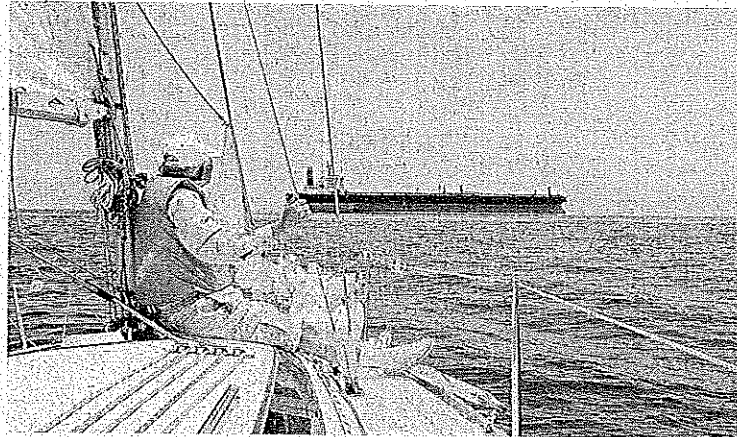


過密水域東京湾 乗船ルポ

海上自衛隊のイージス艦「あた」と漁船「清徳丸」の衝突事故で始まった総務省の共通通信システム検討会。大型船と小型船の気軽な無線交信が目標だが、電波と海上交通の専門用語が飛び交う議論は理解しにくい。そこで、世界統一規格なのに、厳しい国内規制で普及していない「国際VHF」無線機を積んだ船に同乗。船舶通信の実態を見た。

(橋本誠)



やっぱり必要？ 国際VHF

目視頼み、衝突回避に不安

ヨット前方の航路を通過するタンカー。船は左右からはっきりなしに国際VHF無線で帰港を伝える足立利男さん(横浜市長区神の東京湾で)



「たぶん(向こうが)Fで呼び掛けていました。イドマリーナ(横浜市)後ろを通ると思いますがよ」と胸をなで下ろした。から出港。国際VHFの足立さんは一九八八スイッチを入れると、五月末の昼、横浜沖の年、横須賀沖で潜水艦が飛び込んできた。東京湾。小型ヨット「E」「なだしお」と遊漁船がVHFを操縦して、衝突した事故現場に居た日本セーリング連盟のわけ、ヨットで救助に協足立利男さん(全)の表情力した。これを教訓に、九三年、自主的に国が張り詰めた。

左後方から七百級の貨物船が接近。十分離れた。約十三万円の握え置いているように見えたが、き型と約四万円の携帯型あつという間に緑色の船を購入。検査官の前で電体が迫る。このままでは波を出す煩雑な検査も経衝突！と思ったとき、相て開局した。しかし足立手が右に転舵。二三百さんのようなヨットマン後方を通過した。「もうは少数派だ。」

取材当日は横浜ベイサイドに16チャンネルという少し近づいたら国際VHF

船名不明でも 交信問題なし

足立さんから自衛艦を見た。グレイの船体は忍者もどきに見えつらい。夜間灯も少なく、身を潜めているようにたといつ。そんな怪物が突然目前に現れる恐怖とは。国際VHFを規制する背景には「大切な電波を民に使わせてなるか」という偏狭な思想があるだろう。そやあって、あの事故は起きたのだ。(充)

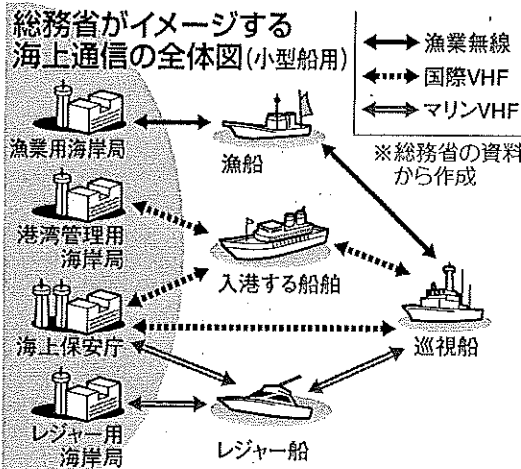
「川崎方面に向かって」
「こちらはXXです」
「△△チャンネルに変波します」
船名の分からない相手
共通チャンネルで呼び掛け、応答があったら別のチャンネルに移って会話を続ける。通常の無線機のように相手と周波数を合わせたり、携帯電話のように電話番号を押す必要がない。ただ、搭載しているのは条約で国内法で設置を義務付けられた百以上の船がほとんど。相手がモーターボートや漁船となると、EVEEの乗組員は、目視で相手の行動を予測するしかなかった。三百六十度、常に目を凝らし続けるのは大変。夜間や濃霧のときはなおさらだ。イージス艦事故の場合もレターターの映像や灯火の動き頼みだった。

イージスの追跡

こちら特報部

世界統一規格 米では資格不要

全船舶装備へ「規制緩和を」



足立さんが証言した国際VHFの使用例

<p>1 2008年5月 東京湾フェリーと遭遇</p> <p>【最短距離 約150-200m】</p>	<p>>「こちらはヨットEVE-1。このまままっすぐ進行してもよろしいですか」 >「こちらは久里浜丸。避けてくれますか」 >「了解しました。貴船の後ろを回ります」 >「よろしく、16チャンネルに戻します」</p>
<p>2 2007年8月 千葉県館山沖-浮島沖で 自衛艦と遭遇</p> <p>【最短距離 約200m】</p>	<p>>「富浦沖を北に向かって航行中の潜水艦は何丸ですか。こちらはヨットEVE-1です」 >「こちらは潜水艦ですが、呼びましたか」 >「こちらは貴艦の左前方ヨット。目視できていますか」 >「視認しています」 >「了解しました。このまま進みます」</p>
<p>3 2003年5月ごろ 千葉県館山沖-浮島沖で自衛艦と遭遇</p> <p>【最短距離 約300m】</p>	<p>>「富浦沖を航行中の潜水艦は何丸ですか。こちらはヨットEVE-1」 >「こちらは潜水艦(艦名)ですが、避航しましょうか」 >「こちらはヨット。浮島の先保田漁港に行きます」 >「了解しました」</p>

主要航路に近づくと、視界に入っただけで二十隻以上の船が行き交っている。十五万トン級タンカーからフェリー、貨物船、漁船、ヨットなど多様な船種が、それぞれ異なる無線電波は大型船が国際VHF、漁船が漁業無線、レジャー船がマリンVHFと「縦割り」されている。必要なら海岸局で中継すればいいという考え方で、船-船間通信で衝突を防ぐ発想はない。

検査会では「16チャンネル」が外国船の無駄話でふさがれた例を挙げ、国際VHFの規制緩和に反対する意見も。実際、

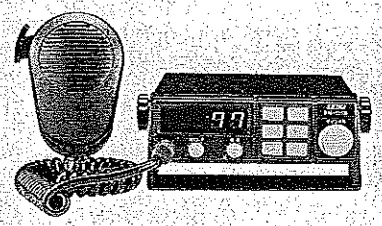
交通過密な東京湾では頻りに交信があったが、どの船も速やかに別チャンネルに移動。規律は保たれているように感じた。船種が多様なのに、無線電波は大型船が国際VHF、漁船が漁業無線、レジャー船がマリンVHFと「縦割り」されている。必要なら海岸局で中継すればいいという考え方で、船-船間通信で衝突を防ぐ発想はない。

漁業関係団体「投資余力ない」

不況で弱気? 投資余力ない

検査会では「なだしお」事故を機に開発された日本独自の規格マリンVHFの行方。国際VHFより緩いはずだったが、周囲の船の位置や進路が分かる船舶自動識別装置(AIS)と国際VHFの融合案も浮上。漁船の乗組員二人の犠牲は報われるのか。

検査会では同事故を教訓として四月下旬に設置。船主、漁船、通信機メーカーの代表団体や、総務省、国交省、防衛省など関係省庁の担当者で構成する。作業部会を含め、既に四回の会合を開いた。焦点は「なだしお」事故を機に開発された日本独自の規格マリンVHFの行方。国際VHFより緩いはずだったが、周囲の船の位置や進路が分かる船舶自動識別装置(AIS)と国際VHFの融合案も浮上。漁船の乗組員二人の犠牲は報われるのか。



現在販売されている唯一のマリンVHF無線機(古野電気提供)

検査会では同事故を教訓として四月下旬に設置。船主、漁船、通信機メーカーの代表団体や、総務省、国交省、防衛省など関係省庁の担当者で構成する。作業部会を含め、既に四回の会合を開いた。焦点は「なだしお」事故を機に開発された日本独自の規格マリンVHFの行方。国際VHFより緩いはずだったが、周囲の船の位置や進路が分かる船舶自動識別装置(AIS)と国際VHFの融合案も浮上。漁船の乗組員二人の犠牲は報われるのか。

話題の発掘