

交通政策審議会 海事分科会 第9回船舶交通安全部会

平成29年11月24日

【有馬海上交通企画室長】 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9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、お忙しいところを、またお寒いところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。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海上交通企画室長の有馬でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、諮問第292号「船舶交通安全をはじめとする海上安全の更なる向上のための取組について」をご審議いただきます。

本日、委員、臨時委員19名のうち、15名の方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、ご報告申し上げます。

当部会におきましては、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、会議資料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につきましては、マナーモードへの切りかえをよろしくお願いいたします。

それでは、開催に当たりまして、中島海上保安庁長官より、ご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【中島長官】 皆さん、こんにちは。海上保安庁長官の中島でございます。第9回の船舶交通安全部会の開催に当たりまして、一言ご挨拶申し上げたいと思います。

本日は、皆様に、ご多忙の中、お集まりいただきまして、この場をおかりして御礼を申し上げますというふうに思います。

現在、我が国周辺海域をめぐる情勢というのは、一層厳しさを増しております。こうした情勢に対しまして、政府が、昨年12月でありますけれども、「海上保安体制強化に関する方針」というのを決定いたしました。会議において安倍総理のほうから、今後、本方針に従って継続的に海上保安体制の強化を図って我が国の平和で豊かな海をしっかりと守っていくという旨のご発言があり、これを受けて海上保安庁では尖閣領海警備体制の強化等

を図っている状況であります。

一方で、我が国周辺海域においては、船舶事故は減少傾向にはございますが、依然として海難によって尊い命が失われております。加えて、我が国の輸出入の貨物の99.6%、ほぼ100%でありますけれども、これが海上輸送によるものであることに鑑みれば、海上交通の安全確保は日本の経済を支える根幹であるとも言えると、私は思っております。そのため海上保安庁は海上交通の安全確保も重要な業務として取り組んでおりまして、こうした業務は海上保安庁の伝統的・普遍的業務の大きな柱というふうに考えております。

さて、我が国の海上交通安全政策を決定するに当たりましては、当庁のみで検討をするのではなくて、各分野有識者のご意見を広くいただきながら策定することが重要だろうというふうに考えております。そのため、海上保安庁では、平成15年から概ね5年ごとに交通政策審議会海事分科会において船舶交通安全政策が果たすべき役割と方向性等についてご議論いただいたものを交通ビジョンとして位置づけ、これを推進してまいりました。第3次交通ビジョンの期間が来年で終了いたしますが、昨今、社会情勢が目まぐるしく変化をしていることを踏まえ、これらに対応できるように新たな交通ビジョンを策定する必要があるかと考えております。また、策定に当たりましては、安全の確保にしっかりと軸足を置いた上で、生産性向上・効率化、あるいは地方創生の推進等といった、政府全体の動きにも注視をしていきたいというふうに考えております。さらに、多様化・活発化する海上活動の状況等を踏まえ、当庁が従来から取り組んできておりました船舶交通の安全の確保を基本として、海上の安全を広く捉えた上で、さらに向上させていきたいと考えております。

今回の諮問のタイトルにつきましては、「船舶交通安全をはじめとする海上安全の更なる向上のための取組について」としております。委員の皆様幅広い見識と豊富な経験からご指導いただきますよう心よりお願いし、挨拶に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。

【有馬海上交通企画室長】 ありがとうございます。

長官は、業務都合により、ここで一度退席されます。

【中島長官】 失礼します。

(中島長官退席)

【有馬海上交通企画室長】 報道の方をお願いいたします。カメラ撮りはここまでとなっておりますので、よろしくお願いいたします。

次に、委員及び臨時委員のご紹介をいたします。時間の都合もございますので、新たに、もしくは交代された方々のみご紹介させていただき、その他の方々につきましては配席図をもってかえさせていただきたいと思っております。

初めに、部会長についてご紹介いたします。交通政策審議会委員の河野真理子委員の任期が本年3月12日で終了いたしました。これに伴い、同日をもちまして船舶交通安全部会長の席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の互選により、本年5月8日付で河野真理子委員が船舶交通安全部会長に選出されましたことをご報告申し上げます。

河野部会長、一言お願いいたします。

【河野部会長】 河野でございます。また部会長をさせていただきます。先ほど長官のご挨拶にございましたように、海上保安庁のお仕事はますます多様化していることと思っております。第4次交通ビジョンの策定につきましても、皆様方のさまざまなご意見と専門的なご知見をいただきたいと思っております。皆様のご協力をいただきながら進めさせていただきたいと思っております。何とぞよろしくをお願いいたします。

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の私が指名させていただきこととされております。そこで、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。本日、木場委員はご都合によりご欠席でございますけれども、事前にご了承いただいておりますので、ご報告をさせていただきたいと存じます。よろしくをお願いいたします。

【有馬海上交通企画室長】 ありがとうございます。

続きまして、本日ご出席の方々のうち、新任の臨時委員になられた方をご紹介させていただきます。

まず、本年7月26日付で前任の方と交代され臨時委員となりました、日本水先人協会会長、石橋臨時委員でございます。

【石橋委員】 石橋でございます。よろしくをお願いいたします。

【有馬海上交通企画室長】 同じく、日本船主協会副会長の磯田臨時委員です。

【磯田委員】 磯田でございます。よろしくどうぞお願いいたします。

【有馬海上交通企画室長】 同じく、日本船長協会会長の葛西臨時委員です。

【葛西委員】 船長協会の葛西でございます。よろしく申し上げます。

【有馬海上交通企画室長】　　続きまして、本年11月17日付で新たに臨時委員となられました、海上技術安全研究所の伊藤臨時委員です。

【伊藤委員】　　伊藤でございます。よろしくお願いいたします。

【有馬海上交通企画室長】　　同じく、日本マリン事業協会理事の田久保臨時委員です。

【田久保委員】　　田久保です。よろしくお願いいたします。

【有馬海上交通企画室長】　　それでは、お手元の資料の確認をさせていただきます。まず配付資料一覧と書いた紙の、クリップ留めの資料でございます。配席図、議事次第、名簿、諮問文書、付託文書、審議スケジュールとなっております。

続いて、部会資料としまして、「船舶交通安全をはじめとする海上安全の更なる向上のための取組」と題した資料でございます。それと、別冊資料としまして、「検討中の施策」でございます。

加えまして、参考資料として配付させてもらっておりますが、「第3次交通ビジョン」「平成28年海難の現状と対策」「海上保安レポート」の3冊、それと、「海上保安庁交通部」「航路標識」のパンフレットを配付させてもらっております。最後にご説明しました参考資料の「第3次交通ビジョン」等につきましては、会議終了後、事務局のほうで回収させていただきますので、よろしくお願いいたします。

資料のほう、抜けはございませんでしょうか。

それでは、議事に入ります前に、お手元のマイクの取り扱いについて、お知らせいたします。発言の際にはお手元の「トーク」ボタンを押し、終わりましたら再度「トーク」ボタンを押して、赤いランプが消えた状態にしていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。ここからの進行は、河野部会長にお願いしたいと存じます。河野部会長、よろしくお願いいたします。

【河野部会長】　　ありがとうございます。河野でございます。議事を進めてまいりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

平成29年10月18日に国土交通大臣から交通政策審議会長に対し、「船舶交通安全をはじめとする海上安全の更なる向上のための取組について」、諮問があり、審議することが当部会に付託されております。この付託を受けまして、既に事務局から事前説明がございましたとおり、3回にわたり審議することといたしておりますが、第1回目の今回は、第3次交通ビジョンの総括と第4次交通ビジョン策定に向けた方向性の審議が目的となってお

りますが、第4次交通ビジョン策定に向けた方向性の審議を重点的に行いたいと存じます。

今回の部会資料は、第1項目で第3次交通ビジョンの総括等、第2項目で第4次交通ビジョンの方向性としており、第3項目に海難の定義見直しとしております。海難の定義見直しについては、第4次交通ビジョン策定にも大きくかかわってきますが、別の委員会で検討中であり、今回はご参考までに現状を報告いただきたいと思います。

まず、事務局から、諮問文書、第1項目の第3次交通ビジョンの総括等につきまして、ご説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【小林主任官】 交通部企画室の小林と申します。よろしくお願いいたします。

まず初めに、ご審議いただく時間を十分に確保するために、従前にご説明しました資料につきましては簡潔に説明したいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

諮問文からまいります。諮問第292号「船舶交通安全をはじめとする海上安全の更なる向上のための取組について」です。

諮問理由。船舶事故は減少傾向にあるものの、依然として海難により、尊い人命が失われております。また、大規模海難が起きれば、我が国の経済にも多大な影響を与えるおそれがあり、さらには大規模災害の発生も想定されております。その上、昨今、社会情勢は大きく変化しており、海上における活動が活発化・多様化するとともに、海上交通の生産性の向上等の取り組みが進められているところでございます。このような中、技術革新が進むとともに、ビッグデータ利用環境も整備されたことで、海上活動に係る情報のニーズが高まり、さらに国民の安全に対する意識も高まっていると、認識しております。さらには、2020年、オリンピックが東京臨海部で開催されることから、海上安全の確保も求められております。このように社会情勢が変化する中、時代の要請に的確にこたえていくためには、従来から行ってきた船舶交通安全施策とともに、より広く海上の安全を確保し、さらに一段高いレベルに引き上げる必要があることから、海上保安庁が今後とるべき政策の方向性について、ご意見を賜りたく、諮問するものでございます。

引き続きまして、会議資料の4ページをお願いいたします。第3次交通ビジョンの総括等でございます。交通ビジョンは、海上交通安全行政が果たすべき役割と方向性及びそのための手法を提示するものでございまして、おおむね5年をめぐり、これまでの安全対策の評価ですとか、航行環境の変化等を踏まえ、策定されてきました。第1次交通ビジョンにつきましては平成15年から開始され、現在は第3次交通ビジョンの計画期間中でございます。

5 ページをお願いいたします。第3次交通ビジョンにつきましては、船舶交通の安全・安心を目指した取組といたしまして、七つの大きな重点施策と三つの目標を掲げて、取り組んでまいりました。その評価の代表例として、次のページからご紹介させていただきたいと思います。

6 ページをお願いいたします。ふくそう海域の安全対策における、海上交通管制の一元化でございます。平成28年5月に海上交通安全法等の所要の改正を行いまして、法令に基づく命令・管制を実施する制度というものを確立しております。東京湾で一元的な管制が開始されることにより、海域の安全性がより確実に担保されるということが期待できます。さらには、他の海域においても海上交通管制の一元化を図る必要があると考えております。

7 ページをお願いいたします。法令改正の概要でございます。非常災害時における機能といたしまして、船舶の移動命令制度の創設でありますとか、聴取義務海域の拡大、さらには船名等の通報制度の創設というものを行っております。これによりまして、津波等による船舶事故の未然防止でありますとか、円滑な海上交通機能の維持が期待されているところでございます。平時におきましては、事前通報を海上交通センターに一本化し、手続を簡素化するとともに、入港時刻等の指示制度を創設しております。これによりまして、民間船舶の事務負担軽減でありますとか、船舶交通の混雑緩和に寄与しているものと考えております。

8 ページをお願いいたします。準ふくそう海域の安全対策における、AIS 仮想航路標識等を活用した安全対策の推進でございます。伊豆大島西岸における整流対策といたしまして、推薦航路の導入が決定しております。平成30年1月1日より施行予定でございます。これにより、同海域における整流化が進み、海難事故の減少が期待されております。また、他の準ふくそう海域においても、引き続き、こうしたものの設定の検討を実施していきたいと考えております。

9 ページをお願いいたします。小型船舶の安全対策における、海難防止対策のマネジメント体制の確立でございます。海上交通業務執行体制の強化といたしまして、小型船舶に対する安全対策を担う組織として、平成28年に安全対策課というものを設置しております。これによりまして、海難の調査から小型船舶の安全指導等に至るまで一元的に実施できるような体制を整えております。さらには、海難分析手法の高度化に係るソフトというものを導入しております。これによりまして、海難データを自動的に可視化し、新たな傾

向を発見できるような体制を整えております。また、海の安全推進アドバイザー制度というものを構築しております。アドバイザーによる講習会等の助言を活用し、現場における海上保安官の安全指導能力というものを向上させております。こうした取組等によりまして、平成28年の小型船舶の事故は過去最小の1,071隻となっております。

10ページをお願いいたします。航路標識の整備・管理の在り方における、航路標識の最適配置の推進等でございます。厳しい財政制約のもと、海上保安庁が設置・管理する航路標識のうち、機能が重複し、または必要性が低下したものの航路標識につきましては、合理化を実施しているところでございます。また、灯浮標をプラットフォームとした気象情報提供システムの整備を行っておりまして、全国7カ所の整備を完了しているところでございます。航路標識の効果的かつ効率的な整備・管理が計画的に進められておりますが、航路標識の最適配置については引き続き実施していきたいと考えております。

11ページをお願いいたします。大規模災害発生時における船舶交通安全対策の一つといたしまして、航路標識の耐震化、自立型電源化等の整備を行っております。この整備によりまして、航路標識の防災・減災体制の強化が計画的に図られており、災害発生時の安全対策の強化が進められております。また、未実施の標識については、引き続き実施していきたいと考えております。

12ページをお願いいたします。戦略的技術開発でございます。次世代AISの国際標準化というものに取り組んでおります。この取組により、IALAにおいてVDESの技術的な国際基準案というものが取りまとめられております。今後、VDESの活用に向けた検討を実施して、長期的な船舶交通安全政策を見据え、安全性・効率性につなげていきたいと考えております。

続きまして、13ページをお願いいたします。長期的な目標の達成状況というところでございます。海上保安庁は、2020年代中に現在の船舶事故隻数を半減させたいと考えております。現在のところ、平成29年の船舶事故隻数につきましては、推測値で1,946隻となっており、減少傾向にあります。

14ページをお願いいたします。第3次ビジョン計画期間中における、計画目標の達成状況でございます。ふくそう海域における衝突・乗揚げ事故のうち、AIS搭載船の通航隻数100万隻当たり76隻以下という事故率を維持したいと考えております。平成29年の推測値につきましては56隻であり、目標とする76隻以下を維持できる見込みとなっております。

15ページをお願いいたします。港内における衝突・乗揚げ事故の減少であります。港内において情報提供の対象となる船舶の衝突・乗揚げ事故を、年平均に対して半減させたいと考えております。現在、対象海域の発生につきましては、平成29年については、推測値で15隻となっております。さらに、一元的な海上交通管制が開始されれば、さらなる事故の減少が見込まれているところでございます。

16ページをお願いいたします。小型船舶の事故のうち、年平均から3割減させたいという目標を立てております。事故隻数は、平成29年の推測値で944隻となっております。引き続き、強力に計画を推進していく必要があると考えております。

続きまして、18ページをお願いいたします。海難の発生状況でございます。船舶種類の船舶事故発生状況でございますが、小型船舶の事故が全体の約8割を占めているというものを示しております。

19ページをお願いいたします。死者・行方不明者を伴う船舶事故であります。小型船舶の事故によるものが全体の9割を占めております。

20ページをお願いいたします。海域別の海難事故発生状況でございますが、船舶通航量の多い、ふくそう海域、準ふくそう海域、港内における事故が、全体の7割を占めております。

21ページをお願いいたします。死者・行方不明者が5名以上発生した衝突・乗揚げ事故は過去5年で5件発生しております。主に、ふくそう海域、準ふくそう海域で発生しているという状況でございます。

22ページをお願いいたします。原因別の船舶事故発生状況でございます。人為的要因が約8割を占めております。

続きまして、24ページをお願いいたします。社会情勢の変化と海洋をめぐる基本認識というところでございます。左側の社会情勢の変化でございます。レジャーが多様化、外国人の観光客が急増する等、生活様式の変化でありますとか、観光振興が進んでいると、認識しております。また、地球温暖化に伴う環境対策の推進が進んでおり、再生可能エネルギー等の推進がされていると、認識しております。さらに、人口動態の変化に伴う経済活動の変化でございますが、少子高齢化の進行に伴いまして、生産性の向上でありますとか、効率化というものが求められていると、認識しております。また、国民の安心安全への意識というものが向上していると考えており、技術の進歩も目まぐるしいと考えております。こうした状況を踏まえまして、海洋をめぐる基本認識というところでございますが、

マリナクティビティが多様化、大型クルーズ船が急増している等、海上活動が多様化・活発化していると考えております。また、船舶が大型化、自動運航船の実用化を目指しているといったところで、海上交通の効率化というものが進んできていると考えております。また、海運・水産環境の変化に目を向けますと、船につきましては、隻数が減少、入港数も減少しているという状況です。人に目を向けますと、高齢化、減少、不足というものが見られております。また、海上活動による情報ニーズが高まっておりまして、さまざまな海上情報を集約・活用する動きが進んでおります。政府としては、MDAの構築を推進しております。また、大規模災害への備えも必要だろうと考えております。さらに、船舶でのIoT、AI、ビッグデータ等の活用が進んでいると考えております。

25ページをお願いいたします。具体的には、海上活動の多様化・活発化というところでございますが、新たなマリナクティビティが出現しております。こうしたことに伴いまして事故は増加傾向にあり、死亡事故も発生している状況でございます。大型クルーズ船の増加でございますが、政府は、平成32年までに500万人の旅客数を目指しており、大型クルーズ船が急増するものと見込まれております。

26ページをお願いいたします。洋上風力発電の増加でございます。港湾法の改正等によりまして、さらなる増加が見込まれております。液化水素、LNGの利用促進でございますが、液化水素運搬船というものは平成32年度以降に実証実験が開始される予定でございます。さらに、LNG燃料船へのバンカリングというものが急増されると考えております。

27ページをお願いいたします。船舶交通の効率化でございますが、スケールメリットによる輸送コストの低減のため、船舶の大型化が進んでおります。

28ページをお願いいたします。ICTやビッグデータ等を活用した運航管理・支援システムの開発というものが進んでおります。

29ページをお願いいたします。自動運航船の実用化でございますが、政府は、平成37年までに自動運航船を実用化するということで、取り組んでおります。さらには、北極海航路の利用というものも増加している状況にあります。

30ページをお願いいたします。海運・水産環境の変化でございますが、日本商船隊の隻数につきましてはほぼ横ばいにある状況でございますが、内航船、漁船、プレジャーボート等の隻数は減少傾向にあります。

31ページをお願いいたします。さらに、特定港への入港隻数というものは年々減少し

ております。また、船舶の高齢化というものも進んでいる状況でございます。

32ページをお願いいたします。こうした中、船員に目を向けますと、船員というものは年々減少している状況にありまして、他方で高齢化も進んでおります。これは、水先人も同様な状況になっております。一方、外国人船員というものは増加しているという状況でございます。

33ページをお願いいたします。海面漁業生産量というものは減少しておりますが、海面養殖というものはほぼ横ばいになっております。他方で、2013年から2015年にかけては生産額につきましては増加傾向にあり、2015年につきましては前年比5.8%増加しております。また、漁船漁業につきましては7年ぶりに1兆円を超えるといった状況になっております。

34ページをお願いいたします。海上活動の多様化・活発化、船舶の運航形態の変化等によりまして、海洋に係る情報のニーズが高まっていると認識しております。また、政府は、骨太方針等によりまして、公共データのオープン化でありますとか、MDAというものを推進しております。各種情報の集約・共有というものを推進しているところでございます。

35ページをお願いいたします。南海トラフ地震というものの30年以内の発生確率が70%あるというところでございます。大規模自然災害への備えというものも必要だと考えております。

36ページをお願いいたします。技術革新というものが進んでおりまして、船舶での、IoT、AI、ビッグデータの活用等も進んでおります。

37ページをお願いいたします。東京オリンピックが臨海部において開催される状況でございます。開催前における海上工事の増加でありますとか、開催期間中における観客輸送の増加も見込まれております。

諮問文と第3次ビジョンの総括等の説明については、以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいま事務局から、諮問文書及び第3次交通ビジョンの総括等の説明がございました。皆様方から、ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

それでは、工藤委員、よろしくをお願いいたします。

【工藤委員】 ご説明ありがとうございました。1点、確認と、それによってコメントなのですが、第3次交通ビジョンの評価については、今後、こういった形で取りまとめで、

どういうふうに出していくのかということをお聞きしたいと思います。といいますのも、審議スケジュールを拝見すると、今後は第4次のほうについて進めていくということになるかと思うのですが、その前提として、第3次をどのように総括するのかということについて教えていただきたいのですけれども、それによって、1点、コメントをつけ加えさせていただきます。

【河野部会長】 事務局、いかがでございましょうか。

【有馬海上交通企画室長】 第3次ビジョンの評価につきましては、きょうご審議いただきまして、それをもって、次回、中間取りまとめを考えておりますけれども、その中で概要を記載し、ご了解いただくというふうに考えております。

【工藤委員】 そうすると、それは、文書にして世の中に出すとかというのではなくて、議事録の中でまとめるということによろしいですね。

【有馬海上交通企画室長】 第4次ビジョンの中で簡単にサマライズしたいというふうに考えております。

【工藤委員】 ありがとうございます。わかりました。

実は、そのまとめ方にかかわる部分で1点コメントと、それについてどう考えていくのかということをお伺いしたいのですが、といいますのも、今回、第3次の総括の部分に関して、具体的には、1 - ( 1 ) - 以降になるのかと思うのですが、例えば、目標値に対してどれだけの成果があるかということが から で書かれているのですけれども、計画期間内にどこまで達成するのかということがあって、それに対して計画期間内の成果がどうだったのかというものと、平成29年がどうだったのかというお話が今日はわりと多かったので、そここのところをどういうふうに整理したらいいのか。つまり、一番問題になるのは、例えば、1 - ( 1 ) - 、具体的には15ページになるわけですが、その前もそんなのですけれども、平成29年、30年では目標値に達していそうだとことはわかるのですが、その前からの時期を踏まえたときに、その期間内の平均値がどうなのかというと、必ずしもそこにおさまってないものがあるので、これをどのように評価されるかというのは事前に決めていらっしゃったのかどうかということと、それによっては、これはあまり簡単ではなさそうな部分がございます、特に最後の1 - ( 1 ) - は、おそらく29年、30年で最終的にここまでは行きますねという話なのですが、20年から24年の平均からどれだけ下げるとするのは期間内だと目標値に達してないというふうになってしまうので、そここのところの考え方と、それから、最終的にはそれを、期間内として評価す

るのか、期間終了年として評価するのか、教えていただきたいので、よろしくお願ひします。

【河野部会長】 事務局、よろしくお願ひいたします。

【有馬海上交通企画室長】 まず、第4次ビジョンとの関係ですが、54ページになりますけれども、第4次ビジョン策定は来年の4月もしくは5月になるかと思いますが、海難の統計はずっと歴年でやっておりますので、第4次ビジョンの評価については、30年1月から歴年でスタートさせたいと思っております。ただ、第3次ビジョンにつきましては、30年が目標になっておりますので、とりあえず29年について評価させていただいて、30年分につきましては重なる部分もあるとは思いますが、その際に再度評価かなというふうに考えております。

【河野部会長】 工藤委員、いかがでしょうか。

【工藤委員】 もう1点伺いたいのは、そもそも評価の考え方なのですが、前回つくる時に私は委員ではなかったので、もしかすると誤解をしているのかもしれないですが、最終年でどこまで行くかという目標をもとと設定しているのか、期間内の平均という考え方を導入しているのか、若干、必ずしも明らかではないと思われる部分があるのですね。なぜこれをお聞きしているかという、今回は29年で達成しそうだとかっていいとは思いますが、次の目標値をつくる時に、どこからどこまでの、例えば、全体の期間の平均から何%とか何割という出し方をされているので、その場合に、達成しているから、それを前提として第4次でも今回の平成25年から30年の間の平均の何割というのをそのまま準用していくのか、そこのところでどういう評価を前提として次に行くのかということをと教えていただきたいのですね。そうじゃないと次の目標値を設定するときに非常に影響すると思うのですが、そこの考え方があまり示されていないような感じなのですが、私が単に知らなかったら、申しわけございません、撤回します。

【有馬海上交通企画室長】 まず、数値目標については、今回、5年ごとにやっておりますので、5年後の達成状況ということで考えておりました。ただ、第4次ビジョンにつきましては、現在、海難の定義の見直しも考えておりますので、数値目標についてどういった評価をするかというのは、今後また検討をしていきたいというふうに思っております。他方で、第3次ビジョンにつきましては、毎年、この部会において各施策の評価をさせていただいておりますので、第4次ビジョンについても各施策については同様の手法をとる

というふうになるかと思えます。その具体については、今、事務局のほうで検討しておりますが、P D C A サイクルに乗せていくということになりますので、第4次ビジョンがあって、その中で毎年のプランがあって、そこがどこまで達成できたかというところを、毎年この部会で評価していただくという形になるのではないかと考えております。

【河野部会長】 工藤委員、これでよろしいでしょうか。

【工藤委員】 はい。

【河野部会長】 ほかに、ご質問、あるいはご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

それでは、伊藤委員、よろしく願いいたします。

【伊藤委員】 今、議論があった数値目標に関して私も少し質問をさせていただきたいのですが、数値目標の達成状況として事故が減少しているということは幾つかのグラフから大変よくわかるのですが、一方で船舶の隻数等の減少といったようなことも書かれておられて、そういったことを考慮しますと、原因としては、一つは、通っている船が少ないのでぶつからないとか、そういったようなことがあろうかなとは思いますが、今後に関して、第4次の期間などに船がふえていくというようなことも含めて考えていきますと、こういったような数値目標の達成状況で今は喜んでいるけれども、船がわんさと日本に来るようになったら急に変わってしまったみたいなことも考えられるわけで、そのあたりに関して原因をどのように捉えられていらっしゃるかということと、それから、今後の展望的なものはどのようになっているかということと、ちょっと頭の片隅に入れさせていただければと思ひまして、教えていただければと思ひます。

【河野部会長】 それでは、事務局、よろしく願いいたします。

【江口安全対策課長】 数値目標のセットについては、その対象によってさまざまなケースがありますが、の小型船で例示すれば、もともと940隻という3割減の目標の設定をした際には、過去の海難のトレンド等を含めて目標設定しておりまして、そのときには、委員ご指摘の船舶の環境の変化、例えば小型船に関して登録隻数が減っているとか、そういったことも含めて、過去分のトレンドの延長線上で検討をいたしております。結果、平成30年に940隻を達成するという5年計画を立てましたが、考え方としては、その5年間はそれ以前の数年のトレンドが継続するという前提で数値の目標の設定をしておりますので、それが5年間なら5年間の間に、次のトレンドに向けて、この期間の変化を踏

まえて次の数値の目標設定をするというような考え方になろうかと思えます。なお、小型船に関しては、940隻まで減少させるためには毎年80隻減少という数字を個別の各年の目標設定にしております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

伊藤委員、いかがでございましょうか。

【伊藤委員】 わかりました。ありがとうございます。

【河野部会長】 ほかの点についても、いかがでございましょうか。

それでは、またご意見等ございましたら、別途、事務局のほうにお寄せいただければと思います。

引き続き、第2項目の第4次交通ビジョンの方向性につきまして、事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【小林主任官】 第4次交通ビジョンの方向性につきまして、ご説明させていただきます。

39ページをお願いいたします。第4次交通ビジョンで重点的に取り組むべき事項でございます。社会情勢の変化でありますとか、海洋をめぐる基本認識につきましては、先ほどご説明したとおりでございます。ここから、重点的に取り組むべき事項といたしまして、新たな課題への取組として四つ掲げさせていただいております。多様化・活発化する海上活動への対応、海上交通の生産性向上・効率化への対応、海上交通安全行政の推進を通じた地域連携・貢献、海上活動情報の統合と活用でございます。さらに、基本的施策の推進というところでございますが、五つ掲げさせていただいており、ふくそう海域等における安全確保、小型船舶の安全対策、航路標識等の整備・管理、防災・減災対策、戦略的技術開発と国際連携推進といたしております。さらには、東京オリンピック等に向けた取組というものも必要だろうと考えております。現在のところ、重点的に取り組むべき事項といたしまして、10個掲げております。これに過不足あるか、ないかということも、重点的にご議論いただけたらと考えております。

引き続きまして、41ページをお願いいたします。新たな課題への取組といたしまして、多様化・活発化する海上活動への対応でございます。基本的な考え方といたしまして、多様なマリナクティビティが出現、活発化しております。また、十分な海事知識を有しない者が利用している状況も踏まえまして、官民関係者が連携して安全対策を推進する必要があると考えております。さらには、安全な利用環境というものも整備することが必要で

す。これらの安全対策には、公助だけでは限界があることから、自助、共助の考え方を取り入れることも必要です。大型クルーズ船の寄港増加等については、経済振興というものを国を挙げて取り組んでいるところ、適切な安全対策を十分に構築しつつ、これら活動の促進についても十分配慮することが必要であります。

ご議論いただきたい論点といたしまして、新たな海上活動の促進と安全対策を両立するに当たり、留意すべき点はあるか。また、自助・共助の考え方を取り入れる際に考慮すべき点はあるか、という点でございます。

42ページをお願いいたします。海上交通の生産性向上・効率化への対応でございます。経済の活性化に向けた政府全体の動きを踏まえまして、効率性等、十分配慮することがこれまで以上に必要であります。海上交通センターの情報提供の充実等に鑑みまして、海上交通安全法等の制度を不断に見直していくことも必要であります。この見直しに当たりましては、航行安全の確保というものを図りつつ、効率性にも十分配慮することが必要であります。また、大型クルーズ船につきましては、十分な安全対策というものを構築しつつ、スピード感のある受け入れ環境整備を支援していくことが必要であります。また、自動運航船につきましては、IMO等の動きも注視しながら、検討を着実に進めていくことが必要です。こうした見直しの具体的検討に当たりましては、海事関係者の全ての合意に基づいているものでありますから、安全性の検証というものを十分に行いしつつ、関係者の合意形成を十分に図ることも必要です。また、船員の高齢化につきましては、適切な事故防止対策を講じる必要があります。

ご議論いただきたい点といたしまして、制度の見直しにおいて、従前と同様の安全性を確保しつつ、効率性や生産性の向上と両立させるためにはどのような点に留意すべきか、また、大型クルーズ船の受け入れ環境整備のための支援について、どのような取組が求められるか。さらに、自動運航船についてどのような対応が必要か、という点でございます。

43ページをお願いいたします。海上交通安全行政の推進を通じた地域連携・貢献でございます。地域連携や海上安全思想の普及は、結果的に海上交通安全行政の推進に寄与するものと考えております。この範疇において、持てるツール、アセットを活用した、地域へ貢献というものを積極的に推進する必要があります。また、灯台には歴史的・文化的価値を有するものが多数あることから、これら灯台の積極的な活用を図ることも必要でございます。また、港則法業務等の的確な運用を通じた、地域貢献が必要であります。

ご議論いただきたい点といたしまして、どのようなツール、アセットが地域貢献に活用

できるか、という点でございます。

44ページをお願いいたします。海上活動情報の統合と活用でございます。政府は、骨太方針等におきまして公共データのオープン化等を推進するとしておりますが、海上活動の多様化・活発化、海上交通の効率化等、海洋をめぐる情勢が変化する中で、海洋活動に係る情報のニーズというものが高まっていることも踏まえまして、さまざまな海上活動情報を統合・分析し、民間に提供するシステムを構築することが必要であります。また、このような情報提供を通じ、経済の発展等の貢献を果たしていくことが必要であります。

ご議論いただきたい点といたしまして、海上保安庁が保有する各種情報等を民間に提供することについて、どのように考えるべきか。また、民間に提供するに当たって、どのような点に留意すべきか。さらには、どのような情報ニーズがあるか、また、どのようなアウトプットが望まれるか、という点をご議論いただきたいと考えております。

引き続きまして、46ページをお願いいたします。基本的施策の推進でございます。ふくそう海域等における安全確保でございます。ふくそう海域等における船舶事故は減少または横ばいと低水準で推移しておりますが、一たび大規模な事故が発生した場合、我が国の経済に深刻な影響を与える可能性がありますので、引き続き、ふくそう海域における航行安全対策というものはしっかり推進していくことが必要であります。具体的には、ふくそう海域において海上交通管制の一元化の構築、準ふくそう海域において推薦航路の設定等を進めてまいります。また、航路標識の現状把握と事故発生時の迅速な対応というものがとれる体制を構築してまいります。さらには、交通業務に従事する職員の能力向上が必要であります。

ご議論いただきたい点といたしまして、ふくそう海域等において、今後、どのような施策を重点的に推進していくべきか。新たに講ずべき施策として、どのようなものが想定されるか。航行安全をさらに向上させるために、海上交通センターにおいてどのような取組が可能か、という点でございます。

47ページをお願いいたします。小型船舶の安全対策でございます。小型船舶の事故につきましても全体の約8割を占め、死者・行方不明者を伴う船舶事故については全体の9割となっております。引き続き、小型船舶の安全対策は重点的に取り組むべき課題であります。また、これらの安全対策につきましても、公助だけでは限界がありますので、自助、共助といった考えを取り入れることも必要だと考えております。具体的には、官民連携による安全対策の推進、AISの普及促進、「海の安全情報」の充実等を図りたいと考えてお

ります。

ご議論いただきたい点といたしまして、さらに検討すべき点、留意すべき点はあるか、という点でございます。

48ページをお願いいたします。

航路標識等の整備・管理でございます。骨太方針等により、効率的な公共事業の実施というものが求められているところ、これらを踏まえた整備・管理というものを進める必要があります。具体的には、航路標識の必要性や代替技術を踏まえた合理化の推進でありますとか、新技術や汎用品を活用した整備を推進することが必要であります。また、航路標識等の必要性に係る積極的な広報も必要であると考えております。

ご議論いただきたい点といたしまして、必要性等が低下した施設の合理化の検討を推進する際に、留意すべき点、工夫すべき点はあるか。さらに、国民に航路標識に関心を持ってもらうためにはどのような取組を推進すべきか、という点でございます。

49ページをお願いいたします。防災・減災対策でございます。政府全体として大規模自然災害への備えを促進しているところ、発災時における海上交通の安全の確保というものも必要であります。東京湾において一元化というものが構築されたことによりまして、災害発生時の海上交通機能の維持というものが図られております。伊勢湾、大阪湾についても、こうした同様な対応が必要であると考えております。また、特定港において、津波・台風等に係る、さらなる防災対策、港長業務の適時適切な実施の推進が必要であると考えております。また、災害情報を伝達できる体制の構築でありますとか、実践的な訓練も必要であります。なお、東京湾の一元化ということを踏まえまして、次期ビジョン期間中においては、東日本大震災等に係る防災・減災対策における一定のめどをつけることも必要であろうと考えております。

ご議論いただきたい点といたしまして、防災・減災対策を検討するに当たり、留意すべき点、他に対応すべき事項はないかという点。さらに、特定港等において、どのような防災・減災対策をさらに進めていくことが可能か、という点をご議論いただけたらと考えております。

50ページをお願いいたします。戦略的技術開発、国際連携の推進でございます。効果的な航行安全環境の実現のためには、戦略的技術開発というものが極めて重要であると考えております。具体的な戦略的技術開発事項の選定に当たりましては、最新の技術動向を踏まえた上で、ニーズとシーズの双方からアプローチが必要であり、現在のところ、重点

分野として情報通信技術というものを活用した船舶動静の把握及び予測技術を想定しております。また、国際的に航行安全環境を向上させるために、I M O等において、積極的に技術の提案、国際標準化を図る一方で、新技術の情報収集を行い、我が国への導入を図ることも必要であります。さらに、日本のシーレーンの安全確保を念頭に、周辺各国に対してハードとソフトを連携させた協力や支援を行うことが必要であります。

ご議論いただきたい点といたしまして、戦略的技術開発において、何を重点事項とすべきか。また、国際協力において、我が国シーレーン以外に念頭に置くべきものはあるか、という点でございます。

52ページをお願いいたします。東京オリンピック等に向けた取組でございます。東京オリンピック等は東京湾臨海部で開催される場所、準備期間中及び大会期間中の海上の安全を確保することが必要であろうと考えております。また、小型船舶航行情報の把握、海上安全指導員の活性化、「海の安全情報」等の多言語化等の各種安全対策については、本大会をめぐり整備を図り、その効果を勘案して、必要に応じて全国展開を図っていきたいと考えております。

ご議論いただきたい点といたしまして、開催期間中、東京港においてどのような影響があるか。また、どのような事象が発生すると予想されるか。開催に伴う安全対策と通常の経済活動とを両立させるために留意すべき点はあるか、という点でございます。

54ページをお願いいたします。第4次交通ビジョンの計画期間でございますが、これはおおむね5年としたいと考えております。なお、評価につきましては、計画期間を対象といたしまして、海難の発生状況の統計につきましては、平成30年1月からのものを用いて評価したいと考えております。

第4次ビジョンの方向性につきましては、以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいま事務局から、2の第4次交通ビジョンの方向性について、ご説明がございました。この点につきまして、ご意見、ご質問をお願いしたいと思っております。どなたからでも結構ですので、よろしくお願いいたします。

それでは、工藤委員、よろしくお願いいたします。

【工藤委員】 たびたびで申しわけございませんが、いろいろ重要なテーマが入っていて、かなり細かいところまで入れますと相当あるのですが、大きい点で一つ指摘させていただきたいと思っております。事前説明のときにも申し上げたのですが、最後の52ページにあ

る東京オリンピック等に向けた取組というところなのですが、これについて質問とコメントです。

質問としては、「東京オリンピック等」と入っているのですが、実際には多分、東京オリンピックをきっかけとしたいろいろな整備ということになると思うのですが、第4次の期間を考えると、ちょうど真ん中に東京五輪があるので、先ほどとも関係するのですが、終わったときにどう評価するかというのが、これだけ非常に難しいと思っております。なので、この捉え方をどのようにほかとの整合性を調整した上で入れるかというのは、私自身はあまり見当がつかないので、それを整理していただきたいということと、実際には、評価の場合には、その後の、いろいろな残ったレガシーとかも含めて評価されるのだと思うのですが、それをどういうふうにするおつもりかというのをお聞きしたいと思います。といいますのも、52ページにあるように、開催期間前の準備と開催期間中ということになりますと、実際には、2020年度、2021年の頭に評価が出るもので集約されて、その後が宙ぶらりんになってしまうので、二つ目のところに、やった結果を全国展開図というふうにありますので、ここについては引き続き、2021年度、2022年度と評価していかれるのだと思うのですが、いずれにしてもこの施策全体が期間中ずっと有効ではないので、それをどういうふう整理されるおつもりなのか、その辺についてお聞きしたいと思います。私自身としては、こういうのはレガシーが非常に重要だと思うので、最終的な年度までレガシーを評価するというのは重要だと思うのですが、であれば、それが明確にわかるように、何をその後評価していくのか、あるいは、どういったインパクトを求めているのかというのがないと、この項目だけ中途半端な感じになると思いますので、その辺、ちょっと整理のほど、よろしく願いいたします。

【河野部会長】 事務局、いかがでございましょうか。

【有馬海上交通企画室長】 まだ部内で十分な議論はできておりませんが、まず、今、委員のほうからレガシーという言葉がございましたが、我々としては、基本的な考え方の二つ目に書いてございますとおり、オリンピック・パラリンピックに向けて、先行してやりたいと思っている部分がございます。その部分についてはほかの施策の中にも取り込んでおりまして、オリンピックで、トライアル、先行して実施いたしまして、その後、有効性が確認できるのであれば全国展開を図っていこうというふうに思っております。先ほどご説明しましたが、期間中毎年、施策ごとに計画を立てていくということになると思いますので、その実施状況をしっかりとフォローアップしていきたいというふうに思

っております。例えば、「海の安全情報」で災害情報を多言語化するとか書いてございますけれども、これが、2021年、2022年、どういうふうに全国に展開されていったか、そういったところを評価していくのではないかなというふうに考えておりますが、いずれにしましても、まだ部内でしっかり議論ができておりませんので、そういった方向で、今、事務局としては考えているということで、ご理解いただければと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。

工藤委員、よろしいでしょうか。

【工藤委員】 そうすると、1点確認ですが、2 - ( 2 ) - の中に入っているものの中には、一部はオリンピックの開催年をもって終わるものと、今おっしゃったように、引き続き実施され続けていって評価を必要とするものの、2種類が実はまざっているという理解でよろしいのでしょうか。それとも、前者は基本的にはなくて、全て後者だということなのでしょうか。といいますのも、ここに書いてある、例えば開催中の安全対策、要するに、リベラルな政策とどちらかという安全を重視したような政策というのがその間どうなるかみたいな話というのはおそらく開催年で終わる話だと思われるのですが、ですから、次の第4次ビジョンの中では、一部はこれで扱い、一部は開催年で終了するような内容のものも含まれるということでしょうか。

【有馬海上交通企画室長】 ご理解のとおりでよろしいかと思えます。

【工藤委員】 どうもありがとうございます。

【河野部会長】 ほかにいかがでございましょうか。田久保委員。

【田久保委員】 確認ですけれども、第4次ビジョンについて、施策展開に当たっての基本的な考え方がある、論点としてそれぞれ出してあるのですけれども、これについてもう既に意見を言っている段階に入っているのですか。

【有馬海上交通企画室長】 どうぞ。

【田久保委員】 とすれば、私、マリレジャーに関する代表みたいなもので今回この委員会に呼ばれているのですが、マリレジャーの事故が大変多いということで、41ページに、プレジャーボートや水上オートバイ等に加え、マリレジャーアクティビティが多様になってきていると報告があります。例えば、SUP（スタンドアップパドル）に関して言うと、私どもの業界でもさまざまな団体がありますが、その中で今議論されているのは、スタンドアップパドルはとていい遊びなのですが、海上交通安全に関するルールの基本をまったく知らない人たちが多いという危惧があります。それと、人気が出始めたばかり

なので、今はグループで行動されているのが現状です。どこかの教室があって、そこへ何人かが集まって教室をやっている。さらに、どこかへ行くといっても、2人、3人からの数人で行動している。今はそれで済んでいるのですが、もう少しすると単独行が出てきます。単独で移動し始めるととても危険じゃないかという意見が出ています。それから、海の上ではなく、運河で遊んでいる方たちもいらっしゃる。そうすると、モーターボートで走っているところへ、運河の角から突然出てくる。これは、表現で言いますと、高速道路をローラースケートで走っているようなものだというような極端な意見もあって、とても危険な状態が将来考えられるであろうと。これについては、ボードセーリングなどが出てきたときもそうですし、新しいアクティビティが開発されるたびに予想できなかった事故が起きる。ミニボートについてもそうでしたけれども、それについては、そのスポーツ、遊びをやっている人たちだけで安全を考えるのではなく、同じようにその海域で遊んでいる、あるいは漁船も関係してくると思うのですけれども、そういう関係者が一堂に会して、新しいアクティビティに対する安全対策はどうしたらいいのかという話し合いから始めていったほうがいいのではないかというのが、私の意見です。

【河野部会長】 事務局、何かお答えございますでしょうか。

安全対策課長、よろしくお願ひいたします。

【江口安全対策課長】 ご意見ありがとうございます。現段階においては、海上保安庁として、新しいものも含め個別のアクティビティの実態把握がまだ網羅的にできておりません。このため。SUPのほか、シーカヤック、ミニボート、加えて、最近、社会的問題化してきております水上オートバイも含めて、それぞれ分科会を設置し、関係者、関係機関・団体が集まって安全対策に向けて意見交換を進め、共通の安全対策としてのセーフティ・スタンダードの策定に向けて検討をスタートさせております。ご指摘のように、水域の相互利用という意味から、相互の連携の話も当然出てきますので、いただいたご意見を踏まえて、対応を多面化していきたいと思ひます。

【河野部会長】 田久保委員、いかがでしょうか。

【田久保委員】 ありがとうございます。次の段階で出てくるのは、僕、この9月にカヌーヨットショーの取材に行ったのですが、シーボブがすごいです。シーボブだけです。シーボブというのは、筒状の推進機で海の中を走れる。個人が走れちゃうんですね。モーターボートに積んで行って、行った先で遊ぶという、若干、水上バイクに似ているところもあるのですが、そこら中で走っているような状況を、情報としては得ました。

その辺も将来的にはあるということも、ご理解ください。

【河野部会長】 安全対策課長、よろしくお願いいたします。

【江口安全対策課長】 ご指摘ありがとうございます。私も今年4月に米国フロリダに視察に行き、シーボブについても実際に、レジャーあるいはレスキューの場面で使われている状況も拝見してきました。また、SUPについても水中翼で浮揚するようなものまで含めて、少し目を離すと新しいものが出てきますので、各国の情報についても適宜収集しながら進めたいと思います。また、海上保安官も実際に体験をしないと指導も難しいことから、最近、各団体のご協力をいただいて現場の保安官がいろんなマリニアクティビティを体験して指導に備えるという活動もしておりますので、引き続き、ご指導よろしくお願いいたします。

【田久保委員】 ありがとうございます。

【河野部会長】 ほかにいかがでございましょうか。工藤委員、よろしくお願いいたします。

【工藤委員】 今回の点に関してなんですけれども、41ページに書かれているところで、「免許や検査を要しないものもあるため十分な海事知識を有しない者が利用している状況」ということなのですが、これについては、今、例えば自転車に関しても、ルールを知らないで乗っているような人が増えているからということで、いろいろと自助努力で交通法の基本的な知識を自転車の利用者にも教えたりしているような、その海事版があると今のような問題が随分解決されるので、そんなこともご検討いただけると幸いです。まさにこれは共助のところになると思いますので、そうなってくると、地方自治体とかの協力とか、いろんな関係する団体の協力が必要になりますが、おそらく今後は必要になると思いますので、よろしくお願いいたします。

【河野部会長】 いかがでしょうか。

【江口安全対策課長】 ありがとうございます。先ほどご説明申し上げましたマリニアクティビティごとのセーフティ・スタンダードの策定という取組につきましては、関係の団体の皆様に集まっていただいて、まさに免許が不要な部分を中心になっていますけれども、どうやって安全意識・知識の普及をしていくかという視点で取り組んでございます。ご指摘の点、非常に重要なポイントですので、現在のところでは、免許不要なものにつきましても技術の講習会的なものを展開している団体がたくさんございますので、そこの連携を図りながら、一律、官側でということも難しいものですから、そういった取組を多

面的にやっていきたいと思っています。ありがとうございました。

【河野部会長】      ありがとうございました。

ほかにいかがでございましょうか。それでは、北川委員、よろしく願いいたします。

【北川委員】      具体的な中身にかかわるご質問じゃないのですけれども、それでもよろしいでしょうか。ビジョンの取りまとめの形をちょっとイメージさせていただきたいのですけれども、今のご説明の中では、今回、今までにはない新たな課題ということで先に説明をしていただいて、その後には今までやってきた基本的施策の推進のお話をいただきましたが、実際に第4次ビジョンを策定するときにもこの流れで記載されるのでしょうか。というのは、基本的にやらなくてはいけないことがビジョンとしても先で、そういう意味では基本的施策の推進についての記載が先にあって、その後にはそれ以外の、第4次ビジョンではここを重点的に取り組みすよという話が出てきて、基本方針から抜け出た、あるいは基本方針の延長戦上にあるが、新たな社会の変化であるとか、あるいはオリンピックとか、そういったトピック的な事項についての話をつけ加えるという形の流れでビジョンを策定するのか、そのイメージを教えていただければありがたいと思います。それが1点です。

もう1点は、これもささいな点で大変恐縮なのですが、新たな課題というところの中で、1点、地域への貢献ではなくて、修正されて、海上交通安全行政の推進を通じた地域連携・貢献ということで43ページ目の2 - ( 2 ) -  でご説明をいただいた箇所についてですが、灯台とか、これまでの海上交通行政にかかわるような、そういうような歴史的遺産というのは、レガシーも含めて文化的な価値もあるものだから、そういったものを保護したり、国民の皆さんに、こういう面で役立ってきましたということをアピールすることを通じて地域と連携を図り思想啓蒙につなげたいと、こういうお話があったと思うのですけれども、この部分、私自身には少し違和感がありまして、行政というのは多面的でいいとは思っているのですけれども、海上交通安全行政自体というよりも、それと付随するという形でこういうことも進めたらいいなあという意味合いぐらいと言ったら非常に失礼かもしれませんが、そういう意味しかないということであれば、それを重点課題と位置づけてよいのかについても少し気になった次第です。そこのところのご意見を頂戴できたらと思います。

【河野部会長】      事務局の方々、いかがでございましょうか。

【有馬海上交通企画室長】      まず、1点目のイメージの部分ですけれども、新たな課題

への対応と基本的施策の順で第4次ビジョンにも記載しようというふうに考えておりました。その趣旨としましては、これまでの施策については引き続きしっかりとやっていく。ただ、第4次ビジョンの目玉として、といたしますか、トピックとしては、新たな施策としてこういったことを展開していきますということを強調する意味で、その順に書こうかなというふうに思っておりました。先生のご指摘がございましたので、そこも踏まえて再度検討をさせていただきたいと思えます。

2点目の地域への貢献の部分でございますけれども、我々としましては、地域の協力をなくして、海上保安行政といたしますか、交通行政は進められないというふうに思っております。確かに付随的なところはあるかとは思いますが、やはり地域と連携してやっていかなきゃいけない。そのためには、地域のために役立つような、交通政策を展開し、積極的にやっていきたいというふうに考えておまして、こういった記載ぶりにさせていただいております。

【河野部会長】 企画課長、よろしくお願いたします。

【君塚企画課長】 交通部企画課長の君塚でございます。大変重要なお指摘、ありがとうございます。地域貢献ということに関して、今、室長から申し上げた点が一つ。地域との連携を通じて海上交通安全行政を実現していくということと、灯台は、これまでも、参観灯台というような形で、燈光会という団体を通じた、そういった思想普及ということも図っておりますけど、これから、そういった灯台の歴史的・文化的価値というものをベースに、これが地域の活性化にも貢献するというプロセスを通じて、いわゆる海上交通安全思想を普及すると。つまり、そういった取組の中で国民の皆様が、灯台の歴史的・文化的価値とあわせて、海上交通安全上重要な役割を果たしているということもご理解いただけるのかなと、そういった効果も祈念いたしまして、そういうことを通じて国民の皆様が灯台の必要性をご認識・理解いただければ、それを支援していただけるといたしますか。今、GPSとか、そういった技術が革新する中でも、灯台の目視による安全の確保というのは非常に重要であるということ、そういった歴史的・文化的価値の理解を通じてご認識いただければと、そういう思いも込めて、海上保安庁は安全行政を所管している部署ですけれども、そういった海上交通安全思想が普及するという通じて、結果的には安全行政をさらに支える基盤ができるのかなと、そういった思いから、この取組を進めさせていただいているということでございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにかがでございましょうか。田久保委員、よろしく願いいたします。

【田久保委員】 灯台に関してですが、昔は現代のようなGPS（衛星による地球上の位置測定システム）がなくて、夜中にヨットで航行しているときに、灯台の光というのはその光の方向により自分の位置を測定するのですからまさに「命の光」でした。今はGPSが発達しているので現在地というのは正確に出るには出るのですけれども、灯台そのものをよく考えますと、とてもいい景色、要するに、海の上のさまざまな角度から見える場所にあるわけです。ですから、灯台がある位置というのは、海を見る、いい景色がある場所で、配布資料にある観光振興支援というところにも、レストランを経営してみてもどうか、アイデアとして入っていますが、欧米では、使われなくなった灯台を宿にして、とてもいい景色を見られる場所にする文化があります。例えば、昔の日本映画「喜びも悲しみも幾歳月」に出てくる灯台守ではないですが、そのホテルのオーナーが泊まってくれたお客さんと沖行く船を見ながら語り合うとか、それがしいては安全にもつながるのではないかと思うのです。沖を走っている船が危険な状態であるかどうか、リアルタイムで見ているわけですから。そういう意味でも灯台をもっと活用してもいいのではないかなというふうに思いました。

【河野部会長】 企画課長、よろしく願いいたします。

【君塚企画課長】 大変貴重なご指摘、ありがとうございます。まさに灯台の観光活用というところで言いますと、今おっしゃったような、景色がいいというようなことは一つあるかと思えます。今、参観灯台というような形で実際に入れたりする場所もありますけれども、ご指摘のとおり欧米では、例えばイギリスとかフランスなどでは、まさに宿泊施設として活用したりとか、売店・レストランとしたりというような活用もあります。もちろん、灯台の機能、安全性の機能を阻害するものであってはならないと思えますけれども、そういったことと整合をとりながら、活用していく。また、そういった活用の中で、今のご指摘は、灯台から景色を眺めている方が危険に気づくみたいな、まさに灯台というものが国民に近くなればなるほど、逆にそういったいろんな視座が出てくると。また、それは結果的には灯台の、安全という本来の目的にも資するというようなこともあろうかと思っておりますので、そういう意味では、灯台の利活用ということは、そういった安全行政と絡めたといいますか、そこと両立しながら進めるべきものと考えておりますので、今のご指摘を踏まえて、そういった方向性も考えていければと思っております。

【田久保委員】 ありがとうございます。

【河野部会長】 ほかに、それでは、庄司委員、よろしく願いいたします。

【庄司委員】 解決すべきことや考えなくてはいけないことがたくさんあって、非常に大変だと思います。今まで出てきたお話の中で、マリンレジャーとか小型船って、結局、海域の利用、水域の利用を促進していくか、どうやって安全を確保するかというお話かと思うのですけれども、ぜひとも、使いやすさという点でもご検討いただければありがたいなと思います。マリンレジャーでも、今いろいろ出てきている新しいものでも、海に親んでもらうことで人口を増やして、やっぱり安全が大事だねという啓蒙につなげるという点でも、すごく難しい手続をとらないとできないということがないといいなと思います。

それから、これだけいろいろなことをしていくと、非常に限られた予算、限られた人材の中で、対応が相当大変だと思います。それで実現していかなくてはいけない中でも、将来的により良くするためには、やはり教育というものが非常に重要だなと考えます。先ほど一元化の中で管制官の教育というところで少し出てきたかと思うのですけれども、それ以外にもぜひ、若い保安官の方が勉強する機会をつくれるようなことも、ここに盛り込む話ではないのかもしれませんが、加えていただければいいのかなと思います。

それから、灯台は、確かに景色がよくて、そこにレストランがあったら非常にすばらしいのですが、観音崎に行くのは非常に怖いとか、行くまでが大変ですので、そこに至るまでというのは地域との連携が必要になると思います。そこも含めてやっていかなくてはいけないことだと思いますので、大変な中でもそれをどう評価していくかも検討が必要かと思います。非常に盛りだくさんで大変な第4次ビジョンだと思いながら、聞かせていただいていたいました。

また、本来の海上安全の確保ですとか効率化、その点については、今、情報の利用とか、一元化とか、粛々と進めていただいていますので、そこをきちんと評価できるような体制も整えていただけるとありがたいなと思います。

それから、何度か出てきています自動運航ですけど、自動なのか、自律なのか、今、話題になっています。こういう大型船の自律運航だけではなく、AUVとか、そういうロボット系のももたくさん出てきています。もしかしたら海洋レジャーにもつながるのかもしれませんが、ますます広い利用になっていますので、自律に関しては今はまだ情報収集と一緒に勉強していくというようなところかなと思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。

済みません、中身が膨大なので、いろいろな、雑多になりました。コメントと違ってく

ださい。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。

いかがでございましょう。何かお答えございますでしょうか。それでは、企画課長、よろしく願いいたします。

【君塚企画課長】      ご指摘ありがとうございます。限られた予算ということは、まさにそのとおりでございまして、第3次ビジョンもそうなのですが、予算というのはいろいろな状況の中でおのずと制約がある。したがって、施策としては、プライオリティーをつけながら措置していかなければいけないと思っております。そういう中でご指摘いただいたのは教育という視点でございまして、ご指摘のとおり、東京湾の管制一元化が来年1月に控えているという中で、来年度から保安学校に管制課程を新たに設けるという措置をとりました。これはまさに教育課程の中でスキルを身につけるという新たな取組でございしますが、それだけではもちろん足りないということで、しかるべきタイミングごとに、そういった研修なり、スキルアップを図る。これは、いろんな技術革新もございしますので、そういったこともキャッチアップするということと、制度的なことの理解を深めていく、そういうことは継続的に必要なことと思っておりますので、これは、ご指摘のとおり、強化してまいりたいと思っております。

それから、灯台につきましては、まさに行くまでが大変というところもございまして、自治体との連携ということも必要と思っております。今、観光振興という意味においては面的ないろんな観光庁の支援制度等もございしますが、そういう中で自治体が灯台をその一つに位置づけて振興を図っていく中で、例えばアクセスの不便性ということを解消していくための道路整備であるとか、駐車場であるとか、せっかくの歴史的・文化的灯台も近づけなければ価値がないということもありますので、その辺は各自治体や地元の関係者と連携を強化していく必要があると思っておりますので、そこも実現してまいりたいと思っております。

自動運航船につきましては世界的にもこれからまさに主流になっていくという流れもございまして、政府方針の中でも自動運航船への対応ということが掲げられている中で、海上保安庁としても、そういった新たな動きに対応すべく、もちろん技術的な対応も必要ですし、制度面でも現行の海上交通関係法令をどう整理していくかというようなことは、海事局様と連携していきながら、検討をしてまいりたいと思っております。

【河野部会長】      ありがとうございます。

ほかにかがでございましょうか。それでは、安全対策課長、よろしく願いいたします。

【江口安全対策課長】 若干の補足ですけれども、委員ご指摘の使いやすさ、水域での楽しさのような切り口ももちろん重要な側面で、安全とはトレードオフの関係になってしまう面もありますが、安全と振興ということを両輪で、本日いらしている海事局の方々とも連携しながらさまざまな施策については共同で検討をしております。委員にもご参加いただいているスマホの活用の件もしかりですが、トータルでバランスよく進めたいと思っています。よろしく願いします。

【河野部会長】 ありがとうございます。

室長、よろしく願いいたします。

【有馬海上交通企画室長】 ご指摘、どうもありがとうございました。教育の話ですけれども、検討中の施策の24ページを見ていただきたいと思うのですが、効果的な人材の育成・確保ということで、我々も第4次ビジョンでは明確に職員の育成というのを挙げさせてもらおうと考えております。第3次ビジョンでは管制官だけだったのですけれども、第4次ビジョンでは全職員の育成ということを掲げて取り組んでいこうというふうに思っております。

あと、自動運航船につきましては、海事局のほうと情報交換いたしまして、海事イノベーション部会に委員は参加されていると思いますけれども、そういったところの情報も入れつつ、海保として何ができるかということを検討しつつ進めていこうというふうに思っております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

庄司委員、さらに何かありますでしょうか。

【庄司委員】 大丈夫です。ありがとうございます。

【河野部会長】 よろしいですか。

ほかにかがでございましょうか。工藤委員、よろしく願いいたします。

【工藤委員】 たびたびで申しわけございませんが、ほかの点でざっとコメントです。今回、自助・共助というのが全面的に出てきているのは、こういった役所の文書にしては非常に画期的ではないかと思いますが、ほんとうに重要なことなので、ステークホルダーの皆さんが参加するのだということをしっかり書いていただきたいと思います。何か所か出てきますが、ぜひそれを活用していただきたいと思います。そういう意味では、

これは41ページの論点の二つ目だと思うのですが、考え方を取り入れる際に考慮すべきというよりも、取り入れながらステークホルダーの意見を十分に聞いて、それを活用していくということを積極的に書き込まれるといいのではないかと思います。

あと、先ほど北川委員がおっしゃっていたことと同じようなことを私も事前説明の際に申し上げたのですが、43ページの地域連携・貢献というのはおそらく、今の地域創生とか、そういった中から出てきた言葉遣いなのかなと思うのですが、きょうのお話を聞いていますと、私もやはり違和感が残るのです。といいますのは、地域の方や地方自治体に理解していただいて協力いただくという姿勢は大事だと思うのですが、観光資源として利用したいからというのは、あくまでも地元からの発案に、海上保安庁として、あるいは海事局として応じるというのが当然であって、ちょっとこれは押しつけがましいというか、若干、上から目線なのかなと。そういう意味では、ちょっとこの言葉遣いを変えたほうがいいのかというふうに思っています。結果的に灯台が重要なアセットになったということは非常に喜ばしいことですし、それをきっかけとして先ほど田久保委員がおっしゃっていたような海事思想とかの普及や実際の安全上に貢献したというのは非常にいいことだと思うのですが、この「推進を通じた地域連携・貢献」というのは若干違和感が残るので、ご検討ください。

それから、同じようなことですが、44ページの情報というのは非常に、今回の目玉というか、今後重要になると思っています。データのオープン化とか、この問題に関しては、使い手がどのようなデータを必要としているのかによって、単にデータがたくさんあれば使えるかということ、必ずしもそうではありませんので、ここもやはり必要としている民間の方との事前調整とか意見収集を十分に行っていただいて、一体どういうデータが必要なのか、それに対してどういうデータを提供できるのかというのをふだんから意見交換されないと、これは結果的には絵に描いた餅になりますので、そのところは少ししっかり書き込んでいただいたほうがいいのではないかなと思っています。これ、実は44ページの二つ目のポイントに非常に直結してしまっていて、データが何かあれば自動的にこうなっていくようなイメージを今思い描いている方が多いのですが、必ずしもそうではございませんので、そういう意味では、民間に提供するという姿勢も大事だと思うのですが、民間から何が 필요한のかということもふだんから酌み上げていくということをぜひ盛り込んで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、いかがでございましょうか。

【有馬海上交通企画室長】 貴重なご指摘、どうもありがとうございました。今、委員からご指摘あった点を踏まえて、文言の修正等をしたと思います。また、情報につきましては、ニーズについてもしっかり把握しておきたいと思いますが、他方でシーズという面から情報を提供して民間のほうに何らかの活用というのもあってもいいのかなという思いも持っております。

以上でございます。

【河野部会長】 よろしいでしょうか、工藤委員。

【工藤委員】 はい。

【河野部会長】 ほかはいかがでございましょうか。伊藤委員、よろしく願いいたします。

【伊藤委員】 いろんな活動が活発になっていくという話の中で、一つは、大型クルーズ船の寄港が増加するとか、代替エネルギーといったような危険物搭載船など、海上輸送が増加していくといったようなことが今後見込まれるというお話がございましたけれども、そういった中で安全対策は重要だということと、また、こういったものをさらにふやしていくためには効率性も大事といったような指摘がなされているのですけれども、先ほどもちょっと言ったのですが、船がふえると事故というのはなかなか避けられない部分はあるということで、事故数が減っているのは間違いないのですが、ゼロにするというのは考えにくいこととございまして、限られた予算の中でどう対策していくかといったようなことを考えた場合に、言葉に語弊があるかもしれないのですが、事故自体は多少起きることもあり得ると。ただ、そのときに守るべきは、例えば、人命だったり、環境だったり、そういったものが最終的に守られることが重要なんじゃないかなということを感じました。そういったことを考えますと、事故といったところで一旦切ってしまうのではなくて、事故はいろいろなプロセスの中で起こり得るのだけれども、最終的に人命が喪失したり環境が汚染されたりとかいったようなところまで至らない防波堤として、保安庁さんの中ではおそらく、人命救助とか、そういった活動を大きくされていて、今回の話し合いのスコープには入っていないのかもしれないのですけれども、そういったものも含めて、連携といったセットの考え方で解決できる部分も結構あるのではないかなと、そんなふうに感じました。

【河野部会長】 今の点、何かお答えございますでしょうか。それでは、企画課長、よろしくお願いいたします。

【君塚企画課長】 ありがとうございます。ご指摘のとおり、船がふえて、これからそういう環境の中で、もちろん事故は限りなく削減するという努力を続ける一方で、起きた場合の対応というご趣旨だと思います。何を優先的にやっていくかとか、そういったところは、交通部だけではなくて、ほかの部との連携というのは必要不可欠と考えてございますので、ご指摘を踏まえて対応をしてみたいと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかに、ご発言のない委員の先生、いかがでしょうか。大森委員、よろしくお願いいたします。

【大森委員】 今の伊藤委員のご発言にも関連するかと思うのですが、例えば、別冊資料の16ページの大型クルーズ船対応の対策のところ、クルーズ船が迅速に寄港できる環境の創出となっています。国の方針として、クルーズ船の旅客500万人を誘致するというのが一つの政策であるというのはわかるのですが、この部会は海上交通安全行政を確立していくということですから、第4次ビジョンの中での目的は、そういった部分において交通安全をどういうふう担保していくかと、そういう視点でこのご議論を今後展開していただきたい。我々、海を生業としている小型船に関連する業界ですので、そういった面でもお願いたいということであります。よろしくお願います。

【河野部会長】 航行安全課長、よろしくお願いいたします。

【笠尾航行安全課長】 航行安全課長でございます。ご指摘の点、まさにごもっともだと思いますので、そういった視点を持っていきたいと思っております。資料16ページですけど、こちらのほうの資料も若干修正かなと思われましたので、資料も修正したいと思っております。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかに、それでは、磯田委員、よろしくお願いいたします。

【磯田委員】 私自身、ここに書かれてあることを全て完全にダイジェストできているわけじゃないので、ちょっとお伺いしたいのですけれども、先ほどのデータの使い方とも関係してくると思うのですが、例えば、事故に関するデータであるとか、あるいは船体の不備にかかわるようなデータ等々の蓄積がある程度あると思うのですけれども、そういったものを使って事故あるいは異常な事態の予兆の検知能力を上げるみたいな、そういった

観点から安全に対して対応していこうといったような考え方って、どこかにあるのでしたっけ？あるいは、船と陸とがその情報を共有するとか、そういった観点って、どこかに書かれているのでしたっけ？

【河野部会長】 いかがでしょうか。それでは、企画課長、よろしくお願いいたします。

【君塚企画課長】 ご指摘ありがとうございます。資料で言いますと、別冊の43ページをごらんいただきますと、今のご指摘は、事故の未然防止の一つとして、そもそも事故が起こることをあらかじめ予測するというご指摘だと思いますが、そういった船舶動静予測機能の技術開発というところも進めてございまして、これはまだ引き続き精査が必要な部分はございますけれども、一つは、これまでのビッグデータをベースに事故が起こる環境をあらかじめ予測するという。また、さらに進んで、ここにOZT（航行妨害ゾーン）と書いてございますが、これは、以前、今津先生から提唱された考え方ございまして、これを行政に取り入れていこうというようなことで、今、技術開発というものを進めてございます。これをできる限り早い段階で実証的な取組を経て、まさに事故を予測することも、いろんな技術、高度な技術というものを活用できるという観点から、日々そういった取組を進めておりますので、また、有識者の皆様のご意見も賜りながら、そういった、より高度なシステムがあるかどうかということも検証してまいりたいと思っております。

【磯田委員】 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。

ほかにいかがでございましょうか。

よろしゅうございますでしょうか。もしほかにご発言ないようでしたら、引き続き、次の第3項目の海難の定義見直しについて、事務局から現状のご報告をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【小林主任官】 56ページをお願いいたします。海難の定義見直しでございます。事故隻数が約8割を占める小型船舶の安全対策というものをさらに効果的に行うため、平成28年4月1日に海上保安庁に安全対策課というものを設置しております。これによりまして、海難の調査・分析から対策の検討、情報発信までの一連のプロセスを安全対策課で体系的に実施できる体制を構築しております。これまでの海難は、社会的な損失というものの軽重に関係なく一律に扱っておりましたが、今後は、海難定義を見直しまして調査・分析を行い、より効果的な対策を講じ、海難の減少につなげていきたいと考えております。

57ページをお願いいたします。現在の海難の定義でございますが、海難の軽重は関係なしに、海上保安庁が認知した海難を一律に海難としております。今後は、損害または危険が生じた事案をアクシデントに区分し、それ以外をインシデントに区分し、対策の重点化を図ってまいります。重点化した対策につきましては、アクシデントの減少というものを重点化して、自己救助対策の促進から、アクシデントからインシデントへ移行していきたいと考えております。また、小型船舶の定義でございますが、現在の海難の定義では、全てのプレジャーボート、漁船、遊漁船というものを小型船舶としておりましたが、今後は、20トン未満のプレジャーボート、漁船、遊漁船を小型船舶としたいと考えております。

引き続きまして、58ページをお願いいたします。人身事故につきましても、軽重なしに当庁が認知した海難を一律に人身事故と取り扱っておりましたが、今後は、死傷者が発生したトラブルを人身事故とし、それ以外のものをその他の人身に係るトラブルと区分して、対策の重点化を図ってまいりたいと思います。人身事故の減少、特に死傷発生リスクの高い遊泳中または釣り中の事故の減少を推進してまいりたいと考えております。

海難定義の見直しについては、以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいま事務局から、3の海難の定義見直しについてのご説明がございました。委員の先生方から、特段のご意見、ご質問がございましたら、お願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

それでは、交通部長、よろしくをお願いいたします。

【八木交通部長】 済みません、今じゃないのかもしれないけれども、せっかくなので、一言お話をさせていただきます。今回の会議は交通部でやっておりまして、その部長なので、改めて委員の先生方に厚く御礼を申し上げたいと思います。

まずは、非常に分量が多過ぎるというふうに、皆様、内心思っていらっしゃると思いますが、その点をお詫びしたいと思っております。従来から先生方に3回でご審議いただいているため、どうしても今日はここまでやらなくてはならないということで、事前に説明に行かせていただいているのですが、大変無理なスケジュールとさせていただいて、申しわけありません。気がついたことがあれば、メール等でもご意見をいただけるようにしたいと思っておりますので、そういうことでお許しいただけたらと思います。

さて、今日の議論について、若干補足させていただきたいことをまとめて手短かに申し上

げたいと思います。最初に工藤先生からいただいた計画期間については、実は、第3次ビジョンが平成25年10月にできていて、年度途中にかなり入っていて、かつ「おおむね5年」とかいう言い方をしているものですから、何年から何年かの点が若干曖昧なところがあります。ですから、今回の第4次ビジョンではそこをきっちり決めたいと思っております、今日のような案を提示いたしました。

それから、伊藤先生がおっしゃっていた、船舶数の減少に伴って、海難も比例して減るかもしれないというご指摘ですが、我々の認識としては、今でも海難の対策はかなりやっているものですから、雑巾と同じで半分ぐらい水は絞れているので、ここから絞るのはきつくなってくる状況だと考えています。ビジョンの目標の平成41年に半減というのに向けて、これからいよいよ減らすのが難しくなってくるという認識です。ですから、そういう意味でまさにきょうご議論いただいたような対策を今まで以上にやっていかないとけないということなので、船舶数は確かに減ってはいるのですけれども、それ以上にここで知恵をいかに絞るかというのがすごく大事だというふうに思っているというのが、2点目です。

それから、北川先生が言われた従来施策と新規施策の関係のところですが、確かにおっしゃるとおり、従来からやっている、ふくそう海域の安全対策などをまずやるのはもちろんなのですが、ビジョンというような場では、それだけだとおもしろくないというのがあって、今日言っていた新施策みたいなものを打ち出して、特に観光の話とか情報化のような今まであまり言われていない、これから新たに打ち出しにいく施策をうまくプレーアップしたいなと思っています。交通ビジョンの目標は、この審議会で先生方からご意見をいただいて施策をつくるのが第1の目的ですけれども、これを1,400人いる我が交通部の全国のスタッフに伝えるというのも、実は大事な役割としてあります。その上で、国民の方々にわかりやすく海保の交通安全施策をご理解いただきたいというのもあります。そのとき普通の施策だけだとアピールが弱いというところをちょっと気にしているものですから、少し工夫をさせていただきたいというのが、こちらの気持ちです。先ほど観光と安全の関係についてのご議論もあって、実は、それは我々幹部の中でも意見がちょっとずつ違うのですけれども、その辺のことがあって私が無理なことを言って少しギラつく表現にしたところがどうしてもひっかかるということだと思いますので、ちょっと反省した上で適切に進めたいなというふうに思っております。

いずれにしても、今回のビジョンにおいては、このような新たな施策をしっかりと出して

いきたいと思います。例えば灯台の観光なんかも、いくら海保で灯台を磨いても、自治体がアクセスの整備をやってくれないとうまくいかないの、その辺のところはしっかりと連携すべきだと思います。灯台といういいものがあるから、これを生かせるように、今まであまりやってなかった分野もやれるようにしたいなという気持ちがあります。その辺を踏まえて、ぜひいいビジョンをつくっていきたいと思いますので、引き続き、大変無理なスケジュールですが、よろしくお願ひしたいと思います。

以上、補足をさせていただきました。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

私も、一言発言させていただきたいと思います。海上保安庁のお仕事にはたくさんの要素があって、一つ一つへのご対応が難しいと思います。とはいえ、本日のご説明から、今日海上の安全を考えると、2つの側面があるように思いました。一つは新しい技術を使った大きな船がふえてきて、しかもそれは、水素とか、洋上の天然ガスのバンカリングのような、新しい技術で新しい危険を生むような大きい船がふえているということです。こうした新たな現象と新しい技術への対応というのがおそらくこの第4次ビジョンですごく必要になってくると思います。ぜひ新しい技術というのを十分に研究していただいてビジョンをつくっていただきたいと思います。他方、先ほど交通部長がおっしゃったように、事故の件数を現在の件数からどれだけ減らすかというときに、プレジャーボートですとか、今日話題になりました新しいマリンレジャーのようなものの事をどれだけ減らせるかということが大事だと思います。こういう海の使い方をする方々の事故を減らすにはどれだけ細かく対応するかが、とても大変なことだと思います。そうすると、やはり不可欠なのは、地域の方と連携して、例えばアドバイザーとか、いろんな方を養成して細かく対応するということだと思います。そのために、灯台もそうでしょうし、マリンレジャーとか、先ほどおっしゃった、保安官の方たちがレジャーを実際に体験するとか、そういう一つ一つがおそらく地域の方と触れ合う場になっていくと思います。私の感触としては、そのような機会を持つことが地域との連携につながるのではないかという意味で大事なことだと感じました。多岐にわたる業務で大変かもしれないのですけれども、そのあたりも大事にさせていただくほうがいいのではないかという印象を受けました。

済みません、司会が話して申しわけなかったのですが、ほかに何かございますでしょうか。

それでは、先ほどご発言もございましたように、ご意見をさらにとということでしたら、事務局のほうに、メールでも、いろんな手段でご連絡をいただければと思います。きょうは、いろいろご意見をいただきまして、ありがとうございました。

事務局におかれましては、本日の審議を踏まえまして、次回の審議の資料の作成をぜひお願いしたいと思います。

それでは、本日の全ての審議がこれで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。よろしくお願いいたします。

【有馬海上交通企画室長】 部会長、どうもありがとうございました。

本日は、長時間のご審議、どうもありがとうございました。審議スケジュール案を配布させてもらっておりますけれども、第2回の会合は1月下旬ごろを予定しております。具体の日程につきましては、別途、調整させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。今、部会長からもありましたけれども、今回は、中間取りまとめ案をご提示させていただいて、それをご審議いただくことにしておりますが、今日いただきましたご意見等を踏まえまして資料を作成し、事前に委員の方々にはお知らせさせ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。

本日の議事録につきましては、作成次第、各委員にご確認していただきまして、国土交通省ホームページに掲載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、これもちまして第9回船舶交通安全部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