

かいほ ジャーナル



愛します! 守ります! 日本の海

Vol. **79**

2019 SUMMER

特集 海上保安学校

現場へ巣立で! 管制課程一期生



海上保安庁
JAPAN COAST GUARD

かいほ ジャーナル

C O N T E N T S



Vol. **79**
2019 SUMMER

PHOTO GRAVURE

- 1 海上保安の日祝賀会を開催！
- 2 海洋状況表示システム運用開始！
- 2 新型巡視船・新型測量船続々進水！
- 3 G20大阪サミット海上警備終了！
- 3 屋久島における大雨への対応！

[特集]海上保安学校

巣立て！一期生

- 4 **安全な航行を支える
海の管制官を育てる**

12 NEWS FLASH

- 13 **皇太子殿下御即位慶祝行事**

裏表紙

INFORMATION

大切な命！自分で守る！

自船の安全確保3か条

ウォーターセーフティガイド

海の安全情報(沿岸域情報提供システム)



海上保安の日祝賀会の様子



岩並海上保安庁長官挨拶



安倍内閣総理大臣挨拶



石井国土交通大臣挨拶

令和元年5月14日（火）、東京都霞が関にある中央合同庁舎3号館10階共用大会議室において、令和になって最初の「海上保安の日祝賀会」を開催しました。

この祝賀会には、石井国土交通大臣をはじめ、国会議員、在京大使、多くの関係者にご出席いただいたほか、初めて安倍内閣総理大臣にご臨席いただき、合わせて約370名の方にご出席いただきました。

開会に際して、岩並海上保安庁長官は、「職員が一致団結するとともに、国際連携を一層進めながら、平和で豊かな海を守るべく、任務を全うする」と決意を述べました。

続いて、安倍内閣総理大臣が、新元号「令和」の由来と海上保安庁の徽章が「梅」であることに触れ、「新たな令和の時代にあっても、梅の徽章を胸に、岩並海上保安庁長官以下、全職員が一致団結し、荒波を乗り越え、「平和で豊かな海」という実を結んでほしい。」と挨拶されました。

2

海洋状況表示システム運用開始!



海しる (海洋状況表示システム)



<https://www.msil.go.jp/>

出典：海洋状況表示システム (<https://www.msil.go.jp/>),
情報提供元：国土地理院、気象庁、海上保安庁

平成31年4月17日(水)、海上保安庁は我が国の海洋状況把握(MDA^{*})の能力強化に向けた取組みの一環として、国内外の関係機関が収集・保有している海洋情報を一元的に集約し、衛星情報や海上気象情報などを地図上で重ね合わせて表示できる情報サービス「海洋状況表示システム(愛称:海しる)」の運用を開始しました。

海上物流の効率化による生産性の向上や、自然災害対策、マリンレジャーにおける安全性の向上などの利用目的に合わせ、リアルタイムの情報も迅速かつ効果的に入手することができます。

今後は、ユーザーからの要望等を踏まえ、機能の拡充や掲載情報の充実を図っていきます。

^{*}MDA: Maritime Domain Awarenessの略。関係政府機関の連携を強化し、国の防衛、安全、経済、環境に影響を与える可能性のある海洋に関する事象を効果的に把握する取組みのこと。

「巡視船れいめい」
船名は時を表す名称で、夜明けや新しい時代の始まりを意味する「黎明」が由来。



「巡視船しゅんこう」
船名は季節を表す名称で、春の光を意味する「春光」が由来。



「巡視船みやこ」
船名は島の名称である「宮古島」が由来。



「測量船平洋」
船名は海洋調査を通じて、平和な海、平穏な海を目指していくという思いを込めて選定。



平成31年3月7日(木)、20日(水)、山口県下関市の三菱造船株式会社において、約4,000トンの大型測量船「平洋」と約6,000トンのヘリコプター搭載型巡視船「しゅんこう」がそれぞれ進水しました。

株式会社において、約3,500トンの大型巡視船「みやこ」が相次いで進水しました。

また、平成31年3月8日(金)、長崎県長崎市の三菱重工業株式会社において、約6,500トンのヘリコプター搭載型巡視船「れいめい」が進水し、さらに平成31年3月13日(水)、岡山県玉野市の三井E&S造船株

全船とも平成28年12月の海上保安体制強化に関する関係閣僚会議で決定された「海上保安体制強化に関する方針」に基づき整備されたものであり、今後各種装置や機器の搭載、塗装などが施され、令和元年度内に就役する予定です。

3

新型巡視船・新型測量船続々進水!

4 G20大阪サミット海上警備終了!



咲洲前面海域を警戒する巡視船「こしき」のゴムボート



管内閣官房長官による督励



旅客船内巡回の様子



全体会議の様子

令和元年6月28日（金）、29日（土）、大阪府大阪市において「金融・世界経済に関する首脳会合」（G20サミット）が開催されました。

本サミットは、昨今の厳しい国際テロ情勢の中、会議場が海に囲まれた人工島内での開催であったことから、海上保安庁では、巡視船艇や航空機を全国

から集結させ、60隻を超える万全な体制で対応にあたり、大きな混乱もなく海上警備を終えることができました。

今後も、各地で関係閣僚会合の開催が予定されていますが、臨海部会場における海上警備及び全国的なテロ警戒に万全を期していきます。

5 屋久島における大雨への対応!



令和元年5月18日（土）、鹿児島県の屋久島町において、局地的な大雨による土砂崩れが発生し、登山者等約300名が孤立しました。

海上保安庁では、第十管区海上保安本部及び鹿児島海上保安部に対策本部を設置し、鹿児島県及び屋久島町に計13名の海上保安官を派遣するなどして情報収集等にあたるとともに、鹿児島県からの救助要請を受け、巡視船艇延べ19隻、航空機延べ10機で

対応にあたりました。

また、巡視船により、鹿児島県警機動隊員、自衛隊員、国土交通省TEC-FORCE隊員、消防隊員等計78名の人員輸送を行ったほか、鹿児島県の断水地域において、合計2.5トンの給水支援を行うとともに、非常用食糧や飲料水等の支援物資輸送等を行いました。

なお、孤立者については、19日（日）に全員が無事下山しました。



平成30年4月、海上保安学校に管制課程が新設された。海上交通の安全の要ともいえる管制業務は従来、研修を受けた海上保安官が務めてきた。また資格認定制度の導入に向けて平成22年1月には門司分校に運用管制官課程が設けられ、以降はそこで研修が行われてきた。

背景には管制業務へのニーズの高まりがある。数多くの外国船が海上を行き交う今日、管制官にはより高いレベルの交信や情報提供が求められており、船舶の高性能化、大型化がそれに拍車をかけている。また、東日本大震災時には避難船舶が東京湾内外から中心部に押し寄せ混雑した。災害発生時には各船舶を効率的かつ安全に誘導することが必須となる。事故を未然に防ぎ、スムーズな船の航行を支援する管制業務へのニーズは高まる一方で、必然的に管制官には、より高い能力が求められることになる。

管制教官室の西雄一室長は管制課程設

「現場からの期待は非常に大きい。その期待に応える学生の育成に取り組んでいます」と語る航行援助教官室・管制教官室の西雄一室長。自身、管制課程の設立に関わった。





実践を模してシミュレータを使った授業。後方のデスクから教官が指示を出したり、アドバイスを行う。



巣立て！ 一期生

安全な航行を支える 海の管制官を育てる

高まる管制業務へのニーズに応えるべく
平成30年4月、海上保安学校に管制課程が新設された
海上交通センターの運用管制官として現場に出る日を
心待ちに訓練と技能習得に勤しむ一期生と
彼らを育て導く現場の姿をレポートする

取材・文／中島 敦（オンサイト）



管制教官室の有田真由美教官。現場での経験を生かし、専門用語を使った管制英語の授業を受け持つ。

新たな課程の設立に際しては、カリキュラムの準備にも苦労があったという。管制官の資質については国際航路標識協会（※IALA）が、基本的な素養と基準を定めており、英語の能力はもちろんのこと、海事・通信・船舶に対する知識、そして人的資質などが求められる。管制課程のカリキュラムはこの基準に則して用意されたが、やはり立ち上げに際しては、教科

立の背景について、「海上保安官には本来、管制官を務めるだけの素養は備わっています。しかし最新の知識と技術を身に付けて管制業務を行うには、相応の研修を受けなければなりません。であれば今後ますます複雑化、高度化していく業務を担える高い技能を持った管制官を海上保安学校で継続的に養成し、そこから現場に配置するという制度作りが必要でした」と説明し、「日本の物流の大半は海運が担っています。その物流を支えるという意味でも管制官の仕事は以前より高度になっています」と付け加えた。

② vessel. on your [starboard/port] side.



管制業務に必要な専門用語や言い回しを学ぶ管制英語の授業風景。

書はどうするのか？ それぞれの科目について授業時間はどれだけ設定すればいいのか？ など検討すべき事柄は多岐に及んだという。

有田真由美教官も、管制官としての自身の経験を生かしてカリキュラムの作成に取り組んだひとり。門司分校で研修を

受け管制官として現場で活躍しており、また半年間IALAに派遣された経歴も合わせ持つ。

「やはり英語は重要で、2年間で約800コマもの授業があります。学生は1日中英語を勉強している日もあるぐらいです。単に会話ができればよいわけではなく、航行する相手船の状況をイメージしながら、相互に誤解のない言葉を選んで話さなければなりません」と、管制業務の難しさを語る。相手船は今、どういう状況にあるのか？ 時化しているのか？ どう船を進めようとしているのか？ 無線を通じて交信する相手船の状況をイメージしながら適切に対応するには、船舶運用はもちろん、気象・海象、そして法律まで幅広い知識が必要となる。その上で、見えない相手と交信し船を安全に導かなければならない。有田教官は続ける。

「例えば「了解」という言葉がありますが、こつちが言った「了解」と、相手が受け止める「了解」に齟齬が生じることもあります。もしそれで事故が発生してしまったら、「管制官が了解と言ったということになってしまいますから、簡単に「了解」と言っただけだと指導していただきますし、相手に伝わりやすい言葉や言い回しを教えてください」

シミュレータ実習では実際の海上交通センターを模した設備を用い、教官を相手に交信して現場に近い環境でのやりとりを経験する。教官は現場での実務経験

相手の表情を見ることなく 声だけで意思疎通する難しさを痛感



◀ **福崎 和徳** 24歳 新潟県出身
「海上保安官の父の姿を見て育ち、自然に自分も海上保安官になりたいと思っていました。父はパイロット、また先に入庁している弟が航海科だったこともあり、別の道をと管制課程を選びました。学校生活についても親や弟から聞いていましたから、思っていたとおりで馴染みやすかったですね。

管制の仕事は船と無線で交信して声だけで意思疎通するので、相手の目を見ることができません。訓練では後ろに教官がいるので相手がすぐ近くにいると分かっていますし、ふとした時にそっちを振り向いてしまうこともあり、もっと現場を意識した訓練を身につけなければならないと思っています。英語力は本当に必要ですが、2年間みっちり学ぶことになるので上達を実感できますから、管制官を目指すという人は、不安にならずに入学して欲しいです」

ここで学んだ基本を忘れず 好きな英語を生かしていきたい



◀ **宅野 なつ芽** 19歳 鹿児島県出身
「英語を使う仕事に就きたかったのが管制課程に進んだ動機です。中高とずっとソフトテニスをしていたので体力はあったと思いますが、水泳は……入学前に一ヶ月ほどプールに通ったぐらいです。集団生活を通じて色々な人との関わりや人間関係について学ぶことができ、授業も

船舶のことや法律など、今まで習ったことのない知識が身に付きました。自分が後輩期の時は何でも先輩に質問していましたが、今度は自分がそれを後輩に伝えていかなければと考えています。ここにはルールがあり、それを皆が守って生活していくことの大切さも知りました。けっこう緊張するタイプなので、自分が現場に出たときのことを想像すると不安はありますが、卒業後もここで学んだ基本を忘れずに、好きな英語を生かしていきたいと思います」



基本的な英語力向上を狙う実践英語の授業では、挨拶や出席生徒の報告など含めすべて英語でやりとりされていた。

を積んでいるだけに、現実に即した状況設定でのシミュレータ実習が行われるが、そこでも「なぜ、こういう対応が必要なのか?」「根拠となる法律は?」といった、必要な知識と結び付けた交信の必要性を伝えているという。

現場では管制官が提供する情報ひとつひとつが、船の安全を守っている。それだけに些細なミスが事故に繋がる可能性もあり、緊張を強いられる仕事でもあるが、

有田教官は、そこに管制官としての醍醐味を感じるとも言う。

「自分が、腹を括れる」という覚悟で仕事をすることです。組織の仕事は普通、書類を作ったり上司の決裁を仰いだり、そういった事が当たり前ですが、管制官として船と対面で交信している瞬間は、すべて自分の責任になります。自分が培ってきた知識と経験を総動員して、今その瞬間にどうすればいいのか判断する。そのために勉強もするし法律も徹底的に調べます。怖くて楽しい部分ですし、後で、あの時、他に何ができただろうかと考えることもしばしばあります」

そして「これだけ最善を尽くしても、より最適な答えがあるかもしれない」というこの思いは、現場の管制官も学生を育てる教官も変わりはない。

「船が危険な状況にあることをいち早く気づくことができるかどうか? 管制官に一番必要なポイントはこれです。授業でも事故が発生しないように、何が危険なのかということを、いかに学生に理解させるかを重視しています。我々としても、ここまで教えれば大丈夫だろうという思いで二期生を育てていますが、彼らの働きぶりについて、きくと現場からフィードバックが来るでしょう。必要であればそれをカリキュラムに反映して二期生を送り出さなければなりません」と西室長は言う。管制課程の二期生は来春、大きな期待を受けて現場へと巣立っていく。

STUDENTS' VOICES

管制官デビューを目の前に 一期生の声

安全な航行を守り
当たり前の日常を支えていきたい



◀ 佐藤 樹 23歳 神奈川県出身

「中学から大学までカナダに住み、大学を中退して帰国したときに英語という自分の能力を生かして新しいことに挑戦する意味で管制課程を選びました。

管制官の仕事はあまり人の目に触れることはないですし、どんな仕事なのかイメージしにくいかもしれませんが、日本の日常生活を支える仕事だと思います。当たり前の生活、当たり前の日々を支える。現場では冷静に、常に第三者の客観的な視点で対応することが求められます。まだまだですが、そういう管制官を目指しています。

学校生活の魅力は大勢の方と関係を持てるということです。全国からこれだけの人が集まる環境ってそうはないですし、教官の方もそれぞれにバックグラウンドがある。異なる経歴の人から話を聞き、自分がやりたいことや目指すものを定めるいい機会だと思います」

水泳の授業についていけず自主トレ
自分でも頑張ったと思います



◀ 萩原 未歩 20歳 長崎県出身

「東日本大震災で海の災害の恐ろしさを知り、その海に関わる仕事をしたいと思いました。もともと自分から積極的にリーダーシップを取るのには得意ではなかったので、人前に出ることなく航行の安全を支える管制官の仕事に魅力を感じました。

入校前の説明会で寮生活も見学しましたが、ここで生活していけるのかという不安と、自分はここでどんな生活を送るのだろうかという興味がありました。スポーツといってもたまたまジョギングする程度でしたので、特に遠泳に関しては不安でした。面接で「泳げないけどいいんですか?」と訊いたら、「泳げるようになるから大丈夫」と言われ、とはいえず泳の授業だけでは足りずに放課後や週末に自主トレばかりしていました。自分で言うのも恥ずかしいですが、本当にこれは頑張ったと思います」

応用編も含め3種目に! 基本動作競技会開催



開始直後、「かしら右」の号令と共に一斉に右を向く。顔の向き、敬礼する手の角度などを揃え、一糸乱れぬ行進が求められる。

「左! 左! 左、右!」と力強い号令が白糸湾に響き渡る。整然と隊列を組んだ分隊が行進し、「かしら右」や「方向転換」など、定められた課題を披露する。学生達は指先まで意識を通わせ、腕を振る角度や早さを揃えようと集中しながら行進を続ける。

6月25日、海上保安学校で基本動作競技会が実施された。海上保安官にとって日常の中でも基本動作は必要不可欠なもの。海上保安学校では年に2回、この基本動作の正確さを競う基本動作競技会が実施されているが、今年は従来とは異なるアプローチで開催された。より高い精度を求め、複雑な動きが求められる応用編が導入されたのだ。従来の行進間の動作(基本)に、行進間の動作(応用)と停止間の動作が加わり、一気に3種目へと増えている。

「今回から応用としてさらに複雑な動作を取り入れました。日々の課業行進では行わない動作ですが、授業として事前に訓練できたのは3回のみ。その中でいかに自分達の分隊の弱点を見つけ調整できるかが今回のポイントでした」と教育訓練部訓練課の原啓明教官は説明する。

課業行進にはない複雑な動作をいかにして習得するか? 事前の訓練とは別に、学生達は分隊別に自主練習に取り組み、蓋を開けてみれば期待を上まわる成績を残したという。

「学生達が自主的にしっかりと準備して

優勝は第11分隊!



「学生が自主的にしっかりと準備し、点数も伸びて安心しました」と語る教育訓練部訓練課の原啓明教官。「今後はさらに複雑な課題で高みをめざしてもらいたい」とも。

くれ、正直、想定していたよりも得点が伸び安心しました。毎朝、課業行進で指導し修正していますが、やはり心配はありました」と原教官。

基本動作は礼式に則った正しい動作やマナーであることは当然のことながら、チームで業務に取り組む現場での協調性を養い、互いに意思疎通し相手の状況を見ながらタイミングを合わせるという、海上保安官としてのベシックな行動に繋がってくる。「将来を見据えて自らのベースとして基本動作を身に付けてもらいたいし、そうなるような指導を心掛けています」と語る原教官は、形を整えるだけではなく自発的に意義を理解し行動することの大切さを強調した。「例えば授業で集まるとき、指示されなくとも学生達が自然と統制された形で集まるなどしたときに、基本動作の意義を理解してくれたと感ずることがあります」と言葉を結んだ。

海上保安学校のカリキュラム

| 課程 カリキュラム | 船舶運航システム課程（1年） | | | 情報システム課程 （2年） | 管制課程 （2年） | 航空課程 （1年） | 海洋科学課程 （1年） |
|---|---|---|---|---|---|--|---|
| | 航海コース | 機関コース | 主計コース | | | | |
| 現場で活躍する海上保安官として、巡視船艇の運航に必要な知識・技能及び海上犯罪取締り等の知識を習得する課程です。卒業後はコースに応じて巡視船艇の運航を担当するとともに警備救難業務などに従事します。 | 現場で活躍する海上保安官として、巡視船艇の運航に必要な知識・技能及び海上犯罪取締り等の知識を習得する課程です。卒業後はコースに応じて巡視船艇の運航を担当するとともに警備救難業務などに従事します。 | | | 海上保安官として通信機器の運用・管理と航行安全に必要な知識・技能及び海上犯罪取締り等の知識を習得する課程です。卒業後は主に情報通信業務、海上交通業務を担当します。 | 運用管制官として船舶の安全な航行に必要な知識・技能を習得する課程です。卒業後は、運用管制官として海上交通センターに勤務します。 | 海上保安庁の航空機のパイロットになるための基礎教養を習得し、海上犯罪取締り等の知識を習得する課程です。卒業後は、さらに研修を受け、航空機のパイロットとなります。 | 航海の安全を確保するために必要なさまざまな海洋データを集積・解析し、提供する海上保安官を育てる課程です。卒業後は主に海洋情報業務を担当します。 |
| 全課程共通科目 | 基礎教養（法学概論、国際法、海上保安制度概要等）、英語、情報処理、小型船舶操縦、体育、基本動作、乗船実習、総合実習、訓練 | | | | | | |
| 船舶運航システム課程 航空課程 情報システム課程 管制課程 共通科目 | 刑法、刑事訴訟法、海上警察、海上環境、救難防災 | | | | | | |
| 各課程専門科目 | 航海、運用、海事法、海象・気象、通信運用、航行安全 | 機関、電気機器、海事法、通信運用 | 主計（総務・経理補給・船舶衛生）、調理、通信運用 | 物理、数学、通信実技、情報通信、海上交通、基礎電子工学、航行援助システム機器、航行援助システム管理 | 業務通信、海上交通、通航管理、管制業務機器、海事一般、管制英語、シュミレーター実習 | 数学、物理、英語、海象、気象、航空通信運用、海上航空業務、船舶概論 | 数学、物理、基礎科学、海象、海洋情報、水路図誌、測量、通信運用 |
| 取得できる資格 | ◎五級海技士（航海）筆記試験免除、○四級海技士（航海）筆記、○第一級海上特殊無線技士、○第二級陸上特殊無線技士 | ◎内燃機関五級海技士（機関）筆記試験免除、○内燃機関四級海技士（機関）筆記、○第一級海上特殊無線技士、○第二級陸上特殊無線技士 | △船舶料理士、△衛生管理者（船員法による）、○第一級海上特殊無線技士、○第二級陸上特殊無線技士 | ◎第三級海上無線通信士、◎航空級無線通信士、◎第二級陸上特殊無線技士、○第二級陸上無線技術士、△第二級海上無線通信士、○ITパスポート | ◎第三級海上無線通信士、◎第二級陸上特殊無線技士 | ◎航空無線通信士 | ◎国際水路測量技術者資格基準B級、○第一級海上特殊無線技士、○第二級陸上特殊無線技士 |
| | ○一級小型船舶操縦士 取得資格 ◎卒業により取得 ○在学中の受験により取得 △卒業後一定の条件を満たすことにより取得 | | | | | | |

| 卒業後の進路 | 管内転勤 | 海上保安部等 (海上交通業務等) | 全国転勤 | 海上交通センター | 航空研修(パイロット養成) | 本庁・管区本部 (海洋情報業務等) |
|--------|--------------------|---------------------|-------------------|----------------------|---------------|----------------------|
| | 巡視船艇等 (警備救難業務等) | 巡視船艇・陸上部署 | 航空基地 (警備救難業務等) | 本庁・管区本部 (海洋情報業務等) | | |

※卒業後、「潜水士」「特殊救難隊員」「国際取締官」といったスペシャリストとして活躍する道もあります。

幹部登用への道

一定期間現場で仕事をした後、選抜された職員については、海上保安大学校の特修科に進み、幹部職員となる道もあります。

入学して大変だったこと

乗船実習で船酔いは？

入学前の泳力

フリーコメント

【志望動機】 NHK『プロフェッショナル』、森公博さんの特集がきっかけ・幼稚園の頃の夢・「海猿」を観て・南極に行きたい

【入学して良かったこと、役に立ったこと】 アイロンがけが職人の域に達した・自分の給与で携帯を契約した・初任給で親にプレゼントを贈った**【入学して大変だったこと】** 自由時間が少ない・プライバシーがない・食事時間が短い・大変なことはなく、日々楽しく過ごしている**【乗船実習で船酔いは？】** 吐いても仕事だと思って船橋に戻った・船から見た星空がきれいだった・船で出たご飯が美味しくてとても幸せだった**【その他コメント】** 入学してからがスタート・仲間は一生の財産・人の役に立ちたいという気持ちがあればぜひ目指してください！



海上保安学校学生の日

海上保安学校の学生はどんな日々を過ごしているのでしょうか？
船舶運航システム課程機関コース54期の梶原 暢さんの1日に密着しました。



1 6時30分起床、5分後には寮の外に整列して体操で1日が始まります。男性は上半身裸、校内に号令が響き渡ります。朝食の前に清掃。



2 朝食の時間はわずか15分。しっかり食べて1日の活動に備えます。



3 朝食後は制服に着替えて再び整列し、分隊毎にその日の課業に出席する人員を報告し、その後、課業行進でそれぞれ教室等へ向かいます。



8 その日の出来事を語らうのが夜の楽しみ。巡検からは私語厳禁で就寝です。翌日が休日の場合、就寝時刻は23時15分となります。

【一日のスケジュール】

| | |
|-------|-----------------|
| 6:30 | ①起床(起床整列・体操・清掃) |
| 7:25 | ②朝食 |
| 8:20 | ③課業整列 |
| 8:30 | ④課業 |
| 12:05 | ⑤昼食・課業準備等 |
| 12:50 | ⑥課業・クラブ活動 |
| 17:30 | ⑦夕食・入浴 |
| 20:00 | ⑧自習時間 |
| 22:30 | ⑨就寝 |

※原則として毎日外出は可能です。休日の前日は外泊もできます。
※帰校門限は22:15。月、火、木は20:00(翌日が休日の場合は23:00)、おおむね土曜日、日曜日、国民の祝日は休日です。そのほかに夏季・年末年始などに長期の休暇もあります。



7 翌日の準備や短い休憩の後の自習時間。「電気」の試験に備えるための勉強をしました。この時間は外出も認められています。

4 授業は午前が8時30分から、午後は12時50分から行われ、45分刻みでカリキュラムが組まれています。鑑識の授業では望遠レンズでの撮影や、証拠品の撮影などを行いました。



5 昼食のメニューはチキンチップにエビ団子の鹿の子揚げ、パンサンズー、折煮椀。短い昼食の後は、午後の課業に向けての準備とせわしないけれど、ひとときの休憩時間です。

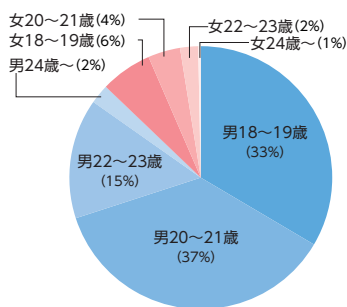


6 夕食後に約1時間の自主トレーニング。月・水・金はランニング、懸垂、斜め懸垂。火・木は水泳が日課です。ちなみに土・日は両メニューをこなし、潜水士になるための体力錬成に努めています。洗濯の後はトレーニングのご褒美に仲間とアイス。そして入浴です。

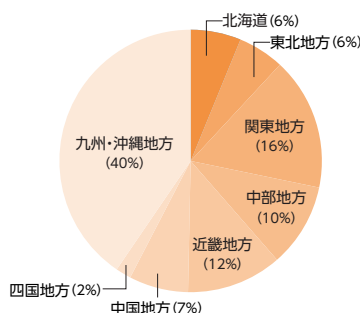
全学生にアンケート実施!

海上保安学校学生のリアルな姿

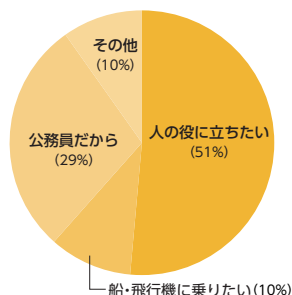
性別・年齢



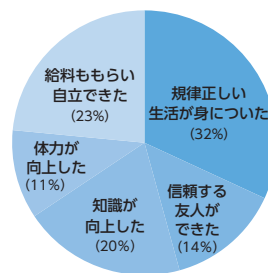
出身地はどこですか？



志望動機



入学して良かったこと、役に立ったこと



NEWS FLASH

2/5 二管区 宮城保安部

巡視船まつしま特製ビーフカレー ～隠し味は仙台味噌～



5/27 五管区 大阪保安監部

大塚国土交通副大臣が大阪海上保安監部を視察



4/22 九管区 新潟保安部

巡視船による離島の島民避難訓練を実施



2/15 十管区 宮崎保安部

日南キャンプ中の山川穂高選手が海の安全推進ポスターに!



3/29 十一管区 十一本部

十一管区所属の巡視船艇・航空機や現場職員の雄姿を収めたオリジナルフォトブック「美ら海の守り神」を作製



3/24 本庁 音楽隊

音楽隊 稲垣技術顧問 海上保安大学卒業式にて最後の演奏会



4/26 大学校 海上保安大学校

練習船こじま26回目の世界一周遠洋航海に出港



4/14 学校 門司分校

門司分校研修生ら 総28kmの維新・海峡ウォーキング完歩





皇太子殿下御即位慶祝行事

令和元年5月1日(水)、皇太子殿下御即位慶祝行事の一環として、全国の海上保安部署等において、港内に停泊中の巡視船艇等による満船飾や船飾、主な灯台等に万国旗装飾を実施し、祝意を表しました。

巡視船艇



【田辺】巡視艇むろかぜ、巡視船こうや、巡視船みなべ



【呉】巡視船くろせ

わあ～！
カラフルな旗が
いっぱいあるね！
満船飾(まんせんしよく)
ってなあに？



うーみん ©JCGF



うみまる ©JCGF

祝意を表すために、
船首から船尾の間に、
国際信号旗を
綴り合せて
掲揚するものだよ！



【門司】巡視船きくち



【石垣】巡視船かびら

灯台等



【小樽】日和山灯台



【福島】塩屋崎灯台



【千葉】野島崎灯台



【尾鷲】尾鷲港第一、第二防波堤灯台



【境】美保関灯台



【宮崎】都井岬灯台

INFORMATION

大切な命！自分で守る！

自船の安全確保 3か条

1. 発航前、機関や燃料等の点検の実施

発航前は、船体とエンジン周り、燃料の量、バッテリーの状態を点検するとともに、最新の気象・水路情報等を入手しましょう！



2. 航行時、常時見張りの徹底

航行時は、他の船舶の動向や浅瀬・定置網など周囲の水域の状況を継続して把握する必要があることから、常時適切な見張りを実施しましょう！



3. 故障時に備え、救助支援者の確保

事故で最も多いのが機関故障！発航する際は、万が一の機関故障の発生に備え、仲間の船やマリナー等の救助艇による救助体制をあらかじめ確保しておきましょう！

また、併せて入航時刻等を家族やマリナー等へ連絡しておきましょう！

※水上オートバイは民間救助組織の対象外の場合がありますので注意しましょう。



3つの事項を実践して、自船の安全を確保しましょう！

ウォーターセーフティガイド

海で安全に安心して楽しめるように事故防止のための情報を発信する総合安全情報サイト「ウォーターセーフティガイド」*では、海に関する知識、アクティビティごとの特性や推奨される装備品、習得すべき技術等について掲載しています。

Water Safety Guide

JCG 海上保安庁



*現在、「水上オートバイ編」「遊泳編」「カヌー編」「SUP（スタンドアップパドルボード）編」「ミニボート編」を掲載中

海の安全情報(沿岸域情報提供システム)

パソコンやスマートフォン、携帯電話から、簡単にアクセスできます。

海の安全情報

検索



パソコン用サイト



スマートフォン用サイト



携帯電話用サイト



緊急情報配信サービス

