

第3回安全基準・検査WG（議事概要）

日 時：令和7年2月3日（月）13：00～15：00

場 所：合同庁舎3号館9F第5会議室

出席委員：清水座長、村井委員、三輪委員、渡部委員、田村委員、土田委員、間島委員、巢籠委員、中村委員、四方委員、平尾委員、飯島委員、尾形委員、山田委員、村田委員、小倉委員、荻野委員代理

議事次第に沿って、事務局、海上技術安全研究所、日本船長協会から資料の説明を行い、意見交換を行った。主な意見は以下の通り。

議事概要：

<議題1. 自動運航船安全基準の修正案>

- ・P.6の2.3 衝突・座礁回避の(4)f.に「操船信号等」とあるが、どの程度のものが求められているのか。
→海上保安庁より、海上衝突予防法の第34条の操船信号を想定しているものの、海上交通安全法、港則法についても関係している旨を説明。
- ・安全管理体制と情報記録管理について、第4回WGで議論することだが、MEGURI実証船はどのタイミングまでにクリアしなければならないのか。WGで決まったものを検討会に諮り、実証前に結論を出すという理解でよいのか。
→事務局より、まずはプロジェクトの中でどのように対応するかも伺った上で、第4回WGで要件について議論し、その上で、実証船については、システム搭載前、搭載時といった適切なタイミングで確認を行う予定である旨を説明。
- ・海上衝突予防法34条第2項は「発光信号を行うことができる」とされており、必須要件ではなく、また当該機能をシステムではなく人が補うこともできることを踏まえ、基準を策定すべき。
→事務局より以下の通り説明。前提として、運用コンセプトに応じて機能要件を満たすことを求めており、人が機能を担うことも可能。2.3 衝突・座礁回避の(4)f.については、発光信号をシステムにより行う場合は当該機能に係る要件を満たす必要がある。他方、2.2 状況認識の(1)e.について、他船との衝突のおそれを判断するため、音響信号及び発光信号のいずれも認識可能とする必要がある。
- ・2.3 衝突・座礁回避の(4)b.及びc.が相反しているように思われる。システムが保持船と判断した場合、リスクを踏まえた事前の針路変更は不可能ではないか。
→事務局より、b.は見合い関係に至る前に事前の針路変更を行うという意味であり、c.は見合い関係を考慮して保持船又は避航船の判断をするという意味であるため、時間軸が異なる旨を説明。

<議題2. 自動運航船の検査方法について>

(1) 検査方法の枠組み

- ・P.4において、「有識者等で構成される会議体によるリスクアセスメント」とあるが、有識者として具体的な想定はあるか。
→事務局より、船舶所有者、システム開発者、学術的な知見をもつ方、検査機関等の

各ステークホルダーを考えており、申請者から提案いただくことを想定している旨を説明。

- ・造船所がリスクアセスメントを実施する際、商用運航を行う船舶所有者は参加が求められるのか。そうでない場合、所有者が造船所から商用運航を行う船舶所有者に変わるとき、既に行われたリスクアセスメント等の内容を、上手く引き継がれることをどのように担保するのか。

→事務局より、建造時には造船所が船舶所有者となることが多いが、設計段階のリスクアセスメントは、「③初期段階の自動運航船としての検査証書」の交付のために必要なものであるため、この証書に基づき運航する際の船舶所有者が運航会社となる場合、運航会社にリスクアセスメントに関与していただく必要がある旨を説明。

- ・検査手続きの中で、並行して船員又は陸上要員の資格確認も行われるのか。

→事務局より、検査の観点からは、会社の定める安全管理において、船員への習熟等がどのように実行されているかを確認することを想定している旨を説明。

(2) シミュレータを活用した検査方法

- ・P.1 において、「船舶技術研究協会の会議体におけるシナリオ/シミュレーションベースの評価」により確認することとあるが、検査における機能確認を同協会で実施するわけではないとの理解でよいのか。

→事務局より、ご認識のとおり、同協会の会議体で考案された手法を WG で承認いただき、検査方法に取り入れることを考えており、同協会で確認を行うものではない旨を説明。

- ・最接近距離 (DCPA) について記載があるが、TCPA の考え方はどうなるのか。

→事務局より、現在検討中である旨を回答。

(3) 委員からの提案

→事務局より、日本船長協会から提案のあった点について、検査の方法における衝突・座礁回避の評価の中でも検討していき、次回以降の WG で紹介予定である旨を説明。

以上