

## 交通政策審議会海事分科会第4回基本政策部会

平成26年10月29日

(飯田課長補佐) それでは、定刻となりましたので、ただいまから第4回基本政策部会を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、ご多用のところ、ご出席賜りましてありがとうございます。私、事務局を務めさせていただきます海事局総務課の飯田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。当分の間、議事の進行を務めさせていただきます。恐縮ですが、座って発言させていただきます。

本日は委員5名中4名、臨時委員9名中6名のご出席をいただいておりますので、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことを、まずはご報告申し上げます。本日は、竹内委員、大橋臨時委員、多部田臨時委員、鍋山臨時委員が所用のためご欠席でございます。また、海事局長の森重でございますけれども、国会対応のため、30分程度遅れての参加となります。

当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にするとともに、議事録等を国交省のホームページに掲載することとしております。また、携帯電話等をお持ちの方は、マナーモードへの切替えをお願いいたします。

それでは次に、お手元の資料の確認をさせていただきます。まず、配席図がございまして、次にクリップ止めしております資料でございますけれども、最初に議事次第がございまして、その後に委員名簿、その裏に国交省側の出席者名簿が印刷されております。次に資料1でございますけれども、「基本政策部会における検討の進め方」がA4の横長の資料が1枚ございます。

次に資料2といたしまして、「国民の海への親しみ、理解の向上」が4ページまでございます。

また、委員の皆様にはご参考として、前回第3回の部会で使用しました資料をお付けしております。資料3-1といたしまして、A3のもの「我が国海事産業の海洋開発市場への進出」がございまして、次に資料3-2といたしまして、参考資料「我が国海事産業の」がございまして、

次に資料4-1でございますけれども、「船舶の航行安全確保対策」が両面で29ページまでの資料がございまして、資料4-2といたしまして、「第3次交通ビジョン」がA3の両面で2つ折りになっているものがございまして、最後に資料4-3といたしまして、「再発防止のための事故等調査」がA4、2枚でございます。以上でございますが、不足等ございませんでしょうか。

なお、マスコミの皆様のカメラ撮りはここまでとなりますので、以後の撮影につきましてはご遠慮いただきますようお願いいたします。それでは、議事に入りたいと思います。

落合部会長、司会進行、よろしくお願いいたします。

(落合部会長) それでは、お手元にございます議事次第の中の、本日は(1)から(4)までございます。最初に、議題1の「検討の進め方」につきまして、担当課から説明をお願いいたします。

(日野企画室長) 総務課企画室長の日野でございます。資料1をご覧ください。検討の進め方でございますけども、海事行政の棚卸し・新展開ということでやっております。毎回テーマを設定して、その1とその2で一組みとしております。その1の中で役所の方から施策の現状と課題、あるいはご議論のポイントといったところを示して議論いただいて、それを踏まえてその2で講ずるべき施策の方向性という形で示して、更にご議論いただくといった流れで行っております。

今回の部会では「海への親しみ」のその2、「海事分野の新産業創出」のその2と、「船舶の安全の確保」のその1を予定しております。なお、第5回につきましては「船舶の安全」のその2、それから「物流」のその1を予定しております。以上でございます。

(落合部会長) ありがとうございます。それでは、ただいまの説明につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、議題2の方へ移りたいと思います。議題2「国民の海への親しみ、理解の向上」であります。これは8月に行われた第3回の部会で説明を受け、議論を行っております。今回は、今後の施策の方向性についての整理を行うということを目指すものになります。それでは、担当課より説明をお願いいたします。

(千葉海事振興企画室長) 海事振興企画室長をしております千葉と申します。前回に続きまして、「国民の海への親しみ、理解の向上」についてご説明をさせていただきます。前回の内容としましては、海事思想の普及の必要性や海に関する意識調査、あとはこれまでの各団体の取組等をご紹介させていただきました。

問題点といたしましては、海への捉え方がレジャーに偏って、海運や船舶、船員の重要性についての理解がなかなか乏しいということ、実際に船や海運の世界を目に触れる機会がなかったり学習する機会が乏しいので、船や海運への理解が低いということ、いろんな団体が海事思想の普及活動を、それぞれの立場でやっていますけれども必ずしも効果的に情報発信が行われていないのではないかというような説明を申し上げまして、それに対しまして大変貴重なご意見をいただきました。

そのご意見に基づきまして、私どもで方向性を検討いたしまして、資料といたしましてので説明させていただきます。

まず、1ページでございます。前回のご意見といたしまして、「『鉄道の日』、『トラックの日』等とは異なり、『海の日』の広報はターゲットが絞りきれずぼんやりしてしまっている。」と、「もう少し特化した形で事業を行うべきではないか。」というご意見をいただいております。現状といたしまして、国も含めて様々な団体、具体的には絵の下の方に、国土

交通省、海事広報協会、船主協会等々、団体名が書いてありますが、様々な団体が海事思想の普及と称したPR活動をばらばらで実施しております。

この結果、7月の海の日を中心に各地でいろんな事業が行われているのですが、テーマが拡散してしまったり、重複したりする例も多く、海の日への理解などの浸透に限界を来しているということがございます。

今後の方向性として、具体的な訴求テーマを明確にして、海運であったら「海運の重要性」、海であれば「海の魅力」ということで、重点を絞った形で広報活動を実施してはどうかということがございます。あとは各団体がそれぞれ行っている活動ですが、上の図がございますけれども、例えば国土交通省、海事広報協会は海運の重要性とか海の魅力などを行っています。

その他、外航船員や内航船員の確保に合わせて海運の重要性を周知している等、それぞれが行っている活動の中でも、共通の部分がございまして、共同で取り組める統一テーマを設定し、予算等を集約して効率的に広報してはどうかということがございます。次のページでの説明となりますが、予算等を集約した結果、映画やアニメ、歌、新聞の全面広告等、大きな予算で大規模なPRが可能にしてはどうかということがございます。

続きまして「時代に合わせた広報内容・手法の導入」ということで、前回のご意見として、子どもたちには、防災、環境、IT、英語等、様々な教育が求められており、海事だけ何とかしてくださいと言ってもなかなか難しい状況にあります。子どもたちは世の中のエポック等、すごく敏感でございまして、そういったエポック等をきっかけとして働きかけていく等でない、なかなか受け入れられないのではないかとご意見でした。

また、その他に、海についての国民の意識を高める機会はいくらでもあるのではないかと、役所のアンテナの低さをご指摘いただきました。例えば海や船員に関するヒット映画等とのタイアップとか、マドロスもの等、かつてのヒット曲のカバー等々とかでございます。

右の方の四角の中に、調べた結果、美空ひばりの「ひばりのマドロスさん」や「浜っ子マドロス」等が、あと小林旭の「ほらふきマドロス」や「横浜マドロスストーリー」と、本当にいろいろなマドロスをテーマにした曲がございまして、例えば、「浜っ子マドロス」については星野哲郎さんといって商船大学をご卒業して船員になられて、残念ながら病気で船を下りて作詞家に転身されてご活躍された方がいらっしゃったのですが、こうした海に思い入れの強い作詞家の方が、今後、出現されることも期待されます。

また、映画やアニメですが、「崖の上のポニョ」では、お父さんの耕一さんが内航貨物船「小金井丸」の船長とか、あるいは「ひみつのアッコちゃん」の第1話では、お父さんが豪華客船「日本丸」の船長など、探せばいろいろな使える材料というのはあるということで、ご意見を本当にありがとうございました。

そして現状でございまして、ポスターやリーフレット、あるいは体験航海等、今まで従

来型のイベントが中心となっております。また、今ご紹介させていただきました海に関連するヒット作品があるのですが、PR活動には十分に活用されていませんでした。他にも、学校教育の現場との連携も十分とは言えないという状況でございました。

今後でございますが、効果的に原体験を持たせるために、船や海との出会いの機会を増やしてはどうかということで、具体的には造船所見学や体験乗船会の機会を学校と連携をしてもっと増やすとか、あるいは社会的な関心に着目した広報の展開ということで、災害時輸送、東日本大震災のときは、フェリーが封鎖された道路の代わりに海からいろんなものを運んで災害復旧に活躍した例や、原発の停止によってLNG等のエネルギーの輸入量が急増している現状も知らせて、展開したらどうかということでございます。あとは従来のポスター・リーフレットに加えてアニメやドラマ、ゲーム、音楽、ゆるキャラ等、時代に合わせた広報メディア・手法を導入して、若い世代の感性に訴えかけたらどうかというようなことでございます。

あとは、社会教育や社会教育現場との連携強化を図るために、絵画コンクール等への出展のお願いとか、海洋少年団の活性化のお願いをすることでございます。一番右は既にJ-CREWプロジェクトで実施しておりますキャラクターがございましたので、こういったものに加えて新たなキャラクターの作製等も検討したらどうかと思っております。

1枚おめくりください。政府による強いメッセージの発出でございますが、これは委員からのご意見ではございませんが、当局として取り組むべき課題として掲載してございます。

現状につきましては、海の日を中心に海への親しみや理解を深めていただく活動を行っているのですが、なかなか不十分であるということ。海の日については特に制定後20年近く経過する中で、「海の恩恵に感謝するとともに、海洋国家日本の繁栄を願う日」という国民の祝日、海の日趣旨が必ずしも浸透しているとは言えない状況にあるということで、今後は改めて海の日について政府として強いメッセージを発出することとしています。

これに合わせて官民で戦略的に広報を実施するというので、例えば前回もご紹介申し上げましたが、総理大臣からのメッセージ、あるいはフェイスブックでのメッセージの発信などを進めたいと思います。

資料の一番右でございますが、「世界海の日」パラレルイベントでございますが、これは1978年にIMOで、海運の安全や海洋環境の重要性についての社会認識を高めるために「世界海の日」が創設されたのですが、さらに2005年から、IMOの活動PRを強化するためにパラレルイベントというものが設けられまして、加盟国で順次開催されております。2015年のパラレルイベントにつきましては、初めて日本で開催されることが決定いたしましたので、今後、海の日と相乗効果を図るべく関連行事を進めていくこととしております。

1枚おめくりください。こちらは参考となります。今回のタイトルが「国民の海への親しみ」ということでございますので、9月から「海洋観光・海を身近に懇談会」という懇

談会を立ち上げております。

国民の海への理解と関心をもっと十分にするために、クルーズやマリネジャー等、海洋を活用した観光を振興させることにより、我が国の海事産業の発展を図ろうとするものです。有識者より意見を聴取し、意見交換を行って、それをホームページやフェイスブック等で発信して国民の皆様に見ていただくということで、実際にヨットに乗っている模様、あるいは旅客船見学でもなかなか見ることのできないコックピットや操縦室の写真等、そういった興味深い写真を公開して国民の皆様に関心を持っていただくことを目的にしております。委員の名簿は下に書いてあるとおりでございまして、第1回目は9月19日に葉山マリーナで実際にヨットに乗って、第2回目は10月22日に竹芝桟橋で船の見学会に合わせて懇談会を実施いたしました。

フェイスブックに関しましては、アドレスが書いてございますので、機会がありましたら、是非ともご覧いただきたいと思います。説明は以上でございます。

(落合部会長) ありがとうございます。それではただいまの説明につきまして、ご質問あるいはご意見ございましたら、お願いしたいと思います。

(篠原委員) どうやったら海に親しみを持てるかという話ですが、やっぱり子どもたちですね。特に小中ぐらいのときに海に親しませると。それを大人になってもずっと続いていくのだらうと思います。

そのためには、現場を見せるということが一番大事で、やっぱり現場に宇宙があるわけですから、そういう面で学校を通じてでも何かもう少し積極的な取組ができないのかと。一遍、乗船したり、造船所へ行ったり、いろんなことを経験すると脳裏に焼き付くと思うんですね、子どもの場合は。大人の場合はすぐ忘れても。

特に海なし県と言われているところの子どもたちというのは、海への憧れがすごく強い。例えばそういうところの子どもたちを当面重点的に誘い出して、何か学校とタイアップしてできないかとか、そういうやり方も僕、あると思うんです。

1回、海のすばらしさを見せて経験させる、体験させる。これからあらゆるものを背負っていくのは子どもたちですから。その子どもが大きくなって結婚して子どもさんが生まれ、子どもにそれが伝わっていくような感じになると思いますので、よろしく願います。

(落合部会長) ありがとうございます。ほかにもございますでしょうか。ご意見、あるいは質問等、どの点でも結構だと思いますので、お願いしたいと思います。

(関川臨時委員) 関川です。一口に海を体験させるということも、まさに課題になっていた海遊びをさせる、船に乗せるなど、いろいろな体験があると思います。本当に難しいなと。海の魅力には海が見える光景がすごくいい、そこに住みたい、波の音がいい、聞かせたいということもあると思いますし、食べ物、食の恵みですね。海から取れる食べ物がおいしいとか、こんなにみんなの命を支えている、ということもあります。もっと言えば、生命は海から生まれたとか、タラソセラピー、海洋深層水、ミネラルとか、もう切りがあ

りません。

子どもに海を体験させるにしても、見せるにしても（大人もそうですけども）、漠然としすぎているので、テーマを大きく3つなり、5つなりに分けそれに特化したテーマごとに、例えば海の日イベントをするときなど整理してはどうかと思います。

というのは、もうテーマはたくさんあり過ぎて、ちょっと収集がつかなくなってしまう。ですから、子どもの作文にしても絵を描くにしても、今年はこのテーマで行こうという絞り込みがあったほうがいいのではと思います。以上です。

（落合部会長）ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。

（池田臨時委員）私はクルーズ振興のお手伝いを30年近くやっていますが、日本ではなかなかクルーズの振興ができない。それでいろいろ、どうしたらいいものかと思っていますが、日本人の場合は海を恐れるという気持ちが非常に強いと感じています。むしろ農耕民族なんじゃないかと。

海から離れて住む人が多く、海に行くというのは非常に危険と考えているように思います。去年、「アジア・クルーズ白書」が初めて出て、これは香港の方がまとめたものですが、そこにもアジアでは、西洋と違って海を恐れる文化が元々あるというフレーズがございました。たぶん、100年ごととか200年ごととかに大きな津波があったりして、非常に大規模な災害を受ける土地に住んでいるということが裏にあるのかなという感じがしております。

そうは言いながら、海は非常に大事なものですので、そういう恐れをなるべく払拭しながら、海に親しんでいただく、それと海運や造船等の重要性を知っていただくという努力をいろいろしなくてはいけないと思います。今の港は、ほとんど一般の人が入れない。最近、ようやく人が入れるような公園等を必ず作るような方向に行っていますけれども、それでもやはり物流の最前線というのは、ほとんど人が入れない状況になっております。港の近くは、コンテナを積んだ大型トラックがごうごうと走っていて、道を渡るのも大変だというような状況になっています。こうした産業現場を何とか見せるような仕組みを作っていくことが大事だと思っています。以上です。

（落合部会長）ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。

例えば、海事思想の関係で、質問になりますけど、小学校、中学校の教科書等で、一体どのくらい海に関連する事柄が説かれている、あるいは載っているだろうか。これ結構重要ではないかなと思いますが、その辺りはどのような感じですか。

（千葉海事振興企画室長）海洋基本法、基本計画において、海洋に関する記述を学習指導要領に盛り込むことが記載され、文部科学省では一応、中学生の教科書に海洋という記載をしたのですが、それは日本の周囲にはこういう海洋があって、その気象や環境がどうか、外国との境界線になっているなどの話で、そこには海運やそういったものは載ってきておりません。

あと小学校5年生の指導要領でも、産業の記述があって、その産業でできた製品につい

ては、そういった物流に乗っていろいろ運ばれていますというような簡単な記述で、そこには海運の重要性とか、そういった記載がございませんが、漁業については若干記載があるようでございます。

(落合部会長) そうすると、少し文科省との関係でも、そういう海に関連した知識、あるいは関心というものは、我が国の海運の重要性ということからして重要な部分として更に盛り込むとか、そういう交渉等もやはり必要じゃないかなと思いますので、その辺りを少し考えていただけたらと思います。

それからもう1点は、いろいろ国民に対して発信していこうとした場合に、ある意味でPRの専門家、これは一体、国交省はどのような活用をしているのだろうかということで、そういう発信の専門家、こういう人たちの知見というものも活用できるところはしていくということが必要だと思いますが、その辺のところを言わばPRの専門家でない人が考えた発信と、そうじゃないのはかなり違いがありそうな感じもいたしますので、そういう専門家の活用ということも必要ではないかなと思いますが、これは現にかなりやられとるわけですか。

(河村総務課長) 正直申し上げますと、国の予算、制約もあるということで、手作りのものが多いというようなこともございます。実は各業界もそういうところが非常にあろうかと思ひまして、実際にいろいろと数はやっております。それが悪いというわけではありませんが、例えばポスター中心であったり、パンフレットを作成したり、割と同じことを続けているようなこともありまして、おっしゃるように少しプロの手も借りまして、また新しいメディアなども使ってやるということが必要だと思いますが、そうすると、少しみんなが集まって、力を出し合ってやる仕組みを作らなければいけないということも考えています。

少し重点的にするとともに、ばらばらにやるのではなくて、それを糾合するような形で、進めていくのがこれからの方向かと、そういう中で実現していければなと思っております。

(落合部会長) 池田委員、どうぞ。

(池田臨時委員) 最初の教科書の件ですけど、私ども大学で船、海運のことを教えているものですから、そこに入ってくる学生が少なくなっているということで、大阪府の教育委員会と一緒に、かなり古い教科書を調べました。そうすると、本当に古い教科書等では、海運・造船に関するページがかなりありました。

ところが、他の産業規模がどんどん大きくなってきて、ほかのことも教えなくちゃいけないというので、海運や造船のページがどんどん減ってきて、今ではほとんどゼロに近くなってしまっている。このようにかなり極端なところにまで行っているのだから、せめて1行増やすところから順番に進めていかないといけないと思います。

(篠原委員) 先ほど私が申し上げたことにちょっと関連するのですが、小中学校でそういう見学会とか体験会を行っている学校、全体で現在どのくらいあるのでしょうか。把握してなければ、アンケート取ったらどうですか、それで、もしやってない学校があれば、ど

ういう形だったら子どもたちを連れていけるかとか、学校側の現場の意見も聞いて、その上で、それでこちら側として、働きかけていくという流れを作ってはどうか。

ただ闇雲に学校がとか言っても、実態をまず調べないと。ありますか、そういうデータ。

(千葉海事振興企画室長) 今、手元には全国的なものはございません。

(篠原委員) だから、逆にアンケートを取って、そこから始めていくことが必要かと。

(落合部会長) ありがとうございます。ほかにございますか。

(河野委員) 今の点ですけれども、海洋政策研究財団で確か、アンケートとか取っているのではなかったかと理解しております。

だいぶ前からその取り込みは民間で行われていると思います。その成果を活用されれば1つの資料にはなるのではないかと思います。PRの方法についても、海事センターでかなりPR関係の補助金を出しているものもあります。私自身その審査に加わっている経験から申しますと、少しずつ効率化の方向には進んでいると思います。効率化を進め、そうしたPRの効果を有効に利用できるように、海事局も協力していただけると、いいのではないかと思います。

かなりの努力がされていると思いますので、それを更に進めていただけるといいのではないかと思います。

(落合部会長) ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。それでは、このテーマにつきましては、このぐらいでとどめたいと思います。

続きまして、次の議題3へまいります。「海事分野における新産業創出」というテーマがありますが、これも8月に行われた第3回の部会で検討を行いましたので、今回は基本的な方向性を整理するというのが議論の役割ということになります。それでは、担当課から説明をお願いいたします。

(大谷海洋・環境政策課長) 海洋・環境政策課の大谷でございます。資料の3-1と資料の3-2を使ってご説明をさせていただきます。資料の3-2は、参考資料として、個別の政策のメニューの解説になっており、該当するページ数がこのA3の資料に書いてございますので、それをご参照していただければと思います。

「我が国海事産業の海洋市場への進出」ということでございまして、前回は、海運、造船、船用工業、それぞれ海事産業に対する需要が出てきて受注につながっているとか、海事産業も一部海外にも出ていきながらいろんな事業に参画をしているという現状をご説明させていただきました。これをどういう考え方で支援していくかというところが本日まとめた資料でございます。

このA3の資料の上の方に書いてあります「海上輸送分野において蓄積した経験と技術を活かし、成長分野として期待される海洋開発市場においても国際競争力を確保する。」というのが、政策の目的ということでございます。

政策の体系でございますが、これは2階建てということで考えて、整理をさせていただきました。



まずは民間支援ということで、民間の発意による事業活動、これを政府としても応援していくというもの。それから、基盤整備と書いてありますが、こういった民間の活動の基礎となる、共通基盤的なものを国が整備をしていくという、2階建ての政策ということで整備をしております。

まず、民間支援の方からご説明いたします。海洋開発市場に民間が参入するといっても、それぞれの企業ごとに、これから進出を検討しようと考えているところから、実際の商談に入っているところまで、まちまちでございまして、それぞれのステージに応じてメニューを用意していこうと考えてきたところでございます。

左の方から説明しますと、これから進出を検討しようというステージの事業者は、海洋開発市場について理解が不十分あるいは不案内なところに対する情報提供とか、市場に参入するために必要な基礎的なことを準備するという、そういうことを応援していこうということでございまして、参考資料の5ページでございまして、セミナーを開催したり、海外の展示会などに参加を呼びかけて、そういった情報を取るというところを応援したいと。

また、製造現場の衛生・安全・環境管理につきましては、ISOの9000、ISOの14000などといった、管理制度が厳しく求められてまいります。海洋構造物といった市場に入るために工場、会社としてどういう経営の体制を取っていかねばならないかというようなどころについて、現在ガイドラインを作って応援しようということでやっております。

それからステージ「競争力向上中」というふうに書いてありますが、課題はまさに製品力、それからサービスを強化していくことと、顧客のニーズにマッチした対応をしていくという、ここに尽きるわけでございまして、中心的なメニューとしては技術開発の補助でございまして、これは参考資料の6ページに中身が書いてございまして、これも現在継続して実施をしております、27年度の予算も要求しているところでございます。

それから、そういった競争力を付けてこれから参入しようというところについても、海外のマーケットになかなか1人で入っていけないとか、情報収集できない、ネットワークを作れないといった課題もございまして、在外公館でありますとか、JETROにおります海事関係の駐在員がお世話をしながら情報収集とか、関係構築というもののお手伝いをさせていただくということでございます。

それから、製品認証の取得支援、海洋資源開発関連機器のパッケージ化という2つメニューを検討しているところでございます。これは参考資料の7ページをご覧ください。これはいずれも、実績が非常に重視される海洋開発の市場において、実績がない、もしくは実績が乏しい社でも参加できる道筋をつけていこうということでございます。

製品認証の取得というのは、製品が海洋開発市場で十分な性能、それからリスクに対応できるような性能と、そういうものを持っているかどうかというのを第三者が認証していくということで、実績の代用をしていくことを目指すものでございます。これはヨーロッパを中心に取り入れられている仕組みでございまして、これも日本の企業が取得を

できるように、いろいろと内容とか手順というようなものを分かりやすくして、サポートしようということでございます。

それから、海洋資源開発関連機器のパッケージ化は、例えば三菱重工がエンジンを納入する際に、一緒に関連のプロペラとかシャフトとかギアとか、そういったものをまとめてエンジニアリングをして納入をしているということで、三菱重工にコバンザメのようにくっついて実績のないメーカーが参入できるような道筋を作ろうということでございます。これについては、どういうことをやっていくかということは今、検討しているところでございます。

それから、これからまさに商談に参加しようというステージの事業者に対しては、これは民間だけでは対応できない相手国政府との関係強化とか、リスクの分散といったことが課題でございまして、これにつきましてはトップセールス、それからファイナンスということで支援をさせていただいております。トップセールスはこれまでも様々な形でやってまいりましたし、今月の20日には、海外交通・都市開発事業支援機構が設立されまして、これを活用した支援をできるような体制になりました。

民間支援という考え方では以上でございます。基盤整備につきましては、前回もご説明しました人材育成、これは海洋開発の基盤となる技術者、これが圧倒的に不足しているという状況にあって、これを産学官の連携によりまして、効率的に育成できる枠組みを作る、環境整備をやろうということでございます。これは10ページの方に書いてございます。

それから研究基盤、これも民間だけではなかなか整備できないような海洋構造物の試験水槽、これを海上技術安全研究所が既に持っているわけでございますが、これをアップグレードしていくとか、そういった形の予算要求をやっているところでございます。それから安全基準、国際規格への対応ということで、我が国の技術をしっかりと国際的に通用する形に基準、規格というものを整備していこうということでございます。

あとそれから、不足しているのが統計データでございまして、経営判断の基礎ということになると思いますので、これから取り組んでまいりたいということでございます。全体を整理しますと、こういう形で進めていきたいというのが考えているところでございます。説明は以上になります。

(落合部会長) ありがとうございます。それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問等、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(鈴木臨時委員) 2点、ご質問させていただきます。参考資料の7ページにあります製品認証の取得支援に関してですが、これは、いわゆるグローバルスタンダードの製品認証を国内企業が取得するのをサポートしていく仕組みを作るということであって、日本独自の認証の仕組みを作っていくということではないという理解でよろしいでしょうか、というのが1点でございます。

もう1つ、9ページの海外交通・都市開発事業支援機構の海外プロジェクトへの進出支援ということですが、どれぐらいのプロジェクト、もしくはどれぐらいのスケジュ

ールで、今、見通されているのかというところをご開示いただければと思います。よろしくをお願いします。

(大谷海洋・環境政策課長) それではお答えいたします。1点目につきましてはご指摘のとおりでございます、グローバルスタンダードでやられているものを使ってやろうということでございます。

具体的に申しますと、中小企業、これも非常にいい技術を持っているところあるわけでございますけれど、これが膨大な英文資料を作ったりということが自分でやりきれないのを応援してやるとか、そういう資料作成とかプレゼンテーション、そういったものについてのガイドラインが入口かなと思ってございまして、日本でオリジナルのものを作っても、それ自身が通用するかどうかという問題になりますので、既存のものを使っていこうということでございます。

2点目につきましては、設立されたばかりで、これから具体的な事業が申請されるということでございます。

(坂下技術審議官) この機構を立ち上げる際に産業界の方々にも広く声をお掛けしてございまして、出資の仕組みもお伝えし、逆に関係する都市、あるいは運輸系のインフラの整備に関わる事業をやっておられる業界の方々からも出資をいただいて立ち上がっております。

特に海事分野につきましても、海運業界、造船業界の方からも出資をいただいて、例えば陸上の交通系のインフラですと、整備に非常に足が長いといいますが、プロジェクト形成に時間がある程度かかるのですが、海事分野については既に海洋の石油ガス開発の中の市場に参入しておりますので、具体的な石油の生産や貯蔵施設、あるいは、最近ではLNGを運搬する輸送船など、具体的なプロジェクトについて内々ご希望を聞いてございまして、非常に短いタームで出資が、特に海事の分野については可能だろうと見ております。

(落合部会長) よろしいでしょうか。ほかにございますでしょうか。

私から、3-1の資料ですが、民間支援、そして具体的に「情報提供」から「支援機構の活用等によるインフラ輸出支援」等まで、幾つも挙がっていますが、国として投入する資源と言いますか、お金が限られていることを前提にした場合に、やはりそれぞれの優先順位というものを付ける必要があらうと思われるのですが、この優先順位はどのようになっているのでしょうか。

これは恐らく基盤整備の方の人材養成等々についてもやはり優先順位というものを考えて対応していかざるを得ないと思いますが、優先順位というところから見たときに、これらの支援策、あるいは基盤整備策というものがどのような並びになるのだろうかという辺り、いかがでしょう。

(大谷海洋・環境政策課長) 基本的には優先順位の高いところは既に着手をしております。A3の表の中に「実施中」と書いておるものは、既に着手しているもので、取り組みを拡大あるいは新規で始めるものは「予算要求中」と書いております。

ご指摘のとおり、予算にも限りがありますので、順次対応していくというのが基本的な

考え方でございまして、予算的に着手をしたのは技術開発の補助でございまして、これは25年度からスタートしております。人材育成は現在要求しております。

人材育成、研究基盤は27年度要求からとなります。それから、安全基準、国際規格は、これは海洋再生エネルギーなどですか、洋上風力発電からスタートしましたので、これは23年度から着手をしております、逆に業界の用意ができたところ、ニーズが発生しているところから順次着手していく。それが優先順位ということでございます。

(落合部会長) 基盤整備のほうはいかがですか。

(大谷海洋・環境政策課長) 基盤整備は、最初に始めたのが、業界から具体的なプロジェクトとして上がってきた安全基準、国際規格というところを順次やっているというところでございます。これは本日用意している資料の13ページをご覧くださいますと、これは27年度要求、これは新規で要求をしておりますが、これは洋上のLNG受入施設に関する安全基準というようなどころを作ろうということで要求をしております。

それから14ページは、液化水素の運搬船の安全要件の策定ということで、これも既にスタートしております、これからIMOで基準を作っていくという作業に着手をするということでございます。

それから15ページは海洋再生エネルギー設備の安全・環境要件の策定ということで、これも安全のガイドラインを作っていくというようなことですが、浮体式の洋上風力につきましては、25年度に既に安全ガイドラインを策定済みでございまして、現在、波力に手を付けて、これから潮流、それから海洋温度差というところに行こうということでございます。

これも業界の方から準備ができて、こういうことを実証実験のステージに入るということに合わせたタイミングで予算要求をし、そういったガイドラインを作ってきたということでございます。

(落合部会長) 森重局長、どうぞ。

(森重海事局長) 私の方から補足的にお話させていただきます。今、力を入れているという意味でのメニューを申し上げますと、黄色の民間企業に対する技術支援ですが、まだ日本が海洋開発に出て数年というところで本格的に出て、とにかく獲得案件を1号、2号、3号と実績を積んでいくということが特に重要な課題になっておりますから、特にそれに結びつくようなところに力を入れる。具体的にはこの技術開発支援、つまり商品価値を上げる。

これは割合と長くやっているのではなく、即効性のあるようなもので小長くやる。お金も掛けています。それから実ビジネスという面が、右端のトップセールスであり、とにかく総理も含めてやっていただき、我々もやるということです。

それから、非常に期待が高いのはその下の、今話題になりました支援機構です。これは交通モードに入っております、言わば船舶自体についても国が出して、とにかく取っていくのだと、これも比較的早く結果を出したい。とにかく実績重視ということに特に力を入

れてやっているという点を補足させていただきます。

それから基盤関係で言いますと、これはもう少し先を見てやらなければいけないのですが、ソフトとハードで特に人材です。人材がマーケットを取っていくことが急務になっていまして、とにかく今、先行して造船・海運、出ているところもどうやってトレーニング、スキルアップしているかという、欧州の企業などに出して、それでオンザジョブトレーニングで獲得して、もう回しているという、歩きながら走りながら育っているという状況ですから、まずは人の話、そこに力を入れていきたい。

それから、ハードで言えば、研究基盤も研究所の水槽でありますとか、あとスタンダード、こういったところを中心に力を入れている感じです。

(落合部会長) ありがとうございます。それでは、ほかにこのテーマにつきましてございますでしょうか。

(若林臨時委員) 先ほど海洋資源開発関連機器のパッケージ化ということでお話をいただきまして、それは実績重視のところ、新規事業者等の参入するのは非常に有効だという理解でよろしいかと思いますが、それが欧米では既に先行してパッケージ化が進んでいるということだったと思うのですが、例えば既に先行している欧米諸国が国として何か、現在こちらで、3-1で検討中ということでしたので、もし先行している他国が国として何か支援をしているのか、あるいはしているとすればどんな支援をしているのかというのが、もしお分かりになれば教えていただければと思います。

(大谷海洋・環境政策課長) 申し訳ありません、ちょっと私の説明が不足だったかもしれません。欧米で中心にやられておるといのは、製品認証の取得支援というところがございます。これは欧米の船級協会とか、石油関係の団体とかというのが、そういった基準、規格を持っておりまして、それにきちんと合致しているかどうかというのを、お墨付きを与えるということで実績の代わりにしようということで、これは既に国際的にスタートしているものというご説明をさせていただきました。

パッケージ化というのは、これはいろんな考え方があるのですが、例えば1つのケースを作ってそこにいろんな機械をもう既に全部、船にそのまま積める状態にして売っているというパッケージもありますし、実際に1つの性能がきちんと出るような形の商品の取りそろえた形で、これをパッケージと称して売っているという、そういうケースもございます。

これを、日本の舶用工業というのはかなり製品力があるというふうに一般商船の世界では見られておりますので、余りそういったことをしなくても、個別のメーカーが個別の商品を売ってきたというのがこれまでの実績でございます、これが新しい海洋の世界に入っていくと、あなた誰ですかというようなところもございますので、ビッグネームにくっついて出ていくということで、そのハンディキャップを克服しようということでございまして、これも誰かが性能全体を保証しないといけませんので、そういったエンジニアリングの枠組みというのを作らないといけないのですが、これは業界中心になって作っていく

ことですが、そういったことのF Sとか、そういうものを我々としては応援していこうかなというのが今の考え方でございます。

(若林臨時委員) それでは、欧米ではそのようにしているということですが、他の国が特にそういう支援を率先して行っているということは、余りないということでしょうか。

(大谷海洋・環境政策課長) 例えばヨーロッパであれば、海洋産業の中で既に実績があるメーカーが十分ございます。例えばロールスロイスみたいな会社はかなり、いろんな会社を買って、それで自分でパッケージを作って売っているような、そういう例もあって、それは千差万別ですけど、余り国が補助をして、何かそういうもの、わざわざパッケージを作れということはないと承知をしています。

(若林臨時委員) 分かりました。ありがとうございます。

(落合部会長) ほかにこのテーマでございませうか。

(池田臨時委員) 前回も少し後ろ向きの発言をさせていただき恐縮しておりますが、海洋開発産業というのは、オイルプライスに非常に敏感だということがありまして、国としてはその辺りをよく見ながらコントロールしていただきたいというのが希望でございます。

2～30年前に日本の海洋産業があつという間になくなってしまったときと随分違うのは、日本の海運会社が実際の掘削の現場に出て行き始めているという点と、ブラジルとやっているということです。ブラジルはまだ生産しているオイルのほとんどが国内用だということで、あんまり国際価格の影響を受けないので、ここはある程度コンスタントに生産されているのではないかとということで、ここを狙ったのはよかったと印象を持っております。

質問としては、日本全体としては、例えば通産省を中心にしたメタンハイドレートですか、海底鉱物資源とか、こういう開拓もされていると思うのですが、国土交通省はその辺りをやっていかなくていいのかと。やってらっしゃるのであれば、どんな形でやってらっしゃるのかということをお教えてください。メタンハイドレートを生産されるまでに随分かかるかもしれませんが、日本の近海で採れるということもありまして、その辺りをどのように考えているのかということをお聞かせいただきたいです。

(坂下技術審議官) お答えします。まず、産業として新しい分野に出て行って事業を拡大するというものですので、基本的に、出て行ってビジネスにならないと意味がないと考えております。そういう意味で、まずは実際のビジネスとして世界的に成り立っている海洋の石油・ガス開発市場に出て行こうということで、今、海運も造船もその分野に参入を積極的に行っており、局長からもお話がございましたけども、実際のビジネスにつながる部分に重点を置いて、優先的にサポートをしていくという展開をしております。おっしゃるとおり石油価格が下がれば、探査、開発の需要は減りますので、仕事が少なくなるころには非常に注意を払ってやらないといけませんし、さはさりながら、長期的な展望と申しますか、オイルショックの当時はエネルギー需要、やっぱり先進国が中心の需要で、非常

に経済に敏感にエネルギー需要が変動していくという状況で、これからはどちらかという  
と、発展途上国の成長に伴うエネルギー需要の拡大に対してどのように資源が対応してい  
くかという局面になっていくので、もちろん道行きでいろいろと上下はあるのだと思いま  
すが、比較的長期的な展望としては右肩上がりの展望にあるということで、注意をしながら、  
目先のマーケットで一喜一憂もなるべくしないように進められればと思っております。

それから、日本のE E Zの資源の開発でございますけども、参考資料の1 2ページのと  
ころに、省庁連携で次世代の海洋開発技術というのを開発していきましょうという中に  
我々、国交省の関係も入り、あるいは文科省、経産省の関係の方々も入る中で、新しい資  
源開発の技術についても産業界としてきちんと追随し、国のプロジェクトに協力していく、  
そういう体制を取っております。

ただ、個々の企業からしますと、抱えている人材、リソースの大半はビジネスの方に割  
きながら、こういうプロジェクトにもきちんと人を出していくという形で対応していく  
ことに当面なるのではないかと思っております。

(落合部会長) ほかにございますでしょうか。

(河野委員) 総合海洋政策本部の仕事をさせていただいている者の希望として、たくさん  
の施策を実施していただいているわけですから、これらをこれからしばらく続ける中で、  
日本の企業が技術力として国際競争力を持つことと、必要な分野で実績を積めるような施  
策を特定していただき、日本の企業がどこに参入することが、その技術力や経験を生かせる  
のかということを見極めていただければ意味があるのではないかと思います。

もちろん民間企業の経済活動ですので、経済的に見合うものでなければならぬことは  
当然ですが、日本の将来の技術力の発展に資するような形での支援になるような施策を打  
っていただければとも思います。これはあくまで希望ですが、よろしく願いいたします。

(落合部会長) ほかにございますでしょうか。よろしければ、この議題3につきましては  
このくらいにいたしまして、次の議題4「船舶の航行安全確保対策」、これは2回検討する  
予定の第1回目となりますので、現状と取組を中心に資料が用意されて、それに基づいて  
の説明が行われますので、次回もこのテーマは議論いただくということになっております。  
それでは、担当課の方から説明をお願いいたします。

(加藤安全政策課長) 安全政策課の加藤でございます。資料4-1に基づきましてご説明  
させていただきます。本日は海上保安庁と運輸安全委員会にもご参加いただいております  
と、私の説明の後、資料4-2、4-3でご説明いただくことを考えております。

それでは資料4-1をお開きいただきまして、1ページ目は目次でございます。本日は、  
最初に総合的な安全対策、それから事故発生の実状と課題、それから施策の方向性を中心  
にご説明しますので、ご議論いただければと思います。

まず、「総合的な安全対策の実施」でございますが、3ページをお開きいただいて、まず、  
商船について、安全に関する規則がどうなっているのかということをご理解いた  
ただければと思います。船舶、船員、運航事業者、それぞれに関して安全を確保するため

に規則が設定されてございます。

船舶については、左上にありますような構造・設備に関する規則、船員に関しましては、下にありますような船長や船員に対する義務と海技免状の規則がございます。それから、右側の上に海上運送法ですとか、内航海運業法と言った運航業務に関する規則がございます。

それから、平成17年のJR西日本の福知山線列車脱線事故を契機に、運輸全モードで開始いたしました運輸安全マネジメントという制度がございまして、これも実施させていただいております。

商船と別に小型船については少し趣が違いますので、4ページに整理してございますが、プレジャーボートと漁船が中心の小型船については、主に船舶の構造・設備、それから、船員というよりも操縦者に関する規則がございます。

こういう規則をどうやってチェックしているのかということで整理させていただいたのが5ページでございまして、規則それぞれについて船舶検査でございまして、それから船員と運航業務に関する遵守状況を確認する運航労務監査というものがございます。

それから、外国船について、ポートステートコントロールオフィサーと言っておりますが、左下にあるような外国船の立入検査、それから平成18年から始まりました運輸安全マネジメントにおいて経営トップへのインタビューと、こういうものを実施しております。

関係機関との連携ということで、6ページでございまして。船舶の安全対策は、船舶、船員に関する規則だけで成り立っているわけではございません。海難が起きれば、海上保安庁が海難救助を行っています。それから海上保安庁が所管しております衝突予防法ですとか、海上交通安全法ですとか、港則法という、こういう航行安全の規則もございます。

それから、左上でございまして、事故がありましたら、運輸安全委員会が事故の調査をし、再発防止策を立案されますし、海難当事者の懲戒などを目的に海難審判所という機関もございます。それから、航海を始める前には、もちろん気象の情報というのは非常に重要でございまして、右上にございますような気象・海象情報を扱う気象庁もございません。

また、港湾局が航路の整備をしていらっしゃいます。それから、緑色で描いておりますけれども、水産庁が漁業の管理をされているという、こういう絵図になってございます。

事故の発生の現状と課題ということで、8ページをご覧ください。このグラフは、戦後どういうふうな推移で船舶の海難が発生してきたのかと、それから、私どもがどのような施策をこれまで打ってきたかというのを一覧にしてございます。戦後しばらくの間は非常に悲惨な海難というのが相次ぎまして、ご存じだと思いますけれども、青函連絡船の洞爺丸事故、これは非常に大きな事故でございました。そういうものを契機に順次、安全施策を打ってまいりました。

長期的に死亡者というのはずっと減ってまいりまして、戦後から比べると格段に減っているわけですが、船舶事故数を見ていただきますと、何となく減ってきているような



感じはいたしますが、どうかなということかと思えます。

9ページをご覧いただきまして、94年から直近のところをクローズアップしてご覧いただければと思います。やはり死者、行方不明者は減ってはきているということですが、交通安全基本計画というものがございまして、順次、この交通安全基本計画に沿って施策を打ってきています。第8次までは死者、行方不明者を目標としていたのですが、今、第9次では死者、行方不明者というよりも、事故の件数自体を減らすというような目標に変わってきておりまして、現在は第8次の間の事故の件数を1割減らそうということで、2,220隻ということを目指させていただいておりますが、この目標の達成が大分危ういという状況になってきております。

それで、どのような事故が、これまでに発生してきているのかということをお示ししたのが10ページでございます。緑色に塗ってあるものは海外で発生した大きな事故でございますが、ご記憶にあるかと思えますけれども、平成24年の1月に、コスタコンコルディアという、イタリアで大きな旅客船が座礁いたしまして、32名の方が亡くなられ、それから、この会議の当初篠原委員からご指摘いただいたセウォル号の話でございますが、まだ捜索が引き続き行われていますけれども、この事故は300人以上が亡くなった事故でございます。

これについて少し詳しく書いてございますので24ページ見ていただきますと、セウォル号の事故の概要がございます。つい最近、韓国の検察庁から発表がございまして、このセウォル号の事故の原因は、この赤字で書いておりますけれども、「船社の無理な増築・過積載のため復原性が著しく悪化した状態で、操舵手の未熟な操作による急激な変針で船が左舷に傾いて、しっかり固縛されていなかった貨物が片側に寄せられ復原性を失い沈没。」というような資料が出てまいりました。ご参考までにご紹介させていただきました。

それから、10ページに戻らせていただきまして、海外では大きな事故が起きているのですが、国内ではどうかということで国内の事故を見てみますと、死亡人数自体は少ないかもしれませんが、事故は当然起きておりまして、こういう事故についていかに対応していくのかということと、きめ細かな対応が非常に求められているのではないかなと思えます。

ご記憶にあるかもしれませんが、フェリーありあけ横転事故が左上に書いてあります。それから、これは海というよりも川で起きた事故でございますが、川下り船の転覆事故がございました。これも乗客4名、船頭1名が亡くなる悲惨な事故でございましたし、ケミカルタンカーなどでは中毒事故が継続して起きております。

それから、貨物船と漁船の衝突で、堀栄丸とNIKKETIGERという船が衝突して乗員13名が亡くなる事故がありました。つい最近起きた事故として姫路沖のタンカーの爆発事故、それから26年7月にはフェリーの乗揚事故が発生しております。これも、あわやという事故でございました。

11ページでございますけれども、事故の分析でございます。どういう事故がどういう

船種で起きているのかということでございます。

左側の円グラフ見ていただきますと、これは過去10年間に起きた事故の隻数でございますけれども、一番多いのはプレジャーボート、それから漁船でございます。それから、商船は19.3%でございます。ただ、この商船のうち1,000トン以上の統計でございますけれども、外国籍船は77%、日本籍は23%ということでございます。

12ページをご覧ください、事故の分析でございますけれども、どのような事故の種類が起きているのか。それから、併せてご覧いただきたいのは13ページでございますが、事故の原因は何だったのかということが整理されております。

船種ごとに、これは趣を変えております。12ページの四角で囲っておりますけれども、商船につきましては、ご覧いただくとおり、衝突、機関故障、乗揚という種類で全体の84%を占めております。

それから漁船につきましては、前を見ていないような衝突が非常に多うございます。それから、運航阻害、これは燃料切れとか、バッテリー切れということでございます。そして、当然前を見ていないで乗揚でございます。

プレジャーボートでございますが、これは時々しか乗りませんので機関故障というのが非常に多うございまして、それから運航阻害、これはもう漁船も同じですが、そういうものが多うございます。

13ページでございますけれども、実際その原因は何だったのかということ、商船につきましては、ぶつからないのではないかと思ひながら、見合い関係になっているのに突き進んでいって、最後に舵を切れればいいやと思ひているところを切れずにぶつかってしまったと、操船不適切と申しておりますけれども、こういうものですとか、漁船についてはもう既に申し上げたとおり、前を見ていないという見張り不十分が多うございます。

それからプレジャーボートにつきましては、特段整備もしていない状態で、ある日突然船を出して釣りをしてしまうとか、遊びに行ってしまう、こういうことによる機器のトラブルが多いと思っております。

対策の方向性、これは委員各位にこれからご議論いただきたいなと思ひているところでございますが、事務局でまず考えました施策例とかアイデアを、ご提示させていただこうかなと思っております。15ページでございますが、まず商船についてはやはり事故事例が様々あるわけなのですけれども、これを運航事業者、船員がよく知らないのではないかと、情報提供をしつかりしていこうということなんです。

それから、運輸安全マネジメント評価をやり始めてきたところですが、更にきめ細かな助言をしていくべきではないかということや、それから教育訓練です。それから、国の職員が船を訪問して、こういう事故情報を伝えて指導をする。もしくは、運航事業者の安全管理体制の維持・向上に対する自主的な取組や、それから強制はしないのですけれども、衝突予防装置などの搭載を促すインセンティブの導入、こういうことを考えたらどうかと思っております。

それから16ページでございますが、プレジャーボートでございます。こちらにつきましても、趣が当然商船とは違います。発航前の点検ですとか、機関の適切な取扱いみたいのを分からせるために情報提供、注意喚起が必要かなと思います。それから操縦者に会う機会というのがなかなかないものですから、免許の更新講習ですとか、船舶検査のときに情報を届けるということが非常に重要だと思っております。

それから、海上保安庁が最近取り組まれております沿岸域情報提供システム、これはMICSと申しますが、27ページをご覧ください。後で海上保安庁から詳しく説明があるかと思いますが、携帯電話でこういう情報をつぶさに提供するというシステムを開発されていらっしゃるということでございます。

17ページでございますが、漁船です。漁船も、特有の事故、既にご説明いたしました、前を見ていないということが多うございますので、何とか船が近づいているときにその危険性を知らせるような手段を取りえないかなということで、衝突予防装置を何らか活用できたらいいかなと思っております。それから、もちろん発航前点検の徹底を情報提供すとか、既に申し上げましたMICSの活用、こういうことが考えられるのではないかなと思っております。

後でご覧いただければと思いますが、18ページから参考にお付けしましたのは、これまでの事故の概要を少し詳しくご説明申し上げております。

それから、水上オートバイにつきましては、非常に特殊なものでございまして、26ページでございますけども、プレジャーボートの中の水上オートバイについて特化して利用適正化の推進検討委員会というものを別途やらせていただいております。ここでも安全情報が適切に届いていないというのが一番大きな課題になっております。ユーザーへの情報提供のやり方や、管理された利用スポットを拡大して、より安全・安心にして利用を促進しようという取組を検討させていただいております。

それから、最後大分趣が違いますが、28ページでございますけども、今、海事局で取り組ませていただいている防災・減災の取組として、津波のときにどうやって逃げたらいいかというマニュアルを整備しようですとか、大規模な災害が発生したときにどの船がその港に着けるのだということや、すぐに検索できるようなプログラムの開発ですとか、津波救命艇の推進、これは29ページに詳しく載っておりますが、こういう施策を打っております。以上でございます。

(落合部会長) ありがとうございます。今、担当課の方より冒頭に説明がありましたが、本議題の関係機関として海上保安庁と運輸安全委員会の方にご出席いただいております。それでは、海上保安庁の方から説明をお願いいたします。

(海上保安庁交通部 野澤企画課長) 海上保安庁の野澤と申します。平素より海上保安業務に関しましてご理解とご支援賜りまして、誠にありがとうございます。本日の議題であります航行安全確保対策に関しまして、当庁の取組状況につきましてご説明させていただきます。お手元の資料2、「第3次交通ビジョン」という資料でございます。

こちらの方ですけれども、昨年の10月に本日ご出席の落合部会長、それから浅野先生、河野先生のご指導の下、今後当庁が5年間にわたり取り組んでいく施策として、同じく交通政策審議会から答申をいただいたものでございます。

細かな、いろいろ施策の中身については見開きのページにまとめているところでございますけれども、時間の都合上、細かな施策の説明につきましては割愛させていただきまして、1点だけ、一番最後に裏面のところでございますけれども、今後の当庁の目指す方向性につきましてご説明させていただきたいと思っております。

一番裏面のページには2つ欄がありまして、「長期的な目標」と書いたところの部分でございます。この答申の中には、長期的には2020年代中に現在の事故隻数、先ほど事務局からご説明させていただきましたけれども、大体2,400隻ぐらいの事故が最近、年間起こっております、これを2020年代、15年ぐらい先を見越して、これを半減させていくという目標で答申を頂戴いたしました。

これは、あえて高い目標を打ち出すことによりまして、まさしく関係者の取組を促す効果を狙ったものだと我々は受け止めているところでございます。

こちらの方の図の中に四角書きで、「様々な取組みを関係機関と連携し総合的に推進」と書かれておりますとおり、残念ながら当庁単独でこの長期目標を達成していくというのはなかなか難しいと思っております、先ほどの冒頭資料にございました、国土交通省において所管しております船員の資格制度のソフト面の話とか、船舶の構造面でのハード規制、それから当庁で所管しております交通ルールといったようなもの三位一体でこの問題に取り組んでいただきたいと思いますと思っております、今、国土交通省と連携して検討を進めているところでございます。

あともう1点、資料の方に戻らせていただいて、先ほど事務局の方からありました27ページのMICSにつきまして、簡単に補足的にご説明させていただきたいと思っております。

こちらは、海上保安庁においてホームページも立ち上げておりまして、このページを見ると海の安全情報、具体的にはその欄にありますとおり、例えば台風や地震で津波が来るよといった場合は避難勧告が出ていますよとか、それから、潮流とか気象・海象のデータ、過去に遡って出るようなページ、それから実際に当庁が所管しております灯台等に設置しましたカメラで海における気象の状況はどうなっているのかと、こういったようなものを情報提供するページでございます。

従来はこういった情報提供だけにとどめていたのですけれども、最近メールの手段がすごく普及しているということございまして、一番下のところでございますけれども、単にアクセスしてもらえないと見られないということだけではなくて、プッシュ型の情報提供ということで、緊急情報が出たら、あらかじめ登録されている方だけでございますけれども、携帯の電話等に、こういったところで今避難勧告出ていますからご注意をというのを、2年ぐらい前から始めておりまして、これがかなり、特にプレジャーボートとか漁船の方々にも情報アクセス件数等々増えているところでございます。以上で、当庁からのご

説明は終了させていただきます。

(落合部会長) ありがとうございます。それでは、続きまして運輸安全委員会の方からもお願いいたします。

(運輸安全委員会事務局 國田事故防止分析官) 運輸安全委員会の國田と申します。お時間を拝借して、取組についてご説明をしたいと思っております。資料の4-3をご覧いただきたいと思っております。私どもでは、先ほどの資料の4-1でもご説明いただきましたけれども、再発防止のための事故、あるいは事故の兆候となる事象、インシデントと申しておりますけれども、こういったものを対象に調査をしております。

実績を右肩の方に数字を載せておりますが、昨年の暦年でございますけど、1年間の実績としては船舶関係では2000件弱の調査をさせていただいております。実際の調査は左下にありますような流れでございますが、多角的な調査を行って原因究明を行い、報告書を取りまとめしております。また、必要に応じて勧告、あるいは意見といった形で再発防止策の提言を行っております。また、提言を行ったものについてはフォローアップということで、その後の施策の実施状況についても報告を受け公表しております。

取組について、一例だけ本日は説明させていただきます。2枚目をご覧いただきたいと思っております。2枚目、「事故等調査の成果の活用」ということで、右側半分のところ「船舶事故ハザードマップ」というのを載せさせていただいております。これは昨年5月に始めたものでございます。

これはインターネット上で、地図上に私どもが取り扱ってまいりました事故調査の中で発生地点が明らかになっているものにつきまして蓄積したものが1万6000件ほどございますので、こういったものをプロットして、誰でもネット上で見られるようになっております。これらについては更に発生時期とか、時間帯でありますとか、船舶の種類でありますとか、事故の種類、こういったものについて更に検索をして、引き出して見られるような形にもなっております。

また、ここには書いてありませんが、国交省の関係各局、あるいは他省庁で持たれております航路の情報でありますとか、交通量の情報でありますとか、気象・海象に関する情報、それから漁場の情報なんか、こういったものも重ね合わせてレイヤーで見られるような形になっておりますので、その海域の情報でありますとか、抱えているリスクというものが、間接的に見られるような形になっております。

実際の使い方としては、例えば船舶を通航、運航される際に、運航される予定海域をあらかじめこういったもので見ていただくと、そこにおける注意喚起情報、教訓となるような事故調査の情報というものが簡単に見られるようになっております。こういったことで、関係の安全を担当されている各社、関係各社の研修でも利用いただいていると聞いております。

これについては昨年の9月に英語版も作りまして、あと下半分にちょっと黄色字で書いておりますけれども、グローバル版と言っておりますけれども、これも立ち上げておりま

す。これはマップを全世界に広げておりまして、その中で我が国の関係した事故で、公海上で起きたようなものも見られますし、我が国の事故調査で得られた教訓というのを海外の海事関係者でも見られるようになっております。

また、左の方に掲げている7か国、現時点では7か国ですけれども、海外にもこういった海事関係で事故調査機関がございます。こういったもので取りまとめた事故調査報告書なんかもマップに落としておりますので、海外の事故調査から得られたような教訓を、逆に我が国の外航商船に関係する方々が見て、共有することができるようになっております。こういった取組を一例としてご紹介させていただきました。以上です。

(落合部会長) ありがとうございます。それでは、3つの担当関係課から説明があったわけですが、以上の説明を前提にいたしまして、これにつきましての質問、あるいはご意見等ありましたら、お願いしたいと思います。

(篠原委員) 教えてください。海難のSOSの電話は何番でしたか。

(海上保安庁交通部 野澤企画課長) 当庁の118でございます。

(篠原委員) 118に連絡もらって良かった、実態的に意味があったというのは、割合、今どのくらいになっているのですか。結構間違い電話が多いと聞いていますが。電話件数はどのくらいあるのですか。

(海上保安庁交通部 野澤企画課長) すいません、今日は資料等持ち合わせておりません。ただ、かなりの分については有効に通報いただいております、当庁の方で対応しております。

(森重海事局長) 海上保安庁から、実態を次回に報告して下さい。

(海上保安庁交通部 野澤企画課長) 分かりました。

(落合部会長) 野川委員、どうぞ。

(野川臨時委員) 安全確保に関して、船舶事故のヒューマンファクターの部分についてお伺いしたいのですが、申すまでもなく、船舶の事故はハードの面とソフトの面と両方に原因があり得るわけで、当然、輻輳してはおりますが、船舶自体の欠陥であるとか、あるいは船舶設備の管理の不備といったことのほかに、操船ミス等をはじめとするヒューマンファクターによって多くの事故が起こっております。

そのうち、今日お伺いした中には、例えばスキルの不十分さであるとか、テクニックの未熟さであるとか、そういった問題点、あるいはその改善についてはある程度のご説明がありました。そうではなくて、過労であるとか、ストレスであるとか、言わば労働安全衛生上の問題ですね。これについてのご説明が余りなかったことが気にかかっております。つまり、その背景にある過重業務であるとか、あるいは不適切な業務管理です。これによって大変多くの事故が起こっておりますし、起こり得るわけです。

例えば先ほどご説明にあった福知山線の事故は、まさにこの点から、運転手の過大なストレスということが事故の直接的な原因でした。船舶においては、特に商船、漁船において、高齢化と人手不足が今後ますます進むということになりますと、この過重な業務体制、

あるいはストレスの蓄積ということは、当然問題になってくると思います。

船員災害防止協会等でも対応はなさっているとは思いますが、船舶の航行安全を確保するという課題を検討する上では、この面での対応をどうするのかということが非常に重要になると思いますが、本日余りその点でのお話がありませんでした。私がこの資料を拝見しましたところ、例えば8ページの「長期的な船舶事故隻数の推移」というところで、たくさんペンシル型の窓がございますが、その真ん中の方に1970年に、5トンから20トンの小型漁船、「船員の労働環境基準を適応拡大」と、これぐらいでございまして、少しその点についての対応をお伺いしたいと思います、いかがでしょうか。

(加藤安全政策課長) すいません、今日は情報を持ち合わせていないのですけれども、次回までに先生のご指摘の問題を整理させていただいて、もう1回ご説明申し上げたいと思います。ありがとうございます。

(野川臨時委員) 大変重要な点だと思いますので、よろしく願いいたします。

(落合部会長) ほかにございますでしょうか。

(浅野委員) よく航空との比喻で申し上げて恐縮なのですが、航空の業界でICAO勧告があって、日本の中でもレギュレーターとプロバイダーとの関係が整理されたということがあります。航空局がレギュレーターになって監視したり、エアラインの運航者はプロバイダーになって、その関係を整理することによって安全指標をお互いの容認する範囲で認めて、目標達成を作った。航空と海事で対応が取れないところは、運輸安全委員会の役目で、きっとそれは将来また整理されるんだなと思っています。

今おっしゃったような船員の労働問題を分析し、それを適正に正すような政策を、あるいはやり方を考えていくという非常に大事な観点であります。そういうやり方というのはきっとボトムアップなんですね。要素要素の抱えている問題を分析して、これからどういう方向に持っていくかということをする。現在、この資料にあるものはいわばボトムアップ的なものとなっています。

ただ、交通安全政策という意味から言うと、トップダウン的な政策というのは、近い将来とは申しませんが、中長期にはきっとあった方がいい。それは安全からも全ての要素、あるいはレイヤーを全て扱って行って、そこに危険のインシデントの起こる確率を割り振って行って、その割り振った確率が大きいものほど重点的な政策を講じていく。そういうふうな全体管理的なやり方というのがあるわけです。

また、今回だけでなく、将来ここでまた扱うことがあるのでしょうか、それが年々ビルディング的に向上し、積み重ねていくという過程の中で、いつの日かトップダウン的な、全体を鳥瞰して、全体を整理するような安全政策というのが浮かび上がってくるのはいいことであると考えます。そのときに本省の恐らくレギュレーターとしての役割と、それからローエンフォースメント（取締り）であったり、警備であったりというもの、海上保安庁の交通制御的なもの、それから事故分析予防保全という意味で運輸安全委員会の役割というのが、適正に割り振られているロードマップであってほしいと思います。

(落合部会長) ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。

(河野委員) 先ほどの運輸安全委員会の方からのご説明で、グローバル版を作成するとき、日本に関係する船舶の事故に関してのハザードマップとおっしゃったと思います。それは日本籍船という意味でしょうか、それとも日本の会社が運航している日本関係船舶も含めてという意味でおっしゃったのでしょうか、教えていただければと思います。

(運輸安全委員会事務局 國田事故防止分析官) ありがとうございます。対象は日本籍船にももちろん限らずに、日本国内を運航する船舶の事故は全て、それから、グローバル版については地域をワールドワイドにしていますので、海外で日本籍船の事故等が起こった場合の情報も入っていますし、それとあと海外の調査機関が行った事故も含まれております。

(落合部会長) ほかにございますでしょうか。

私の方から質問ですけれども、このペーパーの3ページにいろいろ法規制が、こういうような法規制で船舶の安全航行というものを守るとというのが挙がっており、かつ6ページのところでも関係機関、それぞれの根拠法みたいなものも挙げられているわけですが、法ルールと言った場合に、例えば海上衝突予防法みたいなハードなローのほかに、言わばそういう法規定にはなっていないけれども実際上行動について影響を与えるローということでソフトローというのが、だから、ハードローとソフトローに区別をしまして、ハードローだけが非常に重要ではなく、ソフトローの面も含めて人間行動に影響を与えるということだとすると、この安全航行を議論する場合に何かソフトロー的なもの、慣習とかそういうものも入るとは思いますけれども、そういったものも少し拾い上げておく必要があるのではないかと、もしあればですけど、あると思いますけれども。したがって、何かハードローに傾斜し過ぎたような感じもちょっと印象として受けましたので、ぜひソフトローの部分につきましても目配りをしていただけるといいなと思いました。これは要望です。

ほかにこのテーマにつきまして、ご質問、ご意見等はございますでしょうか。

(坂下技術審議官) 若干、補足させていただきます。落合先生がおっしゃるとおり、若干資料の作りが役人的にできておりまして、ご指摘のとおり、規制は最低限のミニマムスタンダードでございますので、現実の安全確保は、それぞれの事業者の方が実際の安全対策として何を講じられて、実施に移されているかというところが、安全確保の実態であります。その成否が事故を招くというところにあるだろうと我々も認識をしておりますし、それをなるべくいい方向に持って行く、あるいは、お手本にすべきものを広めていくというようなアプローチが今まで以上に要るのではないかとという問題意識がございます。施策の方向性というところで若干ご紹介させていただきましたが、例えば優良な事例に対してそれを認定する、それをほかの人にも活用していただけるような、言わばベストプラクティスとして使っていただけるような仕組み作りとか、ほかの分野に比べると非常に海というのは伝統的なところもあって、他のモードに比べるとまだまだ、取組が弱いのではないかと、思っているところもございます。ぜひ、先生のご指摘の点は我々も念頭にしっかりと置いて、進めていきたいと思っております。



(落合部会長) 恐らくコードオブコンダクトみたいなもの、それに類するようなものはかなりあると思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。それからちょっと、これは質問ですけども、運輸安全マネジメントという制度があつて、安全の確保について一定の助言を行うという制度であるということですが、これはかなりきめ細かく行われているのですか。その内容ですけど。

(加藤安全政策課長) 現在、ほぼ全ての定期旅客船の事業者の方にはお邪魔して、役所でも高い役職の者が、実際に訪問させていただき、できれば社長さん、経営トップの方にお会いして、実際にどういう取組をされているのかをきめ細かく聞くとともに、褒めて育てるとも言っておるのですけれども、いい点を取り上げて、非常にこれはいい取組ですねということで評価しています。それを定期的、継続的にやることによって、経営トップの方がやっぱり安全は重要なのだなと、いつも安全を気かけなければならないのだなという、そういう意識を持ってもらうことに非常に意味があるのではないのかなと思います。こういう取組は、基本的に我が国だけじゃないかなと思うのですけども、これは進めていければなというふうに思っております。

(落合部会長) 今ご説明いただいて、大変有益な制度だと思うのですけれども、もう1面何か、我々法律家から見ると、政府の方がこういうことをやるべきだと、このマネジメント制度の中で言ったときに、それがもし間違っているということになったときは、恐らく国家賠償責任とか、国家責任という問題も生じてきそうな感じで、したがって国が法的責任を負うようなものではないという制度にはなっていると思いますけれども、運用いかんによってはかなりリスクなことに踏み込むこともあるので、安全の問題について経営者と国との役割分担というところは、やはりしっかりと区別、意識した上でやらないと、非常にある意味でリスクなものになる感じも受けましたので、その辺りはご注意くださいと思います。

(坂下技術審議官) 事業者のサイドで経営トップの高い意識の下でPDCAを回して、年々改善していただくという取組を、いかに我々が醸成していくかというところがこの制度の肝になっていまして、そういう意味で、差し上げるアドバイスについて何ら法的な強制力、拘束力はなく、ここが駄目じゃないかと言うよりは、いいところはこういうところがあると、これをもっと伸ばしていくといいですねとアドバイスを差し上げたり、例えばほかのモードでは今こんなことについてこういう取組がなされているので参考にされたらどうでしょうかといったアドバイスを差し上げています。何回も評価を受けている事業者もおられるのですけども、そうすると次回は前回話をさせていただいた点に関連してどういう対応を事業者として取られてきたかというところをまた見せていただいて、スパイラルアップが企業として図られているかどうかというところを見せていただきながら、社会的風土を作っていく、そういう仕組みとしてやっている感じです。

ですから、そのアドバイス自身が何かこれをやらなければならない的なものにはなっていないと思います。

(森重海事局長) 私も審議官のときに、運輸安全マネジメントでバス会社に行って、マネジメントのインタビューをした経験をお話したいと思います。各局の審議官は自分の局だけではなくて、安全が基本的に、ヒューマンファクターもありましたけれども、共通するところがあるということで、いろんなモードを見るわけです。それで、恐らく私がやってもこれはやっぱり効果あるなと思いますのは、1つは社長と直接話をして、安全についてどうお考えですかということで、会話のキャッチボールをする。

そこで会社としての安全の取組の感じが分かりますし、そしてまた、社長ご自身も認識を新たにされた、そういうトップの話が1つと、あともう1つは、安全統括管理者という役員クラスの実質的な安全の責任者を置くわけですね。その方とのインタビューとか、あるいは安全統括管理者との関係と自覚などを社長にお聞きする。結局、合同の会社の会議でも安全の責任を負っている方が、安全のためにはこういうことを、社長や皆さんやったら良いのではという、その発言をきちっと重みのあるものにする、そういう意味で自覚を持っていただくとともに、そのシステムが機能していますというのが2点目。あとは今、技術審議官からお話もしましたように、やり取りする中でこれはこうした方がいいですねと会話のキャッチボールをしながら自主的な、自覚を促していく。

ですから、これを大体2日ぐらいかけてやるのですけど、そのうちトップインタビューは半日やりますが、面白かったのは、優良事例、いい例を教えてくださいと言われます。同業では、どんなやり方をされていますか、教えてくださいと。あるいは、他業種でも何かヒントありませんかとか、そういうのが生まれてくるという、そういう意味で世界的にも珍しい施策という感じがいたしました。

(落合部会長) 池田委員、どうぞ。

(池田臨時委員) ちょっとハードのところに戻りますけど、16ページのプレジャーボートのところの一番最後の行に、衝突予防装置で簡易型AISを活用とありますが、これは結構な話ですけど、AISを衝突予防装置と呼ぶのは違和感があります。自分から発信をして、その情報を相手に伝えることによって衝突を予防するという事は確かですが。私はAISをとにかく全船に付けてもらうという施策が必要だと思います。世界的にどこまでどう行っているのか分かりませんが、もう住民票代わりぐらいに各船に付けてもらうようにすると事故は劇的に減るのではないかと思いますし、事故が起こった後の分析が非常にやりやすくなります。

自分は見られているとなると、変な操船はできなくなり、操船に慎重になるという効果もあると思っています。最近、学生と船に乗ると、学生が携帯電話でAIS情報を受けて、「あの今、向かってきている船、どこどこの船で、今、何ノットで走っています」というようにことが即座に分かるようになっていきます。

そんな時代ですので、ぜひAISはいろいろな難しい点もあるのかもしれませんが、極力、漁船、プレジャーボート、それから浮かんでいる船は全て付けるような方向にできないものかなと思っています。

(落合部会長) ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見等、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。そういたしますと、このテーマにつきましては、次回、また検討を行うということになります。

そうしますと、予定しました議題は全て終了ということになりますが、事務局の方から最後に連絡事項等は、ございましたら。

(飯田課長補佐) 本日は活発なご議論いただきまして、ありがとうございます。次回、第5回の基本政策部会につきましては、年明けの1月中の開催を予定しております。開催案内につきましては、別途ご連絡いたします。なお、本日の資料につきましては、そのままお持ち帰りいただいても結構でございますし、机の上に置いていただければ、後ほどこちらの方から郵送させていただきます。事務局からは以上でございます。

(落合部会長) それでは、第4回の基本政策部会は、これで全て終了ということになります。お忙しいところご出席いただきまして、ありがとうございました。