

会 報

第 156 号
(平成 24 年 3 月)

目 次

1	業 務 日 誌 (23. 10. 1～23. 12. 31)	1
2	事 業 報 告 (23. 10. 1～23. 12. 31)	4
2-1	会の運営に関する活動	
2-1-1	平成 23 年度 第 4 回・第 5 回常任理事会	
2-1-2	全国海難防止団体等連絡調整会議	
2-1-3	平成 23 年度 海上保安連絡会 装備・建設部会	
2-2	一般事業	
2-2-1	関門航路船舶航行安全対策調査専門委員会	
2-2-2	警戒船業務指定講習会	
2-3	受託事業	
2-3-1	別府港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会	
2-3-2	関門航路整備(六連島西側地区及び早瀬瀬戸地区同時施工)整備に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会	
2-3-3	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調査専門委員会	
2-3-4	博多港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会	
2-3-5	青方港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会	
2-3-6	博多港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会 ビジュアル型操船シミュレータ検証実験	
3	平成 23 年度 第 3 回理事会、臨時総会 報告	5
4	鹿児島支援業務室紹介	10
5	らいぶ館だより	14
6	ミニ知識・海 (2 1)	17
	津波とは！	
7	狭水道及びその付近の海難	20
8	刊末寄稿	39

観天望気

○朝焼けは雨、夕焼けは晴れ

一般的なことわざ

○山に笠雲かかれば、風の前兆

一般的なことわざ

○24時間以内に雨になる怖い吊るし雲

富士山に見える地方ではこの吊るし雲のことを雨俵と呼んでいる。
雨俵は雨の兆し

○大がさかぶりは雨の兆し

「日傘雨傘出ると雨」のように、太陽や月の周りに淡い光の輪が見られるとき

○うろこ雲と厚化粧の女

厚化粧の女は一見綺麗だが、化粧を落とすと見られない
うろこ雲も見た目は綺麗だが、その実、天気崩れる前兆ということ

1 業務日誌 (H23. 10. 1 ～ H23. 12. 31)

1 - 1 本 部

日 付	内 容
10月3日(月)	別府港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会 (第1回)及び現地視察 於：ホテル 清風 (別府)
10月11日(火)	平成23年度 第4回常任理事会 於：西部海難防止協会 会議室
10月18日(火)	関門航路整備(六連島西側地区と早鞆瀬戸地区の同時施工)に伴う 船舶航行安全対策調査専門委員会(第2回 最終) 於：ブルーウエーブイン小倉
10月19日(水)	平成23年度 海上保安連絡会 装備・建設部会 於：TKP東京駅八重洲カンファレンスセンター5階 カンファレンスルーム5E(東京)
10月20日(木)	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調査 専門委員会(第2回) 於：ブルーウエーブイン小倉
10月24日(月)	関門航路船舶航行安全対策調査専門委員会(第1回) 於：ブルーウエーブイン小倉
10月25日(火)	博多港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会 (第1回)及び現地視察 於：博多都ホテル
10月27日(木)	九州北部小型船安全協会 平成23年度臨時理事会 於：西部海難防止協会 会議室
11月5日(土)	海上保安大学校60周年記念 練習船こじま体験航海 於：海上保安大学校(呉市)
11月8日(火)	平成23年度 第5回常任理事会 於：西部海難防止協会 会議室
11月16日(水) ～17日(木)	平成23年度 全国海難防止団体等連絡調整会議 同 上 於：ワークピア横浜(横浜市)
11月17日(木)	警戒船業務指定講習会(鹿児島地区 受講者44名) 於：ホテル福丸(鹿児島市)
11月29日(火)	公益法人申請手続き関連打合せ 於：内閣府(東京)
12月7日(水)	博多港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会 (第2回) 於：博多都ホテル

12月13日(火)	青方港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会 (第1回)及び現地視察 於：ホテルマリンプア(上五島)
12月15日(木) ～16日(金)	博多港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会 ビジュアル型操船シミュレータ検証実験 於：(株)日本海洋科学本社(川崎市)
12月22日(木)	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)修了式 於：海上保安学校 門司分校
12月28日(火)	仕事納め

1 - 2 大 分 支 部

日 付	内 容
11月8日(火)	大分県中北部沿岸海域災害対策協議会 流出油事故防除作業訓練 於：大分市新日本製鐵(株)大分製鉄所 製品バース
11月26日(土)	大分県中北部沿岸海域災害対策協議会 重油流出事故情報伝達訓練 於：訓練参加団体事務所

1 - 3 長崎支部

日 付	内 容
11月14日(金)	出島岸壁の改良(7万トン級)に関する説明会 於：セントヒル長崎
11月21日(月)	出島岸壁の改良(7万トン級)に関する説明会 於：大波止ビル会議室
12月8日(木)	長崎支部海務懇談会打ち合わせ等 於：長崎海洋気象台
12月12日(月)	長崎県土木部港湾関係者からの説明等 於：長崎支部
12月13日(火)	青方港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会 於：上五島ホテルマリニピア
12月27日(火)	第45回長崎県地方港湾審議会事前説明 於：長崎支部

1 - 4 鹿児島支部

日 付	内 容
10月19日(水)	鹿児島県地方港湾審議会 於：鹿児島県市町村自治会館
10月26日(水)	海難防止活動用資料作成打合せ 於：鹿児島支部
11月17日(木)	警戒船業務指定講習会(鹿児島地区) 於：ホテル福丸(鹿児島市)
12月14日(水)	国際船舶・港湾保安法に基づくふ頭保安訓練及び港湾保安委員会訓練 於：訓練参加団体各事務所

2 事業報告

2 - 1 会の運営に関する活動

2 - 1 - 1 平成23年度 第4回・第5回常任理事会

2 - 1 - 2 全国海難防止団体等連絡調整会議

2 - 2 一般事業

2 - 2 - 1 関門航路船舶航行安全対策調査専門委員会（第1回）

2 - 2 - 2 警戒船業務指定講習会（鹿児島）

2 - 3 受託事業

2 - 3 - 1 別府港大型客船入港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会（第1回）

2 - 3 - 2 関門航路整備（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調査専門委員会（第2回 最終）

2 - 3 - 3 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調査専門委員会（第2回）

2 - 3 - 4 博多港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会（第1回、第2回）

2 - 3 - 5 青方港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会（第1回）

2 - 3 - 6 博多港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会
ビジュアル型操船シミュレータ検証実験

3 平成23年度 第3回理事会・臨時総会

日 時 平成24年 1 月25日(水)

午後 1 時30分～午後 4 時

場 所 ブルーウエーブイン小倉

平成23年度 第3回理事会・臨時総会が開催され、平成23年度事業計画及び収支予算の変更(案)、定款の変更(案)、正会員の入会・退会、役員の選任等についてご審議をいただき、全ての議案について承認されました。

・第3回理事会

議案審議

第1号議案 平成23年度 事業計画の変更(案)について

第2号議案 平成23年度 収支予算の変更(案)について

第3号議案 定款の変更(案)について

第4号議案 正会員の入会・退会について

第5号議案 役員の選任について



第3回理事会

・臨時総会

議案審議

第1号議案 平成23年度 事業計画の変更(案)について

第2号議案 平成23年度 収支予算の変更(案)について

第3号議案 定款の変更(案)について

第4号議案 役員の選任について



臨時総会

平成23年度 事業計画変更（案）

I 会の運営に関する活動

総 会	2 回（通常総会、臨時総会）
理 事 会	3 回
常任理事会	7 回

II 一般事業

1 一般業務

(1) 船舶航行安全に関する調査研究

関門航路第22号灯浮標付近の潮流と早鞆瀬戸潮流との相関関係のについての 調査研究

砂津航路を始めとする関門航路西側地区利用船舶は、早鞆瀬戸の潮時からの時間差で潮流を判断し入出港していることから、関門航路第22号灯浮標付近の潮流を観測し早鞆瀬戸潮流との相関関係を調査研究し、関門港入港船舶の安全対策に寄与することを目的とする。

(2) 海難防止に関する運動の推進、周知啓発及び教育指導

① 「西日本海難防止強調運動推進連絡会議」及び同運動推進に伴う海難防止啓蒙活動

全国海難防止強調運動における運動方針を受け、西日本の推進連絡会議を開催する。また、部会を開催し海難防止関係機関の協力を得て海難防止啓蒙活動の推進を図る。

② 海難防止啓蒙活動

海難防止啓蒙ポスター及び海難防止関連グッズを作成して啓蒙活動を支援する。

③ 西海防セミナーの開催

関門地区及び福岡地区において、各1回開催する。

④ 「会報」の発行

「会報」第153号～第156号を作成し会員及び関係先に配布する。

2 「警戒船指定講習会」の実施

警戒船指定講習会を5回開催する。

開 催 日	開催場所	講習内容
平成23年5月19日(木)	北九州(小倉)	業 務
平成23年7月21日(木)	宮 崎	業 務
平成23年9月29日(木)	長 崎	業 務
平成23年11月17日(木)	鹿 児 島	業 務
平成24年2月23日(木)	福 岡	管 業 理 務

☆ その他警戒船講習会（団体向け）3回実施する。

Ⅲ 受託事業

1 船舶航行安全支援業務

① 関門航路整備船舶安全管理業務

関門航路及びこれに隣接する水域における整備工事に伴う情報を伝達する等の航行安全管理業務

② 北九州港(新門司地区)整備船舶安全管理業務

新門司地区の海上工事に伴う情報を伝達する等の航行安全管理業務

③ 博多港整備船舶安全管理業務

博多港中央航路整備工事に伴う情報を伝達する等の航行安全管理業務

④ ひびきLNG船基地建設(浚渫)工事船舶安全管理業務

ひびきLNG船基地建設に係る前面海域浚渫工事に伴う情報を伝達する等の航行安全管理業務

⑤ 鹿児島港(新港区)県単港湾整備航行安全支援業務委託

鹿児島港新港区浚渫作業に伴う情報を伝達する等の航行安全管理業務

⑥ 鹿児島港整備船舶航行安全管理業務

鹿児島港新港区耐震岸壁整備に伴う情報を伝達する等の航行安全管理業務

⑦ ひびきLNG船基地建設(栈橋)工事船舶安全管理業務

ひびきLNG船基地建設に係るドルフィン栈橋工事に伴う情報を伝達する等の航行安全管理業務

2 調査研究業務

① 鹿児島港(新港区)港湾整備に伴う船舶航行安全対策検討業務

鹿児島港新港区の耐震岸壁整備について、工事作業中における航行船舶及び工事作業船の安全性を検討し、航行安全対策を検討する。

② 大型コンテナ船入出港に関する航行安全対策策定業務委託

福岡市(港湾管理者)が、博多港既設港湾施設への受入れを計画した大型コンテナ船に対する入出港及び係留についての安全性を調査し、航行安全対策を検討する。

③ 博多港土砂投入場所に関する船舶航行安全対策検討業務

博多港中央航路整備等に伴う土砂処分場設置に係る航行船舶及び土運船の安全性を調査し、航行安全対策を検討する。

④ 北九州港港湾計画改訂に係る航行安全対策検討業務

北九州市(港湾管理者)の港湾計画改訂について、その安全性を調査し航行安全対策を検討する。

⑤ 関門航路(六連島西側地区)外1件船舶航行安全対策検討調査業務

関門航路の六連島西側地区及び早鞆瀬戸地区における浚渫工事の同時施工に伴う航行船舶及び工事作業船の安全性を調査し、航行安全対策を検討する。

⑥ 北九州港(新門司地区)船舶航行安全対策検討調査

北九州市(新門司地区)浚渫等整備に伴う工事作業中における航行船舶及び工事作業船の安全性を調査し、航行安全対策を検討する。

⑦ 別府港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査

大分県(港湾管理者)が、別府港既設港湾施設への受入れを計画した大型客船に対する入出港及び係留についての安全性を調査し、航行安全対策を検討する。

⑧ 大型クルーズ船入出港に関する航行安全対策策定業務

福岡県(港湾管理者)が、博多港既設港湾施設への受入れを計画した大型客船に対する入出港及び係留についての安全性を調査し、航行安全対策を検討する。

⑨ 青方港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査

長崎県(港湾管理者)が、青方港既設港湾施設への受入れを計画した大型客船に対する入出港及び係留についての安全性を調査し、航行安全対策を検討する。

⑩ 油津港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査

宮崎県(港湾管理者)が、油津港既設港湾施設への受入れを計画した大型客船に対する入出港及び係留についての安全性を調査し、航行安全対策を検討する。

⑪ L N G 船入港航跡等解析業務

北九州港 L N G 基地への大型 L N G 船の入港基準に基づく入港実績データを調査解析する。

鹿 児 島 支 援 業 務 室 紹 介

鹿児島支援業務室は、桜島、錦江湾を一望できる、鹿児島市下荒田に所在するストークマンション鹿児島の一室に、平成23年9月1日開設し、業務を開始しました。

同支援業務室は、鹿児島市と奄美・沖縄を結ぶフェリーが発着する離島航路の玄関口である鹿児島新港区の港湾等整備事業である港内浚渫工事に続き、平成25年度内の耐震強化岸壁バースの完成を目指し、24時間体制の地盤改良工事が既に始まっており、このため、工事の安全と円滑な遂行及び通航船舶の安全を支援するために、通航船舶の動静など各種情報を収集するとともに、同情報を関係者に提供する業務を行っています。

主な概要は次のとおりです。

1 組 織

鹿児島支援業務室は、海難防止に関する事項の調査研究、周知宣伝その他海難防止に関し必要な事業を行い、もって海上交通安全に寄与することを目的として設置された(社)西部海難防止協会に所属する組織です。



鹿児島支援業務室



2 主な業務内容

鹿児島支援業務室では、鹿児島港(新港区)の整備事業の実施に当たり、同工事に関する実施状況、通航船舶の動静など各種情報を収集するとともに、同情報を関係者に適時的確に提供することにより、工事の安全と円滑な遂行及び通航船舶の安全を支援することを主な業務としています。

(1) 鹿児島港(新港区)の工事に関する情報調査業務及び伝達

工事関係者から、工事の予定及び実施状況（作業内容、作業時間、作業船等の稼働状況、作業船等の配置状況及び可航幅の確保状況等）を収集調査します。



船舶自動識別装置(AIS)



監視カメラ映像

(2) 入出港船舶及び通航船舶に関する情報調査業務とその分析結果の伝達

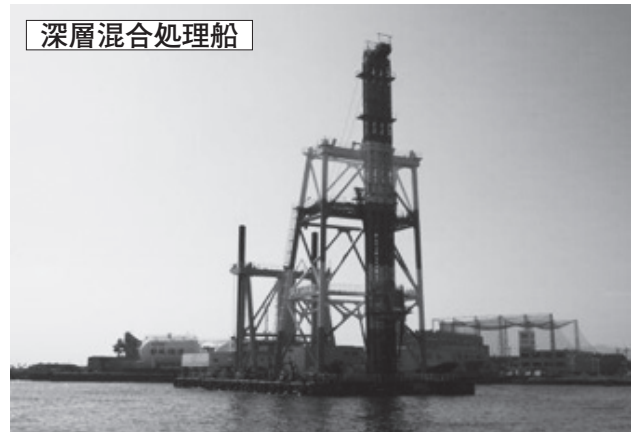
鹿児島港(新港区)における入出港船舶及び通航船舶の動静に関する情報を調査し、得られた情報を総合的に分析し、一元的に関係者に提供周知します。

(3) 作業船の運航調整等の検討及び調整

気象・海象等の情報を考慮した作業船及び通航船舶の安全な運航、調整等に関する検討及び調整を行います。

(4) 警戒船の運用に関する助言

工事作業区域付近の配備位置等について助言を行うとともに、退避等の移動対象船舶が作業区域付近を航行する場合、当該船舶に対する動静留意を促します。



(5) 緊急時における情報収集及び伝達

海難事故等の緊急時における情報を収集し、速やかに関係者へ伝達するとともに、海難事故情報の分析を行います。



(6) 一般船舶など部外者からの問い合わせに対する情報の提供

一般船舶等から当該工事作業に関する問い合わせがあった場合、工事関係者と連携し迅速かつ的確に回答します。

(7) 気象・海象状況の把握

気象・海象状況を入手し、作業海域付近の必要な情報を提供します。

(8) 当日の作業予定と週間作業予定等をホームページ上に公開

当日の作業状況及び安全管理者から入手した週間作業予定等をホームページに公開します。

(社)西部海難防止協会

鹿児島支援業務室

〒890-0056 鹿児島県鹿児島市下荒田1丁目38番3 電話 099-297-5187 Fax 099-297-5182 メール

鹿児島支援業務室は、鹿児島港(新港区)で実施される海上工事の情報、船舶通航情報、気象情報等各種情報を収集し関係者に一元的に情報提供することにより海上工事の安全と航行船舶の安全を支援しています。

☆工事の概要

☆渡漕船・警戒船等

★支援業務室の組織・業務概要

★リンク

☆天気予報

☆鹿児島気象情報

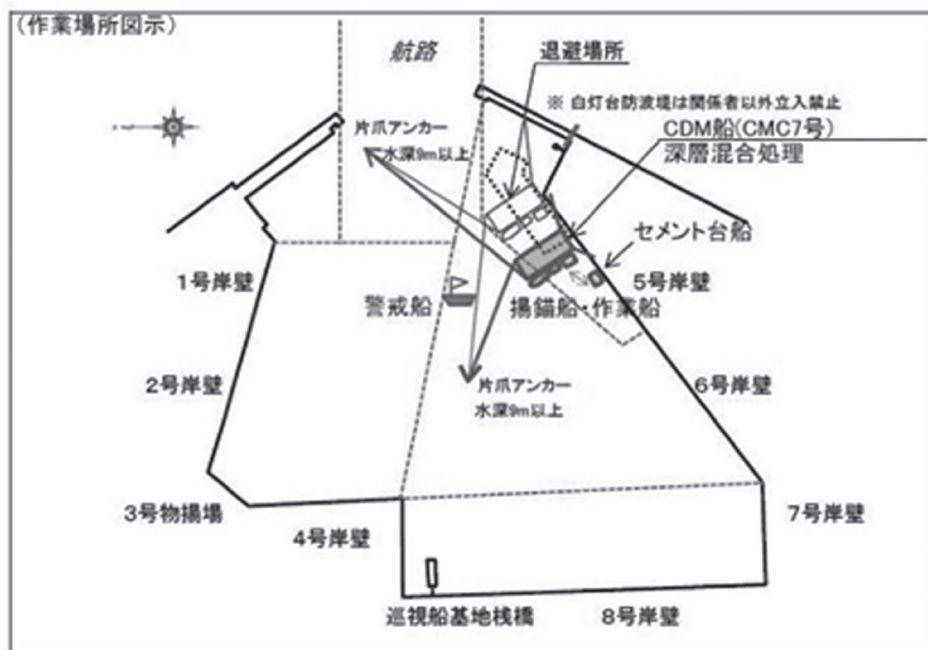
☆鹿児島海上模様

☆日出没・潮汐

☆鹿児島沿岸情報

※ 平成23年12月5日(月)から鹿児島港(新港区)整備に伴う岸壁沖側地盤改良工事(CDM船による深層混合処理)

鹿児島支援業務室 ホームページ公開



鹿児島新港 港内作業場所図を掲載周知

3 所在地等

〒 890-0056

鹿児島市下荒田1丁目38-3 ストックマンション鹿児島2003号室

TEL 099-297-5187

FAX 099-297-5182

☆ 西部海難防止協会「関門海峡らいぶ館」は、広く一般の人たちへの海事思想の普及啓発を図ることを目的とした施設として、関係機関等と連携・協力し、海事広報事業につながる催し物等の開催に積極的に取り組んでいます。

昨年末に開催された主な行事等は次のとおりです。

○ 灯台展を開催

平成23年11月1日は143周年目の灯台記念日です。

第七管区海上保安本部では、この記念日に当たり、平成23年10月29日から11月6日まで「関門海峡らいぶ館」において、灯台展を開催し、同期間中らいぶ館を訪れた約500人に及ぶ多くの人々に、船舶の航行援助施設である灯台機器や写真等見ていただき、船舶航行安全の思想・普及に努めました。



灯台に使用されていたフレネルレンズ



灯台展看板



関門海峡に設置されている
主な灯台の写真パネル



大正3年初点 平成15年1月23日廃止の
巖流島灯台の記念額



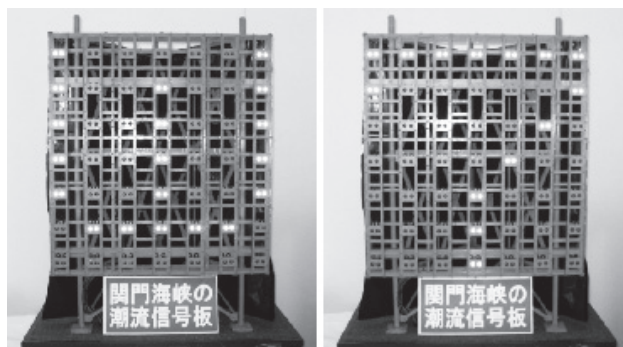
灯台のペーパークラフト模型



灯台などに使用しているLED灯器



灯浮標の模型



早鞆瀬戸の潮流を示す電光表示板
レプリカ W西流7ノットを表示



展示品に見いる訪れた来館者

○ 11月2日～11月6日 関門景観絵画展

北九州市と下関市小学生の優秀作品等 14 点を展示しました。

関門海峡を通航する船の動きと、海峡の風景等をうまく捉らえたすばらしい絵でした。

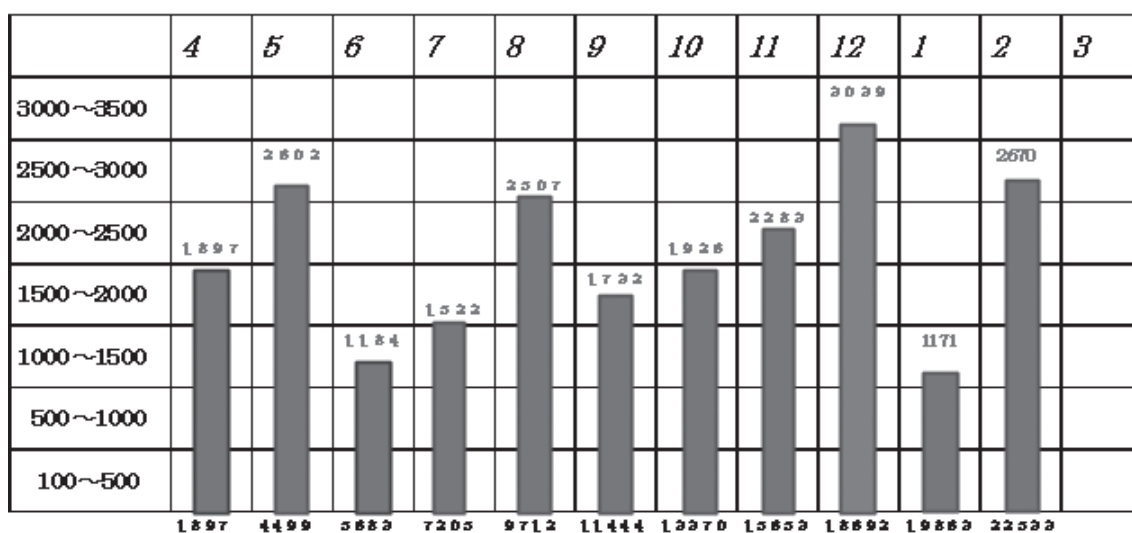
期間中、らいぶ館を訪れた多くの子供や大人たちは、当館のライブカメラによる、沢山の船が行き来する関門海峡の映像を見て驚いたり、通航船や景色をうまく捉えた、小学生が描いた素直なすばらしい絵を見て感動したりと、訪れた人々に驚きと感動を与えていました



入館者数の推移

2011 年 4 月～2012 年 2 月末現在

関門海峡らいぶ館



※4月3日会館 ※9月6日 一万人突破 ※2月3日 二万人突破



らいぶ館のキャラクタ「らいぶ君」



6 ミニ知識・海（21）

「津波」とは！

「津波」の意味

津波とは、海底地震や海底火山の爆発などの際、地殻変動によって生じる周期の長い海水の波動。

波が急に高くなり、港や陸地に災害をもたらす。

「津波の語源・由来」

津波の「津」には「船着き場」「船の泊まる場所」「港」などの意味があり、港を襲う波で「津波」となった。

「万葉集」にも、「海上^{うなかみ}の その津をさして 君が漕ぎ行かば」と、「津」の使用が見られる。

「津」が港を意味する由来は、出入り口の意味の「と（門・戸）」といわれる。

「強波^{つよなみ}」から「津波」になったともいわれるが、有力な説とされていない。

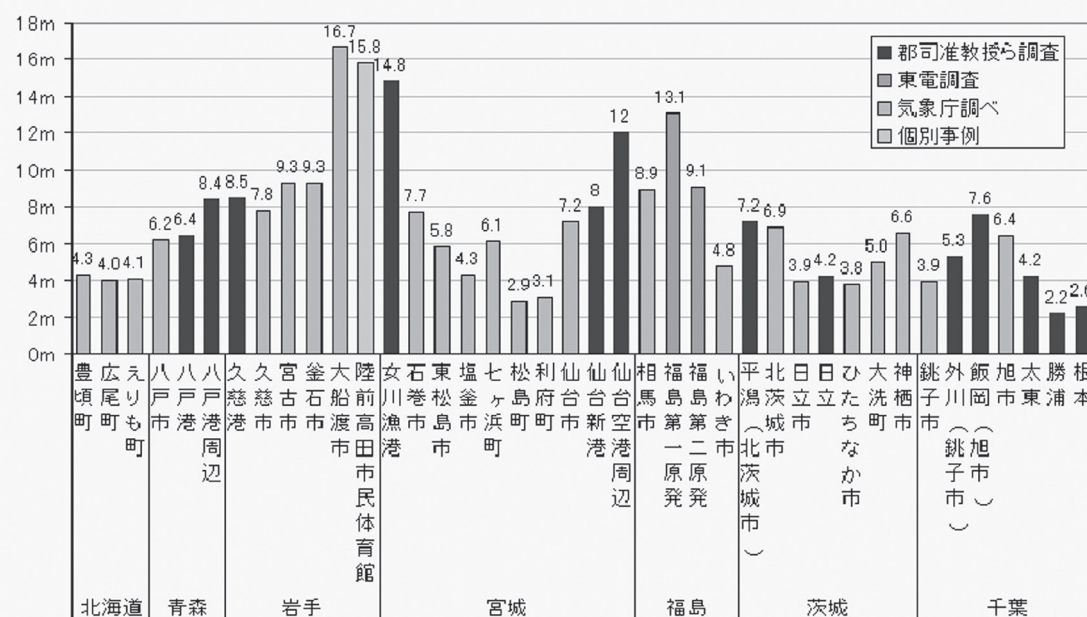
1946年に起きたアリューシャン地震の際、日系移民が用いたことから、ハワイで「Tsunami」の語が使われるようになり、アメリカでも広く用いられるようになったため、「Tsunami（津波）」は国際語となった。

英語にも「津波」を表す「Tidal Wave」という語があるにもかかわらず「Tsunami」が用いられるのは、上記経緯のほかに、「Tidal」は「潮」を意味する言葉があり、津波が満干によって起こる現象ではないためと考えられる。

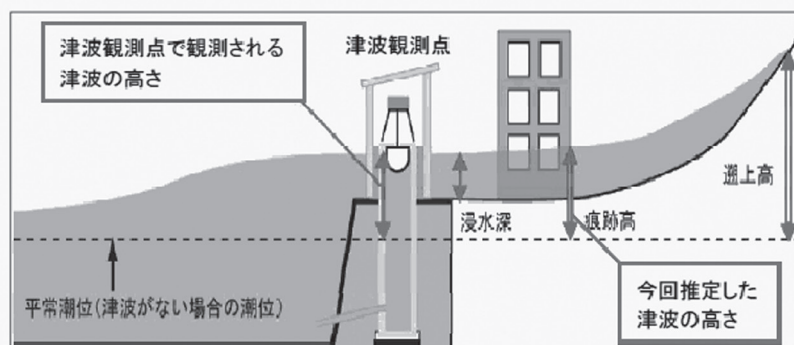
（インターネット情報から）

昨年2011年3月11日午後2時46分に発生した東日本大震災で未曾有の大地震・津波が、甚大なる被害をもたらしたのは、つい1年前の出来事です。

東日本大震災で確認された津波の高さ



(注) 気象庁調べの北海道は上位3地点、その他は各市町村最高地点。それ以外は、気象庁調べにないか上回る結果を掲載。
 (資料) 毎日新聞2011.3.25(港湾空港技術研究所と郡司嘉宜・東大准教授の調査)、気象庁調べ(「平成23年3月地震・火山月報(防災編)」、痕跡等から推定した津波の高さ、下に定義図)、東京新聞2011.7.9(東京電力による詳細調査結果)、毎日新聞2011.4.17(東京海洋大岡安教授推定による陸前高田市民体育館事例)



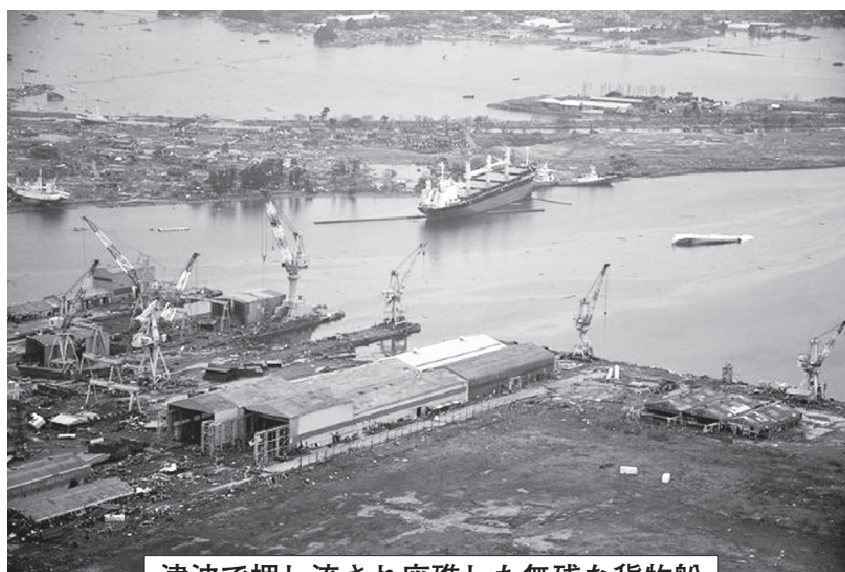
第1波の津波が松林を乗り越えて街並みを一気に呑み込む



津波が民家等を押し流した後火災発生



津波が民家等を襲った後一面の海



津波で押し流され座礁した無残な貨物船

7 狭水道およびその付近における海難

(1) 関門港及び付近海域の海難（平成23年1月～12月）

- ・ 門司海上保安部
- ・ 若松海上保安部

(2) 倉良瀬戸及びその付近の海難（平成23年1月～12月）

- ・ 福岡海上保安部

(3) 平戸瀬戸及びその付近の海難（平成23年1月～12月）

- ・ 佐世保海上保安部

(4) 速吸瀬戸及びその付近の海難（平成23年1月～12月）

- ・ 大分海上保安部

7 - (1) 関門港及び付近海域における海難発生状況（平成23年1月～12月）

門司海上保安部

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
1	乗 揚	1月13日 6：34	N 33-53-50 E 130-53-50	貨物船 T丸 1,490トン	T丸は、1月13日0625ころ関門港砂津を金沢港向け出港し、砂津航路を航行していた、0630ころ機関室内の海水配管が破損し海水が漏れだしたことから、機関長から船長に「機関停止したい」と連絡した。船長は、今機関を停止しても砂津航路外西側の水深が十分確保できる場所で停船できると判断し、機関停止を了解し航走惰力で砂津航路外西側に向かった。0635ころT丸が停船したことから、投錨し修理にあたっていた、0710ころ、明るくなり、自船の状態を確認したところ、自船が全く動いておらず、海図で確認したところ、乗揚げていることが判明した。T丸は、1116タグボートにより離礁した。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 北北東の風 4 m 海上平穏 視程 10km	略図番号 A 参照
2	機関 故障	1月22日 7：09	N 33-57-12 E 130-56-48	貨物船 H号 1,488トン	H号は、1月21日1750ころ広島県呉港を韓国向け出港し、関門橋を通過後の1月22日0709ころ、急に速力が低下し始めたことから、急ぎ原因究明にあたったが、詳細が判明しなかったことから、関門航路内に投錨した。投錨後の調査により、燃料系統の加熱装置が故障し機関停止したと判明したが、修理に時間がかかることからタグボートにより曳航され航路外にて再度投錨し、修理復旧した。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 北の風 5 m 海上平穏 視程 10km	略図番号 B 参照
3	機関 故障	2月10日 5：59	N 33-55-54 E 130-56-18	セメントタンカー M丸 749トン	M丸は、2月9日1305ころ熊本県八代港を宇部港向け出港、2月10日0527ころ、関門海峡のため主機付軸発電機を運転させ主発電機と並列運転として航行した。関門航路大瀬戸付近を航行中、自船前方の同航船と距離を保つため速力を減じたところ、機関が低負荷となり警報が鳴ったことから、主機付軸発電機を停止し、主発電機のみ運転として続航していた。0559ころ突然船内電源が落ち、電気系統が使用できなくなったことから、主機付軸発電機を再起動し電源は復旧できたが、状況確認のため、一旦、関門航路内に投錨したが、特異の異常は認めなかったことから、航走を再開した。0830ころ、宇部入港後、再度業者により確認したところ、発電機電磁弁の不調が認められた。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 北の風 2 m 海上平穏 視程 10km	略図番号 C 参照
4	推進器 障害	4月22日 11：35	N 33-56-24 E 130-52-36	プレジャーボート T丸 5トン未満	T丸は、4月22日0800ころ蓋井島漁港を出港し遊漁後、定係地である宇部岬漁港へ帰港中の同日1135ころ、同船船尾に衝撃を感じた	少雨 南東の風 8 m	略図番号 D 参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					ことから、主機関を停止した。その後付近に浮流物等見当たらなかったことから機関を再起動したが、機関は始動するがテレグラフを前後進に切替えても船が進まない状態となった。その後T丸は巡視艇により曳航され、マリーナにて陸揚げ調査を行ったところ、船体部に損傷はなかったものの、プロペラ翼全3枚が折損、脱落しており、折損箇所が黒く腐食していたことが認められた。浸水、油の流出、人命等異常なし。	海上平穩 視程 10km	
5	機関 故障	6月9日 1:30	N 33-55-00 E 130-52-32	プレジャーボート Y丸 5トン未満	Y丸は、6月9日0120ころ若松洞海湾口防波堤灯台付近での遊漁後、定係地である高浜船溜り向け航行中の同日0130ころ、突然機関が停止し機関室を確認したところ、白煙が昇っており、再度機関を始動しようとしたが機関が始動せず西へ流され始めたことから投錨し118番通報した。その後、Y丸は巡視艇により定係地である高浜船溜りまで曳航された。着岸後、業者が確認したところ、冷却水ポンプが故障していることが認められた。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 北西の風 3 m 海上平穩 視程 10km	略図番号 E 参照
6	機関 故障	7月17日 9:00	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、定係港である田野浦船溜りを出港し、関門港前田沖に漂泊して魚釣りを始めた。同日0900ころ、釣り場を移動しようと思い、機関を起動させようとしたものの、セルモーターが回らず機関を起動させることが出来なかったことから、0910ころ118通報した。同船は0945ころ水救会の船に曳航され、1010ころ田野浦船溜りに入港した。入港後、業者により原因調査が行われたが、故障原因は判明しなかった。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 東南東の風 3 m 海上平穩 視程 10km	略図番号 F 参照
7	機関 故障	7月28日 15:30	N 33-58-30 E 130-52-54	貨物船 B号 1,679トン	B号は、7月28日1500ころ、関門港若松区八幡を韓国ピョンテク向け出港し、同日午後1530ころ、関門航路第5号灯浮標付近で通常航海速力まで増速するために、主機出力を上昇させたところ、「主機冷却水温度上昇」の警報が発生、主機冷却水温が低下した後、再度増速を試みるもアラームが発生することから、主機関の点検修理のため山口県下関市蓋井島北西約4,000メートルの海域に錨泊した。乗組員による原因調査、修理を行ったものの、復旧することが出来なかったことから、総代理店の手配によるタグボートにより30日に若松区響灘西4号岸壁に着岸、乗組員にて主機関の修理を開始した。故障原因は、主機関冷却清水の温度調整器の不良であり、乗組員により温度調整弁の修理調整を行い、8月1日	晴れ 南南東の風 2 m 視程 10km	略図番号 G 参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					2200に響灘西4号岸壁を離岸したもの。浸水、油の流出、人命等異常なし。		
8	衝突	8月28日 17:10	N 33-59-00 E 131-00-30	貨物船 C号 6,352トン	C号は平成23年8月27日1200ころ、大阪港を関門港若松区向け出港し、同日1710関門航路第三十五号灯浮標付近を航行していたところ、灯浮標との距離を十分に取っていなかったことから自船右舷船尾が、当該灯浮標に衝突したもの。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 東の風 1 m 海上平穏 視程 10km	略図番号 H参照
9	機関故障	9月6日 2:23	N 33-58-06 E 131-01-42	貨物船 D号 5,658トン	D号は9月5日1530ころ、志布志港を関門港向け出港し、関門航路入航後の6日0233ころ、空気銅管損傷による主機関が制御不能となったため、関門航路37号灯浮標と40号灯浮標の中間地点において停船、2343ころ緊急投錨を行い、その場にて修理を実施し、同日0255ころ復旧したが、再調査のため部埼沖に移動し投錨したもの。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 北西の風 1 m 視程 10km	略図番号 I参照
10	衝突	9月14日 9:00	N 33-56-40 E 130-57-20	官公庁船 H号 550トン	Eは9月12日1045ころ、京浜港を関門港向け出港し、関門港西海岸1号岸壁に着岸中の9月12日0855ころ、岸壁20メートルまで接近し係留索をとったところ、岸壁付近のわい潮の影響により船尾が急速に接近し、係留索を放す等の対応をとる間も無く、0900ころ岸壁及び岸壁上部の車止めに衝突したもの。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 東南東の風 5 m 海上平穏 視程 10km	略図番号 J参照
11	機関故障	9月24日 2:05	N 33-55-04 E 130-53-45	曳 船 T丸 266トン	F号は、9月17日0000ころ韓国を小名浜港向け出港、関門航路第15号灯浮標付近を航行中の9月24日0205ころ、関門マーチスより速力の低下原因について問い合わせがあったことから、機関室内を確認し、原因究明にあたったところ発電機の潤滑油パイプが緩んでおり、油漏れを起こしていることを確認、航路内であったが緊急投錨を行い、オイル漏れ箇所のパイプを締めなおしたところ復旧したことから航行を再開したもの。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 北東の風 5 m 海上平穏 視程 10m	略図番号 K参照
12	機関故障	10月16日 5:00	N 33-57-20 E 131-2-0	貨物船 A丸 498トン	A丸は、平成23年10月16日0300ころから部埼沖にてバース待ちのため錨泊、17日関門港門司8岸に入港する予定であった。該船は、同港入港のため、同日0500ころ主機を起動しようとしたところ、主機潤滑油の圧力が上昇せず、主機が起動出来なかった。原因を調査したところ、主機潤滑油溜めに清水が大量に混入していることが発覚、清水の浸入経路を調査し、潤滑油清浄機の自動電磁弁の不良に	晴れ 西の風 5 m 海上平穏 視程 10km	略図番号 L参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					より清浄機清水ラインから清水が混入していたものと判明、タグボートにより曳航され同日0945門司8号岸壁に着岸した。浸水、油の流出、人命等異常なし。		
13	機関故障	10月25日 5:42	N 33-59-18 E 130-52-38	タンカー E号 5,278トン	E号は10月24日2300頃、大分を出港し、韓国向け航行中の10月25日0542、関門航路内六連島東側海域において、機関故障のため緊急投錨したもの。同日0910E号船長が現地代理店を通じて手配したタグボートみやこ丸により曳航され同日0950六連島の北約2.8海里の位置に錨泊した。乗組員による調査の結果、発電機に繋がる電気ケーブルの老朽化に伴う断線によることが判明し乗組員の自力修理より復旧後、同日1705再び韓国向け航行を開始した。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 北の風13m 視程 10km 海上風警報 発令	略図番号 M参照
14	機関故障	11月2日 10:44	N 33-54-14 E 130-54-58	貨物船 V号 7,170トン	V号は、11月2日0354韓国釜山を出港し、東京向け関門海峡を航行中のところ、11月2日1044頃オイルミスト警報装置が鳴り、突然機関停止となったもの。事故当時、関門海峡の大瀬戸沖を航行中で、取舵一杯とし左回頭中であつたため、舵はそのままの状態とし惰性で左回頭していたが、潮流(当時西流れ)に圧流され右回頭を始めたため右錨を投錨したが、同日1252航路外の浅瀬に乗揚げたもの。乗揚げ後自力離礁を試みたが離礁できないことからサルベージ会社と契約の上、翌3日1405からタグボート2隻により離礁作業が行い1435離礁、タグボート2隻に曳航され1540門司6号岸壁に着岸した。浸水、油の流出、人命等異常なし。	曇り 東の風3m 海上平穏 視程 10km	略図番号 N参照
15	機関故障	11月29日 12:50	N 33-58-58 E 130-53-11	プレジャーボート M丸 3トン	M丸は、平成23年11月29日1100ころ、山口県下関市彦島所在の海士郷船溜りを出港し、同日1115ころから微速にて魚群探知機を使用しつつ、トローリングを開始した。同日1250ころ、関門航路3号ブイ付近にて、機関回転数1400回転でトローリング中、急に機関音が変化し、速力が落ちたことから、すぐに機関及びプロペラを確認したところ、機関回転数の操作は行えるがプロペラが回転しない状況であり、自身では故障原因が分からなかったことから、同日1301、118番通報した。1355に巡視艇が会合し乗員が原因を調査し、クラッチワイヤーが固着していたことが判明、1410に故障原因が解消したことから、1412に該船は定係地向け自力航行開始し、1444に定係地に入港した。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 北西の風 1m 海上平穏 視程 15km	略図番号 O参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
16	機関 故障	12月13日 17:34	N 33-58-37 E 131-0-17	タンカー D号 4,377トン	D号は、福岡県宇島港を12月13日1500ころ出港し、韓国向け主機とともに予備機の発電機を併用して関門航路を航行していた。1734ころ関門航路第33号灯浮標付近において予備発電機が突然故障したことから、船長は関門航路を航行中であつたことから不測の事態に備え航路内ではあつたが緊急投錨をし修理を行なったもの。乗員により1820復旧、部埼沖にて試運転の結果良好であつたことから韓国向け航行を再開した。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 東の風 2 m 会場平穩 視程 10km	略図番号 P 参照

関門港及び付近海域における海難発生状況（平成23年1月～12月）

若松海上保安部

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
1	転 覆	1月1日 06：00頃	牧山船舶通 航信号所から 22度 約980m	プレジャーボート S丸 5トン未満	S丸の所有者は天籟寺川河口付近の船溜まりに同船を係留中、同船の付近に係留している小型船の所有者から、同船が沈んでいる旨電話連絡を受け、確認のため船溜まりに赴いたところ、転覆している同船を確認した。 後日、大型クレーン車を使用し、引き揚げた。同船陸揚げ後、破口等の損傷はなし。	曇り 北の風11m 視程 5km	略図番号 ①参照
2	衝 突	1月25日 18：35頃	若松洞海湾 口防波堤灯 台から 222度 約1650m	貨物船 L丸 1414トン	L丸は、響灘南0号岸壁を1820出港後、中国向け若松航路を航行中、見張り不十分により、若松航路第5号灯標の灯火に気づくのが遅れ、船長は操舵士にすぐさま左転するよう指揮したが、時既に遅く、1835頃、同灯標と自船舶橋構造物右舷外板を接触させた。	晴れ 西の風5m 視程 7km	略図番号 ②参照
3	乗揚げ	2月25日 05：30頃	白州灯台から 277度 約400m	プレジャーボート T丸 5トン未満	T丸は、同日0500頃定係港である戸畑漁港出港後、響灘水路及び響新港を通過し、目的地の蓋井島向け北上を開始したが、同船長は同乗者との雑談に気をとられ、船首方向に見える白州灯台の灯火を蓋井島灯台の灯火と思いこみ、同灯火に向かって続航したところ0530頃浅瀬に乗り揚げた。	曇り 西南西の風 3m 視程 10km	略図番号 ③参照
4	推進器 障 害	3月5日 10：40頃	若松洞海湾 口防波堤灯 台から 306度 約1975m	プレジャーボート S丸 5トン未満	S丸は、安瀬泊地内で遊漁を目的に、0900頃定係港である小倉日明船溜まりを出港、0930頃同泊地に到着し、漂泊状態で釣りを開始。30分おきに機関を使用し潮上りを繰り返していたところ、3回目の潮上り中に自船の推進器にいかかご漁の漁具（ロープ及びかご）を絡索し航行不能となったもの。	晴れ 北西の風 4m 視程 15km	略図番号 ④参照
5	乗揚げ	3月11日 11：39頃	若松洞海湾 口防波堤灯 台から 228度 約2500m	曳 船 M号 266トン	M号は、浚渫船を曳航し、呉港から釜山港向け関門海峡を航行中、海上荒天のため避泊しようと独断で洞海湾へ進入したことから、関門マーチス等により無線で呼び出すも応答せず、当庁巡視艇と会合し乗組員が該船に乗船、若松区第5区の錨地に錨泊するよう要請した。該船船長は要請を承諾し、1130頃響灘南泊地にて反転させていたところ、一等航海士はこのまま続航すれば航路外へ進出すると船長へ報告したが、自船の動静に留意することなく続行し、同航路外の浅瀬に乗り揚げたもの。	曇り 西北西の風 10m 視程 15km	略図番号 ⑤参照
6	機関 故障	4月10日 09：40頃	若松洞海湾 口防波堤灯 台から 144度 約950m	プレジャーボート S丸 5トン	S丸は、10日0900ころ、釣りを目的に定係港である堺川船溜まりを出港し、安瀬泊地向け航行中、0930ころ船外機から激しい振動と異音を生じたため、これ以上の航行は危険と判断し、定係港に引き返していたところ、	晴れ 北東の風 1m 視程 15km	略図番号 ⑥参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					1040頃船外機が停止し、クラッチを繋ぐと停止するといった状態を繰り返し航行不能となったもの。 現着した巡視艇の乗組員により、故障復旧を図るものの、復旧しないことから、曳航開始し、1110定係港である堺川船溜まりに着岸した。 後日、業者により修理予定。		
7	衝 突	4月19日 11:16頃	若松洞海湾 口防波堤灯 台から 135度 約2380m	貨物船 K号 18020トン	K丸は、19日1100ころ、戸畑泊地3号岸壁を出港後、関門航路に入域し、西航しようとしたが同航路を東航する大型船が認められたことから、本航路を航行していたK号が自船の船首方向を航過した後、入航すべく、戸畑航路を航行中、左舷側からの強風に圧流されて、右舷側に位置する戸畑航路一号灯標に接近したことから、咄嗟に機関を後進にかけたが間に合わず1115、自船右舷船首が同灯標に衝突したもの。	曇り 北西の風 18m 視程 8km	略図番号 ⑦参照
8	乗揚げ	4月21日 14:50頃	二島信号所 から 15度 約460m	プレジャーボート F丸 5トン未満	F丸は、21日1130ころ、船長1名乗船のうえ定係地である小倉マリーナを出港し、洞海湾に入り、若松競艇場前面海域向け航行した。 船長は、以前にも同海域を航行した経験があったことから、浅瀬等の状況を確認しないまま漫然と前方だけを見ながら航行を続け、同日1450頃、浅瀬の存在に気づかないまま浅瀬に乗り上げ航行不能となったもの。 船体、機関への損傷及び浸水、油の流出なし。 F丸は、乗揚げ後、アンカーによる船固めの後、翌日自力離礁し、小倉マリーナの救助船に伴走され、定係港に入港着岸した。	晴れ 東の風10m 視程 15km	略図番号 ⑧参照
9	乗揚げ	5月13日 09:00頃	二島信号所 から 78度 約1150m	作業船 T丸 74トン	T丸は、13日0840頃定係地である日本水産岸壁を出港し、東洋造船向け航行中、同日0858ころ、藤ノ木水路入口に設置されている、緑ブイを見落とし、奥洞海航路を航行していた事に気付き、藤ノ木水路に向かうべく、自船船位を確認しないまま、針路を右に転じ、浅瀬に乗揚げた。 同日1645頃タグボートにより離礁作業を行い、T丸は東洋造船鉄工向け航行し、着岸した。 浸水及び油の流出等なし。	晴れ 東の風10m 視程 15km	略図番号 ⑨参照
10	機関 故障	5月15日 00:00頃	妙見埼灯台 から 316度 約4000m	貨物船 E丸 499トン	E丸は、14日2325ころ若松港を出港し、壱岐芦辺港向け航行していた1500ころ、妙見埼灯台沖合において、機関回転数が下がったため、機関室を確認すると、異常があり機関を停止した。 主機停止後、乗組員により修理作業を行ったが、漏水が止まらなかったことから、自力での復旧を断念して錨泊した。	晴れ 西の風11m 視程 15km	略図番号 ⑩参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					16日、サルベージの手配が付き1350抜錨、曳船に曳かれ1555関門港西山区西山3号岸壁に着岸した。		
11	機関故障	5月19日 06：20頃	若松洞海湾 口防波堤灯 台から 245度 約1825m	貨物船 Y丸 3413トン	Y丸は、19日0620ころひびきコールセンター第1号岸壁を離岸し、長崎県松島港向け航行を開始したところ、シリンダー注油量低下の警報が鳴ったことから、点検したところ、警報機の流量センサーが破損して漏油しているのを認めた。 0710修理のため六連錨地に錨泊したが、修理できず、自力航行不能となったもの。 1230タグボートにより、響灘南2号岸壁向け曳航開始し、着岸した。	晴れ 北北東の風 4 m 視程 15km	略図番号 ⑪参照
12	乗揚げ	5月22日 21：55頃	若松洞海湾 口防波堤灯 台から 134度 約1550m	コンテナ船 C号 20209トン	C号は、ロシア連邦から広島港向け関門航路を東航中、22日0951頃船首にR丸と衝突の危険を感じ、同船の進路を避けるため自船の進路を右に変針した。 若松航路内へ進出したところで、R号との見合い関係が解消され、再び関門航路に戻ろうとしたが、若松航路南側の航路外を航行した上で関門航路に戻らなければならず、そのまま航路外を続行して航行し、浅所の水深を確認せず、浅所に乗り揚げたもの。 怪我人、浸水及び油の流出なし。	曇り 北北東の風 2 m 視程 20km	略図番号 ⑫参照
13	機関故障	5月31日 13：25頃	若松洞海湾 口防波堤灯 台から 294度 約2300m	プレジャーボート K丸 5トン未満	K丸は、0740ころ定係地である山口県の宇部マリーナを出港し、釣りをするため安瀬泊地へ向かい1030ころ同泊地内で錨泊し、釣りを始めた。 1325頃、釣りを終え帰港するため機関を始動したところ、セルモータが動かず機関が起動しなかった。 1418頃、当部巡視艇にて曳航を開始し、巡視艇棧橋に到着した。	曇り 北の風 3 m 視程 20km	略図番号 ⑬参照
14	機関故障	6月4日 06：15頃	白州灯台から 257度 約600m	プレジャーボート A丸 5トン未満	A丸は、0520ころ門司区片上東船溜まりを出港し、白島沖にて遊漁目的のため航行中0615頃機関室から異音が生じたため、機関を停止した。 機関室、プロペラ部を確認したところ、異常はなかったがスロットを前進してもプロペラが回転しなくなり航行不能の状態となった。 0617ころ白州の西方沖に錨泊し、0700現着した当部巡視艇により曳航を開始し、0924小倉マリーナ船溜まりに着岸した。 人命異常なし。浸水、油の流出なし。	晴れ 北の風 2 m 視程 8 km	略図番号 ⑭参照
15	推進器障害	7月1日 03：40頃			T丸は、6月30日午前11時10分ころ、唐津市肥前町から大型台船を曳航し徳島県鳴門向		

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
			白州灯台から 245度 約5250m	曳 船 T丸 185トン	け出港、関門海峡を通過することになっていたため、1日午前3時40分ころ曳航索を縮める作業を開始した。 作業中、波浪の影響によりプロペラに曳航索が巻き込み、航行不能となり、同場所に投錨した。 該船の所有者から潜水士の手配が行われ、絡索除去作業し、徳島港向け航行開始した。	雨 南西の風 10m 視程 5km	略図番号 ⑮参照
16	衝 突	7月24日 00：10頃	若松洞海湾 口防波堤灯 台から 253度 約310m	漁 船 K丸 5トン未満	K丸は、7月23日1300ころ、蓋井島北西海域で釣りをを行うため、定係港である紫川尻船溜まりを出港し、1500ころ釣り現場に到着し遊漁を開始した。 2300ころ遊漁を終了し、紫川尻船溜まり向け航行開始し、関門航路に入域した。 該船は、洞海湾口防波堤灯台を航過するため灯火の確認をするも、周囲の街灯に幻惑され視認できず、また、低速航行中であったことに気を許し、船位の確認も行わず漫然と航行したことにより防波堤に衝突した。	晴れ 北北東の風 2 m 視程 15km	略図番号 ⑯参照
17	機関 故障	8月27日 10：17頃	牧山船舶通 航信号所から 301度 約900m	貨物船 D丸 690トン	D丸は、8月25日2355ころ、名古屋港から関門港若松区第1区向け出港し、奥洞海航路第2号灯浮標付近を航行中の8月27日1015ころ、潤滑油圧低下ランプが点灯した。 主機関の作動状況を確認するため機関を後進としたところ、主機関の自動停止ランプが点灯し、同日1017ころ主機関が停止し、航行不能となり、緊急投錨した。 1210ころ代理店手配のタグボート2隻により曳航され岸壁に着岸した。	晴れ 北東の風 4 m 視程 10km	略図番号 ⑰参照
18	その他 (電源 喪失)	8月29日 13：25頃	若松洞海湾 口防波堤灯 台から 224度 約4000m	貨物船 H号 2998トン	H号は、8月29日ころ若松航路に入航し、製鉄戸畑内浦岸壁5号に着岸予定であったが、同日1325ころ同岸壁に着岸しようとしていたところ急に船内の電源を喪失し、舵等を含むすべての電気機器が使用不能となり緊急投錨した。 該船は船内電源喪失後直ちに代理店手配のタグボート2隻により、1400頃製鉄戸畑内浦5号岸壁に着岸した。	晴れ 北の風 1 m 視程 10km	略図番号 ⑱参照
19	機関 故障	9月11日 13：50頃	白州灯台から 258度 約4900m	プレジャーボート A丸 5トン未満	A丸は、9月11日0700ころ定係港である門司区片上船溜まりを出港し、0800ころから白島南方沖で遊漁を開始した。 遊漁中の1350ころ突然主機関潤滑油低下の警報が鳴ったため、機関を停止して確認したところ、潤滑油が漏出していたため、直ちに本船に保管している予備の潤滑油を補給した。 定係地に帰港するため、主機関を起動させ航行を開始したが、再び潤滑油低下の警報が	晴れ 東の風 9 m 視程 15km	略図番号 ⑲参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					鳴り、航行不能となったことから、投錨した。 1450ころ巡視艇の曳航により、小倉マリーナに着岸した。		
20	衝 突	9月18日 03:10頃	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ころ日明岸壁から内浦岸壁向け空船にて出港し、降雨による視界不良の中若松航路を航行中、船首方約100メートル付近にバージ船を認めた。 バージ船と衝突の虞を感じたことから、機関前進、取舵一杯として衝突を回避したが、その後若松航路第7号灯標に接近し衝突の虞を感じて衝突回避動作を行ったが、同日0310ころ同灯標に接触した。	晴れ 北西の風 4 m 視程 2 km	略図番号 ㊹参照
21	乗揚げ	9月23日 00:40頃	馬島港B防 波堤から 112度 約200m	貨物船 T丸 497トン	H丸は、9月22日1630ころ長崎県松浦港を出港し荇田港向け自動操舵にて航行中の23日0014ころ、関門航路へ入航するため関門マーチスに対し、位置通報ライン通過を連絡した。 当直航海士は無線連絡した後、眠気に襲われ居眠りし、同日0039ころ関門マーチスから進路上に浅瀬があるという緊急の呼出しにより目を覚ました。 同人は急いで舵を自動から手動操舵に切り替えて、右に舵を切ったが間に合わず、0040ころ浅瀬に乗り揚げたもの。 乗り揚げ後、バラスト261トンを排出し、船舶手配のタグボートにより引き出され離礁した。	晴れ 北西の風 2 m 視程 15km	略図番号 ㊺参照
22	安全 阻害	9月24日 11:50頃	波津港第一 防波堤灯台 から 115度 約2100m	プレジャー ゴムボート F丸 5トン未満	F丸は9月24日1100ころ、汐入川河口付近でゴムボートを降ろし乗組んで出港しようとした際、船外機が不調で起動しなかったが、オールを所持していたため、オールで行き来できる河口近くの海域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、オールを漕いで自力航行では帰港できなかったため、救助を求めた。 同船は、消防所有の水上オートバイにより、近くの海水浴場まで曳航救助された。	晴れ 北北東の風 4 m 視程 10km	略図番号 ㊻参照
23	衝 突	10月19日 12:50頃	妙見崎灯台 から 336度 10000m	プレジャーボート T丸 3トン	T丸は、10月19日0830ころ釣りをするため芦屋港を出港し、0930ころから、本件衝突位置にて錨泊し魚釣りをしていたところ、右舷側から接近してくるS丸衝突約2分前に気付いたが、相手船が避けるだろうと臆断、S丸の船首部がT丸の右舷部に衝突した。 衝突後、T丸は船体に波口を生じ、機関室から後部甲板にかけて浸水があったため、S	晴れ 北東の風 4 m 視程 15km	略図番号 ㊼参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					丸により曳航され、脇田漁港に入港した。人命等異常なし。		
				漁船 S丸 8トン	S丸は、10月19日1210ころイカ釣り漁のため脇田漁港を出港し、漁場である沖ノ島向け航行中の1250ころ、錨泊していたT丸を視認することなく、見張り不十分により自船の船首部をT丸の右舷部に衝突させた。人命等異常なし。		
24	機関故障	11月25日 11:50頃	二島信号所から 92度 890m	セメント運搬船 F丸 2983トン	F丸は、11月25日1030頃三菱マテリアル九州工場専用岸壁から、苅田港向け出港し、同日1145頃、奥洞海航路第6号灯浮標を航過したところで、主機関不調になったことから若松港内交通管制室に連絡し、若松第2区で錨泊したい旨の通報を行った。 通報後、1150頃主機が完全に停止し、F丸は主機停止後行き脚により航行し、奥洞海航路四号灯浮標手前150メートル手前で完全に行き脚が停止したことから、1210頃同位置に錨泊した。 錨泊後、代理店手配のタグボート2隻により曳航され若松区第5区に錨泊した。 浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 南西の風 6 m 視程 15km	略図番号 ②④参照

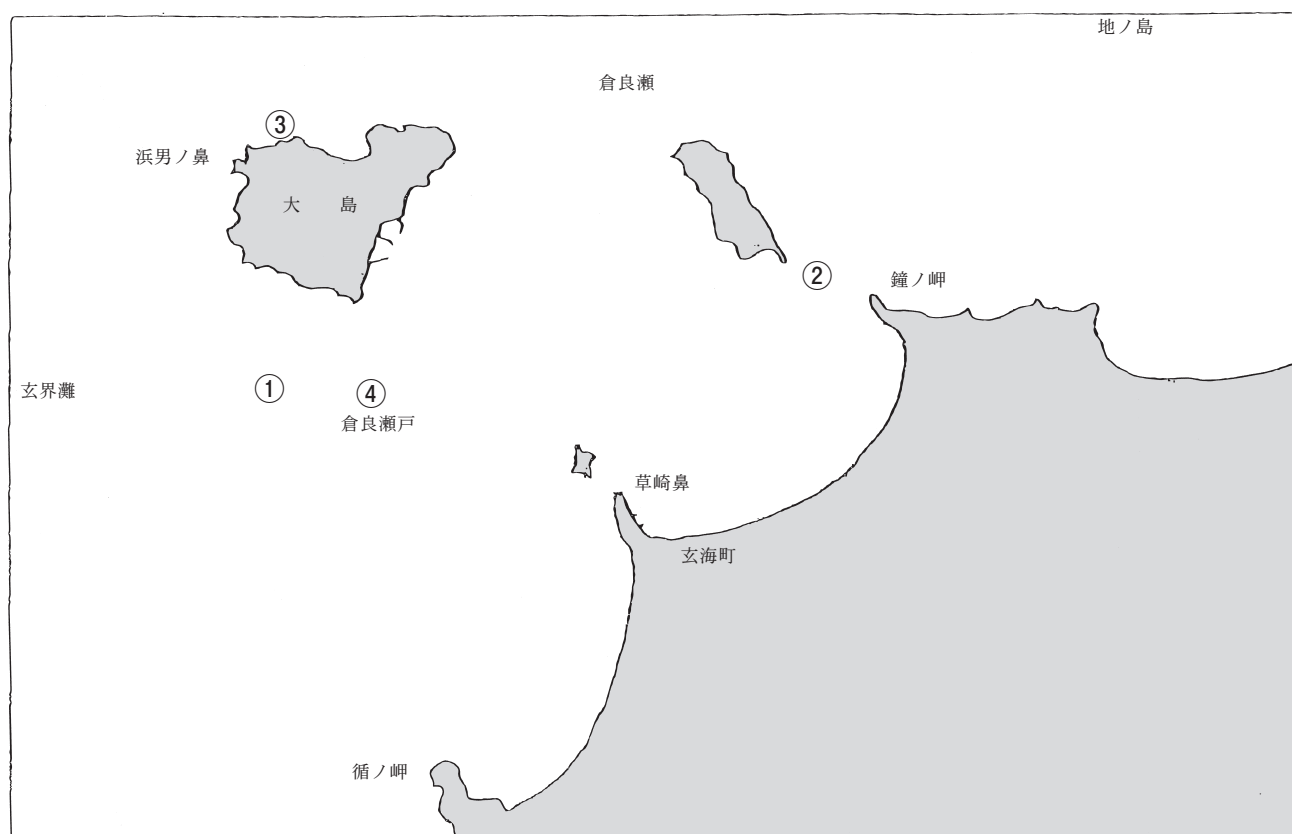


7 - (2) 倉良瀬戸及びその付近の海難（平成23年1月～12月）

福岡海上保安部

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
1	運航 阻害	2月16日 03：00頃	33-52-00.00N 130-24-00.00E	台 船 (25M×6M)	該船は、他の台船1隻とともに、2/15 2140頃、曳船A丸に曳航され関門港若松区を博多向け出港した。福岡湾湾口において入港準備のため曳航ロープを締めようとしたところ、曳航していた台船のうち1隻がいないことに気づいた。曳航ロープの永年劣化により切断し無人漂流したもの。その後、曳船A丸により、発見され曳航救助を完了した。	晴れ 東の風 3 m 波浪 東 1 m うねりなし 視程 10km	略図番号 ①参照
2	運航 阻害	9月10日 12：30頃	33-53-29N 130-30-44E	プレジャーボート 25トン 14.46m	該船は、9/10 1100クルージング目的で新門司マリーナを出港し、宗像市神湊向け航行中、地ノ島付近をさしかかったところで、ビルジ警報がなったためエンジンをストップし、機関室で確認作業にあたっていた、作業を終え、水深を確認したところ2Mであったためあわてて後進をかけたが、間に合わず、乗揚げたもの。 9/30 1639頃、満潮時に自力離礁し巡視艇先導のもと地ノ島漁港に入港した。	曇り 南の風 3 m 波浪 S1m うねりなし 視程 10km	略図番号 ②参照
3	機関 故障	12月4日 12：42頃	33-54-46N 130-25-14E	プレジャーボート 5トン未満 6.93m	該船は、船長他3名乗りで、遊漁のため福岡漁港を出港し、発生位置付近に到着、錨泊し遊漁を開始した。 12/4 1240 釣り場を移動しようと、機関を始動しようとしたが、起動できなかったため救助要請を実施。水救会所属船に、救助され筑前大島向け曳航された。 調査の結果、機関部燃料配管コネクターの損傷により燃料が機関部に流入しなかったことが原因であった。	曇り 西の風 3 m 波浪 W1m うねりなし 視程 15km	略図番号 ③参照
4	衝 突	12月18日 15：10頃	33-52-03N 130-25-46E	A 漁船 4.1トン B セメント タンカー 199トン	本件は、12/16 1510頃、筑前大島南の海域で、漁を終え筑前大島に帰港中の漁船と荏田港を出港し壱岐市郷ノ浦港向け航行中のセメントタンカーが衝突したもの。ともに、見張り不十分であった。両船とも自力航行可能であった。	晴れ 北西の風 4 m 波浪 NW0.5m うねり N1.5m 視程 10km	略図番号 ④参照

倉良瀬戸付近略図



7 - (3) 平戸瀬戸及びその付近の海難（平成22年1月～12月）

佐世保海上保安部

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
1	乗揚げ	5月7日 8：10頃	N33-22.20 E129-33.56 平戸港灯台 から 133度 約135m の浅瀬	中型まき網 漁船 A丸 19トン	A丸は、生月島北西の漁場から佐世保市大崎漁港向け、平戸瀬戸を船長が手動操舵、約8ノットで南下していたものであるが、当時、平戸瀬戸は北東流が強く、陸岸寄りの逆潮を利用し同瀬戸内黒子島西側を航行していたが、レーダーやGPSプロッター等の航海計器を活用せず、自船進路前方の水路調査を十分行わないまま航行し、乗揚げたもの。	曇り 南東の風 2 m/s 波浪 10m 視程 3km	略図番号 ①参照
2	衝突 (防波堤)	5月21日 20：38頃	N33-21.72 E129-34.88 田平港西防 波堤灯台から 157度 約130m の防波堤	プッシャーバージ船 B丸 413トン	B丸は、夜間、平戸瀬戸を船長が手動操舵、約10ノットで北上していたものであるが、当時、平戸瀬戸は濃霧による視界不良状態であり、前方の同航船が平戸大橋手前で反転したのをレーダーで確認したが、B丸船長は、過去の同瀬戸の通航経験からレーダー・GPSプロッターを使用し航行すれば良いと考え、引き続き、視界の悪い中、航行を継続し、レーダー上で接近する反航船を確認し、反航船と左舷対左舷で航過すべく、反航船の動静を確認しようとしたが、視界が悪い状態であったことから、反航船の動静確認に手間取り、自船位置の把握が疎かとなり、自船位置を把握しないまま航行を続け、自船進路前方の田平港西防波堤に衝突したものの。	曇り 南の風 1 m/s 波浪 1.0m 視程 0.1km	略図番号 ②参照
3	乗揚げ	6月10日 4：00頃	N33-22.83 E129-34.07 広瀬導流堤 灯台から 225度 約20mの 浅瀬	貨物船 C丸 499トン	C丸は、夜間、平戸瀬戸を船長が操船指揮（一等航海士が操舵）し、手動操舵、約12ノットで北上していたものであり、広瀬導流堤手前に差し掛かった際、平戸瀬戸東水道を南下する小型漁船1隻に気を取られ、右転舵が遅れ、操船が不適切な状態となり、広瀬導流堤付近の浅瀬に乗揚げたもの。	晴れ 南の風 3 m/s 視程 8km	略図番号 ③参照
4	機関 故障	7月16日 13：30頃	N33-21.05 E129-33.85 青砂埼灯台 から 7度 約2200m の海上	作業船 D丸 19トン	D丸は、北九州市小倉から熊本県三角港向け、台船を曳航して平戸瀬戸を南下し、平戸大橋通過後、曳航していた台船を錨泊させ、自船も一度主機関を停止させ、再度起動しようとしたところ、左舷主機関が起動せず、点検したところ、燃料フィルターの交換が必要となり、船内に予備品がなかったことから、修理業者を手配し、右舷主機関のみで田平港まで航行することとしたが、同船の舵取機は左舷主機関に作動ポンプが連結されており、右舷主機関のみでは舵取機が作動せず、舵が効かず、操縦不能となったもの。	晴れ 東南東の風 2 m/s 波浪 0.5m 視程 15km	略図番号 ④参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
5	乗揚げ	7月31日 4：10頃	N33-24.56 E129-33.33 田平港西防 波堤灯台か ら 340度 約2250m の浅瀬	大型まき網 運搬船 E丸 308トン	E丸は、唐津港を出港し、長崎港向け平戸瀬戸北口を船長が自動操舵にて航行中、居眠り状態に陥り、航行を継続し、岩場に乗揚げたもの。	晴れ 北北東の風 1 m/s 波浪 0.5m 視程 8 km	略図番号 ⑤参照
6	衝突 (防波堤)	11月7日 5：10頃	N33-21.71 E129-34.48 田平港西防 波堤灯台か ら 155度 約 150 m の防波堤	大型まき網 運搬船 F丸 199トン	F丸は、長崎県野母崎沖の漁場から松浦市調川漁港向け、平戸瀬戸を船長が手動操舵、約10ノットで北上中、自船船首前方の田平港西防波堤上の標識灯を洋上のブイの灯火と見間違え、自船位置及び自船進路前方の調査を怠ったまま航行を継続し、田平港西防波堤に衝突したもの。	晴れ 南東の風 4 m/s 視程 5 km	略図番号 ⑥参照

平戸瀬戸付近略図



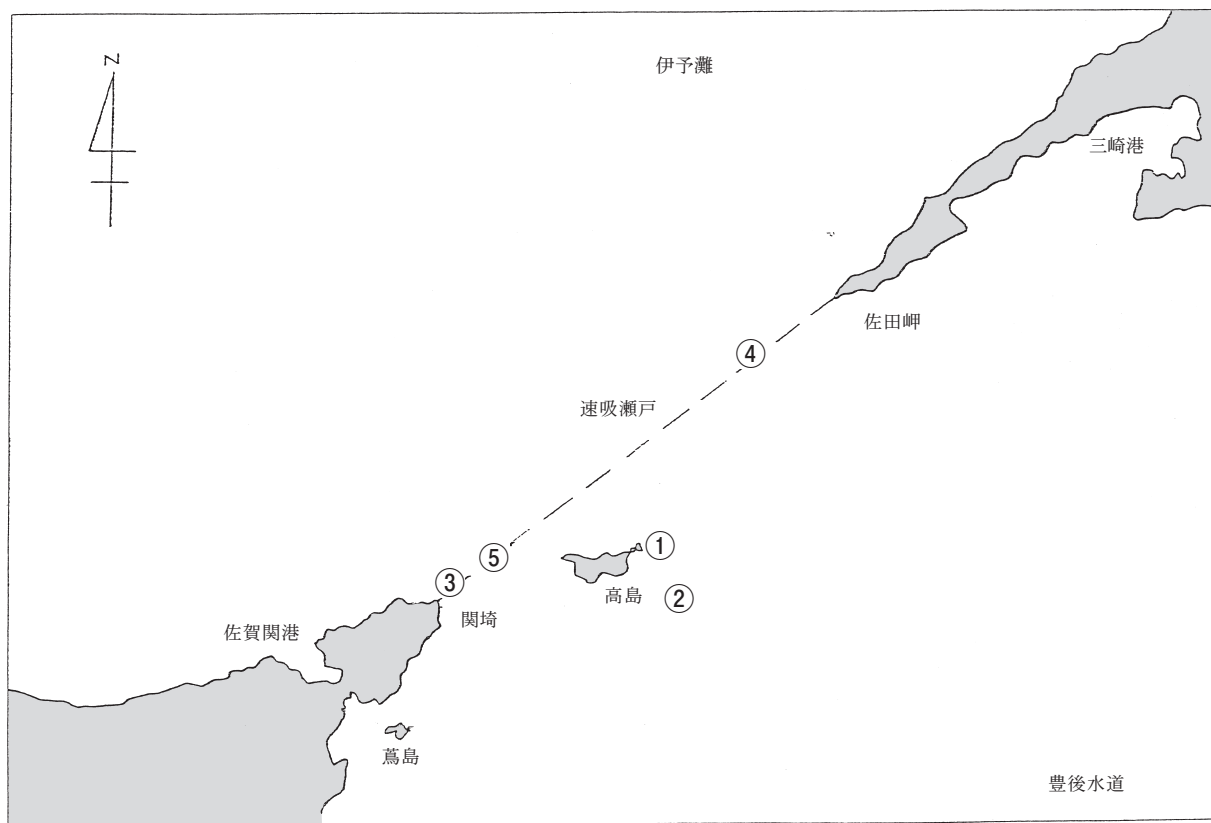
7 - (4) 速吸瀬戸及びその付近の海難（平成23年1月～12月）

大分海上保安部

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
1	乗揚げ	2月27日 07:08頃	大分市佐賀 関所在(高島 沖のアシカ 瀬)、アシカ バエ灯台から 261度 約0.1海里 の海上	漁 船 (1名乗り) 1.4トン	海難船舶は、27日0620頃、漁業のため佐賀 関上浦漁港を1名乗りにて出港し、海難発生 現場海域付近向け航行。当該海域に0705頃到 着し操業の準備を開始中、同船は機関のアイ ドリング回転数が400rpmくらいになると、 機関停止の傾向にあり、通常は機関回転数を 500rpmにしていたが、海難当時は、無意識 のうちに400rpmにしていたため機関停止と なった。直ぐに操舵室に戻り、機関再始動を 試みるも既に風浪により圧流され、瀬に接近 しており機関を再始動し後進としたが間に合 わず乗揚げたもの。	晴れ 南東の風 10m 視界良好	略図番号 ①参照
2	衝 突	4月1日 06:40頃	大分市佐賀 関所在の関 埼灯台から 101度 約4.2海里 の海上	①漁船 A丸 3.0トン 乗員1名 ②貨物船 A丸 749トン	・漁船A丸は船長1名乗組みで1日0600佐賀 関港を出港。魚場向け航行中の0630ころ高島 の南側沖に貨物船A丸を認めたが、同貨物船 は水の子島に向かっている様子であり、その 他周辺に船舶を認めなかったため、衝突する 船はないと判断し以後周辺の見張りをせず自 動操舵で航行していたところ、衝突直前に貨 物船に気づきクラッチを後進に入れるも間に 合わず、自船船首部を貨物船右舷外板中央部 に衝突させたもの。 ・貨物船A丸は31日1330大阪境泉北港を出港。 津久見港向け自動操舵にて航行中の1日0635 ころ、右舷45度約1海里の海上に自船船首を 横切る関係にある漁船1隻を認めた。自船と 方位に変化がなく約0.5海里に接近したため、 汽笛による注意喚起のみ行い自船が回避動作 を取ることなく航行した結果、自船右舷外板 中央部を漁船船首に衝突させたもの。	晴れ 西の風1m 視界良好	略図番号 ②参照
3	乗揚げ	7月3日 16:10頃	大分市佐賀 関所在の関 埼灯台から 46度 約1.3海里 の海上	タンカーA丸 499トン 64m	タンカーA丸(フェノール900トン搭載)は 3日1535ころ、鹿島港から関門港黒崎区向け 豊後水道を北上中のところ、当直航海士は進 行方向に権現瀬と呼ばれる浅瀬があることは 認識していたが、自船の位置確認を目視で確 認したのみで、レーダーや海図により自船位 置を何ら確認しないまま漫然と航行した結果、 乗揚げたもの。	曇り 南東の風 2m 視界良好	略図番号 ③参照
4	衝突	9月11日 04:40頃	大分市佐賀 関所在の関 埼灯台から 61度 約5.6海里 の海上	①タンカー A号 56,358トン ②貨物船 B号 9,611トン	・A号は大阪境港においてナフサ5万トン積 載し大分港向け豊後水道を北上中、自船後方 に14ノットで航行する同航船B号を認識して いたが、漫然と航行を続け自船舵を左転しは じめたころ、後方にいたB号が接近してきて いることを視認し、回避動作をとるも間に合 わず、自船左舷船首部をB号右舷船首部に衝	曇り 南東の風 5m 視界良好	略図番号 ④参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					突させたもの。 ・ B号は横浜港から韓国向け豊後水道を北上中、自船右舷前方を航行するA号を左舷船尾方から追い越す関係であったが、目視および無線交信によりA号の進路に変化(左転中)が生じていることに気付くもA号の船首側を航過できるものと過信し、十分な船間距離をたもつことなく漫然と航行した結果、自船船首部をA号左舷船首部に衝突させたもの。		
5	衝 突	12月5日 20:52頃	大分市佐賀 関所在の関 埼灯台から 66度 約1.5海里 の海上	作業船 (曳船) A丸 199トン	A丸は細島港を出港し門司港向け豊後水道を航行中、関崎沖付近において自船に動揺を感じたため、一旦機関を停止し船体を確認したところ船底部からの浸水を確認した。その後、急遽自力航行の上、大分港乙津港に入港したもの。入港後ダイバーにより調査した結果、船底キール船首部から船尾方向に凹損及び破口1箇所を認めた(沈没等の危険性なし)。同船は損傷箇所の緊急補修を行い、J Gの検査を受検合格後、次港地向け出港した。	晴れ 南東の風 4 m 視界良好	略図番号 ⑤参照

速吸瀬戸略図



8 刊末寄稿

三菱重工長崎造船所史料館の紹介

(社)西部海難防止協会 長崎支部

三菱重工長崎造船所史料館 館長 横川 清

長崎造船所は安政4年(1857)、徳川幕府の艦船修理工場である長崎鋳鉄所の建設着工をもってその創業としており、今年で創業155年になります。

また、明治17年(1884)に官営工場が民営化され、三菱の創業者である岩崎彌太郎が経営を始めてからは128年の年月が経ちます。三菱は、造船・機械事業に多大な投資を行い、欧米からは先端技術を導入し、人材の確保・育成と工場設備の近代化・拡張を図り、明治末期には東洋一の造船所といわれるまでに成長しました。

そして、その後も日本の歴史に残る数多くの商船・艦艇を建造するとともに、タービンやボイラーといった機械類の製造を行ってきました。

このような長崎造船所の歴史を伝える史料館は、明治31年に建設された鋳物工場に併設する「木型場」を改装して、昭和60年(1985)に開館しました。

赤レンガの建物は、三菱重工発祥の地である長崎造船所に現存する最古の建物です。

(長崎造船所史料館)

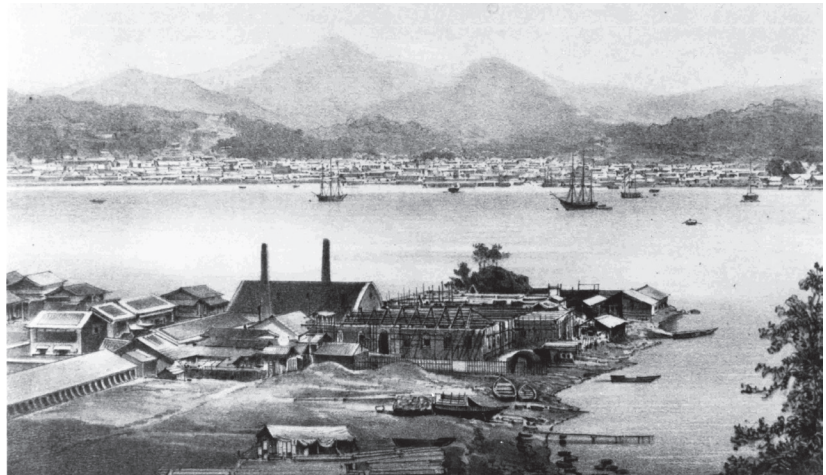


館内には、幕末から明治にかけて我が国の重工業の先駆けとして躍進をつづけ、その後も発展して今日に至っている長崎造船所の長い歴史を物語る900点余りの史料を年代順に展示しています。

また、史料館全体の紹介を行うビデオコーナーには、歴代の長崎造船所長の写真とともに、岩崎彌太郎の気迫に満ちた大きな像を展示しています。

安政2年(1855)、幕府は海軍の創設に伴い、鎖国時代に西洋諸国で唯一交流のあったオランダから教師団を招き、長崎海軍伝習所を開設します。

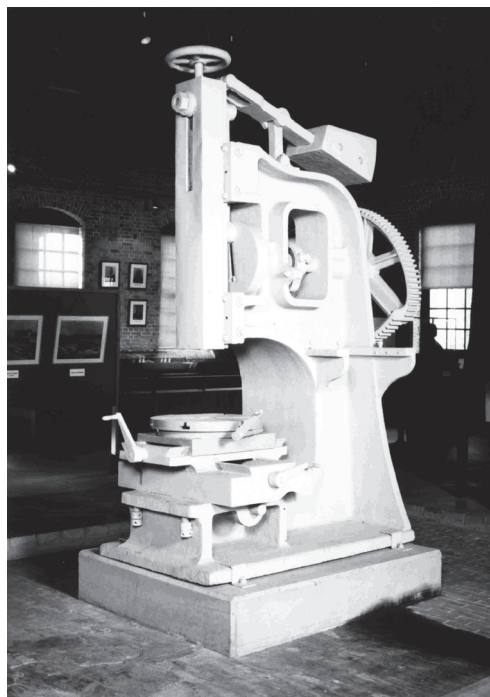
同年、海軍には艦船の造修施設が不可欠であるということで、オランダに工場建設が依頼され、安政4年に着工、オランダ海軍将校ハルデスの卓越した指導のもとに、3年半の歳月をかけて文久元年(1861)に工場が完成します。



(長崎製鉄所建設中 万延元年)

万延元年(1860)に長崎製鉄所と改称された船用機関造修工場には、鋳物場、鍛冶場、各種工作機械を設置した細工場(機械加工場)があり、幾多の困難を克服して建設されたこの工場は、蒸気機関を動力源とする我が国最初の本格的な洋式工場です。

館内には、当時を物語る日本最古の工作機械「豎削盤」(1856年オランダ製)、英国製の潜水用具「泳気鐘」、150年前にオランダで製図された工場建設用図面、ハルデスゆかりの品々等を展示しています。



(日本最古の工作機械)

明治元年(1868)には、薩摩藩がトーマス・グラバーと共同出資で建設した、我が国最初の洋式スリップドックである小菅修船場が完成。

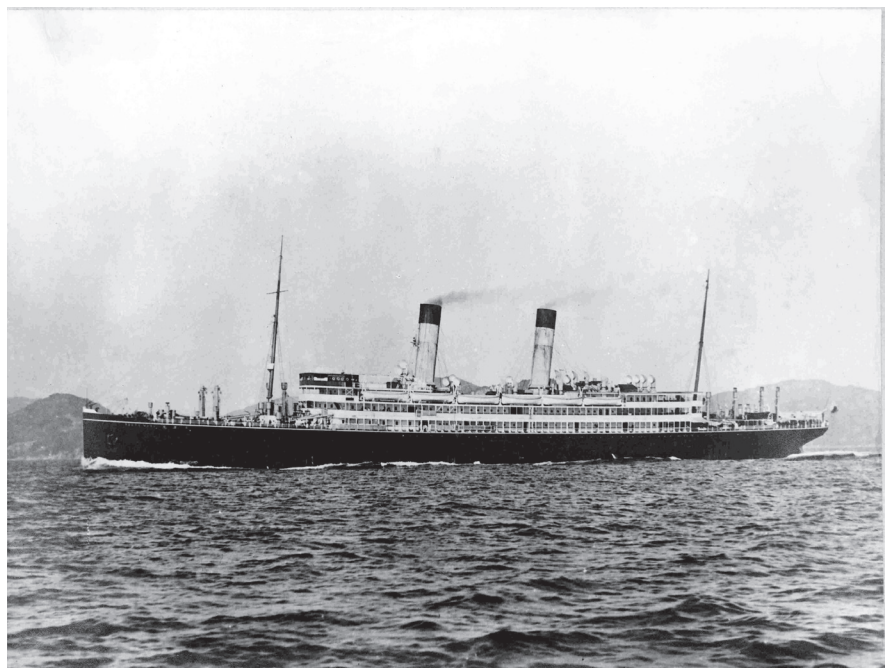
このドックは直ちに明治政府に買収されて長崎造船所の施設となったことから、造船所は約1000トンまでの船が修理できる日本の主力工場となりました。小菅修船場跡は現在も当時の姿が残っており、国の史跡となっています。

長崎造船所は、明治17年に民営化され、三菱が経営を始めてからは受注活動や技術開発に積極的に取組むようになりました。それまでの修理主体の事業から、新造船建造及び機械製造にも重点を置くようになり、特に日清戦争後の明治29年には、造船業と海運業が国の重要産業と位置づけられたことから、三菱は長崎造船所に積極的に投資して設備を拡張しました。

当時世界最先端の技術を誇った英国からも多くの技術と設備が導入され、明治40年には従業員が1万人を超える大規模な造船所となりました。

また、造船所の施設として明治30年(1897)に三菱病院を開設、明治32年には中堅技術者養成のための三菱工業予備学校を設立する一方、福利厚生制度や経理制度でも、新しい制度を国内でいち早く導入しました。

館内には、長崎造船所で建造した最初の鉄製汽船「夕顔丸」(206トン、明治20年竣工)、国産最初の近代的大型貨客船「常陸丸」(6,172トン、明治31年竣工)、世界一流の豪華客船「天洋丸」(13,454トン、明治41年竣工)の写真や記念品、国産最初の陸用蒸気タービン(出力500kW、明治41年完成)の実物も展示しています。



(天 洋 丸)

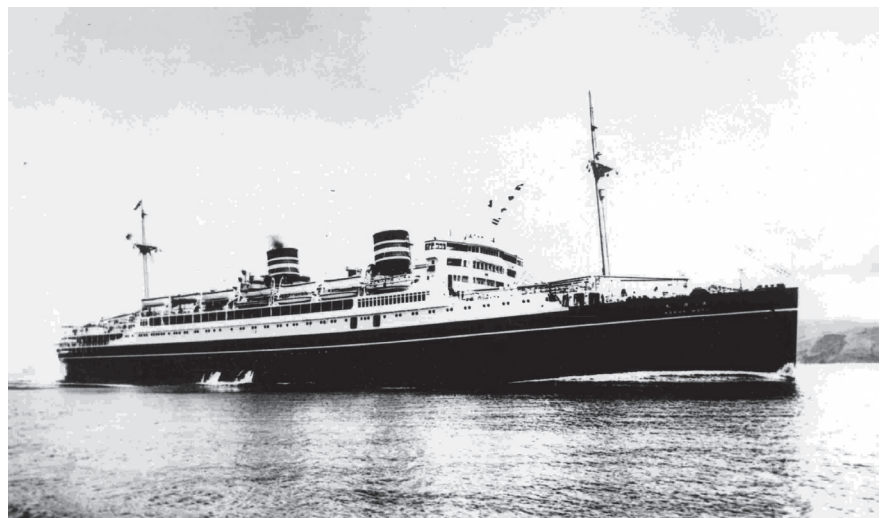
大正時代になって、それまで輸入に頼っていた大型軍艦も国内で建造されるようになり、長崎造船所では、巡洋戦艦「霧島」(27,500トン、大正4年(1915)竣工)、戦艦「日向」(31,260トン、大正7年竣工)といった世界最大級の軍艦を建造しました。

大正11年のワシントン軍縮条約以降、大型艦の建造が制限されましたが、昭和9年(1934)からは、再び大型艦の建造に取り組み、世界最大の軍艦である戦艦「武蔵」(69,100トン、昭和17年竣工)、空母「隼鷹」(27,500トン、昭和17年竣工)、空母「天城」(20,400トン、昭和19年竣工)等を建造しました。



(戦艦「武蔵」)

名立たる艦艇を多数建造する一方、商船では、欧州・北米・南米・豪州等の遠洋航路に就航した国産大型貨客船の7割に相当する52隻を長崎造船所で建造しました。「太平洋の女王」と呼ばれサンフランシスコ航路に就役した「浅間丸」(16,947トン、昭和4年竣工)、世界一周の定期航路に就役した「あるぜんちな丸」(12,755トン、昭和14年竣工)、戦前国産最大の豪華貨客船「新田丸」(17,150トン、昭和15年竣工)等の我が国を代表する貨客船を数多く建造しました。



(浅間丸)

大正から昭和初期にかけて、ボイラー、タービン、ディーゼルエンジン等の技術提携が積極的に行われ、機械部門でも我が国の技術開発をリードしてきました。

館内には、艦艇や商船の写真、進水絵葉書・記念品、客船の豪華な室内装飾のもとになったカラスキーム、船の大型模型等の展示とともに、実物の大型機械である、尼崎発電所向けの蒸気タービン(53,000kW当時東洋最大、昭和8年完成)、長崎造船所の曳船として55年間活躍した「白鷹丸」の主機(900馬力 往復式蒸気機関、昭和3年完成)等も展示しています。

また、館内の戦艦武蔵コーナーには、「戦艦武蔵」の著者で長崎をこよなく愛された吉村昭氏を紹介する展示もあります。

第二次大戦後、我が国の造船業は目覚ましい復興を遂げ、昭和31年には英国を抜いて年間進水量で世界一の造船国になりました。

また、同年、長崎造船所は、単独の造船所で世界一の進水量となり、昭和51年までの21年間に15回、年間進水量世界一となっています。

戦後は、電気溶接技術が進歩したことで、船をブロック単位で製作して積み重ねていく「ブロック建造方式」が発達し、船を効率良く建造できるようになりました。

更に戦後は、原油の輸送が世界的に増大し、急速に大型化していった原油タンカーを多数建造しましたが、昭和48年のオイルショック以降は、高い建造技術を要するLNG船、LPG船、コンテナ船、自動車運搬船、RO／RO船等を建造して現在に至っています。

また、客船建造では50年振りに「クリスタル・ハーモニー」(48,621トン、平成2年(1990)竣工)を建造、引き続いて「飛鳥」(28,717トン、平成3年竣工)、更に「ダイヤモンド・プリンセス」及び「サファイア・プリンセス」(両船とも116,000トン、平成16年竣工)を建造しました。

「クリスタル・ハーモニー」は平成18年に改装されて「飛鳥Ⅱ」となり、日本最大の豪華客船として多くのクルーズファンを魅了しています。



(クリスタル・ハーモニー)

護衛艦では、「はるかぜ」（1,700トン、昭和31年竣工）からイージス艦「あしがら」（7,700トン、平成20年竣工）まで28隻が竣工し、現在3隻を建造中です。

一方、機械部門では、発電所用の100万kW級の大きなものから船舶用のものまで、最先端技術で多くのタービン・ボイラーを製造してきました。

昭和45年には、スペインの発電所向けに製造中の33万kWタービンローターが破裂し、多数の死傷者が出る重大事故が発生しましたが、事故後の原因究明により、ローター製造技術が飛躍的に向上しました。

また、自然エネルギーを利用した地熱発電、風力発電、太陽光発電でも多くの製造実績があります。

大型の風力発電設備は、昭和57年に沖永良部島に設置した300kW実用機が我が国最初のものですが、風車の大型化とともに生産規模も大きくなり、現在は2,400kWのものが最大でかつ標準になっています。

館内には、事故の教訓を末永く伝える重さ9トンのタービンローター破片や、風力発電装置の実物、各種発電プラントの写真等を展示しています。

一昨年は、大河ドラマ「龍馬伝」で岩崎彌太郎が注目されましたが、長崎造船所は彌太郎ゆかりの地であり、三菱の主力事業所でもあったことから、ドラマを契機に館内に三菱全体の歴史を紹介するコーナーも設置しています。

長崎造船所の歴史を紹介する史料館に是非ご来館ください。

(来館案内)

- 住 所：〒850-8610 長崎県長崎市飽の浦町1番1号
- U R L：<http://www.mhi.co.jp/company/facilities/history/index.html>
- 電 話：095-828-4134 F A X：095-828-4124
- 開館時間：平日の午前9時～午後4時30分
(見学は事前に電話でご予約ください)
- 休 館 日：土、日、祝日及び長崎造船所の休業日 ※ 入場無料

海の事件・事故は
局番なし「118」

(社) 西部海難防止協会
ホームページ
[Http://www10.ocn.ne.jp/~seikaibo/](http://www10.ocn.ne.jp/~seikaibo/)

社団法人 西部海難防止協会

〒801-0852

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-moji@iris.ocn.ne.jp

ホームページ:<http://www10.ocn.ne.jp/~seikaibo/>