

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。



第一管区発

「北の海」災害に

備える！

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



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。

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。



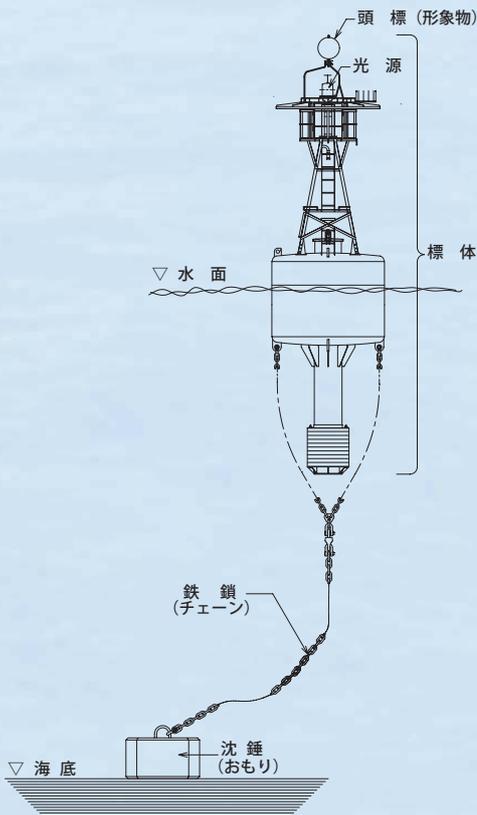
と気合も十分に各自ヘルメットの顎紐を締め直す。現場は「海の銀座」備讃瀬戸東航路の出入口で、高速道路のインターに匹敵する海域だ。作業に従事する船舶は、全国で2隻となった設標船のうちの1隻である第六管区海上保安本部所属の設標船「ぎんが」（約600t昭和55年3月建造荷役性能15tのクレーン装備）で、灯浮標（ブイ）の交換業務を主任務として船舶交通の安全を支えている。

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・・・」）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

「飛驒」「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。

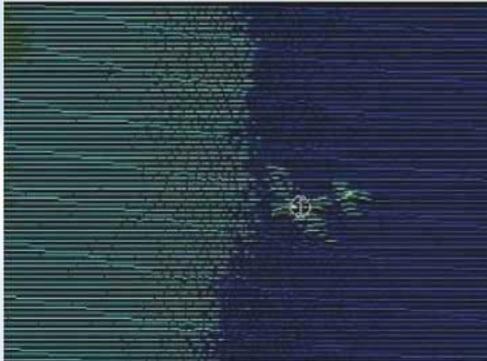
また、不審船対応事案などの際にはこれらの船艇が航空機などとユニットを編成し対応に当たる。ユニットを編成し対応することにより、各船が持つ能力に相乗効果が生まれ、より有効で効果的な対応を行うことができる。

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!

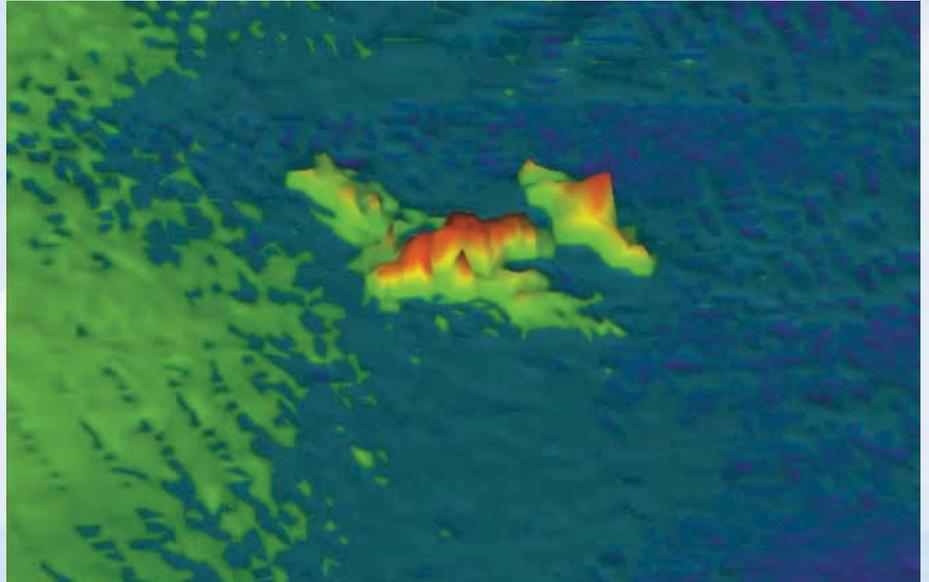
—測量船「いそしお」が消息不明航空機発見—



シーバット画像



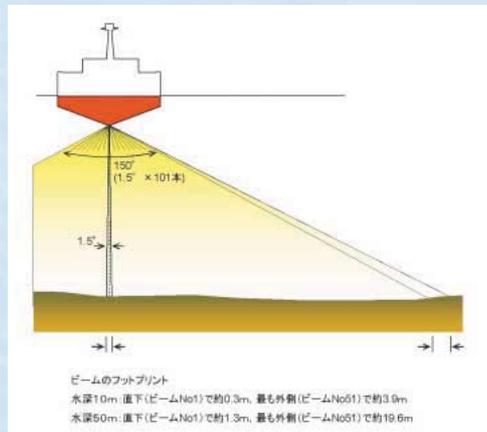
墜落した小型飛行機の同型機



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リ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ルームに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対して、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 —