

海上保安の現況

昭和52年7月

第十一管区海上保安本部

返却出日

日誌	返却日	返却場所	返却日

48748

317.77
D19

海上保安の
要務 57p
26

48748

○必ず返す期限をまもりましょう。

○この本に目じるしを書きこんだり、折目をつけたり、よごしたりしないように大切に読みましょう。

○返さないうちにこの本を、他の人に貸すと本がなくなる原因になります。

Itol
伊藤印製



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 1

 (2) 自然的環境 1

 (3) 社会的情勢 2

 (4) 港湾及び海上交通 2

2. 海上保安体制 4

 (1) 組織及び人員 4

 (2) 船艇及び航空機 7

 (3) 通信 8

第2章 海上における警備業務 10

1. 海上における犯罪の取締り 10

 (1) 犯罪の傾向（海上公害事犯を除く。） 10

 (2) 一斉取締り 11

2. 海上公害の現状と取締り 12

 (1) 海洋汚染の概況 12

 (2) 外国船舶による汚染 12

 (3) 廃油ボール 12

 (4) 廃棄物 12

3. 領海警備 16

 (1) 尖閣諸島周辺の領海警備 16

 (2) 先島諸島及び本島周辺の領海警備 16

4. 今後の課題 16

 (1) 諸法令関係 16

 (2) 海上公害関係 17

 (3) 領海警備関係 17

第3章 救難業務 18

1. 海難の発生状況 18

 (1) 要救助船舶の発生状況 18

(2) 人身事故の発生状況	24
2. 海難の救助状況	25
(1) 船舶の救助状況	25
(2) 乗船者の救助状況	27
3. 海難救助体制の現状	28
(1) 海難に関する情報収集体制	28
(2) 海難救助体制	31
4. 海洋汚染及び海上災害の防止体制	32
(1) 海洋汚染と海上災害の発生状況	32
(2) 防除体制	32
(3) 流出油処理作業	34
5. 救援救護の状況	36
(1) 緊急入域	36
(2) 離島及び僻地の急患輸送	36
6. 海難防止活動	37
(1) 海難防止強調運動の実施	37
(2) 海難防止講習会等の開催	37
(3) 海難防止団体の育成と現状	38
7. 港長業務	39
(1) 港長業務の現況	39
(2) 那覇港における港内交通管制	44
第4章 水路業務	46
1. 管内水路図誌の整備	46
2. 航行警報	46
3. 水路測量	47
4. 海象観測	47
5. 放射能定期調査	47
6. 水路業務の課題	48
(1) 海図の整備・拡充	48
(2) 海・潮流の観測	48
第5章 航路標識業務	49
1. 航路標識の現状	49
2. 航路標識の管理運用	54

3. 航路標識の整備状況	55
4. 課題	56
(1) 今後の整備計画	56
(2) 管理の合理化	57
(3) 老朽施設、規格外機器の整備	57
(4) 航路標識の用地取得について	57

(図 表 目 次)

第1章 総説	1
第1-1図 管区別担任区域図	1
第1-2表 県内港湾一覧表	3
第1-3図 第十一管区海上保安本部組織図	4
第1-4図 第十一管区海上保安本部の事務所位置図	5
第1-5表 船艇及び航空機配属表	7
第1-6図 第十一管区海上保安本部通信系統図	9
第2章 海上における警備業務	10
第2-1図 罪種別送致状況	10
第2-2図 海事関係法令違反送致状況	11
第2-3図 漁業形態別送致状況	11
第2-4表 過去5年間における海洋汚染発生件数等	13
第2-5表 過去5年間における海上公害関係事件措置件数	13
第2-6表 海洋汚染発生状況	14
第2-7表 領海侵犯・不法上陸件数	16
第3章 救難業務	18
第3-1図 要救助船舶の船種別発生隻数の推移	18
第3-2図 要救助船舶の海難の種類別発生隻数の推移	19
第3-3図 要救助船舶の距岸別発生隻数の推移	20
第3-4図 要救助船舶のトン数別発生隻数の推移	21
第3-5図 全損海難の発生状況の推移	22
第3-6図 要救助船舶の海難原因別発生状況の推移	23
第3-7図 船舶の海難によらない乗船者の人身事故発生状況	24
第3-8図 要救助船舶の救助状況	25
第3-9図 要救助船舶の距岸別救助状況	26
第3-10図 船舶の海難による遭難者の救助状況	27
第3-11図 船舶の海難によらない人身事故の救助状況	27
第3-12表 遭難呼出電波の聴守体制	28
第3-13図 海難通信取扱状況	29
第3-14図 海難通信発生地点図	30

第3-15図 海洋汚染状況	32
第3-16図 海上流出油量及び回収量	32
第3-17図 オイルフェンス備蓄量	32
第3-18図 油処理剤備蓄量	33
第3-19図 油吸着材備蓄量	33
第3-20図 500キロリットル以上の油保管施設及びタンカーの 係留施設	35
第3-21表 緊急入域状況	36
第3-22表 急患輸送状況	36
第3-23表 海難防止講習会等実施状況	37
第3-24表 安全パトロール艇の指定と海上安全指導員の育成認定状況	38
第3-25図 那覇港, 金武中城港における港内船舶交通に関する港長 の許可件数及び各種届出受理件数等	40
第3-26図 那覇港, 金武中城港における危険物荷役運搬許可件数 及び取扱量	41
第3-27図 那覇港, 金武中城港における船種別入港隻数	42
第3-28表 那覇港, 金武中城港における船種別トン数別入港隻数	43
第3-29図 1日24時間の出入港船の動態(那覇水路交通管制頻度)	45
第4章 水路業務	46
第4-1表 海図の補正実施状況	46
第4-2表 航行警報実施状況	46
第4-3表 港湾測量及び補正測量実施状況	47
第4-4表 海象観測実施状況	47
第5章 航路標識業務	49
第5-1表 所管航路標識の種類別基数及び機能	49
第5-2図 沖縄本島地区航路標識配置図	50
第5-3図 八重山, 宮古地区航路標識配置図	51
第5-4図 既設沿岸標識機能図及び整備計画図(沖縄本島周辺海域)	52
第5-5図 既設沿岸標識機能図及び整備計画図(宮古, 八重山周辺海域)	53
第5-6図 管内航路標識管理状況	54
第5-7図 航路標識見回り作業内容	54
第5-8表 航路標識整備状況	55
第5-9表 昭和52年度航路標識整備計画	55
第5-10表 海岸線100海里に対する航路標識整備基数	56

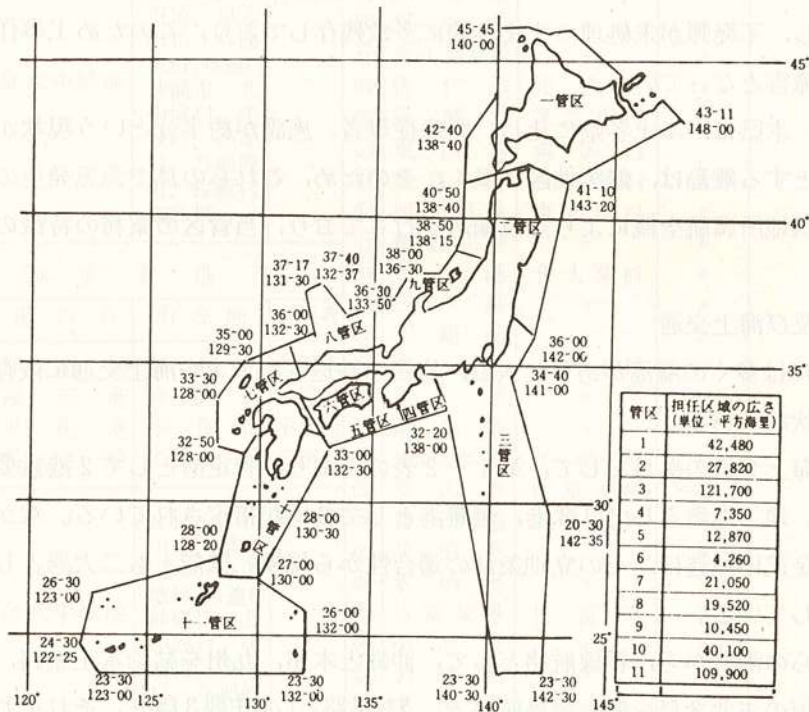
第1章 総 説

1. 管内の概況

(1) 担当区域と業務

当管区は、第1-1図のとおり、沖縄県及びその沿岸水域の約11万平方海里を管轄しており、この区域における海難救助、台風対策、海上における犯罪の取締り、海洋汚染の監視取締り、領海警備、水路図誌刊行のための測量及び観測、航路標識の整備等多岐にわたる業務を遂行している。

第1-1図 管区別担任区域図



(2) 自然的環境

沖縄県は、東支那海の大陸棚外縁に沿い弧状に展開する沖縄、宮古及び八重山の各群島と、それらに付属した島しょから成り、各島周辺は発達したさんご礁が、多くの裾礁、堡礁及び環礁を形成しており、近海は、良好な漁場となっている。

気象は、海洋性亜熱帯気候であり、台風の常襲地帯であるうえ、冬季は季節風が強

吹する地域であるため、年間を通じ、気象警報の発令日数も多い。

一方、特異な生物として、猛毒を有するハブが各所に生息している。

(3) 社会的情勢

沖縄県は、本土に復帰し、5年を経過したものの、地方財政のせい弱性、社会資本の整備の立ち遅れ等により本土と相当の格差があり、これを是正するため、沖縄振興開発特別措置法に基づき「社会資本の充実」、「自然環境の保全」、「産業の振興開発」等を目標に策定された沖縄振興開発計画が実行に移されている。

なかでも、港湾整備は、計画の基幹となるため特に力が入れられており、県内各港湾は年々整備されてきている。特に海洋博の開催とあいまって那覇港、渡久地港等関連港湾の整備は目を見はるものがあった。また、復帰後、工業立県を目指し沖縄県が誘致したCTS、石油精製基地等の集中した金武中城港も、海洋汚染、自然破壊等からCTS反対運動が一部におきているものの、港湾整備は着々と進んでいる。

しかし、不発弾が未処理のまま各地に多数残存しており、このため工事作業等には大きな障害となっている。

なお、本県は、本土各県に比し、医療従事者、施設が約半分という現状から石垣島を中心とする離島は、無医地区が多く、そのため、これらの島で急患発生の際は、石垣航空基地所属航空機により急患輸送を行っており、当管区の業務の特徴の一つである。

(4) 港湾及び海上交通

管内には多くの離島があり、人員、物資の輸送は、大半を海上交通に依存せざるを得ない状況にある。

この海上交通の拠点として、第1-2表のとおり、特定港として2港重要港湾として5港、地方港湾として38港、避難港として2港が指定されている。なかでも、那覇港、金武中城港は、その立地条件の適合性から規模、機能とも二大港として、大いに稼働している。

これらの港湾から、幹線航路として、沖縄と本州、九州を結ぶ本土航路、沖縄、宮古、石垣の主要3島を結ぶ離島航路と、支線航路として主要3島を、それぞれを中心とした周辺各島とを結ぶ離島航路がのびている。

幹線航路は、経済活動の活発化、観光ブーム等を反映し、質量とも充実しているが、支線航路も離島住民の生活航路として、必要不可欠のものとなっている。ちなみに支線航路は現在、37航路あり、就航船舶はほとんどが500トン未満の貨客船で約50隻が就航している。

さらに、近年の海洋レジャーブームと、海洋レクリエーション資源に恵まれた沖縄

県の海とがあいまって、各島周辺は、遊漁船、グラスボート等のプレジャーボートの動きが盛んである。

一方、沖縄近海は、本土と中近東石油産出国及び東南アジア、大洋州各国とを結ぶ大型タンカー、貨物船あるいは、南方漁場に向う各種漁船の常用航路となっている。このため航行船舶乗組員の急病に伴う医療援助あるいは大型タンカー等の廃油投棄に伴う海洋汚染等、海上保安業務への要請はますます大きくなりつつある現状である。

第1-2表 県内港湾一覧表

特 定 港							
	港湾名	所在地	管理者		港湾名	所在地	管理者
①	那 覇 港	那 覇 市	那覇市 沖縄県	⑧	渡久地港	本 部 町	沖縄県
②	金武中城港	金武村、石 川市、具志 川市、与那 城村、勝連村 沖縄市、北 中城村、中 城村、西原 村、与那原 町、佐敷村 知念村	"	⑨	浜 崎 港	"	"
				⑩	瀬 底 港	"	"
				⑪	渡久地新港	"	"
				⑫	徳 仁 港	知 念 村	"
				⑬	兼 城 港	具 志 川 村	"
				⑭	粟 国 港	粟 国 村	"
				⑮	渡嘉敷港	渡 嘉 敷 村	"
				⑯	座間味港	座 間 味 村	"
				⑰	慶留間港	"	"
				⑱	北 港	北 大 東 村	"
				⑲	西 港	"	"
				⑳	江 崎 港	"	"
				㉑	北 港	南 大 東 村	"
				㉒	西 港	"	"
				㉓	亀 池 港	"	"
				㉔	来間前浜港	下 地 町	"
				㉕	長 山 港	伊 良 部 村	"
				㉖	普天間港	多 良 間 村	"
				㉗	前 泊 港	"	"
				㉘	水 納 港	"	"
				㉙	竹富東港	竹 富 町	"
				㉚	小 浜 港	"	"
				㉛	黒 島 港	"	"
				㉜	上 地 港	"	"
				㉝	鳩 間 港	"	"
				㉞	船 浦 港	"	"
				㉟	祖 納 港	"	"
				㊱	白 浜 港	"	"
				㊲	仲 間 港	"	"
				㊳	祖 納 港	与 那 国 町	"
				△ 地 方 港 湾 (避 難 港)			
⑳	安護の浦港	座 間 味 村	"				
㉑	船 浮 港	竹 富 町	"				
㉒	水 納 港	本 部 町	"				
㉓	前 泊 港	伊 平 屋 村	沖縄県				
㉔	野 甫 港	"	"				
㉕	仲 田 港	伊 是 名 村	"				
㉖	塩 屋 港	大 宜 味 村	"				
㉗	古 宇 利 港	今 帰 仁 村	"				
㉘	伊 江 港	伊 江 村	"				
㉙	水 納 港	本 部 町	"				

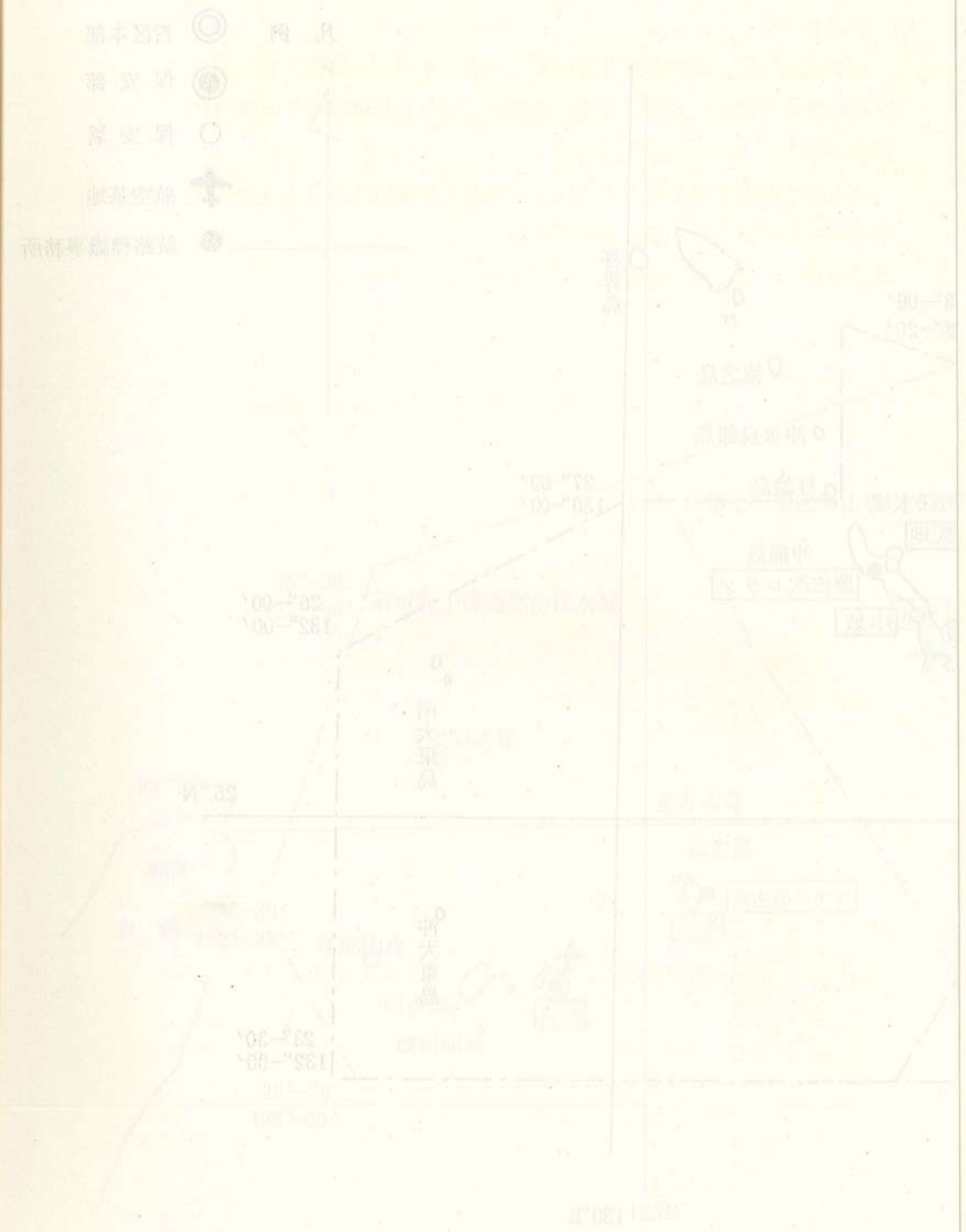
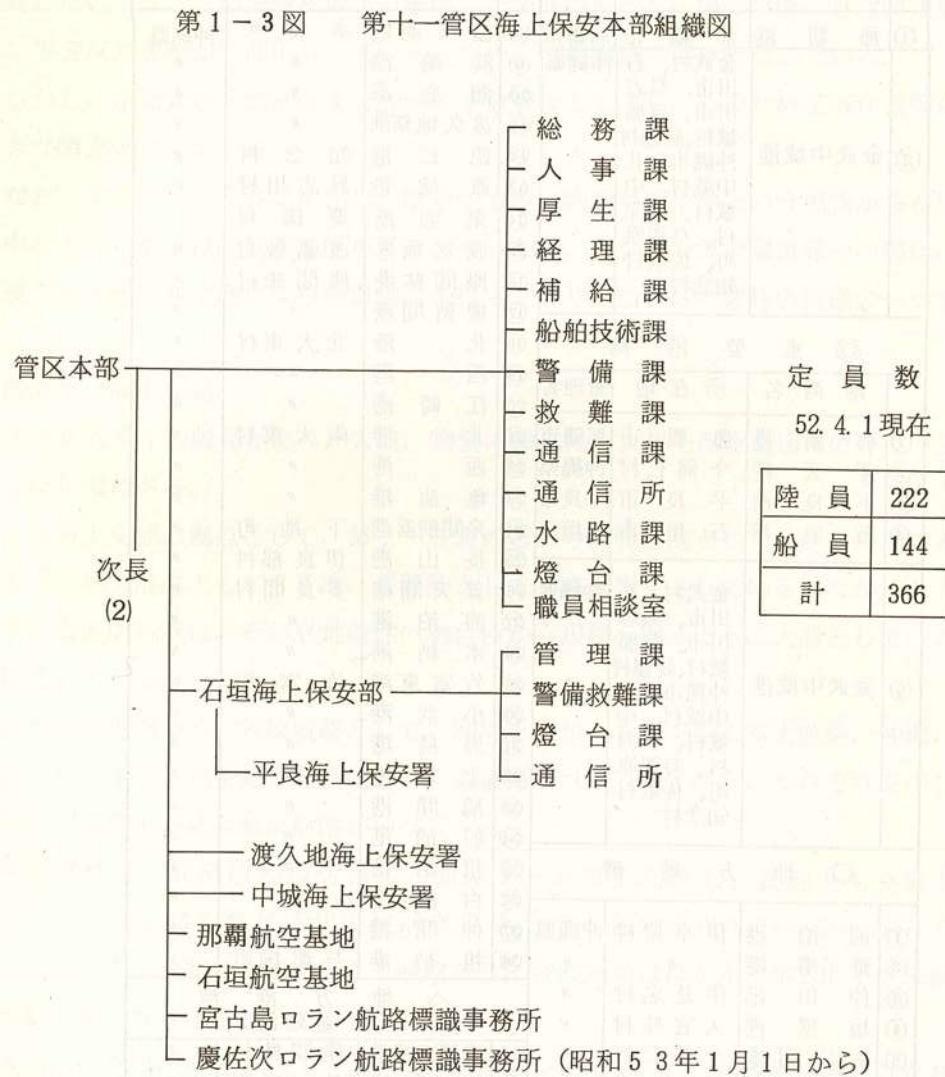
2. 海上保安体制

(1) 組織と人員

当管区は、海上保安業務を遂行するため、事務所を沖縄本島、宮古及び石垣の主要3島に置いており、当管区本部の機構及び定員並びに事務所の配置状況は、第1-3図及び第1-4図のとおりである。

さらに、昭和53年1月1日には、米軍より慶佐次通信所（慶佐次ロラン航路標識事務所）を引き継ぎ、運用を開始する。

本部機構中、厚生課、経理課及び補給課は52年度に新設されたものである。



第1-4図 第十一管区海上保安本部の事務所位置図

縄本島，宮古及び石垣の主要事務所の配置状況は、第1-3

図に示されたものである。

設されたものである。

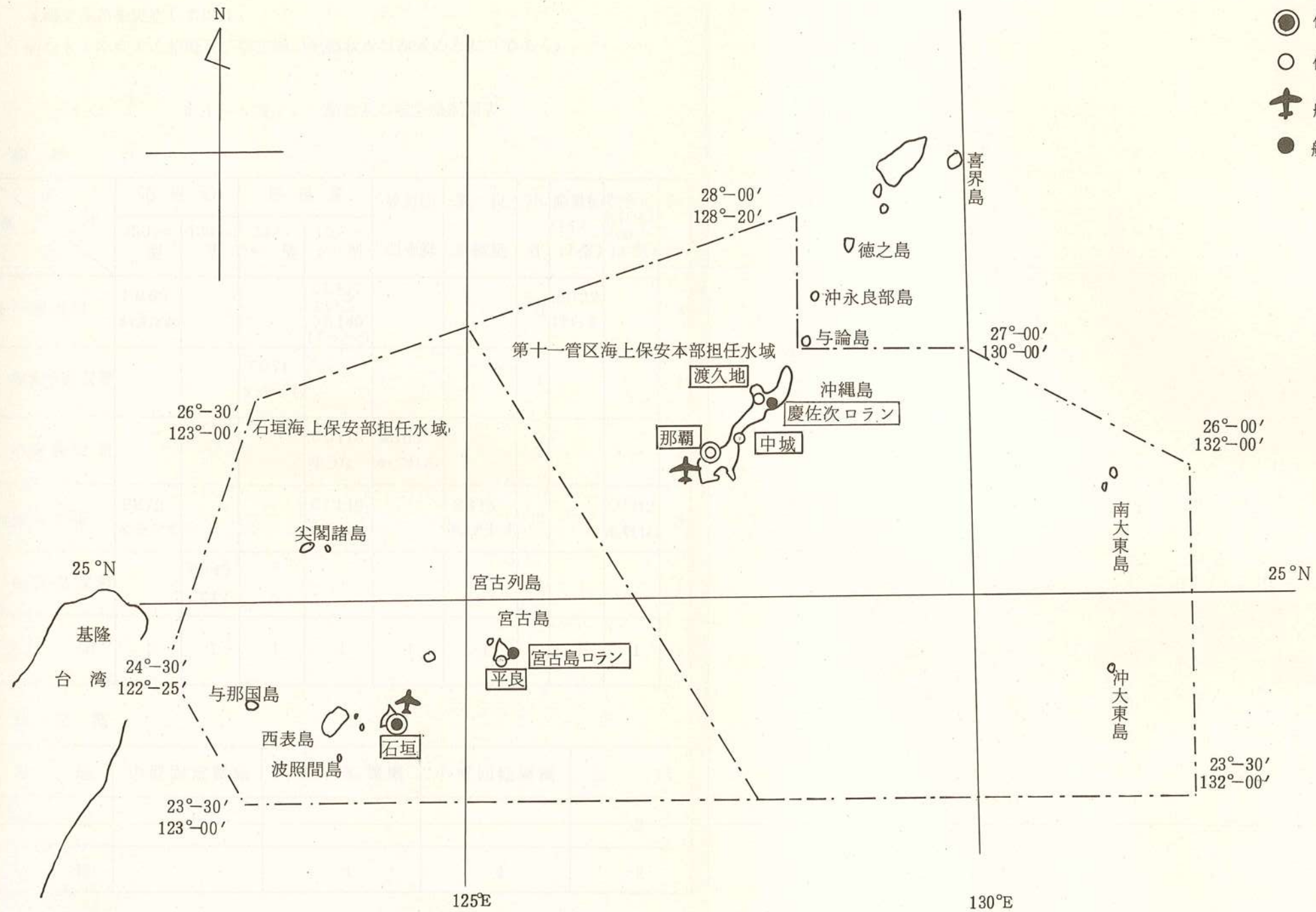
組織図

定員数
52.4.1現在

陸員	222
船員	144
計	366

3年1月1日から)

- 凡例
- ◎ 管区本部
 - 保安部
 - 保安署
 - ✈ 航空基地
 - 航路標識事務所



(2) 船艇及び航空機

当管区開設以来、巡視船艇、航空機とも漸次増強され現在は、船艇12隻、航空機4機で業務を実施している。

昭和51年度末の船艇及び航空機の配備状況は次表のとおりである。

第1-5表 船艇及び航空機配属表

船 艇

区 分 基 地	巡視船		巡視艇		放射能 調査艇	監視 取締艇	小計	測量船 (15メ ートル型)	燈台見 回り船 (30メ ートル型)	合 計
	350トン 型	130トン 型	23メー トル型	15メー トル型						
十一管本部	PM69 おきなわ			CL117 でいご CL140 げっとう			3	HS32 けらま		4
渡久地保安署			PC71 わかぐも				1			1
中城保安署				CL118 ゆうな	MS03 かつれん		2			2
石垣保安部	PM72 やえやま			CL119 あだん		SS15 あんたれす	3		LM112 あやね	4
平良保安署		PS49 のぼる					1			1
合 計	2	1	1	4	1	1	10	1	1	12

航 空 機

基 地	中型固定翼機	中型回転翼機	小型回転翼機	合 計
那 覇	2			2
石 垣		1	1	2

3. 領海警備

台湾に最も近接する先島諸島及び尖閣諸島においては、台湾漁船の領海侵犯や不法上陸を取締るため、巡視船や航空機を重点的に配備して領海警備を実施した。

51年中、当管区が確認した侵犯・不法上陸件数は第2-7表のとおりである。

第2-7表 領海侵犯・不法上陸件数

区分 区域	侵犯数	不法上陸者数
尖閣諸島	92件(43件)	21人(0)
先島諸島	120件(22件)	3人(3人)
本島周辺	44件(0)	12人(0)
計	256件(65件)	36人(3人)

()内は50年度

(1) 尖閣諸島周辺の領海警備

当管区所属の巡視船及び航空機のほか、他管区から巡視船13隻の派遣を受けて警戒にあたり、はえ縄漁業等のため侵犯する台湾船に対しては立入検査を行い、位置確認書、誓約書を徴して退去させた。

不法上陸の目的は、葉草や鳥の卵等の採取であった。

(2) 先島諸島及び本島周辺の領海警備

51年4月頃より、さんご採取を主とした台湾漁船の侵犯が目立ち本島、久米島、粟国島付近まで入域し、沿岸漁業に与えた影響が大きかった。

侵犯船に対しては、尖閣と同様の措置をとり厳しく警告のうえ退去させた。

4. 今後の課題

(1) 諸法令関係

復帰後5年を経過し、関係者の諸法令に対する周知についてもおおむね徹底したと考えられるが、離島、へき地においては、いまなお遵法精神に欠けるところがあると

思料されるので特に、重大海難に直結する海事関係法令違反、爆発物、毒物を使用する悪質漁業違反及び砂利不法採取事犯を中心に嚴重な指導、取締りを実施する方針である。

(2) 海上公害関係

沖縄本島周辺及び沖縄南東方の大型船常用航路付近における海洋汚染の多発に鑑み、今後とも監視取締りを強化したい。

又、産業、一般廃棄物の地先海面への不法投棄に対しては、廃棄物の適正な処理につき強力に指導啓蒙するとともに、監視取締りを強化し、事犯の摘発にあたる。

(3) 領海警備関係

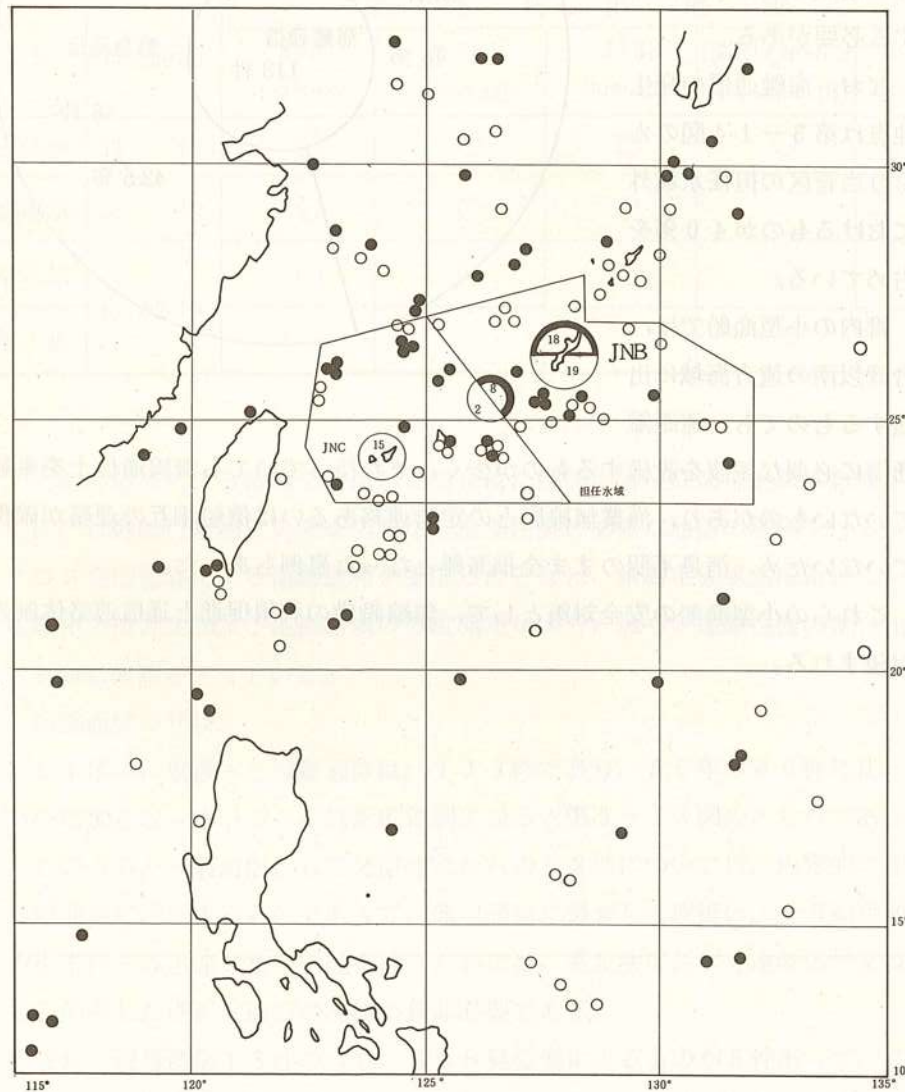
領海12海里への拡大及び200海里漁業専管水域の設定に伴い、関係機関と協議の上検挙を含め、取締りを強化していく方針であるが、新海洋法時代に対応するためには組織、船艇及び航空機の整備、増強を強く望んでいる。



第3-14図 海難通信発生地点図

区分	50年	51年
担任水域内	48件(49%)	65件(57%)
担任水域外	50件(51%)	44件(40%)
位置不詳	0	4件(3%)

50年 ●印
51年 ○印



(注) 枠外に発生したもの50年 5件
51年 0

(2) 海難救助体制

当管区は、広大な海域を担当水域としており、更に我が国の最南端に位置しているところから、担任水域外の遠洋海難を処理する事例も多い。また夏期の台風襲来、冬の季節風連吹という気象の悪条件に加え、島しょの周辺にはさんご礁が発達し、航海者にとっては危険な海となっている。

このため、巡視船3隻、巡視艇5隻及び特殊警備救難艇2隻を沖縄本島、宮古、石垣各島に配置するとともに固定翼航空機2機及び回転翼航空機2機を那覇、石垣航空基地に各々配置し海難即応体制としている。

また、海難多発海域には昼夜を問わず巡視船艇、航空機が重点的に哨戒し海難発生の情報入手した場合には、船艇と航空機は各々その特性を発揮し密接な連携のもとに救助活動を実施している。

また、海岸線の長さに対し巡視船艇の数が限られているため、状況によっては巡視船艇、航空機の現場到着に時間がかかる場合があり、このようなときには各沿岸海域に設置されている水難救済会及び同支所(36ヶ所、主として漁業組合内に設置)を通じ出動を要請する態勢を整えている。

当管区に多い乗揚海難に対しては巡視船艇に機付ゴムボートを装備して、浅所での海難にも対処できる態勢としているほか、転覆船等の救助のため巡視船おきなわに潜水救助班を編成している。陸岸近く、あるいはリーフ等での海難で、悪天候下巡視船艇の接近が困難な場合には、吊り上げ能力を持つ中型ヘリコプター及び吃水の浅いウォータージェット艇等により救助を行なう外、自衛隊との協定に基づき航空機等の派遣出動要請も行う態勢としている。

担任水域外の遠洋における遭難船あるいは行方不明者等の海難救助については、当管区所属の巡視船、航空機が出動するほか、状況によっては、他管区所属の大型巡視船、航空機の派遣、あるいは自衛隊機の派遣出動要請を行う態勢をとっている。

遭難現場付近航行中の一般船舶や操業中の漁船に対しては、通信所や漁業無線局、あるいはFAX等を通じ、情報の伝達、救助依頼等を実施している。更に海上保安庁(東京)を通じて米国沿岸警備隊のアンバーシステム(コンピューターを利用して航行船舶の位置、医師の有無等を割り出すシステム)により、現場付近航行中の船舶に救助依頼するほか、沖縄、台湾、グアム、ハワイ等にある米軍の組織等に情報提供を依頼することとしている。