

無線従事者制度の在り方検討作業班

外航海運における無線従事者制度 の実態と見直し要望

“開運”じゃなくて、
“海運”です。

知って欲しい、海運のこと

1. 本作業班の問題意識とJSAからの視点

作業班の問題意識

通信方式

アナログ → デジタル
自動化・集中化

保守方法

船上保守 → メーカー保守

人材

「ワイヤレス人材」の確保・活用

制度

役割・知識・能力を整理し
資格体系を見直す

JSAが伝えるべきこと

海運現場は、作業班の問題意識を先行して経験しています。

- ・ GMDSS導入後、船員の中心業務は「修理」より「確実な操作・運用」。
- ・ 定期点検・本格修理は陸上の認定業者・メーカーが中心。
- ・ 日本商船隊では外国人船員が主力であり、日本独自の資格取得が配乗上の負担。
- ・ Starlink等でIT化は進展するが、IT知識まで国家資格要件に広げる必要はない。

今回のメッセージ

**「安全性は維持しつつ、現在の実務に必要な能力へ
資格制度を合わせる」**

2. 外航船の無線設備と資格・配置の実態

外航商船には多様な無線設備が搭載されていますが、実務上の中心資格は第三級海上無線通信士（三海通）です。

主なGMDSS関連設備

現在の海上無線通信システム（GMDSS）



設備	周波数帯	出力
MF/HF	2-25MHz	150/250W
VHF	150MHz	25W
AIS	150MHz	12.5W
EPIRB	406MHz	5W
SART	9GHz	400mW

資格・配置の実態

外航商船の中心資格

第三級海上無線通信士
（三海通）

採用時

第三級海上無線通信士
（一部会社では
一海特でも可）

採用

三海通
（一部 一海特でも可）

入社後

三海通取得
（一海特保持者）

乗船

GMDSS機器
操作・運用

- ・ 一般商船では三海通が標準的。
- ・ 上位資格よりも、GMDSS機器を確実に運用できることが重要。

3. GMDSS時代の役割と保守体制

無線従事者の役割の変化

従来

通信＋船上保守

専任通信士・機器調整



現在

GMDSSの操作・運用

遭難・緊急・安全通信



将来

IT化・衛星通信

デジタルリテラシー

無線設備の保守体制



航海中

船員による
日常点検・セルフテスト



入港中・錨泊中

陸上認定整備事業者等による
定期点検・保守整備



陸上支援

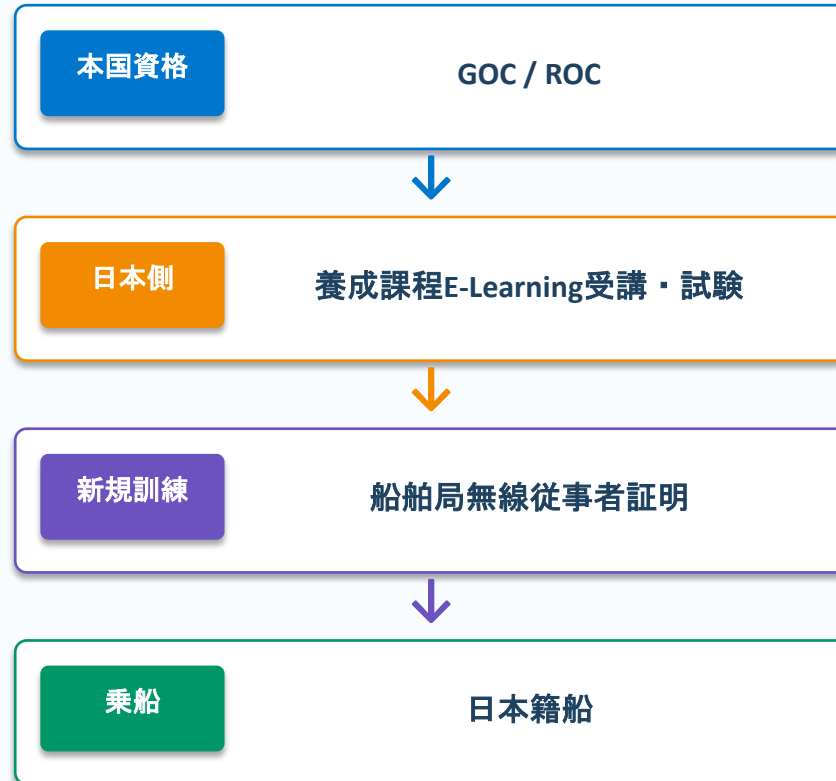
陸上の船舶管理部門・メーカーによる
監視・修理・交換

資格制度も、高度な船上修理より「設備の正常性確認・適切な操作・異常時対応」に重点

4. 外国人船員の無線資格 — 日本籍船の保有・運航上のボトルネック

国際基準に基づく資格を保有し、実船でGMDSSを運用している外国人船員に、日本側で追加取得を求める負担が残っています。

現行のイメージ



配乗スケジュールの制約・日本籍船運航上の負担

JSAの要望 — 二段構え

第一義的な要望

外国GOC / ROC等の自動承認

既に国際基準で確認済みの能力を
日本で重複して確認しない
(パナマ、リベリアなど多数の国では自動承認が一般的)

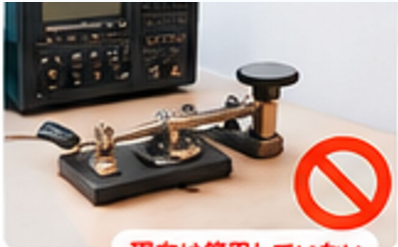
自動承認が難しい場合

- ① 国内法規中心へ限定
- ② 新規訓練の廃止／大幅簡素化
- ③ Eラーニング・リモート・随時受験

5. モールス通信・A4海域の実態

一般外航商船の運航実態からみれば、モールス電信およびA4海域は限定的な論点です。

モールス通信



現在は使用していない

一般商船では
現在ほぼ使用しない

- ・ GMDSS導入後、遭難・安全通信はDSC・衛星EPIRB等へ移行。
- ・ 一般商船でモールス電信の実務利用はない。
- ・ 一般商船向け資格・試験での位置付けは再検証すべき。

A4海域



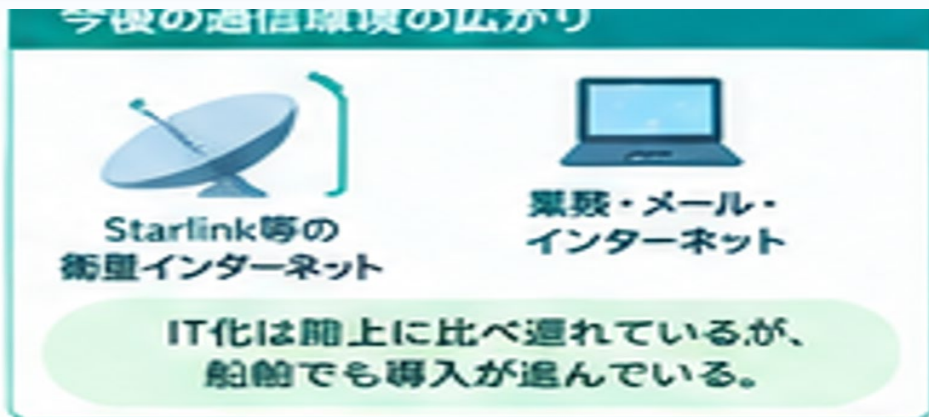
- ・ 一般商船がA4海域を常態的に航行するケースは極めて限定的。
- ・ 極域航行船に必要な能力と、一般外航船員の資格要件は分けて考えるべき。

特殊な航行ニーズを一般資格全体に過度に反映しない

6. 将来のIT化と資格制度 — 「必要な知識」と「国家資格」を分ける

船上でもStarlink等の衛星通信が普及し、Web会議やデータ共有が可能になりつつあります。

船上IT化の進展



- ・海上通信は陸上より遅いと言われるが、通信環境は着実に改善。
- ・ネットワークやITの基本知識は実務上、徐々に重要になる。

JSAとしてのスタンス

実務上必要なITリテラシー

企業内教育・メーカー講習等で対応

≠

無線従事者国家資格の追加要件

資格範囲を安易に拡大しない

「将来必要な知識が増える」ことと
「国家資格の試験範囲を増やす」ことは別

7. まとめ — JSAからの要望

安全性を下げる規制緩和ではなく、GMDSS時代の実務と国際的な船員配乗に合った制度への転換をお願いいたします。

制度見直しの4つのポイント

1

外国GOC / ROC等の自動承認

第一義的要望

2

自動承認が難しい場合は国内法規中心へ簡素化

代替案

3

新規訓練の廃止／合理化

既資格者の重複訓練を見直す

4

Eラーニング・随時受験化

配乗スケジュールに左右されない制度へ

最後に

既に有している能力を
日本で重複して確認する制度から、
日本として本当に確認すべき能力に
重点を置く制度へ。

安全性の確保
＋
日本籍船運航の円滑化

