

## 第9回 IMO-ITU 合同専門家会議 (IMO-ITU-EG9) 報告

一般財団法人 日本舶用品検定協会  
吉田公一

### 概要

- ・2012年世界無線通信会議 (WRC-12) の帰結を取り入れる IMO 総会決議 A.803(19)の改正案 (我が国提案) は、IMO へ正式な新作業提案を行うこととなった。
- ・世界的海上遭難安全通信システム (GMDSS) の見直しに関して、ハイ・レベル・レビュー案をほぼ完成し、2014年6~7月の第1回航行安全無線通信搜索救助小委員会へ、承認のために上程することとなった。また、詳細見直しの予備的な議論を行った。
- ・2015年世界無線通信会議 (WRC-15) への国際海事機関 (IMO) の意見案を取りまとめた。これは、来年5月のITUの会議において、WRC-15へ上程する意見書に取り込む方向で審議される。

日程：2013年10月14日(月)~18日(金)

場所：IMO 本部 Meeting Room 9(14日-15日) and 10(16日-18日)、London, UK

出席国及び機関：アルゼンチン、ブルガリア、カナダ、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、日本、リベリア、ナイジェリア、ノルウェー、南アフリカ、アラブ首長国連邦、ルーマニア、スペイン、英国、米国、CIRM、IMSO、CEPT、ITU、Nautical Institute

議長：Kim Fisher (UK)

日本からの出席者

総務省	竹下 晴子
海上保安庁	志水 知也
海上保安庁	竹内 謹治
海上技術安全研究所	村岡 英一
日本舶用品検定協会	吉田 公一
日本無線株式会社	宮寺 好男

### 0. 開会：

議長の King Fisher 氏 (英) が、会議を開会した (09:30)

IMO のアシュホック氏 (MSD 航行安全課長) が、開会のあいさつを述べた。

- IMO-ITU-EG の会議の結果は、今後は NCSR 小委員会へ報告することとなる。
- 当会議へは、34本の文書が提出され、そのうち9本は GMDSS 関連である。
- GMDSS の CG は、Bob Markle 氏 (US) のもとで、中間報告を提出している。
- NAV 小委員会が検討を進めている E-Navigation は、海上における効果的なデータ通信を構築しつつあることに留意し、その GMDSS への応用も検討する必要がある。
- WRC-15 への IMO のポジションを、2014年3月までに策定する必要がある。

IMO Circular Letter 3377 が示すこの会議の TOR を確認した。

議長は、審議の順番は以下の通りとすると提示した。

- (1) ITU 関係
- (2) MGMDSS
- (3) WRC-15 関係

事務局は、ITU-R WP 5B の次回会議（draft CPM text の最終化）は、2014 年 5 月で、NCSR1 の前に開催されるため、今次会議の帰結の文書は、MSC93 での承認を前提に、ITU 会議へ送ることになる、と述べ、EG はこれを了承した。

## 1．議題の採択

議題案文書 9/1 を採択した（以降、今次会議文書番号は、「IMO/ITU-EG」を省略する）。

## 2．IMO 会議の結果の報告

事務局が、文書 9/2 により、COMSA17 及び NAV59 の会議結果の概要を紹介した（内容省略）。

## 3．ITU 関係

9.1 ITU 事務局の Karlis Bogens が、文書 9/3 を紹介した。

### 3.1 IMO 決議 A.803(19)の改正（文書 9/3/1）

我が国が、文書 9/3/1 を紹介し、WRC-2012 の結果を踏まえ、当総会決議を改正する必要があることを示し、改正案を説明し、IMO の無線通信の基準（standard）を適切に改正しないと ITU 及び WRC の決め事と IMO の基準に齟齬が生じて、無線装置製造者及び使用者が困ることとなると述べた。

事務局は、手続き上、決議 A.803(19)の改正の作業を行うためには、委員会（MSC）へ新作業提案（unplanned output）をしなければならないと述べた。

以下の議論があった。

- ・改正をどのように施行するか（適用はどうするか）、特に現存設備の取り扱いを議論する必要がある。
- ・決議 A.803(19)のその他の部分の修正が必要であるか、調べるべきである。
- ・ITU 及び WRC の周波数割り当て変更は、IMO の諸文書に正しく反映されなければならない。
- ・IMO は、ITU 及び WRC の決定を、どのように IMO 文書に反映させるかを、基本的に定める必要がある。

議長は、以下のように総括した。

- ・WRC 及び ITU における義務要件を受けて、IMO の無線通信設備の基準（A.803(19)など）を見直して改正する必要があることに、EG は了承した。
- ・そのような作業を開始するためには、新作業提案を委員会（MSC）へ提案する必要があることを、EG は理解した。
- ・これらの理解の上で、EG は我が国に対して、「WRC 及び ITU の決定を受けて IMO の無線通信設備基準を見直す」作業の提案を MSC へ提案するよう、要請した。

我が国は、帰国後そのような提案を検討すること、その際には、共同提案国を探す可能性のあることを表明した。

### 3.2 ITU-R WP1A から WP5B のリエゾン (文書 9/3/2)

一次レーダのロールオフマスクについて、以下の議論があった。

- ・帯域外領域 (out-off-band) のロールオフの制限値が、陸上では-30dB/decade であるのに対して、海上では-40dB/decade とされている点である。
- ・ロールオフマスクの制限値は、既に-20 dB/decade から-30 dB/decade へ変更されており、全てのメーカーは-30 dB/decade を実現するために努力をしている点と古いレーダーが今後どれだけ使用されるのか、懸念がある。
- ・本件は長い間、WP 1A(周波数管理を担当)と WP 5B で議論されており、次回 WP 5B 会合へ向けて準備が進んでいる。
- ・勧告 ITU-R SM.1541-1 はこれまでに何度も改訂されており、さらなる改訂は機器のコストに影響する懸念がある。

議長は、本件は、WP 5B で議論される (IMO としてはその議論を待つ) と総括した。

### 3.3 COSPAS-SARSAT の 5B への意見 (EPIRB-AIS 関係)(文書 9/3/3)

ITU RM 1371-4 に関して議論し、NAV59 の議論を踏まえ、以下の議論があった。

- ・MMSI を使用している国は、問題なく、ITU Coding を使用すべきである。
- ・COSPAS-SARSAT では、いくつかの異なる ID Coding を使用しており、compatible でない。
- ・既存の国の data base を考慮すべきである。
- ・これ以上の変更の必要はない。
- ・COSPAS-SARSAT に対して、再考を促すべきである。

議長は、9/3/2 の annex は、支持が得られなかったと総括し、本件は、COSPAS-SARSAT から WP 5B へ出されるため、WP 5B において各国は適切に対応することを望むと述べた。

## 4 . MGMDSS

### 4.1 コレスポнденス・グループ (CG) の中間報告 (文書 9/4)

CG のコーディネータ (米) が文書 9/4 を紹介した。

- ・MSI (Maritime Information Service) は、メッセージ format が決められた shore to ship information のことを言う。Ship to shore の天候気象等の情報は、general radio communication の範疇で行う。
- ・A3 海域の定義に関連して、決議 A.1001 によって、GMDSS の衛星システムを認めている (GMDSS Satellite provider)。但し、global なものも、regional もある。船には、navigational sea area を指定する証書がある。

EG は、文書 9/4 の ANNEX をベースに、各提案文書を審議した。

### 4.2 SPOC (National SAR point of Contact) (文書 9/4/6)

フランスは、すべての周波数による遭難通信を 24 時間体制で受報する陸上施設を、各国

が独自にあるいは周辺国と共同で設置・運営するべきで、これを GMDSS の中で規定すべきであると提案した。

以下の議論があった。

- ・この提案は SOLAS 条約の範疇ではなく SAR 条約の範疇のものであることから、本会合での検討は適切ではない。
- ・SAR 条約は捜索救助活動を規定するものであるのに対し、SOLAS 条約は GMDSS の設備要件を定めるものであるため、齟齬を生じるものではないことを指摘した。
- ・SOLAS 条約と SAR 条約では締約国が異なることなどを踏まえた検討が必要である。
- ・本件を SAR 条約で扱う場合には SOLAS 条約の関連個所との整合を図ることが必要である。

議長は、今の段階で SOLAS 条約の改正にまで踏み込むことはしないとの見解を示すとともに、さらに慎重な議論を CG で行うよう要請した。

#### 4.3 MGDSS の結果を RR へ反映させる件 (文書 9/4/7)

Radio Regulation (RR) と SOLAS 及びその下での GMDSS に関する IMO 基準には、まだ差異があること、WRC-2015 の後に MGDSS の検討の結果が出る予定であるので、WRC-15 において、WRC-18 で GMDSS 関連を検討する議題の設置とその理由を示す必要があることに、EG は合意した。

#### 4.4 一般通信 (General Communication) (文書 9/4/4)

文書 9/4/4 は、現状の GMDSS にある船間及び船から陸上への安全情報通信も残すべきと提案している。

多くの国は、CG が提示した general communication の定義を支持したため、議長は、CG の定義を保持すると総括した。

#### 4.5 海上安全情報通信 (MSI) (文書 9/4/5)

CG の議論では、GMDSS の機能要件に関し、「船舶から MSI を送受信できること」としている個所を、「MSI は陸上からの放送であり、船舶から陸上への気象通報は一般無線通信に分類できるため、MSI の範疇に船舶からの送信は不要」として修正することを提案している。

一方、SOLAS V/31 規則が、船舶から周辺の船舶及び陸上に、海上安全情報を通信することを規定しており、ship to shore の海上安全情報は削除できない。また、将来の technology で、船からの MSI を決められた format (digital) で発信することは可能であろう。

我が国は、CG 報告 9/4 の ANNEX paragraph 10 の定義に従って MSI が receiving のみとするのであれば、船舶の基本要件として capable of transmitting and receiving safety related information を追加する必要があること、SOLAS V/31 規則は船長の行動要件であり、GMDSS にそのための設備及び性能要件を規定しても齟齬は生じないことを説明した。

議長は、我が国の提案を取り上げることを提案し、EG はこれに基本的に合意した。

我が国はさらに、RR では maritime safety information (MSI) を使用している。7bis で Maritime Safety Information (大文字で始める) (MSI) として、paragraph 10 に提議すると、RR と SOLAS

で齟齬を生じる可能性がある」と指摘した。

#### 4.6 海上保安通信 ( Security related communications )

これは、GMDSS の枠外であることで、EG は合意した。

#### 4.7 GMDSS 機器の共有利用 ( 文書 9/4 ANNEX Paragraph 13 )

GMDSS で、EPIRB、SART あるいは VHF 生存艇用以外は、GMDSS のための装置は通常使用する無線装置と供用が望ましい、と述べている。

議長は、本件は一般的な要望であると述べ、これらの paragraph の修正は要しないと総括した。

#### 4.8 船舶の基本要件 ( 文書 9/4 ANNEX paragraph 16 )

「bridge-to-bridge」を「ship-to-ship」に変更すべきという主張があったが、議論の結果、変えないこととした。

「public correspondence」は「other communication」とすることに、EG は合意した。

#### 4.9 優先順位 ( 文書 9/4 Paragraph 18 )

alert signal に関する通信が、第一の優先順位であることを強調すべきという主張があったが、EG は、paragraph 16 自体は変えないこととした。

#### 4.10 Sea Area A3 ( 文書 9/4/3 )

議長は A. 1001(25)によって新たな衛星サービス提供事業者の参入が想定されていることから、従来のインマルサットを基準とした A3 海域の設定を見直すという趣旨説明を行い、衛星サービスの提供範囲により決定するとして第 1 案と、静止衛星のカバレッジの緯度に応じて区分する第 2 案を示した。

以下の議論があった。

- ・ Inmarsat のカバレッジは、南北 70 度を超えて 76 度に達する部分もある一方、70 度未満にとどまる部分もある。
- ・ 衛星プロバイダは Inmarsat 又は静止衛星系に限定すべきでない。
- ・ global な (すべての経度に亘る) service 以外に、地域的な service も考慮すべきである。すなわち、地域的 A3 あるいは地域的 A4 も考えるべきである。
- ・ A3 海域を個船毎に利用する service の coverage で決めると、無線証書にどのように記載するか、また PSC での取り扱いに問題を生じる可能性がある。

EG は、3 つのモデル ( Option ) を提案した。

#### Option 1 ( 現行の定義から「Inmarsat」を削除したもの、但し静止衛星系に限定 )

"Sea area A3" means an area, excluding sea areas A1 and A2, within the coverage of a recognized mobile satellite communication service system using geostationary satellites in which continuous alerting is available.

"Sea area A4" means an area outside sea areas A1, A2 and A3.

**Option 2** ( A3 と A4 を明確に区分するので、無線証書の発給に便宜がある。但し、北緯及び南緯の範囲指定があり、静止衛星系を考えている )

"Sea area A3" means an area, excluding sea areas A1 and A2, within the coverage of a recognized mobile satellite communication service system in which continuous alerting is available between [70][76] degrees North and South.

"Sea area A3-[R][Regio][Regional][Sub]" means a sub-area within sea area A3, within the regional coverage of a recognized mobile satellite communication service system in which continuous alerting is available.

"Sea area A4" means an area outside sea areas A1, A2 and A3.

"Sea area A4-R" means a sub-area within sea area A4, within the regional coverage of a recognized mobile satellite communication service system in which continuous alerting is available.

**Option 3** ( その船舶の A3 海域の定義は、利用する衛星系によって決まる。それを無線証書に記載される必要がある )

"Sea area A3" means an area, excluding sea areas A1 and A2, within the coverage of a recognized mobile satellite communication service system in which continuous alerting is available as may be defined by the Organization.

"Sea area A4" means an area outside sea areas A1, A2 and A3.

独は、海域の定義において、A1 と A2 は各国が定義するもの、A3 と A4 は条約により定義されるべきものであることに留意すべきであると述べた。

我が国は、海域定義の基本として、以下を維持することを明確にすべきと示唆した：

A1 は VHF coverage

A2 は MF coverage

A3 は衛星システムの Coverage

A4 は HF のみが available

これら独及び我が国の指摘は、修文を経て、high level review の報告案へ記載されることとなった。

Option 3 に従って A3 海域を、その船が利用する衛星通信システムの coverage と定義する場合、IMO としては均一の A3 海域を定義しないことになる。これは、その船舶発行する証書の書き方、及び PSC で問題を生じる恐れがあるという指摘がある(西指摘)。また、各国の国際法への取り込みで、問題を生じる可能性がある(独、我が国指摘)。

HF は A4 では必須であるとともに、A3 では option であることを確認した。

多くの衛星系サービスが確立される場合には、それらのシステム間の alert 通信の確実かつ正しいリレーを確保することに、十分留意する必要があることに、EG は合意した。

海域に関しては、detailed review においても、さらに詳細に検討されることを、EG は確認した。

EG はさらに、地域的衛星サービス提供事業者の参入により、PSC における船舶の航行海域の把握が困難になることを回避するため、同サービス提供事業者に対し、GMDSS マスタープランに自社の提供するサービスの範囲を提出するべきとした。

#### 4.11 適用する船種及び大きさ、並びに non-SOLAS ships の取り扱い (文書 9/4/8)

独は、SOLAS V に倣った適用をすべきであると主張した。

西は、SOLAS V に倣った適用と同時に同章の exemption を導入すべきである。但し、exemption に関しては、現時点では議論すべきではなく、詳細審議で検討すべきであると主張した。

ノルウェーは、SOLAS V は規定が複雑であり、踏襲すべきではないと述べ、SOLAS IV の中で (スタイルで) 改正を行うべきと主張した。

我が国は、沿岸部のみを航行する船舶の場合には、外国語への適用が困難である可能性を示し、また既存の地域的な取り組みが十分に機能していることも考慮すべきであると指摘し、地域的にすでに確立されている遭難通信システムを認めるべきであると主張し、SOLAS IV 章の中で MGMDSS を設立すべき旨主張し、もし SOLAS V でやる場合は、主管庁による exemption を保持すべきと主張した。

独は、IMO/ICAO 合同会議の帰結で、all craft への適用を推奨したことを取り上げ、SOLAS IV でやるとしても、適用外の船で利用する GMDSS 用の機器は、確実に type approved されているべきであると主張した。

我が国は、いかなる場合も、GMDSS で使用する機器は、型式承認された機器でなければならないと述べ、この点で独を支持し、詳細見直しの中で検討することを提案した。

独は、適用の船の大きさは下げるべき (SOLAS V に倣って) であり、適用船種も外航商船 (客船、貨物船) のみならず、すべての船舶 (内航船、漁船、官庁船、観測船、MODU、洋上構造物等) とすべきであると主張した。独はさらに、すべての船舶は、他の船舶からの遭難通信を陸へリレーする義務があることを指摘し、このリレーのためには、すべての船舶で共通の GMDSS 機能を持つ必要があると主張した。

我が国は、GMDSS を小さな船舶に適用する場合は、機器は GMDSS として型式承認されたものでなければならないとした一方、船舶の容量を考慮し、すべての GMDSS を要求することは困難であると指摘した。

英は、衝突予防の VHF システム (AIS のことか) 及び遭難信号発信装置は、小さな船でも適切に設備すべきであると主張した。

南アフリカは、VHF (full GMDSS ではないが)、EPIRB、SART を沿岸航行船及び漁船に適用していると述べた。

西は、SOLAS IV は、主管庁の責務、船上の設備、訓練及び言語に関する要件があるが、言語は難しい問題であると述べ、スペインでは、non-SOLAS 船用の無線設備型式承認があ

ると説明した。

仏は、船舶の機器搭載能力（capacity）を考慮する必要があること、EPIRB は小さな漁船にも適用しているが、保守もしっかりする必要があること、最重要は、遭難通信は新能力を小さい船でも確保することであると主張した。

我が国は、以上の意見を受けて、まず最初に MGMDSS の全体を確立してから、その後に小型船舶、沿岸航行船舶及びその他の船舶並びに海洋構造物への適用を考えること、また地域的なシステムの導入（保持）を検討すべきであると提案した。EG は、この提案に基本的に合意した。

EG は、詳細見直しの中で、

COLREG における遭難信号の規定を SOLAS 条約第 4 章と連携させること及び SOLAS 適用船の発する遭難警報を非 SOLAS 船に伝達することの必要性、

GMDSS の機器に型式承認を導入し、任意搭載を行う非 SOLAS 船舶との相互性を確保すること、

適用される船舶のトン数、及び船種の見直しを行うこと、その際には地域特性や船舶の大きさに応じて部分的な適用とすることの必要性も検討すること

機器のメンテナンス及び船上職員の機能を検討することとした。

#### 4.12 MGMDSS で使用する機器（文書 9/4 ANNEX paragraph 33）

以下の議論があった。

- ・ AIS には衛星 AIS を含む。
- ・ NAVDAT には、HF のものが ITU で検討中である。
- ・ VHF data system は、北欧沿岸ですでに使用しており、実績がある。
- ・ e-Navigation のデータ通信システムも利用すべきである。

EG は、本件はさらに、詳細検討で審議することとした。

#### 4.13 SOLAS 各章の整合（文書 9/4 ANNEX paragraph 36 and 37）

GBS に正確に従う必要はないが、MGMDSS の目的（ゴール）及び基本性能要件は、目的及びそれへの道筋の構想を見失わないために、改正 SOLAS の中で明示的に示す必要があることに、EG は基本的に合意し、CG の中間報告の Introduction の文言等を利用し、これらを起草するよう、CG に要望した。

#### 4.14 詳細見直しに関する予備的検討（文書 9/4/1）

EG は、CG の報告文書 9/4/1 を検討し始めたが、時間の制約により、ANNEX 1 の paragraph 1（page 1）及び paragraph 10（page 13）のみ、意見の交換を行った（特段の結論を得ることは目標としなかった）。

##### (1) Ship-to-shore distress alert

HF NBDP がこの機能を満たすものとしてリストせよと指摘したことに対し、我が国は、NBDP は、ship-to-shore の distress alert のひとつとしては、数えられないと指摘した。

VHF Channel 16 が単独で distress alert のひとつであるかどうか、意見が分かれた。我が国は、RR で、distress alert と distress call を使い分けていることを指摘した。

**(2) Reduce false alert**

仏は、MCC では false alert の取り扱いに苦慮しており、また、国として、false alert の低減に取り組んでであると述べた。その他、特段の議論はなかった。

**(3) Role of AIS and VDES**

VDES は distress alert とはリンクしないという意見があり、EG は基本的に合意した。

多くの船が AIS を使用すると、channel が overflow すること、AIS の coverage は輻輳海域では制限されることから、AIS に distress alert の機能を期待すべきではないという指摘があった。一方で、AIS は locating/homing には有用であることは、すでに認識されていると指摘があった。

EG は、AIS 及び VDES の MGMDSS における利用については、詳細検討の中でさらに議論するとした。

**(4) Human element/standardized distress alert**

EG は、本件は重要であるので、検討事項として残しておくことに合意した

**(5) VHF DSC EPIRB**

この機器はもはや不要であることを、EG は確認した。

**(6) Modernization issues applying across multiple functional requirements(Annex 1 page 13)**

**Support E-Navigation communications – integrate navigation and communication system**

船舶側では、海上安全情報が溢れており、その取り扱い及び対応に問題を生じていることが指摘された。

議長は、本件は、E-Navigation に関する議論の動向を見て、NCSR1 以降にさらに検討すべきと結論した。

**(7) 船上でのメンテナンス**

EG は、本件は現状では問題になっていない(陸上での保守に依存している現状)という見解を了承した。

**(8) 現状の機器の複雑さ**

議長は、これを改善することが GMGDSS の一つの目的とした。

**(10) MF/HF の必要性**

EG は、MF/HF の必要性を確認した。但し、将来に HF shore station が減少する可能性については、議論しなかった。

### **(11) Upgrading of software**

新しい VHF のチャンネル ( Appendix 17 及び 18 ) をどのように実施して行くかを、真剣に考えるべきという主張があった。また、船員に対して more friendly な形での software update の導入を考える必要があるという主があった。

### **(12) Introduction of new system**

我が国は、この議題の下に過去に COMSAR に提出された文書が、COMSAR で議論されずに置き去りになっており ( COMSAR で時間がなかったため ) これらを検討する方途を決めるべきと述べた。

CG は、いくつかの文書は CG で検討することになっているが、CG の作業量のため、検討していないと述べた。

### **(13) 今後の作業方法**

事務局は、NCSR は 2 session で GMGDSS を検討し、2015 年の May MSC95 へ報告する予定であることを報告し、NCSR1 では少なくとも high level plan に合意し finalize する必要があると述べた。

事務局はさらに、IMO/ITU-EG10 はすでに、MSC 及び理事会で承認されている。WRC-18 への準備とともに、MGMDSS を集中審議できることを報告した。

我が国は、high level review の合意及びそれに含まれている functional requirement に基づいて、MGMDSS 全体の構想 ( architecture ) を組み立てて合意し、その後に個々の要件を組み立てるべきと提案した。EG はその考えを CG へ input するよう、要請した。

## **5 . WRC-15 議題に対する IMO の見解案**

### **5.1 WRC-15 議題に対する IMO 見解案 ( 9/5 )**

事務局は、作成した WRC-15 議題に対する IMO 見解案を紹介した。

### **5.2 議題 1.1 ( IMT 用追加周波数の特定 ) について ( 9/2、9/3、9/5、9/5/12 )**

S バンドレーダの保護の必要性、及び海上移動業務に分配されている 1667-1675 MHz 帯が IMT に新規分配されることは、海上安全 ( maritime safety ) にとって非常に危険なことであることを、EG は認識した。

EG は以下の IMO 見解案を作成した。

- 1518-1559 MHz 帯、1668-1675 MHz 帯、1626.5-1660.5 MHz 帯、1559-1610 MHz 帯、2900-3100 MHz 帯及び 3400-4200 MHz 帯やその他の海上安全システムで使用されている周波数帯は、海上安全及び国際商用の動きに影響を及ぼす恐れがあるため、これらの帯域を IMT の追加周波数帯の候補から除外すべき。
- 2900-3100 MHz 帯に影響を及ぼさないよう、異なる種類のレーダー間の共用検討を含むフェージビリティ・スタディを ITU へ要請する。
- 隣接周波数帯で使用するユーザー機器が既存の海上システムへ影響を及ぼさないように図ること。

### 5.3 議題 1.3 (ブロードバンドによる公共保安と災害救助 (PPDR) について (9/5、9/3、9/5/10、9/5/11、9/5/17))

会議参加者は特段に意見を発しなかったため、EG は、議題 1.3 に対する IMO 見解案は作成しないことに合意した。

### 5.4 議題 1.8 (船上地球局 (ESV) の規定の見直し) について (9/5、9/3、9/5/1、9/5/2))

最終的に EG は、COMSAR-17 会合で作成した見解案をベースに、以下の見解案を作成した。

- ・ IMO は、(ESV の規定の見直しにより) 影響を受ける他の業務との両立性を確保するための研究結果に従い、船員が煩雑でなく簡易な方法で岸へより近づいて ESV を運用できるようにする決議 902 の改訂を要請する。

### 5.5 議題 1.9.2 (X 帯における海上移動衛星業務への追加分配) について (9/5、9/3、9/5/3、9/5/4))

議題 1.9.2 に対して強い関心を持つ国がなかったことから、議題 1.9.2 に対する IMO 見解案は作成しないこととなり、EG は、議長作成の案 (IMO は追加周波数を支持するという内容) を削除した。

### 5.6 議題 1.12 (9GHz 帯における地球探査衛星業務 (能動) の周波数帯の追加分配) について (9/5、9/3、9/5/14))

事務局が提示した見解案 (RR No.1.59 及び No.4.10 に従い、9200-9500 MHz 帯で運用する海上無線航行業務を保護すべき、という内容) に基づき審議を行った。

冒頭、議長は、この帯域が GMDSS にとって非常に重要な帯域であるため、IMO として強い主張が必要であると発言した。

最終的に、EG は以下の IMO 見解案を作成した。

- ・ RR No.1.59 及び No.4.10 に従い、9200-9500 MHz 帯で運用する海上無線航行業務は、航行の安全及び人命の安全のために重要な帯域であり、国際的な船舶への有害な影響がある可能性を考慮し、9200-9500 MHz 帯は地球探査衛星 (能動) の追加周波数帯の対象から除外されるべき。

### 5.7 議題 1.14 (協定世界時 (UTC)) について (9/5、9/3、9/5/13))

UTC の維持、及びうるう秒の廃止の是非で、各国の見解が分かれた。

我が国は、うるう秒の挿入による AIS トランスポンダーの不具合の問題について指摘をし、海上通信における安全性を確保するため、うるう秒の廃止の必要性を主張した。

我が国は、共通見解として得られている「二つの時刻系の存在は複雑であり、望ましくないということ」に加え、本議題に関する賛否両論を併記することを提案した結果、EG は以下の IMO 見解案を作成した。

- ・ IMO は一つの時刻系であれば自動制御されている機器の運用を簡易にすると考えている。一方、多くの航行のために地球の自転に基づく時刻系も重要である。

### 5.8 議題 1.15 (船上通信用周波数の検討) について (9/5、9/3、9/5/5、9/5/6)

現在は6チャンネルに、さらに4チャンネル増やし、計10チャンネルとすることが必要性であるという見解が示された。また、既存のアナログシステムと将来のデジタルシステムの両立性について、議論があった。

これらのやり取りを踏まえ、EGは以下のIMO見解案を作成した。

- ・ IMOは、船上通信用の周波数のより効率的な利用を実現するための研究を支持し、RR脚注5.287で規定されているチャンネルを国際的に使用できことを期待する。

### 5.9 議題 1.16 (AISや海上無線通信の高度化) について (9/2、9/3、9/5/7、9/5/8、9/5/15、9/5/15/Add.1)

冒頭、フランスは、将来のVDESについてのプレゼンテーションを行った。発表内容は、概ねこれまでのITU-R WP 5BやIALAで審議されてきたものであり、VDESの地上系と衛星系の両コンポーネントの将来像について説明があった。

議長は、本プレゼンを踏まえ、IMO見解案としてNAV-59会合の結果を記載することを提案し、特段の反対意見がなかったため、EGは以下の議長案をIMO見解案として作成した。

- ・ AIS本来の目的(衝突防止)を確保した上、既存のAISに影響を及ぼさず、WRC-12で新たに特定された周波数帯において、AIS技術を用いた新たなアプリケーションの導入を支持する。
- ・ IMOは、VHF帯の将来の要件に関してコミットせず、VDESコンセプトを支持する。

### 5.10 議題 2 (RRに添付されているITU-R勧告の見直し) について (9/5)

EGは特段の質疑なく、議長が提案した以下のIMO見解案に合意した。

- ・ IMOは、IMO見解案のAnnex 1に記載されている関係するITU-R決議及び勧告を研究した。
- ・ 多くのITU-R勧告がGMDSS装置やその運用、さらにはIMOの機能要件が密接に関係があるため、IMOにとって、RRで引用されている勧告との連携が重要である。
- ・ RRで引用されている勧告の体系が変わる場合には、早急にIMOに知らせることをITUへ要請する。

### 5.11 議題 4 (WRC決議や勧告等の見直し) について (9/5)

EGは特段の質疑なく、議長が提案した以下のIMO見解案に合意した。

- ・ IMOは、IMO見解案のAnnex 2に記載されている関係するITU-R決議及び勧告を研究した。

#### 5.12 議題 9 課題 9.1.1 ( COSPAS-SARSAT の保護 ) について ( 9/5、9/5/9 Rev.1、)

ドイツは、COSPAS-SARSAT 衛星システムで用いている帯域の隣接バンドにおいて、PLT の導入が検討されているところもあるため、PLT からの保護を主張した。

EG は、本意見を Background の項に記載することに合意した。

また、事務局は、議題 1.3 では、PPDR 用に 406-406.1 MHz 帯が使用される可能性があることを指摘し、COSPAS-SARSAT の保護を検討する本課題 9.1.1 を支持するための書きぶりが必要であると述べた。審議の結果、EG は以下の IMO 検討案を作成した。

- ・ EPIRB の信号が検知されなくなる危険性があり、406 MHz 帯衛星トランスポンダーの運用を低下する恐れのある、いかなる発射からも 406-406.1 MHz 帯の移動衛星業務を保護することが必須である。

#### 5.13 議題 9 課題 9.1.6 ( 固定業務、移動業務及び移動局の定義の見直し ) について ( 9/5、9/5/16 )

EG は特段の質疑なく、議長が提案した以下の IMO 見解案に合意した。

- ・ WRC-15 での検討は、海上業務や海上アプリケーションに影響を及ぼさないことを確保することが必要である。

#### 5.14 議題 10 ( 将来の WRC の議題 ) について ( 9/5 )

EG は特段の質疑なく、議長が提案した以下の IMO 見解案に合意した。

- ・ IMO は決議 808 に記載されている GMDSS に関する議題を WRC-15 議題とすることを支持する。

### 6 . その他の議題(議題 6 Any other business)

事務局は、WRC-15 が 2015 年 11 月 2-27 日に開催される予定であり、その準備の CPM-2 会合が 2015 年 3 月 23 日-4 月 2 日に開催されることや、ITU-R WP5B 会合が 2013 年 11 月 18-29 日、2014 年 5 月 19-30 日であることを報告し、IMO は次のように会合を予定していることを報告した。

NCSR 1                      2014 年 6 月 30 日～7 月 4 日  
10th IMO/ITU Expert group   2014 年 10 月 6 日～10 日

### 7 . EG 全体レポートの審議 ( IMO/ITU EG.9/W.P.1 )

1 . ~ 6 . までの審議内容を反映した WP. を事務局が作成し、EG はこれを最終日に審議し、NCSR1 へ報告することに合意した。

EG は、全体のレポートとは別に、MGMDSS のハイレベル・レビュー・ドラフト( ANNEX 1 )、MGMDSS の詳細レビューのアウトラインをまとめた文書 ( ANNEX 2 ) 及び WRC-15 議題に対する IMO の見解案をまとめた文書 ( ANNEX 3 ) の文書を作成した。