



# 4/8 国土交通委員会で質問に立ちました！



## 審議法案のポイント (法案名：海上交通安全法等の一部改正)

- **大型台風の接近時、船舶の湾内からの退去を勧告・命令**できるようにするための法改正 (主に風の影響を受けやすい大型船が対象)
- 東京湾等では、いかりを投じたまま強風で船が流され (走錨 (そうびょう)) 橋などに衝突する事故が続発。本改正により、**早めの避難**を促し**安全確保**につなげるのが狙い
- また、走錨した船が**航路標識**を損壊した場合、**復旧費**を船側に負担させる制度も新設

### 〇はまぐち誠 の質問 <賛成の立場から>

#### 【避難命令の判断基準】

〇湾外への避難や錨泊の制限等を勧告・命令する際の判断基準について確認したい。また、指示に従わなかった場合の罰則は、誰に対して科すのか？

(国土交通省) 対象は最大風速が**毎秒40メートル以上の暴風**を伴うような特に勢力の大きい台風。対象船舶は自動車運搬船やコンテナ船などの風の影響を強く受ける船舶を主な対象とする。また、**勧告の発動時期**は十分な時間的余裕を持って対象海域に強風域が到達する**2日程度前**とする。また、罰則対象は法文では違反行為をした者ということになっているので、一般的には船長ということになる

#### 【経済的影響を最小限にするための対応】

〇湾外への避難等により、**船会社が荷主との契約を守れないことで経済的な損害・リスクを負う懸念**も出てくると思う。経済的影響を最小限にするための国の対応について伺う

(国土交通省) 委員指摘の通り、経済的影響は最小限になるよう配慮すべきものと考えている。勧告のルールは、**官民の海域関係者で構成される湾内協議会**において協議を行い、**納得の上**であらかじめ定められる予定。このため、荷主の方々にも理解いただけるものと考えている

#### 【航路標識の管理体制の充実強化】

(国土交通省) 平成27年から令和元年の5年間に衝突等で被害を受けた航路標識は262件。このうち、**原因者を一部特定できていないものもある**

〇航路標識は海上の安全を守る大事な設備。しっかりとした管理体制の整備をお願いしたい

**結論： 全会一致で「可決」 ⇒ 4/9参院本会議で可決・成立**