

交通政策審議会 海事分科会第1回船舶交通安全部会

平成26年2月25日

【大谷企画調査室長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第1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、まことにありがとうございます。私は、事務局を務めさせていただいております、海上保安庁交通部企画課企画調査室長の**大谷**でございます。しばらく議事進行をさせていただきます。

本日は、委員17名中、16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項に規定する定足数を満たしておりますことを、まずご報告申し上げます。

また、当部会につきましては、情報公開の観点から、会議自体を公開するとともに、議事録等を国土交通省及び海上保安庁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。

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、開会に先立ちまして、永松海上保安庁交通部長よりご挨拶を申し上げます。永松部長、よろしくお願い致します。

【永松交通部長】 海上保安庁交通部長の永松でございます。第1回目の船舶交通安全部会の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

船舶交通安全部会につきましては、昨年10月に海事分科会から答申をいただきました「第3次交通ビジョン」のフォローアップをするチェック機関として、また、交通政策審議会の海事分科会でずっと実施いただいております、船舶交通安全政策の諮問機関的な機能も果たしていただくものとして設置をいただいたものでございます。委員の皆様には、大変お忙しい中、本部会の委員にご就任をいただき、また本日はこうしてご出席をいただきまして、心より御礼を申し上げる次第でございます。

ご案内のとおり、平成15年から、中長期的な船舶交通安全政策に関しましては、交通政策審議会の海事分科会から第1次、第2次交通ビジョンを答申いただきまして、当庁におきましては、この答申に基づいてさまざまな施策を推進してきたところでございます。特にAISを活用しました船舶の動静把握と情報提供の全国展開、法改正をいたしまして、情報の聴取義務化を図るなど、交通ルールの強化等を図ってまいったところでございます。

その結果といたしまして、我が国の主要な航路、その周辺海域におきまして船舶事故が大幅に減少するというような一定の成果を得ているところでございます。

しかしながら、後ほど、海難の発生状況につきましては詳しくご説明させていただきたいと思っておりますけれども、昨年、海難は約2,300件発生しております、ここ5年間の平均に比べますと100件程度少なくなっておりますけれども、一昨年と比べると微増ということで、必ずしも減少傾向が定着していない状況にございます。また、先月には広島県沖で自衛艦とプレジャーボートの衝突事故も発生いたしまして、尊い人命が失われるような事故も後を絶たない状況にございます。そういう状況の中で、海難の減少に關しましては、依然として非常に強い社会的な要請があると私ども考えているところでございます。

「第3次交通ビジョン」では、船舶交通安全政策をさらに前進させるための諸施策を答申いただいているところでございます。本日はこれらの施策について、今後5年間の推進スケジュール、平成26年度の実施計画につきまして、ご議論をいただきたいと思っております。本日のご指摘等を踏まえまして、当庁として、「第3次交通ビジョン」に掲げられました施策を全力で推進していきたいと考えてございますので、委員の皆様方におかれましては、幅広い知識、ご経験に基づきまして、ご意見、ご指導をいただきますようお願い申し上げます、私のご挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

**【大谷企画調査室長】** ありがとうございます。

続きまして、本日ご出席の委員の方々をご紹介させていただきます。なお、マスコミの方々のカメラ撮りはここまでとなりますので、以後の撮影はご遠慮いただきますようお願いいたします。

それでは、名簿の順に紹介させていただきます。お手元に配席図と委員名簿をお配りしておりますので、ご参照いただきたいと思います。

情報・システム研究機構国立情報学研究所名誉教授の浅野委員でございます。

**【浅野委員】** 浅野でございます。よろしくお願いいたします。

**【大谷企画調査室長】** 中央大学法科大学院教授、落合委員でございます。

**【落合委員】** 落合でございます。よろしくお願いいたします。

**【大谷企画調査室長】** 早稲田大学法学学術院教授、河野委員でございます。

**【河野委員】** 河野です。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 東京海洋大学名誉教授、今津委員でございます。

【今津委員】 今津です。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 日本旅客船協会副会長、入谷委員でございます。

【入谷委員】 入谷でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 全国漁業協同組合連合会常務理事の大森委員でございます。

【大森委員】 大森でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 日本内航海運組合総連合会副会長、小比加委員でございます。

【小比加委員】 小比加でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 日本船長協会会長、小島委員でございます。

【小島委員】 小島です。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 日本船主協会副会長の鈴木委員でございます。

【鈴木委員】 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 日本海洋レジャー安全・振興協会理事長の高尾委員でございます。

【高尾委員】 高尾でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 全日本海員組合中央執行委員、立川委員でございます。

【立川委員】 立川でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 大日本水産会常務理事の長岡委員でございます。

【長岡委員】 長岡でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 日本水先人会連合会会長、福永委員でございます。

【福永委員】 福永でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 外国船舶協会専務理事の前田委員でございます。

【前田委員】 前田でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 東京大学大気海洋研究所国際連携研究センター所長補佐・教授の道田委員でございます。

【道田委員】 道田です。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 日本海難防止協会専務理事の渡部委員でございます。

【渡部委員】 渡部でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 なお、本日、木場委員におかれましては、所用のため欠席でございます。

続きまして、事務局側の出席者をご紹介します。

まず、海上保安庁側からの出席者でございます。永松交通部長には先ほどご挨拶をいただきましたので、他の出席者をご紹介します。

総務部参事官の檜垣でございます。

【檜垣参事官】 檜垣でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 海洋情報部環境調査課長、寄高でございます。

【寄高環境調査課長】 寄高です。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 交通部企画課長、野澤でございます。

【野澤企画課長】 野澤と申します。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 交通部安全課長の住本でございます。

【住本安全課長】 住本でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 交通部計画運用課長、渡邊でございます。

【渡邊計画運用課長】 渡邊でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 交通部整備課長、五十嵐でございます。

【五十嵐整備課長】 五十嵐でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 次に、事務局としまして、国土交通省海事局からの出席者をご紹介します。

海事局、堀家総務課長の代理で企画室長の長崎でございます。

【堀家総務課長代理（長崎企画室長）】 長崎でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 海事局安全政策課長の加藤でございます。

【加藤安全政策課長】 加藤でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 海事局海技課長の吉永でございます。

【吉永海技課長】 吉永でございます。よろしくお願いいたします。

【大谷企画調査室長】 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。

配布資料一覧、配席図、議事次第、委員名簿、これが各一枚ものでございます。資料1、「海難状況等について」という25ページの冊子がございます。資料2が「平成26年度重点施策実施計画（案）」、34ページものでございます。それから、参考資料といたしまして、机の右上に「事務局保管」と黄色いテープが貼ってございますが、「第3次交通ビジョン」を置かせていただいております。必要に応じてごらんになっていただきたいと思います。

過不足等ございましたら、事務局までご連絡をお願いします。

それでは、議事に入りたいと思います。

第1議題は、船舶交通安全部会長の選任等について、お願いしたいと存じます。僭越ではございますが、部会長の選任まで私のほうで議事進行をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

部会長につきましては、部会運営規則第4条第1項に、部会に属する委員等のうちから互選により選任すると規定してございます。どなたか推薦をいただきたいと存じます。いかがでしょうか。

河野委員、お願いします。

【河野委員】 海事分科会の会長でもあり、海事分野はもとより幅広い見識と経験をお持ちである落合委員を推薦したく思います。よろしく願いいたします。

【大谷企画調査室長】 ただいま落合委員を船舶交通安全部会長にというご推薦をいただきました。委員の皆様、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【大谷企画調査室長】 ありがとうございます。

それでは、落合委員に船舶交通安全部会長をお願いすることといたしまして、以後の議事進行を部会長にお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

【落合部会長】 ただいま皆様、各委員のご推挙によりまして部会長に就任することになりました落合でございます。

昨年10月に答申をいたした「第3次交通ビジョン」は、先ほど紹介がありましたけれども、「事務局保管」という黄色いテープが貼られておるものですが、この答申をした後、これを着実に実行していくということについて、しっかりフォローアップをすることをこの部会は任務とするということでもありますので、この任務を十分達成できるように部会としても努力したいと思いますので、どうかご協力のほど、よろしく願いいたします。

早速ですが、議事に入ることにいたしますが、その前に一つ、部会長代理を指名するということが残ってございます。これは交通政策審議会令7条5項、船舶交通安全部会運営規則4条2項に規定が置かれておりまして、部会に属する委員等のうちから部会長があらかじめ指名する者がその職務を代理するという定めになっております。この規定に基づきまして、部会長代理につきましては今津委員にお願いしたいと思います。船舶・海洋工学など広い識見をお持ちであり、「第1次交通ビジョン」の策定からご尽力いただき、船舶交

通安全政策について精通されておられる先生でございます。どうかよろしくお願ひいたします。

それでは、議題の審議に入りまして、お手元の議事次第にありますように、議題2、海難状況等について、議題3、次年度の施策の進め方等の検討という2つの議題がございます。今後、実施施策をフォローアップするための基礎資料となるものでありますので、あわせて審議をしたいと思ひます。

それでは、事務局から、この資料の説明も含んだ説明をお願ひいたします。

【田口企画調査室主任官】 承知しました。

資料説明を担当いたします、海上保安庁交通部企画課企画調査室の田口と申します。どうぞよろしくお願ひします。

配布させていただきました資料1、資料2は「第3次交通ビジョン」に掲げられています重点施策をフォローアップするための資料として取りまとめてございます。まず、どのようにフォローアップを実施していくのかということを中心に口頭で説明させていただきたいと思ひます。

資料1につきましては、ビジョンのご審議に当たりまして、その背景要因として取りまとめた船舶の事故の現状・原因等のデータについて、答申後の変化の状況をアップデートしていくものでございます。重点施策の見直しとか、場合によっては政策そのものの見直しが必要になるような事故の発生、交通環境の変化を確認していただくための資料と考えているものでございます。

資料2につきましては、重点施策の実施計画（案）といたしまして、施策ごとに概要、今後5カ年の推進スケジュール、評価指標、次年度の実施計画という形でまとめてございます。本日の部会では提出してございませんが、次年度から各施策の実施状況を評価する資料についても取りまとめまして、施策が計画どおりに進んでいるのか、また計画目標を達成しているか、できそうかといった視点でご審議いただいた上で、この資料2に整理しています推進スケジュールや評価指標、次年度の計画に反映してまいりたいと考えているところでございます。

それでは、資料1、「海難状況等について」の説明から進めさせていただきたいと思ひます。

2ページを開いてください。船舶事故の全体傾向を整理してございます。平成25年は2,305隻の船舶事故が発生しておりまして、前年と比較して44隻の増加となっております。

います。なお、過去10年の中では2番目に少ないという結果になってございます。

3ページ以降で、海域別、船舶の種類別という形で整理してございます。

3ページをごらんください。船舶事故の隻数を海域別で整理したものでございます。右の折れ線グラフで、平成20年からの推移を示してございます。緑色の線で示しています「その他の海域」の部分で734隻ということで、前年比41隻の増加。また、赤色の線で示しています「準ふくそう海域」で前年比33隻の増加となったことが増加の大きな要因でございます。左の円グラフで平成25年と過去5年間の発生割合を比較してございますが、大きな変化はございません。

次に4ページで、船舶種類別の整理をしてございます。右の折れ線グラフで整理してございます推移では、青色の線で示しています「プレジャーボート」の事故が1,011隻となりまして、前年比48隻の増加となったことが主な増加要因でございます。左の円グラフで過去5年間との割合を比較してございます。「プレジャーボート」が3%増加していきまして、一方で漁船が3%減少しているという状況になってございます。これら小型船舶の事故が全体の75%と、依然として高い割合を占めているという状況でございます。

5ページで、死者・行方不明者を伴う事故の割合を整理してございます。右の折れ線グラフで、船舶の種類別に推移を整理してございます。25年の事故隻数は全体で51隻となりまして、前年比5隻の増加となっております。青色の線で示しています「プレジャーボート」が21隻となり、前年比14隻、200%の増加となったことが大きな要因でございます。なお、漁船につきましては22隻で、前年比10隻の減となっております。左の円グラフで、25年と過去5年間を比較して掲載してございます。漁船では43%となりまして、過去5年間の63%に対しまして大きく減少してございます。また、遊漁船につきましても0隻となりました。しかしながら、「プレジャーボート」では41%を占めまして、過去5年間の24%よりも大きく増加しているような状況となっております。小型船舶全体では84%となりまして、過去5年の90%に対して減少はしてございますが、依然として高い割合を占めているという状況でございます。

次に、「第3次交通ビジョン」の施策区分の課題に関する事故の状況を6ページ以降で整理してございます。

6ページをごらんください。ふくそう海域の課題につきましては、他の海域に比べて外国船舶の事故の割合が高いことなどを要因としまして、重点施策が定められてございます。6ページは外国船舶の事故の状況を整理したもので、左のパーセントグラフで外国船舶と

日本船舶の事故隻数の割合を他の海域と対比して、整理してございます。平成25年では、ふくそう海域で99隻の事故が発生しておりまして、そのうち58%が外国船舶によるものとなっております。過去5年間では68%を外国船舶が占めていたという状況でございます。10%減少したという状況になってございます。右の円グラフにつきましては、通航隻数に対する事故の隻数としまして、外国船舶と日本船舶で発生率を比較したものでございます。平成25年の外国船舶の事故発生率は、日本船舶に対して約2倍となっております。過去5年間の約3倍に対して減少しているという状況でございます。

次の7ページに、ふくそう海域における衝突・乗揚事故隻数の推移を整理してございます。AIS搭載船舶の衝突・乗揚事故隻数の推移をまとめています。平成25年は外国船舶が39隻で前年と同数、日本船舶が33隻で前年比1隻の増加ということで、大きな変化はございませんでした。

次に、準ふくそう海域の課題に関する事故の整理でございます。8ページをごらんください。準ふくそう海域の課題につきましては、重大海難の発生の蓋然性が高いことを踏まえて重点施策が定められています。衝突・乗揚事故隻数の推移を整理したものでございます。平成25年は、衝突が6隻で前年比4隻の増加、乗揚が4隻で前年と同数となっております。

9ページをごらんください。衝突・乗揚事故と重大海難の発生割合について、海域別に対比して整理しております。25年では、準ふくそう海域で93隻の衝突・乗揚事故が発生してございまして、このうち重大海難が8隻となりまして、発生率は8.6%となっております。過去5年間の10.7%に対して減少しているという状況ではございます。しかしながら、重大海難の隻数としましては、下の棒グラフで示しておりますとおり、ほぼ横ばいの状況でございます。

10ページで、港内の課題に関した事故を整理してございます。港内の課題としましては、大規模海難が発生する蓋然性が高まるということで重点施策が定められてございます。衝突・乗揚事故隻数について、海域別の発生割合を25年と過去5年間で比較してございます。25年は全海域の約半分を港内が占めているという状況になりました。過去5年間に対して6%増加しているという状況でございます。なお、事故隻数は77隻で、過去5年間の平均約80隻を下回っているという状況になってございます。

次に、小型船舶の課題に関する事故の状況を11ページ以降で整理してございます。

11ページをごらんください。まず、小型船舶の課題につきましては、全船舶の事故の

7割以上を占めるとしまして、重点施策が定められております。プレジャーボートの事故種類別で整理してございます。右の折れ線グラフで推移を示したものでございます。赤色の線で示しています「衝突」では、平成25年が170隻となりまして、前年比55隻、48%の増加となっております。左の円グラフで平成25年と過去5年間の割合を対比して整理してございますが、大きな変化はございません。

プレジャーボートの事故原因別で整理したものを12ページでまとめてございます。右の折れ線グラフは原因別に推移を整理したものでございます。赤色の線で示しています「見張り不十分」による事故が173隻で、前年比38隻、約28%の増加となり、近年では最も高い値となっております。また、緑色の線で示しています「機関取扱不良」による事故は、前年と同数ではございますが、高どまりしているという状況になってございます。左の円グラフでは、25年と過去5年間の原因別の割合を対比して整理してございます。大きな変化はございません。

13ページで、漁船・遊漁船の事故の状況を整理してございます。漁船・遊漁船の事故は、平成25年では全体で717隻となっております。前年の731隻に対しまして14隻の減少となっております。右の折れ線グラフで事故種類別に推移を整理してございます。赤色の線で示しています「衝突」が平成25年は249隻で、前年比21隻の増加となっております。21年から減少を続けてきましたが、25年で増加に転じたといった状況となっております。また、黄緑色の線で示しています「乗揚」につきましては隻数が記載されてございませんが、平成25年は95隻ということで、前年の77隻に対して18隻の増加となっているという状況でございます。左の円グラフは25年と過去5年間の割合を対比してございますが、大きな変化はございません。

事故原因別の整理を14ページにまとめてございますが、内容的には大きな変化はございませんので、省略させていただきたいと思っております。

次に、「第3次交通ビジョン」に掲げられています3つの計画目標に関する事故の発生状況について説明させていただきたいと思っております。

17ページをごらんください。1点目は、ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持としまして、船舶通航隻数100万隻当たり76隻以下を維持するという目標でございます。グラフの下に表にして示してございます、事故隻数と通航隻数はグロスの値でございます。これを100万隻の通航隻数に換算したものをグラフで表示してございます。平成24年7月から25年6月までの1年間では、通航隻数が約50万隻で、5

1隻の衝突・乗揚事故が発生してございます。答申の取りまとめの段階では42隻ということで整理してございましたが、事故の速報値を踏まえまして、修正して51隻に見直してございます。また、25年7月から12月までの半年分のデータで追加させていただいてございます。通航隻数が約25万隻に対しまして事故隻数が31隻で、通航隻数100万隻に換算して事故が120隻ということグラフで表示させていただいてございます。平成22年7月の法改正以降、2年間は半減してございましたが、徐々に増加している状況がうかがえるといったところになってございます。

次に18ページをごらんください。2点目の計画目標、港内等における衝突・乗揚事故の減少に関する資料でございます。施策の対象としている海域について記載してございます。既に情報聴取義務が設定されている海域を除いた東京湾、京浜港、及び千葉港を対象として整理してございます。これらの海域での過去5年間の衝突・乗揚事故の隻数をグラフに整理してございまして、平均で30隻となっております。これを半減ということで15隻以下にすることを具体的な数値目標と考えてございます。なお、平成25年は17隻で、前年比6隻、26%の減少となっております。

3つ目の計画目標の整理でございます。19ページをごらんください。小型船舶における事故の減少としまして、不可抗力を除く事故について、過去5年間の平均1,343隻の約3割を減少させるという目標でございます。平成25年は1,360隻で、前年比6隻と、わずかではありますが減少しているという状況でございます。

次に、ビジョン策定後の環境変化の状況についての整理でございます。

21ページをごらんください。船舶の大型化でございます。左の棒グラフは、三大湾の主要港に入港した船舶の隻数と総トン数から1隻当たりのトン数を整理したグラフでございます。東京湾、伊勢湾では、前年に対して大きな変化はございませんが、大阪湾につきましては大型化がうかがえるといった状況でございます。

なお、大阪湾では、平成23年が1隻当たり約3,600トンに対しまして、平成24年は約4,000トンということで、1.1倍の大型化が見られるといったところでございます。右の棒グラフは、三大湾でのLNG運搬船の入港隻数を整理したものでございます。東京湾、伊勢湾では若干の減少、大阪湾ではほぼ同じといった状況となっております。

このLNG運搬船の大型化の状況を22ページで整理してございます。資料上の段に折れ線グラフで示しているのが1隻当たりのトン数でございます。三大湾とも大型化が進んでいることがうかがえる状況でございます。

次に、貨物輸送の現況に関して取りまとめてございます。23ページをごらんください。左のグラフは国内貨物輸送の割合の推移を整理したものでございます。海運による輸送割合は平成22年から増加に転じておまして、24年では全体の約43%を占め、輸送割合が拡大しているという状況になってございます。右のグラフは国際貨物輸送の推移を示してございます。ほぼ100%を海運が占めているという状況で変化はございません。

次に、AISの搭載状況を24ページで整理してございます。右の棒グラフでございます。日本籍船へのAIS普及状況の推移を整理してございます。AISの搭載隻数は2,389隻となりまして、前年比115隻、約5%の増加となっております。また、簡易型AISは673隻で、前年比153隻、約29%の増加となっております。参考としまして、下に日本籍船の登録隻数を表で掲載してございます。

続きまして、資料2「平成26年度重点施策実施計画（案）」について説明させていただきたいと思っております。

1枚めくっていただきますと目次がございます。(1)から(7)の7つの区分の中に、それぞれの区分での課題解決のための施策としまして、全部で約20の重点施策を定めていただいております。これらの重点施策について、今後5年間の推進スケジュールや評価指標、26年度の実施計画として案を取りまとめたものでございます。資料説明につきましては、時間の関係から、例示的に代表施策2点の説明とさせていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

1ページをごらんください。ふくそう海域の安全対策、海上交通センターの機能充実としまして、三大湾における一元的な海上交通管制の構築というものでございます。この施策は、答申の段階では(3)港内船舶交通の効率化・安全対策という区分、(6)大規模災害発生時における船舶交通の安全対策という区分で整理いただいていたものでございます。今年度、政府が策定いたしました国土強靱化計画におきましてこの施策が登録され、主としてふくそう海域を対象とした整理として位置づけられているという状況になってございます。このため、「第3次交通ビジョン」につきましても、国土強靱化計画と整合した区分で整理することが望ましいと考え、このふくそう海域の安全対策とした区分にも位置づけた案として整理させていただいてございます。なお、施策の内容は全く変わってございませんので、答申の変更を要するものではないと考えてございます。

それでは、資料の内容について説明させていただきたいと思っております。まず、施策として記載してございますのは、答申に掲げられている内容を整理してあります。時間の関係がご

ございますので、内容については省略させていただきたいと思えます。

次に、推進スケジュールでございます。今後5年間の計画を整理してございまして、表の欄外に、東京湾の交通管制一元化の実現時期を明示してございます。平成30年度に試験運用を開始しまして、31年度に正式運用を開始することを目途としまして、表に整理してあります実施事項を計画的に推進していくという計画でございます。

実施事項1点目にまいります。「海上交通センター及び港内交通管制室の統合」では、主にハード整備に関する事項を整理してございます。表の中に線で示してございますが、26年度から30年度にかけて、レーダー、監視カメラ、信号板などを順次整備を実施していくこととしてございます。また、26年度、27年度で統合スケジュールとして全体の計画を策定していくという計画でございます。28年度から30年度にかけて運用体制の整備とか、BCPを含めた管制マニュアルを作成していくこととしてございます。それと、新東京湾海上交通センターの運用所となります庁舎整備としまして、26年度に庁舎移転手続を進めまして、27年度から庁舎改修を進めていくという計画としてございます。

2段目の「船舶の動静監視海域の拡大（次世代管制業務支援システム構築）」でございます。ここでは主にソフト開発に関する内容を整理してございます。27年度から30年度までに湾外から港内までの交通流解析による一元管制、管制信号との連帯制御システムの開発を進めていく。また、衝突予測の構築としまして、船舶動静から衝突を予測し、管制官を支援するソフト開発を行うこととしてございます。28年度から30年度にかけまして、避難船舶の管制、AIS仮想航路標識表示システムのソフト開発を行うこととしてございます。これらのソフト開発に関する調査設計を26年度、27年度で実施するという計画でございます。

3段目は、「船舶の情報聴取義務・勧告等実施海域の拡大（制度の見直し）」に関する事項をまとめてございます。26年度で聴取義務海域を拡大する海域の検討、省令改正手続の検討を行い、27年度以降で制度見直し作業を進めていく。運用開始を目途としています31年度には、制度が施行されるように進めていくというスケジュールでございます。

4段目の「大規模災害発生時の安全な避難誘導方法の構築」では、湾内各港から湾内や湾外へ避難する多数の船舶の誘導方法を検討・構築するというものでございます。26年度、27年度でどこに避難誘導するのかとして、海事関係者から意見を聴取し、避難経路等を検討していく。28年度、29年度で関係省庁と連携した避難海域の運用要領を策定していくという計画でございます。

一番下の5段目でございます。「伊勢湾、大阪湾等における交通管制の一元化計画」としまして、東京湾の次の整備海域の検討を進めていくという内容でございます。26年度、27年度で一元化による安全性、運航効率の効果を検討しまして、28年度に方針（案）を策定するとしてございます。28年度から30年度にかけて、次期整備箇所の具体的な整備計画を策定するという計画でございます。

なお、この推進スケジュールにつきましては、今後、船舶事故の発生状況とか、環境の変化を踏まえまして、見直しが必要になってくることが想定されます。現時点での環境を踏まえたスケジュール案と考えてございます。

それでは、次の2ページをごらんください。評価指標としまして、この施策の成果・効果をどのような指標で評価するのかとして整理したものでございます。★印で示していませんのが指標でございます。

まず、アウトプットの部分では、矢印のマークで実施施策を整理してございます。船舶の動静監視海域の拡大等々を整理してございます。こういった施策を推進することで、海上交通センターからの情報提供が平時、災害時ともに強化されることが想定されますので、その情報提供件数を評価指標として取りまとめてまいりたいと考えているものでございます。

中間アウトカムにつきましては、こういった施策の実施によって直接的な効果を評価する指標をまとめてございます。情報提供を強化することで、1点目の直接的な効果として、衝突・乗揚事故の回避を図ることとなります。このため、こういった事故の回避件数・隻数を指標として取りまとめてまいりたいと考えているものでございます。2点目の指標としましては、信号・渋滞待ち時間等としまして、時間短縮の効果を整理することを考えてございます。これにつきましては、アンケート調査により評価してまいりたいと考えているところでございます。

最終アウトカムのところでございます。ここでは計画目標として掲げています港内等における衝突・乗揚事故の減少ということで、その事故隻数を指標として考えているものでございます。

次に、26年度の実施計画でございます。先ほどスケジュールのところでは具体的な内容を説明させていただいておりますので、省略させていただきたいと思っております。

もう1点、代表的な施策について説明させていただきます。11ページをごらんください。小型船舶の安全対策、関係省庁等と連携した指導・啓発体制の強化という施策でござ

います。施策の内容につきましては、ビジョンに記載されている内容ですので、省略させていただきます。

推進スケジュールをごらんください。大きく2つに区分してございます。1点目は、関係省庁等と連携強化によって実施する施策をまとめてございます。平成26年度は海上保安部署の勢力、連携機関との役割分担等を踏まえた指導・啓発の方法を検討しまして、関係機関との連携体制を構築することとしてございます。また、小型船安全協会とか海上安全指導員の活性化策を検討することを考えてございます。このような新たな連携体制によりまして、27年度以降で海難防止活動を展開し、その実施・検証を踏まえ、体制の見直しを図っていくという計画でございます。

また、効果的な講習方法の確立としまして、26年度に統一的な講習会資料の作成を計画してございます。これは講習会の資料の様式や指導・啓発の事項、それらの表示方法について、モデル的なものを作成するもので、各海上保安部署が実施する講習会の内容の格差をなくすことを目的としています。27年度からそのような様式で作成した資料を活用し、講習会を実施していくこととしてございます。

もう1点、公益財団法人海技資格協力センターが作成しています講習会テキストの更新・DVDの作成に参画するという計画でございます。テキストの更新につきましては、既に25年度から実施してございます。今後、DVDの作成が予定されてございますので、継続的に参画していくという計画でございます。

2段目は、小型艇等を活用した訪船指導・取締り方法等の体制構築でございます。これまで巡視船艇による指導と取締りを一体的に実施しているところでございますが、26年度、27年度でこれまでの実施状況の成果分析と課題整理、新たな指導体制の検討を行いまして、28年度から新たな体制による指導等の実施・検証を行うという計画でございます。

次の12ページをごらんください。評価指標でございます。アウトプットの指標としましては、講習会の受講者数、実施回数、訪船指導の隻数によりまして、定量的に評価していきたいと考えてございます。

中間アウトカムとしましては、このような指導・啓発の強化によって小型船舶運航者の安全運航に関する基本的な認識が向上することが期待されますので、そういった安全対策に関する施策の認知度、安全意識の状況をアンケートにより評価してまいりたいと考えてございます。

最終アウトカムとしましては、計画目標に掲げられています小型船舶の事故減少でございまして、事故隻数を評価指標と考えてございます。

また、括弧書きで整理しています船舶の事故隻数につきましては、計画目標ではございませんが、小型船舶操縦者の安全意識が高まることで、小型船舶と小型船舶以外の衝突事故が年間約70件発生してございます。このような小型船舶以外の船舶の事故減少も期待されるということで参考指標として考えているものでございます。

26年度の実施計画につきましては、推進スケジュールで説明させていただいておりますので、省略させていただきたいと思っております。

資料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。

そういたしますと、施策のフォローアップをどうやって、やっていくかという問題がこの部会の大きな任務でありますけれども、資料1で示されております航行環境の各変化の状況は事実データレベルの問題であります。こういった事実面を継続的に確認していく、そして、資料2で説明がありました各施策の推進計画及び進捗状況について、評価指標となるデータなどを踏まえまして検証・審議を進めていく、これが当部会の施策のフォローアップの方法であると思っておりますが、この点につきましても後ほど委員のご意見を伺いたいということでもあります。

それから、いかなる方法でフォローアップを行うかという問題のほかに、そのフォローアップを確実にするためにどのような事実データが必要かという問題が表裏一体で存在しているわけでもありますので、そういった評価のための事実データ、例えば航行環境の変化の状況を確認する資料、あるいは推進のスケジュール評価指標等々、このビジョンで示された目標との関係でそれを裏づけるべき、あるいは評価すべき事実につきまして、さらに各委員にご検討いただいた上で、こういう資料が必要だというようなものがございましたら、ぜひ、そういった資料面につきましてもご意見をお願いいたしたいと思っております。

それでは、当部会のフォローアップの方法、及びそのフォローアップを実効性あるための資料等につきまして、どの点からでも結構でございますから、ご意見あるいはご質問等をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。どの点からでも結構です。

今津委員、どうぞ。

**【今津委員】** フォローアップするということではPDCAを回すということで行くんだと思いますが、目標として数値データが結構散見されます。結論として、今回もそうで

すが、数値が予想よりも多かった、少なかったという形で、最終5年後に評価が下されるのか、そういう傾向が見えたということをおっしゃるのかですけれども、それはあまり感心しません。私たちはよく船の衝突を考えると、潜在的危険が現在どれだけどこにあるのか調べます。それが出現して事故につながったのが目に見えるわけですが、そういう意味からすると、今、AISを通じて非常にたくさんの交通流のデータを現実集めることができますから、そうしたデータを、少し視点を変えて、潜在的危険の存在が今、日本の海域のどこにどの程度あるのかというようなのを、これから徐々に調べていって、それとこの施策がマッチしたときにどれだけ効果があったのか測れるように工夫していただきたいと思っています。

以上です。

**【落合部会長】** ありがとうございます。

今の今津委員のご発言につきまして、事務局のほうで何かありましたらお願いします。

**【野澤企画課長】** 交通部企画課長の野澤と申します。

今津委員からご指摘のありました、AISデータ等、さまざまなデータの活用に関しましてご説明させていただきます。お手元の資料2の30ページをお開きいただければと思います。「戦略的技術開発」の中の1つでございますけれども、「②船舶交通環境データ収集システムの開発」ということで、いろいろな分野でビッグデータの活用ということが叫ばれているかと思えます。今津先生にご指導を受けておりますが、これの船版が何かできないかということで、施策の中にありますとおり、航行船舶のAISデータ、気象・海象とか、当庁が持っておりますレーダー映像といったものを組み合わせて、まずはそれを蓄積して分析できるようなシステムを考えていくということで、開発し始めたところでございます。

こういったデータも使いながら、何か有益な知見が得られましたら、この部会でもご紹介させていただきながら、あわせてフォローアップに使っていきたいと考えております。

**【落合部会長】** 今津委員、いかがでしょうか。

**【今津委員】** よろしく申し上げます。

**【落合部会長】** どうぞ。

**【小島委員】** 日本船長協会の小島です。

今のに関連して、運輸安全委員会のほうでハザードマップを作成され、データが整ってきて、どの海域にどういう事故があったかというのをインターネットですぐ見られるよう

になっています。これはいいものだとは思っています。見やすいし、過去の事故の例が出ていますので、ぜひ、それを一緒になってやってみたらいかかかなと思います。

**【落合部会長】** ありがとうございます。貴重なご指摘、これらを踏まえてさらにデータの充実を図るということにしていきたいと思えます。

どの点からでも結構でございますが、ほかにご意見・ご質問等……。どうぞ。

**【小比加委員】** 日本内航海運組合総連合会の小比加でございます。

資料2の12ページ、小型船舶の安全対策についてちょっと感じたことなんです、いろいろなところで講習会等は実際されているのかもわからないのですが、私の出席している日本船舶職員養成協会のほうで、小型船・大型船免許更新の際に講習会等は開催している。ところが、小型船の免許の取得に際して、民間の会社が幅をきかせてきているというふうな話は聞いています。それで、船舶職員養成協会のほうは今後大型船の免許更新に絞っていくと、逆に小型船のほうは民間に任せてしまうと言ったら言い過ぎかも知れないんですけども、要するに免許更新の際に講習会をやるのが一番有効的なんじゃないだろうかというところで、どの程度会社数があるのかわからない、そういう民間のところにも果たして講習会がどこまで徹底できるのかなという素朴な疑問を感じました。

**【落合部会長】** 今の疑問につきまして、事務局のほう何かございますか。

**【野澤企画課長】** 今、小比加委員からご指摘のありました免許更新の際に講習会を行うという考えでございますけれども、第3次交通ビジョンでも非常に大きく位置づけておりまして、特に当庁で行っている海難防止講習会も実績はあるんですが、それでは来人の階層が関心の高い方に限られてしまうという現状がございます。やはり更新講習会でございますと、そういうことに限らず各層の方々がおられることもありますので、裾野の拡大というふうに第3次交通ビジョンの中にも掲げさせていただいたところがございます。

その中で、具体的な話となっておりますのは、資料2の12ページ、26年度施策実施計画の欄の中の上から4つ目、先ほどの説明にもありましたけれども、海技資格協力センターと更新講習の際のテキストにつきましては、ちょっと先行するのですが、25年度のテキスト更新の中で、海難の悲惨さとか、海難防止の思想を踏まえたような形でテキストを更新させていただきました。来年度はこちらでDVDの更新検討作業が行われると聞いておりまして、このDVD更新の際に海難防止の思想みたいなものを入れ込むような作業を連携してさせていただきたいということで、海事局のほうとご相談しているところであります。

また、日本船舶職員養成協会から民間に、小型船の場合については移行していくのではないかという小比加委員のご指摘でございますけれども、海事局ともご相談しながらその辺十分よく検討してまいりたいと思っております。

【落合部会長】       どうぞ。

【吉永海技課長】       海事局でございます。

小比加委員ご指摘の施設は、小型船舶の登録教習所かと思われます。小型船舶の登録教習所が果たす役割と申しますのは、教習を通じて小型教習所の教習内容を修了すれば、国家試験としての学科試験なり、実技試験が免除になるという機能を果たしてございまして、全国で50カ所前後あったかと思っております。この小型船舶の安全対策の普及・啓蒙を図るに当たりまして、小比加委員ご指摘のとおり、関係者の1つとして、小型船舶の教習所が免許取得あるいは更新の際に果たす役割は大いにあり得るのではないかと思います。したがって、海事局としましても、小型船舶の登録教習所の方々にも協力を呼びかけまして、でき得る範囲のことをやっていけたらというふうに思います。

以上です。

【落合部会長】       小比加委員、いかがでしょうか。

【小比加委員】       結構です。よろしく申し上げます。

【落合部会長】       ほかにございますでしょうか。

どうぞ。

【高尾委員】       海洋レジャー安全・振興協会の高尾と申します。

今の更新講習等について、私どもも更新講習をやっていますし、小型船舶操縦士の国家試験をやっています。そういったところからいろいろな情報が入ってきています。まず、海事知識、技術の最新化及び維持をするために更新講習があると思っています。今の更新講習は、小型船につきましては1時間、教本はございますけれども、その一部を30分程度講義して、20分ぐらいのDVDがございますけど、その解説を含めて30分程度ということで1時間で講習を行っています。

私も大型と小型の免許証を持ってございまして、昨年、この大型と小型の更新講習を受けました。私は元海上保安庁にいましたが、大型・小型も含めて、今の更新講習が本来の目的のトリー・キャニオン号の事故から教訓を得て、乗組員の海事知識、技術の最新化、維持ということについて、その目的を十分果たしているとは感じておりません。もっと講習を充実すべきだろうと思っています。今回の資料を見ますと、教本、DVDに海上保安庁

も参画してやるという話になっていますので、これはいいことだと思っています。ただ、更新講習の目的、意義的なものを再整理して、本来の目的に沿うような講習についてはどのようにするのがいいのかという話を、海上保安庁と海事局で一度話し合われたらどうかと思っています。少なくとも、ここでいうようにテキスト、DVDについて、海上保安庁が参加して、これを修正すればいいというだけの問題ではないと思っています。

続けて言いますと、小型船舶操縦士の免許証の取得制度にていてですが、先程話がございましたけれども、私どもの国家試験を受けて取るか、登録の教習機関で教習を受けて、修了試験に合格すれば実技と学科の国家試験が免除になることにより取るか、大きく分けてその2つの方法で海技資格の取得をしています。登録教習所については、平成16年度から民間の機関にも広く開放したということで、数十の登録教習機関がございます。そこが不正等がないように海事局で立入検査等を一生懸命やっておられるという話を聞いています。ただ、教習所もいろいろ巧みな方法で安易に済まそうというようなところもあるやに聞いており、それが十分是正されているかどうかは少し疑問のあるところでございます。そういったところも含めて、海上保安庁と海事局で相談して対処すべきではないかという感じがします。

1つの案としては、海難が起こりますと海上保安庁で海難調査をやります。その中で、海難調査票に氏名と生年月日ぐらいは当然あるでしょうけれども、本籍等を調査すれば、その免許証はどこで取得したのか、国家試験で取ったのか、登録教習機関で取ったのか、登録教習機関であればどこの登録教習機関で取ったのかというのは海事局でわかります。私どもでもわかりますけれども、海事局でやるべきことと思います。海保と海事局のデータをつき合わせて、国家試験機関に問題があるのか、登録教習機関に問題があるのか、登録研修機関はどこの機関に問題があるのかといったことも含めて、海難防止に役立てるような形でやっていただきたいと思います。

以上です。

**【落合部会長】** ただいまの高尾委員のご発言は2つの問題があったと思います。まず最初の、講習目的という点から見て、その目的を実現するのにふさわしい講習というものが決まるだろうと、その辺の検討、あるいは目標に合致させるような内容にするという点について、今後の努力、対策という点がまず第1点であったかと思います。この第1点につきまして、まず事務局のほうからございますか。

**【野澤企画課長】** 今のご指摘の点につきましては、海難防止に関する関係省庁の連絡

会議がございますので、そういった場とかを活用していきたいと思っております。

【落合部会長】 海事局、どうぞ。

【吉永海技課長】 今のご指摘は免許取得制度、あるいは更新制度そのもののあり方にもかかわるようなご発言であったかと思えますけれども、まず、現状についてどういったことがあり得るのか、改めてお聞かせいただくお話があればまたお話をいただきたいと思えますし、私どもとしましても、どういった現状にあるのか、さらに現状把握にも努めた上でどういったことがあり得るのか。目的自体は海難防止ということで、保安庁とも同一の目的だと思えますので、それぞれがどのようにできるか、またその1つの目的に向かってどういう協力ができるのか、改めて保安庁とも協議の上、進めてまいりたいと思えます。抽象論、一般論でございますけれども……。

【落合部会長】 その第1点に関連して……。どうぞ。

【小島委員】 ちょっと出過ぎたことかもしれないんですが、大きな船であろうが、レジャーボートであろうが、衝突予防法、港則法等では避航船、保持義務船というルールがありますし、免許更新のときに講習が1時間だけというのはあまりにも短いのではと思います。更新のときにはもう一度基本に戻って、ルールと見張りということをレジャーの方たちにもしっかり頭に入れてもらう必要があると思えます。自動車の免許証の書きかえのときにちょっとビデオを見ますけれども、あれ以上をお願いしたいです。大きな船小さな船も対等のルールなわけですので、ぜひ、そのところをしっかりと再教育してほしいと思えます。

以上です。

【落合部会長】 ありがとうございます。

そうしますと、高尾委員のご発言の第2点のほうで、とりわけ教習機関の教習内容がほんとうに適切なものが確実に行われているかどうかについて多少疑義があるというようなご趣旨だったかと思えますけれども、この点につきましては、事務局はいかがですか。

【野澤企画課長】 海難調査との連携に関するご指摘が高尾委員からあったかと思えます。海難調査に関しましては、資料2の9ページの部分でございます、特に今やっている船舶事故の分析は、海難調査票を用いて行っているところですが、それをもう少しきめ細かく分析していこうと考えております。どちらかという、これまで本部単位でまとめていたり、全国マクロで分析したりとか、今日のご説明ではそんな形での分析にとどまっているところなんです、我々の現場としては全国に部署というものがございませ

ので、この資料2の平成26年度のところに「部署単位での船舶事故件数の管理、要因分析」とございますが、事故原因がよくわかるのは部署なものですから、その部署単位まで下ろしていこうとかいったことをはじめ、船舶事故の分析につきましてももう少しきめ細かくやっていこうと思っております。

その中で、今ご指摘のありました、どこの講習機関でやったのかという部分につきまして、どういった連携の形ができるのかというのは海事局ともご相談しながら、一方で年間1,700隻ぐらい小型船舶の事故があるものですから、それを全部処理し切れるのかという事務処理上の問題といったこともありまして、どういった連携があるのか、これも今後の課題とさせていただきたいと思えます。

【落合部会長】 これもぜひ、しっかりと検討していただきたいと思いますが、海事局のほうは……。

【吉永海技課長】 2つ目のご指摘でしたけれども、まさに教習の内容についてどういった形で行うことによって、より適正に教習の内容を組んでもらうことがあり得るのか、あるいは、その試験について何か問題視されるようなことがあるのであれば、どういったことが起きていて、どういった対策があり得るのか、先ほどの答えとかぶるところもありますけれども、いずれにしても、いかにして免許を取得する方々、あるいは免許を更新する方々に安全意識を持っていただけるか、その問題意識を持った上で、制度のより正しい運用に努めてまいりたいと思えます。

【落合部会長】 高尾委員、いかがですか。

【高尾委員】 はい、結構です。

【落合部会長】 よろしいですか。ほかに……。

どうぞ、お願いします。

【鈴木委員】 日本船主協会の鈴木でございます。

初歩的な質問で申しわけないんですけども、小型プレジャーボートの大体の構成というか、企業に属するようなプレジャーボート、遊漁船会社なり遊漁船という組織が持って運航しているケースなんかもあるんだろうと思えますし、あるいは個人が事業主としてやっているケースもあるし、一方で、全く自分の趣味で船を持って遊んでいる方々もいらっしゃるだろうと思うんです。それが大体どのぐらいの比率になっているのか、もし、どこかのタイミングでわかりましたら教えていただきたいんです。

その比率によって、例えば、個人で所有して、個人で遊んでいる方が9割を占めてし

まっているような状況だとしたら、そこへの徹底とか、効果のモニタリングに要するエネルギーはとんでもないものになってしまうのか。逆に、ある程度企業なり、個人事業主なりという比率が高いのであれば、それなりに徹底の方法はいろいろあるのかなという感じがするんです。今日でなくて結構ですので、もし、その辺の構成がわかりましたら教えていただきたいと思います。

【落合部会長】 鈴木委員のご発言について……。

【野澤企画課長】 現時点では、今、手元にある資料ではその辺の実態ははっきりしないんですけども、次回のときにどのような資料が出せるか工夫してみたいと思います。ただ、プレジャーボートについては、プライベートで使っている方が多いのかなとは感じています。

【落合部会長】 ほかに……。

どうぞ、河野委員。

【河野委員】 資料1の15ページですけれども、小型船舶事故の当事者で海難防止講習会の参加状況の推移というのが、参加者のパーセンテージが非常に低いように見受けられると理解いたします。これはいろいろな講習があることが背景にあるのかもしれませんが、事故を起こした人ぐらひはきちんと講習を受けてもらうべきだと思います。先ほどいろいろなアンケートをされるとおっしゃったのですが、こういう講習会に来ない方に関しては、なぜ講習会に来ないのかの理由をちゃんとアンケートに答えていただくぐらいのことはしてもいいような気がいたします。本来であれば、こうした講習会は来るべきものだと思います。とはいえ強制ができないのだとしたら、やはり大事なのだから来るべきだという認識が必要であり、来ない理由ぐらひはアンケートで答えてもらってよいのではないかと思います、いかがでしょうか。

【落合部会長】 その点、事務局どうぞ。

【野澤企画課長】 ご指摘の資料1の15ページの資料の見方でございますけれども、下に注がございまして、こちらの海難防止講習会は、当庁と小安協（小型船安全協会）が実施した海難防止講習会に限定しておりまして、漁協、マリーナ等で実施したものや先ほどから議論になっております更新講習の際の講習会といったものは実は入っていないところでございます。先程申し上げましたとおり、参加者の階層を広げていくとなると、法定の更新講習とあわせてやるのが非常に効果的だと考えておりまして、第3次交通ビジョンの中でもそういう形で触れているところでございます。

また、いずれかのタイミングで、海難防止講習会に関してはアンケートをやろうと思っております。その際に河野委員ご指摘の、そもそもなぜこういう講習会に来ないのか、特に、そういう方々は組織化されていない、ほんとうにプライベートで楽しんでいる方が多いと思いますので、そういったところの対策は非常に難しいなと日々感じているところでございますが、アンケート等をやる時にはその辺の意見もしっかり把握できるように工夫していきたいと考えております。

**【落合部会長】** その辺の難しいところはかなりうまく切り込むということがないと、なかなかこの手の船の海難事故は減少しないという、その辺が悩みであります。

どうぞ。

**【住本安全課長】** 安全課長の住本でございます。

今すぐできることということで、実は3月に、海事局の船舶振興課と協力して、例年ボートショーというのがございます。要はボートを売る展示場がございまして、今年はパシフィコ横浜で3日間大々的に開かれるわけでございますが、今年は特に船舶振興課やマリン事業協会などと協力しまして、新しくプレジャーボートを売る際には、これからレジャーボートを買おうという一般の方々が来ますので、毎年そこで地味な安全講習をやっていたのですが、一般の消費者の方々に対して、今年は海上保安庁が前面に出まして、寸劇などを入れながら、見張り、発航前点検など、ライフジャケットがいかに大切かというのを舞台の上でやってみようということを海事局と一緒に、そのショーの中でやっということうことです。今、ご指摘のように、義務的なものでなくして一般の方々、プレジャーボートを買おうという方々、利用しようとする方々に対して、直接安全面をPRしていこうと。その際に、当然のことながら考えていますのは、できるだけその場でアンケートをして、これがおもしろかったですかと、つまらない方は実際には席を立たれてしまうんですけども、そういう反応を見つつ、できるだけ現場に出て行って、プレジャーボートを使う方やプレジャーボート業界の方々と直接お話しして、どういった方法が最も効果的なのかも今すぐできるということで、既に予定しております。そういうやり方もいろいろ工夫しながら前に進めていきたいと考えております。

以上でございます。

**【落合部会長】** 河野委員、いかがでしょうか。

**【河野委員】** 来てくださる方をできるだけ増やすべきではないかという趣旨で伺ったことですので、そのようにしてくださるのであれば十分だと思います。

【落合部会長】 ほかにご意見……。

道田委員、どうぞ。

【道田委員】 東京大学大気海洋研究所の道田です。

提案された施策がちゃんと実施されて、数値目標が達成されるように祈っておりますけれども、資料2の実施計画の中で、施策展開の考え方に関するところで1点、それから施策の評価指標に関して1点、合わせて2点コメントさせていただきたいと思います。

資料2の1ページにふくそう海域、三大湾の取り組みが書かれておりまして、まず東京湾、これはそれで結構だと思えますが、あと2つの伊勢湾、大阪湾につきまして、当面は検討していくということだと思うんですが、その際に、資料1の中でよくわからなかったんですが、三大湾それぞれの湾での事故の推移とか、—そういったことを当然分析されていると思うんですが—、それに基づいてどうしていくのかということ。先ほどの話の中では、環境の変化等も見つつ見直していくんだという話でしたが、伊勢湾、大阪湾についてどういう推移状況にあって、だから何年度ごろに何を目標にすべきかというようなことについても検討しておく必要があるんじゃないかなというのが1点です。

2つ目は、これはわからないのでお聞きしたいんですけども、2ページの「中間アウトカム」の★印の1つ目、衝突・乗揚事故の回避件数とありますが、回避された件数はどうやってはかるのかなというのがよくわからなくて、客観的な数値にちゃんとなるのかなというのが若干気になるんですけども、その点について、もし、現状でお考えがあればお話しいただければと思います。

【落合部会長】 それでは、道田委員のご質問、1点の伊勢湾、大阪湾における現状と、その一元化計画との関連のあたり、事務局のほういかがでしょうか。

【住本安全課長】 安全課長でございます。

まず、1点目の数字でございますが、今、手元にはございませんが、それは整理してまたお届けしたいと思います。ご指摘のように、そういった数字などを踏まえて、どちらがより効果的かということを検討するわけでございます。

それから、船舶の衝突・乗揚事故件数でございますが、実はAIS情報につきましては、ふくそう海域のみならず、その他の準ふくそう海域などにつきましても管制室、もしくはマーチスなどにおきましてはAIS情報を把握してございます。その際にふくそう海域、マーチスがあるところにつきましては、衝突の危険性があるとか、細かい情報提供もしくは指示をしているのでございますが、それ以外、例えば準ふくそう海域などにつきまして

は、情報提供能力に限界があるものですので、乗揚の線を引かして、乗揚の危険がある場合につきまして、AISの載っている船に対して、直接「危ないですよ」という情報提供をいたしております。そういった場合を乗揚に対する情報提供として1件とカウントしております。

【落合部会長】 よろしいでしょうか。

【道田委員】 はい。

【落合部会長】 ほかに。どうぞ。

【福永委員】 日本水先人会連合会の福永です。

資料についての希望ということになるんですが、まず、ふくそう海域の安全対策、特に私どもに関係が深い大型船の場合、管制・監視が一番重要であるということを実感しており、この安全対策に期待するところが大きいんですが、これに絡んで、これからこういった管制・監視をやっていく上で、準備していただきたい資料が2点あります。

1つは、資料1の6ページです。ここにふくそう海域における日本船舶と外国船舶の事故発生率という円グラフが示されているのですが、外国船舶のほうは文字どおり国際航海に従事している外国船舶なんでしょうけれども、一方の日本船舶はAISの搭載義務がなくても任意で搭載している小型の内航船や港内船などがかなり含まれているはずですが、ここで簡単に2倍、3倍という数字が出てくるんですけども、日本船舶の内訳をバランスのいい数値にして対比をし、どのような割合になるのか、もう少し詳しく知りたいので、そういったデータがあれば見せていただきたい。

もう一つは、同じく資料1の12ページにプレジャーボートの事故原因別の推移という折れ線グラフが示されておりますけれども、保安庁ではおそらく膨大な資料をお持ちだろうと思いますので、もう少し簡単な原因別でも構わないので、大型船に関する資料があれば、どういう原因で事故が発生したのかデータを見せていただきたい。その原因を取り除くために管制・監視をどうしたらいいのかというような参考になると思います。

【落合部会長】 ありがとうございます。

それでは、福永委員の2点のご質問・ご意見に関連して、事務局のほうはいかがでしょう。

【野澤企画課長】 まず、1点目の外国船舶と日本船舶の事故隻数につきましてもう少し細かいデータをということでございますが、この点につきましては、また次回のときにいろいろ工夫して出したいと思っております。

2点目の小型船、実は今回の第3次交通ビジョンでは、小型船舶が事故原因の7割を占めるというところがございまして、ここに対策の重点をおくということで、小型船舶に関して細かいデータを出しているところです。一方で、大型船につきましてもということでありましたので、どこまで出せるか検討して、次回、小型船に対比する形で大型船の部分についても触れさせていただきたいと思っております。

【落合部会長】 福永委員、よろしいでしょうか。

【福永委員】 はい、結構です。

【落合部会長】 では、立川委員。

【立川委員】 論議が2点ほどあったように感じておるわけでございまして、その中でまず第1点目としましてプレジャー関係の話でございます。

先ほど企画課長のほうから、プレジャー関係については個人所有の船舶が大半ではないか、多いのではないかという話が出ております。そうしますと、船舶を持つわけですから係留場所が必要なわけです。これが正式なものなのか、非公式といいますか、許可されたものなのかという問題が1つあるのではないかという気がしております。というのは、違法係留をする方々は、ある意味でモラルが低いという部分も考えられるのではないかと。そうしますと、そういう方々が事故を起こす可能性はどうなんだろうかとこの部分があるかと思っております。そういう分析ができれば1つ何らかの役に立つのかなと。

本来であれば係留施設、マリーナとかがあるわけですし、例えばマリーナでの講習といいますか、モラルの改善を図るといふか、そういう船舶の事故を起こさないようにという何か施策を求めて協力を得るとか、あくまでも公官庁の講習、更新のタイミングだけではなく、ほかにもいろいろなタイミングを捉えて、安全への講習、研修をしていくことができないのか、そのような計画を持たれたらどうかと思うところでございます。

それから、船舶ふくそう海域の安全対策というようなことでいろいろ計画が出てきているわけですが、今、説明を2ポイントに絞って事務局から説明をしていただいたのですが、我々がそれを評価する基準をここで1点ずつ挙げるといふのはなかなか難しいかと思えます。そういう意味では、こういう面で評価いたしてきましたといった話をを逆に提示していただいて、その中で我々委員のほうで、こういうのもあるんじゃないか、ああいうのもあるんじゃないかというコミュニケーションをとったほうがより論議が回るのではないかなという気がしました。

それから、東京湾関係とかいろいろ安全対策、大規模震災での安全な避難誘導などがと

かありますけれども、海難防止協会等での災害対策の検討会の資料を参考に、こういった指標が必要かということを検討していただければいいのかなと思っています。ぜひともその辺を考慮していただいて、評価基準ないしは評価の方法・分析についてお願いできればと思います。

以上でございます。

【落合部会長】 ありがとうございます。

事務局のほう、ございますか。

【野澤企画課長】 まず第1点目でございますけれども、不法に係留している人がかなり多いのではないかと、そのような人に対して、講習会とかをマリーナ等と連携してやったらどうかというご指摘だったかと思いますが、第3次交通ビジョンの中にもその点について触れておりまして、資料2の11ページ、施策の上から3番目でございます。効果的な安全対策の推進のために、小型船舶の活動海域の利用調整やマリーナ、海の駅、係留場所での海難防止活動について、地方公共団体や小安協との間で連携を図ってやっていくということがございます。今回は示せなかったのですが、次回、工夫して考えたいと思っておりますけれども、不法係留の問題と、海難のひとつである無人漂流の関係について分析を進めているところであります。立川委員のご指摘の不法係留と海難との関係については検討していきたいと思っております。

2点目の最終的な評価に当たっての指標とかの考え方ですけれども、こちらの評価指標につきましても、我々も数字を埋めていこうと思っております。我々のほうでこういった指標をとって、何年か施策を積み重ねた後に、施策と指標との関係についてまた提示していくことになろうかと思っております。今回お願いしたかったのは、当然、事務局である我々からそういった指標を出すとは考えているところですが、今後何かこういった切り口が必要となる指標としてこのようなものがあるというようなご提案がありましたら、せっかく1回目の部会でありますので、こういった指標をとるとこういう評価が考えられるんじゃないのというご提案があれば、今回ご意見をいただければということで、先ほど事務局からご説明させていただいたものでございます。いずれかのタイミングで施策が展開していった中で、例えば事故の減少状況とか、講習会への出席状況とか各種数字が出てくると思いますので、それは資料の中でご説明しながら、それと施策との相関関係をご評価いただくという作業が出てくると考えております。

以上でございます。

【住本安全課長】 追加で申し上げます。

まずマリーナでございますが、実はビジョンをいただきまして、本日まで、我々安全課の職員が首都圏の主なマリーナを回りました。マリーナの支配人の方々に、安全対策を何かやっていないかとか、先ほどご指摘がありました講習会などは、実は保安部、もしくは保安署などで講習会をかなりやってもらっていると言ってもらいました。ところがご指摘のように、ふだん出てくれる人は決まっています、そういう方々は見ている問題ない、問題はほとんど出ない人たちをどうやって引きつけるかというのが課題なんですというご指摘をいただいています。ですから、先ほどご指摘いただきましたように、ふだんそういう講習会に出ていただけない方に、いかに出ていただけるような講習会としてどういった工夫ができるかというものを、今、マリーナの支配人の方々ともいろいろ議論しているところです。ちなみに、マリーナのみならず、屋形船協会も訪ねまして、そういった方々からも意見をいただいています。それはご指摘のとおりでございます。

2点目のふくそう海域の指標の話でございますが、ポイントといいますか、考え方だけを整理していきますと、ご指摘のように安全性、安全性の中には平常時の場合と災害時・非常時の場合に分けられます。もう一つは経済性、大きく2点でございますが、この2点について指標をどうするかというのは非常に悩ましいところがございまして、我々としては現時点で考え得るものを今回お出ししたわけでございますが、そこについてこういう指標があるんだということがあれば、先ほど企画課長から申し上げましたように、ぜひご意見をいただけたらと思っています。

以上でございます。

【落合部会長】 立川委員、いかがでしょうか。

【立川委員】 はい、結構です。

【落合部会長】 浅野委員、どうぞ。

【浅野委員】 きノウ内閣府で官房長官と山本大臣が主催する会合がありました。セキュリティに関する委員会です。そのときに一般的な日本のセキュリティを高めるという話題と、同時に2020年にどういう重点目標をつくってこれから立ち向かっていくのかという話がありました。ソチ・オリンピックが終わると、きっと2020年というのがいろいろと話題に上ってくるのではないかと考えています。

この計画ですけれども、東京湾の一元化が稼働するのが2019年、ですから稼働してすぐオリンピックがあるわけです。東京湾の警備といいますか、そのような安全航行と計

画がどのように関係するのかということもあると思いますので、机上で少しご検討を願っておくことがいいのではないかと考えていますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それから、2020年ごろになると、「みちびき」と呼ばれている準天頂衛星が本格稼働に入ります。GPSもそうですけれども、今のL1に加えてL5という周波数が利用可能になってくる、2周波体制になってくる。そうすると、日本においては南西諸島近辺の海域が、電離層等の擾乱が起こった場合に精度が落ちる現象がありますが、2周波になってくると少し精度が上がってくる。ただ、航空みたいな高速移動体についてはそれでも十分ではなくて、補強データを送って精度を維持する。準天頂衛星が補強データを送ってくると、20マイルの間隔を維持することができるし、場合によってはその半分の間隔で航空機を飛ばすことができるというふうに精度が出てくる。このAISに絡んでは、きっと低緯度地域で精度が落ちているところはあるわけです。ですから、新しい周波数を使うと何かを向上する可能性があるという意味で、AISの次のバージョンを考えるときに、そのような諸般の動向を考えながら新しい対応を図っていくということもこの項目の中に入っていますので、十分取り入れていただければと思います。

おそらく2020年対策ということで、特別な予算がつくかもしれませんが、そういうチャンスにやるべき開発項目を持っているとすぐさま提案することができますので、そのふうなことも含めて内部でご検討を進めておいていただきたいと思います。

【落合部会長】      ありがとうございました。

事務局から、何かありますか。

【住本安全課長】      ご指摘のように、2020年はオリンピックがございませけれども、今回の計画は、特に東京湾の一元化については数年間にわたっているわけでございまして、基本的な考え方としまして、今は日進月歩で非常に状況が変わっております。したがって、システムなど、もしくは設備系につきましてもその変化に耐えられる、例えば半年後にはどうなっているかわからない、その状況変化に耐えるようなシステム設計をということ、結構難しい注文のようでもございますけれども、整備部門にお願いしているところで、そういう状況変化に耐えられるような進行で進めていきたいと思っております。

以上でございます。

【落合部会長】      浅野委員、よろしいでしょうか。

【浅野委員】      はい。

【落合部会長】      どうぞ。

【五十嵐整備課長】 整備課長でございます。

次世代A I S等については日本が主導して、資料2の29ページにあるとおり、今、国際標準化等の動きの中で努力しているところでもあります。浅野委員のご指摘は、正鵠を射ているところだと思います。もはやA I SやG P S、あるいは衛星を使ったシステムは位置情報の提供だけではなくて、それが1つの海上での情報インフラだと思っておりますので、それを信頼性の高いものにすべく努力していく所存です。

【落合部会長】 どうぞ。

【渡部委員】 日本海難防止協会の渡部でございます。

2つばかり、重なるかもしれませんが。1つは、先ほど今津委員からA I Sの分析の話がございました。それに対して企画課長から、ビッグデータの解析を検討していると。実は、海の世界でああいう科学技術的なきちっとした現実のデータがわかるというのは画期的なことでありまして、私どもの仕事の上でも、ああいう義務づけになった船の全国のデータがわかりますと、これまでいろいろ考えてきました、例えば避航円とか、運動の仕方とか、さまざまなことが可視化されてわかってくると期待されるものでございますので、先ほど回答がございましたが、いろいろな角度から分析していただいて、そうしますと、おのずと反対に効率化や安全対策のためのいろいろな姿が見えてくるだろう、あるいは反対から言うと問題点がはっきりすると思っておりますので、ぜひ、よろしくお願ひしたいと思っております。それが1つです。

2つ目、先ほど来、海難防止講習会、あるいは普及の話も出ておりましたけれども、もちろん講習会という機会は立派でございますが、先ほどどなたかの発言でございましたが、組織化されたところは比較的講習もしやすいし、浸透もされる。ところが、事故を起こす、あるいは一番問題なのは組織化されていないところでございますので、私どもも検討しておりますけれども、そういう人たちに対してどうして知らしめていくかということ、最近のいろいろな世相の状況、特に小型船の場合ですと若い人が多いですから、どういうインパクトがあるかということ念頭に置きながら、先ほどお話がございましたように、海関係のタイムリーなイベント期に合わせて、なるべくインパクトのあるような海難防止の普及のやり方とございますか、そういうものを積極的に考えていく必要があるだろうと思うんです。私も元海上保安庁でございますので、あまりマンネリ化してしまうとやるほうもやられるほうもなかなか効果が期待できないということでございますので、普及であれ、安全講習であれ、イベント性を持ったインパクトという点を検討し、ぜひ実効ある政策の一部

につけ加えていただければ非常にありがたいと思います。

【落合部会長】 ありがとうございます。ほかに。

どうぞ。

【大森委員】 全漁連でございますけれども、本日は漁船のお話がほとんど出ませんでしたので、私のほうからお願いを申し上げます。

漁船の海上の事故では、作業時における転落事故が圧倒的に多い状況にあることから、我々としても漁協を通じ、水産庁とも連携して、今後ともライフジャケット着用の徹底を指導してまいりたいと考えております。

その上で、本日の資料2の15ページ、簡易型AISの有効性なり有用性、また、設置に対してのインセンティブ等の検証・検討を実施していただくことにつきましては、我々としても十分をお願いしたいと考えております。この簡易型AISも含めて総務省で全て設置状況を把握できるということですが、その中で漁船と大型船、プレジャーボートも含めて、衝突事故というのは相当少ないのではないかと思います。例えば瀬戸内海の漁船でも簡易AISを設置して作業しているところもありますが、漁船の場合、特に網漁業なんかをやっている場合は、作業中はほとんど動けない。自らが回避行動をとれないというようなこともございまして、簡易型AISを設置していても、やはり漁具被害が生じております。機器のみに頼るものではないわけであって、このようなことも含めた上での検証をお願いできればということでございます。

なお、試験的ではございますが、近々、東京湾において、我々の関係団体とも連携し、簡易AISを設置した漁船が作業した場合のいろいろな検証を進めてまいりたいと思っております。よろしく申し上げます。

【落合部会長】 ありがとうございます。ほかに……。

どうぞ。

【小島委員】 前回も言いましたのですが、AISというのは、私は操船している人たち、船長にもいろいろ聞いたりして、非常に便利になっているということは確かなのです。ただ、AISで相手船の動きを見て、それで最後に舵を切ったり、避けるのは人間の判断なのです。実情は。ですから、AISの発達で、AISばかりに頼ってしまうと危険なこともある。私が乗っているときは、若い航海士に必ず前後、左右、をしっかりと見ろ、裸眼で見ると、それで「相手船の方位が変わっているか」という言葉を使ったんです。変わっているかというのは、相手船が前に変わってれば角度が……、相手船が先に行ってしまう

う、それが後ろに変わっていればこっちの船が先に行く。角度が変わっていなかったら、ぶつかる可能性が非常に強い。そういうときは早目早目によける判断をしていこうということで、VHFで相手船と連絡をとるなり、危険になる前に回避するように指示していました。ですので、AISがあるから近くまで行ってもいいよとかいうことではなくて、最後の判断は人間だということを私はまた強調したいと思います。

以上です。

【落合部会長】      ありがとうございました。

どうぞ。

【前田委員】      外国船舶協会の前田です。

資料2の4ページです。運用管制官の育成というのはこれからますます重要になるかと思うんですが、その中で語学についての質問です。基本的に英語ということが出されていて、1点目として、どう測ったらいいのかわからないですが、現在の英語の対応力がどの程度で、どれぐらいを目指すのかという目安の設定についてがまず1点です。

それから、つぎに、その中に外国船の問題があって、外国船と一口に言っても、大手だとほぼ英語で全く問題はないというか、英語でないとだめということですが、そうでない——そっちのほうが多いと思うんですけれども——多くの外国船があって、これは英語で通じるのかどうかもわからない部分もあって、多分、その辺、現実に現場の方は肌で感じられていると思いますが、そのときの言語は、英語がどれぐらいで、それ以外の言語の通用度がどれぐらいでと、ふくそう海域の中を行き来している船の中で、実際に言語体系がどうなっているのかみたいなものもしわかれば、ある程度調べていただくと、メインは英語であっても、サブで、会話はできないにしても、何らかのキーの資料に関しては例えば中国語、韓国語とかというのが出せる形にしておけば、最初のきっかけぐらい、よく呼びかけても答えないみたいなのを聞いたりすることもあるので、その辺のヘルプみたいなのが次につながるのかなと思われませんがいかがでしょう。

その2点だけお願いします。

【落合部会長】      ありがとうございました。

では、この2点につきまして、事務局のほうから……。

【住本安全課長】      詳細な情報、データは手元にございませんですが、基本的には英語で全てやっております。ただ、管制官から直接聞きますと、英語において、やはりそれぞれお国によってなまりがありまして、なかなかそれを聞き取ることができない、もしくはこ

ちらが言った言葉が伝わらない、コミュニケーションが図れない場合があるということがございます。それは事実でございます。英語でほとんどやっておりますが、いろいろなタイプの英語があつてコミュニケーションが図りづらいことがある。それに対して港湾局などと連携しまして、従来からご案内のように、4カ国語ぐらいによる入港の手引きなどを配っているのですが、リアルタイムでその言葉でできるかという、特定の言語にしますと、ほかの国の方からいろいろ注文がついてしまいますので、そこは今、港湾局と相談しております、例えばポータラジオをどこまで活用できるのか、もしくはその前の手引の段階でどこまでカバーできるかというのは大きな課題だと思っております。

以上でございます。

【落合部会長】 前田委員、よろしいでしょうか。

【前田委員】 はい。

【落合部会長】 海技課長、どうぞ。

【吉永海技課長】 先ほど渡部委員と鈴木委員にお話しいただいたことに関連して申し上げます。

いかに組織されていない個人にアクセス、訴求して安全の啓発をするのかというお話が含まれていたと思います。そういう意味で、更新講習、免許取得の際の機会を利用する、あるいは有効なイベントを開催してはどうかと。ほかにも例えばスマートフォンを活用しました普及・啓発ができないかということを考えてございまして、このビジョンの34ページ、あるいは資料2の13ページに記載のあるとおりでございます。何もスマートフォンが万能なものだとは思っておりませんけれども、どういう内容をということとともに、どういう機会を捉えて個人に訴求していくのかということにはまさに問題意識として持っていなければいけないと思つていまして、スマートフォンの活用も1つの方法として考えてまいりたいと思つております。

【落合部会長】 高尾委員、どうぞ。

【高尾委員】 今の海技課長の話とも関連しますけれども、なかなか講習会に出てきてもらえないというお話がございました。更新講習は、ほとんどの方が5年に1回は受けるということです。年間25万人程度が更新講習等を受けているようでございまして、その中で今は1時間のうち30分が講義、そのうち10分が海難若しくは海難防止について講義しなさいという形になっています。この講義時間を少し延ばして、その中で海難防止についての講習をやるということは非常に有効かなと思つています。現在も海上保安官が更

新講習の講習場所に行って、更新講習の中に入りませんから、更新講習の後で海上保安庁としてこういうことが重要ですよという話をしていると聞いています。海上保安官もそれぞれ仕事がありますので、それは全部できないという話ですけれども、更新講習の後で話すことを更新講習の中身に入れて、例えば全部ではないにしても、海上保安官が行ってそこについて話をする。それが更新講習の中身という形になると、非常に有効になるのかなという感じがします。その中で日ごろ出てこられない方がおれば、その方がどこの更新講習に参加するかというのは非常に難しい話かわかりませんが、そういった形で機会を増やせば、いろいろな意味で日ごろ講習を受けない方もそこで受けることになると思います。参考にいただければと思います。

以上です。

**【落合部会長】** まだまだご発言があるかもしれませんが、予定しておりました時間がだんだん近づいてまいりましたので、特にぜひこの発言をしたいという方がおられたらと思いますが、可能であればこのあたりでこの議題を終わりにしたいと思います。

それで、本日非常に貴重なご意見をいただきましたので、この議論を踏まえた形に修正するという作業をぜひ事務局でやっていただこうと考えております。しかし、修正の具体的な表現方法につきましては、恐縮でありますけれども、部会長である私にお任せいただきたいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【落合部会長】** では、そのようにさせていただきます。

そういたしますと、残された議題4「その他」につきまして、事務局のほうでご発言ありますでしょうか。あったらお願いしたいと思います。

**【野澤企画課長】** 本日は貴重なご意見、ありがとうございます。

次年度の部会の開催予定につきまして、まずご相談させていただきたいと思っております。次回の部会は本日ご審議いただいた平成26年度重点施策実施計画につきまして、その展開状況について1年間はみていただきたいと思いますと考えており、26年度の実施計画のフォローアップと27年度の実施計画をあわせてご検討していただきたいと思いますと考えておりまして、来年の同時期を目途として開催させていただきたいと思っております。

それまでに一度、ぜひ現場を視察していただければと考えておりまして、特に東京ということになりますと観音崎に東京湾海上交通センターというものがございまして、今回の実施計画の中でも東京湾の一元的な情報構築体制を構築していくということで、また、東

京湾の整備を皮切りに伊勢湾、大阪湾へ展開していくことも視野に入れて検討していくという大きな施策だと考えておりますので、ぜひ、東京湾海上交通センターにおきまして、東京湾内の交通環境、航行管制とか、先ほどございました情報提供のやり方等の業務概要につきまして、ぜひ、ご視察をしていただければと思っております。海が安定しております今年夏ごろに計画することとしておりますので、今後、具体的な日程につきましてはまた調整させていただきたいと考えております。

【落合部会長】 そうしますと、2点あると思います。第1点は、本日さらにこういう発言をしたいと思っておられた委員の方々につきましては、事務局のほうに連絡いただくという形で、意見あるいは質問でも結構ですけれども表明いただくと。第2点は、実地見学、研修というか、それはこの部会にとって非常に貴重なものであると思っておりますので、ぜひ、実施できるような方向でご検討をお願いしたいと思っております。

そういたしますと、本日より予定しました議題は全て終了ということになりますが、事務局のほうで特段何かございますか。

【大谷企画調査室長】 ほかに特段ございません。

【落合部会長】 そうですか。

それでは、本日の審議は全て終了ということでありますので、進行のバトンを事務局へお戻しするというので、はい、どうぞ。

【大谷企画調査室長】 落合部会長、ありがとうございました。

それでは、本日は長時間のご審議、ありがとうございました。これをもちまして第1回船舶交通安全部会を終了いたします。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —