

中間取りまとめ(案)に対する意見

資料海共WG5-3

ページ	章	項目番号	修正意見 見上の分類	修正意見	修正理由	構成員名	修正の反映
10	Ⅱ	2	1	「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」に改める。	補充しているわけではないため。	杉浦	
11	2	2-(5)	字句	野島埜 → 野島嶺	誤字	谷道	
11	Ⅱ	2	2	同ページ下のほうで国際VHF、AIS利用の実際について述べていただいておりますが、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してはいかがでしょうか。	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。一般の方でこの2つに詳しくない方もおられると思われることと、検討内容の“主人公”ともいえる重要なツールですので、その役割を強調する意味でも詳しく解説してはいかがでしょうか。	渡辺	

ページ	章	項目番号	修正意見 見上の分類	修正意見	修正理由	構成員名	修正の反映
11	Ⅱ	2	1	<p>(4) 漁船の操業の現状の項、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。</p> <p>9行目以降、「海上衝突予防法第9条第3項・・・・・・(末尾)」を削除。</p>	<p>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。 法規定が遵守されていないことが多いというのはここでは言いません。</p> <p>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。</p>	杉浦	
12	Ⅱ	2	1	<p>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う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。</p>	<p>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。</p>	杉浦	
12	Ⅱ	2	1	<p>下から3行目以降、「しかしながら、・・・・(文末)」を削除。</p>	<p>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。</p>	杉浦	
13	3	(2)	内容	<p>下から2行目 海上無線設備では、<u>マリンVHF等</u>が挙げられ・・・ → 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・・・</p>	<p>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。</p>	谷道	

ページ	章	項目番号	修正意見 見上の分類	修正意見	修正理由	構成員名	修正の反映
13	Ⅱ	2	1	” 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、緊急時の通信の為に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にVHFの普及、及びその有効利用を望みたい。” に修正ありたい。	” 全ての船舶に対しAISの搭載” は、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を搭載するべきか否か、という議論は本検討会でやるべき性格のものではないため。	植村	
14	3	図3-1	字句	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） アマチュア無線、マリンVHF等 → 27MHz帯無線電話、マリンVHF等	海上無線設備を中心に記載する。	谷道	
15	3	(2)	字句	3項として、 (3) 無線従事者制度 を追加する。	無線従事者制度についての記述が、2項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。	谷道	
15	3	(2)	内容	下から3行目 このため、国際VHF無線電話の運用にあたっては、 → このため、国際VHF無線電話（空中線電力5Wを超えるもの。）の運用にあたっては、	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。	谷道	
16	3	表3-2	内容	2海特 沿岸で操業する漁船の船舶局 → 内航商船の無線電話、沿岸で操業する漁船の船舶局	本文と整合性を取るため。 （国際VHF無線電話の運用にあたっては、国際的には1海特、国内では2海特が必要となっている。）	谷道	
19	Ⅲ	表3-3	1	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	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。	山田	

ページ	章	項目番号	修正意見 見上の分類	修正意見	修正理由	構成員名	修正の反映
21	IV	1	1	「船種別・業種別通信ニーズの変化」を記載しているが、(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)内航商船のように、「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。	斎藤	
22	4	1-(2)-ア	字句	上から14行目 マリンVHFを利用して海岸基地局との通信及び・・・ → マリンVHFを利用して海岸局との通信及び・・・	海岸基地局という局種はない。海岸局に統一した方がよい。	谷道	
22	4	1-(2)-ア	内容	上から19行目 特にマリンVHFは、 <u>通信距離短く・・・</u> → 特にマリンVHFは、 <u>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・・・</u>	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。	谷道	
24	IV	(2)ア	1	中段 「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高に最も左右されるものであり、表現として不適當減少が顕著とはデータがあるのか？当協会においてはそのようなことはない。マリンVHFは減少というよりも伸び悩みである。よって、この項は削除	山田	
30	IV	3(8)	2	”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。”に修正ありたい。	事実誤認であるため。	植村	
32	4	ウの(1)	内容	「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	谷道	
33	4	2	内容	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。	谷道	

ページ	章	項目番号	修正意見 見上の分類	修正意見	修正理由	構成員名	修正の反映
35	5	1-ア	内容	下から10行目 ア <u>船舶共通通信システムに必要な条件</u> → 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>	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。	谷道	
36	5	④	内容	「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。	谷道	
36	5	⑧	内容	「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	谷道	
36	V	1ア⑤	1	「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。	斎藤	
41	V	2(6)の後	1	海上通信の全体図（義務船舶局）から、LRITに関する記述の削除	図中において海上安全情報通信としてLRITの記載があるが、LRIT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	天辰	
43	5	3-(1)-(1)	字句	<u>V 船舶のための共通通信システムの在り方の検討を削除</u> <u>衝突回避等の船間通信として広く一般に用いられている。</u> ・・・ <u>小型船舶との通信は出来ない。</u> → <u>衝突回避等の船間通信として無線電話が広く一般に用いられている。</u> ・・・ <u>小型漁船との通信は出来ない。</u>	タイトルが重複している。 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。	谷道	

ページ	章	項目番号	修正意見 見上の分類	修正意見	修正理由	構成員名	修正の反映
46	V	3(2) ア①	1	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・・・」といった内容の表現に修正	想定されている海岸局による情報提供については、種々の問題を多く含んでいると思われ、実現は非現実的なものと思料。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。	天辰	
46	V	3(4)	1	”簡易型AISは、国際基準であるクラスB AISに準拠し、(中略)、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、(中略)、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。”に修正ありたい。	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。	植村	

ページ	章	項目番号	修正意見 見上の分類	修正意見	修正理由	構成員名	修正の反映
49	V	3(3) 表××-1	1	「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、分からないので、語句の説明を付して解説する。	斎藤	
52	5	ウの(イ)	内容	「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」にする。	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。	谷道	
55	7	(1)ア	内容	「義務化は困難であると考えられる」と結論ずけているが、「今後、その是非を検討する必要がある」にし、記述する場所も別の場所にする。	将来は義務化もあり得ると考えられる。	谷道	
57	7	③ なお書き	内容	教育の義務化は検討すべきであり、望ましくない、は結論が早すぎる。	講習等による教育は必要と考える。	谷道	
62	7	2	字句	㍑ 無線局の免許に関する事項 → (1) 無線局の免許に関する事項 ③ 特定船舶局は・・・ → ① 特定船舶局は・・・ ④ 船舶共通通信システムとして・・・ → ② 船舶共通通信システムとして・・・ ㍑ 無線従事者に関する事項 → (2) 無線従事者に関する事項 ウ 検査に関する事項 → (3) 検査に関する事項 工 財政支援に関する事項	番号の振り方を統一する。	谷道	
64	VII	2工	1	財政支援に関する事項を削除。	国の財政支援について、仮に検討するに際しては事前に関係省庁と十分な調整が必要と考えており、中間とりまとめにおいて軽々に記載すべきではない。	斎藤	

ページ	章	項目番号	修正意見 見上の分類	修正意見	修正理由	構成員名	修正の反映
11 12	Ⅱ	2	1	(5) 大型船における現状 この項目の内容を、ふくそう海域（海交法航路）において大小の船舶が混みあっている現状を示す内容に変更	同上	杉浦	
15 16	3	(2)	字句	上から4行目 レーダ → レーダー	省令の字句（レーダー）に統一する。	谷道	