

沖縄における

海上保安の現況

昭和49年7月

第十一管区海上保安本部

—海をきれいに安全に—



沖縄における海上保安の現況

目次

第1章 総説	1
1. 管内の概況	1
(1) 担当区域と業務の特性	1
(2) 自然的環境	2
(3) 社会的情勢	2
(4) 港湾及び海上交通	4
(5) 沖縄国際海洋博覧会	6
2. 海上保安業務の概要	6
(1) 警備業務	6
(2) 救難業務及び航行安全業務	6
(3) 海洋汚染の防止	6
(4) 水路業務	7
(5) 航路標識業務(燈台業務)	7
3. 沖縄における海上保安体制	7
(1) 組織及び人員	7
(2) 船艇及び航空機	10
(3) 通信施設	10
第2章 海上における警備業務	12
1. 海上公害の現状と取締り	12
(1) 海洋汚染の現状	12
(2) 監視、取締りの現状	14
(3) 海上公害防止の問題点	16
2. 海上における犯罪の取締り	18
(1) 犯罪の傾向	18
(2) 一斉取締り	19
(3) 海上犯罪取締り上の課題	19
3. 海上における警備の実施	19
(1) 尖閣諸島周辺の領海警備	20
(2) 先島諸島周辺の領海警備	20
第3章 救難業務	21
1. 海難の発生状況	21
(1) 船舶の要救助海難の発生状況	21

(2) 人身事故の発生状況	23
2. 海難の救助状況	23
(1) 船舶の救助状況	23
(2) 人命の救助状況	24
3. 海難救助体制の現状と問題点	27
(1) 海難に関する情報収集体制	27
(2) 海難救助体制	28
(3) 油による海洋汚染の防除体制	30
4. 救援、救護の状況	32
(1) 緊急入域	32
(2) 急患輸送	32
5. 海難防止活動	32
(1) 海難防止強調運動の実施	32
(2) 海難防止講習会等の開催	32
(3) 海難防止団体の育成と現状	33
(4) 航行安全情報の通報	33
6. 港長業務と航行管制	33
(1) 港長業務	33
(2) 那覇港那覇水路における航行管制	35
第4章 水路業務	39
1. 水路業務の現状	39
(1) 水路測量と海図	39
(2) 海象の観測	39
(3) 放射能調査の実施	40
(4) 航行警報の発行	40
2. 水路業務の課題	41
(1) 海図の整備、拡充	41
(2) 黒潮の観測	41
第5章 航路標識業務	42
1. 沖縄の航路標識の現状	42
2. 航路標識の管理と問題点	43
(1) 管理の現状	43
(2) 管理上の問題点	47
3. 航路標識の整備状況	47
4. 今後の整備方針	50

第 1 章 総 説

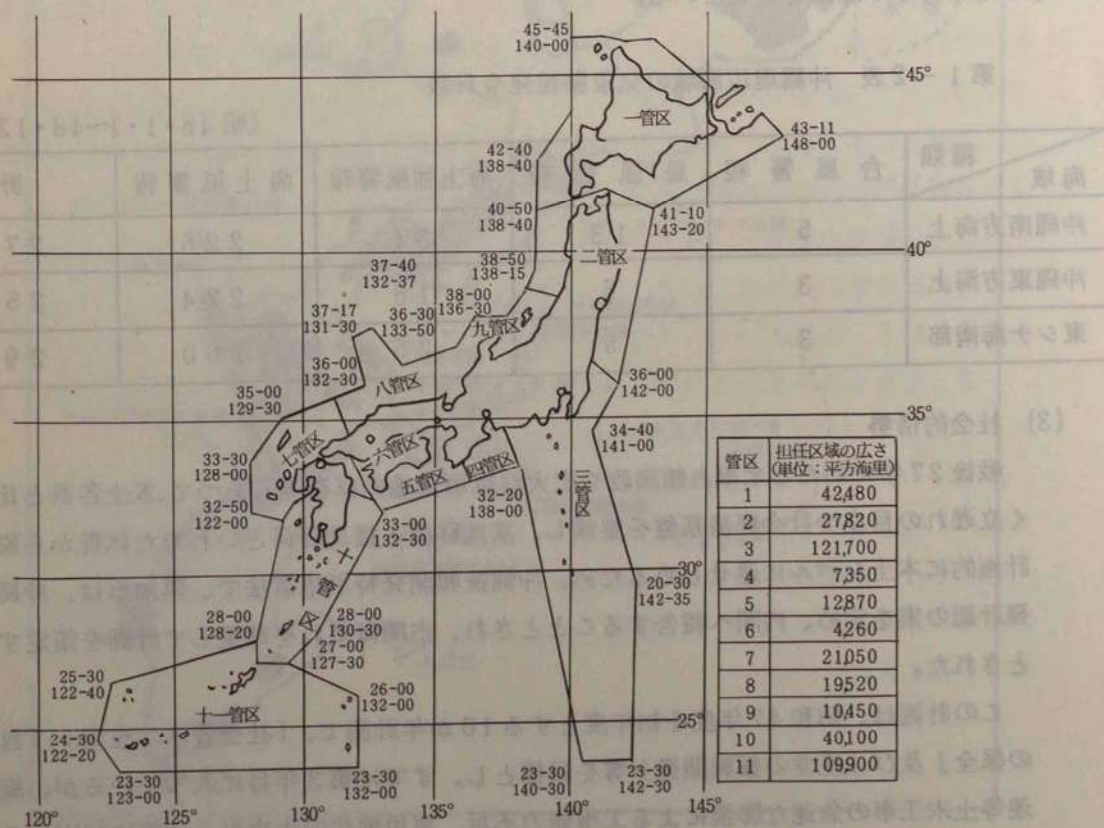
1. 管内の概況

(1) 担当区域と業務の特性

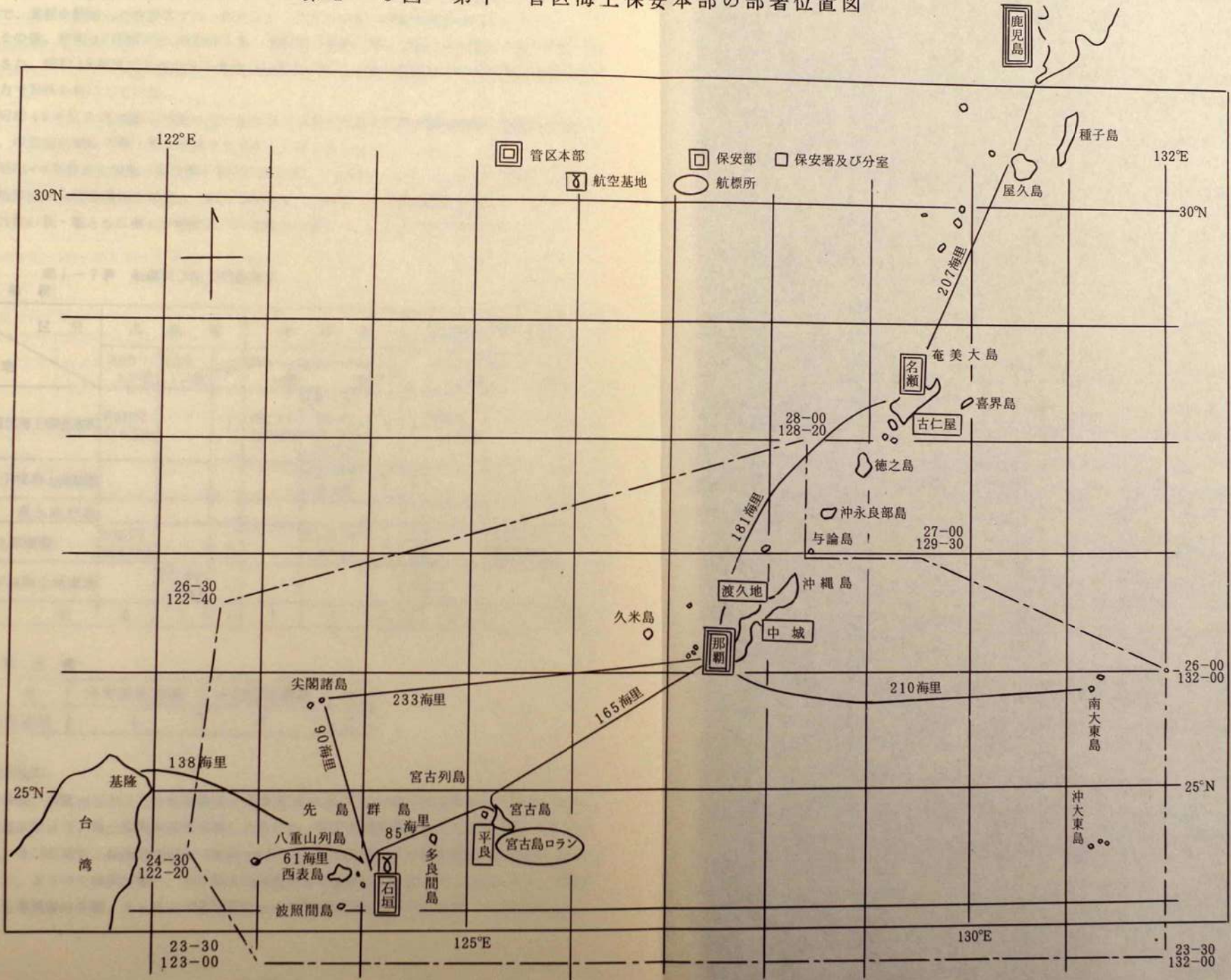
当管区は、約 11 万平方海里という広大な海域を管轄する管区である一方、沖縄県 1 県に 1 管区という異例の管区でもある。(第 1-1 図参照) 沖縄県は、過去において、琉球王国、薩、明両属、沖縄県設置、そして鉄の暴風と云われた沖縄決戦を経た後、米軍施政と、幾変転を重ね、昭和 47 年 5 月 15 日に、待望の祖国復帰が実現したものである。しかし、法令上の復帰はなされたものの、日本随一の膨大な軍事基地の存在や、本邦唯一の亜熱帯地方に展開する多数の島しよで構成されている等、沖縄の特異な事情や環境が当庁業務遂行にも大きな影響を及ぼしている。

東西約 1,000 キロメートル、南北約 400 キロメートルに及ぶ広大な担当区域は台風の常襲地帯であり、大型タンカーや貨物船、更に、南方漁場へ何かう各種漁船の常用航路を含み、また、尖閣諸島や与那国島等外国に近接する島しよを抱えているため、海上保安要因は、海難救助、台風対策、海上犯罪の取締り、公害の監視取締り、領海の警備、水路図誌の刊行のための測量及び観測、航路標識の建設と維持等々、多岐に及んでいる。

第 1-1 図 管区別担任区域図



第 1 - 6 図 第十一管区海上保安本部の部署位置図



第 2 章 海上における警備業務

1. 海上公害の現状と取締り

(1) 海洋汚染の現状

昭和 48 年中に当本部が沖縄周辺海域において確認した海洋汚染発生件数は、140 件（廃油ボールを除く。）となっており、沖縄周辺海域も汚染されつつあることを示している。

昭和 48 年中の汚染発生状況は、第 2-1 図のとおりであり、油による海洋汚染が 130 件で全体の 93 パーセントを占めている。これを発生海域別にみると、本島周辺海域が 79 件と圧倒的に多く、続いて八重山周辺海域の 42 件、宮古周辺海域の 19 件となっている。本島周辺海域のうち、船舶の出入りの多い那覇港内及び周辺海域が 34 件と、本島周辺の汚染の 43 パーセントを占めるにいたっている。

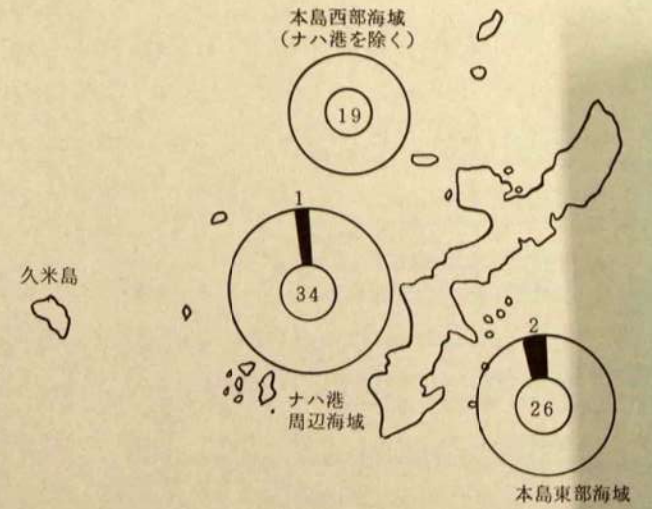
海洋汚染の排出源・発生原因別の状況は第 2-2 表のとおりであり、排出源別では船舶によるものが 58 件、41.4 パーセントと半数近くを占めている。また、排出源不明の海洋汚染は 70 件で全体の 50 パーセントに達しており、そのほとんどが油によるもので、大型タンカーから排出される油性混合汚水によるもの、または、夜間密かに船舶や陸上から投棄しているものなどが予想されるので、監視体制を一層強化する必要がある。

原因別にみると、船舶あるいは陸上から不法投棄された疑いのあるもの、または油類の取扱い不注意によるものなど、人為的な原因によつて発生しているものが 66 件と、半数を占めている。

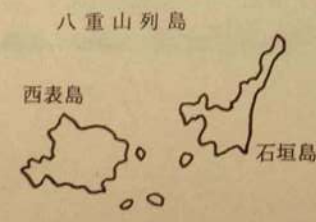
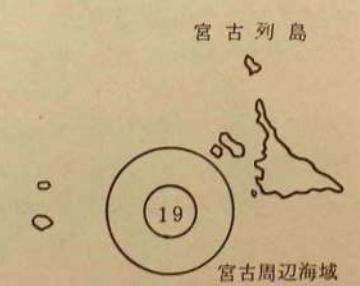
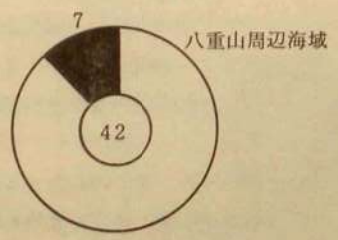
一方、大型タンカーから排出される油性混合汚水に起因していると考えられている廃油ボールについては、沿岸漂着状況を石垣航空基地所属航空機が、海洋漂流状況（沖縄周辺 5 ケ所の定線）については、巡視船 3 隻が、それぞれ調査した結果、第 2-3 図にみられるとおり、依然として全島的な規模で汚染が見受けられている。

第 2 - 1 図

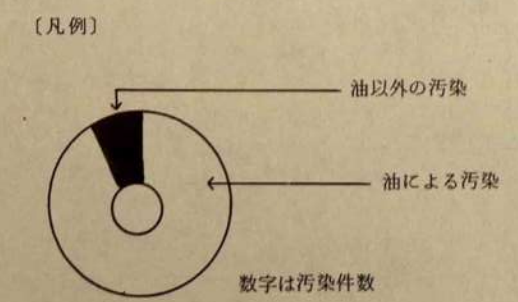
海洋汚染発生状況 (48年)



尖閣諸島



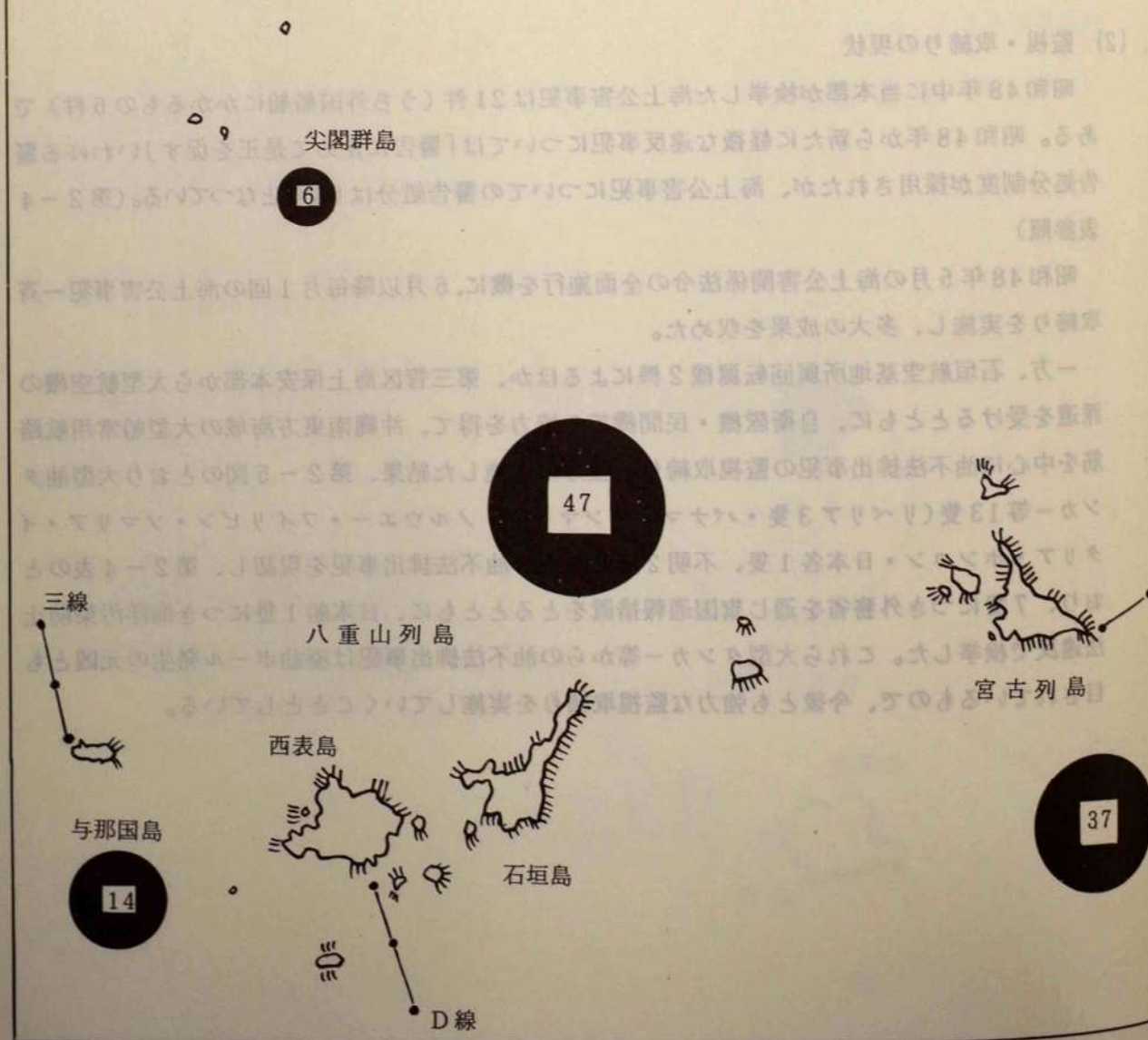
与那国島



第 2 - 3 図

廃油ボール漂着状況 (48年)

合	シ	西	東	南	北	原因		合
						主	次	
28	0	0	0	0	18	10	船	船
6	0	0	0	0	3	3	土	船
88	0	88	0	0	0	0	船	不
2	0	0	0	0	0	2	船	船
5	0	0	0	0	0	5	土	船
2	0	2	0	0	0	0	船	不
140	0	90	4	2	19	24	船	合





久米島

26

27

30

凡例



廃油ボール漂着分布状況

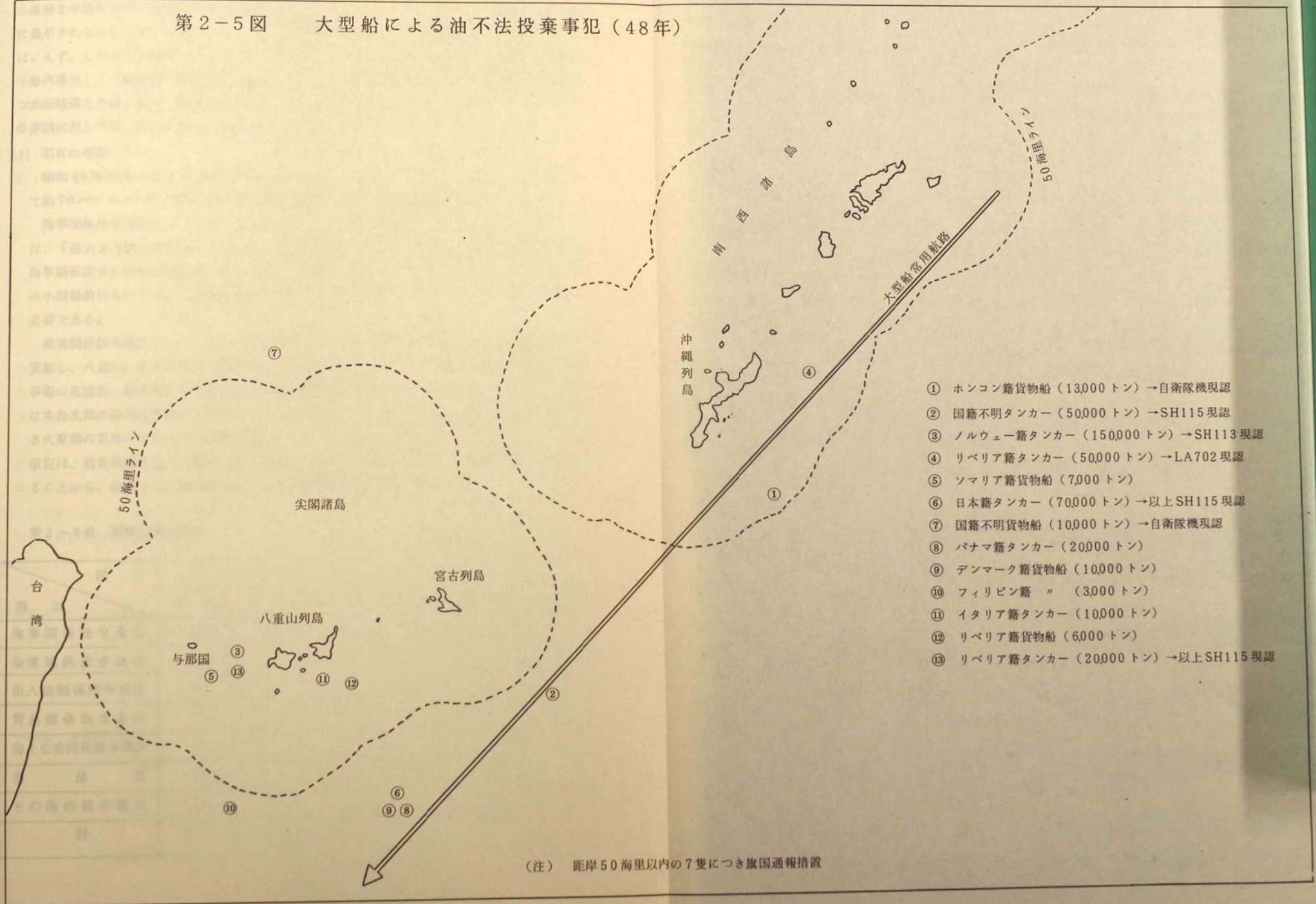


廃油ボール漂着件数 (数字が件数を票示)

A~E 線は巡視船による廃油ボール観測定線

37

第2-5図 大型船による油不法投棄事犯(48年)



- ① ホンコン籍貨物船(13,000トン)→自衛隊機現認
- ② 国籍不明タンカー(50,000トン)→SH115現認
- ③ ノルウェー籍タンカー(150,000トン)→SH113現認
- ④ リベリア籍タンカー(50,000トン)→LA702現認
- ⑤ ソマリア籍貨物船(7,000トン)
- ⑥ 日本籍タンカー(70,000トン)→以上SH115現認
- ⑦ 国籍不明貨物船(10,000トン)→自衛隊機現認
- ⑧ パナマ籍タンカー(20,000トン)
- ⑨ デンマーク籍貨物船(10,000トン)
- ⑩ フィリピン籍“(3,000トン)
- ⑪ イタリア籍タンカー(10,000トン)
- ⑫ リベリア籍貨物船(6,000トン)
- ⑬ リベリア籍タンカー(20,000トン)→以上SH115現認

(注) 距岸50海里以内の7隻につき旗国通報措置

刑法犯については、船内傷害、暴行及び窃盗が10件を占め、遠洋漁船内で多発しており、狭い船内で長期航海を強いられることから精神状態の安定を欠き、飲酒のうえさ細なことに立腹刃物を使用する傷害事件を起こしている事例が多い。

(2) 一斉取締り

本土からの観光客、本土への就職者等旅行客の船舶利用は増加の一途をたどり、また沖縄では、旧正月、旧盆のほか独持の祝祭行事が行われ、この行事に参加するため、本土、沖縄本島、各離島間を移動する旅行者が船舶を利用し、往来が極めて活発である。しかし、港湾設備はこれら交通量の増大に対応できず、乗客の乗下船時の岸壁では甚だしい混雑を呈している。

このため、岸壁付近での各種犯罪、海難事故等の発生が予想されることから年末年始、旧正月前後、行楽期、旧盆前後には、それぞれ特別警戒を実施し、

- ・ 最大とう載人員超過とう載
- ・ 無資格運航
- ・ 満載きつ水線超過とう載
- ・ 船内暴力事犯

等の重点項目のほか関係法令違反もあわせ指導、取締りを実施した。

(3) 海上犯罪取締り上の課題

復帰後、沖縄に新たに適用されることになった法令に基づく諸制度の変革も、すでに2年を経過した現在、機会ある毎に実施してきた指導により法令の周知についてもほぼ徹底したと考えられるが、いまなお、遵法精神に欠けるところがあると思料されるので、厳重な取締りを実施しなければならない。

また、昭和50年7月開催予定の海洋博覧会を控え、関係工事が活発化するのに伴い、工所用骨材の需要増を背景とする砂利の密採取及び、海上工事や海上交通が増加し、各種犯罪の多発も予想されるので、これに対処する必要がある。一方、爆発物使用の密漁や船内暴力事犯は、度重なる摘発にもかかわらず依然跡を絶たず、引続き、これらの撲滅を期し、厳重な取締りを実施する必要がある。

3. 海上における警備の実施

復帰後直ちに、尖閣諸島及び先島諸島周辺の領海警備を実施しており、昭和47年には、台湾漁船による相当数の侵犯が見受けられたが、これら侵犯船に対しては、警約書を徴し、退去を命じて、繰返し指導に当たった結果、2年目に至り侵犯は急激に減少した。しかし、侵犯船は、警備の間隙を逢つて依然として跡を絶たず、また、台湾漁船による荒天に伴う領海内避舶も多く、厳重な警備に当たっている。昭和48年中の侵犯状況は、第2-7表のとおりである。

一方、この間、日中国交正常化に伴つて、台湾の対日感情が悪化して来たが、現在までのところ、特別の動きは認められず、平穩に推移している。

年次	1972	1973	1974	1975	1976	1977
侵犯船隻数	115	181	115	181	115	181
乗組員数	810	110	885	908	958	111

第2-7表 領海侵犯の件数(昭和48年中)

方 面	侵 犯 数	不 法 上 陸 者 数
尖 閣 諸 島	27 (106)	11 (15)
先 島 諸 島	15 (38)	1 (1)
計	42 (144)	12 (16)

注 ()内は昭47.5~12

(1) 尖閣諸島周辺の領海警備

尖閣諸島周辺の領海警備は、当管区の巡視船のほか、他管区から巡視船の派遣を受けて、領海侵犯及び不法上陸の取締りにあたり、これら侵犯船等に対しては、誓約書を徴して退去を命じるなど嚴重な指導を行つた。また、台湾漁船による領海内の荒天避泊も112件と多く発生しており、これら荒天避泊船については、天候回復次第直ちに退去するよう指導に努めている。なお、領海侵犯や不法上陸は、いずれも漁業や薬草採取等を目的とするものであつた。

(2) 先島諸島周辺の領海侵犯は、航空機巡視船艇をもつて取締りに当たっているが、同海域の領海侵犯は、地元漁民の不満が高まつて、漁業紛争の原因となる恐れがあるため、漁業者、海事関係者、沿岸住民及び関係機関等からの積極的な情報提供等の協力が得られるように努めて、警備の強化を図っている。なお、先島諸島の不法上陸者1人は、操業中の台湾漁船乗組員が、腹痛を起して薬を購入するため、与那国島に上陸したものである。

