

交通政策審議会 第28回海事分科会

平成25年10月2日

【大谷企画調査室長】 それでは、定刻になりましたので、また、皆様おそろいですので、ただいまより交通政策審議会第28回海事分科会を開催させていただきます。

委員の皆様には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私は、事務局を務めさせていただきます海上保安庁交通部企画課企画調査室長の**大谷**でございます。当分の間、議事進行をさせていただきますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

本日の議題は、諮問第174号の「船舶交通の安全・安心をめざした取組みについて」(答申案)でございます。また、仮称でございますが、船舶交通安全部会の設置につきまして、ご審議をお願いしたいと存じます。

本日は、委員21名中、18名ご出席いただいております。交通政策審議会令第8条第1項による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、議事録等を国土交通省と海上保安庁のホームページに掲載することとしておりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

なお、前回第26回海事分科会議事録につきましては、各委員のご確認をいただきまして、既に国土交通省と海上保安庁のホームページに、議題資料とともに掲載しておりますことをあわせてご報告申し上げます。

会議に当たりまして、携帯電話等をお持ちの方はマナーモードに切りかえをお願いいたします。

それでは、最初に委員のご紹介をさせていただきます。本日は、諮問第174号の3回目の分科会でございます。前回以降に各団体で委員が交代されておりますので、新しい委員の方をご紹介させていただきます。

日本旅客船協会副会長の**入谷**委員でございます。

【**入谷委員**】 入谷でございます。よろしくお願いいたします。

【**大谷企画調査室長**】 ありがとうございます。

他の委員の方々につきましては、役職が変わられた方もおりますが、席上でございます

委員名簿をもってご紹介にかえさせていただきたいと思います。

なお、本日は秋池委員、友野委員、藤井委員の3名におかれましては、所用のためご欠席でございます。

次に、海上保安庁側でも、前回以降に職員が交代しておりますので、紹介させていただきます。

最初に、海上保安庁長官、佐藤でございます。

【佐藤長官】 佐藤です。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、交通部企画課長の野澤でございます。

【野澤交通企画課長】 野澤と申します。本日はよろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 以上でございます。

それでは次に、お手元の資料の確認をさせていただきます。お手元の配布資料一覧をごらんください。その下に、席次表、議事次第、委員名簿がそれぞれ1枚入っております。その下に資料1といたしまして答申案、46ページものがございます。その下に、資料2といたしまして船舶交通安全部会の設置につきまして、5枚もの。そのほかに参考資料といたしまして広報資料(案)、A3折りたたみの1枚ものがございます。それと用語集、参考資料2でございますが、5枚もの、これだけの資料を用意してございます。不足等ございましたら、手を挙げて申しつけください。

ありがとうございました。

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、当分科会の落合会長にお願いしたいと存じます。

落合会長、よろしくお願いいたします。

【落合分科会長】 落合でございます。どうか、本日の議事進行、よろしくご協力のほどお願いいたします。

それでは早速議事に入ることにいたしまして、お手元にごございます議事次第の議題1にあります諮問174号について、ご審議をお願いしたいということですが、本日の審議はこれが最終の審議ということをご予定してございます。

そして、資料1が出されております。これは前回の中間取りまとめに対する審議を踏まえた上で、それらの意見を反映するという事で事務局で作成した答申案であります。したがって、まずその答申案につきまして、事務局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。

【田口企画調査室主任官】 承知しました。資料説明を担当いたします海上保安庁交通部企画課企画調査室の田口でございます。どうぞよろしく申し上げます。

それでは、資料1、答申案について説明いたします。本日、提出させていただきました答申案は、先月、事前説明の中で、各委員からいただきましたご意見、ご指摘を踏まえまして修正を行ったものでございます。資料説明につきましては、修正点につきまして簡潔に説明させていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

それでは、1枚めくってください。まず目次でございます。目次、答申案の構成につきましては、修正はしてございません。

それでは、1ページ目になります。「はじめに」ということで、当分科会での審議に当たっての視点、その背景を大きくくりで整理してございます。修正点といたしましては、3つ目の段落で、「平成24年には距岸20海里未満で発生した総トン数100トン以上の船舶による衝突・乗揚事故は320隻で、平成15年の事故隻数427隻に対し減少」と修正してございます。ここの「平成15年の事故隻数427隻に対し」という部分、この比較対象の部分を追加させていただいてございます。

次の修正点は、12ページになります。12ページから17ページで、船舶事故の状況及び原因を整理してございます。12ページでは船舶事故の全体傾向を整理してございます。修正点としましては、2つ目の段落、過去5年間の海域別の船舶事故隻数の割合を追加してございます。この割合につきましては、事前説明の資料におきましては、それぞれの海域のページで整理していたものを、この全体傾向のところにもまとめて整理するように修正したものでございます。内容的な変更はございません。

次に、13ページのふくそう海域での修正点でございます。先ほどの、全体に占める船舶事故隻数の割合を削除してございます。

それから、本文2つ目の段落で、「ふくそう海域では他の海域に比べ外国船舶の占める割合がやや高い」と修正してございます。事前説明の資料では、「高い」という整理になっていた点を、「やや高い」という整理に修正してございます。この各海域の5年間のAIS船舶の事故隻数について、パーセントグラフに整理したものを掲載してございます。

それから、もう1点、「また」書きのところでございます。本文の最後のところになりますが、「外国船舶の衝突・乗揚事故は減少傾向にある」と修正してございます。ここも事前説明では、資料では「減少している」という整理になっていた点を修正してございます。

次に、14ページの準ふくそう海域、それから16ページの港内、こちらでの修正点に

つきましては、全体の占める割合というところの部分を削除したという点だけでございます。

次に、19ページをごらんください。18ページから24ページで現行交通ビジョン策定後の環境の変化を整理してございます。19ページの船舶の大型化としての修正点でございますが、本文の3つ目の段落、「さらに、船舶の大型化は」ということで、主語を修正してございます。事前説明の資料では、「船舶の大型化や高速化は」という整理でございましたが、高速化につきましては、その実態が不透明な状況にございましたので、「高速化」の語句を削除してございます。

また、同じく3つ目の段落で、「東日本大震災以降増加しているLNG運搬船」と修正してございます。事前説明の資料では、LNG船に特化した統計資料の整理ができなかったことから、「LNG等の高压ガスの荷役量の増加」という形で記述していた部分でございます。このLNG船の入港隻数の集計ができましたので、文章の修正とその増加状況を示すグラフを追加してございます。

次に、20ページをごらんください。AISの搭載義務化としての修正点でございます。3つ目の段落、「なお」書きの部分になります。「韓国では、平成19年11月から国際条約に定める船舶に加え、沿海区域以上を航海する総トン数50トン以上の船舶の曳船、タンカー及び危険物積載船などに対し、AISの搭載を義務づけた」と修正してございます。

事前説明の資料におきましては、総トン数50トン以上の船舶としておりまして、全ての船舶が対象と読めるような記載となっていた点を修正してございます。

次に、25ページをごらんください。25ページから43ページで、講ずべき施策を整理してございます。まず、1の長期的な船舶交通安全政策の方向性におきましての修正点でございます。4つ目の段落で、「また一方で、船舶運航者はもとより海事関係者の安全運航意識・法令順守意識の維持向上も重要であり、見張りの徹底を始めとして、安全啓発をより一層活発化させることも必要である」ということを追記してございます。

次に、2の今後の施策展開にあたっての基本的認識の修正点でございます。まず、タイトルを修正してございます。タイトルは、以前は「基本的認識」としていたところでございます。このタイトルの次に、「Ⅱ海上の安全状況（現状分析と動向）」における課題を踏まえ、今後の施策展開にあたっての基本的認識を以下のとおりとする」ということを、追記してございます。この基本的認識は、Ⅱの現状分析で整理した課題を、27ページ以降で整理しています、今後5年間の課題と課題解決のための重点施策、これの架け橋の役割

となっているということを示すこととしたものでございます。

そういった理由から、タイトルにつきましても修正させていただいたものでございます。

また、基本的認識としまして、各項目につきましても、現状分析から得られた課題を記載し、それがどの分野の施策として対策を講じるのかがわかるように修正してございます。

まず1点目の、安全の確保と効率性の向上というところでございます。こちらでは、2つ目の段落で、「特に、船舶交通がふくそうする海域や港内においては、船舶の大型化やLNG運搬船の増加などの航行環境の変化により、大規模な被害を及ぼす船舶事故発生の蓋然性が高まっており、船舶交通の安全の確保は従前にも増して極めて重要である」ということを追記させていただいております。

次のページをごらんください。26ページ、総合力の発揮の修正点でございます。こちらでも、2つ目の段落でございます。「特に、船舶事故の7割以上を占め、死者・行方不明者を伴う船舶事故の約9割を占める小型船舶の安全確保には」としまして課題を整理し、「船舶運航者を取り巻く社会にまで連携を拡大し、総合力の一層の強化が必要である」と追記させていただきました。

次の、社会資本の適切な維持管理という部分では、「選択」と「集中」による施設の適切な維持管理という、現状分析で出てきましたキーワードを使って整理させていただきました。

また、大規模災害対策につきましても、「東日本大震災の教訓、切迫する南海トラフ巨大地震等を踏まえ」というキーワードを使って整理してございます。

新技術への積極的取組みにつきましては、「AIS、ECDISの搭載義務化やICTの著しい発展」というキーワードを使って整理してございます。

これらの基本的認識の項目の順番につきましても、この後、出てまいります今後5年間の課題と課題解決のための重点施策の順番に合わせ見直してございます。

次に、29ページをごらんください。27ページから41ページで、今後5年間の課題と課題解決のための重点施策を整理してございます。29ページではふくそう海域の安全対策の施策として整理しています。修正点といたしましては、図の下、施策の④番でございます。「航行環境の変化に応じた航法の見直し」としてタイトルを修正してございます。事前説明の資料では、「新たな航法の検討」としたタイトルでございましたが、「検討」とした部分の削除に合わせ修正したところでございます。

本文では、2つ目の段落になります。「今後、地元関係者、学識経験者及び関係機関」と

ということで、連携・協力の対象を追加、修正してございます。

また、最後の行になりますが、客観的な評価を実施するというので、従前の資料では、「検討を推進する」という整理になっていた部分を修正してございます。

次に、30ページをごらんください。準ふくそう海域の安全対策での修正点でございます。ここでは、まず施策のタイトルを「A I S 仮想航路標識等を活用した安全対策の推進」と修正してございます。事前説明の資料では「A I S 仮想航路標識等を活用した安全対策の検討」となっていたものを修正してございます。

本文につきましても、「検討を進める」また「検討する」といった曖昧な表現となっていた点を修正し、具体的に組み込む事項を記載してございます。1つ目の段落では、整流化対策が必要となる海域を抽出するという整理。2つ目の段落では、船舶の通航実態、漁船等の操業実態の調査、具体的な整流方策と整流化に伴って生じる衝突リスクの軽減方策、整流効果の実証実験、これらについて定量的な分析・評価を行い、効果的な安全対策の策定を進めるという整理に修正してございます。

次に31ページ、港内船舶交通の効率化・安全対策でございます。こちらでは、施策の文章を読みやすく全般的に修正してございますが、趣旨的に変更しているところはございません。

次に、32ページをごらんください。小型船舶の安全対策の修正点でございます。まず、課題の太字の書き出しの部分でございます。「小型船舶は耐航性や情報入手手段が劣るため事故に陥り易く」という文章を冠してございます。これは漁船、またプレジャーボートといった船舶の種類での整理ではなく、小型船舶とカテゴリー化した理由として追記したものでございます。

それから、課題の3つ目の丸、4つ目の丸を修正してございます。事前の説明資料では、これらを1つの丸で整理してございましたが、施策につながるような問題点を言い切れていない状況でございましたので、2つに分けて整理させていただいたところでございます。

まず、3つ目の丸の部分でございます。次のページの施策③に関係しているところでございまして、スマートフォンの普及等を踏まえた、海難防止に有効な機能を有するアプリケーションを導入するとして施策に対応した課題、これがわかるよう修正したものでございます。

4つ目の丸は、施策の③、④にかかるM I C SやA I Sの認知度の問題として整理してございます。

次に、施策の①の修正でございます。まず、タイトルの部分を「海難防止対策のマネジメント体制の確立」と端的にタイトルを修正してございます。本文につきましては、必要性や目的といったような部分が混在しておりましたので、その部分を削除し、修正してございます。

また、施策の②番でございます。こちらのタイトルにつきましても、「関係省庁等と連携した指導・啓発体制の強化」として端的に修正してございます。本文のほうでは1つ目の段落で、効果的な講習方法等について検討し、指導に活用すると修正してございます。

また、最後の段落のところで、「海難防止指導體制を構築する」と修正してございます。

次に、33ページになります。施策の③、こちらのタイトルを修正してございます。「ICTを活用したMICSの充実強化」と整理してございます。事前説明の資料では、ICTを活用した緊急情報の充実強化となっておりました。これが本文の2つ目の段落に追加してございます、スマートフォンの特性を活用した海難防止に有効な機能を有するアプリケーションを導入するといった施策、この内容を踏まえまして、タイトルも見直したところでございます。

また、導入するアプリケーションのイメージ図、これを掲載、追加してございます。

それから、3つ目の段落、「なお」書きでございますが、「船舶用インターネット環境の早期構築に向けて関係機関との調整を推進する」と追記してございます。これは2つ目の施策のところ、スマートフォンの特性を活用した情報提供、これが有効に機能するためには、情報伝達媒体としてインターネット環境が必要不可欠となりますので、この文言を追記させていただいたところでございます。

次に、34ページをごらんください。航路標識の整備・管理の在り方です。修正点としましては、施策①の本文2つ目の段落で、「一方、存続が必要な光波標識」と主語を修正してございます。事前説明の資料では、既存光波標識と整理してございまして、前段の部分で最適化ということで、廃止になるようなものも入ってまいりますので、そういったものが含まれるのかどうかという疑義が生じないように、語句を修正した、適正化を図ったものでございます。

また、3つ目の段落でございますが、「審査基準の導入等を図る」と修正し、その最後の段落では「支障等の状況を踏まえ対応する」という修正を行ってございます。事前説明の資料では、どちらも「検討する」といった曖昧な整理になっていたものを修正したものでございます。

次に、36ページをごらんください。大規模災害発生時における船舶交通の安全対策の修正点でございます。まず、課題の2つ目と3つ目の丸を追加してございます。事前説明の資料では、どちらも施策の①番と②番、この中に混在していた必要性の部分を抜き出しまして、課題として整理させていただいたものでございます。

次に、施策①での修正でございます。タイトルを「港内から湾外まで一体的な情報提供体制の構築」と修正してございます。事前説明の資料では、港内から湾外まで一体的な情報提供の在り方の検討となっており、検討の部分を修正したものでございます。

本文では、課題の2つ目として抜き出した必要性の部分を削除してございます。

それから、37ページになりますが、「また」書きの部分、こちらで「検討」という語句が入っている部分を削除して、文章をまた端的に整理してございます。

この「また」書きの部分で誤植がございますので、説明いたします。上から3行目ですが、「海域設定を設定」と、「設定」の語句が重複してございます。「海域を設定」と修正させていただきます。

それから、施策の②番についての修正点でございます。こちらもタイトルに入っていました「検討」という語句を削除してございます。本文では、課題の3つ目の丸に抜き出しました必要性の部分を削除したという整理でございます。

施策の③番につきましては、ここも本文に目的、必要性の整理が含まれていたものを削除したところでございます。

次に、39ページをごらんください。戦略的技術開発でございます。課題の1つ目の丸の修正を行ってございます。「世界中で懸念されているAIS搭載船舶の増加による通信容量の逼迫問題を踏まえ」という必要性に修正してございます。この部分は、事前説明の資料の中では施策①の中で混在していたものを、こちらに整理したところでございます。

次に、課題の2つ目の丸の修正でございます。ここではビッグデータのシステムを構築するとして、その必要性を整理しているところでございます。書き出しの「船舶事故を防止するための指導等を確実に実施するため」という文章、これは長期的な政策の方向性の中で扱っている文章、これを引っ張ってきたものでございます。

なお、事前説明の資料では、簡易型AISとスマートフォンタブレット型端末、こういったものを組み合わせたシステムの開発の必要性を記載してございましたが、小型船舶の安全対策としまして、スマートフォンのアプリケーションの導入ということを推進することから、この部分を削除してございます。



次に、施策の①番の修正でございます。施策①では、開発の目的の部分削除してございます。

次の40ページをごらんください。施策の②では、タイトルを「船舶交通環境データ収集システムの開発」と修正させていただいています。また本文では、ビッグデータを構築するデータを収集・蓄積するシステムの開発を促進するとした内容に修正させていただいています。

事前説明の資料では、簡易型A I S、スマートフォンタブレット型端末との組み合わせたシステム開発を加味したタイトルと本文になっていたところでございます。その部分につきましても削除、修正させていただいたところでございます。

なお、簡易型A I Sの有用性、また衝突警報の有用性の検証といった社会実験の項目もございましたが、この部分につきましては、小型船舶の安全対策の中で記載してございますので、この技術開発の中では削除させていただいたところでございます。

次に、施策の④番でございます。タイトルを「航路標識の腐食劣化診断技術の開発」と修正させていただきました。「腐食劣化」という語句を追加して、わかりやすいタイトルとしたものがございます。

次に、42ページをごらんください。42ページ、43ページでは、施策展開にあたっての重要事項を整理してございます。(1)で規制・制度の不断の見直しという部分でございます。修正点としましては、全体として文章が長いことから、記述の必要性が薄い部分を削除してございます。

具体的には、政策評価の手法、スキームについて一般的な内容にとどまった記述で、船舶交通政策として特筆するような事項ではないことから、削除してございます。

次に、(2)関係機関等との連携強化の修正点でございます。この項目も、全体として長い文章となっておりましたので、短くまとめることとして見直してございます。

具体的には、国と地方の連携強化ということで、それぞれで現状と今後という整理をしていたものを、今後の部分を国も地方も一体的に整理、修正してございます。内容、趣旨としての変更はございません。

次に、44ページをごらんください。44ページ、45ページでは、計画期間及び計画目標を整理してございます。まず、1の計画期間では、修正点としまして3つ目の段落、「なお」書きのところになります。後段のところ、「そのためのフォローアップ体制を構築する」という文章を追加してございます。

次に、2の計画目標での修正点でございます。こちらでは①のグラフの中に数値目標を明示してございます。「平均76隻／100万隻」という表示を追加したものでございます。

また、45ページになります。③の目標、こちらのグラフにつきましても、数値目標「約3割減少」という表示を追加させていただいたという修正でございます。

最後に、46ページでございます。「おわりに」のところでございますが、体裁的な修正を加えてございますが、趣旨の変更はございません。

なお、お手元に配付させていただいております参考資料1としましては、この答申案をダイジェスト的に取りまとめたものでございます。A3両面のカラー刷りの資料となっております。これは広報資料として活用することを目的に作成してございます。本日のご審議を踏まえまして所要の修正を加え、可能でしたら明日、公表したいと考えているものでございます。

以上、資料1、参考資料1の説明でございました。

**【落合分科会長】** どうもありがとうございました。

この分科会におきまして、各委員の貴重なご意見、これを十分反映させる内容になっていると考えておりますけれども、さらによりよくするために、ご質問あるいはご意見等がございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

よろしいですか。特にご意見が……。どうぞ。

**【木場委員】** ご説明ありがとうございました。感想めいたことになりましたけれども、まずお礼は、「はじめに」の部分です。ここで前回意見を言わせていただきました。以前は、かなり型どおりな感じでしたので、もっと具体的に、国民が親近感を持つような表現に変えてくれと要望を出しました。相当、具体的に表記が変わっておりまして、これで一般の方も読むときにかなり興味を持たれるのではないかという感想を持ちました。これは、ありがとうございます。

それから、全般的に非常に資料が効果的なタイミングで入っていきまして、図も非常にわかりやすく、こちら、あまり専門家でない方が読んでもわかりやすくなっているのではないかと感じました。こちら、ありがとうございました。

この最終回になって、このようなことを言い出すのは申し訳ないのですが、タイトルを今、初めて確認したのですが、「船舶交通の安全・安心をめざした取組みについて」。変えてくれという意味ではなくて、個人的な意見としてだけ最後に申し述べますが、何となく世の中全体的な流れとして、表現の仕方をぼかす傾向にあって、「ついて」は要らないよう

な気も。ビジョンとか取組みでいいのではないかなという気がいたしております。非常に具体的に中身が書いてあるので、「ついて」は要らないのではないかなというのが、私の感想です。

少しそれに関連して、今、ぼかすとか、世の中やわらかくするというお話をしましたが、例えば漢字を平仮名に変えるという傾向があります。私は漢字というのは、それを読むとかなり意味を想像できますし、漢字自体は大事なのではないかと感じております。例えばこの中ですと初めてこういった資料に触れたときに、「ふくそう」と平仮名だと、最初、うん？ 何のことだと思った記憶がありまして、例えば「ふくそう」も1回目は漢字にしてもいいのではないかという気がしました。これは余談です。

44ページをお願いします。2の計画目標なのですが、ここもぼかすという感じを受けたのです。「本答申においては2020年代中に達成」というのが、2020年から2029年の10年間という長い時間を指していますので、このあたり、2030年までにとか、何か、びしっと。10年というのは長い気がしたのですが、区切りをつけてみてはどうかという気がいたしました。

以上でございます。取りまとめ、どうもご苦労さまでした。ありがとうございました。

**【落合分科会長】** ありがとうございます。

それでは、ただいまの木場委員のご発言について、事務局のほうで何か回答等ありますか。

**【野澤交通企画課長】** まず2点。木場先生からご指摘あったかと思えます。1点目「について」という部分でございますけれども、もし、各委員の先生方がよろしければ、「取組み」という形で答申名を改めさせていただきたいと存じますが。

**【落合分科会長】** わかりました。それは、後で諮ることになります。

**【野澤交通企画課長】** それから、あともう1つ、2020年代中という表現でございます。こちらのパンフレットをみていただくとわかりやすいかなと思っておりまして、パンフレットに基づきましてご説明させていただきますと、一番裏のページでございます。長期的な目標、こちらで言うところの2020年代というのは、ご指摘のとおり、非常に長い期間でございます。我々が今、考えておりますのは、この間に、こういった5カ年のビジョンによる取組みが3回できるのではないかと考えております。

1つは、今回の、この黄色であります第3次交通ビジョンでございます。それから、多分2019年から始まるもの。それから、2024年から始めるもの。正直申しまして、

今回半減するというのは、非常にチャレンジブルな目標と我々は考えております。ここに四角で書いておりますとおり、さまざまな取組みを関係機関と連携し、総合的に推進することによって、初めて達成できるものだと考えているところでございまして、はっきりするという先生からのご指摘でございますけれども、若干そういう意味で、少し2029年までを見据えた形の計画とさせていただければと考えております。

**【落合分科会長】** それでは、第1点のタイトルの件です。最後の何々についての「について」を削除することにつきまして、削除する方向で特に異論がなければ、そのようにしたいと思います。異論がもしおありの委員がありましたら、ご発言をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

それでは、特にないようですので、では、これは「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」というふうにタイトルを改めることにしたいと思います。

そのほかの点で、何かご質問、あるいはご意見ございますか。

どうぞ。

**【道田委員】** 東京大学の道田でございます。大変よくまとめていただいて、私が事前説明を受けたときに申し上げたことも入れていただいて、大変結構だと思います。

答申の中に書いていただく必要は必ずしもないのですが、お願いと言いますか、これを受けて海上保安庁あるいは関係機関において施策を展開されるにあたって、一番後ろのところは検証とか目標達成度の適正な管理ということが入っておりますけれども、特にお願いしたいのは、幾つか、例えば35ページにありますような沿岸灯台の最適配置、それはそのとおりなのですが、これは見方によっては冗長性が減少するということでもありますので、そういった面です。

それから、31ページにありますように情報提供の一元化、これは大変結構なことなのですが、その分、場合によっては見ている目が薄くなるということでもあるかもしれないのです。

そういったことも注意して、例えば、見方によっては一部充実の方向とは違う別の観点からの整理を行われたところについては、特に注意深く施策の結果についてフォローしていただきたいと思います。

以上です。

**【落合分科会長】** ありがとうございます。

ご発言が。お願いします。

【竹内委員】 東京女子大、竹内でございます。

いろいろと修正してくださって、また、それによってより一層よくなったということで、本当にありがたいことだと思っております。

ですから、お話しすることは私の感想めいたことで、とりわけこれは直さなければならぬ、ということではなくて、単に気づいたことであります。

まず1つ目は、これも私、前回からお話しもして、格段によくなったという印象があるのですけれど、まだ思う点があります。それは、「ふくそう」と「準ふくそう」のところでありまして、我々素人から見ると、「ふくそう」よりは、それほどふくそうしていなければ「準ふくそう」だと思うのが普通だと思います。

ですから、例えば30ページの準ふくそう海域の安全対策と書いている課題のところは、この「準ふくそう」が「ふくそう」であれば、船舶コースのより多く、より複雑な進路交差部が生じるため、より重大な海難が発生する、と言うように考えてしまいます。問題はあつただけけれど、それ少し軽いというのが「準ふくそう」というのが一般の理解だと思うのです。

もし、そのとおりに読んだとするならば、海のことを知らない人は、私も含めて、「準ふくそう」で行われる課題解決のための施策のA I S仮想航路云々というものを、なぜもっと程度のひどい「ふくそう」のところでやらないのだというように言われぬかという危惧です。

あるいは、逆に言うと、「ふくそう」のところでやっているさまざまな施策、これを少し緩めたようなものを、なぜ「準ふくそう」ではやらないのかというような指摘を受けないかという心配があるわけです。

ですから、何とかここを工夫ができればいいなと思つました。例えばA I S仮想航路、これはよくは知らないのですが、もしもこれに類するようなことは既に「ふくそう」でやっていることであることであり、「準ふくそう」では、まだこれができていないとするならば、課題のところ「蓋然性が高く」の後に、ふくそう海域では既に整備されたところではあるが、準ふくそう海域では不十分であるのと書けば、違ふのだということがわかります。ですが、何かそういう工夫がないと、今言つたような指摘を受けたときに、対応できないのではないかという心配があります。それが1点目です。特に修正という意味ではなくて、その対応の心構えがきちんとできていければいいなということです。

それから、次は、これも同じく大きなところで、木場さんの後を追うような感じですか。

タイトルが「船舶交通の安全・安心をめざした取組み」、今、「ついて」が取れました。このときに、別のこの会議だけの話ではなく、よくある話なのですけれども、「安全・安心」というように言葉を簡単にくっつけてしまって、何か1つのものであるかのようにしてしまおう傾向が一般によくあります。しかし、本当は「安心」と「安全」というのは何か違うはずです。

ところが、多分この文書全体を検索にかけて、ワードで「安全」と「安心」という言葉をそれぞれ検索したら、多分圧倒的に「安全」という言葉が多くて、「安心」という言葉はほとんどヒットしないのではないかという気がするのです。もう今さら「安心」という言葉を入れろ、などということになるととんでもないことになるので、私はそんなことは言いませんが、少なくとも、この文書を出すときに、我々の立場としては「安全」と「安心」はきちんと区別してとらえているのだ、安全というのはこういうもので、安心とはこういうものなのだと考えている、という認識が必要です。具体的には、「安心」については、こういう考え方に基づいているから、ここではこういう文章になっているのだということをきちんと口では言えるようにしておくようにしておかないとまずいと思います。「安全」と「安心」をいつも十把一からげのように見る発想には、気をつけておかないと足をすくわれてしまうという気がしております。

それから最後、これは単なるミスプリかなという気がしましたが、25ページの講ずべき施策とありますところの真ん中あたりの段落で、「このような」というところがあります。ちょうど真ん中あたりの、「船舶交通安全政策の質の向上」と。これは、「向上する」ということではないかという気がします。これは単に誤植なので、訂正ということです。

私は以上です。ありがとうございました。

【落合分科会長】      ありがとうございました。

それでは事務局から、今のご発言につきまして何かございましたら、お願いしたいと思っております。

【野澤交通企画課長】      道田先生、竹内先生、どうもありがとうございました。

まず道田先生のご意見でございます。ご指摘のとおり、航路標識の最適配置の部分、それから港内一元化の部分、これも安全・安心をしっかりと考えてやらないと、どうしてもご指摘のありましたとおり、見る目が薄くなったりとか、与えている情報量が減ったりということになりますので、その部分につきましては、単に効率化を求めて減らすことにならないように、本当に安全に与える影響がないか、きっちり担保されているかどうかという

ことにつきまして、丁寧に検証しつつ、やってまいりたいと思います。

それから、竹内先生、大きく3点あったかと思いますが、まず1点目でございます。ふくそう海域と準ふくそう海域の違いでございます。ふくそう海域というのは、もう既にご案内のことかと思いますが、東京湾とか伊勢湾とか大阪湾とか、非常に込んでいる部分です。それから準ふくそう海域につきましては、14ページでございますとおり、石廊崎から紀伊半島、足摺岬まで結んだ部分です。ふくそう海域に比べると、少し交通流は緩いけれども、先日の事故もございましたが、非常に事故が多い海域でございます。

それで、今一番我々が航路等々を設定して一生懸命やっておりますのが、ご案内のとおりふくそう海域でございます。この準ふくそう海域において検討しております30ページの整流化方策のイメージにつきましては、航路までの採用には至らないけれども、それに準じた対策をとることによって、安全性を担保できないかということで検討している状況でございます。この部分につきましては、その辺の違いについてしっかりわかるような形にしたいと思っております。

**【住本安全課長】** 安全課長でございます。4ページに海上交通センターの配置図というのがございます。後ほど用語集で見ただけであればわかるのですが、ここの青色で色を塗っているところをふくそう海域としておりますが、ご指摘のように、これを見たときに、この色を塗っているところがふくそう海域だという解説が抜けている部分がございますので、そこは、委員長ともご相談させていただきまして、工夫をしたいと思っております。

基本的に、ふくそう海域につきましては海上交通センター、いわゆるマーチスにおきまして情報提供と管制業務をしっかりとやっております。先ほどもご指摘ありました準ふくそう海域につきましては、海上交通センターの情報提供を聴取する義務はないわけですが、法的な根拠におきまして、実際の運用におきまして、差を設けておりますが、それに準じる形でやっている部分でございます。先生のご指摘は、それがわかるようにしてほしいということだと思いますので、そこは相談をさせていただきたいと思っております。

以上でございます。

**【野澤交通企画課長】** 引き続きまして、竹内先生2点目のご指摘の、安全と安心の区別でございます。ご指摘のとおり、はるかに安全の言葉が多くて、安心というのは数カ所にとどまるような形でございます。その部分につきましては、しっかり使い方を整理させていただきまして、くれぐれもその辺、誤解がないような形で、これからこの計画という

ものを国民の皆様方に周知していくということが、これからの我々の仕事だと思っておりますので、ご指摘踏まえまして対応させていただきたいと思っております。

それから、竹内先生3点目のご指摘、25ページのところでございます。すみません、こちらは誤植でございます。先生のご指摘のとおり、この真ん中のところ、質の向上を図るという文言が欠けていたと思います。ここは修正させていただきます。どうもありがとうございました。

【落合分科会長】 それでは、道田委員、よろしいでしょうか。竹内委員も、いかがですか。

【竹内委員】 はい。

【落合分科会長】 では、そういうようなことで対応することにしたいと思います。

ほかに。

【鎌田委員】 東大の鎌田でございます。私もお礼とコメントを申し上げたいと思いません。

前回、欠席したので、事前説明の資料がどんな議論の流れでできたのか、よくわからなかったのですけれども、拝見して、何とかを検討するということのオンパレードだったので、検討するのが目的ではなくて、検討した結果を何とかするところまできちっと書いてほしいというお願いをしました。短時間だったので、どこまで修正していただけるかなと思ったのですが、今日、完璧にやっていただいたので、非常によかったと思います。どうもありがとうございました。

それから、お願いとしては、せっかくこういう形でできたので、この後のフォローアップと言いますか、施策としていろいろやるとともに、PDCAを回して最終的に事故件数を確実に減らしていくということ。初回のときにも、私は自動車局でやっている例を申し上げたと思います。そういう形できちっとやっていただければと。

それをやるにあたっては、いろいろなデータがないと議論ができないので、なるべくいろいろなところでデータ化する努力をぜひしてほしい。例えば、いろいろなところで講習会や教育をやったとしても、講習をやりっぱなしではなく、その効果がどうだったかというのをアンケートを取ったり、少し時間がたってからフォローアップをする。そういうところも、少ない人的工数の中でいろいろなことをやるというのは結構大変だとは思いますが、ぜひそういうことの積み重ねで、1件でも事故が減っていくように努力していただければと思います。



よろしく願いいたします。

【落合分科会長】 それでは、どうぞ。

【浅野委員】 34ページが一番下です。「さらに」から始まる段落のニュアンスは、ディファレンシャルGPSは将来なくなる方向になっているということが最初に書いてあるものですから、そういうものかなと思う方が多かろうと思うのです。場合によっては、進展を見きわめてやらなければならないという、その部分で多少の留保が入っている。

ところがGPSの脆弱性というのは、かなり各国で懸念してしまっていて、韓国などでは沿岸でGPSを補完する独自システムをつくろうなどという話も出ているぐらいなので、これはディファレンシャルGPSのようなものはなくなる方向に行くのか、あるいはそれを補強するものを何かつくるのかということは、別途、検討だと思っております。

ですから、そういうニュアンスであることでよろしいのでしょうかという質問なのですが、

【落合分科会長】 それでは、その点につきまして、事務局のほう何かあれば。

【渡邊計画運用課長】 計画運用課長の渡邊でございます。このDGPSの運用につきましては、本庁にDGPSセンターというセンターを置きまして、GPSデータ、信号ですとかの監視、あとは補正情報の発信という業務を日々行っているわけです。ここで記載しておりますのは、2次ビジョンのときからも同様の記載があるのですが、GPSが高度化されれば、現在の補正情報を出す役割は終わると。そういう方向性は示しつつも、なかなか改善計画が進捗していないという状況にありますので、アメリカの動向をよく把握しながら、現在のDGPSセンターを運用していく必要があるということでありまして、DGPSにかわるような新しいシステムを構築するところまでを、この文章の中には盛り込んでいないというのが現状であります。

【浅野委員】 少しニュアンスが伝わっていなかったと思います。

ディファレンシャルGPSの問題ではなくて、GPSが、GNSSと言ったほうがいいのかもかもしれませんが、そういう測位衛星が機能を停止することがあり得るわけです。現に、時間が誤動作した衛星が、それに気づかなくて飛んだということが起こっていますので、そういうことを補完する意味で、GPSとは違ったシステムを独自でつくっておいたほうがいいのかという国もあるわけです。

ですから、GPSに、あるいはGPSの高度化に一方向的に頼ってしまっていて、それが高度になって精細な情報が得られれば、それで済むのだということではない可能性があるのでは

す。

ですから、そういうふうに読めるのかということが少し心配だったものですから。日本でそういうことを心配しなくていい理由は、きっとないのだ、日本でも、同じような検討をしなければならないと思うからです。

そういう質問だったのです。ディファレンシャルGPSの局の問題ではなくて、GPSシステムの問題をどう扱っていくのかという話です。

【落合分科会長】       どうぞ。

【渡邊計画運用課長】       説明が不十分で申しわけありませんでした。大変大きな課題と言いますか、問題提起でございまして、GPSに代替するシステムの必要性ということで、この34ページのGPSの記載の前に、ロランCというシステム、こういう長波を使ったような電子航法システムも、まだ現状残っているわけです。これも実はアメリカと同様に廃止の方向で、今、縮小しております、なかなか海上保安庁だけで、そういう代替システムを導入するのは、非常に現時点では難しいのかと。この資料の中にも航路標識整備事業の予算が年々縮小しているというような記載もありまして、そのあたりは確かにご懸念はよく理解できるのですけれども、今はそこまで書き込めるだけの状況にないと。すみませんけれども、そのような回答になります。

【落合分科会長】       浅野委員、よろしいですか。

【浅野委員】       その辺は、もう1回調査をお願いしたほうがいいと思います。各国でどういう対応をとろうとしているかということについては、そんなに衛星にかわるものを打ち上げようとか、そういう話ではなくて、それを補完するものをつくろうという話が起こっているわけですから、それが日本ではどうなっているのかということを知りたいだけの話です。

【渡邊計画運用課長】       韓国などでも、Eロランシステムを構築するといった動きがあることは我々も情報収集しなければいけないと思います。そのシステムの有効性ですとか、それを構築するにあたってどれぐらい経費がかかるのか、そういったものがまだありませんので、そこは近隣諸国とはよく情報交換していきたいとは思っております。

【落合分科会長】       今の点は、おそらく34ページの最後の段落、2つの文章に最後の段落がなっておりますが、「しかしながら」で始まる部分、これは多少そういうことも含んでいると読めるのではないかという点が第1点と。第2点としては、これはあくまでも今後5年間というサイクルの中での計画だということを考えたときに、そういうサイクルの

中で重点的に考えていく、対応していかなければいけないという問題は、この「しかしながら」に反映させるという、そういうふうを読むと、浅野委員のご指摘があった点のご懸念も、ある程度読み込めるのではないかということで、ご理解をいただきたいということです。

【浅野委員】 先生のおっしゃったとおりなので、「しかしながら」がDGPSの問題を受けているわけで、前段がなければ、これでいいと思うのです。前段があるからディファレンシャルGPSのことを踏まえて対応するというように読めてしまうので、前段がなければ、これでいいと思います。

【落合分科会長】 この最後の文章、34ページの最後から2行目にGPS衛星の近代化等となっているので、この「等」が一体何を考えているのかという読み方にもかかわってくると思いますが、浅野委員のご懸念も、この「等」の中に読み込むことは、これはなかなか難しいですか。

【永松交通部長】 ご指摘のように、GPSの異常の問題にも、「しかしながら」以下で触れてございますので、ご指摘のような懸念も踏まえて幅広く検討、諸外国の例なども踏まえて検討させていただくということで、読み込んで対応していきたいと思います。

【落合分科会長】 浅野委員のご指摘、非常に貴重なご指摘なので、その辺は、しかし頭の中に十分含んだ上で、今後5年間対応していくということ、ぜひやるということにしていきたいと思いますので、ぜひ事務局のほうも、そういうことでよろしく願いいたします。

ほかに、どうぞ、小島委員。

【小島委員】 日本船長協会の小島です。

先週の金曜日の伊豆の沖の事故なのですけれども、まさにあそこのエリアは準ふくそう区域近くで、このパンフレットの2枚目のところに、どこのエリアが準ふくそうで、どこがふくそうのエリアかが書いてあります。

実は船長協会として、昭和45年から提案で、分離帯をつくってほしいということで、ずっとやってきております。現在も保安庁さんと、それから日本海難防止協会をはじめ関係者で、ここに書いてあるように、分離航行帯というか、推薦航路をどうしていくかという検討を進めているところなのです。今、神子元島の沖をやっています。

それで、これを決めると、国際的なIMOのほうに言って、全世界の航海士、船長に、それでECDIS等にチャートとして認めてもらって、ここは「セパレートゾーンですよ」

というふうなことを、やっていかななくてはいけないのですが、かなり時間がかかることだと思います。

保安庁さんと一緒になって、これからも早く進めていきたいのです。まさにこの最後の策定を進めるということで書いていただいているので、ああいう事故が起きないためにも、やっていかななくてはいけないなど。

あそこは東京湾を出た船と、東京湾を目指している船とが、ちょうどクロスするエリアなのです。夜の1時ごろということで、これから調べていただいて、どういうことでああいう事故が起きたのかというのは、またわかることかと思うのです。ああいう準ふくそうエリアが幾つかありますから、その辺を早く検討していきたいと思っております。

それから、事故のいろいろなデータなのですけれども、これも事故調査委員会のほうで今、ハザードマップをつくっておられまして、英文と日本語と、大分いいものができてきています。画面上をクリックすると、そのエリアでどういう事故が過去にありましたということがすぐわかるハザードマップです。これについても、いろいろなことで使っていけると思うので、ぜひどんどん進めていってほしいと思います。

以上です。

**【落合分科会長】** ありがとうございます。

ほかにご発言はございますか。

では、どうぞ。

**【立川委員】** 海員組合の立川と申します。大変よくまとめていただいて、どうもありがとうございました。

その中で、言葉の定義を含めまして教えていただければと思ひまして、質問させていただきます。33ページのICTを活用したMICSの充実強化の中で、今回、追記でということでお話をいただきました、船舶用インターネット環境というのは、具体的にはどのようなものか教えていただければと思ひまして質問させていただきました。

よろしく願いいたします。

**【落合分科会長】** その点につきまして、事務局から回答をお願いします。

**【野澤交通企画課長】** 今、立川委員からご質問がありました、33ページの「なお」書きの船舶用インターネット環境につきましてご説明させていただきます。

今回の答申で、上の段のところに記載されているような形で、実際、さらに海難防止に有効なアプリケーションのイメージ図という形で書かせていただいているのですが、スマ

ートフォンにアプリを搭載して、そのアプリをダウンロードすることによって自分の位置がわかり、逆に当庁のほうからも把握でき、右上にありますとおり、緊急情報といったものを送ることができたりとか、周りの他船の状況がわかるようなシステムというものを導入していこうと考えております。

これによりまして、要はAISを搭載していない船舶、小型船等につきまして、これを導入することによって自船の位置とか他船の位置とかがわかる、さらに緊急情報が到達するというので、かなり小型船舶の海難対策には資するものではないかなと考えております。

ただ、ご案内のとおり、これを進めていくにあたりましては、実際のこういったスマホの通信エリアは現在、2マイルほどにしかなくてない。こういった環境ができるというのは、沿岸域から4km弱しかないということがありますので、こういったものを海域で使う場合につきましては、もっと現在のスマホの通信エリアを広げていかなければいけないということがあります。ですから我々としても関係機関、関係省庁に働きかけて、そういった通信エリアが広がるような形での取組みというものを努めてまいりたいということで、この「なお」書きに記載させていただきました。

【落合分科会長】 立川委員、よろしいでしょうか。

そうしますと、ご発言が……。どうぞ、お願いします。

【福永委員】 水先人会連合会の福永です。私どもの要望も入れていただきまして、どうもありがとうございました。

意見というよりも、1つだけお願いがございます。31ページの問題解決のための施策という部分の最後の「加えて」のところでございますが、「一体的な航行管制を実施することによって、信号・渋滞待ちの緩和された定時運航が可能となり」と、こういうくだりがございます。ビジョンですから、まさにこのとおりで、こうなってほしいとは思いますが、これから検討される具体的な施策の中において、現場的にお願いをしたいのは、釈迦に説法かもしれませんけれど、車のように、止まれと言って、ぱっと船が止まれるわけでもありませんし、スピードを何キロにしろと言って、直ぐにそのスピードになるわけでもございませんので、現場的には、そういった船の特性に配慮した運用をしていただきたいと、これだけを要望しておきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【落合分科会長】 ありがとうございました。

ほかに。では、どうぞ。2回目。ほかにいらっしゃらないようなので。

【木場委員】 よろしいですか。ほかにいらっしゃらなければと思ったのですが。大丈夫でしょうか。

もう最後なので、お伺いしておこうと思いました。この答申の大きな課題の1つは事故防止です。一番大きな課題だと思うのです。先ほど小島さんからお話が出たので、最後の時間が少しあればと思ってお待ちしております。この間の金曜日の第18栄福丸の事故につきまして、私のような素人の者は、具体的に事故の内容を教えていただきながら、今回のとりまとめについて当てはめて、では今回の場合にはどういった対応が必要だったのかということを知ると非常に具体性があると思ひます。もちろん、まだ検証ができていないことですので、そんなには詳しく伺うつもりはないのですが、二、三点伺ひます。再三AISを搭載しようという話がこの会議でも出たのですが、今回の事故は中国船籍でよろしかったですか。そちらにはAISの記録があったように伺ひておりますが、そういったものを搭載してもなかなか避けられないのかということが1つです。

それから、船長が見張りを怠ったというのが大きなことだと伺ひております。見張りをするというソフトの部分もきちっとやっていただくことに関して、今回の答申等々は日本の船に乗る方々にはいろいろと周知できると思ひます。しかし、自分がきちっとやっても、事故というのは相手あってのことだと思ひます。ですから、今回のような外国船籍に関して、そういうこともきちんとしてくれよということを、どの程度日本から言えるのか、そのあたりについて伺ひたい。

それから、これは全く素人でわからないのですが、この第18栄福丸の方々は、今回のような状況の中では、全く自分の力では衝突を避けるのは難しい状況だったのでしょうか。その辺がわからないので、3点教えていただければと思ひます。

よろしくお願ひいたします。

【落合分科会長】 その点につきまして、事務局から。

【住本安全課長】 安全課長の住本でございます。

まず、事実関係は今現在調査中ですが、ご指摘がございましたように、9月27日貨物船、これはシエラレオネ共和国籍貨物船JIA HUI、総トン数2,962トンと、名古屋港から市川港向け航行中の貨物船、第18栄福丸、総トン数498トンが衝突し、第18栄福丸は転覆しまして、昨日までに第18栄福丸の乗組員の方々全員の死亡が確認されています。

原因については、調査中ですが、そこについては避けさせていただきますが、

両方の船、第18栄福丸には、簡易AIS、それからJIA HUIにつきましては、AISが搭載されていたようでございます。

まだ原因についてコメントはできませんが、AISが両船に搭載されていたものであっても事故は起きたことは事実でございます。したがって、今回、答申の中の25ページでございますけれども、原因がまだわからないものですので、これに絡めてというのは言いづらいでございますが、25ページの「また」以下、1のところ、4段落目、「また一方で」ということで、安全運航意識・法令順守意識等も重要でありということ、間接的にAISが万能であるわけではないということ、ここで盛り込ませていただいたつもりでございます。

それから、先ほどご質問、ご指摘ございましたけれども、外国船籍について、どういった再発防止策があるのか。今回の事件は別にしまして、AISが搭載された船でも事故は起きておりますので、それにつきましては非常に難しい課題でございます。特に準ふくそう海域につきましては、マーチスによる情報提供が徹底されるわけではございません。

先日、発生した事故に関しましては、AISテキストメッセージというものを、観音崎のマーチスから提供することはできますので、そこにおきまして、事故が発生した大島付近を通る船舶に対して再発防止のAISテキストメッセージを送っております。

自動車の交通事故が起きますと、ここで事故が起きたと情報提供することがよくありますが、それと同じようなことございまして、この海域で衝突海難が発生しております。注意して航行してください。見張りを励行し、適切な避航動作を講じてください。といったメッセージが、AISの受信システムを持っている船に自動的に表示されるようなことは既を実施しております。

現時点では、以上でございます。

**【木場委員】** 最後の難しい質問ですが、避けるということは、あの状況では難しいということですね。

**【住本安全課長】** そこを今、調査中ございまして、すみませんが申せません。

**【落合分科会長】** 木場委員、よろしいですか。

**【木場委員】** はい。ありがとうございます。

**【落合分科会長】** ほかにご発言ございますか。

それでは、特にご発言がないようですので、この答申案の検討の結果、この原案を承認すると。ただし、本日の議論で出た部分で、必要な修正はすべきところは行くと。必要な

修正の部分につきましての具体的な表現をどうするかという問題につきましては、恐縮ですけれども、会長に一任していただく。そういうことで、本答申の原案を承認するという一方で、この部会として対応したいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【落合分科会長】 それでは、そのようにさせていただきます。

そういたしますと、お手元にあります議事次第の議題1が終わりましたので、今度は議題2になりますが、船舶交通安全部会（仮称）の設置についてであります。

これは、前回の審議の中で、この分科会の下に部会を設置して、モニタリングをその部会が行う。答申を出しっぱなしにして、5年間何もモニタリングがないといった状態を解消しようということで、この船舶交通安全部会、これは仮称ではございますが、これを設置するという。この点についての是非を議題2でご議論をいただきたいと思います。この点につきまして事務局案が提示されておりますので、まず事務局案につきまして説明をお願いいたします。

【田口企画調査室主任官】 承知しました。

資料2、船舶交通安全（仮称）の設置についてという資料でございます。構成としましては、この設置についてとした文書形式のものが1枚。それから委員名簿としての案が1枚。それから規則としてのものが2枚ものになっています。それら全体的にまとめたものが、ポンチ絵でカラー刷りのものが整理したものを付けてございます。

ポンチ絵の資料をごらんいただきたいと思います。こちらで説明させていただきたいと思います。まず、概要としまして、設置の目的を整理してございます。第3次交通ビジョンをフォローアップする体制を構築すること。それと施策の実施状況の確認。次年度の施策の進め方について検討することが必要という整理。また、社会経済の変化、船舶交通を取り巻く情勢の変化、海難発生状況を踏まえた既存施策の方向性の確認を行うという内容でございます。

さらに、第4次の交通ビジョン策定に向け、長期的な視点に立った船舶交通安全政策のあり方も含めて検討していきたいという整理でございます。

次に、2の組織図でございます。部会の位置づけを整理してございます。交通政策審議会令第7条の規定に基づく部会として位置づけたいと考えてございます。

審議事項としましては、3でまとめてございます。海難状況等の報告。それから第3次



交通ビジョンに掲げた施策の実施状況の検証。次年度の施策の進め方等の検討。船舶交通安全政策の中長期的在り方の検討というところで、ご検討いただきたいと考えているところでございます。

それから4委員の構成といたしましては、全部で17名。本委員4名、臨時委員13名というところで、この分科会の中で規模を若干縮小させていただいて進めてまいりたいと考えてございます。

部会の開催時期としましては、原則年1回としまして、おおむね2月ごろに開催。そのほかには、会長が必要と認めるときに開催という形で進めさせていただきたいと考えてございます。

それらの関係をスケジュールの中で整理してございます。毎年1回ずつ、2月ごろに開催していくというところでございまして、この第3次のビジョンの終わりの時期にあたりましては、第4次に向けた諮問、これの付託を受けていただいて調査、審議をいただいた上で答申をまとめていただこうと考えてございます。

なお、部会に属すべき委員、臨時委員、専門委員につきましては、交政審の令第7条2項の規定によりまして、分科会長が指名するとなっておりますので、この部会の設置の審議にあわせてご審議をお願いしたいと存じます。

最後に、部会の運営規則（案）でございまして、これにつきましては、他の分科会に属します部会の運営規則を参考にならしまして整理したものでございます。

資料説明としましては、以上です。

**【落合分科会長】** ありがとうございます。

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、この原案が出ておるわけですから、これにつきましてご意見等をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

どうぞ、今津委員。

**【今津委員】** 先ほど鎌田先生からもございましたけれども、言いつばなしではなくて、定期的に見直してPDCAを回すということによろしいのではないかと。ぜひ、こういうことを進めていただきたいと思います。

**【落合分科会長】** では、河野委員どうぞ。

**【河野委員】** すみません。私も全く同じで、せっかくこれだけの施策をまとめたので、フォローアップをされるというのは、とてもよいことだと思います。

先ほど、浅野先生がおっしゃったようなご意見もございましたから、例えば今後の新し

い技術の発達も踏まえ、今までの技術の見直し等も含めて、ぜひフォローアップをしていただければと思います。よろしくお願いいたします。

【落合分科会長】 ほかにご意見、あるいはご質問はございますか。

どうぞ。

【前田委員】 外国船舶協会の前田でございます。

これからの話にはなるかと思うのですが、まずP D C Aということですから、今回の答申と、それから今後P D C Aのサイクルを回すための最初のプランのPになる部分というのは、かなりギャップがあるような気がするのです。

第1回、進め方というのはあるのですが、そこでP D C Aを回すからには、実際にはPのプランの要素として1つはやることと（何を、誰が、どの範囲で、どのように）、それからスケジュール（いつまで）と、それから達成の度合い（どの程度の数値目標）というのが最低限あって、それに対してどこまでやって、このやり方でいかなかったから、ここを修正というような話に多分なるとイメージしているのです。そのサイクルに行くには、この答申はビジョンと方向のところまでなので、Pのプランとはかなりギャップがあるような気がするのです。その辺が、例えば第1回とか第2回とかの中にくる中で、どのような形で、どういうふうに埋められているとイメージしたらよろしいのか、もしわかればお教え下さい。

【落合分科会長】 その点につきましては、原案の立場はいかがなのでしょう。

【野澤交通企画課長】 事務局から回答させていただきます。

このたび、この5年間の交通ビジョンをつくっていただいたのですが、これをもう少しブレイクダウンして、毎年度アクションプランと言うか、年度計画と言うか、そういったものをつくっていきたいと思っております。

その中には、5カ年というスパンの中で何をどこまでやるのかが、今回のビジョンに書き込めていない部分がありますが、年度計画となりますと、その辺のところがある程度、見通せる部分もございますので、どの程度やるのかという数値をもう少し具体化したような計画と言うか、アクションプランをつくりまして、それを前年度末又は年度初にご議論していただいて、この1年間これでしっかり頑張るということでフォローアップしていただく。また翌年度につきましては、どこまでいったのかとか、ではこの施策は足りない部分はどこにあるのかということが、もう少し具体的にわかるような形でご審議いただけるのではないかと考えております。

【落合分科会長】 前田委員、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【前田委員】 はい。

【落合分科会長】 ほかに何かご質問、ご意見ございますか。

どうぞ。

【鎌田委員】 東大の鎌田でございます。P D C Aを回すのは非常に有効で、ぜひやっていただきたいのですが、今のご指摘のように、交政審にこういう部会をつくれれば何かできると期待されても、多分だめで、それ以外にいろいろものを手を打っておかないといけないと思うのです。

交政審の中でやろうとすると、多分いろいろな縛りがあってやりづらいと思いますので、例えば、長官の懇談会のようなところで、幾つかのワーキングといったものをつくって、本当にP D C Aが回るような組織体をつくらないと、多分うまくいかないのではないかと思います。

例えば、私が関わっている自動車局では、事故分析をやるどころ、技術開発をやるどころ、評価をするところ、それに基づいて基準化をするところ、という感じで検討会をそれぞれつくって、かなりの頻度で議論して、何とかそれでP D C Aを回しております。そういったところに到達するまでは結構大変なのですが、少しそういうことを目指した動きをぜひやっていただいて、この部会に1年後と言うか報告をして、さらに回していけるような何かそのような体制を目指していただけるといいかと思います。ぜひ検討をよろしくお願いいたします。

【落合分科会長】 今のポイント、事務局のほうで何かありますか。

【野澤交通企画課長】 今後の課題という形で、引き続き検討させていただきたいと思っております。

【落合分科会長】 鎌田委員、よろしいですか。

【鎌田委員】 はい。

【落合分科会長】 ほかにご意見等ございますか。よろしいでしょうか。

それでは、本日、この議題2の点につきましては、委員の皆様方からのご了承を得たということにさせていただきたいと思っております。

あと、そうしますと、これを実際に動かしていくためには、事務的な手続が必要になってきますので、今、了承を得られたということで、ぜひ事務上の手続をどんどん進めていただきますようお願いしたいと思います。

そういたしますと、本日予定しました議題は全て終了になりましたので、これからの進行につきましては、事務局にお返しをしたいと思います。

【大谷企画調査室長】 承知いたしました。落合会長、どうもありがとうございました。

それでは、閉会にあたりまして、海上保安庁長官、佐藤よりご挨拶を申し上げます。

長官、よろしく申し上げます。

【佐藤長官】 どうも、委員の皆様にありましては、ご多忙の中、ご出席いただきまして、本日、大変ご熱心なご審議をいただきました。この分科会、私も何度か出席させていただいておりますけれども、毎回非常に貴重な、かつ建設的なご意見が出ておりまして、我々にとっては大変有用な会議だと思っております。

今回も、この分科会、5月から始まりまして、本日までわずか5カ月間という短い期間に、中身の濃い、非常に貴重な答申をいただきました。

また、先ほど議題の2でありましたフォローアップ体制ということで、船舶交通安全部会を新たに設けていただくということでもあります。大変心強く思っておりますが、先ほど鎌田委員からもございましたように、形式的にならないように、しっかりとフォローアップができていくようにやっていきたいと思っております。

いずれにしましても、このたびの答申に対しまして、衷心より委員の皆様方に御礼を申し上げます。

先ほど、委員の一部の方からもお話ありましたように、先週、6人の方がお亡くなりになるという痛ましい衝突転覆事故がございました。今回の答申を受けて、この施策をしっかりと実現させていけば、あのような事故がなくなるのではないかと期待しております。まだ船舶交通の安全の確保に携わっております海上保安庁としては、これをしっかりと推進していく責任があると感じております。

先ほどいただきました答申を、今後、海上保安庁の第3次交通ビジョンという形に位置づけまして、関係官庁や、あるいは地方自治体等と協力、連携をして、しっかりと推進していく。2020年代中に、現在の海難事故隻数を半減していきたいという決意を持って、これは本当に非常に高いハードルでございます。我々にとっては大変高い目標でございますけれども、あえてこの目標を設定させていただいて、我々の業務に対して目標をつくらせていただきました。

そのためにも、先ほどありましたフォローアップ体制であります船舶交通安全部会が、ある意味ではPDCAサイクルのチェックする機関として、我々の実施状況を確認してい

ただきたい。

それから、先ほど何回も出ていますけれども、その効果、あるいは、それが本当にきちんとうまくいっているのか、あるいはかえって悪くなっているのではないかといったことをきちんと検証していただいて、我々を叱咤激励していただきたいと思っております。

最終的には、海難船舶隻数が半減するという高い目標に向かって、この目標を達成できるようにご指導賜ればと心から願っているところであります。

最後になりますけれど、常日ごろから海上保安業務に対しまして深いご理解とご支援を賜りましていることに対しまして厚く御礼を申し上げまして、私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】 長官、どうもありがとうございました。

それでは、本日は長時間のご審議、まことにありがとうございます。第25回、第26回、第28回と3回のご審議をいただき、本日、答申をご了承いただきましたこと、ありがとうございます。

細部の修正につきましては、先ほど落合会長もおっしゃられましたが、会長と調整をさせていただき、可能であれば、明日決裁で広報とさせていただければと思っております。

また、ご指摘をいただきましたいろいろな整理につきましても、また今後開催される部会の中で、きちっと表明させていただければと思っております。

それから、部会の設置に関しましては、委員の方々の任期の更新等もごございます。また開催の案内もごございますので、手続に多少時間がかかるかと思っております。その整理ができましたら別途ご連絡させていただければと思っております。

本日の答申、それから修正したもの、議事録につきましては、終わり次第、また整い次第連絡をさせていただきたいと思っております。

それでは、これをもちまして、第28回海事分科会を終了いたします。

本日は、大変ありがとうございました。

— 了 —