

国際 VHF 解放のために、

JSAF 外洋東海 所属 三河湾蒲郡の三谷ヨットクラブ「若瑞」の森岡稔夫と申します。

船舶のための共通通信システムについて私の経験を交えて意見を送らせていただきます。20年位前のこととなりますが5月の連休を利用して、伊勢湾から八丈島に仲間の43艇でクルージングをしたときのことで。当時はまだ国際VHFの必要性をあまり感じなく、艇にはアマチュア無線(145MHz&430MHz)のみを積んでいました。八丈からの帰り夜8時頃に御前崎沖でメーストームに出会いました。56ノットの風と5~8mの波浪に翻弄され、キャビントップに縛り付けてあったライフラフを流出しました。その後ヒープツを余儀なくされ、ラットが故障しました。2度ともアマチュア無線のレピーターを経由して、名古屋の仲間に状況の報告と海上保安部への電話連絡を頼みました。ラットの流出は他船が発見したときに大騒ぎになることが十分に考えられたための通報です。ラットの故障は乗員9名の生命の安全を考えて艇長が救助要請を出したのです。その通信担当をしたのが私です。エマージェンシーをアマチュア無線で行うことへの抵抗はありました。騒ぎが大事になることと無責任な情報が飛び交うことの怖さを知っていたからです。アマチュア無線をワッチしている方達には十分に説明をして、レピーターを使って陸上の電話経由で四日市海上保安部と連絡を取ることを了解してもらいました。海上保安部や本船とはアマチュア無線では直接通信できないもどかしさを感じながら現在地・海況・風向・風速・艇の流されている速度・方位等の連絡をしました。仲間経由の保安部からの連絡では「巡視船は出せるが風が強くヘリコプターは飛ばせない」とのことでした。夜間の暴風雨の中でロランCのプロッターで現在地をチャートにプロットをし、ティラーの修理をしながら朝を待ちました。明け方近くに巡視船「神島」と巡視艇と上空にはヘリコプターが飛んでいるのを確認したときはほっとしました。近くには大型の自動車運搬船も見えました。しかしここで困りました。巡視船とも本船とも連絡が取れません。そのときにはエマージェンシーティラーで航行が可能になっていたのです。巡視船が近づいてきてハンディーホンと口頭での通話です。風が落ちてきたとは言え、会話にはかなり苦労しました。その後曳航されることもなく自力で母港に帰ることが出来ましたがなんと情けない気持ちで一杯でした。これはニュースになることも無かったのですが、このときを教訓に我が艇には国際VHFを搭載しました。ひょっとして自艇から落水者を出したときに、いち早くVHFで近くの本船に連絡を取り、救助要請をすれば救助できる可能性が高くなる。大切な人命を守るのは船舶保険ではなく、近くの艇に応援を求めることだと考えたのです。その後、伊良湖水道を通過するときには必ず国際VHFをワッチしています。いざとなれば本船に連絡が取れると思うだけで非常に心強いです。

今回の海上での共通通信システムを見直そうと総務省が腰をあげたとのことですが商船も漁船もプレジャーボートも同じ海域で走っているのに違う無線機では緊急な連絡が取れない可能性は多分にあります。「プレジャーボートがVHFを乱用すると、大型船の交信に支障を招きかねず、東京湾など海上交通の危険を誘発しかねない」とは、実際に海上にいる人の考え方ではないと思う。机上で自分たちの利権を守るための弁でしかないような気がする。国際VHFは緒外国で規制せずに使っているのに、日本は型式認定制度を取り入れ、特定機種のみの特許を出してメーカーを保護している。機器の設置も制限が多く、取り付けを規制して業者を保護している。許認可制度を撤廃し、簡単な手続き、費用で解放するべきである。競争の原理が働き、アメリカ並みの金額まで下がるはずである。日本国内で使えるものとアメリカで使っているものは同じメーカーであれば中身はまったく同じであるはずだ。全ての船舶の近距離海上通信は「国際VHF」でコミュニケーションを取りやすくすれば、事故は確実に減少できると確信する。我が艇はマリンVHFも搭載しているがほとんど使い物にならない。次回の定期検査ではやめようかとも考える。

「プレジャーボートがVHFを乱用すると、大型船の交信に支障を招きかねず、東京湾など海上交通の危険を誘発しかねない」は利用者に簡単な講習を行い、電波の使用法・チャンネルの移行の徹底を図れば問題は解決すると思われる。総務省はもっと規制緩和をするべきである。国民の生命・財産を守ろうとしない官庁は無くせば良い。