

交通政策審議会 海事分科会第5回船舶交通安全部会

平成27年8月7日

【安尾企画調査室長】 時間までには少々ございますが、皆様おそろいですので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第5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を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いております、海上保安庁交通部企画課企画調査室長の安尾と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、委員等17名のうち14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御報告申し上げます。

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。

なお、携帯電話等をお持ちの方は、マナーモードへの切り替え等、よろしくお願いいたします。

マスコミの方々にもよろしくお願いいたします。カメラ撮りはここまでとなります。以後の撮影は御遠慮いただきますようによろしくお願いいたします。

それでは、初めて今回部会に出席される臨時委員の方の御紹介をさせていただきます。6月25日付で臨時委員となられました、日本内航海運組合総連合会理事の内藤臨時委員です。

【内藤委員】 日本内航海運組合総連合会の内藤です。よろしくお願いいたします。

【安尾企画調査室長】 7月21日付で臨時委員となられました、日本船主協会副会長の小田臨時委員です。

【小田委員】 日本船主協会の小田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【安尾企画調査室長】 次に、初めて部会に出席いたします事務局側の出席者を御紹介申し上げます。海事局安全政策課長の金子です。

【金子安全政策課長】 金子でございます。よろしくお願いいたします。

【安尾企画調査室長】 海事局海技課企画調整官の石田です。

【石田企画調整官】 石田でございます。よろしくお願いいたします。

【安尾企画調査室長】 海上保安庁交通部企画課長の服部です。

【服部企画課長】 企画課長の服部でございます。よろしくお願いいたします。

【安尾企画調査室長】 次に、御手元の資料の確認をさせていただきます。

配付資料の一覧と書いたクリップどめの資料に、配席図、議事次第、委員名簿がございます。資料といたしまして、資料1 船舶交通安全部会運営規則(改正案) 資料2 「船舶交通の安全・安心をめざした第三次交通ビジョンの実施のための制度のあり方について」、資料3 「船舶交通の安全・安心をめざした第三次交通ビジョンの実施のための制度のあり方について」中間とりまとめ(案) 資料4 「航路標識・情報提供等小委員会」の設置について、その他参考資料となっております。

そのほか、第三次交通ビジョンの冊子ものを御手元に参考配付させていただいております。

資料に抜け等はありませんでしょうか。

それでは議事に入りたいと思います。ここからの議事進行につきましては、当部会の河野部会長をお願いしたいと存じます。河野部会長、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ので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速議事を進めてまいりたいと存じます。議題1 船舶交通安全部会運営規則の改正につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

【安尾企画調査室長】 引き続きまして説明させていただきます。資料1を御覧ください。

資料1の1枚目、めくっていただいた裏側下のほうに、第12条とございます。今回の改正におきましては、前回の本部会におきましても御提案させていただきました小委員会の設置、これの根拠となります規定をまず置きたいと考えております。

第12条の小委員会の部分では、小委員会の設置。それと、委員等は部会に属する委員等のうちから部会長が指名すること。部会の部会長につきましては、審議会令等で委員に限定されておりますが、小委員会等におきましては特に限定がないこと、また、ほかの小委員会等の例を見ましても、臨時委員も含めて小委員会委員長にできるようになっておりますので、委員長は委員等から互選により選任するといった内容で置いております。

次に、同じページの一番上、第7条を御覧ください。書面による議事としまして、書面による意見照会や決議につきましては、審議会令やその他の規則に規定はありますが、当

部会においては明確な規定はございませんでしたので、審議会令等に倣ってここに置くこととしております。

その他、準用規定、所要の改正内容としております。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

部会の運営規則につきまして、事務局から改正案の提案がございました。この改正案につきまして、御意見、御質問をお願いいたしたいと思っております。

特に御発言等ございませんでしょうか。それでは、特段御意見がないようですので、事務局からの提示のあった改正を承認し、この規則に従って、以後、当部会を運営していきたいと思っております。委員の皆様方、それでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【河野部会長】 ありがとうございます。委員の方々の了承を得られましたので、今後、この規則に従って当部会を進めてまいりたいと存じます。どうぞよろしく願いいたします。

続きまして議題の2、船舶交通の現状を踏まえた現行制度の見直しにつきまして、事務局から御説明をお願いいたします。

【安尾企画調査室長】 今回の部会におきましては、中間とりまとめを行っていただく予定にしております。そのようなこともありまして、これまでの審議について、本日の議題も含めて位置づけ等を整理させていただきました。

資料をめくっていただきまして3ページ目、これまでの審議の整理というところをお開きください。

本部会の審議につきましては、平成25年10月に答申をいただきました、「船舶交通の安全・安心を目指した取り組み」を、第三次交通ビジョンと位置づけて、これに基づいております。

答申後の状況といたしまして、一元的な海上交通管制の施設整備の進展、運用方針の検討を行ってまいりました。また、AISを活用した航路標識に関する国際ルールの採択、このような状況の変化がございます。また、所管の法制定時以降の環境の変化、これらを踏まえまして、本年5月に諮問させていただきました。第三次交通ビジョンの実施のための制度のあり方についての内容といたしましては、1つ目として、一元的な海上交通管制の運用に当たって執るべき措置。2つ目として、航路標識を活用した安全対策の強化のた

めの措置。3つ目として現行制度の検証ということをお願いをしております。

これに伴いまして、審議といたしまして、5月22日、第3回部会におきましては一元的な海上交通管制の運用に当たって執るべき措置について審議をいただき、7月2日には航路標識を活用した安全対策の評価、これを主として審議いただいた上で、船舶交通の現状を踏まえた現行制度の見直しについて、その内容の一端を紹介させていただいて、今回の議論につなげるという説明をさせていただきました。

本日は、この船舶交通の現状を踏まえた現行制度の見直しについて、特に港内と小型船舶の安全対策等について審議をいただくこととしております。

1枚めくっていただきまして、次を御覧ください。

このページの左側につきましては、第4回船舶交通安全部会で説明させていただいた項目と内容の部分をそのまま抜粋してございます。

それぞれに関しまして、海上保安庁の内部でも、全国11の管区の担当部長等を招集いたしまして中身を検討、もしくは調査した結果といたしまして、一つ目、航法等の内容につきましては、右側でございますように、港内における航泊禁止等に伴う交通方法の設定、港の出入口付近等での運航調整。遵守を促す手法につきましては、特に小型船舶の対策として、小型船舶事故の防止効果の向上、民間ボランティアとの連携。対象船舶といたしましては、港内における雑種船の範囲等の見直し。航路標識の関係としましては、航路標識の収用制度の見直しと、このような項目に絞って審議をいただきたいと考えております。

以後、それぞれの内容につきましては、担当課長から説明をさせていただきます。

【伊丹安全課長】 それでは続きまして、各項目の説明に移らせていただきます。

資料をめくっていただきまして6ページ以下、港内における現行制度の見直し等として4項目挙げております。

まず1番目といたしまして、港内における航泊禁止等に伴う交通方法の設定でございます。現状におきましては、港湾施設の配置状況により、あるいは工事作業の実施や海難が発生した場合などにおきまして、航行船舶の安全確保という観点から、臨時的に船舶交通を制限又は禁止することができる形になっております。

今般、左の絵のようなケースに対応していくため、船舶の航行に適する経路を指定するなどの交通方法を定めるといったことが必要なのではないかということで挙げさせていただいているものでございます。

上の例です。こちらは港の状況ですが、港則法上の航路があるといったところです。こ

の絵では沈船が出まして、危険な状態ということもございまして、船舶交通の制限を行う、航泊の禁止を設定するといった場合を示しております。現在、そこまでは規定に基づいてできる形になっているのですが、こういったエリアを避けていく経路を指定するところまでの規定を備えていないという状況でございます。

また、下の例になりますが、港湾施設の配置状況、位置関係によるケースであり、例えば漁港とマリーナが隣接するような形での位置関係にあるものを挙げています。マリーナへ出入りする船舶、あるいは漁港を出入りする船舶を一定程度、それぞれ経路を指定する形をとりますと、安全な状態が保てる、交錯するリスクを抑えられるといったケースでございます。

次に7ページでございます。

2つ目といたしましては、港の出入り口付近等での運航調整といったケースでございます。左の絵を御覧ください。運航調整の例として一例挙げておりますが、これはLNG船が入出港する形になった状況におきまして、水域の安全利用の観点から、関係者間で運航調整ルールを設定したというようなケースであります。

具体的には、入出港時間が競合しないように、同じタイミングで入出港にならないようにする調整を行い、時間帯をずらす等の対応をとっておられる状況でございます。

こういった形で、大型船舶同士の行き合い調整など、運航にかかわる調整を全国約40港で実施しているところでございます。さらに精査も要するかと思いますが、そのような状況でございます。

各地域ごとに海事関係者が協議会を設けるなどいたしまして、実施しております。ただ、これは当事者間調整という形になっておりますので、協議会との関係性なども含めまして、関係者間での調整という位置づけになってくる状況でございます。

こうした状況を踏まえまして、より安全な状況を継続し、安定的に運営していただくという視点から、こういった協議の枠組みや、あるいは具体的な交通整理の方法を制度面でも位置づけることによって、そうした効果を得られる形にしようとするものでございます。

3つ目でございます。次の8ページになります。港内における雑種船の範囲等の見直しでございます。

雑種船につきましては、港則法第3条にございます定義規定を抜粋したものを記載しております。具体的には、写真で、雑種船の例を示しておりますが、主として港内において活動する小型の船艇を雑種船として取り扱う形になっております。一般的に外洋を航海す

るような大型の船舶と法の適用関係を区別している状況でございます。港則法では、雑種船に関しては、雑種船以外の船舶に対する避航義務を規定したり、港内において係留、係船浮標などに、みだりに係留することを禁じていたりといった条項がある一方で、航路航行義務の免除、あるいは移動の制限の免除といった形で位置づけられているところがございます。

左の写真の下を御覧いただきますと、海難審判などの裁決における、2つの例を挙げさせていただいておりますが、下のような例につきましては、小型船舶ではあるけれども航行範囲にも着眼されて、雑種船には該当しないとされたようなケースも見られるところがございます。

こうした状況からいたしますと、なかなか外観によって判断できない、それは避航関係の判断の場面にもつながってくることとなります。また、それぞれ個別の船舶におきましても、典型的な例として挙げたものは別にいたしましても、それぞれ雑種船に当たるか否かという、境界線は必ずしも明確にはなっていないという状況になっております。

したがって、右の欄の課題でも挙げておりますような形で、範囲の見直し、外観から明確にわかるように一定の大きさで区分という視点での見直しを考えており、併せまして、義務あるいは免除の適用関係の整理や、個別に名称の検討などが必要になってくるものと考えている事項でございます。

航路の航行義務に関しましても、現行では免除という形になっておりますが、大きさで見ますとそれぞれ個別の航路の状況による判断が必要になってくるということで、それぞれ対象船舶の設定などといったことにもつながってくるものでございます。

【尾崎計画運用課長】 1枚めくっていただきまして9ページでございますが、航路標識の収用制度の見直しでございます。

目的・必要性につきましては、航路標識法は昭和24年にできた法律でございますが、船舶交通の安全を図るために特に必要と認めるときは、海上保安庁長官は、海上保安庁以外の者が設置した航路標識について、直接管理したり収用したりすることができるということで、強制的に海上保安庁で管理あるいは取得することができる規定が第4条にございます。

法制定時、先ほど言いましたように戦後ということで、海上保安庁が一元的に航路標識を管理するということになったのですが、当時、地方自治体や私人が持っておりました航路標識がなかなか適切な管理が行われていなかったということで、そのようなものの管理

を海上保安庁でやりなさいということで、このような規定ができたわけでございます。

左のグラフを見ていただきますとわかりますように、昭和24年から32年の間に、882基が海上保安庁に直接管理、または収用ということになっております。内訳としましては、そのほとんどが地方公共団体からで840基、それ以外は漁業組合あるいは私人からになります。戦後10年ぐらいにわたって直接管理・収用が行われてきました。

ただ、ご存じのように、最近では技術面につきましても、また財政面につきましても、地方公共団体等はしっかりしておりまして、現在、許可標識というものが950基程度あり、しっかり管理されている現状でございます。

制度の概要といたしましては、先ほどありました航路標識の収用というような、強制的に海上保安庁が管理するというものについては、必要性はないのではないかとということで廃止を検討しているところでございます。

以上です。

【服部企画課長】　　続きまして、小型船舶の安全対策の充実につきまして御説明をいたします。資料の11ページをお開きいただくとともに、御手元に別としてパワーポイント、横版にしております参考資料「現状の制度等について」、こちらのほうも併せて使用させていただきますと思っております。

まず、資料2の11ページをお開きください。平成25年の小型船舶の事故のうち、不可抗力等を除いた船舶事故の件数につきましては、下に円グラフがございますが、その中心に書かれておりますとおり1,371隻となっております。これらにつきましてはの処分がどのようになされたかということが、この円グラフとなっております。

恐れ入りますが参考資料の2ページを御覧ください。一番下の箱、左側にまず、刑法における罰則というものがございます。これは過失往来危険罪というものでございます。過失により、艦船の往来の危険を生じさせ、艦船を転覆させ、沈没させ、若しくは破壊した者は罰金という罰則が刑法で盛り込まれております。

また、これ以外に右側の一番下でございますが、海難審判法における懲戒というものもございます。海難審判所は、海難が小型船舶操縦士の故意又は過失によって発生したものであるときは、裁決をもってこれを懲戒しなければならないという規定がございます。

資料2に戻りまして、この円グラフを見た場合、刑法犯としての過失往来危険罪などによる送致が行われ、さらに海難審判による裁決の対象となった、両方の処分が行われたというものが、ピンクで塗られた175隻、全体の13%に当たります。刑法犯としての送

致のみが行われたのが黄色く塗られた部分で260隻、19%でございます。刑法犯としての送致は行われず、海難審判の裁決の対象のみとなったものが58隻、4%となっております。これら以外の878隻、64%に当たるものが、これらの処分の対象となっております。

恐れ入りますが、参考資料の2ページにお戻りください。船舶職員及び小型船舶操縦者法という法律によって、遵守事項というものが定められております。規定としては第23条の7に基づいて、第23条の36という規定でそれぞれ規定されているものであります。

左側に から まで書かれておりますが、酒酔い等操縦の禁止、免許者の自己操縦、これは港内や狭い水路では免許を持っている者が自ら操縦しなければならないという規定でございます。そして、危険・無謀な操縦を禁止する。4つ目に、船外への転落防止措置として、いわゆるライフジャケットの着用というものが遵守事項とされておりまして、これらに違反した場合には、それぞれ違反した場合の点数が点数化されております。

具体的な処分の基準につきましては下の表のとおりとなっております。過去3年以内の処分の前歴があるかないかによって違いはありますが、例えば5点、6点以上の点数となれば業務停止というものがかかってくるということになります。

また、右側に、これ以外にも違反点数化されていないものとしたしまして、事故が起きたときの人命救助、それから発航前点検の実施。特にこの発航前点検につきましては、燃料及び潤滑油、オイルの量の点検、あるいは船体、機関及び救命設備その他の設備の点検、気象情報、水路情報その他の情報の収集、そのほか小型船舶安全航行に必要な準備が整っているかについての検査等が義務づけられております。また併せて適切な見張りの実施ということが、小型船舶操縦者の遵守事項とされているわけですが、こちらの から については、現在違反しても点数化はされてございません。

参考資料の1ページに戻っていただきまして、先ほど述べた、例えば発航前点検を十分にしていれば小型船舶の事故が防げたもの、例えば機関の故障といったものは、これは平成26年の数値でございますが、183隻ございまして、率にすれば11%あります。また、見張りが徹底していれば防げる可能性があった事故は、合計すれば373隻、これも平成26年の数字でございます。合わせて約3分の1は、不十分な発航前点検と見張りが小型船舶の事故の原因と考えられております。

そこで、資料2の11ページ、右側にお戻りください。これらの小型船舶事故の防止のために、発航前点検あるいは見張りの確保の徹底というものが必要であります。船舶事故



防止のため、現行においては刑事処分、あるいは行政処分の対象となっていない船舶事故発生者に対策を強化する必要があるのではないかと考えております。

このため、検討の方向性としたしましては、船舶事故の防止効果を向上させるため、関係者の意見も聞きつつ、処分のあり方について検討する必要があるのではないかと書かせていただいております。

次に、同じく資料2の12ページを御覧ください。民間ボランティアとの連携についてであります。

海上保安庁では、民間の有志による安全活動を積極的に援助、育成するための指導員として、昨年末までに1,603人を指定しております。また、これらの指導員が活動できるように、安全パトロール艇として1,138隻を指定しております。

主な活動内容としては、 に書いていますように、マリーナ等においてプレジャーボート乗船者に対して安全指導を行う訪船指導。また、今度は洋上で実際に安全パトロール艇を用いてプレジャーボート乗船者等に対して安全指導を行う安全パトロール。このほか、陸上で講習会を自ら実施したり、あるいは海上保安庁が行う講習会がございましたら、これに対して御協力をいただいたりといった形で、海難防止思想の普及啓発活動に御協力をいただいております。

これらの民間ボランティアにつきまして、一定の役割を担っていただくということで、そのモチベーションを増進するとともに、船舶事故防止活動の活性化を図る必要があるのではないかと考えております。

この民間ボランティアの対外的な位置づけの明確化。そして、民間ボランティアの活動の内容について、例えば発航前点検、あるいは先ほどの見張り不十分などについても指導することができないか検討する必要があると考えております。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいま事務局から議題の2につきまして御説明をいただきました。委員の方々、何でも結構ですので御意見、あるいは御質問をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは今津委員、よろしく願いいたします。

【今津委員】 6ページに紹介されました、上の図のことなのですが、これは今、港内に限っているようなふうに書かれていますが、これを一般の航路のほうにも適用すること

は考えられないのでしょうか。

【伊丹安全課長】 御指摘の点ですが、海上交通安全法では第26条でこういった場合に対応します経路の指定などの、異なる交通方法を定めることができるという規定を既に持っております。

【今津委員】 わかりました。どうも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。

それでは福永委員、よろしくお願いいたします。

【福永委員】 資料2の7ページ、「港の出入口付近等での運航調整」に現状と概要が記されておりますが、これは我々現場の人間には非常に大切な面を有していることから、ローカルの関係者だけの調整に留まらず、何らかの公的な位置づけのようなものがあるべきだと思うのですが、どういうふうになされようとしているのか、具体的にありましたらお教え願いたいと思います。

【伊丹安全課長】 運航調整も多様な形になっておりますので、全体像を総覧しながら検討を進めていかなければならない要素はあるのですが、例えば、運航調整の具体的内容について港長が公示するとか、あるいはそれがなじまない内容であれば、協定のようなものに関して一定の認定などの形をとって、公の色合いのあるものとして、また透明性と申しましょうか、当事者間だけで知られているという形ではなく、周知なども図れるような措置、こういったことをイメージしております。

【福永委員】 ありがとうございます。ぜひ何らかの、公的な位置づけのある形としてもらうと共に、突然初めての船が入ってきてもよくわかるように調整内容の周知をしっかりとお願いしたいと思います。

【河野部会長】 ほかにいかがでしょうか。

もし、特にほかに御発言がないようでしたら、これで議題の2についての検討を終了させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは次に議題の3、中間とりまとめ(案)につきまして、御説明をお願いいたします。

【服部企画課長】 それでは御手元の資料3を御覧ください。今回の中間とりまとめの案でございます。

1ページのポツ、はじめにというところは、今回の部会の設置及びこれまでの検討の経緯、及び今後の小委員会の設置等につきまして記載をさせていただいております。

の1、一元的な海上交通管制の構築につきましては、第3回の部会で御審議をいただき、前回第4回の中ではこの中間とりまとめ(案)のいわばたたき台を御覧いただいた部分であろうかと思えます。前回御議論をいただいた結果を踏まえ、さらに内容を修正しておりますので、御確認をいただければと思えます。

一つ一つ簡単に御説明をしたいと思います。

まず(1)の部分でございますが、非常災害の発生時において、湾内全域を一体と捉え、湾内への入湾制限、湾内での移動及び航行する経路の指定、湾外への退去に関する命令を行う制度の検討が必要であるということが書かれております。

2ページに移りまして、(2)につきましては、非常災害や海難が発生した場合において緊急的に設置する航路標識については、これまでのような告示によらず、他の方法により周知する制度の検討が必要であるということが書かれております。

(3)につきましては、非常災害が発生したときには、湾内全域を情報聴取義務の海域とする。必要と認められる情報を提供し、一定の船舶が湾内で航行している間は、この提供される情報を聴取するための制度の検討が必要であるとされております。また、この制度の実効性を高めるため、湾内で危険を防止するために必要なときには危険回避のための勧告を行うとともに、この勧告を受けて船舶が講じた措置の報告を求める制度の創設の検討が必要であるとされているところです。

(4)につきましては、まず、非常災害の発生したときにおいて、交通の整理をすることによって、常時、湾内の船舶の動静を把握する必要から、湾内に入域あるいは港から出港しようとする一定の船舶については、この入域または出港の時点において通報する制度の検討が必要であるということが書かれております。

3ページに移りまして、につきましては、これは平時からであろうかと思えますが、湾内に設定されている海上交通安全法上の航路と、港則法上の航路(水路)を航行する際に、それぞれ必要とされている事前通報の制度を一本化いたしまして、当該通報があった場合にはそれぞれの通報があったものとするという制度の検討が必要であるとされております。また、これを踏まえまして、海上交通安全法の航路、そして港則法の航路の航路管制について一体的な実施を行うということで、船舶交通の安全を確保するために、航路に入航する予定時刻等の変更を指示する制度の検討が必要であると書かれております。

続きまして2ポツにつきましては、前回第4回で御審議をいただいたところでございまして、前回の御審議を踏まえて作成をさせていただきました。そういう意味で、まだ初見

になろうかとは思いますが、よろしく御審議をいただければと思っております。

まず(1)の部分は、船舶自動識別装置(AIS)の活用ということで、これが からまで分かれております。

の準ふくそう海域におけるAIS航路標識を活用した経路指定については、地形、潮流、船舶交通の状況によって、船舶の交通の整理を行う必要がある海域について、経路を指定して整流化させるという制度の検討が必要であるということが書かれております。

につきましては、AISを活用した乗揚げ等の防止情報の聴取義務でございまして、沿岸域において乗揚げあるいは走錨といった海難の発生の蓋然性が高い、危険性のある船舶に対して、AISを基に情報を提供して危険を知らせるという制度を検討する必要があるとされております。

につきましては、AIS航路標識に対する機能障害の抑止というものでございます。AIS航路標識を念頭に置いて、航路標識の機能を損傷あるいは障害を与える行為を禁止する制度を検討する必要がある。さらには、船舶が実際に航路標識に接触して損傷を与えた場合には報告をするという制度の検討が必要であるとしております。

といたしましては、AISの普及促進についてであります。AISの搭載を義務付けられていない船舶を対象にして、今後調査を行い、調査を踏まえて普及促進策の検討が必要であるとされております。

(2)のほうは、航路標識の適切な整備・管理でございまして。

まず につきましては、海難が多発する海域におきまして、海上構築物を設置し、あるいは設置しようとする者に対して、航路標識の設置を勧告する。勧告になかなか応じない場合には命令するという制度の検討が必要であるということを書かせていただいております。また、航路標識の設置手続を簡素化するということを書かせていただいております。また、航路標識の塗色、灯質、形状等の事項について基準を明確化することを前提にしまして、海上保安庁以外の者が設置・管理する航路標識の一部を、今の許可制から届出制とする制度への変更について検討が必要であると。さらには、国の機関又は地方公共団体が航路標識を設置する場合には、現在は海上保安庁長官の許可制でございまして、これを協議制とする制度の変更を検討する必要があるとされております。

4ページの中ほどから以下につきましては、本日の船舶交通安全部会の審議に基づいて作成をする部分でございまして、今のところ仮置きといったところでございますが、項目を御紹介させていただきます。

先ほどの航路標識の適切な整備・管理の続きといたしまして、といたしまして、航路標識の収用規定の見直し。海上保安庁以外の者が設置し、又は管理するものを海上保安庁長官が収用する制度の見直しについての検討が必要ということを書かせていただいております。

そして、次に3ポツといたしまして、船舶交通の現状を踏まえた港内の安全対策といたしまして、まず(1) 航泊禁止等に伴う交通方法の設定。これは先ほども説明がありましたように、工事の実施、あるいは海難の発生等によって船舶交通の安全を確保するために、航路によらない交通方法の設定についての検討というものの必要性を書かせていただいております。

(2) は港の出入口付近での運航調整ということで、港の出入口付近で大型船舶同士が行き会う場合の運航調整、現在は地域の関係者が協議会を設置して行っておりますが、この在り方についての検討が必要という形で書かせていただいております。

そして(3) は、港内における雑種船という定義がございますが、この適用範囲の見直しについてであります。外観から判断可能な、大きさによる避航義務船舶の明確化等についての検討が必要であるということを書かせていただいております。

さらに4ポツといたしましては、小型船舶の安全対策の充実についてということで、1つは、小型船舶の事故の防止の効果の向上ということで、この観点から、船舶事故が発生した場合に、その処分をするあり方について、関係者の意見を聞きつつ検討が必要と書かせていただいております。

また(2) としては、民間ボランティアの活動について、現状を踏まえて、対外的な位置付けの明確化を行うなどの検討が必要であるということを書かせていただいております。

さらには5ポツといたしまして、航路標識・情報提供等小委員会の設置について書かせていただいております。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

以上の御説明につきまして、委員の方々、何でも結構ですので御意見、御質問をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

小島委員、よろしく願いいたします。

【小島委員】 日本船長協会の小島です。大きな3ポツの(2) 港の出入口付近等での運航調整で、いろいろ大型客船が最近入ってきていまして、プロジェクトの委員会などに

出ているのですが、客船バースが入口からかなり角度を持って左に入るような港、例えば青森などがそうなのですが、航路を入れてきて、角度が相当強いんです。あと出るときも、バースから出てきてかなり角度を持たないと航路に入れれないという状況もあって、風が強いときなどはブイの間を抜けざるを得ないようなケースがあるという話を聞きました。

そういうときにも、この3の(2)とはそんなに該当しないかもしれないのですが、ローカルなところで事前に協議しながら、航路をどうしても出ないといけないようなときは考慮できるようにしてもらったらいいかと思います。

以上です。

【河野部会長】 今の点、いかがでしょうか。

【伊丹安全課長】 小島委員が御指摘いただいたようなケースですが、これにつきましては個別の港の状況によって、例えば港則法の第19条などにある、個別の航法ということで、省令に位置づけをゆだねているような部分もございます。特別な定めということでは。

一般論として申し上げますと、場合がある程度特定できているということならば、当事者による取決めというよりは現行規定の枠組みの中での個別の定めといった取扱いも視野に入れるのが妥当ではなからうかと思えます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

渡部委員、よろしく願いいたします。

【渡部委員】 3つばかりあるのですが、1つは、小型船舶の安全対策の充実という件ですが、特に小型船舶につきましては、大型船舶というか通常の船舶に比べまして組織化されておりませんので、いわゆる小型船舶の場合、未組織の方々にどういうふうに安全対策を指示するかというのは非常に重要なポイントかと思えます。その辺で、最近のいろいろなITツール等を利用した方法等、何らかの対策を講じることによって、より効果的な小型船舶の安全対策が進められるのではないかと思う次第でございますので、ちょっと御検討いただければと思います。それをここに書くかどうかは別でございますが、それを一つお願いしたい。

また、小型船舶という意味では、今回、雑種船等の規定改正に伴いまして、そういった航法あるいは規制関係を変えた場合に、実際の船にどう指導をするか、周知するかということは、やはり小型船舶でございますので、それは一工夫要るのかなと考えます。それが2つ目です。

もう1つは、海上のAISを代表とします、航路標識もそうですが、最近はどんどんIT化して、いろいろなメリットも当然あるわけですが、陸上のインターネットのように、非常に妨害するといいますが、実は私の協会も今やられておりますが、サイバーテロ的な要素で、愉快犯を含めているいろいろな妨害も想定されます。そういった意味では、起こってからではなく、別途対策を検討しておく必要があるのかなと考えておりますので、その辺の御検討も、この報告書に書くかどうかは別として、お含みおきをいただければと思います。

以上です。

【河野部会長】 今の点、いかがでしょうか。

【尾関交通部長】 それでは渡部委員の御意見については、私から回答させていただきます。その前に一つお話をしておきますが、前回の部会で、加賀谷委員から、小型船舶の安全対策というのは重要ではないかという話がありました。また、それと関連して浅野委員から、今回の審議の中で、海上保安庁の施策だけが議論になっているのではないかと、それ以外の施策はどうするのかという議論があったかと思いますが、やはり小型船舶の安全対策は第3次ビジョンでも、海難の7割は小型船舶が占めており、死者・行方不明者を伴う海難の9割は小型船舶だということで、やはり小型船舶の対策も行わなければいけないということで、この中間とりまとめといいますが、今回の議論の中でも、小型船舶の安全対策というのはやはり一つ取り上げて書いたほうがいいのではないかとということで、前回の部会以降、海事局ともいろいろ話をしまして、今回、項目を立てて、小型船舶の安全対策を検討していこうということになっております。

したがって、海上保安庁だけの話ではなくて、海事局も含めた、船舶の安全確保という観点からも、今回議論をお願いしているということで、前回、海上保安庁だけみたいな話を最後にしましたが、そこは訂正させていただきたいと思います。

それから、今、渡部委員の話にもありましたITの話ですが、これは非常に重要だと思っております。一つは、今年の4月から、当庁で運用しているMICSと呼ばれている、注意情報を含めているいろいろな情報を流す仕組みをスマートフォンで見られるようにしたということで、これは非常に好評でございます。その中で、ここでよく海難が起きているとか、この辺に浅瀬があるから注意してほしいとか、そういう注意情報をいろいろ提供しております。この7月からの本格運用となり、アクセス数も多く、非常に好評と感じているところでございます。

こういったことも踏まえて、小型船舶に対する情報提供のあり方についてももう少しきちんと取り上げて検討していったらどうかと思っています。秋頃からまた別途、研究会みたいなものを立ち上げて、検討をしていこうかと考えております。

その中で、先ほど話にありましたように、制度が変わったときの周知も含めて、あるいは組織化されていない人たちをどうするかということも含めて、いろいろ議論をしたいと思っています。

あと2つ目のサイバーテロに対しての話ですが、当然これは対応していかなければいけない話ですので、我々としても考えていきたいと思っています。

以上です。

【河野部会長】 今のお答えでよろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

それでは前田委員、よろしくお願いいたします。

【前田委員】 1点だけ確認なのですが、4番の、先ほどの小型船舶なのですが、これは漁船も含むという理解でよろしいのでしょうか。資料2の絵などを見ると、どうもプレジャーボートが意識されているようなのですが、当然、漁船も含むという理解でよろしいのでしょうか。

【服部企画課長】 御指摘のとおり、漁船も含まれております。

【河野部会長】 ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ほかに特に御発言がないようですので、事務局におかれましては、本日の審議を踏まえまして必要な修正を行っていただき、中間とりまとめという形でおまとめいただきたいと思っております。

具体的な修正につきましては、よろしければ部会長である私にお任せいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【河野部会長】 なお、最終的にとりまとめたものにつきましては、8月中をめぐりに公表したいと考えております。今後につきましては、このような方法で進めてもよろしいでしょうか。

最後に議題の4、その他とございますが、事務局で準備されているものがありますでしょうか。

【安尾企画調査室長】 本日は貴重な御意見をありがとうございました。その他という



ことで2点ほどお願いいたします。

まず1点目になりますが、先ほど中間とりまとめの中でも御説明させていただいた航路標識・情報提供等小委員会の設置について、計画運用課長の尾崎から説明させていただきます。

【尾崎計画運用課長】 資料4を御覧ください。航路標識・情報提供等小委員会の設置について(案)ということで、この目的といたしましては、前回の部会でも御意見をいただきましたように、航路標識を活用した安全対策の強化の中で、具体的な制度の運用や基準、あるいは対象施設等について、細かい検討が必要であるということで、関係業界の代表者の方で構成される小委員会において、検討していただくということでございます。

審議事項としましては、中間とりまとめにも書かれておりますが、前回の部会で出ささせていただきました、航路標識を勧告する海上構造物の対象、あるいは対象とする際の海域利用者からの意見聴取の方法、こういうものを検討しましょうと。

2つ目としまして、情報提供施設を含む航路標識の設置基準、あるいは性能要件についてはどのようにすればよいのか。

3つ目としまして、現在、許可標識というものがございますが、この許可標識、あるいは届出制とする標識の内容、それらの範囲について詳細に検討するというようなことを掲げておりまして、これらのことについて主に検討していただくということを考えております。

最後のポツ、その他制度の運用等に係る必要な事項ということですが、ビジョンでいろいろ検討もしておりますし、上の4つ以外にも、何か検討事項等がありましたらこの小委員会の中で必要な検討していただくということで、審議事項については5つ挙げさせていただきます。

3ポツの審議スケジュールでございますが、第1回の小委員会につきましては9月下旬から10月上旬ということで考えておりまして、以後、定期的開催いただければと思っております。年末あるいは年明けに諮問第217号の答申をいただくということで説明させていただきますので、答申に直接関係するか、または、必要に応じて部会への御報告をさせていただきたいと思っております。なお、当分の間、小委員会については答申以後も御検討いただきたいということで現在考えております。その辺はまた、設置されて以後、調整させていただこうと考えております。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

事務局から「航路標識・情報提供等小委員会」の設置について、御説明と御提案をいただきました。この点につきまして御意見、御質問等がありましたらお願いいたしたいと思います。いかがでしょうか。

特に御発言等はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、航路標識・情報提供等小委員会の設置につきまして、特に御意見がないと思いますので、当部会に航路標識・情報提供等小委員会を設置いたしまして、航路標識及び情報提供等の運用に関する検討を行っていただきたいと思います。

委員の皆様、このようにさせていただいてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、当部会に航路標識及び情報提供等小委員会を設置させていただきたいと思います。

小委員会のメンバーにつきましては、船舶交通安全部会運営規則第12条第2項の規定によりまして、部会長が指名することになっております。私から指名させていただきたいと存じます。指名に関する手続もございますので、委員の皆様には事務局を通して御連絡をさせていただきたいと思います。そのようにさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは2点目につきまして、よろしく願いいたします。

【安尾企画調査室長】 2点目ですが、次回の第6回船舶交通安全部会の開催につきましては、12月中旬もしくは1月ごろで開催を考えております。具体的な日程につきましては別途調整を行わせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

【河野部会長】 それでは、これで予定をいたしておりました全ての審議が終了いたしましたので、進行を事務局にお返ししたいと思います。

【安尾企画調査室長】 本日は長時間の御審議、ありがとうございました。本日の議事録につきましては、整理でき次第、各委員に御確認いただきまして、国土国交省ホームページに掲載させていただきます。よろしく願いいたします。

これもちまして、第5回船舶交通安全部会を終了いたします。本日はありがとうございました。

了