

かいほ ジャーナル



愛します! 守ります! 日本の海

Vol. **74**

2018 SPRING



特集 東京湾海上交通センター

安全で円滑な交通をめざして

東京湾の管制

一元化はじまる



かいほ ジャーナル

C O N T E N T S



Vol. **74**
2018 SPRING

PHOTO GRAVURE

- 1 海上保安体制強化に関する関係閣僚会議の開催
- 1 日印海上保安機関長官級会合の開催及び連携訓練の実施
- 2 東シナ海で沈没したタンカー「SANCHI」号等への対応
- 2 我が国が提案した海底地形名、国際会議が承認
- 3 マレーシア海上法令執行庁と連携訓練を実施
- 3 平成29年度自動式拳銃全国大会を開催

[特集]

東京湾海上交通センター
安全で円滑な交通をめざして

- 4 **東京湾の管制一元化はじまる**

TOPICS

- 10 ~エトセトラ特別編~ **海上保安資料館 横浜館**
- 12 **NEWSFLASH** ニュースフラッシュ

裏表紙

INFORMATION

新ルール記載、海図「東京湾」を発行!!

海上保安体制強化に関する 関係閣僚会議の開催



平成28年12月以来2回目となる「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」が平成29年12月18日に開催され、前回の同会議において決定された「海上保安体制強化に関する方針」に基づき、海上保安庁の体制強化を引き続き進めていくことが確認されました。

日印海上保安機関長官級会合の開催 及び連携訓練の実施



菅総理大臣補佐官激励（つがる船上）



日印長官級会合



相互離着船訓練（ICGヘリがつがるに着船）



訓練を視察する両長官

1月15日、中島長官が訪印し、「日印海上保安機関長官級会合」をインド・デリーにおいて開催しました。17日には、両機関等の船艇・航空機が参加する連携訓練を、インド太平洋地域の海上保安機関（モルディブ、スリランカ）職員が視察する中、インド・チェンナイ沖にて実施しました。また、訓練前には菅総理補佐官から激励の挨拶をいただきました。

東シナ海で沈没したタンカー「SANCHI」号等への対応



SANCHI号火災



奄美大島における油状物調査

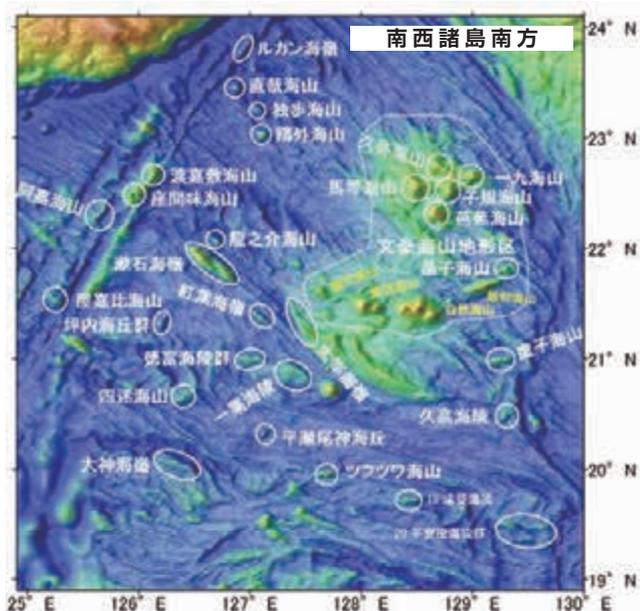


採水状況

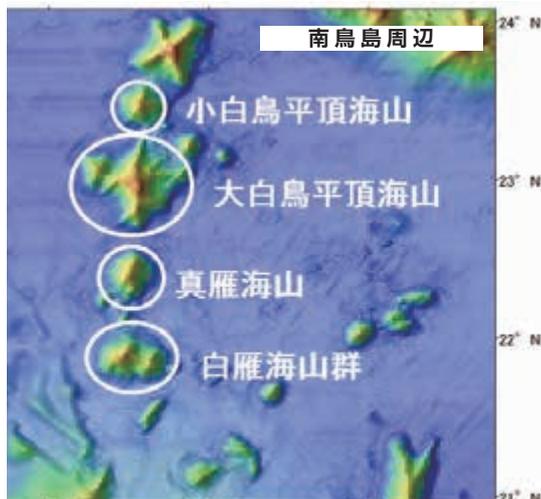
平成30年1月6日、中国上海沖約290キロメートルの海上において、パナマ籍タンカー「SANCHI」号と香港籍貨物船が衝突し、タンカーに火災が発生しました。タンカーは火災を継続したまま漂流を続け、1月14日、奄美大島西方約315キロメートルの海上において沈没し、油が流出しました。

また、1月28日以降、奄美大島や沖縄本島などの一部沿岸に油状物の漂着が確認されました。海上保安庁では、巡視船、航空機等により沈没位置付近の浮流油等の調査や防除作業等を実施するとともに、当庁職員が地方自治体等と連携して油状漂着物の確認、回収作業等を実施してきました。

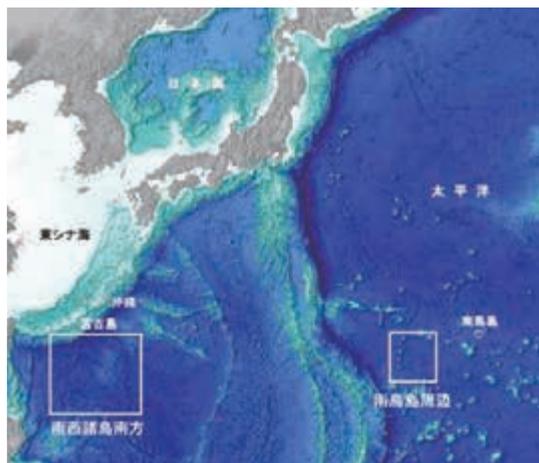
さらに、海上保安庁では、沈没位置付近の浮流油と、油状漂着物について分析を行い関連性を調査するとともに、東シナ海における海水中の油分を測定する等、所要の対応を行なっているところです。



南西諸島南方



南鳥島周辺



我が国が提案した海底地形名、国際会議が承認

国際水路機関 (IHO) とユネスコ政府間海洋学委員会 (IOC) が共同で設置する「海底地形名小委員会」が平成29年10月イタリア (ジェノア) で開催され、我が国が提案した海底地形名は34件承認され、南西諸島南方では沖縄島や宮古島の地名に因んだ名称が11件、文豪に因んだ名称が18件、南鳥島周辺では鳥の名称としたものが4件承認されました。

なお、各国から提案された海底地形名のうち、126件に名称が承認されています。

マレーシア海上法令執行庁と
連携訓練を実施



巡視船つがる・巡視船パカンの両船長



巡視船つがる（下）と巡視船パカン（上）



海賊対処連携訓練



ボートを利用した救助訓練

海上保安庁では、海賊対策を目的として、平成12年から毎年東南アジア海域等に巡視船・航空機を派遣しており、その一環として、巡視船つがるを派遣し、マレーシア・クアンタン沖でマレーシア海上法令執行庁（MMEA）と海賊対処をはじめとする連携訓練を実施しました（1月29日実施）。

同訓練には、平成29年に日本政府が供与した巡視船パカン（旧名：えりも）が初参加しました。本訓練を通じ、日・マレーシア間の協力関係が深化するとともに、インド太平洋地域の海上保安機関との連携・協力関係の更なる強化が期待されます。

平成29年度自動式拳銃全国大会
を開催



1月24日、海上保安庁は、横浜海上防災基地において「平成29年度自動式拳銃全国大会」を開催し、全国の巡視船から選抜された12人が参加しました。

競技は、23メートルからの遠距離射撃、15メートルからの遮蔽物射撃、5メートルからの近距離射撃など計5種目が実施され、選手は日ごろの訓練で培った技術力や精神力を発揮し、しのぎを削りました。

本大会を通じて、職員の能力向上と士気の高揚、現場力の向上が図られました。



管制業務について説明を受ける石井国土交通大臣

特集 東京湾海上交通センター

安全で円滑な交通をめざして

東京湾の管制 一元化はじまる

1月31日、東京湾内全体の海上交通を管制すべく、
新たな東京湾海上交通センターが発足した
より安全でスムーズな海上交通に貢献するだけでなく、
非常災害時への対応も見据えた
新東京湾海上交通センターの業務を紹介する

取材・文／中島敦（オンサイト）

5箇所の組織を統合し一元化へ

首都圏への海上交通の要衝である東京湾は、狭く屈曲し袋小路となる湾内を日に平均500隻もの船舶が行き交う輻輳海域だ。従来、浦賀水道航路と中ノ瀬航路の2本の航路を観音崎の東京湾海上交通センターが、千葉、東京、横浜、川崎の4つの港はそれぞれに設けられた港内交通管制室が個別に管制を行ってきたが、今年1月からこれら5箇所の組織を横浜に集約、改正法が施行された1月31日から新たな東京湾海上交通センターとして運用が始まった。組織を統合し東京湾全体を一元管理することで、安全であることはもちろん、より円滑な海上交通の実現を目指している。

一元化の利点は航路と港内をシームレスに管制することにある。これまで、観音崎の東京湾海上交通センターが担当する航路と、各港内交通管制室が受け持つ4港は個別に管制されており、また船舶からの通報も航路と港それぞれに行う必要があった。一元化により港と航路の状況を総合的に判断し管制することでスムーズな航行を実現する。

管制業務は昼夜問わず行われるため、当然ながらシフトを組んでの当直制となる。上席統括運用管制官、統括運用管制官、運用管制官で構成される21名のチームで当直にあたる。管制室はフロア全体を見渡せる広さで、通報を受け航路管制計画を立てるエリアと、モニターカメラとレーザー等で湾内・港内を監視し、船の管制



東京湾の海上交通管制の一元化に向け、事前に日本語、英語、中国語、韓国語の4カ国語でパンフレットを作成し周知を徹底した。

を行うエリアに大別される。また中央列には管制業務を統括する統括運用管制官が控え、さらに上席統括運用管制官が全体を把握する。

船からの通報はファックスや電話によるが、ほとんどはファックスで送られてくる。浦賀水道航路、中ノ瀬航路を通航する場合、管制対象となる巨大船と準巨大船は前日の正午までに通報することが義務付けられており、管制室では集まった通報に基づいて各船が航路に入る時刻を決める。管制船が航路に入る際、巨大船同士の場合は接近を避けるために前後15分（後方が準巨大船の場合は5分）の間隔を取ることが定められており、管制室では管制船同士が同じ時間に航路に入らぬように時刻を決め、船に指示する。

この業務は従来の東京湾海上交通センターでも行っていたが、新しい体制では船の行き先となる港の状況も合わせて判断すること、より円滑な交通を促す。例えば同じ時間帯に航路通航を予定している管制船があった場合、行き先となる港にス



新生東京湾海上交通センターを統括する三宅真二所長。海上交通の重要な拠点であり、船舶が輻輳する東京湾の安全と円滑な交通を守っていく。



運用体制拡大のため新たに配置された上席統括運用管制官の1人である小上馬則行上席統括運用管制官

す。」と東京海上交通センターを統括する三宅真二所長は、この新しいシステムへの期待を語る。「もちろん港湾や岸壁、タグボート等の都合もありますが、それを目指して管制を行います」

この管制計画に沿って実際の管制業務を行う管制官の目の前には、湾内27箇所モニター映像がずらりと並んでいる。それぞれのカメラは任意にズームや角度を操作することができ、肉眼による湾内の監視に役立っている。管制官はこのモニター映像と、8局のレーダー基地から送られてくる合成映像やAISデータを元に、個々の船舶が管制計画どおりに航行しているかを確認、必要であれば情報提供、さらには勧告を行う。

ムーズに入港できる船を先に通航させ、行き先が混雑している船は後ろに回す、といった具合だ。

1日に100隻にも及ぶ管制船について、航路の通航から入出港までを管理するために、東京湾海上交通センターではこの度、入力された通報データから各船の管制計画を二元的に表示するシステムを構築、実運用を開始した。各管制官はその定められた管制計画に基づいて各船の動きを見、管制を行っている。

「このシステムは言わば秘密兵器。膨大な船舶について航路通航から入出港までの航行計画を、コンピュータがビッグデータを活用して作成してくれます。実際の運用は始まったばかりですが、このシステムを管制に活用することで東京湾口から各港に向かう船舶の航行時間の短縮が実現できま

は、船に情報提供し、必要だとであれば勧告を行う。

「北向き二方通航の中ノ瀬航路出口は、航路を出た船と木更津方面から出てきた船とが交差する位置に当たり、非常に危険な海域です」と三宅所長。木更津から東京湾を出る船は通常、浦賀水道航路に入るためにまずは西進することになるが、ちよど中ノ瀬航路を出て北進する船の航路と交差するのだ。船同士の交通では基本、右側に位置する船が優先となるため、この場合には中ノ瀬航路を出た船に対して「右から船が来ています」と情報提供し、それでも接近していった場合には警告、さらには「避けて下さい」と勧告を出す。勧告は統括運用管制官の判断を仰いで運用管制官が伝える。

また通航している船だけでなく、錨泊中の船が強風で流され他船に接近、衝突することもある。このような時は流されている船に対して無線で呼びかけ、対処を促す。

絶え間ない管制体制を支える 強固な設備

当然のことながら管制業務に絶え間はない。24時間、途切れることなく、管制を行うため、東京湾海上交通センターの設備は停電や万が一の災害時でも機能を停止することがないよう、極めて堅牢なものとなっている。専用の電源室は津波に備えて床面を2メートル高くとっており、使用する回線は完全クローズドで外部からの侵入を防ぐだけでなく各経路にループ

回線を備え、データを扱うサーバー類も同様に二重三重のバックアップ態勢を整えている。

これらを日々保守管理するのが技術課の役割だ。東京湾海上交通センター内の設備だけでなく、各港27箇所に設けられた管制信号所など外部施設の保守管理まで、一括してメンテナンスを担当している。前述の通り強固な設備と保守体制を整えている一方で、他にはない専用の設備だけに保守には極めて専門的な知識を必要とする。それだけに若手の育成が難しく、「現在いる9名の職員は最年少でも44歳」と三宅所長は直面する課題を訴えた。

非常災害時のオペレーション

ここまで平常時のオペレーションについて述べてきたが、今回の三元化には非常災害に対応するという大きな目的がある。

きっかけは平成23年に発生した東日本大災害だ。地震発生時、東京湾内にも約2メートルの津波が押し寄せ、東京湾の各港に停泊中の船舶に対して港から出るよう避難勧告が出されたが、その結果、東京湾内に錨泊する船が密集し、船と船との間隔が狭まって二次災害が懸念される事態が発生したのだ。比較的早めに港を出ていた小型船が錨泊する所へ、大型船が後から出港しようにも安全に出ていけないという状況だったという。通常、東京湾内には100隻ほどの船が錨泊しているが、この時はその数が4倍以上に膨れ上がった。

そこで、非常災害時に東京湾海上交通センターが提供する情報の聴取義務海域



船舶からの通報を受け付ける管制計画卓。
受け付けた通報はすべてデータベースに入力され、管制計画が作成される。



管制計画をグラフ化したダイヤグラム。航路通報と港内の事前通報を関連付けて計画が立てられるため、従来よりも効率的な運航が可能となる。



運用管制官の目の前にはモニター画面がズラリと並び、湾内・港内の様子を肉眼で確認することができる。レーダー映像やAISデータを元に船の動きを監視し、必要な管制指示を出す。



運用管制官の業務を監督指揮する統括運用管制官。



AIS卓では東京湾内を除く第三管区海上保安本部が受け持つ沿岸、茨城県から静岡県までの距岸約20マイルを航行するAIS搭載船を監視し、危険を回避するための情報を提供する。



当直交代時には必ずデブリーフィングを行い、その日に発生した事やその対応について報告し意識と情報の共有を図っている。



訓練室での訓練風景。平常時の業務訓練から非常災害発生を想定したシミュレーション訓練まで、日頃からスキル向上に努め、万が一の災害時への準備を怠らない。

をほぼ東京湾内全域へと拡大し、その上で安全に避難できる海域について情報提供し、さらに危険な海域や港の出入り口付近、航路の出入り口付近に錨泊する船があれば移動させる権限が、東京湾海上交通センターに付与されることになった。そのためには東京湾内全体をまとめて管制する必要があり、従来の東京湾海上交通センターと4つの港内交通管制室統合に至ったのだ。

組織自体は1月1日に発足し、準備段階を踏まえて港の管制と湾の管制を一体的に運用する準備を整えて1月31日の発足を迎えた。三宅所長は「明日にも大地震が発生し、津波が押し寄せる事態になるかもしれないということを常に意識し、緊張感を持って業務にあたる」と、いつ発生するかもしれない災害に対する心構えを語った。

日本の海上物流のおよそ4分の1が集中



していると言われる東京湾。もし、その東京湾で海上物流が滞るような事態になれば、日本の社会経済に与える影響は極めて大きい。新しくなった東京湾海上交通センターは、非常災害時の海の安全を守り、海上物流を確保し、早期の災害復旧に対応することが求められている。

そして未然の事故防止。技術の進化により、従来と比べれば管制官は各段に船の動きを把握しやすくなった。しかし、最終的にはひとりひとりの管制官がいかに海の状況を把握し、的確な情報を相手船に伝えるか。つまりは人と人とのコミュニケーションであり、そこに管制官の能力とスキルが求められる。

「管制官の仕事は事案が発生してから対

応するものではなく、事案が発生させないことが求められます」と三宅所長は、プレッシャーに晒される管制業務の厳しさを語る。「常に緊張感を持ち、ある程度テンションを上げておく必要がある仕事です。ですから上に立つ側がひとりひとりの管制官に寄り添う姿勢も必要です。当直交代のデブリーフィングには必ず幹部職員も参加し、その日どんなことが起こって、誰がどういう対応をしたかを確認し評価することで、意識と情報の共有を図っています。また、日頃の訓練を通じてスキルアップを心掛け、非常災害を想定した訓練を繰り返すことで、万が一有事が発生したときに迅速に判断、対応できる人材の育成に努めています」と言葉を結んだ。

技術課ではデータが集約されるサーバーからネットワーク、港内の管制信号所まで、365日24時間体制で保守管理を行っている。海上交通センター専用に設置されている非常用電源室は、津波に備えて2メートル底上げされた。万が一の停電の際には自動でエンジンが始動し電源を供給。また、エンジンが始動するまでの間はUPS（無停電電源装置）が電力を供給する。案内いただいたのは多地和弘技術課長と技術課の佐藤光秀氏。

若手管制官の育成進む 海上保安学校に管制課程を新設

今回の東京湾海上交通管制の一元化をはじめ、AIS搭載船舶の増加、非常災害時における海上交通機能の維持など、管制官へのニーズが高まっていることを背景に、今年30年4月から、海上保安学校に管制課程が新設される。カリキュラムは2年間で、運用管制官に必要な知識・技能・資格を習得、特に外国船舶への情報提供や法令に基づいた航行管制を行うことから、英語に力を入れた教育を受け、卒業後は全国の海上交通センターに配属されることになる。従来、運用管制官になるには3週間の研修と半年の実地訓練が施されていた。

運用管制官の育成について、若手育成にあたる鈴木仁統括運用管制官に話を伺った。

「現在の研修制度でも、国際的な管制官の資格に準じた教育を行っています。ただ研修を終えたらそのまま運用管制官になるのではなく、配属される現場に合わせたOJTが必要です。例えば東京湾と門司、関門海峡では地理も違えば航行する船舶も違い、それぞれに特殊事情があります。研修でひと通りの基礎を学び、OJTで現場に即した知識と経験を得てもらうわけです。だいたい3ヶ月ぐらいは専任の指導官につきっきりで2名で業務にあたります。私は研修制度のない時代に運用管制官になりましたが、当時の

先輩は『俺から盗め』と言った感じで見よう見まねで学んだものです。また、私は通信科でしたが機関科の人間もいれば航海科の人間もいて、各々が基本的な知識不足を日々感じていたと思います。今は研修制度もありますし、これからは専門課程を経て配属され、現場では先輩について仕事を覚えるわけですから習得はしやすくなっていると思います。まあ、昔は昔でいい所もあったと感じてはいますが。

管制の仕事は、無線を通じてのコミュニケーションです。目と目を合わせれば全部を言わなくても通じることでも、無線とモニターを見ながらでは通じにくいこともあります。また、気象や海象の状況を肌で感じる事ができない中で、相手船が必要とする情報を伝えていくのは簡単ではありません。様々な知識が必要ですし、何より短時間で的確なことを相手に伝えるのは苦勞するポイントです。

窪田は1つ教えると10学ぶというか、吸収が速いですね。また、乗船経験はありませんが自分で『船の気持ちが分らない』と意識している点もいいと思います。これから先は経験を積むほどにそれが糧となりますが、若いうちは色々なことを経験したほうがいい。その上で管制官としてさらに活躍して欲しいですね」

Interview



清水市出身です。高校生のときに清水海上保安部の巡視船おきつに体験乗船し、そこで通信士という仕事のことを聞いたのが海上保安官をめざすきっかけとなりました。海上保安学校の情報システム課程を卒業してこちらに配属されました。

管制官になったのは配属から半年後です。ほんとにしましたし嬉しかったものの、研修期間は常に誰かがついてくれていたのが独り立ちすることになり、責任も感じました。私は卒業後、乗船経験のないまま管制官になったのでいつも「船側の気持ちが分からない」ということを意識しています。時には厳しいことを言わなければならない仕事なので、「こういう事を言って大丈夫かな？」と不安に感じたり。もちろん統括官に確認しますが、まず自分で気配りするようにしています。

また、万が一にも誤った情報を船に伝えるわけにはいきませんから常に緊張しています。例えばレーダーに小さな影が映るのを見て「船がいるかもしれないので注意してください」と伝えても相手から「いませんよ？」となると信頼を失ってしまいます。もちろん相手船から見えないだけで実際に小舟がいる可能性もありますし、情報の正確さには気を使います。

それだけに、管制官を務めた日と管制官ではない業務をした日では、疲れ方が倍ぐらい違います。ただ、こちらから情報を伝えることで事故を未然に防ぐことができたり、相手船から「その情報が助かりました。ありがとう」と感謝の気持ちが伝わってきたときは嬉しいですし、この仕事が自分に合っていると感じます。

「気を抜けないストレスの溜まる仕事ですが、1日を終えたときの満足感も味わえます」

運用管制官付
窪田 麻友子



8箇所のレーダーや非常用電源設備等、管制業務の遂行に欠かせない装備を保守する技術課の仕事は重要です。(右 多地技術課長、左 佐藤技術官)



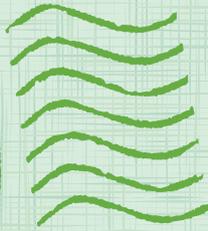
津波を想定した新たな電源局舎



若手管制官の育成に努める鈴木仁統括運用管制官。



運用管制官の証であるき章



海上保安資料館 横浜館



横浜、赤レンガパークの近くにある海上保安資料館横浜館には、平成13年に発生した九州南西海域工作船事件で沈没し、後に引き揚げられた工作船と回収物が展示されています。実際に活動していた工作船を間近でご覧頂くことで、日本周辺海域の現状と海上警備の重要性を伝えています。



海上保安資料館横浜館

〒231-0001 神奈川県横浜市中区新港1丁目2-1
(赤レンガパーク隣)

- 開館時間：午前10時～午後5時
- 休館日：毎週月曜日（休日の場合は翌平日）
年末年始（12月29日～1月3日）
- 見学料：無料

工作船事件とは？

平成13年12月22日、九州南西海域で、度重なる停船命令を無視して逃走を続けた不審船が、最後は自爆、沈没しました。この時、巡視船「あまみ」「ぎりしま」はこの不審船から自動小銃やロケットランチャーによる攻撃を受けています。

事件後、海上保安庁は水深90メートルの海底から不審船を引き揚げ、合計1,032点もの証拠物を回収。また同船の乗組員10名を海上保安官に対する殺人未遂罪等の容疑で書類送検しました（不起訴処分確定済み）。

その後の捜査から、この船が北朝鮮の工作船であったこと、薬物の密輸入に関与していた疑いが強いことなどが判明しています。





沿岸部に接近しやすい小型舟艇を搭載 覚せい剤密輸入や工作員の出入国も

この工作船は船尾が観音開きとなっており、船体内に小型舟艇を搭載していました。小型舟艇の外板はFRP製で、見た目は沿岸部によく見かける小型漁船のようであり、イカ釣り漁船に偽装するための集魚灯も備えていました。

また、この小型舟艇には水中スクーターや自爆装置も搭載していました。捜査の結果、工作船は九州周辺海域において覚せい剤の取引に使用されていた疑いが濃厚であり、工作員の不法出入国や他の重大犯罪にも利用されていた可能性があることがわかりました。また平成18年には、この工作船が覚せい剤を密輸していたことが認定されています。



機関銃やロケットランチャーで武装

鑑定結果から、工作船に搭載されていた武器はいずれも殺傷能力を有するものでした。鑑さらに、中でも自動小銃や軽機関銃、二連装機銃、ロケットランチャー、無反動砲については、実際に使用（発射）した痕跡が認められています。その他、携行型地对空ミサイルや手りゅう弾なども回収されました。

ロケットランチャー、軽機関銃、自動小銃は北朝鮮製、また、二連装機銃はロシア製の口径14.5ミリの対空機関銃ZPU-2と推定されています。



工作船は北朝鮮のものと特定

引き揚げた工作船からは北朝鮮国民が身につけているとされる金日成のバッジ、北朝鮮内の工場名が記された品、日本から北朝鮮への輸出品などが発見されています。また北朝鮮を示す丸に星のマークやハングル文字が記載された武器、製造国が北朝鮮であることを示す番号が刻印された実包、薬きょうなども見つかっています。そして乗組員の司法解剖からは、7名分については朝鮮人もしくは韓国人である可能性が極めて高いとの鑑定結果が得られています。

工作船には宮崎島の船であるかのような偽造もされていましたが、これらの事実や、平成14年9月17日に行われた日朝首脳会談において、金正日国防委員長が「軍部の一部が行ったと思われる」という趣旨の発言をしていることから、この工作船は北朝鮮のものであり、乗組員についても北朝鮮国籍であると特定されました。





第七管区

長崎保安部
測量船「昭洋」が長崎に初寄港。
一般公開は大盛況！

1月27日



第二管区

二本部
海保初！献血協力による「厚生労働大臣表彰」受賞！～通算42年、命のリレー～

1月22日



第八管区

舞鶴保安部
成生岬灯台消灯！機材を背に、
復旧までの険しい道のり。

1月16日



第三管区

湘南保安署
職場体験を経て海上保安大学校へ！
お世話になった保安署へ合格の報告

1月23日



第十管区

八代保安署
やつしろTOMATOフェスタで
海保PR！

10月7日



第四管区

鳥羽保安部
巡視船いすず潜水士による
伝統の初泳ぎ！

1月1日



第十一管区

十一本部
第二回海上保安庁音楽隊・沖縄県警察
音楽隊ジョイント・ホリデーコンサート

2月12日



第六管区

六本部
海難防止川柳コンテスト2017授賞式
を開催！

1月27日



最優秀賞（一般部門）
確認が 人を守って 海守る
最優秀賞（ジュニア部門）
海遊び 約束守り 安全に



本庁

国際緊急援助隊活動参加者に対する
外務大臣感謝状授与

本庁

1月31日



大学校

邦楽同好会による演奏発表会

海上保安大学校

2月3日



本庁

渋谷駅構内で
「ウィンターコンサート」を開催!

本庁

2月21日



学校

「管制課程」新設に向け、
管制シミュレータ室が管制(完成)!

海上保安大学校

2月2日

全国各地で「118番」PR!

118番
グッズも作成

海上保安庁では、平成22年度から1月18日を「118番の日」とし、「118番」の重要性をより一層、多くの方々に理解してもらうため、全国で周知活動を行っています。

今年もグッズを用いたり、駅や商店街での街頭PR等を実施しています。



紋別 うみまる、うーみんが滑走!



上越 FM上越に生出演。



缶バッジ



スポンジ



カイロ



徳山駅にて



ポケットティッシュ



四日市 118番認知度調査



田辺 とれとれ市場南紀白浜



伏木 路面電車(万葉線)の車内にて



茨城 水戸駅の大型液晶ビジョンにて

新ルール記載、海図「東京湾」を発行！！

海上保安庁
からのお知らせ

平成30年1月31日から東京湾の情報の聴取義務区域が拡大され、新たに設定された指定海域への入域時に船名などを通報する制度等が設けられました。海上保安庁は、東京湾で適用された新しい船舶交通ルールを記載した海図「東京湾」W90とJ P90を、昨年12月に事前発行しています。

