

海上における船舶ための共通通信システムの在り方及び
普及促進に関する検討会WG 第5回会合 議事要旨（案）

- 1 日時 平成20年7月10日（木）14:00～17:00
- 2 場所 中央合同庁舎7号館9階904共用会議室
- 3 出席者
 - （1）構成員（敬称略）
林 尚吾（座長）、足立 利男、天辰 弘二、有竹 信夫（代理）、
大久保 隆洋、大西 泰史（代理）、蒲田 浩二、菊地 剛、窪田 英弥、
桑原 和栄、小池 貞利、小泉 一葉、河野 順、斎藤 春夫、
斎藤 光明、清水 偉行、末松 範之（代理）、杉浦 毅、谷道 幸雄、
田原 孝義、豊嶋 基暢、中村 勝英、藤田 泰彦、増田 正司、待場 純、
宮寺 好男、山崎 保昭、山田 力、山本 廣、吉田 努、渡辺 悟
 - （2）事務局
名執衛星移動通信課長、新田企画官、濱崎課長補佐、成瀬課長補佐、
岡調整係長
- 4 議題
 - （1）中間取りまとめ（案）について
 - （2）その他
- 5 議事概要
中間取りまとめ案に対する主な修正意見は別紙の通り。

【配付資料】

- | | |
|------------|---|
| 資料海共 WG5-1 | 海上における船舶のための共通通信システムの在り方及び普及促進に関する
検討会 ワーキンググループ第4回会合議事要旨（案） |
| 資料海共 WG5-2 | 海上における船舶のための共通通信システムの在り方及び普及促進に関する
検討会 中間取りまとめ（案）【WG論議用】 |
| 資料海共 WG5-3 | 中間取りまとめ（案）【WG構成員照会版】に対する意見 |
| 資料海共 WG5-4 | 船舶のための共通通信システムの在り方の中間報告（サマリー）【案】 |

【参考資料】

- | | |
|------------|---------------|
| 参考海共 WG5-1 | これまでの検討スケジュール |
|------------|---------------|

ページ	修正箇所	修正意見	修正理由	修正の反映
9	II 2 (2)	「海上衝突予防法で補充する」を「海上衝突予防法の規定を適用する」に修正。	補充しているわけではないため。	修正。
10	II 2 (4)	8行目以降、「大型船がやむなく航路から外れて航過する場合もあり、」を「大型船が海難を避けるためやむを得ず航路から外れて航過する場合もある」に改める。 9行目以降、「海上衝突予防法第9条第3項・・・・・・（末尾）」を削除。	大型船の航路外航行が法規定に従ったものであることを明確にするため。なお、この項目で求められている事項は、「海上交通三法で規定されている航法」「船舶間通信が必要又は有効な場面」を示すことなのではないかと思料。共通通信システムの必要性を打ち出す導入部のひとつであるべきではないか。その意味において、表題を変更した方がよいのではないかと考える。	表現を調整。
10	II 2 (5)	7行目以降、「国内法の「海上衝突予防法」は、・・・・報告もある。」を削除又は修正。 修正の場合には、国際規則と国内法の表現が違ふことから外国船の船長が混乱しているという報告もあるという書きぶりに修正。	国際規則も国内法も趣旨は同じ。同趣旨で運用されてきたため、国際規則にあえて合わせる改正をしなかったもの。	表現を調整。
11	II 2 (5)	同ページ下において国際VHF、AIS利用の実際について述べているところ、欄外でこの2語を解説するか、本文中で「商船などが近距離通信に利用している国際VHF電話」などのように記述を詳しくする。	VHF、AISについては後に報告内で詳しい説明がありますが、本文中、このページが初出部分となります。この2語が必ずしも一般的とは言えないこと、検討内容の重要なツールであることから、より詳しく解説する必要があると思われるため。	開設を追加。

11	II 2 (5)	下から3行目以降、「しかしながら、・・・(文末)」を削除。	報告書の以後の適切な項目の部分で述べる内容であると思料。	記載箇所を変更。
11	II 2 (5)	「視界制限状態や海面状態のせいで、相手船の存在が確認できないと言うことを無くすためにも、全ての船舶に対し AIS の搭載や、緊急時の通信の為の VHF の普及、及びその有効利用を望みたい。」を 「視界制限状態や海面状態のせいで、相手船の存在が確認できないと言うことを無くすためにも、AIS や緊急時の通信の為の VHF の普及、及びその有効利用を望みたい。」に修正。	「全ての船舶に対し AIS の搭載」は、本検討会 WG で提示された意見ではないため。 また、全ての船舶が AIS を搭載すべきか否か、という議論は本検討会で行うべき性格のものではないため。	修正。
13	III (2)	「海上無線設備では、 <u>マリンVHF等</u> が挙げられ・・・」を「海上無線設備では、 <u>27MHz帯無線電話、マリンVHF、小型レーダー等</u> が挙げられ・・・」に修正。	海上関係で、簡易な免許手続の対象である特定船舶局のうち最も普及している無線設備が、27MHz帯 DSB 1W と小型レーダーであるため。	修正。
14	III (2)	図「無線局開設のための免許手続」 簡易な免許手続（電波法第 15 条）として 「アマチュア無線、マリンVHF等」とあるのを 「 <u>27MHz帯無線電話、マリンVHF等</u> 」に修正。	海上無線設備を中心に記載するため。	修正。
15	III (2)	<u>(3) 無線従事者制度</u> を追加する。	無線従事者制度についての記述が、「(2) 海上無線通信に係る免許手続」に記載されているが、新しい項を設けたほうが良いため。	追加。
15	III (2)	「このため、国際VHF無線電話の運用にあたっては、」を「このため、国際VHF無線電話(<u>空中線電力 5W を超えるもの。</u>)の運用にあたっては、」に修正。	空中線電力 5W 以下の国際 VHF 無線電話は、国内では 3 海特で運用できるため。	表現を調整。

17	Ⅲ (2)	マリンVHFの項 概要 下欄 「国際VHFを使用する船舶や海上保安庁との船舶の交通に関する通信も可能」に修正。	免許状の通信事項には「船舶の航行に関する事項」と記載されているため。	修正。
21	Ⅳ 1	「1 船種別・業種別通信ニーズの変化」において(1)漁船、(2)レジャー船、(3)内航商船、(4)外航商船は、それぞれ記載の体裁が一貫されていないので、(3)内航商船の「ア通信の現状等」、「イ今後望ましい船舶間通信について」のように、項目を立てて記載する。	現状と今後の通信のニーズの変化として、区別して記載した方が分かり易い。	指摘を踏まえ修正。
22	Ⅳ 1 (2)	「マリンVHFを利用して海岸基地局との通信及び・・・」を「マリンVHFを利用して海岸局との通信及び・・・」に修正。	海岸基地局という局種はなく、海岸局に統一した方がよい。	修正。
22	Ⅳ 1 (2)	「特にマリンVHFは、通信距離短く・・・」を「特にマリンVHFは、外部空中線を有しないハンディータイプのものや空中線電力の制限(5W以下)等により通信距離が短く・・・」に修正。	通信距離が短くなった理由を併記した方が分かりやすい。	修正。
22	Ⅳ 1 (2)	「特にマリンVHFは通信距離が短く・・・・・・減少が顕著である」を削除。	VHFの通達距離はアンテナの高さに最も左右されるものであり、表現として不適當。	修正。
30	Ⅳ 3	「2004年末までには、SOLAS条約で搭載義務を負った全ての船舶にAIS(クラスA)が搭載された。」を「2008年6月末までには、SOLAS条約で搭載義務を負った全ての船舶にAIS(クラスA)が搭載された。」に修正。	事実誤認であるため。	修正。

32	IV 4 (2)	「遭難・安全通信の疎通」を「遭難通信等重要通信の疎通」にする。	言葉の整理。	修正。
33	IV 4 参考	STCW条約上の船舶局無線従事者証明の要件を記述する。	言及されていないため。	記述を追加。
36	V 1 ア	「ア <u>船舶共通通信システムに必要な条件</u> 」を「ア <u>船舶共通通信システムの在り方の検討会に出された要望意見</u> 」に修正。	タイトルが「船舶共通通信システムに必要な条件」となっていると、第3者に誤解を与える。 ここに記載された内容は、利用者からの意見要望であって必須条件ではない。また、第7章の今後の検討課題との整合性を取る上からも「検討会に出された要望意見」に止めるべきと考える。	修正。
37	V 1 ア	「現在の技術水準からして定期検査を不要とすることが望ましい」を「整備点検が行われているものは定期検査を不要とすることが望ましい」とする。 または、両意見を併記する。	定期検査に関する中間答申としての記述を明確にしたため。 また、第7章の今後の検討課題との整合性を取るため。	両意見を併記。
37	V 1 ア	「緊急通信・安全通信・遭難通信に絞る」は削る。	導入の主旨からみて、限定するのは適当でないため。	修正。
37	V 1 ア	「国際VHFを国内で運用するのに必要な資格は3海特程度とする。」を「国際VHFを国内で運用するのに必要な資格は3海特程度とする。なお、使用する目的を主に緊急通信・安全通信・遭難通信に限った場合には、不要とすることが望ましい。」に修正する。	国際VHFの機能、使用目的が定まっていないので、免許制度をどうするかは、検討が必要である。	修正。

42	V 2	「海上通信の全体図（義務船舶局）」から、L R I Tに関する記述を削除。	図中において、海上安全情報通信としてL R I Tの記載があるが、L R I Tは船舶の識別及び位置の情報を把握するシステムであり、海上安全情報通信には該当しないため。	削除。
44	V 3	「衝突回避等の船間通信として <u>広く一般に用いられている。・・・小型船舶との通信は出来ない。</u> 」を「衝突回避等の船間通信として <u>無線電話が広く一般に用いられている。・・・小型漁船との通信は出来ない。</u> 」に修正。	電話は最小限の装備と考えるため。 小型船舶のうち主に、周波数の異なる27MHz帯無線電話を装備する漁船と通信が出来ないため。	表現を調整。
46	V 3 (2)	当該項目の削除、あるいは「大型船の情報としては、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に基づき24時間前までに通報される船名、船籍、入港先、予定時間等の情報およびAIS情報等を海岸局から・・・」とあるのを、「大型船の情報としては、インターネット等により公表されている船舶の入港先、予定時間等の情報などを海岸局から・・・」に修正。	想定されている、海岸局による情報提供は、実現は難しいものと思料。項目の削除が無理な場合には、次の理由により修正が必要。 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律に基づく通報は、船舶及び港湾施設の保安の確保を目的としてなされるものであり、船舶の保安措置に関する情報を含んでいることから、不特定多数への情報提供は船舶の保安確保の観点から実施すべきではない。また、AIS情報についても、IMOのMSC79において船舶から送信されるAIS情報のWEBサイト等による公表は、船舶の安全及び保安に対し有害となり得るものであり、国際海上輸送部門における航行安全及び保安の強化に関するIMO及び締結国の努力を損なうものであることが合意されて	修正。

			いることから、不特定多数への情報提供は適切ではない。大型船の入港先や予定時間等の情報については、港湾管理者などが既にインターネット等により公表しており、不特定多数への提供の観点からは当該公表情報をもとに考えることが望ましいと思料。	
45	V 3 (4)	「簡易型 AIS は、国際基準であるクラス B AIS に準拠し、…衝突防止や安全航海からの観点からは、小型船も含めて全ての船舶に搭載されてこそ、その真価が発揮するものであり、その普及はこれからである。」を「簡易型 AIS は、国際基準であるクラス B AIS に準拠し、…衝突防止や安全航海からの観点からは、より多くの船舶に搭載されれば更なる安全性向上が図られるものであり、その普及はこれからである。」に修正。	AIS は、一定の船舶であっても搭載されれば効果が見込まれるものであるため、”全ての船舶に搭載されてこそ、その真価が発揮するもの”との記載は、現行の AIS の機能や搭載要件の適用状況を矮小化した表現であるため。 また、”全ての船舶”に AIS を搭載することは、費用対効果等の観点から非現実的と考えられるため。	修正。
50	V 3 (3)	「評価方法等」の表の横軸の字句の解説を付す。	横軸の字句だけでは、分かりづらいため。	解説を追加。
52	V 4 (2)	「船舶共通通信システム導入後の状況をみて検討」を「船舶共通通信システム導入とあわせ検討」に修正。	講習、更新講習の在り方の結論は、システムの在り方の結論と同時に行う必要があると考えられるため。	修正。
56	VII 1 (1)	「ユーザの理解を得ることは困難であると考えられる」を「今後、その是非を検討する必要がある」に修正し、記載箇所も変更。	将来は義務化もあり得ると考えられる。	表現を調整。
58	VII 1 (1)	教育の義務化について「現時点では望ましくないと考える」の表現を変更。	講習等による教育は必要と考えられる。	考慮。

64	VII 2	「財政支援に関する事項」を削除。	国の財政支援については、本検討会で議論していないため。	表現を調整。
----	-------	------------------	-----------------------------	--------