

交通政策審議会 第13回海事分科会

平成19年9月4日

【安達交通部安全課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第13回海事分科会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私は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安全課長の安達でございます。当分の間、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。なお、本日の所要時間につきましては2時間ほどを見込んでおります。

最初に、委員と当庁側出席者のご紹介をさせていただきます。皆様のお手元の資料、配席図と出席者名簿をご参照いただければと思います。

初めに、海事分科会の委員をご紹介します。浅野委員でございます。

【浅野委員】 浅野でございます。

【安達交通部安全課長】 杉山雅洋委員でございます。

【杉山（雅）委員】 杉山でございます。

【安達交通部安全課長】 分科会長をお願いしております馬田委員でございます。

【馬田委員】 馬田でございます。

【安達交通部安全課長】 松田委員でございます。

【松田委員】 松田です。

【安達交通部安全課長】 宮下委員でございます。

【宮下委員】 宮下です。

【安達交通部安全課長】 山村委員でございます。

【山村委員】 山村と申します。よろしくお願いいたします。

【安達交通部安全課長】 続きまして、臨時委員をご紹介します。芦見委員でございます。

【芦見臨時委員】 芦見です。

【安達交通部安全課長】 今津委員でございます。

【今津臨時委員】 今津です。

【安達交通部安全課長】 上野委員代理の中西様でございます。庄司委員でございます。

【庄司臨時委員】 庄司と申します。

【安達交通部安全課長】 関根委員でございます。

【関根臨時委員】 関根です。

【安達交通部安全課長】 戸田委員でございます。

【戸田臨時委員】 戸田でございます。

【安達交通部安全課長】 服部委員でございます。

【服部臨時委員】 服部です。

【安達交通部安全課長】 藤澤委員でございます。

【藤澤臨時委員】 藤澤でございます。

【安達交通部安全課長】 前川委員代理の飯塚様でございます。

【前川臨時委員代理】 飯塚でございます。

【安達交通部安全課長】 松浦委員でございます。

【松浦臨時委員】 松浦でございます。よろしく申し上げます。

【安達交通部安全課長】 村木委員代理の本田様でございます。

【村木臨時委員代理】 本田でございます。

【安達交通部安全課長】 森本委員でございます。

【森本臨時委員】 森本でございます。

【安達交通部安全課長】 山崎委員でございます。

【山崎臨時委員】 山崎です。

【安達交通部安全課長】 なお、当分科会の委員といたしまして、杉山武彦委員、及び中須委員にもご出席をお願いしておりましたけれども、所用のためにご欠席という連絡をいただいております。また、本日は委員及び臨時委員総員21名のうち、議決権を有する16名の方がご出席でございますので、交通政策審議会令第8条第1項によりまして、定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

続きまして、海上保安庁側の職員をご紹介します。本日は、海上保安庁長官が出席すべきところ、北太平洋海上保安サミットに出席するためロシアに赴いており、本海事分科会を欠席させていただいております。何とぞご了承いただきますようお願い申し上げます。

それでは、ご紹介させていただきます。海上保安庁次長、影山でございます。

- 【影山海上保安庁次長】 影山でございます。よろしくお願いいたします。
- 【安達交通部安全課長】 交通部長、米岡でございます。
- 【米岡交通部長】 米岡です。よろしくお願いいたします。
- 【安達交通部安全課長】 参事官、星島でございます。
- 【星島交通部参事官】 星島です。
- 【安達交通部安全課長】 政務課長、鈴木でございます。
- 【鈴木政務課長】 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。
- 【安達交通部安全課長】 交通部企画課長、尾関でございます。
- 【尾関交通部企画課長】 尾関です。よろしくお願いいたします。
- 【安達交通部安全課長】 計画運用課長、谷でございます。
- 【谷交通部計画運用課長】 谷でございます。
- 【安達交通部安全課長】 整備課長、今井でございます。
- 【今井交通部整備課長】 今井でございます。よろしくお願いいたします。
- 【安達交通部安全課長】 企画調査室長、遠藤でございます。
- 【遠藤交通部企画調査室長】 遠藤でございます。よろしくお願いいたします。
- 【安達交通部安全課長】 航行指導室長、山本でございます。
- 【山本航行指導室長】 山本でございます。
- 【安達交通部安全課長】 信号施設室長、井原でございます。
- 【井原信号施設室長】 井原でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
- 【安達交通部安全課長】 航行指導室課長補佐、安尾でございます。
- 【安尾航行指導室補佐】 安尾と申します。よろしくお願いいたします。
- 【安達交通部安全課長】 それでは、議事に先立ちまして、海上保安庁次長の影山よりごあいさつを申し上げます。よろしくお願いいたします。
- 【影山海上保安庁次長】 次長の影山でございます。本日は、皆様方、ご多忙の中、また暑い中、当分科会にご出席いただきまして大変ありがとうございます。

また、皆様方におかれましては、日ごろから海上保安業務につきまして、何かとご理解、ご協力を賜っておりますこと、この場をおかりしまして御礼を申し上げたいと思います。本来でありますと、先ほど司会のほうから話がございましたように、長官の岩崎がごあいさつを申し上げる予定でございましたが、今、ロシアで国際会議に出ているということで、ご了承願いたいと思います。

ごあいさつということでございますので申し上げますが、ご案内のとおり海上保安庁では、その使命としまして、海上におきます密航、密輸等の犯罪の取り締まり、海難救助、あるいは環境、防災、さらには昨今では領海警備だとか、あるいは海洋権益保持といったようなこともございます。また、当分科会に関係ございます船舶の航行安全といったものも任務として担っておるところでございます。

そのような中にありまして、ことしの7月でございます。海洋基本法という法律が新たに施行されました。ご案内のとおり、この内容としましては、海洋の開発利用と海洋環境の保全との調和、海洋の安全の確保、あるいは海洋産業の健全な発展などを基本的理念として挙げておるわけでございます。私どもといたしましても、この海洋基本法制定以前から、こういった業務の一部について担務させていただいておるわけでございますけれども、やはりこういった社会情勢の変化を見据えつつ、さらに適切に業務を遂行していく決意でございます。

そんな中で、本日ご審議いただく件でございますけれども、1つは航路の環境整備につきまして、東京湾におきまして長年の懸案事項でございました第三海堡の撤去、あるいは中ノ瀬航路の浚渫が実現いたしましたわけでございます。さらに伊勢湾におきましては、中山水道開発保全航路の浚渫、そして伊勢湾海上交通センターの運用開始といったような海上交通環境の整備がされてまいったわけでございます。

このような中で、海上保安庁では、海上交通の安全を確保しつつ効率的な船舶運航に資するため、海上交通規制等の見直しを進めてまいりたいと思っておるところでございます。それが、今回ご審議いただきます東京湾及び伊勢湾における海上交通規制等の見直しについての諮問第57号でございます。また、船舶運航の安全性と効率性が両立した船舶交通環境を維持、向上すべく、AISと呼んでおります船舶自動識別システムといったものが着実に導入が進んでおるわけでございます。こういった今日の技術の進展を踏まえた、新たな海上交通施策をいかに展開し、質の高い行政サービスを提供していくことができるだろうかといったことを私どもなりに考えておるところでございます。

諮問第58号のほうでは、AISの整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について、海上保安庁として今後どう取り組んでいくかという問題意識を本日はお示しさせていただいておりますので、委員の皆様方からご意見を賜りまして、今後の海上交通安全行政のあり方の指針にぜひさせていただきたいと考えているところでございます。よろしくお願い申し上げたいと思います。

以上、簡単でございますが、冒頭のごあいさつとさせていただきます。本日はよろしくご審議のほど、お願い申し上げます。ありがとうございました。

【安達交通部安全課長】 次に、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

お手元に資料を配付させていただいておりますが、交通政策審議会第13回海事分科会配付資料一覧という1枚紙から始まります。続きまして、座席表、議事次第、交通政策審議会海事分科会委員名簿、それから諮問第57号、諮問第58号の諮問文がそれぞれ1枚ずつでございます。続きまして、今般の交通政策審議会海事分科会の諮問資料といたしまして、表題と資料の目次で構成されています2枚。それから、海上交通ルールと航路標識の概要が3枚。諮問第57号「東京湾及び伊勢湾における海上交通規制等の見直しについて」が1冊。諮問第58号といたしまして「AIS（船舶自動識別装置）の整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について」を1冊ご用意しておりますけれども、資料漏れ等はないでしょうか。よろしゅうございましょうか。

それでは、これからの議事につきましては、交通政策審議会海事分科会長の馬田会長にお願いいたしたいと存じます。なお、海事分科会の議事につきましては、従前より情報公開の観点から議事録の公開をさせていただいておりますが、その内容につきましては後日、皆様にご相談させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、馬田会長、よろしくお願いいたします。

【馬田分科会長】 分科会長の馬田でございます。当分科会で議事進行をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本日の最初の議題でございますが、当分科会に審議をゆだねました諮問第57号の東京湾及び伊勢湾における海上交通規制の見直しについて、審議に入りたいと思います。なお、本日はこの57号のみについて答申を出す方向で考えております。

それでは、事務局より説明をお願いいたします。

【安達交通部安全課長】 諮問第57号の説明につきましては、海上保安庁交通部航行指導室長の山本からご説明させていただきます。

【山本航行指導室長】 航行指導室長の山本でございます。

まず、57号の説明に入ります前に、57号、58号に関連します海上交通ルールと航路標識の概要について、ごく簡単に説明させていただきたいと思います。

「はじめに」という資料をお開きいただきたいと思います。海上交通ルールと航路標識

の概要でございますけれども、まず海上交通ルールの概要でございますが、我が国に適用されます海上交通ルールとしましては、その図面の一番上にありますように、海上衝突予防法という法律がございます。この法律は国際条約に基づく海上ルールを国内法化した一般法というべきもので、世界共通のルールといったものでございます。それから、左下の方でございますけれども、海上交通安全法という法律がございます。これは船舶交通がふくそうする海域である東京湾、伊勢湾、瀬戸内海に適用される特別ルールとしての法律でございます。それから、さらに港則法というものがございます。これについては、港内の特別ルールを定めたものでございまして、入出港船の多い501の港を対象としまして港則法という法律を定めております。以上、3つの法律から海上交通ルールは構成されておりまして、これらをいわゆる海上交通三法と称しております。

続きまして、航路標識の概要でございますけれども、航路標識と申しますものは、灯台に代表されますような船舶の航行を援助するための施設でありまして、航路を示すブイとか、ロランC、ディファレンシャルGPSなどといった電波標識、さらには海上交通センターや諮問第58号のほうで取り上げますAISの受信陸上局といったものも船舶通航信号所という航路標識の1つでございまして、原則として海上保安庁がこれを設置し、管理、運用することになっております。これらについて航路標識法という法律によって定められております。以上、本当に簡単ですが、説明を終わりたいと思います。

それでは、57号の方の説明に入りたいと思います。

まず、諮問文を読み上げさせていただきます。お手元にお配りした諮問文をごらんいただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

#### 交通政策審議会への諮問について

海上交通安全法第36条の規定に基づき、下記の事項について諮問する。

#### 記

##### 諮問第57号

東京湾及び伊勢湾における海上交通規制等の見直しについて

##### 諮問理由

東京湾においては、第三海堡の撤去及び中ノ瀬航路の浚渫が概ね完了し、伊勢湾においては、伊勢湾海上交通センターの運用が開始され、中山水道開発保全航路の浚渫が完了している。このように、両湾において船舶交通をとりまく環境に変化が生じるため、

海上交通規制等について見直しを行ったところ、海上交通安全法に定める交通規制の改廃が必要であることから、同法第36条の規定に基づき、同法の施行に関する重要事項として本審議会の御意見を賜りたく、諮問するものである。

ということでございます。ということで、海上交通安全法の施行規則等の改正に関して諮問するというものとなっております。

早速ですが、続きまして、諮問第57号の資料の説明に入りたいと思います。

諮問第57号の資料をご用意いただきたいと思います。まず1ページを開いていただきますと、海上交通安全法の概要となっております。「はじめに」でも若干触れましたけれども、この法律の目的は、船舶交通がふくそうする海域における船舶交通の安全を図ることということで、適用海域としましては東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、いわゆる3海域に適用される法律でございます。主な規定としましては、航路の設定、全長50メートル以上の船舶の航路航行義務、速力の制限、海域によっては航路への出入りまたは航路の横断の制限、行き先の表示、航路航行船舶と他の船舶との避航関係、優先関係の規定、それから巨大船等に対する指示、海域内での工事・作業、または工作物の設置を許可あるいは届け出とするなどの安全を図るための諸規制について規定されております。

それでは、2ページ以降でもう少し詳しく見ていきたいと思います。

2ページ目ですが、適用海域及び航路の設定です。真ん中に日本地図が描いてございますけれども、その赤で塗られた部分が適用海域となっております。東のほうから東京湾、伊勢湾、瀬戸内海ということで、東京湾におきましては、中ノ瀬航路、浦賀水道航路、伊勢湾におきましては、伊良湖水道航路、瀬戸内海におきましては、東のほうから、明石海峡航路、備讃瀬戸東航路、宇高東航路、宇高西航路、さらに水島航路、備讃瀬戸北航路、備讃瀬戸南航路、そして来島海峡航路と、この中に11の航路が設定されております。

続きまして3ページ目、航路航行義務でございます。全長50メートル以上の船舶に対し、定められている2つの地点の間を航行しようとするときに、航路航行義務を課してございます。下の図は東京湾の浦賀水道航路の例でございますけれども、左のほうの図面でございますと、イ線とロ線を横切って航行する場合には浦賀水道航路の全区間を、右のほうの図面でございますイ線とニ線を横切って横須賀港のほうに向かう場合、またはイ線、ハ線を横切って中ノ瀬航路のほうに進む場合については、赤い破線で示しておりますA線までを航路航行義務区間と定めております。

続きまして、4 ページ目です。航路への出入りまたは航路の横断の制限でございますが、屈曲部、見通しの悪い箇所、潮流の速い箇所、航路を横断するための横断航路が設けられている箇所、狭隘な箇所については、航路に出入りしたり、航路を横断しようとする船舶があれば、安全な航行に障害が発生するというので、出入りまたは横断の制限をして、安全な航行を確保しているということでございます。下の図面で、ピンク色で示してあるところが横断禁止または航路への出入りを禁止している海域でございますけれども、左のほうから、来島海峡航路では、屈曲しており見通しが悪く、さらに潮流が速い箇所ということでの制限でございます。真ん中の備讃瀬戸東航路につきましては、宇高東航路、宇高西航路を横断するための航路が設定されているということで、その前後について制限をしているものでございます。それから右の端の図面は浦賀水道航路ですが、ここには第二海堡、第三海堡という障害物となるものが存在するというので、この間に挟まれた海域については制限しているということでございます。

続きまして5 ページ目、行先の表示でございます。一定の流れに従って航行してきた船舶が変針し、その流れから外れるような場合、あるいは船舶が航路を横断するような場合、あらかじめ自分の船の行動を、周囲を航行する船舶に知らせることによって安全を図るということで行先の表示を規定してございます。例えば、航路の途中から右に曲がる場合につきましては、第1 代表旗の下にS 旗を、航路を出てから左に曲がる場合につきましては、第2 代表旗の下にP 旗をとるように、国際信号旗を掲げることによって行先を表示することにしております。

続きまして6 ページ目、巨大船等に対する指示でございますけれども、巨大船等に対しましては、前日の正午までに海上交通センターのほうに通報を義務づけております。この通報に基づきまして海上交通センターのほうから通航時間帯の変更の指示とか、進路を警戒する船舶の配備といった指示を出すことで安全を図っております。また、右のほうの図でございますけれども、危険防止のための交通制限等ということで、航路または航路の周辺海域で工事・作業が行われるような場合につきましては、長官の許可ということにしております。それ以外の海域につきましては届け出ということで、例えば工事が行われる場合ですと、工事海域への進入禁止などの措置を施すことによりまして安全を図っているということでございます。

次、7 ページですが、海上交通センターの業務ということですが、左のほうに日本地図がございまして、ここに赤い点で示した箇所が海上交通センターが設置されている

箇所、全国7カ所設置しております。この海上交通センターのほうでレーダーやAISを使用しまして、常時監視を行いながら情報提供業務、管制業務を行っておるということでございます。情報提供業務としましては、航路内の通航船舶の動静、操業漁船の状況とか気象の状況、また衝突の危険が予測されるような場合の注意喚起などの情報の提供を行っております。それから、管制業務でございますけれども、巨大船が航路へ入るような入航時間の間隔の調整を行い、巨大船同士が危険な接近とならないように調整を行うといった管制を行っております。以上が海上交通安全法と海上交通センターの概要でございます。

次、8ページでございますが、改正点の説明に入りたいと思います。

まず、改正の背景としてございますけれども、今回の改正の大きな理由、背景としまして、開発保全航路の整備が進んだということがございます。開発保全航路と申しますのは、港湾法に規定されております航路で、全国で16の航路がこれに指定されております。東京湾におきましては、中ノ瀬航路と浦賀水道航路がこれに指定されておりますが、その中ノ瀬航路での浚渫が進んだということ、あとは第三海堡が撤去されたということ、伊勢湾におきましては中山水道開発保全航路というのがございますが、これの浚渫工事が行われたというのが大きな背景となっております。

続きまして、9ページ目ですが、見直しに係る項目ということですが、東京湾における海上交通規制の見直しですが、中ノ瀬航路浚渫に関連するものとして、中ノ瀬航路航行義務の経過措置を見直すことにしております。第三海堡撤去に関連しましては、1つ目として、浦賀水道航路における航路への出入り、または航路の横断の制限区間を廃止するという。浦賀水道航路における航路航行義務区間を見直すということ。さらに3つ目として、これは直接浚渫等とは関係ございませんけれども、行先の表示の方法を見直して、規制緩和を図りたいというものでございます。それから、伊勢湾における海上交通規制の見直しでございますけれども、1つ目としましては、伊良湖水道航路における巨大船の航路航行義務区間の特例を廃止したいということ。2つ目としまして、伊良湖水道航路における航路外待機基準の見直し、以上の6点について考えてございます。

続きまして、10ページ目でございます。それでは東京湾においてどういう海上交通の変化があったかということでございますけれども、まず中ノ瀬航路の浚渫が進んだということでございます。中ノ瀬航路の中には水深が20メートルという浅い箇所がございました。このため、喫水の深い大型の船は中ノ瀬航路を航行できなかったという状況にございました。これが平成13年に浚渫工事が開始されまして、ことしの2月に航路内の水深が

マイナス23メートルまで確保されております。もう一つ、第三海堡の撤去でございますけれども、第三海堡は大正10年に海上要塞として建設されましたが、そのすぐ後の大正12年の関東大震災で崩壊しまして、その後、80年以上にわたって暗礁化して、東京湾口の障害物となっていたというものでございます。これの撤去作業が平成12年から開始されまして、ことし8月20日に撤去工事が完了しております、水深23メートルまで確保されております。

続きまして、11ページですが、まず中ノ瀬航路の浚渫に関連するものとしまして、中ノ瀬航路航行義務の経過措置がございますけれども、東京湾外から東京、千葉、川崎方面に向かう船舶というのは、航路航行義務の規定によりまして、中ノ瀬航路を航行しなければならぬということになっておりました。しかし、この右のほうの図で黒い部分ですが、中ノ瀬航路の水深に20メートルの部分があったということで、余裕水深を考慮しますと、喫水17メートル以上の船舶については中ノ瀬航路の航路航行義務を適用除外として、中ノ瀬航路の西側を通航させていたということでございます。

これが次の12ページになりますが、この20メートルの海域が浚渫されて、水深23メートルまで確保されるようになったということで、これまで適用除外船舶を喫水17メートル以上としていたものを、これも余裕水深を見まして、喫水20メートル以上に引き上げるというものでございます。この措置によりまして、東京、千葉、川崎方面に向かいます、ほぼ100%と言っていいと思いますけれども、ほぼ100%の船が中ノ瀬航路の西側を回らずに、本来の航路である中ノ瀬航路を通航できるようになるというものでございます。

しかし、13ページでございますけれども、実はちょっと12ページの図面のほうに戻っていただきたいと思いますが、細い青い線で囲まれた部分が中ノ瀬航路でございますけれども、その中ノ瀬航路から外れた北側に一部水深20メートルという箇所がございます。実は、これについての工事がまだ進んでいないという状況でございます。この工事につきましては、今関係者間で鋭意調整を進めておりますけれども、きょう説明しております経過措置の見直しにつきましては、これの撤去作業が完了してから手続きについては進めさせていただきたいと考えております。ということで、この措置につきましては、他の見直しから少しおくれて施行になると考えてございます。以上です。

続きまして、14ページですが、第三海堡撤去に伴う見直しということでございますけれども、これは先ほど4ページのほうで航路への出入り、または横断の制限の中で少し触

れておりますが、浦賀水道航路には第二海堡、第三海堡という障害物があったということで、下の図にありますピンク色の箇所につきまして航路への出入りまたは横断を制限しておりました。

今回、この第三海堡が撤去されるということで、次の15ページでございますけれども、第三海堡という障害物が撤去されたということで、海域が広がり、航行、操船の自由度が増したということで、航路への出入り、または航路の横断の制限を廃止するというものでございます。

続きまして16ページですけれども、これも第三海堡の撤去に伴う見直しでございます。これも先ほどご説明しておりますけれども、浦賀水道航路を北上しまして、横須賀港のほうに向かう場合、または中ノ瀬航路のほうに向かう場合の航路航行義務区間の北側を示す線としまして、この図にありますように、破線で示しておりますA線という線を設けておりました。このA線というのは、第二海堡と第三海堡を結んだ線ということでございました。今回、この第三海堡が撤去されたことで1つの目標物がなくなったということで、新たにA線にかわる線を引く必要が出てきたというところでございます。

それが次の17ページでございますけれども、このA線に変わる新しい航路航行義務区間を示す新A線としまして、第一海堡から浦賀水道航路に直角に引いた線としたいと考えてございます。このようなA線を引くことにした理由としましては、通航船舶の実態とか航路周辺の操業漁船の状況等から、現行のA線の大幅な変更は望ましくない、適当でないということがありまして、それからまた船舶運航者として認識が容易である、目標物しやすい物標ということで、第一海堡を1つの基準としまして、第一海堡から浦賀水道航路に直角に引いた線ということにしたいと考えてございます。

続きまして、行先の表示でございます。現行の規定では、浦賀水道航路から中ノ瀬航路に向かうような場合、航路ごとに信号旗を掲げなくてはならないということで、中ノ瀬航路の入り口で、浦賀水道航路で使用していた旗を降ろして、また中ノ瀬航路の旗を掲げるということで、非常に船員の負担になっていたということがございます。

次のページですけれども、そういうことで、浦賀水道航路で掲げた旗の上げかえなしに中ノ瀬航路を航行できるようにということで、新しい信号旗の組み合わせを考えまして掲げかえをなくして、船員の負担を軽減するというようにしております。右の図にありますように、中ノ瀬航路を示す「N」という文字旗を組み合わせることによって、掲げかえをなしにしたいと考えてございます。

以上、東京湾における見直しの概要でございます。

続きまして20ページ、伊勢湾における海上交通規制の見直しですが、伊勢湾におけます海上交通の環境の変化でございますけれども、1つは中山水道開発保全航路の浚渫が完了したということでございます。中山水道開発保全航路は、水深が一番浅いところでマイナス8.6メートルという場所があったということで、この海域を大型船が航行できなかったという状況が続いておりました。それが平成17年に浚渫が完了しまして、ここを大型船も通航できるようになったということがございます。もう一つは、平成15年7月に海上交通センターが運用を開始しまして、この海域をレーダー等により常時監視ができるようになったこと、また無線等の装置を使いまして、常時、適時適切な安全対策を講じることができるようになったということで、安全性が向上したということがございます。

次、21ページでございますけれども、これに伴う見直しとしまして、伊良湖水道航路における巨大船の航路航行義務区間の特例の廃止がでございます。現在、伊良湖水道航路から三河湾のほうに向かう巨大船等につきましては、喫水と水深の制約の関係で、この赤い線で示しておりますように、渥美半島沿いの非常に狭い水路を航行していかなければならなかったという状況にございました。このため、伊良湖水道航路の途中から大型船の離脱を認めていたということがございます。今回、中山水道開発保全航路の浚渫が完了したことに伴いまして、ほかの船舶と同じ航路を航行できるようになったということでの見直しでございます。

その見直しが次の22ページでございますけれども、このように巨大船に限り認めていた航路航行義務区間の特例を廃止するというものでございます。この廃止に伴いまして、必要がなくなった行先の表示もあわせて廃止するというものでございます。

次に、もう一つですが、伊良湖水道航路におけます航路外待機基準の見直しでございます。伊良湖水道航路は、付近に暗礁が存在するという事、さらには航路幅が1,200メートルしかないということで、ほかの航路と違いまして中央で分離された航路となっていないということで、巨大船が通航する場合に、準巨大船という概念を設けまして、130メートル以上200メートル未満の船舶に対して航路内での行き会いを防止するために、一律に航路外待機を指示しておりました。これが今般、伊勢湾海上交通センターの運用が開始されたということで、航路の常時監視ができるようになった、また適時適切な情報提供ができるようになったということで、この待機基準を見直したいというものでございます。

それが24ページでございます。基本的には、巨大船と準巨大船の航路内での行き会いを認める方向でいきたいと思っております。ただし、準巨大船が危険物積載船である場合につきましては、事故発生時の船舶交通への危険等を考慮しまして、現状どおり行き会いの待機を指示することにしたいと考えております。

以上が、今回の諮問に係るものの説明でございます。

次のページ、報告事項としてございますけれども、これは伊勢湾におけます、これまでご説明した見直しを検討する過程であわせて検討されておったものでございます。次のページにございますが、既にこれについては実施済みのものでご報告という形にしてございます。

次の26ページでございますけれども、伊勢湾におきましては、以前から地元関係者によりまして自主的な通航ルートが設けられておりました。しかし、今これが遵守されていないという実態にございました。原因としましては、通航船舶の増加とか、大型化という問題が挙げられておりましたけれども、地元関係者からの意見を伺いながら、いろいろ調整を重ねてきました結果、ブイの位置を変更して、南北の交通流を分離するというようにしてございます。

それが次のページでございますけれども、既にこれはことしの2月19日に行政指導という形で実施済みでございます。ここにあります図が新しく移設されたブイの位置でございます。500トン以上の船舶については、このブイに沿って、ブイを左側に見て航行するようにという指導をしてございます。

それが最後の28ページでございますけれども、左側の図が指導以前の航跡図です。右側が指導後の航跡図ということで、赤い線が北航船、青い線が南航船の航跡図を示しておりますけれども、左側の図で、指導以前につきましては航跡が交差していたのが、右側の図、指導後につきましては見事にこれが整流されているということでございまして、地元の関係者からも安全性が向上したと評価を得ているものでございます。

以上、簡単ですが、57号についての説明を終わりたいと思います。

**【馬田分科会長】** ただいま説明がありましたことについてのご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。どうぞ、芦見委員。

**【芦見臨時委員】** 東京湾及び伊勢湾につきまして、多分ここに至るまでには、その海域における委員会等でご検討いただいているということで、全般的に問題はないのではないかと思います。

ただ、23ページ、24ページ関連でございますけれども、特に伊良湖水道航路は巨大船と準巨大船との対面交通を実施に移すという中で、伊良湖水道航路は付近に暗礁が存在して、航路の幅も約1,200メートルでの対面交通を行なうときに、航路内の航路環境、例えば小さい船とか小舟がおるようなときに、実際の運用上、どういう形でこれを整理し航路をクリアにさせていただくのか、運用面での考え方をお聞きしたい。

(それから8ページの一番下、枠外に出ております「中山水道瀬」というのは多分、ミスプリントではないかと思えます。) 前半の質問にお答えいただきたいと思えます。

【山本航行指導室長】 伊良湖水道航路におきます準巨大船との対面交通につきましては、必ずしもすべての状況で見直しを適用するというものではございません。そのときの航路環境によりまして、準巨大船を航路外待機にすることも考えてございます。これについては、今四管のほうを中心としまして、運用基準について見直しを行っておるところでございます。

【馬田分科会長】 よろしゅうございますか。ほかにご意見、ご質問はございませんか。はい、どうぞ。

【服部臨時委員】 全漁連の服部でございます。まず初めに、海上保安庁の皆さん方には、漁業者の操業安全に対しまして、日ごろからご指導、ご協力いただいておりますこと、この場をおかりいたしましてお礼を申し上げたいと思えます。

諮問(1)の件でございますが、若干説明を受けたわけですが、関係漁業者の同意はぜひひとつとしておいていただきたいということをお願いしておったわけでございますが、聞くところによりますと、まだ全体はとれていないということでございますので、この規則の見直しにつきましては、東京湾、伊勢湾ともに関係漁業者の了解のもとに取り運んでいただきたいとお願いしておきたいと思えます。以上です。

【山本航行指導室長】 了解しております。今回の諮問につきましても、各関係者の皆様から同意をいただくということを前提としてご審議いただくことにしております。今、一部調整中ということですので、同意がとれた場合につきましては、次回、当分科会におきまして報告させていただきたいと思えます。

【服部臨時委員】 同意がとれなかったら進まないということですね。そういう判断でよろしゅうございますか。とれるまでは見直しはしないということで。

【山本航行指導室長】 鋭意、調整してまいりたいと思っております。

【服部臨時委員】 お願いします。

【馬田分科会長】 ほかにいかがでございますか。

ほかにないようでございますから、それでは本件につきましては、諮問第57号による資料で提出されております交通規制等の見直しについて、ご異議ないものとして、これにより答申することといたしたいと存じますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【馬田分科会長】 それでは、当分科会の決議をもって、交通政策審議会の答申とすることで、事前に御手洗会長のご承諾をいただいておりますが、答申書の内容については今からお配りしますので、ご確認いただき、ご意見等がありましたらお願いいたします。

答申書の書類をご一読いただきまして、ご質問はございませんでしょうか。よろしければ、これをもって答申とさせていただきます。よろしいですか。

(「はい」の声あり)

【馬田分科会長】 続きまして、次の議題ですが、当分科会にゆだねました諮問第58号のAIS（船舶自動識別装置）の整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について、審議に入りたいと思います。

では、事務局から説明をお願いいたします。

【安達交通部安全課長】 本件につきましては、海上保安庁交通部航行指導室課長補佐の安尾からご説明させていただきます。

【安尾航行指導室補佐】 それでは、諮問第58号、AISの整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方についてご説明させていただきます。

まず初めに、第58号の諮問文について読み上げさせていただきます。

国土交通省設置法第14条第1項第1号の規定に基づき、下記事項について諮問する。

記

諮問第58号

AIS（船舶自動識別装置）の整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について

諮問理由

我が国における海難隻数、海難に伴う死者・行方不明者等は、様々な海難防止活動を行っている中で横ばい傾向で推移し、毎年貴重な人命・財産が失われている。また、今後も、船舶の大型化・高速化の進展、外国籍船の増加、内航船舶における高齢化・厳し

い労働環境、プレジャーボート免許保有者の増加等により潜在的な海難のリスクが高まっていくものと考えられる。

一方で、今般施行された海洋基本法においては、国の責務のひとつとして、効率的かつ安定的な海上輸送の確保及び海洋の安全の確保のために必要な措置を講ずることを求めている。

現在、海上保安庁では、平成20年度までに我が国の全沿岸域を対象にAIS陸上局を整備することとしており、リアルタイムでの船舶の動静把握や危険情報の提供業務を順次拡大しているところである。

このような状況の中で、安全性と効率性が両立した船舶交通環境の維持・向上を図るため、航行環境の変化、AISの整備の進展等を踏まえ、新たな船舶交通安全政策の方向性及び具体的施策について、本審議会の御意見を賜りたく、諮問するものである。

船舶交通安全政策につきましては、約5年前に当海事分科会において答申をいただいております。その内容の基本方針の見直しと、その中で実施すべき具体的施策について、本日はその背景と、現在感じております問題点の一端をご紹介させていただいて、今後約1年弱を予定しておりますが、審議の参考にしていただきたいと思いますと考えてございます。

資料の説明に入らせていただきます。

背景と問題意識、1ページ目です。大きく分けて4項目を本日はご用意してございます。1つ目が、環境の変化に合わせた船舶交通安全政策の見直しということで、海洋基本法の制定、AIS装置の普及、航行援助施設の変遷、入港船舶と海難の推移、現状の船舶交通安全政策の概要。2つ目が、港内交通の安全性と効率性の両立ということで、港内における管制水路の現状、港内管制の事例、台風接近に伴う海難の事例。3点目といたしまして、船舶交通がふくそうする海域等における安全性の向上ということで、海上交通センターのレーダーサービスエリア内の衝突・乗り揚げ海難、それから航路におけます海難の事例、そして航路における不適切航行の事例。4点目といたしまして、小型船舶等に係る安全性の向上ということで、死者・行方不明者等を伴うプレジャーボート海難、それとマリナー中の衝突事故の項目について説明させていただきます。

ページをおめくりください。海洋基本法の制定、3ページ目になります。皆様ご案内のとおり、去る4月27日に海洋基本法が公布され、7月20日に施行されております。本法律の目的では、海洋に関し基本的な理念を定め、海洋基本計画の策定、その他海洋に関

する施策の基本となる事項を定めることによって、海洋に関する施策を総合的かつ計画的に推進するという目的のもと、海洋の開発及び利用と海洋環境の保全との調和をはじめとしまして、海洋の安全の確保を含む6項目の基本理念が掲げられてございます。

その中で、特に当庁、この審議会の中で関係がございませ海上輸送の確保が20条に、効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るために必要な措置を講ずるということと、海洋の安全の確保ということで、第21条第1項に、海洋について我が国の平和及び安全並びに海上の安全及び治安の確保のために必要な措置を講ずるものとするとしております。

次に4ページ目に入ります。AIS（船舶自動識別装置）の普及というものです。AISという装置は、基本的に船舶に搭載される機械で、自動的にVHFの電波を利用いたしまして、船舶の船名、位置、進路、速力等を自動的に発信する装置です。これを受信することによりまして、下の海図に小さな三角の絵がありますけど、これは表示の一例でございます。この三角が何を意味するかと申しますと、船の船首方向が三角のとがった方向で、これはベクトルがちょっと小さくなっていますが、船の速力に応じて船首方向に線が出るということで、どちらの方向にどのぐらいの速力で進んでいるかということが一目でわかる装置でございます。この画面の例は、現在海上交通センターに設置されておりますAIS陸上局の表示装置をコピーしてきたものですけれど、この陸上局を現在、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び九州北部の沿岸域で受信できる設備が今年度中に整えられることとなっております。また、本年度におきまして、北海道及び日本海側の沿岸域をカバーする予定となっております。また来年度には、九州南岸から南西諸島の沿岸域について、これらの情報を入手することによって、走錨ですとか乗り揚げの未然防止、または情報提供によって安全を確保していきたいと考えております。

次、5ページ目に参ります。ただいまご説明いたしましたAISの陸上局は、一連の航路標識という設備の中の一番右側にあります船舶通航信号所という枠組みの中で整備を進めていってございます。航路標識の中には、ほかに灯台をはじめといたします光波標識、ロランC——GPSと似たようなシステムですが、これをはじめとします電波標識、霧の中で音声によって陸岸の位置を示す音波標識という種類がございまして、灰色のところは既に整備をやめたものですが、技術の進歩や必要性に応じて、整備を進めていっている状況でございます。

次に6ページ目に入ります。左側のグラフは船舶の大型化を示したグラフです。東京湾、伊勢湾、大阪湾の港に入ります船の総トン数を合計した延べ総トン数を、入港しました隻

数で割った平均総トン数の大きさを約10年の間隔で並べてございます。東京湾では約1.37倍、伊勢湾では1.35倍、大阪湾では1.52倍と大型化が順次進んでいる状況がごらんいただけると思います。次に右上のグラフですが、これは外国船舶の増加ということで、港則法に基づきます特定港への外国船舶の入航隻数を昭和40年から10年ごとに並べたグラフです。約10年前からは約1.15倍、20年前からと比べますと1.6倍強ということで、外国船舶が増えている状況がごらんいただけます。次に右下のグラフですが、これは船の種類に応じた海難の発生隻数のグラフでございます。一番顕著なのがプレジャーボートの海難が非常に増加しているという状況です。件数としましては、プレジャーボート及び漁船が非常に多い状況でございます。その他貨物船等の海難隻数につきましては大きな変化はございませんが、逆に減少も見られない状況でございます。

7ページ目に入ります。7ページ目は約5年前、平成15年5月に現状の安全政策の答申をいただきました内容を簡単に示したものです。現在の交通部の理念でもあります安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出ということ掲げまして、ハードウェアとソフトウェアの効果的連携、そして施策の集中的展開の2つの基本戦略を掲げて業務に取り組んできておりました。重点目標としましては、1つ目に主要船舶交通ルートにおける新たな船舶交通体系の構築ということで、AISの整備ですとか、先ほど答申の結論をいただきました諮問第57号の内容の検討もこの重点目標の中に掲げられております。2つ目としまして、地域・生活に密着した安全対策の推進ということで、各保安部等におきまして地域に密着した情報の提供をMICSという形で進めてきております。3つ目といたしまして、地球環境に配慮した事業の推進ということで、灯台等におけますエネルギーを、太陽光発電等を利用するクリーン化を図っている。このような3つの重点目標により事業、施策を進めてきておりました。

次に、それでは今後どのようなことを考えていきたいかということで、問題点を幾つかご紹介させていただきたいと思います。

9ページ目に参ります。9ページ目は港内における管制水路の現状です。港内におきましては、非常に狭い水域に大きな船がたくさん入ってくるということで、通航が頻繁な水路や狭い水路におきましては水路幅が制限されますことから、信号によって交通整理を行っております。交通整理を行っている港は全国で16、その中で39の水路を設定しております。管制の方法は、管制船舶としてそれぞれの水域に応じた大きさの船を設定しまして、この船が管制水路を航行する際には、管制対象船舶の一律行き会いを規制する、一方

通行にするような管制を行っております。

それでは、その具体的な事例ですが、10ページ目に入ります。具体的な事例としまして、これは横浜航路の事例です。横浜航路では、先ほど説明いたしました管制船を1万5,000トンに設定しております。上の左側の図では、「I」という文字の入航信号を掲げた場合、管制船である1万5,000トン以上の船が入航することができます。管制船が入航する場合におきましては、総トン数500トン以上の船は出航ができない、基本的には一方通行になるような状況です。また、右側の図面、自由信号「F」を掲げた場合には、管制船舶以上の船は入出航ができません。その場合には、管制対象船舶である、例えば1万3,000トン同士は行き会いができるという状況です。この絵を見ていただいておりますが、総トン数1万3,000トン船同士の行き会いは可能である状況ですが、1万5,000トンの船と500トンの船は行き会うことができないということで、1つの原因としましては、船の大きさに応じた動きを常時把握することが非常に難しいという状況から、このような一律の管制を実施しております。今後、AISを活用いたしますと、船名や船の大きさがリアルタイムで把握できることとなりますので、これを有効活用していければと考えております。

次に、11ページに入ります。台風等の接近に伴い港外への避難時機を逸して起きた海難事例ということで、これは昨年鹿島港におきまして、2隻とも8万トン以上の非常に大きな船ですが、これが台風避難の時機を逸したことによって港口付近で乗り揚げを起こしてしまった事例がございます。これに対して、今後どのような対策がとれるかということを考えていきたいと考えております。

次に、船舶交通がふくそうする海域——港域を除きます沿岸域についての問題点をご紹介します。13ページ目に入ります。海上交通センターにおきますレーダーサービスエリア内の衝突・乗り揚げ海難、特にここではAIS搭載義務がかけられます日本船の500トン以上、外国船の300トン以上の海難を取り上げてみました。先ほどの全体の海難の推移では、大きな増加傾向もしくは減少傾向が見られない状況でしたが、ここでは左下のグラフにありますように、この5年間だけを見ると、若干ですが増加傾向が見られるという状況です。このグラフのみで直ちに問題がある、なしということは判断できませんが、さらに詳細に検討を進めていきたいと考えております。右側の写真はその一部の例ですが、上の写真は瀬戸内海における乗り揚げ海難です。右下の写真は東京湾口での衝突、その後の沈没に至った事例の写真でございます。

次に、14ページに入ります。これは瀬戸内海の来島海峡の海図になっております。外国のタンカー約2,500トンが、夜中に、この図の右のほうから左のほう、西に向けて走っている状況が赤のラインでございます。黒い線で示した部分が海交法に基づきます航路になります。ごらんのように、赤い線が航路のわきから上のほうに出ていっております。このときに、海上交通センターからVHFにより情報提供を行いました。そうしたところ、一旦は中水道と書いております航路の中のほうに針路をとりましたが、結果的には島の東方に乗り揚げてしまったという事例です。

次に15ページですが、同じく瀬戸内海の備讃瀬戸航路というところがございます。同じように外国の貨物船、これは約1,000トンになりますが、左のほうから右のほう、東に向かって走っている状況です。途中から航路をまさに縫うように迷走を開始したということで、最終的には巡視船が伴走警戒を行って、何とか海難の発生は防止できたという事例でございます。

ほかにもいろいろ事例がございますが、このような事例に対してどのような対応がとっていけるのかということについて考えていきたいと考えております。

最後の項目になります。最後は小型船舶等に係る安全性の向上ということです。17ページをごらんください。ここでは、死者・行方不明者、負傷者を伴うプレジャーボートの海難の5年間の件数を円グラフで示しております。左の上のグラフが死亡・行方不明者を伴うプレジャーボート海難の種類別の円グラフです。5年間で105隻の海難が発生しております。一番多いのが黄色になっております転覆海難、そして2番目が衝突海難の2つの海難で4分の3を占めております。下のグラフは負傷者を伴うプレジャーボート海難です。海難件数は405隻となっております。負傷者を伴う海難につきましても、衝突のみでほぼ4分の3を占めているという状況でございます。ここで5年間の隻数としては105隻もしくは405隻という数字になっておりますが、この数字の中身というか、意味するところとしまして、右側のグラフでは全海難に占めます死亡者もしくは行方不明者を伴う海難事故の割合を陸上の交通事故と比較したものです。下の赤い線が陸上の交通事故に占める死亡者を含む事故の割合です。1%弱で推移してございます。上の青い線が海上におけますプレジャーボートの全海難に占める死者・行方不明者の割合です。3%前後で推移してございます。海上におきましても、例えば転覆して、直ちに命に別状がなくとも、死亡等に至るケースがあるということで、海上の事故の特殊性を示しているものと思われま

次に18ページは、マリンレジャー中の衝突事故ということでデータを用意してございます。このマリンレジャー中と申しますのは、例えばプレジャーボートに乗っているというようなときではございませんで、左の棒グラフでは一番大きくなっているのは遊泳中、海水浴で泳いでいるようなときです。2つ目が、被引遊具使用中ということで、下のほうに注釈を入れておりますが、ゴムボートのようなものをプレジャーボートで引っ張る、そのゴムボートに乗って遊ぶというような遊びがだんだん増えてきておりますが、こういう状況の中で、他のものとぶつかって事故になるというものの件数が示してございます。

では、どのようなものとぶつかるかというのを示したのが右側の円グラフです。上が一番多い遊泳者（59人）が衝突した相手を示しております。一番多いのが水上オートバイで、約7割を占めている状況です。下の円グラフが被引遊具と衝突した相手ということで、これにおきましても水上オートバイが37%ということで多くを占めておりますが、2番目のプレジャーボートにおきましても26%、このような状況です。

以上が、現状の背景と問題点の一端でございます。このような状況の中、今後交通環境の変化、A I S整備の進展等、今説明させていただきました内容、もしくはこれから整理させていただきます内容を踏まえて、新たな船舶交通安全政策の方向性と具体的施策についてご議論いただければと考えております。

具体的な施策につきましては、繰り返しになりますが、港内交通の安全性と効率性の両立、そして船舶交通がふくそうする海域等における安全性の向上、小型船舶における安全性の向上。現在のところこの3点を念頭に置いております。

以上で説明を終わらせていただきます。

**【馬田分科会長】** ただいまの説明に対しまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。まだ今は問題点だけですから、早目にもし何かお気づきの点があればご意見をいただいたほうがありがたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

**【松田委員】** よろしいですか。

**【馬田分科会長】** はい、どうぞ。

**【松田委員】** A I S活用なんですけれども、これは飛行機の管制と似たようなことをお考えになっていらっしゃるのでしょうか。飛行機の場合ですと、管制官という人がいて、彼らが常にウォッチして離着陸を指令しているわけなんですけれども、船で似たようなことをやろうとすると、同じように陸側の人的拡充が必要になると思うんですが、その辺のめどが立っていらっしゃるのかどうか、教えてください。

【尾関交通部企画課長】 企画課長の尾関といいます。AISですけれども、先ほど4ページでAISの普及ということで、AISがどんなものかという話をしましたが、何度も出ていますが、以前は海上交通センターでレーダーがあって、レーダーで船の映像をとらえて、こちら向きに走っているというのがわかっていたんですけれども、AISによって、単なるレーダー映像ではなくて、その点がどちらの方向にどういう速度で行っているのか、そして船名までもわかるという、かなり詳細な情報がわかるということで、それをどうやって活用して、安全性を高めていくのかというのを今後ご議論いただきたいと思っています。

ただ、そうはいつでも、ここに書いてありますけれども、AISの設置が義務化されますのは、内航船については500トン以上、国際航海に従事する船舶については300トン以上ということで、積んでいない船がおりますので、そういったものについては限界があるということで、そういった状況を踏まえて、どこまでできるのか今後考えていきたい。それについては当然、空でどんなことをやっているのかを参考にしていきたいと思っておりますけれども、空はどちらかというと、フライトプランをもらって、出発から着陸まで全部把握しているという状況と、今言いましたように、我々のほうは把握できない部分もあるという限界がある中で、空も参考にしながら、何ができるのかというのを今後ご議論いただきたいという状況でございます。

【松田委員】 わかりました。

【馬田分科会長】 どうぞ。

【浅野委員】 ただいまの点なんですけれども、航空の場合には2つの道があって、1つは管制の高度化という当然の方向があって、もう一つは、航空機側で周囲の航空機の情報の把握ができることによって、衝突防止を機上で判断するような仕掛けに使うことができるという2つの道があったわけです。特にGPSから情報が入ってくると両方に使えたわけなんですけれども、質問はどういうことかという、後者のほうです。これは、船舶側が周辺の500トン以上の船かもしれませんけれども、その船の動静情報を把握することによって、自分で、例えば天候状態が悪いときの危機の回避を行うとか、そういう方向に使うことができるのかどうかです。それをちょっと質問させていただきます。

【尾関交通部企画課長】 このAISですけれども、もともとの始まりが船に積んで、船同士が、お互い周辺にいる船がどちらの方向に行くのかを知るところから始まって搭載が始まったと。それを海上保安庁としては、その情報をとらえて、例えば海上交通セ

ンターで見ようとか、それを利用しようということなので、むしろ後者のほうから話が始まったということでございます。

【浅野委員】 ということは、きっと基本的な問題が出てくるはずであって、航空の場合には逆なんです。地上の管制が主体になっているところで、飛行機が判断することができる。そうすると、地上の判断と航空機側の判断の最終的な優先度とか、あるいは判断の最終的な責任のあり方という問題が出てくるんですけども、こういう場合、船舶のほうから始まったものが、今度は地上といいますか、サイトによった監視が始まってくるとすると、その監視による管制というのはどういう法的というか、単なる情報サービスなのか、あるいは強制力を持つような指示、命令に近いものなのかという整理ですね。従来のレーダーでやっていることと同等な範囲ということは当然考えられるんでしょうけども、それ以外の、例えば誘導ということをどういうふうにお考えになっていくのかということが整理の過程で出てくる可能性があるということが1点と、それから航空のほうでは、これはまた利用法によってある場合とない場合があるんですが、航空機が飛行する過程で得た情報、特に天候情報とか乱気流の情報という局地的な情報をこういう無線を使ってセンターのほうに送り届ける、あるいは周辺に対して送り届けることができるという機能をつけるわけですけど、そういう安全に関する付加的な情報の活用法というのが、まさに可能性が出てくるのではないかと思うんです。そういう点はどういうふうにご判断になっているのかということです。

【尾関交通部企画課長】 まず1つ目のお話ですけれども、先ほど14ページ、15ページで、航路における海難（乗り揚げ）の事例、あるいは不適切航行の事例というのがありました。海上交通センターでも、今はレーダーをとりあえず見えていますけども、やっぱり航路を外れて乗り揚げする方向に向かっていく船に対して、そっちに行くのが危ない、右にかじを切れとかいろんなことを言っているんですけども、それはある意味、うまく聞いてくれば避けられたかもしれませんけども、海上交通センターとしては一生懸命情報を流しながらも、それが生かされずに海難に至っている事例がやはりあるので、そのところを今後分析して、それに強制力を持たせるのがいいのか、それはやっぱり先ほど言いましたように500トン以下はわからないということもありますし、船長のそれなりの権限もありますから、どういう位置づけになるのかというのを議論しなきゃいけないと思っておりますけども、方向性が出ているわけではございません。

それから、後者の情報の話ですけれども、例えば、昔は有人灯台、人がいて、その気

象海象情報をつかんで流したりしていましたが、今はもう全部無人になっていますので、灯台のところに観測装置を設置して、そういう情報を集めて、我々も流したりしていますが、やっぱり実際に走っている船からの情報も非常に有用でありまして、幾つかの管区では霧がどのぐらい出ているかという情報をお願いしてもらっている状況もあります。今後、気象観測の関係の情報はない、そういった安全に関する情報をどうやって集めていくかというのも1つの課題かなとは思っております。

【馬田分科会長】       どうぞ。

【今津臨時委員】       多分、船と飛行機の大きな違いは、船の場合には、どちらかというのと今まで自律的に動いている。それで歴史が生まれていて、AISという新しいものができて、その新しいものが陸上とのネットワークを可能にした。そこで、いろいろとこれから新しい対応ができるんじゃないかということになっております。

そこで、調べるに当たって判断するときに必要なのが、船舶が今後どのような仕組み、あるいはどのような技術レベルに到達するのが陸上とのネットワークの深さと申しましょうか、どこまでやれるかというのも関係しますので、陸上サイドだけではなくて、船舶の種類及びその船舶が持っている機能というものとの組み合わせも考慮されて、資料提供なり何なりしていただけると助かると思います。よろしくお願ひしたいと思ひます。

【森本臨時委員】       はい。

【馬田分科会長】       どうぞ。

【森本臨時委員】       船長協会でございます。まず、AISの有用性については、我々現場の船長から、昔、私が若い航海士のころ、こういう装置があればいいなと夢に描いていたものが具現化されたと言ってもいいんじゃないかと思ひます。レーダーの上に何隻か自分の針路の非常に妨げになるような船があつても、そいつを呼び出すわけにはいかない、何のたぐいか全然わからなかったのが、全部名札をつけて走ってくれるようになったわけですから、そういう意味では、ほんとうにお互いに船長同士が左舷対左舷で変わろうというような意思の確認ができて、大変な進歩だと思ひます。

それで、ちょっと話がさかのぼりますけども、船舶の衝突というのは、曲がり角、岬だとか沖合で船が交錯するときに、反対のほうから来る船との出会いのときに一番衝突する確度が高いわけですし、そういうことを踏まえて、私どもの協会では昭和45年に潮岬だとか大王崎、あるいは大島沖の北側、それから東京湾の入り口なんかに通航分離帯というのを自主的につくりまして、船舶の整流を図って、東を向いて走る船と西を向いて走る船

はちょっとずらして整流する、あるいは東京湾に入ってくる北向きの船、それから出て行く南向きの船も分流させるということをして、衝突予防に貢献してきたつもりなのですが、悲しいかな、そういう分離帯は法的強制力がございませんでして、海図の上にも一応分離帯として表示するという事は漁業関係者との問題がありまして、これはあくまでもボランティア、自主的に船長さんが守ってくださいということをつくったやつでございます。日本に來ている外航船の90%は外国人の船長でして、日本人はわずか10%ですが、私もその船長に今アンケートをとっておりまして、今年度末には結果を出しますけれども、中間報告によりますと、その分離帯を高く評価してくれておりまして、どうしてそれを強制化しないんだという外国人船長がたくさんおります。

そういうことで、なかなか、日本の国独特の社会的環境があるせいか、これはおそらくチャートの上にちゃんと分離帯として明記することは非常に難しいことではございますが、今度、このAISを活用することによりまして、例えば、潮岬の沖だとか、大王崎の沖にブイを入れて、それで必ずそのブイは左に見て曲がりなさいということをするれば、ところがそのブイはほんとは入っていない、AISを活用して、レーダーの画面上、あるいは電子チャート上に出るということは可能だという発展性がありますので、ぜひこのAISシステムは拡充して行ってほしい。そういう発展性を秘めた装置であるということ、ぜひこれを進めていただきたいと思っております。

それと、これは質問なんですけど、19ページの今後の審議事項というところの一番最後の小型船舶に係る安全性の向上。これは先ほどから申しておられますように、500トン未満の国内船はAISを持っていないということですが、この小型船というのは、その前のいろんな資料にプレジャーボートだとかいろんな船が出てきていますけれども、どの辺までの船を想定して、どういう安全性の効果を期待していらっしゃるのか、ちょっと教えていただけますか。以上です。

【尾関交通部企画課長】 前者のお話のご意見ということでしたけれども、我々も海交法航路だけではなくて、やっぱり変針点と言われている岬の先とか、事故が多い点は認識しておりまして、そういうことも含めて何とかしていきたいということはあるんですが、分離通航という話は、いろんな事情があってなかなか強制化できないという歴史的な流れもあるので、おっしゃいましたように、AISの今後の発展というんですか、技術開発を含めてバーチャルなブイを入れられるのかどうかといった技術開発を見ながら、引き続き検討していきたいと思っております。

それから、2つ目の小型船のお話ですけれども、これはむしろプレジャーボートを念頭に置いておきまして、やっぱりこう言うてはあれですけども、プロの船員さんが乗っている船と、プレジャーボートみたいに若干レジャー関係に対する安全施策というのは、少し視点というか、面持ちを変えていかないと、同じことをやってもいけませんので、そういった意味で、プレジャーボートを中心にどんなことをやっていけばいいのかということも1つのテーマとして取り上げたいということでございます。

【馬田分科会長】       どうぞ。

【山崎臨時委員】       プレジャーボートのほうであります。こういうデータは何回か保安庁さんのほうからちょうだいして、データだけが出てまいりまして、事故の件数も増加している、おまえのところが一番多いよということで大体終わりでございます。

A I Sの問題にしても500トン以上というような、何かの策をもってご提案なさり、審議委員のご意見を広く承るべきだと思うんでありますが、これはおまえら団体で何とかしろという雰囲気毎回感じます。そんなことのない、実りのある会合のために、各位のお力をお借りしたいわけですが、プレジャーボートは本当に困っています。原因が非常に単純なルール無視であるとか、それから水中オートバイでひっくり返ったらかぎを水中に落としてしまって、立ち上がり不能だとか、いわゆる無知みたいなこと、そうなれば自覚を待つというような解決策しかないじゃないかと、大体いつもそういう答えが出てしまうんでありますが、具体的な指針、方針、こんな考えで保安庁はいるんですということをお教え願いたい。これは5年も6年も、大げさに言えば20年も、この問題では我々関係者は苦勞しております。以上、情報まで。

【尾関交通部企画課長】       プレジャーの話ですけれども、ちょっとその前に全体的な流れを事務局としてご説明しておきますと、きょうはこういう問題意識で今後議論をしたいという提示でございまして、できれば論点をきちんと整理する回と、それに対してそれなりの方向性を考える中間的なまとめみたいな回と、最終的な答申をもらうということで、計4回ぐらいでやりたいと思っております。そういう意味では、きょうはこんな問題意識を持っていますという程度でしたので、それだけの資料になってしまいましたが、そんなことで1年弱、来年夏前ぐらいには全体像をいただければと考えております。

それと、プレジャーボートについては我々もいろいろ考えているというか、海事行政自体、例えば免許行政がほかの局にあたりとか、いろんな問題もあって、統一的な取り組みがなかなか難しいという面もあるんですけども、それは嘆いていてもしょうがないので、

海保としてできることは何かというのを考えていかなきゃいけないと思っています。

先ほど遊泳中の人とぶつかる事故が多いとか、それを出したのは、我々が注目しているのが水域の分離みたいな話でございまして、地方でも、地方公共団体が中心になって遊泳者とバナナボートとか水上オートバイの遊ぶ海域を分けたらどうかという試みを始めたりしていますので、そういった取り組みをいろいろ探しながら、少し方向性が出せればということはお考えしております。

【芦見臨時委員】 いいですか。

【馬田分科会長】 はい、どうぞ。

【芦見臨時委員】 私は日本水先人会連合会でございます。先ほどご発言がありました船長協会の皆さんと大体立場を同じくするところがございます。

確かに港内及び湾内における操船上、AISによる情報の把握により、非常に安全性が向上しているというところは認識しております。これからどのようにしてもっとその効果を高めていくかということを進めていくのは非常に結構なことかと思えます。

その1つとして、先ほどご提案がありました港内航路管制はそのとおりだろうと思えます。それによって、もう少し航路面で、緩和と云うのが適当か分かりませんが、運用面での弾力性が出てくるのではないかとということが1つと、それから、AIS搭載義務船舶は確かに500トンという形になっておりますけれども、實際上、この間、湾口で衝突事故が起こったときに、たしか相手船、小さいほうの船が500トン以下ぐらいの船で、これでも当たりどころによっては大きな船を沈没させるおそれを持っているということをお考えですと、日本船は500トンといわずに外国船並みの300トンというんでしょうか、そういうところへ範囲をもっと広げていくという検討も必要なのではないかと、そういう思いでおられます。

【尾関交通部企画課長】 港内の話は、10ページで若干説明がありましたけれども、先ほど言いましたように、1万5,000トン以上の船が通ると500トン以上の船が反対方向から来られない、一律に規制がかかって一方通行になってしまう中で、例えば、1万5,000トン以上で規制していますから、1万3,000トンの船は規制がかかっていなくて、1万5,000トン対500トンがだめで、1万3,000トン対1万3,000トンがいいというのは、何となく普通の感覚でいくとどうかなという感じがあるので、これはやっぱり船名とか船舶の動静がうまく把握できなかった時代にそうせざるを得なかったそれなりの理由があるんですけども、今回AISが出てきたということで、リアルタイムで

船名も把握できるし大きさも把握できるということで、それをやっぱりもう少しうまく使って、行き会い得る船をもう少し細かく見られないかというのが趣旨ですので、そこはもう少し技術的にいろいろ詰めていきたいと思っております。

それから、500トン以下の船に対してAISの義務を拡大していくという話は、ようやく来年7月に内航の500トン以上が義務化されて、そういった設置義務の規制の第1段階が終わるという状況ですので、その段階で下げていくという議論は、海保だけでできる議論でもないの、この場でできるかどうかということもありますので、ちょっとなかなかそれは難しいのかなという気はしておりますけれども、そういった声が出るというのは、そういう声もあるのかなという気はします。

【杉山（雅）委員】 よろしいですか。今の点に関連するんですけれども、500トン以上を義務化する際に、どういう効果を想定されたのか。例えば、シミュレーション分析みたいなものをやられて、これこれこういう効果があるから義務づけしましょうというようにしたのかどうなのかということをお伺いしたいのと、それから、問題はやはり500トン以下になってこようかと思うんですけれども、湾内交通で500トン以上と500トン以下がどれぐらいの比率を占めているのか。これは非常にデータの的には難しいだろうと思うんですけれども、もしわかればということです。ということは、500トン以下にもAISが設置されれば、効果が上がっていくだろうと思うんです。

ただ、その際に、問題は費用負担の大きさになるかと思えます。一般的に言えば、500トン以下のほうが費用負担が非常に重いだろう。その際、先ほど飛行機の話も出ていましたけれども、必ずしもいい対比とは思えませんが、道路のETCは導入するときに有料だった。ところがその際に、一般的に広く行き渡っているのは携帯電話だった。携帯はほとんどただだった。ところがETCは2万円とか、そういうオーダーのお金がかかった。

そこで、どういう工夫をして普及率を上げていったのか。その普及率という観点からすると、何かヒントみたいなものがひょっとしたらあるんじゃないかと思ったものですが、これは私の単なる意見でございます。

【尾関交通部企画課長】 なぜ500トンに決まったのかということは、基本的に何トンの船にどう設置していくのかというのは国際条約といえますか、国際的に決まったものを日本に同じように導入しているの、トン数自体も基本的には条約に書かれているということでございますので、あまりこのトン数を日本としてどうかという議論はなくて、国内の話なので、内航については日本で自由に決められるわけですが、ただ、それは国

際のトン数を見ながら決めていくということで、ただ、これは正直言うと、海事局というところの船舶の設備をどうするかという、そちらの所掌の局の話なので、ちょっと今、海上保安庁のほうでこういうふうに決まったというところをこの場で申せるような資料がございません。

それから、義務は義務で、そうはいつでも、やっぱり有用な機械であれば、例えばこれが設置されれば非常に安全性が高まると思えば、あんまり高くなければ費用も見ながら設置していこうという人も出てくると思うので、もう少し効果のPRも含めて、それを促すような施策というのにも必要かなと思っております。

それから、湾内の船舶の比率は今、多分手元にないと思うので、またいずれ整理してお示ししたいと思います。

【芦見臨時委員】 設置の値段はどのぐらいですか。ピンキリだと思いますが。

【尾関交通部企画課長】 標準的には100万円前後と言われてはいますが、今どうも簡易型のAISを開発しようという動きもあって、ちょっとまだ総務省の認可が得られていないようですが、簡易型になると、20万とか30万というレベルもあるみたいですので、そういう意味で、普及によって値段は下がってくる面はあろうかと思えます。それと、やっぱりAISだけつけるのか、AIS情報を積んでいるレーダーに映るようにするのかとか、設備のクラスもありますので、それはいろいろあるということがございます。

【馬田分科会長】 ほかにございますでしょうか。

いろいろご意見をいただきましたが、本件につきましては、諮問第58号による資料を提出されております。AISの整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について、ご異議ないものとして第1回の分科会を終了させていただきます。

本日、予定された議題は以上でございます。事務局に進行をお返しいたします。

【安達交通部安全課長】 本日はご審議いただきましてありがとうございます。

最後になりますけれども、交通部長の米岡よりお礼のごあいさつを申し上げます。

【米岡交通部長】 交通部長の米岡でございます。本日は皆様、ご多忙の中をご審議いただき、まことにありがとうございます。おかげさまをもちまして、諮問第57号、東京湾及び伊勢湾における海上交通規制等の見直しについて答申を得る運びとなりました。この海上交通規制等の見直しにつきましては、年内にパブリックコメントを行い、来年1月を目標に必要な省令改正に臨む所存でございます。

また、このたび、諮問第58号、AIS（船舶自動識別装置）の整備等を踏まえた新た

な船舶交通安全政策のあり方についてご理解いただきましたこと、まことにありがとうございます。海上保安庁としましても、進展する航路整備や進歩する航行援助システム、そして社会経済情勢等の動向や海域を利用する方々の意を酌み取りまして、今後とも安全性と効率性を両立した船舶交通環境の維持、向上をさせていく所存でございます。

今後とも皆様のご意見を賜りたく思いますので、これからもご審議のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日はどうもありがとうございました。

**【安達交通部安全課長】** これをもちまして、本日の海事分科会を終了させていただきます。

委員の皆様には、ご多用中にもかかわらずご出席いただきまして、ほんとうにありがとうございました。

— 了 —