

「海上における船舶のための共通通信システムの在り方及び普及促進に関する検討会」  
 中間取りまとめ(案)に対する意見募集の結果一覧

No	意見提出者	意見の内容										
1	個人	<p>釣り人人口100万人、そのうち30万人はボートを持っている。残り70万人は自船を持たず、レンタルボートや乗合船を利用して海上へ出ている。</p> <p>現行法では、船舶所有者でないと無線機を持つことができない。船舶所有者でなくても無線機を持つことができるようにしていただければレンタル派の70万人が救われます。</p> <table data-bbox="851 670 1680 861" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>漁船</td> <td>40万人</td> </tr> <tr> <td>プレジャーボート</td> <td>30万人</td> </tr> <tr> <td>レンタル派</td> <td>70万人</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><hr/></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>140万人</td> </tr> </table> <p>140万人の需要が見込めれば、メーカーも安価で販売することが可能になる。</p> <p>尚、上記は5Wハンディ型の場合です。</p> <p>イタズラをする者がおりますが、ID番号を送信時発射するようになっているので管理できるのではないですか？これがアメリカ逆輸入などの製品ですと、ID番号がないので管理できなくなるでしょう。</p> <p>又、ケータイについては、以前は10マイルまで届いていたのに3マイルしか届かなくなったようです。</p> <p>800MHzを使っていたのが、2000MHzを使うようになったためです。3マイルしか届かないのでは頼りになりません。</p>	漁船	40万人	プレジャーボート	30万人	レンタル派	70万人	<hr/>		合計	140万人
漁船	40万人											
プレジャーボート	30万人											
レンタル派	70万人											
<hr/>												
合計	140万人											

2	個人	<p>私は来年に退職し長年の趣味であるヨットによるクルージングに行こうと思っております。</p> <p>その為には VHF は必要と考えてます。ハワイのウエストマリーンに日本製の安い機種が有るそうです。</p> <p>他のヨット用の機材を購入するためハワイに来年行って参ります。</p> <p>VHF の免許状はもっていますが、日本での VHF の開局は費用が高いので止めるつもりです。固定式のもので送信機が船外にあれば違法でないそうです。</p> <p>法律はどうなるか判りませんが、同じ考え方の船長は多い。</p> <p>これから退職して遠方にクルージングを計画の方は驚くほど多い。</p> <p>出来れば合法的に送信機をもって行きたい。</p>
3	個人	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 米国でマリン VHF が普及している大きな要因の一つとして無線従事者免許が不要であることが挙げられる。然しながら大きな湖で運航することが多い米国とは異なり、島国日本では船舶共通システムで通信する相手方が商船、場合によっては外国籍の商船である場合が多いことが米国と異なっている。従って最低限の無線従事者資格である三海特を必須とするのはやむを得ないと考える。(三海特の取得が難しくなく、むしろ容易なことも理由の一つである。)当然に三海特(を含め海上特殊無線技士全体)の操作範囲の見直しが必要である。特に二・三海特では国際通信が認められていないが、船舶の安全に関する事項については国際通信を可能にしなければならないと考える。</li> <li>2. 無線機の普及に関してでは、無線機メーカーが多様な機種を廉価で販売するかどうか鍵を握っていると考え。従って FCC ルールで認可された国際 VHF+DSC(マリン・スポーツ用)は簡易な手続きにより(書類審査のみで、等)技術基準適合証明を取得できるようにすることにより国内市場に参入しやすくすることが必要だと考える。AIS については将来の課題とし、普及率が高い FCC 規格の国際 VHF 機種に接続可能な簡易型 AIS を開発する方向でいいと考える。(それでも AIS は任意で、が条件と考える。理由はユーザが追加投資を行わなくてはならなくなるため。)</li> </ol>

		<p>3. ユーザの教育に関しては、言語の問題即ち最低限の通信が英語で行えることを担保するためにも必須と考えられる。そのため小型船舶の免許更新時に一緒に行うなどユーザに過度な負担をかけないような必要な措置が取られたい。また、この講習を受けることによる証明を発行し、船舶局無線従事者証明の様に運用することも考えられる。ただし、講習費用は必要最低限のものとし、免許人に過度な負担を強いることのないように配慮願いたい。</p> <p>4. 3年に1回の無線局の定期検査だが、これは免許人に過度な負担を強いることとなると考えている。短波では1kWの出力を出せるアマチュア局でさえ定期検査を受けないのであるから、人命救難を担っているとはいえ25Wの国際VHFに3年に1回の検査は必要がないと考える。実施するのであれば船舶検査の定期検査と同時に(6年おき)に簡易な検査を行うのが免許人の負担が少ないと考える。経済的な負担へも考慮しなければならないと考える。</p> <p>5. プレジャー・ボートの運用形態からして、所属海岸局を必ず明記する現在の免許手続きは不要と考えられる。(プレジャー・ボートが係留されるアリーナ等に必ずしも通信可能な海岸局が設置される訳ではないため。)</p> <p>6. アリーナ等に設置される海岸局への言及が見られないが、これも船舶局同様に規制緩和されるべきだと考える。規制緩和を行うことによってアリーナに海岸局を設置しやすくし、もってプレジャー・ボートの安全航海に資すると思われる。</p> <p>7. このシステムが有効に機能するためには三海特の所持者が増えなければならない。従って、養成課程の費用を減額する必要があると考える。</p>
4	個人	<p>船舶間の衝突の危険を避けるための方法について法令順守、見張りの徹底など 基本的なルールを守り衝突を避けることは必須であります。船舶間の相互通信手段により危険を回避することも、事前の対策として重要だと思います。</p> <p>日本においては船舶の種類、大きさ等により、無線の種類が異なり、実効性のある相互通信手段になっておりません。また、私ども小型艇(プレジャーボート)のユーザーにとりマリンVHFの設置については、免許制度、機器の経済的負担の</p>

		<p>大きさからいって導入へのハードルが高いものと判断します。これは安全の確保といった観点から逆行しておりますが、事実として諸外国から日本へ訪れているヨット乗りの無線に関する話を聞いてみますと、日本の場合、いかに通信手段の確保が難しいかを考えさせられます。</p> <p>まず、設置までの手続きが複雑すぎる、そして機器が高すぎるということです。外洋を旅してきたヨット乗りの船についている無線機器はほとんど日本製です。そしてその日本製の機器が日本で購入するより格段に安く、そして簡単に海外で設置できます。彼らは、それらの日本の無線は、当然日本で買えば更に安いのだろと思ひ日本で注文しようと思ひますが、価格を聞き、また手続きの方法を聞きすぐにびっくりしてあきらめます。さて私からの意見、要望は次の通りです。</p> <p>1、国際VHFのシステム利用は賛成</p> <p>2、無線局、従事者資格免許制度の免許制度撤廃、簡素化等の大幅な緩和を望みます。米国の例では個人免許の不要化は最も公共の利益の供する、と考えられています。</p> <p>3、安価に導入できるようにして欲しい。(機器及び制度)マリンVHFのように 20 万円もするような機器ではいくら安全確保したいと願っても諦めざるを得ないユーザーがたくさんいると思います。せめて機器の値段は 5 万円程度。そして設置に伴う制度(免許や検査)については年間数千円程度でないと普及しないと思います。まず経済的に実効性のある状況でないといくら素晴らしい機器やシステムを構築してもユーザーはついていけないと考えています。是非、まず導入しやすい価格帯、簡易な手続き、になるようご配慮いただきユーザーの安全の向上を目指していただきたいと思います。</p>
5	個人	<p>1.提出人は現在横浜に「外洋区域船検」を有するセールボートを所有しておりますが、内航、外航船が行き交う東京湾を航行する際、常に危険を感じております。現在は双方向無線電話機(船検対応)を所持し、ワッチしておりますが、チャンネル数が限られており、早急に国際 VHF の普及を要望します。</p>

		<p>2.国際 VHF の普及にあたっては、安価に購入できる FCC 等外国における認定機の使用を認め、無線局の開局等諸手続きについても届出制とすることを要望します。</p> <p>諸外国では、VHF 義務船だけでなく、あらゆる船舶(その大半はプレジャーボート、漁船などの小型船舶ですが)が、例外なく VHF を所持し利用できる環境を有しており、米国のみならず、世界中のほとんどの国が免許、資格、維持費用等の名目や規制を事実上設けずに運用できるよう整備されています。「とりまとめ案」を拝見しますと、こうした世界の趨勢に理解を示しているか見えながら、一方で、秩序維持を名目として従事者資格、無線免許、教育講習など、次々に既存の“利用制限”を維持強化する意図が抱き合わせで強く示唆されています。これら秩序維持が仮に実施されるにしても、すべての船舶が VHF を保持し、利用する際の制限には一切ならないことを前提にすべきであることを特に指摘させていただきます。</p> <p>3.免許については、国際通信は双方向無線電話機で要求される 3 級海上特殊無線技士、国内での使用は開局手続き時の届出制で十分ではないかと考えます。</p> <p>4.通信に関する運用ルール等については、小型船舶操縦士の免許取得課程で行い、そこで操船、通信等の総合的なシーマンシップの育成を図るべきではないかと考えます。</p> <p>5.小型船舶における国際 VHF の運用が日本を除く先進国全てで当たり前の昨今、再び独自のシステム、ルールを作ることは、マリン VHF 普及が大失敗に終わった教訓がまったく生かされていないと言わざるを得ません。航行安全と電波利用の秩序維持とを天秤にかけるようなシステム、ルールは、たとえその航行がプレジャー目的であっても他の業務航行と差別されるべきものではなく、そのような差別は国民の底辺から持ち上がることを基とすべき海洋立国や国際化云々が机上の空論になりかねない事を申しそえておきます。</p>
6	個人	海上において異種の船舶がいつでも互いに緊急の通信ができることは、事故防止の観点で極めて重要なポイントと考

		<p>えます。現状のVHFの規制を緩和し誰もがいつでもVHFを使えるようにするのが最も効果的と考えます。 マリンVHFは日本で購入すると高価であるため当初の予想より大幅に普及率が低いことから今般新たな簡易版 AIS を導入したところで幅広く普及するとは考えられません。VHFの規制緩和を強く求めます。</p> <p>意見のポイント</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 国際VHFのシステムを利用すること。</li> <li>2. 無線局、従事者資格免許制度の撤廃もしくは大幅な規制緩和。</li> <li>3. 機器の低価格化。(諸外国で購入する場合と同程度の価格で国内で購入できること)</li> <li>4. 16チャンネルの長時間利用の規制(一定時間を超えると強制的に切断)。</li> </ol>
7	個人	<p>漁業無線の世界は、特定船舶局の小型漁船に27メガ帯1wDSB無線を奨励し、海岸局も整備されてきている。また、最近では同一県内の超短波海岸局をネットワーク化し24時間運用するところも増えてきている。それから、中短波・短波を装備する中型漁船は、GMDSS制度に移行したとき平成7年1月31日以前に建造された船についても、国際VHFの16chを装備する代わりに27メガ帯の無線機を装備してもよいことになっている。</p> <p>また、漁船とレジャー船を同一において論じることはできないものである。言うまでもなく漁船は生活のために動いているのであり、レジャー船は生活+余裕で動いている。</p> <p>漁船は今、燃油の高騰、魚価の低迷、漁業者の高齢化等非常に厳しい条件にあり、ここで例え僅かでも負担を求めるのは適当ではない。</p> <p>漁船に新たな無線機を義務付けるのではなく、レジャー船及び商船に27メガの緊急通信用周波数である27524kHzのみ送受信できる無線機を設置して、漁船が近づいたときにこの無線で呼びかけるようにすればよいと思われる。27メガ1wDSB無線機は54chあるが、この周波数全部が使われると漁業者にとっては支障があるので27524kHzの1波に限定した無線機としてほしいし、その方が安価にできると思われる。通信できる距離も30から50キロメートルはあり、国際VHFとほとんど変わらないし、夏期にはスポラデックE層の影響で遠くまで飛びすぎることもある。この無線機は3海特の無線従</p>

		<p>事者資格で操作できる。この資格は海上無線では最下位クラスであるから、すべての船泊の通信士はこれより上の資格を持っているはずである。</p> <p>レジャー船にマリンVHFの無線が普及しないのは無線従事者資格に問題あるように書いてあるが、レジャーの人たちが単に努力勉強したくないだけのことで、原因はほかにあると思われる。漁業者は生活がかかっているので、1999年2月にGMDSS制度が導入されるとき、私どもの地域でも関係がある漁業者百数十人は、必死に英語の勉強をして、4海通、1海特の講習を受けて全員が資格を取得し、GMDSS制度に移行している。</p> <p>外国船との交信については、小型漁船に国際VHFを持たせて英語で通信できるかという点、自動翻訳機付きの無線機でない限り無理と思われる。外国船が日本のA1、A2海域を通過するときには、2182kHzで漁業用の海岸局を呼び出し、自分の航路に漁船がないか確認する方法がよいと思われる。国際航海するような外国船は、RRで無線電話の呼び出し周波数である2182kHzを具備しているはずであり、中短波・短波の漁業用の海岸局には、27メガ帯超短波海岸局のネットワークの中心となり、所属漁船の動向を把握しているし、英語で通信できる無線従事者資格を持ったオペレータが24時間体制で2182を聴取している。</p> <p>なお、この制度が導入されても漁船は常に27524kHzを聴取しているとは限らないから、商船等が近づいたら、27524kHzを聴取よう漁業関係団体を通じて啓蒙する必要があると思われる。</p>
8	個人	<p>1) 簡易AIS及び簡易DSC機能を付加したマリンVHFの設置をJCI(日本小型船舶検査機構)検査対象となるプレジャー船・小型漁船に義務付けることとし、無線従事者資格は簡易なもの(例えば、半日講習で取得できるようなもの)として、毎年再講習の受講を義務付け、これらの船舶には極力16チャンネルを使用しないよう、また、受講の都度16チャンネルの重要性・秩序維持の啓蒙と無線従事者免許資格の取得を奨励する。また、JCI検査対象船にAISを設備することに伴い、現在500総トン以上の船舶に義務付けられているAIS設備を500トン未満を含めた全船舶に義務付ける。これによって、AISカバーエリア内の全船舶の動静が把握できることとなる。</p> <p>2) JCI対象船同士の通話には、別途専用呼出しチャンネルを設けることとし、そのチャンネルは16以外の全国共通チャ</p>

		<p>ンネルで、かつ、簡易DSCで呼出し可能なものとする。したがって、16チャンネルがこれ以上輻輳することもなく、現在の16チャンネルの秩序が維持できるものと思う。この場合、JCI対象船以外の商船などの情報を入手するために、専用呼出しチャンネルと16チャンネルを同時にダブル聴取(スキャンなどではなく受信機が2台あると考える)できる方式とする。</p> <p>3) マリーナ及び漁協からなる海岸局ネットワークを構築し、これらプレジャー船・小型漁船は簡易AISにより自動的に海岸局へ位置通報を送ることとなり、海岸局ネットワークではそれら船舶の動静を一括管理する。一たび、海難事故が発生すればその海域にいるはずの船舶の洗い出しが容易となる。</p> <p>4) 海岸局のAISカバーエリアから外へ出るプレジャー船・小型漁船に対しては、海上保安庁のJASREP(船位通報制度)への通報を義務付け、常に海保・マリーナ・漁協との連携を維持できるようにする。したがって、AISカバーエリアから出るこれらの船舶に対しては、そのエリア外においてもJASREP通報を送れるような無線設備の設置を義務付け、JCI検査及び海保の安全巡回でチェックする。</p> <p>5) マリンVHFの設置を義務付けるためには、無線局免許制度も簡易な届出のみとし、マリンVHFを販売する時点で講習受講者証・無線従事者免許証などにより確認登録することとし、その情報は海岸局ネットワークへ通知され、また、マリンVHF機のID番号から違反運用を容易に発見できるように総務省の電波監視業務と連携する。(販売店が制度を十分に理解し、使用者へ啓蒙することが重要と思う。)</p> <p>したがって、マリンVHFを販売した時点で、無線機と無線従事者が一体となり登録されることとなる。また、講習受講者・無線従事者の不正な二重登録(但しプレジャー船を2艇持っている場合もあるはず。)も海岸局ネットワークでチェックし防止できると思う。この際、販売店も海岸局ネットワークにつながっていれば更に管理体制は万全になると考える。</p>
9	個人	海上における共通通信システムとしては、VHF が最適である。現状では本船だけが VHF、漁船は漁業無線、プレジャー



		<p>ボートは携帯電話(マリン VHF は普及率 0.7%で問題外)とバラバラになってしまった。これは、すべて総務省が作った法規のせいである。</p> <p>国際的に船舶間の無線として認められ、広く使われている VHF が、先進国の中では日本でだけ煩雑な規則に縛られて、漁船やプレジャーボートに普及していない。現状の無線従事者免許制度を VHF に関しては廃止し、誰もが使えるよう届出制にすべきである。</p> <p>一年にたった3回行われるだけの国家試験や、高額な費用が必要な講習も内容はお粗末で、単に数合わせのための問題が多い。今の制度は、VHF を使いたいと思う国民に無駄な労力を強いている。遭難通信、非常通信の方法が記憶に残る、実際に役立つパンフレットを作り、届出した人に配付すれば済むことである。</p> <p>無線機に関しても、規制緩和すべきである。アメリカFCCを国内にも適用すれば、国内の市場に安い価格で出回るようになる。</p> <p>煩雑な無線局開設手続きをやめ、ファックスやメールを使った簡単な届出制に変える。VHF には 50 チャンネルもあるのだから、混信を心配する必要はない。</p> <p>以上、VHF の大幅な規制緩和をする以外、海上での共通通信システムの確立はあり得ない。</p>
10	個人	<p>1. 「国際 VHF」を選択し、義務化による規制強化を取らない検討結果を支持する。所謂非義務船であり漁船以上に船舶数で最大となるプレジャーボートへの積極的搭載施策によって、世界に先駆けて「安心・安全な」海上ユビキタスネットを実現し、音響・航海灯・コンパスなどの時代遅れな航海機器に基づく従来航法を近代的な電波機器に100%移行することを切望する。しかし、現実にはプレジャーボートでは携帯電話の普及率は世界一であるがその他の海上専用無線機器の普及は実質0%という利用者にとって国際競争力のない「ガラパゴス現象化」を呈しており実現への道は未だ遠い。最近の小型船舶と大型船舶の衝突事故から発した本議論を契機にプレジャーボートへの「国際 VHF」の普及促進策を検討することを要望する。</p> <p>2. 搭載率100%を達成するための資格制度の提案</p>

		<p>(ア) ITU RR に従った国際航行を含む非義務船に特定した免許制度を創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 制限無線通信士証明書が得られる現資格は1海特のみであり、義務船の要求課程に準拠しかつ旧特殊無線技士(国際無線電話)の資格に合せたために過剰な教科課程となっている</li> <li>② 先進国では既に SRC として制度化済み</li> </ul> <p>(イ) 4級アマを非義務船の「相当資格」とする</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 国家試験の試験科目および養成課程ともに4アマが現行3海特を包含</li> <li>② アマ従免人口は300万あり本制度で国際 VHF を搭載する際の従免所持確率は数10%となり市場が飛躍的に増加すると言われている3%を超えることができる</li> <li>③ 運用マナーで世界的に高い評価を受けている日本のアマ無線技士によりプレジャーボートにおける運用マナー向上を図る</li> </ul> <p>(ウ) 従免不要クラスを創設し搭載率100%を目指す</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 長年のアマ界の努力によっても人口は300万に留まっており、搭載率100%を目指すには従免不要クラスの創設が必須</li> <li>② 船舶局においては「航行の安全に関する通信」は無線従事者規定を適用しない絶対的優先順位の通信であり「電波利用秩序の維持の観点」からの従免必須論で議論されるべきものでない</li> </ul> <p>簡易型 AIS はデータによる「航行の安全に関する通信」を目的としており従免不要で検討されており、音声による同様の目的とした国際 VHF を利用する場合も従免不要とすることが適当</p>
11	個人	<p>国際 VHF とマリン VHF の有効性(以後両者を含めて VHF と総称します)</p> <p>VHF はアマチュア無線と異なり、保安庁が常時ワッチしている「16チャンネル」があり、本船のプロの通信士も同じく常時ワッチをしています。これは VHF の海難事故に対する有効性を著しく向上しているシステムと思います。このシステムの有効性をさらに向上させるためには、「16チャンネル」をワッチする船をより多くすることが必要で、特に、昨今増加しているプレジャーボートに普及が求められています。</p>

		<p>この普及を阻害している要素の多くは、マリン VHF の機器の価格が高価であること、その後の開局、更新などの煩雑さ、経費の多さにより、敬遠されるか、もしくは開局の更新を放棄してしまうか、です。当クラブでも10艇弱のヨットが当時、開局しましたが、現在開局している艇はゼロになっています。それに比して少数ながら、海難防止に意識の高い艇に、緊急時に救助を求める機器として国際 VHF を設置する艇が増えています。これは自分の命が危険なときにのみ電波を出して救助を求めるのが目的で、常時は無線機のスイッチを切っているわけです。この局は、航路横断や航行混雑時の船同士の通信や海上保安庁やハーバーレーダーの呼びかけに応じない局で、VHF のコミュニケーション能力を使っていないため、未然の事故防止には、ぜんぜん役に立っていない状況です。又、落水事故など、多くの船の海上ワッチが必要な状況にも協力できない訳です。</p> <p>このような状況の下に以下のような提言、要望をいたします。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 米国で正規に使用、販売されている VHF 機器が、日本でも正規な無線機器として船舶に設置、使用できる状況にする。</li> <li>② 設置に当たり、開局免許は届け出登録で代替える事で費用を廉価にする。</li> <li>③ 従事者免許については、登録制度とし、免許や講習を義務づけして費用や時間が多く掛かる状況を避け、普及にむけたハードルを下げる。</li> <li>④ 無線局の開局検査、更新検査は機器のマニュアル、仕様書の常備で替える。</li> </ol>
12	個人	<p>平成17年に第三級海上特殊無線技師免許を取得し、自家用の24フィートプレジャーボートにマリン VHF を搭載、開局し利用しております。そもそもの搭載理由は一人での出航が多いために、万一の際の安全のために海上での世界的な標準無線である国際 VHF に準ずる仕様であり、資格取得も比較的安易であるとのことからマリン VHF を搭載することにしました。当時、免許取得から無線機購入、開局手続きまでおよそ20万円の費用がかかったと記憶しています。決して安い金額ではありませんでしたが、安全のためと思って捻出致しました。以後約三年間使用して感じたことを使用者の立場から意見として提出させていただきます。</p>

① 従事者免許について。

利用者が無線免許を必要とすることには賛成だが、現状の試験内容(講習内容)は実情と全くかけ離れていると思う。無線を利用するためにいちいち無線機の回路まで理解しないといけないとは思わないし、問題と答えを丸暗記することによって合格できるような講習内容には大いに疑問を感じる。また、実際に無線機を使用するに当たってのルールについてはほとんど触れられないため、海上で実際に大型船相手に交信しようと思っても躊躇ってしまうことが多い。

② 無線機、及び開局について。

ここ数年、マリン VHF 無線機は製品としてたった1機種しかなく、今現在販売されているものは本体のみで20万円もの高額であるという。一方、海外で売られている船舶用の VHF 無線機は、インターネットの通販等を通じて誰でも簡単に購入できる環境にあり、その値段もハンディーのものなら数十ドルから、据え置き型の高機能なものでも2~300ドルであり、そのほとんどが日本メーカーの海外向けモデルである。さらに海岸局への加入義務や3年ごとの高価な定期検査など、費用だけでみても普及とはほど遠い大きな負担であると思う。機能や性能が同等以上のもので、ほとんど万一の時にしか使わないものであれば、誰でも安いものを選ぶであろうし、なぜこんなにも価格差があるのかと疑問を持った時点で、多くの人がマリン VHF を選ぶ理由が無くなってしまおうであろう。せめて海外と同程度の金額で入手できれば、多くのプレジャーボートに普及すると思われる。現に、非常用にこれらの無線機を搭載しているボートは私の周りにもたくさん存在している。

③ 普及させるための希望事項

このような設備は海上での全ての船舶が搭載して初めて機能するものと思われるので、欧米などの制度を見習い、現在存在する規制を大幅に撤廃したうえで普及させて欲しいと思います。私自身、せっかく付けた無線なのに、普及が進まないために、仲間内やマリナーなどとの通信が全くと言っていいほどできません。ほとんど非常用のみのものなのに、毎年高額な費用を払わなければいけないのは大きな負担です。広く普及をさせた上でルールを守らないものの取り締まりを徹底すべきと思います。普及させるためユーザーの立場から以下5項目の希望をいたします。

		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 免許制度をもっと簡素にするべき。できれば船舶免許取得時の1科目とするなど・・・。</li> <li>2. 海外で売られている無線機が使用できるようにして欲しい。せめて同程度の値段で購入できること。</li> <li>3. 海岸局への加入義務を無くして欲しい。毎年高価な会費を取る割に存在意義を感じたことが今までに一度もありません。</li> <li>4. 高価な定期検査制度を無くして欲しい。せめてアマチャ無線程度に。</li> <li>5. 船検時の通信装置として認めて欲しい。携帯電話が認められて、マリン VHF が認められないのは大きな疑問点。何のために高価な無線設備を付けたのか疑問に思ってしまう。</li> </ol>
13	個人	<p>日本国内でのVHF無線に関する免許、開局等の手続きがあまりにも複雑で、本来世界中の海で本船や小型船舶、漁船に至る、すべての船舶の通信手段であるVHFが、普及していない。アメリカでは、小型船を買うだけで、VHFが付いてくるのが常識であるのに比べ、日本では、子供だましのマリンVHFを普及させようとして、失敗におわっている。現実アメリカで、すべての船についているVHFで多くの遭難や事故が未然に防がれているのに、日本では、船間交信が行われず、多くの事故が起きている。これを防ぐには、VHFを(安く簡単に)普及させるのが、世界の常識に一番近づく方法だとも思います。世界中で普及している物と違う物で日本で普及させても、世界の海での事故は減りません。すべての船舶に通用するシステムこそ重要だと思います。価格にしても、同じ日本の無線器機メーカーが造っている物が日本国内向けだけが以上に高いのは、日本がまだ鎖国をしているのと同じです。早く目をさましてほしい物です。</p>
14	個人	<p>私は40年間 主に相模湾・伊豆諸島にてヨットに乗っております。使用している通信手段として現在は携帯電話です。携帯電話以前はアマチュア無線でした。どちらも海上ですれ違う船舶と通信することが出来ませんでしたので共通通信システムが欲しくてたまりませんでした。</p> <p>国際VHFを装備する為、免許も取りました。しかし海外で購入すれば1～2万円で購入できる無線機が国内では25万</p>

		<p>円ほどする現実になかなか購入に踏み切れませんでした。今回の中間とりまとめ案が早期に実施されれば海上での船舶の事故防止におおいに貢献すると思います。そのためにはレジャー船等への無線機搭載数を増やすことが必要ですし、無線機販売台数が増加すれば販売価格は大幅に低下すると思われます。その為には、実際、海上での横切り船間に見える範囲の距離では5W程度のハンディ無線機で十分可能と考えますので5Wの無線機では無線局免許は届出のみ、従事者資格は講習で可能とし、無線機が各方面にいきわたる方策が必要と考えます。また、25W据え置きタイプでは無線局免許・従事者資格の整備が必要と思います。最後に、やっと海上で船舶間の通信が当たり前の如く出来るようになります。実現を切に望みます。</p>
15	個人	<p>国際規格で海上船舶の共通通信システムを検討するとき、GMDSS、国際法の定めから国際VHFの標準装備は適切な選択と考えます。海上通信にデジタル技術を取り入れていかなければなりません。しかし先ずもって国内の海難事故を防止するため衝突回避の船間通信を確保することを考えたとき、中間とりまとめ案の記述から衝突海難の実態は漁船が最も多いこと、日本の船舶局数の85%が特定船舶局であり、特定船舶局の93.3%が漁船であり、特定船舶局の95%以上が27MHz帯無線電話等ということ、そして特定船舶局を装備する小型漁船に新たに装備を求めるのは経済的負担が大きいことから、海上船舶の共通通信システムとして小型漁船が装備している27MHz帯無線電話の利用を、商船やレジャー船に望みたいと思います。更に今後27MHz帯無線電話と国際VHF間のコミュニケーションがとれるシステムの検討をお願いしたいと思います。また、独自の漁場が重要で他者と共有することを好まない漁業で、自船の識別・位置・進路等を自動で送出するAISの活用は、情報量を最小限に止めても経済活動の上で受け入れにくく、漁船には敬遠されるのではないかと考えます。</p> <p>最後に、デジタル技術を活用した新しい海上通信のシステムの検討の中で、検討されているひとつのデジタルマリンホンが、早期に導入、開発となって現状のマリンホンシステムの有効活用が可能になり、現在稼働中のマリンホンシステム継続に繋がっていくことに大きな期待を寄せるところであります。</p>

16	個人	<p><b>【影響の少ない方法】</b></p> <p>共通通信システムの候補となっている国際 VHF は小型の漁船では装備されていないが、一方 27MHz(A3E)の無線電話の普及率は圧倒的に高く、これまでの調査によれば船舶局数の85%が特定船舶局であり、そのうち95%が 27MHz 帯の無線電話を装備していることが既に判明している。しかしなぜか有力候補は国際 VHF ということであり、調査結果を反映していないように感じる。船舶局への支援策もよいアイデアが出ていない。漁業者は燃油の高騰問題、維持費を漁価へ反映できないなどで大きなダメージを受けており、廃業や船舶局の廃局が加速している実情がある。今でさえ船の維持費が大変であるため、たとえ無料で新たな共通通信システムの無線機を装備したとしても、その維持費が負担増になる。</p> <p>このことにより、今の日本においては自衛艦や客船、大型輸送船に 27MHz の無線電話を共通通信システムとして装備していただくのが、費用、通信士の資格、法律の運用上においても簡単である、いろいろな面で影響が少なくてよい。</p> <p><b>【海上無線の安全体制をさらに調査】</b></p> <p>米国でマリン VHF が無資格で運用されているそうだが、野放しで自己責任ではなく、安全のための何らかの体制が必要である。米国の場合では USCG がワッチしているようだ。ここで諸外国を参考にするのなら、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)体制は日本の海上保安庁と同等であるのか</li> <li>(2)機器の仕組みや価格はどうか</li> <li>(3)日本の 27MHz(A3E)や 150MHz(A3E)のように他の無線周波数の存在はどうか</li> <li>(4) Coast Guard 以外の漁業用、レジャー用海岸局の存在やワッチ体制はどうか</li> <li>(5)(4)はどのような財源で運営されているのか</li> </ol> <p>などを調査するとよいのではないだろうか。</p> <p><b>【27MHz(A3E)無線電話について】</b></p> <p>共通通信システムの周波数がどうしても国際 VHF のものでなければならない場合、もし小型漁船に装備したとすると、</p>
----	----	---

漁船が装備している 27MHz の無線電話を、維持管理費の負担を減らすためにやめてしまうことが懸念される。現在でも局数の減少が顕著で、廃局に拍車をかけるのは目に見えている。27MHz の無線電話の体制は長年にわたり改善されてきたもので、日常的に海上安全に大きく寄与している。最近では海上保安庁の巡視艇に配備が決まった。この流れが国際 VHF に移行すると、これまで日本全国をカバーしてきた漁業用、指導用海岸局の体制と合わなくなる。もし海岸局で新たに国際 VHF16ch をワッチする体制が必要になれば、機器の購入、定期検査、人員の負担増となる。

**【小型船舶救急支援システムの普及へ警鐘】**

今後 27MHz 帯では小型漁船の死亡事故を減らすことを目標に、小型船舶救急支援システムという、海中転落時の自動通報システムで全国の沿岸をカバーする予定である。現在全国統一のシステムを策定中だ。先述「27MHz(A3E)無線電話について」の理由により小型漁船の無線電話の主な装備が 27MHz 帯から国際 VHF への移行が起こったとしたら、経営難にある漁業用海岸局の多くは 27MHz の会員で成り立っているため、廃局に追い込まれる。小型船舶救急支援システムへ投資する余裕もなくなる。もちろん共通通信システムとうまく共存することが望ましいのであるが、国際 VHF 導入の取り組みが海上安全の体制を弱体化させてしまうきっかけとなりかねない。

国際 VHF の装備を無理に進めて 27MHz 帯の局数減少に拍車を掛け、小型船舶救急支援システムの普及や海岸局の存続に影響することがないような配慮が必要と思われる。

**【国を挙げての施策が必要】**

国際 VHF の採用は、日本にとっては負担が大きく、特に漁業関係者の経営に負担を強いる。漁業者の将来への危機感と、これまでの検討会の内容には温度差を感じる。多額の電波利用料がTV放送の地上波デジタルへの移行に注ぎ込まれているが、生命や生活にかかわる海上通信にこそ優先して電波利用料を投入するべきだと感じる。国際 VHF の採用をどうしても行うのなら、びっくりするぐらい思いきった施策が必要だと思う。そこで提案がある。



まず、上記理由により主に電波利用料を財源とし、機器と工事費用、定期検査費用については融資ではなく現物支給や補助金にするべきである。それには総務省だけでなく、水産庁にもご協力いただき、漁業関係者の負担を徹底して減らす。中途半端な補助は、結局国が負担増を行うこととなり、よくない。

国際 VHF 無線機だけでなく、普及が求められる小型船舶救急支援システムや簡易 AIS を組み合わせた条件で装備を支援する。並行した安全対策と連携を取れば、海上の安全性は相当に高まるだろう。既に普及している 27MHz 帯の緊急波 27524KHz のワッチ体制も生かせる。また、共通通信システムをきっかけに、国際 VHF を使用できる免許の規制緩和と共に、今後は漁業局、レジャー局を区別しない法整備も大事である。「無線局(放送局を除く。)の開設の根本的基準」により、漁業用海岸局はレジャー用船舶局を通信の相手方にできないらしい。レジャー用海岸局は少ない。安全のためにはこのような規制は緩和したほうがよい。

そうして新しい仕組みができれば、きっと世の中も注目するはずである。そこで厚生労働省が海上関係の継続した雇用に関する対策を行い、若者の目を海上に向ける働きかけをするとよい。雇用対策と漁業者の高齢化対策ができて、一石二鳥である。

ここまでの提案により、先述のさまざまな問題が解決できる。このような形で、ぜひとも国を挙げて思いきった海上安全と情報化に取り組み、日本が世界の手本となるつもりで実行していただきたいと願う。

**【その他、見張り不十分や判断ミスなど】**

共通通信システムの発端である、あたごと清徳丸、また瀬戸内海の衝突事故については、原因は見張り不十分や判断ミスの要素が大きいと言われている。無線の仕組みだけで無く啓蒙活動や講習がぜひとも必要である。また共通通信システムとは別だが、レーダーや簡易 AIS には、将来的に衝突防止の警告と共に、カーナビのように船舶が対向した場合に進路と確認事項をアドバイスし、判断ミス avoider を避ける仕組みや、無線呼出しの識別信号を表示する仕組みなどを組み込めば、

		現場での対応に即時役立つのではないかと思う。
17	個人	<p>① 27メガが適当である。</p> <p>理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶局全体の中では 27メガ装備船が圧倒的に多い。</li> <li>現在、漁民は高齢化(山口県漁業協同組合の組合員平均年齢 65.3 歳)、諸経費高騰、魚価の低迷の中にあって苦境に陥っており山口県では漁協への負担があり年間 40-60 隻の脱退があります。</li> <li>当局では漁船の大半が 10 トン以下の個人船主で、超短波会員は経費節減のためとして脱退している。このうち 30-40%は、船舶局を廃局し、携帯電話に移行している。</li> <li>・中間報告(案)にあるように関係省庁の努力で設備費が安価になることを期待しているが、現在の会費や定期検査費用等の負担に耐えられず年金とささやかな水揚げの合算で生活している漁業者にとって更なる負担をして国際 VHF を装備するでしょうか。</li> <li>・このような状況で有るので国際 VHF で普及につながるか危惧している。</li> <li>・27メガ船舶局か国際 VHF 設置に伴う費用等の負担増に伴う対策は支援が相当に大きなものでないと国際 VHF 設定その後の普及に結びつかないと思慮される。</li> <li>・支援策に併せて新設、定期検査、電波利用料の優遇措置を考えないと設置に傾かないと思う。(例として 27メガと国際 VHF での定期検査であれば 27メガのみの定期検査費用以下に抑える。)</li> <li>・27メガを共通システムとすれば漁民の費用負担はかからないので考慮願いたい。</li> </ul> <p>② 国際 VHF での、平常時目的外通信での混信対策をすべき。</p> <p>理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(イ) 27メガでの船間通信を他の局に間かれない。また、27メガは混信があるので他のシステムを模索している者。</li> <li>(ロ) 27メガ船で経費削減のため海岸局賦課金は払いたくないが、船間通信はしたい。</li> </ul>

		<p>以上二つの理由から、国際 VHF を使用し平常時に目的外の船間通信を使用する可能性もある。そうすると混信で、本来の目的が達成できなくなるのではないかと危惧している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・単に通信時間制限では不十分です。</li> <li>・平滑時の目的外使用を無線従事者免許と無線設備の面から考慮すべきである。</li> <li>・そのためにも従事者免許は必要である。</li> <li>・国際 VHF で送信時には発信源の分かる ID 等送信し、発信源が特定できるようにすることにより混信問僧が発生した場合等に船舶局を特定でき、その後の指導が出来る。</li> </ul> <p>そうしないと船舶の特定と指導が出来ず混信が塵延し、結果として目的を達成できなくなる恐れがある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・漁船レジャー船への設置機器は国際 VHF のチャンネルを少なくする、送信時間制限、パーソナル無線(送信電波に ID も送信される)のように発信局が突き止められるものにする等の対策も必要と思われる。結果として価格が割高になるのは困る。</li> </ul> <p>③中間報告(案)4(2)で海岸局補完型はふさわしくない。と有りますが、理由が分かりません。</p> <p>27 メガと国際 VHF 共に</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・漁業用海岸局所属船の出漁海域を十分満足している</li> <li>・十分な通達距離がある漁業用海岸局</li> <li>・尚且つ、24 時間運用している漁業用海岸局</li> </ul> <p>以上の全ての条件を補足する場合は、その漁業用海岸局に国際 VHF を装備し有事の際に現場の 27 メガ船舶と国際 VHF 装備船との間に入っての通信も可能となり目的を達成でき、個々の漁船に装備するよりも上記のように一定の条件の漁業用海岸局等に装備する方が経済効率が良い、漁民の負担も少ないと思いますが、一案として頂きたい。いかがでしょうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・また、相手が外国のオペレーターの場合、言語は英語になると思われる。海岸局局員の能力にもよるが、会話はある程度期待できる。</li> </ul>
--	--	---

		<p>④中間報告(案)4(4)資格不要の操作について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・普及の面からは有効であるが、平時の不必要な通信による混信除去の面から秩序が必要である。</li> </ul> <p>理由</p> <p>資格不要とすると無秩序な通信が氾濫することに繋がりがねず、目的を達成できない。</p> <p>⑤海特 3 の従事者の擦作範囲について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海特 3 で 27 メガを運用している局も相当数あるが、5 ワットまで操作になる。国際 VHF で 5 ワット以上の操作は海特 2 が必要となり、取得のために時間、金銭的負担増となることに対する対策をお願いしたい。</li> </ul> <p>⑥海岸局加入を推進すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・行政からの周知、指導が出来ない恐れがある。パーソナル無線機のように発信源が特定できるものになると海岸局からの指導も可能となる。</li> <li>・事故が発生しても漁業用海岸局には国際 VHF での通信に関する情報が入らず、現場周辺の僚船や船舶局への情報提供と円滑な救助に結びつかない。以上のことから 24 時間運用の海岸局への加入を推進すべきである。</li> </ul> <p>⑦無資格操作について</p> <p>平常時の国際 VHF の操作は電波法の秩序維持、混信を考えると無資格は適当でない。</p> <p>全体として 27 メガ設置船舶局からすると国際 VHF 設置については諸経費、資格の面での問題点があり、27 メガ無線機をレジャー船、内航船、外航船に設置の方が国全体から見ると費用、経済効率、普及促進から適当と思われる。</p>
18	個人	私は平成5年以来マリンが VHF 局を開局、利用している者です。開局当時は、VHF 仲間が沢山おり、レース運営、ハー

		<p>バー事務所(海岸局)への連絡など大変有効に利用して来ましたが、段々と仲間が減り、現在は全滅に近い状態になっております。</p> <p>その原因は、ケータイ電話の普及が最大のものですが、その他、開局および維持費用が高い、国際携帯型は海水に弱いなどが挙げられます。</p> <p>この度計画されている「共同通信システム」については、その趣旨に大賛成ですし、大きな期待を持っています。「中間とりまとめ」によれば、克服しなければならない点も多いようですが、次の事項を特に希望しておきます。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ウエストマリン等からの輸入物など安価な機器も使えるようにする。</li> <li>2. 運用資格は電子工学を除いた運用講習修了者も可とする。</li> <li>3. 出力は利用状態や、電池の関係もあり5Wで十分。</li> </ol>
19	個人	<p>1 導入するシステムは、既存の国際VHFであること。</p> <p>本検討は漁船とイージス艦との衝突事故を機に始まったものと理解している。検討趣旨が海難予防のため早期に共通システムを構築すること、大型船など交信の相手方は既に国際VHFを搭載していることなどを考慮すれば、国際VHFの開放以外に選択肢はないものとする。</p> <p>マリンVHFを拡充するにしても、最大のネックはマリンVHFで使用可能なチャンネルは国際VHFにおける優先順位の低いチャンネルが割り当てられているため、国内を航行する外国船舶間通信やそれら船内通信と思われる交信の用に供されている点である。</p> <p>現に関門港では船陸間通信の専用チャンネルは公用語を理解しない外国人に長時間占有されて全く使い物にならず、海岸局はこれら会話が聞こえないようボリュームを絞っており、加盟する特定船舶局の呼び出しに応じる環境にない状況にある。よって、マリンVHFを拡充しても現実問題として不可と考える。</p> <p>なお、漁船に限定して、新たな装備に対する費用負担等の懸念が議論されているが、本件についてのコメントは次項以降で示すこととする。</p>

	<p>2 導入可能な機器は日本国内の技術基準適合機種のみ限定せず、米国FCC認定機種が使えるなど、最小の経費で開局が可能となるよう方策を講じること。</p> <p>国際VHF搭載義務船舶は貨物船や客船等と思うが、これら船舶は機器取得、開局及び再免許等の費用を荷主又は旅客に転嫁できるし、漁船など何らかの業務に従事する船舶は、それら費用を税法上の必要経費に計上することにより、税の恩恵を受けることが出来る。</p> <p>しかしプレジャーボートの場合、法人所有艇の場合を除き、税の恩恵などは一切受けることができず、税引き後の可処分所得での購入となる。</p> <p>従ってプレジャーボート所有者は、現在の高額な機器の購入費用と自らが海難に遭遇する確率とを比較考慮の結果、残念ながら大多数の者は購入には慎重にならざるを得ず、結果的にプレジャーボートへの搭載率が低くなっているものと考える。</p> <p>よって、海難防止のため早期のシステム構築と、より多くの漁船やプレジャーボートへの搭載が検討課題であるとすれば、安価な機器の活用を最優先に考える必要があり、そのためには米国FCC認定機種等での開局を可能とすべきではなかろうか。</p> <p>なお、米国FCC認定を取得するメーカーの中には日本企業又はその子会社が複数あると見受けられることから、この案を積極的に否定する理由はないのではないか。</p> <p>検討会では「技術基準適合表示設備を使用することを要件とすることによって、ユーザーへの負担は大幅に軽減されている」と記しているが、何を基準に結論付けたのか理解に苦しむ。漁船やプレジャーボートへの搭載が低いのは、軽減されたという負担でも、利用希望者にとっては依然高額であるからに他ならない。さらに言及すれば、機器認定費用や開局等にかかる費用の軽減策は総務省内で対応可能であるはずなのに、深く言及されていないことが全く理解できない。</p> <p>それでもなお、国内企業保護と手数料収入の確保が優先とも見受けられる現状の施策で対応するのであれば、せめて国内の機器販売企業に対し、技適証明適合を受けたアマチュア無線機器(ハンディ機及びモバイル機)並みの価格で販売するよう働きかけると共に、漁業従事者やプレジャーボート所有者が、アマチュア局の開局費用や再免許費用並み</p>
--	---

	<p>の費用負担で導入可能な方を講じてはどうか。</p> <p>3 早期実現とシステム導入費用の低減を目指すため、DSC機能やAIS機能の追加は今後の課題とすること。  DSC機能やAIS機能の追加が機器の高額化を招くことになるため、これらは今後の課題とすべきではないか。  なお、米国FCC認定機種ではDSC機能が付いても低額のため、FCC認定機種での開局が可能となれば、DSC機能の追加については早期解決可能と考える。一方、AIS機能を追加する場合、機器の高額化は避けられないと考えられるし、そもそもAIS機能は全ての船舶で運用されてはじめて完全に機能するものとする。従ってAIS機能の追加についてはもう少し時間をかけて検討すべきではないか。</p> <p>4 新規開局を行う者(漁業従事者及びプレジャーボート所有者)に対する助成措置や減税施策について、関係官庁とも協議連携の上、方策を講じること。  繰り返しになるが、早期システム導入のためには機器購入費用や開局費用を大幅に下げることが必要不可欠である。漁業関係者については漁獲量減少と燃料費高騰で、機器購入費の捻出が厳しい状況下にあることは理解できる。  一方、燃料費高騰対策として、農林水産省及び自治体は燃料費の助成又は一部補填を行うとも聞いている。よって、漁業従事者がシステム導入の場合の助成措置等について、農林水産省と協議し、助成制度を創設する方法もあるのではないかと考える。特にシステム導入は安全確保に大きく寄与するものと考えられ、積極的に拒む理由を見つけるのは困難と考える。  なお、プレジャーボート所有者への助成は困難とは考えられるが、例えば海難防止等への寄与を全面的に打ち出し、助成又は期間限定の租特法による所得税等の減額免除や課税標準額の特例等の創設など、国税庁との協議も視野に検討すべきではないか。</p> <p>5 安易に無線従事者更新講習制度の導入を検討するのではなく、電波法関連法規の改正等も視野に、適正な運用を確保する方策を講じること。</p>
--	--

		<p>検討会において外国船乗組員のマナーや既存の国際VHF局の使用実態から、直ちに講習が必要との結論に達する点が理解できない。特に啓発活動の限界を、ライフジャケット不着用の例で示した点には疑問を感じている。</p> <p>例えば講習制度の限界事例として申し上げるが、かねてより自動車運転免許の更新講習で飲酒運転撲滅を取り上げても、飲酒運転に起因する事故は減少せず、講習による効果は現れていなかったと記憶している。しかし、博多での三児死亡事故を期に飲酒運転撲滅に対する世論が一気に高まり、これを受けた関連法令の大幅改正と警察官による大掛かりな取締りの強化により、飲酒運転を行う者が大幅に減少し、結果的に飲酒運転による事故は激減したことから、講習制度の採用は説得力に欠けているものとする。</p> <p>よって飲酒運転撲滅のための施策をリーディングケースと捉え、国際VHF局の運用改善を目指すのであれば、①電波法関連法令改正による罰則の強化、②違法局等に対する取締りの強化、及び③障害となる運用を行うものに対する適切な指導のための方策検討などを優先すべきではないかと考える。</p> <p>具体的には②の方策として、陸上で不法無線局を取り締まるのと同様に特に対策を講じるべき海域について、発信船舶の航行位置が特定されるシステム等の開発及び導入に加え、それらシステムを活用して海上保安庁や海上警察等との連携による取締りや、直接指導が可能となるような仕組みをつくるのが最も有効でないかと考える。なお、これらに要する費用こそ電波使用料収入で賄うべきものとする。</p> <p>また③については、公の立場で海上通信を行う上級資格を持った無線従事者(航路管制を行うマーチスのオペレーター、各海上保安部のオペレーター、及び港務通信局(ほとんどの港湾管理者は業務委託と思われるが)のオペレーターなど)が適切な運用を行わない者に対して直接指導するための業務委託制度の創設や、違法局等に関して、これら無線従事者対が取り締まりを行う部署と連携して行動できる制度を創設するなど、直接効果が期待できる仕組みづくりをする必要があるものとする。</p> <p>なお、平成10年前後に開催された、港務通信主管者をメンバーとする会議において、マリンVHFにおける外国船舶間通信による障害について、出席者に質問を依頼したことがあるが、法令上の限界から解決策の回答を得られなかったと聞いている。</p> <p>本文書は保存期間満了のため既に廃棄されているが、外国船舶間通信の問題はマリンVHFシステム導入当初か</p>
--	--	---



		<p>らの課題と理解している。</p> <p>外国船舶間通信、マスキング問題等通信に係る障害については、遭難通信や救助活動等の大きな支障になるものと考えため、その取締りについて早急に対策を講じるべきものとする。</p>
20	個人	<p>世界中の先進国で簡易な手続きで船舶同士の通信手段として使われている国際VHFが、なぜ日本では高額な講習による免許取得と、同じ日本のメーカー製であるにも係わらず海外と比較して10倍以上という高額な認定の無線機を購入しないと利用できないのか非常に疑問である。日本だけの認証機器を指定したところで、海外で販売されている通信機器を積んだ外国籍の船舶がほとんどの海上で、通信機器に日本固有の認証を要求する意味がどこにあるのか？</p> <p>携帯などが繋がらない洋上においては、国際VHFが唯一貴重な警報等の情報入手や船舶同士や保安庁との通信手段である。外洋に出て万が一遭難すればライフラフト、イーパブとVHFが命を守るための最後の手段である。通信手段で言えば防水で携帯の出来るハンディーVHF以外に救助を求める手段はないと言える。この最後の命を救い、船舶同士の唯一の手段であるからこそ諸外国では簡易な届出により誰でもが利用できるように開放されているのだと思う。</p> <p>しかしながら、日本では国民の命よりも、業界や官庁の利権が優先しているとしか思えない制度はいかがなものかと思う。</p> <p>プレジャーボートに乗り海を愛し海で遊ぶ者として、商船などに迷惑をかけるような通信はする気は毛頭ないが、年に1-2回外洋に出るためだけに免許取得に数十万、通信機器に数十万、無線局の設置申請などに数十万と時間とお金をかけないといけないのは世界中の情報が瞬時にして分かる時代に、諸外国と比較して理不尽そのものであると思わざるを得ない。</p> <p>また、その最後の手段であるVHFを届出制で簡易に利用でき、海外での認証機器の使用を認めるという形で開放せ</p>

		<p>ず、高額な負担と無駄な免許や無線局開設の手続きをさせ続けるのであれば、万が一、命の危険が迫ったときにしか発信しないVHF機の所有を、所持するだけで犯罪として取り締まる制度を海上を除外してもらいたいと願うだけである。</p> <p>最後に、早くに開放されていればどれだけの貴重な命が救われたことであろうか、通信手段を持つことなく亡くなられた方々のご冥福をお祈り申し上げます。</p>
21	個人	<p>共通通信システムの主たる目的は、船舶の衝突回避等の事故防止にある。この目的を達成するためには、すべての船舶に共通通信システムを搭載し、小型船と大型船が容易に衝突回避のための船舶間通信を行える環境を確保する必要がある。</p> <p>如何に優れた共通通信システムであっても、その普及が進まなければ意味がない。小型船の大部分を占める小型漁船への普及促進がシステム構築の鍵を握っている。</p> <p>しかし、小型漁船には、すでに27MHz帯や40MHz帯の漁船用無線設備が装備されており、更に共通通信システムを追加することになるが、漁船漁業は近年の魚価安に燃料高が加わり、財政的な余裕はない。</p> <p>このため、小型漁船に共通通信システムを普及促進するためには、どうしても国からの財政的支援が絶対条件と考えます。</p> <p>船舶局開設の主たる目的は、船舶の航行の安全と人命財産の保全にあると考えます。今回の共通通信システムの無線設備もその例外にもれず、円滑な船間通信を確保することにより船舶の航行の安全に寄与するものであるため、定期的に無線局を点検して、無線設備が電波法第三章に合致しているかどうか、また、選任されている無線従事者の適否及び無線局の運用状況を確認する必要があると考えます。</p>
22	個人	<p>① 小型船への普及を最優先課題とすべき</p> <p>小型船が国際VHF機器を持つことが、検討会の目的達成に必要な大前提である。そのためには、「旗振れど踊らず」となり、小型船が設置するに至らなければ、全く意味を成さない。</p>

小型船が、「設置できる環境」「設置できる条件」を整えることが、最重要課題である。

② 国際 VHF そのものを利用する

国際 VHF に、独自の機能を追加した、あるいは出力などを制限したものとすると、独自の機器とならざるをえず、せっかく世界的な普及を持って安価となっている機器が利用できず、普及の大きな妨げになる。普及しなければ、検討の目的を達することはできない。したがって、「現状安価に販売されている国際 VHF 機器の利用」を前提とすべきである。

「米国との価格・制度の格差」は、小型船に設置をためらわせている、大きな理由の一つである。

したがって、案に上げられている「12 マイル程度の到達距離」「マスキング抑制機能」「AIS を含めた発信者特定機能」など、現状米国などで市販されている機器が搭載していない機能を、検討すべきではない。

また、セーリングヨットのように、無線機を設置する場所と操船場所が、通常異なっている小型船も多い。このような市販の「ハンディ型国際 VHF」の利用が適切な小型船の為に、「ハンディ型」の利用も前提に検討すべきである。ハンディは出力が小さく、通常到達距離は 12 マイル以下ではあるが、それでも衝突防止の為に通信が有効であるケースは多々存在する。

② 国際 VHF 利用現場へのインパクト抑制

小型船への普及に伴う局数増加による、現状の国際 VHF 利用現場へのインパクトを検討することは必要である。問題は、「16CH 呼び出しの増加による、16CH 機能不全」「船舶間通信の増加によるチャンネル枯渇」であろう。

それらの対策として、様々なシステム要件を機器に付加するのではなく、「16CH での通信の目的を遭難通信、緊急通信、安全通信、非常通信に限る」(衝突防止の為に通信は、安全通信と理解する)「免許するチャンネルの制限(現状運用同様)」など、制度運用で対応すべきである。

船舶間通信の為に呼び出しが 16CH で出来なくなるが、業界あるいは仲間うちで自然発生する呼び出しチャンネルなど、現場に任せればよい。(当面、77CH を小型船同士の呼び出しチャンネルとして利用するアイデアもあろう)

		<p>③ 付加機能の普及</p> <p>マスキング抑制の機能は、すでに多くの市販機器が装備している。業界のリードと、個々の運用者に任せればよい。AIS、簡易 AIS などは、商船を含めた AIS 普及活動の中で、小型船への普及を図ればよいことで、今回の検討で義務あるいは推奨とすることは、メリットよりも普及の妨げとなるデメリットの方が大きいと考える。</p> <p>④ 無線局免許</p> <p>「簡単」に「安く」が普及のために、もっとも有効である。</p> <p>無線局免許付与にあたり、いずれ検査で確認するのであるから、海外メーカー製機器で入手困難な、ブロックダイヤグラムなどの資料提出の廃止。申請から検査までの期間の短縮。検査作業効率向上の総務省努力あるいは普及の為に検査費用負担の予算措置による、検査費用の大幅低減。すなわち、現在米国で販売されている機器を購入して、書類を入手する苦勞をせずに、無線局申請を実施し、1, 2週間で検査を実施し、検査に合格すれば免許と、現在のスキームを変えず、わずかな運用の変更を持って普及を促すことが必要である。</p> <p>事故は検討中も発生している。素早い免許も重要な要件である。</p> <p>⑤ 従事者免許</p> <p>試験内容が現場運用とかけ離れているので、「実際の運用を行うスキルがあるか否か」を計るものに改善する。無線工学の内容は殆ど不要と考える。英語については、その必要性は認めるものの、日本語で事足りるケースも数多くある。言語によりコミュニケーション出来なかったとしても、現状より悪化するわけではない。一方で日本語でコミュニケーションできるケースでは、現状より衝突防止に役に立つ。したがって、英語を必須としてハードルを上げて普及を妨げるよりも、普及により日本語のケースでは衝突防止が図れるメリットの方が大きいと考える。</p>
23	個人	<p>第 I 章 検討会の背景と目的</p> <p>1 検討会の背景と目的</p>

この度は、無線通信の一運用者の意見を取り入れていただける機会を、いただきありがとうございます。海難事故の報道を目にするたびに胸をいためている一人として、事故回避に役立てていただけたら、と思い自己の経験から意見を述べさせていただきます。

私は、かつて通信機等の保守整備を担当し船舶に乗り組んでおりました。現在はその職を退いていますが、趣味でプレジャーボートの艇長として現在も海上通信に携わっています。通信関係の保有資格は電話級通信士、特殊無線技士（多重無線設備）、1級海上特殊無線技士、を保有しています。そのほかに1級小型船舶があります。

表題の検討会ですが、船舶の運航のあり方や、通信への依存度の変化が著しい、現代では、このように時代を反映し、広く意見を求め、実情に則した物に改善していくことは事故防止に非常に有効と思います。

## 第Ⅱ章 海難事故の実態

### 1 海難等の発生状況及び救助状況

ここで示されている各種統計から、「共通通信システム」が機能して事故後の通報が関係機関や、付近の行き合い船にスムーズに行われ、迅速な対応が取ることが出来たならば、どれだけの人命が無駄にならずにすんだのかと、悔しさで、胸が熱くなるのは私だけでしょうか。

### 2 船種別による海上交通3法の励行の実態と現状

ここで示されている通り、船舶の航行については法により定められていて、運行に携わる者は、しっかりとした教育を受けている、又は独学により完全に理解していることが前提にされていますが、多種多様の海域、多様の船舶、多様の見合い関係、気象状況などにより、二つとして同じケースが無いのが実情です。ここで船舶間の意思の疎通が大事になってきます。

現状では灯火や形象物、音響信号等で行っていますが、やはり直接会話できる無線機にはかえません。(5)に紹介されている国際 VHF が漁船やプレジャーボートにも普及すれば、船舶が輻輳している海域において、安全で効率の良い航行が可能になると思います。

### 第三章 我が国の海上通信システムに関するこれまでの取り組み

#### 1 海上無線局の免状

私もこれまで、多少の疑問を感じながらもこれらの規則にのっとり保守整備、運用に携わってきました。

疑問の一つは、15年程前からプレジャーボートにマリン VHF を開局しておりましたが、5年程前、送信不能の故障が発生しました。早速、従事者免許取得時の無線工学で培った知識を駆使し、修理をすべく筐体を開いたところ、内部は LSI と多層基板で電子技術の進歩に驚き手も足も出ませんでした。無線工学のレベルはかなり高度であり、当時保守整備の実務に携わっていたにもかかわらず相当苦勞したのを覚えています(過去問丸暗記で合格することを知ったのは最近のことです)、何か現状とそぐわない物を感じました。

二つ目の疑問は、件のマリン VHF を業者に修理の見積りを出させましたが、送信基板をそっくり交換するということで、換装の選択を迫られる価格を示してきました。そこでマリン VHF と同価格帯の国際 VHF (技適対応機)を購入し、折からの再免許申請の際、変更届を作成し担当官庁に問い合わせたところ、変更を認められず明快な説明も得られませんでした。

三つ目の疑問は、やむ終えず、件のマリン VHF を業者修理し、再免許申請をしなおし対応しましたが、修理業者の説明では、「またしばらくは問題なく使えるでしょう。」ということでした。振り返ってみますと、不安定な電源、激しい温度変化、過剰な湿度、激しい振動と無線機にとって最悪の環境に10年余り設置され、メンテナンスフリー状態で数年毎の業者による無線検査に合格して来たのだから、国産技適対応機は堅牢と言うべき(アマチュア無線や携帯電話に比べ)と思います。この堅牢な技適対応機は、落成検査を省略できることになっていますが、無線検査(アマチュア無線や携帯電話は、現状では不要)も必要なのでしょうか。

#### 2 海上無線局の運用の現状

国内の船舶数に対する海上無線局数の割合はどのようなモノなのでしょう。

### 第四章 海上通信システムにおける新たな動向

	<p>1 船種別・業種別通信ニーズの変化</p> <p>(1)で述べられている漁業通信システムは、通信内容に応じ、法令等の枠内でそれぞれ独自に発達してきた物です。ここで検討される「共通通信システム」とは、通信内容を航行に関する物に限定するべきではないでしょうか。既存の共通通信システムである国際 VHF の普及の障害になっているものを排除し、海難事故防止に有効な法体系に改善することを検討すべきだと思います。</p> <p>(2)では我が国において国際 VHF の有効性と普及の障害について詳しく述べられています。海難防止、安全航行を最優先とした、規制緩和の検討を期待します。</p> <p>(3)では外国船の通信法令違反やマナーの悪さについて述べられていますが、国内法では限界があるのではないのでしょうか。関係機関は国籍の枠を越えた指導、監督が必要と思います。このような業務を担当する部署、外郭団体等は存在しないのでしょうか。</p> <p>教育についても述べられていましたが、従事者免許取得時の法規は細部までの知識を求められるもので、相当苦労したのを覚えています。このように法規を身に付けている従事者免許取得者が法令違反やマナーができていないと言う事は考えられません。もしここに問題があるとすれば、免許取得時講習や国家試験のあり方(過去問丸暗記の一夜漬けで合格する)を見直すべきと思います。また航海当直時、通信操作の負担が大きいとありますが、コードレスの BOX 回路内臓の防水小型ヘッドセット等がオプションとして開発されれば、周囲の船舶と会話しながら航行でき、安全で効率の良い航行が可能ではないでしょうか。</p> <p>(4)の最後にさまざまな用途の通信用途に対応できることが述べられていますが、やはり通信内容に合わせた周波数帯を使用するのが効率的なのではないでしょうか。</p> <p>2 効率性・利便性を求める通信ニーズの変化</p> <p>この検討会では、いかに「共通通信システム」を普及させるか、ではありませんか。利便性等を求めた大掛かりなシステムは、電源容量やスペースに制約がある船舶の普及の障害となっています。</p>
--	---

		<p>3 利用しうる海上通信技術の変化</p> <p>このような付加装置は、何らかのセンサーと接続が必要なのではないでしょうか。設置の際の煩雑さやコストが、普及の障害にはなりませんか。</p> <p>4 無線従事者を取り巻く環境の変化</p> <p>ここで述べられている通り、無線従事者資格の取得制度が、「共通通信システム」普及の障害になっていることは事実です。試験申請料を適切に運用し、工学については、現状の通信技術にそったもの、法規については、通信秩序を維持できるものに改善する必要があるとおもいます。試験当日のみの丸暗記ではなく、マイクを持つ毎に、知識やマナーが、自然に身に付いているような資格取得制度に代えていくべきだと思います。</p> <p>第V章 船舶のための共通通信システムの在り方の検討</p> <p>1 船舶共通通信システムの構築に向けた基本的な考え方</p> <p>ここで述べられているように既存の国際 YHF、マリン VHF を「共通通信システム」とするなら普及の障害になっているものを、緩和する必要があると思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・無線従事者試験申請要領及び費用</li> <li>・教本等購入費</li> <li>・無線従事者試験実施要領及び費用</li> <li>・無線従事者免許申請要領及び費用</li> <li>・無線機購入費用</li> <li>・無線機設置要領</li> <li>・無線局開局要領及び費用</li> <li>・定期検査等費用</li> <li>・無線局際免許要領及び費用</li> </ul>
--	--	--



これらの非常に高いハードルを一つ一つ精査し、撤廃又は低くするという規制緩和を実施することが普及に繋がると  
思います。

## 2 船舶と捜索救助機関等との連絡のあり方

海難事故発生時の通報要領としましては、陸上の各種事故と同様に、周囲の人に救助を求めることから始まると思  
います。ここには様々なシステムが述べられていますが、電源容量やスペースに制約のある小型船では、「携帯電話」と  
「27メガ等」、「国際 VHF」が実用的と思います。「携帯電話」は、一度に一ヶ所にしか通報できません。また電源容量か  
ら意外と通話可能時間が短く、海上においては圏外の海域が存在します。防水機能のある充電器の開発を待ちたいと  
ころです。圏外の対策については、捜索救助機関等の船舶に中継装置を搭載すれば、当該船舶の周囲では通話可能  
エリアとなります。しかしながら救助の手を周囲の船舶に求めるなら、「国際 VHF」です。一度の交話で、電波の到達エリ  
アにある全ての無線局に通報が可能です。前項ハードルを撤廃することが費用も最小限でもっとも効果的と思います。

## 3 船舶共通通信システムの具体像

やはりここでも述べられているように、既存の「国際 VHF」を普及させることがもっとも簡単で効果的なのではないでし  
ょうか。

異周波の無線機にコンバーターを接続する案もありましたが、緊急通信の性格から、普及は期待できないでしょう。既  
存の「マリン VHF」の問題点は、待ち受けチャンネルが二つあり、メインの方の待ち受けチャンネルがその他の無線局に  
周知されていないこと。電波到達エリアが狭いこと。何よりも運用まで、非常に高いハードルがいくつもある。この3点で  
す。

また自動送受信方式の付加装置(DSU,AIS 等)は、消費電力が大きくなることが予測されます。電源が不安定で制限  
のある小型船は、国際 VHF を聴取していたための電源トラブルから、海難事故に至る可能性も十分ありますが、本末転  
倒です。これは、普及の妨げになることは間違いないでしょう。最小の消費電力で待ち受けができる簡単なシステムでな  
ければ、普及は難しいでしょう。

さらに現状で、付加装置を組み合わせた機器は世界共通システムと言えるのでしょうか。ユーザーが搭載艇の事情、航行海域等必要に応じ、付加装置を選択できる制度が実用的と思います。

新しいシステムの開発は今後の課題とし、既存の市中にグローバルに出回っている機器を、普及させることが現在早急に求められているのではないのでしょうか。

#### 4 船舶共通通信システム利用者に対する教育の在り方

私は、先に述べた通り無線従事者資格を保有していますが、受験の際、独学で合格に至る知識を習得しました。しかし無線工学については、無線機を設計し自作するような知識でしたが、実際にはまったく活躍の場がありませんでした。法規の知識は、通信秩序の維持に貢献していたと思いますが、必要な部分のみに緩和し、ハードルを下げてもいいのではないのでしょうか。

(1)では、DSU,AIS 等が組み合わせられたために新たな教育が必要と述べられていますが、高度な知識技能を持った無線従事者が、さらに教育が必要な複雑な付加装置を、緊急用通信機に組み合わせることは、いかがなモノでしょうか。

また、輻輳、マスクング問題対策としてならば、既存の「マリン VHF」「国際 VHF」で生じていたのでしょうか。第IV章では「通信ルールを厳守しない外国船舶が増加してきた」とありましたが、彼らにも有効な教育体制でなければ効果はありません。

#### 第VI章 船舶のための共通通信システムの在り方の中間取りまとめ(案)(サマリー)

これまで、第I章から第V称まで、意見を述べさせていただきましたのでぜひご確認ください。

#### 第VII章 今後の検討課題

##### 1 中間取りまとめによる今後の課題

これまで私が、述べてきたことを少しでも取り入れていただき、国際VHFを普及させ、海難事故の防止、及び事故発生

		<p>時の円滑な救助にお役立ていただければ幸いです。</p> <p>2 既存海上通信システムの今後の規制改革への対応  当面は「国際 VHF」を普及させる方向で行くようですので、無線従事者免許取得制度、無線局開局、運用制度の多数の非情に高いハードルの撤廃、若しくは低下を十分にご検討ください。</p> <p>3 デジタル技術を活用した新しい海上通信のシステムの検討  当面は、既存の市中に出回っている機器を、普及させることが第一とし、次は、小型船の電源環境を改善の技術開発、防水機能の向上は図ることとし、デジタル技術を活用した新しい海上通信のシステムについては、官主導ではなくユーザーの要望を踏まえた開発で十分ではないでしょうか。</p>
24	個人	<p>海上における小型プレジャーボートを含む共同通信システムは、過去にマリン VHF を導入し、残念ながら機器の出力不足(到達距離の不足)、また機器が高価であったこと、通信士免許の難しさから普及にいたらなかったのは残念です。</p> <p>現在の技術の進歩と、世界の動きを見ながら再考にいたっている事は大変ありがたいことと思います。</p> <p>特に小型プレジャーボートの通信システム用途としては、もしものときの安全、危機管理利用が第一、次にヨットなどにおいては競技(レース)などに対応する短時間のレース本部などとの連絡利用が主であり時に、アマチュア無線などに見られる、長話などは無用な事になります。</p> <p>よって、国際セーリング連盟(ISAF)の安全委員会でも、国際 VHF 無線に付帯する DSC 付 AIS 機能を安全面で重要視し、陸上に隣接する海域以上を競技海面とする場合には義務付ける方向で結論が出ています。この点が一番重要かと思われるので、日本における適用はまず DSC 無しでスタートし、国としての合理性を踏まえて導入する案は反対です。すでに大型船舶は DSC を基本に装備されていますから、デジタル化された危険信号を発信できなければ、無視される可能性が高く、より危険性を増します。是非ご配慮いただきたく、お願いいたします。価格的には諸外国ですでに販売されている価格を見れば、日本国内で適用しなければならぬ仕様を考慮しても、ユーザーが受け入れられる価格で可能と思われる</p>

		<p>ますが、如何でしょう。</p> <p>また無線従事者免許においても取りまとめ案を読みましたが、その資格の要件は日本の国内法であり本来は局の属する政府が発給すればよい事であり、現在の資格要件は必要以上の要求ではないでしょうか。法律を変えればよいことであり単純に登録制度に変えても国民の利益を損ねる事ではないと思われます。アメリカは確かにコーストガード経費節減の理由もあり DSC 対応を強く打ち出した事は国際会議でも聞いていますが、その結果とてもうまく機能していると聞いています。</p>
--	--	--