

平成30年6月8日

於・1002会議室（10階）

第1053回

電 波 監 理 審 議 会

電波監理審議会

目 次

| | |
|--|----|
| 1. 開 会 | 1 |
| 2. 諮問事項（総合通信基盤局関係） | |
| (1) 電波法施行規則等の一部を改正する省令案について（航空機に搭載する無線局の点検その他の保守に関する認定制度の導入） （諮問第18号） | 1 |
| (2) 電波法施行規則等の一部を改正する省令案について（衛星AISの導入等） （諮問第19号） | 15 |
| 3. 諮問事項（情報流通行政局関係） | |
| ○ 99MHzを超え108MHz以下の周波数を使用する移動受信 用地上基幹放送の業務の認定について（北海道） （諮問第20号） | 24 |
| 4. 閉 会 | 31 |

開 会

○吉田会長 それでは、電波監理審議会を開会いたします。総合通信基盤局の職員に入室するよう、ご連絡をお願いいたします。

(総合通信基盤局職員入室)

諮問事項 (総合通信基盤局関係)

(1) 電波法施行規則等の一部を改正する省令案について (航空機に搭載する無線局の点検その他の保守に関する認定制度の導入)

(諮問第18号)

○吉田会長 それでは、審議を開始いたします。まず諮問第18号、電波法施行規則等の一部を改正する省令案 (航空機に搭載する無線局の点検その他の保守に関する認定制度の導入) につきまして、高地基幹・衛星移動通信課長からご説明をお願いいたします。

○高地基幹・衛星移動通信課長 それではご説明をさせていただきます。

まず、2ページ目をご覧くださいと思います。本件でございますけれども、背景から申し上げますと、平成24年7月に規制・制度改革に関する閣議決定というものがございまして、その内容としまして、航空機に搭載する無線局の検査や無線設備の製造番号管理について、制度のあり方も含めた見直し等の検討を行うという閣議決定が行われてございまして、これを踏まえまして、会議体を設置いたしまして検討を行ってきたところでございます。

その規制・制度改革に関する要望の内容でございますけれども、航空機に搭

載されております無線局に関しましては、定期検査というものを行っております、後ほどまた詳細にご説明いたしますけれども、その無線局の定期検査と、あとは航空法に基づく安全確保の観点からの検査制度、これは耐空証明というもののなのですが、この2種類がございまして、電波法に基づく検査については不要ではないかという指摘がなされたという背景がございまして。

ただ、検討を行いまして、無線局の検査を廃止するというもの、これは必ずしも適切ではないんじゃないかという意見が強かった一方で、検査のやり方については、年に1回機器を取りおろして行う電気的特性の点検とともに航空機に搭載した形での総合試験と、二本立ての検査を行っているのですけれども、それ以外の方法もあるのではないかということで、今般の制度の導入に至ったということがございまして。

2ページ目に戻らせていただきまして、まず「航空機に搭載する無線局の検査の在り方に関する検討会」というのを設けて検討を行い、さらに有識者を交えた形で「航空機局の定期検査等に関する評価会」というものを開催して検討を行ってまいりました。左下の「第一次中間報告」という枠がございましてけれども、そこで無線機器の信頼性を向上させる仕組みとして、PDCAサイクルといった形で品質マネジメントの仕組みを導入し、予防的な整備・管理に取り組むべしといった取りまとめがなされたところでございまして。

これを踏まえまして、平成29年の電波法及び電気通信事業法の一部改正が行われまして、航空機に搭載する無線局の点検その他保守に関する認定制度というものが整備されております。ここでは航空機局等の免許人が無線設備等の保守に関する規程を定めまして、総務大臣の認定を受けることと、また、当該認定に係る航空機局等については、従前の定期検査の対象外とすることとされたということがございまして。

その概要が、右下にポンチ絵がついておりますけれども、右半分が従来のス

キームということで、免許人が主として登録点検事業者に点検を委託するという形になっておりますが、そういった従来のやり方に加えて、免許人がみずから保守・運用といったものを行う、その規程を総務大臣に認定を受けることによりまして定期的な検査というものを不要にするという、二本立ての制度になったということでございます。

さらに、平成30年4月でございますけれども、航空機局の定期検査等に関する評価会から第二次中間報告というものを受けておりまして、内容としては保守の規程にどのようなことを書くのかとか、適合性の確認間隔というのをどのように設定すべきか、また、総務大臣への報告事項の中身についてはどのようなものであるべきかという内容でございますが、報告を受けております。

今回は、この第二次中間報告を受けまして、航空機に搭載する無線局の点検その他の保守に関する認定制度を導入するための電波法施行規則等の一部改正を行うというものでございます。

3ページ目をご確認いただければと思うのですが、これは平成25年4月から開催しております航空機局の定期検査等に関する評価会の概要でございますが、ここでは検査結果のデータを分析して、どのような管理を行うべきなのかとか、どのような検査が妥当なのかといったことの検証を行い、また、その検査のあり方の検討というものを具体的にやるために、学識経験者に加えて消費者団体等の第三者を中心とする評価会として設置しております。

メンバーはご覧いただいているとおりなのですが、無線の専門家、それから航空分野の無線関係の専門家の方々、安全・信頼性工学の専門家に加えて、消費者団体から東京都地域婦人団体連盟の飛田様、あるいは国民生活センターの松本様にもご参加をいただき、また航空法の関係もございまして、国土交通省航空局さんにもオブザーバーとして入っていただいているというものでございます。ここでの検討を踏まえた内容としております。

4 ページ目をご覧くださいまして、また前置きの内容なのですけれども、主な航空通信の概念ということで、飛行機を飛ばす上ではさまざまな無線機器が使われているところがございます。丸と番号がついているものが今回の制度の対象になるわけでございますが、航空機無線電話から、ATCトランスポンダと呼ばれる航空機の識別信号を発信する装置、さらにその位置を測定するための機上DMEと呼ばれる装置、また気象レーダー、電波高度計、航空機衝突防止装置、航空機用救命無線機、さらには洋上など電波が届きにくいところで使用する衛星通信のシステムといったものが搭載されているわけでございます。

5 ページ目をご覧くださいければと思います。これは従来の検査制度と新しい認定制度の比較でございます。従来の検査制度では、原則1年ごとに検査を定期的に行うこととなっております。免許人がその点検結果というものを提出し、総務大臣が合否の判定を行うという仕組みでございます。この定期検査の中身ですけれども、左の図にありますような2種類になっておりまして、1つは電気的特性の点検というもので、これは飛行機に積んである無線機を取りおろして、地上できちんと特性が合っているか点検を行うものでございます。もう1つは総合試験というものでございまして、これは飛行機が飛んでいる状態で、実際に無線機が所期の機能を発揮しているのかを検査するというものでございます。この従来の検査制度というものも維持するわけでございますけれども、これにかえて新しい制度を選択できるようにするというところでございます。

新しい制度のほうですけれども、真ん中にPDCAと大きく書いてございませう。点検の計画を立て、実施し、結果を分析し、改善するというようなサイクルを回すことで、今までの検査制度になかった新しい情報をこの中で活用できるという面もございます。免許人がこういう無線設備の点検とか保守の規程を定めるということをまずやっていただくわけでございます。それを総務大臣に対して認定をしてもらおうという、申請をしていただきまして、総務大臣が審査

し、仮にそれがしっかりしていて認定されれば、その規程に基づいた保守というものは免許人がみずから行っていただくという仕組みでございます。さらに、その定期的な報告を総務大臣にしてもらおうという、全体的にはそのような仕組みになっております。

6 ページ目をご覧くださいければと思います。これは先ほどの比較をまた別の観点から行っております。基準適合性の確認間隔とか報告の内容によって整理したものでございまして、まず今回の制度でございますけれども、航空法で行っているものと同様に、恒常的な無線局の基準適合性維持、要するに今までの制度というのは年に1回の検査のときに合っているということを調べるものだったのですけれども、今回は日常的な保守の規程というものを出示していただきますので、それにのっとりして保守を行っていただくことで、常にその基準に合った状態が維持されるということが目的になるわけございまして、そのための取り組みを行っていただくということとなります。

また、報告でデータの分析とか評価の結果、報告でデータを収集いたしましたして、その分析評価結果を免許人に対してフィードバックするということで、継続的に安全・信頼性を確保するという狙いとしております。このようなことを踏まえまして、基準適合性の確認間隔というのは、他の無線局の免許の有効期間である5年を点検間隔の上限としております。

もう1つ、新しい認定制度ではデータの有効性を評価して、これは評価会において評価していただくことを想定しておりますけれども、その上で匿名化の処理をしまして公開し、ビッグデータとして活用していただく。活用の意味は、どういったことを行えばより安全性が高まるのかというようなことを、さまざまな知見を得て、集めて改善していくということを狙いとしてお思います。

下の表を見ていただきますと、また後ほどの紙でも出てくるのですけれども、

例えば電気的特性であれば、新しい制度では5年。総合試験の中でも、ATCトランスポンダという装置、また航空機用救命無線機及び航空機用携帯無線機という設備、これは航空法に基づく検査間隔が別途定められておまして、それに合わせた形で2年、1年となっているのですけれども、その他の機器は5年としております。

その一方で、新制度においては下の定期的な報告というものがございまして、従来の制度にない、例えば不具合の状況であるとか、あとは信頼性管理ということがここで出てきておりますけれども、故障率のような指標を設定して、それが達成されるかというようなことを継続的に管理する。その活動の状況、処置対策の状況等を報告していただくというような要素が加わっているということでございます。

7ページ目をご覧くださいいただければと思います。こちらは新しい認定制度におきます認定の手続になります。左のとおり、新規あるいは変更の場合の認定というのは、まず免許人が無線設備の点検その他の保守規程を定め、その上で総務大臣に認定申請を行うということでございます。新規認定の場合は、そこから総務大臣は電波監理審議会に諮問をさせていただいてご審議をいただくということとなります。答申をいただければ認定書の交付を行い、認定された免許人は当該保守規程に基づいて点検その他の保守を実施していくということとなります。また定期報告を毎年行っていただくということとなります。

右側でございますけれども、こちらは臨時検査あるいは認定の取り消しについてのフローとなっております。規程に基づく点検その他の保守というものを行っていないとか、あるいは疑わしい状況があるというような場合には、免許人に対して臨時検査を行うこととなります。その検査結果を受けまして、規程に基づいた点検その他保守が行われていないという場合には、電波監理審議会に認定の取り消しについて諮問をさせていただくこととなります。こちらもご

審議をいただきまして、答申をいただいた場合には取り消しの通知をするということとなります。認定が取り消された場合には、従来の制度に戻りまして1年ごとの検査を行うということとなります。

8 ページをご覧くださいと思います。こちらは認定制度の概要についてなんですけれども、まず、これは繰り返しになりますが、航空機局又は航空機地球局の免許人は点検その他の保守に関する規程を作成し、これを総務大臣に提出し、その認定を受けることができるとしております。認定要件は(1)、(2)のとおり、法に定められておりまして、従来の定期検査の時期を勘案し、省令で定める時期ごとに無線局の基準適合性を確認するということ。また、(1)のほか、無線局の基準適合性を確保するために十分なものであることとされております。

このほか毎年の報告義務、あるいは変更認定、軽微な変更の届出、認定の取り消しについては、既に法改正が行われているところでございます。

9 ページ目でございます。こちらは省令の改正内容になっておりまして、まず1つ目、基準適合性の確認間隔でございます。こちらは従来の定期検査の時期を勘案し、総務省で定める時期ごとに無線局の基準適合性を確認するというところの詳細でございます。まず航空機局におきまして、これは四角の中にア、イ、ウとありますけれども、アの無線従事者資格、それからイの法第60条の時計及び備付書類につきましては、従来どおりで1年の間隔を規定したいとなっております。また、ウの無線設備のうちの(イ)電気的特性の点検、及び(ウ)総合試験は原則5年ということになるわけでございます。ただし、この総合試験のうちのAとBについてはそれぞれ2年、1年というのは、先ほど申し上げたとおり航空法での確認間隔に合わせたものでございます。また、航空機地球局につきましては、従来どおり2年の確認間隔となっております。

10 ページ目に移らせていただければと思います。省令の主な改正内容でご

ございますけれども、そのうちの変更認定のうちの軽微な変更に対応するものという部分でございます。まず、認定免許の方がその保守規程を変更しようとする際には、総務大臣の認定を省令で定めるところによって受けなければならないというのが原則になるわけでございますけれども、省令で定める軽微な変更についてはこの限りではないとされております。

この具体的な中身についてでございます。まず、無線局の免許の番号でございます。これは航空機局の場合は航空機の定置場が大きく変更となったような場合、例えば羽田空港から別の空港に変更になるような場合には、所管する総合通信局が変わりまして、免許の番号が変更となるというような運用になっております。したがって、それだけで認定を受け直すということも大変なので、軽微な変更としてもよいだろうということでございます。

次に、施設の名称及び所在地でございます。これも施設の名称だけの変更とか、市町村合併等に伴う移転を伴わない所在地変更といったようなものは軽微な変更で構わないだろうということでございます。

3つ目は組織の名称。これも社名の変更とか組織改編といったようなことも想定されますので、それに対応するものとして軽微な変更事項として整理したいということでございます。

さらに、無線局の基準適合性の確認間隔。これは、ただし40条の2に規定する時期の間隔内での変更の場合に限るということございまして、前のページで5年とか2年、1年という確認間隔をご説明申し上げましたけれども、その間隔が最長の間隔ということございまして、例えば特定の機器に不具合が多いのでそれより短くしたいというような場合、また、何年かやって不具合が減ってきたので少し長くしてもよいのではないかとといったような場合においては、軽微な変更としてもよいのではないかとということでございます。

その他、総務大臣が別に告示するものも軽微な事項としております。

以上、9ページ及び10ページが電波監理審議会への必要的諮問事項の概要ということでございます。

残りについてもちょっと駆け足でご説明させていただきますが、まず11ページ目でございます。こちらは規程の記載事項の案ということでございます。この保守規程の中身につきましては、こちらに記載のある9つの事項について記載をお願いしようということを思っております。特にPDCAサイクルによる信頼性管理、先ほど申し上げたような故障率を目標として設定して、そこへ向けたマネジメントを行うというようなことを行っていただくということで、この信頼性管理の目標値または管理値を決めていただくとか、あるいは第7号にありますような品質管理の概要、例えば技術的な知識を常に最新のものにアップデートしていただくために何をするのかといったようなこと、それから第9号でございますように、信頼性管理における分析とか処置対策をどのようにやるのかというようなことについて記載をしていただきたいと考えております。

さらに、12ページ目でございますけれども、こちらは毎年行っていただく報告の項目についてでございます。この7つの項目のうち、1から5までは基本的に従来の制度で行われていたものを報告していただくということでございますけれども、6あるいは7、航空機局の点検とか保守の実施による不具合の状況、どういった不具合が発見されているのかというようなこと、それから7にありますように、どういった処置対策を実際に特定の機器に対して講じたのかといったようなことの報告を行っていただく点が、今回の特徴と言えるかと思っております。先ほど来、申し上げますように、匿名化を施した上でこういった6あるいは7、特に7が重要かと思っておりますけれども、不具合の情報については公開をして、関係者で共有し、さらなる改善を図っていくということを狙っていきたいとも考えているところでございます。

あと残りの部分は、説明は割愛させていただきますが、まず、13ページか

ら15ページが改正電波法の抜粋部分でございます。

それから、16ページ目から18ページ目が規程に記載すべき事項、まさに今、簡単にご説明申し上げたものをより詳細に記述したものでございます。

それから19ページ目から22ページ目が報告事項の詳細ということとなります。

さらに、23ページから25ページが確認間隔に関する詳細な考え方についての補足資料でございます。

26ページ目、27ページ目は現在やっています検査の内容ということになります。

最後、28ページから30ページが航空機に搭載されている無線機の詳細な説明ということとなります。

31ページ目だけ、ご説明をさせていただければと思います。4月21日から5月25日までの間、この省令改正につきまして意見募集を行いましたところ、1件の意見の提出がございまして、個人の方からですがけれども、内容としては、申請書等の様式に法人名を記載する部分があるので、法人番号も記載すべきというものでございました。これにつきましては、ご意見のとおり修正するとともに、他の電波法関連法令の様式につきましても導入に向けての検討を進めていくという回答を、というか考え方で進めてまいりたいと思っております。

最後になりますけれども、1ページ目に戻っていただきまして、施行の時期でございますが、平成29年の電波法改正におきまして、この改正事項は公布の日から1年3カ月を超えない範囲内に施行するということとなっております。今回の省令改正もこの施行とあわせての改正を行う予定でございます。

説明は以上でございまして、ご審議のほどどうぞよろしくお願い申し上げます。

○吉田会長 どうもありがとうございました。それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。

林委員、お願いします。

○林委員 ご説明ありがとうございました。本件は、年一回だった定期検査について、航空業界の一部から、その頻度を延長してほしい、との要望も踏まえてのことだと存じますが、これは一見しますと、単純な規制緩和のようにもみえますが、よく見ると決してそうではなくて、さきほどご説明がありましたように、総務省において、評価会といったかたちで、検討する会議を開催し、そこでの外部からのチェックと提言をいれつつ、定期的な報告内容が充実されるなどされておりまして、継続的に安全信頼性を確保する仕組みの創出、という点では、むしろ望ましい規制の強化、とみられる部分もございまして、総合的に見て、規制のメリハリのついた制度になっているかと存じます。

ただし、航空機に搭載される無線設備の安全性の確保は、もとより人命にもかわり、非常に重要なこととございますので、総務省におかれましては、今後とも、関係各省とも緊密な連携を図りながら、安全性確保に責任を持って、その点には十分な配慮をしながら本取組みを進めていただければと存じます。

以上です。

○吉田会長 貴重なご意見ありがとうございました。ほかにご質問やご意見はいかがでしょうか。

それでは、私からもちょっとご確認させていただければと思います。今、林委員からはある意味、規制強化とみられる部分もあるのではないかというお話があったのですが、基本的に今回の改正は新しい認定制度を追加されて、旧来の制度も残されるという意味からは、むしろ柔軟性というか、選択肢が増えたということで非常に結構ではないかと思います。

それで、もう少し具体的にお伺いしたいと思ったのですが、まず旧来の検査制度の場合は、5ページのところに絵が2つ描いてありまして、上の取り外しをする点検ですが、これは先ほど4ページの①から⑧が対象とご説明がございましたが、これらの装置類と関係するアンテナ等を全て飛行機から一旦取り外して、登録検査等事業者に持ち込み、検査をして、またつけ直すという、そういうステップを毎年踏んでおられたということなのではないでしょうか。どのくらいの時間がかかるものなのではないでしょうか。

○高地基幹・衛星移動通信課長 たしか聞いたところだと数日ぐらいですね。飛行機をとめる必要があるということだったかと思うのですが、一旦その無線設備を全て取り外して、電気的特性をチェックするというので、それを登録検査等事業者に頼むのか、それとも、大きな会社であればそういったサービスの体制も充実していますので、中でやるのかというのはあると思うのですが、そういった形での保守を行われてきたということでございます。

○吉田会長 したがって、何日間か飛行機が使えなくなるというところがかなり大きなネックになっていたわけですね。

○高地基幹・衛星移動通信課長 はい。

○吉田会長 それを、今回の新しい認定制度ではそういう一旦取り外すなんてことをせずに、飛行機を使いながら、誰か責任者がしかるべき保守点検を行いながら、継続して使えるように持っていくということかなと理解したのですが、そういう意味では、この新しい制度のポイントは保守点検の体制だと思います。5ページの中で保守点検の体制として「組織・人材等」と書かれてありまして、先ほどご説明の中でも毎年報告を義務づけているというご説明があったのですが、このあたりの保守点検の組織・人材等についてはどのように決まっているのでしょうか。その点についてご説明いただければと思います。

○高地基幹・衛星移動通信課長 資料の16ページ目をご覧くださいと思

うのですけども、まず規程のほうに保守を行う施設の概要であるとか、保守を行う組織の概要というものを記述していただくことになっておりまして、施設につきましては、それがどこにあるのかとか、設備としてどのようなものを持っているのかということですし、また、組織のほうは、人数、さらにその内訳、どういった方がどのようなことをやるかということの具体的な記載、また最高責任者の氏名とか責任範囲、無線設備の点検を行う方々はちゃんと資格を持っているとか、そういったことをまず規程のほうに記載していただいて、報告のほうではそれに対応してちゃんとそれが維持されているのかどうかとか、あるいは、教育訓練制度みたいなものがそこに用意されて、知識が適切にアップデートされているのかとかいったことをご報告いただいて、当初その規程に定めたものがきちんと確保されているかどうかというのを私どもで確認させていただくと、そんなような仕組みと考えております。

○吉田会長 16ページの中ほどから下のところに、確かに無線設備等の点検を行う者は以下の(ア)に、点検及び点検結果の確認を行う者は(イ)又は(ウ)の条件に適合するものと記載されており、(ウ)だと航空無線通信士の資格を有する者云々、(ア)、(イ)の場合は法別表第1あるいは第4に掲げる条件のいずれかに適合するものとなっていますけど、やはりこういう資格を明確に規定されているわけですね。

○高地基幹・衛星移動通信課長 はい。

○吉田会長 そういうふうにしかるべき資格を持った方がこういう保守点検をなさいというふうになっているのかどうか知りたかったのですが、そういう意味では、そのようになっているということですね。

○高地基幹・衛星移動通信課長 ええ。そのようになってございます。

○吉田会長 わかりました。新しい認定制度ではそういうしかるべき資格を持った責任者の方が責任をもって保守点検される制度を整えた上で、初めてこれ

が認定されることになる。

○高地基幹・衛星移動通信課長 はい。さようでございます。

○吉田会長 その点がやはり重要なポイントかなと思いましたが念のために確認させていただきました。

ほかにいかがでしょうか。

○石黒代理 今、会長がおっしゃった点なのですが、新しい認定制度でも、5ページを見ると、電気的特性の点検のときには取り外して点検するのですよね。そうではないのですか。

○高地基幹・衛星移動通信課長 5年に1度、取り外しの点検をしていただくということを求めています。

○石黒代理 頻度が下がるのですか。今までは毎年なのですね。

○高地基幹・衛星移動通信課長 毎年。

○石黒代理 ああ。なので、航空機が使えない期間が減るというか。

○高地基幹・衛星移動通信課長 はい。

○石黒代理 という意味で、航空会社にとってはありがたいということですね。

○高地基幹・衛星移動通信課長 そうですね。航空会社のほうではこの電波、無線機器の関係の検査のほかに、耐空証明を連続的に取得するための保守点検というのを、それはそちらの規程に基づいてずっとやっているものがありまして、今回の制度というのは年に1回まとめてという形ではなくて、航空法に基づく点検のほうと、そういったスケジューリングの調整も可能になるような制度でございます。そういったことをやることで、委員が今おっしゃっていたように、飛行機を実際にとめなければならない期間というのを短くできるということがございます。

○石黒代理 わかりました。ありがとうございます。

○吉田会長 ほかにいかがでしょうか。

○長田委員 この定期報告は1年に1度ということなのですが、それはこの制度が始まってから1年後、認定されて、新しい認定制度が始まってから1年後に報告をするということですか。

○高地基幹・衛星移動通信課長 さようでございます。

○長田委員 わかりました。

○吉田会長 ほかはよろしいでしょうか。

それでは、諮問第18号につきましては、諮問のとおり改正することが適当である旨の答申を行います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○吉田会長 それでは、そのように決することといたします。どうもありがとうございました。

(2) 電波法施行規則等の一部を改正する省令案について(衛星AISの導入等)

(諮問第19号)

○吉田会長 それでは、次に諮問第19号、電波法施行規則等の一部を改正する省令案(衛星AISの導入等)につきまして、同じく高地基幹・衛星移動通信課長からご説明をお願いいたします。

○高地基幹・衛星移動通信課長 第19号でございます。こちらは衛星AISの導入等に係る電波法施行規則等の一部改正省令案ということでございます。

資料の3ページ目をまずご覧いただければと思います。これはテーマになります船舶自動識別装置(AIS)というものはどのようなものなのかということ、まずご説明をさせていただくための資料でございます。AISはAutomatic Identification Systemということの略でございます。もともとは船舶

の衝突防止というようなものを目的としまして、船舶の船名とか位置、これはGPSによる位置情報ということになりますけれども、あるいはその速度とか針路、さらにはその目的地とか到着予定時刻といったような航行に関連する情報を自動的かつ周期的に送信するとともに、他の船からの同じようなAIS情報を常時受信し、さらにそれをスクリーンに表示して可視化することにより、ある意味、見張りのかわりプラスアルファみたいな形で、船舶の航行の安全確保、また運航の効率化を支援することを目的としたシステムということがございます。

このシステムは、下の表にありますように160MHz近辺のVHF帯という周波数を利用しております。2種類ございまして、クラスAという国際航海を行うような大型船への搭載が義務化されている機器と、あと機能を一部簡略化してこれを小型船向けにして、かつ任意搭載としているもの、簡易型と称しているのですけれども、クラスBという、2種類があるわけがございます。現在、国内の船では約7,000隻に搭載され、運用されているということございまして、いわゆる一般船舶というようなクラスの船に関してはかなり普及が、7割とか6割とかいうオーダーで進んでおります。他方、漁船が8万隻とかあるのですけれども、こちらはまだ数パーセントにとどまっているというような状況がございます。

このAISでございまして、今回の諮問の内容でございまして、4ページ目になりますが、従来のAISの利用というのは、船舶間とか船舶と陸上との間において地上通信、海上を実際には電波が飛ぶのですけれども、それによる利用形態だったわけでございますが、世界無線通信会議(WRC-15)におきまして、この地上通信に加えて、船舶から送信されるAIS情報を人工衛星で受信し、それを陸上へ伝送するという利用形態、ここへ周波数の国際的な分配が行われたということがございます。

この衛星で受信するという事は近年のビッグデータみたいな新しいビジネスの動きとも呼応しております、例えばカナダの企業であれば、イリジウムという衛星のシステムがございますけれども、低軌道を飛んでいるものですから、十分VHFの電波であれば直接受信ができるということで、イリジウムの次世代型のシステムにはそれを収集できるような機器を搭載しまして、このAISデータを世界中からリアルタイムで集めて、それを顧客向けに提供するというようなサービスを既に行っていると聞いております。その目的は船のモニタリングとか、あるいは監視というのが主たる目的だと聞いておりますけれども、こういったものと呼応しております。

このAISに衛星を使う、衛星AISの導入によりまして、従来この地上通信によりまして、通信範囲が約30キロという制約があったわけがございますけれども、衛星を介しますので、そういった制約が取り払われるということがございます。この制約を解消することで、さらなる航行の安全確保とか運航の効率化というものを実現していこうということでございます。

従来、電波法で、船舶に開設する無線局であり人工衛星の中継により無線通信を行うものというのは船舶地球局として、従来は電気通信業務を行うことを目的とするものに限定されていたという事情がございまして、この国際動向を踏まえまして、平成29年、先ほどの法改正と同じタイミングなのですけれども、このときの電波法改正で、船舶地球局の定義を見直すという改正をしております。具体的には電気通信業務を行うことを目的とするという限定を外したということでございます。

5ページ目をご覧くださいければと思います。これがわかりやすく図にしたものでございまして、左側が改正前の状況でございます。左端に①地上通信を行うもの、①地上通信と②衛星通信を合わせて行うもの、②衛星通信を行うものと、3つの分類でまず整理をしております。それから、下のところに「電気通

信業務を目的とするもの以外のもの」というのと、「電気通信業務を目的とするもの」の2つの軸をつくっております、これで見たとときに、従来の制度ですと、AISというのは船舶局の中で地上通信を行うものという、ここにある意味限定されていたということがございまして、これを制度改正によりまして、まず船舶地球局、衛星通信を行うものに対しまして、電気通信役務を目的とするもの以外の船舶自動識別装置、この絵でいいますと真ん中辺の下のほうでございすけれども、「②衛星通信を行うもの」という類型がまず新しく認められるようになっていくということがございます。また、これとあわせまして、地上通信と衛星通信をあわせて行うものについては、船舶局として整理を行ったということがございます。

このような形で、新しい制度におきましては、衛星AISとして、今後は地上通信と衛星通信を合わせて行うものに拡大されるということとなるところでございます。船舶局はそういうふうには拡大されたという、この左側の真ん中辺の赤枠が、右側の図では少し下に伸びているという部分です。それと、一番右下の赤枠が新しい制度で創設されているというところでございまして、今般はこの法改正に対応するための関係の規程の整備ということがございます。

それから、6ページ目でございますけれども、今回の改正にあわせまして、AISの通信操作につきまして緩和をさせていただきたいと思っております。このAISのシステムですが、自動的にデータ通信を行うようなシステムになっておりまして、従来の遭難通信とか緊急通信あるいは安全通信に用いられるようなシステムは運用規則でかなり細かい通信方法なども定められているところでございますけれども、今回のAISに関してはあくまで自動的にデータを発信するというものでございまして、無線従事者による知識とか技能は必要ないのではないかと考えております。したがって、通信操作につきましては無線従事者による操作を不要とする、簡易な操作として位置づけることが適当

ではないかと考えております。なお、A I Sの関係でも技術操作、例えば周波数の変更とか、電力を変えるというような操作につきましては、従来どおり無線従事者による操作を必要とするということで整理したいと考えております。

7ページ目をご覧くださいと思います。こちらは今回の省令改正の概要をまとめたものでございまして、下線部は電波監理審議会への必要的諮問事項を示すものでございます。まず、施行規則の関係では、定義の見直し、それから今申し上げたような通信操作を緩和する規定の整備、さらに船舶地球局の定期検査に係る規定の整備というものがございます。また、条項のずれとか、定義の見直しに伴う規定の整備がございます。さらに、無線局免許手続規則関係、登録検査等事業者等規則関係、経過措置というものを定めております。

この1点、経過措置でございすけれども、衛星A I Sの導入に伴いまして、今の船舶局で使用されているA I Sも従来の海上、地上通信だけではなくて、衛星でデータを吸い上げるこの新しい利用形態にも利用可能でございまして、それも必然的に含まれてくることとなると思っておりますので、このA I Sが設置されている既存の船舶局の免許につきましても、通信の相手方に人工衛星局の受信設備が記載されているものとみなすという附則を整備したいと思っております。

以降のページは具体的な規定でございまして、最後に2ページ目に戻っていただきまして、施行期日でございます。2ページ目の3のところでございます。こちらは先ほどの航空の関係と同じタイミングでの施行ということでございまして、本年の8月11日が期限となっているということですので、それに合わせた改正を行いたいと考えております。また、意見募集につきましては、4月17日から5月21日まで実施をしておりますが、特に意見提出がなかったという状況でございました。

以上が19号の説明となります。ご審議のほどをどうぞよろしく願いいた

します。

○吉田会長 どうもありがとうございました。ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見等はございますでしょうか。

お願いします。

○林委員 ご説明ありがとうございました。質問は2点ございまして、一点目は、本件の背景には、船舶における航行の安全確保や運航の効率化の支援に期待が寄せられているとのことでしたが、こういった期待をさらに実現させるためには、将来的にはA I S非搭載義務船にも搭載を義務化したり、漁船にもA I Sを搭載義務化したりするといったことも考えられるのではないかと存じます。簡易型でもよいと思います。いずれにしても、そのためには船舶保有者の導入コストが大きな障壁になると思いますが、この点の御所見をおうかがいしたいと存じます。

あと、3頁目でございますが、手動で更新される情報の点でございますが、ヒューマンエラーによって、A I S情報の手動更新がなされていないという状況はないのでしょうか。操船者に対しA I Sの知識や取扱方法を習熟させるような訓練や教育が必要であると考えますが、その点についてはいかがでしょうか。

以上でございます。

○高地基幹・衛星移動通信課長 まず普及についてですが、義務化についてどう考えていくのかという、手前のまずコストの問題というのがあるのではないかと存じますが、特に普及が進んでいない中小の船舶、漁船を中心とする中小の船舶の事故防止という観点では、A I Sというのは非常に有効だということが言われていまして、海上保安庁でも一生懸命旗を振ってその普及に努めているところでございますので、政府の側としてはできるだけ普及をして事故防止につなげていきたいというところでは一枚岩になっているという状況でござ

いますけれども、なかなか難しい話もいろいろございまして、例えば漁船ですと、漁場の秘密を守るためにAISを切ってしまうとかいうことがあったり、あまり競争という観点からは自分の船がどこにいるのかというような情報を積極的に発信したくないというようなこともあるようで、そのあたりのユーザー側の感覚との見合いで、きちんと全員でこういうものは整備しようという話になっていくのかどうかというのが決まっていくのだろうと思っております、私どもとしても、そういった海上安全を所管する省庁を中心とする動きと連携しつつ、普及を進めております。

ヒューマンエラーの関係ですが、情報の入力作業自体は別段難しいことがあるわけではなくて、エラーがそれでもないとは言い切れないかもしれませんが、きちんとした情報さえ入れれば、それが相手方の船舶に表示されるということはあるかと思えます。ただ何か、これもさまざまな思惑で、例えば聞いた話ですと、軍艦では普段切っているようなことも伺っておりますし、ここでAISで表示されている情報が確かにおおむね正しいと思うのですが、完全に正しいということが担保されている状況では国際的にもないと聞いており、これも基本的には国際的なルールの話ではないかと考えるところです。

○林委員 よくわかりました。いろいろ関係者の思惑があるということも含めて承知しました。ありがとうございます。

○吉田会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、私からもちょっと確認をさせていただきたいのですけれども、先ほど簡易型AIS等の義務化の話が出ましたが、これは諸般の事情で必ずしもそれを好まれない場合があると伺ったのですが、ただ、やはり心配なのは、そういった漁船、小さな船なんかは遭難しかけたときとか、緊急時にはそうは言ってもらえないという点です。うろ覚えなのですが、確か以前審議会のほうでこういう海難事故ですか、船に何か大きな災害が起こったときに海にボ

ンと放り込むと自動的に電波が出て、それを衛星か何かで見つけてくれるという、いわゆるSOSに相当する信号を発信する装置があるというような話があったかと思うのですが、そういうのはまた別途あるわけですね。

○高地基幹・衛星移動通信課長 それは別途ございまして、これはむしろそこへ至る前の、衝突を防止するというような観点で使用される目的のものです。

○吉田会長 その前の段階での使用が目的であると。

○高地基幹・衛星移動通信課長 はい。そのとおりです。

○吉田会長 それから、本諮問の改正により、衛星を介して非常に広範囲の船舶と色々な情報のやりとりが可能になるということで、これは非常に結構なことではないかと思うのですが、確認したかったのは、この対象としては、やはりクラスAだけじゃなくてクラスBも対象になっているわけですね。

○高地基幹・衛星移動通信課長 はい。

○吉田会長 それから、衛星については、先ほどご説明の中ではイリジウムの次世代版がこういう機能を持つというお話があったのですが、ほかにもいろいろな業者がこれから低軌道の周回衛星にAIS中継機能を搭載するようにして、全世界をカバーするといった計画の準備はもうかなり進んでいると理解してよろしいのでしょうか。

○高地基幹・衛星移動通信課長 イリジウムの次世代版であれば全世界をカバーできるということではあると思うのですが、そのほかにも、ほかの衛星システムを使って同様のサービスをやろうという計画もあると伺っております。ただ、そこもある意味、競争領域の話になってくるのではないかなと思っております。ただ、ここしかカバーできないというようなものでも仕方がないという面がございまして、それは、低軌道衛星というのは極域の電波がとれないとかいうこともございませぬので、基本的には全世界をカバーしていくものになろうかと考えております。

○吉田会長 現状は、日本ではこれからと理解したのですが、海外ではもうそういうサービスがかなりポピュラーになりつつあるのでしょうか。

○高地基幹・衛星移動通信課長 既に始めている事業者さんがいらっしゃって、まだ成長途上のサービスだとは思いますが、やっぱりビッグデータを使ってこういう船の運航の効率化を図ろうとかいった動きは急激に進展しておりますので、間違いなく普及の方向にあるのかなとは思っております。

○吉田会長 あと、非常にささいなことなのですが、5ページのところでご説明いただくときに、3つのカテゴリーですか、地上通信を行うものと、地上通信と衛星通信を合わせて行うもの、それから3つ目が衛星通信を行うものに分けられたわけですが、先ほどこのAISは船対船、すなわち船舶同士の通信も行うと伺ったところですが、この船舶同士の通信というのはどのカテゴリーに含まれるのでしょうか。それから、ちょっと気になったのは、衛星通信を行うもののカテゴリーですが、衛星通信機能があれば当然地上局とも問題なく通信できてしまうのではないかと思ったのですが、わざわざこういう衛星通信単独のカテゴリーをつくられたのはどういう経緯からなのでしょう。やはりこの3番目の衛星通信を行うものというカテゴリーには、地上通信は行えない、たとえできたとしても制約が課されるということでしょうか……。

○高地基幹・衛星移動通信課長 もともとが、5ページの絵でいいますと左側の図のような制度になっておりまして、衛星通信を行うもの、及びその真ん中の地上と衛星のどちらもできますというようなものも、電波法の中で想定されていなかったというのがございます。基本的には、衛星を使うものというのは右下のインマルサットのシステムのみが想定されていたので、そのような形になっていたということがございまして、今回、衛星通信を行うものを追加することで、右のような形にそれを拡大したということございまして、実態としては今おっしゃっていただいたような話なのですが、制度上、衛星通信

を使うものが想定されていなかったという点について手当てをしたということになります。

○吉田会長 地上通信というカテゴリーには船対船すなわち船舶間通信も入ってしまうわけですね。地表面の通信には間違いありませんので。なるほど。これに新しく衛星通信の導入に伴ってこういう形に……。

○高地基幹・衛星移動通信課長 整理をし直したということです。

○吉田会長 整理をし直されたわけですね。わかりました。ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ほかにご意見もないようですので、諮問第19号につきましては、諮問のとおり改正することが適当である旨の答申を行います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○吉田会長 ありがとうございます。それでは、そのように決することといたします。どうもありがとうございました。

以上で、総合通信基盤局の審議を終了いたします。総合通信基盤局の職員は退出をお願いいたします。

(総合通信基盤局職員退室)

○吉田会長 それでは、情報流通行政局職員入室までしばらくお待ちください。

(情報流通行政局職員入室)

諮問事項（情報流通行政局関係）

○ 99MHzを超え108MHz以下の周波数を使用する移動受信用地上基幹放送の業務の認定について（北海道）

(諮問第20号)

○吉田会長 それでは、審議を再開いたします。諮問第20号、99MHzを超え108MHz以下の周波数を使用する移動受信用地上基幹放送の業務の認定(北海道)につきまして、三田地上放送課長からご説明をお願いいたします。

○三田地上放送課長 地上放送課長の三田です。よろしくをお願いいたします。お手元の資料で説明させていただきます。

2ページを御覧ください。V-Lowマルチメディア放送につきましては、平成25年に制度整備を行い、平成26年7月に株式会社VIPの開設計画を認定しております。その後、全国を7つの地域に分けて、ハードの予備免許とソフトの認定を行ってきました。その都度、この電波監理審議会に諮問させていただき、答申をいただいていたところですが、

7地域のうち北海道を除く6地域については、近々認定を行う予定の中国・四国を含め、基本的には総務省における手続きは終わっているという状況です。残る北海道につきましては、平成30年3月にV-Low札幌局に対して予備免許を交付するとともに、業務の認定について4月11日から5月11日まで申請を受け付けました。

「諮問の概要」ですが、今般、北日本マルチメディア放送株式会社から、放送法第93条第2項の規定に基づき、北海道における移動受信用地上基幹放送の業務の認定申請がなされた。審査の結果、いずれの申請も同条第1項各号の規定に適合していると認められるので、同項の規定により認定することとしたいということです。

3ページを御覧ください。申請の概要です。申請者は北日本マルチメディア放送株式会社。放送対象地域は北海道。業務開始の予定期日は平成30年11月1日。希望する周波数は記載のとおりです。予定番組は計14番組です。後

ほど説明させていただきます。次に申請者の概要です。本社所在地が宮城県仙台市。資本金は資本準備金を含め約1.5億円。主な出資者はジャパンマルチメディア放送やジャパンエフエムネットワーク。主な事業は北海道及び東北広域圏における移動受信用地上基幹放送。役員は、株式会社エフエム仙台の代表取締役会長兼社長が申請者の代表取締役社長を兼ねています。

次に、現在のV-Lowマルチメディア放送の免許・認定の状況です。ハードは、VIPが全国7地域に分けて親局や中継局を整備しているという状況です。ソフトは、現在、6地域に対して6つの事業者がいるという状況ですが、北海道については、東北広域圏でサービスを行っている北日本マルチメディア放送が北海道も行うこととなりますので、北海道と東北広域圏だけ1つの事業者が2つの地域を行うということになります。

主な番組イメージについてです。「TS ONE」という番組は、主にデジタルネイティブ世代をターゲットに、人気声優によるアニメソングを中心とした番組や、男性アイドルの特集番組等を放送するような番組です。「Am an e kチャンネル」という番組は、主に車に乗っている方を対象としたものであり、高音質のデジタルサウンドミュージックやドライブ情報、最新のライフスタイル情報、ニュース、各エリアの天気予報、ドライブスポット情報を24時間視聴者に提供するというような番組です。「アニソンHOLIC」という番組は、アニメソングの専門チャンネルです。「i-dio Selection」は、ジャズ、クラシックなどの番組を提供するものです。中国語の番組「八六東京」も最近スタートしました。これらは、全国のマルチメディア放送として放送されている番組ですが、北日本マルチメディア放送株式会社のエリアでは、これらの番組のほか、エフエム北海道等のサイマル放送に楽曲情報等の関連データを付した番組も放送されます。

V-Lowマルチメディア放送は防災分野にも活用することができます。加

古川市で昨年度に行われた実証実験においては、防災ラジオを配布したり、屋外スピーカーの整備を行ったりして、V-Lowマルチメディア放送で災害情報を伝えるというような実証実験を行っています。

V-Lowマルチメディア放送に係る支援措置については、地方財政措置であり、緊急防災・減災事業債の対象となっているとともに、本年度からは屋内受信機の単独での整備を行う場合の特別交付税措置を講じることとしています。

続いて審査結果の概要です。北日本マルチメディア放送株式会社から申請のあった移動受信用地上基幹放送の業務の認定申請については、いずれの申請も放送法第93条第1項各号の規定に適合していると認められるという結論です。具体的には1から6まで審査をしています。

1が、基幹放送局設備の確保可能性です。株式会社VIPの基幹放送局設備を使用することとしており、希望する周波数は北海道において現に移動受信用地上基幹放送の業務の用に供していないため、確保が可能であると認められるとしています。

2が、業務を維持するに足りる経理的基礎及び技術的能力の有無です。経理的基礎につきましては後ほど説明をさせていただきます。技術的能力につきましては、運用・保守等の業務に関し、実務経験等を有する要員や緊急時の体制等が確保されており、技術的能力を有していると認められるとしています。

3が、電気通信設備の技術基準への適合性です。安全・信頼性に関する技術基準及び基幹放送の品質に関する技術基準に適合していると認められるとしています。

4が、表現の自由享有基準への適合性。これはマスメディア集中排除原則への適合性ですが、認定日時点において申請者及び支配関係を有する者が使用する合計セグメント数は6を超えず、かつ、放送対象地域の数が2であり、これらの放送対象地域が隣接することから適合していると認められるとしています。

5が、放送の普及及び健全な発達のための適切性です。放送番組の編集の適合性、放送番組審議機関の設置、個人情報保護体制の整備等の事項について適切に計画しており、適合していると認められるとしています。

6が、欠格事由です。申請者は日本の法人である等、欠格事由に該当しないものと認められるとしています。

経理的基礎です。事業収支見積もりによりますと、2020年度に当期純利益が単年度黒字に転換する事業計画となっています。一方、キャッシュフローにつきましては、事業開始時点の現預金が1億2,800万円程度ということで、これにより2018年度、2019年度に赤字が出ていますが、この資金を充てることによって、期間を通して資金不足にならない計画となっているということです。以上のとおり事業収支見積もり等の記載内容は適切であり、経理的基礎を有していると認められるとしています。

業務の認定に当たっての指定事項については、説明は省略させていただきます。

以上でございます。

○吉田会長 どうもご説明ありがとうございました。ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

○林委員 実証実験の結果として加古川市が報告書を公表したということで、これを事前に拝見させていただきました。そうすると、いろいろ課題があって、実証実験の結果としては、加古川市が出したその報告書によれば、V-Lowマルチメディア放送波を活用した情報伝達が、地域住民への災害情報の伝達に有効であったという結論ですが、今後、広く自治体へ展開していくに当たっての課題として、例えば、75歳以上の高齢者には防災ラジオ型受信端末が使い難い面もあり、もっと操作の簡単な機器の開発が望まれるとか、加古川市で得た実証実験の知見だけではまだ不足であり、複数自治体及び関連事業者間にお

いて適切な情報交換を行って改善していく必要があるとされております。V-Low対応防災ラジオ型受信端末の導入については、兵庫県加古川市だけでなく、福岡県宗像市、福島県喜多方市等においても実績があるとのことでしたが、まだまだ少数のようでございます。そして現実には、起債の実績もまだないといった中において、さらに、今回の実証実験の結果を踏まえて、総務省あるいは消防庁において、こういった対応や、横展開を図っていくための取組みが考えられるのか、今後の展望をお教えいただければと存じます。

○三田地上放送課長 消防庁においてどのように展開するかという具体的計画があるとは聞いておりませんが、先ほど申し上げましたように地方財政措置として、緊急防災・減災事業債が講じられており、特別交付税措置も講じられることとされておりますので、各地方公共団体において、このような措置も活用してV-Lowマルチメディア放送を利用できるような形で進んでいくことが望ましいのかなと思います。総務省としても、地方公共団体への周知・広報を行っていきたいと考えておりますし、V-Lowマルチメディア放送を展開している事業者自身が各地方公共団体に説明をしているという状況ですので、その成果も期待したいと思っています。

○林委員 ぜひそのような形で進展していくことを期待いたします。

○吉田会長 ほかにいかがでしょうか。

1つ、今、林委員からご質問がございました防災分野での活用例につきましてお伺いしたいのですが、この加古川市がございます近畿圏ですと、このソフト事業者としては大阪マルチメディア放送が認定されているかと思えます。今回のこの防災分野のサービスは、この認定されている大阪マルチメディア放送とは独立して、地方自治体である加古川市が、別途ユニークなサービスを提供しようということで、防災のアプリを入れられたのでしょうか。もしそうであれば、現在認定されているソフト事業者に加えて、地方自治体等は随時こう

いう新しい試みができる仕組みになっているのでしょうか。

○三田地上放送課長 この加古川市の実証は、大阪マルチメディア放送株式会社の機器・設備を使って実施しているものであり、加古川市が配った防災ラジオに、大阪マルチメディア放送株式会社の放送波で情報を届けるという仕組みになっています。

○吉田会長 そうですか。わかりました。例えば今回の北日本マルチメディア放送さんは東北広域圏と北海道の事業者なのですけれども、先ほどの番組イメージの紹介ではこの防災分野の話は出ていないのですが、将来的には実施できる可能性というのはあるのでしょうか。

○三田地上放送課長 北日本マルチメディア放送株式会社のエリアでは、例えば、福島県喜多方市がこのような取り組みに関心があるということで、同じような取り組みを行っていることを承知しています。これは通常の番組ではなく防災対応ということになりますので、緊急時には、この防災ラジオが起動し、情報が流れるという仕組みです。平常時には、防災ラジオで、先ほど御紹介させていただいた通常の番組を聞くことができます。

○吉田会長 なるほど。先ほどの番組のイメージというのは定常的に流れるイメージで、それ以外にもいろいろあり得るわけですね。

○三田地上放送課長 そのとおりです。通常の番組を防災ラジオで聞いていても、緊急時には、突然割り込みが入って、「地震です。逃げてください。」というようなことを伝えることが技術的には可能ですので、それを各地方公共団体が導入するかしないかということになります。導入する場合には、特別な防災ラジオ端末を自治体が購入し無償貸与するというような取り組みを行うことになるとは思いますが、そのような経費については、先ほど申し上げましたとおり、地方財政措置による支援を講じることによって、地方公共団体が取り組みやすくなる環境を整備しているところです。

○吉田会長 わかりました。常々、私、このサービスをどうやって国民に広く周知・広報して、皆さんに興味を持っていただいて、ぜひ端末を買いたいと思ってもらえるかという点が気になっていたところなのですが、そういう意味では定常的な番組以外にも、この防災情報を含めて魅力を感じていただけるようなサービスを提供できる余地があり得るということで、今後いろいろ工夫していただいて、何とかこのサービスに皆さんが興味を持っていただくようになるといいなと願っているところです。ありがとうございました。

ほかにご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特にほかに意見がないようですので、諮問第20号につきましては、諮問のとおり認定することが適当である旨の答申を行いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○吉田会長 それでは、そのように決することといたします。ありがとうございました。

以上で、情報流通行政局の審議を終了いたします。情報流通行政局の職員は退室をお願いいたします。

(情報流通行政局職員退室)

閉 会

○吉田会長 それでは、本日はこれにて終了いたします。答申書は、所定の手続により、事務局から総務大臣宛て提出してください。

なお、次回開催日時は、追って事務局からご連絡いたします。

それでは、本日の審議会を終了いたします。どうもありがとうございました。