

第2回スマートフォンを活用した船舶事故防止分科会 議事要旨

○冒頭、金子安全政策課長から挨拶。

○資料1に基づき、事務局から、スマートフォンアプリ活用のためのガイドラインの修正について説明。ガイドラインに対する主な意見は以下のとおり。

- 一般的な小型船舶の最高速度が25ノットという記述があるがもう少し速いと思われる。
- 航行支援情報について、「潮汐」が抜けているため入れるべき。

○資料2に基づき、海上技術安全研究所から、小型船用スマートフォンアプリ基本的仕様検討実験の概要について説明。主な質疑応答は以下のとおり。

- 実験時のスマートフォンの持ち方について、置いておくのか、首にかけるのか、両方行うのかを明確化すべき。

→両方行う予定。

- 実験の際に速力を変化させるべき。

→変化させる予定。

- 2隻の船舶を接近させる実験では横切りや追い越しなど航行方法を変えて実験をすべき。

→横切りも含め、事前シミュレーションにより様々な航行方法を試した上で実施する。

- 新進路予測の実験では、自船が一定の進路から違う進路に変化するまでのスマートフォン画面上の表示の見え方と、実際の位置との差を比較するという理解でよいか。

→そのとおり。1隻で行う実験である。

- 実験では操船者の慣れも影響するため考慮すべき。

○意見も踏まえて実験方法を修正した上で海上実験を行うことが了承された。

○資料3に基づき日本無線株式会社から、資料4に基づき富士通株式会社から、資料5に基づき株式会社ブリスコラから、共同実験について説明。主な質疑応答は以下のとおり。

- 調査・研究船「やよい」は船舶自動識別装置(AIS)を搭載しているが、これを大型船と見て実験を行うのか小型船として実験を行うのか整理すべき。

- クラウドを使うアプリと使わないアプリの動作・特徴の比較をしてほしい。

- 任意実験以外の実験は行わないのか。

→共通部分の実験については、海上技術安全研究所が説明した内容と同じことを行う。

- 現時点では同じ会社のアプリ同士でしか船舶の位置情報が共有できないが、位置情報を共有できなければ役に立たないのではないか。

→各社のサーバー間で位置情報を共有することは重要な課題と考えており、その仕組みを検討・検証するため、海事局として来年度予算を要求している。

- スマートフォンの位置情報に加えて、AISの情報も共有することも必要。

- 実験中は操船に集中するため、船長に使用感の評価等をさせることは難しい。

○資料 6 に基づき、事務局から、海上実験への参加について説明。主な意見は以下のとおり。

- 延期や中止の判断基準を明確化しておくべき。

○12 月 15 日の海上実験に委員及び報道関係者を参加させることが了承された。

○資料 7 及び資料 8 に基づき、事務局から、船上におけるスマートフォンの使い方について説明。

- ガイドブックを作ることは良いアイデアである。
- この分科会で議論している船舶事故防止アプリとは別に、単にスマートフォンに熱中することによる不十分な見張り等が起きているため、「スマートフォンを使う際の注意点」だけでも先に注意喚起してほしい。

→検討する。

- ユーザーの使い方を禁止・制限することは現実的には難しいことも踏まえ、使われうる状況に応じた注意喚起をすべき。

○船上におけるスマホの使い方ガイドブックを作成することが了承された。

○資料 9 に基づき、事務局から、今後の予定について説明。

○その他の主な質疑応答は以下のとおり。

- AIS による大型船の位置情報が共有されることで更なる安全性向上に繋がると考えられるが、AIS に関する法規制の現状はどうなっているのか。

→電波法第 59 条により、特定の相手方に対して行われる無線通信を傍受して内容を漏らすことと、窃用することが禁止されている。内閣法制局の見解では、AIS の「特定の通信の相手方」は船舶局と海岸局であり、第三者が受信して第三者に配信すると違反になるおそれがある。電波法第 59 条自体には罰則はないが、第 109 条に秘密を漏らすことを禁止する罰則付きの規定がある。AIS の情報に秘匿性があるか否か司法判断となるため総務省では判断できない。また、第三者の情報を媒介すると電気通信事業法上のサービスになる可能性もある。

- 将来的に各アプリ間の位置情報が一元的に共有された場合、同じ海上を航行する大型船の情報が共有されないということは、逆に危険を惹起しかねないという認識をしている。法的な課題も踏まえて、海上保安庁では、大型船の情報が共有できるような方向で検討を進めているところ。
- 法律的な制約が、技術の発達に伴い出てくる新しい形態のサービスの足かせになる場合もある。安全を守るという方向は皆一致しているので、AIS の情報共有ができるように頑張してほしい。

■ 正確な海図の情報を利用した方がより安全性が高まると考えられるが、スマートフォンにおける海図の利用についてはどうなっているのか。

→安全対策のために海図の情報が重要であるという認識。他方、海図の情報がどのように計測されたのかを知らないと情報の誤解によって逆に危険が生じるおそれもある。こういった点を含めて、関連法も踏まえつつ基本的には安全な情報を提供できるよう海上保安庁内で検討を進めているところ。

■ 海図を利用する際の費用についても検討してほしい。これまで海図は海技免状を持ったプロが使うという前提であったが、最近ではプロではない人がスマートフォンを使うような状況にある。

■ 日本水路協会では、「見なし海図」として海図にはない漁具・定置網の位置等を記載した小型船のニーズに特化した電子及び紙の媒体を用いた図を提供しており、プレジャーボートユーザーからも支持されている。電子版は3か月ごとにデータを更新し、ソフトウェアでは任意の時分後の自船位置を予想し障害に対して警報を出す機能等も提供している。このデータは、ライセンス供与方式により提供しており、活用してほしい。

■ 事業者は利益を出さなければならないが、一方で、お金を出した人だけが安全で、出さなかった人は危険ということでは問題がある。安全をお金で買う部分と、無料で使える部分との境界をどうすべきかという観点でも考えてほしい。

○海事局 金子安全政策課長から閉会挨拶。

以上