

# 小型船舶における海上通信 システムの評価結果

平成20年6月23日

# 評価方法等

- ・下の様式の各要件欄の評点(ユーザーのメリット最大5点、最小1点)に左欄の重みづけを乗じ、これをシステムごとに合計した。
- ・今回は、WGの各構成員において、別添様式を記入し、平均値を割り出した。(母数：19 一部例外あり)

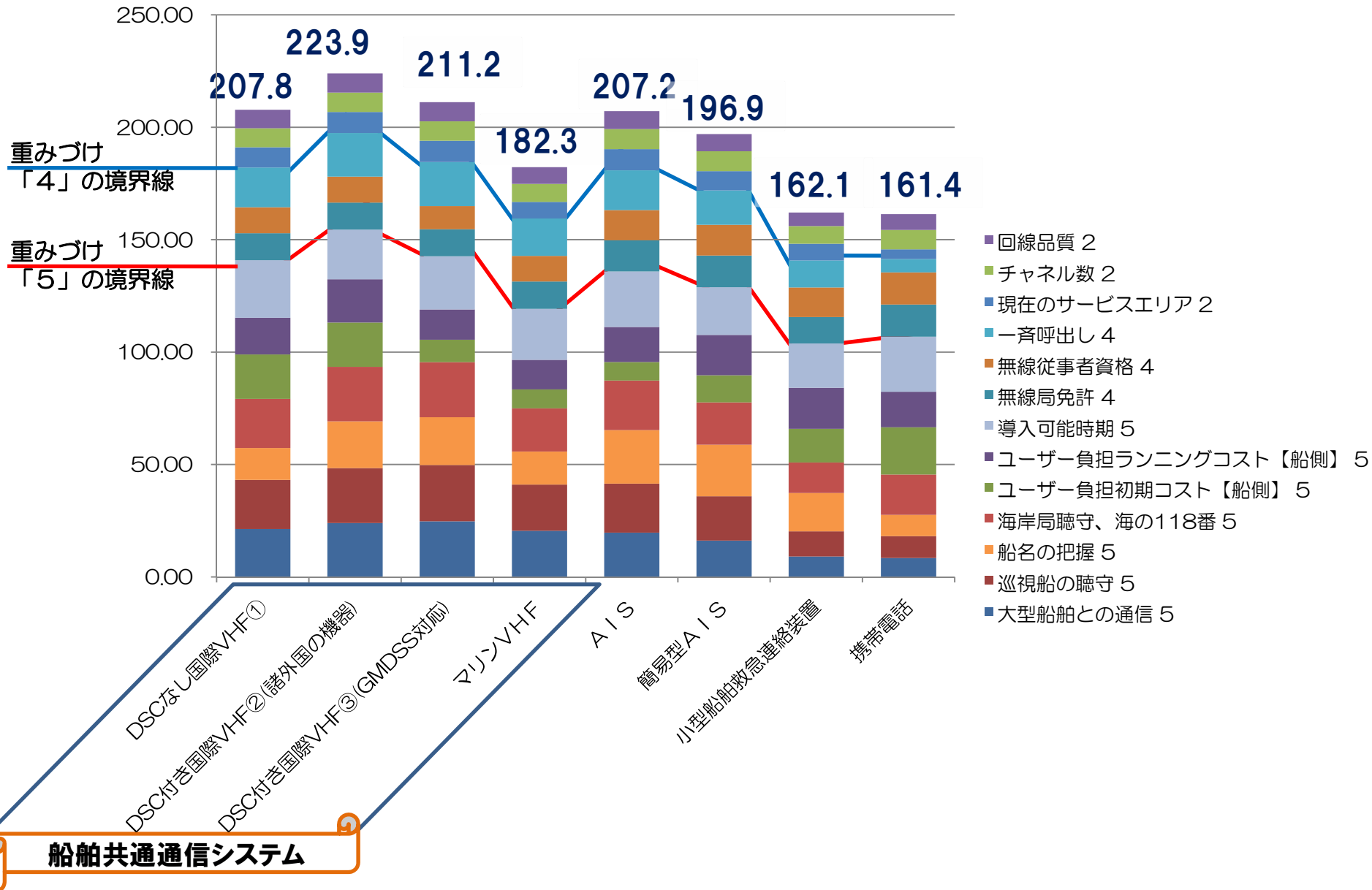
## 1 既存の海上通信システム

要件	重み	DSCなし 国際VHF①	DSC付き 国際VHF② (諸外国の機器)	DSC付き 国際VHF③ (GMDSS対応)	マリン VHF	A I S	簡易型 A I S	小型船舶 救急連絡装置	携帯電話
大型船舶との通信	5								
巡視船の聴守	5								
ユーザー負担初期コスト 【船側】	5								
ユーザー負担ランニング コスト【船側】	5								
無線局免許【現行】	4								
無線従事者資格【現行】	4								
現在のサービスエリア	2								
海岸局聴守、海の118番	5								
チャンネル数	2								
回線品質	2								
一斉呼出し	4								
船名の把握	5								
導入時期	5								
評点合計									

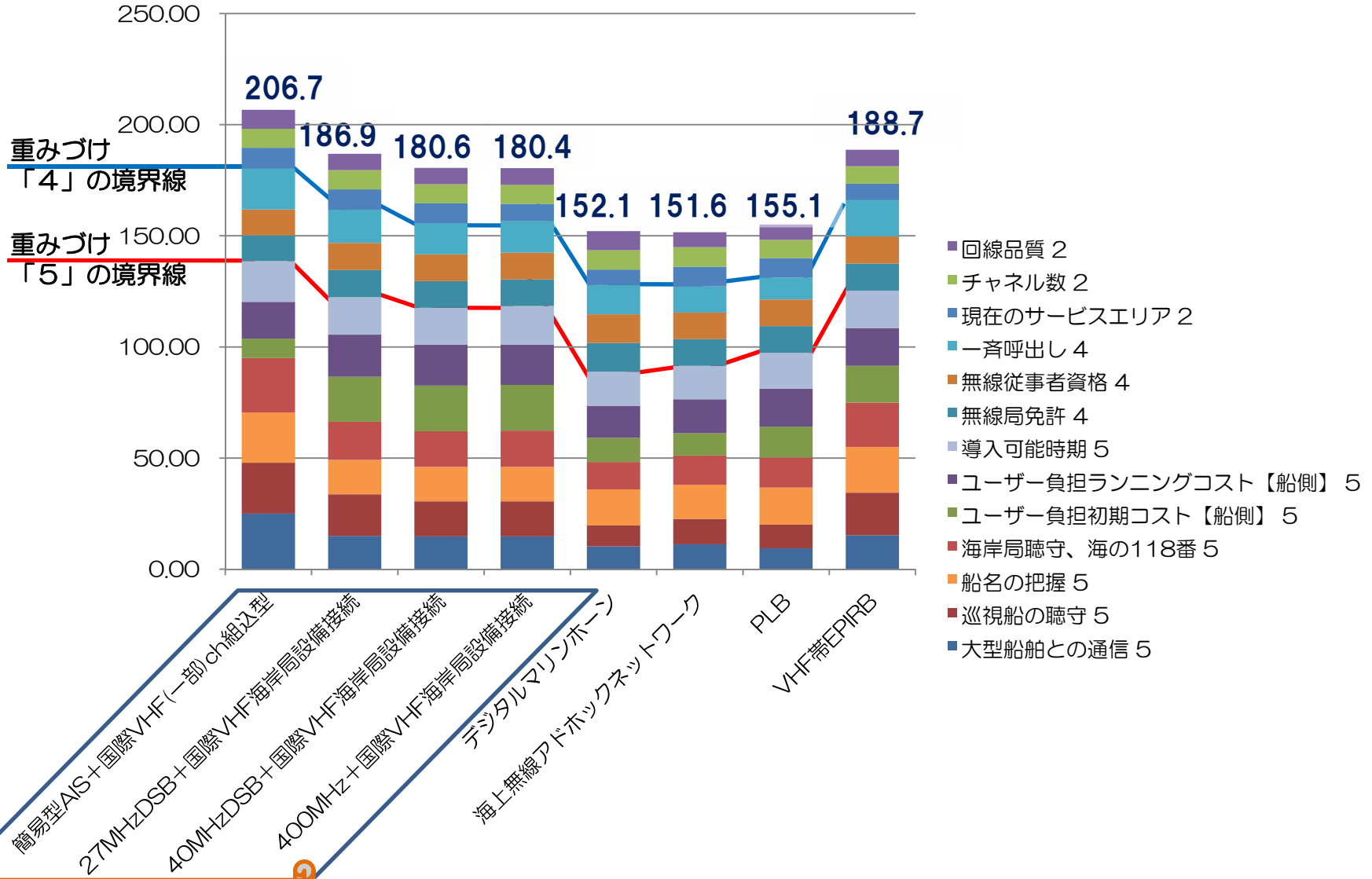
## 2 新しい海上通信システム

要件	重み	簡易型AIS + 国際 VHF(一部) Ch組込型	27MHzDS B+国際VHF 海岸局設備接 続	40MHzDS B+国際VHF 海岸局設備接 続	400MHz +国際VHF 海岸局設備 接続	デジタル マリンホー ン	海上無線 アドホッ クネット ワーク	PLB	VHF 帯 EPIRB
要件及び重み付けについては、「1 既存の海上通信システム」と同じであるため、省略									

# 既存の海上通信システム



# 新しい海上通信システム



船舶共通通信システム

# 記入者の評価に関する補足意見

## 【谷道構成員】

1. 遭難通信システム(PLB、VHF-EPIRB)と一般海上通信システムが、同じ土俵の上で評価されている。用途別に評価する方が正しい評価ができると思う。
2. 見張りについては海上衝突予防法第5条に規定があり、見張りの方法として、視覚、聴覚、その時の状況に適した他のすべての手段を用いるとしており、他のすべての手段としてレーダー、VHF等が挙げられている。
3. このため、海上共通通信システムの在り方の検討会では、遭難通信や緊急通信も重要であるが、海上衝突事故を防止する見張りの方法としての連絡手段に重点を置いて評価すべきである。遭難通信システムであるVHF-EPIRBの評価合計が高くなっても、見張りの道具としてユーザーに受け入れられないのではないか。

## 【津幡構成員】

- ・自船の注意喚起、操船意図の確認等に必要な通信ができないシステムについては評価していません。

## 【山崎構成員】

評価を「数値化」するのは極めて困難である。判断に苦しむRQや回答(つまり数値化)できないケースが多々あり。(例えば、システムの機能から判断すれば「評価5」であるが、ユーザー(この場合漁業者)の立場から、経済負担を重視した判断に立てば、「評価1」と全く逆の回答となる。又、当然その反対のケースもあり得るので、お含み置き下さい。

## 【窪田構成員】

評価欄が空欄のものは、今回検討するシステムとは位置づけが異なるものと判断して、未記入とした。集計の母数から外していただきたい

## 【斎藤構成員(水産庁)】

- 1 特に新しい海上通信システムの評価を「数値化」するのは極めて難しい。
- 2 この評価は、無線局免許、無線局従事者資格により大きく変わり得るので、今後の制度関係の検討に留意したい。

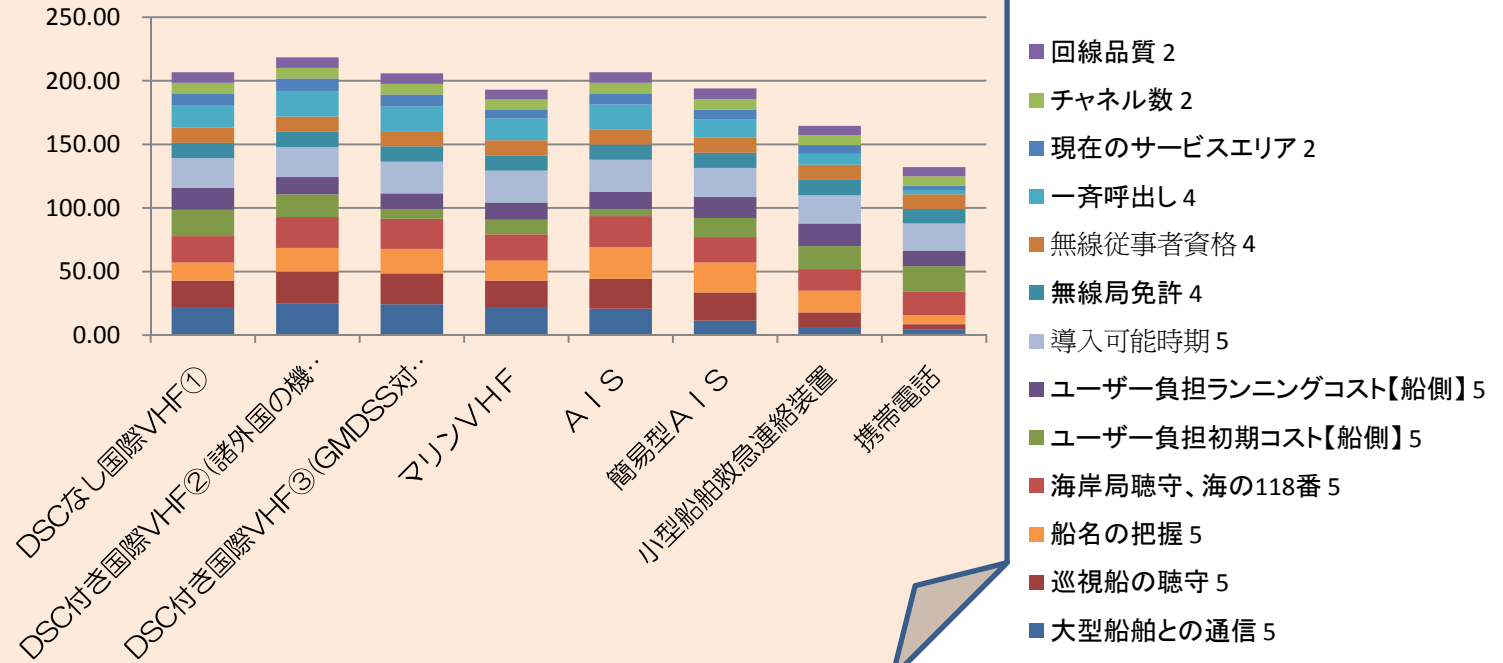
## 【渡辺構成員】

(1) AIS、EPIRBなどの位置指示無線機系の機器の場合、評価が難しい。ch16音声やDSCデータ送信、一斉呼出しなどが可能なものもあるが、検討会の目指す各船間の手軽な「会話」ができない場合、低評価とした。

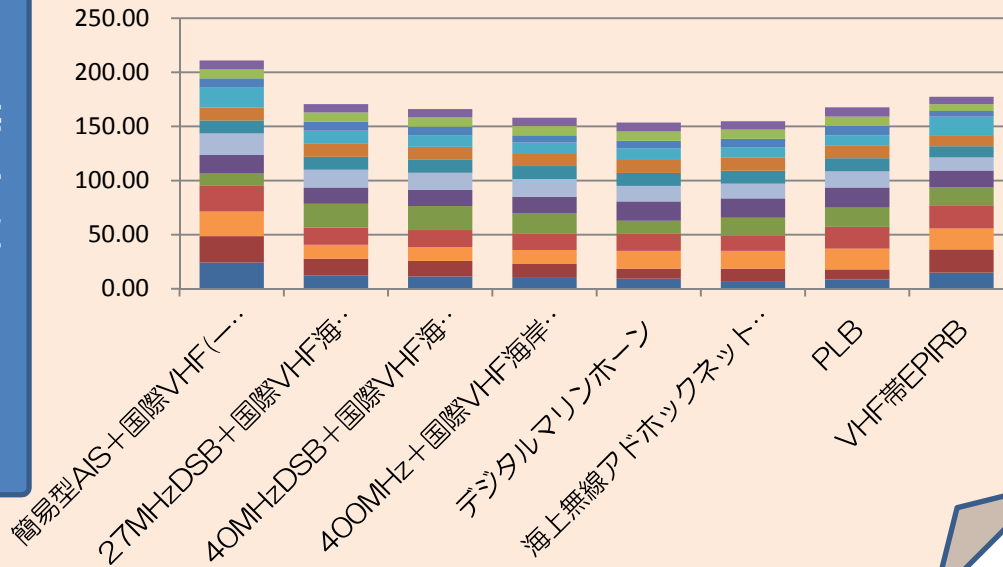
(2) 免許、従事者資格は「現状容認」となっているが、新システムのコストに触れた項目では、検討会の目的から考え、「この程度に収まらなければ」という「目標」も加味されている。

# 【参考】メーカーSWGの再評価結果

既存の海上通信システム



新しい海上通信システム



メーカーSWGでは、WGにおいて評価参照基準を参考に評価が行われることになったことを受けて、再度評価を行った。評価結果は、本頁の各グラフのとおり。