# 会

# 報

半

# 第 155 号 (平成24年1月)

目 次

1	業務日	誌 (23. 7. 1~23. 9.30) · · · · · · · · 1	
2	事業報	告 (23. 7. 1~23. 9.30) ······ 5	
	2-1 会の	軍営に関する活動	
	2 - 1 - 1	第2回・第3回常任理事会	
	2-2 一般	事業	
	2 - 2 - 1	警戒船業務指定講習会	
	2 - 2 - 2	第8回西海防セミナー ・・・・・・・・・・ 6	
	2 - 2 - 3	鹿児島支援業務室業務開始	
	2-3 受託	事業	
	2 - 3 - 1	北九州港(新門司地区)泊地(-10m)整備に伴う船舶航行安全対策検討	
		調査専門委員会	
	2 - 3 - 2		l
		安全対策検討調査専門委員会	
	2 - 3 - 3	北九州港港湾計画改訂に伴う船舶航行安全対策検討調査専門委員会	
	2 - 3 - 4	鹿児島港(新港区)改修工事に伴う船舶航行安全対策検討調査専門委員会	11
3	「大正時代の	<b>関門海峡」 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・</b> 25	
4	ミニ知識・海	(20)	
	「かたふ	り」について	
5	狭水道及びその	の付近の海難 ······ 43	
6	刊末寄稿 ・・・・	47	

社団法人 西部海難防止協会

# 観天望気

- ○朝、西空の虹は悪天候の前ぶれ
  - 一般的なことわざ
- ○国東の虹が消えれば後は大風

初冬の寒冷前線通過を示すもので、大分方面から見て国東の虹が消えたら間もなく北西の強風

○冬の稲妻大風のもと

冬の稲妻は波・風ともに強くなる先ぶれ

○白雲糸引けば暴風

鉋状の筋雲(絹雲)が出た時は強風をもたらす

○風向きに雲行き急なるは大風の兆し

発達した低気圧が近づくときは、地上では風がないのに雲の動きは急である

# 新年のご挨拶

新年明けましておめでとうございます。

昨年3月11日に発生した、東日本大震災の地震・津波による被害は、岩手・宮城・福島 ・茨城・千葉の各県とも甚大であります。

特に福島原発事故は深刻です。6月、政府は東日本大震災復興対策本部を内閣に設置 し、鋭意事に当てています。大いに期待したいものであります。

公益法人制度の改革に伴う内閣府に提出する当会の諸手続きは、関連海難防止団体と の調整のうえ準備しており、本年度内の申請を目途としています。

門司港駅の右側にある旧三井物産ビル1階に、関門海峡らいぶ館を昨年4月3日オープン。9月6日、一万人目の来観者を迎える事が出来ました。

今後とも海事関係の広報に役立つよう努力してまいる所存です。

本年も会員の皆様方はもとより、関係官公庁の皆様方の変わらぬご指導・ご援助のほど よろしくお願い申し上げます。

平成24年元旦



社団法人 西部海難防止協会

 会長
 森
 肇

 副会長
 鵜
 殿
 剛

 副会長
 加
 藤勘
 二

 專務理事
 唐島和
 夫

# 1 業務日誌(H23. 7. 1 ~ H23. 9. 30)

# 1-1 本 部

日 付	内容		
7月4日(月)	平成23年度 関門地区海難防止強調運動推進連絡会議		
	於:門司港湾合同庁舎 会議室		
7月4日(月)	北九州海友会 第40回総会 於:ステーションホテル小倉		
7月7日(木)	海上保安協会洞海支部総会 於:リーガロイヤルホテル小倉		
7月8日金	海上保安学校 門司分校研修科船艇職員等初任者課程(第65期)入校式		
	於:海上保安学校 門司分校		
7月11日(月)	平成23年度 第2回 常任理事会 於:西部海難防止協会 会議室		
7月15日金	殉職船員慰霊祭・海上航行安全祈願		
	於:真光寺(門司)		
7月19日(火)	「海の日」記念式典 功労者表彰式		
	於:門司港ホテル		
7月19日(火)	関門国際航路整備期成同盟会 平成23年度 理事会・総会		
	於:門司港ホテル		
7月20日(水)	平成23年度 第1回 九州船員災害防止連絡会議		
	於:福岡合同庁舎新館		
7月21日(木)	警戒船業務指定講習会(受講者:65名)		
<b>-</b> H of H (1)	於:宮崎市中央公民館		
7月21日(木)	平成23年度 関門港自然災害対策委員会		
7 H 00 H (1)	於:門司港湾合同庁舎 会議室		
7月28日(木)	「関門海峡・温故知新塾」講演 講師 顧問 濱嶋 吉治		
7 11 00 11/1)	於:関門海峡らいぶ館		
7月28日(木)	門司港レトロ倶楽部理事会 於:旧大阪商船ビル		
7月29日金	平成23年度 関門港外国船安全対策連絡協議会総会		
8月4日(火)	於:門司港湾合同庁舎		
0月4日(火)	平成23年度 関門国際航路整備事業現地見学会 於:・六連島西側地区浚渫現場		
	・響灘地区 及び 洞海地区		
	· 音無地区 / X U - 個神地区		

8月10日(水)	北九州港(新門司地区)泊地(-10m)整備に伴う船舶航行安全対策検討		
	調査専門委員会(第1回) 於:ブルーウェーブイン小倉		
8月11日(木)	関門港(六連島西側地区及び早鞆瀬戸地区同時施工)整備に伴う船舶		
	航行安全対策検討調査専門委員会(第1回)		
	於:ブルーウェーブイン小倉		
8月12日金	伊能図展 於:関門海峡らいぶ館		
~8月22日(月)			
8月17日(水)	北九州港港湾計画改定に伴う船舶航行安全対策検討調査専門委員会		
	(第3回 最終) 於:ブルーウェーブイン小倉		
8月22日(月)	鹿児島港(新港区)改修工事に伴う船舶航行安全対策検討調査専門委員会		
	(第3回 最終) 於:ホテルパレスイン鹿児島		
8月25日(木)	平成23年度 関門・宇部海域排出油等防除協議会総会		
	於:門司港ホテル		
8月30日(火)	第8回西海防セミナー		
	講師:財団法人 海上保安協会 理事長 石橋 幹夫		
	於:リーガロイヤルホテル小倉		
9月1日(木)	鹿児島支援業務室 業務開始		
9月8日(木)	第43回 九州船員災害防止大会 講演「大津波と海難防止」		
	講師:社団法人 日本海難防止協会 常務理事 増田 正司		
	於:福岡合同庁舎新館		
9月12日(月)	第3回常任理事会 於:西部海難防止協会 会議室		
9月17日(土)	平成23年度 資格者証更新者に対する海上起重技術講習会		
	於:福岡商工会議所		
9月29日(木)	警戒船業務指定講習会(受講者:87名)		
	於:長崎県農協(JA)会館		
9月29日(木)	第52回 北九州市地方港港湾審議会		
	於:ブルーウェーブイン小倉		

# 1-2 大分支部

日 付	内	容
7月18日(月)	大分海の日表彰式	於:大分市役所会議室
7月20日(水)	23年度大分県中北部沿岸海域災害	<b>『対策協議委員会・総会</b>
	於: J X 日鉱日石㈱大分製油所事務所ホー	

# 1-3 長崎支部

日付	文 呵 义 司 · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		
7月2日(土)	平成23年度 まき網・以西底曳網漁船海難防止講習会		
1 / 3 2 1 (11)	十成23年及 よさ柄   以四瓜及桐魚脂梅葉的正晦自云		
7月8日金	長崎・五島地区海難防止強調運動推進連絡会		
	於:長崎港湾合同庁舎会議室		
7月11日(水)	長崎港「海の日」行事 海上パレード打合せ		
,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	於:合同庁舎		
7月20日(水)			
	於:長崎全日空ホテル グラバーヒル		
7月30日(土)	「海の日」海上パレード及びペーロン大会		
	於:長崎港内		
8月10日(水)	   長崎港長期構想検討委員会(第1回委員・幹事合同委員会)		
	於:長崎ワシントンホテル		
8月21日(日)	「海からのメッセージ」 I Nながさき(長崎海洋気象台主催の講演会)		
	於:長崎市立図書館		
9月1日(木)	長崎大 合田政次教授との打ち合わせ		
	於:長崎大学水産学部		
9月7日(水)	長崎県港湾漁港整備事務所港湾課職員来部(常盤岸壁整備について説明)		
	於:長崎支部		
9月8日(木)	九州船員災害防止大会 記念講演 (大津波と海難事故)		
	於:福岡合同庁舎		
9月12日(月)	平成23年度 まき網・以西底曳網漁船海難防止講習会		
	於:小浜地区		
9月29日(木)	警戒船業務指定講習会 於:長崎農協会館		

# 1-4 鹿児島支部

日 付	内	容
7月12日(火)	鹿児島港(新港区)改修に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会	
	(作業部会)をサポート	於:ホテルパレスイン鹿児島
7月15日金	平成23年度鹿児島支部業務報告会	
		於:鹿児島市(ホテル福丸)
8月22日(月)	鹿児島港(新港区)改修に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会	
	第3回委員会(最終)をサポート	於:ホテルパレスイン鹿児島
8月24日(水)	海難防止活動用資料作成検討会	於:鹿児島支部
9月7日(水)	海難防止活動用資料作成検討会(第2回)	
		於:鹿児島支部

#### 2 事業報告

- 2-1 会の運営に関する活動
  - 2-1-1 第2回·第3回常任理事会
- 2-2 一般事業
  - 2-2-1 警戒船指定業務講習会(宮崎市、長崎市)
  - 2-2-2 第8回西海防セミナー
  - 2-2-3 鹿児島支援業務室業務開始

#### 2-3 受託事業

- 2 3 1 北九州港(新門司地区)泊地(-10m)整備に伴う船舶航行安全対策 検討調査専門委員会(第1回)
- 2 3 2 関門港(六連島西側地区及び早鞆瀬戸地区同時施工)整備に伴う 船舶航行安全対策検討調査専門委員会(第1回)
- 2 3 3 北九州港港湾計画改定に伴う船舶航行安全対策検討調査専門委員会 (第3回 最終)
- 2 3 4 鹿児島港(新港区)改修工事に伴う船舶航行安全対策検討調査専門 委員会(第3回 最終)

# 第8回西海防セミナー

## 「海が守る 海を守る」 (海洋権益を考える)

講師:財団法人 海上保安協会 理事長

石 橋 幹 夫

日 時:平成23年8月30日(火)

場 所:リーガロイヤルホテル小倉

ただいまご紹介に与りました石橋でございます。

本日は、皆様、既にご存じのことばかりではと思いますが、日本の海洋権益を巡る幾つかの特徴的な動きを紹介させていただきます。

皆様に改めて問題点を 想起していただき、将来 海が守る海を守る(海洋権益を考える)

の海洋戦略について、一考していただければと思っております。

1. 現在、地球表面積の7割を占める海洋の 在り方は1982年、第3次国際連合海洋法会 議で作成、国連総会で採択され、1994年 に発効した「世界の海の憲法」といわれ る「海洋法に関する国際連合条約 United Nations Convention on the Law of the Sea」によっています。

この条約、日本は1983年に署名、1996年 7月に批准し、発効しています。

国連海洋法条約の基本思想は「海は全人



類のものであり国家は海洋に関して人類に対する義務を有する」というもので、12海里の領海、国際海峡、200海里の排他的経済水域、その外側の公海を規定し大陸棚の限界、深海底、海洋環境の保護、海洋の科学的調査、紛争に係る手続きも含む包括的内容となっています。

この国連海洋法条約により、海洋の在り方は、それまでの「海洋自由の原則」から「海洋の管理」へと大きく変化しました。

日本では、この条約発効に対応 するため、ここに記載してある法 律をはじめ多数の関連立法、法律 改正が行われました。

国連海洋法条約

海洋自由の原則 ⇒ 海洋の管理

日本・関係法の整備
○ 領海及び接続水域に関する法律
◎ 排他的経済水域及び大陸棚に関する法律
◎ 排他的経済水域における漁業等に関する主権的権利
の行使等に関する法律
◎ 海洋生物資源の保存及び管理に関する法律



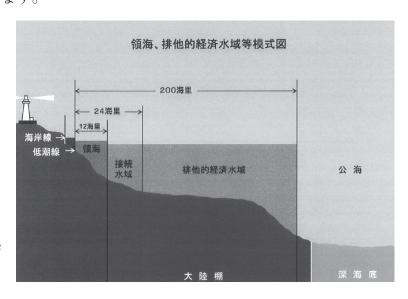
この内、「領海及び接続水域に関する法律」ですが「領海法」の改正という形となっています。

領海については世界の趨勢に合わせるということで海洋法条約が発効する17年前の1977年に、条約を先取りする形で、それまでの領海3海里を領海12海里とする「領海法」を定めていたことによります。

#### 2. 領海、接続水域等の概念

海洋権益に関わる基本となる領海、排他的経済水域(EEZ)等の概念を確認しておきたいと思います。

領海、排他的経済水域(EEZ)等の幅を測定する根拠となるものを「基線」といい



ます。

基線の引き方にはいくつかの例外がありますが、基本的には、2種類あります。「通常の基線」ともう一つは「直線基線」というものです。

「通常の基線 (normal baseline)」は、沿岸国が公認する大縮尺海図に記載されている海岸の低潮線とされています。

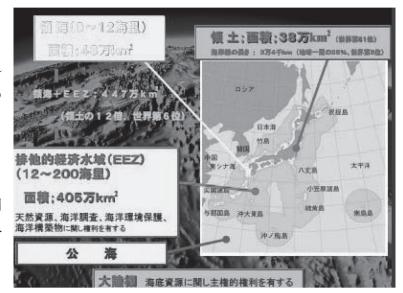
ちなみに「海岸線」ですが、略最高高潮面を海岸線と言っています。

もう一つの「直線基線(straight baseline)」は、もし海岸線が著しく曲折しているか、または海岸に沿って至近距離に一連の島がある場所には、適当な地点を結ぶ直線を基線とすることができるということとされていて、日本でも、15の海域で合計 162 本の直線

基線を採用しています。

⇒ 中国、韓国は一部これ を認めない、すなわち領海の 一部を認めないという態度を とっています。

〈内水〉領海の基線の陸地側 の水域を内水といい、沿 岸国の主権が及びます。



〈領海〉領海の基線からその外側12海里(約22km)の線までの水域です。

沿岸国の主権は、その領土及び内水に接続する水域で領海に及び、また、領海の 上空並びに領海の海底及びその下にも及びます。

但し、外国船舶は領海における無害通航権を有します。

〈接続水域〉領海の基線からその外側24海里(約44km)の線までの水域で領海は除かれます。

沿岸国が、領土・領海の通関上、財政上、出入国管理上、衛生上の法令違反の防止及び違反処罰のために必要な規制をすることが認められた水域です。

**〈排他的経済水域 Exclusive Economic Zone〉** EEZは、領海の基線からその外側 200海里(約370km)の線までの、領海は除き接続水域を含む水域並びにその海底及 びその下です。

排他的経済水域においては、

- 1. 天然資源の開発等に係る主権的権利
- 2. 人工島、設備、構築物の設置及び利用に係る管轄権
- 3. 海洋の科学的調査に係る管轄権
- 4. 海洋環境の保護及び保全に係る管轄権

という4つの権利が認められています。

**〈公海〉**いずれの国の排他的経済水域、領海若しくは内水又はいずれの群島国の群島水域にも含まれない海洋のすべての部分です。

〈大陸棚〉原則として領海の基線からその外側200海里(約370km)の線までの領海を除 く水域の海底及びその下です。

大陸棚においては、

- 1. 天然資源の開発等に係る主権的権利
- 2. 人工島、設備、構築物の設置及び利用に係る管轄権という2つの権利が認められています。

大陸棚は原則として領海の基線から 200 海里までですが、地理的条件等によっては国連海洋法条約の規定に従い延長することが出来ます。

〈深海底〉人類共同の財産とされ沿岸国の主権、主権的権利は及びません。

#### 3. 我が国の領海等

四方を海に囲まれた 6千8百余りの島嶼からなる 我が国日本は、

領海:約43万平方キロメートル

排他的経済水域:約405万平 方キロメートル

両方を合わせた水域面積 が、約447万平方キロメート ル。実に、国土面積38万平方



キロメートルの約12倍という広大な水域を有しております。

これは、アメリカ、オーストラリア、インドネシア、ニュージーランド、カナダに次ぐ世界第6位の広大な水域となっています。

#### 4. 大陸棚の延長

先ほど述べましたように

- 1. 天然資源の開発等に係る主権的権利
- 2. 人工島、設備、構築物の設置及び利用に係る管轄権

が認められる大陸棚ですが、地形・地質的に領土の延長である場合には、200 海里を超えて大陸棚を設定することが可能とされています。

この設定のためには、2009年5月までに、国連の「大陸棚の限界に関する委員会」に 地形・地質データ等を含む大陸棚の限界に関する情報を提出し、審査を受けることが必 要となっていました。

日本は2008年6月までに審査に必要な大陸棚調査を終え、

- ① 茂木海山海域
- ② 四国海盆海域
- ③ 小笠原海台海域+④南鳥島海域
- ⑤ 沖大東海嶺南方海域
- ⑥ 南硫黄島海域(相対国の大陸棚と重複の可能性有り)
- ⑦ 九州一パラオ海嶺南部海域(相対国の大陸棚と重複の可能性有り) の海域について、同年11月に同委員会へ提出(世界で13番目に申請)しています。
  - 【海山】深海洋底から1000メートル以上の高さに隆起している海中の地形。
  - 【海盆】深海底にある、円形またはそれに近い形の盆地状の凹地。
  - 【海台】大洋底にある、頂部が比較的平坦な台地状の地形。広さが100平方キロメートル以上あり、周囲の海底から200メートル以上降起しているものをいう。
  - 【海嶺】大洋底にある海底山脈。急斜面をもつ細くて長い高まり。

日本が申請した 200 海里を超える大陸棚の範囲が認められると、国土面積の約 2 倍に匹敵する74万平方キロメートルの大陸棚が拡大することとなります。

#### 5. 海洋基本法

海洋政策を一元的・総合的に実施し、 日本の排他的経済水域(EEZ)での権 益を守ることを目的に、2007年4月20

# 「海洋基本法」2007.7,20(海の日)施行 「海洋基本計画」2008.3開職決定

- 海洋資源の開発及び利用の推進海洋環境の保全等
- ・排他的経済水域等の開発等の推進
- ・海上輸送の確保
- ・海洋の安全の確保
- ・海洋調査の推進
- ・海洋科学技術に関する研究開発の推進等
- ・海洋産業の振興及び国際競争力の強化
- ・沿岸域の総合的管理
- ・離島の保全等
- 国際的な連携の確保及び国際協力の推進
- ・海洋に関する国民の理解の増進等

日に成立し、同年7月20日に施行された法律が海洋基本法です。

基本法では、海洋政策を一元的に推進するために、内閣官房に首相を本部長とする 「総合海洋政策本部」を設け、「海洋政策担当大臣」を新設する。また、国が行う基本的 施策として、

- (1)海洋資源開発、(2) E E Z 開発推進、(3)海洋の安全確保、(4)海洋調査の推進、
- (5)離島の保全、など12項目を挙げています。

基本法に基づき、総合海洋政策本部で海洋基本計画が策定(2008.3.18閣議決定)さ れ、EEZ内の海洋権益を守る上で必要な諸施策が打ち出されています。

海洋基本法・海洋基本計画に基づき、海岸線にあるEEZの基準点を保全する新法が 制定され、あるいは「海洋エネルギー・鉱物資源開発計画」(資源エネルギー庁)等が 策定されています。

#### 6. 海洋の管理に関する法律

「海洋の管理」と言っても、そ の有り様は広範なものであります けれども、ここでは、

- ·船舶通航関係·海底資源開発 関係・漁業関係 の主な法律を 掲げてあります。
- ① 船舶通航関係で掲げてありま す「領海等における外国船舶の 航行に関する法律 | については

# 海洋の管理に関する法律

#### 【船舶通航】

○ 領海等における外国船舶の航行に関する法律(平成20年6月11日法律第64号)

#### 【海底資源】

- 鉱業法(昭和25年12月20日法律第289号) 海洋構築物等に係る安全水域の設定等に関する法律

(平成19年4月27日法律第34号)

#### 【漁業】

- 〇 漁業法(昭和24年12月15日法律第267号) 第74条(漁業監督公務員)
- 外国人漁業の規制に関する法律(昭和42年7月14日法律第60号)
- 排他的経済水域における漁業等に関する主権的権利の行使等に関する法律 (平成8年6月14日法律第76号)

- 〇 海上保安庁法(昭和23年4月27日法律第28号)
  - 第17条(海上保安官の書類の提出命令、立入検査及び質問の権限)
  - 第18条(海上保安官のする強制的処分)

2008年7月1日に施行された海上保安庁所管の新しい法律です。

- ② 海底資源開発関係の法律のうち「鉱業法」は、もともと陸上における鉱山開発を管 理する法律で、これを海洋でも適用していくということで、「海洋」という特殊な環 境を考慮するという観点からの検討が行われて然るべきではと思っています。
- ③ もう一つ掲げてあります「海洋構築物等に係る安全水域の設定等に関する法律」。 この法律は、東シナ海における中国のガス田開発をにらんで制定された法律で、2007 年7月20日に施行されています。

同法は、日本のEEZ内の試掘やぐらなどの周辺に、半径500メートルの「安全水 域」を設定し、許可のない船舶の侵入を禁じることができる法律です。

中国のガス田開発が進む東シナ海で、日本企業が試掘を安全に行う環境を整える狙 いがあるものです。

#### 7. 領海等における外国船舶の航行に関する法律

この法律は、我が国の領海 及び内水(以下「領海等」と いう。)における外国船舶の 航行の秩序を維持するととも にその不審な行動を抑止し、 領海等の安全を確保すること を目的として2008年7月1日 に施行されたものです。

その主な内容は、

○ 領海等における外国船舶 の航行方法について

- 領海等における外国船舶の航行に 関する法律
  - 1. 領海等における外国船舶の航行方法
  - 2. 外国船舶の通報義務
  - 3. 外国船舶に対する立入検査及び退去命令
- ① 領海等における外国船舶の航行は、継続的かつ迅速に行われるものでなければならないこととする。
- ② 外国船舶の船長等は、当該外国船舶に次の航行をさせてはならないこととする。 イ 領海等においては、荒天、海難その他の危難を避ける場合等のやむを得ない理 由がある場合を除き、停留、びょう泊、係留、はいかい等を伴う航行。
  - ロ さらに、内水(新内水を除く。)においては、上記イのやむを得ない理由がある場合を除き、我が国の港への出入りを目的としない航行。
- 外国船舶の通報義務

外国船舶の船長は、領海等において、当該外国船舶に停留等をさせる必要がある場合等は、その理由が明らかな場合を除き、あらかじめ、その理由等を最寄りの海上保安庁の事務所に通報しなければならないこととする。

○ 外国船舶に対する立入検査及び退去命令

海上保安庁長官は、領海等において現に停留等を伴う航行等を行っている外国船舶 と思料される船舶について、この法律の目的を達成するため、その理由を確かめる必 要があると認めるときは、海上保安官に、当該船舶への立入検査をさせることができ ることとするとともに、立入検査の結果、当該船舶の船長が前記②に違反していると 認めるときは、当該船長に対し、領海等からの退去を命ずることができることとする。

⇒ それでは、この法律は、国連海洋法条約のどの規定を受けたものなのか?

#### 8. 無害通航権

国連海洋法条約第17条で「すべての国の船舶は、沿岸国であるか内陸国であるかを問

わず、この条約に従うことを条件として、領海において無害 通航権を有する。」と規定され、 すべての国の船舶に対し領海に おける無害通航権が認められて います。

ここでいう「通航」とはどういう航行形態をいうのか?

第18条第1項で通航の意味を 規定しています。

## 国連海洋法条約 第17条 無害通航権

すべての国の船舶は、沿岸国であるか内陸 国であるかを問わず、この条約に従うことを条 件として、領海において無害通航権を有する。

- 1 通航とは、次のことのために領海を航行することをいう。
  - (a) 内水に入ることなく又は内水の外にある停泊地若しくは港湾施設に立ち寄ることなく領海を通過すること。
  - (b) 内水に向かって若しくは内水から航行すること又は(a)の停泊地若しくは港湾施設に立ち寄ること。

第2項で通航の方法が規定されていて、要するに緊急避難等の場合を除いて「継続的かつ迅速に行わなければならない。」こととされています。

⇒ 「領海等における外国船舶の航行に関する法律」は、この規定を受け制定されたも のです。

「通航」と同じく、もう一つ留意しておく必要があるのは「無害通航」とは?ということです。国連海洋法条約第19条に「無害通航の意味」という規定があります。

その第1項で「通航は、沿岸国の平和、秩序又は安全を害しない限り、無害とされる。」と規定され、第2項で「沿岸国の平和、秩序又は安全を害するもの」の形態を規定しています。

(a)~(1)の12形態が規定されています。このうち我が国法律が整備されているものもありますが未整備なものもあるということで、今後、法整備の検討が必要ではと思っています。

次に日本を取り巻く海洋情勢、その主なものを見てみたいと思います。

#### 9. 領有権問題

北方四島、竹島、東シナ海ガス田、尖閣諸島等について簡単に触れたいと思います。

(北方四島) 第二次大戦末期の 1945年8月9日、ソ連は、当 時まだ有効であった日ソ中立 条約に違反して対日参戦し、 日本がポツダム宣言を受諾し た後の同年8月28日から9月 5日までの間に北海道根室半 島の沖合にある島々、近投設島、 国後島、色丹島、歯舞群島北

方四島のすべてを占領しました。



当時四島にはソ連人は一人もおらず、日本人は四島全体で約1万7千人が住んでいたということですが、ソ連は1946年に四島を一方的に自国領に「編入」し、1949年までにすべての日本人を強制退去させました。

それ以降、今日に至るまでソ連、ロシアが実効支配していて日本が返還を求めている領土問題です。

- ⇒ その海域は、漁業資源のみならずエネルギー・鉱物資源も豊富であるといわれていて、また、北方四島の安全保障上の地政学的な位置づけからも今後益々問題が複雑化することが懸念されます。
- 〈竹 島〉竹島は日本海の南西部にある島で、日本・韓国双方の大陸棚とは繋がっていない孤島であり、島は2つの小島、写真右側の西島、左側の東島と呼ばれる島と、これを取り囲む数十の岩礁で構成されています。

この2つの主島は、いずれも海面から屹立した峻険な火山島で、幅約 150 メートルの水道を隔てて東西に相対しています。面積は全ての島嶼を合わせても約 0.2 平方kmで、東京にある日比谷公園ほどの大きさしかありません。

竹島は、日本海の南西部にある島で、1905年1月28日、時の明治政府は竹島を島根県に編入する旨閣議決定し、国際法的にも日本の領土になり、島根県隠岐郡隠岐の島町に属していて、隠岐島からは北西約157km、韓国の鬱陵島からは約92kmの位置に在ります。

しかし、日本の第二次大戦敗戦後、GHQ(General Headquarters)・連合国軍最高 司令官総司令部は竹島を沖縄や小笠原諸島と同様に、日本の行政権から外しました。

これを口実に1952年1月18日、李承晩韓国初代大統領が竹島は自国の支配下にあると一方的に宣言し、占領すると同時に近海を含む李承晩ラインを設定しました。

1965年6月22日の日韓基本条約締結までに韓国により、この李承晩ラインを越えたことを理由として日本漁船328隻が拿捕され、日本人44人が殺傷され、3,929人が抑留された。海上保安庁巡視船への銃撃等の事件は15件におよび16隻が攻撃されています。現在も韓国側が警備隊を常駐させる等武力によって占有し、施設整備を行い実効支配を強めているため、日本との間で問題が起きています。

〈日韓漁業協定〉漁業関係では、旧日韓漁業協定が1965年に日本と韓国との国交樹立と同時に締結されました。この協定は「漁業の発展のために相互に協力」というのが目的であり、「沿岸から12海里内は、沿岸の国が排他的管轄権を持つ」などが明記されていました。

1998年11月28日に新協定「漁業に関する日本国と大韓民国との間の協定」の署名が行われ、1999年1月22日、新協定および関連する国内法が発効しています。

新協定では竹島問題については棚上げされ、竹島がないものとした両国の中間線を 基準に排他的経済水域内に暫定水域を設定、この海域において双方の漁獲が制限付き で認められています。

この暫定水域は日本が大幅に譲歩した水域になっていると日本側は主張していますが、竹島の領海や暫定水域の韓国寄り海域では韓国軍、海洋警察庁が監視を続けているため日本漁船等は近づきがたい状況になっています。

(東シナ海・中国の油ガス田開発) 中国側の調査で白樺(中国名:春暁)、楠(中国名: 断橋)、樫(中国名:天外天)、平湖、桔梗(中国名:冷泉)、翌檜アスナロ(中国名: 龍井)の6ガス田が確認されています。

この内、白樺(中国名:春暁)、楠(中国名:断橋)においてはその埋蔵地域が日中中間線の日本側海域に掛かっているため両国間の問題になっているほか、日本政府は樫(中国名:天外天)、翌檜アスナロ(中国名:龍井)についても資源が中間線を越えて広がっている可能性を指摘しています。

東シナ海では、日中のEEZが画定していません。日本は日中両岸からの中間線を 主張し、中国はそれより東の沖縄トラフ(舟状海盆)までとしています。

このようなEEZ画定で争いがある場合、国連海洋法条約第83条では、「向かい合っているか又は隣接している海岸を有する国の間における大陸棚の境界画定は公平な解決を達成するために、国際司法裁判所規程第38条に規定する国際法に基づいて合意により行う」と規定されていますが、具体的な規定、境界画定の内容を定めている

条約はないので裁判判例や学説等を睨みつつ、国際慣習法上どうなっているかという ことを確認する必要があります。

他方、国連海洋法約第298条の規定等により国際司法裁判所の手続きを受け入れないことを書面によって宣言することが出来る・・・ということで、中国は2006年8月25日に、国連海洋法条約上の裁判手続きを受け入れないと宣言しています。

中国は経済成長により電力需要が逼迫していることから、この海域の資源開発研究を30年以上前から続けており、1999年に平湖ガス田(全体が日中中間線より中国側にあるガス田)で天然ガスの生産を開始し、白樺(春暁)、樫(天外天)両ガス田でも日本の抗議にもかかわらず採掘施設の建設を進め、2005年9月下旬には、日中中間線から4キロメートルの位置で樫(天外天)ガス田の生産を開始しています。白樺(春暁)の採掘施設は、中間線から1.5キロメートルしか離れていません。

日本は経済産業省が中国に対抗し民間開発業者への試掘権付与手続きを行うなどしてはいますが、この問題における出遅れや対応の遅さが指摘されているのが現状です。

また、東シナ海のガス田問題で、日中両政府が2008年6月に共同開発を協議するということで一応合意しましたが、その直後、中国が継続協議の対象となり現状を維持すべき「樫 (中国名・天外天)」で新たに掘削を行っていたことが判明。明確な合意違反で日本側は抗議しましたが、中国側は樫での掘削を終え、生産段階に入った可能性が高いと言われています。主権と権益確保に向け、日本政府が対処方針の見直しを迫られるのは必至の情勢となっています。

#### 〈**尖閣諸島**〉尖閣諸島は、沖縄県八重山列島石垣島の北北西約170km、台湾の東北東約170

kmに位置し、魚釣島、北小島、南小島、久場島、大正島の5島と、沖の北岩、沖の南岩、飛瀬岩の3つの岩礁からなる島々の総称です。

その総面積は約6.3 km で、富士五湖の一つ山中湖を少し小さくしたくらいの面積。そのうち、一番大きい島は魚釣島で面



積約3.8 km、周囲約12kmあります。最も高いところは海抜362m、他の島と違い飲料水を確保する事が出来ます。

尖閣諸島は、1885年以降政府が沖縄県当局を通ずる等の方法により再三にわたり現 地調査を行ない、単にこれが無人島であるのみならず、清国の支配が及んでいる痕跡 がないことを慎重確認の上、1895年1月14日に現地に標杭を建設する旨の閣議決定を 行って正式にわが国の領土に編入しました。

同諸島は爾来歴史的に一貫してわが国の領土たる南西諸島の一部を構成しており、 1895年5月発効の下関条約第2条に基づきわが国が清国より割譲を受けた台湾及び澎 湖諸島には含まれていません。

その後日本人が入植し、アホウドリの羽毛の採取や海鳥の剥製の製作、そして鰹節の製造などが行われた。特に鰹節の製造は島の基幹産業となり、最盛期、同島には99戸、248人もの日本人が暮らしていたそうです。その後、鰹節工場は閉鎖され1940年から無人島となっています。

中華人民共和国政府の場合も台湾当局の場合も1970年後半東シナ海大陸棚の石油開発の動きが表面化するに及びはじめて尖閣諸島の領有権を問題とするに至ります。

1968年の海底調査の結果、東シナ海の大陸棚に石油資源が埋蔵されている可能性があることが指摘され、1969年および1970年に国連が行った海洋調査では、推定1,095億バレル、イラクの埋蔵量に匹敵する大量の石油埋蔵量の可能性が報告されました。

結果、周辺海域に豊富な天然資源があることがほぼ確実であると判明すると、中華 人民共和国政府、台湾当局が領有権を問題とするに至り、台湾はただちにアメリカ合 衆国のガルフ社に周辺海域の石油採掘権を与える等しています。

見過ごせないのは中国の共産党一党支配下での戦略性です。改革・開放を本格化させた1980年代以降、尖閣諸島等を領土と定める領海法(92年)や環境保護を名目に無人島を国有化する海島保護法(10年)等を次々と整備。自らの正当性を主張する体制を体裁を整えながら、また実働勢力を整えながら、既成事実を積み上げているということで、日本は、これに毅然とした対応をとっていく必要があります。

**〈日中漁業協定〉**先般中国漁船が巡視船に故意に衝突させるという事件が発生しましたが、 東シナ海における日中間の漁業関係はどのようになっているのか。

日中間では2000年6月に発効した「漁業に関する日本国と中華人民共和国との間の協定」いわゆる「日中漁業協定」によって特別な枠組みが定められています。

東シナ海のほぼ中央部に広大な「暫定措置水域」が設けられ、日中間で資源管理を

行い、取締りはそれぞれの国が、自国の漁船を対象に行うこととされています。

その南側、北緯27度以南、東シナ海境界線、東経125度30分以西の海域は「27度以南水域」と呼ばれ、既存の漁業秩序が維持されることとされています。

さらに、協定では特段の定めがなされていませんが、閣僚協議合意で、暫定措置水域の北部に「中間水域」が設けられ、この水域では日中双方が、相手国の許可証を取得せずに操業ができることとされています。

尖閣諸島周辺海域は「27度以南水域」に属することとなり、周辺のEEZでは、日中双方が各々の国内法に基づき自国の漁船の取締りを行うこととされています。

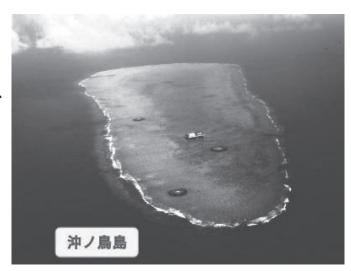
従って尖閣諸島周辺の我が国EEZでは、我が国「EEZ漁業法(排他的経済水域における漁業等に関する主権的権利の行使に関する法律(H8))」の適用はなく、あくまでも、領海内における活動に対してのみ「外国人漁業の規制に関する法律」などの国内法が適用されることとなります。

**〈台湾との関係〉**台湾は日本との間で漁業民間協定の締結を望んでいますが、種々の問題があり進展していません。

現在、台湾は独自に「暫定執法線」という線引きをしています。その水域には尖閣諸島も含まれていて、その水域内での台湾の漁業を管理するとし、尖閣諸島我が国領海内まで台湾海岸巡防署=台湾C. Gの巡視船が侵出してきています。

〈沖の鳥島〉 神ノ鳥島は、九州・パラオ海嶺に位置する太平洋上に浮かぶ日本最南端の島(サンゴ礁)で、南北約 1.7 km 、東西約 4.5 km、周囲約11km ほどのコメ粒形をしたサンゴ礁の島です。

干潮時には環礁の大部分が海面 上に姿を現しますが満潮時に沈ま ないのは東小島、北小島と呼ばれ



る2つの露岩で、大部分は海面下となります。

沖ノ鳥島の法的地位については古くから論争があり、日本政府は沖ノ鳥島を中心とする排他的経済水域(EEZ)を設定することを国際連合に届け出て以降、国際社会から「島」と認められているとしています。

一方、近年では中国、台湾、韓国より日本の主張に対する異議が申し立てられてい

ます。

特に中国は、今年2011年6月にニューヨークで開催された国連の海洋法条約に関する会合で、日本に広大なEEZをもたらす沖の鳥島を「海上に出た岩にすぎない」と主張。EEZや大陸棚の基点にはならないと力説しています。

#### 10. 次に、日本の外航海運に係るシーレーンの問題を紹介したいと思います

**〈日本の海上貿易〉**我が国の輸出入を合わせた貿易量(2009年)は、年間8億トン以上。 この内 99.7%を船舶で、残りを航空機が運んでいます。

全世界の海上貿易量が約53億トンですから、日本1カ国だけで世界の貿易量の「約6分の1」を占めていることになります。

日本の外航商船は1,896 隻、7,053 万 6 千総トンで、このうち日本の外航海運会社が 所有して運航する船(日本籍船)は99隻756万 9 千総トン、外国の船主から船を借り て運航する外国用船は1,797 隻、6,296 万 7 千総トンです。

- ⇒ ということで我が国にとってシーレーンの安全確保が大きな課題となります。
- 11. 海賊問題 シーレーンの安全確保上の問題の一つが海賊です。
  - 〈マラッカ海峡の海賊〉マラッカ海峡は、マレーシア・インドネシア・シンガポールの3 国に面した長さ約900キロメートル、幅は約70km~250km、平均水深は約25m で、岩 礁や浅瀬が多い海峡で、このため大型船舶の可航幅が数 km の場所もあります。

この長く狭い海峡を通過する船は、年間9万隻にも上っていて、中東から東アジアへの石油輸送ルートとして重要で、日本の輸入原油の8割が通過しています。

※ 仮にインドネシアにあるロンボック海峡を利用すると、1隻あたり3日程余計に 要して3,000万円の負担となると言われています。

国土交通省の『海賊行為に関する調査結果』によればインドネシア周辺海域を中心とした海域での発生が多く(2003年に12件)、2005年3月には日本船籍のタグボート「韋駄天」がマレーシア付近のマラッカ海峡で襲撃を受け、船長を含む3名が人質に取られるという事件も発生しています。

これに対し日本は東南アジア各国へ海上警察組織の立ち上げを支援し、海上保安庁 との合同訓練等を行っています。また、小泉首相が提言し、2004年11月に採択された (但し、マレーシア・インドネシアは締結せず)海賊対策地域協力協定により、海賊 情報共有センターが設立され初代事務局長に日本人が選出されるなど、日本が深く関 わった対策が進められています。

〈ソマリア海賊〉ソマリア沖・アデン湾は、年間約2万隻(うち約2千隻が日本関係船舶)が通航する欧州や中東と東アジアを結ぶ海上輸送路の要衝で、2005年ごろから海賊に乗り出す組織はあったが、2007年以降海賊行為の成功率の高さと身代金の高さに目をつけた漁民らが組織的に海賊行為を行うようになり、地方軍閥までが海賊行為に参入し海賊たちから利益を吸収しているのが実情のようです。

2010年には、ソマリア沖の139件、アデン湾での53件を含む445件の海賊事案が発生。 1.181 人の船員を人質に取り、その内8人が殺されています。

更に厄介なことは、海賊の行動範囲が拡大し、南はモザンビーク海峡、東はインド 洋の東経72度までに達しており、各国はその抑止に腐心し苦戦しているのが実情です。

#### 12. 我が国の海賊対策

海洋においては「公海自由の原則」という大原則があり、公海にある船舶は旗国の排 他的管轄権に服することになっています。にもかかわらず、「海賊行為」は人類一般の 敵とみなされ、国連海洋法条約では、旗国のみならずどの国の軍艦あるいは巡視船等に

よっても拿捕あるいは逮捕 等を行うことができること となっています。

我が国においては、海上における人命・財産の保護、治安の維持について一義的責務を有する海上保安庁の任務ということで、2009年7月24日に施行された「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」においても、「海賊行為への対処に関する法律」においても、「海賊行為へのれに必要な措置を実施するものとする。」と規定されています。

それ故に海上保安庁の担 う責務は重大であり、今後



「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」 2009. 7. 24施行

#### (海上保安庁による海賊行為への対処)

- 第五条 海賊行為への対処は、この法律、海上保安庁法(昭和23年 法律第28号)その他の法令の定めるところにより、海上保安庁が これに必要な措置を実施するものとする。
- 2 前項の規定は、海上保安庁法第5条第17号に規定する警察行政 庁が関係法令の規定により海賊行為への対処に必要な措置を実施 する権限を妨げるものと解してはならない。

も「海賊対策」に係る種々の課題に国内外関係機関と協調しつつ取り組んでいく必要が あります。

#### 13. 南シナ海問題

最近俄に問題となっているのが南シナ海にあるスプラトリー(南沙)とパラセル(西沙)という二つの諸島の領有権問題です。

特に南沙諸島はフィリピン、ベトナム、マレーシア、ブルネイ、中国、台湾が20年以上前からそれぞれ領有権を主張していて、1988年3月に中国とベトナムの艦船が南沙諸島周辺海域で武力衝突を起こしています。

2002年11月中国・東南アジア諸国連合(ASEAN)首脳会談で、領有権争いの平和的解決を目指し、武力や威圧に訴えず、国際法や航行の自由の尊重を盛り込んだ「南シナ海行動宣言」がなされています。

中国は、南シナ海をチベット、台湾と並ぶ「核心的利益」と称し、インドネシア付近までを含む南シナ海の広い範囲に管轄権があると主張しています。

その形から「牛の舌」と呼ばれる海域で、海底資源に対する海洋権益、シーレーン確保の動きを強め、今年2011年5月には、中国監視船がベトナムの石油探査船のケーブルを切断、あるいは建造物を新設しフィリッピンが抗議、漁業では海軍の補給船を漁政(日本の水産庁に該当)の監視取締船とし、南シナ海で操業する中国漁船に対する補給活動等を実施する等しています。

⇒ このような緊張の高まりに対する非難を受け、中国は ASEAN と去る2011年7月 20日、先ほど述べました「南シナ海行動宣言」(強制力はない。)の実効性を高めるための協力の方向性を定めた指針(ガイドライン)で合意しました。

ただし ASEAN 内では「行動宣言」を拘束力のある「行動規範」に格上げすることを目指す動きがありましたが、今回の合意には含まれていません。

日本政府は、「領土は当事者同士の問題」という基本的立場を採っていますが、世界の貿易量の3分の1が行き来し、中東から日本向けの原油タンカー等多数の日本関係船舶が通航する海域でもあり、同海域における緊張の高まりで船舶が迂回を強いられれば影響が甚大なものとなり、シーレーン安全確保の観点からも、更には東シナ海における対中国対策といった観点からもASEAN諸国あるいは米国と協調体制をとる等対応していく必要があるのではと思います。

#### 14. 海底資源 (海洋エネルギー・鉱物資源)

世界第6位の広さを誇る我が国の領海・EEZには、漁業資源の他に、メタンハイドレート、海底熱水鉱床といった海底エネルギー、鉱物資源の存在が確認されていて、石油・天然ガス資源や金・銀・銅・レアメタルなどの金属鉱物資源が一定程度存在していると見込まれており、その開発を進めていくことが急務となっています。

- 《石油・天然ガス開発》現在、国内海域で石油・天然ガスの生産を行っているのは、新潟県の1カ所のみ。殆どの地域で詳細な地質調査等が未実施であり、三次元物理探査船「資源」の活用により、2018年度までに概ね 6.2 万kmの海域における三次元物理探査を実施する計画となっています。
- **〈メタンハイドレート〉**低温高圧の条件下で、水分子にメタン分子(天然ガス)が取り込まれ、氷状になっているもので「燃える氷」とも言われています。非在来型の化石燃料として将来の実用化が期待されているものです。

東部南海トラフで、我が国天然ガス消費量の14年分に相当する 1.1 兆立方メートル、 日本周辺では、我が国天然ガス消費量の90~100年分に相当する 7.4 兆立方メートル の埋蔵があると試算されています。

ただこのメタンハイドレートは地中に固体で存在しており、石油・天然ガス等と異なり、井戸を掘っても自噴しないため、新たな生産技術の開発等が必要とのことです。

⇒ 経済産業省では、来年2012年1~2月に愛知県の渥美半島沖の「東部南海トラフ 海域 | 海底で、産出用と観測用の井戸を掘削し商業化に向けた産出試験に着手。

2012年度に海上へ採取する試掘作業を行い、2018年度までにメタンハイドレートから天然ガスを産出する技術整備、経済性、環境影響等を検証し、将来の商業化を目指すとしています。

**〈海底熱水鉱床〉**海底面から噴出する熱水に含まれる金属成分が沈殿してできた多金属硫化物鉱床。チムニー、マウンドから形成され、周辺部は、特殊な生態系を有しています。

海底熱水鉱床からは、銅、鉛、亜鉛といったベースメタルと言われる金属、金、銀といった貴金属の他、ガリウム、ゲルマニウム、カドミウム、セレン、テルルといったレアメタルの回収が期待される元素としてあげられています。

#### 15. 近隣諸国との海上保安体制比較

このような海洋権益を的確に管理していく上でかかせないものの一つが海上保安体制で、近隣諸国等はどうなっているのか。

- 米国はご存じのとおり沿岸警備隊USCGで、ここは艦艇、装備の近代化を急ピッチで進めています。
- ロシアは国境警備局ですが、残念ながら不詳です。
- 韓国は海洋警察庁で、大型警備艦の増強整備を進めています。
- 中国はコーストガードと称しているのは公安部で、ここでも大型巡視船の増強整備 を進めています。

中国は公安部の他、海軍はいうにおよばず海事局、国家海洋局、国土資源部それぞれで増強整備を進めています。

最近、尖閣諸島周辺海域でも活動を強めている漁業部の漁業監視船「漁政」。

日本の水産庁に当たり、中国の海洋権益確保の手段の先兵となる漁政、大型漁業監視船を整備している他海軍の補給艦等を転用する等して増強整備しています。

○ 台湾は海岸巡防署で、ここでも2千トン型、3千トン型巡視船の増強整備を進めて います。

#### 16. 海上保安庁の体制(H22年度末現在)

海上保安庁は、本邦沿岸、排他的経済水域さらには東は東経165度、南は北マリアナ諸島近海の北緯17度までの本土から 1,200 海里に及ぶ広大な海域での業務遂行に必要な 巡視船艇・航空機を整備してきていますが、

以上のような海洋権益の保全といった新たな課題にも対応していく必要のある海上保 安庁の体制は

定 員:12.636 人(内. 女性:502人)/H22年度末

予 算:1,754 億円/H23年度(内.54%946億が人件費)

巡視船:計121隻/H22年度末

巡視艇:計236隻

その他測量船等計31隻

航空機計72機(飛行機:27機 ヘリコプター:45機)

といった陣容となっています。

#### 17. 海洋摩擦の平和的解決

最後となりますが、海洋摩擦の平和的解決を図っていくためには、条約、国内法によることは無論として、

- 海上保安能力の向上
- ASEAN 諸国をはじめ関係各国・各機関との協調あるいは
- 日米同盟に裏打ちされた 抑止力の向上
- 国際世論に訴える外交力 など、国家戦略に基づく取り 組みが必要ではないでしょうか。

# 海洋摩擦の平和的解決に向けて

- ◎ 海上保安能力の向上
- ◎ ASEAN諸国等関係各国・機関 との協調
- ◎ 日米同盟に裏打ちされた抑止力の向上
- ◎ 国際世論に訴える外交力 etc.
- ⇒ 国民の一体となった対応意識
- ⇒ そして何より、**国民が一体となった対応意識**をもつことが重要ではと思います。

日本の海洋権益を巡る海洋戦略について、皆様に是非一考していただければと思って おります。

ご清聴ありがとうございました。

#### 【出典等】

- 海上保安庁(海洋情報部) HP、海上保安レポート(2007~2011)
- 国土交通省 HP
- ○経済産業省(資源エネルギー庁)HP
- 財務省 HP
- ○外務省 HP
- ○日本船主協会 HP

○ 日本海事広報協会 HP





### 「大正時代の関門海峡 |

講 師:西部海難防止協会 顧問

濱 嶋 吉 治

日時:平成23年7月28日(木)

場 所:関門海峡らいぶ館

#### ○ はじめに

門司港では「門司港レトロ大正浪漫 100 年祭」として、4月3日~12月31日間、色々 なイベントが催されている。当協会では、関門海峡らいぶ館で、7月28日『大正時代の

関門海峡』と題して、講演会を門司区役所コミュ ニティ支援課生涯学習係と共催。

当初先着30名の予定が46名の市民の方々が来館。 かたい話にも関わらず、ご婦人方が多いのに驚い た。

#### ○ 講話の辞

大正元年(1912) 生まれの方は、来年平成24年 (2012) には100歳を迎えられます。

おめでとうございます。

本日の演題は『大正時代の関門海峡』ですが、

『大正時代』は、 明治の付録、昭 和の予告編と云 われています。

これからのお 話の中で実感さ れる事と思いま すオープニング に"大正生ま れ"の歌を流 す。(昭和51年 レコード化され、 作詞は旧制和歌



熱心に講話を聴き入る来館者と講師 濱嶋顧問



山中学出身の小林朗、軍歌調のメロディで和歌山地方のカラオケで歌われた。大正生ま れは1348万人、戦死者 200 万人と言われています。)

#### 1 関門航路の整備

平成22年(2010)は、"関門海峡整備百年"としての記念行事を九州地方整備局・関門 航路事務所が行った。

工事には浚渫・除礁がある。昭和3年第一期工事終了時、各所土砂浚渫工事(約千万 立法米) 砕岩浚渫(約二百六十万立法米)、当時土砂捨場として吉見沖(18海里) 埴生 沖(8海里)、大正3年土運船就航能率化が図られた。

**※ 与次兵衛岩**: 文禄元年(1592) 豊臣秀 吉は母危篤の報に海路帰阪の途中、関 門海峡大瀬戸死の瀬(篠の瀬)に座礁、 船頭明石与次兵衛は大里の浜で死罪、 彦島の人々は碑を建て慰霊と航行船舶 の安全を祈った。以来与次兵衛岩と称 した。除礁工事は6年かかった。

> 註:明治43年~平成20年間の浚渫土 砂は約9500万立方米(福岡ドー シーボルトが描いた与次兵衛ケ碑のスケッチ ム約54杯分)



※ **草創の碑**:昭和53年11月、旧下関土木出張所~運輸省第四港湾建設局の事務所が竹 崎町の合同庁舎に移転。昭和54年11月、四建〇B等が拠出して跡地にこの記念碑を建 てた。(下関唐戸市場の東奥にある)

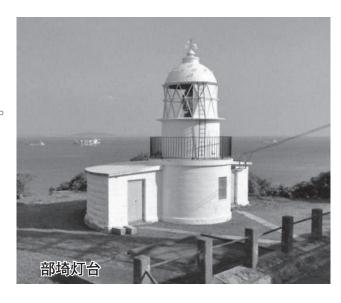
#### 2 航路標識(灯台など)

関門海峡の航路標識は明治初期より 部埼・六連島・白洲灯台を始め、我国 初の石造りの立標、また桂灯立標(昼 夜燈の初め)等かなり整備されていた。

※ 各立標の撤去はこれらの岩礁の除 礁工事を行う意味である。

#### ※ 灯 台

金ノ弦岬灯台は文化財として下関 市に移管された。大瀬戸の3灯台は それぞれ光り方が違う。大山ノ鼻灯



台は単閃白光毎4秒に1閃光・光達距離12海里、金 ノ弦岬灯台は等明暗白光明3秒暗3秒・光達距離10 海里、山底ノ鼻灯台は等明暗白光明4秒暗4秒・光 達距離12海里。

(註:上記 金ノ弦岬、大山ノ鼻、山底ノ鼻の各灯 台は、平成14年3月31日に廃止されている。)

#### ※ 導 灯

大瀬戸第1・2・3号導灯は昭和41年3月初点。 下関導灯は明治34年(1901)初点、当時の"すきあがり"5尋の浅所を避ける航路を示した。

#### ※ 灯浮標

現在、北九州側の関門航路第6~36号灯浮標・ 単閃赤光毎3秒に1閃光。

下関側の関門航路第3~37号灯浮標・単閃緑光毎3秒に1閃光。

関門航路を示す西口から東口に至る第1号~第40号までの灯浮標合計33箇所を同期点滅で航路を示している。





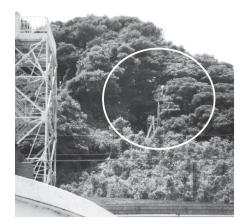
#### 3 潮流信号所について

※ **潮流信号**は明治42年8月、部埼・台場鼻に設け られ腕木式である。

現在は、部埼・火の山下・台場鼻にあり電光表示により潮流の方向・速さを示している。

※ <u>船舶通航信号所</u> 明治42年8月、部埼・火の山下・赤坂・台場鼻に設ける。

当時の所長 成島氏は「西洋においては、疾く に出来ているが、我が国においては始めての事業



部埼に今も残っている腕木式潮流信号

である」その後、来島海峡・三原瀬戸にも設けられた。

※ **海峡の帆船** 大正13年の統計によれば、海峡通航船舶は少なくとも年間東航・西航 各十万隻。帆船の運航は順風・縫航・潮時に影響するので群走する。

当時の通信省が航行規制を立案したが、容易に実施されなかった。

※ 若松港の累年出港帆船;門司行(84トン) その他各港行(138トン) 被曳船(238トン)積である。表によれば1日平均1088隻。

#### 4 港湾の整備

※ 門司港:明治22年3月、中央財界を始め各地より資金を集め門司築港を設立。同年 11月特別輸出港に指定される。関門航路の整備に対応して港湾の整備に努めた。大正 4年郵船の欧州航路の寄港を長崎に敗れ、また若松港の国営化が囁かれ危機感を感じ、 更なる整備が必要として大正8年9月門司修築起工。また大正9年3月門司築港株式 会社設立。明治22年と同名だが、この会社は全くの民営会社で、田野浦、大久保海岸 においてふ頭、市街地の造成、倉庫、軽便鉄道等の建設を目的とした。

大久保海岸に国立米穀倉庫が大正15年8月起工、昭和2年10月竣工。5万石の貯蔵である。

「鉄道商船との連絡は築港会社の軽便鉄道を使用するが、トンネル工事には、福岡県、特に門司市は十分協力せよ」、現在観光用の(しおかぜ号)を運行している。

- ※ **下関港**:明治16年特別輸出港に指定され、英国領事館の設置、大手船会社支店等賑わったが、海運界の汽船の大型化に対応すべきであったが、築港反対騒動で遅れた。 大正10年11月やっと改良第1期事業が始まった。
- ※ **若松港**: 天保時代五平太船は5000隻、明治18年9000隻、遠賀川と堀川の運河で石炭を若松に運んだが、明治24年筑豊興業鉄道(直方~若松)開通で大正2年石炭輸出量は筑豊炭鉱分1150万トンの80%を占める。

明治43年開港、水深 6 m、3000トン級の船が散見される。昭和 5 年頃から所謂『機帆船時代』を迎える。

- ※ **関釜連絡船**:満州国建国によって年間3万人の移住者が大陸に向かった。
- ※ 大正4年の門司港であるが、西海岸1号上屋は昭和4年に、税関・大連航路の待合室として使用されていた。現在、北九州が譲り受け保存工事を行っているが、工事現場の囲い壁に3枚の看板が設置されているので紹介する。

#### 5 関門海峡の海運

※ **下関港**:明治時代は多くの帆船また小型の外国貿易船が多数入港していた。

明治16年の開港、明治34年 英国領事館・商社等があったが、船舶の大型化についていけず、門司側の遅れをとった。明治38年山陽汽船の関釜連絡船が就航していたが、明治40年3月から国営になり、明治43年の日韓併合以後盛ん



になる。

大正3年(1914) 岸壁が出来便利になった。

主な船舶:壱岐丸・対馬丸

大正2年:新羅丸・高麗丸(3000トン)

大正9年:景福丸・徳寿丸・冒慶丸(3600トン)

昭和11年:金剛丸、昭和12年:興安丸(7028トン)就航

※ 門司港:船舶の入港数は横浜を凌駕したが、平均トン数は3000トン未満。横浜は5500トン、小型船の門司と云われた。特に、大正2年郵船の欧州航路1万トン級の諏訪丸の誘致運動は長崎港に敗れた。主な敗因は自然的な欠点と云われた。海峡の改良工事は着々と進み、航路・泊地は30尺、岸壁の水深33尺の新計画も決定。

欧州大戦後、郵船は欧州航路強化のため、一万トン級の3隻(箱根・榛名・箱根丸)を新造。大正10年11月2日。箱根丸(船長関根豊作)入港。その後、在来の巨船が来たり大型船の門司港となる。

※ <u>**若松港**</u>:鉄鉱石・石炭・硅砂等の工事用の物資を輸送する目的とする港と位置付けられた。

#### 6 大陸への玄関口に

明治28年(1895)下関条約、明治38年(1905)日露講和、明治4年(1911)日韓条約等により、台湾航路、大連航路、関釜連絡航路等が盛んになる。

※ **台湾航路**は初め台湾総督府の命により、大阪商船が須磨丸(1539トン)等3隻で大阪~基隆を結んだ。また陸軍省の命令航路として、日本郵船が神戸~基隆を開設。山城丸(2852トン)クラスを就航、以来お互いに大型化した。

大阪商船は大正3年には500トン級。大正12年郵船は近海郵船となり、吉野丸(8998トン)級を投入、大阪商船は大正13年1万トン級の蓬莱丸、扶桑丸を配船した。

- ※ <u>大連航路</u>:日満連絡船として、日露戦争以降大阪商船が主体となって運航した。うらる丸、うすりい丸、吉林丸(6785トン)大阪商船、大連丸(3742トン)大連汽船等が活躍した旧待合室は昭和4年建築、1階は税関で当時の華やかさが偲ばれる。
- ※ **台湾航路に活躍した船**:近海郵船⇒大和丸、吉野丸、朝日丸(イタリアより購入) ふじ丸。大阪商船⇒扶桑丸、みずほ丸、蓬莱丸、高砂丸、高千穂丸。
- ※ 両者大型化・速力を競争した。速力の遅い船は料金を安くした。また船体にひらが なで船名が書かれているのも面白い。
- ※ 関釜連絡船:満州国建国によって年間3万人の移住者が大陸に向かった。

#### 7 海底電線とは

※ 我が国の通信事業の開始はわりと早く、明治4年(1871)長崎〜上海、長崎〜浦塩(ウラジオストク)海底電線が敷かれた。長崎のグラバー邸に上る道の傍のホテルの敷地に長崎通信局の跡地の碑がある。

明治5年8月長崎~東京ルートを建設中、早鞆瀬戸間、初め両岸の木



に線を渡したが、船のマストに切られたので、前田~海ヶ窪(900m)間に我が国初めての海底電線が敷設された。また明治33年(1900)黒門~鳶が浦間に我が国初めての電話用の海底ケーブルが敷設された。

昭和29年(1954)東京=名古屋~大阪間にマイクロウエーブが完成、以後海底ケーブルが廃止された。

- ※ 大正7年の海図 第一次世界大戦は大正3年7月~7年11月間であるが、我が国も 参戦、好景気を呼ぶ。海峡の各所で30本が敷設されている。
- ※ 大久保にある塩水プール近くに、「我が国最初の海底電信敷設の地」の石碑がある。 昭和54年3月11日北九州地域の電話40万突破を記念して、日本電信電話公社が建てた。

#### 8 海峡の水先人

明治34年7月1日内海水先人組合(外人16名邦人5名)ビショップ組合長、キング副組合長、組合主事に賀屋洋介、この日をもって創立日としている。

明治37年(1904)下関水先区が設置されたが、依然として内海水先人は営業をしていた。

戦後昭和24年、法で「関門」と改称されたが、内海水先人が2水先区の免状があるとして、営業するのは水先法の制定の趣旨に反するとして、関門と対立。当時の「日本水 先人協会」が関門に有利としたことに反発、昭和30年、協会を脱退したが、紆余曲折あり、昭和33年和解復帰した。

- ※ スティーブンソン(米) 大正14年3月廃業、最後の外人水先人である。
- ※ ビショップは明治45年6月 25年間勤務して廃業。 フルレルトは明治44年11月 22年間勤務して廃業。
- ※ ビショップ~クライドネル6名と質屋は東京湾・内海・長崎3枚免状を持っていて、各水先人会の名簿に記載されている。

賀屋洋介は山口県の出身で、三菱商船学校の1期生だが、途中英国の船に乗り、

英国第一級の船長免状を持ち、明治25年郵船の尾張丸の船長として北清航路に従事している。

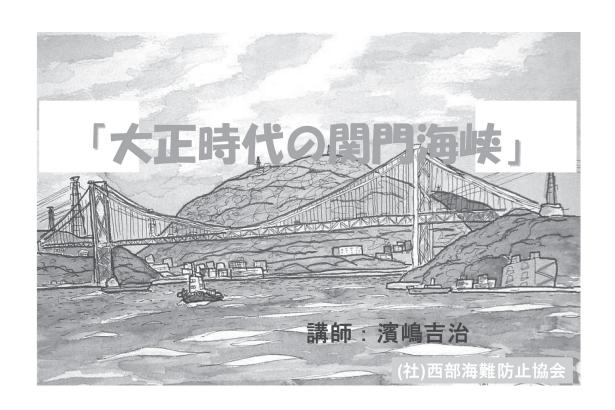
因みに郵船の欧州航路は明治29年開設。明治39年博多丸に最初の邦人船長村井保 (東京高等商船学校3期生)



水先人を乗せた水先艇で要請船へ向かう



水先艇から水先要請船へ移乗



# 大正生れ

、大正生れの俺達は 明治の親父に育てられ

忠君愛国そのままに

お国の為に働いて

みんなの為に死んでゆきゃ

日本男児の本懐と

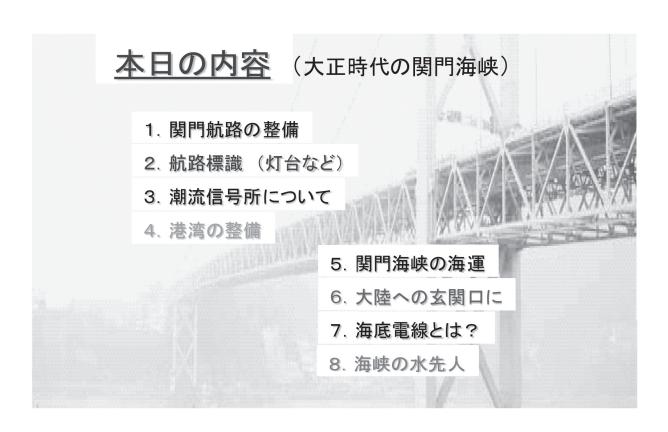
覚悟を決めていた なあお前

二、大正生れの青春は すべて戦争のただ中で

西に東に駆けまわり 終戦迎えたその時は みな大正の俺達だ

戦い毎の尖兵は

苦しかったぞ なあお前



# 1. 関門航路の整備

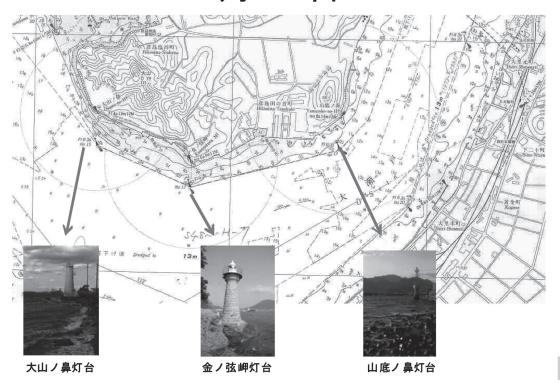
年 次	事	項
明治41年 (1908年)	第一種重要港湾	指定
明治43年	関門海峡第一期改良工事	着手
大正 4年(1915年)	下関泊地浚渫	完了
大正 6年	与次兵衛岩除礁工事	完了
大正 7年	門司泊地第一次	完了
大正12年(1923年)	関門改良事務所	改称
大正13年	鳴瀬、三つ瀬除礁工事	完了
昭和 3年 (1928年)	関門海峡第一期改良工事	終了
昭和49年 (1974年)	開発保全航路	指定



# 2. 航路標識(灯台など)

年 次	事項
大正 3年12月	厳流島灯台 設置 ← (与次兵衛立標 撤去)
大正 7年 9月	山底ノ鼻灯台 設置 ← (鳴瀬立標 撤去)
大正 9年11月	金ノ弦岬灯台 設置 🗕 (俎瀬立標 撤去)
大正10年	大山ノ鼻灯台 設置
平成 8年1月	・関門港港域拡張・台場〜大瀬戸航路直線化
平成 3年6月8日	・大瀬戸地区の3灯台 休灯 🗲 (関門航路 拡張)
平成15年1月23日	・厳流島灯台 廃止 ← (彦島導灯 設置)

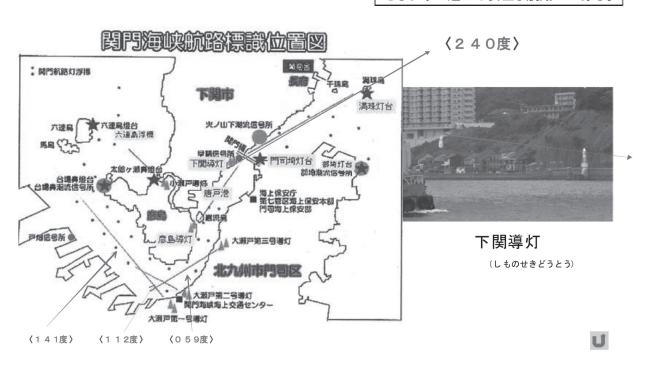
# 灯 台



註;大瀬戸地区のこの3灯台は平成14年3月31日に廃止された。



※2基を一対として、灯光を発し、船舶は、この一対の光が上下に並んで見えるように進めば安全な航路上にある。



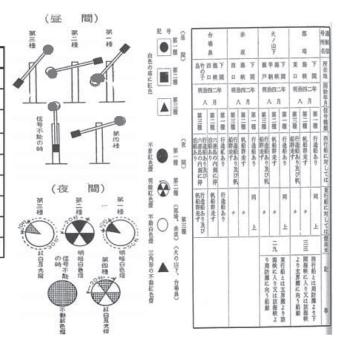
# 3. 潮流信号所について

#### 若松港の累年出港帆船

年	門司行	その他各港行	被曳船
大正5	14354	27625	5393
大正6	8073	28052	6109
大正7	7232	27449	6678
大正8	8026	25725	6902
大正9	7184	22994	6045
大正10	8362	21 820	6150
大正11	7529	21539	6841
大正12	7437	21199	6621
大正13	8444	21212	7327

(大正13年:1924年)

※現在、潮流信号所は、部埼・ 火ノ山下・台場鼻の3ヶ所にあ り、電光表示により潮流の方向、 速さを示している。



Ú

# 4. 港湾の整備

港名		事 項
門司港		門司港修築起工門司築港㈱設立
下関港	明治43年12月 大正10年11月	下関臨時港湾設備委員会設立 築港騒動 下関港湾改良第1期事業
若松港	明治23年 5月 明治34年11月 明治37年 4月 大正 2年	若松築港㈱設立 官営八幡製鉄所始業 開港 石炭積出量(約900万トン) 筑豊炭鉱分1150万トンの80%



# 下関港



下関港修築起工



帆船で賑わう細江の船だまり



関釜連絡船桟橋



関門汽船桟橋

U

## 5. 関門海峡の海運



帆船のマストが林立する下関港

大正3年(1914年)

下関駅構内海岸に桟橋完成

入港隻数は横浜港以上の門司港 大正 1 0 年 箱根丸が門司港に寄港

資料 (わかちく史料館)



## 6. 大陸への玄関口に

航 路	内 容
	須磨丸(1536トン)、 山城丸(2852トン)
台湾航路	吉野丸(8998トン)
	蓬莱丸(1万トン)、 扶桑丸(1万トン)
大連航路	神戸一門司一大連
関釜連絡船	満州国建国によって、年間3万人の移住者

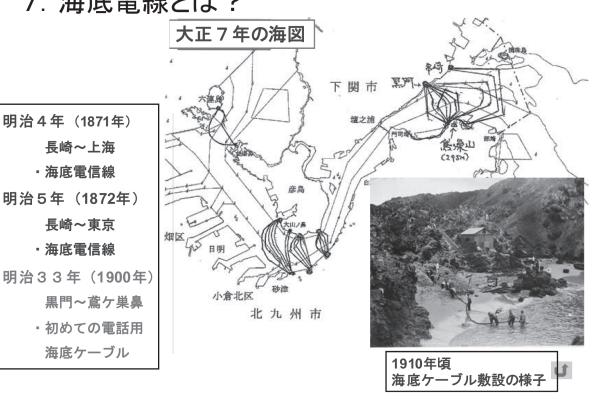
大正3年~7年 第1次世界大戦

日本船籍商船: 300万総トン(世界第3位)





## 7. 海底電線とは?



海底ケーブル

長崎~上海 • 海底電信線

長崎~東京 • 海底電信線

## 8. 海峡の水先人

明治32年 **東京湾・瀬戸内海・長崎・函館** : 水先区設定 明治37年 **和泉灘・下関** : 水先区設定

※「内海水先区水先免状受有者」・「日本パイロット協会 25年史」から

内海水先区水先免状 受有者 (24名)								
F•ビショップ	(独)	祖父江銀次	<u>坂井喜三郎</u>					
BC・フルレルト	(独)	賀屋洋介	斉藤千次郎					
DOG・キング	(英)	<u>佐久間強平</u>	森傳吉					
A・フィッシャー	(米)	山田尚	田坂為吉					
HD・ゼームス	(英)	<u>傍島甲子太郎</u>	西廣次					
KG・クライドネル	(独)	桜井悌蔵	堀保介					
JS・スチーブンソ	<b>ン</b> (英)	會良弦三郎	佐村為吉					
WJH・プライス	(英)	藤木重治	佐藤敬治					

※下線:長崎免状保有者

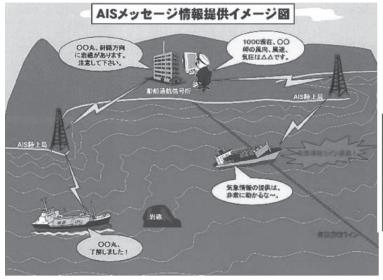
下関水先区水先人
長谷川金太郎
野口清
高橋昌種
岡尾定之介
枝松正人
出口幾太郎
森親祐
関口直水
山口嘉平

Ú

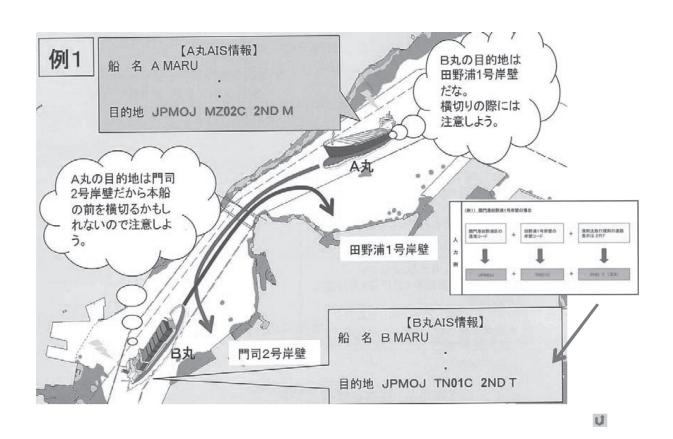
( Automatic Identification System )

# AIS(船舶自動識別装置)とは?

船舶に搭載する無線機で、識別符号、船名、位置、進路、速力、目的地などの 情報を無線を利用して、船舶相互間、船舶と陸上局間で自動的に情報を交換す るシステムです。 500トン以上の船舶は、すべて搭載義務船となります。







#### 4 ミニ知識・海(20)

### かたふり

「かたふり」という言葉は、 $4\sim5$ 人の気のあった仲間同士が部屋等に集まり、コーヒーや酒を飲みながら自慢話や、よもやま話などを気軽に語り合えることを言います。

話に熱中して来ると身振りが大げさになり、自然と肩がふれるように動くことから、こう言われるようになったのでしょう。

船という限られた環境の中では貴重な情報交換の場であり、やわらかい話から硬い話まで気軽に話ができる社交の場であり、また、親交を深める場でもありました。

昔、若い乗組員が多かった時代、波静かな航行中など一日の作業も終わり夕食が済むと、気の合った仲間の部屋に一人二人と集まってきて「かたふり」が始まります。話に熱中している時に、見回りにきた当直士官にのぞかれて「おお、かたふりしているな・・・」などと言われたものです。

(※ インターネット情報から)





## 5 関門港及び付近海域における海難発生状況 (平成23年7月~9月)

門司海上保安部 航行安全課 若松海上保安部 航行安全課

番号	種 別	発 日 時	生 場 所	船名等要目	状	況	気象状況	備考
1	機関 故障		N33-58-18 E130-59-09	プレジャーボート A 5 トン	Aは、7月17日0830ころ。野浦船溜りを出港し、関門で魚釣りを始めた。同日05移動しようと思い、機関をみたものの、セルモーター動させることが出来なかっころ118通報したもの。同会の船に曳航され、1010こ入港した。入港後、業者にわれたが、故障原因は判明油の流出、人命等異常なし	月港前田沖に漂泊し 900ころ、釣り場を 上起動さず機関を起 かたことから、0910 船は0945ころ水救 こより原因調査が行 よりなかった。浸水、	東南東の風 3 m 海上平穏 視程 10km	略図番号①参照
2	機関 故障		N33-58-30 E130-52-54	貨物船 B号 1,679トン	B号は、7月28日1500こ 八幡を韓国ピョンテク向け 1530ころ、関門航路第5号 航海速力まで増速するため 昇させたところ、「主機冷 報が発生、主機冷却水温 度増速を試みる最後の上 時間である。 手島出した。 報が発生、主機の加水 乗組員による原因のは 乗組員による原因と 理店の手配による原因出来なず着 関の修理を開始した。 知清水の温度調整弁の修理 却清水の温度調整弁の修理 まり温度調整弁の修理 まり温度調整弁の修理 はより温度調整弁の修理 はより温度調整弁の修理 はより温度調整 は、一人 は、一人 に、一人 に、一人 に、一人 に、一人 に、一人 に、一人 に、一人 に	出港し、同日午後常 日日で通を見いている。 日日で通を関した。 日日で通を関した。 日本水低で発出日は、 日本水低で発出日にはののででででである。 日本でのででででいる。 日本ででででででいる。 日本でででででででいる。 日本でででででいる。 日本でででででいる。 日本ででででいる。 日本でででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本でででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本でででいる。 日本でででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本でででででいる。 日本でででででいる。 日本ででででででいる。 日本でででででいる。 日本でででででいる。 日本ででででででいる。 日本でででででいる。 日本でででででいる。 日本でででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本でででいる。 日本でででいる。 日本でででいる。 日本でででいる。 日本でででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本でででいる。 日本でででいる。 日本でででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本ででででいる。 日本でででででいる。 日本ででででいる。 日本でででででいる。 日本ででででいる。 日本でででででででいる。 日本ででででででででででででででででいる。 日本でででででででででででででででででででででででででででででででででででで	南南東の風 2 m 海上平穏 視程 10km	略図番号②参照
3	衝 突		N33-59-00 E131-00-30	貨物船 C号 6,352トン	C号は平成23年8月27日を関門港若松区向け出港し路第三十五号灯浮標付近を る、灯浮標との距離を十分 たことから自船右舷船尾が 突したもの。浸水、油の流出	、同日1710関門航 対抗行していたとこ に取っていなかっ 、当該灯浮標に衝	東の風 1 m 海上平穏	略図番号 ③参照
4	機関 故障		N33-58-06 E131-01-42	貨物船 D号 5,658トン	D号は9月5日1530ころ港向け出港し、関門航路入ろ、空気銅管損傷による主なったため、関門航路37号標の中間地点において停船錨を行い、その場にて修り255ころ復旧したが、再調移動し投錨したもの。浸水等異常なし。	航後の6日0233こ - 機関が制御不能と - 大灯浮標と40号灯浮 - 大公43ころ緊急投 理を実施し、同日 関査のため部埼沖に	北西の風 1 m 海上平穏	略図番号 ④参照

番	4£ III	発	生	机石松亚口	415	NT.	<b>左角 41</b> 200	/±1: -1/.
番号	種 別	日時	場所	船名等要目	状	況	気象状況	備考
5	衝 突		N33-56-40 E130-57-20	官公庁船 H号 550トン	Eは9月12日1045ころ、 け出港し、関門港西海岸1 9月12日0855ころ、岸壁2 し係留索をとったところ、 の影響により船尾が急速に 放す等の対応をとる間も無 及び岸壁上部の車止めに循 油の流出、人命等異常なし	1号岸壁に着岸中の 0メートルまで接近 岸壁付近のわい潮 に接近し、係留索を 無く、0900ころ岸壁 衝突したもの。浸水、	晴れ 東南東の風 5 m 海上平穏 視程 10km	略図番号 ⑤参照
6	機関 故障		N 33-55-04 E 130-53-45	266トン	F号は、9月17日00000 向け出港、関門航路第15号中の9月24日0205ころ、関力の低下原因について問いとから、機関室内を確認しったところ発電機の潤滑消り、油漏れを起こしている内であったが緊急投錨を行所のパイプを締めなおしたとから航行を再開したもの人命等異常なし。	号灯浮標付近を航行 関門マーチス かあった から い合わせがあった から はパイプが緩んでおる いことを確認、 航路 行い、オイル漏れ にところ復旧したこ	晴れ 北東の風 5 m 海上平穏 視程 10km	略図番号 ⑥参照
7	推進器障 害	7月1日3:40	白州灯台から 245度 約 5250m	T丸 185トン	T丸は、6月30日午前1 市肥前町から大型台船を曳け出港、関門海峡を通過すたため、1日午前3時40分 る作業を開始した。 作業中、波浪の影響によ 策が巻き込み、航行不能と 錯した。 該船の所有者から潜水 絡策除去作業し、徳島港向	見航し徳島県鳴門向けることになっていかころ曳航策を縮め はりプロペラに曳航 はりプロペラに曳航 はなり、同場所に投 士の手配が行われ、		略図番号
8	衝 突		若松洞海湾 口防波堤灯 台から 253度 約 310 m	5トン未満	K丸は、7月23日13000 域で釣りを行うため、定保 まりを出港し、1500ころ金 漁を開始した。 2300ころ遊漁を終了し、 け航行開始し、関門航路に 該船は、洞海湾口防波堤 め灯火の確認をするも、低速 かれ視認できず、また、確認 とに気を許し、船位の渡堤に	系港である紫川船溜 内り現場に到着し遊 紫川尻船溜まり向 紫川尻船溜まり向 こ入域した航過するた 是灯台を析灯にあったさ 恵航行中でで漫然 となっている。	晴れ 北北東の風 2 m 視程 15km	略図番号
9	機関故障		牧山船舶通 航信号所から 301 度 約 900 m		D丸は、8月25日2355こ 関門港若松区第1区向け出 第2号灯浮標付近を航行中 ろ、潤滑油圧低下ランプか 主機関の作動状況を確認 進としたところ、主機関の 点灯し、同日1017ころ主機	出港し、奥洞海航路 中の8月27日1015こ が点灯した。 忍するため機関を後 の自動停止ランプが	晴れ 北東の風 4 m 視程 10km	略図番号 ⑨参照

番号	種 別	発	生	船名等要目	状	—————————————————————————————————————	気象状況	備考
号	1里 加	日時	場所	加石守安日	1/\	/儿	*人家4八亿	/ / / / / / / / / / / / / / / / / / /
					不能となり、緊急投錨した。 1210ころ代理店手配のタク り曳航され岸壁に着岸した。	グボート2隻によ		
10	その他 (電源 喪失)		若松洞海湾 口防波堤灯 台から 224 度 約 4000m	貨物船 H号 2998 t	H号は、8月29日ころ若 製鉄戸畑内浦岸壁5号に着岸 同日1325ころ同岸壁に着岸 ところ急に船内の電源を喪う すべての電気機器が使用不信 した。 該船は船内電源喪失後直で タグボート2隻により、1400 号岸壁に着岸した。	予定であったが、 しようとしていた 失し、舵等を含む 能となり緊急投錨 ちに代理店手配の		略図番号 ⑩参照
11	機関故障	9月11日 13:50	白州灯台から 258 度 約 4900m	A丸	A丸は、9月11日0700こと 司区片上船溜まりを出港し、 島南方沖で遊漁を開始した。 遊漁中の1350ころ突然主札 警報が鳴ったため、機関を付 ところ、潤滑油が漏出してい 本船に保管している予備の活 定係地に帰港するため、 航行を開始したが、再び潤 鳴り、航行不能となったこと 1450ころ巡視艇の曳航に ナに着岸した。	の800ころから白 機関潤滑油低下の 停止して確認した いたため、直ちに 関滑油を補給した。 主機関を起動させ 骨油低下の警報が とから、投錨した。	東の風 9 m 視程 15km	略図番号
12	衝 突		若松洞海湾 口防波堤灯 台から 231 度 約 2570m	貨物船 K丸 199トン	K丸は、9月18日0220こ 浦岸壁向け空船にて出港し、 不良の中若松航路を航行中 ートル付近にバージ船を認 バージ船と衝突の虞を感 関前進、取舵一杯として衝 その後若松航路第7号灯標に を感じて衝突回避動作を行 ころ同灯標に接触した。	降雨による視界 、船首方約100メ めた。 じたことから、機 突を回避したが、 に接近し衝突の虞	雨 北西の風 4 m 視程 2 km	略図番号 迎参照
13	乗揚げ		馬島港 B 防 波堤から 112 度 約 200 m	T丸	田丸は、9月22日1630こと 出港し苅田港向け自動操舵は 0014ころ、関門航路へ入航で チスに対し、位置通報ライン 当直航海士は無線連絡した 北居眠りし、同日0039ころに 進路上に浅瀬があるというり り目を覚ました。 同人は急いで舵を自動から 替えて、右に舵を切ったがし ころ浅瀬に乗り揚げたもの。 乗り揚げ後、バラスト26 船手配のタグボートにより した。	にて航行中の23日 するため関門マーン通過を連絡した。 た後、眠気に襲わ 関門マーチスから 緊急の呼出しによ ら手動操舵に切り 間に合わず、0040	晴れ 北西の風 2 m 視程 15km	略図番号 3参照

番号	種	别	H	発時	生 場 所	· ·	船名等要目	状	況	気象状況	備	考
1,7		-	Ц	h4.	-700 F)	I						
14	安全		9月	24日	波津港第	<u>;</u> —	プレジャー	F丸は9月24日1100こ	ろ、汐入川河口付近	晴れ	略図	番号
	阻:	害	11	: 50	防波堤灯	台	ゴムボート	でゴムボートを降ろし乗	無組んで出港しようと	北北東の風	14	参照
					から		F丸	した際、船外機が不調で	で起動しなかったが、	4 m		
					115 度		5トン未満	オールを所持していたた	こめ、オールで行き来	視程 10km		
					約 210	0m		できる河口近くの海域で	で遊漁をしようとオー			
								ルを漕いで出港した。				
								該人は、遊漁に夢中り	になっていたところ、			
								いつの間にか風浪が高く	、なっており、オール			
								を漕いで帰港しようとし	たが、既に避難時期			
								を逸しており、オールを	と漕いでの自力航行で			
								は帰港できなかったため	り、救助を求めた。			
								同船は、消防所有の水	大上オートバイにより、			
								近くの海水浴場まで曳船	抗救助された。			



#### 6 刊末寄稿

## 乃 木 神 社

(社西部海難防止協会 顧問 **濱嶋 吉治** 

下関駅東口にサンデンバス乗場で①②で乗車、約25分で、"城下町長府"で下車。徒歩10分で乃木神社に着くが、どの店の人でも聞けば道順は直ぐ分る。

長府は律令国家の要衝で長門の国府の所在地と云われている。

仲哀天皇が九州平定のため長門豊浦宮が置かれた地である。

中世の後半期に、長く支配していた大内氏に代わり毛利元就が中国地方を勢力下にしていたが、関ケ原以後、毛利氏は防長二国に削減、長府藩は毛利の支藩として、毛利元就の孫にあたる<u>秀元が初代の藩</u>主となり、城下町の整備を行い明治維新に至る。

**乃木希典**将軍は長府藩の藩士乃木希次と寿子の三 男として江戸上屋敷に生まれた。

長兄·次兄は既に夭逝していたので、世嗣となる。 始め学者を志すが、軍人となる。

日露戦争において第三軍の司令官として、旅順要 塞攻略にあたり世界的に有名となる。 乃木大将

明治天皇の御信頼を受け明治40年学習院院長に就任(昭和天皇入学)、<u>大正元年9月13日</u> (1912) 明治天皇大葬が行われた日の午後8時ごろ妻とともに自刃して亡くなった (享年64歳)。

乃木夫妻の葬儀は9月18日に行われたが十数万の民衆が自発的に参列した。 東京では乃木神社建立、乃木邸の保存、乃木坂への改称。その後、東京以外に、京都、下関長府、函館、室蘭、那須塩原、近江八幡、善通寺など各地7箇所に乃木神社が建立された。

① **乃木神社**:正面 大正8年12月 竣工(1919)。



山口県長府に所在する乃木神社

② **御夫妻の像**:昭和37年9月13日(1962)殉 死五十年祭にあたり合祀夫妻銅像を 建立。

**愛馬寿号の像**: 乃木夫妻殉死90年、乃木神社創建85年日露戦争百年の節目にあたり、平成16年4月11日(2004)建立。

さざれ石幅1.10m高1.50m石灰質角礫岩平成8年奉納。

『君が代』の源典は古今集の古歌、藤原 右位左衛門の作と云われている。岐阜県 春日村で愛石の郷土史家小林宋一氏が発 見。

③ 旧宅跡: 乃木の幼友達の桂弥一氏の見取図を 参考にして建造(6畳3畳と台所。不用 品は天井に吊るしている)中に朝、 父が妻と子供に訓戒を垂れる様子 の木製の像がある。

#### 水師営の薬の木と文部省唱歌の碑:

昭和61年5月愛唱会建立(福岡の 三角宏氏を始め多くの人の浄財に よる)"旅順開城約なりて、敵の将 軍ステッセル、乃木大将と会見す、

所はいずこ水師営 庭に一本棗の木 弾丸 あとも いちじるく ····・

二〇三高地の松:爾霊山嶮豈難攀 男子

功名期克難 鐵血覆山山形放 萬人斉仰爾霊山(爾霊山の険豊に攀ぢ難からんや 男子功名克艱を期す 鐵血山を覆いて山形改まる 万人斉しく仰ぐ爾霊山)









有名な漢詩:山川草木轉荒涼 十里風腥新 戦場 征馬不前人不語 金州城外立斜陽 (山川草木転た荒涼 十里風腥し新戦

(山川草木転た荒涼 十里風腥し新戦場 征馬前まず人語らず 金州城外斜陽に立つ)

此の詩の草稿は工兵中佐 石川潔太氏の名刺の裏に書かれているが、長府博物舘に現残している。

長男勝典は南山で戦死、次男保典は二〇三高地で戦死。旅順戦で13万名参戦、死傷者6万人といわれているが、2人の息子を亡くした乃木に同情的雰囲気となった。

明治39年1月14日東京新橋駅に凱旋したが、各方面からの歓迎会への招待もすべて断った。

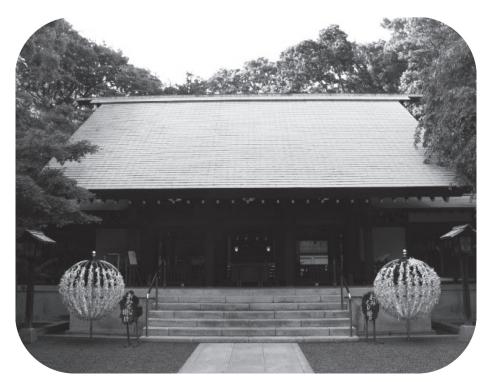


薬の木と文部省唱歌の碑

乃木は日露戦争において多くの兵を失ったことに自責の念を感じていた。時間があれば 戦死者の遺族訪問して謝罪した。

又廃兵院に再三にわたって見舞い多くの寄付を行った。

乃木の葬儀には重体の者以外は皆参列し、院内に乃木の肖像画を飾って遥拝所が設けられた。



東京 乃木坂にある乃木神社(本殿)

### 乃木 希典の略年譜

- ◆ 1849年(嘉永2年)12月11日 誕生
- ◆ 1871年(明治4年)陸軍少佐に任官。名を希典と改める。
- ◆ 1877年(明治10年)歩兵第14連隊長(小倉)心得として西南戦争に参加。この際、軍 旗を西郷軍に奪われた。
- ◆ 1894年(明治27年)歩兵第1旅団長(陸軍少将)として日清戦争に出征。旅順要塞を 一日で陥落させた包囲に加わった。
- ◆ 1896年(明治29年)台湾総督に就任。
- ◆ 1904年(明治37年)休職中の身であったが日露戦争の開戦に伴い、第三軍司令官 (大将)として旅順攻囲戦を指揮し、また奉天会戦に参加する。乃木勝典が金州南山 で、乃木保典が203高地でそれぞれ戦死する
- ◆ 1907年(明治40年)学習院院長として皇族及び華族子弟の教育に従事。



六本木ヒルズ内にある乃木希典 生誕の地 碑





## 社団法人 西部海難防止協会

7801 - 0852

北九州市門司区港町7-8 郵船ビル4F

TEL (093) 321-4495

FAX (093) 321-4496

E-mail:seikaibou<sup>-</sup>moji@iris.ocn.ne.jp ホームページ:http://www10.ocn.ne.jp/~seikaibo/