

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

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、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

©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

