

交通政策審議会 第18回海事分科会

平成21年1月23日（金）

【川崎安全課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会の第18回海事分科会を開催させていただきたいと存じます。

委員の皆様方には、大変お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

申し遅れましたけれども、私、事務局を務めさせていただきます海上保安庁交通部安全課長の川崎でございます。暫時、議事の進行を務めさせていただきます。よろしくお願ひ申し上げます。

本日の議題でございますけれども、昨年6月にお取りまとめいただきました新交通ビジョンを踏まえました安全確保のための制度改正についてでございます。

まず、委員のご紹介と私ども官庁側の出席者を紹介させていただきたいと思ひます。

お手元に出席者の名簿、それから配席図もご用意してございますのでご参照いただければと思ひます。

初めに海事分科会の委員をご紹介させていただきます。

海事分科会会長でございます杉山武彦委員でございます。

【杉山（武）分科会長】 杉山でございます。よろしくお願ひを申し上げます。

【川崎安全課長】 続きまして、杉山雅洋委員でございます。

【杉山（雅）委員】 よろしくお願ひいたします。

【川崎安全課長】 松田委員でございます。

【松田委員】 よろしくお願ひします。松田です。

【川崎安全課長】 宮下委員でございます。

【宮下委員】 よろしくお願ひします。

【川崎安全課長】 山村委員でございます。

【山村委員】 よろしくお願ひいたします。

【川崎安全課長】 次に臨時委員をご紹介申し上げます。

今津委員でございます。

【今津臨時委員】 今津です。よろしくお願ひします。

【川崎安全課長】 上野委員代理の影山様でございます。

【上野臨時委員代理（影山）】 影山でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 庄司委員でございます。

【庄司臨時委員】 庄司です。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 関根委員でございます。

【関根臨時委員】 関根でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 戸田委員でございます。

【戸田臨時委員】 戸田でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 中須委員でございます。

【中須臨時委員】 よろしくお願ひします。

【川崎安全課長】 服部委員代理の市村様でございます。

【服部臨時委員代理（市村）】 よろしくお願ひいたします。

【川崎安全課長】 藤澤委員でございます。

【藤澤臨時委員】 藤澤でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 前川委員代理の飯塚様でございます。

【前川臨時委員代理（飯塚）】 飯塚です。よろしくお願ひします。

【川崎安全課長】 松浦委員でございます。

【松浦臨時委員】 松浦でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 村木委員代理の本田様でございます。

【村木臨時委員代理（本田）】 本田でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 森本委員でございます。

【森本臨時委員】 森本です。よろしくお願ひします。

【川崎安全課長】 山崎委員でございます。

【山崎臨時委員】 山崎です。どうぞよろしくお願ひいたします。

【川崎安全課長】 なお、海事分科会の委員でございます浅野委員におかれましては、所用のため途中からご出席と承っております。宗岡委員、芦見委員におかれましては、所用のため本日ご欠席という連絡を頂戴しております。

したがいまして、本日の分科会には、委員及び臨時委員総員21名のうち、現時点におきまして14名の方がご出席されてございまして過半数に達してございます。交通政策審議会令の規定によりまして、本会が有効に成立しておりますことをまずご報告申し上げた

いと思います。

続きまして、私ども海上保安庁側の出席者をご紹介します。

海上保安庁次長 鈴木でございます。

【鈴木海上保安庁次長】 鈴木でございます。よろしくお願いします。

【川崎安全課長】 同じく交通部長、米岡でございます。

【米岡交通部長】 米岡です。よろしくお願いします。

【川崎安全課長】 総務部参事官の佐藤でございます。

【佐藤参事官】 佐藤でございます。よろしくお願いします。

【川崎安全課長】 総務部政務課長の土屋でございます。

【土屋政務課長】 土屋でございます。よろしくお願いします。

【川崎安全課長】 交通部企画課長の尾関でございます。

【尾関企画課長】 尾関です。よろしくお願いします。

【川崎安全課長】 計画運用課長の加賀谷でございます。

【加賀谷計画運用課長】 加賀谷でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 警備救難部救難課長の時枝でございます。

【時枝救難課長】 時枝でございます。よろしくお願いします。

【川崎安全課長】 交通部安全課航行指導室長の藤井でございます。

【藤井航行指導室長】 藤井です。よろしくお願いします。

【川崎安全課長】 同じく安全課航行安全企画官の安尾でございます。

【安尾航行安全企画官】 安尾です。よろしくお願いします。

【川崎安全課長】 交通部整備課浮標室長の五十嵐でございます。

【五十嵐浮標室長】 五十嵐でございます。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 私、先ほど申し上げました安全課長の川崎でございます。

次に、配付資料の確認を差し上げたいと思います。

まず、座席表、それから議事次第、委員の名簿、それから、諮問第74号の諮問文と付託文がそれぞれ一枚ずつございます。

それから、資料といたしまして、「新交通ビジョンを踏まえた海上交通の安全確保のための制度改正について」と題しましたカラーの資料と同じ題名の文書による3枚物の資料、さらに参考資料といたしまして昨年6月に取りまとめいただきました「新交通ビジョン」をそれぞれ一冊ずつお配りしているかと思っております。過不足等ございましたらおっしゃって

いただければと思います。よろしゅうございますか。

なお、この分科会につきましては、従来から情報公開の観点からこの会議自体を公開してございます。本日も数社の方々が来られてございまして、冒頭のみ写真撮影ということになってございます。

それから、議事録につきましても、発言された方のお名前を明記した上で、国土交通省のホームページに記載することとしております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

なお、ご発言の際には、前のトークのランプを押してからご発言いただければと思います。

それでは、ここからの進行は、杉山会長にお願いしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

【杉山（武）分科会長】 杉山でございます。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申し上げます。

それでは、当分科会に付託をされております諮問第74号「新交通ビジョンを踏まえた海上交通の安全確保のための制度改正について」の審議に入らせていただきます。

では、まず事務局のほうから説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【川崎安全課長】 資料の説明は海上保安庁交通部安全課の角野補佐より説明を申し上げます。

【角野安全課課長補佐】 安全課課長補佐をしております角野と申します。これから資料の説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

お手元に、先ほど資料の確認をさせていただいたところですが、「新交通ビジョンを踏まえた海上交通の安全確保のための制度改正について」という横のカラーの資料と、それから縦の同じ題名の3枚の資料がございますが、資料の説明につきましては、横のカラーの資料を用いて説明をさせていただきます。

それでは、1枚表紙をめくっていただいて1ページ目から説明をさせていただきます。

まず、今回ご審議いただく内容については、昨年の6月にこちらの分科会で取りまとめたいただきました新交通ビジョンを踏まえて行う制度改正であるということでございますので、おさらいということで新交通ビジョンはどのような内容だったかということを一ページ目でまとめさせていただいております。

海上交通の安全の確保に向けての新たな展開ということで、背景として、安全対策の実

施状況であるとか、海難の現状の分析、それから航行環境を取り巻く変化というようなことをまず整理した上で、基本の理念として、安全を確保していくべきであるというようなこと、それから効率性の向上も必要だというようなことをいろいろまとめていただきまして、結論として、右のほうに書いておりますけれども、今後5年間の課題及び重点施策ということでご提言をいただいているわけでございます。内容として、海難分析・対策立案機能の強化であるとか、特性を活かした安全情報の提供というような柱でご提言いただいたところですが、今回我々として制度改正を考えていきたいというふうに思っております項目としては、ここの赤く色づけている部分でして、AISの整備等を踏まえた航行安全対策・効率性の向上という項目のうちの、さらにふくそう海域における安全性の向上ということ、それから港内船舶交通の効率化、安全対策の強化という提言の内容について、これらを実現していくための必要となる制度改正ということをやっていきたいというところでございます。

ページをめくっていただきまして、では、ふくそう海域における安全性の向上という提言、それから港内船舶交通の効率化、安全対策の強化ということで、どのような内容が提言されていたかということについて2ページ目でまとめております。

ふくそう海域における安全性の向上につきましては、こちらは主に2点あったかというふうに認識しております。

1つは、航行環境に不慣れな外国船舶等が基本的な航法を遵守できず、また海上交通センターのほうから提供している情報が十分に活用されていないというような現状を踏まえて、まず海域の特性に応じた航法の設定が必要であろうというふうにご提言をいただいたと認識しております。

また2点目として、必要な航法を遵守させるための是正措置や提供する情報の聴取の義務づけなど、海上交通センターが講ずる措置の実効性の強化を図る必要があるということで、以上、海域の特性に応じた航法の設定ということ、それから海上交通センターが講ずる措置の実効性の強化を図るといふ、この2点はその主な内容であったということで認識しております。

2点目の、港内船舶交通の効率化、安全対策の強化、こちらについても2点主要なポイントがあったというふうに認識しております。

1点目が、AISを活用して行会い可能な船舶を個別管制するよう管制手法を見直し、安全性を確保しながら港内の船舶交通の効率性の向上を図っていく必要があるだろうとい

うことが1つ目の柱かと思えます。

また、あわせて台風等の自然災害時における港内の安全対策の強化を図る必要があるということも大きなポイントだったかと思えます。この2点が主なご提言いただいた内容かというふうに考えております。

ということで、これらいただいた提言をそれぞれ実現していくために、いろいろ我々のほうで考えまして、必要な制度改正の内容が幾つかあるだろうということで、次の3ページ目ですけれども、一覧として制度改正の方向性ということでまとめさせていただいております。

まず、ふくそう海域における安全性の向上のうちの新交通ビジョンでご提言いただいた海域の特性に応じた航法の設定ということに関しましては、航路における一般的な航法、全航路に共通するような航法というものと、それから特定の海域にだけ適用されるような航法、それぞれいろいろ考えていかなければいかんだろうということで、前者については、例えば追い越しの禁止であるとか、それから危険な場面が想定されるようなときには、船舶に航路外で待機していただくように指示するというような制度改正が必要になってくるのではないかと考えております。

特定の海域における航法につきましては、非常に潮流が速いとか、潮の向きが変わる等で、いろいろ難しい特徴を持っております来島海峡航路において、3つほど制度改正をしなければならないかなというふうに考えております。

1つが、最低速力の設定であるとか、それから、来島海峡航路においては、潮の流れによって航法が変わるわけですけれども、その変化のタイミングをうまくコントロールする必要があるだろうというようなこと等が必要であろうというふうに考えております。

あわせて、航路以外の海域においても何らかの交通ルールを設けなければならないかというふうに考えております。特に、昨年3月に明石海峡航路の東側の出入り口で多重衝突海難がありましたけれども、ああいうものを踏まえて何かできることがないかということで、航路以外の海域における航法ということも検討したいということでございます。

2つ目の柱の海上交通センターが講ずる措置等の実効性の強化ということに関しましては、例えば船舶の安全な航行を援助するための情報提供であるとか、それから海上交通センターが行う勧告みたいなものを制度として位置づけられないかということ、また、航路の安全性を確保する観点から、航路の管制を行っているわけですけれども、それに関する通報の対象船舶を拡大していく必要があるのではないかと考えております。

中身として必要になってくるのではないかということでございます。

港内の船舶交通の効率化、安全対策の強化につきましては、1つ目の柱の管制手法の見直しなどによる効率性の向上ということに関しては、これをそのまま実行していくために必要な制度整備として何が必要かということを検討しているところでございます。

最後の台風等の自然災害時における港内船舶交通の安全対策ということにつきましては、例えば台風等が来た場合に必要な指示とか勧告をできるような制度とする必要があるのではないかなというようなことでございます。

以上が全体、制度改正の方向として我々が考えていることをまとめているものでございます。

以下、個別の項目について4ページ以降で説明をさせていただきたいと思っております。

まず、ふくそう海域における安全性の向上というご提言をいただいた内容のうちの、5ページになりますけれども、航路における一般的な航法として、制度改正が必要であると考えているものとして、まず追い越しの禁止というものがあるのではないかなというふうに認識しております。

事例として右に挙げているものですが、今年の1月20日ということで、つい数日前ですけれども、来島海峡航路の馬島の北側あたりで起きた海難でございますが、屈曲部において行う追い越しが、潮流の影響もあって、結果として海難に至ったというような事例をここで挙げさせていただいております。

このように航路の形状や潮流の影響とか船舶の航行状況によっては、航路においては基本的には追い越し可能であるということなのですけれども、このような場合には無理な追い越し、危険な追い越しになる可能性がある。それによって衝突や乗り揚げにつながるような状況が発生し得るということ、そういうような航路の一定区間があるだろうというふうに認識しております。このため、航路の一定区間を、そのような区間を取り上げて追い越しを禁止するというような交通ルールを設定するべきではないかということがこの内容になっております。

括弧で書いておりますが、ただし、一律に規制、追い越し禁止というふうにしてしまいますと、場合によっては非常に遅い船舶が出たときに、航路で渋滞するおそれがあるということなので、こういうものは除くような手当てをしていく必要があるのではないかなというようなことを考えているところでございます。

次に6ページ目でございますが、これも航路における一般的な航法の一つとして考えて

いるものでございますが、航路外での待機の指示ということができるようにするような制度改正を行うべきではないかというふうな内容でございます。

事例としては、昨年の12月に関門海峡で起こった事案ですけれども、濃霧で視界が極めて不良となっている中で、船舶が航行している途中で、非常に前が見えにくいということで先行する同航船がなかなか確認できなかった。確認できたときには衝突の危険を感じるほどの近い距離に至っていたということで、避航のための動作を船舶はとったわけですが、結果としては乗り揚げの海難に至ったというふうな事例が発生しております。

このように潮流が強く速力が確保できない場合とか、今ご説明した霧によって視界が制限されるような場合、そういう場合に航路全体の安全性を確保する観点から危険が事前に予想されるような事態というものが幾つかあると思います。ということで、そのような危険な状況の発生を未然に防止する観点から、航路ごとに定める一定の場合において、船舶に対して海上保安庁のほうから航路外で待機をしてくださいというような指示をできるように制度を構築していく必要があるのではないかということがここでご説明させていただきたい内容ということでございます。

続きまして7ページ目でございます。これも航路における一般的な航法の一つとして考えていくべきではないかという内容ですけれども、AISを活用した進路を知らせるための措置ということが必要ではないかということでございます。現行も行き先の表示ということで、海上交通安全法上、自船の行動を他船等に伝えるために、例えば航路から出てすぐに右に曲がりますとか、航路を出てすぐに左に曲がりますというような動きを、あらかじめ信号とか汽笛を利用して表示をすることが決められております。ただ、こういった信号とか汽笛では、視界が悪い状態とか、風の状況によっては、他船が信号を確認することが難しい場合があるだろうというふうな問題点がございます。

そこで、普及が進んでおりますAISを活用してはどうかということでございます。ということで、現行の信号に加えて、進路を他船等に示すための措置として、AISの目的地情報への入力事項として、そのような航路を出てすぐ右に曲がりますとか左に曲がりますというような記号を追加して入力をしていただく。それによって視程や風等の状況に左右されずに、周りの船舶が進路を確認することが可能になる。また、それだけではなくて、AISを使うことによって、海上交通センターのほうでもその船舶は今後どういうふうな動きをしていきそうなのかということがあらかじめわかるということで、それに応じた適切な情報提供を効果的に実施することが可能になるのではないかというような効果が期待

されるところです。

ということで、現在の信号や汽笛を利用した行き先の表示に追加して、AISを用いてそのような表示を行うことを求めていくというような制度改正をしていきたいということがこちらでご説明させていただきたい内容でございます。

次に8ページ目でございますが、これまでは航路共通の航法ということで考えていたものですが、ここからは、特定の海域のみに設定していくべきではないかというような航法についてご説明をさせていただきます。

まず最初、来島海峡航路における航法ということで幾つか新たに考えるべきではないかという内容をまとめさせていただいております。

そのうちの1つ目が最低速力の設定ということで、8ページでございますが、来島海峡航路は非常に潮の流れが速い航路でございます。ということで、例えば右に示しております16年の事故事例ですけれども、南向きに航行している船が北向きの潮流に押し流されて、結果として浅瀬に乗り揚げたというような海難が起こっております。

ということで、船舶が潮流によって押し流されることによって自船のコントロールがきかなくなるということで、狭い航路の中で周りの船舶に非常に危険を及ぼすおそれがある。また、その船自体が浅瀬へ接近していくおそれもあるというような危険な状況に陥ることを防止するため、潮流に逆らって航行する船舶が維持すべき一定以上の対水速力というものを設定して、これを守ってもらうようお願いをするというようなルールを定めるべきではないかということがこの8ページで説明させていただいている内容でございます。

次に9ページでございますが、来島海峡航路における航法ということで、さらに追加していくべきではないかというものとして、転流前後における特別な航法の指示ということと、航路入航前における通報の義務づけというものがございます。

右下の来島海峡航路の順中逆西の航法という図をちょっと見ていただきたいのですが、来島海峡航路は潮の流れが時間によって変わります。潮の流れが北向きのときは右側通航の航路、南向きのときは左側通航の航路というふうに潮の向きによって右側通航か左側通航が変わるというようなちょっと変わった航路になっております。

そこで何が起こるかという、その上の問題点というふうに書いているところでございますが、航法の右側から左側、左側から右側に変わる時期が、基本は今のルールでは潮の流れによって変わってしまうというふうに法律で書かれているわけですけれども、一律に潮の流れが変わった瞬間に航法を変えるということを機械的に運用すると、ここの緑の船

船と紫の船舶がこの狭い水道の中で行き会うような非常に危険な状況が発生し得るという
ような問題点があるというふうに認識しております。

ということで、このような問題点を解決するために、我々として考えてございますのが
左側でございますけれども、転流前後において、転流すると予想される場合には、船舶の
航行状況において右から左、左から右というのを、海上交通センターのほうからの確に指
示することによって、機械的に右左を入れかえることによって発生し得る危険な状況とい
うものを防いでいきたいということがこちらの転流前後における特別な航法の指示という
ことでございます。

ただ、そのような指示を行うためには、当然海上交通センターのほうで各船舶の名称等
を把握しておく必要があるというふうに認識しております。ということで、そのような航
法の指示を受けるために、航路内を航行し、または航路の航行を予定している船舶には、
その海域に入ってくる時に船名等を海上交通センターのほうに通報していただくという
ことが最低限必要な措置であろうというふうなことで、こちらの通報の義務づけというこ
とをあわせてやっていく必要があるというふうに考えているところでございます。

以上が来島海峡航路における航法について行うべき制度改正の内容でございますが、次
は、航路以外の海域における航法というものについても何か必要だろうということでござ
います。海上交通安全法上、基本的に航路の外では特別な交通ルールというのは定められ
ていないというような実態がございます。ただ、例えば右の事故事例ということで、昨年
の3月に起こった明石海峡での多重衝突海難事故の事例でございますが、この事故自体は
航路を航行しようという3隻の船舶がそれぞれいろんな方向から航路の入り口に集中して
くるという中で、いろんな角度から船舶はやってくるという、そういうことも一因として
衝突海難に至ったというような原因があるろうというふうに認識しております。

ということなので、このような航路の出入り口付近であるとか、それから工作物が設置
された海域、例えば東京湾で言うと、アクアラインの関係で、航路の外なのですけれど、
海域が一部制限されていて、何かしらのルールを定める必要があるのではないかというよ
うな海域とか、それから、地形等の要因により船舶交通流が集中・発散するような海域、
場所においては、航路の外ではあるのですけれども、船舶交通の流れをやはり整えていく
必要があるだろうということで、船舶交通の流れを整えるため、船舶はできる限りこれに
沿って航行すべき経路というようなものを指定して、航路における航法というようなもの
ほど厳格なものではない、そういうものを設定するのは難しいだろうというふうに考えて

いるのですけれども、できるだけ沿って航行してくださいというような経路を指定することによって、このような航路の外における危険な状況をできる限り低減していくことを行っていきたいということが、この10ページで説明させていただいている内容ということでございます。

以上、ここまでご説明させていただいた内容が海域の特性に応じた航法の設定というご提言をいただいた内容を踏まえて、我々として制度改正を行っていくべきではないかというふうに考えている内容でございます。

ここからは、もう一つの柱である海上交通センターが講ずる措置等の実効性の強化というふうにご提言いただいた内容を踏まえてやっていくべきであると考えている制度改正の内容について説明をさせていただきます。

1つ目が、船舶の安全な航行を援助するための措置ということをきちんと位置づけていくというものでございます。海上交通センターにおいては、船舶の航行を援助するために必要な情報提供をこれまで実際に行っているところなのですが、これが生かされずに、海域の特性とか航法について不慣れなことを原因とした外国船等の海難が絶えない状況にあるということが現状の認識としてございます。

上の事件事例ですが、来島海峡航路を北向きに向かっている船舶が、中水道を通らなければならないわけですが、東水道を中水道と誤認して航行していた。海上交通センターのほうから進路が誤っていますよというふうな情報提供をしていたところなのですが、航路復帰のための動作をとらず、結果として乗り揚げ海難に至ったというような事例もございます。

ということなので、これまでは特別な制度として位置づけずに実際に行っていた情報提供を改めてきちんと制度として位置づけようということが、海上保安庁長官等が提供する情報の聴取という内容でございます。船舶交通の安全を確保することが特に重要と認められるような海域、航路を中心としてその周辺も含むものというふうに認識しておりますけれども、そこを航行する一定の船舶に対して海上保安庁のほうから船舶の航行に危険を及ぼすおそれのある状況というものを船舶において認知してもらうために必要な情報を提供する。提供を受けた船舶においては、それをきちんと聴取をしていただくということで、その聴取を義務化するというようなことを制度として位置づけようということでございます。

こちらについては、基本は海上交通安全法の航路というものが中心になってくるわけですが、一部港則法における関門港のような非常に通過船舶が多いような、特に船舶

交通の混雑が著しいような航路なども対象にできるようなものとして定めていきたいと考えております。

あわせて、単に情報提供するというだけでなく、例えば情報提供した船舶は、それでもどんどん浅瀬に近づいていくとか、それから、そもそも航路において定められているルールを守れなさそうだというような状況が認められるような場合において、その航法を守ってくださいとか、それから危険を防止するために適正な進路の変更とか、そのような措置をとってくださいというような勧告を海上保安庁のほうから行えるということなどをきちんと制度化したいということがその下に書かれている内容でございます。

船舶が交通方法に従わないで航行するおそれのある場合、また船舶の航行に危険が生ずるおそれがあると認めるような場合において、交通方法を守ってもらうため、そして危険を防止するための勧告を海上保安庁、具体的には海上交通センターのほうから行うということとした上で、さらに船舶においては、勧告に基づきどのような措置をとったのかという報告をできる限りしていただきたいというようなこともあわせて制度化したいということでございます。

これは、ただ単に一方向的に勧告しているだけだと、勧告を受けた船舶のほうでどのような現場の海域の状況を認識して、その勧告の内容が適切だったのかどうか、それから、それに従うことが適切なのかどうか、それぞれ船舶における判断もおそらくあると思います。ということなので、船舶側の判断、認識みたいなものも返してもらうことによって、さらなる勧告が必要であれば、そういった次なる勧告につなげていけるような、そういうコミュニケーションをとりながら安全性の向上を図っていくというような制度設計にしたいということで、この勧告と報告というものを一つの組のものとして位置づけようということでございます。

1 ページめくっていただきまして、航路通報・指示対象船舶の拡大というようなことも、この海上交通センターが講ずる措置等の実効性の強化の一つとして行っていくべきではないかというふうに考えてございます。

現在、海上交通安全法の航路を航行する船舶、一定の大きさ以上の船舶については、航路内でそういう巨大な船舶がどんどん入ってくるというような状況になりますと、非常に危険な状況になり得るということで、この入航の間隔を調整するために、あらかじめ事前に航路の入航時刻等を通報していただくというようなことを法律上定めております。ただ、現在そういう通報してもらうような船舶ではなくて、通報せずに通常航路を航行している

ような船舶というものが、近年船舶の大型化によって非常に大きくなってきているということで、相対的に航路の混雑度合いが高まっているものというふうに我々として認識しております。

ということなので、結果として間隔の調整を行うべき大きな船舶についても、もう少し基準を引き下げて、対象を拡大して入航間隔の調整等を行っていかないと、安全性にかかわるのではないかというふうに考えているところでございます。

ということで、各航路を航行する船舶の大きさや隻数などの通航実態を踏まえて、一定以上の大きさの船舶の航路への入航間隔の調整等を行うため、航路ごとに定める一定の長さ以上の船舶等を航路通報の対象船舶に含める。具体的に長さでいきますと、今、200メートル以上の船舶が通報対象船舶になっているわけですが、200メートルよりもう少し小さな船についても通報していただいて、入航間隔の調整を行っていくべきではないかということでございます。具体的な数字については、航路ごとの実態とか、通航実態等を踏まえて決めていかなければならないので、今後の調整事項かというふうに考えておりますけれども、制度として今対象になっているものよりもう少し小さな船舶等についてもこの通報の対象にしていかなければならないのではないかというふうに考えているところでございます。

次ですが、危険防止のための交通制限手続の迅速化ということでございます。

現在、工事を行ったりとか、作業を実施したりするために、船舶交通の危険が生ずるようなおそれがあるときは、法律上、船舶の航行を制限することができるというふうに定められております。ただ、その手段として告示を打つということも法律上定められているということでございます。告示を制定しようとする、行政内部での手続にある程度時間がかかるということで、突発的な海難等によって交通の危険が生じた場合には対応することが極めて困難な状態が発生しております。

その事例として上に挙げておりますけれども、例えば海難が発生した場合として、昨年3月の明石海峡での事故ですけれども、沈没船の調査を急遽やらなければいかんというふうなときに、周りの船舶を制限するために告示を打つための時間がとれずに実行としてやったということ。それから、爆発物の発見ということで、例えば不発弾等が海中で発見された場合に、急いで処理をしなければいかに必要があるわけですが、そのための制限をするに当たって、告示を打っている時間がなかなかなかったというような非常に現場において困った事態が発生していたということなので、これらの事態を解消するために、

臨機の航法制限の周知方法として、例えば今もやっております航行警報といったようなものを追加することによって、このような現状を改善していきたいということがその内容でございます。

以上が、ふくそう海域における安全性の向上というご提言をいただいた内容について、我々としてやっていかなければならないというふうに考えている制度改正の内容でございます。

次に、14ページ以降で港内の船舶交通の効率化、それから安全対策の強化というふうなご提言いただいた内容について制度改正を行っていきたいという内容の説明をさせていただきます。

15ページですが、効率的な港内の交通整理手法の導入ということでございます。

現在、一部の港の水路においては、港内管制というものを行って交通整理を行っております。左側の図ですが、例えば出航中のG丸という非常に大きな船舶が出ようとするときには、一定トン数以上の船舶については、一律に入航を禁止する、出航中待機してもらうというような運用を行っております。

ただし、船舶の長さに応じて危険、安全性を判断することによって、例えば今、A丸とかB丸というものが待機させられているわけですが、長さに応じて行き会い可能性を判断することによって、今まで一律に制限されていた船舶の一部が、逆に航行することが可能になるのではないかと。それによる待機時間の削減や、燃料代が安くなるとかというような効率性を向上させることができるのではないかとということが、この効率的な交通整理手法の導入という内容になるかというふうに考えております。

事実上そのために何が必要かということなのですけれども、例えば現在もこの港内管制を行うために事前に管制計画というものをつくらなければならないので、一定のトン数以上の船舶に事前の通報をお願いしているということなのですけれども、これを長さに応じた管制をやっていきたいと思いますということで、その通報が必要となる船舶の基準も、ただトン数の基準だけではなくて長さの基準で通報してもらうということも可能とすることによって、この効率的な交通整理手法を実現させていくということが必要になる。

つまり、制度改正の内容としては、対象となる船舶の基準に長さというものを追加するというようなことが必要ではないかということ、それから、それに当たって、これまでは航行予定時刻のみを通報事項というふうに整理してきたわけですが、その通報事項についても必要なものにはどんなものがあるのかということ整理する必要があるのでは

ないかということでございます。

あわせて、先ほども海上交通安全法上の航路を航行するためには事前に通報していただいているというふうにご説明を差し上げたところですけれども、同様に港内の交通整理に当たっても事前の通報をしていただいているということで、これら通報を、場合によっては一元化できるようなところもあるのではないかということ、例えば、港における水路が海上交通安全法上の航路と隣接しているような場合には通報を省略できるような仕組みというものも構築していければというふうに考えているところでございます。

次に16ページでございますが、いただいている提言は、台風等の自然災害時における港内船舶交通の安全対策を図るべきであるということでございますけれども、この提言の内容に対しては、その危険を防止するための指示とか勧告みたいなことを制度として位置づけたいということでございます。

右側の下の部分、赤字で書いてあるところですけれども、現状では、予想を超えた暴風雨の来襲時等において、非常に大きな船舶については港の中にいるよりも外に出ていただいたほうがむしろ安全であるという場合がございますので、港外への退去等を行うべきであるという判断があり得るわけですが、そういうものを措置として行ってくださいというふうに言えないような制度になっている。さらに、あらかじめ暴風雨等の発生が予想される場合においては、予想される段階において、例えば準備行為的なものを行ってくださいというようなことを求める必要があるような場面もあるわけですが、そういうことを求めることが制度上できないふうになっております。

事故事例として、平成16年の広島港で起きた事例を挙げておりますけれども、港長が港外への避難の指導を行ったにもかかわらず、その指導に従わずに、これはほんとうに危ないというふうに船舶において判断したときには、もう台風が近づいてきていて移動できなくなりました。結果として海難が発生して4人もの尊い命が失われたというような事案でございます。こういったものを防ぐために、制度として異常な気象または海象時において、港内からの退去等の命令であるとか、危険が予想される場合に、必要な措置をとることの勧告を港長ができるようなものを制度として構築していく必要があるというふうに考えているところでございます。

以上が新交通ビジョンの中でご提言いただいた内容を踏まえて、我々のほうとして検討を行ってきた制度改正の内容ということでございます。17ページに、今後それをどのようなスケジュールで実行していくかということについてのあらあらのスケジュールを示さ

せていただいております。

審議会でこれからご議論いただきまして、結果として答申を得ることができた際には、結論としてこの制度改革、実際は海上交通安全法、それから港則法という2つの海上交通安全にかかわる法律の改正という形でその実現が図られていくというふうに考えておりますので、国会にその法律案というものを提出してご審議いただき、その提出した法律案が成立した暁には、さらにそれを実際に運用していくために詳細な部分を決めなければいけないところが残っておりますので、地元における調整であるとか、それから、必要なシステム整備であるとか、それからまた、一般の皆様からのご意見をいただくというような手続等を踏みつつ、実際に内容が固まった際には、関係者への周知も行った上で、そのような制度改革、法律改正の後の約1年以内にこの運用を開始したいというふうに考えております。

ただし、※で書いておりますけれども、このような地元の調整とかが必要にならない行政内部での手続の迅速化にかかる交通制限手続の迅速化という施策については、6月を超えない範囲で実際の運用に移っていきたいというふうに考えているところでございます。

また、実際に運用をするに当たって決めなければならない詳細な事項を決めていくに当たっては、この審議会の諮問（予定）というところを書いておりますけれども、また、こちらの審議会においてその内容をお諮りして、いろいろご助言等をいただいて、その内容を決めていきたいというふうに考えておりますので、その際にはよろしくお願いいたします。

以上が横の紙の全体の資料の説明になります。

この説明内容をまとめたものが、縦の3枚紙というふうに我々としては位置づけて考えておりますので、両者あわせてこの場でご審議いただければというふうに思います。

最後に一点だけつけ加えさせていただきたいのですが、以上説明させていただいた制度改革については、繰り返しになりますが、海上交通安全法と港則法を改正するという形で実現をしていくこととなるわけですが、改正後の新しい制度が実現した暁には、実効性をきちんと担保していく必要があるというふうに考えております。両法を見たときに、例えば新しく決めた内容について違反があったような場合には、当然、ものによりますけれども、罰則がかかるようなものについては罰金等の罰則をかけることによってその実効性を担保していくということになるわけですが、現在、この2つの法律で決められている罰金の額というものが、他の制度と比較しても極めて低い額で設定されて

いるという現状がございます。

具体的には、両法律とも罰則が適用されるような規定に違反したときの罰金の上限として定められている額が5万円。どのような規定に違反しても5万円以上の罰金はないというような実態がございます。両法律は非常に古い法律でございます。港則法については昭和23年、海上交通安全法については昭和47年に制定された法律で、制定されて以来、きちんと罰金の額等の見直しが一度も行われずに現在に至っているというような実情がございますので、経済実勢の変化に対応していないなというふうに考えておきまして、両法律の改正に当たっては、経済実勢に合わせる形で罰金額の上限の額を引き上げるようなこともあわせて考えていきたいというふうに思っております。

こちらについては、今回ご審議いただく制度改正とはちょっと別に、現在関係の行政機関のご意見もいただきながら内部で検討しておりますので、その旨を最後に言及させていただきます。

以上でこちらからの説明を終わらせていただきます。

【杉山（武）分科会長】 どうもありがとうございました。

以上で新交通ビジョンに盛り込まれていたいろいろな提言に沿った制度改正の方向性、それから、最後にそういう制度の新しいものについての開始予定時期等についてご説明を頂戴しました。

それでは、早速ですけれども、ただいまのご説明あるいは資料の中身に関してご質問、ご意見、あるいはその他のコメント、何でも結構ですので、委員の方々から頂戴したいと思いますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

【森本臨時委員】 多分この委員の中では今回のこの改正に一番関係がある職種に属しているのではないかと考えておりますが、本当にありがとうございます。この論議に入ります前に、A I Sの利便性といいますか、それについてはこの前の委員会でも申し上げましたけれども、昔、こういう計器があればいいと思っていたのが実現したというふうに申し上げましたけれども、最近500トン以上が義務化されていますが、500トン近い船舶に装備されておりますA I Sが必ずしも有効に機能していないようなケースもあるというニュースもちょっと聞いております。性能が悪いのかどうか、その辺はよくわかりませんが、船が小さいがゆえに、感知してもらおう、あるいは感知する範囲が大型船の場合と比べたら非常に狭いという話も聞いていますので、A I Sそのものが完全に機能しているのだという前提でこのA I Sを利用したいろんなことが立てられていますけれども、その辺、

まだ十分にケアして、運用面に当たってはA I Sの信頼度というものを十分調査された上で実行していただきたいと思います。

具体的に、ただいま説明を受けました内容で、例えば7ページ目、これは進路信号、今までは旗りゅう信号でやっておりましたのに加えて、さらにA I Sを活用してやると。非常に結構なことだと思いますけれども、これはあくまでも国際海上衝突予防法の要求ではなくて、国内法ですから、外国船はほんとうにこんなことは全く知らないで入ってくるわけですので、今ここで例示されています中ノ瀬の2NPのジャパン、横浜の略でしょうけれども、こういうふうにバイナリーメッセージで表示する方式については十分周知期間を設けないといけません。といいますのは、今でもA I Sに載っかっている情報が明らかに間違っているようなものが結構散見されるというふうに現場から報告を受けていますので、せっかくそういう装備がされていても、全くそういうふうなミスインフォメーションを入れられるケースもありますので、十分周知期間、特に外国船にはやっていただきたいと思っています。

その次の8ページ、これは来島海峡における航法での最低速力、これは具体的に、例えば港則法の関門海峡はたしか3ノット以上ということがあったような記憶をしますけれども、ここも具体的に何ノット以上というふうにお書きになったほうが、船長にしてみれば、次の目的港に何時までに着けと言われていて、そういう脅迫感とは言いませぬけれども、常に追われているような気持ちで運航していますので、あらかじめ何ノットと客観的な数字で表示されていれば、それに合わせて来島海峡に入っていく時間を調整できますので、できれば具体的に表現してもらったほうがいいと思います。

それと、例えば6ページに戻っていただきますと、さっき、これは例示ですけど、関門海峡で、これは左側の図にありますように待機しなさいという指示が出される。これは今の8ページの来島海峡でもそうなのですけども、いろんな指示を出していただくわけですが、現場の船長にしてみれば、ひょっとしたら交通センターのほう知らない情報を船長が、実は小型遊漁船が頭を押さえて右へ曲げようと思っても曲げられないのだというふうなこともあるし、ある程度会話の中で「じゃ、キャプテン、こうしてくれ」というふうな指示になるのか。一方的に機械的に右の経路をとれとか、こういう進路をとれというふうなことにならないようにしていただきたいと思いますし、そのための情報提供者、マーチスを扱われる人は十分海上経験を積んだ方をお願いしたいと思います。

あと11ページでございますけれども、これは例えばあそこに漁船が非常に密集してい

るよというふうな情報なんかも流してもらえるのかどうか、その辺は期待していいのかどうか。その辺のことをちょっと、漁船の密集は対象にしていけないよということなのか、今、備讃瀬戸ではご存じのとおり漁船ではなくて網が密集していてなかなか本船が通れないというケースの場合は、保安庁さんのほうから網がこういうふうになっているよというふうな情報は流していただいていると聞いております。

だから、できたら交通の妨害になるような、そういう漁船の状況についても情報を流していただければと思います。

それから、16ページ、最後になりますけれども、これは私の勘違いかもしれませんが、右の一番下の赤字で囲まれたところ、「現状では……必要な措置を講ずることを求めることができない」とありますけれども、たしかこれは港則法の10条に移動命令とかいうのがありましたね。だから、港長さんは、こういうふうな危機、危険が差し迫った場合には、船長に移動しなさいと命ずることができるというふうになっている。もし間違っていたら教えてください。だから、現行法とどういうふうに文言が変わるのか、もしわかれば教えていただきたいと思います。

それから、今回の計画は、今後5年間という結構長いスパンで計画を立てていただいているわけですが、今日お配りいただいたここにもありますけれども、7ページの新交通ビジョンの一覧表を見ていただければわかりますけれども、実は日本船で言えば海難の発生しているのは500トン以下の船が非常に多いのですね。要するに、AIS装置を持ってない船が多い。それから、漁船も非常にたくさんの海難を起こしている。あるいは漁船同士の衝突事故というのが非常に多いのです。ところが、AISを持ってないから、今回のAISを頼りにしたような制度の中では相変わらずここがまだ真空地帯といえますか、手つかずの状態が残ってしまうわけですがけれども、5年間の間にその辺の船の対策も十分考えていただきたいなど。

この間、あたごですか、自衛艦と漁船の衝突、その前にはなだしお。たしかなだしおの事件を契機にして、やっと自衛艦においても、一般商船が持っている国際VHFと共通の無線装置を持つようになった。だから、情報交換できる。ところが、漁船は漁船無線しか持ってなくて、本船と漁船と連絡しようにも何の手段もないというのが現状なのです。AISもないというふうな中で、今後その辺の、例えば国際VHF、アメリカのモトローラーのものは200ドルで16チャンネルが通話できるようなのも売っていますので、そういうふうなものを持ってもらうことも考えて、やはり会話ができるような体制をもっと

充実していただければと。5年の間、この辺のことは手つかずだということではないよう
にお願いしたいと思います。

以上でございます。

【杉山（武）分科会長】 大変貴重なご意見をありがとうございました。今、かなりの
項目数ご指摘がありまして、その中にはご質問に類することもありましたので、それも含
めて、もしこの段階で事務局のほうでお答えができるようなことがあればお伺いをしたい
と思います。

【川崎安全課長】 大変実態に基づくご意見を頂戴いたしましてありがとうございます。
何点かご質問の点もございましたので、答えられる範囲でお答え申し上げたいと思います。

まずA I Sの目的地情報の入力のご案内のご質問がございました。確かに委員おっしゃいま
すように、今何も決まっていないというのが現状かと思えます。我々、この目的地情報を
どういように入力するかにつきましては、省令を策定する段階で諸外国の例とかを勉強
したいというように思っておりますし、また、周知期間を十分にとって皆様方にご案内
申し上げたいというように思っている次第でございます。

2つ目が来島海峡の最低速力の件のお話がございました。これにつきましても、客観的
に何ノットにするのがいいのかということにつきまして、地元で海事関係者等々との委員
会等も開きまして、客観的なデータということで何ノットというようにご提示申し上げた
いと思っております。

それから、マーチスからの情報提供について、管制官はいろいろノウハウあるいは経験
を持った人を配置するべきではないかというふうなご意見かと思えます。まさにおっしゃ
るとおりかと思えます。私どもこの制度改正と並行いたしまして、管制官の教育ですとか
訓練ですとか、そういうことについても力を入れたいというふうにご考えてございます。

それから、情報提供の中で漁船の蝟集状況なんかについても情報提供できるのかという
ようなご質問があったかと思えます。これにつきましても、可能な範囲で情報提供ができ
るかなというふうにご思っておりますし、また、そういうふうにするのが適切であろうと
いうふうにご思っております。

それから、漁船につきましては、今回この制度改正については、本来的なといえますか、
メインのターゲットにはなっていないというのが現状でございますけれども、海難事故を
考えますと、こういう制度改正以外にもいろんな訪船指導ですとか、あるいは講習会の開
催ですとか、そういうことも、あわせまして海難の防止に努めてまいりたいというように

思っています。

それから、港則法の10条かと思いますが、移動命令と今回の命令との違いということでご質問があったかと思います。法令上の整理といたしましては、現行の港則法の10条の命令というのは、港内の移動ということで整理をさせていただいてございまして、今回新たに設けようと考えてございますこの命令というのは港外への退去命令も含むということで整理ができるのではないかなというふうに思っています。

【森本臨時委員】 台風襲来時の避難命令というのは、今まで発動されていないと聞いていますけれども、あれは港外へ避難しろということではないのですか。

【安尾航行安全企画官】 この10条の運用につきましては、台風が来たときの港外への退避ということも、若干こういうような規定も使いながらという考えは示させていただいているところがございますが、今回ほんとうに必要なものは何かというものをきちんと整理していく中で、この移動というものは、ほかの規定との整合性を考えると、港内での移動という範囲に限られるのだらうということが改めて確認されておまして、やはり港外へ出ていただくということは、はっきり書いたほうが今後の運用のためにはいいだらうということで、ほかに必要な項目も含めて再整理させていただいているという状況でございます。それを踏まえて、今後考えていきたいということでございます。

【杉山（武）分科会長】 どうもありがとうございました。森本委員、よろしゅうございますか。

【森本臨時委員】 はい。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。

それでは、どうぞ、ほかをお願いいたします。

【宮下委員】 何点か質問させていただきたいのですが、まずふくそう海域における安全性の向上、特に今後こういったことで法が改正されてきますと、日本船については当然周知徹底されると思うのですが、先ほど森本委員が言われましたように、最近の大きな海難事故は外国船が特に増えている。従いまして、その辺の外国船についてどう周知徹底していくのか。口で周知徹底をしていくというのは簡単ですが、その辺が口だけではなくて、ほんとうに周知徹底される方法をどのように考えておられるのか。特に今回、追い越しの禁止でありますとか、また待機の方法でありますとか、こういったことを周知徹底されるといいますが、この辺が素人から考えてどうされていくのか、こういう気がしますので、その辺をお教え願いたいということ。

それから、先ほど言いましたように勧告という形で今回そういう文書がありますけれども、勧告という文字の拘束力というのですか、絶対的なものなのか、ただ勧告するだけなのか、特に外国船は勧告してもそれに従わないという、そういった事例がここにもありますけれども、そういった関係についてどうされていくのかということと、それと、最低速度の制限でありますとか、また退避であるとか、こういったことにおきますと、日本の経済を考えていきますと、多分に経済的な船主側様のそういったこともあろうかと思えます。したがって、そういったことについての整合性、こういった形でやっていかれるのかということ。

それから、最後になりますけれども、漁船の関係ですとか、またプレジャーボートの関係ですとか、そういう海難事故が最近多いです。行政は水産庁がやったり、海上保安庁がやったり、いろんなところで管轄が違くと。素人からしますと、みんな一緒かと思えますけれども、やはり先ほど言いましたように、漁船に対します講習会、この辺は水産庁がやられて、海上保安庁はしないということですが、しかし、その辺の行政の横割りというのですか、この辺をどういった形で風通しよくされていかれるのか、この辺もお聞かせ願いたいと思えます。

以上であります。

【杉山（武）分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、よろしくお願いを申し上げます。

【川崎安全課長】 何点かご指摘あったかと思えます。1点目は、外国船への周知の方法ということだったかと思えます。結論的に申し上げますと、いろんな媒体を通じて、できる限りの情報提供の手段を用いていくというように考えてございます。来年度予算におきまして、私どものホームページで、例えば3カ国語のホームページをつくるですとか、そういったことで外国船に対する情報提供の度合いが増すのかなというように思っているところでございます。

それから、勧告制度の位置づけということであったかと思えます。どういう拘束力を持つかというようなお話であったかと思えます。操船につきましては、最終的には船長のご判断ということかと思えますので、勧告というのは、船長の操船のご判断に資するようなアドバイス、まさに勧告ということで位置づけさせていただければと思っております。

それから、漁船についてご意見があったかと思えます。

去年の2月に関係省庁の海難防止のための連絡会議というのを開催してございまして、

縦割りというようなご指摘がございましたけれども、水産庁をはじめ私ども海上保安庁が協力いたしまして、今年度から来年度におきまして、漁船の海難事故防止をターゲットにしようということで、水産庁、海上保安庁といった縦割りを排除いたしまして、関係省庁協力して進めているところでございます。

【藤井航行指導室長】　　ちょっと周知の件でつけ加えさせていただきますと、今も外国船が入ってくるときには、代理店協会であるとか、外国船舶安全協会であるとか、パイロットさんであるとか、こういう方を通じまして周知を当然やっております。それをよりきめ細かく日本に入国してくる外国船について集中的にやっていきたいと思っております。当然パンフレット、ホームページ等々使いまして、必要に応じては例えば韓国とか中国の当局あてにこのように変わりますよという周知を図っていききたい、そのように考えております。

【尾関企画課長】　　それともう一点、待機の指示を含めて荷主側といいますか、運航者側の効率性の発言がございましたけれども、今回、昨年いただきましたビジョンの中でも、1ページ目に基本理念というのがございまして、そこに5つの基本理念が書かれておりまして、安全の確保というのが最初に出てきますけれども、効率性の向上というのも一つちゃんとした基本理念として持っております。先ほどの待機指示もやみくもに海保が基準を決めて待機させるということではなくて、航路ごとにどういう状態であればやっぱり危ないから、ここはちょっと航路を使わないで待ってもらいましょうという基準は、その地元の海事関係者を含めていろいろ話をされて決めていくということを考えておりますので、それは当然荷主側の団体も含めて入ってもらって、こんな基準でいこうかというコンセンサスのもとで決めていこうと思っておりますので、その辺は注意してやっていきたいと思っております。

【杉山（武）分科会長】　　よろしゅうございますか。

【宮下委員】　　はい。

【杉山（武）分科会長】　　それでは、どうぞ、ほかに。

【今津臨時委員】　　国際社会への周知の仕方の一つとして多分IMOのほうにも日本ではこうしたよというようなことを伝える必要があるかと思えます。それが1つ。

それから、先ほど森本委員からもありましたけれども、AISの利用という形では必ずしもみんなレベルがアップしているわけではないので、その辺は十分注意してほしいのですが、たまたまAISについて、その利用は今IMOではe-ナビゲーションという形態

で活用を考えております。ですから、A I Sの一つの活用方法として、日本からひとつ提案をして、こういう利用の仕方を国際社会でも認めるようにというような方向を出すといいのではないかと思えます。

以上です。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。今の委員のご指摘に何かございますか。ありましたらお願いいたします。

【川崎安全課長】 先ほど申し上げましたように、このA I Sの目的情報の入力の方法については、何も決まってない状況でございまして、委員のご提言はそういった入力基準を今後日本から海外に向けて提案をしてみたいかというご提案かと思えますけれども、省令の制定の段階で諸外国ではどのような例があるのかというのをしっかり勉強させていただきまして、もし私どもで考えていることが国際的にも十分スタンダードになり得るといふことであれば、委員の言われるような方法もあるかと思えます。また、その過程の中でご相談する機会もあろうかと思えますので、その節はよろしく願い申し上げます。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。

どうぞ引き続きお願い申し上げます。

【上野臨時委員代理（影山）】 ちょっと質問とか意見を言いにくい感じもするのですが、せつかくですから言わせていただきます。

今日は内航業界という立場でご質問させてほしいのですが、2点あります。

1つは、要はそれぞれの規制手段等々については非常によく検討もされてきて、それも必要なのだろうとわかるのですが、規制を受ける側の立場から言いますと、それによってどういう効果があるのだと。要はまさに政策評価的に言うと、こういう規制を強化する部分、あるいはさっき申し上げた効率性を高める部分という話がありますけれども、なかなか難しいとは思いますが、こういった措置によって、例えば海難事故がどのくらい減るといふのを目標にするのか、しないのか、あるいは過去の事例を幾つか検討されて、こういったものは救えたよねというような検討を、今後、海上交通安全法なり港則法改正をされるに当たって、おそらくそういったあたりも議論になると思うのですが、その辺検討している状況があればちょっと教えていただきたいことが一点。

もう一点、先ほどからA I Sのお話が出てまいりました。これは確かに私も非常に問題だと思っていて、ご案内のとおり日本籍船については500トン以上のものが義務づ

けをされて、昨年7月に施行されたわけでありましてけれども、実は内航業界といいますと、いわゆる499とか199という非常に船数の多いところがそういった状況になっていない。これはおそらく業界のほうからお願いをして500トンにしてもらったのではないかとと思いますが、基本的にやっぱり高いですね。ご承知のとおりああいうものは、基準のあれですと、150万とか200万とかかかってしまって、とても一般船主さんたちが、はい、わかりました、つけましようという状況になっていないのも事実でありまして、そういう中で要するに簡易版をいろいろ検討されていると。技術基準も近々出されるという話もありますので、その辺の検討状況と、お値段も、例えばカーナビ並みになってくれれば、我々ももっと旗振りもしやすいし、それから、一般船主さんたちにしますと、日本語で出るようにしてくれないかと。これは外航船と違って、皆さん、英語が堪能なわけではないものですから、そういうようなことも、おそらくこれは技術基準の検討とか何かは、海上保安庁でないところでおやりかもわかりませんが、関係省庁にそういった業界のニーズもよく声が届くような形でご検討なり、後押しをしていただければと思っております。

以上でございます。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。これもコメントがもしございましたらお願いいたします。

【川崎安全課長】 1点目は定量的な効果ということかと思えます。最終的にはB/Cとか、そういうようなことかと思えます。ただ、なかなかB/Cが一般的には出しにくいという事情もあるのかなというふうに思っておりますし、また十分勉強してない部分もございます。それに関しまして、委員のほうからどういうものを目標にしているのかというようなことがございましたので、それについては、ビジョンの中にもございます。

【上野臨時委員代理（影山）】 33ページにありますけれども、今回の措置はこれのうちのぐらい寄与するのかなと思って。半減を目標にするわけですね。

【川崎安全課長】 そうですね。ですから、今回の施策につきましては、航行環境に不慣れた船舶による海難というのが約3割あるということ、それをターゲットにしてございます。中でも海上交通センターからの情報提供なりを聞いてないことに起因する事故が半分ぐらいあるということで、5年間を目標期間におきまして、その半減を目指したいと思っております。

2つ目がAISの簡易版についてのご指摘かと思えます。AISについては、今お話がございましたように、昨年6月に総務省の審議会でございます電気通信審議会のほうで

技術要件のご答申がございまして、現在、総務省におきまして関係の省令、規則の改正作業が鋭意行われているというふうに聞いてございます。早ければ、ことしの夏までにというようなお話も承ってございまして、私どもといたしましても簡易版のAISが普及されることによりまして、こういう航行援助の効率性がさらに上がればいいなというふうに期待をしているということでございます。

【上野臨時委員代理（影山）】 幾らぐらいになりそうかわかりませんか。

【川崎安全課長】 私ども聞いてございますのは、30万円程度ではないかなというように聞いてございます。

【上野臨時委員代理（影山）】 ありがとうございます。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。ほかに実際に船舶を運航されているお立場にかかわるところから何かございましたらお願いをしたいと思いますのですが、よろしゅうございますか。

【森本臨時委員】 すみません。1点だけ。

新しいレギュレーションで通報を求められる場合、AIS装備船がAISの中にバイナリーメッセージで送っている場合は、通報は一応免除されるという前提なのか、その辺の方向性だけちょっと教えてください。

【安尾航行安全企画官】 すみません。来島の通報ということですか。

【森本臨時委員】 来島ですね。

【安尾航行安全企画官】 ここには書いてございませんけれども、目的は船名を確認することにありますので、そのときにはAISを適切に運用している船については、個別の通報はなくてもいいのかなと考えてございます。ただ、実際には通信設定ができないといけませんので、そういう意味での何か確認というのは、場合によってはほかの海域も含めて考えていきたいなと思っております。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。ほかに。

【庄司臨時委員】 質問になるかもしれないのですが、またAISにこだわってしまうのですが、このAISの情報の精度は、先ほど森本委員もおっしゃったのですが、あまりいいものではない。それで、目的地などもこれから利用しようというのであれば、その情報の精度を上げる、正しい情報を入れる、そのことを促すというような方法とかも、もうされているのか、今後検討されるのか、例えば浦賀に入る大分手前から情報は違いますよというようなこともされるのか、その辺を教えてくださいませんか。

【安尾航行安全企画官】 A I Sが船舶に整備完了したのが昨年の夏ということで、順次搭載されてきたわけですが、その過程において、当初は目的地がほとんど入っていないとか、運用において機械のリンクがうまくいっていないとか、そういうような状況が確認されております。

それにつきましては、発見次第というか、注意できる場所は無線で注意し、場合によっては入航した後に関係省庁と協力をしながら、適正化を図るように努力をしております。現状におきましては、運用開始した当初よりは相当よくなっているというふうな認識をしております。今後もうこういう努力は必要だとは思いますが、ちょっと時間はかかるかもしれませんが、そういう活動を続けることによって適正な運用が図られていくのだらうと、このように考えております。

【松田委員】 古い法律をこうやって見直すというのは非常に必要なことで、放っておけば、それなりに世の中何とかなっていているのでしようけれども、ご指摘になった案件、それぞれごもっともだと、素人考えですけれども思います。積極的に見直して、より安全なものにしていくという努力は必要だと思いますので、ぜひ努力していいものをまとめていただきたいというふうに思います。

【杉山（武）分科会長】 大変ありがとうございました。

【藤澤臨時委員】 海上交通センターの機能についてちょっとお伺いしておきたいなと思っております。これは定点で膨大にわたる周辺のいろんな状況を総合的に判断していく、あるいは流木だとか、海上のいろんな障害物、そういったものも場合によっては通報するのだと、このようになっているわけですが、船舶というのは移動、動いていますので、乗船している船長あるいはパイロット、また、それに加えて海上交通センターからいろんな情報を提供し、場合によっては船舶に指示をする、このようなところがかなり以前より進んでいる内容になっているかなと思っておりますけれども、一点ご質問したいのは、海上交通センターが船舶から入る情報以外に、どういう形で水域、定点ですから、船はかなり膨大なエリアを動いていますので、その情報の収集というのは、機能的にどのようにして収集できるようになっているのですかね、ひとつお願いします。

【安尾航行安全企画官】 非常に全般的な話になるのですが、一番海上交通センターで情報の収集のメインのツールというのがレーダーですね。海域をカバーするようなレーダーを装備している。それから、必要に応じてテレビカメラのようなものをつけて、カメラで見るというようなこともございます。あとは、各種船舶からいただく情報ですと

か、必要に応じては当庁の巡視船、これは海域を見回りしておりますので、これら船からの情報、それからあとは工事情報とか、そういうものにつきましては各種制度、届出ですとか許可ですとかというものがございますので、そういうもので得られた情報ということで、いろんな方法を使いながら情報は集めているという状況でございます。

今回のAISもまさにその一つのツールということで、海域を動いている船の船名ですとか、動きがリアルタイムでわかるようになってきたということで、今回、その部分は格段にやりやすくなったというものでございます。

【藤井航行指導室長】 一つ加えますと、特に一般船が航行するのに危険な状況が発生しがちな漁船の情報であるとか、例えば船曳網であるとか、瀬戸内のこませ網であるとかは、集中的に巡視艇を派遣しまして、位置を把握してセンターに集約して関係者に周知する、こういうような特別な体制をとっているところもあります。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。ほかによろしゅうございますか。

【杉山（雅）委員】 安全確保のためにいろいろ工夫をされている、この内容につきましては、私はよく考えられた結果だということで異論はございません。希望あるいは意見という形で若干述べさせていただきますと、先ほど来各委員の方が出されておりますAIS、これが500トン以下の船舶に対して、もし整備が進めば安全が向上するというのは、これまで新ビジョンを検討してきた中で明らかになったというように思います。もちろん正常に機能しているということが前提でございますけれども。

そこで、この制度改正を機に、何とか500トン未満の船舶でもAISを設置してもらえないだろうかということのご検討、設置主体は事業者なものですから、事業者の事業環境に依存していますので、もし検討の余地があればという前提条件ではございますけれども、その事業環境の整備についてご検討いただけないか。

と申しますのは、普及が進めばそれだけAISの販売台数が多くなってくれば、当然単位当たりのコストが低くなるということが考えられますので、ぜひそのことを踏まえた上でご検討いただけないか。また、行政におかれましても、AISの普及がどういう条件が用意されれば、整備されれば進むのかということについて、これもご検討をいただければ大変ありがたいということでございます。

これは意見でございますので、別段ご回答いただく必要はございません。

【杉山（武）分科会長】 ありがとうございます。引き続きございましたらどうぞ。よろしゅうございますか。

そうしますと、大変貴重なたくさんのご意見あるいはご質問等を頂戴しました。基本的には今回ご説明のあった改正の方向についてはお認めをくださっていて、それをきちんとした改善に結びつけていくために必要な考え方とか注意事項等についてご発言があったというように理解をいたしましたけれども、そういうことでよろしゅうございますか。もしそうであるとすれば、本件につきましては、既に今日ご説明のあったその資料で特段のご異議はもうないというように考えまして、この内容で答申をさせていただくということにしたいと思いますけれども、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【杉山(武)分科会長】 ありがとうございます。

それでは、この当分科会の議決としては、本日ご審議いただいた内容でまいりたいと思います。今から公文書をお配りします。本日ご審議いただいた3枚物の資料、これを別紙というふうに位置づけて、それに添付する文書でありますけれども、これが今お手元に配られることと思います。これを持ちまして交通政策審議会会長にご報告をするということにいたしたいと思います。この件につきまして、もし何かご質問がございましたらお願いを申し上げたいと存じます。

お手元に渡りましたでしょうか。これを先ほどの3枚物の資料の上に載せた形で答申をするということになると思います。

それでは、特段のご質問がなければそのように取り計らわせていただきます。

本日予定しておりました議事は以上でございます。特にご発言等が委員の中からはなければ、進行を事務局にお返ししたいと思いますのでよろしくお願いたします。

【川崎安全課長】 どうもありがとうございました。

それでは、最後になりますけれども、海上保安庁次長の鈴木よりごあいさつを申し上げたいと思います。次長、よろしくお願いたします。

【鈴木海上保安庁次長】 海上保安庁次長の鈴木でございます。閉会に当たり一言ごあいさつ申し上げます。

まず、本日は長官の岩崎が本来は出席すべきであります、今紋別、稚内方面に出張しております関係で、私からご挨拶させていただく次第でございます。

本日は、当庁からご審議をお願いいたしました「新交通ビジョンを踏まえた海上交通の安全確保のための制度改正」につきまして、皆様大変お忙しい中をご審議いただきましてありがとうございます。特に昨年、この新交通ビジョンを熱心にご審議いただきまして、

それをまとめていただいた具体的な制度改正の第一弾の動きということで、杉山会長をはじめ、各委員の本日のご指摘を踏まえまして、よりよい制度改正ができればいいなと思っております。

特に法律改正になりますので、今このねじれ国会と言われている難しい国会状況の中で、なかなか法律を通すのは大変な作業であります。各省から出すのも、なるべく本数を絞れと言われておりますが、我々これから予定している法案は、本日ご説明したようにまさに海上の交通安全を少しでも向上させようというような内容のものでありますので、野党のほうにもよくご説明して、ご理解を得られれば、必ずや通していただけるのではないかと、これから頑張りたいと思っております。

それから、この法律でおしまいということではなくて、まさにこの法律をどううまく動かしていくかというのは、本日いただきました貴重なご意見を踏まえて、その先の政省令とか、あるいは具体の基準づくりみたいなことをやっていく必要がありますし、それから海上交通ビジョンでうたわれております残りの施策についても、これからしっかりと進めていかなければいけません。

それから、今ご指摘がありましたAISをもっと普及させるように努力、あるいは小型船舶、漁船をもっとちゃんとすべきではないかというようなお話もしっかりやっていかなければいけないと思っております。

ご案内のように、私ども交通部というのは、灯台部を改組して誕生いたしまして、海上交通安全全般をソフトの面も含めてしっかり取り組んでいこうということでやっておりまして、今回の法律改正はそのまず一番大きな動きでありまして、これをきっかけとしてさらに海上交通の安全がきちっと図れるように努力をしていきたいと思っておりますので、引き続きご支援のほどをよろしくお願ひしたいと思っております。

それから、先ほど説明がありましたようにこの法律の具体的な運用のところで、またこの審議会のご審議をいただくようなことになろうかと思っておりますので、その際にはよろしくお願ひしたいと思います。

本日はお忙しい中をほんとうにありがとうございました。

【川崎安全課長】 それでは、これをもちまして本日の海事分科会を終了させていただきたいと思ひます。

ほんとうにどうもありがとうございました。

— 了 —