

令和2年7月17日

【上山海上交通企画室長】 それでは、定刻になりましたので、ただ今から交通政策審議会海事分科会、第13回船舶交通安全部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところお集まりいただきまして誠にありがとうございます。事務局を務めさせていただきます海上保安庁交通部企画課海上交通企画室長の上山でございます。どうぞよろしくお願いたします。

本日は、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、通常の会議形式と異なりまして、ウェブ会議システムを併用して開催させていただいております。通信状況によって映像や音声がかかる可能性があります。また、発言者の映像が良好に映らない可能性もございます。初めての試みですので、不手際によりご迷惑をおかけすることがあるかもしれませんが、ご理解、ご協力のほどよろしくお願いたします。

本日は委員18名のうち17名の出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第1項の定足数を満たしておりますことを、ご報告申し上げます。

また、本部会につきましては、情報公開の観点から、会議自体を公開するとともに、議事録を国土交通省のホームページに掲載することとしております。どうぞよろしくお願いたします。

開会に先立ちまして、海上保安庁長官の奥島よりご挨拶申し上げます。

【奥島長官】 海上保安庁長官の奥島でございます。第13回船舶交通安全部会の開催に当たりまして、ご挨拶を申し上げます。委員の皆様には、大変お忙しい中ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。また、本日の会議はコロナ禍の状況に鑑み、会議室とオンラインを併用して開催させていただいております。ご不便などあるかと存じますが、ご協力のほどよろしくお願いたします。

まずは、皆様ご承知のとおり、今般の令和2年7月豪雨により、九州をはじめ全国各地で甚大な被害が発生しております。この場をお借りして、お亡くなりになられた方々のご冥福をお祈りいたしますとともに、被災された全ての皆様に心からお見舞いを申し上げます。

海上保安庁では、本災害におきましても巡視船艇・航空機等を被災地域へ派遣し、全力

で捜索救助活動に当たるほか、多数の漂流物などに関する航行警報や海の安全情報などを発出し、航行する船舶や海域利用者に対して情報提供を行っております。引き続き、海上保安庁の機動力を生かし、こうした自然災害に積極的に対応していきたいと考えております。

さて、本日の部会では、まず平成30年4月に答申を頂きました、第4次交通ビジョンの施策について、PDCAサイクルを効果的に進めるために委員の皆様からご意見を賜りたく存じます。海上保安庁では、皆様のご意見を踏まえ、引き続き本ビジョンの計画期間最終年であります2022年までに船舶事故隻数を1,600隻以下とするという目標を達成するべく、海上交通の安全確保に努めてまいります。

一方、近年、台風などの自然災害が頻発、激甚化しており、平成30年の台風21号におけます走錨船舶による関西国際空港連絡橋への衝突事故をはじめ、令和元年には関東地方を中心に観測史上1位の最大風速を記録した台風15号が襲来し、国際コンテナ戦略港湾である横浜港の南本牧はま道路に走錨船舶が衝突する事故などが発生し、人流物流に甚大な影響を及ぼす事案が発生しております。

このような事故の再発を防止するため、海上保安庁では、関係機関と協力のうえ、河野部会長にも座長としてご尽力をいただきました「荒天時の走錨等に起因する事故の再発防止に係る有識者検討会」を開催し、対策を取りまとめ、推進しているところではございますが、万全を期すためにも、実効性のある仕組みなど、現行制度の検証が必要であると考えております。

次に、航路標識の維持管理につきましては、近年、台風などの災害や塩害などの自然環境の影響により灯台の倒壊や損傷、灯浮標の流出事故などが多発しております。そこで、ドローンやAIなどの新技術も活用しつつ、強靱化、高度化を推進していく必要があるのではないかと考えております。

また、航路標識の活用といった視点では、これまでも海上保安庁が行っている一般公開などの行事のほかに、地方公共団体や民間団体の皆様にも灯台を活用した地域振興に取り組んでいただいております。我々としましても、歴史的・文化的に価値の高い灯台を確実に次世代に引き継いでいくために、地域の方々との連携を深めていく必要があると考えております。

このような状況を踏まえまして、今後、自然災害への対策や、新たな海上交通環境への対応、航路標識の維持管理や活用といったことについて、取り組むべき方策などをご審議

いただきたく、交通政策審議会に諮問をさせていただきました。

本日は、委員の皆様の幅広い見識と豊富な経験から忌憚のないご意見を賜りますようお願いを申し上げ、挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいいたします。

【上山海上交通企画室長】 奥島長官にあっては、業務都合により、これをもちまして退席させていただきます。ありがとうございました。

【上山海上交通企画室長】 マスコミの方々のカメラ撮りはここまでとなります。退席をお願いいたします。

次に、委員、臨時委員のご紹介をさせていただきます。時間の都合もございいますので、交代された委員、臨時委員の方のみご紹介させていただきます。その他の方々につきましては、配席図をもってご紹介に代えさせていただきます。

最初に、本会場に参加の方から紹介いたします。日本船主協会副会長の中島臨時委員です。

【中島委員】 日本船主協会の中島と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。この場をお借りしまして、海上保安庁の皆様には大変お世話になっております。心より御礼申し上げます。

【上山海上交通企画室長】 日本水先人会連合会会長の西本臨時委員です。

【西本委員】 西本でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。

【上山海上交通企画室長】 全国漁業協同組合連合会常務理事の三浦臨時委員です。

【三浦委員】 全漁連の三浦でございます。よろしくお願いいいたします。

【上山海上交通企画室長】 続いて、オンライン参加の方を紹介いたします。東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授の二村委員です。

【二村委員】 二村でございます。よろしくお願いいいたします。

【上山海上交通企画室長】 日本海難防止協会専務理事の大久保臨時委員です。

【大久保委員】 日本海難防止協会の大久保でございます。よろしくお願いいいたします。

【上山海上交通企画室長】 日本内航海運組合総連合会理事の田淵臨時委員です。

【田淵委員】 日本内航総連合会から来ました田淵でございます。よろしくお願いいいたします。

【上山海上交通企画室長】 なお、官庁側の出席者につきましては、時間の都合上、配席図をもちまして紹介に代えさせていただきます。

次に、部会長代理の指名でございます。委員の交代に伴いまして、部会長代理が不在と

なっております。交通政策審議会令第7条第5項、及び船舶交通安全部会運営規則第4条第2項の規定によりまして、部会長代理は委員のうちから部会長が指名することとされております。つきましては、河野部会長からご指名いただきますよう、よろしくお願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。河野でございます。部会長代理は二村委員にお願いしたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

【二村委員】 謹んでお引き受けいたします。よろしくお願い申し上げます。

【上山海上交通企画室長】 ありがとうございます。

次に、資料の確認をさせていただきます。1枚物で議事次第、配席図、委員名簿が3点ございます。次に、A4横の資料で、資料1「第4次交通ビジョンの進捗状況」、資料2としまして「諮問第358号」、資料3としまして「今後の進め方について」がございます。

次に、参考資料1、参考資料2がございます。最後に、第4次交通ビジョンの冊子と概要ペーパーがございます。この冊子につきましては、会議終了後に回収させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、これより先の議事進行につきましては、部会長にお願いしたいと存じます。部会長、よろしくお願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。河野でございます。議事進行を務めさせていただきます。皆様、ご協力のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、第4次交通ビジョンの進捗状況と、国土交通大臣から交通政策審議会に諮問されました「頻発、激甚化する自然災害等、新たな交通環境に対応した海上交通安全基盤の拡充強化」につきまして、審議をしたいと思っております。

まず、事務局から、議題1の「第4次交通ビジョンの進捗状況」につきましてご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【長谷川主任官】 海上保安庁交通部企画課海上交通企画室の長谷川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

議題1「第4次交通ビジョンの推進状況」について、資料1の1ページをご覧ください。最初に、前回の第12回船舶交通安全部会にてご指摘いただいた、アクシデント・インシデントの判定状況につきまして、安全対策課長から説明させていただきます。

【福本安全対策課長】 安全対策課長の福本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。前回の部会におきまして、宿題としていただいております点が2点ほどござい

ます。委員の交代等もございますので、海難定義からご説明を申し上げたいと思っております。

海上保安庁におきましては、平成29年度まで、海上保安庁取扱いの全海難を対象としており、旧定義と言われるものでございますが、安全対策を講じてまいりました。一方で、近年、激甚化する自然災害でありますとか、自損の接触事故の様な不可抗力等を含めたものに対して、どこまで対策をとっていくのかという問題が生じております。

これに対応すべく、平成30年度から、重要な海難についてはアクシデント、軽微な海難についてはインシデントとし、これに加え民間団体が救助した事例もプラスする形で新定義を策定したというところでございます。

前回の部会において、その基準の詳細、外部への公表のタイミングについて説明するようという宿題をいただいておりますので、本日はその部分から説明を申し上げたいと思っております。

1ページの船舶事故(アクシデント)・インシデントの判定状況をご覧ください。まず、判定の基準といたしまして、船舶の運航に関連した損害が生じた場合、具体的な危険が生じた場合、この2つに分けてございます。

右囲みをご覧ください。まず、船舶の運航につきましては、航行中であったのか、錨泊中であったのか、有人係留中であったのか、荷役はどうなのか、船舶の機能維持、いわゆる整備作業がどうなのか、乗船者の生活活動に関連したものかというようなものを対象としてございます。

一方で、損害につきましては、対象として船体、乗船者、積荷、損害の程度について金額は関わらないという整理をしてございます。また、具体的な危険につきましては、そもそも運航不能な状態になっているところがスタートラインとなります。その後、衝突、乗揚等の二次海難に至る可能性があった場合につきましては、米印で記載してございますが、船舶の交通量でありますとか、天候の良し悪しというものが影響するということでございます。

乗組員、乗船者が死傷、行方不明に至るような危険を実際に感じたかどうか、この点をポイントとして具体的な危険として捉えてございます。これに該当する海難がアクシデント、該当しない海難がインシデントという形になります。

続いて、判定事例としまして、いわゆるボーダーライン、どこで線を引くかということでございます。アクシデントとインシデント、具体的なものを下に並べてございます。ア

クシデントの1番目、2番目、3番目、インシデントの1番目、2番目、3番目はそれぞれリンクをしてございます。一番上の、例えば係留中の無人船舶が流出して港内を漂流した場合、それから、インシデントの係留中の無人船舶が流出し、交通量が少ない海域で漂流した場合というものにつきましては、それぞれ右のほうに理由がございます。

その危険度というところを重要視いたしまして、アクシデントとするか、インシデントとするか、こういうところを判定しているということございまして、2番目、3番目に例示を挙げておりますけれども、これも同様のような判定の基準となっている次第であります。

なお、先ほど申し上げましたように、可能性がある場合というところでございますが、現在、判定の基準といたしまして、AISの搭載船が月6隻以上航行する海域でありますとか、天候につきましては、風速10メートル以上の場合というような基準を設けております。

これで、全てこの基準に則ってやっているのかどうかと申しますと、そうではございません。例えば6隻以下の海域でありましても、重大な事故と認定しまして、海難、アクシデントという整理をする場合もございますし、天候が悪い、10メートル以上の風という基準がございますけれども、それ以下の風においてもアクシデントに認定する場合があるということでございます。

全体的にインシデントの数につきましては、まだ2年しかやっておりませんので、どのくらいということを申し上げることは困難でございますが、おおむね平均しますと400隻程度がインシデントとしてなっているということでございます。

それから、判定基準の検証、公表も含めました今後の予定でございますが、判定の妥当性につきましては、第4次交通ビジョンの間、すなわち2022年までしっかりと検証をさせていただきまして、23年度から始まります第5次交通ビジョンの策定時においてしっかりと反映、決定し、その上で、外部にも公表するというのを予定してございます。

以上でございます。

【長谷川主任官】 引き続きまして、資料2ページ、令和元年船舶海難発生状況から、順次説明させていただきます。

令和元年の船舶海難発生状況といたしましては、アクシデントが1,904隻、インシデントが554隻となっております。前年の平成30年と比較すると、アクシデントは8隻増加しているところです。なお、第10次交通安全基本計画上の事故隻数は、旧定義での

取扱いとなりますので、2,058隻となりまして、前年と比べ131隻減少となっております。

令和元年の船舶用途別のアクシデントは、プレジャーボートによる事故が最も多く1,018隻、次いで、漁船、貨物船の順となっております。また、海難種類別では機関故障などの運航不能が842隻と最も多く、次いで、衝突、乗揚の順となっております。

続きまして、資料3ページからの安全対策の重点化について説明させていただきます。令和元年の船舶事故にあつては、プレジャーボート、漁船・遊漁船のいわゆる小型船舶の事故が全体の78%と多くを占めております。事故の内容も、右側の円グラフから、プレジャーボートは機関故障、漁船・遊漁船は衝突、ミニボートは転覆・浸水が突出しているのがお分かりいただけると思います。このような状況にありますので、今年度の重点ターゲットにつきましては、プレジャーボートの機関故障、漁船・遊漁船の衝突、ミニボートの浸水・転覆の3つに対し、効果的かつ効率的な安全対策を推進してまいります。

続きまして、資料4ページをご覧ください。令和元年度で重点ターゲットとしておりました3つの船舶用途、海難形態につきまして、通常海難調査に加え、バックグラウンド調査を実施いたしました。この中で見えてきたものとして、プレジャーボートの機関故障にあつては、インペラの破損やクラッチの不具合など、船長が行う発航前検査で防止不可能な故障もあり、定期的な点検整備の推奨や、効果的な機関整備サイクルの構築、といった安全対策を講じていく必要があります。

一方、バッテリーケーブルの接続不良など、発航前検査で防止可能な故障も見受けられましたので、発航前検査の定着が急がれるところ、発航前検査チェックリストを工夫するとともに、遵守事項制度を併せて周知啓発に努めていくことといたします。

ミニボートの転覆・浸水にあつては、調査隻数が十分でなかったこともあり、さらなる調査を実施していきますが、ウォーターセーフティガイドの充実・強化や事故防止に関する民間の取組を促進してまいります。

漁船・遊漁船の衝突にあつては、基本的事項である見張りの徹底、遵守事項制度の周知啓発に努めていくことといたします。また、今年度のバックグラウンド調査は、資料下段のとおり、プレジャーボートの機関故障、漁船・遊漁船の機関故障、ミニボートの転覆・浸水について実施してまいります。

続きまして、資料5ページのウォーターセーフティガイドの充実強化について説明させていただきます。ウォーターセーフティガイドは、国の関係機関や民間の関係団体と連携

し、ウォーターアクティビティごとに推奨される安全ガイドの策定に向け、意見交換会を重ねました。そして、関係者間で合意、推奨されたものとして、平成30年、水上オートバイ編から遊泳編、ミニボート編、カヌー編、SUP編の5つの分野を公表していたところ、昨年度は釣り編を新たに策定いたしております。この釣り編には、安全に楽しむため、ライフジャケットなど必要な装備の装着、釣りをする際の行動のほか、事故事例についても、イラスト、写真、動画により紹介しております。

また、水上オートバイ編にあっては、バナナボートなどのトーイング遊具、フライボードなどのハイドロフライトデバイスを安全に楽しむために知っておくべき基本的な注意事項、安全なエリアなどを追加掲載しております。

カヌー編、SUP編にあっては、荒天時における操船技能、転覆したカヌーの復原方法など、初心者と熟練者で比較し、分かりやすい構成で作成した動画を掲載いたしました。

今後も、ユーザー視点で誰もが安全に安心して海で遊べるための総合的な安全情報サイトとして、内容の充実を図ってまいります。

続きまして、資料6ページの民間による安全対策の推進について説明させていただきます。新たな海上安全指導員制度の検討状況につきまして、昨年度は、アメリカの同様制度の現地調査を実施するとともに、学識経験者、マリンレジャー関係者、行政機関で構成される委員会を設置し、現制度の課題、新制度の在り方について議論いただいたところです。

新制度の方向性は、多様化する海上活動へ対応するため、従来対象としていたモーターボート、水上オートバイのほか、ウォーターセーフティガイドに記載のあるアクティビティを新たに加え、指導員はアクティビティごとに資格を付与していくこと、活動内容の明確化のための活動マニュアルの作成、指導員同士、指導員と海上保安部署との連携を強化するためのチーム活動の推進について、提案いただきました。

今後は、水上オートバイの新指導員について制度設計を進め、全国展開を図っていくとともに、新指導員養成講習カリキュラム、活動マニュアルの検証を実施しながら、モーターボートの新指導員に係る制度設計を行うことといたします。

次に、資料7ページからの東京湾における巨大船通航間隔の見直しについて説明させていただきます。平成30年度、学識経験者、海事関係者で構成される調査研究委員会を設置し、操船シミュレーター実験により安全な船舶間隔距離などを検証のうえ、専門的な検討を行っていただきました。

資料8ページをご覧ください。これらを踏まえまして、東京湾を北航する危険物積載船



を除く巨大船については、海上交通センターの管制受付システムのプログラム改修を実施のうえ、本年2月からは通航間隔10分に短縮した新基準にて運用を開始しているところです。今後は、巨大船通航間隔見直し後の運用状況などについて検証を行うこととしています。

次に、資料9ページからの準ふくそう海域における安全対策について説明させていただきます。既に伊豆大島西岸沖の推薦航路につきましては、平成30年1月から運用を開始しているところであります。この海域における推薦航路設定前後の通航状況につきまして、右側通航の割合を算出しましたところ、昨年10月では約75%と、設定前の平成29年10月に比べ20ポイント増加しておりました。

資料10ページをご覧ください。昨年度は、潮岬沖の整流化対策に係る調査研究といたしまして、学識経験者、海事関係団体などで構成される調査研究委員会を設置し、検討を行っていただきました。

この結果として、伊豆大島西岸沖に引き続き、潮岬沖に推薦航路を設置することが望ましいとの結論に至っております。今後は、SOLAS条約に基づく推薦航路の設置に向け、国際海事機関への提案を行っていくことといたします。

続きまして、資料11ページからは、事故実態を踏まえた安全対策についてです。平成30年10月、山口県柳井市と周防大島に架かる大島大橋に貨物船のマストが衝突するという事案が発生しました。この事案を踏まえ、平成31年2月から、大島大橋から約4マイルに情報提供ラインを設定し、本ラインを通過する80メートル以上の船舶に対しまして、海上交通センターからのAISメッセージ、VHF無線電話により注意喚起などを実施しております。

資料12ページでは、大島大橋への衝突事案を受け、全国沿岸部の狭水道などに設置されている橋梁につきまして、水面上の高さ、通航実態などから、対策の必要性を検討いたしました。この結果、14箇所の橋梁について対策が必要と判断し、所要の措置を講じたうえで、本年4月からは、以前からの実施箇所を含めまして、26か所の橋梁でAISを活用した橋梁への衝突防止対策を実施しております。

資料13ページは、橋梁への衝突を未然に防止した事例でございます。本年2月、第十管区海上保安本部のAIS運用官が、AISにより船舶の動静を監視中、鹿児島県の黒之瀬戸大橋を地理に不案内な外国船舶が通航しようとしているのを認め、VHF無線電話によりマストの高さを確認し、直ちに注意喚起を実施しました。その結果、同船は進路を変

更し、無事、八代港に入港することができております。

最後に、資料14ページからの灯台観光振興支援の取組について、説明させていただきます。昨年は、灯台を活用した地域活性化を図る取組を支援するため、地域との連携の在り方や、新たな灯台の活用方策などを検討することを目的とし、自治体の皆様、建築の専門家、灯台愛好家の方、観光事業者の関係者の方と共に懇談会を3回開催いたしました。

6月には、本懇談会から灯台活用促進のための方策として大きく2つ、情報発信の強化と地域連携の強化について提言をいただいております。このうち、情報発信手法の改善に掲げられていますポータルサイトの立ち上げにつきましては、資料15ページにありますとおり、昨年10月末から運用を開始しているところでございます。

今後は、情報発信内容をますます充実させていくとともに、地方公共団体や、灯台を支えてくださる地域団体の方々による灯台の活用を推進する取組、さらに歴史的、文化的価値の高い灯台の文化財指定の推進を図ってまいります。

以上、簡単ではございますが、第4次交通ビジョンの推進状況を報告させていただきました。

【河野部会長】 ご説明ありがとうございました。ただ今、事務局から第4次交通ビジョンの推進状況につきまして、ご説明がございました。各委員から、ご意見、ご質問をお伺いしたいと思います。立川委員、よろしくお願いいたします。

【立川委員】 船舶事故全体の約75%がプレジャーボート、漁船、遊漁船であり、事故内容と、それに対する対策が説明されているわけですが、大型船についての分析がこの中では全く出てきていないのですが、その扱いはどうなっているのでしょうか。

前回の部会でもそのような状況があったのでご質問させていただきましたけれども、もし手持ちでございましたら、そういう資料も出していただいて、ここに集まっているのはプレジャーですとかいう方々だけではなく、貨物船、タンカー、客船、フェリーの方もおられるわけですから、そういう方々にも状況をしっかり把握していただく中で、全体としての船舶事故を減らすというのが重要だと思うんですね。

確かに、プレジャーボート等の事故件数が減れば、全体の比率は大きいですから、事故の件数自体は減っていきますけれども、大型船の事故があった場合には、被害が大きくなるとか、また別の面で出てきますので、認識をしっかりとっていき、これからの安全対策をどうするかという意味では、非常に重要な観点だと思いますので、その辺をよろしくお願いいたします。

いしたいと思います。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただ今の点、何かお答えはございますでしょうか。それでは、航行安全課長、よろしく願いいたします。

【後藤航行安全課長】 貴重なご意見ありがとうございます。航行安全課長の後藤でございます。大型船の事故につきましても、ここでしっかりと分析してまいりたいと思っております。現状といたしましては、やはり台風の関係で、非常に走錨事故というものがクローズアップされておまして、それについての対応ということで、本日の諮問事項にもございますけれども、そちらのほうでご議論いただくような形に考えております。

このグラフの中には、件数が少なく、出てきておりませんが、大きな事故としましては、資料の11ページで出てまいりましたような、周防大島にマストの高さが高過ぎて衝突したとか、あるいは少し前ですと、関西国際空港連絡橋に衝突した事故への対応は、しっかりと検討してきておりますので、そういったところでまた議論をさせていただけたらと思います。ご指摘いただいた点を踏まえて、また、今後、検討してまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。立川委員、よろしゅうございますでしょうか。

【立川委員】 よろしく願いしたいと思います。以前にもこういう発言をさせていただいたので、更正していただけるかと思ったんですが、そういう形が見えてこなかったもので、大事なことですので、あえて発言させていただきました。よろしくお願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、ほかにはいかがでございますでしょうか。それでは、工藤委員、よろしく願いいたします。

【工藤委員】 ご説明ありがとうございました。2点ございまして、1つは、昨年度来からのアクシデントとインシデントの判定の基準のことです。今回、事例とか、明確にお示ししていただきまして、また、それに基づく分析をありがとうございました。ただ、1ページにあります、この船舶の運航に関連し損害が生じた場合、具体的な危険が生じた場合というのは、「かつ」なのか、「または」で大きく変わります。

これだと、どちらにもとれてしまいますし、実際に判定事例を全部読んでいけば分かることは分かるんですが、少し明確な書き方をしていただいたほうがいいのかと思いました。

それから、今の質問とも関係するんですが、ウォーターセーフティガイドについて、令

和元年の新しい取組として、釣り編を策定されたというのは、昨今、釣りをされる方、それから、新たに若い方、女性の釣りも増えていると聞いておりますので、その中で釣りに注目されたというのは非常にいいことだと思います。ミニボートの事故も増えているということで、割と気楽な気持ちで新しいスポーツとして、あるいは新しい趣味として始められる方が、どのくらいウォーターセーフティガイドをきちっと把握したり、読んだり、見ているのかということ、ぜひ検証していただきたいと思うんですが、この辺については、何か検証されていけば、口頭でも教えていただきたいと思います。よろしくお願いします。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただ今の点、いかにございましょうか。それでは、安全対策課長、よろしくお願いいたします。

【福本安全対策課長】 安全対策課長の福本でございます。ご説明申し上げます。工藤委員ご指摘のとおり、判定基準のところから、第1点目から申し上げますと、これは確かに分かりにくいということでございます。結論といたしましては、「または」ということでございます。冒頭、説明いたしました、船舶の運航等につきましては、そもそもまだ海難が発生していない場合、状況だということでもあります。それから、さらに右の囲みにつきましては、既に運航不能が生じた状態ということでもありますので、そこで、まず場合分けがされているということですので、明確に資料が分かるような形で、また修正をいたしたいと思っております。

ウォーターセーフティガイドの充実強化でございますが、確かに委員のおっしゃるとおり、浸透しないと意味がないという強い危機感を我々も持っております。実は釣りとミニボートというのは非常に関係をしておりまして、ミニボートに乗っていて、釣りをして事故を起こすという場合も年間100件程度発生しており、右肩上がりで上がっているというところでございます。

現場レベルにおきまして、様々な安全講習会等での紹介や、SNSでの発信を強化しているところでございます。釣り編、ミニボート編について言いますと、コロナの関係で時期については未定の状態になっておりますが、ミニボートがどういうふうな状態になれば転覆を起こすのかというような実証実験なども、関係団体、機関に集まっただき実施したいと思っております。そういうところを通じてウォーターセーフティガイドの充実強化、それから、広く浸透させていくという取組を併せて行っていきたいと思っております。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。工藤委員、よろしゅうございますでしょうか。

【工藤委員】 ありがとうございます。このウォーターセーフティガイドは、作られていること自体のご努力、浸透させるためのご努力も評価しておりますが、どのくらい浸透しているかや、事故を起こされた方がちゃんと認識していたかを、ぜひ調査をされると良いと思います。よろしくをお願いします。

【河野部会長】 ありがとうございます。二村委員、よろしくお願いいいたします。

【二村委員】 二村でございます。

今、工藤委員から、ウォーターセーフティガイドについてお話がありましたが、特に釣り編に関係するものとして遊漁船があり、水産庁も安全対策を講じていると聞いております。水産庁との連携、もしくはすみ分けについて教えていただきたいのが1点。

それから、もう1点、東京湾における巨大船通航の関係ですけれども、最近コンテナ船は世界的に大型化が進んでおります。東京湾内に入ってくるコンテナ船はそれほど大きなものではなくて、おそらく横浜港辺りで泊まるとは思うのですけれども、近年の大型化への対応というものについて、何らかの対策がとられているかどうか教えてください。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただ今の点、いかがでございましょうか。

安全対策課長、よろしくお願いいいたします。

【福本安全対策課長】 まず、二村委員ご指摘の1点目についてご回答させていただきたいと思います。水産庁との連携強化でございますが、先ほど説明ございましたとおり、漁船・遊漁船の事故原因の圧倒的に多いものは、やはり衝突でございます。

また釣りについて申し上げますと、ミニボートからの海中転落や、岸壁から、救命胴衣を着用しないままに足を滑らせてしまうという、事故も起きております。

その中で、水産庁とどのような連携をしているかということでございますが、資料の4ページの漁船・遊漁船の衝突の対策について、定期的に議論を重ねこれらの対策について、連携して取組んでいくこととしております。

また見張りの重要性に係る取組として、現在、水産庁において、いわゆる自動衝突予防装置的なものを民間業者との開発を進めており、一部3月から運用が開始されていると聞いておりますので、その点につきましても、積極的に協力をしながら、実効性について検証を行うなど、連携を進めていきたいと思っております。

【河野部会長】 ありがとうございます。航行安全課長、よろしくお願いいたします。

【後藤航行安全課長】 大型船に係るご質問につきましてですけれども、まず、この巨大船の通航間隔の見直しということにつきましては、近年出てきています400メートル級の船までは対象にはしておりません。350メートル程度ぐらいの船までをターゲットに、まずは運用を開始しております。それ以上の船の動向につきましては、全体の趨勢を見ながら引き続き検討してまいりたいと思っております。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。二村委員、いかがでございましょうか。

【二村委員】 両点についてご説明いただき、ありがとうございます。今後とも適切にお進めください。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでございましょうか。それでは、伊藤委員、よろしくお願いいたします。

【伊藤委員】 伊藤でございます。1ページ目で、前回宿題に対する海難定義のご説明がありましたが、これに対する目標について十分理解できていないところがございます。

海上保安庁の活動全般として、何を守りたいかということを考えますと、人命、財産、あるいは環境といったようなものが挙げられると思います。資料には、損害の対象として乗船者、船体、積荷が挙げられていますが、周囲の構造物、船とは直接関係ないような橋脚といった陸上施設、あるいは、ここに記載されていないものとしては、海洋環境に対する影響といったようなものも含めないのかなという疑問があるものですから、それを1点、質問させていただきたいというのがございます。

もう一つが、4ページ目の小型船舶の安全対策に関するご説明をいただきましたところで、追跡調査、追加調査をされているといったことで関心を持ちましたのが、プレジャーボートなどの使用イメージとしては、時期限定で使用される方がかなり多いのかなと思いました。そういった場合に、例えば1年の間に1か月、2か月使うとして、残りの10か月がほぼ放置、あるいは、どこかに管理を任せている状態から、急に動かすような状態なのでしょうか。

もし、そうであるとすれば、それなりの対策が取れるのかなと思ったのですけれども、その辺りが追加調査等で分かるようであれば、あるいは、既に分かっているようであれば、教えていただきたいと思いました。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、安全対策課長、よろしくお願いいたします。

【福本安全対策課長】 ご質問ありがとうございます。まず、1点目のアクシデント、インシデントの部分でございますけれども、委員ご指摘のとおり、海上保安庁の任務としましては、海上における人命、財産の保護ということでございます。当然、大きな船から油が流れ出すとか、陸上施設を壊すとかいったような事例についても、非常に重要な課題だと思っております。

先ほど、立川委員からもございましたが、小型船だけでなく、大型船についても分析していく必要があるのではないかという点につきましても、分析結果を航行安全課と共有して、対策を立てていくというような形で、今後とも進めていきたいと思っております。

2点目のプレジャーボートの調査の話でございます。昨年度実施した調査は10月から12月であり、いわゆるマリンレジャー活動のローシーズンに入っていき部分でございます。その中で、全体としては36隻の事故が確認されたということでございます。4ページ目の一番下に記載させていただいておりますが、今年度におきましても既に1月から9月まで、いわゆるハイシーズンでの追加調査を同様に実施しているところでございます。

今年度の調査については、9月の末で取りまとめを行い、検証のうえ、令和2年度の対策以上に何が必要なのかということ、引き続き検討して、実施をしていきたいというところでございます。ご指摘のように、冬場というのは大体プレジャーボートというのは岸壁に係留された状態にあり、春先、天候がよくなってから、動くというようなことになってくるのが例年でございます。

今年につきましては、コロナの影響もございまして、4月、5月におけるプレジャーボートの海難隻数は去年に比べて減少しておりました。しかし、緊急事態宣言解除の直前頃から、海難が増え出しまして、現在は、例年ベース程度の海難隻数に戻ってきているというところでございます。

それは、春先に、本来であればエンジンがかからないとか、そういうトラブルが発生したところが、夏場を前にして動き始めたというところが、1つ、要因としてあるのではないかと思っております。

梅雨が明けましたら、ますますその動きというのは活発化するようになってくると思っております。現場に対しましては、まず、その機関故障について、しっかりと見ていくようにという指示をいたしているところでございます。以上です。

【河野部会長】 伊藤委員、よろしゅうございますでしょうか。

【伊藤委員】 はい、ありがとうございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、ほかの方、いかがでございますでしょうか。田淵委員、よろしくお願いいたします。

【田淵委員】 内航総連の田淵でございます。我々、内航総連といたしまして、AISを活用した安全対策について、海上保安庁と一緒に取り組んでおります。海難隻数はプレジャーボート、漁船が多いということで、これらの船舶にAISをつけるというのが、なかなか大変だということなんですけれども、我々内航総連の船だけがAISをつけていても、小さな漁船とかプレジャーボートがつけていないとなると、安全としていかなものかなと思います。

将来的に、どういうスケジュールで小型船にもAISがつくのか、それともつけなくても安全対策ができるのかという点が疑問です。特に夜間は、小型船がなかなか見えなくて大変だという話をいろいろ聞いておりますが、その辺のところを教えていただければと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。安全対策課長、よろしくお願いいたします。

【福本安全対策課長】 ご質問ありがとうございます。確かにAISをつけている義務船、それからClass Bと呼ばれる、水産庁も推奨している小型船舶用のAIS、こういうものについては引き続き推奨していくこととしております。補助金などの話も出てくるのかもしれませんが、引き続き設置を推奨していくという立場に変わりはありません。

一方で、最近様々な技術革新が進んでおり、例えばスマホの位置情報を使ったものをそのままスマホ上で表示する装置や、アプリといった、AISのみならず、ほかの方法を使ったような安全対策というのが、今後、別のルートとして進行していくのではないかなという感じがいたしております。

そういうところを含めまして、AISはもちろん重要だということは理解しておりますし、プレジャーボートも含めまして、AIS搭載船と非搭載船の間でのコミュニケーションをどうとるかということについて、海上保安庁におきましても検討している段階でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。今のお答えでいかがでございますでしょうか。

【田淵委員】 はい、ありがとうございます。勉強させていただきました。また、今後、いろいろ情報交換をさせていただきます。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、ほかに何かございますでしょうか。よろしゅうございますか。



それでは、次の議題に移らせていただきたいと思います。事務局から、議題2「交通政策審議会への諮問」について、及び議題3の「今後の進め方」について、併せてご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【長谷川主任官】 それでは、議題2「交通政策審議会への諮問」について説明させていただきます。資料2をご覧ください。本日より審議いただきます、「頻発・激甚化する自然災害等新たな交通環境に対応した海上交通安全基盤の拡充・強化について」は、令和2年6月11日付で国土交通大臣から交通政策審議会会長に諮問がなされ、6月17日付で、同会長から海事分科会、6月26日付で船舶交通安全部会に付託されたものです。

諮問理由といたしましては、近年の災害の頻発・激甚化に伴う走錨事故や航路標識の消灯・流出事故、新技術の出現など、多様化・複雑化する海上交通環境に適切に対応するため、新たな海上交通安全基盤の拡充強化について、とるべき措置及び現行制度の検証を行う必要があるからでございます。

引き続き、議第3「今後の進め方」についてでございます。海上保安庁では、第4次交通ビジョンに基づき、海上安全の向上のための取組を推進しているところでありますが、今般の諮問理由にもありまして、昨今の台風等による自然災害の頻発、激甚化、IoTやAIなど、技術革新の加速化に対処することが急務であると考えております。

資料3の1ページをご覧ください。本日は、このような新たな海上交通環境の現状と課題など、5つの項目につきまして、それぞれ資料に沿って説明させていただきます。1項目と2項目めにつきましては、航行安全課の小野から、3項目以降につきましては、私から説明させていただきます。

【小野航行安全課課長補佐】 航行安全課課長補佐の小野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私から、荒天時の走錨事故防止対策、海域監視・情報提供体制について、ご説明をさせていただきます。3ページ、荒天時の走錨等に起因する事故の再発防止をご覧ください。近年、相次ぐ台風の接近、上陸などの影響により、これまで経験したことのない規模の災害が頻発しており、国民の安全安心を確保するため、迅速かつ的確な対応が社会的にも大きく求められております。

船舶交通の分野におきましても、平成30年9月、非常に強い勢力で上陸した台風21号による強風、最大瞬間風速で58.1メートルを記録しておりますが、こうした影響で関西国際空港周辺海域に錨泊していた油タンカーが走錨し、同空港の連絡橋に衝突した結果、

付近海域の船舶交通の安全が阻害されるとともに、同空港へのアクセスが制限され、人流物流に甚大な影響を及ぼす事案が発生いたしました。

この事故を契機に、荒天時の走錨事故防止対策が新たな課題として生じたところでございます。ここでは、荒天時の走錨事故防止対策について、これまでの検討の経緯と現状の対策について説明させていただきます。関空の事故を受けまして、海上保安庁では、迅速な再発防止策が必要であるとの認識の下、直ちに有識者検討会を設置し、同種事故の再発防止に向けた検討を行ってまいりました。

平成30年度の有識者検討会の結果でございますが、走錨等に起因する事故の防止は、船舶の運用による対応が基本であるとしつつも、少なくとも事故の起きた関空周辺海域については、事故による甚大な影響を考慮し、船舶の運用いかにかわらず未然に防止することができるよう、法規制をもって再発防止に当たるべきとの結論となりました。

海上保安庁では、有識者検討会の結果を踏まえ、海上交通安全法に基づく航行制限に関する告示を定め、大型台風の来襲が予想される場合には、関西空港から3マイルの範囲において、原則として船舶の航行を禁止することとし、平成31年1月31日より告示の運用を開始いたしました。

また、関空以外の海域につきましても、錨泊実態や地形などの海域を取り巻く環境、海上施設の種別や社会的影響などの固有の諸事情を勘案して、安全対策をとるべき対象海域を全国的に選定し、走錨事故防止対策をとることとなり、翌、令和元年度の台風シーズンにおきましては、海上空港をはじめ、発電所、エネルギー関連基地や棧橋など、全国41箇所を重要施設として選定し、走錨事故防止対策を実施いたしました。

4ページの台風来襲時の状況と対応をご覧ください。有識者検討会の検討結果を踏まえた、令和元年度の台風対策の状況でございます。令和元年8月の台風10号の西日本接近の際には、告示に基づく関空周辺海域における航行制限を初めて実施、他の海域においても、必要に応じ錨泊制限を講じた結果、走錨事故の発生はございませんでした。

9月の台風15号、こちらは、千葉県を中心に甚大な被害を出し、後に房総半島台風と命名された台風ですが、その際には、羽田空港等の重要施設周辺海域等において、走錨事故防止対策を実施いたしました。当時、選定していた41箇所の重要施設に係る被害はなかったのですが、重要施設周辺海域や港内等から避泊した船舶が東京湾の限られた錨地に多数錨泊する状況の中、横浜沖錨地に錨泊していた貨物船が、走錨により横浜港南本牧はま道路の橋梁に衝突するなど、走錨に起因する船舶の陸上施設への衝突が2件、船舶同士

の衝突が2件発生する結果となりました。

10月の台風19号、関東地方の7箇所で最大瞬間風速40メートルを超える暴風を記録したほか、広い範囲で洪水を引き起こし、後に東日本台風と命名された台風ですが、その際には、先の台風15号における事故発生状況も踏まえまして、各重要施設の対策に加え、関係部局や海事関係者様とも協力し、湾外退避の推奨などの追加的な対策を早急に実施した結果、走錨に起因する事故の発生はございませんでした。

5ページをご覧ください。こちらは、走錨事故防止対策を実施する前の平成30年台風24号、走錨事故対策を実施後の令和元年の台風15号、19号の際の東京湾における錨泊状況の比較でございます。台風24号と台風15号の図を比べていただくと、重要施設として選定し、錨泊制限を行った羽田空港沖において錨泊船がなくなっていることが分かります。

また、台風15号と台風19号の図を比較していただきますと、東京湾内全体の錨泊船舶の減少が見てとれると思います。緊急的に実施した湾外退避の推奨の効果が現れているものと推測されます。なお、台風19号の際の湾外退避の推奨に関連いたしまして、当時JFE物流株式会社は、傘下の全船舶約130隻に対し、東京湾外への退避を指示され、台風下で混雑する東京湾の錨泊船の隻数を大幅に減少させることにより、湾内の走錨に起因する事故の防止に多大な貢献をいただいた功績から、来週の日の日にあたり、海上保安庁長官から表彰させていただく予定となっておりますので、併せてご紹介させていただきます。

6ページの第2次報告書の概要をご覧ください。令和元年度につきましても、再度、有識者検討会を開催し、令和元年の台風シーズンにおける対策の検証、及び台風15号来襲時の事故発生状況なども踏まえた検討を行いました。有識者検討会では、走錨は起こり得るという認識の下、ハード、ソフト両面の対策を一体的に推進することが必要であるとして、中長期的な課題も含めまして、港外避難勧告の運用の改善、船上対応や運航管理に関する対策の検討、対象海域の優先順位に関する考え方、民間事業者による自主的な取組み、施設を防護するための対策、海域の監視強化や情報提供、適切な錨地、錨泊方法の選定に関する支援の7項目が今後の課題として取りまとめられました。

1つ目の港外退避勧告の運用の改善でございますが、こちらは勧告の早期発出について、調整の整った港から本年より順次運用を開始しているところでございます。

7ページの走錨事故を防止するためのガイドラインの概要についてをご覧ください。船

上対応や運航管理に関する対策の検討として、走錨事故防止のために船舶を運航する船長や運航管理者が考慮すべき事項を取りまとめたガイドラインを、海事局とともに取りまとめ、周知、啓発活動を行っております。

コロナ情勢による一定の制限もございますが、昨日16日から始めました「海の事故ゼロキャンペーン」におきましても、ガイドラインを用いた周知啓発活動を行っていくこととしております。

8ページの関空連絡橋事故を踏まえた荒天時の走錨事故防止対策をご覧ください。走錨事故防止対策を重点的にとっております全国の重要施設の一覧でございます。今台風シーズンでは、昨年走錨事故が発生いたしました南本牧はま道路や、国際コンテナ戦略港湾である南本牧コンテナターミナルなど、新たに4箇所の重要施設を追加いたしました。現在、全国45箇所において、走錨事故防止対策を重点的に行っております。

続いて、海域監視、情報提供体制について説明させていただきます。10ページの海上交通センターの概要をご覧ください。現在、海上保安庁が実施している海域監視、情報提供体制の1つでございますが、海上保安庁では、現在、東京湾、伊勢湾、大阪湾を含む瀬戸内海、関門海峡の主要箇所に計7つの海上交通センターを設置して、航行管制業務及び情報提供業務を行い、船舶交通の安全確保に努めております。

11ページをご覧ください。それぞれの海上交通センターが現在監視しているエリアにつきましては、図の赤色の部分になってございます。

12ページの海の安全情報をご覧ください。海上保安庁では、海上交通センターからの情報提供のほかにも、プレジャーボートや漁船等の操船者、マリンレジャー関係者等に対して、灯台などで観測した風向、風速、波高などの気象・海象情報、海上工事の状況、海上模様が把握できるライブカメラ映像などを、海の安全情報としてホームページやスマホサイトで提供しております。

また、24時間体制で避難勧告等の緊急情報などを、事前に登録されたメールアドレスに配信する緊急情報配信サービスも実施しております。

13ページの海域監視・情報提供体制の強化をご覧ください。関西空港連絡橋の事故を受けまして、走錨事故の防止など災害時の監視体制の強化を図るため、これまでレーダーで監視できなかった関西空港、神戸空港、北九州空港周辺海域をカバーするレーダーの追加、重要施設周辺海域等を映像監視するための監視カメラの追加を順次進めているところでございます。

14ページの「錨泊船情報」の提供をご覧ください。監視体制の強化に加えまして、情報提供の充実についても、可能なものから順次進めているところでございます。走錨事故防止対策といたしまして、台風来襲時における船舶の避泊地選定等の判断の一助としていただくべく、これまでの東京湾のみで実施していた錨泊船情報の提供を、全ての海上交通センターの海域に拡大いたしまして、本年3月から運用を開始したところでございます。

私からの説明は以上でございます。

【長谷川主任官】　引き続きまして、資料15ページからの自然災害による航路標識の被害状況についてでございます。海上保安庁が管理しています航路標識は、全国で5,000基以上存在しておりますが、通常の経年劣化に加え、航路標識特有の厳しい立地条件により、災害時等においては機能喪失が頻発しております。

また、そのリスクも年々高まっている状況でございます。資料16ページは、灯台などの老朽化状況につきまして、航路標識の建設年別・構造別基数をグラフ化しているものでございます。現在、多くの灯台が耐用年数を超過している状況がお分かりいただけると思います。海上保安庁では、国土交通省インフラ長寿命化計画に基づきまして、早急な措置が必要な措置の修繕を実施しながら、事後保全から予防保全への転換を進めているところでございます。

資料17ページに掲載しております写真は、コンクリートの亀裂、外壁タイルの剥離など、航路標識の劣化状況となります。海辺や岬の先端など、厳しい環境下に建設されている灯台につきましては、海水による塩害の影響、寒冷時における凍結融解作用等により劣化が著しい状況となっております。

次に、資料18ページからの、台風などの影響による航路標識の被害状況についてです。近年の相次ぐ大型台風の襲来による灯台の倒壊、損壊に加え、東京湾、大阪湾などの船舶の輻輳する海域においては、灯浮標の移動や流出などの被害が多く発生しております。また、台風、地震など、激甚化する自然災害により、想定を超える長期停電も発生しており、その影響で、主として商用電源を使用している沿岸灯台などの消灯事故も多数発生いたしました。

以前から、台風通過に伴う航路標識事故は発生していたところではございますが、近年の台風にあつては、激甚化傾向にあるところ、特に一昨年、平成30年9月の台風21号来襲時にあつては、大阪湾を中心に53基の航路標識事故が発生いたしました。また、昨年9月の台風15号、10月の19号では、東京湾を中心に多くの航路標識事故が発生し

ております。

資料の19ページでは、平成30年と令和元年の自然災害による航路標識事故の被害状況と対応について、簡単にまとめております。当面の対応といたしまして、緊急的にFRP造り灯台の基礎部分の補強による海水浸入防止、停電対策としてのバッテリーや予備電源設備の整備など、航路標識の強靱化を図っているところでございます。

続きまして、資料20ページからは、新技術を活用した航路標識の管理についてです。先ほども触れましたが、航路標識の老朽化が進み、自然災害による被害が増大する中、航路標識の持続可能な維持管理体制の構築は喫緊の課題と認識しております。

資料21ページは、このような厳しい状況下、社会実装が進むドローン、AIなどの新技術を航路標識の管理に導入、活用することにより、航路標識の点検、診断、監視業務の効率化につながるものと期待しているところでございます。

この中の一部は既に導入しているものもございしますが、資料22ページをご覧ください。こちらはバーチャルAIS航路標識の設置状況でございます。バーチャルAIS航路標識とは、実際の灯台や灯浮標がない海上に、レーダーや電子海図上で航路標識のシンボルを仮想表示させるものでございまして、現在、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海など、5つの海域におきまして、16箇所のバーチャルAIS航路標識が運用中でございます。

資料右下の関西国際空港周辺の20箇所につきましては、先ほどの荒天時の走錨事故防止対策でも話のありました、関西国際空港周辺海域の航行制限発令と同時に、同区域を示すものとして制限中のみ設置されるものでございます。

続きまして、資料23ページからの灯台活用拡大への新たな取組についてです。第4次交通ビジョンにも、灯台観光振興支援が盛り込まれているところでございます。

資料24ページから27ページまでは、昨年度までの状況といたしまして、11月1日の灯台記念日に合わせた海上保安庁による灯台一般公開等の様子、全国で約100箇所の灯台において実施された地方公共団体による一般公開、また、ボランティアで灯台を支えてくださる地域団体の方々、過去、海上保安庁が管理していた官舎、灯台敷地、廃止された灯台を地域振興に活用している事例を紹介させていただいております。

また、先ほどの内容と重なることにはなりますが、灯台については、離島や人が立ち入らないような岩礁、岬の先端等に立地されているものが多く、一般的な建物と違う特殊な構造や形状を有してございまして、中には明治期の建築物も含まれるなど、日々の維持管理や障害発生時の対応も厳しいところもございまして、限られた人員、財源の下、より適切か

つ効率的な維持管理体制を構築するため、地域の方々との連携を深めていく方策も含め、検討していきたいと考えているところでございます。

続きまして、2つ目の主な審議事項についてです。資料29ページをご覧ください。先ほどご説明いたしました新たな課題に基づきまして、今後、船舶交通安全部会でご検討、ご審議いただきたい事項を大きく2つ掲載しております。

1つ目の走錨事故再発防止等に係る海上交通安全基盤の拡充・強化につきましては、湾外退避等の実効性確保に係る法的措置の在り方、海域における監視・情報提供体制の強化の2つの論点を挙げさせていただきました。

2つ目の航路標識の管理・活用の在り方につきましては、新技術を活用した点検・監視体制の構築と、民間を活用した航路標識の管理体制の強化と、地域活性化に資する灯台活用の推進の2つの論点を挙げさせていただいたところです。

続きまして、3つ目のスケジュールについてです。資料31ページをご覧ください。本日は、諮問理由に係る現状と課題などにつきまして説明させていただいたところでございますが、次回以降は、海上交通安全基盤の拡充について、基本的枠組みや具体策、新たな制度の方向性につきまして、2回から3回程度、ご議論をいただきたいと思っております。

そして、年末、または年明けに答申案を取りまとめていただければと考えているところでございます。

以上、議題2、議題3につきまして、説明を終えさせていただきます。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただ今、事務局から交通政策審議会への諮問について、及び今後の進め方につきまして、ご説明がございました。各委員から、これらの点につきまして、ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。

それでは、村瀬委員、よろしく願いいたします。

【村瀬委員】 外国船舶協会の村瀬でございます。2点ございます。まず1点ですが、資料29ページ、湾外退避等の実効性確保に係る法的措置の在り方についてです。私も再三、いろいろな場をお願いしてきた件ですが、頻発・激甚化する自然災害、特に大型台風来襲時における湾外退避の実効性を確保するための法整備、これは絶対に必要だと思しますので、ぜひ進めていただきたいというのが1点。

もう1点の願いは、湾外退避、これは当然必要なんですけれども、やはり台風来襲時の対策の1つとして、入湾規制をすべきじゃないかと。つまり、台風が来るのが事前に分かっているわけですから、例えば東京湾に大きい台風が来るのが分かっているのであれば、

そこへわざわざ入って来なくてもいいのではないかと。

特に走錨リスクの高い大型船、大型クルーズ船もありますし、自動車専用船もありますけれども、コンテナ船もこれに入るかもしれませんが、こういう船舶に関しては、入ってこないでくれと。間違いなく台風が来るわけですから、そういう何か規制ができるような方策を考えるべきかなと。

ちなみに、去年の台風15号か、19号か、あのととき私どもの会員の中には、大型のコンテナ船を運航する外資系の船会社ですけれども、東京湾に台風が来襲するときに東京に入港する予定になっていたのですけれども、これを急遽取りやめて、伊勢湾でしばらく待機し、台風が東京湾を過ぎ去ってから2日後ぐらいなのか、3日後ぐらいなのか分かりませんけれども、入港したと。

私どもの会員はそういうことを既にやっております。やっているところはいいんですけども、そうではない船会社もありますので、その辺の規制の策もぜひ検討いただきたい。この点は、ご見解を賜ればなと思っております。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、航行安全課長、よろしく願いいたします。

【後藤航行安全課長】 大変貴重なご指摘を頂いたものと考えております。重く受け止めたいと思っております。一言申し上げさせていただきますと、先ほど、資料の説明にもございました4ページをご覧いただけたらと思います。去年の台風15号のときには、残念ながら、我々がマークしております重要施設の周辺海域ではなかったんですけれども、走錨事故が発生したということがございました。

それを受けまして、台風19号のときには、先ほどの説明のとおり、行政指導として湾外退避の推奨を強力に行いました結果、事故は起こらなかったというような実績を上げたということがございます。

しかしながら、これは行政指導ということでございますし、先ほどの小野の説明の中でも、この湾外退避を強力に推奨したことによって、事故が発生しなかったものと「推測」されるという言い方をしたと思います。また、冒頭の長官の挨拶の中でも、そういう対策の在り方についてしっかり検証していきたいと思っているという話もありました。

海上保安庁としましても、これらを踏まえまして、この湾外退避というものがどのように効果的に機能したのかということは、まさにこの審議会の進行と同時並行になるかもしれませんが、しっかりと客観的な検証をしながら、その実効性が確認されるということも



ありましたら、しかるべく対策を検討、及び措置をしまいたいと考えているところがございます。

入港、入湾してくる船舶との関係ということもご指摘がございました。これにつきましても、まさにその分析をしていく中で、どのような船舶の動きがあって、場合によって湾外退避をすることによって、湾外退避した先で、船舶が密集し危険が発生するというようなことになっては元も子もございませんので、そういったことも客観的にデータとしてできるだけ分析をさせていただく中で、これだというふうな考えに至れば、またこの審議会にご提示を申し上げて、ご議論を申し上げて、しかるべく対策を講じていくということで考えさせていただきたいと思っております。貴重なご意見、ありがとうございました。

【河野部会長】     ありがとうございました。村瀬委員、よろしゅうございますでしょうか。

【村瀬委員】     結構でございます。よろしく願いいたします。

【河野部会長】     ありがとうございました。工藤委員、よろしく願いいたします。

【工藤委員】     また今後も審議するということなので、今日は単純な質問と、ちょっと技術的なことなので、私がかかっていないだけなのかもしれないのですが、2つ質問と、2つコメントをさせていただきます。

1つ目の質問は、5ページにあります、台風来襲時の状況と対応について、結果的にはいろいろ功を奏して、実際、湾内の状況はよくなっているというご説明でした。同時に、括弧の中に記載されている走錨の可能性のあった船舶数は、大体110隻ぐらいとあります。

この数字を見ますと、台風19号のときには、錨泊隻数はかなり減っているけれども、走錨の可能性があった船舶数というのは若干微増していると。私がよく分かっていないのは、どうしてこうなっているのかなということと、結果的には危険性のある船が増え、全体の割合も増えているということなので、どういうふうに理解すればいいのか教えてくださいというのが、1点目です。

もう1個は、22ページ、ご説明のありましたバーチャルAIS航路標識について、こんなにすごいものがあるというので、まず単純に感心して聞いていたんですが、もし、これが有効であれば、門外漢としてはこれを増やせばいいのかなと思うのです。おそらく簡単に増やせない、いろいろな理由とかもあるのかと思うのですが、問題点、課題、設置上の理由等がありましたら、教えていただきたいと思います。

特に関西国際空港については台風の直撃等が予想される場合に設置を計画されているということで、その様な臨機応変な使い方もできるということだと、将来的には、非常に有効なのかなと単純に思ったので、教えていただきたいというのが、2点目です。

コメントの1つは、14ページにあります、錨泊船情報の提供について、ウェブサイト提供、運用を開始されたと、先ほどご説明があったと思います。大変、有効であるとは思う反面、昨今ウェブサイトにはわざわざ行って、情報を取得しようという人が減っているのではないかと。つまり、どちらかという、アプリであるとか、SNSを通じた情報の収集をする方が増えている中で、この場合には、ある程度大型船舶等を想定されているので問題はないとは思いつつも、やはり迅速な情報提供というときに、ウェブサイトというのは、今後も本当に有効かどうかというのは検証する必要があると思うため、ぜひご検討をいただきたいです。

今日のお話にはありませんでしたが、国土交通省の政策全体のレビュー等を行っている関係で、今年度、気象庁において気象データをいかに迅速に提供するかということで、そのデータの見える化等、かなりご努力をされていると聞いています。やはり、今回の一番大きな問題というのは、自然災害が過去になかったようなレベルで、かつ、非常に早い段階で、あるいは想定外の状況が起こるという中で、気象庁の提供されている気象データや、その分析、それとのコラボレーションというのはどうなっているのかなと思いました。

ぜひ、その辺を進めていただきたいなと思いましたので、この辺について、もし何かありましたら、一言お願いいたします。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。航行安全課長、よろしく願いいたします。

【後藤航行安全課長】 ご指摘、ありがとうございます。幾つかご指摘ございましたので、各担当から説明があろうかと思えます。私からは、5ページの台風来襲時の状況と対応というところの、走錨の可能性のあった船舶の隻数のところについてでございます。我々としましても、台風のたびに同じ危険、リスク管理で見ているわけではなくて、より安全サイドで見えております。

台風19号のとき、微増したようにカウントしてございますけれども、この前の2つの台風の時よりも、さらに船舶毎の走錨監視サークルを狭めて、より感度高く可能性があったということのカウントした結果、こういう数値になってございます。それらはベースがあった数字かと言われると、ややそこはそういうことでもないということとなります。

ただ、かなりの隻数が可能性としてあるので、この走錨対策というのが大変重要なんだ

というようなインプリケーションは間違いなく出てきているという見方をしていただけると、ありがたいなと思っております。以上です。

【坂本企画課長】 バーチャルA I S 航路標識につきましては、コストも安く、テンポラリーな使い方ができるということで、海上保安庁としても期待をしているところでございます。

一方で、A I S 搭載船しか見る事が出来ず、プレジャーボート、漁船等は見られないという課題もあります。。また国際的にも航路標識としてのルールがあり意味づけされているのですが、その情報を読み取る、民間の受信装置の普及がまだ十分進んでいないという議論もあります。

さらにI A L A、I M Oでも、バーチャルA I S 航路標識の恒久的な使い方については慎重に、テンポラリーな使い方を推奨しております。例えば、東京湾がA I Sで全部埋め尽くされたら、これでまた不都合もあろうかと思っていますので、使い方については、こういった場でもご議論をいただきながら、今後、どのような使い方をしていくかということと考えていきたいと思っていますところでございます。以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、航行安全課長、よろしく申し上げます。

【後藤航行安全課長】 14ページのウェブの情報提供だけではなく、もう少し工夫できないのかというお話もございました。引き続きそういった方法についても工夫できないかというのは検討してまいりたいと思います。このレベルですら、今までできていなかったところでございますので、着実に進めていると、今回はご紹介させていただいたところ です。

最初は東京湾だけで提供していたのですが、実際に見ていただく方もおられて、ある程度好評だということもございまして、全体にまずは広げ、また見ていただく方々のご意見や、今日頂いたご意見も踏まえて、よりよいやり方等はないかということは検証してまいりたいと思っていますので、よろしく願いいたします。

【河野部会長】 企画課長、よろしく願いいたします。

【坂本企画課長】 気象データにつきましては、気象庁からのデータと併せて、海上保安庁においても独自に観測を実施し、インターネット等で提供しております。これにつきましては、小型船を含め、多くの方に活用いただいていると思っております。

一方で、気象庁のデータを分析、解析を行いたいところではありますが、かなり高度化、

専門化しており、今の体制での実施は、難しい状況です。将来的な課題として考えていきたいと思っております。

【河野部会長】 交通部長、よろしくお願いいたします。

【高杉交通部長】 補足させていただきますと、昨年台風19号の際は、ある程度の時間的な余裕を持って湾外退避ということをお願いいたしました。

それができたのは、気象庁から、台風の予測進路や、強さがどうなっていくか、詳細な情報を共有いただき、連携をしながら、東京湾を直撃する可能性が極めて高いと。したがって、台風15号の反省を踏まえながら、強力に湾外退避をやっていこうという判断をさせていただいたところでございます。

様々な面で、気象庁とも現に連携させていただいているところがございますが、引き続き、そういった点は十分踏まえて考えていきたいと思っております。以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、工藤委員、よろしゅうございますか。

【工藤委員】 ありがとうございます。気象庁につきましては、実は今ご指摘にあったように、データの分析がしにくいというご指摘を受けています。その問題意識を持っていらっしゃるようですので、使いやすいデータの提供について、今ちょうどレビューをしているところですので、伝えておきたいと思えます。ありがとうございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。伊藤委員、よろしくお願いいたします。

【伊藤委員】 今のお話にも近いのですけれども、私どもが気象庁の情報を得られるのは主にテレビですけれども、予報を見ていますと、台風の行き先というのはかなり幅を持っておりまして、それは時間が先になればなるほど、広がっているというような状況です。

おそらく、直接コンタクトをとられれば、狭めた情報を得られるのかもしれませんが、台風によっては、広い幅を直前まで持ち続けるような例もよく見られるかと思えます。

幅を持っている場合ですと、例えば湾外退避させたつもりが、行った先が実は台風が来たみたいになってしまうような恐れも、全く考えられなくはないと思えます。事前にできれば、どういったパターンがあり得るのかということと、その場合にどうしたらいいのかという、その基本的なところ、資料にはガイドライン作成などと書いてあるようなものもありますけれども、想定されるケースと、それに対してどのように考えていったらいいのかということを示していただければいいのかなと思えました。

もう一点、A I S情報の活用で、近年、私どもリスクの観点でとても気にしているのが、悪意を持ったような人たちによって、A I S情報の乗っ取りや、あるいは船の位置をだまされてしまう等の事態が想定されます。非常に重要な情報を提供されるので、サイバーセキュリティの観点なども踏まえていただくと、いいのかなと思いました。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、航行安全課長、よろしく願いいたします。

【後藤航行安全課長】 ご指摘、ありがとうございます。まず、1点目でございますが、私も気象庁の予報というのがどのくらい精度が高いものかどうなのかというのは、もともとそれほど詳しいほうではございませんので、関心があったところでございます。

私は、2年ほど今のポストにおりますけれども、河野部会長、各海運事業者の方々にもご指導いただきながら、走錨に起因する事故の防止対策ということで検討してまいったところ、かなり気象庁の台風進路に対する確度というのは、数日前ですとかなり幅がございますけれども、前日、あるいは前々日ぐらいになってきますと、東京湾か、大阪湾かとか、東京湾か、伊勢湾かとか、それほどの誤差は出ず、東京湾でも、ちょっと台風の中心が東にずれるとか、その程度の高い精度でございます。

ただ、異常気象でございますので、どのようなことになるのかというのは、あまり楽観は許されないわけでございますが、そこは気象庁の予報というものを信頼申し上げながら、またしっかり連携をとりながら、海運事業者の方々にも必要な情報提供をしてまいりたいと思っておりますので、よろしく願いできたらと思っております。

A I Sのセキュリティの問題でございますけれども、それにつきましては、確かにサイバーセキュリティ等、これはA I Sに限らず、昨今非常に問題になっているかと思っておりますので、国土交通省、海事局ともしっかり連携をとらせていただきまして、必要な対策がございましたら、しっかりと海上保安庁としてもタッグを組んでやっていきたいと考えておりますので、引き続きよろしく願いいたします。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。伊藤委員、よろしゅうございますか。

【伊藤委員】 はい、ありがとうございます。

【河野部会長】 それでは、二村委員、よろしく願いいたします。

【二村委員】 走錨というものは今までもあったと思うんですが、今ここまで問題にしなればいけないというのは、やはり災害の激甚化によるものですかというのが、1点目の質問です。

考えてみますと、南のほうでは、大きい災害も今まであったでしょうし、大きな走錨というのもあったように私は想像するわけなのですが、今ここで改めて大きな問題とするというのはどのような背景によるものなのか確認をさせてください。

2点目は、先ほど諸先生方からもお話がありました情報提供についてです。確かに使いやすいシステムで行うというのが良いわけですが、例えば内航船等で船内でW i F iが使えるようにということも、同時に進めていかないといけない問題なのかなと。今は、あまりそのようなシステムがないように聞いておりますので、受け側へ必要なシステムに関する情報発信も、同時に必要かと思いました。

3点目ですけれども、これから一、二年の間に洋上風力が増えてくるというような情報を聞いております。洋上風力発電の風車が立つところというのは浅い海域だとは思いますが、海域の支障物が増えるということに関して、この走錨問題等々を含め、何かご対応があれば教えてください。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。いかがでございますでしょうか。航行安全課長、よろしくお願いいいたします。

【後藤航行安全課長】 ご指摘ありがとうございます。二村委員、ご指摘のとおり、例えば昭和の時代ですと、青函連絡船の洞爺丸の遭難も走錨であったと考えられ、走錨に起因する船舶事故というのは今までも多数発生してきたというところはございます。これを予防するために、各種事故防止対策というのは、これまでも諸先輩方の努力でやられてきたところはあるというふうに承知しております。

ただ、このような中、委員のご指摘もございましたが、これまでにない規模で台風災害が激甚化し、しかも頻発しているということが出てきております。その中で、やはり一昨年の関西国際空港連絡橋へのタンカーの衝突ということで、人流・物流に多大な社会的影響を与えたということ、国家的な影響を与えたということがある中で、これはしっかりと対応をとるべきだと。

やはり、この事故がターニングポイントであったというふうに、担当課長としては理解しております。それをご提案しましたところ、世の中の的にもご理解をいただいて、今の状況に至っていると思っております。

まとめますと、やはり異常気象、さらにそれが災害、被害が激甚化しているということと、対策を求める機運を盛り上げるといいでしょうか、機運が出てくる事故が発生したという、この2つが大きな要因であったと思っております。

洋上風力の話もご指摘いただきました。これにつきましては、おっしゃいますとおり、海上のある支障物ということで認識もされるかと思っております。海上保安庁としましては、今まであまり実例はないと思いますが、いわゆる広域、要するに港則法や海上交通安全法なり、法律の網のかかっている海域であれば、それは同法律に基づいてしかるべく対応をするということだと思えます。

それらの法律がかかっていない海域については、経済産業省、資源エネルギー庁が所管されております再エネ海域利用法で、非常災害等が発生した場合の措置に係る規定等はあると承知しておりますので、海上保安庁としても、しっかりと対応してまいりたいと考えているということでございます。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。よろしゅうございますか、ほかには。二村委員、いかがでございますでしょうか。

【二村委員】 ありがとうございます。

最後の審議事項で、民間活用による航路標識管理体制というような記載がありました。そこで想定される民間というのはどのようなものをお考えになっているか、現段階の予測や、想像の段階で構いませんので、教えていただければと思います。先ほど、なぜ洋上風力の質問に突然なったかといいますと、洋上風力というのは、海上の支障物ですが、もしかすると航路標識として使えないものかとか、航路標識の近くにあれば、その事業者が標識の管理も一緒に実施いただけるのではないかと。民間活用の民間についてお願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。企画課長、よろしく願いいたします。

【坂本企画課長】 ありがとうございます。民間活用の背景をご説明しますと、近年、航路標識の保守管理が大変になっている状況です。一方で、25ページから27ページでご説明しました様に、様々な活用が出てきておりますので、この様な新たな取組みの中で、簡易な点検、清掃、障害時の発見、通報等をお願いできればと考えております。併せて、灯台を活用して地域活性化ができればというような思いでございます。

特に、何かこういう使い方であればいけないと限定して考えているわけではありません。例として考えていますのは、地域のボランティア団体、清掃団体、民間で灯台を活用しキャンプ、音楽会等のイベントをやりたいというような団体、音楽会、地域おこしとして自治体によるイベント開催等、様々な使い方、管理の仕方があるのではないかなと思っております。

風力発電の話は想定していませんでしたが、ご意見を頂ければ、海上保安庁でも勉強し、

考えていきたいと思っております。以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。二村委員、いかがでしょうか。

【二村委員】 今のお答えを伺っておりますと、この民間を活用した航路標識というのは、あまり洋上のものをお考えではないということによろしいのでしょうか。今、灯台というようなお話がありましたけれども、民間という言葉はそちらにかかるというふうに考えてよろしいんですか。

【河野部会長】 企画課長、いかがでしょうか。

【坂本企画課長】 今、我々の頭では、主に灯台をイメージしておりましたが、場合によっては、いろいろなご意見、ニーズがあるというようなお話は、これから勉強したいと思っているところでございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。よろしゅうございますか。

【二村委員】 結構でございます。ありがとうございます。

【河野部会長】 ほかにいかがでしょうか。それでは、中島委員、よろしく願いいたします。

【中島委員】 日本船主協会の中島です。意見とお願いです。まず意見ですけれども、この今回の取り組みは我々、船主協会としても大変重要なことだと思っておりますし、協会としましても最大限のご協力をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

次にお願いですが、最初にご意見があった関連で、避難を早くする、港に入らなければいいのではないかとということではあるのですけれども、ご案内のとおり、お客様がいたり、またコンテナ船などは元々のスケジュールを維持しないといけないという、各種要請の中の難しい判断を迫られることになるわけです。

したがって、この活動の検討状況そのものを広く、単なる本部会関係者だけではなくて、例えば取引先、お客様であったりとか、あるいは、そのお客様もメーカーさんであったりとか、物流会社だったりとか、そういった方々のご理解をより得ていただくという意味で、適宜適切な広報をお願いしたいと思います。

なお、航行安全課長がおっしゃったように、船がぶつかれば立ちどころに話題になり、それはそれで多くの関係者の防災機運は高まりますが、平時からそうならないようにするという意味での広報の大切さというのがあると思っておりますので、この点もご配慮いただければと思います。以上です。



【河野部会長】 ありがとうございます。航行安全課長、よろしくお願いいたします。

【後藤航行安全課長】 冒頭、ご意見につきましては重く受け止めまして、しっかりと検討してまいりたいと思っております。

2点目の点につきましても、海上保安庁としましても、荷役への影響等に対する荷主側への協力、これはまさに大事なことだろうと思っておりますので、今、ご指摘いただいた点を踏まえて、本庁のみならず各現場レベルにおいても、各海域に応じた対応というものをしっかりと検討して、現に今対応しているということでございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。葛西委員、よろしくお願いいたします。

【葛西委員】 この船舶交通安全部会の中では、走錨に関する再発防止という説明は、初めてだったんですけれども、これを読んでいくと、走錨事故防止になってしまうのですけれども、もともとは荒天時の走錨等に起因する陸上の重大施設への事故防止とか、たしかそういう観点からこの問題が発生したと思うのです。

最終的に船というのは、風が吹けば走錨します。船の走錨を防止するためというような観点でこれを議論すると、ちょっと焦点が違うほうへ行くのではないかと思うのです。ただ、その走錨で、陸上の重大な施設に大きな損害をもたらすことを防止するためにどうしようかということで、いろいろと委員会で議論されてきて、それがここに報告されているという理解だと思います。

ですから、早期湾外退避もそれは一番いいのですけれども、実際に退避しなければいけない船は早期を退避する。ここにいれば、走錨し、陸上施設に重大な事故が発生する。そういう船に対して適切な指導をする。そういう観点から、この議論をしていくべきではないかなと思っております。以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。今の点、航行安全課長、よろしくお願いいたします。

【後藤航行安全課長】 葛西会長、ご指摘ありがとうございます。今、ご指摘のとおりでございますが、走錨は起こり得る、これが、まず検討の大前提でございます。

ただ、起こり得るが、それが重大な事故につながり、船舶交通の安全が阻害されないようにいかに対応するのか、これがテーマでございます。それについて、しっかりと検討してまいってきたところであり、これからもその基本線は変わらないということでございます。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ほかに、よろしゅうございますか。そろそ

ろお時間も参っておりますので、もし特にとということがございませんでしたら、以上をもちまして本日の予定されておりました議事は終了となります。

事務局のほうから、何か連絡事項等ありましたら、お願いしたいと思います。

【長谷川主任官】 次回の第14回船舶交通安全部会の日程につきましては、改めて事務局から調整させていただきたいと思っておりますので、ご案内申し上げます。

事務局からは以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、以上をもちまして本日の審議を終了とし、進行を事務局にお返しいたします。よろしくお願いいたします。

【上山海上交通企画室長】 長時間のご審議、誠にありがとうございました。冒頭、トラブルもございましたけれども、何とか終わってほっとしております。

本日の議事録につきましては、準備ができ次第、各委員にご確認いただきたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、第13回船舶交通安全部会を終了いたします。どうもありがとうございました。

了