

# Maritime Training

海上訓練 令和7年版



# 訓練状況

## 基本訓練

出航前点検  
監視訓練  
操船訓練  
機器訓練 (海上レーダー及びGPSプロッター)

## 個別訓練

曳航訓練  
救助訓練  
アンカー訓練 (投錨)  
回航訓練  
接舷訓練  
係留訓練

## 令和7年実施日

1/24(金) 晴れのち曇り/風速3.2m/長潮	2/25(火) 晴れ/風速5.5m/中潮	2/26(水) 晴れ/風速6.1m/中潮	3/19(水) 晴れ/風速8.0m/中潮	4/18(金) 晴れ/風速5.4m/中潮
5/16(金) 曇りのち雨/風速5.4m/中潮	6/20(金) 晴れ/風速4.2m/小潮	6/27(金) 晴れ/風速3.5m/大潮	7/18(金) 曇りのち晴れ/風速8.9m/小潮	8/22(金) 晴れ/風速4.0m/中潮
9/26(金) 晴れのち曇り/風速2.2m/中潮	10/17(金) 晴れ/風速2.4m/中潮	11/21(水) 晴れ/風速1.6m/中潮	12/19(金) 晴れ-時雨/風速1.7m/大潮	

## 指導者



### 監督

## 白石 康次郎

(海洋冒険家)

生年月日: 1967年5月8日 東京生まれ鎌倉育ち  
出身校: 神奈川県立三崎水産高等学校  
(現: 神奈川県立海洋科学高等学校)

少年時代に船で海を渡るという夢を抱き、高校在学中に単独世界一周ヨットレースで優勝した故・多田雄幸氏に弟子入り。レースをサポートしながら修行を積む。

1994年、当時26歳で、ヨットによる単独無寄港無補給世界一周の史上最年少記録(当時)を樹立。

「ヴァンデ・グローブ2020-2021」にてアジア勢初となる完走を果たし、「ヴァンデ・グローブ2024-2025」で2大会連続となる完走を達成した。

※公式HPより記載

## 海上警備要員 選抜基準

### 候補生

毎月 海上警備訓練参加

適性を見極め



### 訓練生

資格取得

施設警備資格 ・ 施設警備業務検定2級

海上警備資格 ・ 二級小型船舶操縦士 ・ 第二級海上特殊無線技士

その他

文部科学省新体カテスト実施項目による「各年齢に応じた総合評価基準C段階」以上をクリア

## 海上警備要員

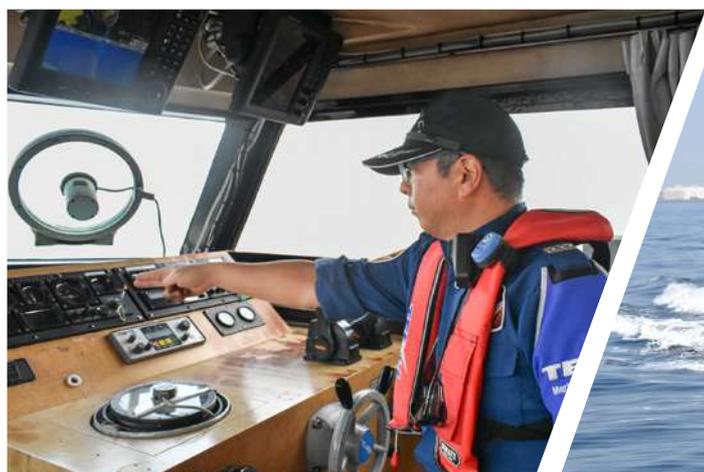
毎月  
実施

# 基本訓練

## 監視訓練

警戒区域内に侵入する船舶の警戒・監視要領を習得する。

## 出航前訓練



## 操船訓練



## 機器訓練 (海上レーダー及びGPSプロッター)

GPSプロッターを操作し、船舶の周囲状況や自船の航跡を確認し、安全な航行へ活かす。

### GPSプロッター 事故を未然に防ぐために

船の位置や船速などを計測・表示する機器で、自船の航跡も記録でき、座礁や遭難を防止します。地図データを用いて、周囲の情報を把握することができます。



5月  
実施

# アンカー訓練

## アンカー訓練の重要性

船を安全に留めておくためにはアンカーが必要です。

台風や嵐などの非常時に、自船の安全のための適切な行動がとれるよう、定期的な訓練を実施しています。

### 投錨 アンカーを降ろす



投錨地点直前でクラッチを後進に切り替える。行き足がなくなったところで、アンカーを静かに投下する。

### 錨泊① アンカーを効かせる



アンカーが着底したら微速で後進し、海底にアンカーのフリュークを引っ掛ける。

### 錨泊② アンカーロープを固定



アンカーが効いていることを確認したら、水深の3倍程度までロープを繰り出し、エンドをクリートに確実に留める。

## 黒球形象物



黒球形象物は、昼間の錨泊中や運転不自由な状態（故障など）の船が掲げるものです。

### 揚錨 アンカーを揚げる



アンカーの泥や海底物を上下に振って海水で洗い落とす。

## 救助訓練の重要性

海上保安庁の事故状況報告によると、7月から8月は海のレジャー・観光が増え、事故も増加します。海上警備を実施する我々は、万が一海難事故に遭遇した時に備え、要救助者を適切に救助するための訓練を実施しています。

また、様々な状況を想定して、落水者を想定した訓練・マネキンを使用した訓練を行います。

### アプローチ

落水者の位置を船長から大声で伝え、接触回避のため風下から接近する。



### 救命浮輪使用

落水者の手の届く範囲に、直接当たらないように投げる。



4月  
8月  
11月  
実施

## 救助訓練

・ マネキンを使用した訓練  
・ 落水者を想定した訓練

### 当社はBANに登録しています

BANとは、官民一体となって設立された会員救助システムです(海上のJAF)。

海事従事者等の協力によって構成されたBANネットワークによる24時間365日の救護など(曳航・伴走・捜索など)を主たる業務としています。

平成4年の発足当初のサービス海域は東京湾・相模湾水域に限定されていましたが、現在は、東京湾から瀬戸内海、九州北部までの沿岸海域及び若狭湾を対象にしており、プレジャーボートオーナーにとっては無くてはならない存在です。

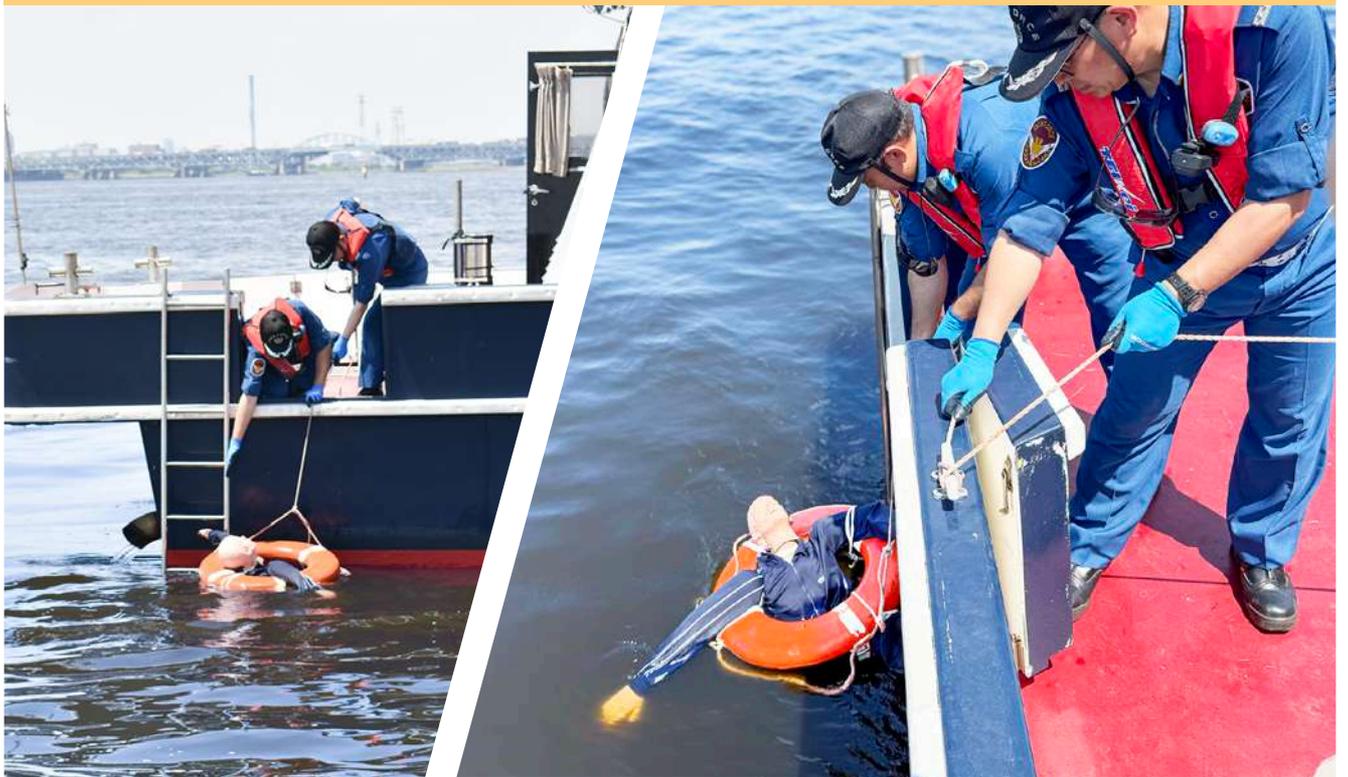
※曳航時は海上衝突予防法で、曳航船に対する夜間の灯火や昼間の形象物を表示することが定められていることも再認識させています。

## 実際の落水者を想定した訓練



## 水難救助用マネキンを使用した訓練

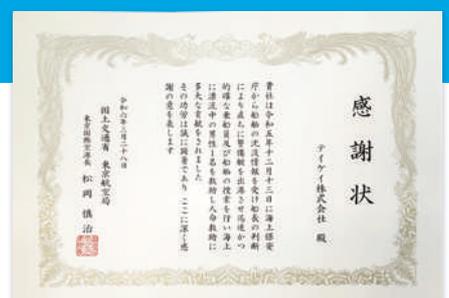
※冬場はマネキンのみ使用



## 国土交通省東京航空局より 人命救助に対する感謝状が授与されました。

令和5年12月、海上保安庁から船舶の沈没情報を受け、当社海上警備艇長の判断により、直ちに警備艇を出港させました。

乗船員及び船舶の捜索を迅速かつ的確に行った結果、海上を漂流中の男性1名を発見して救助。日ごろの訓練の成果が今回の人命救助につながり、感謝状の授与となりました。



1月  
実施

# 曳航訓練

## 曳航とは

「曳航」とは、エンジントラブルなどにより海上で自走不可となった船を、ロープで目的地まで引っ張ることです。

曳航する船はラインに急激なテンションが掛からないよう、普段以上に丁寧な操船が求められます。



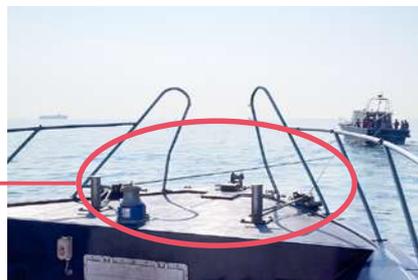
船同士が一定の距離まで近づいたら、船首からロープを投げ入れる。投げ入れる際は、ロープを回転させて投げるため、左舷側に立つ。



曳航時は横波や斜め追い波を受けないような経路を決める。



万が一の曳索(曳航ロープ)が切れるなどの事故に備え、曳索には誰も近づかない。



局所的な負荷による船体の破損を避けるため、両舷の船首ビットからラインを取って負荷を分散させる。



被曳航船は曳航船の航跡の外に出ないように注意を払い、変針はゆっくりと行う。

非曳航船は牽引力を**分散**するよう結び**船体保護** (曳航索は両船を足した長さの3倍の長さ)



曳航索は**曳航船のボラード**で曳航 (強度確保)

# チャートワーク



海図を使用して、当日の航行ルート・座礁警戒エリア・航行位置確認エリアを入念に確認。

9月  
実施

# 回航訓練

## 航行位置確認エリア

各航路が交差するため、東京沖灯浮標を左に見ながらの航行を徹底する。



### 東京沖灯浮標



東京湾の入り口付近の海上に設置された、灯火を備える大型の浮標（ブイ）。航行する船舶に対し、浅瀬や危険水域を示して安全な航路を明示する役割を持つ。

## 座礁警戒エリア

河口付近の陸側など、浅瀬は座礁警戒エリアのため、十分に距離を取って航行する。



## 係留訓練

夢の島マリーナ ビジターバースを利用



桟橋の形状に合わせて係留をする。

10月  
実施

# 接舷訓練

## 海上での接舷

船が他の船と接舷する際には、正しい技術と知識が必要です。海上での接舷は、風や潮流に流されやすいため、船舶間の素早い連携が必要になります。



## 船の損傷防止

接舷は互いの船体が接触するため、フェンダーを用いて損傷防止を行います。特に甲板の高さが違う場合は、船ごとにフェンダーの高さ調整が必要となります。

各員の「接舷時の操船技術」と「知識」を高めさせることで、緊急時でも安全かつ迅速な対応が可能です。



横抱きでの接舷は潮流や波高の影響のない場所で実施

新しい船艇が仲間入りしました!

# 双鷺拾

