

交通政策審議会 海事分科会 第15回船舶交通安全部会

令和2年12月4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、ただいまから交通政策審議会海事分科会第15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、前回と同様に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の乱れや一時的な停止が生じる可能性がございます。あらかじめ御了承ください。また、本日は窓を少し開けて換気に努めさせていただいております。少々寒いかもしれませんが御理解をお願いいたします。

さて、本日の委員の出席状況ですが、ウェブ参加の藤田委員から少し遅れるとの御連絡がございましたが、委員18名全員御出席の見込みでございます。

次に、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。

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。

マスクの方のカメラ撮りはここまでとなりますので、御退席をお願いいたします。

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、委員名簿の3点がございます。資料1から資料4、参考資料につきましては、前回と同様にタブレットにより電子データを閲覧していただくよう準備させていただいております。なお、これとは別に席上資料といたしまして、先ほどのタブレットの電子データを白黒集約印刷したもの、加えまして、前回の部会におけます委員からの主な意見を整理したペーパーを配付させていただきます。

以上の資料を用意させていただいておりますが、不備等はないでしょうか。

最後に、ウェブ会議のシステム上、音声聞き取りにくい場合がありますので、御発言はゆっくりと明瞭な声をお願いいたします。

それでは、ここからの議事進行は部会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願ひいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。河野でございます。本日、議事進行を務めさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

本年6月に国土交通大臣より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」について、前々回、前回と検討を行ってまいりました。今回は引き続き、湾外避難等の実効性確保に係る法的措置のあり方や答申（案）について御検討をいただきたいと存じます。

まず事務局から議題1、議題2、議題3についてまとめて御説明いただいた後、各委員から御意見、御質問をいただくことにさせていただきたいと思ひます。それでは事務局からこれら3つの各議題について御説明をよろしくお願ひいたします。

【小野航行安全課課長補佐】 おはようございます。航行安全課課長補佐の小野と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは議題1「令和2年における走錨に起因する海難の発生状況等」について説明させていただきます。

資料1、1ページを御覧ください。今期の台風シーズンにおいては7個の台風が日本に接近しましたが、幸い上陸した台風はございませんでした。このうち海上空港などの臨海部の重要施設に接近した台風は6個ありましたが、周辺海域において錨泊制限等を実施し、走錨等に起因する事故は発生しませんでした。関係の皆様の御協力に感謝申し上げます。

なお、九州に接近した台風9号、10号により、灯台の消灯や灯標の倒壊など、航路標識の事故が合計39件発生しております。

続きまして、議題2「湾外避難等の実効性確保に係る法的措置のあり方」の説明に移らせていただきます。こちらは前回の船舶交通安全部会で御議論いただきました内容を踏まえまして、追加で説明させていただく部分でございます。

資料2、1ページの「湾外避難等の円滑な実施のための協議会の創設」を御覧ください。前回の船舶交通安全部会では、湾外避難等の勧告・命令制度の創設について御議論いただきましたが、湾外避難等広域的な海域を対象とする避難措置を実効あらしめるものとするためには、勧告や命令の対象となる船舶だけではなく、船舶運航事業者、水先、タグボート、船舶代理店等の船舶の運航に関係する方々や団体、港湾関係者、関係行政機関等の多岐にわたる関係者と、避難時期、船舶が避難する際に必要となる水先やタグボートの利用、

湾内の限られた錨地の利用等について調整を図り、連携・協力する必要があると考えております。

このため、湾内等の一定の海域ごとに、湾外避難等の円滑な実施に関し必要な協議を行うため、これら関係者を構成員とする協議会を設置してはどうかという提案でございます。

協議事項でございますが、台風が湾内等の海域に及ぼす影響について情報共有を図りつつ、関係者の間で湾外避難等を行う必要のある船舶の規模や対象船舶、走錨事故の防止対策を取るべき海域やその対策などを調整すること。船舶が安全な海域まで退避するのに要する時間、船舶の出港・出湾に必要となる水先やタグボートの台風接近時における利用可能時期などを踏まえ、避難時期等を調整すること。勧告や命令が発出された際に、多数の対象船舶や船舶運航事業者、船舶の出港・出湾に伴う各種手続を行う船舶代理店、関係行政機関等の必要な関係者に迅速・確実に勧告・命令の発出が伝達されるよう、あらかじめ連絡・周知体制を構築しておくこと、などを想定しております。

なお、湾外避難の実施に当たっては、御説明させていただきましたように、様々な主体が連携・協力する必要があるとあり、避難に関する体制等についてその協議結果を担保する必要性が高いことから、協議会における協議結果については、他の各種法定協議会にもございますように、尊重義務を課すことが適当であると考えております。

2ページの「湾内全域からの船舶の避難を一体的に実施するための海上保安庁長官による港長権限の代行制度の創設」を御覧ください。前回の部会において御意見を賜ったところでございますが、港内を含む湾内全域からの船舶の避難を一体的に実施できる体制が必要であると考えております。このため、湾外避難の対象船舶に対し、海上保安庁長官が港長等に代わって港外への避難を勧告・命令することができることとするため、海上保安庁長官による港長権限の代行制度を創設してはどうかという御提案でございます。

御案内のとおり、通常の権限行使の考え方では、港内にある船舶の港外への避難勧告・命令は港則法に基づき港長等が実施、湾内等の海上交通安全法の適用海域にある船舶の湾外への避難勧告・命令は、海上交通安全法に基づき海上保安庁長官が実施することになりますが、これを海上保安庁長官が一体的に権限行使できるようにするものでございます。これにより、港内の船舶についても湾外へ安全に避難できる時期を逸することなく避難させることが可能となるなど、よりの確に湾外避難の勧告・命令制度を運用することが可能になると考えております。

なお、資料にはございませんが、前回の部会において多くの委員の方から御指摘等ござ

いました湾外避難に係る運用につきましては、来週12月11日から運用に関する検討委員会を別途開催させていただきまして、海事関係者の皆様と議論させていただくこととしておりますところ、申し添えます。

引き続き、担当が替わりまして御説明させていただきます。

【坂下整備課航路標識企画官】 交通部整備課航路標識企画官の坂下です。

3ページを説明いたします。これは追加の施策として、走錨事故に対する重要施設の安全対策強化のためのバーチャルAIS航路標識の緊急設置制度を創設してはどうかという提案です。

まず、バーチャルAIS航路標識のおさらいをいたします。バーチャルAIS航路標識とは、船舶自動識別装置(AIS)を活用し、船舶のレーダー画面などにあたかも航路標識が存在するかのように表示させる仕組みです。右下の図を御覧ください。これがバーチャルAIS航路標識の設置イメージです。実際にはこのような4つの点線のマークのあるような位置にはブイはありません。しかし、AISの電波を利用することにより、レーダー画面上にあたかもあるかのように表示されるものです。

続いて、本施策について説明いたします。走錨事故を受けた有識者検討会において、施設管理者自らの安全対策としてAIS信号所の設置を検討すべきと整理されたところです。その対策として考えた提案が2つあります。中段の囲みを御覧ください。

1つ目は、既にAIS信号所を設置している者に対する手続緩和措置です。AIS信号所とは電波を発する装置で、海上施設やシーバース等そのものに設置して、そこから電波を出すことにより、海上施設等の位置を示すリアルAIS航路標識を表示することができます。海上施設やシーバース等の重要施設に既にリアルAIS航路標識を設置している施設管理者が追加でバーチャルAIS航路標識を設置するためには、現行の航路標識法では変更許可が必要となっております。これを異常気象時の湾外避難の勧告等が行われた場合において、変更許可ではなく、届出によりバーチャルAIS航路標識を設置できるようにする緩和措置です。

下段の囲みを御覧ください。2つ目は、AIS信号所を設置していない者に対して、委託があれば海上保安庁がバーチャルAIS航路標識を代行設置するものです。AIS信号所の装置は初期費用が高く、緊急的に使うために設置することは対応が困難であるという意見もあることから、異常気象時の湾外避難の勧告等が行われた場合において、海上保安庁が委託を受けて、海上保安庁の設備から電波を発信してバーチャルAIS航路標識を代

行設置する制度です。どのように船舶のレーダー画面上に見えるかは右下のようなイメージです。通常時はこの点線のマークのような表示はありませんが、緊急時には施設の周りにバーチャルAIS航路標識が表示されるイメージです。

台風等の異常気象時に視界が悪い状態において重要施設の存在を認知させるため、これらの制度の活用を推進することにより、重要施設の安全対策の向上を図りたいと考えております。

以上です。

【工藤航行安全課航行安全企画官】 交通部航行安全課の工藤でございます。

私からは資料3「ふくそう海域等における更なる安全対策」といたしまして、大項目1、海域の監視・情報提供体制の強化、大項目2、新技術を活用した航路標識の点検・監視体制の構築について御説明いたします。

それでは次のページを御覧ください。まずは大項目1、海域の監視・情報提供体制の強化でございます。

次のページを御覧ください。本部会におきまして平成30年4月、第4次交通ビジョンを答申いただいております。資料の中段に、基本的施策の推進でございます、海上交通管制の一元化、レーダー・AISを活用したふくそう海域等における安全対策、準ふくそう海域における安全対策、AISの普及促進等について、まずは現状を説明させていただきます。

次のページを御覧ください。海上交通センターの概要といたしまして、全国7か所に整備されております海上交通センターの場所及び業務の概要を資料化いたしました。

次のページを御覧ください。全国15の港、37水路において実施しております港内交通管制の概要について、簡単にまとめさせていただきました。

次のページを御覧ください。海上交通センターの有用性につきまして、平成10年の来島海峡海上交通センターが運用を開始する前後、及び平成22年の海上交通安全法改正前後における海難数の推移をまとめたものでございます。海難数の平均が下がっているのが御覧いただけるかと思えます。

次のページを御覧ください。東京湾における一元的な海上交通管制の運用でございます。東京湾全体を俯瞰的に監視することが可能となり、例えば図の左側でございます平常時は浦賀水道航路における巨大船等の通航間隔が15分から10分に短縮され、海域利用者の皆様の利便性向上に寄与したほか、右側でございますように、大津波警報発表など非常災

害発生時におきましては、東京湾全域の交通管制を東京湾海上交通センターに集約・強化し、移動命令や入湾制限などの措置を取ることで、船舶交通の危険を防止することができるようになっております。

次のページを御覧ください。A I Sを活用した航行支援システムです。A I Sとは船舶の位置、速力、針路などの情報を電波で送受信し、船舶相互の衝突防止等が期待されるシステムのことでございますが、乗り揚げ海難の未然防止などの個別注意喚起や各種情報の提供を各海上交通センター等から行っております。

それでは次のページを御覧ください。ここまでの説明は船舶交通の安全を確保するため、各海上交通センター等がいろいろな情報提供を行っている内容でございましたが、これらの情報提供による海難防止事例を2つ御紹介させていただきます。

左側は、航行中の貨物船とコンテナ船が接近していることを運用管制官がレーダーにて認知いたしました。そのことからVHFにより情報提供を実施し、衝突を防止したものでございます。右側は、貨物船が浅瀬に向かっていったことからA I S警報が作動いたしまして、運用管制官が直ちにA I S及びVHFにより情報提供を実施いたしまして、乗り揚げを回避した事例でございます。

次のページを御覧ください。準ふくそう海域における安全対策でございます。東京湾の入り口から高知県足摺岬を経て瀬戸内海に至る海域を準ふくそう海域と定義させていただいておりますが、この海域におけるバーチャルA I S航路標識等を活用した安全対策の推進でございます。左側は平成30年1月より、伊豆大島西岸沖にバーチャルA I S航路標識を活用した推薦航路を設定し、船舶交通流を分離させ、安全確保を図っているものでございます。右側も同様でございますが、潮岬沖の推薦航路は令和4年5月に設定予定としております。

次のページを御覧ください。以上が、第4次交通ビジョンにあります、ふくそう海域等における安全対策についての基本的施策の現状でございました。

次のページを御覧ください。本ビジョンが答申されてから2年半が過ぎた現在、激甚化する自然災害への対応や情報通信技術の向上などにより、いろいろな課題も見えてまいりましたので、それらの課題と対策について説明いたします。この資料にございますように、上段に課題を3点挙げさせていただき、さらに下段の絵でございますが、今後検討を進めていくべき施策として4つの絵を記載させていただきました。

上にございます課題①②には左下の絵の主要ルート等監視レーダー及び海域・港域ライ

ブカメラが対応し、上の課題③につきましては下の絵の右下2つになりますが、航路通報システム及び次世代AIS、VDESが対応しております。

次のページからはそれぞれの課題に対応した施策、実施済み及び進行形の内容も含めて御説明いたします。

次のページを御覧ください。まずは対策①-1、異常気象時の走錨、津波等災害対策の充実強化でございます。避難海域の混雑状況等の先行的提供につきましては、下に6つ絵を描かせていただいておりますが、その絵の上段の左側が対応しております。また、湾外避難船への湾内から湾外への継続的なサポートにつきましては上段真ん中の絵が対応し、錨泊船に対する早期情報提供は上段右の絵がそれぞれ対応しています。

また、下段でございます3つのレーダーエリアの拡大の絵が御覧いただけるかと思えますが、こちらは現在検討を進めております湾外避難等勧告を行う際、やはり湾外の情報把握が必要なのではないかという問題認識から、しかるべき場所にレーダーが必要なのではないかというものでございます。

次のページを御覧ください。対策①-2、レーダー新設等による大阪湾北部海域の監視体制強化でございます。平成30年9月に発生いたしました関西国際空港連絡橋へのタンカー衝突事故を受け、下の図のように大阪湾北部海域の監視体制を強化するため、大阪湾海上交通センターの機能再編を図り、走錨事故対策の着実な推進を図ってまいります。

次のページを御覧ください。対策①-3-1、レーダー及び監視カメラの追加でございます。走錨に起因する事故防止対策として、主要な海上空港などにレーダー、監視カメラを増設いたしまして、それら周辺海域における監視体制の強化を図っているところでございます。

次のページを御覧ください。対策①-3-2、錨泊船情報の提供です。船舶の避泊地となる錨地の状況を各海上交通センターのウェブサイトにて提供しております。また、本年の秋からでございますが、海の安全情報の緊急情報メールにこの錨泊船情報のURLを追加掲載させていただいております。

次のページを御覧ください。対策①-3-3、走錨早期警戒システムの開発・導入です。錨泊時の船舶の運動をAIにて解析し、走錨の予兆を検知、早期の情報提供を実施することで、走錨に起因する海難の防止を図ろうとするものでございます。

以上が異常気象時等における海上交通の安全確保に対する施策でございました。

次のページを御覧ください。ここからは対策②といたしまして、準ふくそう海域におけ

る航行支援サービスとなります。この資料は全国の海上交通センターの現状のレーダー監視エリアと東京湾から大阪湾にかけて船舶の交通が集中している海域を点線で示しているものでございます。

次のページを御覧ください。準ふくそう海域における航行支援サービス、同海域の航行環境でございます。図に示されております赤い線は船舶の航行ルートを図示したものでございます。先ほどもお話しいたしました点線で囲まれた海域は過去大きな海難が発生しておりまして、右上の四角囲み、点線で記載もしておりますように、海難の損害額は年間約13億円とする推計もでございます。

ではどのようにすればこのような海難を防止することができるのか、次のページを御覧ください。準ふくそう海域における航行支援サービスといたしまして、資料のように、要所所にレーダーを新規に設置いたしまして、情報を収集し、適切な情報提供を実施できれば、先ほど海上交通センターの有用性のお話をさせていただきましたが、海難の減少につながるのではないかと考えております。

以上が海上交通の要衝における安全性向上に対する施策でございます。

次のページを御覧ください。ここからは海上交通支援サービス利便性向上について、2つ御説明いたします。

対策③-1といたしまして、高速大容量通信が可能な新たなAISサービスの導入についてです。次世代型AISと呼ばれておりますVDESについて、従来のAISに比べ、チャンネル数、通信速度、通信範囲の拡大が見込まれ、従来のテキストベースの情報交換をグラフィックベースで行うことにより、利便性の向上を図ることができるのではないかとこのものでございます。こちらは現在、国際的に議論されている段階でございまして、実用化までにはまだ時間がかかる見込みでございます。

次のページを御覧ください。対策③-2、航路通報の利便性向上についてでございます。現在、巨大船などが海上交通安全法上の航路を航行する場合、事前に海上保安庁へ船名や航路航行予定時刻などを通報する義務がございますが、この通報の方法について、資料上段の現状にございまして、その多くがFAXで行われております。その後、当庁職員による手続が図のように進んでいくわけですが、この方法ですと、混雑時、約1時間半程度の待ち時間が発生することもございまして、代理店などの皆様には少々御不便をおかけしていることもあろうかと思っております。

そこで下にございます改善策のように、代理店の方々の作業のみでこの手続を完了させ

ることができないかと検討もしておるところではございますが、課題もございまして、整理が必要と考えております。

以上が大項目1、海域の監視・情報提供体制の強化でございました。

次のページを御覧ください。引き続きまして、大項目2、新技術を活用した航路標識の点検・監視体制の構築でございます。

次のページを御覧ください。課題にございますように、航路標識の老朽化、消灯事故も増えております。また、海上保安庁の業務も多様化しており、その人数も限られていることから、航路標識の保守技能の低下が課題となっているところでございます。さらに、激甚化する災害によって、先ほど資料の1番目で御覧いただいたかと思いますが、航路標識の事故も増えているところでございます。

そこで、資料下段の対策にございますとおり、ドローンやウェアラブルカメラ、AI画像診断、IoTなどの新技術を活用し、業務の効率化を図りつつ、航路標識の点検、監視体制に万全を期してまいります。

資料3の説明は以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの御説明につきまして、各委員から御意見、御質問をお願いしたいと思います。また、繰り返しとなり恐縮ですけれども、ウェブ会議でございますので、できましたらゆっくりと明瞭なお声での御発言をお願いしたいと思います。

それでは工藤委員、よろしく願いいたします。

【工藤委員】 御説明ありがとうございます。

事前の御説明とかでも質問させていただいたのですが、聞き忘れもございましたので、2点質問と2点感想を言わせていただきます。

資料2の3ページ目、バーチャルAISについて1点質問です。この趣旨としてはよく分かりましたし、届出に緩和すること、それから委託によって代理で設置するという方向性は非常にいいと思うのですが、質問させていただきたいのは、一時設置という定義です。専門家の方はもしかすると簡単に分かるのかもしれないですが、異常気象時等の一時的な設置というのはどのくらいの期間を通常想定されているものなのかということと、異常気象があつて、バーチャルですからすぐに対応できるということなんだと思うのですが、どの程度の時間的な枠を考えていらっしゃるのかを教えてくださいたいと思います。

その理由としましては、届出に緩和するということなのですが、これは当然そうすると

事後に届出をすればいいということなのかとは思いますが、一時的ということは、その後、またバーチャルであっても消滅するのかなと思うので、このタイミングがよく分からないということがございますので聞かせていただきたいのが1点目でございます。

続きまして2点目の質問は、資料3の航路情報の利便性の向上のところでございます。現在、電話・FAXで実施しているところをオンライン化で実施するのはもっともな話ですし、今回の新型コロナウイルスに関しても病院から各都道府県に連絡が行くあるいは保健所を通じての連絡がFAXだということで、随分話題になったのですが、発想自体はともいいと思います。

1点教えていただきたいのは、今回の改善策で課題として挙げられているのが、既存NACCS手続の取扱いについてということだけなのですが、ほかに課題が考えられないかどうかということちょっと懸念しています。よくあることですが、電話・FAXの場合ですと確かに確認の時間がかかるであるとか、混雑すると待ち状況が起こることは当然予想されるのですが、オンライン化の場合、ここでは代理店等がウェブでログインすることなのですが、万一必要事項の漏れであるとか、あるいはそもそも連絡がきちんと行っていないなどのチェックをどのようにされるのかと。課題としてほかにないかどうか、あった場合、現在どのようにお考えかを教えていただきたいのが2点目でございます。

続きましてコメントが2つあります。一つは資料2の協議会でございます。協議会自体の設置は非常にいいことだと思うのですが、今回やはり湾外避難という非常に自然災害の中でスピーディーかつ円滑な対応が必要な中で、協議会というのはちょっと逆にもたつく、かえって足手まといになることも考えられなくもないので、これは非常にスピーディーに動けるような、かつ運営上も実際の現場でのいろいろな作業がうまくできるような協議会にぜひしていただきたいという希望を持っておりますので、よろしく願いいたします。もしこのイメージでもう少し詳しい内容、例えばどのぐらいの頻度でいつ頃からどんな形で協議会をやられるのかみたいなものが分かれば教えていただきたいと思います。

最後にもう一つのコメントですが、これは最後のページ、資料3の23ページ目となります。新技術をこういうところで活用するのは、航路標識に限らずいろいろなところで行われていることでもあり、また課題も実は例えば国交省管轄でいいますと上下水道の保守改善とか保守整備などについても全く同じようなことが言えるのかなと認識しております。ただ、若干引っかけますが、課題の2つ目として挙げられております「技術の伝承、

若手職員の経験不足による保守技能の低下」、これはまさにほかのインフラでも同じことが言えるのですが、これをいたずらに全てをデジタル化するのは若干危険なところもあって、やはり現場の方の感覚であるとか経験があった上でデジタル化するとよい補完になるのですが、そうでないと、根本的なところで抜け落ちたり、例えば本当だったら今までの非常にベテランの方が見たら一発で分かることがなかなか分からないというようなことが、実は結構地方自治体の上下水道の管理などで起こっております。ですので2番のこの点は、デジタル化と併せて、やはり職員の方の人材育成もぜひやっていただきたいというのがコメントの2つ目でございます。以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。それではコメントの点は受け取らせていただくとしまして、御質問の2点について、お答えいただけますでしょうか。航路標識企画官、よろしくお願いいたします。

【坂下整備課航路標識企画官】 1点目のバーチャルA I S航路標識の一時設置の話です。一時というのは湾外避難の勧告が出た場合においてというところですね。湾外避難の勧告については、あらかじめ台風が来襲されることが予想されますので、例えば数日前、遅くとも1日前に出すことを想定しております。バーチャルA I S航路標識、A I S航路標識の設置は、同勧告が出た際に申請者が届けを出し、その後、設置することになります。そのため、台風が真ただ中の時に届けを出すことは想定しづらいところです。

終わりに関しましては、勧告が終わりましたら、海上保安庁が申請者に対して通知を行うこととなります。通知を受けた申請者は、バーチャルA I S航路標識を終わる旨の届出を行うことを考えております。

一時的とは湾外避難の勧告が出た場合だけという緩和措置でございます。

【河野部会長】 それでは企画課長、よろしくお願いいたします。

【岩川企画課長】 今の点、若干補足させていただきますと、届出とか委託による代行設置、これは実際には防御すべき重要施設を管理している方はある程度対象が限られますので、あらかじめ海上保安庁と重要施設の管理者が事前に協議等を行い、そういった異常気象時に勧告が出た場合にすぐ発動できるように準備をしておきたいと考えております。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは2つ目の点はいかがでございますでしょうか。それでは航行安全課長、よろしくお願いいたします。

【内田航行安全課長】 航行安全課長でございます。

航路通報に関する情報の漏れや連絡が入らないことのチェックについての御指摘と思い

ます。この点は、資料上はNACC Sとの関係を記載させて頂きましたが、御指摘の問題を含め、検証が必要な点もあると思っております。何分これまで紙ベースの業務でしたので、皆さんにお知恵をいただきながら検討していきたいことから、よろしくお願ひします。

【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。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは次に、ウェブ参加の田渕委員が御発言の御希望のようですので、よろしくお願ひいたします。

【田渕委員】 内航総連の田渕でございます。

今回の15回船舶交通安全部会につきましては、非常に前回より一歩進んだ港外避難対策が進んでいること、並びに協議会を制定されて、もうちょっと具体的な細かいところを整備されることは非常にありがたいと思っております。

さらに、先ほどAISの効果が出ましたけれども、AISを入れることによって非常に海難が減っていることが言えるのは、我々も実感的に思っております。

さらに今後進めていただいて、ちょっとこれは今回の会議とは関係ないのですが、実は乗組員のウェブ環境です。陸上のウェブ環境がこの頃5Gになってきている世界でございます。どんどん進んでくるのですが、海の世界は3Gのままで、ちょっと日常生活的には遅い。やはり乗組員の生活というか情報交換の中では劣っている。例えばこういうAISのシステムとかウェブシステム、将来、灯台の位置情報も含めまして、何らかの形の乗組員の生活におけるウェブ環境が改善されたらと思っている次第でございます。ひとつよろしくお願ひします。

ありがとうございます。以上です。

【河野部会長】 田渕委員、ありがとうございます。何かお答えはございますでしょうか。それでは企画課長、よろしくお願ひいたします。

【岩川企画課長】 今、コメントをいただきましたAISの関係を申し上げます。先ほどVDES、新型AISの関係について御説明させていただきました。まだまだ議論途上ではございますけれども、今、IMO等で議論されているこの新しいVDESは現行のものとは比べてかなり容量が増えるということでございます。

また船舶に対する情報提供の強化といったものにどう生かしていくかについて議論がさ

れている途上でございます。将来的にこういったものがどういった他の面での利活用が可能になるかについては、まだ議論はされておられませんけれども、御指摘も踏まえて、今後、我々としても議論を進めていきたいと考えております。

【河野部会長】 ありがとうございます。田淵委員、よろしいでしょうか。

【田淵委員】 ありがとうございます。こういう進んでいる中で、乗組員の中でそういう意見が恐らく将来出てくるのではないかというのも勘案して、言わせていただきました。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。

それでは続きまして、ウェブ参加の村瀬委員、よろしくお願いたします。

【村瀬委員】 外国船舶協会、村瀬でございます。よろしくお願いたします。

資料2の1ページ、対策③-2で、航路通報の利便性向上についてです。正直申しまして、こういう重要な手続がまだ電話・FAXで行われていることに少し驚いております。

それで、今、別の検討会、国交省と内閣官房主導のサイバーポート検討ワーキンググループがございまして、この8月に港湾管理業務の電子化を進めようということで、新たな検討ワーキンググループが立ち上げられたと聞いております。航路通報も港湾管理業務の一つではないかと私は認識しておるのですけれども、FAX・電話はこの時代にはもう沿わないもので、間違いも起こる可能性もあります。

それで前に私はその件でNACCSセンター（輸出入・港湾関係情報処理センター株式会社）と話したことがございまして、航路通報のシステムはあるが利用率はほとんどゼロに近い、使っていただけないんだということをおっしゃっておりました。この「2改善策」のほうに課題としてNACCSの手続の取扱いについてということが記載されておるのですけれども、このNACCS手続の問題点は具体的にどういうことなのか、この辺を御教示いただけないかと思っております。よろしくお願いたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。ではただいまの点はいかがでございますでしょうか。それでは航行安全課長、よろしくお願いたします。

【内田航行安全課長】 NACCSとの問題点については、現在もシステムとして利用可能であります、御指摘のとおりほとんど利用されていないということでもあります。この点については、もう少し勉強させていただきながら検討していきたいと思っております。

【河野部会長】 村瀬委員、当面はまだ検討課題のようなので、ただいまのお答えでよろしゅうございますでしょうか。

【村瀬委員】 これから検討ということなのですが、恐らく利用者にやはり啓発活動をしなければいけないと思います。これに携わる関連事業者さんはいろいろあると思うんです。船舶代理店さんとか、その辺の啓発活動も含めて、やはり今後早めに電子化を進めていただけたほうがいいかなと考えております。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それではほかにかがでございましょうか。それでは庄司委員、お願いいたします。

【庄司委員】 取りまとめと詳細な説明をいただきありがとうございます。

バーチャルA I Sの利用ですけれども、多分これはどんどん増えていくのだろうなと思います。レーダー画面上に表示してというお話で、伺っていますが、漁船等で非常にレーダー画面が小さくて見にくいとか、あまりそういうものに慣れていないという船もあるかと思います。今のところ異常気象の時というお話なのでそこまでは考慮しなくてもいいのかもしれませんが、だんだんこういう方式が増えていくに従って、その利便性とか情報提供の仕方等についてもぜひ工夫していただきたいというのが一点です。

あと2点ほどあるのですが、先ほど田淵委員がおっしゃられた通信に関連して、V D E Sは期待できるものではあるのですが、通常5 0 0 k b p s以上でないと陸上の世界では高速大容量とは言わないんですね。その中で、それ以下の世界しかないという海上の世界をもう一度認識していただいて、より利便性を高めるような施策につなげていっていただければと思います。例えば5 Gは期待されていますけれども、あれは速くなる分、距離が短くなります。より船が使いにくくなることがありますので、航路標識の上に5 Gのアンテナを付けて利用できればいいなと、ちょっと夢です。

それから、準ふくそう海域についてレーダー情報を利用することは大賛成です。ほかのもので捉えられないものも見えますので、必ずあることが分かります。ただ、それをどう解析してどう情報にしていくかというところで重要性がありますので、関連の研究開発について、海上保安庁の職員の皆さんもしくは他のところとの共同研究なども含めて、人材提供や教育等をお願いします。それと実際にそれを利用するようになった場合、海上交通センターから離れた海域もありますので、どこの誰がどう監視するのか、どのように扱っていくのか、その辺もまた御負担が増えることになると思います。そういう意味も含めてこれは大変なのでぜひとも頑張ってくださいとしか言いようがないのかもしれませんが、それも含めた施策というか提案をして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。ただ今の点、いかがでしょうか。それでは、企画課長、よろしく願いいたします。

【岩川企画課長】 御指摘ありがとうございます。

バーチャルA I Sの利用が増えていくのではないかというお話がございましたが、我々もそういったものを期待はしております。一方で、バーチャルA I Sは利用の仕方については、I M Oで条件といいますか、考え方が示されております。基本的には常設の設置はあまり望ましくないこととされておまして、現状、一時的な設置とか、水深が深くてブイが設置できないような場所、こういった用途に限って用いております。今回の災害時の利用もまさにそういった一時的なものという位置づけで制度設計してございますので、そういった条件の中で利用を促進してまいりたいと考えております。

また、V D E Sの容量について、この3 0 0 k b p sというのは例えば4 Gでいいますとメガキャリアで通信制限がかかったときのスピードぐらいでございまして、お世辞にも速いとは言えないのは認識しております。今、5 Gのアンテナを航路標識の上にというお話もございましたけれども、5 Gだと周波数が相当高い周波数を使っています、その分、A I Sのような遠くまで届きません。実際、特に5 Gになりますとより周波数が高くなって、今、セルもより密になるように配置していく方向で多分各キャリアさんも検討しておられると思うのですが、そういった制約、それぞれ周波数帯の特性がある中で、どうしてもスピードは出ない周波数帯で利用させていただいている制約がございます。

準ふくそう海域の今後の展開に当たっての、単に情報を取っただけでは意味がないのではないかというのは、それは全くおっしゃるとおりでございます。この後の、答申の案でも、こういった課題について引き続き検討する中で、運用する側の体制とか人材の必要性も書いてございますので、そちらについては後ほど説明させていただきます。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかに何かございますでしょうか。いかがでしょうか。それでは二村委員、よろしく願いいたします。

【二村委員】 二村でございます。

私は経済の専門でございますので、まず第一にこれは感想ですが、日本は海に囲まれた国であって、外貿、内貿にとって海の安全は非常に大事なもので、ともかく海上郵送

の利便性向上に努めること、その際に新技術等を使いながら効率的に行うべきこと、それに尽きるかなと思います。で、細かいところに質問は行ってしまうのですが。

資料3の13ページ、「レーダー新設等による大阪湾北部海域の監視体制強化」というシートがありますけれども、素朴な疑問として、新設の新レーダーの施設ですか、監視エリアに空白地域ができていますようですが、この空白地域はどうかというのの一つ。

それから、レーダーで取った情報とカメラ情報はちょっとレベルが違う情報だと思うのですが、これは一元化をなさるのですか。目で見て分かるような形で、どなたが見ても分かるような形になさるのか、そこを教えてください。

【河野部会長】 今の点はいかがでしょう。企画課長、よろしくお願いたします。

【岩川企画課長】 まず、レーダーとかカメラの展開の優先順位とその監視度合いといえますか、その強化について、その関係性について御説明させていただきます。13ページの大阪湾の例で説明させていただきます。従来でありますと、大阪湾の例でいきますと淡路島にレーダーを設置させていただいておまして、これで従来は対応しておりました。関西国際空港の走錨事故を受けまして、やはり大阪湾全体について体制強化が必要であろうということで、今回ポートアイランドと関西国際空港にレーダーとか監視カメラを置かせていただくということで、こういったことで順次、その必要性に応じて体制の強化を図ってきているところでございます。

今回、例えばこの南側の友ヶ島のところ、和歌山側と淡路島の友ヶ島水道に新たにレーダーを置いたらどうかという提案をさせていただいております。ここは大阪湾北部と比べると相対的にはふくそう度が低いということで現在は配置しておりませんが、こういったところについても順次展開して、インフラ全体が整った段階で、そういった監視体制が上がることによって情報提供の度合いとかを上げていって、最終的には三大湾の一元化につなげていくと。そういった考え方でおります。

準ふくそう海域においては、まずはふくそう度が高いところを中心にそういったレーダー一等を展開していくのが当面の施策になろうかと考えております。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。二村委員、よろしいですか。

【二村委員】 要は、関西国際空港それから神戸空港のレーダーは重要施設に対して何らか影響がないようにという意図で取られるものと考えてよろしいでしょうか。すいません、大変に細かいことを言いますが、この神戸と関西国際空港のレーダーの右のほうに湾

内で監視できていないエリアがありますよね。こういうところで例えば船同士が接触するような可能性がないのだろうかというのが質問です。こういうところもいっそのこと監視のエリアを少し広げたらいかがですかという発想なのですけれども。もちろん南のところの淡路島と和歌山の間が大事というのはよく分かるのですが。質問としては、このレーダーは重要施設にこの間の台風の時のようなトラブルがないようにというような意識で置かれるものですかということです。

【河野部会長】 企画課長、よろしく願いいたします。

【岩川企画課長】 御指摘の点はごもっともかと思えます。今回のポートアイランドと関西国際空港のレーダーにつきましては、まさに重要施設のものに設置したというのが主たる目的ではあります。一方で大阪とか神戸に入ってくる入港船舶の動向は相当分かりますし、大阪港に関していえば、港内にカメラを設置しておりますので、そういったもので全体を補いながら、機能再編と我々は呼んでおりますが、神戸へ全体的に機能を集約することによって機能を高度化していくことを企図しているところでございます。

ただ、友ヶ島等にはまだレーダーも設置されておられませんし、まだ大阪湾全体を一元化するところには至っていないのが現状でございます。

以上です。

【河野部会長】 それでは続きまして三浦委員、よろしく願いいたします。

【三浦委員】 全漁連の三浦でございます。

先ほど庄司委員からあったバーチャルAISの標識の設置について、小型で装備があまり整っていない漁船等々もあるのでその辺への普及については考えていただきたいと言おうと思ったのですが、同じような質問でお答えをいただいたので、これは大丈夫です。

そしてもう一点でございます。湾外避難の対象船舶に対してということになっているのですが、湾外への避難の対象船舶は大きさとかトン数とかそういうもので分けているのか、危険度によってそこを見極めながら避難の勧告を行っていくのか、その辺のもうちょっと詳しい説明を教えていただければと思います。

以上です。

【河野部会長】 それでは航行安全課長、よろしく願いいたします。

【内田航行安全課長】 御指摘ありがとうございます。

勧告の対象となる船舶ですけれども、まずは入湾する船をできる限り抑制することとした上で、実際に湾外避難を実施する船舶については、御指摘のとおり、リスクの高さから

しますと、台風に関わりと一般的に言われている自動車運搬船、コンテナ船、大型クルーズ船のほか、大型の危険物積載船などから、まずは湾外避難を進めていくことかと思っております。

東京湾の場合には、船舶数に対する海域の大きさが相対的に狭いことから、全体の船舶の数も減らしていかなければいけない。そういった中で湾外避難をどういった船舶を対象に実施していくのかということは、より実務的・専門的な観点から、引き続き、皆さんの御協力を得て検討していきたいと思っております。何とぞ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。三浦委員、よろしゅうございますでしょうか。

【三浦委員】 分かりました。

【河野部会長】 今の点も協議会などで検討される事項になるということで、よろしいでしょうか。

【内田航行安全課長】 御指摘のとおり、これから検討すると申し上げたのは、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海を含めた全体の基本的考え方を定めた上で、当然ながら、個別の地域ごとに特有の事情がございますので、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海は広域ですので例えば東と西で幾つかということになりますが、地域毎に置かれる協議会の単位で、あらかじめルールを決めていただくことを想定しています。実際に台風が接近した時には、そのルールに従って、実際に何日前に勧告を発出するのかとか、どういった船舶を勧告の対象にするのか、といったことはその時々台風の規模等を踏まえて、決めていくということで考えております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにかがでございませうか。三浦委員、よろしくお願ひいたします。

【三浦委員】 今ので、特に瀬戸内海などは様々な船が、特に漁船なども非常に大きい中で、そういうルールをしっかりと定めていただいて、その告知というものもしっかりやっていたきたいと思っております。お願ひします。

【河野部会長】 航行安全課長、よろしくお願ひいたします。

【内田航行安全課長】 とりわけ瀬戸内海の場合は、湾外に避難することが必ずしも海域の実情にそぐわないことが多いと思っておりますので、東側の大阪湾から西側の瀬戸内海にかけて、関係者の間でうまく情報共有等がなされるよう、協議会の枠組みを有効に活用しながら取り組んでいきたい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。三浦委員、よろしゅうございますか。

【三浦委員】 大丈夫です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それではほかにかがでしょうか。それでは伊藤委員、よろしくお願いたします。

【伊藤委員】 ありがとうございます。海上技術安全研究所の伊藤でございます。

非常に盛りだくさんにいろいろな対策を考えていただいている印象がありまして、前回からの進展が非常にあるなという印象を受けました。ありがとうございます。

幾つか、気づいたことを申し上げたいと思います。

まず資料2の3ページ目、重要施設の安全対策のためのバーチャルA I Sということで、非常に有用なのかなと思っているのですが、一方で心配するのは、例えば悪意がある利用者がいるのではないかと。特に昨今、海外等ではA I Sのなりすましですとか信号の妨害といったことによって、大事故あるいは大事故の一步手前みたいなことが報告されております。これは一時的とはいえ、こういった制度があると、例えば何らかの悪意を持った人がなりすまし情報のようなものを大量に出すとかいったことが考えられるかと思えます。そこで、もし何かセキュリティー対策等を考えているのであれば教えていただきたいというのが一つです。

また、事前に例えば一定期間、こういったことが行われるということを周知しておくなどで、ある程度対策は取れるかもしれないということで、それはコメントとして伝えさせていただきたいと思います。

あと2点ございます。資料3の12ページで、レーダー網を広げるというお話がありまして、特に湾外避難のための継続的なサポートというような御説明だったかと思います。分かりづらいのは、例えば湾外避難をするような船で、12ページの左下の図のように東京湾から出ていくような感じの船ですが、これがA I Sがなくてレーダーにしか映らないような船舶が対象ということだと、イメージしづらいなということです。それから湾外に避難した場合に、どこに行きそうなのかと。避難した船をフォローするという意味であれば、こういった、いかにもふくそうしていそうな場所に向かっていくのかが、ちょっと疑問に思い、意図がいま一つ分からなかったもので、その辺りを教えていただきたいと思いました。

3点目が、19ページなどでの準ふくそう海域における航行支援サービスで、先ほども御意見が出ていたとは思うのですが、確かにこういった場所で、18ページにあっ

たように大規模な海難がよく発生していて、非常に重要だということはよく分かります。ただ、先ほどの御指摘とも重なるのですけれども、管制官の方は既に東京湾内だけでも非常に多忙でやられているかと思えます。一元化等によって業務量が増えたことも伺っています。この広い海域について、さらに人数を増やすとかいった対応をされるのかもしれないのですけれども、どう情報提供をすることを予定されているか、今の時点で計画されているのか、ちょっと想像できなかったので、できれば教えていただきたいということ、そして、やはり人手で全てをやっていくのはいかにも大変そうなので、機械等の支援や、できればその場所にしっかりと交通ルールを入れていくことで、人が一つ一つ対応しなければならぬ数を減らすことがいいのではないかと考えました。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただいまの点、それでは事務局からまずお答えいただきたいと思えます。航路標識企画官、よろしく願いいたします。

【坂下整備課航路標識企画官】 1点目のバーチャルA I Sのなりすましに関してです。これに関しては航路標識法上の届出をしていないこととなります。これは罰則があることによってそれを抑止するような措置は考えております。また電波法上も、無免許で出している形になりますので、電波法上の違反にもなります。こういったバーチャルA I Sのなりすましに関しては、電波監視の部門とも調整しながら対策・防止に努めていきたいと思えます。

【河野部会長】 ほかの点、それでは航行安全課長、よろしく願いいたします。

【内田航行安全課長】 ご質問の2点目と3点目は、相互に関連する点もあると思えますが、どういった海域に湾外避難するのかについては、今後検討していくわけですが、具体的な海域を決めることにはならないと思っております。例えば東京湾から伊勢湾の方向に湾外避難していく船舶等に対して、当然できる限りの情報提供はして行きたいと考えております。その際、レーダー、カメラといったものをできる限り活用していきたいと思えますが、御指摘のとおり、人材確保は当然大きな問題であると思えます。現状でも、走錨事故対策のための人員が割かれている中、さらに今後、新たな勧告制度や情報提供体制を強化して行かなければいけない状況です。加えて、湾外避難の対象となる船舶に対し、どういった支援体制を整備できるかはこれからの検討課題であります。

その上で、交通ルールを設定した方が良くはないかとの御意見もいただきました。この点は、長年、海上交通安全法をめぐる大きな問題であったわけですが、こういった点

をどう考えていくのか、引き続き、皆さんの御意見、お知恵をいただければと思っております。

【河野部会長】 伊藤委員、よろしゅうございますか。

【伊藤委員】 分かりました。ありがとうございます。

【河野部会長】 参事官、よろしく願いいたします。

【栗井参事官】 伊藤委員の1点目のなりすまし等々につきまして、申し上げるまでもなく、これは一般論的にはなりますが、IMOに海事サイバーセキュリティに関するコードもありまして、現在、任意であります、これが事実上のスタンダードとして、海事サイバーセキュリティを論じるときに一つのベースになっております。

私どもも新たなシステムを社会実装するに当たりましては、こういうものの内容、今後の動向等もしっかりフォローした上で、万全を期したいと考えております。

【河野部会長】 ありがとうございます。恐らく罰則だけでは予防にならないと思いますので、よろしく御検討をお願いしたいと思います。

ほかにいかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

多くの御意見、御質問をいただきましてありがとうございました。

それでは引き続きまして、事務局から議題4「答申(案)」についての御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【長谷川主任官】 交通部企画課の長谷川と申します。よろしく願いいたします。資料は4となります。タブレットに関しましては縦にして御覧いただくと見やすいかと思っておりますので、よろしく願いいたします。

資料4ですけれども、こちらは前回までの議論を踏まえまして答申案という形にしておりますけれども、来年1月の取りまとめに向けた素案的な資料としております。

1枚めくっていただきまして、目次を御覧ください。構成は大きく4つ、Iのはじめから、IVの留意事項までとしております。その中、IIでは新たな法制度を創設するものとして2つ、異常気象等に伴う事故の未然防止、持続可能な航路標識の管理体制に分類いたしまして、またIIIでは現行の取組を充実・強化するものとして2つ、海域の監視・情報提供体制の強化、新技術を活用した航路標識の点検・監視体制の構築としております。

1ページ目、ここからが始めになりますけれども、「はじめに」に関しましては本答申の背景、経緯ということで、このように記載させていただいております。

同じく1ページ目、28行目からが「II.安全対策の強化のための新たな法制度について」

でございます。1つ目の異常気象等に伴う事故の未然防止策の充実・強化につきましては、現状といたしまして、平成30年9月の関西国際空港連絡橋への走錨船舶の衝突事故を踏まえた防止対策、令和元年の東京湾における台風来襲時における対応等を記載しております。

2ページ目、11行目からはこれらの対応から見えた課題ということで、湾外避難などの新たな制度が必要であるとさせていただきました。

3ページ目、5行目からの制度改正の方向性につきまして、基本的に前回と今回の資料に沿って、5つの項目にまとめて文章化したものでございます。

(1)には大型船等の一定の船舶に対する湾内からの退去や入湾回避、湾内の重要施設周辺海域などにおける錨泊の自粛、錨泊船舶に対する走錨対策強化などの制度。(2)に重要施設周辺海域における情報提供や危険回避措置に関する制度。(3)に湾内等の一定海域ごとにおける協議会の設置。(4)に港外避難と湾外避難を一体的に実施するための制度。(5)として重要施設周辺海域におけるバーチャルAIS航路標識の一時設置に係る事務手続の緩和や海上保安庁による代行設置の制度。

このように各項目が先ほどの課題欄の段落ごとにそれぞれ対応するような組立てとして、海上交通安全法などの規定ぶりを意識した記述といたしております。

資料4ページ、26行目からがⅡの2つ目、持続可能な航路標識の管理体制の充実・強化についてですが、こちらも前回の資料を基に、現状といたしまして、老朽や災害、船舶接触による航路標識の損傷が多発しており、海上保安庁による航路標識管理の負担が増していること。また、民間団体による灯台活用に法的根拠が伴っていないことを挙げまして、続く課題として、これらに対応する新たな制度が必要であるとしております。

5ページ、18行目からの制度改正の方向性は、基本的に前回の資料に沿って項目ごとにまとめて文章化したものでございます。(1)に船舶接触による航路標識の損害に対する原因者への復旧義務と費用を負担させる制度。(2)に地方自治体等による航路標識の補修等が可能となる制度と、航路標識協力団体制度の指定。この2つの項目について航路標識法の規定ぶりを意識した記述とさせていただきました。

続きまして、資料6ページからの「Ⅲ. その他の安全対策の充実・強化」は、これまでの第4次交通ビジョンの取組に加え、激甚化する台風にも対応していく必要があるものと考えているところ、海域の監視・情報提供体制の強化と、新技術を活用した航路標識の点検・監視体制の構築に分けました。

海域の監視・情報提供体制の強化では、先ほどの資料3でも説明いたしましたとおり、船舶の安全性と利便性の向上を目指した海上交通支援サービスのさらなる拡充について触れているところではありますが、ふくそう海域等の監視・情報提供体制の強化にあっては、レーダーなどのハード整備に係る予算であったり運用要員の確保が必要でありますので、16行目に、更なるサービスの充実強化についてコスト面も含めて検討を進めると記載しております。

また、(2)には走錨早期警戒システムの開発・導入、(3)に運用体制の整備として、人材育成の部分、研修、マニュアル整備等について盛り込んでおります。

7ページ、新技術を活用した航路標識の点検・監視体制の構築。こちらは航路標識の老朽化や激甚化する災害に伴う事故などに対応するため、ドローンなどの新技術を活用した点検・監視体制の構築を進めるべきであるとさせていただきました。

最後、「IV. 留意事項」につきましては、制度改正に係る実施時期、関係者との調整等について書いております。

以上、簡単ではございますが資料の説明とさせていただきます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ただいま、答申(案)につきまして事務局からの御説明がございましたけれども、各委員から御意見、御質問をお願いしたいと思います。いかがでございましょうか。

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2点です。

まず1点目、この答申案ですが、最初のほうの御議論も含めて、我々業界団体としても大変期待しておりますし、中身につきましても、盛りだくさんですけれども、ぜひ予定どおりお取りまとめいただいて、スピード感を持って実施していただきたいと思っております。我々業界団体としても、できる限りの御協力をさせていただきたいと思っております。

2点目です。先週、港湾分科会が開催され、私も参加させていただいておりますが、今後の港湾における総合的な防災・減災対策の在り方について、港湾分科会の防災部会が1年かけて取りまとめたものの御報告がありました。その中身に、例えば頻発・激甚化する台風による被害への対応、暴風雨による船舶走錨やコンテナ等の飛散防止対策や災害に強い海上交通ネットワーク機能の構築等々という、まさに海上保安庁が取り組んでおられるところと重なるところもたくさんありました。既に海上保安庁の皆様も御存じと思いま

すけれども、こういう港湾当局との連携、あと先ほど村瀬委員からも出ましたけれどもサイバーポート推進委員会、これも私も参加させてもらっておりますけれども、そういった関係部署との連携につきまして、ぜひともお願いしたいと思います。

特に期待しておりますのが先ほどのA I Sもそうですし、A I とか、あるいはI o Tとか、レーダー網の拡充とか、資金的な部分も含めて大変なプロジェクトになると思うのですけれども、関係の省内各局、場合によっては省を超えて関係各省庁とも連携していただいて、そういったデジタル対応をスピード感を持って進めていただきたいと思う次第です。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。何かお答えはございますでしょうか。企画課長、よろしく願いいたします。

【岩川企画課長】 ありがとうございます。

御指摘の点について、まさにおっしゃるとおりだと思いますので、そういったことを踏まえまして、答申をいただきましたらその速やかな実施でありますとか他分野との連携、そういったことにしっかり努めてまいりたいと考えております。

答申案にどういう形で書くかは、留意事項とかもございますので、そういったところに記載するとか、そういったところについては検討させていただきたいと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。中島委員、よろしゅうございますか。

【中島委員】 ありがとうございます。申しお忘れかもしれませんが、その港湾分科会で私からお尋ねしたところ、港湾分科会の事務局の方も海上保安庁とはぜひ連携して進めたいというコメントをいただいておりますので、御紹介させていただきます。

以上です。

【岩川企画課長】 承知いたしました。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにかがでございましょう。庄司委員、よろしく願いいたします。

【庄司委員】 私も今の中島委員のお話は全くそのとおりでと思います。それで答申案なのでどう書くかというのもあるのですけれども、ぜひとも留意事項等に、他業界・他分野との連携が必要であるとか、支援を望まれているとか、そういうものを明記していただいたほうがいいのかなと思います。先ほど人材の話もありましたけれども、これからヒト・モノ・カネをどうやって確保するかがやはり安全や効率につながっていく部分がありますし、それは単体ではできないことだと思います。どこでもそうだと思いますので、それは

明記して、ぜひ主張していただいて、産業界から引っ張ってこられるようになって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。

ほかにいかがでございましょう。工藤委員、よろしく願いいたします。

【工藤委員】 まず、まとめをありがとうございます。非常によくまとまっていると思います。今、各委員から御指摘があった点は私もそのとおりだと思います。やはり、結構今回、最先端の技術、デジタルテクノロジーを活用していくというテーマが非常に多くございますが、この分野はやはり何といたってもオープンイノベーションだと思いますので、民間それからほかの省庁でも類似あるいは活用できる知見を最大限、最大公約数を使いながらやっていくのが重要かなと思っています。場合によっては大学の研究室であるとか外国、あるいはIMO等とも協力してやっていただきたいというのが一つのお願いです。

7ページ目の表記ですが、「限られた人材で対応する体制の構築を可能とする」と言うと、限られた人材をもう受け取ります、この中で頑張りますということを宣言してしまっているようなものなので、これはちょっと表現を変えていただいたほうがいいかなと思います。

要するに、今は限られた人材で対応しなければならないのでこういうこともやるのだけれども、本当はぎりぎりで行っているのもっと人が欲しいというようなことがちょっと伝わるようなニュアンスにさせていただいたほうが本当はいいのではないかと思います。実際に限られた人材で頑張っておられて、限界、もしかすると限界点を越えているかもしれないと思いますので、ちょっと7ページの少ない人数で行いますと宣言するような表現はやめたほうがいいと思いますので、ここの表現をちょっと練っていただいたほうがいいかなと思いました。これが2点目です。

3点目は、これもちょっと表記上の問題かと思うのですが、5ページ目の制度改正の方向性の(2)でございまして。これは前回かなり質問がいろいろ出て、当初、多くの委員も私もよく分かっていなかったのですが、民間の団体で既に灯台のいろいろ整備とかをやっている団体に対してこういった制度を設置するということなのですが、その根本には、まずやはり灯台が文化的かつ航路上も意味のある、それから歴史的にもそれなりにいろいろな価値のあるものであって、やはり多くの国民の方に知っていただくという認知度のアップであるとか、その役割についての普及啓発という意味がまず前提にあると思うんです。その上で民間団体が育っていくことがあると思います。

ですので、何かちょっとした表現でいいと思うのですが、根本にそういったものがあつた上で、この航路標識協力団体を指定していくんだというニュアンスが伝わるとやはりこれは意味が分かりやすく、そうでないと、知らない方がこれだけ読むとほとんど意味不明になると思いますので、それを検討いただければというのがコメントでございます。よろしく申し上げます。

【河野部会長】 ありがとうございます。企画課長、よろしくお願いいたします。

【岩川企画課長】 まず、民間や大学等の連携についてでございますけれども、こちらについては答申文というよりは、全体を通じた御指摘ではないかと考えております。まさに今日御提案したような海上交通サービス、まさにユーザーの方に利用価値が高いと思っただけのようなものを構築していかなければならないと思っておりますので、そういった多くの方と連携して、よりよいものをつくっていくことを基本的な考え方として我々としても検討してまいりたいと考えております。

2点目でございます。要因の確保については、必要などころには必要な要員を配置する取組は行っておりますので、御指摘を踏まえて修文を考えたいと考えております。

3点目でございますが、今回の制度改正のコンセプトの基本としては、やはり諮問にもありましたような災害への対応がメインであると思っております。一方で、10月に重要文化財の指定に向けた大きな動きが4灯台ございましたけれども、そういうところでは比較的活動が活発であるというファクトもございます。協力団体の趣旨として、現状の活動を受け止めて、そういったところがまさに引張っていく制度になるような思いも持っておりますので、ご指摘を踏まえて修正させていただきたいと考えております。

【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か。

【工藤委員】 ありがとうございます。コストがかかるから、人がいないからこうしますみたいな節約モードに入り切っているのも、その辺はぜひプラス思考にお願いいたします。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。

二村委員、よろしくお願いいたします。

【二村委員】 今、工藤委員から5ページの航路標識というところが出ましたので、私もそこを。(1)航路標識という言葉は、船舶が接触するような航路標識なわけです。(2)のほうはいわゆる灯台なわけです。これは何とか書き分けるわけにはいかないだろうかと。なかなか素人が見ますと、航路標識というと海の中に建っているあのバーのように思うわ

けです。せめて（２）のほうに関しまして「灯台などの航路標識」と書いていただくと、まずビジュアルが浮かぶかなと思うんです。

もしも答申にそういうことを書きづらいということであれば、ぜひこれをかみ砕いた形での１枚紙のようなもので皆様は表されると思いますので、そこでは何とか、見た方が「あ、こういうことか」というのが分かるようにしていただけたらいいかなと思います。

また（２）に関してですが、航路標識、今、自らのお金を出していろいろと工夫をなされる自治体が増えているということではございますが、将来的にはPFI等、いわゆる新しい手法を使ったような整備手法もお考えになったほうがいいのかなど。これはコメントです。

以上です。

【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。

【岩川企画課長】 確かに航路標識という言葉で、その中である程度特定の標識をイメージしているものとそうでないものがございます、そこは交通整理ができておりませんので、次回に向けて修文を考えたいと思います。

また、前日も議論に出ましたけれども、現時点では市民活動等の一環で御協力いただける方と考えておりますが、今回の改正を踏まえて、その後の航路標識の長期的な維持管理を考えた上で、PFIとか別の手法の活用についても長期的な課題として検討したいと考えます。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。

ほかにかがででしょうか。葛西委員、よろしく願いいたします。

【葛西委員】 船長協会の葛西です。

６ページのふくそう海域等の監視・情報提供体制の強化で、レーダーとかその他の監視装置の強化をして、ふくそう海域の交通安全監視体制を強化するというように書いてあります。「頻発・激甚化する台風等自然災害に対応するため、海上交通サービスの拡充を検討する必要がある。このため」と書いてあるので、レーダーとか監視カメラとかそういうもので監視体制を強化するというのは、何かこれのためというように特定されているのですが。実際、今、いろいろと検討されている潮岬沖とか伊豆西方とか、いろいろとそれ以外の湾内以外のふくそう海域においても非常にレーダーとか監視カメラを設置して、そこら辺の海域を一生懸命監視しようということで、ほかの委員会でもそこら辺の予算を取ろうとかそういう話をしたのですけれども。

海難で多いのは、御存じのように漁船、プレジャーボート等の小型船の海難です。衝突事故では大半を占めており、原因は見張り不十分とか居眠りが大半で特に時間的なものという、夜間とか明け方が多い状況です。

そういう中で、特に潮岬沖とか伊豆沖については、やはりしっかりとしたレーダー、AISを出さない船もいっぱいありますから、レーダーとか、夜にカメラが有効なのかどうか分かりませんが、そういうものでしっかりと監視体制をしていただいて、できればしっかりとした情報をその船に提供するのが一番理想なんですけれども、そこまで考えていただいているのかどうかということの一つ。

それと、そこまでやるということは、先ほども庄司先生もおっしゃられたように、莫大な要員が必要だと思いますのでそこら辺も十分に。ここに「コストも含めて検討を進めるべきである」と言いますが、これは特に要員のことが一つ、やはり大きなファクターではないかと思しますので、そこら辺は十分に検討していただきたいと思います。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。企画課長、よろしく願いいたします。

【岩川企画課長】 御指摘ありがとうございます。

「このため」というところに、まさに「頻発・激甚化する自然災害」の部分しかかかっていないのではないかという御指摘に関して言いますと、1個前のパラグラフも含めまして、第4次交通ビジョンにおいて、今、委員御指摘の点も含めた形で検討は進んでいるのだけれども、特に関西国際空港の走錨事故以降、その課題も浮き彫りになっているという趣旨で書きました。しかし御指摘のとおり、確かに激甚化を意識した表現になっているような気がしますので、そこは修文を考えたいと思います。

2点目は、後ろのほうに要員の関係は書いてございますので、御指摘ということでそこは受け止めた上で、今後の施策展開に活かしてまいりたいと考えております。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。

ほかにいかがでございましょうか。ウェブ参加の委員の方々もよろしゅうございますか。

御意見や御質問が出尽くしたように思います。たくさんの御意見と御質問をいただきまして誠にありがとうございました。海上保安庁を支援するような御意見が多かったと思いますので、修文等をよろしく御検討いただきたいと思います。

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。次回は、これまで

の御議論を踏まえた上で、最終的な答申（案）の取りまとめをさせていただきたいと思
います。今後お気づきの点、追加の御意見などがありましたら、事務局に直接お寄せいた
だきたいと思ひます。

それでは、事務局から連絡事項等ありましたらお願いしたいと思ひます。よろしくお願
いいたします。

【長谷川主任官】 事務局からは次回の船舶交通安全部会の予定についてです。次回第
16回船舶交通安全部会は、事前にお知らせしましたとおり、年明け1月18日、月曜日
の開催を予定しております。詳細については改めて御案内申し上げますので、よろしくお
願ひいたします。

以上です。

【河野部会長】 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。ありがとうございました。

【上山海上交通企画室長】 本日は長時間の御審議、誠にありがとうございました。

本日の議事録につきまして、準備ができ次第、各委員に御確認いただきまして、その上
で国土交通省のホームページに掲載させていただきたいと存じます。よろしくお願ひいた
します。

それでは、これもちまして第15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 —