

特集

海上保安最前線

我が国は、四方を海で囲まれ、海の恩恵を大いに受けています。しかしこの海は、不審船の徘徊、海洋権益の保全などのさまざまな問題を抱えています。

海上保安庁は、昭和23年の創設以来60年以上にわたり、さまざまな対策を講じ必要な体制を整えることにより、日本の海の安全を作り上げています。

ここでは、海上保安庁の任務がどのようなものか、またどのような体制で業務を遂行しているのかについてご紹介します。

全国約1万2500人の海上保安官!!

これからも国民の皆様の期待に応えるよう最善を尽くしていきます。

トークセッション

目指すは海と陸を越えたバディ！ —海と陸の危機管理—

小森 陽一（作家 「海猿」原案・取材）
清塚 光夫（元東京消防庁 ハイパーレスキュー総括隊長）
佐々木千寿（海上保安庁 羽田特殊救難隊長）

現場第一線の力・プロフェッショナルたち

第一管区海上保安本部～第十一管区海上保安本部

海保の話ができる民間人

久保 ミツロウ（漫画家 「トッキュー!!」）



愛します!守ります!
日本の海

夜間氷の海を進む第一管区釧路所属巡視船「そうや」
写真：岩尾 克治((有)アートファイブ)

目指すは海と陸を越えたバディ！ —海と陸の危機管理—



ささき ちひろ
佐々木 千寿

(海上保安庁羽田特殊救難隊長)

こもり よういち
小森 陽一

(作家「海猿」原案・取材)

きよつか みつお
清塚 光夫

(元東京消防庁ハイパーレスキュー総括隊長)

司会 これより、海と陸両レスキュー機関の隊長と、両者を長年にわたって取材を続けていらつしやる小森さんを交えてのディスカッションをしていきたいと思えます。皆様、どうぞよろしくお願ひいたします。

小森 まず、佐々木隊長は一度特殊救難隊を離れた後、希望して復帰されたとのことですが、そこまでして戻られた理由は何か。

佐々木 そもそも海上保安庁には、何か人の役に立つことをやりたいと思つて入つたのですが、そういう思いを特殊救難隊の仕事は十分に満たしてくれるからです。

司会 清塚隊長は多くの経験がおりですが、若い世代も育ってきた中、後輩にはどのような指導をなさっていますか。

清塚 「助けを求めている人がそこにいる以上、どんなに困難な現場であつても、そこで自分たちがあきらめるということ、助けを求めている人の命を隊員自らの手で絶つてしまうことになる。あらゆる手段を使って最後まであきらめないで救助を考えろ」ということを言っています。

特別な指導は行っていないませんが、危険な活動現場が多いので、普段の訓練は本

小森 陽一

作家
「海猿」原案・取材

大阪芸術大学芸術学部映像学科卒業後、東映入社。その後、コラムや小説、漫画原作・映画の原作脚本などを手がける。主なものに「海猿」(小学館「ヤングサンデーコミックス」)、「トッキュー!!」(講談社「週刊少年マガジン」)、「我が名は海師」(小学館「ビッグコミックスピリッツ」)、日本テレビ開局55周年記念映画「252 生存者あり」原作脚本など。

今年7月には、広く海の仕事を知らしめた功績により海洋立国推進功労者表彰(内閣総理大臣表彰)受賞。

当に厳しくやっています。

司会 小森さんはレスキューの現場をいろいろ取材されていますが、なぜ、レスキューに興味を持たれたのでしょうか。

小森 その前に、今、清塚さんがおつしやつたように、命がかかっている現場に行くので両機関とも訓練は半端端ではありません。「海猿」のとき、海上保安大学校に潜水士になるための潜水研修の取材に行きましたが、研修生たちがバタバタと失神しているのです。そこまで自分を追い込んで、「何分何十何秒までなら自分は水の中で冷静に動ける」というのを身体に刻み込むのです。「日本の子どもはどうのこうの」と言われていますが、立派な若い人たちがたくさんいるんだなと思いました。

それは東京消防庁さんに取材させてもらったときも一緒に、互に埋もれて



ハイパーレスキュー隊：震災時や大規模な災害に対処できるよう、高度な救助・救急技術と重機の運転資格などを有する選りすぐりの隊員と震災対策用救助車・特殊救急車・大型重機等の車両で構成され、赤外線スコープや電磁波探査装置などの人命探索機材を備えている。
(写真提供：東京消防庁)



皆川優太くん救助直後の様子（写真提供：東京消防庁）

助ける・助け合う

すごい罵声を浴びて…。それはそうだと思うのです。自分ができなかったら周りの隊員も巻き込みますから。それで、人を助ける仕事というのはすごいな。話が前後しますが、知らなかったから知りたくなって飛び込んで行ったのですが、実際の訓練などを見たから余計に熱くなって、物語が書けたのです。

司会 危機管理と云えば、「自助（自分で助ける）」「共助（互いに助ける）」「公助（公で助ける）」と言いますね。

清塚 われわれの訓練の中でも、自分たち救助隊員がケガをすれば助けられる人も助けられなくなるので、自分たちの命は自分たちで守ることが大前提にあります。まずは自分の安全を確保して、その中で人を助けていかなければいけません。

それから、現場に入ったときは、救助を求めている人にまず救助隊員は必ず声をかけて、不安を和らげてあげるように

しています。ケガをされている人や救助を求めている人はすごく不安なのです。「声かけ」によって不安を少しでも和らげてあげる、みなさんにも声をかける勇気を持つてもらいたいと思います。そして「声かけ」から、次の機会には手当をしてあげる。そのようにして周りを助けたいという気持ちが生まれていくのではないかと思います。

小森 そういう点は海も一緒なのです。か。

佐々木 救助に携わる者の根底は全く一緒だと思います。

司会 今年はゲリラ豪雨と言われる異常気象も多くて、海なども大変だったのではないですか。

佐々木 幸いにして台風の上陸は少なかったのですが、われわれは全国各地の海に潜る機会が多いので、海水温が非常に上がっていることを肌で実感しています。南の海ではサンゴが真っ白になっているのを見かけたり、これは世界的にみんなが力を合わせて解決しなければいけない問題たということも感じます。

清塚 東京都豊島区で下水道の作業員の方が流されて亡くなった事故がありました。水が2倍になると身体に受ける圧力は4倍と、二乗倍になるのです。

「膝ぐらの深さだから大丈夫だ」と思っているも、ちょっと深くなって太股ぐらいまできると簡単に足がすくわれて立っていられないということがありますので、川などに行ったときには注意してください。

海と陸の人命救助の根底

小森 僕は海上保安庁を舞台にした「海猿」「トッキュー!!」、東京消防庁のハイパーレスキュー隊が活躍する「252 生存者あり」を書きましたが、僕の中ではこれらはあまり線引きがなくて、兄弟作品という感じを持っています。陸と海で立場は違うのですが、向かっている方向は一緒で、作品も気持ちも重なる部分がたくさん出てきて、あまり切り離しては考えていません。

清塚 光夫

東京消防庁八王子消防署警防課長
消防司令長

今年9月まで東京消防庁第八消防方面本部消防救助機動部隊総括隊長消防司令、通称ハイパーレスキュー隊の総括隊長として従事。2004年の中越地震の際、皆川優太くん救出（写真上）の現場指揮者として救助を完遂。

その活動範囲は多岐に渡り、民家の火事から高速道路での事故、または台風で川に取り残された人の救助まで、人命救助の最前線で陣頭指揮を執り、今も後進の育成に努める。



海上保安庁特殊救難隊：羽田に基地を置き、転覆船からの乗組員の救助、ヘリコプターとの連携による人命救助、危険物積載船舶火災の消火救助など、全国で発生する特殊な海難に対応する海難救助のスペシャリスト。昭和50年の創設以来、救助人員は2000名以上に及ぶ。



平成16年富山県伏木沖海王丸座礁海難において、実習生・乗組員の冷静沈着なる行動のもと167名全員を無事救助

司会 そうですね。小森さんが手がけられたことがきっかけになって、海と陸のレスキュー隊長が揃ってトークする場が実現したのかもしれないですね。

清塚 そうですね。こういう場で海と陸がお話する機会は、多分、過去にはなかったと思いますが、救助のもとをたどってみますと、ともに苦しい1カ月間の救助研修では、海上保安庁、東京消防庁の研修生は同じ汗を流して厳しい訓練に

耐えてきたわけです。私の研修のときも、3名の海上保安官の方と一緒に訓練をやらせていただきました。両者ともとをたどれば同じところにとどり着きます。つまりは、活動するエリアは海と陸で違いますが、最終目的は「人を助ける」ということなのです。先般の四川地震でも国際緊急援助隊として私たちのハイパーレスキュー隊からも中国に人を送りましたし、海上保安庁からも隊員が一緒に行って活動をともしました。

佐々木 「助きたい」という気持ちは人の本能だと思いますので、救助に携わることを誇りに思っ、気持ちの根底のところを受け継いでいくところは一緒です。陸だろうが海だろうが、とにかくわれ

われはスキルを磨き、少しでもいい仕事をしたいということとやっていきたいと思います。

小森 こういう機会ですのでお聞きしたいと思うのですが、海のレスキューから見て、陸のレスキューの「こんなところはすごいな」、逆に陸のレスキューから見て「海のレスキューのこんなところは真似ができないな、参考にしたいな」とか、そういうところを両隊長さんに伺いたいのですが。

佐々木 部隊や組織が違ったりして、どこを誰がどうすると採めそうなどところもあるのですが、切羽詰まった場面にあうと自然に得意なところが振り分けられるというフレキシブルさといえます。消防職員の許容の大きさと「ところと、全国的に決まったやり方でピシッと動ける」という組織立った力があるところは非常にうらやましく感じます。今後、われわれもそういうところを真似していかなければいけないと思っています。

清塚 海上保安庁の救難隊の方は特に空からの救助が非常に強いと感じます。山やビルの屋上からのヘリを活用した訓練や救助では、やはり海上保安庁さんから学ぶところがあります。そういう面でお互いが切磋琢磨して、これからもいい関

佐々木 千寿
海上保安庁羽田特殊救難隊長
二等海上保安正

羽田特殊救難隊長として数々の特殊海難に出動。
平成16年富山県伏木沖での帆船「海王丸」座礁海難（写真上）では、救助ヘリから最初に降下を成功させ、本救助ミッションを完遂へと導いた一人。救助のプロでもあると同時に救急救命士の資格をもつ救急のプロでもある。
今後も、人命救助の最前線で指揮を執り続ける。

小森 本気で体力勝負したら、どちらが勝つでしょうね（笑）。

清塚 やはり海上保安庁じゃないですか（笑）。

佐々木 それぞれ得手不得手というのがあって、それを専門にしているところのほうで絶対に強いので、走るかなどは東京消防庁の方にはとうていかなわないうような気がします。

清塚 でも、基本的には救助隊員というのは臆病ですよ。臆病でない、多分、この席に立っていられないと思います。皆さんが逃げてくるところにわれわれは入っていかなければならぬのですから、「本当にこのまま入って大丈夫なのか」ということを常に考えて行動していきます。私もヒーロー漫画をよく見ましたが、われわれはヒーローになつてはいけ



国際緊急援助隊救助チームとして四川地震被災地でともに活動



特殊救難隊とハイパーレスキュー隊員の整列(写真:宮野貴(南アートファイブ))

素晴らしいレスキュー軍団に

ないのです。救助隊員がヒーローになるということはどこかで救助を待っている人がいるということですので、本来われわれは静かにしていたほうが、逆に皆さんは幸せなのです。

清塚 ハイパーレスキュー隊には、「愛」「技」「絆」という3文字があります。「愛」は救助を求めている人に差し伸べ

る愛の手。「技」は、人を助けるために必要な救助技術。そして最後の「絆」は、細いロープ一本で自分たちの命を仲間の隊員に託す気持ちと、「絶対助け出す」という救助する側の気持ちの「絆」です。救助される側の方も「絶対助かる」「生きるのだ」という気持ちを忘れないでいただきたいと思います。

司会 ところで、救助で怖いと思った瞬間はありますか？

清塚 火災現場で「ああ、これでもう俺は終わりがな」と思ったことはありません。そのようなときにも普段やっている

訓練の基本的な部分が出てきて、役に立ったことがあります。

佐々木 私も失敗してひどい目にあっただけではありません。それがいいように普段から「常に備えよ」ということで訓練し、準備して、出動時には万全の自信をもって臨むようにしています。それでも自信が足りないときには勇気を持って撤退ということを常に忘れず、そのときどきの判断でやっています。

司会 「人間ははかなくもろい」ということがありますか、いざとなるとすごい底力が出ますよね。

佐々木 沈没して二十数時間船の中に閉じ込められて生存していた人がいたり、人の命の強さに感動したりするときもあれば、こんなにあつけなくとも感じることがあります。そういうところをいつも感じつつ、今生きている時間を精一杯生きようと、われわれが救助現場から励まされるようなことも多くあります。

司会 それでは、まとめとして、小森さんから両機関の隊長に応援のメッセージをお願いいたします。

小森 東京消防庁、海上保安庁と一緒にやる機会はありませんが、僕ら一般の者からすれば、助けてもらいたいと思うのは海上保安庁でも東京消防庁で

も同じなので、どんどんお互いのいいところを吸収し合って切磋琢磨し、素晴らしい日本のレスキュー軍団になってほしいと思います。

司会 最後に両隊長から皆さんにメッセージをお願いします。

清塚 必ず地震は来ます。われわれは皆さんを助けに行きますが、皆さんは自分を守るために普段からの備えをしつかりやっていた方がいいと思います。

佐々木 同じような話なのですが、「プロテクトマイセルフ」というわれわれ救助員の合言葉があるのですが、これは一般の方にも言えることだと思っております。困っている人がいたら手を差し伸べる勇気を持ち、先ほど言った「自助」「共助」「公助」の3つの言葉を覚えておいていただきたいと思っております。

司会 今日は、大変貴重なお話をたくさん伺うことができましたが、これをもちましてトークセッションを終了させていただきます。どうもありがとうございました。

これは、危機管理産業展（東京ビッグサイト）にて10月8日に行われたトークセッションの様子を掲載したものです。なお、本セッションに先立ち行われた両レスキュー隊による高さ30mからのリペリング降下の模様は海上保安庁HPの動画配信コーナーからご覧いただけます。

現場第一線の力・プロフェッショナルたち

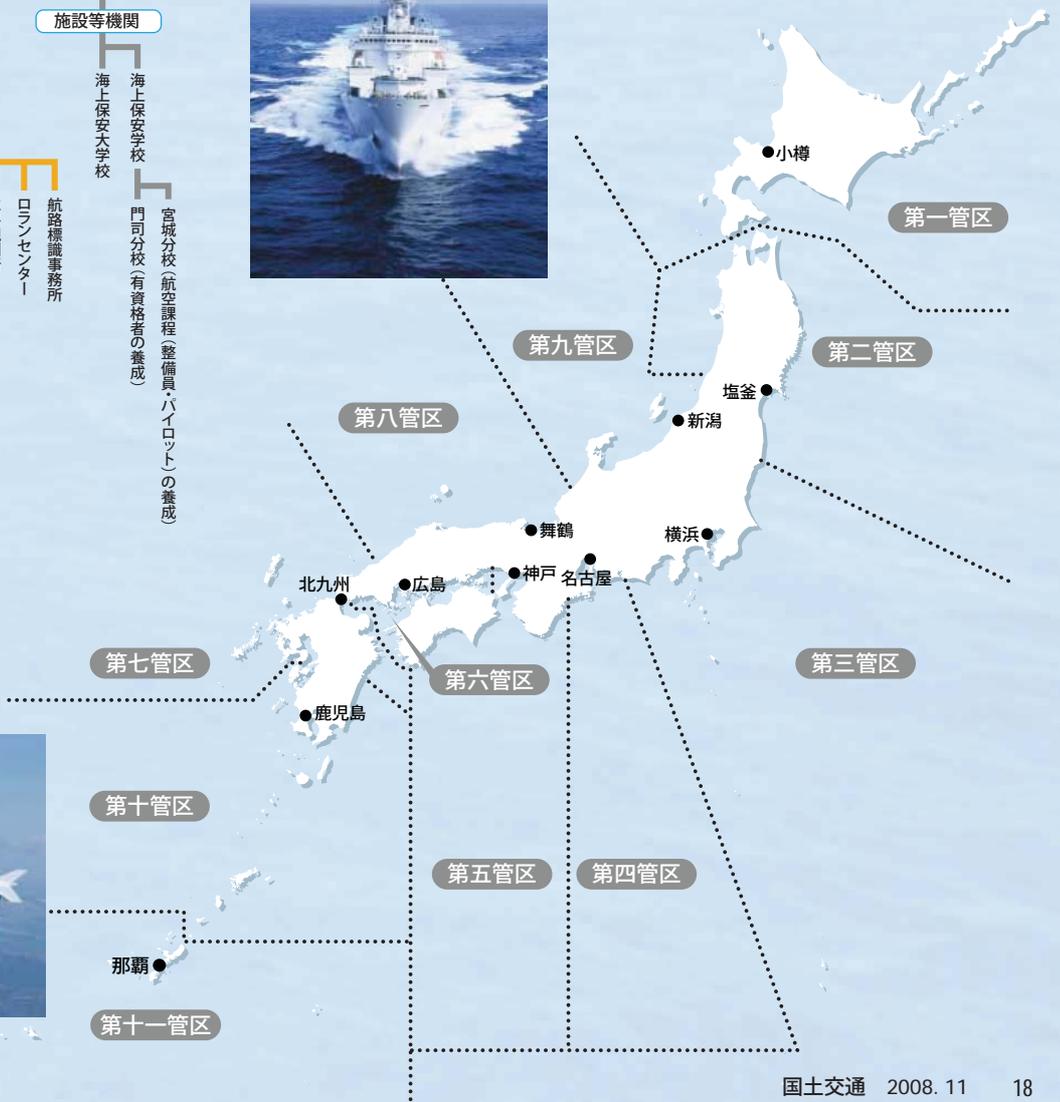
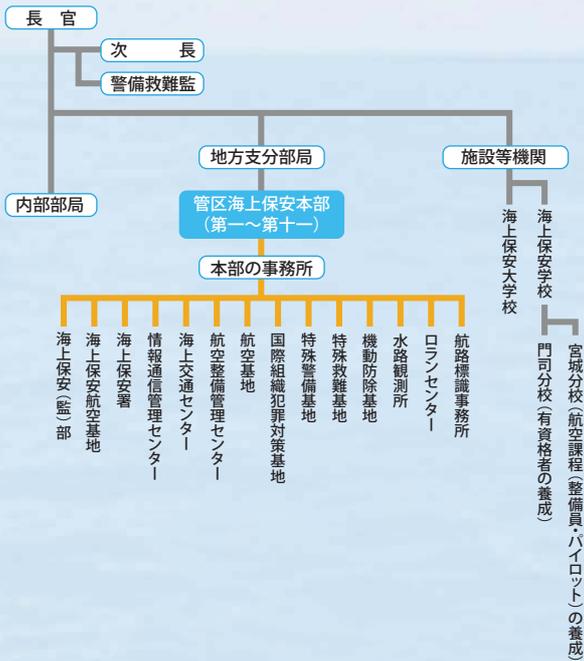
海上保安庁は、本庁（東京都）を中核として全国に管区海上保安本部、海上保安部などを配置し、一元的な組織運用を行っています。

本庁には長官の下に総務部、装備技術部、警備救難部、海洋情報部、交通部の5つの部局が置かれ、基本的な政策の策定、海上保安業務に関する法令の制定や改正、他省庁との調整などを行い、海上保安行政の「舵取り」役として中枢を担っています。

地方については全国を11の海上保安管区に分け、それぞれに管区海上保安本部を設置し担任水域を定めています。各管区には海上保安部、海上保安署や航空基地などの組織および巡視船・航空機などを配置し、現場第一線にて治安の維持や海難救助、船舶交通の安全確保などの活動に日夜努めています。

ここでは、各管区、各部署に入。ポットを当て、特色ある業務を写真を中心に紹介していきます。

●機構図



日露合同流出油防除訓練



平成18年5月サハリン島アニワ湾において日露合同流出油防除訓練（第1回NOWPAP訓練）が行われた。

写真は、ロシア側からはサハリン海難救助局（サフバス）所属の「アガット」、日本からは北陸地方整備局所属の浚渫兼油回収船「白山」、釧路海上保安部所属巡視船「えりも」が参加した時のもので、両国の回収船などが船隊を編成している大変珍しい模様である。



流出油防除総合訓練

平成19年9月紋別市において、官民一体による流出油防除総合訓練が実施された。

写真下は、稚内海上保安部所属巡視船「れぶん」が、海上保安庁所有の高粘度対応油回収装置（LSC）を使用して、油回収訓練を行っている模様である。



平成20年9月稚内市において、流出油防除総合訓練が実施された。

写真右は、釧路海上保安部所属巡視船「えりも」が、石油連盟が室蘭港に所有しているトランスレック油回収装置を搭載して、稚内に向け回航する準備中のものである。



第一管区発

「北の海」災害に

備える！

第二管区発

東北6県に広がる ライフガードレディース —ライフジャケット着用率100%を目指して—



海上保安官とLGLが漁業者の家を一軒一軒訪問するという地道な活動が実施されている。



ライフジャケット未着用で落水した体験を話している海女さん。漁業関係者が真剣に話を聞き、ライフジャケットの重要性を認識している。



ライフジャケット着用率100%で出漁・操業する漁業者達。うに漁に出漁した漁船50隻（各2〜3人乗船）全員が色とりどりのライフジャケットを着用しており、この光景は、操業している漁業者の家族達に安心感を与えてくれる。



漁業者にライフジャケットの着用を徹底させようと、平成18年9月、石巻海上保安署は全国初の試みとして宮城県漁協雄勝町支部女性部の皆さん

をライフジャケット着用推進員（ライフガードレディース・LGL）に委嘱した。発足当時3人だったLGLは、現在では、東北6県で323人に広がっており、ライフジャケット着用率100%を目指し、根気よく活動が続いている。

発足当初、「仕事の邪魔になる」などの理由から、漁業者から敬遠されてきたライフジャケットの着用も、各海上保安部署とLGLによるPR、講習会の実施などの日々の地道な活動が実り、今では漁業者から、「いつも着てるよ、自分のために」との声を聞くまでになり、海中転落時における漁業者の安全確保に大きく貢献している。

また、この地道な活動の輪は地方自治体にまで広がり、石巻市では、平成20年3月、全国初の「救命胴衣着用宣言都市」とすることが市議会で決議された。



首都圏のテロは許さない！！



平成20年7月の北海道洞爺湖サミットに関連する閣僚会議として、3月には千葉で「気候変動、クリーンエネルギー及び持続可能な開発に関する閣僚対話（G20）」が、5月には横浜で「第4回アフリカ開発会議（TICAD IV）」が開催された。

第三管区海上保安本部では、これら関連閣僚会議と北海道洞爺湖サミット本番中の首都圏におけるテロ未然防止のため海上警備を実施した。

（写真はTICAD IVの開催に備えた公開訓練時の模様）

首都圏の海を守る

第三管区発



米原子力空母「ジョージワシントン」
入港時海上警備実施

平成20年9月25日、米原子力空母ジョージワシントン横須賀港入港に伴い、第三管区海上保安本部は、巡視船艇・航空機により海上警備を実施した。

（写真は、海上警備実施時の模様）

第四管区発

船舶交通の要所 伊良湖水道航路を守る！

南航する巨大船と北航する準巨大船が伊良湖水道航路内で行き会っているところ。
平成19年12月31日までは、航路内で巨大船と準巨大船が行き会わないよう、準巨大船に航路外で待機するよう指示していたが、平成20年1月1日より危険物積載船を除き航路内での対面通航が可能になった。

【参考】巨大船－全長200m以上の船舶
準巨大船－全長130m以上200m未満の船舶



伊良湖水道航路は、全国一の貿易額を誇る名古屋港をはじめ、大規模コンビナートを有する四日市港、自動車輸出基地として拡大する三河港、衣浦港への玄関であり、年間11万隻余の船舶が行き来する船舶交通の要所である。

伊勢湾海上交通センターでは、伊良湖水道航路とその付近海域の船舶の安全かつ効率的な運航を確保するためレーダーやAIS※などを利用し、24時間体制で航行船舶の動静を把握し、航路内が過密にならないよう航行管制を行ったり、船舶が安全に航行できるように情報提供を行ったりしている。

また、航路をしよう戒する巡視艇も伊勢湾海上交通センターと連携して、航行船舶の整理や航法指導を行っている。

※AIS（船舶自動識別装置）：船名、大きさ、針路、速力などの航海に関する情報を自動的に送受信する装置。



航路付近の遊漁船に安全指導する海上保安官



管制業務を実施中の伊勢湾海上交通センター管制官



観測中の上空監視



夜間観測中のレーザー光線

海上保安庁と言えば、その名の通り「海上の安全・安心を守るため」日夜業務に励んでいるが、その海上交通の安全確保に不可欠な海図などを作成するため、海ではなく空を見上げている組織がある。

第五管区海上保安本部管内の和歌山県那智勝浦町にある下里水路観測所がその組織である。

下里水路観測所では、人工衛星レーザー測距装置を使用して、特殊な鏡を搭載した人工衛星が下里上空を通過する際に、人工衛星へ向けてレーザー光線を発射し、人工衛星から反射してくる往復時間を計測することで人工衛星までの距離を計測している。

観測は昼夜分かたず行っており、天空を高速で移動していく人工衛星を追尾しながら、1回の観測で5千〜2万回のレーザー光線を発射している。これらの観測により、我が国の領海確定のための基準点の位置を確定するなどの成果を上げている。また、

日本の位置が明治初期の天文観測で求められた位置に対して北西に約470mずれていることや、下里付近の地殻は大陸に対して毎年約3cmずつ西北西に移動していることが判明するなど、その観測成果は正確な海図の作成の基礎となるほか、地殻変動を検出することにも利用され地震防災にも有効に活用されている。

職員は、正確な観測を行うために、温度が1℃・湿度が5%変化しても調整が必要な装置の点検に細心の注意を払い、今日もSF映画のワンシーンを思い起こさせるような姿で、宇宙に目を向けている。

職員は、正確な観測を行うために、温度が1℃・湿度が5%変化しても調整が必要な装置の点検に細心の注意を払い、今日もSF映画のワンシーンを思い起こさせるような姿で、宇宙に目を向けている。

なお、下里観測所は観測の功績を認められ、平成16年12月に人事院総裁賞を受賞した。



人工衛星レーザー測距装置を点検する海上保安官

第五管区発

海上だけじゃない保安庁

— 下里水路観測所

人工衛星レーザー測距 —

第六管区発

航海の安全を 見つめて守る浮標作業

右写真は、左舷サイドで旧標体を海面上に吊り上げたもので、この後は、標体下方の鉄鎖の揚収に引き続き、沈錘を海底から離れたタイミングで船を灯浮標の告示位置（海図のポジション）に移動させ、「レッコ！（投入）」の合図で右舷サイドに準備中の新標体を投入し、交換作業を終える。

交換作業に要する時間は、小型の灯浮標にあつては約1時間（大型のものでは2時間）を要するが、正確な位置への投入と安全的確な作業のためには、風や波の影響だけでなく潮流速が2ノット以下の時間の作業となるため、早朝からの準備や遅い昼食など、時間も不規則で、夏の炎天下や冬の厳寒時は大変な作業となる。



香川県小豆島の西端付近に船が差し迫る頃、「現場到着15分前！」と船橋から放送が流れる。甲板上で待機中の作業メンバーも、「よし、やるぞ!!」

と気合も十分に各自ヘルメットの顎紐を締め直す。

現場は「海の銀座」備讃瀬戸東航路の出入口で、高速道路のインターに匹敵する海域だ。

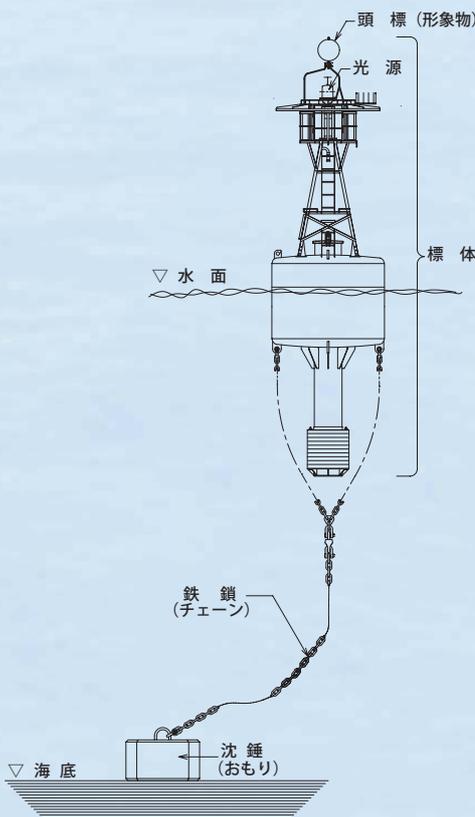
作業に従事する船舶は、全国で2隻となった設標船のうちの1隻である第六管区海上保安本部所属の設標船「ぎんが」（約600t昭和55年3月建造 荷役性能15tのクレーン装備）で、灯浮標（ブイ）の交換業務を主任務として船舶交通の安全を支えている。

灯浮標と設置数

灯浮標は、海底に設置した沈錘（おもり）（4〜10t）に鉄鎖（チェーン）（10〜125m）と標体（6〜10t）を繋ぎ、これに光源がLED化された灯器が装備された標識で、色や形で通航船舶に浅瀬などの危険を示したり、どちら側を通ったら安全かなどを知らせるため海上に設置された交通標識で現在全国に1277基あるが、第六管区内には322基が設置されており、この基数は全管区一となっている（平成20年6月末現在）。

設標船「ぎんが」は他管区へも出動

「ぎんが」は、管区本部の計画する交換作業の指令により平成20年度では、当管内の100基に加え、昨年度に解



切り離しの瞬間「レッコ！（投入）」

役された同型船「かいおう」の支援業務として第七管区の50基の交換作業を実施するほか、東海地震や南関東地震の災害発生時には、海上交通の安全確保のため現地に出動することとしている。



捕捉訓練の様子



高速航走する新型巡視船

対馬は、福岡県の北西約130kmの位置にあり、韓国釜山から約50kmと韓国と隣接する国境警備の最前線で、巡視艇勢力は、30m型が対馬海上保安部に4隻、比田勝海上保安署に2隻が配備され、日夜、不法操業外国漁船の取締り、密輸・密航警戒などに従事している。

従来の巡視艇「むらくも」型は、昭和52年5月に「領海法」と「漁業水域に関する暫定措置法」（いわゆる海洋二法）が制定され、新海洋秩序を維持するために30m型巡視船艇などの増強が行われることとなり、昭和53年3月に当時の厳原海上保安部に新造船として配属されたのを皮切りに、昭和55年度までに同保安部と比田勝海上保安署に計7隻が配備された。

しかし、「むらくも」型は、耐用年数20年を経過し、現在は対馬海上保安部の「たつぐも」1隻のみとなり、更に任務に迅速・的確に対応するため、次々と新30m型の「はやくも」

型へ世代交代し、現在、対馬海上保安部に3隻、比田勝海上保安署に2隻の計5隻が配備されている。

新30m型巡視艇は、性能や居住性が向上し、また、推進器がウォータージェットに変更され、速力も36ノット以上と高速化されている。

新たに配備された巡視艇は、国境警備の最前線で、弛み無い不法外国漁船の捕捉訓練などにより、技量を練磨するとともに、国益を守るため、昼夜を分かたぬ厳しい任務に当たっている。

第七管区発

韓国に隣接する

国境警備の最前線

— 新型巡視艇への世代交代 —

韓国漁船
捕捉の様子



第八管区発

日本海西部の国境海域を守る！ —沿岸地域社会の安全安心を支えて—



若狭湾沿岸の原子力発電所を警戒中の
巡視船「ほたか」と巡視艇「あさぎり」



不審な船舶に対し船隊を組んで停船を命じながら追跡する訓練



不審な船舶を追跡中の巡視船舶内中央指揮所



発光信号（停船信号「L・ー・ー」）により停船を命じているヘリコプター

第八管区海上保安本部が管轄する日本海西部海域は、朝鮮半島やロシア沿海州などの北東・極東アジアを指呼に望む広大な国境海域である。また、管内の福井県から島根県に至る1府4県の沿岸は海岸線の総延長が約2千kmにも及ぶ長大なもので、過去に海上保安庁が確認した21隻の不審船のうち7隻が確認されているほか、北朝鮮による拉致被害や脱北亡命船の来航事件なども発生している。さらに、国際港湾や

原子力発電所などの臨海重要施設も多く立地しており、最近では国際的にテロの脅威が増大する中で、北朝鮮が弾道ミサイルの発射や地下核実験を強行するなど不穏な動きを見せていることなどから、沿岸地域社会では不審船の暗躍やテロなどに対する不安と警戒心が根強く、沿岸警備にも並々ならぬ高い関心と期待が寄せられている。

このため第八管区海上保安本部では、平成19年度末に境海上保安部に配属された最新鋭のヘリ甲板付高速高機能巡視船「きそ」をはじめ、高速特殊警備船の「ほたか」や「あさま」などの高速巡視船艇を主力とする21隻の巡視船艇と5機の航空機を原子力発電所などの周辺海域に重点的に配備するなどして、昼夜を分かたさず厳重な警戒監視体制を敷いている。

しかし同時に長大な日本海西部沿岸の警戒監視体制をより一層磐石なものにしていくため、沿岸府県などの行政管轄や海陸・官民の枠を超えた地域ぐるみの広域的な危機管理体制の充実強化を積極的に推進しながら、今後とも日本海西部の国境海域の守りに万全を期し、地域社会はもとより広く国民の安全安心をしっかりと支えていく。



PL51 巡視船「ひだ」
 (全長：95m
 総トン数：1800t
 速力：30ノット以上)

PL43 巡視船「はくさん」
 (全長：79m
 総トン数：770t
 速力：30ノット以上)

PS203 巡視船「のりくら」
 (全長：50m
 総トン数：220t
 速力：40ノット以上)



巡視船「ひだ」

第九管区発

日本海を守る3つの峰

「飛騨」「白山」「乗鞍」。山好きはさることながら、そうでない人も一度は聞いたことのあるいずれも日本を代表する名山、山脈の名前。

その名を受け継ぐ3隻の巡視船、第九管区に配備された「PL51ひだ」（新潟海上保安部）、「PL43はくさん」（金沢海上保安部）、「PS203のりくら」（伏木海上保安部）である。

3隻は1999年（平成11年）能登半島沖不審船事件、2001年（平成13年）九州南西沖工作船事件を契機に建造され、日本海を挟み大陸と面する第九管区に配備された不審船対応を主目的とした巡視船であり、高き峰から大地を見守る名山のごとく、まさに日本海を守る峰である。

3隻の特筆すべき特徴は、従来の巡視船とは一線を画す高性能と最新鋭

機器による監視能力、警備行動時の武器性能である。これら3隻は、有事の際は直ちに事案の対応に当たる。

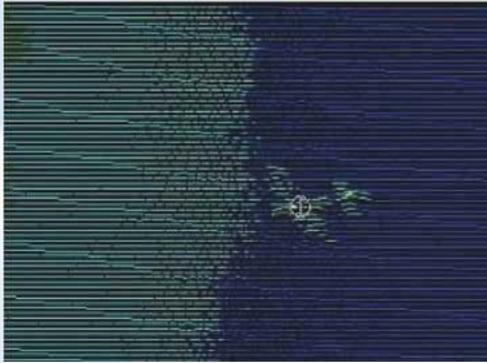
また、不審船対応事案などの際にはこれらの船艇が航空機などとユニットを編成し対応に当たる。ユニットを編成し対応することにより、各船が持つ能力に相乗効果が生まれ、より有効で効果的な対応を行うことができる。

これら最新鋭の能力を有している第九管区を代表する3隻の高性能や高い監視能力は、警備事案だけでなく、1分1秒を争う救難活動においてもその能力を最大限に発揮し、多くの功績を残している。

第十管区発

海のバットマン「シーバット」現る!

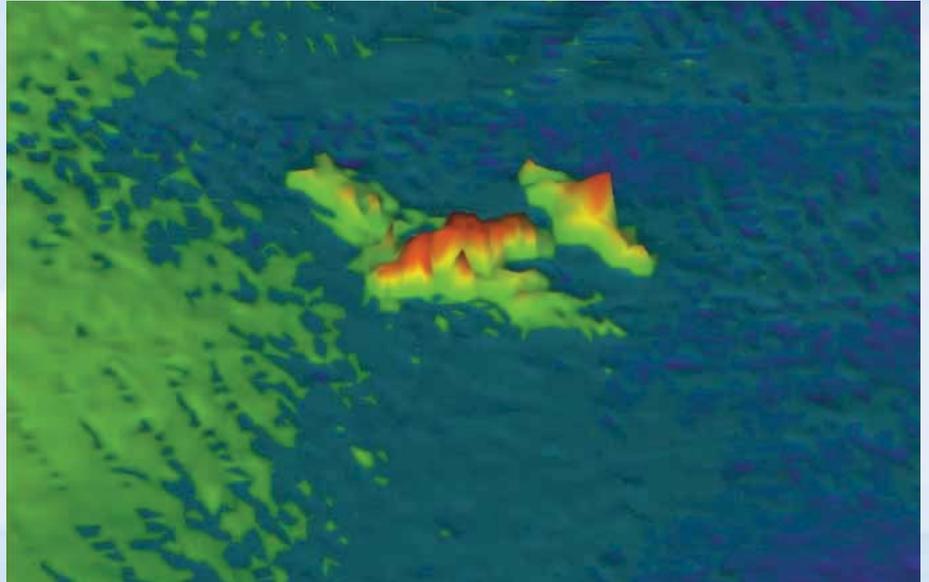
—測量船「いそしお」が消息不明航空機発見—



シーバット画像



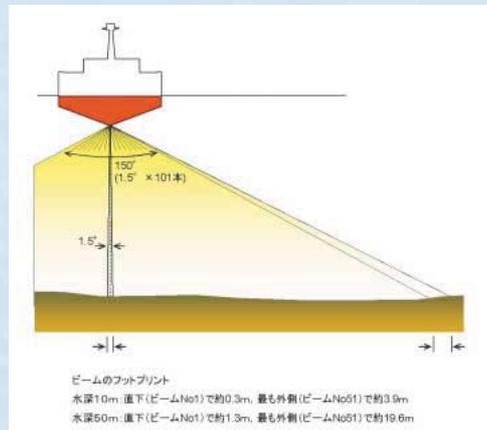
墜落した小型飛行機の同型機



シーバットにより得られた画像を解析し、3次元画像の処理を施したところ、墜落した飛行機の映像が鮮明に浮かび上がった。



測量船いそしお（総トン数32t、長さ21m、幅4.5m、最高速力約15ノット（時速約28km））



平成19年9月2日午後、「宮崎空港を離陸した1人乗り小型飛行機が「視界が悪い」との交信を最後に管制室のレーダーから機影が消えた」と宮崎空港

事務所から第十管区オペレーションに118番通報があった。十オペ及び宮崎海上保安部では同機操縦者と航空機の捜索を開始。捜索中の宮崎県警へりと同県防災ヘリが漂流中の操縦者を発見、吊り上げ救助したが、機体本体については発見に至らなかった。

翌日、潜水士などにより機体捜索を実施したが、水中視界が悪く発見は困難を極めた。潜水時間も残り1時間となり、捜索の長期戦を覚悟していた時、第十管区本部測量船「いそしお」が付近港湾で補正測量中であったことから、急遽同船の派遣を受け付近海域の捜索を開始。同船搭載のソナー※「シーバット」が、水深11mの海底に沈んでいる小型飛行機の映像を捉えた。直ちに潜水士が確認したところ、機体番号により墜落した航空機であることを確認した。捜索を開始してからわずか1時間の出来事であった。当日は航空・鉄道事故調査委員と県警を含めた合同会議が開かれており、「いそしお」が短時間で機体を発見したことに對して、関係者から当庁の捜索能力の高さに驚きの声が上がった。

※ 音波によって水中の物体の探知をする機械。



平成17年10月7日、石垣航空基地が救急患者搬送2千回の功績を認められ、沖縄県知事から感謝状を贈呈された。

昭和45年3月、当時の琉球政府において、ヘリコプターによるへき地離島の巡回診療計画がなされ、海上保安庁も職員の派遣、資機材の準備などの協力を行った。そして、昭和47年2月4日、急患輸送と巡回診療を業務とする「琉球政府厚生局石垣医療航空事務所」が発足、同年3月1日に小型ヘリコプター2機（ヒューズ500型）が配備され、急患輸送業務が開始された。同年3月5日には、初の急患輸送が行われた。

沖縄が日本に復帰した昭和47年5月15日までの2カ月半の間に、27名の急患輸送を実施し、本土復帰後は海上保安庁が急患輸送業務を引き継ぎ、第十一管区海上保安本部石垣航空基地が開設された。平成20年9月30日現在で、2347名の急患輸送を実施している。ありがたいことに、この急患輸送業務は高く評価され、昭和63年には運輸大臣表彰、平成2年には総理大臣表彰、平成3年には急患輸送1千回で沖縄県知事感謝状、平成10年には当庁では初となる人事院総裁賞と、数々の表彰を



いただいている。急患輸送とはいっても、病気、ケガばかりではなく、時には妊婦を搬送することもある。病院まで待てずに機内で赤ちゃんが誕生したことも3回あった。今日も、命のリレーの一端を担うため、石垣航空基地は職務に励んでいる。

第十一管区発

「僕、ヘリコプターで 生まれたよ！」

— 島をつなぐ命のリレー — 石垣航空基地 —

海保の話ができる民間人



漫画家

久保 ミツロウ



「トッキュー!!」(全20巻)

好評発売中(講談社 小森陽一・久保ミツロウ) 久保ミツロウと小森陽一さん



週刊連載と取材の狭間

漫画家にとって一番辛いのは、「ネタがない」より「資料がない」ことだったりします。

週刊連載で現実の職業もの、想像力でどうにかなるものではないのです!

そもそも公務員がどんな会話をしているのか、海でどんな資器材を使っているのか、どんな酒の飲み方をしているのか、嫁さんはどこで調達しているのか、わからない…。

原作に「凄まじいまでの荒れた海の中で転覆している漁船に向かう」みたいなこと一行で書かれても、凄まじいってどんな? 波の形ってどんな? 風は? 漁船の種類は? トッキュー以外の救助の船とかあるの? 救助の時何持っていくの? 海に潜った時ってどんな表情なの? わからん…。

原作者の小森さんに調べてもらった、自分で調べに行ったり。「トッキュー!!」を連載していた5年間は、最初から最後まで海保の取材に駆け回っていました。

社会人コンプレックス

「漫画家の仕事って大変でしょう?」

と取材先でよく言われますが、毎日出勤して仕事している社会人の方々に比べれば、全然大変じゃないです。

それに漫画家を目指すような人は(私は特に)、社会人として生きることから逃避したくて漫画を描いているので、しっかりと働いている皆様よりぐっと視野も狭く、世間知らずで臆病です。

私は高校卒業後、漫画家になるためにすぐ上京して業界に入ったため、それは社会性もなく、コミュニケーションスキルもなく、「夢を叶えた」と胸を張って言えるには程遠く、「少年マガジン」で連載できるまでの7年間はアシスタントを続けながら「自分の描きたい漫画なんてつまらない」とずっと思いつつと持てませんでした。つまらない人間が頭の中だけで描くものなんて、人様に金出させてまで読ませるものじゃない、何にも人生経験がないのが恥ずかしい、絵はすっかり上手になっても中身がない。

夢を描かなければいけない職業なのに、夢を見ることさえほとんど不自由になつていく。

「トッキュー!!」の前にはホスト漫



主人公・神林兵悟と登場人物たち

画を連載していましたが、ホストの取材はほとんどせず(そもそもホストが苦手で…)、ホストの方からの感想は1ミリもなく、歌舞伎町で写真撮ろうものならウツカリ怖い人に怒られるどころじゃなかったのですべて隠し撮りでした。

そんな思いの中ずっと、地に足をつけた取材をした漫画を描きたいと思っていました。

小森陽一さんが、「海猿」の頃から必死で取材を続けて開拓してきた道を、「ひゃっほー!」と後から気楽に便乗して乗り込んできた私を、海保の皆さんは懐深く迎えてくださった…。世間知

「海保の話ができる民間人」として育ててもらえたことを本当に感謝しています！

漫画の影響力って…

業界ものの漫画は私も昔から大好きで、知らない世界の人達がプロフェッ

ショナルに働く姿はやはりカッコイイものですし、それを理解している自分が特別に思えたりするものです。漫画を読んで得る擬似労働体験は「なんか自分も同じ世界で働きたい！」と若者の根拠のない自信にも繋がったりしますが、それはどうか目をつぶってください…。



この連載中、数多くの方にサインをしました。海保の方を始め、知り合いやそのまた知り合いなど…。

小学校の先生をしている友人は授業で「夢を叶えた人」として「トッキュー!!」を紹介してくれて、クラス全員から感想文が来ました。

子どもの医療福祉施設で働いている友人の所へ遊びに行つて、そこでも「トッキュー!!」を読んでもくれている子達がいきました。オレンジの服を「トッキュー!!」

と一緒にだと大事に着ている子もいるそうです。

「トッキュー!!」の読者の方は、一生懸命に働いている社会人の方も多かったです。自動車販売店さんや、釣具屋さんや、本屋さんや、アニメ製作会社さんや、ほんとに色々な職業の方々を読んでもらえ、できるだけサインを描いてきました。

仕事に疲れた毎日の中、漫画を読んでも自分も頑張つて働き続けようと思つてくださるようです。漫画を通し実際に働いている海保の方々に影響を受け、労働意欲に繋がっていくのだと。

また各地の海保へ読者の方は足を運び、巡視船の体験航海などで漫画の世界が現実にあるのだと確認したりして楽しむことが増えたようです。

現実を漫画に還元し、漫画を現実に還元していく。

この連載を通してそれを大きく実感できました。

知らない世界へ飛び込む力

取材を通して知り合った海保の方や、漫画を楽しむにしてくれる読者の方が喜ぶ姿を想像することが、大きく前に進む原動力になりました。想像する力と同じくらい、飛び込む力も必要だと

分かりました。

私が想像できなかったトッキューという世界を取材できたことが、今後の漫画家人生で大いに役立つ資本となると強く思います。

ネタがなくなった時はまた顔を出すかもしれませんが。どうかその時は必死な漫画家を哀れんで、しよーがないなと色んな話を聞かせていただきたい…!!

関わってくださつたすべての皆様…、本当に本当にありがとうございます!!

久保ミツロウ (本名 久保美津子)

平成16年から5年間にわたり、少年漫画誌(講談社「週刊少年マガジン」)に連載された海上保安庁羽田特殊救難隊員が主人公として活躍するコミック漫画「トッキュー!!」の取材を精力的に行い、リアルに漫画を描き切った。

「トッキュー!!」

特殊救難隊の業務を通じ、海難救助の最前線の活動模様を扱っているが、海上保安庁の各地の現場や教育現場に何度も足を運んでの正確かつ緻密な取材に裏付けられた写実的な迫力ある絵・表現は人気を博し、コミック(全20巻)は250万部を超えるヒットとなった。