

令和4年8月3日

【宮本海上交通企画室長】 皆様、まだ定刻前ではございますが、出席委員の方々がお揃いですので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第19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宮本でございます。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、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きます。通信状況によっては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。

また、発言者の音声のみで映像が伝わらない場合などもございますので、あらかじめ御了承ください。不具合等がございましたら、事前にお知らせしております連絡先まで問合せのほどよろしくお願いたします。

さて、本日は委員18名のうち17名の出席を賜っており、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御報告申し上げます。

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ので、どうぞよろしくお願いたします。

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。

それでは、開会に先立ちまして、海上保安庁長官、石井より御挨拶を申し上げます。お願いたします。

【石井長官】 海上保安庁長官の石井でございます。第19回船舶交通安全部会の開催に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中御出席賜りまして、誠にありがとうございます。また、平素より海上交通安全行政をはじめ、当庁の取組に格別の御支援、御協力をいただいておりますことに改めて感謝申し上げます。

我が国は、広大な領海と排他的経済水域を有する世界屈指の海洋国家であり、貿易、漁業、

マリンレジャーなど多くの分野で海から恩恵を受けております。また、海上輸送は我が国の輸出入貨物の99.6%を占め、日本経済を支える根幹であります。海上交通の安全を確保し、貴重な人命・財産を守ることは、海上警備、海難救助と並び海上保安庁の重要な業務の一つであります。この広大な海において交通の安全を確保するため、海上保安庁としても様々な安全対策を講じてきておりますが、海難により、依然として尊い人命・財産が失われている現実がございます。海上交通の安全確保のために、さらに何をなし得るかが、私どもにとって引き続き重要な課題であります。

さて、海上保安庁では、平成30年に交通政策審議会から答申をいただいた第4次交通ビジョンに基づき、海上交通の安全のさらなる向上のための取組を精力的に推進してまいりました。その主な取組と成果について幾つか御報告いたします。

東京湾においては、巨大船の通航間隔の短縮により通航可能隻数を増加させ、船舶運航の効率性を高めることに寄与いたしました。また、台風等の異常気象時における海上交通の安全向上を図るために、海上交通安全法等の一部改正により湾外避難勧告制度を創設し、さらに現在は大阪湾北部海域にレーダーを新設し、監視及び情報提供体制の強化に取り組んでいます。このほか、船舶事故全体の半数を占めるプレジャーボートの事故原因を詳細に調査し、任意の点検整備を定期的に行うことが効果的と判明しましたので、今後、広報啓発に努めたいと思います。また、航路標識に関しましては、灯浮標の流出や蓄電池の電圧などを監視する新たな監視システムの導入により、保守管理の効率化を図る取組を進めております。

一方で、船舶交通をめぐる環境は目覚ましく変化しています。新型コロナウイルス感染症の流行を背景としたマリンレジャーの活発化、地球温暖化対策としての次世代エネルギーの活用や再生可能エネルギーの利用促進、自動運航船の実用化に向けた取組の着実な進展、AIをはじめとする技術革新の進展などであります。

これらの環境の変化も踏まえ、新たな時代の要請に的確に応えるため、今後取るべき施策の方向性及び具体的施策の在り方について、5月27日に国土交通大臣から交通審議会会長に諮問いたしました。第5次交通ビジョンについては、第4次交通ビジョンの成果も踏まえ、こうした環境の変化に対応したものとなるよう、本日の審議を含め3回程度の御審議をいただいた上で策定したいと考えております。

結びに、本日も委員の皆様から忌憚のない意見を賜りますようお願い申し上げ、私の挨拶とさせていただきます。本日はどうかよろしく願いいたします。

【宮本海上交通企画室長】 石井長官、どうもありがとうございました。

石井長官にあつては、業務の都合上、これもちまして退席させていただきます。

(石井長官 退室)

【宮本海上交通企画室長】 マスコミの方のカメラ撮りはここまでとなります。どうぞよろしくお願ひいたします。

次に、委員等の紹介でございます。今回、委員の変更はございません。海上保安庁側に異動がありましたが、お時間の都合から配席図をもって代えさせていただきます。

続いて、資料の確認をさせていただきます。一枚もので、議事次第、配席図、委員名簿等の3点。資料といたしましては、諮問のタイトルが書かれたA4サイズの横判、36ページものが1点ございます。以上でございます。

もし不備等がございましたら、事務局にお知らせください。

資料につきまして、ウェブ会議にて出席されている委員の皆様にあつては、パソコンの画面上でデータを表示させていただくこととなります。よろしくお願ひいたします。

次に、マイクの取扱い方について説明させていただきます。ウェブ会議システムにて参加いただいている委員の方々につきましては、前回同様、御発言の際にマイクボタンをオンとし、初めに所属と名前をおっしゃってから御発言いただき、終了いたしましたら、オフとしていただきますようお願い申し上げます。

御質問等がございましたら、パソコン画面中央下にごございますメニューバーから、手のマークが書かれた挙手ボタンを押していただくようお願いいたします。また、質疑の際は、モニターでも確認できますように、併せて挙手をしていただくようお願いいたします。ウェブ会議上、音声聞き取りにくい場合がございますので、御発言はゆっくりと明瞭な声でお願いいたします。

会場の皆様におかれましては、お手元のトークボタンを押し、初めにお名前をおっしゃってから御発言いただきますよう、よろしくお願いいたします。発言が終わりましたら、再度トークボタンを押し、オフとしていただきますようお願いいたします。

それでは、ここから議事に入らせていただきます。まず議題ですけれども、第4次交通ビジョンの総括、第5次交通ビジョンにおける施策等の方向性の2つでございます。

本年2月の部会において少し先行して議論いたしました海難定義の見直し、次期ビジョンの計画目標につきましては、今回、審議していただきます施策の方向性等を踏まえた上で、次回の部会での議題とする予定でございます。

では、ここからの進行につきましては、河野部会長にお願いしたいと存じ上げます。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。皆様の御協力を得まして、本日も議事進行を務めさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、「新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組」につきまして、審議したいと存じます。それでは、まず事務局から、第4次交通ビジョンの総括について御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。

【二瀬主任海上交通企画官】 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の二瀬でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、御審議いただくための時間を十分に確保するため、従前に説明させていただきました資料につきましては、簡潔に説明させていただきますので、どうぞ御理解のほどよろしくお願いいたします。

それでは、第4次交通ビジョンの総括について説明いたします。会議資料4ページをお願いいたします。これまでの船舶交通安全政策でございます。交通ビジョンは海上交通行政が果たすべき役割と方向性、そのための手法を提示するものでございまして、海上保安庁交通部発足の平成15年から、おおむね5年をめぐりに安全対策の評価や航行環境の変化等を踏まえ、策定してまいりました。現在は、第4次交通ビジョン期間中でございます。

5ページをお願いいたします。第4次交通ビジョンの全体像でございます。第4次交通ビジョンにつきましては、船舶交通安全をはじめとする海上安全のさらなる向上のための取組をテーマに、計画期間における目標を4つ掲げ、新たな課題への取組と基本的施策の推進に取り組んでまいりました。その評価の代表例を次のページから紹介させていただきます。

6ページをお願いいたします。ここから12ページまでは施策の実施状況を記載しております。その基本構成としましては、資料の上段に第4次交通ビジョン期間に取り組むべき事項を、中段に期間中に取り組んだ施策の実施状況を、そして下段に、評価と今後どのようにしていくのかについて記載してございます。今後の部分につきましては、次の議題の第5次交通ビジョンにおける施策等の方向性と関連しているものもございます。その部分につきましては、後ほど説明させていただきます。

それでは、内容に入ります。多様化、活発化する海上交通活動への対応でございます。ここでは民間関係団体等との連携による安全意識の高揚としまして、シーバードジャパンやSUP関係団体等、民間関係団体と連携して、様々な活動に取り組んでまいりました。評価

としましては、これらの活動により新たに84名の海上安全指導員を確保できたほか、SUP関係7団体の傘下42団体をも取り込み、民間による安全啓発活動の活性化を図り、もって民間関係団体との連携を強化しました。また、ウォーターセーフティガイドを策定し、内容の充実を図ったほか、スマートフォン用にホームページを改修するなどの取組を行いました。結果、ユーザーの利便性が向上し、アクセス数の増加につながっております。

7ページをお願いいたします。海上における生産性向上、効率化への対応でございます。ここでは巨大船の通航間隔の見直し等としまして、東京湾において通航の一層の円滑化を図るため、通航間隔を短縮するための検証を行いました。検証を基に巨大船の通航間隔の見直しを実施した結果、東京湾を航行する巨大船のラッシュ時間帯の通航隻数が1.1倍に増加し、海上運送による利便性を向上させることができました。また、安全性につきましては、見直し後、船舶運航者からの特段の御意見や巨大船の通航に伴う事故等なく、確保できている状況でございます。

8ページをお願いいたします。ふくそう海域等における安全対策でございます。まずは資料左側の海上交通管制の一元化でございます。大阪湾北部海域における監視及び情報提供体制の強化のための施設整備等を進めておりまして、2022年3月に大阪湾海上交通センター新庁舎が神戸市に完成したところでございます。今年度末には、現在の淡路市から神戸市に大阪湾海上交通センターの管制機能を移転し、運用を開始することとしております。

続いて、資料右側の準ふくそう海域における安全対策でございます。伊豆半島から紀伊半島に至る海域の整流化対策の調査・研究を実施したところ、潮岬沖において推薦航路を設定することにより、整流効果が得られるとの結論に至りました。現在、潮岬沖の推薦航路につきましては、IMOへ提案し審議中でありまして、本年11月に行われるIMOの会議で採択される見込みでございます。2023年6月には運用が開始される予定であることから、今後はユーザーへの周知に努めることとしております。

9ページをお願いいたします。小型船舶の安全対策でございます。事故実態を踏まえた安全対策としまして、プレジャーボートの機関故障に着目し、バックグラウンド調査を行いました。これによりまして、プレジャーボートの機関故障を防止する上で効果的な対策としましては、整備事業者等による定期的な点検・整備が有効であることが分かりました。そのため、その重要性につきまして、海事局やマリン事業協会などと連携して周知・啓発に取り組んでおりますが、現状では実施率が低い状況でございます。

10ページをお願いいたします。航路標識等の整備・管理でございます。ここでは灯台等

の老朽化対策等の推進や、新たな航路標識監視システムの導入、さらには新技術等による保守業務や経費のスリム化に取り組みました。灯台等の老朽化対策では、点検・診断に基づく小規模な保守整備を適時行うことにより、躯体等の長寿命化やライフサイクルコストの縮減に期待できることが分かりました。新たな航路標識監視システムの導入では、汎用品の利用により、通信の安定性の向上とコストダウンを実現するとともに、灯浮標等の事故情報の周知や予防的保守が可能となりました。また、新技術等による保守業務や経費のスリム化では、新たな光源の導入により、光源の省エネ化や長寿命化が図られ、保守にかかるコストを大幅に縮減することができました。

11ページをお願いいたします。防災、減災対策でございます。ここでは各港等における、津波・台風対策に取り組みました。まず津波対策としましては、政府における防災対策の変更に伴い、港内の津波対策の見直しを行い、災害対策の充実・強化を図りました。台風対策としましては、2018年、2019年と立て続けに勢力の強い台風が我が国に上陸、または接近したことにより、海上交通分野におきましても新たな課題が発生したため、海上交通安全法等を改正し、湾岸避難勧告、命令制度を創設するなどの対策を講じました。

12ページをお願いいたします。戦略的技術開発、国際連携の推進でございます。まず、資料左側の船舶動静予測機能の技術開発としましては、AIにより解析した結果を活用し、船舶の運動要素から走錨の予兆を検知する新たな手法の技術開発に努め、昨年度に東京湾、伊勢湾、大阪湾海上交通センターにおいて、プロトタイプの運用を開始したところでございます。その結果、走錨の早期検知に一定の有効性を確認することができました。今年度中に残る全ての海上交通センターに導入し、各センターでの運用を通じ、改良を重ねるなどの技術開発を継続していくこととしております。

資料右側のVDESの国際標準化への参画及び活用に向けた検討では、VDESの国際標準化に向け、我が国が議論を主導し、IMOに提出したVDES導入のための新規事業計画が承認されたところでございます。第4次交通ビジョン期間中における施策の実施状況は以上でございます。

続きまして、長期的な目標の達成状況でございます。14ページをお願いいたします。2020年代中に現在の船舶事故隻数を半減させることを目指してはありますが、その達成状況につきましては、初年度の2018年は前年より増加し、その後減少しているものの、最新の2021年事故隻数は1,942隻と、第3次交通交通ビジョン最終年の2017年と比較しても微減にとどまっております。結果、目標としております1,200隻に対しま

しては、いまだ700隻以上の乖離がある状況でございます。

15ページをお願いいたします。第4次交通ビジョン、計画目標の考え方でございます。第4次交通ビジョンにおきましては、安全対策を重点化する船舶海難を明確にするため、これまで海上保安庁が取り扱った海難のほかに、民間救助組織が取り扱った海難をも含めた形で、船舶海難を船舶事故（アクシデント）、インシデントに区分する新たな海難定義を採用することとしました。

16ページをお願いいたします。第4次交通ビジョン計画期間における目標の達成状況でございます。最終年である2022年までに、船舶事故（アクシデント）隻数を1,600隻以下とする目標を定めておりましたが、その隻数は緩やかに上昇傾向となっており、目標達成は厳しい現状となっております。

17ページをお願いいたします。この資料は、先ほどの計画目標の達成困難に係る補足資料でございます。船舶事故（アクシデント）隻数が上昇傾向にある要因として、プレジャーボートの事故が増加していることが挙げられます。この背景の一因には、小型船舶操縦士の試験合格者が増加しており、経験の浅い操縦者の運航の増加があると考えられます。

18ページをお願いいたします。ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止とふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少でございます。現時点におきましては、これら2つの目標はともに達成しております。なお、御参考までにふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少の右下のグラフを御覧ください。2021年の事故、25隻の詳細につきましては、衝突が8割以上で、残る事故は浅瀬等への乗揚げとなっております。また、この衝突につきましては、船舶同士の衝突と灯浮標等物件への単独衝突が同じ割合で発生しております。

19ページをお願いいたします。台風・異常気象時における港内の衝突、乗揚げ事故隻数の減少でございます。目標の年平均2隻以下を上回り、年平均5.3隻となり、達成することができませんでした。仮に今年が0隻であったとしましても、達成できない状況でございます。これは先ほどにも御説明しました、2018年及び2019年に非常に勢力の強い台風が我が国に来襲したことによるものでございまして、そのため2021年に法律を改正するなどの対策を講じているところでございます。

第4次交通ビジョンの総括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。

どなたからでも結構でございますので、よろしくお願いいたします。

【平岡委員】 よろしいでしょうか。海員組合の平岡です。

【河野部会長】 それでは、平岡委員、よろしくお願いいたします。

【平岡委員】 質問させていただきます。令和4年2月17日開催の第18回船舶交通安全全部会におきまして、港外避難、入港回避勧告の運用ルールに関する各協議会の対応が参考資料として配付されておりました。伊勢湾、三河湾における対象外船舶の扱い、これは「大型クルーズ船を含む乗客乗船中の客船またはフェリー」がほかの協議会と異なり勧告の対象外であることから、他の協議会と同様の方向で調整するとしたと記憶していますが、その後の対応について確認したいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【河野部会長】 平岡委員、ありがとうございます。

それでは、いかがでございましょうか。航行安全課長、よろしくお願いいたします。

【麓航行安全課長】 航行安全課長の麓と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

昨年7月の海交法の改正に伴いまして、港外避難、入湾勧告の運用について検討を行いまして、施行日に協議会を各地で開催していただき、発出基準などを策定していただいたところでございます。本日まで想定規模の台風の来襲がないことから、同勧告の運用実績はないところでございます。一方、昨年8月の台風9号の接近時に大阪湾周辺海域に暴風雨警報が発表された際には、新たに制度化された海交法32条に基づきまして、関西国際空港周辺海域に錨泊自粛勧告を発出いたしまして、走錨事故の未然防止を図っているところでございます。今年度に入りまして、今年の台風シーズンを迎えるに当たり、各協議会において勧告発出基準や情報伝達方法などの再確認などを行っていただいているところでございます。

引き続きこれらの制度を的確に運用いたしまして、関係機関と連携の上、台風等の異常気象時における事故対策防止に努めてまいり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。平岡委員、ただいまのお答えいかがでございましょうか。

【平岡委員】 それでは、伊勢湾、三河湾については他の海域とは違って、今までどおり、乗客乗船中の客船またはフェリーについては適用除外だということでしょうか。

【麓航行安全課長】 失礼しました。今年度各地で開催してございますけれども、伊勢湾につきましては、今年の定例会議につきましては、今シーズンの台風シーズンの終了後に開催を予定しているということでございます。それ以外の地域におきまして、協議会につつま



しては開催済みでございます。

【河野部会長】 平岡委員、いかがでございましょうか。

【平岡委員】 それでは、各地区で協議会を開催し、伊勢湾、三河湾についても引き続き検討していくという理解でよろしいですか。

【麓航行安全課長】 結構でございます。

【河野部会長】 平岡委員、さらに何かございますか。

【平岡委員】 了解いたしました。

【河野部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ほかの委員の方、いかがでございましょうか。葛西委員、よろしく願いいたします。

【葛西委員】 日本船長協会の葛西です。

施策の実施状況で、8ページの準ふくそう海域における安全対策ということで、今、潮岬沖の推薦航路をIMOにオンテーブルして協議されておるとのことで、恐らく11月頃に認可されて、来年の6月には実施に向けて運用が開始されるということなので、これで準ふくそう海域の沖の交通整理ができるという説明になっております。これは専門的な話になりますが、今後の5次ビジョンにも関係すると思うのですが、ここは船舶交通が非常に密集していたということで、潮岬沖3.5マイル以内を航行する船舶については船舶の大きさを問わず、ここの推薦航路に従って整流するという形になってはいますが、ここを西航する船舶の航行海域は岸から1.5マイルぐらいしかないんです。それで、委員会でいろいろと検討したときも近海、内航船とか小型船が非常に近寄って走るからということで推薦航路をここにつくったのですが、沖合3.5マイル以内を走る船舶という説明をしっかりとしないと、大型船もここの推薦航路の中に突っ込んでくるという懸念があります。これは委員会の中でも話をしたんですけれども、それで現在、外航船の大型船というのは、潮岬沖5マイル程度のところに、我々、船長協会が自主航路を設定しており、この自主航路を走っているんですけれども、最近では御存じのように日本商船隊でも外国人の船長さんたちが多くということで、船長協会のボランティアの自主航路はどこにもチャートには示されていない、船長協会の日本人船長同士の申合せという形になっておりますので、ここに新たに推薦航路ということで、ECDISや紙チャートに示されると、大型船がかえって狭い所に密集してくるということも懸念されますので、特にこの3.5マイル以内の海域を通る船が対象であるということについて、前広に広報していただきたいということです。

それと、これが実際に運用された場合に、しっかりとモニタリングして、実際に整流されて、かつ大型船が密集してかえって危険な状況にはならないかどうか、そういう状況をしっかりとモニター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。ただいまの件、航行安全課長、よろしく願いいたします。

【麓航行安全課長】 御指摘ありがとうございます。いただいた御指摘、大変重要なものと認識しております。伊豆大島の推薦航路につきましては平成30年から運用しております。同海域につきましては約8割が推薦航路を利用させていただいて、それまでの10年間に8件の衝突事故があったのが、それ以降は全く起こっていないという形で推薦航路の実績はあると思います。

今いただいた御指摘のように、周知が非常に重要なことであろうと思っておりますので、今年11月開催予定のIMOの会議以降、私どもの周知をしっかりとやっていって、委員御指摘の点がしっかりと反映されるように努めてまいりたいと考えております。以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。葛西委員、いかがでしょうか。

【葛西委員】 せっかく整流ができたので、これからひとつ安全確保にいろいろと御尽力いただければと思います。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。多分、しばらくモニタリングをされるのが大事なんでしょうね。よろしくお願いいたします。

ほかにいかがでございましょうか。特にはございませんか。工藤委員、よろしくお願いいたします。

【工藤委員】 ありがとうございます。まず、御説明ありがとうございます。3点、コメントをさせていただきたいと思います。

1つは、まず今回そもそも論といたしまして、第4次がこれまでになく施策数そのものも多くて、非常に大変だったかと思えます。特にまた大きな変更を余儀なくされたオリンピック・パラリンピックとかいった問題もございましたし、あと非常に重要な項目として、目標のうちの4番、4ページです。台風、異常気象時における港内の衝突、乗揚げ事故隻数の減少ということで、いろいろと工夫はされたものの、結果的には自然災害の激甚化とかもあって、残念ながら大きな目標の事故の減少にはつながらなかったというのは、御努力はされたけれどもいろいろな経緯もあってうまくいかなかったのかと理解しております。

それと3点コメントがあります。1つは、ページにいたしますと6ページになるかと思うのですが、こういった国土交通省、海上保安庁、そして国として実施する施策と、それ以外の民間団体との連携といった場合に、当然、効果、あるいはそれぞれの機能が結果的にどれだけ、例えば実績値に寄与したのかというのを測るのはすごく難しくなります。今回は、それである一定の効果があつたという評価でこれ自身は問題ないと考えますが、今後、類似の施策を実行されるとき、また目標値や評価の方法を考えるときには、国として、政府としてできることと、民間団体との役割分担が、その結果としての効果をどのように測るのかというのを考えていく一つのいいヒントといいますか、機会になったのかと思っております。これが最初のコメントです。大きく分けますとこれが1点目です。

2つ目ですが、同じくプレジャーボート等に関しては、そもそもマリレジャーが非常に多様化していることと、そういった中で、初心者がかなり急激に、いろいろな形で増えているというのがあるかと思えます。これは船舶もそうですし、それからいろいろな新しいタイプのマリレジャーというのを、それほど経験のない方がわっと出てくる。実際には多くの人が海に親しむということで、これは非常にいいことではあるのですが、同時に危険性や事故につながっているということですので、今後さらに力を入れていくことになるのかと思っております。

そして最後、冒頭でも申し上げたのですが、台風とか自然災害の激甚化とともに、なかなか努力しても、結果的には大きい台風が来たりとか、その頻度が増えることによって、アクシデントが増えているということがございます。この点については今後、次にまた5次ビジョンの議論が始まると思うのですが、その中で数値目標をどのように設定するかということについて、いま一度議論が必要かと感じました。これは5次ビジョンとも関係することですけれども、以上3点でございます。長くなりまして、恐縮です。

**【河野部会長】** ありがとうございます。

それでは、ただいまの点、いかがでございましょうか。何かお答えがございましたらお願いしたいと思います。企画課長、よろしく願いいたします。

**【江原企画課長】** 工藤先生、どうも御指摘ありがとうございます。

2点お話をいただきました。共通する部分もあるかと思うのですが、1つは事故の減少が、あるいは件数の動きがどれぐらい国や海上保安庁の施策が寄与したのかというその辺の分析については、御指摘のとおり、なかなか難しいものとは考えております。他方で、我々としては小型船の事故防止についても、愚直に様々な関係者と連携しながら取り組んでいく

ということだと考えておりますし、また要因分析や我々の取組にどれぐらい効果があったのかということは、どうしても限界があるのですけれども、今後施策を考えていく上では、可能な範囲で検討してまいりたいと思っております、引き続き御指導いただければと思います。

また、プレジャーボートの事故や、自然災害の激甚化に伴って、どうしても我々が当初想定していた目標がなかなか達成できないような状況が、今回の4次ビジョン期間中はございました。その上で5次ビジョンの目標をどうするかという問題提起もいただいたところでございますけれども、4次ビジョン中の事故件数や、あるいは災害の規模についてよく見ていって、5次ビジョンの数字について検討するという事ではないかと考えております。

5年間の実績を見て次の5年間を考えるということかと考えておりますので、今年の台風シーズンも含めた災害の状況や事故の状況も踏まえて、11月か12月になると思っておりますけれども次の部会で私どもとしての案を提示させていただいて、その上で御審議をいただければと思っております。引き続きどうぞ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。工藤委員、ただいまのお答えはいかがでございますでしょうか。

**【工藤委員】** ありがとうございます。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。ほかにいかがでしょうか。

それでは、村瀬委員、お待たせしました。よろしくお願ひいたします。

**【村瀬委員】** 外国船舶協会の村瀬でございます。お世話になっております。

先ほど平岡委員から指摘があった件で、伊勢湾、三河湾において、湾外避難勧告の対象として客船が対象外になっているということで、前回の部会でも私が指摘した件だと思っておりますが、今、御回答を聞いた限りによりますと、まだ対応されていないようなことで、今年の台風シーズンが終わってから協議するというようなことをおっしゃっていましたが、私、そんな悠長なことを言っていていいのかと思います。台風シーズンが終わってからでは逆に遅い。もし万が一客船を対象外にしたために重大な事故が発生したとなれば、これは大変な事態です。人の命が、何千人という乗員・乗客の命もかかっているわけで、また、ここで人命救助で三河湾なり駿河湾が封鎖となれば、商船隊にも経済的に、莫大なダメージが発生します。ということで、私どもとしては早急に対応していただきたい。これから台風シーズンが来る前に対応していただき、客船を対象外にするという明確な理由があればいいですけれども、さもなくば、すぐに当該勧告の対象としていただきたいと考えておりますが、い

かがでしょうか。

【河野部会長】 ただいまの点、航行指導室長、よろしく願いいたします。

【近藤航行指導室長】 航行指導室長の近藤でございます。先ほど航行安全課長からも説明がありましたけれども、基本的には現地の伊勢湾の台風協議会の中では、形としては今年の振り返りのタイミングで規約自体は変えるという手続でございますが、今現在どういう状況かと申しますと、もう既に協議会のメンバーの中で、旅客船の危険性については十分認識されておりまして、規約を改正するという方向性につきましても、皆さん共有されております。

したがって、今年、実際に甚大な台風が接近するような状況になりましたら、現地の協議会では、具体的な状況に応じて、先行して旅客船の避難を手がけると考えておりますので、その辺は御理解いただきたいと思っております。以上でございます。

【河野部会長】 村瀬委員、ただいまのお答えはいかがでございますでしょうか。

【村瀬委員】 そういうことであれば、安心しました。ぜひよろしく願いいたします。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。ほか、いかがでございますでしょうか。

庄司委員、よろしく願いいたします。

【庄司委員】 海洋大学の庄司と申します。よろしく願いいたします。

第4次の間、いろいろな点で御尽力をいただきありがとうございます。数値的にいい結果が出なかったとしても、それに向けての対策等は非常に有効だと思いますので、まずお礼を申し上げます。

あと、例えば17ページあたりの小型船事故に関して、プレジャーボートの経験の浅い操縦者が増えていることが一つの要因ではないかと推測はできるのですが、その中でも機関故障となるとそれなりの年数がたった船なのか、それとも手入れをしていないのか、その辺何らかのリンクというか、調査をされた上でのお話なのか、もし分かりましたら教えていただければというのが1点です。といいますのは、それによって、恐らく今後どういう周知をしていくかということにつながっていくのかと思うので、伺う次第になります。

それから19ページ、今、何度もお話が出ていますけれども、気象・海象がどんどんひどくなるという中で、勢力の強い台風が来ると、どうしてもこういう事故が起こってしまいます。それでは、どうすれば2018年、19年あたりの事故を防げるかということいろいろ御検討いただいて、海交法の改正等も行っていると思いますが、今後でいいので

すが、本当にそれにどういう効果があって、同じ強さの台風が来ても、この事故を減らすことができるのかという辺りの評価もしておくといいのかと考えます。錨かきが悪いとか、エンジンの能力が少ないとかで、どんなに早く情報を提供してもどうしても流されてしまう。であればそこはもう禁止にするということも、施策のいろいろな対応の中に入っているとしますので、今後、詳しくに分析していただけるといいなという気がします。これはお願いになります。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、何かお答えはございますか。安全対策課長、よろしくお願いいいたします。

【松浦安全対策課長】 御質問ありがとうございます。私のほうにいただきました御質問では、小型船舶操縦士の合格者の推移を資料に掲載しております。これとどのようなリンク、裏づけが調査されているのかという御質問でよろしいでしょうか。

私どもの調査の中で、平成30年、令和元年、2年、3年と4か年ですけれども、プレジャーボート事故における操船者の経験年数も分析しております。この中で3年未満の方が起こした事故が10ポイント増えていまして、29%から39%に増えております。ここにもありますとおり、小型船舶操縦士の免許を新たに取得される方の増加と相まっているかと思われまます。

また、運航不能、機関故障に関してですけれども、深掘り調査を進めておりまして、その中で今まで行ってきた発航前点検、これでは防げなかった事故が8割ぐらいあったということが分かっております。今、新艇がなかなか手に入らないという市況、活況だそうで、今までは市場に出回らなかったような古い艇も出てきて売買されているようなこともありまして、新しく免許を取得された方が必ずしも新しい艇に乗るということではない状況なのかと。それで、中にはエンジンのことも詳しくないというようなこともあるのではないかと。1件1件が結びつくということではないのですが、概観したところ、そういった分析となっております。

以上でございます。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。庄司委員、ただいまのお答えはいかがでございますでしょうか。

【庄司委員】 ありがとうございます。ぜひとも周知活動、教育活動を続けていただければと思います。よろしくお願いいいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただいまの点ですけれども、今、小型船の免許

を取られる方が増えているのは、コロナの影響があるのではないかとニュースで聞いております。この状況が一過性で、コロナが収束したときに終わるのかどうかというのは、しばらく見ていただかなければならないように思いますので、もしできましたら、その点も少し頭に置いていただければと思うのですが、いかがでしょうか。

【松浦安全対策課長】 コメント、御指摘ありがとうございます。私どももその点に関心を持っておりまして、今後の推移にも大きく関係しますので、見てまいりたいと思っております。免許の講習関係の方や、それから艇の売買をされている方からも様々な情報を取っておりまして、今、そこら辺を踏まえてつかんでいる感覚では、ただ単にコロナということでもないかもしれないと。バブルの時代に免許を取得した方の娘さんがお父様とボートでのレジャーを楽しむということで、割とその世代が免許を新たに取得されるような情報もありまして、興味を持って見ているところです。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す。いろいろ要因があると思いますので、よろしくお願いたします。

ほかにいかがでございましょうか。伊藤委員、よろしくお願いたします。

【伊藤委員】 伊藤でございます。16ページ、17ページあたりの目標の達成状況について、お伺いしたいと思います。

目標の達成が難しい、厳しい状況であるという御説明をいただきました。その原因としまして、非常に強い勢力の台風が接近、あるいは上陸したことを挙げられております。また、マリレジャー人口の増加も挙げられております。ただ、これらを除外した場合には、それ以外の要因に関する部分では、十分に達成可能な状況であったのか、あるいはほかにも要因があったのかといったところが分かりにくいと感じました。

17ページを見ますと、真ん中の図ですが、これは船舶種類別の事故の隻数かと思いますが、この伸び方、プレジャーボートに関しては急激に伸びており、ほかのものについては下がってきているのを見ると、他の船舶種類については下がっている傾向にあるかとは思いますが、目標に対して他の船舶種類は割合的にどのような達成状況にあったのかが分かりますと、今後の目標について考えるのに役立つかと思えます。

また、19ページにありますような、台風、異常気象時に関しては、隻数としては、ここに書いてある目標よりは多くなっていますが、全体に対する影響といった面ではそれほど多くはないのかという気もしますので、そういったところから、ほかにも原因があるのではないのかといった疑問も生じてきます。その辺り、また可能でしたら教えていただきたいと思います。

います。

【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、よろしく願いいたします。

【松浦安全対策課長】 お手元に御用意させていただいた資料が分かりにくいということで、申し訳ありません。私どもで海難の調査をしておりまして、分かる範囲でこの場での御回答となりますけれども、まず、台風ほか異常気象ということで、原因になっている部分については16ページのグラフの中で、これは私の手書きの数値で恐縮ですが、2018年でぽこっと青いグラフが伸びております。旧定義の隻数でございますけれども、このうち267隻が台風、その他の異常気象で発生しておりまして、この年は3桁ですが、例年は大体5、60隻、それから多くても、80、90隻という中で、ここは突出しているということ。それから、そのうちの半分ぐらいがプレジャーボートというような内訳になっておりまして、そういう影響があったと考えております。

その他、本当に様々な要因が重なっておりまして、なかなか「これです」と申し上げられないところで、今、私からこの場で御説明できるのは以上になります。

【河野部会長】 ありがとうございます。伊藤委員、今の点いかがでしょうか。

【伊藤委員】 御説明ありがとうございます。それ以外のものについても、今後、調査することによって、今後の目標設定などに役に立つかと思っておりますので、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す。ほかにいかがでございましょうか。

この議題1の取りまとめは次の議題にも関連いたしますので、そろそろ次の第5次交通ビジョンにおける施策等の方向性についての議題に移りたいと思います。こちらにつきましても、まず事務局から御説明をお願いしたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【二瀬主任海上交通企画官】 事務局でございます。それでは、第5次交通ビジョンにおける施策等の方向性につきまして、説明させていただきます。

まず、第5次交通ビジョンにおきましては、現在既に着手している対応を着実に実施するとともに、今後予見される船舶交通をめぐる環境の変化や新たな時代の要請を的確に捉えて、海上の安全のための取組を深化させていくこととしております。

それでは、21ページをお願いいたします。交通政策審議会への諮問でございます。諮問理由等につきましては、従前に御説明させていただいたとおりでございます。

22ページをお願いいたします。このページから28ページまでは諮問文に取り上げて



おります、船舶交通をめぐる環境の変化について記載しております。まずは自然災害の激甚化・頻発化でございます。今後も猛烈な台風や大雨、大規模な地震等の自然災害により甚大な被害が発生することが懸念されます。

23ページをお願いいたします。マリレジャーの活発化・多様化でございます。コロナ禍において、密を避けつつ楽しめる屋外型レジャーの人気の高まる中で、小型船舶操縦士試験合格者が増加しており、操船経験の浅い者による運航の増加が想定されます。一方で、ミニボートやSUP、カヌーの事故も増えている状況でございます。

24ページをお願いいたします。次世代エネルギーの船舶燃料への活用でございます。成長戦略実行計画において、水素、アンモニア等の代替燃料を使ったゼロエミッション船について2025年までに実証実験を開始し、従来の目標である2028年より前倒しで商業運航を実現することが示されるなど、この取組が加速化することが考えられます。なお、米印の下線部分につきましては、当庁との関わりを記載しております。

25ページをお願いいたします。洋上風力発電の増加でございます。成長戦略実行計画において、2030年までに1,000万キロワット、2040年までに3,000万キロワットから4,500万キロワットの案件を形成することが示されるなど、今後、洋上風力発電の建設に係る取組が加速することが考えられます。

26ページをお願いいたします。自動運航船の実用化に向けた取組でございます。自動運航船につきましては、2018年度から開始された自動操船、自動離着岸、遠隔操船の3つの技術において、2021年度に実証実験を全て成功で終えるなど、実用化に向けて進展しております。

27ページをお願いいたします。次世代AIS（VDES）の進展でございます。現在、国外では、日本等が提案したVDES導入のための新規作業計画が、昨年5月にIMOで承認されるなど議論が進められております。また、国内におきましても、本年3月にVDESを用いた船舶間及び船舶衛星間の通信を行う技術試験が実施されるなど、導入に向け、着実に進んでおります。

28ページをお願いいたします。XR等の進展でございます。近年はハードウェアやデバイスの低廉・多様化等により、職員研修やインフラの維持管理等の分野における活用も広がっております。船舶交通をめぐる環境の変化は以上でございます。

続きまして、29ページをお願いいたします。重点的に取り組むべき施策等（案）でございます。

30ページをお願いいたします。このページから36ページまでの基本構成としましては、上段に現状を記載し、中段に課題、そして下段にその課題に対する施策の方向性を記載してございます。まずは、船舶交通安全に関する諸対策でございます。この対策は主に貨物船やタンカー等、大型船舶を対象として施策を展開するものでございまして、32ページまでが大型船対策となっております。

まずは、海上交通センターの情報提供体制強化等でございます。現状としまして、ふくそう海域における大規模な船舶事故は発生しておらず、また、衝突・乗揚げ事故隻数は減少傾向となっております。これは、これまでに海上交通センターが行う情報提供体制等を強化したことも一つの成果と考えられます。そのため第5次交通ビジョン期間中は、引き続き大阪湾海上交通センターの監視・情報提供体制を強化していくことや、海上交通センターの諸対策としまして、異常気象等に伴う船舶事故の未然防止、運用管制官等の育成及び技能の維持・向上のほか、計画的に海上交通センターの機器更新を行っていくこととしております。

31ページをお願いいたします。続きまして、自動運航船への対応でございます。現在、自動運航船につきましては、国際海事機関（IMO）におきまして、自動運航船の安全運航のために必要な国際ルール策定に向けた検討が進められており、今後、既存の海事関係諸条約の解釈の整理や改正といった検討も加速することが見込まれております。一方で、海事関係諸条約や国内法令は、自動運航船の実用化を想定しないところでございます。当庁におきましては、第5次交通ビジョン期間中におきましても、技術開発に係る動向を把握しつつ、海上交通規則であるCOLREG条約や国内の海上交通法令の解釈の整理、改正の検討を適切に実施していくこととしております。

32ページをお願いいたします。ここでは次世代エネルギーの活用や、洋上風力発電施設の設置について記載してございます。まず次世代エネルギーの活用につきましては、今後、技術の進展とともに、LNG、水素、アンモニアを燃料とした船舶の普及が見込まれる中、これらの燃料供給方法としましては、「Ship to Ship方式」によるバンカリングが主流となることが想定されます。このようなバンカリングが他船等に航行安全上等の影響を与えずに、安全に供給できるようにするためには、付近港湾施設、航行環境を踏まえた航行安全対策を講ずる必要があります。

また、洋上風力発電施設の設置につきましては、海上に設置される洋上風力発電施設の建設計画の活発化が見込まれる中、事業者が策定する事業計画に対し、通航実態等の海域特性を踏まえつつ、当該海域を安全に船舶が航行できるよう、施設が設置される海域ごとに、航

行安全対策を講ずる必要があります。そのためこれらに共通して、当庁としましては、関係省庁、自治体、事業者等と連携を図り、積極的に関連情報を収集の上、安全対策を策定していくこととしております。

33ページをお願いいたします。小型船舶に対する安全対策でございます。小型船舶の中でもプレジャーボートの船舶事故は全船舶事故の約5割を占めており、事故の種類別としましては、機関故障によるものが最も多く発生している状況でございます。そこで、第4次期間中に機関故障に係るバックグラウンド調査を行った結果、整備事業者等による定期的な点検・整備により防止できた可能性のある故障が8割以上発生していることが分かりました。この結果は、船舶事故全体で言えば、2割弱の発生を防止できた可能性があるということになります。また、新造・中古プレジャーボートの販売が好調であり、小型船舶操縦士試験合格者数も増加傾向でございます。加えて、水上オートバイの船舶事故では、経験年数3年未満の者による事故が約5割を占めている状況でございます。

当庁としましては、このような事故実態を踏まえ、地方公共団体や関係機関等と連携して、各課題に共通の取組や機関故障防止に向けた取組、経験の浅い操縦者に向けた取組などの安全対策を推進していくこととしております。

34ページをお願いいたします。マリンレジャーに伴う人身事故に対する安全対策でございます。まず現状としまして、人身事故全体の約5割がマリンレジャーに伴うものでございます。この全マリンレジャーのうち3割が釣り中の人身事故に伴うもので、それも海中転落が最も多く、かつ救命胴衣を着用していない率が約7割を占めております。加えて、事故の予防や救助を行う民間の一部団体では、会員の高齢化や会員数の減少が見受けられます。そのほかにも、SUP中における事故が急増しております。

当庁としましては、このような事故実態を踏まえ、地方公共団体や関係機関と連携して、官民連携体制の強化、各マリンレジャー対策の強化を推進していくこととしております。

35ページをお願いいたします。航路標識等の整備、管理でございます。現状としまして灯台等の老朽化が進行しており、自然災害発生時には、灯台等の損害や灯浮標等の流出も発生しております。一方で機能維持の観点からは、優先順位が低いものの、灯台の塗装等の軽微な整備などに関し、観光資源として灯台を活用する自治体等からの要望も考慮する必要があります。

このようなことを踏まえ、これまで実施してきた灯台等の老朽化対策や監視システム、及び航路標識への高輝度LEDの導入等の施策を継続して推進していくほか、航路標識協力

団体制度の活用等による整備、管理の充実化・効率化を図ることとしております。

36ページをお願いいたします。続いて、デジタル技術の展開でございます。現状としまして、AIや5G通信などの技術革新は着実に進展しており、当庁としましても、このデジタル技術を活用して様々なことにチャレンジしていきたいと考えております。ここでは、大きくVDES、XR技術、航路通報等の電子化の3つのことを記載しております。

まずはVDESについてです。海上通信環境では高速大容量のVDESの実用化の見通しもあり、実用化にあつては、船舶交通の安全性と効率性の向上の面から、VDESを活用した情報提供内容の検討に期待されているところでございます。そのため、AIを活用した行き先上の横切り線や渋滞等の船舶動静予測など、VDESによる新たな情報提供を検討していきたいと考えております。

続きまして、XR技術についてです。XR技術につきましては、その技術を活用し、灯台等保守点検の遠隔支援に係る実証実験を2019年から開始し、一定の有効性は確認されたところですが、映像の遅延や同時接続数が限られるなどの技術的な課題も判明しております。そのため、引き続き画像伝送における新技術の開発状況を注視しつつ、灯台等の保守業務の効率化や職員の教育訓練などに活用していければと考えております。

最後に、航路通報等の電子化でございます。ファクスや電話が主な通報手段となっている海上交通安全法や港則法に基づく入航前の通報を、ウェブによる通報手段を導入することにより、通報手続や処理体制の迅速化・効率化を図ることができます。特に通報時の航路入航申請可能枠の即時可視化など、利用者の利便性向上にも期待しているところでございます。そのため、この航路通報等の電子化は積極的に取り組んでいきたいと考えております。

第5次交通ビジョンにおける施策等の方向性は、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。友田委員、よろしくをお願いいたします。

【友田委員】 日本船主協会副会長の友田でございます。よろしく申し上げます。3点ございます。

まず、風力発電でございます。今回の検討は船舶交通をめぐる環境変化を整備されて、対策の方向性をまとめていくという観点でありますので、あまり詳細なアクションプランまで明示するものではないと思われるのですが、日本の沿岸各地で風力発電の建設が様々計画されて、これらが建設されていくということで、航行上の避航海域及び荒天時のシェルタ

一海域がより狭まって、沖合航行へ船舶を出すということが求められるのではないかと  
いう点は懸念します。また、入港時には、船舶交通がより集中してしまうのではないかと  
いうような懸念もございます。さらに発電施設付近が好漁場となってしまうと、漁船が付近に停  
滞して、航行船舶の進路、避航海域を狭める可能性もあるのではないかと  
いう点もあろうか  
と思われま

そうといったような懸念を踏まえて、今後新たなルールを策定されるとか、航行管制所を増  
やすなど、海域の安全確保に具体的にどのように向き合うのか、この辺は今後の検討課題と  
してもう少し具体的に進めていく必要があるのではないかと  
思われることと、それからほ  
かの点もそうでございますけれども、5年間という時間軸の中で、主要なターゲットポイン  
トについてのアクションプランの設定と、おのおのについての時間軸が必要ではないかと  
思われます。例えば本件に関しては、先ほどの御説明では、海域の特殊性を考慮して、関係省  
庁、自治体、事業者と連携を図ると非常に明確には示されているのですが、その協議体制  
をどのように整備して、どの時間軸をもって整えていくのかとか、共通の課題、あるいは特  
性の課題の分別をどのようにするのかといった点に今後もう少し踏み込んでいくべきでは  
ないかと思

2点目がデジタル技術の展開です。今後、A I S情報等の高度化としてのV D E Sには期  
待するところでございますけれども、内航船への装置搭載普及はどのような時間軸でお考  
えであるかというのを伺いたいと思います。デジタル技術による航路管制などの促進  
が、外航船、内航船ともに安全航行に寄与すると考えております。

それから3点目、これは海洋情報部の範疇であるということでこの場にそぐわないかも  
しれないのですが、外国における海図の廃止の問題です。先日、英国の水路部が、2026年  
までに紙海図の供給を停止するということを発表した旨であると認識します。米国は同じ  
ように2019年に同旨の発表を行って、2025年までに廃止というようなことであり  
ますが、海上保安庁でも今後そのような動きがあるのかということをお伺いしたいと思  
います。外航船は電子海図の装置の設置が義務づけられておりますけれども、内航船はその限  
りではないために、紙海図が供給されなくなると運航に支障を来したり、仮に装置の設置を  
開始しても、機器供給面及び船員の資格面などで各種混乱する懸念がござ

また、今後、現下のサイバーアタックというような可能性に対して、サイバーセキュリテ  
ィー上どのように考えていくのかということも必要であろうかと思

以上3点でございます。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す。

ただいまの3点、いかがでございましょうか。航行安全課長、よろしくお願いいたします。

【麓航行安全課長】 御指摘ありがとうございます。1点目の洋上風力発電の件について、回答を申し上げます。現在の状況でございますけれども、洋上風力発電に関しましては4海域で稼働しておりまして、また、秋田港をはじめとする6か所で導入が進められているということでございます。一方、平成31年に施行された再エネ法に基づきまして、新たに促進区域が5海域指定されて、うち4海域において事業者が選定され、建設に向けた諸準備が進められてございまして、当庁といたしましては、建設に伴う航行安全対策の策定・検討を進めていくということでございます。

一方、2050年に向けて3,000万キロワットから4,500万キロワットといった非常に大規模な洋上風力発電を目指すことになっておりまして、これが実現するとなると、現在は28基程度だったのが、少なくとも1基1万キロワットとしても、4,500とか3,000基の洋上風力発電が設置されることとなりますので、委員が御指摘のような懸念が想定されるかと考えております。私どもこの再エネ法に基づきまして、各地区で開催される協議会に各海上保安部署が参画いたしまして、船舶交通の安全を確保するという観点から、必要に応じて、私ども既に意見を申し入れることにしております。公募占用指針におきましては、選定事業者につきましては、洋上風力発電設備の周辺における船舶の通航ルールについて、関係漁業者、船舶運航事業者、それから海上保安部、施設管理者等と、自治体も含めた協議会を必ず開催して、その合意を得るということになっておりますので、そちらの中できちんとした合意を取っていただくよう、海上保安庁としても積極的に関与してまいりたいと考え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。ほかの点はいかがでございましょうか。

それでは、海上交通企画室長よろしくお願いいたします。

【宮本海上交通企画室長】 企画室長の宮本でございます。2点目と3点目について、まずVDESのことですが、次世代型AISというような表現を使っているところが誤解を与えている部分も一部あると思うのですが、VDESは今のAISの機能に高速大容量のデータ通信を行える機能が付加され、さらに、それが衛星回線を通して地球規模で行えるようになった、そういったものという理解でお考えください。

その上で、AISの搭載義務も含め答えますが、今、AISの搭載義務はSOLAS条約で決められているわけですが、これが拡大する、拡大しないという議論は我々まだ存

じておりません。A I SはV D E Sの中の一部という理解の下、V D E Sを積みばA I Sも積んだこととなって、A I Sの搭載義務を満たすことにその条約改正でなろうか、という状況でございます。したがって、A I Sの搭載義務の無い内航船に新たなV D E Sが義務化されるといった情報は、ないところでございます。

3点目の電子海図の件でございますけれども、これはI H O関連であり、我々海上保安庁の中では海洋情報部が電子海図について直接担当するところであり、友田委員が御指摘のところを踏まえまして、今後、適切な対応を図るべく連携の上で検討されることになると思っております。今はこのような回答で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す。ほかにお答えはございますか。

よろしゅうございますか。

【田渕委員】 内航総連の田渕ですけれども。

【河野部会長】 田渕委員、もう少しお待ちいただいてよろしいですか。すみません、お時間をいただきまして。

【友田委員】 私のほうは、どうも御説明ありがとうございました。結構でございます。

【河野部会長】 よろしゅうございますか。

それでは、田渕委員、大変お待たせいたしました。よろしく願いいたします。

【田渕委員】 私、ここの部分では1点だけ洋上風力のことを言おうと思ったんですけれども、先に友田委員からきっちりとした説明をいただきました。25ページの地図に書いてある、国がたくさん計画されて2030年1,000万キロ、それから2040年3,000から4,500ということで、それは国の閣議決定ということで否定はできない、我々としては、やるんだということは分かるんですけれども、この中で船の航路を狭めたり、ふくそう海域である部分が一部ありまして、そういうところについては船会社からもかなり問合せが我々、内航総連に来ていまして、「内航総連は何もしてないんですか」という言われ方です。だから我々、海上保安庁さんと一緒に組んで、造るのは仕方がない、けどその安全対策をきっちりやっけていかないと、これはトラブルが増えてくるのではないかというすごく懸念がある地域もございます。海上保安庁さんについては、我々総連のメンバーも、そういうところを逐次いろいろ調べてはお話に行くと思っておりますけれども、ぜひとも安全対策について御協力をいただきたいというところが1点。

それと、あと言うつもりはなかったのですが、今のA I Sの内航の稼働状況ですけれども、以前は500トン以下はつけなくていいという御指示、その後、内航総連といたしましては、

新造船においては、100トン以上ぐらいでAISをつけようかというような義務化という方向があったんですけれども、それが少し遅れているようなイメージでございます。次のVDESがどこでどうなるのか、それと関連するのかを今後見ていく必要があるんですけれども、我々もAISについてある一定の評価はあって、できれば我々の船は新造船からつけて、零細企業が多いところで、途中からつけてくれとなかなか言えないのが弱いところでございますが、前向きにAISを捉えているという感触でございますので、ひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。以上でございます。

【河野部会長】 田渕委員、ありがとうございました。

ただいまの点、いかがでございましょうか。航行安全課長、よろしくお願ひいたします。

【麓航行安全課長】 御指摘ありがとうございます。委員が御指摘のとおり、航行の安全を確保するという観点、洋上風力の建設に当たりまして、その点で意見を申し上げていくということは非常に重要なことだと認識しております。業界の皆様と情報共有を進めながら、また連携しながら、当庁としても施策を進めてまいりたいと思ひますので、引き続きどうぞよろしくお願ひ申し上げます。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。よろしくお願ひいたします。

平岡委員、もう1つの点にお答えがございませうございますので、次に御発言をお願ひしたいと思ひますので、少しお待ちいただけますか。

【平岡委員】 分かりました。

【宮本海上交通企画室長】 企画室長、宮本でございます。VDES、AISの部分について一言だけ付け加えさせていただきます。

AISは内航の500トン以上に搭載義務がかかっておりまして、もう少しサイズの小さいところまで搭載を考慮されることについて、我々、海上保安庁としては喜ばしいことでございます。4次交通ビジョンの中でも、今日は報告がありませんでしたが、AISの普及促進も施策として捉えているところございまして、このAISを積むことによって、大型船からレーダーでは見づらかったような小型船との衝突防止に有効であるということから、引き続き海上保安庁といたしましては、AISの普及促進の取組を続ける予定でございます。以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。洋上風力の問題に関しましては、諸外国の例を見ますと、場所を選ぶ時点で、既に航行に使用される海域とか、あと漁業に使える海域とか、その他、今は海洋の利用方法が多様化していますので、全体の調整がそもそも必要なの



かもしれないです。それを1つ1つの地域で対応するのは、もしかしたらあまりに重過ぎて、諸外国の例から見ますと、全体としての計画として考えなければいけないのではないかと  
いう印象は受けております。よろしくお願ひいたします。

それでは、平岡委員、お待たせいたしました。よろしくお願ひいたします。

【平岡委員】 3点ほどお聞きします。1点目は、自動運航船への対応というところで31ページ記載の施策の方向性でございますが、「技術開発に係る動向を把握しつつ、COLREG条約や国内の海上交通法令の解釈の整理や改正の検討を適切に実施する」として  
おりますけれども、基本的な法整備の考え方とかはあるのか、教えていただければと思いま  
す。

二点目が小型船に対する安全対策で記憶には新しいと思うんですけれども、本年4月  
23日、知床で小型船舶の沈没事故が発生しました。資料には主にプレジャーボートを主体  
的に記載されておりますけれども、小型船を用いた旅客運送に関して、どのような安全対策  
を図っていくのか。

三点目として、水上バイクについて、危険運転によりまして、遊泳者、または平水区域を  
航行している船舶などへの妨害、下手をすると、遊泳者との事故につながることを踏まえ、  
水上バイクの危険運転に対する取締り等については、安全対策に記載はしないのか教えて  
頂ければと思ひます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

3点いただきましたが、いかがでございましょうか。航行安全課長、よろしくお願ひいた  
します。

【麓航行安全課長】 御指摘ありがとうございます。自動運航船の状況につきまして、お  
答えを申し上げます。

I M Oにおきましては、2018年から自動運航船の議論が開始されておまして、ロー  
ドマップといたしましては、2028年に新規則を発効することを目標に議論されている  
と承知しております。ただ、その一方で、現在においては自動運航船の定義さえもまだ決ま  
っていない状況でございまして、まさに既存条約の解釈の整理なども含めて、これから議論  
されるどころだと認識しております。国内法でいきますと、COLREG条約と海上衝突予  
防法はほとんど連動しておりますので、その議論を踏まえながら、私どもの解釈の整理、改  
正の必要性も検討していくということになるかと思ひます。

主要な論点といたしましては、現在の条約は当然、人間が乗船して全て動かすという前提

で条約及び法律が成り立っておりますので、視覚・聴覚等の人間の感覚を前提とした用語などを、自動運航船のシステムにどう当てはめていけるのかといったこと。それから、灯火とか形象物といった規定がございますけれども、それに新たな表示方法を設ける必要があるのかどうかといった点が主に議論の主要な論点になろうかと認識しております。いずれにせよIMOの議論に参画しながら、その動向を踏まえて、私どもも検討してまいり所存でございます。以上でございます。

【河野部会長】      ありがとうございました。

ほかの2点につきまして、いかがでございましょうか。企画課長、よろしくお願いいたします。

【江原企画課長】      2点目、3点目といたしまして、プレジャーボート以外の小型船舶に対する安全対策をどのように進めるのか、また3点目といたしまして、水上バイクについてお尋ねをいただきました。

これらにつきましては、33ページの資料自体が主にプレジャーボートを想定して、機関故障防止なども触れているところでございますけれども、プレジャーボート以外の小型船舶、また水上バイクの対策についても基本は、私どもといたしましては、こちらにも少し触れられている海難防止講習会のような啓発活動といったものを中心に行っていくということになっていくかと思っております。特にこういった水上バイクや、あるいは小型旅客船のような形態の船舶に関しましては、制度といたしまして、国土交通省の海事局であったり、そういった関係省庁との関係もございますし、地域の方、民間の方々の御協力も必要ということで、海上保安庁としてはそういった方々と連携しながら、これまで進めていた施策を引き続きしっかりと進めていくということで対応してまいりたいと考えております。

【河野部会長】      ありがとうございました。

ただいまのお答えで、平岡委員、いかがでございましょうか。

【平岡委員】      特に旅客船の問題について、小型船舶に対する安全対策という話をするのであれば、この中に記載してもいいのではないかと思います。また、先ほどの水上バイクの件ですけれども、危険な暴走が人身事故等につながると明らかになっておりますので、海上保安庁として、安全対策、騒音等に関する取締りをするといった記載があっても良いのではないかと私は思っておりますけれども、いかがでしょうか。

【河野部会長】      企画課長、よろしくお願いいたします。

【江原企画課長】      私の説明がよくなかったのかと思うんですけれども、御指摘いただい

たような点はまさに私どもとしても取り組んでいることですので、今回は5次ビジョンの主な対応について触れさせていただきましたが、今後、文案を作成する際に、しっかりとどのように記載するか検討させていただきたいと考えております。

御指摘いただきまして、どうも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。

ほかにお答え、よろしゅうございますか。安全対策課長、よろしく願いいたします。

【松浦安全対策課長】      水上オートバイの対策について、現在も行っていることなどをお伝えしたいと思ひまして、若干補足させていただきます。

水上オートバイの危険行為等の問題になっている地区を中心に、地域の自治体、それから警察・消防、民間団体なども含めた対策会議はつくられておりますが、そこに海上保安庁もしっかり入って、協議を行っております。また、巡視船艇によるしょう戒、パトロール、それから海上保安官が直接沿岸パトロールに行くほか、関係の地方公共団体とか、警察・消防等の関係機関とか、それから、実際に愛好家が、その暴走している人と混同されて、地域の方に誤解を招いているということで、非常に積極的に対策に取り組んでくれておりますので、そういう方々と連携した合同パトロールなんかも行っております、そういったことを引き続きしっかりやってまいりたいと思っております。

【河野部会長】      ありがとうございました。恐らくこれから具体的な文章を執筆される際に、また皆様のお知恵を拝借するのではないかと思いますので、平岡委員、その際にまたよろしく願いいたします。それでもよろしゅうございますか。

【平岡委員】      組織の縦割りなどの問題も踏まえ、水上バイクの問題についてはしっかり取り組んでいただければと思ひます。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。

それでは、藤田委員、大変長らくお待たせいたしました。よろしく願いいたします。

【藤田委員】      私からも、一点質問させていただきます。今、議論のあった自動運航船の話ですが、今回の課題として何を意図して書かれている辺り、もう一度確認させて下さい。施策の方向性として、「技術開発にかかる動向を把握しつつ、COLREG条約や国内の海上交通法令の解釈の整理や改正の検討を適切に実施する」とお書きですが、私が知っているところでは、今年4月に開催された105回IMO、MSC、Maritime Safety Committeeで日本とノルウェーが提案して、自動運航船Maritime Autonomous Surface Ships、自動運航船とほぼ同義だと思ひますが、フレームワークのドラフトを作成するという方向性が承認さ

れました。それをゴールベイスト・インストルメントというのを作成し、自動運航船のオペレーションを規律するというので、まずは非拘束的なノン・マンダトリーなガイドラインをつくって、その施行を見ながら今度はそれを拘束的なマンダトリーなコードをつくるということです。できることなら2028年1月に、効力が発生するよとといった方向感が了承されて、これはIMOのウェブサイトにも載っているはずで。そのようなIMOの動きとここで書かれていることはどういう関係にあるのかがよく分からなかったんです。ここで書かれている2028年に強制的なコードが発効することを目標にIMOは頑張りますと言っていることと速度感が微妙にずれているような気もして、それと独立でこちらの作業は最後でやるということなのか、それともあくまで向こう側での議論を受けて、それをそのままフォローして、国内的に生かしていくということをお考えなのか、その辺りを確認させていただきたい。それが1点目です。

もう1点は、それとは別に自動運航船に関する安全基準のようなものをつくる方向はないのかということです。COLREGは、要するに陸上で言えば交通規則に相当するものですが、陸上で言うなら、例えば道路運送車両法の保安基準に対応するタイプの規律です。自動運航にこのようなものをつくっていくということはないのかという質問です。自動運転車については、道路運送車両法に自動運航装置の安全基準をつくったわけですが、そういう方向はこちらでは全く検討しなくてよいのかということです。これは安全基準がつくられないとなかなか実用化していきにくいのではないのかという気がするのですが、その辺りはいかがでしょうか。2点お願いいたします。

**【河野部会長】** 2点いただきました。いかがでございましょうか。

航行安全課長でしょうか。よろしくお願ひいたします。

**【麓航行安全課長】** 御指摘ありがとうございます。承知している作業スケジュールについて改めて申し上げます。先ほど委員が御指摘のとおり、今年4月に作業計画が承認されまして、今年の秋から既存条約の改正の検討が着手され、そして25年の前半、これは計画でございすけれども、改正案を採択して、28年1月に既存条約の改正が発効されるという見込みで、全体としては進んでいるということでございます。

御指摘いただいた安全基準といったところにつきましては、SOLAS条約を所管する船舶の設備基準に係る制度でございますので、そちらは海事局さんでございまして、私どもで所管する航行安全ルールのところと連携しながら、一緒にIMOの検討に参画していくという形でやってまいりたいと考えております。以上でございます。

【河野部会長】 藤田委員、いかがでしょうか。

【藤田委員】 前者に対する答えは、IMOのスケジュール感は繰り返し言っていたいたわけですが、それをフォローする形でやっていきますということでしょうか、それともそれとは若干異なる面も含めて、何かやるということでしょうか。

【河野部会長】 航行安全課長、よろしくお願いいたします。

【麓航行安全課長】 実は理論構成の法的課題につきましては、平成30年から令和元年に有識者会議を設けて勉強会を実施されたということで、その際にいろいろ、例えば自動運航船と一般船舶に優先関係を設けることは不要であるとか、あとは視覚、聴覚、注意といった現在の文言はなじまないといった御提言をいただいておりますので、そういった点を踏まえまして、今後、本格化する条約の解釈の整理や改正の議論に適切に対応してまいりたいと思いますし、今後でございますけれども、こういったものに対して改めて現時点、それから先になるかもしれませんが、私ども自身としてまた検討していきたいという思いがございます。

【河野部会長】 藤田委員、さらに何かありますでしょうか。

【藤田委員】 結構です。

【河野部会長】 よろしゅうございますか。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。それでは、庄司委員、よろしくお願いいたします。

【庄司委員】 どうもありがとうございます。これからまた大変だと思いますけれども、よろしくお願いいたします。

今の自動運航船に関しまして、これからIMOの中でいろいろ検討していく上で、日本からの提案も進めていくためにも、それに関する裏づけとかエビデンスとか、日本での法解釈とかそういうものについても同時進行的に進めていくのではないかと私は解釈させていただきました。加えてCOLREGというか、衝突予防法の下にある日本独自の海交法や港則法についての適用もいずれはしていかななくてははいけない。それも含まれていると推察します。それから、日本の海域独自の特徴があると思うんです。ここは非常に漁船が多いから自動航行船は通ったら駄目とか、自動航行船の航路を決めるとか、そういうものも併せて検討していくのが全てここに含まれているのかと私は大きく期待しておりますので、ぜひそういうところまでお願いできればと思います。これが1つ目です。

2つ目としましては、何度も出ている洋上風力発電関係も、STS、「Ship to Ship」のバンカリングもそうなのですが、風力発電機そのものだけではなくて、それをメンテナンス

するような作業船とか、そこに新たな海上交通が生まれてくると思います。「Ship to Ship」も警戒船とかも出ると思います。それも含めた海上交通の整理や安全確保も今後加わってくると思いますので、今までとは違う海域の特徴が出てくるところも含めて、今後ぜひ検討をお願いできればと思います。

それから、最後のページのデジタル化も含めたVDESですけれども、AISもそうでしたが、海上通信のインフラとしての役割が非常に大きいと思います。特にVDESは双方向でかなりのデータをやり取りできることもありますので、これまでAISだけでも少し進めてきていると思うのですが、データそのものを表示したり、使ったり、提供したりするだけではなく、それを解釈して、解析して、新たな助言や指示につなげていく、その部分を海上保安庁さんがやるべきことと考えます。そのために研究開発が必要ですし、他機関との連携が必要ですし、さらに人材育成、教育も必要になってくると思います。

ぜひともそういうところも見据えた上で進めていっていただきたいと思っていますし、出てきた結果が本当に適切なのか、きちんと評価した上で次につなげていくということも必要です。非常に広い範囲の、単なる大容量通信ができて、いっぱい情報が集まって、グラフィカルに表示できるよというものではない、それにとどまらないと思いますので、これもまた海上保安庁さんの御負担が非常に大きく、期待も大きいところだと思いますが、これこそ日本提案というか、日本での利用を世界に発信するようなつもりで進めていただければ、ありがたいことです。船は必ず自分の計画航路をECDISに入力すると思いますが、それすらも初めに保安庁さんでも入手して、東京湾の管制の一元化の中に組み入れていくとかもできる可能性もあると思いますので、大きな期待をさせていただきます。特にコメントなくても構いません。期待が大きいということだけ述べ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。随分期待の御表明でしたが、何か御対応はございますか。

それでは、航行安全課長、よろしくお願いいたします。

**【麓航行安全課長】** 今、御指摘をいただいたうちの最初の2点、自動運航船につきましては、今いただいたような日本独自の状況とかエビデンスといったものも含めて、検討してまいりたいと思います。あとは、先ほどおっしゃっていただいた風力発電に伴う作業船とかいったものの海域の影響はかなりあると思いますので、そういった点も検討してまいりたいと存じます。以上でございます。

**【河野部会長】** ありがとうございます。企画室長、よろしくお願いいたします。

【宮本海上交通企画室長】 最後のVDESの件でございます。エールを送っていただきまして、どうもありがとうございました。

庄司委員の御指摘のとおり、この施策を進める上での様々な留意点について、いただきました御意見、それらを踏まえながら、着実に進めて、船舶交通の安全確保のみならず、船舶の運航効率の向上に向けた取組について進めてまいりますので、今後とも御指導を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した。

それでは、鋭意頑張ってくださいということで、二村委員、よろしく願いいたします。その次に工藤委員にお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【二村部会長代理】 二村でございます。ありがとうございます。もう各委員様々な御意見もおありでしたし、私からは緩いコメントという形になると思うのですが、3点ほど。

まず、先ほどから何度も出ております洋上風力でありますけれども、再エネを増やさなければいけないという観点から言いますと、洋上風力が頼みの綱のような位置づけになっております。ということになりますと、これからは先ほどの諸計画を見ても洋上風力が増えていくのは、当然推定される場所でもありますので、港湾計画等に対する適切な助言を海上保安庁からも出していただきたい。また、我々が念頭に置いておりますのは、浅瀬の固定式の洋上風力だと思いますけれども、島嶼部に行きますとこれが浮体式、ふらふらと揺れているようなタイプの風力発電施設もあるやに聞いておりますので、そちらへの対応も必要になってくるかと思うところであります。これが1点目です。

2点目です。33ページに船舶種類別事故状況で、プレジャーボートのウェートが非常に大きいということを示すデータになっています。第4次では、なかなか目標が達成できないという数字の示し方だけになっていたのですが、プレジャーボートが増えているところを強調する意味でもこの表の示し方はとてもいいなと思いながら拝見しておりました。これは緩い質問になりますが、SUPもプレジャーボートの中に入れるものなのでしょうか。事故状況の示し方として、業として操縦しているのではない人たちのウェートが大きいという示し方は大事かと思った次第です。これが2点目です。

3点目でありますけれども、VDESです。事前の御説明等でも、今までも使っていたシステムをより高速大容量でもって使えるようなシステムなんだという御説明でしたので、このような心配はないのかもしれないですが、要はデジタル化ですよね。利用者がこのようなデジタル技術の活用に対して、ついていけないという状況はないのかどうか。先ほどの最

後の36ページですか、こちらで今まではファクスや電話が主な通報手段だったとありますけれども、このような人たちが一気にデジタル化したときに、デジタル・ディバイドの状況にならないのかどうかという点を御質問させていただきたい。

以上3点でございました。以上です。

**【河野部会長】** ありがとうございます。3点いかがでございましょうか。

それでは、まず航行安全課長にお願いして、その後、安全対策課長にお願いしたいと思えます。

**【麓航行安全課長】** 洋上風力についての御指摘ありがとうございます。確かに浅瀬、それから浮体式が増えていくと思いますので適切な助言を、これまでも事前の段階、相談の段階でしておりますけれども、これからますますそういう機会が増えていくと思いますので、ぜひ当庁としても積極的にやってまいりたいと思えます。以上でございます。

**【河野部会長】** それでは、安全対策課長、よろしく願いいたします。

**【松浦安全対策課長】** 御質問ありがとうございます。33ページの資料に関しましては小型船舶に対する安全対策、その次の34ページはマリレジャーに伴う人身事故に対する安全対策ということで、33ページは船、34ページは人ということで分けておまして、SUPについては、船舶、プレジャーボートの中には入っておりません。プレジャーボートの中ではカヌーとかミニボートは含んでおります。船舶かどうかは、私ども海上衝突予防法上の船舶かどうかというところで切り分けをしておりますけれども、船舶の要件としては、水上にあること、輸送の用に供すること。さらには、水上にあることとは浮揚性を有するというようなこと。輸送の用に供するというのは、移動性を有するか物が運べるとかいった切り分けになっております。SUPは一つ聞くところによりますと、もともとサーフィングがルーツだそうで、サーフィンを立ってパドルを使ってやるのがルーツということもあまして、私どものプレジャーボートには含んでおりません。

こちらしっかりやってまいりたいと思えます。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。企画室長、よろしく願いいたします。

**【宮本海上交通企画室長】** 二村委員の最後の質問の部分の答えですけれども、デジタル化を進めることについて、通報の電子化は、航路の入航前の通報などをパソコン上のウェブで、ホテルの予約であったり、新幹線の切符手配といったような手軽さを狙っているわけですが、これは時代の要請に沿う形で我々はデジタル技術の展開と表現してございます。ただし、中には委員が御指摘のとおり、ファクスを送ったり、電話を続けるという方もいらっしゃる



やいますので、利用者の声を聞きながら進めていきたいと考えてございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。二村委員、よろしゅうございますか。

多分、今の点は先ほどの電子海図に関する御指摘とも関わると思いますので、よろしくお願いいいたします。

それでは、工藤委員、お待たせして申し訳ございません。よろしくお願いいいたします。

【工藤委員】 御説明ありがとうございました。まず大きな話で印象を2つ3つ、それからコメントを2つ3ついただきたいと思います。時間も限られておりますので、手短に行きたいと思います。

今回の第5次交通ビジョンにつきましては、全体的には、デジタルとか技術革新等が背景にあって、それを基に何かかというのが非常に多いのかと感じております。これは時代の流れといいますか、仕方のないことですが、同時にこれが実は政策評価という点から、あるいは今後のことを考えますと、何を具体的な目標にするのか、それから、それがどのように達成できるのかという道筋を決めていくのか非常に難しいものが多いのではないかという印象を持っています。これが大きな印象の1つ目です。

2つ目といたしましては、それとも類似するのですが、非常に不確定要素のあることが今回多いのかと思っています。国際的な基準にいたしましても、いつ、どの時点で、どうなるのかというか、現時点ではなかなか予想がつかないものであったりとか、あるいは今の技術的なもの。特に例えばページで言うと24ページ、25ページ、洋上発電につきましては、先生方からもう既にいろいろと御指摘がありますので省略いたしますが、基本的には、例えば24ページに挙がっております燃料、次世代エネルギーの問題というのも、では具体的に何年頃にどうなるのかというのが、まだ現時点でそれほど明確なタイムラインが見つからない中で計画化していくことの難しさを感じています。その2つが、今回の第5次のすごく難しいところになるのかと思っております。これが2つ目の印象というかコメントになります。

もう1つは、その後の30ページ以降になりますが、その中で既に委員から御指摘があった点は省きまして、私からは2つ。1つは構成です。今回はかなり新しい事項が出てきているのと同時に、継続的にあるもの、つまり具体的には33ページの小型船舶の安全とか、次のページのマリンレジャー、そして航路標識等というずっと継続的に出ているものがあるのと同時に、現状、不確定要素の高いデジタルの問題とか、国際的な基準がありますので、これらをどのようなめり張りをつけて、実際に第5次の計画にするのかというのが非常に重

要になってくるのかと考えています。

最後に、同じようなことになって若干恐縮ですが、デジタル技術に関しては、実はデジタルという形で、最後のページ、36ページに挙がってはいるんですけども、例えば保守点検を活用するというのであれば、その前の航路標識の整備にも関係いたしますし、あるいは先ほどのいろいろな手続のデジタル化ということであれば、それ以外の部分にもいろいろ関わってきます。そういう意味では、今回、気象とデジタルの問題というのが、特化した1つの項目というよりは、それぞれの項目に、言ってみれば網目のような、メッシュ構造的に関わってくるものになるのかと考えておりました、それを具体的にどのような計画にするのかというのは、今後検討が必要かと認識しております。

コメントが多いので、今日は回答いただかなくても結構です。以上でございます。

**【河野部会長】** 工藤委員、ありがとうございました。ただいまの点、何かお答えはございますか。

それでは、企画室長、よろしくお願いいたします。

**【宮本海上交通企画室長】** 工藤委員、ありがとうございました。御指摘を踏まえまして、恐らくこれらにつきましては、次回に予定しております5次ビジョン期間中の計画目標の立て方をどうするのかとか、答申の骨子案の組み立てをどうするのか、それらを考える上で、整理していく中での課題と認識しております。次回の部会ではしっかりとした検討資料を皆様に提供して、審議を深めていきたいと考えてございます。

**【河野部会長】** ありがとうございました。工藤委員がおっしゃるように、恐らくデジタル化の問題には、いろいろな側面があると思います。第5次ビジョンをまとめるときに、これまでと違う要素ということはどういうところに影響があるかというのを一つの箇所でもとめられて、その上で各施策に関する記述をさらに深く書いていただくみたいな形にされると、今までにない要素だということが明確に浮かび上がると思いますし、分かりやすくなるのではないかと思いますので、よろしくお願いいたします。

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。近い御意見が既に様々出ていますが、私からも3点、コメントさせていただきたいと思います。

まず、今、目標の話もありましたが、小型船舶は確かに事故数がとても多いです。ただ、それ以外の船舶に関しても、4次ビジョンまでは、その海域に関する交通安全といった観点結構大きく入っていました。先ほども潮岬沖の対策が非常に重要だというコメントもあ

りました。ここでは大型船に関する取組はあまり見受けられない気がしますので、対策についてどのようにお考えかということをお伺いしたいと思います。事故隻数は確かに減少していますが、1件起きますと影響が大きいので、考慮されたほうがいいのではないかと思います。

2点目としまして、自動運航船の法令の解釈の話が先ほどから何回か出てきましたが、今現在、既に各種の実証実験が行われてきており、これから商用利用に向けた新たな実証等がまた広く行われるということをお伺いしております。そういった中で安全を確保しつつ、技術の向上を図る機会を許していくというような観点で、どのようなことが必要なのかということについて既に何かお考えなのか、あるいはこの資料に入っているのなら教えていただきたいと思っております。

3点目としましては、海上交通の話とも関係がありますが、洋上風力などに関しては海上交通安全の確保も重要だという御指摘が委員からも出ておりましたが、私どもで海上交通の観察などをしておりますと、過去に洋上風力が設置されているところは周辺だけではなくて、かなり広い海域に影響が及びます。その前に変針点があるような場合、数十マイル前のところに交通の収れん点が発生していたりします。広い海域で影響がありますので、地元の自治体さんとの話し合いも重要だと思いますが、一方で海上で何が起きているのかをよく御存じの海上保安庁さんで、そういったところをしっかりと把握して対策を取っていかれることが重要かと考えております。以上でございます。

**【河野部会長】** ありがとうございます。3点いただきましたが、いかがでしょうか。

航行安全課長、よろしくお願ひいたします。

**【麓航行安全課長】** 御指摘ありがとうございます。自動運航船の実証実験の状況について、説明させていただきたいと思っております。

現時点でいろいろな実証実験が行われておりますけれども、この技術開発は主に自動操船の機能、遠隔で操船ができるかということ、それから自動で離着陸ができるかといった、大きく3つの観点を中心に進められていると聞いておりました。日本財団さんなどが主導するMEGURIプロジェクトなどが適切に実施されていると認識しておりました。当庁としても、情報提供など適切に対応してまいるところでございます。現時点では実際に船員の方が乗船されて、当直体制の下で実証実験をやっておられますので、それは現行法上問題がないと認識しておりますけれども、これから現実に人を乗せないで実証実験を行うこと

も一部検討されているということでもありますので、それを現行法上どう整理するかということについては、少し慎重に検討する必要があるかと考えてございます。

いずれにいたしましても、引き続き国内の技術開発動向に関して情報収集に努めるとともに、必要な協力や検討を進めてまいりたいと考えてございます。以上でございます。

【河野部会長】       ありがとうございます。航行指導室長、よろしく申し上げます。

【近藤航行指導室長】     大型船の安全対策だと思えますけれども、特に推薦航路をこの後どう考えているのかということも含まれているのかと思ひまして、その辺を御説明したいと思ひます。

今まで第4次ビジョンまでは具体的な海域といたしましては、伊豆大島の周辺、それから潮岬、そして大王崎といったものも注視されていたかと思ひます。この中で御案内のとおり、第3次ビジョンとか第4次ビジョンの期間中におきまして、伊豆大島の西岸、それからこのたび潮岬でございました。大王崎におきましては、行き合い関係にある船舶の航行は多い傾向にあるものの、伊豆大島周辺海域とか、潮岬沖に比べると、通航帯の幅も広く取られている。あるいは過去10年間の事故発生状況ということで見ますと、漁船やプレジャーボートなど除きますと、我々が目的としている衝突事項の減少ということ言えば、衝突事故は大変少ない海域であるということで、現状では、これら太平洋沿岸での整流化の必要性というのは、大王崎も含めて、今のところ必要性は低いと考えてございます。一方で、先生がおっしゃるようにそれ以外の海域ももちろんございますので、そこでの事故の発生状況等を見ながら、今後検討してまいりたいと思っております。

それから、洋上風力の関係でございすけれども、これは友田委員からもございましたし、あるいは河野部会長からもございましたが、地方任せとせず、中央でもコミットしていくべきではないかということも含めた御指摘かと思ひます。その現場現場の航行ルールといったものはそれぞれの現場、町、地域におけますステークホルダーの皆さんと相談しながらやっていくというのが原則とは思ひますけれども、もちろんそれらの情報は全て、少なくとも海上保安庁におきましては中央に上がってきておりまして、中央の承認を得て、地方の部署においても、その方針の下、海保一貫通貫で方針を示していくという強い意思を持ってやらせていただいておりますので、これら航行ルールにつきましても、具体的に申し上げますと、事業者主体とはなりますけれども、地元での航行安全対策委員会を設置するように働きかけまして、海保もそこに積極的に参画し、コミットしていくということになると思ひます。以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。よろしゅうございますか。

司会の不手際でもう既にいただいた時間を過ぎております。この議題は本日が最後というわけではございませんので、皆様方の貴重な御意見を今後さらにいただければと存じます。ありがとうございました。

本日、たくさんの貴重な御意見をいただきまして、ありがとうございました。予定されていました議事は一応これで終了となりますけれども、これまでの本日の審議状況につきまして、交通部長から何かコメント等がございましたらお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【吉永交通部長】 交通部長の吉永でございます。最後に、補足とまとめとさせていただきたいと思います。時間が押していますが、恐縮でございます。

本日は2部構成で、長時間にわたりまして御審議をいただきまして、誠にありがとうございました。また、河野部会長におかれましては、円滑な議事進行を誠にありがとうございました。

補足としましては9点ございまして、恐縮でございますけれども、あらかじめ申し上げますと、補足違いとか補足漏れもあろうかと思いますが、本日の議事メモができました後に改めて確認して、そうした漏れや違いについてはフォローさせていただきたいと思います。

まず1点目でございますけれども、平岡委員、村瀬委員から、伊勢湾における湾外避難の勧告対象船の在り方について、御心配の意見がございました。お答えを申し上げましたとおり、規約改正を先取りした運用を改めて現地に進言したいと思います。

2点目でございます。葛西委員からは潮岬の推薦航路の対象船舶の大きさについて、御心配の意見をいただきました。御指摘のとおり、前広に広報したいと思いますし、また可能な限り、モニターもしてまいりたいと思います。

3点目でございます。工藤委員から御意見をいただいた中で、プレジャーボートの安全対策について、民間団体との連携を例にいただきまして、政府が民間団体等々、他者と連携した場合の政策効果の検証の在り方について御意見を賜りました。政府としての政策効果の検証でございます。連携して取り組むことにつきまして、事柄の性質上なかなか単独でできない施策というものが、あるいは連携することによって効果が上がるというものが当然あるわけでございますが、その場合に政府としての寄与度の割合を定量的に示すことはなかなか難しいかと思っておりますけれども、ただ連携して取り組むとしましても、連携する切り口とか、あるいは連携の仕方については効果検証もあるのではないかと、あり得るのではないかと

思っております。いずれにしましても、施策を打つ以上は、もちろん効果検証の在り方についての問題意識を持って臨みたいと思っております。

4点目でございます。庄司委員から御質問、お尋ねがありました、湾外避難、海交法一部改正によって新しく創設しました湾外避難制度の効果検証をよろしくお願ひしたいということであったかと思ひます。できたあと1年たちまして、昨年は幸ひにして新しくつくった制度を発動するような台風が来襲しなかつたわけでございますけれども、効果検証につきましては、私どもとしましても来るべきときが来て発動したときには、もちろん検証したいと思っております。

5点目でございます。伊藤委員から、目標の達成状況について、その達成の度合、要因分析をもう少しさらに踏み込んで、台風やマリンレジャー以外にもできないのかということでございます。次回、まさに5次ビジョンの目標についても御審議いただくということでございますので、どういったことが私どもとして可能か、次回までの期間をも使ひまして、要因分析について追求を深めたいと思ひます。

6点目につきましては、友田委員から洋上風力発電について、また洋上風力発電については、ほかの委員の方々からも数多く声が寄せられたところでございます。要すれば洋上風力発電と、安全な航行、あるいは円滑な航行の確保の在り方を両立させるという課題でございます。洋上風力発電については、計画段階から私ども海上保安庁を含めた関係機関、そして海域の利用者の方々から成る協議会によって協議の上で計画され、実施されると理解しておりますけれども、それでも5次ビジョンの中に、この両立につきまして、どういった課題を盛り込むべきかはよく考えて臨みたいと思ひます。

また、7点目でございます。平岡委員からあつた御意見、御質問の中で、自動運航船について、海上保安庁が法整備をするに当たつて基本的な考え方があるかというお尋ねがございました。私ども海上保安庁としましては、港則法あるいは海上交通安全法等々、所管している法令がございますけれども、基本的な考え方としましては、自動運航船の運航があつたとしても、今、そうした所管している法令で守つている法益を後退させないような法整備、解釈、あるいは対応を考えているということでございます。

また、8点目でございますけれども、藤田委員からお尋ねがありましたが、私どもとしましては、自動運航船への対応につきましては、もちろんIMOにおけます議論、審議をよくフォローして、対応してまいりたいということでございます。

最後9点目でございますけれども、伊藤委員から、小型船舶以外の船舶の事故分析、対策

いかんというお尋ねをいただきました。これも次の部会まで、どういった分析が可能か、あるいは何を課題とすべきかをよく追求した上で臨ませていただきたいと思います。

以上でございます。このあと事務局からもあるかもしれませんが、次回は年内に、5次ビジョン策定のための第2回目を開催させていただきたいと思っております。議題としては、海難の定義、そして目標値の在り方、また5次ビジョンの骨子を掲げて開催させていただきたいと思っております。

本日、委員の皆様方からいただきました御指摘、御意見を踏まえて準備を進め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。大変丁寧にフォローしていただきまして、御礼申し上げます。

事務局から連絡事項等がありましたら、お願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【二瀬主任海上交通企画官】 事務局でございます。事務局から連絡事項が1点ございません。

今年度の船舶交通安全部会は、今回の部会を含め年内に2回、年明けに1回の合計3回を予定しております。次回につきましては、11月下旬または12月上旬の開催を予定しており、詳細につきましては別途、各委員の皆様と調整させていただいた後に改めて御連絡させていただきますので、よろしくお願いたします。

事務局からは以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

以上をもちまして、本日の審議を終了したいと思います。皆様方、御協力それから貴重な御意見、どうもありがとうございました。

【宮本海上交通企画室長】 河野部会長、どうもありがとうございました。

本日の議事録につきましては、整理ができ次第、各委員の皆様にご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ますので、よろしくお願いたします。

それでは、これをもちまして、第19回船舶交通安全部会を終了いたします。本日は長時間に及ぶ御審議、皆様、どうもありがとうございました。

— 了 —