実施が必要と考えているというところでございます。

次に3ページをご覧ください。全体傾向を海域別に整理したものでございます。右の折れ線グラフは平成20年以降の推移を示してございます。港内の事故が昨年まで最も多く発生していましたが、平成26年には大幅に減少しています。また、ふくそう海域の事故につきましても大幅に減少してございます。一方で、その他の海域の事故が増加し、海域別では港内を抜いて最も多いという状況になってございます。

次に4ページをご覧ください。全体傾向を船舶の種類別で整理したものでございます。右の折れ線グラフの推移、こちらの方でプレジャーボートが前年に対しまして80隻減少。それと漁船も50隻の減少となっております。特に漁船につきましては、平成23年をピークとしまして減少が続いているという状況になってございます。このように小型船舶の事故は大きく減少したというところではございますが、左の円グラフに示してございまして、依然として全体の74%を占めているという状況にございます。引き続き、小型船舶の安全対策の取組みが重要と理解しているというところでございます。

次に5ページをご覧ください。死者・行方不明者を伴う船舶事故でございまして、右のグラフで推移を示してございます。緑色の折れ線で示しております漁船の事故が最も多く、前年比6隻の増加となっております。この漁船の事故のうち、外国漁船による事故が入ってございまして、領海外のものが4隻、領海内1隻ということで、6隻の増加のうち外国漁船によるものが5隻含まれているというものでございます。左のグラフは船舶の種類別の割合を示しております。小型船舶が全体の92%を占めているという状況になってございます。

次に6ページをご覧ください。ふくそう海域の特徴といたしまして、外国船舶の事故発生率が大きいということを示した資料でございまして、右の円グラフでは通航隻数の割合に対する事故隻数の割合を日本船舶と外国船舶で比較しております。下のグラフの方で示しております2次ビジョンの期間では外国船舶の事故発生率が日本船舶に対して3倍ということになってございます。これが上のグラフ、平成26年でございまして、平成26年には4倍に拡大しているという状況になってございます。

次に9ページを開いてください。準ふくそう海域の特徴としまして、死者・行方不明者などを伴う重大海難の割合が多いということを示した資料でございまして、左の円グラフは平成26年の状況を示しています。準ふくそう海域の衝突・乗揚事故隻数は84隻で、重大海難となったものは9隻となります。発生割合は10.7%ということで、右のグラフで示しています2次ビジョンの期間の発生割合10.1%をわずかですが上回っているという状況になっています。下の棒グラフは準ふくそう海域での重大海難の発生隻数の推移を示してございます。平成24年から、わずかですが増加傾向にあるということになっています。

次に11ページをご覧ください。プレジャーボートの事故種類別の隻数でございまして、右の折れ線グラフで20年からの推移を示しています。機関故障が最も多く、平成26年は215隻で前年から増減はありません。その次に多い衝突、運航障害、乗揚、これらの事故につきましても、平成26年はいずれも前年から減少しているという状況になっています。

次に13ページをご覧ください。漁船・遊漁船の事故種類別の隻数でございます。左の円グラフで事故の割合を示しています。衝突が最も多く、平成26年は243隻で全体の36%を占めてございます。下の円グラフが2次ビジョンの期間の平均でございますが、こちらに比べまして衝突件数は減少しておりますが、全体に占める割合としては増加しているという状況になっています。

次に15ページを開いてください。漁船の操業中の衝突事故で漁業種類別の隻数を整理してございます。昨年の第1回部会でご指摘をいただきまして、今回、新たに追加資料となります。左の円グラフで事故の割合を示してございます。平成26年は一本釣りが24隻と最も多く、全体の47%を占めております。次に底引きが多く、13隻、25%となっております。下の円グラフが2次ビジョンの期間の平均でございます。一本釣りが占める割合が30%ということで、平成26年では大きく広がっているという状況になってございます。右の折れ線グラフで平成20年からの推移を示しています。一本釣りにつきましては平成24年から増加傾向にございます。底引きにつきましては21年から概ね減少しているという状況が窺えます。

次に17ページをご覧ください。大型船舶の事故種類別の隻数でございます。この資料も昨年の第1回部会でのご指摘を踏まえ、今回から追加した資料でございます。なお、ここで言う大型船舶とは小型船舶以外のものとして整理してございます。目次の方で小型船舶と大型船舶の定義につきまして記載させていただいております。この資料の左の円グラフで事故の種類別の割合を示しております。まず、平成26年は衝突が264隻で全体の47%を占め、乗揚が96隻、17%、機関故障が71隻、13%と続いております。衝突、乗揚ともに発生海域としましては港内が最も多く、次にふくそう海域となっております。右の折れ線グラフで平成20年からの推移を示しております。衝突、乗揚は平成23年に大きく減少し、その後、徐々に増加しているという状況が窺えます。一方で、機関故障につきましては平成24年から減少傾向となっている状況にあります。

次に計画目標に関する事故の状況でございます。

20ページを開いてください。1つ目の目標はふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持でございます。海上交通センターのレーダーサービスエリアを対象海域としまして、100トン以上の船舶又はAIS搭載船舶による衝突・乗揚事故について、通航船舶100万隻当たり76隻以下を維持するという目標でございます。実際の事故隻数とAIS搭載船舶の通航隻数につきましては表に示してございます。26年の事故隻数は51隻で前年に対し8隻の減少となっております。通航隻数につきましては年々増加しており、平成26年は約52万6,000隻となっております。この通航隻数を100万隻として換算した場合の事故隻数をグラフで示してございます。平成26年は97隻となり、前年から19隻の減少となっておりますが、目標の発生水準76隻には達してございません。

次に21ページをご覧ください。2つ目の計画目標でございます。港内等における衝突・乗揚事故の減少というものです。ビジョンの施策で東京湾における一元的な海上交通管制

の構築ということで、これによりまして新たに情報の聴取義務海域を設定することとしております京浜港、千葉港等を対象といたしまして、100トン以上の船舶の衝突・乗揚事故について平成20年から平成24年の年平均30隻を半減させるということでございます。まだ施策は完了してございませんが、平成26年は21隻となっているという状況です。

次に22ページをご覧ください。3つ目の計画目標でございます。小型船舶における事故の減少ということで、小型船舶の事故のうち不可抗力によるものを除いた事故について、2次ビジョンの計画期間の年平均1,343隻を3割、約400隻減少させるというものです。平成26年は1,266隻で基準の1,343隻から77隻の減少となっております。大きく減少した感がございますが、目標の達成にはさらに大幅な減少が必要という状況になってございます。

次に23ページをご覧ください。23ページは政府が策定しております第9次交通安全基本計画で掲げている目標の達成状況について整理しています。我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数について、本邦に寄港しない外国船舶を除いて、第8次計画の期間の年平均2,473隻と比較して平成27年までに約1割を削減、2,220隻以下とするという目標が掲げられております。平成26年は2,138隻となりまして、1年を残し達成することができております。

24ページ以降で海上交通環境の現況ということで船舶の大型化等のデータをアップロードしておりますが、説明につきましては省略させていただきます。

続きまして資料2の説明に移らせていただきます。資料2、「平成27年度重点施策実施計画(案)」でございます。資料2では重点施策ごとにとりまとめてございますが、それぞれの施策を説明することは時間的に難しいという状況でございますので、まず、大きく進展している施策につきまして、資料2-2ということで別綴じで添付させていただいております。こちらの資料で説明させていただきたいと思っております。

まず、資料2-2の1ページを開いてください。三大湾における一元的な海上交通管制の構築でございます。そのスケジュールを1ページで示しています。スケジュールとしましては、大きく分けてハード整備、ソフト開発、制度の見直しとして簡潔に整理してございます。

まず、ハード整備の段でございますが、レーダー・監視カメラ等の高度化などの整備を実施していくということで、当初計画では平成30年度までに整備を行い、31年度当初に運用開始するという計画でございました。平成26年度の当初に横浜港における強制水先制度の緩和について国土交通省で検討が開始されたことを踏まえまして、この規制緩和後の安全性の向上といたしまして、27年度に横浜の整備を実施していくことについて関係省庁と調整を進めてまいりました。今般、平成26年度補正予算によりまして推進することが認められてございます。その結果としまして、横浜港の先行整備につきましては27年度の前半に完了させまして、8月を目途として運用開始を目指すこととした計画に見直してございます。また、東京湾全体の運用開始としましても、当初計画から1年前倒しということで平成29年度末を目途としてハード整備を進めていくこととしております。

ソフト開発、制度の見直しにつきましても、当初計画から1年前倒しとしたスケジュールに見直しているというものでございます。

次のページで横浜港の先行整備等の概要を整理しています。2ページになります。左の図は横浜、川崎、東京、千葉の4つの港内交通管制室と東京湾海上交通センターを横浜第二合同庁舎に統合するという計画について示してございます。

右の図で平成26年度の補正予算による横浜港への先行導入、整備についての内容を示してございます。上の図の図になりますが、船舶の動静監視能力の強化を行うということで、赤色の のマークが入っております鶴見レーダー局、大黒レーダー局、この2局のレーダーを新設を行っています。また、緑の で示しております鶴見信号所や新大黒ふ頭モニター局など7か所の監視カメラについて追尾機能と画像の高度化を図っていくということで整備を推進しているところでございます。また、管制信号板の視認性向上といたしまして、紫色の の印で示しております大黒信号所など5か所の信号板をLED光源に改良する等の整備を推進しているところでございます。

右の下に横浜港内交通管制室のレーダー映像とカメラ画像について、現状と高度化後の図を整理してございます。

以上が横浜港への先行導入とした整備概要でございます。その後も川崎、東京、千葉におきまして、このような監視能力の強化、管制信号板の視認性向上として同様な整備を推進していくこととしてございます。

次に3ページをご覧ください。ICTを活用したMICSの充実強化としまして、スマートフォン専用のウェブ画面の整備でございます。まず、スケジュールといたしまして、平成26年度にシステム設計、サイト構築、サーバー改修を実施しているところでございます。平成27年の4月から試験運用を開始しまして、7月から正式運用を目途としているというものでございます。

スマートフォンのウェブ画面の機能、利便性について、その下に図で示してございます。左の図は利用者のスマホの初期表示画面となります。現状のMICSの画面では日本地図から必要な地域の情報を階層式に選んでいく構造になってございます。スマホのウェブ画面では、利用者の現在地を特定しまして、その周辺の情報を表示することができるようにしているというものでございます。

中央の図は情報の表示画面でございます。スマホの中心に赤い丸印がございまして、そこが利用者の現在地となります。その周辺の安全情報をアイコンで表示することとしてございます。矢印でアイコンがございまして、気象現況を示しています。矢印の方向が風向で、その中に風速を表示しているというものです。この図の中では、観音崎では北の風3mであるということを示してございます。この矢印をタップしますと、右上の図のように観音崎の気象現況と過去12時間の風向・風速、気圧の推移がポップアップされるということになっております。

また、ビックリマークのアイコン。これは緊急情報を示してございます。それから、注意

と表示したアイコンにつきましては、危険箇所情報を表示してございます。これらのアイコンをタップしますと、同様に内容がポップアップされるというような仕組みになっています。

この画面は自動更新を選択することで約5分ごとに更新されていきます。移動中の船舶につきましても、自船の位置の周囲、周辺の情報を効果的に入手することが可能になるものと考えております。

今後、さらなる充実強化といたしまして、利用者がタップせずとも、危険情報がポイントに近づくと自動でポップアップして注意を促すよう、改良に取り組んでいこうということで検討を進めているという状況でございます。

次に取組みを終えた施策についても説明させていただきたいと思っております。資料2の方をご覧ください。10ページを開いてください。資料2、10ページでございます。航行環境の変化に応じた航法の見直しといたしまして、来島海峡航路の特殊な航法の見直しに向けた取組みでございます。

現地の検討委員会（来島海峡航路計画検証委員会）においては、新たな航路法線案での操船シミュレーション結果から、右側通航とした場合の操船の困難性、危険性が確認されるとともに、それ以外にも順中逆西航法の見直しには船種・船型毎の運動性能に応じた適切な潮流条件の設定や船間離隔距離の設定など、多くの制約を要すると結論付けられました。

このため、当庁としては、安全性・妥当性の観点から、順中逆西航法を継続することが適当と判断し、事業化を前提とした実施事項を記載していないものです。

なお、第3次交通ビジョン策定以降の海難発生傾向も踏まえて、来島海峡における航行環境の現況に即した対応を考えてまいります。

次に平成26年度でトピック的な取組みについて説明させていただきたいと思っております。13ページを開いてください。小型船舶の安全対策で、海難防止マネジメント体制の確立という施策でございます。

平成26年度の主な施策実施状況の欄の中で上から2つ目の矢印で記載されております。多角的な事故分析・対策立案の一助とした季節ごとの事故の特徴及び傾向分析としましてシーズンレポートを作成してございます。資料の内容としましては、気候の変化やプレジャーボートの事故、漁船の事故、こういった特徴について定量的に整理しているというものでございます。管区本部、また、海上保安部におきまして、このシーズンレポートによる事故発生傾向を踏まえ、さらに地域特性を加味した分析を実施し、地域ごとの事故防止対策に反映させているという状況になってございます。現在、シーズンレポート2015春としまして、過去のデータ分析、とりまとめの作業を進めているという状況でございます。

次に17ページを開いてください。ICTを活用したMICSの充実強化としまして、平成26年度の実施状況の一番下の矢印で整理してございます。航路標識協会による船舶用インターネット環境構築のための調査研究結果の課題整備というものを行ってございます。

今後、この取組みによる課題も1つの成果としまして、関係省庁と連携し、通信事業者の動向把握、働きかけに取り組んでいきたいというふうに考えているものでございます。

次に19ページを開いてください。簡易型AISの普及促進等でございます。平成26年度の実施状況の中で上から2つ目の矢印でございます。東北総合通信局、東北運輸局、第二管区海上保安本部の3機関連携による連絡会議を設置しまして、簡易型AIS普及を軸とした船舶海難防止活動の推進に取り組んでおります。これによりまして、気仙沼遠洋漁協所属船全33隻にAISが搭載されてございます。

その1つ下の矢印のところで、関係省庁連携による小型船舶へのAIS搭載拡大のための無線局免許手続の簡素化及び漁船への支援措置の導入・普及というものに取り組んでございます。簡易型AISの無線局の落成検査の省略ですとか、定期検査の不要化といった制度。それから、漁船保険の助成。また、AIS設置にあたっての借入の金利の実質無利子化というような助成。こういったものについて、関係省庁のご協力をいただき、インセンティブの創出につなげているというものでございます。資料説明としては以上でございます。

【落合部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただ今、まず海難状況等について、それから第3次交通ビジョンの進捗状況についてご説明いただいたわけでありますが、この全体につきまして、ご質問あるいはご意見がございましたら、どうかよろしくお願ひしたいと思います。いかがでしょうか。どの点でも結構だと思いますが、いかがでしょう。はい、どうぞ。

【鈴木委員】 日本船主協会の鈴木でございます。コメントといいますか、感想といいますか、ちょっと気付いた点を申し上げます。

この海難状況等についての中で、ふくそう地域における外国船の事故の比率が高まっているという指摘がありました。ますます外国籍船の日本への入港というのは一層高まっていく一方で、水先人連合会の方で取り組んでいただいていますけれども、水先人の不足問題というのが非常に深刻な状況になりつつあります。日本人船長そのものがもう圧倒的に数が減って、水先人になる方が少なくなっている中で、毎年50人規模で団塊の世代の方が廃業されていくという状況があり、かなり喫緊の課題となっております。水先人連合会の方で、後継者育成ということで取り組んでいただいていますけれども、外国船によるふくそう地域における事故と、今後発生するであろう水先人の不足問題というのは真剣に考えていけないといけないんだろうなというように感じております。もちろん、水先人問題というのは、我々船主協会も取り組んでいる問題でございます。

もう一点は、先ほど佐藤長官もちょっと触れられたんですけれども、コンテナ戦略港湾ということで、京浜港と阪神港において運営会社の一元化が行われるわけで、もちろんこれは港湾局の方で主導権を取ってやられてる話ですけれども、例えば東京と横浜との間の機能分化、あるいは神戸と大阪との間の機能分化、それによって、ある程度、交通安全に資するようなものができるのであれば、それもぜひ考えていただきたいなというふうに思います。例えば、大型船は京浜港であれば横浜の方に入れて横浜の方に集中するとか、そういっ

た機能分化によって、超大型コンテナ船と東京湾に入るLNG船が交錯する頻度みたいなのをもう少し少なくできるのであれば、そういうことも考えるべきなのかなというふうに思います。

それから、今、各地でいろいろ大型客船の誘致競争をやってるといふふうに理解しますが、その辺のところもなるべく、京浜港であればどこに集中するのか、阪神港であればどこに集中するのかみたいなことを、地方自治体を含めて、安全交通に資するようなことをやっていただけたらいいのかなというふうに思いました。以上でございます。

【落合部会長】 ありがとうございます。

2点、ご指摘、ご意見があったわけですが、この2点につきまして、まず最初に水先人問題、それから各港湾の機能分化というのが2番目の問題ですけど、これにつきまして、事務局の方はいかがでしょうか。

【吉永海技課長】 海事局の海技課長の吉永でございます。

1点目の水先人の点でございます。ご指摘は、水先人の養成・育成が重要であると、外国船の事故発生を防ぐためにも注力いただきたいというご指摘かと思えます。外国籍船の事故発生を防ぐ中で、1人、水先人だけがもちろん事故発生の防止に寄与するわけではないわけではございますけれども、水先人が占める役割は確かに大きいものがあるかと思えます。そういう意味からも、人材育成ですね。昨今、水先人に限った話ではなからうかと思えますけれども、水先人がきちんと確保、育成されるように、国としましても、水先人連合会の方々、あるいは船主団体の方々、そういう方々と協議をしながら、どういったことが必要で、どういう対策が効果的かということをもまさに今、協議、勉強してるところでございます。以上でございます。

【野澤企画課長】 1点目に関しまして、ふくそう海域における外国籍船の事故が、数としては増えていないですが、割合としては比重が高まっています。この点に関し、当庁の取組みにつきましてお話しさせていただきますと、ふくそう海域、ご案内のとおり、航行管制を行っているところでございまして、我々、管制官の能力向上にしっかり取り組んでいかなければならないと考えております。

その中で、外国船につきましては特に英語の問題で、コミュニケーションをとる必要があるものですから、管制官は英語の研修に取り組んでおります。この管制官の問題につきましては、今後、東京湾を一元化していくという中で、たくさんの方がこれから必要になってくるというところでありますので、当庁としても、特に予算をしっかりと確保するような形で、この育成の問題につきましては取り組んでまいりたいというふうに考えております。

2点目、一元化に合わせまして、東京湾、それから横浜港等の機能強化等々、いろいろご指摘を鈴木委員の方からお話ございました。今、この一元化の関連に関しまして、港湾局の方ともいろいろとお話をしていっている中で、そういったものが可能なかどうなのか、港湾局とも連携しながら進めていかないと、なかなか当庁だけではということではございますので、そういったところにつきましてご相談していきたいというふうに考えております。

【落合部会長】 ほかに、どの点でも結構です。どうぞ。

【小島委員】 日本船長協会、小島です。

管制に関連してですが、横浜の強制水先の会議にも出席しております。それで、やはりいろいろなことが危惧されていますが、ゴーということで、検討しているところです。外航船の船長が、東京湾横浜港区に入ってくる場合、神戸とか東京港とちょっと状況が違うということ、皆さん、承知されていますが、パイロットが乗っていて、未然に事故が防げているケースが多々だろうと思います。これからも検討委員会を継続して、安全航行対策について進めていく必要があるという意見を言いました。

その中で、陸の側から整備をして、いける、ゴーと言うのですが実際、事故が一旦起きたときは船長の責任になるわけで、これからの出入港船で、ヒヤリ・ハットや、非常にこういうことが危険だったとか、それからパイロットさんが乗っていてもこういう船があつて危険だったとか、そういう報告やアンケートを集めて、検討材料に使うべきではと発言をしました。これはぜひやっていただきたいと思います。

それと、タグボート側が非常に心配されているのは、外国船のキャプテンとコミュニケーションがスムーズに取れるだろうかということです。それは横浜港の現場の方の安全に関しての意見です。

もう1つ、昨日、お台場の情報部と定期的な意見交換会というのを催しまして、その中で、先ほど言われたM I C Sの開発、それからE C D I Sもいろんな情報を入れていきますという予定の話もされました。

それで、ただ、最後に日本船長協会として言いたいのは、いろいろなデータがたくさん便利になるかもしれませんが、最後の最後は人間の目なのです、見ることにより判断するので。相手船の動きをいち早くとらえられます。今、道や電車のホームで歩きながらスマートフォンを操作しています。ああいう状態を見ると、船もいろいろなデータを追いかけて、どうしてもE C D I SとかM I C Sに目が行ってしまって、実際、危ない状態なのにもかかわらず、目で見ない。実はこの間のおおすみの事故もたぶんそれに近いことじゃないかと思います。やはり1回原点に戻って、目で見ろということをして日本船長協会はずっと言い続けていきます。以上です。

【落合部会長】 ありがとうございます。事務局の方で何かコメント等はございますか。

【伊丹安全課長】 横浜の件に関しましては、現場、地元の方でも事前に万全な対応をとということで、知恵を借りながら備えを進めておりますが、実際に先行運用を開始した後の状況もフォローしていこうという話にもなっております。そういった事前の備えを行いつつ、実際の運用の中でどういうことが出てきているかということも踏まえた対応をさらにやっていく構えで対応していきたいと思っております。

【落合部会長】 よろしいでしょうか。ほかにどの点でも。お願いします。

【福永委員】 日本水先人会連合会の福永です。先ほど水先人の後継者不足のご発言をいただきましたが、我々も当事者として、いろいろと努力していかなければいけないわけです。

が、そういう実態があるということをもまず皆様方にご理解いただきたい。

それから、横浜の強制緩和に関する先行投資について説明をいただき、ハード面の整備については期待をしておりますけれども、それ以外にも問題は2つありまして、1つは、これからの運用について、どのように実際に管制の一元化を進めていくのかという点ですが、その運用のあり方についてはぜひ地元の意見を聞きながら進めていただきたい。もう1つは、管制が進んで強化されていきますと、一番必要なのはコミュニケーション、つまりVHF等による船舶と管制官とのコミュニケーションの手段だろうと思います。今でも16チャンネルが満杯状態になっておりますので、ぜひ十分なコミュニケーション手段を確立していただきたい。東京湾の湾口から横浜間の管制というのが非常に重要視されておりますが、ご存じのように、横浜の船舶の出入りというのは、湾内のシフト船もたくさんあるわけです。東京、千葉、川崎、木更津、あちこちから船舶が収斂してきますので、そういった面も含めた運用をお願いしたい。以上、要望でございます。

【落合部会長】 ありがとうございます。ただ今のご要望等も含めまして、もしありましたらお願いします。

【伊丹安全課長】 運用のあり方に関しましては、現在、関東運輸局主宰の下に地元の協議会も開かれておりますので、そういったところでの認識共有、合意形成、こういったことを図りながら対応していきたいと思っております。

また、コミュニケーションの手段をしっかりとということについても、国際VHF局のチャンネルの確保など、しっかり対応していきたいと思っております。

また、シフト船の点については、全体の一元化は、29年度末に仕上がるということで、これを含めた対応にしていく予定としております。

【落合部会長】 ほかに付け加える点ございません？どうぞ。

【前田委員】 関連してなんですけども、横浜が一応、一元化のパイロット的な期待というか、見方もあるので、横浜の話になってしまうんですけども、それに関連して、いろんな設備を整備していただいているということで、ユーザーの方からいくと、具体的に何がどういうふうにならなくて、どうすればいいんだというのが、最終的には知らなければいけないことになると思うんですけど、あと実質6カ月とか、そこらの中で、できれば早めに、それぞれが何をどうしたらいいんだということを周知していただく時間と余裕を取っていただいて、そちらの観点からのご検討もいただければというふうに思います。

【伊丹安全課長】 今ご指摘いただいた点ですが、地元協議会での議論も経た上、周知期間を十分取って、どのような形で現場運用を進められるかということがきちんと伝わるように取り組んでまいりたいと考えております。

【落合部会長】 よろしいでしょうか。ほかにございませんでしょうか。お願いいたします。

【立川委員】 海員組合、立川と申します。よろしく申し上げます。

資料1の6ページで、外国籍船と日本籍船の事故の関係が表記されております。ここで1

つお伺いたい点がございまして、A I S 搭載船ということで、事故隻数、事故発生率が表記されています。そうしますと、A I S 自体は、船舶の衝突であるとか、海難事故の発生を抑止するために設備されているという理解をしているところです。

ふくそう海域において、このように事故が発生しているわけですが、基本的な原因というのはどこら辺にあるのでしょうか。例えば、外国籍船の事故が多いということですが、管制の指示に従わないという船舶がかなり多いのでしょうか。ないしは、A I S 自体をうまく利用できていないのでしょうか。その辺の分析がありましたら、お教え願いたいというふうに思うところがございます。

もし管制の関係の中で、先ほど言葉の問題というのがあったわけですが、そうしますと、そのような状況があるとすれば、先ほど2年後を目標ないしは目途に管制官の教育を高めていきますという話があったわけですが、横浜港の水先の問題を含めまして、早期に教育をしていただかないと、より危険度が増してくるのではないのでしょうか。事故率、隻数としては減っているんですが、今後増えていますという状況が発生するのではないかという危惧があるわけございまして、その辺について所見をお伺いできればというふうに思います。以上です。

【落合部会長】 ありがとうございます。2点につきまして、事務局、お願いいたします。

【野澤企画課長】 6ページに関連しまして、具体的な原因については、まだ細かな原因分析を行っていない状況であります。正直なところ、どういう状況で事故が発生しているかについては、もう少し分析してみなければ分からないというところがございます。

それから、先ほど申し上げました外国語教育、運用管制官のことにつきましては、我々、まさしく今必要だというふうに思っております。現状、運用管制官の英語能力向上等のために取り組んでいますが、先ほど2年後と私が申し上げたのは、育成の数の問題でありまして、東京湾の管制が一元化されることで、管制のエリアが拡がり、従前に増して運用管制官が必要になります。この増員する運用管制官の育成をしていかなければいけないという人数の問題でございまして、今、立川さんのおっしゃられました資質の問題につきましては、さらに取り組まなければいけないと考えております。

【落合部会長】 立川委員、いかがですか。

【立川委員】 1点だけ質問します。管制の指示を聞かないという事例はかなり多いんですか。ないしは、こうしなさいという指示に返答がないと。と言いますのは、海員組合の方でも一時期、調査をしたことがございまして、そういう応答がないとか、指示を聞かないという事例が、内部では報告を受けているところです。そういう意味で、海上保安庁さんの方の認識はいかがなんでしょうかということでございます。

【伊丹安全課長】 実際の状況からしますと、まずはそういう形での統計は取っておりません。実際、各事案で聞こえてくる中には、応答がないということもあります。しかしながら、管制官の方からアプローチは何回もして、ラジャーということで、応答はあっても

勧告なり情報提供したことが船の軌道に直接的効果として出てないケースもございます。

【尾関交通部長】 少し補足説明をさせていただきます。5年前に海交法と港則法を改正しまして、管制官についての情報聴取義務海域及び勧告制度というものを法律に設けました。法改正以前においても情報提供は行っていましたが、なかなか外国船は管制官の情報提供を聞いてくれないという状況がありましたので、法律上、位置付けを行い、きちんと裏付けのある仕事にするということで改正されました。

その結果、義務化されたということで、さきほど安全課長が言ったように、統計は取っておりませんが、印象としては、かなりの外国船舶が管制官の情報提供を聞いてくれていると思っていますし、また外国船も聞かなければいけないという認識はかなり高まっていると思います。

しかし、さきほど安全課長が言ったように、呼びかけても結局のところ、ラジャーとかOKと言っているだけで、管制官の情報提供を本当に理解しているのかは、若干疑問があります。例えば関門での航法で、理解していればそこに行かないはずが行ってしまうといった状況があります。現状、かなりの外国船が管制官の情報提供を聞いてくれているのですが、実質的に中身を理解してくれているかどうかという若干疑問があります。そういう意味では、管制官の英語能力も必要になりますし、外国船の方もきちんと聞いて、中身を理解するという、両方のことを行っていかなければならないと思っています。

また、管制官が情報提供を行っている海域は法律上義務化されましたが、実はそれ以外の海域では、現在、各海上保安本部にAIS運用官を置き、AISを利用しまして、そこに行くとは危ないですよといった注意等を行っています。しかし、これは現在、法律上の裏付けがないために、事実上、いろいろと行ってはいるものの、法律上義務化した海域よりも聞いてくれないという実態があり、そこが現状の問題だというふうに思っているところでございます。

【落合部会長】 立川委員、よろしいですか。

【立川委員】 今、だいたい多くの実態が聞かれたかと思うんですが、そのような中で、今、ここでお話がされているのは、特にハード面のお話が多いかというふうに思います。そういう面では、先ほどからコミュニケーションであるとかフォローアップという話が出ておりますけども、その辺をよく踏まえていただいて、特に外国船という言い方をしますけども、安全運航ができるように、ソフトの面についてもフォローアップの方をぜひともお願いしたいというふうに思います。よろしくお願いたします。

【落合部会長】 それでは、河野委員。

【河野委員】 今のご質問へのお答えについて、補足で1点伺わせていただきたいのですが、特に東京港周辺等は強制水先の区域だと思いますが、強制水先の対象になってない船舶の場合に、連絡しても応答しないとか、受け応えはしても適当な操船をするようなものが見られるという意味でしょうか。これが、まず第1点。

それと、もう1点の別のご質問ですが、これから東京港が一元化されて、使いやすい港に

していくとすれば、港湾の宣伝というのがすごく大事になると思います。日本の港が特に外国船にとって安全な港であるということも、大きなメリットになるかと思います。これだけの措置を取っているんだということも、もちろんそれに外国船舶に従ってもらいたいという意味も込めて、ぜひ外国にも発信していただいて、安全な港なんだということが外国の船主あるいは船舶の運航者によく知っていただけるような措置を取っていただけると良いと思います。これは港湾の問題なのか、海上保安庁側の問題なのか、どちらかよく分かりませんが、ぜひ連携していただければと思います。

【落合部会長】 ありがとうございます。ただ今の河野委員の質問あるいは意見につきまして、何か事務局の方でありましたらお願いします。

【伊丹安全課長】 前者のお尋ねでございますが、強制水先エリアと関連付けた意味で申し上げたというよりは、ふくそう海域全般でそういうケースもあるという意味で申し上げたところでございます。

【落合部会長】 さらに。

【野澤企画課長】 外国に対するPRの点でございますけれども、こういった形で規制緩和されるとか、その際には、こういう安全対策を取るということにつきましては、英語のパンフレット等の周知文書の様なものを作成しPRすることになると思います。併せて、これだけ日本の港は安全であるということも訴えかけていくような形でPRをさせていただきたいというふうに考えております。

【落合部会長】 どうぞ。

【尾関交通部長】 港湾局、港の話ですが、先ほど港湾局といろいろと行っているという話が少し出ました。今回の一元化ですが、一元化の目的というのは、安全を高めることが1つあるのは当然としまして、もう1つ、効率性を高めるといって、2つの目的がございます。この効率性を高めることによって、まさに日本の港を使ってもらおうというポートセールス自体は、港湾局の仕事になってきますので、我々海上保安庁が、ここの港が使いやすいからどうぞというものではありません。港湾局も国際戦略港湾と言って、京浜や阪神に力をいれていますので、そういった中で、管制の一元化の施策も使っていただいて、ポートセールスをやってもらおうと思っております。

先ほど鈴木委員からありました、東京と横浜の役割分担の話ですが、これは当然、港湾局の施策そのものになります。ご承知のとおり、横浜はどちらかというと自動車を含めて輸出をする輸出港であり、東京港というのは首都圏の消費者を支える、輸入をする輸入港になります。そういう意味で港の性格が違い、扱うものの役割分担ができてはいるのですが、船の大きさによる安全性という意味での役割分担をどこまでするのかというのは、港の管理をしています東京都と横浜市のそれぞれの思惑もありますので、どういう役割分担をできるのかということからは、管理を行う地方自治体と国と使う側の人たちとの間でいろいろな話をしていかなければいけません。その役割分担を進めるという一つとして、港湾局が進めている国際コンテナ戦略港湾は国が出資する会社を作り、横浜も東京もその会社が管理すると

いうところは、その役割分担を考えるもう1つの中身でもありますので、それも港湾局と話をしながら考えていきたいと思っております。

【落合部会長】 ほかに。どうぞ。

【浅野委員】 今回の議論、本質的な議論が出たと思うんですけども、一元の管制を行うことは、今、交通部長がおっしゃったような、効率化に資することは確かだと思えます。これは、管制要員も含めて、運航の効率化というものと結びつきやすい。

ただ、ハード的な整備が安全に結びつくかというのは、これはそんなに簡単ではなくて、今、水先案内であるとか、あるいは熟練された船長とか、そういう人のバランスで微妙に成り立っている面があって、それがハード的な整備によってどのように安全が保たれるかどうかということは、これはよく検証しなければならない。

特に人がやはり担っているところというのは大きいわけで、それが、船の安全を確保するための機能であるとか、あるいは新しい誘導の機材であるとか、そういうもので完全に担保できるのかということは、かなり技術が発展しても慎重に考えなければならないところがあって、航空の場合には、例えば、エアバスの新しい機材で、飛行場の誘導に関しまして、画面が新しく出まして、進入できないところに対しては警報マークが画面に出るとか、管制の画面とパイロットの画面が一對一に対応するようなものができてきて、やっとそれで少しは向上したかなということがあるんですけど、それに至るまでの過程というのは20年ぐらいかかっているんです。

ですから、おそらく一元化のためのハードウェア等の整備が一方で進むと同時に、その微妙なバランスが崩れることを皆さん、懸念されているわけで、それは事前に対策を、大きな事故に結びつく前に対策を講じることが同時に行われなければ、片一方に偏ったやり方というのは危険を増すかもしれない。これは皆さんでよくお考えになっていただきたいと思えます。

【落合部会長】 ありがとうございます。ほかにご意見、ご質問等。どうぞ。

【今津委員】 ちょっと視点を変えてお話ししたいのですが、今、IMOでは、e-ナビゲーションの話があって、陸上と船との間でコミュニケーションなどによる連絡体制を密にしようとしています。それから、もう1つ、今の船は、これからますます陸上と一緒に安全を確保することになる、そういう状況にあります。その中で、技術も進んできておまして、将来、ビッグデータの活用も考えねばなりませんし、事故分析についても、よりスピードアップした事故分析と対策がこれから必要になります。

そこで、関係機関等ではビッグデータを扱うことを考えて、いろいろやっています。私は、今、ISOに所属していますが、日本の計器メーカーがそのために何をやっているかというところ、船の中にあるデータソースにはいろいろバラエティがあって、規格化されているのもあれば、全然規格化されてないものもありますので、そこから、出てくるデータのフォーマットもバラバラで、統一がされてないために、今、頭にあることを実行しようとしても、すぐにはできない状況にあります。そのために、それを何とか統一しようよというので、スマー

トナビゲーションという策を取って、来年ぐらいからそれをISOで規格化しようという動きをしています。

ですので、海上保安庁も、これからデータを蓄積されると思いますが、できたら、そういう動きと歩調を合わせて、集めたものは将来一緒に使えるというような体制を取って、この施策を進めていただきたいと思います。以上です。

【落合部会長】 ありがとうございます。ただ今の今津委員のご発言につきまして、事務局の方、ございますでしょうか。

【野澤企画課長】 データの集積の関係につきましては、お手元の資料2の35ページのところで、船舶の交通環境データ収集システムの開発を今後していくというようなことを考えているところでございます。こういった中で、今津先生のご指導を受けて進めているところでございますけれども、ISOの動き等にもらみながら、引き続き当庁のデータにつきましてもそれに反映するようなものを考えていきたいというふうに思っております。

【落合部会長】 ほかにございますでしょうか。小島委員、どうぞ。

【小島委員】 ちょっと話が外れるかもしれませんが、準ふくそう海域の安全対策ということで、資料2の11ページと12ページに書かれております。25年度、26年度と神子元島の南のところの検討委員会をやりまして、仮想標識を設置したらどうかということ、日本船長協会として、ずっと提案してきています。ぜひこれをまとめて、実行に移してもらいたいと思います。ほかのセパレートゾーンについてもぜひ検証していただきたいと思います。以上です。

【落合部会長】 ありがとうございます。仮想航路標識について、事務局の方、ございませんか。

【伊丹安全課長】 今ご指摘いただきました伊豆大島西方をモデル海域として、検討を進めていくこととしております。検討の取組に際しては、また海事団体の皆様方にもご協力を仰ぎたいと思います。よろしく願いいたします。

【落合部会長】 小島委員、よろしいですか。どうぞ。

【渡部委員】 先ほど今津先生のご指摘の件につきまして、私どもも研究機関ということで、いろいろ安全に関して調査研究をさせていただいているわけでございますけれども、今後、海上保安庁の方でお進めになる交通安全政策の基本はAISデータということでございましょうから、今津先生が言っておられますように、AISデータの1次処理のあり方とございますか、今の保管されているデータは、正直申し上げて、すぐには使えなくて、解析するために、解析に必要な形とするための1次処理を必要とします。そこで、保管する際に、海上保安庁の方で、今後のデータの保管のあり方として1次処理した形でやっていただければ、今津先生がおっしゃるように、政策の新しい展開であるとか、迅速な評価をすることができるとか、いろんな意味で多角的な分析にも使えますので、今のデータの保管のあり方について早急にご検討いただければ、非常に効果的な政策の展開、あるいは評価につながるものと思います。そういう意味では、ISOの標準化を待っているまでもなく、航行安全の

世界では、解析のためには、ある程度の標準的なデータの形というのは決まっておりますので、その辺はちょっとご検討いただければと思います。

それから、この機会にちょっと要望を2つさせていただきたいと思うんですが、1つは、一元化がなされれば、非常に効率化、安全に資すると思うんですが、このシステムが一番必要とされ、かつ有効に機能すべきは、たぶん平時じゃなくて有事だろうと思います。したがって、BCPですね。いかなるときもそうなんですけれども、バックアップといいますが、二重化といいますが、要は事が起こって一番求められるときにきちっと対応できる仕組みをぜひ確保していただきたいと思います。私どもが、聞いておりますのは、例えば東日本大震災のときに、AISというのは非常に有効な安全確認のシステムでございましたけれども、一部が、電気が止まったために入手できなかったと。したがって、安全かどうかの安否確認ができなかったという問題も、ある船社から聞いております。そういったことで、BCPをまずきちっとしていただきたいという話が2つ目でございます。

3つ目でございますが、先ほど新しい重点施策でスマートフォンの話がございました。私どもの団体含めて、こういったアプリケーションといいますが、スマホの活用につきましては、ユーザーが使ってもらわなければ意味がないということでございますので、この評価といいますが、使い勝手を良くするという意味では、我々含めまして、いろんな関係団体でございますので、ユーザーのモニタリングといいますが、それをして使いやすいものに検証していただかないと、すぐ使われなくなる。今、世間には似たようなのが掃いて捨てるほどございますので、そういったことをきちっとやっていただければ自然と広がると。そういう意味では、小型船安全協会はじめ、たくさんのお客様がございまして、その辺のユーザーの意見、ほかもそうでしょうけれども、そういったものを、具体的な細かい話をぜひ聞いて、改善していただければ、効果的なものになるのではないかと。このように思います。以上です。

【落合部会長】 ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見。どうぞ。

【道田委員】 東京大学大気海洋研究所、道田でございます。

先ほどの事務局のご説明の中に必ずしもなかった部分ですけれども、ちょっと質問させていただきたいことが2つございまして、1つは、航路標識の耐震化、自立型電源というのが、資料で言いますと30ページですか、にあるんですけれども、質問は、年次表を見ると28年度のところでいったんが引いてありますが、これは、現時点で必要な、あるいは海上保安庁の方で必要と考えられている航路標識については28年度末までに耐震化あるいは補強、それから自立型電源化というのが終わる、一応完了すると。そういうことなんでしょうか。確認と、それからご質問です。それが1点です。

2つ目は、先ほど来の話と若干関連するかもしれませんが、その後の方です。34ページに、次世代AISの国際標準化という項がございますけれども、国際標準化をするにはいろんな要素もあるでしょうし、それから国際交渉の部分もあるので、話していただける範囲で結構でございますけれども、26年度から27年度にかけての実施状況あるいは実施予定

を踏まえて、最近の、最終的な目標に向けての進捗状況あるいはその見通しについて、もしお話しただけることがあれば若干情報を付け加えていただくとありがたいと思います。以上です。

【落合部会長】 ありがとうございます。それでは、第1点、第2点につきまして、事務局の方、お願いいたします。

【五十嵐整備課長】 整備課長の五十嵐です。

まず、耐震化、自立電源化については緊急性を要するところから進めています。耐震化を進める前に調査を行い、この調査に基づいて、ひとまず緊急にやらなければいけないものということで、ここまで引いてあります。あとは随時見直しながらという形になります。太陽電池化についても便利なものではありませんけど、大出力を得られないという短所があります。ですから、箇所によっては、商用電力、それから予備電源、発動発電機を使う等の対応をしています。そこで太陽電池化としては、ある程度の規模以下が対象となり、その分についてはここでひとまず終わるという形になります。

それから、次世代A I Sの動向についてご説明します。A I Sの利便性については非常に注目されているところです。一方、A I Sを流れる情報が多くなると、今度は詰まるという問題が出てきます。そこで、A I Sのまずは高速化、大容量化、それから、データ交換の範囲を船舶間、船陸間に限定することなく衛星なども含めて拡大する次世代A I Sというのが今、国際的な議論の場が上がっているところです。

先ほど道田先生のお話にもありましたように、国際標準化には一定の手続きを行っていく必要があります。技術要件、性能要件などを定めるにも関係者が共通認識を持ち連携していかなくてはなりません。例えば、必要な周波数の割当てについては、W R Cの方で動いています。それから、性能基準や技術特性について、I M O、I A L A、I T U、I E Cなどでそれぞれ議論が進められているところです。また、メーカーの方も、国内外でプロトタイプの開発、基礎実験などが進められているようです。

そういう流れの中で、この先どうなっていくのか、あるいは日本の現況はどうかということですが、日本では、一昨年より、次世代A I S国際標準化のためのワークショップを主催して、国際的に大きな貢献をしていると考えています。これは、日本の産業にもプラスになることです。2018年頃から初期運用を始め、検証を繰り返していくという見通しです。

【落合部会長】 道田委員、いかがでしょうか。

【道田委員】 ありがとうございます。航路標識の耐震化、自立電源化、実際やっておられる作業は地道な作業かと思うんですけども、先ほど、若干話が出ていますように、何かあったときにちゃんとその機能を果たすということがたぶん非常に大事なことなので、ぜひしっかり取り組んでいただきたいと思います。以上です。

【落合部会長】 ほかにございますでしょうか。ほかの点で。では、どうぞ。

【木場委員】 どうもありがとうございます。ご説明ありがとうございました。事故に関

するご報告の中で、何点かご質問させていただきたいと思います。

17、18ページあたりになるかもしれませんが、事故の種類についてのところで、衝突が一番多いということですが、これは小型船もそうだったと思いますが、事故の相手について、小型船対小型船なのか、大型船対小型船なのか、大型船同士なのか、その辺りの分析を教えてくださいたいと思います。と申しますのは、例えば片方にはAISがあって、片方、小型船にはなくて、起きてしまった。あるいは、これがもしAISが双方あれば防げたのではないか。その辺りの分析について、お伺いしたいと思っております。

次のページの、事故の原因のところですが、操船不適切、操縦の仕方があまりよしくなかったということだと思っておりますが、これとは別に、水色の人為的な要因というのは、操縦以外にどんなことがあるのかよく分からなかったので、人為的要因というのをいくつか教えてくださいたいと思いました。

それから、ページ少し進めまして、20ページですが、AIS搭載船舶通航隻数100万隻当たりというのですが、これは、例えば衝突の場合は、双方ともに搭載しているという意味なのか、片方だけが搭載していたということなのか、その辺りが、どう見ればいいのか分からなかったので、教えてくださいたいと思います。

それから、最後ですが、口頭でのご説明は割愛されたところですが、28ページのAISの普及状況のところ、この棒グラフの平成27年2月という最新の情報のところの水色のところ、簡易型になりますけれども、前の年に比べて600が1,000ということで、倍近く、非常に伸びが著しくなっておりますが、この普及に関しても、やはりご努力を大変されたと思うのですが、この倍というところについては、どういった経緯でこのように普及されたのかというところ。以上3点になると思いますけれども、お答えいただければと思います。

【落合部会長】 それでは、3点、順次、事務局の方でお願いします。

【野澤企画課長】 1点目の衝突のものにつきまして、どういった相手方かという点でございますが、詳しく分析したデータについて持ち合わせておりませんが、プレジャーボートと貨物船につきましては、それぞれ活動している海域が異なる面もあり、プレジャーボートと貨物船の衝突というケースはあまりなく、プレジャーボート同士の衝突が多かったかというふうに記憶しております。こちらにつきましては、また来年、資料を作る際に、ご指摘を踏まえ、工夫してお出ししたいなというふうに思っております。

2点目についてですが、18ページの資料の「その他の人為的な要因」につきまして、現在データを持ち合わせておりませんので、次年度の資料において、反映させていただきたいと思います。

20ページ目についてですが、こちらは、衝突したどちらかにAISが積んでいれば1隻、双方ともにAISを積んでいれば2隻として、衝突の事故隻数としてカウントしており、そのようにご理解していただければと思っております。

28ページ目、AISの普及した要因でございますけれども、こちらの資料についても詳

しい要因分析はこれからしっかり行わなければいけないと思いますし、これにつきまして、特に関係省庁の方にも確認をしなければ分からない部分かと思っているところでございます。1点考えられますのは、資料2のところの、ページ数で申し上げますと19ページでございます。

こちらの簡易型A I S普及に関しましては、当庁のみならず、総務省、国交省、それから水産庁と共同で取り組んでいる部分でございます。特に昨年、大きな動きとしましては、19ページの中段にあります平成26年度主な施策実施状況の「A I S搭載のインセンティブ等の検討、普及促進」として記載しましたが、総務省で、小型船へのA I S搭載の拡大のための無線局の免許手続を簡素化されたとか、あと水産庁が、漁船に搭載するにあたり支援措置を講じられました。例えば、簡易型A I Sを搭載している漁船につきましては、漁船の保険料を無料化したといったような支援策が講じられておりまして、こういったことも一つの要因ではないかというふうに考えております。

【落合部会長】 木場委員、よろしいでしょうか。じゃあ、どうぞ。

【福永委員】 資料2の10ページ関係の、来島海峡の件で確認したいのですが、冒頭の説明で少し触れられましたが、来島の航法については、現在の航法が継承されるという結論となり、27年度以降は、現在の航法を前提にした、情報提供等の施策が行われるという理解でよろしいでしょうか。

【落合部会長】 その点、お願いします。

【伊丹安全課長】 今ご指摘いただいた点ですが、おっしゃるとおり、現在の、いわゆる順中逆西航法を継続することが妥当な状況にあると認識しております。この来島海峡につきましては、海上交通センターでの情報提供ですとか、航法の指示を行っております。その効果と考えられる状況も見えておりますので、それに組みながら対応してまいりたいというふうに考えております。

【落合部会長】 ほかにございますでしょうか。よろしければ、これで本日の審議を踏まえまして、事務局において必要な修正を行い、的確な事業の推進というものをお願いしたいというふうに思います。

そうしますと、具体的にどういうふうに修正するかという点が問題になりますけれども、その点につきましては、よろしければ部会長にお任せいただきたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

それでは、そのようにさせていただきます。

事務局の方におきましても、したがって、本日の審議を踏まえて、的確な修正等を反映してもらおうということをお願いしたいと思います。

それでは、最後の議題3のその他というところに移りたいと思いますが、これにつきまして、事務局の方で何かございますでしょうか。

【尾関交通部長】 最後に、本日の議論を踏まえてになりますが、冒頭の長官の挨拶にもありましたとおり、去年は船舶事故隻数が大幅に減少し、良かったという状況ではあります。

しかし、実は夏の天候不順によるところもございまして、自動車の事故も昨年の夏は過去最低の事故件数のようで、我々にとってみると天候に恵まれたという状況にあります。今回の第3次ビジョンにおいて、小型船舶の事故を3割減少させ、2020年代後半には船舶事故隻数を半減させるという目標を掲げておりますので、これまでと同じことを行ってはいは達成することは難しく、本日の議論の中にもありましたように、ハードとソフトの両方の施策を実施していかなければならないと思っております。

これは、車の事故が半減したという教訓に習いますと、車のエアバッグとかシートベルトなどの車のハードを良くしてきたことや、免許の罰則も含めて、交通ルールというソフトのあり方もきちんと見直し、そのようなハードとソフトが相まって自動車の事故が半減してきたという流れがありますので、やはり船の方も、ハードとソフト両方を含めて施策等を実施していかなければならないというふうに思っております。

第3次ビジョンをいかに実現していくかというお話をまたいずれかの機会に皆さんにご審議いただきたいと思っております。船舶事故の半減という目標は、海上保安庁だけで達成できるものではなく、海事局、あるいは水産庁も含めて、関係各局と一緒に実施していかなければならないと思っておりますので、また近々お願いすることがあるかと思っておりますので、その際はよろしくお願いたします。

【落合部会長】 そういたしますと、それを受ける形になりますけれども、次年度の日程その他について、事務局の方で特段ないですか。

【野澤企画課長】 次年度の日程につきましては、部長が話したことに、準備が整いましたら、当部会を開催させていただくようなことを考えておりますので、含み置きいただければと考えております。よろしくお願いたします。

【落合部会長】 そういたしますと、本日予定してました議題は、すべて終了ということになります。特にこの際、事務局の方で何かありますか。

【葛西企画調査室長】 1点補足させていただきます。このようなフォローアップのための部会につきましては、規約上、例年2月頃の開催ということになりますので、先ほど申しました点とは別に、定例的な部会につきましては、今のところ、来年の今頃の開催ということとは考えたいと思っております。ほかには特に議題等はございません。

【落合部会長】 それでは、審議すべき事項はすべて終了ということになりますので、進行は事務局の方へお返ししたいというふうに思います。

【葛西企画調査室長】 本日は長時間のご審議、ありがとうございました。

本日の議事録につきましては、事務局の方で整理できしだい各委員の皆様にもご確認いただきまして、その後、国土交通省、海上保安庁のホームページに掲載させていただきますので、よろしくお願いたします。

これをもちまして第2回船舶交通安全部会を終了いたします。

本日はありがとうございました。

了