

交通政策審議会 海事分科会第3回船舶交通安全部会

平成27年5月22日

【安尾企画調査室長】 おはようございます。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3回船舶交通安全部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。事務局を務めさせていただきます、海上保安庁交通部企画課企画調査室長の安尾と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、委員等17名のうち、12名の出席をいただいております、交通政策審議会令第8条第1項に規定する定足数を満たしておりますことを、まず御報告申し上げます。

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。

なお、携帯電話等をお持ちの方は、マナーモードへ切りかえをよろしくお願いいたします。

それでは、開会に先立ちまして、海上保安庁長官の佐藤より御挨拶を申し上げます。

佐藤長官、よろしくお願いいたします。

【佐藤長官】 おはようございます。海上保安庁の佐藤でございます。第3回目の船舶交通安全部会の開催に当たり、一言御挨拶を申し上げます。

本日は本当にお忙しい中、第3回船舶安全部会に、多数の委員の方に御出席いただきまして、誠にありがとうございました。また、常日頃から海上保安業務に対しまして、御理解と御協力を賜っていることに対しまして、重ねて御礼申し上げます。

さて、当庁におきましては、本部会の委員の皆様方の御意見を伺いながら、これまで平成25年に答申されました「第3次交通ビジョン」の施策を着実に進めてまいりました。この答申に盛り込まれた施策のうち、一元的な海上交通の管制の構築につきましては、まず東京湾に導入することとしまして、必要な施設整備を今行っている最中でございますけれども、併せてその運用方針を検討してまいりました。しかし、災害発生時における交通が麻痺した場合の交通機能の維持、あるいは平時における船舶の交通の更なる円滑な流れを確保していくことを考えていった場合に、必要となる措置について更に検討が必要だと

ということが確認できました。

また、航路標識につきましては、昨年AISを利用した航路標識の国際ルールが採択されました。これを活用した安全対策について、今後検討していく必要があるということになりました。そこで、こうした答申後の諸事情の変化などを踏まえまして、今般「第3次交通ビジョン」に盛り込まれた施策を実施していくに当たり、必要となる制度のあり方について更に御審議をいただきたく、交通政策審議会に諮問をさせていただきました。

本日は、委員の皆様方から忌憚のない御意見を賜りますようお願い申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いたします。

【安尾企画調査室長】 佐藤長官はこの後別業務がございますので、ここで退席させていただきます。

【佐藤長官】 失礼します。(退室)

【安尾企画調査室長】 報道機関の方々をお願いいたします。カメラ撮りはここまでとなりますので、以後の撮影は御遠慮いただきますようお願いいたします。

会議の初めに当たりまして、交通政策審議会海事分科会委員の落合誠一氏の任期が、平成27年3月12日で満了したことに伴い、同日をもちまして船舶交通安全部会部会長が空席となっておりますが、船舶交通安全部会の委員及び臨時委員の皆様方の投票による互選により、4月20日付で河野真理子委員が船舶交通安全部会部会長に選任されましたことを御報告申し上げます。

河野部会長、一言お願いたします。

【河野部会長】 河野でございます。本部会の部会長に御選任いただきました。私自身は大変微力ではございますけれども、委員及び事務局の皆様方のお力添えをいただきながら部会長を務めてまいりたいと思います。皆様どうぞ御協力を賜りますよう、よろしくお願いたします。

また、交通政策審議会令第7条第5項及び船舶交通安全部会運営規則第4条第2項の規定によりまして、部会長代理は委員のうちから部会長が指名することとされていますので、私から部会長代理を指名させていただきたいと存じます。部会長代理は木場委員にお願いしたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

【安尾企画調査室長】 木場委員、一言お願できますか。

【木場委員】 有難うございます。微力ながら部会長代理を務めさせていただきたいと存じます。いろいろな委員会に出ておりまして、部会長と部会長代理ともに女性というの

は経験がございませんので、何とか河野部会長とともに海の女神に近づけるよう努力していきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【安尾企画調査室長】 ありがとうございます。

続きまして、本日御出席の委員の方々のうち、3月に新たに当部会の臨時委員になられました委員の方を御紹介させていただきます。

東京大学大学院法学政治学研究科教授の藤田臨時委員でございます。一言お願いいたします。

【藤田委員】 藤田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【安尾企画調査室長】 ありがとうございます。

続きまして、事務局側につきまして、前回の第2回部会から交代しております出席者を御紹介申し上げます。海上保安庁交通部整備課長の粟井でございます。

それでは、次に御手元の資料の確認をさせていただきます。

配付資料の一覧と書いた紙のクリップどめの資料がございます。この中に、配席図、議事次第、委員名簿、同じくクリップどめしてあります、資料1「交通政策審議会への諮問文書」、資料2「海事分科会及び船舶交通安全部会への付託文書」、資料3「諮問第217号『船舶交通の安全・安心を目指した第三次交通ビジョンの実施のための制度のあり方について』」、それと参考資料としまして、現状の制度に関する資料を綴じております。

クリップどめと別に、第3次交通ビジョンの1枚ものの資料と冊子のもの、これは以前にお配りしたものと同じですが、参考で席上配付させていただいております。資料の抜け等はございませんか。

それでは、議事に入ります前に、御手元のマイクの取扱いについてお知らせいたします。発言の際には、御手元のトークというボタンを押してから発言いただくようお願いいたします。また、発言が終わりましたら、再度トークボタンを押し、オフ、赤いランプが消えた状態にさせていただくようお願いいたします。

それでは、議事に入りたいと思います。ここからの議事進行につきましては、当部会の河野部会長にお願いしたいと存じますので、河野部会長、よろしくお願いいたします。

【河野部会長】 河野でございます。議事進行を進めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、早速議事を進めてまいりたいと思います。議題1の交通政策審議会の諮問について、及び議題2の海上交通管制一元化に関する制度のあり方について、併せて事務局

から御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【野澤企画課長】 交通部企画課長の野澤と申します。

それでは、御手元の資料1及び資料3に基づきまして、まず交通政策審議会への諮問理由等について御説明させていただきます。

まず、資料1の諮問理由の部分を御参照していただければと思います。御案内のとおり、こちらの審議会におきまして、2年前の平成25年10月に御手元の資料にございます「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」をまとめていただきました。この答申を受けまして、これまで2回こちらの部会を開催させていただきました。当庁としましては、毎年度これを実施するための計画をつくりまして、本部会における審議を経ながら、その政策の進捗状況を管理していただいていた。この答申に盛り込まれた施策のうち、特に一元的な海上交通管制については、まず東京湾で導入することといたしました。

具体的にはこちらの資料3の3ページ目です。一元的な海上交通管制の構築で、右上の「整備状況」の欄にあります。答申では経済活動の集中する三大湾を念頭に、安全性の向上及びその船舶交通の効率性向上に向けた体制構築で、具体的には左側の図になります。それぞれ、東京湾ですと、東京、川崎、横浜、それから千葉港にそれぞれ港内管制室が、また、図の左下、観音崎に東京湾海上交通センターがございます。これらの交通管制室及び東京湾海上交通センターにつきまして、統合すべく準備をしております。具体的には、整備状況のマルの2つ目です。平成25年度から予算を確保しておりまして、今着々と整備を進めているところでして、こちらが平成29年度に運用開始ができる見込みが立ってまいりました。

そこで、こちらの諮問理由のところにもまた戻っていただきます。そういった施設整備を進めていく中で、特にこの一元化の制度、平時における円滑な船舶の運航、それから災害時における海上交通の維持の確保という観点から進めてきたところです。当庁として、そういった場面における措置のようなものや一部規制緩和の部分がありますけれども、制度を具体的に設計していく中で、法律を触らなければいけなくなってきた部分が出てまいりました。それが諮問の理由の1つ目です。

また、2点目でございます。これは航路標識の分野でして、具体的には資料3の4ページ目になります。航路標識を活用した安全対策の強化ということです。こちらは、具体的にはAISですが、先ほど長官の挨拶にもございましたが、「現状」の上から二つ目のマルです。IMO、国際海事機関におきまして、これを船側から見たときにどのようにレーダ

ーで表示していくのかということについてシンボルと書いてありますが、具体的にはシンボルマークのことです。これが世界共通のシンボルマークとして初めてここで出てきました。上から2つ目、「航路標識の整備・管理」の上のマールです。水深が深いところには、航路標識を設置するときに、海底にくいを打つ必要があります。そのくいを打ちましても水深が深いために大きく振れ回り、位置を示す標識としてはその役割を果たさない場合があります。当庁として整流化の観点から航路標識を設置したいのですが、水深等の制約から設置できないところが日本国内に多々あります。そういったところにこうしたAISを使った形での航路標識を実用化できるような形になってきましたので、これをぜひ当庁としては活用して、安全対策を進めていきたいと考えております。

最後にもう1点、航路標識法というのは若干古い法律でして、こういうAIS航路標識を使っていくに当たりましては、現状とはそぐわない部分もありますので、諮問文の下から3行目ですが、現行制度の検証についても併せて御審議いただければと考えております。

なお、この4ページ目の航路標識を活用した安全対策の強化の内容についてですが、こちらは次回の第4回船舶交通安全部会において御審議いただく予定としております。

以上のような背景に基づきまして、委員の皆様方の御意見をお願いしたいと諮問するに至りました。

なお、浅野会長の交通政策審議会に諮問したところですが、資料2のところにありますとおり、交通政策審議会から河野会長の海事分科会に付託されまして、それがさらに海事分科会から当部会に付託されている状況になっております。

私からの説明は以上でございます。

【伊丹安全課長】 それでは、続きまして本日御審議いただきます資料の御説明をさせていただきますと思います。資料1の6ページ以下となります。一元的な海上交通管制の構築です。御説明に際して、参考資料として現状の制度に関するものも用意しておりますので、必要に応じて触れさせていただきたいと思います。

7ページを開いていただきますと、今申し上げました一元的な海上交通管制の構築に關しまして、具体的に本日御審議願いたい項目を挙げております。最初に掲げておりますのは、非常災害発生時における湾内全域を一体と捉えた移動命令等の導入です。AIS航路標識による緊急確保航路等の明示・手続きの迅速化が2番目、3番目といたしまして非常災害発生時における情報聴取義務海域の湾内全域への拡大で、4番目といたしまして位置通報による湾内全域の船舶動静の把握・事前通報の一元化と、こういった項目を挙げてお

ります。

1枚めくっていただきます。今回の一元的な海上交通管制の構築、これが政府全体の中でどのような位置づけのある施策であるかをお示しする形で整理させていただいたものが8ページです。国土強靱化基本法、正式名称はここに記載したとおりです。その国土強靱化基本法の中に基本計画が位置づけられておりまして、昨年6月3日に閣議決定されております。こちらの中で、「国土強靱化アクションプラン」これは毎年度のとりまとめとなっておりますが、こちらで一元的な海上交通管制の構築という具体的な施策として掲げられております。従いまして、本日も、非常災害発生時の対応に関わる事項を挙げさせていただいております。

9ページ目は、今触れましたような非常災害発生時に関わる事項を検討していただくに当たって、東日本大震災時の状況を踏まえた御審議をお願いしたいということで、平成23年3月11日発生の状況を整理させていただいたものです。右の文字ベースの部分ですが、発災当日の状況といたしまして、地震発生が14時46分です。左側の絵は、震災発生前と震災発生後で、3月11日の14時と18時の湾内の船舶状況を示したものでございます。発生後の15時30分に気象庁から津波警報が発令されております。津波の高さ、実際に到来しました最大値、東京湾の内湾部におけます最大観測値といたしましては、1.5メートルという状況になっております。その津波警報発令後速やかにそれぞれの港長から避難勧告の発令がなされたところでございます。

そしてその推移に伴いまして、東京湾内における錨泊隻数が増加する状況が見られました。隻数の推移を折れ線で示しましたのが、左の下のグラフです。地震発生から注意報、津波警報という推移に沿って描かれております。グラフに書き切れておりませんが、津波警報から注意報の切りかえ、そして注意報の解除という形で数日に渡った状況になっておりました。

それから、数値的なところを追いかけますと、実際の津波の発生段階におきましては、約100隻程度の錨泊状況でした。それが、震災発生後各港から退避した船舶と湾外からの入湾・入港待ちの船舶による増加という状況がございました。3月11日の24時時点を抑えますと、約400隻という状況に至りました。その後、3月13日の7時30分、この時点までの注意報解除におきましては、この300台後半の数字です。300から400を超えるレベルでしたが、横ばい状況で推移していたという状況がございました。

こういった状況を踏まえますと、実際、津波警報発令後に錨泊船舶、先ほど申しました

ように、各港からの退避船舶と東京湾に入湾してきた船舶、それがあいまって増加いたしました。平時と比べて湾内が混雑した状況になっていました。船舶同士の衝突リスクがやはり高まったという状況です。注意報の解除によりまして減少に転じてきますので、その水準にとどまったわけですが、実際の推移を追っていた際には、いかほどの値でとどまってくるかが見越せない状況、更なるふくそう度の高まりも懸念された状況でした。

当時の海事関係者の方々の認識として、事後的に会報あるいは論文などで語られているコメント、これをピックアップしたものを「参考」という形で示しております。これは個々の操船に携わった方々の認識となりますが、なかなか錨泊する空間が見当たらない、時間がかかった、場所的にかなり沖出しした形で錨泊した、あるいは間隔を十分確保することが困難であった、このようなコメントが寄せられております。

こういった状況を踏まえまして、先ほど挙げた4つの項目のうちの1つ目です。10ページを御覧ください。非常災害発生時における湾内全域を一体と捉えた移動命令等の導入です。そのような非常災害が発生した際に、湾内の船舶交通の安全を確保していきたいと、先ほど触れましたような状況下における安全の確保を図ろうとするものです。左側の絵を御覧いただきますと、青、赤、緑の囲みの海域エリアがあります。これらの意味合いを申し上げますと、東日本大震災後の港湾法の改正を踏まえた、東京湾での航路設定状況です。1つには緊急確保航路で、こういった非常災害時に所有者のわからないような漂流物がございまして、これを除去して航路啓開を行わなければ、船舶交通が保たれないこととなります。そこに所有者不明の漂流物が漂ってきた場合に、所有者がわからなくとも移動、除去できる海域として定められたものです。それが青のゾーンです。赤のゾーンが開発保全航路です。従来からあります概念で、航路として浚渫などの保全維持・管理をしていく海域という扱いになります。それは従来からある概念なのですが、この緑の概念が開発保全航路に加えられました。先ほど触れました錨泊状況からいたしますと、安全に錨泊可能な海域が足りないということで、こちらの海域が待機泊地としてあらかじめ設定されました。いわば不足分をこういったところの保全整備、事前の取組みの中で確保しておこうと設けられた仕組みでして、具体的な海域も特定されております。

こういったことを念頭におきまして、この移動命令、あるいは経路の指定、入湾制限、湾外退去の命令といったことを掲げさせていただきました。まず、移動命令です。先ほど触れましたような緊急確保航路などで漂流物の除去に関しましては、いわば制度的な手当がされているのですが、湾内全体に錨泊船舶が展開されて、それぞれふくそう状況にある

という環境にありましても、こういった航路が確保されていなければ、湾内の通航が滞る状況になるわけです。例えば、通航路上に錨泊船舶があるような状況では、別の場所への移動をお願いしていくことが必要になってまいります。こうした場合に、移動命令という形の権限を備えさせていただくことによって、速やかに移動をお願いするような場面を念頭に置いているわけです。

また、非常災害時になりますと、これだけの密度での錨泊状況下で、衝突、乗揚げ等海難が併せ発生する場合があります。海難が発生した場合には、いわば危険海域が生じるわけですが、そういった海域付近に錨泊している船舶も存在する可能性があり、そういった船舶に対して安全な海域への移動をお願いする場面があり得るところです。具体的には、情報提供からアプローチさせていただくことになろうかとも思いますが、時間的状況、切迫性といったことも念頭に置きますと、命令の権限を備えての対応を要するところです。

それから、経路の指定です。実際に避難される船舶があった場合に待機泊地などには空間があるといった場合でも、途中の移動ルートに、危険な海域が存在する場合があります。そうした移動がスムーズに、安全に展開できますように、経路を特定し、その経路に沿った移動により、危険な海域を避けることができる状況をつくりだすことを念頭に置いております。

それから、先ほど触れましたように、地震発生時、津波注意報発令時、現に港内又は湾内のいずれかにおられた船舶が湾内で錨泊し、津波等に対応されることはもとよりなのですが、それらと同時期に入湾し、できるだけ港に近いエリアで備えたいといった船舶も存在するのが実情であることは、先ほど御説明したとおりです。そういった際に、湾内の混雑状況を踏まえまして、入湾をお控えいただく、あるいは湾内の混雑状況によりまして、湾内にとどまらずに湾外に一旦退去していただくことをお願いするような備えを講じたいと思います。

それから、次の項目、11ページを御説明させていただきます。AIS航路標識による緊急確保航路等の明示・手続きの迅速化です。先ほど触れましたように、緊急確保航路につきましては、既に例えば東京湾におきましては指定がなされております。あらかじめ、場所は示されている状況ではあるのですが、非常災害時に迅速な形で航路標識を設置して周知を図ることによって、そういった海域が現に存在し、緊急的な航路啓開作業などがなされる、あるいはそういった作業で航路が確保され、緊急支援も含めた船舶の運航に供されることになるといったことが周知できれば、当該海域に錨泊することを控えただけ

ることにもなります。先ほどのような移動をお願いしたときに、そうした位置関係にあることを改めて御認識いただけるといった面での関連も出てまいります。

従いまして、1つには緊急確保航路の範囲を示す航路標識で、AIS航路標識によりまず迅速な表示や、あるいは緊急確保航路のみならず、海難発生、非常災害に際して、危険な海域が発生している状況を示す航路標識、こうしたものが必要になってまいります。海難の場面で申し上げますと、右の絵で表しているような位置の特定やそれに伴います危険な範囲の航行、あるいは停泊について制限を加えるようなエリアの表示といったことが挙げられてきます。

制度の概要といたしましては、現在、航路標識、告示によって周知を図ることになっております。告示によらずとも、その他の方法による周知について位置づけをお願いしたいと考えております。また、海上保安庁のみならず、国の機関あるいは地方公共団体が航路標識を設置するケースもございます。その場合、現行では許可手続きによることになっておりますが、今挙げましたような機関の公的な位置づけを踏まえまして、海上保安庁との協議での設置が可能な形にさせていただきたいと考えております。

それから、次の12ページです。こちらは非常災害発生時におけます情報聴取義務海域の湾内全域への拡大です。非常災害発生時に先ほど申しましたような形で、船舶のふくそう度が湾内全域で高まっていくところです。そういった湾内全域における船舶交通の安全を確保するため、湾内の一定の船舶に情報を提供する際に、聴取の義務も併せ負っていただくとするものです。

現在の情報聴取義務制度に関する東京湾の状況です。現在の海上交通安全法の航路とその周辺の海域という形で設定したものです。船舶交通のふくそう度等を踏まえたエリア設定になっております。それを拡大後の聴取義務海域では、非常災害の発生時が前提になってまいります。湾内全域を念頭に置かせていただいています。

一定の大きさの船舶に関しまして、船舶交通の障害発生に関する情報、あるいは他の船舶の進路を避けることが容易でない船舶の航行に関する情報、あるいは聴取することが必要で、非常に直接的、具体的な海域の危険情報を個別にあるいは一般に提供してまいります。こうした種類の情報ですので、聴取義務も負っていただきたく、また、聴取義務を負っていただく際に、現行制度にも沿った形で個別の船舶に関わる情報の場合には勧告、そして、勧告に基づいてとった措置を後に報告いただく制度の検討をお願いしたいと考えております。

それから、4項目目です。それは13ページになります。位置通報による湾内全域の船舶動静の把握、そして事前通報の一元化です。非常災害発生時に適切な形で船舶の交通整理を行いまして、湾内の安全の確保を図りたいということです。事前通報の部分に関しましては、それぞれ海上交通安全法の海域、航路に関わる部分の事前通報、そして港則法の港内の航路、水路、これに関わる事前通報、こういったことをそれぞれの海域、それぞれの法に基づく目的に照らしまして行われています。管制一元化で、例えば東京湾におきましては、新しい海上交通センターで受け手が同じことになってまいりますので、それらを一体的に扱って効率的な取扱いを行っていかうという趣旨のものです。

位置通報に関しましては、現況の仕組みに若干触れさせていただいた方が御理解願えるかと思えます。参考資料の6ページには、東京湾を例として、位置通報の概要を記載しております。現在、この赤のラインを通過する際に位置の通報をお願いしています。通報をお願いしていると申しましたが、AIS搭載船舶につきましては、必要な情報発信されているため、改めて通報という物理的行為をお願いしているわけではありません。それが対象船舶(1)のところで、括弧書きで、AISを搭載して適切に運用している船舶を除くとしている部分です。対象船舶としては、(1)(2)と掲げておりまして、この赤のそれぞれの位置を通過する際に、通報、あるいはAISによる情報がそれに代わるものとして取り扱われているのが実情です。

こうした現状も踏まえまして、湾内に入港あるいは出港しようとする一定の船舶につきまして、それぞれ海上交通センターに通報をお願いしたいと思っております。これによりまして、船舶動静を的確に海上交通センターで把握して、一元化の効果を皆様方に享受いただけることとなります。

それから、事前通報の一元化です。こちらは資料に挙げておりますような項目につきまして、あらかじめ海上交通センターに御通報願います。こういう形ができますれば、それぞれの形での事前通報ということは必要なくなって、通報自体も一元化できるわけです。必要に応じまして、実際に航路をスムーズに、円滑に進んでいただくために航路入航時刻の変更、競合するような状況には部分的な変更をお願いする状況が生まれてくる場面があり得ます。

以上が、本日用意いたしました資料の御説明です。

【野澤企画課長】 河野部会長、申し訳ありませんが、1点だけ、スケジュールについての御説明を失念しておりましたので、補充的に説明させていただければと思います。

資料3の5ページです。審議スケジュールについてですが、本日、一元的な海上交通管制の構築の部分を御説明させていただきました。次回は、委員の皆様方の日程を事前に調整させていただきまして、7月2日に、航路標識を活用した安全対策の強化、それから、できれば中間とりまとめの骨子のようなものの御提示させていただき、それから次々回は8月7日で、ここで中間とりまとめの案を御提示させていただきたいと思います。

それから、これ以降のスケジュールにつきましては、その際の審議状況を見ながら適宜開催していきたいと思っております。その後できればこの秋口から、我々としては内閣法制局とも御相談しながら、最終的に法制局の意見も踏まえながら、最終的なとりまとめにつきましては、年末または年明けに、最終とりまとめをいただければと考えております。この点におきまして、よろしくお願ひしたいと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。海上保安庁交通部の野澤企画課長、伊丹安全課長より議題についての御説明がございました。諮問理由、海上交通管制一元化制度の構築に関しまして、どのようなものでも結構ですので、委員の方々から御意見、御質問等をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

それでは、今津委員、よろしくお願ひいたします。

【今津委員】 諮問の趣旨は、非常時の対応として良いと思います。1つ気がかりなのが、非常事態のときに、船の状況は先ほどAISを使って把握されることで大体網羅されると思います。もう一方で、航路の状態を把握する手段、今回どの程度、非常事態に対応できるようになるのか、その辺がちょっと気がかりであります。

多分、AISを持っていない船舶を始め、陸からの、あるいは津波等による漂流物等が、もしその大きいときには大分来ると思います。そうしますと、それを把握するためにはボートを出したり、人を出したりして、まず情報を集めなければならないような状況が生まれる可能性があります。そうしますと、そのときにそれだけの人が、また船が稼働できる状況が生まれるのか、あるいは実際の震災時のときにも情報が混乱していたことがありましたので、その点が心配ではあります。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【伊丹安全課長】 安全課長でございます。航路の状況把握に関しては、AIS情報はもちろん重要情報ですが、併せまして、レーダーとITVによります把握があります。これは非常災害時だけではありません。レーダーによって、船舶の大きさを言いますれば、概ね40から50メートル以上の規模のものを把握しております。錨泊状況もそういった

形で、東日本大震災の際にも把握しながら、対応していました。それに加えて、具体的な船艇によりまして、レーダー、I T VあるいはA I Sで把握し切れない部分を補いながらの対応になってくるとは考えております。

【河野部会長】 いかがですか、今津委員。よろしいですか。

【今津委員】 ありがとうございます。最近問題になっているあれを飛ばせばいいかと思っています。

【河野部会長】 今の点はいかがでしょう。

【伊丹安全課長】 その点に関しては、具体的に災害時の活用の仕方という意味では、まだ検討している状況にはありません。今、御示唆もいただきましたので、参考にさせていただきながら、全体としての災害状況の把握、これは一元化云々に限らない話になってまいります。そういった状況把握をどのように行っていくか、という枠組みの中で検討させていただければと思います。

【今津委員】 ありがとうございます。

【河野部会長】 ほかにいかがですか。

それでは、渡部委員お願いいたします。

【渡部委員】 非常時における強制措置、これはぜひ必要なものだと思います。私どもの現場の体験からいいますと、非常に現場は多分混乱いたしますので、そういったときに適正な方向に導くためには、これは非常に重要だろうと思います。現場では、きちんと指導でも従っていただける方、隙を見て自分の有利に運ばれる方、場合によっては航路の閉塞、多々ございますので、それはきちんとやっていくにはぜひこういう規定が必要だと思います。

それからもう1点です。先ほど御説明ございましたように、平常時は仕組みが完成すれば、それなりにやってスムーズにいくと思いますし、それから日々評価をしてさらにシステムをバージョンアップしていくことになろうかと思えます。非常時につきましては、先ほど東日本大震災の例がございました。なかなかそのとおり船が動きを示すかどうかは多分わからないと思います。できるだけケースを多くの状況を想定いたしまして、シミュレーションをしていただいて、特に管制官の方は大変だと思いますけれども、そういうシミュレーションを行うことが1つ。

それから、研修制度、それを多分管制官の方も通常転勤したり、いろいろ代わりますので、そういった研修システムですね。管制の質の維持という観点から、その辺を同じシス

テムを構築する際にきちんとやっていただきたいと思います。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。今の点、何かお答え等ありますか。

【伊丹安全課長】 まず、災害時にどういう状況になるのかについてのシミュレーションというような御提起いただきました。各港単位でも従来からの枠組み、アクションプランでも挙げさせていただいている取組みとなりますが、協議会などで海事関係者の方々の御理解、認識も共有いただきながら、実際どういう対応をしようかとそれぞれ議論など進めさせていただいています。そういった場でも、どういうことが想定されてどういう展開について検討していく必要があるか、あるいは海上保安庁はどのような動きを念頭に置いているのかなどを伝えながら、全体の防災対応の事前対策プランとして、そういったシミュレーション事項も念頭に置いて対応させていただければと思っております。

それから、もう1点の管制官に関わる研修の充実といった点ですが、御指摘の点、私どももこういった形での仕組みを検討するに際して、同時に責務も重くなってくることを痛感しております。管制官のサポートをする体系的な支えと同時に、携わります管制官の資質向上に向けて、研修を始めとする人材教育をどのように進めるか検討させていただいている状況です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

では、鈴木委員、よろしく申し上げます。

【鈴木委員】 日本船主協会の鈴木でございます。ありがとうございました。非常災害時対応について、1つ質問と1つのコメントをさせていただきます。

まず、質問ですが、海上保安庁の対応としてはこういう形でやられることで結構だと思います。恐らく、実際には非常時対応になると、海上保安庁だけではなくて、国交省の中でも港湾局、あるいは海事局とのシンクロした動きが必要になるし、あるいはもっと更にほかの省庁とのシンクロした対応が必要になってくると思います。今回こういう海上保安庁の対応は、最終的には例えば内閣府等に上がって、内閣府でそれを全関係者に例えば業務マニュアルなり、BCPなりに反映させるような動きにつながっていくという了解でよろしいのでしょうか。これが質問です。

もう1つコメントのほうは、非常災害時、3.11のときもそうだったのですが、いろいろなケースで超法規的な措置が必要になってくるケースが出てくると思います。その辺についても、海上保安庁の分野で、そういう現存の法律が動きを妨げるものがないのかどうか、考えていただけたらと思います。

例えば、例を申し上げます。これは別に海上保安庁の分野ではないのですが、強制パイロット地域での緊急離岸しなければいけないようなときや、あるいは貨物船で荷役労働者がまだ本船上に12名以上いるような状態で緊急離岸しなければいけないような事態、あるいはフェリーや旅客船でポリタンク入りガソリン等、危険物輸送をしなければいけないような事態など、いろいろ多分現行の法律では縛られてなかなか動けないようなことはあると思うのですが、ぜひその辺は見ていただきたい。その場になって法律に縛られて、安全のための対応ができないという状態になると困ると思います。それがコメントです。

【河野部会長】 鈴木委員、ありがとうございました。今の点は、お答えはございますか。

【伊丹安全課長】 前者について、御説明させていただければと思います。海上保安庁による災害対応というのは、災害対応全体の一部になります。御指摘のとおり、国交省内でいえば海事局、港湾局が関わるとともに、水管理局が防災のとりまとめ役として関わってまいります。また、道路、河川の分野など連携がどうしても必要になってまいります。こういったことはいろいろな事前の防災の計画、あるいは訓練などを通じまして、実際、どのように連携を図っていくか調整が図られることになりまして、あるいはBCPという形でのとりまとめもありますので、御指摘の点、十分留意して取組みたいと思っております。

また、政府全体レベルといたしましても、同様であります。内閣府防災担当が取りまとめているアプローチとしては、首都直下地震や南海トラフに関わる地震など、いわば具体的に想定されている大規模な地震のくくりの中で、各省庁の施策がどういう展開を図ることになるのかという視点からのプランづくりを進めております。更に、それをブレイクダウンをしていって、実際の行動にどうつなげていくかというような枠組みでの動きになります。そういう意味では、委員がおっしゃったような、政府全体としての動きにつながる対応をさせていただいている状況でございます。

【河野部会長】 ありがとうございました。よろしいでしょうか、鈴木委員。

【鈴木委員】 はい。

【河野部会長】 それでは、木場委員、よろしく申し上げます。

【木場委員】 御説明どうもありがとうございました。御説明を聞いておりまして、よりこのAISを搭載していただく船を増やしていく必要があるという感想を持ちました。

それで、1つまず質問です。9ページ目の東京湾における震災時の錨泊数が400隻位

に増えたという表です。こちらは400隻のうち、AISを搭載していない船がどの位いるのか、もしくはこの400というのはAISを搭載にしているから把握しているのであって、ほかに船がいたのかを伺いたいと思います。

というのは、AISを通じて、さまざまな移動の指示などを出されても、それに従って動いてくれる船と全くその指示を知らなくて、つまりAISを搭載していなくて自由に動く船とが混在すると混乱を招いてしまうという感想を持ちましたので、その辺りを教えてください。

それから、コメントとしましては、今回の御提案をより確実に進めていただくためには自発的に搭載を義務づけられていない船にも搭載していただくのがベストなのですが、ただなかなか難しいということであれば、今後の長期的な見通しとして、500トン以下の400トンや300トンの船もいずれは義務のような形にしていくことも検討してはどうかと思いました。そうしませんと、いくら情報を発信しても受け取ってもらえないし、湾内の船の統率が取れないと思ひまして。

本来は自発的につけていただきたいと思ひます。ただ、義務というよりはメリットを今後強調して、先ほどの例でいえば、入港時の通報を免除する、さまざまな情報が得られるなど、そういったところを強調してより増やしていく方向でお力を入れていただければという感想を持ちました。以上です。

【河野部会長】 今の点について、何かありますか。

【伊丹安全課長】 まず、データに関して御説明させていただきたいと思ひます。ここにお示しした約400という数字なのですが、これは東京湾海上交通センターが、レーダーなどで収集した錨泊船舶です。御指摘のAIS情報や、AISを搭載していなくとも40から50メートル以上の大きさの船舶に関しましては、レーダー等で把握して、個々特定してカウントしている状況でございます。

一方、AISデータでどれくらいの錨泊船舶となっていたかですが、これはデータの出元が違ってくる形になります。このため、単純な内数の割合ではないのですが、全体状況としてつかんでいただく意味合いで、比率を申しますと、当時の状況では約200隻程度となっております。あくまでも比率という意味での比較になりますが、概ね約半数程度の状況でありました。

従ひまして、実際に錨泊していた船舶全体が把握できているわけではないのですが、数字的な整理といたしましては、今申し上げたような状況です。

【河野部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【木場委員】 確認だけです。先に、どうぞ。

【河野部会長】 それでは、加藤課長。

【加藤安全政策課長】 海事局の安全政策課長でございます。御質問いただきました500トン以下にもAISを広げるべきではないかというお話です。私どもも第9次の交通安全基本計画があります。その中で設置義務のない船舶へ普及促進のための検討を進めるべきとなっております、進めさせていただいております。

努力の一端ですが、これは事故を起因としまして、24年9月にニッケイタイガーと堀栄丸が沖合でぶつかりました。荒天だったために、レーダーで把握できなかった可能性が高いのではないかと、もしAISがついていたら回避できたかもしれないということでした。これは運輸安全委員会から、国土交通大臣に意見をいただいております、その後私どもだけではなく、水産庁、それから総務省、これは電波関係ですが、あと海上保安庁と協力して、AISを搭載した漁船に対する助成措置やそれから無線局の免許が必要になってくるのですが、免許を取るための手続の簡素化、こういうことをやらせていただいております。

それから、AISに関しましては、同じ海事分科会の中に基本政策部会を設置させていただいております。この中でもインセンティブの付与を含めて、AISの更なる普及に向けた検討を進めていくべきという方向性をいただいております。多分全船AISを設置できるというのは理想なのですが、余りふくそうしてまいりますと、私も専門家ではないのですが、VHFデータの回線負荷の状況があって、回線負荷が高まるとどういうことになるのか。私どもは実はよく把握できていません。本当にこのまま拡大していったら、何千隻に搭載して東京湾の中で本当に大丈夫かという問題がIMOでも指摘されております。それは解決していかなければならないと思うのと、設置するには当然お金がかかるわけです。これは当然船主の方が設置することなので、そのときになぜ設置しなければいけないのかをきちんと御理解いただいて、費用負担していただかなければいけないと、この問題があるかと思えます。

いずれにしましても、海上保安庁と協力して、今後課題の解決、規制のあり方、インセンティブ、諸々AISの普及に取り組みたいと思っております。以上でございます。

【河野部会長】 それでは、交通部長、よろしく願いいたします。

【尾関交通部長】 少し補足説明させていただきます。木場委員の話や先ほどの渡部委

員、今津委員の話もそうなのですが、今回提示しているものは、制度としてこういうことが必要だろうということの提示でございます。これは多分法律にそう書かれるのですが、実際の運用をどうするかが非常に重要な話です。運用というのは、まさに今回の制度、例えば先ほどの移動命令もそうですし、聴取義務をかけるのもそうです。どこまでの船舶に対して、どの大きさの船舶に対してその義務をかけるのかをきちんと考え、その運用がうまくいくのかということです。例えば、それがAIS搭載船舶だけなのか、100トン位までとするのか、長さで切るのか。そうすると対象船舶の数もかなり変わってきますので、そこは運用を考えた上で、どこまでの船舶を対象にするのかももう少し議論をしていかなければいけないと思っています。

例えば、先ほどの資料の中で400隻という数字があって、レーダーで把握した船舶と答えていました。説明の中であった緊急確保航路や泊地という制度を3年前に港湾法を改正してつくりました。それは、東日本大震災のときに停泊場所が足りないということで、開発保全航路の中に泊地という制度をつくったのですが、そのときの港湾法の改正では実は湾内には1,200隻いたということです。1,200隻いて、それがそれぞれ横浜、東京、千葉、木更津の沖合に泊まっていて、ほかに泊まる場所がなくて非常に混雑したので、開発保全航路のほうに泊地という制度を設けました。1,200隻というのは、実は100トン以上の船舶です。

港湾局としては、100トン以上の船舶はある程度きちんと間隔をもって錨泊させるために必要な面積を算出して、東京湾の中でそれがどの場所にどれだけ必要かを計算した上で、中ノ瀬と木更津の沖に泊地というのが必要だと制度設計をしました。そういう制度設計もみながら、海上保安庁として100トン以上の船舶とした場合にどこまでできるのかは、きちんとこれから議論をしていかなければいけない状況です。

そのときに、例えばAISの話もありましたが、AISも小さい船舶につけても、小さい船舶はVHFがないため結局連絡は取れないこととなります。たとえ場所がわかっても連絡が取れなければ余り意味はないので、それはVHFがある船舶ぐらいにするなど、AISを含めてどうやってそれを使うのかを考えていきます。先ほど管制官のシミュレーションの話もありましたが、今回把握した船舶を、例えば東海地震が発生したときに、湾内に船舶がこのぐらいいるとどの様になるか、それをシミュレーションして、沖合やこの海域に泊まるように機械で振り分け、それを見ながら管制官が指示をしていくようなソフトも作りこんでいかないとうまくいかないわけです。要は運用も考えた上で、制度もつく

りこんでいかなければなりません。これからまた議論していかなければならないということです。

続いて、鈴木委員のお話について説明させていただきます。緊急避難措置といいますが、緊急事態のときにいろいろと、超法律的な措置という話がありました。実は東日本大震災のときにもいろいろな問題がありました。当時、自動車のガソリンが非常に不足して皆動けなくなったときに、例えばドラム缶にガソリンを入れて被災地に持って行き、そこから車に入れれば良いのではないかという議論もありました。それは法律上禁止されています。自衛隊ならば可能ですが、一般の方や物流業者は行えません。いろいろな法律上の問題は、東日本大震災の後、整理をされて、例えば許認可手続き的なものは事前に地震が起きたらこう短縮してやりましょうという特別法が設けられました。ただ、ガソリンや危険物の扱いについては、地震が起きたから安全性を無視してこのようにやろうというのはなかなかできないもので、そこがまた運用の世界になってくるのだと思いますが、そういう整理は少しされています。

【河野部会長】 ありがとうございます。今の点に関するコメントないしは御質問はありますか。よろしいですか。

【大森委員】 関連ということでも。

【河野部会長】 関連でしたら、よろしく願いいたします、大森委員。

【大森委員】 このAIS標識による緊急確保航路、これを進めていくこと、これは本当に大事なことだと思っております。その上で、実際に直下型の大震災が発生して、東京湾にも大津波が押し寄せたような場合に、この大型船の緊急確保航路、これが直ちに表示されることは意義のあることですが、例えば、災害発生時のポイントの表示など、これは津波が来ている間は実質的には全く機能しないと思います。

それから、東京湾を含めたふくそう海域、準ふくそう海域の5トン未満の小さな漁船、これはそういう災害の時には全く操船そのものが不可能になります。そういう意味でもこの緊急措置は、災害発生後ある程度時間が経過した後の対応ということになると思います。

先ほど海事局からもあったように、漁船で簡易AISが全て設置された場合、本当にレーダー上、点だらけになってしまって、それが何の意味になるのかは、特にこの災害時には別の問題としてあると思います。平時のAISのことについてはまたいろいろと議論する必要があると思っています。

1つ質問です。例えば、震災があってある程度の時間が経過して、こういう危険な海域

を示す航路標識でAIS標識がされるといったときに、これは当たり前のことかもしれませんが、小さな漁船に簡易AISがついていて、単方向の自分の位置を示すだけの簡易AISと双方向でわかるAISとがあります。双方向でわかるものがついていれば、この標識は見られるということでしょうか。

【河野部会長】 今の点、いかがですか。

【粟井整備課長】 AISの航路標識につきましては、このようなシンボルが標準化されても、それに機械が対応しませんが、それに今相当する信号、これは結局図形を送っているわけではなく、信号を送ってそれに対応するものを表示させるという関係です。従って、機械の側がそれに対応しないと、幾らバーチャルで信号を送りましても表示することはできません。

ですから、それは現在既に出回っているものの問題と今後生産されるものもありますが、基本的には製造する事業者側にこれを前提として対応していただきませんか、表示することは今すぐできるわけではありません。

【河野部会長】 ありがとうございます。よろしいですか。

【大森委員】 はい。

【河野部会長】 ほかに今のAIS等の点につきまして、御質問、あるいは御意見ございますか。もし、ないようでしたら、次の御質問ということで申し訳ございませんが、福永委員が先に手を挙げておられましたので、福永委員、どうぞ。

【福永委員】 日本水先人会連合会の福永です。非常時の対策について、コメントしたいと思います。

2011年3月11日の大震災時、私は東京湾の水先人会におり、感じたことですが、2点とも制度化というよりどちらかといえば運用の話です。

まず1つはコミュニケーションです。私の記憶では、当日、十数人のパイロットが湾内で誘導作業を行っておりました。そして、震災が発生しまして、何が起こったのか、どういう状況にあるのか、どういう行動をしていいのか、全員がわからなかった。つまり、VHFチャンネルはもう完全にパンクしている、携帯電話は通じない、とにかく他所とのコミュニケーションが一切取れなくなりました。私どもも心配して嚮導作業を行っているパイロットに水先人会から連絡を取ろうとするのですが、全く取れない状況でした。それぞれのパイロットが自分の判断でアンカーしたり、漂泊したり、対応したのですが、中には航路に入って港に入ろうとする寸前でガントリークレーンが揺れているのを見て、慌てて

リターンをして外に出たケースもありました。

いろいろな制度の中での避難の命令や勧告等が定められても、つまりコミュニケーションが取れないと、当然のことながら何にもならないわけです。恐らく本当に大規模な災害が来たら、すべての手段が無効になるだろうということもある程度、配慮というか、運用の面で考えておく必要があるのではないかと思います。

では、どのような手段があるのかと言われても、私もすぐには思いつきませんが、電波に頼らずに、例えばビジュアルなものを、あるいは考えておく必要がある気がいたします。

それからもう1つは、ご存知のように、その大震災のときに、千葉の原油ターミナルで火災が発生しましたが、ターミナルの中に危険物積載船が1隻係留されておりました。これもパイロットの判断で出したほうがいいと緊急に離棧させたのですが、とんでもない火災の中ですから、陸上の作業員が駆けつけられるわけでもなく、乗組員に係留索を全て切断してもらって、タグボートで本船を引っ張り出してしまいました。

海上保安庁は大型の危険物積載船がどこに停泊して、あるいはどこに着棧しているか、把握していると思います。避難の優先順位づけというのは、なかなか難しいと思いますけれども、運用の面で何らかを考えておく必要があるのではないかと、この2点、感想に近いものですがコメントいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。コメントということですが、何かお答えはございますか。

【伊丹安全課長】 安全課長でございます。2点、コミュニケーションの点と緊急離棧などの対応の点です。まず、最初のコミュニケーションの問題ですが、情報伝達手段が多重化といいましょうか、一つの手法によらず複数の手法で可能なものを模索しながらやると、これは実際そういうことになると思います。それを緊急時に白紙から模索するのはなかなか難しい面もあります。

一元化と直接的な関係というよりは非常災害時対応ということで、第3次ビジョンのアクションプランでも触れさせていただいています。避難勧告等の確実な伝達手段の確保というような視点で、各港ごとの取り組みの中で連絡手段多重化に取り組んでいます。これは海事関係者の皆様方の状況など伺い、把握しながら、特定していくという作業をさせていただいております。そのような形で事前の備えを最大限やっておいて、災害時には、実際の状況に即した判断を迫られる面もあるにしても、そこを最小限にしながら対応していくと、こういうことかと思えます。

それから、2番目の緊急離棧等の部分ですけれども、こちらも御指摘の部分で重要な視点になってこようかと思えます。こちら東日本大震災等を踏まえた対応として取り組んでおります。緊急離棧に備えた支援体制、どういうふうに危険物を取り扱う岸壁等におきまして対応できるかといったことの検討も、東日本大震災以降見直し、点検ということで取り組んでおります。

御指摘のように、事前にどれだけ運用についての合意形成をしておくかが、コミュニケーションの話と同様に重要になってくるものと思えます。引き続き取り組んでまいりたいと考えております。以上です。

【河野部会長】 福永委員、よろしいでしょうか。

それでは、小島委員、よろしく願いいたします。

【小島委員】 日本船長協会の小島です。今まで津波が起きてからいろいろな会議をやってきました。東京湾についても、東京湾海難防止協会がコンサルタントとして進めてきました、私たちも意見を言ってきました。その1つの段階がほぼ終わって、次にこういう諮問ということになって来たこと、とてもありがたいと思っております。

今までもいつも話の中で言われているのが、1回目に津波が来たときに、東京湾の場合は仙台などあちらほどではないのですが、かなりの動きがあるということで。仙台の場合は、V L C Cが振れまわったというか、洗濯機の中にいたようだったという表現をキャプテンがしてくれました。東京湾でも同じ規模の津波が来た瞬間はもうコントロールがきかないと思えます。

きょう我々がこれからやっていくのは、津波が来て、ある程度時間が経った後、アンカーポジション等、L N G船、それからタンカー、大型船、二次事故を防ぐ、それまでに衝突や乗揚げが起きたら大変なことなのです。次のステップでこれからやらなくてはいけないこと、たとえばアンカーポジションの指示、それから航路の勧告をやっていく。つまり、その運用のところを、この委員会で、いろいろ取りあげ、決めていくことと私は頭で思っています。

あともう1つ、運用のほうは、先ほどからずっと言われているV H Fとそのコミュニケーションですね。現場の状況がどうなっているかも報告してもらうことも必要なのですが、昼だけではなくて夜もあるわけです。夜のときの周りの船の状況というのが、A I Sがあってもかなりわかりづらいのではないかと思います。ですので、コミュニケーション、先ほどから言われているA I Sがあればいいという安易な捉え方ではなく、A I Sは、どこ

そこにどういう船がいるかという把握に使うのであって、その後、本船を呼び出してどのようにしなさいと勧告なり、どっちに行きなさいということをやっているわけではないのです。

最後はコミュニケーションをどうやるかが、これから考えていかなければいけないことかと思います。それには、外国船のキャプテンもいるし、スムーズにコミュニケーションできるかどうかそれも1つあるのですが、コミュニケーションをキープする手段が一番ポイントと考えます。以上です。

【河野部会長】 今の点、何かお答えありますか。

【伊丹安全課長】 御意見ありがとうございます。御指摘のコミュニケーションという部分につきましては、先程から話が出ておりますような通信手段の面のみならず、実際に海上交通センターが、管制官が、最前線でコンタクトを取って、コミュニケーションを図っていくという対応の面がございます。その部分の責務性も上がってきます。全体としてのレベルの引き上げも図っていくことで取り組んでまいりたいと考えております。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、浅野委員、よろしく願いいたします。

【浅野委員】 今回の諮問ですが、第3次交通ビジョンという形容詞が入っていて、しかも理由の中に東京湾という名前が入っていますので、恐らく東京湾のための制度設計に対する諮問というのが普通ではないかと思います。ですから、改正する法律あるいは制定する法律かもしれませんが、それは恐らく一般化できる法律のほうが好ましいと思います。東京湾以外にも伊勢湾があったり、瀬戸内海があったりするわけです。この議論の核となる考え方が各湾に対して、一般性がどの程度あって、また個別の部分がどこであって、そういう少し整理をいただかないと、どういう今後の行動になるのかよく読めない部分があります。それを次回少し整理願えたらいいと思います。

つまり、第3次交通ビジョンの実施のために限った部分を、早急にやらなければならない部分とその港則法なり、港湾法なりの部分で一般的にどういうふうな部分をつけ加えなければだめなのかという部分ですね。それは両面あると思うので、それを少しお教えいただければありがたいと思います。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。今の点はいかがでしょう。

【尾関交通部長】 管制一元化は第3次交通ビジョンの中で、東京湾、伊勢湾、大阪湾を念頭に置いていますので、その一元化の構築のために必要な措置、制度というものはこ

の三大湾で行っていきます。まずは施設整備、ハードが整わないとできない話ですので、それが整う東京湾からやっていくということです。

法律的には、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海において適用される海上交通安全法という法律と、港やその区域に対してさらに特別の規制を加えている港則法という法律、この2つの法律に関わってきます。その港則法と海上交通安全法の中のさらに特別な海域として、まずは東京湾の中で一元化を行うという概念整理になります。例えば海上交通安全法の中にそういう一元化するための海域を新たに設けて、その中でこういう規制をやっていくという法律の立て方になると思っています。

それに加えて、先ほど企画課長から話がありましたが、それとは別に制度疲労といえますか、港則法は古い法律ですので、現状と比べてどうなのかという部分が多々あると思います。その一元化とはまた別に現在の港則法なり、航路標識法なりが現状にマッチしているのかという面で、次回、御審議いただきたいと思っています。そこはむしろ一般的というか港則法、航路標識法の中で直したほうが良い部分があれば、また議論いただければと思っています。

【河野部会長】 浅野委員、よろしいでしょうか。

【浅野委員】 あと1点。

【河野部会長】 それでは、お願いします。

【浅野委員】 もう1点なのですが、こういう非常時の交通に関する法律というのは緊急車両や緊急通行のための制度みたいなものに配慮する部分があると思います。これはそういうことはなくていいのでしょうか。緊急というのは、特に災害対策本部や官邸などでつくる部分の初動のときに必ず出てくる話だと思うので、そのような要請される部分が出てこないかということですね。そのための何か制度的な配慮がなくてもいいのでしょうか。

【河野部会長】 今の点、いかがでしょうか。

【尾関交通部長】 緊急的な配慮という意味では、今回の緊急確保航路みたいに緊急物資を輸送するための航路が港湾法上の概念とされました。例えば、緊急物資を運ぶ船舶がこの緊急確保航路を通航するに当たって、何らかの特別な措置が必要かどうかという話は行ってきましたけれども、海上では、なかなか陸のように緊急車両にどうこう、緊急車両に別の交通ルールを当てはめるようなところまでは必要ないかと考えており、今のところは、緊急船舶のようなものに対して何か必要かというところまでの議論はしておりません。

【浅野委員】 例えば、東北でしたか、高速道路が通行可能であっても、緊急車両のた

めに開放して一般車両の通行を止めたというものがありませんでしたね。そういう意味合いのものというのは今回考えなくていいですか。それが、緊急確保通路の運用上の問題だけで済むのですか。

【尾関交通部長】そこは容量の問題になると思います。陸なり高速道路のように、ほかに逃げ場がなくてそこにいたら困る、あるいは一般道路でも阪神大震災のときのように、皆が逃げようとして道路がふさがれて、緊急物資なり緊急車両が通れないという状況があるからこそ、その後にそれをどかす制度ができました。

今回、海の場合に東京湾の中で、緊急確保航路について他の船舶が入ってはいけないというところまで、そういう一般的なルールまでつくる必要があるかということ、そこまでは必要ないと思っています。先ほどの移動命令があるように、知らないでそこに居続けるなど、そういうことがあっては困りますので、そこは移動させる命令を今回つくります。ただ、そこに入ってはいけないというルールを作って強制させることまではどうなのかというところですね。

【河野部会長】浅野委員、よろしいですか。

【浅野委員】はい。

【河野部会長】それでは、加賀谷委員、よろしくお願いいいたします。

【加賀谷委員】日本海洋レジャー安全・振興協会の加賀谷です。非常時の混乱時にこういう制度を定めておくことは非常に良いことだと思いますので、どんどんこの制度を推進していただきたいと思います。ただ、先ほど運用が大事という話がありました。

2点お願いがございます。移動命令等につきまして、ぜひともレーダーにも映らない船舶がいることを考慮していただきたいということです。我々が相手にしているプレジャーボートは、40メートル、50メートルはレーダーで把握できると先ほど話がありましたが、もっと小さい船がたくさんあります。混乱してたくさん沖合に出た場合、把握されていないと困ります。

例えば、大型船を待機泊地へ移動させようとしたときに、そこにはもうプレジャーボートがいるかもしれません。レーダーだけではなくて、高性能のカメラや、あるいは現場の航路しょう戒艇からの情報等々をもって、しっかりとレーダーに映らない船もいることを念頭に、この移動命令をお願いしたいと思います。

それと、情報聴取義務の範囲、これも拡大ということで非常にいいとは思っています。航行中の船舶は、確かにブリッジにも人はいますし、VHFも常時聴守しているということで、

情報は入ってくるかと思えます。ただ、今後出港しようとしている船もこういう情報はぜひとも必要だと思えますので、停泊中の船舶への情報提供のあり方や、あるいはマリーナへの情報提供もぜひ御検討いただきたいというお願いが2点です。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。今の点は何かお答えはございますか。

【伊丹安全課長】 御指摘いただいた、まず、最初の点でございます。レーダーだけでの状況把握では不足いたしますので、ITVや、おっしゃるように重要なポイントに関しましては、現場に船艇を出しまして状況把握していくことが求められると思えます。一元化に向けての海上保安庁側の運用をどうしていくかについても、並行した形になってまいります。検討を深めさせていただきたいと考えております。

また、2点目の情報の聴取、伝達です。これもまた、御指摘のとおり、出港しようとする船舶、あるいはそのような係留しているマリーナ等への伝達、こうしたことは重要になってくるものと思えます。一元化の場面に限らない説明になってしまいますが、災害時の情報伝達という観点から、伝達手段の多様化を図りまして、出航前の船舶であれば、代理店など海事関係のほかの、海上保安庁から直接のみならず、代理店などの海事関係者からのルートによる伝達、あるいは直接的に出向いての伝達など、海事関係者の皆様とも港単位での取組みの中で、特定していくという形で事前の備えをやってまいりたいと考えております。

【加賀谷委員】 ありがとうございます。よろしく申し上げます。

【河野部会長】 ほかに御意見等ありますか。よろしいでしょうか。それでは、福永委員。

【福永委員】 非常にプリミティブなお願いです。一元化された管制について、大体我々もおぼろげにわかりましたが、1つの船から見た場合にどのように管制を受けることになるのか、何か次回にでもポンチ絵などを用いてご説明いただければ、我々も内部でいろいろと説明するに当たって非常に助かるので、ひとつよろしく申し上げます。

【伊丹安全課長】 はい。御趣旨踏まえて資料を工夫させていただきたいと思えます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

【尾関交通部長】 「(参考資料)現状の制度について」の4ページになりますが、港則法に基づく港内交通管制の概要というものと5ページに海上交通安全法に基づく海上交通管制の概要というものがあります。これらをベースに次回、管制が一元化された場合にどのようなようになるのかというイメージを作りまして、説明させていただきたいと思えます。

それと、本日の議論の中でコミュニケーション、あるいは離岸などの優先順位などの話がいろいろありました。実は5年前に港則法を改正して、港則法の中で津波や台風が来るときには、港から出て行きなさいという勧告をすることができる制度を設けております。それを踏まえて各港で、協議会を設けて、その中で運用について協議され決まってきました。その辺の状況も少し補足して説明いたしますので、また御議論していただきたいと思えます。

【河野部会長】 ありがとうございます。 それでは、木場委員。

【木場委員】 福永委員の御質問に関連してですが、現場を知らない者として通常の管制は少し拝見したことがあって、静かな感じで淡々と流れている感じでした。実際に一元化して、対応する船も先ほどの400隻の話でいうと半分の200隻には指示を出すというところという、管制の立場として、個別の船にどのように対応するのか、その辺りの想像がつかないのでそこを含めてコミュニケーションの1つとして、臨戦態勢のときの状況も一緒に御説明いただけるとありがたいです。 よろしく願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。今の点、では御検討いただくということでよろしいでしょうか。

【尾関交通部長】 その辺も含めて次回、一元化した場合にどのような感じかを説明したいと思えます。

【河野部会長】 よろしいですか。ほかに御意見あるいは御質問ございますか。

伺っております、今回は、主として制度の改正の話が議題になっていると思うのですが、ただその制度は運用と不可分であって、運用の問題は人の問題、コミュニケーションの問題といったようなさまざまな論点があるようです。制度の改正にあたり、どういう運用のためにこの制度を改正するのかを整理していただければありがたいと思えます。

それから、個人的な印象ですが、予想もつかないようなことが起きるのが、大震災のようなものであろうかと思えます。そういった状況における柔軟性もぜひ確保できるようにお考えいただければと思えます。

それでは、ほかに御質問等ないようですので、議題1、議題2に関しては終了したいと思います。事務局におかれましては、本日の委員からの御意見、御質問等を踏まえて、制度改正にかかる作業を進めていただきたいと思います。 よろしく願いいたします。

それでは、次の議題に移らせていただきたいと思えます。「議題3 その他」とありますが、事務局で準備されているものはございますか。 よろしく願いいたします。

【安尾企画調査室長】 本日は貴重な御意見をありがとうございました。御意見を踏まえ、作業を進めさせていただきます。その他の事項といたしまして、報告事項と連絡事項がそれぞれ1つずつございます。

まず、報告です。今年の2月25日に第2回の船舶交通安全部会が開催されましたが、その際に御指摘された事項につきまして、幾つか御報告させていただきます。

まず、1つ目はビッグデータの活用についてです。今後データが増えていくだろうということを念頭に、データソースの規格化や集まったデータの民間の方も含めた利用の促進のようなことを進めてほしいという御意見をいただいております。

この件につきましては、当庁でも、次世代A I S、現在のA I Sよりも情報のやり取りを多くできるようなA I Sについて検討しております。これの国際標準化等につきまして、日本で国際会議を開催することを念頭に作業を進めております。また、その他データソースの規格統一につきましては、さまざまな会議等がございます。その辺で情報収集も行いながら取り組んでいきたいと思っておりますので、併せてよろしく願いいたします。

それから、データの活用の件です。これは多少問題がありまして、現在のA I Sデータ、これは個人情報等が含まれていることから、利用に制限がかかっている状況です。ただ、今後安全性向上に使っていただけることも考えられます。その辺は御意見をお伺いしながら、検討を進めたいと思っておりますので、現時点ではどうするという事は申し上げられませんが、併せてよろしく願いいたします。

それから、2点目ですが、皆さんへの情報提供について、スマホを利用していきますという御説明をさせていただいております。その中で、利用しやすいものにしていかないといけないということで、ユーザーのモニタリング等も行ってはどうかという御意見をいただいております。スマホの活用につきましては、海上保安庁で行っておりますM I C S、こちらのスマホ版を4月10日から試験運用という形で開始させていただいております。これにつきましては、現在、試験運用ということで利用者の御意見を伺う予定にしております。モニタリング等も含めて、御意見を伺いながら改善に努めていきたいと考えております。可能でありますれば、委員の皆様方にも御覧いただいて御意見をいただければと思っておりますので、併せてよろしく願いいたします。

それから、最後3つ目です。事故の分析について、例えば小型船対小型船の割合はどの位あるのかという御質問をいただいております。それから、人為的要因の中身についての御質問もいただいております。既にメールでもお知らせはしておりますが、その御意見を

いただいて、毎年海上保安庁でまとめております「海難の現況と対策」、こちらの26年版の中に船舶同士、どのような形が多いのかという新たな項目を入れさせていただいております。ここで簡単に御説明をさせていただきます。

衝突事故の相手船舶につきましては、過去5年間の発生状況、多い順で言いますと、魚船対漁船が444隻、その次がプレジャーボート対プレジャーボート318隻、3番目が貨物船対貨物船234隻で、同じ型の船舶同士の衝突が多いということになっております。データの的にはこれまでもわかっていた話ではあるのですが、改めてこういう形で並べてみますと、なるほどというところもございました。この辺の詳しいところは、先ほど申しました「海難の現況と対策」に記載しておりますが、一部分抜き出したものを席上に配付させていただきます。

これらの船舶について、AISの搭載状況でどうかというお話がございますが、漁船やプレジャーボートはまだほとんど搭載されていませんので、貨物船について中身を御紹介いたします。貨物船同士の衝突234隻のうち、AIS搭載船舶同士のものは156隻、67パーセントです。AISを搭載した船の衝突が多いという結果になっております。その156隻の中身を見てみますと、港内等で錨泊又は係留中の船舶に入出港作業中に衝突してしまった、要はAISの状況把握が活用できるような状況ではないときに衝突したものが約60パーセントということで、航行中における衝突は少ない状況です。AISの活用はうまくいっているのではないかということは、伺い知ることができますが、この辺はもう少し分析を深めていく必要があると思っております。

それから、事故原因の人為的要因につきましては、操船不適切、見張り不十分、機関取り扱い不良、気象・海象不注意などが一般的には多い状況になっています。その他の人為的要因、ここのところがどのようなものがあるのかという御質問でした。このその他の人為的要因は、船位不確認、水路調査不十分、居眠り運行、火気・可燃物取扱い不良、積載不良等で、これらは件数が少しずつということで、その他としてまとめさせていただきます。報告事項については、以上でございます。

最後に、連絡ですが、先ほど企画課長の野澤からも説明をしております第4回以降の部会の開催につきましては、7月2日木曜日午前10時から、第5回の部会の開催につきましては、8月7日金曜日14時、午後2時から、いずれもこの会議室で開催する予定としております。よろしく願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。事務局から第2回船舶交通安全部会での委員からの御指摘事項につきまして、御説明をいただきました。ありがとうございます。

また、次回以降の第4回及び第5回の部会の開催予定につきまして、御説明がございました。これら2つの点につきまして、御意見等ございましたらお願いしたいと思います。

【木場委員】 ありがとうございます。新しい追加資料2点につきまして、私の質問に非常にわかりやすく対応していただきまして、ありがとうございます。先ほど申しましたけれども、余り現場を知らない者としては、一般の方がお読みになるときにこういったものに対してわかりやすく資料をつくっていただくと大変助かります。ありがとうございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。ほかにございますか。よろしいでしょうか。

それでは、次回の第4回部会につきましては、7月2日木曜日10時からの開催、また第5回部会については、8月7日金曜日14時からの開催ということで、委員の方々は皆様お忙しいとは思いますが、よろしく願いいたします。

その他、事務局から何かございますか。

【安尾企画調査室長】 その他、特にございません。

【河野部会長】 それでは、全ての審議が終了いたしましたので、進行を事務局にお返ししたいと思います。

【安尾企画調査室長】 本日は長時間の御審議、ありがとうございます。本日の議事録につきましては、整理でき次第、各委員の皆様に御確認いただきまして、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、よろしく願いいたします。

これをもちまして、第3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