

令和4年2月17日

【宮本海上交通企画室長】 定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第18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まりいただきまして、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。どうぞよろしくお願ひいたします。

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きます。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あります連絡先までお問合せのほうをよろしくお願ひいたします。

さて、本日は、委員18名のうち17名の出席をいただいておりますこと、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を公開するとともに、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ひいたします。

携帯電話等をお持ちの方は、マナーモードへの切替えをよろしくお願ひいたします。

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、お願ひいたします。

【奥島長官】 海上保安庁長官の奥島でございます。第18回船舶交通安全部会の開催に当たり、一言御挨拶を申し上げます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、御出席いただきまして誠にありがとうございます。また、平素より、海上交通安全行政をはじめ、当庁の取組に、格別の御支援、御協力を賜っておりますことに、改めて御礼を申し上げます。

さて、1つ目の議題の「第4次交通ビジョンの進捗状況」についてです。今年度は、第4次交通ビジョン5年間のうちの4年目に当たるわけですが、まずは、最も事故数が多い

プレジャーボートなどの小型船の安全対策をより効果的に行うために、事故の原因として最も多い機関故障について深掘調査をしておりますので、その進捗状況などを御説明いたします。

また、技術開発にも精力的に取り組んできておりますところ、従来のAISに比べ通信速度を飛躍的に向上させることが見込まれるVDESを活用した新しい情報提供業務の検討を進めております。これらの取組について、委員の皆様方から、御意見を拝聴したいと思っております。

次に、2つ目の議題の「海上交通安全法等一部改正法の運用状況」について申し上げます。

昨年6月の船舶交通安全部会において、海上交通安全法等一部改正法が成立したことを御報告したところでありますが、本日は、この改正法に盛り込んだ主要な施策である台風対策や航路標識の維持管理策について、その後の運用状況を御説明いたします。

昨年は、改正法により新しく設けた、湾外避難の勧告の発出が必要となるほどの大きな台風の来襲はありませんでしたが、昨年7月早々には、湾外避難の勧告の発動対象である三大湾及び瀬戸内海において、海域関係者からなる法定協議会を立ち上げ、準備体制を整えております。

また、航路標識の維持管理策については、新たに航路標識協力団体制度を設けましたが、36か所の灯台について、23の団体から申請がありました。指定の可否について審査も済ませ、近々、指定する予定にあります。本制度の力も借りて、灯台の維持管理の充実を図ってまいります。

これらの制度の在り方や運用について、委員の皆様方から貴重な御意見をいただきましたことに、改めて感謝を申し上げます。改正法による新しい制度についても的確に運用することにより、船舶交通の一層の安全確保に努めてまいります。

結びに、本日も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、私の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

【宮本海上交通企画室長】 奥島長官、どうもありがとうございました。

長官にあっ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。

ウェブで参加されておりますマスコミの方、もし静止画像を取り込む場合はここまでとなりますので、御了承方よろしくお願いいたします。

次に、臨時委員の交代がありましたので、御紹介させていただきます。

令和3年7月27日付で臨時委員となりました、日本海難防止協会専務理事、佐々木委員でございます。

【佐々木委員】 よろしくお願いいたします。佐々木です。

【宮本海上交通企画室長】 同じく、令和3年7月27日付で臨時委員となりました日本船主協会副会長、友田委員でございます。

【友田委員】 日本船主協会の友田でございます。よろしくお願いいたします。

【宮本海上交通企画室長】 ありがとうございます。時間の都合もございますので、交代された臨時委員の方のみの御紹介とさせていただき、その他の方々にあつては、配席図をもって代えさせていただきます。なお配席図に、伊藤委員の名前がございましたが、本日参加されておりますことを御報告いたします。

続いて資料の確認をさせていただきます。1枚もので、議事次第、配席図、委員の名簿の3点。資料といたしまして、議題1及び議題2の2点でございます。

資料につきましては、前回と同様に、ウェブ会議にて御出席いただいている委員の方々には、パソコンの画面上のほうで整理をいたします。会場の皆様は、タブレットの端末のほうから御覧ください。

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、ウェブ会議システムで参加いただいている委員の方々におきましては、前回同様、発言の際にマイクボタンをオンとし、初めに御所属とお名前をおっしゃってから発言いただきまして、お手元のトークボタンを押してください。終了した際にはオフとしていただきますようよろしくお願いいたします。

会場の皆様におかれても、お手元のトークボタンを押して、初めに、お名前をおっしゃってから御発言いただけますようお願いいたします。発言が終わりましたら、再度トークボタンをオフとしていただきますようよろしくお願いいたします。

御質問等がございましたら、パソコン画面中央下部付近にございます、点が3つございますアイコンを押していただき、そこにございます挙手ボタンを押してから御発言いただきますようよろしくお願いいたします。

また、併せて手を挙げていただくことによって、進行を務めていただきます部会長が気づくことができますので、よろしくお願いいたします。

会場の皆さんにおかれましても、挙手をして、ウェブ上から見ておられます進行役の部会長のほうで気づけるようよろしくお願いいたします。

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ございますので、御発言はゆっくりと明瞭な声でお願いいたします。

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上げます。河野部会長、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。私の声、聞こえておりますでしょうか。

【宮本海上交通企画室長】 大丈夫でございます。

【河野部会長】 皆様、大丈夫でしょうか。ありがとうございます。皆様から大丈夫というサインいただきましたので、それでは、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、御協力のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、第4次交通ビジョンの進捗状況と、海上交通安全法等一部改正法の運用状況、この2点につきまして、審議をさせていただきたいと存じます。

それではまず、事務局から議題1の第4次交通ビジョンの進捗状況等につきまして、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。

【小野主任海上交通企画官】 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主任海上交通企画官の小野でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

早速ですが、第4次交通ビジョンの進捗状況等について、この1年、特に主だった施策の部分につきまして、各担当から御説明申し上げます。

まず、安全対策課から順次説明をお願いいたします。

【福本安全対策課長】 おはようございます。安全対策課長、福本でございます。

私からは、令和3年の海難発生全体の状況と、小型船舶等に対する施策についてご説明申し上げたいと思います。

資料1 ページ目、令和3年海難発生状況（速報値）について、船舶事故（アクシデント）は全体で1,970隻、インシデントは479隻となっております。

これに対して、4次交通ビジョンの計画目標は、2022年までに1,600隻以下、そして、先の話にはなりますけれども、4次交通ビジョンの定めた長期目標として、2029年までに1,200隻以下という数字が掲げられております。

令和3年の船舶事故の特徴については資料1 ページ目右側でございます。プレジャーボートによる事故が1,194隻、61%ということで用途別では最多でございました。一方で、海難種類別に見ますと、運航不能の事故というものが943隻、48%と海難種別

では最多という状況でございます。

これに対して資料1 ページ目左下の海難定義の見直しにつきましては、第17回船舶交通安全部会でご説明をしておりますが、「船舶事故(アクシデント)」及び「インシデント」の区分については、4次交通ビジョン期間をもって終了すること、それから、2023年以降、事故防止対策につなげることが困難な「不可抗力」が原因で発生した海難を除いて統計を取っていくということを現在検討中にあることを、まずご報告申し上げたいと思います。

次のスライドをお願いいたします。「安全対策の重点化～プレジャーボート機関故障事故防止への特別な取組～」について、前回の部会で当庁から提案させていただいております。

プレジャーボートの機関故障が多いということは先ほど申し上げたとおりですが、これに対して、現在の海難定義では、BAN、いわゆる民間救助団体の数字も取り込んだ上で、統計の母数としておりますけれども、これを4次交通ビジョン期間をもって終了する代わりに、しっかりと「特別な対策」を取っていく必要があることをご説明申し上げております。

そして、当庁内で「特別な対策」を打ち出すために調査をした結果、これまでに明らかになったことは、資料2 ページ目上段の内容になります。その中に円グラフがございますが、プレジャーボート操船者の発航前検査のみでは防止不可能な機関故障の事例が実に72%も含まれているということが判明してきている状況でございます。

これについては特に重点的な対策が必要ということで、当庁としましては、操船者の発航前検査では防止不可能な機関故障について、専門の整備業者等による定期的な点検整備の励行が必要であるということを確認した次第でございます。

よって、現在当庁では、機関故障の内容をより詳細に調査する深掘り調査を実施しているところでございます。この深掘り調査の内容につきましては、購入時の機関の状態の如何、新艇又は中古艇を購入したのか等を基にし、故障箇所の故障原因、故障箇所の点検整備の実施状況及び専門の整備業者等による定期的な点検整備を受けていたか否かにつき、実施しております。全体の数としましては、統計学上130隻ほどの調査が必要ですので、その隻数に達するよう、調査を継続しており、現在までに60隻余りの調査が終了している状況でございます。

そこで明らかになってきているのは、購入時の状態というのは、中古艇が89%、専門

の整備業者等による定期的な点検整備の未実施が63%となっており、徐々に傾向が明らかになりつつあります。昨今、中古艇の市場が非常に好調であるというところもあり、この整備の終わっていない船が市場に出回っているという傾向がある可能性もございます。

それから、2ページ目下段になりますけれども、今後の取組みとしまして、これまでの取組みを反映した機関故障事故防止に係る推進対策、専門の整備業者等による定期的な点検整備について関係機関等と連携して、継続して対応をしてみたいと考えております。

それから現在行っております調査については、最終的に取りまとめた上で、新たに実効性のある「特別な対策」というものを検討・策定し、これまでの対策と併せて強力で推進をしてみたいと考えております。

次のスライドをお願いいたします。ここからはその他の取組みということで、民間関係団体との連携による安全意識の高揚についてご説明を申し上げます。

当庁におきましては、3ページ目左側の囲みになりますけれども、海の安全推進アドバイザーというものを指名させていただいており、今年度においても新たに2名の方を海の安全推進アドバイザーとしてご指名させていただきました。

具体的に申しますと、昨今、SUP（スタンドアップパドルボート）がウォータースポーツとして非常に活発であり、その結果、事故等様々な問題が起きているという状況でございますので、SUPの専門家であります山口様、それからプレジャーボートの損害、いわゆる鑑定人という立場で、長年にわたってご尽力をしてくれました新田様の2名を新たにアドバイザーとしてご指名させていただきました。昨年12月には海の安全推進アドバイザー会議を開催し、内容は経験の浅い者に対する安全意識の向上策等について自由討論形式での意見交換を行いました。

一方で、3ページ右側の囲みでございますが、SUPにつきましては、先ほど申しあげましたとおり事故数が急増しているという状況ですので、民間団体主導、当庁後援という形で多数の団体にお集まりいただき、SUP安全対策会議というものを開催させていただきました。令和3年度の民間団体及び当庁の取組みとしましては、SUPのビギナーに対する安全啓発リーフレットの作成、インストラクター養成課程における各団体共通で取り組むべき安全対策項目の策定を令和4年3月までに取りまとめて、オンシーズンとなります4月以降、各団体が一致協力して取り組めるようなSUP安全推進プロジェクトというものを実施していくために、現在鋭意準備中でございます。

この取組みにより、例えば現在新型コロナウイルス感染症対策の一環として、各自治体が感

染症対策を施したお店にシールを配布しておりますけれども、そのようなシールを準備し、スクール、ショップ等に配布し、SUP安全推進プロジェクトに参画しているという証明書として貼っていければいいのではないかと思案しているところでございます。

次のスライド、お願いいたします。一方で、海上保安官がなかなかウォーターアクティビティに精通できていない、接する機会がないという問題も実在しており、今年度、現場の海上保安官を対象として、海難防止指導官養成研修というものを開催させていただきました。

海の安全推進アドバイザーを講師に迎え、5泊6日の日程で様々なアクティビティを勉強していただき、研修受講後は現場で自管区の職員に対してフィードバック研修を行っていただくことで、管区全体、当庁全体の海難防止指導に係る能力の向上を目指していくという取組みであり、来年度以降も継続して実施をしていく予定であります。また、本取組みについては当庁内で制度化すべく、現在、部内通達を準備中でございます。また、制度化された暁には、研修を修了した海上保安官に対し、「海難防止指導官」という資格を与える予定となっております。

そして、4ページ目右側には、「シーバードジャパン全国大会」について記載しております。シーバードジャパンは、水上オートバイの模範的なグループの集まりであり、水上オートバイも昨今、その運航等について問題になっている中で、模範的な立場でその海難防止から海難救助までを一気通貫で実施されているグループです。シーバードジャパンとは引き続き連携を深めながら、当庁と共同して海難防止、海難救助、そして、水上オートバイ乗船者のマナー向上等について、共に頑張っていきたいと思っております。

それから、SUP、カヌーをはじめとして、様々なウォーターアクティビティグッズを販売している業者では、取扱説明書や使用時の注意事項が内封されていないという状況も見受けられます。

そのようなものについては、当庁としても問題意識を持っておりまして、各社を訪問し、当庁がインターネットにて配信しているウォーターセーフティガイドのQRコードの他、ウォーターアクティビティを安全に実施するにあたり注意すべき基本的な事項を記載したリーフレット等を同梱し販売していただけるように依頼し、海難防止に寄与する取組みを続けております。

なお、一部販売業者においては、来シーズンから、そういったものを中に入れて販売いただけるということで、お約束をいただいている状況にございます。

安全対策課から以上です。

【梅山航行安全課長補佐】　　続きまして、航行安全課課長補佐、梅山から、貨物船、タンカー、旅客船の安全対策について、報告させていただきます。

速報値ではございますけれども、昨年のアクシデント、船舶事故1,970隻のうち、貨物船、タンカー、旅客船、以後「貨物船等」と言わせていただきますが、これらの事故発生件数は275隻で、全体の14%でした。この275隻の海難の種類をみますと、78%が衝突と乗揚事故となっております。

次に、その海域別の発生件数を見てみたいと思いますが、これにつきましては、速報値がございませんので、令和2年の確定値になりますけれども、273隻のうち約61%がふくそう海域において発生しております。

また、このページの左下の円グラフですけれども、これらの衝突・乗揚事故の原因、事故の中身を原因別に見てみますと、操船不適切と見張り不十分、これが全体の約7割を占めているという傾向であります。したがって、これらに対する注意喚起ですとか啓発活動といった対策を今後も継続していく必要があると、このように考えております。

なお、この数値ですけれども、平成28年からということで、4次ビジョン以前の期間を含んでいますので、このグラフの数値につきましては、インシデントも含んだ数字となっておりますので、御留意ください。

次のページをお願いします。このページの折れ線グラフでは、4次ビジョンに入った期間、平成30年以降の衝突・乗揚事故、アクシデントでございますけれども、件数を示しております。令和3年の速報値は、214隻となっております。令和2年からほぼ横ばいとはなっておりますが、全体としては、減少傾向にあるのではないかと考えております。

次のページをお願いします。これまで海上保安庁では、ふくそう海域における海上交通センターですとか、巡視船の配備によって直接的な情報提供ですとか指導、継続的な啓発活動、安全性向上のための法制度の改正等を行って、その周知などにも取り組んできております。今後もこれらの活動を着実に実施していくことが重要ではないかと考えております。

次に、大阪湾北部海域の監視体制の強化について御説明いたします。

平成30年の9月に発生しました、関西国際空港連絡橋へのタンカー衝突事故を受けまして、大阪湾北部海域における船舶の走錨に起因する事故防止対策を着実に推進するため、レーダー施設ですとか監視カメラの増設など、大阪湾海上交通センターの機能拡充を図る

こととしておりました、大阪湾海上交通センターを兵庫県淡路市から神戸市に移転させ、令和4年度末の運用開始を目指しております。来年の台風シーズンには、走錨事故防止のための体制が整うということになると考えております。

次のページをお願いします。最後に、準ふくそう海域における整流化対策の取組について、報告いたします。

準ふくそう海域における過去の重大事故発生を受けまして、平成28年に日本海難防止協会様の御協力を得て取りまとめられました、伊豆大島西岸沖の推薦航路設定が望ましいという意見を基に、IMOに対して、同沖合海域での推薦航路の提案をし、平成29年6月に採択されました。

これにより、平成30年1月に伊豆大島西岸沖に推薦航路を設置いたしました。IMOで採択されたことによって、同推薦航路が国際的に広く認知されるとともに、改善も反映され、同海域の安全性は向上していると考えております。

こういったことを受けまして、潮岬沖につきましても、神戸海難防止研究会様の協力を得ました調査研究委員会において、推薦航路の設置が望ましいとの提言を令和2年にいただいておりますので、今後、同海域の推薦航路設置に向けて、IMOに提案をしていくこととしております。

次の資料なんですけれども、東京湾と来島海峡において、海上交通センターからの情報提供によって、一旦航路から外れた船が事故を回避したという事例を御紹介させていただいております。

以上で、貨物船等の安全対策についての報告を終わります。

【坂下航路標識企画官】　　続きまして、交通部整備課の坂下です。

次のスライドをお願いします。航路標識等の維持、管理についてでございます。まず、左の航路標識の老朽化対策等の推進です。

インフラの老朽化は様々な分野で指摘されておりますけれども、航路標識についても老朽化が進んでおります。国土交通省におけるインフラ長寿命化計画の策定を受け、平成26年に、海上保安庁においても長寿命化計画を策定しております。

これは、下のグラフのように青点線で示すような補修限界が来てから、比較的大規模な補修をするという従来のメンテナンスから、赤実線で示すような補修限界が来る前に、小まめに点検・診断を行い、必要とされる補修を的確にすることによって、インフラを長寿命化し、メンテナンストータルコストも低減していこうという計画です。

まずは、インフラの現状を知るために、点検対象である航路標識約2,400基のうち約1,800基点検いたしました。その点検・診断結果から、修繕が必要とされた330基を修繕いたしました。R4年度については、劣化度調査の結果を踏まえ、劣化の著しいものから順次整備を行い、航路標識の強靱化を図ってまいります。

次に、右の新たな航路標識監視システムの導入についてです。

灯浮標等の海上標識に監視装置を導入することにより、例えば灯浮標が消灯した、灯浮標が船舶に衝突されたことで移動したという情報を通行船舶に的確に伝達して、交通安全を図ってまいりました。従来は、無線局免許が必要なものを入れておりましたが、特定小電力という免許不要で、比較的低コストの監視装置を導入して、クラウドでデータ管理して、情報提供するという取組を行っております。

約1,200基の海上標識のうち、特に船舶と航路標識との接触事故の発生のおそれが高いふくそう海域等に集中的に導入して、現在289基導入しております。R4年度以降についても、監視装置の整備コストを考慮して、灯浮標を交換するタイミングで、効率よく整備して、導入を推進してまいります。

次のスライドをお願いします。ドローン及び新技術等による保守業務、経費のスリム化についてでございます。これまで様々な新技術を活用して、航路標識の保守業務を効率化しております。

左上のように、重量物である灯台のレンズを回転するために、水銀槽と呼ばれるところに水銀をためて、レンズを浮かせていたのですけれども、水銀蒸気は有害であるため、保守するたびに水銀蒸気濃度を測定して、換気をして、それからやっと保守作業ができるというふうに手間、コストがかかっておりました。この問題を回転レストランなどで実績のある特殊車輪を導入することにより、既存のレンズを活用した上で、水銀を使用しない灯台を目指しております。

次に、左下のところです。灯台の光源には寿命の短い電球から長寿命のLEDに変えていくことを進めているところですが、LEDの欠点としては、高輝度が出せないということがありました。

近年、LEDを集積して放熱対策もできた高輝度LEDができたので、比較的大光力も必要とする灯台でも高輝度LEDを導入することができるようになりました。今後も導入して、メンテナンス作業を低減させていきたいと考えております。

次に、右上のところです。ドローンについては、もう既に航路標識の保守分野では活用

が進んでおります。画像診断で、劣化箇所を判別するという検証も行ってまいりました。

次に、右下のところです。ウェアラブルカメラをつけた作業員に遠隔で熟練者が作業の支援、指示をできるシステムの導入を目指して、検証してまいりました。航路標識分野でも十分活用ができるということが実証でき、導入を見据えてシステムの要件も定まってまいりました。

以上のように、もう既に導入しているもの、導入を見据えてシステム設計もできているものもあります。今後も、新技術を活用して航路標識の保守業務の効率化を推進してまいりたいと考えております。

以上です。

【小野主任海上交通企画官】 続きまして、海上交通企画室の小野でございます。

(5) 戦略的技術開発、国際連携の推進について、御説明させていただきます。

まず、「船舶動静予測機能の技術開発～AIを活用した船舶衝突リスク分析技術について～」ですが、現状、東京湾をはじめとする海上交通センターの運用管制官が、レーダーやAIS、こういったものにより船舶の動静を把握しております。

そこで、航行の安全に必要な情報提供等の業務を行っているところですが、同時に、多数の船舶の動きを認知、予測して、危険回避のための情報提供等を行う判断につきましては、運用管制官の経験や技量によるものとなっていることが現状となっております。

そこで、過去のAIS情報などを基に、船舶の進路等を学習したAIを用いて、船舶の衝突リスクを予測しまして、運用管制官の判断を支援するシステムを開発しております。

令和3年度の取組といたしましては、同システムの実証実験を行いまして、運用管制官の判断を支援する技術としての有用性を確認させていただきました。令和4年度の取組ですが、既存の海上交通管制システムに組み込むためのシステム構成などの検討を実施することとしております。

次のページ、お願いいたします。続きまして、「VDESの国際標準化への参画」についてですが、これまでの主な議論といたしまして、VDESの国際標準化に関する新規作業計画がございまして、昨年、2021年になりますが、第103回海上安全委員会、こちらにはMSC103と書いておりますが、こちらにおいて、提案が承認されております。今後、IMOで審議の予定ですが、コロナの影響によりIMOの審議が遅れぎみになっておりますが、しかし、最短では、今のところ2027年1月にSOLAS条約の改正予定となっております。

令和4年度の取組につきましては、引き続きIMO/IALAにおける議論をリードするために、性能基準等の国際基準に関する提案文の検討を実施することとしております。

次のページ、お願いいたします。続きまして、こちらのVDESの活用に向けた検討といたしまして、「VDESの導入による情報提供内容の充実」について御説明いたします。

こちら一例といたしまして、AIを活用して得られる渋滞予測、こういった予測データをこれまで文字データ等で情報提供していたところを、VDESによりグラフィックデータ化しまして、VDESを活用して、海上交通センターから船舶に情報提供することを将来的に想定しております。

令和4年度の取組につきましては、VDESに関する国際標準化の審議、動向に着目いたしまして、新たな情報提供業務の在り方、こういったところの検討を進めることとしております。

次のページ、お願いいたします。「(6) その他の取組～航路通報の電子化～」と書いておりますが、こちら第4次交通ビジョンには含まれておりませんでした。一昨年来から、本部会でも委員の先生方から問題提起等いただいていたことも踏まえまして、御紹介させていただきたいと考えております。

御案内のとおり、航路通報におきましては、海上交通安全法が適用される東京湾、その他のふくそう海域におきまして、全国11の航路を航行しようとする一定の大きさ以上の船舶に対しまして、入航前日の正午までに、海上交通センターへの通報を義務づけております。通報を受けました海上交通センターは、前後を航行する船舶の安全の確保、付近を航行する船舶への情報提供などに活用させていただいております。こちらの場合、早朝など特定の時間帯に入航を希望する船舶がやはり集中しやすくなっております。また、様々な事情によりまして入航予定が変更される、そういったことが多い中、航路通報に係る調整のための利用者や、我々海上交通センターとのやり取り、こちらにつきましては現状ファクスですとか電話、こういったアナログでやり取りをさせていただいておりますところ、双方にとって事務手続の負担が少なくありません。

こういった状況を改善するために、さらに昨今のデジタル化の推進を進めるためにも、航路通報の電子化を進めてまいることとしております。こちらは、既存の港湾関連手続等の情報処理システムであるNACCSとは別のシステムとなりますが、令和4年度より、必要な調査設計を行いまして、最短で令和7年度から、電子化を開始することとしております。

また、利用者の効率的な航行環境の実現のために、航路を通行可能な日時等についてできる限り前広に、そして、随時情報できるようなシステムを考えていきたいとしております。

説明は以上となります。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、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。どなたからでもどの点につきましてでも結構でございますので、よろしくお願いいたします。

それでは、平岡委員、よろしくお願いいたします。

【平岡委員】 1 ページ目左下段の「海難定義の見直し」について、「2023年以降、事故防止対策につなげることが困難な「不可抗力等」が原因で発生した海難を除くことを検討中」と記載がございますが、この「不可抗力等」とは、具体的にはどのようなものがあるのかご教示いただきたい。また1 ページ目右下段のグラフ内「その他」というのは、例えば、海難種別のところで、今言われたような「不可抗力等」が「その他」の分類の中に入っているのか、それとも表の中の項目全体的に「不可抗力等」が含まれており、「その他」に入っているのは「不可抗力等」のみではないということでしょうか。

【河野部会長】 ありがとうございます。これは安全対策課長からお答えいただけますでしょうか。

【福本安全対策課長】 まず、1 点目のご質問についてお答えいたします。現在のところ「不可抗力」として扱うことを検討中の具体的な事例としましては、自然災害を含む異常気象、自然発火、他船の過失により回避不可能な事故、港湾の整備不良、操船者の死亡・行方不明、疾病によるもの等が原因で発生した事故等をまず第1に考えているところでございます。

そのほか、船体、船室、機材等の構造不良等によって発生した海難についても除くべきものがあるのではないかと現在検討中でございます。

一方で、今申し上げました事例について、全てを除くことは考えておりませんので、現在慎重に峻別する作業を行っている状況でございます。

2 点目のご質問ですが、1 ページ目の右下段の海難種類別の円グラフの全ての項目において、「不可抗力」に起因する海難が含まれているという理解でよろしくお願ひしたいと思います。

【河野部会長】 平岡委員、いかがでしょうか。

【平岡委員】 分かりました。先ほどおっしゃられた内容で検討されるということですが、慎重に検討していただければと思います。

【福本安全対策課長】 ご指摘ありがとうございます。また、検討の結果については次回部の部会以降で明らかにし、また審議いただきたいと思っているところでございます。よろしく申し上げます。

【河野部会長】 ということでございました。ほかにいかがでございましょうか。皆様、ございませんでしょうか。それでは、工藤委員。

【工藤委員】 ありがとうございます。今のことに关しまして、事前説明のときにも少し発言させていただいた点がありますので、コメントさせていただきたいと思ひます。

今のアクシデント、インシデントの件なんですけど、実際に見直すこと自体には賛成です。現実合っていない点であるとか、少し整理が必要だということも理解できます。ただし、この分け方を導入してからそれほどたっていないということも考えますと、それがうまくいかないからもう一度見直しをしますというのは、非常にこれ自身も真摯でよいと思う反面、逆に、何がうまくいかなかったのか、それから、変更しても、今までと同じような形で分析ができるかどうかというポイントが非常に重要なのではないかと思います。

つまり、区分とか定義が変わってしまうことで、実際のこの母数になる事故も変わってしまつて、結果として、過去からの経年的な分析ができないということになるといろいろ問題になりますし、それをやっぱり説明するのが非常に重要ではないかと思ひますので、その辺り、まだ検討中ということもあると聞いておりますので、しっかり説明できるようにお願いしたいと思ひます。

それとやはり、この問題に関してはここからちょっとコメントになりますが、自然災害が非常に激甚化していること、それが例えば気候変動などによることもありますし、なかなか人間が予測できないような状況も出てきているということも事実だと思ひます。ただ、そうは言つても、だから、しょうがないとか手をこまねいているということであつてもいけませんので、その辺りの線引きというのが分かりやすい形で、特に、プロだけではなくて、国民にも説明がしやすいような形で説明していただければというのが、要望とコメントでございます。

以上です。よろしく申し上げます。

【河野部会長】 ありがとうございます。安全対策課長、何かお答えでございますでしょうか。

【福本安全対策課長】 工藤委員、ご指摘どうもありがとうございます。

1点目のご指摘でございます現在の海難の定義であるアクシデント及びインシデントの区分けがうまくいかなかったというように我々は捉えていないということをいま一度、改めて表明させていただきます。アクシデント及びインシデントに区分けしたことにより、前回の部会でも申し上げましたとおり、小型船舶の海難というのが多数を占める中で、事故原因は機関故障が非常に多いといったことが判明したため、極めて高い成果を得たという実績もございます。

そのような実績を踏まえて、小型船舶の事故対策につきましては、第5次交通ビジョンにおいて「特別な対策」という項目を新たに立ち上げて、その中でしっかり論じていくと整理したところでございます。

それから、統計の連続性についてはおっしゃるとおり、連続性が確保されるということが大前提でございます。よって、連続性を失わないように「不可抗力」として除いたものについては理由を明らかにし、統計の連続性に問題がないということをしっかり担保できるような形で検討していきたいと思っております。

それから、2点目の自然災害の激甚化につきましては、例えば大型船の走錨の問題が例として挙げられますが、これにつきましては我々船員の立場から申し上げますと、昔は走錨して当然だという時代であったわけでございます。しかし昨今では、自然災害の激甚化により走錨すること自体が許されない状況になってきており、分析する立場としましては、例えば、日本経済に壊滅的な影響を与えるような海難を事前に抽出できるような分析体制を築いていき、全体的に効果的な海難防止を図ることで、日本経済をはじめ、様々な方面への影響の最小化を図っていくことの必要性について検討している次第でございます。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。工藤委員、今のお答えでよろしゅうございませうか。

【工藤委員】 御丁寧な説明ありがとうございました。今までの過去についての整理もよく分かりました。了解いたしました。ありがとうございました。

【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せうか。

【田久保委員】 UMI協議会の田久保ですけれども。

【河野部会長】 それでは、よろしく願いいたします。

【田久保委員】 船舶事故1,970隻のうちの61%がプレジャーボートで、

1,194隻ということですが、その中に、*印でミニボートも含むとありますが、プレジャーボートの事故の中のどのぐらいのパーセントでミニボートなのでしょう。ざっとでかまいませんので割合か事故数を教えてください。それと、コロナ禍以降、海へ出て密を避けられるとのことでボートの売れ行きが良い状態が続いています。特にミニボートについては1人で、無免許で海に出てボート釣りができるということで、とても売れていますが、中には、ネットでミニボートを買って、要するに海の安全意識が全くないままミニボートを買って事故を起こすケースが少し見受けられるようなことを聞いていますが、その辺の対策について、お聞かせ願いたいので、よろしくをお願いします。

【河野部会長】 田久保委員、ありがとうございます。それでは、ただいまの点、こちらも安全対策課長でよろしゅうございますか。

【福本安全対策課長】 安全対策課からお答え申し上げます。

プレジャーボート全体の事故隻数というのは、ただいま委員のおっしゃいましたとおり、1,194隻というのが最新のデータでございまして、全体の61%を占めるということでございます。そのうち、ミニボートの海難隻数は100隻前後を占めております。

また、委員ご指摘のとおり、ネット販売されているウォーターアクティビティグッズにつきまして、当庁も非常に関心を持っているところでございます。打てる対策としては、例えば、ネット販売業者に対し、当庁が発信しておりますウォーターセーフティガイドのQRコードを記したリーフレット等を発送時に内包してもらう等、対応のご依頼をさせていただいております。一方で、大手業者であれば我々の手も届きやすいわけですが、例えば、海外の業者が直接日本国内で販売をするといったようなケースにつきましては、なかなか手が届かない状況にあることも事実でございます。よって、そのような事例への対策についてもしっかりと今後検討をしてみたいと思っております。具体的には、ミニボートを貸し出す業者というのが相当数ございますが、安全対策ということで現場の海上保安官を通じて指導等をさせていただいております。これら取組みを引き続き強化してまいります。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。田久保委員、ただいまのお答えで何かさらにございますでしょうか。

【田久保委員】 どうもありがとうございます。

【河野部会長】 それでは、ほかにかがでございましょうか。

【西本委員】 連合会の西本です。よろしいでしょうか。

【河野部会長】 それでは、西本委員、よろしくお願いいたします。

【西本委員】 ありがとうございます。まず、1ページの棒グラフで示されている船舶事故（アクシデント）関係の集計について、毎年増えています。皆さん、いろんな努力されているにもかかわらず増えている原因は何かを分析し、データとして皆様にお知らせすべきではないかと思います。

恐らくプレジャーボートの事故が増えていることが主因だと思いますが、そうであれば、プレジャーボートの事故が増えているからこういう結果になっているということが分かれば、何らかの対策を立てられるような感じがします。このままいけば、恐らく4次の来年度目標の1,600隻以下という目標が達成困難だということで、何やっているのだという批判が出てくるかも知れないので、その辺の説明をお願いしたいと思います。

それからさらに、4次が終わって5次の計画目標の立て方について、あまり風呂敷を広げるのもよろしくないかと思いますがいかがでしょうか。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、こちらも安全対策課長からお答えいただけますか。

【福本安全対策課長】 ご質問ありがとうございます。

1点目の1ページ目の棒グラフについてですが、例えば、2021年、1,970隻と前年より30隻増加しているという状況でございますが、増加理由は、プレジャーボートの海難が増加しているためです。その理由としましては、第四次交通ビジョンにおいて、海難の定義としてアクシデント及びインシデントを採用した中で、民間の救助隻数も取り込もうということになり、その民間の救助隻数についてもアクシデント及びインシデントで分けるということで、この中に内包されているわけでございます。その民間の救助隻数が右肩上がりに上がっているということをもって、この1,970という数字になっております。

先ほども申しましたとおり、プレジャーボートの中でも中古艇等の販売が相当好調であるというところで、様々な整備不良に基づく事故が起きていると思っております。

それから、これについての他の対策を取る必要性について、現在当庁のほうで進めておりますプレジャーボートの機関故障に係る深掘り調査の中で、まだ途上ではございますが、明らかになってきているものとしてご紹介申し上げます。まず、点検整備を定期的に行っているユーザーと受けていないユーザーというカテゴリーで比較しますと、点検整備を受

けていないユーザーの船というのは、圧倒的に燃料系統の機関故障を起こしている割合が高いということです。また、点検整備を受けているプレジャーボートと受けていないプレジャーボートというカテゴリで比較しますと、機関故障を起こしている割合が点検整備を受けているものに比べて受けていないものの方が5倍程度故障数が多いということが判明してきております。よって、そういうプレジャーボートについては、故障が生じてからそこを修繕しようとする、専門業者等による定期的な点検整備を受けているプレジャーボートに比べて、その費用についても4倍程度かかってくるというところで、なかなかその負のスパイラルから抜け出せないという状況が確認されてきております。

もう1点、明らかになりつつあるものとしましては、電気系統の故障です。これについては、専門業者等による点検整備を定期的実施しているプレジャーボート、実施していないプレジャーボートともに、大体3割程度を事故の中で占めているということで、それほど差がありません。

この理由についても現在分析を行っているところでございますが、点検整備を行うにしても、その点検項目自体が極めて抑制的な内容になっているということが明らかになってきております。具体的には、電気系の点検整備の項目に入っているのはバッテリー、点火プラグ、ポイントC D Iのみという業者も多くあり、ただいま列挙した部分の点検整備を実施したところで、例えば、スターター自体が不良という事故も調査結果として相当数判明してきており、この点検の項目自体を見直していく必要があると考えております。

現在、引き続き調査を行っているという状況ですが、この調査結果について、しっかりと年度内にまとめ上げた上で、先ほど申し上げました第5次ビジョンに盛り込む予定である「特別な対策」の具体的な内容を検討していき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。西本委員、今のお答えで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。いずれにしろ事故件数が増えているという状況にあり、グラフにあるように、2018年から、毎年僅かながら増えている要因、理由等々を資料の中に書いていただけると、委員の皆さんが理解しやすいかと思えます。

【宮本海上交通企画室長】 西本委員、事務局の宮本でございます。1点補足させていただきます。

西本委員が言われた1つの質問の中で、2022年、1,600隻以下は難しいのではなかろうかという御指摘ございました。確かに事務局といたしましては、1,600隻以下と

するのは厳しいという認識でございます。その背景にございますのが、2020年代に1,200隻、2029年には1,200隻以下と、この長期目標を定めた件でございますが、この長期目標は、平成25年、第3次交通ビジョンを策定する際に、当時、全体の海難が2,400隻ございまして、その2,400という海難を2020年代までに半減するという野心的な目標を立てたところから始まってございます。

当時の海事分科会での議事を振り返りますと、我々海上保安庁交通部が目指すものは、海難をゼロとするということございまして、この究極の海難をなくすためには、まずはゼロとする前に、いついつまでに半分にするとか4分の3にするだとか、そういった視点での目標を立てるべきではなかろうかという委員の指摘等もございまして、そういった議論を踏まえた結果、平成25年の当時に、そういった野心的な目標を立てたところでございます。

現在2020年代中の、また2022年になった初段階でございますので、この段階において、この1,200隻以下という目的を直ちに取り下げということは考えてございません。先ほど、安全対策課長の説明がございましたとおり、不可抗力の中で、我々海上保安庁交通部が立てた施策がどうしても効かないような海難があるのは事実でございますので、そういったところを分析しつつ、野心的な目標であります2029年、1,200隻以下というものにつきましては、現状においては、これをしっかり達成すべく取り組んでいく。そういう姿勢を、事務局として考えてございます。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。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。よろしくをお願いします。

それから、もう1点要望があります。6ページの一番下、令和4年度の取組として、過去5年間の貨物船の大型船舶の海難発生状況を調査するとのことですが、調査を行うに当たって、大型船舶とは何だということがあると思います。さる人は4,000か5,000トンの船を大型船舶と捉える人もいるだろうし、さる人は4,000、5,000トンは小型船で、数万トンが大型船だと捉える人もいると思うので、調査して整理する際に船型別・船種別のデータを取り入れていただくとありがたいと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。この点も御検討いただければと思います。

れども、事務局、何かございますでしょうか。

【宮本海上交通企画室長】 ご意見を踏まえまして、今後の資料作成を検討してまいります。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、ほかにいかがでございましょうか。

【葛西委員】 船長協会の葛西ですが、よろしいですか。

【河野部会長】 それでは、葛西委員、よろしく願いいたします。

【葛西委員】 すいません。先ほど言いました西本さんには関連するんですけど、海難事故の削減目標は、第4次交通ビジョンの計画目標なので変更はできないでしょう。特に小型船、プレジャーボートの事故の削減というのは非常に大変ですということは昨年も申し上げて、それから、いろいろとプレジャーボートの事故の分析とか深掘りをされており、これをもっと深度化して、プレジャーボート等の事故を削減するというので、非常に海上保安庁の取組も進んでおると思いますので、今後に期待したいと思います。

それで昨年、これ以外に今回出していただきました5ページの貨物船等の事故については、昨年も河野委員長も言われましたように、これらの事故は1回起きると非常に大きいということで、数は少ないんですけども、やはりこれを集中的に取り組んでいただくというのが一番大事なんじゃないかと思っておるんですけど、ここで貨物船等の事故が、衝突が156隻となっているんですけども、この156隻という内訳、例えば貨物船同士、大型船同士がぶつかったのか、それとも相手船は漁船だったのか、小型船だったのか等の分析をすれば、大体この大型船の事故の傾向が分かると思うんです。

それから、先ほど西本さんが言われましたように、船の大きさです。大きさ別にちょっとそこら辺をもう少し深掘りすれば、事故の大体の形態が分かるんじゃないかと思うんですよね。相手船が漁船と貨物船の衝突が多いのか、それから大型船、1万トン以上、2万トン、3万トンのような船がぶつかる事故が多いのか、そういう点をやはりもう少し細かく分析されて、事故防止に役立てればいいのではないかと思うんです。特に事故時の付近の状況、恐らくこれは視界不良の場合に起きたのかとか、そういうような状況を細かく分析していただければ、委員の方ももうちょっとこの実態が分かりやすいんじゃないかと思うんです。

全体的に、こういう大型船、貨物船の事故が少ないということは保安庁さんがいろいろと航行管制とか、見張り、ワッチしながら情報提供していただいているおかげで、徐々に

減っていているということが実態だと思っておりますので、今後とも引き続きよろしく
お願いします。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの点につきまして、事
務局いかがでございましょうか。

【内田航行安全課長】 航行安全課の課長の内田でございます。

今、御指摘いただいた点は、去年も河野部会長のほうから、また、葛西委員のほうから
も御指摘いただいた記憶は私も非常に刻んでおりまして、今回の資料の中では、多少その
点の分析が不十分だった点はあるかと思えますけれども、問題意識は前々から持ってお
ります。

これから、5次ビジョンに向けてのもう少し精緻な計画づくりということが進められて
まいりますので、御指摘の点を踏まえて、より関係課等も含めて取り組んでいきたいと思
っております。ちょっと意気込みだけですけれども、お答えさせていただきました。

【河野部会長】 ありがとうございます。葛西委員、これでいかがでございましょう
か。

【葛西委員】 貨物船の事故というのは割と少ないんであれですけども、やはり先ほど
言いましたように1回起きると被害が大きいということで、特に私が知りたかったのは、
貨物船同士の事故が多いのか、貨物船と小型船、漁船等の事故が多いのか、ちょっとそこ
が知りたかったんです。そうすれば、やっぱりもうちょっとどこを注意喚起するかという
のがよく分かると思いますので、今後ともひとつよろしく願い申し上げます。ありが
うございました。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、お待たせしました、庄司委員、よろしく願いいたします。

【庄司委員】 どうもありがとうございます。

皆さんと同じような話なのですが、不可抗力については、基本的には海上保安庁さんの
人力ではどうにもならないようなものを拾い出す必要があるのかなと思います。先々かも
しれませんが。周辺の自治体と協力して、情報提供できることで防げるのであれば、それ
は不可抗力にはならないのかもしれないし、その辺の解析、今後の分類についても期待
したいと思います。すいません、雑音入っていませんか、大丈夫ですか。

【河野部会長】 音声はクリアに聞こえています。

【庄司委員】 ありがとうございます。続けます。あと2点続けさせてください。

プレジャーボート、小型船の事故がなかなか減らないことに関連して、それこそ不可抗力で、コロナ禍の影響等もあると思いますが、その辺の解析もできればよりいいと考えます。それから、昨今話題になっています、海水浴のお客さんのそばを水上オートバイなどが暴走するような、ああいうものと、いわゆる通常のプレジャーボートで沖に出たの海難、それから、SUPのような手軽なものでの海難というのはまたちょっと対応も違うと思いますので、今後この小型船、プレジャーボートというのも分類が必要なのかなという感想を持ちました。

もう1点、大型船については、葛西委員がおっしゃることに非常に同意します。私の思い違いただったら教えていただきたいんですが、5ページの左下の衝突・乗揚海難の状況の原因が、操船不適切と見張り不十分で71%とあります。これはヒューマンエラーという形で七十数%というのは変わっていないと思うのですが、これまでは見張り不十分のほう割合的に多かったような気がするのですが、それが私の思い違いか、あるいは少し状況が変わってきたのかというあたり、もし教えていただければお願いします。それはもしかしたら葛西委員がおっしゃられた、どういう船とどうい船が多くなってきたからという傾向の違いからなのかもしれませんが、この辺りいかがでしょう。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。いろいろ御質問いただきましたので、事務局いかがでございましょうか。

【福本安全対策課長】 ご質問ありがとうございます。まず、安全対策課に係る部分について、こちらのほうからご回答、ご説明をしたいと思います。

1点目の「不可抗力」の扱いにつきましては、現在鋭意検討中の段階ですので、次回、部会等の場を通じて、検討結果については、またご相談をさせていただきたいと思えます。

それから、コロナ禍におけるプレジャーボートをはじめとするいわゆるアクティビティの増加傾向でございしますが、全体的に見ますと約2割増という調査結果が出ております。プレジャーボート、水上オートバイ、SUP、カヌー等全てのウォーターアクティビティが、競技人口や愛好家の増加という部分で2割増となっており、それに比例して事故数も増加傾向にございます。

その中で、例えば、水上オートバイのマナー向上というものについても、兵庫県のほうで条例の改正等が行われております。当庁もしっかりとそこに関与して、地域に見合った

マナー向上について各当庁部署において取り組んでいるところでございます。また、様々な先行的な取組みも出てきておりますので、次回部会等でご紹介をさせていただければと存じます。

それから、純粋にプレジャーボート等のボート系の海難、SUP、カヌー等動力を使わないウォーターアクティビティの海難についてはそれぞれ個別に見ていく必要があるのではないかとご指摘であったと思いますが、それについて当庁も同様の認識を持っております。

そういった中で、第5次ビジョンにて新規に策定する定義の中で、各種個別に分母数を計上し、その上でどのような事故が起こっているのかを分析できるような指標について、併せて検討の上、ご報告を申し上げたいと思っております。

安全対策課は以上です。

【河野部会長】 ほかに事務局からございますでしょうか。よろしゅうございますか。

【内田航行安全課長】 航行安全課の課長の内田でございますが、庄司委員からお尋ねありました5ページ目の左下の衝突・乗揚海難の操船不適切と見張り不十分の割合でありますけれども、これは28年から令和2年までの5年平均ということで、40%、31%と御覧いただいていると思えますけど、この傾向は過去も実はちょっと今手元にお示ししてませんけれども、過去には変わっておりませんで、大体40%、30%近辺で推移しているということをまずお伝え申し上げます。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。ほかに事務局、よろしゅうございますか。庄司委員、このお答えでよろしゅうございますか。

【庄司委員】 どうもありがとうございました。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、北川委員、お待たせいたしました、よろしく願いいたします。

【北川委員】 ありがとうございます。一旦ちょっと外していたんですけども、あまり重要なことなのではないかもしれない、あるいは今後の第5次ビジョンのときに説明、質問する事項かなとも思ったんですけども、ちょっと先立ちましてお伺いしたい点がございました。

やはり1ページ目の海難定義の見直しとの関係で、御質問させていただきたいんですけども、この海難定義の見直しに伴いまして、計画目標の立て方も変わってくるのではな

いかと思ひ、この長期目標、先ほども野心的な目標として、2029年までに1,200隻以下というものを平成25年度の段階で、一応長期目標として定めたというお話をお伺いしました。

もうそれを聞いていて、当時の旧海難の定義の下でつくられた計画目標、この数値が新海難、今の海難の定義、そしてさらには、次の海難定義の見直しと変わっていく中で、当然この海難定義を見直せば、計画目標の数値も変わってくるのではないかと。つまり、連動性をどう整理されていくのかなという見通しについてお伺いしたいと思って、質問させていただきました。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。ただいまの件、いかがでございましょうか。

【宮本海上交通企画室長】 事務局、宮本でございます。北川委員の御指摘ですけれども、先ほど私、少し申しましたとおり、2020年代に1,200隻という長期目標につきましては、現在2022年、20年代に入ったばかりという現状を踏まえまして、これを来年度見直すということについて、時期尚早ではなかろうかなという感覚を持ってございますので、引き続きこの2029年という目標は掲げることを前提といたしまして、しかしながら、繰り返しになりますけれども、海難定義を見直して、要するに我々の限られた勢力をどこかに集中した場合に、他方、おろそかになる部分も出るところです。限られた勢力を効率的な海難防止に注ぐためには、どうしても我々の施策が効かない部分については削ることも考慮すべきと思っております。

この海難定義を見直すことによって、不可抗力で避けられない海難については排除するという考え方でも、連動性が整理できるように、第5次交通ビジョンの検討の中におきまして、皆様方にその考え方をお示しし、また、貴重な御意見を拝聴する予定としてございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、北川委員、それで。

続きまして、伊藤委員、よろしくお願いいたします。

【伊藤委員】 伊藤でございます。聞こえておりますでしょうか。御説明ありがとうございます。

既に皆様、いろいろ質問されていますが、定義を見直す、海難定義を見直されるということが一番心配なのは連続性とか、今実際にどのような状態になっているのかを把握しにくくなる、前と比較しにくくなるという問題が発生しないか、というところでございます。

質問させていただきたいのは、そういった場合にそれぞれの個別のデータと申しますか、

個人情報のようなものは要らないんですが、実際、何が起きているのかという生データのようなものは、何らかの形で、私たちを含めて外部の人たちが見ることができるようになっていくのかということでございます。そのときに、この海難事例はどちらに分類されているのかといったような分類も含めて分かるようだったら良いと思いますが、どのような状況かということをご質問させていただきます。

もう1点、これも質問ですが、目標として、ここに第4次交通ビジョンの計画目標が、事故の発生隻数で定義されていますが、このような形で定義していると、恐らく事故の後、どれだけ救助で頑張っても、結局のところそれは反映されずに事故数が増えているという形になります。努力の中の一部分が事故の目標の達成に貢献しないような形に見えますが、そういった事故後の救助や、例えば環境汚染の防止などを反映するような目標というのは、何か別の形で入っているかということをご質問させていただきます。

以上2点です。よろしく申し上げます。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、事務局、よろしくお願いいたします。

【福本安全対策課長】 ご質問ありがとうございます。前半部分につきまして、安全対策課からご説明申し上げます。

まず、統計の連続性についてでございますが、委員の皆様ご承知のとおり、第3次交通ビジョンまでの海難の定義は、当庁が取り扱った海難のみと定義づけし、その分母数を取り扱ってまいりました。

一方で、第4次交通ビジョンの海難の定義はアクシデント及びインシデントを導入したことを踏まえ、その定義に基づく統計を実施しておりますが、それに並行して、第3次交通ビジョンまでの定義による統計についても併記をさせていただいております。

それから第5次交通ビジョンにおきましては、アクシデント、インシデントの運用は終了し、一旦第3次交通ビジョンの海難の定義に戻した上で、「不可抗力」の部分を除外するというところでございますので、いわゆる分母の部分というものについては、大きな変更はないものと我々は見込んでいる状況でございます。

もう1点、生データの公表については、原則として、公表は行っておりません。

一方、現場においては、広報に基づく個別情報の開示という点で個別の生データを公表するという場合があり得るということをご了承いただきたいと思っております。

【河野部会長】 ほかに事務局からいかがでございますでしょうか。

【宮本海上交通企画室長】 事務局、宮本でございます。海難が発生したその後の救助のことについて、少時的が外れたら申し訳ないのですが、我々交通ビジョン以外にも国の政策目標でございます交通安全基本計画というのがございまして、そちらにおきましては、救助率を95%達成という目標もございます。

交通ビジョンでの海難の事故の防止に加えて、事故が発生した場合の救助率という2つの目標で立てて取り組んでいるところでございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。伊藤委員、時間の関係で、もしほかにも御質問ございましたら、また、後日、事務局のほうにお願いしてよろしゅうございますでしょうか、申し訳ございません。

【伊藤委員】 分かりました。ありがとうございます。

【河野部会長】 では、続きまして、田淵委員、よろしく願いいたします。

【田淵委員】 内航総連の田淵でございます。

本日はアクシデントの件でいろいろ見ていましたら、今までの考え方としてはプレジャーボートの隻数が多いのでトラブルが多いというイメージだったのですが、貨物船はトラブルを起こすと大きいトラブルになりがちということで、内航同士の衝突とか外航船との衝突もありますが、真摯に受け止めて安全対策をして気持ちを引き締めていかないと駄目なのかなと。

これからまた、働き方改革が入ったり、いろいろな意味で船のほうも不安な部分も出てきたり、ある意味よくなる部分も出てくると思うんですけど、気をつけて行きたいと思います。これは質問というよりもどちらからいうと我々の考え方として、トラブルが少なくなるように頑張っていかないと駄目だなと思っている次第です。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。大変申し訳ございませんが、ほかにも御質問あるかもしれませんが、この辺りで、この議題についての質疑応答を終了させていただきたいと思いますが、いろんな委員からございました、例えばプレジャーボートでも、コロナ禍の中での社会の変化によって出てきている問題も新たにあるような気がいたしますし、新しい海のレジャーというのも人気が出ているように思います。

伺ってまして、やはり例えば個々の人がどれだけ安全対策をするかといったようなことも必要ですし、でも、中古船の場合ですと、むしろ販売する側に問題があるのかもしれない、それから、大型船舶の場合にも、どこの部分をどう改善すれば一番効果的なのか

ということが求められると思いますので、できましたらやはり何人かの委員から御質問が出ました、どういう理由で何が起こったのかということをしちっと細かく分析をしていただいて、大変かもしれませんが、その上でどこにどういう働きかけをするか、一番有効なのかを御検討いただければと思います。よろしく願いいたします。

それでは、次に、議題2の海上交通安全法等一部改正法の運用状況につきまして、事務局から御説明を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。それでは、議題2、海上交通安全法等一部改正法の運用状況について、海上交通企画室の小野のほうから御説明させていただきます。

まず、資料、2枚進んでいただきまして、右下のページ、1枚目を御覧ください。

海上交通安全法等の一部を改正する法律のうち、海上交通安全法及び港則法の改正事項につきましては、7月1日に改正されました。御案内のとおり、特に勢力の強い台風の直撃が予想される際の大型の船舶に対して、湾外等への避難を促す勧告制度等を創設したものです。

勧告制度の具体的な運用ルールにつきましては、次のページに参考情報として載せておりますが、東京湾その他の海域ごとに協議会を設置しまして、各海域の特性を踏まえつつ、そこで協議しまして、合意が得られた内容を基に実施するものでございます。

御出席の海事関係者の委員の皆様ほか、協議会の運営に関する御理解、御協力、改めて感謝申し上げます。

令和3年度におきましては、12個の台風が日本に接近いたしまして、ちょっと前のページに戻っていただいて、そのうち3個が上陸いたしました。湾外への避難、入湾の回避といった勧告の発出には至っておりません。

次、3ページをお願いいたします。バーチャルAIS航路標識の緊急表示制度の運用について御説明いたします。

改正された航路標識法のうち、バーチャルAIS航路標識の緊急表示制度は、昨年7月1日、同じ日に施行しております。制度の概要につきましては、台風等の異常気象時において、臨海部の海上施設や石油荷役施設などの周辺海域に錨泊している船舶等に対しまして、その施設の存在をバーチャルAIS航路標識で表示させることによりまして、付近の錨泊船舶等の衝突防止のための有効であるとして、バーチャルAIS航路標識を一時的に表示できる制度を創設したものです。

中段の囲みにつきましては、施設の管理者がAIS信号所を有している場合の手続きでありまして、下の代行表示の囲みにつきましては、施設管理者がAIS信号所を有していない場合の手続きとなります。

AIS信号所を有していない施設管理者におかれましては、海上保安庁に申出の手続きをしていただくことで、海上保安庁が保有しているAIS信号所から、施設周辺海域にバーチャルAIS航路標識を代行表示させていただきます。この場合には、表示数に応じた手数料を納付していただくことになっております。

制度上、運用に当たりましては、異常気象発生時と非常災害発生周知措置発令時とされておりまして、対象地域におきましては、異常気象発生時のときは東京湾の一部と全国の特定港、非常災害発生周知措置のときには、東京湾のほぼ全域としております。一時的に表示できるタイミングとしましては、法令に基づく勧告発令時としております。

制度の施行後、まだ運用開始には至っておりませんが、引き続き先ほども御説明させていただきましたが、ホームページまたはリーフレット等を持ちまして周知活動を実施し、制度の利用促進に努めてまいりたいと考えております。

次のページをお願いします。こちらは航路標識法を改正して、昨年11月1日に施行した制度となります。

まずは、工事施行命令制度及び原因者負担金制度、左側のほうについてですが、左下の画像のとおり、船舶が接触しまして、航路標識が損傷した場合などに、その復旧を迅速に行うための制度でございます。

工事施行命令制度につきましては、損傷した航路標識の復旧工事の施行をその原因者に命令する制度でございますが、原因者負担金制度につきましては、損傷した航路標識の復旧工事を海上保安庁が代行して行い、原因者に対して、その復旧工事に要した費用負担を命令する制度でございます。

この制度の運用については、航路標識の損傷事故が発生した場合に、原因者に対して復旧の確約を求めることとしておりますが、この確約を得ることができない場合は、施行する能力があると認める者に対して、復旧工事の施行を命令して、また、復旧の緊急性がある場合などには、海上保安庁が復旧工事を代行しまして、原因者に対して、復旧に要した費用の納付命令を出すこととしております。

昨年の施行からは、本年の1月におかれましては、航路標識の損傷事故は6件発生しておりますが、いずれも原因者から復旧の確約を得ておりまして、または原因者は調査中で

すので、新制度は適用しておりません。

次に、承認工事制度についてです。民間団体等が、海上保安庁長官の承認を受けることで、海上保安庁が管理する灯台の塗装ですとかさび落とし等、軽微な工事または維持を行うことを可能とした制度でございます。これまでも民間団体様等によりまして、灯台周辺の草刈り、または掃除を実施していただいているところでございますが、このような小規模な維持行為については、承認を要していないこととしております。

また、昨年施行から本年1月までに、承認した実績はございませんが、引き続き海上保安庁としては、適切に制度の運用に努めてまいりたいと考えております。

次をお願いします。航路標識団体制度の運用につきまして、御説明いたします。

これまでも多くの民間団体等によりまして、灯台の敷地の清掃または草刈りの環境整備、また、一部の自治体ですとか公共・公益団体による一般公開等が行われてまいりました。

近年は、地域志向や観光振興を目的とする、灯台を活用としたイベントなどのニーズが高まってきておりまして、また、地域シンボルである灯台を自らの負担でさび落としですとか、塗装を実施しても構わないという非常にありがたい御意見をいただいていたところでございます。

一方で、このような行為は、海上保安庁の航路標識法の制度上認めておりませんでしたので、今般、航路標識法の一部を改正し、新たな航路標識協力団体制度を創設したものとなります。具体的な制度の概要といたしましては、航路標識に関する工事または維持、資料の収集、調査研究、普及啓発を自主的に適切に行うことができると認められる団体様を航路標識協力団体として、海上保安庁が指定する制度でございまして、昨年の11月1日に施行しております。

こちらの同施行に伴いまして、次のページをお願いいたします。

申請資格ですとか、審査基準等の運用基準の策定に向けた検討会を設置しまして、学識経験者等による議論を得まして、運用基準を作成して、関係団体に対して周知方を行いました。

また、指定するに当たりまして、申請資格や適合や活動計画等が基準を満たしていることを審査する必要がありましたことから、公正中立な立場にある学識経験者等により、審査委員会を開催して、客観的な評価を行いました。

令和4年度の取組といたしましては、航路標識の管理体制の充実、または、地域活性化

に資するため、航路標識協力団体の周知に努めますとともに、指定した協力団体への指導、助言等を適切に行うこととしております。

次のページが先ほどの審査会の状況でございます。

第1回目の航路標識協力団体の指定の状況ですが、記載のとおり40件の申請がございまして、全国36の灯台、23団体の指定を予定しております。申請状況の内訳につきましては、参考資料の航路標識団体申請一覧というものを作成していますので、後ほど御参照いただければと思います。

以上で議題2の説明を終了いたします。

【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。よろしく願いいたします。いかがでございましょうか。

【庄司委員】 海洋大の庄司ですけど、よろしいでしょうか。

【河野部会長】 庄司委員、よろしく願いいたします。

【庄司委員】 御説明いただきありがとうございます。本質的なことではないんですけども、3ページ目のバーチャルAIS航路標識の緊急表示に関連して、工事等で、自分たちでやれる場合にはやってもらって、代行は保安庁さんということと理解しました。まず、この右下にある手数料というのは、これは1日当たりですか、それとも1回当たりですか、半年続いても1年続いても同じものなのかということの確認と、あと、もちろんその保安庁さんじゃないところが航路標識を一時表示する場合でも安全性やほかのことに關して保安庁さんのチェックは入る仕組みになっているかというあたりを教えていただければと思います。もう既に皆さん周知だったらごめんなさい、お願いいたします。

【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。

【上山海上交通法制総合研究官】 海上交通法制総合研究官の上山でございます。

今御質問ありました件ですけども、あくまで1回当たりでございます。台風等の異常気象が予想される場合に1回当たり、それが台風の接近で2日、3日表示することがあるかもしれないかもしれませんが、1回ということでございます。

あくまでも前提は台風等の接近が予想される場合ですので、1年間とか2週間、3週間というのはあり得ないということでございます。

あと、この一時表示につきましては、現に許可標識として許可を受けているものが、さらにプラスアルファで表示するという場合を想定しております。それ以外は、海上保安庁

に代行表示を要請していただくという整理になっております。

【河野部会長】 ありがとうございます。庄司委員、よろしゅうございますか。

【庄司委員】 あくまで一時的な場合でも保安庁さんのチェックは入るということですよ。

【上山海上交通法制総合研究官】 そのとおりでございます。

【庄司委員】 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。それでは、三浦委員、よろしく願いいたします。

【三浦委員】 全漁連の三浦でございます。5ページのところですが、航路標識協力団体制度によって、今後、当該団体が灯台の管理に協力していくということですが、団体が行う業務について、航路標識に関する工事または維持と記載されています。また、資料1に戻りますが、11ページ、12ページに国が行う航路標識等の維持管理について記載されていますが、航路標識協力団体と国の管理について、どのようにすみ分けたり、連携をしていくか、その違いについて説明いただきたい。先ほど軽微なものは航路標識協力団体が行うという説明でありましたけれども、軽微の判断をどう行うのか。その基準をどういうふうに考えているかについても、を教えてくださいと思います。

【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。

【坂下航路標識企画官】 交通部整備課の坂下です。航路標識の機能を損なわないように機能を更新していくことや、改良していくという工事に関しては、海上保安庁が管理している航路標識であるため、海上保安庁が責任を持って行います。

航路標識協力団体の行う行為に関しては、例えば灯台であれば、さび落としや軽微な塗装など、機能に関わらないところに限って認めるというものでございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。三浦委員、いかがでしょうか。

【三浦委員】 要は重要な機能に関するものについては、国がしっかり維持管理していきますが、外構や主要でない部分については、航路標識機協力団体に工事・維持していただくというイメージですね。

【坂下航路標識企画官】 さようでございます。

【三浦委員】 ありがとうございます。

【河野部会長】 どうもありがとうございました。それでは、村瀬委員、よろしく願いいたします。

【村瀬委員】 外国船舶協会、村瀬でございます。御説明ありがとうございました。

2点、質問と指摘がございます。既に事前説明会においては、御質問させていただきまして、別途文書で回答いただいている件ではあるんですけども、ちょっと改めて再確認させていただきます。

まず1点目が、私どもが参画、参加していない、まず、勧告制度に関してですが、私どもが参加していない協議会、具体的に言いますと私ども東京湾と大阪湾の協議会には参画しておりますが、それ以外の協議会には参画、参加していないと。この場合、参加していない協議会における勧告に関する決定事項。これをどういうふうな形で私どもに周知いただくのか。御回答いただいた内容を見ますと、参加している協議会を通じて周知するというのを回答いただいておりますが、ここでお願いしたいのが、参加している協議会でずとリアルタイムで情報が入手できるんですが、それ以外の協議会である勧告発出、発令等の決定がされた場合、やはり即座に情報を共有いただきたい。

といたしますのが、私どもの海員船主の中には、勧告発出時に沿岸輸送特許の申請をする船会社も出てきますので、これも申請に時間がかかりますので、とにかく前広に早く情報を共有してほしい。

もう一つは、発出するという情報だけではなくて、勧告は今回発出しませんよという情報も決定次第、共有いただきたい。これをお願いしたいということです。

第2点目ですが、今回の資料を見ますと、2ページ目の資料ですかね。1ページ目、各協議会における湾外避難・入湾回避勧告の運用ルールに関して、その中で、ずっと下のほう行きますと対象外の船舶という欄がございますが、ここで気になったのが、伊勢湾・三河湾においては、例外的に乗客乗船中の客船またはフェリー、これを対象外にすると。勧告の対象外にするということ。ほかの協議会においては、これ全てその上の欄の対象船舶の中に、200メートル以上の客船・フェリー、貨物船とうたわれておりますので、全ての条件の客船は対象船舶となっているんです。どうして伊勢湾・三河湾だけが乗客乗船中のお客さんが対象外なのか、やっぱりちょっと非常に納得いなくて質問差し上げたところ、ここは見直しの余地があると回答いただいておりますが、改めて私どもとしましては対象船舶、これはもう大原則ですので、これはやはり各協議会では統一すべきだと。

恐らく乗客乗船中の客船ということですが、台風来襲時に、事前に、例えば3,000人の乗客を全て下船させて、それから避難するというのは、かなりこれは無理がある。その3,000人をどこに泊めるのか、ホテルを確保できるのか、あと運航会社もそれだけの費

用を払えるのかどうかということで、恐らく乗客を乗船したまま避難せざるを得ない。

ですから、そういう意味で対象船舶には乗船してようがしてまいが、これは関係なく、対象船舶として三河湾・伊勢湾もほかの協議会のこのガイドラインに従うべきだと、そういうふうに考えておりますので、この点もう一度御確認をお願いしたいと思います。

以上です。

【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。

【内田航行安全課長】 村瀬委員にお答えいたします。航行安全課の課長の内田でございます。

事前に御質問いただきまして、協議会の1点目の御質問、これは村瀬委員以外の方からも、河野部会長はじめとして御指摘いただきましたので、皆さん、御関心高いのかなと改めて思ったところです。お答えとしてやはり勧告を発出しようとする海域、先ほど東京湾、大阪湾とお話がありましたけども、例えば東京湾で発出しようとする場合については、ちょっとその周辺、あるいはそのほかの海域を所管する管区本部、もちろんございますので、そこを通じてその海域に設置されている協議会の皆様方に、情報提供するような仕組みを去年もちろん発動はなかったんですけども、そういう仕組みは当然講じております。

こういった協議会の枠組み、今回法改正で湾単位での協議会ができたわけですが、これまで台風対策といいますと港ごとにも協議会がありまして、そういった港ごとの協議会も含めて重疊的にこういった情報の周知活動をしたいと思っております。

その上で村瀬委員のほうから、参加されていない協議会云々ということもありましたので、そういうところからの漏れがないかということは、当然その来年度の、今年のシーズンに向けても点検は必要だと思っております。

恐らく御質問の趣旨というのは、他の海域から入域しようとする船舶もありますし、外国船については、先ほどのような御事情もありましたので、そういった情報共有については、十分留意したいと思っております。

台風の精度も高まりましたけれども、台風の進路も外れる場合もございますので、そういった点については勧告をする、しない、その点については留意したいと思っております。

あと、そういったあるプッシュ型の情報発信に加えまして、うちのホームページ、これは少しパッシブになりますけれども、海の安全情報の中でもそういった情報はお伝えしておりますし、少し遠いところにある船舶の方々に対しては、うちの海洋情報部のほうでも航行警報その他、あるいはAISによるメッセージもありますので、そういったものもや

っていることもちょっと御紹介させていただきます。

あと、次に移らせていただきます。2点目の対象外になっている伊勢湾・三河湾の取扱いでありまして、この点御指摘を受けまして、結論から申し上げますと、確かに御認識のとおりかなと我々のほうでちょっと考えております。

しかしながら、こういった規定を伊勢湾・三河湾で設けられましたのは、委員のほうから確かにこういう乗客を降ろしてということはまれだとおっしゃられましたけれども、万一、船長の御判断でそういうことをやった場合に、それに対応できるような規定をある意味入念的にと言いましょうか、念を押してこういう規定を設けたと理解しております。

それを我々のほうとして改めて思いますと、当然、勧告の発出はかなり時間的な余裕を持って行いますので、必ずしもこういう規定を設けなくても、十分に時間的な余裕を確保できると思っていましたので、我々の受け止め方として対象外と規定するまでの必要はなかったというふうにはちょっと考えております。ですので、ほかの管区のほうでもこういった規定はないのかなということも思っております。

その上で、この枠組み自体が協議会で合意いただく話でもありますので、今いただいた御指摘も含めて関係管区にお伝えしまして、本庁としても適切にアドバイスをしながら、今年のシーズンに向けて制度の不ぞろいがないようにということは留意していきたいと思っております。

ちょっと長くなりましたが、以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。村瀬委員、いかがでございましょうか。

【村瀬委員】 ありがとうございます。まず1点目ですが、くれぐれも情報の共有は、迅速にお願いしたいと思っております。

2点目に関してはぜひ、これは大原則でございますので、ここは各協議会ともに統一すべきだと、あくまでもそう考えておりますので、細かい運用は実際台風が来襲、早めに時間的に発出のタイミングは早いということで、時間的に余裕があれば、それは乗客を降ろすということも可能かもしれませんが、その辺の運用は実際台風が来てから個別にその状況に応じて判断すればいいことなので、大原則としてはやはり対象船舶は統一していただきたいと考えております。よろしくお願いたします。

【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。

そろそろ時間も押してまいりましたので、もし、これ以外にも御質問ございましたら、また、改めまして、事務局のほうにお寄せいただければ、事務局で対応していただけると

思います。よろしくお願いいたします。

それでは、この辺りで御意見、御質問を打ち切りにさせていただきます。本日予定されておりました議事は終了ということにさせていただきますと思います。

事務局から連絡事項等ございましたら、よろしくお願いいたします。

【小野主任海上交通企画官】 河野部会長、ありがとうございました。

事務局から連絡事項が1点ございます。御議論の中にもございましたが、第4次交通ビジョンにつきましては、平成30年におおむね5年間において取るべき施策を定めたものでございまして、次年度で5年目となります。次のビジョンを考える時期を迎えております。新たな交通ビジョン策定におきましては、皆様の御指導を賜る必要がございますので、引き続き、よろしくお願い申し上げます。

そのような状況を踏まえまして、次回の日程につきましては、また、別途調整して、事務局より御連絡、御相談をさせていただきたいと考えております。

事務局からは以上です。

【河野部会長】 ありがとうございました。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したいと思います。よろしくお願いいたします。皆様、ありがとうございました。

【宮本海上交通企画室長】 事務局です。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、海上保安庁次長の石井より御挨拶申し上げます。次長、よろしくお願いいたします。

【石井次長】 海上保安庁次長の石井でございます。第18回船舶交通安全部会の閉会に当たりまして、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海上交通安全法等一部改正法の運用状況につきまして、貴重な御意見をいただき、誠にありがとうございました。

第4次交通ビジョンに掲げた施策につきましては、本日、事務局からも御説明いたしましたとおり、プレジャーボートの機関故障による事故の原因についての深掘り調査や、VDE S導入による情報提供業務の在り方に関する検討の進展など、一定の成果を上げることができました。

来年度が、第4次ビジョンの最終年度になりますが、御審議におきまして、いただきました御意見、特に不可抗力の問題提起の問題、プレジャーボート対策などございましたが、こういったものを踏まえまして、取組をさらに深めたいと思います。

また、海上交通安全法等の改正法についてでございますが、本日、事務局から御説明申し上げましたように、台風対策、航路標識団体制度など着実に運用を進めてきております。

昨年1月、この部会において御審議の上で答申をいただいたわけでございますが、制度の運用に当たりましては委員の皆様方からいただいた貴重な御意見を踏まえて運用しておりますが、本日もまた様々な御意見をいただきました。こういった御意見も踏まえまして、さらに運用をよく改善していきたいと思っております。改めて感謝申し上げる次第でございます。

さて、先ほど申し上げましたように、来年度、令和4年度が第4次交通ビジョンの最終年度になります。第4次ビジョンの間の課題や社会情勢の変化なども踏まえ、本日、部会長からも御指摘ございましたが、令和5年度を初年度とする次の5か年計画である第5次ビジョンの策定にもそろそろ着手したいと考えております。

具体的には、来年度、この船舶交通安全部会におきまして、これまでの審議や答申も踏まえつつ、委員の皆様方に3回程度御審議いただき、御意見を拝聴の上で、策定したいと思っております。引き続き御指導賜りますようお願い申し上げます。

最後になりますが、委員の皆様方におかれましては、海上保安行政の推進に当たり、今後とも引き続き御支援、御協力を賜りますようお願い申し上げます。私の挨拶といたします。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。

本日は長時間に及ぶ御審議どうもありがとうございました。冒頭の部分につきまして、音声の途切れ等、不備な点がございましたこと、この場でお詫び申し上げます。

また、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させていただきますので、よろしくお願いたします。

それでは、これをもちまして、第18回船舶交通安全部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 —