

交通政策審議会 第15回海事分科会

平成20年3月10日

【遠藤企画課企画調査室長】 ただいまから交通政策審議会第15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、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。

本日の議題は、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」でございまして、前回の論点整理を踏まえて、事務局で作成いたしました「中間とりまとめ（案）」についてご審議をお願いしたいと存じます。私は事務局を務めさせていただいております、海上保安庁交通部企画課企画調整室長の遠藤でございます。当分の間、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず、出席者のご紹介でございますが、本日は3回目の分科会であり、初めてご出席される委員はいらっしゃいませんので、お手元にお配りしてございます座席表をもってご紹介にかえさせていただきますと思います。

なお、本日は、杉山武彦委員、宮下委員におかれましては、所用のためご欠席ということでございます。また、上野臨時委員、服部臨時委員、前川臨時委員、村木臨時委員、山崎臨時委員におかれましても所用のためご欠席ということで、代理の方がお見えでございます。したがって、本日の分科会には、委員及び臨時委員、総員21名のうち、議決権を有する14名がご出席でございます。過半数に達しております。交通政策審議会令第8条第1項規定により本会が有効に成立しておりますことをご報告申し上げます。

次に配付資料の確認をさせていただきます。まず、クリップをとっていただきますと、議事次第、座席表、委員名簿、それぞれ1枚ものがございます。資料といたしましては、「新交通ビジョン中間とりまとめ（案）」という資料、それから「参考資料（海難統計）」という資料2つがございます。漏れがございましたらお申しつけください。よろしいでしょうか。

なお、本分科会につきましては、従前より情報公開の観点から会議自体を公開しておりまして、議事録等につきましても国土交通省のホームページに掲載することとしておりま

す。どうぞよろしくお願いいたします。

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
お願いいたします。馬田会長、よろしくお願いいたします。

【馬田分科会長】 馬田でございます。当分科会の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、当分科会にゆだねられております諮問第58号「A I S（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」の審議に入りたいと思
います。

本日の審議は、中間とりまとめということでございますので、まず事務局のほうから資
料の説明をお願いいたします。

【尾関交通部企画課長】 交通部企画課長の尾関といいます。よろしくお願いいたします
す。

きょうは、「新交通ビジョン中間とりまとめ」ということで、この案につきましてご説明
をさせていただきます。

前回、論点整理をいただきましたので、それを踏まえて文章編をつくったという形にな
ってございまして、目次を見ていただきまして、全体構成を頭に入れていただければと思
います。1番で「海上の安全をめぐる状況」、2番で「新ビジョンの基本的枠組み」、3番
で「課題解決のための今後5年間の施策」、4番で留意事項的なものをまとめているとい
うことございまして、1番の（1）で、これまでの安全対策の実施状況をまず評価した上
で、（2）で現在の海難の状況、あるいはその原因がどういうものがあるのかを踏まえ、さ
らに（3）で環境の変化ということで航行環境でありますとか技術の進展、そういったも
のを踏まえて、最終的に（4）の重点課題を6つ掲げています。その課題を解決するた
めの基本的な枠組みとして、2番で、理念でありますとか計画期間、計画の目標というも
のを書いた上で、そういったものを踏まえて、3番で課題解決のために今後5年程度に何
をしていくのかということについて（1）から（6）までの重点施策を書いてございます。
4番で、そういったものを進めていくに当たって、留意して努めていく事項ということで
まとめてございます。

それで、中身につきましては担当の方からご説明したいと思しますので、よろしく願
いいたします。

【小野企画課課長補佐】 交通部企画課課長補佐、小野といいます。よろしく願
いし

ます。

それでは早速、中身のほうを説明させていただきます。

1 ページをお開けください。1 . 海上の安全をめぐる状況、(1) 安全対策の実施状況について。まず、 現ビジョンの重点施策の実施状況です。平成15年にまとめられた「航行の安全と効率の向上を目指す船舶交通安全政策のあり方(現在の交通ビジョン)」は下の図表 - 1 のとおり、船舶交通安全政策の方向性を、「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」とし、3つの重点目標と5つの具体的重点施策を設定し、5つの重点施策についてはおおむね終了しています。この重点施策を個別に説明しますと、1つ目、AISを活用した航行支援システムは、平成20年度中に我が国沿岸全域で構築が終了する予定です。また東京湾、伊勢湾における交通体系についても、平成20年1月、所要の規制を改正したところです。2つ目、海上交通情報機構については、伊勢湾海上交通センターの新設整備、備讃瀬戸海上交通センターの監視区域拡大のための追加レーダーの整備を行いました。3つ目、航路標識の高機能化については、平成19年度までに同期点滅化の対象標識のすべての整備を完了し、ふくそう海域の全標識の68%の光源のLED化などを進めました。

2 ページ目。4つ目、地域の安全情報をきめ細かく提供する沿岸域情報提供システム(MICS)については、平成18年度までに全国の海上保安部に整備し、運用しています。5つ目、航路標識電源のクリーンエネルギー化については、全光波標識の約66%の整備を行い、平成13年度に比べ二酸化炭素の排出量を約2割削減しています。

これまでに実施した施策の評価について説明します。

これまでの安全対策の評価について。現交通ビジョンの重点施策に係る評価については、全体的には、今後とも安全対策を講じていく必要があるものの、講じてきた施策についてはおおむねその効果があったものという検証結果となっています。個別項目については、「ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み」は図表 - 2 のとおり、航路を閉塞するような大規模海難の発生ゼロを維持し、東京湾内の航行時間を約6%短縮するなど、安全性と効率性の向上が図られました。伊勢湾海上交通センターの設置により、図表 - 3 のとおり、危険回避の注意喚起等により海難が減少するとともに、航路入航時間間隔基準の見直しによる運航効率の向上など十分な事業便益を発現しています。

3 ページ。「AISを活用した航行支援業務」については、平成16年7月に東京湾海上交通センターでの運用開始後、順次拡大し、図表 - 4 のとおり、乗揚げ海難や走錨海難の

防止については一定の効果がありました。しかし、船舶側における情報入力 of 適正化、事故防止のための支援ソフトの改修、操作性・機能向上等の課題があるところです。

4 ページ目。「沿岸域情報提供システム」のターゲットは、プレジャーボート等の小型船舶で、気象情報不足に起因すると思われる小型船の浸水や転覆海難について見ますと、図表 - 5 のとおり、運用開始前と比べてM I C Sの運用開始後、減少傾向が見られます。

続きまして、(2)海難の現状及びその原因についてご説明します。図表 - 6 をご覧ください。全体傾向としましては、海難発生隻数がここ10年、年間2,600隻程度で、ほぼ横ばいに推移しています。船種別に見ると、漁船・プレジャーボートが多く、全海難の7割程度を占め、次いで貨物船の順となっています。死者・行方不明者を伴う海難及び船舶からの海中転落等は、船種別では全海難と同様に漁船が最も多く、次いでプレジャーボートとなり、合わせて7割弱の比率を占めています。また、平成18年の海難のうち、距岸20海里未満で発生した総トン数100トン以上の船舶の衝突、乗揚げ海難448隻による損害額は約1,827億円と試算され、1隻当たりの損害額は約4億円に及んでいる状況です。

ふくそう海域について。東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門海峡のふくそう海域における海難は全海難の4割程度ですが、貨物船では全海難の52%が、タンカーでは59%、旅客船では44%がこのふくそう海域で発生し、重大な海難発生の可能性が高いと言えます。図表 - 7 のとおり、平成13年から18年までの海上交通安全法等の航路及びその周辺海域における100トン以上の船舶の衝突または乗揚げ海難を見ますと、1,000トン～1万トンの間では、通航隻数に対する海難の発生割合が高く、同トン数階級の外国船による海難隻数が海難総隻数の約3割を占めています。一方、100トン～500トンの間では、同トン数階級の日本船による海難隻数が海難総隻数の約4割を占めています。外国船に関しては、航法を知らない、地理的に不案内であるなど外国船の船員の質等に問題があり、日本船については動静把握の困難性やVHFの聴取率の低さが問題として考えられます。さらに、当該海域における航法設定が必ずしも十分とは言えないことが共通の要因として挙げられます。

平成13年～18年の間、海上交通センターが危険を感じて注意を喚起した1,964隻を分析したところ、図表 - 8 のとおり、注意喚起をしたにもかかわらず衝突または乗揚げを起こした船舶のうち、約半数が応答がない状況です。先般、明石海峡航路におきまして、沈没事故が発生しました。これについても、管制官からの注意に対して応答がなかったと

報道されたところです。

7 ページ。衝突及び乗揚げ海難全体のうち、死亡・行方不明者等が発生している重大海難の約 4 割が、いわゆる準ふくそう海域において発生し、図表 - 10 のとおり、石廊崎、御前崎、潮岬などのいわゆる変針点付近に集中しています。

8 ページをご覧ください。港内における海難について説明します。港外における貨物船海難がここ数年緩やかな減少傾向にあるのに対し、港内における貨物船海難は 59 隻から 125 隻へ増加しています。港内でも、特に航路入り口や防波堤付近における貨物船などの衝突が目立っているところです。20 トン未満の小型船を除く台風その他異常気象下における港内の海難については、平成 18 年 10 月に鹿島港とその周辺海域で 8 万～9 万トン級の貨物船による走錨・乗揚げ・衝突が 3 隻立て続けに発生するなど、大型の船舶による海難が目立っています。

続きまして、マリンレジャーの活動について。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原因の大半は、図表 - 13 のとおり、見張り不十分・操船不適切・気象海象不注意が占め、海難の過半数が操縦免許取得後、6 年未満の初心者で占められています。また、プレジャーボートからの海中転落者の救命胴衣の着用率については、約 5 割前後でほぼ横ばいに推移しているところです。

9 ページ。死者・行方不明者・負傷者を伴う海浜事故は、遊泳中が最も多く、次いで釣り中・サーフィンが合わせて約 7 割強を占め、ここ数年は 600～750 人程度で推移しています。また、事故形態は、図表 - 14 のとおりで、危険な海域についての不十分な認識等がうかがわれるものが約 6 割を占めています。そして、自主的・組織的な安全対策がとられていない海岸で発生したものが 7 割となっています。

漁業活動について。漁船海難種別は、衝突が最も多く、次いで転覆です。原因としては約 5 割が見張り不十分など周囲の状況の確認不十分となっています。また、一人乗り漁船からの海中転落の死者・行方不明者は年間 80 人、そのうち 65 歳以上の高齢者が約 6 割を占めています。救命胴衣着用率は、現状では 3 割程度となっています。

次いで、(3) 環境の変化について説明します。航行環境としては、輸送効率の向上、輸送コストの縮減を図るため、船舶の大型化が進み、1 隻当たりの総トン数は 10 年間で約 1.4 倍となっています。

10 ページをご覧ください。外国船舶の増加。図表 - 15 のとおり、我が国の特定港に入港する外国船舶は、日本船舶の入港隻数が減少傾向にあるのに対して増加傾向にあり、

年間10万隻を超え、10年前の1.2倍となり、国籍の多様化も進んでいます。また、100トン以上の外国船舶の重大海難は、衝突及び乗揚げが約9割を占めています。衝突の原因は図表-16のとおり、「不適切な操船」が多く、過半数を占め、乗揚げの原因は、「不適切な操船」、「周囲の状況の確認不十分」が多く、外国船の船員の質等に問題があると考えられます。

11ページ。技術の進展について説明します。高度な航海計器の普及が進み、AISは平成20年7月までに一定の船舶への搭載義務化が完了します。図表-17のとおり、20年度、AIS陸上局が日本沿岸全域をカバーします。AISは、船舶の名称、船名、針路、速力などの船舶の動静情報をリアルタイムで把握でき、船舶相互間における操船意思を確認する場合の利便性を向上させています。また、航行支援ツールとしても乗揚げ・走錨の予防、危険物積載船等の監視や海難の早期発見等が可能となり、船舶交通流を容易に把握できることから、これを活用し、海上交通の安全確保や船舶運航の効率化のさらなる向上が期待されます。さらに海上ブロードバンドの実現に向けた研究も進められているところです。

12ページをお開けください。航路標識の現状について説明します。国の厳しい財政事情等から歳出の削減のため、国の事務・事業については廃止、縮小、民営化、民間委託、地方への移管等を進め、組織・業務の減量・効率化、また規制についての適時の検討・見直しを行うことが求められています。航路標識整備事業は、図表-18のとおり、平成19年度予算は47億円、これは10年前の平成10年度の70億円に比べて約3割の減少です。また、維持・運営費についても36億円から25億円と約3割の減少となっています。

こうした状況から、航路標識の新設は厳に抑制し、ここ数年はゼロ～1基となっており、役割を終えた航路標識の廃止も適宜進めているところです。また、業務の簡素合理化、現場の総合力の確保の観点から、航路標識事務所は順次68カ所の保安部に統合し、今年度から海上保安部交通課として航行援助業務に加え、航行安全業務を担う組織としてスタートしているところです。平成19年度からは航路標識の保守業務については民間への委託をスタートしました。

続きまして、以上説明した状況から、どのような事項を重点課題として認識しているのかということについて説明します。13ページ、(4)重点課題。海難は、人命、財産、損失や環境への悪影響といった大きな社会的ダメージを引き起こし、特にふくそう海域にお

ける大規模海難の発生は海上物流を遮断し、我が国の経済活動に甚大な影響を及ぼすおそれがあるということです。平成19年7月、海洋に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを目的とした「海洋基本法」が施行され、国の責務として効率的かつ安定的な海上輸送の確保並びに海上の安全の確保が明記されました。このため、効果的な海難防止対策を講じていく必要があり、現行施策の実施状況、海難の状況等を踏まえ、今後の海難防止対策として重点的に行うべき課題を次のとおりとしています。

海難分析・対策企画立案能力の強化及び海事関係機関との連携強化。これまでは統計分析等に比重が置かれ、背景も含めた海難の原因に迫る仕組み、それを踏まえた対策の企画立案が必ずしも十分とは言えなかったと考えています。また、海難防止には図表-19のとおり、海上交通ルール、航路標識の海上保安庁交通部の所管行政だけではなく、免許行政、船舶検査・基準行政、運航管理行政、港湾行政、水産庁の漁業・漁船の安全行政など、さまざまな関係機関がかかわり、これまでは必ずしも講じる施策が連携のとれたものとは言いがたい面もありました。今後は海上保安庁における海難の分析機能の強化、対策の企画立案機能の強化及び関係機関との連携強化が必要と考えています。

14ページ、 海域等に応じた海難防止対策の強化、ふくそう海域について。ふくそう海域は、衝突海難や乗揚げ海難などの重大海難が後を絶たず、常に航路閉塞等の大規模海難発生危険性を有しています。このため、現状での海難の発生原因などを踏まえ、より効果の高い安全対策を推進する必要があると考えています。

港内について。港内は大型船の連続座礁海難の発生、操船不適切を主な要因とする衝突・乗揚げ海難の増加、港内の状況に不案内な外国船の増加など、港内の安全が万全であるとはいえない状況にあり、港内管制の強化を図っていく、また港則法の仕組みの改善を図っていく必要があると考えています。

マリレジャー活動について。マリレジャー活動の死者・行方不明者・負傷者の数はほぼ横ばいで推移し、施策が必ずしも十分な効果を上げているとはいえない状況にあります。死者・行方不明者・負傷者を生じさせた重大海難を十分に分析し、効果的かつ重点的な対策を講じていくことは必要ですが、事業法制などによる規制になじむものではなく、自己責任の意識をいかに高めるかが肝要であると考えています。また、今後は民間のマリレジャー活動を行う者が自ら安全活動を行うなどのソフトな対応の仕組みを充実させる必要があると考えています。

漁業活動について。死亡・行方不明者を伴う全海難の約半数以上を漁船による海難が占

めています。救命胴衣着用率の向上、適切な見張りの必要性など、漁業関係者の安全意識を高揚させる必要があると考えています。

A I Sの積極的な活用等について。A I Sは潜在的に利用可能な機能を有し、A I S対応型レーダーの設置義務づけも進む予定です。A I Sの有する潜在機能を十分に活用して、安全な仕組みづくりを進め、その普及を促進していくことが必要と考えています。さらに技術開発を進めていくことも必要と考えています。

航路標識の高機能化・信頼性の向上について。災害発生時の海上輸送の安全を確保するために、災害に強い航路標識への変更が求められています。一方、図表 - 20のとおり、光波標識用機器のうちの約47%が耐用年数を過ぎるなど航路標識の老朽化が進行し、信頼性の向上の観点からも適切な維持更新が必要になっています。

次のページ。また、二酸化炭素の排出削減のためのさらなる対策の強化も求められています。ふくそう海域におけるソフト面での安全対策の充実にあわせて、海上交通センター機能の向上なども必要と考えています。

航路標識制度の再構築について。行財政改革を行うことが求められる一方、海難は横ばい傾向で、今後とも海難の防止のため、航路標識の適正な配置を進めていく必要があります。交通環境の変化に対応できるよう、既存の航路標識の整備の重点化を進め、新たな施策展開の余地を生み出すとともに、港湾管理などの役割分担による適正な航路標識の配置を進め、海域全体としての安全性の向上を確保する必要があります。航行の指標として、その役割を終えた航路標識については、速やかに縮小、あるいは廃止を進め、現行の制度も見直し、再構築を図る必要があると考えています。安全情報の提供については、さまざまな提供手法を追加する一方であったことから、これを見直し海事関係者等の利用者が必要とする情報提供を実現していく必要があります。

現場業務のソフト面への重点化を行うことについて。効果的な海難防止を講ずるには、現場で船舶運航者、海上工事事業者等の海事関係者に相對し、海難防止指導を行っている海上保安部署等の現場第一線の強化が欠かせません。このため、広く海事関係者等の意見に耳を傾け、海難防止活動のソフト面の対応をより一層強化し、これらの業務に比重を移していくことが必要と考えています。

17ページ、2.新ビジョンの基本的枠組みについて。今後の施策展開に当たっての基本的方向。海難を未然に防止し、人命、財産、環境を保護していくことは普遍的な社会ニーズであり、他方、国際競争力の強化に向けた輸送効率の向上も求められているため、今

後とも安全性を確保しつつ、効率性の向上も図っていくことが必要です。行政機能の充実・強化について。海難分析・対策企画立案能力の強化、海事関係機関等との連携強化が必要です。ソフト面の施策の充実・新技術の導入について。既存システムを最大限に活用するため、新たな海上交通ルールの設定など制度面の充実、AISなど最新技術の積極的な導入を推進していくことが必要です。航路標識の高度化について。海上保安庁が所管する約5,500基の航路標識は量的にはおおむね整備を完了しているといえます。航路標識の機能の強化、高度化が今後必要となります。制度・仕組みの再構築について。財政上の制約等から、航路標識の設置・管理、制度の適時適切な見直し、再構築が必要です。

18ページ。業務運営の継続的改善・重点化について。海上交通行政の使命である海上の安全の確保を目指し、常に業務運営の改善、重点化を行うことが必要です。

続きまして、(2)想定計画期間について。本ビジョンは、船舶交通をめぐる情勢を中長期的視点で見据え、「新たな船舶交通安全政策あり方～交通行政の目指すべき姿、施策の方向性～」についての基本的な考え方をまとめることとしたいと考えています。その上で、社会的ニーズに合致した効果的かつ効率的な実施を図るため、具体的施策の計画期間はおおむね5年を目標とします。また中間的な評価を行うとともに、おおむね5年後に見直しを行う方針です。

(3)計画の目標について。第八次交通安全基本計画では、海難等の減少に関する包括的目標として、「航路を閉塞するような大規模海難発生数ゼロ」及び「死者・行方不明者数220人以下」を掲げています。本ビジョンはこの目標達成を目指し、船種、海域、あるいは運航環境などの特徴に応じた海難防止施策を重点的に展開するため、例えばふくそう海域の航路及び航路周辺における衝突・乗揚げ海難に着目するなど、個別具体的な目標を設定する方向で検討したいと考えています。

続きまして、3.具体的課題解決のための今後5年間の重点施策について。ここでは今後5年間こういった施策を展開していくのかということについて説明します。

(1)海難分析・対策立案機能の強化について。分析対象の基準、本庁と管区本部の役割分担等の見直しによる分析手順・手法の改善・改良、テーマを設定した恒常的な研究会等の開催、研修の実施など海難の調査・分析、対策企画立案機能の強化を図りたいと考えています。

19ページ。続いて、関係機関と連携した海上安全行政の総合的展開について。海事関係機関との連携を強化し、海上安全行政を総合的・効果的に展開し、一層の海難防止を

図るため、図表 - 21 のとおり、水産庁、海事局、港湾局などの課長クラスで構成する「関係省庁海難防止連絡会議」を設置し、問題点・目標の共有、施策の連携を図り、関係機関が連携・融合した海難防止対策を展開したいと考えています。

(2) AIS の整備等を踏まえた航行安全対策・効率性の向上について。 ぶくそう海域における安全性の向上策。 基本的考えとしては、海上交通センターにおいて、AIS などを活用し船舶の交通流を整えることにより、海難につながる危険な状況の発生を未然に予防し、海難を減少させるということです。海上交通センターが行う無線による呼びかけに応答しないなど、情報等が十分に活用されていないため、例えば20ページの図表 - 22 のとおり、来島海峡において、潮流が強くぶくそう度が高い状況で、危険な状況の発生が予想される場合に、「追越しの禁止」を求めるなど必要な航法を遵守させるための是正措置や、提供する情報などの聴取を義務づけるなど、海上交通センターが講ずる措置の実効性を強化するために制度の充実を図りたいと考えています。また、準ぶくそう海域においても重大海難が発生していることから、海域の航行実態、海難の発生状況などの調査を実施し、海域の状況に応じた安全対策の検討を進めたいと考えています。

21ページ。 港内船舶交通の効率化、安全対策の強化について。港内の水路ではAISを活用し、行き会い可能な船舶を個別に判断するよう管制手法を見直し、行き会いが可能となる船舶の範囲を拡大するとともに、港内船舶交通の安全性の向上を図りたいと考えています。一方、港内の船舶交通流の変化、外国船舶等の増加、台風・異常気象下における港内での海難などの状況を踏まえ、対策が必要な港ではAISの活用などにより、一定の船舶・海域における重点的な監視・指導など、重点的な安全対策を進めたいと考えています。また、避難勧告・避難指示制度の導入等により、台風などの自然災害における港内船舶交通の安全対策の強化を図りたいと考えています。

航路管制官・港内管制官の能力・資質の向上について。外国船舶の増加に伴う外国人船員への対応、船舶の高速化・大型化による事案対応の困難性の増大、管制官の講ずる措置の実効性の強化及びAISを活用した監視などの安全対策を展開するため、高い管制実施力が求められているところです。このため、航路管制官及び港内管制官の能力、資質をこれまで以上に向上させる必要があり、養成研修制度の確立、現場研修の充実強化、効果的な訓練ができるよう機器の整備を進めていきたいと考えています。

続いて22ページ。(3)地域特性に応じたきめ細かな海難防止活動の推進について。現場第一線の充実強化について。各海上保安部では、指導及び啓発などを中心とした、い

わゆる海難防止活動に業務の重点を移すこととなり、地域特性に応じた海難防止対策の企画立案を遂行する行政能力を向上させる必要があります。このため、管区本部・海上保安部署との役割分担の明確化、制度及び活動に関する成功情報などを共有化し、地域における関係機関との連携を図りたいと考えています。

マリナー活動に対する安全対策について。死者・行方不明者及び負傷者が発生した重大海難は、プレジャーボート初心者への知識・技能の定着の重点的な促進、海水浴場等の利用ルールの設定と監視によるその遵守などによって、一層の防止を図れる余地が見られます。このため、重大事故の蓋然性の高い者などへの知識・技能の定着促進に重点を置き、また、地域における自主的な安全対策、例えば海域利用調整などに関する利用ルールの設定、海上交通安全教育に取り組む民間ボランティアである海上安全指導員の位置づけ、すそ野の拡大、救命胴衣の着用率のさらなる向上をはじめとする自己救命策の3つの基本の推進、救助体制の確立などを図っていきたいと考えています。

漁船の安全対策について。漁船の安全対策を所管する水産庁や自治体関係部局と十分に連携し、地域の状況を踏まえた海難防止指導、救命胴衣着用率の向上、簡易型AISの搭載促進などの対策が必要と考えています。

23ページ。(4)特性を活かした安全情報の提供について。緊急度に応じた情報の提供。海上保安庁が提供する情報については、その内容の緊急性に応じて提供の手法、運用体制の見直しを行い、利用者の利便性と運用の効率性の向上を図りたいと考えています。このため、管区本部単位を基本とした「安全情報提供センター」を構築し、図表-25のとおり、情報を一元的に24時間提供する運用体制を整えたいと考えています。また、保有データの一部を一定の公益性を有する民間主体に提供し、利用者ニーズに柔軟に応じた付加価値の高い情報提供体制の実現について検討したいと考えています。

情報提供の多言語化について。IT技術の進展により、船舶への提供可能な情報量が增大することから、中国語や韓国語などの外国人操船者が理解しやすい情報提供について検討を進めたいと考えています。

24ページ。(5)IT等の最新技術を活用した安全対策の推進について。AISを活用した多種多様な情報提供。AISが有する仮想の航路標識を表示させる機能(バーチャル航路標識機能)や、バイナリーデータによる情報伝送機能を活用し、図表-26のとおり、文字だけではなく、気象、仮想航路標識、制限水域など航海者にわかりやすくビジュアルにリアルタイムで提供するENSSの構築を図りたいと考えています。そして、シス

テム開発に当たっては海上保安庁、航海機器メーカー及び海事関係者が協力し合える環境づくりを進めたいと考えています。

A I S の普及促進等について。A I S は船舶相互間の衝突防止、陸上からの航行支援情報の伝達手段として極めて有効なツールであることから、関係省庁と協力した簡易型 A I S の実用化による低価格化、簡易型 A I S でも活用できる E N S S の開発による利便性の向上を図りたいと考えています。

(6) 航路標識の整備、管理のあり方について。航路標識の高機能化・信頼性の向上。航路、主要港湾の港口などを明示する航路標識は、航行船舶の指標として極めて重要です。引き続き航路標識等の視認性の向上のため、航路標識光源の L E D 化、灯浮標の浮体式灯標化など高機能化の整備を進めたいと思います。

2 5 ページ、クリーンエネルギーの利活用、防災対策について。クリーンエネルギーの導入を推進し、二酸化炭素排出量の削減を図りたいと考えています。さらに大規模地震、台風などの自然災害に耐え得るべく航路標識施設の波浪対策、耐震補強等の整備を進めたいと考えています。

航路標識の重要度を踏まえた保守の実施等について。航路標識のカテゴリー化。これまでは、すべての航路標識を一律に 9 9 . 8 % という高い運用率で保守してきたところですが、昨今の G P S 、レーダー等航海計器の発達、普及を踏まえ、図表 - 2 7 のとおり、航路標識ごとに重要度に応じて 3 段階にカテゴリー化し、カテゴリーに応じた運用率を設定し、保守の効率化・合理化を図りたいと考えています。また、カテゴリー化に当たり、保守省力型の航路標識整備を行い、信頼性の向上を図りたいと思います。整備を終えたものから順次保守の効率化・合理化を図っていきます。また、許可標識についてもこの区分を準用したいと考えています。

2 6 ページ、民間委託の推進。海上保安庁は平成 1 9 年度から航路標識の定期保守の民間委託化を開始したところですが、カテゴリー化の実施を踏まえ、定期保守業務の民間委託化を円滑に進めたいと考えています。

役割の低下した航行援助システムの廃止について。既設の航路標識の廃止については、総合コストの縮減等のため、海難の発生状況や航行の実態、航海計器の普及、技術革新、当該航路標識の利用実態などを踏まえ、機能が重複し、または必要性が低下した航路標識約 6 0 0 基については、航路標識の配置、機能の最適化計画に基づき、今後とも廃止の促進を図りたいと考えています。

ロランCの縮小・廃止。北西太平洋ロランCチェーンについては、近年のGPS航海機器の普及等による利用者の大幅な減少などの状況を踏まえ、関係国などとの調整を行い、廃止する方向で、国際協力チェーンにかかわらない南鳥島局については早期に廃止し、残る3局については、関係国の調整を踏まえ、廃止時期を決定したいと考えています。ただし、ロランCについては、衛星系測位システムの脆弱性を補完するため、高度化、「e-Loran」と呼ばれていますが、国際的に検討されていることから、関係国際動向等に留意する必要があります。

ディファレンシャルGPSの縮小・廃止について。GPS衛星の近代化による精度の向上等により、DGPSは当初の役割を終えることから、基本的にはこれを廃止したいと考えています。沿岸局は、GPS衛星近代化計画等による測位精度向上の環境が整った時点で廃止し、残りの局の廃止については完全運用体制が整う時期を踏まえて決定したいと考えています。

27ページ。新たな航路標識制度の構築について。航路標識については、行財政改革に伴う事業の重点化・効率化、施設管理者と海上交通警察権者との役割分担の明確化などの観点から、新たな航路標識制度を構築したいと思います。図表-28をご覧ください。新旧の考え方の比較表です。海上保安庁が設置及び管理する航路標識は、海上交通法令の運用上、必要な航路標識、受益者が特定できないなどの航路標識とし、その重点化を図りたいと考えています。特定の事業の用に供する航路標識については、港湾管理者、漁港管理者または海上工事事業者などが海上保安庁の許可を受けて設置及び管理を容易に行えるようにしたいと考えています。また、これまで法的位置づけのなかった一定の基準に満たない簡易な航路標識のうち、航行の指標となるものについては、機能など一定水準の確保、位置・機能などの周知などが可能となるように届け出制度を構築したいと考えています。さらに、航路標識の設置に関する指針の制定、航路標識の監視への民間の活用、検査制度など諸制度の導入を検討したいと考えています。なお、現在海上保安庁が管理する航路標識のうち、その範囲外となるものについては、廃止または港湾管理者で必要とする者への移譲を進めたいと考えています。

28ページ。4施策展開に当たっての重要事項について。以上説明させていただきました重点施策を効果的・効率的に推進するため、次の事項を踏まえることとしたいと考えています。

(1)戦略的技術開発について。企画・立案部門との一貫性を持った検討体制のもとで、

中長期的視点も踏まえた技術開発計画を策定し、関係研究機関、学術機関などとの協力・連携を図りたいと考えています。

(2) 国際協力の推進について。外国船舶の増加を踏まえると、海難防止のためには、我が国に入港する外国船舶の船籍国、または外国人船員の国籍国などとの連携の強化が必要となると考えています。図表-29のとおり、国際機関への参画、近隣諸国とソフト面の対策についても国際協力の推進を図りたいと考えています。

29ページ、(3) 規制の不断の見直し等について。効果的な安全制度を目指し、「規制改革推進のための3か年計画」に基づき、船舶交通の実態、安全施策の効果を検証し、有識者の意見なども踏まえ、各種規制を点検し、平成23年度中には見直しの結論を得たいと考えています。また、政策評価等施策の重点化、効率化を図るとともに、予算への反映、国民への説明責任を果たしていくことが必要と考えています。

(4) 海上保安業務力の向上について。効果的な職員育成方策の策定、予算・組織等の見直し・廃止を行い、予算、組織及び定員といった政策資源を重点課題に集中的に振り向けて投入していく仕組みを構築したいと考えています。

以上が今回の中間とりまとめの内容です。

【尾関交通部企画課長】 議論の時間をとるため、若干早口でご説明したことはお許しいただきたいと思えます。それで、前回もちょっとお願いしましたけれども、個別の論点でいきますと、やはりAISを活用しましたふくそう海域であるとか、港内における安全対策の強化の面、あるいはマリンレジャーの安全対策、それから航路標識の新しい制度でありますとか保守のあり方、そういったものについてご意見をいただければと思えますし、それ以外に、例えば今回分析の上、こういうところに問題があって、それを踏まえてこういう課題を設定しているといった具体的な課題のとらえ方でありまして、ビジョンの枠組みのあり方、そういった全般的なご議論もしていただければと思えます。

それと、先ほどちょっと説明の中でありましたけれども、今、イージス艦と漁船の海難もありましたし、先週も明石海峡のところで3隻が衝突し1隻が沈んで、今油が流れて漁業被害も出ているということでニュースでもありましたように、あそこには海上交通センターとして大阪湾海上交通センターというのがあるのですが、そこで船に一応注意はしたけれども、応答がなかったなんていうことも報道されておりますので、そういった最近の大きな海難も踏まえながら、自由に議論していただければと思っております。

それで、スケジュール的には、本日も議論いただいたものを踏まえて、またいろいろ調

整しながら年度明け、5月下旬ごろには最終答申をいただければと考えておりますので、よろしくお願いいたしたいと思います。

【馬田分科会長】 どうもありがとうございました。ただいま説明がございましたように、重点3点でございますね。AISを活用した安全対策の強化、それから2点目がマリナーレジャー、あるいは漁船の安全対策、3点目が航路標識の整備管理の見直しということ、あるいはこれ以外でも全般のことでよろしいと思いますけども、議論を深めていただきたいと思います。

恐縮ですが、ご意見、ご質問のある方は、名札を立てていただけますようお願い致します。1時間ぐらいの議論の時間をいただいておりますので、どれぐらいの方がご質問されるのかの目安に今お伺いしております。10名以上いらっしゃいますのでお1人四、五分ぐらいでご意見、ご質問をいただければと思います。

今津委員から順番にご発言いただいてよろしゅうございますでしょうか。どうぞお願いします。

【今津臨時委員】 まず最初は、全体的な流れの中でのとらえ方ですけども、2ページに、ふくそう海域について触れている ところの書きぶりですが、私の意見は、ここに、「今後とも安全対策を講じていく必要はあるものの、講じてきた施策については、この「必要はあるものの」という書きぶりでは、その後の、ふくそう海域ではまだやらなきゃならないことがこんなにあるよという流れからすれば、「あるものの」と限定的にここで押さえるのではなくて、「施策についておおむねこのような効果があった」とここでは打ちとめておいて、どこかで、しかしまだやることはあるんだよというような書きぶりのほうが素直に読めると思うんです。先ほど聞いていたら、もう安全対策は終わっているようなイメージに、ある程度のところはもう片づいているように思われるような書きぶりに私には受け取れました。

二つめは、先ほど最終的には重要情報、緊急情報を取り扱うのが保安庁の仕事で、あと安全確保とか一般情報についてはほかのところへ担当すると、そういうように聞こえましたが、緊急情報からすると、「ふくそう海域」はカバーするというのが7ページのところにありますが、それから大事なところとしても「準ふくそう海域」というとらえ方をされているように感じました。そうしたときに、準ふくそう海域という部分を保安庁でカバーするというふうにはちょっととらえ切れなかったので、この辺の言いぶりをほんとうにどこまで手を出すのかも含めて、ここで言う情報提供の範疇を緊急情報に限る、というところ

が果たして筋書きとしていいのかどうか、あるいは、その辺ちょっと私の誤解もあるかもしれないかもしれませんが、気になりました。以上です。

【馬田分科会長】 どうもありがとうございました。

【尾関交通部企画課長】 それではちょっとお話ししていきますけれども、2ページの「今後とも安全対策を講じていく必要があるものの」というのが、もう十分で要らないんじゃないかというふうに読まれかねないというご指摘があったんですが、それは当然先生のおっしゃるとおり、そうではなくて、後ろのほうの分析でふくそう海域とかいろいろ取り上げているように、これからも安全対策についてはいろいろやっていかなければ課題が多いということで、若干そう読めるのであれば少し書き方を今後工夫しておきたいと考えております。

それから、情報提供の話ですけれども、これは23ページに、「緊急度に応じた情報の提供」ということで図を載せてありますが、これは誤解があったらまたもう少し工夫しなければいけないと思いますけれども、緊急情報だけを保安庁が取り扱うということではなくて、この赤枠で真ん中のほうに「海上保安庁」と書いて、全部赤枠でくくってありまして、ですから緊急情報、安全情報、一般情報、あとA I Sみたいな特定の情報については海上保安庁でいろいろ提供していきたいということでございまして、特に「緊急情報」と書いてありますのは、海難が起きて、今海域そのものが危ない状況にあるということで、船舶運航者を含めてそういった方々に対して積極的に周知、流していかないといけないと思います。ただ、黄色の、「工事をこれからやりますよ」とか、一般情報にある「航路標識の意味合いはこういうものですよ」というのは海上保安庁が手とり足とり知らせるのではなくて、それは利用者の方々が海上保安庁のホームページを見るなり、そういったものを見て、自分たちでできれば情報を収集してほしいなと思います。今は海上保安庁に何でも皆さんに知ってもらうために一生懸命手間暇かけて、いろいろやっているのですが、そこはやっぱり情報の重要度に応じて、少し差をつけましょうということを書いてあるということでございます。

【今津臨時委員】 わかりました。問題があるというよりも、そういうとらえ方もされかねないので、ちょっと工夫されたほうがいいなということで。

【馬田分科会長】 よろしゅうございますか。それでは戸田委員、お願いいたします。

【戸田臨時委員】 3点ほど申し上げたいと思いますが、第1点で、航路標識といった安全関係の施設の整備、保守が今まで予算の中の公共事業に入っていた。私は、公共事業

とくくっておいて、それでどこまで合理化できるかということで、年々下げていく、そういうアプローチは必ずしも間違っていないと思うんですが、しかしこういう安全関係について公共事業とくくってやっていって、一体どこまでやれるのかという疑問がありまして、これは政治サイドの話かもしれないし、財務省の整理の仕方もあるかと思いますが、そろそろ、今の苦しい状況を考えると、公共事業の中でも特別な扱いをすとか、あるいは公共事業から取り出して安全関係として扱うか、その辺の配慮が要るのではないかと考えております。

それから、もう一点はマリレジャー関係ですが、私もマリレジャー関係を長いこと、海の上で遊んできておりますが、これは基本的には自己責任の問題。ですから遊ぶ人がどれほどの意識を持って安全関係を重視していくか、これに尽きると思います。それから、それはモーターボートとかヨットに乗って遊ぶ人たちの話ですが、それ以外にも海水浴といったところで、子供たちに、海で遊ぶとか川で泳ぐということについての安全教育といいますが、これはオーストラリアとかニュージーランドでは徹底して低学年で取り組んでやっておりますが、そういう取り組みもそろそろ必要になってきているのではないかと考えています。水に落ちると必ず死んじゃう人がいるんですよね。これはある確率で必ず死ぬ。そういうことがないような教育面からのことも考えないとならないと思います。

それからもう一つ、28ページで、4のところ、「戦略的技術開発」というのが施策展開に当たっての重要事項として取り上げられておりますが、この手法というか、アプローチは私は大変重要なことではないかと思えます。国土交通省関係のいろんな研究機関もありますし、また大学の活用もあるかもしれませんが、いずれにしても、ある地域を限定してもそうかもしれませんが、事故発生の確率をどうやって低めることができるか。いろんな要素があると思えます。救助術というか、そういう中には乗組員の資質の問題もあるだろうし、航行に当たって航行援助施設の問題もあるだろうし、それから事故が起こるについては、時間の問題、気象・海象といった問題、非常に複雑な問題があるかと思えますが、事故発生の確率を下げていくということを考えますと、この手法は非常に重要じゃないかと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思えます。以上です。

【馬田分科会長】 事務局、よろしいでしょうか。

【尾関交通部企画課長】 予算の話が最初に出ましたけども、実は航路標識整備事業というのは10数年前に公共事業ではなくて、普通の、いわゆる一般予算だったのを公共事業に移したという経緯があって、そのころは正直言うと公共事業のほうへいくとたくさん

つくれるのではないかという気持ちもあって移っていったのですけれども、いずれにせよ今は公共も公共じゃない予算もいずれも減らされていっているんで、なかなか厳しいですが、そういった中で、いかに安全の予算を確保していくのかっていうのは重要な課題として我々も頑張っていきたいと思っております。

それから、マリンレジャーにつきましては、先生のおっしゃるとおり自己責任の世界でということで、我々もそうは思っているんですけども、結局、事故が起きると助けに行くという我々の仕事もあるので、自己責任の気持ちを高めて事故が減ってくるということで、我々もまた別のことに、仕事が使えるところもあって、ここのところは死者・行方不明者の数が多いので、少し何かしていかなくはいけないのかなと思って書いております。特に子供の教育につきましては、実は海上保安庁のほうから、今で言う文科省に、学校教育においてもいろいろやってほしい、いろいろ連携してやっていきたいと思いますということもお願いして、文書なども出て、いろいろこれからやっていきたいと思っております。

それから、技術の開発はまさにおっしゃるとおりでして、どちらかというといまでは航路標識の明かりの見え方とか、そういう単体ベースの技術開発をいろいろやってきたんですけども、例えば今回の技術の進展にありますように、E N S Sという運航自体、運航しているときをとらえて安全性を向上させていく。そのためにどういう情報を流していったらいいのかとか、単体だけではなくて、運航の流れに沿って、どういったものをしていったほうがいいのか。それは多分我々だけではできなくて、おっしゃるとおりいろんな機関があるので、そういうところと連携していかないとできなかなと今思っております。

【馬田分科会長】 よろしいですか。

【戸田臨時委員】 はい。

【馬田分科会長】 それでは、中須委員、お願いいたします。

【中須臨時委員】 素人ですのでの的外れな話もあるかもしれませんが、ちょっと四、五点、感想というか。

第1点は、やっぱり事故の起きた海難事故の対応というのでしょうか、この分析を見ますと、やはり非常に不注意というか、本来やるべきことをしっかりやらないで事故が起きてしまったという例が多いというのが非常に印象を受けまして、そういう点からは、もちろん船に乗り組んでいる船長以下の乗組員がしっかりすることと同時に、やはり船主さんの義務っていうか、船主がいかに乗組員に対して安全教育をしっかりとやるかというのは議論としてあっていいんじゃないかなっていう気がするのですね。最近、トラックとか

運送業者とか、あるいは電車の運行とか、さまざまな問題でもやっぱり経営者の義務という話がよく出てくるわけで、そういう点で、漁船のところでは経営者への啓発活動なんてことも書いてありますし、確かに大変重要なことである。そういう意味では、船主全般について安全対策にどう取り組むのかということをもう少し、義務にしるかということまでいくのかどうかはわかりませんが、そういう問題意識を感じました。

それから2番目は、今、戸田さんからもお話がありましたマリレジャーの問題ですが、基本的に自己責任の世界だというのはおっしゃるとおりだと思います。ただ、今回数値目標として、マリレジャーについてもどれくらい減らすかという目標を立てようという意欲的なお考えのようで、それはそれで大変結構なこと、それがけしからんっていう意味では全然ないのですが、ただ、こういうマリレジャーについて、一体だれが防止について一義的な責任を負っているか。第一義的にはやる人自体、レジャーをやる人自体なんですけれども、行政という視点で見たらどうなのかということ、この前ちょっとお話を聞いたら、地方公共団体ではないかと。率直に言って、まさか保安庁がすべてマリレジャーをどうこうしようっていう案はできないと思うんですね。やっぱり地方自治体がマリレジャーの安全対策にどこまで取り組むべきかということについては、国が一律に決める問題ではなくて、地方公共団体が決める問題ではあるけれども、何らかのガイドラインみたいなものを示して、地方公共団体はこの程度まではすべきじゃないかと。よくありますよね、海水浴場で一定の風速になると遊泳禁止にするとか、ジェット何かみたいなのと遊泳場をロープを張って分けるとか、そういうことについてガイドラインを示すようなことというのが国でできないのかなという気がいたしました。

3番目は、海上交通センターが整備されてきて、それなりの効果を上げているというお話を伺ったわけですが、先ほどお話しがあったこの前の事故でも、連絡しても応答しないと。これはほんとうにばかげた話で、この例ががすべてではない、ちゃんと応答して事故を避けられるということもあるわけでしょうが、やっぱりいわゆる海上管制をやっている部署が一定の情報を伝えたい、あるいは連絡をしたいというときに相手が応えないっていうのをそのままほっとくというのは何か変な気がするんです。これを一体義務化できるものかどうかというのは私もよくわかりません。義務化すればいいっていうのじゃなくて、一定の場所ではチャンネルをオープンにしておくとか、そういうことを義務的にするとか、何かできないのかなということを感じました。

そのこととも関係するのですが、外国の船の事故が多いと。最近になって外国の船が増

えているということとも関係するのでしょうか、例えば海上交通センターとの交信を何語でやっている 例えは英語でも、世界標準で英語でやるんだっていう決まりがあるということなのか、あるいはそうじゃなくて、先ほど韓国語とか中国語はファクスでしか送れないという話がありましたけど、その辺どうなっているかの実態と、それでちょっとお話をお伺いすると、飛行機の航空管制みたいに、ある程度国際的に確立されたルールがあるというのと違う、古い歴史があるということもあるのでしょうか、そういう点ではもう少し国際協力という意味で、日本は世界に冠たる海運国、海洋国なんですから、海の交通ルールに関する世界的な取り決めというか、全世界共通にこういうルールを守るべきだということをもっと積極的に言っていく。これも一朝一夕にぱっと実現することではないことは十分わかりますが、もっと国際的に大きな声で発信していくというか、そういうことで国際的なかなり細かいルールをつくって、それで日本海域、日本周辺水域での海難防止にも役立つし、世界にも貢献する。ちょっと大げさなんですけど、そんなことを感じたのが4点目です。

最後に、これは課題ではないと思うのですが、漁業面で非常に困っていることは、海難が起きた後、特に外国船舶の場合、船が放置されていて、油が流しっ放しになったり、ずっと置きっ放しになっていて、非常に問題が起きているわけです。今回も沈んだ船から油が出ている。すぐあしたにも解決しろということではないわけですが、こういうことについては一体どこが所管する問題なのか、基本的には船主の責任ということなんですけれども、その辺について何か言及ができないものか、もう少ししっかり取り組むべきだということのようなことが言えないのか、そういう感じがいたしました。

以上、5点ばかり。感想で、的外れかもしれませんが、よろしくお願いします。

【尾関交通部企画課長】 不注意が多いという話で、やっぱりそれは船員、船主の責任でもあるでしょうし、そういったものをいかに減らしていくかという努力も海上保安庁側には必要なのでしょうけれども。お話にありました船主の話ですが、これは海上運送法は、二、三年ぐらい前ですか、改正されて、運航管理者制度みたいなのをきちんと導入して、そこを運輸局が監査しに行くという制度ができていまして、それで経営者の方、トップが安全面にかかわる制度ができていますので、それを今定着させる時期ということで海事局の行政としてこれをやっていますので、いずれだんだんと成果が上がってくるのかなと思っています。

漁業について書きましたのは、漁業は海上運送法の範疇からでなくて、漁業としてやっ

ていますので、そういったところは海上保安庁のほうも管区のほうで漁船の事故が起きると、陸上の方々にもどういう気象のときには危ないですよという認識を持ってもらうとか、そういうことを話しに行っていて、漁船に乗る人だけではなくて、陸上運航管理者側も少しそういう認識を持ってもらいという活動を最近始めつつあるということで、ここに書かせてもらったということでございます。

それから、マリンレジャーのガイドラインみたいなものという話がありましたけども、これもなかなか海上保安庁が前面に立ってやる話ではないので、成功事例というんですか、こういうところで区割りをしてうまく事故が減っていますよとか、こんなことをやって海難防止をしていますよという事例みたいなものをつくって、そういうのを地元の自治体に渡して、あなたのところもどうですかといった活動は今後海保としてもやっていっているのかなと今考えているところでございます。

それから、海交センターの話ですけれども、聴取の義務化につきましては、電波法では聴取するというのは義務になっているのですが、例えば空の世界では電波法と航空法というまた別の法律があって、電波法にも当然聴取義務があるんですが、航空法のほうに管制官の指示の聴取義務というのが書いてありまして、設備面、施設面と事業法の両方に聴取義務がある。だけど海のほうは電波法にあるだけで、今特に海交センターの情報提供を聞く義務というのはなくて、せっかく流しているのに聞いていなくて事故を起こしている事例もあるので、そこは少し検討課題かなと認識しております。

それから言葉ですけれども、言葉は基本的には海事の世界は国際ということで英語が主で、例えば海上交通センターというのは海の世界でもV T S、Vessel Traffic Servicesと呼んでいるのですが、そこで使う言葉は英語または現地の母国語と国際的にはルールになっていますので、そういう意味では日本の場合は英語か日本語でやると決まっております。ただ、そうはいつでも、6ページですけれども、途中の事故の現状のところ、事故を起こした外国人当直者の国籍で、中国、韓国が多いということで、これは国際航海に出る以上、海事英語を理解してもらうというのは常識なのかもしれませんが、そこはなかなか、うまくいっていないという現状がある中で、やむを得ずというか、もう少し中国語、韓国語も使っていく必要があるのかなという気はしていますが、そこはプラスして最後のほうに「国際協力」と書きましたけれども、日本側も中国、韓国に船員教育のことについて、こういう事故が多いので、もう少し英語を理解するようにしてくれないかとかということは今後言っていく必要はあるのかなとは思っております。

それから、海難が起きた後の座礁船舶の撤去の話ですけども、これも数年前には自治体がやるのかとか、国がやるのかとかということで大分問題になりましたが、これも海防法が何かで改正されて、保険に入っていない船だと原則来れないとか、大分規制を強化したので、基本的には長期間だれも責任主体がいなくて、放置しておくという事態はなくなりつつあるはずなので、むしろ例えば今、福島の前馬が何かで大分放置されていましたけれども、あれはどちらかという、撤去者が責任は認めているんだけども、気象・海象の影響でなかなか作業ができないとか、そういうことでちょっと置いてあるというのがありますが、数年前のように、だれが責任者かとたらい回しにするような世界はなくなっているのだと私は認識しているのですけれども。以上でございます。

【馬田分科会長】 よろしいでしょうか。それでは浅野委員、お願いいたします。

【浅野委員】 私は学术界の人間でございますので、一番最後の4、「施策展開にあたって」のところで、「関係研究機関、学術機関等の協力・連携を図る」と書いていただいたことはうれしく思っております。

全般的によくできていると思っていますので、とりたててコメントがあるわけではないのですけども、研究開発を行っている、先のほうを見ているので、そういう点からちょっとコメントを申し上げておきたいと思えます。

委員から既に出ていますけども、航空関係と船舶関係との比較で、いろいろと議論することが有効ではないかというのは私も同感でございますが、今航空関係でこういうナビゲーションに関するところというのは3つの方向があると思っています。1つは、委員のおっしゃったうっかり忘れ等の防止のために、ここで言うENS SなりAISなりというのを双方向のデータの伝送と表示を行うことによって、音声みたいな一過的に消える情報ではなくて、表示できて、しばらく情報を残すことによってうっかりを防止しようということでありまして、航空パイロットからいくと、新しい方式のメリットというのは、混雑して作業が忙しいときに受けた情報を再確認するために使えるのが一番役に立っているというコメントも出ているようございまして、そういう点からいっても、事故原因の少なからず占めている部分が役に立ってくるのかなと思っています。

2つ目の話は、省エネの話でございまして、航法のとときに積極的に戦略的、タクティカルな航法をとる場合に、大型船舶の省エネ航法に資するのを中心として、周りの状況により航路設計を行うような航法技術、これは航空の場合には4次元航法なんていっていますけども、空間的な位置と時間的な位置とを合わせまして、スケジュールを決める。結果と

して最もエネルギーが少なくていいような航路を設計するというようなことをやっていますが、これは部分的には海洋のほうでも行っていると思います。AISを使うことによって、高度なことが可能となる可能性があって、それが監視だけでなく、AISを搭載する船舶にとってもメリットという、インセンティブに使えるような面もあると思いますので、そういうこともやってみたいと思っている分野の一つでございます。

3番目は、自立的という言葉が最近出て、管制の指示に従って動くだけでなく、周りの船舶同士の間で情報を交換することによって、例えば局地的な潮流の変化であるとか、そういうものを先行船から周りの船に対して情報を流すということによって、管制みたいな中央的な制御ではとれない情報を補完し合うということが情報通信システムで行うことができるようになってきている。そういう意味では、自立的なっていうのは管制を前提とするのですけども、それを補完するような意味で情報をお互い使い合うという環境をつくっていったらどうかというアイデアですね。

全て共通するところが一点ありまして、地上のシステムと海上のシステムというのは今のところ違ってはいますが、将来きっと合ってくるので、例えば地上で携帯電話を使っていると、海上でもそれに近いような方式が使えるとか、地上でインターネットを使っていると、海上でもインターネットを使うようになってくるとか。そういう意味で、最も広がった技術が航空に使える用意ができ上がっていますし、海洋においても同じようなことが起こってくると思いますので、そういう意味で、新技術イコール最も広がった技術というところを活用する方向を考えていただいて、この戦略的な技術開発を行っていただければと思います。どうぞよろしくをお願いします。

【尾関交通部企画課長】 ありがとうございます。それでは一言だけ。やっぱり航空とか、陸上の車も最近そうですけども、大分ITを使って情報提供をして、いろんなことをやっていこうというのはかなり進んでいますので、そこをもう少し、海の世界でもAISが出てきましたし、それを使ってかなり広がりのあることができるのではないかなと思っております。そのためには、これは海保だけではできなくて、物流で港湾局もそうですし、運航事業者という意味では海事局でもありますので、そういったところとAISというベースを使って、何ができるのかということを少し考えていく必要があるのかなと思っております。

【影山次長】 本当に先生のご指摘のとおり、うまくいけば素晴らしいのですが、ここにもちょっと書いてありますが、AISの義務化そのものがご案内のとおり外航船で

300トン以上、内航船で500トン以上という仕切りがあって、実は非常に中途半端な状況でございます、おそらくAISで把握できるのは運航船舶の2割ぐらいということですので。ほとんどの船舶を認識できるような状況になれば、いろいろな手が次に打てて、広がりがあるなと思っておりますけれども、まずその壁をどう越えようかというところが実は非常に頭が痛い問題でありまして、もうちょっとAISの簡便な装置といったもので、漁船までいけるかどうかはわかりませんが、そういったところまでそれぞれ付けていただいて、そうするとかなり航空に近いようないろいろなやり方もできるのかなと実は思っているところでございます。

いずれにしても、将来的にはぜひそういった技術のシーズを育てていきたいなと思っております。ありがとうございました。

【馬田分科会長】 よろしいですか。それでは、杉山委員どうぞ。

【杉山（雅）委員】 何点か感想的なことを申し上げさせていただきたいと思います。もし私の理解が間違っていたら修正いただければ幸いです。

この中間とりまとめの論旨の流れというのは、私は自分なりにはよく理解できたつもりです。私の理解ですと、現ビジョンを点検して、そしてねらいとすればおおむね評価し得る状況であると。しかしながら、その一方で海難は残念ながら横ばいだ。その横ばいの原因は何かということは航行環境の変化等々があって、これだけ一生懸命やったのだけれども、結果としては横ばいだ。したがって、次の新ビジョンを用意しなければいけないと、こういうストーリーは非常によくわかると思います。そして今回の新ビジョンは、私の理解では、現ビジョンに比べてより具体性を持たせるのだというように解釈いたしました。

そういう観点からいきますと、何点か最終とりまとめ、あるいは最終答申に向けて検討の余地があればというような点を申し上げさせていただきたいと思います。

1つが、今回は5年という計画期間を明示する。その前段といたしまして、「中長期的視点を踏まえ」というように書いてあります。で、中長期的視点というのは、この中に私は3カ所ぐらい遭遇したんですけれども、それだけ中長期的ということ認識、念頭に置いておられる。ならば中長期というのが大体どれぐらいなのか、10年なのか、あるいは15年なのかというような点がもし明示できれば、これを読んでいる者とすれば大変ありがたいと思います。

そして、今回の一つの売り物といたしまして、18ページに示されております個別具体的目標ということがあります。その個別具体的目標をどういう形で提示するのか。これは

具体性ということですから、実行可能なところを目指すんだというように位置づけられるんではないかなと私は思います。そうした場合に、この目標はこれこれこういう論点、論拠でもって目標が設定し得るのだということを可能な限り示されたほうがわかりやすいのかなと。例えていいますと、異常気象の問題があります。今後5年間にどういう異常気象が来るのかわからない。おそらくどなたもわからないだろうと思います。ですから、その場合はこういう想定のもとで目標を設定すればこういうことになるのだというような形が望ましいのかなと思います。

そして、今回も重点施策として6項目ある。現ビジョンを見直した結果として、これは13ページ以降に重点項目が6項目ある。私は今回の6項目は非常に納得できる、妥当なものだと思いますけれども、具体性という観点からいたしますと、現ビジョンで整理された6項目の重点施策と、新ビジョンで、今後5年間で目標とする重点施策との間の関係はどうなのか。これは読むほうが理解しろという見方もあろうかと思いますが、ここはもし可能であれば、両者の関係を示していただくほうがより親切かなと思います。

その中で、特に、24ページにありますけれども、A I Sの普及に関して、これはA I Sがどういう効果があるのだということはいろいろなところで述べられておりますが、この普及のところは5行なもんですから、ここをもう少し丁寧に書いていただいて、何とかこれがこういう方向でもって普及させたい、そのためには保安庁だけではなくして、もろもろの機関に関して理解・協力をいただくというような形の訴えかけはいかがかなという感じがいたします。

最後は、これはこういう答申の場合はやむを得ないと思うのですけれども、各文章の主語が必ずしもわかりやすいとは言えない。特にどこが主体となってやるべきなのかということが明示できるのであれば、そこは文章上、工夫していただければと思います。

【尾関交通部企画課長】 ご指摘の修正点が幾つかありましたので、そこはいろいろまた考えていきたいと思いますが、ご質問のあったところで、まず中長期の話ですが、これははっきりとは具体的な年数を念頭に置くという意識というよりかは、やはり5年の具体的施策だけ書いていると、足元しか見ていないなという感じもあるので、もうちょっと先、5年では多分到達できないけれども、10年ぐらいあればという、そこを見ながら当面のところを考えたいという意味で「中長期」という言葉を使っています、特に例えば10年後はどうするのかというのをここに書こうとすると、なかなか難しいということで、考え方の視点としてはそういうことが大切ではないかという意味で、「中長期」という

言葉を使わせてもらっているというのが1つ。それから目標のところですが、確かに今回は例えばこういう目標を立てたいということで、3つ、ふくそう海域のところと港内とブレジャーというように書きましたけれども、基本的には今回5年の重点施策というのがあるので、その重点施策をやる対象分野について何らかの目標を立てて、後々の結果検証につなげたいと思っているのです。それと、それは当然おっしゃるとおりに、どうしてその目標対象になるのだ、何でそれだけ減らせるのだというのは、つながりがないと全く意味がありませんので、例えばふくそう海域における衝突・乗揚げ海難というのは、前半のほうでふくそう海域、海交法の航路及びその周辺海域における事故なり衝突・乗揚げとはこういう原因で起きているというのを分析していて、例えば管制官の権限強化によると、そのうちのここの部分が実は防げたのではないのかという分析を今、中でしてしまして、そういうつながりにおいて目標を立てられないかということで考えておりますので、いずれ最終答申のときに数字をもし示す場合には、やっぱりその辺のつながりはきちんと説明したいと思っております。以上です。

【馬田分科会長】 では、松浦委員、お願いします。

【松浦臨時委員】 2点ばかりよろしいですか、先に。じゃ、2点ばかり、感想的なことになってしまうのですが、漁船の事故というのは非常に多いわけですが、ちょっと書きっぷりがさらっとし過ぎているのかなという印象なのですが、結構漁船の事故というのは、海難防止協会なんかで調べていましたら、大部分はそんな難しい話じゃなくて、漁業者自身の安全意識の問題で解決するような問題が多くて、現に私どもが調査をしていまして、事故防止で効果を上げているというので、例えば一、二申し上げますと、東北の石巻の海上保安署の管内では、地元の漁協の女性部というのがあるんですけど、そのリーダー方に「ライフガードレディース」というネーミングをしまして、委嘱状を出して、それでその方が、要するに漁民の仲間内の皆さんに「ライフベストをつけてくださいね」という働きかけをみんなで、要するに婦人グループ、奥様方のグループでやったら、結構管内では9割の着用率にまで上がったという報告を受けています。そんなことが非常に、要するにこれは海上保安官の直接の指導よりも効果があると思います。そういう意味では、漁業者の関係者は団体という形で漁業者自身も、特に団体のリーダーの方はそういうところに意識を持っておられますので、したがって、その方々と一緒になってというよりむしろ間接的に協力したほうが大事だろうと思いますし、海上保安行政もそういう方向を目指したらどうかと思います。

例えば、また別の話でも、瀬戸内海あたりで逆に漁船のマナーが悪いのではないかと、要するに操業でお魚をとるのに一生懸命になって、いわば普通の船が通ったり、あるいはレジャーボートが行くところに、そちらから見るといわば傍若無人に見えてしまうのですよね。そういうルールをやっぱりお互い、狭い瀬戸内海とか、あるいは東京湾でもそうですけども、込んでいる地域については、お互いにルールを守ろうじゃないのというのですが、漁船の個々の船員さんにしてみれば、1匹でもたくさん魚をとりたいので夢中になるのでしょうけど、やっぱりそれでは衝突事故の原因になったりしますので、そこで漁業のリーダーの方が一生懸命になって仲間内に啓蒙といいますか、そういう活動をやっているグループの方が結構いらっしゃると思いますので、そういうのを海上保安行政としては支援するといいますか、そういう立場で取り組んでいただいたらどうか。そういうニュアンスが時々、23ページとか24ページあたりにも書いてありますけれども、ちょっとさらっとし過ぎているなという感じがしたものですから。

それでもう一点、先ほど企画課長さんからもお話がありましたけれども、今度の瀬戸内海の神戸の事故でございますが、ああいうところなんかで、要するにここで海上保安行政として海上交通センターをよりよき使い勝手のよいもの、あるいは的確な情報提供をする、そういうことに非常に努力されていて、確かにこれは世界に冠たるものになっているのだと思うのですが、相手が聞いてくれなければ何もならないわけですから、その、要するに相手に聞かせるというのやっぱり行政の力、入れるべき分野ではないかなという感想を持ちました。そういう意味では、例えば船舶代理店というところが適当なのかどうか知りませんが、例えば日本人船員がどんどん減って、外国人船員にかわったり、あるいは今特に中国の船員さんだとか、そういう方々の場合、今見たら多分聞いていないケースが多いのではないかと思います。そういうことに対する周知とか啓蒙とか、海上交通センターを立派にして、それから情報発信の内容を的確にするのも大事なのですが、聞いてもらうというのも行政として今後考えたほうがいいのかと思います。どうもありがとうございました。

【尾関交通部企画課長】 ありがとうございます。漁船のところで、書いているつもりではあるのですが、もう少し厚みを増していきたいと思っております。特に漁船の場合は、やっぱり水産庁のほうがメインと言っては悪いですが、結構いろいろ手法を持っていますので、そこでも少し話をしながら、どういうことを書いていくのかというのは議論していきたいと思っております。

で、漁船といいますか、もう一つ注目しているのは、今海洋基本法ができて、海洋基本計画をつくっているわけですけども、今後、先ほどの瀬戸内海の話は、海域の利用調整みたいなルールの作り方というのがもう少し政府の中でも、あるいは地方公共団体も含めてできていくと、また少し違った方向になるのかなと思っていますが、そこはまだまだ言葉があるだけで、具体的に海域の交通と漁業とかレジャーというものをどういうふうにご利用調整していくのかという大きな仕組みができてくるとまた違うのかなとは思っております。

【馬田分科会長】 よろしいですか。それでは、山村委員。

【山村委員】 5分ぐらいですかね。

【馬田分科会長】 どうぞ。

【山村委員】 大丈夫。ちょっとじゃ、早口で。いっぱいしゃべりたいことが出てきちゃったんですけども、3つほどあるのですが、今のライフジャケットのお話があったんですけど、私もライフジャケットを3つ持っているのですが、カッコ悪いですよ、大体ライフジャケットの、普通に漁船についていたり、遊ぶときは、で、自分はいつ買ったかということ、シーカヤックをやっていたので、そのときにとてもすてきなのを買って、ほんと自慢したいぐらいでいつでも、ふだんのときでも着けていたいぐらいライフジャケット大好きになっちゃったんですけども、ほんとにそういうことも実は必要なんじゃないかと思って、海の世界が、今海事のほうだと思いますが、結構景気がいいぞという話を聞いたときに、そのお金でCMをいっぱいつくってくださいと思ったんですけども、ほんとうにライフジャケットを着て格好よく乗っていることとか、あと海のことを語るようなものがあつたら、もっともっと海が近くなるのになとも思うのです。

で、私たちの年代というのは多分海がすごく近かった人たちじゃないかなと思うのですけれども、何かといえば海や川や山に遊びに行ったので、とても自然が近かったのですが、今の人はほんとうに学校の授業でも、そういう遠足でもなかなか行かなかつたりして、海がどんどん遠くなっているというのが一番危惧しているのですね。やっぱり体験にまさるものはなくて、カヤックでもそうなのですけども、死にたくないために死にたい思いをしていくと、死がどんどん遠くなっていくというか、命を守るということとはとても覚えられたのですね。

で、海に出て、ほんとうに思ったのは、私は海守というのにすぐ入ったのですけれども、海の情報进行提供できるというのがすごいなと思って、自分が探偵団のようで、山

に行ってもレンジャーのような気持ちになり、身近であるということがすごく大事じゃないかなという気がするのです。

結局、海守になって何一つ情報は提供できなかったのですが、ただ、水死体を見つけたり、浮遊物を見つけたり、あるいはほんとうにすごい鳥の死骸を見つけたり、そんなのを報告できたらなと思いながら、そういうふうになったのです。でも、普通の人がそういう気持ちになったら、私はほんとうに変わるんじゃないかなという気がするのですが、日本は海しか囲まれていないので、陸の上で交通、通ることはできるし、船に乗らなくても生活は死ぬまで送れることはできるかもしれないけれども、でも海の恩恵は受けているわけですから、やはり海でそういうふうに石油が流れたり、いろんな事故が起きるといのは絶対に影響がないわけではないのです。だから、知る権利が私はあると思うし、体験できる権利があると思うので、教育にももっとすごく積極的に入れてほしいのです。

で、交通のほうは、自転車に乗るときからいろいろ教えていくっていうのがありますが、海が、例えば潮ひとつ、私も大人になってから流されたことがありましたけれども、沖に出ればぐるぐる回って、ここは引くところだからぐるーっと回って待っていれば1周回って陸に帰ってくるよなんていうのも、そんな当たり前のことすら気がつかないこととか、そういうインフォメーションも必要ですけども、いろんな体験を小さいうちにさせてあげることが何よりの宝じゃないかなと思うので、もっと強く強くそこをぜひお願いしますと言いたいです。

あと、環境も、先ほど杉山さんがおっしゃっていたのですが、こんなに環境が変わるとはだれも想像していなかったと思うのですが、ゴアさんに言われるまでもなく、ほんとうに海の世界も多分相当変化が来ていて、漁業の方に聞くと、とれているものが全くとれていないという話を聞いたりしますし、ダイビングしていてもそういうのを感じたりします。ですので、先に環境のことに対するすべての、A I Sもそういうことに関係できるのか。環境がそれだけ変わっていったときに、最後に私は頼りになるのはやはり人の感性とか体験じゃないかなという気がするのです。国も言葉も全部飛んで、もっと大事なものがそういうときにこそ芽生えてくるような何か強いものがあるといいと思うのですけれどもね。環境、そういう情報をどこかに、変化に対して予測できるような、あるいは予測がつかないようなことが来てもどうできるのかということ、ここではなくてもやってほしいなと思います。

あと、この間の『みなとだより』に、これだけ海や船舶がエコロジーに頑張っています

っていうのがあったのですが、そういうことが普通はなかなか聞こえてこないもので、ぜひもっと大きな、どこかでそういうことを知る機会が欲しいなと思ったのですけれども、さらにそういうことは多分やっていかれると思いますが、そういうことも今、どの分野でも、自動車でも飛行機でもそうかもしれない、すべての生活の中でそういう方向に向かっていかなければならない時期なので、ぜひそういうことももっと強く押していただきたいなと思います。

で、読んでいてすごくきょうは全く眠くならなかった、なぜだろうと思うのですが、前回、しっかりお話を聞かせていただいたときに、ほんとに先ほどのお話じゃないんですけど、あまりの事故の件数の多さにびっくりしたのです。こんな数字を聞いたら、ほんとうに陸上の交通問題の方もびっくりするのではないかなと思うぐらいすごい数値だなと思ったので、より真剣になったのかなという気がするんですけども、とりまとめ案、とても素直にずっと読めましたので、自分的にはうれしかったです。以上です。

【尾関交通部企画課長】 ありがとうございます。お話を聞いていて、我々もいつも言うのですけども、海の世界というのは遠いっていうか、見えない世界なので、陸に比べてなかなか、港の仕組みとか船とかも一般の人にほど遠いというのを何だかあきらめがちに思ってしまうのですが、そのところはおっしゃられるように大事な話なので、いろいろPRも含めてやっていきたいと思いますし、ライフジャケットが格好悪いについては、救難課長、どうでしょうか、一言。

【木田警備救難部救難課長】 最近は結構、昔から比べれば格好のいいものもたくさん出ていますし、着用率も少しずつですけども上がってきていると思います。

特に漁業関係については、先ほど東北のほうの活動をご紹介いただきましたけども、同じような活動が各地域で広がってきております。平成19年の交通関係の目標になっています220名の目標ですけども、一昨年と比べますと40数名減っていますが、その中で漁船関係の減少が30名を超えています。ですから、漁業者の死亡者が大分減ったという年になりました。ライフジャケットの着用が大きな原因ではないかなと、まだ立証はきちんとはできませんけども、そんな感じがしております。以上です。

【馬田分科会長】 よろしいでしょうか。それでは森本委員、お願いいたします。

【森本臨時委員】 船長協会の森本でございます。私もきょうのような会議に一応関連する委員会、実は日本海難防止協会さん、海上保安協会さん、それから海上保安庁、今日いらっしゃる皆さんと一緒に毎年1回、海難防止強調運動実行委員会の座長をさせていた

だいていますけど、毎年の委員会で過去1年間のデータを見て、ほとんど下がっていないなということに落胆するわけですが、全く効果がないというわけでもないのですけども、この5ページにありますように、過去8年間、残念ながら海難の件数では毎年2,500件もあります。何とかそれを減らすべく、一応関係者として頑張ってもらいたいと思います。

ところで、日本の海というものを外航の船長はどういうふうに見ているのかというのは、私どもの協会でも過去4年間にわたりまして外国航路の船長からアンケートをとりました。860ぐらいの回答が集まっております。今の日本の海運の状態をあらわしていますように、日本人船長はそのうちの100名足らずです。あとは全部外国人船長。外国人船長の評判は、日本の港の設備、航路標識、あるいは海上保安庁をはじめとする情報の提供の仕方、そしてパイロットシステム及び技量も非常にいい、エクセレントだと評価しておりますが、ただ、自由意見のコメントを書かせますと、漁船と小型船のマナーを何とかしてくれと、この意見が非常に多いのですね。日本を取り巻くこれが実態です。

ここでも如実に、6ページの右肩のほうのデータが出ておりますけども、小型船の場合にはご存じのとおり、乗組員が非常に高齢化してきている。それから非常に過重労働であるという実態が浮き彫りにされてきているのですが、なかなかそれを一遍に直そうと思っても直らない。どうしても港を出ると自動操舵に任せてしまって、見張りがおろそかになっていると。漁船の場合も、この間のイージス艦の場合もそうだったですけど、やっぱり自動操舵ですね。だから、冗談半分ですけども、自動操舵というのをなくしてしまったら、海難はかなり減るのではじゃないかと私は個人的には思っているわけですけど、それは冗談でございますが。

きょうのこの中間とりまとめ、大変幅広く、だけどやっぱり私に言わせれば、ちょっと遠慮なさっているなというところがあります。もう少し突っ込んでいただいてもいいんじゃないかと。特に今、例えば漁船の例を申し上げましたけれども、この前もちょっと触れましたが、例えば瀬戸内海の備讃瀬戸、あそこでは海上交通安全法で大型船はここを通りなさいとルートを設定しているところに漁船が網をそのルートを閉塞するように張ってしまう。大型船がやむを得ず航路をはみ出してしまふ、大きく回っていかなきゃいかんと。ちょうど今、イカナゴ漁、そのうちこませ漁ということで、瀬戸内海は漁の最盛期に入っていくわけですけども、2、3、4、5、6月ぐらいまでがずっと、ひどい場合には航路が通れないような状態になってしまうというのが今日昨日始まった話じゃなくて、もうずっと数年来続いているけれども、改善されない。これからAISも導入されるという中で、

もうちょっと腹を割って水産庁だとか地元の漁協と話し合い、ここでもし仮に瀬戸内海で大きな事故が起こったら、世間が注目して何とかしなきゃいかんと。だからそれを予防するために、こういうメンバーが集まっていられちゃるわけですから、一步前進できるようなことにつながってほしいなと思っております。

5ページの表を見ますと、人命損傷だけについて見ると、6年、7年前から100人ぐらい減っています。これは非常にいい傾向だと思います。先ほどからも、特に漁船の場合は救命胴衣を着けないというか、積み込んでいないというケースが非常に多いみたいです。ただ、その場合、漁師さんが一人乗りの非常に弱小というのか、個人営業的な漁に出ておられる方が多いようでして、やっぱりそういう人でも着られるような、格好はちょっとどうかは知りませんが、例えば水に入っちゃうと自動的に小型イパーブのように発信できるようなものと一緒にするとか、あるいは水にぬれても大丈夫な携帯電話と一体型になったやつだとか、これからの技術ですとそういうことだって考えられると思うのですが、着ても作業の邪魔にならない、作業性能のいい、そういうライフジャケットの開発に官民挙げてやっていくというふうに進んでいただければと。

それから、余談になりますが、プレジャーボートについてはイタリアもIMOの安全委員会か何かの場に国際海上衝突予防法を改正して、プレジャーボートはすべて汽船を避けるというのを提案して、賛成してくれというコメントを求めてこられたことがあったのです。それは反対いたしました。それは違うと。やっぱりそれは本来マナーの問題だということで、私ども船長協会としては反対した記憶がございます。ちょっと取りとめもない話をいたしましたけれども、実情はそういうことだということで、以上です。

【尾関交通部企画課長】 漁業の問題については、遠慮し過ぎじゃないかのご指摘で、

やっぱり漁業は漁業で、例えば先ほどの瀬戸内海の話がありますけれども、彼らも彼らとして漁業権を持って、航路のところに許可されているのです。ですから、彼らとしては漁業法上適法に漁業しているわけであって、ですから外国なんかでいくと航路の中で漁業はさせないっていうのは原則論かもしれませんが、日本の場合はまだそこまではいってなくて、漁業と交通というのですか、交通安全というのをどういうふうにとほんとに海域として調整していくのかという基本的なルールがないといえられないという状況になっているので、なかなかそこは難しい話なのですけれども、そうはいっても、今回の海洋基本法の中で調和のとれた世界をつくっていこうと理念として掲げられているということで、具体策はこれからという状況になっております。

【馬田分科会長】 よろしいですか。

各委員の皆様からいろいろ意見をいただきました。どうもありがとうございました。

事務局で、これから最終のとりまとめ案ということになるわけですが、本日のご意見を踏まえまして、よろしくお願ひしたいと思ひます。

本日予定されております議事は以上でございますので、事務局に議事をお返しいたします。

【遠藤企画課企画調査室長】 ありがとうございます。本日のご審議を踏まえまして、最終とりまとめ案、答申案を作成したいと考えております。

なお、作成に当たりましては、広く国民の皆様のご意見を聞きたいと考えております。このため、本日の配付資料、中間とりまとめ案につきましては、パブリックコメントを実施することとしておりますのでご了承方よろしくお願ひいたします。

なお、次回の分科会につきましては、5月29日木曜日の午後、または30日金曜日の午後のいずれかに開催するということで別途調整させていただきたいと思ひます。

それでは、これをもちまして本日の海事分科会を終了いたします。本日は大変ありがとうございました。

了