

日本沿岸安全航行用資料

～ 注 意 ～

本書は、船舶航行の安全を図るためのあくまでも参考的な資料であり、日本周辺海域を航行する際は、当然のことながら、国内法令や各航行海域の状況等について、航海者自身で十分な調査を行うことが必要です。

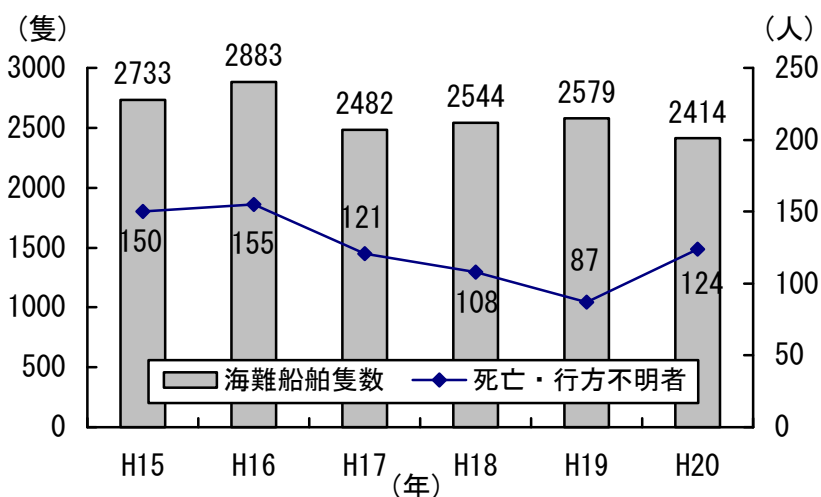
はじめに

我が国は、中緯度に位置し、温帯低気圧の通り道にあたることなどから気象・海象の変化が著しく、これに加えて、船舶交通のふくそうする東京湾、伊勢湾、瀬戸内海にみられるように、狭水道、暗礁、複雑な潮流など地形的な条件による航海の難所も数多く存在しています。また、海上輸送活動や漁業活動、マリンレジャー活動が活発に行われるなど海上交通のふくそう化も進んでいることから、我が国周辺海域は、船舶にとって厳しい環境となっています。

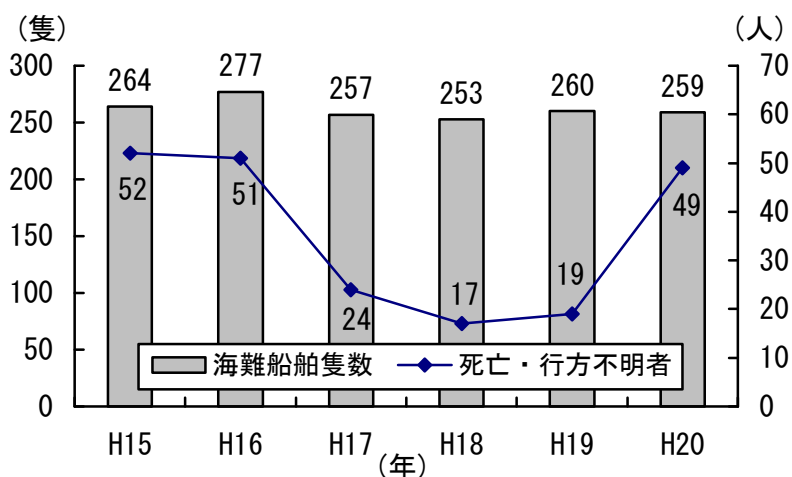
このため、日本沿岸海域は有数の海難多発海域となっており、ここ 10 年間の平均をみると、外国船舶を含めて年間約 2,600 隻の船舶が海難に遭遇し、これら海難に伴い約 140 名の人死亡・行方不明となっています。

日本沿岸海域を航海される皆様におかれましては、本書をご一読いただき、安全に航海されることを望みます。

海難船舶隻数及び、死亡・行方不明者数の推移



外国船舶の海難船舶隻数及び死亡・行方不明者数の推移



目次

PART 1 日本沿岸海域の気象・海象

第1章 日本沿岸海域の気象	1
1. 霧	
2. 強風	
第2章 日本沿岸海域の海象	9
1. 海流	
2. 波浪	

PART 2 海上交通法規及び水先制度

第1章 海上交通法規	16
1. 概要	
2. 港則法	
3. 海上交通安全法	
第2章 水先制度	55
1. 水先制度	
2. 水先区	
3. 強制水先区	

PART 3 安全な航海のための情報

第1章 海上安全情報の提供に関する通信	57
1. ナブテックス放送	
2. 国際セイフティーネット放送	
3. 無線電話による放送	
第2章 航行警報及び海上交通情報	59
1. NAVAREA 航行警報	
2. 日本航行警報	
3. 管区航行警報・部署航行警報・海上交通情報	

第3章 東京湾・伊勢湾(含、名古屋港)・瀬戸内海(含、関門海峡)の情報等	64
1. 東京湾海上交通センター	
2. 伊勢湾海上交通センター	
3. 大阪湾海上交通センター	
4. 備讃瀬戸海上交通センター	
5. 来島海峡海上交通センター	
6. 関門海峡海上交通センター	
7. 名古屋港海上交通センター	
第4章 港湾情報	71
1. 港務通信	
第5章 日本海域の浮標式	74
第6章 日本の船位通報制度	78
1. 概要	
2. 通報要領	
第7章 海難事故時の交信	89
1. 海難事故発生時の通報	
2. 管区海上保安本部・海上保安部等連絡先一覧	

PART 4 安全な航海のためのポイント

第1章 気象・海象情報の入手及び荒天時における早期避難	93
第2章 航行安全上必要な海図等の備付け	95
第3章 ふくそう海域航行前の主機関の発停・前後進テストその他機関各部の運転状態の確認	99

参考資料 日本沿岸域の漁業

PART 1 日本沿岸海域の気象・海象

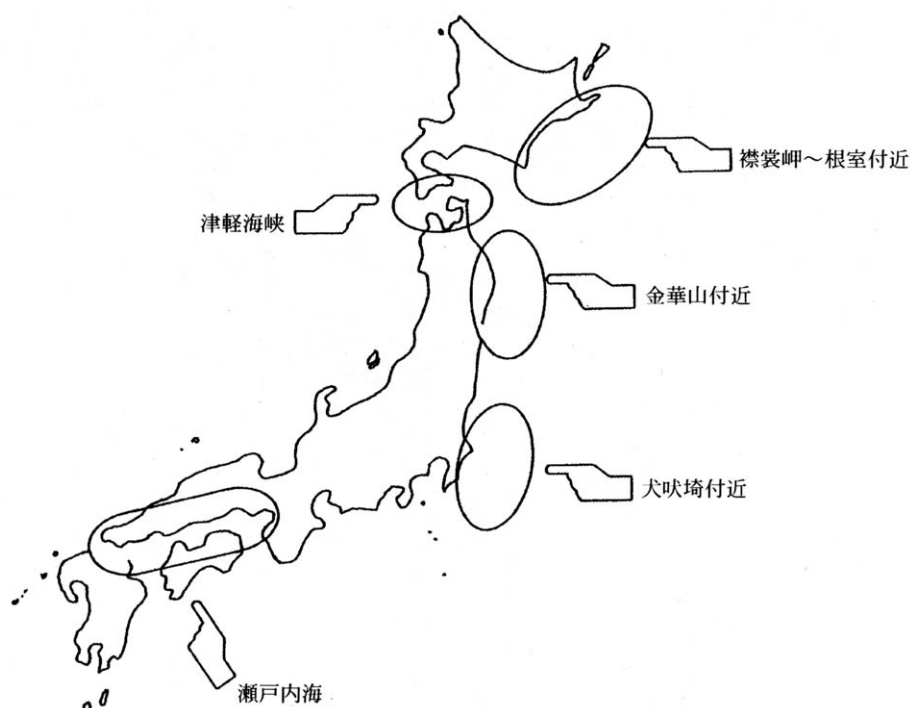
日本沿岸海域の気象・海象は変化に富んでおり、船舶にとって大きな脅威となっています。船舶は、日本沿岸の気象等の特徴をよく把握し、安全な航海に努めて下さい。

第1章 日本沿岸海域の気象

1. 霧

日本沿岸海域で発生する霧のなかで、もっとも注意を要するのは、前線霧と海霧です。これらは広範囲におこり、半日から1日以上続く場合があります。(第1-1図、第1-1表参照)

第1-1図 日本沿岸海域での霧の発生状況



第 1-1 表 日本沿岸の霧の多発海域

番号	海 域	霧 期	最盛期	記 事
①	犬吠埼付近	5月～8月	7月	
②	金華山付近	5月～8月	6、7月	
③	津軽海峡	4月～8月	6、7月	濃霧は7、8月に特に多い
④	襟裳岬～根室付近	5月～8月	7月	
⑤	千島列島	夏 季		夏季はほとんど霧に覆われている
⑥	瀬戸内海	3月～7月	4、5、6月	梅雨明けとともに急減。 大阪湾周辺、備讃瀬戸から燧灘、安芸灘、伊予灘で多発。 大阪湾は冬季でも注意する必要がある。

(1) 前線霧

この霧は秋にも発生しますが、春季における発生が最も甚だしく、東北東から南南西に延び、ゆっくり南下する寒冷前線の北側の降雨域の中で多く発生します。

つまり、日本海にほぼ東西にのびる前線があり、前線を挟んで等圧線がこれにほぼ平行していて、前線の北側が雨であり、前線がゆっくり南下してくるとき、最も警戒が必要です。

(2) 海霧

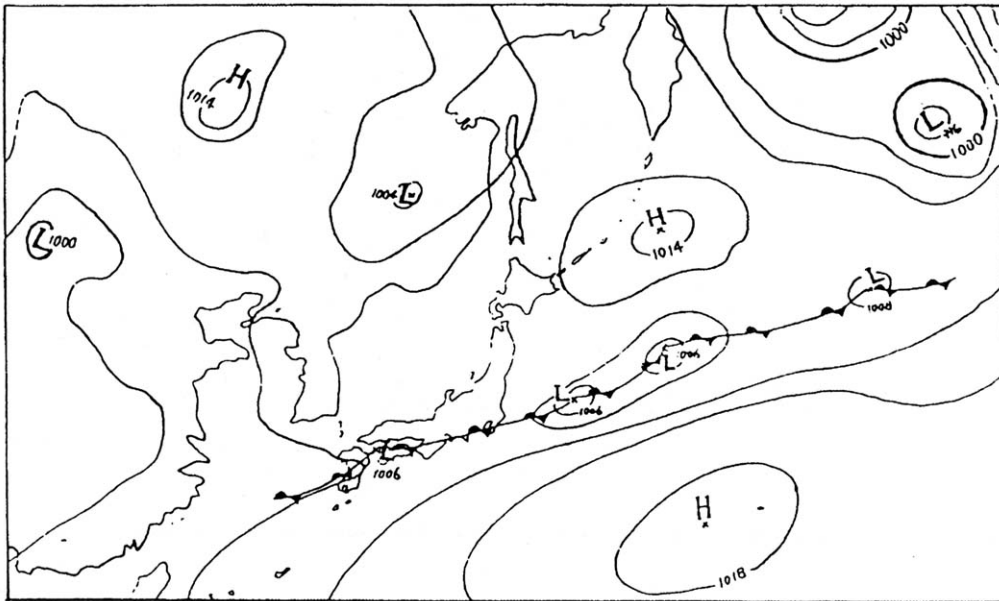
梅雨期は海霧の季節でもあります。

霧中における海難の発生が多いのもこの季節です。(5、6、7月)

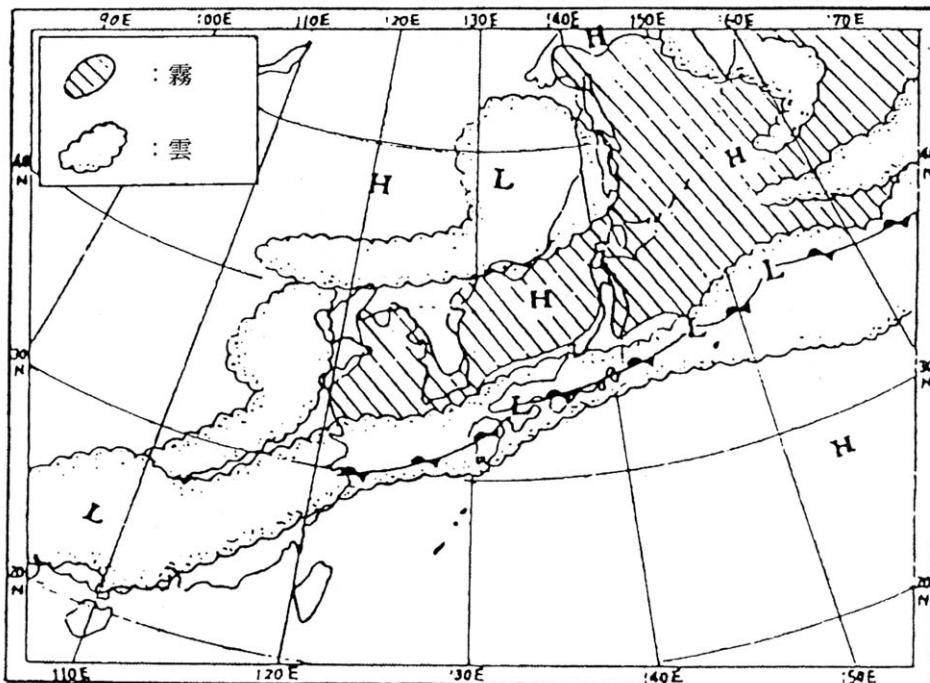
ある年の6月の典型的な梅雨パターンの天気図と雲画像の図を示しますが、この図から東西にのびる梅雨前線の北側に広大な海霧が発生していることがわかります。

(第 1-2 図及び第 1-3 図参照)

第1-2図 6月某日午前9:00(日本標準時)の天気図



第1-3図 6月某日午前9:00(日本標準時)の雲画像



(3) 霧情報

狭視界時には、以下の通信所から霧情報を提供しています。(第 1-2 表参照)
船舶は、これらの情報を有効に活用して下さい。

第 1-2 表 霧情報の提供状況

実施機関	海 域	視 程	呼 出 周波数	用 語	通報時刻
第二管区	三陸沖	1,000m 未満	CH16	日本語 ・ 英語	定時 (1日各8回)
第三管区	浦賀水道、 巡視船艇行動海域	1 海里以下、 1,000m 以下 (浦賀水道のみ)、 500m 以下、 1 海里を超えて回復			随時
第五管区	明石海峡、 友ヶ島水道、 鳴門海峡、阪神港大 阪区、阪神港堺泉北 区、阪神港神戸区、 姫路港、 和歌山下津港	2,000m、 1,000m、 500m 以下 又は 2,000m 以上に回復			1 回放送後、 毎偶数正時
第六管区	備讃瀬戸、 来島海峡	2,000m 以下			随時
第七管区	関門海峡				

2. 強風

日本沿岸海域において、強風をもたらすものには、次のものがあります。

- ・冬の季節風
- ・日本の南海上を通る低気圧
- ・日本海を通る低気圧（春のあらし）
- ・二つ玉低気圧
- ・台風

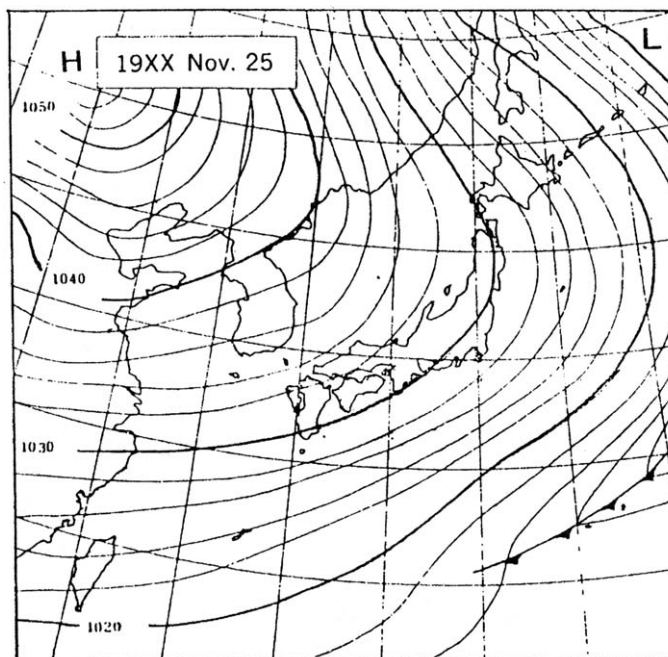
(1) 冬の季節風

西に大陸高気圧、東の千島方面に発達した低気圧がある気圧配置のときに発生し、特に大陸高気圧の中心気圧が 1050hPa 以上のときに非常に強くなります。

このような時には、海上では、30メートル以上の北寄りの強風が吹くことがしばしばあります。

(第 1-4 図参照)

第 1-4 図 冬の季節風



(2) 日本南海上を通る低気圧

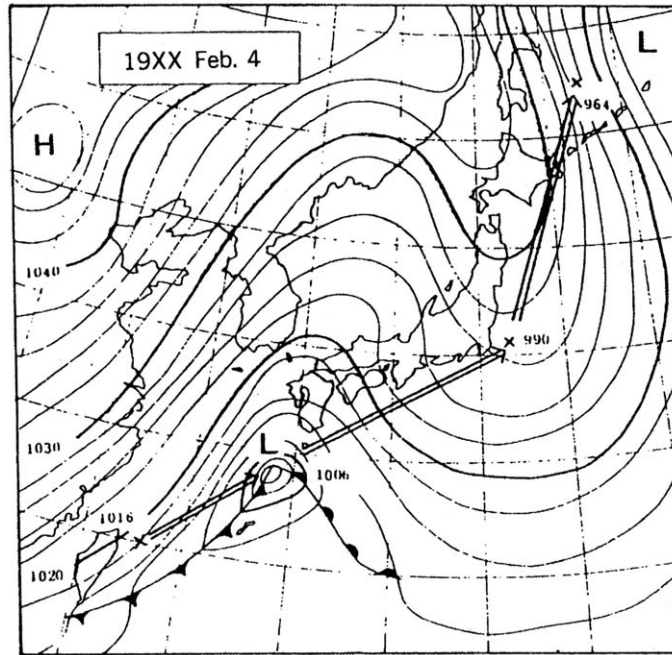
台湾の北東海上で発生した低気圧は急速に発達することが多く、24 時間で 10hPa から 20hPa も中心気圧が下がり、それにつれ速度が増すので特に注意が必要です。(第 1-5 図参照)

この低気圧は、四国沖から関東沖にかけて急速に発達し、移動の速さは時速 60km ほどになります。

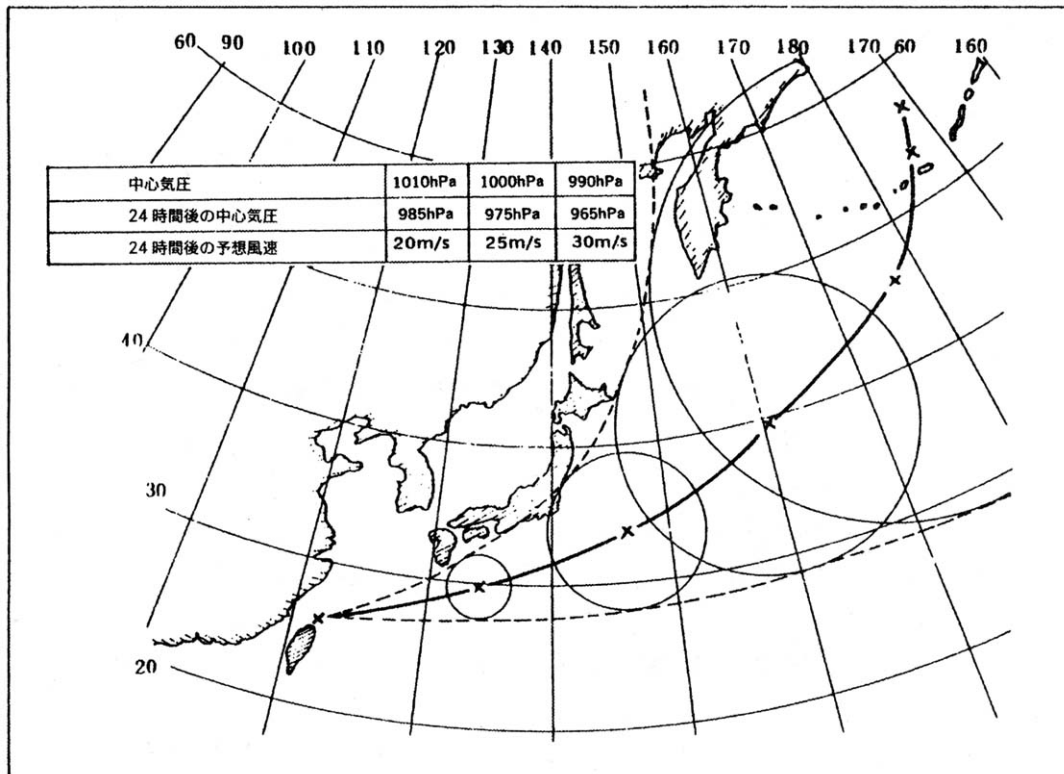
特に注意を要するのは、関東沖で中心気圧が 990hPa 以下の場合で、これはさらに発達して千島列島やカムチャッカ方面に進み、中心気圧が 960～940hPa 台にまで発達することがしばしばあります。

この低気圧の暴風圏の広がりを図で示すと次のようになります。(第 1-6 図参照)

第 1-5 図 日本の南海上を通る低気圧 (1)



第 1-6 図 日本の南海上を通る低気圧 (2)



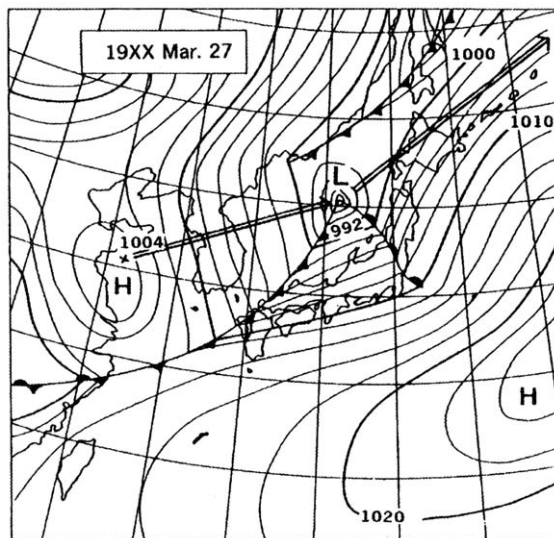
(3) 日本海コースの低気圧（春のあらし）

西高東低の冬型の気圧配置がゆるみ、大陸から気圧の谷が接近してくると、東シナ海や黄海方面に低気圧が発生し、日本海に入り急速に発達することがあります。

このような場合、日本は、全般に南よりの強風が吹き荒れることがあります。

（第 1-7 図参照）

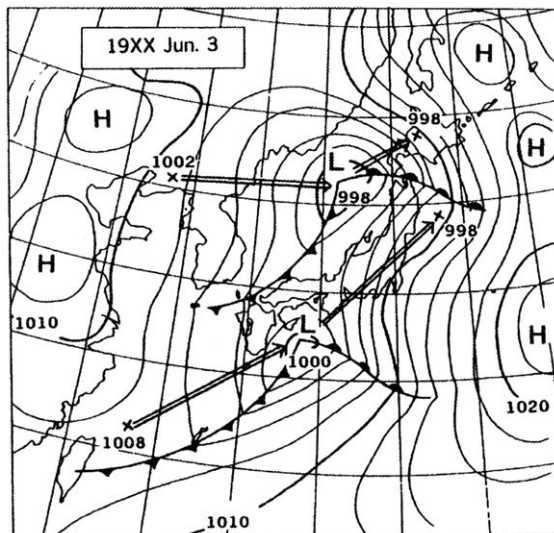
第 1-7 図 日本海コースの低気圧



(4) 二つ玉低気圧

黄海付近で発生した低気圧が日本海に入って急速に発達するのと同時に、東シナ海で発生した低気圧が発達しながら日本の南の海上を東進するとき、これを二つ玉低気圧といい、これら二つの低気圧は三陸沖で一つになり、北海道東方海上で非常に発達し、台風並になることがしばしばあります。（第 1-8 図参照）

第 1-8 図 ニツ玉低気圧



(5) 台風

台風の月別の平均的コースは、統計的にみると第1-9図のようになります。

これからもわかるように、日本近海の北緯20～30度付近で北上してきた台風は、北東に向きを変え急速に速度を早めるのが一般的です。

また、7月から9月は、台風が最も発達する時期にあたります。

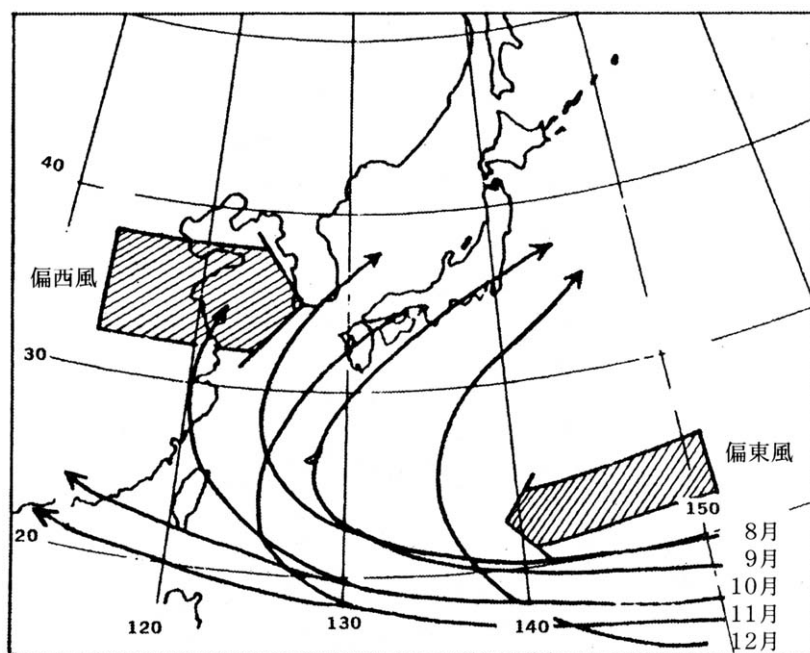
さらに、注意しなければならないことは、台風の中にはいわゆる迷走台風と称して進路が定まらないものもあります。

一般に台風の進路の予想は、上層風に寄るものの、他に経験則として次のものがあります。

- a 気圧の下降の仕方が、最も著しい方向に進む
- b 降雨域のある方向に進む

安全な航海のためには、継続的な情報の入手と早めの避航が必要です。(第1-9図参照)

第1-9図 台風



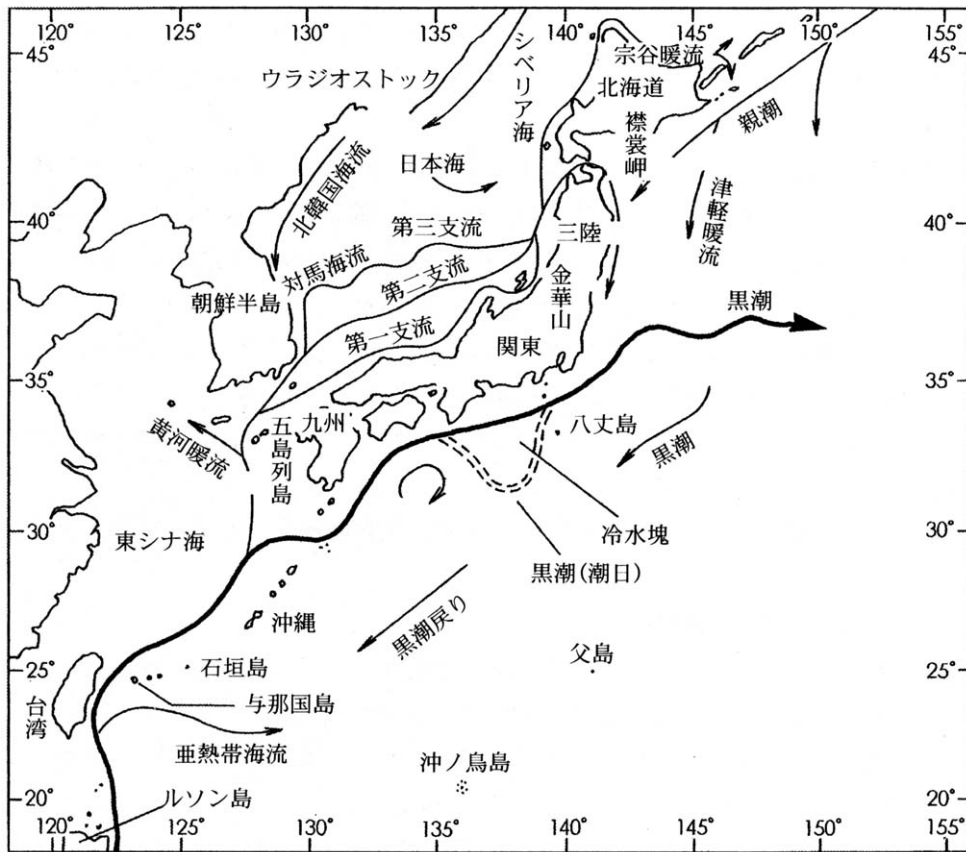
第2章 日本沿岸海域の海象

海洋で起こる諸現象のうち、航海に密接な関連がある海流及び波浪について、その概要を述べます。

海洋現象は、季節変化及び年変化が大きいほか、不規則に種々の変化がおこるなど平均状態とかなり相違することがしばしば起こりうるので、以下の記述の利用については注意が必要です。

1. 海流

第1-10図 日本近海の海流大勢図



(1) 黒潮

黒潮（第 1-10 図参照）は日本海流とも呼ばれ、日本近海における最大の海流です。

黒潮はその名が示すように、水色又は濃紺色で、透明度が 30m 以上に達する高温・高塩分の暖流です。

流速は平均 2～3kt、最強 4～5kt に達します。

流路の変動も激しいので、船舶はその運航に大きな影響を与える黒潮の動向に常に留意する必要があります。

以下、黒潮の流路・表面水温・流速などについての概要を示しますが、船舶は海上保安庁が提供する海洋速報など、最新の情報に注意して下さい。

（流路）

黒潮は、北赤道海流がフィリピン諸島東方沖で南北に分かれ、その北上分枝がルソン沖、更に北方へ向かう所から始まり、台湾と与那国島との間から東シナ海に流入して、大陸棚外縁に沿って北上し、トカラ海峡を通過して日本の南方海峡に抜けます。

一部は台湾東方で分岐し、東方へ流れて亜熱帯海流となります。

また、沖縄本島西方で黒潮の上層中の一部が主流から分かれて、九州西方を北上し、対馬海峡を通過して日本海に入り、対馬海流になります。

日本の南方海域の黒潮は、一般に本州南岸に接近して東流し、関東の東方沖で陸岸と離れ、本州東方海域を東へ向かう流れになります。

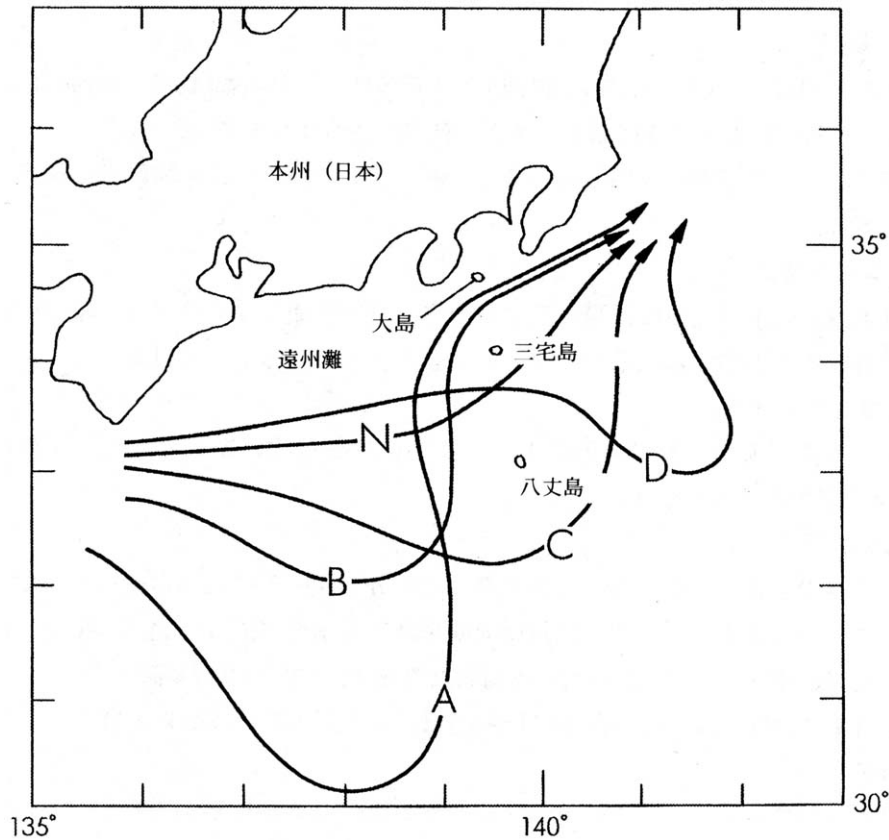
この岸から離れて東流する黒潮に続く流れを黒潮暖流と呼んで、黒潮本流と区別しています。

（流路の変動と冷水塊の発生）

日本の南方海域の黒潮は一般に本州南岸に沿って東又は北東方へ流れますが、遠州灘付近のように、その流路には蛇行現象がしばしば現れます。

これは黒潮の内側に冷水塊の出現する場所や模様によって大蛇行する A 型と、そうでない N・B・C 型に分けられます。（第 1-11 図参照）

第 1-11 図 黒潮の大蛇行現象



黒潮の大蛇行現象（A 型）は、近年、大蛇行の発生自体が珍しいことではないことから、黒潮の流路の一つの安定した型とみなされています。

(2) 親潮

亜寒帯循環系の西岸流を形成する親潮（第 1-12 図参照）は、千島海流ともいわれ、日本近海における代表的な寒流です。

しかし、流勢は比較的弱く、流路も明りょうでないことが多い。

その主流は千島列島に沿って太平洋側を西流し、東経 150 度～151 度付近及び東経 146 度～147 度付近では、南下分枝を派生しながら北海道東部に達し、その太平洋岸に沿って南西方へ進み、襟裳岬沖で三陸沖に向かって南下します。

三陸沖では距岸 50 海里付近を南流して北緯 40°～42° に達すると黒潮の北上分枝と接し、顕著な潮目が形成され、本州東方海域を大きく蛇行しながら東流します。

この親潮の南下勢力は、例年 3 月から 4 月ころ最も優勢となって金華山付近に達し、11 月から 12 月ころ最も弱くなり、北緯 41° 30′ 付近から東流を開始します。（第 1-12 図参照）

親潮の流速は平均 0.6～0.7kt、最強 1.3kt であり、流路の幅は 10～15 海里程度です。

一般に流勢は夏季・秋季に弱く、冬季・春季に強くなります。

年によっては春季に親潮の南下勢力が強く、その冷水が犬吠埼付近に達することがあります。

(3) 日本海の海流

日本海には本州北西岸に沿って北東流する対馬海流とシベリア沿岸及び朝鮮半島東岸に沿って南下する寒流系のリマン海流があつて、全体として日本海を左流する環流を形成しています。

後者の南下流は、対馬海流のようにはっきりした強い海流ではなく、その流速は 0.5kt 未満であることが多い。

[対馬海流]

九州西岸を北上する黒潮は五島列島沖で二分し、一部は済州島南岸をかすめて黄海方面に向かいますが、大部分は対馬海峡を経て日本海に入り、発達して対馬海流又は対馬暖流と呼ばれる日本海最大の海流となります。(第 1-10 図参照)

主流域における流速は、夏季が 1~1.5kt、冬季が 0.5~1.2kt 程度です。

(4) オホーツク海の海流

オホーツク海には通常左旋環流があり、この環流の一部がサハリン東岸に沿って南下する東樺太海流となっていますが、北海道東部及び千島列島間の水道を除いて流速は弱く、0.3~0.8kt 程度です。

宗谷海峡を抜けて、北海道の北東岸に沿って南東流する宗谷暖流は、オホーツク海で最も顕著な海流です。

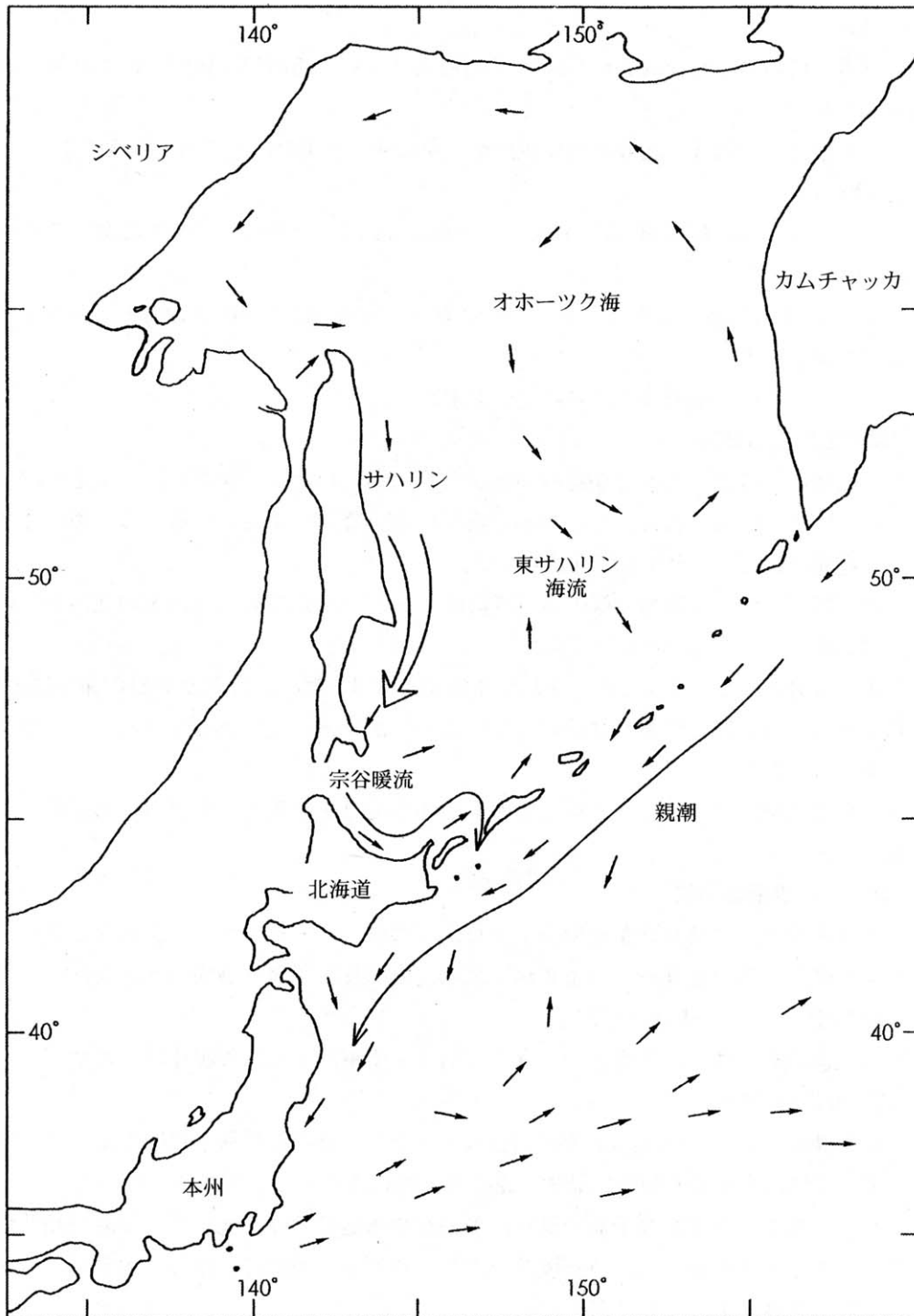
流帯は距岸 5~30 海里で、平均流速は 1~2kt、春季及び秋季には 1kt 程度です。

夏季は流勢が最も強く、最強流速は約 3kt に達することがあります。

なお、北海道東部及び千島列島)間の海峡や水道における流れは、千島列島北部の間ではオホーツク海に流入する流れがあり、中部から南部にかけては太平洋に流出する流れがあります。

(第 1-12 図参照)

第 1-12 図 親潮・オホーツク海の海流



2. 波浪

日本近海において著しく波浪が発達するのは、北西季節風が連吹し、また発達した低気圧や台風が通過する場合であり、このような場合には、特に注意が必要です。

北西季節風の連吹は低気圧の通過後、西高東低の気圧傾度が深まるとともに始まり、広範囲の海上が数日間にわたって大しけになることがあります。

また、低気圧は日本付近を通過するうちに急激に発達するものがあり、暴風半径は 500～800 海里に及び、広い範囲で波高 5m 以上の高波域となります。

更に、夏から秋にかけては、台風がしばしば日本付近を通過するようになり、その進路付近では大波が発生し、周辺海域に大きなうねりが伝播します。

(1) 日本近海における波高

(冬季)

日本近海の平均風速は 15～20kt、平均波高は 1.5～2m です。

高波域は関東東方海上から日本のはるか沖合にかけて広く分布し、その平均波高は 2.5m 以上で、所によっては 3.5m に達することがあります。

(春季)

日本近海の平均風速は 10～17kt、平均波高は 1～1.8m です。

2m 前後の高波域はカムチャッカ南東方と三陸のはるか東方海上に散在する程度となります。

(夏季)

日本近海の平均風速は 9～13kt、平均波高は 0.8～1.5m で、年間で最も静穏である時期です。

平均波高 2m 前後の高波域が紀伊沖から伊豆沖にわずかに見られる程度です。

(秋季)

日本近海の平均風速は 13～18kt、平均波高は 1.3～1.9m で、冬季に次いでややしけます。

2.5m 以上の高波域はカムチャッカ南東方から三陸のはるか沖合の海上と南シナ海北部に出現します。

所によっては 3m 前後の波高に達します。

(2) 季節風による波浪

季節風は、ほぼ一方向にかなりの風速で長時間にわたって吹き続け、吹送距離（風が吹いてきた海域の長さ）も日本周辺海域において十分に長くなるため、強大な波浪が広範囲にわたって発生して発達します。

特に低気圧に伴う寒冷前線の通過後には、海上では風速 20m/s 以上の北西からの季節風が連吹して大しけとなります。

更に寒気が入ってくるため、気層が不安定となり、風向の急変や突風の発生により、相異なる方向に進む波浪が発達し、互いにぶつかりあってピラミッド型の三角波が発生することがあります。

三角波は急激に発達して大型船さえも破壊し沈没させるような波力があるので、注意が必要です。

(3) 低気圧による波浪

本州東方海域の定点観測によると、波高 5m 以上の荒波をもたらす低気圧は、ひと冬（12 月～2 月）に平均 17 回、すなわち 5 日に 1 回は襲来しており、最大波高 13m の波浪が報告されています。

また、本州南方定点では、ひと冬に 4 回程度であり、3 月には低気圧による最大波高 8m の波浪が観測されています。

(4) 台風による波浪

台風内の波浪の分布は台風の進行方向に対して、その右後象限が最も発達し、左前象限が最も静穏です。

これは、

- ・ 台風の右半円（危険半円）は左半円（可航半円）に、比べて風速が大きい
- ・ 右半円では波浪と台風の進行方向がほぼ一致し、波浪が同一方向の風にさらされる時間と距離が長い
- ・ 後半円ではそこで発生した波浪と、前半円で発生して取り残されているうねりが重なり合い波高が増す

という条件の組合せで説明できます。

台風内の波高及び周期分布は台風の速さによってかなり違います。

すなわち、台風の色度が速いときは、後半円が前半円に比べて著しく荒れる。

また、台風と波浪とが近い速度であれば、その通過とともに十分に発達した波浪が同時に到達し、波浪は急激に高くなります。

特に危険半円にあっては、この状態になることが多いので警戒が必要です。

(5) 日本海における波浪

(風浪)

日本海及び本州北西岸における高い波浪は冬季に起こることが多い。

これらは低気圧と北西季節風の影響によるもので、この場合の低気圧の移動速度は、20～30km/h、風速は 20m/s で 25m/s を超えることは少なく、発生する風浪の周期は 12 秒以下で、波高は 8m を超え 10m 以上の例もありました。

また、低気圧は平均して 1 週間に 1 回の割合で通過するので、波のない日はないといってもよい。

春・秋両季には、波高も低く継続時間も短いが、局地的な風によって沿岸部に高い波が発生することがあります。

夏季には、台風時を除いて一般に静穏な日が続くことが多い。

日本海沿岸の全般としては、平均波高は 0.6～1m で周期は 7 秒、2m 以上の波高が続く日数は、台風で 1.4 日、低気圧で 3 日です。

PART 2 海上交通法規及び水先制度

第1章 海上交通法規

1. 概要

海上衝突予防法、港則法及び海上交通安全法のそれぞれの法の目的と関連性について以下に簡単に記述します。

海上衝突予防法は、1972年の海上における衝突の予防のための国際規則を国内法化したものです。

海上衝突予防法の特別法である港則法は、港内における船舶交通の安全と港内の整とんを目的としています。

海上交通安全法は、ふくそう海域である東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海における特別の交通方法等を定めたものです。

船舶は、これら海上交通三法を遵守することに加え、事故の起こりやすい狭水道の航行に際して、各管区海上保安本部からでている航行安全指導に従ってください。

この章では特に、港則法とふくそう海域に適用される海上交通安全法について記述します。

2. 港則法

港に出入りする船舶は港則法を遵守するとともに、港長、港湾管理者および代理店等と連絡を密にし、安全な航海のため種々の情報を入手するよう、努めてください。

(1) 法律の目的

この法律は、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図ることを目的としています。

(2) 規制の概要

この法律はふくそうする港内交通に対処するため、海上衝突予防法の特則を定めるとともに以下の規制を行っています。

- a. 船舶の運航や係留等に関する規制
- b. 廃物の投棄や工事・作業等船舶の航行の障害となるおそれのある行為の規制
- c. 船舶の灯火標識等の規制
- d. 喫煙、火気の取扱い、危険物の荷役等の規制

また、各港ごとに特別の航法が定められています。

(3) 適用港

この法律は平成 22 年 3 月現在、特定港 84 港を含む 500 港に適用されています。

この法律は (2) で述べた適用港における規則のほかにも、水路の保全、特定港における危険物の荷役及び錨地指定についても定めています。

特定港には、海上保安官の中から海上保安庁長官が港長を任命しています。

港長はその港において、港則法を施行する責任を有しています。

(4) 港内における交通管制

港内における交通管制の概要は第 2-1 表のとおりです。

〔参考資料〕

港則法適用港一覽表

都道府県	港名
北海道	枝幸、雄武、紋別、網走、羅臼、根室*、花咲、霧多布、厚岸、釧路*、十勝、えりも、様似、浦河、苫小牧*、室蘭*、伊達、森、臼尻、函館*、松前、福島、江差、瀬棚、寿都、岩内、余市、小樽*、石狩湾、増毛、留萌*、苫前、羽幌、天塩、稚内*、青苗、天売、焼尻、杓形、鬼脇、鴛泊、香深、船泊
青森	深浦、鱒ヶ沢、小泊、三厩、平館、青森*、小湊、野辺地、大湊、川内、脇野沢、佐井、大間、大畑、尻屋岬、むつ小川原*、八戸*
岩手	久慈、八木、宮古、山田、大槌、釜石*、大船渡、広田
宮城	気仙沼、志津川、女川、鮎川、荻浜、渡波、石巻*、仙台塩釜*
秋田	象潟、金浦、平沢、本荘、秋田船川*、戸賀、北浦、能代
山形	酒田*、加茂、由良、鼠ヶ関
福島	相馬、四倉、江名、中之作、小名浜*
茨城	平潟、大津、会瀬、日立*、常陸那珂、那珂湊、大洗、鹿島*
茨城 千葉	銚子
千葉	勝浦、白浜、館山、木更津*、千葉*
東京	岡田、波浮、元町、新島、大久保、神湊、八重根
東京 神奈川	京浜*
神奈川	横須賀*、三崎、真鶴
新潟	能生、直江津*、柏崎、寺泊、新潟*、岩船、両津*、羽茂、小木、姫川
富山	魚津、伏木富山*、氷見
石川	七尾*、穴水、宇出津、小木、飯田、輪島、福浦、滝、金沢*
福井	内浦、和田、小浜、敦賀*、福井*
静岡	熱海、網代、伊東、稲取、下田、手石、松崎、宇久須、土肥、戸田、静岡浦、沼津、田子の浦*、清水*、焼津、大井川、榛原、相良、御前崎、浜名
愛知	伊良湖、福江、泉、三河*、東幡豆、吉田、一色、衣浦*、師崎、篠島、豊浜、内海、常滑、名古屋*
三重	桑名、四日市*、千代崎、津、松阪、宇治山田、鳥羽、波切、浜島、五ヶ所、長島、引本、尾鷲、木本
京都	久美浜、浅茂川、間人、中浜、本庄、伊根、宮津*、舞鶴*、野原、田井
大阪	深日、阪南*、泉州*
大阪 兵庫	阪神*
兵庫	明石、東播磨*、八木、姫路*、相生、赤穂、津居山、柴山、香住、浜坂、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、勝浦、浦神、古座西向、串本、日置、田辺*、日高、由良、湯浅広、和歌山下津*
鳥取	米子、赤碕、鳥取、網代、田後
鳥取 島根	境*
島根	益田、三隅、浜田*、江津、仁万、久手、大社、恵曇、加賀、七類、美保関、松江、安来、西郷、浦郷
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*、

都道府県	港名
	笠岡
広島	福山*、尾道糸崎*、忠海、竹原、安芸津、呉*、広島*、大竹、土生、重井、佐木、瀬戸田、鮎崎、木ノ江、御手洗、大西、蒲刈、厳島
山口	岩国*、久賀、安下庄、小松、柳井*、室津、上関、平生、室積、徳山下松*、三田尻中開*、秋穂、山口、丸尾、宇部*、小野田、厚狭、小串、特牛、角島、栗野、仙崎、萩*、須佐、江崎
山口 福岡	関門*
徳島	撫養、今切、徳島小松島*、富岡、橘、由岐、日和佐、牟岐、浅川、宍喰
香川	豊浜、観音寺、仁尾、詫間、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、直島
愛媛	深浦、宇和島、吉田、三瓶、八幡浜、川之石、三崎、三机、長浜、郡中、松山*、北条、菊間、今治*、吉海、壬生川、西条、新居浜*、寒川、三島川の江*、岡村、宮浦、伯方
高知	甲浦、室戸岬、室津、奈半利、高知*、宇佐、須崎、久礼、上ノ加江、佐賀、上川口、下田、清水、宿毛湾
福岡	加布里、博多*、大島、芦屋、苅田、宇島、三池*、大牟田、若津
佐賀	呼子、唐津*、住ノ江、諸富
佐賀 長崎	伊万里*
長崎	島原、口之津、小浜、茂木、脇岬、長崎*、三重式見、瀬戸、松島、大村、崎戸、佐世保*、相浦、臼浦、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、小値賀、平戸、津吉、生月、大島、芦辺、郷ノ浦、勝本、比田勝、佐須奈、厳原*、豆酸
熊本	水俣、佐敷、八代、三角*、熊本、百貫、長州、合津、姫戸、本渡、牛深、富岡、鬼池
福岡 大分	中津
大分	長洲、高田、竹田津、国東、守江、別府、大分*、佐賀関、臼杵、津久見、佐伯、蒲江
宮崎	北浦、延岡、土々呂、細島*、宮崎、内海、油津、外浦、福島
鹿児島	志布志、内之浦、大泊、大根占、鹿屋、垂水、福山、加治木、鹿児島*、喜入*、山川、枕崎、野間池、串木野、川内、阿久根、米ノ津、西之表、島間、中甕、手打、一湊、宮之浦、名瀬*、古仁屋
沖縄	金武中城*、那覇*、渡久地、運天、平良、石垣

(注) *は、特定港を示す。

港則法の適用関係表

条 項	内 容	法適用港	特定港
§ 4	入出港の届出		○
§ 5 ①	港区		○
②④	びょう地の指定		○（命令の定める特定港）
③④	〃（港長が特に必要と認めるとき）		○（上記以外の特定港）
⑤	係留施設管理者の施設供用の届出		○
⑥	係留施設供用の制限・禁止		○
⑦	係留施設管理者と港長の便宜供与		○
§ 7 ①②	移動の制限		○
§ 8 ①	修繕及びけい船の届出		○
②	修繕及びけい船にかかる停泊場所の指定		○
③	必要な員数の船員の乗船命令		○
§ 9	けい留等の制限	○	○
§ 10	移動命令	○*	○
§ 11	停泊の制限	○	○
§ 12	航路航行義務		○
§ 13	航路内での投びょう等の禁止		○
§ 14 ①～④	航法		○
§ 15	防波堤の入口又は入口付近での航法	○	○
§ 16 ①	速力制限	○	○
②	帆船の航法	○	○
§ 17	工作物の突端又は停泊船舶付近での航法	○	○
§ 18 ①	雑種船の避航義務	○	○
②	小型船の避航義務		○（命令の定める特定港）
③	小型船・雑種船以外の船舶の標識掲示義務		○（〃）
§ 19 ①	特別の航法の定め（§ 14③④、§ 15、§ 17に関するもの）	○	○
②	〃（§ 14～§ 18以外に関するもの）	○	○
§ 20	——（削除）		
§ 21 ①	危険物積載船舶に対する港長の指揮		○
②	危険物の種類の命令委任		○
§ 22	危険物積載船舶の停泊・停留制限		○
§ 23 ①	危険物荷役の許可		○

条 項	内 容	法適用港	特定港
§ 23 ②③	港の境界外における作業場所指定		○
④	危険物運搬の許可		○
§ 24 ①	廃物投棄の規制	○	○
②	散乱物に対する脱落防止措置	○	○
③	投棄廃物・散乱物の除去命令		○
§ 25	海難発生時の措置及び報告	○	○
§ 26	漂流物等の除去命令	○*	○
§ 27 ①②	港内における小型の帆船等の灯火	○	○
§ 28	汽笛・サイレンの吹鳴制限	○	○
§ 29	私設信号の許可	○*	○
§ 30 ①②	火災警報		○
§ 30-2	火災警報の方法の表示		○
§ 31 ①	工事・作業の許可	○*	○
②	必要な措置命令	○*	○
§ 32	行事の許可		○
§ 33	船舶の進水・ドックへの出入の届出		○
§ 34 ①	竹木材の荷卸し、いかだのけい留・運航の許可		○
②	必要な措置命令		○
§ 35	漁ろうの制限	○	○
§ 36 ①	灯火使用の制限	○	○
②	灯火の減光・被覆命令	○*	○
§ 36-2 ①②	喫煙等の制限	○* (第2項)	○
§ 36-3 ①	管制信号遵守義務	○*	○
②	水路航行予定時刻の通報	○*	○
③	信号所の位置・信号内容の命令委任	○*	○
§ 37 ①②③	船舶交通の制限・禁止	○*	○
§ 37-2	原子力船に対する規制	○*	○

(注) *は、港則法第37条の3により、特定港以外の法適用港にも準用されることとなっているもの。

第2-1表 港内における交通管制の状況

港	対象水路	信号所	信号の方法		
			昼間	夜間	
苫小牧	苫小牧水路	苫小牧	電光文字		
	勇払水路	勇 払			
八 戸	河川水面の一部	八 戸	閃、形、旗	閃	
塩 釜	航路の一部	塩 釜	閃、形、旗	閃	
鹿 島	鹿島水路	鹿 島	閃		
		鹿島中央	電光文字		
千 葉	千葉航路	千葉灯標	電光文字		
		新 港	閃		
	市原航路	千葉灯標	閃		
京 浜	東京東航路		15号地、中央防、10号地	電光文字	
	東京西航路		東京灯標	閃	
	鶴見航路	北水路	鶴 見	電光文字	
		南水路	鶴見第二	電光文字	
	京浜運河	第1区	鶴見、田辺	電光文字	
		第2区	池 上	電光文字	
		第3区	塩浜、水江	電光文字	
		第4区	川崎、大師	電光文字	
	川崎航路		川 崎	電光文字	
	横浜航路	西水路	大黒、内港	電光文字	
東水路		本 牧	電光文字		
新 潟	西 区	新 潟	閃、形、旗	閃	
名古屋	東水路	高潮防波堤東、金城	電光文字		
	西水路	高潮防波堤西、金城	電光文字		
	北水路	金城、名古屋北	電光文字		
四日市	第1航路、午起航路	四日市、四日市防波堤	閃		
阪 神	浜寺水路	浜 寺	閃、形、旗	閃	
	堺水路	堺	閃、形、旗	閃	
	南港水路	南 港	閃、形、旗	閃	
		南港第二	電光文字		
	運河の一部	木津川運河	閃、形、旗	閃	
神戸中央航路	神戸、神戸第二	電光文字			
水 島	港内航路	水 島	電光文字		
関 門	早鞆瀬戸水路	早 鞆	電光文字		
	若松水路、奥洞海航路、若松区	若松港口、牧山、二島	電光文字		
高 知	高知水路	桂浜、浦戸	閃、形、旗	閃	
佐世保	佐世保水路	高後埼	閃		
那 覇	那覇水路	那 覇	閃、形、旗	閃	

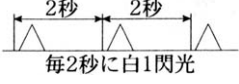
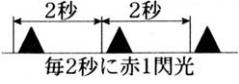

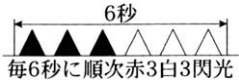

- (注) 1. 天候の状況等により夜間の信号を昼間に用いる場合がある。
 2. 「信号の方法」の欄中、「閃」は閃光方式、「形」は形象物、「旗」は旗りゅう、「灯」は灯火方式、「電光文字」は電光文字盤方式という。

具体例として、東京（西、東）航路における管制を、第2-1図及び第2-2表に示します。

第2-1図

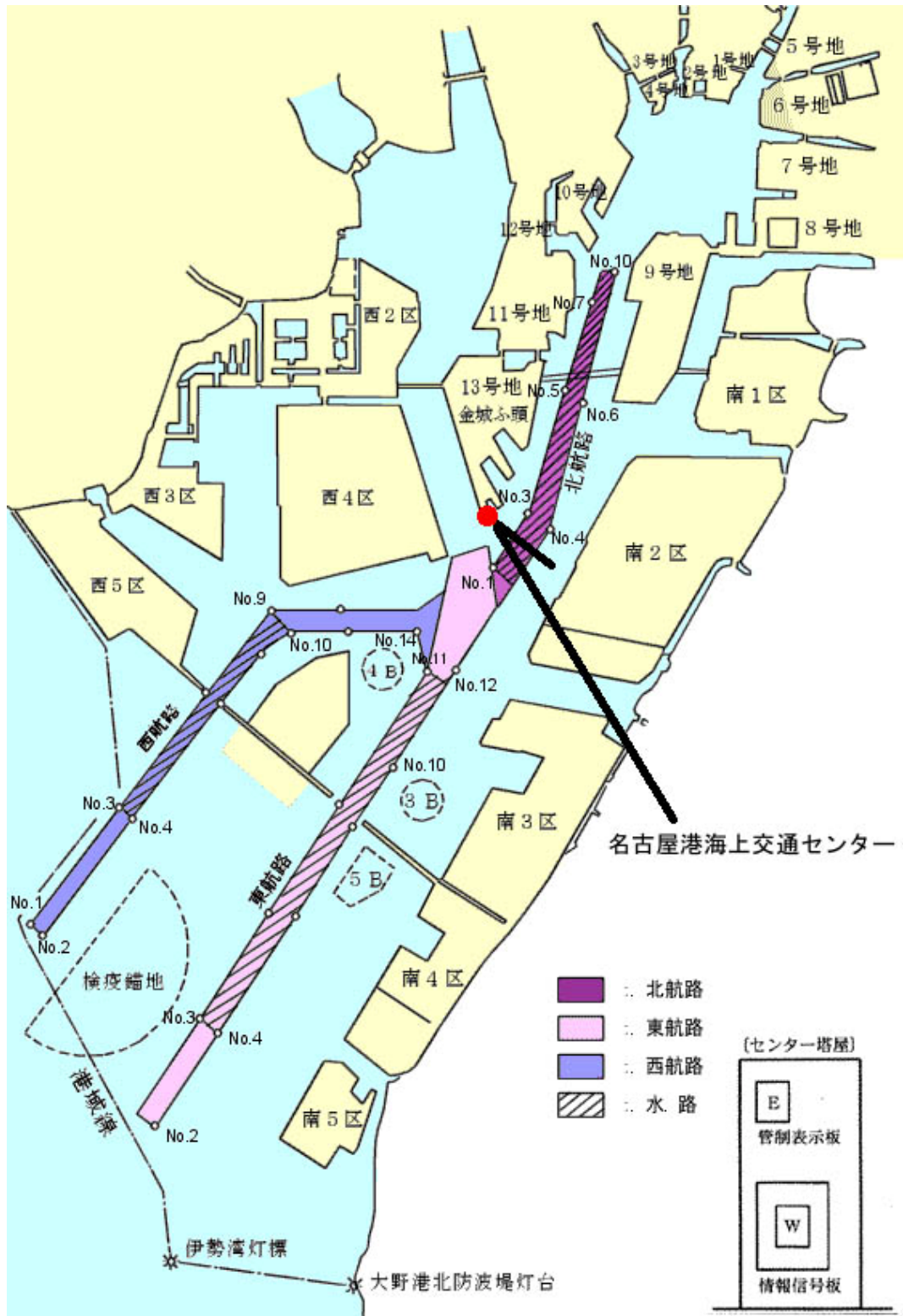


第 2-2 表 (東京西航路)

名 称	信号の方法		意 味
	文字式 (昼夜間)	閃光式 (昼夜間)	
入航信号	I (I の文字の点滅)		<ul style="list-style-type: none"> ○入航船は入航可 ○500G/T 以上出航禁止
出航信号	O (O の文字の点滅)		<ul style="list-style-type: none"> ○出航船は出航可 ○500G/T 以上入航禁止
自由信号	F (F の文字の点滅)		<ul style="list-style-type: none"> ○25000G/T (油送船は 1000G/T) 以上入出航禁止 (東京西航路) ○その他は入出航可
禁止信号	X (X の文字の点灯)		<ul style="list-style-type: none"> ○港長の指示船以外航行禁止
切替予告信号	XI (X の文字と I の文字の交互点灯)		<ul style="list-style-type: none"> ○航路内航行船は航行可 ○航路外にある 500G/T 以上の船舶は航路内航行船の進路を避けて待つ ○間もなく I の文字の点滅に替る
	XO (X の文字と O の文字の交互点灯)		<ul style="list-style-type: none"> ○航路内航行船は航行可 ○航路外にある 500G/T 以上の船舶は航路内航行船の進路を避けて待つ ○間もなく O の文字の点滅に替る
	XF (X の文字と F の文字の交互点灯)		<ul style="list-style-type: none"> ○航路内航行船は航行可 ○航路外にある 500G/T 以上の船舶は航路内航行船の進路を避けて待つ ○間もなく F の文字の点滅に替る
	X (X の文字の点滅)		<ul style="list-style-type: none"> ○航路内航行船は航行可 ○航路外にある全船舶は航路内航行船の進路を避けて待つ ○間もなく X の文字の点灯に替る
			○他の信号所の信号に従う

具体例として名古屋（東、西、北）航路における管制を第2-2図、第2-3表から第2-7表までに示します。

第2-2図



第 2-3 表 管制信号概要

用語の説明

「管制船舶」：40,000 総トン以上の船舶（油送船は 5,000 総トン以上）

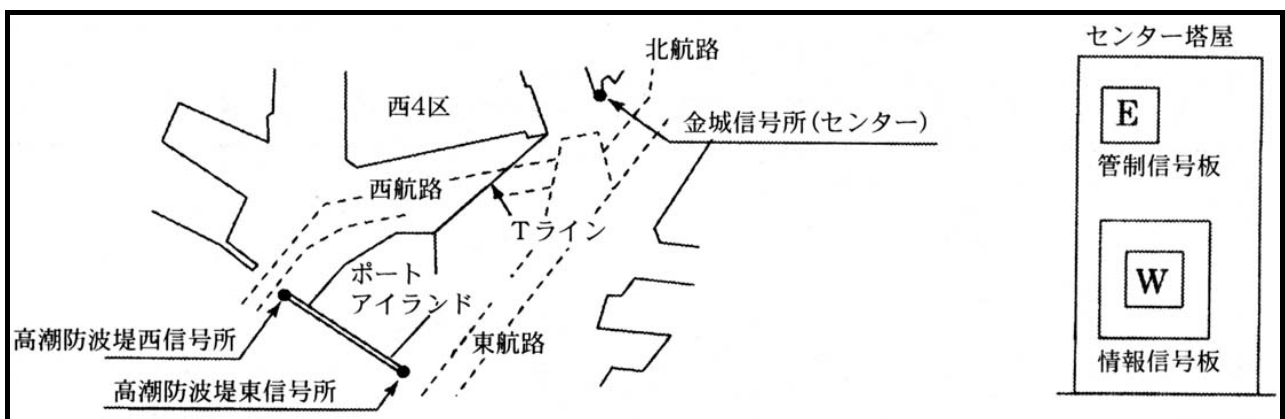
「管制対象船舶」：500 総トン以上 40,000 総トン以下（油送船は 5,000 総トン未満）

東水路
(高潮防波堤東信号所)

水路名及び 信号所	信号の種類		管制船舶	管制対象船舶	総トン数 500 トン 未満の船舶	備 考
東水路 高潮防波堤 東信号所	入 航 信 号	I 点 滅	入航可 出航不可		入出航可	
	出 航 信 号	O 点 滅	出航可 入航不可			
	自 由 信 号	F 点 滅	入出航不可	入出航可		
	禁 止 信 号	X 点 灯	入出航不可			港長の指示する船舶 のみ入出航可能
	予 告 信 号	XI 交 互 点 滅	入出航不可 ただし、水路内航行中の船舶は 入出航可			入出航可
XO 交 互 点 滅		間もなく O 点滅表示 に変わる				
XF 交 互 点 滅		間もなく F 点滅表示 に変わる				
X 点 滅		入出航不可 ただし、水路内航行中の船舶は入出航可		間もなく X 点灯表示 に変わる		

第 2-4 表 西水路（高潮防波堤西信号所）

水路名及び信号所	信号の種類		管制船舶	管制対象船舶	500 総トン未満の船舶	備考
西水路 高潮防波堤西信号所	入航信号	I 点滅	入航可 出航不可		入出航可	
	出航信号	O 点滅	出航可 入航不可			
	自由信号	F 点滅	入出航不可	入出航可		
	特殊信号	T 点滅	T 線以西に限り入航可 出航不可			T 線とは、西 4 区南東端からポートアイランド北東端まで引いた線をいう（下図参照）
	禁止信号	X 点灯	入出航不可			港長の指示する船舶のみ入出航可能
	予告信号	XI 交互点滅	入出航不可 ただし、水路内航行中の船舶は入出航可		入出航可	間もなく I 点滅表示に変わる
XO 交互点滅		間もなく O 点滅表示に変わる				
XF 交互点滅		間もなく F 点滅表示に変わる				
X 点滅		入出航不可 ただし、水路内航行中の船舶は入出航可			間もなく X 点灯表示に変わる	



第 2-5 表 東水路・西水路（金城信号所【北西向きの信号板】）

※金城水域から出航する船舶を対象

水路名及び信号所	信号の種類		管制船舶	管制対象船舶	500 総トン未満の船舶	備 考
東水路 西水路 金城信号所 (北西向きの信号板) [金城水域を対象]	入航信号	I 点滅	出航不可		入出航可	
	出航信号	O 点滅	出航可			
	自由信号	F 点滅	出航不可	出航可		
	特 殊 信 号	OE 点滅	東水路出航可 西水路出航不可		出航不可	※金城水域から出航しようとする船舶に対し、東水路、西水路のいずれの水路が出航可能であるのか示す信号
		OW 点滅	西水路出航可 菱水路出航不可			※金城水域から出航しようとする管制対象船舶に対し、東水路、西水路のいずれの水路が出航可能であるのか示す信号
		E 点滅	出航不可	東水路出航可 西水路出航不可		
		W 点滅		西水路出航可 東水路出航不可		
	禁止信号	X 点灯	出航不可			港長の指示する船舶のみ入出航可能
	予 告 信 号	XI 交互点滅	出航不可		出航可	間もなく I 点滅表示に変わる
		XO 交互点滅				間もなく O 点滅表示に変わる
		XF 交互点滅				間もなく F 点滅表示に変わる
		XE 交互点滅				間もなく E 点滅表示に変わる
		XW 交互点滅				間もなく W 点滅表示に変わる
X 点滅		出航不可				間もなく X 点灯表示に変わる

※金城水域とは、金城ふ頭南端と西 4 区南東端を結んだ線の北側の水域である。

第2-6表 北水路（金城信号所【北西向きの信号板を除く】）

水路名及び信号所	信号の種類		管制船舶	管制対象船舶	500 総トン未満の船舶	備 考
北水路 金城信号所 (北西向きの 信号板を除く)	入航 信号	I 点滅	入航可 出航不可		入出航可	
	出航 信号	O 点滅	出航可 入航不可			
	自由 信号	F 点滅	入出航不可	入出航可		
	特殊 信号	E 点滅	入出航不可	北水路入出航可 東水路出航可 西水路出航不可	入出航可	北水路から東水路又は西水路を経て出航しようとする管制対象船舶に対し、東水路、西水路の何れの水路が出航可能であることを示すための信号
		W 点滅		北水路入出航可 西水路出航可 菱水路出航不可		
	禁止 信号	X 点灯	入出航不可			港長の指示する船舶のみ入出航可能
	予 告 信 号	XI 交互点滅	入出航不可 但し、水路内航行中の船舶は 入出港可	入出航可	入出航可	間もなく I 点滅表示 に変わる
		XO 交互点滅				間もなく O 点滅表示 に変わる
		XF 交互点滅				間もなく F 点滅表示 に変わる
		XE 交互点滅				間もなく E 点滅表示 に変わる
XW 交互点滅		間もなく W 点滅表示 に変わる				
X 点滅		入出航不可 但し、水路内航行中の船舶は入出航可				間もなく X 点灯表示 に変わる

第 2-7 表 北水路（名古屋北信号所）

水路名及び信号所	信号の種類		管制船舶	管制対象船舶	500 総トン未満の船舶	備 考
北水路 名古屋北信号所	入航信号	I 点滅	入航可 出航不可		入出航可	
	出航信号	O 点滅	出航可 入航不可			
	自由信号	F 点滅	入出航不可	入出航可		
	特殊信号	E 点滅	入出航不可	北水路入出航可 東水路出航可 西水路出航不可	入出航可	北水路から東水路又は西水路を経て出航しようとする管制対象船舶に対し、東水路、西水路の何れの水路が出航可能であるかを示すための信号
		W 点滅		北水路入出航可 西水路出航可 東水路出航不可		
	禁止信号	X 点灯	入出航不可			港長の指示する船舶のみ入出航可能
	予告信号	XI 交互点滅	入出航不可 但し、水路内航行中の船舶は入出航可		入出航可	間もなく I 点滅表示に変わる
		XO 交互点滅				間もなく O 点滅表示に変わる
		XF 交互点滅				間もなく F 点滅表示に変わる
		XE 交互点滅				間もなく E 点滅表示に変わる
XW 交互点滅		間もなく W 点滅表示に変わる				
	X 点滅	入出航不可 但し、水路内航行中の船舶は入出航可			間もなく X 点灯表示に変わる	

3. 海上交通安全法

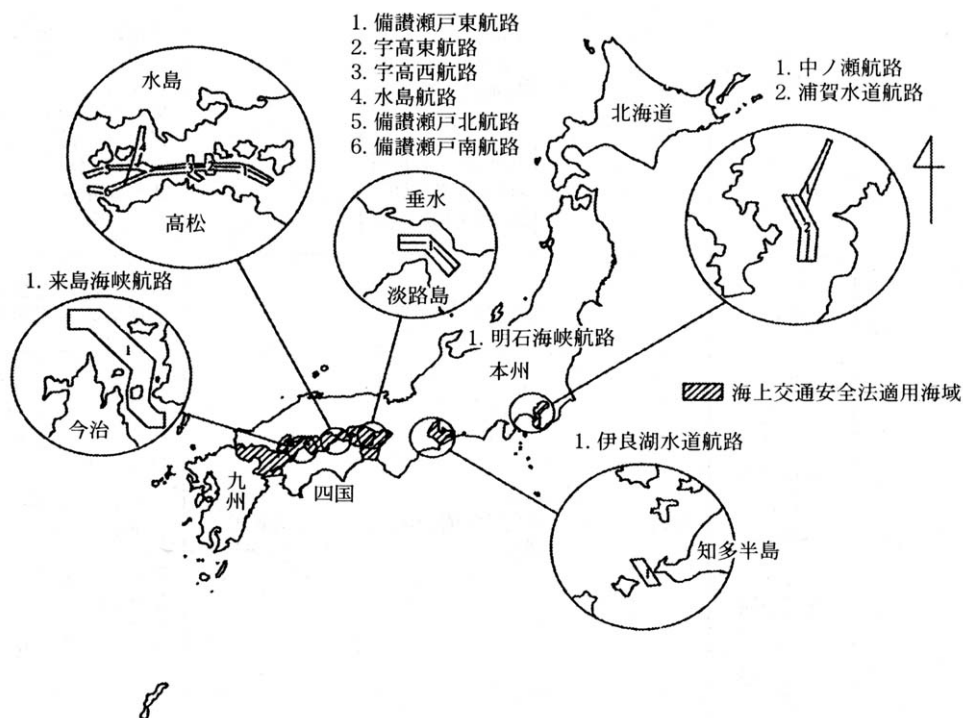
(1) 法律の目的

この法律は、船舶交通がふくそうする海域における船舶交通について、特別の交通方法を定めるとともに、その危険を防止するための規制を行なうことにより、船舶交通の安全を図ることを目的としています。

(2) 適用海域

この法律は、東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海に適用されています。(第 2-3 図参照)

第 2-3 図



航路通報の受理及び海上交通情報の提供を行っている海上交通センター

航路	担当部署	電話番号等		住所
浦賀水道 中ノ瀬	東京湾海上交通センター	航路通報の受理	電話：046-843-8622～4 ファックス：046-844-4720	〒239-0813 横須賀市鴨居 4-1195
		海上交通情報	定時・臨時放送：1,665kHz（日本語） 2,019kHz（英語） テレホンサービス：046—843-0621（巨大船入航予定等） 046—844-4521（気象） ファックスサービス：046—844-2055 インターネットサービス： 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/	
伊良湖水道	伊勢湾海上交通センター	航路通報の受理	電話：0531-34-2443 ファックス：0531-34-2444	〒441-3624 愛知県田原市伊良湖町古山 2814-38
		海上交通情報	定時・臨時放送：1,665kHz（日本語） 2,019kHz（英語） テレホンサービス：0531-34-2666（巨大船入航予定等） 0531-34-2333（気象） ファックスサービス：0531-34-2888 インターネットサービス： 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	大阪湾海上交通センター	航路通報の受理	電話：0799-82-3030/3032 ファックス：0799-82-3033	〒656-1725 兵庫県淡路市野島江崎 914-2
		海上交通情報	定時・臨時放送：1,651kHz（日本語） 2,019kHz（英語） テレホンサービス：0799-82-3044（当日分 巨大船入航予定等） 0799-82-3043（翌日分 巨大船入航予定等） 0799-82-3040（気象） ファックスサービス：0799-82-3046 インターネットサービス： 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/	
備讃瀬戸東 宇高東 宇高西 備讃瀬戸北 備讃瀬戸南 水島	備讃瀬戸海上交通センター	航路通報 の受理	電 話：0877-49-2220～1 ファックス：0877-49-1413/1156	〒769-0200 香川県綾歌 郡宇多津町 青の山 3810-2
		海上交通 情報	定時・臨時放送：1,651kHz（日本語） 2,019kHz（英語） テレホンサービス：0877-49-5166（当日分 巨大船入航予定等） 0877-49-5167（翌日分 巨大船入航予定等） 0877-49-1041（気象） ファックスサービス：0877-49-1199 インターネットサービス： 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/	
来島海峡	来島海峡海上交通センター	航路通報 の受理	電 話：0898-31-9000 ファックス：0898-31-9666	〒794-0003 愛媛県今治 市湊町 2-5-100
		海上交通 情報	定時・臨時放送：1,651kHz（日本語） 2,019kHz（英語） テレホンサービス：0898-31-3636（巨大船入航予定等） 0898-31-8177（気象） ファックスサービス：0898-31-4646 インターネットサービス： 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/	

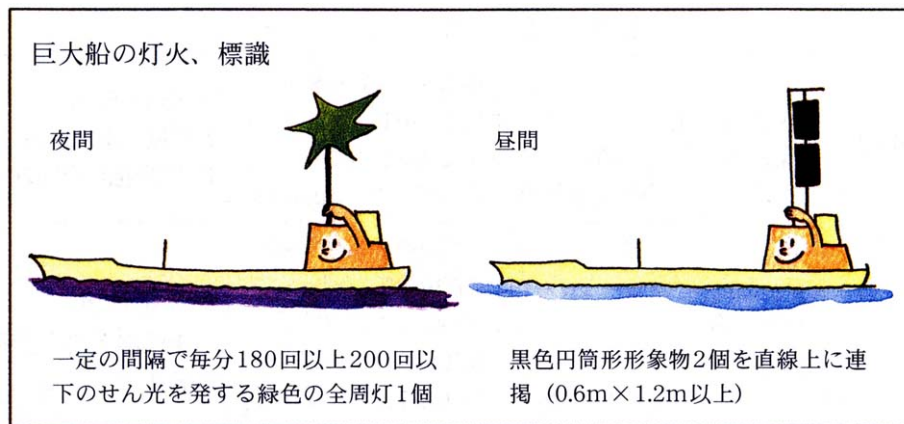
(注) 不明な点は、上記航路担当部署または管区海上保安本部にお問い合わせ下さい。

(3) この法律により特別な扱いを受ける船舶とその定義

① 「巨大船」とは

長さ 200 メートル以上の船舶をいいます。(5) で述べるように航路を航行する際は、海上保安庁によってチェックされます。

(注) 巨大船等とは、巨大船、危険物積載船及び長大物件えい（押）航船をいいます。

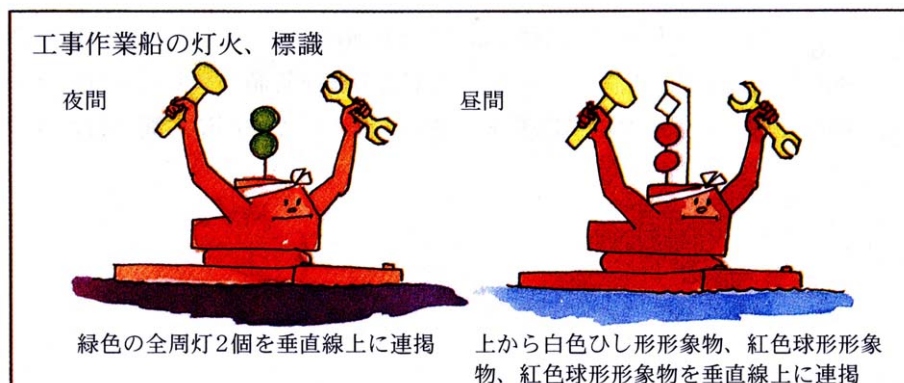


② 「漁ろう船等」とは

次の船舶をいいます。

イ 船舶の操縦性能を制限する網、なわその他の漁具を用いて漁ろうをしている船舶で、海上衝突予防法の規定による灯火、形象物を表示しているもの。(一本釣漁船、漁場へ向う漁船などは含まれません。)

ロ 許可を受けて工事又は作業を行っており、その工事又は作業の性質上接近してくる他の船舶の進路を避けることが容易でない船舶で、次の灯火（夜間）又は標識（昼間）を表示しているもの。

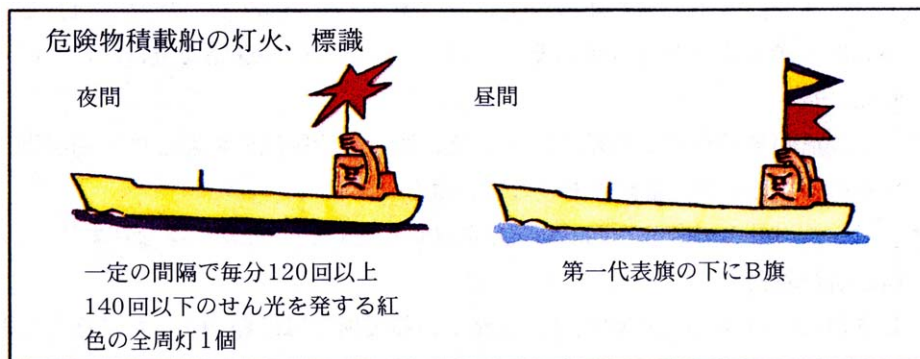


③「危険物積載船」とは

イ 引火性液体類又は液化ガスをばら積みした 1,000 総トン以上の船舶

ロ 80 トン以上の火薬類又は 200 トン以上の有機過酸化物を積載した 300 総トン以上の船舶をいいます。

(注) 特別危険物積載船とは、危険物積載船で総トン数 5 万トン（積載する危険物が液化ガスの場合にあっては総トン数 2 万 5 千トン）以上の船舶をいいます。

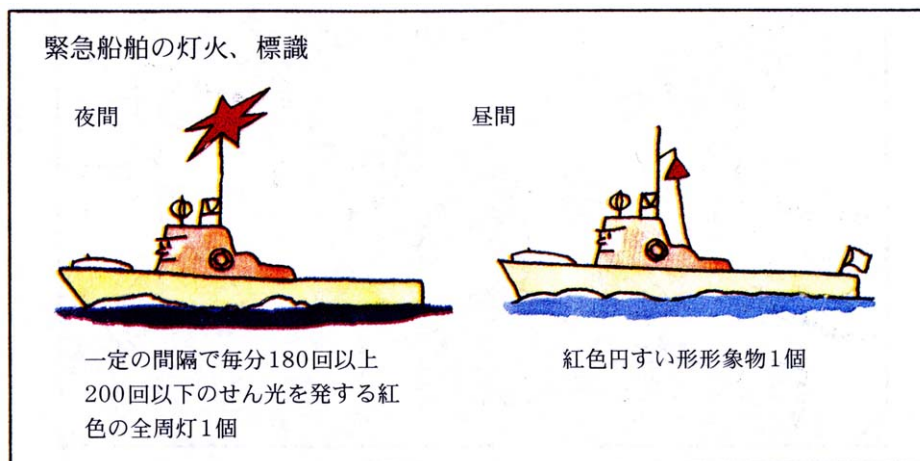


④「長大物件えい航船等」とは

船舶やいかだなどの物件を引いたり、押ししたりしている船舶で、その引き船の船首から物件の後端まで又はその押し船の船尾から物件の先端までの距離が 200 メートル以上となるものをいいます。

⑤「緊急船舶」とは

消防、海難救助、海洋の汚染の防除、犯罪の取締りなどの緊急用務を行う船舶をいいます。



(4) 航路における交通ルール

① 避航

イ 航路に出入し、又は航路を横断する船舶で漁ろう船等以外のものは、航路を航行している他の船舶の進路を避けなければなりません。

ロ 航路に出入し、若しくは航路を横断する漁ろう船等又は航路内で停留している船舶は、航路を航行している巨大船の進路を避けなければなりません。

ハ 巨大船を除く全ての船舶は、航路の交差部・接続部では、航路を航行している巨大船と衝突するおそれがあるときは、当該巨大船の進路を避けなければなりません。

ニ 水島航路を航行している船舶で巨大船及び漁ろう船等以外の船舶は、備讃瀬戸北航路を航行している船舶の進路を避けなければなりません。

ホ 伊良湖水道航路又は水島航路を航行している船舶で巨大船以外の船舶は、同航路を航行している巨大船と行き会う場合において衝突するおそれがあるときは、当該巨大船の進路を避けなければなりません。

へ イ～ホ以外の場合は、海上衝突予防法の規定に従わなければなりません。

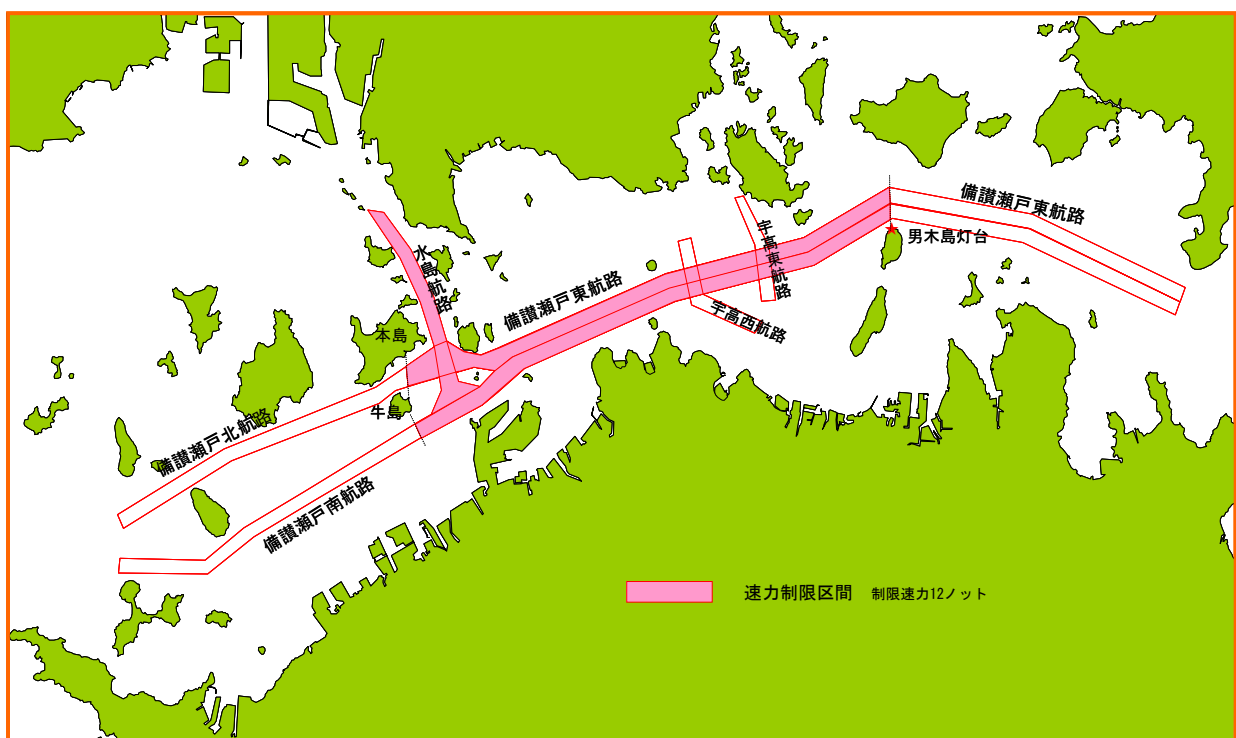
② 航路航行義務

長さ 50 メートル以上の船舶は、航路がある場所では航路をこれに沿って航行しなければなりません。

③ 速力の制限

浦賀水道航路、中ノ瀬航路、伊良湖水道航路及び水島航路の全区間と備讃瀬戸東航路、備讃瀬戸北・南航路の図に示す区間では、船舶は 12 ノットを超える速力で航行してはいけません。

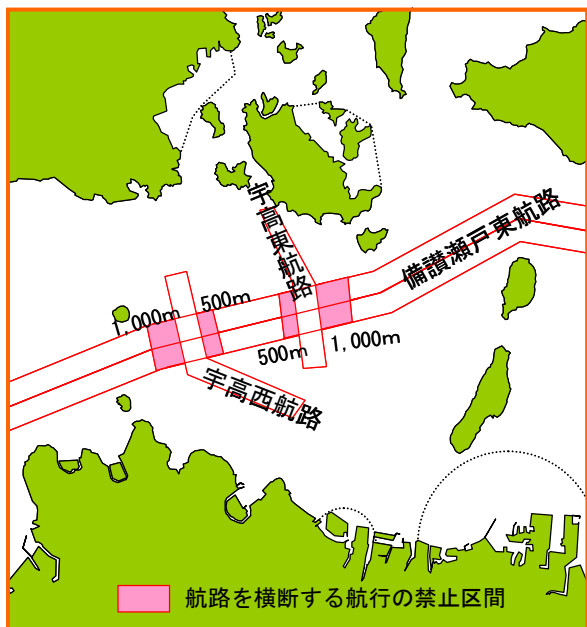
第 2-4 図



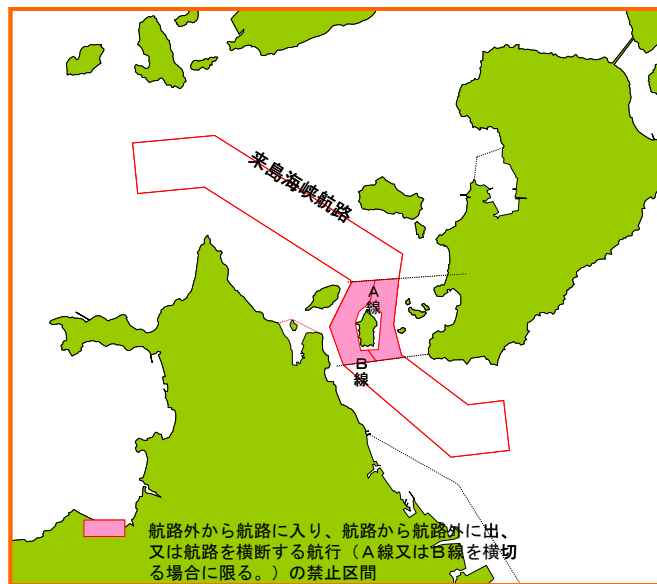
④ 航路への出入りまたは航路の横断の制限

備讃瀬戸東航路、来島海峡航路の図に示す区間において、船舶は航路へ出入し、又は航路を横断してはいけません。

第 2-5 図



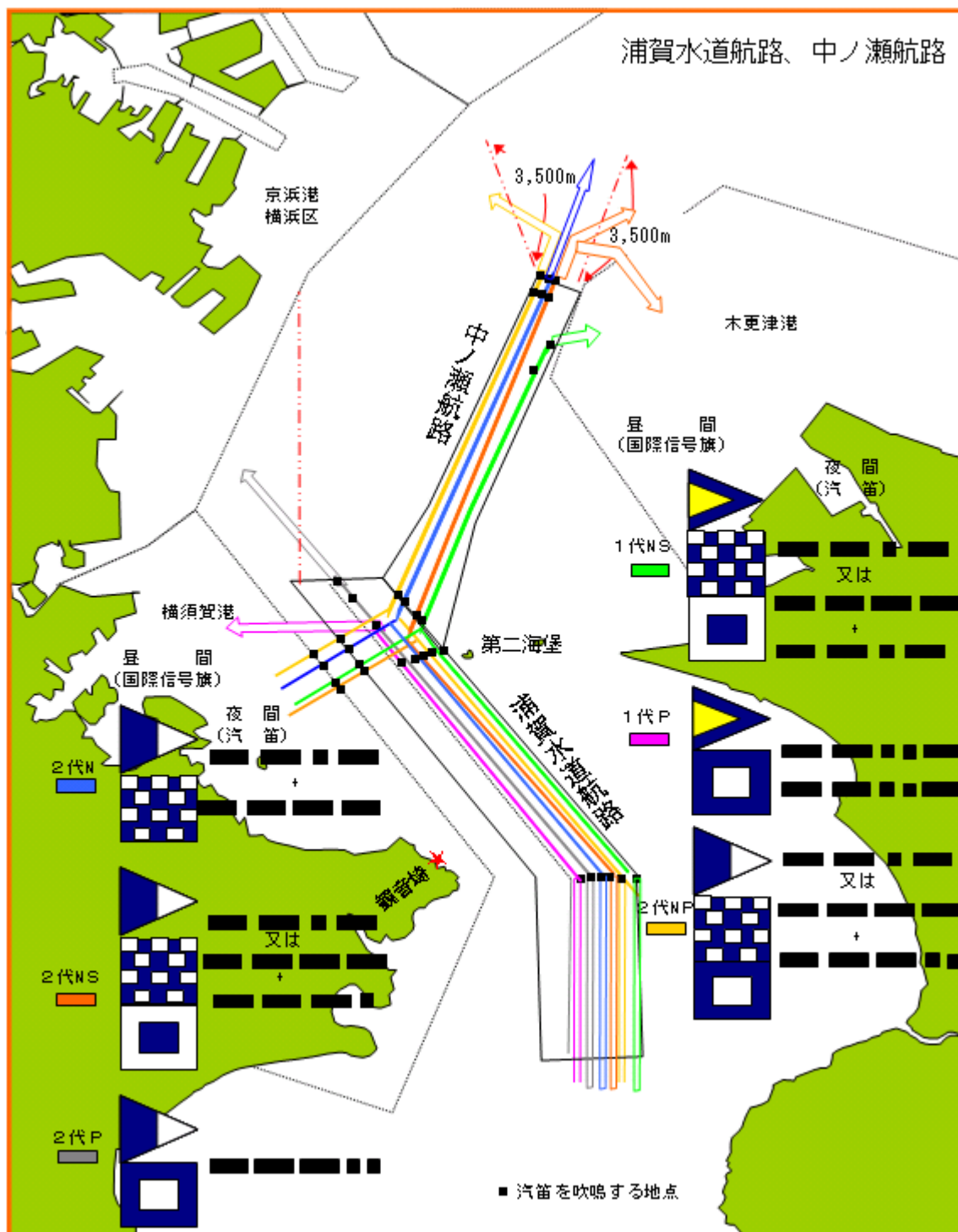
第 2-6 図



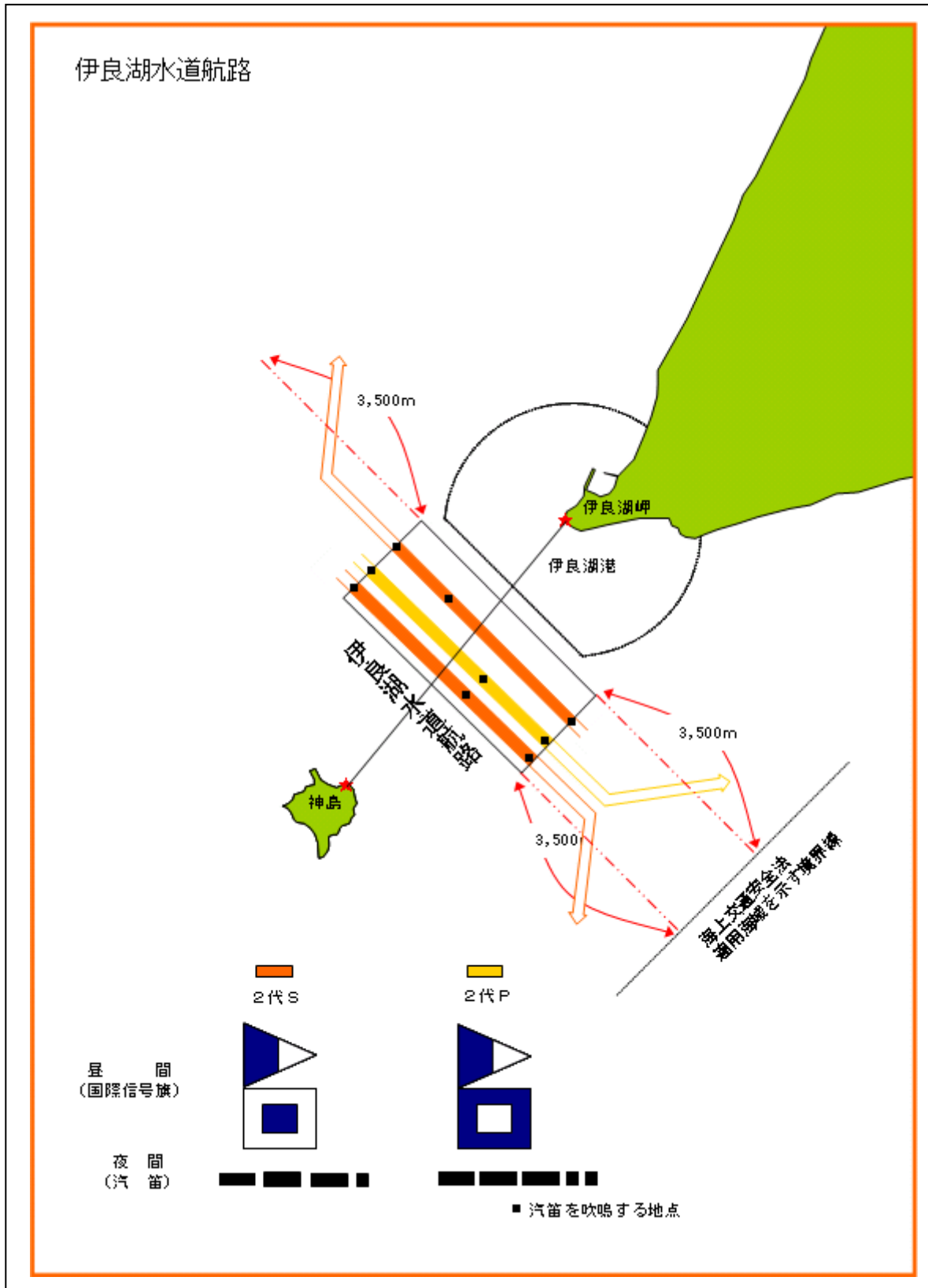
⑤ 行先の表示

汽笛を備えている 100 総トン以上の船舶は、航路に出入し、又は航路を横断するときは、次に示すような信号を行って自分の行先を表示しなければなりません。

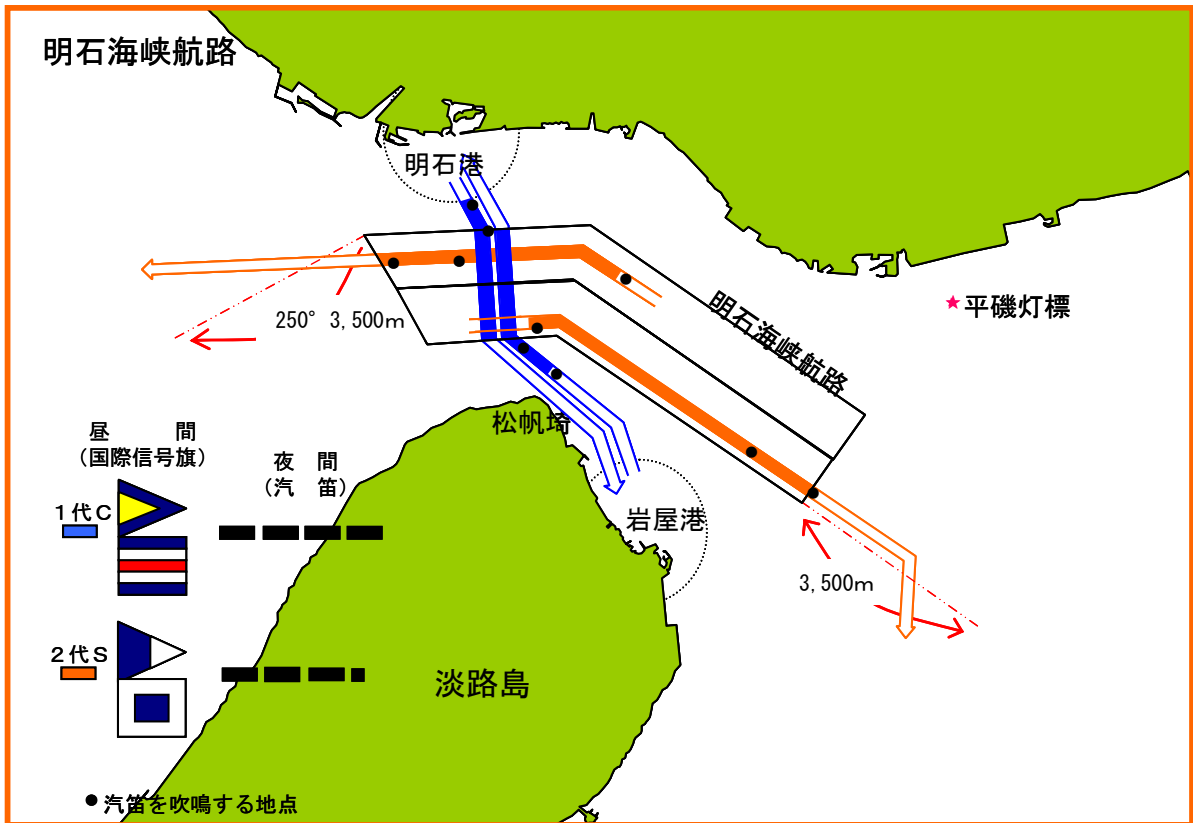
第 2-7 図



第 2-8 図



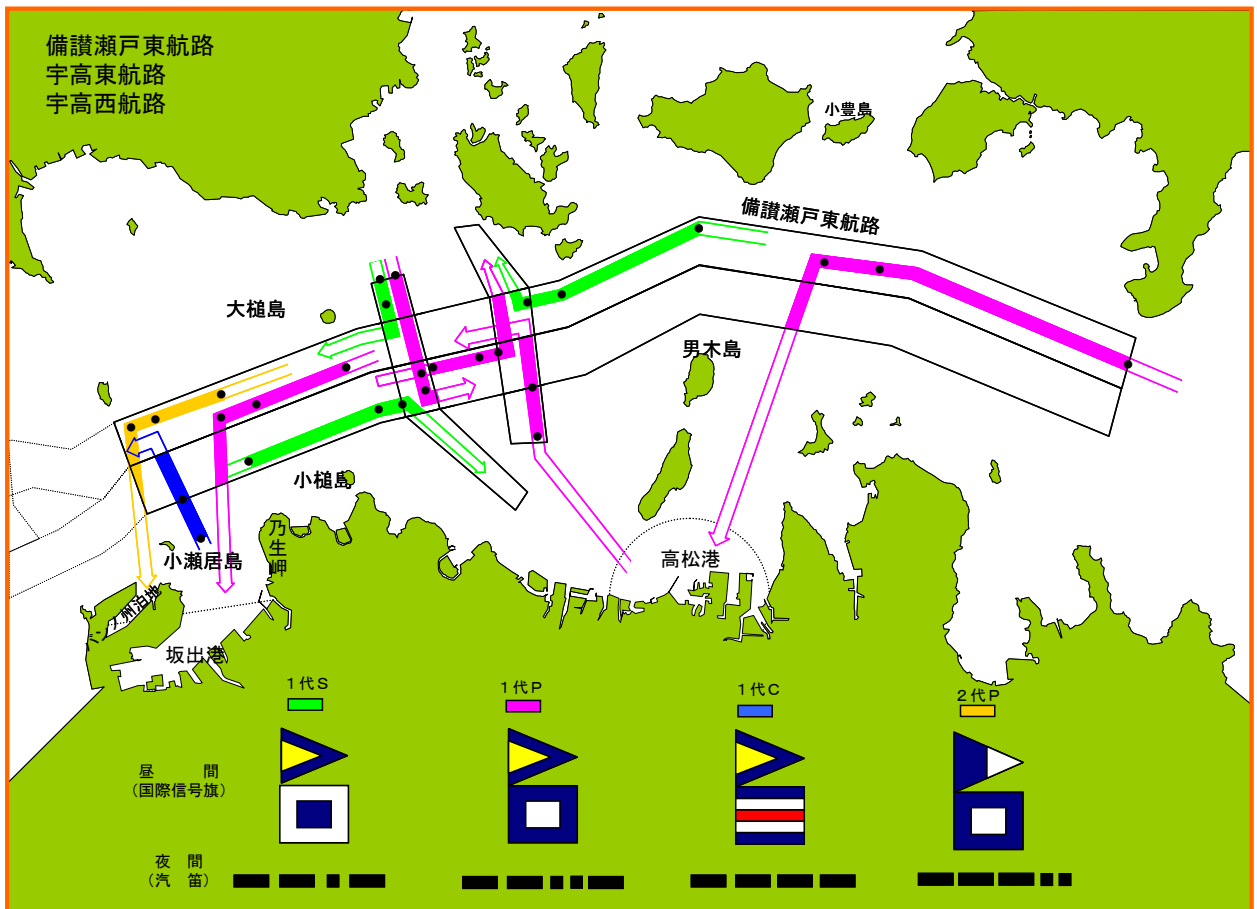
第 2-9 図



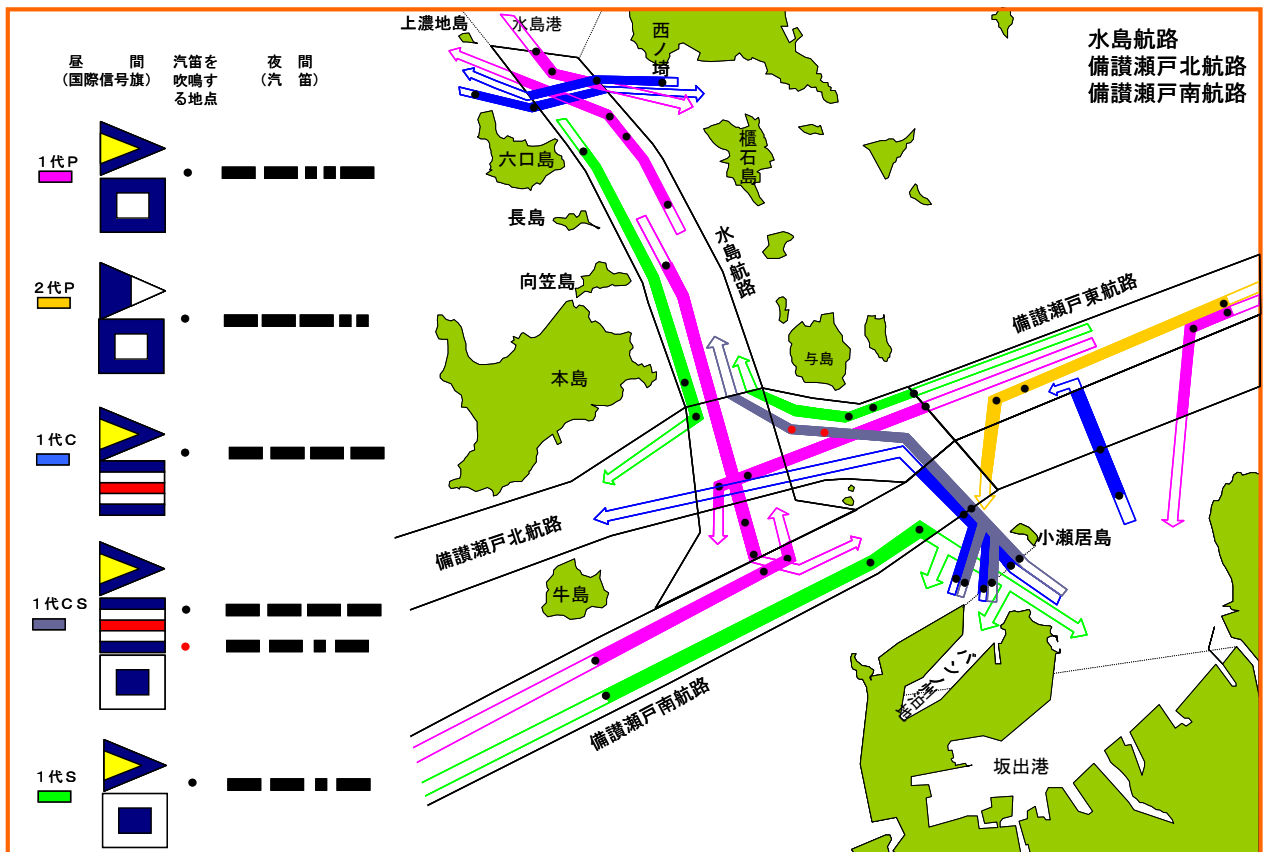
第 2-10 図



第 2-11 図



第 2-12 図



⑥ 追い越しの場合の信号

汽笛を備えている船舶は、航路で他の船舶を追い越そうとする場合は、汽笛を用いて次のような信号を行わなければなりません。ただし、海上衝突予防法の規定による追い越しの信号を行うときは、この限りではありません。

イ 他の船舶の右げん側を航行しようとするときは長音1回に引き続く短音1回

ロ 左げん側を航行しようとするときは長音1回に引き続く短音2回

⑦ 航路の横断の方法

航路を横断する船舶は、航路に対してできる限り直角に近い角度で、すみやかに横断しなければなりません。

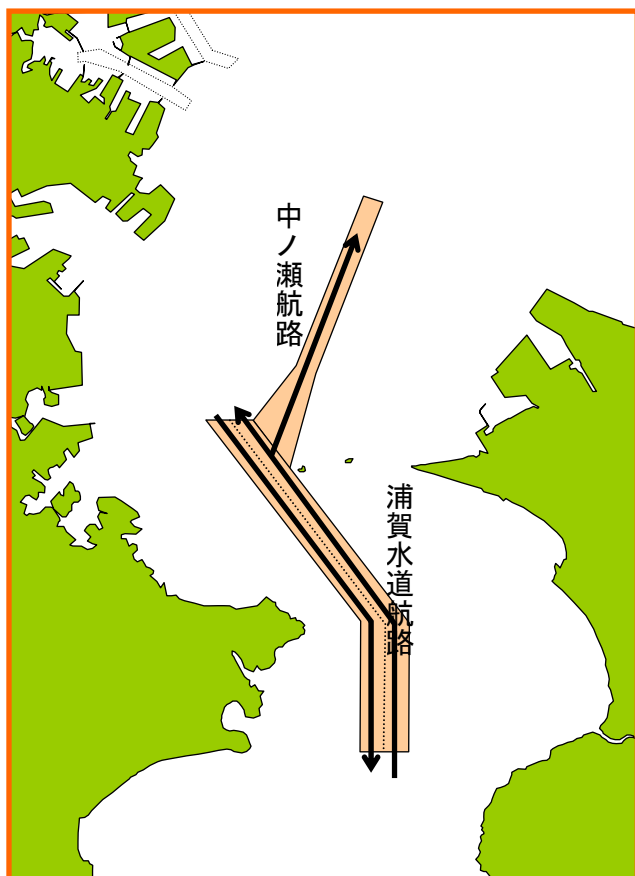
⑧ 錨泊の禁止

船舶は、航路では錨泊（錨泊している他の船舶に係留することも錨泊になります。）をしてはいけません。

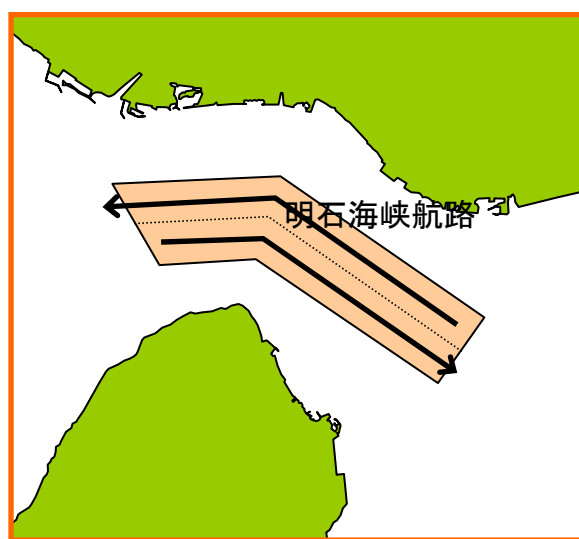
⑨ 通航分離

イ 浦賀水道航路、明石海峡航路及び備讃瀬戸東航路では、船舶は、航路の中央線から右側の部分を航行しなければなりません。

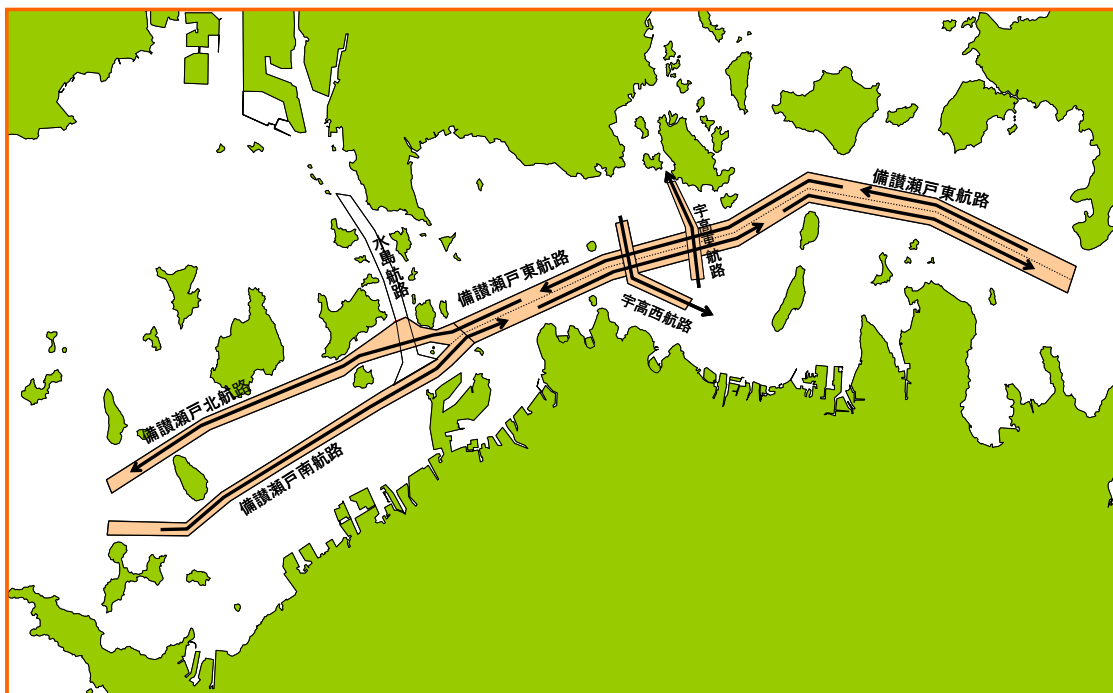
第 2-13 図



第 2-14 図



第 2-15 図



ロ 中ノ瀬航路は北の方向への、宇高東航路は北の方向への、宇高西航路は南の方向への、備讃瀬戸北航路は西の方向への、備讃瀬戸南航路は東の方向への一方通航です。

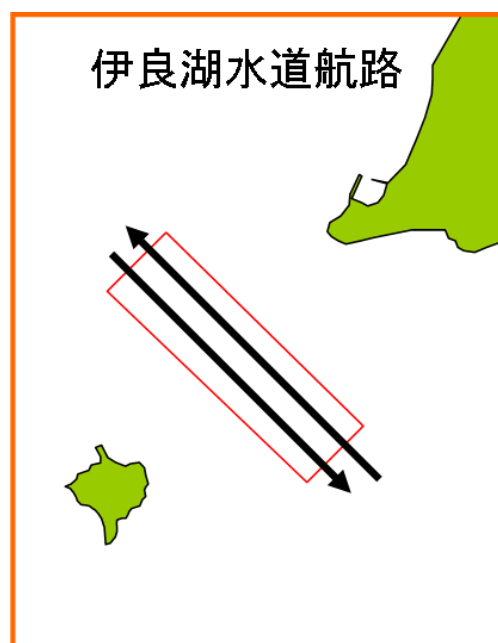
ハ 伊良湖水道航路では、

(イ) 船舶は、できる限り、航路の中央から右側の部分を航行しなければなりません。

(ロ) 原則、巨大船と準巨大船（長さ 130 メートル以上 200 メートル未満の船舶）は航路内で行き会うことができます。

第 2-16 図

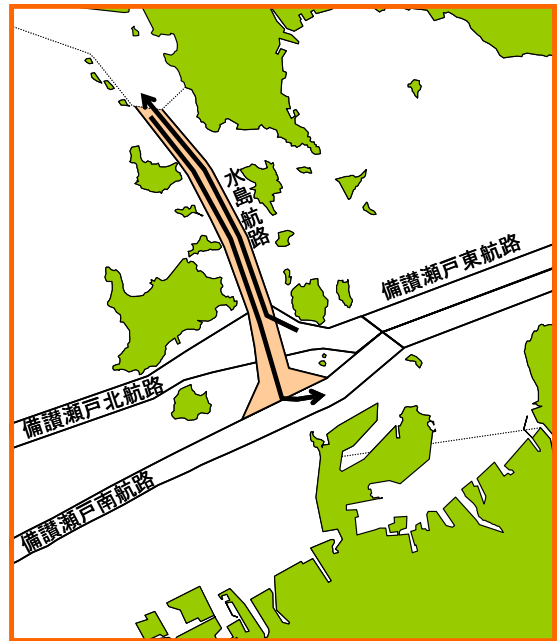
ただし、巨大船と準巨大船のどちらかが危険物積載船の場合、漁船等の操業状況により航路を閉塞すると予想される場合、航路の可航幅が概ね 2/3 以下になった場合、航路及びその周辺海域で海難が発生した場合や、レーダー装置等の障害により、航路及びその周辺海域における船舶の動静把握が困難となった場合には、海上保安庁は、準巨大船に対し、信号その他の方法により航路外で待機するよう指示します。指示された船舶は、これに従わなければなりません。（この場合の信号については、『(6) 伊良湖水道航路及び水島航路における航行管制信号』を参照して下さい。）



第 2-17 図

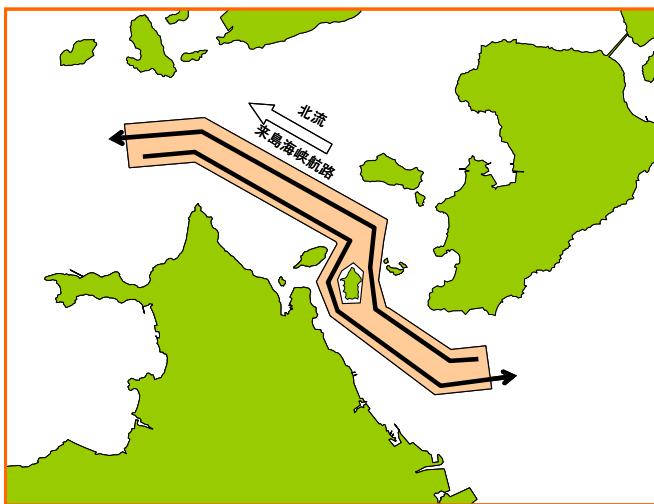
二 水島航路では、

- (イ) 船舶は、できる限り、航路の中央から右側の部分を航行しなければなりません。
- (ロ) 航路内において巨大船と他の船舶（長さ 70 メートル以上 200 メートル未満の船舶）とが行き会う際の危険を避けるため、海上保安庁は、他の船舶に対し、信号その他の方法により航路外で待機するよう指示します。指示された船舶は、これに従わなければなりません。（この場合の信号については、『(6) 伊良湖水道航路及び水島航路における航行管制信号』を参照して下さい。）

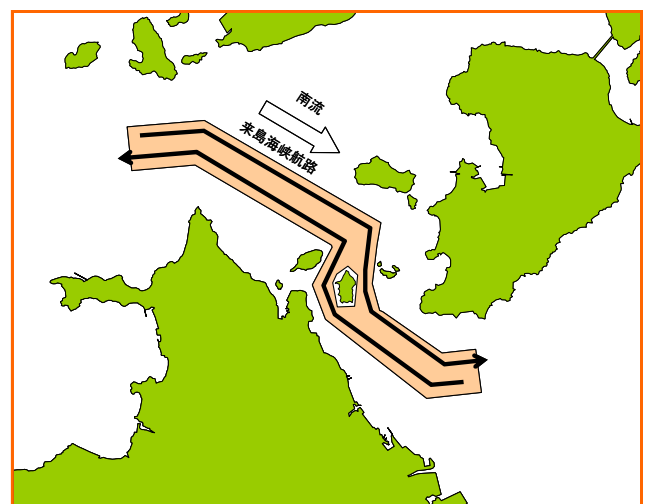


- ⑩ 来島海峡航路では、潮流の流向が順潮であるときは中水道を、逆潮であるときは西水道をそれぞれ航行しなければなりません。

第 2-18 図



第 2-19 図



(5) 巨大船等が行う通報

①通報

巨大船等が航路を航行しようとするときは、前日の正午までに航路航行予定時刻等の通報等の通報事項を、航路担当部署の長に対し通報しなければなりません。

(複数の航路を連続して航行する場合は、一か所に通報すれば足够了。)

(注) 詳しくは、海上交通安全法第 22 条、同施行規則第 13 条・第 14 条及び昭和 48 年海上保安庁告示第 109 号を参照して下さい。

イ 通報の時期

・ 巨大船 ・ 積載している危険物が液化ガスである 総トン数 25,000 トン以上の危険物積載船 ・ 長大物件えい（押）航船	航路入航予定日の前日正午までに
・ 危険物積載船（上記船舶を除く。）	航路入航予定時刻の 3 時間前までに

(注) ・ 浦賀水道、中ノ瀬航路においては、総トン数 10,000 トン以上の船舶は、巨大船に準じて航路通報を行って下さい。

・ 伊良湖水道航路においては、総トン数 10,000 トン以上又は全長 130 メートル以上の船舶は、巨大船に準じて、総トン数 3,000 トン以上 10,000 トン未満の船舶は危険物積載船に準じて航路通報を行って下さい。

・ 明石海峡航路においては、総トン数 10,000 トン以上の船舶及び全長 150 メートル以上 200 メートル未満の物件えい（押）航船は、巨大船に準じて、総トン数 3,000 トン以上 10,000 トン未満の船舶は、危険物積載船に準じて航路通報を行って下さい。

・ 備讃海域の航路においては、総トン数 10,000 トン以上の船舶は、巨大船に準じて、総トン数 3,000 トン以上 10,000 トン未満の船舶（水島航路を航行する船舶にあつては、全長 70 メートル以上）は、危険物積載船に準じて航路通報を行って下さい。

・ 来島海峡航路においては、総トン数 10,000 トン以上の船舶は、巨大船に準じて、総トン数 3,000 トン以上 10,000 未満の船舶及び全長 100m 以上 200m 未満の物件えい（押）航船は、危険物積載船に準じて航路通報を行って下さい。

ロ 通報事項

航路通報の通報項目は次のとおりです。

項	目
(1)	通報の名あて
(2)	船舶の名称及び総トン数
(3)	船舶の長さ
(4)	最大喫水
(5)	積載している危険物の種類及び種類ごとの積載量（危険物積載船に限る。）
(6)	引き船の船首から物件の後端まで又は押し船の船尾から物件の先端までの長さ（長大物件えい航船等に限る。）
(7)	物件の概要（長大物件えい航船等に限る。）
(8)	仕向港（仕向港の定まっている船舶に限る。）
(9)	航行しようとする航路名・区間
(10)	航路に入ろうとする日時（時刻の表示は24時制による。）
(11)	航路から出ようとする日時（時刻の表示は24時制による。）
(12)	船舶局の呼出符号又は呼出名称（船舶局を有する船舶に限る。）
(13)	海上保安庁との連絡方法（船舶局を有しない船舶に限る。）
(14)	伝達者の氏名又は名称及び住所（伝達者が必要な場合に限る。）
(備考)	特別消防設備船の待機配置を行っている場合における当該特別消防設備船の名称、その使用者の氏名又は名称等。

「(1) の通報の名あて」及び「(9) の航路名」は次表の略語を使用して下さい。

航路の名称	航路の名称の略語	名あて	名あての略語
浦賀水道航路	ウラガ (URAGA)	東京湾海上交通 センター所長	トウキョウワン (TOKYOWAN)
中ノ瀬航路	ナカノセ (NAKANOSE)		
伊良湖水道航路	イラゴ (IRAGO)	伊勢湾海上交通 センター所長	イセワン (ISEWAN)
明石海峡航路	アカシ (AKASI)	大阪湾海上交通 センター所長	オオサカワン (OSAKAWAN)
備讃瀬戸東航路	ビスアンヒガシ (BISAN EAST)	備讃瀬戸海上交通 センター所長	ビスアンセト (BISANSETO)
宇高東航路	ウコウヒガシ (UKO EAST)		
宇高西航路	ウコウニシ (UKO WEST)		
備讃瀬戸北航路	ビスアンキタ (BISAN NORTH)		
備讃瀬戸南航路	ビスアンミナミ (BISAN SOUTH)		
水島航路	ミズシマ (MIZUSIMA)		
来島海峡航路	クルシマ (KURUSIMA)	来島海峡海上交通 センター所長	クルシマ (KURUSIMA)

ハ 航路通報の方法

航路通報は、次のいずれかの方法によって下さい。

(イ) 無線通信によるとき

航行する航路ごとに、次表の海岸局を通じて行って下さい。

海岸局の名称	横 浜	名 古 屋	神 戸	広 島
識別信号	JGC よこはまほあん 004310301	JNT なごやほあん 004310401	JGD こうべほあん 004310501	JNE ひろしまほあん 004310601
聴守周波数	156.8MHz (CH16) 2,189.5kHz			
通信周波数	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
担当する航路 の名称	浦賀水道航路、 中ノ瀬航路	伊良湖水道航路	明石海峡航路、備讃瀬戸東航路、 宇高東航路、宇高西航路、 備讃瀬戸北航路、備讃瀬戸南航路、 水島航路、来島海峡航路	

また、航路を担当する海岸局と直接連絡が困難なときは、上表の他の海岸局又は次表の海岸局を通じて行って下さい。

海岸局名	小 樽	塩 釜	門 司	鹿 児 島	那 覇
識別信号	JNL ほっかいどう ほあん 004310101	JNN しおがまほあん 004310201	JNR もじほあん 004310701	JNJ かごしまほあん 004311001	JNB おきなわ ほあん 004311101
聴守周波数	156.8MHz (CH16) 2,189.5kHz				
通信周波数	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	156.6MHz (CH12) 2,177kHz 2,150kHz

(ロ) 書面によるとき

別記様式による書面を管区海上保安本部、海上保安監部、海上保安部、海上保安航空基地、海上保安署若しくは海上交通センターに持参し、又は航路担当部署に郵送若しくはファックスにより提出して下さい。

(ハ) 電報によるとき

直接、航路担当部署へ提出して下さい。

(ニ) 電話によるとき

直接、航路担当部署へ電話して下さい。ただし、この方法は、航行しようとする船舶の船長しか行えませんが注意して下さい。

(ホ) 電子情報処理組織によるとき

航行しようとする航路ごとに、航路担当部署と連絡をとって下さい。

(ロ) 書面、(ハ) 電報による方法は、海上保安庁からの巨大船等の船長への連絡を当該巨大船等の船長に伝達する者（以下「伝達者」といいます。）を選定できる場合に限りま

別記様式（第2条関係）

巨 大 船
危 険 物 積 載 船 航行予定通報
長大物件えい航船等

年 月 日

(1) (通報の名あて)

殿

船長の氏名 _____
提出者の氏名及び連絡先 _____

海上交通安全法第22条の規定により、下記のとおり通報します。

(2) 船舶の名称及び総トン数		(3) 船舶の全長 (巨大船に限る。)	メートル
	トン	(4) 最大喫水 (巨大船に限る。)	・ メートル
(5) 積載している危険物の種類及び種類ごとの積載量 (危険物積載船に限る。)			
(6) 引き船の船首から物件の後端まで又は押し船の船尾から物件の先端までの距離 (長大物件えい航船等に限る。)		メートル	
(7) 物件の概要 (長大物件えい航船等に限る。)			
(8) 仕向港 (仕向港の定まっている船舶に限る。)			
航行しようとする航路の区間 航路に入ろうとする日時及び航路から出ようとする日時(時刻の表示は24時制による。)	航路名(9) (区間)	(10)(11) 月 日 時 分	
	航路	から	入る日時
		まで	出る日時
	航路	から	入る日時
	まで	出る日時	
	航路	から	入る日時
	まで	出る日時	
	航路	から	入る日時
	まで	出る日時	
(12)(13) 海上保安庁との連絡方法 (船舶局のある船舶にあつては、呼出符号 又は呼出名称)			
(14) 伝達者の氏名又は名称及び住所			
備 考			

- 注 1 用紙の大きさは、日本工業規格A列4番とすること。
2 航行しようとする航路の区間は、「全区間」、「南口から4番ブイまで」のように記載すること。
3 (7)の物件の概要には物件の種類、全長、最大幅、最大の高さ等を記載すること。

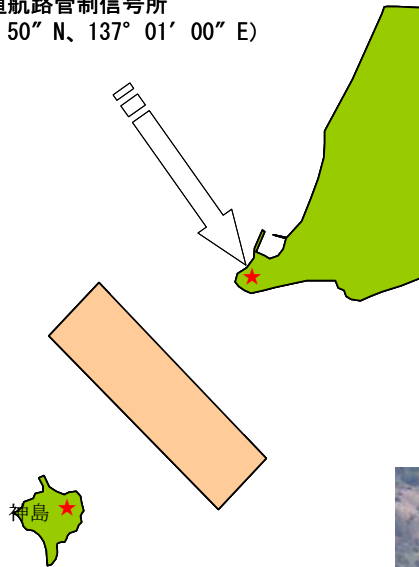
(注) 備考欄には、特別消防設備船の待機配置を行っている場合における当該特別消防設備船の名称、その使用者の氏名又は名称等を記載して下さい。

(6) 伊良湖水道航路及び水島航路における航行管制信号

巨大船が伊良湖水道航路または水島航路を航行する場合の巨大船以外の大型船に対する航路外待機の信号は、陸上の管制信号所から実施されます。(信号装置等が故障等の場合は巡視船艇により実施されます。)

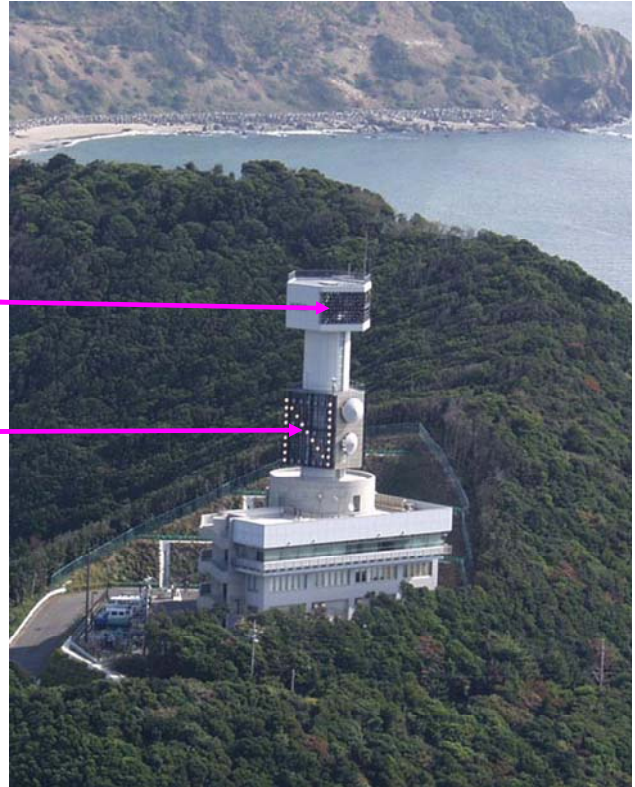
第 2-20 図 伊良湖水道航路

伊勢湾海上交通センター
伊良湖水道航路管制信号所
(34° 34' 50" N、137° 01' 00" E)



情報信号板

管制信号板



①航行管制

伊良湖水道航路管制信号所の行う管制信号。

第 2-8 表

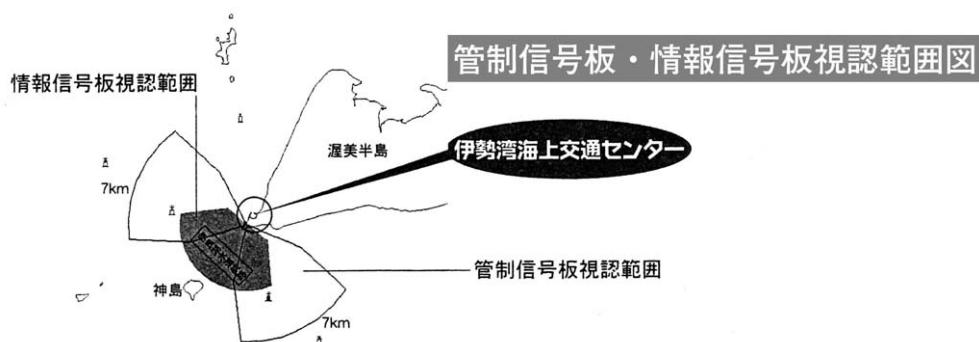
巨大船が伊良湖水道航路を航行する場合、全長 130 メートル以上 200 メートル未満の船舶に対し、次の方法により航路外待機を指示することがあります。管制信号は、南航、北航とも原則として巨大船の航路入航 15 分前から航路を通過し終わるまでの間実施します。

信号の方法		信号の意味
N	N の文字の点滅	伊良湖水道航路を南東の方向に航行しようとする長さ 130 メートル以上 200 メートル未満の船舶は航路外で待機しなければならない。
S	S の文字の点滅	伊良湖水道航路を北西の方向に航行しようとする長さ 130 メートル以上 200 メートル未満の船舶は航路外で待機しなければならない。
NS	N の文字と S の文字の交互点滅	伊良湖水道航路を航行しようとする長さ 130 メートル以上 200 メートル未満の船舶は航路外で待機しなければならない。

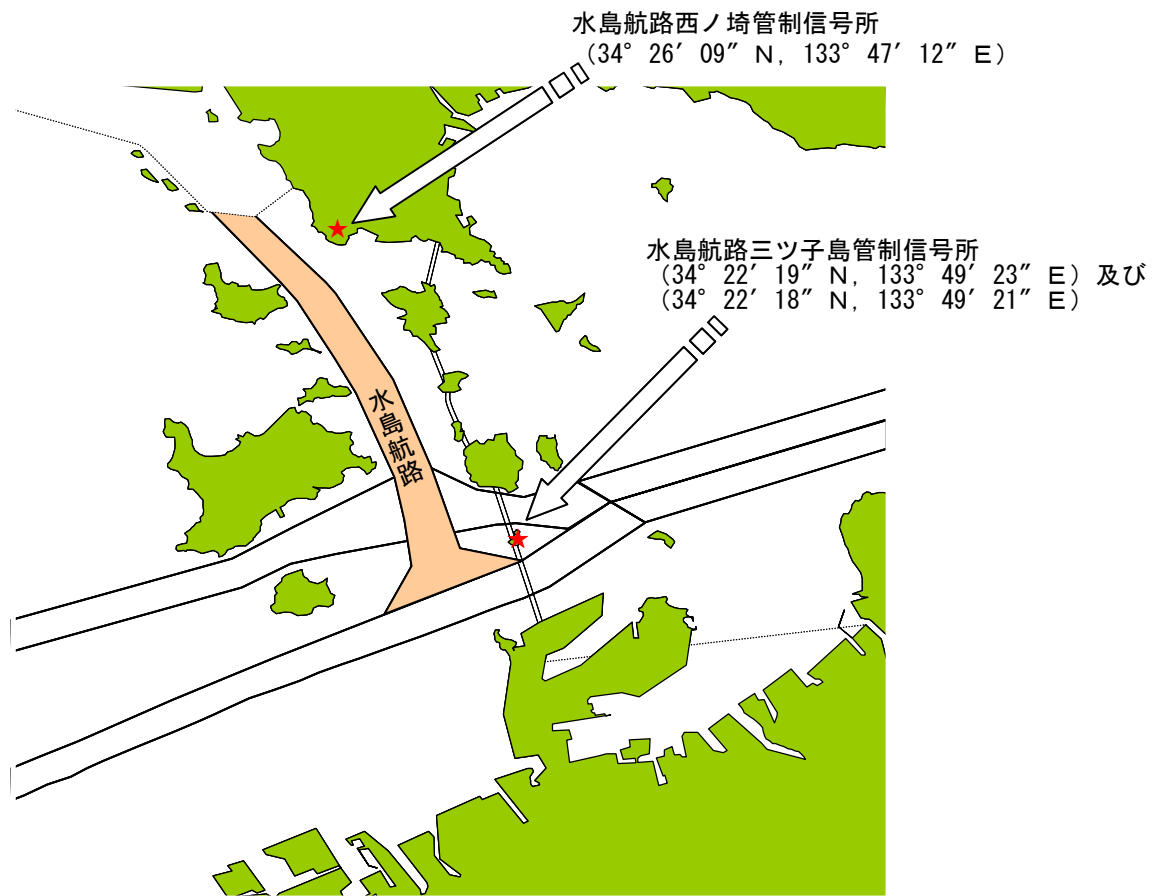
②情報提供

伊良湖水道航路を通航する巨大船の動静を電光表示板により提供します。

信号の方法		信号の意味
→	毎 4 秒に一閃光の点滅	1 時間以内に巨大船が南航（出湾）します。
	毎 2 秒に一閃光の点滅	15 分以内に巨大船が南航（出湾）します。
←	毎 4 秒に一閃光の点滅	1 時間以内に巨大船が北航（入湾）します。
	毎 2 秒に一閃光の点滅	15 分以内に巨大船が北航（入湾）します。
→ ←	毎 8 秒に「→」「→」「←」の順次点滅	巨大船がおよそ 15 分以内に航路を南航（出湾）し、当該巨大船が航路出航後、およそ 15 分以内に他の巨大船が北航（入湾）します。
← →	毎 8 秒に「←」「←」「→」の順次点滅	巨大船がおよそ 15 分以内に航路を北航（入湾）し、当該巨大船が航路出航後、およそ 15 分以内に他の巨大船が南航（出湾）します。



第 2-21 図 水島航路



①航行管制

西ノ埼管制信号所、三ツ子島管制信号所の行う管制信号。

第 2-9 表 西ノ埼管制信号所、三ツ子島管制信号所の行う管制信号

信号方法		信号の意味
N	Nの文字の点滅	南の方向に航行しようとする長さ70メートル以上の船舶(巨大船を除く。)は、航路外で待機しなければならない。
S	Sの文字の点滅	北の方向に航行しようとする長さ70メートル以上の船舶(巨大船を除く。)は、航路外で待機しなければならない。

②情報提供

水島航路における巨大船の航行情報等は、備讃瀬戸海上交通センターから定時放送、テレホンサービス等により提供しています。

(7) 大島瀬戸における経路指定

山口県大島瀬戸には、法第 25 条に基づき告示（昭和 50 年 4 月 4 日、海上保安庁告示第 59 号）で航路経路が指定されているので、同瀬戸を航行する船舶は、次の航法に従わなければなりません。

大島瀬戸の航法

下図の A 線および B 線の双方を横切って航行する総トン数 5 トン以上の船舶は

イ 西航船は C 線の北方海域を

ロ 東航船は C 線の南方海域を

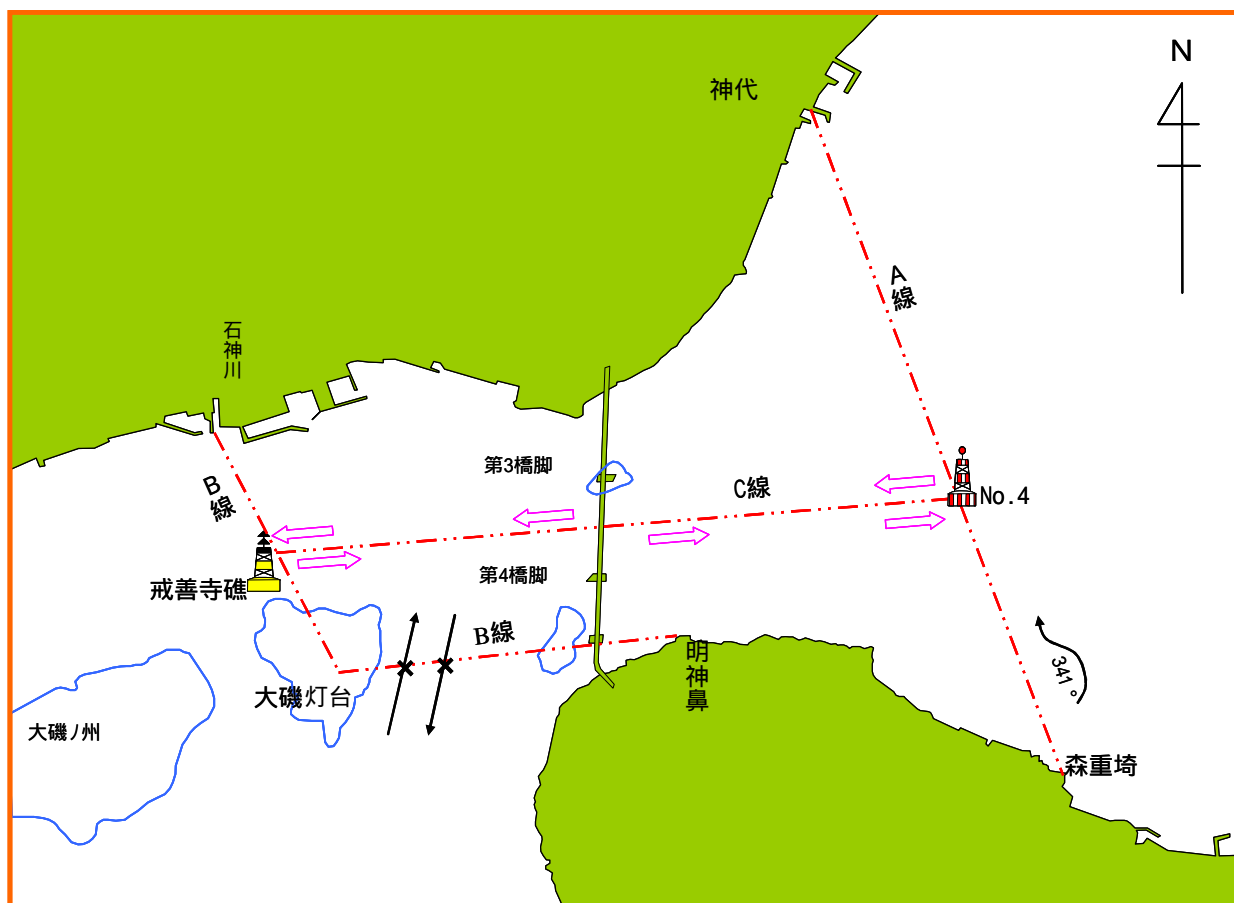
航行しなければなりません。

ただし橋脚付近において行き合い船がないときは橋脚間の中央を航行してもよいことになります。

明神鼻一大磯灯台を結ぶ線上を横切って航行することはできません。

大島大橋の橋脚間の航行は 3P（橋脚）と 4P（橋脚）との間だけとなります。したがって→にそって航行して下さい。

第 2-22 図 大島瀬戸における経路指定



第2章 水先制度

1. 水先制度

東京湾、伊勢湾、及び大阪湾には湾内の水先人が、瀬戸内海には内海水先人が、そして、その他の主な港には港内の水先人がいます。

2. 水先区

パイロットが業務を提供する水域を水先区といい、水先法に基づく政令（水先法施行令）により、外航船が多く出入りする港、湾、内海の水域に設定されています。現在、35の水先区がありますが、「釧路など港の区域ごとに設定された水先区」と「東京湾など複数の港を含む湾・海峡・内海の水域に設定された広域の水先区」とがあります。

3. 強制水先区

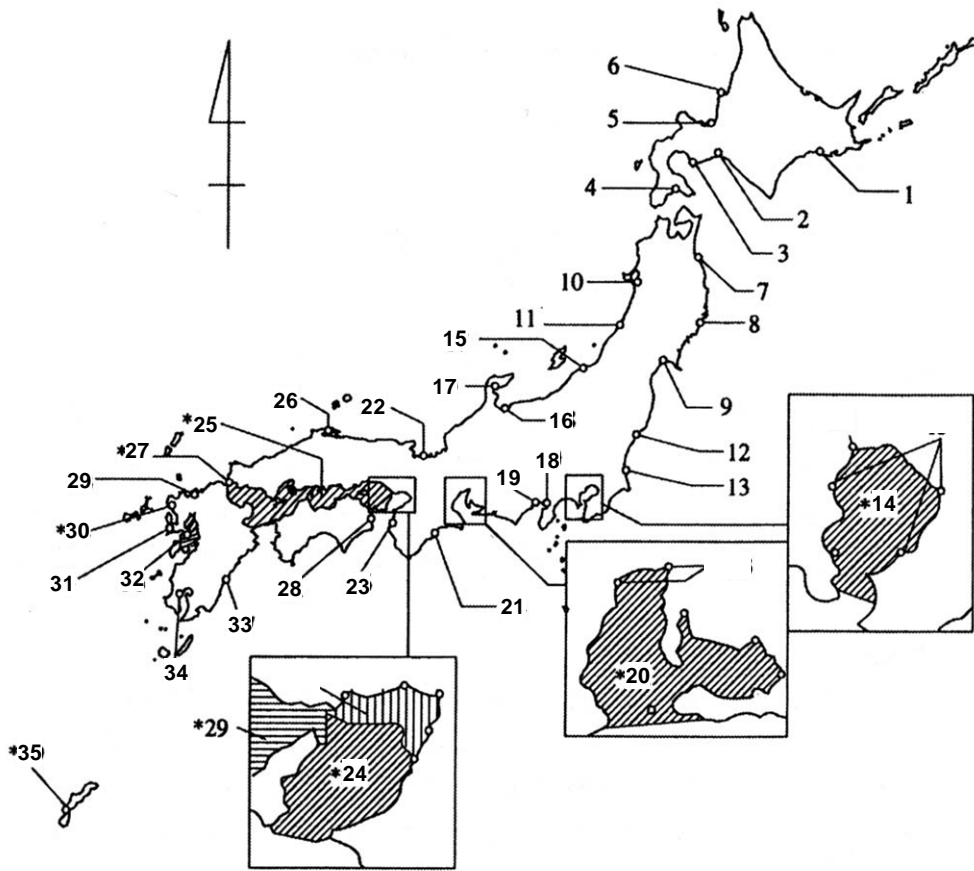
水先区の中でも、特に船舶が混雑し、地形や水路が複雑で、気象や潮流の状況が厳しい港や水域があります。そのような場所では海難事故の発生するおそれが高く、海上交通の秩序を維持し、港湾施設や水域環境を保護する観点から、パイロットを要請するか否かを船長の判断に委ねるのではなく、水先法により一定基準以上の船舶に対してパイロットの乗船が義務付けられています。このような港や水域を「強制水先区」といい、このような制度を「強制水先制度」といいます。

現在、港域と水域に10の強制水先区が設定されておりますが、その区域と対象船舶は次のとおりです。

区 域	対 象 船 舶
横須賀 佐世保 那覇	日本船舶でない総トン数3百トン以上の船舶、国際航海に従事する総トン数3百トン以上の日本船舶、国際航海に従事しない総トン数1千トン以上の日本船
横浜川崎	総トン数3千トン以上の船舶、3千総トン未満の危険物積載船
東京湾 伊勢三河湾 大阪湾 備讃瀬戸 来島海峡	総トン数1万トン以上の船舶
関門	総トン数1万トン以上の船舶、関門区の区域を通過しない総トン数3千トン以上1万トン未満の船舶、総トン数3千トン未満の危険物積載船

水先業務を依頼するときは、代理店を通じて手続きを行います。

第 2-23 図 全国水先区



- | | | |
|----------|-----------|----------|
| 1. 釧路 | 14. 東京湾 | 27. 関門 |
| 2. 苫小牧 | 15. 新潟 | 28. 小松島 |
| 3. 室蘭 | 16. 伏木 | 29. 博多 |
| 4. 函館 | 17. 七尾 | 30. 佐世保 |
| 5. 小樽 | 18. 田子の浦 | 31. 長崎 |
| 6. 留萌 | 19. 清水 | 32. 島原海湾 |
| 7. 八戸 | 20. 伊勢三河湾 | 33. 細島 |
| 8. 釜石 | 21. 尾鷲 | 34. 鹿児島 |
| 9. 仙台湾 | 22. 舞鶴 | 35. 那覇 |
| 10. 秋田船川 | 23. 和歌山下津 | |
| 11. 酒田 | 24. 大阪湾 | |
| 12. 小名浜 | 25. 内海 | |
| 13. 鹿島 | 26. 境 | |

PART 3 安全な航海のための情報

ここでは、主に安全に航海するために必要な情報の入手方法について記述したので、船舶は、これら各種情報を有効に活用して下さい。

第1章 海上安全情報の提供に関する通信

海上保安庁では、船舶が海上を安全に航行するために必要な強風警報などの気象に関する情報、漂流物などの航路障害物に関する情報、遭難船舶などの捜索救助に関する情報などをナブテックス放送や国際セイフティーネット放送などにより提供しています。

1. ナブテックス放送

全国5か所の海岸局は、船舶の安全航行に欠かせない気象警報や航行警報、海難情報などの海上安全情報を自動受信方式により放送しています。沿岸から300海里までは良好に受信できます。

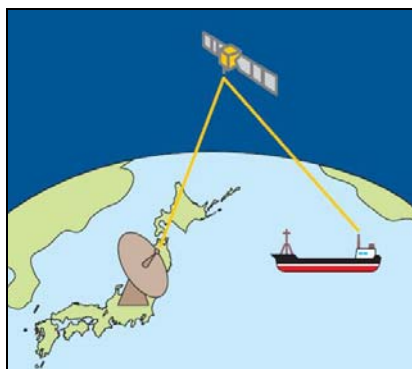
第3-1図



2. 国際セイフティーネット放送

海岸地球局から静止衛星を経由して、気象警報や航行警報、海難情報などの海上安全情報を自動受信方式により放送しています。主に、300海里以遠を航行する船舶を対象としており、一部の地域を除き世界中どこでも受信できます。

第3-2図



3. 無線電話による放送

全国11か所の海岸局は、船舶の安全に欠かせない海上の気象、高潮、波浪などの情報のうち、災害が発生するおそれのあるものを、警報として無線電話により放送しています。

第3-3図



全国11か所の海岸局は、船舶の安全航行に欠かせない水路、航路標識の異常などに関する情報を管区・部署航行警報として無線電話により放送しています。また必要な場合、巡視船から放送することもあります。

第3-4図

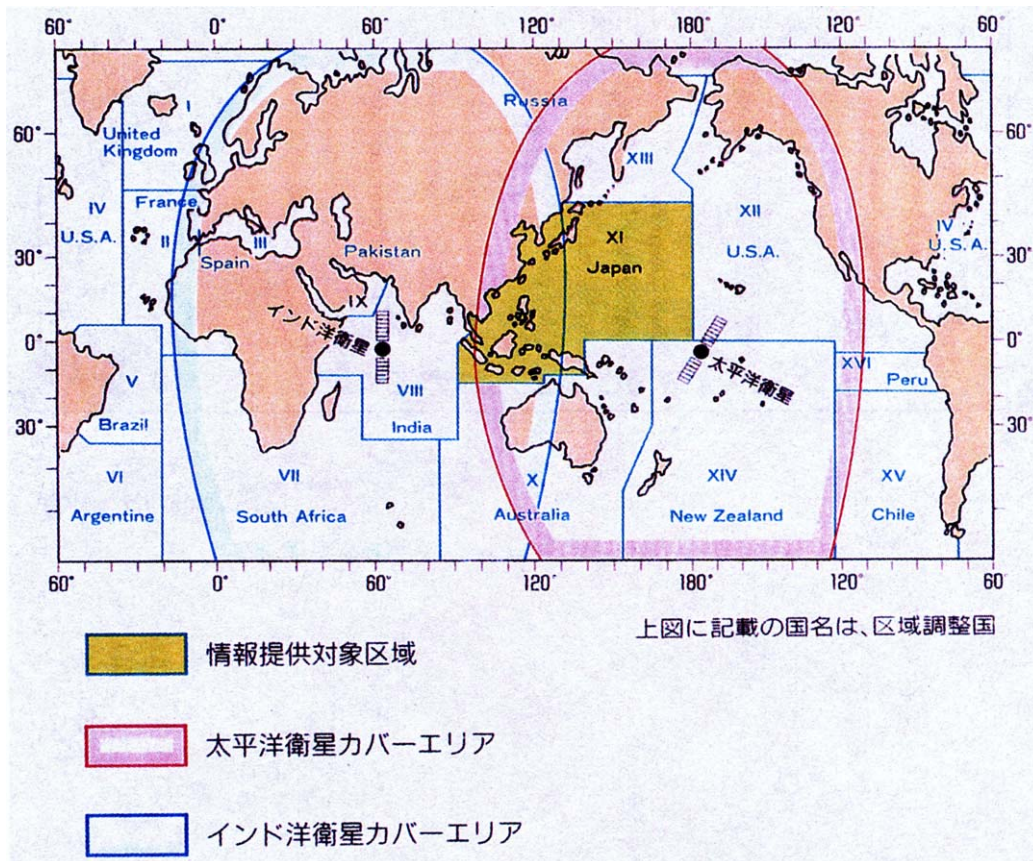


第2章 航行警報及び海上交通情報

1. NAVAREA 航行警報

NAVAREA 航行警報とは、世界航行警報システムに基づき、大洋を航行する船舶の通航海域にかかる情報を提供しているものです。

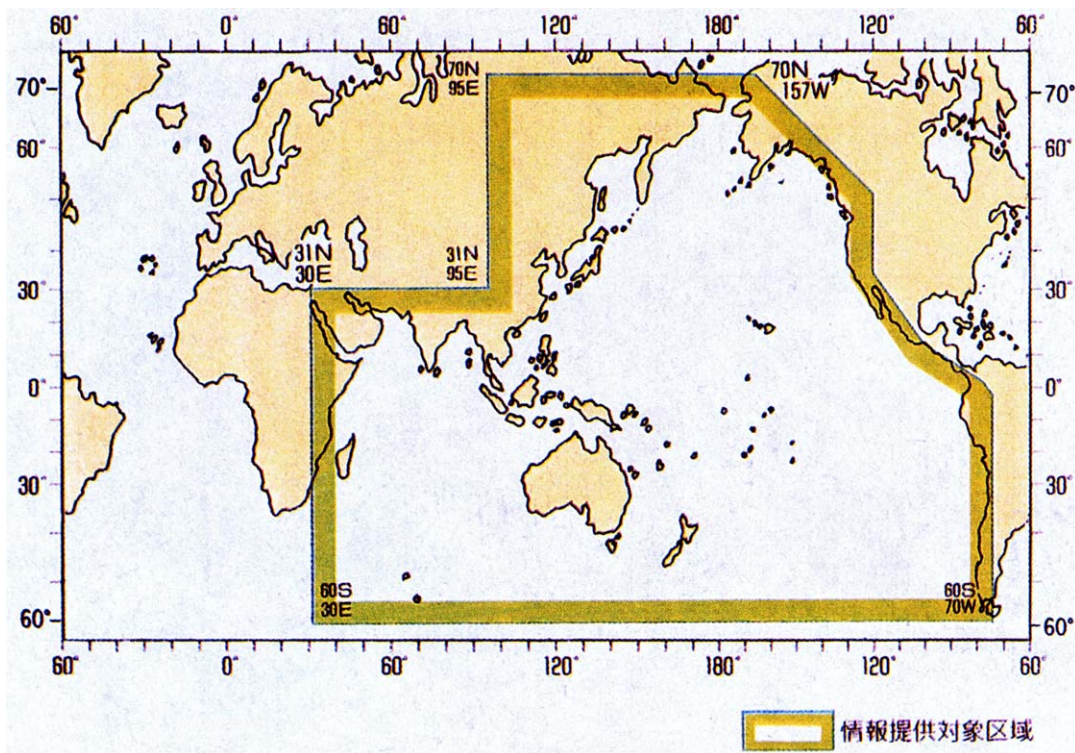
日本は世界の海域を16の区域に分割したうちの第XI区域（北大西洋南西部及び東南アジア海域）の調整国となっており、定時（特に緊急を要するものについては随時）に INMARSAT-EGC システム（自動印字方式放送）とインターネットにより NAVAREA XI 航行警報として情報提供しています。



2. 日本航行警報

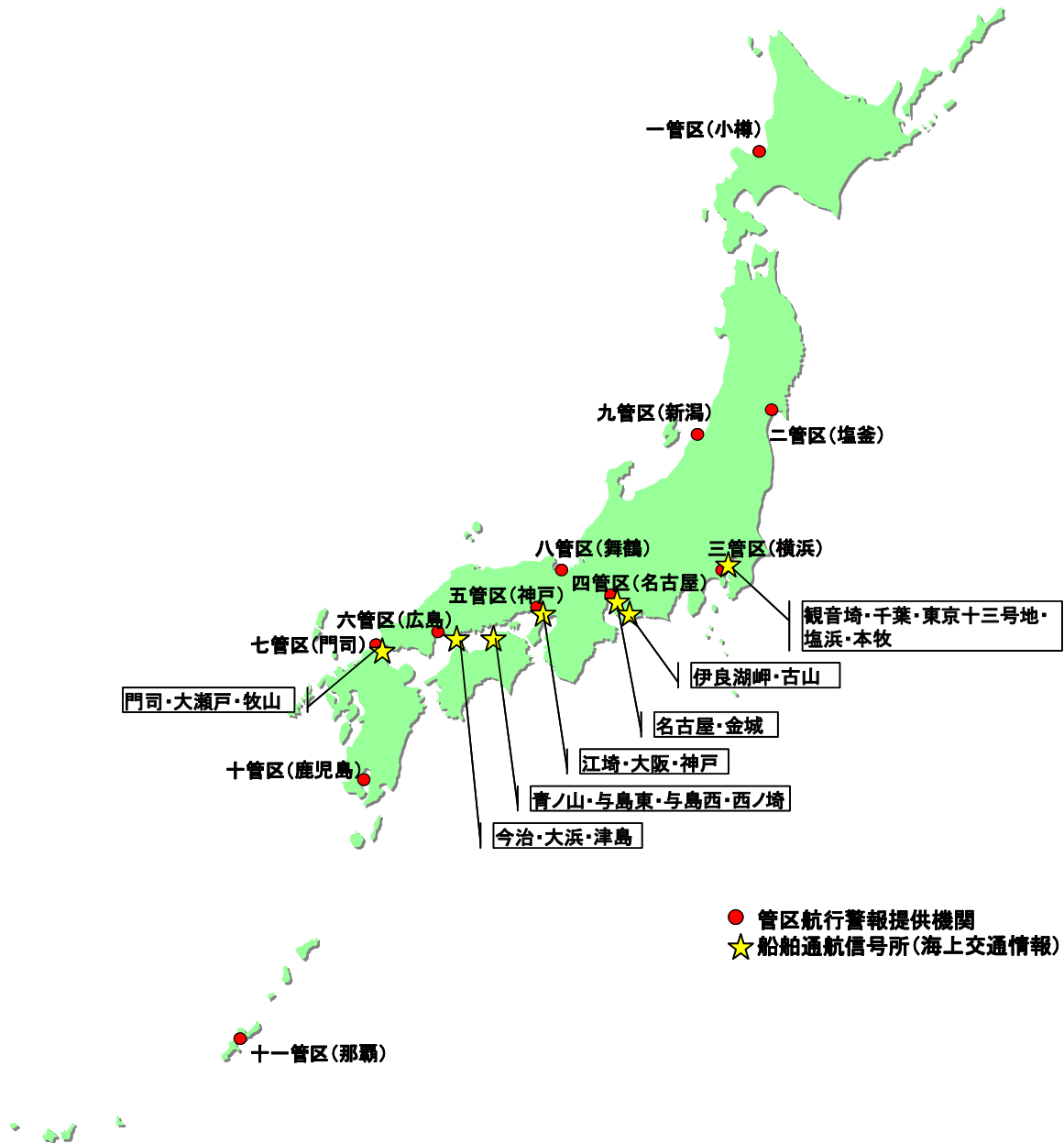
日本航行警報とは、太平洋、インド洋及び周辺諸海域を航行する日本船舶に対し、航海の安全のために緊急に通報を必要とする情報を、インターネットにより提供しているものです。

インターネットアドレス <http://www1.kaiho.mlit.go.jp/TUHO/nmj.html>



3. 管区航行警報・部署航行警報・海上交通情報

日本沿岸の港則法適用港及びその付近海域（海上交通情報は船舶のふくそうする海域）を航行する船舶の安全のために緊急に通報を必要とする情報を、無線電話等により提供しています。



○海上交通センターからの海上交通情報の提供方法

名 称	呼出名称	通信及び放送に使用する電波 (kHz、CH：国際 VHF)			通信 時間	放送時間	備 考
		呼出及び応答用	通信用	放送用			
東 京 湾	とうきょう マーチス	CH16 (CH13)	CH 14, 22	H3E 1665 (日本語) H3E 2019 (英 語)	常時	毎時00分と30分から 15分間(日本語) 毎時15分から15分間 (英語)	観音崎船舶 通航信号所
名 古 屋 港	なごや ハーバー レーダー	CH16	CH 14, 22	H3E 1665 (日本語) H3E 2019 (英 語)	常時	毎時00分と30分から 15分間(日本語) 毎時15分と45分から 15分間(英語)	名古屋・金 城船舶通航 信号所
伊 勢 湾	いせわん マーチス	CH16 (CH13)	CH 14, 22	H3E 1665 (日本語) H3E 2019 (英 語)	常時	毎時15分と45分から 15分間(日本語) 毎時00分と30分から 15分間(英語)	伊良湖岬・ 古山船舶通 航信号所
大 阪 湾	おおさか マーチス	CH16 (CH13)	CH 14, 22	H3E 1651 (日本語) H3E 2019 (英 語)	常時	毎時15分と45分から 15分間(日本語) 毎時00分と30分から 15分間(英語)	江崎船舶通 航信号所
備 讃 瀬 戸	びさん マーチス	CH16 (CH13)	CH 14, 22	H3E 1651 (日本語) H3E 2019 (英 語)	常時	毎時00分と30分から 15分間(日本語) 毎時15分と45分から 15分間(英語)	青ノ山船舶 通航信号所
来 島 海 峡	くるしま マーチス	CH16 (CH13)	CH 14, 22	H3E 1651 (日本語) H3E 2019 (英 語)	常時	毎時15分と45分から 15分間(日本語) 毎時00分と30分から 15分間(英語)	今治・大浜 船舶通航信 号所
関 門 海 峡	かんもん マーチス	CH16 (CH13)	CH 14, 22	H3E 1651 (日本語) H3E 2019 (英 語)	常時	毎時00分と30分から 15分間(日本語) 毎時15分と45分から 15分間(英語)	門司・大瀬 戸船舶通航 信号所

○船舶通航信号所からの海上交通情報の提供方法

名 称	呼出名称	通信及び放送に使用する電波 (kHz、CH：国際 VHF)			通信 時間	放送時間	備 考
		呼出又は呼出登用	通信用	放送用			
大 阪	おおさか ハーバー レーダー	CH16	CH 14, 22	H3E 2019 (英 語) H3E 1651 (日本語)	常時	午前4時～午後8時ま での毎時20分から10 分間英語、30 分から は日本語	
神 戸		CH16	CH14	—	常時	—	
本 牧	けいひん ハーバー レーダー	CH16	CH14	—	常時	—	
塩 浜		CH16	CH14	—	常時	—	
東京13号地	とうきょう 13 号地	CH16	CH14	—	常時	—	
千 葉	ちば ハーバー レーダー	CH16	CH14	—	常時	—	
牧 山	どうかい ハーバー レーダー	CH16	CH 14, 22	—	常時	—	

※このほかに、文字等で情報を提供する船舶通航信号所があります。

○管区航行警報・部署航行警報

種 別	再送信開始時刻	海岸局の名称 (F3E 電波 Ch16・Ch12)
無線電話 (和文・英文) (随時)	10時02分40秒・16時02分40秒	門司
	10時10分00秒・16時10分00秒	名古屋・那覇
	10時15分00秒・16時15分00秒	新潟・広島
	10時20分00秒・16時20分00秒	横浜・舞鶴・鹿児島
	10時25分00秒・16時25分00秒	小樽
	10時32分40秒・16時32分40秒	塩釜・神戸

第3章 東京湾・伊勢湾(含、名古屋港)・瀬戸内海(含、関門海峡)の情報等

1. 東京湾海上交通センター

<業務概要>

項目		内容	通信方法等
海上交通情報の提供	一般情報	定時放送	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船の航路入航予定 気象警報、注意報の発令状況 気象現況（観音崎、伊豆大島（風早崎）、洲崎、劔崎、本牧、東京13号地） 操業漁船の状況 航路標識の異変等の状況 工事・作業の状況 航路航行制限の状況 海難の状況 ・その他 周波数：1,665kHz 呼出名称：とうきょうマーチス 放送時間 日本語：毎時00～15分、30～45分 英語：毎時15～30分
		臨時放送	<ul style="list-style-type: none"> 航路航行制限の状況 大規模な海難の状況 その他 周波数：1,665kHz 呼出名称：とうきょうマーチス 放送時間：必要の都度放送
		テレホンサービス	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船の航路入航予定 航路航行制限の状況 加入電話：046-843-0621
			<ul style="list-style-type: none"> 気象現況（観音崎、伊豆大島（風早崎）、洲崎、劔崎、本牧、東京13号地） 加入電話：046-844-4521
		ファクシミリサービス	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船の航路入航予定及び航行制限の状況 気象情報（観音崎、伊豆大島（風早崎）、洲崎、劔崎、本牧、東京13号地） 加入電話：046-844-2055 （ポーリング受信）
	インターネットサービス	<ul style="list-style-type: none"> 定時放送に準じる 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/	
	個別情報	<ul style="list-style-type: none"> 船位 他船の動静 その他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF電話 呼出名称：とうきょうマーチス 呼出周波数：CH16、 通信周波数：CH14、CH22 加入電話：046-843-8622～4
	航路情報	<ul style="list-style-type: none"> 操業漁船の状況 航法等 ・その他 	<ul style="list-style-type: none"> 加入電話：046-843-8622～4
特別情報	<ul style="list-style-type: none"> 衝突防止のための注意喚起等 乗揚等の危険回避のための注意喚起等 航法是正のための注意喚起等 その他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF電話 呼出名称：とうきょうマーチス 呼出周波数：CH16、 通信周波数：CH14、CH22 	
航行管制	<ul style="list-style-type: none"> 海上交通安全法に基づく航路通報の受理及び運航に関する指示 対象船舶：巨大船等 航路通報の受理及び運航に関する勧告 対象船舶：数トン数1万トン以上の船舶（巨大船等を除く。） 	<ul style="list-style-type: none"> VHF電話 呼出名称：よこはまほあん（JGC） 周波数：CH12、16 DSC：004310301 加入電話：046-843-8622～4 FAX：046-844-4720 その他 	

<位置通報>

通報対象船舶	通報内容	通報方法
<ul style="list-style-type: none"> 巨大船等 総トン数1万トン以上の船舶（巨大船等を除く。） 総トン数100トン以上であって最大とう載人員（旅客、船員及びその他の乗船者の合計）が30人以上の船舶 	①船名、総トン数 ②通過時刻（日本標準時24時制） ③通過ラインの略称又は主要物標からの概位 ④仕向地	<ul style="list-style-type: none"> VHF電話 呼出名称：とうきょうマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 加入電話：046-843-8622～4

2. 伊勢湾海上交通センター

<業務概要>

項目		内容	通信方法等	
海上交通情報の提供	一般情報	定時放送	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船の航路入航予定 気象警報、注意報の発令状況 気象現況（伊良湖、大王崎、舞阪） 操業漁船の状況 航路標識の異変等の状況 工事・作業の状況 航路航行制限の状況 海難の状況 管制信号の状況及び予告 通航船舶の現況 その他 周波数：日本語 1,665KHz 英語 2,019KHz 呼出名称：いせわんマーチス 放送時間 日本語：毎時 15～30 分、45～00 分 英語：毎時 00～15 分、30～45 分	
		臨時放送	<ul style="list-style-type: none"> 航路航行制限の状況 大規模な海難の状況 その他 周波数：日本語 1,665KHz 英語 2,019KHz 呼出名称：いせわんマーチス 放送時間：必要の都度放送	
		テレホンサービス	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船の航路入航予定 航路航行制限の状況 管制信号の状況及び予告 加入電話：0531-34-2666	
			<ul style="list-style-type: none"> 気象現況（伊良湖、大王崎、舞阪） 加入電話：0531-34-2333	
		ファクシミリサービス	(定時放送に準じる。)	加入電話：0531-34-2888
		インターネットサービス	(定時放送に準じる。)	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/
	情報信号	伊良湖水道航路を通航する巨大船の動静	電光表示板	
	個別情報	<ul style="list-style-type: none"> 船位 他船の動静 その他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：いせわんマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 加入電話：0531-34-2445～6 	
	航路情報	<ul style="list-style-type: none"> 操業漁船の状況 航法等 その他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：いせわんマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 	
	特別情報	<ul style="list-style-type: none"> 衝突防止のための注意喚起等 乗揚等の危険回避のための注意喚起等 航法是正のための注意喚起等 その他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：いせわんマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 	
航行管制	<ul style="list-style-type: none"> 海上交通安全法に基づく航路通報の受理及び運航に関する指示 対象船舶：巨大船等 航路通報の受理及び運航に関する勧告 対象船舶：総トン数 1 万トン以上又は全長 130 メートル以上の船舶（巨大船等を除く。） 航路通報の受理 対象船舶：総トン数 3 千トン以上 1 万トン未満の船舶（巨大船等及び全長 130 メートル以上の船舶を除く。） 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：なごやほあん（JNT） 周波数：CH12、CH16 DSC：004310401 加入電話：0531-34-2443 FAX：0531-34-2444 その他 		
	<ul style="list-style-type: none"> 海上交通安全法に基づく伊良湖水道航路における信号管制 	<ul style="list-style-type: none"> 電光表示板 		

<位置通報>

通報対象船舶	通報内容	通報方法
<ul style="list-style-type: none"> 巨大船等 総トン数 1 千トン以上の船舶（巨大船等を除く。） 	①船名 ②通過ラインの略称 ③通過時刻（日本標準時 24 時制） ④船舶の全長 ⑤仕向港 ⑥その他必要な事項	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：いせわんマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 加入電話：0531-34-2443

3. 大阪湾海上交通センター

<業務概要>

項目		内容	通信方法等	
海上交通情報の提供	一般情報	定時放送	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船の航路入航予定 気象警報、注意報の発令状況 気象現況（江崎、地蔵埼） 操業漁船の状況 航路標識の異変等の状況 工事・作業の状況 航路航行制限の状況 海難の状況 避難勧告等の状況など 	周波数：日本語 1,651kHz 英語 2,019kHz 呼出名称：おおさかマーチス 放送時間 日本語：毎時 15～30分、45～00分 英語：毎時 00～15分、30～45分
		臨時放送	<ul style="list-style-type: none"> 航路航行制限の状況 大規模な海難の状況 その他 	周波数：1,651kHz 呼出名称：おおさかマーチス 放送時間：必要の都度放送
		テレホンサービス	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船の航路入航予定 航路航行制限の状況 	加入電話：0799-82-3044（当日分） 0799-82-3043（翌日分）
			<ul style="list-style-type: none"> 気象現況（江崎、地蔵埼） 	加入電話：0799-82-3040
		ファクシミリサービス	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船等の航路入航予定 航路航行制限の状況 操業漁船の状況 気象の現況 潮流潮タデータなど 	加入電話：0799-82-3046
	インターネットサービス	<ul style="list-style-type: none"> 定時放送に準ずる 	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/	
	個別情報	<ul style="list-style-type: none"> 船位 他船の動静 その他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：おおさかマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 加入電話：0799-82-3030～1 	
	航路情報	<ul style="list-style-type: none"> 操業漁船の状況 航法等 その他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：おおさかマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 	
	特別情報	<ul style="list-style-type: none"> 衝突防止のための注意喚起等 乗揚等の危険回避のための注意喚起等 航法是正のための注意喚起等 その他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：おおさかマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 	
	航行管制	<ul style="list-style-type: none"> 海上交通安全法に基づく航路通報の受理及び運航に関する指示 対象船舶：巨大船等 航路通報の受理及び運航に関する勧告 対象船舶： ①総トン数1万トン以上の船舶（巨大船等を除く。） ②全長150メートル以上200メートル未満の物件えい（押）航船 航路通報の受理 対象船舶：総トン数3千トン以上1万トン未満の船舶（巨大船等を除く。） 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：こうべほあん（JGD） 周波数：CH12、CH16 DSC：004310501 VHF 電話 呼出名称：ひろしまほあん（JNE） 周波数：CH12、CH16 DSC：004310601 加入電話：0799-82-3032～3 FAX：0799-82-3033 その他 	

<位置通報>

通報対象船舶	通報内容	通報方法
<ul style="list-style-type: none"> 巨大船等 総トン数3千トン以上の船舶（巨大船等を除く。） 全長100メートル以上200メートル未満の物件えい（押）航船 	①船名、総トン数 ②通過時刻（日本標準時24時制） ③通過ラインの略称又は主要物標からの概位 ④仕向地	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：おおさかマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 加入電話：0799-82-3030～1

4. 備讃瀬戸海上交通センター

<業務概要>

項目		内容	通信方法等
海上交通情報の提供	一般情報	定時放送	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船の航路入航予定 気象警報、注意報の発令状況 気象現況（青ノ山、六島、下津井、地藏埼） 操業漁船の状況 航路標識の異変等の状況 工事・作業の状況 航路航行制限の状況 海難の状況 ・その他 周波数：日本語 1,651kHz 英語 2,019kHz 呼出名称：びさんマーチス 放送時間 日本語：毎時 00～15 分、30～45 分 英語：毎時 15～30 分、45～00 分
		臨時放送	<ul style="list-style-type: none"> 航路航行制限の状況 大規模な海難の状況 その他 周波数：日本語 1,651kHz 英語 2,019kHz 呼出名称：びさんマーチス 放送時間：必要の都度放送
		テレホンサービス	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船の航路入航予定 航路航行制限の状況 加入電話：0877-49-5166（当日分） 0877-49-5167（翌日分）
			<ul style="list-style-type: none"> 気象現況（青ノ山、六島、下津井、地藏埼） 加入電話：0877-49-1041
		ファクシミリサービス	<ul style="list-style-type: none"> 定時放送に準じる 加入電話：0877-49-1199（当日分）
		インターネットサービス	<ul style="list-style-type: none"> 定時放送に準じる 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/
	情報信号	<ul style="list-style-type: none"> 水島航路の交差部等における巨大船の動静 その他 電光表示板	
	個別情報	<ul style="list-style-type: none"> 船位 他船の動静 その他 <ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：びさんマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 加入電話：0877-49-2220～1 	
	航路情報	<ul style="list-style-type: none"> 操業漁船の状況 航法等 ・その他 <ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：びさんマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 	
	特別情報	<ul style="list-style-type: none"> 衝突防止のための注意喚起等 乗揚等の危険回避のための注意喚起等 航法是正のための注意喚起等 その他 <ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：びさんマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 	
航行管制	<ul style="list-style-type: none"> 海上交通安全法に基づく航路通報の受理及び運航に関する指示 対象船舶：巨大船等 航路通報の受理及び運航に関する勧告 対象船舶：総トン数 1 万トン以上の船舶 (巨大船等を除く。) 航路通報の受理 対象船舶：総トン数 3 千トン以上（水島航路を航行する船舶にあつては全長 70 メートル以上）1 万トン未満の船舶 (巨大船等を除く。) 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：こうべほあん（JGD） 周波数：CH12、CH16 DSC：004310501 	
		<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：ひろしまほあん（JNE） 周波数：CH12、CH16 DSC：004310601 	
		<ul style="list-style-type: none"> 加入電話：0877-49-2220～1 FAX：0877-49-1413/1156 その他 	
	<ul style="list-style-type: none"> 海上交通安全法に基づく水島航路における信号管制 港則法に基づく水島港内航路における信号管制 電光表示板		

<位置通報>

通報対象船舶	通報内容	通報方法
<ul style="list-style-type: none"> 巨大船等 総トン数 3 千トン以上（水島航路にあつては全長 70 メートル以上）の船舶（巨大船を除く。） 	①船名、総トン数 ②通過時刻（日本標準時 24 時制） ③通過ラインの略称	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：びさんマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 加入電話：0877-49-2220～1

5. 来島海峡海上交通センター

<業務概要>

項目		内容	通信方法等	
海上交通情報の提供	一般情報	定時放送	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船の航路入航予定 気象警報、注意報の発令状況 気象現況（津島、今治、高井神島） 操業漁船の状況 航路標識の異変等の状況 工事・作業の状況 航路航行制限の状況 海難の状況 その他 周波数：日本語 1,651kHz 英語 2,019kHz 呼出名称：くるしまマーチス 放送時間 日本語：毎時 15～30 分、45～00 分 英語：毎時 00～15 分、30～45 分	
		臨時放送	<ul style="list-style-type: none"> 航路航行制限の状況 大規模な海難の状況 その他 周波数：日本語 1,651kHz 英語 2,019kHz 呼出名称：くるしまマーチス 放送時間：必要の都度放送	
		テレホンサービス	<ul style="list-style-type: none"> 巨大船の航路入航予定 航路航行制限の状況 加入電話：0898-31-3636	
			<ul style="list-style-type: none"> 気象現況（津島、大浜、高井神島） 加入電話：0898-31-8177	
		ファクシミリサービス	(定時放送に準じる。)	加入電話：0898-31-4646
		インターネットサービス	<ul style="list-style-type: none"> 定時放送に準じる。 	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/
	情報信号	<ul style="list-style-type: none"> 来島海峡航路中水道付近における巨大船の動静 その他 	電光表示板	
	個別情報	<ul style="list-style-type: none"> 船位 他船の動静 その他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：くるしまマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 加入電話：0898-31-9000 	
航路情報	<ul style="list-style-type: none"> 操業漁船の状況 航法等 その他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：くるしまマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 		
特別情報	<ul style="list-style-type: none"> 衝突防止のための注意喚起等 乗揚等の危険回避のための注意喚起等 航法是正のための注意喚起等 その他 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：くるしまマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 		
航行管制	<ul style="list-style-type: none"> 海上交通安全法に基づく航路通報の受理及び運航に関する指示 対象船舶：巨大船等 航路通報の受理及び運航に関する勧告 対象船舶： <ul style="list-style-type: none"> ①総トン数1万トン以上の船舶（巨大船等を除く。） ②全長100メートル以上200メートル未満の物件えい（押）航船 航路通報の受理 対象船舶：総トン数3千トン以上1万トン未満の船舶（巨大船等を除く。） 	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：ひろしまほあん（JNE） 周波数：CH12、CH16 DSC：004310601 		
		<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：こうべほあん（JGD） 周波数：CH12、CH16 DSC：004310501 		
		<ul style="list-style-type: none"> 加入電話：0898-31-9000 FAX：0898-31-9666 その他 		

<位置通報>

通報対象船舶	通報内容	通報方法
<ul style="list-style-type: none"> 巨大船等 総トン数1千トン以上の船舶（巨大船等を除く。） 全長100メートル以上200メートル未満の物件えい（押）航船 	①船名 ②通過時刻（日本標準時24時制） ③通過ラインの略称 ④その他 イ 物件えい航船等にあつてはその長さ ロ 航路通報を要しない船舶にあつては、仕向港	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：くるしまマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 加入電話：0898-31-9000

6. 関門海峡海上交通センター

<業務概要>

項目		内容	通信方法等
海上交通情報の提供	一般情報		
	定時放送	<ul style="list-style-type: none"> ・巨大船の航路入航予定 ・気象警報、注意報の発令状況 ・気象現況（部埼、台場鼻） ・管制信号の現状及び予定 ・航路標識の異変等の状況 ・工事・作業の状況 ・航行制限の状況又は禁止の状況 ・海難の状況 ・その他 	周波数：日本語 1,651kHz 英語 2,019kHz 呼出名称：かんもんマーチス 放送時間 日本語：毎時 00～15 分、30～45 分 英語：毎時 15～30 分、45～00 分
	臨時放送	<ul style="list-style-type: none"> ・航路航行制限の状況 ・大規模な海難の状況 ・その他 	周波数：日本語 1,651kHz 英語 2,019kHz 呼出名称：かんもんマーチス 放送時間：必要の都度放送
	テレホンサービス	<ul style="list-style-type: none"> ・巨大船の航路入航予定 ・航行の制限又は禁止の状況 	加入電話：093-381-3399
	ファクシミリサービス	<ul style="list-style-type: none"> ・定時放送に準じる 	加入電話：093-375-2741
	インターネットサービス	<ul style="list-style-type: none"> ・定時放送に準じる 	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/
	情報信号	<ul style="list-style-type: none"> ・関門航路大瀬戸付近における巨大船の動静 ・その他 	電光表示板
	個別情報	<ul style="list-style-type: none"> ・船位 ・他船の動静 ・操業漁船の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・VHF 電話 呼出名称：かんもんマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 ・加入電話：093-372-0099
	航路情報	<ul style="list-style-type: none"> ・操業漁船の状況 ・航法等 ・その他 	
	びよう泊船に関する情報	<ul style="list-style-type: none"> ・六連島東方海域及び部埼沖海域におけるびよう泊船の状況 	
特別情報	<ul style="list-style-type: none"> ・衝突防止のための注意喚起等 ・乗揚等の危険回避のための注意喚起等 ・航法是正のための注意喚起等 ・早瀬瀬戸における行合調整のための注意喚起 ・その他 	<ul style="list-style-type: none"> ・VHF 電話 呼出名称：かんもんマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 	
航行管制	<ul style="list-style-type: none"> ・港則法に基づく事前通報の受理等 対象船舶： ①早瀬瀬戸水路を航行しようとする総トン数 1 万トン（油送船にあっては 3 千トン）以上の船舶 ・事前通報の受理等 対象船舶：総トン数 3 千トン以上の船舶（①を除く。） 	<ul style="list-style-type: none"> ・VHF 電話 呼出名称：もじほあん（JNR） 周波数：CH12、CH16 ・DSC：004310701 ・加入電話：093-372-0099 ・FAX：093-381-4499 ・その他 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・港則法に基づく、早瀬瀬戸水路における信号管制 	<ul style="list-style-type: none"> ・電光表示板による信号（早瀬瀬戸水路） 	

<位置通報>

通報対象船舶	通報内容	通報方法
総トン数 3 千トン以上の船舶	①船名 ②通過時刻（日本標準時 24 時制） ③通過ラインの略称又は岸壁コード番号	<ul style="list-style-type: none"> ・VHF 電話 呼出名称：かんもんマーチス 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 ・加入電話：093-372-0099

7. 名古屋港海上交通センター

<業務概要>

項目		内容	通信方法等
海上交通情報の提供	一般情報	定時放送	<ul style="list-style-type: none"> 管制信号の現況及び予定 気象警報、注意報の発令状況 気象現況（高潮防波堤中央堤東端） 管制船舶の水路入航予定 航路標識の異変等の状況 工事・作業の状況 航行制限の状況又は禁止の状況 海難の状況 その他 周波数：1,665kHz 呼出名称：なごやハーバーレーダー 放送時間 日本語：毎時 00～15 分、30～45 分 英語：毎時 15～30 分、45～00 分
		臨時放送	<ul style="list-style-type: none"> 航行の制限又は禁止の状況 大規模な海難の状況 その他 周波数：1,665kHz 呼出名称：なごやハーバーレーダー 放送時間：必要の都度放送
		テレホンサービス	<ul style="list-style-type: none"> 管制船舶の水路入航予定 管制信号の現況及び予定 航行の制限又は禁止の状況 加入電話：052-398-0714
		ファクシミリサービス	<ul style="list-style-type: none"> 定時放送に同じ 加入電話：052-398-1379
		インターネットサービス	<ul style="list-style-type: none"> 定時放送に同じ 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
		情報信号	<ul style="list-style-type: none"> 航路接続部付近を航行する船舶の動静 電光表示板
	個別情報	<ul style="list-style-type: none"> 船位 他船の動静 その他 <ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：なごやハーバーレーダー 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 加入電話：052-398-0712 	
特別情報	<ul style="list-style-type: none"> 衝突防止のための注意喚起等 乗揚等の危険回避のための注意喚起等 航法是正のための注意喚起等 その他 <ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：なごやハーバーレーダー 呼出周波数：CH16 通信周波数：CH14、CH22 		
航行管制	<ul style="list-style-type: none"> 港則法に基づく事前通報の受理等 対象船舶：総トン数2万トン（油送船にあっては5千トン）以上の船舶 <ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：なごやほあん（JNT） 周波数：CH12、CH16 DSC：004310401 加入電話：052-398-0715 FAX：052-398-0716 その他 		
	<ul style="list-style-type: none"> 港則法に基づく東水路、西水路、北水路における信号管制 <ul style="list-style-type: none"> 電光表示板 		

<位置通報>

通報対象船舶	通報内容	通報方法
<ul style="list-style-type: none"> 総トン数5千トン以上の船舶 金城水域から出域する総トン数5百トン以上の船舶 	①船名、総トン数 ②通過時刻又は運航開始時刻 ③位置通報ラインの略称（入港時のみ） ④岸壁の名称又は錨泊位置 ⑤運航予定航路名	<ul style="list-style-type: none"> VHF 電話 呼出名称：なごやハーバーレーダー 呼出周波数：CH16、 通信周波数：CH14、CH22 加入電話：052-398-0712

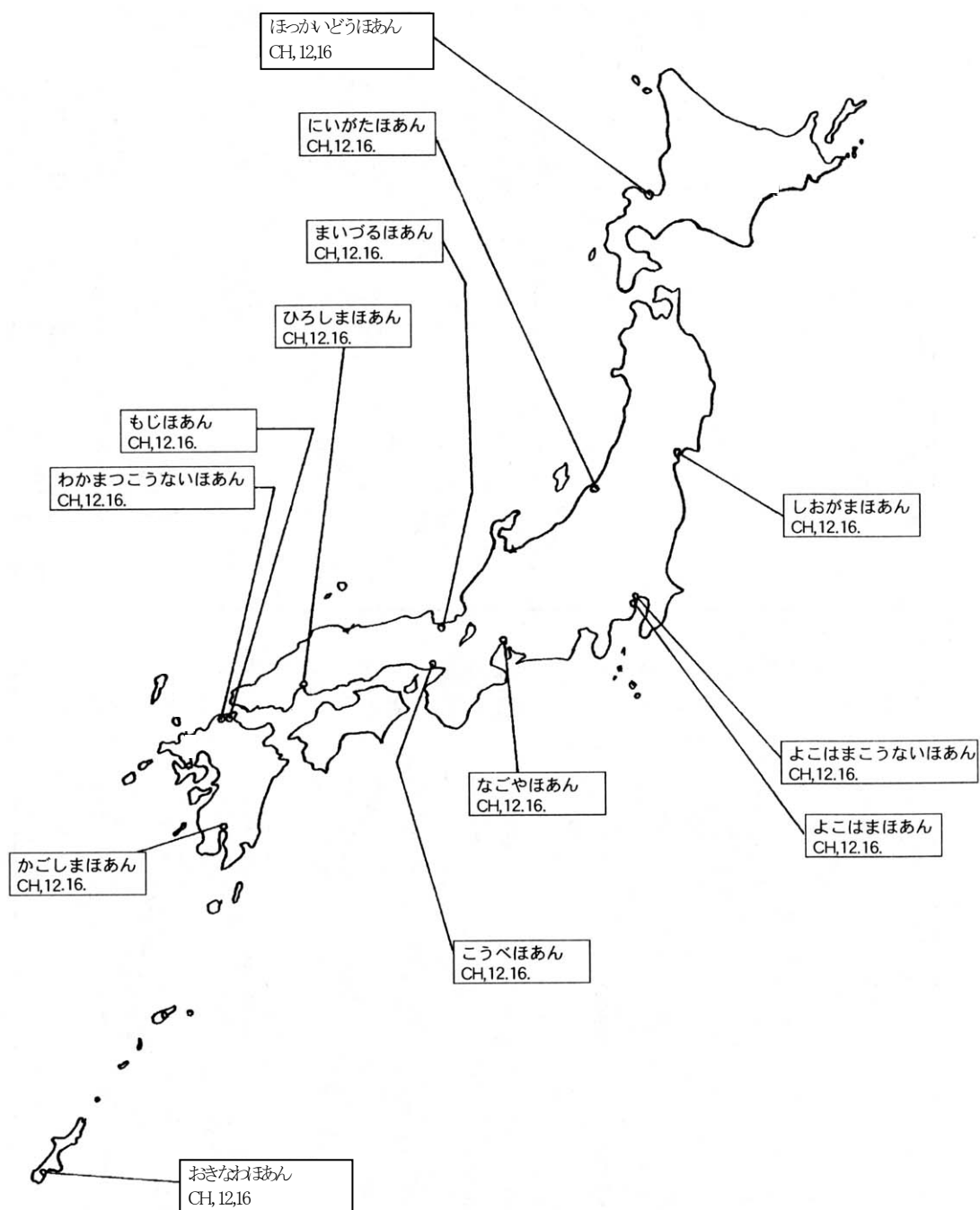
第 4 章 港湾情報

1. 港務通信

全国 15 か所の陸上通信所は、京浜港や名古屋港など、特に船舶交通がふくそうする港において船舶の安全な運航を確保するため、船舶の入港や検疫に関する通報などを取り扱っています。

識別信号	呼出周波数 (kHz)	通信周波数 (kHz)	担当する 港の名称
JNL ほっかいどうほあん HOKKAIDO COAST GUARD RADIO 004310101	156.8MHz	156.6MHz	根室 留萌 苫小牧 釧路 室蘭 稚内 小樽 函館
JNN しおがまほあん SHIOGAMA COAST GUARD RADIO 004310201	156.8MHz	156.6MHz	八戸 釜石 仙台塩釜 小名浜 秋田船川
よこはまこうないほあん YOKOHAMA HARBOR COAST GUARD RADIO	156.8MHz	156.6MHz	京浜 鹿島 木更津 千葉 横須賀 清水
JGC よこはまほあん YOKOHAMA COAST GUARD RADIO 004310301	156.8MHz	156.6MHz	
JNT なごやほあん NAGOYA COAST GUARD RADIO 004310401	156.8MHz	156.6MHz	名古屋 四日市
JGD こうべほあん KOBE COAST GUARD RADIO 004310501	156.8MHz	156.6MHz	阪神 田辺 高知
ひろしまほあん HIROSHIMA COAST GUARD RADIO	156.8MHz	156.6MHz	宇野 高松 坂出 尾道糸崎 呉 広島 徳山下松 岩国 新居浜 今治 松山
わかまつこうないほあん WAKAMATSU HARBOR COAST GUARD RADIO	156.8MHz	156.6MHz	関門

識別信号	呼出周波数 (kHz)	通信周波数 (kHz)	担当する 港の名称
JNR もじほあん MOJI COAST GUARD RADIO 004310701	156.8MHz	156.6MHz	関 門 大 分 佐世保 博 多 厳 原
JNC まいづるほあん MAIZURU COAST GUARD RADIO 004310801	156.8MHz	156.6MHz	舞 鶴 境
JNV にいがたほあん NIIGATA COAST GUARD RADIO 004310901	156.8MHz	156.6MHz	新 潟 伏木富山
JNJ かごしまほあん KAGOSHIMA COAST GUARD RADIO 004311001	156.8MHz	156.6MHz	鹿児島 名 瀬
JNB おきなわほあん OKINAWA COAST GUARD RADIO 004311101	156.8MHz	156.6MHz	那 覇

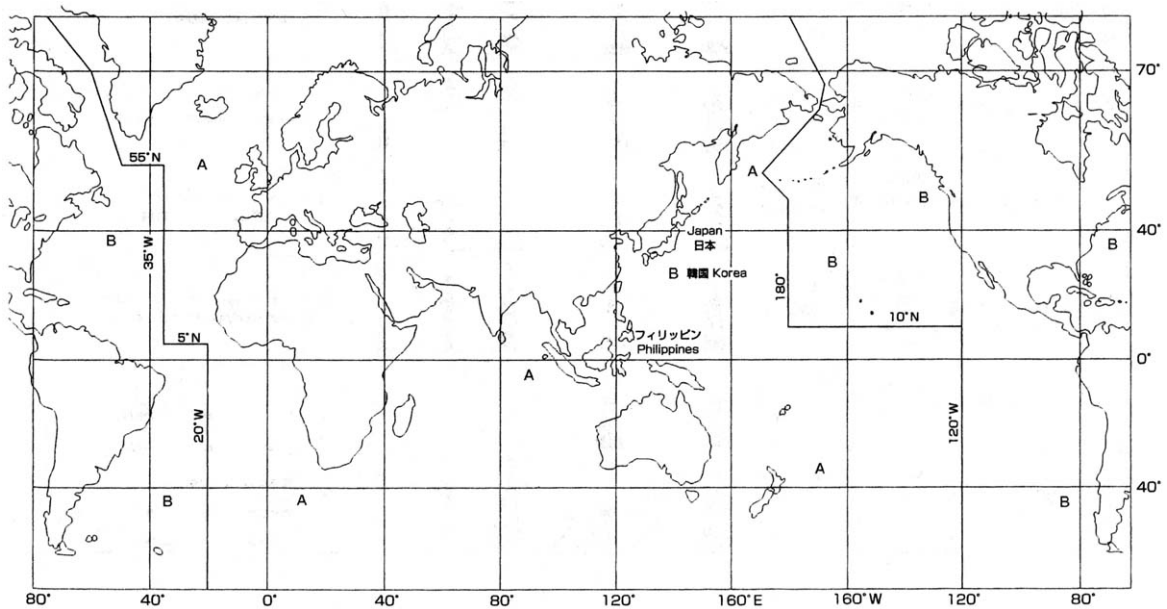


第 5 章 日本海域の浮標式

日本の浮標式は B 方式を採用しています。

世界の浮標式地域図

地域名	標識の種別		塗 色		灯 色	主な適用国
			トップ マーク	標体等		
A	側 面 標 識	左げん標識	赤	赤	赤	ドイツ、イギリス、フランス、南 アフリカ、サウジアラビア、イン ド、インドネシア、オーストラリ ア、中国、ロシア、スペイン
		右げん標識	緑	緑	緑	
B	側 面 標 識	左げん標識	緑	緑	緑	カナダ、アメリカ、メキシコ、キ ューバ、ペルー、ブラジル、アル ゼンチン、チリ、フィリッピン、 韓国、日本
		右げん標識	赤	赤	赤	



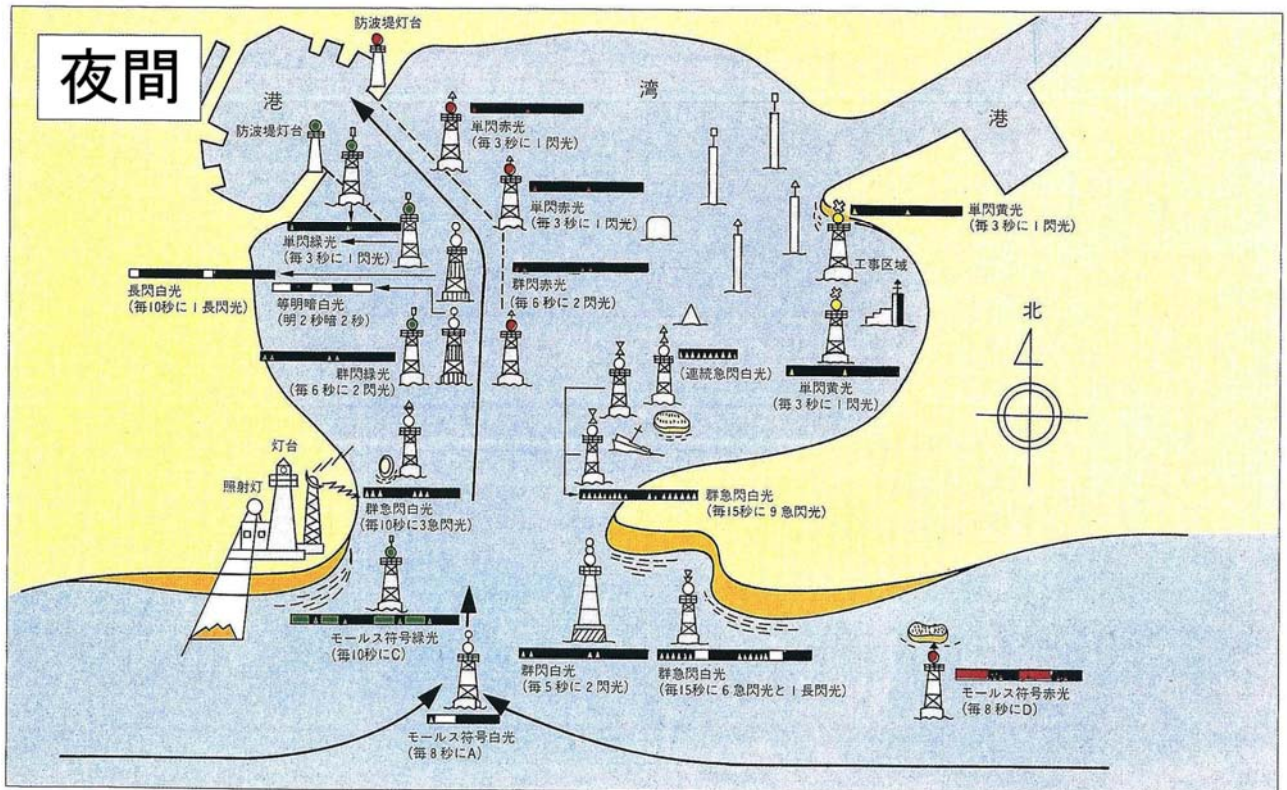
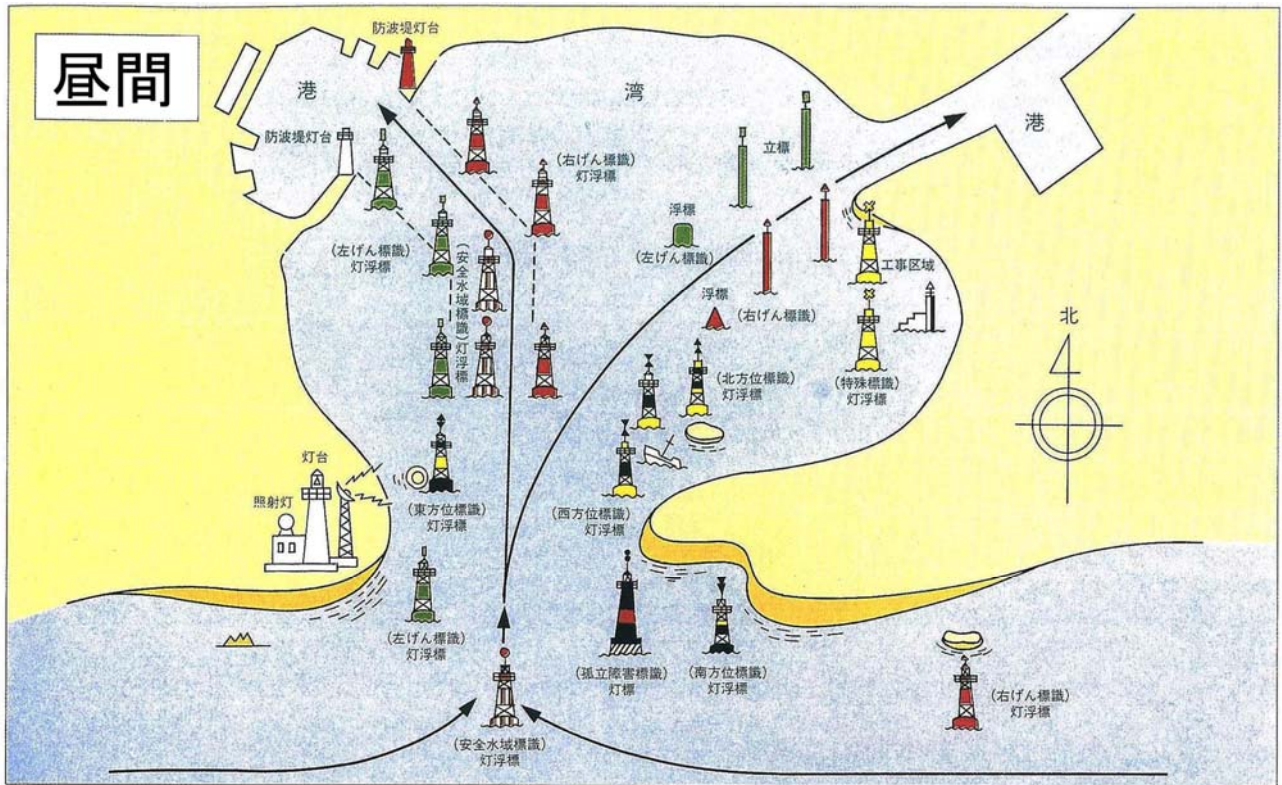
わが国の浮標式

種 別	標体		図 解	解				灯 質	
	塗色	形状		灯浮標 (灯火ブイ)	浮 標 (無灯火ブイ)	灯 標	立標	灯色	光 り 方
側面標識	左げん標識	緑	円筒形 1 個					緑	単閃光 (周期は、3.4及び5秒) 群閃光 (毎6秒に2閃光) (例) 2 閃光
	右げん標識	赤	円すい形 1 個					赤	モールス符号光 (A B C及びD) (周期は、任意) (例) A 連続急閃光
	左航路優先標識	赤地に 緑横帯 1 本	円すい形 1 個					赤	複合群閃光 (毎7秒に2閃光と1閃光)
	右航路優先標識	緑地に 赤横帯 1 本	円筒形 1 個					緑	
方位標識	北方位標識	上部黒 下部黄	円すい形 2 個縦掲 (両頂点 上向き)					白	連続急閃光
	東方位標識	黒地に 黄横帯 1 本	円すい形 2 個縦掲 (底面対向)					白	群急閃光 (毎10秒に3急閃光)
	南方位標識	上部黄 下部黒	円すい形 2 個縦掲 (両頂点 下向き)					白	群急閃光 (毎15秒に6急閃光と1長閃光)
	西方位標識	黄地に 黒横帯 1 本	円すい形 2 個縦掲 (頂点对向)					白	群急閃光 (毎15秒に9急閃光)
孤立障害標識	黒地に 赤横帯 1 本 以上	黒	球 形 2 個縦掲					白	群閃光 (毎5秒又は10秒に2閃光)
安全水域標識	赤 白 縦しま	赤	球 形 1 個					白	等明暗光 (明2秒暗2秒) モールス符号光 (毎8秒にA) 長閃光 (毎10秒に1急閃光)
特殊標識	黄	黄	X 形 1 個					黄	単閃光 (周期は、任意) 群閃光 (毎20秒に5閃光) モールス符号光 (AとIを除く。周期は、任意) (例) D

ブイ、灯標等の目的

種 別		目 的
側面標識	左げん標識	航路又は可航水域の左側（水源に向かって左側をいう）の端を示す。
	右げん標識	航路又は可航水域の右側（水源に向かって右側をいう）の端を示す。
	左航路優先標識	航路が分れている所で、航法上の優先関係がはっきりしているとき、その分岐点に設置する。標識の左側に優先航路があることを示す。
	右航路優先標識	上記と同じ目的で標識の右側に優先航路があることを示す。
特殊標識		工事区域、土砂捨場、パイプラインなどの表示、及び海洋データ収集ブイのような特定の目的のために使用する。
方位標識	北方位標識	その標識に付けられた名称の方角に可航水域、又は航路の出入口、屈曲点、分岐点があることを示し、標識に付けられた名称の反対の方角に、岩礁、浅瀬、沈船等の障害物があることを示す。
	東方位標識	
	南方位標識	
	西方位標識	
孤立障害標識		小さな障害物を示す。 周りは一般に通航可能であるが、あまり近寄りすぎるのは危険である。
安全水域標識		障害物のない海域で、特に大切なポイント、例えば航路の中央とか、港湾の入口等を示す。

光波標識の設置例



第6章 日本の船位通報制度

わが国の周辺海域においては、資源を輸送する船舶、漁業に従事する船舶等多数の船舶が航行していますが、毎年これらの船舶による海難は跡を絶たず、多くの尊い人命や貴重な財産が失われています。

不幸にして海難が発生した場合、効果的な捜索救助活動を実施するためには、海難救助機関が船舶の動静を的確に把握しておくことが極めて有効です。

このため、米国においては船位通報制度としてアンバー（AMVER）システムを1958年から実施しており、この活動によって多くの遭難船が救助されています。また、国際的な海難救助体制の確立を目的とし、昭和60年6月22日に発効した「1979年の海上における捜索及び救助に関する国際条約（SAR条約）」においても、この船位通報制度の設定を要請しています。

海上保安庁では昭和60年10月1日から、「日本の船位通報制度」（ジャスレップ：JASREP）として運用を開始しており、今日まで多数の参加を得て、遭難船舶の捜索救助活動に活用しております。

わが国が導入した船位通報制度は、米国のアンバーシステムと類似のシステムで、船舶から通報される情報、即ち航海計画、位置通報等の情報をもとにして、中央のコンピューターでその船舶の動静を把握するシステムです。

この制度への参加は法律によって強制されておらず、任意の参加となっています。また、無線通報により海上保安庁の指定海岸局へ通報すれば費用は全くかかりません。さらに、海上保安庁にもたらされた船位等の情報は厳重に保護され、海難救助活動及び海難の発生を防止するための目的以外には利用されることはありません。

広く大きな海では、沢山の船舶が航海しているようでも、回りにはほとんど他の船舶を見つけることがありません。

コンピューターによって海上保安庁と本制度に参加した船舶とがしっかりと手を結び、万一の場合でも、最も的確な捜索救助活動の展開が期待できるジャスレップは、参加船舶が多ければ多いほどその効果を発揮します。

海上保安庁では多くの船舶からの通報を待っています。

1. 概要

(1) 名称

日本の船位通報制度（Japanese Ship Reporting System）

略称 ジャスレップ（JASREP）

(2) 目的

ジャスレップで船舶の動静を把握することにより、海難救助の効率化を図ることを目的としています。

例えば、

①遭難信号が発信されなかった場合でも、捜索救助活動は迅速な立ち上りが可能となります。

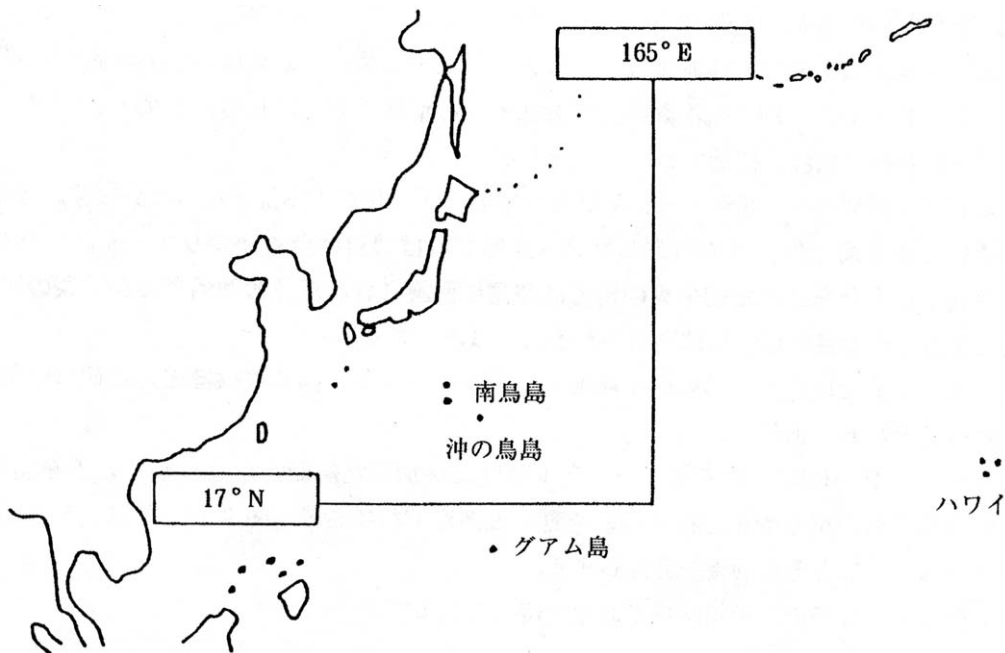
②海難に遭遇した場合でも、付近航行船舶からの迅速な救助が期待できます。

③遭難船舶の位置が不明又は不確実である場合でも、搜索区域が限定できるため、より効率的な搜索救助活動が可能となります。

④医師が乗船していない場合でも、緊急の医療上の援助又は助言の提供がより期待できます。

(3) 対象海域

おおむね、北緯 17 度の緯度線以北、東経 165 度の経度線以西の海域。



(4) 対象船舶

対象海域を航行する船舶であれば、その大きさ、種類等を問いません。

(5) 通報の種類及び時期

船位通報制度で使用される通報は、航海計画、位置通報、変更通報、及び最終通報の 4 種類です。

①航海計画

航海計画とは、船位を推定するための基本情報であり、本制度に参加するときに通報するものです。従って、港から出港するときに通報して下さい。

注. 航海計画を出港後に通報するときは、できる限りすみやかに通報して下さい。なお、出港前に通報するときは、書面等で通報することもできます。

②位置通報

位置通報とは、航海計画で入力された船位が正確であるかどうかを確認するための情報です。従って、出港したのち、24 時間毎の間隔又は主要な変針点・航過点を通過したときに通報して下さい。

注 1. あらかじめ通報が遅れることが予想される場合は、できる限り予定より前に通報して下さい。

注 2. 荒天その他悪条件下にあるときは、できる限り通報間隔を短縮して通報して下さい。

③変更通報

変更通報とは、航海計画に変更が生じたときに、その内容を修正するための情報です。気象・海象の急変により遭難し、航海計画に大幅な変更が生じたとき、あるいは目的地を変更したときなど航海計画の内容が変更されたときには、その都度通報して下さい。

④最終通報

最終通報とは、参加を終了するための情報です。従って、目的港に到着する前、又は到着したときに通報して下さい。

注. 最終通報を入港後に通報するときは、書面等で通報することもできます。

通報の方法は、「通報の具体例」を参考にして下さい。

(6) 参加する方法

本制度への参加は、航海計画を送ったときをその開始とし、最終通報を送ったときを終了とします。

注. 出港時、本制度に参加しなかった場合であって、途中から参加を希望するときは、その時点で航海計画を通報することにより、本制度に参加することができます。また、その航海の途中で参加を終了したいときは、いつでも最終通報を通報することにより、参加を終了することができます。

海上保安庁では、前回の通報後 24 時間以上経過しても、位置通報又は最終通報がないときは、船舶電話等による呼出し、船舶所有者、代理店、付近を航行している船舶への問い合わせ等により安否を確認します。なお、状況によっては捜索救助活動に入ることもありますので、位置通報、最終通報は確実に通報して下さい。

例 (1) 船名日本丸、呼出符号 JJKN の場合

A/ニホンマル (N) /JJKN//又は A/NIHONMARU (N) /JJKN//

例 (2) 船名海保丸、船舶番号 105087 の場合

A/カイホマル (N) /105087//又は A/KAIHOMARU (N) /105087//

②日時

日時は日本時を使用し、6桁の数字 [日付 (はじめの2数字)、時分 (あとの4数字)] 及び数字の後に「J」を表示してください。

例 日本時 20 日 12 時 00 分の場合 201200J

③L 項目 (航路情報)

予定航路の変針点文は標準変針点・航過点までの状況を次の要請で表示して下さい。なお、出港地又は入港地に最も近い地点の番号は必ず表示して下さい。また、L 項目は少なくとも3地点以上12地点以内で表示して下さい。

(航法) 「RL」 (航程線航法の略号) を表示して下さい。

(区間速力) 当該変針点又は標準変針点・航過点に至るまでの速力を小数点1位までの3桁の数字で表示して下さい。

例: 速力 15.0 ノットの場合 150

(緯度・経度、到着予定日時) 次の要領で表示して下さい。

例 (1) 変針点を緯度、経度で表示する場合

速力 12.0 ノット、北緯 34 度 38 分、東経 139 度 51 分、到着予定日時 25 日 12 時 00 分の場合

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

例 (2) 変針点を標準変針点・航過点の番号を使用する場合

速力 13.0 ノット、標準変針点・航過点の番号 21 番、到着予定日時 25 日 14 時 00 分の場合

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

注. 変針点等が標準変針点・航過点の地点から大幅にはずれる場合 (25 マイル以上) は、その地点を緯度・経度で表示して下さい。

④X 項目 (参考事項)

任意項目ですが、船舶電話番号、DSC の ID 番号、積載貨物の内容などを表示して下さい。

例 船舶電話番号 61-1234、積荷 ガソリン

X/61-1234/ガソリン//

⑤V 項目 (医療要員の乗船)

次の事項から、該当するものを表示して下さい。

MD (医師)、NURSE (看護婦)

乗船していない場合は省略できます。

〈2〉位置通報（PR：Position report）

位 置 通 報			
(必須項目)			
システム名		通報の種類	
JASREP		PR //	
①	船名	識別信号等	
	A/	/	
②	位置の日時		
	B/	//	
	経度	緯度	
	C/	//	
(任意項目)			
④	現在針路		
	E/	//	
	予定平均速力		
	F/	//	
	現在聴守中の海岸局	もしあれば次の海岸局	
	F/	//	
	65字以内のコメント		
⑤	X/	//	

(注)

①A項目（船名・識別信号等）

(1) 船名

船名のカナ文字又はローマ字で表示し、そのあとに、「(N)」又は「(内航)」と表示して下さい。

(2) 識別信号等

船舶の識別信号又は船舶番号を表示して下さい。

例 (1) 船名日本丸、呼出符号 JJKN の場合

A/ニホンマル (N) /JJKN//又は A/NIHONMARU (N) /JJKN//

例 (2) 船名海保丸、船舶番号 105087 の場合

A/カイホマル (N) /105087//又は A/KAIHOMARU (N) /105087//

②B項目（日時）

日時は日本時を使用し、6桁の数字 [日付 (はじめの2数字)、時分 (あとの4数字)] 及び数字の後に「J」を表示して下さい。

例 日本時 20日 12時 00分の場合 B/201200J//

③C項目（緯度・経度）

(1) 位置を緯度・経度で表示する場合

緯度は度と分の4数字で表示し、北緯では「N」を末尾に表示して下さい。経度は度と分の5数字で表示し、東経では「E」を末尾に表示して下さい。

例 北緯35度38分、東経139度50分の場合 C/3538N/13950E//

(2) 位置を標準変針点・航過点の番号で表示する場合

例 標準変針点・航過点の番号が25番の場合 C/25//

④E、F、M項目（任意項目）

この項目は必ずしも表示する必要はありませんが、表示する場合は、E項目には現在の針路を真方位の3桁の数字で、また、F項目には、航路全体の予定平均速力を小数点1位までの3桁の数字で表示して下さい。

例 針路333度（真方位）の場合 E/333// 速力12.3ノットの場合 F/123//

⑤X項目（参考事項）

任意項目ですが、次回通報予定時刻等を表示します。

例 次回通報予定時刻 25日15時00分 X/251500J//

〈3〉 変更通報 (DR : Deviation report)

変 更 通 報									
(必須項目)									
システム名		通報の種類							
JASREP		/		DR //					
①	船名		識別信号等						
A/ /									
②	以下の任意の項目のうち一つ以上								
目的港		到着予定日時							
I/ / //									
航 海 情 報									
航法		区間速力		緯度		経度		到着予定日時	
L/ RL		/		/		/		/ //	
L/ RL		/		/		/		/ //	
医療要員の乗船									
V/ //									
現在聴守中の海岸局									
M/ //									
65字以内のコメント									
X/ //									

(注)

①A 項目 (船名・識別信号等)

(1) 船名

船名はカナ文字又はローマ字で表示し、そのあとに、「(N)」又は「(内航)」と表示して下さい。

(2) 識別信号等

船舶の識別信号又は船舶番号を表示して下さい。

例 (1) 船名日本丸、呼出符号 JJKN の場合

A/ニホンマル (N) /JJKN//又は A/NIHONMARU (N) /JJKN//

例 (2) 船名海保丸、船舶番号 105087 の場合

A/カイホマル (N) /105087//又は A/KAIHOMARU (N) /105087//

②変更項目

航海の途中において変更した事項がある場合にその項目を記入して下さい。

例 目的港を東京から千葉に変更する場合 I/CHIBA/201200J//

〈4〉 最終通報 (FR : Final report)

最 終 通 報			
(必須項目)			
システム名	通報の種類		
JASREP	/	FR	//
①	船名	識別信号等	
	A/	/	
②	到着港名	到着日時	
	K/	/	//
	65 字以内のコメント		
	X/		//

(注)

①A 項目 (船名・識別信号等)

(1) 船名

船名はカナ文字又はローマ字で表示し、そのあとに「(N)」又は「(内航)」と表示して下さい。

(2) 識別信号等

船舶の識別信号又は船舶番号を表示して下さい。

例 (1) 船名日本丸、呼出符号 JJKN の場合

A/ニホンマル (N) /JJKN//又は A/NIHONMARU (N) /JJKN//

例 (2) 船名海保丸、船舶番号 105087 の場合

A/カイホマル (N) /105087//又は A/KAIHOMARU (N) /105087//

②日時

日時は日本時を使用し、6桁の数字 [日付 (はじめの2数字)、時分 (あとの4数字)] 及び数字の後に「J」を表示して下さい。

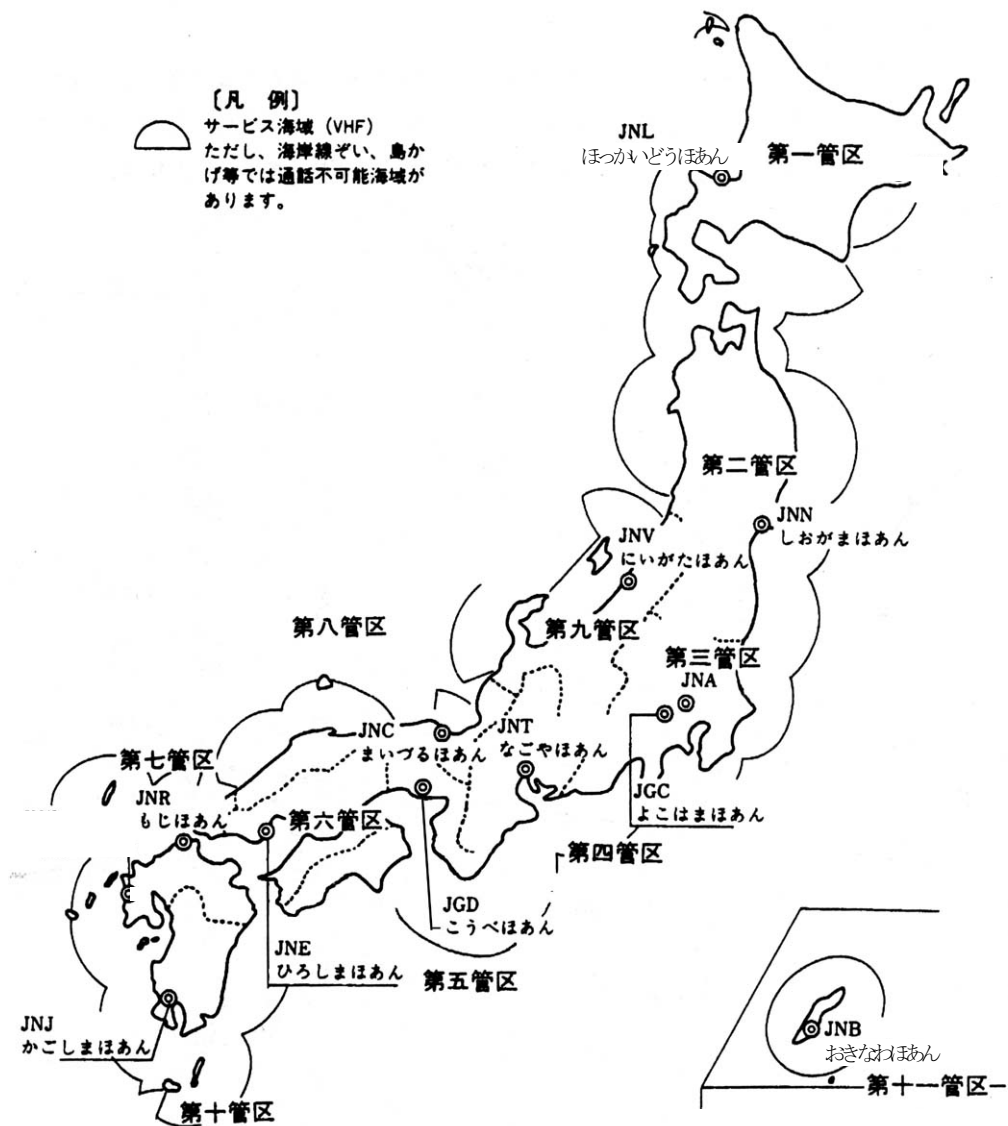
例 日本時 20 日 12 時 00 分の場合 201200J

(2) 通報の方法及び通報先

原則として、無線により海上保安庁の指定海岸局へ通報して下さい。この場合通報料金は無料です。

なお、無線以外でも海上保安庁あての TELEX、最寄りの海上保安部署、統制通信事務所への書面の提出、又は公衆電報、公衆電話による通報（船社、漁業会社等を経由する場合も含まれます。）も受け付けますが、これにかかる費用は利用者負担となります。

指定海岸局配置図



TELEX 通報先

海上保安庁警備救難部管理課運用司令センター

TELEX No.222-5193

(アンサーバックコード 2225193 JMSAHQJ)

指定海岸局

識別信号	受信周波数 (kHz)			送信周波数 (kHz)		
ほっかいどうほあん 004310101 JNL	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 電話	CH12 2177 2150	2394.5
しおがまほあん 004310201 JNN	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 電話	CH12 2177 2150	2394.5
よこはまほあん 004310301 JGC	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 電話	CH12 2177 2150	2394.5
なごやほあん 004310401 JNT	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 電話	CH9 2177 2150	CH12 2394.5
こうべほあん 004310501 JGD	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 電話	CH9 2177 2150	CH12 2394.5
ひろしまほあん 004310601 JNE	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 電話	CH12 2177 2150	2394.5
もじほあん 004310701 JNR	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 電話	CH12 2177 2150	2394.5
まいづるほあん 004310801 JNC	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 電話	CH12 2177 2150	2394.5
にいがたほあん 004310901 JNV	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 電話	CH12 2177 2150	2394.5
かごしまほあん 004311001 JNJ	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 電話	CH12 2177 2150	2394.5
おきなわほあん 004311101 JNB	VHF DSC	CH12 2189.5	CH16	VHF DSC 電話	CH12 2177 2150	2394.5

第7章 海難事故時の交信

海上保安庁では、海難救助を迅速かつ的確に行うため、陸上通信所や行動中の巡視船艇などにより、GMDSSに対応した遭難周波数を24時間聴守し、遭難情報に即応する体制を整えています。

また、GMDSSの導入に伴い、コスパス・サーサットシステムの地上施設の運用などを行っています。

さらに、海上における事件・事故の緊急通報用電話番号として、局番なし3桁電話番号「118番」の運用を2000年5月1日から開始しています。

「118番」は、加入電話、公衆電話、携帯電話、PHS、船舶電話などから利用できます。

1. 海難事故発生時の通報

海難事故発生時は早急に最寄りの海上保安部署に通報して下さい。

その際、次に掲げる事項をできる限り正確に通報して下さい。

- (1) 船位
- (2) 船名
- (3) 海難種類
- (4) 乗船人数
- (5) 死亡者、行方不明者情報
- (6) 船舶の総トン数
- (7) 交信可否
- (8) 船種
- (9) 積載貨物
- (10) 海難発生海域の気象・海象

官署名	電話番号	官署名	電話番号
第一管区海上保安本部	0134 (27) 0118	千葉海上保安部	043 (301) 0118
小樽海上保安部	0134 (27) 6118	木更津海上保安署	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	勝浦海上保安署	0470 (73) 4999
函館海上保安部	0138 (42) 1118	横須賀海上保安部	046 (862) 0118
江差海上保安署	0139 (52) 5118	湘南海上保安署	0466 (22) 4999
瀬棚海上保安署	01378 (7) 2634	下田海上保安部	0558 (23) 0118
室蘭海上保安部	0143 (23) 0118	清水海上保安部	0543 (53) 0118
苫小牧海上保安署	0144 (33) 0118	御前崎海上保安署	0548 (63) 4999
浦河海上保安署	0146 (22) 9118	第四管区海上保安本部	052 (661) 1611
釧路海上保安部	0154 (22) 0118	名古屋海上保安部	052 (661) 1615
広尾海上保安署	01558 (2) 0118	中部空港海上保安航空基地	0569 (38) 8118
根室海上保安部	0153 (24) 3118	衣浦海上保安署	0569 (22) 4999
羅臼海上保安署	0153 (87) 2274	三河海上保安署	0532 (34) 0118
紋別海上保安部	0158 (23) 0118	四日市海上保安部	059 (357) 0118
網走海上保安署	0152 (44) 9118	鳥羽海上保安部	0599 (25) 0118
第二管区海上保安本部	022 (363) 0111	尾鷲海上保安部	0597 (25) 0118
宮城海上保安部	022 (363) 0114	第五管区海上保安本部	078 (391) 6551
石巻海上保安署	0225 (22) 8088	大阪海上保安監部	06 (6571) 0221
気仙沼海上保安署	0226 (22) 7084	岸和田海上保安署	072 (422) 3592
青森海上保安部	017 (734) 2421	堺海上保安署	072 (244) 1771
八戸海上保安部	0178 (33) 1221	神戸海上保安部	078 (331) 2027
釜石海上保安部	0193 (22) 3820	西宮海上保安署	0798 (22) 7070
宮古海上保安署	0193 (62) 6560	姫路海上保安部	079 (231) 5063
秋田海上保安部	018 (845) 1621	加古川海上保安署	079 (435) 0671
酒田海上保安部	0234 (22) 1831	和歌山海上保安部	073 (402) 5850
福島海上保安部	0246 (53) 7111	田辺海上保安部	0739 (22) 2000
第三管区海上保安本部	045 (211) 1118	海南海上保安署	073 (492) 0134
横浜海上保安部	045 (671) 0118	串本海上保安署	0735 (62) 0226
川崎海上保安署	044 (266) 0118	徳島海上保安部	0885 (33) 2246
小笠原海上保安署	04998 (2) 7118	高知海上保安部	088 (832) 7111
東京海上保安部	03 (5564) 1118	宿毛海上保安署	0880 (65) 8117
鹿島海上保安署	0299 (92) 2601	土佐清水海上保安署	0880 (82) 0464
茨城海上保安部	029 (263) 4118	関西空港海上保安航空基地	072 (455) 1235

官署名	電話番号	官署名	電話番号
第六管区海上保安部	082 (251) 5111	大分海上保安部	097 (521) 0112
広島海上保安部	082 (253) 3111	佐伯海上保安部署	0972 (22) 4999
柳井海上保安署	0820 (23) 2250	仙崎海上保安部	0837 (26) 0241
岩国海上保安署	0827 (21) 6118	萩海上保安署	0838 (22) 4999
水島海上保安部	086 (444) 9701	第八管区海上保安本部	0773 (76) 4100
玉野海上保安部	0863 (31) 3423	舞鶴海上保安部	0773 (76) 4120
尾道海上保安部	0848 (22) 2108	小浜海上保安署	0770 (52) 0494
福山海上保安署	084 (943) 5950	宮津海上保安署	0772 (22) 4999
呉海上保安部	0823 (26) 0118	香住海上保安署	0796 (36) 4999
徳山海上保安部	0834 (31) 0110	敦賀海上保安部	0770 (22) 0191
高松海上保安部	087 (821) 7011	福井海上保安署	0776 (82) 4999
小豆島海上保安署	0879 (82) 1279	境海上保安部	0859 (42) 2531
坂出海上保安署	0877 (46) 5999	鳥取海上保安署	0857 (32) 0118
松山海上保安部	089 (951) 1196	隠岐海上保安署	08512 (2) 4999
今治海上保安部	0898 (22) 0118	浜田海上保安部	0855 (27) 0770
新居浜海上保安署	0897 (32) 0118	第九管区海上保安本部	025 (245) 0118
宇和島海上保安部	0895 (22) 1256	新潟海上保安部	025 (247) 0118
第七管区海上保安本部	093 (321) 2931	佐渡海上保安署	0259 (27) 0118
門司海上保安部	093 (321) 3215	上越港上保安署	025 (543) 4118
下関海上保安署	0832 (67) 1711	伏木海上保安部	0766 (45) 0118
宇部海上保安署	0836 (21) 2410	七尾海上保安部	0767 (52) 9118
荻田海上保安署	093 (436) 3356	金沢海上保安部	0762 (66) 6118
若松海上保安部	093 (761) 2497	能登海上保安署	0768 (74) 8118
福岡海上保安部	092 (281) 5865	第十管区海上保安本部	099 (250) 9800
三池海上保安部	0944 (53) 0521	鹿児島海上保安部	099 (222) 6680
唐津海上保安部	0955 (74) 4321	喜入海上保安署	0993 (45) 0125
伊万里海上保安署	0955 (28) 3388	指宿海上保安署	0993 (34) 2999
長崎海上保安部	095 (827) 5133	熊本海上保安部	0964 (52) 3103
壱岐海上保安署	0920 (42) 0508	天草海上保安署	0969 (73) 3194
五島海上保安署	0959 (72) 4999	宮崎海上保安部	0987 (22) 3021
佐世保海上保安部	0956 (31) 6003	志布志海上保安署	0994 (72) 4999
平戸海上保安署	0950 (22) 3997	串木野海上保安部	0996 (32) 2205
対馬海上保安部	0920 (52) 0640	奄美海上保安部	0997 (52) 5811
比田勝海上保安署	0920 (86) 2113	古仁屋海上保安署	0997 (72) 2999

官署名	電話番号
細島海上保安署	0982 (52) 8695
第十一管区海上保安本部	098 (867) 0118
名護海上保安署	0980 (53) 0118
中城海上保安部	098 (938) 7118
石垣海上保安部	0980 (83) 0118
宮古島海上保安署	0980 (72) 0118

PART 4 安全な航海のためのポイント

海上保安庁では、最近の海難発生動向や主要海難の傾向から、以下の3点を重点的に指導している。

- ① 気象・海象情報の入手及び荒天時における早期避難
 - ② 航行経路付近海域における必要海図等の備付け
 - ③ ふくそう海域航行前の主機関の発停・前後進テストその他機関各部の運転状態の確認
- ①～③については、安全な航海のための基本事項であるとともに、非常に重要なことでもある。

第1章 気象・海象情報の入手及び荒天時における早期避難

- ・ 出港前及び航海中においては、常に最新の気象・海象情報を入手すること。
- ・ 注意報・警報が発令されている場合や、気象・海象の悪化が予想される場合は、出港を中止するか、早期に避難すること。
- ・ 避泊地の選定にあたっては、水路誌や海図を参考にして行うこと。

緊急入域

緊急入域は、船体、機関の重大な損傷、異常な気象・海象等により船舶に急迫した危険がある場合や、乗組員が重傷病にかかり、速やかな専門医による治療が必要な場合等に、船舶が外国の領域（領海又は内水）に一時的に入域する行為であり、国際慣行として一般的に認められているものである。

海上保安庁では、緊急入域船舶に対しては、迅速かつ的確な救助をあたえるように努めていますが、我が国領域内に緊急入域しようとする外国船舶は、下記の点に留意し、適正な入域に努めること。

記

1. 緊急入域は、当該船舶、積荷、乗組員に対する急迫した危険を避けるためという重大かつ緊急な必要性に基づくものでなければならないこと。
2. 緊急入域しようとする場合には、最寄りの海上保安部署又は海上保安庁の海岸局に次の事項について通報すること。
 - ① 船 籍
 - ② 船 種
 - ③ 船 名
 - ④ 呼出符号
 - ⑤ 総トン数

- ⑥ 乗組員数
- ⑦ 船主又は代理店
- ⑧ 緊急入域の理由及び入域希望場所
- ⑨ 入域に至る経緯
- ⑩ 必要とする医療、修理及び補給等の援助に関する内容
- ⑪ その他

3. 入域に適する海域（港湾を含む。）について、事前に代理店等を活用して十分な調査を行うとともに、入域にあたっては、地元漁民の漁具等に被害を与えないよう、また、航路を閉塞しないよう細心の注意を払うこと。
4. 所要の国際信号旗を掲揚すること。
5. 医師の手配、修理業者の手配等を必要とする場合には、原則として、適当な代理店を設定すること。
6. 入域中は、我が国の法令を遵守するとともに、最寄りの海上保安部署又は海上保安庁の海岸局及び代理店との通信連絡体制を確保すること。
7. 緊急入域の必要がなくなり出域する場合には、速やかに出域すること。また、出域する場合には、船舶名、出域日時、出域場所及びその他必要な事項を、最寄りの海上保安部署又は海上保安庁の海岸局へ連絡すること。

第2章 航行安全上必要な海図等の備付け

航行安全上必要な海図の基準

日本周辺海域を航行する船舶は、下表に従い、航海を予定している海域の海図を備え付けること。なお、外国政府が刊行した世界測地系に基づく同程度の縮尺、範囲の海図であっても構わない。

また、水路誌、潮汐表、漁具定置箇所一覧図等、航海を予定している海域の状況を把握するため必要な航海用刊行物等についても、できるだけ備え付けること。

船舶安全法上、海図等の備付けを義務付けられてない船舶にあっても、できる限り海図又は小型船用航海参考図誌を備え付けること。

航海を予定する海域の区分	航行安全上必要な海図
日本領海以遠（日本領海へのアプローチに係る海域に限る。）	50万分の1より大縮尺の海図
日本領海内	25万分の1より大縮尺の海図
海上交通安全法の適用がある海域	航行を予定する海域に係る海図
港則法の適用がある海域	航行を予定する海域に係る海図のうち最も大縮尺の海図

(注) 備え付けられた海図は、水路通報により補正された場合には、特段の事情がない限り速やかに更新されているものであること。

○海上交通法の適用がある海域を航行する場合に航行安全上必要な海図リスト
 (海上保安庁刊行の海図に限る)

航行する海域	航行安全上必要な海図〔海図番号〕(ただし、※印のものはできるだけ備えること。)
東京湾北部	W1062 W1081
浦賀水道	W90 W1062 W1081
伊勢湾	W1051
三河湾	W1052
伊良湖水道	W1051 W1053 W1064
紀伊水道	W77 W106 W105C
大阪湾	W150A
明石海峡	W106 W131 W150A
鳴門海峡	W112
播磨灘	W106 W150B
小豆島北西海域	W1114
備讃瀬戸	W137A W137B W153 W1122
水島港及付近	W1116
備後灘	W130 W137B W153
燧灘	W130、w153 W1128
来島海峡	W104 W132※ W141 W1108
安芸灘	W141
広島湾	W142
伊予灘	W1102
大島瀬戸	W152※ W163
周防灘	W1101
豊後水道	W151 W1218
関門海峡付近	W127 W135 W1262

※上記海図のほか、(財)日本水路協会から「海上交通情報図」が発行されているので利用すること

乗揚げ海難防止のための遵守事項

次の事項を守って乗揚げ海難の防止に努めましょう。

1. 海図等の備付け

「航行安全上必要な海図の基準」を満たす海図を備え付けること。

また、水路誌、潮汐表等予定された航海に必要な航海用刊行物についても備え付けること。

ただし、船舶安全法上、海図等の備付けを義務付けされていない船舶にあつては、できる限り、海図又はヨット・モーターボート用参考図等の航海用参考図誌を備え付けること。

2. 海図の適正使用等

① 海図は航海中常時使用可能な状態にしておくこと。

② 海図は水路通報により最新の状態に維持すること。

③ 航行する海域に応じた縮尺の海図を使用すること。

④ 航海に当たっては、コースラインを予め海図に記入しておくこと。

⑤ 海図にはコースラインの周辺に、予め避険線等障害物を回避するための参考事項を記入しておくこと。

⑥ GPS等の衛星航法装置と併用して世界測地系海図を使用する場合には、装置の測地系選択を「WGS84」（世界測地系）にすること。

3. 事前の水路調査

航海計画の策定に当たっては、事前に海図、水路誌等を十分に調査し、航行する海域の状況を把握しておくこと。

4. 船位の確認

自船の船位については、付近海域の状況に応じ、適宜確認すること。

5. 見張りの励行

① 航海中（錨泊時を含む。以下同じ。）は、見張りを励行すること。

② 夜間及び視界不良時においては、厳重な見張りを継続して行うこと。

③ 自動操舵使用時は、船橋を無人にしたり、居眠りするなど見張りがおろそかになりがちであるから、特に気を付けること。

6. 気象・海象情報の把握

風や潮流等の影響により、コースラインどおりに航行できない場合もあることを考慮し、できる限り最新の気象・海象情報の把握に努めること。

7. 錨地の選定及び走錨の監視

① 錨地については、大縮尺の海図等を参照して、できる限り錨搔きの良い場所を選定するとともに、必要に応じ、双錨泊を行う等、走錨の防止に努めること。

- ② 走錨を早期に発見するため、錨泊中においても自船の船位を適宜確認すること。

8. 海上交通法規の遵守

- ① 航行海域に適用される海上衝突予防法、海上交通安全法、港則法等の海上交通法規（指導事項を含む。）の内容を十分理解し把握するとともに、これを遵守すること。
- ② 特に地域性のあるルールについては、航海を予定する海域に適用される事項について、十分に確認しておくこと。

9. 居眠り防止

乗揚げ海難の原因の中には、居眠りによるものも見受けられることから、厳正な当直体制の確保はもとより、船内における就業環境等についても十分に配慮すること。

10. 海上交通センター等との連絡体制の確保

- ① VHF 無線電話を設置している船舶にあつては、航海中はチャンネル 16（156.8MHz 以下同じ。）の聴守を行うこと。特に、海上交通安全法及び港則法の適用海域内を航海中は、常時チャンネル 16 の聴守を厳守すること。
- ② 日本沿岸海域を航行する場合には、日本語又は英語を理解する船員を配置すること。特に、海上交通安全法及び港則法の適用海域内を航海中は、常時配置しておくこと。（海上交通センター等からの情報提供は日本語又は英語により行われる。）

11. その他

- ① 港の入出港又は航路の航行に当たり、船舶交通のふくそうする海域の航行に不慣れな船舶は、強制水先対象船舶でなくても、できる限り水先人を乗船させること。
- ② 航行不案内な海域については、夜間、狭視界時及び強潮時の航行を避けること。
- ③ 万一事故が発生した場合には、直ちに、船主の責任において、油や積荷の流出に対する措置及び船体の撤去を講ずる必要があるから、十分な金額の船主責任保険（PI 保険）に加入しておくこと。

第3章 ふくそう海域航行前の主機関の発停・前後進テスト その他機関各部の運転状態の確認

船舶交通のふくそうする海域での機関故障は、乗揚げや他船への衝突等の二次災害を引き起こす危険性がある。

機関故障を防ぐには、

1. ふくそう海域を航行する前に、ふくそう海域外の安全な海域において、主機関の発停及び前後進テスト並びに遠隔操縦装置その他機関各部及び舵取装置の運転状態チェックすること。
2. 燃料を切り換える時は、ふくそう海域外の安全な海域において実施すること。
3. 出港に際しては、あらかじめ遠隔操縦装置、その他機関各部及び舵取装置の点検整備、並びに可能な限り係留運転を十分に実施し、機器が正常に作動することを確認すること。
4. 乗組員の交代があったときは、機器の運転状態及び取扱い方法並びに各部の整備記録を確実に引継ぐこと。
5. 万が一、エンジン・トラブルが発生し、操縦不能状態に陥った場合には、直ちに、自船の安全を確保するための適切な応急措置をとり、同時に国際 VHF 等の無線通信装置、灯火、形状物その他あらゆる通信連絡手段を使用して、周囲にある他の船舶に操縦不能状態にあることを知らせる等、他の船舶との衝突防止に万全を期すこと。
6. 操縦不能状態に陥った場合のみならず、自船にエンジン・トラブル等の航行安全上のトラブルが発生したときは、直ちに、最寄りの海上保安部署あてトラブルの発生場所、概要及び応急措置等を速報すること。

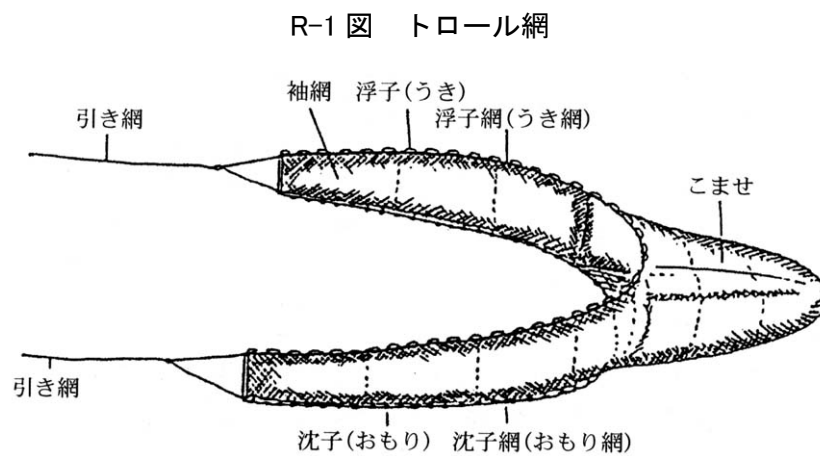
参考資料 日本沿岸域の漁業

日本沿岸域では、多種多様な漁業が周年を通じて盛んです。

以下に、日本沿岸域における代表的な漁法・漁具に関する資料を参考として掲載しますので、日本沿岸域を航行する際の参考として下さい。

1. 漁具及び漁法

(1) 底引き網漁業



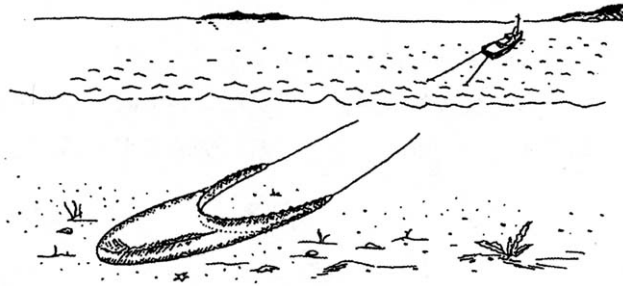
主な底引き網漁業は次の通りです。

a. 小型機船底引き網漁業

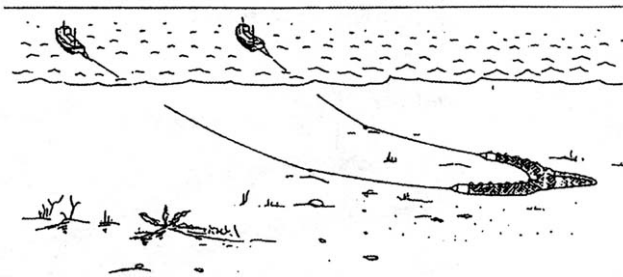
小型機船底引き網漁業は総トン数 15 トン未満の動力船により、底引き網を使用して行う漁業です。

この小型機船底引き網漁業は種類が多く、一般的には1隻の動力船で底引き網を引き廻す漁業ですが、2隻の場合もあります。(R-2 図、R-3 図参照)

R-2 図 小型機船底引き網（1隻引き）



R-3 図 小型機船底引き網（2隻引き）

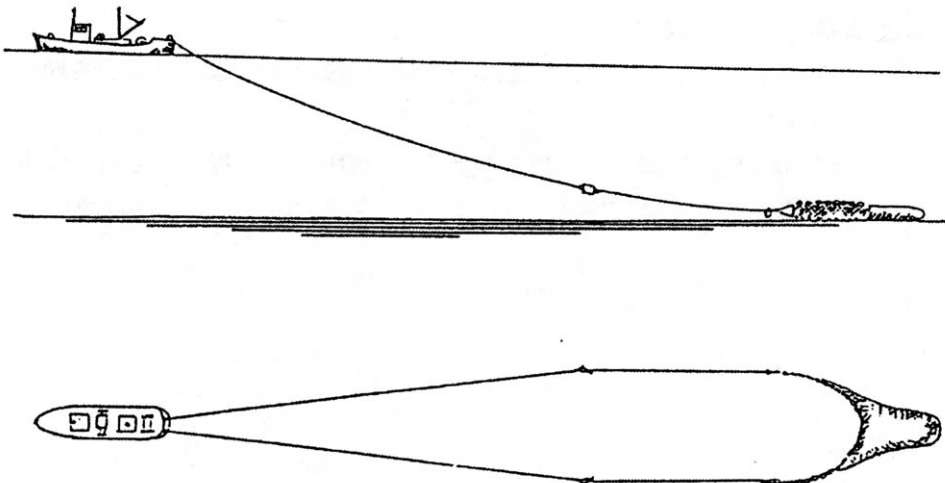


b. トロール網漁業

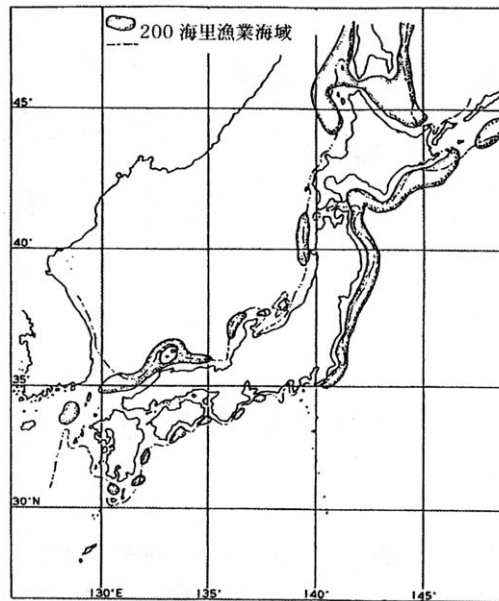
沖合および遠洋底引き網漁業の主な漁業が、トロール網による漁業です。

一般には1隻引きですが、沖合底引きの網のなかには2隻引きの場合もあります。(R-4 図、R-5 図参照)

R-4 図 沖合・遠洋底引き網漁業



R-5 図 トロール漁の漁場



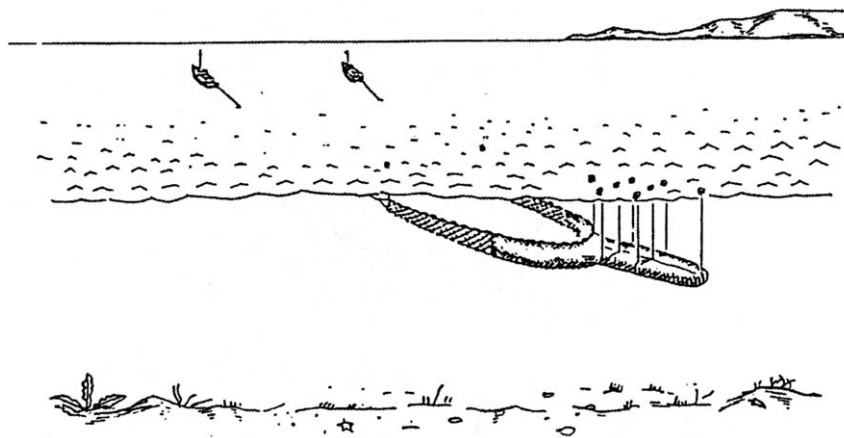
(2) 船引き網漁業

船引き網は、船を拠点として水底以外の中層または表層で使用する引き寄せ網および引き廻し網をいい、これを船上に引き揚げて漁獲するものです。

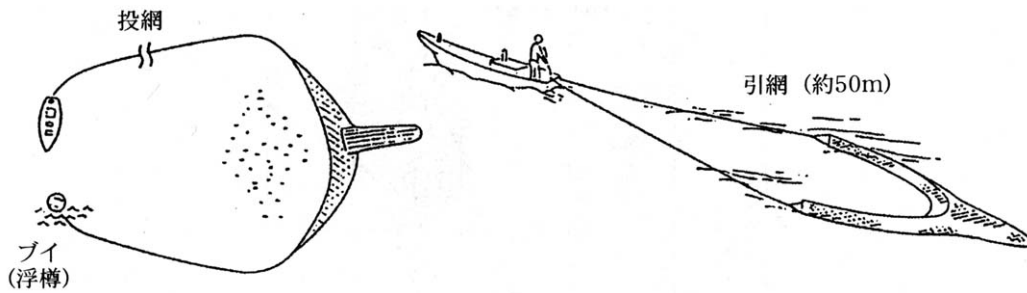
船曳網の特徴はこの網が中層または表層で使用されるため、浮標が多数水面に現れており、かつ、網は水面に近いところにあることです。

R-6 図は、主に瀬戸内海や伊勢湾で行われているパッチ網で、船曳網漁業の代表的なものです。また、R-7 図は1隻による曳網漁業です。

R-6 図



R-7 図 1 隻による曳網漁略図



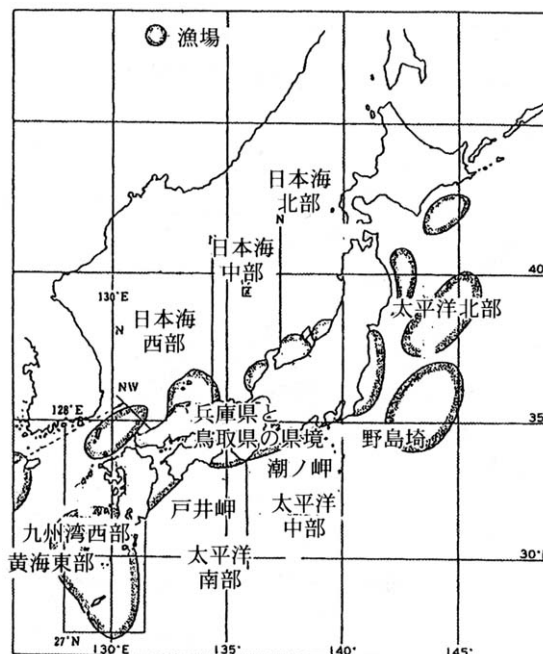
(3) まき網漁業

まき網漁業とは、網具で魚類を包囲してその逃路を断ち、次第に包囲網を締めて漁獲するものです。

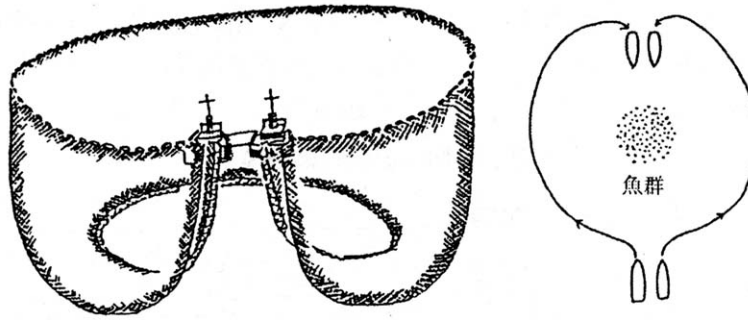
まき網漁業の規模は2~3トンの沿岸で行われている小型のものから、100トン程度の大中型、さらには、500~1,000トンの海外まき網船まであります。

第R-9図は、まき網(2艘まき)の構造とその操業について図示したのですが、この網の特徴は網の浮子(うき)がすべて水面上に現れていることです。(R-8図、R-9図参照)

R-8 図 中・大型漁船の主な操業海域



R-9 図 まき網漁



(4) 刺網漁業

刺網漁業とは魚類が遊泳通過する場所に、直交するように施網して、その網目に魚類を絡ませたりして漁獲するものです。

a. 浮刺し網漁業

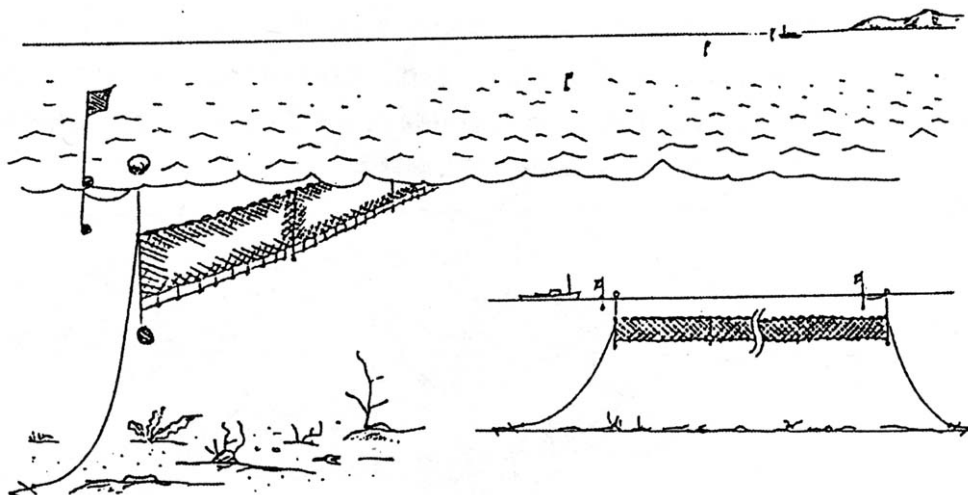
上層、中層の魚類の捕獲を目的とした刺し網です。

この漁法は固定式は少なく、流し網が多い。

固定式浮刺網は流向、風向には関係ありませんが、おおよそ、流向に対して直交するように敷設されています。

また、その性質上、通航船の多い場所に敷設されることは、多くはありません。(R-10 図参照)

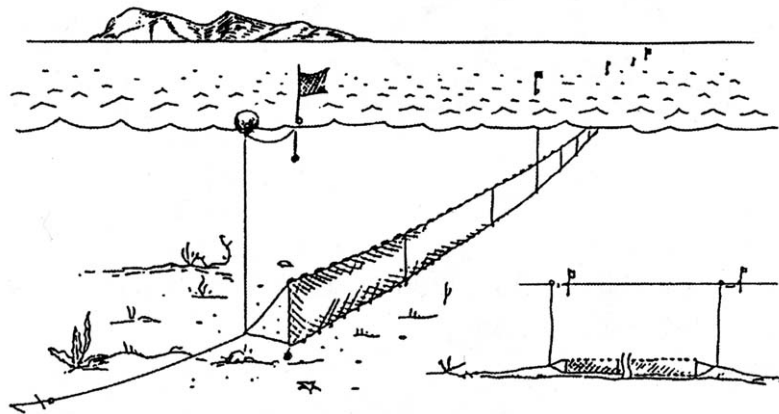
R-10 図 浮刺し網漁



b. 底刺し網漁業

下層、水底の魚類を捕獲することを目的とした刺し網で、固定式のものがほとんどです。水底に、刺し網を錨で固定して魚類を捕獲する漁法なので、水面上には浮標や目印のみが認められるのみです。(R-11 図参照)

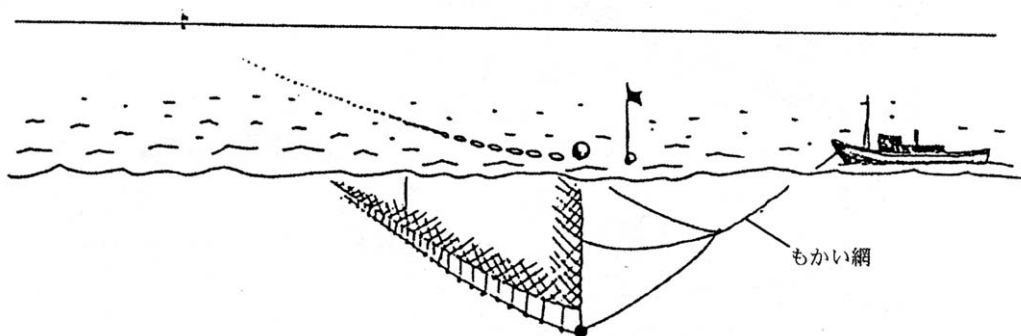
R-11 図 底刺し網漁



c. 流し刺網（流し網）漁業

流し網とは、網具の位置を錨などで固定せずに潮流、風などに流して使用する刺し網です。その流刺し網は、ほとんどが上層および中層の魚類を捕獲する浮刺し網です。流し網は流向、風向に直交して敷設されていますが、目的の魚類によっては、水面に浮いているものから 50~60 メートルも沈降させているものもあります。浮標および浮子（浮き）が連続している場合には（20~30 センチメートル間隔）、表層魚を捕る流し刺網であることが多く、浮標、目印が 20~30 メートルの間隔で続いている場合には中層、下層または水底の刺網であることが多い。(R-12 図参照)

R-12 図 流し刺網漁

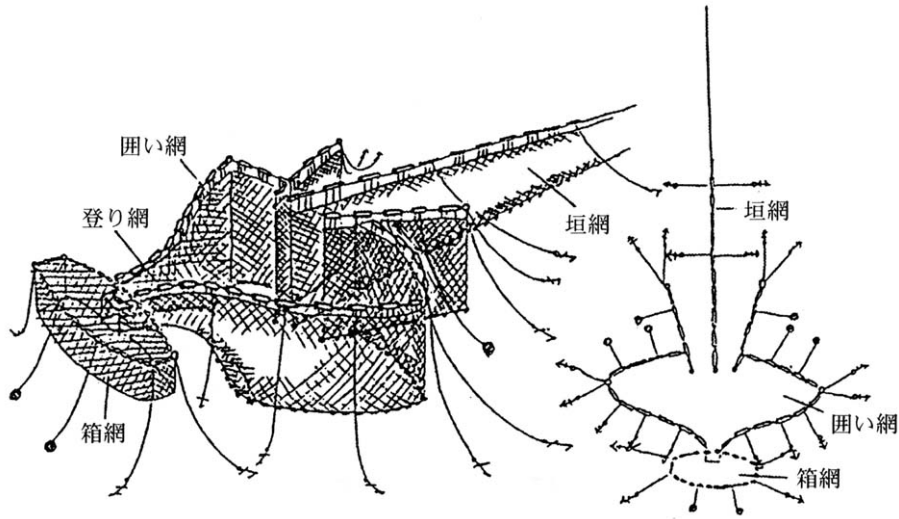


(5) 定置網（建て網）漁業

定置網は一定の水面に定置しているもので、相当期間にわたって敷設しています。

落とし網漁業は、陸岸より沖合に向かって敷設され、箱網部（敷設網の先端部分）には目印のための標識旗を揚げ、夜間には標識灯が点滅するようにしていますが、規模によっては標識のないものもあります。（R-13 図参照）

R-13 図 定置網漁



(6) 一本釣り漁業

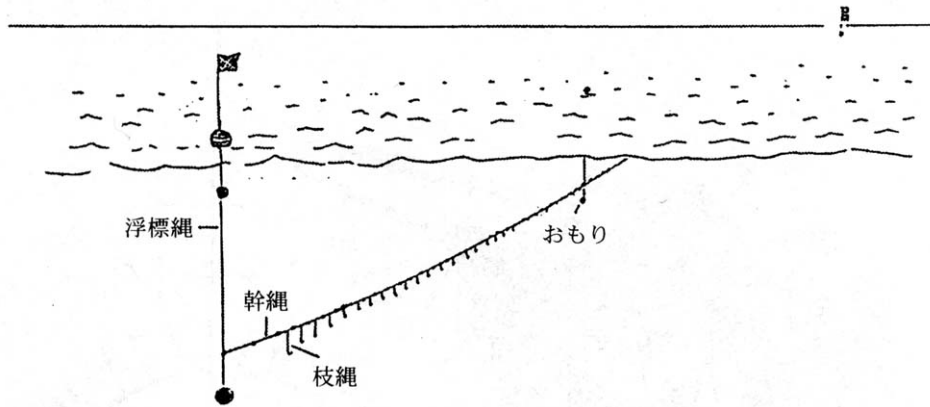
一本の釣糸に数個の釣針をつけて魚類を釣りあげる漁法です。

(7) はえ縄漁業

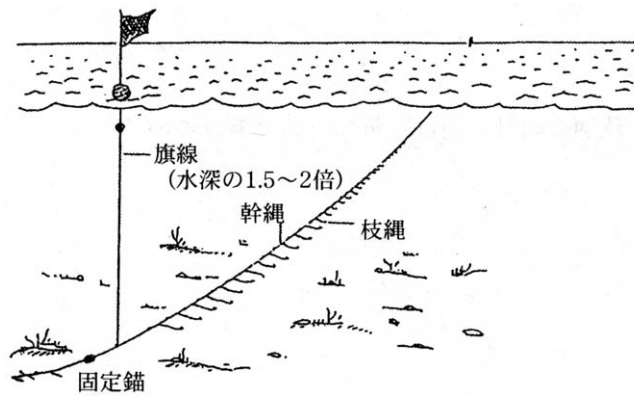
はえ縄は、幹縄に多数の枝縄をつけ、この先端に釣針をつけた漁具を横に長く延べて行う漁法です。

はえ縄には浮子（うき）によって海面から吊して使用する浮はえ縄、水底に敷設する底はえ縄があります。（R-14 図、R-15 図参照）

R-14 図 浮はえ縄



R-15 図 底はえ縄



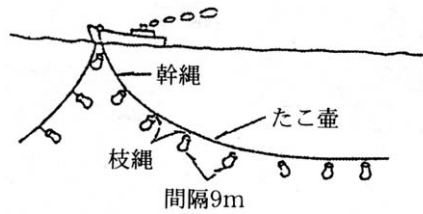
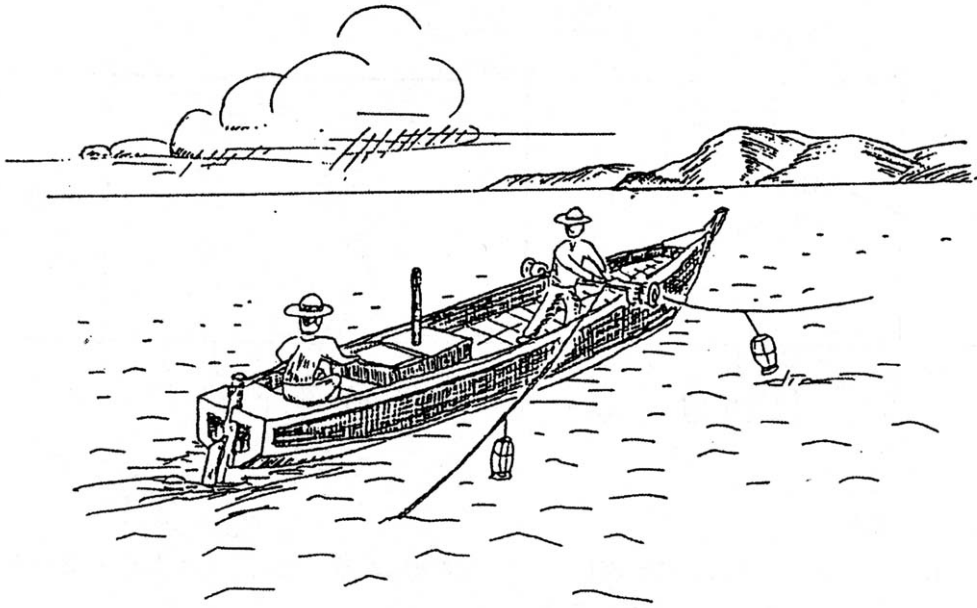
(8) せん漁業

a. タコつぼ漁業

海底につぼを2~3日放置しておき、タコがつぼに入る習性を利用して、捕獲する漁法です。

(R-16 図参照)

R-16 図 たこ壺漁

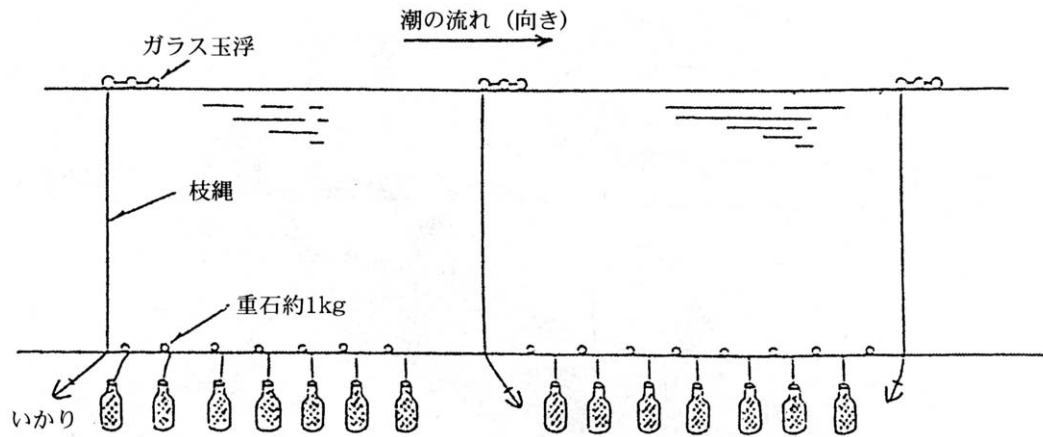


b. アナゴかご漁業

海底にかごを設置し、かごに漁獲物が入るのを利用して捕獲する漁法です。

(具体例) アナゴかご漁業 (R-17 図参照)

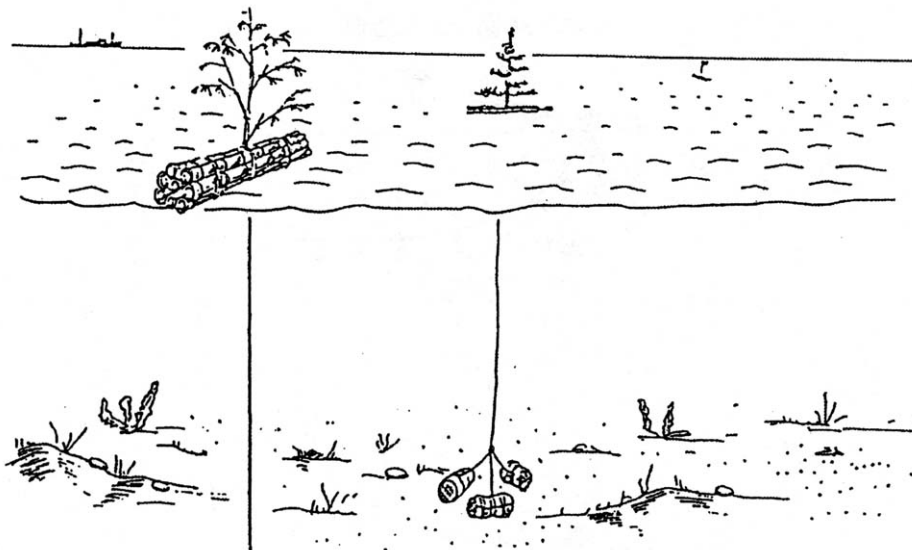
R-17 図 アナゴかご漁業



(9) 漬け漁業

木、竹、わら等を水中に敷設し、これに集まったり、また、もぐり込んだりする魚類を捕獲する漁法です。(R-18 図参照)

R-18 図 漬け漁業

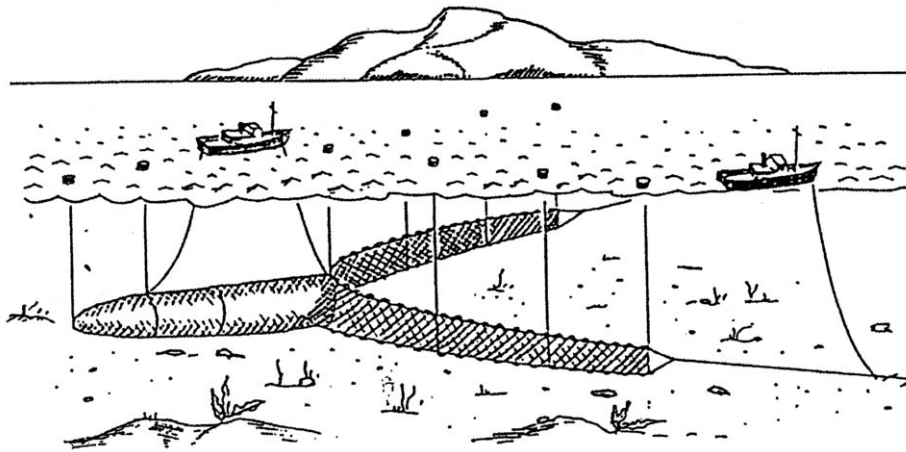


(10) こませ網漁業

袋状の網漁具を水中に設置し、魚類が入るのを待って漁具を引き揚げて漁獲するものです。

この代表的なものが岡山県など瀬戸内海において盛んなイカナゴ(こませ)網漁業です。(R-19 図、R-20 図参照)

R-19 図 イカナゴ網漁

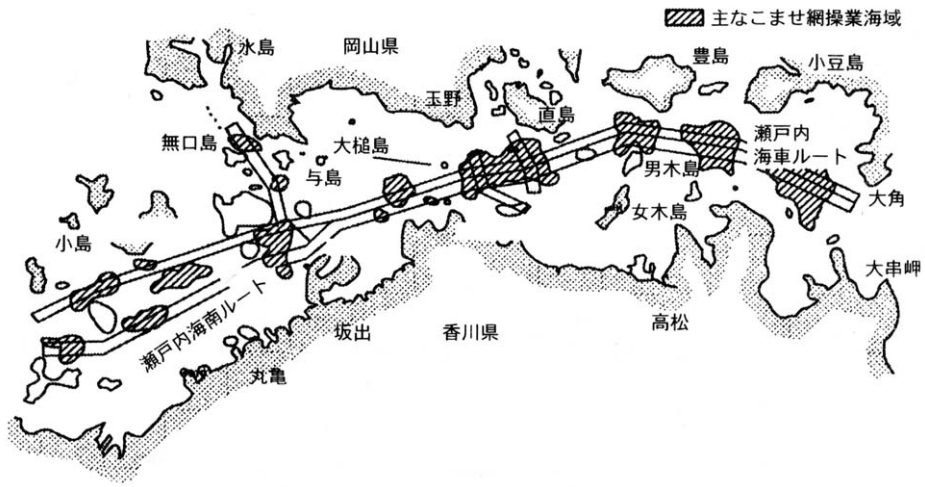


備讃瀬戸で操業しているこませ網漁業は、操業中、航路を閉塞するおそれもあることから、備讃海域を航行する一般船舶は、海上交通安全法、海上衝突予防法を遵守するとともに、特に下記事項に留意し、現場海域において航路しょう戒業務にあたっている巡視船艇の指導に従って安全確保を図って下さい。

また、万一、衝突、接触、漁具被害等の事故が発生した場合は、速やかに備讃瀬戸海上交通センター、または最寄りの海上保安署、もしくは巡視船艇に通報して下さい。

- (1) こませ網漁船及び他の船舶の動向に十分注意して航行すること、また必要に応じ備讃瀬戸海上交通センターから、こませ網漁船に関する情報を入手すること。
- (2) こませ網漁船の付近を航行する場合には、減速して航行すること。
- (3) 巨大船等は、備讃瀬戸海上交通センターから、こませ網漁船に関する情報を入手し、必要に応じ注意喚起信号を早めに発する等、十分注意して航行すること。

R-20 図 こませ網漁業漁場図



(備讃海域におけるこませ網漁業の漁期 (1月15日～11月30日、盛漁期3月～8月))

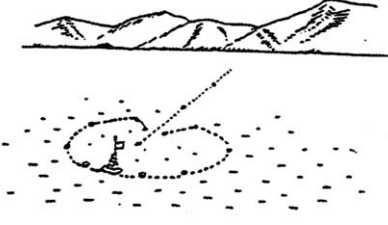
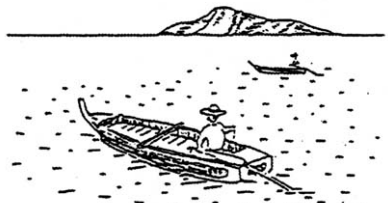
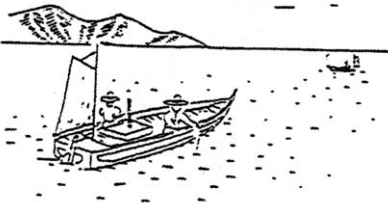
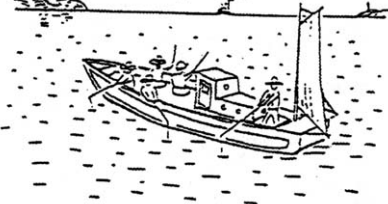
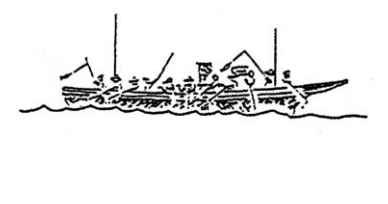
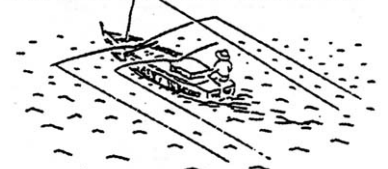
2. 漁船・漁具の視認とその対策

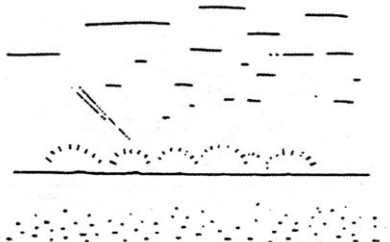
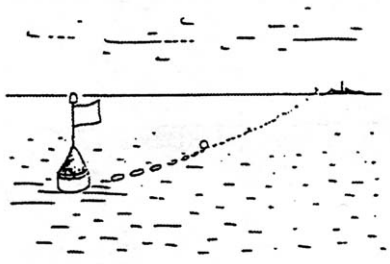
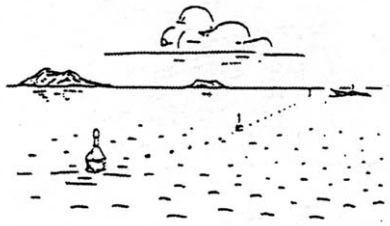
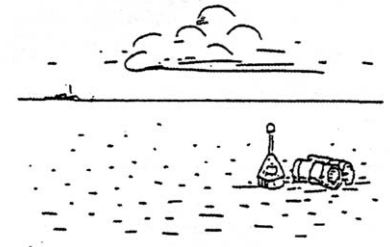
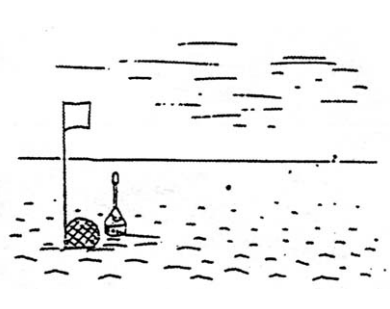
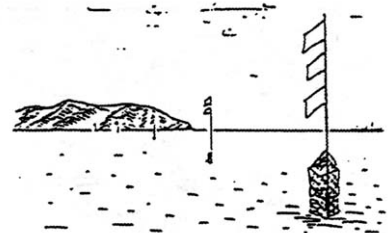
船舶が航行中に、操業している漁船を発見すれば、その付近に網、縄などの漁具が存在する可能性があることが察知できます。

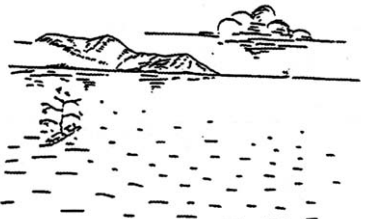
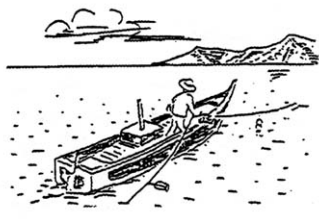
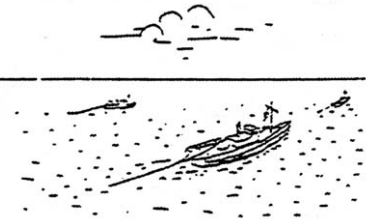
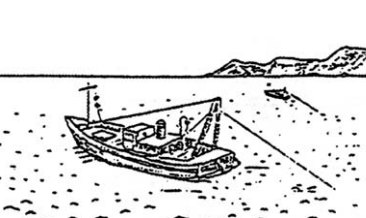
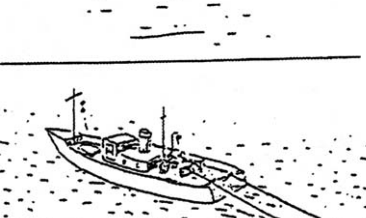
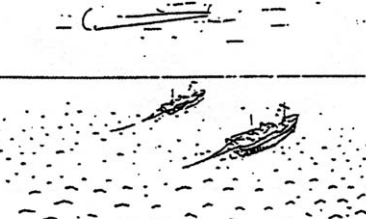
しかし、漁具のみが設置されている場合には、その発見が遅れがちで、まして風波がある場合にはなおさらです。

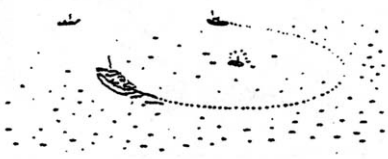

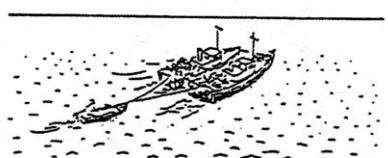
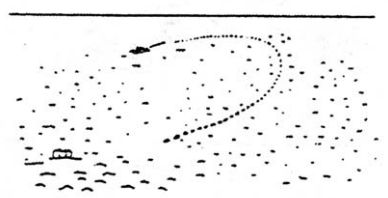
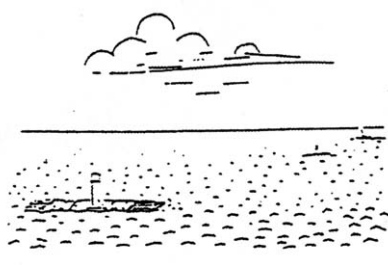
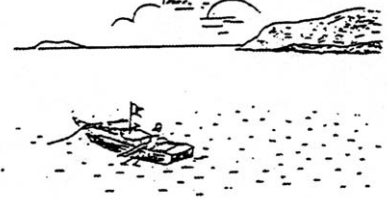
以下の表に、船舶が航行中、漁船や漁具を視認したときの一般的な判断やその対策について参考として記します。

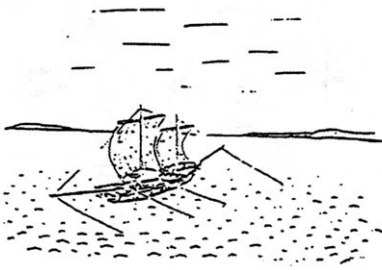
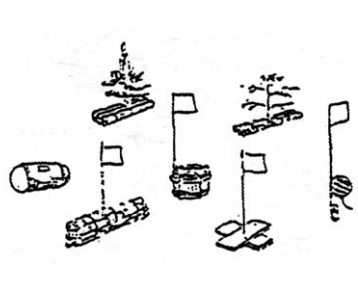
漁船・漁具の視認とその対策

視認の状況	判断	対策	備考
	<p>定置網 陸岸より連続して浮標および浮きが沖合に向かう。先端には標識がある場合が多く、夜間は照明が点灯するものもある。</p>	<p>その網は横断できない。水深は27m位（沖縄15m、内海を除く）までの所まで張り出している。距岸100mくらいの小型のものから2,000～3,000mの大型のものまである。避泊時等の沿岸接航、湾内進入時には特に注意を要する。</p>	<p>日本沿岸各地で操業している。 水路部発行の「漁具定置箇所一覧図」を参照すること。変更もあるので注意が必要である。</p>
	<p>一本釣り（手こぎ） 錨を入れず、流しながらの一本釣りので、片手でろを操っている場合がある。</p>	<p>群をなして操業している場合が多い。他船の接近に気づかぬ場合もあるので、注意喚起をした方がよい。避航するときには、左右十分の余裕をもって航過すること。</p>	<p>内海、内湾、水道付近に多い。</p>
	<p>一本釣り（動力付） 定置せず、流しながらの操業である。</p>	<p>エンジンはすぐに発動できる状態にしてあるのが普通であるから、お互いの避航は容易である。しかし十分な余裕はみておかねばならない。</p>	<p>沿岸部、内海、内湾、水道付近に多い。</p>
	<p>一本釣り（動力付竿釣り） 錨は入れていない。セイルを利用して風を立てて操業している。</p>	<p>しばしば航路筋に漂泊操業する。その動向に十分注意し、衝突のおそれのあるときは、注意喚起信号を行って、お互いに注意して航行する。</p>	<p>湾口に多い。一般人の乗合い釣船で、土・日曜日、祭日に多いので注意を要す。</p>
	<p>カツオ一本釣り 海面に撒水しながら操業している。</p>	<p>広い海面での操業が多い。早めに、十分の余裕をもって避航した方が安全である。</p>	<p>昼間操業 黒潮本流及び支流に沿った地方で操業している。</p>
	<p>曳き縄釣り</p>	<p>見合い関係に十分注意して、航過した方がよい。その場合、引き縄の長さが40～50mあることを知っておくこと。</p>	<p>昼間操業 全国的に多く、内湾、沿岸で操業している。</p>

視認の状況	判断	対策	備考
	サンマ棒受け網 サバ釣り イカ釣り	夜間、群をなしての操業が多い。時にはサーチライトを照射してくる場合もある。その群をつき切るとはなるべく避けて、早めに避航した方がよい。ただし付近の一般船舶には十分注意すること。	夜間操業 各地で操業される。棒受け網は潮下に網を展開する。サバ釣りは風に立てて操業する。
	流し網（浮刺し網） 標識旗のないものもある。	標識（照明付）の間に浮子（うき）、浮標が連続している。浮子（うき）下5～6mまで網がある。早めに避航すること。	夜間操業 ブリ、トビウオ、サンマネサケ、サケ、マス 昼間操業 トビウオ、サンマ 標識間に浮標のみ（浮子は4～6m下に沈む）の場合もある。
	サワラ流し網 浮刺し網	網の両端および中央部に標識灯があり、中央にも浮子（うき）がある。航過はできない。この例は瀬戸内海のものである。	瀬戸内海、伊勢湾、九州内湾。 標識灯の色が異なるので注意。
	底刺し網 タラ、ブリ、カスベ、ホッケ	大型浮標がつけられている場合が多く、標識灯がついている。一方に操業船がかかっている。 流向に直交して敷設される。	日本海側に多い。 夜間、昼間とも操業する。
	はえ縄 サケ・マスはえ縄	浮はえ縄、底はえ縄の判別が困難であり、縄の両端に標識灯があり、いずれかに操業船が繋がれているが、中間に約300mごとに浮標があるのみなので注意のこと。浮はえ縄の場合は潮の流れに平行になっている。浮標に近寄らぬこと。	日本海北部、北海道に多い。
	底はえ縄 かご類 磯建て縄	発砲スチロールを使っている場合の例である。	沿岸各地に多い。

視認の状況	判断	対策	備考
	磯建て網 はえ縄	自然植物を使った例である。	内湾、沿岸部
	たこつぼ作業船	作業船を十分離して航過する。 幹縄に注意する。	瀬戸内海、各内湾、沿岸部
	小型機船底曳き網 エビ こぎ網	内海、内湾で多く操業し、群をなしている場合がある。なるべく群を避けるようにする。	夜間操業が多い。3～5トンの小型である。
	小型機船底曳き網	一艘曳きで、船尾にやぐらを組み、ワイヤーで網を曳いている。群をなしている場合が多い。曳き網が伸びているので、十分余裕をみておくこと。接近してから照明灯、標識灯を点灯する機会が多いので、注意を要する。	外洋に面した沿岸部および内海の航路筋等に多い。15トン未満で昼夜操業している。
	沖合機船底曳き網 (一艘曳き)	沖合底曳き網は一艘曳きが主体である。 曳き網は比較的に長いので、避航には十分な余裕をみること。	15トン以上24トンまで。 沿岸沖合が漁場である。 水深500～600mまでの間で操業している。
	沖合機船底曳き網 (二艘曳き)	二艘曳きの場合には、曳き網は割合に短い、太目のものを使用している。二隻が一緒に行動しているのでわかりやすい。十分余裕をもって避航する。	50～60トン級のものが多い。 東シナ海の南太平洋で操業しているものもある。

視認の状況	判断	対策	備考
	二艘まき網	<p>二隻の漁船と他に手船が2~3隻で操業している。浮標、浮子が水面に出るので航過はできない。集魚灯使用は少ない。まき網の径は約320~470m。一艘まき網は径約160~320m。</p> <p>十分な余裕をもって避航する。</p>	小型まき網5トン未満の動力船または無動力船中型まき網5トン以上60トン未満他に操業区域が限定された指定中型まき網がある。漁の種類により集魚灯は禁止されている。
	パッチ網 (二艘船曳き網)	二艘曳きで、機船底曳き網のように見えるが、その後方に浮標が見えるので判別しやすい。近寄らないこと。漁船の後方を航過するときには特に注意のこと。	瀬戸内海、伊勢湾が盛んである。
	漁場に向かう途中、または投網前のきんちやく網漁船	<p>二隻横付け、手船を引きながら漁場に向かう(あるいは帰投中の)きんちやく網漁船。</p> <p>船尾に網を山なりに積んでいる。</p>	朝、夕に多い。
	一艘船曳き網	<p>最初の投網地点の浮標に向かって、網をながしながら旋回してくる。</p> <p>揚網は、投錨をして行うので注意を要する。</p> <p>陸岸に石膏するときには特に注意すること。余裕をもって避航する。</p>	内海、内湾に多い。ほとんど全国的にその沿岸部で操業されている。二隻船引き網も多い。
	シイラ漬け シイラ曳き縄釣り	<p>長さ10mの竹の束を浮かべ海底から固定し、標識旗、自然木の目印を立てている。このまわりで引き縄釣り、網漁をしている場合があり、余裕をみて航過すること。</p> <p>シイラ漬けは、直接乗り切らないように注意すること。</p>	九州沿岸、日本海側、四国南岸に多い。
	潜水夫を使って漁業に従事している。	<p>タイラギ漁の場合が多い。錨をいれて、“A”旗を掲げている。</p> <p>決して接近してはならない。</p> <p>大きく避航する。</p>	中部以西の内海、内湾に多い。

視認の状況	判断	対策	備考
	<p>風うたせ網</p>	<p>最近はあまり見かけないが、風下に網を引くので十分注意して避航すること。</p>	<p>風うたせ…海帆を使用して潮の力で網を引く。(瀬戸内海)</p>
	<p>沿岸で見かける一般的な漁具標識で、はえ縄、磯建て縄、たこつぼ、かご類、せん類等である。</p>	<p>これらの漁具標識は、直接乗り切らなければよい。しかし接近しないほうがよい。 連結している場合もあるので付近海域には十分注意すること。</p>	<p>沿岸部、内海、内湾に多い。これらに照明のついたものは、浮はえ網、流し網等のおそれがあるので、付近の漁船に注意すること。沿岸部、内湾での投錨に注意のこと。</p>