

交通政策審議会 海事分科会 船舶交通安全部会

第5回航路標識・情報提供等小委員会

平成28年10月5日

【前主任海上交通企画官】 定刻より若干早いですが、お揃いになりましたので、ただいまから第5回航路標識・情報提供等小委員会を開催いたします。

委員の皆様方には、ご多忙中のところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本委員会の事務局を担当させていただいております、海上保安庁交通部企画課海上交通企画室主任海上交通企画官の前と申します。よろしくお願ひいたします。

まず、交代のありました委員につきましてご紹介申し上げます。船舶交通安全部会の委員の任期が9月末日をもって終了したことに伴いまして、一般社団法人日本旅客船協会の入谷臨時委員が、同じく一般社団法人日本旅客船協会の蔦井臨時委員に交代されております。

【蔦井臨時委員】 蔦井でございます。よろしくお願ひいたします。

【前主任海上交通企画官】 また、官側ですが、国土交通省海事局からの出席者につきましては、本日は安全政策課の森吉専門官でございます。

【森吉専門官】 課長の金子の代理で参りました、よろしくお願ひします。

【前主任海上交通企画官】 本日は委員9名、総員のご出席をいただいておりますので、交通政策審議会令第8条第1項に規定する定足数、過半数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

当委員会につきましては、情報公開の観点から会議自体を公開するとともに、会議資料及び議事録を国土交通省ホームページに掲載することとしております。よろしくお願ひいたします。

携帯電話をお持ちの方につきましては、電源を切るか、マナーモードへの切り換えをお願ひいたします。

マスコミの方のカメラ撮りはここまでとなりますので、以後の撮影はご遠慮いただきますようお願いいたします。

審議に先立ちまして、お手元の資料を確認させていただきます。「配布資料一覧」と書い

た紙を表紙とした資料がございます。配席図、議事次第、委員名簿がそれぞれ1枚ずつ。もう1点、横置きで「航路標識を活用した安全対策の強化」という表題でクリップ留めにしてあります10枚ものの資料、8ページまで付してあります。これが1冊。縦置きですけれども、「海上構築物等への航路標識の設置に関するガイドライン(案)」という表紙でクリップ留めして42ページまで付してある冊子、以上5点です。資料の抜け、または乱丁はございませんでしょうか。委員会の途中でも結構ですので、ご指摘ください。

参考としまして、海上交通安全法等の一部を改正する法律案関係資料という冊子を添えてございます。附箋を入れてあります17ページから32ページまでが航路標識法の新旧対照条文でございます。こちらの冊子は、申し訳ありませんが、委員会終了後、事務局で回収させていただきますので、あらかじめご承知おきください。

最後に、お手元のマイクの取り扱い方法につきましてお知らせいたします。ご発言の際には「トーク」というボタンを押して、赤いランプが点灯してからご発言いただきまして、終わりましたら、再度「トーク」ボタンを押して、赤いランプが消えている状態にさせていただくようお願いします。

若干暑いですので、上着は適宜お取りください。

それでは、審議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、今津委員長をお願いしたいと存じます。

今津委員長、よろしくお願いいたします。

【今津委員長】 今津でございます。議事進行を務めますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速議事を進めます。最初に議題1の審議スケジュール案について、事務局から説明をお願いいたします。

【前主任海上交通企画官】 企画課の前から説明させていただきます。

資料は横置きのもの1ページです。

表題は1.(1)審議スケジュール案につきましてご説明いたします。上段の四角囲み、小委員会の審議事項と審議結果の取り扱いについての確認です。審議事項につきましては、航路標識の設置に係る許可基準、配置基準などをご審議いただき、また、審議結果につきましては航路標識法施行規則、またはガイドラインに反映させていくということで、引き続き進めさせていただきたいと考えております。

次にスケジュールですが、資料の中段です。まず5月18日に公布されました改正航路

標識法に基づきまして、現在、省令改正、すなわち航路標識法施行規則の一部改正作業を進めておりまして、1月に公布される予定でございます。改正省令は非常災害時における航路標識設置に係る従事命令に関する規定以外の事項について規定されまして、平成29年4月1日に施行されます。

真ん中から下、本委員会のスケジュールといたしましては、本日、第5回委員会にて、1点目として海上構築物等への航路標識の設置のあり方に関する具体案、2点目として、船舶通航信号所が具備すべき要件であるところの民間事業者等による情報提供の要件、この2点をご議論いただきたいと考えております。また、2点のご議論が終了した後、前回、第4回委員会にて経過報告をさせていただきました、必要性が低下した情報提供手段の見直しに関しまして、その後の状況をご報告させていただきます。

次に、第6回委員会では、海上保安庁が整備する航路標識の範囲につきまして、ご議論を賜りたいと考えております。そして第6回委員会までの審議をもちまして、船舶交通安全部会から付託されました検討事項につきましては、一定の結論づけをいただきたいと考えております。

資料をめくっていただきまして、2ページが船舶交通安全部会からの付託事項につきまして、審議状況を整理させていただいたものであります。審議事項は4つの具体的事項とその他事項の5点でありまして、順不同でご審議いただきました関係から、改めて1項目ずつ審議状況と残る論点を確認させていただきます。

1.情報提供施設を含む航路標識の設置基準、性能要件についてです。これは大きく3項目に分けてご議論いただいております。の航路標識法の許可・届出の基準は、対象とする施設、その施設の位置、構造、装備すべき設備、管理方法の審査基準について検討がなされました。これらにつきましては、定量的な基準がない事項などは法令規定をフォローするためのガイドラインを作成すること。そして、法の適用を受けない簡易な施設については、ガイドラインを定め安全指導を行うこととされまして、審議は終了しております。

の航路標識の性能要件につきましては、夜標効果の範囲と昼標効果の範囲、すなわち許可標識と届出標識の基準ですけれども、これら基準を適用する標識と適用しない標識に関することを中心に、灯火の色や光り方、施設の強度、設備の耐久性について検討がなされまして、審議は終了しております。

の民間事業者等による情報提供は、現状を確認いただいた上で、前回、第4回委員会にて規制の範囲について検討がなされまして、具体的要件が論点として残っているところを

今回、第5回委員会でご審議いただくこととしております。

2. 許可制から届出制とする航路標識の範囲につきましては、昼間のみ利用される標識、すなわち灯火を有しない標識を届出制に移行することとされまして、審議は終了しております。

次に、3. 航路標識の設置を勧告する海上構築物等の要件についてです。本委員会が設置されました1年前、昨年10月時点ではこのような表題でありましたけれども、本年1月28日の答申におきまして、設置勧告の制度化を図るという方向性は航路標識の配置基準の明確化を図ると見直されております。これを受けまして、第4回委員会におきましては配置基準、すなわち施設ごとの配置モデルを示すという事務局案についてご了解をいただき、今日の第5回委員会でご審議いただくこととしております。

4. 設置勧告の実施に当たっての海域利用者等からの意見聴取方法等につきましては、答申において勧告制度が見直されたことに伴いまして、検討の対象外となっております。

最後に5. その他、制度の運用等に必要な事項につきましては、論点は2つでありまして、海上保安庁における情報提供業務。その必要性が低下した情報提供手段の見直しについては、利用者との調整を行い、廃止を進めるということで審議は終了しておりまして、その後の経過報告を随時させていただいております。

の海上保安庁が整備する航路標識の範囲は、次回、第6回委員会でご審議いただく予定です。

したがいまして、本小委員会において審議が終了していない事項は、報告事項1点を含めまして、右側青い四角で囲みまして4点であります。これらを本年中にご議論賜りまして、2月に開催予定の船舶交通安全部会へその結果を報告したいと考えております。

以上が議題1の審議スケジュール案でございます。

【今津委員長】 ありがとうございます。ただいま事務局から1ページ、2ページの資料で説明がございました。委員の方々に、何でも結構です。ご意見、あるいはご質問、お願いいたします。

発言がございませんが、よろしいでしょうか。

特に異論ないと思いますので、これで議題1は終わりたいと思います。ありがとうございました。

続きまして、議題2のうち、(1)海上構築物等への航路標識の設置のあり方について、事務局から説明をお願いいたします。

【前主任海上交通企画官】 資料は縦置きで、中央に「海上構築物等への航路標識の設置に関するガイドライン(案)」と記載しているものです。

海上構築物等への航路標識の設置につきましては、答申において、海上保安庁が設置する航路標識を含めた、航路標識の配置基準の明確化を図ると明記されました。また、この配置基準につきましては、前回4回委員会におきまして、船舶交通の安全確保のために、どこにどのような航路標識が必要かといったことを示すガイドラインとして、対象施設や明示の方法をその内容とするということとされました。したがって、この別冊は当該ガイドラインの具体案となっております。

こちらの具体案をご審議いただく前に、ガイドラインの全体像を示したものが横置きの資料の3ページになります。

本小委員会におきましては、事務局からガイドラインを策定しますとご説明してきた事項が3点ございます。資料上段の「ガイドラインの目的」と題した四角囲みにその3点を整理しておりまして、1点目は、航路標識法及び同施行規則の解釈、手続、運用に関すること。2点目が、基準に満たない施設の設置・管理基準に関すること。3点目が、海上構築物等の航路標識による明示方法に関することとあります。

この3点についてガイドラインを策定しますと説明してきたところですが、この3点に関するガイドラインは、いずれも航路標識を設置管理しようとする方々のための手引書という点において目的が共通ですので、これを体系的に整理することとしまして、その概要が下の段の囲みです。「ガイドラインの構成」と題しました四角囲みのとおりとなっております。

ガイドラインは4章構成としておりまして、まず第1章において、航路標識の役割に関する一般論を述べまして、第2章において海上構築物ごとの航路標識による明示方法を解説いたします。この2章でどこにどのようなスペックの標識が必要であるかということが導き出されますので、その結果を受けて、第3章では一定の規模の標識、すなわち法の適用を受ける施設に関しましては法に基づく手続が必要ですので、その手続に関する詳細を解説し、第4章では、基準に満たない施設の設置・管理方法について解説するといった組み立てになっております。この第2章の部分を抜き出したのが、この別冊、縦置きの資料の「海上構築物等への航路標識の設置に関するガイドライン(案)」で配置モデルの各論となっております。

それでは、この別冊の表紙をめくっていただきたいと思います。まず左肩の解説ですけ

れども、あらゆるケースを全て網羅して示すことが困難であるために、8つのケースに区分した上で標準的な航路標識の設置例を示すこととしております。8つのケースとは、1つ目が風力発電施設に代表される海上構築物。2つ目が海岸保全のために海面下に設置される潜堤ほか、海底に置かれる構築物です。3つ目が橋梁。4つ目が港湾の防波堤などです。5つ目が区画漁業や浮漁礁など漁業施設。6つ目が自然界に存在する岩礁や浅瀬。次に構築物ではありませんけれども、エリアを示すということで7つ目が海上工事区域の明示。8つ目が航路の明示という区分にしております。

次のページ以降、施設や区域ごとに個別具体的な要件を、絵図を添えながら解説しております。内容につきましては、風力発電施設と工事区域明示を例にご説明させていただきます。

当該資料の1ページの風力発電施設です。第1としまして、航路標識を設置する目的を示しています。風力発電施設の場合は、船舶の衝突防止とあわせて発電施設そのものの保護となります。

第2として明示方法、すなわちどのような航路標識を設置すればよいかという点を示しております。風力発電施設の場合は、設置すべき標識は施設灯というものになります。また、国際航路標識協会が施設を黄色く塗装するといったことを勧告していますのでその点、さらに音響信号器、レーダービーコン、それからAIS信号所の併設を推奨しているという点も明記しております。

第3として施設灯の要件、すなわち標識のスペックを示しております。灯火の位置、色、光り方、それから最低光力、その他として1基の灯火では全周から見えない場合の措置を明記しております、いずれも国際航路標識協会の基準に準拠した内容であります。

第4としては、このタワーの塗装方法、第5として、併設する施設の要件を明記しております。

2ページにそれを概略例として、絵で解説しております。

これが1つ目の例の風力発電施設、海上に設置した構築物の一例です。

2つ目の例として工事区域ですが、資料は32ページになります。海上工事区域の明示の例です。

風力発電施設の明示と同様に、第1として設置目的、第2として明示方法を示しております、明示方法は当たり前の方法ではありますが、区域の要所に灯浮標、または灯標を設置することとしております。

第3として標識の要件を列記しておりますが、この中で塗色、形状、頭標、灯質につきましては、風力発電施設同様、国際航路標識協会の基準に準拠しております。一方、位置と光力につきましてはルールや基準という概念ではなくて、必要性という概念になりますので、位置と基数であれば、エリアの4隅を示すというところまでは基本として、その中間を明示する必要があるのかないのか。また、明示するとして標識数を増やしてその間隔を狭くすればするほど、工事区域の明示効果が上がって、他船の侵入を防ぐ効果もありますけれども、一方で、工事作業船が区域に出入りする際に支障があるといった問題もあります。

光力につきましても、例えば付近航行船の多くが大型船であれば、より遠くから視認できる必要がありますし、また街灯や道路照明などの背景光を考慮しなければならない海域では、より強力な光力としなければなりません。そういった標識基数とか、光力に関しましては、一律に何基とか、何カンデラ、何マイルといった数値基準では合理性に欠くであろうことが多々生じますので、個々のケースや海域環境に見合ったスタイルとしなければなりません。そのようなことから、国際的にも特に基準が設けられていないこれらの事項につきましては、定性的な表現でまとめております。

橋梁、それから海底構築物、漁業施設等々の各論につきましても、今ご説明させていただきました2例と同様、同一の考え方で要件を整理しております。事務局といたしましては、こういった内容で具体策をまとめたものを「海上構築物等への航路標識の設置に関するガイドライン」としたいと考えております。

以上です。

【今津委員長】 説明ありがとうございました。ただいま事務局から、議題2の(1)について説明いただきました。これにつきまして、ご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。

特にないようでございますので、これにつきましては審議を終えたいと思います。

続きまして、次に移ります。議題2の(2)民間事業者等による情報提供の要件について、事務局から説明をお願いいたします。

【前主任海上交通企画官】 はい。資料は本資料の4ページになります。

船舶に対して、船舶交通の安全確保に係る情報の提供を行う航路標識でありますところの船舶通航信号所の要件につきましては、第2回及び第4回の小委員会でご審議いただいているところです。前回第4回の委員会では、船舶に対して情報提供を行う類型としては

種々あるものの、船舶動静に基づいて行う情報提供は適時的確に行われないうちに、海難を惹起する可能性が高まりますことから、これら情報提供には一定水準の質を確保する必要があると整理がなされました。

一方、船舶に情報を提供するものであっても、その内容が着岸岸壁に関することや引き船の船名などの港湾施設の利用に関する情報については、船舶交通の安全を確保するというものではありませんので、船舶通航信号所と位置づける必要はないものという整理がなされたところです。また、一定水準の情報提供を確保する上で考慮すべき事項としまして、船舶の動静、工事情報等の収集に関する事。それから、収集した情報をいかに分析し、それをどのような内容で、どのタイミングで船舶に提供するのか。情報提供を行う運用者の知識、能力はどうあるべきかといった情報の提供に関する事。それから、船舶動静を把握するための設備はどうあるべきか、情報を提供するための設備はどうあるべきかといった設備に関する事。こういったことが考慮すべき事項と整理されまして、方向性が示されたところです。

資料4 ページ上段では、前回の委員会の整理を踏まえまして、船舶に対して情報提供を行う航路標識、すなわち船舶通航信号所とする基準を3つ挙げております。 としまして、レーダー、AIS、その他の手段によって、情報提供を行おうとする海域内にある船舶の動静を把握すること。 としまして、船舶動静を把握した上で、情報を提供すべき船舶として個別の船舶を特定しまして、それら個別の船舶に対して直接的に他船の動向や進行方向上で行われている工事等の情報を国際VHFなどで提供すること。 として、船舶動静を把握した上で、航路や狭隘な海域で、「大型船が西から東に向けて航行中ですよ」といった船舶の通航状況の情報を電光表示板などで提供すること。この3つとしております。この3点は、船舶通航信号所の基準ですけれども、言い換えれば船舶通航信号所の定義となります。

中段以下には、その船舶通航信号所が行う情報提供の業務フローを示しております。フローはデータの収集、収集した動的データ、静的データの照合・分析、これらの分析に基づく情報の作成、それから船舶への情報提供と分類した上で、枠囲みで図示しています。データの収集につきましては、リアルタイムに時々刻々と変化する船舶動静に関する動的データ、あとリアルタイム性は求められない工事状況等の静的データに区分してありまして、右側の静的データの収集については青色に着色して区別しております。これは工事状況とか、気象警報、注意報に係る情報というのは広く一般に流通しているものでありまし

て、これだけを集めて、これだけを船舶に提供するといったものは、船舶通航信号所とは言いがたく、船舶通航信号所に位置づける必要はないからであります。つまり動的データ、静的データを同時に集めて分析提供する、あるいは動的データを集めることが前提という意味で示しております。

ここに示す業務手順に従いまして、船舶通航信号所として許可する場合の審査、確認すべき事項を5ページから7ページに整理しております。項目は大きく5つです。まず、1.データの収集に関することです。船舶動静データ、いわゆる動的データと、工事作業等のデータ、いわゆる静的データに区分して求める要件を記載しております。

船舶の動静データの収集についてですが、イとして、所要の精度により、船舶の航行や錨泊状況などのデータを収集することを挙げております。「所要の精度」といった定性的な表現を用いておりますけれども、これは情報提供の対象海域が広い、狭いといった大きさ、情報提供をしようとする内容によって、レーダーを使用するもの、AISを使用するもの、テレビカメラを使用するものなどさまざまな形が想定されますので、このような表現としております。データ収集手段を具体的に指定するのではなくて、業務内容に応じた精度で船舶動静データを収集することを求めています。

ロとしましては、常に最新のデータを収集することを挙げております。船舶の動静は時々刻々と変化いたしますので、常に最新のデータを収集することを求めているものです。

工事状況等のデータの収集についてですが、イとして、関係機関との連携により、工事状況や気象警報などのデータを収集することを挙げております。工事状況等のデータを確実に入手できるように、常日ごろから関係機関と連携しておいてくださいということ求めているものです。

ロとして、最新データを収集することを挙げております。データの性格上、船舶の動静データほどのリアルタイム性を求める必要はないですけれども、工事区域が変更されているのにそのデータが反映されていないといったことでは的確な情報提供に支障を来すこととなりますので、最新のデータ収集を求めるものです。

2.はデータの分析、情報の作成に関することです。

データの分析についてですが、イとして、対象海域の船舶交通の特徴等を踏まえることを挙げております。これは情報提供の対象とする海域の航行船舶の状況、例えば航行船舶の見合い関係がどの海域で発生しているのか、漁船はどの海域で操業しているのかといったものになります。また、どこで、どういった海難がよく発生するのかなど、海域の特

徴を踏まえて分析してくださいということを求めているものです。

口としましては、船舶の動静データを分析し、必要に応じて工事状況等のデータと照合し、船舶交通の安全における影響を判断することを挙げております。動的データと静的データを照合することによりまして、他船との関係や当該船舶の進行方向に存在するリスクについて、的確に分析・評価することを求めています。

情報の作成についてですが、イとして、船舶の運航上の判断を支援するために、分かり易い情報を作成することを挙げております。情報提供は船舶の運航に際しまして、操船者等の判断を支援することを目的に行われるものであって、操船者等に混乱を与えることがないように、分かり易い情報の作成を求めているものです。

口としまして、利用者がいつの時点の情報であるかを判断できるように、必要に応じ、情報を作成した日時または更新した日時を付して作成することを挙げております。繰り返しになりますが、情報提供は船舶の運航上の判断を支援することを目的としておりますので、情報提供を受けた側がその情報の鮮度からそれを活用できるか否か判断ができるように、情報の作成時または更新時にタイムスタンプを付すといったことを求めているものです。

ハとして、天候等の事由により、一部の船舶の動静データが収集できないときは、他の方法で補完するなど、影響を最小限のものとして作成することを挙げております。船舶の動静データはレーダー、AIS、テレビカメラなどの設備によって収集することになりますけれども、天候や機器の障害などによって、そのようなデータが収集できなくなることもございます。このような場合におきまして、他の方法でデータを集めるなど、動静データが収集できなくなっても情報作成の影響を最小限にとどめることを求めているものです。

3. は情報の提供に関することを2点記載しています。

1点目のイとして、情報提供は船舶の運航上の判断を支援するものであり、できる限り船舶がこれを活用し得る余裕のある時期に行うことを挙げております。情報作成の項目でも述べましたけれども、船舶運航に係る操船者の判断を支援することを目的に行われるものであって、機を失した情報提供では、その情報を活用できないばかりか、かえって安全を阻害することになりかねませんので、情報は余裕のある時期に提供するといったことを求めているものです。

2点目の口として、情報提供は操船を指示するものと誤解を与えないことを挙げております。右へかじを切れとか、止まれといったような操船を指示するものでないということ

は当然なのですが、指示を与えているがごとく誤解を招くような表現でも行わないことを求めているものです。

4. はデータ収集や提供のための設備に関すること、そして、その設備に障害が発生したときの措置に関することを記載しております。

は船舶の動静データの収集設備について4点挙げておりまして、1点目のイとしましては、対象海域における船舶の動静を的確に観測できることを挙げております。例えばレーダーを使用する場合に、レーダーの的確な有効範囲の設定とか、不感海域が生じないように複数のレーダーを設置するとした上で、船舶の動静をしっかりと観測できる設備を備えることを求めているものです。

2点目のロとして、データ収集機能に支障が生じないように維持管理することを挙げております。メンテナンスですけれども、これは船舶の動静を的確に観測できるような設備を設置したとしても、機能に支障が生じた場合には、本来行うべき情報の提供ができなくなるといったことがありますので、しっかり維持管理を行うことを求めています。

3点目のハとして、電波法その他法令を遵守することを挙げております。例えばレーダーを使用する場合には、無線局を開設する必要があり、電波法の規制を受けますので、他の法令に定めがある場合にはそれを遵守することを求めているものです。

4点目のニとして、他の機関が収集するデータを利用する場合、当該機関のデータ収集設備も同様の要件であることを挙げております。船舶通航信号所を設置・運用しようとする方が自らデータ収集設備を設置することなく、他の機関が収集したデータを使用して情報提供を行う場合も想定されます。当該他の機関のデータ収集設備についても、上記のイからハに示した要件と同様の要件を求めますというものです。

は情報提供設備について、3点挙げております。1点目のイとして、対象海域における情報が必要な船舶に提供できることを挙げております。例えば無線電話、VHFにより情報提供を行う場合に、提供対象海域にある船舶と確実に通信できなければなりません。これに必要な送信出力などを備えていることを求めているものです。また、電光表示板による情報提供を行う場合におきましても、同様に対象海域にある船舶からその電光表示板が視認できる必要がありますので、そういったものを設置するよう求めているものです。

2点目のロとして、情報の提供機能に支障が生じないように維持管理することを挙げております。これは のロと同様でありまして、情報提供設備に関しましてもしっかり維持管理を行うことを求めているものです。

八として、電波法その他法令を遵守することを挙げておりまして、これも先ほどの 八と同様でございまして、航路標識法以外の法令についてもしっかり守ってくださいということを求めています。

は設備の障害発生時の措置について、2点挙げております。1点目のイとして、データ収集設備及び情報提供設備の障害により、情報の提供ができないときは、当該状況について利用者に周知することを挙げております。これは船舶側から見まして、本来提供されるべき情報が届かないといった状況に至ったときに、何の情報提供もないということは船舶交通の安全に関する情報は今現在ないといった誤解をされないように、情報提供ができない状況を船舶に周知することを求めているものです。

2点目、ロとして電源の喪失、その他の機器の機能障害が発生した場合における対応については、あらかじめ要領を定めておくことを挙げております。これは電源のブラックアウトとか、機器の障害が発生した場合の代替措置、それから利用者への周知方法、あとは復旧方法に関するマニュアルをあらかじめ定めておいて、障害が発生してもその影響を最小限にとどめることを求めているものです。

一番下の 印に注記しておりますが、工事状況等のデータ収集設備に関しましては、電話、ファクス、インターネット、あるいは書面といったいずれもごく一般的なものでありまして、特に船舶通航信号所として、その手段の要件を定める必要はないものとして整理しております。

最後の5.その他の要件を2点掲載しております。

1つ目が船舶通航信号所の運用者に関することでありまして、運用者は船舶交通の現状及び海難の実態、船舶、それから船舶交通に関する法令の知識、その他の船舶交通の安全の確保に関する知識を有することを挙げております。これはデータの分析、それから情報の作成・提供を行う上で、船の見合い関係がどの海域で発生しているのか、漁業者の漁法や漁器、操業形態がいかにあるのか、海難は過去どこで発生しているのかといったもののほか、船舶に係る法令、海上衝突予防法、海上交通安全法、港則法等の交通ルール、関係法令に関する知識を有している者が行うことを求めているものです。

2点目の水路図誌の常備に関することにつきましては、業務に必要な海図等の水路図誌を備えつけるとともに、最新の状態に維持することを挙げております。これは船舶交通の安全確保に必要な情報が記載されている海図、灯台表、潮汐表などの水路図誌を必ず備えること、それらは常に最新状態にしておくといったことです。それらを活用することによ

って、的確なデータの分析、情報の作成に資することを求めているものであります。

これらを船舶通航信号所の要件、すなわち許可申請があった場合の審査基準にしたいと、事務局ではこのように考えております。

【今津委員長】 どうもありがとうございました。ただいま2の(2)民間事業者等による情報提供の要件、船舶通航信号所の基準等について説明がございましたが、これについて何かご質問、コメントがございましたらお願いいたします。

【小島臨時委員】 日本船長協会の小島です。

6ページの民間事業者等による情報提供の要件の3.情報の提供の の口についてですが、情報提供は、操船を指示するものと誤解を与えないようにということで、これから東京湾海難防止協会さんが東京湾の走錨をいかに減らしていこうかということを経営でやられるのですが、天候が悪化するような場合において、走錨防止のために、これから風が強くなるとか、警戒しなさいとか、ブリッジの当直をしなさいなどを民間事業者は言えないと思うのですが、海上保安庁であればそれらを言えるかと思うのですがいかがでしょうか。

【安尾海上交通企画室長】 海上交通企画室長の安尾と申します。

海上保安庁ではいろいろな形で情報提供を行っています。その中で今ご説明申し上げているのは、航路標識である船舶通航信号所による情報提供というもので、これはあくまで情報提供のみという形をとっています。それとは別に、例えば海上交通安全法とか、港則法とか、この中でも情報提供の枠組みがございます。特に航路付近では、情報提供に引き続く勧告の実施とか、港内でも海難防止対策としての指示とか勧告という制度がございます。それは今説明しているものとは全く別物で、海上保安庁はそちらの法令等に基づき、若しくは海上保安庁の所掌に基づく行政指導といった形での走錨防止の監視などを行っていくことは変わりありませんので、適切な当直の実施を促すなどについても、必要に応じて実施していきます。特にここで説明しておりますのは、海上保安庁というよりは、民間の方が情報提供を行う場合の注意事項ということを念頭に要件を整理させていただいています。

【小島臨時委員】 そういうことですね。では、民間の方の情報提供の出来る範囲、注意事項を整理後、教えてください。

【今津委員長】 ほかがございませんでしょうか。

【福永臨時委員】 日本水先人会連合会の福永です。

民間事業者が情報提供を行う場合の許可基準についてですが、許可申請があったときに、

信号所の基準を満たしていれば許可されるのか、それとも、業務手順を含めた運用も審査されるのかを教えてください。

【前主任海上交通企画官】 4ページに船舶通航信号所の基準を3点挙げていますが、レーダーとかAISなどで船舶動静を把握し、把握した上でいろいろな情報提供を行うものに関しては、今ご説明した要件をクリアしてくださいということを求めております。ですからレーダーやAISを使って動静を確認した上で情報提供しようとするのであれば、今言った要件は許可の審査基準になります。当然それをクリアして、許可を受けて運用する船舶通航信号所に関しては、海上保安庁として監督をしていきます。

【今津委員長】 どうぞ。

【安尾海上交通企画室長】 4ページでは船舶通航信号所として規制される範囲を説明しています。レーダーを使って、その情報を踏まえて付近の一般船舶に情報を提供する施設としています。このような施設を設置する場合には船舶通航信号所として許可を受けるべき、最低限の基準となります。許可をするに当たっては、5ページ以降の条件を満たしているかということを審査させていただきます。当然、必要な条件を満たしていなければ法律に基づいて指導なり、もしくは是正措置することになります。

【今津委員長】 どうぞ。

【福永臨時委員】 だいたい理解できたのですが、運用の中で長期にわたって遵守、あるいは努力していくことがたくさん含まれていますが、継続的又は定期的なチェックを行う体制があるのかを教えてください。

【安尾海上交通企画室長】 一般の法律改正の中で、例えば灯台を建てるときにはきちんと製造ができているか立入検査をして調べる。もしくはきちんと運用されているかというのを確認に行くことが制度としてあります。この船舶通航信号所も航路標識の1種類として整理しておりますので、必要に応じて確認に行き、必要な条件が守られているかということは確認することになります。

【福永臨時委員】 わかりました。

【今津委員長】 浅野先生、どうぞ。

【浅野委員】 利用者にとって情報の提供というのは、提供が始まると自然なことになってしまう可能性があり、常時情報が提供されていると思ってしまわないでしょうか。例えばAIS情報がふだんは提供されているものが故障等で情報が提供されなくなると、船がないのか、あるいは障害によって情報が提供できないから何もないように思うのか、

その差というのはなかなか分かりにくくなっていくわけです。そういうことで障害の発生に関しては、6ページの4.の にありますが、情報が提供できないときには要所に周知するのがいいのか、情報が提供できているとか、今情報が提供できていますよと言うほうがいいのか、どちらが良いのかと思ったところです。

【前主任海上交通企画官】 運用面では「トラブルがあったときにお知らせすること」を考えています。海上保安庁に通報していただければ、海上保安庁の情報提供ツールをもって、そのようなトラブルがありますよということも周知できます。

【安尾海上交通企画室長】 一つの例ですけれども、電光掲示板の場合、例えば矢印が出るような電光表示板があります。これが不要なときは矢印が消えるのですが、そうするとその信号板が運用中か否か分からないときに、運用中というときは周りに枠を囲うような伝達をした例はございます。しかし、一般的には先ほど説明したとおりということです。

【浅野委員】 いずれにしる誤解がなければいいです。

【今津委員長】 私から1つ聞きたいのですが、これは民間事業者に許可を与えるものですが、その対象海域に2業者とか3業者が入りたいと言って、あまり狭いとサービスが混信する問題が起きる可能性があると思います。民間事業者の場合、工事が急に始まってそのエリアだけを私が受け持ち、広いエリアはほかの業者が行うというような、今までないような形態が出てくる場合に調整は行うのでしょうか。

【安尾海上交通企画室長】 この小委員会の中でもいろいろな情報提供施設について写真等で紹介させていただいていますが、これまであまり競合になったという例は発生しておりません。特に無線の運用については、総務省でも混信が生じるような免許は与えないと思いますので、そちらでも担保されています。ただ、分かり易い例であれば灯台ですけれども、誤認するような灯台を置く場合については、例えば許可を与えないとか、与える場合に調整するといったような仕組みになっておりますので、仮にそういう事態が発生すれば、必要な調整はすることになると思います。

【今津委員長】 分かりましたありがとうございます。ほかございませんでしょうか。どうぞ。

【大森臨時委員】 「民間事業者等による」の「等」はどのような者を想定しているのでしょうか。

【前主任海上交通企画官】 地方公共団体が考えられます。

【大森臨時委員】 了解しました。

【今津委員長】 よろしいでしょうか。

ありがとうございました。それでは、特にほかに発言がないようでございますので、議題2につきましてはこれで終わりたいと思います。

それでは、必要性の低下した情報提供手段の見直しに係る経過報告をよろしく願いたします。

【岩橋主任海上安全情報官】 交通部安全対策課の岩橋でございます。資料8ページの必要性の低下した情報提供手段の見直しに係る経過につきまして、ご報告させていただきます。

終了する情報提供業務につきましては、資料の中段に記載しておりますとおり、無線方位信号所が10カ所、続いて海上交通センターにおいて提供しております巨大船通航予定等の情報関係では、テレホンサービスが7カ所、ファクスサービスが1カ所、電光表示板が1カ所でございます。次に気象現況の情報関係では、ディファレンシャルGPSからのテキストメッセージが27カ所、中短波放送が29カ所でございます。

以上が今回終了する情報提供業務でございます。これらの終了する情報提供業務の広報周知につきまして、ご説明いたします。情報提供業務の見直しに係る海事関係団体へのご説明等の工程につきましては、第4回の委員会においてご説明させていただいておりますが、一部地域におきまして、廃止に向けた調整を継続して実施していたため、終了に係る広報周知が若干遅くなってしまうかもしれませんが、平成28年9月2日に海上保安庁本庁において広報を実施しているところでございます。

続きまして、これらの情報提供業務の終了時期につきましてご説明いたします。先ほどご説明いたしました無線方位信号所をはじめとした情報提供業務につきましては、先週9月30日金曜日と昨日10月4日火曜日に終了したところでございます。なお、終了する無線方位信号所10カ所のうち1カ所、静岡県下田市にございます神子元島無線方位信号所につきましては、9月30日に終了する予定でございましたけれども、海上模様が不良のため、現地へ赴くことができず延期しております。こちらにつきましては、天候回復次第、終了することとしております。

また、下段の記載ですけれども、備讃瀬戸海域におきまして、巨大船通航予定等の情報提供を実施しております電光表示板が3カ所ございますが、こちらにつきましては代替手段等を考慮しながら、引き続き調整を継続しているところでございます。

以上が必要性の低下した情報提供手段の見直しに係る経過の報告でございます。

【今津委員長】 ありがとうございます。ただいまの報告につきまして、何か質問はございますでしょうか。

特にないようでございますが、よろしいでしょうか。

それでは、経過報告についてこれで終了したいと思います。

それでは、本日討議する全ての審議が終了しましたので、進行を事務局にお戻しいたします。よろしくお願いたします。

【前主任海上交通企画官】 本日は長時間のご審議、どうもありがとうございました。本日の議事録につきましては事務局で整理でき次第、各委員の皆様にご確認いただきまして、その後、国土交通省ホームページに掲載させていただきますので、ご承知おきのほどよろしくお願いたします。

また次回、第6回委員会ですけれども、12月8日木曜日、14時からの開催を予定しております。場所等々詳細につきましては追って担当からご連絡申し上げますので、よろしくお願いたします。

これをもちまして、第5回航路標識・情報提供等小委員会を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。

了