

平成15年5月9日

交通政策審議会第5回海事分科会議事録

目 次

1、開 会	1
1、配付資料の確認	1
1、議 事	1
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.....	1
1、海上保安庁長官挨拶.....	14
1、閉 会	16

開 会

海上保安庁交通部企画課長

本日は、海事分科会、8名中5名の委員の方にご出席いただきまして、交通政策審議会令の規定の定足数に達しております。

また、圓川委員、杉山雅洋委員、山村委員は、本日御欠席の連絡をいただいております。したがって、ただいまから交通政策審議会第5回海事分科会を開催させていただきます。

配付資料の確認

海上保安庁交通部企画課長

まず初めに、配付資料の確認をさせていただきます。

お手元の資料の最初に本日の議事次第がございます。

次に資料一覧がございます。資料は1から4まで用意しております。

資料1としましては、当分科会の委員名簿及び配席図がございます。資料2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」の構成図でございます。資料3は答申案でございます。資料4は資料案でございます。

資料は以上の4つでございます。御確認いただけましたでしょうか。

それでは、早速議事に入らせていただきますが、その前に、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開するとともに、議事録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ので、よろしく願いいたします。

それでは、分科会長、よろしく願いいたします。

議事「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」

分科会長

委員の皆様、お忙しいところご出席いただきまして、ありがとうございます。

それでは、早速議事を進めてまいりたいと存じます。

本日は、「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」の答申

について審議を行いたいと思います。

それでは、事務局から答申案について御説明をお願いいたします。

海上保安庁交通部企画課長

前回の分科会での御議論を踏まえまして、事務局で整理させていただきました修文案について、企画調査室長から御説明を申し上げます。資料は、資料3、資料4でございます。

海上保安庁交通部企画課企画調査室長

それでは、御説明させていただきます。資料3の答申案の方をごらんいただきたいと思います。

委員の皆様の御意見、御指摘を受けまして、前回の提示案について各該当箇所の修文をいたしております。

それでは、ページを追って順に御説明いたします。なお、修文箇所につきましては、アンダーラインをつけて示しております。

3ページの下の方になりますが、ここにつきましては、の「はじめに」の第3段落の1つの文章が長いということで、2つの文に分けております。

それからもう1点、文末のところでございますが、前回の案の方では、「次世代に向けたビジョンの策定を行う必要がある」という書き方をしておりましたが、修文案の方では、「次世代に向けたビジョンとして基本的な考え方を示したものである」というように修正をしております。

続きまして、4ページでございます。

上の方のアンダーラインの部分ですが、これにつきましては、99.7とか66.4、それから41.7というような細かい数字が記載されているということで、年度あるいは年を明確にすべきであるという御指摘がございました。アンダーラインの最初に書いておりますように、平成12年の数字でございましたので、「平成12年(2000年)において、重量ベースでは99.7%、金額ベースで66.4%」というように年を明示いたしております。

それから、同じく4ページの下の方のアンダーラインの部分になりますが、ここにつきましては、モーダルシフトを進めることについては同感であるけれども、海運自体についても、省エネとか効率化への取り組みをしていく必要があるということで、この点を記載すべきであるという御意見がございまして、追加した文章でございます。テクノスーパーライナー、スーパーエコシップ、あるいは、海陸にまたがる円滑な輸送を可能にするような港の整備というような取り組みについて追加して記載しております。

文章としましては、「このような船舶輸送の利点を更に増進するため、テクノスーパーライナーによる超高速海上輸送ネットワークの構築、あるいは低環境負荷、低輸送コストを実現するスーパーエコシップの開発・実用化への取組みや海陸の輸送機関の連携による複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備が進められている」というような取組みを追記いたしております。

続きまして、7ページの方になります。

真ん中あたりの部分でございますが、ここにつきましては、港湾の国際競争力の低下の原因をもう少し明らかにすべきであるという御指摘がございまして、追加した文章でございます。そこにありますとおり、「港湾コスト、荷役の利便性等、港湾間競争が激しさを増し、香港、シンガポール、釜山、高雄などアジア域の港湾のコンテナ取扱量が急増し、軒並み世界のトップクラスを占める一方で、日本の港湾取扱量の伸び率は鈍化している状況にある」という文章を追加しております。

原因の分析、あるいは記述が少し物足りないという感を受けられる点があるかと思いますが、船舶交通安全に関するビジョンの中での記述ということで御了解をいただきたいと思っております。

続きまして、ずっとめくっていただきまして10ページの下の方になりますが、「我が国においては」というアンダーラインを引いた部分がございまして。もとの提示案の中では「我が国船舶においては」という文言になっておりました。そこで、「我が国船舶」とは何を意味をしているのか、わかるようにしていただきたいという御指摘がございました。「我が国船舶」という記述自体、正確ではない表現でございました。ですが、正確な記述をいたしますと非常に長い説明が必要になるということで、「我が国においては、全体の船員数が減る状況にある中、外国船員は増える傾向にあり、約7%が外国船員で占められている」というような文章にさせていただいております。

では、約7%が外国船員で占められるという船員数の全体は何を意味しているかという点につきましては、資料4、図表の方の27ページで説明を加えさせていただいております。資料4の27ページをごらんいただきたいと思っております。

そこに「増加する外国船員」ということで図表を示しておりますが、出典は船員統計になっております。ここの船員数という全体につきましては、船員法第1条に定める船員に該当する船員の数を示しております。ということで、2000年でいいますと、約10万人のうちの7%が外国船員ということになっております。

具体的に全体の船員がどういうものであるかについては、正確に説明しますと長い説明が必要になりますが、大ざっぱにいいますと、日本人が所有している日本籍の船舶、あるいは、外国籍ではあっても日本周辺のみを航海する船舶等に乗組んでいる船員、これらについての統計を示しているということで、いわんとするところは、日本人が所有しておる日本籍船のような船についても外国船員が増加しているということを示した図表でございます。

資料3の10ページに戻りますが、ということで、「我が国船舶」というところの定義を説明しております。

続きまして、資料3の11ページ、下のところのアンダーラインの部分でございます。

これは、外国船舶の海難が減るのか減らないのか、今回の施策で外国船舶の安全に対してどういう効果があるかについても明らかにすべきであるという御指摘がございまして、後ほど外国船舶への今回の施策の効果について追記いたしておりますが、ここではその前段といたしまして、外国船の海難の原因について追記しております。すなわち、下から5行目の「また」以下になりますが、「我が国に入港する船舶の中には、安全上必要な海図の備付けが不十分であったり、我が国周辺海域の状況に不案内な船員を配置していることが見受けられ、我が国船舶と比較して、操船不適切による海難の発生率が高くなっている」という原因をまず書いております。この原因を受けまして、施策の効果について後で記載をいたしております。

続きまして、13ページをあけていただきたいと思います。

まず、*8のところ、海上ハイウェイネットワークについてアンダーラインを引いた部分ですが、これにつきましては、「海上ハイウェイネットワーク」という言葉が出てくるけれども、その説明をしている部分がないということで追加すべきというご意見がございまして、その説明を追加した部分でございます。

海上ハイウェイネットワークのソフト施策としまして、「海上交通センター等でのIT活用による航行規制の効率化、テクノスーパーライナー等の湾内を高速航行する船舶に必要とされる技術要件の検討等」。それから、ハード施策としまして、「航行ボトルネックの解消に資する国際幹線航路の拡幅・増深等の整備、国際海運ネットワークの拠点等となる中枢・中核国際港湾の整備等」、これらソフト施策とハード施策との有機的な組み合わせにより海上輸送の活性化を図る連携施策ということでございます。

それから、その上のアンダーラインの部分でございますが、これにつきましては、港湾

の国際競争力を高めるための事業間連携の施策、抽象論は後に出てくるのですが、具体的な施策を記載すべきであるという御指摘がございまして、追加した部分でございます。ここで海上ハイウェイネットワーク自体が連携施策になっておりますので、この部分を利用して、連携施策を追記いたしております。アンダーラインの部分ですが、「関係各府省の連携による出入港手続き等の電子化・シングルウィンドウ化による効率化が図られているところであるが、さらに、海上ハイウェイネットワークの構築等、総合的な海上物流環境の向上を図り国際競争力を強化することが必要である」と記載いたしております。

なお、事業間の連携施策については、もう1カ所追記した部分がございます。後ほど御紹介させていただきます。

続きまして、14ページでございます。

14ページの3カ所のアンダーラインの部分、それから、15ページをあけていただきまして、最初の上の部分にあります「A I S等」からのアンダーラインの部分、この4カ所のアンダーラインの部分でございますが、これにつきましては、諮問から答申が当然過ぎるような感じを受ける、安全と効率の両立というものがなぜ今までできなかったのか、あるいは、実現できることとなった理由を記載すれば答申に迫力というものが出てくるのではないかという御指摘がございまして、追加した部分ということになります。

理由として2点追加しております。今回答申をする理由となった1点目として、効率を高める社会的要請が高まり、こういうニーズにこたえまして政策のあり方を検討する必要が生じているという点。それからもう1点として、A I S等の新しい技術が出現して、これを活用することにより安全と効率性の両立が可能となったという2点を追記いたしております。

ということで、最初の3カ所の方が、ニーズにこたえて答申を検討する必要が生じたという部分でございます。読み上げますと、「海難を未然に防ぎ、人命、財産、環境を保護し、国民が安心して生活できる環境を確保して行くことは、普遍的な社会ニーズであり、引き続き海上保安庁の重要な使命である」。2番目のアンダーラインの部分、「船舶交通の増進を求める社会ニーズに対し、船舶交通安全政策においても安全性を確保しつつ、効率性にも視点を置いた新たな施策の展開が必要となっている」。3番目のアンダーライン部分ですが、「このような、多様化、相反するニーズ、環境に対応するために、政策のあり方を事業間連携を見据えた広い視野で検証する必要がある」というのが1点目でございます。

それから、次のページ、「A I S等」以下のところが2点目に該当いたしますが、「A I

S等、新たに登場した画期的な航海機器、あるいはITといった今日の最新技術、ツールを最大限活用することにより航行支援体制の強化を図るとともに、これと呼応して今後の航行規制などのあり方を見極め、効率性の向上をめざす必要がある」ということで、2点追加をいたしております。

それから、今の最後のところ、「めざす必要がある」という箇所、それから、15ページの中ほどにあります「推進を図る」、それから、もう少し下の「2.目標を達成するための具体的施策」の下のアンダーライン部分でございますが、「展開を図る」、この3カ所につきましては、表現上の問題ということで、もとの提示案の中ではすべて「ものとする」というような書き方になっておりました。1番目の「めざす必要がある」のところが「めざすものとする」、2番目のところが「推進に努めるものとする」、それから、3番目のところが「展開を図るものとする」というような書き方になっておまして、海上保安庁がこうするというイメージを与えるということで、海事分科会の答申という表現としては、こうあるべきという表現にした方がよいのではないかという御指摘がございまして、3カ所を修正しております。すなわち、そこにありますとおり「めざす必要がある」、それから、「効率的な推進を図る」「事業の展開を図る」というふうに修文をいたしております。

続きまして、15ページの最後の太字のところでございますが、「技術革新によるシームレスな船舶交通の実現」、これにつきましては、シームレスという言葉は移動の連続性という意味で、継ぎ目がないというのが一般的な理解であるということでございまして、御指摘のとおり、一般的な語句の意味に加えまして、答申の目的とするところも、シームレスな管理ということではなくて、シームレスな交通を目指すということですので、管理という語句を削除いたしております。もとの文は「シームレスな船舶交通管理の実現」となっておりましたが、このとおり、「管理」を削除しまして修文をいたしております。

16ページでございますが、ここでは4点ほど御指摘を受けまして、修正をしております。

まず1番目が、「また、我が国周辺海域の状況に不案内な外国船舶等」、ここの部分でございますが、この部分につきましては、先ほど申しました、外国船舶の安全に対するの施策の効果について追加した部分でございます。前に述べましたような海難原因を受けて、その防止のためにどういう効果があるか記載した部分でございます。ということで、内容としましては、「我が国周辺海域の状況に不案内な外国船舶等に対する安全情報の提供、安全指導にも効果的に活用し、情報不足に起因する操船ミスなどの未然防止を図る」という内容を追加いたしております。

続きまして、次の「シームレスな船舶交通の実現と海事関係機関との連携」の部分の最初の文章のところ、「海上交通センター」以下のところでございますが、これは、先ほども出てまいりましたシームレスという語句の説明がなかったということで、この説明を追加してはどうかという御指摘がございまして、追加した文章でございます。すなわち、「海上交通センター、港内交通管制室等相互間で、データネットワーク化を図り、航路管制、港内管制等の連携・一元化することにより、ワンストップ手続きによるノンストップ航行等、シームレスな船舶交通の実現に資する」という内容を追加しております。

それから、次の文章でございますが、これにつきましては、2つの御指摘、御意見に基づいて修正をいたしております。1点目は、先ほども出てまいりましたが、事業間連携の具体的施策について書くべきである、そういう意見に基づく修正。それからもう1点は、「ネットワーク」という言葉が出てまいります。もとの提示案では「海上交通センター間のネットワーク」という言葉を使っておりましたが、海上を含むもう少し広いネットワークというイメージを出した方がよいのではないかという御指摘がございまして、その2点につきましては、このところで盛り込んで、修文をしております。

「また」以下を読みますと、「このネットワークを活用し、港湾管理者をはじめ、船会社、船舶代理店等、海事関係機関との情報の相互交換、共有を実現することにより、船舶、海上交通センターなどの陸上施設及び海事関係機関との総合的な情報交換ネットワークを構築し、海上輸送の円滑化に資する」ということで、連携施策とネットワークのイメージの両方を盛り込んだ文章といたしております。

それから、16ページの方に戻りますが、太字の項目の件名「シームレスな船舶交通の実現と海事関係機関との連携」、これにつきましても、もとの提示案では「海上交通センター相互間のデータネットワーク化」というような項目名になっておりましたが、今説明しましたとおり、ネットワークのイメージを広げるといふことにしたいということで、ここに記載しておりますとおり「シームレスな船舶交通の実現と海事関係機関との連携」というように項目名も修正をいたしております。

17ページに入りますが、「システムのリスク、セキュリティ管理の徹底」以下のアンダーラインの部分でございますが、これにつきましては、AISシステムのシステムダウン等への対応、あるいは安全の保証についても触れておくべきであるという意見がございまして、追加した部分でございます。「システムの構築にあたり、システムの障害が船舶交通に重大な支障をもたらす恐れがあることを念頭に置き、バックアップ体制の確立、運用・

保守要員の教育・訓練等、不測の事態への備えを徹底する。また、ネットワークへの不正アクセス等によるデータの破壊、改ざんを阻止するため、セキュリティの管理を徹底する」という内容を追記いたしております。

なお、これは文章構成の話でございますが、具体的施策は、もとの提示案では、16ページの「AISを活用した次世代型航行支援システムの構築と船舶交通体系の検討」、これのすぐ下にそれぞれの太字の項目をまとめて書いておりましたが、今回提示させていただきました案につきましては、それぞれ項目のすぐ下に項目についての説明文章を記載いたしております。前回は項目と該当する文章の対応が不明確となっておりますが、今回の案につきましては、対応関係を明確にしたいということで、項目を挙げ、そのすぐ下に説明文章を加えるという書き方にいたしております。

続きまして、18ページでございますが、中ほどに「我が国周辺海域の状況に」以下のアンダーラインがございますが、これにつきましても、具体的施策で外国船舶の海難減少にどのような効果があるということを追加した部分でございます。すなわち、「標識の高機能化・高規格化を行い、視認性、識別性、測位精度の向上等を図り、見やすい、わかりやすい航路標識にすることによって「航路、あるいは危険水域等の存在を明確にし、多様化、複雑化する船舶交通の流れを円滑化するとともに、我が国周辺海域の状況に不案内な外国船舶等の海難の未然防止を図る」ということで追加をいたしております。

続きまして、21ページでございますが、後年度負担の軽減について意味が不明確な点がございまして、修正を加えたところでございます。後年度負担の軽減ということで3点記載しております。1点目は、当初案にはなかったものでございますが、委員の御指摘を踏まえまして追加した文章でございます。それから、2点目、3点目につきましては、当初案にありましたが、意味が明確になるように修正を加えております。

1点目としまして、「施設整備にあつては、調査・設計を確実にを行い、適切な初期投資を行うことにより、維持、補修にかかる後年度負担の抑制を図る」。2点目としまして、「新たに作る」だけでなく、既存の施設等について、利用形態、利用者ニーズを検証し、ニーズが低下した施設等の廃止又は転換を図りながら」、これが2点目でございます。3点目としまして、「必要な施設の機能増強等を計画的に進めることにより、老朽施設等の累増を防ぐ」ということで、後年度負担の軽減について、3点追加あるいは修正を加えて記載をいたしております。

資料3の修文については以上でございます。

資料4の図表の方につきまして、資料の34ページ、これを1枚追加いたしております。先ほど出てまいりました海上ハイウェイネットワークの説明を資料3の中で追加いたしました。資料4の図表の方でも説明図を追加させていただいております。

資料4につきましては、追加図につきましてはこの1枚のみでございます。

説明の方は以上でございます。

分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの「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」の答申案につきまして、御意見、御質問がございましたら、どうぞお願いいたします。

委員

この前、幾つか気がついたことを申し上げて、それについて手当てをしていただきましたから、特に何もありません。これでいいのですけれども、少し発言させていただきます。

1つは、手当てをしていただいた13ページの「海上ハイウェイネットワークの構築等」というところに、「海上ハイウェイネットワーク」というところに*がついて注があるので、すけれども、この間申し上げたときに1つ気になっていたのは、またそういう言葉を使いながら質問をさせていただいたのですけれども、固有名詞なのか一般名詞なのかということがちょっと気になったのです。ここでは特に括弧つきでも何でもありませんから、普通ならば一般名詞と見るわけですけれども、多分そうではなくて、ここで言っている「海上ハイウェイネットワーク」というのは、国で進められてきた既存の施策についてこういう説明をしているのだと思うのです。そうしますと、16ページのところの一番上に「海上ハイウェイネットワークの構築等」という同じ表現がもう一回あって、17ページに行くと「海上ハイウェイネットワーク構想」と出てくるのです。ですから、「構想」というのがつくると、何かある一定の進められてきた施策みたいな感じが強まってきて、それまでのところが「海上ハイウェイネットワークの構築」と一般的に言っているのです。さっきの一般名詞的な意味合いが多少出てきてしまうのです。ですから、そのところを、私はこれで構わないと思いますけれども、そういう点が、前回気がつかなかったのですけれども、重ねて気になったということで、申し上げたということになります。それが1点。

それから、18ページ、私の日本語の感覚からいくと、「リアルタイムな」というのは変じゃないかな、「リアルタイムの」がやっぱり正しいのではないかという気がします。つま

らないことを申し上げて恐縮です。

もう1つは、今回の案は全くこれで結構なので、それを越えた今後への、まあ言ってみれば希望のようなものですけれども、それは20ページをちょっと見ていただきますとあっ、そうだ、ここで1つ、これもつまらないことですが、こうしておいた方がいいのではないかというのが、 で「政策を進めるにあたっての重要事項」とあります。その下の文章を見ていきますと、こうこうこういう計画法が成立した。そして、「船舶交通安全行政においても、これらの状況」、「これらの状況」というのは上に述べたことです。それを踏まえつつこうしていく必要があると言って、次から 、 、 と出てくるのですが、この項目が何を意味しているのかというのは文章の上からはわからなくて、 の表題を見ると、多分この から がその重要事項という意味だなと、こういうことになるのだと思うのです。

ですから、私は、第2段落の文章の中で、「これらの状況を十分踏まえつつ、以下のような項目に留意しながら」、「つつ」がありますから、もう一回「ながら」が出てくると、文章的にはちょっと整理しないといけませんけれども、それを1つ入れておかないと、何で から がいきなり並んでくるのかは、「政策を進めるにあたっての重要事項」という表題に戻って、それに対応するのだと判断しないとわからない形になっていると思うのです。ですから、一言入れておけば流れ方がよくなるのではないかという気がいたします。

さて、そこで今後への希望というのは、たまたまそこで20ページの1の で「(アウトカム)重視」というのが出てきて、これは今あらゆる政策の中でアウトカム重視ということが言われているわけで、ここに書いてあることは全然問題ないわけだし、正しいことです。それでは振り返って、これも含めて、こういう種類の答申の中で、常にアウトカム重視ということが隅々まで気が配られているだろうかという観点で見直してみますと、今まではこうこうであったという、まず悪い点の指摘があって、そこでこういうことをしなければいけないと言って、それがきちんと書かれていて、その点では全く申し分がないわけですが、そういうことをやると一体どんなことが我々は利用可能になるのかとか、どんなことが今までと違って出てくるのかという記述は、この答申だけでなく一般的に、それほど親切には余り表面に出てくるのが少ないと思うのです。

アウトカム重視ということがあって、いざ計画をつくるということになると、どの場合でもみんな注意してアウトカム指標をつくり、その指標をもとに数値の目標も提示しということをしちんとなさいますけれども、それとはまた別のところでこういう一般的な文章、

ビジョンを示したようなときに、その思想が記述の中によく反映されているかという、こうこうこういうことをやって、そうすれば今までと違ってこんな状況が出てくるとかいうような記述は割に少ないような気がするのです。これはどこがどうということを個別に申し上げられることではありませんけれども、そういう意味で、今後は多分ビジョンを述べるときにこそ、こういうビジョンを進めることによって、どんな便利が出てくるのか、どんなよさが出てくるのかということがわかりやすくその文章の中に取り込まれると、今後の答申というもののスタイルとしてはよいのではないかという気がします。これは全く無責任な発言ですけれども。

ちなみに、何年か前に、東京都が都市計画の關係のビジョンを出しましたときに、やっぱりそういうことが問題になって、しかし、なかなか文章の中にはそういうことをうまく取り込めないで、まず第1章のところで、これはその種の答申としては異例の形でしたけれども、50年先のある家族の生活を描き出す形で、ある日、Yさんはここへ行った、そうしたらこういうことが利用できるようになっていて、50年前とは大違いであるというような、そういうあるシナリオのもとに風景が描かれていまして、その中で、要は、以下で述べるビジョンをやるとこういう世界やこういう生活が出てくるのだということを見せようとした例があるのですね。

それが成功だったかどうかはまた別としまして、やはり行政サイドとして、アウトカム重視ということをいろいろなところで主張するのであれば、そのことが5ヵ年計画とか7ヵ年計画を示すときに非常に精緻に示されているだけではなくて、ほかのときにもそういう精神が反映されているということがいいのではないかという気がするものですから、感想として申し上げさせていただきます。

分科会長

ただいまの御指摘、御意見に対して、事務局の方から何かありますか。

海上保安庁交通部企画課長

2番目と3番目の、「リアルタイム」のところと「留意しながら」という一言をつけ加えたらということにつきましては、御趣旨を踏まえて、最終的には、また分科会長とも御相談をさせていただきたいと思いますが、整理をしたいということで御了解をいただきたいと思えます。

13ページ以下に何回か出てまいります「海上ハイウェイネットワーク」については、やはりこういう書き方としては、最初にかぎをつけて、これは固有名詞だということを明ら

かにして、後、そのままかぎをつけないで使うというのが一番よろしいのでしょうか。

委員

思い返してみると、前回、私はそういうようなことで申し上げたのだと思います。ですから、そうすればはっきりするのではないかと思います。

海上保安庁交通部企画課長

それでは、そういうことで、13ページの最初の「海上ハイウェイネットワーク」の部分はかぎをつけさせていただいて、あとはそのままの形で書かせていただくということにしたいと思います。

4番目の今後の希望ということで、アウトカム重視について、この記述の中に、今後こういう答申については反映することが望ましいのではないかという御指摘がございまして、実はこのアウトカムにつきまして、今、社会資本整備重点計画法の中で、実際の重点計画をつくる、その中に航路標識整備事業につきましても、アウトカムの指標を記述するという作業を続けております。これにつきましては、また大体5月中ぐらいにそれを整理いたしまして、6月に他の事業分野も含めて社会資本整備審議会と交通政策審議会を合わせた形の審議会の中で議論をしていただいて、あと、また都道府県の意見を聞いたり、パブリック・インボルブメントの手続をしたりという形でお諮りする。最終的には、10月に閣議決定になるわけですが、そういう作業の状況がございまして、アウトカムについてそこで議論をしていただくということを想定した上で、ここでは余り具体的なことを記述することは少し控えたという事情がございまして。

そういう意味では、今後の重点計画の策定の中で、答申案で書いてあるような趣旨を踏まえて、実際に社会資本整備をして、どこがどうなるのかということがわかるような形の重点計画の案を、私ども、つくってまいりたいと思っております。

分科会長

よろしゅうございましょうか。

委員

ありがとうございました。

分科会長

では、どうぞほかに御意見がございましたら。

委員

前回の内容を相当きめ細かく拾ってもらいまして、特に私は異論はありません。それか

ら、政策の方向について、何々を図るとか、何々を徹底するという形で言い切った表現になっているところは、審議会としての決意があらわれているということで、大変好ましいのではないかと思います。

ただ1点、質問ですけれども、先日の交通政策審議会と社会資本整備審議会の合同会議の席で、これからの社会資本を効率的、効果的に実施するに当たっては、定量的な目標を掲げてやるのだという方向が示されたように思います。特に、例えば陸上交通の場合ですと、トンキロ当たりの交通事故の発生率を現行の何%から将来は何%ぐらいに削減するのだというようなイメージも示されてあったと思うのですが、この答申をこれから肉づけされるに当たって、例えば定量的にはどんな分野で、どういうイメージでやられているのか、今、腹案があればお示しをいただければというふうに思います。

以上です。

海上保安庁交通部企画課長

それでは、少し御説明をしたいと思います。

先ほど少し申し上げた重点計画の中で、航路標識について指標を考えるという作業を今しております。大ざっぱに申し上げますと、その中で安全という分野と活力という分野がございます。その安全について、15年から19年の間で大規模海難の発生を抑えるというのを1つの指標として考えております。あと、活力の分野では、実際にAIS等の整備あるいはそのほかの航路標識の整備をすることによって、活力ということですから、一番端的なのは、航行時間が短縮されるというメリットが出てくるだろう。それを具体的な数値でどういうふうにあらわすかということは今整理をしておりますけれども、大きく分けると、大規模な海難の発生を防止するという面と航行時間の短縮という面でアウトカムを数値化する、定量的に示すということで、今検討しております。

分科会長

よろしゅうございましょうか。では、ほかに御意見等がございますか。

委員

意見を完全に取り入れていただきまして、この答申について何も申し上げることはございませんが、将来志向かもしれませんが、ネットワークでも、今考えられているネットワークは割と沿岸地域のような気がいたします。21ページに「国際協調・協力の推進」とありますけれども、将来的にはこれが発展して、アジア地区とか、大きく言えば世界規模での対応も1つの視野に入るかと思えます。それは感想でございますけれども、そういうも

のまでが将来的には入るのかなと考えております。

以上です。

分科会長 ただいまの御意見に対して、事務局の方から何かございますか。特にコメントありませんか。

海上保安庁交通部企画課長

特にございません。

分科会長

ほかに御意見、御質問ございますでしょうか。 よろしゅうございますか。そのほか、特にございませんようでしたら、一応御意見をいただくのは以上といたしまして、議事を進めたいと存じます。どうもいろいろありがとうございました。

「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」は、一部字句、表現の修正等につきましては、よろしければ私にお任せいただくこととさせていただきまして、御異議がないものとして、これにより答申することといたしたいと存じますが、委員の皆様、よろしゅうございましょうか。

〔「結構です」との声あり〕

分科会長

ありがとうございます。それでは、これをもって海事分科会の答申とさせていただきます。

それでは、事務局の方から進行をお願いいたします。

海上保安庁長官挨拶

海上保安庁交通部企画課長

ありがとうございました。

ここで、閉会に当たりまして、海上保安庁長官からごあいさつを申し上げます。

海上保安庁長官

それでは、閉会に当たりまして、一言だけごあいさつを申し上げます。

きょうも、千速分科会長を初め、各委員の皆様方におかれましては、お忙しいところを御参集いただきまして、今答申をおまとめいただきまして、大変にありがとうございます。

比較的短期間の中で、大変集中的に御意見をいただき、また御示唆をいただき、私ども

といたしましては今後の施策を進める上での基本をお示しいただいたということで、大変感謝を申し上げたいと存じます。

御案内のとおり、海上保安庁には灯台部というのがございまして、組織の名称としては100年以上の伝統を誇るもので、保安庁自体よりも長い伝統を持っていたわけですが、私どもといたしましては、今般もこの場で背景も、るる御説明させていただきましたように、今後の船の交通安全政策の方向性として、やはり安全と効率性、これが両立するような船舶交通環境をつくり出していくことが大事なのではないだろうかということで、この4月から灯台部を再編いたしまして、交通部を発足させたところでございます。今おまとめいただきましたこの答申を施策推進の基本のベースにさせていただきまして、きょうもまたいろいろな御指摘をいただきましたけれども、今後の施策遂行の上でそれを踏まえてやらせていただきたいと思います。

今も事務局から若干御説明がありましたけれども、この国会で、社会資本整備重点計画法が成立をいたしまして、これの施行、具体的には、国土交通省のいろいろな社会資本の整備の長期計画がございまして、そういうものを一本化して、今後の社会資本整備の重点化を図るという基本法でございます。その具体化が、今年の秋にかけていろいろ進められるわけですが、航路標識の関係につきましても、きょうおまとめいただきましたこの基本をベースといたしまして、それに臨んでいきたいというように考えております。

今後とも、海上保安庁、いろいろな業務をやっておりますが、今回のテーマになりましたものも大変大きな柱の1つでございます。これを機会に、また引き続き海上保安行政に御支援、御叱咤、御激励をいただければ大変ありがたいと思います。

最後に、私からのごあいさつとさせていただきます。

重ねて、本当にありがとうございました。

海上保安庁交通部企画課長

以上で、本日の議事はすべて終了いたしました。

なお、プレス等への対応につきましては、事務局に御一任していただければと存じます。

委員の皆様、どうもありがとうございました。

分科会長

それでは、以上をもちまして、交通政策審議会第5回海事分科会を閉会いたします。

きょうは、委員の皆様、お忙しいところをありがとうございました。以上で終了いたします。

閉 会