

日本沿海安全航行用资料

～ 注 意 ～

本书是为了船舶能够安全航行而编撰的参考性资料，在日本周边海域航行时，航海者应该亲自对日本法令及航海海域的状况进行充分的调查。

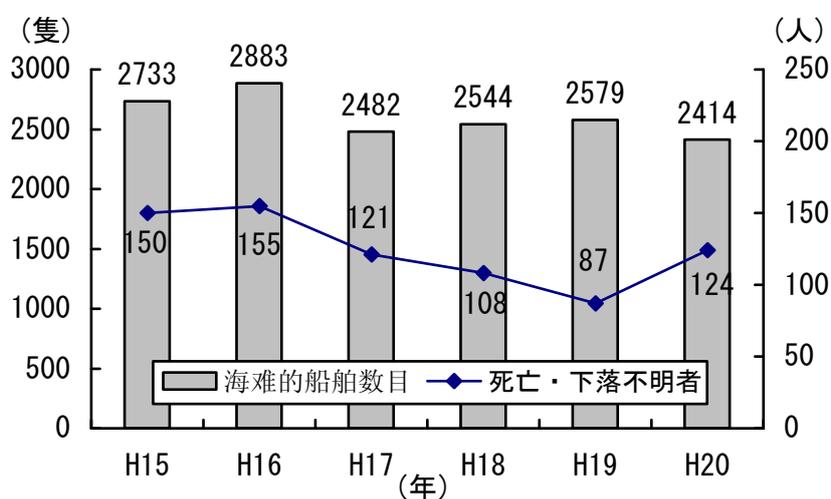
前言

本国位于中纬度，又是热带低气压的必经之路，因此气象·海象变化多端，再加上船舶交通集中的东京湾、伊势湾、濑户内海以及航路狭窄、暗礁、潮流复杂等地形条件而造成很多的航海困难。另外，由于海上运输、渔业、海洋娱乐活动等的盛行使海上交通变得更加拥挤化，所以本国的周边海域对于船舶运行来说是非常苛刻的环境。

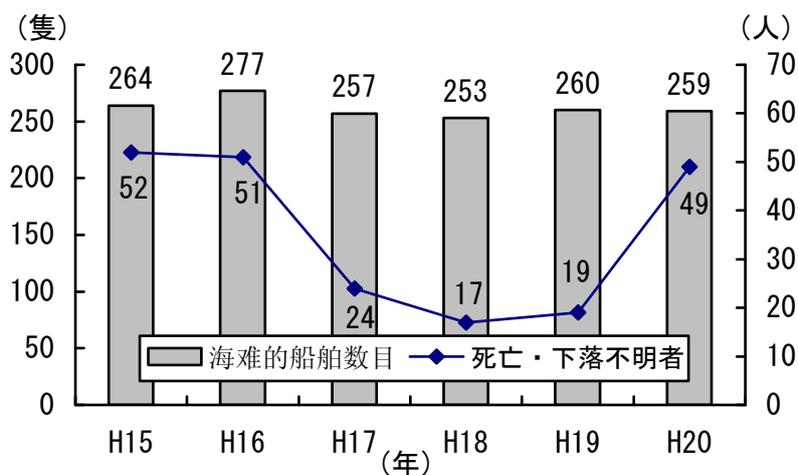
因此，日本沿海海域成为有数的海难多发海域，近 10 年来包括外国船舶在内，平均每年大约 2,600 艘船舶遭到海难，由于这些海难大约 140 人死亡·下落不明。

希望大家在日本沿海海域航海之前，先阅读本书以确保航海安全。

海难的船舶数目及死亡·下落不明者的人数



发生海难的外国船舶数目及死亡·下落不明者的人数



目 录

PART 1 日本沿海海域的气象・海象

第 1 章 日本沿海海域的气象	1
1. 雾	
2. 强风	
第 2 章 日本沿岸海域的海象	9
1. 海流	
2. 波浪	

PART 2 海上交通法规及领航制度

第 1 章 海上交通法规	16
1. 概要	
2. 港湾规则法	
3. 海上交通安全法	
第 2 章 领航制度	55
1. 领航制度	
2. 领航区	
3. 强制领航区	

PART 3 有助于安全航海的资讯

第 1 章 关于提供海上安全信息的通信	57
1. 船舶航行信息自动接收广播	
2. 国际航海安全网络广播	
3. 无线电话广播	
第 2 章 航行警报及海上交通情报	59
1. NAVAREA 航行警报	
2. 日本航行警报	
3. 管区航行警报・部署航行警报・海上交通情报	

第3章 东京湾・伊势湾（包括名古屋港）・	
 濑户内海（包括关门海峡）的信息	64
1. 东京湾海上交通中心（Tokyo MARTIS）	
2. 伊势湾海上交通中心（Ise wan MARTIS）	
3. 大阪湾海上交通中心（Osaka MARTIS）	
4. 备赞濑户海上交通中心（Bisan MARTIS）	
5. 来岛海峡海上交通中心（Kurushima MARTIS）	
6. 关门海峡海上交通中心（Kanmon MARTIS）	
7. 名古屋港海上交通中心（Nagoya MARTIS）	
第4章 港湾信息	71
1. 港务通信	
第5章 日本海域的浮标类型	74
第6章 日本的船位通报制度	78
1. 概要	
2. 通报要领	
第7章 发生海难事故时的通讯	89
1. 发生海难事故时的通报	
2. 管区海上保安部・海上保安部等联系地址一览表	

PART 4 有助于安全航海的事项

第1章 取得气象・海象的资料及恶劣天气时的早期避难	93
第2章 备置安全航行所必需的海图等	95
第3章 在拥挤海域航行之前要检查主机械的启动、停止操作・测试前进、后退的系统功能及确认其他各部分机械的运转状况	99

参考资料 日本沿海水域的渔业

PART 1 日本沿海海域的气象·海象

日本沿海海域的气象·海象变化多端，对于船舶的航行造成极大的威胁。船舶的航行要确实地掌握日本沿岸的气象等特征，对于安全航海作出努力。

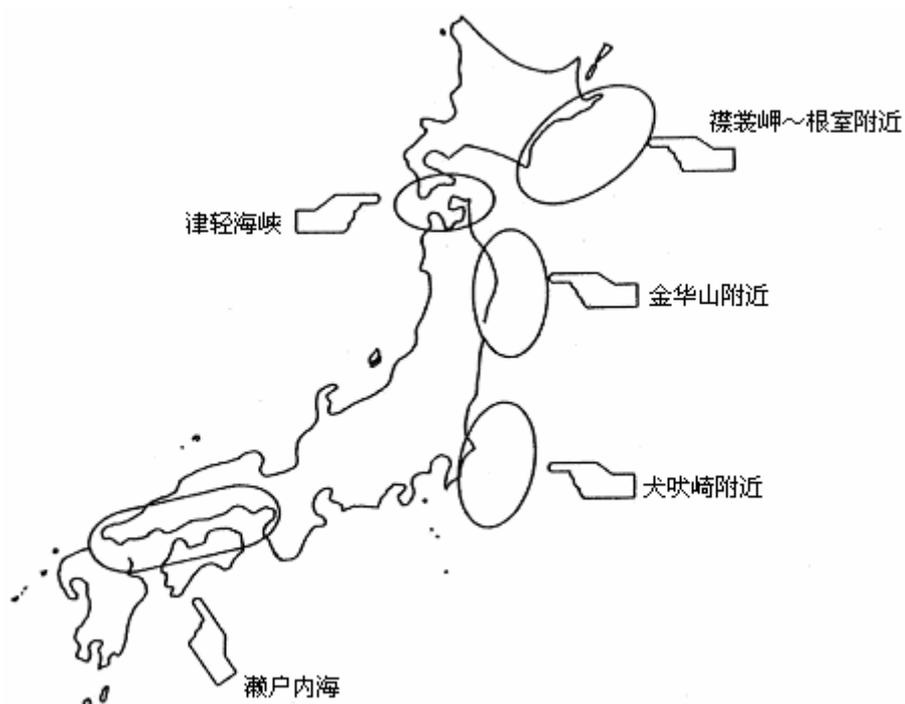
第 1 章 日本沿海海域的气象

1. 雾

发生在日本沿海海域的大雾中，特别要注意的是前线雾及海雾。

这些雾形成的范围广大并会持续半天至一天以上。(参照第 1-1 图、第 1-1 表)

第 1-1 图 发生在日本沿海海域雾的状况



第 1-1 表 日本沿海经常发生雾的海域

编号	海 域	雾 期	最盛期	报 导
①	犬吠崎附近	5月~8月	7月	
②	金华山附近	5月~8月	6、7月	
③	津轻海峡	4月~8月	6、7月	浓雾在7、8月最多
④	襟裳岬~根室附近	5月~8月	7月	
⑤	千岛列岛	夏 季		夏季几乎都被笼罩在雾中
⑥	濑户内海	3月~7月	4、5、6月	梅雨季节结束时急剧减少。 以大阪湾周围，从备赞濑户至燧滩、安芸滩、伊予滩为多发地区。 大阪湾在冬季也要注意。

(1) 锋面雾

这种雾在秋天也会发生，但最常发生在春季，从东北东延伸至南南西，经常发生在缓慢南下的冷锋北面的降雨区域。

也就是向日本海大约东西方向延伸的锋面，与夹着锋面的等压线几乎成平行，锋面的北面为雨，因此锋面缓慢南下时最需要加强警戒。

(2) 海雾

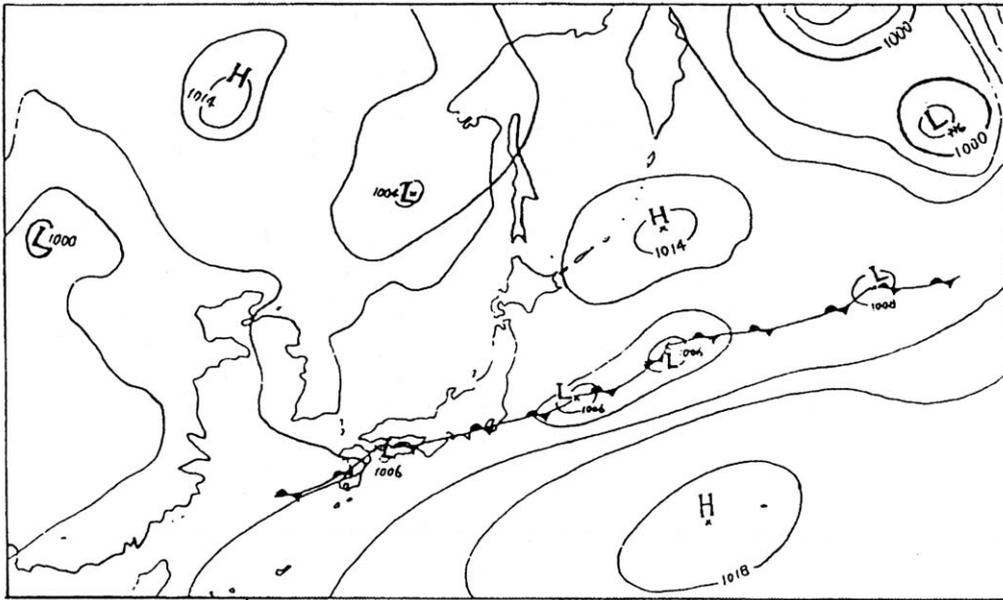
梅雨季节也是海雾的季节。

多起因雾引起的海难事故大多发生在这个季节。(5、6、7月)

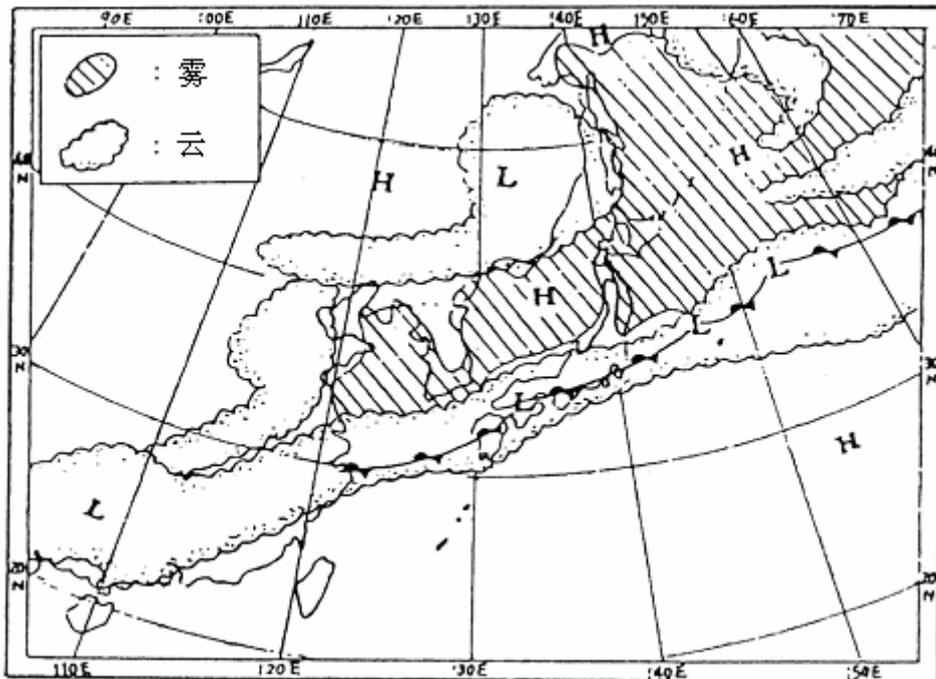
以某年6月典型的梅雨气候的天气图和云图作为显示，从图里可以了解到向东西延伸的梅雨锋面北侧有大范围的海雾发生。

(参照第 1-2 图及第 1-3 图)

第 1-2 图 6 月某日上午 9 : 00 (日本标准时间) 的天气图



第 1-3 图 6 月某日上午 9 : 00 (日本标准时间) 的云图



(3) 大雾预报

在视野范围狭窄时，以下的通信所将会提供大雾预报。(参照第 1-2 表)

船舶航行时可有效应用这些情报。

第 1-2 表 大雾预报的提供状况

实施机关	海域	能见度	传呼频率	使用语言	播报时间
第二管区	三陆海上	1,000m 以下	CH16	日语 · 英语	定时 (每日各 8 次)
第三管区	浦贺航路、 巡逻艇行动海域	1 海里以下、 1,000m 以下 (仅是浦贺航道)、 500m 以下、 超过 1 海里恢复			随时
第五管区	明石海峡、 友之岛航路、 鸣门海峡、阪神港大 阪区、阪神港界泉北 区、阪神港神户区、 姬路港、 和歌山下津港	2,000m、 1,000m、 500m 以下 或是 恢复到 2,000m 以上			第 1 次播放 后、 每偶数整点 播放
第六管区	备赞濑户、 来岛海峡	2,000m 以下			随时
第七管区	关门海峡				

2. 强风

造成日本沿岸海域强风的原因有以下几种。

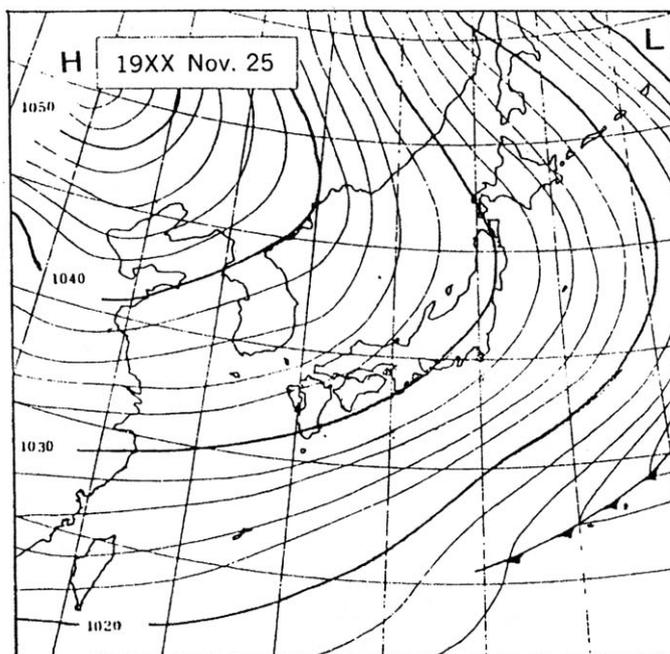
- 冬季季风
- 经过日本南海上的低气压
- 经过日本海的低气压（春季暴风雨）
- 两团低气压
- 台风

(1) 冬季季风

西面有大陆高压，东面有向千岛方向发展的低气压与某种气压进行交换时所产生季风，特别是大陆高压的中心气压在 1050hPa 以上时特别强烈。

这时，海上经常会刮 30 公尺以上的偏北强风。（参照第 1-4 图）

第 1-4 图 冬天的季节风



(2) 经过日本南海上的低气压

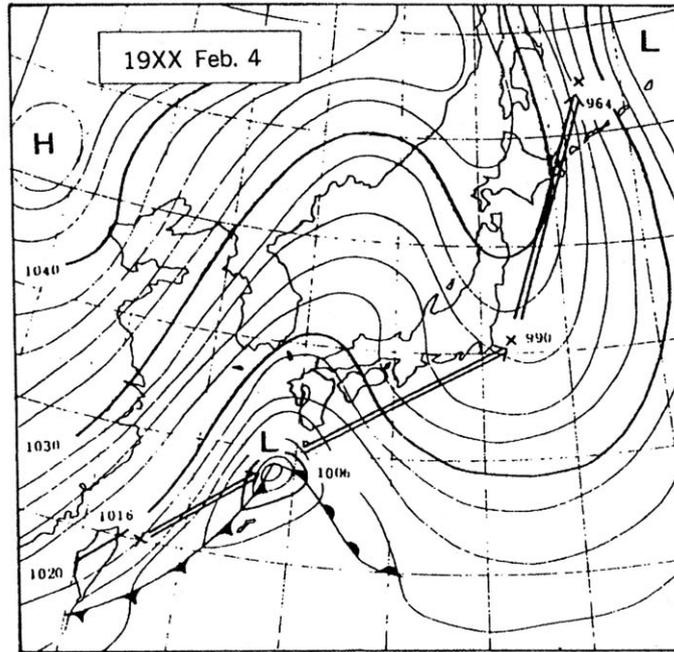
发生在台湾北东海上的低气压急速发展的现象较多，中心气压在 24 小时之内从 10hPa 下降至 20hPa，速度也因此而增大，需要特别注意。（参照第 1-5 图）

这种低气压从四国海面至关东海面急速发展，移动速度的时速约 60km 左右。

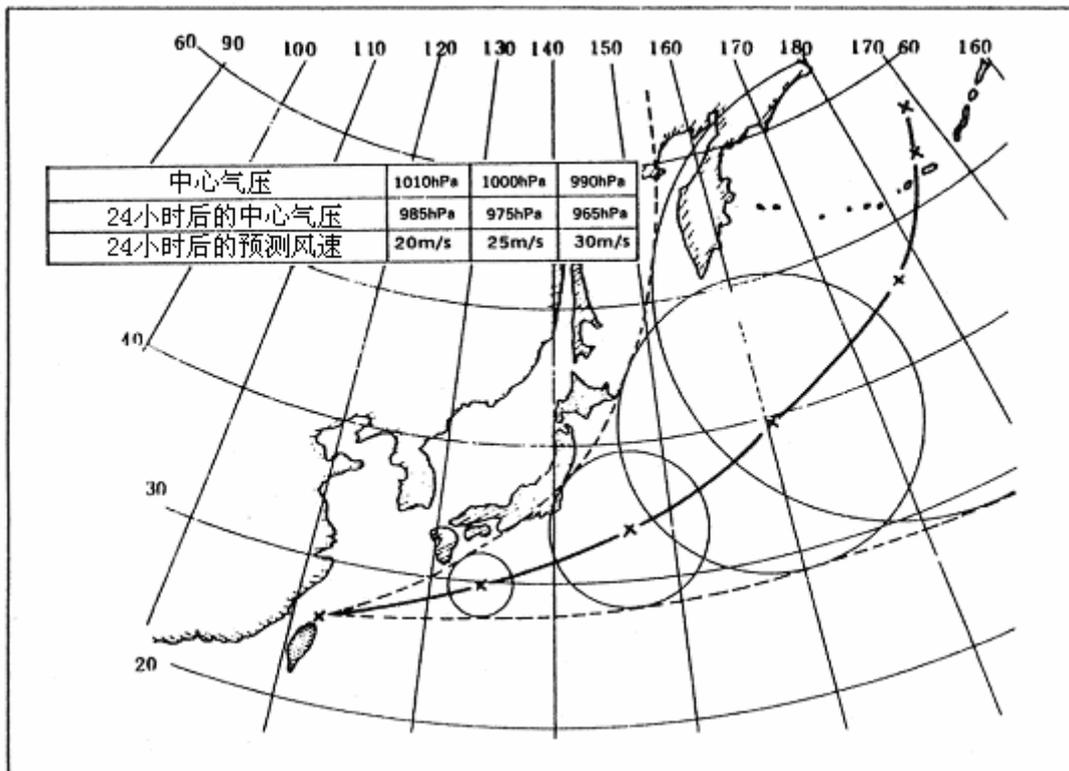
特别要注意的是，关东海面的中心气压在 990hPa 以下时，气压会继续向千岛列岛及堪察加半岛方向发展，中心气压经常发展到 960~940hPa。

这种低气压暴风圈的蔓延如下图所示。（参照第 1-6 图）

第1-5图 经过日本南海上的低气压（1）



第1-6图 经过日本南海上的低气压（2）



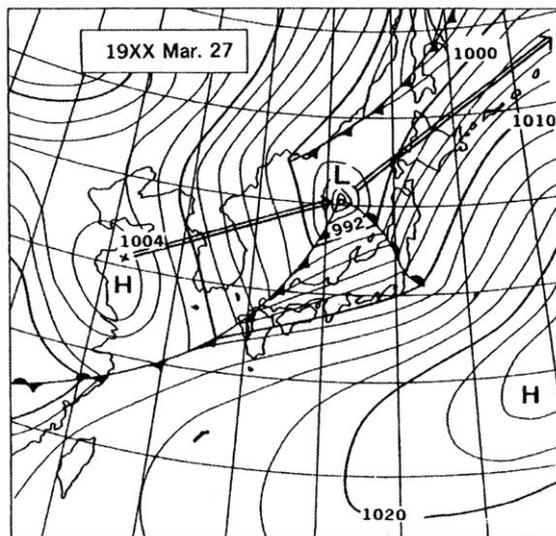
(3) 日本海路线的低气压（春季暴风雨）

东低西高的冬季气压的交换迟缓，当来至大陆的气压谷接近时，东支那海及黄海方面会发生低气压，进入日本海之后再急速发展。

这时，整个日本会刮起来自南方的强风。

（参照第 1-7 图）

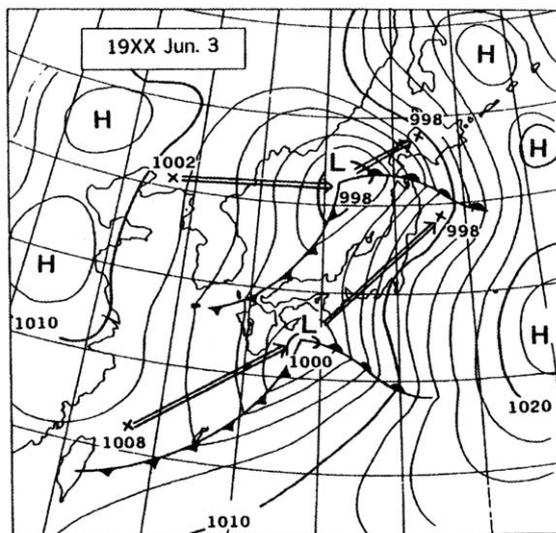
第 1-7 图 日本路线的低气压



(4) 两团低气压

发生在黄海附近的低气压进入日本海后急速发展的同时，在东支那海所发生的低气压不断发展并也向日本南海东进，这种现象被称为两团低气压。这两种低气压在三陆海面合二为一，在北海道东海面迅速发展，其威力相当于台风。（参照第 1-8 图）

第 1-8 图 两团低气压



(5) 台风

台风月别的平均行径，按照统计结果如第 1-9 图所示。

由此可了解，一般在日本近海北纬 20~30 度附近北上的台风，风向会转为东北并风速急增。并且，从 7 月至 9 月是台风最为盛行的时期。

还必须注意的是，台风中有一种行径不定，被称为迷走的台风。

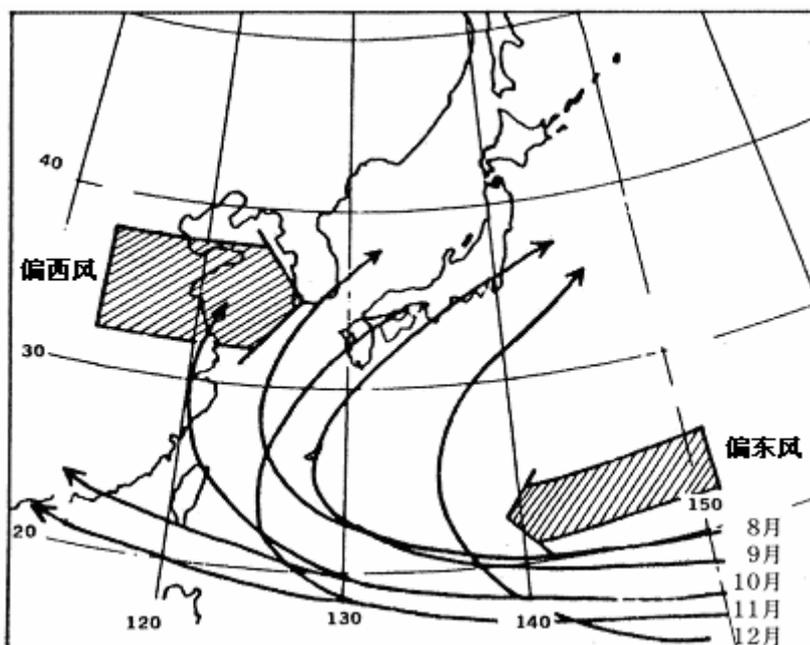
预测一般的台风行径是根据上层风，其他的经验结果如下。

a 下降气压的方法是往最明显的方向前进

b 往降雨区域的方向前进

为了能够安全地航海，有必要获取新的情报并提前避开航道。(参照第 1-9 图)

第 1-9 图 台风



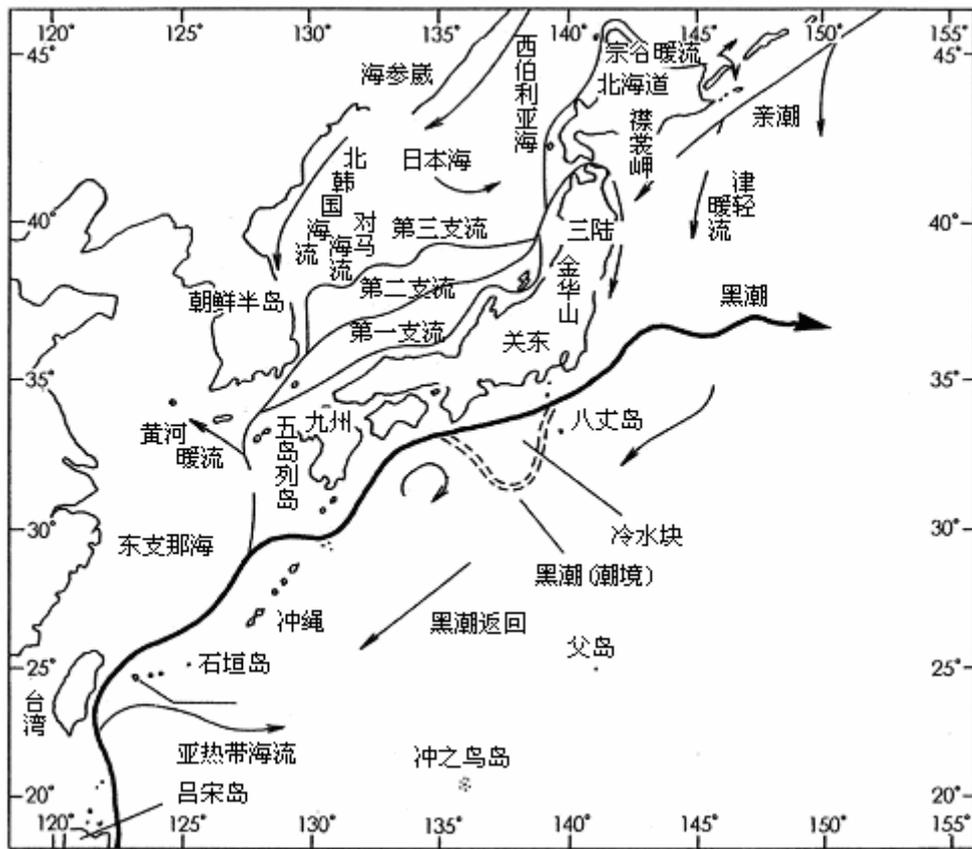
第2章 日本沿岸海域的海象

以下叙述在海洋所产生的各种现象中，与航海有密切相关的海流及波浪的概要。

海洋现象随着季节及岁月的变化而变化无穷之外，还会经常发生种种与平均状态相差甚大的不规则的变化，因此利用以下记述时要多加注意。

1. 海流

第1-10图 日本近海海流趋势图



(1) 黑潮

黑潮（参照第 1-10 图）被称为日本海流，是日本近海最大的海流。

黑潮意如其名，潮水为深蓝色，透明度达到 30m 以上，是高温·高盐分的暖流。

水流速度平均为 2~3kt，最强时可达 4~5kt。

流向变化强烈，对于船舶航运有重大影响，所以必须经常留意黑潮的动向。

以下说明黑潮的流向·表面水温·流速等的概要，船舶航运时要注意海上保安厅所提供的海洋速报等最新信息。

(流向)

黑潮是北赤道海流在菲律宾群岛东方海面分为南北两流，其北上分支起源于吕宋海面更北的方向，从台湾与那国岛之间流入东支那海，沿着大陆棚外缘北上，经由吐葛喇海后流入日本南方海峡。

其中的一部分在台湾东面分支后流往东面成为亚热带海流。

另外，在冲绳本岛西面，黑潮上层中有一部分与主流分开，由九州西面北上经由对马海峡后进入日本海，成为对马海流。

日本南方海域的黑潮，一般是接近本州南岸后东流，在关东东方海面远离陆岸，流向本州东方海域的东面。

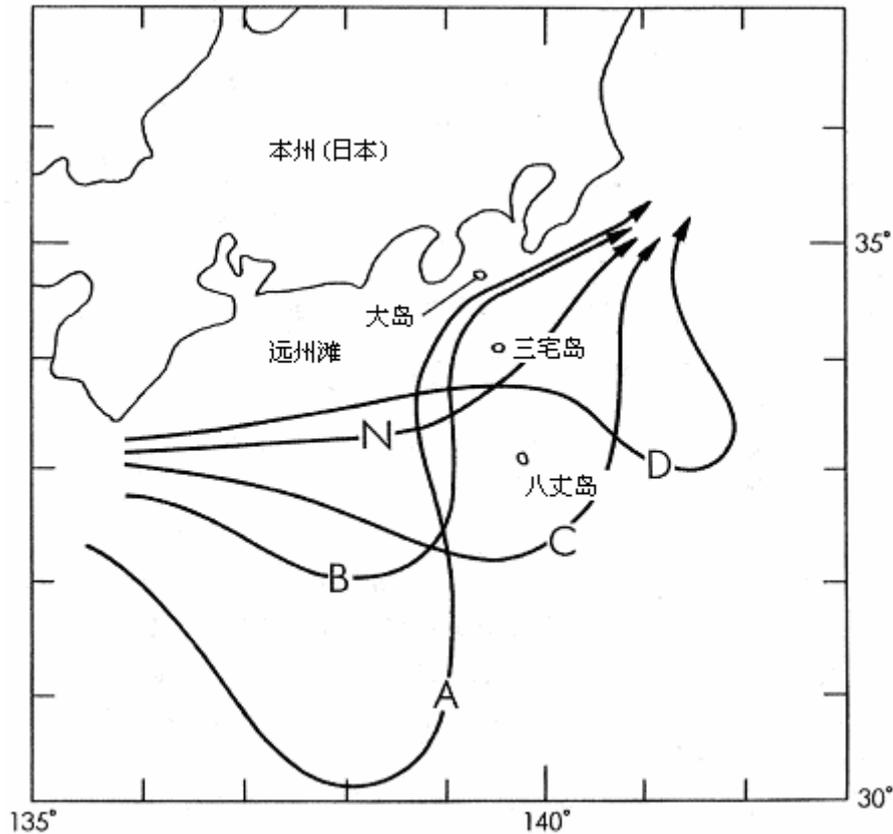
远离陆岸东流的黑潮被称为黑潮暖流，与黑潮主流有所区别。

(流向的变动与冷水块的产生)

日本南方海域的黑潮一般是沿着本州南岸流向东面或东北方向，但在远州滩附近，流向经常会发生蛇行现象。

这是因为黑潮内部的冷水块的产生位置及模样而引起大蛇行 A 型和另外的 N·B·C 型。（参照第 1-11 图）

第 1-11 图 黑潮的大蛇行现象



黑潮的大蛇行现象（A 型）的发生在近年并不罕见，被视为是安定型的黑潮流向。

(2) 亲潮

亚寒带循环系的西岸流所形成的亲潮（参照第 1-12 图），也被称为千岛海流，是日本近海代表性的寒流。

但是，由于流势较弱，流向也多为不明。

其主流是沿着千岛列岛太平洋方向西流，在东经 150 度~151 度附近及东经 146 度~147 度附近，发生南下分支后到达北海道东部，沿着太平洋岸向西南方前进，在襟裳岬海面向三陆海面方向南流。

在三陆海面离岸 50 海里附近南流后，在到达北纬 40°~42° 时与北上的黑潮分支接触，形成明显的潮境，在本州东方海域产生大蛇行现象并进行东流。

这种亲潮的南下势力在往年的 3 月至 4 月期间最为旺盛直抵金华山附近，11 月至 12 月最为弱小，在北纬 41° 30′ 附近开始东流。（参照第 1-12 图）

亲潮的平均流速为 0.6~0.7kt，最强时为 1.3kt，流幅为 10~15 海里左右。

一般而言，流势在夏季·秋季较弱，冬季·春季较强。

根据每年的情况，亲潮在春季时南下势力强大，其冷水有时可达犬吠崎附近。

(3) 日本海的海流

日本海有沿着本州西北岸东流的对马海流和沿着西伯利亚朝鲜半岛东岸南下的寒流系的里曼海流，而形成了日本海左流的环流。

后者的南下海流不如势力强大的对马海流，其流速不到 0.5kt。

〔对马海流〕

九州西岸北上的黑潮在五岛列岛的海面一分为二，一部分掠过济州岛西岸流向黄海方向，但大部分是经过对马海峡后进入日本海发展，对马海流也被称为对马暖流是日本海最大的海流。（参照第 1-10 图）

主流域的流速在夏季为 1~1.5kt，冬季为 0.5~1.2kt 左右。

(4) 鄂霍次克海的海流

鄂霍次克海的海通常有左旋环流，环流的一部分沿着萨哈林岛东岸南下成为东桦太海流，除了北海道东部及千岛列岛间的航道之外，流速较弱，在 0.3~0.8kt 左右。

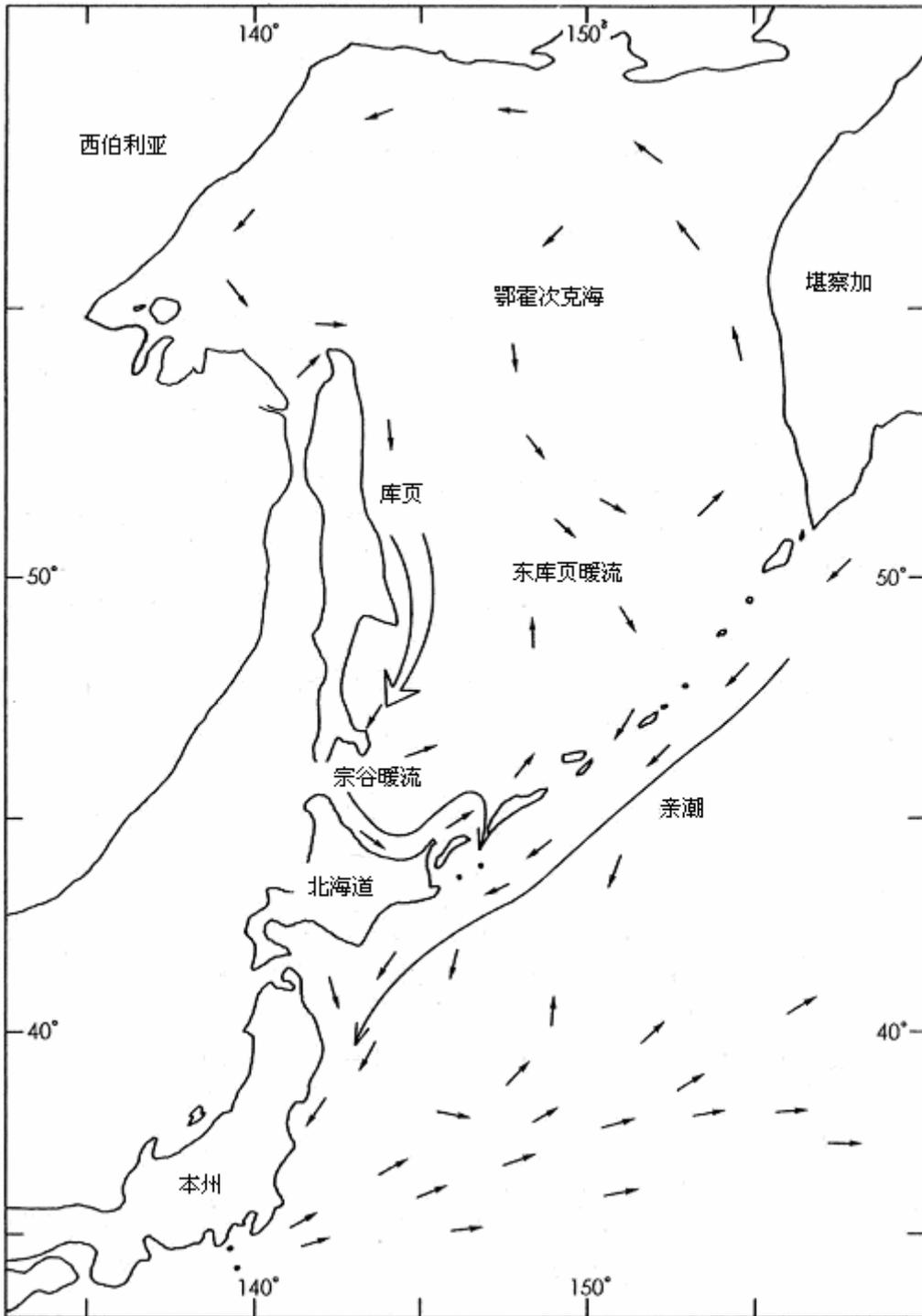
穿过宗谷海峡，沿着北海道东北岸流向东南方向的宗谷暖流，是鄂霍次克海最有名的海流。

流带离岸 5~30 海里，平均流速为 1~2kt，春季和秋季为 1kt 左右。

春季时流势最强，最强流速可达约 3kt。

并且，在北海道东部及千岛列岛间航路的海流，在千岛列岛北部之间流入鄂霍次克海，从中部至南部则流向太平洋。（参照第 1-12 图）

第 1-12 图 亲潮·鄂霍次克海的海流



2. 波浪

在日本近海最为明显的波浪是接连刮西北季风时，强大的低气压或台风经过时特别要注意。

接连刮西北季风是在低气压经过后，与东低西高的气压倾度加深的同时开始，在广范围的海上会有数日的暴风雨。

另外，低气压经过日本附近时急速发展，暴风的半径可达 500~800 海里，在广范围里形成 5m 以上的高波区域。

还有，在夏季和秋季期间，台风频频经过日本附近，在台风前进方向的附近会发生大波浪，并使周边海域也波涛汹涌。

(1) 日本近海的波高

(冬季)

日本近海的平均风速为 15~20kt，平均波高为 1.5~2m。

高波区域从关东东方海面延伸至距离日本遥远的海面并分布广泛，其平均波高为 2.5m 以上，有的地方甚至达到 3.5m。

(春季)

日本近海的平均风速为 10~17kt，平均波高为 1~1.8m。

2m 左右的高波区域分布在堪察加半岛东南方及距离三陆遥远的东面海上。

(夏季)

日本近海的平均风速为 9~13kt，平均波高为 0.8~1.5m，是一年之中最为平静的时期。

平均波高 2m 左右的高波区域从纪伊海面至伊豆海面，程度较弱。

(秋季)

日本近海的平均风速为 13~18kt，平均波高为 1.3~1.9m，波涛的汹涌程度仅次于冬季。

2.5m 以上的高波区域出现在堪察加半岛东南方至距离三陆遥远的海面及南支那海北部。

有的地方波高可达 3m 左右。

(2) 季风所引起的波浪

季风在长时间以强烈的风速持续吹向同一方向，由于吹送距离（刮风海域的长度）日本周边海域非常长，因此发生广范围的大波浪。

特别是带有低气压的冷锋经过后，海上会连吹风速达到 20m/s 以上的西北季风。

再加上寒气进入后气层变得不稳定，风向会激剧发生变化或起疾风，向相反方向前进时产生波浪，相互碰撞后产生金字塔型的三角波。

三角波急速发展后拥有将大型船舶毁坏并击沉的威力，必须特别注意。

(3) 低气压引起的波浪

根据本州东方海域的定点观测，造成波高 5m 以上的大波浪的低气压，在整个冬季（12 月~2 月）平均有 17 次，也就是说 5 天有 1 次会有波浪的袭击，根据报告最大的波高可达 13m。

另外，根据本州南方的定点观测，在整个冬季有 4 次左右，3 月份由于低气压的影响最大波高可达 8m。

(4) 台风引起的波浪

台风内的波浪分布在于台风的行进方向，其右后象限最为活跃，而左前象限最为稳定。

原因是

- 台风的右半圈（危险半圈）的风速比左半圈（可航半圈）大
- 右半圈与波浪及台风的行进方向大致相同，波浪被同一方向的风吹时时间及距离较长
- 后半圈产生的波浪与前半圈发生後的余波重叠而使波高增加

结合上述条件加以说明。

台风内的波高及周期分布根据台风的移动速度大有不同。

也就是说台风风速快时，后半圈比前半圈更加汹涌。

另外，台风与波浪的速度相近时，在台风经过的同时波浪也汹涌而来，波浪激剧变高。

特别是危险半圈时，这种现象非常多需要加以警戒。

(5) 日本海发生的波浪

（风浪）

日本海以及本州西北岸的高波大多是在冬季发生的。

这些由于受到低气压及西北季风的影响，这时低气压的移动速度为 20~30km/h，风速为 20m/s 不超过 25m/s，发生风浪的周期在 12 秒以下，也有波高超过 8m 达到 10m 以上的例子。

另外，低气压平均在 1 周经过 1 次，可以说几乎每天都有波浪。

春·秋两季时，波高较低且持续时间短暂，但由于局部地区的大风会使沿岸地区发生高波现象。

春季期间除了有台风时以外，一般的时日都是平静稳定的。

以日本沿岸的整体而言，平均波高为 0.6~1m，周期为 7 秒，2m 以上高波持续的天数，台风时为 1.4 日，低气压时为 3 日。

PART 2 海上交通法规及领航制度

第 1 章 海上交通法规

1. 概要

以下简单记述海上碰撞预防法，港湾规则法及海上交通安全法等各法的目的性与关联性。

海上碰撞预防法是在 1972 年为了预防海上碰撞事故而制定的国际规则的日本国内法令。
海上碰撞预防法里特别法中的港湾规则法是以港湾内船舶的交通安全及整顿港内为目的。
海上交通安全法是针对拥挤海域的东京湾、伊势湾及濑户内海而制定的特别交通法。

船舶运航时，要遵守以上交通三法，在容易发生事故的狭窄航路航行时，要遵从各管区内的海上保安本部的安全航行指导。

本章特别记述了港湾规则法及适用于拥挤海域的海上交通安全法。

2. 港湾规则法

出入港湾的船舶除了要遵守港湾规则法，还要与港长、港湾管理者以及代理店进行密切联系并积极收集各种有关安全航海的情报。

(1) 法律目的

这项法律是以维护港湾内船舶的交通安全及整顿港内为目的。

(2) 规则概要

这项法律适用于拥挤港湾的海上交通，在制定的海上碰撞预防法的特别规则的同时并制定了以下规定。

- a. 有关船舶的航运及系留的规定
- b. 有关丢弃废物及施工·操作等而妨碍船舶航行行为的规定
- c. 有关船舶灯光、号标等的规定
- d. 有关吸烟、烟火的管理及装卸危险物等规定

另外，每个港湾都有其特别的航海术。

(3) 适用港湾

本法在 2010 年 3 月为止，适用于 84 个港湾包括 500 个港口。

本法在 (2) 所述的适用港湾规定以外，并制定了保全航道、特定港装卸危险物规定及指定锚地等规定。

特定港的港长从海上保安官中被挑选并由海上保安厅的长官任命。

港长在港湾里负责并实施港湾规则法。

(4) 港内的交通管制

港内的交通管制概要如第 2-1 表所示。

〔参考资料〕

港湾规则法适用港一览

都道府县	港名
北海道	枝幸、雄武、纹别、纲走、罗臼、根室*、花咲、雾多布、厚岸、训路*、十胜、Eirimo、样似、浦河、苫小牧*、室兰*、伊达、森、白尻、函馆*、松前、福島、江差、濑棚、寿都、岩内、余市、小樽*、石狩湾、増毛、留萌*、苫前、羽幌、天盐、稚内*、青苗、天壳、烧尻、杓形、鬼脇、鴛泊、香深、船泊
青森	深浦、鯡之泽、小泊、三厩、平馆、青森*、小湊、野边地、大湊、川内、脇野泽、佐井、大间、大畑、尻屋岬、Mutu 小川原*、八戸*
岩手	久慈、八木、宮古、山田、大槌、釜石*、大船渡、广田
宫城	气仙沼、志津川、女川、鲇川、萩滨、渡波、石卷*、仙台盐釜*
秋田	象舄、金浦、平沢、本庄、秋田船川*、戸贺、北浦、能代
山形	酒田*、加茂、由良、鼠之关
福島	相马、四仓、江名、中之作、小名滨*
茨城	平潟、大津、会瀬、日立*、常陆那珂、那珂湊、大洗、鹿岛*
茨城千叶	铫子
千叶	胜浦、白滨、馆山、木更津*、千叶*
東京	岡田、波浮、元町、新島、大久保、神湊、八重根
東京神奈川	京滨*
神奈川	横須贺*、三崎、真鶴
新潟	能生、直江津*、柏崎、寺泊、新潟*、岩船、两津*、羽茂、小木、姫川
富山	魚津、伏木富山*、水見
石川	七尾*、穴水、宇出津、小木、飯田、輪島、福浦、滝、金泽*
福井	内浦、和田、小浜、敦贺*、福井*
静岡	热海、纲代、伊東、稻取、下田、手石、松崎、宇久須、土肥、戸田、静岡浦、沼津、田子之浦*、清水*、烧津、大井川、榛原、相良、御前崎、滨名
爱知	伊良湖、福江、泉、三河*、東幡豆、吉田、一色、衣浦*、师崎、篠島、丰滨、内海、常滑、名古屋*
三重	桑名、四日市*、千代崎、津、松阪、宇治山田、鸟羽、波切、滨島、五所、长島、引本、尾鷲、木本
京都	久美滨、浅茂川、间人、中滨、本庄、伊根、宮津*、舞鶴*、野原、田井
大阪	深日、阪南*、泉州*
大阪兵库	阪神*
兵库	明石、东播磨*、八木、姫路*、相生、赤穂、津居山、柴山、香住、滨坂、岩屋、津名、洲本、由良、福良、湊、都志、郡家、富島
和歌山	新宮、宇久井、胜浦、浦神、古座西向、串本、日置、田辺*、日高、由良、汤浅广、和歌山下津*
鸟取	米子、赤碕、鸟取、纲代、田后
鸟取島根	境*
島根	益田、三隅、滨田*、江津、仁万、久手、大社、惠云、加贺、七类、美保关、松江、安来、西乡、浦乡
岡山	日生、片上、鶴海、牛窓、西大寺、小串、岡山、宇野*、日比、琴浦、味野、下津井、水島*、

都道府县	港名
	笠冈
广 岛	福山*、尾道系崎*、忠海、竹原、安芸津、吴*、广岛*、大竹、土生、重井、佐木、瀬戸田、鮎崎、木之江、御手洗、大西、蒲刈、严岛
山 口	岩国*、久贺、安下庄、小松、柳井*、室津、上关、平生、室积、德山下松*、三田尻中开*、秋穗、山口、丸尾、宇部*、小野田、厚狭、小串、特牛、角島、栗野、仙崎、萩*、须佐、江崎
山 口 福 冈	关门*
德 岛	扶养、今切、德岛小松岛*、富冈、橘、由岐、日和佐、牟岐、浅川、穴喰
香 川	丰滨、观音寺、仁尾、詫间、多度津、丸亀、坂出*、香西、高松*、志度、津田、三本松、引田、坂手、内海、池田、土庄、直岛
爱 媛	深浦、宇和岛、吉田、三瓶、八幡滨、川之石、三崎、三机、長滨、郡中、松山*、北条、菊间、今治*、吉海、壬生川、西条、新居滨*、寒川、三岛川之江*、冈村、宫浦、伯方
高 知	甲浦、室戸岬、室津、奈半利、高知*、宇佐、须崎、久礼、上之加江、佐贺、上川口、下田、清水、宿毛湾
福 冈	加布里、博多*、大岛、芦屋、苅田、宇岛、三池*、大牟田、若津
佐 贺	呼子、唐津*、住之江、诸富
佐 贺 长 崎	伊万里*
长 崎	岛原、口之津、小滨、茂木、脇岬、长崎*、三重式见、瀬戸、松岛、大村、崎戸、佐世保*、相浦、白浦、江迎、田平、松浦、今福、福江、富江、玉之浦、岐宿、奈留島、奈良尾、有川、青方、小值贺、平戸、津吉、生月、大岛、芦辺、乡之浦、胜本、比田胜、佐须奈、严原*、豆酸
熊 本	水俣、佐敷、八代、三角*、熊本、百贯、长州、合津、姫户、本渡、牛深、富冈、鬼池
福 冈 大 分	中津
大 分	长洲、高田、竹田津、国东、守江、别府、大分*、佐贺关、臼杵、津久见、佐伯、蒲江
宫 崎	北浦、延冈、土吕、细岛*、宫崎、内海、油津、外浦、福岛
鹿 儿 岛	志布志、内之浦、大泊、大根占、鹿屋、垂水、福山、加治木、鹿儿岛*、喜入*、山川、枕崎、野间池、串木野、川内、阿久根、米之津、西之表、岛间、中甕、手打、一湊、宫之浦、名瀬*、古仁屋
冲 绳	金武中城*、那覇*、渡久地、运天、平良、石垣

(注) *表示特定港。

港湾规则法适用关系表港

条 款	内 容	法令适用港	特定港
§ 4	进出港的登记		○
§ 5 ①	港区		○
②④	锚地的指定		○（规定命令的特定港）
③④	”（港长判断为有必要时）		○（上计以外的特定港）
⑤	系留设施管理者的设施共用登记		○
⑥	系留设施共用的限制・禁止		○
⑦	系留设施管理者和港长要相互共用		○
§ 7 ①②	移动限制		○
§ 8 ①	修理及系留船只的登记		○
②	修理及系留船只停泊场所的指定		○
③	必要的船员人数的乘船命令		○
§ 9	系留等的限制	○	○
§ 10	移动命令	○*	○
§ 11	停泊限制	○	○
§ 12	航路航行义务		○
§ 13	航路内投锚等的禁止		○
§ 14 ①~④	航行方法		○
§ 15	防波堤入口及入口附近的航行方法	○	○
§ 16 ①	速度限制	○	○
②	帆船的航行方法	○	○
§ 17	建筑物尖端附近及船舶锚地附近的航行方法	○	○
§ 18 ①	杂船的避航义务	○	○
②	小型船的避航义务		○（规定命令的特定港）
③	小型船・杂船以外船舶揭示号标的义务		○（”）
§ 19 ①	特别航行方法的规定（§ 14③④、§ 15、§ 17 有关项目）	○	○
②	”（§ 14~ § 18 以外的有关项目）	○	○
§ 20	——（削除）		
§ 21 ①	装载危险物时听从港长的指挥		○
②	危险物种类的命令委任		○
§ 22	危险物装载船舶的停泊・停留限制		○
§ 23 ①	危险物装卸许可		○

条 款	内 容	法令适用港	特定港
§ 23 ②③	港湾边界外的指定操作场所		○
④	危险物搬运许可		○
§ 24 ①	丢弃废物的规定	○	○
②	防止散乱物脱落措施	○	○
③	丢弃废物・清除散乱物的命令		○
§ 25	发生海难时的措施及报告	○	○
§ 26	清除漂流物等的命令	○*	○
§ 27 ①②	港内小型帆船等的灯光	○	○
§ 28	汽笛・警笛的鸣放限制	○	○
§ 29	私设信号的许可	○*	○
§ 30 ①②	火灾警报		○
§ 30-2	火灾警报方法的表示		○
§ 31 ①	施工・操作许可	○*	○
②	必要措施的命令	○*	○
§ 32	活动许可		○
§ 33	船舶进水・进出船坞的登记		○
§ 34 ①	竹、木材的装卸、木筏的系留・运航许可		○
②	必要措施的命令		○
§ 35	捕鱼限制	○	○
§ 36 ①	灯光使用限制	○	○
②	灯光减光・遮盖物命令	○*	○
§ 36-2 ①②	吸烟等的限制	○* (第 2 项)	○
§ 36-3 ①	遵守管制信号的义务	○*	○
②	通报航道航行的预定时间	○*	○
③	信号所的位置・信号内容的命令委任	○*	○
§ 37 ①②③	船舶的交通限制・禁止	○*	○
§ 37-2	有关原子能船舶的规定	○*	○

(注) * 是港湾规则法第 37 条的第 3 项，在特定港以外的法令适用港也可为适用。

第2-1表 港内交通管制的状况

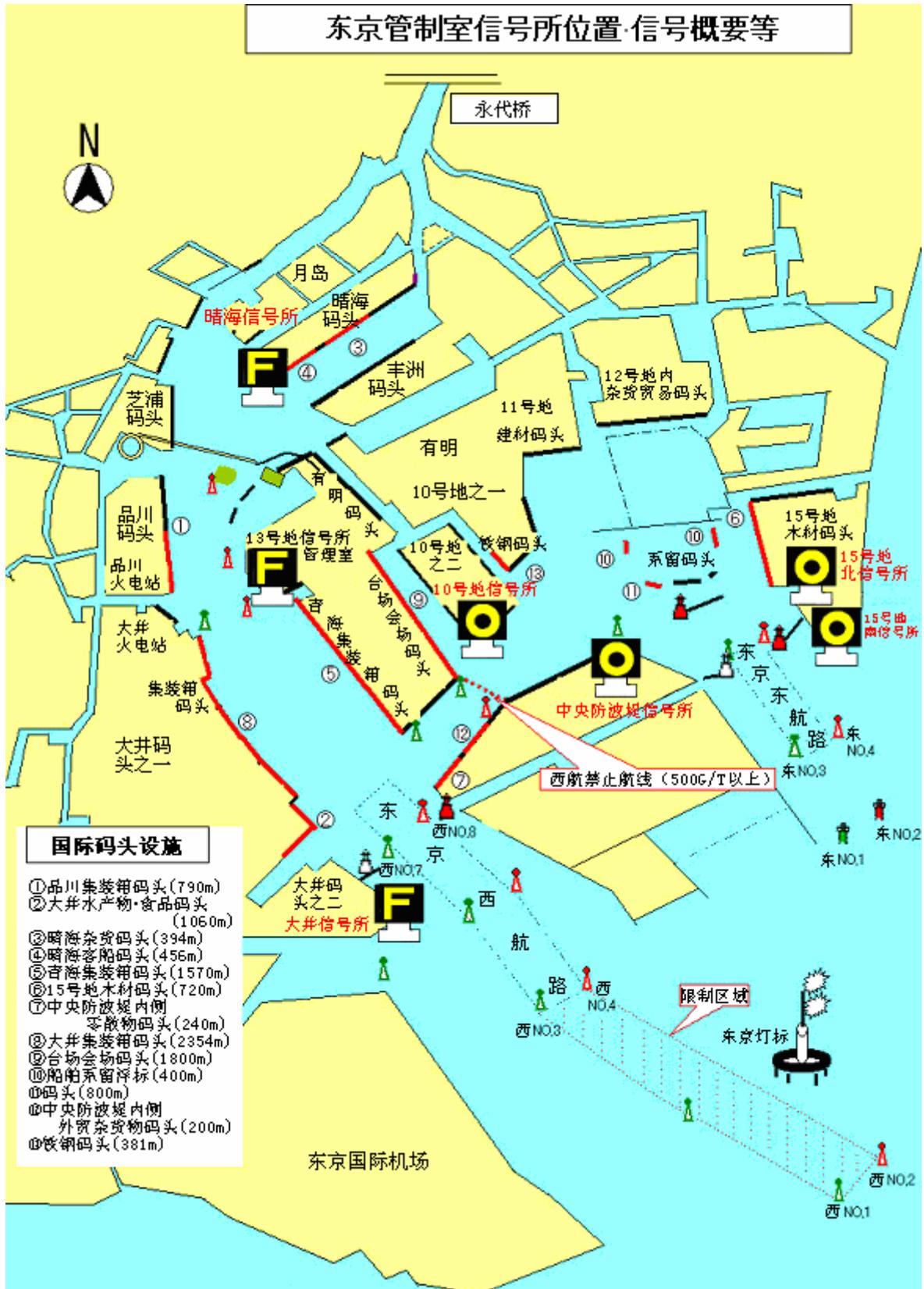
港口	对象航路	信号所	信号方式		
			白天	夜晚	
苦小牧	苦小牧航路	苦小牧	电光文字		
	勇払航路	勇 払			
八 户	河川水域的一部分	八 户	闪、形、旗	闪	
盐 釜	航路的一部分	盐 釜	闪、形、旗	闪	
鹿 岛	鹿岛航路	鹿 岛	闪		
		鹿岛中央	电光文字		
千 叶	千叶航路	千叶灯标	电光文字		
		新 港	闪		
	市原航路	千叶灯標	闪		
京 滨	东京东航路		15号地、中央防、10号地		
	东京西航路		东京灯标		
			大井、13号地、晴海		
	鹤见航路	北航路	鹤 见	电光文字	
		南航路	鹤见第二	电光文字	
	京滨运河	第1区	鹤见、田边	电光文字	
		第2区	池 上	电光文字	
		第3区	盐滨、水江	电光文字	
		第4区	川崎、大师	电光文字	
	川崎航路		川 崎	电光文字	
横浜航路	西航路	大黒、内港	电光文字		
	东航路	本 牧	电光文字		
新 潟	西 区	新 潟	闪、形、旗	闪	
名古屋	东航路	高潮防波堤东、金城	电光文字		
	西航路	高潮防波堤西、金城	电光文字		
	北航路	金城、名古屋北	电光文字		
四日市	第1航路、午起航路	四日市、四日市防波堤	闪		
阪 神	滨寺航路	滨 寺	闪、形、旗	闪	
	堺航路	堺	闪、形、旗	闪	
	南港航路	南 港	闪、形、旗	闪	
		南港第二	电光文字		
	运河的一部分	木津川运河	闪、形、旗	闪	
神户中央航路	神户、神户第二	电光文字			
水 岛	港内航路	水 岛	电光文字		
关 门	早鞆瀬户航路	早 鞆	电光文字		
	若松航路、奥洞海航路、若松区	若松港口、牧山、二岛	电光文字		
高 知	高知航路	桂滨、浦户	闪、形、旗	闪	
佐世保	佐世保航路	高后崎	闪		
那 霸	那霸航路	那 霸	闪、形、旗	闪	

(注) 1. 根据天气情况等，夜间信号也有可能白天使用。

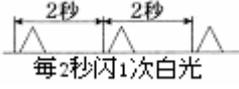
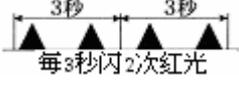
2. 「信号方式」一览中，「闪」代表闪光方式，「形」代表形象物，「旗」代表旗语，「灯」代表灯光方式，「电光文字」代表电光文字盘方式。

东京（西、东）航路管制的具体例子为第 2-1 图及第 2-2 图所示。

第 2-1 图

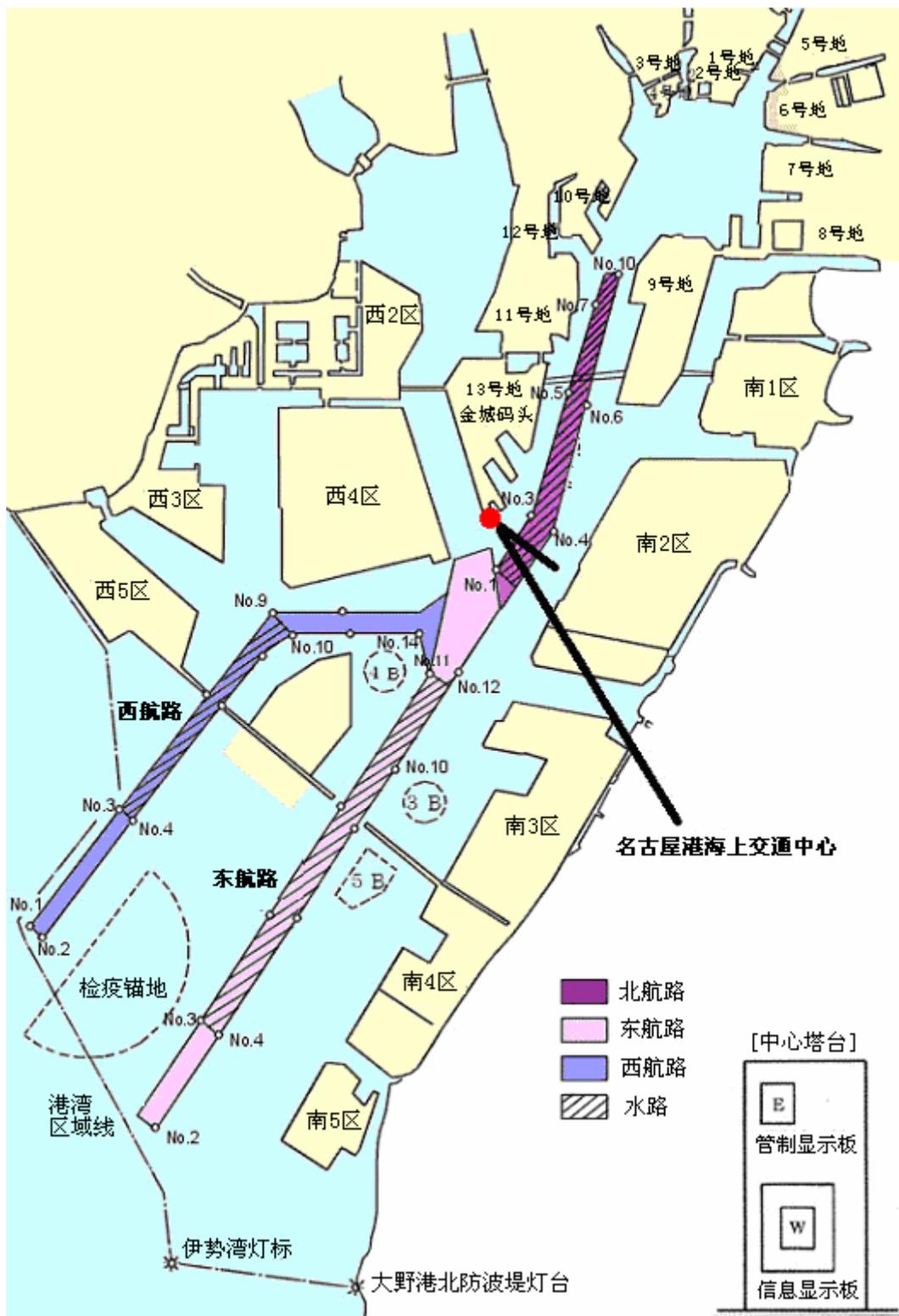


第 2-2 表 (东京西航路)

名 称	信号方式		内 容
	文字式 (白天及夜晚)	闪光式 (白天及夜晚)	
入港信号	I (字母“I”闪光)		<ul style="list-style-type: none"> ○允许入港船只入港 ○500G/T 以上的船只禁止出港
出港信号	O (字母“O”闪光)		<ul style="list-style-type: none"> ○允许出港船只出港 ○500G/T 以上的船只禁止入港
自由信号	F (字母“F”闪光)		<ul style="list-style-type: none"> ○25000G/T (输油船 1000G/T) 以上禁止进出港口 (东京西航路) ○其他船只可以进出港口
禁止信号	X (字母“X”闪光)		<ul style="list-style-type: none"> ○港长指示的船只以外禁止航行
预告转换信号	XI (字母“X”及“I”交替闪光)		<ul style="list-style-type: none"> ○在航路内航行的船只可以航行 ○航路外航行的 500G/T 以上的船只要避让在航路内航行船只的航路并等待 ○信号马上转换为字母“I”
	XO (字母“X”及“O”交替闪光)		<ul style="list-style-type: none"> ○在航路内航行的船只可以航行 ○航路外航行的 500G/T 以上的船只要避让在航路内航行船只的航路并等待 ○信号马上转换为字母“O”
	XF (字母“X”及“F”交替闪光)		<ul style="list-style-type: none"> ○在航路内航行的船只可以航行 ○航路外航行的 500G/T 以上的船只要避让在航路内航行船只的航路并等待 ○信号马上转换为“F”
	X (字母“X”闪光)		<ul style="list-style-type: none"> ○在航路内航行的船只可以航行 ○航路外航行的所有船只要避开在航路内航行船只的航路并等待 ○信号马上转换为字母“X”
			<ul style="list-style-type: none"> ○遵从其他信号所的信号

名古屋（东、西、北）航路管制的具体例子为第 2-2 图、第 2-3 表至第 2-7 表所示。

第 2-2 图



第 2-3 表 管制信号的概要

用语说明

「管制船舶」：总吨数 40,000 吨以上（输油船 5,000 吨以上）的船舶

「管制对象船舶」：总吨数 500 吨以上至 40,000 吨以下（输油船 5,000 吨以下）的船舶

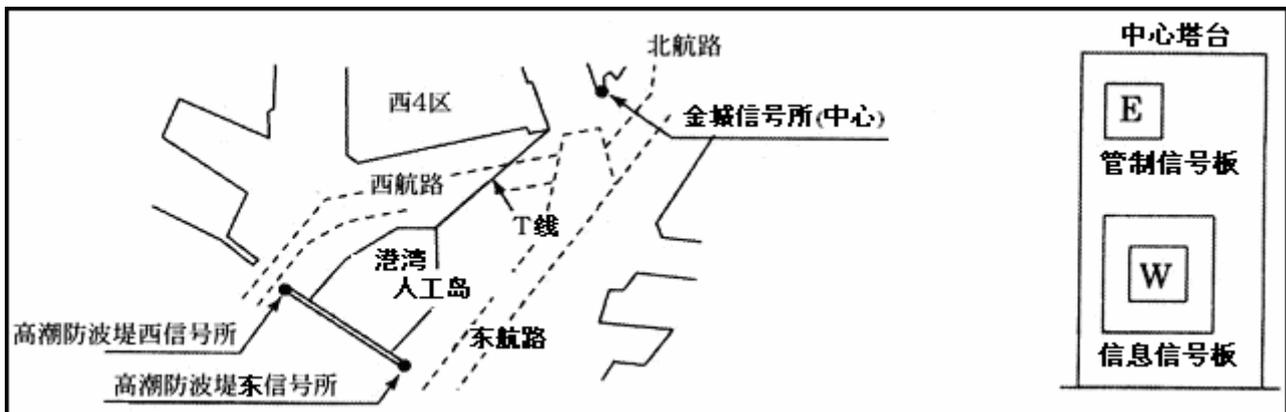
东航路

（高潮防波堤东信号所）

航路名及信号所	信号种类		管制船舶	管制对象船舶	总吨数 500 吨以下的船舶	备注
东航路 高潮防波堤东信号所	入港信号	“I” 闪光	允许入港 不允许出港		允许进出港	
	出港信号	“O” 闪光	允许出港 不允许入港			
	自由信号	“F” 闪光	不允许进出港	允许进出港		
	禁止信号	“X” 亮灯	不允许进出港			只允许港长指示的 船只进出港
	预告信号	“X”及“I” 交替闪光	不允许进出港 但在航路里航行的船只 允许进出港		允许进出港	信号马上闪光为 “I”
		“X”及“O” 交替闪光				信号马上闪光为 “O”
		“X”及“F” 交替闪光	信号马上闪光为 “F”			
		“X” 闪光	不允许进出港 但在航路里航行的船只 允许进出港			信号马上亮灯为 “X”

第 2-4 表 西航路（高潮防波堤西信号所）

航路名及信号所	信号种类		管制船舶	管制对象船舶	总吨数 500 吨以下的船舶	备注
西航路 高潮防波堤西信号所	入港信号	“I” 闪光	允许入港 不允许出港		允许进出港	
	出港信号	“O” 闪光	允许出港 不允许入港			
	自由信号	“F” 闪光	不允许进出港	允许进出港		
	特殊信号	“T” 闪光	只允许从 T 线的西面进港 不允许出港			T 线是从西 4 区东南端至安全岛的东北端的线（参照下图）
	禁止信号	“X” 亮灯	不允许进出港			只允许港长指示的船只出港
	预告信号	“X”及“I” 交替闪光		不允许进出港 但在航路里航行的船只 允许进出港		允许进出港
“X”及“O” 交替闪光				信号马上闪光为 “O”		
“X”及“F” 交替闪光				信号马上闪光为 “F”		
“X” 闪光		不允许进出港 但在航路里航行的船只允许进出港		信号马上亮灯为 “X”		



第 2-5 表 东航路·西航路（金城信号所【西北方向信号板】）

※以从金城港区出港的船只为对象

航路名及信号所	信号种类		管制船舶	管制对象船舶	总吨数 500 吨以下的 船舶	备 注
东航路 西航路 金城信号所 （西北方向 的信号板） [以金城港 区为对象]	入港 信号	“1” 闪光	不允许出港		允许进出港	
	出港 信号	“0” 闪光	允许出港			
	自由 信号	“F” 闪光	不允许出港	允许出港		
	特殊 信号	“0”“E” 闪光	东航路允许出港 西航路不允许出港			※对从金城港区出港的船只，可以从东、西任何一条航路出港而显示的信号
		“0”“W” 闪光	西航路允许出港 东航路不允许出港			
		“E” 闪光	不允许出港	东航路允许出港 西航道不允许出港		
		“W” 闪光		西航路允许出港 东航路不允许出港		
	禁止 信号	“X” 闪光	不允许出港			只允许港长指示的船只出港
	预告 信号	“X”及“1” 交替闪光	不允许出港		允许出港	信号马上闪光为“1”
		“X”及“0” 交替闪光				信号马上闪光为“0”
		“X”及“F” 交替闪光				信号马上闪光为“F”
		“X”及“E” 交替闪光				信号马上闪光为“E”
“X”及“W” 交替闪光		信号马上闪光为“W”				
“X” 闪光		不允许出港				信号马上闪光为“X”

※金城港区是从金城码头南端至西 4 区的东南端以北的区域。

第 2-6 表 北航路（金城信号所【西北方向以外的信号板】）

航路名及信号所	信号种类		管制船舶	管制对象船舶	总吨数 500 吨以下的 船舶	备 注	
北航路 金城信号所 (西北方向 以外的信号 板)	入港 信号	“I” 闪光	允许入港 不允许出港		允许进出港		
	出港 信号	“O” 闪光	允许出港 不允许入港				
	自由 信号	“F” 闪光	不允许进出港	允许进出港			
	特殊 信号	“E” 闪光	不允许进出港	北航路允许进出港 东航路允许出港 西航路不允许出港	允许进出港	以从北航路航至东航路，或是经由西航路出港而被管制的船只为对象，信号显示的目的是询问其到底将从西航路还是东航路出港	
		“W” 闪光		北航路允许进出港 西航路允许出港 东航路不允许出港			
	禁止 信号	“X” 亮灯	不允许进出港			只允许港长指示的船只出港	
	预告 信号	“X”及“I” 交替闪光		不允许进出港 但在航路里航行的船只 允许进出港		允许进出港	信号马上闪光为“I”
		“X”及“O” 交替闪光					信号马上闪光为“O”
		“X”及“F” 交替闪光					信号马上闪光为“F”
		“X”及“E” 交替闪光					信号马上闪光为“E”
		“X”及“W” 交替闪光					信号马上闪光为“W”
“X” 闪光		不允许进出港 但在航路里航行的船只允许进出港					信号马上亮灯为“X”

第 2-7 北航路（名古屋北信号所）

航路名及信号所	信号种类		管制船舶	管制对象船舶	总吨数 500 吨以下的 船舶	备 注	
北航路 名古屋 北信号所	入港 信号	“I” 闪光	允许入港 不允许出港		允许进出港		
	出港 信号	“O” 闪光	允许出港 不允许入港				
	自由 信号	“F” 闪光	不允许进出港	允许进出港			
	特殊 信号	“E” 闪光	不允许进出港	北航路允许进出港 东航路允许出港 北航路不允许出港	允许进出港	以从北航路航至东航路，或是经由西航路出港而被管制的船只 为对象，信号显示的 目的是询问其到底将 从西航路还是东航路 出港	
		“W” 闪光		北航路允许进出港 西航路允许出港 东航路不允许出港			
	禁止 信号	“X” 亮灯	不允许进出港			允许进出港港长指示 的船只进出港	
	预告 信号	“X”及“I” 交替闪光		不允许进出港 但在航路里航行的船只 允许进出港		允许进出港	信号马上闪光为 “I”
		“X”及“O” 交替闪光					信号马上闪光为 “O”
		“X” 及 “F” 交替闪光					信号马上闪光为 “F”
		“X” 及 “E” 交替闪光					信号马上闪光为 “E”
		“X” 及 “W” 交替闪光					信号马上闪光为 “W”
“X” 闪光		不允许进出港 但在航路里航行的船只允许进出港					信号马上亮灯为 “X”

3. 海上交通安全法

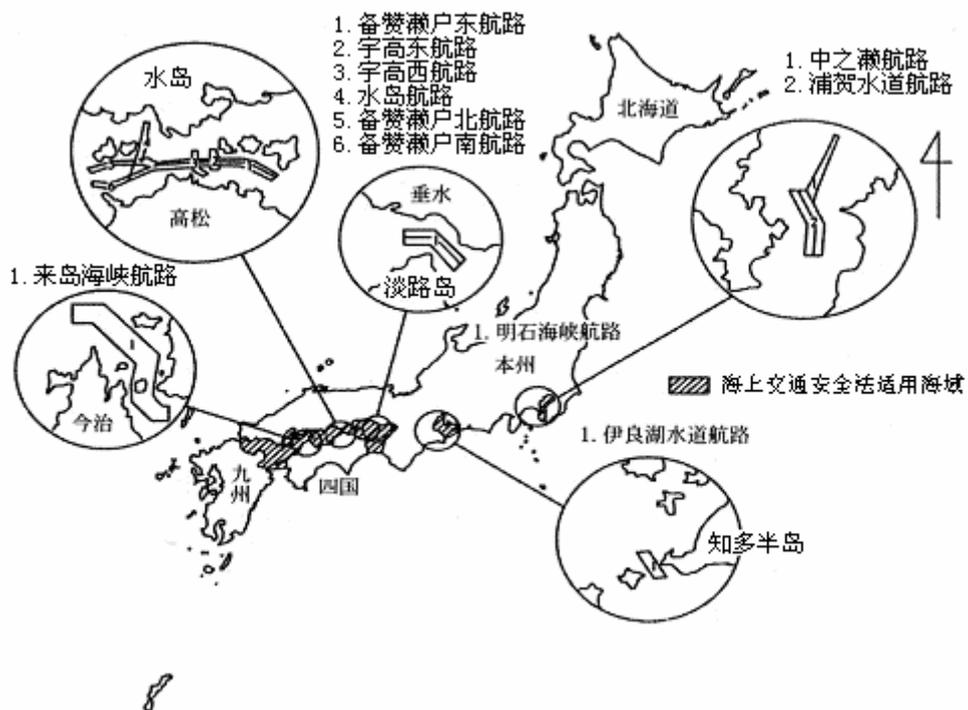
(1) 法律目的

本法律是适用于在拥挤海域的船舶交通而制定的特别交通法，同时加以管制以防危险，是以维护船舶交通的安全为目的。

(2) 适用海域

本法律适用于东京湾、伊势湾及濑户内海。（参照第 2-3 图）

第 2-3 图



航路通报的受理及提供海上交通情报的海上交通中心

航路	负责部门	电话号码等		地址
浦贺航路 中之瀬	东京湾海上交通中心	航路通报的受理	电 话：046-843-8622~4 传 真：046-844-4720	〒239-0813 横须贺市鸭居 4-1195
		海上交通情报	定时、临时广播：1, 665kHz（日语） 2, 019kHz（英语） 电话服务：046-843-0621（大型船只入港预定等） 046-844-4521（气象） 传真服务：046-844-2055 网上服务： http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan/jsky/	
伊良湖航路	伊势湾海上交通中心	航路通报的受理	电 话：0531-34-2443 传 真：0531-34-2444	〒441-3624 爱知县田原市伊良湖町古山 2814-38
		海上交通情报	定时、临时广播：1, 665kHz（日语） 2, 019kHz（英语） 电话服务：0531-34-2666（大型船只入港预定等） 0531-34-2333（气象） 传真服务：0531-34-2888 网上服务： http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/jsky/	
明石海峡	大阪湾海上交通中心	航路通报的受理	电 话：0799-82-3030/3032 传 真：0799-82-3033	〒656-1725 兵库县淡路市野岛江崎 914-2
		海上交通情报	定时、临时广播：1, 651kHz（日语） 2, 019kHz（英语） 电话服务：0799-82-3044（当天的大型船只入港预定等） 0799-82-3043（第二天的大型船只入港预定等） 0799-82-3040（气象） 传真服务：0799-82-3046 网上服务： http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/imode/	

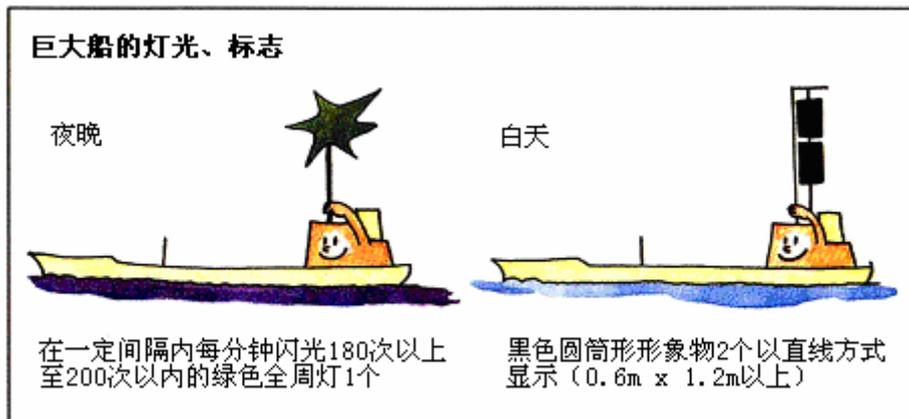
			http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/jsky/	
备赞濑户东 宇高东 宇高西 备赞濑户北 备赞濑户南 水岛	备赞濑户海上交通中心	航路通报的受理	电 话：0877-49-2220~1 传 真：0877-49-1413/1156	〒769-0200 香川县绫歌郡宇多津町青之山 3810-2
		海上交通情报	定时、临时广播：1, 651kHz（日语） 2, 019kHz（英语） 电话服务：0877-49-5166（当天的大型船只入港预定等） 0877-49-5167（第二天的大型船只入港预定等） 0877-49-1041（气象） 传真服务：0877-49-1199 网上服务： http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/jsky/	
来岛海峡	来岛海峡海上交通中心	航路通报的受理	电 话：0898-31-9000 传 真：0898-31-9666	〒794-0003 爱媛县今治市湊町 2-5-100
		海上交通情报	定时、临时广播：1, 651kHz（日语） 2, 019kHz（英语） 电话服务：0898-31-3636（大型船只入港预定等） 0898-31-8177（气象） 传真服务：0898-31-4646 网上服务： http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/jsky/	

（注）如有不明之处请向上计航路负责部门或管区海上保安本部咨询。

(3) 受本法律特别管制的船舶及其定义

①所谓「巨大船」

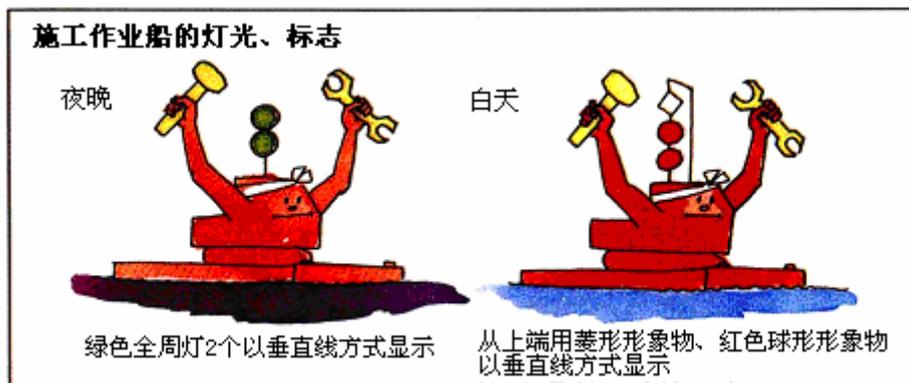
巨大船等是指巨大船舶、危险物装载船及曳航长大物件的船舶。



②所谓「渔船等」

是指以下的船舶。

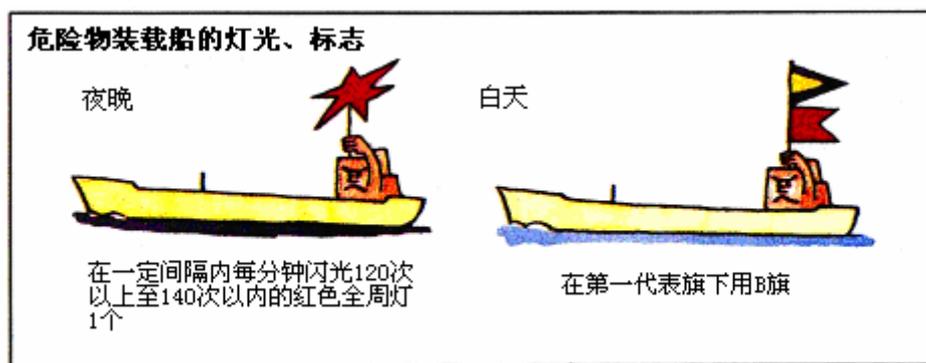
- a 使用限制船舶操纵性能的网、绳及其他渔具进行捕鱼的船舶，根据海上碰撞预防法的规定要显示灯光及形象物（不包括单杆渔船及去渔场的船舶）。
- b 在得到许可进行施工或操作时，由于施工或操作的性质不易马上避开接近航路的船只时，要将以下的灯光（夜晚）或标记（白天）作显示。



③所谓「危险物装载船」是指

- a 分散装载引火性液体类或液化气并总吨数在 1,000 吨以上的船舶。
- b 装载 80 吨以上的火药类或 200 吨以上有机过氧化物并总吨数在 300 吨以上的船舶。

(注) 特别危险物装载船是指危险物装载船的总吨数在 5 万吨 (装载的危险物是液化气时总吨数为 2 万 5 千吨) 以上的船舶。

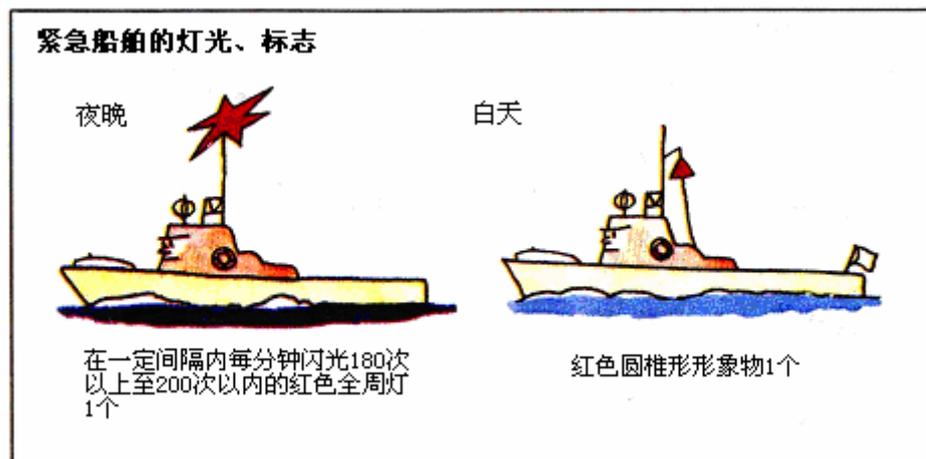


④ 所谓「曳航长大物件的船舶等」是指

拖引或推动船只及木筏的船舶, 曳(推)航船的船首至曳航物件的后端或推船的船尾至前端的距离在 200 公尺以上的船舶。

⑤ 所谓「紧急船舶」是指

进行消防、海难救助、防止海洋污染及取缔犯罪等紧急任务的船舶。



(4) 航路里的交通规则

① 避让航道

- a 鱼捞船等以外出入航路或横穿航路的船舶, 必须避让其他船舶的前进航路。
- b 出入航路或横穿航路的渔船等或在航路里停留的船舶, 必须避让巨大船的前进航路。
- c 除了巨大船以外的所有船舶, 在航路的交叉部·连接部, 与在航路里前进的巨大船将发生碰撞危险时, 必须避让巨大船的前进航路。
- d 除了巨大船及渔船以外在水岛航路航行的船舶, 必须避让其他船舶在备赞濑户北航路的前进航路。
- e 在伊良湖水域航路或水岛航路航行的巨大船以外的船舶, 在同一航路里遇到巨大船并会发生碰撞危险时, 必须避让该巨大船的前进航路。
- f 在 a~e 以外的情况下, 必须遵守海上碰撞预防法的规定。

② 航路航行的义务

长度达到 50 公尺以上的船舶, 必须沿着所规定的航路航行。

③ 航速的限制

浦贺水域航路、中之濑航路、伊良湖水域航路及水岛航路的全区间与备赞濑户东航路、备赞濑户北·南航路在第 2-4 图所示的区间里, 船舶的航速要在 12 海里以上。

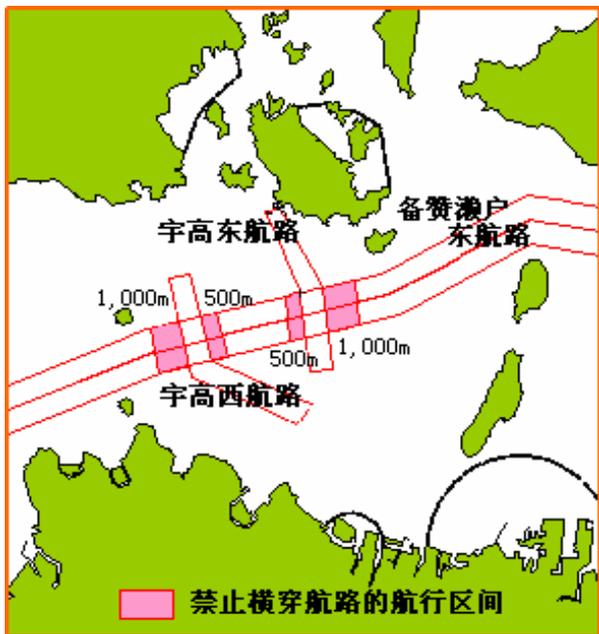
第 2-4 图



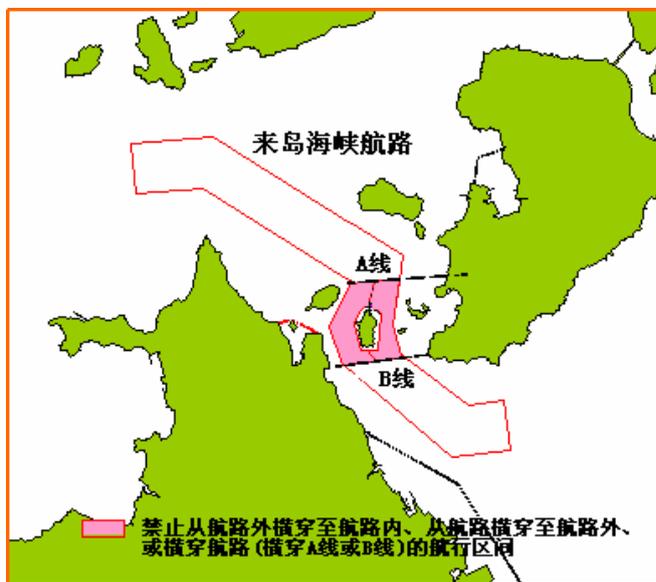
④ 出入航路及横穿航路的限制

在第 2-5 图所示的备赞濑户东航路及第 2-6 图来岛海峡航路的区间里, 船舶不能出入或横穿航路。

第 2-5 图



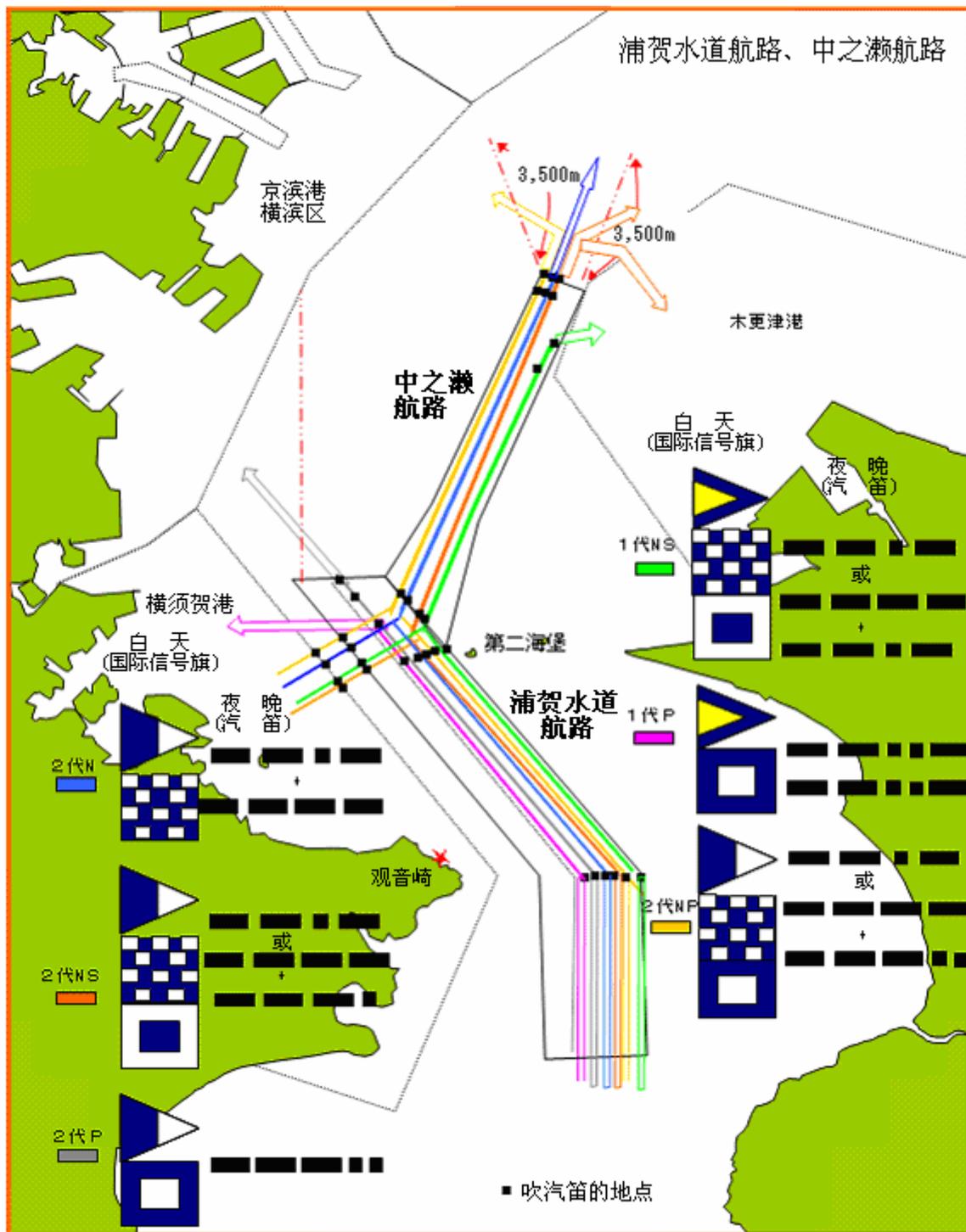
第 2-6 图



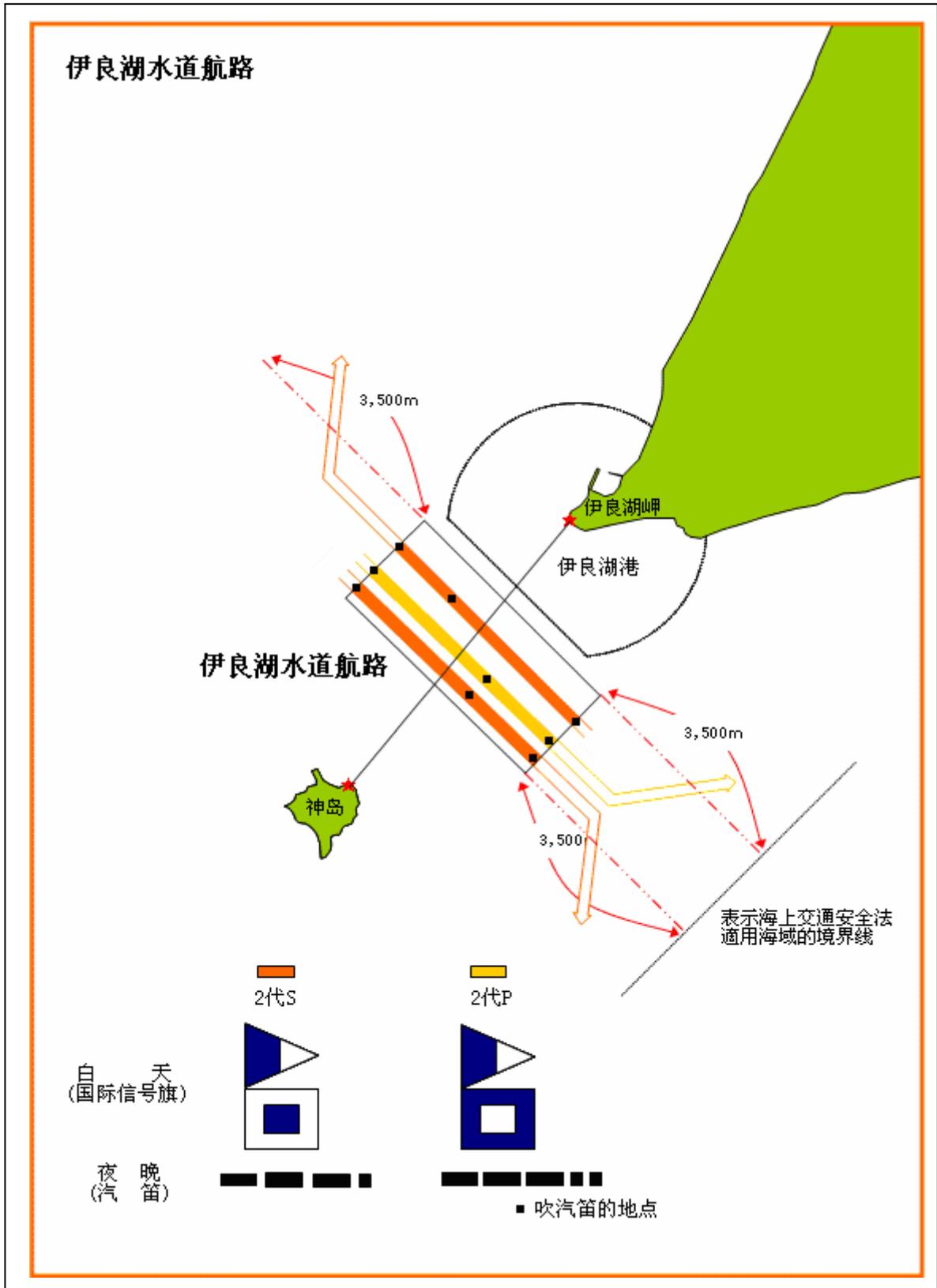
⑤ 目的地的表示

备有汽笛并总吨数在 100 吨以上的船舶, 出入或横穿航路时, 按下图的所示要发出自己所前往目的地的讯号。

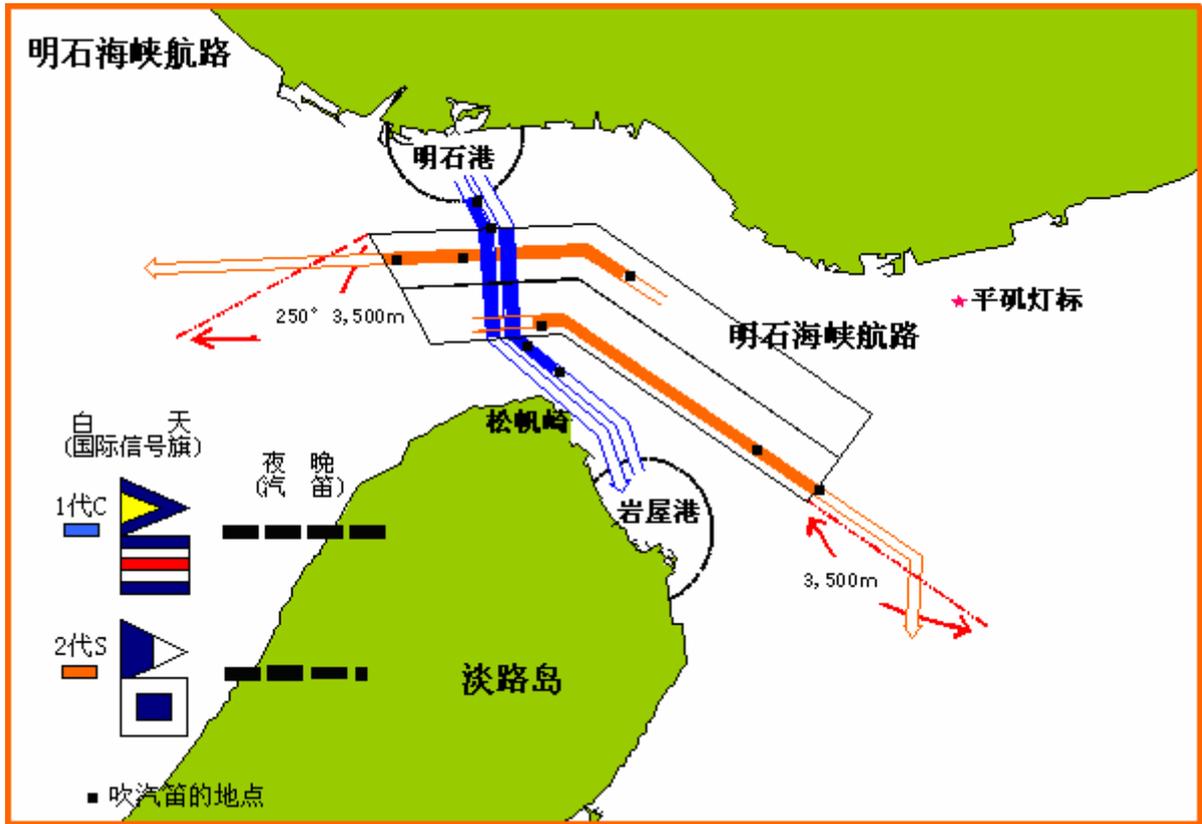
第 2-7 图



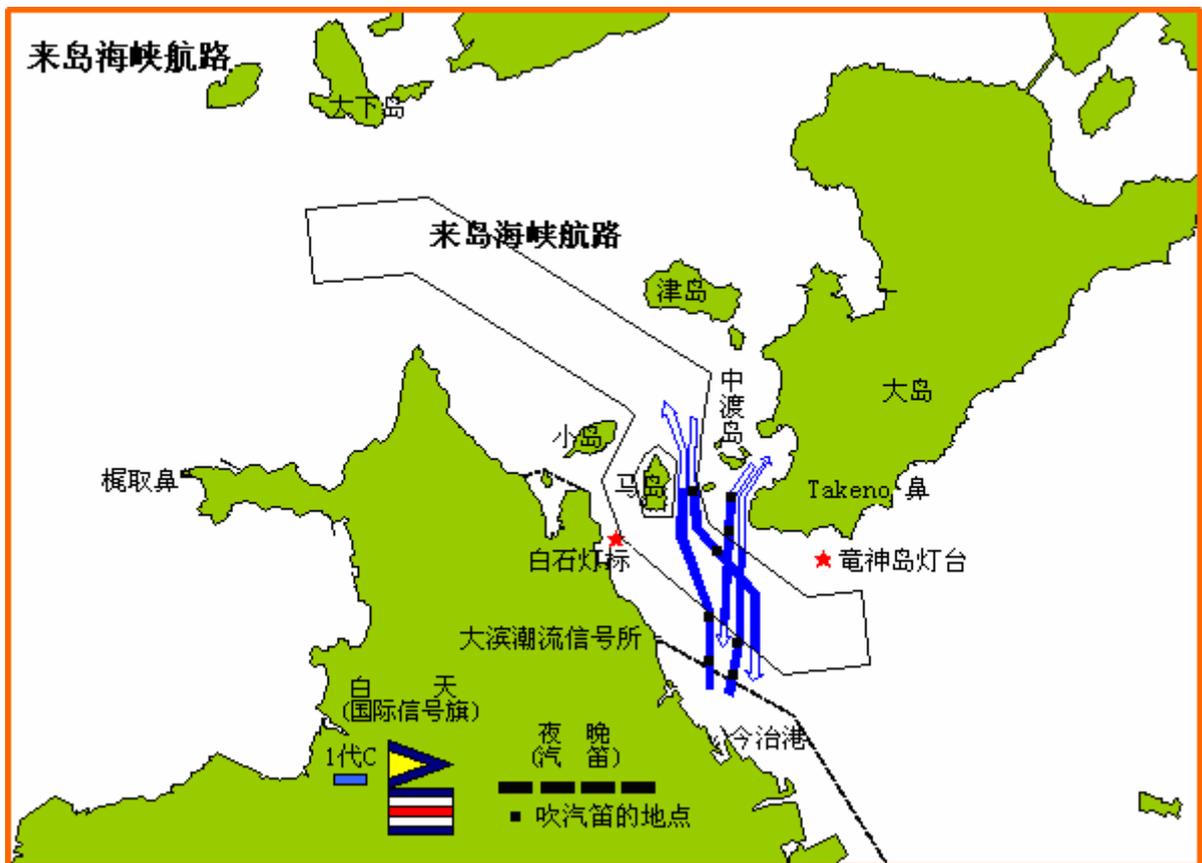
第 2-8 图



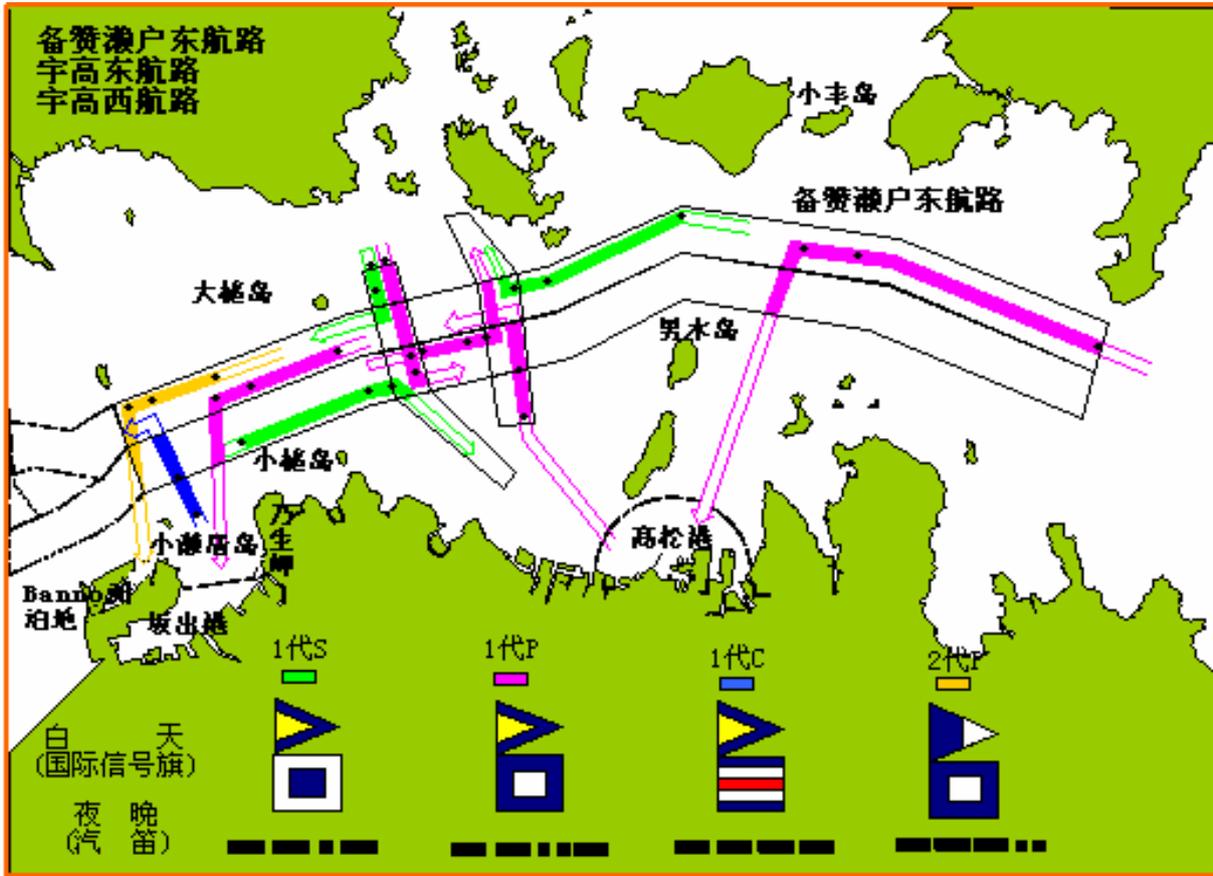
第 2-9 图



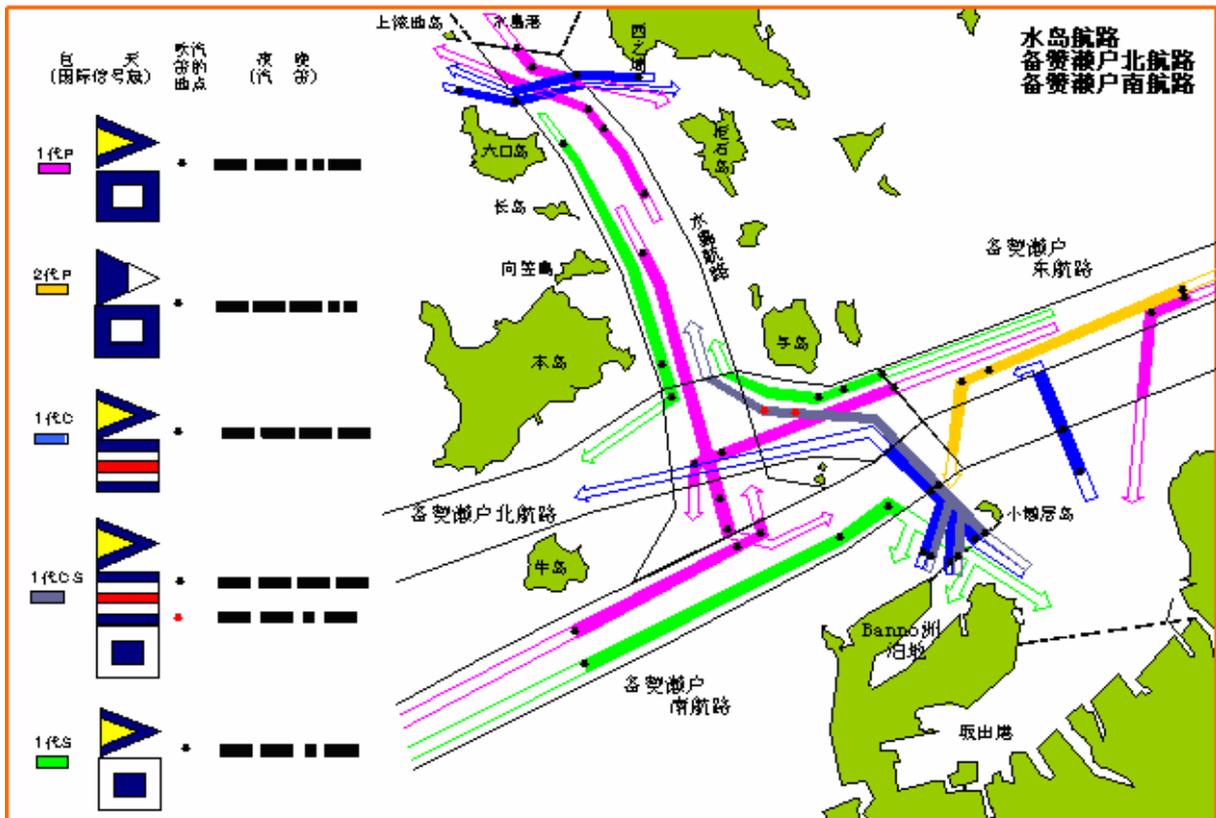
第 2-10 图



第 2-11 图



第 2-12 图



⑥ 超船时的讯号

备有汽笛的船舶在超越其他船舶之前,要吹汽笛发出以下的讯号。但是,海上碰撞预防法所规定的超船讯号不止这些。

a 要在其他船舶的右舷方航行时,鸣放长音1次及短音1次

b 要在其他船舶的左舷方航行时,鸣放长音1次及短音2次

⑦ 横穿航路的方法

船舶横穿航路时,要尽量在接近直角的角度迅速横穿。

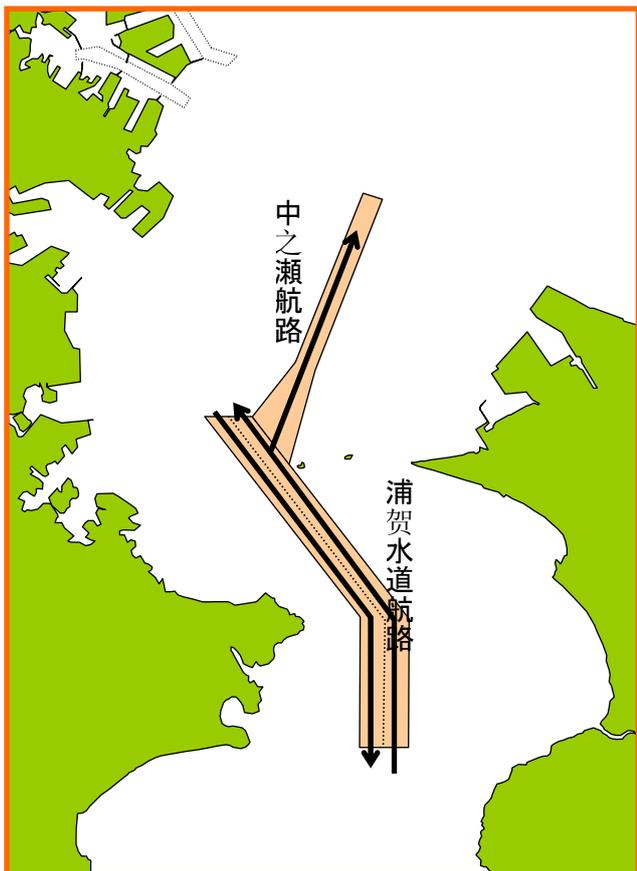
⑧ 停锚的禁止

船舶禁止在航路里停锚(与停锚船舶系留的船舶也属于停锚)。

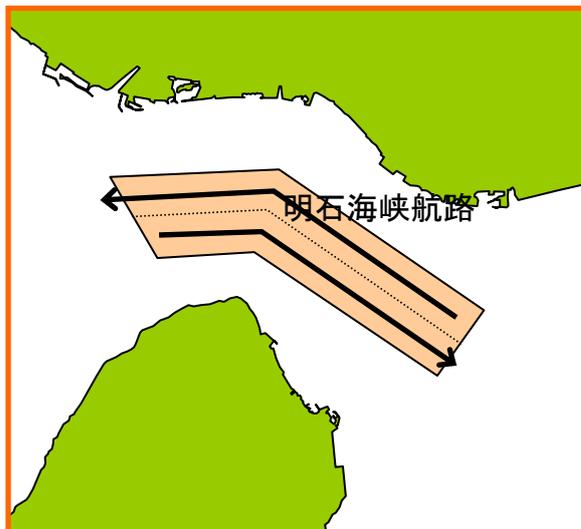
⑨ 通航方法

a 船舶必须在浦贺水域航路、明石海峡航路及备赞濑户东航路中央线的右侧航行。

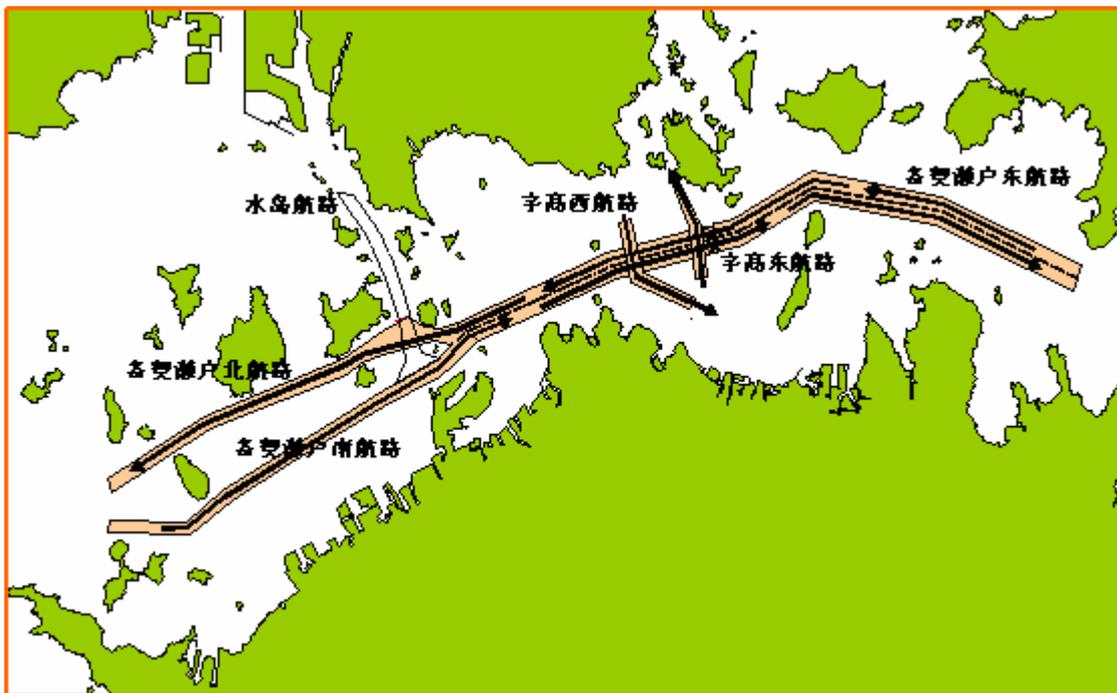
第2-13图



第2-14图



第 2-15 图



b 中之濑航路与宇高东航路为北航, 宇高西航路为南航, 各斐濑户北航路为西航, 各斐濑户南航路为东航, 以上各为单航道。

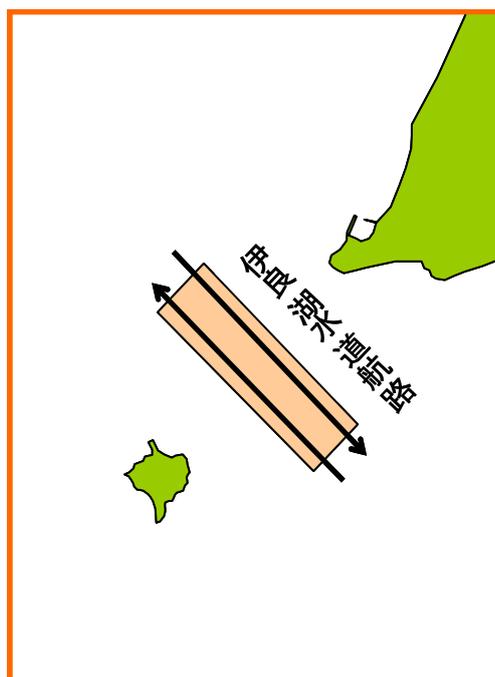
c 在伊良湖水域航路

(a) 船舶要尽量在航路中央的右侧航行。

(b) 原则上巨大船会与大型船（长度 130 公尺以上至 200 公尺的船舶）在航路里相遇。

但是, 巨大船与大型船任何一方装载危险物时, 根据渔船的操作状况可能会关闭航路。由于航路的航幅大约在 $2/3$ 以下, 导致航路以及其周边海域发生海难或影响到雷达装置等的探测而掌握不了航路及其周边海域的船舶情况时, 海上保安厅会作出对大型船用信号或其他方法让其在航路外待机的指示。接到指示的船舶必须遵从指示。(此时的信号请参照『(6) 伊良湖水域航路及水岛航路的管制信号』)。

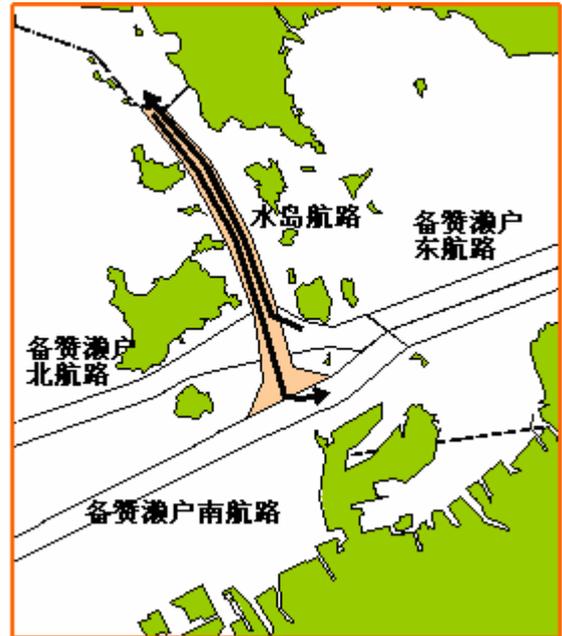
第 2-16 图



二 在水岛航路

- (a) 船舶要尽量在航路中央的右侧航行。
- (b) 巨大船与其他船舶（长度 70 公尺至 200 公尺的船舶）在航路里相遇时为了避免危险，海上保安厅会作出对其他船舶用信号或其他方法让其在航路外待机的指示。接到指示的船舶必须遵从指示。（此时的信号请参照『(6) 伊良湖水域航路及水岛航路的管制信号』）。

第 2-17 图

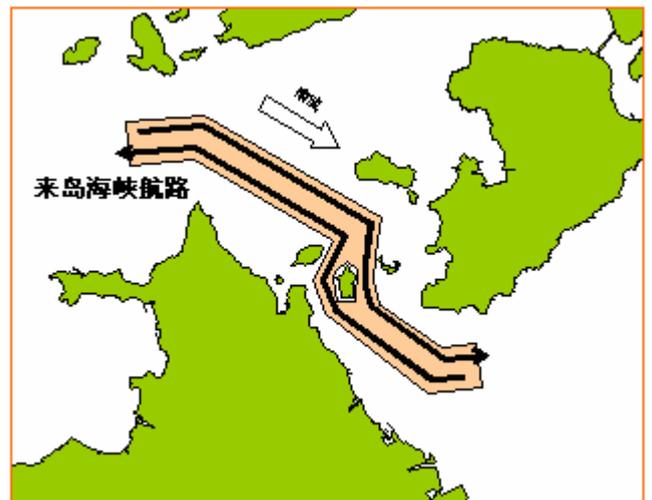


- ⑩ 在来岛海峡航路时，当潮流的流向是顺潮时必须在中航路航行，逆潮时则须在西航路航行。

第 2-18 图



第 2-19 图



(5) 巨大船要进行通报

①通报

巨大船等在航路航行之前,要在前一天的中午为止向航路负责部门的负责人通报航路航行预定时间等事项。

(连续航行复数的航路时,只需向一处通报)。

(注)详细内容请参照海上交通安全法第 22 条,同施规则第 13 条・第 14 条及昭和 48 年(1973 年)海上保安厅告示第 109 号。

a 通报时间

• 巨大船 • 装载危险物是液化气时 • 总吨数在 25,000 吨以上的危险物装载船 • 长大物件曳(推)航船	在航路航行预定日的前一天中午为止
• 危险物装载船(上计船舶以外)	在航路航行预定时间的 3 小时之前

(注)・在浦贺水域、中之濑航路时,总吨数在 10,000 吨以上的船舶属于巨大船要进行航路通报。

・在伊良湖航路时,总吨数在 10,000 吨以上或全长 130 公尺以上的船舶属于巨大船,总吨数在 3,000 吨以上至 10,000 吨的船舶属于危险物装载船要进行航路通报。

・在明石海峡航路时,总吨数在 10,000 吨以上或全长 150 公尺以上至 200 公尺物件的曳(推)航船属于巨大船,总吨数在 3,000 吨以上至 10,000 吨的船舶属于危险物装载船要进行航路通报。

・在备赞海域航路时,总吨数在 10,000 吨以上的船舶被作为巨大船,总吨数在 3,000 吨以上至 10,000 吨的船舶(在水岛航路航行的全长 70 公尺的船只)属于危险物装载船要进行航路通报。

・在来岛海峡航路时总吨数在 10,000 吨以上的船舶属于巨大船,总吨数在 3,000 吨以上至 10,000 吨及全长 100m 以上至 200m 物件的曳(推)航船属于危险物装载船要进行航路通报。

b 通报事项

航路通报的通报事项如下。

项	目
(1)	通报接收人
(2)	船舶名及总吨数
(3)	船舶长度
(4)	最大吃水深度
(5)	装载危险物的种类及每种重量（只限于危险物装载船）
(6)	拖船的船首至曳航物件的后端或推船的船尾至物件的前端为止的长度（只限于长大物件的曳航船等）
(7)	物件概要（只限于长大物件的曳航船等）
(8)	目的港（只限于决定目的港的船只）
(9)	准备航行的航路・区间
(10)	准备进入航路的日期及时间（时间以 24 小时制表示）
(11)	准备出航路的日期及时间（时间以 24 小时制表示）
(12)	船舶局的呼叫符号及呼叫名称（只限于有船舶局的船舶）
(13)	与海上保安厅的联络方式（只限于没有船舶局的船舶）
(14)	传达者的姓名、名称及住所（只限于有必要时）
(备注)	配备特别消防设备船时, 该特别消防设备船的名称、其使用者的姓名及名称等。

「(1) 通报接收人」及「(9) 航路名」使用下表的略语。

航路名称	航路名称的略语	通报接收人	通报接收人略语
浦贺水域航路	(URAGA)	东京湾海上交通中心 所长	(TOKYOWAN)
中之濑航路	(NAKANOSE)		
伊良湖水域航路	(IRAGO)	伊势湾交通中心 所长	(ISEWAN)
明石海峡航路	(AKASI)	大阪湾交通中心 所长	(OSAKAWAN)
被赞濑户东航路	(BISAN EAST)	被赞濑户交通中心 所长	(BISANSETO)
宇高东航路	(UKO EAST)		
宇高西航路	(UKO WEST)		
被赞濑户北航路	(BISAN NORTH)		
被赞濑户南航路	(BISAN SOUTH)		
水岛航路	(MIZUSIMA)		
来岛海峡航路	(KURUSIMA)	来岛海峡交通中心 所长	(KURUSIMA)

c 航路通报方法

航路通报请任选下列方法之一。

(a) 无线电通报

每一条即将航行的航路都要向下表的海岸局通报。

海岸局名称	横 滨	名 古 屋	神 戸	広 島
识别信号	JGC YOKOHAMA HOAN 004310301	JNT NAGOYA HOAN 004310401	JGD KOUBE HOAN 004310501	JNE HIROSIMA HOAN 004310601
接收频率	156.8MHz (CH16) 2,189.5kHz			
通讯频率	156.6MHz (CH12) 2,177kHz 2,150kHz	156.6MHz (CH12) 2,177kHz 2,150kHz	156.6MHz (CH12) 2,177kHz 2,150kHz	156.6MHz (CH12) 2,177kHz 2,150kHz
负责航路的名称	浦贺水域航路、 中之濑航路	伊良湖水域航路	明石海峡航路、被赞濑户东航路、 宇高东航路、宇高西航路、 被赞濑户北航路、被赞濑户南航路、 水岛航路、来岛海峡航路	

如果直接联系负责航路的海岸局有困难时,请与上表其他的海岸局或下表的海岸局通报。

海岸局名称	小 樽	塩 釜	門 司	鹿 児 島	那 覇
识别信号	JNL HOKAIDO HOAN 004310101	JNN SIOGAMA HOAN 004310201	JNR MOJI HOAN 004310701	JNJ KAGOSIMA HOAN 004311001	JNB OKINAWA HOAN 004311101
接收频率	156.8MHz (CH16) 2,189.5kHz				
负责航路的名称	156.6MHz (CH12) 2,177kHz 2,150kHz				

(b) 书面通报

以附记方式向管区海上保安本部、海上保安监部、海上保安部或海上交通中心书面提交或传真、邮送至航路负责部门。

(c) 电报通报

直接发至航路负责部门。

(d) 电话通报

直接打电话至航路负责部门。但是,打电话者只限于准备在航路航行船舶的船长。

(e) 通过电子信息通报

每一条即将航行的航路都要向航路负责部门通报。

(f) 书面及(c)电报的通报方法,海上保安厅与巨大船的船长之间的联系只能由事先选定好的人做传达(以下成为「传达者」)。

附记格式（第 2 条关系）

巨大船
危险物装载船 航行预定通报
长大物件曳航船等

年 月 日

(1) (通报人的姓名)

殿

船长姓名_____

提交人的姓名及联系方式_____

基于海上交通安全法第 22 条规定, 按以下内容进行通报。

(2)船舶的名称及 总吨数		(3)船舶的全长 (只限于巨大船)	米
	吨	(4)最大吃水深度 (只限于巨大船)	米
(5)装载危险物的种类及每种 的重量 (只限于危险物装载船)			
(6)曳航船的船首至物件后端或推航船的船尾至物件前端为止 的距离(只限于长大物件曳航船等)			米
(7)物件概要 (只限于长大物件曳航船等)			
(8)目的地港(只限于决定目的地港的船舶)			
将要航行的航路区 间 将要进入航路的日 期和时间以及退出 航路的日期和时间 (时间表示以 24 小 时制表示)	航路名(9)(区间)	(10)	(11) 月 日 时 分
	航路	开始	进入的日期和时间
		结束	退出的日期和时间
	航路	开始	进入的日期和时间
		结束	退出的日期和时间
	航路	开始	进入的日期和时间
		结束	退出路的日期和时间
	航路	开始	进入的日期和时间
		结束	退出的日期和时间
(12)(13)与海上保安厅的联系方法 (有船舶局的船舶要记载呼叫信号及 呼叫名称)			
(14)传达者的姓名及名称与地址			
备考			

注 1 纸张的尺寸要使用日本工业规格的 A 列 4 号。

2 将要航行的航路区间要按原「全区间」、「从南口至 4 号浮标为止」记载。

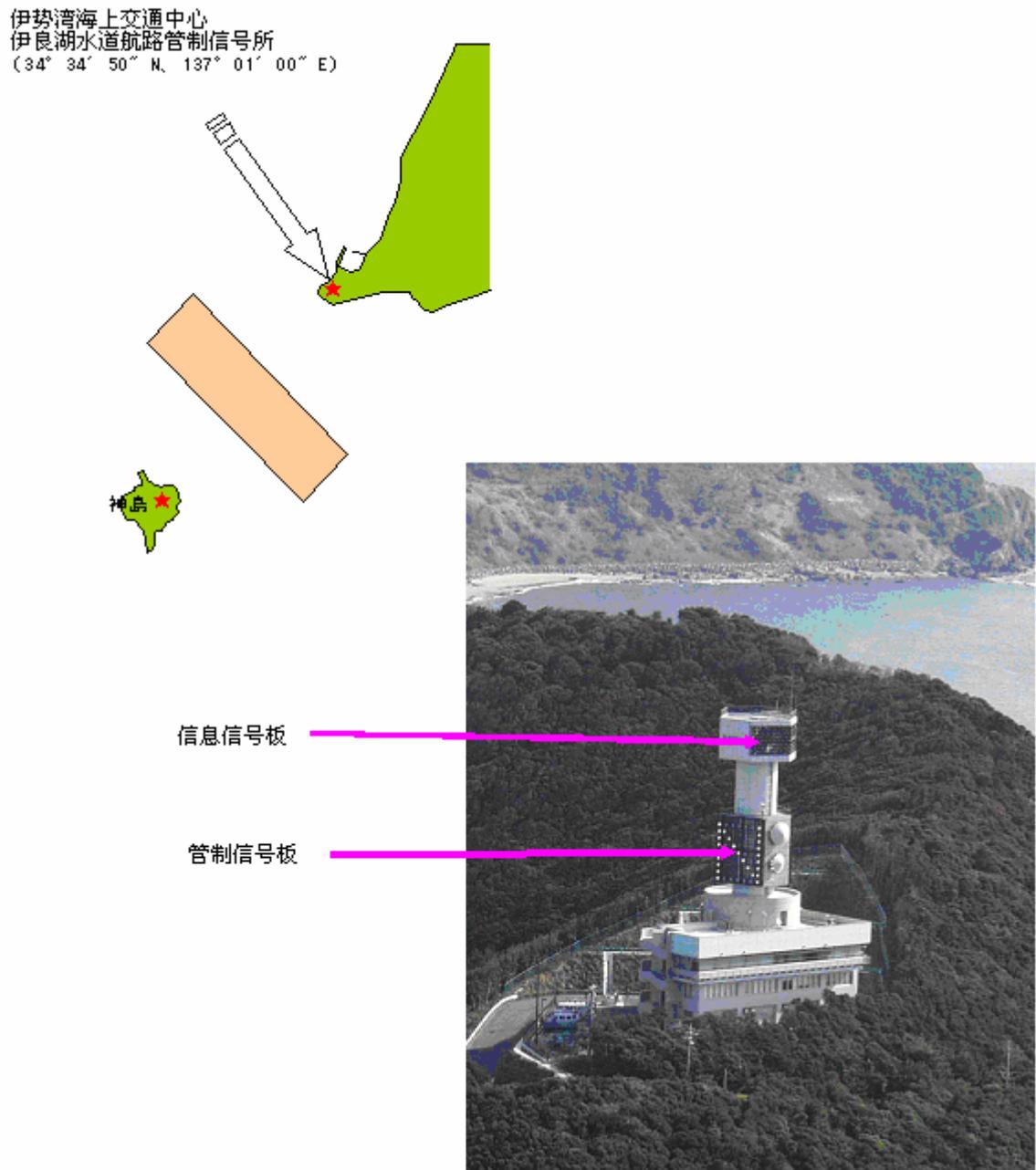
3 (7)的物件概要要记载物件的种类、全长、最大宽度、最大高度等。

(注)在备注栏里记载配备特别消防设备船时,该特别消防设备船的名称、其使用者的姓名及名称等。

(6) 伊良湖水域航路及水岛航路航行时的管制信号。

巨大船在伊良湖水域航路及水岛航路航行时,对巨大船以外的大型船实行航路外待机的信号是由陆地管制信号所进行实施的。(信号装置等发生故障时由巡逻艇进行实施)。

第 2-20 图 伊良湖水域航路



①航行管制

伊良湖水域航路由伊良湖水域航路管制信号所进行信号管制。

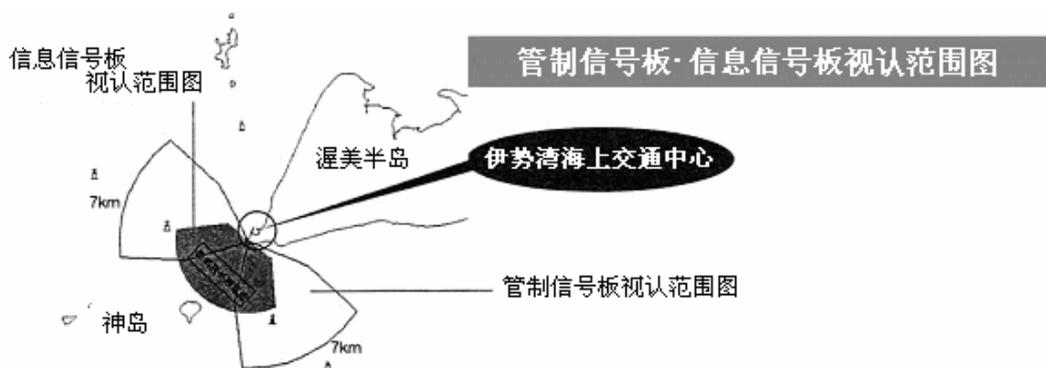
巨大船在伊良湖水域航路航行时,对于全长 130 公尺以上至 200 公尺的船只、用以下的方法指示其在航路外待机。管制信号原则上是在南、北航路,于巨大船进入航路 15 分钟之前至通行结束为止进行实施。

信号方法		信号的意义
	字母“N”闪光	往伊良湖水域航路的东南方向航行时,长度 130 公尺以上至 200 公尺的船舶必须在航路外待机。
	字母“S”闪光	往伊良湖水域航路西北方向航行时,长度 130 公尺以上至 200 公尺的船舶必须在航路外待机。
	字母“N”及“S”交替闪光	往伊良湖水域航路航行时,长度 130 公尺以上至 200 公尺的船舶必须在航路外待机。

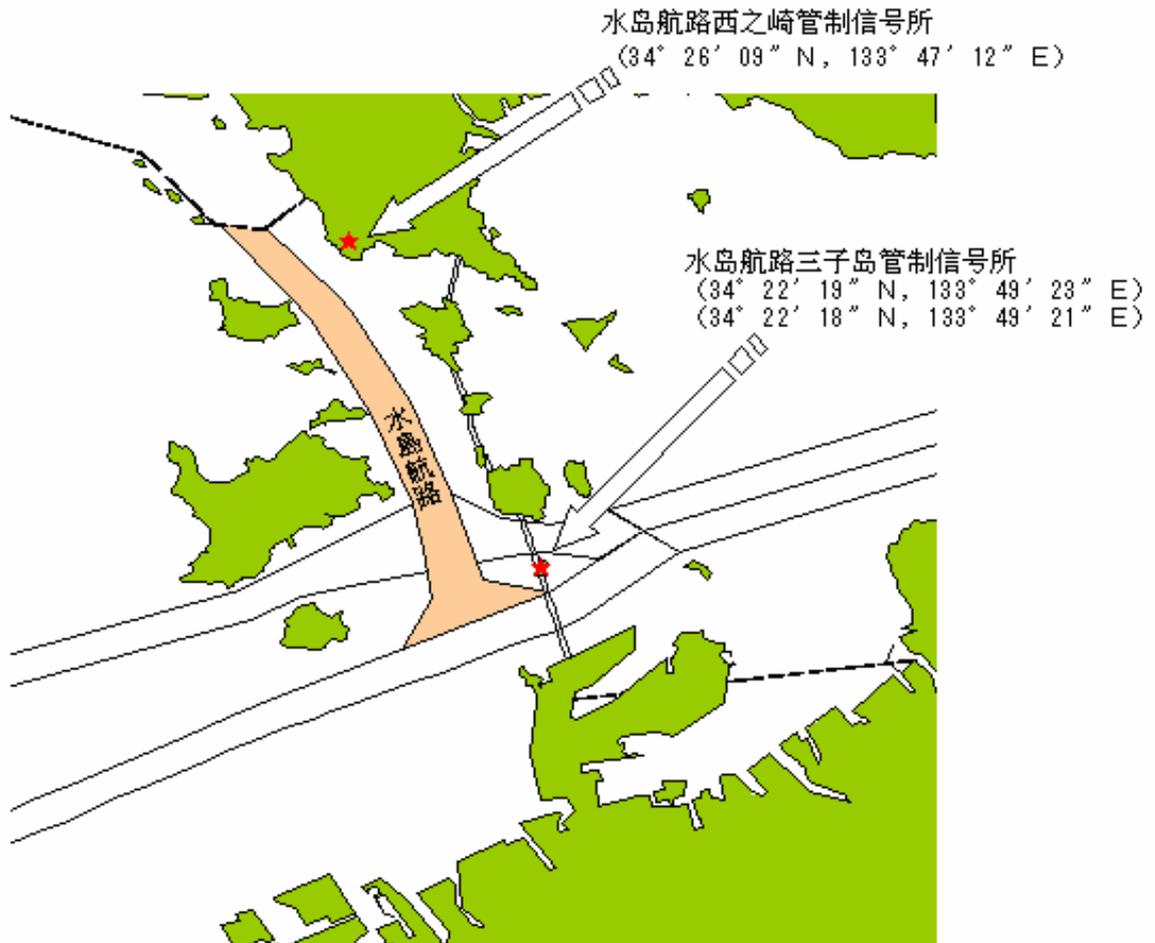
②情报提供

在伊良湖水域航路航行的巨大船的情况通过电光板提供。

信号方法		信号的意义
	每隔 4 秒闪光	1 小时以内巨大船进行南航(出港)。
	每隔 2 秒闪光	15 分钟以内巨大船进行南航(出港)。
	每隔 4 秒闪光	1 以内巨大船进行北航(入港)。
	每隔 2 秒闪光	15 分钟以内巨大船进行北航(入港)。
	每隔 8 秒「→」「→」「←」顺次闪光	巨大船大约在 15 分钟以内进行南航(出港),该巨大船从航路出港后,大约在 15 分钟以内其他的巨大船将进行北航(入港)。
	每隔 8 秒「←」「←」「→」顺次闪光	巨大船大约在 15 分钟以内进行北航(入港),该巨大船从航路入港后,大约在 15 分钟以内其他的巨大船将进行南航(出港)。



第 2-21 图 水岛航路



①航行管制

水岛航路由西之崎管制信号所、三子岛管制信号所进行信号管制。

第 2-9 表 西之崎管制信号所、三子岛管制信号所进行信号管制

信号方法		信号的意义
N	字母“N”闪光	往南方航行, 长度在 70 公尺以上的船舶(巨大船以外), 必须在航路外待机。
S	字母“S”闪光	往北方航行, 长度在 70 公尺以上的船舶(巨大船以外), 必须在航路外待机。

②情报提供

在水岛航路航行的巨大船的情况通过被赞濑户海上交通中心的定时广播及电话服务等进行提供。

(7) 大島瀬戸の経路指定

山口県大島瀬戸根据法律第 25 条（昭和 50 年《1975 年》4 月 4 日所制定的海上保安艇告示第 59 号）规定了航路的经路指定, 在瀬戸航行的船只必须遵从以下的航行方法。

大島瀬戸の航行方法

横穿下图的 A 线及 B 线, 总重量在 5 吨以上的船舶在航行时

- ① a 西航路的船舶要在 C 线的北方海域航行
 - b 东航路的船舶要在 C 线的南方海域航行
- 要以以上的方法航行。

但在桥脚附近, 如果没有其他船舶时可以在桥脚间的中央航道航行。

- ② 在大島大桥的桥脚间航行时, 只能在 3P（桥脚）与 4P（桥脚）之间航行。沿着→进行航行。

第 2-22 图 大島瀬戸の経路指定



第 2 章 领航制度

1. 领航制度

东京湾、伊势湾及大阪湾有湾内领航员, 濑户内海有内海领航员, 还有其他主要港口都有港内领航员。

2. 领航区

领航员提供业务的水域称为领航区, 根据领航法的政令(领航法实行令)的规定, 设定于经常有外航船舶出入的港口、海湾及内海的水域。现在有 35 个领航区, 并在「训路等港口的每个区域都设定了领航区」及「东京湾等包括海湾、海峡、内海有复数港口的海域设定了广范围的领航区」。

3. 强制领航区

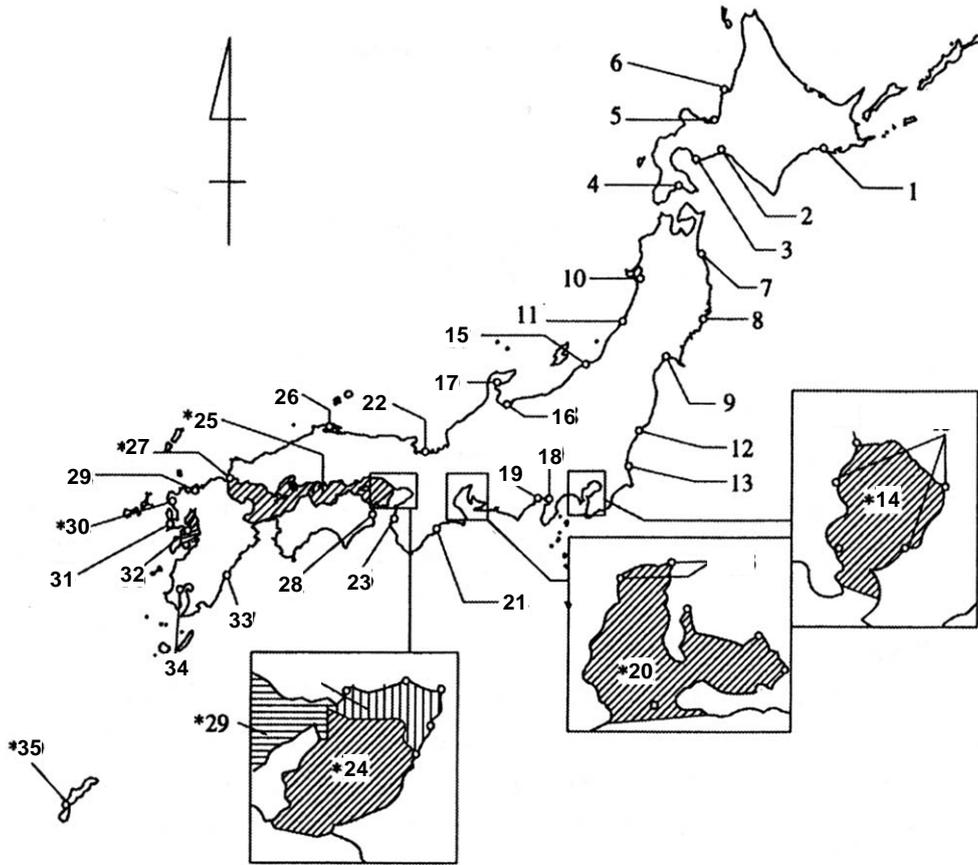
领航区中有船舶混杂、地形、水路复杂、气象及潮流的状况特别险恶的港口及水域。在那些地方海难事故的发生可能性极高, 为了维持海上交通的秩序、保护港湾设施及水域环境, 因此不管船长是否要求委托领航员, 根据领航法规定, 对在一定基准以上的船舶, 规定必须有领航员领航。这类港口及水域称为「强制领航区」, 这种制度称为「强制领航制度」。

现在, 在港域及水域有 10 个被设定为强制领航区, 其区域及对象船舶如下。

区 域	对 象 船 舶
横须贺 佐世保 那霸	日本船以外、总吨数在 3 百吨以上的船舶, 进行国际航海总吨数在 3 百吨以上的日本船, 不进行国际航海总吨数在 1 千吨以上的日本船
横滨川崎	总吨数在 3 千吨以上的船舶及未满 3 千吨的危险物装载船
东京湾 伊势三河湾 大阪湾 备赞濑户 来岛海峡	总吨数在 1 万吨以上的船舶
关门	总吨数在 1 万吨以上的船舶, 不经过关门区域总重量在 3 千吨以上至 1 万吨的的船舶及总吨数未满 3 千吨的危险物装载船

委托进行领航业务时, 请通过代理店办理手续。

第 2-23 图 全国的领航区



- | | | |
|----------|-----------|----------|
| 1. 钏路 | 14. 东京湾 | 27. 关门 |
| 2. 苫小牧 | 15. 新潟 | 28. 小松岛 |
| 3. 室兰 | 16. 伏木 | 29. 博多 |
| 4. 函馆 | 17. 七尾 | 30. 佐世保 |
| 5. 小樽 | 18. 田子之浦 | 31. 长崎 |
| 6. 留萌 | 19. 清水 | 32. 岛原海湾 |
| 7. 八户 | 20. 伊势三河湾 | 33. 细岛 |
| 8. 釜石 | 21. 尾鹫 | 34. 鹿儿岛 |
| 9. 仙台湾 | 22. 舞鹤 | 35. 那霸 |
| 10. 秋田船川 | 23. 和歌山下津 | |
| 11. 酒田 | 24. 大阪湾 | |
| 12. 小名滨 | 25. 内海 | |
| 13. 鹿岛 | 26. 境 | |

PART 3 有助于安全航海的资讯

本章主要记述为了安全航海获取必要资讯的方法, 船舶航行时要有效地利用这些资讯。

第 1 章 关于提供海上安全信息的通信

海上保安厅通过船舶航行信息自动接收广播及国际航海安全网络广播提供有助于船舶在海上安全航行时所必需的强风警报等有关气象的信息、漂流物等航路障碍物的信息及遇难船舶等搜索救助的信息。

1. 船舶航行信息自动接收广播

全国 5 所海岸局通过自动接收方式广播船舶安全航行不可缺少的气象警报、航行警报及海难信息等海上安全信息。距离沿岸 300 海里为止的范围接收良好。

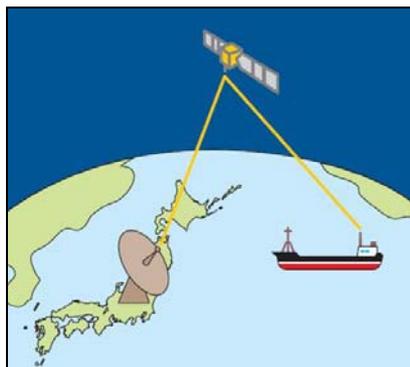
第 3-1 图



2. 国际航海安全网络广播

由海岸地球局经由静止卫星通过自动接收方式广播气象警报、航行警报及海难信息等海上安全信息。主要以航行在 300 海里以外的船舶为对象, 除了一部分地区之外, 在世界上的每个地方都能够接收。

第 3-2 图



3. 无线电话广播

全国 11 所海岸局通过无线电话提供船舶安全航行不可缺少的海上气象、高潮、波浪等信息, 将其中有可能发生灾害的信息作为警报广播。

第 3-3 图



全国 11 所海岸局通过无线电话提供船舶安全航行不可缺少的航路及航路标识异常等有关信息作为管区・部署的航行警报广播。必要时会通过巡视船进行广播。

第 3-4 图

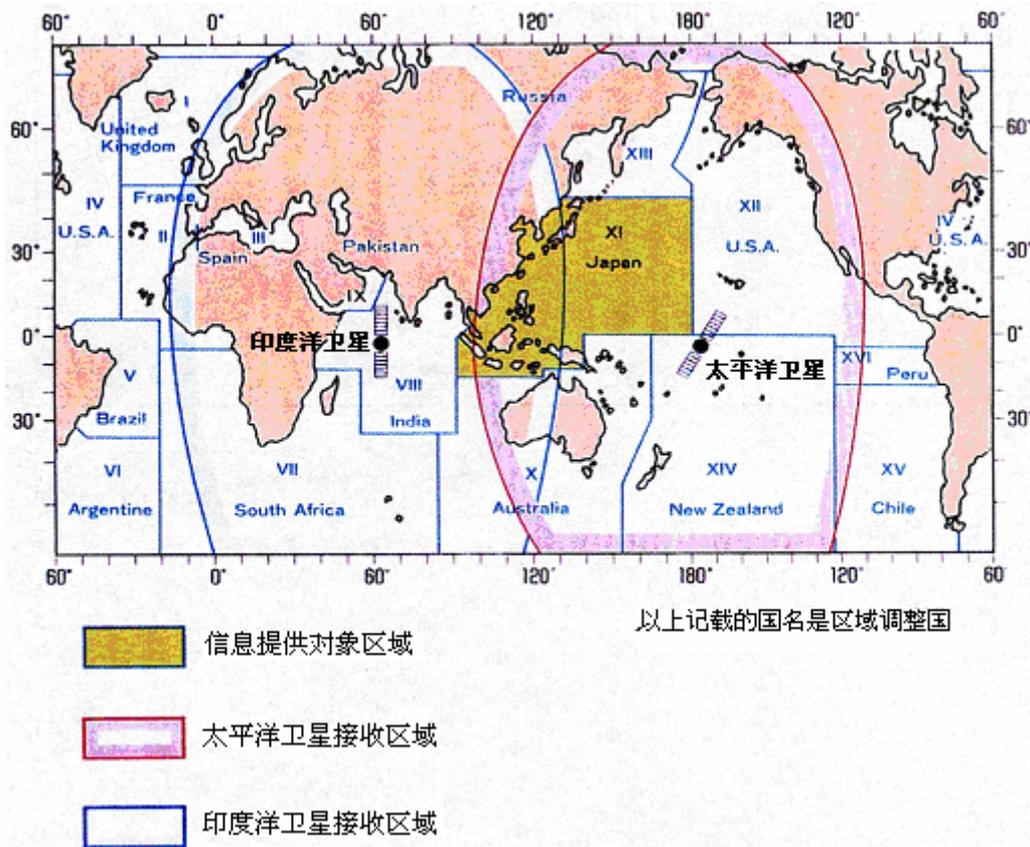


第 2 章 航行警报及海上交通情报

1. NAVAREA 航行警报

NAVAREA 航行警报是基于世界航行警报系统提供航海船舶所通航海域的有关信息。

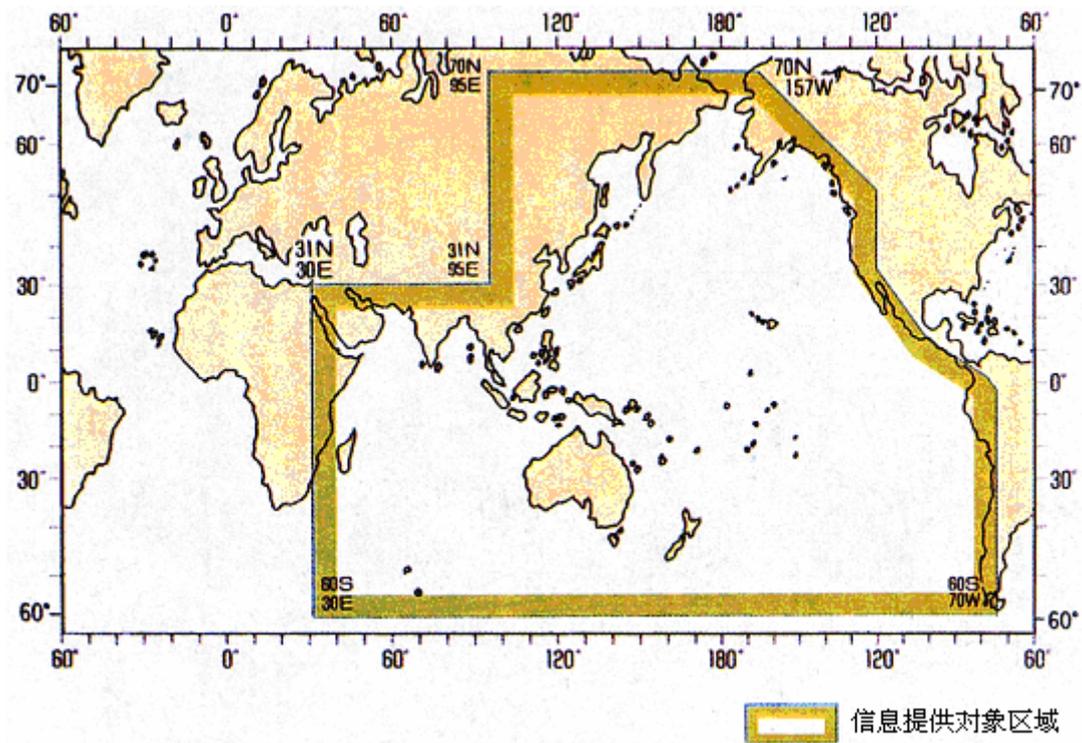
日本是全球的海域划分为 16 个区域中的第 XI 个区域（北太平洋西南部及东南亚海域）的调整国，将定时（有特别紧急情况时随时接收）通过 INMARSAT-EGC 系统（自动印字方式接收）及因特网提供 NAVAREA XI 航行警报。



2. 日本航行警报

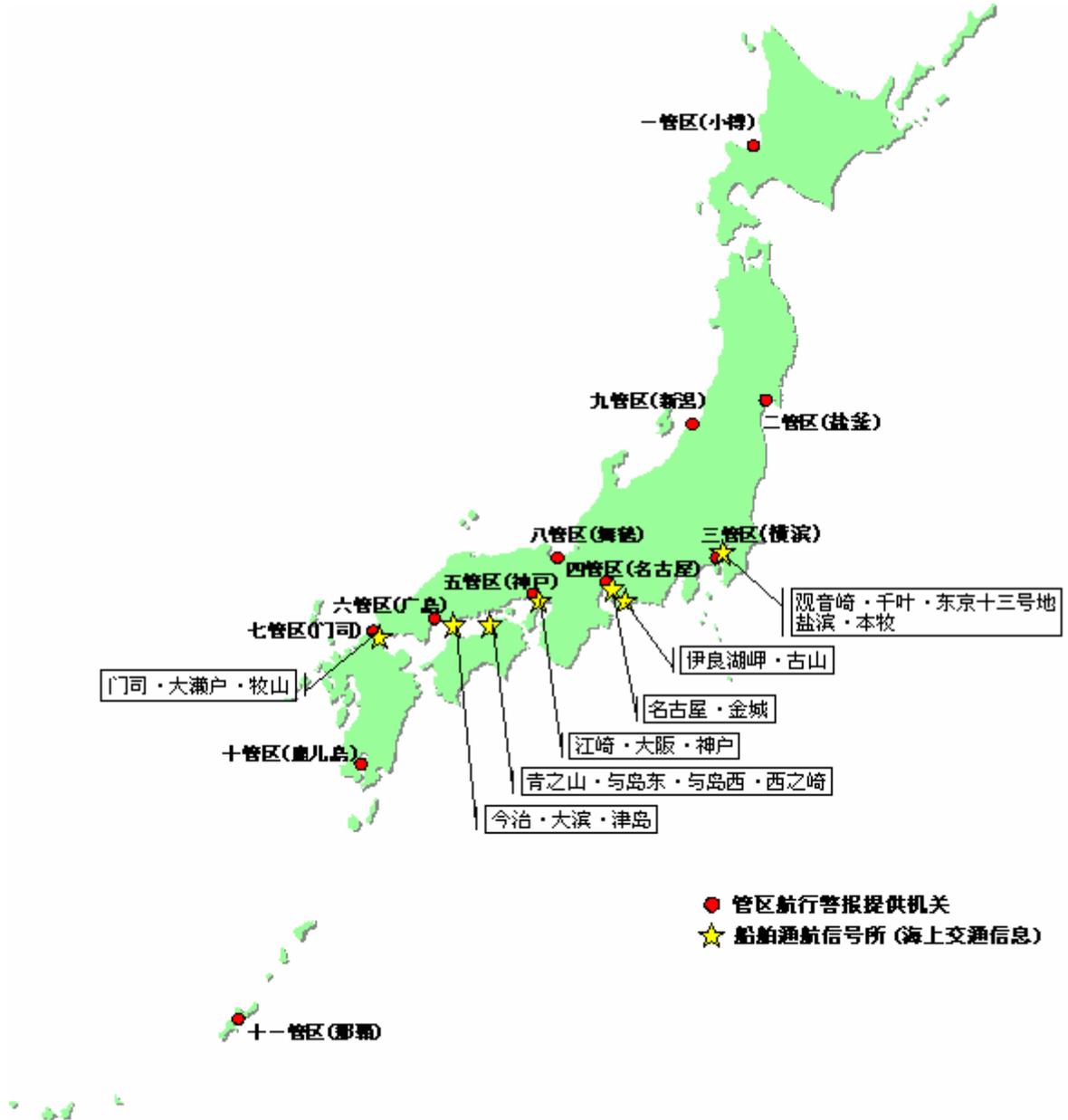
日本航行警报是通过因特网对在太平洋、印度洋及周边各海域航行的日本船舶提供航海安全的紧急通报的信息。

因特网网址 <http://www1.kaiho.mlit.go.jp/TUHO/nmj.html>



3. 管区航行警报・部署航行警报・海上交通情报

为了维护日本沿岸的港湾规则法适用港及其附近海域（海上交通情报的提供是在拥挤海域）航行船舶的安全,通过无线电话等将必要的信息进行紧急通报。



○接收海上交通中心提供的海上交通情报

名称	呼叫名称	通信及接收广播的使用电波 (kHz、CH：国际 VHF)			通信 时间	广播时间	备考
		传呼及应答用	通信用	广播用			
东京湾	TOKYO MARTIS	CH16 (CH13)	CH 14, 22	H3E 1665 (日语) H3E 2019 (英语)	平时	自每小时 00 分和 30 分开始 15 分钟(日语) 自每小时 15 分开始 15 分钟(英语)	观音崎船舶 通航信号所
名古屋港	NAGOYA MARTIS	CH16	CH 14, 22	H3E 1665 (日语) H3E 2019 (英语)	平时	自每小时分和 30 分开 始 15 分钟(日语) 自每小时 15 分和 45 分开始 15 分钟(英语)	名古屋・金 城船舶通航 信号所
伊势湾	ISE WAN MARTIS	CH16 (CH13)	CH 14, 22	H3E 1665 (日语) H3E 2019 (英语)	平时	自每小时 15 分和 45 分开始 15 分钟(日语) 自每小时 00 分和 30 分开始 15 分钟(日语)	伊良湖岬・ 古山船舶通 航信号所
大阪湾	OSAKA MARTIS	CH16 (CH13)	CH 14, 22	H3E 1651 (日语) H3E 2019 (英语)	平时	自每小时 15 分和 45 分开始 15 分钟(日语) 自每小时 00 分和 30 分开始 15 分钟(英语)	江崎船舶通 航信号所
备赞濑户	BISAN MARTIS	CH16 (CH13)	CH 14, 22	H3E 1651 (日语) H3E 2019 (英语)	平时	自每小时 00 分和 30 分开始 15 分钟(日语) 自每小时 15 分和 45 分开始 15 分钟(英语)	青之山船舶 通航信号所
来岛海峡	KURUSHIMA MARTIS	CH16 (CH13)	CH 14, 22	H3E 1651 (日语) H3E 2019 (英语)	平时	自每小时 15 分和 45 分开始 15 分钟(日语) 自每小时 00 分和 30 分开始 15 分钟(英语)	今治・大滨 船舶通航信 号所
关门海峡	KANMON MARTIS	CH16 (CH13)	CH 14, 22	H3E 1651 (日语) H3E 2019 (英语)	平时	自每小时 00 分和 30 分开始 15 分钟(日语) 自每小时 15 分和 45 分开始 15 分钟(英语)	门司・大濑 户船舶通航 信号所

○接收船舶通航信号所提供的海上交通情报

名称	呼叫名称	通信及接收广播的使用电波 (kHz、CH: 国际 VHF)			通信 时间	广播时间	备考
		传呼及应答应用	通信用	广播用			
大阪	OSAKA HARBOR RADAR	CH16	CH 14, 22	H3E 2019 (英语) H3E 1651 (日语)	平时	上午 4 点~下午 8 点 自每小时 20 分开始 10 分钟英语, 30 分开始 日语	
神户		CH16	CH14	—	平时	—	
本牧	KEIHIN HARBOR RADAR	CH16	CH14	—	平时	—	
盐滨		CH16	CH14	—	平时	—	
东京 13 号地	TOKYO JUSAN GOCHI	CH16	CH14	—	平时	—	
千叶	CHIBA HARBOR RADAR	CH16	CH14	—	平时	—	
牧山	DOKAI HARBOR RADAR	CH16	CH 14, 22	—	平时	—	

※其他还有以文字等进行信息提供的船舶通航信号所。

○管区航行警報・部署航行警報

种类	再度接收开始时间	海岸局名称 (F3E 电波 Ch16・Ch12)
无线电话 (日语・英语) (随时)	10 点 02 分 40 秒・16 点 02 分 40 秒	门司
	10 点 10 分 00 秒・16 点 10 分 00 秒	名古屋・那霸
	10 点 15 分 00 秒・16 点 15 分 00 秒	新潟・广岛
	10 点 20 分 00 秒・16 点 20 分 00 秒	横滨・舞鹤・鹿儿岛
	10 点 25 分 00 秒・16 点 25 分 00 秒	小樽
	10 点 32 分 40 秒・16 点 32 分 40 秒	盐釜・神户

第3章 东京湾·伊势湾（包括名古屋港）·濑户内海（包括关门海峡）的信息

1. 东京湾海上交通中心

<业务概要>

项目		内容	通信方法等
海上交通信息的提供	一般信息	定时广播	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶进入航路的预定 气象警报、注意报的发布状况 气象现状（观音崎、伊豆大岛（风早崎）、洲崎、剑崎、本牧、东京13号地） 作业渔船的状况 航路标志异常等状况 施工·作业状况 航路的航行限制状况 海难状况 · 其他 频率：1,665kHz 呼叫名称：东京湾海上交通中心 广播时间 日语：每小时 00~15分、30~45分 英语：每小时 15~30分
		临时广播	<ul style="list-style-type: none"> 航路的航行限制状况 大规模的海难状况 其他 频率：1,665kHz 呼叫名称：东京湾海上交通中心 广播时间：必要时随时播放
		电话服务	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶进入航路的预定 航路的航行限制状况 加入电话：046-843-0621
			<ul style="list-style-type: none"> 气象现状（观音崎、伊豆大岛（风早崎）、洲崎、剑崎、本牧、东京13号地） 加入电话：046-844-4521
		传真服务	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶进入航路的预定及航行限制的状况 气象现状（观音崎、伊豆大岛（风早崎）、洲崎、剑崎、本牧、东京13号地） 加入电话：046-844-2055 （查询接收）
	网络服务	<ul style="list-style-type: none"> 以定时广播为标准 http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan/jsky/	
	个别信息	<ul style="list-style-type: none"> 船位 其他船舶的动静 其他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：东京湾海上交通中心 呼叫频率：CH16、
	航路信息	<ul style="list-style-type: none"> 作业渔船的状况 导航方法 · 其他 	<ul style="list-style-type: none"> 通信频率：CH14、CH22 加入电话：046-843-8622~4
	特别信息	<ul style="list-style-type: none"> 为防止冲撞的注意唤起等 为避免搁浅等的注意唤起等 为纠正导航方法的注意唤起等 其他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：东京湾海上交通中心 呼叫频率：CH16、 通信频率：CH14、CH22
	航行管制	<ul style="list-style-type: none"> 基于海上交通安全法受理航路通报及有关航运的指示 对象船舶：巨大船舶等 受理航路通报及有关航运的劝告 对象船舶：总吨数1万吨以上的船舶（不包括巨大船舶等） 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：横滨保安（JGC） 频率：CH12、16 DSC：004310301 加入电话：046-843-8622~4 传真：046-844-4720 其他

<位置通报>

通报对象船舶	通报内容	通报方法
<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶等 总吨数1万吨以上的船舶（不包括巨大船舶等） 总吨数100吨以上，最大装载人数（旅客、船员及其他乘船者的合计）在30人以上的船舶 	①船名、总吨数 ②经过时间（日本标准时间24小时制） ③经过航路的简称或距离主要物标的大概位置 ④目的地港	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：东京湾海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 加入电话：046-843-8622~4

2. 伊势湾海上交通中心

<业务概要>

项目		内容	通信方法等
海上交通信息的提供	一般信息		
	定时广播	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶进入航路的预定 气象警报、注意报的发布状况 气象现状（伊良湖、大王崎、舞阪） 作业渔船的状况 航路标志异常等状况 施工・作业状况 航路的航行限制状况 海难状况 管制信号的现状及预告 通航船舶的现状 其他 	频率：日语 1,665KHz 英语 2,019KHz 呼叫名称：伊势湾海上交通中心 广播时间 日语：每小时 15~30 分、45~00 分 英语：每小时 00~15 分、30~45 分
	临时广播	<ul style="list-style-type: none"> 航路的航行限制状况 大规模的海难状况 其他 	频率：日语 1,665KHz 英语 2,019KHz 呼叫名称：伊势湾海上交通中心 广播时间：必要时随时播放
	电话服务	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶进入航路的预定 航路的航行限制状况 管制信号的现状及预告 	加入电话：0531-34-2666
		<ul style="list-style-type: none"> 气象现状（伊良湖、大王崎、舞阪） 	加入电话：0531-34-2333
	传真服务	（以定时广播为标准）	加入电话：0531-34-2888
	网络服务	（以定时广播为标准）	http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/jsky/
信息信号	在伊良湖航路通航的巨大船舶的动静	电光显示板	
个别信息	<ul style="list-style-type: none"> 船位 其他船舶的动静 其他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：伊势湾海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 加入电话：0531-34-2445~6 	
航路信息	<ul style="list-style-type: none"> 作业渔船的状况 导航方法 其他 		
特别信息	<ul style="list-style-type: none"> 为防止冲撞的注意唤起等 为避免搁浅等的注意唤起等 为纠正导航方法的注意唤起等 其他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：伊势湾海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 	
航行管制	<ul style="list-style-type: none"> 基于海上交通安全法受理航路通报及有关航运的指示对象船舶：巨大船舶等 受理航路通报及有关航运的劝告对象船舶：总吨数 1 万吨以上或全长 130 米以上的船舶（不包括巨大船舶等） 受理航路通报对象船舶：总吨数 3 千吨以上未满 1 万吨的船舶（不包括巨大船舶及全长 130 米以上的船舶） 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼出名称：名古屋保安（JNT） 频率：CH12、CH16 DSC：004310401 加入电话：0531-34-2443 传真：0531-34-2444 其他 	
	<ul style="list-style-type: none"> 基于海上交通安全法对伊良湖水道航路进行信号管制 	电光显示板	

<位置通报>

通报对象船舶	通报内容	通报方法
<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶等 总吨数 1 千吨以上的船舶（不包括巨大船舶等） 	①船名 ②经过航路的简称 ③经过时间（日本标准时间 24 小时制） ④船舶的全长 ⑤目的地港 ⑥其他必要事项	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：伊势湾海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 加入电话：0531-34-2443

3. 大阪湾海上交通中心

<业务概要>

项目		内容	通信方法等
海上交通信息的提供	一般信息	定时广播	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶进入航路的预定 气象警报、注意报的发布状况 气象现状（江崎、地藏崎） 作业渔船的状况 航路标志异常等状况 施工・作业状况 航路的航行限制状况 海难状况 避难劝告状况等 频率：日语 1,651kHz 英语 2,019kHz 呼叫名称：大阪湾海上交通中心 广播时间 日语：每小时 15~30 分、45~00 分 英语：每小时 00~15 分、30~45 分
		临时广播	<ul style="list-style-type: none"> 航路的航行限制的状况 大规模的海难状况 其他 频率：1,651kHz 呼叫名称：大阪湾海上交通中心 广播时间：必要时随时播放
		电话服务	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶进入航路的预定 航路的航行限制的状况 加入电话：0799-82-3044（当天信息） 0799-82-3043（次日信息）
			<ul style="list-style-type: none"> 气象现状（江崎、地藏崎） 加入电话：0799-82-3040
		传真服务	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶等进入航路的预定 航路的航行限制状况 作业渔船的状况 气象现状 海流及潮汐的资料等 加入电话：0799-82-3046
	网络服务	<ul style="list-style-type: none"> 以定时广播为标准 http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/jsky/	
	个别信息	<ul style="list-style-type: none"> 船位 其他船舶的动静 其他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：大阪湾海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 加入电话：0799-82-3030~1
	航路信息	<ul style="list-style-type: none"> 作业渔船的状况 导航方法 其他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：大阪湾海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22
	特别信息	<ul style="list-style-type: none"> 为防止冲撞的注意唤起等 为避免搁浅等的注意唤起等 为纠正导航方法的注意唤起等 其他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：大阪湾海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22
	航行管制	<ul style="list-style-type: none"> 基于海上交通安全法受理航路通报及有关航运的指示 对象船舶：巨大船舶等 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：神户保安（JGD） 频率：CH12、CH16 DSC：004310501
<ul style="list-style-type: none"> 受理航路通报及有关航运的劝告 对象船舶： <ul style="list-style-type: none"> ①总吨数 1 万吨以上的船舶（不包括巨大船舶等） ②全长 150 米以上未满 200 米的物件曳（推）航船 		<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：广岛保安（JNE） 频率：CH12、CH16 DSC：004310601 	
<ul style="list-style-type: none"> 航路通报的受理 对象船舶：总吨数 3 千吨以上未满 1 万吨的船舶（不包括巨大船舶等） 		<ul style="list-style-type: none"> 加入电话：0799-82-3032~3 传真：0799-82-3033 其他 	

<位置通报>

通报对象船舶	通报内容	通报方法
<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶等 总吨数 3 千吨以上的船舶（不包括巨大船舶等） 全长 10 米以上未满 200 米的物件曳（推）航船 	<ul style="list-style-type: none"> ①船名、总吨数 ②经过时间（日本标准时间 24 小时制） ③经过航路的简称或距离主要物标的大概位置 ④目的地港 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：大阪湾海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 加入电话：0799-82-3030~1

4. 备赞濑户海上交通中心

<业务概要>

项目		内容	通信方法等
海上交通信息的提供	一般信息	定时广播	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶进入航路的预定 气象警报、注意报的发布状况 气象现状（青之山、六岛、下津井、地藏崎） 作业渔船的状况 航路标志异常等状况 施工、作业状况 航路的航行限制状况 海难状况 · 其他 频率：日语 1,651kHz 英语 2,019kHz 呼叫名称：备赞海上交通中心 广播时间 日语：每小时 00~15 分、30~45 分 英语：每小时 15~30 分、45~00 分
		临时广播	<ul style="list-style-type: none"> 航路的航行限制状况 大规模的海难状况 其他 频率：日语 1,651kHz 英语 2,019kHz 呼叫名称：备赞海上交通中心 广播时间：必要时随时播放
		电话服务	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶进入航路的预定 航路的航行限制状况 加入电话：0877-49-5166（当天信息） 0877-49-5167（次日信息）
			<ul style="list-style-type: none"> 气象现状（青之山、六岛、下津井、地藏崎） 加入电话：0877-49-1041
		传真服务	<ul style="list-style-type: none"> 以定时广播为标准 加入电话：0877-49-1199（当天信息）
		网络服务	<ul style="list-style-type: none"> 以定时广播为标准 http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/jsky/
	信息信号	<ul style="list-style-type: none"> 在水岛航路交叉部附近航行巨大船舶的动静 其他 电光表示板	
	个别信息	<ul style="list-style-type: none"> 船位 其他船舶的动静 其他 <ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：备赞海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 加入电话：0877-49-2220~1 	
	航路信息	<ul style="list-style-type: none"> 作业渔船的状况 导航方法 · 其他 	
	特别信息	<ul style="list-style-type: none"> 为防止冲撞的注意唤起等 为避免搁浅等的注意唤起等 为纠正导航方法的注意唤起等 其他 <ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：备赞海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 	
航行管制	<ul style="list-style-type: none"> 基于海上交通安全法受理航路通报及有关运航的指示 对象船舶：巨大船舶等 受理航路通报及有关运航的劝告 对象船舶：总吨数 1 万吨以上的船舶（不包括巨大船舶等） 航路通报的受理 对象船舶：总吨数 3 千吨以上（在水岛航路航行全长 70 米以上）未满 1 万吨的船舶（不包括巨大船舶等） 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：神户保安（JGD） 频率：CH12、CH16 DSC：004310501 	
		<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：广岛保安（JNE） 频率：CH12、CH16 DSC：004310601 	
		<ul style="list-style-type: none"> 加入电话：0877-49-2220~1 传真：0877-49-1413/1156 其他 	
	<ul style="list-style-type: none"> 基于海上交通安全法对水岛航路进行信号管制 基于港湾规则法对水岛港港内航路进行信号管制 电光显示板		

<位置通报>

通报对象船舶	通报内容	通报方法
<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶等 总吨数 3 千吨以上（在水岛航路时全长 70 米以上）的船舶（不包括巨大船舶等） 	①船名、总吨数 ②经过时间（日本标准时间 24 小时制） ③经过航路的简称或距离主要物标的大概位置	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：备赞海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 加入电话：0877-49-2220~1

5. 来岛海峡海上交通中心

<业务概要>

项目		内容	通信方法等	
海上交通信息的提供	一般信息	定时广播	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶进入航路的预定 气象警报、注意报的发布状况 气象现状（津岛、今治、高井神岛） 作业渔船的状况 航路标志异常等状况 施工・作业状况 航路的航行限制状况 海难状况 其他 频率：日语 1,651kHz 英语 2,019kHz 呼叫名称：来岛海上交通中心 广播时间 日语：每小时 15~30 分、45~00 分 英语：每小时 00~15 分、30~45 分	
		临时广播	<ul style="list-style-type: none"> 航路的航行限制状况 大规模的海难状况 其他 频率：日语 1,651kHz 英语 2,019kHz 呼叫名称：来岛海上交通中心 广播时间：必要时随时播放	
		电话服务	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶进入航路的预定 航路的航行限制状况 加入电话：0898-31-3636	
			<ul style="list-style-type: none"> 气象现状（津岛、今治、高井神岛） 加入电话：0898-31-8177	
		传真服务	以定时广播为标准	加入电话：0898-31-4646
		网络服务	<ul style="list-style-type: none"> 以定时广播为标准 	http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/jsky/
	信息信号	<ul style="list-style-type: none"> 在来岛海峡航路中水路附近航行巨大船舶的动静 其他 	电光显示板	
	个别信息	<ul style="list-style-type: none"> 船位 其他船舶的动静 其他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：来岛海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 加入电话：0898-31-9000 	
	航路信息	<ul style="list-style-type: none"> 作业渔船的状况 导航方法 其他 		
	特别信息	<ul style="list-style-type: none"> 为防止冲撞的注意唤起等 为避免搁浅等的注意唤起等 为纠正导航方法的注意唤起等 其他 		
航行管制		<ul style="list-style-type: none"> 基于海上交通安全法受理航路通报及有关航运的指示 对象船舶：巨大船舶等 受理航路通报及有关航运的劝告 对象船舶： <ul style="list-style-type: none"> ①总吨数 1 万吨以上的船舶（不包括巨大船舶等） ②全长 100 米以上未滿 200 米的物件曳（推）航船 航路通报的受理 对象船舶：总吨数 3 千吨以上未滿 1 万吨的船舶（不包括巨大船舶等） 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：广岛保安（JNE） 频率：CH12、CH16 DSC：004310601 	
		<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：神户保安（JGD） 频率：CH12、CH16 DSC：004310501 		
		<ul style="list-style-type: none"> 加入电话：0898-31-9000 传真：0898-31-9666 其他 		

<位置通报>

通报对象船舶	通报内容	通报方法
<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶等 总吨数 1 千吨以上的船舶（不包括巨大船舶等） 全长 10 米以上未滿 200 米的物件曳（推）航船 	<ul style="list-style-type: none"> ①船名、总吨数 ②经过时间（日本标准时间 24 小时制） ③经过航路的简称或距离主要物标的大概位置 ④其他 <ul style="list-style-type: none"> a 物件曳航船时要通报其长度 b 不需要通报航路的船舶，但需要通报目的地港 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：来岛海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 加入电话：0898-31-9000

6. 关门海峡海上交通中心

<业务概要>

项目		内容	通信方法等
海上交通信息的提供	一般信息	定时广播	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶进入航路的预定 气象警报、注意报的发布状况 气象现状（部崎、台场鼻） 管制信号的现状及预告 航路标志异常等状况 施工・作业状况 航行限制及禁止状况 海难状况 其他 频率：日语 1,651kHz 英语 2,019kHz 呼叫名称：关门海上交通中心 广播时间 日语：每小时 00~15 分、30~45 分 英语：每小时 15~30 分、45~00 分
		临时广播	<ul style="list-style-type: none"> 航行限制及禁止状况 大规模的海难状况 其他 频率：日语 1,651kHz 英语 2,019kHz 呼叫名称：关门海上交通中心 广播时间：必要时随时播放
		电话服务	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船舶进入航路的预定 航行限制及禁止状况 加入电话：093-381-3399
		传真服务	<ul style="list-style-type: none"> 以定时广播为标准 加入电话：093-375-2741
		网络服务	<ul style="list-style-type: none"> 以定时广播为标准 http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kanmon/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kanmon/imode/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kanmon/ezweb/ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/kanmon/jsky/
		信息信号	<ul style="list-style-type: none"> 在关门航路大濑户附近航行巨大船舶的动静 其他 电光显示板
	个别信息	<ul style="list-style-type: none"> 船位 其他船舶的动静 作业渔船的状况 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：关门海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 加入电话：093-372-0099
	航路信息	<ul style="list-style-type: none"> 作业渔船的状况 导航方法 其他 	
	有关停泊船舶的信息	<ul style="list-style-type: none"> 六连岛东方海域及部崎冲海域停泊船舶的状况 	
	特别信息	<ul style="list-style-type: none"> 为防止冲撞的注意唤起等 为避免搁浅等的注意唤起等 为纠正导航方法的注意唤起等 在早鞆濑户航路碰到时做调整的注意唤起 其他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：关门海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22
航行管制	<ul style="list-style-type: none"> 基于港湾规则法事先受理通报等 对象船舶： ①准备在早鞆濑户水路航行总吨数 1 万吨（输油船 3 千吨）以上的船舶 事先受理通报等 对象船舶：总吨数 3 千吨以上的船舶（不包括①） 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：门司保安（JNR） 频率：CH12、CH16 DSC：004310701 加入电话：093-372-0099 传真：093-381-4499 其他 	
	<ul style="list-style-type: none"> 基于港湾规则法对早鞆濑户航路进行信号管制 	<ul style="list-style-type: none"> 由电光显示板显示信号（早鞆濑户航路） 	

<位置通报>

通报对象船舶	通报内容	通报方法
<ul style="list-style-type: none"> 总吨数 3 千吨以上的船舶 	①船名 ②经过时间（日本标准时间 24 小时制） ③经过航路的简称及码头编号	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：关门海上交通中心 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 加入电话：093-372-0099

7. 名古屋港海上交通中心

<业务概要>

项目		内容	通信方法等
海上交通信息的提供	一般信息	定时广播	<ul style="list-style-type: none"> 管制信号的现状及预定 气象警报、注意报的发布状况 气象现状（高潮防波堤中央堤东面） 管制船舶的水路入航预定・航路标志异常等状况 施工・作业状况 航行限制及禁止状况 海难状况 其他 周波数：1,665kHz 呼叫名称：名古屋港湾雷达 广播时间 日语：每小时 00~15 分、30~45 分 英语：每小时 15~30 分、45~00 分
		临时广播	<ul style="list-style-type: none"> 航行限制及禁止状况 大规模的海难状况 其他 周波数：1,665kHz 呼叫名称：名古屋港湾雷达 广播时间：必要时随时播放
		电话服务	<ul style="list-style-type: none"> 管制船舶的水路入航预定 管制信号的现状及预定 航行限制及禁止的状况 加入电话：052-398-0714
		传真服务	<ul style="list-style-type: none"> 和定时广播相同 加入电话：052-398-1379
		网络服务	<ul style="list-style-type: none"> 和定时广播相同 http://www6.kaiho.mlit.go.jp/nagoyako/ http://www6.nagoyako.kaiho.mlit.go.jp/nagoyako/i/index.htm http://www6.nagoyako.kaiho.mlit.go.jp/nagoyako/ez/index.htm http://www6.nagoyako.kaiho.mlit.go.jp/nagoyako/js/index.htm
		信息信号	<ul style="list-style-type: none"> 在航路的连接部附近航行船舶的动静 电光显示板
	个别信息	<ul style="list-style-type: none"> 船位 其他船舶的动静 其他 <ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：名古屋港湾雷达 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 加入电话：052-398-0712 	
特别信息	<ul style="list-style-type: none"> 为防止冲撞的注意唤起等 为避免搁浅等的注意唤起等 为纠正导航方法的注意唤起等 其他 <ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：名古屋港湾雷达 呼叫频率：CH16 通信频率：CH14、CH22 		
航行管制	<ul style="list-style-type: none"> 基于港湾规则法受理事先通报等 对象船舶：总吨数 2 万吨（输油船 5 千吨）以上的船舶 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼叫名称：名古屋保安（JNT） 频率：CH12、CH16 DSC：004310401 加入电话：052-398-0715 传真：052-398-0716 其他 	
	<ul style="list-style-type: none"> 基于港湾规则法对东水路、西水路、北水路进行信号管制 	<ul style="list-style-type: none"> 电光显示板 	

<位置通报>

通报对象船舶	通报内容	通报方法
<ul style="list-style-type: none"> 总吨数 5 千吨以上的船舶 从金城水域出港时总吨数 5 百吨以上的船舶 	①船名、总吨数 ②经过时间及运航开始时间 ③通报经过航路的简称（只需通报入港时间） ④码头名称及停泊位置 ⑤预定运航的航路名	<ul style="list-style-type: none"> VHF 电话 呼出名称：名古屋港湾雷达 呼叫频率：CH16、 通信频率：CH14、CH22 加入电话：052-398-0712

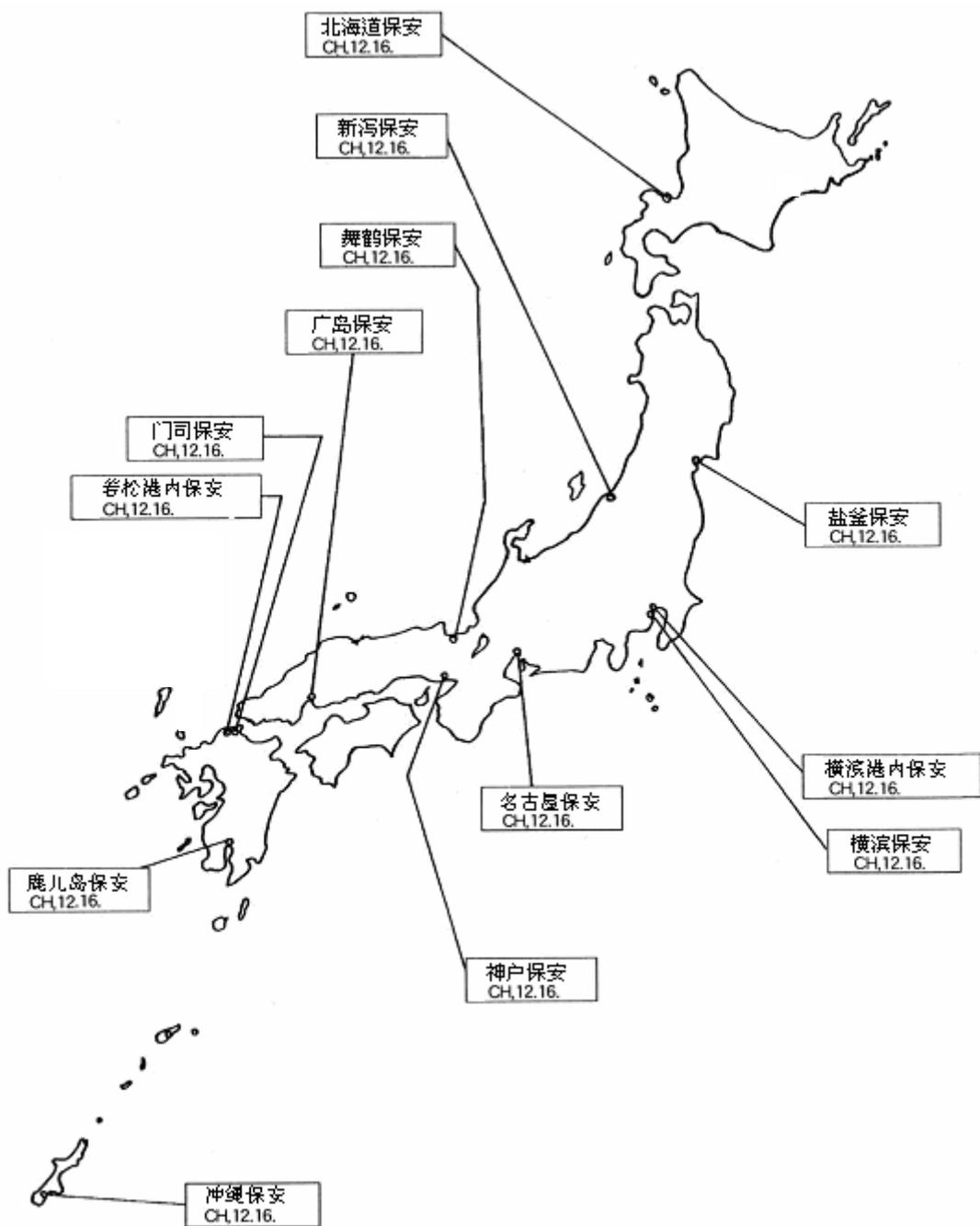
第 4 章 港湾信息

1. 港务通信

全国 15 所陆地通信所为了确保船舶的安全运航,在京滨港及名古屋港等船舶交通特别拥挤的港湾,实施船舶入港及检疫等有关通报。

识别信号	呼叫频率 (kHz)	通信频率 (kHz)	负责港湾名
JNL 北海道保安 HOKKAIDO COAST GUARD RADIO 004310101	156.8MHz	156.6MHz	根室 留萌 苫小牧 钏路 室兰 稚内 小樽 函馆
JNN 盐釜保安 SHIOGAMA COAST GUARD RADIO 004310201	156.8MHz	156.6MHz	八户 釜石 仙台盐釜 小名滨 秋田船川
横滨港内保安 YOKOHAMA HARBOR COAST GUARD RADIO	156.8MHz	156.6MHz	京滨 鹿岛 木更津 千叶 横须贺 清水
JGC 横滨保安 YOKOHAMA COAST GUARD RADIO 004310301	156.8MHz	156.6MHz	
JNT 名古屋保安 NAGOYA COAST GUARD RADIO 004310401	156.8MHz	156.6MHz	名古屋 四日市
JGD 神户保安 KOBE COAST GUARD RADIO 004310501	156.8MHz	156.6MHz	阪神 田边 高知
广岛保安 HIROSHIMA COAST GUARD RADIO	156.8MHz	156.6MHz	宇野 高松 坂出 尾道系崎 吴 广岛 德山下松 岩国 新居滨 今治 松山
若松港内保安 WAKAMATSU HARBOR COAST GUARD RADIO	156.8MHz	156.6MHz	关门

识别信号	呼叫频率 (kHz)	通信频率 (kHz)	负责港湾名
JNR 门司保安 MOJI COAST GUARD RADIO 004310701	156.8MHz	156.6MHz	关门 大分 佐世保 博多 严原
JNC 舞鹤保安 MAIZURU COAST GUARD RADIO 004310801	156.8MHz	156.6MHz	舞鹤 境
JNV 新潟保安 NIIGATA COAST GUARD RADIO 004310901	156.8MHz	156.6MHz	新潟 伏木富山
JNJ 鹿儿岛保安 KAGOSHIMA COAST GUARD RADIO 004311001	156.8MHz	156.6MHz	鹿儿岛 名瀬
JNB 冲绳保安 OKINAWA COAST GUARD RADIO 004311101	156.8MHz	156.6MHz	那霸

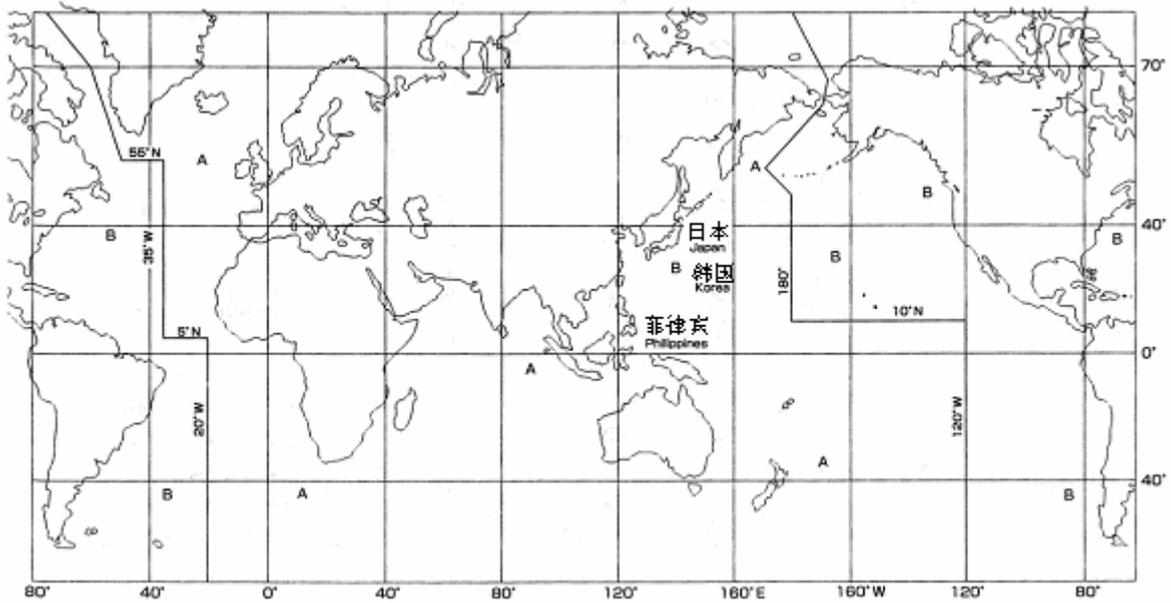


第 5 章 日本海域的浮标类型

日本的浮标类型属于 B 类。

全世界的浮标类型地图

地域名	标识种类		颜色		灯色	主要适用国家
			顶标	标身等		
A	侧面标识	左舷标识	红色	红色	红色	德国、英国、法国、南非、沙特阿拉伯、印度、印度尼西亚、澳洲、中国、俄罗斯、西班牙
		右舷标识	绿色	绿色	绿色	
B		左舷标识	绿色	绿色	绿色	加拿大、美国、墨西哥、古巴、秘鲁、巴西、阿根廷、智利、菲律宾、韩国、日本
		右舷标识	红色	红色	红色	



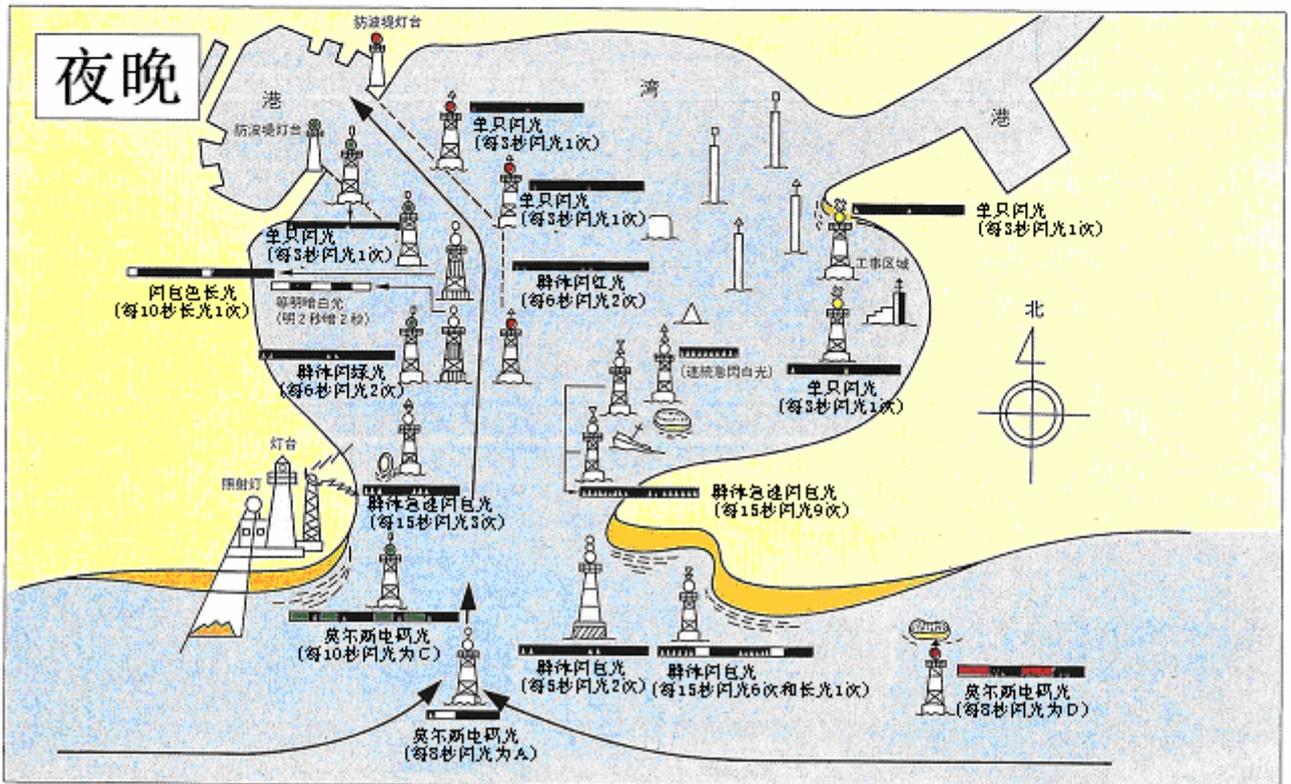
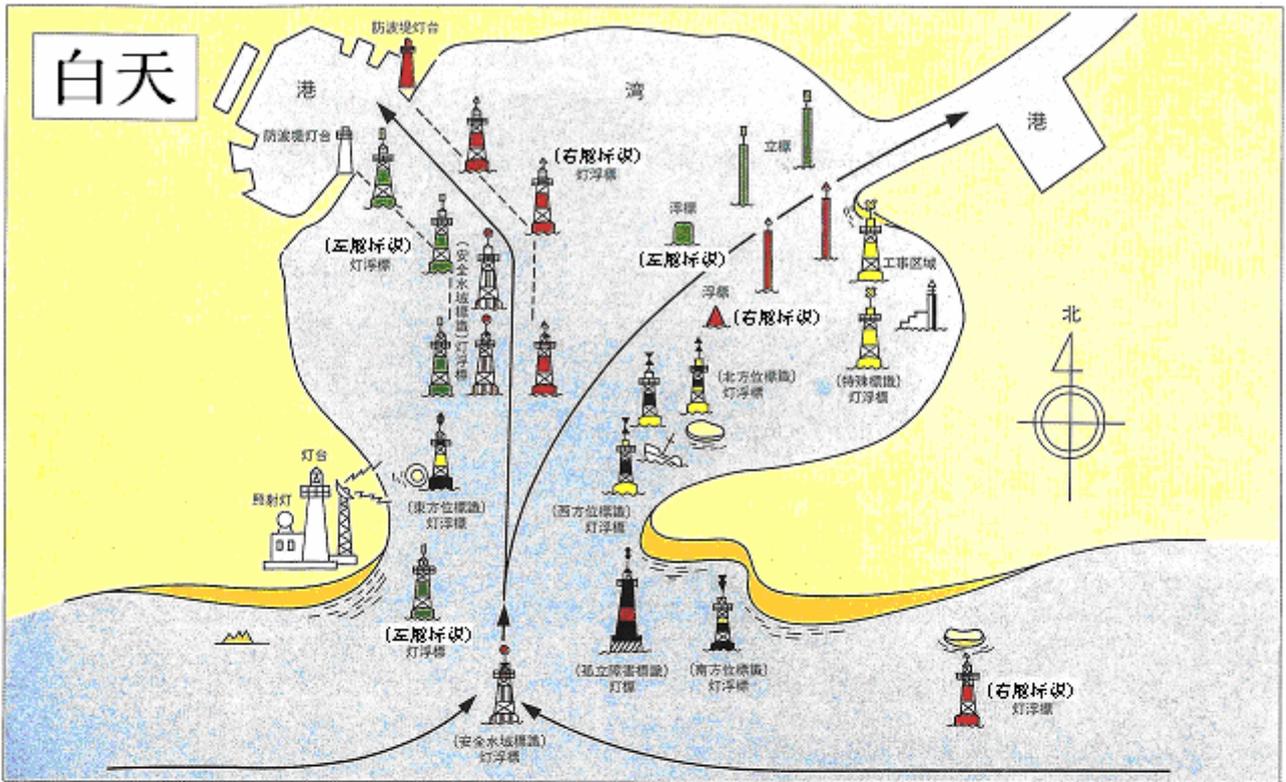
日本的浮标类型

种类	标体			图解				灯质			
	颜色	颜色	形状	灯光浮标	灯标 (无灯光浮标)	灯标	立标	灯色	闪光方式		
侧面标识	左舷标识	绿	绿	圆通形 1个						绿	半只闪光 (周期为 3、4 及 5 秒) 特殊闪光 (每 6 秒闪光 2 次) (例) 2 闪光
	右舷标识	红	红	圆锥形 1个						红	莫尔斯电码光 (A、B、C 及 D; 要注总周期) (例) A 连续急速闪光
	左航路优先标识	红底 绿色横带 1根	红	圆锥形 1个						红	复合群闪光 (每 7 秒闪光 2 次及 1 次)
	右航路优先标识	绿底 红色横带 1根	绿	圆通形 1个						绿	
方位标识	北方位标识	上半部 白色 下半部 黑色	黑	圆锥形 1个竖 者显示 (两顶 向上)						白	连续急速闪光
	东方位标识	黑底 黄色横带 1根	黑	圆锥形 2个竖 者显示 (底面 相向)						白	特殊急速闪光 (每 10 秒急速闪光 3 次)
	南方位标识	上半部 白色 下半部 黑色	黑	圆锥形 2个竖 者显示 (两顶 向下)						白	特殊急速闪光 (每 15 秒急速闪光 5 次及闪光 1 次)
	西方位标识	黄底 黑色横带 1根	黑	圆锥形 2个竖 者显示 (顶点 相向)						白	特殊急速闪光 (每 15 秒急速闪光 9 次)
孤立障碍标识	黑底 红色横带 1根以上	黑	球形 2个竖 者显示						白	特殊闪光 (每 5 秒或 10 秒闪光 2 次) 	
安全水域标识	红白 色竖条	红	球形 1个						白	明暗光 (2 秒明光 2 秒暗光) 莫尔斯电码光 (每 8 秒闪光为 1) 闪光 (每 10 秒急速闪光 1 次) 	
特殊标识	黄	黄	X 形 1个						黄	半只闪光 (周期为任意) 特殊闪光 (每 20 秒闪光 5 次) 莫尔斯电码光除了 A 及 U, 周期为任意) (例) D	

浮标，灯标等的目的

种类		目的
侧面标识	左舷标识	显示在航路或可航水域的左侧（面向水源的左侧）。
	右舷标识	显示在航路或可航水域的右侧（面向水源的右侧）。
	左航路优先标识	设置在有岔道的航路及在航法上明显处于优先航路的分岔口。标识的左侧是表示优先航路。
	右航路优先标识	与上计同样, 表示标识的右侧是优先航路。
特殊标识		表示施工区域、沙土堆积、开拓管道以及收集海洋资料等特殊目的的浮标。
方位标识	北方位标识	标识显示的方向表示有可航水域或是航路的进出口、转弯口、分岔口, 相反方向表示有暗礁、浅滩、沉船等障碍物。
	东方位标识	
	南方位标识	
	西方位标识	
障碍物隔离标识		表示有小型障碍物。周围可以通航, 但过于接近的话会有危险。
安全水域标识		表示没有障碍物。设置在航路中央及港湾入口等重要的地点。

光波标识设置例



第 6 章 日本的船位通报制度

在日本周边海域有输送资源及从事渔业等多种船舶进行航行。每年由于这些船舶引起的海难事故不断发生,丧失了许多宝贵的生命及珍贵的财产。

万一不幸发生海难时,为了能够更迅速有效地进行搜索救助工作,海难救助机关是否确实把握船舶的状况是非常关键的。

因此,美国在 1958 年开始实施 AMVER 系统作为船位通报制度,由于这项制度许多遇难船舶得以救助。并且确定了以国际性海难救助为目的的体制,于昭和 60 年(1985 年)6 月 22 日生效的「1979 年海上搜索及救助有关国际条约(SAR 条约)」里要求设定船位通报制度。

海上保安厅在昭和 60 年(1985 年)10 月 1 日开始运用「日本船位通报制度」(JASREP),到今天为止得到了多数的参加并有效应用于遇难船舶的搜索救助工作。

日本引进的船位通报制度类似于美国的 AMVER 系统,是在接到船舶通报后,根据航海计划、位置通报等资料,通过中枢计算机系统把握船舶的状况。

本制度不受法律强制可以任意加入。并且,用无线电向海上保安厅所指定的海岸局通报的费用免费。另外,海上保安厅所掌握的船位等信息受到严格的保护,不会使用于海难救助及海难防止工作以外的用途。

在宽阔无边的海上,即使有很多船舶在航行,但船与船相隔遥远,周围几乎看不到其他船舶。

在计算机系统的密切把握下,海上保安厅与参加本制度的船舶齐心和力,相信 JASREP 制度会不负众望,在万一发生危险时一定会更加迅速确切地展开搜索救助工作,希望有更多的船舶参加,使本制度得以发挥更大的效果。

海上保安厅等待着多数船舶的通报。

1. 概要

(1) 名称

日本船位通报制度 (Japanese Ship Reporting System)

简称 JASREP

(2) 目的

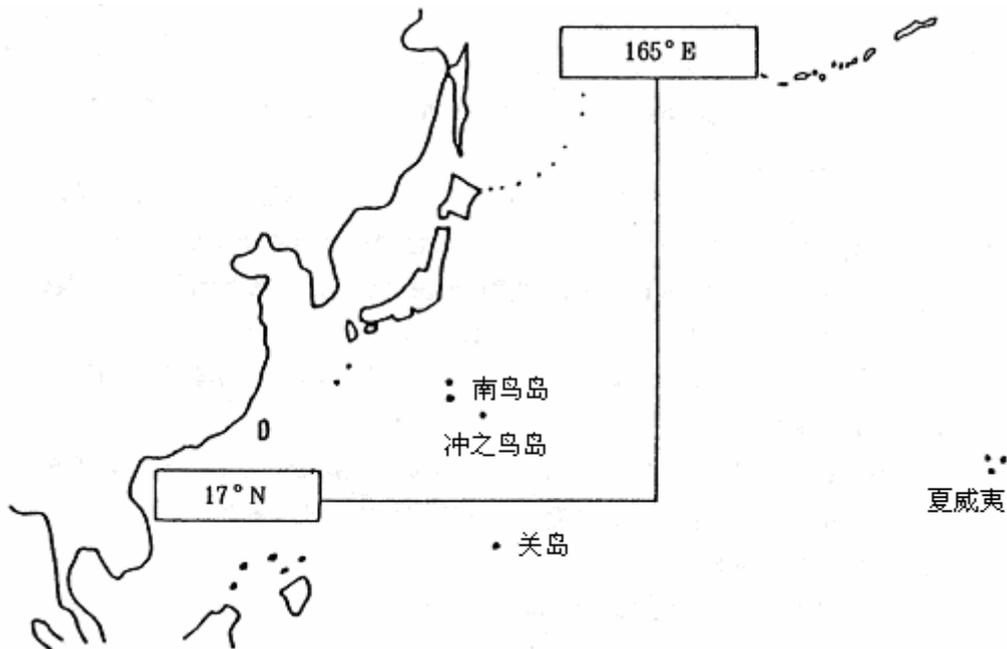
通过日本船位通报制度掌握船舶的状况,使海难救助工作更加效率化。

例如

- ①即使没有发出遇难信号,也会迅速进行搜索救助工作。
- ②遇到海难时,在附近航行的船舶会迅速进行救助。
- ③遇难船舶的位置不明或不准确时,由于可以限制搜索区域,因此能够更加迅速有效地进行搜索救助工作。
- ④船上没有医生同乘时,可以提供医疗上地援助及建议。

(3) 对象海域

大约在北纬 17 度以北、东经 165 度以西地海域。



(4) 对象船舶

只要是在对象海域航行的船舶,不管大小、种类等都属于对象范围。

(5) 通报的种类及时期

船位通报制度的通报有航行计划、位置通报、变更通报及最终通报 4 种。

①航海计划

航行计划是推算船位的基本资料,是加入本制度时必需通报的项目。按照规定,准备从港湾出港时进行通报。

注. 航行计划在出港后通报时,请尽快进行通报。而且在出港前通报时也可以通过书信等方式进行通报。

②位置通报

位置通报是为了确认航行计划中输入的船位是否正确的资料。按照规定,从出港后 24 小时间隔内或经过了主要的变针点·航过点之后进行通报。

注 1. 事先预料到通报会延迟时,请尽可能提前进行通报。

注 2. 在暴风雨及其他恶劣环境下航行时,尽可能缩短通报间隔时间。

③变更通报

变更通报是航行计划发生变更时，为了修改之前通报的内容而所需的资料。例如由于气象・海象的急剧变化而遇难,使航行计划发生大幅度的变更,或是由于目的地等的变更使航行计划的内容也发生了改变,如发生这类情况请随时进行通报。

④最终通报

最终通报是参加结束时的资料。按照规定,在到达目的地港之前或到达后进行通报。

注. 在入港后进行最终通报时也可以通过书等方式进行通报。

通报方法请参考「具体通报例」。

(6) 参加方法

参加本制度的过程是从通报航行计划开始,至最终通报为止。

注. 出港时没有参加本制度而在中途要求参加并当场通报航行计划的话,可以参加本制度。另外,在航海的中途要求结束时,随时可以进行最终通报作为参加结束。

海上保安厅接到参加本制度的船舶通报后,如果超过 24 小时以上没有进行位置通报及最终通报时,将会通过电话呼叫船舶,还会与船舶所有者、代理店及在其附近航行的船舶打听情况以确认安否。并且,根据情况还会派遣搜索救助人员,因此,请务必进行位置通报及最终通报。

例 (1) 船名日本丸,呼叫信号为 JJKN 时

A/NIHONMARU (N) /JJKN//或 A/NIHONMARU (N) /JJKN//

例 (2) 船名海保丸,船舶编号为 105087 时

A/KAIHOMARU (N) /105087//或 A/KAIHOMARU (N) /105087//

②日期及时间

日期及时间要使用日本时间,用 6 位数 [日期 (最初的 2 位数),时间 (后面的 4 位数)] 及数字后面加上「J」表明。

例 日本时间 20 日 12 点 00 分时 201200J

③L 项目 (航路资料)

将到达预定航路的变针点或标准变针点·航过点为止的状况按照以下的要求表明。并且,要将离出港地及入港地最近地点的编号表明。另外,L 项目至少要用 3 个以上 12 个以内的地点表明。

要表明 (导航方法)「RL」(航程路线法的简略标号)。

(区间速度)将到达该变针点或标准变针点·航过点为止的速度用小数点 1 位数为止的 3 位数表明。

例: 速度 15.0 海里时 150

(纬度·经度、预定到达日期)按照以下的要求表明。

例 (1) 变针点用纬度、经度表示时

速度 12.0 海里,北纬 34 度 38 分,东经 139 度 51 分,预定到达日期 25 日 12 点 00 分的表示方法为

L / RL / 120 / 3438N / 13951E / 251200J / /

例 (2) 变针点用标准变针点·航过点的编号表示时

速度 13.0 海里,标准变针点·航过点编号 21,预定到达日期 25 日 14 点 00 分的表示方法为

L / RL / 130 / 21 / 251400J / /

注. 当变针点等在标准变针点·航过点时有大幅度改变时 (25 英里),要用纬度·经度表示。

④X 项目 (参考事项)

属于任意项目,表明船舶的电话号码、DSC 的 ID 号码、装载货物的内容等。

例 船舶的电话号码 61-1234、装载 汽油的表示方法为

X / 61-1234 / 汽油 / /

⑤V 项目 (医疗人员的同乘)

有符合以下事项的请作表示。

MD (医生)、NURSE (护士)

没有时可以省略。

〈2〉位置通报 (PR: Position report)

位置通报			
(必要项目)			
系统名称		通报种类	
JASREP		/ PR / /	
①	船名	识别信号等	
A / /			
②	位置日期及时间		
B / /			
	经度	纬度	
C / /			
(任意项目)			
④	现在方位		
E / /			
	预定平均速度		
F / /			
	现在接收中的海岸局	下一个准备接收的海岸局 (已作决定时)	
F / /			
	65 字以内的注释		
⑤	X / /		

(注)

①A 项目 (船名・识别信号等)

(1) 船名

船名用假名或罗马字表示并在后面表明「(N)」或「(内航)」。

(2) 识别信号等

船舶要表明识别信号等或船舶编号。

例 (1) 船名日本丸, 呼叫信号为 JJKN 时

A/NIHONMARU (N) /JJKN//或 A/NIHONMARU (N) /JJKN//

例 (2) 船名海保丸, 船舶编号为 105087 时

A/KAIHOMARU (N) /105087//或 A/KAIHOMARU (N) /105087//

②B 项目 (日期及时间)

日期及时间要使用日本时间, 用 6 位数 [日期 (最初的 2 位数), 时间 (后面的 4 位数)] 及数字后面加上「J」表明。

例 日本时间 20 日 12 点 00 分时 B/201200J//

③C 项目 (纬度・经度)

(1) 位置用纬度・经度表示时

纬度用度和分的 4 位数表示,北纬的末尾用「N」表示。经度用度和分的 5 位数表示,东经的末尾用「E」表示。

例 北纬 35 度 38 分,东经 139 度 50 分时 C/3538N/13950E//

(2) 位置用标准变针点·航过点的编号表示时

例 标准变针点·航过点的编号为 25 时 C/25//

④E、F、M 项目 (任意项目)

此项目属于任意项目,如作表示时,E 项目里的现在方位用真方位的 3 位数,F 项目里的航路全体平均速度用小数点 1 位数为止的 3 位数进行表示。

例 方位 333 的 (真方位) 时 E/333// 速度 12.3 海里时 F/123//

⑤X 项目 (参考事项)

属于任意项目,表明下次通报预定时间等。

例 下次通报预定时间 25 日 15 点 00 分 X/251500J//

〈3〉 变更通报 (DR: Deviation report)

变更通报					
(必要项目)					
系统名称		通报种类			
JASREP		/		DR //	
①	船名	识别信号等			
	A /	/			
②	以下任意项目中的一项				
	目的地港	预定到达日期 及时间			
	I /	/		//	
	航海资料				
	导航法	区间速度	纬度	经度	预定到达日期
	L/ RL	/	/	/	//
	L/ RL	/	/	/	//
	医疗人员的同乘				
	V/	//			
	现在接收中的海岸局				
	M/	//			
	65 字以内的注释				
	X/	//			

(注)

①A 项目 (船名・识别信号等)

(1) 船名

船名用假名或罗马字表示并在后面表明「(N)」或「(内航)」。

(2) 识别信号等

船舶要表明识别信号等或船舶编号。

例 (1) 船名日本丸, 呼叫信号为 JJKN 时

A/NIHONMARU (N) /JJKN//或 A/NIHONMARU (N) /JJKN//

例 (2) 船名海保丸, 船舶编号为 105087 时

A/KAIHOMARU (N) /105087//或 A/KAIHOMARU (N) /105087//

②变更项目

在航海途中有变更事项时请填写变更内容。

例 将目的地港东京改为千业时 I/CHIBA/201200J//

〈4〉 最终通报 (FR: Final report)

最终通报			
(必要项目)			
系统名称		通报种类	
JASREP		/ FR / /	
①	船名	识别信号等	
A / /			
②	目的地港	到达日期 及时间	
K / / / /			
65 字以内的注释			
X / //			

(注)

①A 项目 (船名・识别信号等)

(1) 船名

船名用假名或罗马字表示并在后面表明「(N)」或「(内航)」。

(2) 识别信号等

船舶要表明识别信号等或船舶编号。

例 (1) 船名日本丸, 呼叫信号为 JJKN 时

A/NIHONMARU (N) /JJKN//或 A/NIHONMARU (N) /JJKN//

例 (2) 船名海保丸, 船舶编号为 105087 时

A/KAIHOMARU (N) /105087//或 A/KAIHOMARU (N) /105087//

②(日期及时间)

日期及时间要使用日本时间, 用 6 位数 [日期 (最初的 2 位数), 时间 (后面的 4 位数)] 及数字后面加上「J」表明。

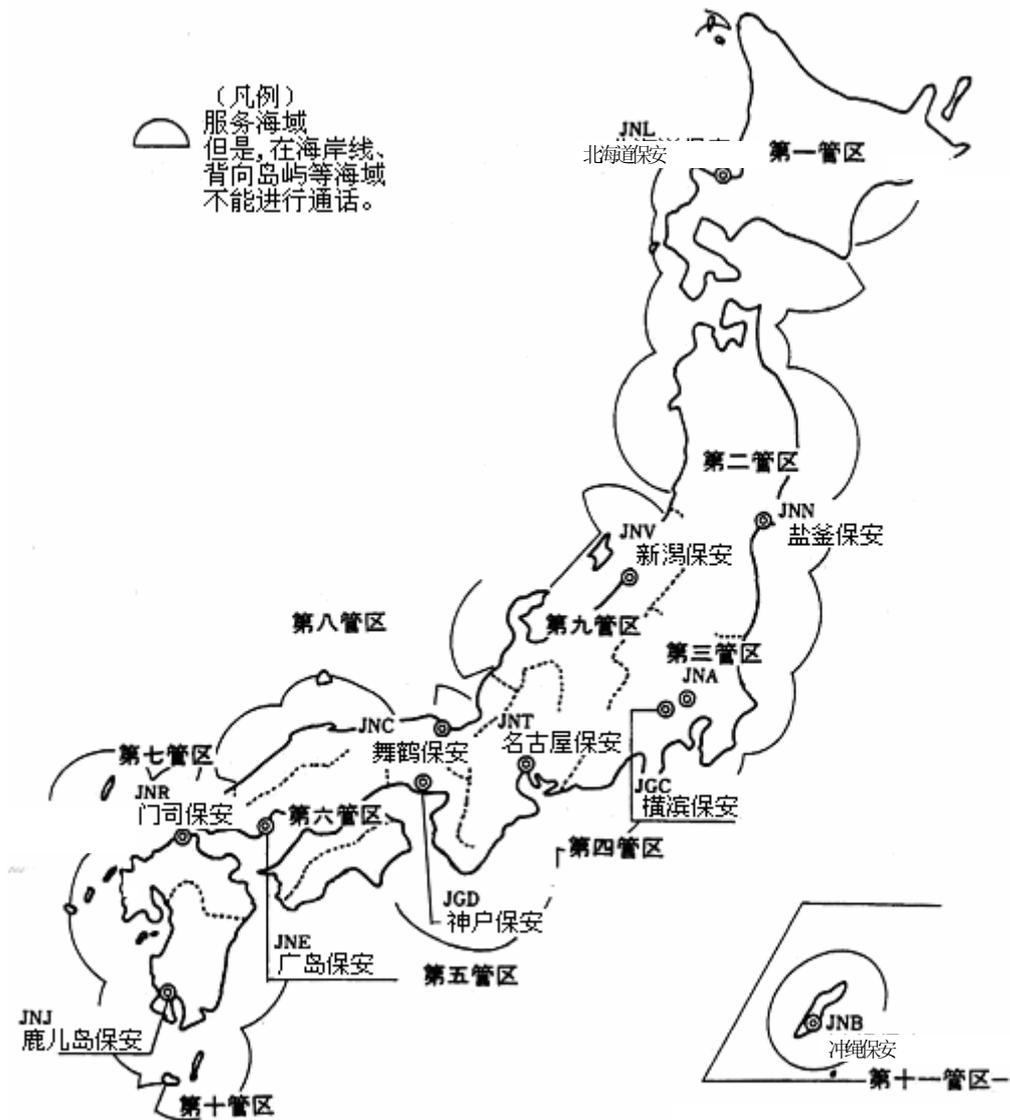
例 日本时间 20 日 12 点 00 分时 B/201200J//

(2) 通报方法及荣保部门

原则上是使用无线电话向海上保安厅的指定海岸局进行通报。通报费用免费。

除了无线电话以外，也可以直接向海上保安厅发送电报，或者到附近的海上保安部门、统治通信事务局进行书信提交及通过公众电报、共用电话等进行通报（可能由船舶会社、渔业会社等传送），这些通讯费用由参加者负担。

指定海岸局分配图



电报通报接收部门

海上保安厅警备救难部管理课指挥中心

TELEX No. 222-5193

(答复信号 2225193 JMSAHQJ)

指定海岸局

识别信号	接收频率 (kHz)			发报频率 (kHz)		
北海道保安 004310101 JNL	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 电话	CH12 2177 2150	2394.5
盐釜保安 004310201 JNN	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 电话	CH12 2177 2150	2394.5
横滨保安 004310301 JGC	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 电话	CH12 2177 2150	2394.5
名古屋保安 004310401 JNT	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 电话	CH9 2177 2150	CH12 2394.5
神戸保安 004310501 JGD	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 电话	CH9 2177 2150	CH12 2394.5
广岛保安 004310601 JNE	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 电话	CH12 2177 2150	2394.5
门司保安 004310701 JNR	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 电话	CH12 2177 2150	2394.5
舞鹤保安 004310801 JNC	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 电话	CH12 2177 2150	2394.5
新潟保安 004310901 JNV	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 电话	CH12 2177 2150	2394.5
鹿儿岛保安 004311001 JNJ	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 电话	CH12 2177 2150	2394.5
冲绳保安 004311101 JNB	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 电话	CH12 2177 2150	2394.5

第 7 章 发生海难事故时的通讯

海上保安厅为了能够更加迅速确切地进行海难救助工作,通过陆地通信所及警戒中的巡逻艇等,进行 24 小时监听有关 GMDSS 系统的遇难频率,是随时可以采取救助工作的完整体制。

并且,随着导入 GMDSS 系统,还运用了卫星搜索救助系统等。

另外,从 2000 年 5 月 1 日起开始使用 3 位数电话号码「118」作为海上事件·事故的紧急通报电话号码。

通过加入电话、共用电话、手机、PHS、船舶电话等都可以播打「118」。

1. 发生海难事故时的通报

发生海难事故时要立即向附近的海上保安局进行通报。

通报时尽可能正确报告以下事项。

- (1) 船位
- (2) 船名
- (3) 海难种类
- (4) 乘船人数
- (5) 死亡者、失踪人员的资料
- (6) 船舶的总吨数
- (7) 可否通讯
- (8) 船只种类
- (9) 装载货物
- (10) 发生海难的气象·海象

官署名	电话号码	官署名	电话号码
第一管区海上保安本部	0134 (27) 0118	千叶海上保安部	043 (301) 0118
小樽海上保安部	0134 (27) 6118	木更津海上保安局	0438 (30) 0118
留萌海上保安部	0164 (42) 9118	銚子海上保安部	0479 (21) 0118
稚内海上保安部	0162 (22) 0118	胜浦海上保安局	0470 (73) 4999
函馆海上保安部	0138 (42) 1118	横须贺海上保安部	046 (862) 0118
江差海上保安局	0139 (52) 5118	湘南海上保安局	0466 (22) 4999
濑棚海上保安局	01378 (7) 2634	下田海上保安部	0558 (23) 0118
室兰海上保安部	0143 (23) 0118	清水海上保安部	0543 (53) 0118
苫小牧海上保安局	0144 (33) 0118	御前崎海上保安局	0548 (63) 4999
浦河海上保安局	0146 (22) 9118	第四管区海上保安本部	052 (661) 1611
训路海上保安部	0154 (22) 0118	名古屋海上保安部	052 (661) 1615
广尾海上保安局	01558 (2) 0118	中部机场海上保安航空 基地	0569 (38) 8118
根室海上保安部	0153 (24) 3118	衣浦海上保安局	0569 (22) 4999
稚白海上保安局	0153 (87) 2274	三河海上保安局	0532 (34) 0118
纹别海上保安部	0158 (23) 0118	四日市海上保安部	059 (357) 0118
网走海上保安局	0152 (44) 9118	鸟羽海上保安部	0599 (25) 0118
第二管区海上保安本部	022 (363) 0111	尾鹫海上保安部	0597 (25) 0118
宫城海上保安部	022 (363) 0114	第五管区海上保安本部	078 (391) 6551
石卷海上保安局	0225 (22) 8088	大阪海上保安部	06 (6571) 0221
气仙沼海上保安局	0226 (22) 7084	岸和田海上保安局	072 (422) 3592
青森海上保安部	017 (734) 2421	界海上保安局	072 (244) 1771
八户海上保安部	0178 (33) 1221	神户海上保安部	078 (331) 2027
釜石海上保安部	0193 (22) 3820	西宫海上保安局	0798 (22) 7070
宫古古海上保安局	0193 (62) 6560	姫路海上保安部	079 (231) 5063
秋田海上保安部	018 (845) 1621	加古川海上保安局	079 (435) 0671
酒田海上保安部	0234 (22) 1831	和歌山海上保安部	073 (402) 5850
福岛海上保安部	0246 (53) 7111	田边海上保安部	0739 (22) 2000
第三管区海上保安本部	045 (211) 1118	海南海上保安局	073 (492) 0134
横滨海上保安部	045 (671) 0118	串本海上保安局	0735 (62) 0226
川崎海上保安局	044 (266) 0118	德岛海上保安部	0885 (33) 2246
小笠原海上保安局	04998 (2) 7118	高知海上保安部	088 (832) 7111
东京海上保安部	03 (5564) 1118	宿毛海上保安局	0880 (65) 8117
鹿岛海上保安局	0299 (92) 2601	土佐清水海上保安局	0880 (82) 0464
茨城海上保安部	029 (263) 4118		

官署名	电话号码	官署名	电话号码				
关西机场海上保安航空基地	072 (455) 1235	对马海上保安部	0920 (52) 0640				
第六管区海上保安本部	082 (251) 5111 082 (253) 3111 0820 (23) 2250 0827 (21) 6118 086 (444) 9701 0863 (31) 3423 0848 (22) 2108 084 (943) 5950 0823 (26) 0118 0834 (31) 0110 087 (821) 7011 0879 (82) 1279 0877 (46) 5999 089 (951) 1196 0898 (22) 0118 0897 (32) 0118 0895 (22) 1256	比田胜海上保安局	0920 (86) 2113				
		大分海上保安部	097 (521) 0112				
		佐伯海上保安局	0972 (22) 4999				
		仙崎海上保安部	0837 (26) 0241				
		楸海上保安局	0838 (22) 4999				
		第八管区海上保安本部	0773 (76) 4100 0773 (76) 4120 0770 (52) 0494 0772 (22) 4999 0796 (36) 4999 0770 (22) 0191 0776 (82) 4999 0859 (42) 2531 0857 (32) 0118 08512 (2) 4999 0855 (27) 0770	舞鹤海上保安部	0773 (76) 4120		
				小滨海上保安局	0770 (52) 0494		
				宫津海上保安局	0772 (22) 4999		
				香住海上保安局	0796 (36) 4999		
				郭贺海上保安部	0770 (22) 0191		
				福井海上保安局	0776 (82) 4999		
				境海上保安部	0859 (42) 2531		
				鸟取海上保安局	0857 (32) 0118		
				隐岐海上保安局	08512 (2) 4999		
				滨田海上保安部	0855 (27) 0770		
				第九管区海上保安本部	025 (245) 0118 025 (247) 0118 0259 (27) 0118 025 (543) 4118 0766 (45) 0118 0767 (52) 9118 0762 (66) 6118 0768 (74) 8118	新潟海上保安部	025 (247) 0118
						佐渡海上保安局	0259 (27) 0118
		上越海上保安局	025 (543) 4118				
伏木海上保安部	0766 (45) 0118						
七尾海上保安部	0767 (52) 9118						
金泽海上保安部	0762 (66) 6118						
能登海上保安局	0768 (74) 8118						
第十管区海上保安本部	099 (250) 9800 099 (222) 6680 0993 (45) 0125 0993 (34) 2999 0964 (52) 3103 0969 (73) 3194 0987 (22) 3021 0994 (72) 4999 0996 (32) 2205	鹿儿岛海上保安部	099 (222) 6680				
		喜入海上保安局	0993 (45) 0125				
		指宿海上保安局	0993 (34) 2999				
		熊本海上保安部	0964 (52) 3103				
		天草海上保安局	0969 (73) 3194				
		宫崎海上保安部	0987 (22) 3021				
		布志海上保安局	0994 (72) 4999				
		串木野海上保安部	0996 (32) 2205				
		第七管区海上保安本部	093 (321) 2931 093 (321) 3215 0832 (67) 1711 0836 (21) 2410 093 (436) 3356 093 (761) 2497 092 (281) 5865 0944 (53) 0521 0955 (74) 4321 0955 (28) 3388 095 (827) 5133 0920 (42) 0508 0959 (72) 4999 0956 (31) 6003 0950 (22) 3997	门司海上保安部	093 (321) 3215		
				下关海上保安局	0832 (67) 1711		
				宇部海上保安局	0836 (21) 2410		
				刈田海上保安局	093 (436) 3356		
若松海上保安部	093 (761) 2497						
福冈海上保安部	092 (281) 5865						
三池海上保安部	0944 (53) 0521						
唐津海上保安部	0955 (74) 4321						
伊万里海上保安局	0955 (28) 3388						
长崎海上保安部	095 (827) 5133						
壱岐海上保安局署	0920 (42) 0508						
五岛海上保安局	0959 (72) 4999						
佐世保海上保安部	0956 (31) 6003						
平户海上保安局	0950 (22) 3997						

官署名	电话号码
奄美海上保安部	0997 (52) 5811
古仁屋海上保安局	0997 (72) 2999
细鸟海上保安局	0982 (52) 8695
第十一管区海上保安本部	098 (867) 0118
名护海上保安局	0980 (53) 0118
中城海上保安部	098 (938) 7118
石垣海上保安部	0980 (83) 0118
宫古岛海上保安局	0980 (72) 0118

PART 4 有助于安全航海的事项

海上保安厅根据最近发生的海难动向及主要倾向进行了分析,将以下 3 点作为重点进行指导。

- ① 要取得气象・海象的资料及恶劣天气时进行早期避难
 - ② 要备置航路途径附近海域所必需的海图
 - ③ 在拥挤海域航行之前要检查主机械的启动、停止操作及确认其他各机械的运转状况・测试前进、后退系统的功能
- ①～③是有助于安全航海的基本事项,也是非常重要的事项。

第 1 章 取得气象・海象的资料及恶劣天气时的早期避难

- ・ 出港前及航海中应不断取得最新的气象・海象资料。
- ・ 发布了注意报・警报或预测气象・海象会恶化时,应停止出港或进行早期避难。
- ・ 选定避风港时请参考航海指南或海图。

紧急入境

紧急入境是在船体及机械受到严重的损伤、或是由于异常气象·海象等恶化导致船舶遭到紧急危险、以及有重伤、重病必须接受医务人员治疗的乘务员等情况下,船舶在外国领域(领海或内海水路)进行一时性入境行为,是被认可的国际例行。

海上保安厅对于紧急入境的船舶会努力地进行迅速准确的救助,因此在本国领域内紧急入境的外国船舶,应注意以下事项适当地进行入境。

1. 紧急入境必须以该船舶、装载货物、乘务员为了回避紧急危险,在重大紧急迫于无奈的情况下为前提
2. 进行紧急入境时,要向附近的海上保安局或海上保安厅的海岸局通报以下事项。
 - (1) 船舶国籍
 - (2) 船舶种类
 - (3) 船泊名
 - (4) 呼叫信号
 - (5) 总吨数
 - (6) 乘务员人数
 - (7) 船主及代理店名称
 - (8) 紧急入境的理由及希望入境的海域
 - (9) 入境为止的经过
 - (10) 需要接受的医疗救助、船舶的修理及补充内容
 - (11) 其他
3. 要事先通过代理店等调查适合入境的海域(包括港湾),在入境时,不能损害当地渔民的渔具等,并且,要注意不能堵塞航路。
4. 要悬挂特定的国际信号旗。
5. 有必要安排医生、修理人员时,原则上是通过适当的代理店进行安排。
6. 在入境期间要遵守本国的法令,并确保与附近的海上保安局或海上保安厅的海岸局以及代理店的通讯联络体制。
7. 结束紧急入境准备出境时要迅速离开。并且,要向附近的海上保安局或海上保安厅的海岸局通报船舶名、出境日期、出境海域及其他必要事项。

第 2 章 备置安全航行所必需的海图等

安全航行所必需的海图基准

在日本周边海域进行航行的船舶, 根据下表备置预定航海海域的海图。但也可以备置外国政府出版的类似于世界土地测量方面的缩尺及同等范围的海图。

并且, 要尽量备置航海指南、潮汐表、渔具安置地点一览表等必要的航海用刊物, 有助于掌握预定航海海域的情况。

在船舶安全法里没有强制规定备置海图的船舶, 也要尽量备置海图或小型船舶航海参考图。

预定航海海域的分类	安全航行所必需的海图
日本领海边境 (只限于有关接近日本领海的海域)	缩尺为 50 万分之一以上的海图
日本领海内	缩尺为 25 万分之一以上的海图
海上交通安全法的适用海域	有关预定航海海域的海图
港湾规则法的适用海域	有关预定航海海域的海图中最大缩尺的海图

(注): 如果海图经过水路通报局补正时, 在没有特殊原因的情况下要尽快备置更新后的海图。

◇为了能够在海上交通法的适用海域安全航行所必需的海图一览表

航行海域	安全航行所必需的海图 (海图号码) 要尽量备置有※记号的海图
东京湾北部	W1061
浦贺水路	W90 W1062 W1081
伊势湾	W1051
三河湾	W1052
伊良湖水路	W1051 W1053 W1064
纪伊水路	W77 W106 W150C
大阪湾	W150A
明石海峡	W106 W131 W150A
鸣门海峡	W112
播磨滩	W106 W150B
小豆岛	W1114
备赞濑户	W137A W137B W153 W1122
水岛港及附近	W1116
备后滩	W130 W137B W153
燧滩	W130 W153 W1128
来岛海峡	W104 W132* W141 W1108
安芸滩	W141
广岛湾	W142
伊予滩	W1102
大田濑户	W152* W163
周防滩	W1101
丰后水路	W151 W1218
关门海峡附近	W127 W135 W1262

※除了上计海图以外,也可以参考(财)日本水路协会发行的“海上交通情报图”。

为了防止发生触礁海难事故的遵守事项

请遵守以下事项尽力防止发生触礁海难事故。

1. 备置海图等

请备置符合“安全航行所必需的海图基准”所要求的海图。

并且,要备置有关航海指南、潮汐表等预定航海海域所必需的航海用刊物。

在船舶安全法里没有规定备置海图的船舶,也要尽量备置海图及用于帆船·汽艇的参考图。

2. 海图的正确使用

(1) 海图应该是在航行过程中可以随时使用的状态。

(2) 要使用水路通报补正后的最新版本的海图。

(3) 要使用与航行海域相关的缩尺海图。

(4) 在航海之前,要将航行路线事先记入在海图里。

(5) 要将回避航行路线周边的避险线等障碍物的参考事项事先记入在海图里。

(6) 将 GPS 等卫星航法装置与世界土地测量海图一起使用时,要将装置的测量地选择为“WGS-84”。

3. 事先进行水路调查

在策定航行计划之前,事先要充分调查海图及航海指南,掌握将要航行海域的情况。

4. 确认船位

要根据附近海域的情况适当确认自己船舶的位置。

5. 厉行警戒

(1) 航行中(包括停泊时,以下同样)要厉行警戒。

(2) 在夜晚或视界狭窄时要严格实施警戒。

(3) 使用自动操舵时,容易产生驾驶台无人或打瞌睡等疏忽警戒的现象,请特别注意。

6. 掌握气象·海象的资料

要考虑到船舶在航行中会受到风向及潮流的影响,有脱离航行路线的可能,因此尽量要掌握最新的气象·海象资料。

7. 选定锚地及监视走锚

(1) 选定锚地时要参考大缩尺的海图,尽量要选择清静的锚地,必要时抛双锚防止走锚。

(2) 为了能够早期发现走锚,要适当确认船舶的停泊位置。

8. 遵守海上交通法规

(1) 要理解并遵守适用于航行海域的海上碰撞预防法、海上交通安全法、港湾规则法等海

上交通法规(包括指导事项)的内容。

(2) 特别要充分确认地区性的特定规则是否适用于预定航行海域。

9. 防止打瞌睡

发生触礁海难事故的因素大多是由于打瞌睡而引起的,因此要确保严正的值班体制,充分考虑船内的就业环境等。

10. 确保与海上交通中心等联络体制

(1) 设置 VHF 无线电话的船舶要收听航海广播 16 频道(156.8 Mhz 以下同样)。特别是在海上交通安全法及港湾规则法的适用海域内航行的船舶,更要严守收听 16 频道。

(2) 在日本沿海海域航行时要配置懂日语或英语的船员。特别是在海上交通安全法及港湾规则法的适用海域内航行时,要经常配置上述人员。(海上交通中心等用日语或英语进行信息提供)。

11. 其他

(1) 在出入港口或航路航行时,不擅长在船舶交通拥挤的海域航行的船舶,即使不是强制领航的对象船舶,也要尽量委托领航员进行领航。

(2) 在陌生海域进行航行时,要避免在夜晚、视界狭窄及强潮时航行。

(3) 万一发生事故时,船主要负责为了防止石油及装载物流出以及撤除船体等一系列措施的费用,因此船主要加入有充分金额的责任保险(PI 保险)。

第 3 章 在拥挤海域航行之前要检查主机械的启动、停止操作·测试前进、后退的系统功能及确认其他各部分机械的运转状况

在船舶交通拥挤的海域发生机械故障时,会造成触礁及与它船碰撞的二次灾难。

如何防止机械故障:

1. 在拥挤海域航行之前,要在拥挤海域外的安全海域检查主机械的启动、停止操作及测试前进、后退的系统功能并且通过遥测操纵装置对各部分机械及船舵装置的运转状态进行检查。
2. 要在拥挤海域外的安全海域进行燃料交换。
3. 在出港之前事先要通过遥测操纵装置对各部分机械及船舵装置进行维修检查,尽可能实施船舶系留运转,确认机械的操作功能。
4. 在进行乘务员交替时,要将机械的运转状态、使用方法及各部分机械的维修记录确实地进行交代。
5. 万一发动机产生故障或发生事故使船舶陷于无法操纵的状态时,立刻要采取确保自船安全的适当应急措施,同时通过国际 VHF 等无线通讯装置呼叫、进行亮灯、显示形象物等各种万全措施,将自船无法操纵的状态告知周围的船舶,避免与其他船舶发生碰撞。
6. 不仅是在无法操纵时要采取上述措施,并且当船舶的发动机产生故障或发生事故等影响航行安全的情况时,要立刻向附近的海上保安部门迅速通报事故的发生地点、内容及应急措施等情况。

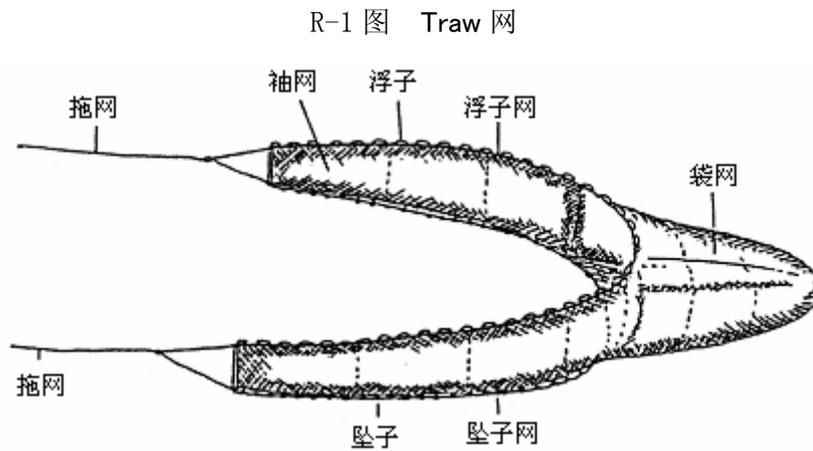
参考资料 日本沿海水域的渔业

日本沿海水域整年都有各种繁盛的渔业。

以下说明日本沿海水域具有代表性的捕鱼法·渔具，以在日本沿海水域航行时作为参考。

1. 渔具及捕鱼法

(1) 拖网渔业



主要的拖网渔业如下。

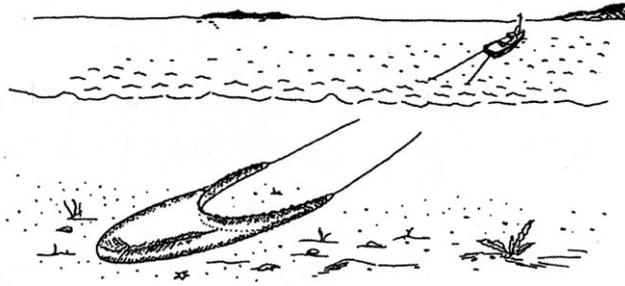
a. 小型机船拖网渔业

小型机船拖网渔业是指用总吨数未满 15 吨的动力船进行拖网的渔业。

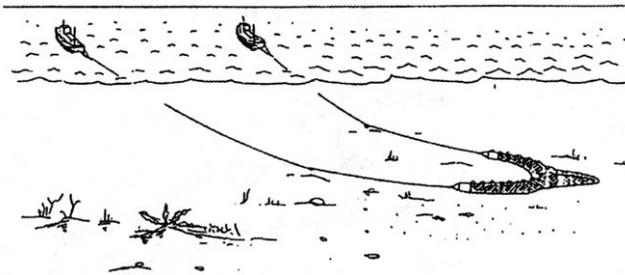
这种小型机船拖网渔业种类繁多，通常用 1 艘动力船拖网，但也有用 2 艘动力船进行拖网渔业。

(参照 R-2 图、R-3 图)

R-2 图 小型机船拖网渔业（单船拖网）



R-3 图 小型机船拖网渔业（双船拖网）

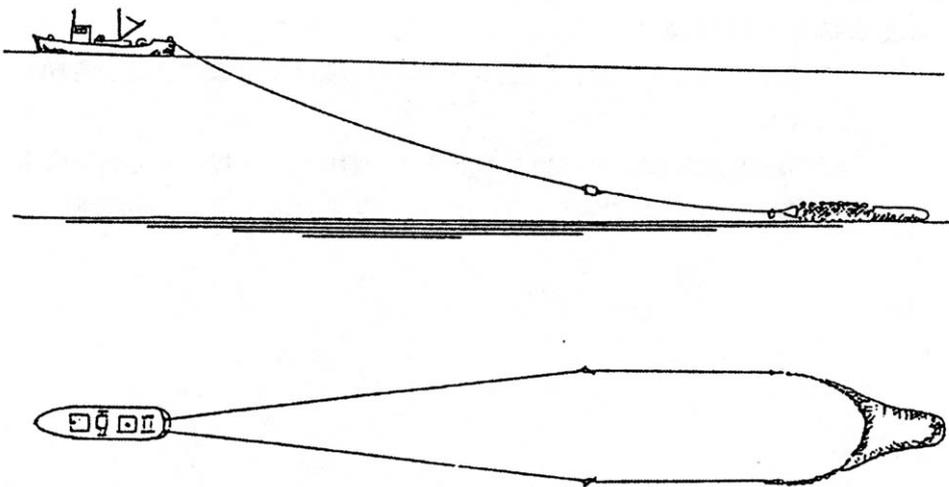


b. 拖网渔业

在近海及远洋的主要拖网渔业是使用 Trawl 网的渔业。

通常用单船拖网，但近海拖网中有时也用双船拖网。（参照 R-4 图、R-5 图）

R-4 图 近海·远洋的拖网渔业



R-5 图 Trawl 渔的渔场



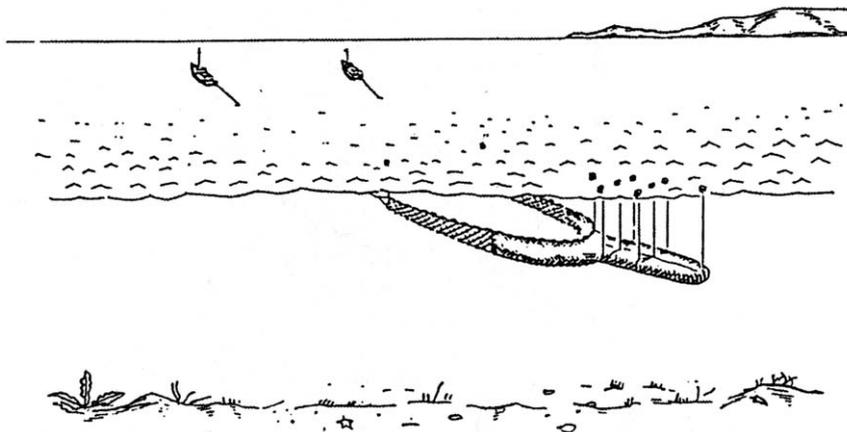
(2) 船曳网渔业

船曳网渔业是指以船为据点，把拖网固定在水底以外中、表层的位置，将鱼类集中后并拉至船上的捕鱼法。

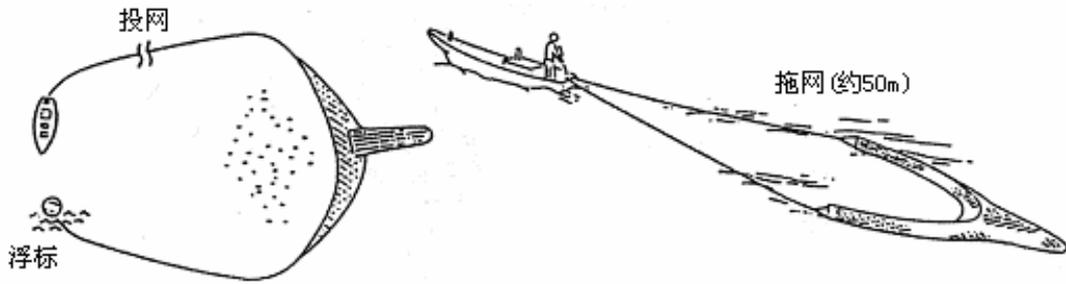
船曳网的特征是由于把拖网固定在中、表层，所以浮标大多伏在水面且拖网也靠近水面。

R-6 图显示的是在濑户内海及伊势湾海域常用的 Patch 网，是船曳网渔业的代表。另外，R-7 图表示的是单船曳网渔业。

R-6 图



R-7 图 单船曳网渔业略图



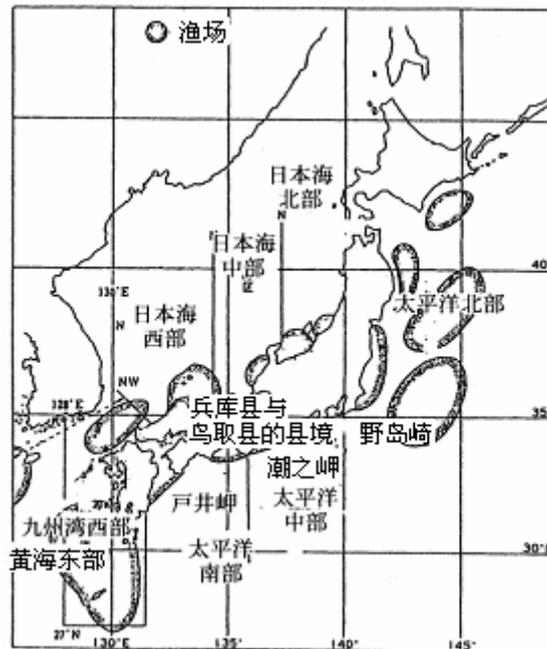
(3) 卷网渔业

卷网渔业是用网具把鱼类包围并堵住退路然后系住网袋的捕鱼法。

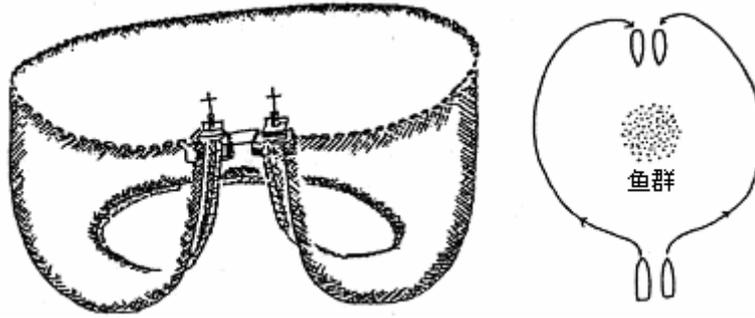
卷网渔业的规模有 2~3 吨在沿海进行捕鱼的小型卷网船，也有 100 吨左右的大中型卷网船以及 500~1,000 吨的外国卷网船。

第 R-9 图表示卷网（双船卷网）的构造及操作，此网的特征是网的浮子全部伏在水面上。（参照 R-8 图、R-9 图）

R-8 图 大·中型渔船主要捕鱼的海域



R-9 图 卷网渔业



(4) 标网渔业

标网渔业是在鱼类游经之处，以直交方式设网并将鱼类缠绕在网眼上的捕鱼法。

a. 浮标网渔业

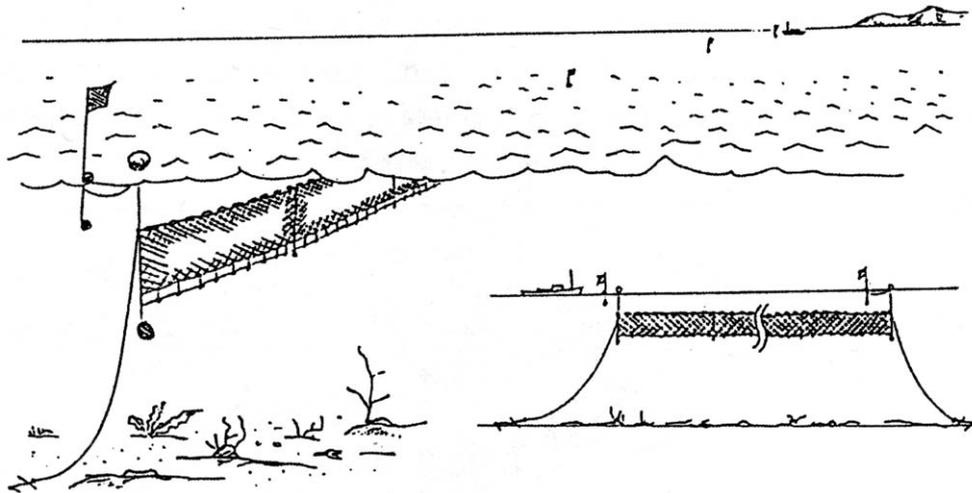
以捕获上、中层的鱼类为目的的浮标网。

此类捕鱼法很少用固定式，大多使用流动式。

固定式浮标网与水流及风向无关，但大多设置在与水流直交的位置。

另外，由于此网的性质，很少将网设置在航行船只众多的地方。(参照 R-10 图)

R-10 图 浮标网渔业

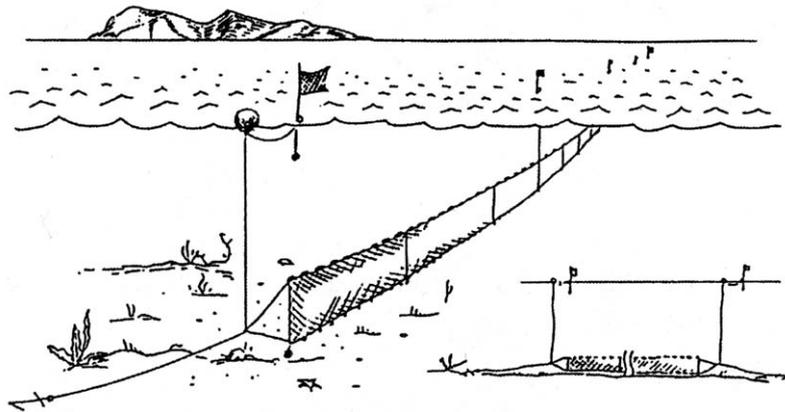


b. 水底标网渔业

以捕获底、下层的鱼类为目的的标网，几乎全都是固定式。

是用船锚把标网固定在水底进行捕鱼的方法，只能在水面上看到浮标及记号。（参照 R-11 图）

R-11 图 底标网渔业



c. 流动标网渔业

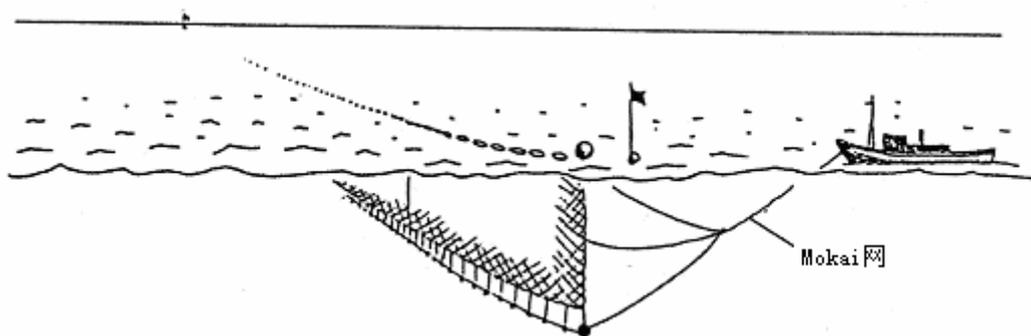
流动标网渔业是指网具的位置不用船锚固定而是利用潮流及风向的渔业。

此类流动标网大多是捕获上、中层鱼类的标网。

一般流动标网与水流及风向直交设置，但根据鱼类的种类不同，也有设置在水面上及设置至水面下 50~60 公尺的标网。

浮标及浮子连续时（20~30 公分间隔），大多为捕获表层鱼类的流动网，浮标、记号在 20~30 公尺连续间隔时为中、下层或水底标网。（参照 R-12 图）

R-12 图 流动标网渔业

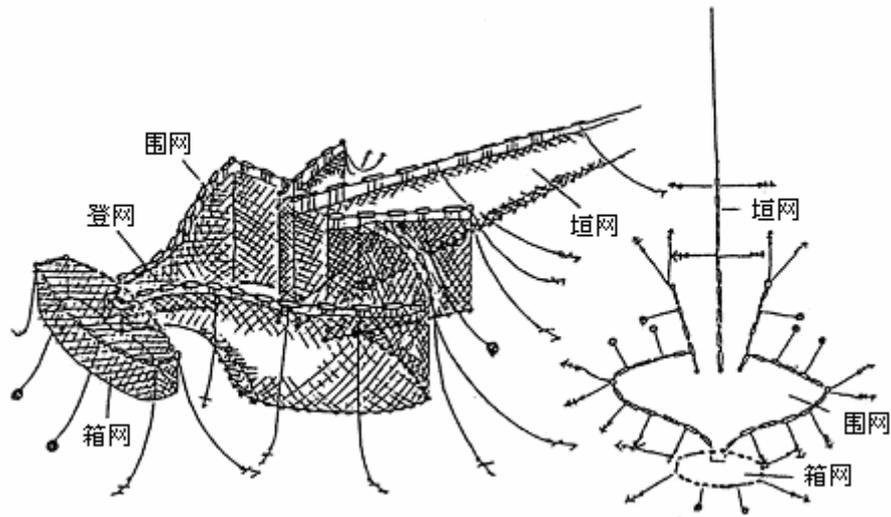


(5) 定置网（拦网）渔业

定置网是长时间将网设置在一定水域的渔业。

定置网渔业是将网由岸边一直设置到近海，箱网部（设置网的前端部分）扬标旗作为记号，夜间则有标灯闪光，但规模较小的没有标记。（参照 R-13 图）

R-13 图 定置网渔业



(6) 单杆钓鱼渔业

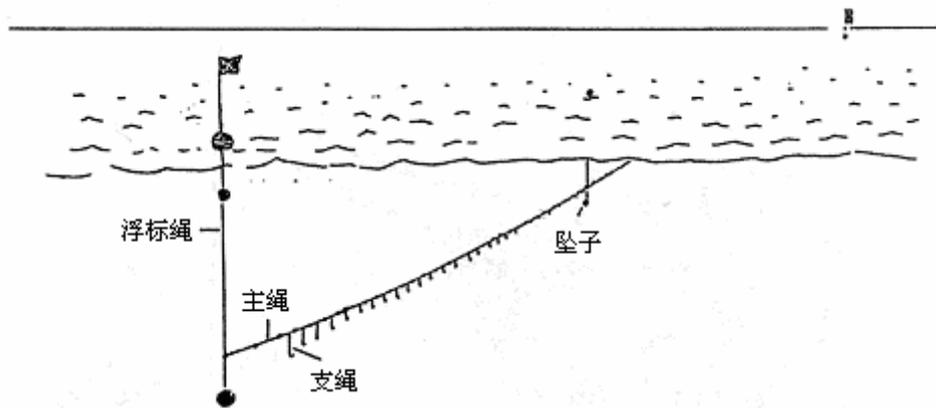
在一根钓鱼丝上同时安上数根鱼钩钓鱼的捕鱼法。

(7) 延绳钓鱼渔业

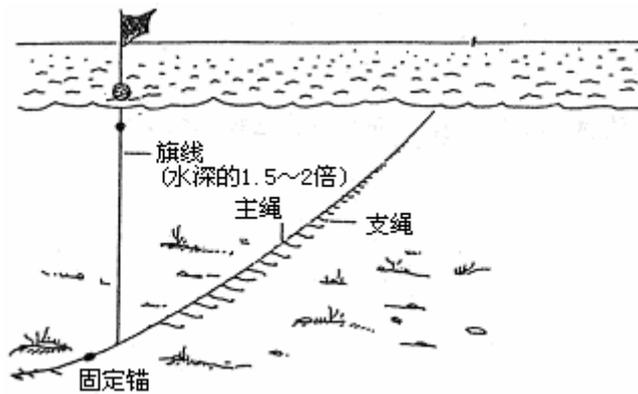
延绳钓鱼是在主绳上系上很多根分绳，在分绳前端安上鱼钩的渔具横向往成长列进行捕获的捕鱼法。

延绳钓鱼有使用浮子从海面吊起的浮标延绳及设置在水底的水底延绳。(参照 R-14 图、R-15 图)

R-14 图 浮标延绳



R-15 图 水底延绳

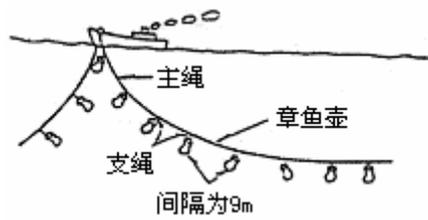
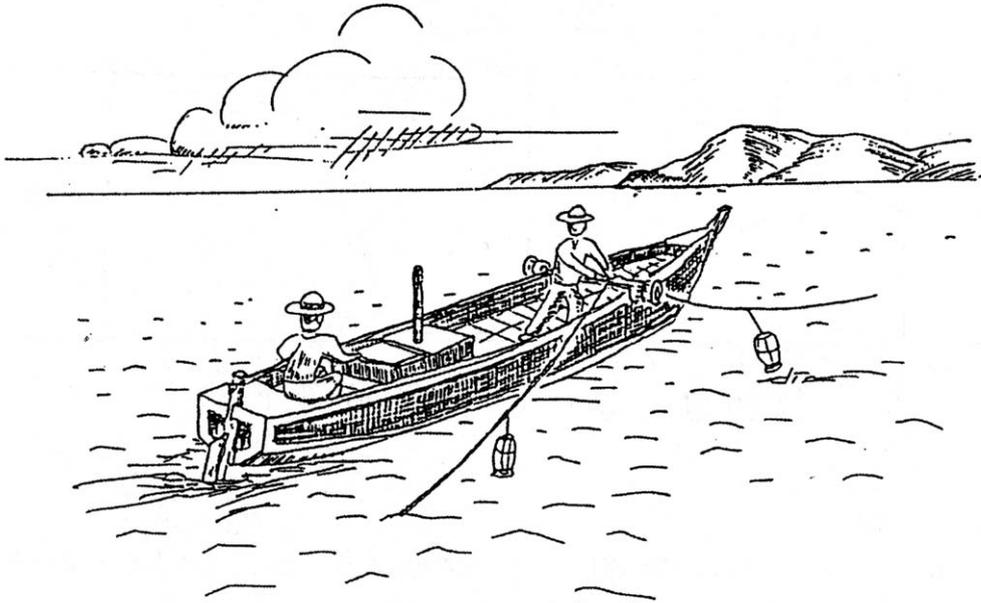


(8) 使用筒子、笼子的渔业

a. 章鱼笼渔业

把筒子，笼子放在海底 2~3 天，利用章鱼喜欢钻笼的习性进行捕获的捕鱼法。(参照 R-16 图)

R-16 图 章鱼壶渔业

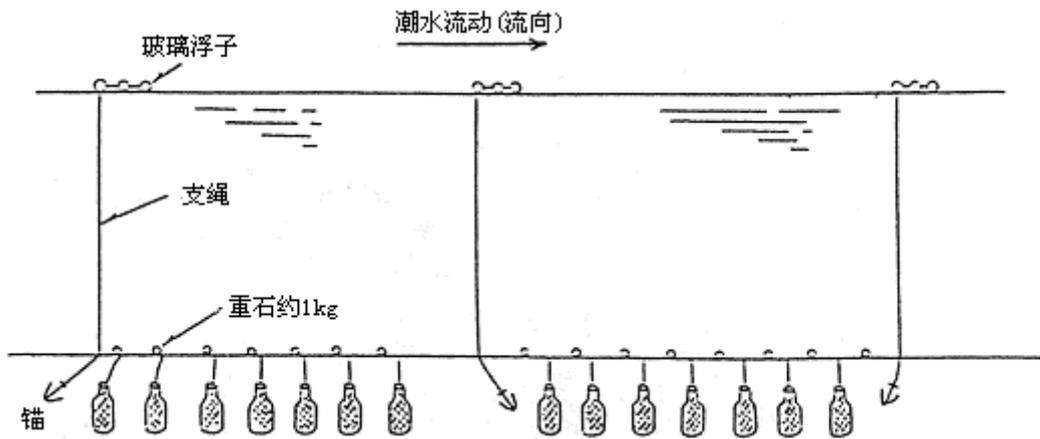


b. 星鳎笼渔业

利用鱼的习性在海底设置笼子，待鱼进入笼子后捕获的捕鱼法。

(具体列) 星鳎壶渔业 (参照 R-17 图)

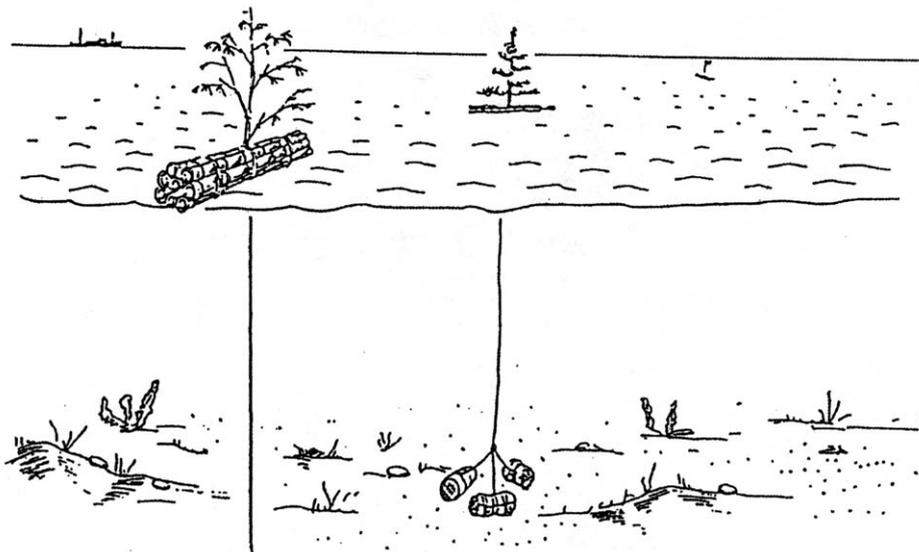
R-17 图 星鳎壶渔业



(9) 浸泡渔业

将木、竹、稻草等浸泡在水中，引诱鱼类聚集或潜入其中后再捕获的捕鱼法。(参照 R-18 图)

R-18 图 浸泡渔业

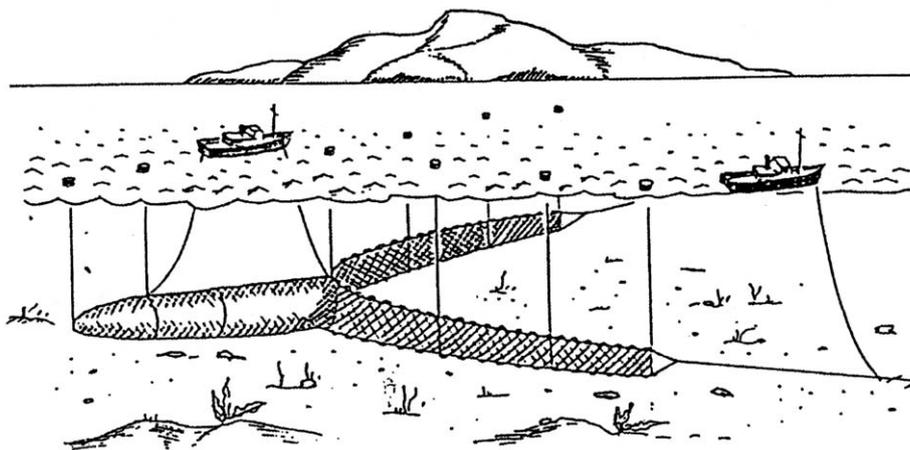


(10) 玉筋鱼网渔业

将袋状鱼网设置在水中，待鱼类进入袋中后系住网袋的捕鱼法。

冈山县等濑户内海海域作为玉筋鱼网渔业最为繁盛的代表。(参考 R-19 图、R-20 图)

R-19 图 玉筋鱼网渔业

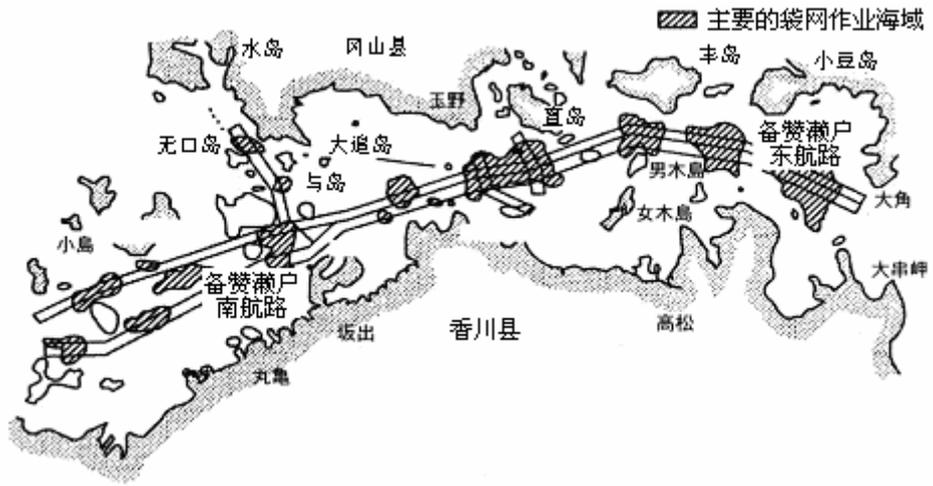


在备赞濑户进行的玉筋鱼网渔业在操作中可能会堵塞航路，因此在备赞濑户航行的船舶要遵守海上交通安全法及海上碰撞预防法，并同时留意以下事项，遵从在现场海域进行巡逻的巡逻艇指导以确保安全。

另外，万一发生碰撞、冲突及渔具损失事故时，迅速向备赞濑户海上交通中心及附近的海上保安局或巡逻艇进行通报。

- (1) 航行时要充分注意玉筋鱼网渔船及其他船舶的动向，必要时通过备赞濑户海上交通中心获取玉筋鱼网渔船的有关情报。
- (2) 在玉筋鱼网渔船附近航行时要减速。
- (3) 巨大船要通过备赞濑户海上交通中心获取玉筋鱼网渔船的有关情报，必要时提前发出唤起注意的信号等，航行时要充分注意。

R-20 图 玉筋鱼网渔船渔场图



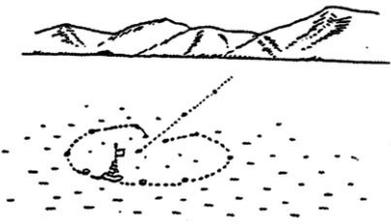
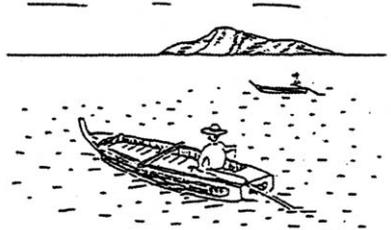
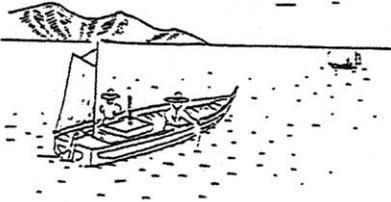
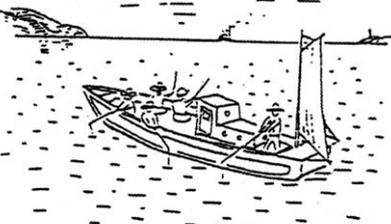
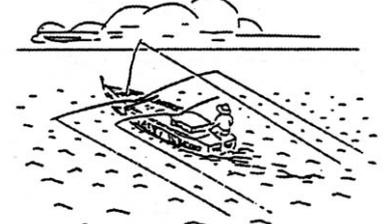
(备赞濑户海域玉筋鱼网渔业的渔期 (1月15日~11月30日, 繁盛渔期3月~8月))

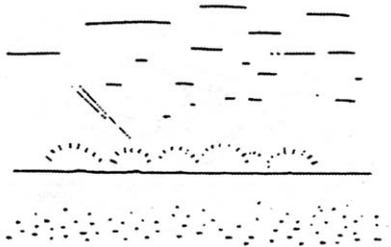
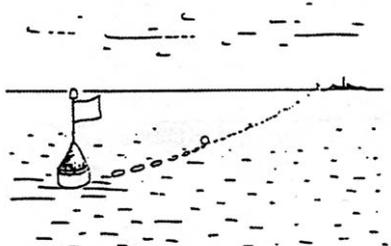
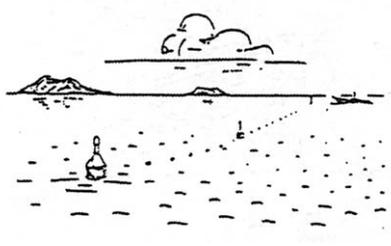
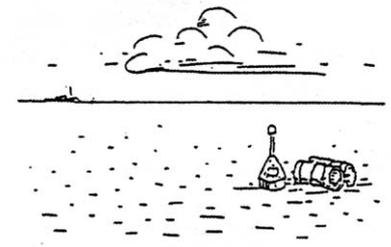
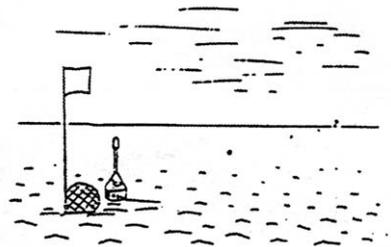
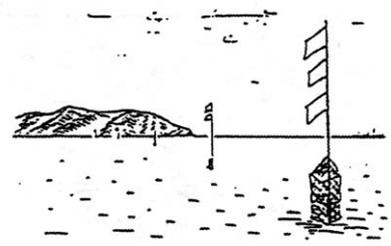
2. 渔船·渔具的辨认及对策

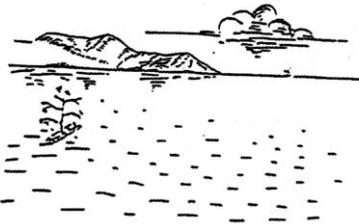
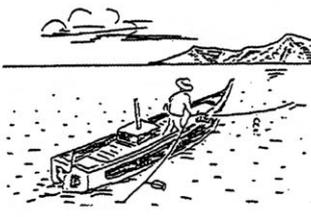
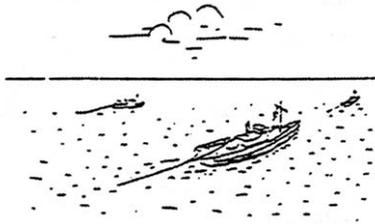
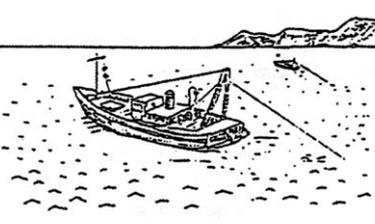
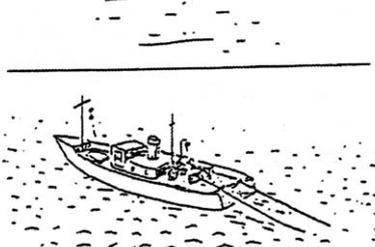
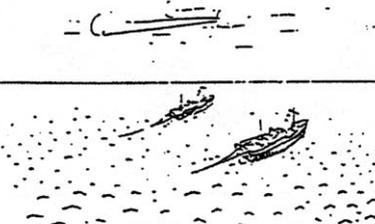
船舶在航行中若发现正在作业中的渔船，即可察觉其附近有网、绳等渔具存在的可能性。但如果仅设置渔具，就不易发现，有风浪时就更加如此。

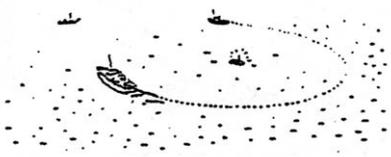
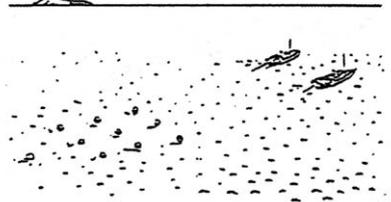
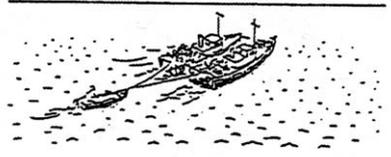
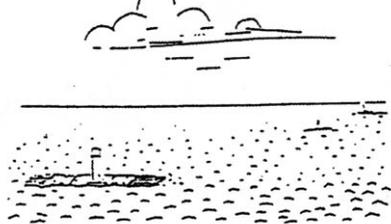
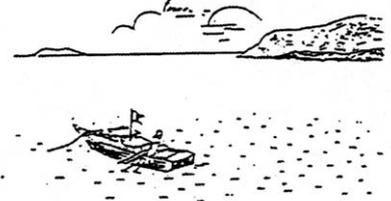
以下图表作为参考，记述了船舶在航行中辨认渔船及渔具的一般判断及对策。

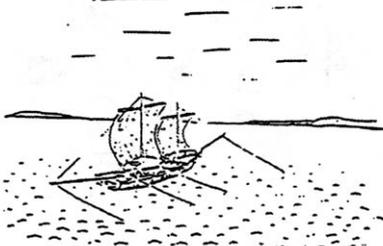
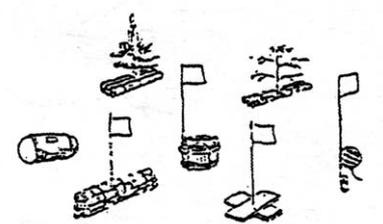
渔船·渔具的辨认及对策

辨认状况	判断	对策	备考
	<p>定置网 浮标及浮子由岸边一直连续到近海。前端通常附有标记，夜间有灯光闪烁。</p>	<p>不能横穿渔网。渔网伸展至水深 27m 左右(冲绳 15m, 不包括内海)的位置。有离岸 100m 左右的小型鱼网至 2,000~3,000m 的大型鱼网。避航停泊等而在沿岸航行或进入港湾时特别要注意。</p>	<p>在日本沿岸各地进行作业。 请参照航路部发行的「渔具定置地点一览图」。注意可能会有变更。</p>
	<p>单杆钓鱼(手动式) 不投锚, 随流单钓, 有时单手操橹。</p>	<p>通常成群作业。有时会注意不到其他船只的接近, 最好提醒其注意。避让时左右要保持充分的距离进行航行。</p>	<p>在内海、内湾、航路附近较多。</p>
	<p>单杆钓鱼(带有动力的鱼竿) 不定置, 随流单钓。</p>	<p>通常保持着随时可发动引擎的状态, 因此避让时比较容易。但仍要保持充分的距离。</p>	<p>在沿岸部、内港、航路附近较多。</p>
	<p>单杆钓鱼(带有动力的鱼竿) 不投锚, 利用帆篷逆风操作。</p>	<p>经常在航路上漂泊操作。要充分注意其动向, 有碰撞危险时要用信号唤起其注意并相互注意安全。</p>	<p>大多在湾口。是普通入共乘一艘渔船钓鱼, 在周六·周日、节假日较多, 需要注意。</p>
	<p>单杆钓鲤鱼 向海面洒水进行作业。</p>	<p>大多在宽广的海面进行作业。为了安全起见, 要有充分的时间提前避让。</p>	<p>白天作业 沿着黑潮主流及支流进行作业。</p>
	<p>曳绳钓鱼</p>	<p>航行时要充分注意船与船之间的距离。要了解到曳绳的长度有 40~50m。</p>	<p>白天作业 全国各地众多, 在内湾、沿海进行作业。</p>

辨认状况	判断	对策	备考
	秋刀鱼接棒网 钓青花鱼 钓墨鱼	大多在夜间成群作业。有时会用探照灯照射。尽量避免穿越船群应提早避让。但同时还要注意附近的一般船舶。	夜间作业 在各地进行作业。 接棒网在潮水下展开。钓青花鱼时逆风作业。
	流动网（浮标网） 也有不挂标旗的渔船。	在标号（附带照明）之间连续设置浮子及浮标。浮子的5~6m下面设有渔网。要提前避让。	夜间作业时捕获： 鲷鱼、飞鱼、秋刀鱼、三文鱼、鳟鱼。 白天作业时捕获： 飞鱼、秋刀鱼。有时标号间只有浮标（浮子下沉于4~6m的水下）。
	燕鱼流动网 浮标网	网的两端及中央部有号灯，中间还有浮子。不能穿越此网。此为濑户内海的例子。	濑户内海、伊势湾、九州内湾。 注意标灯的颜色有所不同。
	水底标网 鳕鱼、鲷鱼、青鱼、花鲫鱼	大多配有大型浮标与号灯。一端与作业船相连。与流向直交设置。	日本海方面较多。 白天、夜间都进行作业。
	延绳 三文鱼·鳟鱼延绳	浮标延绳与水底延绳很难判断，延绳的两端有号灯，其中一端与作业船连接，要注意中间每隔300m左右才有浮标。浮标延绳是与潮流平行的。不要靠近浮标。	在日本海北部、北海道较多。
	水底延绳 笼子之类 海岸建绳	此为使用泡沫聚苯乙烯的例子。	沿岸各地较多。

辨认状况	判断	对策	备考
	海岸建网 延绳	此为使用自然植物的例子。	内湾、沿岸部
	章鱼壶作业船	航行时要远离作业船。 注意主杆绳。	濑户内海、各内湾、 沿岸部
	小型机船拖网 虾网 手动网	大多在内海、内湾,有时 会成群进行作业。尽量要避 免船群。	夜间作业较多。3 ~5 吨的小型船作 业。
	小型机船拖网	用单船拖网,船尾搭木 架,靠缆绳拖网。大多是成 群作业。因拖网伸展得很 长,所以要保持充分的距 离。经常在接近后才亮灯 号,要多加注意。	经常在面对外洋的 沿岸部及内海航路作 业。用未满 15 吨的渔 船白天作业。
	近海机船拖网(单船 拖网)	近海机船拖网主要是用 单船拖网。 因拖网伸展得比较长,所 以避让时要保持充分的距 离。	15 吨以上至 24 吨 的作业船。 以近海沿岸为渔 场。 在水深 500~600m 之间进行作业。
	近海机船拖网(双船 拖网)	双船拖网的网较短,使用 的是粗网。两艘船一起行 动,所以易于辨认。避让时 要保持充分的距离。	大多为 50~60 吨 等级的作业船。 作业于东支那海的 南太平洋。

辨认状况	判断	对策	备考
	双船卷网	<p>两艘渔船与另外 2~3 艘手摇船同时进行作业。</p> <p>浮标及浮子露在水面上,不能横穿。很少使用集鱼灯。卷网的直径大约为 320~470m。单船卷网的直径大约为 160~320m。</p> <p>避让时要保持充分的距离。</p>	小型卷网使用未满 5 吨的动力船或无动力船,中型卷网使用 5 吨以上未满 60 吨的作业船,也有被限定作业区域的中型卷网。有些种类鱼,禁止使用集鱼灯。
	Patch 网 (双船曳网)	用双船曳网,看上去与船底拖网相似,因其后方有浮标所以易于辨认。不可靠近。经过渔船后方时特别要多加注意。	盛行于濑户内海、伊势湾。
	正驶向渔场或投网前的荷包网渔船	<p>两艘船并列航行,手摇船被曳航驶向渔场(或是归航中的)荷包网渔船。</p> <p>船尾的渔网堆积如山。</p>	多见于朝夕。
	单船曳网	<p>向最初投网地点的浮标方向投网然后渔船在海上盘旋一圈。</p> <p>注意在收网时会投锚。</p> <p>接近沿岸时特别要注意。</p> <p>避让时要保持充分的距离。</p>	在内海、内湾较多。大部分在全国各地的沿岸进行作业。双船曳网也较多。
	设窝钓鲷鳅 曳网钓鲷鳅	<p>把长度 10m 竹子捆在一起后让其浮于海面并在海底固定,树立标旗、自然木等记号。有时会在周围进行拖绳钓、网钓,航行时要注意保持距离。</p> <p>注意不可直接穿越设窝钓鲷鳅的区域。</p>	在九州沿岸、日本海方向、四国南岸较多。
	潜水员进行渔业作业。	<p>大多为捕获江珧鱼时较多。投锚后扬起“A”旗。</p> <p>绝对不可接近,要保持充分的距离提前避让。</p>	在中部以西的内海、内湾较多。

辨认状况	判断	对策	备考
	风帆曳网	最近比较少见,利用下风曳网,因此要注意提前避让。	风帆…是利用海风与海潮的力量曳网。(濑户内海)
	在沿岸常见的渔具标志:延绳、延绳钓、海岸建绳、章鱼壶、笼子类、潜水类等。	这些渔具标志,虽然不直接穿越即可,但还是尽量不要接近。 有时会连接在一起,要充分注意观察附近的海域。	在沿海部、内海、内湾较多。这些有照明设备的可能是浮延绳网、流动网等,要注意在其附近的渔船。在沿海部、内湾等海域投锚时要多加注意。