

交通政策審議会 海事分科会 第12回船舶交通安全部会

平成31年2月20日

【村田海上交通企画室長】 定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第12回船舶交通安全部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、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、村田と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、昨年4月20日に答申をいただきました第4次交通ビジョンの進捗状況等についてご審議いただきたいと思っております。

本日は、委員等19名のうち、14名のご出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第1項に規定する定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

当部会につきましては、情報公開の観点から会議自体を公開するとともに、議事録等につきまして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。

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、交代された方のみをご紹介することといたしまして、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ます。

昨年10月1日付で海洋レジャー安全・振興協会の加賀谷委員にかわりまして臨時委員となられました平田臨時委員です。

【平田委員】 よろしくよろしくお願いいたします。平田でございます。

【村田海上交通企画室長】 ありがとうございます。

続きまして、会議資料の確認をさせていただきます。

今回はタブレットを使用させていただきます。席上にタブレット、それから議事次第、それから参考といたしまして、第4次交通ビジョンの冊子を配付させていただきます。交通ビジョンの冊子につきましては、申しわけありませんが、委員会終了後回収させていただきますので、ご承知おきください。

それでは、議事に入りたいと思います。

報道の方々にお願いいたします。カメラ撮りはここまでとなりますので、以後の撮影はご遠慮ください。

ここからの進行は河野部会長にお願いしたいと思います。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、皆様、どうぞよろしくお願いいたします。

まず事務局からご説明がありましたとおり、本日は第4次交通ビジョンの推進状況等の審議でございます。

早速ですが、事務局から推進状況を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。

【小野主任官】 事務局を務めます海上保安庁交通部企画課海上交通企画室主任官の小野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

ビジョンの進捗状況についてのご報告でございますが、まずは平成30年における船舶事故の発生状況及び今年度において特に動きがあったものについて、議論のポイントの資料を用いてご説明をさせていただきたいと思います。内容としましては4点で、1点目が海難の発生状況と安全対策の重点化、2点目が多様化、活発化する海上活動への対応について、3点目、台風等による航路標識等の被害について、4点目、灯台を活用した地域活性化についてでございます。

議論のポイントの資料のご説明の後、アクションプランの資料を用いまして、その他施策の推進状況をご報告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、まずは海難の発生状況と安全対策の重点化、そして、多様化、活発化する海上活動への対応について、安全対策課長のほうからご説明いただきます。よろしくお願いいたします。

【榎本安全対策課長】 安全対策課長の榎本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、私のほうから今ご紹介がありました大きく1項目めの海難発生状況と安全対策の重点化、それから2項目めにあります多様化、活発化する海上活動への対応、この2点につきましてご説明させていただきます。

第4次交通ビジョンにおきましては新たな海難定義として、船舶事故（アクシデント）とインシデント、この2つの考え方を導入することとしており、平成30年の海難調査か

らこの考え方をを用いて海難統計を作成しています。

はじめに、新しい定義の内容につきまして改めてご紹介させていただきますが、これまで海上保安庁の海難統計に計上していなかった、民間救助機関のみが救助した海難も、当庁の海難統計に計上することとし、さらに海難を船舶の運航に関連した損害と具体的な危険の発生の有無によって船舶事故（アクシデント）とインシデントに区分するという定義変更を行っています。

平成30年におけます新海難定義に基づく海難の発生状況ですが、船舶事故（アクシデント）が1,901隻、インシデントが701隻発生しています。船舶事故（アクシデント）の特徴としまして、船舶用途別ではプレジャーボートによる事故が全体の半分を占めております。また、海難種類別では機関故障などの運航不能が最も多く発生しております。

次に、平成30年の船舶事故（アクシデント）と政策目標の関係についてご説明したいと思います。第10次交通安全基本計画におきまして、2020年代中、つまり、2029年までに船舶事故隻数を1,200隻とすることとされておまして、これを踏まえ、第4次交通ビジョンではビジョンの最終年である2022年までに1,600隻以下とする目標が設定されております。右下のグラフをご覧ください。2018年の新海難定義の船舶事故（アクシデント）1,901隻を当てはめてみますと、2022年までに1,600隻以下とする第4次交通ビジョンの目標を達成するための2018年の目安値としている1,920隻、これを19隻下回っていることがわかると思います。

一方で、新海難定義導入の議論の中で、委員の皆様方からご指摘を受けておりますとおり、新旧海難定義の数値の乖離が大きい場合は、長期目標そのものを見直す必要があるのではないかと。この点に着目していく必要もあろうかと思っております。左下の図表に掲げていますが、2018年の旧海難定義に基づく船舶事故隻数は2,204隻となっており、新海難定義の船舶事故（アクシデント）の隻数1,901隻を303隻上回っているという状況になっています。約300隻という差は長期目標との関係で無視できない数字であるとお感じになる方もおられるかと思っております。

一方で、近年、台風や、豪雨等の災害に起因する海難が大幅に増加しております。昨年、2018年におきましても、災害に起因する海難が248隻発生しています。災害に起因する海難は大部分がインシデントに分類されるものでありまして、災害に起因する海難を除くと、旧海難定義の船舶事故は1,956隻、新海難定義の船舶事故（アクシデント）は1,895隻となっております。その差は61隻ということになります。いずれにしま

しても、新海難定義と政策目標の関係における数値の妥当性につきましては単年で評価することは適当ではないと考えておきまして、次の交通安全基本計画改定までの隻数の推移や災害等の外的要因の影響を踏まえながら、今後の検討課題になろうかと考えています。

次に、安全対策の重点化についてご説明します。第4次交通ビジョンにおきましては、ただいまご説明したとおり、海難の定義変更に関連して、今後は船舶事故（アクシデント）に対策を重点化していくこととしています。平成30年の船舶事故（アクシデント）を総合的に分析した結果としまして、来年度重点化して対策を講じる海難対象をプレジャーボートの機関故障、ミニボートの浸水・転覆、漁船・遊漁船の衝突、この3点としているところでございます。対策の重点化を行う海難を決定するに当たりましては、海難の発生数、海難に伴うリスク、対策を講じることなどの効果等を考慮しながら検討しているところであります。グラフでお示ししているとおり、船舶事故の発生数のうちプレジャーボートが半数の50%を占めています。また、漁船も含めると、全体の71%を占めている状況です。このうちプレジャーボートについては機関故障による運航不能、ミニボートでは浸水・転覆、漁船・遊漁船については衝突の発生が突出していることがわかるかと思えます。プレジャーボートの運航不能といえますと、インシデントに区分されるのではないかというふうに思われる方もいらっしゃるかと思いますが、船舶ふくそう海域ですとか、荒天下の運航不能はリスクを伴うものであり、これらは船舶事故（アクシデント）として分類しています。また、船舶事故の中でも発生隻数が突出しているプレジャーボートの機関故障を減少させることで船舶事故全体の計画目標達成にも寄与できるものと考えているところで

す。

次に、漁船の海難ですけれども、衝突の発生隻数が全体の41%と突出しています。資料には掲載しておりませんが、漁船による衝突は全船舶の衝突海難の34%を占めています。さらに、漁船の衝突による死傷者は漁船の海難により発生する死傷者の43%を占めており、対策を重点化するべくリスクの高い海難であることがわかります。

また、遊漁船の海難につきましても57%は衝突が占めているということと、遊漁船業者は漁業者による兼務が多いことから、漁船とあわせて対策をとることで効果的な海難防止が図れるものと考えているところで

す。

最後に、ミニボートですけれども、ミニボートによる海難は右肩上がりに発生しておきまして、過去との比較のために旧定義に基づくデータを掲載しておりますが、平成30年につきましても過去最高となります83隻の海難が発生しております。また、ミニボート

の構造上の特性から浸水・転覆をほぼ同一海難として捉えることが可能であると考えておりまして、この2つによる船舶事故が全体の60%を占めています。平成30年では死傷者も8人発生するなど、大変リスクの高い海難と言えると思います。

平成31年度はこれら3つの船舶用途と海難形態に対策を重点化し、来年度末には講じた対策と海難発生隻数の関係をしっかりと検証して、対策と成果が見える形にしていきたいと考えています。

第2項目めになります。4次交通ビジョンにおきまして、新たな課題として重点的に取り組む事項として掲げられております多様化、活発化する海上活動（ウォーターアクティビティ）への対応に関しまして、ウォーターセーフティガイドの充実・強化と、官民連携ネットワークの強化、それから、海上保安庁の制度であります海上安全指導員制度の新たな構築、この3点について、昨年の取り組みと今後の取り組みをご説明したいと思います。

ウォーターセーフティガイドと申しますのは、ウォーターアクティビティを誰もが安全に安心して楽しめるように、アクティビティごとに推奨される装備品とかスキル等の安全情報をまとめた総合安全情報サイトです。これまでに関係機関や関係団体と意見交換会を積み重ねて、今年度、水上オートバイ編、遊泳編、カヌー編、SUP編、ミニボート編、この5つの分野のガイドを既に公表しています。ガイド公表後も意見交換会を随時開催しまして、内容の充実を図ってきておりまして、例えば今年の夏はバナナボートに代表されるトーイング遊具という水上オートバイを使った遊びの事故の多発や、あるいはフライボートというものに代表される hidroflite デバイスというものの国内初の死亡事故が発生したことを受けまして、水上オートバイの意見交換会の中でこの安全対策についても協議をして、今後、水上オートバイ編にもこの中身を加えることにしているところです。

さらに、来年度以降ですが、釣りやスクーバダイビング等、新たな分野も取り入れていきますとともに、既存のウォーターセーフティガイドについても随時意見交換会を開催しまして、ウォーターセーフティガイドの充実強化を図っていく予定としております。

次に、安全対策を推進する官民連携ネットワークの強化についてですが、本年度におきましては、ウォーターセーフティガイドの策定を通じました関係団体との意見交換会を通じまして、安全という切り口から50を超える関係機関、関係団体と海上保安庁が協力して、関係構築を図ってきているところです。また、関係機関、民間関係団体、メーカー等が一堂に集う水上安全・安全運航サミット、Japan Boating & Water Safety Summit というものを関係機関、団体と共催しまして、今年のサミットではライフジャケットに関するパ

ネルディスカッションを海上保安庁がリードするなど、関係機関、民間団体に対するイニシアチブを発揮しているところでございます。さらにこのJBWSSというのは米国のInternational Boating & Water Safety Summit (IBWSS)とも連携しておりまして、米国で開催されますサミットにも海上保安庁職員が参加しているところでございます。

一方で、ウォーターセーフティガイドを国民、ユーザーに浸透させていくためにはさらなる関係団体とのネットワークを強化して、現場における具体的な活動、あるいはユーザー実態の把握を進めていく必要があると考えております。このため、来年度の取り組みとしまして、関係団体と国民ユーザーがつながる総合的なネットワーク、こういうものが構築できないかということは今検討しておりまして、引き続き関係機関、関係団体の意見を聞きながら検討していきたいと考えております。

最後に新たな海上安全指導員制度の構築ということについて説明いたします。ウォーターセーフティガイドを国民、ユーザーに浸透させるために大きな役割を担う存在としまして、海上保安庁が昭和49年に制定しました海上安全指導員制度というものがございます。海上安全指導員は、昭和40年代の海洋レクリエーションの活発化に伴いましてプレジャーボートの事故が増加したことを背景に、プレジャーボートのユーザー、マリナー、ディーラー、メーカーなど、各地でボランティア団体が自発的に結成しまして、安全啓発活動が行われるようになりました。こういうことを受けまして、民間の活動を海上保安庁が積極的に支援、育成するために立ち上げた制度でございます。ところが、プレジャーボートユーザーの減少に伴いまして、海上安全指導員の数はやや減少傾向にあります。また、高齢化も進んでいるという課題もございますが、現在でも全国で1,562人の指導員が登録されており、活動実績に個人差はあるのですけれども、これまでも海上保安官とともに、主としてモーターボートユーザーを対象とした安全啓発活動を行っているところです。

一方で、モーターボートのみならず、多様化、活発化する海上活動に対応していく上ではウォーターセーフティガイドをユーザーに浸透していくために、民間の活動をさらに推進していく必要があります。そのためにはモーターボートに限らず、さまざまな海上活動の安全に対する幅広い知識や自身の安全管理能力、モラルを有して、海上保安官と同等の指導啓発活動が可能な安全指導員を育成していく必要があると考えています。このため、新たな海上安全指導員制度として、マニュアルや講習会等の育成体制を導入し、海上安全指導員の中からさらに高いレベルの者、仮称としましてウォーターセーフティリーダーというふうにつけていますけれども、これを育成する制度を新たに構築していきたいと考え

ております。この制度は、アメリカのコーストガード（U S C G）のオグジュアリーという制度を参考としておりまして、本年度はアクティビティの関係者ですとか、有識者からのヒアリング、あるいは米国の制度の勉強、調査といったところを実施しているところでございます。

来年度の取り組みとしまして、具体的な制度設計を行った上で年度内に東京湾内を活動範囲とする水上オートバイのユーザーを対象に、まだこれから決めるところでありますが、20人程度のリーダーを養成したいというふうに考えています。また、将来的にはシーカヤックですとか、免許を必要としないアクティビティユーザーを対象とした海上安全指導員についても検討していきたいというふうに考えているところです。

以上、私のほうからのご報告を終了いたします。

【小野主任官】 引き続き台風等による航路標識などの被害について、灯台を活用した地域活性化について、企画課長のほうからご説明いたします。

【坂本企画課長】 企画課長の坂本でございます。引き続き説明を続けさせていただきます。

台風等による航路標識等の被害状況ということでございますが、次の10ページと右下になっていますが、神戸港の神戸和田岬防波堤灯台ということで、神戸港の出入り口にあるのですが、これが台風の高潮、高波によりまして、左下の写真で書いてありますが、コンクリート構造物ごと機器が脱落したという事案がございます。

次のページでございますが、奄美大島の名瀬港にあるFRP（強化プラスチック）製の灯台ですが、この灯台はボルトでとめていたのですが、台風の影響で、ボルトごと吹き飛ばされたという事案がございます。

それから、次のページでございますが、ブイでございます。これは台風の影響で漂流したという事案ですが、このほか多数のブイが移動ないし漂流した事案でございます。

こうした事案を受けまして、次のページでございますが、新たに航路標識の海水侵入防止対策ということを講ずるということでございます。これは、昨年、台風、それから北海道の地震等ありましたので、政府全体として、一度、インフラ等を総点検し、再発防止を含めた対策を講じようとしている政府全体としての取り組みの中の一環でございまして、3カ年で何をやるかという、予算措置も含め対策を講ずるという内容でございます。

前段申し上げますと、灯台は3,000基強、航路標識ですと全体で5,000基強あるのですが、老朽化が進んで、灯台の30%ぐらいは50年の耐用年数を超えているのです

が、一方で、今回被災したものというのは耐用年数を超えているものではなかった、構造計算上問題はなかったということをございまして、それ以前の航路標識についても分析しましたところ、通常のコンクリートの劣化による倒壊ではなく塩害です。海水がコンクリートにしみ込み、コンクリートよりも中の鉄筋にしみ込んで、鉄筋がさびて膨張し、亀裂ができて、腐食して倒れたという、少しメカニズムが違うものだというところを分析しまして、海水防止をするというものです。本来であれば鉄筋を全部調べないといけないのですが、なかなか外観では調べられませんので、当面クラックができたところに海水が浸入しないように応急的にクラックを埋めたり、FRP灯台であればボルトが危なそうであれば交換し、コンクリートで遮蔽するというような対策を講じているところをございまして、32年度までに約300カ所を行うというものです。

次のページをございしますが、走錨等に起因する海難ということで、15ページになるのですが、これは当部会の委員の多数の方にも有識者会議に参加されておられますが、関空の連絡橋につきましては台風21号の影響で本体が高潮浸水するという被害とともに、連絡橋にタンカーが走錨により衝突し、人流、物流がとまり、社会経済に大きな影響を与えたという事案をございます。この事案を受けまして、次のページをございしますが、10月に関係者の皆様による有識者会議ということを立て上げまして、河野会長にも座長をお願いしており、多数の委員の皆様にはこの場をおかりして御礼を申し上げたいと思いますが、委員会を立ち上げ、10月から4回開催し、昨年末には、次のページをございしますが、中間報告を取りまとめたところでございまして、

詳細は省きますが、ポイントだけ申し上げますと、3.の(1)(2)(3)で、まず法的強制力を講じて関空の周辺に法的規制をかけるということで、実際、1月31日、海上交通安全法に基づく告示を掲示しました。

それから、これと連携しまして、法的強制力の実効性を伴うという意味で、指導をしっかりと行っていく。

それから3つ目で、これとも関連するのですが、海域の監視をしっかりと行い、情報提供のための体制強化を行っていくというような中間報告をまとめたところでございまして、

次のページをございしますが、以上が中間報告をございまして、また、引き続き関空周辺海域以外のその他全国のリスクのある海域についてどうするかということ、また年度内までに議論していくという状況をございしますが、これと並行いたしまして、次の海域監視

体制の強化ということで、これも政府全体としての被害状況の国土強靱化のための重要インフラの緊急点検と言っていますが、この中で取りまとめられた内容としまして、主要な海上空港、今のところ5海域ぐらいを想定してございますが、ここにレーダー、監視カメラ等を整備して、しっかりと監視体制を強化していくということについて政府の施策として取りまとめられたというようなことでございます。また、引き続き最終取りまとめがあると思いますので、さらなる措置が必要であれば、我々として検討してまいりたいと思っているところでございます。

それから、次のページで、灯台を活用した地域活性化ということでございます。次の20ページでございます。これはビジョンの中で、航路標識の長寿命化や老朽化対策等にあわせて、灯台を観光振興資源として生かしていこうということを書いていたところでございます。我々としても地域活性化に貢献するであるとか、海上安全思想の普及であるとか、灯台に対する理解が深まる。それから、老朽化等が進む中で、メンテナンスを限られた人数でやっていくということは、地域と一緒に灯台を守って、保存、活用していくという考えに基づき、有識者会議を立ち上げ、一番下に書いてございますが、2月18日に自治体の皆様、建築の専門家、灯台愛好家の方、観光事業者の関係者の方とともに、懇談会を立ち上げ、今後、地域と一体となってどのように灯台を保存活用していくのか。文化財保護法の改正がございまして、保存、活用の新たなあり方というものについての仕組みができましたので、こういう仕組みの活用も視野に入れながら、保存、活用のあり方について議論してまいりたいと思っております。

最後でございますが、ビジョンそのものには書いてございませんが、11月1日に行いました灯台150周年記念関連行事について簡単にご報告したいと思います。22ページでございますが、当部会の皆様にお声がけさせていただき、多数の方が式典にご参加していただきましたことをこの場をおかりして御礼申し上げたいと思っております。

式典につきましては、我が国最初の洋式灯台である観音埼灯台が明治元年11月1日に起工し、150周年ということで、100周年記念に続き、50年ぶりに記念式典を挙行了したということでございます。皇室からは皇太子・皇太子妃両殿下のご出席も賜り、大臣が予算委員会のため出席できなかったため、副大臣が出席し、フランス大使、それから国会議員も30名以上の方に出席いただき、海事関係者の方も多数出席いただきました。中に書いてございますが、皇太子殿下のほうからも灯台が大事だという趣旨で、自分の小さいころの思い出話等のお言葉もいただき、大変感銘を受けたところでございます。

その後、右に書いていますが、祝賀会には大臣も国会が終わりまして、駆けつけていただき、祝賀会、式典、合わせまして50名以上の国会議員も参加していただき、大変盛大に式典、祝賀会が行われたということでございます。

そのほかに、下に書いてございますが、灯台ワールドサミット in 志摩には、交通部長も出席したところでございますが、これは保安庁の主催というより自治体みずから灯台を盛り上げようということで企画して、有志の市長様が集まられて行ったイベントでございます。

その他、一番下に書いてございますが、全国161カ所でさまざまな関連事業イベント等を行っております。保安部も当然入っておりますし、地域の皆様と一緒に盛上げたということでございます。

最後に右下の灯台カードを紹介させていただきますと、これは150カ所の灯台に行きますと、QRコードをスマホ等で読み込み、カードがダウンロードできるという仕組みでございまして、今までに4カ月で5万ぐらいのアクセスがありまして、これを機会として、明治期灯台を幾つか回りますとスペシャルカードの発行等の行事も行っているところでございます。

私からは以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいま事務局から議論のポイントとして、4点について説明がございました。

それでは皆様からご意見、ご質問をお願いしたいと思います。どなたからでも結構です。それでは、葛西委員、よろしく願いいたします。

【葛西委員】 船長協会の葛西です。

最初の海難発生状況の安全対策の重点化という中で、今年の30年の海難発生データを出示していただいて、衝突事故が多いということでご説明があったのですが、衝突というのは、相手がいますよね。例えば漁船の衝突が169隻で42%ということで、漁船の169隻ということは、漁船の相手船も169杯、どこかにいるわけですね。ということは、このデータの中にほかの船の衝突の隻数というのは二重に入っているということですね。そういうふうに考えてよろしいのでしょうか。

【榎本安全対策課長】 これは隻数ごとにカウントしておりますので、衝突ということは当然2隻の船で衝突するわけですから、これで2隻というカウントになります。

【葛西委員】 そうすると、例えば漁船が169隻衝突しているといいますが、

169隻の相手船というのはばらばらになっているわけですね。

【榎本安全対策課長】 漁船同士ではない場合もございます。

【葛西委員】 そうですね。漁船同士に見えてしまうので。そうすると、漁船が衝突しているけれども、こういう船と衝突してこういう実態があるというのはわかればいいかなと思って、ちょっと思ったのですが。

【榎本安全対策課長】 実は、今回、こういう形で1枚紙でデータをお示ししておりますけれども、昨今、不正統計問題が大分世の中で問題視されていますけど、当庁の海難調査官は極めて有能な人材がそろっておりまして、この資料をつくるために相当なバックデータがございます。ご関心がおありの委員の方がございましたら、いつでも海上保安庁のほうにお伝えいただけましたら、バックボーンとなるデータですとか、いろいろな形でお伝えしたいと思っております。

また、間もなく海難の現況と対策というちょっと厚めの冊子が出ることになっておりまして、そういったところではもう少し細かなデータ分析を加えたものもご案内したいというふうに思っております。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す。

葛西委員、よろしゅうございますか。

【葛西委員】 はい。ありがとうございました。

漁船でも漁労中の漁船と漁労中でない漁船と相手船と、それによっていろいろ事故の実態が違っていたので、我々のメンバーは、外航船のほうが多いのですが、貨物船とぶつかっている場合、漁労中にぶつかっているのか、そうじゃない場合が多いのかとか、そういう点がわかればなど。またそのうちに実態をお伺いにまいりますので。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す。

ほかにいかがでございましょうか。北川委員。

【北川委員】 安全対策課長にちょっと教えていただきたいと思います。今の船舶事故の発生状況のところで、平成30年度から新しい海難の定義を取り入れたということで、私自身ふなれな定義で、どのような事故の形態が入るのか、入らないのかというものが分かりづらいところがあるので、ご確認の意味で質問させていただきたいのですが、例えばインシデントは外れると、こういうことでありました。そのご説明の中に台風等の災害の大部分はインシデントだというご説明があったかと思うのですが、例えば去年の関

空連絡橋の走錨事故のような場合はアクシデントに含まれるのか、インシデントなのか、といったようなところをお伺いしたいと思います。

【榎本安全対策課長】 これは明確にアクシデントでございます。数的にご紹介しますと、速報値ですが、248隻のうちインシデントが242隻、アクシデントが6隻でありました。インシデントというのは、例えば岸壁に保管していた船が海に流れ出してしまうりとか、岸壁に係留していた人の乗っていない船が沈没してしまったりとか、こういうものは明らかにリスクを伴っていませんので、インシデントという扱いにしています。ただ、もし人が乗っていて、岸壁に係留している船が災害の影響で沈没してしまった場合、あるいはその人がけがをしたり、命を失ってしまった場合、これは明確にアクシデントということになると思います。おっしゃるとおり、定義づけとしては大きくリスクの話ですとか、運航の損害の話ですとか、そういうところで、ざくっと定義づけしていますものですから、何がアクシデントで、何がインシデントかというのは、かなり細かく見ていく必要があります。

【北川委員】 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。それでは、田久保委員。

【田久保委員】 安全対策の重点化というところで、ミニボートに関しては右肩上がりです事故が増えているということなわけですけれども、たしか平成15年にミニボートというものが、一般のプレジャーボートではあるのですが、エンジン付きのボートではあるけれども、3メートル以下の長さで、5馬力未満のエンジンを搭載している場合は、ボート免許も不要、それから、船の船検、車でいう車検ですね、船検も不要ということで、これはボートの普及振興のためにとてもいい規制緩和をされたのですけれども、施行されて以降、結果的にこれだけ事故が増えてくると、何らかの対策を講じないといけないのかなと。要するに、操縦するのに免許証の必要がなくて、船自体の管理もしてない状態の船が海へ出ていっているという現状があって、それによって事故が増えているということに対して、何か規制というのではないのですけど、講習会とか、ミニボートを購入される、初めての方に対して、海の上に小さな船で出ていくことに対する安全指導というか、そういったこととか、あるいは船自体のサイズとか、エンジンの大きさに対する規制の内容を少し考え直したほうがいい時期に来ているのかなというふうに思うのですが、いかがでしょうか。

【榎本安全対策課長】 法的規制ということになりますと海事局のほうの話になってく

るのですけれども、それ以前の問題として、海上保安庁ができることについてお話ししますと、おっしゃるとおり、現場での安全指導、あるいは先ほどのウォーターセーフティガイドのミニボート編も作成しております。一番困るのが、免許を持っていない人がほとんどなものですから、海の知識ですとか、海上衝突予防法といった法的な知識のない方が海に出てしまう。こういう問題がありますので、まずそういうユーザーに対して、しっかりと現場で指導していくということを今までもやっておりますし、引き続き強化していきたいと思っています。ただ、問題はミニボートというのはあまり団体に属しておらずに、全国いろいろなところに神出鬼没で、実態把握が難しいという問題もございます。これは先ほどご説明しました官民連携ネットワークとしてユーザーと関係団体がつながる仕組みを作ることで実態把握が可能になるのではないかと考えております。

それから、ミニボートの構造上の問題があり、不安定な小さい船が波のある海に出てしまうので転覆・浸水が多くなる。仮に波がない場所、全くべたなぎの状態でも、バランスを崩すだけでミニボートはひっくり返ってしまいます。あるいは人が海に落ちてしまいます。釣りをする人というのは、釣った魚を取ろうとして片舷に寄ってしまいます。それで転覆してしまうというケースも見受けられます。これはどうにかならないのかというところで、あるメーカーさんは、両舷にフロートをつけ転覆しないようにしているところもあります。こういう構造上の仕組みですとか、法的規制以前にメーカーさんが独自に安全対策を講じるというところを推進しようという考えはございまして、これはマリン事業協会や、J C I さが委員会を定期的に開催しているところです。

【田久保委員】 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。それでは、木場委員。

【木場委員】 ありがとうございます。まず1つは今の発言に関連してなんですが、免許を持っていないということは、その方自体の名前とか、住所とか、全く把握できないということで、講習を受けて欲しくてもご案内も出せないという非常に悩ましい状況だと感じます。いかにこれからそういう方々を捕まえて安全確保のために周知するか。特に死者も出るということで、命にかかわることですので、このままというのはあまりよろしくないなというふうに思いますし、さっきおっしゃったように、購入した時点である程度の情報をつかめるといいのではないかと考えます。入り口の部分でもいろいろ工夫していただきたいと思いました。

次に感想でございます。これから行われるという海上安全指導員育成制度で、このように3つのランクをつくることに非常に賛成でございます、おそらくこういったことにかかわっている方々もモチベーションが上がって、次はBだAだというところで、非常にいいのではないかと。そういう感想を持ちましたので、一言申し上げます。

それから、最後も感想でございます。灯台でございますけれども、地域振興でも、観光でも、こういったことを進めていくことに賛成です。個人的ですけれども、灯台のイメージというのは人々を照らして導くですとか、それから、海に臨む地上の一番突端にありまして、風雨を耐え忍ぶとか、こう言う点を人に当てはめると、灯台君は、素晴らしい人物と感じられますので、今後、地域振興、観光の面でも灯台を中心に置いて推し進めていただきたいという感想を持ちました。

以上でございます。

【河野部会長】 事務局から何かございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、ほかにご発言、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。それでは、立川委員。

【立川委員】 安全対策の関係なのですけれども、全体としての船舶事故を減らすという面でプレジャーであるとか、ミニボートとか、遊漁船・漁船の関係というのはよくわかりました。これが一番数的に減らすには有効な手段かなというふうに思うわけなのですけれども、一般船舶の関係で、例えば灯台であるとか、そういう設備の補強といいますか、充実していただく、整備していただくということが1つあるかと思いますが、ほかにもいろいろ計画は盛られている部分がありますので、その進行ぐあいについて、少しお話できるというか、その部分について補足といいますか、説明していただければと。進行ぐあいについてですね。そういったところをちょっとお伺いしたいと思います。

【河野部会長】 いかがでございますでしょうか。

【坂本企画課長】 全体の話として今の総点検にもございましたけれども、今回、小型船だけじゃなくて、大型船も含めて、海交センターから情報をどう出していくかとか、監視体制の話も、レーダー監視、コストの話もありますので、どこまで効率的にやれるかという議論もあります。それから、現場における指導についてもどう強化していくか等々も含め、総合的に議論しているということでございます。

今後、関空の話も絡め——それだけではないのですが、そういうことも視野に入れながら全体として取り組んでまいりたいと思っているところでございます。

【榎本安全対策課長】 あと私のほうからも、私の所管の部分で話させていただきますと、海の安全情報というのがございまして、以前はM I C Sという沿岸域情報提供システムと呼んでいたのですが、これが内容的にもどんどん充実していつているのと、なかなか我々一方的発信では見てくれる人が少ないので、2次利用、3次利用ということで、最近オープンデータ化という言葉も聞こえてきますけれども、これをもう少しいろいろな方々に、大型船のユーザーも含めて、きちんと情報を提供していこうと推進しているところがございます。

【河野部会長】 立川委員、いかがでしょうか。

【立川委員】 ありがとうございます。せっかく第4次交通ビジョンの経過報告ということなので、事故件数を減らすということは確かに重要なのですけれども、全体像としてどういう進行をしているかというのもまた1つの観点かというふうに思いますので、一般船舶、大型船等についても、少し補足ないしは進行ぐあいの資料を出していただいたほうがいいかなというふうに思いまして発言させていただきました。

また、今後もこういうことがあるかと思しますので、その辺も含めて資料の提供をお願いできればと思います。よろしく願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかが……。平田委員。

【平田委員】 今回からアクシデント、インシデントということで、データを分析されて、ご苦労が多いと思います。インシデント情報につきましても、701隻ということで、比較的件数が多いと思います。可能な範囲で結構ですので、例えば船の種類とか、どういうものがインシデントとして分類されているかということをもう少し明らかにしていただきたいと思います。このようなデータが、今後、事故の未然防止ということで活用できるのではないかと思いますので、よろしく願いいたします。

【榎本安全対策課長】 先ほども申し上げましたけど、海難の現況と対策という総合的なデータ資料を近々に年度内には公表できるように準備を進めておりますので、その中には今ご指摘のあったような詳細なデータも載せていきたいと思います。先ほどの大型船の話もございましたけれども、大型船のデータも当然この中には多く含まれてきますので、そちらのほうをまたご提供させていただきたいと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。

平田委員、よろしゅうございますか。

【平田委員】 はい。

【河野部会長】 ほかにいかがでございましょうか。伊藤委員。

【伊藤委員】 先ほど大型船関係のお話があったかと思いますが、最初の方の統計に関する説明では確かに近年の大型船の事故の割合としては極めて少ないのですが、この間の関空の事故も大型船であったわけで、完全になくなっているというわけではなく、そのため色々対策をされていることについて、お話をもう少し伺いたいと思います。1つはカメラなどを増やして、現場の状況をより分かるようにするというようなお話がありましたが、例えばより多くのカメラや、レーダーを導入しますと、見る人が必要になるというか、人手がよりかかってきたりというような部分があったりすると思うのですが、そういった部分に関しても十分考慮されているのでしょうか。

【河野部会長】 いかがでしょうか。

【坂本企画課長】 ありがとうございます。おっしゃるとおり、保安庁における人員も限られておりますので、ハードの整備とともにソフトの方も行わなければいけないと思っておりますが、今考えているのは技術力です。AIの活用とか、自動認識とか、さまざまな技術開発も行っておりまして、今まさに現場に導入できるかとか、今回の走錨の話もシステムでどのように捉えるかとか、そういうことも引き続き検討して——この場ではまだオンゴーイングでありまして、十分ご説明できないところがありますが、きっちり勉強しておりますし、施策として近々に打ち出せるものは打ち出していきたいと思っておりますのでございます。

【伊藤委員】 わかりました。ありがとうございます。より広い海域について、特に大型船などの事故だと沿岸から離れた場所も含めて考慮する必要が今後出てくるかなと思いますので、そういった活動を進めていただけるといいかなと思います。

【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。それでは藤田委員。

【藤田委員】 細かな質問なのですが、事故件数の平成30年の船舶事故発生状況のデータについて、その左下に事故隻数と死者・行方不明者数が書かれていますが、必ずしも連動しているようには見えません。理由を簡単に教えていただければと思います。民間による救助を除いているせいですか。それとも、それとは無関係にもともとあまり連動しないようにできているのでしょうか。

【榎本安全対策課長】 この経緯ですか。

【藤田委員】 少しずつ減ったりしているのですけれども……。

【榎本安全対策課長】 今の左下のデータというのは旧海難定義のデータでありまして、民間の救助分は入っておりません。ですから、民間との関係はございません。確かにばらつきがありますけれども、明確な理由は難しいところです。

【藤田委員】 理由ですが、例えば行方不明者・死者は民間の救助分が入ってないので、それを入れると連動するようなふうには理解していいのか、それとも全く無関係に、これはそもそも連動しないような数字なのかという、そういう質問だったのです。

【榎本安全対策課長】 今ここに書かれている数字は、先ほど言いましたように、民間の救助機関のデータは入っておりませんので、連動していませんし、海難というのはその時々で、例えば大型船の海難で非常に死傷者が多く発生したりとか、そういうケースもございまして、必ずしも海難隻数と死傷者数の連動というのがなかなか説明できにくいところがあるかと思えます。

【河野部会長】 藤田委員……。

【藤田委員】 結構です。

【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。特によろしゅうございますか。

1点だけ、私のほうから希望のようなことを申し上げたいと思います。先ほど、アクシデントとインシデントの区別について、ボーダーラインにあるものをどちらに分類するかということについて、これからしばらく経験を積む必要があるとのご説明がありました。この点についてです。こうした経験に基づく区別の基準のようなものについてはただ、内部で経験を残されるだけではなくて、外に向けても何らかの形で公表していただければと思います。しばらく時間がたって、経験が積み重なった頃に、アクシデントとインシデントの分け方の基準のようなものを示していただければと思います。それは内部の報告書というよりは、もう少し一般に区別がわかりやすい形で知らしめる必要があると思います。先ほどもご意見がありましたように、現在、統計のデータをどうとるかというのが世間的な注目を浴びるようになっていきます。アクシデントとインシデントの区別は、統計の結果にも影響を与えるものだと思います。新しく設けられたアクシデントとインシデントの区分は、統計のデータに影響を及ぼす可能性が高く今後のデータが過去のデータと違う場合、その違いを一般にわかるように説明する必要があると思います。このため、ある程度の知見が蓄積された段階で、ご説明されるほうがよいのではないかというふうに思いました。

【榎本安全対策課長】 ほんとうにご指摘のとおりだと思っております、我々も中で非常に悩みながらやっているのですが、説明がつかないような区別をしてしまうと、まさに不正統計ではありませんけれども、意図的に政策目標を達成するために操作しているというそしりを受けますので、そこは明確にしたいと思っております。明確にした上で、ほんとうに詳細な部分までは難しい問題もあるので、どうしても判断というところは出てきますけど、ある程度の一定の基準はいずれかの段階で委員の皆さんにもお示しして、またご意見がいただければと思っております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、ほかに特に手をお挙げになる委員がいらっしゃらないと思いますので、引き続き事務局から第4次交通ビジョンの推進状況につきましてご説明いただきたいと思いません。よろしく願いいたします。

【小野主任官】 進捗状況について説明させていただきます。第4次交通ビジョンでは社会情勢の変化に伴う海上の安全をめぐる新たな課題への取り組みと第3次交通ビジョンの施策の継続した取り組みが基本的施策の推進として掲げられているところでございます。施策の項目数としては、今、表示させていただいているように、たくさんの多い項目となっておりますので、本部会におきましては、第4次ビジョンを策定していただいたときにトピックとして抽出した項目で、先ほど議論のポイントの資料の中で報告させていただいた内容の項目以外の代表項目について報告させていただきたいと考えております。

では、最初に巨大通航船間隔の見直しについてのご報告をさせていただきます。

巨大船の通航間隔の見直しについては、今年度、公益社団法人日本海難防止協会に委託し、学識経験者、海事関係者で構成する調査研究委員会を設置し、操船シミュレーター実験により安全な船舶間隔距離などを検証し、専門的な検討を行ってございます。この結果として、東京湾を北航する巨大船については通航間隔を現行の15分から10分に短縮することが可能であり、また、安全面に配慮して、まずは危険物積載船を除く巨大船について先行して見直すことが妥当との結論をいただいているところでございます。

これを踏まえまして、平成31年度中に新たな基準による運用を開始できるよう準備を進めることとしているところでございます。

次の代表項目につきましては、同じページの一番下、自動運航船実用化への対応についてご報告させていただきます。

海上保安庁では、自動運航船の開発に係る動きが世界的に活発化する中で、将来的に無

人の自動運航船に既存の法律が適用できるのか、自動運航船の出現に伴う航行環境の変化に対してどのような対策をとる必要があるかが課題となると考えており、有識者からなる勉強会を設置し、海上衝突予防法等を所管する立場として、自動運航船が安全に運航するために必要な対策について今年度勉強会を開催し、有識者との専門的な議論を行い、対応の方向性を報告書として年度末に取りまとめることとしております。

自動運航船に係る検討は、国土交通省海事局でも進められているほか、日本船舶技術研究協会などの民間機関でも進められており、海事局とはお互いの検討状況について情報を共有し、連携した対応を図ることとしております。

また、国際的にはIMOにおいて自動運航船についてIMO規則の改正要否等を特定するための作業が行われることとなり、日本、我が国は国際海上衝突予防規則条約（COLREG）について作業を行う担当国の一つとなりましたことから、国内関係者の意見及び勉強会の検討結果を踏まえつつ、我が国意見の反映に積極的に取り組んでいくこととしていくところでございます。

続きまして、海上活動情報の統合と活用の状況について報告いたします。

情報通信技術を活用し、海上保安庁が保有する情報など、さまざまな海上活動情報を統合、分析し、オープンデータ化して提供するシステムを構築し、安全に配慮した海上活動の実現などを図ることを目的としている施策でございますが、平成30年度においては、まず東京湾において当該システムの運用を開始するための調査設計を行うとともに、政府が構築する海洋状況把握、MDAとの連携についての検討を行っております。次年度におきましても、引き続き海上活動情報の統合分析について検討していくこととしていくところでございます。

続きまして、船舶動静予測機能技術の開発について報告させていただきます。

航行管制業務における衝突予防のための情報提供の実施判断は運用管制官の経験、技量により左右されることから、AIS情報の解析や研究が進むOZTなどの考え方を活用した船舶動静予測技術の開発を推進し、新たな乗り上げ、走錨監視システムの技術の開発、実装を目指すこととしておりますが、平成30年度におきましては、過去10年分のAISデータをもとに、台風接近等による暴風雨または強風時における走錨船と、強風等を伴わない船舶とのデータを分析し、走錨に至る前の船舶の検出に必要なしきい値の算出、検証を実施しております。平成31年度におきましてはプロトタイプを導入しまして、海上交通センター等において試験運用を実施し、実用化に向けた検証をさらに進めることとし

ております。

以上、簡単でございますが、代表項目についての進捗状況を報告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。

ただいま事務局から推進状況についてのご説明がございました。ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。それでは、石橋委員。

【石橋委員】 巨大船の航行間隔の見直しについてですが、シミュレーションを含めた報告書の内容を、一応読みました。あの中で気になる言葉がありまして、間隔短縮に関する部分で、何々が可能であると考えることが望ましいという箇所がたしか2ヵ所ありました。可能であると考えることが望ましいというような報告書というのはどういう意味になるのでしょうか。あまり自信がないような書きぶりですが、その辺はどのように、受け取ればいいのでしょうか。

【後藤航行安全課長】 航行安全課長の後藤でございます。ご指摘ありがとうございます。かなり難解な言葉のように受け取られるかもしれませんが、文意としましては、可能だと考えるということかと思われます。あとは望ましいというのは、最終的にそれを導入するかどうか、その判断は、海域の利用者さんにご相談しながら、管制する海上保安庁のほうで決めるということでしょうか、検討会の場合ですとか、しないとかというようなどころまで書き切れなかった、と。あとの判断はそれを受けてどうするかということの意味合いも込めて、そういう持って回った言い方をされたのかな、というふうに思われますので、決して自信がないとかいうことではなくて、最終的な決定は、研究会報告を踏まえて、水先人会さん、審議会さんをはじめ各海事関係者の皆様方のご意見も伺いながら海上保安庁として然るべき決定していく、ということになるのだろうというふうに思っております。

【河野部会長】 石橋委員、いかがでしょうか。

【石橋委員】 それと、緊急事態が発生した場合ですね。ストップディスタンスについて、いろいろ数字が出てまいりましたけれども、巨大船が航路内で緊急事態が発生して、エンジンがストップした場合に、どういうことが考えられるかと言えば、航路を外す可能性がありますが、ドラフトが20メートルの船で航路を外すということはもう即座礁です。その辺についての、評価というか、緊急事態に対する対策をどのように考えているのでしょうか。例えば12ノットで走っているタンカーが止まったとすると、タグボートが来ても、何の役にも立ちません。押しても動きません。

【河野部会長】 いかがでございましょう。

【上山交通管理室長】 航行安全課交通管理室長の上山でございます。

今ご指摘のお話は、巨大船の見直しの日海防の委員会でも東京湾水先区の先生からご指摘がございました。そのご指摘を踏まえましてシミュレーション実験におきましても、前船の巨大船がエンジントラブルで緊急停止というか、エンストするという前提です、後船の巨大船がどういう行動をとるのか、というシミュレーションを実際に行っております。その中で前船の巨大船がエンジントラブルで推力を失くしたとしても、後続の船は、前船と衝突しない、というふうな形でシミュレーションの結果を得ております。

また、パイロットの方からは、今のお話がありましたように、そういう緊急事態のときに、航路外に水深があれば、避難するとか、そういうことができるのか、というふうなご質問がございまして、その辺は東京マーチスの方で、通航船舶の状況を見ながら、可能な範囲で避航できるように全体で取り組む、というふうな話をさせていただいております。

以上です。

【河野部会長】 石橋委員、いかがでしょうか。

【石橋委員】 シミュレーションをやったのはわかりますけれども、シミュレーションの前提として潮も風も何も考えていませんよね。その中で得られたシミュレーションというのはいかななものかなと思いますけども。

【上山交通管理室長】 風と潮流につきましては一定の数値を加味しております。

【石橋委員】 前提として海底が平らで、その中で水深23メートルくらいのところで、ドラフト20メートルくらいの船が停まった場合に、風がそれほど考慮されているとは思えないのですけども。その辺のシミュレーションの限界もあるのではないですか。

【上山交通管理室長】 前提条件ですので、一般的な条件でやったということでありまして、ご指摘のように、例えば強風、強潮流、最悪の状態を、どこまで見るかというのは、設定条件で多少はあるのかなとは思いますが。

【石橋委員】 葛西さん、どうです。操船者としては。

【河野部会長】 葛西委員、いかがですか。

【葛西委員】 実際のシミュレーションと現場での、自然下で起きる巨大船の外力というのは大分違いますので、操船シミュレーションの後の有識者、専門家の中で、もう1度よく考えながら、わざわざ間隔を縮めることばかりにとられることなく、どうやれば縮められるかというような観点で話を進められていけばいいのではないかと思います。当

方からも委員が出て、いろいろと私も話を聞いておりますが、あとは危険物の巨大船についても皆さんまだ考えている最中で、最終的な、結果が出ているようではないのですが、先ほどもちょっと言いましたように、間隔を縮めることありきではなく、どうすれば縮められるかということをもっと細かく検討されるべきじゃないかと私も思います。

【河野部会長】 石橋委員、いかがでしょうか。

【石橋委員】 それと、15分を10分に縮めるとかいう話になっておりますけれども、この縮めるという要求はどこから出てきたのですか。

【河野部会長】 いかがでございますか。

【上山交通管理室長】 昨年度、4次ビジョンを検討する段階におきまして、海事関係の方々との意見交換する場を持たせていただいております。その中で外航旅客船協会様とか、船主協会様等から要望をいただいているという状況でございます。

あと、先ほどのシミュレーションの話で1点つけ加えて説明させていただきますけれども、シミュレーションでは15分を10分にするためにシミュレーションをしたのではありません。まず一義的に、巨大船と巨大船の船間距離、間の距離ですね。これは何海里が妥当なのだと。どこまで近づくと危なくて、どこまで開けば大丈夫なのかと。その船間距離を導くためにシミュレーションをやったということでございます。その結果としまして、これは330メートルぐらいの油タンカーと360メートルぐらいのコンテナ船を組み合わせて検証いたしました。その結果、そういう300メートルオーバーの巨大船におきまして、1.5マイルの船間距離をあけないと、操船者は負荷がかかりますよという結論をいただいております。その1.5マイルを必ず空けて船が通るという前提で、管制間隔は10分で妥当ではないかという結論を導いたわけでございます。ですから、基本的には、航路内で1.5マイルの間隔を空けさせるという前提で、管制も10分で大丈夫だろうという思考パターンでございます。

【河野部会長】 この点、ほかにどなたか。

【後藤航行安全課長】 引き続きよくご相談しながら進めたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【河野部会長】 それでは、一応、引き続きご検討いただくということで、本日出ました意見もご勘案いただくということで、石橋委員、よろしゅうございますでしょうか。今日のところは。

【石橋委員】 はい。

【河野部会長】 ほかにいかがでございましょうか。村瀬委員。

【村瀬委員】 外国船舶協会の村瀬でございます。

同じく、巨大船通航間隔の見直しに関してなんですけど、これだけではないんですけど、私もこの検討会に委員で参加しております、その中で、たしか水先人さんの代表の方が提案されていた事案がありまして、一口に巨大船といっても、一くくりにするにはかなり無理があると。今回の巨大船の通航間隔もたしか200メートル以上の船を巨大船とすると。これは実態としてはもはや350メートル級の船が東京湾に入ってくる。おそらく来期も寄港数が増える予定です。ということで、そもそもこの提案が、一くくりにするのはなくて、巨大船、超巨大船、どういう言い方をするのかわかりませんが、例えば350メートル以上、場合によっては400メートルの船が日本に入ってくるとはまだ考えられませんけれども、その辺の定義をもう少しきめ細かに分けたほうがいいのではないかと。200メートル以上を一くくりにして、巨大船というのは、安全対策上、あるいは統計作成上、分析上、細かく分けたほうがいいのではないかというふうに思いましたので、その点意見させていただきます。

【河野部会長】 ありがとうございます。航行安全課長。

【後藤航行安全課長】 ご指摘ありがとうございます。今、村瀬委員からご指摘いただいた事項は、海上交通安全法に規定されている巨大船の定義としての200メートルをもっと引き上げるべきということではなく、巨大船の中でも少しきめ細かく区分して入航間隔の基準のあり方について考えていくべきというご意見と受けとめればよろしかったでしょうか。

【河野部会長】 村瀬委員。

【村瀬委員】 私の言いたかったポイントは、今回の通航間隔の見直しにとどまらず、海上保安庁さんの中でいろいろな施策をこれから行っていく。例えば安全対策とか、統計、この中で200メートル以上の船を巨大船として一まとめにするのではなくて、例えば安全対策も200メートルの船と350メートルの船では変わってくると思いますし、その辺はもう少し仕切りを、例えば200メートルから300メートル、300メートルから400メートルとか、そういう形で分けて、いろいろな統計をとったり、分析していったほうが、今後は——とにかく何でもかんでも巨大船と言われても、200メートルと350メートルではかなり差がありますので、いろいろな対策も変わってくると思うんですね。そういう意味で、分類の仕方を1度見直していただきたいなと思っております。

【河野部会長】 航行安全課長。

【後藤航行安全課長】 ありがとうございます。ご指摘を踏まえて検討したいと思っております。現状、少なくとも私の認識する限りにおいては200メートル前後でかなり運動性能が変わってくるようなデータもございまして、そこら辺の船の性能というものが果たして200メートル前後ではあまり変わらなくて、350メートル前後まで、今船の性能がよくなっているのですというようなデータがもしあればと思いますけれども、そういうものが今ございません中で、どこが基準なのかということは今200メートルということによって定めているということをご理解いただきたいと思っております。

ただ、最初のご発言でも申し上げましたけど、それと区別して、さはさりながら各海域によっても事情が違うと思っておりますけれども、200メートル以上十把一からげにするのではなくて、200メートルを超える中においてもさらに300なら300、350なら350という区分をする中で、いろいろな安全政策が違ってくるのではないのか、どうなのか、そこは見ずに引き続き200メートルで全部まとめてやるのか。それはおかしいのではないのかというご指摘については、それはそうかもしれないと思っておりますので、そこは検討してみたいと思っておりますが、200メートルという巨大船の法令上の定義を変えていくところまでのデータというものが今私どもにはないので、そこは区別したご意見として受けとめたいというふうに考えております。

【河野部会長】 村瀬委員、いかがでしょうか。

【村瀬委員】 とりあえずそれで。

【河野部会長】 今の点、ほかの方、何かございますでしょうか。よろしゅうございますか。安全の問題なので、慎重にいろいろなご意見もあるようですので、引き続きご検討いただければというふうに思います。

ほかにどなたかご発言、ご質問等ございますでしょうか。伊藤委員。

【伊藤委員】 今の巨大船の話でまた申しわけないのですが、この航路は管制されていると思うので、管制官の方がどういったことが起きているかを非常によくご存じではないかと思っております。ですので、今まで事故には至らなかったけれども、ヒヤリハットのようなことや、これまでも蓄積されている情報などがあるようでしたら、ぜひそういった情報もご活用いただけると良いかなと考えます。

【河野部会長】 今の点は何かお返事ございますでしょうか。これはコメントとして承らせていただくということで。

ほかにかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

それでは、海上保安庁におかれましては、本日、各委員からいただきましたご意見を踏まえつつ、第4次交通ビジョンを引き続き推進していただきたいと思います。と存じます。

本日の全ての審議が終了いたしましたので、進行を事務局にお返しいたします。よろしくをお願いいたします。

【村田海上交通企画室長】 ご審議ありがとうございました。

審議終了に当たりまして、高原交通部長からご挨拶申し上げます。

【高原交通部長】 海上保安庁の交通部長の高原でございます。

本日は第4次交通ビジョンの推進状況につきましてご審議をいただきまして、まことにありがとうございます。本日、私どものほうからは平成30年の施策の推進状況や31年度の取り組み事項につきまして、ポイントを絞ってご報告をさせていただきました。海上保安庁ではビジョンに基づきまして海上安全の向上に向けた取り組みを進めておりますけれども、策定後1年ということで、まだ多くの取り組みが道半ばの段階でございます。ビジョンに掲げられました目標の達成に向けまして、本日頂戴しましたご意見を踏まえつつ、31年度は今年度が増えて各種取り組みを進めていきたいと考えております。委員の皆様には引き続きのご指導をどうぞよろしくお願い申し上げます。

最後に木場委員におかれましては本年3月をもって委員の就任期間が10年になられるということで、ご退任される予定と伺っております。長きにわたりご指導いただき、まことにありがとうございます。

【木場委員】 では一言だけお礼をと思ひまして。この委員会には立ち上がりから参加させていただきまして、私自身は専門家ではございませんので、船舶の安全航行からは遠いところにいたのですが、大変勉強になる会議でございました。一般の生活者の視点で、広報的視点からわからないことについて発言をさせていただきましたが、事務局さんには真摯に取り上げていただきまして、一般の方に公表するホームページのデータなどもわかりにくいところはすぐに修正していただいたりと感謝いたしております。とりわけ思い出に残っているのは雑種船でございまして、この会議でその言葉はちょっとと申し上げたところ、名称変更して、港則法の改正もしていただきまして、大変それも感謝しております。余談ですが、水上バイクの団体から非常にありがたいということでお言葉を頂戴しました。

こういったことで、交通政策審議会委員、あつという間の10年で、まだ50代前半で若いと思っておりますので、別の形で何かご協力できることがありましたらお声がけくだ

さい。ほんとうにこの委員会に関しましては立ち上がりから大変お世話になりまして、委員の皆さんにもご指導ありがとうございました。

以上でございます。ありがとうございます。(拍手)

【村田海上交通企画室長】 ありがとうございます。

本日は長時間のご審議、まことにありがとうございました。引き続き4次交通ビジョンを推進してまいりますので、今後ともフォローアップを含めまして、ご指導をよろしくお願いいたします。

議事録につきましては、後日、確認させていただきまして、本日の会議資料とともに国土交通省の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。

これをもちまして、第12回船舶交通安全部会を終了いたします。ありがとうございました。

— 了 —