会　　報

第　158　号
（平成２４年９月）

目　　次

1　業　務　日　誌（24. 4. 1～24. 6.30）…… 1

2　事　業　報　告（24. 4. 1～24. 6.30）…… 3

２－１　会の運営に関する活動

２－１－１　平成２４年度　第１回常任理事会

２－１－２　平成２４年度　第１回理事会・総会・第２回理事会

２－２　一般事業

２－２－１　平成２４年度　西日本海難防止強調運動推進連絡会議

２－３　受託事業

２－３－１　油津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

3　支援業務室だより …… 29

4　海洋土木工事の力強いパートナー　－作業船－ …… 30

5　ミニ知識・海（２３）なぜ速い？関門海峡の潮流 …… 35

6　関門港及び付近海域の海難発生状況（平成24年４月～6月） …… 39

7　刊末寄稿　屋根付きの墓　県外にある・ない？ …… 43

社団法人　西部海難防止協会

旧大阪商船

九州鉄道記念館

関門海峡らいぶ館

門司港駅

関門海峡ミュージアム

旧門司三井倶楽部

海峡プラザ

栄町界隈

旧門司税関

港ハウス

門司港レトロ展望室

国際友好記念図書館

出光美術館

門司電気通信レト館

松永文庫

門司港美術工芸研究所

ノーフォーク広場

関門トンネル人道

門司港観光ガイド

②門司港駅

門司港レトロ地区の起点となるＪＲ門司港駅は、
１９１４年（大正３年）に建てられたネオ・ル
ネッサンス様式の左右対称の木造２階建ての駅舎。
駅として全国で初めて国の重要文化財に指定された。

真ちゅう板を張った正面入り口近くの柱や、戦時中
貴金属の供出から免れた青銅製の幸運の手水鉢は、
建築当時のままの姿を今に残している。改札口の
そばには九州鉄道の起点駅を示す「〇哩（マイル）」
標識が立っている。

1　業務日誌（H24. 4. 1　～　H24. 6. 30）

1－1　本　　部

日　付	内　　容
4月9日(月)	平成24年度 苅田港港湾工事説明会 於：苅田町中央公民館
4月18日(水)	門司港祭協賛会総会　於：門司生涯学習センター
5月10日(木)	西部海難防止協会　平成23年度 会計監査 於：支部海難防止協会 会議室
5月11日(金)	油津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回委員会(終了)　於：宮崎県庁 付属棟201号会議室
5月16日(水)	西部地区海務協議会　平成24年度 通常総会 於：若松「和光亭」
5月17日(木)	警戒船業務指定講習会（受講者：117名） 於：ブルーウェーブイン小倉
5月22日(火)	平成24年度 第１回常任理事会　於：西部海難防止協会 会議室
5月25日(金)	九州北部小型船安全協会　平成24年度理事会・総会 於：小倉ステーションホテル
5月30日(水)	西部海難防止協会　平成24年度第１回理事会・総会・第２回理事会 於：ブルーウェーブイン小倉
6月6日(水)	平成24年度 西日本海難防止強調運動推進連絡会議 於：リーガロイヤルホテル小倉
6月8日(金)	平成24年度 北九州海の日協賛会理事・実行委員合同会議 於：北九州市港湾空港局
6月12日(火)	日本海難防止協会 平成24年度理事会・社員総会 於：校友会館(東京)
6月19日(火)	関門港ポート天国推進協議会総会　於：北九州市港湾空港局
6月22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66期)修了式 於：海上保安学校 門司分校
6月25日(月)	平成24年度 関門水先業務協議会総会 於：ブルーウェーブイン小倉
6月25日(月)	門司港レトロ倶楽部　平成24年度 総会 於：港ハウス

１－２　大 分 支 部

日　　付	内　　容
５月31日㈭	平成24年度 海の日協賛会総会　　於：㈱トキハインダストリー
６月27日㈬	大分県海難防止強調運動推進連絡会 於：大分港港湾合同庁舎会議室

１－３　長 崎 支 部

日　　付	内　　容
４月16日㈪	長崎港港内利用調整検討会議　　於：大波止ビル
４月19日㈭	端島見学施設接岸許可に係るトライアル（実施検査） 於：長崎港常盤桟橋
４月23日㈪	長崎県まき網・以西底びき網漁船海難防止推進連絡会 於：長崎タクシー会館
４月27日㈮	長崎県水難救済会総会　　於：ＡＮＡクラウンプラザホテル
５月19日㈯	長崎「海さるく」クルーズ　　於：長崎港沖
５月21日㈪	「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」入港に関する説明会 於：第２森谷ビル
６月14日㈭	平成24年度 長崎支部報告会　　於：ＡＮＡクラウンプラザホテル
６月26日㈫	平成24年度 長崎港台風等対策委員会 於：ＡＮＡクラウンプラザホテル
６月26日㈫	平成24年度 長崎・五島地区海難防止強調運動推進連絡会 於：ＡＮＡクラウンプラザホテル

１－４　鹿児島支部

日　　付	内　　容
５月29日㈫	平成24年度 海上保安協会鹿児島支部定時総会 於：マリンパレス鹿児島
６月26日㈫	鹿児島港台風・津波対策委員会　　於：鹿児島港湾合同庁舎

２　事業報告

２‐１　会の運営に関する活動

２‐１‐１　平成24年度　第１回常任理事会

２‐１‐２　平成24年度　第１回理事会・総会・第２回理事会

２‐２　一般事業

２‐２‐１　平成24年度　西日本海難防止強調運動推進連絡会議

２‐３　受託事業

２‐３‐１　油津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

２－１　平成24年度　第１回理事会・通常総会・第２回理事会

日　時：平成24年５月30日（水）　13：30～16：00

場　所：ブルーウエーブイン小倉

・第１回理事会

議案審議

第１号議案　平成23年度　事業報告について

第２号議案　平成23年度　決算報告について

第３号議案　平成24年度　事業計画（案）について

第４号議案　平成24年度　収支予算（案）について

第５号議案　役員の選任について

第６号議案　正会員の入会・退会について

第７号議案　専門委員の委嘱について

第８号議案　公益社団法人移行に伴う諸規定の変更（案）について

第１回 理事会

• 通常総会

議案審議

第１号議案　平成23年度　事業報告について

第２号議案　平成23年度　決算報告について

第３号議案　平成24年度　事業計画(案)について

第４号議案　平成24年度　収支予算(案)について

第５号議案　役員の選任について

第６号議案　公益社団法人移行に伴う諸規定の変更(案)について

• 第２回理事会

議案審議

第１号議案　理事役職について

平成23年度　事業報告

自　平成23年４月１日

至　平成24年３月31日

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

⑴　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港していることから、これらの船舶の航行安全に寄与するため関門航路第22号灯浮標付近の潮流を観測して、早鞆瀬戸潮流との相関関係を調査研究し、その結果を報告書に取りまとめた。

（関門航路航行安全対策調査専門委員会　２回）

⑵　海難防止に関する運動の推進、周知啓蒙及び教育指導

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した。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った。

②　海難防止啓蒙活動

九州運輸局が行う平成23年度船員労働安全衛生活動に併せて実施する海難防止講習会等の海難防止啓蒙資料として、平成23年度版「漁船海難」「衝突海難」をテーマとしたポスター等印刷物・グッズを海難防止関係機関と共同で作成し、本部及び支部において海難防止活動を支援した。

また、関門海峡の航路、船舶などをライブ映像で確認しながら海の安全を学ぶ海事広報展示館には、２万６千人の入館者があった。

③　西海防セミナーの開催

第８回西海防セミナー：平成23年８月30日

「海が守る　海を守る」（海洋権益を考える）

講演　財団法人　海上保安協会　理事長　**石橋　幹夫**

第９回西海防セミナー：平成24年２月24日

「国土保全と社会保全」（クルーズを例として）

講演　九州地方整備局　副局長　**難波　喬司**

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した。

２　「警戒船指定講習会」の実施

警戒船指定講習会を　５回　開催した。

開 催 日	開催場所	講習内容	受 講 者 数
５月19日	門司（小倉）	業　　務	９９ 名
７月21日	宮　　崎	業　　務	６４ 名
９月29日	長　　崎	業　　務	８７ 名
11月17日	鹿　児　島	業　　務	４４ 名
２月23日	福　　岡	管　　理 業　　務	２１ 名 １２２ 名
合　　計		管　　理 業　　務	２１ 名 ４１６ 名

Ⅲ　受託事業

1　航行安全支援業務

①　関門航路整備船舶安全管理業務

委託者：九州地方整備局　関門航路事務所

期　間：平成23年４月１日から平成24年３月29日まで

・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船舶安全管理業務

②　北九州港（新門司地区）整備船舶安全管理業務

委託者：九州地方整備局　北九州港湾・空港整備事務所

期　間：平成23年４月１日から平成24年３月30日まで

・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

委託者：九州地方整備局　博多港湾・空港整備事務所

期　間：平成23年４月１日から平成24年３月30日まで

・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

委託者：ひびきエル・エヌ・ジー株式会社

期　間：平成22年９月21日から平成23年８月31日まで

・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

委託者：鹿児島県鹿児島地域振興局

期　間：平成23年８月17日から平成23年10月25日まで

・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

委託者：九州地方整備局　鹿児島港湾・空港整備事務所

期　間：平成23年９月28日から平成24年３月30日まで

・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(浚渫・橋梁)工事船舶安全管理業務

委託者：ひびきエル・エヌ・ジー株式会社

期　間：平成23年９月１日から平成23年12月15日まで

・ひびきＬＮＧ船基地建設に係る前面海域浚渫工事及び橋梁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

委託者：鹿児島県鹿児島地域振興局

期　間：平成22年７月６日から平成23年９月30日まで

・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調査し、航行安全対策を検討した。

（委員会３回、作業部会１回）

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

委託者：福岡市

期　間：平成23年４月１日から平成23年６月30日まで

・福岡市(港湾管理者)が、博多港既設港湾施設への受け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した。

（委員会３回、作業部会１回、操船シミュレータ検証実験１回）

③　博多港検討部会資料作成業務

委託者：九州地方整備局　博多港湾・空港整備事務所

期　間：平成23年２月１日から平成23年７月15日まで

・博多港中央航路整備等に伴う土砂処分場設置に係る検討部会の基礎資料を作成した。

④　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

委託者：九州地方整備局　博多港湾・空港整備事務所

期　間：平成23年５月23日から平成23年８月10日まで

・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した。

（検討部会３回）

⑤　北九州港港湾計画計改訂に係る航行安全対策検討業務

委託者：北九州市港湾空港局

期　間：平成23年５月９日から平成24年３月31日まで

・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した。

（委員会２回、作業部会１回）

⑥　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

委託者：九州地方整備局　関門航路事務所

期　間：平成23年６月８日から平成23年11月30日まで

・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した。

（委員会２回、作業部会１回）

⑦　北九州港（新門司地区）船舶航行安全対策検討調査

委託者：九州地方整備局　北九州港湾・空港整備事務所

期　間：平成23年７月８日から平成24年３月16日まで

・北九州港（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した。

（委員会３回、作業部会２回）

⑧　別府港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査

委託者：大分県

期　間：平成23年７月11日から平成24年３月15日まで

・大分県（港湾管理者）が、別府港既設港湾施設への受け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した。

（委員会２回、作業部会１回）

⑨　大型クルーズ船入出港に関する航行安全対策策定業務

委託者：福岡市

期　間：平成23年９月24日から平成24年３月30日まで

・福岡市（港湾管理者）が、博多港既設港湾施設への受け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した。

（委員会３回、作業部会１回、操船シミュレータ検証実験１回）

⑩　青方港大型客船入出港に伴う航行安全対策調査業務

委託者：長崎県

期　間：平成23年11月８日から平成24年３月25日まで

・長崎県（港湾管理者）が、青方港既設港湾施設への受け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した。

（委員会２回）

⑪　油津港大型客船船舶航行安全対策調査業務

委託者：宮崎県

期　間：平成23年11月30日から平成24年３月26日まで

・宮崎県（港湾管理者）が、油津港既設港湾施設への受け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した。

（委員会２回、作業部会１回）

⑫　ＬＮＧ船入港航跡等解析業務

委託者：北九州エル・エヌ・ジー株式会社

期　間：平成22年４月１日から平成24年３月30日まで

・北九州ＬＮＧ基地への大型ＬＮＧ船の入港基準に基づく入港実績データを調査解析した。

平成24年度　事業計画

Ⅰ　会の運営に関する活動

総　　会	１回
理　事　会	３回
常任理事会	７回
支部長会議	１回

Ⅱ　一般事業

１　一般業務

業　務　名	業　務　内　容
１ 船舶航行安全に関する調査研究	関門港における船舶の地震津波対策についての調査研究 関門港において地震津波(南海地震及び東南海地震が同時に発生することによる津波を想定)が到達した場合に生じる係留船舶及び通航船舶の影響を把握するとともに、係留船舶等の安全性を評価する簡易的な手法を提案し、地震津波による船舶被害の軽減対策に資することを目的とし実施する。
２ 海難防止に関する運動の推進、周知、啓蒙及び教育指導	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推進連絡会議を開催する。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り、また、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。 ②　関門海峡の理解と安全な航行のための周知宣伝 平成23年４月に開館した海事広報展示館(関門海峡らいぶ館)の入館者が多いことから、新たに海事広報ディスプレーを整備し、海難防止活動推進の充実化を図る。 ③　西海防セミナーの開催 関係機関の協力を得てテーマ及び講師を決定し、福岡及び北九州地区で実施する。聴講については、ホームページに開催等の案内を掲載し、一般の方々の参加を募っており、また、参加できなかった方々のためにもホームページで講演碌を掲載する。 ④　会報の発行 ４月から３月までの間で４回の会報を発行し、海難防止の周知啓蒙を行う。

２　警戒船指定講習会の実施

No.	実施予定日	場　　所	講習内容
1	平成24年５月17日(木)	北九州(小倉)	業　　務
2	平成24年７月19日(木)	宮　　崎	業　　務
3	平成24年９月20日(木)	長　　崎	業　　務
4	平成24年11月15日(木)	鹿　児　島	業　　務
5	平成25年２月21日(木)	福　　岡	管理・業務

その他　警戒船講習会(団体向け)３回

Ⅲ　受託業務

１　航行安全業務

平成24年度に航行安全支援業務が実施予定の５箇所とする。

業務実施場所	業務内容
①　北九州地区　３箇所 ②　福岡地区　１箇所 ③　鹿児島地区　１箇所	①　工事に関する情報調査業務 ②　入出港船舶及び通航船舶に関する情報調査業務 ③　情報分析・伝達業務 ④　作業船の運航調整等の検討及び調整 ⑤　緊急時における情報収集及び伝達 ⑥　一般船舶等部外者からの問い合わせに対する対応

２　調査研究受託業務

海上工事に伴う船舶航行安全対策調査研究、船舶大型化に伴う船舶航行安全対策調査研究等受託業務の受注件数未定につき、過去３ケ年の実績を平均化し、その80％とする。

２－２　平成24年度 西日本海難防止強調運動実施計画

平成24年６月６日
西日本海難防止強調運動推進連絡会議

１　西日本海難防止強調運動の趣旨

海難事故を防止するには、船舶運航に関わる者はもとより広く国民一般に対し、海難防止思想の普及、高揚を図る必要がある。

また、平成23年３月31日、交通安全対策基本法に基づく第９次交通安全基本計画が決定され、海上交通分野の目標として、

＊我が国周辺で発生する海難隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く）を第８次計画期間の年平均（2,473隻）と比較して、平成27年までに約１割削減（2,220隻以下）する

※　第七管区海上保安本部管内（以下「七管内」という。）の第８次計画期間年平均444隻

＊「ふくそう海域」における航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとする

が掲げられたところである。

全国的な海難の傾向としては、海難種別では衝突海難が最も多く、船舶種別では漁船・プレジャーボートといった小型船の割合が約８割を占めており、北部九州・山口地方(七管内)においても同様な状況にあるが、地域ごとの傾向としては、海域の特殊性や通航船舶の実態等の違いにより、その特徴は異なったものとなっている。

以上を踏まえ、平成24年度は次の海難防止運動を官民一体となって展開するものとする。

◆　全国海難防止強調運動
◆　漁船海難防止強化運動
◆　地区連絡会議が定める海難防止運動

２　各運動の方針

⑴　全国海難防止強調運動

①　実施期間

平成24年７月16日（月）～31日（火）

② 運動方針

全国海難防止強調運動実行委員会から示された運動方針を踏まえ、西日本海難防止強調運動推進連絡会議による運動方針の重点事項及び推進項目は以下のとおりとする。

イ 重点事項

a 「見張りの徹底及び船舶間コミュニケーションの促進」

b 「小型船の安全対策の徹底」

ロ 推進項目

a 「見張りの徹底及び船舶間コミュニケーションの促進」について

(a) 常時適切な見張りの徹底

七管内における見張り不十分による衝突海難は、衝突海難全体の約６割を占めており、依然として後を絶たない状況にあることから、航行又は漂泊中における常時適切な見張りの徹底を図る。

(b) 船舶間コミュニケーションの促進

次により、早期に船舶間の意思疎通を図り、相手船の動向を把握することで、適切な操船を行う。

・早めに相手船にわかりやすい動作をとる

・ＶＨＦや汽笛信号等を活用する

・ＡＩＳ情報の活用と正しい情報の入力

b 「小型船の安全対策の徹底」について

(a) 発航前点検の徹底（プレジャーボート）

七管内におけるプレジャーボートの海難のうち、機関故障及び運航阻害によるものが約６割を占めている。機関故障では機関整備不良及び老朽衰耗によるものが約９割、運航阻害ではバッテリー過放電によるものが約４割を占めていることから、発航前に船体、機関等の点検を行うことの徹底を図る。

(b) 航行中のみならず遊漁・操業・作業中も含めた見張りの徹底（プレジャーボート・漁船・遊漁船共通）

七管内における衝突海難のうち、プレジャーボート・漁船・遊漁船によるものが約７割を占めており、このうち原因別にみると、見張り不十分によるものが最も多く約７割を占めている。これらの事故は、遊漁中や操業中、漁獲物の選別等の作業中に発生しているものが約５割を占めていることから、航行中のみならず遊漁等においても見張りを行うことの徹底を図る。

(c) 気象・海象情報を含めた航行海域の十分な状況把握（プレジャーボート・漁船・遊漁船共通）

気象・海象が小型船の安全運航に及ぼす影響は大きく、天候の悪化により

転覆に至るケースや視界不良により船位を喪失するケース等があり、また、自船位置を把握しないまま浅瀬に乗揚げたケース等もある。

このため、早期退避等の適切な対応をとれるよう、出港前のみならず出港後においても最新の気象・海象情報を入手活用し、また、自船位置及び予定している航行海域の状況を十分把握し、安全な航行を行うことの徹底を図る。

(d) ライフジャケット着用等自己救命策の確保(プレジャーボート・漁船・遊漁船共通)

海中転落した乗船者の安全を確保するために、①海上に浮く②速やかな救助要請という２点が必要不可欠であることから、自己救命策確保〔ライフジャケット着用、連絡手段確保(防水及び防水パック入り携帯電話の携行)、118番等緊急電話番号の普及〕に関する周知の徹底を図る。

③ 実施事項

本会議及び地区海難防止強調運動推進連絡会議を構成する機関等と連携して、次の事項を実施する。

イ 広報活動

海難防止にかかる理解を広く浸透させるため、広く国民一般を対象とし、次の事項を参考とした活動を実施する。

a 国民の目につきやすい場所における広報

官公署、駅、フェリーターミナル、各種イベント会場等においてポスター、立看板、電光表示板等を効果的に活用した広報を実施する。

b 広報誌等による広報

地区推進連絡会議を構成する団体、事業所等の発行する広報誌、ホームページ等による広報を実施する。

c 各海上保安部ホームページ、MICS(沿岸域情報提供システム)、関門海峡海上交通センター電光表示板等により本運動を周知する。

d 各種行事の企画、参加による広報

(a) 各地区において開催される各種行事に積極的に参加し、啓発グッズ等を配布し広報を実施する。

(b) 地元ＦＭ放送局やケーブルテレビ局に関係者が出演する等、地域密着した広報を実施する。

※上記広報において、例えばホームページによる場合は、海難種類の説明や具体的事例を掲載する等により、国民が海難をイメージし易くする手法も考慮する。

ロ 安全に関する指導、教育、訓練

各地区において特徴的な海難事例を紹介するなど、操船者自身が事故防止意識

の高揚を図るような活動となるよう効果的に次の項目を実施する。

a　訪船・現場指導

訪船・現場指導(合同パトロール含む)を行い、上記②ロの推進項目を指導する。

b　企業等訪問

旅客船、危険物取扱業者、漁業協同組合、マリーナ等を訪問し、推進項目実施を指導する。

c　各種講習会

海難防止思想の普及に繋がるような効果的な実施方法を検討のうえ、海難防止講習会や、海上安全教室等を実施する。

d　訓　練

海難防止思想の普及に繋がるような効果的な実施方法を検討のうえ、小型船安全協会、水難救済会等民間組織と連携し、人命救助訓練等を実施する。

⑵　漁船海難防止強化運動

①　実施期間

平成24年10月１日(月)～14日(日)

②　運動目的

気象・海象条件が厳しくなる冬季を前に、漁業関係者に対する安全意識の高揚、啓発活動を集中的に行い、漁船海難の防止及び同海難に伴う死者・行方不明者を減少させる。

③　重点事項

イ　常時適切な見張りの徹底

ロ　気象・海象情報の入手活用

ハ　自己救命策確保の推進

④　実施事項

全国漁船安全操業推進月間関係官庁又は団体等と連携し、操船者自身が事故防止意識の高揚を図るような活動となるよう次の事項等を実施する。

イ　海難防止講習会の開催

ロ　合同パトロールの実施

ハ　ポスター等による海難防止、救命胴衣着用の呼びかけ

⑶　各地区連絡会議が定める海難防止運動

①　運動の趣旨

平成22年度から、地域特性を考慮した海難防止思想の普及を図るための運動や施策を地区ごとに企画立案し、展開してきた。

昨年発生した海難の特徴として、船種別でみると関門海域においては貨物船、福岡県西方、佐賀県北部及び長崎・佐世保海域においてはプレジャーボート、山口県北部、大分県、有明海、対馬及び五島海域においては漁船の海難が最も多く発生しており、地区ごとに海域の特殊性や通航船舶の実態等の違いにより、その特徴は異なった内容となっている。

したがって、海難発生の傾向に応じた海難防止対策や海難防止思想の普及を行うことは、海難減少に繋がる効果的な対策の一つであると思料されることから、本年度においても地区ごとに海難防止運動を企画立案し展開する。

なお、実施に際しては、操船者自身が事故防止意識の高揚を図るような活動となるよう検討する。

②　実施期間及び運動目的並びに実施事項等

地区ごとに、「運動の名称」「実施期間」「対象者(船舶)」「重点事項」等の事項を審議のうえ策定し、本年度内に各地区連絡会議構成者が連携のうえ官民一体となって実施する。

平成24年度 西日本海難防止強調運動連絡会議の模様

～海難の発生状況～

（平成23年）

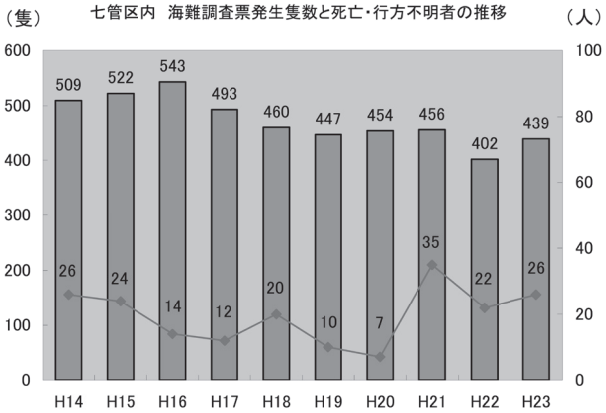
第七管区海上保安本部　交通部

平成23年船舶海難の発生状況

北部九州・山口地方における海難発生状況

1．海難隻数と死亡・行方不明者の状況

- 海難隻数は439隻で、平成22年に比べ37隻の増加したものの過去10年間で、2番目に少ない状況。
- 死者・行方不明者数は26人で、平成22年に比べ4人増加。過去10年間の平均(約20人/年)よりも多い。
- 平成23年2月、対馬北東沖で韓国籍コンテナ船と衝突したカンボジア籍貨物船の乗組員11人が犠牲となった海難が大きく影響。
- 死者・行方不明者26人中12人（転覆6人、衝突4人、乗揚2人）は漁船海難によるもの。



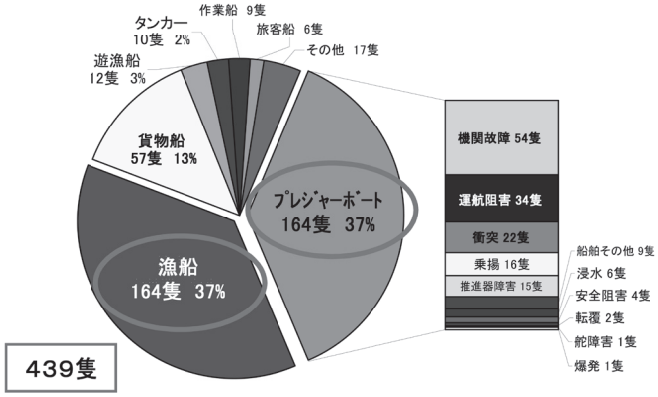
平成23年2月9日（水）午前6時頃、長崎県対馬沖で外国船籍貨物船同士が衝突、船体の船尾部分が切断した貨物船の乗組員12名のうち、4名が死亡、7名が行方不明となった。

平成23年4月19日（火）午後6時30分頃、長崎県上対馬の漁港を地元漁船が出港後、対馬北東海域において、転覆状態で発見されるも、乗組員2人が行方不明となった。

平成23年4月9日（土）午前6時30分頃、長崎県長崎市野母崎西方沖で貨物船と遊漁船が衝突・転覆し、遊漁船の船長が死亡し、乗客1人が行方不明となった。

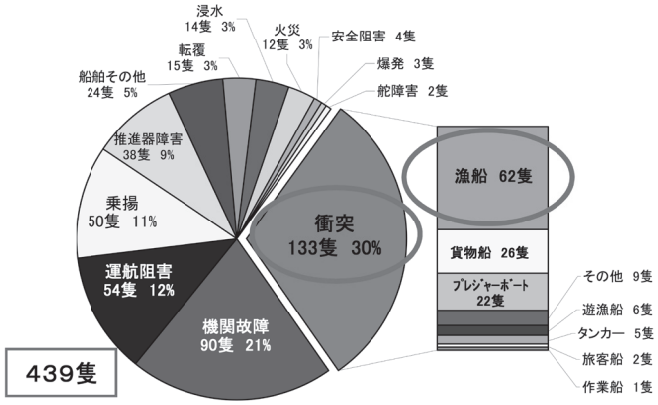
平成23年8月21日（日）午前7時頃、山口県下関市蓋井島周辺海域において、突風により漁船2隻、プレジャーボート1隻が転覆し、2人が死亡した。

2-1. 船舶種類別海難発生状況



➢船舶種類別では、プレジャーボート、漁船ともに164隻（37%）発生、これらの船舶で全体の約75%を占めている。
➢プレジャーボートでは、整備不良等による機関故障54隻で最多。次いでバッテリー過放電等の運航阻害34隻の順に発生。

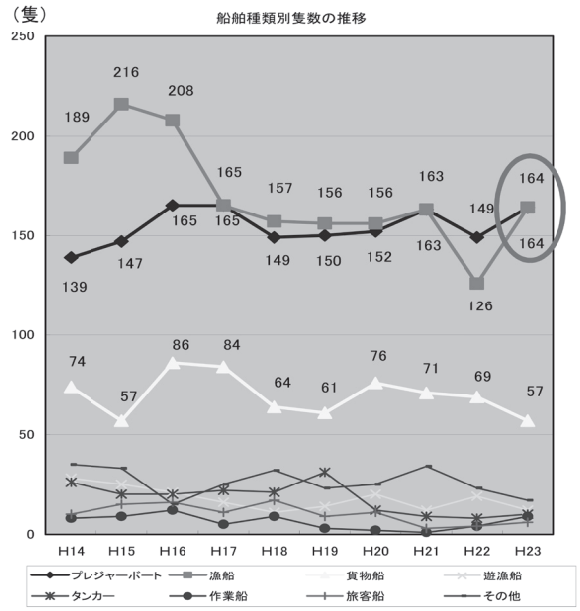
2-2. 事故種類別海難発生状況

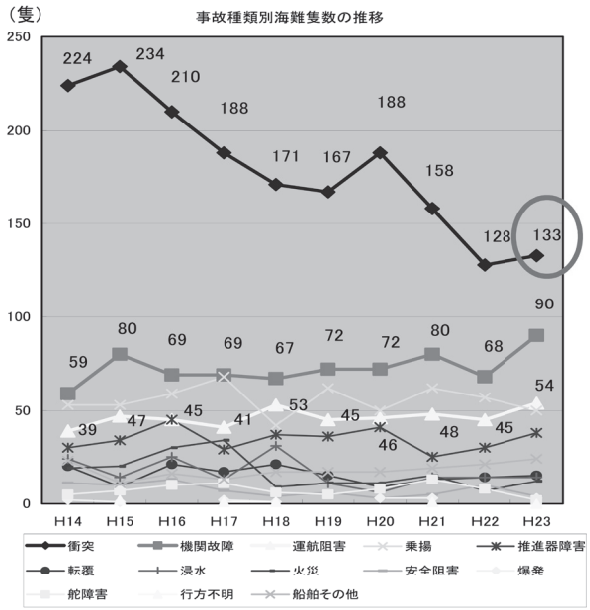


➢事故種類別では、衝突133隻（30%）で最多。次いで機関故障90隻（21%）の順に発生。
➢衝突では、漁船62隻と最多。次いで貨物船26隻の順に発生。
➢機関故障海難のうち約60%は、プレジャーボートによるものであった。

※運航阻害：バッテリー過放電、燃料欠乏、ろかい喪失及び無人漂流
※安全阻害：荒天難航、走錨及び転覆に至らない船体傾斜

3. 過去10年間の海難発生隻数の推移（船舶種類別、事故種類別）

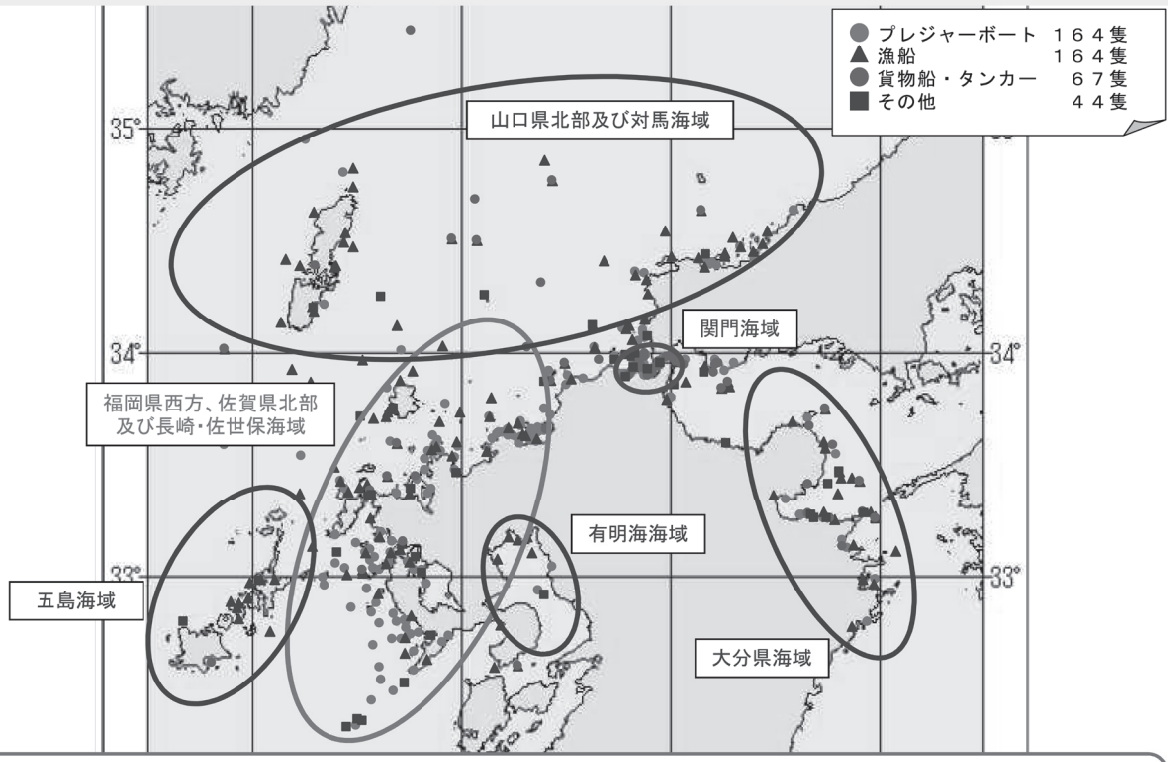




➢プレジャーボート海難は164隻（15隻増）で、過去10年間、ほぼ横ばいで推移。
➢漁船海難は164隻で、過去10年間で最少であった平成22年に比べ38隻増加。近年はほぼ横ばいで推移。

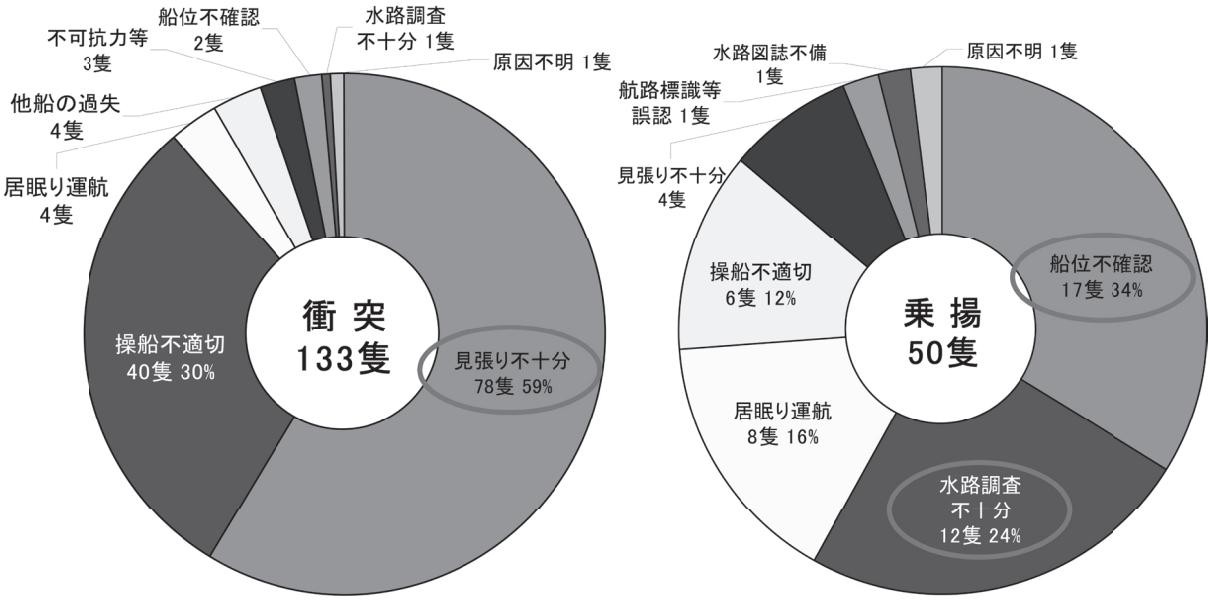
➢衝突海難は133隻（5隻増）で、過去10年間では、平成15年をピークに減少傾向。
➢機関故障は、90隻（22隻増）発生。
➢運航阻害は、54隻（9隻増）発生。
➢機関故障、運航阻害ともに過去10年間で最多となっており、緩やかに増加傾向。

4. 海難発生海域の特徴



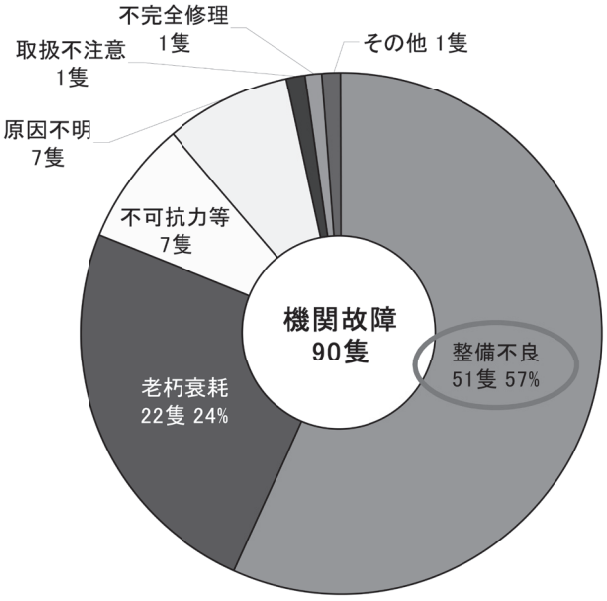
➢プレジャーボート海難全164隻のうち、福岡県西部、佐賀県北部及び長崎・佐世保海域で106隻（65%）発生。
➢山口県北部、対馬、大分県、有明海及び五島海域では、漁船海難が一番多く発生している。
➢貨物船等（貨物船・タンカー）海難全67隻のうち、関門海域で20隻（30%）発生。

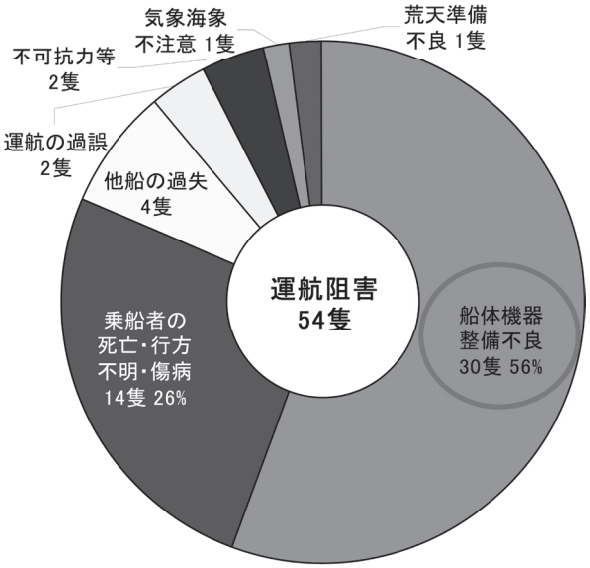
5-1. 海難原因①（衝突・乗揚）



➢衝突の原因は、見張り不十分が78隻（59%）で最も多く、次いで操船不適切40隻、居眠り運航4隻の順に発生。
➢乗揚の原因は、船位不確認が17隻（34%）で最も多く、次いで水路調査不十分12隻、居眠り運航8隻、操船不適切6隻の順に発生。

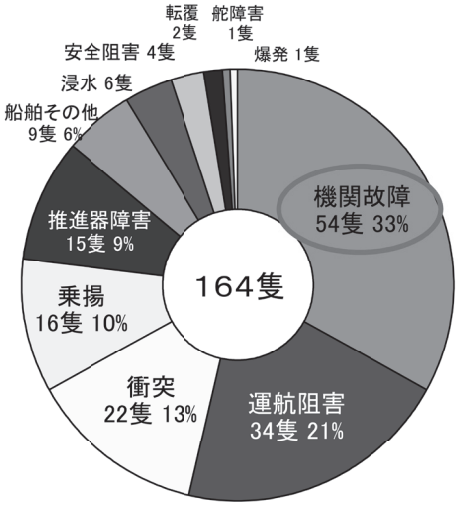
5-2. 海難原因②（機関故障・運航阻害）

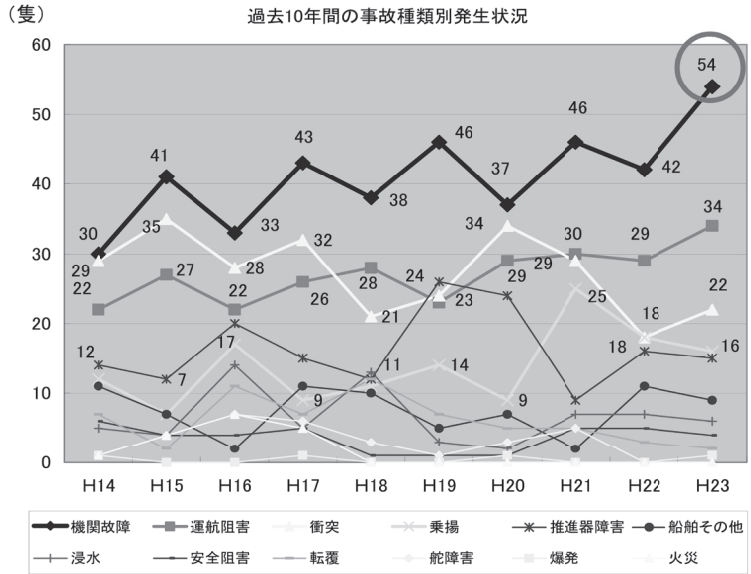




➢機関故障の原因は、整備不良が51隻（57%）で最も多く、次いで老朽衰耗22隻、不可抗力等7隻の順に発生。
➢運航阻害の原因は、バッテリーの過放電や係留状態の不備により無人漂流となるなどの船体機器整備不良が30隻（56%）で最も多く、次いで乗船者の死亡・行方不明等による漂流の順に発生。

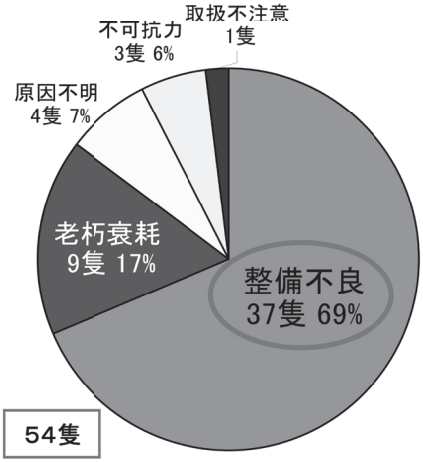
6-1. プレジャーボート海難の事故種類別発生状況

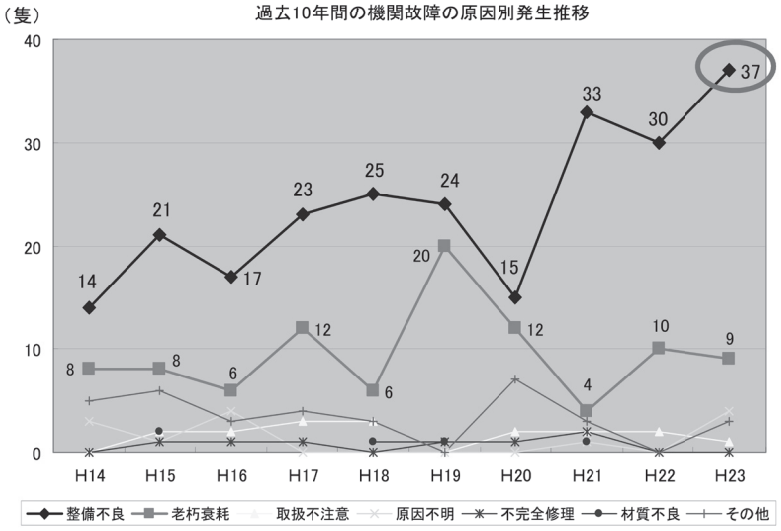




➢プレジャーボート海難は、機関故障が54隻（33%）で最多。次いで運航阻害34隻（21%）、衝突22隻（13%）の順に発生。
➢機関故障及び運航阻害海難は、増減を繰り返しながら増加傾向で、平成23年は過去10年間で最多となっている。

6-2. プレジャーボート機関故障の原因と要因



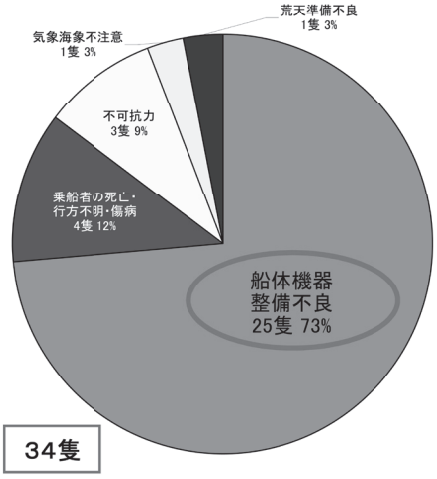


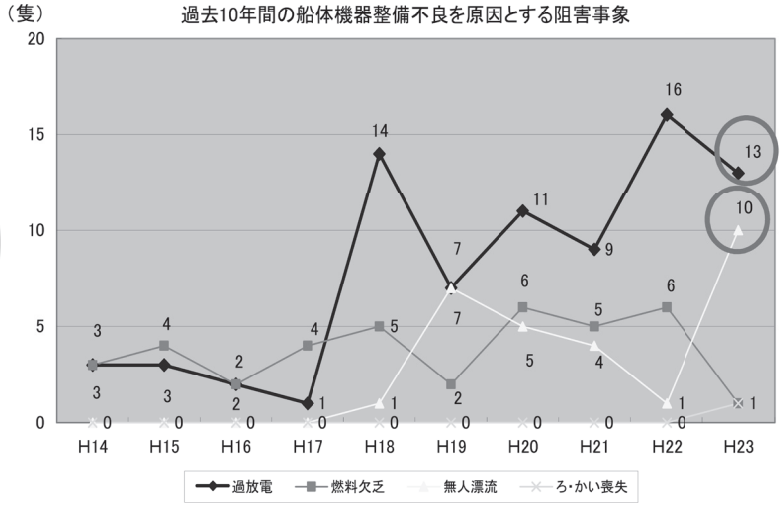
発航前点検の実施状況

整備不良37隻		
発航前点検		割合
あり	14隻	38%
なし	23隻	62%

➢過去10年間、毎年最も多く発生している機関故障を原因別でみると、整備不良37隻（69%）、次いで老朽衰耗9隻（17%）の順に発生。
➢整備不良を原因とする機関故障37隻のうち、発航前点検を実施していない船舶は、23隻で全体の62%を占めている。

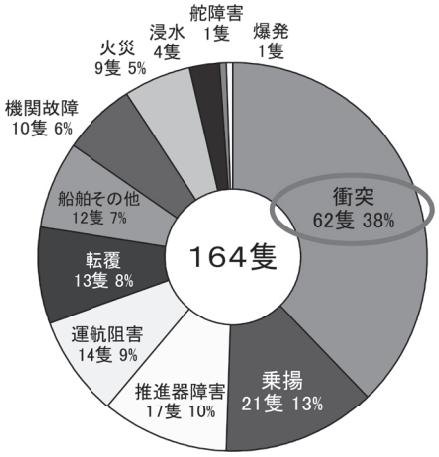
6-3. プレジャーボート運航阻害の原因と要因

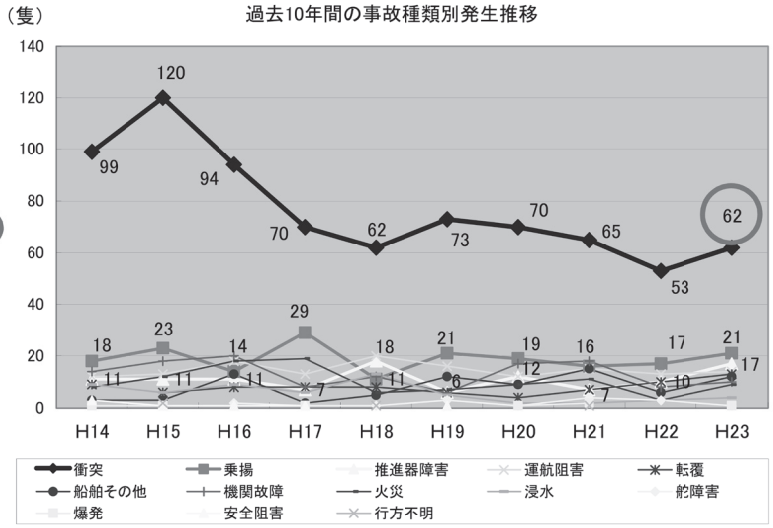




➢プレジャーボート運航阻害を原因別にみると、点検不備による船体機器整備不良が25隻（73%）と高い割合を占めている。
➢船体機器整備不良を原因とする阻害事象をみると、過放電13隻、無人漂流10隻である。
➢点検不備による船体機器整備不良を原因とするバッテリー過放電の要因をみると、発航前点検の実施の有無にかかわらず、魚群探知機、電動リール等の連続使用によるものが9隻（69%）発生したほか、バッテリーの劣化4隻が発生している。
➢船体機器整備不良を原因とする無人漂流の要因をみると、係留索不備によるものが5隻（50%）、次いで係留索老朽2隻（20%）と定期的な点検・交換等が行われていないのが伺える。

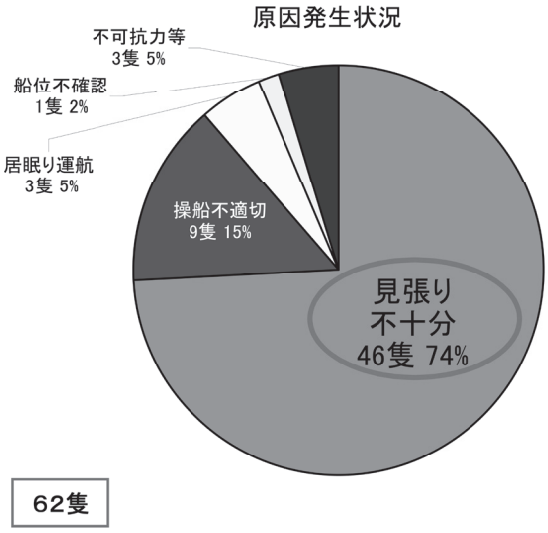
7-1. 漁船海難の事故種類別発生状況

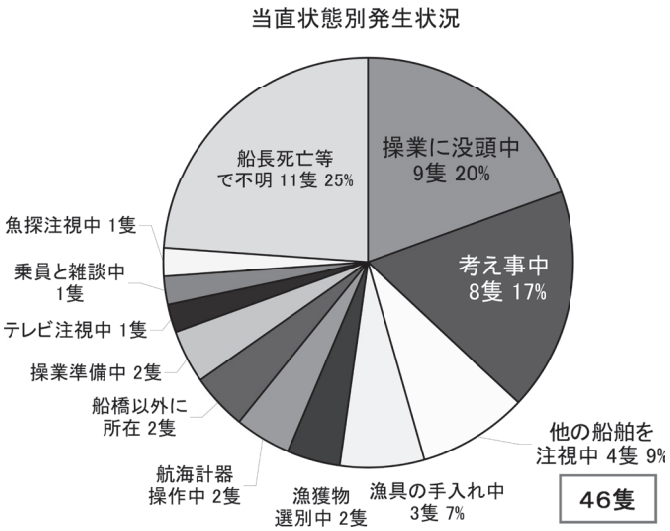




➢漁船海難は、衝突が62隻(38%)で最多。次いで乗揚21隻(13%)、推進器障害17隻(10%)の順に発生。
➢過去10年間では、衝突が平成15年をピークに減少しており、近年はほぼ横ばいで推移。
➢漁船海難に伴う死者・行方不明者数は、12人(転覆6人、衝突4人、乗揚2人)となっており、これらの海難原因については、転覆が気象海象不注意、衝突は見張り不十分、乗揚は水路調査不十分であった。

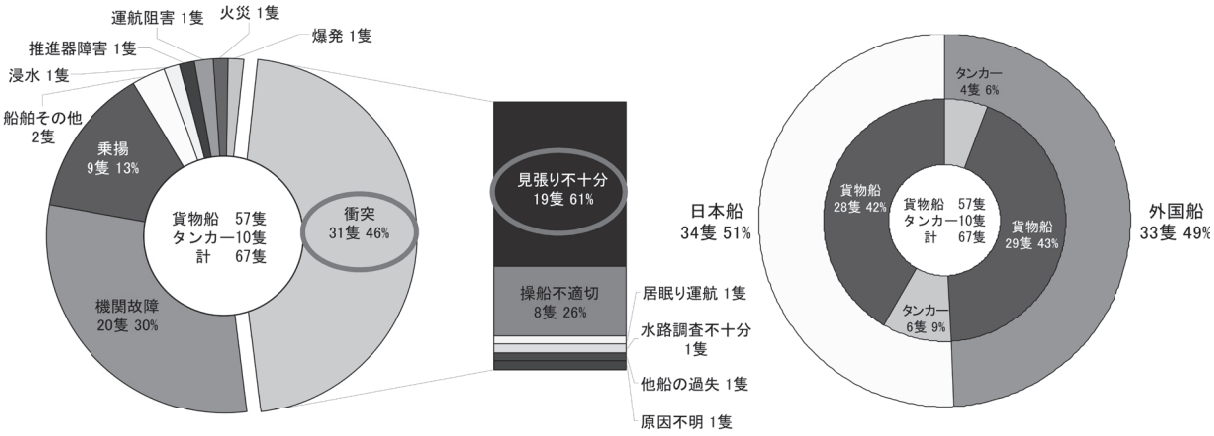
7-2. 漁船衝突の原因と要因





➢漁船衝突の原因は、見張り不十分が46隻(74%)で最多。次いで操船不適切9隻(15%)の順に発生しており、これらが衝突海難全体の約89%を占めている。
➢漁船衝突の原因で最も多い見張り不十分の当直状態別にみると、操業に没頭中9隻(21%)が最多。次いで考え事中8隻(17%)、他の船舶を注視中4隻(9%) 、漁具手入れ中3隻(7%)の順に発生している。

8. 貨物船等（貨物船・タンカー）の海難発生状況



➢貨物船等の海難は、衝突が31隻（46%）で最も多く、次いで機関故障20隻（30%）、乗揚9隻（13%）の順に発生。
➢衝突の原因は、見張り不十分が19隻（61%）で最も多く、次いで操船不適切8隻（26%）の順に発生。
➢貨物船等の海難における外国船・日本船の割合は、外国船33隻（49%）、日本船34隻（51%）となり、そのほとんどが貨物船57隻（85%）によるもの。

地区連絡会議が定める海難防止運動（平成23年度）

1　運動の趣旨

平成22年度から、地域特性を考慮した海難防止思想の普及を図るための運動や施策を地区ごとに企画立案し展開した。平成22年に発生した海難の特徴として、船種別でみると関門海域においては貨物船、福岡県西方、佐賀県北部及び長崎・佐世保海域においてはプレジャーボート、山口県北部、大分県、有明海、対馬及び五島海域においては漁船の海難が最も多く発生しており、地区ごとに海域の特殊性や通航船舶の実態等の違いにより、その特徴は異なった内容となっている。

したがって、海難発生の傾向に応じた海難防止対策や海難防止思想の普及を行うことは、海難減少に繋がる効果的な対策の一つであると思料されることから、平成23年度においても地区ごとに海難防止運動を企画立案し展開する。

2　各地区の海難防止運動

(1)　仙崎地区海難防止強調運動推進連絡会

①　運動の名称
漁船海難防止強化運動の期間延長

②　実施期間
平成23年10月15日（土）～10月31日（月）

※　管内の特徴として、漁船の海難が最も多いことから、漁船海難防止強化運動の期間を延長し、海難防止のため実施した。

(2)　門司地区海難防止強調運動推進連絡会

①　運動の名称　ふくそう海域事故防止活動

②　実施期間
平成23年９月15日（木）～９月30日（金）

※　関門港早鞆瀬戸地区工事に伴い、一般船舶及び作業船舶の安全確保のため、安全指導を実施した。

(3)　福岡地区海難防止強調運動推進連絡会

①　運動の名称
福岡地区プレジャーボート海難防止運動

②　実施期間
平成23年８月20日（土）～９月４日（日）

※　管内の特徴として、プレジャーボートの海難が最も多いことから、海難防止のため実施した。

(4) 有明海地区海難防止強調運動推進連絡会

① 運動の名称　小型船海難防止強化運動

② 実施期間

平成23年10月15日(土)～10月31日(月)

※　管内の特徴として、漁船の海難が最も多いことから、漁船海難防止強化運動の期間を延長し、海難防止のため実施した。

(5) 唐津地区海難防止強調運動推進連絡会議

① 運動の名称

出航前点検励行キャンペーン

② 実施期間

平成23年10月1日(土)～10月31日(月)

※　特徴として、機関故障、運航阻害が最も多いことから、海難防止のため実施した。

(6) 長崎・五島地区海難防止強調運動推進連絡会
佐世保地区海難防止強調運動推進連絡会

① 運動の名称

まき網・以西底びき網漁船海難防止運動

② 実施期間　長崎・五島地区

平成23年６月１日(水)～９月30日(金)

佐世保地区

平成23年７月14日(木)～８月31日(水)

※　平成21年発生のまき網漁船海難の再発防止を図るため実施した。

(7) 対馬地区海難防止強調運動推進連絡会議

① 運動の名称　対馬地区漁船海難防止重点運動

② 実施期間　平成23年10月15日(土)～10月31日(月)

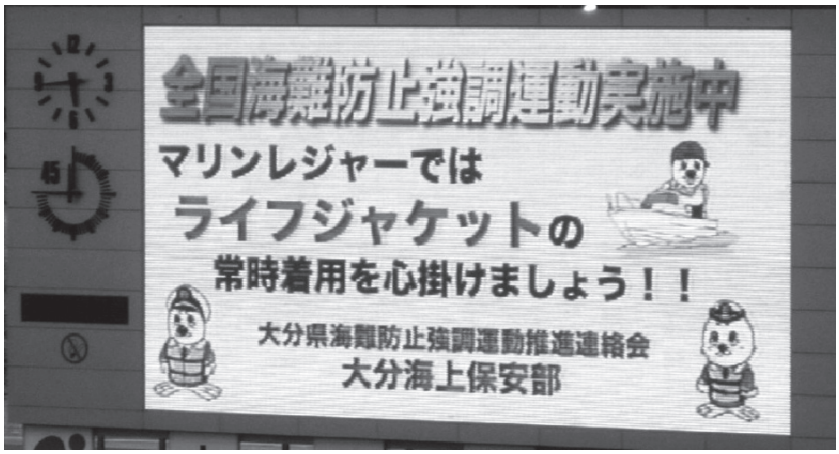
※　管内の特徴として、漁船の海難が最も多いことから、漁船海難防止強化運動の期間を延長し、海難防止のため実施した。

⑻　**大分県海難防止強調運動推進連絡会**

①　運動の名称　衝突海難防止強化運動

②　実施期間　　平成23年12月1日（木）～12月14日（水）

※　管内の特徴として、衝突海難が最も多いことから、海難防止のため実施した。



全国海難防止強調運動ポスター

３．支援業務室だより

鹿児島支援業務室　鹿児島海上保安部長表彰受賞

平成24年６月11日、鹿児島支援業務室は漂流者救助に際して、東洋建設㈱及び警戒船に無線連絡をするとともに救助の指導を実施した功績が認められ、鹿児島海上保安部長表彰を受賞しました。

功績概要

鹿児島支援業務室は鹿児島港（新港区）の港湾等整備事業である沖側地盤改良工事に関して、工事の安全と円滑な実施及び通航船舶の安全を支援することを主な業務として、24時間体制で工事の実施状況、通航船舶の動静等各種情報を収集するとともに同情報を関係者に提供していますが、平成24年４月18日午前７時30分頃、鹿児島海上保安部当直から、鹿児島支援業務室に「鹿児島新港入口付近で漂流者あり、確認願えないか」との依頼電話がありました。

ただちに東洋建設㈱及び警戒船に無線連絡し、警戒船で状況確認したところ、新港入口沖合約 200 メートル付近海上に漂流者(女性)がおり、現場付近を航行中であった漁船第２圭一郎丸が救助に当たっていましたが、漂流者を船内に引き揚げることができませんでした。

現場到着した警戒船「弘正丸」が、自船に漂流者を引き揚げ岸壁まで搬送し、待機していた救急車に引き渡しました。漂流者は、生命に別状なく無事でした。

４．　海洋土木工事の力強いパートナー　－作業船－

海洋土木工事では、様々な作業船が活躍しています。

海底の土砂を堀削して、グラブでつかみ上げるグラブ浚渫船をはじめ、つかみ上げた土砂を積み込む土運船、海底の地盤を固める地盤改良船、橋桁などを吊り上げて現地に一括架設する起重機船など、多種多様な機能を備えた作業船があります。

近年の港湾施設の大型化や埋め立て面積の拡大とともに、作業船も大型化・省力化・効率化が進み、さらに二酸化炭素排出量の削減など環境に配慮した作業船も登場しています。

作業船は、海洋土木工事では欠かせない、力強いパートナーです。

１．グラブ浚渫船

海底の土砂をグラブでつかみ上げる方式の浚渫船で、土砂は横付けされた土運船に積み込まれ、埋め立て地まで運ばれます。

グラブ浚渫船

グラブ浚渫船

２．ポンプ浚渫船

カッターにより切り崩した海底の土砂を、強力なポンプの力で吸い上げ、埋立予定地まで圧送します。

ポンプ浚渫船

３．高濃度浚渫船

余分な水の吸引を防ぎ、水底地盤を乱すことなく軟泥を取り込む浚渫船。汚濁発生量が少なく、薄層浚渫で浚渫掘り跡も平坦に仕上げることができます。

高濃度浚渫船

４．ドラグサクション浚渫船

ドラグアームを海底に入れ、低速で航走しながら浚渫ポンプで海底土砂を吸い上げ、船体中央部の泥倉（ホッパ）に積み込みます。航路浚渫などに用いられています。

ドラグサクション浚渫船

５．砂撒き船

海底の地盤などを安定させるため、砂を撒く作業船です。

砂を積んだ船底が開き、海底に砂を投入します。

６．空気圧送船

空気圧送により余水を出さずに泥土を埋立地などに搬送するのが空気圧送船です。河川、湖沼、閉鎖水域の底質・水質の浄化もできます。

空気圧送船

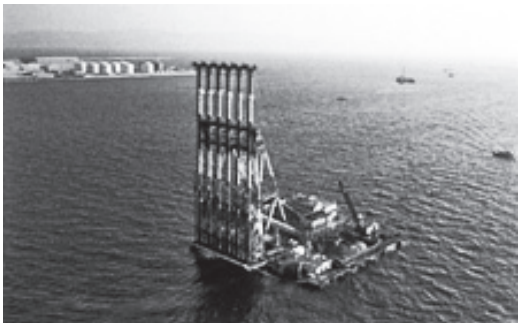
７．固化材供給船

管中で圧送中の浚渫土に固化材や気泡などを供給する専用船です。

固化材供給船　と　空気圧送船

８．サンドドレーン船（ＳＤ船）

地盤中に砂杭を形成して地盤を改良します。大規模・大水深工事に対応した大型の作業船が開発されています。



サンドドレーン船

９．サンドコンパクション船（ＳＣＰ 船）

軟弱地盤中に締め固めた砂杭を密に打ち込み、地盤改良を行います。こちらも大型の作業船が開発され、大水深時代の地盤改良に威力を発揮しています。

サンドコンパクション船

10. 深層混合処理船（ＣＤＭ 船）

海底の軟弱地盤中にセメント系固化材を混入することによって地盤改良を行います。船上のやぐらには、海底を撹拌し、固化材を注入する処理機がセットされています。

深層混合処理船

11. 揚土船（リクレマー船）

土運船の土砂を埋立地に揚土する作業船です。土運船から埋立地に直接揚土します。

揚土船（リクレーマ船）

12. 捨石均し船

海底に沈められた石材を均す作業機械を備えた作業船です。非常に高度な技術が要求されます。

捨石均し船（斜面対応型）

13. 押　船

引くのではなく、押すことにより、一体型の船と同様な機動力を確保するプッシャーボート。台船などを曳航する船とは異なります。

14. バージンローダー船

土砂を積載した土運船の船倉に注水し、土砂と撹拌混合したものを揚土ポンプにて吸い上げ、埋立地まで排送する作業船です。

15. フローティングドック

凹字形をした浮ドック。多数に仕切られた内部のタンクに注排水することで、沈下、浮上が可能で、主にケーソンの製作などに使われています。

フローティングドック

16. 杭打船

海洋構造物の基礎となる杭を打設する杭打ち専用船です。構造物の大型化、施工の高度化に対応して、垂直方向はもちろん斜めからも長尺杭を打ち込むことができます。

杭 打 船

17. 土運船

浚渫船などから排出される土砂を泥倉に受け入れて運搬する作業船です。自航と非自航があり非自航は押船や曳船により移動します。

土 運 船

18. 起重機船

重量物の運搬や据え付けになくてはならない作業船で、港湾工事の大型化に伴い、3,000～4,000トンを超える構造物を吊り上げる起重機船もあります。

起　重　機　船

19. 楊錨船

自ら錨(いかり)を揚げられない船のために、代わって錨を揚げる、また据え付ける作業船です。

20. トレミー船

水中下でのコンクリート打設時の材料分離や、投入土砂の濁りを防止できるトレミー管を装備した作業船です。

トレミー船

8　ミニ知識・海（23）

なぜ速い？ 関門海峡の潮流

国内で潮流が最も速い場所は、渦潮で名高い鳴門海峡で最強流速は10ノット（約19km/h）に達します。

関門海峡は来島海峡に次いで３番目に速く９ノットを越えることがあります。

関門海峡の潮流は、海峡両端の水面差により支配されます。

海峡東口の干満は、太平洋を西進してきた潮浪（潮汐波）が豊後水道を通過して瀬戸内海へ入りその一部が周防灘を通り東口に達して起こります。

西口の干満は、太平洋を西進してきた潮浪が南西諸島間を通過し九州西岸を北上して対馬海峡へ入り西口に達して起こります。この潮浪が海峡両端へ到達する時間があまり変わらないことから海峡両端では約１時間差で干満が起こります。

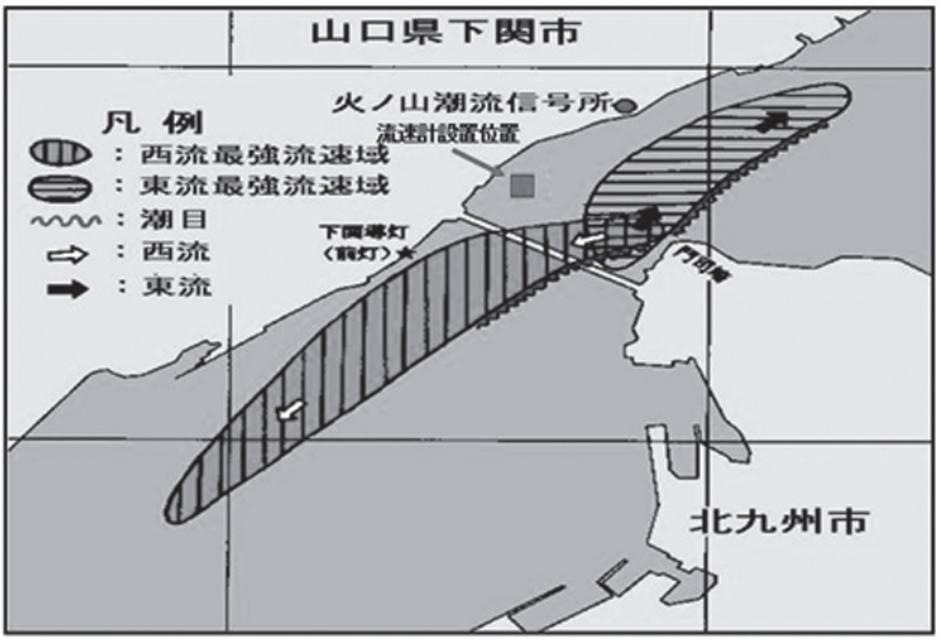
また、海峡両端の水面差に着目すると、干満差の小さい日本海に面した響灘と干満差の大きい瀬戸内海西端の周防灘では大きな水面差が生じるため海峡内では強い潮流が発生します。

海峡内の潮流は、ほぼ高潮時に西流最強となり、逆にほぼ低潮時に東流最強となります。

最強流速の場所は、西流の場合、門司埼付近から下関寄りの関門航路に沿って南西に約2,000m、幅150～350mの範囲です。

東流の場合、門司埼付近から下関寄りの関門航路に沿って北東に約1,200m、幅200～300mの範囲です。

資料4　**潮流最強流域（西流＆東流）**



関門海峡　一口メモ

・火ノ山下潮流信号所

↑　の表示の意味は、「流速が上がる」ことを表しています。

↓　の表示の意味は、「流速が遅くなる」ことを表しています。

東流は瀬戸内海(東)へ流れる潮で、干潮へと進みます。

西流は日本海(西)へ流れる潮で、満潮へと進みます。

火ノ山下潮流信号所の早鞆瀬戸潮流情報

表示例	表示の種類	表示の意味
	E 又は W	E：東への流れ、W：西への流れ
	0～13の数字	潮流の速力、単位はノット
	↑ 又は ↓	↑：今後早くなる、↓：今後遅くなる

表示例の意味
「ただいまは東への流れで９ノット、潮流は今後早くなります。」

・早鞆信号所

「Ｈ」の点滅は、総トン数１万トン(輸送船は3000トン)以上の東航船があるから、
西航船は運航に注意しなければならないという意味です。

「Ｔ」の点滅は、総トン数１万トン(輸送船は 3000トン)以上の西航船があるから、
東航船は運航に注意しなければならないという意味です。

「Ｈ」は関門海峡東口(部崎)向けの航行船舶が、

「Ｔ」は関門海峡西口(竹ノ子島)向けの航行船舶があることを意味しています。

早鞆信号所の管制信号

・総トン数10,000トン（油送船は3,000トン）以上の船舶は、管制信号に注意し早鞆瀬戸水路での行合いを防止すること。
・他の船舶も出来るだけ行合いを避けること。

信号の方法	信号の意味
Hの文字の点滅	総トン数10,000トン（油送船にあっては、3,000トン）以上の東航船があるから、西航船は、運航に注意しなければならないこと。
Tの文字の点滅	総トン数10,000トン（油送船にあっては、3,000トン）以上の西航船があるから、東航船は、運航に注意しなければならないこと。
TとHの文字の交互点滅	総トン数10,000トン（油送船にあっては、3,000トン）以上の東航船及び西航船があるから、東航船及び西航船は、運航に注意しなければならないこと。

・**導　灯**

導灯は、２つ一組で、船位を簡単に確認するために使用されています。

東航用の導灯は、手向山、海上交通センター、小森江の３か所に設置されています。

西航用の導灯は、壇ノ浦、彦島の２か所に設置されています。

・**灯浮標**

関門海峡の灯浮標の色は、**下関側が緑色、北九州側が赤色**です。

同期点滅の方法が取られていて、各灯浮標が一斉に光り、消えるので航路の状況が、わかり易い。ちょうど飛行機が着陸するときに、滑走路の様子がわかり易いのと同じ理屈です。

6　関門港及び付近海域における海難発生状況（平成24年４月～６月）

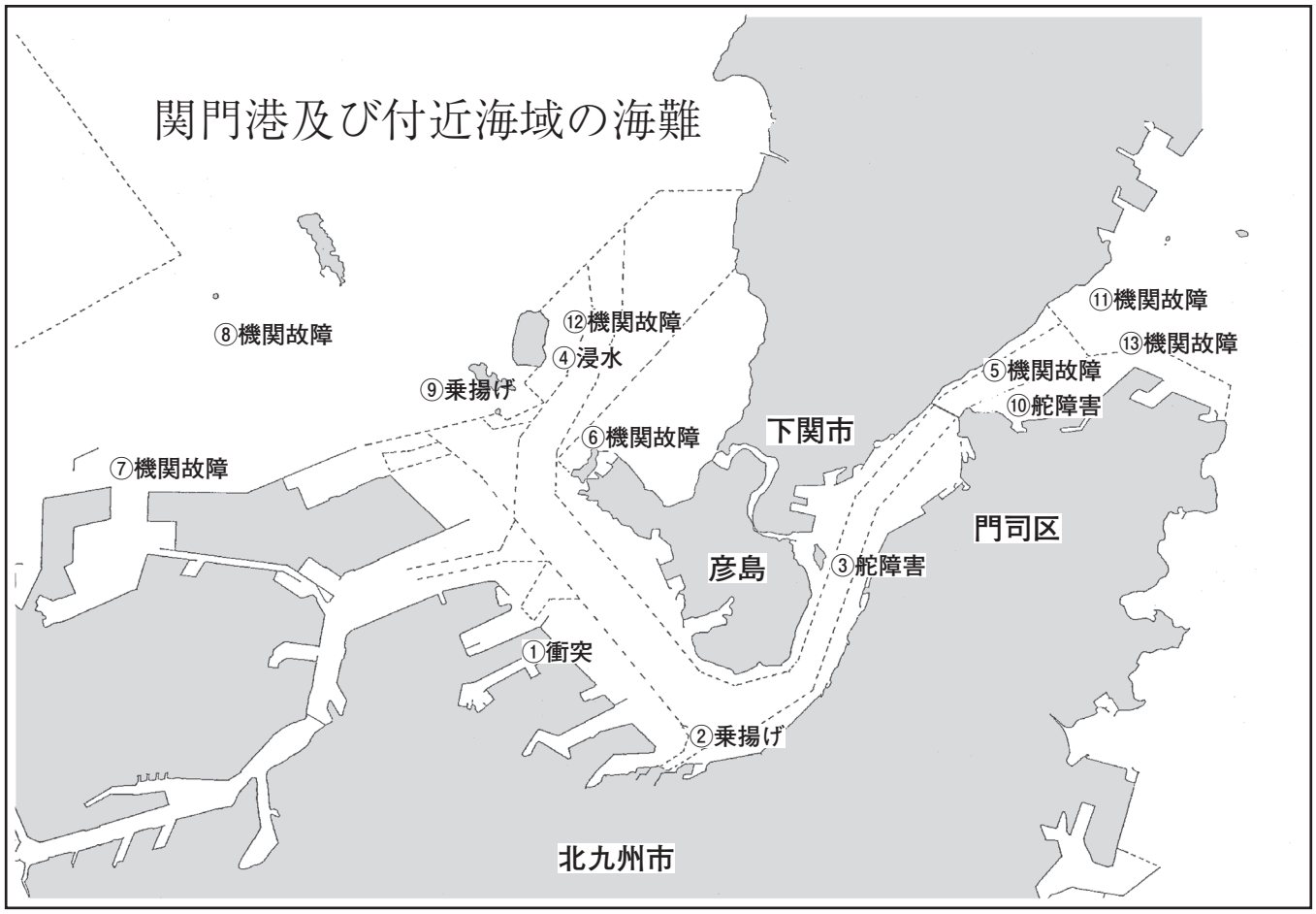
門司海上保安部　航行安全課
若松海上保安部　航行安全課

番号	種　別	発　生		船名等要目	状　況	気象状況	備　考
		日　時	場　所				
1	衝　突	４月４日 ８：20頃	若松奥洞海湾口防波堤灯台から 135 度 約1.8海里	Ａ丸	Ａ丸は関門港堺川向け関門航路を航行しており、関門航路第十六号灯浮標を航過する際に、反航船がいたため舵を右に切って避けようとしたが、当時関門海峡は西流れの６ノットの潮流があったため、圧流され堺川第二灯浮標に接触し、同灯浮標に損害を与えたもの。	晴れ 西北西の風 ３ｍ 視程　15km	略図番号 ①参照
2	乗揚げ	４月９日 14：30	N 33-53-50 E130-53-50	官公庁船 Ｈ 113トン	Ｈは平成24年４月９日港湾等調査のため、若松港方面より関門航路を南下し、1420分頃福浦港防波堤灯台を左舷に見て、同港内水域に入域した。福浦港内南側奥に設置のドルフィンバースから北西70ｍほどの水域において行き足を停止させ、港内調査を実施した。その後、ドルフィンバースから北西70ｍほどの水域において、両舷の機関を使用しその場回頭を行い、港口に向け航行を開始した。測深儀を常時監視させ水深4ｍを確保しながら航行していたところ、福浦港内において船尾より衝撃を3回ほど感じた。衝撃を感じた後、ただちに船底、舵管等を調査するも浸水は認めなかったが関門航路を東航する際に、減速時に若干の船体振動を感じたことから着岸後、潜水調査を実施したところ、プロペラ各翼に11～32cmにわたり一部欠損を伴う曲損を認めたもの。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 北の風５ｍ 海上平穏 視程　15km	略図番号 ②参照
3	舵障害	４月30日 22：15	N33-56-00 E130-56-12	貨物船 Ｈ号 4,914トン	Ｈ号は４月30日1150韓国釜山を出港し、関門航路30号灯浮標付近を航行中の2200ころ、舵が利かないことから機関室にいた機関長に連絡し、１号舵取り機から2号舵取り機に切り替えるよう指示するも舵が利かないことから、エンジンを停止させ、航路内であったが緊急投錨をおこなったもの。投錨後、舵取り機を確認したところ、シリンダーエアーバルブのナットが緩んでおり、オイルが漏れていたもの。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 北東の風 ５ｍ 海上平穏 視程　10km	略図番号 ③参照
4	浸　水	５月１日 15：30	N33-58-18 E130-52-03	プレジャーボート Ｍ号 １トン	Ｍ号は船長ほか２名が乗り込み、５月１日1100ころ、山口県下関市所在の南風泊漁港を出港し、1120ころから北九州市小倉北区六連島所在の大東タンクターミナル六連油槽所沖約15メートルの海上にて機関を起動させたまま漂泊しつつ遊漁を行っていた。1530ころ、風が強くなったことから、南風泊漁港向け帰港するべく準備をしていたところ、通航船舶の航走波及び風浪が該船船尾側から甲板上に打ち込み、打ち込んだ大量の海水が、船倉内	曇り 東の風５ｍ 海上平穏 視程　10km	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				
					及び機関室内に侵入した。船長ほか2名によりバケツ等でかき出す作業を実施したが船尾は浮き上がらず、海水の流入が止まらないことから、船体が沈没する恐れを感じ、付近に見えた岸壁係船中の作業船に横付けし該船を係留、乗組員全員が移動した。その後、船長手配の漁船により曳航され同日1910南風泊漁港へ入港したもの。油の流出、人命等異常なし。		
5	機関故障	5月5日 18：00	N33-57-53 E130-57-25	プレジャーボート D号 6トン	D号は、平成24年5月5日0500ころ、兵庫県明石市所在の播磨ボートパークを長崎県対馬市厳原港向け出港した。同日1500ころ、山口県宇部沖を航行中、同船のクラッチが時々滑るようになり、異常音を生じ、それまで約24ノットで航行していたところを4から5ノットに減速した。しかし、船長は同日の仮泊予定地である下関港までは航行できると判断し、航行を続けていたが、同日1808ころ、門司埼沖においてクラッチが完全に故障し航行不能となった。同人は、直ちにアンカーを投入して錨泊しようとしたが、潮流の影響でアンカーが効かず、下関側の陸岸に流されて、陸岸に乗り揚げる危険を感じたため、携帯電話から118番通報したもの。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 西の風6m 海上平穏 視程 10km	略図番号 ⑤参照
6	機関故障	5月11日 6：00	N33-58-43 E130-52-10	プレジャーボート DR号 1トン	DR号は平成24年5月11日0530頃、定係地である山口県下関市彦島老町を遊漁のため下関市六連島北東海域向け出港した。同日0550頃、六連島北東海域到着後、機関停止、遊漁を開始した。同日0600頃、場所移動のため、機関を始動しようとしたところ、セルモーターから「ウィーン」という音がするのみで、何回も始動を試みるも機関は始動しなかった。その後、風潮流により該船が六連島方向へと流され始めたことから、直ちに投錨したところ、しばらくすると走錨を始め、そのまま六連島方向に流されだしたため、118番通報し救助を求めたもの。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 北北東の風 海上平穏 視程 10km	略図番号 ⑥参照
7	機関故障	5月20日 15：30頃	響新港西一号防波堤東灯台から 230度 約0.3海里	B丸	B丸は遊魚を終え帰港のため機関を使用し航行していたが、風浪の影響で船尾から波をかぶり、船外機燃料タンクエアー抜きから海水が混入し、航行不能となったもの。	晴れ 北東の風 7m 視程 10km	略図番号 ⑦参照
8	機関故障	6月18日 13：20頃	藍島白州所在の白州灯台から 201度 約1200m	C丸	釣りのため出港前点検後、出港したが天候悪化のため定係地向け航行を開始した。増速するためスロットルレバーを操作したがエンジンの回転数が上昇せず、徐々に減速して停	雨 北の風6m 視程 6km	略図番号 ⑧参照

番号	種　別	発　生		船名等要目	状　　況	気象状況	備　考
		日　時	場　所				
					止したもの。原因はスロットルレバーからクラッチに至るモースワイヤーが切断していたもの。		
9	乗揚げ	6月18日 20：50頃	馬島港西防波堤灯台から 299度 約0.4海里	D丸	関門航路西航中、関門航路第十一号灯浮標付近に至った際豪雨により視界が悪くなった中関門航路第九号灯浮標を見落としてしまった。D丸は関門航路第十一号灯浮標の次の目標である関門航路第九号灯浮標経過後から進路を徐々に北へ取り、台場鼻と六連島の間を航行し、関門港を出港する予定であったが、関門航路第九号灯浮標を見落とし、自船の位置確認も行わないまま漫然と航行したため、馬島と片島の間に位置する浅瀬に乗揚げたもの。	雨 南東の風 5m 視程　4km	略図番号 ⑨参照
10	舵障害	6月20日 9：45	N33-57-37 E130-58-32	遊漁船 KE丸 1トン	KE丸は6月20日0940ころ、定係地を出港して田野浦沖合で魚釣りをしていた。0945ころ釣り場所を移動しようとしたところ、舵の遠隔操作ができなくなり、舵棒を使い応急操舵を試みたが、自力により操船は困難であったことから、0946ころ携帯電話で118番通報したもの。浸水、油の流出、人命等異常なし。	曇り 北の風2m 海上平穏 視程　11km	略図番号 ⑩参照
11	機関 故障	6月23日 14：10	N33-58-48 E130-59-29	プレジャーボート K 1トン	Kは、田野浦泊地を6月23日1000ごろに出港し、関門航路33番ブイ付近にてエンジンを起動したまま1410ころまで遊魚をしていたが、帰港しようとギアを入れアクセルをふかしたところエンジンが急に停止し漂流、知り合いの船に救助を依頼したもの。浸水、油の流出、人命等異常なし。	曇り 南東の風 2m 海上平穏 視程　10km	略図番号 ⑪参照
12	機関 故障	6月26日 11：30	N33-58-30 E131-00-00	漁　船 K丸 1トン	K丸は、6月26日0730頃漁を行うため、定係港である福岡県北九州市門司区内所在の柄杓田漁港を出港、0800頃、関門港太刀浦32岸沖にて漁を開始し、1130頃、次の漁場向け航行中、エンジンの回転数が上下し始め、直後回転数が下がりながらエンジンが停止した。1210頃、風下方向に流されたため、投錨した。その後、復旧を試みるも、故障箇所が燃料系統とわかったのみで復旧できず、118番通報したもの。業者による調査の結果、燃料系統のエアー混入とのことであった。浸水、油の流出、人命等異常なし。	曇り 東南東の風 4m 海上平穏 視程　10km	略図番号 ⑫参照
13	機関 故障	6月26日 11：40	N33-57-35 E130-52-42	プレジャーボート S丸 1トン	S丸は、平成24年6月26日0830ころ、1名で乗船のうえ、遊漁のため定係港である南風泊漁港を出港し六連島北側海域へ向かった。その後、漁場移動を繰り返しつつ1140ころ、六連島北側海域から六連島南東側海域へ移動中、徐々にエンジンの回転数が低下して	曇り 東南東の風 1m 海上平穏 視程　10km	略図番号 ⑬参照

番号	種　別	発　生		船名等要目	状　　況	気象状況	備　考
		日　時	場　所				
					いき、機関が停止した。機関が停止した理由として、バッテリー上がりや燃料切れが考えられたことから、これらを点検・確認をしたところ、異常等は認められず、また、機関室内は異音や異臭等もなかったため機関内部の故障が原因と思料され救助を求めたもの。調査結果、燃料タンク内の燃料が劣化しヘドロ状になっており、燃料漉し器が詰り主機が起動しなくなっていたことが確認された。浸水、油の流出、人命等異常なし。		



7　屋根付きの「墓」県外にある・ない？
降灰から守る、供花長持ち・・・・説様々

㈳西部海難防止協会
鹿 児 島 支 部

９月22日（土）は秋分の日です。秋分の日は春分の日と同様に、昼と夜の長さが等しくなる日です。しかし、春分の日より昼の平均気温は10度程高く、まだ夏の気配が残ります。秋分の日を中心とした一週間を「秋彼岸（あきひがん）」と言われています。各家々では家族そろってお墓参りに行ったり、祖先を供養する「法会（ほうえ）」が行われたりします。

1948年には、お墓参りの日・先祖供養の日など宗教的慣例としての祭りの日だけでなく、広い意味で「祖先を敬い、亡くなった人を偲ぶ日」として国民の祝日に制定されました。秋分の日にちなんで鹿児島県内各地に多く見られる屋根付きの「墓」について紹介します。

屋根付きの墓が墓地にずらり。県内ではよくある光景だが、観光客にとってはとても珍しく、写真に収める人も少なくない。由来は定かではないが、地元では「桜島の灰から墓石を守るため」「強い日差しで供花を傷めないため」などと言われ、先祖を大切にする県民性に関係があるとの説も。

木造、石造、タイル張り・・・・。様々な材質や形の屋根が並ぶ墓地を高台から見下ろすと、まるで小さな住宅街だ。

県内43市町村のうち、一部離島を除く37市町村で屋根付きの墓がみられるという。社団法人「日本石材産業協会」（東京）は「こうした形式は他の都道府県では聞いたことがない」と話す。県内の石材業者らでつくる県石材工業連合会によると、特に多いのは旧桜島町（現鹿児島市）や垂水市など、桜島の降灰が多い地域。家族が同じ墓に入る「家族墓」が増え始めた1960年代頃から目立つようになり、「墓石を降灰から守りたいというニーズが発祥のきっかけではないか」と推測する。

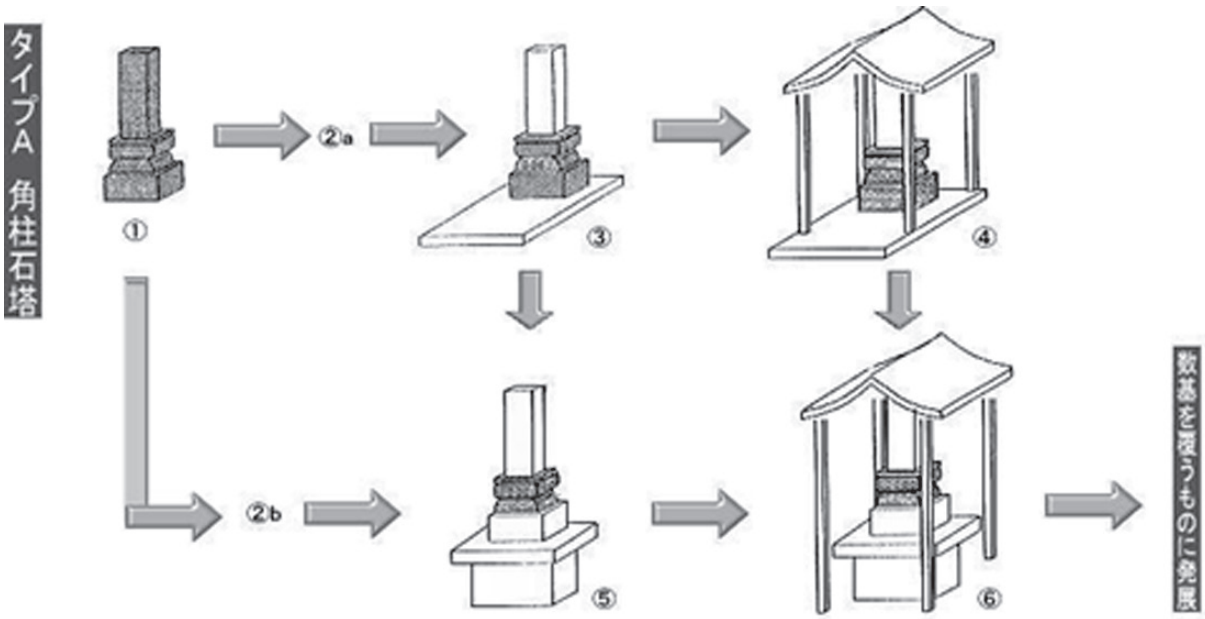
桜島は昨年996回の爆発的噴火が起こり、年間最多回数を更新。垂水市の石材業の男性によると「灰の汚れや重みから守るため、スレートなどの簡単な構造のものよりも瓦などを使った頑丈なものを求める客が増えてきた」と言う。

一方、灰の少ない薩摩半島南部、種子島など離島の一部にも屋根付きの墓がある。指宿市山川成川の集落墓地で屋根付き墓の前で合掌していた女性は「雨風や日差しから花を守るために屋根がある。花が枯れるとご先祖が悲しむから」と話す。

総務省がまとめる県庁所在地の一世帯当たりの切り花支出額(年間)で、鹿児島市は常に全国上位。2002、03、07年は1位だった。供花を大切にしていることがうかがえる。

志学館大(鹿児島市)の原口泉教授(日本近世・近代史)によると、江戸時代に武家などで広がった家のような形をした「祠堂型」の墓の影響を受けたのではないかと指摘する。大政奉還に関わった薩摩藩の家老、小松帯刀の墓なども祠堂型だ。その上で原口教授は「降灰や気象条件、供花を欠かさない習慣などが重なり、屋根付きが普及したのだろう。その根底には、先祖を敬う県民性があるのではないか」と説明している。

皆さん来鹿の機会がありましたら、是非一度最寄りの墓地まで足を運んで頂き、屋根付きの「墓」を一見されてみてはいかが。



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/

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/