

交通政策審議会 第16回海事分科会

平成20年6月24日

【秋本企画課企画調査室長】 皆様、おはようございます。定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第16回海事分科会を開催させていただきたいと思っております。

委員の皆様方には大変お忙しいところ、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秋本でございます。よろしくお願いいたします。

当分の間、議事の進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

本日の議題でございますが、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」ということでございます。

これまでの3回のご審議を踏まえまして、事務局で作成いたしました「答申案」について、ご審議をお願いしたいと存じております。

まず、出席者のご紹介でございますが、本日は第4回目の審議でございます。初めてご出席される委員はいらっしゃいませんので、お手元にお配りしております座席表をもちまして、ご紹介にかえさせていただきます。と思っております。

なお、本日、杉山武彦委員、杉山雅洋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、代理の方が出席されております。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15名の方がご出席されておまして、過半数に達しておりますので、交通政策審議会令第8条第1項の規定により本会が有効に成立していることをご報告申し上げます。

次に配付資料の確認をさせていただきます。まず、座席表でございます。それから議事次第、委員名簿、それぞれ1枚でございます。そして、資料としまして、「新交通ビジョンの概要」と題しました1枚紙、その次に「新交通ビジョンの答申案」というちょっと厚目の資料、それから最後に、これは「参考としての資料集、用語集」でございます。これをおつけしました。参考に見ていただければと思っております。漏れがござい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しております。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ので、どうぞよろしくお願いいいたします。

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

【馬田分科会長】 おはようございます。馬田でございます。本日の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いいいたします。

それでは、当分科会に付託されております諮問第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」答申案の審議に入ります。

では、事務局から説明をお願いいいたします。

【尾関交通部企画課長】 企画課長の尾関でございます。よろしくお願いいいたします。

お手元でございます、この「答申（案）」と書かれました「新交通ビジョン」に基づきまして、ご説明をさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、目次をご覧いただきたいと思いますが、基本的には中間取りまとめのときにもお見せしました資料をもとに、若干の修正を加えてあるということございまして、中間取りまとめのものに加えまして、「はじめに」と「おわりに」がまずつけ加わっています。

それから、中間取りまとめのときには、の安全をめぐる状況の一番最後に、海上保安庁が取り組んだ施策の実施状況、海難の現状・原因、環境の変化を記載して、それらを踏まえた課題というものをここに書いてあったわけでございまして、その次に一番最後のほうに書いてあります計画期間及び計画目標というものを掲げてございましたけれども、やっぱり若干読みにくいというご指摘もありましたので、少し整理をさせていただきます、課題につきましてはのところで、項目毎に課題と施策という形で、2つ並べています。課題を書いた上で、講ずべき施策をそれぞれ書いていくという構成にいたしております。

それと、の最初の1に、基本理念というものを書かさせてもらっています。

こういった施策を踏まえて、最後に計画目標をどうするかということで、今回の数値目標につきましては、3つほどお示ししているところが新しく変わっているということございまして、中間取りまとめのときの各委員の方々のご指摘を踏まえて、中を修正しているとともに、3月以降、施策についてそれぞれの関係のところといろいろなお話をしてきましたので、若干具体性に欠ける部分もより詳しく書いているというのが今回の答

申案、中間取りまとめに比べての変化になっているということでございまして、中身の具体的な部分につきましては、担当からご説明をさせますので、よろしく申し上げます。

【小野企画課課長補佐】 交通部企画課の小野といいます。答申案について説明させていただきます。

1ページをお開きください。第1「はじめに」として、今回の答申案に対する考え方を記載しています。

海上保安庁は、これまで交通ルールの策定や航行の規制等の安全制度の確立、航路標識等の航行援助システムの整備・運用を行い、船舶交通の安全の確保を図り、あわせて船舶の運航能率の向上に努めてきたところであります。また、平成15年度には組織改正を行い、交通部が発足、政策の基本的方向性を「安全性と効率性が両立した交通環境の創出」とした交通政策審議会の答申に基づき、各種施策を講じ、また平成19年度には現場海上保安部に交通課を設置、一元的に交通行政を展開する組織体として業務に当たっています。さらに平成19年7月、海洋に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを目的とした海洋基本法が施行され、効率的かつ安定的な海上輸送の確保並びに海上の安全の確保が国の責務として明記されたことを踏まえ、経済の活性化とより豊かな国民生活の実現に向け、海難のない社会を目指した海上交通安全行政を展開することが求められています。

しかしながら、ここ10年、海難は年間2,600隻前後と、ほぼ横ばいの状態が続いている一方、船舶の大型化・高速化の進展、日本の海域特性や航法・ルールを熟知していない外国船・外国船員の増加など、海難のリスクが高まっている状況にあります。一たび、大規模海難が発生した場合、尊い人命、貴重な財産の損失、航路の閉塞や交通の制限による物資輸送の停滞、油や危険物の流出に伴う漁業や海洋環境への被害など、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼします。

本分科会においては、このような状況を踏まえ、従来の手法・制度を点検した上、技術の進展、厳しい財政制約などを前提に、海難原因の分析などを行い効果的な施策をいかに展開するかという視点でご審議いただき、委員の方々から貴重なご意見をちょうだいしました。本答申案は次世代に向けたビジョンとして、海上交通安全行政が果たすべき役割とその方向性及びそのための手法について基本的な考え方を取りまとめたものです。

続きまして2ページ目、「海上の安全をめぐる状況」について説明させていただきます。2ページから5ページにおいては、現在の交通ビジョンの安全対策の実施状況とその評価について記載しています。おおむね成果があったものの、今後も安全対策を講じていく必

要があることについて記載しています。

6ページをお開きください。6ページから10ページでは、海難の現状とその原因について、全体傾向、ふくそう海域、港内、マリンレジャー活動、漁業活動の視点から記載しています。

さらに、11ページから13ページにおいては、船舶の大型化、外国船の増加、さらに、双方で動静情報を把握できるAISの出現などの技術の進展、国の行財政改革に伴う航路標識の新設の抑制、アウトソーシングのスタート、標識の維持が厳しくなっている航路標識整備の課題などの航行環境の変化について記載しました。

続きまして14ページ。第3、「今後5年間の重点課題と課題解決のために講ずべき施策」については、まず、14ページで今後の施策展開に当たり、基本理念として、安全の確保、効率性の向上、総合力の発揮、ソフト面の施策の充実・新技術の導入、制度・仕組みの見直し、業務の継続的改善と重点化を掲げ、6つの柱を立てています。

1つ目の項目、「海難分析・対策立案機能の強化」について説明します。15ページをお開きください。これまでの海上保安庁における海難調査は、統計的処理に比重が置かれがちであり、背景も含めた海難の原因に迫る仕組み、対策の企画立案が十分とはいえなかったことから、今後、運輸安全委員会の調査・分析なども活用し、また海上保安庁の現場機関としての知見を生かし、海難分析を行い、それに基づき対策の企画立案を実施していく機能を強化することとしています。また、海事行政にはさまざまな機関がかかわっていることから、関係省庁海難防止連絡会議を活用し、目標の共有、連携方策の実施などにより、関係機関が連携・融合した海難防止施策を展開することとしています。

次に、AISの整備などを踏まえた新たな安全対策について説明します。16ページ中段以降です。まず、ふくそう海域について、安全対策を取りまとめています。ふくそう海域においては、常に航路閉塞などの大規模海難発生の危険性を有しています。このため、現状での海難の発生原因などを踏まえ、より効果の高い安全対策を推進する必要があります。このため、AIS等を活用し、これら船舶の交通流を整えることにより、海難につながる危険な状況の発生を予防することとしています。具体的には一定以上の船舶に対する情報聴取の義務化、各海域ごとの航行環境を踏まえ、例えば追い越しをさせないといった、海上交通センターが講ずる措置の実効性を強化するための制度を充実させることとしています。

17ページです。そして、その実効性を確保するため、運用管制支援システムの導入な

どのハード面の整備、航路しょう戒船との情報共有化など、海上交通センターの機能を強化することとしています。なお、いわゆる準ふくそう海域等については、今後、安全対策の検討を行う必要があると位置づけております。

続きまして、18ページでは港内の安全対策を取りまとめています。港内においては、大型船の連続座礁海難の発生、操船不適切を主な要因とする衝突・乗り揚げ海難が増加しています。このため、AISの活用などにより、一定の船舶・海域における重点的な監視・指導を実施することとしたり、狭い水路における船舶の行き会いの可否をきめ細かく判断したりして、安全性を確保しつつ港内船舶交通の効率性の向上を図ることとしています。さらに、台風などの異常気象に対する安全対策について、災害対策基本法にあるような避難勧告・避難指示制度を導入することとしています。

19ページをお開きください。航路管制官・港内管制官の能力向上について取りまとめています。外国船舶の増加に伴う外国人船員への対応、船舶の高速化・大型化による事案対応の困難性の増大など、管制官を取り巻く状況が今後ますます厳しいものになっていきます。一方、安全の実現のためには、管制官の講ずる措置の実効性の強化及びAISを活用した監視などの安全対策を展開していくことが求められているため、航路管制官及び港内管制官の能力、資質をこれまで以上に向上させ、安全対策をより確実かつ効果的に運用できるような体制の強化を図る必要があり、具体的には、養成研修制度の確立、現場研修の充実強化を図り、実践訓練を効果的に実施することができるような各種機器の整備を推進することとしています。

続きまして、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ます。19ページ、中段以降です。船舶運航者、海上工事事業者などの海事関係者やマリナー愛好家などに実際に現場で相対し、海難防止指導等を行っている海上保安部署等において、安全対策にかかわる制度及び活動に関する成功情報などの共有、「創意工夫した企画力」を向上させるための研修、「地域協議会の設置」などにより地域の関係機関等との連携強化などの、現場の第一線の強化を行うこととしています。

20ページ、中段、「マリナー活動に対する安全対策」について。マリナー活動は自己責任の意識をいかに高めるかが肝要であり、海難を生じさせやすい者への知識・技能の定着促進への重点化、民間の海上安全指導員の位置づけ・役割の明確化などを行うこととしています。

21ページ、「漁船の安全対策」について。中段以降です。漁船の安全対策については、

漁業の安全対策に取り組んでいる水産庁・地方自治体との連携、経営者や家族などの関係者へも啓蒙活動を行い、協力を得て、救命胴衣着用率の向上及び見張りの必要性などの漁業関係者の安全意識を高揚させることとしています。

続きまして、4番目の、「特性を活かした安全情報の提供」についてです。22ページ中段からです。海難防止のための重要業務の柱の一つである安全情報は、技術進展に伴い、提供手法を追加する一方であったことから、真に海事関係者などの利用者が必要とする情報提供を実現していくために、管区本部単位を基本として、AISによる航行支援情報提供、MICS業務、船舶気象通報業務などの船舶交通の安全にかかわる情報を、緊急度・重要度に応じて、24時間対応で、適時的確に提供する機能を整え、利用者の利便性と運用の効率性の向上を図ることとしています。また、これまで紙ベースでしか提供できなかった中国語や韓国語など外国人操船者が理解しやすい形による情報の提供方法についても検討を進めることとしています。

続きまして、23ページをお開きください。5番目、「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。AISが有する仮想の航路標識を表示させる機能（バーチャル航路標識機能）や、バイナリーデータによる情報伝送機能を活用し、これまで物理的な理由により航路標識が設置できなかった海域に仮想航路標識を表示させたり、気象・海象、推薦航路、航行制限水域、管制状況といった航行の安全に関するさまざまな情報を、文字だけではなく、航海者にわかりやすくビジュアルに、リアルタイムに提供するシステム（ENS S）の構築を図り、操船者がさまざまな情報から必要な情報を選択して収集できる環境を整備することとしています。ENS Sについては、先ほどの参考資料のほうにも掲載させていただいています。

特に海事局の進める船橋内の高度化・統合、船長の支援システムなど、e-Navigationに向けた技術開発について、陸から船へのENS Sを含めた支援の技術開発を連携し、図表 27「次世代海上交通安全システム」を構築し、より一層の安全性の向上を実現することとしています。また、海上保安庁、海事局、航海機器メーカー及び海事関係者によるシステム開発を行う環境づくりを進めることとしています。

さらに、24ページでは、関係省庁などと協力した簡易型AISの実用化による低価格化、簡易型AISでも活用できるENS Sの開発などの利便性の向上、AIS搭載船の海難防止効果の周知啓蒙等を行うことにより、現在搭載が義務づけされていない船舶への搭載を促進することとしています。

続きまして、6番目、「航路標識の整備、管理のあり方」について説明します。25ページをお開きください。船舶の安全の確保のために適切な維持更新が必要であり、航路標識光源のLED化、灯浮標の浮体式灯標化など、高機能化などの整備を進めること。昨今のIT技術の進展、AISの普及促進などを踏まえた「高度電子航法システム」の構築を進め、陸上から船舶への情報提供の高度化を図ることとしています。また、クリーンエネルギーの活用及び航路標識施設の波浪対策、耐震補強などの整備を行い、航路標識の信頼性を向上させることとしています。

保守について。26ページ下段のところです。航路標識事業の効率化・合理化を進めていく必要があります。国際的な勧告に基づき、航路標識を重要度に応じて3段階に区分し（カテゴリー化）、27ページになりますが、それぞれのカテゴリーに応じた運用率を設定することで、保守の効率化・合理化を図ることとしています。また、カテゴリー化にあたり、航路標識用機器を保守省力型に更新するなどの所要の整備を行い、信頼性の向上を図るものとし、この整備を終えたものから順次保守の効率化・合理化を行うこととしています。

民間委託について。27ページの下段の部分です。今後の現場の技術力は従来必要とされたみずからが点検・整備及び修繕等を行う技術から、障害発生時に障害箇所の確認、応急措置に必要な技術、民間業者による点検・整備、及び修繕等に対する指導・監督に必要な技術力に転換していく必要があります。カテゴリー化の逐次実施も踏まえ、民間委託を行うこととしています。

28ページ。「新たな航路標識制度の構築による適正な配置及び管理の推進」については、現行の航路標識制度が海上保安庁が航路標識を一元的に設置・管理することとなっています。しかしながら国際性、統一性、信頼性などを担保した上で、海域全体としての航路標識の適正な配置と管理の適切性を確保するため、関係者と調整しつつ、新たな航路標識制度の構築を図ることとしています。

1つには、海上保安庁が設置及び管理する航路標識は、海上交通法令の運用上必要な航路標識、受益者が特定できないなどの航路標識に重点化し、配置・機能の最適化を図ることとしています。

2つには、海上保安庁が設置する航路標識のほか、港湾管理者、漁港管理者、または海上工事事業者などにおいても、海上保安庁の許可を受けて、一定の公共性を有する航路標識の設置及び管理を行うことができるようにするとともに、海上保安庁におけるカテゴリー化の導入を踏まえ、その適正な管理を推進することを考えています。

29ページをお開きください。

3つには、これまで港湾管理者などにより、海上・海中施設などに設置されてきた一定の基準に満たない簡易な標識について、その位置づけを明確化するとともに、船舶乗り揚げ事故などの一層の防止の観点から、航路標識に準じ、機能などの一定水準の確保、位置・機能などの把握及び周知等が可能となるよう海上保安庁に届け出る制度を構築することを考えています。

その他、航路標識の設置などに関する指針、許可航路標識の検査制度、航路標識の監視への民間協力体制の確立などの諸制度の導入を進めたいと考えています。

「役割の低下した航行援助システムの廃止」について。30ページです。機能が重複し、または必要性が低下した航路標識約600基については、航路標識の配置及び機能の最適化計画に基づき、今後とも廃止に向けた調整を図ることとしています。

ロランCについて。近年のGPS航海機器の普及などによって、利用者数の大幅な減少などの状況を踏まえ、関係国などとの調整を行い廃止する方向としています。ただし、衛星系測位システムの脆弱性を補完するため、国際的な枠組みにおいて、高度化、e-Loranと呼ばれていますが、これが検討されていることから、関係の国際動向などに留意する必要があるとしています。

ディファレンシャルGPSについて。GPS衛星の近代化による精度の向上により当初の役割を終えることから、基本的にはこれを廃止することとしています。

以上が6つの柱となる重点施策であります。

続きまして、第4。重点施策の展開にあたり、体制の整備などについて説明します。ここでは、4つの考え方を示しています。

1つ目。「戦略的技術開発」。中長期的な視野により、各種研究機関と連携して高度電子航法システムなどの技術開発を進めていくこととしています。

「国際協力の推進」。国境を越えたグローバルな交通に対応すべく、またe-Navigationなどの構築、マラッカ海峡の安全対策など、国際的な枠組みでの調整・協力を進めることとしています。

3つ。「規制の不断の見直し」。「規制改革推進のための3か年計画」に基づき、有識者の意見等を踏まえ、各種規制の見直しを進めることとしています。

4つ目。「海上保安業務力の向上」。期待される業務に適切に対処すべく、職員の育成、業務執行体制の整備、予算、組織などの政策資源の重点化を進めることとしています。

そして、第5。今ビジョンの計画期間と目標について。まず、交通ビジョンの計画期間については33ページのとおりで、船舶交通をめぐる情勢を中長期的視点で見据えつつ、社会的ニーズに合致した、効果的かつ効率的な実施を図るため、計画目標についてはおおむね5年と考えています。なお、船舶交通を取り巻く情勢に的確に対応するため、中間的な評価を行うとともに、おおむね5年後に見直しを行うこととしています。

計画目標について。計画目標については、第8次交通安全基本計画の目標以外に、本ビジョンでは、3つの観点から目標を設定したいと考えています。なお、個々に掲げることができなかった項目についても、施策の構築などの状況を踏まえ、可能な限り具体的な目標を設定することが望ましいと考えています。

1つ目。「ふくそう海域における衝突・乗揚げ海難」について。今後の施策の推進状況を考慮し平成25年の時点までに、航路閉塞などの大規模海難となる蓋然性が高いと考えられる航路及び付近の海域における衝突・乗り揚げ海難のうち施策が対象としている海難、約3割について、その半減を目標としています。

2つ目。「台風・異常気象下の港内における海難」について。避難勧告・避難指示制度が整った重要港湾において大型船舶の海難の発生を防止し、その発生数をゼロとすることを目標としています。

3つ目。プレジャーボート海難について。現状で増加傾向にあるプレジャーボート海難に係る負傷者数を平成21年から25年にかけて減少傾向とすることを前提に、平成25年までにプレジャーボート海難・プレジャーボートからの海中転落に係る死者・行方不明者数の年間人数を現状の2割程度減少させることを目標としています。

そして、第6「おわりに」として、本答申の新交通ビジョンが、新しい時代に則した海上交通安全行政を推進するためのビジョンとして、広く海事関係者や国民に対する海上における安全確保への取り組みについての関心を向上させる一助となることを願うこと。関係者がこの答申に盛り込まれた諸施策の実現に向けて、取り組みを直ちに開始するとともに、海上保安庁においては必要となる制度等の整備を速やかに行うことを強く期待すること。という思いを込めて、結びとしています。

以上が、新交通ビジョン答申の概要であり、事務局からの説明を終わります。

【尾関交通企画課長】 最初のほう、ちょっとはしょりましたが、基本的には中間取りまとめの案から変更した点を中心にご説明させていただきました。

それと、お手元に参考としてA I Sから始まっています資料をつけておきましたけれど

も、何人かの委員の方々からも少しテクニカルタームとありますが、一般向けに簡略化している用語を含めて、わかりやすくするためにこういったものをつくったらどうかというご提案もありましたので、答申の参考資料として今回ご用意させていただいております。

これと、今、ご説明いたしました答申案につきまして、ご審議のほど、よろしく願いいたします。

【馬田分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは中間取りまとめ案からの変更点、その他全般につきましてどうぞご意見、ご質問をお願いしたいと思います。ご意見、ご質問のある方は、このネームプレートを立てていただきましたら、ご指名させていただきます。いかがでございますでしょうか？

それでは、森本委員のほうからお願いします。

【森本臨時委員】 船長協会の森本でございますが、ちょっと3点ばかり意見と質問をさせていただきたいと思いますが。

まず、23ページの「AISを活用した多種多様な情報提供」というところ、下のほうでございますけれども、ここにAISを活用して、そのバーチャル航路標識の設定も検討しているということが書いてございますが、ご存じのとおり、私ども船長協会は昭和45年から自主分離通航帯というのを発表しておりますけど、いかんせん強制力がないものですからほとんど守られていない。最近、外航船の船長を対象にアンケートをとりました結果、850の船長から回答をいただきまして、そのうちの9割は外国人船長ですが、その分離通航帯に対する評価を問いましたところ、非常にいいのにどうしてこれを強制化しないんだという意見がたくさんありました。やはり外国人船長も同じく沿岸のふくそう海域における小型船、漁船等々の実態に非常に苦労しているというのがうかがわれます。AISを活用したバーチャルの航路標識を利用して、分離通航帯に代わるような整流の方法を採用し、全船舶がその整流に従うように指導していただければ海難防止に大きく役立つものと考えます。

それから2つ目でございますけれども、30ページのディファレンシャルGPS。これを一応GPS衛星の近代化による精度の向上によって云々と書かれておりますけれども、私どもも実は国際船長協会と一緒に悩ましい問題を今、討議しておりますが、それはどういうことかといいますと、このGPSの発達によって、我々の若いころはもう位置を入れるのはセクスタントでもってお星様と太陽で位置を入れていたわけですが、その手間が全くなかったということで、もうセクスタントによる天測というのは要らないので

はないかというようなことで悩んでいます。もし万一GPSが狂った場合にどのようにして位置を入れるのだと古い船乗りの場合は、やっぱり基本は知っていなくては行けないのではないかという気持ちがあるのですが、もっと新しい若い船乗りはもういらぬのではないかと。球面三角のややこしい式の勉強をやるのだったら海運経営論でも勉強しておくほうがいいのではないかという話もあるくらいなのですけれども。このGPSは、例えばロシアはやっぱりロシアとしての、何ていうのですか、アメリカのGPSがダウンしても、あるいは政策的にそれを狂わせられるようなことをしても、独自でロシアのGPS網で位置を入れるシステムを構築するとか、あるいはEUはEUでそういうことも考えているとか、ところが日本の場合は、独自のそういう、今、我々が依存しているGPSシステムがダウンしても大丈夫だという状況にあるのであればもう私自身も、じゃあセクスタントは要らないよ、天測なんて要らないよと言えますけれど、他国に依存したシステムの中でこのGPSが成り立っているのであれば、その辺がちょっとまだ悩ましいなと思うのは私の率直な感想です。

それから、最後もう1点は、一番最後の34ページでございますけれども、「台風・異常気象下の港内における海難」というところで、これ、一昨年10月の鹿島港の件でわかりますように、大型外国船が3隻も続いて座礁なり、いろいろ事故を起こしましたけれども、あのときは避難勧告が出たのかどうか、ちょっと私にもわかりませんが、台風ではないから多分出ていなかったと思います。あれは異常に発達した低気圧がああいうふうな大きな風をもたらしたわけですけれども。今メインポートには、台風対策委員会というのがあって、避難勧告だとか、その前の第1段階、第2段階、第3段階、最終段階では避難命令という、もうハーバースターとして出ていきなさいというところまでであると思うのですけれども、ここに書かれています目標、その発生数をゼロにするというのは具体的にもっとその避難命令を出す回数を増やすことによってそうしようと考えていらっしゃるのか、もしそうだとすれば、あるいはおれは命令に従って出たけど台風来なかったではないかというようなことで、その発生したタグボート代とか何とかしてくれよとか、そういうふうなことを言うてる船主さんがいるかも知れませんが、この辺が非常に悩ましいところだと思うのですけど、いずれにしろ、こういう問題は結果論的に、判断されたり批判されたりする立場にあるのですけど、この具体的にこのゼロにするという方法をもうちょっと教えていただければと思います。以上です。

【尾関交通部企画課長】 それでは、ちょっと事務局からご説明させていただきます。

まず最初は、バーチャル航路標識などを使って、自主分離通航制度を含めて整流方策という話ですけども、会長ご承知のとおり、この答申の中では、いわゆる準ふくそう海域といわれているところについては、今後の課題というふうに位置づけておりますけれども、日海防なんかでも従前からそういったところについての整流方策というのは、何度かいろいろ検討してきましたけれども、なかなか同意にまでは至らないという経緯がありましたけれども、実際例えばバーチャル航路標識のようなものが出てきたことによって、少し実際の整流措置を実現させる手段ができてきたということだと思いますので、そういった環境変化も踏まえて、今後どういう制度があり得るのかというのは課題として検討を続けていきたいと思っております、もしかしたら次のビジョンの課題かもしれませんけれども、それをやっていきたいということが1つ。

それからDGPSの関係ですけども、若干それはおそらく誤解があると思うのですけれども、DGPSといいますのは、GPSの誤差を少なくする補正信号を発しているものですので、GPSが、例えば誤差が100メートルのところはこのDGPSから電波を出すことによって誤差を補正して精度を上げて、例えば数十メートルに精度を上げるというものですから、結局これはGPSがないとDGPSというのは無用のものになってしまうので、何で配置するかといいますと、もともとGPSは精度100メートルぐらいの単位で誤差をかけていたのを、大分民生部分が進んできたので、アメリカももう誤差をなくそうということで、最終的には数メートル単位まで誤差をなくす計画になっていますので、そうなるとそもそもこのDGPSというのは要らなくなってしまいますので、そういう意味では廃止すると。おっしゃるように、GPSが使えなくなったらどうするのかっていうのは、ロシア、GLONASSとか、EUはガリレオっていう衛星機を上げているのとともに、地上系の代替として今、我々が少しやめようとしているロランCとか、その次のe-Loranというものを使って代替しようという計画もありますけれども、そこら辺のところはロランCについては地上系で代替措置ではあるのですけども、いかんせん、使っている人が少ないと。逆に言うのですね。それを使える機械を載せている船自体がもう少なくなっていて、おそらくGPSがとぎれたときには、会長がおっしゃるように星を見ながら位置を計測する知識を持ってもらわないといけないのではないかというふうには思いますけれども。

それと、3番目の台風・異常気象下の措置ですけども、おっしゃるように鹿島のときには台風しか対象でなくて、低気圧に伴うときにはどうするのかっていうのは決まっていな

くて、そもそも各港に台風対策協議会というのがあって、どのぐらいの風の強さになったら港長として避難勧告を出しましょうっていうことを手順として基準を決めているわけですけども、鹿島的时候には低気圧っていうのは対象になっていなかったの、情報提供としてこれから風が強くなるから気をつけてくださいよっていうことを、当時外国船舶なんかには流していましたけれども、あのときの、今回海難審判出ましたけども、外国船の船長の判断は大丈夫だと。もう1つ先に出た外国船も出ていないではないかということで、これはもうちょっと様子見をしようということで、結局やっぱり危ないと思って出ていったら座礁したというのが今回の海難審判で出ましたけれども。やっぱりこれから外国船舶が増えていきますと、行政指導として港長がそういう内々の協議会で決めたものでやってくださいと言ってもなかなかそれはうまくいかないということで、今やっている台風対策協議会も含めた協議会で避難勧告の基準を決めていくというものを法令ベースで書きたいと、制度としてつくりたいと、きちんとしてですね。それを例えば港則法に書いて港長として皆さんで決めた基準で避難勧告を出すということ、そういう制度をつくって、例えば外国船に対してこれは法律に基づく勧告ですよということで、勧告の位置づけをきちんとした上で、皆さんに聞いてもらうということをやりたいと思っていて。最終的な手段として移動命令というのが港則法にあるわけですけども、それについては従前の運用としては会長がおっしゃるように、もし命令を出して避難したときに座礁したり、逆に海難に遭ったらどうするのだという責任問題があって、はっきり言って移動命令というのは使ったことが1回もありません。伝家の宝刀だけでも使っていないということで、ですからやっぱり、もう少しその前段階の避難勧告みたいな制度も必要ではないかということを考えています。3年ぐらい前に、これは内部の話ですけども、移動命令をもっと積極的に使うべきだという内部通達を出して流しましたけれども、結局やっぱり皆さん怖くて使い切れていないというのが現状ですので、そこはもう少し法令上の仕組みをうまくつけて、自然災害に対してうまく避難してもらうような対応をしてもらう制度をつくった上で、そういうところができるば、そういう港でゼロを目指していくという組み立てになっているということでございます。

【馬田分科会長】 よろしいですか。それではほかにご質問がありましたらどうぞ。あるいはご意見でも。どうぞ。

【今津臨時委員】 22ページの下の方の、一番下にありますけれども、このシステムの場合、仕組みの場合、データを集めてそれを加工して出すということ、それからその

出した情報を受けるところ、その整備が必要だと思うのですが、この22ページの下にある民間主体等というところ、一言触れているだけで、あとは図のほうにもそれがちょっと見えないような感じがします。もし差しさわりのなければ、その辺を少し増やしたほうがいいのかという気がしました。

それから、情報を加工して出す場合の話ですが、これも受ける側のレベルに応じて、大型船の場合だったらこの程度の情報でもあとは判断に使うときに十分に自分でわかって使うだろうけども、同じ提供の仕方をした場合でも、プレジャーボートの場合だと、それが危険なのかどうなのか、そこまでは思いが及ばないこともあり得るということからすると、やはり提供の仕方というのか、その辺の工夫も将来的には必要ではないかと思います。

それからもう1つ、こういう情報系の話、先ほど5年ぐらいのビジョンだとおっしゃっていましたが、これも技術の進歩が非常に早いこともあり、今の想定の中でこうしようという発想と将来の変化に応じてまた変えなくてはならないということで、先ほど中間見直しもあり得るという話もございましたけれども、その辺受け手の側の技術が非常に進歩した場合、今までの提供とはガラッと変わる可能性もあるということを感じております。以上です。

【尾関交通部企画課長】 まず、民間の話ですが、イメージ的には、例えば安全情報、気象、海象の情報を、今、海上保安庁が流しているわけですが、例えば気象関係の予報をしている会社なんかありますので、そういうところでは実は海上保安庁の観測したデータも欲しいとの声もありますので、そういうところに流してあげて、例えばそういう会社が個人のプレジャー向けに加工して情報を流すということがあり得るんだろうなというぐらいのベースで今、想定段階でしかないので、あんまりこのところは詳しくは書きづらいということがあって、とりあえずは民間でそういうことをやりたいという人があれば、それには対応していきましょうというぐらいのことしか書けないので、あまり絵とか、そこまでは書いていないのがちょっと現状ということをご理解願いたいということ。それから2つ目の情報の提供の仕方という話ですが、それはまさに我々もこれから考えていかなければいけないなと思っているものでありまして、今の交通ビジョンで掲げましたMICSという、最初の5ページのほうで書きましたけれども、これはまさにおっしゃるように、やっぱり大型船と小型船では欲しい情報と違いますか、必要な情報が違うだろうからということで、小型船向けの情報提供手段としてMICSというものをつくってきたという流れがございます。今後は、24ページに出てきておりますENSSと我々

は呼んでいますけれども、そういった選択ができるビジュアルデータと、欲しい情報を自分で選んで見ていくというようなシステムができないかと。こういったものを研究開発していきたいと思っておりますし、おっしゃるとおり、ITと申しますか、技術の分野というのは非常に一足飛びで進歩していきますので、役所のベースがなかなかついていきませんが、例えば今後ブロードバンドっていうのが普及してくれば、またもう少し違った展開も出てくるでしょうから、そういったことも含めて技術開発っていうのは状況をよく見ながら、つくったときにはもう陳腐化しているということではしょうがないので、その辺は気をつけながらやっていきたいと思っております。

【馬田分科会長】 今津委員、よろしいでしょうか。

【今津臨時委員】 はい。

【馬田分科会長】 それでは芦見委員どうぞ。

【芦見臨時委員】 日本水先人会連合会の芦見でございます。

今後5年間の重点課題、講ずべき施策という項目のところの、19ページから22ページ関連でございます。地域特性に応じたきめ細かな海難防止活動の推進というところでございますが、その中で21ページの「漁船の安全対策」という項目がございます。昨日も犬吠埼沖合で大きな海難事故がございました。確かにここに記されておりますように、漁船としての安全対策、見張りの励行とか、救命胴衣の着用とか、それから情報の収集とか、そのとおり、これはもう非常に大切なことと理解しております。ただ、漁船の安全対策の中で、特に操業中における行動というのでしょうか、そのときの操業者の心構えというのでしょうか、その辺のところももう少し触れられておいていただければという思いがあります。と申しますのは、操業水域によって、船舶の交通度のふくそう度というのがそれぞれ異なるわけがございます。太平洋上での操業と湾内、湾口付近での操業行動によっては他船に与える影響は大きく異なります。あまたの船舶が航行し、また使用する共通水域であるがゆえにより節度ある行動が求められます。そのあたりをもう少し、盛り込んでいただきたかったという思いがあります。

特に地域特性に応じた、きめ細かな海難防止活動の推進という中で、現場の第一線の充実強化が欠かせないというふうに触れられております。私どもは、水先業務遂行中、特に現場での、例えば折に触れた非常な船舶ふくそう時における海上保安庁による現場の交通整理とか、注意喚起とかということがいかに効果があるか、十分承知しております。もちろん無線等によるいろいろご指導をいただいておりますけれども、そういうふうな面から考

えると、漁船への安全対策の項は、歯切れが悪いという印象でございます。

【尾関交通部企画課長】 漁船への安全対策、そこはなかなか難しいお話でして、22ページの一番上のほうに、地域ごとの航行環境や操業状況などを十分に踏まえた海難防止指導ということで、総論的には書いているわけですがけれども、それは具体的にどういうふうにやっていくのかっていうのは、なかなかいろいろな試みがあるのかなと。委員がおっしゃるように、海交法が適応されています航路周辺海域では、しょう戒船が出て大型船が通るときに注意喚起したりとか、そんなことをいろいろやっておりますけれども、なかなかそれ以外の海域で個別具体的な活動を今後ともいろいろやっていかななくてはいけないのかなと思っていますけれども、そういうことをやりながら我々としてやっぱり一番、何ていいますか、命にかかわる部分として、今回はライフジャケットというものに着目して、ここはメインの記述をさせていますけれども、当然にそういった海難防止指導というものも十分力を入れていくということには変わりはないとは思っております。

【馬田分科会長】 芦見委員、よろしいでしょうか。

【芦見臨時委員】 はい。

【馬田分科会長】 それでは、戸田委員どうぞ。

【戸田臨時委員】 20ページのところに、マリナー活動の安全関係について記述をいただいております。実は一昨年秋ごろから、全国で海の駅運動というのが起こってまいりました。これは、国土交通省の地方出先機関がバックアップして、マリナーや漁港を利用してレジャーを楽しむ人たちに対するサービスを充実していこうという運動なのですが、全国展開で115カ所のマリナーなどがこの運動に参加してきているというような現状です。私も海洋レジャー安全振興協会が事務局をお引き受けしておりますが、運動が始まって余り時間も経っておりませんので、これからの中核になるような運動方針を確立して、全国的に活動を展開していただくように各マリナーにお願いしていきたいと思っております。ここに、海難防止講習会等の啓発活動とか救命胴衣の着用促進といったことが書かれておりますが、そのような事項は海の駅の活動の重要事項としてとりあげ、必ず年間何度か講習会などを開いていただくというようなことで進めてまいりたいと思っております。海上保安庁はじめ関係者の方々のご支援ご協力をよろしくお願いいたします。

【尾関交通部企画課長】 ありがとうございます。まさに海上保安庁だけではなくて、いろいろな関係機関と連携をして、施策を進めていくというのが今回の答申の第1番目に掲げていることでございますので、そういったご提案がありましたので、非常にありがた

いなと思いますし、救難課のほうで何かありますか。こういった運動に対して。

【時枝救難課長】 海難救助について、海上保安庁が実施する公的な部分がなかなか大きくならないものですから、海レ協をはじめとする民間の救助組織と連携をしていきたい。また、民間組織に元気になっていただく、大きくなっていただくということで、今、海の駅の話も出ましたけども、ほかの活動も通じて対策を強化していきたいと思っております。よろしくをお願いします。

【馬田分科会長】 戸田委員、よろしいですか。それでは服部臨時委員どうぞ。

【服部臨時委員】 全漁連でございます。安全確保に向けまして、新ビジョンの取りまとめが行われますことに感謝を申し上げたいと思います。

先般、明石海峡で多重衝突事故がございまして、漁業は大きな被害を受けているところでございます。このことについて、原因分析を早くなされるように望んでおるところでございますが、一刻も早い被害原因の除去対策、これが課題になっているところでございます。このような事故が新交通ビジョンでいかに防ぐことができるかということで、大変私どもは強い関心を持っているところでございます。事故を防ぐためにはこういったシステムの導入と、それとあわせてやはり現場海域における現場現場的確な指導が必要ではないかと考えているところでございますが、とりわけ明石海峡のようなふくそう海域では、外国船舶が大変増加をしているということで、そういった面での指導が大変重要になっていると考えているところでございます。

いずれにしても、漁業の操業と海運の航行安全、この両立を願っているところでございます。新システムの導入とあわせて、運用面でのさらなる工夫をお願いしたいということでご要望申し上げたいと思います。

【馬田分科会長】 どうぞ。

【尾関交通部企画課長】 明石の事故は我々も重く受けとめておりまして、「はじめに」の部分でも、3月に明石の事故があって尊い人命が失われたとともに、漁業被害が生じているということを書かしてもらいましたし、そもそもこの航路周辺での安全対策というものを重点的にやっていこうということで、今回このビジョンも始めておりますので、そういったマーチスの強化も含めていろいろやっていきたいというようには思っております。ちなみに明石につきましては、本庁レベルの課長クラスの対策の検討会議を立てておりますし、現場の、神戸にあります五管のほうでも、地元の検討委員会というのを立てて、どういった対策があり得るのかということをおと東京と地元両方でやっておりますので、そ

たことも含めて安全対策については力を入れていきたいと思っております。

【服部臨時委員】 ありがとうございます。

【馬田分科会長】 それでは浅野委員どうぞ。

【浅野委員】 先回の資料から比べて大変読みやすくなって、内容的にも整理されて、大変よろしいのではないかと思います。

この答申案に対する意見ではないのですけれども、このIT技術を使ってAISの装備率が高まってくると、非常に海上交通センターの機能的な位置づけが高まってきて、これが海難防止のためにやはり主要な任務を果たさなければならなくなってくるということになってくるのだと思います。

ただ、昨今の行政簡素化の折、必要以上に多数の人をそこに投入したり、専門的な職種を設けようということはかなり困難だということ。そうすると、長期的には技術的な何らかの方策を考えないと、その海上交通センターの機能的な高度化っていうのは立ち行かなくなってくる可能性もあるということを心配します。岩崎長官は航空局長も務められましたので、その辺のところは十分ご理解いただけますけれども、飛行機の世界でやっていることというのは、いわば交通管理と運航する飛行機の間を対等な関係に持っていくとされていますね。例えば船にも運航制御用のコンピューターが積まれると思いますので、船の運航の意思を地上に伝え、地上の管制がどういう意思で管制を行っているかということも船に伝える。そのお互いのマッチングでミスを未然に防止する解をつくる方式というのが、今後議論されると思います。

そういう今後のトレンドを国際機関と協調して、日本でも技術開発あるいは研究開発等を行って、先々の諸問題に対応するという体制を同時につくっていただければということを念願します。以上です。

【尾関交通部企画課長】 この行財政改革の中で、人を増やすことができないという状況はおっしゃるとおりでございます。いろいろ工夫をしながらやっていきたいと思っておりますけれども、技術的な面ということでは、1つはやはり今回管制官の権限強化的なことをしていく中で、やっぱりそれを支援していくためのハード面の整備、システムの整備というふうなのは欠かせないだろうということで、幾つかやっていきたいと思っておりますし、最後のほうの技術開発のところでも、先行しているといえますが、いろいろ研究も進んでいる航空の分野もいろいろ勉強しながら、ヒューマンエラーの防止とか、かなり向こうのほうが進んでいますので、そういうところを取り入れながらマーチスの高度化という

のを図っていききたいと思っております。ただ、やはり飛行機と、空と海の違いは当然ありますので、そのところは常に頭に入れながらいいところは取り入れていくということをやりたいとは思っております。

【馬田分科会長】 よろしいですか。

【浅野委員】 はい。

【馬田分科会長】 それでは、宮下委員どうぞ。

【宮下委員】 先ほど漁船の対策ということで、救命胴衣の着用、こういったことでも注目をしていきたいと、こういったことも言われましたけれども、特に漁船とプレジャーボートが海難事故のほとんどを占めていると、こういって、特に漁船、昨日もありましたし、1週間ほど前にも明石海峡でフェリーと漁船が衝突した、こういったことがありましたし、特にこの救命胴衣っていうのはなかなか漁師さんにつけよと言ってもなかなか仕事柄、そして仕事にならないというようなことがあってなかなかつけないというのが実態でしょうし、ただ家族の方とか、経営者がつけよと、また地域でいろいろなそういう講習会をやってもなかなかつけてもらえないという話も聞いております。ただ、こういう救命胴衣があったら助かるという、そういったことも出ておるわけですので、陸上ですと6月からシートベルトの後部座席まで義務化と。こういったこともあるのですが、なかなか海の場合はそういった救命胴衣のそういった着用率についてもそういう強制的なそういったこともないということですので、いわゆるそういう難しい問題もありますけれども、ソフト面の問題としまして、こういった救命胴衣の着用ということも社会的に啓蒙をしていくことが必要ではないのかなと思っておりますし、もう1点は、特にプレジャーボートもそういう海難事故が多いと。特に夏のレジャー、プレジャーボート、ヨット、またはボートという、特に暑いと、特に飲酒というのが多分あるかと思えます。陸上はもう飲酒運転は厳禁ですので、陸上で働きます鉄道、バス、タクシーもすべて厳禁ですが、なかなかそういったことが海の場合はどうなのかということがありますので、そういったことが事故につながるということが大変な問題になってきますので、そういった夏のレジャーと飲酒ということについても、将来的にやっぱり啓蒙をしていく必要があるのではないのかなと思っておりますので、以上2点の意見を言わせていただきます。以上であります。

【尾関交通部企画課長】 救命胴衣につきましては、今回21ページに図表として追加させていただきます。漁船の安全対策のところですが、救命胴衣の着用率というグラフをつけさせてもらいまして、課題のところ文章の中に書いてございますけれども、

海難とか、海中転落に遭った人の中で、救命胴衣をつけていない人たちの死亡率といいますが、それが半数を超えているということで、つけていないと半分の方は亡くなってしまうということですので、こういったいろいろなデータも示しながら、救命胴衣の着用率を上げていきたいというように思っておりますし、水産庁のほうでもいろいろなことを考えておまして、今例えば漁協でヒアリングをして、どういう救命胴衣であれば着やすいのか、どこに不満があるのかとか、今年そういう調査をしようということも水産庁は考えておりますので、そういったことをしながら、着やすい、価格もありますでしょうし、そういうところも考えながら救命胴衣の普及というのを図っていきたいなと思っております。

それから、飲酒の話もやはり大きな問題でありまして、やはり夏になると飲酒をしている結果、事故が起きているという現状がありますので、そこにつきましては海上保安庁のほうでは、海浜に出て行って、実際の現場で指導したりしていますので、そういった活動、強化も含めてやっていきたいと思っておりますし、また規制という面になってくると、海事局という別の組織になってしまうので、そこもいろいろ話をしながら対策はしていきたいと思っております。

【馬田分科会長】 よろしいですか。

【宮下委員】 はい。

【馬田分科会長】 それでは、藤澤委員どうぞ。

【藤澤臨時委員】 はい。

全日本海員組合の藤澤でございます。新しく今いろいろなシステムが変更されて、先ほど船長協会の会長のお話にもありましたように、我々昔の船乗りと今の船乗りとでは、いろいろな意味で大きな変化が起きているという状況でございます。

そういう中で海難の大きな要因はやはり外国籍船、あるいは外国の船員が日本近海等々においても、大きな海難事故を誘発しておる側面も多々出ておるわけですね。海難防止協会の分析によりましても、そういうふうな結果が出てまいっております。一方で、今回AISを中心としたビジョンの構築になっていると私は見るわけでございますけれど、我々全日本海員組合も外国籍船を中心にいろいろな船の査察活動をやっているわけです。これは当然国土交通省とも連携をとって、ポート・ステート・コントロールの一環としていろいろな活動を展開しておるわけでございます。300トン以上の外航船はAISをつけていますとか、あるいは500トン以上の内航船はAISをつけていますとか、海岸局も整備されましたとこういふところはよく整備できまして、一定の効果が出るのではないかなと

思っておるわけですが、問題はそういった機器をつけてそれを船員の側で消化できなければ、意味がないわけでございまして、先ほど言いましたように、我々査察活動の中で顕著なのは、小さい船で英語をしゃべる人間が1人も乗っていない外国籍船がだいぶ日本に入ってきておると、そういう側面があります。

そこで、これはポート・ステート・コントロールの一環になるのだらうとは思いますが、今後こういった機器、あるいはそれを消化する能力、言語の問題、いろいろあるわけですが、そういった実態について、よく周知を図っていく必要があると思います。P I保険に入っていないければ日本に入港できないとか、いろいろあるわけですので、こういうA I Sを中心にするような機器についても不装備の外国籍船は入港させないとか、相当強い行政指導をしていくとか、そうした体制が必要だと思っております。

これは意見でございますけれども、やはり現場のほうで消化できるようなチェック活動も今後強化していく必要があるのではないかなと思っております。以上でございます。

【尾関交通部企画課長】 例えばA I Sにつきましても、おっしゃるとおりうまく使っていないというも見られまして、例えば目的地がきちんと入力されていないとか、いろいろなこともありますので、そういったときにはポート・ステート・コントロールというのは海事局の組織ですけども、P S Cと連携しながら、あの船よくチェックしてよとか、そういうことは現場でやりとりしながらやっていますので、海上保安庁のやる活動とP S Cとうまく連携しながら、そういう外国船に対してきちんとA I Sも使ってもらう、そういうようなものもうまくやれるように体制はとっていきたいと思っております。

【馬田分科会長】 よろしいですか。

【藤澤臨時委員】 はい、ありがとうございました。

【馬田分科会長】 それでは、松田委員、どうぞ。

【松田委員】 この答申案ですけれども、前回に比べてずっと読みやすくなっていますし、内容も充実したと思いますので、私としては特にこの場で異論はございません。1つお伺いしたいのは、こういった答申に盛り込まれた内容が具体化していくと、海保自体、陸上勤務っていったらいいのでしょうか、船に乗って実際に救助にあたりしない仕事が増えて、そっちに回る人が増えると思うのですね。最近、特に若手などは「海猿」を見て海保を目指したとか、そういう海で船に乗って働きたくてなったという人がかなり多いのではないかと思います。そういう人たちが、陸上勤務になってモチベーションを低下させないかどうか、その辺ちょっと気になったのでお伺いします。

【尾関交通部企画課長】 船艇に乗っている人の人数と陸上職員的人数がちょっと最近どう変わっているのか手元にないので申しわけないのですけれども、少なくともこの交通ビジョンというものがあって、それを実現していくためには、陸上勤務という人は必要でしょうけれども、その陸上勤務の人たちにとってみるとやっぱり船艇の経験がやっぱり必要かなというふうには我々は思っておりまして、当然例えば現場で海難防止指導に行くと、船に行ったときに船の経験がない人間に言われるのと、経験がある人間が言うのとはおそらく聞いているほうも多分違うと思いますので、こういう仕事をしていく中ではやっぱり我々は船艇の経験をなるべくさせて、それを持った人に来てもらってやってもらうということを考えておりますので、そういう意味において、ずっと陸にいるというのは多分そんなにはないと思いますので、そういう意味ではご心配なさらなくてもいいのではないかと私は思っております。

【馬田分科会長】 よろしいですか。

ほかにご意見、あるいはご質問でも結構です。どうぞ。中須委員どうぞ。

【中須臨時委員】 水産業界の立場から一言申し上げたいと思うのですが、先ほど来、いろいろお話出ているように、今年もほんとうに漁船の海難事故が多くて、我々も憂慮しているわけですが、海上保安庁には救難活動も含めて大変お世話になっております。

率直に言って、なかなか決め手のない漁船の安全対策という問題については、そういう感はあるわけでありますが、ここに書かれておりますように、漁業の操業中の事故というか、交通ルールの問題という以上に、操業の問題という側面が大きいわけで、いろいろ関係省庁と連携をとって、さらに減らすべく努力をしていかなければならない。私ども自体も救命胴衣の着用とか、こういうことは業界自体の問題としてとらえて、着用率が上がるように今後努力していきたいと思っております。そういう意味でいろいろとお世話になりますがよろしくお願いをしたいということが1点です。

ちょっと質問というか、今ごろ聞いて恐縮なのですが、27ページに航路標識の問題が出ておりますが、国際的な勧告に基づき、重要度に応じて3段階に区分すると。国際的な勧告というのがここに書かれたとおりなのかもしれないのですが、ちょっとよくわからないのは、航路標識というものを、例えばカテゴリー に分類されると3%は休止が許されると。1年で言えば10日ちょっとはついていなくてもいいよという、そういうことをどう考えればいいのか、どういうふうに頭の整理をすればいいのかよく判りません。標識が消えていることは許されない、常についていなくてははいけないということはあり得ないわ

だけで、一定の基準が要るということはわかるのですが、このカテゴリーによってその許容度が違ってくるといのは、現実の場ではどういう違いがあるのか、そこがよく、わかりませんので教えていただきたい。もうちょっとそこを細かく言えば、27ページが一番下にある表で、カテゴリー だと障害発生時に職員が随時対応という、このように即時対応、早急に対応、随時対応というふうに分かれているのですが、随時っていうのは一体どういうことなのかですね。消えても10日間はいいやということなのか、やっぱりこういうのは標識である以上、できるだけ早急に対応したほうがいいわけで、随時ってという言葉は何となくそぐわないのではないかといいのは、そういう感じがするのと、ちょっとそのことを含めてここは質問であります。

それから全体の置かれている状況、行財政改革等が厳しく進む中で、こういうふうな方向というのは航路標識の問題、あるいは航行支援装置の問題を含めてやむを得ないのだろうということ自体はよくわかるわけですが、やはりそれを今なお利用している多くの方々がいるわけで、その辺カテゴリー化をする、あるいは廃止をしていくとか、そういう問題については、よく十分関係者との理解を得て進めていただきたいと。これは将来の話でございますが、お願いでございます。以上です。

【尾関交通部企画課長】 カテゴリー化につきましては、国際航路標識協会というのがありまして、その中で勧告として出されておりました、今まで日本はそのカテゴリー 、 、 という国際的な指標の中で、すべての標識をカテゴリー で運用するというので、例えば消えればすぐに行くという対応をしてきたわけですが、それはさすがになかなかやりづらい状況になってきたなと思ひ、人も減ってきましたし、いろいろな意味でやりづらい状況になってきたなと。カテゴリー というのは、例えばカテゴリー のほうが、例えば航路を示すようなブイみたいなのがありますけれども、これは海に浮いているわけで、これが消えるとまさに航行の障害物になるわけですから、こういったものはすぐ行ってつけないといけないと。ただ、カテゴリー みたいなところは、例えば申しわけないけど、小さい港の中で、ほとんど使っているような人が限定するような場所で、仮に消えたとしても、その周辺の漁協にちょっと消えてますよということをお知らせした上で、ただ翌日ぐらいには行くと。真夜中に消えたら、すぐ行くのではなくて、周知した上で当然航行警報なんかも出しますし、周知を図った上で翌日ぐらいには行くと。10日間ほっておくという意味ではなくて、翌日ぐらいには行きましょうと。ちょっと即時対応というのはなかなか難しいので翌日ぐらいには行きましょうと。それが例えば年間に2回か、3回消

えて、積み重なっても合計して10日ぐらいは消えていたけれども、それ以上の日数はついていたというぐらいの運用にしましょうということで、これは確かに今までは99.8%でやってきたので、それを下げるのはどうかという意見もございましてしょうけども、なかなかそれをすべて維持していくというのも難しい状況になっているというのはご理解願いたいとは思っております。ただ、いずれにせよ、危なくないようにほかの手段を講じていくってことはやらなくてはいけないとは思っております。あと、当然廃止につきましても、関係者の意見を聞きながらやっていきたいと思っておりますし、このカテゴリー化につきましても、今、概念で書いていますので、どの標識をどのカテゴリーで運用していくかという話は、今後具体的に個々の標識を見ながら考えていくという状況でございます。

【中須臨時委員】 ありがとうございます。

【馬田分科会長】 よろしいですか。続いては、山村委員、どうぞ。

【山村委員】 お願いと質問なのですけれども、先日案内が来まして、今年の夏は駿河湾横断をシーカヤックでやってこようなんて、何回かやっているのですけれども、そういうふうな、どっちかっていうと、私は事故を起こしてみんなに迷惑をかけなければいいなと思いつつながら、海上保安庁にお世話にならなければいいなと思いつつながら旅をしているもので、プレジャーボートの愛好家のほうに入る立場なのですけれども、多分仲間のそういう教える立場にある人たちは皆さんこういったいろいろなことが変わっていくのがわかると思うのですけれども、ほんとうにぼんと海に行って、じゃあ連れていってもらおうなんて思う立場の人はここまで多分知らない人が多いのではないかなと思って、先ほど海の駅という話もありましたけれども、海にかかわる遊びに行く人たちが、何かの形でこういったことをどんどん、あ、こんなふう大きな船が動いているのだとか、こういうシステムを使っているのだとか、車で、GPSは皆さん、もう子供たちもみんな知っているかなと思うのですけれども、そういうふうでどんどん目の当たりにする機会があればすごいいいのではないかなと思うのですね。ほんとうに学校で、そういう着用とかも教えていたらもっといいのではないかなといつも思うのですけれども。

私も多分、何か事故を起こしたりしたら、罰則来るのかな、いや、来ないのかなってときどきしてしまうのですけれども、何か事故があったときに例えばそういうライセンスとか、罰則みたいなものないのかなと、先ほど飲酒という話がありましたけれども、自動車のほうは確か20年ぐらい前に交通事故を減らそうと、ちょっといろいろな関係に係わ

り合わせてもらったときは、もう1万人以上死者があったという時代だったのですけれども、それが今やもう5千人台になって、今年はもしかしたら割るのではないかという。まだ千二百何人というようにお伺いしたのですけれども、ほんとうに、その気迫というか、制度であれだけ減らすことができたというのはすごいことではないかなと思うのですね。飲酒運転を厳しくしたとか、後部座席とか、いろいろシステムで減っていく部分と、あとやっぱりなくそうという気迫があれだけあったからなくしていったのかなと。海難のほうは、私もここに来て初めてこの数を知ったのですけども、こんなに多かったのかというのがね。ニュースもほんとうに立て続けにあるので、いかに危ないかということが分かる。その理由が、いろいろな国もばらばらだったり、意識もばらばらだったり、制度がもしかしたらどこか緩いものがあるのではないかなと、私なりには何か感じる場所があって、もしそういう共通の、日本の中で、世界の中で罰則みたいなものがあったら教えてほしいなというのと、そういうものをつくるのがこれから必要、もっと厳しくすることが必要ではないかなという気もしてしまうのですけどもね。それは遊ぶ我々にとっても、ほんとうは罰則が難しいかもしれないけれども、それぐらいやってはいけないことが多分あるのではないかなという気がするのですね。それは何かの形で、救助に行ったらお金取られるとか、よくガードレールは壊せない、高いからみたいなのがありますけれども、そんなふうに事故は絶対に起こしてはならないという。遊ぶほうも気迫が足りないような気がしてしまいます。

あと、この制度をいろいろなものが、制度というか、機器が新しいものが出てきますけれども、何か向上的なものであってほしいというか、いろいろなシステムが最新になっていくのはいいのだけれども、ほんとうに体が追いつかないというか、頭が追いつかないというか、そういう経験が自分の中にもいっぱいありますので、安全は高めていきたいけれども、人間もきちんとそれに追いついていくのかなと。もちろん大きな船に関係する方はそういう訓練がなされるでしょうけれども、ほんとうに漁船とか、身近なところの人は追いついていくのかなというのがちょっと心配なこともありますけれども、それが簡単に学べるとか、安いとか、何かシステムでまたこれがいけばいいなというふうに思います。

実はもう一つあったのです。

G P Sの話もありましたけれども、G P Sは自分のラリーの経験では壊れた経験があるのですよね。船はどうなのでしょうかね。船の物も持っていったことあるのですけれども、それも壊れてしまったのですよ。最後はやっぱり自分の数字を掛けたり、自分で打ち込ん

だりということをやっぱり砂漠でも随分やったので、ほんとうに機械を信頼はするけれども最後は自分というのは、すごく先ほどの話は何か分かるところがあったのですけれども。あと、ほんとうに世界中共通のルールというのがもっとあっても海の世界はいいのかなという気がしたのですけれども。これだけ、海の世界だけではなくて、例えば昨日スーパーに行ったら、もう外国人専門のコーナーとか、もうどんどん普通にどこの町でもできているのですよね。それだけ外国の人が陸上には住んでいて、仲よくうまくやっていかなくはいけない時代に突入していて、海ももちろんいろいろな国の人々が昔から来ているわりには何か共通のルールがないような、お互いに思いやりがないような、そんな。だからそういうのが生かされるような、共通のルールが欲しいなと素人的には思うのですけれども、そんなところです。

【尾関交通部企画課長】 海のルールといいますか、国際海事機関というIMOというところがありまして、そこが国際的な海のルールの統一する機関になっております。これはイギリスにあるのですけれども、やっぱりそれは往来、日本の船がアメリカに行ったり東南アジアに行ったりしますから、そういうときにやっぱり同じルールでないと、違ったルールで走っていると困るので、いわば外国船といいますか、国際航海する船舶に対しての統一性のあるルールをつくりましょうという場なのですけれども、それを普遍して、例えば日本国内でしか走らない船に対しても、同じようなルールを適用していきましょうというのが海の世界になっているわけですが、そうはいってもなかなか小さい船まで、まさにおっしゃるような船まで、どこまでやるかっていう議論がありますので、そのところはいろいろな状況を見ながらやっていかなくはいけないでしょうし、そうはいっても、これは私の感想になってしまいますけれども、海上保安庁のやってきているようなそういう安全の対策というのは、なかなかあんまり大きく変わってきていないなと。車の話をされましたけれども、車のほうは数年前に小泉さんが首相のときに1万人超えたら何だと。半減しろと始まって、成果が上がってきていますけれども、海のほうは従前の対応でずっと何か横ばい傾向が続いているということで、今回例えばこういうことをやり始めて、少し制度面も含めて見直していこうと。そのためには日ごろからやっぱり何で海難が起きているのかというのを含めて研究して、警察も例えばシートベルトをしているとどのぐらい事故が減るのかとか、死亡率が減るのかといろいろな研究をしながら最終的に制度に持っていくということをやっていますので、そういったことの流れというのですか、そういったことをやっていくということを海のほうでもいろいろつくっていかないとはいけないの

かなという気はしております。

【馬田分科会長】 まだ、多少お時間ありますけども、ほかにご意見ご質問ございましたらお願いします。どうでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、ただいま各委員からいろいろご意見をいただきました。どうもありがとうございました。およそいろいろな意見についてお答えいただきましたが、特にこの全体の答申案そのものを変更するようなご意見ではなかったと思います。従いまして当議題につきまして、この答申案で異議がないものとして、これにより答申することとしたいと思いません。皆さんいかがでしょうか。

(「異議なし」との声あり)

どうもありがとうございます。

それでは、当分科会の議決として、本日審議いただいた答申内容とすることとし、交通政策審議会長にご報告することといたします。

本日予定されている議題、議事は以上でございます。事務局に進行をお返しいたします。

【秋本企画課企画調査室長】 ありがとうございます。長時間にわたるご審議ありがとうございました。

それでは、最後になりますが、海上保安庁長官、岩崎よりごあいさつを申し上げたいと思います。よろしくをお願いします。

【岩崎海上保安庁長官】 大変ありがとうございました。

この審議を始めていただいてから、今日も話に出ましたけれど、イージス艦の事故とか、明石海峡の事故とか、青森のホタテ漁船の事故とか、それから昨日また銚子の沖で事故があったとか、いろいろな海難が結構まだまだ多いものですから、なかなかすべてというわけにはいかないのですけれども、今日いただいた答申を実行に移していければ、そうしたものが少しでも減っていくのではないかと我々も期待をしておりますし、ぜひ頑張ってやっていきたいと思えます。そういう意味でほんとうにいい答申をまとめていただきましてありがとうございました。

これは少し内輪の話になるかもしれませんが、海上保安庁にとってもこういう答申をいただくというのは、私が記憶している限りで、久しぶりのことでありまして、今も少しお話ししましたけれども、やはり海の安全対策というのは、私も海上保安庁長官になったから思うのですけれども、陸上の安全対策や航空の安全対策は、時代とともにわりあいいろいろなことで進んでいるのですが、海の安全対策は地味なところもあるのかもしれない

けれど、こういうまとまった形で実質的に中身を分析して全体的に政策を打っていくということはあまりやったことがないのではないかと思います。

ただ、これもご案内のとおりでありますけれども、答申をいただいて、神棚に飾っておいても仕方がないので、これをきちんと実行していかないといけない。もちろんいただいた私どもとして、これは法律にしなくてはいけない事項もありますし、それからいろいろ運用で考えていかななくてはいけない、予算化をしていかななくてはいけない事項など、我々が自らやらなくてはいけない分野もありますけれど、周知啓蒙とか、そういう話については、やはりここにおられる皆さん方にまたいろいろお知恵をお借りして、ご協力いただきながらやっていかなければ、せっかくいただいた話が活かないので、委員をお引き受けいただいて、この分科会で審議に参加いただいたということをご縁にぜひ、今後の実行過程においても、もちろん我々が中心になって頑張っていきたいと思っておりますけれど、関係省庁もありますし、実際の海で運航されている、海で働いておられる皆さんが実際にやってもらわなければいけないこともありますので、そういう意味でも引き続き協力をお願いしたいと思います。ほんとうにありがとうございました。

【秋本企画課企画調査室長】      ありがとうございました。

それでは、これもちまして、本日の海事分科会を終了いたしたいと思っております。長時間大変ありがとうございました。

了