

平成15年4月21日

交通政策審議会第4回海事分科会議事録

目 次

1、開 会	1
1、海事局長挨拶	2
1、配付資料の確認	3
1、海上保安庁長官挨拶	3
1、議 事	6
(1) 分科会長互選	6
(2) 航行の安全と効率の向上をめざす船舶交通安全政策のあり方	7
(3) その他	27
1、閉 会	27

開 会

海事局総務課長

それでは、お待たせいたしました。定刻になりましたので、本日の分科会を始めさせていただきますと思います。

本日は、皆様方御多用中のところ、また、あいにくの雨の中、お忙しい中、ありがとうございました。

私は、本日の事務局を務めさせていただきます海事局の総務課長柚木と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、後ほどの議事次第にもございますように、分科会長の互選がございます。それまでの間、私の方で議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

なお、当分科会につきましては、情報公開の観点から、会議自体を報道関係の方に公表いたしております。また、議事録等につきましても、国土交通省のホームページでその概要を掲載することになっておりますので、その点、どうぞよろしくお願いいたします。

また、いつもこういう審議会になれている先生方からすると、きょうは座席が何となく反対向きじゃないかという感じがあるかと思いますが、後でスクリーンを使う関係もございますので、見やすい位置にということの配慮もございますので、御了承願いたいと思います。

それでは、まず初めに、委員の方々を御紹介させていただきます。

まず、東京工業大学教授の圓川隆夫様でいらっしゃいます。

続きまして、一橋大学の副学長杉山武彦様です。

早稲田大学教授の杉山雅洋様です。

日本鉄鋼連盟会長の千速晃様でいらっしゃいます。

以上申し上げました4名の方々は、本分科会の再任ということでございます。引き続きよろしくお願いいたします。

続きまして、今回新たに御就任をいただきました委員の方を御紹介いたします。

日本放送協会解説委員の松尾正洋様です。

もう一名、本日御欠席でいらっしゃいますが、国際ラリーライダーの山村レイコ様にも、今回御就任をいただいております。

次に、臨時委員の方々を御紹介いたします。

東京商船大学教授の今津隼馬様でいらっしゃいます。

次に、日本船長協会会長の澤山恵一様です。

続きまして、事務局でございます国土交通省側の本日の出席者を御紹介いたします。

まず、海事局からの出席者でございます。

海事局長の徳留でございます。

それから、きょう諮問させていただく予定の案件、海上保安庁の関係でございますけれども、海上保安庁側からの出席者を御紹介いたします。

まず、長官の深谷でございます。

4月1日に発足いたしました交通部の部長の足利でございます。

総務部の政務課長島崎でございます。

総務部参事官の吉田でございます。

交通部企画課長の小山でございます。

同じく安全課長の黒田でございます。

計画運用課長の金丸でございます。

整備課長の篠崎でございます。

企画課企画調査室長の今井でございます。

海事局長挨拶

海事局総務課長

それでは、まず議事に先立ちまして、海事局長の徳留より一言ごあいさつを申し上げます。

徳留海事局長

海事局長の徳留でございます。

第4回海事分科会の開催に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

委員の先生方におかれましては、平素より海事行政に関しまして御理解と御支援を賜っ

ておりまして、この場をかりて厚く御礼を申し上げます。ありがとうございます。

また、このたびは、海事分科会の委員をお願いいたしましたところ、快くお引き受けいただきまして、改めて御礼を申し上げます。

本分科会は、海運、造船、船員及び船舶交通安全等に関する事項につきまして、御審議をいただく分科会でございます。

本分科会では、これまでに内航船の適正船腹量に関するものと、特定船舶製造事業者が納付する納付金率について御審議をいただいております。

さて、本日は、新たに海上保安庁関連の審議事項であります「航行の安全と効率の向上をめざす船舶交通安全政策のあり方」について御審議をいただき、御意見を賜りたいと思っております。

最後になりますが、海事行政は、今後とも多くの課題に対応していかなければなりません。委員の皆様方におかれましては、引き続き御支援を賜りたいと思っておりますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

以上、簡単ではございますが、ごあいさつとさせていただきます。

ありがとうございました。

配付資料の確認

海事局総務課長

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。

かなり分厚い資料を配らせていただいておりますけれども、「議事次第」と書いた1枚紙が一番上についている資料、1枚めくっていただきますと、資料の一覧が入っております。資料1から6までということを書いてございますけれども、資料1から5までは、上の方をパッとめくっていただきますと、右肩に資料1、1枚飛ばして資料2、資料3、2～3枚飛ばしますと、資料4、資料5。資料6というのは、後ろの方に資料編ということでクリップでとめてございますけれども、分厚い説明資料がついております。

もし落丁等がございましたら、事務方の方にお伝えいただければと思いますが、よろしゅうございますか。

海上保安庁長官挨拶

海事局総務課長

それでは、長官からのごあいさつをお願いします。

海上保安庁長官

おはようございます。きょうは雨の中、お忙しいところをお集まりいただきまして、大変にありがとうございます。改めて感謝を申し上げます。

御案内のとおり、海上保安庁はいろいろな任務を負っております。海上におきます治安、あるいは密航密輸の犯罪取り締まり、あるいは海難救助、環境防災などでございますが、また、きょう後ほど御審議をいただきます船舶の航行安全についても任務を負っております。

そういう中で、海上保安庁をめぐります経済社会情勢は目まぐるしく変わってきていると認識をいたしております。例えば9・11の米国の同時多発テロがございました。我が国も当然でございますけれども、世界じゅうでテロの脅威への憂慮、あるいは日本を取り巻く具体的な話といたしまして、一昨年の年末に九州南西海域におきまして工作船の事件が発生しております。また、昨今の国際情勢の中で、イラク問題、あるいは北朝鮮情勢、こういったものも国民の皆さんの中に何かと不安を呼んでおるといような状況の中で、我が国を取り巻きます周辺海域におきます治安の維持、国民の皆様安心して海におきます活動をしていただく、あるいは安全に海に親しんでもらう、そういうことが改めて強く認識されている昨今かなというようにに思っております。

他方でまた、経済、社会のグローバル化、あるいはボーダーレス化ということがいわれで久しいわけでございますけれども、我が国の貿易輸送の中心は、既に御案内のとおり、船舶でなされておるものが大宗でございます。その船舶交通をめぐりまして、いわゆる国際競争力の再生を目指したさまざまな取り組みが、この分野でも行われているように感じております。

船舶交通の安全を確保するという、先ほど申し上げましたように、海上保安庁が所掌する任務の中で、その安全航行、あるいは安全航行を支援するための援助行政も、そういった状況の中に置かれておると現在認識をいたしております。もちろん船舶交通の安全性の確保の重要性は論をまたないというには思っておりますが、特に物流部門における経済性、あるいは環境の問題への配慮は、それと同様に、今後、重要視されていく視点ではなかろうかというようにも思っているところでございます。

昨今、インフラの問題がいろいろ言われております。そのインフラの整備につきまして、重点化の問題でございますとか、いろいろな関連インフラ整備の連携のあり方といった話、あるいはいわゆるハードの整備だけではなくて、ソフト施策との融合の話、こういったことがいろいろ指摘をされておるわけです。

きょう、後ほど御審議いただきますいわゆる灯台、航路標識も、インフラ整備の1つとして、そうした大きな流れの中に沿った施策を進めていかなければならないというようにも感じておるところでございます。

そうした中で、船舶交通の安全を確保しながら、航行規制、あるいは安全指導、そういった航行安全の仕事と、先ほど申し上げましたようないわばハード面、航路標識の整備、運用、いわゆる航行援助業務を一元的に取り組めるような体制、時代のニーズ、あるいは国民のニーズにこたえていけるような体制をとるべきだろうということで、この4月から灯台部を再編成し、航行安全の業務とあわせまして、交通部を発足させたところでございます。船の安全確保に関連する仕事は、物流、あるいは人の流れなど、国民の皆様のいろんな身近なところでの生活と接点の深いものであるというように認識しております。そういう中で、厳しい財政状況もあります、今申し上げたような時代背景の中で、いかに質の高い行政サービスを提供していくことができるだろうかというように考えておるところでございます。

きょうは、私どもといたしましても、交通部の発足とともに、今申し上げましたような課題に、今後どう取り組んでいくかという1つの考え方の素案を用意いたしておりますので、それをお聞き取りいただき、また御審議をいただき、御意見をいただき、それを反映させていただくことによりまして、今後の航行の安全と効率性の向上を目指した船舶交通安全行政の政策のあり方という、いわばビジョンとして、今後のこの分野におきます海上保安行政の取り進めの指針とさせていただきたいというようにも考えておるところでございます。

きょうは、お忙しいところをお集まりいただきまして、私どもとしての考えをお聞き取りいただきながら、今申し上げたようなことでお願いできれば大変ありがたいというように思っておるところでございます。

冒頭にごあいさつとして申し上げさせていただきます。

きょうは大変ありがとうございます。

議事（１）分科会長互選

海事局総務課長

それでは、議事次第に従いまして、議事を進めさせていただきたいと思えます。

なお、本日の会議につきましては、委員の方の御都合もございまして、11時半をめどに終わらせていただきたいというふうに考えておりますので、恐縮でございますけれども、よろしくお願ひしたいと思えます。

それでは、まず議事の（１）分科会長互選でございます。

交通政策審議会令第6条第3項によりまして、委員の皆様の中から分科会長を互選していただくこととなりますが、どなたか御推薦等ございましたら、お願ひいたします。

委員

僭越でございますが、推薦させていただきます。

まことに御多忙のところ恐縮に存じますけれども、造船、海運を初め、海事全般につきまして御造詣が深く、また、日本鉄鋼連盟会長として幅広く御活躍中の千速委員に、引き続きお願ひしたらいかがかと存じます。

海事局総務課長

ただいま杉山委員から、千速委員に分科会長をという御推薦がございましたけれども、いかがでございましょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

海事局総務課長

よろしゅうございますか。それでは、御賛成いただきましたので、千速委員に分科会長をお願ひいたしたいと存じます。

それでは、早速でございますけれども、千速分科会長に分科会長就任のごあいさつと、引き続き議事の進行をお願ひしたいと思えます。

よろしくお願ひいたします。

分科会長挨拶

分科会長

ただいま海事分科会長に御推挙いただきました千速でございます。

私は、平成 13 年から 2 年間、本分科会の会長として、海運、造船に関する議論に参加してまいりましたが、このたび、新たに船舶交通安全政策について審議させていただくことになりまして、この分科会の役割がさらに大きく広がったと感じているところでございます。

我が国経済の基盤を支える海事分野を取り巻く環境は大きく変化しております。この変化に的確かつ柔軟に対応していく必要があるかと思いますが、このため、委員の皆様方の御協力を得まして、海事分科会の役割が十分に発揮できますよう努めてまいり所存でございますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

以上でございます。ありがとうございます。

議事（ 2 ） 航行の安全と効率の向上をめざす船舶交通安全政策のあり方

分科会長

それでは、議事次第（ 2 ）の当分科会に審議をゆだねられております「航行の安全と効率の向上をめざす船舶交通安全政策のあり方」について、審議に移らせていただきます。

事務局から御説明をお願いいたします。

海上保安庁交通部企画課長

海上保安庁から、諮問の趣旨について説明をさせていただきます。資料 2 をごらんください。

「交通政策審議会への諮問について」という諮問の付託書でございます。諮問の内容は、「航行の安全と効率の向上をめざす船舶交通安全政策のあり方について」というのが内容でございます。

詳しくは、資料 3 を引き続いてごらんいただきたいと思います。資料 3 ということで、「船舶交通安全政策の諮問について」でございますが、2 の「諮問理由」というところをごらんください。利便性、効率性の追求など船舶交通を取り巻く環境、ニーズが変化している。船舶交通安全政策は、安全確保を最優先とするものの、効率性にも配慮した施策を検討する必要があるということで、本年 4 月、海上保安庁に交通部が発足いたしました。この交通部が取り組む船舶交通安全政策の方向性、あるいは施策を検討するに当たって、多方面の意見を伺う必要があるということで、今般、重要事項として交通政策審議会海事分科会に諮問をするということでございます。

日程としましては、本日を初回といたしまして、あと1回、御審議をお願いするという
ことで考えております。

さらにまた、社会資本整備重点計画法が3月末に成立いたしましたして、10月を目途に重点
計画の策定という作業を今進めておりますけれども、それもこの答申に沿った形で考えて
いきたいというように考えております。

2枚目に、今般の検討の事務局としての構成のイメージをポンチ絵にしております。

3枚目に、具体的な施策のポンチ絵もつけておりますが、これらにつきましては、また
後ほど御説明をしたいと思っております。

それでは、引き続き企画調査室長から説明させていただきます。

海上保安庁交通部企画課企画調査室長

それでは、諮問案件につきまして御審議いただくための端緒といたしまして、船舶交通
の現状と課題、今後の政策のあり方等につきまして、事務局の方で考えているところを御
説明させていただきます。資料5をごらんいただきたいと思っております。「航行の安全と効率の
向上をめざす船舶交通政策のあり方」(事務局案)と書かれた資料でございます。

資料の方、次のページをあけていただきまして、本案は6章から成っております。目次
の章「はじめに」、章「船舶交通の特性と役割」、章「船舶交通安全行政の現状」、
章「船舶交通の現状・将来と課題」、次のページをあけていただきまして、章「新たな船
舶交通安全政策の展開」、章としまして「政策を進めるにあたっての重要事項」という構
成になっております。

3ページをごらんいただきたいと思っております。

章「はじめに」では、本ビジョン策定の背景、趣旨を述べております。すなわち、海
域利用が複雑化し、一方で、国際競争力確保のため、効率性の向上が求められているとい
う今日の船舶交通の置かれた状況を踏まえ、船舶交通安全政策についてのビジョンを策定
する必要がある、という内容でございます。

3ページ下から6行目、章「船舶交通の特性と役割」では、下から2行目になります
が、「1. 我が国の経済、生活を支える船舶交通」の項で、船舶交通が我が国の産業、国民
生活を支える重要な役割を果たしていることを、また、次の4ページの中段になります
が、2項の方では、船舶交通が輸送エネルギー効率が高く、環境負荷の少ない輸送手段である
ことを書いております。

4ページ下から4行目、章になりますが、ここでは、海上保安庁が行っている船舶交

通安全行政の現状について述べております。

なお、ここからは資料4、フロー図をつけておりますが、こちらに案の概要をまとめておりますので、フロー図の方で説明させていただきます。資料4をごらんいただきたいと思います。

資料4の最上部の四角い点線で囲まれた部分が、 章の「船舶交通安全行政の現状」を示しております。海上保安庁では、左の楕円内に示すとおり、航行援助施設として、灯台、ブイあるいは電波を使った標識など、さまざまな航路標識の整備を行い、船舶交通の安全確保を図っております。また、右の楕円内に示しておりますが、海上における交通ルールを定め、制度・規制による船舶交通の安全確保も図っております。

これらの航行援助、規制を一元化した施設として、船舶のふくそうする海域には、海上交通情報機構というものも導入いたしております。なお、情報機構につきましては、後ほど御説明いたします。

中段の点線で囲まれた部分が、 章「船舶交通の現状・将来と課題」の概要になっております。

右上の四角で囲まれた部分の中になりますが、船舶交通を取り巻く周辺状況の変化としまして、社会・経済については、我が国産業の空洞化、あるいはアジア地域の低コスト化によって、我が国港湾、ひいては製造業の国際競争力が低下してきております。また、2段目になりますが、地球温暖化等の問題に対応して、環境対策の強化も求められております。一方、3段目になりますが、海事分野での国際的な動向としまして、電子通信技術の進歩により、AISという新たな航海機器が出現し、船舶への搭載が義務化されております。AISにつきましても、後ほど御説明させていただきます。

そういった周辺状況の変化の中で、船舶交通も変化してきております。左上の枠囲いの中に示しておりますが、交通実態の変化としまして、船舶交通形態は、船舶の大型化、高速化、外国船舶の増加、マリンレジャーの普及の一方で、漁業活動も依然として活発であり、さらには海上の大規模プロジェクトの進展などにより、多様化、複雑化してきております。こういった状況下でふくそうしている海域での海難、また外国船舶の海難の割合が高くなっております。一方、プレジャーボートの海難も多く発生しております。

このような船舶交通実態の変化及び周辺状況の変化を踏まえますと、船舶交通に求められる社会的ニーズは、下の枠内に書いてありますが、安全性、効率性、環境の3点ではなかろうかと考えております。安全性につきましては、経済活動を麻痺させるおそれもある

大規模海難を阻止するとともに、プレジャーボートの安全対策も講じる必要があると考えます。また、効率性を向上することにより、国際競争力を高め、モーダルシフトを促すとともに、環境対策として、二酸化炭素や特別管理産業廃棄物の削減も図っていく必要があると考えます。

このような課題、社会ニーズを受けまして、今後展開すべき新たな船舶交通安全政策を章にまとめております。答申の核に当たる部分でございますが、フロー図では一番下の点線枠内がその概要でございます。船舶交通安全政策の基本的な方向性として、安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 を考えております。これは社会的ニーズにかんがみ、従来からの安全性に加え、効率性の向上を目指すものでございます。この方向性を踏まえ、事業を推進する上での基本戦略を、ハードとソフトの効果的連携、施策の集中的展開としまして、具体的な施策を展開していきたいと考えます。

最下段の実線の枠内になります。実施する具体的施策の1点目としまして、AISを活用した次世代型航行支援システムの構築、海上交通情報機構の拡充、航路標識の設置、改修、高機能化・高規格化により、主要船舶交通ルートにおける新たな船舶交通体系を構築することを考えております。これによる成果、アウトカムとしまして、大規模海難の防止、定時性の確保、時間短縮を目指します。

なお、具体的施策につきましては、後ほどこちらのスクリーンの方で説明させていただきたいと思っております。

2点目としまして、MICS整備と書いてございますが、ITを活用しました航行の安全に係る情報提供システムをMICSと呼んでおります。MICSを整備するとともに、安全に関する指導、啓蒙活動を展開することにより、小型船舶の地域・生活に密着した安全対策を推進いたします。これによる成果として、小型船舶の航行の安全性の向上を図ります。

3点目といたしまして、航路標識電源への太陽光発電、風力発電などのクリーンエネルギーの導入を進め、地球環境に配慮した事業を推進します。これにより、二酸化炭素と特別管理産業廃棄物の排出量の削減を図りたいと思っております。

それでは、具体的施策につきまして、スクリーンの方を使いまして、もう少し詳しくご説明させていただきたいと思っております。

(パワーポイント1)

こちらが、先ほど出てまいりました海上交通情報機構の概要を示す図でございます。東

京湾とか、瀬戸内海とか、船の通航する場所が狭くなって、船舶がふくそうする海域に設けられたシステムでございます。

こういう東京湾のようなところでは、船舶が安全に航行できるように航路が設けられています。船が一斉にたくさん入ってきたのでは、航路の中で衝突するおそれがあるということで、こちらに海上交通センターとございますが、船舶は航路に入る前に船舶が海上交通センターの方に通報をしてきて、センターの方から航路に入航する時間の指定を受けまして、一定の間隔を置いて航路の方に入航していくというシステムをとっております。

海上交通センターの方では、レーダーによりまして近傍の海域の船舶の航行状態を見ておりまして、この海域の中で衝突しそうになったり、あるいは乗り上げそうになったりする船が出てくると、無線で注意喚起をするというような業務を行っております。また、あわせて、周辺海域の気象、海象ですとか、海上における工事の状況ですとか、漁船の操業状況ですとか、船の安全航行に必要な情報を提供するというような業務も行っております。これが海上交通情報機構の概要でございます。

場所としましては、ちょっと小さくて見えにくいのですが、先ほど申しましたように、東京湾とか伊勢湾、瀬戸内海のようなところに設置されております。

なお、先ほど具体的施策の中で海上交通情報機構の拡充と申しましたが、伊勢湾につきましては、15年度7月からの運用を予定しております。それから、ふくそうする海域につきましても、まだこのシステムのサービスを行っていない海域が残されているということで、この情報機構の拡充も具体的施策の1つとして挙げております。

(パワーポイント2)

続きまして、AISについて御説明いたします。

海上保安庁交通部長

お手元の図表の36ページです。

海上保安庁交通部企画課企画調査室長

従来、船同士は無線による声での交信、あるいはレーダーで相手船の動静を確認するというような状況にございましたが、新しい船の航海設備としてAISというのが導入されております。

これは、もともと船同士で自動的に情報を送受信するようなシステムでございます。例えば船名ですとか、船の位置ですとか、船の針路、速力というような情報をお互いに船同士が自動的にやりとりしまして、AIS装置の方に表示するというような装置でございま

す。これを陸上でも利用しまして、例えば海上交通センターのようなところで、各船が出すAISの情報を受信しまして、各船の動向を把握するという利用の仕方、逆に、海上交通センターの方から安全に関する情報を船に提供するというような利用の仕方できると考えております。

(パワーポイント3)

続きまして、具体的な施策の中に書いておりました「AISを活用した次世代型航行支援システムの構築」の説明でございますが、これは東京湾の例になります。

現状では、先ほど少し申し上げましたように、東京湾に入る前に、海上交通センターの方に各船は入航するという通報をしまして、時刻の指定を受けて、一定の間隔で順番に入航するというのをやっております。それがAISが導入されますと、その通報自体、AIS装置で自動的に海上交通センターの方に通報されるということで、人の手動による通報の手間が要らなくなるということになります。海上交通センターの方では、各船の状況、動向が正確に把握されるようになるとともに、これまでは各船に注意喚起をしたいということがあっても、各船の船名がなかなかわからなかったり、あるいは最近外国船舶もふえておりますが、言葉の問題がありまして、なかなか意思が伝わりにくかったりすることがございましたが、AISの導入によりまして、船名の方もはっきりわかりますし、あるいはAISは文字情報で情報を送ることができるようになりますので、正確、確実に必要な情報を各船に送ることができるようになるというメリットが出てくるかと思えます。

もう1点、東京湾の中では、湾への入り口で航路に入る時刻の指定を受けて、順番に入るわけですが、その時刻を待つための待ち時間がございます。交通管制を行っておりますので、管制待ちの時間が生じます。同じように湾内に入りまして各港に入港する際も、各港の入り口ではやはり航路が狭くなっておりますので、各港についても港内管制室というのがございまして、そちらの方に通報しまして、入港してよいという許可をもらって、また港に入ってくるということがございますので、各港の入り口ではやはり管制待ちという状態が生じることとなります。

AISの整備後の姿としまして、港内交通管制室の方にもリンクしまして、海上交通センターで受けたAISの各船の情報を流すことによりまして、各港の管制室の方でも、港に入ってくるずっと事前の各船の動向が把握できますので、事前に管制計画を立てることによって、港の入り口のところで、待ち時間を生じることなく、湾内のノンストップ航行が可能になるのではないかと考えております。

(パワーポイント4)

これは、具体的施策の中に書いておりました「航路標識の高機能化・高規格化」を示すイメージ図でございます。

最近、特に都市近辺では背景光、いろんな市街の明かりが強くなっておりまして、航路標識の灯火も見にくくなっております。これの対策として、光を明るくするとか、あるいはLEDにして見やすい光にすることとあわせて、同期点滅化、これは航路の明かりを一斉に光らせるというものでございますが、1灯ずつがばらばらに点いておりましたと、船の明かりか、町の明かりか、ブイの明かりか、なかなか判別がしにくいこととなります。航路の複数の明かりが一斉に点滅するというので、あれはブイの明かりだというのがはっきり区別できるようになるとともに、航路の形状も示すことができるという機能を持たせることができるかと思っております。航路標識の高機能化の例でございます。

(パワーポイント5)

こちらは高規格化の例でございますが、通常のブイの場合ですと、海底のおもりから鉄のチェーンでブイがつながれております。これの振れ回りといいまして、チェーンに余長を持たせておりますので、ブイが自由に何十メートルか動き回ることがございます。そういうことで、実際にはこのおもりのところまで航路として使えるわけですが、ブイの右側なら右側しか航行できないということになりますので、航路がこの振れ回りの分だけ狭くなるという現状でございます。

そこで、浮体式灯標と呼んでおりますが、こういうふうな半固定式の灯標を設置しまして、これですと振れ回りがほとんどないような標識になっておりますので、ぎりぎりのところまで航路を十分利用できるというメリットが出てまいります。また、揺れが少ないということで、明かりの方も見やすい明かりになるという利点もございます。高規格化の例でございます。

(パワーポイント6)

これは、以上を総合したイメージ図でございますが、新たな船舶交通体系の構築をあらわした図でございます。湾に入るときには、AISで通報し、AISで情報がいろいろもらえる。あるいは、見やすい航路標識を利用して航路の入航ができる。湾の中に入った後も、海上交通センターと港内交通管制室がリンクされておりますので、ノンストップで港の中まで入ってくるができるというようなことでございます。

それから、海上交通センターと港内交通管制室だけじゃなくて、海上交通センター同士

をリンクする、A I S情報をやりとりするというふうにして、我が国の沿岸を航行する際には、どの海上交通センターの海域の中に入りましても、もう既に、事前に各船の情報がわかっているということで、各海域で逐一通報することなくノンストップで航行できるというふうな効果も期待できるのではないかと考えております。

それからもう1点、バーチャル航路標識と書いてありますが、従来は、航路などを示すときは、実際、海上にブイを設置するしかなかったわけですが、陸上のA I Sの局から船のA I S装置に向かいまして、A I S電波でブイを表示するような情報を流しまして、A I S装置の画面上にバーチャル航路標識、仮想の航路を表示するようなシステムも考えられるかと思えます。

そういうことによって、太平洋の沿岸に実際にブイを入れることは難しいわけですが、バーチャルの標識によって安全な水域を示したり、あるいは航路をお互いに安全に行き交うことができるように整流したりすることができるかと思えます。

以上、具体的な施策をまとめました新たな交通体系のイメージ図でございます。

(パワーポイント7)

これは、最後になりますが、先ほどM I C S整備と書いておりました、そのシステムのイメージ、資料の方には43ページについております。これは、各海上保安部あるいは海上交通センターのようなところに気象・海象情報とか、あるいは海面の工事情報とか定置網の情報あるいは灯台等に設置したテレビカメラのリアルタイムの映像とかを集めまして、編集して、携帯電話とかインターネットとかの手段を使いまして、プレジャーボートとか一般の船舶へ安全のために役立つ情報を提供するというようなシステムでございます。

以上で、具体的な施策の説明の方は終わらせていただきます。

最後になりますが、章につきましては、資料5に戻って御説明いたします。

資料5の18ページをごらんいただきたいと思います。下から9行目になりますが、「政策を進めるにあたっての重要事項」をまとめております。1点目としましては、公共事業改革への取り組みに関連する事項を記載しております。

19ページの方でございますが、としまして「成果(アウトカム)重視、事業の透明性の向上」、「事業間連携及び地方等との情報交換の推進」、「事業評価制度の徹底、投資の重点化」、「コスト縮減、既存ストックの活用等」を図っていく必要があるかと考えております。

また、2点目としまして、20ページになりますが、「国際協調・協力の推進」。さらには、

3 点目としまして、最新技術の導入も図っていく必要があると考えております。

以上が事務局案でございます。

なお、資料 5 の内容に沿った参考資料を資料 6 の方に添付しております。資料 5 の各ページの右端に参照資料番号を記載しております。

説明につきましては以上でございます。

分科会長

それでは、ただいま御説明ございました案につきまして、御意見、御質問がございましたら、お願いいたします。どうぞ御遠慮なくお願いします。

委員

それでは、若干気がついたところと質問をさせていただきたいと思います。

論旨の展開そのものに関しましては、私は異論がございません。このようなストーリーで進めるのが論理的かなと思います。

ただ、表現の問題といたしまして、例えば資料 5 の 14 ページでございますが、これは 13 ページから「政策のあり方」。言ってみれば、こうあるべきというゾルレンの議論を展開されているんですが、14 ページの 1 . 2 の 1 行上ですね。「効率性の向上をめざすものとする」。あるいは、1 . 2 の 3 行目「効率的推進に努めるものとする」。さらに、2 . の 2 行目の「事業の展開を図るものとする」。こういう表現なんですけれども、どうもこの表現ですと、海上保安庁がこういうふうにするというイメージを与えがちではないか。

海事分科会が答申として出すのであれば、「こうあるべき」という表現にした方がよろしいんじゃないかなという感じがいたしました。それが 1 点でございます。

それから、次は非常に細かいところ、重箱の隅をつつくようでもことに恐縮でございますが、3 ページの「はじめに」の第 3 段落ですが、これは 8 行が 1 文で書かれておりまして、ちょっと長過ぎるんじゃないかなという感じがしますので、2 つぐらいに分けられたらいかがかなと思います。

次の 4 ページでございますが、数字を小数点以下まで挙げられているところ、68.6 とか 99.7 あるいは貨物輸送の 41.7%。細かな数字を挙げておられるのであれば、やはり年度を入れておくことが必要かな。大まかな数字だったら、私はよろしかろうと思いますけれども、そんな感じがいたしました。

以上が、表現で私が気がついたところです。

それから、質問を 2 点させていただきたいと思いますが、1 つは、16 ページに出ており

ます「海上ハイウェイネットワーク構想」。現在進めておられるということでございますが、道路のネットワーク構想といたしますと、比較的イメージしやすいのですけれども、海上ハイウェイネットワーク構想というのはどういうものなのか。私、資料6を見させていただいたんですが、ダイレクトに説明しているのではないんですね。ですから、これ、私だけがわからないのであれば、私の不勉強なんですけれども、もしこのようにわかりにくいという人がいたとしたならば、その説明が必要かな、ここはどのようにお考えになっているのかお聞きしたいという点です。

それから、最後に、もう1点ですが、19ページの「コスト縮減、既存ストックの活用等」。この趣旨はもっともだと思います。第2段落の一番最後に、「後年度負担を軽減する」とありますけれども、これは、初期投資をしっかりとっておくという意味なのかどうかということをお伺いしたいと思います。

といたしますのは、昨今言われておりますように、費用の節約、それから支出の節約、私は個人的には、これは両者同一じゃないと思うんですけれども、規格を落とせば、実は後年の負担の増になってしまう。現在、高規格のものをつくっておけば後年の負担は軽くなる、こういう理解が一般的だと思うのですが、そのようにここは解釈してよろしいのかどうかということをお尋ねしたい。

以上でございます。

分科会長

本件について事務局の方から御説明ありますか。

海上保安庁交通部企画課長

御指摘のあった表現については、その方向で表現の修正を図りたいというふうに思っております。

それから、質問の最初の海上ハイウェイネットワークにつきましても、今ここで若干御説明しますが、内容がわかるような資料なり説明なりをするようにしたいと思います。

海上ハイウェイネットワーク構想というのは、ハードとソフトの連携ということで、例えば航路の浚渫とか、それから先ほど御説明しましたAISを使ったいろいろな指導あるいは情報提供ということ、あるいは港湾の一般の入港の手続とか、そういう海事関係の施策を一体として講じることによりまして、より経済的で、かつ安全な海上の交通環境をつくるということをお内容とするものであります。

そういう意味では、現在は東京湾で実際にその検討あるいは一部、事業の実施をしてお

ります。東京湾につきましては、例えば中ノ瀬航路という浅い航路がございますが、その浚渫の事業が平成 19 年度を目標としまして浚渫を行うとか、先ほどの A I S につきましては 15 年度中に A I S を整備するという事業を進めて、最終的には 19 年度ぐらいを目標として東京湾での交通環境をより安全、かつ経済的なものにするということをやっております。この構想は東京湾のみならず、伊勢湾とか瀬戸内海ということも長期的には視野に入れて進めている事業構想でございます。

それから、先ほどのコストの 19 ページの関係でございますが、後年度負担につきましては、ここで書いた当初の趣旨は、新たにつくるだけではなくて、既存の施設について、廃止、転換を図りながら、また一方で必要な施設について手当てをしてゆくということで、いろんな予算の事情等で後回しにすると、より後年度の負担が大きくなる、それよりも、ある程度計画的に既存の施設についても維持をすとか機能を増強するということをすれば、結果としてトータルな目で見れば、後年度負担を軽減することになるのではないかという考え方で書き込んだものでございます。

以上でございます。

分科会長

ほかに。どうぞ。

委員 私も、先生がおっしゃいましたのと同じように、全体の流れは大変わかりやすくできていて、私のような技術的な面についてよくわからない人間も、大体こういう趣旨で述べられているんだなということがよくわかりましたので、大変結構だろうと私は思っております。

私も同様に、幾つか細かい点と、それから感想のようなものをひとつ申し上げてみたいと思うんですけども、第 1 点は、先ほど、まさに先生が御指摘になった海上ハイウェイネットワーク構想ですけども、16 ページに、先ほどの御指摘のとおり登場している。このときは、括弧つきで、つまり固有名詞として登場してきているわけですけども、それに先立って、14 ページと 12 ページでしたでしょうか、そこに「海上ハイウェイネットワークの構築等」というのが 2 回出てきていますので、ここで言っている 12 ページと 14 ページは一般名詞なのか固有名詞なのかということになりますし、一般名詞としてだと、ちょっと意味が一般にはわかりにくい。

「ネットワークの構築等」と言われても、それが何を意味しているかわかりにくいので、文章としても、「構築等、船舶交通環境の向上を図り」以下のところ、これは 12 ページで

すが、わかりにくいし、14 ページはさらに「ネットワークの構築等、関係省庁との連携」と言われると、いきなり出てきた一般的な名詞として理解せよと言われているんだとすると、これは非常にわかりにくい。

したがって、16 ページで、後で括弧つきで出てくるんだとすると、もっと前の方で括弧つきで出てくる形にした方がいいのかなというような気がいたします。それが1点です。

それから、同じく14 ページのところですが、「シームレスな船舶交通管理の実現」という表現が使われているわけですが、今まで我々「シームレス」という言葉を使っていたときには、移動の連続性というようなことで、割にわかりやすい概念で、つながっている、継ぎ目がないというようなことで理解をしていたわけですが、船舶交通管理がシームレスだということになると、多少ニュアンスが違ってくるような気がするわけです。

本文を読んでいますと、「シームレス」というのは1回も出てこなくて、タイトルのところだけに「シームレスな船舶交通管理」と出てくるので、もしできれば、何かもう少し説明があった方がいいんじゃないかという感じが1つしております。

それから、もう1つ、さらに細かいことで恐縮ですが、ついでですからあれですが、10 ページの中ほどよりちょっと下の「外国船舶等の増加」というところで、これは後で手当てをしていただければそれで構わないと思いますが、3行目のところに、「また、我が国船舶においては……外国船員は増える傾向にあり」という文章になっています。そうすると、我が国船舶における外国船員というのと、それから資料6の方にある全体としての船員の統計の中での7%というのはどういう関係にあるのか。「我が国船舶」というのは、ここでは何を意味しているのか。その点がわかるようにしておいていただくのがいいのではないかと気がいたします。

それから、感想といたしますのは、14 ページにまた戻りますけれども、今回のこのビジョンをつくられたということになりますが、このビジョンの1つの基本的な方向性ということが上から5～6行目のところに出ていて、これが基本的なキャッチフレーズというか、打ち出す姿勢ということで、「安全性と効率性が両立した船舶交通環境」、これは大変重要なことですし、当然目指すべきことだろうと思います。

そもそも諮問が、安全性と効率性を考えた政策を考えよ、ということですから、これに対して、こういうキャッチフレーズが出てくるのは自然な流れではあるわけですが、またある意味では当然過ぎて、何をここで言おうとしているのかということが問題になるかと思うんです。

それに対して「2つの基本戦略」というのも、これもこのとおりだと思いますし、全く間違いないことだと思いますが、「ハードとソフトの効果的連携」あるいは「施策の集中的展開」、これも言ってみれば、当然目指すべきこと、船舶交通政策だけでなく、政策一般について当然考えるべきことですから、そういうふうになってくると、ここから先、私の感想ですけれども、全体を読んでみて、今回の諮問に対して、こういう答え方をするんだ。それでは、なぜ今まで安全性と効率性はなかなか両立しなかったのか、あるいは両立するような施策を打ち出せなかったのかということを示すところを少しどこかに何か書かれていると、今回のビジョンというのが新たな政策の出発、交通部というものがセットされて政策がスタートするということの対外的な説明として、非常にわかりやすくなると思うんです。

一般的に、くどいようですけれども、安全性と効率性を考えるとと言われて、それが両立したこういう環境の創出を考えます。したがって、効果的連携と集中的展開ですとあって、幾つかの技術面でのいろいろな導入すべきことが並べられていると、自然過ぎて、当然過ぎて、ちょっと迫力がないのかなという感じがするわけです。

したがって、なぜ両立することが一般的に考えるより難しいことであるのか。それを今回はこういう考え方によって絶対にそれを実現していくんだというようなことが盛り込まれると、今回は大変いいんじゃないかというふうに思いますので、それを感想として申し上げます。

分科会長

ありがとうございます。事務局の方からありますか。

海上保安庁交通部企画課長

御指摘の点については、趣旨を踏まえて修正をするということを前提にいたしまして、若干今お答えできそうなところ、あるいはこういうつもりで書いたという部分について御説明をさせていただきたいと思います。

まず、「シームレスな船舶交通管理の実現」というあたりですけれども、14ページにそういう記述がございます。それを受ける形で私どもが文章を考えたのは、15ページの一番下の段落でございますけれども、「海上交通センター相互間のデータネットワーク化を図り、情報の相互交換、共有を実現することにより、船舶動静を広域かつ正確に把握する船舶交通管理体制を構築し、ワンストップ手続きによるノンストップ航行の実現に資する」ということを書いてございます。

これ、実は先ほど、海上交通センターの説明がございましたけれども、全国で伊勢湾を

含めて7つの海上交通センターがございまして、そのそれぞれが現段階では独立するような形で業務をしているということでございます。

このところで、例えば瀬戸内海で、大阪湾とか来島海峡とか、ずっと関門までセンターがあるわけですが、それらのデータネットワーク化を図って、関門で入れば、それ以降についてはリレーする形で、そのたびに船舶がこれからエリアに入るというような連絡をしなくても、最初の手続をすれば、すべて切れ切れにならないでシームレスに通航できるというようなことをイメージして、最初の「シームレスな船舶交通管理」というような表現をいたしました。

ただ、それがなかなか同じような表現になっておりませんので、そういう対応をどうかという点はわかりにくいところもあると思いますので、修正をまた考えてみたいというふうに思っております。

それから、先ほどの14ページの頭のところの「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」ということで、これについて、なぜ今までできなかったか、今回、なぜこれを可能にするということが施策として出てくるのかという御指摘がございましたが、私どもは、二重かぎで書いてある「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」の下に、「これまで培ってきた安全性を踏まえ、今日の技術革新に対応した航行支援体制の強化を図りつつ」というところを書いておりました。

ここをもう少し詳しく申し上げますと、例えば、先ほど申し上げたAISというような、近年のそういう技術によって、安全性あるいは効率性を両立することが可能になる。あるいは東京湾で言えば、航路の浚渫というハードの整備ができるというような、いろいろな技術革新とかハードの整備とか、そういうものが行われることによって、従来どおりの安全性を確保しつつ効率性が確保できるのではないかとこのように考えております。

一般的な観念としましては、効率性と安全性というのは、ある意味では両立しがたい観念だと思います。そこを両立させることを可能にするのは、技術革新といったいろいろな環境の変化というふうに考えております。

以上でございます。

委員

安全性に加えて効率性という、環境もですが、大変いいペーパーだと思います。そういった意味で、効率性といったことなんですけれども、1つは運航時間の短縮であるとか、あるいは定時性ということでは、いっしょに思うんですけれども、このペー

パーの前の方で、港湾の競争力という話が出まして、いろんなコンテナの取扱量の資料等あるんですけども、実際に港湾の競争力を高めるといことになりますと、多分、港湾局の考えはそうだと思うんですが、今、港に船が着いて、実際にコンテナの荷物がヤードから出るまでの時間をいかに短縮させるか、そういったことが非常に取り組まれているわけです。

そういった意味で言いますと、後の方で、19 ページで、事業間の連携とかいう話があるんですけども、要するに、運航の短縮、定時性、プラス、着いてから輸出入の業務、特に輸入ですね。そこで、多分いろんな情報を、例えば海上保安庁の関係で言いますと、危険物の届け出であるとか、そういったいわゆる手続ですね。そういったことと、その業務との連携、シームレスといいますが、その環境があって初めて港湾の競争力という話につながってくると思うんです。

ですから、これから A I S であるとか支援施設とかそういったものやっていると、情報武装をするわけですから、そここの、そこという意味は、実際に船が着いてからのいろんな輸入、官民の手続ですね。その辺とのシームレスといいますが、ということも若干どこかで、特に 19 ページの ですか、 にも関連するので、アウトカムということで実際の競争力という成果を上げるためにも事業間連携といいますが、そういったことを一般論でなく、最初に「競争力強化」と言っているのですから、ぜひ言ってほしい、踏み込んでほしい、こういったことが第 1 点です。

それから、もう 1 つなんですけれども、これから、特に A I S の次世代の航行支援システムですか、いろんなシステムの開発、導入が入ると思うんです。たまたま今、私、航空局の管制システムのフェールセーフの技術検討委員会、御存じのように、3 月 1 日にシステムがダウンしまして、その影響で大幅に飛行機が飛ばなかった。そういったことで、この場合、次世代のいろんな技術革新でシステムを導入する。ですけども、やっぱりシステムというのはどこかでダウンする可能性があるわけです。そういったリスクをちゃんと考えて、それでも最低限安全、効率が維持できるわけです。そういうことを少しうたっておいてほしいと思います。

それから、もう 1 つは、多分こういった開発になっていきますと、いろんなシステム開発事業者に委託するわけですけども、そのときに、今回も航空局の問題になっているんですが、海上保安庁として、システムのオーナーとしまして、どこまで中身といいますが、あるいは世の中はどんどんバージョンアップしていきますと、何かわけわからないことが

起こるわけです。ダウンしちゃうと、今回の航空局のような問題が起きてしまう。

ですから、ちょうどいい機会ですので、そういうことを念頭に置いて、そういったリスクを考えながら進めていくということも、単に新しい技術を置くよというのではなくて、そういった文章も1つあってもいいのではないかなと思いました。基本的には大変いいと思うので、さらにといった観点から少し発言させていただきました。

分科会長

どうもありがとうございます。事務局の方からどうぞ。

海上保安庁交通部安全課長

今、先生の方から御指摘がありました1点目についてお話をさせていただきたいと思うんですけれども、私ども、先生に御指摘いただいておりますように、港湾局との連携施策ということで、港湾の競争力の回復に資するような諸施策を講じておるわけですが、港湾管理者と私どもの港長、海上保安庁への手続がシングルウィンドウ、一体で手続できるようにということで、今年度中にそういうことは可能となるようなシステム化を今進めておるところでございますので、先生御指摘の点につきまして、港湾局の方と御相談して、記述してまいりたいと考えております。

以上でございます。

海上保安庁交通部企画課長

それから、2点目の御指摘についてでございますけれども、システムの導入ということは、いろいろな形で問題の端緒となることもあるということでございますので、リスク管理をしっかりする、あるいは事業者任せにバージョンアップしていくことで、最終的に破綻した場合に修復できないようなことも念頭に置きまして、できるだけ管理しやすいようなシステムを考えていきたいというふうに思っております。

このAISにつきましては、今年度東京湾に実際に整備するというところでございますので、今御指摘の点も、諮問についての議論は議論といたしまして、早急にまた念頭に置いて整備を進めていきたいというふうに思います。

会長

よろしゅうございますか。

委員

先ほどの先生のお意見と全く同じなんですけれども、やはり効率性を追求するという点で、例えば資料6に、アジア各国の港湾の競争力の表が出ておりますけれども、日本

の主要国際港湾の競争力は著しく低下しているということであります。これだけ短期間に日本の競争力が低下している分野というのは、ほかに余り例がないのではないかというふうに思うわけであります。

海運各社でありますとか、あるいは荷主各社のヒアリングなどを通じて、どこに競争力低下の原因があるのか、もうちょっと詳しく、具体的にその要因を追求される必要があるのではないかと思います。港湾がふくそうすることによって、例えば管制待ちの時間が長期化しているとか、その辺の要因を明らかにしてもらって、これをシステム化、IT化することによって縮まるのか、縮まらないのか、その辺の背景については、もう少しデータを明らかにしていただければというふうに思います。

それから、同じ資料6の31ページですか。日本の海難事故の7割が外国船舶によって起きているということでありますが、今まで述べられた施策によっては外国船舶の海難というのが減るのか減らないのか、その辺の根拠も少し明らかにしていただければというふうに思います。

それから、もう1点、環境分野に船舶というのが非常に大きな役割を果たすんだというのは全くそのとおりだと思います。より効率のよい輸送を目指してモーダルシフトを進めるということはよくわかるのでありますが、それでは、海運は今のままでいいのかということでありますけれども、海運は海運として、より省エネ的な方向に進まなければいけないと思うわけでありますので、その点も少し書き込んでいただければというふうに思うわけであります。

以上です。

海上保安庁交通部計画運用課長

第1点目の御質問といたしますが、御指摘でございますけれども、国際競争力の点でございますが、具体的な施策の中で、「主要船舶交通ルートにおける新たな船舶交通体系の構築」ということで、アウトカムを一応定時性、時間的短縮を目指しております。

特に、コンテナ船のような定時性あるいは時間短縮を目指すものにつきましては、このビジョンで一応方向性を出しております。具体的に、例えば東京湾口から東京港に入港するコンテナ船については、現状と比べてどの程度の定時性なり時間的短縮を図れるかということについてはきちんとアウトカム指標を出しまして、具体的な施策に反映したい。それはどういうふうな形かといいますと、先ほどのAISの活用により、東京湾口における管制待ち時間を縮小する。あるいは今度、港に入るときの待ち時間を解消する。それは、

A I SとかのI Tを活用した形で、そういうハードの整備をいたしまして、その目標を実現したい、このように考えております。

それから、外国船舶の海難の理由については、できるだけ明確にしていきたい、このように考えております。

以上でございます。

海上保安庁交通部企画課長

ちょっとつけ足しさせていただきますと、国際港湾の競争力の低下ということで、多分、港湾に入港しているいろいろな手続に時間がかかるといったあたりも非常に大きな問題だろうと思いますので、そこら辺をもう少し詳しく調べて、単に競争力が低下しているというだけではなくて、原因を幾つか列挙するような形で、読んでわかるような文章にしたいというふうに思っております。

それから、外国船員あるいは外国船舶が多くなっているということについて、例えば、どういう施策が対応してくるのかというお話がございましたけれども、例えばA I Sの場合には、今まではV H Fの電波で、言葉でのやりとりということでしたので、そのチャンネルが混んでいたり、あるいは外国の船舶で英語がわからないような船舶だったりすると、指導ができないということがございました。

A I Sを導入しますと、言葉でのやりとり以外に、文字情報でのやりとりができるということや、あるいは居眠りをしていたり、ポーッとしているような船舶に対しては、通報、アラームをすることができるというような形で、外国船についてもそれなりの連絡手段、指導手段ができる。

それから、先ほどの説明の中で、沿岸域情報提供システムというようなものもございまして、それも含めてA I Sと一緒にできるだけ日本の沿岸の情報を外国船に提供するという情報提供を強化するような形で、そういう外国船の海難が多いのを少しでも減らしていこうというふうに考えております。

環境について、どの程度のことまで今回の文章に書き込むことができるかということも、また検討させていただきたいというふうに思っております。

海事局総務課長

済みません、ちょっと補足で、よろしゅうございますか。

2点だけ、海事局の立場から触れさせていただきますと、最後にありました内航船、内航の分野での省エネ化、あるいは環境対策ということで、今新しい技術開発をいろいろと

進めておりまして、内航というのは旧態依然たる船を使っている分野ではあるのですが、そこにちょっと技術革新を取り込んで、省エネあるいは地球環境に優しい、いろんなことで今技術開発をしておりますので、直接この答申とどうリンクするかはありますけれども、そういう取り組みをしているということだけ、1つ御紹介させていただきます。

それから、もう1つ、先ほど、日本の港の話で競争力の問題が出ております。今、港の方では、港での荷物の滞留時間、これを少しでも短縮化できるようにということで取り組んでおりまして、これは税関あるいは港運業者、一体となって取り組んでいるんですけれども、実はそういう時間の問題、それからコストの問題もあるんですが、先ほどの15ページの資料を見ていただいてもわかりますように、必ずしも荷物の量が減っているわけではなくて、例えば、この20年間、東京でも荷物の量が4倍以上になっているわけです。

ところが、香港とか中国を中心に荷物の量が爆発的にふえている。要するに、荷物のあるところに船が集まって、そこで海運が生じるという部分がありますので、必ずしも競争力といいますか、荷物があるかないかという部分も背景にはあるんだということ、それだけちょっと御理解いただければと思います。

以上でございます。

委員

今回の目標の中に、ネットワーク化というのが基本のベースになると思うんですけれども、そのネットワークに触れているところが15ページで、海上交通センター間のネットワークというような書き方なんですけど、海上における船舶にも、結果的には一緒なんですけれども、情報提供ということでネットワーク化しているわけですので、海上すべてを含むネットワークというようなイメージを出された方が広く当たれるのではないかと。

それから、そのネットワークは管理しなければならないわけですから、そういう意味では、先ほど先生でしたか、ネットワークの安全を保障する、そういう意味での施策も、将来的に海上保安庁の主な仕事になるのではないかと。ちょっと触れていただきたいと思っております。

以上です。

分科会長

何か御説明ありますか。

海上保安庁交通部企画課長

御指摘の方向を踏まえて検討したいと思います。

委員

今回、この「船舶交通安全政策のあり方」というのを読ませていただきまして、長年外国航路の船に乗っておりましたことから考えますと、ようやく日本も安全に走れる海になりそうだなという気が今しております。例えば、外国航路の場合に、我々は不安を感じて航海したことがないんですが、日本の場合には、やはり複雑過ぎるために随分いろんな苦労をしておりました。

今回、このお話を聞いて、読ませていただきました限りにおいては、卑近な例ですが、例えば、神戸から関門へ走る場合でも、その都度連絡しないといけない状態がありました。1つ連絡すれば向こうまでずっとつながればいいのですが、それがシームレスじゃないのかなと思っております。

また、湾の中にも、海上三法が込み入って入っておりますので、外国人の1万トン未満のパイロットさんの乗らない船に関しては、全く無知で入ってきて、港に着けるような状態が多かったんですが、これからはそういうこともなくなると思いますし、今回の答申がもしすべて実行されれば、我々船乗りとしても、本当にこれで安全な日本の海がスタートするのではないかというふうに感じております。

以上でございます。

分科会長

今の御意見について、何か事務局側にございますか。

海上保安庁交通部企画課長

特にございません。

分科会長

よろしゅうございましょうか。

ほかに御意見ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

いろいろきょうは、各般にわたりまして、いろんな御質問、御意見をたくさんありがとうございました。ほかにまだ御意見、お気づきの点等ございますと存じますので、ファックスあるいはメールにて、事務局あてに御連絡、御指示をお願いできればと存じます。

本日の御意見等、踏まえまして事務局においては、次回までにいろいろ御意見を取り込んで修正等お願いしたいと思っております。

議事次第に「その他」とありますが、事務局の方で何かございますでしょうか。

議事（３）その他

海上保安庁交通部企画課長

それでは、２点ほど御説明をさせていただきたいと思います。

１点目は、最初にちょっと申し上げました社会資本整備重点計画法というのが成立しまして、10月に向けてその計画をつくるという段階になっております。これの関係で、社会資本整備審議会と交通政策審議会の合同審議会というのが5月6日に開催される予定になっております。その中で、海事分科会を含めて、各分科会における検討状況を報告するというようになっております。

これにつきましては、最初の方で御説明いたしました資料3という諮問についての3枚紙がございました。諮問件名、理由、それから構成イメージを若干簡略化したものと全体の構築イメージという、この3枚紙で検討状況の報告という形にさせていただきたいというふうに思っております。

２点目は、次回の当分科会の会合の日取りでございますけれども、一応5月9日、金曜日の14時、午後2時から、当庁舎の4階の特別会議室で開催させていただきたいというように考えております。後日、委員の皆様には御都合を再確認させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

分科会長

委員の皆さん、よろしゅうございませうか。

ほかに事務局の方から追加はございませんか。よろしゅうございますか。

海上保安庁交通部企画課長

はい。

分科会長

それでは、以上をもちまして交通政策審議会の第4回海事分科会を閉会いたします。きょうはお忙しいところ、委員の皆様ありがとうございました。

以上をもって終了いたします。

閉 会