

交通政策審議会 第25回海事分科会

平成25年5月14日

【大谷企画調査室長】 定刻より若干早いようでございますが、皆様おそろいでございますので、これから交通政策審議会第25回海事分科会を開催させていただきます。

最初に、クーズビズ、ノーネクタイ・ノー上着ということでやらさせていただきますことをご理解いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

まず、本日の議題でございます。諮問第174号「船舶交通の安全・安心をめざした取り組みについて」でございます。

申しおくれましたが、私、事務局を務めさせていただいております海上保安庁交通部企画課企画調査室長の**大谷**でございます。どうぞよろしくお願いいたします。当分の間、議事進行をさせていただきます。

本日、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。委員21名中、本日は17名のご出席でございます。交通政策審議会令第8条第1項によります定足数を満たしておりますことをまずご報告申し上げます。また、当分科会につきましては、情報公開の観点から、会議自体を公開するとともに、議事録等に関しましては、国土交通省、海上保安庁のホームページ等で掲載することといたしております。どうぞよろしくお願いいたします。

それから、会議に先立ちまして、携帯電話をお持ちの方はマナーモードへの切りかえを、ご協力のほどをお願いいたします。

それでは、冒頭に当たりまして、北村海上保安庁長官よりご挨拶を申し上げます。北村長官、よろしくお願いいたします。

【北村長官】 皆様、こんにちは。今、長官をしております北村と申します。昨年の9月から長官をさせていただいております。ちょうど今で8カ月でございます。本日は、この分科会のために委員にお忙しい中をご就任いただき、しかもご出席いただき、ほんとうにありがとうございます。

さて、去年の9月から長官にならせていただいておりますけれども、海上保安庁をめぐる今の問題というと、すぐ尖閣だと言われます。9月11日に尖閣3島を取得して以来、ちょうど8カ月であります。日数で言うと240日ぐらいになるのですが、それ以降、よ

く中国の公船で「海監」とか、そういう名前をニュースなんかで見られたことがおありかと思いますが、そういうのが来ている日が160日強なんです。240日のうちの160日ですから、大体3日に2日は来ているということでありまして、来てない日は何かというと、台風とか、非常にしけて、向こうもたまらないと思って来てない日でありまして、基本的にはそういう日以外は毎日来ている状況であります。実は今日も3隻ぐらい今おりますが、160日ぐらいのうち、4回に1回ぐらいは領海内に入ってきております。きのう実は祝賀会がありまして、きのうも来ておりまして、なかなか出てくれなくて困っていたのですけれども、そんなことを尖閣では繰り返しておりますが、きのうもちょっと申し上げたのですけれど、尖閣はよく話題になりますので常にお話はするのですが、我々は何も尖閣の仕事だけをやっているわけではありません。これも非常に大切な仕事ではありますけれども、それ以外の仕事も我々にとっては非常に大切な仕事で、この交通以外で言えば、まず海難救助、これは人命を救う話ですから、これが手薄になっては絶対いけない。それから、我々は警察機関ですから、海上の犯罪の取り締まりだとか、消防だとか、さらには大陸棚調査のような海洋研究調査だとか、そういうのもいずれも大切であります。

そして、今日話題の船舶交通、特にふくそう海域におけます船舶交通をどう安全確保するかというのが、我々にとってはすごく大きな問題でありますし、いざ、例えば東京湾などで大きな事故が起こったりしたら大変なことになるわけですし、そういう意味で、この課題は大きな課題であります。そして、この課題は我々の他の分野と違って極めて行政的な課題であります。特に船舶交通というと、もちろん安全確保なのですが、交通容量をできるだけ増して、できるだけスムーズに動かすという要請も一方であるわけでございます。

船も随分進歩したわけですし、特に最近はAISといまして、船の進路だとか速度だとか位置がわかる情報を、ある大きさ以上の船舶には義務づけられていますが、そういうもので船の位置が我々のほうもある程度わかっています。そういうものに対していろいろ情報提供を指導することによって、お互いの船舶交通の安全を図ることができるようになっておりまして、もっとそれがうまくできないかというのが、実は我々の思いとしてはあるのですけれども、空と違って船のほうはそういう情報提供ができる対象になる船舶は、ある意味では大きな船に限られています。どうしてもそれ以外の小さな船とかプレジャーボートとか漁船というのは、AISという設備を義務づけられておりませんし、持っていないところがほとんどですから、なかなかそのあたりに限界があります。

ただ、船舶交通の事故、海難事故というのは、去年は最近10年間では一番少なかった

です。幸いにしてだんだん減ってはきておりますが、まだ7割は、今申しました漁船だとかプレジャーボートなどの小型船にかかわる事故でありまして、そのあたりを何とかもう少しできないかというのが皆の思いであります。

かつ、そのあたりを対応するとともに、一方でいろんな輸送量というのも増えてきていますから、できるだけスムーズにいきたい。常に我々の分野では漁業との調整というのは、実際はすごく悩んでしまっておるところがありますが、そういうものも技術進歩も踏まえて、我々のほうの能力アップもして乗り越える手がないかといういろいろ試行錯誤はするのですが、なかなかまだブレークスルーはできていないというのが我々の状況であります。

この海の交通に関しても、5年に1回ずつ新たに次の目指す方向というのをつくって頑張っていこうというところをございまして、実は前回、今申しましたようなA I Sだとか、そういう情報提供をさらに強力にすることによってというのを一つ出していただき、我々もそれに沿ってこの5年間で大分改善ができた。今度は、その次の5年間を目指してやっていきたいと思っているところをございまして、今日も、いつもお世話になっている先生方をはじめ、それぞれの分野の先生方をございますので、また我々のほうのいろんな状況をよく聞いていただいて、またいろいろなご指導、アドバイスを頂戴し、何とか次の5年に向けていいビジョンができればと思っておりますので、どうぞよろしく願い申します。

冒頭こういうご挨拶をしておきながら大変恐縮でございますが、私、ちょっとこの後別な用がありまして、この場だけで失礼させていただきますけれども、どうぞこの分科会、よろしく願い申し上げて、冒頭の挨拶とさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

【大谷企画調査室長】 続きますので、本日ご出席の委員の方々をご紹介させていただきますが、マスコミの方々のカメラ録りはここまでとさせていただきますので、以後の撮影はご遠慮いただきますようよろしくお願いいたします。

お手元に配席図、それから委員名簿をお配りしておりますので、ご参照いただきたいと思います。名簿順に委員からご紹介させていただきたいと思っております。

まず、当海事分科会会長、中央大学法科大学院教授の落合委員でございます。

【落合分科会長】 落合です。どうかよろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 ポストンコンサルティンググループ、パートナー&マネージングディレクターの秋池委員でございます。

- 【秋池委員】 秋池でございます。よろしくお願いいたします。
- 【大谷企画調査室長】 情報・システム研究機構国立情報学研究所名誉教授の浅野委員でございます。
- 【浅野委員】 浅野でございます。よろしくお願いいたします。
- 【大谷企画調査室長】 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授の鎌田委員でございます。
- 【鎌田委員】 鎌田でございます。よろしくお願いいたします。
- 【大谷企画調査室長】 早稲田大学法学部教授の河野委員でございます。
- 【河野委員】 河野でございます。よろしくお願いいたします。
- 【大谷企画調査室長】 キャスター、千葉大学客員教授、木場委員でございます。
- 【木場委員】 木場でございます。よろしくお願いいたします。
- 【大谷企画調査室長】 続きまして、臨時委員をご紹介します。
- 日本船主協会副会長の五十嵐委員でございます。
- 【五十嵐委員】 五十嵐でございます。よろしくお願いいたします。
- 【大谷企画調査室長】 東京海洋大学名誉教授の今津委員でございます。
- 【今津委員】 今津です。よろしくお願いいたします。
- 【大谷企画調査室長】 日本内航海運組合総連合会副会長の小比加委員でございます。
- 【小比加委員】 小比加でございます。よろしくお願いいたします。
- 【大谷企画調査室長】 日本船長協会会長の小島委員でございます。
- 【小島委員】 小島です。よろしくお願いいたします。
- 【大谷企画調査室長】 日本旅客船協会副会長の鈴木委員でございます。
- 【鈴木委員】 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。
- 【大谷企画調査室長】 大日本水産会常務理事の長岡委員でございます。
- 【長岡委員】 長岡でございます。よろしくお願いいたします。
- 【大谷企画調査室長】 日本水先人会連合会顧問の福永委員でございます。
- 【福永委員】 福永です。よろしくお願いいたします。
- 【大谷企画調査室長】 全日本会員海員組合組合長の藤澤委員でございます。
- 【藤澤委員】 藤澤です。よろしくお願いいたします。
- 【大谷企画調査室長】 外国船舶協会専務理事の前田委員でございます。
- 【前田委員】 前田でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 東京大学大気海洋研究所国際連携研究センター所長補佐・教授の道田委員でございます。

【道田委員】 道田でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 日本海難防止協会専務理事の渡部委員でございます。

【渡部委員】 渡部でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 なお、本日、竹内委員、友野委員、藤井委員、服部委員の計4名におかれましては、所用のためご欠席でございます。

続きまして、事務局であります海上保安庁からの出席者をご紹介します。

総務部長の天谷でございます。

【天谷総務部長】 天谷でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 交通部長の鈴木でございます。

【鈴木交通部長】 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 総務部参事官の藤井でございます。

【藤井参事官】 藤井です。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 総務部政務課長の永松でございます。

【永松政務課長】 永松です。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 海洋情報部企画課長の城戸でございます。

【城戸海洋企画課長】 城戸です。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 交通部企画課長の金子でございます。

【金子交通企画課長】 よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 交通部安全課長の鈴木でございます。

【鈴木安全課長】 鈴木です。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 交通部計画運用課長の渡邊でございます。

【渡邊計画運用課長】 渡邊です。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 交通部整備課長の五十嵐でございます。

【五十嵐整備課長】 五十嵐です。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 本日の出席者につきましては以上でございます。

次に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。

まず、お手元の交通政策審議会第25回海事分科会配布資料一覧、それから配席図、議事次第、委員名簿がそれぞれ白黒で縦型1枚でございます。

それから、資料1といたしまして、諮問第174号「船舶交通の安全・安心をめざした取組みについて」が一式で、資料1-1から1-3ということで23ページ物、カラー横刷りでございます。

また、資料2といたしまして、同じく諮問174号の論点整理、これが一式、資料2-1から2-5まで25ページ物でございます。

それから、資料3といたしまして、今後の審議スケジュール（案）というもので、カラーの2枚物でございます。

また、参考資料といたしまして、本海事分科会への諮問、付託、これの文書が1点、それと用語集といたしまして、資料に記載しております単語の語意を整理したもの、これが1部ございます。

以上が配付資料でございます。漏れや見にくい点がございましたら、手を挙げて近くの職員に申しつけください。

それでは、議事に入りたいと思います。

ここからの議事進行につきましては、当海事分科会の落合会長にお願いしたいと思います。落合会長、よろしく願いいたします。

【落合分科会長】 この会の進行を務めさせていただきます落合でございます。スムーズな進行にご協力のほどをお願いしたいと思います。

それでは、当分科会に委ねられております諮問第174号「船舶交通の安全・安心をめざした取組みについて」、これにつきまして審議に入りたいと思います。

本日は、今後の船舶交通安全政策の方向性を検討するため、論点整理、これを行うということをこの会議の目標として行いたいということでもあります。

それでは、事務局のほうから資料1、資料2の説明をお願いいたします。

【田口企画調査室主任官】 承知いたしました。資料説明を担当いたします交通部企画課企画調査室の田口と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、諮問内容のご確認をいただきたいと思います。参考資料1の諮問文書をごらんいただきますようお願いいたします。よろしいでしょうか。

交通政策審議会への諮問について。

国土交通省設置法第14条第1項第1号の規定に基づき、下記の事項について諮問する。
諮問第174号、船舶交通の安全・安心をめざした取組みについて。

諮問理由、我が国における海難隻数は、様々な船舶交通安全に係る施策の推進により減

少傾向にあるものの、依然として多くの海難が発生し、毎年貴重な人命・財産が失われている。今後においても、船舶の大型化の進展、船員の高齢化、船舶の高船齢化により潜在的な海難のリスクが高まっていくものと考えられる。

海上保安庁においては、現在、海上交通センターの運用強化やAISを活用することで、個々の船舶に対するきめ細やかな安全情報の提供を行い、航行安全環境の維持、向上に努めている。他方、航海用電子海図の搭載義務化の進展やAISの高度化など、新たな環境変化も著しいものがある。

さらに、平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、多くの船舶及び航路標識に甚大な被害をもたらしたが、その経験を踏まえ、今後、発生が予想される大規模災害に対する船舶交通の安全対策についても、速やかに対策を講ずる必要がある。

このような状況の中で、我が国の経済活動の根幹を支える船舶交通の安全のより一層の向上を図る必要があることから、新たな船舶交通安全政策の方向性及び具体的施策について、本審議会のご意見を賜りたく、諮問するものである。

以上が諮問内容でございます。

それでは、資料説明のほうに移らせていただきたいと思います。

まず、資料1のほうでは、今後の船舶交通安全政策を検討する上での背景として取りまとめてございます。また、資料2のほうは、取りまとめるビジョンの全体像を示しまして、それぞれの区分での論点を整理したものでございます。これらの資料につきましては、事前に委員の皆様へ説明させていただきまして、その中にご質問などを踏まえまして、もう少しわかりやすいよう、見やすいよう修正を加えてございますが、論旨としては変わっているものではございませんので、この場での説明は簡潔に、要点のみ説明させていただきたいと思います。

それでは、資料説明を進めさせていただきます。

資料1、2ページをごらんください。

資料1-1、「はじめに」といたしまして、船舶交通安全政策に関する法律、海上保安庁が所管している法律を整理してございます。

次のページをごらんください。3ページ、海上交通ルールの概要を簡単に整理してございます。海上交通ルールはここに示しています3つの法律で定められています。上段の海上衝突予防法、これは国際規則、条約に基づいて定められたもので、日本周辺の全ての海域に適用される海上交通の一般ルールでございます。

下段の海上交通安全法、こちらのほうは船舶交通がふくそうする東京湾、伊勢湾、瀬戸内海に適用される特別な交通ルール。下段右の港則法は、入出航船舶の多い500港に適用される特別な交通ルールとなっております。

次に、4ページに航路標識の概要として整理してございます。

4ページ、航路標識でございます。航路標識と申しますのは、航行する船舶の指標とするために設置しました灯台などの施設を申します。航路標識法は、この航路標識の設置、運営のためのルールを定めたものでございます。

それでは、航路標識にはどのようなものがどのくらいあるのかということで、次のページに示してございますので、5ページをごらんください。

5ページ、上段のグラフでございます。海上保安庁が所管しております航路標識の基数の推移を示してございます。平成14年度がピークで、おおむね5,600基ございました。必要性を踏まえまして、最適配置、廃止を進めまして、現在では右下に記載しておりますとおり5,327基となっております。

中段から下のほうで、現在の航路標識の基数、種類をそれぞれ示してございます。各標識の機能につきましては、参考資料2の用語集のところ、後ろのほうに写真をつけて記載してございますので、後ほどでも見ていただければと思います。この場での説明は省略させていただきます。

次に、資料1-2として、交通ビジョンの現在の船舶交通安全政策を整理してございます。7ページをごらんください。

まず、上段に交通ビジョンの性格としまして、海上交通安全行政が果たすべき役割と方向性及び手法を示したものであるということを示してございます。その下に平成15年から19年度を計画期間としました第1次交通ビジョン、それから平成20年から25年度を計画期間とした第2次交通ビジョンについて、それぞれ重点施策と目標を整理してございます。

第2次ビジョンのほうでは、1次ビジョンで構築しましたAISのシステムを活用しまして、ソフト面を充実・強化した安全政策、こういったものが中心となっております。

次に、現在の船舶交通安全政策、こちらについての説明でございます。8ページをごらんください。

第2次交通ビジョンの全体像を整理したものでございます。背景としまして、安全対策の実施状況や海難の現状、原因、環境の変化を踏まえ、基本理念として安全性の確保や効

率性の向上などを掲げ、平成20年からおおむね5年間の課題及び重点施策を取りまとめているというような全体的な流れでございます。

重点施策につきましては、6つの施策区分の中でそれぞれ具体の施策を掲げてございます。また、施策展開に当たっての重要事項として、戦略的技術開発、また規制の不断の見直しなどの整理を行ってございます。

この重点施策の代表例といたしまして、AISの整備等を踏まえた航行安全対策、効率性の向上の概要を次のページに整理してございます。9ページでございます。

現在の船舶交通安全政策、法律改正の概要でございます。海上交通ルールを定めています港則法と海上交通安全法、これを平成21年7月に改正いたしまして、22年7月に施行してございます。改正の概要としましては、AISの導入より海上交通センターで船名把握が自動化されたこと等を踏まえ、危険防止のための航行援助を充実するための改正を行ったというもの、また、海難発生状況を踏まえまして、海域の特性に応じた新たな航法を設定するための改正を行ったというものでございます。ポンチ絵の中で赤字で示しています事項、これが改正の事項でございます。資料の左側が航行援助充実のための改正事項、右側が新たな航法としての改正事項となっております。

それでは、これらの重点施策を推進した結果としまして、第2次交通ビジョンで設定いたしました3つの計画目標、これがどのようになったかということ、次の10ページに示してございます。

3つの計画目標の達成状況を整理しています。左から、1点目はふくそう海域における衝突・乗揚海難の減少に関する目標、2点目は、台風・異常気象下の港内における大型船舶の海難隻数に係る目標、3点目は、プレジャーボート海難等に伴う死者・行方不明者数の減少に係る目標でございます。3つの計画目標とも達成することができています。

これらの達成状況、それから関連する施策の実施状況、こういったものを評価した資料を11ページのほうに掲載してございます。

この資料は国土交通省政策評価基本計画に基づきまして、平成24年度末に有識者の方々のご意見を踏まえながら取りまとめた政策レビューの結果でございます。主な課題と今後の対応方針という整理がなされてございます。今後の船舶交通安全政策に反映していく必要がある事項かというふうに考えてございます。

課題といたしましては4点ございます。上からふくそう海域の安全対策、港内の安全対策、小型船の安全対策、最新技術の活用でございます。それぞれ課題の右側に対応方針を

整理してございますが、説明は省略させていただきたいと思えます。

続きまして、資料1-3、船舶交通安全政策を取り巻く状況でございます。13ページを開いてください。

海難の現状を整理してございます。左のグラフは、船舶事故隻数の推移を示してございます。事故隻数は減少傾向という状況でございます。平成24年は2,261隻となりまして、過去10年間で最少となっております。右のグラフは船舶の種類別に推移と割合を整理したものでございます。全体的に減少傾向にある中、青の折れ線グラフで示してありますプレジャーボート、これにつきましては横ばいといった状況で推移してございます。

また、下の円グラフ、こちらは船舶の種類別の事故割合を示したものでございます。全体の約7割を漁船、プレジャーボート、遊漁船といった小型船舶が占めている状況となっております。

次のページに各海域の海難の状況を整理してございます。14ページをごらんください。

左のグラフでございます。ふくそう海域の船舶事故隻数の推移を示してあります。おおむね減少傾向といった状況になってございます。10ページのところで政策の評価をしたときには、一部の船舶、一部のふくそう海域の中で、そういった状況の中で整理しまして、大きく減少しているという状況が見えたわけですけれども、ふくそう海域全体、全ての船舶として整理したこのグラフでは、わずかながら減少傾向といった状況になっているところでございます。

右のグラフは、衝突・乗揚海難の隻数と死亡・行方不明者等を伴う重大海難の発生状況を示したものでございます。内側の円グラフが衝突・乗揚海難の隻数を海域別で示してございます。外側の円グラフが重大海難の隻数を海域別で示したものでございます。それぞれ赤字でパーセント表示したものが、各海域での重大海難の発生確率となっております。全体の衝突・乗揚海難のうち、8%が重大海難に発展している状況でございます。中でも準ふくそう海域とその他の海域につきましては、やや高い状況といったところとなっております。

次に15ページをごらんください。左のグラフは死者・行方不明者を伴う船舶海難隻数を示してございます。上の円グラフは過去10年の事故隻数を整理したものでございます。全体の約9割が小型船舶が占めている状況でございます。

一方、右のグラフにつきましては、死者・行方不明者数を示してございます。全体の約8割を小型船舶が占めている状況となっております。

次に、外国船舶と日本船舶の海難の状況について16ページで整理してございますのでごらんください。通航船舶と海難発生状況ということでまとめてございます。

上段は、全海域で整理したものでございます。AISの搭載船舶の通航隻数、1日約5,000隻ございますが、これの通航割合、日本船舶と外国船舶の整理、こちらのほうでは、日本船舶が約3分の1、外国船舶が約3分の2という状況となっております。

また、過去5年間のAIS搭載船舶による海難隻数を整理しましたところ、日本船舶が約3分の1、外国船舶が約3分の2ということで、通航船舶の割合にほぼ比例しているという状況になってございます。

下段はふくそう海域での通航割合と海難発生割合を同様に整理したものでございます。交通割合は、日本船舶が6割を占めてございまして、外国船舶は4割を占めている状況でございます。

しかしながら、海難の発生割合で見ますと、日本船舶は3分の1、外国船舶が3分の2ということで、外国船舶の海難発生確率として見ますと、日本船舶の約3倍といった状況となっております。

それでは、こういった海難によりまして社会経済にどのような影響を与えるかということで、次のページに整理してございます。17ページをごらんください。

まず海難による被害では、当事者被害として船体の損傷に係る損失、または積み荷の損傷に係る損失などがございます。そのほかにも、第三者被害として水上輸送活動に係る損失、水産資源に係る損失などにも波及するといった状況となっております。

上段右のほうに整理してございますのが、平成24年の海難による損失の試算額を示してございます。沿岸20海里以内で発生しました100トン以上の船舶、衝突・乗揚海難320隻よるものとして試算しましたところ、980億円の損害額といった状況となっております。1隻当たり約3億円の損害額といった状況になります。

下段のほうには、近年発生しました大きな海難による損失額、それから、東京湾で大規模海難が発生した場合ということで推定被害額を掲載してございます。説明のほうは省略させていただきたいと思っております。

次に、環境の変化としまして18ページからまとめてございます。18ページは船舶の大型化の状況を示してございます。

左のグラフは、東京湾、伊勢湾、大阪湾の主要港に入港した船舶の隻数、それと総トン数から1隻当たりのトン数を整理したもので、これを10年前と比較しましたところ、約1.

2倍から1.5倍に拡大している状況でございます。

右のグラフは、同様に取扱貨物量を整理したものでございます。1隻当たり約1.2倍から1.3倍に取扱貨物量が拡大している状況となっております。

次に19ページでございます。19ページは我が国の貨物輸送における船舶輸送の状況としまして、国内貨物、国際貨物の推移を輸送モード別で整理したものでございます。

上段は国内貨物の輸送量、下段は国際貨物の輸送量の過去10年の推移を示してございます。国内、国外とも輸送量は減少傾向といった状況となっております。

また、これらの貨物輸送において海運が占める割合ということで見ますと、国内輸送が30%から40%、国際輸送につきましてはほぼ100%を占めている状況でございます。海上交通を遮断することで社会経済活動に大きく影響するおそれがあるということがうかがえます。

次に船舶への搭載が義務つけられましたAIS、それとECDISというものについて次のページに整理してございます。20ページでございます。

上段左につきましては、船舶自動識別装置、AISというものの搭載義務化の整理をしてございます。平成20年7月までに対象となる船舶への搭載が完了しているという状況でございます。上段の右側につきましては、日本船舶のAISの搭載状況を整理したものでございます。本年2月12日現在で2,794隻にAISが搭載されているという状況でございます。23年から搭載が順次拡大している状況がうかがえます。

また、下段の図でございますが、電子海図情報表示装置、ECDISというものの搭載義務化について整理してございます。昨年の7月から新造船の500トン以上の旅客船、それから3,000トン以上のタンカーに搭載が義務づけられ、平成30年7月までに対象となる船舶に順次搭載がなされるといった状況となっております。

次に21ページをごらんください。ここでは海上での情報通信環境が改善することで、効果的な情報収集、情報提供が可能となることが期待されるという考えのもとで、情報通信技術の進展状況を整理してございます。

左は情報伝達ツールとなります海上ブロードバンドの動向について整理したものでございます。平成24年3月に電波法施行規則が改正されまして、5ギガヘルツ帯無線アクセスシステムの利用範囲が海上まで拡大したという状況となっております。今後、海上でも高速度・大容量の情報伝達が可能となることが期待されるといったところでございます。

右側は、スマートフォン・タブレット型端末の普及状況を整理したものでございます。

今後、安価で手軽な情報処理ツールということで活用が期待されているというところがございます。こういった情報の伝達ツール、表示ツールが一般的に普及・拡大していくということが、今後の大きな技術的な見通しになるかと考えてございます。

次に、環境の変化としまして、交通業務の関係予算の推移を整理してございます。22ページをごらんください。

今後の船舶交通安全政策を推進するに当たって必要となる予算、非常に厳しい実情ということを示してございます。上のグラフは灯台などを整備するための航路標識整備事業、公共事業費の推移でございます。下のグラフは業務運営費の推移を示してございます。どちらも10年前の平成15年度予算に対しまして大きく減少してきているといった状況となっております。

最後は、東日本大震災における船舶・航路標識の被害状況を23ページに整理してございます。船舶の被害状況につきましては、多数の漂流船舶が発生しまして、港内で座礁するなど多数被害が発生してございます。また、航路標識につきましても158基に被害がございまして、うち59基が倒壊、傾斜といった大きな事故に至っています。また、53基が消灯といった状況になってございます。

このほか、資料右下のほうに表示してございますのが、東京湾での避難船舶の状況で、大きな混乱には至ってございませませんが、港内から避難した船舶が湾内で多数滞留し、密集したといった状況になっているというところでございます。

以上が資料1としまして現状の整理でございます。

続きまして、資料2、論点整理の資料でございます。3ページをごらんください。今後の船舶交通安全政策を検討するに当たっての全体像を示しているものでございます。資料の上のほうに区分で整理してございまして、左から現状・環境の変化を踏まえまして、どのような基本認識、スタンスに立つのかといった整理をし、また安全性に関する目標を明確に立て、重点施策を整理するといった流れを示しているものでございます。

重点施策の論点としましては、安全対策の強化・効率性の向上、また、大規模災害対策、社会資本の適切な維持管理、体制の整備として具体的施策を整理し、また、施策展開に当たっての重要事項を整理することを示しているものでございます。それぞれでの区分の論点項目につきましては、概要を次のページ以降で整理してございますので、次の4ページをごらんください。

4ページ、資料2-2、現状・環境変化というところでございます。ここの内容につき

ましては、資料1で説明させていただいておりますので、資料の添付は省略してごさいます。説明につきましても省略させていただきたいと思ひます。

それでは、資料2-3、基本的認識といたしまして6ページを開いてください。

まず、①としまして政策の方向性を整理してごさいます。「安全性と効率性の向上」の理念を維持していく必要があるとの認識でごさいます。

②としまして、最新技術を積極的に導入したハード、ソフトの施策により、効率的な安全対策を講じていく必要がある。

また、③としまして、海事局、港湾局、水産庁等の海事関係行政機関や海難防止団体等と連携した取り組みが重要との認識でごさいます。

さらに、④として、東日本大震災の教訓、切迫する首都直下型地震等を踏まえ、大規模災害等においても安全な船舶交通環境を確保することが必要との認識でごさいます。

また、⑤としまして、社会資本の老朽が進む中、予算の制約等を踏まえ、新たな技術を取り入れ、施設の長寿命化など、戦略的な維持管理が必要との認識。

⑥としまして、ハード、ソフトの施策の展開、それらを運用する職員の能力向上といったこと。

また、⑦としまして、マネジメントサイクルを通じた施策の立案、見直し、また予算、組織、定員の集中投入による業務執行体制の強化が必要といった認識でごさいます。

次に、計画期間と目標について7ページのほうに整理してごさいます。

計画期間、上段のほうですが、これにつきましては、5年程度を期間といたしまして、施策については計画期間での実現を念頭に置いた施策、また長期間にわたる施策にあつては、計画期間内でなす事項を整理したいと考えてごさいます。

目標の設定につきましては、計画期間終了期に達成する数値目標を設定することとしまして、海難減少や低発生水準の維持といったものの目標を設定したいと考えてごさいます。

次のページをごらんください。8ページでごさいます。

第9次交通安全基本計画というものでごさいます。平成23年から27年度を計画期間とした陸、海、空の基本計画となつてごさいます。この計画におきまして、資料中段のほうに記載しておりますとおり、海上交通の安全に関する数値目標が設定されてごさいます。

1点目が、我が国周辺で発生する海難隻数について、平成27年度までに1割減といった目標。2点目が、ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の防止として、発生数ゼロといった目標。この2点が設定されている状況でごさいます。

この目標を達成するための施策としまして、現状の第2次の交通ビジョンで掲げました重点施策を下段で整理しております対策の中に盛り込んでいるといった状況になってございます。交通ビジョンに定めた重点施策を推進するうえでの上位規則のような関係が、この交通安全基本計画でございます。

もう一つ同様な上位規則のような関係にあるものを、次のページに整理してございます。9ページでございます。

海洋基本計画、平成25年から29年度の計画ということで、本年4月26日に第2期目の計画が閣議決定されたばかりでございます。この計画の中では、数値目標は設定されてございませんが、中段に整理しておりますとおり、海洋の安全の確保など基本的方針、また、下段のほうに主な取り組みといったものが整理されているところでございます。こういったところにビジョンで定めた施策について盛り込んで、今後も展開していくといったことになっていこうかと考えてございます。

次に資料2-4、重点施策の論点でございます。11ページから20ページで、安全対策の強化・効率性の向上とした論点で整理してございます。

まず11ページをごらんください。ふくそう海域の安全対策とした1点目の重点施策、それと体制の整備とした論点についても入ってございます。現状につきましては、第2次ビジョンで推進しました法改正の概要を整理してございます。

問題点としましては、1点目が海上交通センターの不断の運用が必要としたもので、政策レビューの結果に沿った整理でございます。

2点目が、強潮流時、対水速力が確保できない船舶によって航路内の交通流が滞留する、こういったことで衝突・乗揚海難というもののおそれがあるといった問題でございます。

検討課題といたしまして、1つ目は、海上交通センターの機能充実、潮流情報の高精度化により安全性・効率性の維持・向上を図るといった必要があるのではないかと考えているものでございます。

また、運用管制官等の育成体制、これの充実強化が必要ではないかと考えているものでございます。

次のページをごらんください。ふくそう海域の安全対策の2点目の重点施策としての整理でございます。

現状に記載してございますのは、来島海峡航路、ここでの航法の問題を整理してございます。順中逆西と呼ばれております世界唯一の特殊な航法が採用されていまして、外国船

など航法を知らない船舶による迷走、逆航がたびたび発生しているといった状況です。第2次ビジョンの推進により、法改正によりまして海難隻数というものは減少している、下のほうにグラフを記載してございますが、そういった状況がうかがえます。

しかしながら、問題点としましては、迷走、逆航といった特異事例、海難に至っていない事例でございますが、こういったものが年平均約15隻発生しているといったところがございます。このため、検討課題といたしまして、関係機関と連携した航路形状・航法の見直しの検討、こういったことが必要ではないかと考えているものでございます。

次に13ページをごらんください。準ふくそう海域の安全対策でございます。東京湾、伊勢湾、瀬戸内海といったふくそう海域をつないでいる海域をふくそう海域と呼んでございます。現状に示しておりますとおり、衝突・乗揚の海難というものの発生が多い。また、死亡・行方不明者を伴う重大海難に発展する率も高いといったことから、AISによる船舶の監視、乗揚の防止、こういった情報提供を実施してきたといったところがございます。

22年から減少傾向といった状況にはなっておりますが、問題点としましては、船舶の交通量が多く、複雑な進路交差が生じる海域、重大海難の蓋然性が高い、また、船舶航行実態を踏まえた安全対策が必要といった考えでございます。

検討課題といたしまして、分離通航方式や推薦航路の採用を視野に、導入が必要な海域を検討していく。また、交通分離海域の両端付近に新たに生じる進路交差による衝突リスクの軽減策の検討が必要ではないかと考えるものでございます。

また、水深が深く、航路標識の設置が困難な海域といったところになりますので、航路標識AISといったものを使っていきましょう、そういったあり方についての検討が必要ではないかと考えているものでございます。

1枚めくってください。次に港内の船舶交通の効率化・安全対策でございます。14ページでございます。

現状のところでは、港内管制の概要を整理してございます。船舶の通航が頻繁な水路、狭い水道、こちらのほうで信号による水路の入出航船舶の行会いを調整している。こうやって安全対策を図っているところがございます。図に示しておりますのは、京浜港の状況でございます。東京、川崎、横浜の3カ所に港内交通管制室といったものを設置しまして、各航路、水路の船舶の行会い調整、それから情報提供を実施しているといった状況でございます。

問題点としましては、衝突・乗揚海難、こういったものの全体の4割が港内で発生して

いるのが現状でございます。大規模な海難の発生により港内機能の阻害など甚大な被害発生のおそれがある。また、京浜港で発生した衝突・乗揚海難というものを見ますと、図に示しておりますとおりほとんどが船舶の動静把握ができない管制水路の外、それ以外の水域で発生しているといった状況になっている。

検討課題といたしましては、港内全域の動静監視と情報提供の一元的実施、情報の聴取義務化による安全性の向上が必要ではないかといった考えでございます。また、航行管制業務、情報提供業務の効果的・効率的な実施体制の構築が必要ではないかと考えているものでございます。

次に15ページ、小型船舶の安全対策でございます。

小型船舶の安全対策の現状としましては、安全意識の高揚を図るため、海難防止講習会等による指導・啓発を実施しています。また、小型船舶でも容易に海の安全情報が入手可能となるようなホームページや緊急情報の携帯電話メールによる配信といったことを行っているところでございます。

中段から下の円グラフで示しておりますとおり、平成24年にプレジャーボート運航者に対して海難防止活動の認知度等のアンケート調査を実施してございます。その結果としましては、あまり望ましい結果に至っていないといったことがうかがえます。

問題点としましては、小型船舶の海難が全体の7割を占めている。また、死者・行方不明者を伴う海難にあつては、全体の9割を占めている、こういった状況を踏まえまして、検討課題として海難分析を発展・活用した安全対策の企画立案体制の強化、関係省庁、海難防止団体と連携した指導・啓発体制の充実が必要ではないかと考えてございます。

また、電子メールを活用した緊急情報の充実強化が必要ではないかと考えているものでございます。

次に、航路標識の整備・管理のあり方でございます。16ページから18ページで整理してございます。まず16ページのほうをごらんください。

現状では、まず航路標識整備指針というものを下のほうに書いてございますが、こういったものを定めまして、効果的・効率的な航路標識の整備を推進してきたことを記載してございます。

問題点といたしましては、航海計器等の発達・普及を踏まえた既存航路標識の必要性の再検討、効果的、効率的な配置が必要といった状況、これまでも必要性の見直し、機能の最適化というものを実施してございますが、さらなる改善が必要といった考えでございます。

す。

検討課題といたしましては、航路標識の最適配置の検討、既存航路標識の活用、航路標識の高付加価値化等により合理的な安全対策の強化が必要ではないかと考えているものでございます。

次のページでございます。もう一点、航路標識の整備・管理のあり方でございます。

ここでは、社会資本の適切な維持管理といった論点で整理してございます。

「現状」のところでございます。航路標識の整備事業費、こちらにつきましては、10年間で32%減少となっております。航路標識の維持管理が厳しいといった状況を示してございます。

また、今後5カ年で耐用年数が超過する航路標識、下のほうに老朽インフラの状況ということでグラフを整理してございますが、これが今後5年間で1.5倍に増加するといった状況になってございます。問題点といたしましては、老朽インフラの増加を踏まえ、的確な維持管理・更新が必要といった問題でございます。

検討課題といたしましては、航路標識の長寿命化・低廉化による適確な維持管理・更新が必要ではないかという考えでございます。

なお、18ページに耐用年数が超過した航路標識の写真を掲載してございます。説明のほうは省略させていただきたいと思っております。

次に、戦略的技術開発といたしまして、19、20ページのほうで整理してございます。19ページをごらんください。

戦略的技術開発としての1点目でございます。現状といたしまして、AISの普及が徐々に拡大しているといったこと、また、AISの機能による安全性の向上が確認されたということで、今後AISのさらなる普及が期待されるといったところでございます。

問題点といたしましては、AISの小型船舶への普及拡大に当たって、情報を効果的に表示する装置が必要、また、AISの普及拡大によりまして、AISの通信容量が逼迫する問題が懸念されるといった状況に陥るといったところでございます。

こういった問題点を踏まえまして検討課題としましては、海上ブロードバンドの発展やスマートフォン等の一般普及を踏まえた情報提供技術の検討・開発が必要であろう。また、新たなAISの通信方式による次世代AISの検討、また国際標準化といったことが必要ではないかと考えているものでございます。

もう一点、戦略的技術開発としてのものでございます。20ページをごらんください。

20ページでは3つの施策に関する課題が整理してございます。施策ごとに説明してまいりたいと思います。

1点目は、老朽インフラへの対応に関するものでございます。問題点として、更新時期を見きわめる必要がある。検討課題といたしまして、腐食劣化事業を診断する技術開発が必要ではないかと考えるものでございます。

2点目は、災害に強い航路標識の整備といたしまして、自立型電源化を推進しているところでございますが、問題点としては沿岸灯台等の高輝度光源を必要とする航路標識への対応が問題となっている。このため、課題といたしまして、省電力型高輝度光源の開発が必要ではないかと考えるものでございます。

3点目は、海難発生状況等航行警報によって安全情報を周知しているといったところでございます。問題点といたしまして、地形や海流の影響により複雑な流れがあることから、時々刻々と変化する作業区域、これを的確に通報することが難しいといった状況になっています。検討課題といたしまして、海潮流データの常時収集体制の構築が必要ではないかといったものでございます。

以上が戦略的技術開発としての整理でございます。

次に、大規模災害対策としまして21ページ、22ページで整理してございます。

21ページをごらんください。地震、津波時の湾内及び港内における船舶の安全対策です。

現状としまして、台風と異常気象時につきましては、港長が在港船舶に対して港外への退去等命令・勸告を発令し、港内の安全性を確保しているところではございますが、東日本大震災では、港長が発する避難勧告が船舶運航者に伝達されない等の事例があったところでございます。

問題点といたしまして、東日本大震災を踏まえ、これまでの津波対策や航行安全対策の見直し、検討を行い、今後想定される大地震、大津波の来襲時における被害の未然防止、極小化について海事関係3部局、海事局と港湾局、海保でございますが、これらの連携した対策を講じる必要があるのではないかとこのように思います。

検討課題といたしまして、1点目が、港長が発令する避難勧告等を確実に船舶運航者に伝達するための連絡手段の確保、2点目が、各港における具体的な安全対策について、船舶津波被害を踏まえた船舶津波対策、係留大型危険物船の安全対策、こういったものを踏まえた見直し、新想定に基づく津波防災情報図の活用、3点目としまして、東京湾、伊勢

湾、大阪湾におきまして、密集する湾内避難船舶の安全対策の推進が必要ではないかと考えているものでございます。

次のページに航路標識の関係を整理してございます。22ページでございます。災害に強い航路標識の整備でございます。

現状には、震災や台風により被害を受けた航路標識の状況を整理してございます。

問題点としましては、3点目のところをごらんください。安全な船舶交通環境を確保するためには、災害時においても航路標識の機能を維持する必要があるといった問題でございます。

検討課題としまして5点ございます。航路標識の災害対策、航路標識の補強、災害時における電源の確保、災害に強い光源の開発、防災減災にかかる体制の整備、こういった必要があるのではないかと考えるものでございます。

次に資料2-5、施策展開にあたっての重要事項でございます。24ページを開いてください。

重要事項としまして、1点目は、規制の不断の見直しでございます。東日本大震災を踏まえた対策とあわせ、安全・安心な海上交通を確保すべく、法規制等の不断の見直しを行っていくことが必要ではないかと考えているものでございます。

2点目、右側でございますが、政策評価への取り組みでございます。

規制の事前評価、政策チェックアップ、また、政策レビューによる評価を通じ、施策の立案、見直しを行っていくことが必要ではないかといったものでございます。従前からこういった対応をしてきているわけですが、引き続き重要事項としてまとめていきたいと考えているところでございます。

次のページをごらんください。重要事項の3点目といたしまして国際協力の推進でございます。資料の中央のところ、海上保安庁のマークが入ってございますが、我が国周辺海域及び日本船航路の船舶交通環境の安全性の向上に当たりましては、国際調和のとれた施策の展開、すぐれた制度、技術の普及・発展、開発途上国の支援、人材育成が必要であるといったところございまして、資料の上段に記載しております国際機関であるIMOですとかIALA、こういったところへの参画、主導。また、資料の下に記載しております近隣諸国との協力・連携、また、資料下の右になりますが、開発途上国への支援が必要ではないかと考えているものでございます。

長くなりましたが、資料1、2の説明でございました。

【落合分科会長】 ありがとうございました。

そういたしますと、先ほど本分科会に対する諮問事項というのがございましたけれども、新たな船舶交通安全政策の方向性及び具体的施策について意見をまとめて出すというのが、本部会のマニフェストということになります。それを具体的に事務局のほうで論点整理という形で、この部会での検討のたたき台として用意していただいているものが資料2であり、今ご説明があったところだということなので、この資料2にあります基本的認識というものはこれでいいのかどうか、それから、重点施策というものが具体的にいろいろ掲げられておりますけれども、これでいいのかどうか、これらを中心としてぜひ分科会の各委員の方々から活発なご意見をいただきたいと思っております。

どの点からでも結構でございますので、ご意見、ご質問等を積極的にお願いたします。いかがでしょうか。

【鎌田委員】 東大の鎌田でございますが、質問を1点と幾つかコメントを申し上げたいと思っております。

まず、質問は、プレジャーボートとか小型の船舶の事故が多いということですが、その原因とかはどこまでどんな感じで分析をされておられるのか。今すぐお答えできる部分で結構ですが、教えてください。

【落合分科会長】 それでは、事務局のほうからお願いします。

【大谷企画調査室長】 小型船につきましては、やはり人為的なうっかりと申しますか、例えば分析されているものでも、8割9割のものが事前に点検をしていないとか、また、事前の点検をしていないことでガス欠、それからバッテリー上がりというようなものが非常に多い。それから、漁船等につきましては、操業中などは見張りができていなかったとか、プレジャーも同じように、魚釣りをしているようなときに周りを見ていないという人為的なものが非常に多うございます。そういう意味で、基本的な思想と申しますか、安全の思想というものをもう少し皆さんにわかっていただくということは、現在もやっておりますけれども、これからは必要ではないかと思っております。

【鎌田委員】 ありがとうございます。ご質問したのは、AISとかの普及が期待されていても、それでカバーできる部分とカバーできない部分、それをどういう割合でどういうふうに攻めていったらいいのかという、分析からPCDAを回すような流れをぜひつくっていただきたいと思っております。

そういうふうに申し上げたのも、国土交通省は、船以外も陸、海、空、いろんなモード

がありまして、それぞれのところで安全対策というのはやっておられて、私がかかわっているのは自動車の分野ですけれども、平成11年の運技審のときから目標を定めてPDCAで回していくということで、かなりしっかりした取り組みがされて、途中で見直しをして、目標のレベルにもう到達してしまったので、目標をさらに積み増しをしたというような経緯もございますので、そういうようなところも参考にされてやっていくとよろしいかなと思っているところでございます。

例えば、最近の話題ですと、自動車の分野では、飛行機のフライトレコーダー、ブラックボックスのような形でドライブレコーダーというのを活用して、かなり事故の分析、あるいは事故の手前のヒヤリハットなんかもそれでわかるようになってきて、それを安全教育に使うとか、そういうこともなされておりますので、そういう技術というのは、今はかなりコンピュータとかが安くなっていますので、船の世界でもかなり応用できるのではないかと思ったりもしていますので、そういうことも含め、いろいろなほかのモードの状況というのをもう少し検討されて、今回の報告書にうまく取れ入れていただけたらと思っております。よろしくお願いたします。

【落合分科会長】 ありがとうございます。ほかの点で……。

【長岡委員】 大日本水産会の長岡でございます。この資料につきましては全然異論があるところではないのですけれども、質問というか、確認なのでございますけれども、先ほどから伺っていて、私どもは漁船業界でございますので、大変耳が痛いというか、頭が痛いところがございますが、プレジャーボートと漁船という形で事故率なり重大事故率が高いと、そのとおりだとは思っているのですけれども、漁船というくくりが小型船舶というふうに大ざっぱに整理されているのだと思うのですけれども、実際は漁船全部が小型船舶では必ずしもないのだらうと思うのですけれども、その辺はご認識いただいておりますか。

【落合分科会長】 それじゃ、事務局のほうから。

【金子交通企画課長】 おっしゃるとおりでございます。小型船舶というふうにごくつとたくくりをしておりますが、それは、例えば一人乗りの漁船とか、そういったものがさまざまあると思っておりますけれども、一方で大型の漁船があることは、当然私どもも認識しておりますので、そのあたりはやはり違いはあるんだらうということは認識させていただいているところでございます。

【落合分科会長】 よろしいですか。

【長岡委員】 結構でございます。

【鈴木委員】 日本旅客船協会の鈴木でございます。一点質問なのですけれども、この中で、地方自治体の役割というか、地方自治体との役割分担とか、その辺はどういうふうになっているのか。特にやっぱり港内の安全ということになってくると、港湾管理者は基本的に地方自治体ですね。

それから、やっぱり東日本大震災みたいなときは、まず第一次的な動きをするのは地方自治体である。かつまた、ブイの問題、灯台のメンテナンスの問題でも、予算がどんどん削られていっている中で、地方自治体の力なりを活用していくというような方向性というのではないのでしょうか。

【鈴木安全課長】 例えば台風の被害のときに協議会をつくったりしてさまざまな対策をしておりますけれども、その中には港湾管理者である自治体なんかが入っておりますけれども、おそらくきめ細かな安全対策をやるときに当たっては、より一層自治体、特に港湾管理者との連携は必要かなと思っているところでございます。

加えて、AISと小型船の関係ですけれども、ちょっと補足させていただきたいと思っております。例えばのお話ですけれども、小型の漁船なんかの場合については、操業形態からいって一人乗りであったりすることが多くて、見張り不十分で、どうも避けられないのと思うのです。そのときに、例えば自分の位置を相手側に把握していただくというだけでもかなり衝突の可能性が減るかなと思っております。特に漁船でありますとかミニボートなんかについてもAISを積んでいただければ、自分の位置を相手側に知っていただく、例えば大型船とか、そういうところから見ていただくことができる、あるいはレーダーとかで把握されない場合についても、AISで自分の位置を把握していただくことによって衝突海難が減るのではないかと期待しているところであります。

【落合分科会長】 今のご質問に関連して、この重点施策を実施していく場合に、国の役割と地方自治体の役割、これが一体どういう整理のもとに実行していくかというあたりの部分については、今のご質問は、この論点整理には必ずしも明確に出ていないように見受けられますので、少し詰めていただくと。さらに言えば、官と民との役割分担みたいなものが同じように考えられるのかどうか、この答申に対して本部会として意見を述べるに当たって、安全というものを確保するために国が果たす役割、地方自治体が果たす役割、さらには民間が果たす役割とか、そういった角度からも検討する必要があるのではないかと、今のご質問を聞いておりまして感じましたので、少し事務局のほうでも検討していた

だきたいと思います。

それでは、ほかのご質問をどうぞ。

【木場委員】 ご説明、ありがとうございました。やはり気になっているのは、小型船舶の事故をどうするのかということで、鎌田委員からも出たのですが、なぜその事故が起きるかという原因がわからないと、どういう対策を講じたらいいのかわかりません。それに関連して、AISがついていれば、どの程度事故が防げるかというところをお伺いしたいというところがありました。資料1の20ページの上の右のほうにAISの搭載状況というのが載ってまして、これをよく見ると、500トン以上に搭載義務があるのですね。義務のないもっと重量が少ない船舶でも、全体の2,700のうち半分ぐらいがもう既に自主的につけているということがわかりまして、そのうち括弧というのが簡易的AISということでございますが、こちらのほうが、例えばコスト的にも安くつけやすいのかどうか。具体的にどのぐらいの金額かも知りたいと思います。実はつい先週、水産庁の今年の施策についての審議会に出ておりまして、まさに漁船の皆さんの見張り不十分というのが一番大きな問題だということを聞いたのですが、確かに漁船の皆さんは、本業のお魚のほうに集中していると、見張りというのはなかなか難しいだろうなと思ったことと、まさに安全課長がおっしゃったのと私も同意見で、片方の義務づけている大型漁船にだけAISがあっても、小さいほうになれば、そこにいるということすらも認知されないので、衝突事故というのが起こってしまうでしょうから、このあたりAISをつけることによってどのくらい事故が防げそうなのかということと、簡易的なAISの補足的な説明と、コスト的なことについて伺いたい。つけて事故防止につながるのであれば、何か補助的なことがないのかとか、たくさんの漁船とか小型船舶がつけば、コストは下がるのではないとか、そのあたりの展望を教えてくださいたいと思います。よろしく願いいたします。

【鈴木安全課長】 「手持ち資料」はお手元にありますか。ないようですので、今から資料を配ります。AISには大きく2種類のものがあります。簡易AISについて先ほどご質問があったと思います。非常に大まかな話で言いますと、簡易でないAISについて、大体1基150万円と言われております。簡易AISは、この3分の1から5分の1、単純に言うと30万ぐらいと言われております。

この効果は、この辺は我々のほうの努力の足りない部分になりますけれども、具体的、数値的に表現できるようなものは、まだはっきり申し上げるものはありません。我々がこのAIS搭載を拡大する、あるいは義務化ではないにしても何らかの形で拡大するに当た

っては、やはりこの辺について明確な説明をするものが必要とっております。高いから買わないということもありますけれども、必要性があり、効果があれば高くはないというふうに判断していただけるようにすることが必要だと思っております。また、今のAISだけでは不十分な機能、AISを通じてより有効な情報提供でありますとか、活用方法についての拡大をしていく必要があるかなと思っております。

もちろんそれとあわせて、低価格化とか、購入しやすいような制度があつたらいいのだと思いますけれども、それはどの者がそういったものを制定するかについては、まだまだこの後の調整が要るものかなと思っております。

【落合分科会長】 よろしいでしょうか。

【木場委員】 ありがとうございます。

【落合分科会長】 ほかに。

【前田委員】 外国船舶協会の前田と申します。大きくは、ページ12のふくそう海域の安全対策と、先ほどからの小型船の安全対策、15ページに関連してなのですけれども、全体的な話からいくと、これまでの対策として、情報提供だとか環境整備を行って、航行する場合の判断は全て個々に任せて対応するというのが限界に来ているのではないかというのが感想なんです。

というのは、陸上の道路と違って、道路を交通手段として使っている部分と、それから、そこで仕事をしている、もしくは遊んでいるのが混在しているところで、そこに例えば交通ルールとかいうのを持ってきて、その両方の間で安全性をとって、見えるようにして判断するというのは、まだ数が少ないうちは大丈夫だと思うのですけれども、環境の中で言われているように、船が大型化してくる、動きが鈍くなってくると、それから数自体も増えているということになると、その判断の数が相乗的かというと、ものすごい数がそれぞれ判断しながらいかないといけないので、かなり安全とか、そういう部分が個別判断に、あくまでも周りの道具とかを与えることによって、もしくは規則をつくることによってやっていくということがかなり厳しくなっているのではないかという気がします。

ということできくと、そこで、じゃ、どういうふうに整理していくかということになるんですけれども、そういうふうになると、ある意味水路、運河のコントロールみたいな形で、これは一つのアイデアなのですけれども、例えばコンボイだとかを組んでいくと、今現実に外国船のLNGとか、大きいところが来てちょっと困っているとかいう話を聞くのは、日本のそこに来て、目の前にバースがあるのだけど、いつ入れるかわからない。もし

くはバースで荷役が終わったんだけど、逆にいつ出られるかわからないというところがあって、そこである程度の予見性というか、その時間までにここに来たら、コンボイで案内されて行くよと。そうすると、集団の中なので、ある程度の判断はできるので、なれた人の先導の中に入っていけばいいということで、出る時間も何時までに終わっていれば出られるということができるので、外国の港にいるうちに、日本の中ではこういう整理ができることによって、同じ水利という資産を使っている人たちの整理というのは、完璧にはできないでしょうけれども、あらかじめある程度できていれば、何らかの方法が、管理すると言ったらおかしいですけども、安全の方向というようなことが考えられるのではないかと、具体的なその证明材料とかはないのですけれども、一つの具体的なアイデアとして検討いただければと思います。

【落合分科会長】 ありがとうございます。何か事務局のほうでコメント等はございますか。

【鈴木安全課長】 ちょっと的確にポイントをつかんでいるかどうかはあれなのですが、おそらく委員がおっしゃるようなコントロールをするのであれば、例えば東京であれば、東京湾に入る前から各船の、どこの港に着岸をして、どんなものを荷役するのかということも含めた、長いスパンでのコントロールとか、スケジュール設計が要るのだと思うんです。現在、東京湾海上交通センターでの入湾のスケジューリングをやっています。それをもっともっと広げていくとなると、かなり多くの変数を扱ってきめ細かなことをしなければいけないかと思っております、まだそこまでの検討についてはいたしておりません。

ただ、おそらくほんとうに安全を確保し、かつ効率的な運航を実現するためには、理想的にはそこまでいく必要があるのかなという話はあると思っております。

【河野委員】 早稲田大学の河野でございます。2点お伺いさせていただきたいと思っております。

まず第1点なのですけれども、先ほど来出ておりました国と地方自治体と民の連携ということで、特に民の点なのですけれども、今回検討しているこの計画あるいは整備課題というものは、今日ご説明いただきました資料ですと、どちらかというと、制度とか規則と、あるいは施設の整備というところに割合に重点が置かれている印象があるように思います。ところが、伺っておりますと、小型船ですとかプレジャーボートのような小さい船舶の事故のほうが、どちらかというと、なかなか減らないということのようです。その場合、もちろん設備、施設あるいは制度で対応して、安全に航行させてあげるという視点も

必要かと思えますけれども、もう一つは、それぞれの船に乗っておられる方たちが、どれぐらい安全な運航の重要性を認識できるかが結構大事なのではないかと思います。

例えば、先ほどのご質問でも出ました資料2の15ページの検討課題のところの啓発体制の拡充ですとか、1番目の企画立案体制とか啓発体制というところに含まれているとは思いますが、安全のために何が必要かとか、どういう情報がどういうふうにもたらされるのかといったようなことを知らしめるためのソフト面の施策をもっと具体的に書くというのも一つの方策ではないのか。要は、それぞれ個々の船舶を動かしている方々の教育のようなものが、何かできないのだろうかというふうにちょっと感じたんですけれども、その点はいかがなのでしょうかとというのが1つでございます。

もう一点は全く違うご質問で恐縮なのですけれども、資料2の最後の25ページの国際協力の点についてです。これは私のような専門の者から見ますと、とても大事な点だと思います。ただ、この25ページに書かれている国際機関との連携ですとか、近隣諸国あるいは開発途上国との関係の強化というのが、今回の日本における安全政策とどうかかわるのかという点をもう少しご説明いただけるとありがたいかなと。いろいろ想像しながら聞かせてはいただきましたけれども、今回の諮問におけるこの25ページの位置付けというのをもう少しご説明いただければと思います。

【落合分科会長】 それでは、第1点の安全の関連はいかがでしょう。

【鈴木安全課長】 小型船の操船する方々に対するアプローチについては、例えば海難防止の講習会で安全に対する意識を喚起するとか、あるいは保安官が船に乗っている方々を訪問して意識喚起をするとかいうことをやってきております。

そのほかにも、免許更新のときに安全に対する意識喚起をするような講習部分をこれから増やそうと思っております。非常に粗っぽい話にもなりますが、そういった講習会に出てきていただける方々とか、あるいはプレジャーボートであれば、マリーナにちゃんと所属している方々というのは比較的安全意識が高く、海難を起こしにくい方々で、問題になるのは、それ以外の船は持っていて乗るのですけれども、そういった講習会に出ないとか、あるいはマリーナに入っていないとか、どういうふうにその方々に聞いていただくかというところが、おそらく大きな問題かなと思ったりします。

そういった操船者の方々の意識に働きかける部分とあわせて、ハード面でのアプローチというものが必要だと思っております。小型船の安全対策については、そのハード面のアプローチというのが今まであまりなされていなかったかなと思っていて、それに対する解

と一つとして、大型船では成功していると整理されているAISの拡大をやっていったらどうかと思っています。2つあるうちの1つが意識改革に対するアプローチであり、もう一つがハード面のアプローチであって、ハード面についてはAIS、意識面については団体に入っていない方々に対する働きかけとか、そういうふうなことを充実する必要があるなど整理しております。

【落合分科会長】 第1点はよろしいですか。

【河野委員】 はい。

【落合分科会長】 じゃ、第2点の25ページの国際的な部分につきましてお願いします。

【金子交通企画課長】 まず、その前にご質問のあった国と地方と民間との関係でございますけれども、まず、私ども海上保安庁の責務といたしまして、海上の安全を守る、海難を減少させるということがあると思っておりますが、実は海洋基本法などの法律の中においても、海の安全は国の責務としてきちんと守らなければならないと書いてあるわけがございます。

あと、先ほどちょっと資料の1のほうにありました航路標識法という法律がございますけれども、航路標識は海上保安庁が整備するということになってございまして、やはり海の安全というものに対する国の責務というのが非常に大きく捉えられているところでございます。

ただ、航路標識を全部国がやっているかという点、必ずしもそうではなくて、例えば民間の方で海上工事などをやる方が、他の船舶から資産を守るために、目標として灯台をつくる場合には、これは私どもは民間の方にやっていただくような仕組みを設けておりまして、そこはきちんとしたシェアができていると思っております。

あと、地方自治体との関係で申しますと、先ほど安全課長から申しましたように、さまざまな、例えば災害の際の事態の対処方法におきましては、地方自治体ときちんと話し合いをして、解決方法などを今整えているところでございますので、そのあたりはきちんとした協力関係はできておりますし、これからもどんどん強くしていきたいと考えているところでございます。

それから、国際関係の問題でございます。25ページにございますように、私どもの海上保安庁交通部の大きな仕事として、マルチの国際関係とバイの国際関係があると思っております。マルチの国際関係につきましては、IMOでございますとか、IALAという

国際機関に参画をいたしまして、例えばさまざまな新しい技術が出てくるわけですので、すけれども、そういった技術の標準化などに我が国としては積極的に関与していこう。結局、それは我が国がデファクトスタンダードを取ることができれば、結局日本の国益にもつながるだろうというふうに考えているところでございまして、そのあたりも従来から地道に活動しているところでございます。

もっと直接の交通安全ということに即していきますと、バイの関係が重要だと思っております。特に今盛んに世間でも喧伝されておりますミャンマーとかベトナムなどに対するパッケージでインフラ整備を日本として協力していくというような場合に、航路標識の技術、船舶安全の確保の技術でも非常に重要な技術の一つになっていると考えております。こういったところに我が国として積極的にODAなどを活用しながら関与していくことによりまして、シーレーンの安全というものが確保されていくだろうというふうに思っております。こういった日本の、特に外国からの荷物を輸入するような航路の安全がきちんと確保されることが、ひいては、全体の安全の向上にもつながると思っておりますし、それからまた、日本経済のためにも重要なことであろうと考えて、私どもとしては積極的にこれから国際関係についても取り組んでいきたいと考えているところでございまして、ここに資料をつけ加えさせていただいたわけでございます。

以上でございます。

【落合分科会長】 ほかに、どうぞ。

【小島委員】 日本船長協会の小島です。2つほどありまして、先ほどのレジャーボートの事故なんですけれども、いろんな会議で私も発言しているのですが、例えば江ノ島に行くとヨットハーバーのボートはみんな整備していると思うのですが、ヨットハーバーに行く途中の川伝いにずっといろんなレジャーボートが係留されていまして、それが、いつ乗ったかわからないような、もうカバーがぼろぼろになっているようなボートも係留されています。そんな船が急に出ていって燃料切れとかエンジントラブルとかの事故を起こしているのではないかと思うんです。長期係留している船のオーナーを逆探知ではないんですけれども、あなたは定期点検をちゃんとやっていますか、講習をうけていますかという確認をしたほうがいいのかなど。そうすることによってある程度レジャーボートの事故は減るのではないかと思います。

もう一つAISなんですけれども、後から配られたように簡易式の説明なのですが、これは発信が3分おきなんです。簡易式でないものは10秒おきなので、情報がどうしても

マックス3分ずつおくれるんですね。

それと簡易型のAISは、これは例えは悪いのですけれども、大きな池の中にオタマジャクシがたくさん生まれて、それが全部信号に出てきてしまう。大きな鯉とかフナとか、これもAISを持っていて、一緒くたに表示されてしまう。そうすると、操船しているほうとしては、どれが漁船で、レジャーボートで、どれが大型船か、これは識別が難しいと思うんです。

ですので、この簡易型は、これから開発していけばいいと思うのですが、簡易型で動きがすごく少ないですよ。これは大型船から見たら、動きが少なく、コースもそんなに変わらないですよというAISの信号情報はある程度ネグレクトできるようなAISの機能も必要なのかなと。それでない、何かから何まで出てしまうと、ほんとうに困ってしまうと思うんです。

AISというものはいいのですけれども、使い方によって非常に危なくなるし、活用しやすいように考えていかないといけないかなと思います。

以上です。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

では、秋池委員、どうぞ。

【秋池委員】 2点ございまして、先ほど来議論になっていきますプレジャーボートと漁船の件なのですけれども、半分質問で半分意見なのですが、事故を起こしたりとか、今小島委員からお話があったようなあまりマナーのよくない乗り方をしたりしているような運転をする方に対する免許のペナルティーみたいなものはないのでしょうか。地上の交通ですと、当然事故を起こしたり、スピード違反をしたりすれば減点されたり、いずれは免許停になったりということがあるわけなのですけれども、何かそういうこともしていかないと、たくさんの方が船に乗って楽しむというのはいいことではあるのですけれども、社会の側のコストが非常に大きくなってしまいうような気がしております、その点について教えていただくか、もしないのであれば、この先検討していくというのはいかがかと思えます。

もう一つ、少し観点が違うのですけれども、予算が削られていますというお話がありまして、それから設備の老朽化があつて、それから事故ですとか、その他含めて業務の量は増えているというようなことがある中で、何でもかんでも皆様がなさるといのはとても大変なことではないかと思っています。もちろん海上保安庁さんでないとできない仕事というのもたくさんあると思うのですけれども、例えば繰り返し行われるような、外部に集

中的に発注すれば安くできることとか簡単にできることは、アウトソーシングとかシェアードサービスとか、そういう言葉がありますが、そういったものを活用していくということで、その余力をもってまた安全対策をするとか、そういったことも考えていくほうがよろしいのではないかと思います、いかがでしょうか。

【落合分科会長】 ありがとうございます。何か事務局のほうのコメントはございますか。

【金子交通企画課長】 委員ご指摘のとおり、運転に問題がある場合には、何らかの措置が要るのではないかとこのところございまして、実は陸上なんかの場合ですと警察が全部免許制度も含めて持っているわけでございますけれども、船の場合は、実は私どもは交通安全のルールをつくるセクションでございまして、免許制度は海事局というところが持っております。ただ、それぞれ別々に仕事をするのではなくて、私どもは関係省庁連絡会議という、これは国交省内で言えば海事局なども入るのですけれども、それ以外に水産庁でございまして総務省、総務省はAISの電波のほうで関係がございまして、そういったところございまして、各種海上安全に関係ある役所の間で定期的に会合を持っております、そういったところで積極的な意見交換をやっているところでございます。今、委員からご指摘のあった点につきましても、私どもそういった場を使ってこれから働きかけてまいりたいと思っております。そこはよろしくお願ひしたいと思っております。

あとは、予算の関係でございますけれども、確かにグラフで示すとおり、順調に右肩下がりに減っております、実は航路標識の整備は公共事業なのでございます。ですから、公共事業費というのは年々縮小している傾向にございますので、これはどうしてもその動きを受けて、ある意味必然的にこうなってしまう点がございます。

ただ、委員からご指摘のあったアウトソーシングなども実は私どもは進めておりまして、例えば航路標識というのは、しっかりと機能を果たすために定期的に点検をしなければいけないのですけれども、そういった定期点検などは、もう国でやらずにアウトソーシングを進めているところでございます。ですから、そういった形で、全く民間の活力というか、力を利用していないということではなくて、従来よりそういったものに取り組んで、こういった状況を何とか乗り越えてきているというところでございます。今後も、委員ご指摘のようなアウトソーシングにつきましては、分野を広げるとか、そういったことを検討しながら、きちんとした行政ができるように進めてまいりたいと考えております。

【福永委員】 日本水先人会連合会の福永です。3つほど意見と質問を述べさせていた

だきたいと思います。

まず、先ほどから話題になっております小型船のプレジャーボートと漁船についてですが、東京湾の中でも防波堤にぶつかったりとか岸壁に衝突したりという事故が起こっております。資料2の16ページには漁船、プレジャーボートそれぞれの航海計器の普及率が出ております。漁船、プレジャーボートにAISまで望むことは過剰かなという気はするのですが、少なくともGPSを持っておれば、かなりのものは防げるのだらうと思います。簡易型、軽量化、低価格のGPSが出てきたため、だんだん普及してきているのでしょうけれども、これはこの委員会の論議ではないかもしれませんが、資料1の21ページには別途、スマートフォンとタブレット型端末の普及率が出ており、実はこのスマートフォンやタブレット型端末には簡単にGPS機能が入るんですね。我々パイロットもこれらを使っておりまして、むしろ今の若い人たちはこっちのほうが馴染みがあるし、使うのに慣れているでしょうから、こういったものの活用も宣伝されてはいいかなと思います。

2点目は、海上保安庁さんの管轄されている法律が3つここに述べられておりますけれども、海交法、あるいは海上衝突予防法、航路管制、今しっかりとやっていただいて、非常に我々も助かっております。一方、少し気になるのは、我々が毎日業務を行う中で、港外の航行と港内の出入りの接点の部分、つまり、海上衝突予防法あるいは海交法と港則法の接点の部分、ここが何となく穴になっているような気がして、日々不安を感じているんです。その辺を法律体系の中で少し整理をしてもらえれば、あるいは何らかの対策をとってもらえればと思います。結構この部分でヒヤリハットが起こっております。

それから3点目、地元の話ばかりで恐縮なのですが、日々東京湾の中で業務をやっております、今や、1日に4～5隻のLNG船を見かけます。それほど東京湾の中にはLNG船が入ってきております。大規模災害の話についてですが、私はかつて港湾局の大規模災害対策の委員会にも出たことがあります、官庁関係でそのような対策を統一して検討される必要があるのではないかと考えております。海事局、港湾局あるいは海上保安庁による横の協議みたいなものがどうなっているのか、組織がどうなっているのかをお伺いしたいと思います。

特に首都直下型なんていう話が出ており、LNGがこれだけたくさんいると、我々はときどき想像するだけでぞっとします。やはり海上保安庁さんが中心になってそういった場合の海上の交通整理等の対策を講じることが必要ですね。多分、湾内の船舶がパニックを起こして右往左往するという状況が起こるだらうと思います。それを事前にルール化して

おく、整理するのは、やはり海上保安庁さんだろうと思うので、こういった大規模災害の対策というのは、ひとえに海上保安庁のお力で、中心になって考えていただきたい。

以上、3つです。

【落合分科会長】 それでは、第3点をご質問だったかと思しますので、その点をお願いいたします。

【金子交通企画課長】 大規模災害につきましてご説明をしたいと思います。委員が今ご指摘のとおり、確かに大規模災害が起こりますと、東京湾のような湾内で多くの船舶が蟻集する。これは前回の東日本大震災でもそのようなことが起こっているわけでございます。今回、私どもが提案させていただいておりますのは、実は私ども単独の施策というよりは、海事局、港湾局、それから海上保安庁の3局が連携してこういった対策に当たっていかうということでございます。

具体的には、港湾局は、今国会に港湾法の改正案を出しております、東京湾をたしか先例にするとお思いますけれども、港内に船舶が安全に避難できる区域を設けて、一朝事が起こった場合に、船をそこに避難させようというような対策をとるような港湾法の改正を今国会に提出しているところでございます。

また、海事局は、船舶の運航者の方にマニュアルを作成することをお願いして、そういった大規模災害が起こった場合の動き方、こういったものを確認するような施策をとる。

私どもは、情報を適切に提供するという立場で、そういった他局の施策と連携していきたいと思っております。具体的には、例えば港湾局が東京湾の中にそういった避難区域を設けた場合に、港内から出た船をいかに安全に効率的にそういったところまで導くことができるのか、適切な情報提供ができるのかということを考えていきたいと思っております。

先ほど京浜港内の情報提供体制を一元化していきたいというふうに申し上げましたけれども、こういった港内の情報提供体制の一元化、効率化は、今言った単なる港内の交通の安全の強化のみならず、今言ったような大規模災害の際に効率的に船舶を誘導するための強力なツールになると思っております。

ですから、私どもといたしましては、私ども単独ではなく、他の局と連携をしながらそういった施策を進めていくという方針で今やっているところでございます。

あと、ちょっとスマートフォンの話がございまして、ちょっとこれはご紹介になるのでございますけれども、私どもはM I C S、沿岸情報提供システムというシステムを持っておりまして、これは各管区本部から携帯電話にいろんな気象情報でございますとか、ある

いは事故情報などを提供するシステムをつくっております。これは希望者を登録してもらって、登録してもらった希望者の携帯電話にメールの形で情報を届けるというシステムの全国展開を今進めているところでございます。こういった形でスマートフォンや携帯電話など新しいモバイルツールを活用した安全情報の提供にも、今海上保安庁としては努めているところでございまして、こういったものを今後ともどんどん強化をしていきたいと考えているところでございます。

【鈴木安全課長】 LNG船のことですけれども、昨年から幾つかLNG船の、大きな事故になっておりませんが、かなり危ない状況があったのは事実であります。そのほかLNG船自身が震災以降大変増えていて、大型化しているという実態もあります。

我々としては、これについては非常に重く受けとめておりまして、LNGにある程度焦点を絞った政策の見直しというか、考え方をもう一回整理する必要があるのだろうというふうに思っているところであります。

大規模災害について、さっき企画課長からお話があって若干重複しますが、情報聴取、あるいは情報聴取義務をかけるエリアについても、必要によっては見直しをして、穴がない安全情報の提供をやっていきたく思っております。

ちょっと戻って、小島会長のお話の部分なのでありますけれども、プレジャーボートの長期係留等については、ちょっと今まで考えたことがなかった部分でありまして、一回勉強してみたいなと思っております。

AISの搭載船が増えたことによって、画面が光ばかりになってしまって、操船者に対してかえって混乱を生むかもしれないという話については、そこは表示方式の色分けをするとか、方法があるのかもしれませんが、そこは課題として承っていきたく思っております。

【浅野委員】 時間がなくなったようなので手短かに。

AISに関して技術的に専門に近いものですから、ちょっとそこに偏った質問というか、意見になると思うのですけれども、巨視的なレベルからミクロなレベルまでAISの利用というのはあると思うんです。日本の領海というのは、国土面積の10倍ほどあるらしいのですけれども、領海の全てをAISを使った動静監視ができる状況になっているのか、領海で起こった海難に対して近くの船舶に救助を要請するとか、そういうふうな意味からいったときの航行船舶の把握はできているのかどうか。まず巨視的なレベルというのは領海レベルの話でちゃんとカバーできているのかどうかというのが一つの課題だと思うので、

それがもしまだ不完全だとすると、何らかの方策というのがなければならぬのかなというのが1点です。

2点目は、微視的なレベルのほかに中間レベルというのがあって、例えば東京湾であるとか、東京湾の港に入る船の通航の全体をコントロールするような、いわば広域管制みたいな話になると思うのですけれども、そういうふうなときに、AISというのは何に使うのか。ナビゲーションなのか、航行の安全を担保するための衝突回避行動を海上保安庁と船舶とが一緒になってやるために使うのかというふうな非常に役割分担というのがあると思うんです。

基本的な技術で言うと、ナビゲーションの技術とサーベイランスの技術と、それからコミュニケーションツールをどうするのか、これは一般の携帯無線を使ってもいいだろうし、内容的にはAISの情報のフォーマットを持つものをコミュニケーションするとしても、今持っているバンドだけでは十分ではないです航空では3つのバンドを持っているんですけれども、第2の手段とか第3の手段を沿岸の外航船以外のところで使って通信のふくそうを回避するというふうな可能性があるのかどうか。

そういうふうなことを、CとNとS、ナビゲーション、サーベイランスに分けて考えるときに、それぞれの担う部分が完璧度がどのぐらいあるか。だから、こういうところではこういう目的に使えるとか、そういうふうなところの技術を背景にした海上保安業務の焼き直しを少しやっておく必要があるのかなという気がします。

それから、小型船舶、漁船とかプレジャーボートというのは、委員の方もおっしゃったように、それにAISを搭載すると画面上はもう真っ黒になりますから、おそらくそれで衝突回避行動をとるということは、どだい無理な話になってくる。そうすると、そういう場合に、大型船が回避するのか、あるいは漁船、小型船舶が見張りを補う手段として情報を活用する方向にいくのか、どちらのほうかAIS情報を使った行動をするのかというふうなルールをまず決めて議論しなければ、これは双方が五分五分の議論をしたら、とても答えは出てこないと思うんです。

そういうふうな意味で、微視的になってくると、まず土俵の設定を決めてやらないと、意味のある議論ができにくいと思うし、おそらく全船舶100% AIS装備ということになったら、これは通信もふくそうするし、AIS情報が多過ぎてしまって、それをスクリーニングするためにはどうすればいいのかという議論がまた別途出てくるような話で、質の変わった議論が出てきて、それでは期待できないと思うんですね。

ですから、どの程度の装備率までを当面の目標の範囲の中で想定するのかとか、そういうふうな粗い議論のナビゲーションがまずあって、それで、今どの段階にあるから、この5年間はここまで持っていきたいとか、次の5年間はどの辺まで持っていきたいと。必要な技術開発であるとか、企業の努力によって期待するところはどの辺にあるのか、そういうふうな仕分けの議論がその結果出てくるのかなという感じがしますので、ぜひとも次回にそういうふうな観点からの資料がそろえられたら大変助かるという気がします。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

ほかにご質問は……。どうぞ。

【今津委員】 今の浅野委員のおっしゃったのと同じようなものかもしれませんが、今回準ふくそうを含めて、ふくそう港湾、今までに比べれば面とか線が全体をカバーするような政策を立てている。そうすると、情報はその全体を把握できるような体制をこれからつくろうとするわけですので、せっかくそれをつくるならば、今おっしゃったように、そのつくって得られた情報をいかに有効に、今いろいろなところで、こんな使い方が、あんな使い方が、いざというときにはこういうふうなところという説明がございましたけれども、それがもうちょっと体系的にこの政策の中で述べられると非常にわかりやすいかなという気がしました。

以上でございます。

【小比加委員】 総連合会の小比加ですけれども、この委員会で議論というより、検討するのが的確ではないような気もするのですけれども、資料2の13ページ、準ふくそう海域、沿岸海域の航行区域というのが非常に古い法律で、一般の船なんかだと20海里とあるのですけれども、このところへ来て、部分部分で直行をとれるようにその範囲の拡大というのが部分的に改正されています。

そういう意味で、この準ふくそう海域の部分も含めて、例えば国土交通省さんの中で、これは海事局が中心になってやるのかもわからないのですけれども、航行区域の拡大みたいな形、最初から狭いところで事故が起きるのだったら、それを広げたらどうなのか。安全面ではほぼ問題がないような時代になっていますので、その辺の検討というのはできないのだろうかという気がしまして、ちょっと意見を述べさせていただきました。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

だんだん予定しました時間が近づいておりますが、特にご発言のある方。

【道田委員】 東京大学の道田です。時間があまりないようですので、簡単に申し上げ

たい。

この資料の「現状」「問題点」「検討課題」というのはよく整理されていると思ひまして、よく勉強させていただきましたが、問題点の整理の仕方は、これを読ませていただくと、物によって重要度と申しますか、大小に大分差があるような気がします。例えば15ページにある小型船舶の安全対策では、問題点のところ書かれていて、その下に、これら問題点を解決するために着実な安全対策が必要と、これは問題点というよりは政策目標そのものです。

ですので、先ほど来、委員の先生方からたくさん意見が出ておりますけれども、この安全対策が必要、これをするためにどこか隘路があるので、それが明確化されて、制度上、技術上、運用上の問題が多分あるんだと思うんですね。そこが整理されて、それを解決するためにどういう課題があるのかというふうな整理の仕方をすべき課題が幾つか中にあるのではないかという気がします。そうした観点からもう一度全体を見通していただくと、次回の議論が深まるかなと思ひましたので、ご意見を申し上げました。

以上です。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

【長岡委員】 すみません、一つだけお願いというか、もう十分既にご認識されているとは思いますが、念のため、今日臨時委員の中で服部さんだけがご欠席でいらして、先ほどから小型漁船という考え方では、全国たしか非許可船も含めて2万隻の漁船を持たれているのは服部さんのところだというふうに思ひますので、その意味で、全漁連さん、場合によっては水産庁さんあたりに、私どもも当事者の一人ではございますけれども、協力なり、よく事情をお聞きいただくようお願いをしたいと思います。

【落合分科会長】 欠席されている委員につきましては、事務局のほうでその委員のお考えも踏まえた上で反映するというにしたいということをお願いいたします。

そうしますと、もう一点審議いただかなければいけないことがありまして、今後の審議スケジュールというものであります。この点につきまして、事務局のほうから簡潔に今後のスケジュール（案）を提示していただきたいと思ひます。

【田口企画調査室主任官】 それでは、資料3、今後のスケジュールについて簡単に説明させていただきますと思ひます。

1枚めくっていただきますと、今後のスケジュールとして整理してございます。

今回は、本日の審議結果を踏まえまして、中間取りまとめとして報告書案を提出させていただきますましてご審議いただきたいと考えてございます。日時につきましては7月の上旬ごろを目途といたしまして、委員の皆様の日程を調整させていただき、決定したいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

以上でございます。

【落合分科会長】 そうしますと、このスケジュールでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【落合分科会長】 それでは、このようなスケジュールで進めさせていただくことにいたしまして、本日、各委員から出ましたご意見につきましては、この中間取りまとめに反映させていただくようお願いしたいと思います。

ほかに事務局のほうから案件はございますか。

【大谷企画調査室長】 特にございません。

【落合分科会長】 ないようですと、これで全ての審議が終了ということになります。

それでは、進行については事務局のほうへお返しします。

【大谷企画調査室長】 ありがとうございます。

本日、長時間にわたる活発なご審議をありがとうございました。お伺いした意見、それから事前に資料説明に回りましたときのご意見等も踏まえまして、7月の第3次交通ビジョン中間取りまとめとして整理をさせていただいて、事前にまたご説明をさせていただいて、その中のご意見、またご希望等も踏まえまして、最終的に7月に提示させていただければと思っております。

先ほどのご指摘の役割分担ですとか、技術的な面、制度的な面、それから規則の面、また課題の整理の仕方につきましても、十分踏まえまして、こちらのほうで整理させていただきたいと思っておりますので、引き続きご協力のほどをよろしくお願いいたします。

これもちまして、第25回海事分科会を終了させていただきたいと思っております。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —