

意見の内容及びそれに対する総務省の考え方

No	意見の内容（意見提出者）	総務省の考え方
1	<p>私は第一級小型船舶操縦士免許を所持しており浜名湖に21feetのプレジャーボートを所有している者です。</p> <p>最近浜名湖を出て外洋に釣りに出ることが多いのですが浜名湖沖8-10海里付近にポイントとなる海溝や大陸棚の駆け上がりが存在して良好な漁場を形成し、多くのプレジャーボートが集中する海域でもあります。</p> <p>しかしその海域は大型船航路と近接しており、頻りに数千トンクラスの大型船が行きかっているの見張りを常時立てないと危険な海域となっております。</p> <p>ちなみに水深は200m以上あり基本的にはアンカーの打てない流し釣りでの釣法になりますので、特に一人船長で魚と格闘をしている状況が発生した場合に周りを警戒している余裕が無いため気づかないうちに大型船航路に入ってしまう可能性も捨て切れません。</p> <p>当然レジャーが基本のプレジャーボート側での注意や回避が必要なのは当たり前ですが、それでも万が一不注意等で近寄ってくる大型船に気づかなかつた場合など非常に危険な状態になる場合が想定されます。そういう場合に大型船から見て接触が想定されるような状況になっている場合に無線で直接警告などをして頂ける仕組みがあれば良い</p>	<p>本件改正案にご賛同いただいたものとして承ります。</p> <p>今後は、国際VHF機器の速やかな普及を図り、船舶航行の安全を図っていくこととしております。</p>

No	意見の内容（意見提出者）	総務省の考え方
	<p>のではと以前から考えておりました。</p> <p>私はボートレスキューサービスの BAN に加入をしており友人との交信用でアマチュア機も搭載していますが（2 アマを所持しています）、やはり 10 海里を超えるような状況では携帯圏外だったりアマ無線では相手方がいなければ通信不能なため、万が一他の通信手段が不可能な場合でエンジン故障や海況悪化などで遭難をしてしまった場合など同船者などの人命救助の観点で近接の船舶と直接通信が出来る状況があれば船長としても安心して航海出来ると思います。</p> <p>また同様に近場にいる船舶の非常時には同じ周波数で通信が可能であれば直接救助に行ったり、こちらで持っている通信設備を使って海保など当該官庁に適切に通報をするなどの方法もとれるので、場合によってはこれまでに失われていた人命が助かるような効果も期待出来ると思います。</p> <p>なお、私は以前より国際 VHF 機などを搭載するつもりで既に 2 海特を取得していますが、実際に国際 VHF 機やマリン VHF 機を搭載しようとした時にその敷居が高いことに驚き、結局断念をした経験があります。私の周りにも同様の悩みを言っている方も見えますので、恐らくそのような人はかなり存在すると思います。</p> <p>個人的にはハンディタイプの輸入国際 VHF 機を入手して万が一の遭</p>	

No	意見の内容（意見提出者）	総務省の考え方
	<p>難時に備えようとも考えていますが、非常通信はともかく非認可無線機を電波が出る状態で携帯をするのは当然電波法違反行為なので、アマチュアとは言え無線従事者資格を所持している者としては躊躇をしている状態です。</p> <p>その為、今回の規制緩和が実施されれば非常に喜ばしく出来れば US の FCC 認可が下りているような機種であれば申請のみで所有できる様にして頂けると、私のようなマリンレジャーを真面目に楽しんでいる者からすると色々な意味で非常に有効な効果があると思いますので宜しくお願ひしたいと思ひます。</p> <p style="text-align: right;">【愛知県在住の個人】</p>	
2	<p>1 平成 21 年 1 月に取りまとめられました報告書の最終の内容を見ますと 5w 機と 25w 機で大きな違いが有ります。無線は世界共通で使うものなのにマリン VHF という我国独自の制度を作り失敗している（と私は思っていますが）のに又同じことをするのでしょうか。</p> <p>北米とすべて同じ制度にしては何故いけないのでしょうか？</p> <p>2 携帯電話などの無線との違いは？同じ無線を使いながら「携帯電話なら無資格で機械はお金を出せばすぐ使える」のに何故国際 VHF だけ資格を取らせたり（費用がかかる）、購入しにくい（申請手続きが必要）制度になっているのですか。</p> <p>北米とすべて同じ制度にしては何故いけないのでしょうか？</p> <p style="text-align: right;">【大阪府在住の個人】</p>	<p>今回の改正の目的は、北米で広く普及している安価な国際 VHF 機器を我が国でも利用できるようにし、その普及を図ることによって、船の大きさ、船種を問わず相互に通信を行うことができるようにしようとするものです。</p> <p>したがって、機器の技術基準については、北米も含め、世界的に標準とされている基準を採り入れています。</p> <p>一方、利用に当たって資格を必要とするかどうかについては、各国の電波利用の状況等によるところが大きいと考えられますが、国際電気通信連合の無線通信規則では、「国際的使用のために割り当てられた周波数で運用する船舶局については、その局の属する政府が発給する証明書を有する通信士によって管理されなければならない」とされて</p>

No	意見の内容（意見提出者）	総務省の考え方
		<p>いるところ。国際 VHF 機器は、海上における人命の安全に直接関わるものであり、また、国際的な周波数を多くのユーザーが共用するものであることから、米国を除く多くの国は資格を必要としているところ。我が国においては実際にマスキングが頻繁に発生しているところでもあり、引き続き資格を必要とすべきであると考えます。</p> <p>なお、携帯電話は、そのシステム自体の制御が基地局により行われ、その制御なしには通信を確立することができないものであり、電気通信事業者が無線局の免許人となって、個々の端末の制御・管理、無線局の免許手続等についてもすべて電気通信事業者側において行われております。一方、国際 VHF 機器については、アマチュア無線局と同様に、他からの制御なしに個々の設備が運用者の意志によって個別に運用されるものであるため、個々に無線局の管理が必要であると考えます。</p>
3	<p>現行の、本船は VHF、漁船は漁業無線、プレジャーボートは携帯電話（総合通信基盤局が制度をつくったマリン VHF は普及率 0.7% にもならず通信手段としては問題外）という極めて煩雑で役に立たず、かつ海上交通にとって危険な制度を作ってきたのは、他ならぬ総合通信基盤局であることをまず確認しておきたい。海上通信をこうしたいびつな形にした全責任は総合通信基盤局にある。</p> <p>海上交通の安全の為に、早急に VHF に一本化すべきである。国</p>	<p>上記 2 と同じ。</p> <p>なお、上記 2 でも述べたとおり、国際 VHF 機器は海上における人命の安全に直接関わるものであることから、無許可で使用する行為は、重大な違反行為であり、電波法においては 1 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金という罰則が規定されています。</p>

No	意見の内容（意見提出者）	総務省の考え方
	<p>民のニーズは、今回の「総合通信基盤局の規則の一部改正」に先んじて、アメリカからの通信販売を通じたVHF 5wハンディ機の購入という形で、すで実現してしまっているとさえ言える。ネット上で、こうした無許可ハンディ機の所有が多くの人たちによって公然と掲載されたこと、海上保安部による小型船乗り込みによる無許可VHF無線機の捜査の全国の実施などが、これを証明している。関係官庁は無許可、違法などと言う前に、プレジャーボートを所有する国民の、海上交通の安全への強い懸念があることを認識し、総合通信基盤局がつくってきた悪法をすみやかに撤廃してVHF普及に徹するべきである。</p> <p>今回の「電波法施行規則、無線設備規則及び特定無線設備の技術基準適合証明等に関する規則の各一部を改正する省令案」は、上記したように現状の追認にすぎないばかりか、従事者免許制度をそのままにして3海特免許取得をせざるを得ない状況にして、総務省天下り団体への資金供給の継続を図ったものである。VHF運用に、国家試験などという、内容は陳腐にして名称だけは仰々しい制度が必要なのか。国家試験のために、実際には不要なことばかり記憶しなければならず、肝心な安全通信、遭難通信の要領さえ覚えられない、これは重大な問題である。国家試験を廃して、パンフレットの配布をすれば十分である。さらに、25w機も5w機と同様にFCC基準の採用、定期検査の廃止を実施すべきである。</p>	

No	意見の内容（意見提出者）	総務省の考え方
	<p data-bbox="257 252 1133 379">総務省総合通信基盤局は、総務省天下り団体の存続に腐心するのではなく、公務員ならば国民のニーズを実現する施策の実施へと方針転換すべきである。</p> <p data-bbox="869 395 1122 424">【長崎県在住の個人】</p>	