

小型船舶用 Umino Watching map 海のウォッチングマップ



衝突
乗揚
混雑

信号所
灯台
灯標
灯浮標

水深

- かなり浅い (干出帯) (赤)
- 浅い (2m以下)
- やや浅い (5m以下)
- 深い (5m以上)

各危険個所の画像を裏面に掲載しています

乗揚危険箇所BEST3

<p>NO.1 三枚洲</p> <p>危険度 ★★★★★</p> <p>特徴 浅瀬 (広範囲)</p>	<p>NO.2 海老取川北側</p> <p>危険度 ★★★★★</p> <p>特徴 浅瀬 (広範囲)</p>	<p>NO.3 夢の島大橋</p> <p>危険度 ★★★</p> <p>特徴 浅瀬 (護岸寄り)</p>
--	---	---

海の安全情報

東京港の現在の気象はこちら
<http://www6.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/tokyo/kisyou.html>

ルールを守って楽しいマリナーライフを!
 東京港の航行ルールはこちら
http://www6.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/tokyo/info/rules_link.html

エリア① 三枚洲沖 浅瀬乗揚事故多発! 浅瀬に注意!

● 浅瀬があり、乗揚の危険があります。大潮、干潮時には特に注意して下さい。



エリア② 荒川河口 浅瀬乗揚事故多発! 浅瀬や捨石に注意!



● 捨石の周囲には、黄色パイが設置されています

エリア③ 夢の島大橋付近 浅瀬乗揚事故多発! 浅瀬に注意!

● 夢の島大橋の両端には浅瀬があります。乗揚事故に注意して下さい。



エリア④ 東雲運河 (多岐路) 衝突の危険!

● 豊洲運河、東雲北運河、東雲東運河、辰巳運河からの船舶に注意して下さい。速力を落として、見張りの徹底を心がけましょう。



エリア⑤ 浜離宮内衝突、絡索の危険あり!

● 浜離宮内部はとても狭いうえ、入口の水門(築地川水門、汐留川水門)は見通しが悪く、衝突の危険があります。また、係留船舶の係留策やアンカーロープが張り出しています。不要な立ち入りは控えます。



エリア⑥ 京浜南運河～海老取運河浅瀬乗揚事故多発! 浅瀬に注意!

● 中央には浅瀬が広がっています。正確な水深を把握していない船は接近しないようにしましょう。



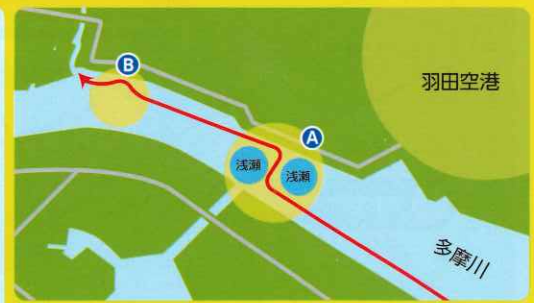
エリア⑦ 海老取川～多摩川河口浅瀬乗揚事故多発! 浅瀬に注意!

● 河口は堆積物により水深が変わりやすいので、事前に水深を把握したうえで、慎重な操船を心がけて下さい。

A 多摩運河との合流付近



★通行帯を挟んで鉄柱の上流側と下流側に浅瀬があります



B 海老取川合流付近



東京港 運河利用のルール・マナー

東京都の運河や水辺の利用は船舶の航行が多く非常に危険です。十分に注意しましょう。



緊急連絡先

海上保安庁 118番
警察 110番
消防 119番



引き波注意

運河では徐行しましょう。カヌー・SUPなどの非動力船が見えたら、最徐行をお願いします。停泊船や乗下船中の船の周囲も最徐行をお願いします。徐行は8km/h、最徐行は5km/h以下です。

騒音注意



危険操縦禁止



右側通航



交差部は注意

交差部や先が見えない場所では最徐行しましょう。右小回り、左大回りを守りましょう。



飲酒操縦禁止



ライフジャケット着用



挨拶の励行

お互いに気持ちよく挨拶をしましょう。



航路等は停泊停留禁止

他の船舶の航行の妨げとなる場所では禁止です。

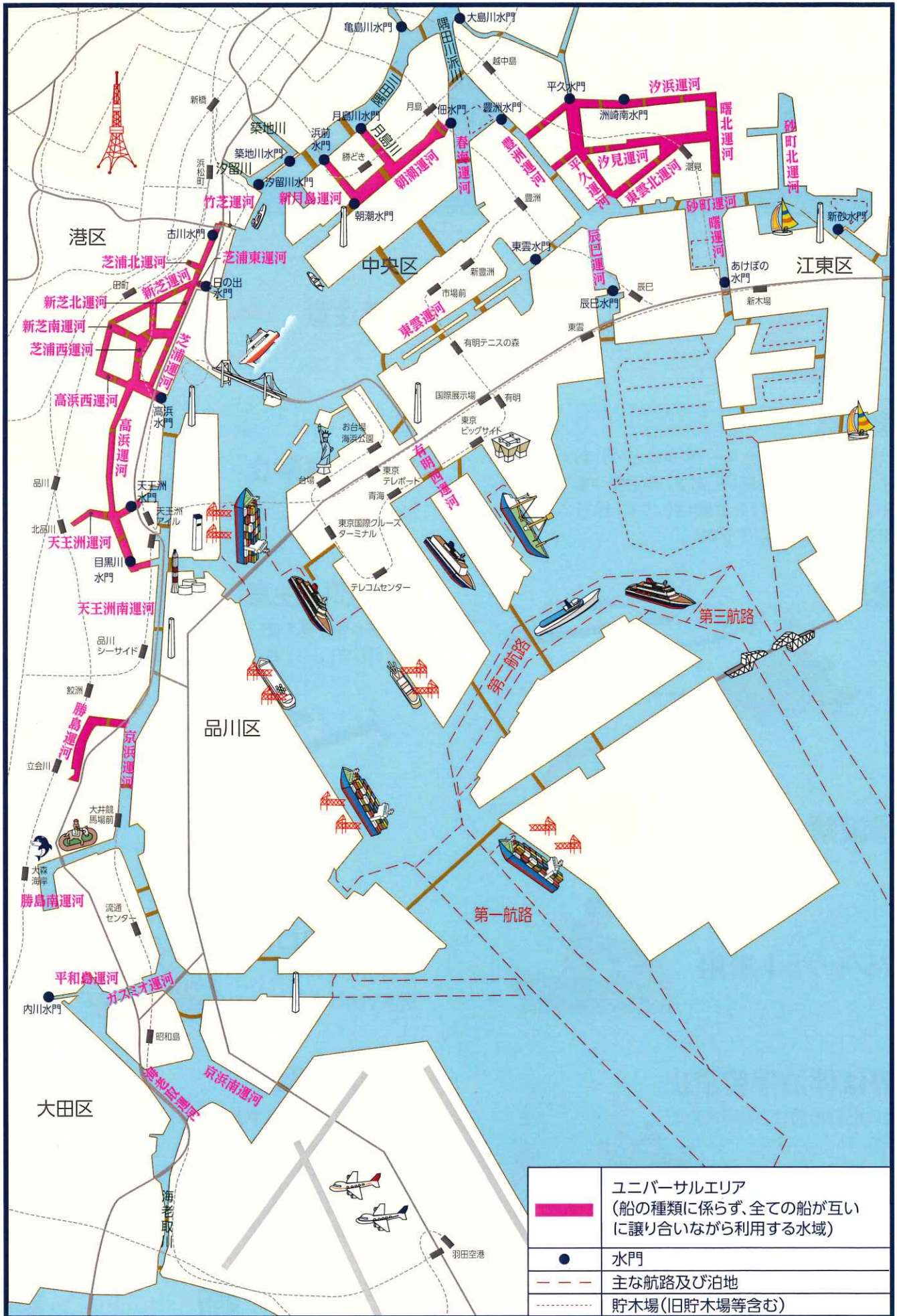






事前に確認

ルール・マナー、風や波の予報を確認しましょう。



東京港マップ



	ユニバーサルエリア (船の種類に係らず、全ての船が互いに譲り合いながら利用する水域)
	水門
	主な航路及び泊地
	貯木場(旧貯木場等含む)

東京港 運河利用のルール・マナー

東京都の運河や水辺の利用は船舶の航行が多く**非常に危険**です。十分に注意しましょう。



緊急連絡先

海上保安庁 118番
警察 110番
消防 119番

日没後の夜間航行は**非常に危険**



大型船・動力船優先

大型船・動力船が通航する水域は非常に危険です。運河の端に寄り通航路を空けましょう。



右側通航



交差部は注意

交差部や先が見えない場所では徐行しましょう。



飲酒しての利用はやめましょう



ライフジャケット着用



挨拶の励行

お互いに気持ちよく挨拶をしましょう。



航路等は停泊停留禁止

他の船舶の航行の妨げとなる場所では禁止です。

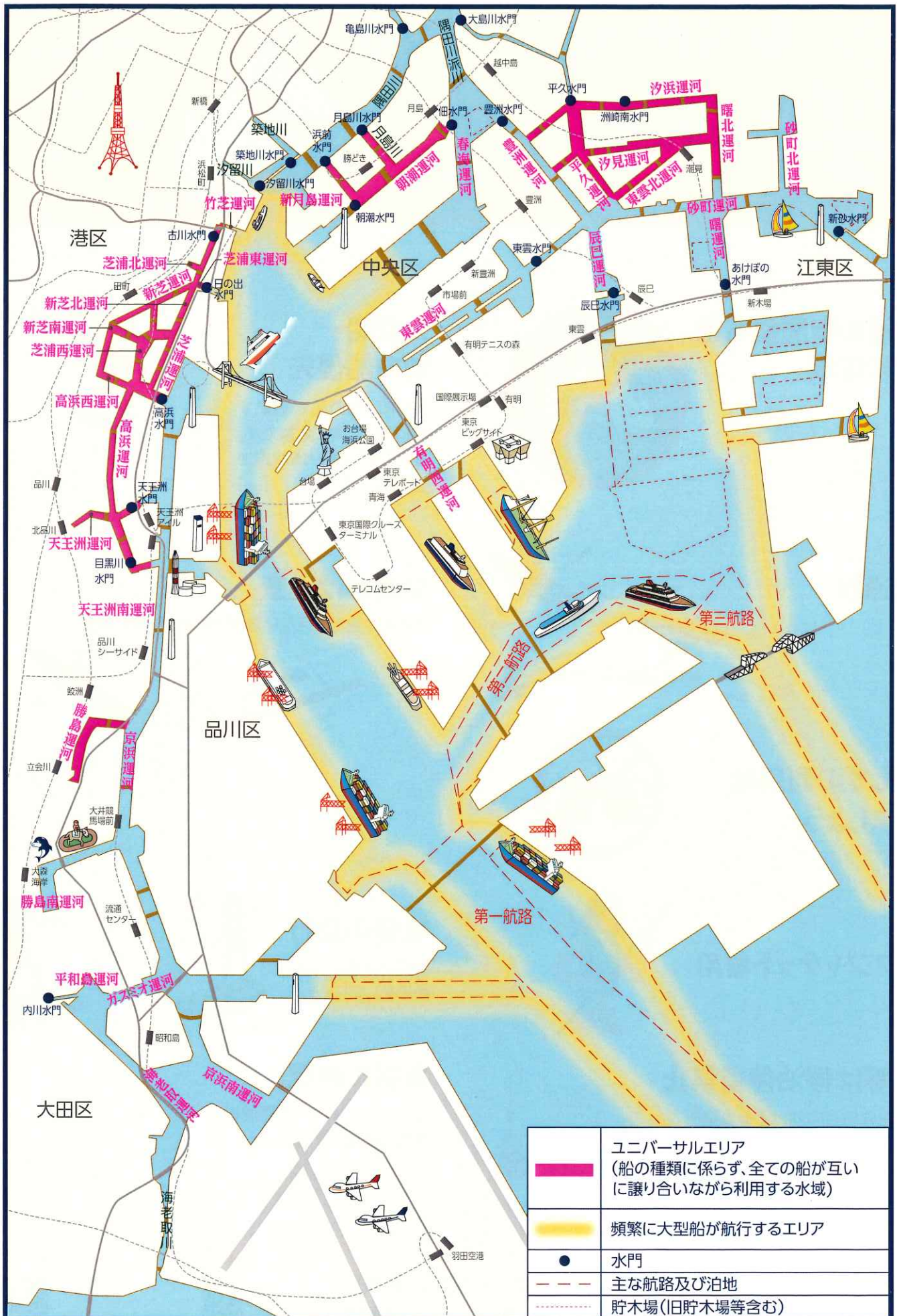


事前に確認

ルール・マナー、風や波の予報を確認しましょう。



東京港マップ



	ユニバーサルエリア (船の種類に係らず、全ての船が互いに譲り合いながら利用する水域)
	頻繁に大型船が航行するエリア
	水門
	主な航路及び泊地
	貯木場(旧貯木場等含む)

大型船が航行する航路に侵入するのは非常に危険です。

～ 令和3年7月1日「改正海上交通安全法」が施行 ～

東京湾を対象とした 勧告・命令制度等が 始まります!!

東京湾

～ 東京湾で新たに始まる制度 ～

湾外
避難

特に勢力が強い台風の接近時等、
東京湾外への避難等を勧告します。

入湾
回避

特に勢力が強い台風の接近時等、
東京湾への入湾回避を勧告します。

走錨防止
対策

強風が予想される場合、東京湾アクアライン
周辺海域へ走錨対策の強化等を勧告します。

新たな
情報提供
等

強風が予想される場合、
一定の海域へ東京湾海上交通センターから
情報提供等を行います。

特に勢力が
強い台風など

第三管区海上保安本部

I 湾外避難・入湾回避等の勧告について

台風等の異常気象が頻発・激甚化する中、東京湾等の船舶がふくそうする海域において、走錨した船舶による海上施設や他の船舶への衝突事故が複数発生しています。

このため東京湾では、荒天時、港則法に基づく勧告や湾外避難の推奨等による走錨事故防止対策を行ってきましたが、今回、これら対策の実効性をより高めるため、**既存の対策に加えて、新たに海上交通安全法等に基づき、湾内から台風の影響の少ない海域への避難や、湾への入湾回避を促す勧告などを行います。**

☑ 湾外避難の勧告

東京湾*1において最大風速40m/s以上の暴風となるおそれがある場合、東京湾*1へ台風が到達する2日程度前を目途に発出します。

高リスク船等*2

十分な時間的余裕をもって台風の影響の少ない東京湾*1外の海域へ避難すること。

※船長が自船の堪航性等を考慮し東京湾*1外の海域で安全に避難することが困難と判断した船舶など、対象外となる船舶もあります。

高リスク船等*2以外の船舶

東京湾*1外での避泊等を含む避難海域・方法の選択、避難先の海域に応じた避難の開始等を適切に行うこと。

※湾外へ避難させる必要がある船舶に対しては、港外避難と湾外避難の勧告・命令を第三管区海上保安本部長が一体的に実施します。
※勧告に従わない船舶へ対しては、「退去」等を命令する場合があります。

☑ 入湾回避の勧告

東京湾*1において最大風速40m/s以上の暴風となるおそれがある場合、東京湾*1へ台風が到達する2日程度前を目途に発出します。

高リスク船等*2

勧告発令以降、東京湾*1への入湾を回避すること。

※船長が自船の堪航性等を考慮し東京湾*1外の海域で安全に避難することが困難と判断した船舶、港内での係留強化等により安全に避泊することが可能な船舶、入湾後十分な時間的余裕をもって台風の影響の少ない東京湾外の海域へ避難することが可能な船舶など、対象外となる船舶もあります。

高リスク船等*2以外の船舶

台風の強風域が東京湾*1に到達する12時間前以降、東京湾*1への入湾を回避すること。

※港内での係留強化等により安全に避泊することが可能な船舶など、対象外となる船舶もあります。

※勧告に従わない船舶へ対しては、「退去」等を命令する場合があります。

*1 東京湾

- 千葉県洲崎灯台から神奈川県劔埼灯台まで引いた線以北の海域

*2 高リスク船等

- 長さ160m以上の自動車運搬船、コンテナ船、ガスタンカー、タンカー
- 長さ200m以上の客船・フェリー、貨物船
- 総トン数5万トン以上の危険物積載船(液化ガス船を除く。)
- 総トン数2万5千トン以上の液化ガス船
- 積荷積載率が10%以下の船舶



☑ 走錨対策強化の勧告

東京湾アクアライン周辺海域*3において平均風速20m/s以上の強風が予想される場合に発出します。

東京湾アクアライン周辺海域*3へ錨泊する船舶

- ① VHF16chの常時聴守、船橋当直の増員配置、錨鎖の適切な伸出量の確保、機関及びスラスターの起動、AISの作動維持等を行い、嚴重な走錨事故防止対策を講じるとともに、走錨の早期検知及び早期解消に努め、東京湾アクアライン関連施設への衝突を防止すること。
- ② 不測の事態に備え、タグボートの手配ができる連絡体制を確立すること。

※勧告に従わない船舶へ対しては、「退去」等を命令する場合があります。

*3 東京湾アクアライン周辺海域(走錨対策強化海域)

東京湾アクアライン海ほたる灯、東京湾アクアライン風の塔灯をそれぞれ中心とした半径2海里円内の海上交通安全法適用海域(東京国際空港周辺の錨泊制限海域及び東京湾アクアライン東水路を除く)



II 海上交通センターによる情報提供等について

荒天時、臨海部における施設等周辺の一定の海域において、船舶の安全な航行や錨泊等の援助を行い、船舶の事故を防止するため、新たに対象海域内の錨泊船舶等へ走錨事故防止に関する情報提供や勧告を行います。

☑ 海上交通センターによる情報提供、危険回避措置の勧告制度

各対象海域*4において、走錨対策強化の勧告が発出された場合に行います。

東京湾海上交通センターから、対象海域*4に錨泊・航行等する対象船舶*4に対し、走錨のおそれなど事故防止に資する情報を提供し、その情報の聴取を義務化します。

また、船舶同士の異常な接近等を認めた場合に、当該船舶に対し危険の回避を勧告します。

*4 対象海域及び対象船舶

- LNGバース及び南本牧はま道路周辺海域(右図①)
総トン数500トン超の船舶
- 東京湾アクアライン海ほたる灯及び東京湾アクアライン風の塔灯から半径2海里円内の海域(錨泊制限海域を除く)(右図②)
長さ50m以上の船舶



依頼 錨泊位置等通報のお願い

走錨時など緊急時における海上保安庁との連絡手段確保のため、以下の船舶は指定する連絡先への「錨泊位置」及び「連絡手段」等の通報にご協力をお願いします。

●京浜港に「走錨対策強化」に関する勧告が発出された場合

京浜港横浜・川崎区に錨泊する総トン数500トン未満の船舶（危険物積載船舶を除く。）

▶ 横浜海上保安部 TEL 045-201-8180

●東京湾アクアライン周辺海域に「走錨対策強化」に関する勧告が発出された場合

東京湾アクアライン周辺海域に錨泊するAIS非搭載船舶

▶ 東京湾海上交通センター TEL 045-225-9140

依頼 航路標識への接触事故防止のお願い

荒天時に航路標識への接触事故が多発しています。船舶は航路標識への接触防止に努めるとともに、航路標識に接触した場合は、直ちに最寄りの海上保安部署へ連絡するようお願いします。

なお、航路標識法の改正により、令和3年11月1日から、海上保安庁の航路標識を損傷等させた原因者へ対し、必要な工事の施行、又は、当該工事に要する費用負担が義務付けられます。



海の安全情報



海の安全に関する以下のような情報を掲載しています。

- 気象現況
- 海上安全情報
- 気象警報・注意報等
- ライブカメラ
- 緊急情報

走錨事故防止ポータルサイト



走錨事故防止に役立つ以下のような情報を掲載しています。

- 台風進路図、外洋波浪予想図
- 東京湾等の錨泊船舶の状況図
- 灯台等で観測した風向・風速等に関する情報
- 投揚錨作業と事故防止、台風を錨泊避泊した状況等
- 走錨事故防止ガイドライン

★注意 本リーフレットは令和3年7月1日時点の情報をもとに作成しています。このため、今後発出される実際の勧告内容と一部異なる可能性があります。荒天時は、実際に発出される勧告の内容に従ってください。

プレジャーボートをお持ちの方へ

点検整備で 安全な航行を!



アンケートに
ご協力ください

点検整備についての
アンケート



事故防止のための
情報満載

 **Water Safety Guide**
モーターボート編



機関故障を防ぐために点検整備を

近年、プレジャーボートの海上におけるトラブルが後を絶ちません。その多くは、機関故障が原因です。機関故障の発生で漂流、乗揚げ、衝突など乗船者の命を脅かす事態にもなりかねません。日頃の点検習慣を身につけ、あなたと同乗者の命を守りましょう。

点検整備箇所例

普段あまり見ないところも点検整備に併せ確認しましょう

① 燃料油系

機関の回転不良等があると、燃料フィルタやキャブレタが詰まっている可能性があるため、必要に応じ整備・交換しましょう。



新品の燃料フィルタ



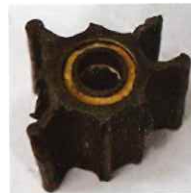
劣化した燃料フィルタ

② 冷却水系

冷却海水の排水量が少ないと、インペラが損傷している可能性があります。オーバーヒートにも繋がるので、必要に応じ交換しましょう。



新品の
海水ポンプインペラ



劣化した
海水ポンプインペラ

定期交換時期 交換時期は目安です。 詳しくは搭載機関の取扱説明書に従いましょう。

共通

バッテリー 3年毎
コントロールケーブル 2~5年毎
防食亜鉛 半減したら交換

船外機

燃料フィルタエレメント 200時間or2年毎
エンジンオイル 100時間or6ヶ月毎
オイルフィルタエレメント 200時間or2年毎
ギヤオイル 100時間or6ヶ月毎
スパークプラグ 200時間or1年毎
海水ポンプインペラ 1年毎



⚡ 電気系

バッテリーターミナルの接続端子部分の緩みや被覆の亀裂、腐食等を点検し、接続不良を防止しましょう。

スパークプラグの汚損状況等を点検し、必要に応じ交換しましょう。



新品のバッテリーターミナルの配線部



腐食したバッテリーターミナルの配線部

⚙️ 軸系

ギヤのオイルシールやガスケットの劣化等により、ギヤ内部に海水が流入し、ギヤオイルと混ざり合い白濁等を起こします。

ギヤの欠損にも繋がるので、必要に応じ交換しましょう。



新品のギヤオイル



白濁したギヤオイル

船内機

燃料フィルタエレメント	200時間毎
エンジンオイル	200時間毎
オイルフィルタエレメント	200時間毎
冷却水	600時間毎
Vベルト	異音、摩耗等

異音・振動等を見逃さずこれらの部品以外も要チェック。



点検整備記録表

船体・機関の状態を把握するために点検整備の内容を記録し、船舶検査手帳と一緒に大切に管理しましょう。

実施年月日	整備作業実施者	点検整備概要	事業者作成整備記録等
(例)〇年〇月〇日	マリンショップ〇〇	主機関消耗品交換	有・無
			有・無
			有・無
			有・無
			有・無
			有・無
			有・無
			有・無
			有・無
			有・無

定期メンテナンス記録表

点検習慣を身につけましょう。



発航前検査チェックリスト

発航前検査は、船長の義務です。



✓ 定期的な点検整備！

整備業者等による定期的な点検整備を行い、未然に機関故障を防止しましょう。

✓ 普段と違うは要注意！

発航前検査や日常点検を徹底し、艇の異変(異音、振動等)を見逃さないようにしましょう。

✓ アフターケアも大切に！

使用後は、冷却系統の真水洗い等のアフターケアをしっかりと行い、艇を良好な状態に保ちましょう。

✓ 整備記録を管理しよう

点検整備の内容を記録しましょう。整備事業者等による点検整備を受けた際はその内容が把握できる領収書等も併せて保管するようにしましょう。