

交通政策審議会 海事分科会 第23回船舶交通安全部会

令和7年3月7日

【花野海上交通企画室長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第23回船舶交通安全部会を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては大変お忙しい中、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の花野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、ウェブ会議システムを併用して開催しております。通信の状況によっては映像や音声の乱れなどが生じる可能性がありますので、不都合等ございましたら、事前にお知らせしている連絡先までお問合せをお願いいたします。

さて、本日は委員19名の皆様の御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いることを、ここに御報告させていただきます。

また、本会議につきましては、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。御了承のほど、よろしくお願いいたします。

携帯電話等をお持ちの方は、マナーモードへの切替えについて御確認をお願いいたします。

続きまして、本船舶交通安全部会の委員として新たに就任いただきました方々を御紹介させていただきますと思います。

まず、今年度10月1日付で、庄司委員に代わり新たに臨時委員に就任されました、東京海洋大学学術研究院海事システム工学部門准教授の西崎委員です。一言、御挨拶をお願いいたします。

【西崎委員】 御紹介ありがとうございます。今回から参加をさせていただきます、東京海洋大学の西崎と申します。いろいろ勉強不足なところもあるかと思います。いろいろ勉強もさせていただきながら、協力させていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

【花野海上交通企画室長】 西崎委員、どうもありがとうございました。

また、同じく本年度10月1日付で、田久保委員に代わり新たに臨時委員に就任されまし

た、株式会社舵社『ボート倶楽部』編集長の茂木委員です。御挨拶をお願いいたします。

【茂木委員】 御紹介にありました、舵社の茂木と申します。普段はプレジャーボートに関する雑誌を発行しております。そういった視点で何か有益な意見が出せないか、お役に立てるよう頑張りますので、よろしくお願いいたします。

【花野海上交通企画室長】 茂木委員、どうもありがとうございました。

時間の都合もございますので、前回に引き続いて御指導等賜ります委員の皆様の御紹介につきましては、お配りしております配席図をもって代えさせていただきたいと思います。

続きまして、お配りしている資料の確認をさせていただきたいと思います。まず、A4縦片刷りの資料が「議事次第」、「出席者名簿」、「配席図」の3点でございます。次に、A4横の両面刷りの資料が2点、一つが資料1「第5次交通ビジョンの進捗状況等について（2024年度）」、これはカラー13枚構成で最終ページは23ページとなっております。それともう一つ、資料2「第5次交通ビジョン推進アクションプラン（2025年度）」につきましては、白黒4枚構成で最終は7ページとなっております。お配りしている資料に不備等ございましたら、お知らせください。よろしいでしょうか。

続きまして、冒頭にも申し上げましたけれども、本部会はウェブ会議システムを併用しての開催とさせていただいておりますので、若干御説明をさせていただきたいと思います。まず、会場にて御出席されている委員の皆様、及びウェブにて御参加されている皆様、どちらもマイクはオフとしていただきますよう、お願いします。質疑等で御発言なされる場合は、会場の皆様におかれましては挙手を、ウェブの皆様におかれましては挙手に代えて画面上にございます挙手マークのアイコンを押していただきますように、お願いをいたします。

部会長より御指名がございましたらマイクをオンとし、初めに御所属とお名前をおっしゃってから御発言をお願いします。発言を終了されましたら、マイクを再度オフに戻していただきますようお願いいたします。また、御発言の際は、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、ゆっくりと明瞭な声でお願いをいたします。

それでは、議事に入らせていただきます。報道関係の皆様におかれましては、ここで撮影を終了とさせていただきます。

以後の進行につきましては、野川部会長にお願いしたいと存じます。野川部会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【野川部会長】 部会長の野川でございます。それでは、議事進行を務めさせていただきます。皆様の御協力を得て、円滑に進めてまいりたいと存じますので、よろしくお願い申し

上げます。

本日は、第5次交通ビジョンの推進状況等の審議でございます。まずは事務局から議題の内容につき、御説明をいただきます。よろしくお願いいたします。

【事務局（留置）】 事務局を務めさせていただきます、交通部企画課、留置でございます。よろしくお願いいたします。

議題の説明にあつては資料1のみを説明させていただき、資料2については本日、席上配付とさせていただきます。

資料1に沿って説明させていただきます。初めに資料1を1枚めくりまして、目次をお願いいたします。資料の構成としては大きく4つに分けております。1つ目に海難の発生状況、2つ目にビジョンの目標の達成状況、3つ目に主な施策の進捗状況、4つ目に新目標値設定に向けた検討状況としております。

2ページをお願いいたします。2ページでは、海難の発生状況につきまして御説明させていただきます。まずは事故隻数の推移でございます。2024年の事故隻数は1,838隻でございました。2024年は前年より40隻増加していますが、2024年1月1日の能登半島地震による転覆や流出等の事故の71隻が含まれております。なお、過去の地震、台風などの異常気象等における事故区分については緑色で区分し、お示ししております。また、船舶事故に伴う死者・行方不明者数は53人であり、減少傾向となっております。

続きまして、3ページをお願いいたします。船舶用途別等での発生状況でございます。船舶用途別ではプレジャーボートの事故隻数が最も多く、全体の約半数を占めております。次いで漁船、そして貨物船の順となっております。このような傾向は数年変わっておりません。事故種類別を見ますと、プレジャーボートの事故は機関故障が最も多く発生しており、また貨物船・タンカー・旅客船の事故については衝突事故が最も多く発生しております。こちらの傾向もここ数年変わっておりません。資料の下段にはプレジャーボートの転覆、漁船同士の衝突事案の例を記載しております。

続きまして、4ページをお願いします。4ページにつきましては、3ページの参考資料としてプレジャーボート以外の船舶の用途別の事故種類を掲載しております。なお、前ページのグラフで貨物船・タンカー・旅客船の事故種類をひとまとめに掲載していたものを、上段の点線の囲みにて3つに分けて用途別に事故種類を掲載しております。

続きまして、6ページをお願いいたします。6ページにつきましては、人身事故の発生状況でございます。2019年以降、人身事故者数は減少傾向で、2024年の人身事故者数

は2,348人で、そのうち死者・行方不明者は902名でございました。事故区分で見ますと、2024年のマリネレジャーに伴う海浜事故者数が736人、船舶事故によらない乗船者の人身事故者数が814人、マリネレジャー以外の海浜事故者数が798人となっております。海上保安庁が施策を講じているマリネレジャーに伴う海浜事故者数にあつては、緩やかな減少傾向にあります。

続きまして、7ページをお願いいたします。7ページにつきましては、マリネレジャーに伴う海浜事故の発生状況でございます。活動内容別を見ますと遊泳中と釣り中の事故が多く、全体の66%を占めております。また、死者・行方不明者数を見ますと、釣り中と遊泳中で143人と全体の75%を占めております。下段には、2024年に発生しました死者・行方不明者を伴う遊泳中と釣り中の事故事例を掲載させていただきました。

続きまして、9ページをお願いいたします。9ページにつきましては、ビジョン目標の達成状況でございます。第5次交通ビジョンでは、3つのビジョン目標を掲げております。まずは、ふくそう海域における大規模船舶事故の防止でございますが、2024年は発生しておらず、ゼロを継続中でございます。続いて、ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少でございますが、2024年は22隻となっており、目標を達成することができました。

そして、船舶事故隻数の減少でございます。この目標に関しては、下のグラフに長期目標の達成状況に向けて、毎年、平均ペースで事故隻数を減少させた場合を赤の線で示しております。この場合、2024年の目標としては1,553隻以下を掲げておりましたが、結果1,838隻と、長期目標を掲げた2013年以降、2番目に少ない事故者数ではありますが、目標達成には至っておりません。船舶の用途別の内訳につきましては、10ページから12ページに示しております。

続きまして、10ページをお願いいたします。10ページにおきましては、貨物船やタンカー等の大型船事故隻数について、おおむね赤の線に沿って減少傾向となっておりますが、2024年は旅客船が大きく増加しております。

11ページをお願いいたします。小型船の中でも、プレジャーボートの事故隻数について赤い線を大幅に超えている状況にあり、この結果が全体の事故隻数に大きく影響しているところでございます。長期目標といたしましては、最後の項目において、次期第6次ビジョンの目標設定に向けた取組として、大型船に向けた施策と小型船向けの施策に分けた目標設定の考え方について、検討状況を説明させていただきます。

続きまして、12ページをお願いいたします。今回、旅客船の事故が多く発生したため、事前説明の際に複数の委員の方々から旅客船事故の資料の添付を求められておりましたので、このページを掲載させていただいております。資料の旅客船の事故種類を20トン以上・未満に区分したものを掲載しております。2024年では20トン未満の旅客船が2023年より18隻増加、約2倍となっており、事故種類別では単独衝突、推進器障害、運行不能のその他等となっております。

続きまして、13ページをお願いいたします。13ページにつきましては、ここからは3つ目の項目は主な施策の進捗状況に関して、2024年度、特に動きがあった6つの施策を取り上げまして、御説明させていただきます。

14ページをお願いいたします。ここから先の資料の構成といたしましては、上段に当該施策に関する答申内容をお示しした上で、その下に今年度の実施計画と実施事項、続いて評価結果、そして来年度の実施計画という流れで記載しております。

まずは、大阪湾海上交通センターの監視、情報提供体制の強化の継続でございます。大阪湾海上交通センターでは、2022年にレーダー監視エリアの拡大が終了いたしました。この拡大により、2023年の5月から順次、情報聴取義務海域の拡大と、異常気象等時の情報聴取義務海域を2024年2月までに新たに設定したことにより、平時及び異常気象等時の船舶事故の未然防止の体制を強化することができました。

2024年度の実施事項といたしましては、情報聴取義務海域が拡大したことにより、情報提供回数が2022年より約4.3倍になったこと、拡大した海域内における船舶事故がゼロ隻であったことなどから、強化した体制のもとで船舶事故の安全確保を図っております。評価としましては、適時適切な情報提供を実施したことで、平時や異常気象等時においても大規模な事故の未然防止ができたとしております。2025年度も引き続き強化した体制のもと、船舶交通の安全確保に努めてまいります。

続きまして、15ページをお願いいたします。来島海峡の安全対策の実施状況でございます。来島海峡航路西側海域では、2021年5月に貨物船とタンカーによる衝突事故が、また2023年2月には貨物船同士の衝突事故が続けて発生し、尊い人命や貴重な財産が失われました。このような状況を踏まえ、同年に第六管区海上保安本部が主体となって学識経験者や海事関係者で構成された委員会を立ち上げ、必要な安全対策の検討をしたところでございます。

2024年度は検討した安全対策を実施しており、7月から経路指定の実施と安芸灘南

航路第四号灯浮標を廃止しております。この対策により、経路指定においては航路出入航船の交差点と、航路出航船の変針ポイントの重複が解消され、四号灯浮標の廃止により南流時の特殊航法における航路入航前の早期左側航行への移行が可能となっております。評価としましては、全庁的な周知活動により利用者へ広く浸透したことで遵守率がほぼ100%と高く、また南流時における航路入口付近の衝突リスクが減少していることを評価しております。2025年度の実施計画につきましては、引き続き安全対策の効果を検証するとともに、来島海峡航路西側海域においてより早期の情報提供を実現するために、レーダー局の増設を検討しております。

続きまして、16ページをお願いいたします。自動運航船の実用化に向けた安全対策でございます。IMOにおいては、自動運航船をCOLREG条約に適用させる必要があると合意されております。このため、2024年度においてはIMOの委員会の議論に参画するとともに、自動運航船に対するCOLREG条約の適用の在り方の国内検討委員会を開催しており、高度な技術が導入される自動運航船であっても視覚情報や聴覚情報の重要性は変わらず、見張りや船舶間のコミュニケーションは不可欠である等の内容の、IMO提出文書案を作成しております。なお、提出文書案につきましては、予定されていたIMO会議のスケジュールが遅れているため、現状、提出には至っていない状況となっております。

2025年においては、IMOの委員会に出席し、国際ルールの制定に関する情報収集や国内検討会の議論を通じて、作成した文書の提出を検討することと、国内においても自動運航船の実証実験が予定されているため、これらの情報収集や必要な安全対策を講じることとしております。

続きまして、17ページをお願いいたします。プレジャーボートの機関故障対策でございます。2024年度においては、機関故障を発生させた船長に対して行っていたバックグラウンド調査の分析結果を踏まえ、関係機関・団体と意見交換を行い、定期交換以外の部品を含め、整備事業者等による定期的な点検整備の浸透や整備記録の保管等の促進について検討を行っています。また、ウォーターセーフティガイドのリーフレットを刷新し、『モーターボート編』に関する周知啓発を実施しております。

評価としましては、バックグラウンド調査の結果、定期交換以外の部品である船内配線の電気系、ギア関係の軸系などの故障も多いため、関係機関等からも意見徴収し、定期的な点検整備及び整備記録の保管が必要であるという共通の認識を得ております。また、ホームページに掲載しているウォーターセーフティガイド『モーターボート編』のアクセス数も順調

に増加している次第です。２０２５年においては、定期交換部品以外を含めた整備事業者等による定期的な点検整備の浸透や整備記録の保管の促進について、関係機関・団体等に協力を依頼するなど、効率的かつ効果的な啓発活動を実施することとしております。

続きまして、１８ページをお願いします。灯台等の耐災害性の強化の推進でございます。灯台等の航路標識については、海上交通の安全を守る重要なインフラであるため、継続的に整備を推進しております。２０２４年度の実施事項といたしましては、灯台構造体内部への海水浸入による腐食を防止する海水浸入防止対策を１８か所に、停電対策といたしまして予備電源の整備や電源の太陽電池化を推進する電源喪失対策を８か所に、灯浮標の流出等、異常を速やかに発見することを可能とする監視体制強化対策を１５８か所に、灯台や照射灯の光源のＬＥＤ導入等を推進する信頼性向上対策を４８か所に、そして航路標識の安定運用を図るため計画的に修繕等を行う老朽化等対策を４７か所に実施しております。

このほか、令和６年１月１日に発生した能登半島地震においては、２５か所の航路標識に被害が発生しました。具体的には消灯・機能障害等の発生が１５か所、そして施設の被害が１９か所発生しておりまして、そのうち９か所は消灯・機能障害等に被害があった箇所と重複しております。被害箇所につきましては、２０２４年度に１１か所が予算化されており、復旧調査を実施しております。例として掲載しているものにつきましては、能登半島先端に所在する禄剛埼灯台の被害状況でございます。震度６が観測され、灯台建物にはひび割れ等の被害でしたが、塔内の上部に設置されている歴史あるレンズが大きく破損したことからレンズを撤去し、新たにＬＥＤを設置し、復旧させることとしています。また、周辺に大きな崖崩れが発生したため、復旧方法の調査を実施しております。

評価につきましては、灯台等の耐災害性の整備の各対策の完了目標に向け計画的に進めており、２０２５年度においても引き続き対策を実施することとしております。

続きまして、１９ページをお願いいたします。web通報による通報手段の導入でございます。一定の長さ、大きさ以上の船舶は海上交通センターに対して、法律により航路への入航予定時刻等を通報することになっており、従来、電話や電子メールで行われていたものをwebでも通報できるようにするもので、船舶代理店などのユーザー側及び海上交通センター双方の業務の迅速化、利便性の向上を図るため、システム整備を推進しています。

２０２４年度は東京湾、伊勢湾、大阪湾、関門海峡の４か所の海上交通センターのweb化のための整備を行い、東京湾海上交通センターでは２０２４年８月から試験運用を開始し、課題抽出を行っております。なお、試験運用においては８月２８日から１２月末の期間にお

いて、参加代理店の約半数の通報がweb通報となっております。評価としまして、船舶代理店側の利便性等について説明を丁寧に行い、スムーズに試験運用が開始され、試験運用においてある程度の不具合の発見やその原因究明が実施できているところでございますが、引き続き課題抽出等に努める必要があるものとしております。

2025年度においては、引き続き東京湾において参加代理店からの意見聴取をしつつ、システムのアップデートを進めるほか、伊勢湾、大阪湾、関門海峡においても段階的に試験運用を開始するものとし、海事関係者からの意見等を踏まえて課題を解決し、2026年7月の本格運用に向けた準備を進めることとしております。

続きまして、20ページをお願いいたします。ここからは4つ目の項目であります新目標設定に向けた検討状況についてでございます。次期、第6次交通ビジョンの目標の設定に係る部分でございます。現行の第5次交通ビジョンを策定する際に、本部会におきましても委員の皆様方から2020年代中の船舶事故隻数の半減目標を目指すとする長期目標達成の困難性と、施策の効果を確認するための新たな目標設定を検討することに関しまして、御助言をいただいていたところでございます。また、昨年、第22回の本部会においては、新たな目標設定に関しまして第5次交通ビジョン期間中、頃合いを見て御相談させていただきたい旨の発言をしておりました。このため今年におきましては委員の皆様からいただいた御意見等を踏まえ、検討した内容について資料をまとめております。

続きまして、21ページをお願いいたします。21ページにつきましては、長期目標に関する部分をまとめた資料としております。第3次から第5次交通ビジョンにおける長期目標になりますが、上段のほうからいきますと、現在の長期目標は2013年の第3次交通ビジョン策定時に長期目標として、2020年代中に当時の事故船舶隻数を半減させる目標を掲げております。長期目標を掲げた当時の船舶事故隻数は、2008年から2012年までの5年平均で約2,400隻でした。

次に、中段の説明に移りまして、第4次交通ビジョンでは3次期間中の船舶事故隻数の減少が順調に推移していたため、引き続き半減達成に向けた長期目標を継続するとともに、新たに期間目標を設定しております。続きまして、下段の説明になります。第5次交通ビジョンでは、4次ビジョン期間中に船舶事故隻数が増加に転じましたが、2020年度末までにまだ年数の期間があることから、引き続き長期目標を継続の上で、4次ビジョンと同様に期間目標を設定しております。こうした中、次期第6次交通ビジョンの計画期間中において長期目標の最終年を迎えるため、目標の検討が必要になっている次第でございます。

続きまして、22ページをお願いします。本資料の左側の表には、交通ビジョンの各計画期間中における長期目標と期間目標の関係を整理し、右側には次期第6次交通ビジョンでの目標設定に向けて、これまでいただいた御意見を踏まえ検討を進めた内容を記載しております。左側の表においては、前ページで御説明した長期目標に関して、各計画期間の目標を整理して記載しております。

右側のほうの、まず方向性の案①といたしまして、長期目標を設定する必要性については、次期第6次交通ビジョンの期間中、これまでの長期目標の最終期限を迎えるため、長期目標を設定する必要性、設定する場合においてはスローガンのようなものがよいのか、あるいは定性的または定量的な目標とするか等、検討しているところでございます。

また、次の案②につきましては、船種や施策などの違いに応じた期間目標の設定は必要と思考しております。これまで本部会において委員の皆様方から、施策の効果を確認する方法として、大型船と小型船に区分した目標の設定や、母数をもとにした目標設定について御助言をいただいていることを踏まえ、施策に応じた目標設定について検討し、大型船向け施策、小型船向け施策を区分した場合の目標例を記載しております。

大型船施策に関しては、海上交通センターが担う業務を中心とした施策を継続的に実施していく必要があるため、現行のふくそう海域における大規模な船舶事故の発生数をゼロとする、ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故減少の目標を継続できるのではないかと思考しております。一方、小型船向けの施策に関しては、事故隻数が最も多いプレジャーボートについて、母数と船舶事故をもとに検討を進めた結果、プレジャーボートの活動実態がうかがえる標本データの一つとして、プレジャーボートが全国の主要マリーナを出港した回数についての統計数を入手することができたため、プレジャーボートの活動数とプレジャーボートの事故隻数との関係性や事故率等について、統計学的な関係性を明確にできれば事故発生率等を新たな目標に設定できるのではないかと考えているところでございます。

23ページをお願いします。最後になりますが、第6次交通ビジョンにおいて長期目標と期間目標共に設定した場合における、目標と対象船舶、施策の関係性をまとめた資料としております。期間目標には、特定の船舶や特定の施策に着目した具体的な目標を設定することとし、長期目標は全船舶を対象として、全ての海難事故減少を目指す設定にするイメージで書いております。なお、期間目標以外の各施策においては、毎年度作成している推進アクションプランにおいてその都度フォローアップすることで、施策の改善などが図られていくものと考えております。

以上で資料の説明を終了させていただきます。

【野川部会長】 ありがとうございました。

ただいま事務局から御説明がありました、第5次交通ビジョンの進捗状況等に関しまして、各委員から御質問等、承りたいと存じます。いかがでしょうか。

齋藤委員、よろしくお願いいたします。

【齋藤委員】 全日本海員組合の齋藤です。よろしくお願いいたします。意見、要望が1点と、質問を2点ほどさせていただければと思います。

資料1の3ページと11ページのグラフで示されておりますとおりプレジャーボートの事故が目立つわけで、事故発生件数に関しましては、特に11ページのグラフでございますが、飛び抜けて目標より多いということで、深刻な状況であると読み取れるわけでございまして、これを減少させるにはかなりの特別な取組みが必要であると思います。それで、3ページの事故事例の下右の写真だけを見ますと、小さなボートにかなりの人が乗っているようにも見えますが、このプレジャーボートにつきましてはどのような理由で事故が発生したのかということを、定員等の違反性も含めて分析して、再発防止に厳格に取り組んでいただければと思います。

それと、質問が2点ございますが、まず22ページの新目標設定に向けた検討状況で、第6次の期間目標を大型船の施策と小型船の施策に分けて目標設定とのことでございますが、旅客船はどちらに位置づけられるのか、特に100トン未満や19トンなどの旅客船の取扱いを教えてください。特に旅客船につきましては、12ページにもございましたとおり、昨年、旅客船は事故隻数が36隻から61隻に倍増しているということで、特に特別な対策が必要なのではないかと考えております。この辺りの取扱いを教えてください。

あと、20ページでございますが、長期目標につきましては全船舶を対象とありますが、青い枠の下に記載している期間目標を設定していない船舶を含む全船舶が対象という理解でよろしいでしょうか。よろしくお願いいたします。

【野川部会長】 御要望が1点、それから御質問が2点ございました。事務局より、お願いいたします。

【花野海上交通企画室長】 まず、事務局から御回答させていただきたいと思います。まずプレジャーボートの事故事例の、3ページの転覆海難についてでございますけれども、これはダイビング船の事故でございました。ダイビングポイントの移動の最中、天候が悪く、

波浪を受けながら航行していたところ、大波による動揺で船尾が持ち上げられまして、船首から大量の海水が甲板上に打ち込み、排水し切れないうちに船体の復元性が失われて、転覆したというようなものでございますので、これは気象海象不注意が原因となっております。

次に、22ページの目標設定における旅客船の扱いにおいて、大型船に当てるか小型船に当てるかという御質問につきましては、19トン未満については小型船のほうに当てまして、それよりも大きな船は大型船のほうに当てるイメージに思っております。詳細については御指摘をいただきましたので、しっかり考えた上で区分していきたいと思っております。あと、長期目標につきましてでございますけれども、これは今と同じく海上保安庁が取り扱った全ての海難隻数を対象にするようなことをイメージしております。

ひとまず事務局からの回答は以上でございますが、当庁参加者のほうからどなたか、何かコメントございますでしょうか。

【野川部会長】 何か補足のコメントございますか、事務局のほうで。よろしいでしょうか。

齋藤委員、いかがでしょうか。

【齋藤委員】 ありがとうございます。あと、先ほどの旅客船対策につきましては、先ほど大型船か小型船かというところで、外してはいけない船種ではないかと思っておりますので、その辺りを整理してまたいただければと思います。

それで、あと小型船の旅客船につきましては、事故の防止と被害者の軽減を図るためということで、令和4年12月に旅客船の総合的な安全安心対策が取りまとめられまして、法整備もなされておりますし、特定教育訓練の内容の進め方を記載したガイドラインのほかに、このたび国交省海事局のホームページ上に制度概要の動画もアップされておりますので、関係先への周知の徹底、そして注意喚起などを積極的に行っていただきまして、事故を未然に防ぐ取組をお願いしていければと思います。よろしくお願いいたします。

【野川部会長】 ありがとうございます。御要望として伺いました。

ほかにいかがでしょうか。土屋委員、お願いいたします。

【土屋委員】 船主協会の土屋です。まず、3-2の来島海峡の安全対策ですけれども、これは非常に有効な施策を実施していただいたと感謝しております。さらに、2025年度実施計画に示されているように、さらなる安全性の確保のためにレーダー局の増設等、ぜひよろしくお願いいたします。

もう一つは、次のアクションプランのほうにも関わることですが、新目標設定に向けた検

討状況に関して、いわゆるA I Sの非搭載義務船、小型船に簡易型のA I Sを搭載することは大型船から小型船を認識する上で非常に有効であると、私ども、考えております。つきましては、小型船にA I Sを搭載するということで、3 ページのアクションプラン(6)の2 つ目のポツで、ここはもうずっと啓発活動を進めていくというふうには示されておりますけれども、これを数値目標の一つとして取り込んでいただけないかというふうにお願いをしたいと思います。以上です。

【野川部会長】 御意見と、あと御要望ですが、いかがでしょうか、事務局からお願いします。

【花野海上交通企画室長】 目標設定につきましては、今御意見をいただきましたので、検討を続けていきたいと思います。あと施策について、小型船へのA I S搭載については、安全対策課長、お願いできますでしょうか。

【野川部会長】 いかがでしょうか。お願いいたします。

【大井安全対策課長】 安全対策課長の大井でございます。小型船、漁船も含めたA I S搭載の普及推進活動につきまして、海上保安庁では関係省庁と海難防止に係る連絡会議を定期的開催しており、A I S普及に向けた取組状況に関する情報の共有をその会議等々で実施しております。また、関係省庁連名のリーフレットを作成いたしまして、連携して普及促進を行っているところでございます。以上でございます。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

【土屋委員】 ぜひ数値目標に加えていただければと思います。

【野川部会長】 ウェブから工藤委員、手が挙がっておられますが、工藤委員、お願いいたします。

【工藤委員】 御説明、ありがとうございます。質問が1点とコメントが2つになります。

質問は、事前のときにも質問させていただきまして、かつ今回追加の資料をいただいている12ページ、旅客船の事故隻数のところになります。既に複数の委員からこの点についてブレイクダウンの必要性というのがあったということなので、改めて、まずはありがとうございました。その上で、もう少し実際の理由の内訳はよく分かるんですが、まず20トン未満が非常に爆発的に増えているという理由と、その中でも恐らくは後半の運航不能、それが機関故障であれ推進器等の障害、その他になるんですが、ここが恐らくかなり増えているが目立つと思います。また、20トン以上においてもやはり運航不能というのが非常に増えているんですが、この個別の事由、なぜその辺りが2024年度に増えてしまったのかと

いうことの分析が、まだ全て終了していなくても、例えば事例で見ていらっしゃるのがあれば、教えていただきたいというのが質問になります。

コメントは2点で、いずれも最後のほうの今後のところで、ページでいきますと21ページ以降の新目標設定に向けた検討状況のところになります。先ほどの御説明にもありましたように、まずは22ページ、船舶を規模で分けるというのは非常に賛成です。その上で、先ほどの御質問にもありましたが、期間目標を設定しない船舶についてどのように進めていくのかということで、今一応23ページの下のほうにアイデアをいただいていると思うんですが、恐らくここで非常に重要になってくるのが国土交通省、海上保安庁としていろいろ普及啓発活動を実施すること、これは当然、所轄官庁として重要なことなので、それが予定どおり実施されているか否かという、省庁としての施策がどの程度きちんと実施されているかというアウトプットをしっかりと見ていくことと同時に、それが結果的に皆さんの認知度の高さであるとか、しっかりといろいろなルールを守っていただけているかどうかという実態の把握と、恐らく2つに分けていかないと、また、せっかく頑張っても結果に結びつかない。先ほどの委員の質問の中にもルール違反の話がございましたので、この辺りを分けていくのが非常に重要かと思いますので、今後、御検討いただければというのが1点目のコメントになります。

2点目ですが、同じところになります。今よく見ていきますと、ふくそう海域のようにかなり政策的に実施した結果が非常に好転的に影響しているという場面と、せっかく頑張っても台風が非常に著しいとか、2024年のように大きな地震があるとか、非常に最近の気候状況がかなり影響も激甚化しているということを考えますと、根本にある理由によって少し数値の考え方を変えていく必要があるのかと思います。過去においても、地震は今回ですが、台風の訪れが非常に激しかった年、また台風の影響が大きかった年というのはどうしても影響が出てしまいますので、その辺りの影響をどのように今後、目標設定の中に反映できるかというほうが、長期的に見た全体傾向を見る上でもむしろ実態に沿った結果になると思われますので、容易ではないことはよく分かっているんですが、ぜひ御検討いただければと思います。

あと、もう一つは意見というよりも感想みたいになってしまうんですが、母数というのは把握できるものとできないものがあって、これはほかの国土交通省の所轄分野ですと自転車が昨今非常に大きな問題になって、少しルール化などが進んでいるとはいえ、実際の自動車とかの車両と違って自転車の実態が分かりにくいという問題があります。これは同じこ

とが多分、プレジャーボートとか新しいタイプのいろいろなマリンレジャーの機材ということになると思いますので、その辺りについては少し時間がかかっても長期的に実態把握に努めていただきたいと思います、これは感想ということで、以上になります。よろしくお願いします。

【野川部会長】 では、まず一番最初の御質問にお答えいただいた上で、あとの御意見、御指摘等に対するコメントがあればお願いするということにしたいと存じます。よろしくお願いいたします、事務局。

【花野海上交通企画室長】 旅客船の事故の増加につきましては安全対策課長、引き続きお願いします。

【野川部会長】 お願いします。

【大井安全対策課長】 旅客船の事故の増加の件につきまして、令和6年におきましては事故隻数が61隻、前年より25隻増加しております。主な旅客船の事故としましては、入港作業中の後進判断の遅れでありますとか、投錨判断のミスによる操船不適切による単独衝突、また整備不良や老朽による機関故障でありますとか、暗礁が多い場所での船位不確認による乗揚げ、水面下の漂流物が絡索したことによる推進器、舵故障などがございます。このような個別案件が積み上がった結果、昨年比25増というような残念な結果となった次第でございます。旅客船の事故防止につきましては、これまでもゴールデンウィークでありますとか年末年始などにおきまして、海上保安官などが旅客船に赴き、直接安全指導などを行っております。また、これと併せまして知床遊覧船事故を受けた旅客船の総合的な安全安心対策の一環として、国交省で設置されております地域旅客船安全協議会などに参画いたしまして、協議会会員の皆様、事業者等に対しまして、安全保障などを実施している次第でございます。

【花野海上交通企画室長】 では、航行安全課長、続けてお願いできますでしょうか。

【本位田航行安全課長】 旅客船の事故対策については、航行安全課長でございます本位田のほうから、続けてお答えさせていただきます。今、安全対策課長のほうからも一部申し上げましたが、今までも時期を捉えて海上保安官が直接指導を行う、あるいは安全講習などを関係機関のところに赴いて、参画して行うといった連携は図ってまいりたいと思います。またその際に、先ほど安全対策課長のほうから申し上げた事故の増加という事実について注意をきちんと喚起して、旅客船の事故防止に努めてまいりたいと考えておりまして、また併せて今後、事故隻数の推移であるとか、あるいは原因についても注視してまいり

たいと考えております。

【花野海上交通企画室長】 あと、目標設定については事務局から御回答させていただきたいと思います。今、工藤委員から御指摘がございました実態の把握などについて、私としてはユーザーの声を聞くとか現状を見るというようなことをイメージしましたところ、実態の把握など実態に沿って考えてみないといけないと思いました。いずれにしても、新しい目標の設定に当たりましては、委員の御意見をいただいたところを踏まえて検討を深めまして、設定に向けていきたいと思っております。ありがとうございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それから田渕委員、お手が挙がっておられます。よろしくお願いいたします。

【田渕委員】 内航総連から来ている田渕でございます。1点だけ気になることなので話しさせてもらいたいと思いますが、資料8ページのビジョン目標のところ、ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止と、ふくそう海域における航路を閉鎖するような社会的影響が著しい大規模な船舶事故の発生数をゼロにすると書かれているんですが、最近では再エネ海域利用法に基づく促進区域における区画整理において、例えばの話ですけれども、佐賀県の湾のように主要な船舶航路に建設計画を行って推進を行おうとするケースが出ております。

今のところ認められていませんが、陳情されたりいろいろそういう部分が散見されておまして、もともと何もない海域に風車塔を建設して、船舶は間を通ってくれというような話が出ておまして、船舶同士の衝突の危険も恐らく飛躍的に増加するんじゃないかと。船舶と風車塔の衝突という新たな危険が発生するということが懸念されているんですけれども、海上保安庁のほうで風車塔と船舶の航路の安全な離隔距離みたいなそういう検討とか、何かそういう数値とかはないのでしょうか。

ヨーロッパでは中心から2マイルずつ離せというようなルールがあるようでございます。洋上風力が多い中で、航路の安全を保つべく何かルールみたいなものがあるようでございます。できれば今後、やみくもに、素人の人は分からないと思うんですよね、いろいろな意味で。建てようとされて、建設計画だけが前のめりに行く前に、航路はこれぐらい余裕が必要だというような、何かそういう基準みたいなものがあればありがたいと思っている次第でございますが、いかがでしょうか。失礼します。

【野川部会長】 いかがでしょうか。事務局、お願いします。

【花野海上交通企画室長】 航行指導室長、お願いできますでしょうか。

【福木航行指導室長】 航行安全課航行指導室長の福木です。よろしくお願いします。洋上風力関係ですが、まず海上保安庁では各自治体が申請してきている海域について、船舶交通の安全確保の観点から必要な意見について具申をしております。先ほどお話がありました佐賀沖とか、ガイドラインの中に大型の船舶が頻繁に通航するような海域を避けるという基準がございますので、そこについてある程度問題がある海域については、関係省庁と一緒にそういった海域を避けるようにという意見は上げております。

御質問の離隔距離なのですが、今我々、日本海難防止協会で検討されていますガイドブックの検討会に参画しております。その中でも離隔距離という議論がございますが、まだ今のところ具体的に国内でこれだけ距離を離せばいいという答えがなくて、どちらかという船舶が走るような通航帯を避けて設置してもらうという動きのほうが大きいと感じております。以上です。

【田渕委員】 ありがとうございます。我々、内航総連の航行安全委員会です。出てくる資料で、いろいろな検討資料があるのですが、大体走っているところに建てられてくるんですよね。それをだからお断りして、ちょっとずらしてくれとかそういうので、岩手県だけちょっとずらしてくれて、ずらしてくれたから認めましょうみたいな。一々こんなことをしていたら切りがないので、できれば何かそういうルールのものができればと思っているところなのでございますので、ひとつよろしくお願いいたしますと思います。以上でございます。

【野川部会長】 御要望ということでお伺いいたしました。よろしく御検討いただくようお願いしたいと存じます。

土屋委員、お願いします。

【土屋委員】 今、田渕委員が言われたとおり、非常に件数が多くございます。個別対応では限界があるので、ぜひ指標、ルールを決めていただきたいと、船主協会としても思います。以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。重ねて事務局からこれに対して何かコメントございますか。

【花野海上交通企画室長】 事務局からは特にございません。

【野川部会長】 ありがとうございます。それでは、強い御要望ということで、御検討のほどよろしくお願いいたします。

ほかにいかがでしょうか。二村委員、お願いいたします。

【二村委員】 御説明、ありがとうございました。先ほど、14ページで海上交通センタ

一の御説明があったと思いますけれども、対象海域を拡大する、また情報提供体制を強化するというので、これまで以上に人材の確保が必要となってくると思われます。昨今、ただでさえ人材獲得競争が激しい中、海上交通センターの人材確保に関しての現状と取組の状況というのを教えていただければと思います。また、スキルの獲得は採用後に行われるものですか。これが1点目です。

2点目なんですけれども、交通安全の会議というのはほかにもいろいろございまして、そちらで海上交通に関して2,000件ほどの事故が起きているという示され方がされておりました。実のところ、結局プレジャーボートのようないわゆる素人の事故が多いというような中で、実状が正しく伝わらないとミスリードになる可能性もありますので、現状の見せ方に関しても少し工夫が必要なのではないかと思った次第です。そちらでは、数値を目標としながら、計量的な手法をもとに目標設定をしていきたいと思いますというような議論になっております。以上でございます。よろしくお願い申し上げます。

【野川部会長】 事務局、お願いいたします。

【花野海上交通企画室長】 それでは人材確保のところ、企画課長、お願いいたします。

【森高企画課長】 企画課長の森高でございます。委員に御指摘いただきました、海上交通センターの運用管制官の職員の人材確保についてご説明いたします。現在、東京湾、伊勢湾、関門海峡、瀬戸内海など全国7か所の海上交通センターで、約300名の運用管制官を配置しておりまして、ふくそう海域における交通安全施策の推進に大きな役割を果たしているところでございますが、海上交通センターにおいて運用管制官が行う業務が複雑化、高度化していることを背景に、高い知識、技能を持った運用管制官を継続的に養成するために当庁の教育機関、海上保安学校に管制課程という管制官を育てる専属の課程を2018年4月に新設いたしました。現在、管制課程1期生から5期生まで71名が海上保安学校を卒業して、全国の海上保安交通センター等において活躍しているというところでございます。

しかしながら、委員からも御指摘いただきましたとおり、昨今の就職環境が非常に売手市場になっていることや、そもそも若年人口減少などの影響もございまして、残念ながら近年では海上保安学校の管制課程は定員割れを起こしており、非常に危機的な状況に直面しております。そのため、いかに効率的に人材募集活動を実施して人材を確保していくかについて、試行錯誤しながら様々な取組を行っているところでございます。具体的に申し上げますと、従来からの取組といたしましては、この全国7か所の海上交通センターにおいて、運用管制官の業務を疑似体験するような参加型の体験学習ですとか、学校に当庁の職員が出向

きまして出前型の授業などのイベントや企画を実施しているところでございます。また直近ですと、首都圏における大学での募集活動も実施しております。

大学での募集活動につきましては、これまでは、海上保安官ということで、我々も大学に説明に行くときには、警察や消防など公安系の公務員を希望される学生を主なターゲットにリクルート活動をしていましたが、運用管制官といいますと公安系の公務員のなかでもちょっと仕事の系統が違うことから、公安系ではない分野に関心がある学生もターゲットにしたほうがいいのではないかという仮説を立てました。具体的には、海上保安官は国家公務員専門職という職種ですが、それと同じ国家公務員専門職である国税専門官や航空管制官などに採用実績のある大学などを中心に去年10月よりリクルート活動を行っております。リクルート活動を実施した大学からは、そもそも、海上保安庁の管制課程を知らない大学が非常に多く、管制課程についてご説明すると、学生への管制課程の周知等に非常に前向きに検討いただいている状況でございまして、この仮説については当たっているのではと思っております。ありがたいことに、これまで5つの大学で、大学主催の企業説明会などに参加できました。これを契機にもっとほかの大学でも企業説明会などが実施できるように頑張っていければと思っております。

また、最近の若者は、スマホを利用する機会が非常に多いことから、インターネットを使った募集活動にも力を入れております。具体的には、運用管制官の仕事ぶりなどを紹介する「海の管制官ポータルサイト」の開設や、当庁のツイッター等、SNSを利用しての情報発信などを行っています。また、最近では、学内のイントラネットで就職関連情報を入手する学生も多いということなので、当庁のポスターや冊子などを学内のイントラネットにも掲示していただくという形で、周知啓発に努めているところでございます。

そのような形で引き続き人材確保に努めていく次第でございしますが、委員の中には大学で教鞭をとられていて、学生の方接する機会の多い方もいらっしゃいますので、最近の学生の就職事情や、当庁のリクルート活動についてのご意見がございましたら、ぜひ御教示いただけますと幸いです。長くなりましたが、以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。二村委員のあとのほうの御意見、御要望等に関しては何かレスポンスはございますか。

【花野海上交通企画室長】 事務局から、船舶事故が2,000隻近く起きているということの見せ方についてというコメントをいただきましたところ、次期の第6次交通ビジョンの目標設定に向けましては、そういった国民の皆様への見せ方についても十分考慮して、

目標設定を考えていきたいと思います。御意見、非常に貴重なものをいただいたと考えております。どうもありがとうございます。

【野川部会長】 工藤委員、手が挙がっておられます。よろしくお願いします。

【工藤委員】 御説明、ありがとうございました。ただいまの件と同じところなんですが、かなり新卒のリクルートに力を入れられているということで、これ自身は非常によろしいかと思うんですけども、今もコメントがございましたように、大学側にいる人間から見ますと学生の進路というのが必ずしもかつてのように、公務員志向の学生であっても一度入所、入庁すると生涯勤めるという形ではなくなりつつあります。これは現実的な問題だと思います。民間企業もそれを見越して採用活動を行っております。

先ほど区分の問題が出ておりまして、これは非常に賛成なんですけど、同時に長期的に見ますと、今ずっと定員割れが起こっていることも考えますと、入口を広げて、入口で頑張って大学として採用し、そこから育成していくだけではなくて、ほかの分野では結構霞が関全体としても非常に成功を収めているのが経験者採用だと思います。先ほど事例として挙がっていた航空管制官もそのようなことを聞いておりますので、新卒の採用、あるいは学生のリクルートに合わせて、経験者採用や庁内での、例えば新たにこういったキャリアを目指す人の発掘とか研修、そちらも併せてぜひ強化していただきたいと思いますので、御検討のほど、よろしくお願いいたします。以上になります。

【野川部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 それでは、企画課長、お願いいたします。

【森高企画課長】 企画課長でございます。御指摘、ありがとうございます。まず、庁内のリクルート活動につきましては、当庁内において現在そういった取組を進めていこうと考えているところでございます。また、経験者採用につきましては、管制管の業務は無線従事者の資格が必要となりますが、そういった資格を持っている方を対象に経験者採用的な採用を実施しており、今後も、このような採用について強化していければと考えているところでございます。以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。それでは、中村委員、三浦委員の順でお願いいたします。

【中村委員】 質問なんですけど、23ページのアクションプラン、一番下のところですが、各種対策の実施ということで、大型船を対象にした施策ということで、推薦航路やA I S 普及というのは非常によく分かるんですが、洋上風力もさっき御説明がありました。この次世

代燃料船ということは具体的にバンカリングのことを指しているのか、その他、具体的に何かイメージがあれば教えていただければと思います。質問です。船長協会の中村でした。

【野川部会長】 お答えをよろしく願いいたします。

【花野海上交通企画室長】 事務局からお答えいたします。ここでの次世代燃料船はバンカリングの話でございます。海上保安庁として関わりある施策についてイメージしておりました。

【中村委員】 承知しました。

【野川部会長】 それでは、三浦委員、お願いいたします。

【三浦委員】 全漁連の三浦でございます。10ページ目の、ビジョン目標達成状況のところなのですが、これは2012年の2,400隻から2029年には1,200隻に半減するということで、そのときの隻数の比率によって目標値というのを決めているのだと推測します。そうした中で、11ページ目を見ていただきますと、漁船の目標値が483隻、遊漁船の目標値が49隻となっておりますが、そもそも船の登録隻数については、漁船が約11万隻、遊漁船が約1万6千隻と言われておりますので、約10倍の登録隻数の差があると考え、目標値はある程度妥当なものかと考えます。しかしながら、この間、漁船は大幅に減っている一方で、遊漁船はそこまで減ってはいないのかと思います。

また、プレジャーボートを見ていただければ分かるのですが、このような形で事故隻数が増えているということは、プレジャーボートについても登録隻数がどうなっているのかなど、分かる範囲内で母数というものを個別に見ていかないと、実態は把握できないのではないかと思います。確かにタンカーや貨物船、旅客船などは外国船もありますので正確な隻数は分からないところもあるかと思いますが、航行する回数など何か分かるような指標の中で見て、分析していかないと、絵に描いた餅になってしまうと思いますので、御検討のほどよろしくお願いいたします。以上です。

【野川部会長】 そうですね。母数の隻数が多ければそれだけ事故隻数も多くなるということになるでしょうから、この点について事務局いかがでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 事務局からお答えいたします。まずはプレジャーボートの母数というところで考えますと、今、例えば一番に思い当たるのが小型船舶検査機構に登録されている隻数ですけれども、実際プレジャーボートの稼働状況とどの程度因果関係があるのかというところは我々も疑問に思っておりまして、次の新たな目標の母数におきましては、全国8つの主要マリーナから出航している回数を統計したデータを入手できる見込み

が立ちましたので、それを母数にプレジャーボートの稼働状況を傾向としてつかみ、プレジャーボートの事故率というような形で統計学的に検討を結んだうえで、評価できないかと考えている次第でございます。

あと遊漁船のほうは恐らく、我々も認識しているところは、近年、隻数は横ばいぐらいな感じでしょうか、母数としては。漁船のほうは御指摘のとおり大きく減少してきているという傾向は、我々としてもつかんでいるところでございます。ひとまず、事務局からのコメントでございました。

【野川部会長】 ありがとうございます。アクシデントは、もちろん対策としては絶対数が問題なので、1隻もなければ最もいいわけですから、それが一番大切なアプローチではありますが、検討するプロセスの中では事故率ということも一つの非常に参考になる指標となると思いますので、御検討のほどよろしくお願いいたします。

事務局から、ほかの観点からのコメントとかございますでしょうか。よろしいでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 今のところ結構でございます。

【野川部会長】 ほかに御質問、御意見等。

茂木委員、お願いします。

【茂木委員】 舵社の茂木です。今、話されていたマリーナの出航回数を分母にされるという、比率の部分として出航回数を参考にするというのは非常に分かるんですけども、1点聞きたいのがミニボートのことはどう考えられているのかというところ、それが1点と、あと17ページにウォーターセーフティガイドへのアクセス数があったと思うんですけども、このアクセス数の分析はどのようにされているのかというのが、ただ来た数なのかアナリティクスなどを見ているのかという、その分析をどうされているのかというのと、あと1点、先ほど3ページのプレジャーボートの写真が問題になっていたと思うんですが、写真から見るにガイド船に見えるんですが、多分これだけの数を乗せてプレジャーボートということはちょっと考えられないと思うんですけども、そもそもの事故例があまりよくなかったのかと思っていますので、それは意見として、以上です。

【野川部会長】 御意見でしたが、これに対していかがでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 まず、ミニボートの関係でございますけれども、ミニボートの目標については23ページのところで期間目標外の船舶と当てましたけれども、これは必ずしもここに置くということではなくて、何か母数が分かれば当然それは上の特定船舶のほうに入れたいと思いますけれども、なかなかミニボートの実態については把握が難し

いと、今のところ考えております。

そのほか、安全対策課長、コメントをお願いできますでしょうか。

【大井安全対策課長】 ミニボートにつきましては非常に把握が困難というのが現状でございます。委員が御指摘のとおりです。こういった手法がいいのかも含めまして、御意見等を賜りながら検討してまいりたいと考えております。

【花野海上交通企画室長】 ありがとうございます。それでは、ウォーターセーフティガイドについても安全対策課のほうでお答えできますでしょうか。

【大井安全対策課長】 ウォーターセーフティガイドにつきましては、ウェブサイト上に御案内しているものでございます。当庁、海上保安庁のホームページでありますとか海の安全情報からサイトに入っていけるのですが、総数の把握につきましてはユーザー様からクリックしていただくと1回というようなカウントで、サイト全体のアクセスユーザーを把握をしている状況です。若干数ではありますが、閲覧者が増えている状況にございます。また、サイトにアンケートの場を設けており、このアンケートをもとに、ユーザー様からの御意見等々を参考にしているような状況でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

茂木委員、どうぞ。

【茂木委員】 アクセス数はトップページをクリックした回数だけということですか。滞在時間とか、どんなふうにとどの項目を見られているのかという細かい分析はされていないということでしょうか。

【大井安全対策課長】 現状としましてはクリックの回数だけでございまして、閲覧の時間でありますとかというのはまだ把握できていない状況でございます。

【茂木委員】 であれば、ぜひその辺りも分析していただいて、実際有効にきちんと機能しているのかも含めて見ていただきたいと思います。

【野川部会長】 御要望としてお伺いしました。

伊藤委員、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。12ページのところで、先ほど来、何度か御質問、コメントが出ておりますが、旅客船の事故隻数が増えているという点が私もかなり気になります。多方面のいろいろな原因があると御説明をいただきました。原因についてはおおよそ理解したのですが、これによって人命がどのぐらい損なわれているのかといったところが気になるところでございます。旅客を運送するといったような事業で

は、安全性となると事故の隻数、船舶が事故を起こすまでについて考えることも重要ですが、人命についても把握したいと考えまして、分かるようでしたら教えていただきたいというのが1点ございます。

それから、今の話と関連しますが、22ページの目標設定に関しまして、同じような考え方で、目標の設定の仕方についても事故隻数等で表現されているところが多いですが、事故が起きたら全てが終わりかという、必ずしもそうでなく、その後、当然、海上保安庁の皆様も救命活動などされておりますし、事後の対策にもかなり力を入れられている。つまり、事故によって最終的に被害が大きくならなければそれはそれできちんと活動されているとみなすべきかと理解しております。

ですので、例えば人命、あるいは環境への被害、そういった形で目標を設定されることで、より包括的に活動の内容を表すようなことができるのではないかと考えており、これはコメントとさせていただきます。それから、関連して質問ですが、目標のところでは小型船と大型船というふうに分けられていますが、旅客船はどちらに入るのかということ、最後に教えていただきたいと思います。よろしくお願いします。

【野川部会長】 御質問が2つと御意見ですね。事務局、お願いいたします。

【花野海上交通企画室長】 まず、事務局からお答えいたします。旅客船の死傷者を伴うような事故隻数でございますけれども、近年においては平成28年以降、知床遊覧船以外は死者を伴う事故は起きていないようでございます。それと目標のほうでございますけれども、大型船、小型船のどちらに旅客船を当てるかということですが、大きさを分けて19トン未満、それ以上というような分け方もありますし、生業／職業としてなされている船とレジャー活動で動いている船、こういう形で分けるというのも一つの手だと考えております。いずれにしても、もう少し、今御指摘いただいたところも踏まえまして、検討を進めさせていただきたいと思います。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問いかがでしょうか。ウェブで御参加の方、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ほかに特に御質問等なければ、以上をもちまして本日の審議を終了としたいと存じます。

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発言を踏まえつつ、第5次交通ビジョンを引き続き推進していただきたいというように考えます。

それでは、事務局にお返しいたします。

【花野海上交通企画室長】 野川部会長、どうもありがとうございました。

ここで、今回の船舶交通安全部会をもちまして、委員の任期満了により御退任される委員の方々を御紹介させていただきたいと思います。

まず、本日の部会において議事進行をいただきました、野川部会長でございます。一言、御挨拶いただけますでしょうか。

【野川部会長】 野川でございます。海事局関係の政策審議会等に関わって、気が付きますともう30年近くになりまして、私としてはこの船舶交通安全につきましてもなかなか貢献ができないままで来てしまっていて、大変遂次たるものがございます。私は年齢の自認は45歳なんですが、実は去年70歳になってしまっていて、事務局からも速やかにお引取りを願いたいと、こういうことでございますので、今日をもちましてこの場を終わらせていただきます。この部会が一層検討を深めまして、より安全な航行の実現に向けて機能を果たさせていただきたいというように存じます。どうも、今までありがとうございました。

【花野海上交通企画室長】 野川部会長、どうもありがとうございました。

次に、船舶交通安全部会発足時から委員を務められ、さらには平成28年から8年間、部会長をお務めいただきました、河野委員でございます。一言、御挨拶いただいてもよろしいでしょうか。

【河野委員】 河野でございます。ただいま御紹介いただきましたように随分長くお世話になり、その間たくさんの皆様方にいろいろ教えていただきまして、本当に感謝しております。最後の任期中に知床の事故が起き、そちらの検討委員会も委員をさせていただきました。船舶交通安全委員会の委員をさせていただいている間は台風の進路が妙に気にかかったりしまして、本当にいろいろ考えさせられました。また、洋上風力に関わる海域利用もこれからますます増える中で、海上交通の安全がより一層図られるように、皆様方の御尽力に感謝しつつ、かつ御活躍をお祈りしたいと思います。これまで大変お世話になりまして、ありがとうございました。

【花野海上交通企画室長】 河野委員、どうもありがとうございました。

そして本日はウェブ出席なされておられるところ、平成27年より10年にもわたって臨時委員を務めていただきました、藤田委員です。一言、御挨拶いただけますでしょうか。

【藤田委員】 藤田でございます。10年間、いろいろお世話になり、大変ありがとうございました。海上交通安全についていろいろな角度から施策を実施され、着々と成果を上げ

られていることを非常に喜ばしく思いました。今回で交通安全部会からは退きますが、海事局関係の様々なところで海上運送にはまだ関与させていただく機会もあると思いますので、この部会で得られました知見をいろいろ生かして活動が続けたいと思います。長い間、どうもありがとうございました。

【花野海上交通企画室長】 藤田委員、どうもありがとうございました。

これまで、当船舶交通安全部会に多大なる御尽力を賜りましたことを、心より感謝申し上げます。

それでは、閉会に当たりまして、交通部長の石塚より御挨拶を申し上げます。部長、よろしく願いいたします。

【石塚交通部長】 改めまして、交通部長の石塚でございます。委員の皆様におかれましては、御多忙のところ部会に御出席いただきまして、どうもありがとうございました。

御案内のとおり、令和5年度から計画期間が始まりました第5次交通ビジョンについては、自然災害の激甚化・頻発化や地球温暖化対策に係る次世代エネルギー燃料船への活用、洋上風力発電設備の設置、また自動運航船の進展、マリンレジャーの活発化・多様化、デジタル技術の開発など、様々な環境の変化を踏まえて、委員の皆さんの御意見を伺いながら、新たなニーズに対応した施策と目標が示されたところでございます。本日は、このフォローアップをする機会としていまして、進捗状況を振り返りまして様々な、また施策推進についても様々な御意見を賜りましたところ、改めて御礼を申し上げます。本ビジョンは策定から2年となりまして、大阪湾海上交通センターの体制強化や来島海峡西側海域の安全対策など、一定の進捗を見せていると思っております。

一方、昨今における若年人口の減少や社会的価値観の変化といった社会情勢の影響において、皆様の業界におかれても同じかと思えますけれども、私たち海上保安庁においても人材確保が非常に困難となっております。このたびは、特に運用管制官ということですが、人材確保について御意見を伺いましたので、早速、いろいろ活用させていただきたいと思っております。なお、経験者採用ということで意見をいただきましたけれども、当部企画課長も経験者採用でございますので、その必要性はよく分かっていると思いますので、積極的に活用していきたいと思っております。これに限らず人材確保、育成というのは極めて重要でございまして、海上保安庁でもそのための施策をまさに全庁的にやっているところでございます。

また、新たな長期目標の設定に係る考え方についても様々な御意見をいただいております。

す。サイトのアクセス分析ですとか、もうちょっと数ではなくて包括的にいろいろやったほうがいいのではないかというような御意見もいただきましたので、しっかりと本当に意味のある施策、特に先ほど申し上げたように今後人材確保も含めまして、海上交通の業界、産業のサステナビリティ、持続可能性が非常に問題になっている状況にあると思いますので、その課題の中で生かしていける目標設定というのをまたしっかりと考えていきたいと思っております。

その中でまず数値目標などの御意見をいただきました。この他、洋上風力発電の離隔距離、これについてはお答え申し上げたとおり今のところまさに個別的に対応するというところでございますけれども、何分、安全というのが一番大事なことだと思っておりますので、しっかり御意見も踏まえながらやっていきたいと思ひますし、いただいた御意見についてはしっかりと関係省庁にも伝えていきたいと思っております。

また、旅客船につきましては、先ほど事務局からも申し上げましたとおり、突然昨年増えているというような状況がある中で、先ほど申し上げたとおりいろいろな原因があつて、少なくともこれというのは見つかっていない状況だと理解しています。この状況が今年以降も続くのかというのはしっかりまた見極めていく必要もあると思ひますし、一方でその背景に先ほど申し上げたような、管理不足になるような、体制が脆弱になるような背景があるというのであれば、それを踏まえた見直しというのをしっかりやっていく必要があると思っております。

いずれにしても第5次をしっかりと見ていった上で、第6次につきましては状況変化をしっかりと踏まえながら、本当に関係者がやる気の出るような、現状の体制の中でしっかりと進められるような目標設定というものを改めて議論させていただければと思ひますので、引き続き、どうぞよろしくお願いいたします。

最後となりますが、野川部会長、河野委員、藤田委員におかれましては、委員任期満了に伴い御退任されるということになりまして、今まで貴重な御指導、御鞭撻をいただきましたことを改めて、心より御礼を申し上げます。ありがとうございました。以上をもちまして、閉会の挨拶とさせていただきます。

【花野海上交通企画室長】 どうもありがとうございました。

本日は長時間の御審議、誠にありがとうございました。引き続き第5次交通ビジョンを推進してまいりますので、今後とも御指導のほど、よろしくお願いいたします。

なお、本日の議事録につきましては、事務局で整理でき次第、委員の皆様へ御確認をいた

だいた上で、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、よろしくお願いいたします
します。

以上をもちまして、第２３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 —