

平成27年10月7日

【屋宜高度航行援助推進調整官】 定刻には少し早いですが、皆さんおそろいになりましたので、ただいまから、第1回航路標識・情報提供等小委員会を開催させていただきます。

委員及び臨時委員の皆様方には、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。

本小委員会の事務局を務めさせていただいております海上保安庁交通部計画運用課高度航行援助推進調整官、屋宜と申します。よろしくお願いいたします。

本小委員会は、8月7日に開催されました第5回船舶交通安全部会におきまして、「航路標識を活用した安全対策の強化」のために具体の検討を行うことを目的として設置が了承されました。

船舶交通安全部会運営規則第12条第2項により、本小委員会に属すべき委員等については、部会長が指名することとなっており、お手元の資料「航路標識・情報提供等小委員会委員名簿」にあるとおり、関係業界の代表者等で構成される9名の方々が部会長から指名されております。

本小委員会におきまして、船舶交通安全部会から付託された事項のご審議につきまして、よろしくお願いいたします。

小委員会において調査審議された事項については、小委員会に議決権がないことから、適時に部会に報告の上、その承認を得て決定事項とされることとなりますので、よろしくお願いいたします。

なお、委員等のご紹介につきましては、船舶交通安全部会の委員等から指名されておりますので、名簿をもってかえさせていただきたいと思っております。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、交通部長の尾関からご挨拶を申し上げます。尾関交通部長、よろしくお願いいたします。

【尾関交通部長】 交通部長の尾関でございます。皆さん、おはようございます。

本日は、お忙しい中、この委員会にご出席をいただきまして、本当にありがとうございます。また、快く委員をお引き受けいただきまして、本当にありがとうございます。

この小委員会は船舶交通安全部会で航路標識の設置手続きの簡素化について、届出制でありますとか設置基準の明確化、あるいはこういったものに航路標識をつけるべきなのか、その辺りの運用の話を議論いただきたいということで皆様をお願いしているところでございます。

中間とりまとめを8月に受けまして、現在、それをどういうふうに法律に書くことができるのかということで、海上交通安全法、港則法、それから航路標識法と、この3本を改正できないかということで、毎週のように法制局といろいろ議論をしております。その議論の中には、国会に提出して説明を行う関係上、なぜ法律にする必要があるのか、法律にする以上、義務がかかるとか、法律でなくてもできるものは法律にしないといった話もございまして。

ただ、法律になるかどうかは別にして、航路標識の関係ですが、従前から、海上保安庁が大層を占めてきたということもありまして、どういうところに設置をするのか、どういう性能基準であるべきなのかといったところは、あまり公で議論をせずに、当庁内で基準を定めて運用してきたところがございます。例えば、今政府を挙げて、事務事業の見直しの中で航路標識も幾つか廃止をしようとしているわけがございますけれども、そうすると、なぜ廃止するのかということに対してあまり明確に答えられないという状況がございます。やはり航路標識というものが、どういうところにどういう基準で設置されるべきなのか。GPS等を含めた航海機器の性能が向上してきている中で、航路標識というのはどういう役割を果たしているのかということを中心にきちんと公の場で議論をして、広く公表していくということが非常に重要ではないかと思っております。今回、初めて小委員会という場において航路標識について議論してもらおうということに至ったということで、是非、皆様の幅広い知見からいろいろ議論いただきまして、今後の航路標識行政を含めて、どういうふうにあるべきなのかということをもとめていただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 交通部長、ありがとうございました。

それでは、本小委員会の委員長につきまして、事務局からご報告させていただきます。

本小委員会の委員長については、船舶交通安全部会運営規則第12条第3項により、当該小委員会に属する委員等の中から互選により選任すると規定されております。

本小委員会に先立ちまして、既に委員の方々にご投票いただきまして、今津臨時委員が本小委員会の委員長に選任されましたことをご報告いたします。

今津委員長、一言ご挨拶をお願いいたします。

【今津委員長】 選任されました今津でございます。何とぞよろしくお願いいたします。

先ほど尾関交通部長からもありましたように、航路標識について、海上保安庁が中心になって整備していただいたわけですが、初めてユーザー側とか関係者の意見を聞く場であるということでもありますので、ここにおられる委員の先生方、何とぞ、この機会を通じて、あるべき姿についてのご見識を是非、短い期間ですけれども、出していただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 今津委員長、ありがとうございました。

マスクミの方々のカメラ撮りはここまでとなりますので、以降の撮影はご遠慮いただきますようお願いいたします。

本日は、委員等9名のうち8名の出席をいただいておりますことをご報告申し上げます。

また、本小委員会につきましても、船舶交通安全部会と同様に、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。

それでは次に、お手元の資料の確認をさせていただきます。

まず、表紙で配付資料一覧と書いた紙のクリップとめの資料がございます。この中に、めくっていただきますと、配席図、議事次第、委員名簿、資料、横置きですが、「航路標識を活用した安全対策の強化（平成27年10月7日）」がございます。

また、クリップとめと別に、参考資料としまして、第5回船舶交通安全部会においてとりまとめいただいた「中間とりまとめ」、「航路標識・情報提供等小委員会の設置について」、それと「第3次交通ビジョン」の冊子がございます。資料の抜け等はないでしょうか。

また、途中、説明の過程で落丁等がございましたら遠慮なくお申し付けいただければと思います。よろしくお願いいたします。

次に、議事に入ります前に、マイクの取り扱いについてお知らせします。ご発言の際には、お手元のトークというボタンを押してからご発言をいただくようお願いいたします。また、ご発言が終わりましたら、再度トークボタンを押し、オフにしてください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いては今津委員長にお

願いたいと存じます。今津委員長、よろしくお願いいたします。

【今津委員長】 それでは、議事次第に基づいて進めたいと思います。

まず、議題の1「航路標識・情報提供等小委員会の進め方」について事務局から説明をお願いいたします。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 それでは、議題1「航路標識・情報提供等小委員会の進め方」について資料説明いたします。

資料の1ページでございます。まず、1.(1)としまして、船舶交通安全部会から付託された事項の整理ということで、この小委員会で審議いただきます事項の整理ということでございます。資料の左半分ですが、お手元にも、先ほど配付資料一覧にございましたが、部会におきます中間とりまとめ、これから関係する部分を抜粋して記載してございます。今回、小委員会で審議いただく事項、大きな項目としては2項目、航路標識の設置手続の簡素化、それと海上構築物等に対する衝突・乗揚防止のための航路標識の設置勧告等、この2つの大きな項目で制度等の検討が必要であるということが中間とりまとめで掲げられております。

この2項目を受けまして付託された事項としまして、それぞれ2項目ずつ。航路標識の設置手続関連から情報提供施設を含む航路標識の設置基準、性能要件。2点目として、許可制から届出制とする航路標識の範囲。海上構築物の関係等から、同じく2項目。航路標識の設置を勧告する海上構築物等々の要件、設置勧告の実施に当たっての海域利用者等からの意見聴取方法等、それと5点目としまして、その他、制度の運用等に必要な事項ということで、第3次交通ビジョンの実施等に必要な事項等も含めまして、付託された事項ということで提示されております。

(1)の説明につきましては以上でございます。

続きまして、資料の2ページ目、審議スケジュールまで続けて説明させていただきます。

審議スケジュール、第1回目は部会から付託された審議事項の航路標識の設置手続の簡素化のうち、航路標識の性能要件、許可制から届出制とする航路標識の範囲、これについてご審議をお願いいたします。

また、先ほど申し上げた制度に関連するものではございませんが、第3次交通ビジョンの実施に関連する事項として、3ポツ目、情報提供業務等の現状と課題、これらについてご紹介し、ご意見を賜りたいと考えております。よろしくお願いいたします。

また次に、第2回目、12月と記載しておりますが、今回ご審議いただく3件について、

本日いただきましたご意見を踏まえて事務局側で検討を重ねてまいりますので、また第2回でさらに議論を深めていただきますとともに、まだ議題として確定はしておりませんが、4ポツ、5ポツの、船舶通航信号所の現状と課題、海上構築物等に設置する航路標識の現状と課題等の審議をお願いすることを検討しているところでございます。

また、この第2回目の開催時期は、既に事務局からご案内のとおり、上でございますが、第6回船舶交通安全部会が12月または1月の開催予定としており、それより前、12月4日金曜日、午前10時からの開催を予定しております。よろしくお願いいたします。

なお、第3回目以降の審議項目及び時期の記載はございません。網かけとしておりますが、第2回以降、引き続き議論を深めていただく案件ですとか、その他必要な事項をご提示させていただきたいと考えております。

議題1の説明は以上となります。

【今津委員長】 ありがとうございます。ただいま事務局から、この委員会で進める内容、検討する内容及びそのスケジュールについてご説明いただきましたけども、皆さんのほうで何かご質問、コメント、あるいはご意見ございましたらお願いします。

特にございませんか。

特にないようでございますので、事務局提案どおりに進めていくということでありまして、よろしくお願いいたします。

それでは、第1議題のほうを終わりにして、第2議題のほうに移ります。

航路標識の適切な整備・管理についてです。事務局から説明をお願いいたします。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 ありがとうございます。

議題2の資料の説明に入ります前に、1点よろしいでしょうか。

【今津委員長】 どうぞ。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 議題2の3項目のうち、(1)航路標識の性能要件と(2)許可制から届出制とする航路標識の範囲、これらにつきましては、(1)で主な性能要件をご説明した上で、(2)で性能要件を踏まえた届出制の範囲の説明がなされます。この2つの項目については密接に関係してございますので、できましたら続けてご説明させていただき、あわせてご審議をお願いしたいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

【今津委員長】 今、事務局からご提案ありましたように、2つの議題は非常に絡んでいるということですので、1度に説明をいただいてから質疑を行うこととします。よろしいですね。

はい、よろしくお願いいたします。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 ありがとうございます。

それでは、議題2の(1)(2)と続けて担当からご説明いたします。

【坂下主任計画運用官】 説明いたします。海上保安庁交通部計画運用課主任計画運用官の坂下と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、資料3ページ、2.(1) 航路標識の性能要件の現状と課題、こちらのほうを説明したいと思います。

初めに、当小委員会で付託された事項には、航路標識の設置基準と性能要件とございますけれども、第1回については性能要件のみを取り扱います。設置基準については、第1回、第2回の性能要件のあり方の審議を踏まえながら審議事項を提案してまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず第1回目の審議に係る性能要件、こちらのほうをご説明いたします。

3ページですが、現状と課題を四角囲みでまとめております。上段のほうの現状についてですが、従来、航路標識に規定されているとおり、海上保安庁以外のものも海上保安庁長官の許可を受けて設置することが可能でございます。法制定当時、戦後混乱期のために717基と非常に少ないものでございました。当然ながら、海上保安庁以外の者が設置する航路標識も少ないわけでございますが、許可手続については省令で規定しております。審議の必要な性能要件は部内通達で定めておまして、その当時、申請件数が少ないことですから、詳細な性能要件を公表していなくても、海上保安庁にとっても、あと許可申請する者にとっても特段不都合はございませんでした。

一方、近年について、GPS、AIS等の航海計器の高度化が進んで一般船舶にも広く普及しているところでございます。そのような背景の中で、海上保安庁の設置・管理する航路標識数も一定水準に到達しております。平成26年度末で5,309基でございます。海上保安庁以外の者も設置課・管理する航路標識数も、同様に一定水準で増減少なく推移しているところでございます。平成26年度末に949基でございます。また、航路標識機器の汎用化が進んでおります。海上保安庁以外の者による航路標識設置管理の負担が軽減されるということなども伺えるところでございます。

その現状を踏まえて、課題ですが、海上保安庁以外の者が航路標識の設置をしやすくするため、海上保安庁以外の者が設置・管理する航路標識の一部を届出制とする必要があるのではないかと考えているところでございます。

また、その届出制とするに当たっては、性能要件をわかりやすく公表する必要があるのではないかと考えているところでございます。

今回については、届出制を議論するため、性能要件とはどういうものなのかということ、ご説明続けていきたいと思っております。

それでは、資料4ページに移ります。性能要件とは、航路標識の性能として考慮すべき事項ということで、主に設置場所、光達距離、これは光が届く範囲です。灯質、これは光り方、あと灯色、塗色、これは色です。このようなものがございまして、国内外の航海者にとって誤解を受けずに安全に航行するためには、一定の性能要件を満たした標識である必要がございまして。

例えば設置場所ですけれども、どこに置かれているのかということで性能が決まってくる。また、光達距離は、どれだけ光が届けばいいのか、これらを考慮する必要があるというものです。あと、灯質、光り方ですけれども、どのような光り方が適切なのかというものです。灯色、塗色、これは色ですけれども、航海者が誤認しないように、これは国際ルールで決まっていますので、考慮すべき事項ではあるのですけれども、わかりやすい、決まったものでございまして。

次からは、設置場所、光達距離、灯質について、それぞれをご説明いたします。

めくっていただいて5ページ目でございます。これは、航路標識の設置場所一例を示したものでございまして、図の真ん中のほうに、航路、ピンク囲みでありますけれども、航路を示すものとして灯浮標を置くことがございまして。機能としては、航路を明示するものとして、航路明示標識と区分できます。航路から下のほうに入っていると、赤い灯台で示している標識がございましてけれども、これは港口を明示する標識、いわゆる港口明示標識と区分できます。海には、浅瀬、岩場など、航海で注意しなくてはならないポイントもございまして、そちらのほうも明示する必要がございまして。その例でございまして、図の航路の左のほうに、浅瀬のところに灯標が建てられてございまして。また航路の右のほうに灯浮標が置かれる、あと浅瀬のところを照射灯で照らすなど、そういったもので障害を示すものがございまして。これを障害標識として区分しております。

また、右上のほうの岬の突端ですが、灯台が建てられておりますが、沿岸航法に必要なものとして沿岸標識と区分しております。

さらに、右下のほうに、これも同じ港みたいな箇所に、航路を明示するものとして指向灯を設置しております。入ってくる光によって、白のところは安全であることを示す、そ

のような標識、これも航路明示標識と区分されるものでございます。

続いて6ページのほうに移ります。6ページについては、障害を明示する航路標識、障害標識を例に挙げて光達距離の考え方をご説明いたします。

障害標識については、付近を航行する船舶の長さによって平均速力、操縦性能の違いによって障害物を視認してから避航できる距離、これらが違います。これらを考慮して光達距離を設定しているところでございます。イメージ図のところですけども、長さ12メートル以上の船舶というのは、船体の大きさ、喫水などの影響で避航動作や制動に係る制御が大きくなります。ですので、光達距離は、その場合では長くする必要があり、一方、長さ12メートル未満の船舶ですと、比較的避航、制動しやすいため、灯火を視認してから避航できる距離も短い、そういった船舶が多く航行しているところは光達距離が短くてよいというところで、長さ12メートル以上の船舶ですと5海里以上、長さ12メートル未満の船舶が航行する海域ですと2海里以上というような性能要件の考え方をしております。

参考で、右のほうに、海上衝突予防法のマスト灯の考え方を記載しております。こちらは長さ50メートル、長さ12メートルで刻んでいますが、おおむね同じような考え方でやっております。最低のところ、マスト灯2海里というところで、同等の考え方というところでございます。

続いて、資料7ページのほうに移ります。こちらのほうは、航路標識の灯質（光り方）の考え方をご説明いたします。

イメージ図のとおり、港の内側のところに灯台があったとします。これは赤3秒1閃光、緑3秒1閃光があったとします。外側の沖防波堤のところに灯台を設置するという場合にどのような灯質を選定するかというようなことを考えます。例えば、これは赤6秒2閃光のものを設定すると、内側の赤3秒1閃光と違いますので、誤認するおそれがないということになります。

そのようにして灯質を選定することになります。3秒1閃光、6秒2閃光、の光方についてわかりづらいと思いますので、右のほうに光方の一例を示しております。先ほどの内側の3秒1閃光、こちらのほうが3秒のうちに0.5秒ぴかっと1回光る、これが単閃光と呼ばれるものです。外側の6秒2閃光は、6秒の間に0.5秒が2回ぴかぴかと光る、これが群閃光と呼ばれるものでございます。そのほかにも、6秒の間に3秒、3秒と、明暗が同じ長さのもの、これは等明暗光と呼ばれるもので、こういった灯質がございまして。

続いて8ページに移ります。これまで説明したものを表でまとめております。光波標識



ですと、沿岸標識、障害標識、航路明示標識、港口明示標識、それぞれ光達距離の考え方があったり、あと灯質の選定の仕方であったり、そういったものがございませう。また、施設の強度も性能要件も重要なものでございまして、耐波浪性、耐震性を有することというようなものがございませう。今回、光波標識のみの説明ではございましたが、電波標識も同じような考え方でございませう。電波標識は電波により船舶に位置情報等を提供するもので、その電波の種類によって届く範囲、有効エリアが決まるわけでございます。右のほうにAIS信号所、レーダービーコン、の有効範囲といった性能要件を示しております。また、船舶通航信号所については、レーダー、AIS等によって船舶の動静等船舶交通に関する情報を収集・分析して、船舶交通の安全のために必要な情報を無線電話、AIS等に船舶に提供するものですので、そちらのほうで十分情報を把握できて情報を提供できること、これらを性能要件として設けております。どのような耐震性、耐波浪性を有しているかということも、性能要件としております。

以上が、航路標識の性能要件についての説明でございます。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 続きまして、許可制から届出制とする航路標識の範囲についてご説明いたします。資料は9ページからとなります。

まず、資料9ページですが、許可制（許可標識）の現状ということで、許可標識とはということで書いてございませうが、航路標識法第2条ただし書きの規定によりまして、海上保安庁以外の者が自己の事業または業務、事務の用に供するために海上保安庁長官の許可を受けて自己の費用で設置する航路標識、これを私どもは、この資料の中では許可標識という形で取り扱わせていただきたいと思います。現在、総数として949基の許可標識というものがございませう。海上保安庁長官が許可処分した後には、同じく海上保安庁長官が許可標識の内容等について告示するというものでございませう。

許可が必要な理由でございませうが、先ほど性能要件のところの説明でも一部ございましたが、まず設置する標識の形、色、光り方など、これらの統一性を確保する必要がございます。許可標識は自己の用に供するものでございませうが、国内外の船舶等含むその他の者も利用しますので、一定の統一性を確保する必要がございます。それと、先ほどの説明にもございましたが、付近の航路標識との識別を明らかにする必要がございます。特に、航路標識法制定当初は顕著だったのですが、管理能力、特殊な技術、特殊な部品等も使用してまいりましたので、それらを管理していく能力があるのか、障害があったときの予備品等の補助体制は十分なのか、そのような管理能力についてもあらかじめ審査する必要がございます。

ました。

現状でございますが、左下に主な設置者と標識の種類ということで書いてございます。主な設置者としましては、国、地方公共団体、民間等と区別しまして、それぞれ記載の基数を設置管理しております。それぞれが設置している主な標識としまして、例えば国ですと、地方整備局ですとか地方航空局が工事用区域を明示するための灯浮標や、滑走路の制限区域を明示するための灯標を設置しております。また、波浪観測の灯浮標といったものもございます。

また、地方公共団体では、道路灯を管理する都道府県市町村、それと港湾管理、漁港管理をする者ということで、下を船舶が通航する橋、それに橋梁灯・橋梁標という航路標識を設置しております。また、同じく防波堤を明示する灯台等がございます。

また、民間の設置者として、電力、ガス、石油会社等を例示しておりますが、同じく自らのプライベートの港にタンカー等が入る航路を示すためのブイ、あるいは着岸するシーバースの灯火といったものがございます。

なお、それぞれ主な設置者の基数、主な設置標識の基数、代表的なものを記載しておりますので、全て足しても949基にもなりませんし、また、主な設置者で例えば、国の178基にもなりません。主なものということで例示していることをご承知願います。

続きまして、資料の10ページ、許可に係る申請と審査の現状でございます。

まず、標識を設置したいとする者は、海上保安庁に申請していただくわけですが、主な申請書類としまして、設置するための理由書ですとか、土地ですとか水面の使用権限を有していることを示すもの、設置する航路標識はどういった機械を使い、どういった用品なのかを示すもの、それと、どういった形で管理していくという管理方法を示すものになります。

私どもは、審査する際の主な視点としまして、申請書類に記載された設置目的に問題はないか、標識を設置する土地、水面等の使用権限を有しているか、それと色ですとか光り方ですとか、先ほど申し上げたような性能要件等と合致しているか、適切か、管理体制についても適切かというようなことを審査します。

また、その審査の際に、特に機器関係と施設関係ですが、審査基準を設けておりまして、光り方は正しいか、機器の性能は十分か、施設の性能として十分な耐波浪性等を有しているかと、こういったところを基準でもって審査しているところでございます。

続きまして、資料の11ページでございます。許可制から届出制とする範囲というのを、

今回ご審議いただきたいのですが、その許可制から届出制へいくということで、これも先ほど説明しているところではございますが、許可が必要な理由としましては、色ですとか光り方の統一性を確保する。それと、付近の航路標識との誤認を避けるための識別を明らかにする。また、適切な管理能力を有しているかということで審査等を行い、許可処分しているところなのですが、一方、近年の情勢を見ますと、機器、灯台の明かりを制御する機械ですとか、また光源ではLED、電源にあっては太陽電池の普及などございまして、以前の機械仕掛け、特殊な機器等と比べ、標識に使用する機器が既にもう電子化され一般化してきている、それらの性能が向上・安定している、また市場にも汎用品が充実してきている、さらにこれらの製品が国際基準にも準拠しているということで、非常に統一性も確保されており、設置しやすい環境となっていると考えております。

管理能力等については、メンテナンスフリーの機器が増えてきており、故障も減少してきており、また、予備品を含めまして汎用品が充実しているということで、管理についても管理しやすい環境となっていると考えております。

この近年の情勢を踏まえましてですが、個別に性能要件の検討をして、従前どおり許可処分とすることが適当なものがあるのではないかと、また一方では、先ほどの汎用品の普及等によって設置・管理しやすい環境となっていることから、許可である必要制が低下していると考えられる航路標識はないか。すなわち、許可制ではなく一部届出制という形で規制緩和することで、設置管理しようとする者の手続きが簡素化される。つまり、設置管理しようとする者が必要と考える箇所に比較的容易に標識を設置することができ、海域の全体の安全性が高まることが望まれる、こういったことを促すことになるのではないかとということで、許可制から一部届出制へということを検討します。どのような範囲を届出制へ移行させていくかということで、ひとまず考慮を要する事項としまして、幾つかあるとは思いますが、主に性能要件、海域特性、船舶交通への影響度の3つの事項と考えております。以降、どの範囲が適当かということを考えていくものでございます。

資料12ページ、許可/届出の範囲のあり方と題しているのですが、現状の許可標識の状況を左側の表で示しております。海域の話も出ておりましたので、海上交通安全法・港則法の海域と、それら2つの法律の適用がない一般海域に分けて基数を記載しております。現在、許可標識は949基ございまして、海上交通センターに代表されるような船舶通航信号所、それと電波標識、光を用いた灯台等の光波標識、これらに区分されます。また、私どもが、簡易標識と呼んでいる、許可を受けていない標識ですが、許可処分するまでの

規模もない、満たさない、小さな灯火、例えば乗り網や、工事中の防波堤等についている小さな明かりの類でございますが、こういった標識について1万5,600基ほどを、私どもは認知している状況でございます。

この範囲の検討の概念という形で、右半分のほうに図を示しておりますが、性能要件、海域特性、船舶交通への影響度、それぞれについて、例えば性能要件で求められる性能を満たすことが困難なものは引き続き許可標識で、ピンクの側でいいのではないかと。また、海域特性で輻輳度が高いものは許可の部類ではないかと。船舶交通への影響度が高いものについても許可標識とすることが適当ではないかと。また、水色側ですが、既に性能として性能を満たすことが容易なもの、船舶の輻輳度が低いもの、船舶交通への影響度が低いもの、これらについては届出、もしくは届出を要さないような形で、より規制の緩和を図っていく範囲があるのではないかと。これらの範囲を、どのような形で設定したらいいのかということ、審議等をお願いしているところでございます。

許可制から届出制とする範囲を検討するに当たりまして、先ほど申し上げました3つの考慮を要する事項、性能要件、海域特性、船舶交通への影響度、これらについて、先ほど申し上げたような性能を満足させる度合い、船舶輻輳の度合い、影響度の高低、これらの視点でもって現状の標識を見てみるということでご説明いたします。

資料は13ページと14ページにまたがりませんが、13ページは光で情報を提供するもの、光波標識の分類でございます。光波標識の分類として、さらに灯台・灯浮標、導灯・指向灯、橋梁灯の3つに区分しております。灯台・灯浮標について、まず性能要件は、現状普及している汎用品の使用で十分性能を満足でき、さらに、基準を公表することで設置することが容易ではないかと考えております。次に海域の特性は、これは全てに共通するのですが、船舶の輻輳度が高いほど重要になってきます。最後に船舶交通への影響度ですが、灯台、灯浮標に関係なく、光でもって標識の位置情報のみを提供しています。

続いて、導灯・指向灯についてですが、これらも灯台・灯浮標と同じく光でもって情報を提供するもので、これも汎用品の使用で性能を満足できるものもでございます。例えば導灯ですと、2つ、もしくは3つの灯火等、複数の灯火を組み合わせることで、船に安全な進路を提供することができます。また、指向灯というものは、光の幅と色分けによって、白い光で安全な水域を示し、赤い光で危険な水域を示します。導灯・指向灯は汎用品を使用できるのですが、導灯ではいかに中心線を設定していくか、導灯では光の幅をいかに設定していくかについて、海域の特徴に応じて検討することが必要でございます。海域特性

については灯台・灯浮標と同様でございます。また船舶交通への影響度については、位置情報以外に灯火の重なりとか色でもちまして安全な針路、危険水域の情報を提供しております。

また、橋梁灯でございますが、これらも明かりそのものは汎用品の使用で性能は満足できます。ただ、安全に航行するための可航幅というのを白、緑、赤で示しているのですが、例えば橋の下に海上交通安全法や港則法の航路が設定されていれば、それらの灯火と色は、その航路の幅に合わせて設置すればよいのですが、多くの橋梁の下にそれらの航路がないため、水深等に応じた航路幅を設定し、灯火と色を設置する必要があります。つまり、橋梁個別に設置する必要があるということでございます。海域の特性、船舶交通への影響については灯台・灯浮標等と同じという現状でございます。

続きまして、資料の14ページでございます。14ページは、電波標識と船舶通航所という区分にしております。

電波標識は、汎用品の使用で性能を一部満足できるものがございますが、高度な技術を持った機器類を組み合わせる使用するという事で、また情報提供の対象や範囲によって、個別に出力や周波数、を検討する必要があります。さらに、これらの電波法に基づく無線局免許との整合が必要でございます。ただ、船舶交通への影響度について考えますと、例示しているAIS信号所の場合、位置情報のみを提供しております。あるいは別の測位システムですと、測位の測定のための情報提供をしているということで、影響度としては、もしかしたらそれほど高くないのかもしれませんが、ただ、性能要件につきましては、いろいろと個別に検討する必要があります。

船舶通航信号所は、これも性能要件としては、汎用品の使用で満足できるのは一部でございます。レーダーですとかAISですとか、音声を届ける無線機ですとか、これらを複雑に組み合わせているということで、同じくこれらについても個別に検討が必要でございます。また、電波法に基づく無線局免許との整合も必要になってきます。

船舶交通への影響度は、他船の動静、工事関係情報による船舶の避航に関する情報を音声等で提供していきますので、船舶交通への影響度というのは高くなっていると考えられます。

これらの性能要件ですとか海域の特性、影響度を踏まえて、引き続き許可制度を許可としていく範囲、また一部届出として規制緩和をして設置の促進等を促していく範囲のあり方についてどのようにしたほうがよいかということを考えております。この点について、性

能要件とあわせてご審議いただければと思っております。よろしく願いいたします。

【今津委員長】 説明ありがとうございました。

それでは、ただいま説明いただきました性能要件及びそれらを踏まえた上で、設置をするときの基準として許可制にするか届出制にするか、そのときの判断基準といたしますか、そのための要素を、提案された要素を含めてご意見を伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

性能要件も含めて、疑問や質問も含めて、何でも構いませんのでお願いします。はい、どうぞ。

【大森臨時委員】 全国漁業協同組合連合会の大森です。今のご説明、非常に明確にわかりやすかったんですが、もともとの、例えば9ページで許可が必要な理由の中でもありますように、付近の航路標識との識別を明らかにする、このことについては、今のご説明の中の性能要件の中で当たるのか、どういう位置づけの中で、この部分について許可から届出にするに当たって判断していく中で、何か性能要件ということとも間接的にはあるような気がするんですが、その辺のところはどういうふうに考えたらよろしいのか教えていただきたいと思います。

【今津委員長】 ただいまのご質問は、航路標識の識別をするのに、それが許可と届出で、どういうふうな考え方によるのかについてですが、お願いします。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 この識別を明らかにするという観点から申し上げますと、その設置主体とする者が、例えば3秒に1回光る緑の灯火を設置したいという申請がございます。その周辺に、海上保安庁も含めまして、また他の者も含めまして、既にある航路標識、これらと、全く同じような光り方、光の色でもって誤認させるようなおそれがないかという形を確認するために許可を処分しておりますが、その性能を満たしていればということですので、この識別を明らかにするかということで、許可と届出の範囲という線引きというのは、直接大きくは影響しないものと思っております。その設置の申請の際に、識別が明らかであるかどうかということさえわかればよろしいかと思っております。

その許可と届出の範囲を設定するには、この観点というのは、それほど大きな要素ではないものと考えております。

【今津委員長】 はい、どうぞ。

【大森臨時委員】 いいですか。質問の仕方がちょっと悪かったのかなと思うんですけど、要は、届出したときには、こういった標識を設置しますという届出をするわけです。

よね。そのときに、付近の航路標識との識別のことについて、もし考慮しないとすると、やっぱり許可の形をとっていないと、要は届出されたものが識別されないものであり得るときは、やっぱり許可にしなきゃいけないとなると、全部許可にしなきゃいけないんじゃないのって、そのところをどういうふうに考えたらいいのかって、そういう意味でございます。

【尾崎計画運用課長】 先ほどの、いろいろな基準を今後どのように公表していくかという話もございましたが、特に識別については、光り方を変えるというような話がございます。

今、設置している許可標識では、ほかの周りの海上保安庁の標識、民間のつけている許可標識についても、告示又は官報で出しており、あと海図を見ればわかります。その際に、同じような標識が近くにあれば、光り方を変えたらいいです、しっかり識別してくださいというような、設置の方法、付近との識別の仕方について、公表して、それである程度見ていただければ、おそらくできるものだろうと考えております。最終的にそれがどうしても似たようなものであれば、そこは届出でもいろいろ指導し、最終的には、変更していただくということはするのですが、そういう識別の仕方について基準を出すことで、満足できるのではないかと考えております。

【今津委員長】 はい、どうぞ。

【尾関交通部長】 答えになるかどうかわかりませんが、大森委員のおっしゃるように、許可は審査をして合致しているかどうかで良いか悪いかを判断しますが、届出のほうは、基本的には届け出てもらえば、基本的に、受け取って終わりという世界ですから、ほかの周りのものと誤認するような設置をされるおそれがあるのであれば許可にすべきであって、そういうおそれがほとんどないもの、あり得ない、多分ないだろうというものを届出にするという、それが基本になると思っております。そのときに誤認されるおそれのないようなものを設置できるかどうかという、そのために、どのような基準をつくるなり公表するなりということ、きちんと考えなければならないということだと思っております。

おっしゃるように、海図への記載とかいろいろございますけれども、その辺も含めて考えていくべきことかなと思っております。

ただ、光は難しいのかなという気はしております。どんな光が周りにあるから、それを判断して自分は大丈夫だということを、申請者にお任せするというのは、なかなか難しいか

もしれません。むしろ光らないような物標といいますか、光をつけないようなものであれば、その辺は判断できるのかなという気もしております。その辺は、またいろいろとこの中でも検討していきたいと思っております。

【大森臨時委員】 すいません、関連でよろしいですか。

【今津委員長】 はい、どうぞ。

【大森臨時委員】 そういう意味で、許可制から届出をする範囲をどうするかという中で、この性能要件と海域特性と船舶交通への影響度、この3つの視点でということなんですが、今の部分をどこに位置づけてやりますよというのは、何らか明確にしておいたほうがよろしいんじゃないかと思っておりますので、ご検討いただきたいと思います。

【今津委員長】 ありがとうございます。事務局、よろしいでしょうか。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 はい、ありがとうございます。

【今津委員長】 ほか、ございませんか。福永委員。

【福永臨時委員】 日本水先人会連合会の福永です。似たような意見ですが、航路標識は、設置された後の維持及び管理一番重要だろうと思うのですが、9ページの許可が必要な理由の最後に書いてありますように、「管理能力について責任をもち得るかあらかじめ審査する必要がある」となっているんですが、これが届出制になった場合にどういう仕組みになるのかお伺いしたいと思います。我々、利用者からすると、設置しただけでは困るわけで、例えば標識が何らかの理由で故障や流出した場合に、直ちに関係省庁に通知して頂きたいし、あるいは仮の標識を設置してほしいわけで、そういうものが、届出制になるとどうなるかが懸念されるということです。

【今津委員長】 事務局。

【尾崎計画運用課長】 実は、航空法にも、そのような標識というのがございまして、その中では、管理する方法といいますか、何かあればすぐ海上保安庁とか、国土交通省に通報しなさいですとか、あとはしっかり管理しなさいということが省令で書いてあります。最終的には、そういうものを発見したときに、我々がいろいろ指導したり、また命令をかけたりするというような規定がございますので、そういう規定の中でフォローしていくことになると思うのですが、今、そこについては、ほかの関係法令等を見ながら、どのような形でやるかというのを検討中でございます。

【今津委員長】 ということで、まだ検討しているということでよろしいでしょうか。

【福永臨時委員】 これから検討されるということなんですね。



【尾関交通部長】 確認しますけども、最初に、届出をするときに、届出事項の中に、通常、例えばどのような管理体制を執るのかというのは、届出事項の中に置く。そこで確認はできるというのが1つ。それからもう1つは、これは笹子トンネルの関係で、公共施設の維持管理をきちんとやっていこうという流れが、今、非常に強くなっていて、道路法とか港湾法を含めて、公物管理の風潮の中では、国が定める基準に従って管理していくという規定がございまして、そのようなものを、例えば航路標識の中にも入れて管理基準をつかって、その管理基準に従って管理していってもらうというようなことを書いていきます。

それからもう1つは、壊れてしまい、逆に障害になっているような事態になっているときにどのようにするかというときに、是正命令という方法がございまして、ちゃんと直しなさい、こういうことをしなさいといった命令をかけられるようにします。そういう幾つかの手段を法律的に整備して、きちんとやっていっていただきたいと考えております。あるいは、計画運用課長からありましたように、事故を発見したら知らせなさいという規定はもともとございまして、そのようなことも含めて、なるべく問題が生じないような仕組みをつくっていくということだと思っております。

【今津委員長】 いいでしょうか。では、浅野委員、どうぞ。

【浅野委員】 議論の中身は、皆様のご検討でよろしいと思うんですけども、立てつけの話は少し考えています。国の交通安全業務からいって、許可標識であっても届出標識であってもその他標識であっても、国としては、全てに責任管理する権限を持っているし、そうしなければならぬわけですね。

ですから、国の規制というか、監督というか、英語で言うとレギュレーターの仕事というのは全てにかかっているわけです。ただ、最近レギュレーターとプロバイダーという話の分け方があるんですけども、そのプロバイダーというのは、民間のプロバイダーと国のプロバイダーと両方あって、国が設置するものは国がプロバイダーになって設置すると。民間がプロバイダーになって設置するものは、ここでいう届出だったりその他という話になってくると。誰が設置することになっているかということから分けると、ピンクと黄色と青というのは明確な区分がありますが、ただ、プロバイダーのやったことが全て合理的に運用できるかどうかということ管理監督するのは、レギュレーターの仕事であって、それはそれで常に残っているわけですね。

ですから、そういう意味で、基準は国のレギュレーターの仕事をして決めて、色とか光

がどのくらい届くとか、あるいはどういうところに置かなければならないと、そういうふうな基準は国が決めて、設置者は国であったり民間だったりすることがある。合理的に安全が保っているかどうかということを経営するのは、国が行う。そういうふうな分け方でいくと、黄色であるから、齟齬が起こる可能性が高まるんじゃないかという疑念は、国の監督業務で一切そういうことがないように監督するというので払拭できるんじゃないかと思います。

ですから、もう1つそういうふうな概念を導入すると、この3つの分け方というのは少し整理ができてくるかなと思います。

言いたいことは、国の監督権限というのは、交通部長以下の方々为本省でやられている監督業務であって、それから設置するのは本省の予算で実施するとしても、設置する者は、第何管区というところがやっておるかもしれない。そういう現業部隊が国であっても設置者になって、民間と同じ設置者だということです。そこを監督するのは、交通部長が監督する。これをまず明確にして、それを定義したほうが、こういう議論のときに明確になる。

航空はそうなっていますね。民間の設置空港というのはないとしても、飛行場の管制に近いところまで、電波装置とかそういうものまで民間の運営者が設置するものがあると、設置そのものの基準は国が決めているんだけど、国が設置しないものが出てくる。そういう場合に、飛行機は安全に空港を利用できるかということを経営するのは、やっぱり国が管理しておるといふところがありますので、そういうような、レギュレーター、プロバイダーの切り口で、整理している。こういうのはいいのかなという感じがしますね。

今流の考え方は、そういう方向にしているんじゃないかと思います。

【今津委員長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【尾関交通部長】 説明と申しますか、浅野委員のおっしゃるように、今回、許可と届出の切り分けという点で資料をつくっておりますので、おそらく福永委員の疑問も、届出になったときに、その航路標識について、あとはどのような関与があるのかという、その辺の資料は、抜けておりますので、届出になったからといって届け出た後で一切関知しないということではなくて、浅野委員おっしゃるように、ちゃんとこういう是正命令を出せるとか、いろいろな関与の仕方がありますので、それは届出制になったときに、そこがどうなるのかということも含めてセットで、浅野委員のおっしゃる説明をさせていただきます。今、法制局ともほかの法律との関係で、届出制の場合に国がどのような関与をしていくのかという議論もやっておりますので、その辺も含めて、次回にご説明したいと思いま

すので、ご理解をお願いいたします。

【今津委員長】 ありがとうございます。確かに、この説明のときに管理運営のほうは次回回したというお話があって、今回は主として性能要件、これから先、設置する装置の性能要件についてはこの区分けでいけるのか、またほかの性能要件が必要なのかという視点が、今日は主体だと。

いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【小島臨時委員】 今の説明でよくわかりました。それで、設置する人は責任をもって、設置するわけですのでやりっぱなしということはないと思います。進めてよいと思います。

【今津委員長】 はい、どうぞ、小田委員。

【小田臨時委員】 日本船主協会の小田です。基本的な質問で申し訳ないんですけども、性能要件、イロハ二とか4つ挙げられていますけれども、そのうちの灯色、塗色については国際ルールで決まっている。それ以外については、国際ルール、あるいはガイドライン、基準のようなものはなく、今後も、そういうものをつくっていかうということはないと、こういう理解でよろしいでしょうか。

【今津委員長】 いかがでしょうか。国際基準は、今、塗色についてはあるけれども、光とか、そのほかの性能基準についてはないのかと。

【浅野委員】 ちょっといいですか、お話しして。

【今津委員長】 どうぞ。

【浅野委員】 性能基準というのは、全てに対して未来永劫、責任があるんだと思います。航空であるとLORANであったり、昔からの電波標識と言われているもの、光標識に相当するものが、現代のものでどんどん減っていますけれども、技術基準がなくなるわけではない。新しい電波航法に相当するものがどんどん増えてきていると、技術基準は、どんどん増えてくる方向にある。

その組み合わせをどうやって安全のために選択するのかというのは、これはプロパイダーの仕事である。古いものをなくして新しいものと代替して、1つだとおかしいから、その中間のものと併用してバックアップをとる。そういうことで安全性を保つという説明ができれば、プロパイダーは設備し提供することもできる。ただ、それが安全を管理するために妥当なのかということは、国が最終的に、レギュレーターとして監督しているということになる。

つまり、技術基準というのは、できるなら国際標準に準拠するか、多くの船がそれを運

航するために認識して、あるいは装備するかということによって、技術基準の数がどんどん増えていくことになる。その組み合わせはプロバイダーが決めていて、通航する船舶がどういう装備を持っているか等々を含めて、プロバイダーがその選択を行っていく。その選択が妥当かということは、レギュレーターしている国が最終的に管理している。そういう仕分けになっていると思います。

ですから、技術基準は、どんどんつければいい。古いものをなくさなくて、例えば運用外になっても残せばいい。新しい基準ができる場合には、新しい基準をどんどんつければいい。その組み合わせは、これからの進歩とか装備によってどんどん変わってくると。それは選択の問題であって、選択が妥当かということは、国が管理をする。そういうふうなやり方をとっている例が多いと思います。

【今津委員長】 ありがとうございます。事務局、今のところ、わかりませんか。IALAなんかで話し合っているのは、私が知っているのは、最近のものは北極海ですが、これについて関係国が集まって話を進めている。

ちょっと飛行機と違うところは、船の場合、これまで各国が自由勝手に進めてきたんですね。それで、国際標準にしようとしたときに、今でもブイなんかそうだけど、A方式とB方式という2つが全世界にあるわけです。非常に不便なんです。

そういう歴史があるものですから、なかなか統一が難しい。IALAという国際機関で話し合いはされているのですが、各国が自由に話をしていて、統一するのは自分の方式にするんだという感じが強いですね。

【尾関交通部長】 そのような意味で、参考資料をお配りしておりますけれども、参考資料の最初のページにSOLAS条約とIALAのマニュアルというのが書いてございますけれども、例えばこのSOLAS条約の最初の1ポツにございますように、どこに設置するのかというのは、例えば「交通量及び危険度に応じたところに」という、ふわっと書いてあるだけでございまして、具体的にどこなのかというのは、それぞれの国で考えてくださいといった国際的な基準でございます。6ページに、IALA海上浮標式これが先ほどのイロハ二の二で国際的に色は決まっているというものになります。右舷や左舷を、赤や緑にきなさいというところまでは決まっているというのが現状でして、それ以上のことは、先ほど今津委員長がおっしゃったように、各国それぞれの事情に応じて決めてくださいというのが、国際的な関係になっております。

その中で、今回、我が国としてどうするのかということで、5ページに、現在の海上保

安庁が示しているといいますが、部内として決めている性能要件及び許可基準というものがございまして。灯火とか施設、そのようなものが、漠然と書いてありますけれども、このような基準を部内的にはつくっております。

今回、これをこの小委員会で議論していただき、部内基準ではなくて公表する共通基準としてきちんと位置づけるとした際に、例えば色とか、先ほどの光り方といったものを、どこまで具体的に書いていくのか、あるいは具体的に数字は書けないかもしれませんが、何らかの表現をして基準をつくるということをご議論いただいているということで、例えば、色とかも、先ほど言いましたように、周り間違えないことぐらいしか書けないのか、あるいは何秒に1個の光にしなさいとか、そこまで書けるのか、そういうところをいろいろとご議論いただいて、これをつくっていききたいとは考えているところでございます。

例えば、先ほどの光達距離というのも、2海里と6海里という説明がございまして、最低そのぐらい届くようにというのはございますけれども、それを書くのかどうか、十分な距離ぐらいというふわっとした書き方にするのかというのを、いろいろご意見を聞いてつくっていききたいということで、その関係でいうと、逆に最低2海里の6海里とあるけれども、どのくらいまで届けばいいのかというところ、最高についての基準もどうかと思っております。例えば、海上保安庁でつくっている沿岸灯台は、20海里とか30海里と、結構遠くまで届くような大きいものをつくっておりますが、ほんとうにそこまで必要なのかという議論もございまして、そのようなところも含めて、灯台の性能基準といいますが、どのぐらいの能力があればいいのかというのを、じっくり議論をして、公表する基準をつくりたいということでございます。

【今津委員長】 小田委員、いかかでしょうか。

【小田臨時委員】 はい、わかりました。ということは、いわゆる公表される基準が、いろいろ議論した上で公表されると。その後、今のお話を聞くと、場合によっては変えていく、国際的な流れとかいろんなものを勘案して、そういうことはあり得ると、こういうことですね。

【尾関交通部長】 あり得るとは思いますけど、できるかどうかわかりません。

【今津委員長】 はい、どうぞ。

【加賀谷臨時委員】 すみません、関連してですが、やはり、資料12ページですか、許可/届出の範囲のあり方というところで、許可標識がぐっと少なくなって、その他の標識がぐっと増え、その間で届出標識という形になっているのですが、現在、許可と、許可

を受けていない標識、これはある程度部内の基準で15カンデラぐらいになっていたかと思うのですが、これをそのままにするのか、あるいは15カンデラというのは結構距離が届くと思いますので、今まで5海里、2海里という、あるいは6海里、2海里というような考え方でやっていたものを、そこまで変えていくのかというところを、どこまでこの小委員会で検討していくのかというところを、少しお示しいただければと思うのですが。両方、全部ですか。

【今津委員長】 はい、どうぞ。

【尾関交通部長】 申しわけございませんが、12ページで示しておりますピンクと黄色の幅に意味はございません。文字の大きさ上、その幅でつくっているだけでして、もしかしたらピンクが広くて黄色が狭いかもしれませんし、黄色が広がるかもしれません。図としては幅に意味はないので、それは今後の基準のつくり方によって、対象の数は変わってくるということでございます。

加賀谷委員のおっしゃるように、左側の現行のほうの青いところ、許可標識と許可を受けていない簡易標識とございますけども、15カンデラという光の強さを基準に許可標識、許可受けるのかそうでない簡易標識とするのかと一応基準を置いておりますけど、15カンデラを引き続き維持するのか。維持した上で、例えば15カンデラ以下の水色のところは一切見ないのか、その辺も含めて議論をした上で、この小委員会で、先ほど言いましたように、性能基準なり設置基準はこれだという数字も含めて議論をいただいて、それでつくっていきたいと思っております。

今日は、そういう意味で、それを考える上での頭の整理といいますが、どういうポイントで考えていくべきなのかというところを議論してもらっておりますので、それを踏まえて、具体的な数値基準をどうするのかという点は、また別途お示ししたいと思っております。

【加賀谷臨時委員】 承知しました。ありがとうございます。

【今津委員長】 ほか、ございませんか。

ぶり返しになりますが、実際に自分が船に乗っていたときに、背景光がどんどん明るくなってくるんですね、日本は。そうすると、神戸なんか入るときには、昔は見えただろうなと、そういうふうなことがあって、光というのは、周りとの兼ね合いが強いですね。

ちょっと話が脱線してすみませんが、届出というのは、そういう意味では、あまり影響がないようなところというイメージがありますけど、影響の強いところは、やっぱり見て

いただきたい、チェックしていただきたいと思います。

他にありませんか。

【浅野委員】 もう1点。

【今津委員長】 はい、どうぞ。

【浅野委員】 今回の制度では、検討いただく必要がないと思うんですけども、A I S だったり無線でいう情報提供を含めた手段だったり、光以外の電波的なものを使っていく場合の技術基準は国がお決めになることだと思っています。その基準のインテグリティ、アベイラビリティに関することも国の重要な仕事になっていると思います。

例えばA I Sのジャミングであるとか輻輳電波の放射であるとかというものが、こういう海域で起こっていないことを管理するとか監視するとか、そういう仕事というのは、きっとこういうふうな制度の背景に、国の業務としてあるべきものだと思いますので、それは忘れないでおいいただきたいと思いますが。今回の線引きでそれが必要だとは思いませんけども、よろしくお願ひしたいと思います。

【今津委員長】 はい、ありがとうございました。多分、方針としてまとめるときには、今の点は触れておかなきゃならないと思います。よろしく。

【尾関交通部長】 基本的に、妨害電波というような話は総務省の関係になってきますけども、今回、中間とりまとめの中でも、これからA I S 航路標識をやっていく上で、偽のA I S 航路標識ではないですけども、そういうものが出た場合、どうするかを含めて、それを防止するための何らかの制度なり仕組みがいるのではないかとこの点はいただいておりますので、その辺も含めて性能については別かもしれませんが考えていきたいと思っております。

【今津委員長】 ありがとうございます。内藤委員、何かございませんか。

【内藤臨時委員】 はい、ございません。

【今津委員長】 はい、ありがとうございます。

それでは、一応、この議題の2.(1)と(2)については、今出た意見を踏まえて、次回までに事務局のほうでとりまとめ、それを考慮した案を出していただきたいと思います。

それから、運用についても、幾つか疑問点が出されましたので、その辺のことも加味いただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは、次の議題に移りたいと思います。次の議題は、(3)情報提供業務等の現状と課題についてです。これについて事務局のほうから説明をお願いいたします。

【久保主任計画運用官】 それでは、交通部計画運用課の主任計画運用官の久保と申します。よろしくお願いいたします。

資料15ページからの情報提供業務等の現状と課題についてご説明させていただきます。

今回は、現状と課題を紹介ということですが、その中で、必要性が低下していると考えられます情報提供手段等についてご紹介いたします。今後、これらにつきまして、利用者のアンケート結果に基づく今後の存続や廃止、集約等の考え方に対しまして、管区本部等の現場の意見等も収集してまいります。また、本日皆様のご意見を踏まえまして、現場の意見とあわせて作業を進め、第2回目の小委員会の審議にそのあり方を提示していきたいと思っております。また、第3次交通ビジョンの来年度の施策に反映させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、資料のほうのご説明に入ります。まず、15ページに情報提供の現状と課題、あと検討事項について取りまとめております。

まず、現状でございますが、当庁におきましては、沿岸域情報提供システム、海上交通センター等によりまして、灯台等で観測しました風向風速、航行制限や海上工事などの海の安全に関する情報を提供しております。その情報の提供手段ですが、資料中心をご覧ください。ここに出しているだけで9項目ございまして、昔から継続されているものから、インターネットやAISなど、比較的新しい手段を用いまして提供しているところでございます。そういった中で、情報通信技術の高度化等によりまして、各ツールの利用状況が変化してきている状況にあります。

左下にございます、情報提供業務等に係る課題というところでございますが、今私どもとしまして、AISを活用したバーチャル航路標識の有効活用とか、利用頻度の高いツールの機能向上、またそれらの適切な維持管理を確実に推進していくという必要がございます。そのような中で、先ほども申しましたが、必要性が低下しましたツールが混在していることや、維持管理に大きな負担を要するツールがございます。

こういった状況におきまして、既存の情報提供業務のあり方を整理、合理化を図る必要性が高くなってきているところです。これらのあり方の検討に当たりましては、右下に項目を出しております。過去に実施しました利用状況調査等の結果を基に、効果的な情報提供業務の整理を行い、整理合理化案の策定、合理化に当たっての問題点及びその対応策の整理を行ってまいります。これらの検討に当たりましては、現場の意見、委員の皆様の意見を踏まえながら作業を進めていくところでございます。



次の16ページからでございますが、検討の対象と考えております情報提供につきましてご説明をしたいと思います。

まず、16ページの資料は気象現況の提供となっております。気象情報の提供ですが、全国各地の灯台など、130カ所で観測しました風向、風速、波高などの情報を30分ごとに観測し、インターネット、テレホンサービス、無線電話で提供しております。

これらの利用状況等ですが、右にございます。インターネットにつきましては、平成14年度から順次海上保安部等で開始しまして、平成18年に全国展開をしました。その全国展開時の利用者、気象情報のページにアクセスした件数でございますが、その当時、年間約1,100万件、それが今現在は、ほぼ3倍の約3,000万件の利用となっております。

テレホンサービスにつきましては、昭和61年から開始しております。こちら、全国の海上保安部等の50カ所から提供しておりますが、これは過去最高時としまして平成13年に約610万件の利用がございました。それが現在は186万件と減少に至っているという状況でございます。

中短波放送につきましては、全国の灯台等の29カ所から通報しておりますが、通報の仕方としまして、西側の通報箇所から太平洋側、日本海側の順に、1時間に1回だけ放送しています。1箇所約2分間の放送を行っているところでございます。

中短波の利用状況ですが、参考資料の8ページ、最終ページをご覧いただきたいのですが、左側に円グラフがございます。MICSの利用状況とありますが、MICSは気象の現況などを提供しているシステムを総じてMICSと呼んでおりまして、これにつきまして、私どもの調査で、利用している者から最も利用する情報提供手段は何ですかという調査を行っております。全船舶で見ますと、ここにありますように、インターネットの利用が非常に高くなっております。青色とだいたい色の部分です。青色がPCで、だいたい色が携帯電話でインターネットを利用している状況となっております。

それぞれ船種によって特色が出てきております。プレジャーボート、一般船舶の場合は、ほぼ9割がインターネットを活用しております。漁船になりますと、インターネットの活用が6割で、テレホンサービスも利用している状況と、それぞれの特色が表れております。一方で、中短波放送の赤色の部分を見ていただくとわかるのですが、これは、漁船で若干利用がございましたが、全体的に利用数が減っておりまして、必要性の低下が認められるというところでございます。

以上が、気象現況の現状でございます。

本資料に戻りまして、17ページになります。電光表示板による情報提供についてですが、こちら、海上交通センターが運用しております情報提供手段の1つでございます、船舶への航行の安全上必要な情報を電光表示の文字、記号等で提供しているものです。設置箇所は、伊良湖水道航路に1カ所、名古屋港に1カ所、備讃瀬戸の海域に3カ所ございます。こちらは水島航路の情報を提供しているというところでございます。あと、関門航路に1カ所ということで、全国6カ所で提供されております。

これらの表示方法ですが、文字表示によるものが備讃瀬戸の海域と関門航路でございます。記号表示によるものが伊良湖水道と名古屋港、この記号表示は矢印で、例えば伊良湖水道航路、南北に伸びておりますが、巨大船が南からやってきた場合は矢印で方向を示すという表示方法でございます。下にありますのが、文字による情報の提供の例でございます、「巨大船与島沖北航中」とか、「見張励行」とか、これを、2秒に1秒間点灯して順次文字を表示していくという、少し使いにくい感じの提供方法となっております。

海上交通センターでは、こういった巨大船等の動向とかの情報は、右側にありますAIS、インターネット・ホームページ、中短波放送、テレホンサービスでも、各種手段で提供しているところでございます。電光表示板の利用の状況ですが、資料にはございませんが、過去のヒアリング調査等からみますと、9.8%ほど利用に留まっているというデータがございます。

続きまして、18ページ、ディファレンシャルGPSによります気象現況の情報提供でございます。こちらですが、当庁で平成16年から開始しているものでございまして、全国27カ所のディファレンシャルGPS局から各局周辺の観測箇所6カ所の気象現況をディファレンシャルGPSのメッセージタイプ16というもので送信しております。資料には、右下のほうに受信したデータの表示例を示しております。こちらは機種によって表示が異なりますが、全てのディファレンシャルGPS受信機でこのような表示がされるわけではなくて、ものによっては気象の情報が見えない受信機もあるという状況でございます。

ちなみに、こちらの利用状況ですが、資料にはございませんが、過去の調査では、利用している者が6%であったという結果が出ているところでございます。

次に、19ページでございます。こちらは、レーダービーコンによる標識位置の情報表示ということで、レーダービーコンについて記載しております。

レーダービーコンでございますが、レーダービーコンは灯浮標や障害物など、特に位置

の明示を強調すべき箇所に設置されておりまして、船舶のレーダー上でIALA勧告に基づきますモールス符号によりまして位置表示がされております。右側の図面が一例でございまして、伊良湖水道航路の第1号灯浮標に併設されたもので、レーダー画面上にモールス符号Gが表示されている状況でございます。これは、昭和40年代に実用化されまして、現在、全国28カ所に設置されております。レーダービーコンの利用状況にかかる調査結果がないのですが、参考資料の8ページの右側の表をご覧ください。船舶が搭載する主な航海用具等の基準と、搭載義務船の状況等を簡単にですがまとめております。

こちらは、内航船舶明細書のデータから、総トン数20トン以上の船舶のデータのものを抽出したものでございます。右側のほうに、内航船舶明細書のデータから搭載義務船の割合を出しております。それぞれVHF、AIS、航海用レーダー、衛星航法装置、電子海図情報表示装置について出しております。もう1つ、一番右端にございますのが、当庁が調査しました20トン以上の船舶、要は搭載義務船にかかわらず全ての船舶に対して調査したときの搭載の状況でございます。要するに、搭載義務船はここにある数値でしかないのですが、それ以外の船も多く搭載している状況であること、レーダービーコンに係るところとしまして、AIS、衛星航法装置とか電子海図、航海用レーダーなど、義務船に比べても非常に多くの船が搭載している状況ということがわかります。

本資料にお戻りください。レーダービーコンにつきましては、今の搭載状況を見ますように、レーダー性能も向上しているということもあるのですが、GPS受信機などの衛星航法装置は、90%を超える搭載率でございました。GPS受信機はほとんどがプロッター付きのものになっており、また、電子海図も普及しております。要は、参考図等も含めた電子チャートの利用者が非常に多数いることが想定されます。

そのようなことから、レーダービーコンの必要性は低下しているのではないかと思慮されるところでございます。こちらにつきましては、過去に利用状況調査等を行っておりませんので、今後、調査等を行いたいと考えております。

最後に、資料の20ページに、今、ご説明しました提供手段も含めて、当庁で行っておりますものをひとまとめにしております。オレンジ色で示したのが、今後、検討を要すべき情報提供手段、今ご説明したところでございます。青色の部分は、継続すべきとされるところでございまして、国際VHFとかAIS、こちらは船舶と通信できる、まさに緊急があったときに一船舶に対して勧告とか指示もできるということで、これは必要であると考えております。インターネット・ホームページは、まさにこれは主流となっております。

すので、これは継続せざるを得ないものと考えております。また、電子メールに、プッシュ通知ということで、こちらから強制的にユーザーに情報を送れるというもので、非常に有効的だと考えております。最後に、A I Sですが、こちらはA I S 航路標識でございまして、情報提供業務とは少し離れるのですが、位置情報の提供ということで、A I Sの航路標識を拡大させていこうというところにございまして、こちら継続すべきであると考えております。

冒頭でも言いましたように、今後、本日の皆様からのご意見等も踏まえながら、第2回の委員会で情報提供手段のあり方の案を提示しまして、ご審議していただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【今津委員長】      ありがとうございます。

ただいま事務局のほうから、情報提供業務の現状と課題について説明がございました。また、その資料の一番後ろのほうで、オレンジ色のところ、考えているんだというような話もございました。委員の皆様のご意見等を伺いたいと思いますので、よろしくお願いいたします。ご意見、いかがでしょう。

はい、どうぞ。

【加賀谷臨時委員】      日本海洋レジャー安全・振興協会、加賀谷でございます。20ページ、非常に説明もわかりやすく、おそらくこのオレンジ色のところ、かなり廃止、検討してもいいのかなと思います。

ただ、今、アンケートをとっているということも説明ありましたけれども、項目全部抜けてよいものと、この項目の中で残してもよいものがあるのではないかな。例えばテレホンサービスの場合は、瀬戸内では利用は少ないけれども、日本海側はすごく利用が多いとか、同じサービスでも地域性というのが出てくるのではないかなと思います。あるいは、電光掲示板にしても、長い文字を読むと2秒に1回、9つの文字だったら20秒近くも1カ所を見ていなければならないという、ちょっと航海者には耐えられないなと思いますけれども、矢印ぐらいであれば便利かなと感じるのもあるということで、少しその辺のアンケート結果等あれば、地域ごと、あるいは施設ごとの丁寧な検討も必要になってくるのではないかなと思いますので、もし数字等々が出てきたら、是非お示しいただくようお願いいたします。

【今津委員長】      はい、ありがとうございます。

【久保主任計画運用官】      今、ご意見がありましたように、例えばテレホンサービスな

どは、大きいところは年間10万件を超えているところがございます。少ないところは2,000件ほどに留まっております。まさに地域性がございますので、そういったところは考慮していきたいと思っております。

また、電光表示板につきましても、利用者の形態もあると思っております。要は、航路にいる漁業者のために行っているような形態もございますので、そういったところは現場の特性を管区から意見をいただきまして反映させていきたいと思っております。

【加賀谷臨時委員】 是非お願いします。

【今津委員長】 ほか、ございませんか。はい、どうぞ。

【大森臨時委員】 テレホンサービスのところ、ご説明にもあったように、漁船の利用はかなり高いわけなので、地域性のこともそうですし、それから利用目的ですね。ここでいう、例えば気象情報なんかメインで問い合わせしているのか、その辺のところ、地域性、それから目的を踏まえた必要性、その辺のところもご検討いただきたいと思っております。

【今津委員長】 それでは、検討のときにその項目を考慮してください。

ほかにございませんか。はい、どうぞ。

【浅野委員】 素朴な感想で、交通部長に感想だけ申し上げておきたい。3次交通ビジョンができるときに、海上保安庁が主体となっている部会ができたわけですね。その3次交通ビジョンの進行のために必要な制度のあり方をまとめてみたいということで、この検討が始まって、その検討の一環の中間報告で小委員会の設置が決まったと、そういう流れになっていると思っております。

その3次交通ビジョンの中で取り上げられている大きな話というのは、一元交通管制が始まるとか、あるいは財政的な問題の1つに旧来からの航路標識の、あまり利用がなくなったと申しますか、報酬、費用を削減するために設置しなくてもいいものをなるべく減らしていくというような話にもなっていたと。

ただ、その2つ以外に、3次交通ビジョンというのはいろんな話が載っているわけですね。例えば水先案内人の後継者の方がいなくなって、今後どうなるんだろうかという問題もあって、その一元管制の中で水先案内人の方々が就航されるところまで完成することは難しいかもしれないと、そういうふうな話もあったでしょう。

その3次交通ビジョンを前に進めるために必要な議論というのは、この中間報告、あるいは小委員会の中で議論するしかないわけですから、その中で忘れていることは、情報提供以外にもきっとあるんじゃないかと思っております。それはどうお考えになるのでしょうか。

今津委員長の小委員会が航路標識と情報提供という2つのキーワードが名前に入っていますけども、本来、それ以外の話も、必要ならば、ビジョンを進行するための制度のあり方というのを検討するのが、最後のチャンスに近いかなと、やるべき話だと思うので、それが残ってなかったんでしょうかというのが私の質問なんです。

【今津委員長】 大きな質問。

【尾関交通部長】 非常に難しい質問ですけども、今回の3次交通ビジョンで、私のイメージで大きな特徴としまして、浅野委員がおっしゃるように管制の一元化をするという1つの大きな目玉と、もう1つは、小型船対策、小型船の海難が多いので、それを大きく減らして行って、ひいては2020年代に早めに反映させようという、こういう野心的な大きな目標があると思っており、それを進めていくための制度改正、制度のあり方というのをどうしていくのかというところが、我々が考えなければいけないところかと思っております。航路標識の話は、当然、2次ビジョンからずっと課題になっておりますので、今回、こうやって議論していただいておりますけども、抜けているといいますか、議論としてほかのところでもということもいろいろございまして、それはこう言うと役人的になってしまいますが、海上保安庁がとりあえず事務局を行っておりますので、回せるところの範囲で今行っているという感じでございます。それとは別に、だからといってやらないというわけではなく、1つは、今、海事局と小型船舶の海難減少のためということで、従来からの遵守事項のあり方ですが、これをどうするのか、海難を減らすためにどういう制度のあり方があるのかということ、去年からずっと議論してきていて、最近、少し制度を変えていこうという話、制度を変えるというか、制度をもう少し強化していこうという方向になっており、今、具体的な話を詰めていますので、いずれ、どこかの段階では、それが出てくるのかなと思っております。

それと、水先の話も、これはどちらかといえば海事局の話になってきてしまいますが、水先のほうは、後継者の話、今、水先問題の懇談会みたいな話もあって、海事局のほうでいろいろ取り組んでおり、我々もオブザーバーで参加しております。役人的で申し訳ございませんが、国土交通省の中のどこかが事務局になってやるべき課題がありますので、それは我々としてもやってくれ、やりましょうという話をして積極的に参加をして議論に入っているということで、海上保安庁としてやれる部分をできる限りやっていきたいというのが現状でございます。また3月に部会のほうではアクションプランといいますか、3次ビジョンのこれからの進め方、具体的に何をやっていくのかを含めていろいろ議論も

ございますので、そのときも含めて、もう少しこの辺をやったほうがいいのではないかと、この辺が遅れているのではないかとのご意見も伺いながら、全体としては進めていきたいと思っております。5年前に、海難防止のための関係省庁連絡会議というものをつくって、これは当庁が事務局で動かしていますが、その場をお借りして、幾つか、何か起きれば具体的なテーマを持って、関係する役所が集まって議論していくという仕組みもできております。例えば今回、対馬のほうで、竜巻かどうかわかりませんが、漁船海難で5名ほど亡くなられた、比較的大きな事故がございました。これについては、関係省庁連絡会議という仕組みを使って、気象庁と水産庁と、海事局と海保が集まって、提供すべき情報は何なのかと、手段はよかったのかと、本当に活用されているのかという辺りをいろいろ議論して、より良い情報提供の仕方がないのかということについて議論を始めておりますので、さまざまな場でいろんなことをやっていきたいということをごさいますて、足りない点がございましたら、またお叱りを受けます。

【今津委員長】 浅野委員、全体が見れる立場なんですけど、まだ全体を見せてくれているというわけではないので、その辺が疑問としてあるんだと思いますので、事務局、情報をお持ちになったら、そういうものも見せていただければと思います。よろしく願います。

ほか、ございませんか。

情報提供というのは、これからのキーポイントになると思うんです。技術はどんどん進んできて、受け取る側の技術と出す側の技術のマッチングがとれないとどうしようもないわけですから、そういう意味では、トレンドを追いかけていかならんというのと、もう一方に、ユーザーがいつまでも古い機械を使ってきて新しいのに切りかえてくれないという、その辺のジレンマをどうやって片づけていくか。多分、新しいのが安くなればすぐに切りかわると思うんですけど。よろしく願います。

よろしいでしょうか。では、この議題のほう、(3)についてはないようでございますので

本件については、第2回目の審議を経て第3次交通ビジョン施策に反映させたいということでありました。ですので、これについては、次回も審議をしたいと思います。

議題1、議題2、ともに終了したいと思います。

事務局において、本日の委員からの意見、質問等を踏まえて、各項目の整理、検討作業を引き続き進めていただきたいと思いますので、よろしく願います。

その他、事務局で何かございますか。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 本日は、貴重なご意見ありがとうございました。会議の冒頭の審議スケジュールでもご説明しましたが、次回、第2回の小委員会は12月4日金曜日、午前10時からの開催を予定しております。今回の審議で賜りましたご意見を踏まえまして、それと議題2の3つの項目それぞれについて審議を深めていただくとともに、新たな検討項目の審議もお願いしたいと考えております。

なお、小委員会から部会への報告につきましては、部会の最終答申の議論がなされる第6回の部会の場としまして、内容につきましては、委員長とご相談させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

その他、事務局からございません。

【今津委員長】 ありがとうございました。

それでは、第2回の小委員会については、船舶交通安全部会の答申の前に、12月4日金曜日を予定しています。事務局から案内されると思いますので、よろしくお願い致します。

また、部会への報告については、事務局による調整、これもよろしくお願い致します。

以上で全ての審議が終了しましたので、進行を事務局にお返しします。よろしくお願い致します。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 本日は、長時間のご議論、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、整理でき次第、各委員にご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、よろしくお願い致します。

これをもちまして、第1回航路標識・情報提供等小委員会を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。

了