

交通政策審議会 第14回海事分科会

平成19年11月29日

【遠藤企画課企画調査室長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会第14回海事分科会を開催させていただきます。

本日の議題は、諮問第58号の「AIS（船舶自動識別装置）の整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について」でございます。

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、まことにありがとうございます。私は、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企画調査室長の遠藤でございます。当分の間、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。

最初に、出席者のご紹介をさせていただきます。本日は、諮問第58号の2回目でございますので、前回の分科会にご欠席された委員お二人様のみご紹介させていただき、他の委員の方々につきましては、お手元にお配りしております座席表をもってご紹介にかえさせていただきますと思います。

一橋大学学長の杉山武彦委員でいらっしゃいます。

【杉山（武）委員】 杉山でございます。よろしくお願い申し上げます。

【遠藤企画課企画調査室長】 大日本水産会会長の中須勇雄臨時委員でいらっしゃいます。

【中須臨時委員】 中須でございます。よろしくお願い致します。

【遠藤企画課企画調査室長】 なお本日は、浅野委員、宮下委員、山村委員におかれましては、所用のためご欠席ということでございます。また、上野臨時委員、服部臨時委員、前川臨時委員、村木臨時委員、山崎臨時委員におかれましても、所用のためご欠席ということで、代理の方がお見えでございます。したがって、本日の分科会には、委員及び臨時委員総員21名のうち議決権を有する方13名がご出席でございますので、過半数に達しており、交通政策審議会令第8条第1項規定により、本会が有効に成立しておりますことをご報告申し上げます。

次に、海上保安庁側の出席者でございますが、同様に、前回欠席させていただきました者のみご紹介させていただきます。

海上保安庁長官の岩崎でございます。

【岩崎海上保安庁長官】 よろしく申し上げます。

【遠藤企画課企画調査室長】 総務部長の柚木でございます。

【柚木総務部長】 よろしく申し上げます。

【遠藤企画課企画調査室長】 警備救難部救難課長の木田でございます。

【木田警備救難部救難課長】 木田でございます。よろしく申し上げます。

【遠藤企画課企画調査室長】 それでは、議事に先立ちまして、海上保安庁長官よりごあいさつを申し上げます。長官、お願いいたします。

【岩崎海上保安庁長官】 岩崎でございます。今年の7月から長官に就任させていただいております。今、お話しありましたとおり、本来ですと、前回にごあいさつしなければならないところだったのですが、たまたま外国出張と重なっておりまして、失礼をいたしました。今日はこういう時間を設けていただきまして、ありがとうございました。何人かの先生方には、今までもいろいろな場でお世話になった方もおられますけれども、改めて、ほんとうによりしくお願い申し上げます。

この諮問、船舶交通安全対策ですけれども、私もほんとうに期待をしているところであります。個人的なことで恐縮でございますけれども、航空局とか自動車交通局におりまして、交通安全対策にこれまでいろいろかかわってきた目から見て、改めてこの船舶の交通安全対策というのをどうやって解決したらいいかなというのを、今、いろいろこちらの事務局等と我々も話をしているところであります。海上の特殊性もありますし、それから陸上と航空等という分野となかなか一緒にはならないと思いますけれども、新しいA I Sとか、いろいろな施設が整備されてきておる中で、これをもっとうまく生かしていけないかなと、我々も、事務局側でもいろいろ議論をしているところであります。

海難事故というのは、今日も話があるかと思えますけれども、横ばいで、繰り返になりますけれども、陸上の交通事故とかはかなり減少傾向になっているのですけれども、これがなかなか減らないのは、もう少しやはり知恵、工夫があるのではないかなと、思っているところでありまして、我々もそういう問題意識で、ぜひ頑張って、事務局なりには勉強したいと思えますけれども、何といってもやはり今日、会長初め皆さん方に、幅広くいろいろな形の、現場の経験なども踏まえたご意見をいただくのは大変ありがたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思えます。

私も一生懸命勉強したいと思っている中ではありますけれども、大変恐縮ですけれども、この

後また会議がありますので、あいさつだけで失礼をさせていただきますけれども、今後とも引き続きよろしくお願ひします。あいさつに代えさせていただきます。

【遠藤企画課企画調査室長】 ありがとうございます。

次に、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

【岩崎海上保安庁長官】 失礼します。よろしくお願ひします。

(岩崎海上保安庁長官退室)

【遠藤企画課企画調査室長】 まず、議事次第、座席表、委員名簿、それぞれ1枚ものでございます。次に、資料1といたしまして、諮問第58号「AIS(船舶自動識別装置)の整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について(論点整理)」の2枚もの、資料2といたしまして、クリップでとめたものがございますが、50枚弱の説明資料、また、参考資料といたしまして、前回の分科会における諮問第58号に関する議事概要、1枚、両面コピーでございます。そして、平成15年に、当分科会の答申をいただきました「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」と題しました冊子、これにつきましては、便宜上、現交通ビジョンと呼ばせていただきますが、これをお配りしております。漏れがありましたらお申しつけください。よろしいでしょうか。

なお、本分科会につきましては、従前より、情報公開の観点から会議自体を公開としておりまして、議事録等につきましても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ひいたします。

それでは、これからの議事につきましては、交通政策審議会海事分科会長の馬田会長にお願いいたしたいと存じます。馬田会長、よろしくお願ひいたします。

【馬田分科会長】 馬田でございます。当分科会の議事進行をさせていただきます。どうぞよろしくお願ひします。

それでは、当分科会に委ねられます諮問第58号「AIS(船舶自動識別装置)の整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について」の審議に入りたいと思います。なお、本日は、方向性を検討するための論点整理となっているようでございますので、まず最初に、事務局から資料の説明をお願いいたします。

【尾関交通部企画課長】 はい。企画課長の尾関といいます。資料の説明をさせていただきます。

資料の説明に入る前に、スケジュールについてちょっとお話ししておきたいと思ひますけれども、この58号で9月4日に諮問しまして、本日11月29日が第2回目の審議と

ということで、今日は論点整理を行うと。今日の論点整理をご議論いただいた後に、来年の年明け3月ぐらいに、中間取りまとめという形でもう1回ご議論いただきまして、来年の5月ごろに答申をいただくというスケジュールを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、私から、資料1の論点整理と書かれた2枚ものにつきまして、まずご説明をさせていただきますと思います。

これは、今回の新しいビジョンの枠組みを1枚にまとめまして、議論しやすくしたものでございまして、左側にありますように、現状ですね、海上内の航行環境の現状、あるいは海難の現状、それから、先ほどちょっとありましたけれども、平成15年につくりました現交通ビジョン以降の環境変化がどういうものがあるのかということ、それらを整理した上で、基本的認識ですね、これからの海上の安全について考えていく上で、どういう基本的なスタンスに立つのかということ整理した上で、これはできればですけども、目標というものもきちんと立てたいと思っております。そして、その目標に向けて、今後どういう対策、施策をとっていくのかという観点で、4つにまとめてございます。それで、細かいこれらの裏づけの資料につきましては、資料2で、いろいろなデータを盛り込んでおりますので、大枠を説明した後に、資料2でもう少し細かい説明をしたいと思っております。

左側から、これは色をつけてありますけれども、例えば黄色で一番上、「海難・航行環境」と、基本認識のところ黄色がありまして、施策でも一番上は黄色になっておりますけれども、これは、左側から右に進んでいく中で、おおよそこういうつながりがあるところを同じような色に分けてございますけれども、ただ、それだけというわけではなくて、例えば海難の防止につきましては、技術の話でありますとか、航路標識の整備ということですが、この部分もかかわってはきますけれども、おおよそ大きなつながりがあるという意味で色分けをさせていただきます。

現状・環境変化につきましては大きく4つに分けまして、海難の現状・航行環境の状況、航路標識の整理、それから技術の進展、行財政改革という4つにまとめまして、海難・航行環境につきましては、先ほど長官からもお話がありましたけれども、横ばい傾向で減少していないと。そういった中で、船舶の大型化・高速化が進んでいるということ、外国船・外国人船員の乗り組んでいる船が増えてきて、潜在的なリスクが高まっている、そういうような環境にあると。

それから、灯台等の航路標識につきましては、今回の諮問の契機になってございますように、AISの全国展開というものが進んできていると。その一方で、光ですね、灯台を含めた光の関係の航路標識につきましては、新設がかなり抑制されている。ほとんどゼロに近い状態に近年はなってきていると。

それから、技術の進展といたしまして、レーダー、電子海図といったIT分野が、船の世界にも及んできていると。

それから、これは政府側といいますか、公共側の現状ですけれども、行財政改革ということで、政策評価をきちんとやって仕事を進めていこうと。それから公共事業の削減、それから、民間なり地方でできるものはそちらでやってもらおうという流れが今あると。

そういった中で、基本的認識といたしまして、1つは、やはり減少していない海難という状況の中で、海難防止はこれからも引き続きやっていかななくてはいけない重大なテーマであると。そういう中で、海難の分析等をきちんとした上で、原因をきちんと見定めた上で対策を立てていくと。その機能というのを強化していかなければいけないと。

それから、海の分野は、海上保安庁だけではなくて、海事局でありますとか水産庁でありますとか、いろいろなところがありますので、そういったところと連携しながら、その中で海上保安庁もそれなりの役割を担っていこうというところが、1つの基本的な認識と。

それから、航路標識の整備というのがありますけれども、ハードというのがかなりできてきましたので、それを活用するためのソフトの仕組みというのを、これからきちんと考えていかなければならないのではないかと。それから、ITの進展という中で、新技術というのも十分活用していこうと。

それから、行財政改革という流れの中で、現状の制度、仕組みがつくられているわけですけれども、そういった中で、航路標識につきましては、量的整備がほぼ終了して、今後は質的な整備に移っていくという流れ、それから予算の制約、そういったことの中から、今と全く同じ制度をずっと続けていくことはなかなか難しいのではないのでしょうかということ。

それから、そういったものを支えていく上で、海上保安庁の職員の意欲でありますとか能力、それから業務執行体制の強化というものが需要ではないかと。

それらを大きくくくっていく中で、現交通ビジョンでも「安全性と効率性の向上」というのを掲げていますけれども、これについては、今後ともその両立というのを目指して施策を進めていきたいというところが、基本的認識として考えております。

目標といたしましては、海難減少に関する目標ということと、我々は航路標識の運用と  
いうのを担っておりますので、その運用に関する目標というものを、できればですが  
も、数値目標的なものを立ててみたいと思っております。

具体的な施策でございますけれども、1つ目が、一番上にありますように安全対策の強  
化、それからもう一つの目標であります効率性の向上、3番目に限界が来ている制度の再  
構築、それから体制の整備という、この4つを順次やっていきたいと思っております、  
それと、ここには書いてございませんけれども、通常、ビジョンをつくれればその計画期間  
というのがございますけれども、基本的には、今回は何年と明確に書かずに、あるべき姿  
と、海上の安全を担っていく上でどういうところを目指していくのかという、長期的な観  
点でご議論していただきたいと思っております。

これが大枠でございます、資料2をこれから順次ご説明していきたいと思いたすけれ  
ども、1枚めくっていただきますと目次になっておりまして、大きく、現状分析と基本的  
な枠組み、3番目に重点施策、それから4番目に施策の展開に当たっての重要事項と分類  
されておりますけれども、この1番目の現状分析が、今ご説明いたしました論点整理の一  
番左側に対応していると。それから、2番目の基本的枠組みが、基本認識、目標にほぼ対  
応していると。3番目の重点施策が施策で、論点整理されて(3)とか書いてありますけ  
れども、それぞれが対応しているというふうに見ていただければ分かりやすいのではない  
かと思っております。

それでは、現状分析につきましてご説明をしていきますけれども、2ページめくって  
いただきますと、「海難の現状、海難が社会経済に与える影響」ということで始まっておりま  
すけれども、上にありますように、海難の現状ということで、ふくそう海域ですね、東京  
湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門海峡というところをふくそう海域と定義しておりますけれど  
も、そこでの海難は横ばい状態になっていると。それから、右側にありますけれども、こ  
れは全体で見ますと、やはりプレジャーボート、漁船、赤線と青線ですけれども、この隻  
数が非常に多くて、これもほぼ横ばいであって、減少傾向にはなっていないという現状が  
1つあると。

それから、航行環境の変化でちょっと言いましたけれども、船舶の大型化、外国船舶の  
増加ということで、左側に大型化を載せておりますけれども、3大湾に入ってくる船舶の  
総トン数がかかなり大きくなってきているということ、それから右側ですけれども、これは  
赤線が日本船で、日本船は、絶対隻数は多いのですけれども右肩下がり、減少傾向にある

中で、この水色の外国船は、かなりの伸び率になっているという状況があるということでございます。

それから、次の3ページですけれども、社会経済に与える影響の1例として、海難が起こるとどのくらいの被害が生じるのかというのを、海上保安庁の中でもいろいろ積算してきたものがこれございまして、被害項目といたしましては、直接損害的なものと間接損害的なものがいろいろ考えられますけれども、これ全部を計算するのはなかなか難しいのですけれども、一番上の右側にありますように、海上保安庁で試算してみたもの、18年の海難について、ちょっと限定的ですけれども、衝突、乗揚げ、100トン以上というもので計算してみたものが、年間1,827億円になっていると。それから、下が個別の海難による損害ですけれども、10年前に東京湾の中で起きましたダイヤモンド・グレース号につきましては約30億円、それから、昨年11月に関門海峡を一時閉鎖したような事故があるのですけれども、これについては11億円の損害と。それから一番右側で、海難防止協会 今日も来られておりますけれども をお願いして、検討していただいた東京湾で起きた場合の損害ということで、287億円と。船舶の事故の場合は、件数的には陸に比べて非常に少ないのですけれども、一度起きると、その損害は非常に大きいということで、やはりこういったことも考えて、海難防止予防をしていかなければならないと思っております。

それから、次の4ページが、環境の変化の1つといたしまして、海洋基本法が今年の春、4月に制定されて、7月から施行されているということで、その中で、国の海上の安全確保を講じる義務が書かれたということでございます。それから2つ目が、AISの全国展開ということで、来年の7月で船舶側がすべて搭載義務化されると。陸上側につきましては、海上保安庁で、平成20年度中に日本沿岸全域をカバーしていくということで進めております。

それから、技術の進展につきましては、GPSの進展でありますとか、AISの進展、それから運輸多目的衛星が上がっております、GPSの補強をしているとか、そういった様々なものが進んでいるというのが現状でございます。

それから、行財政改革につきましては、言うまでもありませんけれども、経済財政改革、行政改革等が進んでいるという状況でございます。

次の5ページですけれども、AISを契機という話をしておりますので、AISについて若干詳しく説明しておりますけれども、左側でございますように、AIS陸上局が、我

が国の沿岸海域をほぼカバーいたしまして、AIS搭載船の情報がリアルタイムで把握できると。AISの情報には、船名、速力、あるいは針路といったものが載っておりますので、それがリアルタイムで把握できるという状況になっていると。それを海上保安庁の陸上局でとらえて、さまざまな海上安全の確保のため、海難防止のために役立てていこうということが、今回の諮問のきっかけの1つになっているということでございます。

それから、もう1枚おめくりいただきますと、行財政改革の中の1つといたしまして予算の状況を少し書いてございますけれども、上が公共事業として位置づけられているもの、下が、公共事業ではない一般予算としてとらえられているものですが、我々の公共事業予算ですね、赤が維持更新費、水色が新規、オレンジみたいなのが補正予算ということで分類されていますけれども、これは当然右肩下がりになっていく中で、一番右の棒グラフに予測が書いてございますけれども、今後、今の航路標識を維持していくためには赤捧ぐらいが必要でして、維持更新だけで、赤の線がありますけれども、それを上回るということで、予算の中で維持更新さえもなかなかやっていけない状況になっていくということが示されております。

下につきましては、一般予算、業務を運営するための予算でございます、これも、一番右にございますように黄色がかなり占めているのですが、青が、今我々が灯台などを維持するために使っている電気代とか、そういう維持経費なのですが、灯台の維持を民間に委託していこうということを進めているのですが、その委託費が非常に膨らんできて、全体に回していくのがなかなか難しい状況になっているというのが今の状況でございます。こういう意味で、論点整理にもありましたけれども、制度というのを見直していかないといけない状況になっているということでございます。

それから、次のページが、5年前につくりました現交通ビジョンの実施状況ということでまとめてございまして、今のビジョンは、一番上にありますように安全性と効率性の両立ということを掲げまして、真ん中にありますように、重点目標に対応した具体的施策というものを掲げてございまして、それにつきまして右側で実施状況ということで、水色で塗ってあるところはもう終了しているということございまして、黄色で3カ所塗ってありますけれども、これがまだ途中ということで、これらについては引き続きやっていくのかなということを考えております。

以上が、現状あるいは環境変化というところの資料でございます、8ページ以降は、先ほどの論点整理の基本認識というところに対応してございますけれども、9ページで見

ていただきますと、まず基本的認識が8項目並んでおりますけれども、これは、先ほど説明いたしました黄色とかオレンジ、ピンク、水色にそれぞれ対応しているのが、文章で書かれているだけでございますので、ご説明は省略させていただきます。

次の10ページに行きますと、想定期間と目標ということで、これも先ほどお話ししましたように、想定期間につきましては、特に例えば5年とか3年とか言わずに、将来を見据えてあるべき姿というのをご議論していただきたいと。ただ、やはり5年ぐらいで見直すというプランとしたいということと、具体的な施策につきましては、5年程度を念頭に置いて書いていきたいと思っております。それから、目標につきましては、数値目標をできれば設定していきたいと思っております。

11ページからが、論点整理した右側の具体的な施策ということで、それぞれの項目につきましては2枚程度の資料がついているということでございまして、これにつきましては、若干技術的な面もありますので、担当の者からご説明をいただきたいと思っております。

【小野企画課課長補佐】 交通部企画課の小野といいます。よろしく申し上げます。

それでは、これより、今後5年を目途に実施しようと考えています重要施策について説明をさせていただきます。尾関から説明させていただいた論点整理では、重要施策を、安全対策の強化と効率性の向上、制度の再構築、体制の整備という、4つの視点で分類させていただきましたが、ここでは、対象施策ごとに6つの項目について整理して説明します。

1つ目は海難分析・対策立案機能の強化、2つ目がAISの整備等を踏まえた航行安全対策・効率性の向上、3点目が地域特性に応じた海難防止活動の推進、4つ目が特性を活かした安全情報の提供、5つ目が航路標識の整備、管理のあり方、6つ目がIT等の最新技術を活用した安全対策の推進という6項目です。

それでは最初に、重要項目の1番目の、海難分析・対策立案機能の強化について説明します。12ページをご覧ください。なお、本資料では、12ページの一番右側に赤枠で囲っておりますけれども、検討すべき課題、問題点については、すべてこの赤枠で統一させていただきます。

それでは、説明します。海難が発生した場合に、海上保安庁では、現場の巡視船、保安部署の海上保安官が海難調査を実施します。そして、海難の種類、位置、時間、当時の気象や操船情報、操船者の情報、海難の原因などおよそ220項目について調査を行い、これをデータベース化します。このデータベースをもとに、本庁、管区本部においては、海難統計など一般の統計資料を作成するための定例分析、新規施策の立案根拠や政策評価な

ど、庁内、関係省庁の政策立案や予算要求や政策評価の資料として使用する海域別の分析や特定船舶に絞り込んだ、例えば漁船海難の分析といったスポット分析を行っております。さらに、海難防止指導などの基礎資料として使用する、例えば海技資格者別の海難傾向、ミニボートの海難の傾向といったような独自の分析を行っております。

海難は、自動車事故などと比べ非常に多くの要素を含んでおり、また、海上安全行政は多くの省庁にまたがっていますので、海難のデータをきめ細やかに分析し、その分析結果を新たな施策に展開できるよう関係機関に発信し、連携した対策の実現を促進する必要があると考えています。海上保安庁に求められるのは、まさに海難分析を踏まえた企画立案機能の強化ということで、課題のところなのですが、まず、データが正確なものでなければならぬ、精度の向上と職員の分析スキルのアップというのが求められます。当庁では、海難事故以外にも、船からの海中転落や水上オートバイによる遊泳者との接触事故、こういった人身事故についても調査していますので、このデータベースの一体化も検討が必要と考えています。さらに、効果的な分析手法の検討やデータベースの機能の強化、管区本部などにおける分析・企画立案体制の強化が必要だと考えております。

13ページをご覧ください。これは、海難・人身事故の防止に関して、こういった省庁が関係してくるかという図面になっております。海上保安庁では、海上交通安全法や港則法といった交通法規を所管しまして、海上交通センターなどにおける情報提供、あるいは航行警報や航路標識の整備・管理、法令の遵守や啓発活動といった指導取り締まり業務を行っています。気象庁では海上警報などを発令するような業務、自治体・警察は、安全水域条例や海面利用調整のための協議会を発足したり、自主規制ルールの制定などによる安全対策を担っています。河川局は、海岸管理者を定めて海水浴場の利用調整など、海岸の活動を管理しています。港湾局は、港湾管理者を定め、港湾の計画や自主運航調整など港湾の管理といったものを担っております。水産庁につきましては、漁業制度を所管しています。操業安全や漁船の構造などを定めた規則を所管しています。海難審判庁は、海難原因の探求という海難審判制度を担っています。そして、海事局においては、船舶の検査制度、海技資格制度、海上運送事業制度、水先制度、こういったものを所管しています。

このように、海事行政は多くの省庁にまたがっておりまして、海上保安庁のみでは、効果的な船舶交通安全政策は立案・実施できるものではありません。関係省庁の連携が極めて重要であり、そのための関係構築が必要であることがご理解いただけるものと思います。そして、各機関の目標、あるいは問題解決の方向性を共有化して、それぞれの施策を効果

的に組み合わせる、そういった総合的な施策の展開が必要だと考えています。

次に、2番目の、AISの整備を踏まえた新たな安全対策について説明させていただきます。

海域には、一般ルールとして海上衝突予防法が適用されています。このほか特別法として、港は港則法、ふくそう海域には海上交通安全法が適用されています。先ほど尾関から説明があった、新たなツールであるAISの陸上局の整備を踏まえ、いかなる対策が必要と考えているのか、ここでは海域別に説明させていただきます。

15ページの資料につきましては、まず、ふくそう海域、こういった交通ルールが設定され、安全対策が講じられているかというところですが、左側の図では、航路設定海域における制度の概要を示しています。海上交通の基本交通ルールというのは海上衝突予防法で、これは、見合い関係において、針路保持船と避航船などの船舶の優先関係、灯火や汽笛などの信号について定めています。

海上交通安全法につきましては、ふくそう海域において船舶の交通の流れを整えるといった特別ルールですけれども、浦賀水道航路などの11の航路を設定しまして、航路を認識しやすくするために、航路標識、ブイを設置しているわけです。そして、一定の大きさ以上の船舶に対して、航路航行義務をかけ、航路航行船とそれ以外の船舶との優先関係や一方通行など、こういったルールを定めています。

このように、法律規制以外に、各海域の特性に応じて、行政指導として航行安全指導を行っています。例えば、航路出入口付近における整流措置であったり、管制船以外の船舶の動きを把握するために位置通報を求めるといったことです。

また、海上保安庁では、航路標識の設置のみではなく、海上交通センターにおいて管制というのを行っています。大型船の整流を目的に、事前に航路入航予定時間の通報を受けまして、管制計画を立て、安全に航行させるというもので、船舶に対して気象、海難の発生状況や他の船舶の動静といった必要な情報の提供を行うとともに、警戒船の配備といった指導も行っております。

さらに、航路やその周辺付近では、巡視船艇が海上交通センターと連携して航路哨戒を行い、無線を持たない漁船、もしくは小型船舶というのが存在していますので、現場において直接指導や情報提供を行っています。

こうした制度のもと、安全確保のために対応してきているわけですけれども、右側のグラフのとおり、依然として海交法航路、もしくは関門航路といったふくそう海域における

衝突・乗揚げ海難が発生しています。グラフの赤い折れ線は通航隻数を示してあり、棒グラフの青色が外国船を示しています。緑色が日本船を示してあり、通航隻数の割に3,000トンから1万トンクラスの衝突の海難事故、特に外国船が多いことがわかります。

それでは、ふくそう海域において、どのような対策が必要なのでしょうか。事故事例から分析しているのが16ページです。これは、来島海峡において過去6年間に発生した衝突・乗揚げ事故をプロットしたものです。来島航路は潮流が強くて、順中逆西といった、潮の流れの向きによって航路が入れかわる、世界的にも珍しいルールが設定された航路です。

ここで発生した事故事例を分析したところ、来島海峡の西方、左側ですけれども、行き会い事故、順中逆西航法や地形とか航路形状に影響した衝突が多発しています。航路中央付近とその東側では、強い潮流の中での衝突事故が多発している。さらに、中央付近では、地形に不慣れ、あるいは強い潮による乗揚げ海難というのが発生しています。来島海峡の地理・地形に不慣れであること、順中逆西といった航法を知らない、あるいは理解していない、そのため航路で迷うといったこと、あるいは強い潮流の影響を受ける、無理な追い越しをしたこと、こういった要因により海難が発生しています。

そして、海難を起こした船舶につきましては、海域の状況の把握が困難、そのため操船者の判断が容易でないといった状況がありまして、来島海峡の海域が特に厳しい環境にあり、そうした事実の認識が欠けているということがあります。さらに、VHFを聞いていないといったこともありまして、海上交通センターからの情報提供を十分活用していないといった状況が認められました。

ですから、安全航行のためには、海域の状況、ルールの周知、海上交通センターへの適切なコミュニケーションの確立が重要であると言えます。また、操船者の判断が困難な状況において、危険な状況を発生させないためには、客観的に交通流を整えるためのサポートが必要ではないかと考えています。

このことから、海難防止の対策として必要な事項は、1つ目に、海上交通センターが提供する情報をうまく活用してもらい、つまりコミュニケーションを充実させること、2つ目には、船舶の不安全な行動の防止、新たなルールの設定、管制官に適切な指示を可能とする仕組みづくり、それにより危険な操船を未然に防ぐということ、未然防止あるいは効率的なルールの適用を図っていくこと、3つ目には情報活用の制度の構築など、的確な情

報の提供を実施していくことといった対策を講じていく必要があると考えています。船に対して、管制官の注意喚起が正確に伝わっているかどうかを確認するために応答を求める、また、現状の追い越し規制の運用を、管制官の指示等によって船舶に義務を課すといった規制とするような仕組みが考えられます。このような対策により、海難が発生しやすい危険因子を取り除き、航行環境を改善することが重要だと考えています。

次に、ふくそう海域とまでは行かなくても、かなりふくそうしている海域、つまり準ふくそう海域についてはどう考えるかというところが、17ページのところです。これも、同じく過去6年間の100トン以上の船舶の衝突・乗揚げの海難データをプロットしたものです。海上交通安全法の適用海域に接続するような海域において、特に下田沖とか御前崎沖、さらに潮岬沖など、こういったところで、海難が多く発生しているというのが理解できると思います。

先ほど説明したように、ふくそう海域の安全対策を充実するには、海上交通センターの活用、また管制官の適切なアドバイスによって危険な状態を発生させないルールの適用など、こういう実効あらしめるための措置が重要であると説明させていただきました。同じように、準ふくそう海域においても、危険な状態を発生させないための最低限のルールを構築しまして、これを海上交通センターからの情報提供などにより実現できれば、海難の減少につながるのではないかと考えています。また、小型の船舶も含めた対応を図っていくためには、レーダーの活用を念頭に置いて、準ふくそう海域の安全対策を検討していく必要があると考えています。

続きまして、港内についてどう考えればいいのかということで、これにつきましては18ページをご覧ください。港におきましては船舶の通航が頻繁で、狭い水路では船舶交通が集束するなど厳しい航行環境にあります。そのため、信号によって水路での入出航船の行き会い調整などの交通整理を行っています。こうした港内管制は、右側の図面にありますように、全国16の港において49カ所の信号所によって実施しています。具体的な業務は、目視によりまして船舶の動静を把握する中、入出航計画に基づいて行き会い調整をするもので、対象船の入航の際には一定以上の大きさの他の船舶の出航を禁止し、一方通行などの措置を講じています。また、安全な運航のために必要な情報を、電光表示や電話などで提供しています。

その下の図ですけれども、京浜港横浜区での東水路の出航船がいる場合、アウトという意味で「O」を本牧信号所の信号板で表示して、入航を禁止しています。

続きまして、19ページをご覧ください。現行の行き会い調整では、1万5,000トンの船舶が出航中の場合は500トン以上の船舶は一律入航禁止とする、こういった事例があります。これまでは、どのような船舶が行き会うのかは、目視で水路の状況及び船舶の状況といったものを確認するほかなかったので、一定以上の大きさの船舶は一律に通航を規制してきました。しかしながら、現在進んでいますAISの陸上局によるAIS情報を活用すると、リアルタイムで船舶の船名や位置、長さが把握でき、ビジュアル的に航行状況を把握できるようになりました。そこで、AIS情報に基づきまして、この大きさの船舶とあの大きさの船舶とでは行き会うことができるかどうかというのを個別に判断して、船舶交通の効率を向上させることができないかというのが、下の効率性の向上の部分のイメージです。

また、現行の情報提供の内容とその設備では限界がありまして、最近、水先人が乗っていない外国船舶が増加しています。こういった傾向に十分対応できないおそれがありますので、右側の図のイメージなのですけれども、一定の船舶あるいは部分的な海域において、重点的に監視や指導を強化することが必要ではないかと考えています。

続きまして、20ページをご覧ください。今まで述べたふくそう海域の安全対策や港内管制については、現在、技術的な事項を、学術経験者や海事関係者で構成された委員会を別途設けまして、検討を行っております。来春には結論を得るような予定になっております。

21ページをご覧ください。ふくそう海域の安全対策は、海上交通センターの航路管制官の新たな権限と責務につながっていきます。また、個別に港内で管制するというのも、港内管制の高度化が求められます。語学力や操船知識の低い外国の船員といった存在がありまして、これへの対応、船舶の大型化や高速化による困難な事案対応が増加しているという状況、AIS整備に伴う船舶の動静把握と情報提供及びそれらのサービスエリアの拡大、管制官の権限拡大、こういったことから管制官に高い能力が求められるということになります。国際的にも、管制官についてはIALAでガイドラインが示されていますが、管制官の能力、資質の向上が必要となることから、資格制度を導入しまして、組織体制、研修制度、訓練シミュレーターの整備など、体制を整えることが必要ではないかと考えています。さらに、港内の航路管制官やAISの運用官についても、準じた対応が必要と考えています。

続いて、重要施策の項目の3番目、地域特性に応じた海難防止活動の推進について説明

したいと思います。

23ページをご覧ください。各港の安全対策の充実です。昨年の爆弾低気圧による鹿島においての相次ぐ座礁事故が発生したのは、記憶に新しいと思います。台風や津波における避難の措置については、現状では避難勧告等に強制力はありません。また、港則法規定の移動命令は発令基準が不明確であるということ、さらに、移動命令に従って海難が逆に生じた場合の責任問題があります。また、一方においては、入航するのに不案内な外国船が増加していますから、避難基準や計画を明確化して、より実効性のある避難勧告制度の仕組みをつくる必要があるのではないかと考えています。

続きまして、24ページをご覧ください。ここではきめ細やかな海難防止活動の推進ということですが、そのための現場第一線の強化です。地域に応じた海難防止活動を推進していく必要があるというのが図の上の部分の背景ですが、日本の海域は地域特性がさまざまであります。釧路と横浜港を比較しても、大きな違いがあります。港の大きさも一様ではなく、通航実態として、また大型船、危険物、漁船などの通航や操業状況もさまざまです。気候的にも霧の発生しやすさ、冬季の季節風や、周囲の避難港の存在、そういった地理的・自然的環境というのはさまざまでありまして、発生している海難の種類、原因別、原因傾向や、さらに海事行政機関の関与も、積極的なところとそうでないところというように地域特性がさまざまありますので、こうした地域特性に応じた施策を展開するために、地域性を踏まえまして、適切な対応を現場部署が組織的に実施する必要がありますと考えています。

当庁の組織の業務の内容が、管区本部、海上保安部に分け、それぞれ書いているところで、バックに色を塗っているところが、今後力を入れていくところですが、そのために職員の能力と組織力を向上させようということが、検討課題というように認識しております。

続きまして、25ページをご覧ください。地域特性に応じた海難防止活動として、代表的なのはプレジャーボートに関する事故防止対策と考えています。プレジャーボートの海難の状況は左の部分に示しております。プレジャーボート対策は、海上交通ルール、啓蒙活動、取り締まり、これが3要素と考えています。このうち海上交通ルールについては、海上衝突予防法はじめ、船舶職員法、船舶安全法、海岸法など様々ありまして、また、法律以外には水上安全条例を自治体が定めているところもあります。また、地域において自主規制ルールを定めているエリアもあります。これまでは、現場部署では、海難防止強調

運動や各種講習会など、主要な対策は啓発活動が中心で実施してきました。その中で、ボランティアの海上安全指導員の協力も得ながら実施してきました。

しかしながら、プレジャーボートの海難というのは、今のところ減少傾向にないので、従来の啓蒙活動のみでは限界ではないかと考えております。一方、全国では、地域ごとにさまざまな取り組みを実施している実態もあります。そこで、法令の遵守をいかに確保するのか、現行の法令は十分なのか、自治体や民間との協力関係はどうか、日常的な指導等を実施する者をいかに確保するのか、こうした点について検討していくのが必要だと考えています。

続いて4番目の、特性を生かした安全情報の提供について説明させていただきます。

27ページをご覧ください。情報の説明を行う図面の線がかなり入り組んでおりますけれども、これら海上保安庁が扱う情報について図面であらわしたものです。情報の入手というのは、当庁みずから入手するものとして、海上交通センターなどにおけるレーダーやAISの船舶の動静情報、灯台に設置された気象観測機による風向・風速など、海難発生状況や運転不自由船の情報、工事・作業に関する情報や航路標識の異常といった情報、海上における訓練の予定といったものがあります。そのほか、気象庁や外国の水路機関からもたらされる気象や訓練、海難などの情報、民間機関からの気象情報などの情報があります。こうした情報については海上保安庁が、海上交通センターからの情報提供や船舶気象通報、もしくは沿岸域情報提供システム(MICS) 緑色で書いている水路通報、航行警報、といった方法で提供しています。

使用する媒体としましては、VHFやAISといった通信ツール、電光表示板による表示、中短波放送や電話、ファクシミリ、インターネット、印刷物など、こういった媒体を使っています。図で示すように、情報を幾つかの方法と媒体で提供しているという実態にありますので、利用者の利便性を向上しつつ、効率的な情報提供のあり方を整理検討する必要がありますと考えています。さらに、気象情報や航空機運航情報や道路交通情報といったものについては、民間事業者を活用して効果的に情報提供を行っていますので、ニーズに柔軟に対応できる民間を活用する方策も検討項目としていいのではないかと考えております。

続いて、28ページ、ここでは、現在航海機器にも使用されていますGPSが進展する中で、これまで海上保安庁が運用している位置測定システムについて説明します。

まず、米国から移管を受けたロランCは、左側の図面でサービスエリアを表示している

のですけれども、地上系の長距離電波航法システムとして、日本では必要な電波を4つの送信局から送信しています。現在、韓国、ロシア等とチェーン化を図り、日本周辺の広い海域での位置測定を可能としています。右側がディファレンシャルGPSの運用のエリアです。このシステムは、GPS衛星の状況を監視し、地上波によってGPSの測位誤差、補正情報等、不具合時の情報を提供するGPSの補強システムということで、海上保安庁の本庁内にDGPSセンターを設置しまして、全国27局のディファレンシャルGPS局の運用を行っています。

一方、GPSについては、1993年に正規運用が宣言されたものですが、当時は、測位信号にSAと呼ばれる意図的な誤差が含まれておりました。かなりの誤差、100メートルくらいあったのですけれども、平成12年からこのSAが解除されまして、20メートル程度の誤差になっております。将来的には、民間部門が2波体制か、さらに3波体制となりまして、精度が格段に向上すると言われております。ヨーロッパでは、米国のこのGPSのシステムと同様にGALILEOというのや、ロシアのGLONASSなど、各国が衛星航法システムを進めているところです。日本においては、航空機の衛星航法補強システムとして、右の一番下の図ですが、運輸多目的衛星を利用した位置補正、GPSの不具合情報の提供などの機能を備えておりますけれども、MSASシステムの運用を開始しています。

このように、GPSの単独の測位精度が向上して、他の補強システムが運用されています。また、位置測定受信機はDGPSとMSAS双方を受信する機構と既になっております。ロランCの利用者が現状として極めて少ないといった中で、今後、ロランC、ディファレンシャルGPS、いずれも多額の運用経費を必要として、近い将来には、機器の更新というのが来ます。その際に莫大な費用がかかることを踏まえると、今後の運用継続をどうしていくのかを検討する時期に来ているということが言えます。

続いて、5番目の項目、航路標識の整備と管理のあり方の検討についてです。30ページをご覧ください。

先ほど、6ページの資料で予算について説明した中で、図の青い部分が新規事業ということで推進してきていると説明しておりますけれども、過去20年間の具体的な事業について、およそこの線表で表しています。これまで海上交通センターやAIS航行支援システム、MICSやロランC、ディファレンシャルGPSなどの整備を新規事業として実施してきました。また、灯台等は、かつては年間数10から100基といった規模の新設を

行ってきましたけれども、近年はゼロもしくは1基といった抑制状況にあります。海上交通センターについては、ふくそう海域、準ふくそう海域の安全対策として、今後も機能の向上やサービスエリアの拡大が必要であると考えています。

一方、先ほど説明したロランCやディファレンシャルGPSの更新経費は、トータルとして70億もかかると見込まれており、今後のあり方の検証が必要です。さらに、灯台については、新規整備を抑制しつつ、今後とも既存標識の高機能化として、LED化や浮体式灯標化、耐震補強といったことを推進していく必要があります。さらに、今後の航路標識を活用していくのには、右側のイメージ図ですけれども、多機能化を図っていくことを検討すべきと考えています。

灯台の更新が、予算の制限から後年度送りになっているのですけれども、老朽化の状況を説明します。31ページをご覧ください。左側の表1、灯台の主要機器である管制器の設置年度をあらわしています。灯台の機器については、旧型の機器 赤い棒グラフです からLEDの灯器 青い棒グラフ に更新しているところです。旧型の機器については、基準耐用年数の10年を超えたものが2,337基ありまして、約半数に達しています。特に機器の老朽化が進みますと、下の表に示すように、障害の発生率、赤い部分が格段と高いのですけれども、このように高くなって、標識の信頼性の低下が懸念されます。さらに、灯台施設については、コンクリート施設、基準耐用年数を50年と考えますと、既に556基が超えている状況にあります。今後、昭和40年代に大量に建設した灯台が耐用年数を超過することとなりまして、施設の更新、補修経費の増加が見込まれます。今後、こうした経費の増加にどのように対応すべきかを考える必要があります。

それでは、次に航路標識の保守についての課題を説明します。32ページをご覧ください。左の図面は、海上保安部を出発してから灯台を点検する、いわゆる巡回保守のイメージで、車とか、見回り船や傭船、船を雇って、利用して実施しています。これまで海上保安官が巡回保守を行ってきましたが、これら保守業務を民間委託化、すなわちアウトソーシングすることとなり、本年度からスタートしました。現状においては、さまざまな種類の航路標識の障害発生予防として実施する定期保守について、24年度までの6年間で民間委託化することとしています。しかしながら、現在の状況で民間委託化を最後までやりますと、およそ18億円もの経費が見込まれます。この経費を、20億円程度の業務運営費から拠出することは困難な状況です。

このことから、民間委託のあり方を見直す必要があると考えています。まずは、保守を

しないでいい、無保守型の機器の導入を推進していく、もしくは点検周期の延伸を図る、さらなる考え方としては、航路標識を重要度に応じてカテゴリー化して、その重要度に応じた保守を行うこと、これにより民間委託経費の縮減を図る必要があると考えています。このカテゴリー化というのは、航路標識に関する国際機関のIALAの指針において3段階に区分することが提唱されて、これに準じて考えるものです。

続きまして、33ページ、これは、灯台を地域振興に活用した事例です。右側の日本地図の中にも示しているように、全国15カ所において灯台を開放し、灯台を観光のシンボルと位置づけ、地域振興に役立てています。現在一般開放していない航路標識についても、周辺環境の整備など、地元と連携して地域振興のニーズに活用できないか、検討していきたいと考えています。

続きまして、34ページ、航路標識の設置・管理すべき範囲の見直しです。航路標識の設置及び管理というのは海上保安庁が行うと、航路標識法に定められています。この海上保安庁が設置する航路標識を所管標識といい、全国に5,503基あります。海上保安庁が設置する理由は、特定の港のみに整備するのではなく、国家的な公益性を鑑みている、また国際的に整合性をとり、国際基準に合致した標識とする必要がある、さらに航路標識は単独で機能するものではなくて、その他の航路標識と相互に補完することが必要であるからとしています。

一方、海上保安庁以外が海上保安庁の許可を得て設置・管理する航路標識を許可標識といい、プライベートバースや橋梁灯など、全国に1,140基あります。許可標識の中には、特定の事業のために用いるというより、既に公共性を十分満たしている灯台なども設置されておりまして、航路標識法と実態とが乖離しているという問題があります。

また、灯火が15カンデラ以下の航路標識を簡易標識といいまして、この標識については航路標識法の適用がなく、小さな港の防波堤や底置網などに設置されています。この数が全国で2万1,877基あります。この簡易標識にしても、本来は航路標識法に定める標識が望ましいものがありますけれども、海上保安庁の新設灯台が抑制されているので、新規設置がままならず、一時的に簡易標識を設置しているという事例もあります。

海上保安庁が所管している光波標識の状況を見ますと、港湾標識、いわゆる港の出入り口や航路、港の区域を示すものが3,864基あります。この状況は、右側の下の図面に示しております。全体の4分の3程度を占めておりまして、港湾整備の進捗に合わせてこうした航路標識の設置が進められてきた状況にあります。そのほか、沿岸を航行する船舶が

測位や変針点を確認する沿岸標識、犬吠崎の灯台とか、こういったものですが、これが698基あります。また、浅瀬や岩礁などを示す障害標識が792基あります。その下の図は、港、漁港などの種別で分類し直したもので、特定重要港湾から地方港湾まで網羅して設置、あるいは小さな漁港、第1種漁港、こういったものでも大体500基設置されています。さらに、法令別に分類しますと、港則法の適用のない港湾法海域では461基、漁港法の海域で1,520基設置されているような状況になります。

さらに、海上保安庁が設置・管理すべき灯台について具体的に説明します。35ページをご覧ください。海上保安庁が設置・管理すべき灯台というのは、ここに示すように航路標識整備指針を定め、これに基づいて整備を図っているところであります。近年、標識の新設の抑制といった状況を鑑みるに、海上保安庁がすべての標識を設置し続けることは困難です。左の図面で、水色の部分で示しているのは海上保安庁が設置・管理する航路標識です。海上保安庁が設置できない箇所については、港湾管理者が許可標識、簡易標識を設置している実態にありまして、そもそも海上保安庁が一元的に設置・管理を行うとする制度と実態が乖離しております。また、既存の所管標識についても、航海計器の進展を踏まえると、利用実態に照らして、今後も国が管理すべきかどうか見きわめる余地があるのではないかと考えています。

一方で、簡易標識につきましては、許可が必要ないことと、また一時的につけるといった位置づけから、本来必要とすべき機能、性能が確保されていないといった問題があります。こうしたことから、航路標識の整備及び管理に関する制度を検証する必要があると考えております。

36ページをご覧ください。この表は、公共事業に関して、整備主体などを整理した表になっております。多少簡略化して記載していますが、航路標識については許可標識、簡易標識を除き、原則国が設置・管理を行うとなっております。陸上の道路標識はどうでしょう。国道、県道など管理主体が異なり、国と地方がそれぞれ設置と管理を担当しています。信号機については、都道府県の公安委員会が設置・管理しています。空港、港湾、漁港の整備については、国と地方で役割分担して設置・管理しています。こうした状況を踏まえると、すべて国が設置する、実施するという航路標識の制度については、検証する余地があるのではないかと考えられます。

それでは、重要施策、最後6番目のIT等の最新技術を活用した安全対策の推進について説明します。

38ページをご覧ください。現状の情報伝達なのですけれども、大体これは文字を中心としていますが、ビジュアル情報を伝達することで、より安全性が向上すると考えられます。将来の姿ではありますけれども、AISのさらなる活用について説明したいと思います。

現在の航行支援、大量の情報は一度には送られないという、受け取り手の船側の搭載機器の制約があります。さらに、視覚的情報は入手しづらい状況にあります。例えば音声情報はVHF、テレホンサービス、文字情報は電光表示板などで提供しています。図面などの情報については、ファクシミリを利用せざるを得ません。ただし、操船時にリアルタイムで利用できるとは言えない情報になります。映像情報についてはインターネットを利用しますけれども、これも操船時にリアルタイムで利用できませんし、大型船以外での利用というのは限られています。

一方、電子技術を活用した航海計器の開発が進捗しまして、衝突予防装置を組み込んだりAIS情報を表示に重畳させるレーダーや、電子海図を搭載した船舶というのが出現しています。さらに、AISバイナリーメッセージを活用することにより、ビジュアル情報の表示が可能となります。来年7月から、AIS情報を表示するレーダー搭載の義務化がスタートします。AISクラスBの導入の検討も始まりました。AIS情報を活用して、リアルタイムにビジュアル情報を得て、安全に航行できる環境が近づいているように思います。課題としては、システムの開発、実証実験、国際基準の標準化、それと電子海図の普及だと言えます。

このビジュアル情報の表示なのですけれども、次のページ、39ページをご覧ください。これがビジュアル情報のイメージ図です。例えば入航時の航行支援としては、電子海図を表示する機械にレーダーとAISを重ね合わせて表示させる、そこにAISメッセージを表示します。例えば本牧の信号所付近の風向・風速、各信号所の管制信号情報、さらに、危険な箇所がどの辺にあるのかといったもの、工事情報などを、映像で視覚的に認知しやすく表示させることができます。

また、右側の図ですけれども、特定海域で航路標識のほか、航路の中央付近を明示させるために、実際にはないのですけれども、バーチャル標識を表示させるといったことも可能ですし、航路の行き先区別というのを赤とか青とか、こういう矢印で表示させることもできます。また、潮流情報などの環境情報も表示できます。

こうして、リアルタイムに視覚的に認知しやすい情報が入手できれば、航路帯が表示さ

れて、操船者の負担軽減につながる。また、外国船員などにも理解されやすいと考えられ、航路内を迷走することもなくなるのではないかと考えております。

A I Sの活用について説明しましたが、A I Sの導入状況とその普及については、次の40ページをご覧ください。A I Sは、左側の表のとおり、外航船舶の300トン以上については既に搭載義務化を終えまして、500トン以上の内航船舶が来年7月以降義務化されます。現在、A I Sの簡易型と呼ばれるクラスBについて、電気通信審議会において技術要件の検討が進められております。来年5月に一部答申が予定されておまして、このクラスBについて、先ほど述べたようなビジュアル情報を表示する利便性を向上させると、小型船などにもカーナビのようなイメージで、その利用が促進されるのではないかと期待されています。ですから、便利で安価な、利用しやすい、安全確保の効果が高いものの開発というのが望まれます。さらには、海上ブロードバンドが進むと、海上の船舶においてもインターネット回線への接続が可能となり、より大容量の映像、画像情報などの伝送が可能となります。このようなITの進展によって、航行支援システムの高度化が図れると考えています。

以上が、重要施策の6本柱です。こうした重要施策を展開するに当たって、体制の整備が必要と考えています。42ページをご覧ください。このイメージ図のとおりなのですが、今後の技術開発については、政策、施策ニーズへの対応が求められていると考えております。先ほど述べたA I SのクラスBも、技術の進捗状況を踏まえ、今後の施策の方針、さらにそのための技術開発の推進といった、計画的・効果的な戦略的技術開発が望まれると考えています。

また、次の43ページをご覧ください。国際協力の推進も必要だと考えています。国際航路標識協会のIALAとかIMOとの協力、そのほかロランCのチェーンに係る極東水域無線航法業務や、海上保安機関との協力関係、途上国の支援、こういったことも推進していく必要があると考えています。

さらに44ページをご覧ください。これは、行政機関として交通行政を推進するに当たりまして、港則法の各指導とか規制などを含めて、不断の見直しを忘れてはならないと考えています。見直しにあたり、学識経験者や海事専門家の意見を踏まえて検討していく必要があると思っています。

さらに、組織の強化なのですが、45ページをご覧ください。これは、近年の交通部発足、その組織の変遷を示しています。平成12年から航路標識事務所というのが統

合されていきまして、航行援助センターができ、さらに交通課が発足して現在に至っております。本年4月、現場の保安部に交通課が設置され、これで、一元的に交通行政を推進する体制が整ったところです。今後は、職員の能力の向上や効率的な業務執行体制の整備を図っていく必要があると考えております。

以上が、重要施策等についての事務局からの説明です。

【尾関交通部企画課長】 以上が、資料1に沿いましご説明でございまして、議論の時間をたくさんとるために、早口でちょっと雑駁な説明になったことはお許しいただきたいと思っております。

それで、一番最初にお話ししました論点整理の1枚紙、あるいは資料の目次を見ていただくと、全体像がわかるかと思っておりますけれども、いろいろな項目があるのですけれども、できれば今日は、1つはビジョンの枠組みと申しますか、現状の状況、あるいは環境変化について、こういったこともあるのではないかと、あるいは基本認識について、こういう視点が必要ではないかと、あるいはその目標の設定の仕方、期間のとりかた、そういうビジョンとしての枠組みについていろいろなご議論をいただきたいなと思っております。

それから、具体的な施策についてですけれども、これは、今説明がありましたように、40ページを超える資料でいろいろな細かいことを書いておまして、いろいろな項目があるのでなかなか時間の制約があると思っておりますけれども、例えば、今回の諮問のきっかけとなっていますAISの活用の中で、管制官の権限強化的な話の中で、安全対策をどう講じていくかということと、例えば船長権限との係わり具合みたいな、そういった視点でありますとか、あるいはプレジャーボートにつきましても、隻数が多いという中で、何かしていかなければいけないと思いつつも、レジューという話の中で、必ず自己責任という視点が出てきて、海上保安庁で一体どこまでやるのかという、プレジャーボート対策へのかかわりみたいなお話、それから、もう一つは航路標識の話ですけれども、航路標識法ができて戦後60年、ほとんどその枠組みを維持してやってきたわけですけれども、やはりこの時代になって、もう一度航路標識の整備・管理のあり方、警察機関としての海上保安庁のかかわりと、港湾を管理しているという港湾管理者の立場それぞれがあると思っておりますので、そういった視点から航路標識の整備・管理というのはどういうふうにあるべきなのか、そういったところを中心にご議論いただけると、事務局としては非常にありがたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【馬田分科会長】 ありがとうございます。ただいま非常にボリュームのある資料で

のご説明があったわけですのでございます。また、今、企画課長から論点を4つご紹介されて、専門家の方も今日多く来られておりますので、今言った4点を中心に、あるいはそれだけでなく、全般でもよろしいかと思っておりますけれども、ご意見あるいはご質問があれば、活発にお願いしたいと思います。どうぞ。

【戸田臨時委員】 論点がたくさんありまして、盛りだくさんで、整理するのがなかなか難しいかと思っておりますが、大型船につきましては、やはり最近、GPSもそうですが、航行援助的な機器が、いいものが相当出てきておりますので、例えばロランCなどをどうするかという問題は大変お悩みだろうと思っておりますが、私は最近のGPSの発達を見ますと、非常に正確で使いやすい、しかも自動航跡の記録ができますから、そういったものを使っていけば、人間がよく注意して航行する限りは、安全性の上では従来に比べてはるかによくなってきていると考えております。

ただ、そうは言いながら、どうしても避けられない事故みたいなものがありまして、例えばこの間のご説明を聞いた中で、台風が来ると、走錨したり座礁したりする船が相当増えてきているようですが、これは、ひとつご検討いただければというか、お調べいただければということで申し上げるのですが、英国は、トニーキャニオンというタンカー事故があって以来、そういうような漂流船、運転不自由船といったものについて相当悩ましい思いをしてきたようでして、英国近海に常時4隻のオーシャンタグを張りつけている。それで、そういうようなことがあると、必ずそれに対応して行ける。ただ、これも全部救えるかといえばそうじゃない。そういうような仕組みをとるとすれば、損保との協力で何かできないかというようなことはありはしないかなど。非常に事故が増えてきているという対応を考えますと、そういうことが考えられるかなというようなことを1つご検討いただければと思います。

それから、プレジャーボートですが、これは、私があずかっているある協会でも相当悩ましい思いで検討しておりますが、最近、非常に非常識な事故がどうしても増えておりまして、この間、小さな船にたくさん乗っていて、お子さんが2人亡くなったというような事故もありますが、あれは海で遊ぶことについての基本的な事項を守っていないということに尽きるかと思っておりますが、それにしましても、最近、小さい船で免許も要らないし検査も要らない、全長3.3メートル未満、2馬力未満というような船についてはそういうことになっておりますが、そういうような船が相当増えてくるのではないかと思ひまして、これは何の強制力もないし、そういう船に乗っている人たちというのは、免許も要らない、

検査も要らなくて、だから何の法規もかかっていないと思っているような感じですが、やはりこれも、基礎的なことをきちっと守らせるようなことをどうして進めていったらいいかという点が非常に悩ましいところではあります。

最近、海の駅とか、あるいはヨットハーバー、あるいはマリーナ、そういったところで大々的にキャンペーンをやって、そういう認識を持ってもらう以外にはないのではないかと考えておりますが、それにしましても、そういう船が増えてくるのではないかと。

ただ、船の大きさなどを考えますと、もう30センチ長かったら、安全性が相当高まるのではないかと。例えば3.3メートルを3.6メートルにする。これは国際的に考えますと、英国あたりでは、一応海に出て安全だと言えるのは、全長12フィートと言っておりますから、3.6メートルになるだろうと思いますが、その点もあわせてご検討いただかないとならないと思いますが、プレジャーボートに関する限りは、乗っている人の意識が一番問題ではないかという感じがしております。その点、お話し申し上げておきたいと思っております。

【馬田分科会長】      どうぞ。

【尾関交通部企画課長】      最初の走錨の話ですけれども、実は5ページにAISの仕組みとありますが、こういったことができるという絵を載せましたけれども、ちょっと今回、絵はかかなかったのですけれども、左側の下の枠囲みの中に、個別の注意喚起というところに走錨海難防止という言葉があるのと、それから右側の絵に、真ん中のところですが、緊急入域船の動静把握とありますけれども、1つAISの活用方策として今我々がやりつつあるのが、台風などで湾内へ避難してきた船に対して、AISでとまっているというのがわかりますので、そこに300メートルとか、そういう直径を設定した円をその船上に乗せして書くことができまして、そこを外れると、AISの監視をしていて音が鳴ると。動き出しているのではないかと。そういうハードがありまして、そのときに、その船を呼び出して、「あなた、ちょっと動いていませんか」とか、「錨をちゃんとおろしていますか」という注意喚起をするという仕組みを入れつつありますので、そういう意味で、AISを使って走錨監視というものが、今後、我々の1つの業務になっていくのかなと思っております。

それから、プレジャーの話につきましては、おっしゃるとおり、やはり乗る人がどこまできちんと反映をするのかということがあろうかと思っておりますけれども、それはそう思いつつも、我々もその後、先ほどお話がありましたように、啓発啓蒙活動というのを主体に置

いてきたわけですが、それでもなかなか減らないということがあって、やはりもう少し何かやっていくことが必要なのではないかなと。今日、救難課長が来ていますが、ライフジャケットをちゃんと着用するとか、いろいろやりながらも、やはりなかなか事故が減らないと。やはりどういう船の事故が多いのか、プレジャーボートの事故が多いのかということも、きちんと考えながら、すべてに網をかけるというよりは、重点的な対策というのが必要かなと。

そういう意味で、委員のおっしゃいましたミニレポートみたいな話ですね、これは我々も注目しております、やはり規制の網が抜け落ちているところなので、今回も、そういったところをどうするのかというのを今後考えて、次回に少し方向性を示せればと思っております。

【馬田分科会長】 どうもありがとうございました。じゃあ、どうぞ。

【森本臨時委員】 船長協会でございますが、今日のこの資料を拝見させていただきまして、船長の身でありながら初めて知ったことがたくさんあって、ちょっと恥ずかしい思いをしておりますけれども、膨大な資料をほんとうによくおまとめになったと思います。

ただいまの5ページのところで、これは私、質問ではございませんし、意見になると思いますが、実は2002年の11月、今からちょうど5年前ですが、スペインの沖でプレステージ号というタンカーが破損して、スペインの海岸にもものすごく膨大な海洋汚染を引き起こしたと。これをなぜ特に知っているかといいますと、このとき航行中のタンカーの船長が、何とか避難のできる湾に入れてくれというのをスペインに懇願したのです。そのときにスペインは、冷たく出ていけということで、外へ出ていく命令を出したのですね。そうすると、案の定……。船長は、そういう要求をしたときには、船体にクラックが入っているので、このまま大西洋の荒波にもまれていると、どうしても破損してしまうおそれありということでそういうリクエストをしたわけですが、スペイン政府は冷たくけり放した。案の定折損して、スペインの海岸に甚大な海洋汚染をもたらしたと。

特に私として興味があったのは、その後、もう有無を言わず船長は留置所に入れられて、6カ月以上家族とも連絡がとれないような状態で、非常に理不尽な拘束をされたわけですが、国際船長協会とかが運動を起こして、最終的には6カ月以上たってリリースされましたが、そうじゃなくて、私が言いたいのは、そういうリクエストが日本沿岸でも、やはり冬場の極東の海というのは相当にしけますので、ビスケー湾と同じような、もっとひどい大きな波が出ますし、同じリクエストが今後来るかもわからない。そういうと

きにどこがどういうふうにかたえるかということも、これは杞憂に終わってほしいわけですが、そういう検討もしておくべきではないのかなという感じがいたします。

さっき戸田委員がおっしゃったオーシャンタグ4隻を常時配備しておくというのが、それを民間ベースでやっておられるのか、政府がやっているのだからちょっとわかりませんが、日本では、海上防災センターも民営化しようかなんていう話もあるぐらいですから、ほんとうにある意味じゃちょっとお寒いような状態にあるかもわかりませんので、十分その辺を検討……、今日この中には入っていませんけれども、関連して私の意見とさせていただきます。

以上です。

【馬田分科会長】 どうぞ。

【尾関交通部企画課長】 今、スペイン政府が断ったというのはなぜなのか、私もちょっと解せないところがありますけれども、通常であれば、海難でSOSを求めれば、沿岸国として、海洋法条約の中で当然助けるといいますか、無害通航として入ってくるのは認められるわけですから、断るといのが何故なのかなというのは、ちょっとまた調べてみたいと思いますけれども、今回のビジョンの話は、どちらかというと、事故を起こさせないためにどうすればいいのかというのがメインの議論で、事故が起こった後どういうオペレーションするのか、事故が起きそうなときにどういうオペレーションをするのかというのは、むしろ今日ご出席になられている警備救難部というところの仕事になるわけですので、それは十分しっかりやっていきたいと思ます。

【木田警備救難部救難課長】 ちょっとよろしいですか。担当の課長として少し説明させていただきます。

先ほど森本委員からありました案件は、多分、海難にまだ至っていないけれども、このまま航行を続けていくと海難になるおそれがある、そういう事態だと思います。それについては、今、企画課長がお話しになったように、国際法上も、緊急入域と我々は呼んでいますが、そういった位置づけで、領海の中に入ってくることを国際的に認められておると我々は理解しています。ですから、許可をすとかということではなくて、一般的にもう認められておるという理解でございます。ですから、我々が拒否するということは当然考えられません。我々が今やっていることは、そういった船が緊急入域をするという情報を

つかめば、その状態をなるべく詳しく把握しておいて、必要があれば援助を与えるという姿勢で、今臨んでいます。ご理解の参考になればと思います。

【森本臨時委員】 大変心強い回答で、安心いたしました。

【馬田分科会長】 どうぞ。

【杉山（武）委員】 すごくたくさんのお話があるのだということをお話していただきました。私も門外漢ですので、少し見当違いのことをお話しするかもしれませんが、2つ質問をさせていただきたい。

1つは、この新しいビジョンの基本的枠組みというところで、基本的な認識は、従来と変わらず「安全性と効率性の向上」、こういう抑え方をすることなのですが、管制の効率性とかそういう言葉は出てくるのですけれども、効率性ということについて、実はこの資料の中にはほとんど言葉の説明が出てきていないですね。そうすると、それがどういう意味なのかというのが第1番目の質問です。

その質問の意味は、今、我々が議論していることというのは、「安全性と効率性の」という2つのキーワードを出しているのですけれども、これは、私が素人として考えると、ともかく安全性の追求・向上というのが基本であって、いろいろな施策や組織の組み方とか、いろいろなことがあるのだけど、それをなるべく効率的にやった上で安全性を追求するというので、目標になるものは安全性であろうと私は理解しているのですけれども、その時に、この表題ですと、何かバランスをとるもののような位置づけに見えるのですけれども、そこがどういうことなのかということで、効率性というのは何におけるどのような効率性を考えていて、どのような指標で判断をされようとしているのかということが第1の質問。

それから、第2番目は、これからいろいろ財政上の制約もあって、あるものについては少し枠組みを変えていくとか抑えていくとか、あるいは継続の要否ということを検討しなければいけない、そういうことをおっしゃっているわけですが、最初のところで海難の現状というご説明があったのですが、それとの関連で、これまで営々と続けてきているいろいろな基本的な施策、それから近年の新しい技術の採用というものが、今の時点でどのように評価をされているのか、どのような効き目があったのか。先ほどの海難の現状というところでは、ふくそう海域の海難は後を絶たない、それから減少傾向にない、その背景として入航船舶の大型化や外国船舶の増加が示されているわけですが、私が思ったのは、入航船舶が大型化していない航路とか、外国船舶がそんなに多くないところで

は、実はこれまでのいろいろな努力、あるいは施策の一貫した継続によって、どんどん減ってきているのか、いないのか。そういうものを突き合わせることによって、今後に対してどういうことをするかという判断がもう少し出てくるのだと思うのですけれども、そのところの分析や資料は今までにおありになるのかどうかという点、これが2番目。

【尾関交通部企画課長】 それでは、最初の安全性と効率性の話ですけれども、7ページに、現在の交通ビジョンの話を載せておきましたけれども、ここで、初めてといいますか、最初にビジョンをつくって、「安全性と効率性が両立した」という言葉を使ったのですけれども、そのときの概念としては、安全性ばかり追求して過大な負担をしてもいけないという話の中で、やはりブレーキではないですけれども、もう一つ考えるべきところは効率性という概念があるでしょう。ただ、それは、逆に言うと安全性を捨て去って、効率性だけを追求するのではないということで、どちらかという、今の感じとしては、安全性を考えた上で効率性も考えていかなければいけないという認識で我々はいるのでけれども、そういった中で、前回のビジョンでは、重点目標の「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1つの目標を掲げまして、実施状況の に、東京湾・伊勢湾の交通体系の見直しというのがございまして、この交通体系の見直しの中の1つとして、そのときはハイウェイ構想と呼んでいましてけれども、例えば東京湾の入り口から東京港に入るまでの時間短縮を図ろうというようなことも目標の1つとして掲げてございまして、そういった意味で、施策を効率的にやるということではなくて、結果としても効率性が上がるということの意味の効率性だということで、ご理解いただきたいと思います。

それで、今回の施策の中で、効率性の向上というのも1つ掲げてございますけれども、これは、最初の論点整理のペーパーを見ていただきますと、「効率性の向上」の枠の中で、「港内管制の効率化」という言葉があって、再掲となっていますけれども、これは、安全性も向上するし効率的なことも向上させるということで、再掲として載せておりますけれども、港内管制の効率化というのは、いかにうまくスムーズに港内管制をするかということではなくて、先ほど言いましたように、例えば、今は1万5,000トンの船が通るときには500トン以上の船は全く通れないという状況を改善して、例えば1万5,000トンの船が通っていても、8,000トンとか9,000トンとか、そういう船は個別に判断して通るようにしようではないかということ、今、考えておりますので、そういった意味において、通れる確率が増えるといいますか、対象が増えるという意味で、港の効率性が向上するというところの効率性ということで、今、我々はとらえております。

それから、今までやってきた施策の評価をした上で、それをどう反映させていくのかという議論ですけれども、今回の資料には載せておりませんが、我々も苦しめられているとは言いませんけれども、政策評価というのをここ数年来非常にやらされておられて、それぞれ、例えば航路標識がどういう役に立ったのかとか、そういう評価を個別に行ったりとか、あるいは、今言いました現交通ビジョンで掲げておりますハイウェイ構想みたいに、効率性を上げるという施策の結果はどうだったのかとか、そういう政策評価をいろいろやっていますので、それはいずれ次回、少し整理してお渡ししたいと思いますし、それから、例えば先ほどのふくそう海域での事故が多いという話がございましたけれども、これも、ふくそう海域で航路というものを設定して管制をやっているというシステムは、実は海上交通安全法という法律が昭和47年にできておりますので、例えば昭和47年以前の状態と今の状態でどういうふうに事故が減っているのかというのを、ちょっと考えてみるのも1つかなと思っておりますけれども、それで、1回やろうと思ったわけですが、昭和40年代の資料というのがあまりなくて、これもなかなかうまくいかないということもやっているのですけれども、いずれにせよ、今やっている施策の効果というのも考えながら新しい施策というのを考えていくということは、我々も意識してやっていきたいと思っております。

【馬田分科会長】      どうぞ。

【藤澤臨時委員】      海難を減少させようというところをベースにして、これから安全対策の強化を図っていかうという論点整理になっているわけがございますけれども、そういう状況ですから、今、海難の実態がどういう実態になっているのかといったところも、やはりよく認識をしていく必要があるのだらうと思えます。

そこで、先ほどご説明にもありましたし、海難審判庁の海難レポート等にもありますけれども、間違いなく沿岸海域における事故が多くなってきているし、特定港における事故も増えております。そのレポートから行きますと、また、500トン以下の小さいトン数の船舶が72%以上海難事故に関係していると、こういう報告もなされております。したがって、ここにありますように、AISは、内航船でいえば500トン以上、外航船でいえば300総トン以上と、こういう対象船になっているわけですが、それ以外の船舶においてもかなり海難の要因になってきている。

したがって、AISの簡易AIS等々を普及させていく問題もあるでしょうし、40ページにありますように海上ブロードバンドの実現、次世代の海上通信システムの構築

等々に取り組んで、いわゆる携帯電話とかインターネットとか、資料にあるようにこれをどんどん普及させていくことも、やはりこれからいろいろ論議をしていく必要があるのではないかなど。

それから、外船が、例えばオール中国の船で、英語のしゃべれる人が1人も乗っていない船が走ったり、あるいは見張りが不十分だとか、あるいは技術的な不足から海難が発生しているとか、やはりそういうヒューマンエラーみたいな問題もいろいろあって、海難が今多くなっているわけですから、そういった幅広いいろいろな視点でこれから論議が始まっていくのかなと思います。

やはり今、水先人が乗っていないでタグボートを使用しない船が、海難の大きな要因になっているという実態もございます。そういった意味で、500トン以下の船の実態だとか、情報の共有化をどういうふうに図っていくのか、周知していくのかと、そういう幅広い論点が、これは資料に随分入っておりますので、しっかり議論していく状況かなと思いますので、述べさせていただきます。

【尾関交通部企画課長】 それでは、一言だけですけれども、いろいろなお指摘をありがとうございました。特にAISの500トン未満の扱いをどうするのかとか、外国の船員の船をどうするのかとか、海難をいろいろ分析した上で、原因をきちんと突きとめて有効な対策を打っていきたいということは、同じ立場でございますので、よろしく願いいたします。

【馬田分科会長】 どうぞ。

【前川臨時委員代理】 今、藤澤委員がおっしゃった延長線かもしれませんが、一般論として、航行安全確保のために、関係団体との連携あるいは情報交換を密にするというお話があったんですが、現場に行きますと、その辺が若干不足しているようなケースが見受けられると思います。各論の部分では、個々の現場の状況を把握して対応していただきたいと思うのですが、一例を挙げますと、例えば備讃瀬戸の航路においてこませ漁があるのですけれども、漁船は、AISとかその他最新の機器などは多分持っていないのだろうと思います。そういうときに、航路に操業するわけですね。漁業をしているわけなのですが、どこに行ってもいいかわからないというような状況が出てくるということがあります。航跡を見ますと、外国船なのですが、ほんとうに右往左往しているというような状況があって、これだと、もう事故が起こってもしょうがないなと見受けられるものもあります。

我々としても、関係機関と連携して、航行安全の確保などに努めておるのですけれども、海上保安庁様においてもきちっとした対応をとっていただきたいといいますが、そういう危ない箇所というのは、日本全国で大体特定されるのではないかと思いますので、そういうところについては、例えば現場で情報交換をどのようにするかというようなことをあらかじめというか、システムチックに考えて事故防止に努めていただきたいと、このように思います。

【馬田分科会長】 どうもありがとうございます。どうぞ。

【尾関交通部企画課長】 一言、参考ですけれども、こませにつきましては、当然我々も非常に大変だなと思っております、その漁期が始まる前に、そこを担当している海上保安部なり関係者が集まって、これから季節が始まるのでいろいろ気をつけていきましようというのは、こませ対策の会議みたいなものを開いておりますし、現実的には巡視船が出て、どの辺で今こませの漁をやっているというのを、海図といいますが、図面におとしたものをセンターから情報提供したりとか、そういう現場での努力もしておりますので、それが功を奏しているのかというと、その評価はわかりませんが、そういう努力をしながら、安全対策に万全を期しているという状況でございます。

【馬田分科会長】 それでは、どうぞ、先に挙げられた……。

【芦見臨時委員】 日本水先人会連合会でございます。海難減少に対する目標に向けて、種々施策が掲げられて、そのご説明を受けたわけでございますけれども、その運用に当たって、根底にあるのはヒューマンファクターと申し上げてもよろしいのかと思います。その人材の育成に当たって、この資料の中で、保安部で、職員の能力アップとか管制官の資格等々について、非常に積極的にこれから取り組まれるということを計画されていることは非常に大切なことではないかなと思っております。

私ども、現場で仕事をしております、例えば航路管制官でも、女性のほうが、英語などのやりとりでも非常にやわらかくて、明快な方が多いような気がしますけれども、まだ女性管制官は非常に少ないようでございますけれども、今後とも増やしていただくということも必要なのではないかなと思っております。

一方、行政側のこういうふうないろいろな施策、安全対策、情報の提供を受けるのは船側でございますので、それをどう生かすかということが非常に大切で、これをどういうふうにして周知させるのかとか、例えば、業務に就く我々パイロットは情報等を持って現場に出て、対応する事は可能ですが、本船の船長が諸施設等をどこまで理解し対応出来るの

かという問題、その他いろいろなたかさんの対象者がございますので、どう周知し徹底していくかというのが、これからの大きな課題ではないかなという感じがいたします。どう対応し得るのが、こういう施策を成功に導く非常に大きな条件ではないかなと思います。

それから、先ほど、プレジャーボートの話が出ましたけれども、これは私の自分の経験で、随分昔になりますが、ヨーロッパサイドは河川の港が多いわけですがけれども、春先に、本船が川を昇っていきますと、航路の両側を外洋に向かってヨットとかボートがどんどんおりてくるわけですね。そうすると、そのときにパイロットが言った言葉は、これに気をつけないといけないのだと、彼等は何をしているかということ、針路方向におしりを向けてルールブックを読んでいるというような話をしていたのが記憶にあります。1つポイントを突いた話だなと。国内でもプレジャーボートに、現場でいろいろ指導員の方がルール等の説明をしているという話を聞いたことはございますけれども、ルールなんていうのはなかなか頭に定着しにくいものだということもあって、定係地等における指導員による繰返しの説明というのでしょうか、そういったものの徹底も図られるということを希望したいところでございます。

【馬田分科会長】 どうもありがとうございます。どうぞ。

【尾関交通部企画課長】 ちょっと繰返しの説明になってしまうかもしれませんがけれども、16ページですね、先ほど来島海峡の事故の話をご説明させていただきましたけれども、やはりこういうところで、難しい航法なり潮流の中で事故が多いところをいかに減らしていくのかということの中で、ここは今治の管制があるのですけれども、管制官が、例えば真ん中で青の乗揚げとか衝突が多いところで、無理な追い越しをしようとしてぶつかったり乗揚げたりするような例も多いので、そういう時に、例えば船側にもう少し速度を落とせとか、そういうことを現実に行っているのですけれども、やはりそういうことが判断できるような管制官でなくてはいけませんし、とんでもない見当違いのことを言っても船に相手にされませんので、そういうことがわかる管制官というのをこれからきちんと育てていかなくてはいけないという管制官側の話と、それともう一つは、先ほど情報の活用が図られていないという話がございますけれども、1枚前、15ページに戻っていただきますと、「通航量に比較して多い海難隻数」と書いてありますけれども、その海難を起こした外国籍船ですね、その時にどういった国籍の人が操船をしていたのかというのがこの円グラフですがけれども、韓国、中国、フィリピンといった外国の方が多くて、やはり管制官とのやりとりの記録が残っているのですけれども、そういうのを見ていると、

やはり管制官の言っていることが分かっていないのではないかなというのが結構ありますので、そういった、まさにおっしゃるとおり船の受け手側の問題もあると思いますけれども、せっかく有効な情報をどうやって生かして海難を減らしていくのかということは、今回のまさにテーマだと思っております。

【馬田分科会長】     じゃあ、どうぞ。

【今津臨時委員】     東京海洋大学ですけれども、1つ、ロングレンジのAISになるでしょうけれども、LRITという新しい装置がたしかMSCで通って、近々導入されると思いますが、この利用についてもやはり考えておいたほうがいいのではないかという意見です。

それから、そういうことで、AIS網とかLRITを通じて情報がたくさん集まるわけですけれども、そのときのデータベース、あるいはそういう仕組み、組織というものも、やはり体制の中ではどのように構築していくのか考えておいたほうがよろしいのではないかと思います。

一方では、これをやればまたお金も人もかかるわけですけれども、安全を確保するためには、先ほど走錨などについてモニターしているという話がありましたし、17ページにもありますように、準ふくそう海域もモニターするとの話がありました。そうしますと対象海域が広がるわけですから、その分、人手も装置もかかるというようなことが考えられます。その構築のことについても、やはり一言触れておいたほうが良いと思います。

それから、データが集まれば、保安庁だけがこのデータを使うというのではなくて、やはり民間なり、利用したい人がたくさんいるはずですから、そういう人たちとの間のネットワークも考えたほうがいいのではないかと思います。

以上です。

【尾関交通部企画課長】     それでは、幾つかお答えしていきますけれども、最初のLRITの話ですけれども、これは今、庁内で、どういう位置づけにしようかというのを議論している段階でして、航法安全的な使い方なのか、あるいは、どちらかというセキュリティの面ですね、そういう方向で使っていくのがいいのかとか、その辺を含めて今ちょっと議論をしている段階で、方向性がまだ出ていないということですので、今回の議論からは、資料としては外させてもらっております。

それから、準ふくそう海域で、先ほど言いました伊豆半島の沖とか、そういうところを監視していく上でという話ですけれども、これは当然、機械も要ります、人も要りますの

で、お金との相談の中で今後どこまでやっていくのか、あるいは年度的にどうやっていくのかということは、事務的に詰めていきたいと思っております。

それから、A I Sの情報の活用ですけれども、1つは、やはり海上保安庁の中でも、当然、先ほどの5ページにありましたように、海上の安全確保だけではなくていろいろな使い道がありますので、庁内の中で有効にその情報をいろいろ使っていきたいということで、関係の部とも話をしながら、システム構築を含めてやっているところがございますし、それから民間の活用も、運航管理とか、そういういろいろな面で使える可能性もありますので、税関とかそういったところでも使える情報でもありますので、対外的にどういうふうに流していくのかということは、今回、27ページに安全情報の提供のあり方で、若干、民間事業者の活用を検討とありましたけれども、今後はどう流すか、流し方も含めて、どういうふうに活用していくのかという議論は少ししたいと思っております。

【馬田分科会長】 どうぞ。

【杉山(雅)委員】 私自身、この論点整理の案は、基本的には異論ございません。若干意見と、それから質問を、一般論的に述べさせていただきたいと思えます。

先ほど来ご説明がありましたように、海難の改善傾向が見られていないという中で、おおむね5年後を目処に数値目標を設定されるということですね。数値目標を設定されるに当たっては、当然、それを低くする、海難事故を少なくすると、これが目標にならなければいけないかなというように思います。

今日伺っている限り、そのキーポイントは、A I S等をはじめとする情報技術をいかに活用していくのかということところが、かなりのウエートを占めるのではないかなと思うんですけれども、そのための投入費用をどう考えるのか。今、行財政改革が非常に厳しい折、多分こういうことをやるに当たっては、費用対効果をきっちり計測すべきと言われるのではないかなと思われまますので、費用対効果の問題を可能な限り具体的にしておくことが要求されるのかなという感じがいたします。

その際に、実行するに当たっての予算獲得も非常に厳しいということが、随所にわたって言われているのですけれども、これを公共事業費の範囲内でやらなければいけないのか、もっとほかに知恵がないのかということも考えていただきたいと思います。例えば、私はよくわかりませんが、ここにあります海洋基本法と連動させてやると、何か糸口が開けないかなと思います。

それから、6ページのところなのですが、環境変化のところでは航路標識整備事業費が、

このまま現状維持していくと、将来世代、後年に負担が累増してしまうということなのですけれども、やはりこれは、世代によって負担があまりにも不公平になるというのは大きな問題ではないかなと思います。これを厳密にやろうとすると、世代会計みたいに、世代に分けて負担と受益を計算するという方法もあるのですけれども、そこまでは私は必要ないと思うのですが、いろいろなところでやられていますライフサイクルコストみたいな考え方で、今、こういう対応をしていけば、後年に負担がかかるといけないというような形でお示しいただく必要があると思います。

また、そのページの下で、これは全く素人的な質問で申しわけないのですけれども、業務運営費が「保守民間委託費が業務運営費を圧迫」と書いてあるのですけれども、内容を聞けばよくわかるのですが、この表現だけで果たしてわかるだろうか。実際問題として、運営費が安くなっているのだから、むしろこれは効率化の指標のようにとられる心配はないだろうかというのが私の疑問点です。

それから、もう1点だけ、9ページのところで、「航路標識のハード整備は、量的には概ね終了」と書かれていて、これからは「質的整備への重点化」ということなのですが、後ろの方の例えば31ページを見ますと、施設更新とか補修が非常に重要になってくるため、この対応をどうするのかということも非常に大きな検討課題になっている。ここと何か矛盾するのではないかなと思います。整備というと新設だけがイメージされがちなのですが、更新費、補修費も含めた形で整備というのを考えるべきではないかなと思います。

以上でございます。

【尾関交通部企画課長】 それでは、ちょっとお答えしていきますけれども、1つは、今、一番最後の「ハードの整備の量的終了」という表現は、若干わかりにくかったかもしれませんが、我々としては、新設というのがもう1とかゼロとかという世界で、新たにここに整備をしないと安全性が保てないという箇所が、昔ほどもう多くなくて、そういう意味で、数として終了しつつあるという認識で、確かに維持更新とか、そういう意味では必要であるということは確かでございます。

それから、6ページの保守の委託費が圧迫という話、確かにこれも、実は内向きといいますが、内側の議論に近いのかもしれませんが、今まで海上保安官がやっていたかかる経費、人件費とか、そういうものも含めると、当然民間に委託したほうが安いので、効率性が向上するという意味でやっているわけございまして、そういう意味ではご指摘のように、当然効率が上がっているからやるわけですが、ただ、これは我々に与え

られた予算の中でやれと言われているので、そういう意味で、与えられた予算の中でやるのが非常に苦しい状況になっているという趣旨でございます。

それから、ライフサイクルコストとか、予算の獲得、費用対効果も含めて、この辺もいろいろ議論しながら、我々に与えられている予算の枠という中でうまくやっていくということの中で、やはり何かをやめて何か効果の出る新しいものをしていくということをやっていないと、今の政府の中ではできないという状況の中で、例えば海洋基本法の施行に合わせて海洋基本法枠みたいな別立ての予算が生まれてきて、そこは自由に使っていいよと言われると、我々も非常に楽でうれしいわけですがけれども、そういうことは今の世の中であり得ないわけで、今、与えられた枠の中でやれと、やりたいのであれば、何かをやめてこっちをやれというのが、今の政府の中になっているということでございます。

【松田委員】 よろしいですか。今の同じく6ページに関連してなのですがけれども、国の公共事業の予算って19分類ぐらいにたしか分類されているのですがけれども、この航路標識整備事業というのが50数億、一番小さい区分のものが工業用水ですか、その次が携帯電話関係のものだったかな、通信関係で、これは3つ目に小さいものなのですがけれども、こうやって経年変化を見ていると、時々ぼこっと増えているところがある。これは、補正予算がついて増えて、どうもそれで一息ついていたというのがこの事業のようです。しかし、これから先、補正予算で公共事業を増やして景気対策をするという政策は当分ないような気がしますので、補正予算がなくなってみると、改めて非常に厳しい状況が浮かび上がったという状況ではないかと思えます。

ということで、これから先どうやってお金を確保するのだといっても、これは、歳出に見合った特定財源を持っているわけではありませんから、非常に厳しいと。ということで、やはり事業を重点化せざるを得ないのではないかなという気はします。これは、後のほうで出てくる、基幹的なところは海上保安庁でやるけれども、港の中の端の方は港湾管理者、地方自治体ですね、これに任すというのも1つの手かなという気はします。国と地方で権限の奪い合いというのはあるのですがけれども、権限の押しつけ合いに近い話になると思えますけれども、この際やむを得ないかなとも思えます。

それと、もう一つ全く別の話なのですがけれども、安全対策で、陸上側の管制というか、影響力の行使が今後増える方向だと。それは、おそらくそういう方向なのかなという気はします。そういうことで思い出すのは、何年前かに飛行機でTCASの問題があって、要するに、新しい機械の指示を優先するのか、パイロットの判断を優先するのかという問題

がありました。この辺は、やはり法律を現実に即すものに変えるという、そこまで考えた上でおやりにならないと、現場の方が苦勞されることになるのではないかなと思います。この辺については、森本委員などのご見識が非常に重要なファクターになってくるのではないかなと思います。

以上です。

【尾関交通部企画課長】 予算の詳しいご説明、ありがとうございました。6ページに平成元年からずっとグラフが書いてありますけれども、実はこれ、もうちょっとさかのぼっていくと、航路標識整備事業費というのは100億円を超しているのですね。それがやはりだんだん減ってきて、おっしゃるとおり、オレンジ色の補正予算で息をついているという状況で、補正予算も、例えば14年とか、大きいところでは景気対策という意味合いもあるのですけれども、基本は災害復旧がメインでして、そういう意味で、それなりにやらなくてはいけないものをやってきて、補正で助かっているというはおっしゃるとおりの現状で、ただ、国の借金が800兆円を超える中で、これが以前のように100億円を超えとか、そういうことはもうあり得ないので、そういった意味で、この身の丈の中でどうやっていくのかということを考えていく必要があるということだと思います。

それから、港湾管理者等の話、押しつけ合いという話もありましたけれども、これまでも整備基準というものをつくって、港の中で、やはり船舶の隻数が多いところとか、そこで基準を決めてきましたので、そこをもう1回どう切り口をしていくのかと、予算に見合った切り口をどう考えていくのかという流れの1つなのかなという気もしますし、それと、やはり港湾管理者も、港湾法上は、港湾施設の1つとして航路標識というのが書かれていて、港湾施設の1つなのですよ。それを、今まで戦後のGHQが、戦後の航海の安全と申しますか、航法の確保のために地方でやってみたものも、もう全部海保でやれという指示があって、海保がやり始めたという経緯もありますので、そういう意味では、地方としてもある程度港湾管理者として責任を持つべき分野なのかなということもあまして、そこはもう一度議論をしたいと思っております。

それから、管制官の指示の話も、航空とのお話が出ましたけれども、我々も、やはり船長の権限を超えて、現場にいない人間が離れたところからレーダーとAISだけで細かな指示をするというのは、多分無理だろうと思っていますので、その辺どこまでできるのかということは、現場の管制官なり船長の方々の意見も聞きながら、制度設計をしていきたいと思っております。

【馬田分科会長】 どうぞ。

【中須臨時委員】 ちょっと素人ですので、的確な話かどうかわかりませんが、これから先の日本での物流の変化というか、例えば石油がこんなに上がると、トラック輸送から鉄道とか船舶が増えるのではないかとか、あるいは外国との貿易も、北米との貿易量がむしろ減ってきて、アジア、中国、ああいう地域との貿易量が次第に増えつつある。こういうふうなことというのが、こういう航路を確保していくというか、安全を図るという意味で、影響を及ぼすことはないのかどうかですね。例えば、日本海側の港などでは、航路標識についてももっとしっかり整備しなきゃいけない、そういう需要が新しく出てくるのではないかと。

ただ、今のままだと、もう新しいものはほとんどできないというお話なので、その辺はほんとうに大丈夫なのかなというのが心配というか、あるいは既に整備されているということかもしれませんが、その辺の考え方というのが1つと、それから、先ほど杉山委員からもお話がありましたが、今日の論点整理のところに書いてある「安全性と効率性の向上」というのが、2つが並ぶというのはちょっと違和感があるというか、もちろん効率性の向上ということも重要だというのはご指摘のとおりだと思いますが、やはりここは、安全、いかに海難を減らすかということのためにこういう新しいビジョンをつくるのだということだろうと思いますので、そこは2つを全く両輪みたいに並べていいのかなという感じが、素人ですがいたしましたので、ほんの一言申し上げておきます。

それから、先ほどのデータを見ても、2ページですか、もう既にご指摘のあるところですけれども、プレジャーボートと漁船というのが、数としては海難事故が非常に多い。ですから結局、かなり小型船での事故が多いというのが現在の状況だと思いますね。漁船などは多分、この間の数が相当減っていますから、それにもかかわらず海難が減っていないというのは、むしろ率としては高まっているのではないかとということすら考えられるわけで、一体この辺について、大型船の方が一の事故というともものすごく大きな損害が出ますから、質が違うということは十分わかるわけですが、こういう小型船の事故というのは一体何に起因しているのか。例えば大型船と衝突しているのか、小型船同士が衝突しているのか、あるいは台風で沈んでしまったとかそういうことなのか、その辺の……、プレジャーボートもそうなのですけれども、どんな態様の事故というのがあるのかということ、急ぎませんので、次回でもちょっと教えていただければなと思います。

いずれにしても、まさにここでおっしゃっているように、海難というものをいかに分析

して、そして、分析結果に基づいて、将来、海難を減らそうという施策の方向を打ち出す、その大きなビジョンをつくるという上では、やはりもうちょっと海難の現在の状況というのを議論の土台に、私どものこの場でも、もう少しデータの的に細かいものも含めてご提供いただければなと思いますので、よろしく願いいたします。

以上です。

【尾関交通部企画課長】 3点ほどお話があったかと思いますが、中国も、近年アメリカを抜いて日本の最大の貿易相手国になっていますから、そういう意味で、中国、日本海側、今後ロシアも出てくるでしょうから、そういうときに、航路標識のお話がありましたけれども、我々も、例えば港の航路標識を一切整備しないというわけではなくて、やはり国の、例えば港も、重要港湾、特定重要港湾、スーパー中枢港湾と、国のかかわりの中でランクづけされていますから、我々としても一切手を引くとか、そういう話でなくて、国としてどこまでやるのかというところは、これからちょっと議論をしていきたいなということを考えておまして、そういう意味で、そういうときに何もできないというわけではないのかなという気はしております。

それから、安全性と効率性の両立という話ですけれども、実はこれ、確かに言葉を並べているのですけれども、我々の持っている航路標識法の目的の中に、まず、安全を確保すると、それで、あわせて効率性も向上させていくという言葉が航路標識には書いてございまして、むしろ安全性に比重が置かれているということにはなっております。

それから、海難の分析をきちんとするというのは、まさにおっしゃるとおりでございますけれども、プレジャーにつきましては、非常に見にくいのですけれども、25ページに左側のほうで、現状としてプレジャーボート海難の要因ということで、操船不適切、見張り不十分、それから気象海象不注意でありますとか、機関取り扱い不良、よく整備していなかったとか、その辺いろいろな要因が重なって事故が起きているということでございまして、漁船も、例えば一番多いのは見張り不十分でありますし、あとは操船不適切とか、そういったこともありますので、おっしゃられるように、その辺の原因をきちんと分析した上で対策を考えていくということをやりたいと思っております。

【馬田分科会長】 そろそろ予定の時間も迫っているわけでございますけれども、ほかに何かございますでしょうか。

それでは、今日、非常に多くの意見をいただいたわけございまして、どうもありがとうございました。事務局で、これらの意見を踏まえまして、次回の会合に向けて中間のと

りまとめの案を作成していただくということになるかと思えます。よろしく申し上げます。

本日予定されております議題は以上でございます。事務局にお返しいたします。

【遠藤企画課企画調査室長】 本日は、ご審議いただきまして、まことにありがとうございます。最後になりますけれども、交通部長の米岡よりごあいさつを申し上げたいと思えます。

【米岡交通部長】 交通部長の米岡でございます。皆様方、大変お忙しい中出席いただき、大変熱心にご審議いただきまして、大変ありがとうございました。本日は、新たな交通ビジョンの方向性を検討するための論点整理ということで、皆様にお示したところでございます。本日伺った皆様方のご意見を踏まえまして、3月ですか、新交通ビジョンの中間とりまとめ案をまとめて、またご審議をいただきたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思えます。本日はお忙しい中、出席していただき、ご審議していただき、大変ありがとうございました。

【遠藤企画課企画調査室長】 ありがとうございます。

なお、本件にかかわる次回の分科会の日程につきましては、今、米岡より申し上げましたとおり、来年3月上旬ごろに開催ということで、別途調整させていただきたいと思っております。

それでは、これをもちまして、本日の海事分科会を終了いたします。本日は大変ありがとうございました。

了