

特報部

FAX 03 (3595) 6911 Eメール tokuho@chunichi.co.jp

イギリス艦事故の背景

発生から一カ月が過ぎたイギリス艦「あた」と漁船「清徳丸」の衝突事故。意外な背景として、大型船と小型船が簡単に連絡を取れる無線システムがないことが指摘されている。米国や豪州では「国際VHF」という統一規格の無線機が普及しているが、規制の厳しい日本で積んでいる船舶は1%前後。海上のコミュニケーションは灯火や汽笛頼みだ。(橋本誠)

国際VHFの特徴は、相チャンネル22に移動し、手の周波数が分からなくてす

も、すぐに交信が可能なこと。あた「本艦は針路〇〇と。周波数を合わせる手順に向け、一〇・五で航行が必要な通常の無線機と違って、貴船との距離は〇〇、共通の「16チャンネル」で、前方には他に漁船が〇〇ル」を使って、ダイレクトに、回避がやりやすいのに相手に呼び掛けられる。で、清徳丸は左に二〇度針路変更し、本艦を右に見て日本一周などを経験して通過できませんか」

あた「二〇度左に針路変更し、貴艦を右に見てすれ違います」

あた「二時の方角に見える船舶は漁船ですか」

清徳丸「はい、」あた「全国に六十万〜七十万隻ある船舶のうち、国際VHFが搭載されている船は約七千八百隻だけ。多くは大型船で、船舶の大半を占める小型船にはほとんど付いていません」

清徳丸「了解。清徳丸はいない。漁船は漁業用の無

意思疎通簡単な無線「国際VHF」

普及阻む 規制の壁

線、レジャー船はアマチュア無線や携帯電話しか持っていない場合が多い。

手続き煩雑 機器も高価

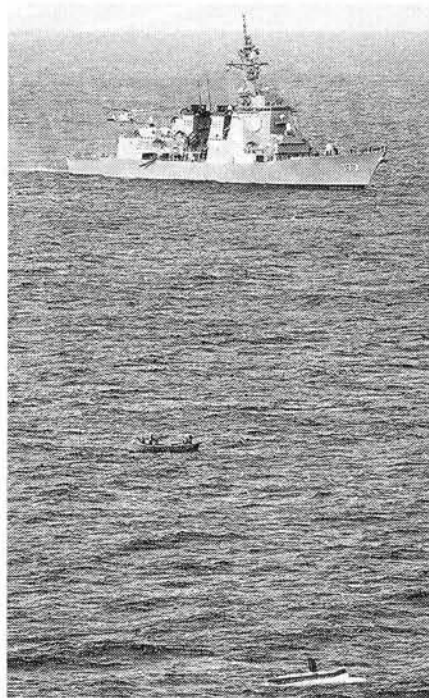
国際VHFが普及しないのは手続きが煩雑で機器も高価なためだと、岡氏は指摘する。「米国では小出力のハンディー機が安価で販売され、無免許でも自由に使えるが、日本では海上特殊無線技士の資格や無線局の免許が必要。免許を取らずに使えば、電波法違反で処罰される」

総務省は「米国の機械は電波法の規格に合わず、日本では使えない。無資格で使えるようになれば、何か

灯火や汽笛頼み

起こったとき、国際的に日りの責任が問われる」と説明。国土交通省は「国際VHFは遭難時に助けを求めるとき、衝突回避のため無線設備を使う思想はない。原始的だが、灯火をついたり、汽笛を鳴らす、音と光が交信の第一義的な手段」という姿勢だ。

こうした実態は一九八八年の潜水艦「なだしお」と釣り船の衝突事故でも問題になった。批判を受けて、郵政省(現・総務省)が九二年に導入したのが「マリナーVHF」。国際VHFのチャンネルの一部を海洋レジャー専用割り当て、緊急時には海保や大型船と通信できる。価格は安くなら



イギリス艦「あた」と「清徳丸」の残がい(手前)。両者間で無線交信はなかった。先月19日、千葉県野島崎沖で、本社へ「おおつる」から

「エース」の追跡

省庁の縦割り 超えられるか

岡氏は「気軽に交信できれば異常接近を防げたはず。なだしおと同じパターンが繰り返されている」と指摘。今度こそ省庁の縦割りを超えて再発防止のシステム作りが求められるが、総務省の担当者は気になる言葉を口にしない。

「あた」の無線の情報を防衛省に求めたが、提供していただけない。防衛省の船や飛行機には無線局の免許がいらぬんです」

東京新聞 (日刊) 中日新聞東京本社 東京都千代田区外神田二丁目1番4号 〒100-8805 電話 03(6610)2211

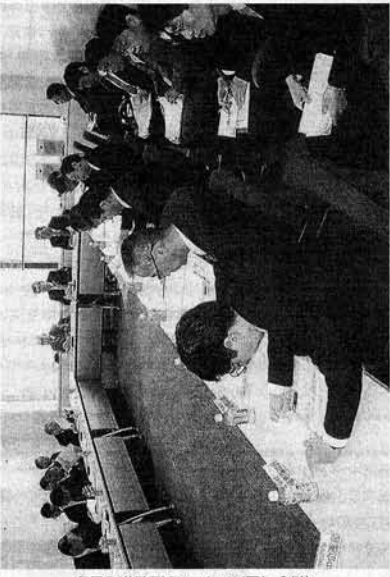
水が面

過去に「失敗作」普及せず

「二九八年の釧路(艦)などお事故も相手船に意図が伝わらなかつた。見張りが人間がエラーをおかすことを認めたら、早急で対策を講じてくれるかどうかの判断までできるシステムをつく

船舶衝突防止へ共通無線検討

「あたご」事故の「清徳丸」と漁船「清徳丸」の衝突し、い事故を受けて、大小を問わず船同士のコミュニケーションを助け、事故の再発防止につなげる新たな通信システムづくりに向けた検討会が24日始まった。総務省は夏までに中間報告、年内に最終報告にこぎ着けたい考えだ(1面参照、橋本誠)



船舶の共通無線システムに関する検討会の初会合。24日、東京・郵政ビル

らなくてはならない。三月は九二年、日本独自失敗作だった。二十四日、総務省で開かれた検討会の初会合。アドバイザーの鈴木秀一、電気通信大学教授、新たな通信システムづくりへの決意を述べた。あだご事故のよこに異なる無線機を持つ船同士が接近した場合、汽笛や灯火に頼るしかないのが現実。特に動き遅い大型船は、「小さき船が譲る」と思いつくが、コミニケーション不足から大事故につながる可能性もある。

使用無線機を装備してあり、通信手段なら携帯電話もある。そんな状況下でマリソフHは普及どころか減り続けている。現在、全国六十隻以上ある船のうち、搭載しているのは千二百隻の4%にも満たない。そこで、ユーザー側が注目するのは、世界統一規格の「国際VHF」方式だ。これなら、標準する相手船の周波数や電波番号が分からなくても、危険を感じた段階で呼び掛ければ、専用の共通チャンネルで通信が可能。この日の初会合では、マリソフHの失敗もあつたが、意見が出にくい雰囲気。その中で、日本ユースト連盟の理事長平井義務は「世界のボート競技では国際VHF搭載が義務。はつきり二枚で開局



岡崎三さん

ユーザーから国際規格支持 総務省 再構築に未練

で、資格も不要。英国では、航空母艦クラスにシャットボウトが送信していた。日本でも沿岸外に出る船に義務化しては」と主張した。これに対し、総務省は「緊急通信は絶対に通信してはならないので」と、消極的。レシユにもマリソフHの普及促進という項目が残り、一度始めたシステムへの未練が断ち切れないようだ。だが、ヨットで日本一周などを経験した岡崎三氏はこう指摘する。「米国製の携帯型国際VHFは一万円前後と安く、資格も不要。日本よりはるかに船が多くても悪用で支障が出たことはない。事務方の本意はマリソフHの改良だろうが、導入時には国交省と総務省の両方の許可がいるやり方にユーザーがそっぽを向いた。マリソフHの手直しにこだわらなく、これまで以上に状態になった理由を徹底的に明らかにすべきだ」

共通無線で衝突防止

「あだご」事故教訓に検討

千葉県・房総半島で海上自衛隊のイシヅカ艦「あだご」が、四日、大型船と小型船の間で衝突した事故を教訓に、総務省は新たな通信システムを検討を始めた。専門家の国際航行による検討会(座長・三木哲也

電気通信大理事で、年内にも報告をまとめる。あだごの事故は、システムは搭載していたものの、漁船は無線機のみ。灯火などで危険を察知しても、異なる無線システム間では、明瞭な意思伝達をすることが困難だった。

同様の問題は二九八年の釧路艦などお事故でも指摘され、郵政省(現総務省)が共通の通信手段として日本独自のマリソフHという規格をつくったが、高コストや煩雑な手続きのためほとんど普及していない。検討会は、船主や漁業者のほか、通信機

総務省

航行する小型漁船やレジャーボートを対象に、操作が簡単で安価な無線システムの開発を急ぐ。マリソフHの反省に立ち、導入後の普及促進も重視している。二十四日の初会合は、総務省の田中兼二電波部長が「特に小型船舶について、標準な

システムの普及が急がれる。国際ルールも頭に入れ、早急に対応したい」と述べた。検討会は、捜索救助機関や船舶工士、通信機メーカーから意見を聞き、諸外国の状況についても情報収集を。七月には中間報告をまとめる予定だ。

12版 第233537号 2008年3月12日(水) 朝刊(朝日新聞)

2008年(平成20年)4月25日(金曜日) ©中日新聞社

こちら特報部

二二-KG追跡

水1面