

平成28年3月11日

【屋宜高度航行援助推進調整官】 おはようございます。定刻になりましたので、ただいまから第3回航路標識・情報提供等小委員会を開催いたします。

委員及び臨時委員の皆様方には、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。

本小委員会の事務局を務めさせていただいております、海上保安庁交通部計画運用課高度航行援助推進調整官の屋宜でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、委員等9名のうち6名のご出席を予定しております。福永臨時委員はご都合により遅れておりますが、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、ご報告申し上げます。

また、当小委員会につきましては、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かえをお願いいたします。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、以降の撮影はご遠慮いただきますようお願いいたします。

審議に先立ちまして、お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紙のクリップどめの資料がございます。この中に配席図、議事次第、委員名簿、そして、資料「航路標識を活用した安全対策の強化（平成28年3月11日）」がございます。またクリップどめと別に、参考資料としまして、平成28年1月28日付の答申、それと「第3次交通ビジョン」の冊子がございます。

資料の抜け等ございませんでしょうか。

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、今津委員長をお願いしたいと存じます。今津委員長、よろしくお願いいたします。

【今津委員長】 おはようございます。今津でございます。議事進行を行います。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速でございますけれども、最初に議題1の当面の審議スケジュール案につ

いて事務局から説明をお願いいたします。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 屋宜でございます。資料、右下1ページ、表題、1ポツ、(1)当面の審議スケジュール案についてご説明します。

まず資料上段の箱書きについて、これまでご案内しておりますとおり、今回を含めまして引き続き、航路標識の設置に係る許可基準、配置基準等の審議を行うこととしています。審議結果につきましては、省令や省令に規定する告示、これらをわかりやすくまとめたガイドライン等に反映させるとともに、制度以外の事項として、情報提供手段の見直し等は所要の準備が整い次第できる限り早期に実施することとしています。

次に、スケジュール表につきまして、上段に航路標識法改正の審議等、中段に船舶交通安全部会の予定、そして、下段に本小委員会の予定を記載しています。

上段の航路標識法改正につきましては、2月26日に閣議決定がなされ、今通常国会において審議、上程される予定です。並行しまして、省令、航路標識法施行規則について改正作業を行っております。改正法成案後は、スケジュール表を右側から逆にさかのぼりますが、平成29年4月1日の施行を予定しており、交付の周知期間を約3カ月としまして、省令改正や告示等の作業、これを平成28年の年内に終える必要があると考えております。そうしますと、夏ごろまでには省令の内容を固めていく必要がありまして、今回、そして、第4回の小委員会で残りの許可基準等のご審議をお願いしたいと考えております。

第4回の小委員会では、前回第2回の小委員会で現状をお知らせしました海上保安庁と海上保安庁以外の者が行っている情報提供施設、すなわち、船舶通航信号所が具備すべき要件ですとか、海上構築物に設置されている航路標識の現状を踏まえた対応等のご審議をお願いしたいと考えております。

また、制度以外としまして、前回第2回の小委員会でご提言いただきました必要性の低下した情報提供手段の見直しに係る工程について、関係団体へのご説明、廃止予定時期等をお知らせすることを考えております。

第5回の小委員会では、海上保安庁、そして、海上保安庁以外の者が設置する航路標識の配置基準のあり方等をご審議いただき、さらに設置や管理の方法などを解説し、公表するガイドラインなどを盛り込んでまいりたいと考えております。

その他、省令改正作業などで後発する事項や審議積み残し等の必要な審議に応じて、第5回あるいは第6回と年内中の審議を見込んでおりまして、また、一部予定の変更もあるかと思えます。また、これらの審議状況につきましては、船舶交通安全部会の定例部会に

おける報告を予定しております。

以上が当面の審議スケジュール案でございます。

【今津委員長】 ありがとうございます。ただいま事務局から、議題1の当面の審議スケジュール案について説明いただきましたが、委員の方々、何かご質問あるいはご意見ございましたらお願いいたします。いかがでしょう。

今お話のガイドラインですけれども、ガイドラインは第5回で審議ですか。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 はい。第5回にガイドラインの骨子等も含めましてご提示したいと考えております。

【今津委員長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

特に発言ないようでございますので、議題1については終了したいと思います。ありがとうございました。

続きまして、議題2ですが、議題2のうち、許可標識に関する1から4についての事務局からの説明を最初にさせていただいて、その後で議題2の残りをやりたいと思いますので、まず議題2の許可標識について、1から4までの説明をお願いいたします。

【坂下主任計画運用官】 海上保安庁交通部計画運用課主任計画運用官の坂下です。それでは、議題2の航路標識の許可基準等の検討としまして、2(1)位置、構造及び設備から、2(4)の設備、設置・管理の能力について説明したいと思います。

先ほど説明があったとおり、今後、海上交通安全法等の一部を改正する法律案が国会に審議される予定ですが、その中には航路標識法の改正案も含まれており、海上保安庁以外の者が許可を受けて航路標識を設置する場合の許可基準が規定されています。今回はその許可基準を検討します。

この資料2ページですけれども、航路標識法改正案と記載のある囲みに、第三条に許可を受けなければならない、第四条に許可の審査項目が規定されております。その審査項目は、下の1号から4号になりますが、左のほうは現在の条文案でございます。それを右のほうで平たくまとめたものが論点となっております。

1つ目が航路標識の種類別に定める、位置、構造、設備の基準が適切かどうか。また、2つ目は、これは航空法の条文に倣った形ですが、航路標識の設置について、他人の利益を著しく害することとはどういう場合か。次に、3つ目は、航路標識の管理の方法の基準が適切かどうか。4つ目が、航路標識を設置・管理する能力が適切かどうか。これも航空法の条文に倣っています。この4つの項目を順に説明します。

資料3ページに移ります。まず1つ目の位置、構造及び設備の基準についてですが、簡単に、標識種別で下のほうにまとめております。左から1つ目が位置で、どの位置に設置するのが適切か。2つ目が構造で航路標識を構成する構造物の塗色、形状、昼標効果、強度、これらがどうなのか。3つ目が設備で、航路標識を構成する設備として機械的な性能で、灯色、灯質、光度がどうか。次のページからこれらの基準を見ていきます。

資料4ページに移ります。まず位置ですが、位置は、高さ、遮蔽物の有無などを考慮して、有効に機能が得られることが必要になります。下の図については、第1回で説明した図ですが、ここの真ん中の航路を示す灯浮標として航路の角に示していますが、これはピンポイントで位置が決まります。ですが、例えば右上の沿岸標識と書いてある灯台については、どこに適切に置くかというのは、その土地の環境を考慮しなくてはなりません。例えば周りの建築物がどうか、遮蔽物があるか、もしくは植物があるかなどを考慮して、有効に機能が得られること、逆に言うと、機能が損なわれないように位置を決めなくてはなりません。

また、灯浮標の位置には水深も考慮する必要があります。航路法線や浅瀬、港口等を表示するためには、どこに灯標を置けばいいのか。水深によっては方位標識を用いたほうがいいのかなど、いろいろ選択肢がございます。そういったものを位置として決める必要があります。

灯浮標以外の標識についても同様な考え方で、有効に機能が得られること、機能が損なわれない形で設置する必要があるというものです。

続いて、資料5ページに移ります。構造、設備ですが、灯浮標と灯標に関しては、国際航路標識協会（IALA）の基準を準拠した告示が現状ではあります。その告示に従った形で、現状運用がなされております。塗色についてはこの表のとおりです。右舷、左舷など種類によって決まっております。形状も同様、灯色も種類によって赤、緑、白、決まったものを用いることが記述されております。

右舷標識ですと、このような灯質を、左舷標識ですと、このような灯質を選択するといったものが決まっております。

また、頭標についても同様です。

灯浮標、灯標については、今後もこの基準に従うことにしたいと思っております。

続いて、資料6ページに移ります。これは、灯台の塗色、形状でございます。灯台の塗色・形状は、国際基準には特には決められておりません。現状、塗色は原則として、白、

または赤としております。今後もこの基準で行きたいと考えております。ただし、塗色については、白一色ですと、豪雪や霧などで、背景に吸収されて見づらいというふうな地理的環境のところがあります。そういった場合には、赤または黒の横縞を施すということで、対策を現状行っております。これも現状、今後も認める形にしたいと考えております。

緑や青などの他の色を採用しないのは、例えば背景に紛れて見づらくなるということのを避けるためです。塗色については、現状どおり、白または赤色、今後、引き続きそれを続けていきたいと考えております。

もう一つの形状については、塔形またはやぐら形を原則とします。ただ、昼標効果を阻害しない限り、デザインを施すことを認めたいと考えております。これは下のほうのただし書きの例に例示しておりますけれども、例えばヨットの帆をイメージした灯台や椿娘、あんこ椿をイメージしたような灯台があります。このようなものは昼標効果を阻害しない形のものであれば認めることにしたいと考えております。

続いて、資料7ページに移ります。灯台の光度（光達距離）ですが、灯台の光度は、設置しようとする海域においてどれだけの距離で明かりを認知することが求められるかを利用船舶の大小、通航量などの航行実態、あと、地理的な条件などの要素から最適な光度を決定することになります。

また、航路標識として最低限必要な光度は、現状15カンデラ、距離でいうと3海里程度であって、今後もそれを引き続き継続したいと考えております。

この最適な光度を決定する手法等、最低限必要な光度については、航路標識の現在の設置状況、船舶交通の実態などを分析して、引き続き検討していきたいと考えております。

下の図のほうは光度、光達距離の決定の例です。まず左の図です。真ん中のほうにマリナーがありまして、マリナー所属の小型船が利用しているわけでございます。青の半円のところがマリナー中心の3海里の半円です。マリナーに行くに当たって、航行ルートが4つほどありまして、島をかわして大体3海里程度のところからマリナーを認識する必要があると考えられます。

また、中央のほうに、大型船の航行ルートも真ん中にあることから、その手前で見える必要があるということから、ここは光達距離3海里。光度でいうと15カンデラ程度を決定しているものです。

続いては、右図です。これは大規模なシーバースがあった場合の灯火の決定の方法です。こちらのほうは、IALAの国際基準がありまして、10海里以上というふうに規定され

ております。これに倣った形で10海里以上のものを選択するというものです。

続いて、資料8ページのほうに移ります。最低限必要な光達距離の考え方ですが、その考え方に参考となる一つの考え方がありまして、これは海上衝突予防法のマスト灯の考え方になります。50メートル以上の2船が見合い関係になりますと、マスト灯の最低視認距離が6海里というふうに規定されていますので、お互い6海里のところから認識するという形になります。そこから変針するかどうかの意思決定、判断するわけですが、最も接近した場合において進む距離がその半分の3海里となります。この3海里をどう考えるかという、船舶の速力、操縦性を考慮して、十分余裕を持って、判断して、避航するために必要な距離と考えることができます。

これを固定した航路標識で置きかえてみますと、同様に3海里というものが灯台を十分認識して、これで避航するのか。もしくは変針するのかというふうに十分判断する時間を持って、決定するための距離と考えることができます。

これを光度変換すると15カンデラで、昼標効果として投影面積で計算すると、約2平米となります。こちらの変換式はこの下の段の参考と書いてある、こちらの変換式で、変換するとこういった数値になります。最低基準については、この考え方だけでなく、先ほど申したとおり、航行実態なども含めた形で引き続き検討していきたいと考えているところです。

続いて、ページ番号9ページに移ります。構造の強度、設備の耐久性の概要です。上のほうが構造物の強度です。構造物は自重や設置環境の波圧力、風圧力、地震力に耐えることを基準にします。ただ、その設置環境では値がいろいろさまざま変わります。その値に耐えることが基準と考える形にしたいと考えております。これも現状でこういったふうな運用をしております。

下のほうは、設備（灯器）の耐久性です。防水性、耐候性、耐震性をはかるJIS規格がありますので、それらに準拠した方法で耐えられれば大丈夫と認めるというものです。

続いて、資料10ページからは、今まで話をした位置、構造、設備のまとめとなります。まず10ページは、灯浮標と灯標です。説明したとおり、塗色、形状、灯色、灯質、頭標は、国際基準に準拠した告示が基準となります。昼標効果については、目的に応じて必要な昼標効果を選択と書いてあります。先ほどの説明から3海里程度が最低基準ではないかというふうに考えているところです。しかし、この灯浮標については、ご指摘がありまして、明かりは必要ですが、例えば昼間の見え方はそこまでは必要ないと、そういった用途

が考えられます。そのような場合には、特段、昼標効果を有しなくても、夜にその3海里以上見えればよいというような使い方もあり得ると考え、昼標効果は目的に応じては選択してもらおう形と考えております。

光度については、15カンデラを最低基準としています。15カンデラ以上で目的に応じて必要な光度を選択するというものです。その最低基準については引き続き検討してまいりたいと思っています。

強度、耐久性については、先ほど説明したとおりでございます。

説明してなかったのが、この右の発散角と呼ばれているところです。三角としていますが、少しわかりづらいので、この本資料の後ろのほうに添付している参考資料の4ページをご覧ください。後ろのほうから2枚めくって、4と書いているページです。参考資料、発散角の概要と書いているページでございます。発散角については、灯浮標では、波の動揺がありますので波の動揺を考慮して、上下の届く範囲の角度を決めています。灯浮標については、上、7.5度、下、7.5度で、あわせて15度以上。灯台については、固定されており、その波の動揺を考慮しなくていいので、上、2.5度、下、2.5度で、5度以上としています。発散角については、設置環境によっては、海上保安庁基準まで発散角が必要ないというふうに考えられるため、発散角については、こういったふうにしなさいという基準ではなくて、海上保安庁はこういった基準ですというのを示し、推奨する形にしたいと考えております。

本資料のほうに戻っていただいて、本資料の11ページになります。資料11ページは灯台についてです。灯台の塗色については、先ほど、白又は赤。形状については塔形またはやぐら形です。ただ、ただし書きの規定は設けている形です。

昼標効果については3海里以上としております。光度も15カンデラ以上。

発散角は先ほど説明したとおり。強度、耐久性については説明したとおりでございます。

続いて、資料12ページになります。こちらは、導灯になります。導灯の塗色、形状は、灯台と同様でございます。昼標効果は、明かりが重要ですので、こちらについては該当がありません。強度、耐久性については、先ほど説明したとおり、光度も15カンデラ以上、発散角も同様です。違うのが、真ん中の設計と記載しているところです。「2標1線が容易に見出せるもの」というように書いていますが、下の図のほうに導灯の使用方法を示しています。このように2標が一線になって、安全な航路を示す形になります。その2標1線が容易に見出せるような設計を有してくださいというようなものです。

続いて13ページの照射灯についてです。照射灯は、浅瀬等の障害を灯火で照らして示す標識です。施設構造の色、形状については特段該当がありません。

強度、耐久性は、先ほど説明したとおりのもの。灯色、灯質についてはこういったもの。光度については15カンデラ以上。発散角も同様というふうなものでございます。

続いて、資料14ページに行きます。こちらのほうは橋梁灯です。橋に設置して、可航域を示す標識でございます。こちらのほうは、構造物というのは該当がありません。橋に設置するもので、明かりが重要となります。設備に該当するところで、灯色、灯質、こちらのほうは国際基準で定まっております。光度については15カンデラ以上。発散角は先ほど説明したとおりのもの。灯台と同様。耐久性も十分な耐久性を有することということで、同様でございます。

資料15ページに移ります。これは施設灯と銘打っていますが、いわゆる海上にある構築物、施設に設置する灯火のことです。施設灯の区切りの中で、ここは4つほど分類していますが、上のシーバース灯は大規模な構造物を示す施設灯とあともう一つ、最下段のところの風力発電施設灯（構造群）の光度については、国際基準で決まっております。例えばシーバース灯、大規模な構造物を示す施設灯ですと、本灯が1,400カンデラ以上。下のほうの風力発電施設灯（構造群）ですと、本灯が80カンデラ以上というふうなもので定まっております。

それ以外のところの灯色、灯質については、この4つの種類です。例えば小規模な構造物を示す施設灯、風力発電施設灯の単一の構造物、これも全て国際基準で決まっています。こういったものを基準とする形にしたいと考えております。現状もこういったふうな運用をしております。

続いて、資料16ページのほうに移ります。資料16ページは、電波標識と音波標識をまとめております。基本的には国際基準で定まっているものはそのとおり準拠するというふうな形になります。

空中線電力については、必要な有効範囲によって、その電力の値を変える必要があるもので、その必要な有効範囲を選択してくださいといったものです。

音波標識について、霧信号所と規定されていますが、当庁についても、民間についても、日本では現在ありません。規則上はこのように規定するというものです。

一方、音響信号器というふうなカテゴリーをつくっています。こちらは霧信号所と目的が違いまして、海上構築物に障害を示すものとして設置されているものがあります。例え



ば風力発電施設にこういった音響信号器をくっつけているものがあります。これも国際基準に定まっておりますので、これもそれに準拠した形でいくというものです。

以上、ここまでが位置、構造、設備の審査基準のあり方でした。

続いて、資料17ページのほうに行きます。資料17ページは、2つ目の論点である他人の利益を著しく害することを検討したいと思っております。

例えば図の上の段のように、灯台を設置した場合。陸地側にマンションがあったとします。この灯台の明かりは、航海者にとっては非常に有益ですが、マンションに住んでいる者にとっては害となる場合があります。その場合に、他人の利益を著しく害することに該当することがある可能性があります。

また、下の図の左のほうですが、例えば灯浮標を設置したものはいいのですけれども、漁業者にとっては邪魔者でしかない場所に置いた場合、漁具を破損して、経済的な損失を与える可能性があります。同じような場合として、右のほうですが、ブイがあると小型船にとっては操船しやすい、わかりやすいというものなのですが、大型船にとっては窮屈で、操船が不安となる、そのようなケースが考えられます。こういったケースにならないように審査することになります。これらのケースの中で、他人の利益を著しく害することに該当する場合には、害が及ぼさない形にならないと許可しないというふうな形になります。

続いて、次の論点に移ります。資料18ページになります。上の段が2(3)管理の方法をまとめたものです。新しい審査基準については、現在の基準である保守、運用、予備品の項目を踏襲した形にしています。審査基準を明確にするということで、定量的な基準を設けているものがあります。点検周期を原則1年に1回することを明確化しようと考えております。現状では、おおむね3カ月から1年、点検しますというもので提出されているのが大多数でございます。過度の負担となるとは考えていません。現在の機器の信頼性や申請状況の実態に合わせて原則1年に1回としたものです。

また、最近では、LEDなどメンテナンスフリー機器も多数出てきます。そのような機械を用いている場合には、1年に1回でなくてもよい形もあり得ると考えておりまして、そういった形を認めるというふうなものになります。

ほかに明記したものが点検の記録、保存のところです。今回の法改正に当たっては、必

要があれば立入検査をしたり、報告を求めたりする規定が盛り込まれています。現在にあっては、何年分、記録を保存しなさいというものはありません。ただ、許可標識の点検には、年1回、海上保安官が立ち会っている実態がありまして、その中で点検記録も確認しています。実情として、許可標識の管理者というのは、点検記録を保存している実態がありますので、それを3年間保存することを今回新たに明記しようと考えているところで、現在でも保存している実態があるので、過度の負担にはならないと考えているところです。3年というのは、ほかの基準を参考にして倣ったものです。

続いて、運用体制です。運用体制、通報体制、監視体制について、特に変わりはありません。運用するための適切な要員を確保してくださいと。もし事故とか復旧の話があったら、海上保安庁や利用者のほうに通報してくださいと。監視体制がちゃんとありますかというものです。

続いて、予備品についてなんですけれども、備え付けていただくのは変わりありませんけれども、例えば応急復旧資機材を保有して、それで対応できる場合や、業者と契約していて、すぐ復旧できる体制を組んでいるという場合には、特段、予備品を持たずとも復旧できる体制があると考えられます。その場合には備え付けなくてもいいと、予備品を省略することを認めるというような形にしようと考えています。

続いて、下の段のほうの次の論点、設置・管理の能力をまとめています。設置・管理をする技術力があるかどうか。こちらのほうは、資格と実績などで確認します。実績については、航路標識を設置する実績がなくても、類似の施設、機器の工事で設置・管理した実績があるのであれば、認める形にしたいと考えております。

また、設置する場所の使用権原を有しているかも確認します。例えば国の機関、自治体などが港湾や漁港区域のほうに設置する場合は、土地の使用権原を有しているのは明らかですので、それは省略できるかなと考えています。

以上が許可標識に係る審査基準、大きな4つの論点でした。

【今津委員長】 説明ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、委員の方々のほうから、ご意見、ご質問ございましたらお願いいたします。はい、どうぞ。

【浅野委員】 全般的にこういう方向かなという気がしまして、中身について特段の意見はないんですけれども、2点ほど質問があります。まず1点は、現行の標識がこの基準に沿っていると解釈してよろしいのでしょうか。もし基準が満たされていないような標識があった場合に、どういうことを要請することになるのかということが1点です。

2点目は、道路の信号なんかにもあるんでしょうけれども、最近、民間が設置するコマースシャル。光を使った広告塔みたいなものが場所によっては設置されるということがあって、それが信号と重なってしまって、信号が設置できないというような箇所が出るとかということがあったりするわけですね。そういう場合に公共の目的を優先するのか、あるいは既存の民間の設置しているものは、そのほうを尊重して、標識の設置を控えるということにするのかというふうなことが当然起こってくるんだと思うので、利害の調整ですね。あるいは標識と紛らわしいような光ないし音を使った広告物等の取り扱いというのは、今後どう考えていくのかと。これは社会との調整の話になってくると思いますけれども、海上ではそういうことが少ないのかもしれないけれども、もしそういうことが出た場合にどうするのかということですね。

その2点をご質問したいと思います。

【今津委員長】 お願いします。

【坂下主任計画運用官】 まず1点目の現状の標識の状況で、この基準と合致しているかという話ですが、基本的には合致していると考えています。これまでも調査していただいて、それに外れているという標識は特段見受けられておりません。また、今後、外れている場合の措置については、海上保安官が指導する、適切に改善命令するというふうな規定がありますので、そういったもので対応します。それによらずとも、その前段階でこういうふうにしてほしいというような指導によって改善を図るというようなことができると考えております。

2つ目の利害が衝突する場合については、現状のある標識について、新たに信号機とかコマースシャルの電光表示板をつくるかそういったもので、これが阻害する場合については、みだりに航路標識と誤認のおそれのある灯火を使用してはならないという規定がありますので、それは防げると考えています。一方、既に信号機などがあった場合に新たな灯台を設置する場合にバッティングする。ただ、この灯台については、公共の利益があるので、どちらを優先するかという場合については、既存のものを阻害しない限り、公共のものが優先されるものと考えられます。逆に、例えばそこまで公共性のない許可標識の場合で利害が反する場合については、どちらを優先するというのはなく、既存のところの人がいるものを優先する形になるのかなと。その新たに設置しようとする場合は、既存の現状があることを踏まえた形で適切な場所、そういった適切な標識を選択してもらうというふうな形になるのかなと思っております。

【今津委員長】 よろしいですか。はい、どうぞ。

【小島臨時委員】 日本船長協会の小島です。私は船をおりてから十年以上になります。瀬戸内海とか港へのアプローチ、特に、神戸とか横浜等へアプローチするときなどは街のライトが灯台や、ブイと重なる状況になります。ブイのほうがどちらかというと後ろや周りのライト、街のライトが紛らわしいです。しかし、やはり遠くの光と近くの光との区別、灯質、点灯周期がわかる灯台、点滅するブイは、それほど紛らわしいとは思いませんでした。灯台の周りは大体暗いですし、それと灯台の光は強いので、紛らわしいとは思っていませんでした。

以上です。

【坂下主任計画運用官】 よろしいですかね。例えば灯台又は灯浮標がありまして、背景光が強くなりましたといった場合に、灯台又は灯浮標の機能を阻害する場合には、背景光を暗くするというのはさすがに難しいので、灯台又は灯浮標の光力を上げるなり、灯質をもっと目立たせるとかそういった形で対応できると思っています。

【今津委員長】 ほか、ございませんか。はい、どうぞ。

【加賀谷臨時委員】 まず灯台の構造についてお尋ねしますが、デザイン灯台、私、大好きです。ぜひこれを認めていただいて、たくさん許可してもらえれば、地方のイメージもアップするし、灯台のイメージもアップするのでやっていただきたいなとは思いますが、現在のところは、自治体はその地方のイメージをした、ここの資料に示されているような形の灯台が多いのですが、許可標識となってくると、企業が自分の棧橋へ導くために灯台をつくるというようなときに、その灯台に例えば企業の名前、コマーシャルなんかをつけた場合に許可されるのかという疑問が1点と、あと、導灯は、船に乗っているときには非常に助かるのですが、側感度についてはこの2標が1線に見えるようにという基準が満たされていれば良いということか、側感度との関係をお尋ねしたいと思います。

最後に、予備品の関係ですが、これについては今の時代、全て持っていなくても応急措置ができればとか、あるいは近場に直ぐに手に入るところがあれば備え付けを省略できるという、これは非常に今の時代に合った、いいことだなと思いますので、良い基準になったなと思っております。

質問を2つと、意見を1つということでよろしく願いいたします。

【坂下主任計画運用官】 まず1点目の許可標識において、企業名がついたような灯台、これをデザイン灯台と呼べるのかどうかというのも、それはあるんですけども、こちら

のほうについては、ここに書いてある限りで言うと、昼標効果を阻害しない限り大丈夫ですよという話になります。例えば企業のロゴなどで、どういったものが昼標効果を阻害するのかというのは、また考えなくてはいけないと思います。今のところ投影面積で決まった面積をちゃんと有してください。必要な距離から見えるような基準にしています。企業の名前、ロゴなど何から何まで認めてしまうと、ちょっとイメージつきませんが、企業名やうたい文句をたくさん書いたような、何かそういったものが出てこないような形にはしないといけないと思います。その運用は、今後考えていきたいと思っています。

続いて、導灯の側感度についてですが、2標1線を有することとしているので、側感度はそれを補助する機能として海上保安庁の側感度はこのような基準ありますということを紹介して、推奨するというふうな形をとれば、設計の補助項目という形に位置づけられると思っています。

予備品についてはコメントありがとうございます。

【加賀谷臨時委員】 ありがとうございます。

【今津委員長】 ほか、ございませんか。はい、どうぞ。

【福永臨時委員】 日本水先人会連合会の福永です。資料17ページに「他人の利益を著しく害すること」というのがありますが、この逆の場合、つまり、海上保安庁が設置されている航路標識類の周りに、その機能を阻害するようなもの、例えばネオンサインを新しくつけようとした場合、かなり規制されることになると思いますが、海上保安庁以外の者が設置した航路標識類に対しても、そういった阻害要因が発生しそうな場合というのは何か規制が考えられているのでしょうか。

【坂下主任計画運用官】 例えば今、既存の灯台があって、新たに灯台をつくらうとした場合にまず考えることは、既存の灯台を阻害しない形、誤認しないような形で灯台の機能を選択してくださいというふうなものが指導できると思います。許可標識として申請が出てきたときは、届出標識として届出が出てきたときに、これを阻害するようなことはやめてくださいというふうなことは言えると思います。

【尾崎計画運用課長】 すみません。現行法にも規定があるのですが、ある程度先にあったか、後につくったかというのが非常に重要な論点になりまして、今、海上保安庁も含めて、航路標識があるところに新たに植物を植えるのはだめだと。まあ、それもどのくらい影響があるかによって多分違うと思うので、何でもかんでもその航路標識のところに植物を植えたりしてはだめだとはならないと思うのですけれども、やはりその機能を妨げ

たり、進入を妨げるようなものはだめですよというのはありますので、実際にそれぞれのいろんな権利関係もあるので、何でもかんでもだめだという話ではないのですけれども、そこはそういうことが言えるのかなという気はしております。

先ほどもちょっと出たように、それぞれ著しく害するというのをどこまでとるかという議論もありますし、最初に建っているものに対して、後から特に航路標識を建てる場合に、航路標識を公的なものを優先するというのは、多分許可標識では難しいと思いますので、そこはなるべくそれぞれの関係者間で合意をしていただくと、話し合いをしていただくとか、例えばさっきありましたように、被覆をして、標識の影響のないようにするとか、設置する場所を若干考慮するとかですね。そういう対応を具体的にやっていくのかなという気はしていますが、どちらを完全に優先するというのはなかなか難しいかなと思っています。

【今津委員長】 よろしいでしょうか。

【福永臨時委員】 私がお聞きしたかったのは、海上保安庁が設置されている航路標識の灯火を沖から見たときに、例えばその灯火の背景となる陸上の大きなビルディングに設置された派手なネオンサインにより灯火の機能が阻害されるような場合、海上保安庁はそれに対して、何らかの規制というか、管理をされると思いますが、海上保安庁以外の者が設置する航路標識の場合も同じような規制なり管理をしていただけないかという理解でよろしいのでしょうか。

【尾崎計画運用課長】 先ほど言いましたように、先に航路標識があれば、まあ、我々の場合はこの機能補償ということで、そこに建てるなというよりも、手前にまた移していただくみたいなことはやるのですけれども、航路標識法の中に航路標識の付近にそういうような植物を植えてはならないとかそういう規定はありますので、基本的にはそういうことはできるとは思いますけれども、どこまで障害が起きるかについては状況によって考えないといけないかなという気はしています。

【小島臨時委員】 それに関連して、3年前ですかね。東京湾の、ゲートブリッジ、あの橋ができたときに、橋桁のライトが、かなり明るいということで、パイロットさん、はじめ関係者で何回か会議をしました。結局注意しながらということで、何とか決まりました。それが、この例に該当するのかなと思います。

【今津委員長】 ありがとうございます。他にございませんか。

私のほうから一般的な話かもしれませんが、この基準ではミニマムは決めたんで

すけど、マックスは決めなくていいのかというのが一つと、それから、光と電波、組み合わせのようなものが出てきたら、これを許可するのかどうか。それで、もう一つは、AIS信号所の場合の、特にバーチャルの場合なんですけども、位置というのは、バーチャルの位置をしっかりと管理しないとイケないのではないかと。今まで灯台とか何かの位置は、それはもう建ってしまえばそこだけでも、バーチャルは自由にできますので、その辺どうされるのか。この3つについてお願いします。

【坂下主任計画運用官】 まずマックスについてなんですけれども、大光力を出せばだすほど光が届く話ではありますが、マックスを制限している一つの例として、航空法の航空障害灯は何々以下に抑えなさいというのがあります。航空障害灯はグレアとかそういったもので操縦者の操縦性能を阻害する形になるので、そういった制限を設けているとは思いますが、灯台については、特段、大光力を制限するということが、あまり考えづらいところなんです。沿岸灯台ですと、大光力ですが、ただ、沿岸灯台の使い方からいうと、その間近で見るということは考えづらいということなので、間近に行く前に認識して、あとはほかの灯台を用いて、走っていくという話なので、特段マックスを設けるというのは今、想定はしていません。

続いて、光と電波の組み合わせについては、それぞれで標識として認識して、それぞれ許可していくのであろうと思います。例えば風力発電施設に灯火があり音響信号器も設置されている。そういったときには風力発電施設灯で一つの許可、あと、音響信号器で一つの許可と考えます。したがって、一つの組み合わせというふうな、音と電波と光でというふうな組み合わせというのは、一つという区切りではないとは思いますが。

あとバーチャルについては、AIS信号所自体は航路標識ですが、バーチャル航路標識はシンボルマークということで、航路標識としては位置づけません。しかし、その位置の管理というのは非常に重要であります。その位置については、告示事項として、ここに表示しますというのもしっかりうたうことで、しっかり管理はできるかなと。その位置と著しく表示が違った場合とかはそういう、ちょっとおかしいですよというような指導はできる形にはなると思います。

【今津委員長】 どうぞ。

【浅野委員】 先ほどから伺っていて、考え方が幾つか整理の方法があるのかなと思ったんです。航空の場合に、灯火であるとか電波標識であるとかというのが一部、空港のコンセッションと民営化の大改革に従って、民間のほうに移管されているものがあって、そ

れはルール上では国が管理していて、国が規制の元になっていた装備を、装置を民間に移管しても、その性格は変わっていない。国の管理と同じようなものが、管理者が民間になっただけであって、航空運航上は同じような重要な役割を持っているんだから、当然そのルールは移行している。民間のほうに移行して、保証されているという考え方をしているんだと理解しています。

それで、国が管理していた灯台等の標識を民間のほうに移管する場合があった場合には、同じような考え方があって、国がやっていた業務を民間のほうに、あるいは自治体のほうに移管したんだから、安全上の役割は同じであって、それが単に管理者が移管されただけのことであると、そういうふうな整理はできると思うんですね。

じゃ、新しく新設した標識についてどう取り扱うのかということからの議論はやっぱりしなければならないことであって、それは民間の任意で設置したものだから、従来のないところから設置したものであるから、それは利害調整等も含めて、民間の設置者が社会との調整を行うという考え方をとるのか。あるいは国が設置してもいいものを民間が設置して、それを許可したんだから、その安全上のことが国の設置したものと同等であるというふうなことで、その標識等の、社会との調整に関して何らかの優先権を与えるというふうな考え方と両方考え方があると思うんですね。これがどちらのほうが妥当なのかというのは、やっぱり1回議論しておくべきだと思います。

まあ、公共の安全という考え方からすると、国の設置したものと同等に近いものとして、民間に移管したもの、あるいは民間が設置したものを扱っていくというのが一つの考え方として成り立つのかなという感じはしますけど。そこら辺はいろいろとヒアリングしたり、意見照会したりして、いろんな意見を求めたほうがいいところだと思います。

【坂下主任計画運用官】　そうですね。実際、公共性を有しているか、有していないかでその議論するところが違うと思います。もし公共性を有してなくて、自己の用に供するものだったら、その自己の人たちが調整してくださいというのは言えると思います。ただ、海上保安庁が設置しなくても、一定の公共性があるというようなことで、航路標識行政をどうするかという観点だと、やはりそういうヒアリングとかして、どういったことであるべきかというのは考えていかないといけないのかなと思っております。

以上です。

【今津委員長】　ありがとうございます。よろしいでしょうか。他にございませんか。

それでは、特にこれ以上、ないようでございますので、次に移りますが、議題2の中で



残っているのが、届出標識の基準というものです。これの届出標識に関する5番目の議題について、事務局から説明をお願いいたします。

【坂下主任計画運用官】 はい。資料19ページからになります。届出標識の基準でございます。

今回、浮標、立標など、灯火を有しない昼間標識については、許可を要しない、届出で足りる標識として整理します。その基準について検討しますが、19ページの下の方で、現在の航路標識法改正の届出の申請基準の条文を記載しております。許可標識と同じ表現のところは2つありまして、条文のところの3、4と書いているところです。1つ目の3というのが、航路標識の種類別に定める位置、構造及び設備の基準が適切かどうか。あともう1つが管理の方法の基準でございます。

続いて、20ページです。20ページには、位置、構造、設備を簡単に標識種別で、下の表にまとめています。浮標、立標、導標、橋梁標、この4つの種類をまとめております。

左から、1つ目が位置、2つ目が構造、3つ目が設備というものです。許可と少し違うのが、設備というのに頭標と標識板というのがあります。灯火がないので当然ですが、頭標、標識板という項目で今後新たに整理するものです。

21ページに移ります。これを標識別にまとめているものです。浮標、立標については、国際基準に準拠した形になります。塗色、形状、頭標。こちらのほうは国際基準どおりでございます。

昼標効果については、届出の一定の基準として3海里以上というふうに区切ります。3海里以上ですと、届出を出してくださいというものになります。

強度、耐久性については、許可と同様の形になります。

続いて、導標ですが、こちらのほうは構造の中で、塗色、形状については、灯台と同じような考え方です。昼標効果についても3海里以上で、目的に応じて必要な距離を選択してくださいと。設計については2標1線が容易に見出せるものであること。強度、耐久性については同様というものでございます。

橋梁標については、塗色、形状については国際基準で定まっております。一つ違うのが橋梁標の昼標効果ですが、現在、部内通達において2海里以上としています。ここは3海里以上と少し違いますが、ここは現行の部内通達どおりで行きたいと考えております。耐久性はそのままとなります。

続いて、22ページになります。こちらのほうが浮標、立標の構造、設備の国際基準を

まとめた表になります。塗色ですとこういったもの、形状ですとこう、頭標はこれです。灯浮標と灯標の明かりがないバージョンと考えていただければ大丈夫です。

また、もう一つの論点の管理の方法の基準については、ここには記載しておりませんが、許可と同様の管理をしていただくことになります。

以上が届出標識に係る審査基準でした。

【今津委員長】 はい。どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明に関しましてご意見、ご質問ございましたらお願いいたします。

特にございませんでしょうか。ありがとうございました。特に発言ないようでございますので、これにつきましては事務局の案どおりということにしたいと思います。

次に移ります。議題3はその他でございます。これは事務局のほう、何かございましたらお願いします。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 会議冒頭の審議スケジュールでご説明しましたが、次回、第4回以降の小委員会におきまして、省令に反映させるべく、また、本日いただきましたご意見等を反映させてまいります。引き続きご審議を深めていただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

その他、事務局から特にございません。

【今津委員長】 委員の方々、何かございますか。はい、どうぞ。

【浅野委員】 届出制について1点ご質問があります。例えば道路工事なんかやっていると、1カ月間に使う標識を設置するという場合に、所轄の警察等に届けて設置できるんだと思うんですけども、海においても港湾工事をするとか、テンポラリーに置く標識を置く場合があると思うんですね。届出というのはそのパーマネントな標識の場合と、そのテンポラリーな標識の場合と両方あると思うんですけど、テンポラリーというのはどう扱っていくんでしょうか。そういうものはないと考えておられるんですか。

【尾崎計画運用課長】 今も実際、工事等をやる際に、例えば港則法等で工事をする場合に、港則法等の許可も要るのですけれども、その際に工事用のブイとかも一時的に入れておきまして、その一時的なブイについてもこちらのほうの許可ということになっておりますので、今の恒久的なものも一時的なものも同じ体系で処理をさせていただいています。

【浅野委員】 同じルールということですか。

【尾崎計画運用課長】 はい。

【浅野委員】 わかりました。

【今津委員長】 ほかにございませんか。

ほかに発言ないようでございますので、議題3についてはこれで終了します。

それでは、これで全ての審議が終了しましたので、進行を事務局のほうに移します。お願いします。

【屋宜高度航行援助推進調整官】 本日のご審議、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、各委員にご確認いただきまして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、よろしくをお願いします。

これをもちまして、第3回航路標識・情報提供等小委員会を終了いたします。本日はありがとうございました。

了