

平成20年5月12日
財団法人日本セーリング連盟

1. プレジャーボートユーザーの期待する共通通信システムと現状

本旨

私ども財団法人日本セーリング連盟にとって、本検討会のテーマは当連盟（2000年以前は社団法人日本外洋帆走協会）にとって、組織発足以来の懸案事項の一つである。

本質的に足の遅い外洋ヨットにとって、他船と行き会う場合、セーリング中のヨットが権利船であるとはいえ、彼船がどのような避航処置をとろうとしているのか、またそれに対応して自艇がどのような行動を示すべきか、常に危機感を持って対峙している。特に夜間にあつては、外洋ヨットの灯火もレーダーに映る船影も極めて小さく判別しがたいものであり、昼にも増して緊張を強いられる場面である。

一方、セーリング中のヨットが風向や海況によってその行動能力を大きく制約されることは一般船舶の乗組員には想像外のものといえ、その行動を予測しがたいと思われるのも確かである。

こんなとき、行き会い船との自由なコミュニケーション手段があることで、不測の事態を避け得ることは論を待たない。

その意味で本検討会が設置され、真の意味での「共通の通信システム」が得られることへの期待は大変大きいものがあり、総務省始め関係各位のご協力を切にお願いするものである。【添付資料1. 3月20日付朝日新聞紙面。及び添付資料2. 3月21日付東京新聞紙面】。

私どもが望む「共通の通信システム」とは

私どもプレジャーボート（特に外洋ヨット）ユーザーにとっての「共通の通信システム」では、通信の対象を前述の理由から、大きさに関係なくすべての船舶（外国船、内航船、自衛艦、海上保安庁艦艇、タグ、漁船、プレジャーボート）を対象としたものとし、また、装備に際し、機材・免許・維持管理すべての面で諸外国並みのコストと資格によって実現できるものでなくてはならないと考えている。

本検討会の目的では、「共通の通信システム」の構築を検討するとなっているが、現在、衛星系通信、携帯電話など選択的に得られる通信手段が種々ある中で、前述のコミュニケーション手段を得るもっとも現実的かつ友好的な手段は以下の2システムと考える。

- ①国際VHF

②マリンVHF

そこで当連盟の過去の経緯から上記2システムと現状について以下に記す。

国際VHF

上記「共通の通信システム」の要件を基本的にすべて包含しており、従前から当連盟の要望を満たすシステムとして存在していた。

かつて当連盟（当時は社団法人日本外洋帆走協会）では国際ルールである外洋ヨット特別規定が装備を要求している国際VHFを諸外国並みに開放することを要請した。

しかしながら関係省庁から「プレジャーボートが国際VHFを使用しては大型船の安全航行に支障を招きかねない」として却下され、致し方なくヨット専用基地局の開設と一般船舶同様の手続きと運用を行うことを前提に国際VHFの一部を利用できるようにし、現在も続いている。

現状の許可基準、運用規定等はそのままに置かれ、その運用工数と高コストによって外洋ヨットは無論、漁船、プレジャーボートなどへの普及を期すのは非常に困難な状況にある。事実、当連盟所属の海岸局も外洋ヨットの船舶局もその負担に耐えられず、続々と閉局の止む無きに至っている。【添付資料3。「国際VHF海岸局の現状」】

厳しい規制の現状を再検証し、大幅に規制緩和しなければ現実的に普及は期待できない。

マリンVHF

前述のように国際VHFの搭載が競技規則で求められている一方、国際VHF局の開局・運営の負担が過大であるため、国内競技だけの暫定処置として当連盟所属艇にマリンVHFの搭載を呼びかけた経緯がある。

しかしながら、マリンVHFの到達距離は3-5マイルと短く、携帯電話の伝播距離にもはるかに満たない実態があり、国際VHFが50マイル以上の到達距離があるのに比し、いかにも実用に程遠いシステムと評価され、機器も思いのほか高価であったため搭載の呼びかけを中止せざるを得なかった。

現状

国際VHFは国際的に船舶間の日常的な通信手段として確立されている。従って国際セーリング連盟（ISAF）の規定する外洋ヨット安全特別規定では国際VHF（25W）の搭載を義務付けており、ヨット専用チャンネルとして72CHを指定している。

前述のとおり、日本セーリング連盟においては上記国際ルールに適応するため、国際VHF波による免許を取得し基地局を全国に開設、併せて競技艇の船舶局の開局を推進してきたが業務用無線局という制約から、多くの海岸局がその負担に耐えられず閉鎖を余儀なくされ、同様に船舶局の開設も行われなくなった。

一方海外から輸入される外洋ヨットには当初から国際VHF機器が標準的に装備されており、また海外レースに参加する艇も国際VHF機器を装備した状態となっている。これらの艇は国内法規上の問題点を知りながら実質的な安全面、および競技規則遵守の面から装備を維持している現状がある。

2 上記2システムについての考察

マリンVHFは「共通の通信システム」たり得るか

「縦割り通信システム」では無理。

今日まで総務省は、海上の通信システムを、船の大きさ、船種ごとに区分し、それぞれが陸上局との通信を整然と確保する、「縦割りの海上の通信システム」に置いてきた。その基盤の上に緊急通信だけを船種を超えた共通の通信システムとして補完的に設定している。【添付資料4．総務省「海上通信の概念図」】。

しかし、このような従来型の「縦割り通信システム」に固執したままでは、共通の通信システム構築は無理である。

マリンVHFは、潜水艦「なだしお」事故を教訓として、平成4年「小型船のスポーツ・レジャー用として認可された」（小安協資料）。つまり小型船舶のうちレジャー船という特定の船種に限った通信システムとして設けられたもので、「縦割り通信システム」の枠内に置かれた。

特定船種のための通信システムでありながら、大型船などが一般に利用する国際VHFとも補完的に通信するために、待ち受けチャンネルであるチャンネル16の他、国際VHF無線の一定の限られたチャンネルのみと交信可能の機能も与えている。

しかし、マリンVHFの常時待ち受けチャンネルはチャンネル77であって、チャンネル16ではない。つまり、二重基準（ダブルスタンダード）の複雑な仕組みを採用し、国際VHFと共用機能を持たせるために“ブリッジ”を架けて補完することにした。

待ち受けチャンネルを「スキャン受信」方式として、一応チャンネル16での呼び出しに応答できる仕組みを用意したが、現実には十分機能していない。

海上におけるあらゆる船舶間で、日常的に相互に意思疎通を図ることのできる共通の通信システムをめざしながら、縦割りシステムにブリッジをかける補完機能では、本来的に無理があったからである。

海外販売VHF無線機の20倍の価格。

マリンVHF機は、特定船種専用の無線機でありながら、国際VHFと補完的な通信を可能にするために、複数の特殊機能を付加した。

- ①上記の通り、待ち受けチャンネルが順次切り替わる“スキャン受信”機能。
- ②マナー違反の長時間通信を防ぐための、通信時間を5分間に限る自動カットオフ機能。
- ③国際VHFと同じ周波数を使いながらマリンVHF機であることがわかる自動識別装置。
- ④出力は5Wに限定。

これら種々の補完機能を盛り込んだために、マリンVHF機の価格は194,250円（2008年現在）もの高価格になった。一方、海外における主にレジャー船用の国

際VHF機は100ドル（約1万円）程度である。【添付資料5. マリンVHF機と国際VHF機】。

二重三重の規制と煩雑な手続き、そして高額負担。

マリンVHF無線局は特殊な無線局であり、国土交通省管轄の許可と総務省管轄の許可の二重規制を受けている。それが高負担と煩雑な手続きの原因でもある。

1) 総務省関連資格、免許等

- ①第三級海上特殊無線技士免許。国家試験または総務省外郭団体、（財）日本無線協会の講習会終了が必要。受講料19,950円。
- ②マリンVHF無線局（特定無線局）の免許申請。7,100円。
- ③無線機の技術基準適合証明。194,250円1機種しかない。
- ④5年ごとに無線局更新手続き（更新料3,350円）と無線使用料（600円）。
- ⑤3年ごとの船舶局の定期検査。指定業者による無線機の登録点検。検査員の船舶までの出張旅費と検査料。

2) 国土交通省関連資格、免許等

- ①マリンVHF無線局申請条件として、国土交通省指定の海岸局への「加入証明書」。（注）を参照のこと。
- ②海岸局等を運営する中心団体（社）小型船安全協会（国土交通省外郭団体）等への加入費5,000円と年会費及び海岸局年会費計10,000円。

これら煩雑で高額な利用者負担が海外諸国における手続き及び費用負担とどれほどかけ離れているかを、昨今は、レジャー船利用者は周知しているためにマリンVHFは拒絶された。

（注）総務省衛星移動通信課によれば、海岸局への加入はマリンVHF免許申請の条件ではないという。しかし、（社）関東小型船安全協会発行の手引き書『マリンVHFについて』に、「無線局の免許を得るには、（中略）何れかのマリンVHF海岸局への加入が必要」であり、「（社）関東小型船安全協会では、（中略）無線局免許申請に必要な「加入証明書」を発行いたします」とある【添付資料6. マリンVHFについて】。

3. 国際VHFを「共通の通信システム」とする条件

国際VHFは大型船の専用通信システムではない

世界統一規格の国際VHF（注）を、日本では大型船用の船舶間及び船舶と海岸局との通信システムと位置づけてきたと思われる。既述のように外洋ヨットが国際VHF装備を「大型船の安全航行に支障を招きかねない」と却下されたのがその証左であり、レジャー船用であるマリンVHFが一般船舶の通信に支障を及ぼさない措置を講じるために異常な高価格になったのである。

しかし、国際VHFを大型船など特定の船種用の通信システム（縦割りシステム）と位置づけているのは日本だけであることを指摘したい。

アメリカ合衆国での運用を例示すると、米国コーストガード（海上保安庁に相当）「NAVIGATION CENTER」によると、国際VHFは商船及びそれ以外の船舶で船舶間通信に使われると定義され、世界中でそれが定められているとしている。同様に国際VHFチャンネル表でも船種による区別、制限をしていないことが明記されている。

注）日本では国際VHFと日本特有のプレジャーボート専用のマリンVHFが二重に設けられているが、国際的には日本でいう「国際VHF」は maritime VHF（つまりマリンVHF）または単に VHF radio と呼ばれており混同しやすい点に注意。

レジャー船、漁船使用によって16チャンネルは機能不全になるか

本検討会の開始に当たり、「緊急通信を絶対に混信させてはならない」（4月25日東京新聞）と小型船の国際VHF利用を危惧していると思われる事務局発言があった。本当にそうした恐れがあるかどうかを検証しなければならない。

日本のヨット総数は13,000隻。ヨット、モーターボート、遊漁船など無線装備対象のプレジャーボート数は268,000隻である。これに漁船を加えると、本検討会が検討する小型船等の総数は約60万隻になるという。

対して約6,000,000隻。これはアメリカ合衆国及び隣接するカナダ海域にある国際VHFを搭載したヨットとモーターボートの数である（漁船は含まない）。この両国だけでなく、主要海洋先進国ではほぼ例外なく、レジャー船に国際VHFの搭載を奨励している。このような国際環境のなかで厳しい制限をいまだに固持しているのは日本だけである現実をまず直視しておきたい。

アメリカ合衆国が、これほど膨大なボート数と国際VHF無線局数を擁しながら、“混信による緊急通信の危機”に直面しているとの指摘は聞かない。しかも、これらの国では、一般ボートユーザーが国際VHFを使用するに際して、厳しい資格や費用負担を求めてもいないのである。

小型船の国際VHF普及には、抜本的な規制緩和が必要。

免許手続きの煩雑さと高額費用負担がマリンVHF普及を阻害した大きな要因であった。わが国の法制下での現行の国際VHFはいわゆるプロ用の無線局であるから、一般レジャー船ユーザーや小型漁船にはマリンVHF以上に縁遠い無線局免許である。

従って、国際VHFを小型船に解放するためには、免許制を含めて抜本的な規制緩和を用意しなければ、実効性は得られない。その主な課題に触れておくと、

①無線免許資格である海上特殊無線技士資格を必要とするにしても、届出程度に留めること。これは現行の、イーパブや小出力レーダーでは無線局免許は必要でも、人的資格を免除している例を踏襲することで対応できるのではないか。

②無線局免許申請の簡素化。マリンVHFでも手続きの煩雑さのため大半は無線機販売業者による代理申請が通例となっているが、代行手数料は総務省規定申請料の3～7倍もの費用負担を強いている。煩雑な申請手続きを簡素化し一般ユーザーが容易に自分で手続きできる内容にすること。

③適合証明緩和。国際VHFは国際規格であるから、日本独自の技術基準適合証明要求を緩和し、アメリカ合衆国の適合機種（FCC認定）をそのまま国内適合と読み替えて、日本メーカー製が大半であるアメリカ販売機種を使用できるように緩和すること。

④3年ごとの無線局定期検査免除。国際VHFは携帯電話同様にボタンを押してチャンネルを選択するだけの機器であるから、無線局定期検査、無線機の登録点検は免除すべきである。

⑤無意味な海岸局への強制加入を求めないこと。マリンVHFが加入海岸局と交信できる海上範囲は携帯電話の通話圏と重なっており、携帯電話を所持しながら、毎年多額の費用負担を強いられるマリンVHFの海岸局強制加入はユーザーにもっとも反発を受けた規制であったし、海岸局維持にも無理があった。「海岸局への強制加入」を総務省が否定していることは既述の通り。16年の長きにわたり放置された経緯の説明が求められる。【添付資料7. マリンVHF海岸局配置図】

緊急通信での海岸局との交信は、ほかにBANシステム（国土交通省外郭団体(財)日本海洋レジャー安全・振興協会の運営）があり、そもそも海上保安庁は“海の110番”である118番への緊急通報を促進している。

また、海上保安庁は小笠原諸島等を除く日本列島沿岸海域ほぼすべてを国際VHF交信エリアとしてカバーしており、エリアは海岸局から標準40マイルである。【添付資料8. 海上保安庁国際VHF海岸局配置図】。

緊急通信に関していえば、そもそもマリンVHF、国際VHFを問わず海岸局設置義務が意味のないものであった。これは先述の通り海上の通信システムを海岸局との交信を軸に置く縦割りシステムへの固執により求められたに過ぎない。

国際VHFは、あくまでも船舶間の安全確認等の日常通信と海上保安部及び他船舶との緊急通信を第一義に置くべきである。

諸外国の国際VHF運用の例

アメリカ合衆国は、レジャー船などが小出力型国際VHFを所持するために無線免許資格など求めておらず、維持費、更新も不要である。

免許制度がある国においても、日本のように煩雑で、その都度高額費用を求める制度の国はまず存在しない。

また、海外で販売される国際 VHF の最新機器では GPS データ取り込み機能を標準的に有し、簡単に自艇の位置情報を送信できるシステムもサポートされている。こうした機器をそのまま使用することによって安価で有効な位置通報システムを得ることができないのではないか。

4. 本検討会への期待

本検討会では、さまざまな立場から英知を結集し、海上における共通の通信システムへの道筋をかならず見いだしていただきたいと考える。

と同時に、どのように立派な通信システムとその運用施策を策定しても、結果として海上でそれを活用してくれるべき、プレジャーボートは元より、沿岸漁業の小型漁船など多くの小型船運用者に受け入れてもらえる計画でなければ、結果としてシステムは機能しなくなることも常に意識しておかねばならない。

外洋ヨット界では、長年海上の安全のためには共通の通信システムが喫緊の意思疎通手段であると渴望してきたが、その一方でマリン VHF は大半のヨット運用者に受け入れられなかった。この轍を二度と繰り返してはならない。

【添付資料】

1. 本検討会を設置する端緒となった、**3月20日付朝日新聞紙面**（コピー配布の許諾済み）。
2. 同じく設置の端緒となった、**3月21日付東京新聞紙面**及び本検討会開始を報じる**東京新聞4月25日付紙面**。（同許諾済み）。
3. J S A F（旧 N O R C 含む）が設置した**国際 V H F 海岸局の推移**。
4. 総務省電波利用のホームページ、「**海上通信の概念図**」。
5. **マリン V H F 機と低価格国際 V H F 機**（米国販売）の例。
6. (社)関東小型船安全協会発行「**マリン V H F について**」より海岸局加入義務を明記した事項。
7. 関東における**マリン V H F 海岸局配置図**。関東が普及無線局の過半数を占めている。
8. 海上保安庁の**国際 V H F 無線局配置図**。

以上

opinion

私の視点

My Viewpoint

ワイド



◆イージス艦事故

海上自衛隊のイージス艦「おたこ」と漁船清徳丸が、2月19日早朝に衝突事故を起こしてから1カ月が過ぎた。この間、関係者の手で事故原因の究明が進められているが、背景には、発見の遅れとともに、大きさや目的が異なる船種間での交信が難しいという、日本に特有の事情

おか 敬三

元会社経営者・小型ヨットオーナー

共通の通信システム作れ

があったように思えてならない。事故を教訓に、気懸に連絡を取り合える共通の通信システムを構築すべきではないか。大型の船舶は、世界共通の規格である国際VHFという近距離離用無線電話を積んでいる。国際ルールでは常時、「16チャンネル」という特定の周波数を受信することとされ、緊急時はこのチャンネルで呼びかければ相手船や周辺の船と交信できる。漁船の多くは小型レジャー船

が、このルールの対象外だが、米

国やカナダ、ニュージーランドやオーストラリアなど多くの国は、そうした船にも16チャンネルの常時受信を奨励している。共通の通信基盤こそが海難防止の基本だからだ。そのために、米国では国際VHFと同じ規格で、出力だけを弱めた「小出力型国際VHF」無線機が1万円程度で販売されている。この無線機は無線免許の取得が不要で手数料も安いので、小さな漁船やレジャー船も手軽に利用できる。

ところが、日本はこうした流れとは一線を画し、いまも船種ごとに縦割りの通信システムを守り続けている。日本の漁船は、国際VHFとは別の周波数帯の漁業用無線機を使うことが一般的で、大型船と気懸に呼び掛け合える状況にはない。

小型レジャー船向けには、16チャンネルを使って国際VHFとも通信ができる「マリンVHF」というシステムがあるが、高額な費用負担などが敬遠され

てほとんど普及していない。これは、88年に起きた海自の潜水艦「なだしお」と大型の釣り船第1富士丸の衝突事故で、共通の通信システムがないことが問題視されたため91年末にできた。国際VHFで使う周波数の一部だけを使えるように機能を絞ったものだが、販売されている無線機は1種類しかなく、価格は20万円近くする。電波利用料や数年ごとの再免許手数料などもかかるため、小型レジャー船オーナーの多くは高額な費用負担や面倒な手続きを避け、アマチュア無線や携帯電話を使っている。当時から、多くの船が国際VHFを気懸に使えるようにすれば海難防止につながる、という指摘があったが、関係省庁に顧みられることはなかった。その結果、20年も前に提起された問題は、いまも解決されていない。私は20年以上にわたる小型ヨットで国内外を航海しており、アマチュア無線機を積んだ小型ヨットで国内外を航海しており、4年前の夏には、濃霧の北海道・日高沖で、30隻以上の漁船団と出くわして恐怖を感じたことがある。この時はレーダーに映った船団が急接近してくるのに気づきながら、呼びかけ合う手段はなく、相手が避けてくれるのを祈るしかなかった。米国などのように、漁船やレジャー船に小出力型の国際VHFが普及していれば、私は16チャンネルで呼びかけ、こちらは速度の遅い帆船であり注意して欲しいと伝えられたら。そうすれば、相手もレーダーに映る船の正体を理解できて安心できたであろうし、衝突の予防にも有効だったと思う。再び悲劇が繰り返される前に、日本も簡単な手続きと軽い費用負担で、漁船や小型レジャー船などあらゆる船種に小出力型の国際VHFを開放する政策に転じるべきだ。私には、縦割りの仕組みと複雑な制度が、海上交通の危険を高めているように思えてならない。

©朝日新聞社 2008年 43796号(日刊)

2008年(平成20年)
3月20日
木曜日
春分の日

天気	6	9	12	15	18	21時	
東京	☁	☁	☁	☁	☁	☁	80 12
横浜	☁	☁	☁	☁	☁	☁	80 13
千葉	☁	☁	☁	☁	☁	☁	90 11
さいたま	☁	☁	☁	☁	☁	☁	100 12
札幌	☁	☁	☁	☁	☁	☁	0 7
仙台	☁	☁	☁	☁	☁	☁	40 8
名古屋	☁	☁	☁	☁	☁	☁	60 13
大阪	☁	☁	☁	☁	☁	☁	70 16
福岡	☁	☁	☁	☁	☁	☁	0 14

朝日新聞東京本社 発行所:〒104-8011 東京都中央区築地5-3-2
電話:03-3545-0131 www.asahi.com

特報部

FAX 03 (3595) 6911 Eメール tokuho@chunichi.co.jp

イギリス艦事故の背景

発生から一カ月が過ぎたイギリス艦「あた」と漁船「清徳丸」の衝突事故。意外な背景として、大型船と小型船が簡単に連絡を取れる無線システムがないことが指摘されている。米国や豪州では「国際VHF」という統一規格の無線機が普及しているが、規制の厳しい日本で積んでいる船舶は1%前後。海上のコミュニケーションは灯火や汽笛頼みだ。(橋本誠)

国際VHFの特徴は、相手チャンネル22に移動し、手の周波数が分からなくてす

も、すぐに交信が可能なこと。あた「本艦は針路〇〇と。周波数を合わせる手順に向け、一〇・五で航行が必要な通常の無線機と違って、貴船との距離は〇い、共通の「16チャンネル。前方には他に漁船が〇ル」を使って、ダイレクトリ、回避がやりやすいのに相手に呼び掛けられる。で、清徳丸は左に二〇度針路変更し、本艦を右に見て日本一周などを経験して通過できませんか」

清徳丸「貴艦の要請了解」によると、こんなイメー

「あた」二〇度左に針路変更し、貴艦を右に見てすれ違いますが」

あた「二時の方角に見える船舶は漁船ですか」

清徳丸「はい、」あた「全国に六十万〜七十万隻ある船舶のうち、国際VHFが搭載されている船は約七千八百隻だけ。多くは大型船で、船舶の大半を占める小型船にはほとんど付いていません」

あた「二時の方角に見える船舶は漁船ですか」

清徳丸「了解。清徳丸はいない。漁船は漁業用の無

意思疎通簡単な無線「国際VHF」

普及阻む 規制の壁

線、レジャー船はアマチュア無線や携帯電話しか持っていない場合が多い。

手続き煩雑 機器も高価

国際VHFが普及しないのは手続きが煩雑で機器も高価なためだと、岡氏は指摘する。「米国では小出力のハンディー機が安価で販売され、無免許でも自由に使えるが、日本では海上特殊無線技士の資格や無線局の免許が必要。免許を取らずに使えば、電波法違反で処罰される」

総務省は「米国の機械は電波法の規格に合わず、日本では使えない。無資格で使えるようになれば、何か

灯火や汽笛頼み

起こったとき、国際的に日りの責任が問われる」と説明。国土交通省は「国際VHFは遭難時に助けを求めるとき、衝突回避のため無線設備を使う思想はない。原始的だが、灯火をついたり、汽笛を鳴らす、音と光が交信の第一義的な手段」という姿勢だ。

こうした実態は一九八八年の潜水艦「なだしお」と釣り船の衝突事故でも問題になった。批判を受けて、郵政省(現・総務省)が九二年に導入したのが「マリナーVHF」。国際VHFのチャンネルの一部を海洋レジャー専用割り当て、緊急時には海保や大型船と通信できる。価格は安くなら

は、わずかに二千二百隻。総務省は「一時は六千隻前に無線設備を増えたが、携帯電話の普及で減った」と釈明すける。岡氏は「マリナーVHFでも安価な米国販売機種の使用は禁じられ、無線局開局には厚さ二、三センチの申請書類が必要。屋上屋を架したようなもの」と手厳しい。小型船の通信が、相手の番号が分からなければ役に立たない携帯電話に頼りがちなのも気掛かりだ。

省庁の縦割り 超えられるか

岡氏は「気軽に交信できれば異常接近を防げたはず。なだしおと同じパターンが繰り返されている」と指摘。今度こそ省庁の縦割りを超えて再発防止のシステム作りが求められるが、総務省の担当者は気になる言葉を口にしない。

「あた」の無線の情報を受信し、防衛省に求めたが、提供しただけだ。防衛省の船や飛行機には無線局の免許がいらぬんです」



イギリス艦「あた」と「清徳丸」の残がい(手前)。両者の間で無線交信はなかった。先月19日、千葉県野島崎沖で、本社へ「おおつる」から

「エース」の追跡

JSAF海岸局リスト (呼出し名称、住所、電話、送受信所位置、国際VHF CH、出力、中短波帯・短波帯周波数)

「おたるえぬおうあーるしいヨット」 廃局

北海道小樽市祝津3-197 電話 0823-57-2450 (141-01-8E 43-14-01N) CH71 10W

「みさきヨット」 レース・イベント時運用

神奈川県三浦市三崎町小網代1006 電話 0468-82-5556 (139-37-20E 35-09-16N) CH71 20W

(中短波・短波帯併設 H3E 2182 Khz 12.5W J3E 2150 / 2182 Khz 50W J3E 4146 / 8294 / 12353 / 16528 / 22159 Khz 125W)

「おおしまヨット」 レース・イベント時運用

東京都大島町浮波港17 電話 04992-4-1202 高間宅 (139-27-00E 34-41-40N) CH71 25W

「みやげヨット」 レース・イベント時運用 廃局

東京都三宅島三宅村伊豆616-2 電話 0468-82-5556 (139-30-33N 34-07-6N) CH71 25W みさきヨットでリモコン運用

「ちたヨット」 レース・イベント時運用

愛知県知多郡南知多大字片名字長谷58-12 チッタナポリA棟屋上 電話 0569-63-0944 (136-58-28E 34-42-46N) CH74 50W

「たんのわヨット」 レース・イベント時運用

大阪府泉南郡岬町淡輪6190 電話 0724-94-2335 (135-10-49E 34-20-00N) CH74 10W

「みやづヨット」 レース・イベント時運用 廃局

京都府宮津市字田井小字下ヶ上ヶ227 京都府立宮津ヨットハーバー内 電話 0823-57-2450(呼) (135-13-56E 35-34-52N) CH71 25W

(中短波・短波帯併設 H3E 2182 Khz 12.5W J3E 2150 / 2182 Khz 50W 4146 / 6224 / 8294 / 12353 / 16528 / 18825 / 22159 / 25100 Khz 100W)

「はかたヨット」 レース・イベント時運用 廃局予定

福岡県福岡市西区小戸3-58-1 福岡市立ヨットハーバークラブハウス内 電話 092-881-6207 (130-18-53E 33-35-14N) CH71 25W

(中短波・短波帯併設 H3E 2182 Khz 12.5W J3E 2150 / 2182 Khz 50W 4146 / 8294 / 12353 / 16528 / 22159 Khz 150W)

「ひろしまヨット」 マリーナ営業時間運用委託

広島県佐伯郡大柿町深江836-3 沖野島マリーナクラブハウス内 電話 0823-57-2450(呼) (132-26-31E 34-09-22N) CH71 25W

「かごしまヨット」 漁業無線局24H運用委託

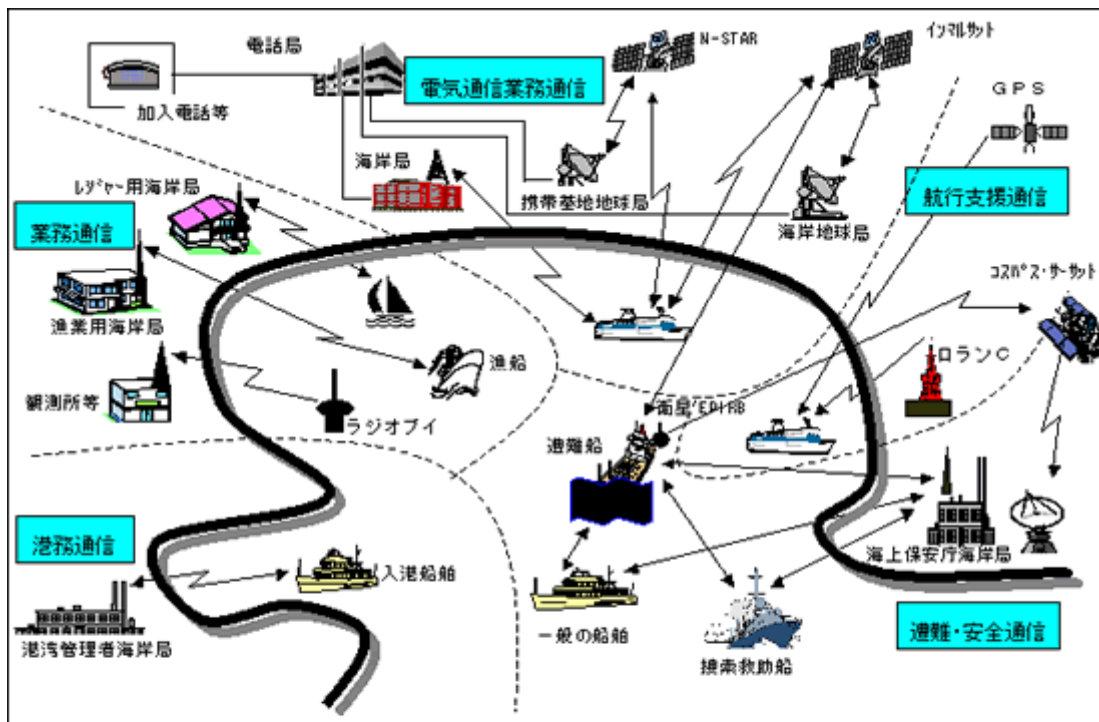
鹿児島県鹿児島市錦江町11-39 鹿児島県漁業無線局内 電話 0992-26-3231 (130-34-18E 31-34-16N) CH74 10W 24H

「さつまいおうじまヨット」

鹿児島県鹿児島郡三島村硫黄島城ヶ原さつま硫黄島飛行場内 電話 09913-2-2090(呼) (130-16-27E 30-46-51N) CH74 50W

「ぎのわんまりーなヨット」 マリーナ営業時間運用委託 廃局予定

沖縄県宜野湾市真志喜4-4-1 宜野湾港マリーナ内 電話 098-897-7017(呼) (127-44-03E 26-16-28N) CH71 20W



縦割り通信システム構成を表す海上通信概念図。通常の船舶間通信はなく、遭難・安全通信を除き、陸上局との通信が基準に置かれている。

総務省電波利用のホームページ「海上通信の概念図」より



上はマリンVHF機、
194,250円



下は、国際VHF機、100ドル
据置型は25w、携帯型は5,
2.5,1w切替え方式。

マリンVHFについて

目 次

1. マリンVHFとは	1
(1) どん連絡ができるか	1
(2) どんな無線機	
2. 無線局の開設について	1
(1) はじめに	1
(2) 無線従事者(第三級海上特殊無線技士)の免許	1
(3) 無線局(船舶)の免許	1
(4) 海岸局への加入	2
3. 無線局の免許、更新、定期検査(認定点検)などの手続きについて	2
(1) 免許(更新)申請手続き	2
(2) 船舶局の免許の変更	2
(3) 船舶の免許の更新	2
(4) 船舶局の定期検査	3
(5) 船舶局の廃止又は売買	3
4. 船舶局に備え付けるべき書類等	3
5. 費用等	3
(1) 運用開始時の費用	3
(2) 運用開始後の費用	3
別表1 マリンVHFのチャンネル表	4
別表2 各種手続申請・相談先表	4
別図1 (社) 関東小型船安全協会所属海岸局配置図	5
別表3 (社) 関東小型船安全協会所属海岸局一覧表	5

(社) 関東小型船安全協会

1. マリン VHF とは

マリン VHF は平成 4 年に小型船のスポーツ・レジャー用として認可された無線電話で、世界中の海域で使用されている国際 VHF の周波数の一部が組込まれており、付近航行中の一般船舶や巡視船、海上保安庁の海岸局等と直接通信が出来ます。

(1) どんな連絡が出来るか

- 仲間の船との連絡
- マリナー (所属海岸局) との連絡
- 海難等の緊急時、海上保安庁や一般船舶との連絡
- 航行警報や気象警報等の海上安全情報の受信
- 航行安全に関して海上保安庁や一般船舶との連絡

※ 目的別使用周波数については別表 1 に掲載します

(2) どんな無線機

- 150 MHz 帯の無線電話で出力は 5 ワット以下
- 1 回の通話を 5 分間に制限するタイマーが内蔵
- 自動識別装置 (船舶局の固有の識別が自動的にわかる仕組み) の内蔵
- スキャン受信 (重要通信・呼出応答用の ch 16, ch 77, 及び登録 ch を順次受信する。) 機能の内蔵

2. 無線局の開設について

(1) はじめに

マリン VHF に組み込まれている周波数は国際的に船舶と船舶の間の通信や船舶と陸の通信に広く使用されていることから、無線局を開設するには無線局 (船舶局) の免許が必要です。

無線局の免許を得るには、無線設備の他、VHF の操作を行う無線従事者 (第三級海上特殊無線技士以上の免許所有者) の選任と、何れかのマリン VHF 海岸局への加入が必要です。

(2) 無線従事者 (第三級海上特殊無線技士) の免許

免許を取得するには ① 国家試験に合格するか

- ② 養成講習を受け修了試験に合格した後、免許申請する
 必要があります。養成講習の時期・実施場所及び国家試験等については別表 2 に掲げる (財) 日本無線協会に問合せ下さい。

(3) 無線局 (船舶) の免許

- ① マリン VHF 船舶無線局 (特定船舶局) の免許申請者 (免許人) は次の通りです。
 - (ア) ヨット・モーターボートを個人で所有し、運行する場合はその人が申請者となります。
 - (イ) ヨット・モーターボートを数人で共有する場合、又はクラブ、団体等で所有する場合は、その代表者が申請者となります。
- ② 無線局には、無線設備を操作できる無線従事者 (第三級海上特殊無線技士以上) を配置 (選任) する必要がある、船舶の航行中はその無線従事者の少なくとも 1 名を必ず乗船させなければなりません。
- ③ 船舶局の申請に当たっては、マリン VHF は 1 台だけでなく、第 1 装置、第 2 装置のように複数設置することができます。ただし、他の船舶へ持ち込んでの使用はできません。
- ④ 特定船舶局 (マリン VHF を使用する船舶局等) には次の無線設備も併せて設置することができます。



- (ア) 400MHz帯送受信機（型式検定合格機器に限る）
- (イ) レーダー（型式検定合格機器・認定機器に限る）
- (ウ) 船上通信設備（型式検定合格機器・認定機器に限る）
- (エ) 双方向無線電話（型式検定合格機器に限る）
- (オ) 非常用位置指示無線標識（SOSプイ）（型式検定合格機器に限る）
- (カ) 衛星非常用位置指示無線標識（EPIRB）（型式検定合格機器に限る）
- (キ) 捜索救助用レーダートランスポンダ（SARTD）（型式検定合格機器に限る）
- (ク) 無線方位測定器
- (ケ) インマルサット高機能グループ呼出受信機
- (コ) デジタル選択呼出専用受信機
- (サ) ナブテックス受信機
- (シ) ロラン受信機
- (ス) 衛星航法装置（NNSS・GPS）

(4) 海岸局への加入

マリンVHF船舶局は、何れかの海岸局に加入する必要があります。

関東小型船安全協会では、別表1の海岸局を運営しており、当協会の会員になりますと、これら全ての海岸局と交信が可能となり、無線局免許申請に必要な「加入証明書」を発行致します。

なお、これらの海岸局の運営お含む無線事業の運営には経費が掛かることから、当協会では無線局1局（1隻）当たり5,000円の無線年会費のご負担をお願い致しております。

3. 無線局の免許、更新（再免許）、定期検査（登録点検）などの手続きについて

(1) 免許（更新）申請手続き

無線局免許申請手続は無線機購入先で代理申請するのが一般的ですが、個人でも実施出来ますので、当協会では、ご自分で申請される方に対して出来る限りのお手伝いを致すことと致しております。

免許申請は総務省地方総合通信局（別表2参照）に次の書類を提出して行います。

免許は、マリンVHF無線機が技術基準適合証明設備認定機器であれば、書類審査（約1ヶ月）のみで付与されますが、そうでない場合は新設検査に合格する必要があります。

- ① 無線局免許申請書
- ② 無線局事項書及び工事設計書
- ③ 無線従事者選解任届
- ④ 船舶検査証書の写（船種船名、総トン数、所有者、航行区域、使用者の確認）
- ⑤ 海岸局加入証明書（マリンVHF用海岸局利用の手続きがなされているかの確認）

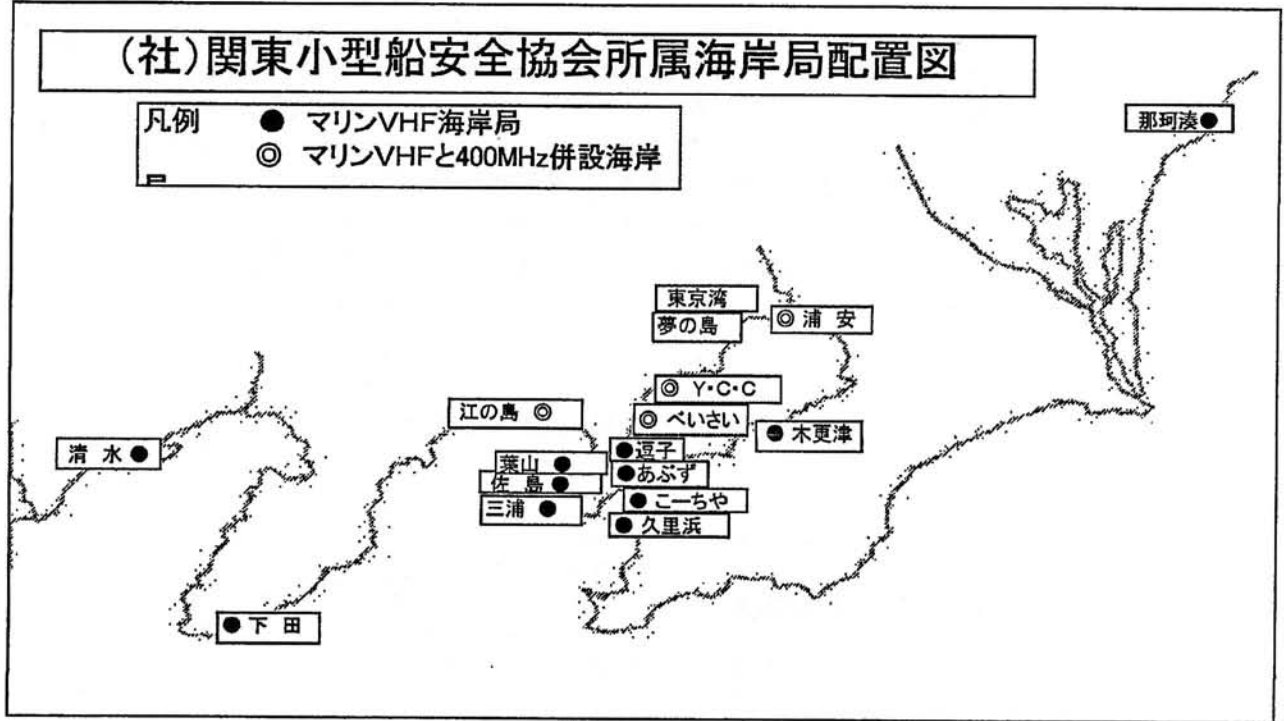
(2) 船舶局の免許の変更

免許を受けた後に、無線設備の増設、取替、その他船舶に関する事項の変更があった場合には、変更申請（届）が必要となります。

(3) 船舶の免許の更新

船舶局の免許の有効期間は、免許の日から5年間で引き続き免許を受けるためには、更新の手続きが必要となります。

別図1



別表1

局種	海岸局名	送受信場所	郵便番号	所在地	電話番号	備考
マリンVHF	那珂湊	飛鳥マリーナ	311-1112	水戸市 川又町1 4 4 7	0292-69-3077	
	木更津	木更津マリーナ	292-0000	木更津市木材港2-1	0438-23-2091	
	東京湾	東京湾マリーナ	136-0075	江東区新砂3-11-2	03-3646-1482	
	夢の島	夢の島マリーナ	136-0081	江東区夢の島3	03-5569-2710	
	こーちや	コーチャ	239-0821	横須賀市東浦賀町2-65	0468-43-4123	
	久里浜	久里浜ポート	239-0826	横須賀市長瀬3-7-11	0468-43-1582	
	三浦	シーボニア	238-0225	三浦市三崎町小網代1286	046-882-1212	
	佐島	佐島マリーナ	240-0103	横須賀市佐島3-7-4	046-856-0141	
	葉山	葉山マリーナ	240-0112	神奈川県三浦郡葉山町堀内50-	046-875-2670	
	あぶずり	葉山港管理事務所	240-0112	神奈川県三浦郡葉山町堀内50	046-875-1504	
	逗子	逗子マリーナ	249-0008	逗子市小坪5-23-1	0467-23-2111	
	下田	下田ポート	415-0013	下田市柿崎36-54	0558-22-5664	
	清水	清水マリーナ	424-0944	静岡市清水築地町5-6	0543-52-8131	
マリンVHF 400MHz	浦安	浦安マリーナ	279-0032	浦安市千鳥2	0473-55-2222	
	わいしーしー	YCC	231-0801	横浜市中区新山下3-6-19	045-623-6563	
	べいさいど	ベイサイド	236-0007	横浜市金沢区白帆1	045-776-7590	
	江の島	EMC	251-0036	藤沢市江の島1-2	0466-23-8087	

参考：関東地区における海上保安庁との通信

東京湾内での 航行安全に関する通信	東京湾海上交通センター：「とうきょうまーちす」 呼出ch16 通話ch14
全 般	第三管区海上保安本部：「よこはまほあん」 呼出ch16 通話ch12

