

## 1 既存システムの活用

### (1) 国際VHF（国際VHF（DSCなし）か国際VHF（DSC付き））

- ・コスト面（廉価なFCC認定機）、信頼性（海外での実績）、緊急性（直ちに国内で普及可能）、システム構築（海上保安庁が全国をカバー）、グローバル性（海外では国際VHFが当然）等の条件を鑑み、国際VHF以外は考えられない。
- ・米国ではDSC導入の大きな理由が、コーストガードの負担軽減（各無線局の24時間ワッチ体制解除、無線局の一部廃止）にあり、VHF利用者に多少のコスト負担を掛けるが、技術の進歩と合わせて、トータルシステムとして合理性が高くなるとの判断であると聞いており、まず、国際VHF（DSCなし）でスタートし、後に、国としての総合的な合理性を踏まえてDSC/AISを導入する。

### (2) 海岸局補完型

- ・国際VHFは、海上保安庁が日本の全海域での交信を担保しており（国外でも担保されている）、陸上の業務無線や既存マリンVHFのように交信先（海岸局）を設置する必要はないが、艇が所属する港（マリーナ、フィシャリーナ、漁港等）は、保管艇の受け入れ体制準備や連絡手段として海岸局を必要に応じて任意に設置する。
- ・漁船の負担軽減のために、既存通信手段を使用した海岸基地局での中継が考えられるが、船間での緊急連絡や信頼性等で課題が多く、また、廉価なFCC認定国際VHFが導入されれば、漁船側の費用負担は軽減され海岸局補完型は必要ないと思われる。

## 2 新システムの導入

### 国際VHFを前提とした、共通通信システムの提案

番号	項目	現行	具体的な提案
1	従事者資格	（国際航行）国際VHF－1級海上特殊無線技士 （国内航行）国際VHF－2級海上特殊無線技士 （国内航行）マリンVHF－3級海上特殊無線技士	は討議対象外。資格規定を継続の場合、（社）無線協会講習受講料を抜本的に軽減する。 は届出制に。一般ユーザーが容易に申請できる程度に書式を簡素化する。
2	無線局免許	では、一般ユーザーに手続き困難も大半が代行業者依頼で高費用負担	船検証等添付による届出/免許申請とする。 据置型は25W、携帯型は5Wとする。
3	適合証明	ともに、国内技術適合証明が必要	国内適合に加え、小型船用では米国FCC認定機種を適合とみなし、FCC認定済みが確認できるモデル番号、製造番号、取扱説明書、シール類写真等いずれかを添付で、認証済みと扱う。

番号	項目	現行	具体的な提案
4	海岸局加入	事実上義務化され、海岸局加入証明の提出を要求されてきた。	海岸局設置、加入は任意とする。 船舶局が所属する港（マリーナ、フィシャリーナ、漁港等）は、船舶無線局と同等の扱いとする。
5	無線機定期検査	3年ごとの検査	不要とする。
6	無線局免許更新	5年ごとの更新	5年ごとの更新とするが、更新内容を透明化し、更新料を廉価にする。
7	教育	特になし	取扱説明書に必要事項を記載し、船上におけるオンザジョブトレーニング（船長の責任下）による。 必要に応じて、ユーザー団体が講習会を開催する。
8	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小型船用レーダー：3級海上特殊無線技士は免除 国内技術適合証明が必要</li> <li>・双方向無線：国内技術適合証明が必要</li> </ul>	<p>国際VHFと同様、FCC認定機種を可とする。</p> <p>米国FCC認定国際VHF携帯型を適合とみなす。</p>