

令和8年3月5日

【花野海上交通企画室長】 それでは、定刻に少し早いのですが、皆様おそろいになりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第24回船舶交通安全部会を開催させていただきたいと思っております。

委員の皆様におかれましては、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の花野と申します。どうぞよろしくお願いたします。

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ございますので、不都合等ございましたら、事前にお知らせしました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名中18名の皆様の御出席をいただき、交通政策審議会令第8条第3項に規定する定足数を満たしていることを御報告申し上げます。

また、この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。御了承のほど、よろしくお願いたします。

携帯電話等をお持ちの方におかれましては、マナーモードへの切替えなどについて御確認をお願いいたします。

それでは、続きまして、本船舶交通安全部会の新たな委員として御就任された方々を御紹介させていただきたいと思っております。

まず、部会長に御就任されました、東京女子大学現代教養学部教授の竹内委員です。一言、御挨拶をお願いできますでしょうか。

【竹内部会長】 今、御紹介頂戴いたしました東京女子大学、竹内でございます。よろしくお願いたします。

私の専門は交通経済学という分野で、経済学系でございますので、ちょうど横にいらっしゃる二村先生と大体似たような分野をやっております。その意味で申しますと、安全とか技術というのは専門外で、それほど得意ではないということもあつたのですが、これまで以前、船員部会等で船に関するお話、それから、あと、内航のほうの委員会等も参加させて

もらっておりますので、若干知識はありますし、それに加えて私の研究しているような分野、知見も加えて何か皆様のお役に立つことができればと思っております。今後ともどうかよろしくお願ひ申し上げます。

【花野海上交通企画室長】 ありがとうございます。

続きまして、委員名簿の五十音順に、臨時委員に御就任されました方々を御紹介させていただきます。まず、ウェブで御参加いただいております、早稲田大学法学学術院教授の石田委員です。一言お願ひできますでしょうか。

【石田委員】 石田でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【花野海上交通企画室長】 ありがとうございます。

続きまして、会場に御出席いただいております、一般社団法人日本船主協会副会長の加藤委員でございます。

【加藤委員】 日本船主協会、加藤でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【花野海上交通企画室長】 ありがとうございます。

続きまして、ウェブで御参加いただいております、横浜国立大学大学院教授の笹岡委員でございます。

【笹岡委員】 横浜国立大学、笹岡でございます。よろしくお願ひいたします。

【花野海上交通企画室長】 ありがとうございます。

続きまして、会場に御出席いただいております、日本水先人会連合会会長の高尾委員でございます。

【高尾委員】 日本水先人会連合会、高尾でございます。よろしくお願ひします。

【花野海上交通企画室長】 ありがとうございます。

同じく、東海大学海洋学部准教授の高嶋委員でございます。

【高嶋委員】 東海大学の高嶋です。よろしくお願ひいたします。

【花野海上交通企画室長】 ありがとうございます。

同じく、一般社団法人大日本水産会専務理事の高瀬委員でございます。

【高瀬委員】 大日本水産会、高瀬でございます。よろしくお願ひいたします。

【花野海上交通企画室長】 ありがとうございます。

同じく、公益財団法人大原記念労働科学研究所特別研究員の松田委員でございます。

【松田委員】 大原記念労働科学研究所の松田と申します。よろしくお願ひいたします。

【花野海上交通企画室長】 ありがとうございます。

時間の都合もございますので、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、お手元にお配りしております配席図及び委員名簿をもって代えさせていただきますと存じます。

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ます。まず、A4縦1枚の資料が3点、「議事次第」「配席図」「委員名簿」でございます。次に、A4横の資料が2点、資料1「第5次交通ビジョンの進捗状況等について(2025年度)」、それと、資料2「第5次交通ビジョン～新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組～推進アクションプラン(2026年度)」でございます。資料1は、最終が33ページの構成、資料2は最終が7ページの構成となっております。お配りしている資料に不備等ございましたら、お知らせいただけたらと思います。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が、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、共にマイクはオフとしていただきますよう、お願いいたします。質疑等で御発言される場合は、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いたします。発言を終了されましたら、マイクを再びオフに戻していただきますようお願いいたします。なお、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したいと存じます。

それでは、議事に入らせていただきます。報道関係者の皆様におかれましての撮影は、ここまでとさせていただきます。

以後の進行につきましては、竹内部会長にお願いしたく存じます。竹内部会長、よろしくようお願いいたします。

【竹内部会長】 竹内でございます。改めてよろしくようお願いいたします。本日、年度末で何かとお忙しいところ、御参加くださりましてどうもありがとうございます。

お手元にあります議事次第のとおりでございます。議事進行を私のほうで務めさせていただきます。よろしく御協力のほどお願い申し上げます。

本日、第5次交通ビジョンの推進状況等の審議ということでございます。最初に事務局か

ら議題の内容につきまして御説明をいただき、その後、意見交換、質疑応答等に進みたいと思います。では、御説明のほう、よろしくお願いいたします。

【事務局（坂本）】 事務局を務めさせていただきます、交通部企画課の坂本でございます。どうぞ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の内容のみを説明させていただき、資料2につきましては席上配付とさせていただきます。

それでは、資料1に沿って御説明させていただきます。初めに資料を1枚めくりまして、目次をお願いいたします。資料の構成としましては大きく4つに分けております。1つ目に2025年の海難の発生状況、2つ目にビジョン目標の達成状況、3つ目に主な施策の推進状況、そして4つ目に次期交通ビジョンの策定に向けてとしております。

次のページをお願いいたします。それでは、1つ目の海難の発生状況のうち、船舶事故の発生状況につきまして御説明いたします。

4ページをお願いいたします。まずは事故隻数の推移でございます。2025年の事故隻数は1,711隻ございました。昨年より127隻減少しております。船舶事故に伴う死者・行方不明者数は45人であり、こちらも減少となっております。いずれも直近5年間で最も少ない結果となりました。

5ページをお願いいたします。続きまして、用途別等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49%、約半数近くを占めており、次いで漁船、そして貨物船の順となっております。このような傾向はここ数年変わっておりません。事故種類別で見ますと、プレジャーボートの事故では機関故障が最も多く発生しており、また漁船の事故では衝突が最も多く発生をしております。資料の下段には、事故種別で最も多かったプレジャーボートの機関故障及び漁船の衝突事例を掲載しております。

6ページをお願いいたします。先ほどの5ページのプレジャーボート、漁船以外の船舶の用途別の事故種類を掲載しております。円グラフの真ん中の数字は、船種ごとの事故隻数を、括弧は昨年からの増減隻数を記載しております。事故種類別で見ますと、作業船以外は全て衝突が最も多く発生をしております。なお、衝突相手船としましては、事例で示してまいります、先月、三重県鳥羽市沖で発生した遊漁船と貨物船のような異なる船種同士の衝突よりも、統計上においては同じ船種同士の衝突が多い傾向が見られます。

7ページをお願いいたします。続きまして、人身事故の発生状況でございます。

8ページをお願いいたします。2025年の人身事故者数は2,223人であり、

2020年以降、人身事故者数は減少傾向にあります。死者・行方不明者数は848人でした。右の図、事故区分別で見ますと、海上保安庁が施策対象としておりますマリナーに伴う海浜事故者数にあつては、緑色で示す702人で、こちらも緩やかな減少傾向にあります。

9ページをお願いいたします。マリナーに伴う海浜事故の発生状況でございます。活動内容別としましては、遊泳中と釣り中の事故が多く、全体の61%を占めております。また、死者・行方不明者数においても、遊泳中と釣り中で151人と全体の74%を占めております。資料の下段には、活動内容別で最も多かった遊泳中と釣り中に発生しました死者・行方不明者を伴う事故事例を掲載しております。

10ページをお願いいたします。続きまして、2つ目の項目である第5次交通ビジョンで掲げております目標の達成状況でございます。

11ページをお願いいたします。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、ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止でございますが、目標値ゼロのところ、2025年は発生しておりませんので、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、第5次交通ビジョン期間中の5か年の年平均事故隻数を29隻以下とする目標のところ、2025年は25隻となり、目標を達成することができました。

続いて、船舶事故隻数の減少でございます。第3次交通ビジョンで掲げた2020年代中に半減させる目標達成に向けて、毎年、均等ペースで事故隻数を減少させた場合、2025年の目標として、事故隻数1,483隻以下のところ、結果は1,711隻ございました。長期目標を掲げた2013年以降、最も少ない事故隻数ではありますが、目標達成には至っておりません。

12ページをお願いいたします。続きまして、各船種別の目標達成状況でございます。貨物船、タンカーにつきましては、おおむね目標値の赤い線に沿って減少傾向にあります。旅客船につきましては、2024年に比べ減少はしておりますが、目標値より多い状況となっております。

13ページをお願いいたします。漁船につきましては、目標値よりも減少しております。プレジャーボートにつきましては、2024年に比べ減少はしておりますが、目標値よりも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。遊漁船につきましては2024年とほぼ変わらず横ばいの状況となっております。

ます。

14ページをお願いいたします。続きまして、3項目の主な施策の推進状況に関し、今年度、特に動きのありました11件の施策につきまして御説明をさせていただきます。

15ページをお願いいたします。ここから先の資料の構成としましては、上段に当該施策に関する答申内容を、その下に今年度の実施計画と実施事項を、続いて単年度ではございますが、ひとまずの評価を、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、海上交通センター等の諸対策でございます。これは全国に7か所あります海上交通センターの機器を計画的に更新することや、情報提供等を行っております運用管制官の技能の維持向上などを進めるものでございます。

2025年度の実施事項としては、備讃瀬戸海上交通センターの機器換装に向けた取組等を推進したほか、非常災害に備え関門港全体を一体的に監視・情報提供できる体制を構築するため、関門海峡海上交通センターに若松海上保安部港内交通管制室を統合する機能再編に向けた取組を行いました。本機能再編は今年10月から運用を開始する予定としており、機能再編によりまして事前通報窓口の一本化が図られますので、利用者の利便性の向上も見込まれます。

16ページをお願いいたします。続きまして、次世代燃料船への燃料供給に係る安全対策でございます。燃料供給に関する安全対策については、Ship to Ship方式によるLNG燃料の供給時の安全確保への取組となります。今年度におきましては、LNGバンカー船が定係地に停泊する場合の停泊基準（安全対策）について、右の図にありますとおり見直しを行っております。これまではLNGバンカー船の周囲30メートル以上の範囲に物理的障壁によって立入禁止区域及び火気使用制限区域を設定するように指導してまいりましたが、定係地を確保する上でこの設定が支障となるとの見直し要望があり、委員会を開催、安全性を低下させないことを前提に審議した結果、火気使用制限区域設定は要しないこと、また、立入禁止区域についても一般の人の出入りの状況や岸壁環境を考慮の上、必要と判断する範囲とし、方法も任意とすることで見直しました。また、アンモニアバンカー船についても停泊基準について委員会を開催し、停泊基準（安全対策）を策定しております。今後も次世代燃料船の技術開発に関する動向について情報収集を行うとともに、必要な航行安全対策に取り組んでまいります。

17ページをお願いいたします。続きまして、洋上風力発電設備の設置海域における安全対策でございます。洋上風力発電事業を行うに当たっては、適地の選定から海域の利用及び

関連する調整等の手続きが再エネ海域利用法で定められております。このため、海上保安庁では適地選定の調査から建設中及び運用開始以降における船舶交通の安全確保を図るための指導、助言を実施しております。今年度におきましては、促進区域2海域において事業者公募手続きが行われる予定であることから、関係省庁からの情報収集や必要な助言を実施したほか、有望区域に整理されました2海域において必要な船舶交通の航行安全対策が適切に策定されるよう、事業者等に対しまして必要な指導等を実施しております。また、GI基金による実証事業海域におきましても事業者等に必要な指導を実施しており、この助言等を行うことで地域事情に則した実効性のある航行安全対策に寄与しております。来年度につきましても、引き続き必要な船舶交通の航行安全対策が適切に策定されるよう、指導等を実施することとしております。

18ページをお願いいたします。潮岬沖に設定した推薦航路の状況でございます。潮岬沖の推薦航路はIMOで採択された後、2023年から運用を開始しており、今年度で3年目となります。今年度におきましては、遵守率が70.1%と昨年よりも3ポイント程度増加と上昇傾向を維持しており、管区・部署における指導・情報提供等の効果が見られます。来年度におきましても引き続き周知活動を継続していくとともに、航行ルール遵守の指導等に取り組んでまいります。

19ページをお願いいたします。続きまして、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においては、2021年に貨物船とタンカーによる衝突事故が、また、2023年には貨物船同士の衝突事故が続けて発生しました。このような現状を踏まえ、委員会を立ち上げ、必要な安全対策を検討、2024年度に安全対策として、右の図にありますとおり、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。経路指定により航路入航船舶の交差点と、航路出航の変更ポイントの重複の解消が図られ、四号灯浮標の廃止により南流時における航路入航前の早期左側航行が可能となっております。今年度におきましては、対策を講じて1年が経過しましたので、遵守率の調査と漁業者を含む海域利用者への意識調査を実施しました。遵守率といたしましては99.8%と高い水準を維持しており、経路指定後の航路入口での事故ゼロを継続しております。また、利用者からは、衝突のリスクが改善されたといった意見が多く、航行環境の改善がされているものと考えております。2026年度の実施計画としては、早期の情報提供を可能にするため、レーダー局の増設に向けた施設の整備等を実施することとしております。

20ページをお願いいたします。続きまして、プレジャーボートに関する安全対策でござ

います。プレジャーボートの事故種別では運航不能、機関故障が多く占めているところ、整備事業者等による定期的な点検整備と整備記録の管理について周知啓発活動を実施しております。今年度といたしましては、リーフレットによる周知啓発のほか、訪日外国人も増加していることから、外国人に対する海難防止指導として、在日各国大使館の協力を得て、ウォーターセーフティガイドリーフレットを12言語にわたり作成、外国人に対する周知啓発を実施しました。また、2024年度には過去3年間海難を起こしていない方を対象としたアンケート調査を行い、その結果とこれまでの海難調査で把握しております海難を起こした方の海難調査データを比較・分析しました。結果、機関等の定期点検の実施、かつ海難防止講習会といった研修会の受講は海難防止に効果が高いことを確認しました。来年度におきましても引き続き事故減少に向け、効率的・効果的な啓発活動を実施することとしております。

21ページをお願いいたします。続きまして、マリンレジャーに関する安全対策でございます。マリンレジャーに伴う海浜事故の活動内容別では、遊泳中、釣り中の事故が多く占めているところ、釣り事故防止に係る取組として、ウォーターセーフティガイドの『釣り編』を改修、内容を充実するとともに、日本釣用品工業会等関係団体と連携、政府広報動画を活用した啓発活動を実施しました。また、近年、外国人のマリンレジャーに伴う事故が増加傾向にあることから、ウォーターセーフティガイド『外国語リーフレット編』を作成、在日大使館や日本政府観光局と連携した情報発信を実施しました。ウォーターセーフティガイドへのアクセス者数は73万件と、前年比1.8倍増加となっております。また、釣り事故者数は減少傾向が続いております。来年度におきましても海難の発生状況などを踏まえ、効率的な啓発活動を行っていくこととしております。

22ページをお願いいたします。続きまして、灯台等の耐災害性の強化の推進でございます。海上保安庁としましては、海上交通の重要なインフラである灯台等の航路標識について、継続的に耐災害性の強化を推進しております。2025年度の実施事項としましては、国土強靱化計画に基づき順次整備を進めているところでありまして、灯台の構造体内部への海水浸入による腐食等を防止する海水浸入防止対策を30か所に、停電対策と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12か所に、灯浮標の流出等の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204か所に、大型灯台等の光源に高輝度LEDの導入等を推進する信頼性向上対策を66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105か所に実施してござい

す。そのうち海水浸入防止対策につきましては、今年度をもって予定箇所を完了しております。来年度につきましても引き続き各対策の完了目標に向け、計画的に実施することとしております。

23ページをお願いいたします。続きましてVDESによる新たな情報提供の検討でございます。VDESにつきましては次世代AISと称され、AISよりも通信速度が速く、通信容量の大きなデータの送受信を可能とするシステムでございます。今年度の動きといたしましては、5月のIMOにおきましてVDESを、現在搭載が義務づけられておりますAISとの選択制とするSOLAS条約の改正案が合意され、6月に承認、2028年1月改正見込みとなりました。また、国内での取組といたしまして、VDES陸上局の設置に向けて電波伝搬に係る基礎調査を今年度から開始しております。来年度も引き続きこの基礎調査を実施し、データの収集や電波の有効範囲の分析を行うこととしております。

24ページをお願いいたします。続きましてWEB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前に入航予定時刻等を通報することとなっており、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ございます。これによりまして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に導入するものです。2025年度は、関門、伊勢湾、大阪湾海上交通センター及び若松海上保安部港内交通管制室で試験運用を開始しております。また、これに併せて試験運用に係る評価を行うため、参加代理店延べ55社に対しましてアンケートを実施しました。結果、回答者のうち約9割がこのWEB通報を利用しており、他の通報手段に比べ通報処理時間が短縮できたとの回答が6割であったことを確認しております。本件は今年7月から正式運用を開始することとしており、参加代理店を増やし、利用率の向上を図るとともにシステムの安定運用と利便性の向上に向け、システム改修を検討してまいります。

25ページをお願いいたします。続きまして、航路標識の利活用、維持管理の充実化でございます。航路標識協力団体制度については令和3年の航路標識法の一部改正により、海上保安庁が管理する航路標識の維持管理の活動を自主的に実施している民間団体等を航路標識協力団体として指定しているものでございます。制度開始から今年度で5年目となり、令和7年度現在で62団体の方に協力をいただいております。今年度におきましては全国の協力団体を一堂に会し意見交換を行う連絡会議を初めて開催しております。また、灯台の利活用事業の一環として11月に、世界2例目となりますが、横須賀にあります観音埼灯台と

フランスのミリエ灯台の間で姉妹灯台提携に関する協力覚書に署名をいたしました。今後は、提携した灯台の歴史に関する資料の相互展示や相互訪問等を行う予定としております。

26ページをお願いいたします。続きまして、4項目の次期交通ビジョンの策定に向けて、(1) 新目標設定に向けた検討状況、(2) 検討スタンスの2点につきまして御説明いたします。

27ページをお願いいたします。第5次交通ビジョンで掲げております船舶事故隻数の減少目標につきまして、過去の船舶交通安全部会におきましても委員の皆様方から、長期目標達成への困難性と施策効果を確認するため、別の目標設定を検討することに関しまして御意見をいただいたところでございます。そこで、5次交通ビジョンも3年目となりますので、中間評価と達成可能性を見てみますと、5次交通ビジョン期間中のここ3年間において、船舶事故隻数は9.1%減少と減少傾向にあるものの、目標達成には残り2年間で22%減少と、目標達成は難しい状況となっております。昨年第23回船舶交通安全部会におきまして新たな目標設定の検討として、長期目標の設定の必要性の検討、船種や施策などの違いに応じた期間目標の設定として船舶の規模で目標を設定する等、議論をいただきました。その中で委員の方から、船舶を規模で分けることへの賛成や、実態把握には母数を見ていく必要がある旨の御意見をいただいたところでございます。これらを踏まえまして、新目標設定に当たっては、まずは期間目標として第12次交通安全基本計画等の政府目標及び事故発生状況を勘案の上、全船舶を対象とした事故減少に係る目標を検討すること、また、船種ごとの母数や社会情勢を勘案の上、施策及び目標等を設定していくことを考えております。

28ページをお願いいたします。ここからは新目標策定に当たり新たに策定予定の政府目標及び母数に関する調査の内容を御説明いたします。はじめに、今年度新たに策定が予定されております第12次交通安全基本計画における事故隻数減少に係る目標と交通ビジョンとの関係性でございます。事故隻数減少に係る目標ですが、第3次交通ビジョンで長期目標として現在の半減させる目標を打ち出し、第10次の交通安全基本計画から現在の第11次まで、この交通ビジョンの半減目標を踏襲する形で事故隻数の減少を目標としておりましたが、減少推移を勘案し、第12次からこれまでの長期目標を引き継ぐことなく、新たに2025年の事故隻数と比較して約1割削減を目標として設定される見通しとなっております。

29ページをお願いいたします。続きまして、母数の検討といたしまして、船種ごとに目標指数となり得そうな母数と事故隻数との相関関係を整理したものでございます。目標指

数となり得そうな母数としては、各船種別に公表されております統計データや関係団体から収集したデータを調査した上で、船種ごとの事故統計との相関関係をまとめております。結果は表の右側に色分けをしております、水色、緑色に色分けしたものが相関関係の高いデータを示しております。

30ページをお願いいたします。先ほどお示ししました相関関係の高い母数を活用して、船種ごとに事故比率と散布図をまとめた資料となります。貨物船、タンカー、旅客船にありましては、2次、3次、4次でそれぞれ比率の平均値は減少しており、母数を加味しても減少傾向にあることを確認しました。モーターボート等につきましては、第5次期間においては、第4次ビジョン期間中の平均値よりも低いレベルにあることが確認できましたが、データ数が少ないこともあり、傾向まではつかめていない状況でございます。

31ページをお願いいたします。次に漁船における事故比率と散布図でございます。前のページのタンカー等と同様に、2次、3次、4次とビジョンを進めるごとに事故比率の平均値は減少しており、散布図においてもその傾向は見られることを確認しました。事故隻数の分析に母数を加味することにより、傾向等の状況把握が可能なことは確認できましたので、今後は母数が使えるものにあつては傾向分析、評価にこの母数を加味したデータを活用していくことを考えております。

32ページをお願いいたします。最後になりますが、次期交通ビジョンの策定に向けた検討スタンスをまとめた資料となっております。次期ビジョンを見据えた審議につきましては次年度以降を予定しているところですが、次期ビジョンの策定に向けた検討スタンスといたしまして、まずは現在の第5次交通ビジョンで推進しておりますアクションプランをフォローアップの上、海難の現況及び社会動向・ニーズを踏まえ施策の設定等を行うことを考えております。例示となりますが、現ビジョン策定2023年以降の社会動向・ニーズとして6項目をリストアップしてみました。併せてそれを踏まえた施策の構想として5項目を挙げております。

33ページをお願いいたします。こちらは前のページでお示ししました社会動向・ニーズと施策構想を個々に例示したものとなります。

以上で資料の説明を終了させていただきます。

【竹内部会長】 御説明ありがとうございました。この第5次の交通ビジョンの進捗状況等に関しまして、皆様からまた御質問、御意見を頂戴したいところでございますけど、まずその前に、初めに茂木委員のほうからプレジャーボートの安全対策に関するコメントが

あると伺っておりますので、まずそちらのほうを先にしたいと思います。では、茂木委員、お願いいたします。

【茂木委員】 船社の茂木と申します。どうぞよろしくをお願いいたします。私、『ボート倶楽部』という月刊専門誌をつくっております。そこで、一マスコミとしても日々、ボートオーナーさんに情報をどう届けるかというのを非常に苦慮しております、その観点からも含めて少しお話しさせていただければと思います。

まず、資料が出ているかと思うのですが、プレジャーボートと一口に言っても様々な種類があります。それこそ船検、免許も不要な2馬力の小さなボートから、本当に大きな、60フィートとかもあるようなたくさんのいろいろなボートがございます。特に免許、船検不要となるとどこも通じませんので、ユーザーを追うのは不可能だと思っていいと思います。なので、(プレジャーボートの)母体がどうしても把握しにくいというのは非常に多くあると思います。マリーナスタッフがいるところであれば、先ほども資料にありました主要マリーナの出港数っていうのも調べられるかと思うのですが、管理人のいない、例えば漁港であったりフィッシャリーナであったりっていうようなところでは出港数っていうのもどこまで把握できるのかということでは、母体を確認するという部分も非常に難しいのかなというふうに思っています。

また、所有者のほとんどの目的は釣りです。8割、9割が釣りだと思っていいと思います。クルージング、海水浴ですとか、ウェイクボード、ウェイクサーフィンといったトーイングと呼ばれるスポーツ等々もされる方もいらっしゃいますが、8割、9割が釣りであるというのがほとんどのオーナーさんが言っているところですね。

基本的には安全意識の高い方っていうのは、放っておいても情報を収集しようとしてし、我々が作っている専門誌などを読んでいる人は事故を起こさないと言われるほど、安全意識の高い方っていうのは自ら情報を得にいろいろ行きますので、そこに関しては、あまり事故率が高くないのかなというふうに感じています。問題はその安全意識のとても低い方々がどうしてもいらっしゃる、残念ながらいらっしゃるっていうことで、現場に行くと、自分のボートが何人乗りで船検を取っているのか、いつまで船検の有効期限があるのかっていうのも御存じない方も中にはいらっしゃいます。という状況で、非常に安全意識の低い人たちにどうやって情報を届けたらいいのかというのは非常に難しいところだと思っています。

2つ、私のほうで、ないなりに考えてみたのが、まず一つは動画ですね。動画のコンテン

ツというのは、割と今、皆さん流していても目に入ってくる情報が多いのかなというふうに思っていますので、内容としては、皆さん御存じか分からないですが、「敦賀の海保日誌」っていうのがあると思うのでけれども、あれ、始まった当初から業界では、非常に分かりやすく安全に対する意識もかみ砕いてきちんと伝わっていていいよねっていうような話があったのですけれども、そういった内容を例えば動画にしてみるとか、動画にして垂れ流すことで目にとまることも、もしかしたらあるのかなというふうにちょっと思ってみました。

あともう1点は、ウォーターセーフティガイドに関しての活用がだいぶ以前よりは進んでいるとは思いますが、やはりこちらの活用がまだちょっときちんできていないのかなというふうには思いますので、例えばアナリティクスをもう少し分析してみるとか、例えばPV数がどこに固まっているのかっていうので、どこまでそれを分析したら何が見えてくるのかっていうのは私もちょっと分からないのですが、ただ、みんなページを持っている方々っていうのは、そういうアナリティクスをかなり分析されて、どうしたら皆さんに届くのかっていうのをかなり考えていますので、こちらもしょかしらやってみたら見えてくることがあるのかもしれないと思いました。以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございました。

では、ほかの委員の皆様から御質問や御意見等ございましたら頂戴いたしたいと思しますので、どなたからでも結構でございますから、挙手にて、発声にてお知らせいただきたいと思しますし、またオンラインの方々も手挙げ機能をお使いになってお知らせください。いかがでございましょうか。それでは、齋藤委員のほうから先にお願ひできますか。

【齋藤委員】 御説明ありがとうございました。最初の4ページから7ページにかけての事故発生状況というところで、母数の補足説明もいただきましたが、これは前回に各委員のほうから指摘があったと思します。これは統計的にも精度を高める視点、そして、施策の結果を評価としていいものかどうかという視点で、この減少が果たして全船舶数、また、8ページのほうでは事故者数の推移とありますので、全体の船員数がどうなっているのかという母数ですね、そこがやはり定義づけされて、はっきり示されなければ、この数字が果たしてこの施策の結果と言っているのかどうかということになりますので、このあたり最後で、29ページで目標指数となり得そうな母数と海難統計との相関性というところで御説明いただいたところですが、非常に難しい統計だと思します。管轄のセクションが国土交通省、それから一番下、水産庁まで全部ばらばらで、そしてその内容も、その基準がそれぞれ違うというところで、これを統一してこの統計を取るというのは非常に難しいと感じました。

しかし、一定の基準をもって母数を定めなければ、このビジョンの数値、目標の掲げるところについても、何を議論しているのか分からなくなりますので、そこは方向性を確認したいと思います。

そしてあとは、もう少しお聞きしたいことがありまして、プレジャーボートの件です。プレジャーボートの入出港地域と事故発生地域ということについては相関関係が見られるのかどうかというのが1点です。

それと、マリーナの登録船と、マリーナの非登録のプレジャーボートもあると思います。それをどの程度把握されているのかというところ。そしてまた、事故の発生隻数、これのマリーナ登録船、それと非登録のプレジャーボートの関係というのは結果どうだったのかというところを把握されていたら教えていただければと思います。以上です。

【竹内部長】 ありがとうございます。コメント並びに御質問等、いかがでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 それでは、まず事務局のほうから母数データの今後の利用方法の検討についてお答えさせていただきたいと思います。

このたび、ひとまずながら、29ページで説明させていただいたような形で、母数データと海難統計の相関係数を比較し、どのような使い方ができるか、どこまでできるかというところを考えてみました。やってみた感覚としては、事故統計のデータを事故種類や原因別などで抽出してみますと、母数データとの相関係数が非常に高く出たところもございましたので、そういったところは今後、例えば施策効果の分析などには使えるのかなと捉えております。

一方で、当庁で所有していない母数のデータについては、我々の海難統計と集計区分が一致しない部分がございますので、そういったところはもう少し工夫して、どのような使い方ができるか引き続き検討していきたいと考えております。御指摘どうもありがとうございます。

それとマリーナ・非マリーナといった出港地の件については、当庁側、コメントできる方おられるでしょうか。安全対策課長、お願いいたします。

【大井安全対策課長】 安全対策課長の井でございまして。どうぞよろしくお願いたします。

御質問のプレジャーボートの、いわゆる係留場所につきましては、事故を起こした船舶につきましては、海上保安庁が行う海難調査により、マリーナの港名等と係留場所は把握してございます。

ちなみに、昨年、令和7年におけるプレジャーボートの係留場所別の事故発生隻数につきましては、マリーナなどで389隻の船舶が事故をしているという状況でございまして、マリーナ等以外が323隻の事故隻数を確認しております。また、調査している中でも不明というものがございまして、そのものが121隻でございます。我々が把握している中で、マリーナなど、それ以外のものというのは、今、御説明したとおりとなります。この回答でよろしいでしょうか。

【齋藤委員】 今のマリーナ389隻、以外は323隻、それは場所のことですか。それとも、私がお聞きしているのは登録船と非登録船。川にとめているような非登録船があると思うのですが、その実数を把握されてますでしょうかという質問なのですが。

【大井安全対策課長】 失礼いたしました。その実数というのは、まさに母数になると思うのですが、把握はできています。あくまでも事故を起こした船舶の内訳として、係留場所を把握している状況です。

【齋藤委員】 係留場所。登録船か非登録船かっていうのはどうでしょうか。マリーナ登録船か否か。

【大井安全対策課長】 我々が調査の中で、統計的にはマリーナなどという括りで把握しているのですが、その中には、いわゆるポートパークでありますとか、ヨットハーバーを定係地としていると。ですので、これ、イコール登録船かという、正確になるかはそこまで調査には至ってない状況であります。

【齋藤委員】 分かりました。

【竹内部長】 よろしいですか。ありがとうございます。

では、続いて中村委員、お願いします。

【中村委員】 日本船長協会の中村でございます。11ページにビジョン目標ということで、ふくそう海域における大規模な船舶事故防止、それから乗揚げ事故の減少ということで、目標達成されているという形ではありますが、我々、日本船長協会としては、ぜひこのビジョン目標を継続していただきたいというふうに考えております。それが意見ですけれども、あえてこういうことを申し上げるのは、場所によっては潜在的なリスクというのが高い海域があるというふうに考えている部分というのがございます。

少し具体的にお話しさせていただきますと、東京湾の入口のところに、日本船長協会は40年ほど前から自主的に分離通航方式というのを採用しておりまして、東京湾に入る船と出ていく船を分けるように分離通航帯というのを設定しておりました。紙海図に書いて、

そして日本人が多かった頃はそれが守られておりました。しかし、ここ最近、紙海図がなくなったのです。電子海図になって、車でいうカーナビのようになって、そうなりますと、かつて我々日本船長協会が設定していた自主分離通航方式が電子海図には全く表示されないのと、それを熟知していた日本人は、今、この大手船社で運行している船の3%にも満たないのが日本人船長です。外国人が98%ほどです。という状態で、認知されなくて、現在はそのような分離的な北航船と南航船を分けるのが事実上できていないという状況になっています。もう目標は達成されているのでそれは非常に結構なことなのですが、これを継続していただきたいというのはそういう意味で潜在的なリスクがある部分があると。

じゃあどうすれば電子海図に表示されるかということ、実はIMOの推薦航路にするのが唯一の方法だということ、ただ、IMOの推薦航路にするには非常に費用も手間もかかる話だということは十分承知しております。昨年、我々の日本船長協会内でこの検討委員会というのを設けまして、これはやはり継続して海上保安庁等をお願いして、IMOの推薦航路とすべきですという一応、合意を得ました。ただ、どのぐらい本当に潜在的危険が高いのかということ、これを少し明確にしないと、なかなか要望書も出せないという考え方の下に、今ここにいらっしゃる伊藤委員の海上技術安全研究所と共同研究という形で、どの程度この南北流を分けると安全性が増すのか、いわゆる潜在的な危険が減るのかということの検討を行っております。我々としては、そういう検討結果を踏まえて、IMOの推薦航路となるべくお願いをするということで、関係団体、我々だけではなくて船主協会とか内航総連と一緒に要望書を出すことを検討しております。

そういう背景がありますので、ぜひこのビジョン目標、達成はされているのですけれども、継続案件というふうにしていただけたらなというふうを考えております。要望と意見でございました。

【竹内部会長】 ありがとうございます。今の御意見につきまして事務局のほうはいかがでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 それでは、航行指導室長よりお願いいたします。

【菊本航行指導室長】 航行指導室長の菊本と申します。御意見ありがとうございます。

推薦航路の件につきましては、御承知のとおり、現状、伊豆大島の西方沖と潮岬沖の2か所に設定されております。推薦航路化につきましては、いわゆる海難減少効果がどの程度あるのかということと、ルートを設定しますので現状の船舶交通の効率性がどの程度低下するのかと、そういったものも様々慎重に検討しながら進めていきたいというふうを考えて

おります。

東京湾の今おっしゃっていただいた海域の状況についても承知はしているところでございますので、今後もお話を伺いながら、実現可能性について検討していきたいというふうに思っておりますので、御理解のほどよろしくお願いいたします。

【中村委員】 ありがとうございます。

【竹内部会長】 ありがとうございます。

続いてはいかがでございましょうか。加藤委員、お願いします。

【加藤委員】 日本船主協会、加藤でございます。主に大型船の視点で3つほどコメントをさせていただきたいと思えます。1つ目は、今の中村委員からの御指摘にもちょっと関係してくるのですが、御説明をいただいた3番目の主な施策の推進状況というところにあります洋上風力、資料のページでいきますと17ページに洋上風力関係のことをいっぱい御説明いただいたのですが、洋上風力、要は風車がいっぱい建っているところの付近を通る大型船に対していろんなルールを定めていただけないかというお願いでございます。例えば、風車1本だけ建っている場合もあるかもしれませんが、10本、20本というのが固まって建っている。それが、固まりが幾つかある、もしくは、沿岸との間、ちょっと離れたところにそういう風車がいっぱい建っていて、沿岸との間を船が航行するというようなケースが出てこようかと思えます。そのときに、大型船が走るところをどのようなふうに指定をするのか。小型船とぶつからないようにするために。

小型船はときには風車と風車の間を通ってくる場合もありますので、大型船はそこを通れないので、例えば沿岸と風車がいっぱい建っているところの間を通る。限られたところを、決まった方向にしか走れない。そこに風車の間からもし小型船が出てきたとしたら、要は飛び出し、路地から飛び出してくる。車を運転していて路地から子供が飛び出してくるというような、そんなふうにもなりまして、それを何とかできないかというので、1つアイデアとしては、海上衝突予防法に定める狭い水道というものがありますので、そういうところに指定ができないものか。

それと、もしくは今、中村委員からも御指摘のあったような分離通航帯のようなものに指定ができないのかというようなことがございます。それを御検討いただけないかというのと、あとは風車に関しましてはもう一つ、風車を建てる業者さんというか、事業者さんと言えいいんでしょうか、に対して、風車に、レーダーで見たときなんか重なって映らないような施工をしていただきたいと。船からは肉眼で見ると、風車の影に入ってしまうと小型

船が見えなくなるのですね。ですけど、レーダーにうまく映るような形で、ちょっと変な例えをしますが、レーダーにうまく映れば、何十本かある風車がBCGのはんこ注射みたいに映るのですが、そうしたら、その間にちっちゃい船がいたらレーダーでとらえられるものですから、もし飛び出してきたとしても注意が図れるというようになっております。ヨーロッパのノースシー辺りはそんなふうに映りますので、日本でもこれから、もうそうなっているところもあると思うのですが、これから建てる場所はそのように事業者に御指導いただければということでございます。風車に関しての話が1つです。

2つ目が、いろんな策にもまたがるのですが、ぜひともAISの設置をもっと小さな船にも普及させていただけないかというものです。大きな船から見ますと、漁船とか小さな船は波間に入ってよく見えない場合があります。レーダーにも、波がちょっと高いとその陰に入ってしっかり映らないという場合も出てきますので、そのときにAISを搭載していただければ、非常に識別が簡単になると。それと、行き先が、右へ行くのか左に行くのかが分かりやすくなると。大型船に最初AISを設置されたとき、非常に分かりやすくなりました。船名が分かって、相手船を呼び出して、どっちに行くのかと。こっちは右に行くからあなたは右に受けてくださいねっていうような会話がすぐできるようになった経験もございます。ですので、小型船にもAISの普及を進めていただきたいというのが2つ目でございます。

最後、3つ目、来島海峡のお話がありました。資料では19ページに記載をしていただいているものです。バーチャルAISを設置していただいているというので、私どもの船主協会の会員からも、交通流がより円滑になって安全航行に寄与しているとコメントが寄せられております。ありがとうございます。そういうのをぜひこれからもいろんなところで広めていただきたいと思います。これも十分にもっと活用するためには、いろんな船にAISを搭載してればもっとより有効に活用できようかと思っておりますので、よろしく御検討をお願いいたします。以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。では、3点ございましたけれども、いかがでございますでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 では、1点目、洋上風力について、航行指導室長、お願いいたします。

【菊本航行指導室長】 航行指導室長の菊本でございます。御質問ありがとうございます。まず、洋上風力関連のお話をいただきましたけれども、事務局から御説明のとおり、ポイン

トポイントで指導、助言等をさせていただいております。ちょっと細かい話になりますが、この資料の右の図で準備区域、有望区域、促進区域というものが書かれております。ざっくりとご説明をしますと、準備区域というのは、この海域に洋上風力が建てられるかどうかということを、例えば、漁業の実態ですとか、船舶の交通流ですとか、そういった基礎調査がまずはなされる区域ということになります。その次に有望区域に格上げされるということになるのですが、この有望区域というのは、ある意味、具体的に皆さんで話を進めていきましょうということで協議体が設置をされ、検討が進められていく。最後の促進区域、これにつきましては、再エネ海域利用法に基づく要件を全て満たして、ここで建てられるということになり、そして事業者の公募が始まり、事業者が決まり、そこでまた建設中あるいは施工後の安全対策を決めていくという流れになっております。

そういった意味では我々も、この準備区域の段階から促進区域、そして実際に事業の着手に至るまで、要所要所で航行安全について、様々、団体の皆様の御意見も聞きながら適切な航行安全対策が策定されるように努めているところでございます。風車が、例えば何基建てられるか、どういった大きさのエリアにどんな形で建てられるか、海域によって様々でございますので、なかなか統一的なルールっていうのは難しいのかもしれませんが、今お話ししたとおり、要所要所で助言、指導させていただいているところでございます。

【花野海上交通企画室長】 続けて2点目ですけれども、AIS搭載に係るコメントを事務局のほうからまずお答えさせていただきたいと思っております。AIS搭載に係る規則を所管している国土交通省海事局に確認してみました。そうしたところ、知床遊覧船事故を踏まえまして、海難発生時に位置情報を発信する目的でございますけれども、令和6年4月以降、これまでにAIS搭載義務がなかった沿岸区域を航行区域とする旅客船にもAISまたは緊急信号にAISが追加された新型イパープの搭載義務化がなされました。また、本年10月からも、同じく沿岸区域を航行区域とする遊魚船にも同様な搭載が新たに義務化されるよう準備が進められている状況ということでございます。加えて、海難防止に係る関係省庁が連携してAISの普及促進を図っているところでございますので、徐々にではございますが、これまでのAIS搭載船以外にも、AISを搭載する船舶が拡大する状況と承知しております。

ほか、当庁側、何かコメントございますか。よろしいでしょうか。

それと3点目、来島海峡航路西側海域のお話については高評価をいただいたものと存じます。どうもありがとうございます。

【竹内部会長】 よろしいでしょうか。

【加藤委員】 はい。ありがとうございました。

【竹内部会長】 それから、オンラインで御参加されている田淵委員より手が挙がっております。田淵委員、お願いいたします。

【田淵委員】 内航総連から来ております田淵でございます。先ほど、日本船主協会の加藤委員から言われてように、我々も今後、小型船でA I Sつけていない内航船につきましても、今後はちょっと義務化っていうより、ちょっとつけていこうやないかという動きをしっかりと出ておりますので、そのときに将来、自動化に向けてやっぱりA I Sがないと何も進まないのかなということで、国土交通省にも今後働きかけていこうと思っておりますのでよろしく申し上げます。

それと、今回、私がちょっと御礼というか、お話ししたいのは16ページの3-(2)で次世代燃料船への燃料供給に対する安全対策のところです。このたびはLNG、アンモニアバンカー船、メタノールバンカー船の定係地における規制緩和に対しましていろいろ御協力いただきまして感謝申し上げる次第でございます。

一方、I G Cコード、I B Cコード等の同一規制で建造されているガスタンカー、ケミカルタンカーにおいては、積載、積み荷によってさらなる検討が必要というふうに理解しておりますので、これらの船舶の一般岸壁への停泊基準の緩和については、既に海上保安庁様で検討の要望をさせていただいております。ガスタンカー、ケミカルタンカーに乗船する船員の労働改善にもこれらはやっぱり大きく寄与するというふうに思っておりますので、引き続き御相談させていただきたいというふうに思っておりますので、この場を借りてちょっと御発言させていただきました。よろしく申し上げます。以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。この件につきましていかがでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 航行指導室長、お願いいたします。

【菊本航行指導室長】 航行指導室長の菊本です。御発言ありがとうございます。御承知のとおり、まさに今年度、カーボンニュートラルの実現に向けまして、LNGバンカー船あるいはアンモニアバンカー船について、一般岸壁に停泊するニーズを踏まえて停泊基準の緩和を検討してきたところでございます。

一方で、お話もありました内航のL P G船やL N G船につきましても、同種のタンクを積んでいるということもあり、また、船員の方が乗船期間中に上陸して休日を取る、いわゆる仮バースの要望というのも十分承知をしております。今年度の委員会においても、委員の皆様

様から御意見をいただきましたし、パブリックコメントでもお話をいただいたところがございますので、そういった声をしっかりと聞きながら、今後、適切に対応してまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【竹内部会長】 よろしゅうございますでしょうか。

【田淵委員】 はい。よろしく願いいたします。

【竹内部会長】 ありがとうございます。

では、そのほかいかがですか。齋藤委員、お願いいたします。

【齋藤委員】 齋藤です。19ページの来島海峡の件でございます。これにつきましては、2023年に発生した海難事故を踏まえて、このバーチャルブイの設置による施策により、遵守率が99.8%で、今、事故がゼロだということで、有効な施策だったということと
思っております、感謝を申し上げたいと思います。

そこで、引き続き、この来島海峡については世界でも有数の難しい航路だということで、常に船舶に対する注意喚起が必要だと思えます。特に外国船に対する注意喚起を、しっかりやっていただきたいと思えますが、注意喚起ってというのはどのようになされているのかということをお聞きしたいと思えます。併せて外国船に対する注意喚起についても御説明いただければと思えます。

【竹内部会長】 では、今の件はお願いできますでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 交通管理室長、お願いいたします。

【山本交通管理室長】 交通管理室長の山本と申します。外国船に対する注意喚起でございますが、海上交通センターにおいて、その都度、船舶に対して、潮によって通る航路が変わりますことから、あらかじめ余裕を持ったタイミングで通る航路などを情報提供させていただきます、船舶交通の安全を図っております。私のほうからは以上になります。

【齋藤委員】 ありがとうございます。外国の船舶を含めてという理解でよろしいでしょうか。

【山本交通管理室長】 はい、そのとおりです。

【齋藤委員】 引き続きよろしく願いしたいと思えます。再び尊い人命が奪われることのないように、来島海峡を含めてふくそう海域、そしてこの海峡航路における安全な運航が可能となりますよう、安全対策を徹底して講じていただければと思えますのでよろしく願いいたします。以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。続いていかがでしょうか。お願いします。

【高瀬委員】 大日本水産会、高瀬です。資料6ページの衝突についての資料ですけれども、同種の船の率が高いというような御説明だったかと思うのですけれども、漁船について非常に多いので、ずっと見てみますと、漁船とプレジャーボートの衝突、あるいは漁船同士の衝突、それからプレジャーボート同士の衝突というのが多いということだと思っております。漁場ってというのは非常に限定されますので、そこに船が集中して事故が多くなっているのかというふうに想像をしているところです。プレジャーボートも先ほどの御説明でほぼ釣りということでしたので、釣り場とか漁場とかに船が集中しているということなのかというふうに考えております。

31ページが一番分かりやすいと思うのですけれども、漁船の事故、減ってはいるけれども、引き続き、率としては非常に高いということで、非常に漁業者も危機感を持っているところでして、これ何としても減らしていかなければいけないと考えているところです。

加藤委員のほうからAISの普及をとというお話がありまして、それも全く同感であります。特に小さな漁船になりますと、漁場を知られたくないというような意識があって、なかなかAISの普及も進んでいないということも承知はしておりますけれども、人命には代えられませんので、これは国土交通省さんだけではなくて、漁業を所管している水産庁さんにも協力を得ながら安全対策を進めていかなければいけないというふうに考えております。以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。高瀬委員からの御意見ですが、いかがでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 当庁側、いかがでしょうか。安全対策課長、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す。委員、御質問ありがとうございます。御意見ということで賜りましたが、漁船等々の小型船舶を含めまして、安全対策につきましては、関係する海事局や水産庁と連携しまして安全啓発活動を進めております。毎年7月には官民で連携いたしまして、海の事故ゼロキャンペーン、これは毎年行っているのですが、こういった機会を有効に活用いたしまして、特に衝突事故等につきましては見張りの不十分というところが原因の主なところになっておりますので、常時適切な見張りの徹底でありますとか、安全な速力での航行を促すというようなことを、また地域の特性に合わせて海難防止活動というのに取り組んでおりますし、また今後も取り組んでまいりたいと考えております。

【竹内部会長】 よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

ほかにかがででしょうか。二村委員、お願いします。

【二村委員】 どなたもいらっしゃらないようなので、東京女子大学、二村でございます。先ほどから洋上風力の周辺の航行のルール化をというようなお話がありましたが、どうも原課からの御説明によると難しいということらしいと。ただし、洋上風力は最近、浮体式ですとか、ちなみに浮体式は動きます。また、大型化をこれから進めていく予定であるという話も聞いておりますので、引き続き特別な注視をしていただくことが必要なのではないかなというふうに思います。厳密なルール化じゃなくても、何か、スローガンをつくるじゃないですけども、このように航行しましょうねというような呼びかけぐらいはあっていいかなというふうに思います。それが1点目です。

それから、次期の12次の交通安全基本計画目標として、25年比1割削減を目指すということで、今までの半減という数字があまりにアバウトだったか、という気がします。半減とか倍増ってよく言われるところではありますけれども、分析の結果1割削減というような、そのようなお話であったかというふうに思います。念のため、これまでの目標と、この25年の目標を比較して、1割削減という新たな数値目標が、どのような位置関係にあるかっていうのをおおよそ教えていただきたい。

また、29ページに相関係数を取られていて、要は、プロの皆さんの事故数はおおよそ想定できる。絶対に事故を起こさないつもりでも、どうしても起きるものなので、そういう中で、大体この程度だろうという数字がこの相関係数に出てきているのだと思います。このような分析において船種別に数字を出すのかどうかに関してもちょっと教えていただけるとありがたいです。以上です。

【竹内部会長】 御質問等ございました。いかがでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 洋上風力のところを航行指導室長、お願いいたします。

【菊本航行指導室長】 航行指導室長の菊本です。ありがとうございます。先ほどは少し言葉足らずの部分もあって申し訳なかったのですが、各海域で個別に様々な事情がある中で、なかなか全国統一的にこういった場合はこうしましょうというルールをつくるのは難しいのかなと思っております。基本的には今の海上交通のルール、海上衝突予防法ですとか、そういったものに従って、個々の海域事情に応じて必要な航行安全対策を講じていければというふうに思っているところです。

その中で、風車との離隔距離という話もあります。船の通航帯からどの程度離して風車を

建てるべきかというものでございまして、そういった議論については日本海難防止協会や港湾局で基準の検討に取り組んでおりますし、我々としてもそれらに関与しているところでございます。また、一例というところになります。現在、愛知県の田原市沖において、伊勢湾海難防止協会が事務局となる航行安全委員会が開催されており、そこでもやはり沖合に洋上風力を設置するに当たっての必要な離隔距離の議論というのが行われております。そこでも第四管区海上保安本部や地元の保安部が参画して、協力をさせていただいているというところになります。こういった様々な取組みを通じまして、航行安全の見地から我々も、離隔距離の話も含め、必要な助言、指導をさせていただきたいというふうに思っておりますのでよろしく願いいたします。

【花野海上交通企画室長】 続けて、半減目標のところを事務局のほうからお答えさせていただきますと思います。現在の半減目標は平成25年、第3次交通ビジョンの策定時において、安全で安心な社会は国民すべての願いであり、最終的な目標は船舶事故のない社会を実現することとされました。その際、当庁が2020年代中に当時の船舶事故隻数から半減させることを目指すと強く決意を示したことが端緒となっております。経過状況を申し上げますと、これまでに20%を超えるまで減少したところでございますが、半減までは残り22%というようなところでございます。

今年度末に交通安全基本計画の目標が変更される見通しなのですが、このまま現在の半減目標を踏襲した場合、近年の減少推移から見て非現実的な目標となることが明らかでございました。これまでも各施策の実施に当たりましてPDCAサイクルを回し、予算、人員の投入など、最大限の施策効果を発揮するように努めてきたところ、その結果がこれまでの第8次から第11次までの計画期間20年間において、5年あたりおおよそ7～10%の推移となってきております。このため、次の第12次の計画期間における削減目標は、過去20年間の推移の上限値を取って設定されるものとなっております。こうしたことを踏まえて次のビジョンを考えていきたいと考えております。

それともう一つ御指摘いただきました母数と船種別について、今後の目標にどのように考えるかということなのですが、まだ検討中であり、しっかり考えていきたいと思っております。

【二村委員】 洋上風力についての御説明ありがとうございました。地域で適切なルールをとということですが、それを航行する船舶に周知徹底というところをお願いしたいというふうに思いました。以上です。ありがとうございます。

【竹内部会長】 ありがとうございます。

ほかにはどうでしょうか。お願いします。

【高尾委員】 日本水先人会連合会の高尾です。ご説明を聞いて、5ページでは、事故が1,711隻でプレジャーボート、漁船、貨物船の順に多いということで、そのなかで、プレジャーボートは機関故障、乗揚、衝突、運航不能、漁船は衝突、運航不能、乗揚となっています。水先人会も事故ゼロを目標に、事故ゼロにするためにはどうしたらいいかと、アイデアを出してやっています。その中で1つ、事故防止に非常に有効な施策がありまして、それは、事故の起きた生々しい写真を、水先人が乗船する前に見てから乗船するという事です。さらに、そのときに、「取り戻せ信頼と尊敬。ノーモア事故、ノーモア違反」というキャッチコピーを付け、乗船前の事務所に大きなポスターを貼ることとしました。それで、不思議と事故は止まったのです。

そういう経験からすると、事故を少なくしようと思ったら、意識が大切です。プレジャーボートの事故、漁船の事故、貨物船の事故もありますけど、これをゼロにすれば軽く目標達成です。さらに、私は魚釣りが大好きで、実は1級小型船舶の免許も持っていて、免許更新に行ったのです。そのときに、そういう事故のやつも何も話もなく、そのまま通っちゃって、あれ、終わっちゃったという感じだったので、これはもったいないと思いました。今、話を聞いていると、その中で、事故の生々しいビデオとかポスターを紹介し、例えば、エンジンルームが原因の機関故障があるのであれば、そのチェックリストをつくって、具体的に行動できるような形で指導していただければ、案外かなりの確率で事故はなくなるのではないかと思った次第です。我々もそうですが、やっぱり皆さんの意識が大切です。漁船やプレジャーボートの方々に、どうしたら事故を少なくできるかという、具体的に提示しないとなかなか心に響かないと思う。海上保安庁さんも、例えば免許の更新講習の場に行っていただき、繰り返しキャンペーンをしていただければ非常に有効ではないかと思うので、この場を借りまして発言させていただきました。

【竹内部会長】 という御意見といたしますか、アイデアといたしますか、そういうことですが、いかがですか。何かございますか。

【花野海上交通企画室長】 当庁側、いかがでしょうか。では、安全対策課長、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。今、委員の御意見を賜りまして、我々の安全啓発活動の具体的な肝どころといたしましうか、もっとユーザーさんに届くような啓発ということで一例を交えて御紹介いただいたと思います。我々海上保安庁とい

たしましても、特にプレジャーボートにつきましては、運航不能の事故、機関故障というのが多いと認識しております。ですので、操縦者の皆さんにまずもって遵守事項というのがございますので、これをしっかり行っていただく。例えば発航前の検査、出港する前にしっかり、内航船舶でありますとか、大型船の船員さんの皆さんであれば、通常普通にやっていることを、小型船舶、プレジャーボートにつきましても、まずは出港する前にしっかりと発航前の検査をしていただくということを常々、訪船指導等で行っております。これにつきましては、発航前のチェックリストっていうような形も併せて、啓発ポスターの中、チラシの中には、発航前に点検すべき場所というようなものを具体的にチェックできるような形でも示させていただいているところです。委員から御指摘を受けたことも踏まえまして、今後におきましても、小型船舶の発航前検査等々の指導、啓発につきましては、関係機関とも連携しまして進めてまいりたいと思います。

もう1点、小型船舶の操縦免状の免許更新の更新講習等々におきましても、実際、海上保安官が講習の場に行きまして、協力を得まして、安全啓発をする時間を設けている場合もございます。これにつきましても引き続き、小型船舶免状の関係機関等に協力いただきまして、続けてまいりたいと思っております。以上です。

【花野海上交通企画室長】 事務局からも少しお話させていただきたいと思います。プレジャーボートに関する活動について、安全対策課長のほうからもいろいろとお話させていただいたのですが、最初に説明させていただいた資料の中にも入れておりますが、近年、船舶事故の用途別発生状況におきまして、プレジャーボートが約半数を占める状況。時に人命が失われる状況も起きております。そういった中、プレジャーボート自体は、商船や漁船といった生業でなされているものとは性質や状況が異なりまして、基本的に自己管理、自己責任の下に安全が確保されて楽しまれているところでございます。

そういった中、先ほど茂木委員のほうからお話いただいたように、プレジャーボート愛好者の安全意識について、我々も何とかこれを向上させるべく様々取り組んでいるところなのですけれども、これをやれば確実、絶対というところまでなかなか行き着いていない状況でございます。また、高尾委員のほうからもお話をいただいたところですが、何か妙案というか、何かサジェスチョンいただけるものがございましたら、広く御意見いただければと存じます。どうかよろしく願いいたします。

【竹内部会長】 よろしいでしょうか。今のお話を伺っていると、適切な事例ではないのかもしれませんが、カラスよけをするときにはカラスの死体をぶら下げておけばカラス

が寄ってこない、そんな例を思い出したりもしたのですけれども、要するにいかに危機意識を持っていただくかということが事故防止の一つの有効なことではないかということに改めて思った次第です。ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。齋藤委員、お願いします。

【齋藤委員】 1点、要望をさせていただきたいと思います。海上の緊急通報用の電話番号118番がございしますが、これは東京湾内で118が繋がらないという事例が発生したという報告を受けています。恐らく、携帯電話からかけていますので、電波の不感帯地帯が東京湾内にあると思うのですが、東京湾内での携帯電話の不感帯エリアの調査というのをお願いできないかということ。それと、この電波に関しては総務省の主管だと思いますが、この118番が事故、事件が起こったときにつながらないということについては一刻を争う事故への対処と人命救助の遅れることが危惧されますので、このあたりを電波を所管する総務省への働きかけと、そして連携した対応をお願いできればというふうに思います。以上です。

【竹内副会长】 御要望、お願いですね。いかがでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 それでは、事務局のほうからお答えさせていただきたいと思います。まず、海上において携帯電話が通じないケースは、主として電波の届くエリアにない、いわゆる圏外である場合と、電波が届いていても通信ネットワークに接続できていない場合といった2つの種類があると思います。携帯事業者各社共に、例えば東京湾内全域についてはサービスエリアとして携帯電話の使用が可能な環境を整えておられる状況にはございます。しかし、東京湾内でございすると、湾内の中心部付近、特に東京、千葉、神奈川県から電波が届きやすい、複数の携帯基地局からの電波が届くような場合には電波の干渉が発生いたしまして、電波は届いているものの、通信ネットワークに接続しづらいという状況が知られています。

これについては、携帯各社、つながりにくい状況や原因がこれまでに認知されておりました。携帯基地局に海上対策専用アンテナの追加、または、電波の飛ぶ方向の調整などでサービスエリアの改善に取り組まれているとのことでございました。現在、携帯事業者のほうで改善に取り組まれているところでございますので、当庁としては、独自に不感地帯の調査というのは難しく、考えていないところでございます。

ですが、118番の通報というところに関連して申しますと、どうしても携帯電話は電波が弱く、または使用する場所、条件などによって左右されるものでございますので、緊急時

の通報につきましては、万全を期して、携帯電話のみならず、船舶には搭載されている国際VHF無線機などもございますので、こういったものも併せて御使用いただくよう御考慮いただけたらと存じます。説明、お答え十分ではないかもしれませんが、そういう状況でございます。

【齋藤委員】 ありがとうございます。本件については東京湾内だけじゃなく、以前、瀬戸内海でも同様の事例が起きているということは報告を受けています。日本沿岸には電波の限界っていうのは、そこは理解するのですが、そういった船舶のふくそう水域については、海難事故の確率が高くなることから、特にプレジャーボートについては通報手段はほぼ携帯電話でしょうから、電波環境の整備が必要だと思いますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。以上です。

【竹内部長】 ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。伊藤委員ですね。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。何度か質問させていただいてきて、活動数ですね、母数との関係性というのを知りたいなと思っていたのですが、今回大々的に資料に入れていただいております。30ページからのところ。拝見しまして、やはりこの母数で見ていくというのはすごいことだと思います。まず、モーターボートとか、マリーナ出航回数当たりの事故が2%近くあるということ、つまり50回に1回ぐらいは事故に遭っていますよというのが分かることはすごいことだと思って拝見しておりました。こういったところは確かにまだまだ対策の余地があるということがとてもよく分かりますし、漁船に関しても、このままダイレクトに比較することはもちろんできないですが、統計表当たり事故隻数0.16%ということで、これも結構高い数値かなとお見受けいたしました。

このように見ると非常によく分かってきます。恐らくまだこれを見て、今後どう分析しようかなと思われているかと思えますし、データなどいろいろ集めていく必要はあろうかと思いますが、ひとまず今の形でとてもクリアに分かっていることとしては、やはりモーターボートとか、あと漁船とかですね、対策が必要だということです。先ほどAIS搭載予定などあるというお話もありましたけれども、見張り不十分とかそういったところが原因になっているという話もございますので、普及をどんどん進めていただけるといいかと思いました。

もう一つは、こうして見ていくとグラフが右肩下がりに下がっている様子も見ることが

できます。母数となる隻数自体が減ってきていて、右側の散布図でいうと右からだんだん年を追うごとに左のほうに移っていく状況が見られるので、母数が少ないから相手も少なく衝突が減ることが読み取れます。衝突は相手があつてのことですので、そういった事故の減少の仕方も、一つの要因だと思います。もう一つには、やはりその安全意識の高まりというのが社会全体としてあり、そういった高まりを促進されている保安庁さんなどの御努力の結果が現れているのかなとお見受けいたしました。

しかし、安全意識の高まりは結構ですが、例えば見張り不十分を、今後はさらにもっと見張りましようみたいなところに持っていくのは結構難しいものがあると思っていまして、既に努力をされているところに上乘せしていくというのはなかなか効果を出しづらいところかと思えます。こういったところに、例えばA I Sを今後、活用していくとかいったところであれば、人が努力してできないところだけでも安全意識に訴えて設置してもらい、資金を補助していただく、といったような方法は対策としては効果的なのではと思いました。

もう1点が、先ほど中村委員も指摘されていたように、11ページの事故ゼロの話ですけれども、昨今の社会状況の変化とか、先ほど会長の話もありましたけれども、あるいは地球環境の変化とかで海流の位置が変わっているとか、そういったことで船舶行動が少しずつ変化してきているのではないかというようなお話も伺っています。また、人口減少とか、若年労働者が減ってきているとか、高齢化とかの問題で未熟な船員が増えてきているというようなお話もありますので、そういったところに対しても情報技術による支援を、今後、積極的に活用していくことが重要かと思えます。それから、プロアクティブに、今は事故としては発生していないけれども蓋然性があるような問題を拾っていくというようなことも情報機器の活用により行っていく必要があるかと感じております。人から直接ヒヤリ・ハットのような情報を集めるという方法もありますし、A I Sなどで船舶の行動をキャッチしたものを高度に分析していくことによって事故に至らなくても蓋然性があるといったところを検出していく努力というのが今後必要ではなかろうかと考えます。以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。今の件につきましてはいかがでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 1点目の母数の活用でございますけれども、今回の資料では船の種類別でお出ししておりますけれども、例えば、事故の原因別とかでもできないものかなと思案して、いろいろと試行錯誤を行っているところ、目標設定までの利用はなかなか難しいように捉えているのですけれども、もう少し研究というか検討を進めていきたいと思えます。御指摘ありがとうございます。

それともう一つ、環境の変化というところ、資料1の32ページ、33ページのように、次の交通ビジョンの策定に向けた検討スタンスを考えているところがございますので、今、御指摘いただいたことを考慮しながら、検討していきたいと存じます。御指摘ありがとうございます。

【竹内部会長】 ありがとうございます。ほかはよろしいでしょうか。

なければちょっと、最後に私から1点お尋ねと、1点お願いみたいな話があります。1点目は、外国人のお話がプレジャーボート、20ページでしたか、ありました。いろいろリーフレットを作ったりして努力をしていらっしゃるということなのですけれども、具体的に今それで実際に外国人の事故者も増加傾向にあるかという文章もあって、どのぐらいの増加をしているか。つまり、例えば訪日外国人客数の伸びを上回って事故件数が増えているのか、下回っているのか。もし上回っていれば、今後ますます訪日外国人は増えるでしょうから、もっと深刻な問題になると思いますし、あるいは、よく陸上ですと外免切替えの話だとか、高速道路を逆走するとか、日本の交通の文化になじんでいないとか、よくそういうことで車関係はよく問題になっています。そういう点での、何か新しく判明してきた話とかそういうことがあればお尋ねしたいと思います。これが1点目でございます。

もう1点は、29ページのところで母数のお話、今日もたくさん出てまいりまして、これは要するに母数ですから、出航回数は別として、あとは1隻当たりという単位での計測というので、新しい知見が得られているのだと思うのですけれども、隻数だけではなくて、実際には船が動くからこそ事故が起きるとというのが圧倒的に多いことだと思います。例えば景気よくなれば荷動きがよくなって、その結果、トンキロが増えれば当然事故が増える。となると、そういう荷動き量の指標としての輸送トンキロとかトン数とか、いろいろ単位がありますけど、そのあたりから見たら数字はどうなるのだろうかという点があります。ただ、悩ましいのは、プレジャーボートのようなちっちゃいものはなかなかそのデータがないので、その点が難しくはありますが、データがあれば何か新しい知見が出てくるかもしれません。同じように、規模で分けるということもあれば、また一つあり得る単位としては、船腹量ですよね、これについてもひょっとしたらまた何か違うものが見えてくるかもしれない。私が申し上げた以外にもいろいろな単位があると思うので、単に隻数という単位だけではなくて、多面的な指標で見ると何か新しい相関なり知見が出てくればそれは対策に生かせるのではないかと思います。ですから、その辺もちょっと調査してお調べいただければありがたいというのが2点目でございます。私からは以上ですけどいかがでしょうか。

【花野海上交通企画室長】 外国人の事故についていかがでしょうか。では、安全対策課長、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。委員から御指摘受けました外国人の事故隻数とか事故者数は、実際に事故を起こされた方の数は我々把握してございますが、それに関連づけてインバウンドの伸び率に対してどうなのかというところは、現状ではその検討には至っていないところであります。そういった御意見いただいたことを踏まえまして、今後の安全対策につなげてまいりたいと思います。ありがとうございます。

【花野海上交通企画室長】 続けて事務局のほうから、部会長のほうから御指摘いただきました母数、いろんな単位のものがあると、非常に新しい知見をいただきましたので、今後において検討させていただきたいと思います。どうもありがとうございます。

【竹内部会長】 ぜひよろしくをお願いいたします。

ほか、よろしいでしょうか。ございましたら。あるいはオンラインの方でもいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。いろいろ多様な御意見を頂戴いたしました。ほかに質問がなければ、一応ここまでで本日の審議は終了ということになります。

ということで、私もちょっといろいろ申し上げましたけれども、いろんな御意見が出てまいりましたので、そういう御意見を踏まえまして第5次の交通ビジョンを、引き続き、海上保安庁におかれましては進めていただきたいと思います。

私は初めての出席ということもあって、まだお顔と名前が一致せずにはばたかしてしまい大変申し訳ございませんでした。

以上で、では進行を事務局にお返し申し上げます。

【花野海上交通企画室長】 竹内部会長どうもありがとうございました。閉会に当たりまして、交通部長の石塚より御挨拶申し上げます。

【石塚交通部長】 海上保安庁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、本日、年度末の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す。また、竹内部会長におかれましては、このたび部会長を快くお引き受けいただき、改めて御礼を申し上げますとともに、本日の部会において円滑な議事進行をいただきましたことを重ねて御礼申し上げます。

令和5年から計画期間が始まりました第5次交通ビジョンでは、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の船舶燃料への活用、洋上風力発電設備の設

置、自動運航船の実用化に向けた進展、マリンレジャーの活発化・多様化、デジタル技術をはじめとする技術革新などといった近年の船舶交通をめぐる様々な環境の変化を踏まえて、新たな時代のニーズに対応した施策と目標が示されているところでございます。

本部会は、各施策の状況をフォローアップする機会としまして、本年度の進捗状況を振り返り、今年度の施策推進につきまして、様々な観点から貴重な御意見を賜りまして、また、茂木委員からは、マリンレジャーに関する最近の動向等についても詳しく御発表もいただき、また、御示唆もいただきまして、我々あまりマーケティングは得意じゃないものですが、しっかりとやっていきたいと思っております。御礼申し上げます。

本ビジョンの策定から今年度で3年が経過することとなりまして、事務局からも御説明いたしましたとおり、事故隻数は減少傾向にあるということでございます。また、各施策もそれぞれ一定の進展を見せることができているものととらえているところでございます。本部会では、繰り返しになりますが、委員の皆様から様々な御意見、御知見、アイデアをいただいたと思っております。その中には、ルール化するに当たっては、皆様の納得感、合意とか、地域の特性を十分踏まえたものとする必要があるといったこともありますし、また、やり方についても、先ほど申し上げましたとおり、強制力のある法律とするのか、それとも地域の合意に基づくガイドラインというようなものにするのかといったやり方もいろいろございます。いただいた御意見も踏まえまして、さらなる改善、効率化にもしっかりと取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

また、本日の部会では、次期交通ビジョンに向けて、新しい目標設定に係る考え方、検討スタンスをお示ししたところ、こちらにも貴重な御意見を多数いただきました。来年度の部会からは、各施策のフォローアップと併せて次期交通ビジョンの策定に向けた審議もお願いしたいと思います。目標の数値については達成に向けて着実に、少しずつでも進んでいると思っています。ただ、数字については我々も一喜一憂するのですけれども、必ずしもそれだけにとらわれるものではないと思っております。事故一つ一つの裏には高尾委員からもありましたように、悲惨な状況というのがあってそれを一つ一つでも減らしていきたい。減らすためには、ぜひユーザーの皆様のお協力なりやる気が高まるようなやり方も必要だと思っております。その中で半減の目標も一つの方法としてあったのかと思っておりますけれども、さらにこれからはよりきめ細かく見ていかなくちゃいけないということで、目標の設定の仕方の面でも御示唆いただきましたので、それを踏まえながら、また、検討スタンスにありますように、外国人の増加といった面についてもしっかりとやるのか、あと自らのことではあ

りますが我々のインフラも老朽化しているとか、あと人材確保が非常に難しくなっているとか。その中でどういった目標を定めどう効率的に達成に向けて進めていくかという観点を持っていきたいと思っているところです。ぜひともまた御指導をよろしくお願ひしたいと思ひます。

それをお願ひ申し上げまして、閉会の御挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

【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ひいたします。

なお、議事録につきましては、事務局で整理でき次第、委員の皆様にお願ひをいただいたうえで、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、よろしくお願ひいたします。

以上をもちまして、第24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 —