

令和3年6月30日

【宮本海上交通企画室長】 皆様、定刻を少し過ぎてしまいましたが、委員の皆様おそろいですので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第17回船舶交通安全部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お集りいただきまして、誠にありがとうございます。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海上交通企画室長、宮本でございます。どうぞよろしく申し上げます。

本日は、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、前回と同様にウェブ会議システムを併用して開催させていただいております。通信状況によって映像の乱れや一時的な停止が生じる可能性がございます。

また、発言者の音声のみで映像が伝わらない場合もございます。あらかじめ御了承ください。不具合等がございましたら、事前にお知らせしております連絡先までお問い合わせください。

さて、本日は委員18名のうち14名の出席をいただいております、交通政策審議会令第8条第1項に規定する定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

また、本部会につきましては、情報公開の観点から会議自体公開するとともに、議事録等を国土交通省のホームページに掲載することとしております。どうぞよろしくお願いいたします。

携帯電話をお持ちの方はマナーモードへの切替えをお願いいたします。

それでは、開会に先立ちまして、海上保安庁長官、奥島より御挨拶申し上げます。

長官、お願いいたします。

【奥島長官】 海上保安庁長官の奥島でございます。第17回船舶交通安全部会の開催にあたり、御挨拶を申し上げます。

委員の皆様には、大変お忙しい中、御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の議題は二つございます。一つ目は第4次交通ビジョンの進捗状況、そして二つ目は海上交通安全法等一部改正法の運用方針であります。

まず、後者の海上交通安全法等一部改正法から申し上げますと、去る5月25日に成立したことを御報告させていただきます。昨年度、本部会からいただきました答申に基づき法案を作成し、国会に提出しております。

委員の皆様が熱心に御審議をいただき、答申の作成に多大なる御尽力をいただきましたことに、改めて厚く御礼を申し上げます。

折しも明日から、法改正により新設した台風対策関連の規定を施行することとなりました。本日の部会では、この新しい台風対策に関する制度の運用方針について御説明を申し上げます。

近年、台風などの異常気象が頻発、激甚化する中、海上保安庁といたしましては、今期台風シーズンから、この新しい制度を的確に運用することにより、船舶の走錨等に起因する重大事故の防止など、船舶交通の一層の安全確保に万全を期してまいります。

また、新法には、航路標識協力団体制度及び承認工事制度を新たに盛り込んでおり、これらは11月に施行いたします。これらの制度は、航路標識の維持管理に資するとともに、民間団体の活動の幅を広げ、地域活性化にも一定の貢献を果たし、海上安全思想の一層の普及につながるものと期待をしております。

続いて、本日の1つ目の議題であります第4次交通ビジョンの推進状況に関して申し上げます。

まず、昨年、海難発生状況を踏まえ、今年度の具体的安全対策などについて御説明させていただきます。

次に、第4次交通ビジョン制定時から、船舶海難をアクシデントとインシデントに分けるという新しい定義を採用してまいりました。一定の成果が得られましたが、一方で問題も出てまいりましたので、それらを御説明の上で、今後のあり方を論じていただきたいと思います。

さらに、ふくそう海域などにおける安全対策を説明させていただき、また、技術開発案件として、走錨を早期に検知するシステムの開発状況を説明させていただきます。国際航路標識協会、通称IALAの国際機関への移行についても状況を御説明させていただきます。

第4次交通ビジョンには、こうした様々な施策が幅広く盛り込まれておりますが、皆様から御意見を賜り、着実に推進することにより、海上交通の安全確保に一層努めてまいります。

結びに、本日は、委員の皆様から忌憚のない御意見を賜りますようお願い申し上げます。私の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【宮本海上交通企画室長】 長官、ありがとうございました。

奥島長官にあつては業務都合により、これをもちまして退席させていただきます。

マスコミの方々のカメラ撮りはここまでとなります。御退席をお願いいたします。

次に、委員及び臨時委員の御紹介をさせていただきます。

まず、3月13日に交通政策審議会海事分科会委員の改選が行われたことに伴い、交通政策審議会令第7条第3項の規定に基づき、委員の皆様は船舶交通安全部会長を互選していただきました。その結果、全会一致で河野部会長が互選され、引き続きお受けいただくこととなりました。

河野部会長、引き続きよろしくお願いいたします。

【河野部会長】 早稲田大学法学大学院の河野と申します。

このたびは部会長にお選びいただきまして、誠にありがとうございます。微力ではございますけれども、皆様の御協力をいただきまして、一層船舶の交通安全を図れるように努力させていただきたいと思っております。何とぞよろしくお願いいたします。

【宮本海上交通企画室長】 部会長、ありがとうございました。

時間の都合もございますので、他の方々の御紹介は配席図をもって代えさせていただきますが、1点、長岡委員につきましてはこちらの会場に来ていただいております。部会長の右手に着席されておりますので、御紹介させていただきます。

続いて、資料を確認させていただきます。一枚物で議事次第、配席図、委員名簿の3点がございます。

他資料につきましては、前回と同様にタブレットに電子データを閲覧していただくよう準備させていただいております。

タブレットの使用方法につきまして、簡単に御説明いたします。画面右下にあります耳のマークが黄色のときは事務局にて操作する画面が表示されます。このマークを1回押しますと白色に変わります。白色のときは皆様で自由に表示させることができます。

以上の資料を用意させていただいておりますが、不備等はございませんでしょうか。大丈夫ですか。

次にマイクの取扱いについて説明させていただきます。御発言の際にはお手元のトークというボタンを押してから、初めに名前を言っていただいて御発言されますようお願いい

たします。発言が終わりましたら再度トークボタン押し、オフをお願いいたします。ウェブ会議システムにて参加いただいている委員の方につきましても同様に発言の際にマイクボタンをオンとし、お名前を言っていただいた後に発言いただき、終了後はまたオフに戻してください。

また、発言を求める際には、部会長が気づけるように一度手を挙げていただきますようお願いいたします。

最後に、ウェブ会議のシステム上、音声聞き取りにくい場合がありますので、御発言はゆっくりと明瞭な声をお願いいたします。

それでは、ここからの議事進行につきまして河野部会長にお願いしたいと存じます。

河野部会長、よろしくをお願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。河野でございます。本日も議事進行を務めさせていただきます。皆様、よろしく御協力を賜りますようお願い申し上げます。

本日は第4次交通ビジョンの推進状況と海上交通安全法等改正法の運用方針、以上2点につきまして審議したいと存じます。

それでは、まず、事務局から「議題1 第4次交通ビジョンの推進状況」についての御説明をお願いしたいと思います。

よろしくをお願いいたします。

【小野主任海上交通企画官】 ありがとうございます。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海上交通企画室の小野でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

早速ですが、第4次交通ビジョンの推進状況について、この1年、特に主立った施策の部分につきまして各担当から御紹介させていただきます。

資料に移りますが、早速ページ1の(1)令和2年船舶海難発生状況、(2)多様化、活発化する海上活動への対応について、安全対策課長、福本から御説明のほうをお願いいたします。

【福本安全対策課長】 安全対策課長の福本でございます。

本日、第4次交通ビジョン全般の振り返り、令和2年における船舶海難の発生状況、そして冒頭、長官から発言がございました、第4次交通ビジョンから、新定義による海難の分析等を行ってまいりましたが、それについて今後どうするのかという点も含めて、本日は御説明を申し上げたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、資料に沿って説明いたします。

まず、令和2年における船舶海難の発生状況でございます。アクシデントが1,940隻、インシデントが516隻という現状になっておりまして、前年に比べましてアクシデントが36隻増加しております。一方、旧定義では微減傾向にあるとも言えると思いますが、大きな減少にはなっていないという状況でございます。

また、令和2年のアクシデントの特徴としましては、プレジャーボートによる事故が全体の60%、1,172隻で最も多く発生しております。その中で運航不能、いわゆる機関故障等、これが974隻で50%を占めているということが非常に大きな問題ではないかというところが我々の認識でございます。

それでは、新定義の導入経緯について御説明申し上げます。昨年6月の船舶交通安全部会におきましても新定義の基準について御説明させていただいたところではあります。

新定義につきましては、第3次交通ビジョンが平成25年から、第10次交通安全基本計画が平成28年度から開始され、長期目標として2020年代中に船舶事故隻数を年間約1,200隻以下に抑えるという目標が立てられました。策定当時2,000隻を超える船舶事故が起こっておりまして、言わば半減を目指すという目標でありました。この重い目標を達成するためには何らかの踏み込んだ対策が必要であろうということで、第4次交通ビジョンから新たな船舶海難の定義、いわゆる新定義というものを採用し、対策の重点化が必要な海難にどのように立ち向かっていくかについて、様々な検討を行ってまいりました。

現在置かれております状況としましては、第3次交通ビジョンで設定した2020年代中に年間約1,200隻以下とする長期目標を、新定義によるアクシデント数に置き換えて達成することが妥当かどうかを確認すること。新定義導入前は旧定義というものでございまして、海上保安庁取扱い海難全体でやっており、それがアクシデントに現在母数が置き換わっているというもので、その妥当性確認する必要があるということ。また、年間約1,200隻以下の長期目標の数値自体が妥当かどうかを判断、確認するという時期でございます。

そのような中で、過去3年間新定義を運用してまいりましたが、得られた成果というのはたくさんございました。下のほうに書いてございますけれども、衝突等の危険性が高い海域においてプレジャーボートの機関故障の発生が顕著であり、重点的な対策が必要であることが判明しました。

2点目としましては、プレジャーボートの機関故障というのは、整備事業者による定期的な点検整備の未実施というものが大きな要因であることが明確に判明しました。これは後で説明いたします。

それから、海事局と連携の上でプレジャーボート所有者に対する整備事業者による定期的な点検整備の実施、こういった啓発活動がピンポイントの対策として推進する契機となり、海上保安庁のみならず海事局も「大きな問題なので、一緒にやりましょう」という雰囲気になってきたというところでございます。

そうした中で、もう既にプレジャーボートの機関故障防止に対する、いわゆる特別な取組は海上保安庁においてもやってきております。

まず1点目、ユーザーに対し定期的な点検整備の推奨、それから、適切なタイミングでの機関整備の啓発を推進というものにつきましては、第11次交通安全基本計画の中に明記してございます。

それから、関係機関連名によります機関故障防止に特化したリーフレットを作成いたしまして、海上保安庁の現場などを通じてユーザーにも広く配布しております。

それから、海事局などと連携いたしまして、小型船舶に対する安全キャンペーンを積極的に行いまして、機関故障防止の指導を重点的に実施しているところでございます。

一方で、新定義を運用してまいりましたが、その中で問題点というのも幾つか見えてきてました。

1つ目は、船舶交通量や気象状況に係る判定基準の妥当性、透明性が不十分であることとでございます。昨年6月に御説明申し上げましたけれども、船舶通航量というのは、今の基準としましては月6隻以上の船舶が通る海域、言い方を換えますと5日に1隻しか通らない海域ということもできると思います。それから、風速につきましても、秒速10メートルということは今基準に置いてございますが、10メートルの風というのも海上は相当白波が立って、うねりも出てこようかという気象条件になります。その様な中で小型船舶を中心として安全な運航ができるのか、その10メートルという数値は妥当なのか、透明性を持って説明ができないというジレンマを我々抱えていたということでありまして、言い方を換えますと、国民が容易に理解できるアクシデント判定の明確な基準を示すことがなかなか困難であるという点が1点目。

2点目は、民間機関による救助された海難、いわゆるBANという組織が民間救助組織として大きく海難救助に携わっておりますけれども、そもそも国に対する説明義務がない

中で我々海上保安庁の統計に計上することの是非、陸上におきましては、道路の事故におきましてはJ A F等がございますけれども、そういうものについては国の統計には計上されていないという実態もございます。

3点目は、プレジャーボート以外の船舶について新定義によって新たな重点課題を抽出することがなかなか難しい、そういう機会にはならないというところもこの3年間で徐々に明らかになってきたということでございます。

そのような中で今後の新定義の取扱いにつきましては、その一番下の取扱い方針で書いてございます。第5次交通ビジョンにおいては、新定義の運用を通じて判明したプレジャーボートの機関故障に関する特別な対策を別途打ち出すということにしまして、新定義によるアクシデント・インシデントの区分については一旦終了いたしたいというのが1点目。

それから、せっかく民間の救助機関のデータも我々取れるようになりましたので、B A Nを含む民間組織が安全に救助を完了した船舶海難情報については、小型船舶の実態把握、海難防止対策の立案に引き続き活用してまいりたいという方向で現在考えているということでございます。

そして、先ほど特別な対策を取っていきますと申し上げました。現在、海上保安庁でどのような対策を取っていこうと考えているのかということ、かいつまんで御説明を申し上げておきたいと思っております。

まず、重点ターゲットとして、そこに円グラフがございますが、プレジャーボート、漁船・遊漁船を含む船舶事故というのが全体の81%に達しているという状況でございます。右の円グラフを御覧ください。その中でプレジャーボートの船舶事故はやはり機関故障が4割近くで突出しています。一方で、漁船・遊漁船の事故は衝突が4割弱という状況になっております。それから、ミニボートが最近どんどん海上に進出しております。3メートル未満の2馬力未満ということで、非常に海の上では脆弱な乗り物になっておりますが、ちょっと風が吹くとやはり転覆・浸水してしまうというものが5割弱という状況になっているという状況でございます。

そこで、令和3年度につきましては、重点ターゲットとして、プレジャーボートの運航不能（機関故障）対策、漁船・遊漁船の衝突、ミニボートの浸水・転覆、これは令和2年度から行っておりますけれども、引き続きこの対策を重点ターゲットとして行っていくということが1つであります。

それから、対策の2つ目ですけれども、海上保安庁として小型船舶の事故についてそのバ

ックグラウンド深掘り調査を行っております。その中で明らかになったものは、今まで発航前検査をしっかりとやっておけば機関故障を防げるのではないかという認識だったのが、実は発航前検査で防止不可能な機関故障が、これは昨年の夏のシーズンでありますけども、全体88隻中の72隻という状況でありました。

こういった状況を踏まえまして、安全対策として、先ほど来申し上げておりますとおり、整備事業者による定期的な点検整備の推奨、効果的な機関整備サイクルの構築、中古船舶、これは最近相当増えておりまして、品薄になっているという情報もございます。そうした中で、中古機関を購入した場合の適切な点検整備を推奨というものについても取り組んでまいりたいと思っております。

一方で、発航前検査で防止可能な機関故障も当然ございますので、そういうものにつきましては、右に書かれているようなチェックリストの周知、工夫、それから、遵守事項違反制度を海事局が運用しております。いわゆる陸上の青切符の様な制度ですけれども、そういうものの積極的な周知と活用を図っていくということを考えてございます。

それから、海上保安庁では専門家から意見を聞きましてウォーターセーフティガイドを作っております。これは海の安全に関するデータがいろいろ詰まっているというものでございます。下のほうでは、最近スマホに対応したバージョンを機能で追加しておりまして、ちょっと困った場合に検索すれば答えが出てくるという部分も工夫しているところです。小型船舶の運航者についてはウォーターセーフティガイドをしっかりと見てくださいということを併せて普及啓発を行っていくということでございます。

また、小型船舶以外にも最近色々なアクティビティが出てきておりますので、水上オートバイでありますとか遊泳、カヌー、SUP、ミニボート、こういったものについても手がけているということをご参考までに御紹介申し上げます。

また、これも1つの施策の紹介でございますが、現在海上安全指導員を海上保安庁が運用しており、これは小型船舶の免許を持った方々に限定されております。それを今後色々なアクティビティの模範的な方々にも枠を広げていくことを現在考えておりますが、その中で小型船舶に関しましては、例えば、水難救済会というのは救助専門の組織であります。一方で、小型船舶安全協会、日本全国ございますけども、こちらは小型船舶の安全指導を行う団体であります。別々に運用しているということでございますので、実は救助もできるし安全指導もできますという方々は大勢いらっしゃる中で、今後は海難防止に加え救助までできるような、そのような枠組みを今から作ってまいりたいと考えております。

そうすることによりまして、例えば、機関故障についてこういった方々の力を借りながら未然に予防するですとか、あと実際に機関故障で運航不能となってしまった場合について、今まで救助勢力というのは限定的であったところをもう少し拡大して、みんなで救助ができる、そういった民間の共助体制をしっかりと作っていきたいということでございます。

以上であります。

【小野主任海上交通企画官】 引き続きまして、令和2年における貨物船、タンカー、旅客船の海難発生状況と対策を御説明させていただきます。

こちらの特徴といたしましては、船舶事故全体の15%を占めております。海難種類別で行きますと、衝突・乗り揚げが78%、海域別でいきますと、ふくそう海域で発生が61%となっております。

この下段になりますが、令和2年に発生したふくそう海域における乗り揚げ事案となります。瀬戸内海にて修学旅行の小学生52名を含む旅客船が乗り揚げまして浸水・沈没いたしました。幸い乗客全員が無事に救助されましたが、社会的影響の非常に大きな海難となりました。

10ページの説明になります。繰り返しになりますが、貨物船等の船舶事故の特徴といたしましては、船舶事故の全体の15%、そのうち乗り揚げ・衝突が78%、ふくそう海域が62%となっております。5年間の平均で海難原因をみますと、操船不適切が40%、見張り不十分が31%、全体の71%を占めております。このような状況ですので、引き続き船舶への情報提供や指導、海事関係者への啓発活動が重要と考えておりました。海交センターからの情報提供、また、現場海域に配属している巡視船等による指導、また、海の事故ゼロキャンペーン等しっかり踏まえまして、海難防止に向けた地域的な啓発活動に取り組んでまいりたいと考えております。

続きまして、東京湾管制一元化による経済効果に関する取組といたしまして、巨大船舶通航間隔の見直しについてでございます。令和2年2月から北航の巨大船の入港間隔について15分から10分に短縮いたしました。その検証の結果、ラッシュ時間帯の通行可能隻数が10隻から11.1隻になり、より効率的な船舶運航を実現しまして、海上輸送における利便性が向上したと考えております。

引き続きまして、大阪湾における海上交通管制一元化の進捗状況でございます。平成30年9月に発生いたしました関空のタンカー事故を受けまして、大阪湾北部海域の監視

体制を強化するため、大阪湾海上交通センターの機能強化・充実を図り、令和4年度中の運用開始を引き続き目指し、走錨事故対策の着実な推進を図ってまいりたいと考えております。

続きまして、技術開発の話題になります。走錨早期警戒システムの開発・導入というところで、走錨の早期検知、錨泊時の船舶の運動状況を、AIを活用しまして走錨の予兆を検知、早期の情報提供を実施することで走錨に起因する海難防止を図ろうとしております。こちらは令和2年度東京湾の海上交通センターで実証を行いまして、一定の結果が得られましたので、令和3年度につきましては大阪湾、伊勢湾にも拡大しまして試験運用を進めてまいりたいと考えております。

次は国際機関における活動について説明させていただきます。1957年にフランスで設立されました国際航路標識協会（IALA）につきまして、これまで非政府組織でしたが、今後国際機関へ移行する手続が開始されました。我が国におきましても国際機関における主導力の維持・確保を目指すために、6月4日に条約締結の国会承認を得ることができました。今後30か国が批准・受諾した後に条約が発効されることとなっております。

議題1の最後になりますが、前回の部会以降の改正法におけるスケジュールとなっております。先ほど長官からの発言もございましたが、7月1日と11月1日、改正法が施行されるスケジュールとなります。こちら議題2で運用方針等詳しく説明させていただきます。

以上で議題1の説明を終了させていただきます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの御説明につきまして、各委員から御意見・御質問をお願いしたいと思います。会場の方も、それから、ウェブ参加の方もよろしく願いいたします。

それでは、工藤委員、よろしく願いいたします。

【工藤委員】 工藤でございます。御説明ありがとうございます。幾つか単純な質問とコメントになります。

まず質問なんですが、先ほど新たな海難の定義ということで新定義について詳しく御説明いただきまして、ありがとうございます。ページで言いますと3ページになるかと思いますが、新定義の運用に関わる主な問題点として御説明いただいたところでありまして、これはそれぞれよく分かったんですが、2つ質問と1つコメントです。

まず1点目につきまして、この基準の妥当性、透明性に問題があるという御説明があり

ましたが、現在はどのような考え方でこの基準を決められているのか、ちょっと素人的な質問なんですけれども、教えていただければと思います。今後これにつきましては、実際にはこのアクシデント・インシデントの区分けを終了ということではございますけれども、例えば、何か運用していくときにこの基準の見直しとかいったことも考えられる予定があるのか教えていただければと思います。

2つ目は、この2つ目の問題点として指摘されているところなんですけれども、下の取扱い方針にもございますように、BANを含む民間機関の救助に関しては報告の義務が現在ないと。しかし、例えば、道路と同じようにアクシデント・インシデントを把握するというのであれば、恐らく報告義務を課すとかいったことも将来的に考えられるのかなと、こちらもしかすると素人考えなのかもしれませんが、こちらについてはどういうふうに関今後お考えなのか、もし既に議論されている点がありましたら、教えていただきたいと思っています。

それから、もう1つ、最後はコメントです。最後のほうにございました、ページで言いますと14ページのIALAのことなんですけど、これは非常に積極的であり、前進しているのかなと考えております。今回の法改正でも航路標識についてはいろいろと積極的な御提案があったと認識しているんですが、ここで1つ教えていただきたいのが、最後のほうに30か国が批准・受諾した90日後に条約発効ということなんですけど、今の状態で、この6月末の状態で世界的にどうなっているのか分かりましたら、教えていただきたいことと、最後のところにつきまして、我が国技術の国際標準化にとっても非常に貢献の可能性があるので、これは期待しておりますので、ぜひ積極的に活用されることをお願いしたいと思います。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

事務局、いかがでございましょうか。

それでは、福本様、よろしく願いいたします。

【福本安全対策課長】 工藤委員、御質問ありがとうございます。

2つご質問いただきました。その基準の変更という話と民間の救助隻数に対して、いわゆる報告義務を課していたかという2点だと認識しております。

1点目につきましては、我々安全対策課として、先ほど申しました、大きなところとしては月6隻以上の通航がある海域、それから、風速10メートル以上でございますが、こ

れに代わる指標をいろいろ考えてまいりました。

結論から申しますと、例えば5日に1隻しか通らない海域というものを3日に1隻なら良いのか、それとも10日に1隻なのか、明確な基準の設定が困難なのが現状でございます。それから、10メートルの風というものも、船舶は様々な大きさがございますので、例えば、大型船は10メートルの風が吹いても平気で走ります。一方で、小さな小型船舶はもう10メートルの風が吹くと、例えば、マリーナなどではレッドフラッグが立って出港禁止、という差がございます。その様な中で、8メートル、12メートル、どこに基準を置いたら良いのか、なかなかそこは結論として、新たな基準を設定するというのは難しい状況にあったということでもあります。

それから、2点目につきましては、報告義務を当然我々考えてきましたけれども、例えば、BANの救助というのは民間レベルにおける救助契約に基づくものということになっておまして、なかなかそこを海上保安庁として報告しなさいというのは難しい状況にあります。また、BAN以外にも、例えば、マリーナ、色々な小さな救助団体というのが救助している隻数というのも多数あると承知しております。その様な中で、そのほかのものについても全部拾い集めるということになるのが果たして作業的、制度的にどうなのかという観点もある中、今後新たな民間レベルでの共助システムを構築し安全に救助されたものについてはそれぞれの自助・共助の活動の中で収めていただくということも考えてございますので、そういったところを総合的に考えますと、なかなか国に報告を求めるところは難しいのではないかとというのが我々の結論でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

工藤委員、いかがでしょう。

【工藤委員】 ありがとうございます。そうしますと、8ページで御説明いただいている海上安全指導員制度で、こちらが、右側の下に書いてありますように、海難防止に加え救助まで実施ということが将来的に実現するようになると、例えば、この数値は逆に捕捉しやすくなるという認識でよろしいでしょうか。関連しているかどうかちょっとよく分からなかったなので、教えていただければと思います。

【河野部会長】 安全対策課長、よろしくお願いいたします。

【福本安全対策課長】 申し訳ございません、一部聞き取れませんでしたので再度お願いいたします。

【工藤委員】 失礼いたしました。8ページの海上安全指導員制度が将来的には救助まで実施と先ほど御説明いただいているかと思うんですが、これが実現すると、この数というのは逆に海上保安庁としても捕捉ができるので、こちらに移行するといいますか、こちらを重視していく、関連性があるという理解でよろしいでしょうか。

【福本安全対策課長】 よく質問の意味が理解できました。

安全指導員は、先ほど申しましたように、今まで啓発活動といいますか、小型船舶の事故防止に重きを置いた活動をしてきたということでございます。一方で、水難共済会等も救助活動というのは民間レベルで行っていますが少子高齢化等で会員が減っているという中で、海難防止ができる人は救助もやれば良いのではないかと、救助ができる人は海難防止もできるのではないですかというところで、みんな一緒にやりましょうということが1つの考え方になってございます。

また参考まで申し上げておきますと、それぞれの地域地域の海というのは小型船舶だけが活動しているわけではなく、最近はSUP、カヌーをはじめ様々なアクティビティが出てきております。その中で地域のゾーニングの様なことも今後やっていかないと、例えば、水上オートバイとカヌーがぶつかるかという事態になってくるということで、その様なところも総合的にその地域のみをどうやったら守れるのかということを考えながら、予防から救助までその地域毎にやっていければ良いのではないかとというのが基本的な考え方になっております。

そうした中、委員御指摘の、質問がありましたとおり、数として海上保安庁が計上できるかどうか、認知できるかどうかということにつきましては、BANと同じような形で、何らかの形で情報収集はしたいと思っているという状況でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。

それでは、国際・技術開発室長、よろしく願いいたします。

【喜志多国際・技術開発室長】 国際航路標識協会の国際機関への移行に関しまして、国際担当室長から回答させていただきます。

先生には御質問及び温かいコメントを頂きありがとうございます。

まず、現状につきましては、批准等の前手続になります署名をしております国が全体で今10か国になってございます。また、批准等に至っている国はそのうち1か国という形になってございます。我が国に関しましては、現在、寄託国のフランス政府と締結手続に

関して日程を調整中でございます、近いうちに実施する予定になってございます。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。

それでは、葛西委員、よろしく申し上げます。

【葛西委員】 日本船長協会の葛西です。

今度の第11次交通安全基本計画と4次交通ビジョンということで、要は海難を、2020年度中に1,200隻以下に抑えるという目標を達成するため、いろいろと対応策をつくられているんですけども、このメインはほとんどプレジャーボートと漁船で海難事故がこれだけ出ているわけですよ。それで、これを1,200隻以下に抑えるというのは物すごい数字を、このプレジャーボートの事故を減らさなければいけないという形なんです。海上保安庁さんという大きな組織がこのプレジャーボート一つ一つの事故を減らすことに対して関わることは非常に動きが難しいんじゃないかと思うんです。

特にプレジャーボートというのは検査も、定期検査は6年ですか、中間検査は3年、それ以外はほとんどコンパルソリーな検査もないということで、それから、発航前の検査とかエンジンの検査というのはほとんど小型船舶操縦士の船長に任されているわけです。それもほとんど目的はプレジャーですから、いわゆる商売的に使うというのではなくて、たまにしか使わないというところで、どうしても安易な検査で出ていってしまうというのがほとんどだと思っています。

そういう中でこれを1,200隻まで減らすというのは相当、やはり各マリーナさんとかBAN、これは海洋レジャー安全・振興会さんですか、BANさんは結構マリーナと一緒にくっついて、マリーナに置いてある船というのはほとんどBANのステッカーを貼っているんです。ですから、相当このBANの活用をしないと、それぞれの小型船舶の指導は難しいんじゃないかなと思ったんです。

それから、水難救済会の方は大体地元の漁師さんたちが集まって自分たちで助けようや守ろうやという形なので、それは一つ漁船の事故防止には非常に有用だと思うんですが、特にこの小型船舶の今後の事故を減らしていくというのは、相当民間の協力を得て各小型船舶操縦士の船長さんたちのそれぞれのいわゆるマインドセットを変えていかなきゃいけないということが必要だと思いますので、そういう活動を主体にやっていただきたいと思っています。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

何かお答えがございますでしょうか。御意見として……。

それでは、安全対策課長、よろしく願いいたします。

【福本安全対策課長】 的確な御指摘をありがとうございました。方向性としてはまさにそのとおりかと我々も認知しております。BANをはじめとしまして民間救助勢力として協力しながら体制を維持していきたいということ、それから、もう1つ大きなところは、その制度の問題、それから、各ユーザーさんの意識の問題というのはすごく大きな問題だと思っております。その制度、意識についてはそれぞれ両面からアプローチをかけて、何らかの制度改正、またはその意識改革が将来的に実現するというのであれば、それは非常に良いことではないかと考えているところでございます。ありがとうございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにかがでございましょうか。ウェブ参加の方はよろしゅうございますか。

【田久保委員】 いいですか。

【河野部会長】 どうぞ。田久保委員でいらっしゃいますか。

【田久保委員】 はい。UMI 協議会の代表をしています田久保と申します。

去年、コロナが発生してからボートが売れています。ボート免許の取得者の数も対前年比で2割ぐらい増えています。これは3密が避けられるアウトドアレジャーの一つということで、ボートで海へ出る人が増えたと考えられています。そしてボートの売行きは日本だけでなく世界的によくなってきているのが現状です。

さらに費用面でも安く楽しみたいという人も増えてきて、中古のボートも売れているのです。現在では中古ボートは品薄状態が続くぐらいに売れているんです。売れていることは私どもプレジャーボート業界では大変よろしいことなんですけれども、中古ということは、要するに何年も使ったものが市場に出ることになります。つまり、部品によっては劣化するものもありますし、艇体自体も経年劣化してどこか壊れたりということも、事例として出てきているのが現実です。ですから、中古ボートに関する監視というか、そのためのチェック機構みたいなものも必要ではないかと感じています。不良品によるトラブルを避けるために日本中古艇事業者協会という団体があるのですが、加盟していない業者や個人売買によってトラブルが起きるケースがあるようです。

それから、プレジャーボートでこれだけの数の事故が起きているということで、しかも、

その多くの要因が整備不良ということになると、マリーナに停留しているボートがほとんどなので、日本マリーナ・ビーチ協会などと協働で整備不良艇撲滅キャンペーンを打つのもいいかと思います。マリーナは全国に約600か所のマリーナがありますので、整備に関する注意喚起を啓蒙されたらよろしいかと思います。そうすると、それぞれのボートオーナーだけでなく、マリーナに入っている整備業者がいますので、その整備業者から船の不備を発見して直していくというような、根本から直していく必要もあるのではないかと考えます。

そのような情報を、マリーナ・ビーチ協会を通じて流すだけでなく、マリンジャーナリスト会議という記者クラブみたいなのがありますので、メディアを通じて「整備をきちっとしましょう」という情報を伝える動きも必要かと思います。

ボート免許を取得している人は、定期的に免許を更新するための講習を受けています。年間に20万人ぐらいはその講習会を受けていますから、その講習会で機関整備のことを厳しく啓蒙するというのも必要ではないかと思います。

この件につきましては、私自身がプライベートでヨットやボートを楽しみますし、仕事でもありますので、御参考になればと思い、発言させていただきました。

以上です。

【河野部会長】 田久保委員、ありがとうございました。

ただいまの点についていかがでしょうか。それでは、安全対策課長、よろしく願いいたします。

【福本安全対策課長】 貴重な御提言、どうもありがとうございました。

まず、中古機関対策としまして今我々が考えているのは、委員から御指摘がございましたが、例えば、交換時期に来ている部品を交換していないという実態があるというところで、例えば車であれば整備手帳の様なものがございますけれども、中古艇には無いため、整備点検ノートみたいなものをまず任意の形で導入できたらなど。その中で部品の交換時期みたいなものが明記されている、そういったものが新艇から中古艇、ユーザーが変わるたびに引き継がれていくような、そういった任意の仕組みを作ってみたいということを今考えているところでございます。

それから、マリーナとの協力関係でございます。マリーナ所属のプレジャーボートのユーザーや整備事業者と協力しながら「機関故障が増えていますよ」という話をしております。だいぶ啓蒙が進んでいると理解しております。

それから、専門誌の関係についても、具体的に名前を出しませんけれども、色々なところで「機関故障が増えていますから、記事にしてください」ということをやってきているところがございます。

そして、更新講習会におきましても、おおむね現場の海上保安官が出前授業の様な形で、10分、15分程度時間をいただいて、今までは発航前検査をしっかりとしましょうということをやってきたのですが、発航前検査で防止可能な機関故障がほぼないという見地に立って、現場には発航前検査ではなく定期的な事業者による点検整備の推奨をしっかりと啓発しなさいということを示しているところがございます。

いずれにしても、もっともこの取組を拡大していかないと、小型船舶の免許の所有者が増える、それから、新艇、中古艇ともにもう品薄であることや新艇などは1年待ちの様な情報もありますので、あまり知見のない新規のユーザーさんがどんどん海に出てくるといって中で機関故障なりは減っていかないのではないのかという強い危機感の下、頑張っていきたいと思っております。ありがとうございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

田久保委員、よろしゅうございますか。

【田久保委員】 どうもありがとうございます。

【河野部会長】 続きまして、三浦委員、お願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【三浦委員】 全漁連の三浦です。

8ページで新たな海上安全指導員制度なんですけども、検討例で海上安全指導員の年齢制限なしとか、それから、安全パトロールのところミニボートとかSUPとかカヌー等も加えながら、海難事故の発生の防止を図っていくということは非常に理解もできて、有効だと思うんです。

そして、その中に救難活動も入っていて、救難活動するということであれば、二次災害も含めて様々な観点から一定のスキルも求められる中で、ここに書いてある民間資格への拡大、どんな資格なのかとか、それから、講習・訓練の充実等も含めて、国の関与も含めて具体的にどのように考えているのか、その辺を今分かっている範囲で教えていただければと思います。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいまの御質問いかがでございましょうか。

それでは、安全対策課長、よろしく願いいたします。

【福本安全対策課長】 御質問ありがとうございます。

この施策についてはまだ検討例という段階でございまして、あくまで参考の御紹介という段階にあることをまず御承知いただきたいということでもあります。

それで、たたき台と申しますか素案として今考えているのは、委員御理解のとおり、様々なアクティビティに安全指導員という幅を広げていこうということでありまして、例えば、水上オートバイにせよ、それから、ダイバーとか、あとはライフセーバーとか、SUPも様々な団体がありますので、それぞれの民間資格をどのように認定していくかというのは今後の作業ではないかと思っております。また、民間団体は、例えば、東京方面では強いけど、九州では弱いとか、いろいろあります。その様なところで、一律的に民間の資格を海上保安庁で認定するというものではなく、その地域地域でしっかりとした民間資格が運用されているのであれば、そういったものについては認めていこうではないかということが基本的なスタンスではないかと考えているところでございます。

それから、予防から救難までという話がございました。この部分については、委員御指摘のとおり、全ての安全指導員が救助するということではないと思っております。安全指導員の中には、例えば、その地域で大きな安全啓発に熱心な釣り具屋といった方々の他、機関故障問題に一定の知見がある方については、その地域で機関故障問題ということできっかりと活動していただくということで、言わば啓発が専門の指導員もあって良いと思っております。

救助できる方は救助もやっていただきましょうということが基本的な考え方でありまして、どのぐらいの方々が予防から救難まで全てをやっていただけるかというのは今後の検討と申しますか調査の結果を待ちたいと思っております。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。特にございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

私から1点伺わせていただきたいと思います。

本日御説明をいただきまして、小型船、プレジャーボート関係については、アクシデント・インシデントを分けたことの結果としてかなり事故の原因がよく分かるようになったということで、その区別には十分な意味があったと思います。ただ、やはり区別が難しい

ということで、区別を取りやめにして一つにまとめるというご方針、確かにおっしゃるとおりだと思います。ただし、今回のその区別によって得られた結果をこれから十分に生かしていただくことがとても重要だと感じております。

次に、9ページ以下の資料についてでございます。大型船に関する記述についてです。例えば、通航間隔の見直しで10隻が11隻に増えた、それから、管制の一元化によってどのような効果が出たのか、走錨に関して様々な措置を取ってその効果を検証してきておられるとの記述がございます。これらの点は、今後検証を重ねていくことが非常に重要だと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。他方で大型の貨物船の海難に關しましてはもう少し具体的な記述があつても良いように思ひます。どちらかというところプレジャーボートの海難について、大変たくさんいろいろな具体的な施策を示しておられるのに対して、大型の貨物船の場合、10ページに記述しておられるのは、情報提供や指導、啓発活動にとどまっています。プレジャーボートなどの場合と同様に、大型船についてもどういふ原因で事故が起こるのかということが細かく検証され、そして、その検証結果に基づいて具体的にどういふ点を指導すればよいのかや、どういふ情報提供をすればよいのか、啓発活動についても、誰に対して何をすればよいのかということをし少し具体的にしていけるとよいのではないかと思ひます。

海難の件数を抑えるという意味では、漁船、プレジャーボート、そして、ほかの海上での様々な活動に十分な指導をしていくことも大事ではございますけれども、何と申しましても、貨物船等の大型船の場合、一度事故が起こると社会の結果が大きゅうございますので、もちろんこれまでも努力してきておられるのはよく分かっておりますし、そのおかげでそれほど多くの事故がないのは十分存じ上げた上でございますけれども、ほかの問題についてこれだけ様々な対策を具体化しておられることから考えますと、今後は大型の貨物船等について対策を具体化されてもよいのかなとちょっと素人的には感じましたので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

すいません、ただいまの発言は御意見という形でお聞きになっていただき、できることをしていただければということでございます。生意気なことを申したと思ひます。申し訳ございません。

それから、庄司委員が御発言されたいということですので、庄司委員、よろしくお願ひいたします。

【庄司委員】 ありがとうございます。こんにちは、東京海洋大学の庄司です。着実に

進めていただき、安全対策等に御寄与いただき、ありがとうございます。

スライドの13に相当するかなと思うんですけど、これは1つの例だと思うんですが、走錨監視ということで新しいシステムを導入した。これは非常にいいことだと思います。また、これの成果をぜひ報告いただければと思うんですが、これを導入してうまくいくことによって、例えば、管制官なり保安官の方の労働がどのくらい減ったとか、人の負担がよくなったのか悪くなったのか、慣れるまでにどのくらい時間がかかるのか。以前あった人材の育成、人の教育という話にもつながるかと思います。また、労働の負担ということにもつながると思いますので、もし今後そういう余裕を少しつくっていただき、そんな人の負担というものにも目を向けていただければいいと思います。

これも意見として聞いていただければいいと思います。

以上です。

【河野部会長】 庄司委員、ありがとうございました。

何かございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、企画課長、よろしくお願ひいたします。

【岩川企画課長】 この走錨早期警戒システムの関係になりますけれども、まだ御指摘のような現場の管制官の負担の軽減を図るまで正直至っていないというところでございまして、取りあえず昨年度実際現場に配備できるようにパラメーターの調整を行って、これなら何とか使えるんじゃないかという段階が現状でございまして、それは今後、先ほど報告したとおり、三大湾の海上交通センターに展開して行って、現場の状況に応じてさらに調整を重ねて行って、その結果として労務の軽減とかいった話は将来的にはあり得るのかなと思っておりますので、今後そこを観点としてしっかり踏まえながら実際に活用を図ってまいりたいと考えております。

あと、部会長から御指摘いただいた、先ほどの点でございまして、これは今後、来年度以降また5次ビジョンの検討等始まりますので、そういった中で今いただいた足りない部分もあるんじゃないかという御視点も踏まえながら検討してまいりたいと考えております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかに。

今の点はよろしゅうございますか。

それでは、庄司委員、ありがとうございました。

続きまして、申し訳ございません、伊藤委員、よろしくお願いいたします。

【伊藤委員】 海上技術安全研究所の伊藤でございます。御説明ありがとうございます。

まず、新定義に関しまして、今部会長からも御説明いただいたんですけれども、海上保安庁さんの取扱いの件数を減らすというところを大きく目標に掲げているかと思います。それ自体はもちろん事故が起こらないくていいことではあるとは思いますが、事故の発生があって、それに対して助けるということで、被害防止という観点では決して活動されるのはもちろん悪いことでは全然ないので、そういった意味で件数を減らすというところを、未然防止はもちろん重要なんですけど、件数を減らしていくというところが最終的な目標になってしまいがちなのかなということで、旧定義も新定義もそうなんですけど、その辺りが気になる場所でしたので、コメントさせていただきます。

それから、2点目としまして、その続きではあるんですけれども、やはり人命ですとか環境とか財産というものを失わないことが目標になっているかと思います。特に大型船だったり商船だったりというのは、一度発生すると非常に大きくこれらを失うことになるんですけれども、件数で見たらもちろん分かるように大変少なくて、言ってしまえば、潜在的にそのような大きなものを失う状況にあるけれども、それが発生しない状態にあると考えることができるかなと思います。

したがって、今出ているような小型船とかプレジャーボートとかもとても重要なんですけれども、新しくまた定義を見直すということに当たっては、そういった大型船とか商船とかいったものの件数が少ないながらもどれだけ重要なのかというところ。

それから、情報提供を行っていくというお話がございました。ページでいうと10ページだと思いますけれども、そういった情報提供につきましても、近年の激甚化とかいったような動きがとてもありますので、情報提供の内容などについてどういったものにしたいのかというのも事故の分析からうまく取っていったらいいのではないかと、根本的な対策ができればいいと考えます。

それから、もう1点、全く別のものとして点検の話があったと思うんですけれども、古くなっているような中古のプレジャーボートなど、出港前の点検だけではなかなか事故防止ができないというお話がございました。これをちょっと教えていただきたいんですけれども、点検などを本格的に事業者の方にやってもらうというのは当然かと思うんですけれども、ユーザーにとってその状況がどのように分かるかという、今、点検記録といったものはどのような状況にあるのかなと。それをユーザーがすぐ分かるようであれば、点検が

欠けているという認識をしっかりと持つことができ、アクションにつながるのではないかなと思うんですけども、その辺り、実際にどうなっているのかということをご教示いただきたいと思います。

以上になります。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいまの点はいかがでございますか。

それでは、安全対策課長、よろしくお願いいたします。

【福本安全対策課長】 委員、御質問ありがとうございます。

まず1点目の御意見につきましては同じ認識を我々も持っていると言ったほうがよろしいかと思っております。今まで海上保安庁では1,200隻という大きな目標に向かって小型船舶を中心とした隻数を減らす努力を重点的にやってきたところがあり、隻数を減らすことに目が行き過ぎたという実態があったのではないかと考えております。

一方で、小型船舶とは異なりまして、いわゆる商用船でありますとか大型船といったものは、やはり一つ事故が起こると経済的な損失でありますとか、また、社会的な影響が非常に大きいことが現状です。

そのような中で、今回、海上交通安全法等の改正が行われたきっかけとなったわけですが、そのほかにも最近では来島海峡での衝突をはじめ事故が起こっております。

その1つの要因としては、激甚化する自然災害といえますか、我々が今まで船乗りとして予想もできなかったようなことが起こりつつある、起こってきています。

それから、例えば、走錨というものについては、走錨して当たり前だという認識がどこかにあったものが走錨してはいけないという時代になってきているという新たな局面に入っているということも認識しておりまして、そのような中で、今後の小型船舶の安全対策は、冒頭申し上げましたとおり、特別な対策をしっかりと取って行って、機関故障を中心として減らしていきたいと思っておりますし、日本の経済なりということを考えますと、そういった海難が起こったから何か対策を取りますというのではなく、起こさないための予防的な対策が何とか取れるような形で、我々安全対策課は海難分析と調査を所掌しておりますので、自然災害なども見越した上で、海難を起こさないという視点でしっかりと分析と調査に励んでいきたいと思っておりますのが1点目でございます。

それから、中古艇の点検についてであります。車でありましたら点検記録がございます。一方で小型船についてはないという実態でありまして、こういった点検が実態として

行われているかということですが、5ページのスライドの通り、プレジャーボートの機関故障88隻中、発航前検査で防止不可能だった機関故障、つまり業者に見せないと分からないというのが72隻だということであります。ただ、この中でいろいろ調べてみますと、業者に見せても1年以内に機関故障を起こしているというのも結構います。

また原因について深堀り調査したところ、業者にピンポイントで「この部分が悪いから、見てくれ」といった修理の依頼が多く、それは、お金がかかるので、取りあえず悪いところだけ直しておこうということかもしれません。一方で「もう業者に任せますから、悪いところを全部変えて」という依頼をしているユーザーもいますが、そういったユーザーがいてもやはり機関故障は1年、2年の間に起こっているという実態もあります。原因の一つとして検査体制、検査項目がしっかりしていないのではないかと今の段階では認識しているところでごさいます、先ほど私が申し上げましたけれども、点検ノートなど、その様な任意なものについて導入を進めていき、ユーザーの意識、整備事業者の点検自体も変わっていくという、仕組みを何とか作っていきたいと思っているところでごさいます。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、ほかにはもう御意見・御質問ないようでごさいますので、海上保安庁におかれましては、本日各委員からいただきました御意見あるいは御質問の結果も踏まえつつ、第4次交通ビジョンを引き続き御推進いただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

続きまして、次に、議題2の海上交通安全法等改正法の運用方針、海上交通安全法及び港則法について事務局から御説明をお願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【前田航行安全課長補佐】 航行安全課の前田です。よろしくお願ひいたします。私からは海上交通安全法等の一部を改正する法律の運用方針のうち海上交通安全法と港則法について御説明させていただきます。

それでは、資料につきましては、2枚進んでいただきまして、右下のページ数で1ページを御覧ください。海上交通安全法等の一部を改正する法律は、5月25日に成立し、6月2日に公布されました。このうち海上交通安全法及び港則法の部分、具体的には、①湾外等の安全な海域への避難、錨泊制限等に係る勧告・命令制度、②海上交通センターによる個別船舶に対する情報提供及び危険回避措置の勧告制度、③湾外避難等の円滑な実施のための協議会制度、そして、④湾外避難と港外避難の一体的実施のための海上保安庁長官に

よる港長権限の代行制度につきましては明日7月1日に施行されます。

次に2ページを御覧ください。湾外避難や入湾回避の勧告・命令制度の対象となる台風につきましては、異常気象等が激甚化・頻発化する中、近年の走錨による事故の状況等を踏まえ、対象海域への到達時に最大風速40メートル毎秒以上の暴風域を伴うものとするを基本としています。実際に対象となる台風については、気象庁が発表する台風の5日間予報に基づき、勧告を発出する必要性、時期等について判断いたします。

次に3ページを御覧ください。湾外避難や入湾回避の勧告・命令制度の対象となる海域については、地理的な一体性のほか、航行環境等への影響や避難行動の共通性を踏まえ、東京湾及び伊勢湾は湾ごとに、瀬戸内海は3つの海域に区分して設定します。また、法定協議会も勧告の対象となる海域ごとに設置します。

真ん中の図は対象となる海域を示したものです。瀬戸内海につきましては、大阪湾、中部、西部の3つに分けています。

一番下の表は勧告の対象海域と勧告発出権者や法定協議会を整理したものです。例えば、東京湾では勧告の発出権者は第三管区海上保安本部長、東京湾台風等対策協議会の主催者は同じく第三管区海上保安本部長となります。

次に4ページを御覧ください。湾外避難や入湾回避の勧告の対象となる船舶等については、一定の共通性の考えをベースとしつつ、海域ごとの錨泊船による混雑状況の違いを踏まえ、東京湾とそれ以外の海域で異なる考え方も採用しています。

まずは①の東京湾の勧告内容についてです。風の影響を受けやすいコンテナ船、自動車運搬船等の高乾舷船や事故発生時に船舶交通に重大な危険を及ぼす危険物船のうち、一定の大型船を対象とし、湾外の避難及び入湾の回避を促すものです。この場合、一定の大型船とは、悪天候の下、外洋で安全に避難できる堪航性を勘案し、例えば、コンテナ船や自動車運搬船については長さ160メートル以上の船舶となります。さらに、東京湾は錨泊船による混雑が著しいと予想されることから、台風による影響がある一定期間、湾岸避難・入湾回避の勧告の対象となる船舶に加え、全ての船舶を対象とし、入湾の回避を促すものです。

次に、②の伊勢湾、大阪湾を含む瀬戸内海での勧告内容についてです。東京湾と同様、風の影響を受けやすいコンテナ船、自動車運搬船等の高乾舷船及び事故発生時に船舶交通に重大な危険を及ぼす危険物船のうち、一定の大型船を対象とし、湾外への避難及び入湾の回避を促すものです。一方、伊勢湾、大阪湾を含む瀬戸内海は、錨泊船による著しい混

雑までは予想されないこと、強風を遮る島影等が多数ある海域もあることなどから、湾外避難・入湾回避勧告の対象となる船であっても、台風の影響が少ない海域内で安全に避泊・避難できる場合はこの限りでないとするものです。

次に5ページを御覧ください。実際に湾外避難等の勧告の対象となり得るような台風が来襲する際の協議会開催、勧告発出、勧告解除の流れとなります。台風の強風域が到達する3日程度前に協議会を開催、同じく2日程度前に勧告を発出、勧告の解除は台風が通過した後を想定しております。また、現在、港則法上の港の多くで台風対策のための協議会が設置されており、これと緊密に連携するほか、港内にある湾外避難等の対象船については管区海上保安本部長が必要な港長の権限を代行します。下の表は東京湾の例となります。

次に6ページを御覧ください。協議会制度について、その構成・運営等について補足説明いたします。協議会は、管区海上保安本部長が主催し、船舶運航関係者や関係行政機関等により構成されます。

協議会の重要な役割は、勧告の運用ルールについてあらかじめ協議し、合意を得ておくことです。その上で、実際に湾外避難等の勧告の対象となる台風が予想される場合、協議会を通じて勧告内容の連絡調整等を図ることとなりますが、あらかじめ運用ルールが決められているため、関係者は予見可能性を持って様々な対応が可能となり、円滑な運用がなされると考えております。

次に7ページを御覧ください。海上交通センターによる情報提供、危険回避勧告となります。海上交通センターは、湾内で錨泊・航行する船舶に対し、船舶の走錨のおそれなど事故防止に資する情報を提供し、これに対し東京湾アクアライン周辺海域など一定の海域にある船舶はこうした情報を聴取することが義務づけられます。

また、海上交通センターは、情報聴取義務海域において船舶同士の異常な接近や臨海部に立地する施設等への接近等を認めた場合、船舶に対し接近を回避する等の危険回避措置を勧告します。下の図の右側が海上交通センターからの情報提供、勧告のイメージとなります。

情報聴取義務海域については、海上交通安全法の適用海域である東京湾アクアライン周辺海域と港則法の区域である京浜港の横浜・川崎沖に設定する予定です。下の左側の図が情報聴取義務海域のイメージとなります。

なお、関西国際空港周辺海域については、所要の体制整備を踏まえ令和4年度中に情報聴取義務海域を設定する予定としております。

8 ページから 11 ページにつきましては参照条文となります。

次に 12 ページを御覧ください。避難船舶に対する航行支援のための海上保安庁による情報提供について改めての御紹介となります。

船舶運航者等に湾外避難等を安全に実施していただくためには、気象庁から提供される情報のほか、避難予定先の海域における錨泊船による混雑状況や、経路上の風向・風速等を適切に把握し、避難の場所、時期、方法等について適切に判断していただく必要があります。

このため、海上保安庁においてはホームページ等を通じて、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海等の海域における錨泊船の状況、沿岸の灯台等で観測した風向・風速などの気象情報や緊急情報、走錨事故防止のためのガイドラインなどを提供しており、引き続き内容の充実に努めてまいります。

以上、今回の海上交通安全法等の改正に係る運用について御説明させていただきました。明日 7 月 1 日からこれらの点についての的確な運用を図り、今期の台風対策に万全を期してまいります。

以上となります。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの御説明につきまして、各委員から御意見あるいは御質問をお願いしたいと思います。いかがでございましょうか。

【西本委員】 日本水先人会連合会の西本でございます。

【河野部会長】 よろしくお願いたします。どうぞ、西本委員。

【西本委員】 まず質問として、資料の 5 ページ、6 ページ、協議会制度についてでございます。法改正がなされ、湾外避難等々に関しての受皿ができて、ルールが引かれたわけですが、あとは、現場においてこのルールの上をうまく走らせなきゃ駄目だ、そうでないと実効性は上がらないということになるかと思えます。

そこで、その実効性を上げるために、協議会あるいは協議会制度というのが大きな役割を持っていると思います。お伺いしたいのは、この協議会について、一応立てつけは整っているという感じがしますが、最初の協議会は実際に大型の台風が来ないと開催されないのでしょうか。単純な質問ですが、まず 1 つ質問させてください。

【河野部会長】 では、今の点いかがですか。航行安全課長、よろしくお願いたします。

【内田航行安全課長】 航行安全課長の内田でございます。

今回の取りまとめに当たり、各委員の方に大変お世話になりまして、改めて冒頭申し上げさせていただきます。

御質問の点、短くお答えします。協議会は、先ほど御説明いたしましたけれども、台風シーズンが始まる前にまず協議会を開きまして、一定の共通の考え方を認識していただくというのが協議会の一義的な役割になります。その上で、関係者間で合意されたルールを元に、台風が実際に来襲すると予想される場合、そのルールに照らし合わせて実際に勧告等を発動するのか、あるいはそれを少し軌道修正するのかといったことについて、改めて協議会の方々と連絡調整して、個別の台風についての的確に対応を図っていくという考え方で運用したいと思っております。

明日から改正法が施行されますが、それと合わせて各地において協議会の1回目が開催されます。なお、コロナの状況も踏まえ、書面も含めての開催となります。先月頃から、各委員の方々、各海域の関係者の方々と事前の調整をさせていただいておまして、合意されたルールに基づき、的確に運用されるようにやっていきたいと思っております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

西本委員、いかがでございましょうか。

【西本委員】 ありがとうございます。この協議会制度・システムが、新しいものなので、これを啓蒙・周知するという意味で、実際に台風が来る前に事前の、キックオフ的な、中身を知らしめるという意味での協議会開催をぜひお願いしたいと思います。

それから、もう1点はコメントになります。協議会の構成員の方を見ると、組織の名前が並んでおりますが、現場において船を湾外に出すとか、急な予定変更とかするには、やはり現場で直接的に本船運航に関わる方、あるいは荷役に関わる方がその辺のシステムを十分認識する必要があると思います。

その意味で、現在各港に置かれています台風対策協議会等は、参加者の顔ぶれを見ますと、現場で船のスケジュールをどうする、手配をどうする、荷役をどうするというように直接関わる方が多いので、そういう方たちがやっぱり動かないと実効性が上がらないということだと思います。湾外に出すということは、手配・スケジュール・荷役のことなど、いろんなことが整ってなせることなので、その構成員の方の組織がありますが、参加者の中には現場に直接携わる方もぜひ参画するように整えていただきたいと思います。そうしないと、絵に描いた餅になるような気がしてならないので、やはり実効性を伴うためには

現場を動かすということを念頭に置いていただけたらと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいまの点、それでは、航行安全課長、よろしくお願いいたします。

【内田航行安全課長】 御指摘ありがとうございます。御懸念の点はあるかと思えます。何分湾外避難の協議会は、東京湾全体が対象になるということで、どうしてもそこに参加いただく方については、ある程度各団体の代表の方という形を中心とせざるを得ない事情もあります。協議会の下に幹事会も設置し、より機動的な体制も取ることにしています。また、各港には任意の協議会が設置されていますが、より現場に即した方が多数いらっしゃると思いますので、各港長なども当然緊密に連携しながら、例えば港にある船が円滑に湾外避難できるよう、十分連絡を取れるよう取り組んで参ります。何か御懸念の点がありましたら、これから試行錯誤しながら取り組んで参りますので、必要な見直しを行いながら的確に運用したいと思っております。よろしくお願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。

西本委員、よろしゅうございますでしょうか。

【西本委員】 ありがとうございます。今後はその辺をやっぱり具体化して実効のあるものにしていただきたいと思えます。

【河野部会長】 せっかくできた制度でございますので、できる限り円滑に、かつ有効に、皆様の協力が得られるように御努力いただきたいと思えます。よろしくお願いいたします。

ほかに御質問がないようでございますので、次に（２）の航路標識法についての事務局からの御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。

【坂下整備課企画官】 交通部整備課航路標識企画官の坂下です。引き続き航路標識法の運用について説明申し上げます。

次のページ御覧ください。まず初めに、（１）バーチャルA I S航路標識の緊急表示制度の運用についてでございます。制度の概要ですが、台風等の異常気象等時には視程が悪化するため、臨海部の海上運航や石油荷役施設などの施設の存在を電波を利用したバーチャルA I S航路標識で明示させることが付近の航行船舶や錨泊船舶からの衝突防止のため有効であるとして、そのバーチャルA I S航路標識を一時的に表示できる制度を創設したものでございます。

中段、左の囲みについては施設にA I S信号所が設置されているときの手続です。異常

気象等時にバーチャルA I S 航路標識を表示するために、設備の変更手続として変更許可が必要でございますけれども、法改正により事後届出で可能になります。

また、中段、右の囲みのおり、A I S 信号所を持っていないくとも、異常気象等時に海上保安庁に申出の手続をしていただければ、海上保安庁の保有しているA I S 信号所からバーチャルA I S 航路標識の電波を送信して表示を代行する制度を設けます。このときには手数料を納付していただきます。

この2つの制度の運用については7月1日施行ですので、臨海部の施設管理者に対して事後届出の手続を分かりやすくまとめた航路標識の設置及び管理に関するガイドラインを広く一般に公表します。また、同様に代行表示に関する手続についても要領を公表いたします。さらに、既に施設の管理者には周知活動を始めているところですが、ホームページやリーフレットを用いて本制度の理解を深め、利用の促進に努めてまいります。

次のページを御覧ください。(2)工事施行命令制度及び原因者負担金制度の運用についてです。この制度は、船舶の衝突により海上保安庁が管理する航路標識を損傷する事案が多数発生しており、民事で賠償手続を行っているところ、近年原因者が過失を認めない、負担額に異議があるなどにより交渉が難航して、復旧に時間を要するケースが出てきたことから、航路標識法を改正し、原因者に対して工事の施行を命ずる規定や強制徴収手続を含む費用の負担を義務づけることにしたものです。この制度は11月1日施行ですので、それに間に合うように、命令を出すときの基準や手続などを定め、関係者に周知し、運用開始に備えたいと考えております。

(3)海上保安庁以外の者による海上保安庁が管理する航路標識の工事または維持に係る承認制度についてです。近年、災害や航路標識の老朽化により航路標識の損傷等が発生し、海上保安庁の管理業務が増加している一方、全国の灯台の中には、灯台を地域のシンボルや観光資源と考え、敷地の清掃、草刈り等環境美化に取り組んでいただいたり、また、灯台に関する資料の収集、調査、保存、さらに灯台を活用した地域イベントの開催といったボランティア活動に取り組んでいただいている民間団体が多数あります。これらの民間団体からは、地域の活性化を図るため、灯台のさび落としや塗装、灯台内部の手すりや階段等の軽微な工事であれば、自らの費用負担により行ってもよいとの意向が寄せられております。

しかしながら、改正前の航路標識法では航路標識の維持管理は海上保安庁が行うこととされており、民間団体がこれらの工事を自ら行うことが認められませんでした。本制度の

概要にありますとおり、本制度はこのような民間団体が海上保安庁長官の承認を受けて工事できるようにしたものです。また、ごみその他廃物の除去や草刈りなどの小規模な維持については承認を必要としないこととしており、草刈り等のボランティア活動について承認を受けなくとも活動することは可能です。なお、灯台の光源の管理や土台の修復のための土木工事など、本来の機能の維持そのものに係る工事は従来どおり海上保安庁が工事を施行いたします。

この制度についても11月1日施行ですので、それに間に合うように承認工事の対象などの基準や手続などを定め、関係者に周知し、運用開始に備えたいと思います。

(4) 航路標識協力団体制度についてです。先ほどの承認工事のところでも触れましたけれども、灯台を地域のシンボルや観光資源と考えて、灯台を活用した地域おこし、観光イベントなどのニーズが拡大しております。また、灯台に関するボランティア活動の機運が高まっているところです。このような活動を法律上明確に位置づけ、活動を行いやすくする制度を設けたものです。

具体的には、制度の概要の2つ目の丸に掲げています、航路標識に関する工事・維持、情報の収集、調査研究、普及啓発などの業務を適切に行える団体を航路標識協力団体として指定する制度です。

また、航路標識協力団体が行う航路標識に関する工事または維持活動については、航路標識に関する工事などの承認の特例として海上保安庁と協議が成立することをもって承認があったものとみなす、手続の簡素化をいたします。

次に航路標識協力団体制度による灯台の活用に関する検討会の設置について御説明いたします。航路標識協力団体制度の運用に当たり、どのような団体が適正かつ確実に業務を行う団体なのかという審査基準、そして、適正かつ確実に業務を実施していないときに改善命令、指定の取消しなどを行うときの監督基準を定める必要があります。そのため、その基準について有識者による検討会を設置して検討したいと考えております。

検討会のイメージは、7月と9月下旬の2回開催して、委員等は、学識経験者、自治体関係者、観光関係者で構成するイメージです。検討事項としては、ボランティア団体などからヒアリングを実施し、審査基準や監督基準の案を作成し、パブリックコメントを行い、基準を定め、公表するという流れを想定しております。

具体的に下のほうにスケジュールがありますけれども、7月に第1回検討会を開催して、こちらでヒアリングを実施して、パブリックコメント案を審議していただきます。その後、

パブリックコメントをして、その結果を踏まえた上で9月下旬頃に第2回検討会を開催して、11月1日の施行に間に合わせるように運用基準を公表し、協力団体について公募いたします。その後、審査会を経て指定につなげるというものです。

このようなことを進めて改正航路標識法の運用に万全を期したいと思います。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの御説明につきまして、各委員から御意見・御質問をお願いしたいと思います。いかがでございましょうか。

それでは、葛西委員、よろしく願いいたします。

【葛西委員】 船長協会の葛西です。

1つだけ。この航路標識協力団体というのはNPOですよ。

【坂下整備課企画官】 協力団体の指定の対象としては、法人、その他の団体、NPO法人とか地域団体とかいったものを想定しております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

せっかく法律もありますので、関係の方々の御協力を得ながら、うまくそれを活用して、ぜひ航路標識をきちんと維持していただきたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして本日予定されておりました議事が終了となります。

事務局から御連絡事項等ございましたら、お願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【小野主任海上交通企画官】 ありがとうございます。

事務局から連絡事項が1点ございます。交通ビジョンのフォローアップを行う、今回のような会議ですが、第18回の部会につきましては通常2月頃を予定しております。しかし、今回の改正法が施行しまして、また次の第5次交通ビジョン等、新たな政策を検討しておりますので、皆さんの意見を聞く時期が近づいてまいりましたら、改めて事務局から調整のほうさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

以上となります。

【河野部会長】 ありがとうございます。

以上をもちまして本日の審議を終了とし、進行を事務局にお返しいたします。

皆様、御協力ありがとうございました。

【宮本海上交通企画室長】 河野部会長、ありがとうございました。

閉会に当たりまして、海上保安庁次長、石井より御挨拶申し上げます。

【石井次長】 海上保安庁次長の石井でございます。第17回船舶交通安全部会の閉会にあたりまして一言御挨拶申し上げます。

本日は、第4次交通ビジョンの推進状況及び改正法の運用方針につきまして御審議をいただき、誠にありがとうございました。

特に河野部会長におかれましては、部会の進行を管理いただきまして、ありがとうございました。

本日の御議論、審議でございますけれども、議題1の関係では第4次交通ビジョンの推進状況ということで2つ大きなテーマがあったかと思えます。

数をどうするか、どうして減らすかという話でございますけれども、特にプレジャーボートの海難を減らすためにはどうしたらいいか、非常に貴重な御意見をいただきまして、ありがとうございます。民間団体との連携、それから、マリーナに対する働きかけ等々、我々としましてもしっかりとそれをフォローしていきたいと思えます。

また、もう一つ大きな議論といたしまして、数には影響はないけれども、甚大な影響を及ぼす貨物船対策をどうするかという話かと思えます。これにつきましては、もう我々も同じ思いでございます。部会長から最後にお話ございましたが、どういった原因で起こったのか検証しなさい、それから、情報提供をどうするか、啓発活動をどうするかといった対策の具体化をどうするか、そこをしっかりとすべきじゃないかという御指摘をいただきました。これに対しまして企画課長の岩川から5次ビジョンに向け検討を進めるという話があったかと思えますけれども、我々としてもしっかりとこれを進めていかなければならないのかなと思っております。

また、議題2の関係でございますけれども、海交法等一部改正法の運用方針につきまして、またいろいろ御審議いただいたところでございます。

私もこの海交法の関係では、何度も開いていただきました船舶交通安全部会に全て出席させていただき、皆様の御意見を拝聴させていただきました。特にこの部会の中でも御指摘いただいて、まさに実現に至ったものが法定協議会制度でございます。これがある意味台風対策の肝かなと思っております。いよいよ明日から、まさに法律が動き出すところ、この協議会が実効あるものにしてほしいという御意見を踏まえ、今年8月、9月の台風対策に備えられるよう、我々としても努力していきたいと思っております。

ます。

いずれにしましても、船舶交通の安全に向けまして、海上保安庁といたしましてはさらに努力してまいりますので、委員の皆様方におかれましては、今後とも引き続きお知恵をお貸しいただき、御支援・御協力を賜りますようお願い申し上げまして、私の御挨拶といたします。ありがとうございました。

【宮本海上交通企画室長】 次長、ありがとうございました。

これで全てのプログラムが終了いたしました。

本日は長時間の御審議、誠にありがとうございました。本日の議事録につきましては、整理出来次第、各委員に御確認いただきまして、その上で国土交通省のホームページに掲載いたしますので、よろしく願いいたします。

それでは、これをもちまして第17回船舶交通安全部会を終了いたします。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —