

交通政策審議会 海事分科会 船舶交通安全部会

第6回航路標識・情報提供等小委員会

平成28年12月8日

【前主任海上交通企画官】 定刻になりましたので、ただいまから第6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、年末、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の前と申します。よろしくお願いいたします。

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。

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、本日は安全政策課の石原船舶安全基準室長でございます。

【石原船舶安全基準室長】 石原でございます。よろしくお願いいたします。

【前主任海上交通企画官】 また、お手元の資料の中に配席図というのがあるのですが、配席図の右側の2段目ですが、海上保安庁から木津整備課長とありますが、急遽、所用がありまして代理として整備課、三ヶ田航路標識企画官でございます。

【三ヶ田航路標識企画官】 三ヶ田でございます。

【前主任海上交通企画官】 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いたしますとともに、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。よろしくお願いいたします。

携帯電話、スマートフォン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替えをお願いいたします。マスコミの方々ですけれども、カメラ撮りはここまでとなります。よろしいでしょうか。以後の撮影はご遠慮くださいますよう、よろしくお願いいたします。

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。配付資料一覧と書いた紙を表紙としてクリップ留めで配席図、議事次第、委員名簿の資料がございます。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12枚物の冊子が1点あり、資料は合計4点でございます。資料の抜け、または乱丁はございませんでしょうか。あと、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。付箋を入れております17ページから以降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、委員会終了の後、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ですけれども、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をいただきまして、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、お願いいたします。

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、今津委員長に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。議事進行を進めますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速、議事を進めてまいりたいと思いますが、最初に議題1の海上保安庁が整備する航路標識の範囲について、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】 初めに、海上保安庁が管理する航路標識の現況につきまして委員各位にご承知おきいただきたく、参考資料として簡単にまとめましたので、担当補佐から説明いたします。横置きの12枚物の冊子ですけれども、後ろから4枚目をご覧ください。

【岩崎課長補佐】 企画課の岩崎です。よろしくお願い致します。それでは、参考資料を説明させていただきます。

まず、参考資料の1ページ目をご覧ください。これは海上保安庁が管理する航路標識を図式化しておりまして、平成28年4月1日現在、5,299基の航路標識が設置されております。航路標識は現在大きく3つに種類分けされておりまして、灯台や灯浮標（ブイ）等の光波標識が5,196基、それから、DGPS局、無線方位信号所等の電波標識が61基。それから、海上交通センター等の船舶通航信号所、潮流信号所等を含むその他の航路標識として42基で構成されております。個々の標識の機能につきましては省略させていただきます。

次に、2ページ目をご覧ください。本資料は既存の航路標識の現状を示したものです。航路標識を整備する予算は、今、公共事業として位置づけられておりますので、航路標識そのもの自体が公共施設であり、社会資本となります。最近、新聞等でも報道されておりますが、橋や道路等の老朽化が進んでいるということが話題になっておりますが、航路標

識についても同様に高度成長期に設置された航路標識ですとか、それ以前に設置されました標識の老朽化が進んでいる状況を写真で示しております。右のグラフは海上交通センターの現用の機器の使用経過年数を示したものです。これにつきましては、主装置につきましては、ある一定の老朽更新を進めておりますが、管制信号板ですとか、データ伝送回線の機器につきましては、3割から4割程度のもので16年以上経過しているものの、厳しい予算事情のため老朽化対策が遅れている状況となっております。

続きまして3ページ目をご覧ください。本資料は、厳しい予算事情を踏まえまして、近年、交通部が取り組んでおります航路標識の合理化策である航路標識廃止の推進であります。平成19年度に海上保安庁が設置、管理する航路標識全体で約5,500基程度の標識がありましたが、これの1割を超える約600基について廃止作業を進めております。この施策につきましては、平成20年6月、第2次交通ビジョンに、機能が重複または必要性が低下した航路標識約600基を廃止に向けて調整することを記載させていただいております。この方針に基づきまして、平成24年までに進めてまいりました廃止につきましては、約240基廃止を行いました。

一方で、平成24年6月に民主党の政権下で事業仕分けが始まったわけですが、この際に行行政事業レビューの公開プロセスにて航路標識整備事業については、技術革新を踏まえて光波標識の必要性を検証することとなり、事業自体を抜本的改善という形で評価されております。これを受けまして海上保安庁交通部では平成25年8月に外部有識者による光波標識の評価手法に係る技術的検討会を開催し、航路標識の必要性の評価手法を策定していただいております。これに伴いまして、平成26年3月に本評価手法に基づいて382基の標識の廃止計画を策定しております。

右の絵をご覧ください。これは標識の廃止についてイメージをしたものですが、港湾工事等の進捗により港の外側に防波堤が築造された場合、港の入り口に白い灯台がありますが、この一番入り口に標識を移設する。一方で、奥に取り残された白い灯台ですが、これについては廃止をするというイメージです。

下の絵ですが、これはこれまで2カ所以上の灯台の光の角度から、自分の船の位置を把握しておりましたが、GPSやレーダー等の航海機器の普及によって必ずしも2カ所以上の光が必要ではないとの考え方から、沿岸標識を少しずつ廃止していくという取り組みです。このような取り組みに基づきまして、382基の廃止を平成26年度から10年間で進める計画で策定しております。標識の廃止の内訳ですが、沿岸標識35基、港湾標識26

9基、その他78基という内訳になっております。

また、廃止を進めるに当たりましては、港湾管理者、漁港管理者及び利用者への十分な説明を行いまして、理解を得られた上で廃止を実施していくという形を進めております。現在までの実施状況ですが、平成26年度から28年8月までに約60基を廃止しております。これにより、平成19年度から進めてまいりました廃止240基と今回の60基を合わせて約300基の廃止が進んでいるという状況です。また、382基の標識につきましては、利用者等への説明は進めておりますが、廃止対象となっている標識の一部の利用者等から廃止について中止の意向が示されるなど、地元調整が難航しているケースが報告されております。しかしながら、国の予算を効率的、効果的に運用するためには、残る300基につきましても廃止に向け一層の踏み込みが必要と考えております。

参考資料の説明は以上です。

【前主任海上交通企画官】 海上保安庁が管理する航路標識の現況でございました。

資料は本資料に戻っていただきまして1ページ目のグラフが出ているページです。これは昭和47年の沖縄返還前後から現在までの海上保安庁が管理する航路標識の基数の推移と航路標識整備事業費の予算の推移を重ね合わせたものであります。折れ線グラフが標識基数の推移でございます。

我が国の航路標識につきましては、昭和23年、海上保安庁が発足しまして、その当時、当庁の管理標識は約700基でしたが、戦災復興と経済成長に追随する形で、昭和40年代までは毎年100から200基ほどで、その後は数十基単位で新設整備を進め、沖縄返還の昭和47年度には4,404基となりました。

この年、標識の基数が急激に伸びておりますけれども、これは沖縄に以前から設置されていた約230基の標識を統計上載せたものであります。その後も着実に整備を進め、昭和62年度には5,000基を超えます。ピークは平成14年度ですけれども、この平成14年度に5,604基となりました。平成15年度以降につきましては、政策的に標識整備を抑制する方向に転じまして、また、先ほどご説明しましたけれども、標識の削減化にも着手しまして、平成28年度末、すなわち本年度末ですけれども、5,284基になる予定であります。

棒グラフが航路標識整備事業費の予算推移であります。航路標識整備事業費とは航路標識を新たに建設するための予算、それから、既存の標識の機能向上を図るための予算、施設や機器を老朽更新するための予算、これらが主なものでありますけれども、これらは国

の会計の中では公共事業費に位置づけられております。

本グラフの数値につきましては、年度当初の予算に特化しておりまして、補正予算は含んでおりません。年度当初の事業費といたしましては、約半世紀ほど前は標識数と比例する形で増え続けておりまして、昭和48年に40億を超え、その後数年で飛躍的に伸びまして昭和56年には約100億円に達し、これがピークとなります。

事業費と標識数の増減関係はこのピーク時以降反比例状態となりまして、事業費は段階的に減少していき、3年ほど前の平成25年度には40億円を下回り、沖縄返還時とほぼ同水準に至っております。平成28年度の予算につきましては、約50億円と対前年比で若干増加しておりますけれども、これは東京湾における管制一元化に伴う予算などを含んでいるためです。現代の航路標識整備事業を取り巻く環境の1つとしてご説明させていただきました。

資料をめくっていただいて2ページをお願いいたします。状況的には厳しいと言わざるを得ない。さはさりながら事業は進めていかなければならないことには変わりはなく、海上保安庁が整備する航路標識の範囲、すなわち事業の進め方についてこの資料をもってご説明させていただきます。

3段表になっておりますところの一番上の囲みは、海上保安庁が創設当時から整備の対象としているものを示しております。対象とする標識には大きく2つの性格がありまして、1つが海上交通法令の運用上必要であるものでございます。海上交通安全法や港則法に基づく航路、それから、航行経路を示す標識または航行安全指導の指標となる標識などが具体的なものでございまして、ほとんどが海上に置く標識です。

もう一つの категорияは、船舶が通常航行の指標とするものの受益者が特定できないものであります。航路標識は付近海域を航行する船舶がその標識の利用度に応じて費用を支払うという市場が存在しないために、一定区間の道路を通行する自動車でありますとか、空港を離発着する飛行機のように受益者を明確に特定することができません。それがゆえに受益者負担の原則を適用しにくい性格を有しておりまして、そういったことから航路標識法は海上保安庁による標識の設置管理を規定しているのではないかと考えられております。資料では、当該受益者が特定できないものを7つほど定性的に列挙いたしました。したがって、海上保安庁が任務として標識の整備の対象としている標識がこの上段の囲みとなります。

次に、中段の囲みです。事業を取り巻く現状、昨今の環境を4点挙げさせていただきます。

した。

まず、1点目が航路標識整備事業は道路、空港、港湾などの他の公共事業と同様に、社会資本整備重点計画法に基づきまして重点的、効果的かつ効率的な事業の実施が求められているという点でございます。特に新規採択する事業、すなわち新たに着手する事業につきましては、予算化する前に事前評価として費用対効果分析を行うこと。予算化した場合におきましても、事業の完了の5年後に事後評価として再び費用対効果分析を行いまして、これらを公表の上、事業の透明化を図らなければなりません。

2点目は、国が掲げております経済財政運営と改革の基本方針、いわゆる骨太の方針を踏まえまして、各省庁とも本格的な歳出改革、すなわち歳出削減を図ることが求められているという点でございます。

3点目は、人口減少などに伴いまして社会構造が変化していく中、将来的な施設の需要予測を行い、これを十分踏まえて事業選択をすること。かつ需要のある箇所に事業を集約していくことが求められている点であります。

最後、4点目が灯台など光波標識のニーズ変化であります。航海計器がさほど発展していなかった時代は、自船の位置や危険箇所を確認するために灯火というものは必要であり、それにとってかわる手段がほとんどありませんでしたが、現代ではGPSがあればどこにいても正確にポジションを確認することができますし、さらにプロッターと組み合わせることによって地図上での自船の位置も容易に知ることができます。

また、バーチャルAIS航路標識は視界や天候に左右されることなく標識位置を確認することができます。したがって、灯台や灯浮標のような光波標識は自分の目で見て確認するという点におきましては、昔も今も必要性はあるところですが、主たるもの、不可欠なものという面から補完的なものへとニーズは変わってきているといった点でございます。

これらを踏まえまして、海上保安庁が整備する航路標識の範囲はいかにという結論の点が一番下の囲みになります。我が国沿岸水域を航行する大小の船舶が望む全ての航路標識を海上保安庁の事業として整備することはおのずと限界があります。したがって、整備する範囲につきましては、上段に掲げました整備対象のうち、真に必要性が高く求められまして、公共性を十分に満たすものに厳選して実施すること。

言いかえますと、厳選して実施せざるを得ないということなのですが、しかるに海域を取り巻く環境、あるいは事業を取り巻く環境によほどの大きな変化がない限りは、

新設、すなわち新規採択事業は原則実施しない。事務局としてはこのような方針としたいと考えております。

以上です。

【今津委員長】 ありがとうございます。

ただいま事務局から議題1について説明いただきました。委員の方々、何でも結構ですので、これについてご意見、ご質問をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【内藤臨時委員】 内航総連の内藤でございます。今ご説明がありましたように、この真ん中の2段目のブロックにある現状の国の政策というのは十分にわきまえて理解しておりますが、この4番目に書いてあるように、GPSの利用や500総トン以上の船はAISを設置することで、安全性を担保するために機械化が必要であると考えます。

残念ながら、500総トン未満の船はAISの設置対象ではないですが、前もご説明いただいたように、スマートフォンの利用による小型船舶の位置情報もしくは安全の確保というような検討を進めていただいて、特にバーチャルAISの航路標識を活用して行政における指導のもと安全を確保するために、我々は設備を設置していくというような安全性の形に進んでいただきたいと思いますと考えております。

以上でございます。

【今津委員長】 ありがとうございます。

ただいまのことに関して、官は何かございますか。

【安尾海上交通企画室長】 今、ご意見いただきました小型船の把握の話などにつきましては、まだ海事局等と一緒に検討している段階ではございますけれども、普及させて利用できるような形にするべく検討は進めていきたいと思っておりますし、また、操船者の負担を軽減するという意味での情報提供のようなことにも取り組んでおりますので、今後ともご意見をよろしくお願いしたいと思っております。

【内藤臨時委員】 はい。よろしく願いいたします。

【今津委員長】 どうぞ。

【石原船舶安全基準室長】 海事局でございますけれども、先ほどの発言と同じく、海事局でも海上保安庁と協力してAIS等による安全確保、安全向上に努めていきたいと思っております。

それから、委員のご発言の中にありましたスマートフォンの利用による安全性向上、これも海事局で進めておりますので、このようなこともあわせて更に検討を進めていきたい

と思っております。

【内藤臨時委員】 よろしく申し上げます。

【今津委員長】 ありがとうございます。

ほかの意見はございませんでしょうか。

【前主任海上交通企画官】 バーチャル航路標識なのですけれども、新規はよほどの事情がない限り実施しないとはっておりますけれども、土木工事が伴いますような標識整備と違って、バーチャル航路標識はそういった面がありませんので、海上保安庁としても積極的に活用していきたいと思っております。

【今津委員長】 ありがとうございます。

委員の方、ございませんでしょうか。

【内藤臨時委員】 よろしいでしょうか。

【今津委員長】 はい。どうぞ。

【内藤臨時委員】 今のお話の中でAISの仕組み等は、私ども設置しておりますから理解はしております。また、それに足す仕組、例えば、もう少し機械化していただいて、衝突の危険性があつた場合に、それを事前に警告する装置の開発が有効かと思えます。バーチャル航路標識であれば、大きな土木的な設備投資もないということなので、安全性がより確保しやすく、行政においても検討いただきたいと考えております。繰り返しになりますが、我々は、AISの位置情報を使って事故を未然に防げる方法、安全が一番担保できる方法を機械的にできないかということを考えておりますので、ぜひその辺もあわせてご指導いただきたいと思えます。

以上でございます。

【今津委員長】 ありがとうございます。今、IMOなどでもeナビゲーションをはじめ、いろいろな情報を有効活用しようという動きがございますので、それらについて日本も取り組んでおりますから、そういうことが将来は可能になると思えます。

【内藤臨時委員】 よろしく申し上げます。

【今津委員長】 ほか、ございませんか。どうぞ。

【福永臨時委員】 日本水先人会連合会の福永です。私もこのバーチャル航路標識についてのお願いになるのですが、もともと水深が深くて航路標識を設置できないような海域への活用が重点的に考えられるのだらうと思えますが、港内の光波標識を場所によってはバーチャルに変えるということも、検討していただきたい。船は大型化していきまして、従

来の航路標識が操船上の障害になりつつあるという傾向もありますので、ぜひバーチャル航路標識の活用として、光波標識からの置きかえを検討していただきたい。メンテナンスの費用も減るだろうと思います。

以上です。

【今津委員長】 ありがとうございます。

確かにA I S化するとコンピュータにすぐ取り入れられる。それに対して目で見ているのは、それをコンピュータに取り入れるのにちょっと時間がかかるという違いはあると思いますから、自動化が進められる船にとっては、それはいいことなのですが、小型の場合、まだそこまではいかないだろうなという気がしますので、同じ海域の中にいろいろな船がありますから、その中で最大公約数とでも申しましょうか、そういう形で整備してほしいなという気はしています。ありがとうございます。ただ、今おっしゃったようにバーチャルを兼ね合わせて両方の機能を持っていただけると両方とも助かるなと思います。

ほか、ございませんか。

【浅野委員】 資料の2ページの下の2行に、大きな環境変化がない限り、原則実施しないという表現になっている。これは致し方ないことなのかもしれませんが、やはり技術の進歩に伴って安全性の担保するものが置きかえられていくことは確かなので、それを何か表現することがこのところでできないのかなというのが委員のご発言の根底にあるのだと思います。その辺を2番目の四角の中に書いてありますようなニーズの変化に合わせた整備の転換を推進するとともに、大きな環境変化がない限り増設しないとか、そういうふうな表現しておくことによって技術進歩にかなり海上保安庁は関心を持っておられるということを示すことがいいのかなという感じがしますね。

それから、GPSがやがて7機態勢になってくる。L1周波数を用いるので、GPSと準天頂衛星、それが一緒になって測位精度を向上する態勢になってくるということがありますし、また、同時に見えているそのような衛星が増えてくることによって精度の確度が上がってくることが期待されますので、自然に新技術を使う方向に移行しなければならなくなってくると思います。ですから、そのようなところに関して開発を促していった装置の実装が容易なように各製造業に安い装置の開発を促していった、総合的にそれを使うことによって一層の精度を高めていくということが予測されると思いますので、そういうことを何か表現するような数ワードを、この最後のところにお入れになったほうが、

より積極的なステートメントになるという気がします。

【今津委員長】 ありがとうございます。

今、先生のおっしゃったのは真ん中のフレーズではなくて一番下のフレーズですか。

【浅野委員】 はい。この「原則実施しない」というのがちょっと取り方によってはかなり厳しくて、何にも整備がしていただけないような感じに読み取れる可能性があるので、そういうことを事前に和らげておくということができればいいのかなという感じもしないではないですね。

【今津委員長】 ありがとうございます。

事務局で、もし今のご意見を踏まえて修正できるものであれば、何かいい案が浮かんだらよろしくをお願いします。

【浅野委員】 この海上交通安全に関しては、この法律の新しい制定からその対応を図るという作業以外にも新技術の利用であるとかというのは、交通ビジョンなどにも書かれていますから、それを両方見れば、そういうことが起こってくることは理解できるのですが、これだけご覧になって心配される方がおられた場合には、交通ビジョンを参照しつつとか、大きな変化がない限り原則実施しないとかが、そのようなことに変えていくことが可能性としてはあるのかもしれませんが。

【今津委員長】 どうぞ。

【安尾海上交通企画室長】 先ほど事務局からも説明しましたように、パーチャルA I S航路標識につきましては、費用的な負担が少ないということもあって、今後非常に期待が持てるかなと思っておりますし、今後、どういうものが出てくるか分かりませんが、技術の進捗を踏まえて、より効率的なものであれば当然取り組んでいくことだと思いますので、表現方法につきましては後ほど委員長とも相談させていただきたいと思います。

【今津委員長】 ありがとうございます。

他にはございませんか。1ページの資料を見ると、今の航路標識の数はピークから見ればそれほど減っていないけれども、予算は随分減っているなというのがあります。これから、これをどこまで落ち着かせていけるのかというので政策的には先ほどあと300基ぐらい削っていく予定であるという話はお聞きしました。そこから先、今度は落ち着かせられるだけの公共事業として見たときに、落ち着かせるような費用に持っていけるかどうかだと思います。今まで公共事業というと長い年度が経つと大体劣化が激しくて、どうしても手がつけられなくなると公共事業で少しお金をつけてくれるという繰り返しのよう

気がします。

ところが、航路標識は現業でありまして、役に立たなければ困るわけで、そのような意味では使い物にならないものを持っていても仕方がないので、コンスタントに使えるような環境を維持していくのに、いかほどかかるのかというようなことを今の段階から考えておいたほうが良いと思います。それをもとに予算要求なり何なりしていくとか、それから、新規などは保安庁だけで考えるということがそろそろ限界かなという気がします。先ほど2ページ目の上のフレーズのところでは、ここにこういうのは保安庁がやるのだと書いていますけれども、予算がなく、こういうことをやる仕組みができていない。要は書いてはいるけれども仕組みがないのを維持していくのは難しいのではないかと思います。この辺で何か将来的には仕組みを考えてやっていければいいなという気がいたします。ご検討いただきたいと思います。

【君塚企画課長】 よろしいですか。

【今津委員長】 はい。どうぞ。

【君塚企画課長】 企画課長の君塚でございます。先ほど来ご指摘いただいているとおり、予算的には公共事業全体がかなりいろいろな制約を受けているという中で、航路標識整備事業においてもその様なあおりを受けているというところでございますが、やはり現状維持、つまり、老朽対策1つをとっても、この予算ではやはり不足しているという状況も多々あると思います。これについては財政当局に対して、私どもとしても安全を確保するという至上命題を踏まえて具体的にどの様なものの老朽更新が必要なのかを毎年度、訴えていきたいと思っております。

そのような中で、今、予算の制約があり、ここに示させていただいたとおり必要性和公共性を満たすものに厳選して選択と集中を進めていくという一方で、そのような現状維持についても、老朽対策について必要な部分については訴えていきたいと思っております。そのような中で先ほど来ご指摘いただいているバーチャル航路標識のように予算もかからず、また安全も確保できるような方策についても並行して技術革新とともに検討していくことと、予算を確保していくということの努力と、また、合理化というものもそれと並行して進めなければいけない。また、技術革新に伴って、なるべくコストが安くて効果の高いものを追求していく、そういうことは常に毎年度、財政当局にも要求していきますし、長期的視点も示していかなければいけないと思っております。

【今津委員長】 ありがとうございます。

ほか、ございませんか。よろしいでしょうか。先ほど内藤委員からもございましたけれども、GPS、AISができて情報が保安庁にたくさん集まっている。この情報を有効に使わせてほしいという要望がございました。そういう意味では、保安庁の中でもこういう情報の使い方、あるいはオープンにするときには、こういう使い方ならオーケーだよというようなことも含めてガイドラインなり何なり検討しておく必要があるのではないかと思いますので、よろしく願います。よろしいでしょうか。それでは、発言、特になさそうなので、議題1については終了したいと思います。

続いて議題2に入ります。小委員会の審議結果に関する部会への報告(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】 部会への報告案につきましては、3項目を4枚のペーパーにまとめております。資料は3ページ以降になります。

まず、1項目目は委員に関することでありまして、9名の委員の方々にご審議を賜りました。なお、一般社団法人日本旅客船協会からの臨時委員につきましては、船舶交通安全部会の委員の任期が本年9月末日をもって終了したことに伴いまして、第4回までは入谷委員、第5回以降は蔦井委員となっております。

2項目目は審議日時と審議事項に関することでありまして、4ページになります。約14カ月間にわたり計6回の委員会を開催いたしまして、延べ15の論点についてご審議を賜りました。これらを時系列に沿って記載しております。

3項目目の部会からの付託事項につきましては、5ページと6ページの2枚でございます。部会からの付託事項は5点ありまして、アンダーラインでその項目を表現しております。1ポツが情報提供施設を含む航路標識の設置基準と性能要件、2ポツが許可制から届出制とする航路標識の範囲、3ポツが航路標識の設置を勧告する海上構築物の要件、4ポツが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、5ポツがその他制度の運用等に必要な事項でございます。

1つずつ確認させていただきます。1ポツの情報提供施設を含む航路標識の設置基準及び性能要件につきましては大きく3点あります。

として航路標識法の許可・届出の基準です。規制範囲は安全確保のための必要最小限度とし、夜標効果及び昼標効果により基準化したこと。許可または届出の審査基準は、位置、構造及び設備に関する事項とし、詳細についてはガイドラインで解説することとしたこと。基準に満たない施設についても設置・管理のガイドラインを定め、安全指導するこ

としたこと。

として航路標識の性能要件です。設置位置、光達距離、灯質等の具体的要件は分かり易くした上で公表することとしたこと。

として民間事業者等による情報提供です。船舶通航信号所は情報提供を行う海域内にある船舶の動静を把握した上で、情報提供すべき船舶を特定して他船の動向等を国際VHF等により提供または不特定の船舶に船舶の通航状況の情報を電光表示板等により提供すること、これらを基準としたこと。船舶通航信号所の情報収集・提供方法及び設備に関しまして、一定水準を確保することとし、具体的要件を定めたこと。以上でございます。

2ポツの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、性能要件、地域特性、船舶交通への影響度を踏まえ、灯光及び電波以外の手段を使用するものとしたこと。

3ポツの航路標識の設置を勧告する海上構築物等の要件につきましては、答申において設置勧告が航路標識の配置基準の明確化を図ることと見直されたことに伴いまして、航路標識の配置基準について検討したこと。この配置基準については船舶交通の安全確保のため、どこにどのような航路標識が必要かを示すガイドラインとし、対象施設及び明示方法を明確化したこと。

4ポツの設置勧告の実施に当たっての海域利用者からの意見聴取方法につきましては、答申において3ポツと同様、設置勧告が航路標識の配置基準の明確化を図ることと見直されたことに伴いまして、小委員会での検討対象から除外したこと。

5ポツのその他制度の運用に必要な事項につきましては、大きく2点あります。

として海上保安庁における情報提供業務です。中短波放送、テレホンサービス等の必要性が低下した情報提供手段について、利用者との十分な調整が図られたものから廃止または集約することとしたこと。

の海上保安庁が整備する航路標識の範囲は、先ほどご審議賜りましたとおり、そのまま結論めいたことを書いてありますが、趣旨は光波標識のたぐいで、後年度負担を伴うものは、新規は原則実施しない。しかし、技術革新、あるいは新たな技術は積極的に導入するといった意味合いでございますので、ここの表現については別途書き直しさせていただきたいと思っております。

事務局としましては、このような内容でまとめさせていただき、船舶交通安全部会への報告案としたいと考えております。

【今津委員長】      ありがとうございました。

ただいま事務局からこの会でずっと検討した内容をこのようにまとめた報告案としたという話でございました。何かご意見、コメントございましたらお願いします。最後のところは、先ほどのご意見を踏まえて少し修文があるということでございますので、この修文については、事務局にらせていただくということでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【今津委員長】 ありがとうございます。

何かほかにございませつか。特にございませつかゆですゆ、議題2についても終了したいと思ひます。部会への報告方法等については、事務局におひて別途調整してください。よろしくおひいします。

それでは、これで今日用意しました全ての審議が終了しましたゆ、進行を事務局にお返しいたします。よろしくおひいします。

【前主任海上交通企画官】 本日は、長時間のご審議、ありがとうございます。本日の議事録につきましては、整理でき次第、各委員の皆様にご確認をいただきまして、国土交通省ホームページに掲載させていただきます。追って担当から連絡させていただきますゆ、よろしくおひいいたします。

また、航路標識・情報提供等小委員会につきましては、本日が最終回となりますゆ、官側を代表して交通部長の八木から一言ご挨拶させていただきます。

【八木交通部長】 交通部長の八木でございます。本日は、誠にありがとうございます。まず、本日の審議につきましては、テーマが海上保安庁が設置する航路標識の範囲であったため、そのテーマについて正面からお話ししようと思ひますと、若干厳しい現実をお話しせざるを得なかつたということでございします。しかし、その様な厳しい中ではありませゆ、海上の安全確保に向けてこれからも全力で行っていくことは勿論でございますゆ、ぜひ皆様のご協力をいただきたいと思ひております。

また、本日を含む6回の長時間の審議につきまして、改めて深く感謝を申し上げます。我が国の航路標識制度は、航路標識法の制定以来、今年5月の国会におひて法律の大幅な改正を行いました。改正した法律を実際運用するためのさまざまなルールを皆様に作っていただいたということでございします。既にこの審議結果をもとに並行して省令の膨大な改正作業、告示、ガイドラインの策定作業を進めてございします。それらも順調に進んでいっておりますゆ、施行される来年度4月から我が国の航路標識制度はまた大きな新たな前進を行うことができると思ひます。これもひとえに委員の皆様、海事関係者のご協力の賜

物であると思っております。どうもありがとうございました。これをもちまして私の御礼のご挨拶とさせていただきます。

【前主任海上交通企画官】 では、これをもちまして第6回航路標識・情報提供等小委員会を終了いたします。大変ありがとうございました。

了