

MB/ NC <sup>1</sup>	行番号	条項 サブ条項	パラグラフ 図/表	コメントの種 類 <sup>2</sup>	コメント	変更案	事務局の見解
US-031-001					「狙った使用例」が不明確	”目的の使用例 ”を ”目的の用途 ”に変更する	
US-010-002				編	余計な一言”検査結果については”	”テスト結果は ”に変更	
US-009-003				編	不要	”定義することを提案する ”を削除する	
US-008-004				編	クライアントとプロバイダーの関係が定義されるのであれば、プロバイダーを ”当局 ”ではなく ”組織 ”と特定する方がより正確であろう。	”当局 ”を ”組織 ”に変更	
US-007-005				ティー	プラットフォームの姿勢は GNSS の産物であると合理的に期待することはできない。プラットフォームの姿勢は別に定義される	”態度“削除する	
US-006-006				編	”seek ”を ”define ”に変更	基準としては、”求める ”のではなく、”定義する ”べきである。	
US-005-007				編	ISO 規格は規制の対象ではない。	”規制と ”を削除する	

1 MB = Member body / NC = National Committee (ISO 3166 の 2 文字の国コードを入力、例えば中国は CN。)

2 コメントの種類 ge = 一般 te = テクニカル ed = 編集

MB/ NC <sup>1</sup>	行番号	条項 サブ条項	パラグラフ 図/表	コメントの種 類 <sup>2</sup>	コメント	変更案	事務局の見解
US-004-008				編	”顧客とともに”	”フィットネス・フォー・パーパス・クライアント ”に限定すべきである。	
US-003-009				編	GBPT	第 3 項に記載されていない略語であり、”サテライト・ナビゲーション・レシーバー ”を使用するのがよい。	
FR-010					グローバルコメント ITS(情報輸送システム)は、最初の EN16803 で使用された表現であり、この 25082 では制限が多すぎる可能性がある。	日本代表団と調整し、我々は現行規格の範囲を包含する「スマート・モビリティ」を使用することを提案する。	
US-016-011			03.11	ティー	より良い定義が必要	あるいは、ポジションの辞書的定義である「何かの位置を決めること」を使うこともできる。	
US-017-012			03.15	ティー	軌跡はベクトルオブジェクト	”速度 ”を ”速度ベクトル ”に変更	
US-018-013			03.21 メモ	ティー	役に立つためには、この注釈はもっと強調されるべきである。		
US-019-014			03.23 注 2	ティー	本文書の適用範囲は、航空用途を明確に除外するものではない。	ただし、非航空ユーザーに特化した文書であれば、例えば Pollen, et al, ”SBAS and GBAS Integrity for Non-Aviation Users”, 2011 を参照のこと。	
US-020-015			03.32, 3.33, 3.41	ティー	範囲は道路 ITS サービスに限定されない	道路 ITS サービスを超えて一般化し、第 3 項に ITS の頭文字を含める。	

1 MB = Member body / NC = National Committee (ISO 3166 の 2 文字の国コードを入力、例えば中国は CN。)

2 コメントの種類 ge = 一般 te = テクニカル ed = 編集

MB/ NC <sup>1</sup>	行番号	条項 サブ条項	パラグラフ 図/表	コメントの種 類 <sup>2</sup>	コメント	変更案	事務局の見解
US-021-016			03.46	ティー	ベロシティ」の定義が過度に制限されている	車速 ”の使用を考慮し、基準フレームはナビゲーション受信機の地表基準点に対する相対的なものであってもよい。	
US-015-017			03.8	ティー	パフォーマンスクラスを明確にする。与えられたパフォーマンス(メトリック)に対して2つの境界で区切られた領域」ではなく、パフォーマンスメトリックの範囲を特定する。	与えられたパフォーマンス指標の2つの境界によって区切られる」を「パフォーマンス指標の範囲によって定義される」に変更する。	
US-002-018		1		編	ADAS	セクション3に記載されていない略称	
DE-019		3.*		ジー	用語の定義はすべてCCSDSの辞書と一致しているわけではない	すべての用語の定義を見直し、必要に応じてCCSDSの表現に合わせる。	
DE-020		3.*		編	用語の定義は、ISO/IEC指令に従って必要なアルファベット順にソートされていない。	用語をアルファベット順に並べ替える	
US-011-021		3.3		ティー	GPS	次の定義に属する(全地球測位システム)	
DE-022		3.3(最初の定義)		ティー	GNSSの定義は正しくない。GNSSはGPSシステムだけに関係しているわけではありません。GPSはGNSSのインスタンスにすぎません。	ISO/TS 11356 および ISO 16119-5 の定義を使用する。	
DE-023		3.3(第2定義)		ティー	この用語は、他のISO規格ですでに定義されている。	ISO 15638-1 または ISO 22932-1 の定義を使用する。	

1 MB = Member body / NC = National Committee (ISO 3166の2文字の国コードを入力、例えば中国はCN。)

2 コメントの種類 ge = 一般 te = テクニカル ed = 編集

MB/ NC <sup>1</sup>	行番号	条項 サブ条項	パラグラフ 図/表	コメントの種 類 <sup>2</sup>	コメント	変更案	事務局の見解
DE-024		3.5		ティー	ナビゲーション」の定義は、他の SC14 規格 (ISO 21442 など) と整合していない。	ISO21442 と定義を合わせるか、SC14 の共通定義に合意するために WG1 のコンビナおよび ISo21442 の作成者に連絡する。	
US-013-025		3.5		ティー	より良い定義が必要	ナビゲーションの辞書的定義は、この基準には適切である。	
DE-026		3.6		ティー	ナビゲーション・メッセージ」という用語は、別の ISO 規格ですでに。	ISO 22086-2 の定義を使用する。	
DE-027		3.7		ティー	パフォーマンス」という用語は、別の ISO 規格ですでに定義されている。	ISO 10795 の定義を使用する。	
US-014-028		3.7		ティー	”グローバル ”は、特定の環境向けに調整されたパフォーマンスや、アプリケーションに対する ”目的適合性 ”とは矛盾する。	”グローバル ”を削除	
DE-029		3.8		ティー	パフォーマンス・クラス」という定義には何の付加価値もない。パフォーマンス・メトリック」という定義で十分である。	定義を削除する	
DE-030		3.23		ティー	完全性」の定義は、他の SC14 基準と整合していない。	ISO24246 または ISO22591 と定義を合わせるか、SC14 の共通定義に合意するために WG8 のコンビナに連絡する。	
JP-005		3.43 テストシナリオ	注 2	編	”EN16803 ”は ”ISO 25082 ”とすべきである。(タイプミスかもしれない)。		

1 MB = Member body / NC = National Committee (ISO 3166 の 2 文字の国コードを入力、例えば中国は CN。)

2 コメントの種類 ge = 一般 te = テクニカル ed = 編集

MB/ NC <sup>1</sup>	行番号	条項 サブ条項	パラグラフ 図/表	コメントの種 類 <sup>2</sup>	コメント	変更案	事務局の見解
-031							
US-012-032		3.X		ティー	GPS の定義: "United States global satellite positioning system" に変更。 Navstar は、GPS システムの衛星車両要素のみを指す非推奨用語です。Navstar " の使用は、Navstar ユーザーへの通知 Advisory においてのみ継続されます。	"GPS-ナビスター・アメリカン" の削除	
US-022-033		4	図 3	ティー	この図では、GNSS "センサー" は実際には他の "センサー" ソースと並列するためのアンテナを含む GNSS 受信機を指す。	"GNSS アンテナ/レシーバー" に変更	
US-024-034		4.2.1		編	保護レベルの略称	第 3 項に PL という略語を含める	
US-023-035		4.2.1	パラ 3	編	これは "shall" ではなく、定義上 "always" である。	"使用しなければならない" を "使用する" に変更する。	
US-025-036		4.3.2		ティー	この文脈では、GPBT(すなわち、衛星ナビゲーション受信機)に重点が置かれているため、他のセンサーは "ハイブリッド" ではなく "補完的センサー" と呼ぶのが適切である。	ハイブリッド " の使用を再考する	
US-026-037		4.3.3		ティー	インターフェイスが USB ケーブルで提供される場合でも、データ・プロトコルとフォーマットを記述するインターフェイスが必要である。	ただし...」条項を削除	

1 MB = Member body / NC = National Committee (ISO 3166 の 2 文字の国コードを入力、例えば中国は CN。)

2 コメントの種類 ge = 一般 te = テクニカル ed = 編集

MB/ NC <sup>1</sup>	行番号	条項 サブ条項	パラグラフ 図/表	コメントの種 類 <sup>2</sup>	コメント	変更案	事務局の見解
US-027-038		4.3.4		ティー	”データ形式は標準的であると仮定される ”の中で、どのような ”標準的 ”なデータ形式が想定されているのか不明。	スタンダードを含む	
US-029-039		5.2.1	1	エド	第 3 節の略語に DOP を含める	DOP: 精度の希釈	
US-028-040		5.2.1	1	ティー	受信した GNSS 信号には ”典型的な ”ものはないので、”バウンディング ”値を使うべきである。	”typical ”を ”bounding ”に変更	
US-030-041		5.2.3	活発な妨害	ティー	リスクが高く関連性がある場合、どの程度の妨害がシナリオに含まれるのか？	脅威のシナリオを定義する	
JP-006-042		5.3 GNSS 環境 分類		ジー	「Benchmark GNSS 受信機と RTMeS の車両への搭載、セットアップ、初期化、アンテナは屋根の上に設置され、クロスマスキングを避けるため、少なくとも 20cm は離れている。地上からの高さは 1.5m から 2.25m である。  上記の基準の技術的根拠を明確にする必要がある。また、上記の規格は ITS 関連の規格であるため、ITS 以外の機器に対する有効性についても議論が必要である。		
US-032-043		5.3.1			”shall ”は要件ではない。	GNSS 基準環境を使用する」に変更	

1 MB = Member body / NC = National Committee (ISO 3166 の 2 文字の国コードを入力、例えば中国は CN。)

2 コメントの種類 ge = 一般 te = テクニカル ed = 編集

MB/ NC <sup>1</sup>	行番号	条項 サブ条項	パラグラフ 図/表	コメントの種 類 <sup>2</sup>	コメント	変更案	事務局の見解
US-033-044		5.3.1.	2)	ティー	この条項は、この規格の他の条項と同様、特定の適用を前提としているように思われる。	"屋根"以外からの一般化	
US-034-045		5.3.3		編	RTMeS	第3項に略語を含める	
US-035-046		6.1		編	英語の優先文法は "Generic"	"generical" を "generic" に変更	
JP-007-047		6.2.1 基準軌道--一般要件	測定の不確かさ	ティー	GUM」の引用情報を追加する。		
US-036-048		6.2.3		ティー	従来の計装」方法は、可能なアプローチの1つとしてのみ記載されているため、規格の一部としてではなく、付録として提供されるべきである。	情報提供のための別館へ移動	
US-037-049		6.3.4	脚注3.	編	第3項の略語に RAMS を含める		
GB 01-050	1	6.3.4 および 6.3.5	-	ジー	6.3.4 項および 6.3.5 項の EN16803 道路高度道路交通システム(Road Intelligent Transport Systems)規格から継承された機能と測定基準は、航空業界で使用されている ICAO 規格と一致していない。	委員会の意図を説明する:航空を適用範囲とするが、ICAO 規格と矛盾することを提案するのか、単に ICAO 規格を採用するのか、航空が適用範囲外である場合、セクション 1.適用範囲と規格のタイトルをそれに合わせるができるか。	

1 MB = Member body / NC = National Committee (ISO 3166 の 2 文字の国コードを入力、例えば中国は CN。)

2 コメントの種類 ge = 一般 te = テクニカル ed = 編集

MB/ NC <sup>1</sup>	行番号	条項 サブ条項	パラグラフ 図/表	コメントの種 類 <sup>2</sup>	コメント	変更案	事務局の見解
JP-007 -051		6.3.4 パフォーマンスの特徴		ジー	<p>「継続性:位置決め端末が連続的に出力を提供する能力を指す。 (ギャップなし)。この継続性は、ある与えられた長さTの特徴的な操作時間とリンクしている。 運航の中断は避けなければならない。例えば、航空機の場合、着陸段階は特に重要である。 ナビシステムが中断することなく正常に作動することが重要なのです。 この場合、T = 150s となる。自動車ドメインでは、ドライビングの特定の段階を特定することは難しい。 平均的な移動時間は1時間程度と仮定するのが一般的であるため、T = 1h が適切とされることが多い。 特徴的な時間の長さ”</p> <p>上記の基準の技術的根拠を明確にする必要がある。 また、上記の規格は ITS 関連の規格であるため、ITS 以外の機器に対する有効性についても議論が必要である。</p>		
US-038-052		6.3.5	表 3.		引用されている可用性は、RAMS の定義に含まれるものとは異なることを明示する。		
US-039-053		6.3.5 および 9.2.2	表 5.		vGR は GNSS 信号の群速度を指すのか？第 3 節の定義に追加		

1 MB = Member body / NC = National Committee (ISO 3166 の 2 文字の国コードを入力、例えば中国は CN。)

2 コメントの種類 ge = 一般 te = テクニカル ed = 編集



MB/ NC <sup>1</sup>	行番号	条項 サブ条項	パラグラフ 図/表	コメントの種 類 <sup>2</sup>	コメント	変更案	事務局の見解
US-040-054		6.3.6.	表 6		表の見出しはフランス語ではなく英語を使う		
JP-007 -055		7.1.2 繰返し性/再現性	備考	ティー	テストシナリオが 5 年以内でなければならない理由は何ですか？ なぜ 5 年が妥当なのか？		
US-041-056		8.2			この条項は、一般的な説明ではなく、具体的な要求事項(shall statements)として記述する必要がある。例として挙げられているのは、注記または附属書である。		
US-042-057		9.5			を要件として書き換えるべきである。		
JP-004 -058		1 スコープ		ジー	R&R が出力する Record データは、異なる機器間で互換性を持たせる必要はないということでしょうか？		
JP-003 -059		1 スコープ		ジー	「したがって、GNSS 計測標準の確立が不可欠となる。このような標準は 様々な環境における受信機の性能だけでなく、特定の要件を満たすために受信機的设计を強化する。 正確性、信頼性、可用性に関して		

1 MB = Member body / NC = National Committee (ISO 3166 の 2 文字の国コードを入力、例えば中国は CN。)

2 コメントの種類 ge = 一般 te = テクニカル ed = 編集

MB/ NC <sup>1</sup>	行番号	条項 サブ条項	パラグラフ 図/表	コメントの種 類 <sup>2</sup>	コメント	変更案	事務局の見解
					R&R で証明できる性能は特定の環境下での性能に限られるため、この標準化の必要性についてさらに詳細な説明を求める。		
JP-002  -060		1 スコープ		ジー	この文書は、以下の理由から ITS アプリケーションに適用される標準となる： -- この文書は、GNSS ベースの測位端末(GBPT)の性能を評価するための枠組みを提供するためのものである。 -- GBPT は、§ 3.30 において「ITS アプリケーションに位置ソリューションを提供する車両または人が携行する機器(ユニット)」と定義されている。 従って、§1 範囲において、この文書が ITS アプリケーションで使用される GBPT に適用されることを明記する必要がある。	例..： この文書は、具体的な運用上のニーズを特定し、それを技術的な要件に変換することで、 <u>ITS アプリケーション分野</u> のさまざまなユースケースに関連する代表的なテストシナリオを設計するための強固な基盤を形成することを目的としている。	
US-044-061		書誌事項 6			この URL ではアクセスできません		
US-043-062		書誌項目 3、4			は ISO/TS 37444-2023 に置き換えられる。		
US-001-063		イントロ		編	全地球航法衛星システム	この文脈では、システムはシステムであるべきだ	
JP-001		はじめに		ジー	GNSS のユースケースの例としては、道路輸送、鉄道、内陸水路、農業がありますが、農業は § 3.4 の「ITS」の定義には当てはまりません。	例 <u>ITS(道路交通、鉄道、内陸水路など)、農業、計時など</u> の多様な分野で、GNSS 受信機はさまざまな運用	

1 MB = Member body / NC = National Committee (ISO 3166 の 2 文字の国コードを入力、例えば中国は CN。)

2 コメントの種類 ge = 一般 te = テクニカル ed = 編集

MB/ NC <sup>1</sup>	行番号	条項 サブ条項	パラグラフ 図/表	コメントの種 類 <sup>2</sup>	コメント	変更案	事務局の見解
-064					<p>コメント#001 で述べたように、GBPT は ITS アプリケーションを対象としているため、この文書では農業分野ではなく、GNSS 受信機が使用される多くの分野の中で ITS アプリケーションを対象としていることを明確にする必要がある。</p> <p>また、§ 6.3.4「タイミング性能」に「測位端末はタイミングアプリケーションを意図していない」とあることから、GNSS の主要分野の一つであるタイミング分野を対象としていないことを明確にする必要がある。</p>	<p>環境で利用されており、それぞれに異なる課題があります。</p> <p>---</p> <p><u>この標準化は、農業やタイミングアプリケーションではなく、ITS アプリケーションに焦点を当てていますが、重要で複雑なアプリケーションの増大するニーズに対応しながら、GNSS 技術への信頼を強化するために必要な枠組みを提供するでしょう。</u></p>	

1 MB = Member body / NC = National Committee (ISO 3166 の 2 文字の国コードを入力、例えば中国は CN。)

2 コメントの種類 ge = 一般 te = テクニカル ed = 編集

MB/ NC <sup>1</sup>	行番号	条項 サブ条項	パラグラフ 図/表	コメントの種 類 <sup>2</sup>	コメント
------------------------	-----	------------	--------------	--------------------------	------

ファイル : ISO\_CD 25082-1\_ANSI.docx

1 **MB** = Member body / **NC** = National Committee (ISO 3166 の 2 文字の国コードを入力、例えば中国は CN。)  
 2 コメントの種類      **ge** = 一般      **te** = テクニカル    **ed** = 編集

ISO\_CD 25082-1\_AFNOR.doc : 照合成功

ISO\_CD 25082-1\_ANSI.docx : 照合成功

ISO\_CD 25082-1\_BSI.doc : 照合成功

ISO\_CD 25082-1\_DIN.docx : 照合成功

ISO\_CD 25082-1\_JISC.docx : 照合成功

ファイルの照合に成功しました。照合されたファイルの数 5

SELECTED (ファイル数) : 5

PASSED TEST (CCT テーブルモデルに適合したファイル数) : 5

テスト失敗 (CCT テーブルモデルに適合したファイル数) : 0

ISO\_CD 25082-1\_ANSI.docx : 照合成功

PASSED OTHER FILES (CCT 表モデルに準拠していない結果ファイルの最後に照合されるファイルの数) : 1

CCT - バージョン 2021.1