

「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要旨と対応方針案

テーマ	No.	提出された意見等の要旨【提出者】	対応方針(案)
基本的観点	14	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う。	本件中間取りまとめ案の主旨に賛同する意見と認識。
基本的観点	16	共通通信システムだけでなく、見張りや判断ミスなどに対する取り組みも必要。	
基本的観点	18	この度計画されている「共通通信システム」については、その趣旨に大賛成。	
基本的観点	21	中間取りまとめ案に賛同します。	
基本的観点 (普及)	21	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。	共通通信システムの普及促進を重要課題としている点について、検討会の考え方に賛同する意見と認識。検討会後半では、共通通信システムを普及促進させるための方策として、無線局の免許、無線従事者資格等の制度整備について検討する予定。

<p>基本的観点 (普及)</p>	<p>22</p>	<p>・最重要ポイントは”普及”</p> <p>既に小型船が国際 VHF を装備していたとすれば、多くの衝突事故が避けられており、本検討会そのものが不要であった。したがって、「普及」が最重要ポイントである。</p>	
<p>基本的観点 (普及)</p>	<p>22</p>	<p>・普及の為のポイント</p> <p>小型船への普及を妨げてきた要因、「煩雑で高価な無線局免許取得手続き」「安価な機器での免許取得困難」「試験難易度の高い一海特または二海特が必要」の改善を検討すべき。</p>	
<p>基本的観点 (普及)</p>	<p>22</p>	<p>・現状の改善を目指す</p> <p>英語の問題、運用技術の問題など、「100%の効果」を前提とすると、数々の問題が発生する。しかし、こと安全に関することなので、「100%でなくとも、現状を改善」出来れば、事故が一部でも減ることになる。100%達成できないために実施しないより、実施して一部の事故でも減少させるほうが、メリットが大きい。</p>	
<p>基本的観点 (普及)</p>	<p>23</p>	<p>検討会の主旨が「共通通信システム」を普及させることである場合、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り、設置の際の煩雑さやコストが、普及の障害にはなり得る。</p>	

基本的観点 (機器)	5	マリン VHF を考慮すると、国内独自のシステム、ルールを作るべきではない。	共通通信システムの普及促進のためにも、基本仕様は国内独自のシステムに限らないことが重要と考えられる。 船舶間衝突を回避するための機能を、基本的観点として検討している。相手船舶を識別するための付加装置については“備えることが望ましい”、つまり、共通通信システム上のオプション的位置づけとしている。
基本的観点 (機器)	23	自動送受信方式の付加装置(DSC、AIS 等)は、消費電力が大きくなることが予測される。最小の消費電力で待ち受けができる簡単なシステムが望ましい。	
基本的観点 (機器)	23	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われる。	
国際VHF	4	国際 VHF のシステム利用は賛成。	共通通信システムとして、世界標準の国際VHFを基本とした通信システムとすることに賛同する意見として認識。 国際VHFにおける無線局免許等の諸手続については、出力や用途を踏まえ、普及促進のための必要条件を検討。その際、既存システムへの影響等についても配慮。
国際VHF	5	早急に国際 VHF の普及を要望。	
国際VHF	5	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。	

国際VHF	6	国際 VHF のシステムを利用すること。	
国際VHF	9	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。	
国際VHF	10	「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。	
国際VHF	13	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思われる。世界中で普及している物と違う物を日本で普及させても、世界の海での事故は減らない。すべての船舶に通用するシステムこそ重要である。	
国際VHF	14	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られるため、5W無線機の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る。	
国際 VHF	14	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われる。	

国際 VHF	15	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。	
国際 VHF	16	海外の調査は国際 VHF 以外も必要。	
国際 VHF	16	<p>国際 VHF を共通通信システムとするなら、以下の問題があるので対策が必要。</p> <p>(問題点)</p> <p>1) 漁業者の経営への負担を強いる</p> <p>2) 海岸局の体制や存続への影響がある</p> <p>3) 27MHz 小型船舶救急支援システム普及への影響がある</p> <p>(対策)</p> <p>1) 電波利用料を投入しての施策</p> <p>2) 他の安全対策を組み合わせた支援策</p> <p>3) 世界の手本となる施策・・・各省庁が連携した国を挙げての施策</p>	
国際VHF	18	出力は利用状態や、電池の関係もあり5Wで十分。	
国際VHF	19	導入するシステムは、既存の国際 VHF であること。	

国際VHF	20	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はない。	
国際VHF	23	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「27MHz等」、「国際VHF」が実用的。救助の手を周囲の船舶に求めるなら、「国際VHF」が効果的であり、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。	
国際VHF	23	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。	
27MHz (海岸局補完型)	15	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望む。	中間取りまとめでは、共通通信システムにおける27MHz帯無線機器の活用方法として、海岸局補完型共通通信システムが検討されたが、海難危機に対する即応性等の課題が残された。しかし、現状で、27MHz帯無線機器は、船舶局数のうち大きな割合を占めていることから、共通通信システムとしての活用方法は検討される必要があると考えられる。
27MHz (海岸局補完型)	17	中間報告(案)4(2)で「海岸局補完型はふさわしくない」とあるが、理由が分からない。	

27MHz (海岸局補完型)	23	異周波の無線機にコンバーターを接続する案もあったが、緊急通信の性格から、普及は期待できない。	
27MHz	7	海上船舶の大部分を占める漁船が装備している 27MHz 帯の緊急通信用周波数である 27524kHz の無線機を商船やレジャー船を含むすべての船に装備するよう勧告すべきである。27MHz 帯 1W DSB 無線は、通信できる距離も 30 から 50 キロメートルあり、国際 VHF とほとんど変わらない。そのようにすれば圧倒的多数である漁船と他の船舶との間の連絡設定が可能となる。商船やレジャー船がこれを装備すれば、27MHz の無線機の需要も増えて価格も安価になり、一隻あたりの費用負担も軽くなると思われる。また、このようにすれば現在の無線従事者制度を変える必要は全くないのである。	
27MHz	15	衝突海難の実態は漁船が最も多いこと、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。	

27MHz	16	27MHz(A3E)の無線電話の普及率は圧倒的に高い。27MHz の無線電話を共通通信システムとして装備すると、費用、通信士の資格、法律の運用上簡単でよい。
27MHz	17	漁民の費用負担がかからないので、27MHz が適当である。
27MHz	17	「27MHzでの船間通信を他の局に間かれない」、「27MHz 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」といった理由から、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。
27MHz	21	小型漁船には、すでに 27MHz 帯や 40MHz 帯の漁業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。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。

低コスト	4	安価に導入できるようにして欲しい。せめて機器の値段は5万円程度。そして免許や検査など設置に伴う費用については年間数千円程度でないと普及しないと思われる。	低コストも共通通信システムの重要な要素の1つであると考えられる。導入にあたりユーザーに大きな経済的負担をかけないための条件を今後、検討する際の参考とする。
低コスト	6	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)	
外国製品	1	ID番号がないアメリカ逆輸入などの製品に対し、管理ができるのか。	外国製品導入は低コスト化につながる方策の1つとして、検討会後半にて検討し、具体化する予定。その際、ID番号がなく識別できない外国製国際VHFの普及により危惧される問題についても、その対策を検討。
外国製品	2	VHFは必要と考えている。海外日本製の安い機種も利用できるよう考慮してほしい。	
外国製品	3	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。	
外国製品	9	規制緩和により、アメリカFCCを国内にも適用すべき。	

外国製品	11	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。	
外国製品	12	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。	
外国製品	18	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。	
外国製品	19	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。	
制度	4	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む。	
制度	6	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。	制度整備等の条件については、共通通信システムの普及促進に必要な方策として後半に検討する予定。
制度	23	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。	

制度(資格)	3	最低限三海特の資格を必須とすることはやむなしと考えるが、そ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。	RR 規定により、国際 VHF の運用にあたっての資格が求められているところ、国内では、三海特で5W 以下の国際 VHF、二海特以上で5Wを超える国際 VHF の国内通信が可能となっている。共通通信システムの普及促進のための資格制度の在り方については検討会後半で検討する予定。
制度(資格)	10	普及促進のため4級アマを非義務船の「相当資格」とする。	
制度(資格)	10	従免不要クラスを創設し搭載率100%を目指す。	
制度(資格)	11	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。	
制度(資格)	17	国際 VHF で 5W以上の操作は二海特が必要とあるが、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。	
制度(資格)	17	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。	

制度(資格)	24	無線従事者免許において、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か。	
制度(検査)	3	3年に1回の無線局の定期検査だが、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。	定期検査については、無線機器の性能向上から、検査が緩和されてよいという考えの一方で、海上通信、特に遭難・安全通信は、人命・財貨の保全に関わる極めて重要な通信であるという考えもあるため、柔軟な検討が必要とされる。
制度(検査)	11	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。	
制度(検査)	12	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。	
制度(検査)	12	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。	

制度(検査)	21	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る。	
制度(検査)	23	技適対応機は、落成検査を省略できているが、無線検査(アマチュア無線や携帯電話は、現状では不要)も必要なのか。	
制度(免許)	1	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5Wハンディ型無線機を持つことができるようになればレンタル派の70万人が救われる。	海上通信において、27MHz帯無線電話、マリンVHF、小型レーダー等はアマチュア無線と同様、予備免許の付与、落成後の検査が省略されており、簡易な免許手続となっている。共通通信システムで用いられる無線機器について、簡易な免許手続の在り方及びそのための必要条件について今後検討する予定。
制度(免許)	3	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は不要と考えられる。	
制度(免許)	5	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三海特、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る。	

制度(免許)	9	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。	
制度(免許)	9	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。	
制度(免許)	10	普及促進のため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。	
制度(免許)	11	設置に当たり、開局免許は届け出登録で代替する事で費用を廉価にする。	
制度(免許)	12	免許制度をもっと簡素にするべき。(船舶免許取得時の1科目とするなど)	
制度(免許)	19	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。	

運用	8	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ンネルで、かつ、簡易 DSC で呼出し可能なものとする。	具体的な運用状況については、今後、基本要件を見直し、検討を進めるにあたり参考とする。
運用	19	マリンVHFについて、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。	
運用	24	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るため、アマチュア無線などに見られる、長話などは無用。	
運用(制限)	6	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)。	海上通信においては、RR 上の規定では、遭難・緊急・安全通信は、人命・財貨の保全に関わる極めて重要な通信であるとされ、他の通信からの妨害の排除について厳格な規定がなされている。国際 VHF の適正な運用の確保のため、運用制限の他にも講習によるマナー向上など多角的な方策を検討。
運用(制限)	17	国際 VHF での、平常時目的外通信での混信対策をすべき。	
運用(制限)	17	資格不要の操作について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。	

運用(制限)	22	<p>・既存環境へのインパクト抑制</p> <p>小型船への普及による、既存利用環境への悪影響は押さえるべきである。それは「特別な機器・システム」によるものではなく、「既存の機器、システム」の利用を前提とした上で、「免許内容の工夫」で実現すべきである。</p>	
運用(制限)	23	<p>外国船の通信法令違反やマナーの悪さについて、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、監督が必要と思われる。</p>	
講習	3	<p>ユーザーの教育に関しては、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。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配慮すべき。</p>	
講習	3	<p>三海特の所持者を増やすため、養成課程の費用を減額する必要があると考える。</p>	
講習	5	<p>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る。</p>	

講習	8	無線従事者資格は簡易なものとして、毎年講習の受講を義務付け、ch16の重要性・秩序維持の啓蒙や無線従事者資格の取得を奨励する。	
講習	9	国家試験や講習については、遭難通信、非常通信の方法など、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。	
講習	18	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。	
講習	19	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。	
講習	23	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。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。	
講習	23	輻輳、マスキング問題対策として「通信ルールを厳守しない外国船舶」にも有効な教育体制でなければ効果はない。	

技術開発	15	海上通信にデジタル技術を取り入れていく必要あり。	共通通信システムの円滑な導入の検討とは別に、海上通信の利便性向上のため、海上通信のデジタル化は望まれる。
技術開発	23	航海当直時、通信操作の負担が大きいとあるが、コードレスのVOX 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か。	
識別	3	AIS については将来の課題とすべき。	船舶間で衝突の危機が発生した場合に、目前の船舶に対して危機回避の通信を行う必要があることから、相手船舶の識別機能があることが望ましいとされているところ、システムが安価であること等の普及のための条件と併せて検討しなければならない。
識別	8	AIS カバーエリア内の全船舶の動静を把握するため、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。	
識別	8	海難事故発生時、その海域にいるはずの船舶を容易に洗い出すため、マリーナ及び漁協からなる海岸局ネットワークを構築。	
識別	8	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。	

識別	15	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、漁船には敬遠されるのではないかと考える。	
識別	19	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。	
識別	24	日本における適用は DSC ありでスタートすべき。すでに大型船舶は DSC を基本に装備されているので、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、より危険性を増す。	
海岸局	3	プレジャーボートの安全航海のため、規制緩和によってマリナーに海岸局を設置しやすくする。	
海岸局	12	海岸局への加入義務を無くして欲しい。	
海岸局	17	行政からの周知、指導が出来ない恐れがあるため、海岸局加入を推進すべきである。	