

平成27年12月4日

【屋宜高度航行援助推進調整官】 おはようございます。定刻になりましたので、ただいまから第2回航路標識・情報提供等小委員会を開催いたします。

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、屋宜でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、委員等9名のうち8名のご出席を予定しております。まだ2名の委員の方が、若干遅れるということで連絡をいただいておりますが、始めさせていただきます。

失礼しました。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、当小委員会につきましては、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、マナーモードへの切りかえをお願いいたします。マスコ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。

それでは、議事次第に沿って審議をお願いしたいと思いますが、審議に先立ちまして、前回の審議において委員の皆様からさまざまなご意見やご質問がありました件について、事務局からご説明いたします。多くのご意見・ご質問の一つ一つの回答につきまして、本日の審議の時間的な制約もございますので、今回の審議に盛り込んでいるもののほか、次回以降の審議に反映させてまいりたいと考えております。ご了承をお願いいたします。

航路標識を許可から届出に移行した際の管理方法及び海上保安庁における情報提供業務等の整理・検討に際し、地域特性の考慮や利用している船種の割合など、これらのご質問については、今回の審議事項において説明を予定しております。

また、第3次交通ビジョンの課題等で部会や小委員会において取り上げられていない案件の取り組み状況につきましては、前回もご説明した各種の取り組みを推進しているところ

ろであります。2月に開催予定の定例部会におきまして進捗状況の報告を終え、委員の方々のご意見を聞きながら進めていく予定としております。

以上、前回の審議におけるご意見やご質問に関する事務局からの報告でございます。

続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。配付資料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、資料「航路標識を活用した安全対策の強化(平成27年12月4日)」がございます。またクリップどめとは別に、参考資料としまして、第5回船舶交通安全部会において取りまとめいただいた「中間取りまとめ」、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。マイクはお手元のオン、オフの操作のみでございます。

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、今津委員長をお願いしたいと存じます。今津委員長、よろしくお願いいたします。

【今津委員長】 おはようございます。それでは早速、議事を進めたいと思います。

議題1からですが、議題1(1)許可標識の管理の審査に関する基準の現状等と、(2)許可制から届出制にする航路標識の範囲のあり方、につきましては密接に関連があるということですので、事務局から続けて説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【坂下主任計画運用官】 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。

第1回において、届出制になった場合、設置した後、故障して放置されたら困るなど、管理体制が気になるというご指摘がありましたので、まずは現在の管理基準についてご説明いたします。

資料のページ番号1のところ。上段のほうに、許可申請時における管理方法の審査方法を記載しております。許可申請には管理方法を示す書類を提出することになっており、提出された書類を3つの観点から審査しております。1つ目の「保守」は、保守体制がとられているかどうか審査するもので、具体的には定期点検がどうなされているかを見ております。2つ目の「運用」は監視体制がとられているか。あと、海上保安庁への通報体制がどうなっているか。関係者への周知体制、復旧体制がとられているかを見ております。3つ目「予備品」は、予備品の保有状況を見ております。

これらの審査項目には定量的な基準はありませんけれども、おかしな体制になっていないことを確認して許可しております。審査基準について具体的な内容は、今後作成するガ

イドラインで解説、フォローしたいと考えているところがございます。

続いては、故障があった場合に復旧させるための法規制の担保についてご説明いたします。現行においても、下段にまとめておりますけれども、下段1つ目の表、所有者は機能維持に努める規定がございます。ですので、故障がないように努めて、故障があった場合には復旧に努めなくてはなりません。次に、故障した場合には、海上保安庁長官に報告しなければなりません。また、所有者を含めた一般の人でも、故障を発見したら通報していただくこととなります。2つ目の表の、それでも復旧しなかった場合においては、海上保安庁長官は措置命令をかける、すべきことを命じることができる。そういった規定がございます。

このように、機能維持、報告、通報、措置命令が出せるという仕組みで、故障しても放置できない体制になっております。また、3つ目の表のとおり、誤認されるような灯火を禁止する規定もございまして、おかしな灯火を防ぐ体制にもなっております。

続いて、資料2ページに移ります。届出制ができた場合、どのような管理体制になっているかをまとめております。基本的に表の2.機能維持・通報、あと、3.措置命令については、許可も届出も変わりありません。引き続き、機能維持義務、通報義務、措置命令を出せる仕組みは残していくつもりでございます。

許可と届出で変わってくるところが1.申請時の審査等のところでございます。管理方法については、許可も届出も提出していただきますけれども、審査による確認を必要としないものを届出標識と選定することを考えております。つまり、届出標識を設置する場合には、管理方法を提出していただいて、当庁はそのまま受理という形になります。

続いて、資料の3ページに移ります。許可標識と許可標識になっていない簡易標識の現状について、ご説明いたします。左の円グラフが、許可標識のうち光を用いている標識の内訳でございます。現行の許可基準については、光度15カンデラ以上としているところなのですけれども、グラフをご覧のとおり、光度30カンデラ以上のものが70%以上を占めております。ほかには15～20カンデラ、20～30カンデラというものがございますけれども、許可標識の基準、15カンデラ付近のものは少ないというところが見取れます。このことから、設置者が使用目的に応じて必要な光度を選択しているということがわかります。

次に、右の円グラフは許可標識ではない簡易標識、簡易な標識の内訳でございます。10～15カンデラ未満が50%弱、約5,000基程度を占めております。その他、5カン

デラ未満とか、あと15カンデラ未満のものもあります。こういった小さな光度のものは、のり網区画の頂点に設置する許可標識の間に、許可標識まではいない、小さな明かりでもいいから欲しいという場合に使う用途で選択されることがございます。

続いて、資料の4ページに移ります。第1回において、許可標識と届出標識の範囲を分ける考え方として、性能要件、海域特性、船舶交通への影響度の3点を考慮したところがございます。その3点を考慮した場合、電波標識と船舶通航信号所は許可のまま、光波標識のうち、橋梁灯や導灯なども許可のままがよいとしたところです。あと、灯台や灯浮標ですが、周辺灯火との識別性、相互の関連性による影響があるため、十分考慮したほうがいいのではないかとのご指摘もございました。これらを踏まえて、現在検討しているところがございます。

その中で、少なくとも届出のほうに移せる、落とせるものとしては、灯火を有しない標識についてはよいだろうという考え方になっております。これは、夜間の航行実態がほとんどない海域で昼間の目標として使用される立標、浮標などについては光度、灯質などの性能要件が必要なく、管理も容易であるため、届出のほうでいいのではないかとこの考えからです。こちらに一定規模以上と書いていますけれども、光達距離と同様の考え方で、見付面積の影響を考慮して、どの距離から見えるかという考えで線引きができます。現在、光と同様の3マイルの基準で考えているところがございます。計算式は参考までに右下のほうに載せております。

光のほうに戻りますけれども、第1回で許可基準の15カンデラの数字を含めた議論を、というご指摘がありました。現在、許可と届出の線引きを15カンデラで仮置きとしていますけれども、今後の法改正議論も含めて、引き続き検討させていただきたいと考えているところです。

続いて、資料の5ページに移りますけれども、これが届出制に移行したときのイメージになります。船舶通航信号所と電波標識は引き続き許可に、光波標識の中でも15カンデラ以上のものも、そのまま許可という形になります。一定規模の灯火を持たない立標、浮標などは黄色のところ、届出標識になる形になります。こちらが大体、92基になります。全体が949基でありますので、約1割程度が届出になる形になります。

また、表の下のほうに記載していますけれども、15カンデラ未満の灯火を有するもの、一定規模以下の立標、浮標については、引き続き検討していきたいと考えているところがございます。以上です。

【今津委員長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいま事務局から資料の5ページまで説明がございましたけれども、これについてどこでも構いません、何かご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

どうぞ。

【加賀谷委員】 日本海洋レジャー安全・振興協会の加賀谷でございます。1ページ目、現在、定量的な基準はなし、ということで、今後、ガイドラインをつくってフォローしていくということになっていますが、このガイドラインというのは公表されると理解してよろしいでしょうか。

【坂下主任計画運用官】 今後、法改正を行い、ガイドラインという基準の目安などを公表して説明をしていきたいと考えているところでございます。

【加賀谷委員】 承知しました。ありがとうございます。

【今津委員長】 ほかにございませんか。どうぞ。

【大森委員】 制度でなく、ガイドラインということは、万一そのガイドラインを満たさなかった場合についての、罰則などというものはないと考えてよろしいのですか。

【坂下主任計画運用官】 ガイドラインに違反したら直接、罰則があるかというのは、それはございません。

省令とか法律に違反しているものであれば、そちらのほうの罰則設計をするかどうかは、引き続き検討ということになります。

【加賀谷委員】 許可されないのではないですか。基準に合っていないければ。

【今津委員長】 いかがですか。ほか、ございませんか。

【坂下主任計画運用官】 補足ですけれども、もし、法律とか省令の基準を満たしていなければ、海上保安庁の指摘によって修正させて、許可できるような形に指導して提出してもらう形になりますので、そこは罰則という形にはならないと考えております。

【今津委員長】 いかがでしょうか。届出と許可の線引きのところもよろしいでしょうか。まだ完全に線引きされているわけではなくて、検討事項が残ったままということではありますけれども、ガイドラインではないけれども一応のガイダンスはあったと。よろしいでしょうか。

以上で特にご意見がなさそうでございますので、議題1の(1)と(2)についてはこれで終了したいと思います。ありがとうございました。

続きまして、議題1の(3)情報提供業務等のあり方について事務局から説明をお願いいたします。

【久保主任計画運用官】 計画運用課の主任計画運用官の久保と申します。情報提供の業務のあり方の検討につきまして、ご説明いたします。

まず、6ページでございますが、こちらでは前回ご説明した検討の対象となります情報提供手段を、それぞれの提供の目的別に整理しているものでございます。1点目でございます。あり方検討の対象業務等ということで、気象現況の提供をしているものとして、沿岸域情報提供システムの中で中短波放送とテレホンサービスを利用したもの、ディファレンシャルGPSを使い、メッセージ機能を利用した情報提供、この3点が対象となっております。それ以外ですと、インターネット・ホームページで提供しているという状況でございます。

次に、2つ目でございますが、巨大船通航予定等の提供になります。こちらにつきましては、海上交通センターで運用しております電光表示板、テレホンサービスを対象としております。こちらにつきましても、その他の手段としては、インターネット・ホームページや中短波放送がございます。

最後に、標識位置情報の提供でございます。こちらは無線方位信号所という標識名でして、今回レーダービーコンを対象として、あり方の整理をしているところでございます。

それでは、次のページから各検討対象業務につき、利用状況等を踏まえたあり方の案をまとめておりますのでご説明いたします。

まず、7ページでございます。気象現況の提供の中短波放送で行っているものでございます。順番に、提供手法ということで、1,670.5キロヘルツの周波数により、西側から通報箇所を順に、1時間に1回定時放送しているという状況でございます。こちらは、参考資料の5ページを見ていただきたいのですが、具体的にこのように提供しているというものを示しております。28カ所の中短波放送の放送箇所を、西から順番に1時間に1回ずつ提供しているという状況でございます。このような状況のため、定時放送ということで必要なときには情報収集ができないというのがございます。

次に、利用状況につきまして、本資料の7ページになります。利用状況についてご説明いたします。こちらは各提供手段につき、廃止した場合の支障の有無を本年1月から3月に調査しております。全国の漁協、マリーナ、内航船舶等の海事関係団体の地方支部を通じ、所属人員の意見を取りまとめていただき、集計したものでございます。

中短波放送の調査結果です。この調査数は、ご協力いただきました各団体の総人員約15万人のうち、3,000人から廃止すると支障ありとの回答があり、こちらは全体で約2%という状況になり、少し低い状況でした。

一方、右の棒グラフを見ていただきたいのですが、それぞれの管区で調査した結果を棒グラフにしております。全体では2%と低い状況でしたが、10%を超える箇所が数カ所あるという状況となっております。

そして、船種別で見ているところで、円グラフが右上にございますが、こちらは二管区の例になります。船種別の内訳では、支障ありの回答者は漁船が非常に多いという状況となっております。

このような利用状況等に加え、過去の調査で中短波放送の利用者のうち、約95%がインターネットやテレホンサービスを使って気象現況を収集しているという結果もございます。こういった状況の前で、あり方(案)の分析として、全般的には必要性が低下しておりますが、一方では廃止支障ありの回答には地域による格差があることから、対応に考慮する必要があるとしました。

方向性としては、利用者との十分な調整を図り、原則、廃止していくのですが、存続の意見が比較的高い地域におきましては、代替手段等を考慮しながら対応することと整理しております。

次のページになります。次は、気象現況のテレホンサービスの状況でございます。提供手段は、灯台等で観測したデータを30分ごとに更新して、海上保安部等の全国約50カ所からテレホンサービスで提供しております。こちらは中短波放送と違い、ユーザーが欲しいときに情報を得られるというメリットがございます。利用状況等についてですが、平成27年の調査結果で、廃止すると支障ありの回答につきましては、先ほどの調査数に対して、回答は約1万2,000人ございました。これは、全体の約8%。中短波放送に比べると高い割合となっております。また一方で、先ほどの地域性というところで、管区別の棒グラフが右上にございます。こちらは地域格差が非常に大きく、20%を超える地域が存在するという状況となっております。右上の円グラフにありますように、六管区の例ですが、こちらにも漁船の利用者が多いという状況が見取れます。

こちらは、参考資料の6ページを見ていただきたいのですが、本資料では管区別でしたが、参考資料ではそれぞれのテレホンサービスを行っている箇所のアクセス数をグラフにしております。こちらのグラフで見えますように、これも箇所別で使われているところ

と、使われていないところが非常にはっきりしている状況になっております。多いところでは月1万回の架電があり、少ないところは月114回ほどしか架電がないという状況でございます。

本資料に戻りますが、このような状況から、現状分析としては先ほどの管区別の地域性、通報箇所によって大きな格差があることを考慮する必要がありまして、方向性としては利用者との十分な調整を図り、通報箇所の集約を行い継続するという整理としております。

次のページになります。次はディファレンシャルGPSを利用した気象現況の提供でございます。提供手段は先ほど申したように、灯台で観測したデータをディファレンシャルGPS局から周辺観測データをまとめてテキストメッセージで送信しており、こちらも専用受信機が必要になるというところがございます。利用状況についてですが、廃止すると支障ありの回答は、先ほどの調査数に対して833人から支障ありと回答がございました。これは全体の約0.6%に当たります。かなり低い状況にございまして、管区別の右のグラフで見ても、最も高い地域でも約4%と、大きな差は生じていないという状況でございます。

そして、このような状況に加え、過去の調査ではディフェンシャルGPSによる提供の利用者の約90%は携帯電話や船舶電話を有しており、MICSが、要はインターネットやテレホンサービスが利用可能な状況であるという結果もございました。そうした状況を踏まえて、この現状分析では必要性は低下している状況にあると整理しております。方向性としては、利用者との十分な調整を図り、廃止することと整理しているところでございます。

続きまして、巨大船の通航予定等の提供につきまして、電光表示板のご説明になります。こちらは、全国6カ所に電光掲示板がございまして、2ページに分けてご説明いたします。最初のページでは、備讃瀬戸海域にある3カ所と、関門航路海域にある1カ所の表示板についてですが、この4カ所のいずれの表示も、10文字程度の情報を一文字ずつ表示するという手法で提供しているものでございます。

左側の備讃瀬戸海域ですが、まず設置経緯からご説明いたします。こちらは、水島航路と備讃瀬戸北航路等との交差部に接近する巨大船の動静を、他の航行船舶に提供するために昭和62年7月に運用開始されたものでございます。現在の状況ということで整理しておりますが、廃止したら支障あり、という調査をしております。こちらの調査結果からいきますと、まず備讃瀬戸海域を管理している六管区の調査結果となります。約1万3,55



0人の調査数のうち、廃止すると支障あり、との回答が556人からございました。全体の約4.1%、右側のオレンジの部分になります。低い状況にありますが、船種別に見ますと一般船舶の割合が約10%であり、要は、利用者が一般船舶に特化されている状況にあると考えられます。

もう一つ、現在の状況として、AISやインターネットによる代替手段での情報入手が可能になってきております。最後に、備讃瀬戸海域の3カ所については設置から28年を経過しており、代替時期にも来ているという状況がございます。

次に、右側の関門航路についてです。関門航路につきましては、設置経緯が関門航路屈曲部、下の図面にある屈曲部でございます。この屈曲部におきまして、西航する船舶と東航する船舶が互いに動静を把握しにくいことや、同海域で活動する小型船舶に対する情報提供として、1万トン以上の大型船舶の同海域への接近状況を提供するために平成元年の6月に運用を開始しております。

こちらの現在の状況でございますが、先ほどの廃止に係る意見調査でいきますと、こちらも全体では約3.2%、4,066人のうち132人の回答がございました。3.2%と低い状況ですが、備讃瀬戸海域と同様に、一般船舶の利用が高いと考えられます。また、廃止すると支障ありの回答者は10%に及んでおります。

もう一つ、状況の変化として、AISやインターネットによる代替手段での情報入手が可能になっています。また、関門航路につきましては、関門航路の拡幅や航路法線の直線化等の整備が進み、航行環境が改善されている状況にでもあります。もう1点として、備讃瀬戸海域と同じように、設置から26年を経過しており、代替検討時期にあるという状況でございます。

備讃瀬戸と関門については同じような状況ということで、両者についてのあり方(案)を整理しております。あり方(案)では、利用者との十分な調整を図った上で、廃止することと整理しているところでございます。

次のページに移ります。次のページでは、名古屋港と伊良湖水道航路に設置されている電光表示板について整理しております。左側、名古屋港の1カ所でございます。こちらの設置経緯ですが、下の図面にございますように、名古屋港は港の中央部に北航路、東航路、西航路が交差しており、行き交う船舶間で複雑な見合い関係が生じております。そういった中で、同海域における衝突事故を防止するために、一定トン数以上の船舶の動静を、他の航行船舶に提供するために平成6年7月に運用開始されているものでございます。

こちらの現在の状況ですが、どの海域とも同じになるのですが、AIS、インターネットによる代替手段での情報入手が可能になってきています。また、交差点を航行する船舶の動静を確認するのに有効活用しております。こちらについては、調査結果はございませんが、利用者からそういった声がきちんと届いているというところでございます。こちらは設置から21年の経過となっております。

参考までに、名古屋港の電光表示板の使い方を、参考資料の8ページに図面をつけております。右側の図で説明しますが、この図面の中に、中央に西航路航行中の大型船がございます。そして、北側に飛島埠頭がございますが、そこから499(ト)程度の船舶が出港しようとする場合、飛島埠頭からは、西航路を航行している状況が、飛島埠頭の施設等で見えない状況にあります。そういったときに、交差点を西航路から来る船がどこに行くのかもわからない。このような場合に、中央がございます金城船舶通航信号所の信号表示で、どちらに進むかという表示をするものでございます。この表示の仕方が右側の図の左下にございます。西航路から北航路に進みます、大型船がこの青字の線のほうに進みますと表示をします。この表示を見た499(ト)の貨物船は、出港するタイミングをそれではかるという使い方をしているということでございます。活用事例として、一例をご説明しておきます。名古屋港については、このような状況でございます。

本資料に戻り、伊良湖水道航路の設置経緯については、伊良湖水道航路において航路及び周辺海域で操業する漁船等が避航の判断をするための情報として、巨大船の接近と進行方向を知らせる手段として平成15年7月に運用を開始しております。海域状況を見ていただくと、青色と黄色のエリアがございます。今言った電光表示板の視認範囲は薄い黄色の部分で、航路の中に対して表示しているものでございます。一方で、青色の部分ですが、こちらは管制信号がございます。伊良湖水道航路では、巨大船入港時に一定の大型船舶を管制するための信号が出ており、それが航路の外側、沖側に向けて表示されているという状況でございます。

現在の状況に移りますが、AIS、インターネットによる代替手段で情報入手が可能になっている状況でございます。また一方で、こちらにも調査結果はございませんが、現場からの話では航路、航路付近の操業漁船等が有効に活用しているということでございました。こちらは設置からまだ12年という経過でございます。

名古屋港と伊良湖水道航路についてですが、こちらのあり方の整理としては、ある程度設置の目的が明確になっているのかなというところがござまして、必要性は高いものと思

料されますが、当然ながらこちらも将来的には機器の代替等も迫ってくるわけで、利用者の意見、代替手段等を詳細に確認の上、今後の対応について検討するというところで整理しているところでございます。

以上が電光表示板のご説明でした。

続きまして、12ページになります。こちらも巨大船の通航予定の提供で、テレホンサービスを使ったものになります。こちらの提供手法として、巨大船等の航路入港予定、また航路内の交通制限の状況、管制信号の現状・予告等を提供しているものでございます。利用状況ですが、こちらは廃止に係る意見調査の結果がでございます。廃止すると支障ありの回答ですが、調査数3万5,840人に対して476人の回答がございました。全体の約1%と、かなり低い状況になります。

管区別で見ましても、右側の上のグラフになります。最も高い地域で3%と、大きな差は生じていない状況でございます。また、こちらについてはアクセス数の結果もございまして、平成26年のアクセス数で見ますと、箇所平均ですが、月に202回のテレホンサービスの架電がございました。右下にございますが、各箇所別のデータが出ております。最も高い箇所でも月に816回やっているところでございまして、気象のテレホンサービスに比べると極めて低い状況というところでございます。

一方で、テレホンサービスの内容を網羅しているインターネットのホームページですが、利用者等は非常に高い状況でございます。こういった状況を踏まえて、あり方の現状分析としては、必要性は低下している状況にあるといったところです。方向性についても、利用者との十分な調整を図り、廃止することと整理しております。

次のページになります。レーダービーコンの整理でございます。レーダービーコンの提供手法ですが、船舶のレーダー映像画面上に送信局の位置を輝線符号で表し、全国に28カ所ございます。利用状況等の調査は、今後実施していく予定でして、レーダービーコンについては、これまでに3基廃止を行っている状況にあります。廃止事例等を踏まえながら、目的別で整理を行っているところでございます。

廃止した3基ですが、参考資料の10ページをご覧ください。左下の図面でございます。過去の廃止例ということで、3基のうち2基の事例を示しております。左側が布良鼻、千葉でございます。右側が青森の大間崎、弁天島というところについていたものでございます。いずれも岬の先端や、島に設置された灯台に併設されたもので、レーダーによる岬や島の認識が向上したことや、電子海図等の普及等の理由から、利用者からも了解を得て廃

止されたという事例でございます。

本資料に戻ります。先ほどの設置目的の分類ですが、まずは今廃止の事例にもありました岬の先端、島の明示をしている標識が11基ほどございます。ほかに、航路筋等にある浅所が4基、航路出入口や航路を明示している標識が13基ございまして、この3分類となります。

右のほうに事例をそれぞれ入れております。上から岬の先端、島の明示で、主に通航帯にある標高の低い島、要はレーダーに映りにくい箇所に設置されたものが岬の先端、島の明示となっております。航路筋等にある浅所明示というのは、輻輳する航路筋、左側が備讃瀬戸航路でございます。右側が角石灯標についているものですが、こちらは師崎水道という非常に船舶が多く通航する水路がございます。その筋にある浅所に設置されたものでございます。そのほか、下のほうが航路明示、航路出入口、航路の明示ということで、輻輳する航路出入口の整流の起点となるブイや、航路先端部分や屈曲部等のブイに設置されたものがこれでございます。

こういった分類をあり方(案)のほうで整理しているところでございますが、現状分析では、まず船舶側における状況変化を挙げております。レーダービーコンの大半が昭和50年、60年代に設置されたものでございまして、その当時に比べると、レーダーの性能の向上により、地形の探知が正確にできるようになってきている、GPS受信機、電子海図等の普及により位置確認が容易になってきているなど、大きく状況が変化してきていると言えます。また、そのような状況を踏まえると、まずは岬の先端、島の明示については沿岸航行における変針、測位等を目的としており、必要性の低下が思料されるところでございます。

一方で、航路筋等にある浅所や航路出入口、航路を明示するものについては、航路環境の厳しい航路等において、航路出入口の整流や航路明示のためのブイを明示してありまして、利用状況等をしっかり整理した上で検討を進める必要があるものとしております。

方向性につきましては、岬や島の明示標識については、利用者との十分な調整を図った上で廃止することと整理しております。また、航路筋等にある浅所、航路出入口、航路を明示する標識については、利用状況等をしっかり調査した上で、今後の対応を検討するという、2つに方向性を分けた形で整理しております。

最後になりますが、ここまで説明した情報提供手段、また今後も継続する情報提供手段をとりまとめた表になります。気象現況の提供ですが、オレンジの部分が今回の対象業務

のあり方を整理する対象の提供手段でございます。気象現況の提供については、中短波放送とディフェンシャルGPSについては廃止を進めていく一方でテレホンサービスについては、通報箇所の集約を整理した上で、継続をしていきます。インターネット・ホームページは今後継続していくという形になっております。

巨大船通航予定の提供につきましては、それぞれ4つの提供手段がございまして、テレホンサービスについては廃止を進める方向で、電光表示板については備讃と関門のものは廃止を、名古屋港、伊良湖水道航路のものについては利用者の意見等を確認した上で今後の対応を検討します。そして、インターネット・ホームページ、中短波放送は継続していくという整理になっております。

標識位置情報の提供ですが、レーダービーコンは先ほど整理しましたように、岬、島の明示は廃止。航路筋等の浅所、航路等の明示等は今後の対応を検討していくという整理。こちらについては、最近出ておりますAIS信号所というのがございまして、そちらで現在、5カ所ほどAISでブイの位置などを表示しているという新しい標識が出ているところでございます。

以上が、情報提供業務のあり方についての説明となります。廃止の方向性を提案した提供業務ですが、廃止を進めるにあたりましては、利用者への説明や周知等を十分に図った上で進めていくこととしておりますので、申し添えます。以上でございます。

【今津委員長】 ありがとうございます。ただいま、情報提供業務等のあり方について、分析をした上であり方(案)として方向性が幾つも示されておりますので、早速、審議に入りたいと思います。少し量が多いので、まず、気象現況の提供について、9ページまでの範囲でご質問、ご意見がありましたらお願いいたします。

いかがでしょうか。気象関係は今、提案されたように、テレホンサービスは残すと。インターネット・ホームページという情報提供が残ると。中短波はやめる、というか原則、廃止であって全部廃止するかは、まだ留意点があるということですね。それから、ディフェンシャルGPSはやめると。いかがでしょう、ご意見はございませんか。どうぞ。

【福永委員】 日本水先人会連合会の福永です。以前にもお話ししましたが、中短波放送については、通常、我々の業務や業界の中でもほとんど使用しておらず、それほど必要性を感じておりませんが、大規模な災害が起こったときにVHF、あるいはほかの手段が非常に混乱して使えなくなった場合に備え、この中短波に限らないのですが、何らかの情報提供手段がやはり要るのではないかなという感じはしております。

現に3.11のときに、東京湾の中でもほとんどの一般の通信、VHF、トランシーバー、携帯、全て使えませんでしたので、やはり大規模災害のときに、何らかの通信サービスが提供されることが検討されるべきだろうなという気はしております。

【今津委員長】 ありがとうございます。事務局、何かございますか。

【久保主任計画運用官】 今、大規模災害時の対応ということでございました。気象のほうも、今のところ、今後の調査でそうしたところも必要であれば、また検討するのかなと思っております。また一方で、先ほど話が出た輻輳海域につきましては、中短波放送は今、委員からご発言があったようなところを踏まえて、継続していく方向としております。

【今津委員長】 ありがとうございます。中短波そのものをやめるというわけではなくて、情報提供の中で、気象現況についてはやめる方向で検討していると。ただ、今、福永委員からございましたように、いざというときにも中短波は使える状態ではあるわけですね。よろしいでしょうか。ほかはございませんか。

それでは、「巨大船通航予定等の提供について」まで範囲を広げて、12ページまでの範囲内でご意見、ご質問をお願いいたします。

事務局提案のような方向性でよろしいでしょうか。ここでは廃止というのを明確に示しているわけではなくて、廃止の方向に向けているというイメージですので、まだ調整を図って、ユーザーの意見の調整を図った上で廃止の方向に向けていくということですね。

よろしいでしょうか。特にご意見がなさそうですので、では、最後まで無線方位信号所を含めて14ページまで、ご意見がございましたらお願いします。どうぞ。

【小島委員】 日本船長協会です。この表で、6ページの一番上に、情報提供業務等のあり方検討の目的という中に、AIS航路標識（バーチャル）の活用など強化すべき情報提供システムの機能向上、ということをやっています。前に説明してもらったときにもこのことを言ったのですけれども、ここで見ると、これに関することがどこにも書いていないので、今後のバーチャル、現在どうなっているか、今後どうするか。

もう一つ、準輻輳海域で伊豆の西方にバーチャルを利用することを検討しているのですけれども、これからどういうふうなバーチャルを使われていくか。

簡単に教えていただきたいと思います。

以上です。

【尾崎計画運用課長】 バーチャルの関係ですが、先日、五管区のほうでこれまで試行

という試験運転していたものを、11月1日に正式運用ということで、初めて明石海峡と友ヶ島のほうで始まりました。今、実は管区本部、いろいろなニーズ調査というか、現場でバーチャルが有効に活用される場所があるのではないかとということで、調査をしております。

具体的に管区のほうから、こういう場所はどうかという話は出てきております。これは、事前説明の際も、いろいろなユーザーの方で、こういうところを使えるのではないかとというのがあれば、どんどんお知らせいただきたいということは説明させていただいております。

まず、バーチャルの特性から言うと、これまで実態としてのブイ等を使えなかった推進の深いところですか、逆に本物のブイがつくと航路が事実上狭くなって不便であるとか、そのようなところについては、大型船用のものであったりすればレーダー等で確認できるので、有効に活用できるのではないかとということでございます。

今、航路の角のようなところで本物がついていないところに活用するとか、湾の入り口の誘導のブイが入れられない深いところにそういうものを入れたらどうかということも、現場のほうでそれぞれ適切な場所の検討を始めております。

将来的には、定常的に出すもの以外に、海難等で沈没船があったとかそういう場合に、本物を入れるまで周りをとりあえず囲ってしまうとか、そういうことも考えております。

それから、伊豆大島の件については今、検討が進んでおります。伊豆大島の海域は水深が深いので、本物のブイなどは入れられないということもあります。ある程度結果が出ましたら、おそらくバーチャルで、どのような形のバーチャルを打つのかはまだ決まっていないようですけれども、そういうものを使いながら、整流ということも考えたバーチャルの活用というのはあると思っております。

今入っていないところで、実際に実物のブイを入れる代替手段のようなものですか、整流用に新たに入れるところですか、そういうものも含めて今後、意見を聞きながら入れていきたいとは考えております。

【今津委員長】 どうぞ。

【小島委員】 友ヶ島のところに置いて既に4年ぐらいになるのですかね。それと、明石のところの沈船にも入れていて、非常に効果があるという結果が出ていることを聞いています。これから活用していったらいいなと思っているのですが、もう一つ、福島沖の風力発電がこれから増えていくかと思うのですが、あそこもある一定のエリアをE C D I S

等にバーチャルで出るようにしたほうがいいのではないかと考えます。

この間、資料をいただいたのですけれども、外国でもいろいろ、国が既にバーチャルを始めているということなので、日本もぜひそれをやっていただきたいと思います。

以上です。

【尾崎計画運用課長】 それについても含めて、検討させていただきます。

【今津委員長】 ほかほかございませんか。どうぞ。

【福永委員】 レーダービーコンについてですが、資料13ページの左下に（これからの）「方向性」を出されていますが、基本的に賛成です。いずれはA I S 信号所などにかわっていくのだと思うのですが、例えば伊勢湾第一号灯浮標とか、師崎水道の入り口とかのレーダービーコンは非常に重宝しているので、現在使われているものについて、A I S 信号所に置きかわるまでの間をどうするのか、あるいはタイミングをどうするのか、そういった点を考慮し、利用状況もよく調査していただいて、地元のユーザー等の話もよく聞いていただいた上で、切り替えの時期だとか方法とかを考えていただきたいと思います。

【久保主任計画運用官】 委員がおっしゃるとおり、そういった段取りを踏みまして、検討を進め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。ほかほかございませんか。特にはなさそうですので、今いただいたご意見等は事務局で反映させていただくということになります。よろしく願いいたします。それでは、3については終了したいと思います。ありがとうございます。

続きまして、4.安全情報を提供している施設の現状等について事務局から説明をお願いいたします。

【長崎計画運用課課長補佐】 計画運用課課長補佐の長崎と申します。資料の15ページ、民間事業者等における船舶への安全情報提供施設の現状についてご説明いたします。今回は現状についてご紹介させていただき、本日、委員の皆様のご意見を踏まえて、民間事業者の安全情報提供施設をどのように扱う必要があるのかについて、審議を深めていただきたいと思いますと考えておりますので、よろしく願いいたします。それでは、資料に移ります。

船舶への安全情報を提供している施設については、海上保安庁では、国際V H F 等により船舶の動静に係る情報や、A I S、中短波放送などによる気象海象情報などを提供している船舶通航信号所が、35カ所に設置されております。民間事業者などにおいても、同



様に船舶に対して安全情報を提供している施設が多数ある状況でございます。

民間事業者などが行う情報提供施設では、ポータラジオのように、国際VHFにより港内の状況などを踏まえて入出港のタイミングに関する情報、船舶の動静に係る情報、工事作業に関する情報などを提供しているものがございます。

海上工事に伴い設置される情報提供施設では、工事作業に係るさまざまな情報を収集し、無線機、電話、ファックス、インターネット・ホームページ、各種手段において関係船舶に情報を提供しております。

また、特定の事業における情報提供施設、これはポータラジオや海上工事に伴い設置される情報提供施設と比較して、情報提供を受ける対象が限定的なものであります。例えば、国家石油備蓄基地に設置されている情報提供施設は、基地に係る船舶に対して情報提供が行われております。また、港や泊地などにおいて運行調整のために設置されている施設におきましては、この海域を利用する船舶に対して情報提供が行われております。

それではめくっていただいて、16ページです。この表は海上保安庁が情報提供している施設の船舶通航信号所と、民間の情報提供施設をまとめたものであります。海上保安庁では、輻輳海域における海上交通の安全を図るため、海上交通センターを7カ所設置しておりますが、この海上交通センターと東京、横浜、川崎などの7カ所の海上保安部署では国際VHFなどにより航行制限の情報や、海難に関する情報、管制の状況及び予告に関する情報など、多岐にわたる情報を提供しております。

また、小樽、塩釜、舞鶴にあります海上保安本部、その他一部の海上保安部署15カ所においては、船舶へのAISメッセージの送信により、航行の制限などの情報提供を行っております。このほか、6カ所におきましては、電光表示板により巨大船の通航予定などの情報提供を行っております。

一方、民間事業者などの情報提供施設であります。このあと実態を踏まえて紹介させていただきますが、海上保安庁と同じような情報提供設備であり、情報の内容も似通ったものがございます。

それでは、17ページをご覧ください。これはポータラジオの一例であります。業務としては、船舶の安全と運航効率の促進、港湾施設の有効利用のための船舶の運航管理を行っており、レーダーや監視カメラ、AIS受信機、船舶と国際VHFによる交信により船舶の動静情報などを把握し、その上で船舶の運航調整のための情報提供を行っております。

情報提供の内容としては、船舶に対して入出港のタイミングに関する情報や、航路の入

航、出航する前において船舶の順番付けなどの情報など、船舶の動静に影響するような高度な情報提供を行っております。また、入港の数時間前には岸壁、パイロット、タグボート、各種手配に関する情報や海上保安庁の航行管制の情報、信号などの情報についても提供しております。また、船舶の要望に応じて、気象海象の情報や工事作業に関する情報なども提供しております。

続いて、18ページをご覧ください。これは海上工事に伴い設置される情報提供施設の一例でございます。このような施設は一般に工事発注者、海域利用者、海上保安部署等で構成される航行安全対策委員会の提言を受けて設置されるものが多い状況でございます。各地区ではいろいろな名称で使われておりますが、ここでは安全情報管理室という名前で説明させていただきたいと思っております。

ここで例示しているものも航行安全対策委員会の提言を受けて設置されたものであり、航路で実施される海上工事に関する情報を収集して工事関係者等に情報提供し、海上工事の安全と航行船舶の安全を支援しております。情報収集、情報提供施設としては、工事作業船などと連絡をとるための無線機やAIS受信機、監視カメラ、インターネット・ホームページなどを整備しており、航行する船舶の動静情報を工事作業船に提供する、あるいは警戒船を介して航行船舶に注意喚起などの情報を提供しております。また、工事作業の予定などの情報をホームページに掲載し、港湾関係者などに情報提供が行われております。

続いて、19ページをご覧ください。これは先ほどと同じく、海上工事に伴い設置されている情報提供施設として、電光表示板の例でございます。この電光表示板は埋め立て処分場の建設工事に伴い船舶の航行海域が狭くなり、運航調整を図る必要が発生したために設置されたものであります。航路内の総トン数500トンを超える船舶の存在を示すことにより、船舶の合流する部分において総トン数1万トン以上の船舶が行き会わないよう調整がされております。

続いて、20ページをご覧ください。これは特定の事業における情報提供施設として、国家石油備蓄基地に設置されている情報提供施設であります。この国家石油備蓄基地ですが、ここには石油備蓄基地のための洋上タンク方式の貯蔵船が8隻ございます。オイルショックなど不測の事態が発生したときを想定した備蓄石油の緊急放出の訓練や、定期的な備蓄石油の払い出しの際に輸送船が入港するものであります。

輸送船が安全に入出港するための情報提供施設として設置されており、情報提供施設としてはレーダー、監視カメラ、無線機を設置しており、輸送船が入港する際に輸送船の自

船の位置情報や基地における工事作業の情報、気象海象に関する情報を基地関係船舶に提供しております。

続いて、21ページをご覧ください。これは港泊地においてA社、B社の外航船舶が行き会わないように、事前に調整を行うために設置されている施設でございます。情報収集、情報提供の施設としては、AIS受信機、簡易無線機、傍受用としてのVHFなどが設置されております。この施設における情報提供の内容としては、外航船舶の動静情報をファックス等により両社から入手し、タグの配船等を調整します。また外航船舶が入港する1時間前に両社から連絡を受け、外航船舶に対して直接連絡をしなければならない状況の場合、外航船舶と直接連絡できるのはポータラジオということで、ポータラジオに依頼しております。また、外航船舶の出港前に泊地付近の操業漁船の情報を両社にファックス等で提供しているという状況でございます。

続いて、22ページをご覧ください。今後検討すべき点として2点ほど挙げております。今回、一部ではありますが船舶への情報提供をしている民間情報提供施設の現状を紹介させていただきました。施設の形態はさまざまでありましたが、このような情報提供施設について、提供すべき情報の内容、情報収集方法、情報の提供についてどのようなものが適切なのか。また、情報提供施設の運用体制、管理体制は、どのようなものが適切であるかなどについて、ご意見をいただきたいと思っております。また、情報提供の内容によっては船舶の動静に影響を与えるものもありますので、現状のまま民間の事業者が管理していただいてもよいのかどうか。また、適切な情報提供をするための規制についても考えていく必要があるのかなどについてご意見をいただき、次回以降の小委員会において整理して示させていただきたいと考えております。

以上で説明を終わります。

【今津委員長】 ありがとうございます。ただいま、ご意見として伺いたいのは22ページの部分であると。現状は、その前にずっとこういうものがあるという説明がございましたが、これらにつきましてご意見、あるいは説明に対するご質問等がございましたらよろしく申し上げます。いかがでしょうか。どうぞ。

【大森委員】 20ページの国家備蓄基地のところ、これはテロとか危機管理上の情報管理というか、そういうものは全く別に考えているということによろしいのですか。

【尾崎計画運用課長】 ここでご議論いただきたいのは、先ほどありましたような、いろいろな民間や自治体がやっている情報提供についての海上保安庁との役割分担とかある

べき姿ということです。担当は違いますが警備救難部というのがございまして、防災の担当や警備関係の担当もございます。そういうところで、テロ対策やそれに関する情報をどうするかという議論も多分、やっていると思います。こちらのほうでそのようなご意見やご心配があれば、部内でもいろいろ情報交換はしたいと思えますけれども、この場では特に安全情報といえますか、船舶の航行安全に関する情報ということでご議論いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【今津委員長】 いかがでしょうか。これまでも皆さん利用されてきた経験をお持ちだと思えるのですが、利用されたときの問題とか、何か感じることはございませんか。どうぞ。

【小島委員】 東京湾の一元化が今、始まっています。その会議でも海上保安庁と、具体的に東洋信号所の連携とすみ分けというのが、管制にとっては非常に大切なことだということは認識して、皆さんその会議に出たりしています。この辺の一元化、東京湾に入ってきてから管制がずっと船の動静を把握していくということが、今後の一番大切なことかなと思います。その時のあれでは、平時と災害時、緊急時ということを分けながらやっておりますけれども、ぜひ、この辺のいかに効率よく海上保安庁と東洋信号所が連携をとっていけるかということをやっていただきたいと思えます。以上です。

【今津委員長】 よろしいでしょうか。

【尾崎計画運用課長】 しっかり連携してやっていきたいと思えます。どうもありがとうございます。

【今津委員長】 ほかはいかがでしょうか。どうぞ。

【加賀谷委員】 日本海洋レジャー安全・振興協会の加賀谷でございます。民間業者に対する海上保安庁の責任等についても絡んでくるのかなと思えますので、海上保安庁が実施している航行安全対策等々に支障がないのであれば、正直、民間業者はその目的に応じていろいろな情報提供施設なり制度をつくっているのだと思えますので、その制度を尊重して、特段、規制等々は必要ないのではないかなと思えます。以上です。

【今津委員長】 ありがとうございます。ほかはいませんか。これは民間がやるときには、先ほどありましたけれども、例えば、工事区域などは海上保安庁を含めて検討した後で、新しく設置しているのですよね。工事が起きるときに相談をして、このような

民間の施設をつくっているわけですね。

【尾崎計画運用課長】 先ほどありました、特に工事中のそういうものについては、ほぼ大規模プロジェクトの関係で航行安全対策委員会等が開かれまして、その中で特別に工事作業船がかなり出てくるということで従来の航行形態と変わりますので、丁寧な情報提供が一般船舶に対しても必要であるということでございます。そのような組織なり体制が必要だというものを受けてつくられるというのが多数ございます。そういうものの中でどのような設備を持って、どのような情報提供をしようというのをある程度委員会の中で整理されまして、できた段階で我々のほうに最終的な具体的な相談があって、船舶通航信号所として許可する、しないという話になっております。以上でございます。

【今津委員長】 という状況であります、これには許可制だけですよね。届出制はないですよね。

【尾崎計画運用課長】 今のところ、許可だけでございます。

【今津委員長】 よろしいでしょうか。それでは、ただいま、ほかにご意見や発言がないようでございますので、審議1(4)についてこれで終了したいと思います。どうもありがとうございました。

これらにつきましては、次回以降も引き続いて検討をすることになっておりますので、またよろしく願いいたします。これにて、議題1についての審議を終了したいと思います。

どうぞ。

【大森委員】 終了した後で申しわけないのですけれども……。

【今津委員長】 いえ、どうぞ。

【大森委員】 先ほどの情報提供施設の件については、廃止の方向にある各施設についての、現在利用している方々への十分な調整については、丁寧かつ十分な取り組みがされることをぜひお願いしたいと思います。

【今津委員長】 よろしく申し上げます。

それでは、議題2に移ります。小委員会の審議状況に関わる部会への報告(案)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】 屋宜でございます。それでは、お手元の資料の23ページをご覧ください。この報告(案)につきましては、本日を含め2回開催した本小委員会の審議状況に係る船舶交通安全部会への報告の案でございます。この資料につきまし

ては、前回のご審議結果と今回のご審議を想定した内容で作成してございますので、ご理解いただければと思います。なお、報告時期につきましては、年明け1月下旬から2月上旬に予定されております第6回の船舶交通安全部会を想定しております。

23ページ(1)に委員等の皆様の氏名と、(2)にこれまでの審議日時と審議事項を記載してございます。

続きまして、めくっていただきまして24ページ、(3)審議概要です。四角の枠囲み、これが部会から付帯された事項でございます。第1回の小委員会においてご確認いただいたものです。まず上段の枠囲み、航路標識の設置基準、性能要件につきましては、1ポツ目は第1回の小委員会においてご審議いただいたものです。今回、第2回では審議事項として取り上げておりませんが、第1回でご説明した設置場所、光達距離、灯質や塗色など、これら具体的な要件について、次回以降の小委員会においてさらに審議を深めて、省令等の関連の規則に定めて遵守すべき事項と、それらを適切に運用いただくために必要な考え方や航路標識の設置場所、光の強さ、光り方などを取りまとめたガイドラインとして整理し、これらを公表していく方向で次回以降の小委員会における検討を行うとしてございます。

2ポツ目の情報提供関連は、前半部分が今回第2回によって取り上げた民間事業者等における情報提供施設についてであり、先ほど説明があったとおり今回現状をご説明し、次回以降は課題としてもお示しし、情報の内容や収集・提供方法、管理・運用体制のあり方、実効性を確保するための方策等について検討を行うとしております。

なお書き以降の後半部分については、第1回及び今回でご審議いただいた海上保安庁における情報提供業務等についてのあり方についてであり、中短波放送による気象の現況や、テレホンサービスによる大型船通航予定等について、必要性が低下したものは代替手段や地域的な特性を踏まえることを前提に、また先ほど来、委員からご指摘のあったとおり、利用者等に十分な説明等を行った上で廃止あるいは集約等の方向性を、先ほど説明した資料14ページの整理案のような形で提案としております。

3ポツ目の航路標識の設置基準につきましては、まだ審議事項として取り上げておりませんが、今後、小委員会において検討していくこととしております。

次に、中段の枠囲み、許可制から届出制とする航路標識の範囲につきましては、第1回及び今回でご審議いただき、灯光や形象、電波等の手段による航路標識の特性等から性能要件、地域特性、船舶交通への影響度を踏まえ、灯光及び電波以外の手段により船舶の指

標となるもの、先ほど説明させていただいた資料4ページに示すような立標や浮標、明かりを使わないものなどが、許可を要せず届出で足りるとする方向とし、引き続き検討を行うとしております。

最後に下段の2つの枠囲み、航路標識の設置を勧告する海上構築物等の要件等、それと、その他、制度の運用等に必要な事項につきましては、まだ審議事項として取り上げておりませんが、今後、小委員会において検討していくこととしております。

以上でございます。

【今津委員長】 ありがとうございます。この2回の小委員会で審議した内容をまとめて部会に報告する案でございますが、今、事務局から説明していただいたことについて何かご質問、あるいはご意見がございましたらお願いいたします。

いかがでしょうか。特にございませんか。どうぞ。

【尾関交通部長】 先ほど、大森委員の話もあったので、最初のマルの廃止のところのなお書きの海上保安庁のところは、利用者との調整のような言葉を入れたらどうかなと思っておりますので、また少し修正したいと思います。

【大森委員】 よろしく申し上げます。

【今津委員長】 ほかはございませんか。それでは、今、部長からあったように少し修正を入れるということで対応していただきたいと思っております。

それでは、これにつきましては、小修整を加えて部会に報告すると。その修正につきましてですけれども、審議する時間がございませんので、この小委員会の委員長である私と事務局にお任せいただくということでよろしくお願ひしたいと思っております。よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【今津委員長】 ありがとうございます。その他、事務局で何かありましたらお願いいたします。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 本日は、貴重なご意見をありがとうございました。先ほど委員長からもありましたが、部会の報告につきましては、委員長ともご相談しながら対応してまいりたいと考えておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

次回、第3回の小委員会は時期及び内容とも現在、検討している段階であります。できるだけ早めに皆様にお示しし、調整を図ってまいりたいと考えておりますので、引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

その他、事務局からは特にございません。

【今津委員長】 それでは、これですべての審議が終了しましたので、進行を事務局にお返しいたします。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 委員長、ありがとうございます。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、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、よろしくをお願いいたします。

これをもちまして、第2回航路標識・情報提供等小委員会を終了いたします。本日はありがとうございました。

了