

会 報

第 166 号

目 次

1	業 務 日 誌 (26. 4. 1～26. 6. 30)	1
2	事 業 報 告 (26. 4. 1～26. 6. 30)	3
2-1	会の運営に関する活動	
2-1-1	平成26年度 第1回 業務運営会議	
2-1-2	平成26年度 第1回 通常理事会	
2-1-3	平成26年度 定時総会	
2-1-4	平成26年度 第2回 通常理事会	
2-2	一般事業	
2-2-1	平成26年度 西日本海難防止強調運動推進連絡会議	
2-2-2	関門航路航行安全対策調査（潮流調査）専門委員会 第1回委員会	
2-3	受託事業	
2-3-1	名瀬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	八代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	
2-3-3	平成25年度鹿児島港（新港区）改修に伴う航行安全対策調査専門委員会	
3	海上保安部署長に聞く（新連載）	38
	若松海上保安部長、三池海上保安部長、大分海上保安部長	
	下関海上保安署長、苅田海上保安署長、佐伯海上保安署長	
4	会員だより 「海底線資料館のご紹介」	53
5	ミニ知識・海（31）「船の操縦性能」	57
6	狭水道及びその付近海域における海難 （平成26年4月～6月）	61
7	刊末寄稿 「関門海峡らいぶ館」	67

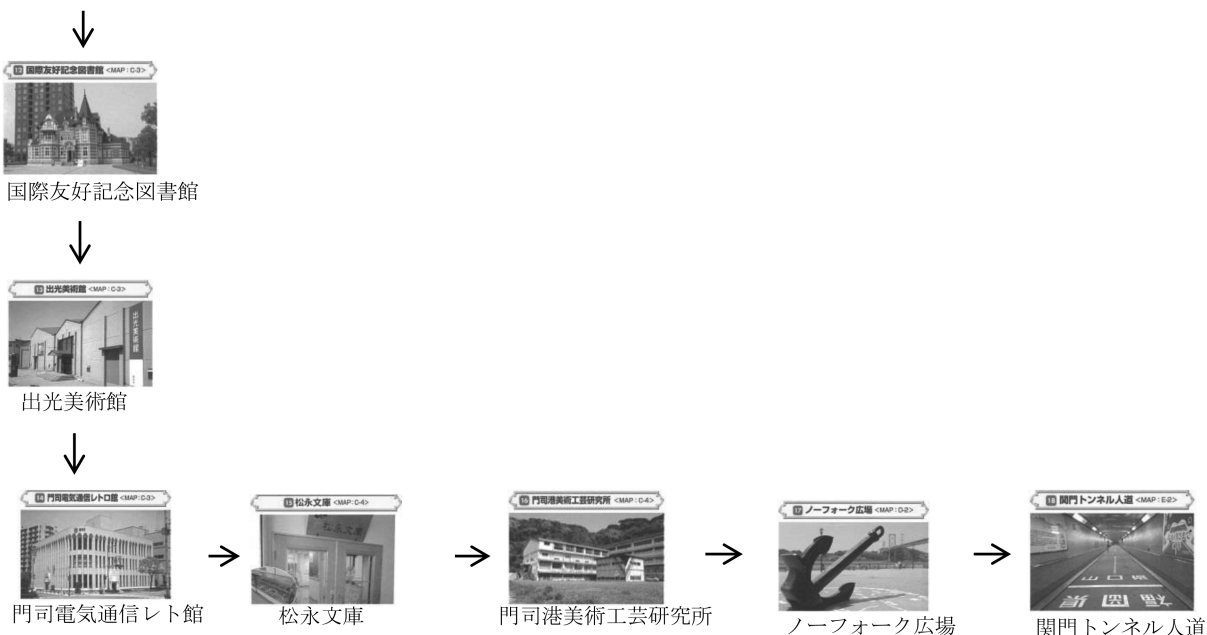


関門港観光ガイド



⑨ 港ハウス

1階は、地元北九州市・下関の新鮮な海産物などを販売する観光市場や、北九州の特産品が揃ったお土産コーナーなどがある観光物産館である。2階には、ミニイベントや企画展・会議などが行える「多目的ホール」がある。



1 業務日誌 (H26. 4. 1 ～ H26. 6. 30)

1 - 1 本 部

日 付	内 容
4月16日(水)	名瀬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3回委員会 於：ホテルパレスイン鹿児島
4月24日(木)	八代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 作業部会 於：ホテルニューオオタニ熊本
4月28日(月)	長崎県水難救済会 平成26年度(第13回)通常総会 於：ANAクラウンプラザホテル 長崎グラバーヒル
5月20日(火)	八代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 於：ホテルニューオオタニ熊本
5月21日(水)	西部地区海務協議会 平成26年度 総会 於：和光亭(北九州市)
5月21日(水)	平成26年度 苅田港港湾工事説明会 於：苅田町中央公民館
5月21日(水)	平成25年度鹿児島港(新港区)改修工事に伴う航行安全対策調査 専門委員会 第2回作業部会 於：ホテルパレスイン鹿児島
5月27日(火)	西部海難防止協会 平成26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(金)	西部海難防止協会 平成26年度 第1回 通常理事会 於：西部海難防止協会 会議室
6月3日(火)	平成26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3日(火)	北九州海友会 第43回 定例総会 於：ブリリアンサ門司港
6月4日(水)	平成26年度 北九州海の日協賛会理事会・実行委員合同会議 於：北九州市港湾空港局
6月5日(木)	日本海難防止協会 平成26年度 第1回 通常理事会 於：海運ビル(東京)
6月18日(水)	平成25年度鹿児島港(新港区)改修工事に伴う航行安全対策調査 専門委員会 第3回委員会 於：ホテルパレスイン鹿児島

6月19日(木)	西部海難防止協会 平成26年度 定時総会 於：ステーションホテル小倉
6月19日(木)	西部海難防止協会 平成26年度 第2回 通常理事会 於：ステーションホテル小倉
6月20日(金)	日本海難防止協会 平成26年度 定時社員総会及び第1回臨時理事会 於：ホテルグランドアーク半蔵門
6月23日(月)	関門航路航行安全対策調査(潮流調査)専門委員会 第1回 委員会 於：アパホテル小倉駅前
6月25日(水)	関門港ボート天国推進協議会 平成26年度 総会 於：北九州市港湾空港局

1 - 2 鹿児島支部

日 付	内 容
6月16日(月)	志布志港台風・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26年度 第1回 業務運営会議

2 - 1 - 2 平成26年度 第1回 通常理事会

2 - 1 - 3 平成26年度 定時総会

2 - 1 - 4 平成26年度 第2回 通常理事会

2 - 2 一般事業

2 - 2 - 1 平成26年度 西日本海難防止強調運動推進連絡会議

2 - 2 - 2 関門航路航行安全対策調査(潮流調査)専門委員会
第1回委員会

2 - 3 受託事業

2 - 3 - 1 名瀬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3回委員会

2 - 3 - 2 八代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

2 - 3 - 3 平成25年度鹿児島港(新港区)改修工事に伴う航行安全対策調査
専門委員会 第3回委員会

2 - 1 会の運営に関する活動

2 - 1 - 1 平成26年度 第1回 業務運営会議

- 1 日 時：平成26年5月27日(火) 14：00～15：15
- 2 場 所：西部海難防止協会 会議室
- 3 議案審議
 - 第1号議案 平成25年度事業報告について
 - 第2号議案 平成25年度決算報告について
 - 第3号議案 平成26年度収支予算の変更(収益ベース)(案)について
平成26年度事業計画
 - 第4号議案 正会員の入会・退会について
 - 第5号議案 理事、監事の選任について
 - 第6号議案 専門委員会規程の改正について
 - 第7号議案 専門委員の委嘱について

2 - 1 - 2 平成26年度 第1回 通常理事会

- 1 日 時：平成26年5月30日(金) 11：15～12：15
- 2 場 所：西部海難防止協会 会議室
- 3 議案審議
 - 第1号議案 平成25年度事業報告について
 - 第2号議案 平成25年度決算について
 - 第3号議案 平成26年度変更収支予算(損益ベース)(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 理事の選任について
 - 第6号議案 専門委員会規程の改正について
 - 第7号議案 専門委員の委嘱について
 - 第8号議案 平成26年度定時総会の開催について

2 - 1 - 3 平成26年度 定時総会

1 日 時：平成26年 6 月19日(金) 15：00～16：10

2 場 所：ステーションホテル小倉

3 議案審議

第1号議案 平成25年度決算について

第2号議案 理事の選任について

その他議案 平成26年事業計画について

平成26年度変更収支予算(損益ベース)について



2 - 1 - 4 平成26年度 第2回 通常理事会

1 日 時：平成26年6月19日(木) 16:25～16:40

2 場 所：ステーションホテル小倉

3 議案審議

第1号議案 業務執行理事の選任について

第2号議案 副会長の選任について

第3号議案 会長職務代行順序の決定について



平成25年度 事業報告

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

(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を実施し、関門港に存在する船舶への影響を調査、津波減災に寄与することを目的として調査した。25年度は2ヶ年で実施する計画の2年目として、前年度の調査結果を踏まえて交通流シミュレーションを実施し総合的に検討、関門港の海域ごとに航行船舶及び係留・錨泊船舶の安全対策を取りまとめた。

(委員会 2 回、作業部会 1 回)

(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

国際的基幹航路であり、また国内海上交通の要衝でもある関門航路の航行安全に関わる調査・研究は、当協会にとって極めて重要な事業であり、同航路の整備等の際には、幅広い関係者の参画を得てその時々状況に応じた最適な航行安全対策等を検討してきたところであるが、実際にこの航路を利用する船舶の操船者の視点に立った問題点等の把握が必ずしも十分とはいえない状況にあることから、今後の当協会における同航路の航行安全に関する調査・研究をより充実させるために、種々船舶の操船実務者の視点に立った問題点等を広く調査し取りまとめた。

(調査部会 2 回)

2 調査事業

(1) 港湾計画改訂に伴う船舶航行安全対策調査研究

石垣港港湾計画改訂に伴う航行安全検討業務委託

委託者：石垣市

期 間：平成25年 9 月13日から平成26年 3 月29日まで

- ・石垣港新港地区において、大型客船バースの新規整備及び外貿埠頭の対象船型の大型化とそれぞれの関連施設の整備について既定計画を変更するものであり、各変更計画に関して航行安全性を調査し、航行安全対策を検討した。

(委員会 2 回)

(2) 海上工事に伴う船舶航行安全対策調査研究

① 国道266号交通円滑化改築(新天門橋船舶航行安全対策)委託

委託者：熊本県

期 間：平成24年 7 月26日から平成25年 3 月22日まで

(変更)：平成24年 7 月26日から平成26年 2 月28日まで

- ・三角港三角ノ瀬戸において計画されている新天門橋架橋工事に関し、海上工事となる鋼桁架設工事(直下吊)、パイロットロープ渡海作業を主として、同工事作業時の通航船舶に対する影響等を調査のうえ、工事中の通航船舶の操船の安全性についてビジュアル型操船シミュレータ実験により詳細に確認、工事中の安全管理体制を含めて総合的な安全対策を検討した。

(委員会 3 回、作業部会 1 回、ビジュアル型操船シミュレータ実験 1 回)

② 那覇空港滑走路増設事業に係る空港周辺航行船舶調査業務

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25年 5 月17日から平成25年12月27日まで

- ・那覇空港滑走路増設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、工事作業に従事する多種・多様な船舶の運航・稼働と那覇港への入出港船舶等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、総合的な航行安全対策について検討した。

(委員会 3 回)

③ 鹿児島港(新港区)県単港湾整備調査委託(船舶航行安全対策)

委託者：鹿児島県 鹿児島地域振興局

期 間：平成25年 6 月 4 日から平成26年 3 月25日まで

- ・鹿児島港(新港区)改修工事(第3ステージ)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、第1・2ステージに引き続き、狭隘な海域である新港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、地区利

用船舶と各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)

④ 関門航路(大瀬戸～六連地区)外2件船舶航行安全対策検討調査

委託者：九州地方整備局関門航路事務所

期 間：平成25年7月5日から平成26年3月28日まで

- ・関門航路の西山沖、山底ノ鼻沖、西海岸沖、中央水道各海域における潜水探査及び浚渫工事中の安全対策並びに西山沖と前田沖浚渫工事の同時施工の安全性について調査・検討した。特に通航船舶への影響が大である西海岸沖浚渫工事中の検討にあたっては、航路の暫定的拡幅を前提に検討するとともに、ビジュアル型操船シミュレータ実験により船舶通航の安全性を確認する等詳細に調査したうえで、工事作業船および通航船舶の安全を確保するための管理体制を含めて総合的な安全対策を検討した。

(委員会5回、作業部会4回、ビジュアル型操船シミュレータ実験1回)

⑤ 北九州港(新門司地区)航路(-10m)整備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25年8月6日から平成26年3月25日まで

- ・北九州港(新門司地区)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、同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)

⑥ 苅田港(本港地区)航路整備に伴う船舶航行安全対策検討調査

委託者：九州地方整備局 苅田港湾事務所

期 間：平成25年9月2日から平成26年3月20日まで

- ・苅田港(本港地区)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、同地区への入出港船舶及び付近航行船舶の通航実態を調査し、各工事段階ごとに可航水域と通航船舶の関係を確認したうえで、工事作業船及び航行船舶に対する安全対策と同海域利用関係者等への適切な情報提

供体制等について総合的に検討した。 (委員会 2 回、作業部会 1 回)

⑦ 石垣港船艇基地整備に係る航行安全検討業務

委託者：第十一管区海上保安本部

期 間：平成25年11月22日から平成26年 3 月31日まで

- ・石垣港浜崎町地区における巡視船艇の係留施設整備計画に関し、係留施設ごとの出入港操船の安全性および付近海域利用船舶への影響等を調査し、航行安全対策を検討した。 (委員会 2 回)

(3) 船舶大型化に伴う船舶航行安全対策調査研究

① 熊本港単県港湾調査(船舶航行安全対策検討)委託

委託者：熊本県

期 間：平成25年 4 月 5 日から平成25年10月31日まで

- ・熊本港航路を整備し、同港－7.5m岸壁に2.7万GT級客船および2.2万GT級客船を受入れる計画に伴い、各船の入出港および係留の安全性について調査・検討した。特に入出港の安全性については、基本的な検討を行ったうえで1船を選定して簡易景観型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確認して航行安全対策を検討した。

(委員会 2 回、特別作業部会 1 回、簡易景観型操船シミュレータ実験 1 回)

② 佐世保港船舶航行安全対策調査業務委託

委託者：佐世保市

期 間：平成25年 7 月16日から平成26年 3 月28日まで

- ・佐世保港三浦地区を整備し、7.7万GT級及び 5 万GT級等 4 船型の大型客船を受入れる計画に伴い、各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、基本的な検討を行ったうえで2船を選定してビジュアル型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、

ビジュアル型操船シミュレータ実験 2 回〈追加実験 1 回を含む〉)

③ 油津港大型客船係留施設検討業務

委託者：宮崎県油津港湾事務所

期 間：平成25年 7 月17日から平成25年 8 月15日まで

- ・油津港への14万GT級大型客船の受け入れを検討するための調査として、同港第9号岸壁及び第10号岸壁の係留施設の改良の要否、強化策等について検討した。

3 情報提供事業

(1) 船舶航行安全支援業務

① 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26年 1 月27日から平成26年10月31日まで

- ・博多港中央航路およびアイランドシティ地区整備工事に伴い、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 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25年 4 月 1 日から平成26年 3 月28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。

③ 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25年 4 月 1 日から平成26年 3 月31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。

④ 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25年4月1日から平成25年8月30日まで

- ・鹿児島港(新港区)改修工事に伴い、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 改修(統合)奥洞海航路船舶航行安全管理業務委託(25)

委託者：北九州市

期 間：平成25年5月17日から平成26年3月31日まで

- ・奥洞海航路浚渫事業の実施にあたり、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、工事作業に関する情報、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作業関係者等に速やかに伝達し、航行船舶及び工事作業関係者等の安全を図った。

⑥ 宇部港本港地区整備船舶安全管理業務

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25年4月24日から平成25年11月15日まで

- ・宇部港本港地区の整備工事の実施にあたり、付近航行船舶の安全確保及び工事作業の安全と円滑な遂行のため、工事作業に関する情報、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作業関係者等に速やかに伝達し、航行船舶及び工事作業関係者の安全を図った。

⑦ 鹿児島港整備船舶航行安全管理業務

委託者：鹿児島県鹿児島地域振興局

期 間：平成25年8月13日から平成25年11月20日まで

(変更)：平成25年8月13日から平成26年1月14日まで

- ・鹿児島港(新港区)改修工事に伴い、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。

⑧ 那覇空港滑走路増設事業船舶安全情報管理業務

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26年2月1日から平成26年3月31日まで

- ・那覇空港滑走路増設工事の実施にあたり、付近航行船舶の安全確保及び工事作業の安全と円滑な遂行のため、工事作業に関する情報、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作業関係者等に速やかに伝達し、航行船舶及び工事作業関係者の安全を図った。

(2) 海難防止強調運動及び海難防止啓蒙活動

「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25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、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。

(3) 講習会の実施

① 西海防セミナーの開催

第12回西海防セミナー 平成25年12月10日

「技術と安全、安全の文化」

講師 海上保安大学校 名誉教授 日當 博喜

第13回西海防セミナー 平成26年3月24日

「海上防災と航行安全」

講師 海上災害防止センター 防災部、業務担当部長 森 吉高

② 安全講習会の実施

工事作業船、警戒船等の乗組員及び安全管理担当者等に対し7回実施した。

(4) 広報活動

① 「会報」の発行

「会報」第161号～第164号を作成し会員及び関係先に配布した。

② ホームページ等の充実

安全管理情報を充実、強化し、海事関係者はもとより広く社会一般に海難防止思想を啓発した。

③ 海事広報展示館での周知宣伝

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)に新たに整備した海事広報ディスプレイ等を活用し、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。

Ⅱ 収益事業

調査事業

1 特定船舶の入港に係る解析調査

平成25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25年4月1日から平成26年3月31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 特定船舶の大型化に伴う船舶航行安全対策調査研究

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：九州電力株式会社

期 間：平成24年8月7日から平成25年5月31日まで

(第1回変更)：平成24年8月7日から平成25年12月27日まで

(第2回変更)：平成24年8月7日から平成26年12月26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した。

(委員会2回、ビジュアル操船シミュレータ実験1回)

Ⅲ 会 議

1 理事会及び総会

(1) 平成25年度第1回通常理事会

日 時 平成25年5月30日 午後1時30分～午後3時10分

場 所 公益社団法人 西部海難防止協会 会議室

出席者 17名(理事15名、監事2名)

議案審議

第1号議案 平成25年度 事業報告について

第2号議案 平成25年度 決算報告について

第3号議案 平成26年度 事業計画の変更(案)について

第4号議案 平成26年度 収支予算の変更(損益ベース)(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 理事・監事の選任について

第7号議案 平成25年度定時総会の開催について

(2) 平成25年度定時総会

日 時 平成25年6月20日 午後3時～午後4時10分

場 所 ブルーウェーブイン小倉 2階 会議室「響の間」

北九州市小倉北区浅野2-14-65

出席者 182名(出席者70名、書面74名、委任状38名)

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・監事の選任について

報告事項

平成24年度事業報告について

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

(3) 平成25年度第2回通常理事会

日 時 平成25年6月20日 午後4時15分～午後4時30分

場 所 ブルーウェーブイン小倉 2階 会議室「響の間」

北九州市小倉北区浅野2-14-65

出席者 16名(理事14名、監事2名)

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

(4) 平成25年度第3回通常理事会

日 時 平成25年11月8日 午前11時15分～午後0時3分

場 所 公益社団法人 西部海難防止協会 会議室

出席者 17名(理事15名、監事2名)

議案審議

第1号議案 平成26年度公益財団法人日本海事センター補助金交付申請について

第2号議案 平成25年度変更収支予算(損益ベース)(案)について

そ の 他

株式会社北九州銀行との銀行取引約定書(変更契約用)の締結について
契約保証金について

(5) 平成25年度第4回通常理事会

日 時 平成26年3月18日 午前11時15分～午後0時1分

場 所 公益社団法人 西部海難防止協会 会議室

出席者 14名(理事12名、監事2名)

議案審議

第1号議案 平成26年度事業計画について

第2号議案 平成26年度収支予算(損益ベース)(案)について

第3号議案 正会員の入退会について

第4号議案 顧問の選任について

2 業務運営会議

第1回(平成25年5月24日)

- ① 業務報告等について
- ② 業務予定等について
- ③ その他

平成25年度第1回及び第2回通常理事会、定時総会提出議案等について

第2回(平成25年10月30日)

- ① 業務報告等について
- ② 常任委員の委嘱について
- ③ その他

平成25年度第3回通常理事会提出議案等について

第3回(平成26年3月12日)

- ① 業務報告等について
- ② その他

平成25年度第4回通常理事会提出議案等について

IV 会員の現状

区 分	平成25年4月 会 員 数	退 会 員 数	入 会 員 数	平成26年度 会 員 数
団 体 会 員	183	4	22	201
個 人 会 員	15	2	2	15
計	198	6	24	216

V 付属明細書

平成25年度事業報告には、「一般社団法人及び一般財団法人に関する法律施行規則」第34条第3項に規定する付属明細書「事業報告の内容を補足する重要な事項」が存在しないので作成していない。

平成26年度 事業計画書

自 平成26年 4 月 1 日

至 平成27年 3 月31日

I 公益事業

1 研究事業

事業名	事業の内容
1. 関門航路各水域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	関門航路を航行する船舶は1日600隻を超えるが関門航路各水域を利用する船舶は、早鞆瀬戸の潮時からの時間差で潮流を判断し航行せざるを得ない状況であることから、これまで関門航路第12号及び第22号灯浮標付近の潮流を調査し、早鞆瀬戸潮流との相関関係を明らかにしてきたが、今回、関門航路第33号灯浮標と早鞆瀬戸潮流との相関関係を調査研究することにより、関門航路全般にわたる潮流を把握し航行することが可能となり、それらデータ等を航行する船舶に提供することにより、関門航路を航行する船舶の安全に寄与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。

事業名	事業の内容
3. 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。また、年間3万人を超える来館者がある海事広報展示館の資料等の充実を図り、海難防止活動の推進を図る。
4. 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。
5. 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. 特定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。

Ⅲ 会の運営

事業名	事業の内容
1. 定時総会	6月下旬に開催する。
2. 通常会理事会	第1回理事会を5月下旬、第2回理事会を6月下旬、第3回理事会を3月中旬に開催する。
3. 業務運営会議	5月、7月、9月、10月、11月、1月、3月に開催する。

役 員 名 簿

平成25年定時総会において選任された理事22名のうち7名の退任が承認され、新たに8名の理事が選任された。

役職名	氏 名	所 属
会 長	森 肇	(公社)西部海難防止協会
副 会 長 (注)	中 村 和 義	関門水先区水先人会 会長
副 会 長	加 藤 勘 二	新日本製鐵(株) 八幡製鐵所 生産業務部長
専務理事	瓜 生 晴 彦	(公社)西部海難防止協会
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 (注)	堀 内 啓 介	(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 (注)	武 者 浩	大分液化ガス共同備蓄(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 (注)	野 口 一 樹	J X日鉱日石マリンサービス(株) 執行役員 船舶業務部長
理 事 (注)	武 内 敏 秀	西部ガス(株) 常務執行役員
理 事 (注)	安 藤 博 史	J X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 (注)	漢 那 太 作	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
理 事 (注)	三 上 郁 夫	琉球海運(株) 常務取締役
監 事	有 馬 淳 二	(株)共進組 代表取締役会長
監 事	尾 崎 武 広	長崎県以西底曳網漁業協会 理事
監 事	関 谷 英 一	西日本海運(株) 代表取締役社長

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

但し、注記の理事の任期は、平成26年6月19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26年度 西日本海難防止強調運動推進連絡会議

1 日 時：平成26年6月3日(火) 14:00~16:00

2 場 所：リーガロイヤルホテル小倉

3 議 題：

- ・平成25年度西日本海難防止強調運動実施結果について
- ・平成25年度各地区活動状況について
- ・平成25年度海難の発生状況について
- ・平成26年度全国海難防止強調運動実施計画について
- ・平成26年度西日本海難防止強調運動実施計画(案)について



4 構成者

4 - 1 海事関係

(公財)海難審判・船舶事故調査協会	門司相談所長	可 部 日 吉
(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 徳 行
九州水曜会	海務委員	白 石 新一郎
九州地方港運協会	調査役	藤 川 剛
(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	専務理事	河 村 政 香
九州地方海運組合連合会	専務理事	児 玉 尚
全国内航タンカー海運組合	西部支部 事務局長	佐 藤 孝 俊

全日本海員組合 九州関門地方支部 九州関門地方支部長	漢 那 太 作
西日本遊漁船業協同組合 事務局長	高 場 信 行
(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
(一社)日本船主協会 九州地区船主会 事務局	権 田 英 樹
(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 福岡支部 支部長	望 月 健一郎
(公社)日本海洋少年団 九州北部地区連盟 事務局長	渡 邊 貢
(公社)日本海洋少年団 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 参与	藤 本 信 夫
関門地区海難防止強調運動推進連絡会議	永 木 三 茂
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 副会長代理	石 井 正 治
有明海海難防止対策推進連絡会 副会長	萬 矢 勝 保
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 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 副委員長	安 藤 博 史

4 - 3 関係官公庁

九州総合通信局 無線通信部 航空海上課長	中 嶋 敏 晴
水産庁 九州漁業調整事務所長	森 高 志
水産庁 瀬戸内海漁業調整事務所 調整課 漁業取締係長	石 田 洋 志
九州運輸局 海上安全環境部 海事保安・事故対策調整官	神 崎 正 郁
門司地方海難審判所長	松 浦 数 雄
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	村 松 雅 史
運輸安全委員会事務局 長崎事務所長	長 南 賢 司

長崎県	水産部	資源管理課	漁業調整班	係長	松 尾 秀 男
佐賀県	生産振興部	水産課	主幹		岡 本 武 文
福岡県	農林水産部	水産局	漁業管理課	事務主査	柳 田 啓 二
大分県	農林水産部	漁業管理課	副主幹		首 藤 正 浩
山口県	農林水産部	水産振興課	漁業調整取締班	調整監	野 川 顕 秀

4 - 4 関係団体

山口県漁船保険組合	参事	谷 山 一 也
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 利喜治

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	松 瀬 博 文
若松海上保安部	航行安全課長	工 藤 大 介
福岡海上保安部	交通課長	土井良 浩
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	牛 崎 泰 成
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 束 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	武 井 光治朗

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		大久保 安 広

平成26年度西日本海難防止強調運動実施計画

平成26年 6 月 3 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次計画期間の年平均は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26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、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、昨年度から用いられているサブタイトル「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
- ◆ 小型船舶海難防止強化運動
- ◆ 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26年 7 月16日(水)～31日(木)

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 「プレジャーボートの発航前点検の徹底」
- c 「ライフジャケットの常時着用等自己救命策の確保」

(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 「プレジャーボートの発航前点検の徹底」について

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4割を占めている。機関故障では機関整備不良によるものが約7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。

- c 「ライフジャケットの常時着用等自己救命策の確保」について

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 運動初日における出動式及び集中指導等による広報

運動を広く周知するには、テレビ、ラジオ、新聞等の報道機関による報道が

非常に有効かつ効果的であることから、運動初日に可能な限りの勢力を結集した出動式及び集中指導・周知活動を行うこととし、前広に同出動式等に関する広報を実施する。

なお、各海上保安部署においては、基本的に出動可能な全巡視船艇及び海上保安官を投入させるものとする。

b 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。

C 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。

D 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。

e 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 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。

(2) 小型船舶海難防止強化運動

ア 実施期間 平成26年10月1日(水)～14日(火)

イ 運動目的

気象・海象条件が厳しくなる冬季を前に、漁船やプレジャーボート等の小型船舶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、小型船舶の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) 発航前点検の徹底
- (イ) 常時適切な見張りの徹底
- (ウ) 気象・海象情報の入手活用
- (エ) 自己救命策確保の推進

エ 実施事項

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。

～海難の発生状況～

(平成25年)

第七管区海上保安本部 交通部

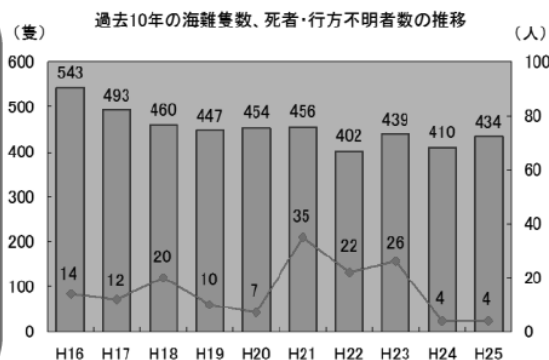
目 次

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434隻で、平成24年に比べ24隻増加。過去10年間で3番目に少ない。
 - 死者・行方不明者数は4人で、平成24年に比べ増減なし。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人はプレジャーボートによる海難（衝突2人、転覆1人）で、残り1人は漁船による衝突海難で発生。
- 韓国向け中古売船による海難が5隻発生。（過去10年平均1.9隻）



5月2日、プレジャーボートM号は、長崎県長崎市沖合で漂泊し釣りを行っていたところ、漁船N丸と衝突し、衝撃で船長1名が海に投げ出され死亡した。



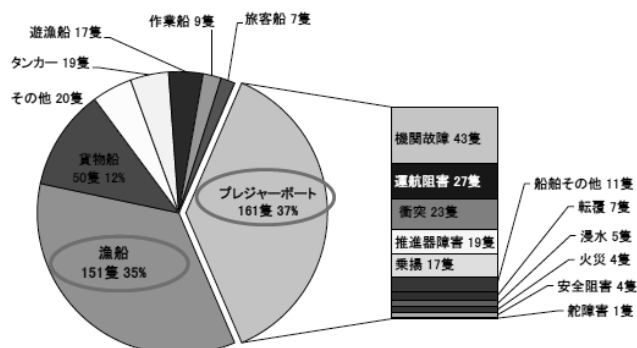
9月20日、タンカーO丸は、浅瀬明示の航路標識を視認したものの、付近に浅瀬が見受けられなかったことから付近を航行しても乗揚げのおそれはないと憶断し航行を継続した結果、浅瀬に乗揚げた。

12月4日、中古にてプレジャーボートを購入し、スマートフォンの位置情報を頼りに韓国向け回航していたところ、電源が喪失し、船位確認ができなくなり浅瀬に乗揚げた。



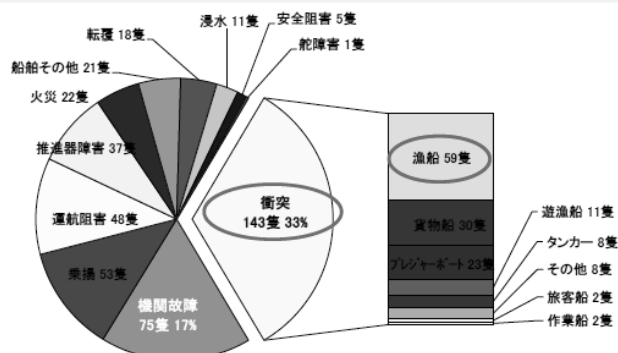
12月3日、同一日に同じ漁協に所属する漁船2隻それぞれが操業を終え帰港中、自動操舵にて漁獲物を選別し見張り不十分のまま航行し続けた結果、錨泊中のプレジャーボートに衝突した。

2-1. 船舶種類別発生状況



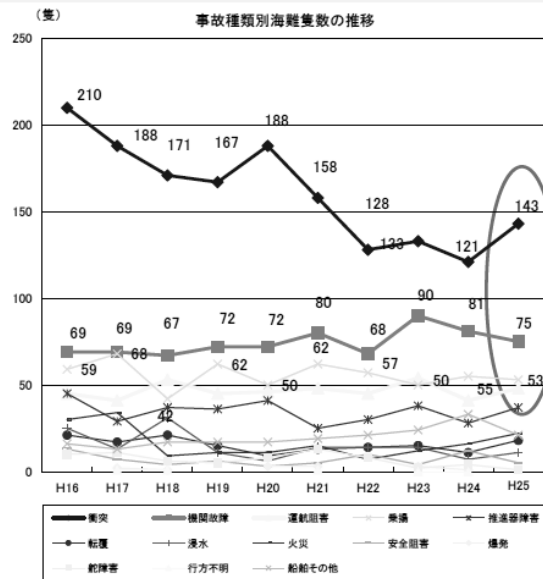
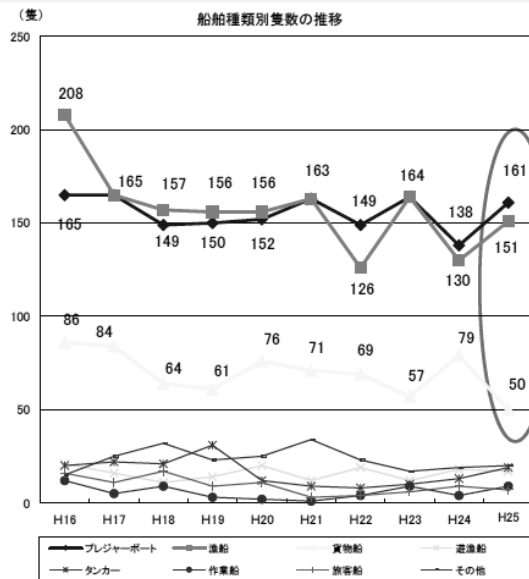
- 船舶種類別では、プレジャーボート161隻(37%)、漁船151隻(35%)の順に多く発生し、これらの船舶が海難全体の約72%を占めている。
- プレジャーボートでは、整備不良等による機関故障が43隻(27%)と最多。次いでバッテリー過放電等の運航障害27隻(17%)の順に発生。

2-2. 事故種類別発生状況



- 事故種類別では、衝突が143隻(33%)で最多。次いで機関故障75隻(17%)の順に発生。
- 衝突では、漁船によるものが59隻(41%)と最多。次いで貨物船30隻(21%)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。

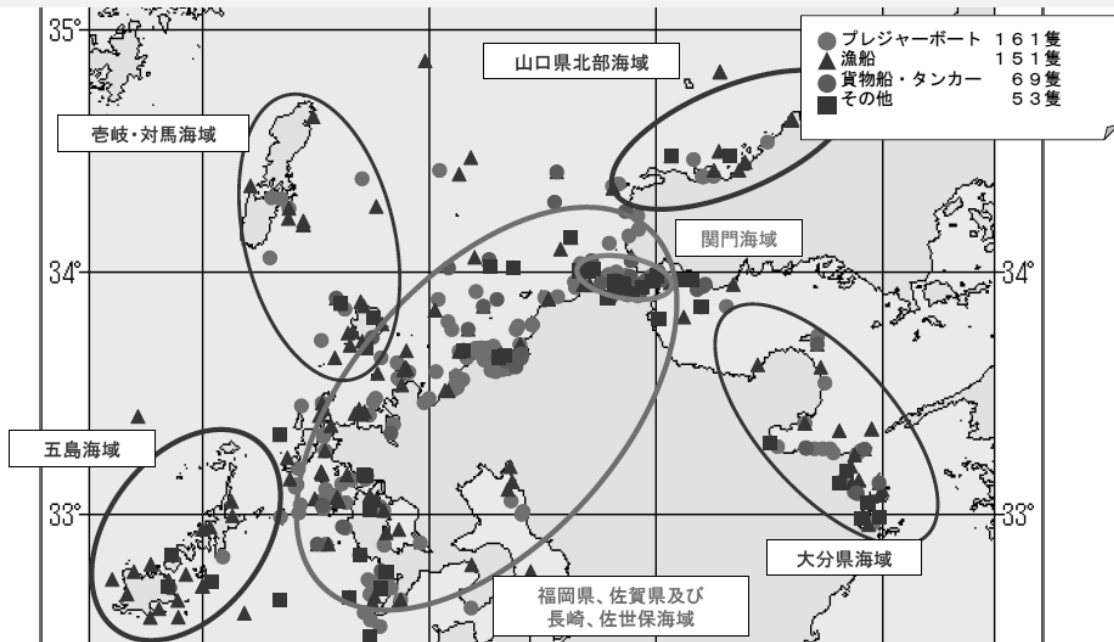
3. 過去10年間の海難発生隻数の推移(船舶種類別、事故種類別)



プレジャーボートは、過去10年間、平均156隻で、ほぼ横ばいを推移。平成25年は161隻(23隻増)。
 漁船は、平成16年を除き、近年、平均154隻を推移。平成25年は151隻(21隻増)。
 貨物船は、過去10年間、平均70隻を推移。平成25年は50隻(29隻減)。

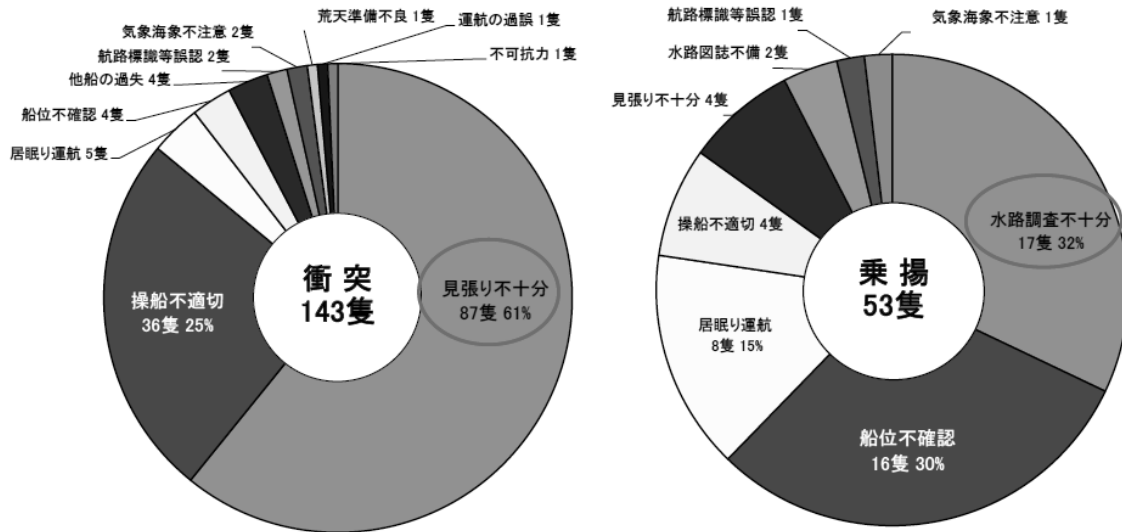
衝突海難は、過去10年間、平均161隻で、平成16年をピークに減少傾向。平成25年は143隻(22隻増)。
 機関故障は、75隻(6隻減)。
 乗揚海難は、53隻(2隻減)。
 衝突、機関故障以外の海難は横ばい傾向。

4. 海難発生海域の特徴



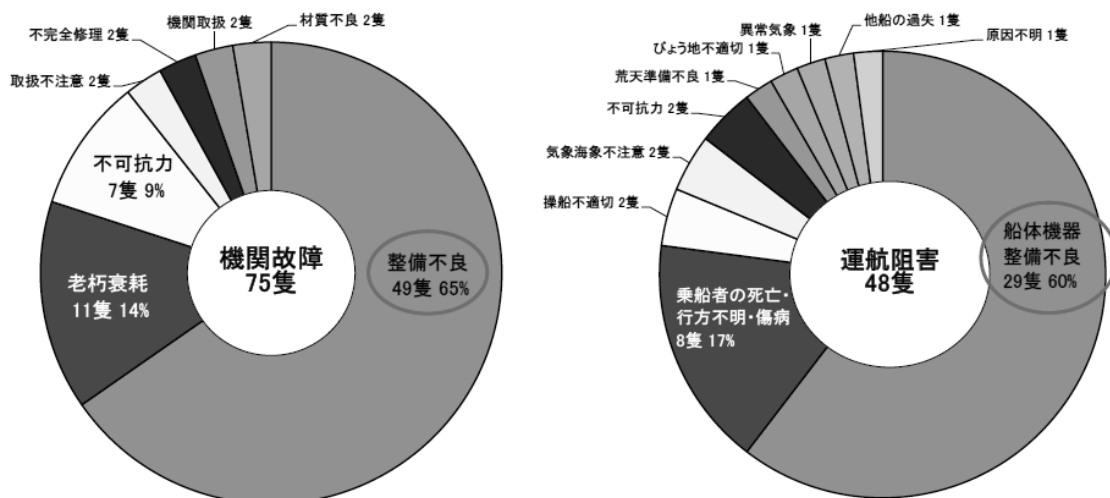
プレジャーボートによる海難全161隻のうち、福岡県、佐賀県及び長崎・佐世保海域で131隻(82%)発生。
 山口県北部、大分県、壱岐・対馬海域及び五島海域では、漁船海難が多く発生している。
 貨物船及びタンカーによる海難全69隻のうち、関門海域で26隻(38%)発生している。

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87隻(61%)で最も多く、次いで操船不適切36隻(25%)、居眠り運転5隻(3%)の順に発生。
- 乗揚海難の原因は、水路調査不十分が17隻(32%)で最も多く、次いで船位不確認16隻(30%)、居眠り運転8隻(15%)の順に発生。

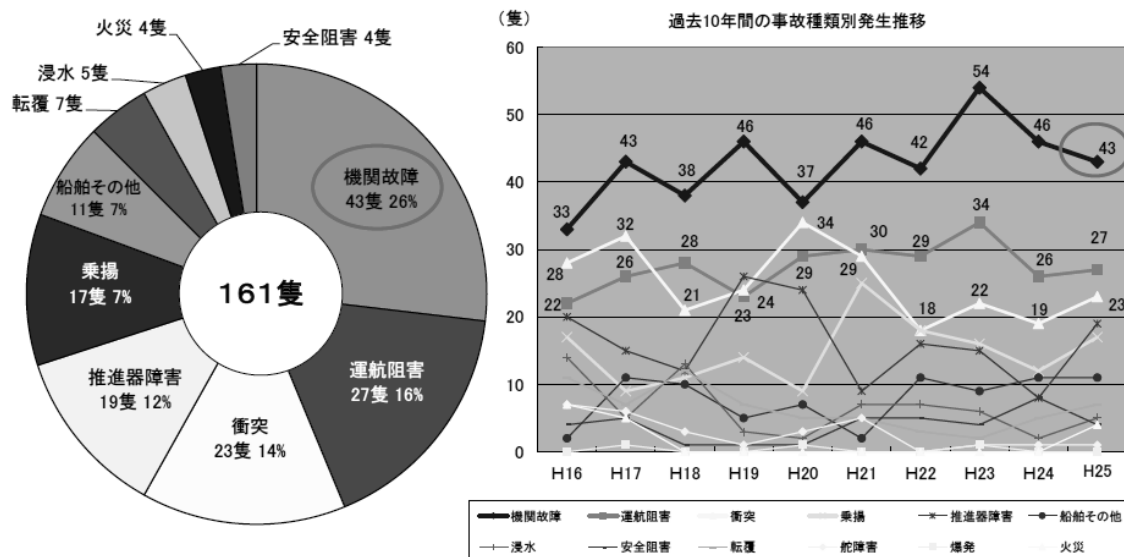
5-2. 海難原因②(機関故障・運航阻害)



※ 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。

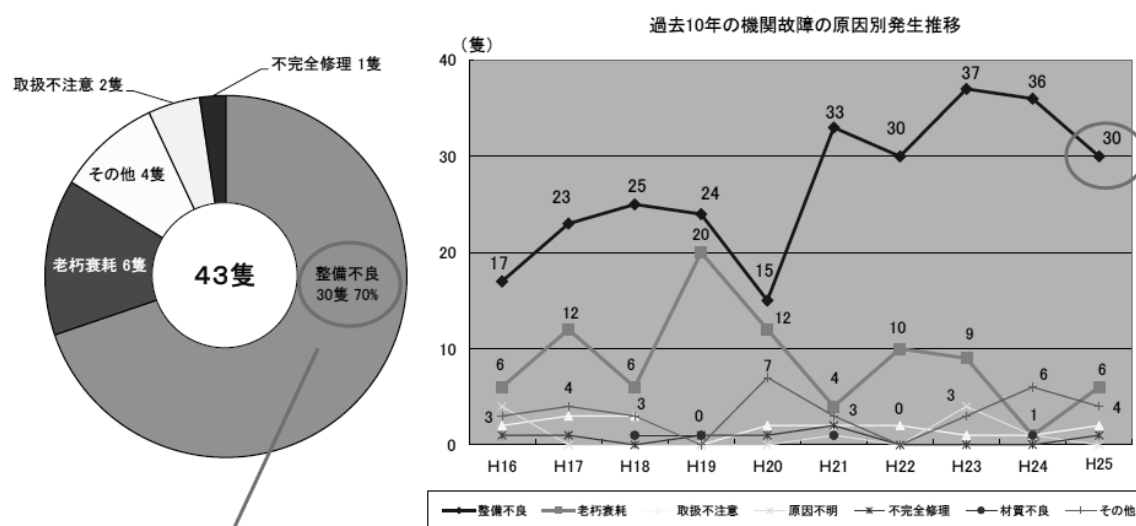
- 機関故障の原因は、整備不良が49隻(65%)で最も多く、次いで老朽衰耗11隻(14%)、不可抗力7隻(9%)の順に発生。
- 運航阻害の原因は、バッテリーの過放電や係留状態の不備により無人漂流となるなどの船体機器整備不良が29隻(60%)で最も多く、次いで乗船者の死亡・行方不明・傷病による漂流の順に発生。

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43隻(26%)で最も多く、次いで運航障害27隻(16%)、衝突23隻(14%)の順に発生している。
- 機関故障及び運航障害は、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

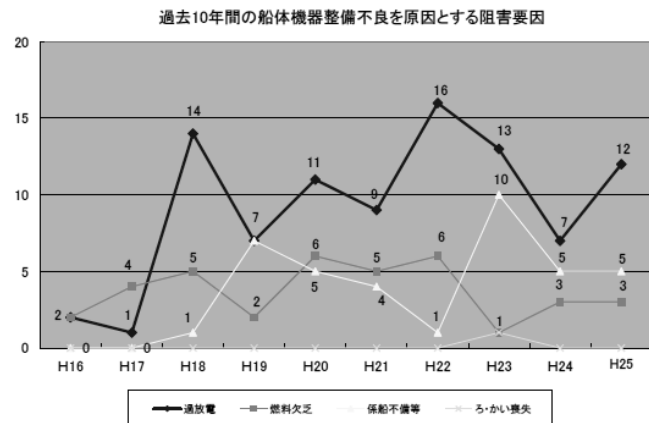
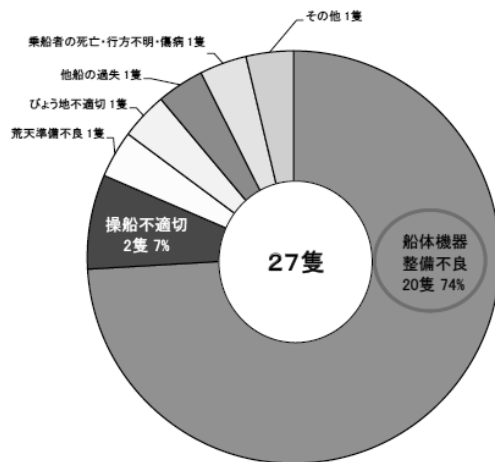


発航前点検の実施状況

整備不良30隻		
発航前点検		割合
あり	11隻	37%
なし	19隻	63%

- 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、今年も整備不良が最も多い。
- 整備不良を原因のうち、発航前点検を実施していない船舶は19隻で全体の63%を占めている。

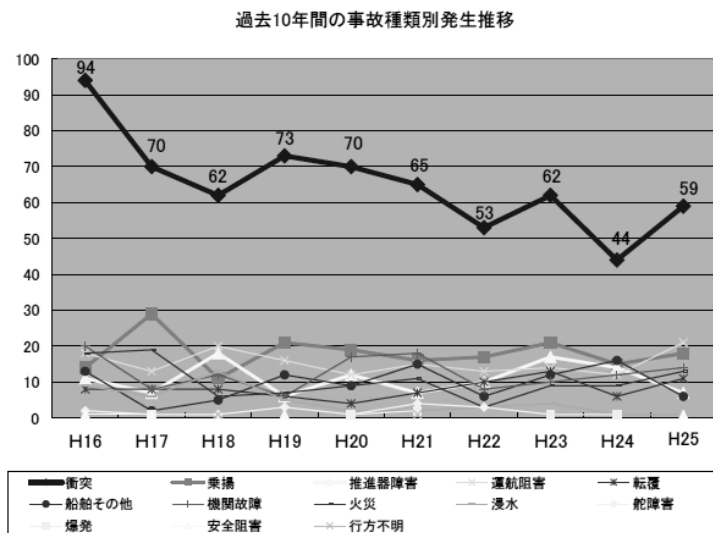
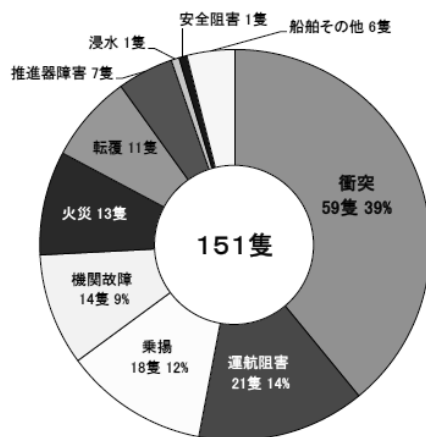
6-3. プレジャーボート運航阻害の原因と要因



※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。

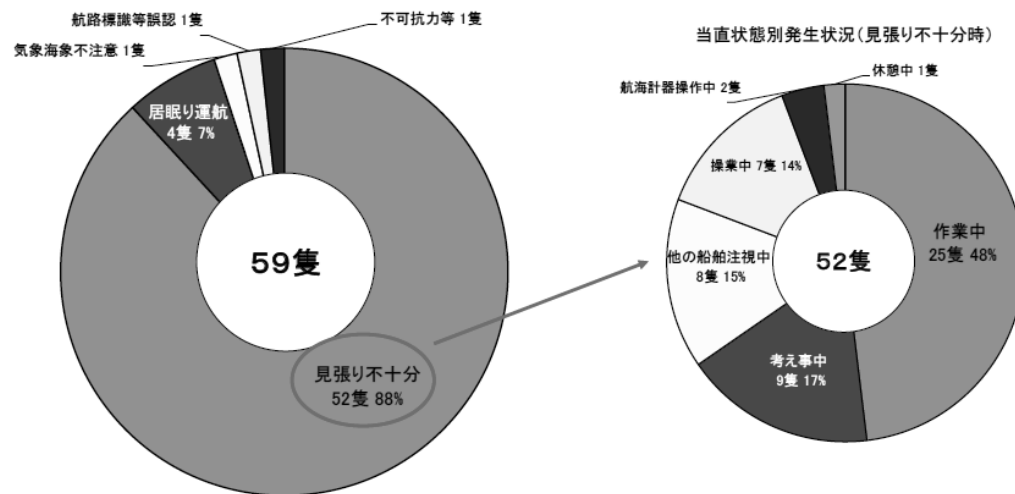
- プレジャーボートの運航阻害を原因別にみると、船体機器整備不良が20隻(74%)と最も多い。
- 船体機器整備不良を原因とする阻害要因をみると、バッテリー過放電による機関起動不能が12隻、係船不備等による無人漂流が5隻、燃料欠乏による機関停止3隻となっている。
- バッテリー過放電の詳細要因をみると、9隻が、魚群探知機、GPS、電動リール等の機器をエンジン停止状態のまま使用したことによるもの。

7-1. 漁船海難の事故種別発生状況



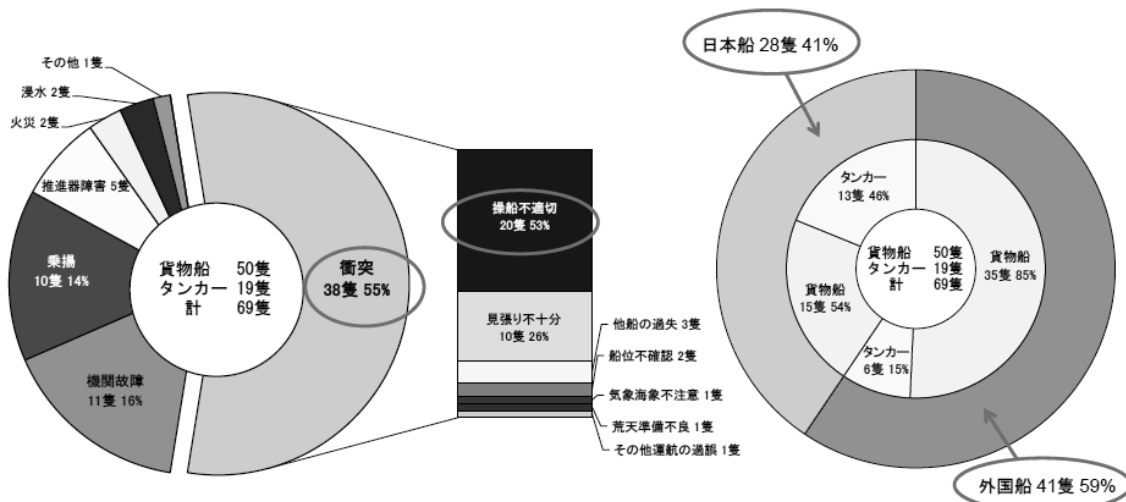
- 漁船海難は、衝突が59隻(39%)で最も多く、次いで運航阻害21隻(14%)、乗揚18隻(12%)、機関故障14隻(9%)の順に発生。
- 過去10年間では、衝突が平成16年から右肩下がりにあり、衝突海難以外は、各々20隻以下であり、過去10年間でも横ばいで推移。

7-2. 漁船衝突の原因と要因



- 漁船衝突59隻の原因は、見張り不十分が52隻（88%）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、操業準備や漁獲物の選別などの作業中が25隻（48%）で最多。次いで考え事中9隻（17%）、他の船舶注視中8隻（15%）、操業中7隻（14%）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38隻（55%）で最も多く、次いで機関故障11隻（16%）、乗揚10隻（14%）の順に発生。
- 衝突海難の原因は、操船不適切が20隻（53%）で最も多く、次いで見張り不十分10隻（26%）の順に発生。これらの海難原因が衝突海難全体の約79%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41隻（59%）、日本船28隻（41%）である。

平成25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25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) 漁船海難防止強化運動の期間延長

② 実施期間

- (イ) 平成25年4月28日(日)～5月6日(月)
- (ロ) 平成25年7月1日(月)～8月31日(土)
- (ハ) 平成25年10月15日(火)～10月31日(木)

- ③ 管内の特徴として、船舶種類別で漁船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

周年

- 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

- (イ) 遊漁船、瀬渡船に対する集中海難防止キャンペーン
- (ロ) 灯浮標衝突事故防止活動

② 実施期間

- (イ) 平成25年10月28日(月)～11月3日(日)
- (ロ) 平成25年11月29日(金)～12月4日(水)

- ③ 管内において連続して発生した遊漁船の衝突事故、灯浮標への衝突事故を受け、集中的に同種海難防止対策啓発活動を実施した。



(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25年8月1日(木)～8月31日(土)
- 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
漁船海難防止強化及び小型船海難防止強化運動
- ② 実施期間
平成25年10月15日(火)～10月31日(木)
- 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25年10月1日(火)～10月31日(木)
- ③ 管内の特徴として、海難種類別で発航前未点検による機関故障、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海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
- (ニ) 釣り愛好者安全指導

② 実施期間

- (イ) 平成25年4月29日(月)～5月6日(月)
- (ロ) 平成25年7月1日(月)～7月31日(水)
- (ハ) 平成25年6月1日(土)～平成26年2月28日(金)

③ 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旬間

② 実施期間

平成25年10月15日(火)～10月31日(木)

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

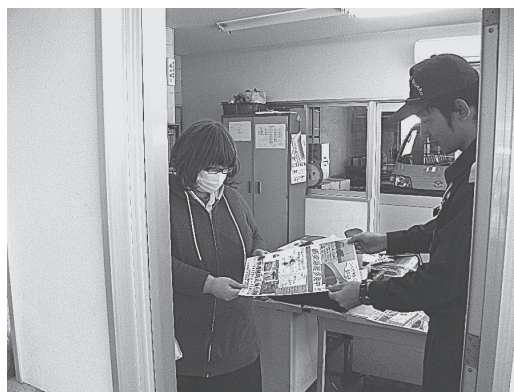
① 運動の名称

衝突海難防止強化運動

② 実施期間

平成25年12月10日(火)～12月23日(月)

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。



自作啓発グッズ(太陽電池式LEDライト)

3 海上保安部署長に聞く（新連載）

当会の事業地域において、海難の救助、海上交通の安全確保、環境・防災対策等の海上保安業務に日夜取り組んでおられる第七管区、第十管区及び第十一管区の各海上保安部長及び海上保安署長に、担任水域の特徴、海難防止や航行安全対策等への取り組みについてお伺いし、これから約2年間にわたって、毎号数箇所分を掲載いたします。

◆ 若松海上保安部長 羽山 登志哉 氏

北海道出身 横浜海上保安部警備救難課長、海上保安庁秘書課長官秘書、海上保安庁警備救難部管理課課長補佐、第一管区海上保安本部警備救難部次長などを歴任後平成25年4月から現職



— 担任海域の特徴 —



昭和30年代までは、石炭積出港として発展したこの洞海港は貨物取扱量で日本一であったことは知られざる歴史といいいいでしょう。現在この港を利用しているのは、世界をリードする大企業、新日鉄住金、三菱化学等に加え、「花と竜」の古き良き流れを汲む港湾・海運企業、老舗企業等であり、これらの企業で日本有数の工業地帯を形成しています。

この工業地帯を支える洞海港は、大型化を続けてきた現代の船舶にとって、いまや安全限界の際まできた港となっています。洞海湾の航路は狭隘かつ枝状、袋小路であるうえ、視界もきかないところもあり、さらに若戸大橋下の屈曲部では潮の流れも速くなっています。最小110メートルの航路幅に大型船が輻



轆し、これらの船舶は袋小路となった港内の狭奥部で回頭を余儀なくされるのです。また、最近ではニュータウンの直近を大型危険物積載船が通航しており、船舶だけでなく周辺部を巻き込む大事故発生の危険性をはらんでいることも見逃せません。

— 航行安全対策の主な取り組み —

港内管制は、航行船舶を入港、回頭、出港に至るまで、365日24時間ひと時も休まず、1隻1隻の動静を把握しながら効率的な交通の流れを作るために、ほぼ目視で実施しています。より細かい管制を行なうため、横浜港、千葉港より多い10種類の管制信号を駆使し、年間一万隻以上の船舶をコントロールしています。

この特殊な洞海湾の安全確保には、利用する企業・海事関係者との連携・協力なくして実現できるものではなく、また、港内の航行、港湾の利用に関し、様々な要請・要望があるため、時には強いリーダーシップにより様々な委員会・研修会・委員会等で意見を取りまとめ、官民一体となったきめ細かい航行安全施策を周知・展開しています。

— 地域性海難の防止に向けて —

昨年から地元遊漁船や市民乗船プレジャーボートの海難が目立ち、地元から出る船には地元ならではの対策をする必要があり、このため本年度は、プレジャーボートや漁船等の小型船の安全対策を重点項目とし、保安部内に若手を中心とした「小型船海難防止プロジェクトチーム」を結成して、海難防止活動を行っています。

その一環として10月には、初めて大型商業施設のステージで、元潜水土による海難救助のデモンストレーションや制服紹介ショー等のイベントを行い、地域住民の方々とのふれあいを通じて、118番の周知や海釣りの際のライフジャケットの着用など、広く海の事故防止を呼びかけました。

このほかにも、地元メディアへの出演、フリー誌の活用、地元イベントとのコラボなど、直近の結果を求めず、楽しくチャレンジしながらアイデア満載の取り組みで海難防止活動を行っています。



— 業務経歴と特に印象に残っている事件・事故 —

本庁救難課国際救難担当専門官のときの平成15年、アルジェリアで発生した大地震に国際緊急援助隊員として派遣され、羽田特殊救難隊、各地の潜水士とともに崩壊したホ



テルから生存者1名を救助した。治安も悪く、現地住民の協力を得られない厳しい環境下、一人の少年の訴えをもとに、地震発生から52時間後に男性を救出。その後は、陸軍、地元消防が我々に協力したいと申し入れてきて、5名の遺体を救出することができた。

— 九州、沖縄の印象、思い出 —

九州は初めてですが、特に北九州は食べ物もお酒も美味しく、割と安い。一見強面でもみんな人情味があり、すぐ仲良くなれる、住みやすいところです。

— 趣味、特技等 —

趣味は乱読で年間100冊を目標としています。時間があるときは常に外出しています。

(聞き手：西部海難防止協会 東 正美)

◆ 三池海上保安部長 中原 良弘 氏

熊本県出身 昭和53年入庁、福岡海上保安部巡視船勤務に始まり本庁警備救難部警備第一課捜査係、日本道路公団への出向、本庁警備救難部運用司令室運用官、第四管区海上保安本部、第十管区海上保安本部、指宿海上保安署長、伊勢湾海上交通センター所長等を経て、平成25年4月から現職



— 担任水域の特徴 —

下図で分かるように担任水域(斜線部)は、福岡県、佐賀県、長崎県そして熊本県(長洲まで)の4県に囲まれていますので、関係する自治体が多く、他管区も含めて他の保安部と調整しながら業務を行うことが多くなっています。有明海は東京湾や伊勢湾と



ほぼ同じ広さですが、干満の差が5～6mもあり広大な干潟が出現することから、巡視艇で容易に接近できないことも多く、業務面では不便なところもあります。

その干潟を利用し、佐賀県から福岡県、熊本県にかけての沿岸は、海苔の養殖が盛んに行われ、良質の海苔が生産されています。

その他の漁業活動も盛んに行われていますが、珍しいものとしては、有明海のビゼンクラゲが高級品として中国へ輸出されているようです。

また、内海で穏やかなことから、遊魚目的のプレジャーボートや漁船等多くの小型船舶が航行しています。

特定港である三池港を年間約1500隻の船舶が利用していますが、その他にも造船所やその関連工場がある長洲港などを利用する貨物船なども有明海を航行しています。

三池港は、かつて三池炭鉱の石炭積出港として明治時代に築港されましたが、現在は、その特殊な構造などから近代産業遺産群の一つとして、世界遺産の候補となっています。

— 海難の発生状況と海難防止に向けた主な取組み —

年間20隻前後の海難が発生していますが、ほとんどが小型船舶によるものですので、小型船舶に対する海難防止対策は最も力を入れなければならないところです。

見張り不十分による衝突や出港前点検により防げる海難など、人為的なものが目立ちますので、小型船舶の利用者の皆さんに対して、安全意識を高めてもらうために、安全講習会を、いろんな機会を捉えて積極的に実施しているところです。

また、地域の回覧板を利用して、福岡県から佐賀県沿岸の多くの住民の方々に対して海難防止などを広く周知する広報活動にも取り組んでいます。

しかし、小型船舶の海難隻数を減少させることは容易ではありませんので、今後は、海苔の収穫時期に漁船同士の衝突が増加する傾向にあるなどの、具体的な海難傾向に対応した海難防止活動を今まで以上に推進していきたいと思っています。

— 航行安全対策の主な取組み —

担任水域の中で、唯一の特定港である三池港では、過去に港湾計画に基づいて水路の拡幅増深が行われましたが、現在でも防砂堤の修復や航路・泊地の維持浚渫工事により大型船舶が細長い水路を航行しています。

三池港の課題としましては、港の利用をさらに促進したい地元の期待に対して、構造的に航路幅の拡幅が困難な状況ですので、利用船舶の大型化と輻輳化への対応が難しいところにあります。

三池港の防砂堤を移設するような工事は困難ですし、更に三池港は世界遺産の候補となっているために現状維持が要求されているようです。



昭和初頭の三池港(ウィキペディア三池港より)



現在の三池港全景(航路の長さ約1830m、奥の細くなったところに明治41年に竣工された水圧式閘門があり干潮でも船渠内の水位を8.5mに保つ。)

― 業務経歴と特に印象に残っている事件・事故等 ―

入庁後、福岡保安部での巡視船勤務から始まり、平成元年に初めての陸上勤務が本庁（警備第一課捜査係）で、その後巡視船勤務を経て、平成5年から日本道路公団へ2年間出向。その後、本庁を経由し、平成12年から中部国際空港の埋め立て工事から、同空港が開港するまでの6年間で勤務しました。

印象に残っている事故では、平成18年に十管本部に着任して直ぐに発生しました鹿児島湾口沖でのジェットfoil（高速旅客船トッピー4）流木衝突事故でした。

この事故の経験から3年後、指宿海上保安署長時に、鹿児島湾口でジェットfoilが鯨らしきものと衝突し、山川港へ回航してきましたが、幸いにも負傷者は無く、地元の警察、消防、医師会と連携し、乗客への対応など迅速に行うことができました。

平成23年から伊勢湾海上交通センター所長を2年間勤め、平成25年から現職を勤めています。

― 九州の印象、思い出 ―

熊本出身で、自宅も熊本にありますので、九州での勤務は地元で勤務しているようなものです。これまで福岡、対馬、長崎、串木野、十管本部、指宿と約16年間勤務。どこも、観光地や温泉などが沢山あり、素晴らしいところです。

― 趣味、特技等 ―

健康維持が目的でウォーキングとサイクリングを楽しみながら続けています。また、日曜大工も好きで、簡単な家具などを作りますが、作品よりも電動工具が増えています。

（聞き手：西部海難防止協会 匂坂 正久）

◆ 大分海上保安部長 森田 勇 氏

熊本県出身、昭和55年海上保安庁入庁後、海上保安庁
 装備技術部航空機課課長補佐、福岡海上保安部巡視船は
 かた通信長、上越海上保安署長、第八管区海上保安本部
 総務部情報管理官等を歴任後、平成25年4月から現職



— 担任水域の特徴 —

担任水域は、大分全県を管轄し、その海岸線は約736キロメートルに及びますが、境界線の約90パーセントは他管区と接しています。水域内には、図のように港則法適用港が12港あり、このうち大分港が特定港に、大分・中津・別府・津久見・佐伯港が港湾法上の重要港湾に指定されています。

北部は、遠浅の海域で定置網等の養殖漁業が盛んであり、台風避泊する船舶のアンカーポイントとしても利用されています。中部の別府湾は、水深が比較的深く様々な船種の大型船舶が入港していますが、湾内は好漁場でもあり刺網等の漁業も盛んに行なわれています。別府港は観光地であることからカーフェリー、大型客船等が入港し、大分港は日本有数の臨海工業地帯であるとともに、外防波堤がなく港が開けていますので大型のLNG船、原油タンカー、コンテナ船等が入出港しています。特に、世界最大級の

40万トンクラス鉾石運搬船が満載状態(喫水23メートル)で入港できる日本で唯一の港です。南部は、リアス式海岸で養殖業等の漁業が盛んであり、大分県漁連生産高の約8割を占めると聞いています。また、瀬戸



内海、豊後水道とも接していますので、海難防止、航行安全対策には力を入れています
が、南海トラフ連動型巨大地震の防災対策も重要課題として取り組んでいます。

— 海難防止に向けた取り組み —

毎年50隻前後の船舶海難が発生しており、漁船、プレジャーボート等の小型船による衝突が多いという特徴があります。昨年は47件の海難が発生し、漁船が38%、プレジャーボートが34%を占め、海難種別では衝突が19件でしたが、一人乗りの漁船が自動操舵中に甲板作業を行うなどして見張りが疎かになりプレジャーボートや貨物船と衝突する海難が特に目立っています。

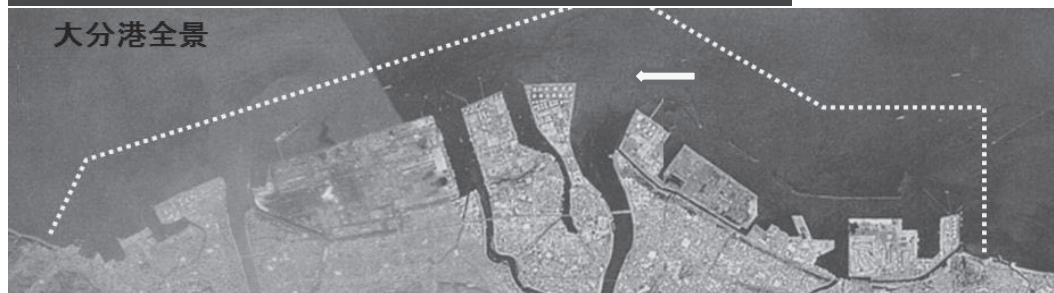
安全意識を高めてもらうには、海事関係者への地道な啓発活動を実施するしかありませんが、漁業関係者への浸透を図る取り組みとして、漁協ごとに事故防止を競ってもらう「漁船セイフティーラリー」を新たに企画しています。

— 航行安全対策の主な取り組み —

特定港である大分港には、製鉄、製油、石油化学、L N G、火力発電、造船等の企業が東西約20キロメートルにわたって立地し、港内6箇所の泊地に5箇所の大型シーバーズがあり、原油、ナフサ、L N G等の危険物積載船や大型鉱石運搬船が入出港しています。また、別府港には今年、10万トンクラス的大型客船13隻の入港が予定されています。



上図：大分港西部
（手前から鶴崎・
乙津・津留地区）



下図：大分港（特
定港）全景
（点線は港の区域
を表す。）

これら船舶の航行安全対策が重要であり、訪船指導や関係企業への指導、啓発を行なっています。

南海トラフ連動型地震対策ですが、別府亀川では最大波高4.71メートル以上の津波が想定され、佐伯市蒲江地区では発生後約32分で最大10.2メートル、大分港では約108分で最大3.25メートルと想定されています。津波に対する防災意識は、過去に大きな被害を受けた県南部を除いて薄かったのですが、最近大分県も動きだし、企業の意識も高まっていると感じています。当部としては、いかに効果的に船舶避難を実施できるかが大きな課題であり、県、地方整備局、運輸支局、臨海部の関係企業、漁業関係者等との合同指針を、本年10月に制定し、関係企業のマニュアルの改正や訓練に活かしてもらうこととしています。

また、残る課題である大分ポータルラジオの施設の拡充、企業内での陸と船との通信手段や荷役施設の非常電源の整備、操業中の漁船への連絡手段の確保、夜間時のタグボートの確保、さらには、津波シミュレーションによる流速を考慮した避難推奨海域の見直しなどについて、関係機関と検討、調整していくこととしています。

— 印象に残っている事件・事故 —

宇和島海上保安部警備救難課長時代に発生した貨物船タスマン・パイオニア号(キプロス船籍16,748トン)の浸水海難事故が印象に残っています。横浜港から釜山港に向かっていた該船は、平成13年5月3日、四国南西端沖で暗礁に抵触して船底に破口が生じ、浸水しながら豊後水道を北上していましたが、沈没のおそれがあることから、任意搁座させて船体の救助、油の流出による二次的災害を防止するという特殊な方法を取りました。搁座場所として砂浜のある海岸を検討しましたが、豊後水道付近は、リアス式海岸で適当な場所がなく、最終的には小砂利の浜である宇和海の室手海岸に、付近の真珠筏を撤去して搁座させ、大型船を沈没させることなく油流出も未然に防ぐことができました。16日間にわたって多くの巡視船艇、航空機、人員の応援を受けながら、現場担当者として大変な苦労がありましたが、その後に繋がる貴重な経験となりました。

— 組織の長として心がけていること —

職員が動きやすい組織とすること、そのためには情報共有が大切と考えており、縦割りにならないよう情報はできるだけ流すことを心がけています。

(聞き手 西部海難防止協会 倉重 吉範)

◆ 下関海上保安署長 本田 亮一 氏

熊本県出身 第七管区海上保安本部警備救難部刑事課
外国人漁業対策官、五島海上保安署次長、関門海峡海上
交通センター情報課主任情報官など歴任後平成26年4月
から現職



— 分担水域の特徴は —

当署の受け持つ海域は関門海峡そのものです。ご存じのとおり、関門海峡は、安徳天皇、馬関戦争、日清戦争の講和条約等、日本の歴史学にはなくてはならない様々な出来事を抱えています。勿論、今日においても、関門海峡は、工業地帯の集中する瀬戸内海、一衣帯水である中国、韓国を控え、国内的にも国際的にも重要な海上交通路です。しかしながら、関門海峡はいにしえの時代から今でも、S字状の地形、海峡の狭さ、潮流の速さ・向き、船舶通航量の多さから船舶にとっては屈指の難所であるといえます。

— 航行安全対策の主な取り組み —

関門海峡は、船舶の航行にとって国内屈指の難所であるとともに日本経済の大動脈です。海難などで船舶がこの海峡を通航出来なくなれば、国にとって経済的な損出は計り



知れない程大きく、当署の最重要施策は、まず事故がおきないようにすることであり、そのために下関港に入出港する船舶に関係する地元海事関係者には、日々きめ細かい指導を行っています。また、万が一の事故発生時に備えて復旧を早急にするため、隣接する宇部海保、荻田海保と横の連携、連絡を取り合い、上部機関である門司海保に支援、協力を行う体制を整えています。一方、民間との連携については、地元海事関連企業との協議会などは門司海

保が行っているのです、門司海保の手の届かない下関側の企業に関する情報を、日頃から連絡を密にしている海事関連企業から、当署で収集しています。

— 業務経歴と特に印象に残っている事件・事故 —

昭和54年対馬に巡視艇が2隻体制から7隻体制となり、その一隻に乗船勤務になりました。当時は韓国漁船による密漁が蔓延しておりその取り締まりに大量の船艇が増強されたのですが、韓国漁船は度重なる停船命令にも全くと言っていいほど素直に止まってくれません。このため危険を承知の上で、強行に接舷して義経が如く相手船に飛び移るわけですが、心ならずもその隊長に選ばれ対馬勤務中100回以上飛び込みを繰り返しました。韓国漁船の船艇は水と魚油でツルツルとなっているため、義経のようにスマートには移乗できません。その都度負った打ち身で身体はガタガタ、身体を張って業務を行っていたことが一番の印象として残っています。また、若かったころ受けた中国語語学研修の成果を生かし、平成に入って横行した中国からの集団密航事案の通訳として東奔西走したことも印象に残っています。

— 九州、沖縄の印象、思い出 —

住み易く、人情味溢れた良い所です。

— 趣味、特技 —

ウォーキングです。毎日5キロほど歩いています。

それと、スポーツ観賞です。

(聞き手 西部海難防止協会 東 正美)

◆ 荻田海上保安署長 白石 喜代利 氏

長崎県出身 第七管区海上保安本部救難課計画係長、福岡海上保安部警備救難課専門官、第七管区海上保安本部救難課専門官、佐世保海上保安部交通課長など歴任後平成25年4月から現職



— 担任水域の特徴 —

荻田海上保安署が担当する水域は、北九州市門司区恒見(新門司港)を基点として、荻田町、椎田町、豊前町、吉富町に至る豊前海海域。

管内には、港則法の適用港である荻田港と宇島港があり、荻田港は福岡県が管理する港湾としては、最大の港湾です。年間1万1千隻以上の船舶が入出港しており、最大船型として自動車運搬船6万トンクラスがあります。貨物取扱量は年間約3千500万トンで、全国港湾の中で30位以内には入ります。



バースはプライベートバースが多く、三菱マテリアル、麻生セメント、宇部興産のセメント工場や日産自動車工場、トヨタ自動車工場、九州電力火力発電所などが臨海工業地帯を形成しております。

— 海難の発生状況と海難防止に向けた主な取り組み、今後の課題 —

大きな海難は発生しておらず、ほとんどがプレジャーボート、小型漁船の海難であり、過去5年間で19隻(3.8隻／年)となっています。

荻田港の航路は法定航路ではありませんが、国により港湾計画(水深13メートル・幅員350メートル)に基づく浚渫工事が施工されており、現在、暫定的に水深10メートル、幅員250メートルで供用されています。

なお、荻田港を利用する海事関係者を会員とする「荻田港船舶安全対策協議会」を設けて、3000トン以上の船舶が航路内で行き会わないよう調整するなどの申し合わせ事項を定めて、船舶交通の安全確保を図っています。

— 航行安全対策の主な取り組み、今後の課題 —

南海トラフ巨大地震・津波に係る対処方針について平成25～26年にかけて関係者と調整を図り、漁業者については「豊前海区漁業協同組合長会」、一般船舶については「荻田港船舶安全対策協議会」を枠組みとして、共通の対処方針を決定しました。

現在、国及び県による港湾工事が行われているが、新松山地区の埋立及び岸壁工事等が完成して供用が開始されると、本航路、南航路に新たに新松山航路が加わり3航路が交差することになるため、その調整が必要であり、今後の課題です。また、荻田港は、特定港の基準は満たしており特定港化することが望ましい。

— 業務経歴と特に印象に残っている事件・事故等 —

昭和51年3月に海上保安学校を卒業後、巡視船艇に8年乗船勤務、昭和59年4月、佐世保海保港務係を振り出しに、航行安全・救難畑を歩んできました。

佐世保海保港務係在任中の昭和61年、米国戦艦ニュージャージーが佐世保に入港することになり、反対派が海保に港内行事許可申請をしてきたのですが、その対応に当たったことが、特に印象に残っています。港内での整然としたデモ航走の指導等、具体的には公の文章にすることはできませんが、とにかく大変でした。近いところでは、関門海峡で護衛艦くらまとコンテナ船が衝突した事故があります。衝突船舶が自衛艦、衝突場所が関門海峡ということでマスコミでも大きく取り扱われたため、通常の実験事故には必要のない様々な対応が余儀なくされました。

— 九州、沖縄の印象、思い出 —

九州以外の勤務がありませんので比較できませんが、九州は人情味があり住みやすいです。

— 趣味、特技等 —

温水プールで健康管理のため約1キロメートル泳いでいます。

(聞き手 西部海難防止協会 東 正美)

◆ 佐伯海上保安署長 長野 孝一 氏

大分県出身 徳山海上保安部巡視船くろかみ航海長、第六管区海上保安本部警備救難部救難課運用司令センター所長、広島航空基地業務統括管理官等を歴任後、平成25年4月から現職



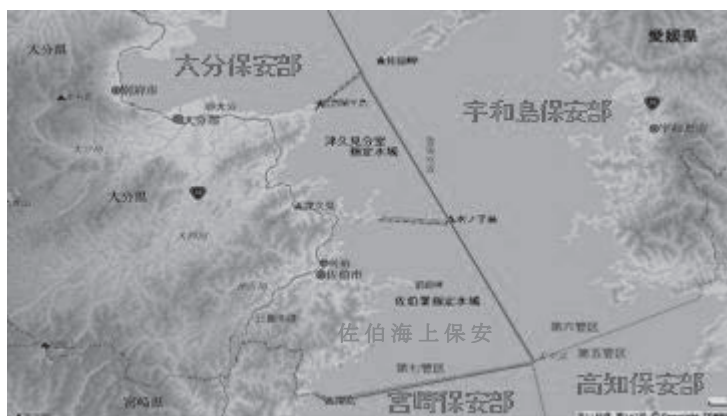
— 担任区域の特徴は —

大分県佐伯市の沖合海域が管轄で、沿岸部から豊後水道中央部までを担当水域としています。佐伯市は平成17年の市町村合併で九州一の面積を持つ市となり、その海岸線は約270kmに及んでいます。

佐伯港は5万トン級船舶の入港が可能で、年間大小450隻前後の入港船舶があります。佐伯市沿岸部では古くから良質のいわしが採れ、現在では佐伯湾で定置網漁が、南部の入津湾等ではヒラメ等の養殖漁業が盛んで、大分県漁業協同組合のうち8支部、約3100隻の漁船が操業しています。

豊後水道での船舶海難に対しては、通航船舶の航行安全対策のほか、油流出等による沿岸漁業への二次被害防止という観点からも迅速な対応が必要と認識しています。

また、佐伯市はリアス式海岸が多く、大分県の地震津波被害想定では、南部の蒲江地区で最大波高13.5mの津波が到来するとされており防災対策も重要です。



— 海難の発生状況と海難防止に向けた取り組み —

船舶海難は毎年10隻弱で推移していますが、漁船による機関故障等が多いことから、発港前点検と見張りの励行、ライフジャケットの着用を重点的に指導しています。

また、佐伯港には、自衛隊艦船が年間300隻前後入港又は沖合錨泊しており、艦船と漁船、小型船舶、プレジャーボート等との衝突海難も懸念されることから、双方に見張りの徹底等を指導しています。

海難防止の特効薬はなく、基本を指導することで関係者の意識向上を図るしかないと考えており、安全講習会の他に、職員による訪船や漁協、事業所等を回ってひと声かける地道な活動を継続して行っています。

― 津波等防災対策への取組み ―

大分県の南海トラフ地震津波被害想定によると、蒲江地区では約26分で1 mの津波が到達し、その6分後に最大波高13.5mの津波が押し寄せ、佐伯港でも54分後には最大波高7.5mの津波が到達するとされています。佐伯市では過去にも大津波が発生しており、市民の意識は高いと感じますが、時間的に何をする暇もないため、人命や船舶を守るため何をすべきかを常日頃から意識し、備えておくことが大切です。

防災対策は市、警察、消防等関係機関との連携の他に、漁業、海事関係者に様々な機会をとらえてそのことを伝えるようにしています。

昨年は安全講習に合わせて、第七管区海上保安本部の職員や東日本大震災を経験した釜石市の防災課長等を講師に呼んで地震津波のメカニズムや防災対策の講演を行いました。また、海上保安庁が大震災に対してどのように対応したかも紹介しています。

保安署庁舎は津波被害を受けるため、発災時には耐震機能が強化された市役所にスペースを借りて保安署機能を維持できるよう市との協定を結ぶ予定です。また、毎月非常電源確保等の個別訓練を、半年ごとに巡視艇さちかぜを安全海域まで冲出しする等総合的訓練を行っています。

― 特に印象に残っている事件・事故等 ―

平成13年5月、豊後水道で発生した外国コンテナ船による座礁浸水事故が印象に残っています。宇和島海上保安部巡視船たかつき船長として海難処理に当たりましたが、本船自体の措置のほか積荷のコンテナが流出することによる通航船舶への二次災害防止措置の重要性や対処の難しさを経験しました。

― 心がけていること ―

少ない人数で業務処理に当たっているため、職員の健康管理には特に気を付けています。

私自身は、勤務地の街並みやその地の歴史を知るため、よく市内を歩き回っています。温泉めぐりも楽しみですが、佐伯市には温泉がないのが残念です。

(聞き手 西部海難防止協会 倉重 吉範)

4 会員だより

海底線史料館のご紹介

NTTワールドエンジニアリングマリナ株式会社

当社は、通信省、電電公社、NTTと移り変わってきた電気通信事業の中で、海底ケーブルの敷設、メンテナンス事業におけるプロフェッショナル集団が集まったNTTのグループ会社です。当社の長崎事務所は、海で世界とつながった国際都市・長崎にあり、有名なグラバー園の対岸の西泊という小さな入り江に面しています。長崎は古くから日本の海外通信に貢献しており、我が国の海底線通信は1871年(明治4年)6月、デンマークの大北電信会社が敷設した長崎～上海線と長崎～ウラジオストック線による海外通信から始まりました。翌1872年、これと連絡する東京～長崎線建設の際、関門海峡に海底ケーブルが敷設されました。これが日本政府による最初の敷設であり、今年で140有余年になります。

当事業所の敷地の中に、「海底線資料館」があります。この建物は、1896年(明治29年)に陸軍省が独自に日本(長崎)～台湾間を結ぶ海底ケーブルを敷設するにあたり、電源舎として建てられたものです。電源舎(機関室)には、蒸気汽罐、漲排水用ポンプ、ケーブル移動装置などが設備され、同時に建築された4つの貯線槽(当時は海底電信線貯蔵池と呼ばれた)と敷設船との間のケーブル移動用動力源として、1968年(昭和43年)まで71年間活躍しました。役目を終えたこの明治の建造物は老朽化が進み撤去されることになっていました。この年は、明治100年にあたる年でもあり、『赤煉瓦造りの建物は、明治初期に導入された洋風建築技法による史上数少ない構造物である』として長崎県教育委員会から保存の要望があり、8年間の外観保存の後、1977年(昭和52年)5月に「海底線資料館」として開館しました。2008年(平成21年)には経済産業省より「地域活性化に役立つ近代化産業遺産」として認定されています。

館内には海底から引き上げられたケーブル、敷設船の模型や装具、乗組員の制服や貴重な文献、海底線敷設工法の解説パネルなどが展示されており、明治以来百年以上に亘って続けてきた「海底線事業の歴史」に、触れていただくことができます。右側の部屋の奥に設置されている直径2メートルの英国製ドラム(動力を伝える装置)は、世界で唯一の貴重な存在とされており、当時そのままの力強い姿をとどめております。

当社の海底線事業は、日本国内にとどまらずアジアを中心に海外まで活躍の場を広げて

います。それを支える当事業所のケーブル敷設船は、大型敷設船「すばる」と小型敷設船「おりおん」です。「すばる」は海外の大型長距離工事も実施できるよう下関の三菱重工業で建造された船で、全長124m、幅21m、総トン数9557t、ケーブルタンク容量2770m³、最大載荷容量約6280 tです。「おりおん」は日本の沿岸部を中心とした工事を効率よく行うため、昨年10月に長崎の井筒造船所にて建造されたばかりの船で、全長55m、幅9.5m、総トン数298 tです。ケーブルが何メートル積めるかは、ケーブルの形状や大きさで異なりますが、「すばる」は径の細いケーブルならば4500km積み2か月間の連続工事を行うことができます。

ケーブル敷設船が普通の船と大きく異なるのは、風や潮流で船が流されたりしないようにGPSを利用したコンピュータ制御と360度回転可能なアジマスプロペラで定点保持や決められたルートを低速で移動が行えることです。これにより、正確な場所に正しくケーブルを敷設したり、調査や修理を行うことが可能になります。この他、水深3000mまで潜水可能な遠隔操作の「作業用水中ロボット(ROV)」や農具の鋤(すき)に似た形状で溝を掘りながらケーブルを埋設する「鋤式埋設機」等で、よりスピーディで信頼性の高い埋設作業を行っています。

長崎は坂の街ですが、風光明媚な美しい街です。南山手にある「グラバー園」や、「大浦天主堂」、東山手洋館群や石畳で有名な「オランダ坂」、中島川にかかる「眼鏡橋」等の観光スポットや、「ちゃんぽん」「皿うどん」「卓袱(しっぽく)料理」「カステラ」等の美味しいものまでそろっています。長崎へお越しの際は、「海底線資料館」にも足を伸ばしてみてください。

「海底線史料館」 所在池

長崎県長崎市西泊町22-1

N T Tワールドエンジニアリングマリン株式会社 長崎事務所内

TEL：095-865-5882 総括担当 要予約



● 赤煉瓦造りの建物



● 史料館入口



● 海底ケーブルサンプル



● 乗組員、工事隊員の制服



● 敷設船小笠原丸模型



● 海底ケーブル移動装置(一部)



●すばる



●おりおん

船の操縦性能

船の操縦性能は旋回を伴う運動性能であるが、二つの重要な性質がある。一つはある定まった航路を保ちつつ直進する性質で保針性又は針路安定性といわれ、もう一つは積極的に舵を取ったときの旋回性である。

針路安定性は、船が舵を中央にして直進中に、波や風等の外力によって船の針路がふらついたとき、これらの外力が無くなった後どれだけ速やかに一定方向に落ち着き、真っ直ぐ走れるかの性能のことであり、この性能が悪いと常に舵を操作して針路を保たなければならない。これを当て舵というがこの量が大きいと船の抵抗が増加し、燃料費がかさむことになる。

旋回性は、舵を切り続けたときにいかに素早く曲がることかという性能であるが、針路安定性と旋回性とは両立しないことが多い。例えば、コンテナ船のように瘦せた船型は、タンカー等の肥えた船型よりも旋回抵抗が大きいため旋回性能が低い、針路安定性は瘦せたコンテナ船の方が良くなる。操縦性能のよい船とは、この両方の性能を船の使用目的や使用航路に合わせてうまくバランスさせた船といえる。

1 操舵による船の運動

船が、船首尾方向と進行方向とにある仰角をもって流体中を進む(斜航する)とき、進行方向に対して直角方向に揚力が発生する。

直進している船で舵(ここでは右舵)を取った場合、その後船は図1に示すような旋回運動を行う。舵を取ると、舵に働く揚力は図2(a)のように進行方向に対して直角方向に働き、船尾を外方向に押し出す旋回モーメントを生じる。このモーメントによって船は船首方位を変え始めるが、転舵直後は船の重心は元の航路よりやや転舵方向と反対側に押し出され横流れする。これをキック(kick)と呼んでいる。キックは、喫水の深い船ではそれほど大きくないが、高速船のように喫水の浅い船などでは相当大きくなり、船尾の原針路からのふり出し量が船の長さの1/5から1/10に達することがあり、衝突回避などで活用されている。

舵を取り続けると船は船首を内側に向けつつ横滑りしてゆくが、回頭し始めると船に当たる流れは船体に対しても迎角を持つようになり、図2(b)に示すように船体に内向き

の揚力が発生し、舵に働く揚力と相まって船を回頭させる。このとき船体に働く揚力は、舵に働く揚力よりも桁違いに大きくなる。

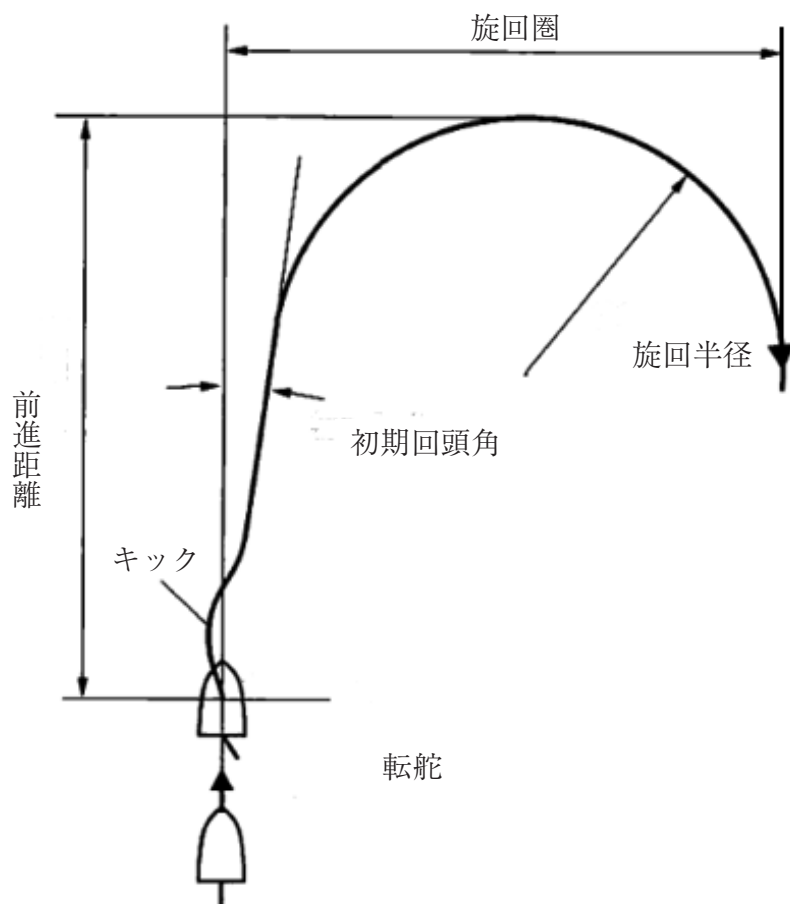


図1 旋回する船の航跡

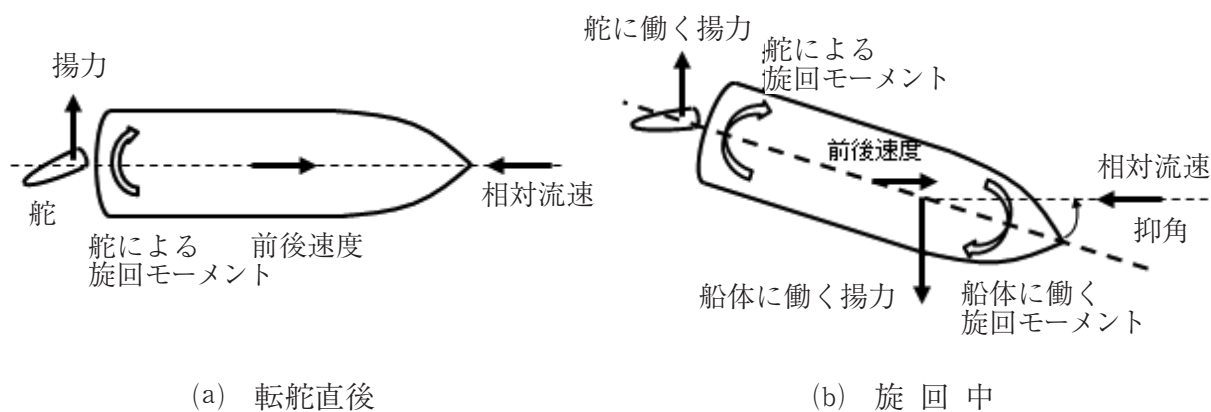


図2 旋回時に船体と舵に働く流体力

舵に働く揚力は舵に当たる流体速度の二乗に比例するが、舵は通常船尾のプロペラの直ぐ後ろに取り付けられているため、舵には船の前進速度とプロペラによる加速流が加わり、比較的大きな揚力が働く。このため船体と比較して小さな舵でも船の針路を容易に曲げることができる。また、船速がまだ速くないときでも、プロペラが発生する速い水流を利用して揚力を発生し、船尾を横に振ることもできる。

船が旋回を続け、元の航路の方向と直角になったとき、転舵した位置からの前進距離を縦距(advance)という。縦距は船が前方に障害物を発見してから転舵して障害物を避け得る最小距離になる。

さらに旋回が進むと船は円弧を描く。この円弧の半径を旋回半径、船が元の航路の方向と逆方向に向いたときの元の航路との距離を旋回径(tactical diameter)という。

旋回性は船が変針しやすいかどうかを示す性能であるが、二つの捉え方がある。一つは旋回初期における船の反応、いわゆる舵の効き具合であって航路から外れた船を元の航路に戻すときや障害物を避けるときなどに問題となる量である。もう一つは大角度変針を行う場合で、狭い港内での回頭や衝突回避の運動の際に問題となるものであり、旋回半径又は旋回圏が小さいほど変針しやすい船といえる。

2 旋回時の横傾斜

舵を取ると船体には水平面のモーメントだけでなく、船首尾方向の軸周りにもモーメントが働き船体傾斜を起こす。

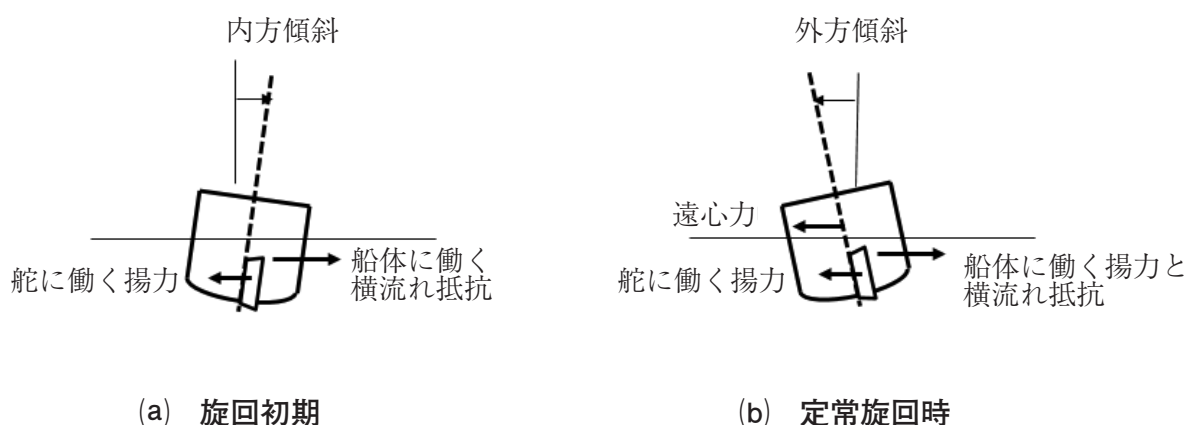


図3 右旋回時の船体傾斜(船尾から見た傾斜を示す。)

通常の船では、旋回時の船体傾斜には二段階あり、操舵直後船体に働く横方向の力は、舵に働く揚力と反対方向に働く重心に作用する慣性力であり、舵揚力の位置が下にあるため図3(a)のように船体は旋回中心の方に内方傾斜する。船が回頭して定常旋回を始めると、図3(b)のように船の重心には遠心力が働き、この力によって外側に傾斜する。この外方傾斜は内方傾斜に比べて大きく、特に復元力の小さい船、高速の船、旋回半径の小さい旋回性能のよい船では内方傾斜から外方傾斜に移行する際に大傾斜を起こすことがあり、これに波や風などの外力が加わると転覆の危険性が大きくなる。特に追波追風で走っていたものが、風上側に転舵したときは最も危険である。

3 制動距離

船が一定速度で進んでいるとき、船はその質量と速度の二乗の積に比例する運動エネルギーを持っているが、船を止めるためにはこの運動エネルギーをゼロにしなければならない。船にはブレーキがないため、船に働く抵抗によって運動エネルギーを消費することになるが、船は本来抵抗が小さくなるような船型をしているため、エネルギーの消費は進まず、止めるのに時間がかかる。

全速前進からエンジンを停止、全速後進したときの船の制動性能をチェックするのがクラッシュ・ストップ・アスターン(Crash Stop Astern)試験であり、船体が停止するまでの最短停止距離を測定している。最短停止距離は船型や船の大きさによって異なるが、船の長さの5～15倍といわれている。例えば、30万重量トンの大型タンカーが原油を満載し、16ノットの全速前進している状態でエンジンを停止した場合、船が静止するまでに約30分かかり、この間に約8km進んでいる。全速後進をかけた場合でも停止までに15分、約3km進んでしまう。(数値引用：一般社団法人日本船主協会HPより)また、プロペラを逆回転させたときは針路安定性が極端に悪くなり、船の針路が大きく曲がってしまうところにも操船の難しさがある。

6 狭水道及びその付近海域における海難

「関門港及び付近海域の海難発生状況」(平成26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	5月14日 19:19頃	N 33-58-30 E 130-58-36	貨物船 C号 7,627トン	貨物船C号は、14日1830ころ水先人が乗船し1900に田ノ浦2号岸壁を2隻のタグの支援を受け出港した。1912ころにタグラインを解らんし、徐々に左回頭させ航路に向首させた。1916ころに航路に入った際に関門橋下を東向け通峡してくる船舶2隻を視認したため水先人はL号船長に全速前進を指示し、約12ノットで航行させた。このとき、西向け通峡する船舶を1隻視認した。以上の状況下でC号は約12ノットで関門航路を横断中であり、左に舵を取るタイミングを図りながら、右ウイングより西向け船舶を1隻確認した後取り舵一杯を指示した。しかし、右舷首が関門航路第三十一号灯浮標(以下当該灯浮標)に接近していたことから、一旦右舷に舵を取ってキックを使用し徐々に舵を切り回頭するもC号は航路北西方向へ流され、1919当該灯浮標へ接触した。乗組員に怪我等は無く、積荷も異常は無かった。	雨 南南東の風 14m 波 2m 視程 5km	略図番号 ①参照
2	機関故障	5月20日 14:14頃	N 33-55-54 E 130-52-51	貨物船 D号 1,998トン	貨物船D号は、平成26年5月19日1620に阪神港堺泉北区を韓国浦項向け出港し、5月20日1243頃A Sラインを通過し、関門港に入域した。第一航路を六連向け航行中、関門港西山沖に差し掛かったところで、関門マーチスから安瀬航路から関門港第一航路に入る大型船との調整のため、速力を落とすように指示があり、速力を11ノットから7ノットに下げるべく、1414頃、機関室機関操縦ハンドルにて機関回転数を徐々に下げようとしたが、回転数が下がらず、大型船との船間距離が約0.5マイルとなったことから、衝突を避ける為、関門7号灯浮標を航下し、関門港第一航路から航路外に出た後に機関室内燃料遮断弁を使用し、1420頃、機関を緊急停止し、1425頃、六連東錨地に緊急投錨したもの。乗組員で原因を調査したところ、燃料ポンプの不具合が見受けられ、5月22日1200頃、韓国人技師2名及び燃料ポンプ予備品が届き、修理にあたったところ、1930頃修理完了した。	雨 北北西の風 5m 波 1m 視程 10km	略図番号 ②参照
3	推進器障害	5月26日 17:30頃	N 33-56-24 E 130-51-48	作業船 E丸 14トン	作業船E丸は、磁気探査台船を曳航のうえ、5月26日0800頃、北九州市若松区所在、久岐の浜船溜まりを出港、0850から1720頃までの間、関門港関門第二航路内で磁気探査作業を実施後、基地に帰投することとなった。帰投中の1729頃、現場海域(関門航路第10号灯浮	晴れ 西の風5m 波 0m 視程 15km	略図番号 ③参照

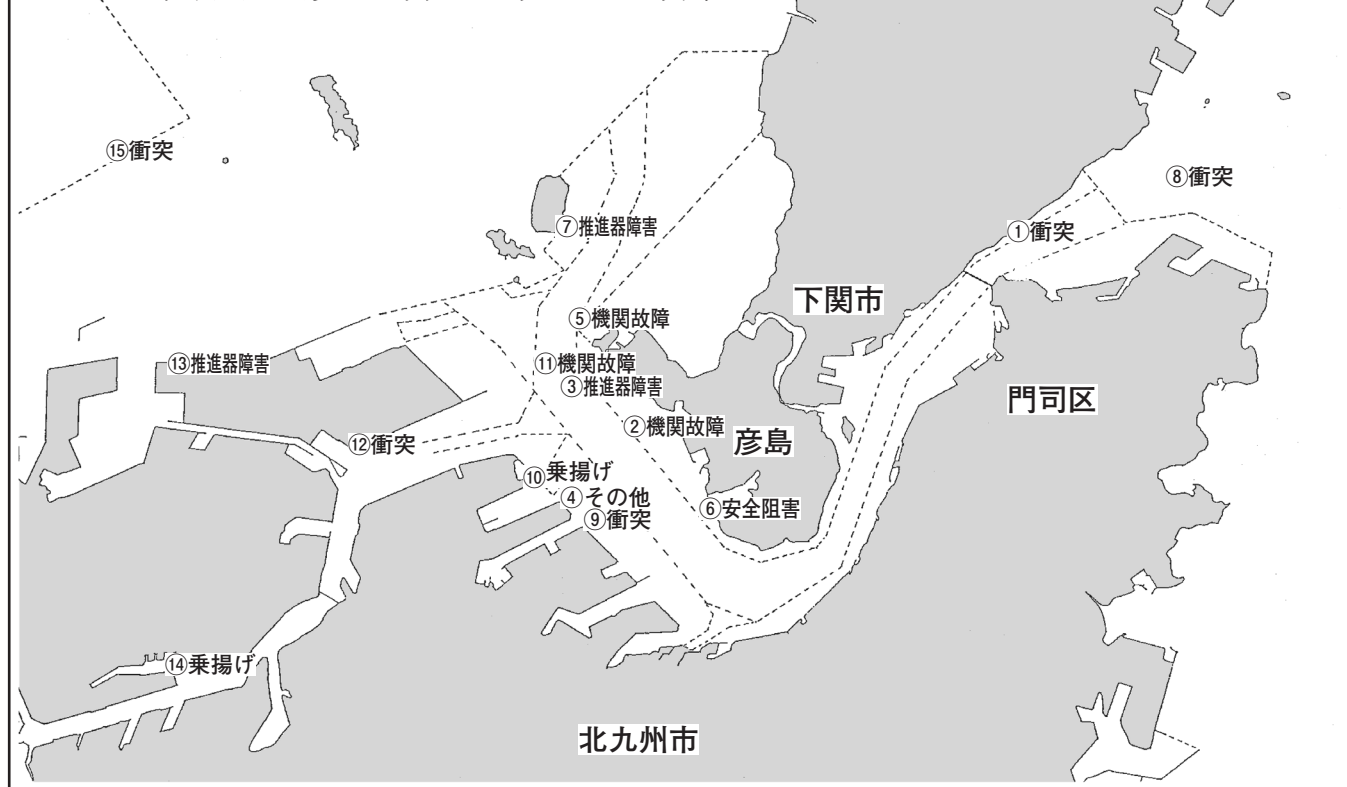
番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					標付近)において探査台船の曳航長を30メートルから10メートルに縮める作業準備を開始した。(S丸は東方を向首し、探査台船はS丸の西方に船位。)S丸船長は曳航索が手繰り寄せしやすくなるように同船に後進微速の行き足をつけ、同船後部において作業員が曳航索の手繰り寄せ作業にかかったが、関門の潮流が西流れに変わっていたことから、自船行き足に西流の影響も加わり、同船が探査台船側に寄り過ぎ曳航索が海面上に余る結果となり、同1730ころ、船長が機関中立にする前に曳航索がプロペラに絡索、機関が緊急停止したものの。		
4	その他	6月10日 11:10頃	N 33-55-20 E 130-52-20	その他(押船) G号 19トン	押し船G号は、平成26年6月10日1030関門港安瀬を出港し、関門航路航行中の1110頃、戸畑堺川沖にて右舷機の回転数が下がったため、1112同状況を関門マーチスに連絡した後、関門航路第16号ブイ付近の航路外に投錨した。その後、船長手配のタグボートにて横抱きの状態で1600長府に入港した。その後の調査で、燃料に空気が混入し、機関の回転数が下がったことが判明した。	曇り 東の風 5 m 波 0 m 視程 15km	略図番号 ④参照
5	機関 故障	6月12日 12:20頃	N 33-57-21 E 130-52-07	タンカー H号 3,529トン	タンカーH号は平成26年6月11日1936に岡山県水島港を中国寧波向け出港し、6月12日1020頃H Sラインを通過し、関門港に入域した。第一航路を六連向け航行中、関門港第7号灯浮標に差し掛かった同日1220ころ、主機関の回転数が急に下がり、主機関が非常停止し、同日1230ころ、関門航路内(33-57.2N 130-52.0E)に緊急投錨したもの。乗組員で原因等を調査したところ、主機関のNo.1 シリンダーの排気弁の不具合が見受けられたが、乗員での復旧に時間を要することから、タグボートによる曳航を要請し、同日1516タグボート2隻により曳航を開始、同日1547六連島東錨地に錨泊したもの。乗員によるNo.1 シリンダーの排気弁の交換作業が実施した後、同12日0030中国寧波向け出港した。	曇り 北北西の風 10m 波 1.5m 視程 10km	略図番号 ⑤参照
6	安全 阻害	6月17日 17:10頃	N 33-55-00 E 130-53-48	作業船 I号 1,050トン	土運船I号は、小倉北区西港において、土砂を積載のうえ愛媛県東予港向け17日1630ころT丸に押航されて出港した。T丸は関門航路福浦沖に一旦、I号を投錨させたうえ、西港境川に係留中の、別土運船をシフトさせるためS号から離脱した。シフトが完了し、I号に戻っていた最中、関門マーチスから、土運船が航路内に位置しているため、直ちに航路外にシフトする旨の通報を受けた。T丸は直ちにI号に戻ったところ、当初投錨した位	晴れ 東の風 4 m 波 1 m 視程 7 km	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				
					置から、関門航路内南の方向へ流されていたことが判明したため、自船と結合のうえ航行を開始したもの。		
7	推進器 障害	6月18日 04:18頃	N 33-58-21 E 130-52-05	貨物船 J号 16,088トン	貨物船J号は、関門6号ブイ付近にて進路を変更するため速力約10.6ノットに減速して右舵10度で緩やかに右転航行したところ、舵異常の警報音が鳴り、舵がきかなくなった。このことにより、後進をかけるなど回避動作をとったものの、舵が固定された該船は右旋回を続けながら六連島油槽所に接近を続け桟橋と衝突したものの。	雨 北東の風 4 m 波 1 m 視程 7 km	略図番号 ⑦参照
8	衝 突	6月29日 18:09頃	N 33-58-58 E 131-00-15	貨物船 K号 1,433トン	貨物船K号は、6月29日0400頃広島県福山港を韓国ポーハン向け出港、同日1730船長操船指揮のもと関門航路に入航した。入航前に関門マーチスから早瀬瀬戸の潮流が東流5ノット下げであるとの情報提供を受けていた。入航後、自船前方に数隻の同航船があり、直近船は外国籍コンテナ船で0.8海里前方を航行していた。K号が関門航路第37号灯浮標付近を通過したあたりで前方のコンテナ船との船間距離が縮まっており、AISで船速を確認したところ、コンテナ船は3.5ノット、その前方の船も3ノットと軒並み船速が低下していた。暫くして、コンテナ船との距離が0.2海里まで縮まったことから、船長は衝突のおそれを感じ、また、左舷前方に反航船(東航)を確認したことから、速力を最微速として右舵を取り、自船を航路外の長府区に出域させ、同区域内に他船がいないことを確認し機関停止(機関中立)とした。 K号は機関停止状態で潮流に押されて長府区内を南東方向に流れていたが、コンテナ船との距離が0.4海里まで開いたことを確認したところで、機関半速として徐々に増速させ、関門航路に再入航しようとしたが、コンテナ船や航路付近の小型漁船の動静が気になり、関門航路第35号灯浮標付近まで航路外を航行し、同灯浮標を右にみて、1808ころ、K号を関門航路に再入航させた。K号が関門航路再入航後、東流の影響により速力が4ノット程度となり、徐々に関門航路第35号灯浮標側へ圧流された。衝突直前に関門マーチスから当該灯浮標への衝突注意の情報提供があったが、同灯浮標まで目測5メートルまで圧流され、回避動作をとることもできず、1809頃、自船右舷船尾外板を関門航路第35号灯浮標に接触させたものの。	晴れ 西南西の風 4 m 波 0.5m 視程 15km	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				
9	衝 突	4月2日 10：45頃	N 33-55-12 E 130-52-33 小倉日明第二防波堤灯台から真方位 345度 約0.6海里	貨物船 N号 499トン	貨物船N号は、関門港小倉区日明東1号岸壁を出港後、堺川泊地に入港するため、堺川1号灯浮標と2号灯浮標の中央向け航行していたところ、西流れ9ノットの潮流に圧流され、堺川2号灯浮標に接近したことから、慌てて取り舵30度としたが間に合わず、自船の右舷船尾が同灯浮標に接触したものの。	晴れ 東の風2m 視程 10km	略図番号 ⑨参照
10	乗揚げ	4月20日 16：00頃	N 33-55-35 E 130-51-35 若松洞海湾口防波堤灯台から真方位 153度 約1海里	プレジャーボート O丸 5トン未満	プレジャーボートO丸は、北九州市戸畑区所在の新日鉄戸畑焼結岸壁防波堤灯台から約10メートルの海上において、同船右舷船首部よりアンカーを投入し、ヒラメ釣りを実施していたところ、船首方向からの風と潮流により船尾が振れ回り、船尾部が同防波堤に乗り揚げた。同船は船尾部以外が沈没していたことから、後日業者により撤去された。	晴れ 北北東の風 2m 視程 15km	略図番号 ⑩参照
11	機関 故障	5月4日 09：32頃	N 33-56-48 E 130-51-37 若松洞海湾口防波堤灯台から真方位 56度 約0.6海里	プレジャーボート P丸 5トン未満	プレジャーボートP丸は、定係港である門司片上東船溜まりから藍島向け航行中のところ、冷却水温の警報が発生し、その後すぐに、海水流量の警報も発生したため、すぐにエンジン停止とした。エンジン停止後、機関部の確認を行ったところ、Vベルトが2本切断していることが判明し、予備を積んでいなかったことから、118番通報し、巡視艇により曳航救助された。	晴れ 南南東の風 視程 15km	略図番号 ⑪参照
12	衝 突	5月7日 13：55頃	N 33-55-54 E 130-49-30 若松洞海湾口防波堤灯台から真方位 246度 約1.4海里	貨物船 Q号 2,135トン	貨物船Q号は、関門港若松区響灘南1号岸壁に入港作業中のところ、貨物満載状態であり速力調整困難下にもかかわらず、計器により速力を確認しないまま進行し、衝突の危険を感じ機関を後進とするも、響灘南0号岸壁に着岸荷役中の貨物船R号係留策に引っ掛ける状態となり、R号船首部にQ号左舷船首部を接触させたものの。	晴れ 東の風9m 視程 15km	略図番号 ⑫参照
				貨物船 R号 2,266トン	貨物船R号は着岸荷役中で船橋内には誰もいなかったことから、衝突するまでQ号に気がつかなかった。		
13	推進器 障害	5月10日 13：50頃	N 33-56-47 E 130-47-03 白洲灯台から真方位 190度 約2.3海里	プレジャーボート S丸 5トン未満	プレジャーボートS丸は、北九州市若松区所在の響灘ビオトープ北側の風車設置岸壁から沖側約200メートルの海域において、船尾からパラシュートアンカー約20メートルを投入し釣りをしていたところ、船尾からの風により同岸壁から約30メートルの位置まで接近したことから、パラシュートアンカーを残り3メートルまで回収し、機関を起動させたところ、プロペラ部にパラシュートアンカー索を絡ませた。岸壁まで5メートルの位置で絡	晴れ 北東の風 10m 視程 15km	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				
					索を取り除き、離れようとしたところ、パラシュート本体を巻き込み、消波ブロックに打ち付けたことから、乗船者3名全員は消波ブロック上に移乗した後、118番通報した。通報後、船体に破口を生じ、船首部の一部を海面上に出した状態で沈没し、後日業者により陸揚げ撤去された。		
14	乗揚げ	5月11日 09:10頃	N 33-53-21 E 130-46-55 二島信号所から真方位 41度 約0.4海里	作業船 T号 19トン	作業船T号は、北九州市若松区所在の造船所に向かうため、藤ノ木沖を航行中のところ、奥洞海航路4番ブイ付近で右に変針し、海図等で水深を確認せず、両岸中央付近であれば水深もあり、安全であると憶断し、水深の浅い同中央付近に向けて航行したところ、浅瀬に乗り揚げた。目撃者から海上保安部に通報があった。人命に異常なく同船は満潮時に造船所の協力を得て、離礁した。	晴れ 東の風6m 視程 10km	略図番号 ⑭参照
15	衝突	6月11日 14:15頃	N 33-59-18 E 130-45-55 白洲灯台から真方位 282度 約1.3海里	漁船 U丸 4トン	漁船U丸は、蓋井島南方海域においてイカ釣り漁を終え、響水路を經由して定係港である戸畑漁港に帰るため、響新港向け航走を開始し、針路を略南向け、速力10ノットで航行していたところ、眠気を催したが、何ら眠気防止策をとらなかったため眠り込んでしまい、同上針路速力で響航路第2号灯浮標に衝突した。衝突後すぐに118番通報し、船首部に軽度の破損を生じたものの、航行に支障が無かったため、響新港に入港漂泊し、巡視艇の到着を待っていた。	晴れ 北の風6m 視程 6km	略図番号 ⑮参照

関門港及び付近海域の海難



7 刊末寄稿

関門海峡らいぶ館

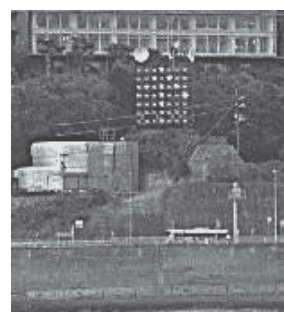
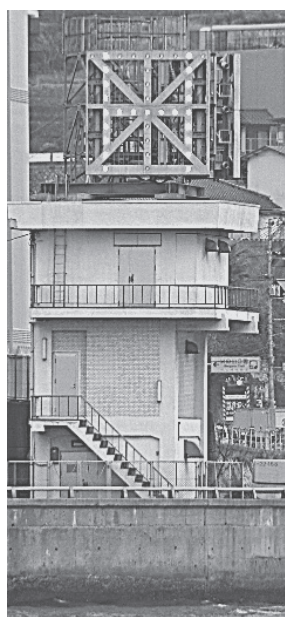
公益社団法人 西部海難防止協会

海事広報展示館 館長 細 坂

私は自身の健康管理の一環として、毎日1万歩を目途にウォーキングを心がけており、昼休み等を利用して、職場に近い北九州市門司港の和布刈神社、門司城址を回り、関門海底トンネルの人道を通して、下関市壇ノ浦の源平合戦の古戦場址等まで出かけている。

その折のことであるが、和布刈神社近くの観潮公園の一角で、年配の方々が潮流信号の表示板を眺めながら、「数字や記号がピカピカ点滅しているが、一体どういう意味だろう。」と話しているのを耳にした。お節介とは思いつつ「あれは関門海峡の潮流の方向や強さを通航船舶に知らせる潮流信号ですよ。」と申し上げると、びっくりした顔をして振向かれ、「H」の表示を指さして、「あの表示の意味は何ですか。」と聞かれるので「あれは大型船の通航予告信号で、間もなく関門橋の方から東の瀬戸内海方面に向けて大型船が通過しますよ。」と申し上げると、一寸考え込むしぐさをされ、「船もいろんな施設の手助けを受けながら航海しているのですね。」とつぶやかれ、暫くの間であったが海や船についての話題で会話が弾んだ。

この時とばかりに、「時間がありましたら、JR門司港駅近くの関門海峡らいぶ館にもお立ち寄り下さい。船や海に関する様々な展示がありますよ。」とお誘いすると、みなさん興味ありげにうなずかれていた。



火ノ山下潮流信号所の早鞆瀬戸潮流情報

表示例 E：東への流れ、5：5ノット、↑：今後早くなる

早鞆信号所の管制信号

H : 総トン数 10,000 トン以上の東航船がある。
T : 総トン数 10,000 トン以上の西航船がある。
T/H : 総トン数 10,000 トン以上の東航船及び西航船がある。

私が館長を務める海事広報展示館(関門海峡らいぶ館)には色々な方がお見えになる。館内に入られるなり椅子に座り、仲間の方々と雑談を始める方も見受けられる。私はその方々には、

「何処からいらっしゃいましたか。」と尋ね、

「〇〇から。」と答えられると、

「一寸御立ちになりませんか。」と電子海図台にお誘いし、お住まい近くの港の画面を表示して、

「次は船で旅行されては・・・。」と話しながら、海図の画面を動かすと最初は不思議そうな顔をされているが、画面にご存じの地名が出てくると真剣に位置関係を確認し、海図の記号や色分け等について次々と質問されることが多い。そして、館内にある展示物を見学したり、スタッフの説明を聞かれたりして、海や船の知識が倍増したとばかりに満足の表情で帰って行かれる。

資源の少ない我が国にとって、物流の根幹を担っているのは海運。日頃街中で生活されている方々には船舶の動きを目にする機会は少ないが、その安全対策は極めて重要な眼目。船舶の事故等により大量の油の流出、大火災等が発生して社会生活に重大な影響を及ぼすような事態になれば注目されるが、そのような事例は極めて少ない。本会(西部海難防止協会)は船舶の安全な運航を図る様々な問題について関係機関と協力しながら取り組んでいるところであるが、その広報はこれまで海事関係者に偏っていたきらいがあった。この反省にたって、その成果等を広く市民の方々にも知って頂こうと海事広報展示館を平成23年4月にオープンした。設置後3年が経過したに過ぎず体制が整っているとは言い難いが、入館者数も徐々に増えてきており、その存在が次第に認識されてきたのではないかと思います。

太平洋、日本海、東シナ海、オホーツク海と周囲を海に囲まれた日本である。人の知識欲、向学心はここで挙げた例でみられるように年齢に関係なく極めて旺盛である。船や海についても大いに興味を持っていただき、展示館のスタッフと会話を楽しみながらひと時を過ごしていただけたらと願っている。



関門海峡らいぶ館館内の様子

海の事件・事故は
局番なし「118」

(公) 西部海難防止協
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/>