

# 会 報

第 162 号

## 目 次

1	業 務 日 誌 (25. 4. 1~25. 6. 30) .....	1
2	事 業 報 告 (25. 4. 1~25. 6. 30) .....	3
2-1	会の運営に関する活動	
2-1-1	平成25年度 第1回 業務運営会議	
2-1-2	平成25年度 第1回 通常理事会	
2-1-3	平成25年度 定時総会	
2-1-4	平成25年度 第2回 通常理事会	
2-2	一般事業	
2-2-1	平成25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	苓北発電所港受入船型大方化に伴う航行安全対策調査専門委員会	
3	協会だより 「公益社団法人移行後の総会、理事会について」 .....	34
4	ミニ知識・海(27) 「みなとの語源」 .....	38
5	海のみちしるべ(航路標識) .....	40
6	関門海峡及びその付近海域の海難 (平成25年4月~6月) .....	48
7	刊末寄稿 「キョウイクとキョウヨウ」 .....	50



# 関門港観光ガイド



⑥ 旧門司三井倶楽部

三井物産門司支店の社交倶楽部として、1921年(大正10年)に建造され、国の重要文化財に指定されている。

建物は、ハーフティンバー様式と呼ばれるヨーロッパ伝統の木造建築工法が用いられており、木造の骨組みの間を煉瓦、石、漆喰などで埋めて作られた壁と木造の骨組みが外観デザインの美しさを引き立てている。各部屋には暖炉があり、ドア枠、窓枠等には幾何学模様の飾りが施され大正モダンが伺える。

現在、1階はレストランや多目的ホール、2階には大正11年に夫婦で宿泊したアインシュタインメモリアルルームや門司出身の林芙美子の資料室として利用されている。

# 1 業務日誌 (H25. 4. 1 ~ H25. 6. 30)

## 1-1 本 部

日 付	内 容
4月17日(水)	第54回 北九州地方港湾審議会 於：リーガロイヤルホテル小倉
4月17日(水)	門司みなと祭協賛会 総会 於：門司生涯学習センター
5月1日(水)	公聴会「福岡県豊前海区における共同漁業及び区画漁業計画」 於：豊前海水産会館
5月15日(水)	西部地区海務協議会 平成25年度 役員会・総会 於：和光亭(北九州市)
5月23日(木)	九州北部小型船安全協会 平成25年度 理事会・総会 於：ステーションホテル小倉(北九州市)
5月24日(金)	西部海難防止協会 平成25年度 第1回 業務運営会議 於：西部海難防止協会 会議室
5月30日(木)	西部海難防止協会 平成25年度 第1回 通常理事会 於：ブルーウェーブイン小倉(北九州市)
6月5日(水)	苓北発電所港受入船型大型化に伴う航行安全対策調査専門委員会 現地視察 於：苓北発電所港(熊本市)
6月6日(木)	同委員会 第1回 委員会 於：ホテルニューオータニ熊本(熊本市)
6月12日(水)	平成25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(北九州市)
6月20日(木)	西部海難防止協会 平成25年度 定時総会、第2回通常理事会 於：ブルーウェーブイン小倉(北九州市)

## 1-2 鹿児島支部

日 付	内 容
5月30日(金)	平成25年度海上保安協会鹿児島支部 定時総会 於：マリンパレスかごしま
6月11日(火)	志布志湾台風・津波対策委員会 於：志布志港湾合同庁舎

## 2 事業報告

### 2 - 1 会の運営に関する活動

2 - 1 - 1 平成25年度 第1回 業務運営会議

2 - 1 - 2 平成25年度 第1回 通常理事会

2 - 1 - 3 平成25年度 定期総会

2 - 1 - 4 平成25年度 第2回 通常理事会

### 2 - 2 一般事業

2 - 2 - 1 平成25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 苓北発電所港受入船大型化に伴う航行安全対策調査専門委員会  
(現地視察及び第1回委員会)

## 2 - 1 会の運営に関する活動

### 2 - 1 - 1 平成25年度 第1回 業務運営会議

1 日 時：平成25年5月30日(木) 13：30～15：10

2 場 所：ホテル ブルーウェーブイン小倉

#### 3 議案審議

第1号議案 平成24年度 事業報告について

第2号議案 平成24年度 決算報告について

第3号議案 平成25年度 事業計画(案)について

第4号議案 平成25年度 収支予算(案)について

第5号議案 正会員の入会・退会について

第6号議案 役員を選任について

### 2 - 1 - 2 平成25年度 定時総会

1 日 時：平成25年6月20日(木) 15：00～16：10

2 場 所：ホテル ブルーウェーブイン小倉

#### 3 報告事項

平成24年度 事業報告について

#### 4 議案審議

第1号議案 平成24年度 決算報告について

第2号議案 理事・監事を選任について

#### 5 その他

平成25年度 事業計画について

平成25年度 収支予算(損益ベース)について

## 2-1-3 平成25年度 第2回通常理事会

1 日 時：平成25年6月20日(木) 16:15~16:30

2 場 所：ホテル ブルーウェーブイン小倉

3 議案審議

第1号議案 代表理事及び業務執行理事の選任について

第2号議案 副会長、専務理事及び常務理事の選任について

第3号議案 支部長の選任について



平成25年度 定時総会

# 平成24年度 事業報告

自 平成24年 4月 1日

至 平成25年 3月 31日

## 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	6 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

関門港における船舶の地震津波対策についての調査研究

近い将来発生が予想される「東南海、南海地震」による地震津波が関門港へ来襲する状況を、内閣府中央防災会議の検討における南海トラフ巨大地震モデルを対象として津波シミュレーションにより把握し、関門港に存在する船舶への影響を評価した上で船舶の津波対策に必要となる指針を策定し、津波減災に寄与することを目的とし、2ヶ年で実施する計画の1年目として、船舶の地震津波対策への課題等(①関門港における津波シミュレーション結果の総括、②関門港における船舶の地震津波対策に関する検討課題)を取りまとめた。

(委員会2回、作業部会1回)

#### (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、西日本の推進連絡会議を開催するとともに、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。

また、九州運輸局が行う平成24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24年度「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。

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イを整備し、関門海峡を中心とした映像等により安全な航行のための周知宣伝を実施した。

③ 西海防セミナーの開催

第10回西海防セミナー 平成24年11月6日

「災害を引き起こす豪雨の正体とは何か？」

(わかりやすい科学知識で豪雨災害に備える)

講師 九州大学大学院工学研究院環境社会部門 助教 西山浩司

第11回西海防セミナー 平成25年2月19日

「海上交通の安全」

講師 海上保安大学校 名誉教授 長澤 明

④ 「会報」の発行

「会報」第157号～第160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」等の実施

(1) 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17日(木)	小倉	業務	117名
7月19日(木)	宮崎	業務	19名
9月20日(木)	長崎	業務	103名
11月15日(木)	鹿児島	業務	22名
平成25年 2月21日(木)	福岡	管理 業務	29名 118名
合計		管理 業務	29名 379名

(2) 安全講習会(団体向け)を 9回 開催した。

### 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

期 間：平成24年4月6日から平成25年3月27日まで

- ・ 関門六連島西側地区及び早鞆瀬戸地区における整備工事に伴い、工事付近航行船舶の安全確保及び工事の安全と円滑な遂行のため、工事に関する情報、通航船舶の情報、気象、海象等に関する情報を迅速に収集し、これらの情報を通航船舶及び工事関係者等に速やかに伝達し、通航船舶及び工事の安全を図った。

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24年4月6日から平成25年3月29日まで

- ・ 新門司地区の海上工事に伴い、工事付近航行船舶の安全確保及び工事の安全と円滑な遂行のため、工事に関する情報、通航船舶の情報、気象、海象等に関する情報を迅速に収集し、これらの情報を通航船舶及び工事関係者等に速やかに伝達し、通航船舶及び工事の安全を図った。

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24年4月2日から平成24年10月31日まで

- ・ 博多港中央航路整備工事に伴い、工事付近航行船舶の安全確保及び工事の安全と円滑な遂行のため、工事に関する情報、通航船舶の情報、気象、海象等に関する情報を迅速に収集し、これらの情報を通航船舶及び工事関係者等に速やかに伝達し、通航船舶及び工事の安全を図った。

④ ひびきLNG船基地建設(栈橋)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24年2月10日から平成25年7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い、工事付近航行船舶の安

全確保及び工事の安全と円滑な遂行のため、工事に関する情報、通航船舶の情報、気象、海象等に関する情報を迅速に収集し、これらの情報を通航船舶及び工事関係者等に速やかに伝達し、通航船舶及び工事の安全を図った。

⑤ 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24年4月6日から平成24年11月9日まで

- ・鹿児島港新港区耐震岸壁整備に伴い、工事付近航行船舶の安全確保及び工事の安全と円滑な遂行のため、工事に関する情報、通航船舶の情報、気象、海象等に関する情報を迅速に収集し、これらの情報を通航船舶及び工事関係者等に速やかに伝達し、通航船舶及び工事の安全を図った。

⑥ 鹿児島港整備船舶航行安全管理業務（第2次）

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24年10月1日から平成25年3月29日まで

- ・鹿児島港新港区耐震岸壁整備に伴い、工事付近航行船舶の安全確保及び工事の安全と円滑な遂行のため、工事に関する情報、通航船舶の情報、気象、海象等に関する情報を迅速に収集し、これらの情報を通航船舶及び工事関係者等に速やかに伝達し、通航船舶及び工事の安全を図った。

⑦ 改修(統合)奥洞海航路船舶航行安全管理業務委託(24)

委託者：北九州市

期 間：平成24年12月19日から平成25年4月15日まで

- ・奥洞海航路浚渫事業の異常点探査業務の実施にあたり、付近航行船舶の安全確保及び工事の安全と円滑な遂行のため、探査業務に関する情報、通航船舶の情報、気象、海象等に関する情報を迅速に収集し、これらの情報を通航船舶及び潜水探査関係者等に速やかに伝達し、航行船舶及び潜水探査関係者の安全を図った。

## 2 調査研究業務

### ① 平成24年度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24年4月1日から平成25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。

### ② 平成24年度油津港大型客船船舶航行安全対策検討業務

委託者：宮崎県

期 間：平成24年4月9日から平成24年6月30日まで

- ・平成23年度に実施した油津港への7万GT級大型客船受入れ計画に伴う航行安全対策検討業務の継続であり、前年度の調査結果を踏まえて最終的な航行安全対策について検討した。

(委員会1回)

### ③ 長崎港自主地域自立活性化効果促進工事（航行安全検討業務）

委託者：長崎県長崎港湾漁港事務所

期 間：平成24年5月7日から平成24年10月31日まで

- ・長崎港松ヶ枝地区において、既設10万G/T級客船バースを15万G/T級客船バースに改良、10万G/T級客船バース及び3万G/T級長距離フェリーバースを新たに整備する港湾計画改訂に伴い、それぞれのバースに関連する回頭水域、航路における操船の安全性について調査・検討するとともに、整備後の課題として、同港への大型客船等の入港隻数の増加が見込まれるため、航路及び対象岸壁前面水域等の利用の競合に対する調整の必要性について確認した。

(委員会2回)

### ④ 平良港船舶航行安全検討業務

委託者：沖縄総合事務局平良港湾事務所

期 間：平成24年7月12日から平成25年3月25日まで

- ・平良港漲水地区のふ頭再編工事に伴う同地区利用船舶および工事関係船舶の航行安全対策について検討したものであるが、狭隘な港内での全面的な工事であり、

大半の利用者が工事に伴って岸壁をシフトする必要があることから、関係者に対するヒアリングを実施したうえでシフトした場合の安全性を含めて検討した。

(検討会2回)

⑤ 川内港港湾計画調査(船舶航行安全対策)委託

委託者：鹿児島県北薩地域振興局

期 間：平成24年7月13日～平成24年11月19日まで

- ・川内港港町地区に整備が計画されている定期旅客船の係留施設に係る船舶航行の安全性について、事前に実施された計画海域及びその周辺海域における通航船舶の実態調査等をもとに、同海域における航行環境等を把握し、就航が予定されている旅客船の入出港経路と回頭水域について調査するとともに、計画施設への着離棧操船等の安全性について検討した。

(委員会2回)

⑥ 改修(統合)奥洞海航路船舶航行安全対策検討業務委託 (24)

委託者：北九州市港湾空港局

期 間：平成24年8月6日から平成24年11月30日まで

- ・奥洞海航路整備工事中における航行船舶および工事作業従事船舶の航行安全対策について、狭隘な海域である奥洞海地区の港湾活動を維持しながら工事を実施することを前提に、同航路利用船舶と整備工事中の可航水域との関係を詳細に調査し、工事作業船及び航行船舶の安全対策と同海域利用関係者等への適切な情報提供体制等について検討した。

(委員会2回、作業部会1回)

⑦ 苓北発電所港船型大型化に伴う航行安全対策検討業務

委託者：株式会社九州電力

期 間：平成24年8月7日から平成25年5月31日まで

(変更) 平成24年8月7日から平成25年12月27日まで

- ・熊本県苓北発電所港における受入船舶の大型化に伴い、平成24年度は同船の入出港・着離棧操船の検討に必要な同港付近の潮流調査及び係留の安全性等の基礎調査を実施した。平成25年度は委員会を開催して、前年度の調査結果をふまえて、

操船上の安全性を確認するためビジュアル操船シミュレータ実験を行ったうえで航行安全対策を検討することとしている。

(予定：委員会3回、作業部会1回、ビジュアル操船シミュレータ実験1回)

⑧ 関門航路整備(同時施工)一般通航船舶影響調査

委託者：九州地方整備局関門航路事務所

期 間：平成24年8月20日から平成25年1月31日まで

- ・関門航路六連島西側地区及び田野浦地区における同時施工による整備が通航船舶に及ぼす影響等について、同時施工時に通航した船舶に対するアンケート調査及びヒアリングを行ったうえ、学識経験者、海事関係者、関係官公庁からなる調査部会を開催して調査した。

(調査部会2回)

⑨ 平成24年度港管測単湾委第2-2号船舶航行安全対策調査委託

委託者：大分県

期 間：平成24年8月31日から平成25年3月29日まで

- ・別府港石垣地区の係留施設を改良整備し、12万GT級および国内寄港では最大級の14万GT級大型客船を受入れる計画に伴い、両船の入出港および係留の安全性について調査のうえ安全対策を検討した。特に入出港の安全性については、両船ともビジュアル操船シミュレータ実験を行い、船体に作用する風圧力等の外力影響を詳細に調査して安全対策を検討した。

(委員会3回、作業部会1回、ビジュアル操船シミュレータ実験1回)

⑩ 宇部港本港地区航路等工事に伴う船舶航行安全対策検討業務

委託者：中国地方整備局宇部港湾・空港整備事務所

期 間：平成24年9月24日から平成25年3月15日まで

- ・宇部港本港地区航路等の整備に伴う航行安全対策を検討したものであるが、特に同航路が法定航路でないことから、通航実態を詳細に調査のうえ工事作業船及び航行船舶の安全対策と同海域利用関係者等への適切な情報提供体制等について検討した。

(委員会2回、作業部会1回)

⑪ 竹富南航路に関する航行安全対策検討業務

委託者：沖縄総合事務局石垣港湾事務所

期 間：平成24年10月11日から平成25年3月29日まで

- ・石垣島と離島を結ぶ開発保全航路である竹富南航路における航路延伸・整備に伴う船舶航行安全対策及び同航路周辺海域における海域利用間の相互協力ルールの調査検討を行ったものであるが、航路整備に伴う検討については学識経験者及び同海域利用者からなる委員会を開催して検討し、海域利用に関する相互協力ルールの検討については、関係者に対するヒアリング及び旅客船と漁船の相互乗船体験を行ったうえで連絡調整会議を開催して実施した。

(委員会1回、連絡調整会議2回)

⑫ 博多港整備に係る土砂投入場所の航行安全対策検討調査

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24年11月12日から平成25年3月22日まで

- ・平成23年度に検討して実施されている博多港の浚渫土砂投入(百道浜沖及び愛宕浜沖)について、投入場所の汚濁防止膜の展張方法が変更されることに伴い、前回同様の検討部会を設置し、変更後の航行安全対策について検討した。

(検討部会2回)

⑬ 那覇空港滑走路増設事業に係る空港周辺航行船舶基礎調査業務

委託者：沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所

期 間：平成24年12月26日から平成25年3月31日まで

- ・那覇空港滑走路増設事業に係る空港周辺航行船舶基礎調査を行うものであり、那覇港及び糸満漁港とその周辺海域における通航実態調査を行うとともに、計画予定海域付近の航行環境の調査と問題の抽出を行った。

# 平成25年度 事業計画書

自 平成25年 4月 1日

至 平成26年 3月 31日

## I 公益事業

### 1 研究事業

事業名	事業の内容
1. 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	近い将来発生が予想される「東南海、南海地震」による地震津波が関門港へ来襲する状況を、内閣府中央防災会議の検討における南海トラフ巨大地震モデルを対象として津波シミュレーションにより把握し、関門港に存在する船舶への影響を評価した上で船舶の津波対策に必要な指針を策定し、津波減災に寄与することを目的とし、2ヶ年で実施する計画の2年目として、関門港における津波対応指針及び海域ごと、航行船舶及び係留船舶の津波対応指針を取りまとめ船舶の減災対策に寄与する。
2. 関門航路整備等海上工事における安全対策の一般通航船舶へ与える影響についての調査研究	関門海峡は潮流が速く航路内等に土砂が堆積し浚渫工事等が頻繁に行われる海域である。浚渫工事等の施工にあたっては、一般通航船舶の航行安全と工事の安全を十分に検討し、所要の安全対策を講じるとともに、工法及び工事範囲についても一般通航船舶への影響を極力少なくなるよう検討されているが、実際に船舶を操船して通航する操船者にどのような影響を及ぼしているかについては、これまで調査されておらず、今回これらの調査を行い、分析した結果を今後の海上工事等の委員会に反映させ、船舶航行安全に資することを目的とする。

### 2 調査事業

事業名	事業の内容
1. 港湾計画改訂に伴う船舶航行安全対策調査研究(仮称)	港湾計画に改訂に伴う船舶交通についての諸問題に係る航行安全対策について調査研究する。
2. 港湾工事に伴う船舶航行安全対策調査研究(仮称)	港湾工事に伴う海上交通流の変化等新たに生じる海上交通の諸問題に係る航行安全対策について調査研究する。
3. 船舶大型化に伴う船舶航行安全対策調査研究(仮称)	船舶大型化に伴う入出港及び着離岸等航行安全対策について調査研究する。

### 3 情報提供事業

事業名	事業の内容
1. 航行安全支援業務	海上工事に関し、工事付近航行船舶の安全確保及び工事の安全と円滑な遂行のため、工事に関する情報、通航船舶の情報、気象、海象等に関する情報を迅速に収集し、これらの情報を通航船舶及び工事関係者等に速やかに情報提供する。 さらにホームページを活用し広く一般に安全情報を広報周知する等航行安全支援業務を実施する。
2. 海難防止強調運動の実施	全国海難防止強調運動及び特定の海難にかかる「地方海難防止強調運動」等の展開、推進方法を企画、策定し、実施する。
3. 講習会	① 西海防セミナー 年2回(北九州市、福岡市)、海難防止に関する講演を実施し、海難防止に関する啓発を行う。 ② 安全講習会 海上工事作業従事者に対し、海域の特性等を勘案した講習会を行う。
4. 広報活動	① 会報の刊行 年4回、調査研究の成果等を取りまとめ「公益社団法人西部海難防止協会会報」として会員及び関係者に配布する。 ② ホームページ等の充実 ホームページ及び調査研究のデータベースのコンテンツを充実、強化し、海事関係者はもとより広く社会一般に広報し、海難防止思想を啓発して、海難防止に資する。 ③ 海事広報展示館での周知宣伝 関門海峡を中心とした映像等により安全な航行のための周知宣伝を実施する。

### II 収益事業 調査事業

事業名	事業の内容
1. 特定船舶の入港に係る解析調査(仮称)	特定船舶の入港に関し委員会報告書に基づく入港基準と航跡を解析調査する。
2. 船舶大型化に伴う船舶航行安全対策調査研究(仮称)	船舶大型化に伴う入出港及び着離岸等航行安全対策について調査研究する。

## 役 員 名 簿

定時総会において、理事22名、監事3名が選任され、第2回通常理事会において、代表理事、業務執行理事(副会長、専務理事及び常務理事)及び鹿児島支部長が次のとおり選任された。

役職名	氏 名	事 業 の 内 容
会 長	森 肇	(公社)西部海難防止協会
副 会 長	加 藤 計太郎	関門水先区水先人会 会長
副 会 長	加 藤 勘 二	新日鐵住金(株)八幡製鐵所 生産業務部長
専務理事	瓜 生 晴 彦	元海上保安大学校長
常務理事	唐 島 和 夫	(公社)西部海難防止協会
理 事	大 西 秀 典	日本郵船(株) 九州支店長
理 事	清 水 進	(株)商船三井 九州支店長
理 事	下 石 誠	福岡県港湾建設協会 会長
理 事	竹 本 一 洋	(株)ホームリング商会 代表取締役社長
理 事	鶴 丸 俊 輔	日本船主協会九州地区船主会 議長
理 事	石 井 秀 夫	(株)近藤海事 代表取締役社長
支 部 長	今 村 義 幸	鹿児島水先区水先人会 会長
理 事	藤 瀬 一 則	博多水先区水先人会 会長
理 事	大 西 真 也	大分液化ガス協同備蓄(株)大分事業所 取締役所長
理 事	加 藤 亮	九州電力(株)国際事業本部 部長
理 事	金 次 孝	宇部興産(株)宇部渉外部 部長
理 事	紙 田 浩	J X日鉱日石マリンサービス(株)常務取締役船舶業務部長
理 事	川 原 道 憲	西部ガス(株) 副社長
理 事	月 舘 正 弥	JX日鉱日石エネルギー(株)大分製油所 副社長
理 事	畑 地 栄太郎	三菱重工業(株)長崎造船所 船渠長
理 事	濱 田 俊 英	全日本海員組合 九州関門地方支部長
理 事	山 田 登	内海水先区水先人会 会長
監 事	有 馬 淳 二	(株)共進組 代表取締役会長
監 事	関 谷 英 一	西日本海運(株) 代表取締役社長
監 事	尾 崎 武 広	長崎県以西底曳網漁業協会 理事

理事の任期は、平成25年6月20日から平成27年定時総会まで

監事の任期は、平成25年6月20日から平成29年定時総会まで

## 2-2 一般事業

### 2-2-1 平成25年度 西日本海難防止強調運動推進連絡会議

- 1 日時：平成25年6月12日(水) 14:00~16:00
- 2 場所：リーガロイヤルホテル小倉
- 3 議題：
  - ・平成24年度西日本海難防止強調運動実施結果について
  - ・平成24年度各地区活動状況について
  - ・平成24年度海難の発生状況について
  - ・平成25年度全国海難防止強調運動実施計画について
  - ・平成25年度西日本海難防止強調運動実施計画(案)について
  - ・西日本海難防止強調運動推進連絡会議規約(案)について



## 4 構成者

### 4-1 海事関係者

(公財)海難審判・船舶事故調査協会	門司支部長	青山正裕
(公財)海難審判・船舶事故調査協会	長崎支部長	山田浩一朗
外国船舶安全対策連絡協議会連合会	会長	山本德行
九州水曜会	海務委員	山内祥治
九州地方港運協会	会長	野畑昭彦
(公社)九州北部小型船安全協会	会長	中西定美

九州旅客船協会連合会 会長	竹 永 健二郎
九州地方海運組合連合会 会長	原 田 勝 弘
全国内航タンカー海運組合 西部支部長	林 克 基
全日本海員組合 九州関門地方支部長	濱 田 俊 英
西日本遊漁船業協同組合 代表理事	野 口 好 男
(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会 九州事務所長	樋 高 誠 司
(一財)日本船主協会 九州地区船主会 議長	鶴 丸 俊 輔
(株)日本船舶職員養成協会西日本 代表取締役	中 野 隆
(公社)九州海事広報協会 会長	米 田 真一郎
PW安全協会 九州地方本部長	望 月 健一郎
(公社)日本海洋少年団連盟九州北部地区連盟 事務局長	渡 邊 貢
(公社)日本海洋少年団連盟中国地区連盟山口県連盟 事務局長	甲 方 勝 雄

#### 4-2 地区代表

仙崎地区海難防止強調運動推進連絡会 会長	室 津 喜 久
関門地区海難防止強調運動推進連絡会議 議長	野 畑 昭 彦
洞海地区海難防止強調運動推進連絡会 委員長	加 藤 勘 二
福岡地区海難防止強調運動推進連絡会 会長	角 川 敏 行
有明海海難防止対策推進連絡会 会長	西 田 春 征
玄海地区海難防止強調運動推進連絡会議 委員長	川 寄 和 正
長崎・五島地区海難防止強調運動推進連絡会 副会長	崎 永 剛
佐世保地区海難防止強調運動推進連絡会 委員長	松 瀬 茂 雄
対馬地区海難防止強調運動推進連絡会議 議長	龍造寺 宏 之
大分県海難防止強調運動推進連絡会 委員長	山 本 勇

#### 4-3 関係官公庁

九州総合通信局 無線通信部長	小 川 英 一
水産庁 九州漁業調整事務所長	丹 羽 行
水産庁 瀬戸内海漁業調整事務所長	堀 尾 保 之
九州運輸局 海上安全環境部長	田 中 慎一郎
門司地方海難審判所長	伊 東 由 人
長崎地方海難審判所長	古 城 達 也

運輸安全委員会事務局	門司事務所長	大 山 繁 樹
運輸安全委員会事務局	長崎事務所長	濱 本 宏
長崎県	水産部長	下 山 満 寛
佐賀県	生産振興部長	古 賀 俊 光
福岡県	農林水産部長	小 寺 均
大分県	農林水産部長	工 藤 利 明
山口県	農林水産部長	北 野 常 盤

#### 4-4 関係団体

山口県漁船保険組合	組合長理事	田 中 傳
長崎県漁船保険組合	組合長理事	竹 内 榮
佐賀県漁船保険組合	組合長理事	吉 田 國 夫
福岡県漁船保険組合	組合長理事	梅 崎 義 己
大分県漁船保険組合	組合長理事	園 利喜春

#### 4-5 海上保安庁関係

仙崎海上保安部	交通課長	浅 田 章
門司海上保安部	航行安全課長	潮 崎 真 司
若松海上保安部	航行安全課長	平 山 仁 志
福岡海上保安部	交通課長	久 保 清 孝
三池海上保安部	交通課長	川 崎 三 弘
唐津海上保安部	交通課長	寺 本 由紀夫
長崎海上保安部	交通課長	坂 本 剛太郎
佐世保海上保安部	交通課長	奥 瀬 広 孝
対馬海上保安部	交通課長	犬 東 弘 生
大分海上保安部	交通課長	黒 木 経 雄
関門海峡海上交通センター	整備課長	前 畑 正 信

#### 4-6 主催者

(公財)海上保安協会	門司地方本部長	末 吉 興 一
(公社)西部海難防止協会	会長	森 肇
第七管区海上保安本部長		長 澤 安 純

# 平成25年度 西日本海難防止強調運動実施計画

## 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25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。

なお、今年度から、先に開催された「全国海難防止強調運動実行委員会」において決定された、サブタイトル「海の事故ゼロキャンペーン」を前面に出し同運動の更なる浸透を図る。

- ◆ 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

### (1) 全国海難防止強調運動

#### ア 実施期間

平成25年7月16日(火)～31日(水)

#### イ 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。

#### (ア) 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」

(イ) 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半数以上を占めている。機関故障では機関整備不良によるものが約8割、運航阻害ではバッテリー過放電及び燃料欠乏を要因とする船体機器整備不良によるものが約6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6割近くを占めており、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8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6割を占めていることから、航行中のみならず遊漁・操業・作業中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。

#### ウ 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。

##### (ア) 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、M I C S (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、ポスターの掲示依頼並びにリーフレット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。

##### (イ) 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、上記イ(イ)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 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。

(2) 漁船海難防止強化運動

ア 実施期間

平成25年10月1日(火)～14日(月)

イ 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。

ウ 重点事項

- (ア) 常時適切な見張りの徹底
- (イ) 気象・海象情報の入手活用
- (ウ) 自己救命策確保の推進

エ 実施事項

全国漁船安全操業推進月間の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。

- (ア) 海難防止講習会の開催
- (イ) 合同パトロールの実施
- (ウ) ポスター等による運動周知、並びに救命胴衣着用の呼びかけ

(3) 各地区連絡会議が定める海難防止運動

ア 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、操船者自身の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。

イ 運動の名称及び実施期間等

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。



全国海難防止強調運動ポスター



 全国一斉に、毎年7月16日から7月31日までの間、「海難ゼロへの願い」をスローガンに「全国海難防止強調運動」を実施しています。

西日本海難防止強調運動ステッカー

# ～海難の発生状況～

## (平成24年)

第七管区海上保安本部 交通部

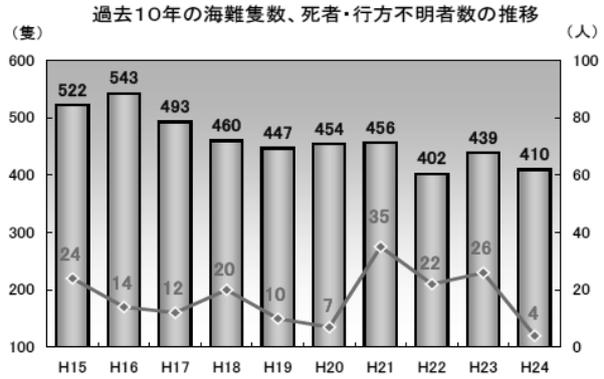
### 目 次

#### 北部九州・山口県西部における海難発生状況

1. 海難隻数と死者・行方不明者数の状況
- 2-1. 船舶種類別発生状況
- 2-2. 事故種類別発生状況
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)
4. 海難発生海域の特徴
- 5-1. 海難原因①(衝突・乗揚)
- 5-2. 海難原因②(機関故障・運航阻害)
- 6-1. プレジャーボート海難の事故種類別発生状況
- 6-2. プレジャーボート機関故障の原因と要因
- 6-3. プレジャーボート運航阻害の原因と要因
- 7-1. 漁船海難の事故種類別発生状況
- 7-2. 漁船衝突の原因と要因
8. 貨物船等(貨物船、タンカー)の海難発生状況

## 1. 海難隻数と死者・行方不明者数の状況

- 海難隻数は410隻で、平成23年に比べ29隻減少。過去10年間で2番目に少ない。
- 死者・行方不明者数は4人で、平成23年に比べ22人減少。過去10年間で最も少ない。
- なお、死者・行方不明者4人のうち3人は漁船による海難（衝突1人、転覆2人）で、残り1人は遊漁船による海難で発生。
- 積荷のスクラップ火災は、過去10年間で7隻しか発生していなかったが、平成24年は6隻発生（荷役中3隻、航行中3隻）。



3月14日、漁船M丸は、長崎県平戸市沖合で漁船T丸と衝突。衝突の衝撃で乗組員1名が海に投げ出され死亡した。



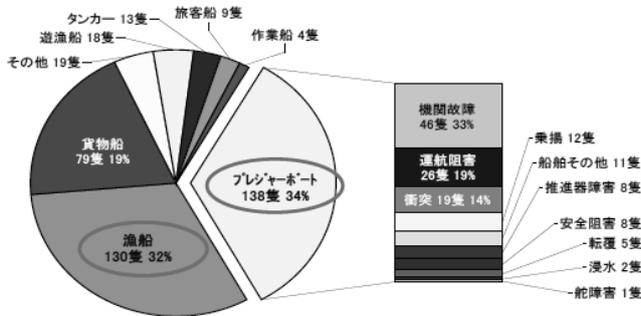
10月12日、漁船S丸は、釣り客5名を乗船させ、長崎県平戸瀬戸を航行中、突然機関故障を起こし漂流状態となった。その後、付近岩場に乗り上げ、乗客が岩場の上陸する際に1名が海中転落し、死亡した。

8月21日、漁船Y丸は、夫婦2名が乗り組み、長崎県五島市沖合で刺し網漁を操業中のところ、大波を受けて転覆。海中に投げ出された2名のうち1名が死亡した。



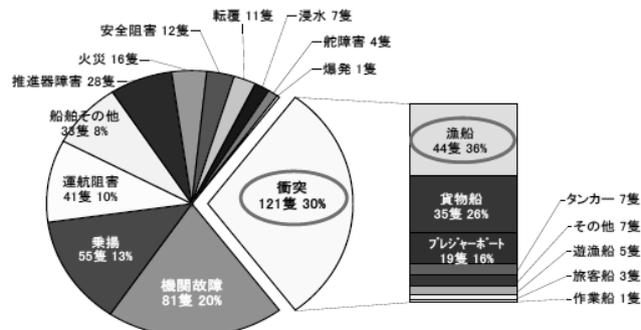
10月2日、貨物船H号は下関南東水道を航行中、積荷のスクラップから出火、関門港内に緊急投錨したのち、当庁巡視艇等の消火活動により火災は鎮火した。

### 2-1. 船舶種類別発生状況



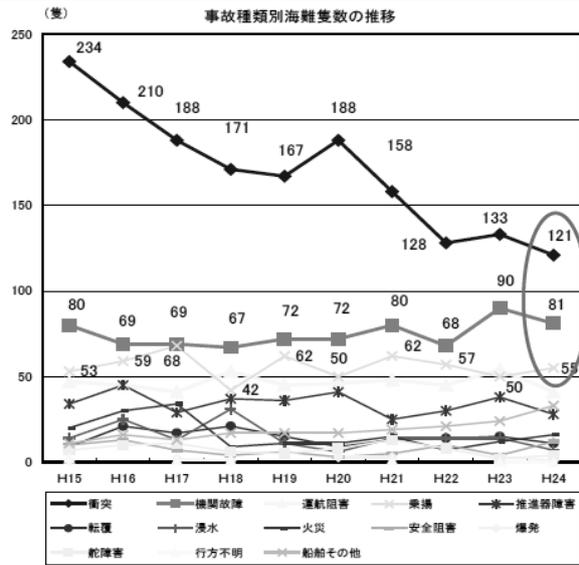
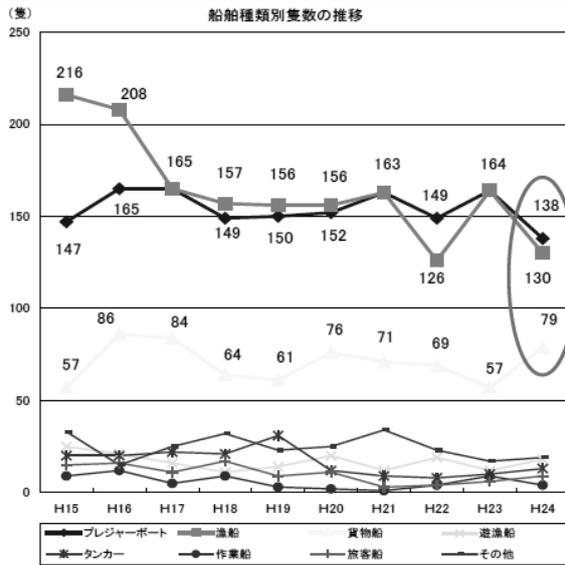
- 船舶種類別では、プレジャーボート138隻(34%)、漁船130隻(32%)の順に多く発生し、これらの船舶が海難全体の約66%を占めている。
- プレジャーボートでは、整備不良等による機関故障が46隻(33%)と最多。次いでバッテリー過放電等の運航障害26隻(19%)の順に発生。

### 2-2. 事故種類別発生状況



- 事故種類別では、衝突が121隻(30%)で最多。次いで機関故障81隻(20%)の順に発生。
- 衝突では、漁船によるものが44隻(36%)と最多。次いで貨物船35隻(26%)の順に発生。
- 機関故障による海難のうち約57%は、プレジャーボートによるものであった。

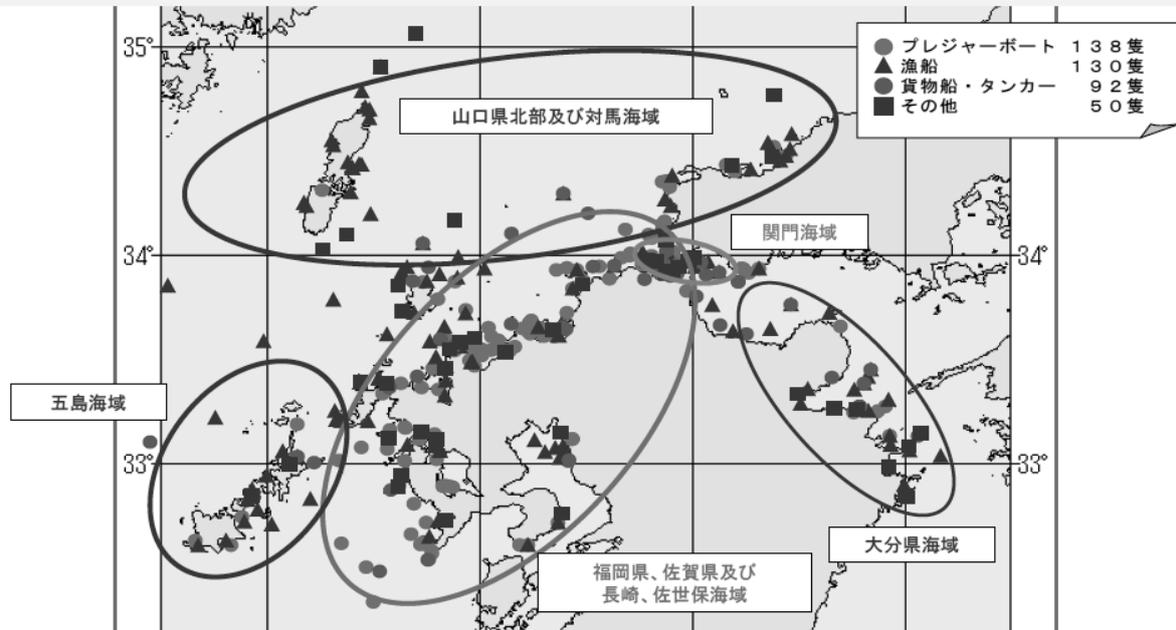
### 3. 過去10年間の海難発生隻数の推移(船舶種類別、事故種類別)



- ▶ プレジャーボートによる海難は、138隻(26隻減)と過去10年間に於いて最少。
- ▶ 漁船による海難は、近年は150隻前後を推移しているが、平成24年は130隻で平成23年より34隻減少している。
- ▶ 貨物船による海難は、近年70隻前後で推移しているが、平成24年は若干増加。

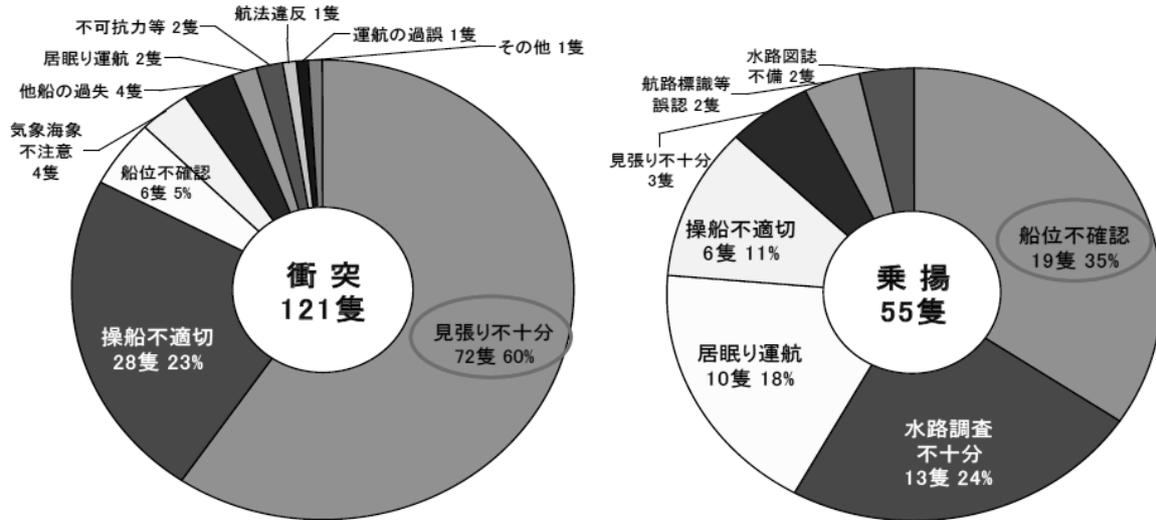
- ▶ 衝突海難は、121隻(12隻減)と過去10年間に於いて最少。平成15年の234隻から右肩下がりに減少し、10年間で約半数まで減少している。
- ▶ 機関故障は、81隻(9隻減)発生。
- ▶ 乗揚海難は、55隻(5隻増)発生。
- ▶ 衝突、機関故障以外の海難は横ばい傾向。

### 4. 海難発生海域の特徴



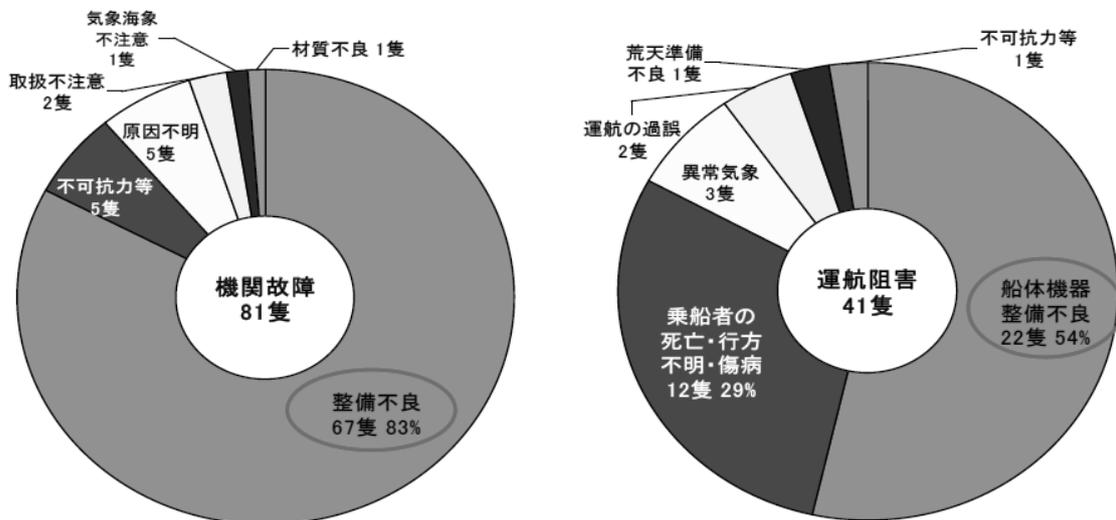
- ▶ プレジャーボートによる海難全138隻のうち、福岡県、佐賀県及び長崎・佐世保海域で112隻(81%)発生。
- ▶ 山口県北部、大分県及び対馬、五島海域では、漁船海難が一番多く発生している。
- ▶ 貨物船及びタンカーによる海難全92隻のうち、関門海域で31隻(34%)発生している。

### 5-1. 海難原因①(衝突・乗揚)



- 衝突海難の原因は、見張り不十分が72隻(60%)で最も多く、次いで操船不適切28隻(23%)、船位不確認6隻(5%)の順に発生。
- 乗揚海難の原因は、船位不確認が19隻(35%)で最も多く、次いで水路調査不十分13隻(24%)、居眠り運航10隻(18%)の順に発生。

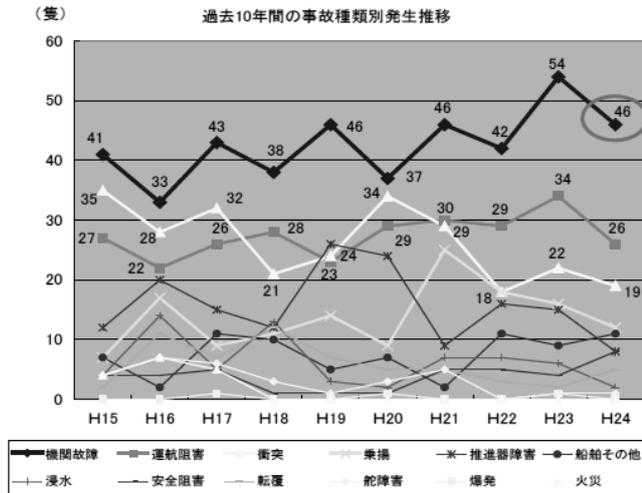
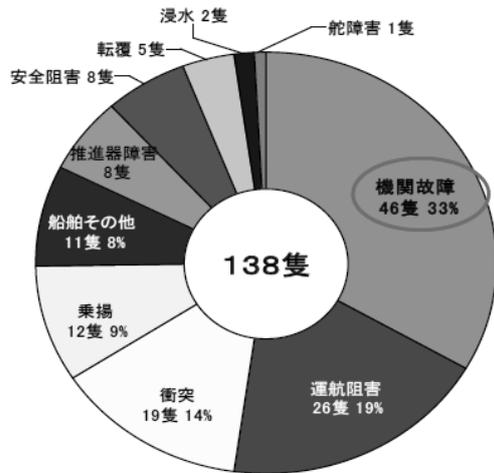
### 5-2. 海難原因②(機関故障・運航阻害)



※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をいう。

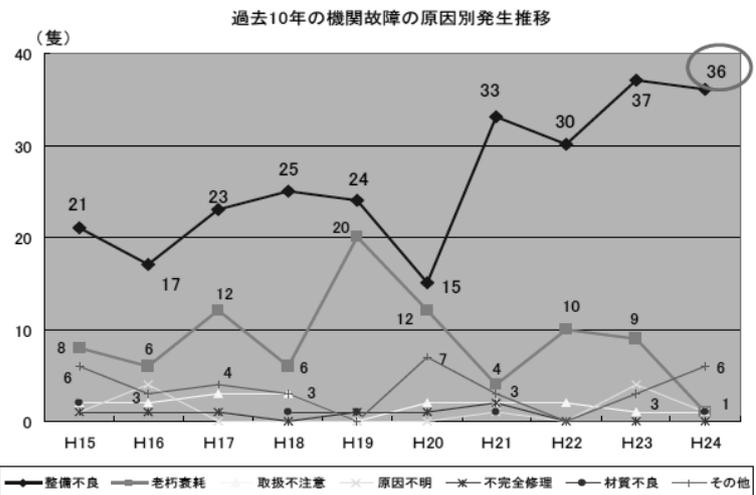
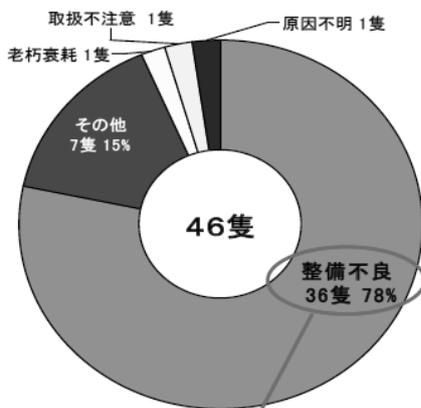
- 機関故障の原因は、整備不良が67隻(83%)で最も多く、次いで不可抗力等5隻、原因不明5隻の順に発生。
- 運航阻害の原因は、バッテリーの過放電や係留状態の不備により無人漂流となるなどの船体機器整備不良が22隻(54%)で最も多く、次いで乗船者の死亡・行方不明・傷病による漂流の順に発生。

## 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46隻(33%)で最も多く、次いで運航阻害26隻(19%)、衝突19隻(14%)の順に発生し、いずれの海難も昨年より減少している。  
 ▶ 機関故障及び運航阻害は、増減を繰り返しながら増加傾向で、衝突は増減を繰り返しながら減少傾向にある。

## 6-2. プレジャーボート機関故障の原因と要因

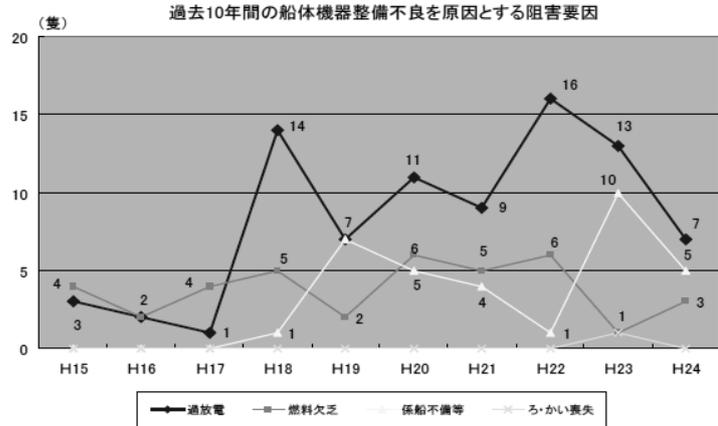
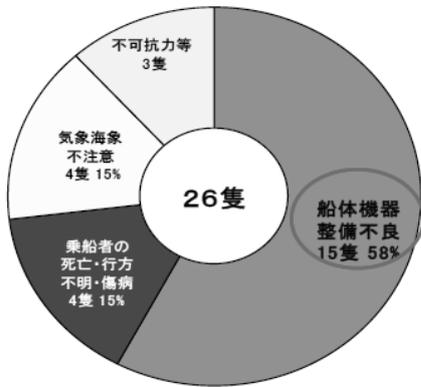


発航前点検の実施状況

整備不良36隻		
発航前点検	数	割合
あり	19隻	53%
なし	17隻	47%

▶ 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見ると、整備不良が36隻と最も多く、全体の78%を占めている。  
 ▶ 整備不良を原因とする機関故障海難船36隻のうち、発航前点検を実施していない船舶は17隻で全体の47%を占めている。

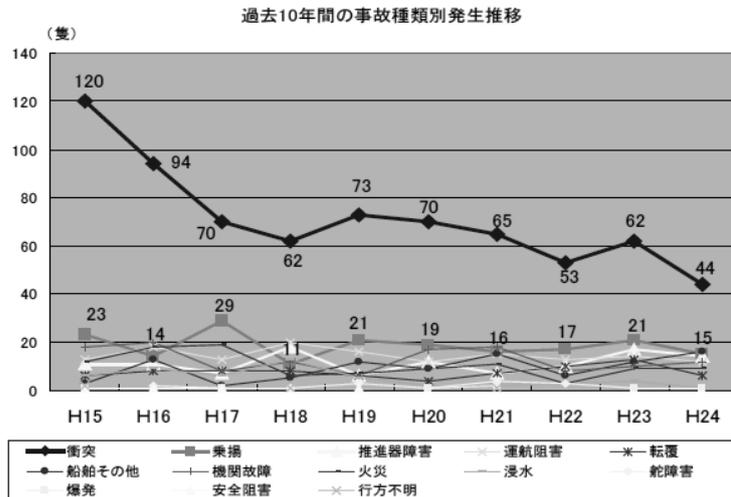
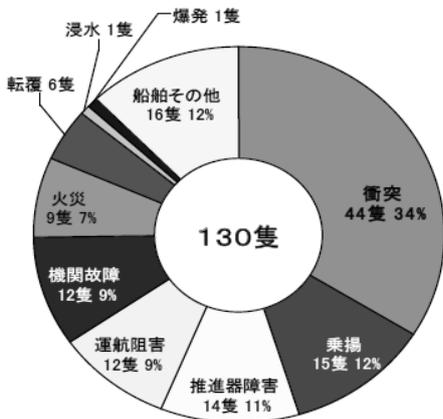
### 6-3. プレジャーボート運航阻害の原因と要因



※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をいう。

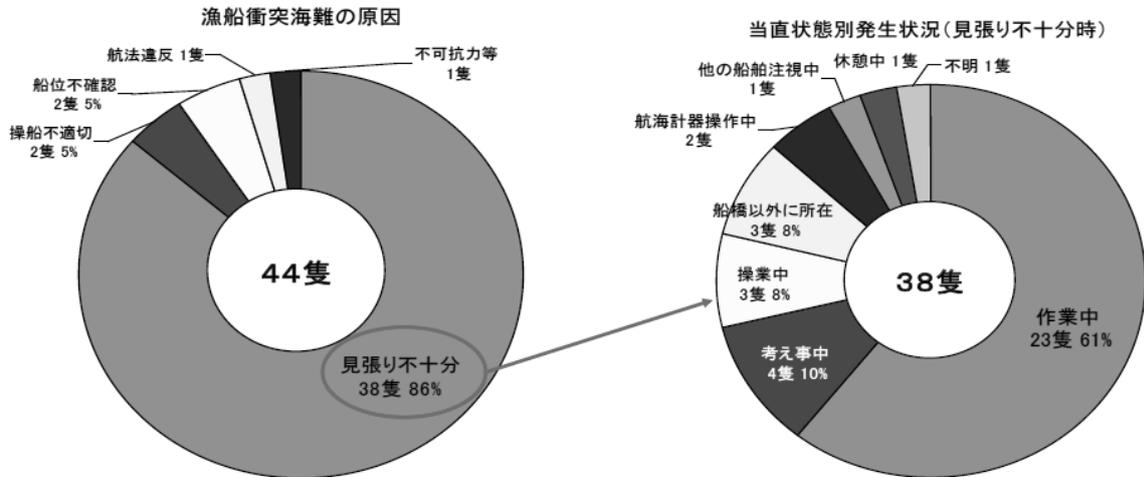
- ▶ プレジャーボート運航阻害を原因別にみると、船体機器整備不良が15隻(58%)と最も多い。
- ▶ 船体機器整備不良を原因とする阻害要因をみると、バッテリー過放電による機関起動不能が7隻、係船不備等による無人漂流が5隻、燃料欠乏による機関停止3隻となっている。
- ▶ バッテリー過放電の詳細要因をみると、7隻全てが、魚群探知機、GPS、電動リール等の機器をエンジン停止状態のまま使用したことによるもの。

### 7-1. 漁船海難の事故種類別発生状況



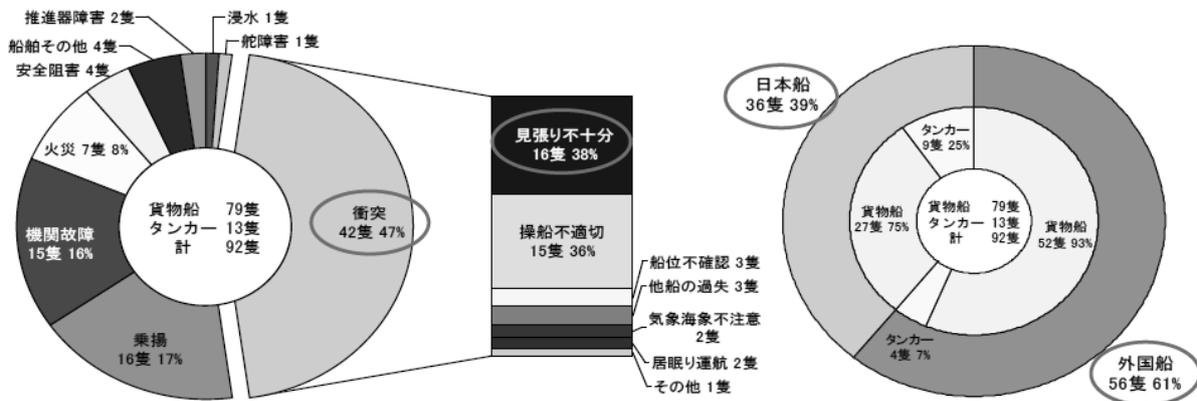
- ▶ 漁船海難は、衝突が44隻(34%)で最も多く、次いで乗揚15隻(12%)、推進器障害14隻(11%)の順に発生。
- ▶ 過去10年間では、衝突が平成15年をピークに減少しており、平成24年は最も少ない。
- ▶ 衝突海難以外は、各々20隻以下であり、過去10年間でも横ばいで推移。

## 7-2. 漁船衝突の原因と要因



- 漁船衝突44隻の原因は、見張り不十分が86% (38隻)と高い割合を占めている。
- 見張り不十分を原因とした衝突海難発生時の当直状態をみると、漁具の手入れ・操業準備などの作業中が23隻(61%)で最多。次いで考え事中4隻(10%)、操業中3隻(8%)の順に発生している。

## 8. 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42隻(47%)で最も多く、次いで乗揚16隻(17%)、機関故障15隻(16%)の順に発生。
- 衝突海難の原因は、見張り不十分が16隻(38%)で最も多く、次いで操船不適切15隻(36%)の順に発生。これらの海難原因が衝突海難全体の約74%を占めている。
- 貨物船等の海難における外国船・日本船の割合は、外国船56隻(61%)、日本船36隻(39%)であり、そのほとんどが貨物船79隻(86%)によるもの。

# 平成24年度各地区連絡会活動状況

## 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ており、平成24年度の実施結果は以下のとおりである。

## 2 各地区の海難防止運動

### (1) 仙崎・阿武・萩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24年10月15日(月)～10月31日(水)

- ③ 管内の特徴として、船舶種類別で漁船の海難が多いことから、漁船海難防止強化運動(七管区の地方運動)の期間を延長し、これら海難を防止するため実施した。



### (2) 関門地区海難防止強調運動推進連絡会

① 運動の名称

南海トラフ地震・津波対策啓発運動

② 実施期間

平成24年11月1日～継続

- ③ 内閣府により設置された「南海トラフ巨大地震モデル検討会」により検討され公表された報告を受け、関門海峡の津波対策を策定するため、関係機関に対し啓発活動を実施した。



### (3) 洞海地区海難防止強調運動推進連絡会

① 運動の名称

小型船安全運航指導

② 実施期間

平成24年11月1日(木)～

平成25年2月25日(月)

- ③ 新マリーナ開業に伴い、施設利用者へ



の安全対策について、海難防止講習会等の安全指導を実施した。

(4) 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24年8月1日(水)～8月31日(金)
- ③ 管内の特徴として、船舶種類別でプレジャーボートの海難が多いことから、これら海難を防止するため実施した。



(5) 有明海海難防止対策推進連絡会

- ① 運動の名称  
小型船海難防止強化運動
- ② 実施期間  
平成24年10月15日(月)～10月31日(水)
- ③ 管内の特徴として、船舶種類別で漁船の海難が多いことから、漁船海難防止強化運動(七管区の地方運動)の期間を延長し、漁船等小型船舶の海難を防止するため実施した。



(6) 玄海地区海難防止強調運動推進連絡会議

- ① 運動の名称  
発航前点検励行キャンペーン
- ② 実施期間  
平成24年10月1日(月)～10月31日(水)
- ③ 管内の特徴として、海難種類別で機関故障、運航障害が多いことから、これら海難を防止するため実施した。



(7) 長崎・五島地区

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 周年



- ③ 平成21年に発生したまき網漁船の難の再発防止を図るため継続実施した。

**(8) 佐世保地区海難防止強調運動推進連絡会**

① 運動の名称

- イ ゴールデンウィーク安全推進活動
- ロ 夏季安全推進活動
- ハ まき網・以西底びき網漁船海難防止運動

② 実施期間

- イ 平成24年4月28日(土)～5月6日(日)
- ロ 平成24年7月1日(日)～8月31日(金)
- ハ 平成24年7月1日(日)～8月31日(金)



- ④ 平成21年に発生したまき網漁船の海難の再発防止を図るため継続実施した。

**(9) 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24年10月15日(月)～10月31日(水)

- ③ 管内の特徴として、船舶種類別で漁船の海難が最も多いことから、漁船海難防止強化運動(七管区の地方運動)の期間を延長し、これら海難を防止するため実施した。



**(10) 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24年12月14日(金)～12月25日(火)

- ③ 管内の特徴として、海難種類別で衝突海難が最も多いことから、これら海難を防止するため実施した。



### 3 協会だより

#### 公益社団法人移行後の総会と理事会について

当会の公益社団法人移行後、新定款に基づく初めての通常理事会が平成25年5月30日に、定時総会が6月20日に開催されました。

今回の公益法人改革によって、総会(社員総会)や理事会の役割、議決事項が従来とはいくつかの点で異なっていますので、本稿では旧定款と対比しながらそれぞれの役割、議決事項等を解説します。

平成20年12月1日より、公益法人関連三法といわれる、一般社団法人及び一般財団法人に関する法律、公益法人及び公益財団法人の認定等に関する法律、一般社団法人及び一般財団法人に関する法律及び公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律が施行されました。これらの法律は、新制度における公益法人等の運営について規定しており、当会の定款はこれらに基づいて制定されています。

#### 1 総会

総会は、当会の最高意思決定機関であり、すべての正会員をもって構成されます。

##### (1) 議決事項

総会の決議事項は、従来は「定款に別に定めがあるほか本会の運営に関する重要事項を決議する。」(旧定款第20条)とされていましたが、現行定款では次の事項について決議することとなりました。(定款第15条)

- ① 会員の除名
- ② 理事及び監事の選任又は解任
- ③ 理事及び監事の報酬等の額
- ④ 貸借対照表及び損益計算書(正味財産増減計算書)の承認
- ⑤ 定款の変更
- ⑥ 解散及び残余財産の処分
- ⑦ 合併
- ⑧ その他総会で決議するものとして法令又はこの定款で定められた事項

新制度における総会の決議事項は、法人の基本的な業務執行体制(理事、監事の選任又は解任)や業務運営の基本ルール(定款の変更)の決定と貸借対照表等計算書類の承認等に限定され、当会の事業運営に係る事項の決定権限は理事会に委ねられることとなりました。

##### (2) 総会の種類

総会には「定時総会」と「臨時総会」の2種類があり、「定時総会」は毎事業年度に1回、年度終了後3ヶ月以内に開催することとなっています(定款第17条)。

この定時総会では、毎年度の定例的な議決事項として、上記1-④に基づき前年度の決算報告の承認が行われますが、従来議決案件となっていた当該年度の事業計画や収支予算については、理事会からの報告事項となりました。

### (3) 定足数

総会は、全ての正会員の過半数が出席することによって開催することができます。総会に出席できない正会員は、書面をもって表決し、又は他の正会員を代理人として表決を委任することができますが、この場合の正会員は出席したとみなされます。(定款第22条)

## 2 理事会

理事会は、全ての理事及び監事によって構成される当会の業務執行決定機関です。理事会は、当法人の業務執行を決定し、理事の職務執行を監督するとともに、代表理事を選定・解職する権限を持つこととなりました。

### (1) 議決事項

理事会には、次の権限が付与されています。(定款第38条)

- ① 本会の業務執行の決定
- ② 理事の職務の執行の監督
- ③ 代表理事及び業務執行理事の選定及び解職

これに基づき、理事会が決議すべき具体的事項は次のようになります。

- ① 本会の業務執行の決定
  - イ 重要な事業その他の契約の締結、解除及び変更
  - ロ 重要な事業その他争訟の処理 等
- ② 代表理事(会長)及び業務執行理事(副会長、専務理事、常務理事及び支部長)の選定、解職
- ③ 総会の日時、場所及び議事に付すべき事項の決定
- ④ 重要な財産の処分及び譲受
- ⑤ 多額の借入
- ⑥ 重要な使用人の選任、解職
- ⑦ 従たる事務所その他重要な組織の設置、変更及び廃止
- ⑧ 内部管理体制の整備
- ⑨ 事業計画書及び収支予算書等の承認
- ⑩ 事業報告及び計算書類等の承認
- ⑪ 規程の制定、変更及び廃止
  - イ 支部規程
  - ロ 理事の職務規程

- ハ 理事会運営規程
- ニ 事務局の組織及び運営に関する規程
- ホ 情報公開規程 等

従来、予算、決算は総会の決議事項とされていましたが、新制度では、決算における計算書類(貸借対照表、損益計算書(正味財産増減計算書))のみが総会の決定事項(承認事項)とされており、事業報告はその内容を報告することとなっています。しかし、当該年度の事業計画書、収支予算書は報告することさえ義務付けられていませんので、理事会の決議で策定し、理事会からの報告という形で総会に示しています。

#### (2) 理事会の種類

理事会には通常理事会と臨時理事会の2種類があり、通常理事会は毎事業年度に2回以上開催することとなっています。

#### (4) 定足数

理事会開催は、理事の現在数の過半数以上の出席がなければ開催することができません。(定款第42条)

従来は理事の代理出席が認められていましたが、新制度では理事の代理出席が認められていませんので、理事会開催には理事の方々のご協力が今まで以上に必要となりました。

#### (5) 理事の役割

理事は法人の業務上の意思決定に参画し、代表理事等の業務執行を監視する役割を担っています。理事はその経歴、経験等個人的な見識、能力を信頼されて選任されており、理事会ではこれらの能力を発揮しつつ、相互の十分な討議を行うことで適正な決定を行うことが期待されており、理事会の決議には本人が出席しなければならず、前述のとおり代理出席は認められていません。また、相互の意見交換が望めない書面による議決権の行使も認められていませんが、出席者の協議と意見交換ができる環境下であればテレビ会議や電話会議での理事会開催は認められるとされています。

#### (6) 監事の役割

監事は、理事の業務執行を監査し、理事が作成した計算書類(貸借対照表、損益計算書)及び事業報告、これらの附属明細書及び財産目録について監査を行い、監査報告書を作成しなければなりません。この権限を適切に行使するためには、重要な業務執行の決定が行われ、代表理事や業務執行理事から業務執行状況が報告される理事会には自ら出席し、法人の業務運営状況を把握して、法令や定款に違反する決議や不当な決議が行われないよう監視する必要があります。このため監事は入院等正当な理由がない限り理事会への出席が求められています。

新制度による協会運営が定着するよう事務局として努力してまいりますので、会員の皆様のご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

## 4 ミニ知識・海 (27)

### みなとの語源

港や港湾は、自然の湾や岬あるいは人工構造物で風浪が遮られ、船舶が安全に停泊できる場所であり、水陸交通の転換が行われる場所でもある。

今日、みなとを表す語として港や港湾が広く使用されているが、昔は津、泊、水門、湊、<sup>つ</sup><sup>とまり</sup><sup>みなと</sup><sup>みなと</sup>湖などが使われていた。

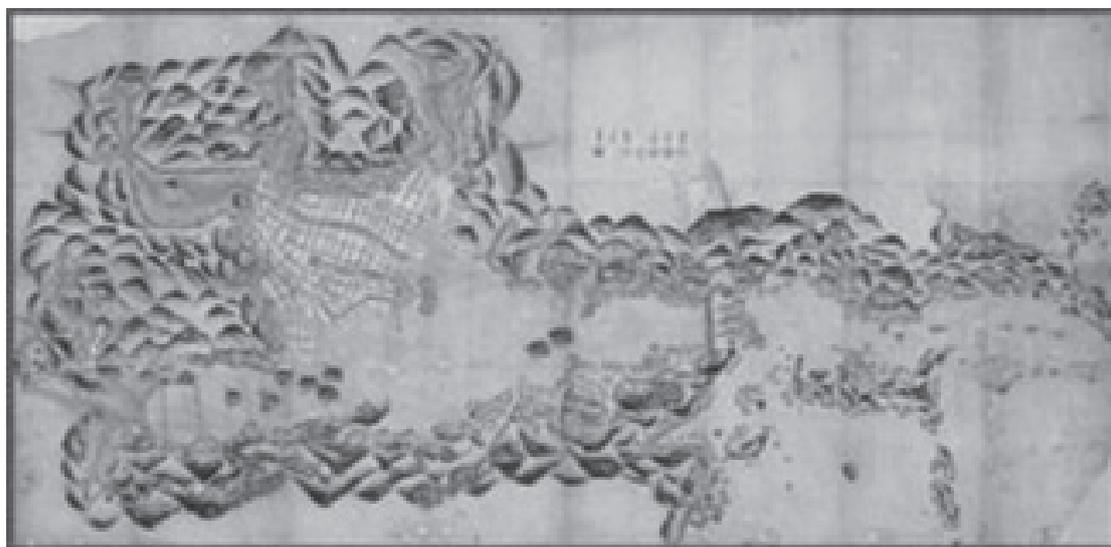
「津」は、道と同源であり、陸上で人の歩くところを「ち」、船の出入りするところを「つ」といい、古来より川や海岸などで船が停泊する場所、船着き場、渡し場などの意味に用いられてきた。津は地形上の特徴を持つ湊、泊などに該当しない場合にみなとの総称として使われ、古くは万葉集でも用いられている。

「泊」は、船の泊まる場所、船がかりする船着き場などを表す語として、津と同様に律令時代から使われている。

「水門」は、河水が海に注ぐ戸口、又は海が陸に深く入りこみ外海の激浪を防ぎ、船舶の安全に停泊させることができる場所として使用されてきた。

水門は両方から陸地が出て門戸のような形をしたさまを意味しており、河口は船が停泊するのに都合がよいことから、これが船の停泊する「みなと」となったと言われている。

「湊」は、「水之門」が転じたもの（助詞の「の」は多く「な」に転じる）で、水路が集まってくるところ、船の停泊するところからみなとを表している。



長崎古地図（長崎港図 1647 年（正保 4 年））

「港」は、水に村里の通路を表す巷とを合わせた文字で、本来水上の通路の意味であったが、後に水路のあるみなどを表すようになったと言われている。

奈良・平安時代には、津、泊が用いられていたが、中世以降は水門、湊、港が多く使われており、これらのみなどでは、船が停泊するに地形のよい場所を選んで施設を整備したことにより荷揚げされる物資の運搬・売買等の商品流通が盛んになって人口が増加し、都市を形成するようになった。このようなみなどでは、瀬戸内海の室津、牛窓、鞆、尾道、赤間関、九州の長崎、大阪の堺、日本海側の敦賀、新潟、酒田、松前等が代表的。



長州赤間関之図（江戸時代）

港を表す英語は、port 又は harbour、harbor である。

ポート(port)の語源は、ラテン語で門を意味する porta とされているが、日本語の水門の門とは意味が異なっている。

古代ローマでは、都市を建設する際、周囲に作る城壁の建設予定線(鋤で掘る)をまたぐことは、敵が城壁を越えることにつながるとして禁じられていた。このため、城門を作る場所は建設予定線を掘らず鋤を運んだことから、運ぶ(portare)が門(porta)となり、港(port)を意味するようになったと言われている。

ポートは輸送を意味する商業的な港であり、水陸交通の接点としてとらえたものである。

一方、ハーバー(harbor)は避難港的な意味であり、語源は古代英語の here(軍隊) + beorg(かくまう)とされており、外海から遮蔽された船が停泊できる水面を表している。

## 5 海のみちしるべ(航路標識)

航路標識は、航海の安全になくてはならない船の道しるべであり、船舶が安全で能率的に航行するために自船の位置と目的地の位置関係を確認し、危険な障害物を避け、安全な針路を把握するための指標とするための航行援助施設である。九州(山陽小野田市及び阿武郡以西の山口県を含む。)及び沖縄には、海上保安庁が管理する航路標識だけでも約1500基設置されている。これらの中には明治時代に設置され今なお現役として活躍している灯台もあり、多くの灯台は風景に馴染み地元のシンボルとしても親しまれている。

### 1 航路標識の分類

航路標識には、灯光、形象、色彩によって位置、航路又は障害物の存在を示す「光波標識」、レーダー・ビーコン(無線方位信号所)などのように電波によって船舶の位置あるいは航路又は障害物の存在を示す「電波標識」、船舶通航信号所などのように電光表示板、無線電話などにより情報提供を行う「その他の標識」に分類される。

これらの概要と海上保安庁が設置した九州、沖縄地区の設置基数(平成25年3月31日現在)は次のとおりである。

種 類		概 要	基 数	
			九州(注)	沖 縄
光 波 標 識	夜	灯 台	834	93
	標	灯 標	浮体式 以外 105 浮体式 26	浮体式 以外 127 浮体式 5
		照射灯	47	1
		指向灯	3	0

光波	夜	導灯	通航困難な水道、狭い港口等の航路を示すために航路の延長線上の陸地に設置した高低差のある2個以上の構造物で構成され、灯光を発するものをいう。 (船舶は2個以上の灯光を一線に見ることによって航路に導かれる。)	24	0
		標	灯浮標	船舶に岩礁、浅瀬等の障害物の存在を知らせるため、又は航路を示すために海上に浮かべた構造物で、灯光を発するものをいう。	315
識	昼	立標	機能が、灯台、灯標及び灯浮標と同じで、灯火を発しないものをいう。	1	30
		浮標		0	11
電波	標	ロランC局	船舶がロランC受信機によって船位を測定するための電波を発射する施設をいう。 1つの主局と2～4の従局で1チェーンを形成し、船舶はチェーン内の主従局から発射される電波の到達時間差を測定して、双曲線航法により船位を求める。 日本では、新島局(東京都新島村)[北西太平洋チェーン主局、韓国チェーンY従局]、慶佐次(沖縄県国頭群)[北西太平洋チェーンW局、韓国チェーンX局]を運用しているが、新島局は平成26年2月1日をもって廃止される。	0	1
		ディファレンシャルGPS局(DGPS局)	船舶がDGPS受信機によって、GPSで測定した位置の誤差補正值及びGPS衛星の異常情報を得るための電波を発射する施設をいう。 有効通達距離：昼夜間 約200km	4	2
		識	無線方位信号所	レーダー・ビーコン	船舶のレーダー映像画面上に送信局の位置を輝線符号の始点で表すために、船舶のレーダーから発射された電波に感応してマイクロ波を発射する施設をいう。 有効通達距離：昼夜間 約17km又は約9km
その他	船舶通航信号所	レーダー、テレビカメラ等により港内、特定の航路及びその付近水域、又は船舶交通の輻輳する海域における船舶交通に関する情報を収集して、その情報を船舶に対して無線電話、一般電話、電光表示板によって通報又は表示する施設をいう。	5	2	
		潮流信号所	潮流の速い海峡の潮流の流向、流速の変化を無線電話、一般電話又は電光表示板によって船舶に通報する施設をいう。	3	0
九州(山口県の一部を含む)及び沖縄における航路標識の合計				1,145	351

注：九州地区には山口県宇部市、山陽小野田市、美祢市、下関市、萩市、長門市及び阿武郡を含む。

## 2 陸上標識の基本ルール

陸上に設置される灯台や導灯のような光波航路標識について、その塗色や灯火の光り方などは、国際的な勧告に沿って海上保安庁が定めており、その概要は次のとおりである。

種 別		形 状	塗 色	灯 質		
				灯 色	光 り 方	
灯 台	防波堤等に設置する灯台で、港湾等の認知を目的とし、かつ、左舷側又は右舷側を標示するためのもの	左舷標識	塔 形	塔 形	緑	不動光、単明暗光、群明暗光、等明暗光、単閃光、群閃光、連成不動単閃光、連成不動群閃光
		右舷標識		赤	赤	
	上記以外のもの		原則として白	原則として白		
導 灯		塔 形	原則として白	原則として緑又は赤	不動光、単明暗光、等明暗光	
指 向 灯		塔 形	原則として白	白、緑、赤	不動光、単明暗光、等明暗光	
照 射 灯		塔 形	原則として白	白	不動光	
そ の 他 の 灯		—	—	原則として白	モールス符号光 U(・・-)	
橋 梁 灯	左側端灯	—	—	緑	不動光、等明暗光、単閃光、群閃光又はモールス符号光(Uを除く)	
	右側端灯	—	—	赤		
	中央灯	—	—	白	不動光、等明暗光、モールス符号光A(・-)又は長閃光(毎10秒に1長閃光)	
	橋脚灯	—	—	黄	不動光、等明暗光、モールス符号光(A及びUを除く)	
橋 梁 標	左側端標	正 方 形	緑	—		
	右側端標	正三角形	赤	—		
	中央標	円 形	白地に赤縦帯二本以上	—		
導 標			原則として白	—		

### 3 海上標識の基本ルール

海上に設置される灯浮標や灯標のような航路標識については、その意味や形状などは、「浮標式」として世界的に統一されている。日本では、「浮標式を定める告示」（昭和58年海上保安庁告示第131号）によって、浮標式の基本ルールが定められており、昼間は「塗色」や「トップ・マーク（頭標）」により、夜間は「灯火の色と光り方（灯質）」により標識の意味が容易に判別できるようになっている。その概要は次のとおりである。



側面標識には、右げん標識と左げん標識とがあるが、左右は船の進行方向によって異なるため基準が必要であり、その基準を「水源」としている。水源に向かって左が左げん標識、右が右げん標識である。

港・湾・河川及びこれに接続する水域の水源は、港や湾の奥部又は河川の上流であり、瀬戸内海は神戸港を水源と定めている。また、わが国の沿岸域における水源は、沖縄県与那国島を水源と定めている。

海図の中では、水源の方向が紛らわしい場合のシンボル・マークによりその方向を示している。



#### 4 設置者による分類

その設置する目的や規模によって、海上保安庁が設置するものと海上保安庁以外の者がその事業のために設置するものがある。このうち海上保安庁以外の者が設置する航路標識には、一定の施設・性能基準を満たし海上保安庁長官の許可を受けたもの（許可標識）とこの施設・性能基準を満たさない小規模な航路標識（簡易標識）に分けられる。これらの許可標識又は簡易標識は、その多くが海上で工事・作業を実施したり、漁業施設やその他の構造物を設置したときに、その施設を保全し付近を航行する船舶の安全を図るために、その工事・作業海域や構造物を明示する航路標識として設置されているが、これの航路標識についても海上保安庁が設置する航路標識と同様にそれぞれの設置場所や目的によって、標識の塗色や標識灯火の光色及び光り方（灯質）が国際ルール等で定められている。

#### 5 いくつかの灯台

##### (1) 部埼灯台



関門海峡の東口に当たる福岡県北九州市(北緯33度57分34秒、東経131度01分23秒)に位置する部埼灯台<sup>へさきとうだい</sup>は、1867年江戸幕府が兵庫開港に備えて英国と約定した5灯台(友ヶ島、江崎、和田岬、六連島、部埼)の一つである。

英国人技師R・Hブラントンの設計によって建設された石造り灯台で、明治5年1月22日初点灯した。当初は不動光であったが、明治28年に回転式レンズに改めて以来、現在まで「連成不動閃白光」を点灯し続けている。

- ・灯 質：連成不動閃白光 毎15秒に1閃光
- ・塗色及び構造：白色、塔形、円形石造り
- ・光 達 距 離：閃光 17.5 海里 不動光 10.5 海里
- ・海面から灯火まで高さ：39メートル

平成20年、経済産業省から近代化産業遺産に指定されている。

## (2) 都井岬灯台



- ・灯 質：単閃白光  
毎15秒に1閃光
- ・塗色及び構造：白色、塔形、  
円形石造り
- ・光 達 距 離：閃光 23.5 海里
- ・海面から灯火まで高さ：271メートル

宮崎県の最南端、都井岬の先端部(北緯31度22分3秒 東経131度20分45秒)に位置する。東南アジア方面から航行してくる船舶が最初に九州本土を認識する重要な灯台として、海運界や海軍の要望を受けて設置され、昭和4年12月22日に初点灯した。国産の直径2.59メートルのレンズで光源が電化された昭和19年当時は東洋一の光度を持つ灯台であった。

昭和20年の空襲、昭和25年9月の台風被害で大破し、現在の灯台は昭和26年5月に修理復元されたものである。

### (3) 屋久島灯台



- ・ 灯質：単閃白光 毎15秒に1閃光
- ・ 塗色及び構造：白色、塔形、円形折衷造り
- ・ 光達距離：閃光 22.0 海里
- ・ 海面から灯火まで高さ：92 メートル

鹿児島県屋久島の最西端永田岬(北緯30度23分32秒 東経130度22分46秒)に位置する。明治時代後期、日本から台湾に至る南方航路整備のため、九州西岸から南西諸島にかけて設置された台湾航路灯台8か所の一つである。

明治30年1月10日に初点灯した。灯台構造は、煉瓦と御影石の折衷造りの円形白色灯台である。

### (4) 門司西海岸五号防波堤灯台(デザイン灯台)



- ・ 等 質：等明暗赤光明 明3秒暗3秒
- ・ 塗色構造：赤塔形
- ・ 光達距離：5.5海里
- ・ 海面から灯火までの高さ：7.2メートル

福岡県北九州市門司港の門司西海岸防波堤(北緯33度56分48秒 東経130度57分36秒)に位置する。観光戦略としてレトロ風塔屋をデザインした灯台である。平成9年3月19日に初点灯した。

デザイン灯台とは湾岸地域の活性化のため、地元の自治体等と海上保安庁が協力して、周囲の環境や景観にマッチした灯台をデザインし、地域の特色を表現した灯台である。

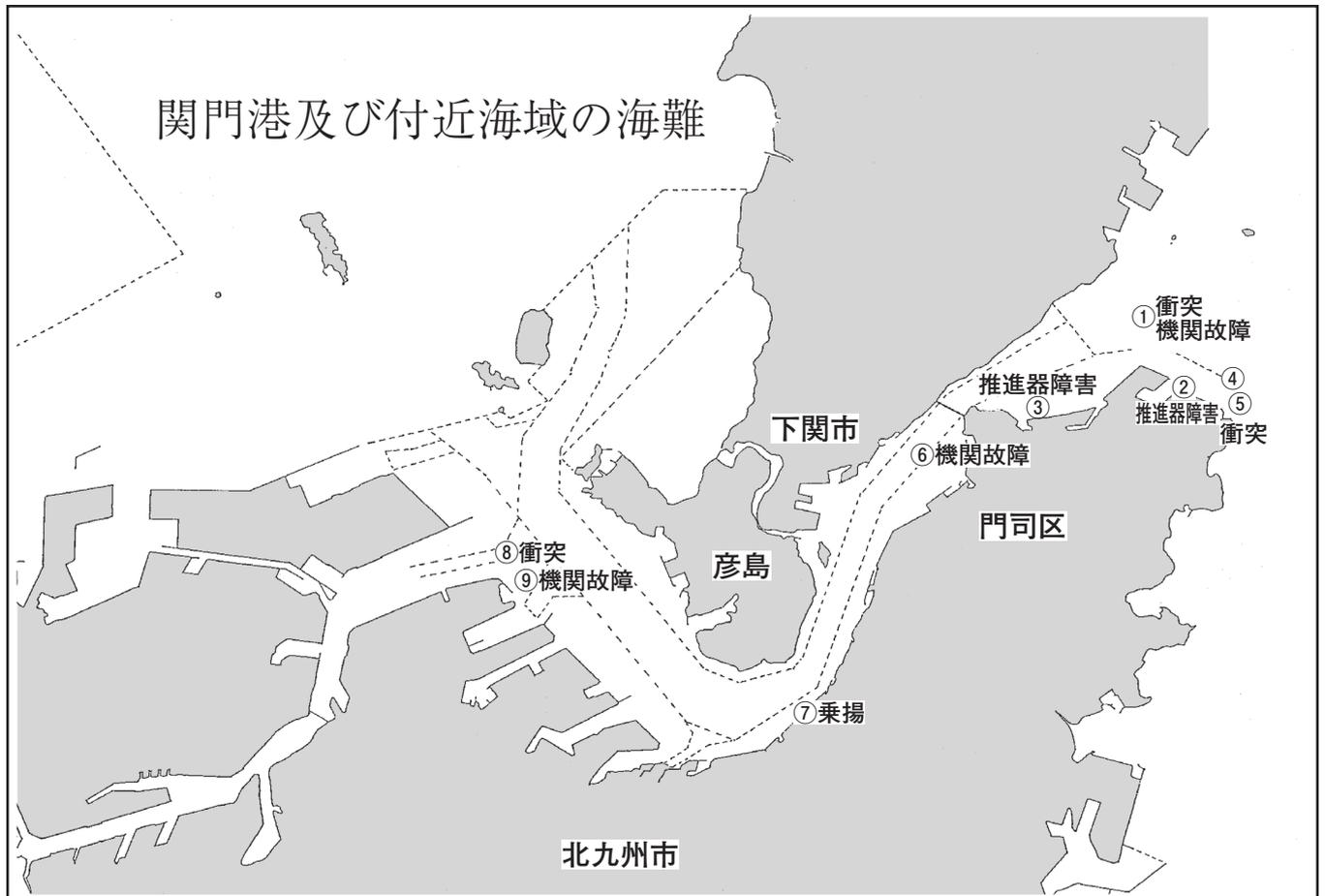
6 関門港及び付近海域における海難発生状況(平成25年4月～6月)【速報値】

門司海上保安部  
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	衝突	4月25日 10:30頃	N 33-58-51 E130-00-19	貨物船 A号 1,963トン  台船 (曳船Bにより曳航中)	貨物船A号は、平成25年4月24日17時10分、広島県福山港を出港し、韓国馬山向け関門航路を航行中。平成25年4月25日午前10時29分ころ、同海域は濃霧により視程約300メートルであり、レーダーにて確認できていなかった曳船Bに曳航され左右に2隻並んでいた台船を自船のほぼ正船首方向約300メートル視認し、直ちに左転し避航動作を取ったものの、間に合わず、自船の右舷船首部を、右側の台船の右舷側に衝突させた。衝突した両船とも擦過傷を負ったものの航行に支障はなく、該船は巡視艇監視の下、関門港門司区西海岸2号岸壁に着岸した。油の流出、人命等異常なし。	霧 北西の風 3m 北西の波 0.5m 視程 0.3km 強風・濃霧 注意報	略図番号 ①参照
2	推進器 障害	5月4日 17:38頃	N 33-57-55 E131-00-42	貨物船 C号 6,701トン	貨物船C号は、平成25年5月4日1738頃、太刀浦30号岸壁より中国向け出港し速力を徐々に上げていったが、太刀浦沖の関門航路第35号灯浮標付近に至っても3.5ノット程度しか速力が上らず、関門マーチスから無線連絡での指示により同日1830頃、関門航路を外れ田ノ浦区沖合いに錨泊、調査の結果、故障箇所はCPPシステムにおける翼角作動の不良によるものと判明し、修理業者により修理等を実施することとなった。P号は5月7日に田野浦8号岸壁に着岸し、業者によりCPPシステムユニットの交換が実施され、5月14日1130復旧した。同日、部埼沖にて試運転を行った結果、良好であったことから中国向け航行を開始した。油の流出、人命等異常なし。	晴れ 西の風2m 西の波0.5m 視程 10km	略図番号 ②参照
3	推進器 障害	5月24日 09:54頃	N 33-58-06 E130-59-12	プレジャーボート D丸 1トン	プレジャーボートD丸は、平成25年5月25日0600頃、友人1名を乗船させて釣をするため、白野江船溜りを出港し、北九州市門司区所在の田野浦岸壁沖合いに向かい、同日0730頃到着。その後、該船を漂泊させた状態で釣を開始した。同日0950頃、大型の通行船舶を認めたことから邪魔にならない海域に移動するため、船を動かそうと、機関を始動させクラッチを入れたが、クラッチが入らなかったことから調査した結果、プロペラシャフトの折損が判明した。同日0954、118番通報により救助を要請し、巡視艇により横抱き状態として田野浦岸壁へ着岸した。業者による調査の結果、シャフト上下稼動部の軸受けが無くなっており、軸受けがなく固定されていない状態でシャフトが回転し、ぶれたことにより	晴れ 西南西の風 2m 海上平穏 視程 15km	略図番号 ③参照

番号	種別	発生		船名等要目	状況	気象状況	備考
		日時	場所				
					シャフトが折損したとのことであった。軸を受けていた部分が脱落した原因は不明。油の流出、人命等異常なし。		
4	機関故障	6月10日 06:20頃	N 33-58-05 E131-01-36	プレジャーボート E丸 5トン	プレジャーボートE丸は、平成25年6月10日0500ころ、山口県下関市蓋井島所在の蓋井島港出港し、入港予定である山口県宇部市所在の宇部港向け航行中、同0620ころ、機関の警報が鳴ったため、一旦機関を停止し、火災等の有無の確認後、再度機関を起動しようとしたところ機関が起動しなかったことから、118通報したものである。巡視艇により、福岡県北九州市門司区西海岸にある巡視艇基地まで曳航された。その後、業者修理依頼し実施し、電気系統のトラブルであることが判明した。油の流出、人命等異常なし。	曇り 南西の風 10m 南西の波 1m 視程 15km	略図番号 ④参照
5	衝突	6月20日 17:45頃	N 33-57-45 E131-01-43	貨物船 F丸 9,610トン	貨物船F号は、平成25年6月20日1400徳山港を出港後、関門航路に入航しようと西口にさしかかったところ、当時関門港は西向け7ノットの潮流が流れており、折からの南からの強風に圧流され、1715関門航路第40号灯浮標の至近を航行していたことから、右舷船尾付近が同灯浮標に接触した。接触程度であったことから灯浮標も支障なく、H号についても航行に支障なかったことからそのまま太刀浦に着岸した。油の流出、人命等異常なし。	晴れ 南の風10m 南の波1m 視程 15km	略図番号 ⑤参照
6	機関故障	6月22日 11:00頃	N33-56-59 E130-56-37	貨物船 G号 3,836トン	貨物船G号は、平成25年6月22日1030ころ、北九州市門司区所在の太刀浦港を出港、関門航路を西向け航行し、出港約30分後、潮流東流れの為、機関の増速を試みても回転数が上がらなかったことから機関の調査を実施したところ、燃料フィルターの目詰りによる原因であることが判明したので、該船船長は修理を行うことを関門マーチスに伝え、燃料フィルターの交換作業の為航路外に投錨した。乗組員による自力復旧完了後、抜錨し関門港を出港した。油の流出、人命等異常なし。	曇り 東の風2m 海上平穏 視程 15km	略図番号 ⑥参照
7	乗揚	6月22日 16:54頃	N 33-54-18 E130-55-33	貨物船 H号 2,832トン	貨物船H号は、平成25年6月23日0030大韓民国の麗水港を出港し、岡山県倉敷市の水島港向け関門航路を航行中の同日1650頃、反航船が気になり、関門航路第22号灯浮変針すべきところを変針せずに航行をつづけたことから、航路外に進出し浅瀬に乗り揚げた。H号は同日1924自力離礁した。翌24日にダイバーにより船底損傷を確認したところ、プロペラ、ビルジキール等に損傷はなかったものの船底外板接部において擦過傷が確認された。油の流出、人命等異常なし。	晴れ 東の風3m 海上平穏 視程 15km	略図番号 ⑦参照

番号	種別	発生		船名等要目	状況	気象状況	備考
		日時	場所				
8	衝突	4月23日 18:20頃	N 33-56-08 E130-51-26	タグボート B号 180トン	B号は、起重機船の補助曳船として業務に従事し、関門航路東口から関門航路に入航し、若松航路入口付近にて、左転して若松航路へ入航しようとしたが東航中の反航船がいたため、通常よりも北上して若松航路に入航したところ南東の風10~12m程吹き、航路外方向への圧流もあって、灯浮標に接触したもの。	晴れ 南東の風 13m 視程 10km	略図番号 ⑧参照
9	機関故障	6月14日 15:48頃	N 33-56-09 E130-51-41	貨物船 H号 1,422トン	H号は岸壁を出港し中国ハイメン向け航行中、L Oの圧力低下により、若松航路入口付近に投錨、乗員により修理を試み自力復旧したため抜錨して航走を開始したが、再び同じ原因により機関故障となり若松区安瀬泊地沖合海域に投錨したもの。翌日午後機関を自力復旧し中国向け航行開始した。	曇り 東の風 5 m 視程 10km	略図番号 ⑨参照



## 6 刊末寄稿

### 「キョウイク」と「キョウヨウ」

(公社)西部海難防止協会

海事広報展示館(関門海峡らいぶ館) 館長 細坂政弘

七月の「天声人語」に「キョウイク」と「キョウヨウ」の記事があった。このところ巷で激論が交わされている「教育」とか「教養」の話ではなく、定年後も元気で活力ある人生を送っている人の秘訣についての話題である。

高齢化がすすむ現世にあって、いったいどのような態度で臨めばこのような人生が送れるのかと思うと、「今日、行くところがある。」「今日、用がある。」というこの二つの要件を実践するだけで十分だとある先輩の例を引いて記されていた。一方で高齢者の生活に関するある調査では、3週間以上も会話のない生活を送っているという人が、男性では17%、女性でも4%に達しているという。一概には信じられないような話である。

私が館長を務める関門海峡海事広報展示館(通称、らいぶ館)は、平成23年4月に開館し、関門海峡内の3ヶ所にカメラを設置して通航する船舶の状況をライブ映像としてモニターに映し出したり、録画した24時間の通航船舶映像を10分間に短縮編集した映像や実際に船に乗った気分で関門海峡の変化を体験するシミュレーション映像などを展示している。また、日本近海の海底の状況を3D画像で観察したり東南海地震が発生した場合に、この地震で発生する津波が時間とともにどのように変化して関門海峡にやってくるのかをシミュレーションした映像も大型スクリーンで見ることができる。

また、ご当地ではレトロ地区として街おこしが進められ、東京駅と同時期に建てられたJR門司港駅の駅舎をはじめ昔懐かしい家屋が至るところに再建されている。「今日、行くところがある。」「今日、用がある。」を実践するために、ウォーキング代わりにイベント会場等を頻繁に訪れることは、高齢者にとっては体力的にも経済的にも難しいことかもしれない。が、四季折々あるいは花火大会等の行事に合わせ、ご夫婦やお友達とあるいはお孫さん達と一緒にレトロ街の街歩きに出かけ、会話を弾ませながら体力を養うことは如何であろうか。

その折にらいぶ館にも立ち寄っていただき「教育」とか「教養」というほど大袈裟なことではないが、海や関門海峡の知識や話題をスタッフとの対話で楽しみながら育んでいただければ・・・と願っている。

海の事件・事故は  
局番なし「118」

(公)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/)

公益社団法人 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/>