

会 報

第 167 号
(平成27年3月号)

目 次

1	業 務 日 誌 (26. 10. 1～26. 12. 31)	1
2	事 業 報 告 (26. 10. 1～26. 12. 31)	3
	2-1 会の運営に関する活動	
	2-1-1 平成26年度 第2回 業務運営会議	
	2-1-2 平成26年度 第3回 通常理事会	
	2-2 一般事業	
	2-2-1 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	
	2-2-2 第14回西海防セミナー	
	2-3 受託事業	
	2-3-1 石垣港船艇基地整備工事に伴う航行安全対策調査専門委員会	
	2-3-2 博多港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会	
	2-3-3 博多港アイランドシティ地区整備に伴う航行安全対策調査専門委員会	
	2-3-4 関門航路(早鞆瀬戸地区)外1件整備に伴う航行安全対策調査専門委員会	
	2-3-5 九州電力(株) 苓北火力発電所入出港船大型化に伴う航行安全対策調査専門委員会	
	2-3-6 再生可能エネルギー施設適地選定に伴う航行安全対策調査専門委員会	
	2-4 第14回西海防セミナー	
	地域を支える北九州港・北九州空港の整備	
3	海上保安部署長に聞く(連載)	35
	福岡海上保安部長、長崎海上保安部長、奄美海上保安部長	
	五島海上保安署長、古仁屋海上保安署長	
4	ミニ知識・海(33)「水深の浅い水域で船が受ける影響」	50
5	狭水道及びその付近海域における海難 (平成26年1月～12月)	52
6	刊末寄稿 「加賀一向一揆と金沢城」	75

公益社団法人 西部海難防止協会



関門港観光ガイド



⑪ 国際友好記念図書館

かつて門司港と中国大連港とは国際航路で結ばれていたが、北九州市と大連市との友好都市締結 15 周年を記念して、明治 35 年（1902 年）にロシア帝国が大連市に建築した東清鉄道汽船事務所を、北九州市によって複製建築された鉄筋コンクリート造り 3 階建ての建造物である。

1 階はレストラン、2 階・3 階は北九州市立図書館で中国・韓国等東アジアの文献や資料が多く収蔵されている。



1 業務日誌（H26. 10. 1 ～ H26. 12. 31）

1 - 1 本 部

日 付	内 容
10月3日(金)	関門地区小型船安全協会 30周年記念式典 於：ブリリアンサ門司港
10月6日(月)	油及び有害危険物質の防除支援に関する協定 調印式 於：旧大連航路上屋2階ホール
10月9日(木)	濱嶋吉治元顧問 卒寿記念講演 於：西部海難防止協会海事広報展示館
10月10日(金)	石垣港船艇基地整備工事に伴う航行安全対策調査専門委員会 第2回委員会 於：ホテル日航八重山
10月22日(水)	海上保安連絡会「装備・建設部会」 於：東京駅前カンファレンスセンター
10月23日(木)	九州北部小型船安全協会 臨時理事会 於：郵船ビル 3階会議室
10月28日(火)	西部海難防止協会 平成26年度 第2回業務運営会議 於：西部海難防止協会 会議室
10月29日(水)	講演会(西部海難防止協会長崎事務所主催) 於：ANAクラウンプラザホテル 長崎グラバービル
10月30日(木)	北九州市海の日協賛会 第3回 理事・実行委員会 於：北九州市港湾空港局
11月5日(水)	西部海難防止協会 平成26年度 第3回通常理事会 於：西部海難防止協会 会議室
11月6日(木)	平成26年度 全国海難防止団体等連絡調整会議
～7日(金)	於：海運クラブ(東京)
11月7日(金)	ひびきLNG株式会社 ひびきLNG基地竣工式 於：ひびきLNG基地
11月7日(金)	三池港北防砂堤改良工事に伴う航行安全調査部会 第1回調査部会 於：西部海難防止協会 会議室
11月11日(火)	博多港アイランドシティ地区整備に伴う航行安全対策調査専門委員会 第1回委員会 於：博多都ホテル

11月12日(水)	博多港大型客船入出港に伴う航行安全対策調査専門委員会 第1回委員会	於：博多都ホテル
11月13日(木)	関門航路(早鞆瀬戸地区)外1件整備に伴う航行安全対策調査専門委員会 第1回委員会	於：アパホテル小倉駅前
11月13日(木)	L N G 船安全対策連絡会議	於：西部海難防止協会 会議室
11月25日(火)	石垣港船艇基地整備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：ホテル日航八重山
11月28日(金)	九州電力(株)苓北火力発電所入出港船大型化に伴う航行安全対策調査専門委員会 第3委員会	於：ホテルニューオータニ熊本
12月2日(火)	第14回西海防セミナー	於：リーガロイヤルホテル小倉
12月12日(金)	博多港大型客船入出港に伴う航行安全対策調査専門委員会 第2回委員会	於：博多都ホテル
12月15日(月)	再生可能エネルギー施設適地選定に伴う航行安全調査専門委員会 第1回委員会	於：小倉ステーションホテル
12月22日(月)	関門航路航行安全対策調査(潮流調査)専門委員会 第2回委員会	於：アパホテル小倉駅前

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2回 業務運営会議

2 - 1 - 2 平成26年度 第3回 通常理事会

2 - 2 一般事業

2 - 2 - 1 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 - 2 - 2 第14回西海防セミナー

「地域を支える北九州港・北九州空港の整備」

講師：九州地方整備局北九州港湾・空港事務所所長 中道正人氏

2 - 3 受託事業

2 - 3 - 1 石垣港船艇基地整備工事に伴う航行安全対策調査専門委員会
第2回、第3回委員会

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

2 - 3 - 3 博多港アイランドシティ地区整備に伴う航行安全対策調査専門委員会
第1回委員会

2 - 3 - 4 関門航路(早鞆瀬戸地区)外1件整備に伴う航行安全対策調査専門
委員会 第1回委員会

2 - 3 - 5 九州電力(株)苓北火力発電所入出港船大型化に伴う航行安全対策調査
専門委員会 第3回委員会

2 - 3 - 6 再生可能エネルギー施設適地選定に伴う航行安全対策調査専門委員会
第1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2回 業務運営会議

1 日 時：平成26年10月28日(火) 14：00～15：10

2 場 所：西部海難防止協会 会議室

3 議案審議

第1号議案 公益財団法人日本海事センター平成27年度補助金交付申請について

第2号議案 諸規程の改正について

第3号議案 正会員の入会・退会について

第4号議案 専門委員の委嘱について

第5号議案 事業部長の選任・解任について

第6号議案 功労者の表彰について

その他の議案 契約保証について

2 - 1 - 2 平成26年度 第3回 通常理事会

1 日 時：平成26年11月5日(水) 11：15～12：05

2 場 所：西部海難防止協会 会議室

3 議案審議

第1号議案 公益財団法人日本海事センター平成27年度補助金交付申請について

第2号議案 諸規程の改正について

第3号議案 正会員の入会・退会について

第4号議案 専門委員の委嘱について

第5号議案 事業部長の選任・解任について

第6号議案 功労者の表彰について

その他の議案 契約保証について

退職給付引当金の取崩について

ホームページアドレスの変更について

2 - 4 第14回西海防セミナー

地域を支える北九州港・北九州空港の整備について

開 催 日：平成26年12月 2 日(火)

開催場所：リーガロイヤルホテル小倉

講 師：九州地方整備局

北九州港湾・空港整備事務所

所 長 中 道 正 人



只今ご紹介に預かりました九州地方整備局北九州港湾・空港整備事務所の中道でございます。先ほどご紹介いただきましたように、6年程前に同じ九州地方整備局の関門プロジェクトの所長をしております、その後本省等で勤務しまして、26年4月に北九州港湾・空港整備事務所所長に参りました。北九州地域のために頑張ってお参りたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。本日は、地域を支える北九州港と北九州空港についてお話させていただきます。

まずは、全体の目次ですが、最初に北九州港と北九州空港の現状、主に利用の観点からご説明します。次に、港湾・空港を取り巻く状況ということで主な北九州エリアの産業の状況でございますとか、北九州市のこれからの成長戦略を簡単に紹介させていただきます。3番目にその産業を支える港湾・空港整備ということで、現在の整備の方向性といったものをご説明いたしまして、現在、当事務所等で行っております取り組み、物流の関係、複合一貫輸送でありますとか、あるいは施設の老朽化への対応、また、防災、観光としてクルーズの話そして最後に北九州空港の取り組みについてお話しします。そして4番目にこ

れからの北九州港・空港の整備について、地区別に少しお話させていただければと考えております。

【北九州港・北九州空港の現状】

○ 北九州港

北九州港の歴史		国土交通省
- 明治初期 「外貿の門司」、「内貿の小倉」、「鉄・石炭の洞海」として、3つの港がそれぞれの特色を生かして発展。 1889年(明治22年) 門司港、国の特別輸出港に指定(開港)。 1901年(明治34年) 官営八幡製鐵所操業開始。 1964年(昭和39年) 北九州港誕生(門司港・小倉港・洞海港)。北九州港管理組合発足。 1971年(昭和46年) 西日本初、「田野浦コンテナターミナル」供用開始。 1974年(昭和49年) 北九州市港湾局が発足し、北九州市が港湾管理者となる。 1980年(昭和55年) 太刀浦コンテナターミナル全面供用開始。 1995年(平成7年) 門司港地区の歴史的建造物を活かした観光拠点として「門司港レトロ」オープン。 2002年(平成14年) リサイクルポートに指定。 2005年(平成17年) ひびきコンテナターミナル 供用開始。 2006年(平成18年) 北九州空港開港。 2011年(平成23年) 港湾法改正により、関門港として国際拠点港湾に指定。 2012年(平成24年) 新若戸道路(若戸トンネル)開通。	◆大正時代の門司港 	
	◆大正時代の若松港 	
出典:「北九州市産業史」より作成		
3		

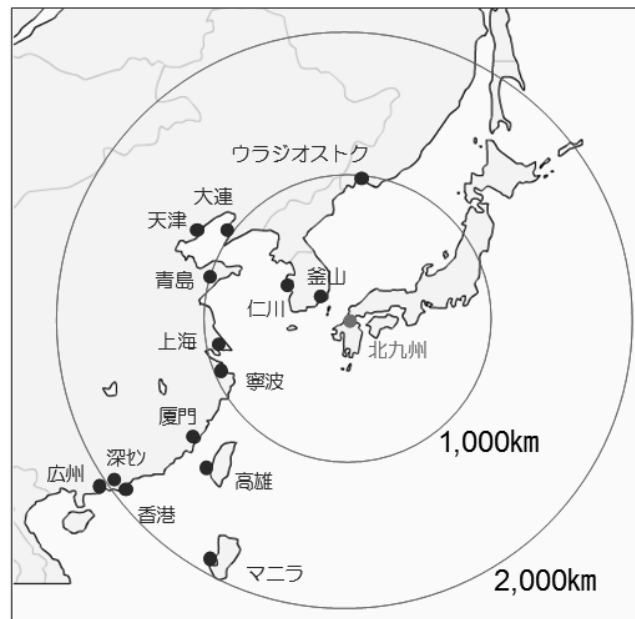
先ず、北九州港の現状でございます。北九州港の歴史は、明治初期から門司・小倉・洞海という形で発展してきました。1889年には門司港が開港いたしました。その後、1901年に官営八幡製鐵所が操業を開始しました。それ以降、北九州市が合併し、これまで門司港、小倉港、洞海港の三つの港で行っていたところを北九州港という形で港湾管理組合が発足しまして、1964年に誕生しております。その後、西日本で初めて田野浦のコンテナターミナルが供用を開始し、1980年には太刀浦のコンテナターミナルが供用を開始しまして、平成7年には門司港レトロがオープンします。その後、ひびきのコンテナターミナル、あるいは北九州空港が平成18年に開港しております。最近では若戸トンネルが平成24年に開通しているというような歴史的な流れでございます。

《北九州港の地理的特性》

- ◆ 釜山まで230km、中国の主要商業港(上海、青島、大連)まで約1,000km。
- ◆ 港の前面が関門航路で、周防灘(太平洋側)と響灘(日本海側)の両側に面する。

《陸海空ネットワーク》

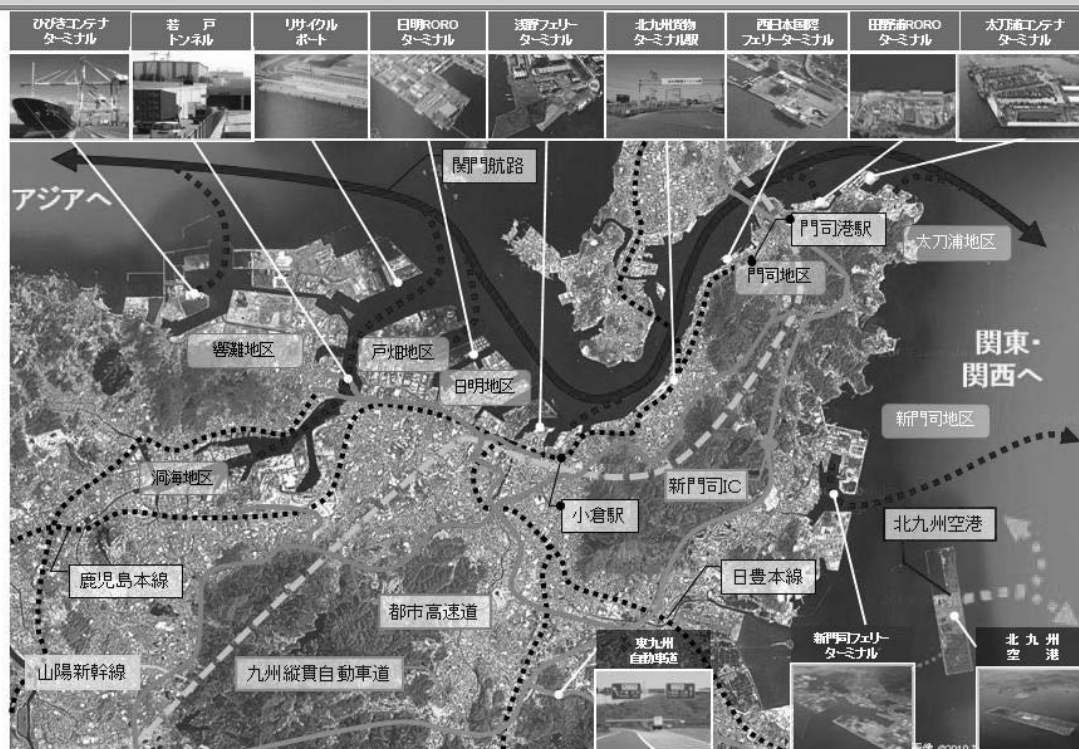
- ◆ 東アジアを中心としたコンテナ航路やフェリー・RORO航路など、海上物流ネットワークを有している。
- ◆ 都市高速道路、九州縦貫自動車道等との物流ネットワークを形成するとともに、北九州貨物ターミナル駅との「シー&レール」による貨物輸送が行われている。
- ◆ 海上空港の特性を活かし24時間運用している北九州空港による貨物輸送が行われている。



4

北九州港の特性については、今さらながらの感がございますが、1つはアジアに近いということがございます。釜山まで230km、中国の上海・青島でも約1000km、東京も約1000kmでございますので、極めてアジアに近いということがございます。それと、北九州港の場合は日本海側と周防灘側の両面を持っているということがございます。

北九州港のターミナルとネットワーク



5

陸海空ネットワークもかなり整備されており、東アジア中心のコンテナ・フェリー・ROROの海上ネットワーク、都市高速、九州縦貫自動車等の陸上ネットワーク、鉄道の貨物ターミナルといったものもありますし、さらに北九州空港もあります。陸上であれば、東九州自動車道が今年度末には一部区間を除いて供用が開始され、陸上ネットワークは整ってきています。さらに門司には鉄道の貨物ターミナルがございまして、もちろん空港は北九州空港がございます。

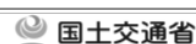
コンテナターミナルについても、太刀浦・響灘があり、陸海空のネットワークが整備されているという状況でございます。



地区としては、新門司地区、太刀浦・田野浦地区、門司港レトロ・西海岸地区、そして砂津、戸畑がありまして、響灘の東と西という地区に分かれております。

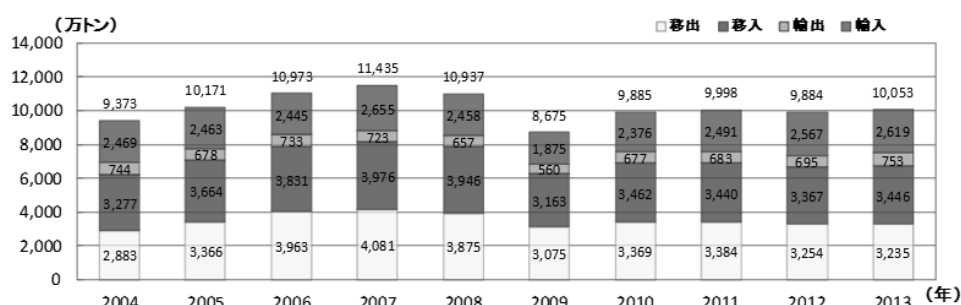
機能としましては、物流ゾーンとして新門司、太刀浦、響等が、産業ゾーンとしては、やはり響、戸畑の辺りがございます。それから交流ゾーンとしては、門司港レトロ或いは砂津辺りでございます。エネルギー関係のゾーンとしましては、響灘に結構張り付いているところがございます。北九州港にはかなりの産業が立地しておりまして、洞海湾地区を中心に重化学工業が発展してきています。また、自動車産業もトヨタやデンソーがございますし、ブリヂストンの工場が響灘にあります。最近、響灘地区におきましては、風力発電等のグリーンエネルギー関連産業が形づいてきております。そういった産業を支える形で港湾・空港をやっていかなければならないと考えております。

北九州港の取扱貨物量

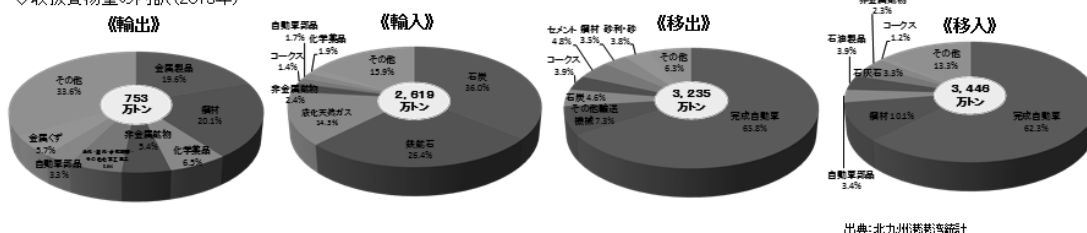


- ◆総取扱貨物量：2013年は、10,053万トンで横ばいで推移。
- ◆外貿貨物：輸出は金属製品、鋼材が全体貨物量の約40%を占め、輸入は石炭と鉄鉱石で約32%を占める。
- ◆内貿貨物：移出・移入ともに完成自動車の取り扱いが60%以上を占める。

◇総取扱貨物量の推移



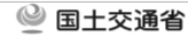
◇取扱貨物量の内訳(2013年)



8

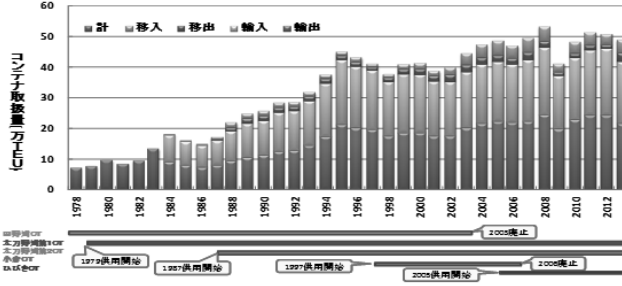
次は、港の全体の話ということで、まず物流面での取扱貨物量でございます。横軸が年次で、縦軸がトン数でございます。2013年は1億トンを超えまして、リーマンショック前までは上っていませんが、少しずつ回復はしてきているところです。2013年で見ますと、内貿と外貿の割合は内貿が65%で外貿が35%でした。内貿は移出・移入ともに大体、1対1でその中身というのが主に完成自動車となっております。外貿につきましては、輸入が約80%で輸出が約20%という形になっております。輸入につきましては、石炭、鉄鉱石、液化天然ガスといったものでございます。輸出につきましては、金属製品ですとか鋼材等といったものでございます。

北九州港のコンテナ取扱貨物量

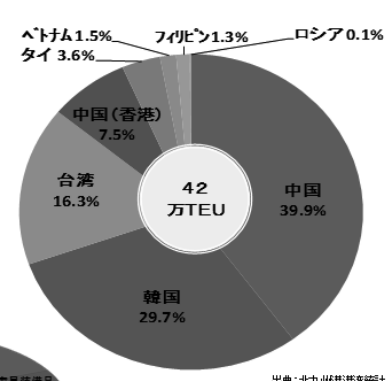


- ◆ 総コンテナ取扱貨物量：リーマンショックの影響から回復し、2013年(平成25年)は約49万TEU。
- ◆ 国際コンテナ取扱貨物内訳：輸出は自動車部品や化学薬品、輸入は自動車部品や家具装飾品が多い。
- ◆ 定期国際コンテナ航路：38航路48便/週（2014年(平成26年)4月現在）

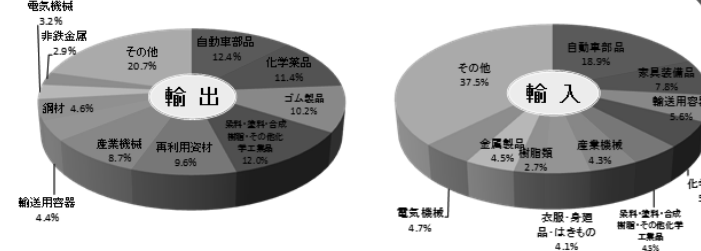
◇ 総コンテナ取扱貨物量の推移



◇ 国際コンテナ貨物相手国の内訳(2013年)

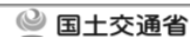


◇ 国際コンテナ取扱貨物量の内訳(2013年)



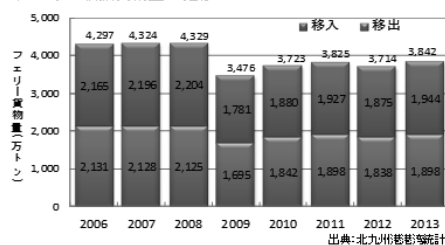
続きまして、コンテナ取扱貨物量でございます。近年は横ばい気味で、2013年につきましては、49TEUとなっております。これは全国で9番目ということでございます。因みに先程の全体の取扱貨物量につきましては、全国で5番目でございます名古屋、千葉、横浜、苫小牧の次となっております。コンテナにつきましては、全国で9位ということで三大湾の他、博多港、清水港、那覇港、その次に北九州港が位置しているという状況でございます。

フェリー航路の取扱貨物量・乗降客数

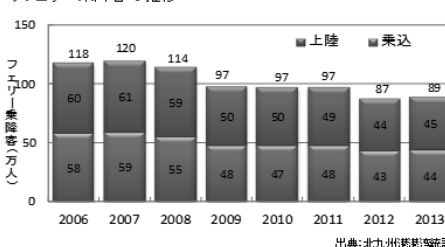


- ◆ フェリー取扱貨物量：2013年(平成25年)は前年比約3%増の約3,842万トン。
：全九州と京阪神地区を結ぶフェリーのうち、北九州港は貨物量で60%を占める。(旅客は53%)
：2008年(平成20年)のリーマンショックの影響による取扱貨物量の減少は、近年回復傾向にあり、フェリー航路は重要な物流手段として北部九州の物流を担う。
- ◆ フェリー乗降客数：高速道路料金施策(千円高速:2009年3月28日～2011年6月20日)等により、乗降客数は漸減傾向が続いたが2013年(平成25年)は微増、2012年は関門海峡フェリーの休止の影響が大きい。

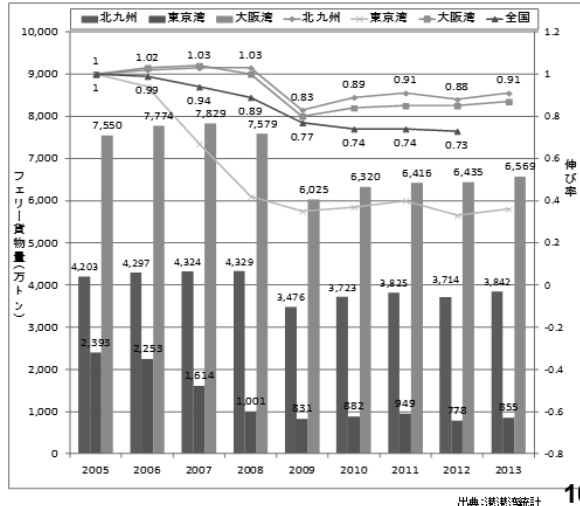
◇ フェリー取扱貨物量の推移



◇ フェリー乗降客の推移

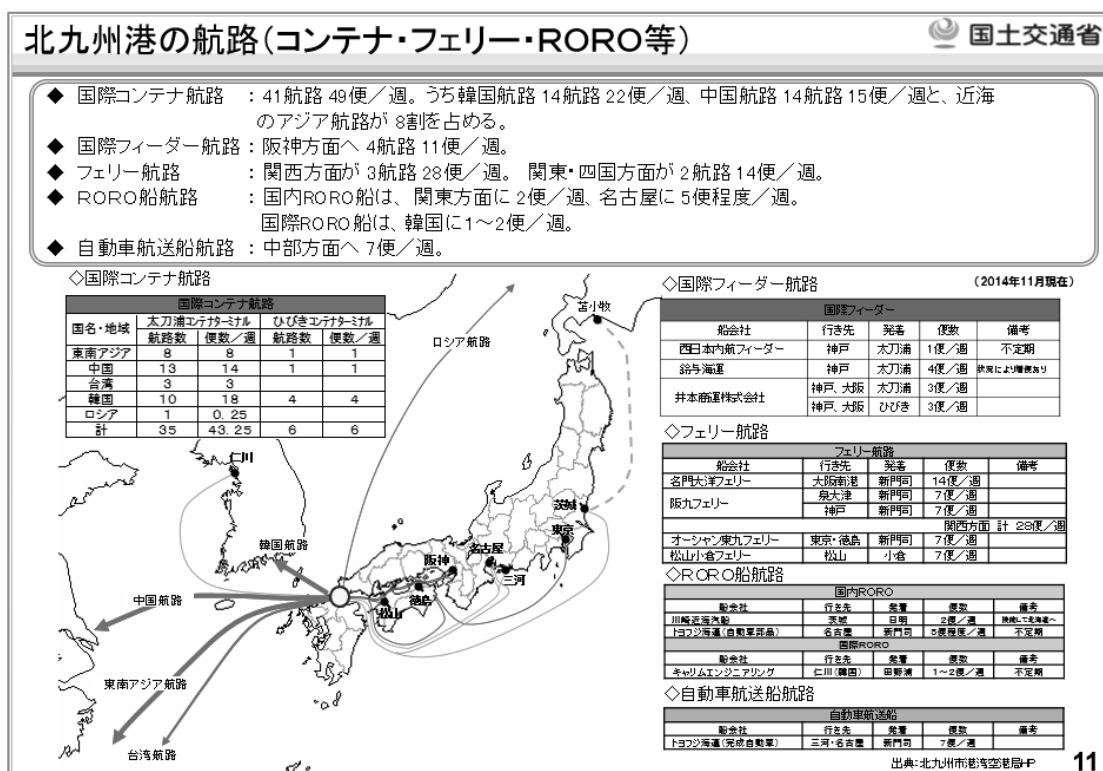


◇ フェリー取扱貨物量の全国・他地区との比較



続いてフェリーでございます。フェリーの取扱貨物量につきましては、やはりトラックのドライバー不足等々がございまして、貨物量自体は3800万トン強という形で少しずつ戻ってきているという状況でございます。

他の大阪湾とか東京湾と比べたのですが、2005年を1としたとき、2013年はどれぐらいの割合になっているのかということですが、北九州港は大体0.91まで戻ってきておりまして、大阪とか東京湾よりも2005年のレベルまで戻っている状況でございます。フェリーにつきましては全国で2位ということで、苫小牧の次となっています。後ほどまた説明いたしますが、大型フェリーの新造船導入という話もございます。



次は北九州港の航路でございます。航路は、国際コンテナに国際フィーダー、フェリー、RORO船そして自動車航送船でございます。国際コンテナにつきましては、大体41航路ということで、韓国、中国のアジア航路が8割を占めるという状況でございます。国際フィーダーにつきましては、阪神に4航路。フェリーにつきましては関西方面、或いは関東、四国方面に航路がございます。RORO船につきましては、国内RORO船は主に自動車部品となりますが、名古屋方面に航路があります。国際RORO船につきましては、精密機器などの関係となりますが、韓国方面に航路がございます。自動車航送船の完成車輸送につきましても名古屋方面に航路がございます。この様な状況でございます。

続きまして、港湾での観光、北九州港における最近のクルーズの状況でございます。北九州港は主に西海岸、門司港レトロ近くの西海岸地区の岸壁にクルーズ船が泊まる

北九州港におけるクルーズの状況

◇北九州港へのクルーズ客船の寄港

クルーズ客船寄港の際は、大正ロマンの香り漂う門司港レトロの町並みや関門の風景、夏の一大イベント・海峡花火大会や冬のイルミネーションなどをはじめとした北九州の魅力を楽するため、豪華・中小型クルーズ客船が寄港。



◇PORT of MOJI クルーズセミナー (H26.8北九州市実施)

大正のロマンの香りが漂う門司港は、昔から多くの人々の船出を見送ってきた港です。

門司港へのクルーズ船寄港を進展させるため、客船関係者による日本船や外国船のそれぞれの特徴や、クルーズファンの方から、船旅の醍醐味など様々な視点から、クルーズの魅力をつらつら紹介するセミナーを開催。



◇北九州港へのクルーズ客船寄港実績

年 度	船 名	総トン数	船籍
平成21年度	クリッパーオデッセイ	5,218	バハマ
	ふじ丸	23,340	日本・東京
	飛鳥Ⅱ	50,142	日本・横浜
	ふじ丸	23,340	日本・東京
平成22年度	クリッパーオデッセイ	5,218	バハマ
	ふじ丸	23,340	日本・東京
平成23年度	飛鳥Ⅱ	50,142	日本・横浜
	にっぽん丸	22,472	日本・東京
平成24年度	ふじ丸	23,340	日本・東京
	にっぽん丸	22,472	日本・東京
平成25年度	ふじ丸	23,235	日本・東京
	ばしふいっくびいなす	26,518	日本・大阪
	飛鳥Ⅱ	50,142	日本・横浜
平成26年度	飛鳥Ⅱ	50,142	日本・横浜
	ロストラル	10,700	フランス

12

ことになっておりますが、件数につきましては21年度が5件、22年、23年、24年度がそれぞれ2件、25年度が4件で、今年度が1件となっております。関門航路の規制もありまして、最大5万トン級までしか着岸できない状況にございます。写真は、10月に寄港した1万トンのロストラルというフランスの豪華客船です。今後は中小型の豪華クルーズ船も誘致するというような話を北九州市から聞いているところでございます。また北九州市では、PORT of MOJIクルーズセミナーといったものを開催されております。日本の船会社やこのロストラル関係の船会社といったところから、クルーズの魅力などを色々紹介していただいているということでございます。

門司港レトロ

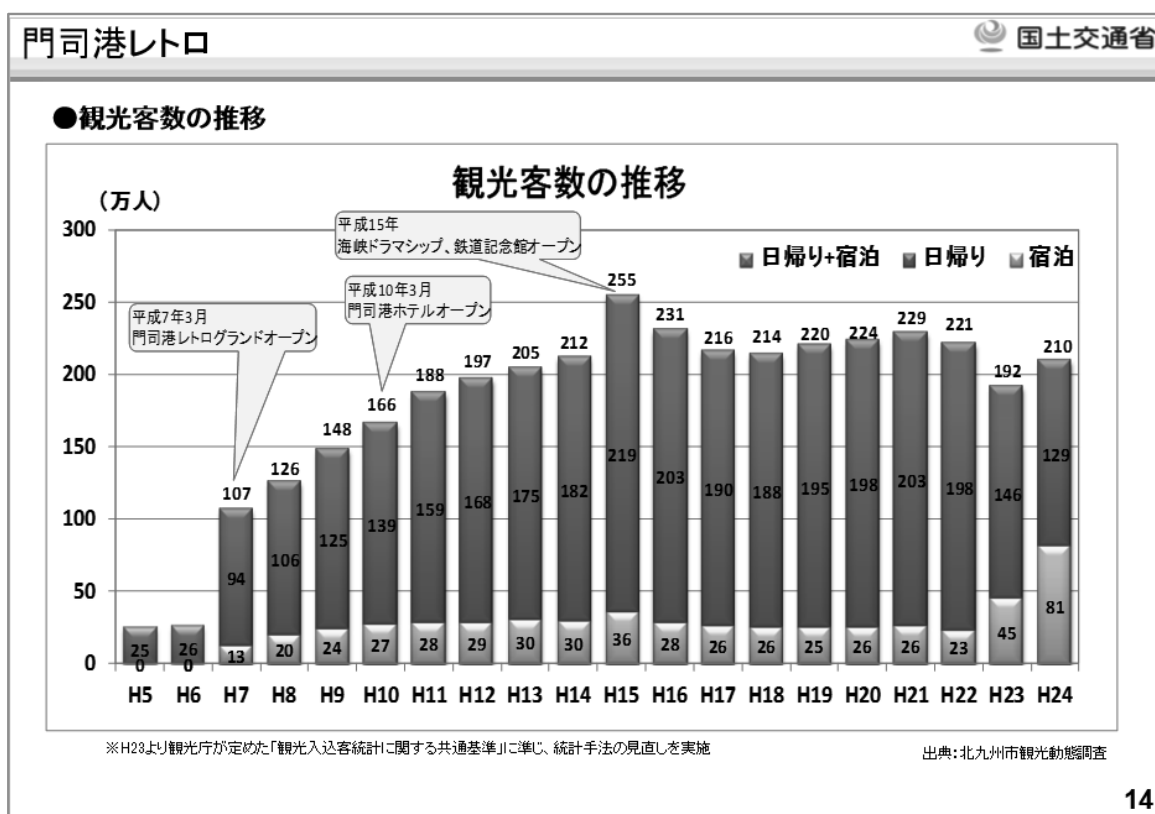
- ◆ 門司港地区は明治以降、横浜、神戸などと並ぶ一大貿易港として繁栄し、1942年(昭和17年)の関門鉄道トンネル開通までは、本土と九州を結ぶ交流の要衝であった。
- ◆ 往年の隆盛の面影を残す建物群が残る地域であったことから、再開発事業に着手し、1995年(平成7年)にオープン。現在では200万人を超える観光客が訪れる場所となり、更なる発展のため北九州市では対岸の下関市唐戸地区との連携を推進。
- ◆ また、近年には官民、ハード・ソフトが一体となり、めかり地区へトロコ列車を運行している。さらに平成25年7月には、北九州市が改装に取り組んでいた80数年の歴史を持つ旧大連航路上屋がオープン。



13

次は観光の関係で門司港レトロでございます。先程も申し上げましたが、平成7年に歴史的な建築物の移築等を旧建設省、旧運輸省或いは旧自治省、北九州市等々の事業を活用し移築等をして保存しているということでございます。

こちらは三井倶楽部でございまして、アインシュタインが泊ったという所で、重要文化財になっています。これは旧門司税関です。こちらは大連上屋ですが、旧門司税関の上屋で、2階部分が旅客ターミナルだったところでございます、昨年オープンいたしました。門司港ホテルは有名なアルベルトロッシという建築家の設計で整備されているということでございます。



14

門司港レトロの観光につきましても、最近ちょっと横ばいではありますけれども、200万人を突破しているという状況でございます。ここで宿泊数が23年、24年と多くなっておりますけれども、これにつきましては門司港レトロ地区に泊ったという訳ではなくて、門司港レトロに行った人が小倉に泊ったというものもカウントされているという話がありますし、23年、24年につきましては、北九州市の市制50周年のイベントやその前のプレイベントなどの関係で宿泊客が多くなっているという状況がございます。

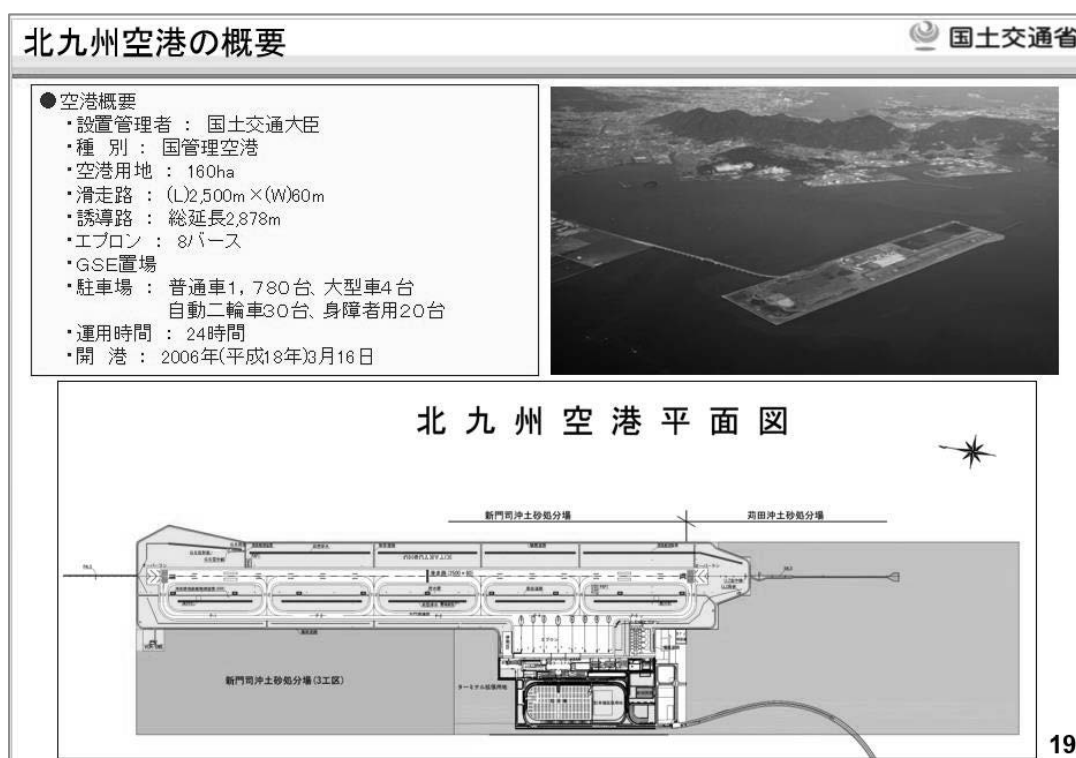
これは参考でございますが、世界産業遺産の登録について、九州・下関を中心に、静岡の韮山とか釜石市といった所の産業遺産を世界遺産に登録しようという動きがございます。この中で、北九州関係では官営八幡製鐵所です。スペースワールドの近くにある訳でございますが、先ず旧日本事務所です。これは少し前まで鉄鋼研究所や検査室に利用されておりました。それから修繕工場です。これにつきましては、当初か

ら製鐵所で日常使用する機械の修繕とか部材の製作加工等をするところで、現在も修繕工場として稼働しておりますので、稼働資産という形になっております。その他、鍛冶工場というのもございます。

この世界遺産の登録状況でございますけれども、8県11市からなる推進協議会や関係省庁連絡会などを開催しながら、今年の秋にイコモスという機関によって現地調査がございました。来年の5月頃にはイコモスの評価結果が発表され、6月にその世界遺産に登録されるかどうか決定されるという運びとなっているところでございます。

○ 北九州空港

次に北九州空港の状況でございます。



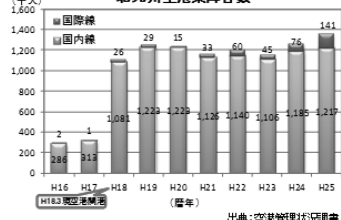
北九州空港につきましては、元々は関門航路通航船の大型化に対応して、航路の海底を掘ってその土砂をこのエリアに捨て込んで、その一部を空港として活用し整備したということでございます。北九州空港は国が管理する空港でありまして滑走路は2500mでございます。土砂処分場を活用しましたので、他の空港に比べコスト的にはかなり安くできているという状況でございます。また、ご承知の通り24時間運用の空港でもございます。

北九州空港の利用状況につきましては、大体135万人強という状況でございます。国際線は過去最高となっております。釜山便があったのですが、航空会社の関係で今年から廃止されております。全国97空港の中で旅客については24番目となっております。

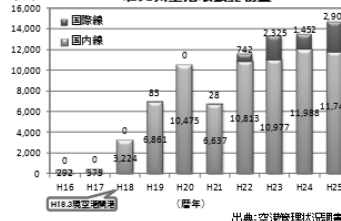
北九州空港の利用状況

- ◆乗降客数は約135.8万人で、国際線は過去最高。貨物取扱量は14,644トンで過去最高。
- ◆定期貨物便の就航(2013年5月)と高速道路ネットワークの延伸により拡大へ。
- ◆24時間発着可能な海上空港という特徴を利用したアジア・北米等への航空貨物の拠点化を目指す。

北九州空港乗降客数



北九州空港取扱貨物量



20

す。他方、貨物につきましては、14600トンということで、これはどんどん伸びているところがございます。こちらにつきましては97空港中で14番目となっております。北九州空港の場合は国際貨物の専用機が就航しておりますけれども、九州の空港で専用機が就航しているのは北九州空港だけでございます。旅客につきましては朝5時半発の便がありますし、到着が深夜0時35分着の便がある状況になっております。貨物の関係で申しますと、馬をカナダから輸入し或いは子牛をオーストラリアから輸入して、新門司の検疫所で検疫を行う形で輸入がなされているところがございます。

北九州空港のトピックス

◆NASA・JAXA共同開発の人工衛星輸送

平成25年11月24日(日)に米国から超大型長距離輸送機により人工衛星を北九州空港に空輸。同空港島に整備されていた資材等搬入岸壁を利用し、種子島に海上輸送が行われた。

◇輸送された人工衛星の概要

・人工衛星は、米航空宇宙局(NASA)と宇宙航空研究開発機構(JAXA)が共同開発したもの。

・地球全体の降水状況をリアルタイムに観測するシステムを搭載した新型衛星。

◇人工衛星輸送の概要

- ・NASAは輸送計画の検討にあたり、今回の輸送ルートが最もリードタイムが短く、安全性が高いと判断。
- ・空輸経路はワシントンDC(アンドルーズ空軍基地)→アラスカ(アンカレッジで給油)経由で北九州空港に到着。
- ・空港到着後、専用トレーラーで直轄港湾工事の資材等搬入岸壁まで陸送。
- ・資材等搬入岸壁にて陸上クレーンで運搬船に積込み、夜間に鹿児島県種子島の島間港に向けて出港。
- ・なお、NASAとJAXAが共同開発した人工衛星を米国から国際輸送し、種子島からの打上げは今回3回目。過去2回は何れも鹿児島空港～加治木港(17km、5時間)を利用(H9、H16)。



◇輸送機材の概要

▼超大型長距離輸送機

(ロッキードC-5ギャラクシー:NASA所有、米軍運用)

・全幅:67.88m、全長:75.54m、全高:18.8m

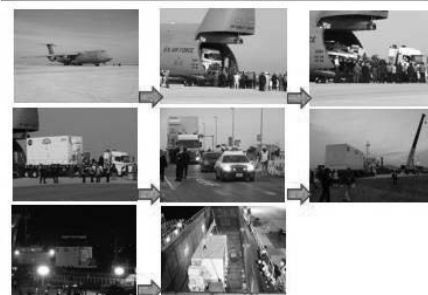
・最大搭載量:122.472t

▼人工衛星輸送重量 約30t

・人工衛星(5t程度)積込コンテナ、輸送専用シャーシ



北九州空港に飛来したC-5(ギャラクシー)



21

データの少し古くて恐縮でございますけれども、鉄鋼産業と自動車産業の状況でございます。

八幡、小倉には製鉄所がございまして、自動車産業につきましても、日産、トヨタ、ダイハツといった企業が九州に進出して、自動車について言えば、少し古いのですが150万台に向け生産されてきているという状況でございます。

次のスライドも自動車関連産業についてです。



24

航空機産業(MRJ飛行試験のサブ拠点)

国土交通省

◆ MRJ飛行試験のサブ拠点に北九州空港を活用 ～工場誘致への第一歩～

➢ 我が国で初めての国産ジェット旅客機(定員70～90人)

➢ 今後20年、世界で5000機以上の需要が見込まれる70～90席クラス(リージョナルジェット機)の市場に投入



平成26年10月19日(日) 西日本新聞 朝刊 (1)



平成26年10月23日(木)

西日本新聞 朝刊 (6)

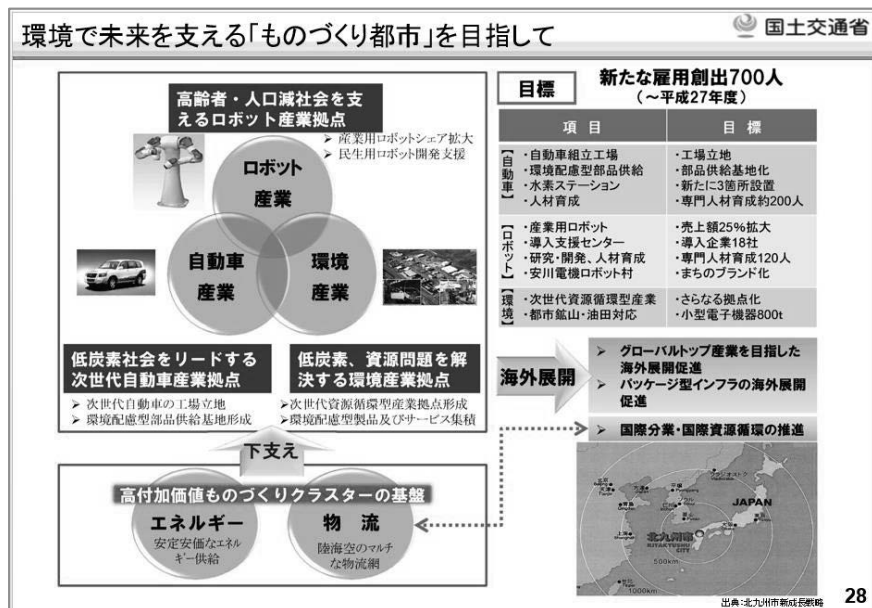
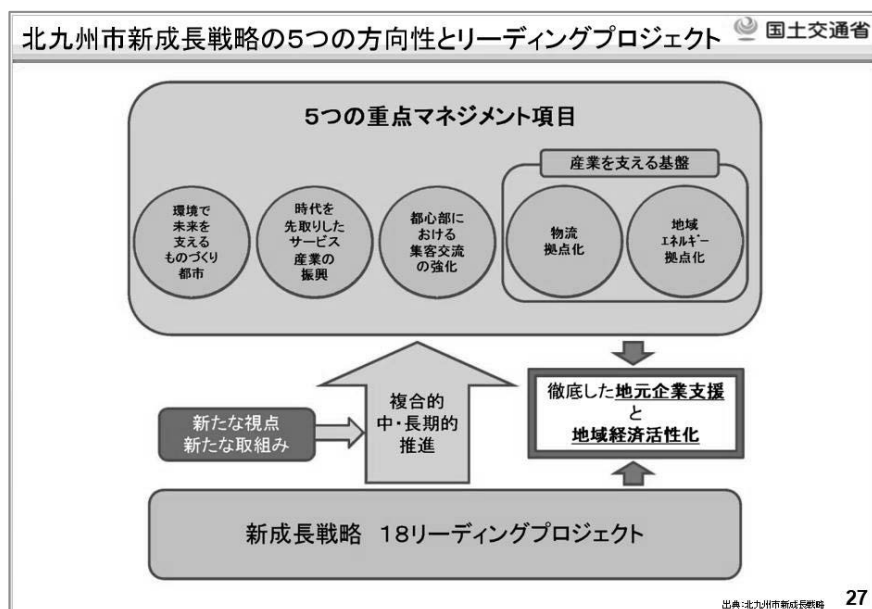


25

次に航空機産業の状況ですが、北九州空港がMRJ Mitsubishi Regional Jetの試験飛行のサブ拠点になるということでございます。MRJにつきましては、地域間航空ということで大体、定員が70人から90人ぐらいのジェット旅客機でございます。これには2タイプありまして、今後20年で、そういう地域航空需要というものがかなり見込まれますので、その市場に導入して行こうということでございます。この10月にお披露目会があったところでございますけれども、基本的に名古屋で製造して、試験飛行もやるのですけれども、最終的な確認の試験飛行を北九州空港で行うというようなことでございます。一応、2016年度の後半には北九州空港で試験飛行を行いたいとのことでございます。

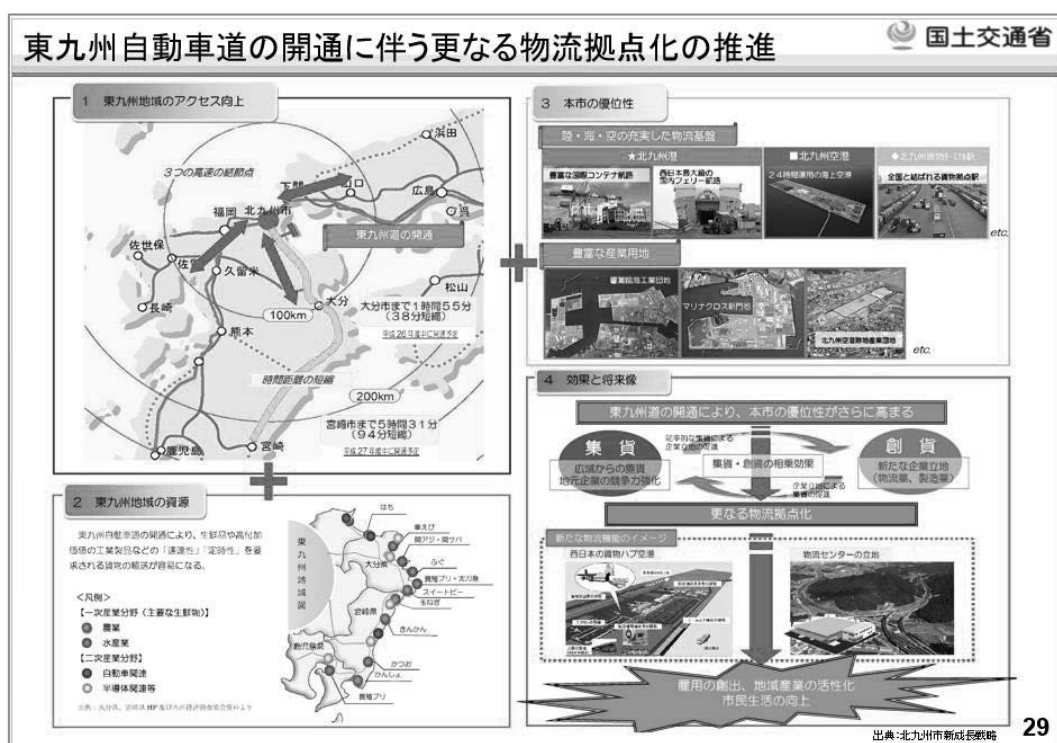
○ 北九州の成長戦略

次に北九州市の成長戦略について簡単にご紹介させていただきます。



これは5つのマネージメント項目と18のリーディングプロジェクトでございまして、一つは環境で未来を支えるものづくり都市を目指すというものでございます。その他、サービス産業の振興、集客交流の強化と物流の拠点化、そして地域エネルギーの拠点化という5つの柱でやっているということでございます。この中で主なものだけご紹介させていただきます。

ものづくりの都市を目指してということにつきましては、ロボット産業の拠点化あるいは、次世代の自動車産業の拠点化、環境産業の拠点化といったものを押し進めていくということでございます。



更なる物流拠点化の推進につきましては、先ほどお話をさせていただきましたように、東九州自動車道ができますとすでに陸海空のネットワークがある程度ございますし、広大な用地もありますので更なる物流拠点化を推進していこうというものです。集貨をすると共に創貨、企業誘致して貨物を創り出すといったことをやっていこうということでございます。

地域エネルギーの拠点化ということにつきましては、主に響灘地区を中心にしまして風力発電等々によりエネルギーの拠点にしていこうというものでございます。特にその響灘地区はグリーンエネルギー産業というものにつきまして、ソーラーのサイトが幾つかございますし、この11月にLNG基地が供用されました。それから風力発電の洋上における現地実験も行われております。風力発電産業としてベアリング関係のロバロという企業、或いは風力発電のメンテナンスを行う北拓という企業が張り付いて徐々にグリーンエネルギー産業が集積しつつあるという状況でございます。

- ◆ 充実した港湾インフラや広大な産業用地といった響灘地区の特性を活かし、今後、大きな成長が見込まれるエネルギー産業の中でも、特に風力発電産業をターゲットに企業集積を進めている。



出典：北九州市資料 32

32

のにつきましては中国等から輸入する形になりますけれど、軸受或いは発電機などが入ったナセルという頭の部分ですが、そういったものは国内で調達しますが、ものによってはやはり、響灘地区にそういう産業を誘致しようと。洋上風力の場合は輸入してきたもの、或いはここで製造したもの、或いは国内で輸送するものをここで組み立てて、近くの洋上風力発電のサイトに持って行って設置する、そのような事業を今後考えていくのかなと思います。

◇計画期間と目標値について

計画期間：6年間

目標値：観光客数 2,460万人(2011年:2,242万人)

宿泊客数 130万人(2011年:119万人)

◇「ありたい姿」を実現するための基本戦略の方向性

戦略の着手手順

- ①北九州市＝観光都市としてのブランディング＜都市イメージ＞
 - ・市内に向けた郷土愛醸成、おもてなし意識の醸成
 - ・市外に向けたイメージプロモーションの実施
- ②北九州市ならではの地域資源の観光資源化＜資源の発掘・磨き上げ＞
 - ・近代化産業遺産やサブカルチャー観光などの新規観光テーマの育成
 - ・産業観光・環境観光など本市ならではの特徴的な観光テーマの磨き上げ
 - ・重点磨き上げエリアの設定：門司港レトロ・関門海峡など
- ③セールズプロモーション戦略＜情報発信＞
 - ・SNSなど新規双方向メディアや既存マスメディアの戦略的活用
 - ・PR効果を高める北九州市観光大使やキャラクターの活用
 - ・北九州市ならではのオンライン情報などの有効活用
 - ・東九州自動車道沿線や来訪者意向を踏まえたターゲットエリアの明確化
- ④おもてなしの充実＜受け入れ体制の整備＞
 - ・観光関連団体などの連携による観光推進体制の強化
 - ・おもてなし人材の育成、組織的サポート
 - ・案内機能などを着地サービスの充実
- ⑤MICE戦略＜都市型集客＞
 - ・MICE誘致体制の強化
 - ・環境・グルメなどテーマ別MICEの誘致促進
- ⑥インバウンド戦略＜東アジアからの誘客＞
 - ・案内機能強化や環境整備による受け入れ体制の充実
 - ・ターゲットエリアを意識したプロモーションの展開

クルーズ客船
航空機定期便・チャーター便

33

続いて、北九州市の観光振興プランにつきましては、このプランは平成26年5月に策定されておりますが、観光客数2,460万人、宿泊客130万人を6年間で達成するというものでございます。この中でインバウンドの戦略ということで、クルーズの話或いは航空便・チャーター便の更なる充実というのが位置づけられております。

【地域の産業を支える北九州港・北九州空港の整備について】

○ 整備の方向性

次は北九州港、北九州空港の整備についてお話しします。

整備の方向

国土交通省

1. アジア諸国に近い地理的特性を活かし対岸の成長を取り込み、陸・海・空の交通ネットワークの特性を活かし競争力の高いモノづくりを更に発展させ、北部九州の産業を支える北九州港・北九州空港の整備を図る。

2. 大規模地震等の自然災害に対する防災・減災対策や港湾施設の適切な維持管理により、安心して暮らせる地域づくり、地域活性化を推進する。

35

今行っている港湾・空港整備の方向性でございますが、やはり、アジアに近いという地理的特性と陸・海・空の交通ネットワークを活かして北部九州の産業を支える港湾・空港の整備をやっていくこと。合わせて防災関係、そして施設の老朽化が進んでまいりますので、その適切な維持管理を行っていかうということでございます。

○ 現在の取組み

◆ 新門司地区

現在、当事務所が行っている取組みでございます。

新門司地区では自動車産業の支援、物流拠点の形成という観点で複合一貫輸送ターミナルの整備を行っています。これが新門司地区でございますが、ここの山際を九州縦貫自動車道が通っております。港内のここらがフェリーの拠点になっておりまして、その向い側が完成自動車の移出・移送、或いは自動車部品を輸送する拠点になっております。

複合一貫輸送ターミナルの整備(新門司地区)

- ◆九州自動車道を活かした広域的な貨物・自動車関連貨物などを主な貨物としたフェリー・RORO船等のターミナル。
- ◆移出する貨物を九州各地域へ繋げるための物流ターミナルが集積（マリナクロス新門司）。



37

フェリーにつきましては、阪九フェリーが神戸行、泉大津行、オーシャン東九フェリーは徳島に寄る東京行フェリーです。自動車物流センターは、完成自動車を名古屋方面に、或いは自動車部品をRORO船で名古屋からという自動車に関わる基地でございます。完成自動車の取扱台数につきましては、23年には年40万台でしたが、24年にはさらに50万台弱まで増えてきている状況でございます。因みに、こちらには検疫施設がありまして、先ほど飛行機で子牛が輸送されてくるという話をしましたが、船でも子牛をこちらに輸送してきて、ここで検疫を受けるという拠点になっております。

複合一貫輸送ターミナルの整備(新門司地区)

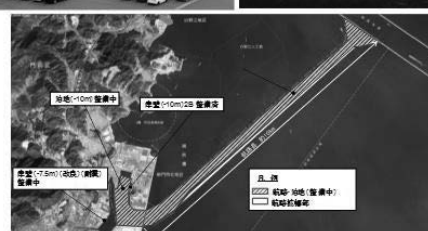
- ◆フェリーは、大阪港、神戸港等に35便/週運航。
 - ◆北部九州では自動車産業の集積が進んでおり、自動車部品や完成自動車等を輸送するため、名古屋港等にRORO船が5便/週程度、自動車航送船が7便/週運航。
 - ◆大型船の入港及び行き会いを可能とするため、航路の増深(-8m⇒-10m)・拡幅(300m⇒400m)を推進中。
- その他、フェリー対応の岸壁(-7.5m)1バース(230m)を整備中。

課題

- ◇大型船が入港できない
自動車運搬船等の船舶の大型化に対応できない。
- ◇船舶の行き会いができない
航路幅が十分ではなく、大型船舶の行き会いができないため沖待ち等が発生。

対応

- ◇航路・泊地(-8m)を水深10mに増深
- ◇航路幅を300mから400mに拡幅



40

新門司地区の航路でございますが、特にフェリーにつきましては、現在3社で12隻あり、これまで大体1万トンから12・3千トン程度でしたが、来年ぐらいから、そのうちの8隻を新造船に変えていくということで、大きさも15・6千トン、長さも190、200m弱という、大型化がなされるという状況でございます。

新門司地区と関門航路を結ぶ、約10kmの新門司航路という航路を我々の方で整備をしているところでございます。水深が場所によっては5・6mしかないところもありますので、最終的には水深10m、航路幅400mに整備することを目指しておりますが、最初は水深8mで航路幅を200mとし、その後300m。300mになりますとぎりぎり船がすれ違うことができます。400mにすると安全な、ある程度余裕をもって行き違いができるという状況になります。昨年度までに水深8mで、航路幅300mの整備を行って参ったところでございます。今年度からは水深8mで航路幅を300mから400mに広げることを行って参るということでございます。

◆ 田野浦地区

次に、RORO船に対応した老朽化に伴う岸壁改良ということで田野浦についてお話しします。

RORO等に対応した岸壁改良(田野浦地区)

◆昭和40年代に竣工し、西日本初のコンテナターミナルやセメント輸送基地など港湾物流、生産活動の拠点として古くから北九州港の中でも重要な役割を担ってきた。

◆中古車の輸出や国内外RORO船の基地として精密機械等を扱っているが、エプロン陥没に伴う荷役制限など施設の劣化により港湾荷役に支障が生じている。そのため効率的な物流機能確保のために岸壁改良を整備中。

国際RORO船利用状況

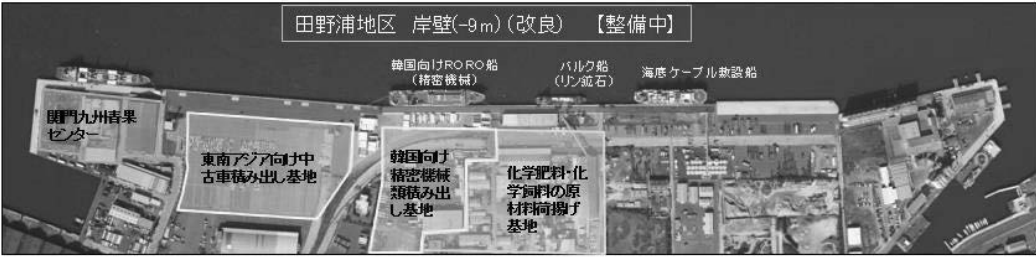


バルク船利用状況(リン鉱石積み下ろし)





田野浦地区 岸壁(-9m)(改良) 【整備中】



韓国向けRORO船
(精密機械)

韓国向け
精密機械
類積み出し基地

バルク船
(リン鉱石)

化学肥料・化学原料の原料荷揚げ基地

海底ケーブル敷設船

関門九州喜果センター

東南アジア向け中古車積み出し基地

43

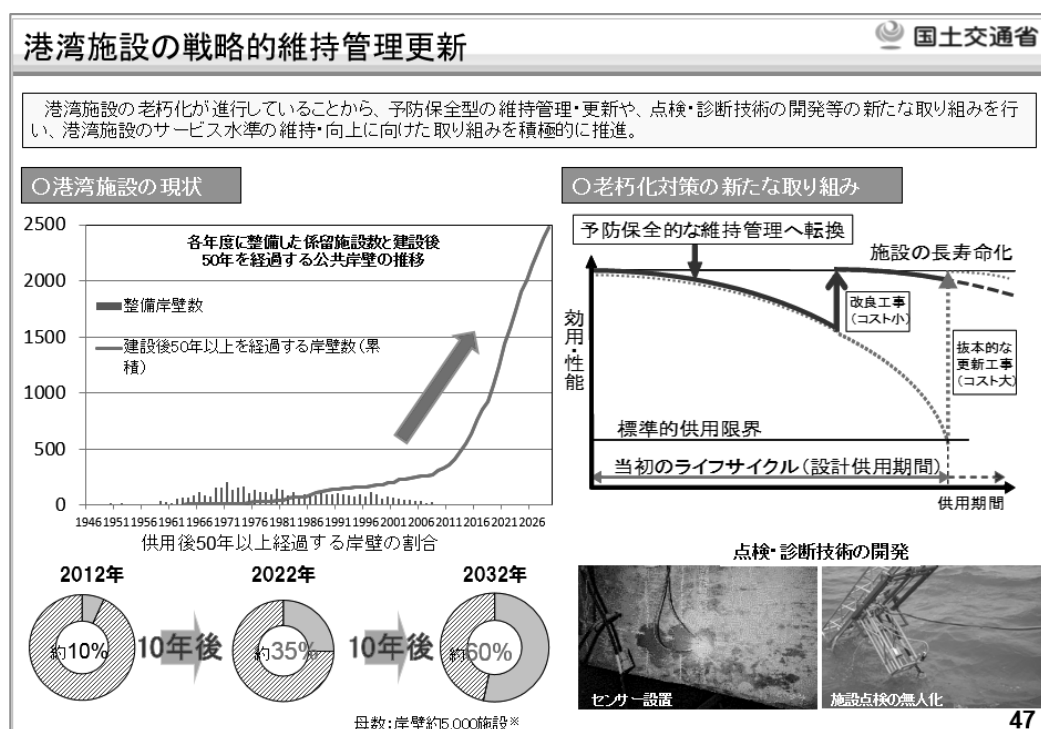
田野浦につきましては施設が昭和20年代にできたということで、かなり古くなっております。他方で韓国に向かう国際RORO船の基地となっており、精密機械を輸出するRORO船も就航しておりまして、この岸壁の改良を行っているところでござ

います。フェリーとかRORO船ですが、これにつきましては航空機と一般のコンテナ船との中間に位置するといえますか、航空機よりはコストが安く、コンテナ船よりは若干高いのですが、リードタイムはコンテナ船よりはかなり早くできるが、飛行機よりかはちょっと遅いというようなことがあります。特に東アジアといった所のダイレクト便にはかなり有利です。北九州港から先程言いましたように田野浦から出ている訳でございますが、下関等々でも就航しておりまして、かなり効果を得ているというものでございます。

国際RORO船につきましては、生鮮品のトマトと切花のゆりの港別輸入シェアについて下関の例で申しますと、数量でトマトは34%、ゆりが72%という状況でございます。また日産につきましても、自動車部品を下関からRORO船で出す、フェリーで出すというようなことをやっております。

◆ 老朽化した施設の的確な維持管理、更新の推進

続きまして、老朽化対策ということでございます。



これは全国のデータになりますけれども、港湾施設は1970年代、80年代にも多数造ってまいりましたけれども、それが、耐用年数は50年でございますので、50年経過する施設がこれから急激に増えるということが起こります。50年以上経過する施設の割合が2012年には10%だったのが、2022年には35%、さらに2032年には60%になってしまうということです。他方でかなり老朽化が進んでから手当するとかなりコストがかかりますが、こまめに改良工事をしていくと比較的に安いコストでやっていけるということもございます。

北九州港の港湾施設の現状で申しますと、全部で施設が172ありまして、そのうち直轄の国有港湾施設は大体60%の102、残りの40%は北九州市が保有している施設でございます。やはり西海岸地区や洞海地区に施設が多く、特に昔の施設が多いという状況になっています。26年4月の時点ですが、40年経過している施設はかなりのあるということで、あと10年も経てば耐用年数の50年を過ぎてしまうという状況にございますので、改良を適切にやっていく必要があるということでございます。

予防保全計画策定の考え方

予防保全計画導入の趣旨

港湾施設は点検により老朽化状況等を把握したうえで、施設毎に適切な維持管理のために必要な維持管理計画を作成している。

一方で港全体での事業費縮減や各年度の事業費平準化が求められており、港単位等の俯瞰的な視点に立った検討が必要。また、より厳格なストック管理が求められることから、真に必要な港湾施設の選択と集中を図りつつ、施設の延命化とライフサイクルコストの縮減を実現するため、予防保全計画の導入が必要不可欠。

予防保全計画の概要

作成主体	国及び港湾管理者が共同で作成
計画期間	5か年
対象港湾	重要港湾以上（地方港湾も可）
対象施設	国有港湾施設（港湾管理者所有施設も可）

対応方針の考え方

- ・施設の社会的状況（利用状況、代替性の有無、緊急時利用想定の有無等）
当該港湾においてその施設がどれだけ必要性や重要性の高い施設であるかを判断するための指標。
- ・施設の物理的状態（老朽化状況、構造特性）
各港において当該施設への何らかの対策がどれだけの緊急性を有しているかを判断するための指標
- ・施設の利用転換等
将来的に廃止する施設、既存の施設として重要な役割を果たせないと考えられる施設等は用途変更し予防保全事業は実施しないなど、コスト縮減やストック管理等を意識した計画的かつ合理的な計画となるよう配慮。

49

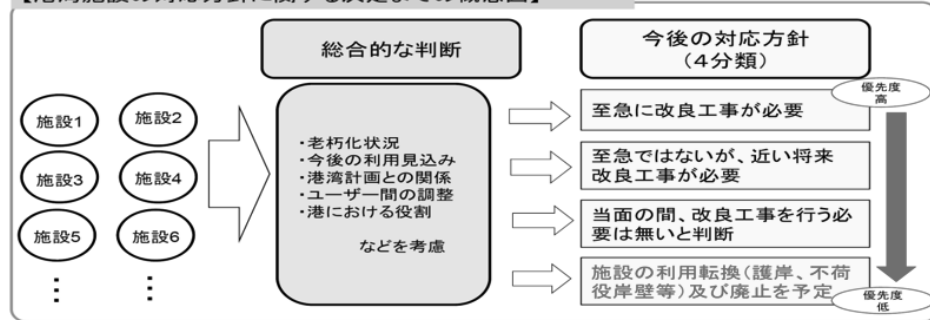
それで、適切にということで予防保全計画を作ってやっていこうという、これは全国的な方針でございます。港湾施設の選択と集中を図って、施設の延命化とライフサイクルコストの縮減を実現するということで予防保全計画を導入してやろうということでございます。作成主体は国と管理者が共同で作り、計画期間は5年間で、重要港湾以上の港湾が対象です。とりあえずは国有港湾施設を対象に計画を作っていこうということでございます。

基本的に各施設についてその老朽化の状況とか、今後の利用の見込み、或いは港湾計画との関係等々総合的に判断しまして今後の対応を4分類し、至急に改良が必要、至急ではないが近い将来改良工事が必要、当面改良工事を行う必要はない、或いは施設の利用転換か廃止するという4つに分類をします。これはフォーマットになりますけれども、施設毎に4つの分類をして対応・方針を示して計画的にやっていくということでございます。北九州港につきましても、現在北九州市と計画を進めているところでございまして、今年度中にはできると考えているところでございます。

予防保全計画

- ◆ 予防保全計画を策定し、同計画に基づく予防保全事業の導入により、具体的には特に以下の目標の達成を目指す。
 - ① 個々の港湾施設のライフサイクルコストの縮減、延命化
 - ② 各港の予防保全事業を行う施設の選択と優先順位付け
 - ③ 各港での改良工事の各年度の事業規模の平準化
 - ④ 陳腐化した港湾施設の廃止や利用転換の推進
- ◆ 予防保全計画の策定について直轄事務所と港湾管理者が協議し、施設毎の対応方針、老朽化対策の優先順位等を決定。

【港湾施設の対応方針に関する決定までの概念図】



〇〇港予防保全計画（イメージ）

〇〇港湾管理者（〇〇県）、〇〇地方整備局（〇〇事務所） 平成〇年〇月

港湾名	地区名	施設名	完成年次	主な利用状況	港湾計画との関連 港湾計画における見直し の方向性（利用転換等が既に 位置づけられているか）	老朽化状況	対応方針（案）	事業概算（百万円）					
								概算 事業費 (百万円)	HOd	HOd	HOd	HOd	HOd
〇〇港	〇〇地区	A岸壁	1959	砂利・砂の移入	港湾計画に位置づけられていない	船室に穴が空くなど、老朽化が著しい	岸壁としての利用を廃止し、護岸へ用途変更						
〇〇港	〇〇地区	B岸壁	1969	コンテナ定期航路の利用	変更は予定されていない	上部工にひび割れが発生するなど老朽化が著しい	利用制限をかけているため予防保全事業を優先的に実施	1,000					

50

◆ 南海トラフ巨大地震等に対する事前防災・減災対策

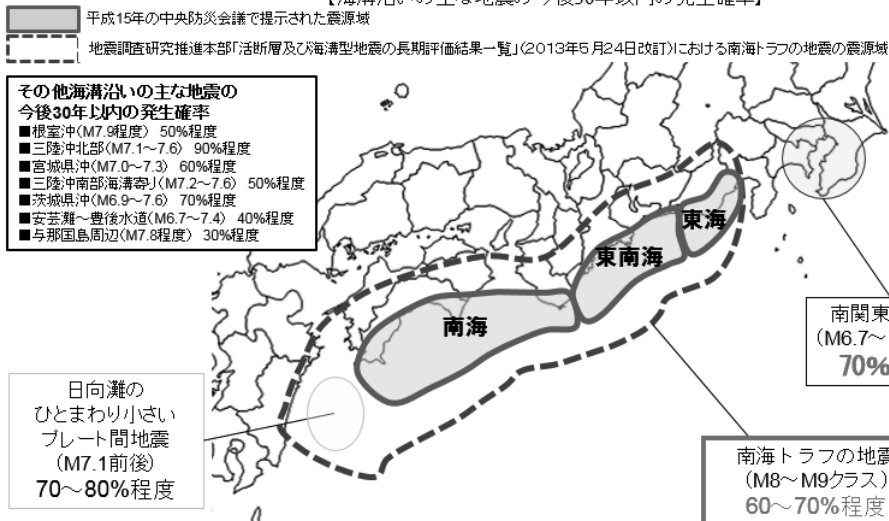
次は防災の関係でございます。防災の関係といいますと、南海トラフ巨大地震等の地震、津波に対する事前防災や減災対策のことでございます。

南海トラフ巨大地震等の地震・津波に対する事前防災・減災対策

切迫する大規模地震・津波

〇南海トラフの地震をはじめ、全国で大規模地震の切迫性が指摘されており、それに伴い、巨大津波の発生も懸念されている。

【海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率】



地震調査研究推進本部「活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧」(2013年1月1日での算定)(2013年5月24日改訂)に基づき港湾局作成

52

皆さんご承知の通り、今後30年以内の発生確率は、南海、東南海等の南海トラフが60%から70%程度ということで、かなり差し迫っている状況でございます。

南海トラフ巨大地震発生リスク -高まる災害リスク-

・平成24年に公表された、南海トラフ巨大地震による最大震度及び最大津波高は、九州東岸地域においては、平成15年の想定と比べ大幅に増大しており、新たな地震・津波対策が早急に必要である。

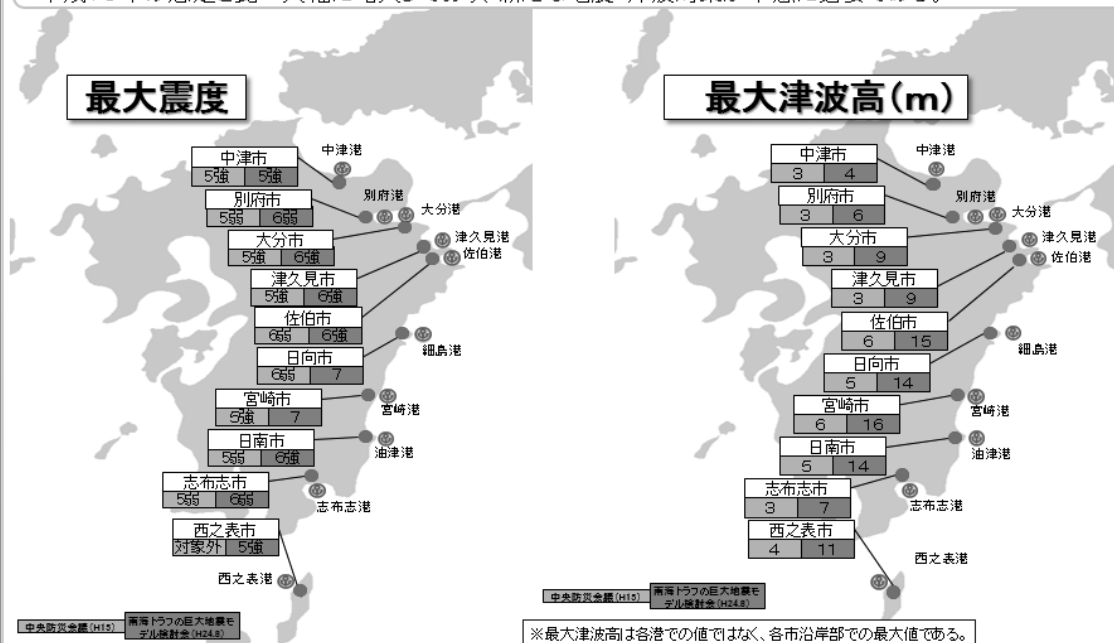


図 想定される最大震度と最大津波高

53

次のスライドの左は最大震度ですが、宮崎辺りでは震度7と予想されております。右は最大津波高です。宮崎、日向といった所では津波の最大高が15mぐらいになるとされています。青色は平成15年の時の推測でございまして、赤が現在公表されている平成24年の推測でございまして。

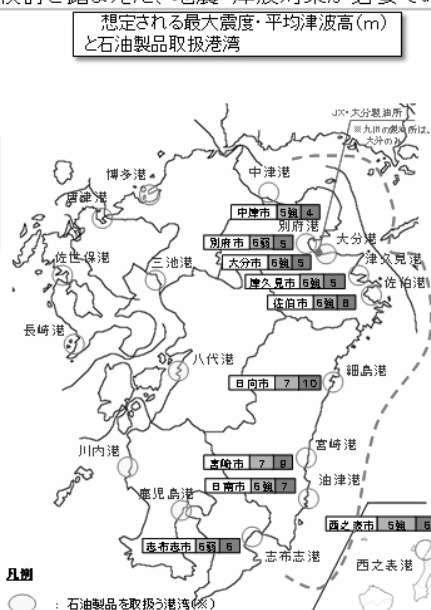
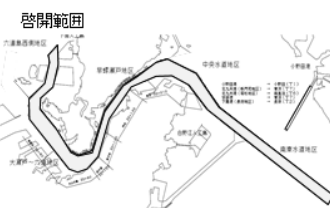
南海トラフ巨大地震に対する港湾の主な取り組み

・南海トラフ巨大地震発生時には、九州東岸地域において地震・津波による大きな被害が予測されており、九州全体の被災・復旧シナリオ等の検討を踏まえた、地震・津波対策が必要である。

- 九州全体の被災・復旧シナリオ等の検討
 - ・九州全体の被災・復旧シナリオの検討
 - ・広域的なりだんだんシシの検討

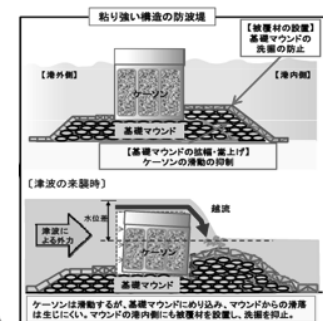
- 九州東岸地域における漂流物の状況把握
 - ・九州東岸地域における津波シミュレーション

- 関門航路の早期航路再開に向けた協議・検討の推進
 - ・航路再開のための関係機関による検討体制の構築
 - ・航路再開方策検討

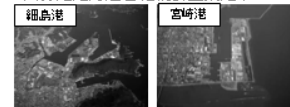


※石油製品の取扱の合計が1岸壁につき、50万ℓ以上ある港湾
 ※平均津波高は各港での値ではなく、各市沿岸部での平均値
 ※最大震度と平均津波高は南海トラフの巨大地震モデル検討会(H24.8)より

- 粘り強い構造を有した外郭施設等の検討促進
 - ・細島港(外港地区)防波堤(南沖)

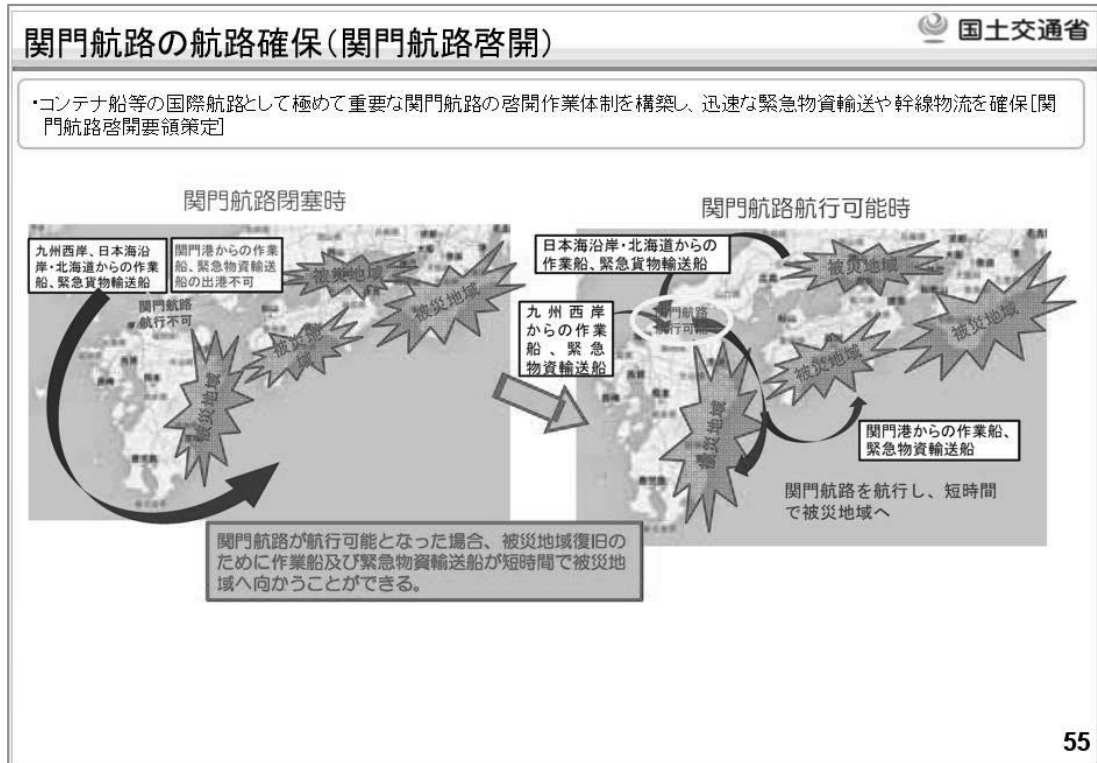


- 港湾別港湾運営継続計画策定の推進
 - ・細島港湾運営継続計画策定(H25.3)
 - ・宮崎港湾運営継続計画策定(H25.11)
 - ・油津港湾運営継続計画策定(H26.2)
 - ・大分港湾運営継続計画策定(H26.10)

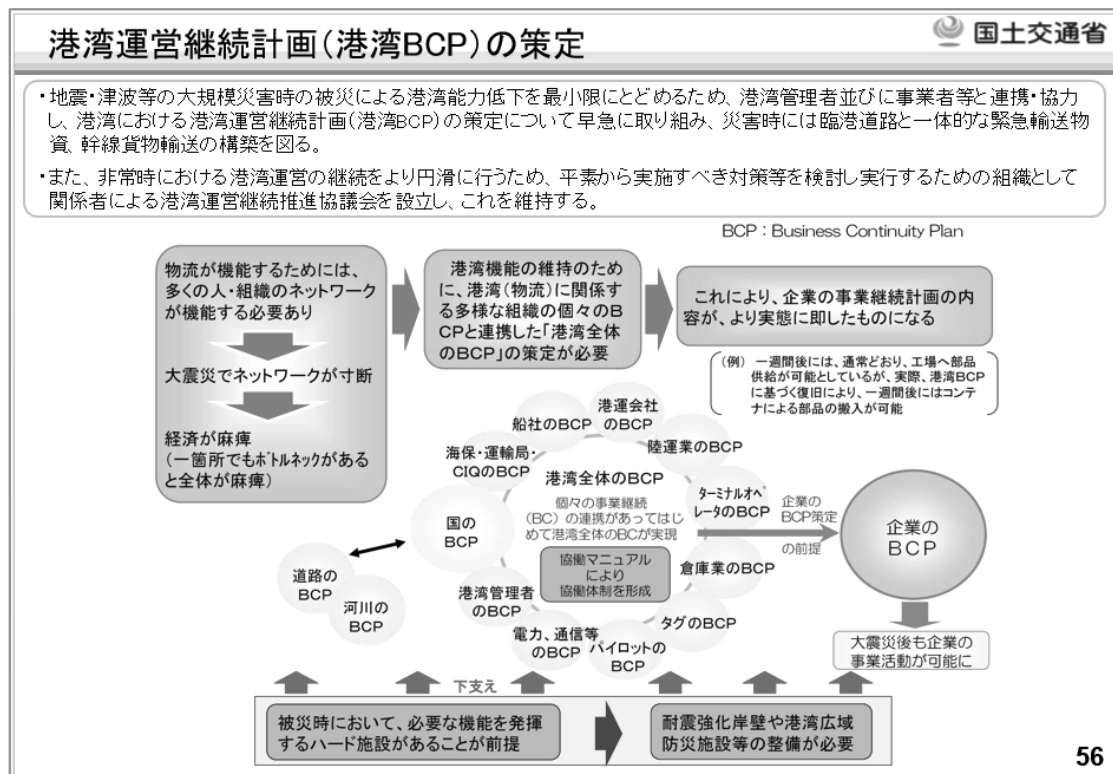


54

それで、対策となりますと、津波が襲ってくる宮崎等の九州東岸域では、防波堤です。釜石の湾口で一定の効果を果たしたのですが、より効果を発揮するために、こちらは防波堤の断面図ですが、港内側に石を更に築いてケーソンが簡単に倒れないように補強して、時間を稼ぐといったことをやろうとしているのでございます。



北九州港の辺りにつきましては、関門航路の閉塞、漂流物もあるかもしれませんので、そういった対応を検討していく必要があるだろうということでございます。

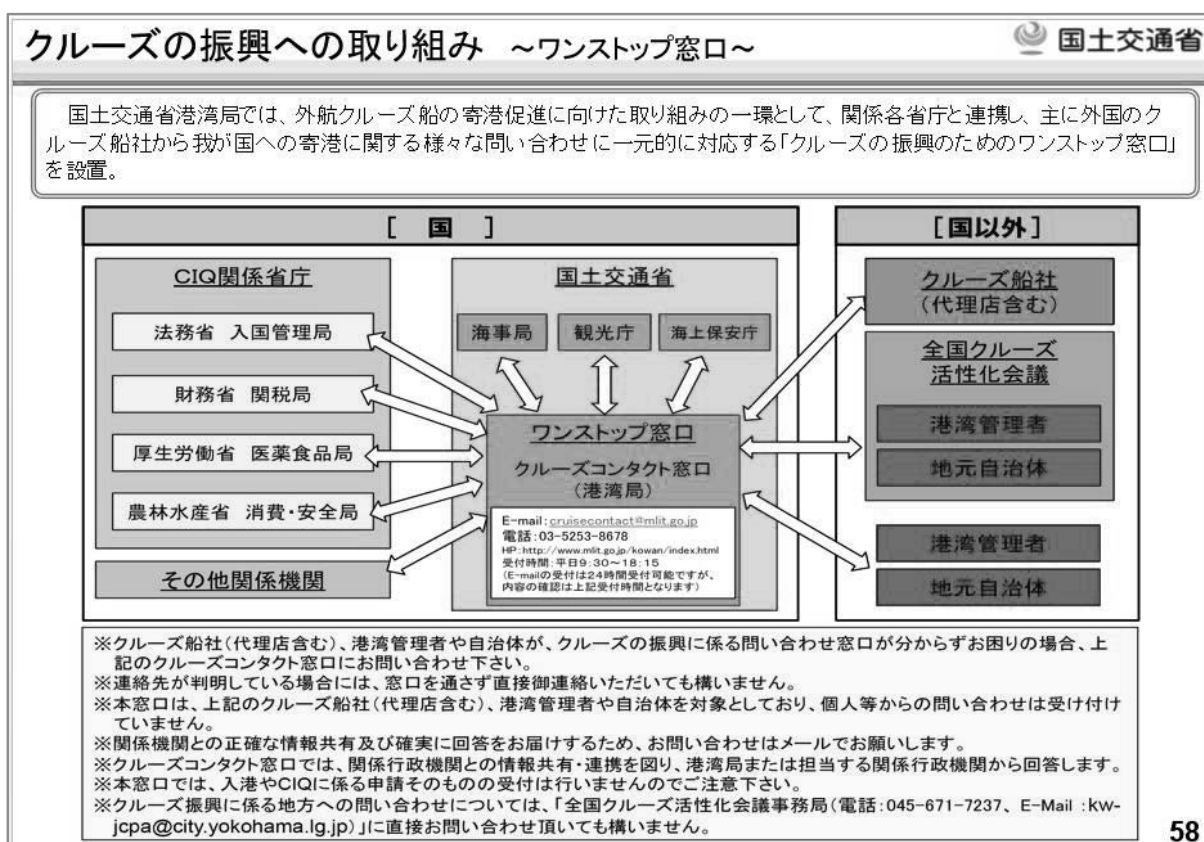


また、各港湾別にBCPを作りつつありまして、九州管内では細島港、宮崎港等の4港が港湾BCPを作っているところがございますが、北九州港につきましてもエリアの作成に努めているという状況でございます。

関門航路の啓開については、海上保安部と一緒に関門航路の啓開の要綱を策定しているということがございます。関門航路がいち早く通れば被災地に対しても緊急物資を輸送できるということで、やはり関門航路の啓開がかなり重要ではないかと思えます。これも今年度には要綱が策定されると聞いておるところでございます。

◆ クルーズの振興への取組み

続きまして、クルーズの取り組みでございます。



58

クルーズにつきましては、もちろんクルーズ船が接岸できるようなハードの整備はこれまでもやってきているところがございますが、本省でワンストップ窓口、クルーズコンタクトワンストップ窓口というのを港湾局のほうで設け、関係官庁、あるいは港湾管理者とか船会社から問い合わせがあれば、関係省庁等に繋ぐという窓口を開設しているところがございます。これ以外に九州地方整備局としましても港湾管理者や大手船会社等を招いての寄港促進のための意見交換会といったものも実施しているところがございます。

◆ 北九州空港における取り組み

次は、北九州空港の現在の取り組みでございます。

 国土交通省

北九州空港における取り組み

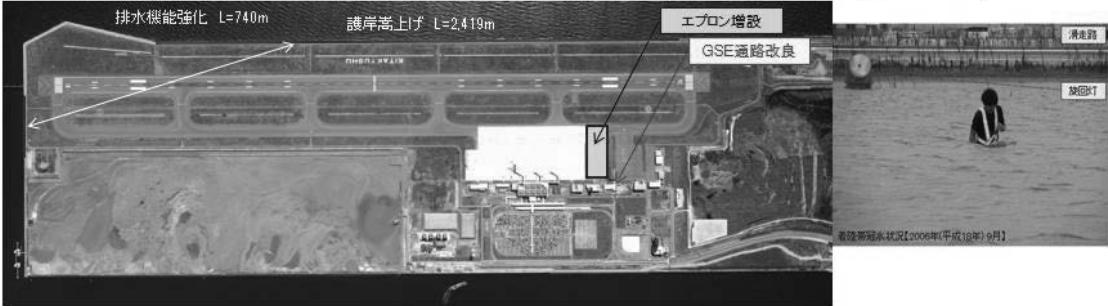
◆ 現在運航されている定期便等によりナイトステイスポットに余裕がなく、今後のナイトステイ機の増加及び新規就航に支障があることから、エプロンの増設を実施。【2014年(平成26年)4月供用開始】

◆ 2006年(平成18年)9月に発生した台風13号に伴う越波により、場周道路縁石の飛散、滑走路上等へのゴミの散乱及び着陸帯一帯が冠水。今後の空港運用に支障が生じないよう越波対策を実施。【2014年(平成26年)3月対策完了】

◇2014年度(平成26年度)事業実施内容

- ・GSE通路のコンクリート舗装





60

最近の取り組みにつきましては、平成18年に台風の越波によって、かなり浸水しましたので護岸の嵩上げ工事をやってきたということでございます。対策自体は今年の3月に対策は完了しております。それからナイトステイ機の対応という観点からエプロンの増設を行いまして今年の4月から供用しているという状況でございます。先ほどMRJの試験飛行の話をさせて頂きましたけれども、その試験飛行の関連施設でございますとか、大型の貨物専用機の対応のためのエプロン等の整備が緊近の課題と考えているところでございます。

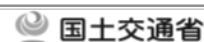
【今後の北九州港・北九州空港の整備について】

最後になりますけれども、今後の北九州港湾・空港の整備についてでございます。

先ず、地区別にバシッと書ければいいのですが、なかなかできませんので、とりあえずキーワードを並べてみたというところでございます。全体の方向としましては、やはりアジアに近いということ、それからこのエリアというのは災害・大地震というのは少ない地域であるということ、すなわち全国的なりダンダンシーの観点ということからも考えていく必要があるのではないかと考えております。そして、東九州自動車道を含め、陸・海・空のネットワークの活用、そして広大な臨海部の用地の活用、産業の誘致、そしてそれを支

えるための港湾・空港のインフラを整備する。また、やはり老朽化対策というものは、先ほど申し上げましたように予防保全計画に沿って確実に対応していくことと考えております。

今後の北九州港・北九州空港の整備について



◆地区

新門司地区、響灘地区、西海岸地区、門司港レトロ地区、北九州空港地区 等

◆キーワード

○産業(自動車、鉄鋼、再生可能エネルギー、航空、観光 等)

○アジア、陸・海・空ネットワーク(東九州自動車道含む)、リダンダンシー

広大用地、物流拠点(ロジスティックパーク等)、老朽化対策 等

○国際コンテナ・RORO・フェリー等

○クルーズ、レトロ

○24時間利用、滑走路延伸、航空貨物拠点、シー&エアー、空港アクセス

○地域創生

62

続いて地区別にどのような方法が考えられるのか私なりに考えてみたいと思います。まず、新門司地区でございますが、新門司地区は先ほどお話しさせていただきましたように、やはり自動車あるいは中古自動車、将来的には次世代の自動車というものを含めて、こういった自動車産業を支える。今は内港でございますけども、外港への展開ということも考えられるのではないかと考えてございます。航路の整備もしておりますけども、水深10m化へ向けて、段階的に航路幅を広げていって、できるだけ早く水深10mの供用を図っていきたいということでございます。また、フェリーや自動車航送船あるいはRORO船が大型化、或いは多く就航するようになってくれば、外港への展開というものもあるのではないかと考えております。また、響灘地区につきましては広大な臨海部への用地があるわけございまして、またアジアに対して、関門航路を通航しなくていいというメリットを活用しまして、集積が進んでおります風力やバイオマス等の再生可能エネルギー産業、これを支えるような港づくりをして、特に風力発電の拠点港ということにつきましては、拠点港化が国内で遅れますと、中国・韓国にその拠点を取られることも懸念されますので、できるだけ早く、風力発電の拠点港になるよう整備していくことが必要と考えております。また、鉄鋼産業については、鉄鋼製品、コンテナ化が進んでおりますので、近接するひび

きコンテナターミナルのコンテナ利用の促進がやはり重要になってくると思っております。これが進めば響灘西地区へのアクセスのための橋梁の整備も必要となってくるのではないかと思っております。また、物流拠点、響灘を中心とする物流拠点形成というものにつきましては、特にロジスティックパークというものの開発は検討してみたいなと思っております。このロジスティックパークにつきましては各企業のロジスティック部門のセンター部門、或いはセンターを誘致して集約する。このために必要な陸・海・空のインフラの整備或いは情報インフラの整備というものをします。また、港湾管理者は推進役として、関係の官公庁や民間を結束させるというような事例もございますし、ロジスティック研修等を行ってロジスティックの人材確保をしていくという事例もある訳でございます。この事例というのは欧米に既にある訳でございます、バルセロナ或いはブレマーハーフェンといった所に事例があるところでございます。このロジスティックパークの研究につきましては、政策研究大学院大学教授の井上先生が詳しいということで、まさに先生に一度話を聞きながら勉強していきたいなと思っております。

また、北九州というのは先ほどの話で災害が少ないということで、リダンダンシーの点と、そして響灘エリアでは広大な用地活用ということでその可能性を検討してみたいと思っております。それから、レトロ地区でございますが、私も視察対応で色々な方にご紹介させて頂いているところでございますけれども、歴史的建築物は良いのだけれども、もっとうまく活用すれば、もっと人が呼べるのではないかとといったことを時々聞く訳でございます。私案でございますけれども、歴史的な建築物の中に当時の模造品を置いて、イベント時に限って、人もその当時の服を着て、観光客に密接すると、或いはバナナのたたき売りみたいなものをするという、日光江戸村みたいなことを、みなと祭りとかイベント時に限ってやってみたらどうかというふうに思っているところでございます。更に、やはり世界遺産に登録されれば、八幡製鐵所との連携ということも考えてみたいと思っております。

西海岸でございますが、こちらは先ほどから申し上げておりますけれども、クルーズの対応として、今は老朽化している岸壁の改良といったハード面の対応に加え、27年度に国交省の要求として、クルーズ船を受け入れるための先導的事業というものを要求しております。具体的には人と車両を区分けするとか、或いは無線LANの設置、或いは多言語サービスといったものの現地実証事業を行うというものでございます。

最後に空港の関係でございます。空港につきましては、やはり24時間利用が可能だということ等々を活用しまして、福岡空港と適切に分担しまして、貨物は東九州自動車道等を活用して、集貨して貨物を拡大していく、或いはシー&エアを拡大していく。他方で旅客につきましては、福岡とのアクセスをうまくして、早朝・深夜の羽田便、或いは東南アジア等の国際便を誘致して実績を作っていくのかなと。その上で3000m滑走路の延伸というものがあるのかなと。延伸部分の土地につきましては、今は地盤改良中でございますけれども、2年も経てば土地として使えるようになるのではないかなというふうに考えており

ます。3000m化になれば大型化も進み、或いは欧米の旅客直行便というのも就航可能になってくるのではないかというふうに思っております。

シー&エアですが、さらに拡大されていけば空港島とは別に港湾施設を整備するというのも考えられるかなと。あと、もちろん航空機産業の誘致ということで地域の活性化ということでございます。旅客面、物流面、誘致面ということで空港のアクセスの改善というものが大事ではないかと思っております、当面は高速バスで、将来的には沈埋トンネルで結ぶとか、新幹線というのもいいのではないかと思っております。

以上でございます。やや雑把な説明になって申し訳ございませんでしたが、以上でお話を終らせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

(以上、講演要旨を抜粋)

3 海上保安部署長に聞く（連載）

◆ 福岡海上保安部長 野見山 慎吾 氏

福岡県出身 昭和50年入庁、門司海上保安部巡視船勤務に始まり境海保巡視船くずりゅう、十一管本部会計管理官、七管本部経理補給部長、本庁総務部、同装備技術部、小樽部長・小樽港長、宮城部長・仙台塩釜港長等を経て平成26年4月から現職



― 担任水域の特徴 ―

担任水域には、特定港である博多港の他3港の港則法適用港があります。特に博多港は、世界各国との航路を有する国際港湾であることから、国際拠点港湾の指定を受けており、大型コンテナ船、外国貿易船、小型タンカー、旅客船等の入出港が多く、また、アイランドシティ（人工島）の造成などの港湾整備が進められています。

旅客港として韓国や中国に近い博多港は、韓国・釜山との間に高速船を運航するなど需要も多く、外国航路の旅客数は日本一の港であり、最近はクルーズ船の寄港も多く、昨年は115隻、本年は、1～4月までの寄港予定数が、36隻。昨年の寄港記録を上回る可能性があります。



また、博多港には石油製品や高圧ガスを取扱う事業所が多数あり、これらが集中する荒津地区及び西戸崎地区が石油コンビナート等災害防止法の特別防災区域に指定されています。

現在、総職員数180名余り、巡視船4隻(やしま、あそ、いとしま、らいざん)巡視艇3隻(こちかぜ、ふよう、こちかぜ)が所属。近年、大型巡視船はほとんど尖閣諸島等に派遣されることが多く、主にらいざんと巡視艇3隻で担当海域の対応に当たっています。

― 海難の発生状況と海難防止に向けた主な取組み ―

不名誉なことですが、平成25年当部海難発生件数71件。全国でワーストワンになりました。何とか減らす対応策は、プレジャーボートと漁船に重点を絞って立てました。

プレジャーボートの事故は約4割が運航障害、機関故障によるものです。運航障害とは、バッテリーの過放電、燃料欠乏、整備不良、無人での漂流により正常な運航ができなくなったものをいいます。これらのトラブルは出航前点検により防ぐことができますがなかなか徹底しませんでした。

従来は、各救難所や小型船舶安全協会での海難防止講習会を実施していましたが、新たに平成26年の6月からは海技免状の免許更新にあわせて、免許更新機関に職員が出向き講習時間を10分ほど設けていただき、具体的な海難防止のための出航前点検方法等を説明しています。

また、漁船と小型貨物船の衝突も多く見られる。(薄暮時に両者の行動はよく重なる。)これは漁船側が十分見張りが出来ていない状態そして、小型貨物船が、相手(漁船)の動きが分からない状態で衝突してしまった事例が多々あるので、これを防ぐため、漁船の季節により変化する漁法やその漁法に伴う使用灯火等を具体的にとりまとめ、巡視艇が立ち入り検査を実施する時に、小型貨物船側に付近海域で操業する漁船の漁法や動きを周知しています。

上記2つの方法は、結果が出るのに長くかかりますが、地道に実施しています。昨年は、海難件数は減少しワーストワンにからは、逃れました。博多湾は交通量が昨年は2万隻余り、年々交通量は増してきています。気の緩みは、件数の増加につながる事を肝に銘じて職員一同業務に励んでいます。

― 航行安全対策の主な取組み ―

博多港は担任水域内で、唯一の特定港で、アジアとの地理的優位性を活かし、我が国において対アジアの拠点港であり、「元気なみなと」づくりをモットーにコンテナターミナルの整備やアジア・クルーズの拠点づくり等がすすめられています。今年6月までに中央航路の200mから300mへの拡張工事など様々な工事が計画され港の形態が変化し

ています。これらの情報を、MICS（沿岸域情報提供システム）やポート・ラジオを通じてリアルタイムに入出港船舶へ提供しています。

また、事前に危惧される事案があれば、海事専門家や当保安部を含む関係機関で形成される委員会で安全対策が検討されています。

— 特に印象に残っている事件・事故等 —

入庁後、特に印象に残っている事件は、三池保安部で警備救難課長時代、タイからの密航情報があり、隣の三角保安部（現在熊本保安部）付近に上陸した二十数名が熊本駅で捕えられた。もう、これでないかとの思いもあったが、10日後8番目のタイからの貨物船が、夜間のため三池港沖合でアンカー、万が一のこともあり、他部署から巡視船派遣の協力も得て夜間の立ち入り検査を実施した。船内に船員だけでない生活痕跡が認められたので、入念に搜索したところ機関室内のボルトで締められたハッチから船首部の船倉と外板の隙間に繋がる通路があり、その隙間に潜む24名の密航者を発見。これらの者の取り調べの中で電話連絡先等の情報が400件ほどあり、国内に潜んでいたタイ人の幫助犯の検挙にもつながった。

— 九州の印象、思い出 —

福岡出身で、自宅も飯塚にありますので、特別な印象等はありません。

— 趣味、特技等 —

十一管区時代、初めての会計管理官を一年間勤めましたが、その時に那覇マラソンに初めて参加、それ以来赴任した地域のフル若しくはハーフマラソンに参加しています。記録はフルで、4時間程度です。最近は何処のマラソン大会も、抽選で、参加の可否が決まることが多いので、完走するより当たるほうが難しくなっています。

（平成27年2月17日取材 公益社団法人 西部海難防止協会 匂坂 正久）

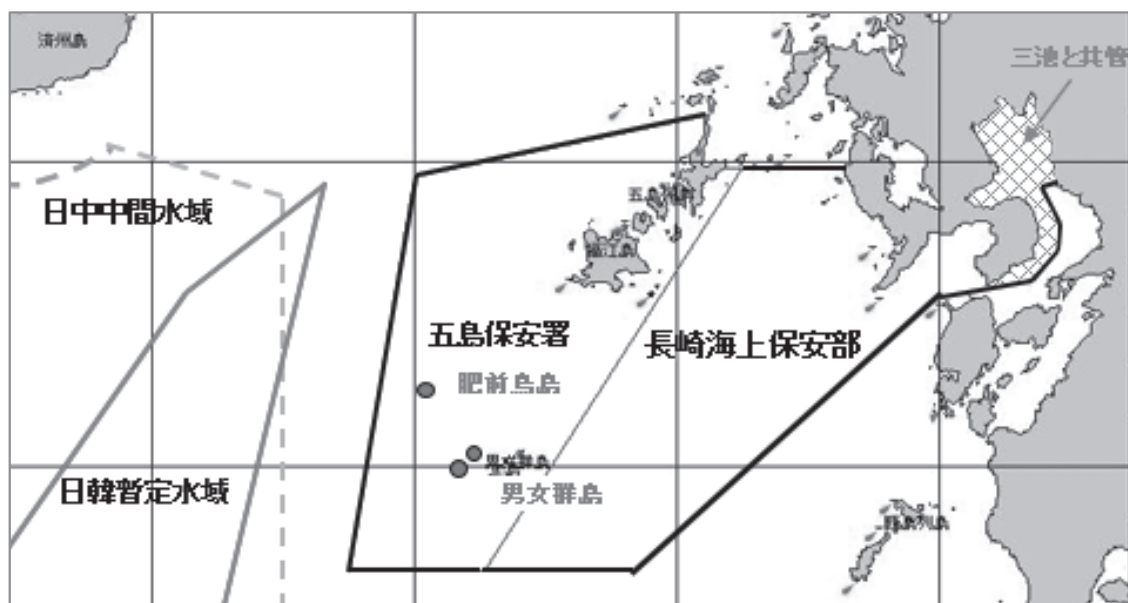
◆ 長崎海上保安部長 成瀬 永年 氏

兵庫県姫路市出身 昭和53年入庁 千葉海上保安部警備救難課長、第九管区海上保安本部総務課長、海上保安庁警備救難部救難課専門官、横浜海上保安部巡視船いず機関長、舞鶴海上保安部巡視船わかさ機関長、羅臼海上保安署巡視船てしお業務管理官、七尾海上保安部長を経て、平成25年4月より現職



— 担任水域の特徴 —

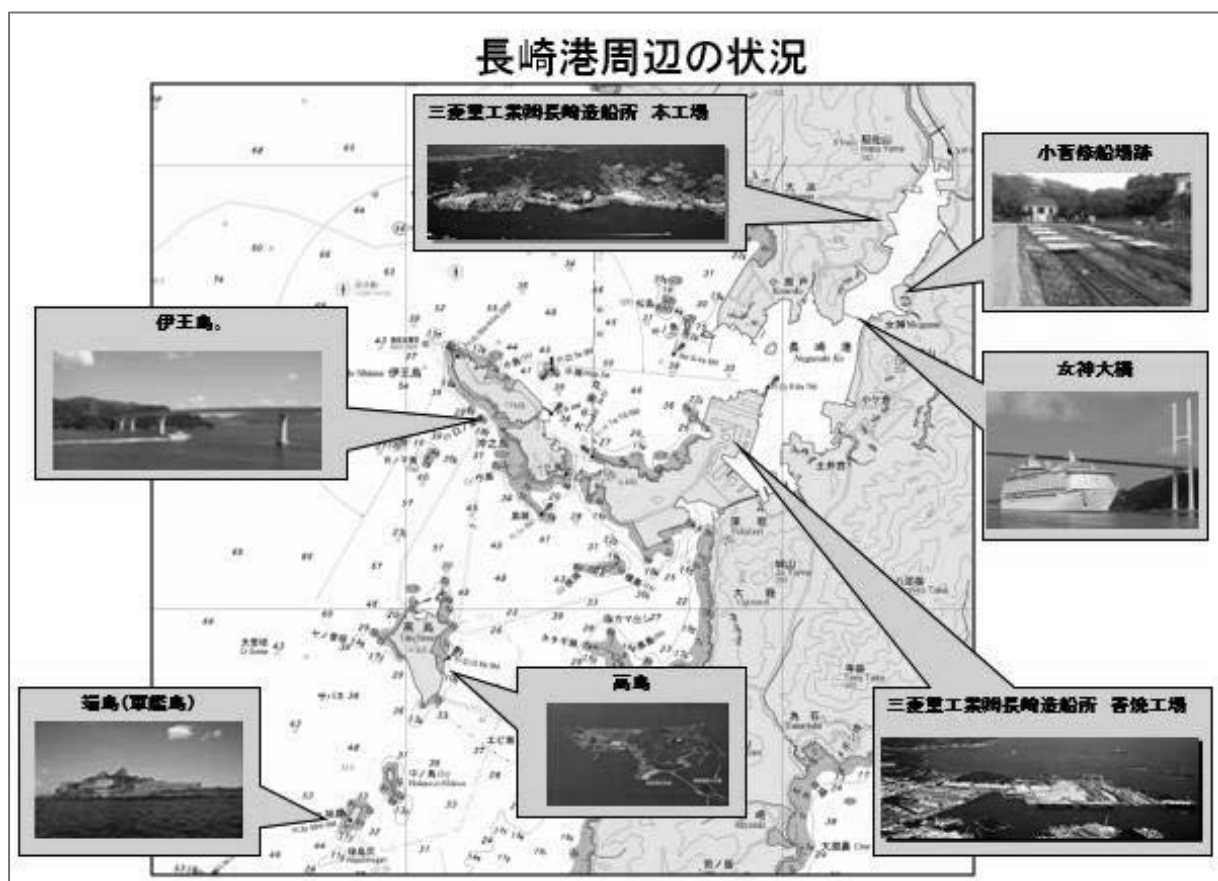
担任水域図のとおり、長崎県の西方から南西方の海域と有明海を管轄していますが、有明海は三池海上保安部との共管水域であり、口之津から東側の有明海及び灯台等の陸上航路標識の維持管理は三池海上保安部が担当しています。



担任水域の西方には日中中間水域があり、中国漁船等に対する取り締まり、安全対策が大きな課題となっています。平成23年に2隻の中国漁船を検挙していますが、昨年小笠原諸島で起きたような多数の中国漁船が襲来する事態が起きてもおかしくない状況にありますので、パトロールを強化しています。

もう一つは、管内に男女群島、肥前島という遠隔離島があり、警察官が対処困難な場合には海上保安官が対処して警察官に引き渡すという対応を執ることになります。また、140を超える離島を抱えていて海岸線が長いという特徴もあります。島の周辺は好漁場になっており、漁船と遊漁船が多数操業していますので、漁船など小型船舶の海難が多くなっています。

長崎港については、先ず造船業が盛んで東側には中小の造船会社が、西側には三菱重工業があり、これらに關係する船舶が航行しています。また、離島に向かうフェリー、ジェットホイル等の離島航路船、軍艦島等へのクルーズ船、観光船も航行しています。更に外国クルーズ客船の入港が多いという特徴もあります。昨年は75回の寄港があり過去最高となりましたが、今年は130回を超える寄港予定があるとの報道がなされています。



— 海難の発生状況と海難防止に向けた取り組み —

海難件数は年間50～60隻で推移しています。全国でも第七管区でも海難件数が最も多いのはプレジャーボートですが、長崎海上保安部管内では漁船が最も多く、二番目がプレジャーボートとなっているのが特徴です。

漁船の海難件数は25年が27隻でしたが、26年は17隻に減少しています。海難防止の取り組みは、これなら効果があるという特効薬的な方策はありませんので、漁協単位での安全講習会や海技免状の更新講習で時間をもらって事故事例を示して海難防止を指導するといったことを辛抱強くやっています。

— 航行安全対策の主な取り組み、今後の課題 —

日中中間水域では、中国漁船が日本に近い東側ライン上で操業している実態があり、台風が接近すると五島列島福江島の玉之浦湾に緊急入域するといった事態が起こっています。24年に270隻の緊急入域があり、1日に100隻近くが入ってきたこともありましたが、これ程の規模になると住民には不安が募りますので、警備面とともに航行安全上の対策が必要です。台風は突然にやってくる訳ではありませんので、長崎市にある中国駐長崎総領事に中国本土への早めの避難を指導するよう申し入れてきました。総領事には日本に避難することは台風に近づくことになりむしろ危険であることを伝え、台風が来る度に中国への避難を強く指導するよう言い続けた結果、翌年の入域船はぐっと減りましたが、今後も気を抜くことはできません。

外国のクルーズ客船の寄港が多くなることからその航行安全対策をきちんとやらなければなりません。港内の航路幅が狭いという問題もあり、大型クルーズ船が入港するときは他の船舶の通航が制限されることとなります。航路に入って接岸するまでに1時間かかることもあり、年間130隻も入港すると2日に1回は通航が制限されることとなります。また、軍艦島等が世界文化遺産に登録されると観光客が増えることが予想されます。軍艦島クルーズは現在5社で運航していますが、島の栈橋が1隻しか接岸できないため、便数を増やすことには限界があり自ずと乗船者数を増やすこととなりますので、今まで以上に安全運航が求められており、官民一体で対策を始めたところです。

また、昨年港湾計画が改訂されましたので、開始時期はまだ分かりませんが埠頭延伸の埋立工事や航路幅拡張の浚渫工事等が行われますので、海上工事が始まる前にはこれらの航行安全対策を行う必要があります。今回の改訂で航路幅が現在の290mから360mに拡張されると、女神大橋あたりではほとんどが航路となり、現在航路外を通航できる船舶までも航路内を通航することとなり、新たな縛りがかかってくる問題もあります。

— 特に印象に残っている事件・事故等 —

ナホトカ号重油流出事故、タンカーダイヤモンドグレース号乗揚事故、能登半島不審船事案、羅臼漁協所属漁船銃撃事件等、勤務した先々で結構大きな事件・事故に当たりましたが、その中でも教訓として挙げたいのは阪神淡路大震災です。

当時は、田辺海上保安部の救難強化型巡視船みなべに乗船していましたが、震災当日は消防訓練のため横須賀市に入港していました。訓練初日にテレビで神戸の地震を知り、当日午後に横須賀港を出港して、田辺港で発電機、和歌山港で毛布300枚と食料品等を積んで神戸に向かいました。到着した神戸港は真っ暗で、火災によるきな臭い臭いが立ち込める中、港内や岸壁の被害状況が全く分からないまま、手探り状態で入港、接岸し

ました。上陸すると岸壁や上屋が崩れ、第五管区海上保安本部の建物も地下駐車場は水浸し状態で地震の大きさを実感しました。翌日から被害調査、救援活動を始めたのですが、本部も被災し混乱状態にありましたので、何をすべきかを自分達で考え実施しました。先ず潜水士は港内の水没車両の調査、陸上班は岸壁から幹線道路までのルート調査を行い白地図に描きました。次には港内の漂流・水没コンテナについて、航路障害物になるものには目印のブイを取付け、水没コンテナについては水深を測りメッシュ図を作成しました。その他にも後から入港する巡視船等に役立つ情報を収集、作成して本部に上げました。その後本部の指示で昼間は救援物資の搬送、夜は給水活動を行いました。みなべの清水タンクから給水する訳ですが、消防団等のトラックに載せた簡易タンクに1トン、2トン給水する際には、巡視船に給水する仕掛けがないことが分かり、フランジを切替えながら消火ポンプを使って給水しました。ある程度落ち着いてからは、特命で発災からの経緯を時系列にまとめる作業を行いました。業務電報から個人のメモまで様々な記録を突き合わせながら冊子にまとめましたが、どのような形であれメモや記録を残して置くことの大切さを実感しました。多くの教訓を後世に伝えることが使命と考え、機会を捉えて話をしています。

― 普段心がけていること、趣味等 ―

常々自分に言い聞かせているのは「ナルセアセルナ」で、冗談めいていますが、上から読んでも下から読んでも同じで、常に冷静に対応せよということです。これまでいろんな経験をさせてもらいましたが、話が上がってきたときに、それでいいと思えば頭をすっと過ぎて行きますが、何かおかしいな、違うなと違和感があるときはそのことについて指摘する、質問することを心がけています。この違和感はこれまでの経験がそうさせていると思いますが、物事を大きな目線、一步引いた眼線で見えてみるのが大切と思っています。

九州は2回目で、第七管区海上保安本部に1年3ヶ月勤務したことがあります。長崎は、坂道は多いですが北九州よりも気候が良く、過ごし易いと感じています。10年間単身赴任を続けていますので、土日には案内板を頼りに市内をぶらぶらと歩くことが趣味となっていて、長崎の市街地はほとんど回りました。

(平成27年2月18日取材 公益社団法人 西部海難防止協会 倉重 吉範)

◆ 奄美海上保安部長 宮里 一敏 氏

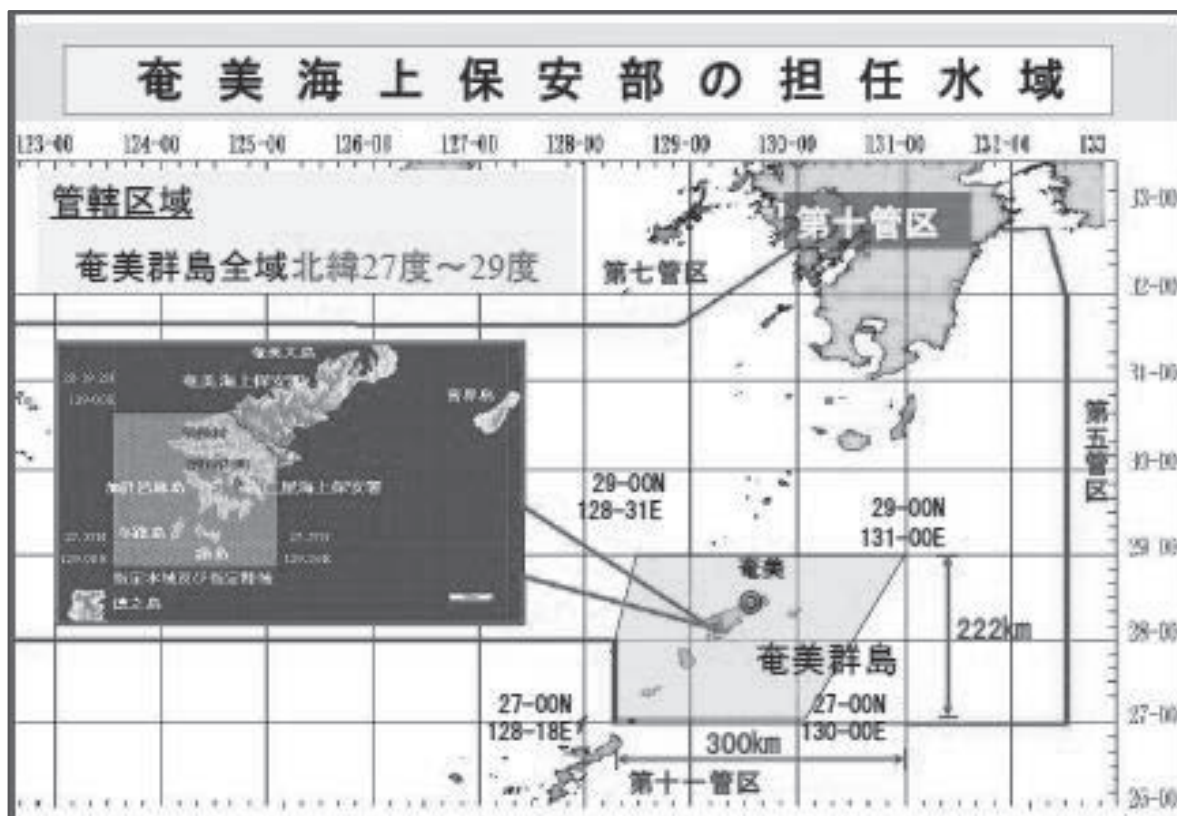
山口県出身 昭和54年入庁 海上保安庁警備救難部救難課運用司令室上席運用官、同救難業務調整官、中部国際空港(株)出向、鹿島海上保安署長、銚子海上保安部巡視船かとり航海長、稚内海上保安部長、第六管区海上保安本部総務部長を経て、平成25年4月から現職



― 担任水域の特徴 ―

奄美群島は 外海離島という地理的環境下にあり、亜熱帯・海洋性の気候で、四季を通じて温暖多雨、年平均気温は21℃前後、年間約3,000mmを超える降水量を有し、また、台風の常襲地域としても知られています。

当部管轄区域は奄美大島から与論島に至る奄美群島全域であり、担任水域は、北緯27度から北緯29度に至る南北約220km、東西約300kmの海域となっています。



奄美群島各港には、島民の生活物資を運ぶ、定期フェリーや貨物船、タンカー等が頻繁に入港しており、また、周辺海域においては、九州、関西、関東と東南アジア間を航行する外国貨物船、タンカー等が航行するとともに、日本から外国に売船された中古船も沖合いを通過しています。

さらに、最近においては、名瀬港をはじめ奄美群島にも大型クルーズ船の寄港が増加しています。

— 海難の発生状況と海難防止に向け今後の課題 —

昨年、一昨年は約20隻の海難が発生しており、この内、約7割が小型船舶によるものでした。

保安部においては、上記発生状況を踏まえ、小型船舶に対する海難防止の取組みとして、各種講習会や訪船指導を実施し、特に漁船に対する指導については、管内6漁協の総会に合わせ海難防止講習会を開催するとともに、県が行う漁船検認に合わせて効率的な安全指導を行っています。

また、一昨年、昨年と連続して発生した龍郷湾内におけるタンカー乗揚げ事故を踏まえ、その再発防止について、関係者を指導するとともに、地元関係者主導による事故対策協議会を設置し、本協議会を定期的を開催することにより、継続して事故防止を図っていくこととしています。

— 航行安全対策の主な取組み、今後の課題 —

名瀬港は、奄美大島の北西部、鹿児島から約380km、沖縄から約330kmの中間付近にあり、古くから本土と南西諸島間の貿易の中継港、奄美群島内のハブ港として、物流の中心的役割を担う港として利用されており、港則法上の特定港、港湾法上の重要港湾となっています。

一方、奄美群島においては、現在、国立公園への昇格、世界自然遺産への登録を目指し、観光振興により力を入れており、その一環として、大型クルーズ船が誘致され、今年度においては、名瀬港入港船として最大船型となる7万トン級の大型クルーズ船が寄港しました。



名瀬港全景



寄港した大型クルーズ船

本クルーズ船入港にあたっては、3万トン級バースに着岸することから、県が貴協会に委託し、学識経験者等による航行安全委員会を開催し、具体的な安全対策を検討しました。

― 海浜事故対策に関する取組み ―

大型クルーズ船の寄港の増加や昨年7月奄美～成田間にLCCが就航したこと等により、奄美を訪れる観光客が増加しており、昨年の夏、これら観光客による死亡事故が連続して発生したことから、離岸流などに対する注意を呼びかけるリーフレットを作成し、観光客が利用する宿泊施設やレジャー施設、海岸等を巡回して、事故防止を呼びかけました。

また、奄美市、消防、警察、ライフセービングクラブなどの関係機関で組織する「奄美大島北部海浜事故対策連絡会」において、今シーズンの海浜事故に関し、その原因、事故防止策について協議するとともに、鹿児島大学において実施したリーフカレント調査に立会うなど、関係者と共に来シーズンに向けた各種事故防止対策を図っているところです。

地元若年層に対する事故防止対策については、これまで、幼稚園、小中学校単位で水上安全教室を継続して開催しており、管内においては、平成19年以降、18歳以下の年少者による死亡事故は発生していません。

― 特に印象に残っている事件・事故等 ―

平成18年10月鹿島港周辺海域において、発達した低気圧の来襲により、連続して3隻の大型貨物船が座礁するという事故が発生しましたが、当時、鹿島海上保安署長、鹿島港長として、乗組員の救助、捜索、事件処理、再発防止対策の検討など、広報対応も含め、貴重な経験をしました。

― 九州、沖縄の印象、思い出 ―

実家は鹿児島で石垣勤務も経験していますので、鹿児島と沖縄の中間に位置する奄美での生活は居心地が良く、また、奄美群島のみで生産されている黒糖焼酎のファンになりました。

― 趣味特技等 ―

休日は、徒歩又は自転車で旧道、旧跡を散策しています。

(平成27年2月13日取材 公益社団法人 西部海難防止協会 東 正美)

◆ 五島海上保安署長 山下 敏昭 氏

長崎県新上五島町出身 昭和53年入庁 第七管区海上保安本部警備救難部救難課計画係長、荏田海上保安署次長、第七管区海上保安本部警備救難部運用司令センター主任運用官、福岡航空基地業務統括管理官、同運用司令センター所長を経て、平成26年4月から現職



— 担任水域の特徴 —

長崎海上保安部の担任水域のうち西側半分、五島市と新上五島町を管轄区域としていますが、新上五島町の北部は佐世保海上保安部が管轄しています。五島列島は九州西方約100kmに浮かぶ大小140の島々から成っており、そのうち有人島は18島で、肥前島島と男女群島は遠隔離島となっています。



列島周辺は水産資源に恵まれた環境にありますが、近年は燃料高騰や漁獲量減少により沖合で操業する船が少なくなっています。他方で島周辺の磯釣りスポットには、島内や長崎から多くの遊漁船がきています。

現在、五島市は島の豊かさを創造する海洋都市と銘打って、太陽光・風力・潮流発電等の再生可能エネルギー事業を施策として行っており、島のあちこちで太陽光発電や風力発電施設が稼働していますが、最たるものが洋上風力発電で、最大で240基、平成40年頃までに建設が予定されています。杵島沖には2000kW 型の浮体式洋上風力発電施設が1基設置され、昨年国の認可を受けて



今年から本格的な発電事業がスタートします。また、久賀島と奈留島の間の瀬戸には潮流発電の実証実験施設が建設予定です。

― 海難発生状況と海難防止に向けた取り組み ―

最近の特徴として、海難の全てが島の沿岸域で発生しています。また、大部分が漁船又は小型船舶による海難で、貨物船等の海難はほとんど発生していません。海難件数は、平成25年が26件、26年は10件で、その内訳は、衝突が5件、浸水が2件、乗揚げ、機関故障、運航阻害がそれぞれ1件となっています。衝突は、漁船同士若しくは漁船と遊漁船等小型船舶同士の衝突が多く、操業中の一本釣り漁船に遊漁船が自船の計器操作に夢中となっていて衝突するといった人為的要因により発生しています。海難防止対策は、地道にやっていくしかないことから、各漁協関係者、遊漁船団体に出向いて行って、事故事例を示して注意を呼びかける、瀬渡し船業者、工事関係者等に対して安全講習会を開催し、五島市の広報誌にも事故事例を掲載して注意を促すといったことを行っています。

― 航行安全対策の主な取り組み ―

航行安全上大きな事案はありませんが、中通島の青方に国家備蓄基地があり、5隻の貯蔵船が係留されています。貯蔵船の定期検査は長崎のドック内での検査が義務付けられ、5年毎に1隻ずつ長崎の造船所まで曳航して、点検・整備を行い、検査を受けています。貯蔵船は長さ400m、幅100m、空船状態で海面上20mもの大きさですので、9隻のタグボートで曳航し、3日間かけて回航していますが、このときの航行安全対策と警戒を長崎海上保安部と合同で行っています。



また、先程申し上げた洋上風力発電設備、潮流発電設備の設置工事若しくは設置後の通航船舶に対する航行安全対策を行うことになります。将来設置されると広大な海域を風車が埋め尽くすことになりますので、事業規模に応じて影響等を検討しなければなりません。

日中中間水域で操業する中国漁船が、台風避難のため福江島の玉之浦に緊急入域しており、過去には多いときで100隻を超える漁船が湾内に停泊したことがあります。中国漁船も大型化し1000トンを超える船もありますので地元には圧迫感があります。この対策として、早めに中国本土へ避難するよう第七管区海上保安本部等から中国総領事に働きかけています。昨年は2回台風避泊がありましたが、10隻以内に収まっています。

— 特に印象に残っている事件・事故 —

業務経歴は主に救難畑を歩んできましたが、その中で特に印象に残っている事件は、門司海上保安部警備救難課救難係時代の平成元年1月26日深夜に、下関市蓋井島近海で発生した「キャサリンローズ号」の衝突沈没海難です。大しけの響灘で起こった事故で、衝突した一方の船からの通報で海上保安庁が認知しましたが、通報した船からは相手船がどんな船か分からない、船種も衝突後どうなったかも分からないということで、手ごかりを求めて近隣の漁協や船舶代理店などに問い合わせしましたが該当船は判明しません。発生から半日経った頃、横浜の代理店から出港船と連絡が取れないとの情報が入り相手船がパナマ船籍の貨物船キャサリンローズ号と判明しますが、最終的には派遣されていた羽田特殊救難隊と門司海上保安部所属巡視船の潜水士が潜って、水深50m近い沈没船体から船名を確認しました。50mの水深にもかかわらず特殊救難隊隊長が果敢に潜れると言い、難しい判断ながら海上保安部長と警備救難課長もGOを出したことが印象に残っています。結局キャサリンローズ号の乗組み員17名全員が亡くなる事故となりました。私は3日間電話対応に追われましたが、このとき初めて3本の受話器を持って対応することを覚えたことでも記憶に残っています。

— 趣味、特技等 —

趣味はウォーキングで、毎週10kmから25km歩いています。現職勤務になるまでは毎年行われる行橋市から大分市までの100キロウォークに参加していました。また、10年前から居合道をやっていて来年は4段に挑戦しますが、五島には道場がなく一人で練習しなければならないのが残念です。

日々心掛けていることは、同じ仕事をするなら、明るく楽しく、美しい仕事をしようということです。自分が楽しいと思わなければ周囲の人も楽しくないし、仕事は手を抜かず美しいものでなければならないと思っています。

(平成27年2月17日取材 公益社団法人 西部海難防止協会 倉重 吉範)

◆ 古仁屋海上保安部署長 川野 秀行 氏

宮崎県出身 熊本海上保安部環境係長、第十管区海上保安本部警備救難部警備課管理係長、熊本海上保安部専門官、八代分室分室長、日向海上保安部署次長、第十管区海上保安本部警備救難部刑事課専門官、同運用司令センター主任運用官を経て、平成26年4月から現職



— 担任海域の特徴 —

当地方は、亜熱帯海洋性の高温多湿な気候で年間を通じて降雨が多く、夏季から秋季にかけ例年3個～4個の台風が接近通過し、また、冬季には北寄りの強い季節風が連吹するなど厳しい自然環境下にあります。ちなみに昨年は、8個の台風が接近しております。

海上交通は、鹿児島から喜界島・名瀬を経て古仁屋に寄港するフェリーきかい、フェリーあまみが週5回の割合で就航、古仁屋～加計呂麻島：古仁屋～請島・与路島、各島には瀬戸内町営船のフェリーかけろま・旅客船せとなみ が就航、その他、当地方特有の小型貸切船(通称海上タクシー)等が稼働しており、利用客の需要に応じ、周辺海域を運航しています。



漁業は、黒潮海域帯に位置しており好漁場が多く、一本釣り漁業を営んでいます。近年は漁業振興策として栽培漁業が奨励され、大島海峡及び焼内湾の入江で真珠・マダイ・カンパチ・クルマエビ・クロマグロの養殖漁業が盛んに行われております。

また、大島海峡の各港湾及び焼内湾は天然の避難港湾であり台風接近時には、国内外の船舶が避難地として利用しています。

— 海難発生状況と海難防止に向けた主な取り組み、今後の課題 —

船舶海難は、年間を通じて数件程度で、ほとんどが小型船による海難です。

26年は船舶海難3件で、全て小型船です、内訳は、プレジャーボートのバッテリー放電、ヨットの浸水、漁船の沈没です。

海難防止の取り組みとしては、訪船指導や海難防止講習会等のあらゆる機会をとらえて次のことを指導しています。

◎ 複数での出漁

◎ 救命胴衣の常時着用

◎ 携帯電話機を含む連絡手段の確保

◎ 船体・機関の整備点検励行

等を指導していますが、漁業者のほとんどが高齢者であり、携帯電話を持たないものが多く、連絡手段の確保が課題です。

— 航行安全対策の主な取り組み、今後の課題 —

大島海峡は、台風時や冬場の荒天時には、多数のタンカーや貨物船等が避難してきており、その船舶が、走錨し座礁したり、衝突し沈没したりして、油を流した場合、養殖施設に甚大な被害が発生することとなりますので、台風による海難防止指導の徹底を図っております。

— 特に印象に残っている事件・事故等 —

特に印象に残っている事故として、古い話ですが、昭和60年3月31日に串木野海上保安部管内で発生しました瀬渡し船開洋丸転覆事故で、旅客26、船員1名の27名全員が死亡行方不明になった悲惨な事故で、当時串木野海上保安部巡視船「かみしま」に乗船しており、翌日4月1日から陸上の予備員になる内示を受けておりましたが、そのまま臨時乗船して捜索にあたりました。

捜索の結果、宮崎沖や高知沖で14名の方のご遺体が発見されましたが、13名の方は行方不明となった案件です。その後、予備員となり、事件捜査に従事しました。

— 九州・沖縄の印象、思い出 —

もともと宮崎県出身ですし、宮崎・熊本・鹿児島で勤務しておりましたので、九州の印象と言われても特にございませんが、ここ古仁屋は、台風が来るたびにフェリーが欠航し、生鮮食料品が無くなりますし、飛行機も欠航し、島から出ることができなくなり、離島だなあーと痛感してしまいます。ただ、古仁屋の向かいの加計呂麻島は、「日本の里100選」に選ばれた島で、何もないところがいい所で、時間がゆっくりと流れております。一度行って見てください。

— 趣味・特技等 —

鹿児島では、ゴルフを少ししておりましたが、ここ古仁屋はゴルフ場がございませんので、着任以来一度もしていません。

現在は、宿舎の近くにある運動公園でウォーキングをしています。

(平成27年2月12日取材 公益社団法人 西部海難防止協会 東 正美)

水深の浅い水域で船が受ける影響

大型船が港内等水深の浅い水域を航走するときは、水深が十分深い水域とは異なった現象が出てくることはよく知られている。水深が浅くなると、船体まわりの水の流れは深水域と異なる。船底への流れが制限されて一部は船底部を、速度を増して後方へ通過するが、他は側方に回って平面的な流れとなり船体まわりの水圧分布を変化させる。これが船の運動に作用して操船にさまざまな影響を与える。これは浅水影響(shallow water effect)と呼ばれているが、深水域と比べて次のような影響がある。



1 船体沈下とトリムの変化

船が航走するとき、わずかながら船体は沈下する。この沈下量は船速のほぼ二乗に比例して大きくなるが、浅水域では船体の周囲の流体の速度が増すので、船体表面の静水圧が全体的に低下し、深水域に比べて船体沈下が大きくなる。浅水域での船体沈下現象はスコット(squat)と呼ばれている。

浅水域においては船体周囲を流れる水の速度は、船首、船体中央部、船尾で異なるため水圧の分布も変化する。変化の度合いは水深、速力等によって違うので、船首と船尾の沈下量にも差が出ることからトリムも変化する。

2 速力の低下

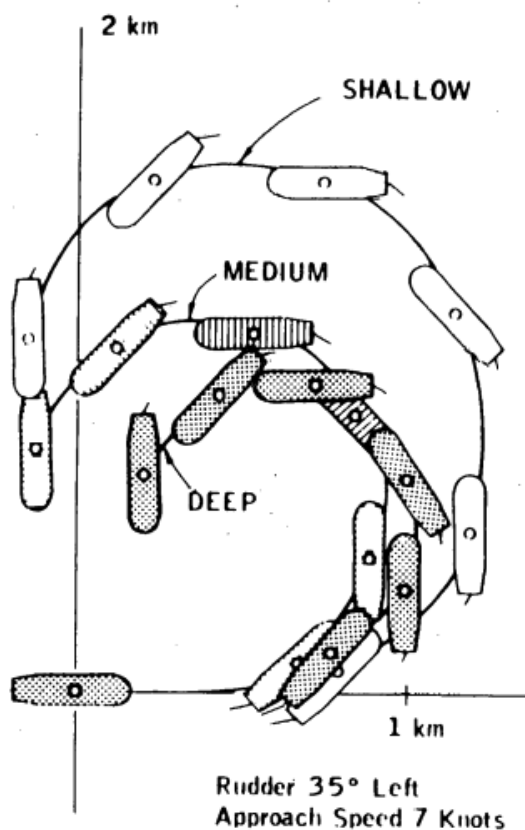
船が浅水域を航行するとき、船底部の流れは加速されて摩擦抵抗が増える。また、浅水域を航走するとき船首部に発生する特殊な波は造波抵抗を増加させる。これらの抵抗

増加とともに船尾プロペラ付近の伴流が増加するためプロペラ効率が低下し、深水域を航走するときに比べて速力が低下する。

3 操縦性への影響

十分浅い水域においては、一般的に船の旋回性は悪くなり、針路安定性は良くなるということが知られている。

図は、278,000DWTタンカーの実船試験による浅水域と深水域での旋回性能の比較である。タンカーはほぼ満載に近い状態で、 $h/d=4.2$ ， 1.5 ， 1.2 (d ：吃水、 h ：水深)の3水深において、旋回試験等の試験が行われた。図は 35° 左旋回の軌跡である。



$h/d=1.5$ の中間水深では、縦距(advance)が減少し、旋回径(tactical diameter)が少し増加しているが、更に浅くなり $h/d=1.2$ になると、縦距、旋回径ともに大きく増加している。針路安定性は、中間水深では低下し、浅くなると非常によくなっている。(注)

浅水域で減速旋回や加速旋回を行うときも縦距や旋回径が大きくなる現象が起こるため操船上留意が必要である。

(注：出典 貴島勝郎、野中晃二 制限水域における船の操縦性 日本造船学会)

5 狭水道およびその付近における海難

- (1) 関門港及び付近海域の海難（平成26年1月～12月）【速報値】
 - ・ 門司海上保安部
 - ・ 若松海上保安部
- (2) 倉良瀬戸及びその付近の海難（平成26年1月～12月）【速報値】
 - ・ 福岡海上保安部
- (3) 平戸瀬戸及びその付近の海難（平成26年1月～12月）【速報値】
 - ・ 佐世保海上保安部
- (4) 速吸瀬戸及びその付近の海難（平成26年1月～12月）【速報値】
 - ・ 大分海上保安部

5 - 1 関門港及び付近海域における海難(平成26年1月～12月)【速報値】

門司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	機関故障	1月22日 16:30頃	N 33-54-06 E 130-54-30	貨物船 A号 378トン	貨物船A号は、平成26年1月22日1200博多を大分に向けて出港し、関門航路内を航行中の同日1630、主機遠隔操縦盤の警報が作動したため主機の確認を行ったところ、主機6番シリンダー排気弁冷却水パイプが折損し漏水していたため、同日1638関門マーチスに通報後、関門港門司区西海岸沖航路外に緊急投錨した。錨泊後、乗員にて復旧を試みたものの、予備品等なく仮復旧しかできなかったため、同日1840 門司1号岸壁に着岸した。翌23日、業者手配した冷却清水管を乗組員により交換し、試験運転良好であったことから、同日1625大分向け出港した。	曇り 西の風2m 波 0m 視程 15km	略図番号 ①参照
2	衝 突	2月2日 06:52頃	N 33-57-54 E 130-57-49	貨物船 B号 3,935トン	貨物船B号は、平成26年1月30日、輸送業務のため川崎向け中国を出港した。船長操船指揮のもと、関門航路に入航したが、当日は霧のため視界が500m程度の状況であった。B号は関門橋に差し掛かる前に右前方約1マイルに反航船があることをレーダーにより確認していたが、12ノットでそのまま航行を続けた。 B号は航路右側を航行すべきであったが、自船の船位を確認せず、漫然と航行した結果、関門橋付近で航路中央から左側に進出し、その後右転したところ、2月2日0625頃、前方からきた貨物船C号の船首部に自船船首部を衝突させたもの。 その後B号は自力航行で部埼沖に向かい錨泊したのち、関門港太刀浦岸壁に着岸し、応急復旧修理を実施した。	霧 西の風1m 波 0m 視程 0.5km	略図番号 ②参照
				貨物船 C号 14,941トン	貨物船C号は、2月1日1225頃、ロシアのポシェット向け回航のため高知県高知港を出港した。 2月2日0600頃、部埼沖でパイロットを乗船させ、パイロットの操船指揮により、関門航路に入航した。 当時は濃霧のため視界が悪く、視界制限状態であったことから、速力約6ノットで航行していたが、レーダーを適切に用いて自船や他船の動静を把握すべきであるのにそれをせず、漫然と航路中央付近を航行していた。衝突直前に相手船を自船右正面に認めたため、右転を指示するも間に合わず、同日0652頃、相手船船首と自船船首右側を衝突させたもの。 その後、C号は関門港門司区内に緊急投錨した後、同日1220門司1号岸壁に着岸した。		

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
3	衝 突	2月18日 15：17頃	N 33-56-16 E 130-56-28	貨物船 D 9,872トン	貨物船D号は、2月15日、輸送業務のため広島県呉市向け中国RIZHAOを出港した。 2月18日1200頃、船長、二等航海士等3名で船橋当直に入り、同日1425頃六連島北側から関門航路に入航した。関門航路第26号灯浮標手前付近で、Z号から無線で「D号の左舷を追い越す。」との連絡があり、D号はコースラインを外して航路側端に寄って航行していた。 関門航路第30号灯浮標前でZ号の追い越しは完了していたものの、Z号は関門航路第30号灯浮標をかわして右変針を始めており、D号はZ号との船間距離が縮まったように感じ、その動静にのみに気を取られた結果、関門航路第30号灯浮標の存在を失念し、また、D号の貨物倉の構造上、正面が死角となっており、船橋当直者も同灯浮標に気づかないまま、1517頃、自船左舷外板を関門航路第30号灯浮標に衝突させたもの。 衝突により、灯浮標はマーキング装置2本が折損し、凹損(80センチ×50センチ)が生じた。D号は、一旦部埼沖に錨泊し、翌19日1405門司2号岸壁に着岸した。	晴れ 北東の風 5 m 波 0.5m 視程 15km	略図番号 ③参照
4	衝 突	2月28日 04：19頃	N 33-58-58 E 131-00-15	貨物船 E号 298トン	貨物船E号は、2月27日0740に兵庫県姫路市広畑を出港し、北九州市の関門港若松区八幡向け航行中であった。 翌28日0409頃、関門航路に入航し、前方の船舶との距離を保ちつつ航行していたが、マーチスとの無線に気をとられ関門航路第35号灯浮標への注意が疎かになっていたところ、潮流(東流5.2ノット)に圧流され、0419頃に関門航路第35号灯浮標に衝突したもの。 衝突により灯浮標に擦過損が生じ、マーキング装置1本を折損した。E号は、そのまま新日鉄住金八幡製鉄所中央岸壁に着岸し調査したところ、擦過痕が認められるほか異常は無かった。	晴れ 西北西の風 3 m 波 0 m 視程 10km	略図番号 ④参照
5	機関 故障	3月11日 07：50頃	N 33-54-48 E 130-53-18	貨物船 F号 587トン	貨物船F号は、水産物輸送のため3月10日2100頃、下関向け韓国釜山港を出港した。3月11日0750頃、関門港日明沖を航行中に2号発電機及び主機が突然停止し、航行不能となり漂流状態になった。 F号は直ちに関門マーチスに通報するとともに、入港予定の下関現地代理店に連絡し、代理店手配のタグボートに横抱き曳航され、0847六連島区に錨泊した。錨泊後、乗員によりサービスタンク内のドレンを10数リットル排出し、発電機を起動させたところ正常に運転を開始した。また、主機も同様に起動した	晴れ 西北西の風 4 m 波 0 m 視程 15km	略図番号 ⑤参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					ことから、1045頃、パイロットを乗船させて出港し、タグボート2隻による伴走警戒のうえ、同日1130頃下関8号岸壁に着岸した。 着岸後、サービスタンク内の水分検査を行ったところ、大量の水分混入が判明した。翌12日に韓国船級協会とP S Cの合同調査により、燃料タンク5個のうち2個が過去にバラストタンクとして使用していたことが判明し、既に水は抜いているものの何らかの理由でタンク内に残留していた水が取り付け弁を通じてサービスタンクに流入し燃料と混合し、各機関が停止したものと結論付けた。		
6	衝突	5月14日 19:19頃	N 33-58-30 E 130-58-36	貨物船 G号 7,627トン	貨物船G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G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G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 2 m 視程 5 km	略図番号 ⑥参照
7	機関 故障	5月20日 14:14頃	N 33-55-54 E 130-52-51	貨物船 H号 1,998トン	貨物船H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号灯浮標を航過し、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、韓国人技士2	雨 北北西の風 5 m 波 1 m 視程 10km	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				
					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。		
8	推進器 障害	5月26日 17:30頃	N 33-56-24 E 130-51-48	作業船 I 丸 14トン	作業船 I 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。(I丸は東方を向首し、探査台船はI丸の西方に船位。) I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。しおかぜと探査台船は風浪により下関側(関門航路第9号灯浮標付近)まで漂流していたところ、が現場着、I丸及び探査台船を若松港口信号所の前面海域(若松区第5区)まで曳航した。	晴れ 西の風 5 m 波 0 m 視程 15km	略図番号 ⑧参照
9	その他	6月10日 11:10頃	N 33-55-20 E 130-52-20	その他(押船) J 号 19トン	押し船 J 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 ⑨参照
10	機関 故障	6月12日 12:20頃	N 33-57-21 E 130-52-07	タンカー K 号 3,529トン	タンカー K 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	曇り 北北西の風 10m 波 1.5m 視程 10km	略図番号 ⑩参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					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。		
11	安全 阻害	6月17日 17:10頃	N 33-55-00 E 130-53-48	土運船 L号 1,050トン	土運船L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、L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、L号から離脱した。シフトが完了し、L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、L号に戻ったところ、当初投錨した位置から、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。	曇り 東の風 4 m 波 1 m 視程 7 km	略図番号 ⑪参照
12	推進器 障害	6月18日 04:18頃	N 33-58-21 E 130-52-05	貨物船 M号 16,088トン	貨物船M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層所に接近を続け桟橋と衝突したもの。	雨 北東の風 4 m 波 1 m 視程 7 km	略図番号 ⑫参照
13	衝 突	6月29日 18:09頃	N 33-58-58 E 131-00-15	貨物船 N号 1,433トン	貨物船N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鞆瀬戸の潮流が東流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。N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。N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	晴れ 西南西の風 4 m 波 0.5m 視程 15km	略図番号 ⑬参照

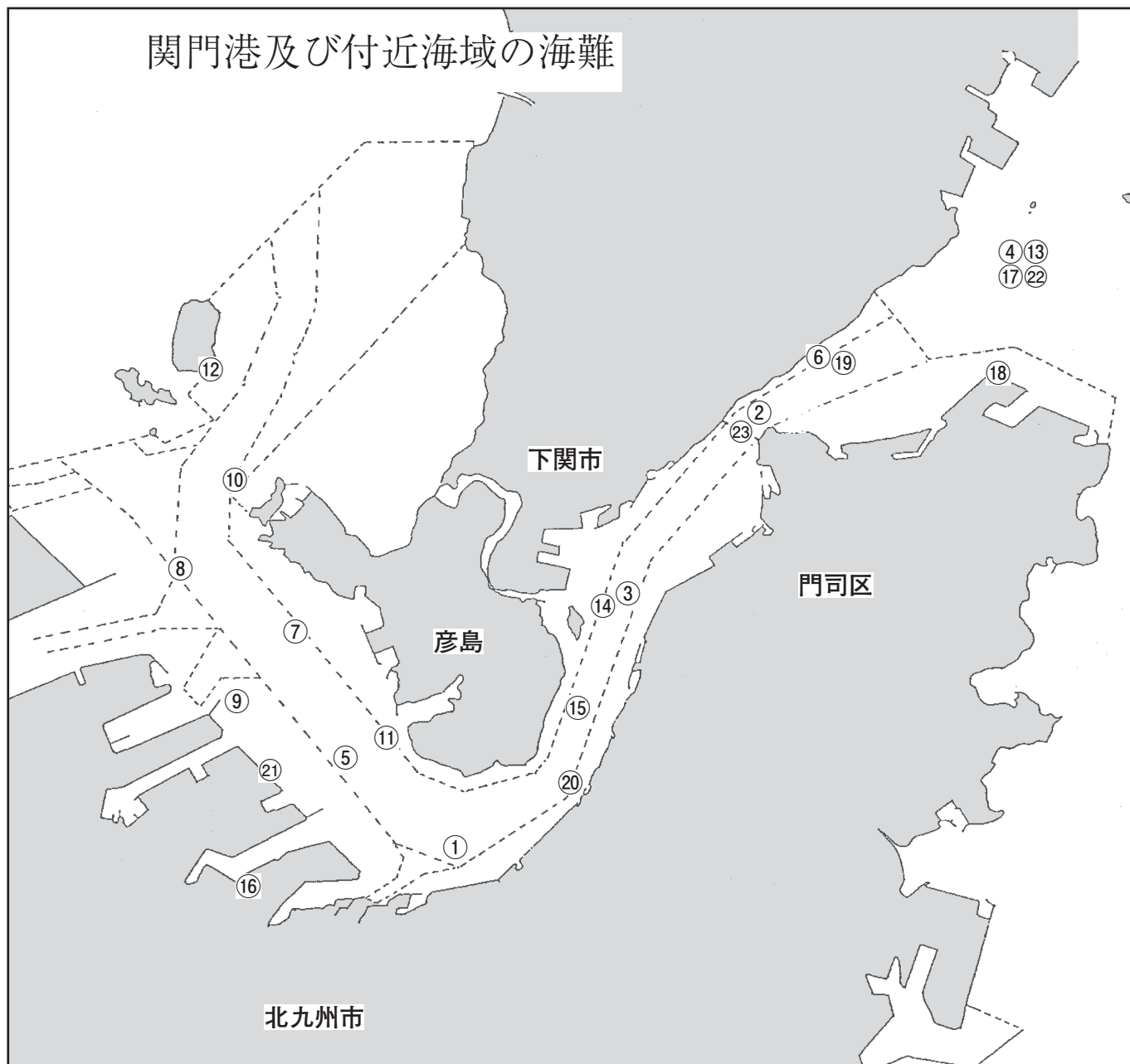
番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					35号灯浮標付近まで航路外を航行し、同灯浮標を右にみて、1808ころ、N号を関門航路に再入航させた。N号が関門航路再入航後、東流の影響により速力が4ノット程度となり、徐々に関門航路第35号灯浮標側へ圧流された。衝突直前に関門マーチスから当該灯浮標への衝突注意の情報提供があったが、同灯浮標まで目測5メートルまで圧流され、回避動作をとることもできず、1809頃、自船右舷船尾外板を関門航路第35号灯浮標に接触させたもの。		
14	その他	7月3日 15:30頃	N 33-56-11 E 130-56-08	曳 船 O丸 19トン	曳船O丸は、平成26年7月2日1909ころ、関門港高浜船溜まり向け大分県佐伯港を出港し、7月3日0900ころ関門港東口から入航した。早鞆瀬戸通過後、O丸後方から、西航船が多数接近していたため、下関側の航路外へ出て速力約3ノットで航行し、大型船をやり過ごし、約1マイル航行したところで左転した。その後O丸は、関門航路第29号灯浮標を右舷側に見て通過したが、O丸と曳航索で繋がっている台船は、同灯浮標を左舷側に見て進み、曳航索が同灯浮標に絡索し、1030ころO丸は航行不能となった。その後、O丸は台船の方向に回り込み絡索した曳航索を除去しようと試みたが外れなかったため、僚船に救助を要請した。現場海域に到着した僚船から作業員が同灯浮標に移り、1149ころ絡索している曳航索を除去した。	雨 北西の風 3 m 波 0.5m 視程 5 km	略図番号 ⑭参照
15	機関 故障	7月12日 06:05頃	N 33-55-07 E 130-55-48	プレジャーボート P号 5トン	プレジャーボートP号(3名乗り組み)は、北九州市若松区の白島沖で遊漁するため、7月12日0600ころ同市門司区所在の片上船溜りを出港した。関門航路第25号灯浮標と第26号灯浮標の中間付近を航行中の同日0605ころ、機関室内から「パチン」という音がした後、充電異常の警報が作動した。機関を中立とし機関室を確認したところ発電用Vベルトの切断が認められたことから、釣りを取止め定係地に引き返すことにしたが、航行を再開した直後に機関室から灰色の煙が出たため機関を停止した。同船が漂泊していた場所は航路のほぼ中央であり、大型船の通航もあることから、同船船長は直ちに118番通報した。0645、巡視艇が同船と会合、同船を横抱き曳航し0740巡視艇基地に入港した。	晴れ 東の風2 m 波 0.5m 視程 10km	略図番号 ⑮参照
16	浸 水	7月13日 05:00頃	N 33-53-42 E 130-52-24	プレジャーボート Q号 3トン	プレジャーボートQ号は、台風避泊のため定係地である紫川尻泊地を出港して、7月9日1800ころ日明泊地に無人係留していた。台風が通過した同月12日1400ころ知人からC丸が護岸に宙吊りのような状態であるとの連絡	曇り 東の風3 m 波 1 m 視程 10km	略図番号 ⑯参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					を受け現場確認したところ、船体の半分が水没し、係留索1本で岸壁に繋がれた状態であった。同船所有者はさぶた(ハッチ)などの該船漂流物を回収したが、船体は後日復旧させることとして帰宅した。同月13日0557ころ、新日鐵住金関連社員が、同社私用岸壁沖で左舷外板の一部を海面上に見せて漂流している該船を発見し118番通報した。 同船を泊地内に係留した7月9日はある程度潮が高かったが、以後の干潮を(大潮)を考慮することなく係留索を取っていたため、干潮時には係留索に負荷がかかり、船体の安定を失う結果となり、同12日に船体が横転して浸水、また、同月13日早朝の北九州市一帯の局地的な降雨の影響で水路内の水量・流速が増したことから、半水没状態の同船にかかる負荷が増して係留索が切断し漂流したものと推認される。		
17	衝突	9月12日 19:50頃	N 33-58-58 E 131-00-15	貨物船 R号 2996トン	貨物船R号は、阪神港堺泉北区を出港し、関門港六連鑑地向け関門海峡を11ノットで航行中の9月12日1945ころ、自船前方を同航する貨物船を追い越そうとした際、関門マーチスから前方の船舶に続くよう指示を受けた。このため6ノットに減速し、船間距離を0.5マイルから0.6マイルに保持しようとしたが、前方の貨物船がさらに減速し船間距離が縮まったことから、取舵30度とし航路中央寄りを航行しようとしたが、潮流の影響により圧流され、同日1950ころ、R号右舷船尾が関門航路第35灯浮標に接触したものの。	曇り 北東の風 3 m 波 0.5m 視程 10km	略図番号 ⑰参照
18	衝突	10月02日 10:15頃	N 33-58-09 E 131-00-16	貨物船 S号 13246トン	貨物船S号は、10月2日博多港を北九州市関門港太刀浦岸壁向け出港、同日1000ころ、同7号岸壁に着岸するにあたり、自船にはバウスラスターが装備されていることから、配備中のタグボートを使用しなくても着岸は可能と判断し、入港作業を実施した。S号船長は、本船を右舷付けすべく着岸接近中のところ、自船船尾方向に着岸済みのコンテナ船に傾注し過ぎたことで、船首方向の岸壁上、クレーンの把握が疎かになり、同クレーンのケーブルリールに自船右舷船首部を衝突させ、同ケーブルリールを損傷し脱落させたものの。	晴れ 東の風6 m 視程 10m	略図番号 ⑱参照
19	舵障害	10月16日 12:57頃	N 33-58-23 E 130-58-49	貨物船 T号 1518トン	貨物船T号は、10月15日岡山県水島港を出港後、韓国向け関門航路航行中の16日1257ころ、突然操舵不能となったため、直ちに航路内に投錨し、「もじほあん」に連絡した。投錨後、1425該船は船主手配のタグボートにより、田野浦沖の航路外まで曳航され、1437錨泊し	晴れ 西の風12m 視程 15m	略図番号 ⑲参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					た。錨泊後、機関長が舵機室に入ったところ、油圧ポンプと同駆動モータを接続するチェーンのピンが折損してチェーンが外れ、油圧ポンプが作動しない状態であった。ピンを新換えし、復旧させ、船橋にて舵の作動点検を行ったところ、1555正常に作動した。		
20	機関故障	11月08日 15：15頃	N 33-54-28 E 130-55-40	プレジャーボート U丸 5トン	プレジャーボートU丸は、11月8日0730、4名乗り組みにて定係地である小倉区高浜を出港、関門港にて遊漁中の1515ころ警察艇により職務質問を受けた。終了後、帰港しようとしたところ、機関が急に停止した。再起動すると機関は起動するもののすぐに停止することを繰り返す状況に陥ったため、付近にいた警察艇に救助を要請、警察艇により曳航することとなったが、最寄の高浜入港が人員不足のため不可能と判断したことから、118番通報により協力を要請した。同日1615巡視艇が現着し、1635警察艇から曳航を引継ぎ、横抱きのうえ、1650高浜岸壁に着岸した。	雨 南東の風 2 m 視程 10m	略図番号 ⑳参照
21	衝突	11月10日 02：40頃	N 33-54-48 E 130-52-40	漁 船 V丸 4トン	漁船V丸は、北九州市小倉北区所在の平松漁港を11月10日0200ころ、北九州中央卸売場前面海域の漁場へ向け出港した。同日0230頃、漁場に到着し、前日に仕掛けていた固定刺し網の揚網作業を行うため、自船の機関を中立にして漂泊状態にて刺し網の揚網作業を始めた。船長は、刺し網の揚網作業に集中するあまり周囲の見張りをしないまま揚網作業を始めて約10分が過ぎた同日0240ころ、全ての刺し網を自船甲板上に揚収し、刺し網のおもりを自船舷側から甲板上に引き入れた直後、自船船尾側に接近する漁船W丸に気付かず、衝突を回避する動作を行うことが出来ず、W丸と衝突したものの。衝突後、油の流出、浸水等なく、自力航行のうえ北九州中央卸売市場の船溜りに着岸した。	晴れ 北の風 1 m 視程 20m	略図番号 ㉑参照
				漁 船 W丸 3トン	漁船W丸は、11月10日0045頃、船長外2名が乗り組み、北九州市若松区所在の若松漁港を出港、洞海湾湾口(若松航路第3号灯標)付近海域に設置した定置網に入った漁獲物の揚収に向かった。同日0230頃、作業を終え、漁獲物を北九州中央卸売市場に水揚げするため速力約15ノットで航行を開始した。航行開始してから約10分後の同日0240頃、自船の前方20メートルの位置に漂泊していた漁船V丸を視認して舵を面舵一杯とするも間に合わず、V丸と衝突したものの。衝突後、油の流出、浸水等なく、自力航行のうえ北九州中央卸売市場の船溜りに着岸した。		

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
22	衝 突	11月24日 06：05頃	N 33-58-58 E 131-00-15	貨物船 X号 2956トン	貨物船X号は、広島県福山港を出港し韓国向け関門海峡を8.7ノットで航行中、11月24日午前5時55分ころ、自船の右舷前方を航行している日本船に続いて航行するため速力を6.5ノットに落とした。35号灯浮標に差し掛かったところ、前方の日本船が航路に沿って左に変針した際、衝突する恐れがあったため、同船の船尾から右舷側に出るため右舵を取り、同船の右舷側に出たところ、35号灯浮標が現れたため左舵10度に続いて、即座に左舵一杯としたが、潮流の影響により圧流され、同日午前6時5分頃該船右舷船尾と35号灯浮標が衝突したもの。その後、該船は自力航行のうえ24日0648関門港西海岸沖に錨泊した。	曇り 東の風 2 m 視程 7 m	略図番号 ②参照
23	その他	11月26日 12：58頃	N 33-57-42 E 130-57-36	貨物船 Y号 7111トン	貨物船Y号は、11月24日0930中国上海を関門港(田野浦区)向け出港し、同月26日1115関門航路に入航した。関門橋を航過し早鞆瀬戸水路を航行中の1258、船長から機室制御室で入航スタンバイの連絡を受けた電気技師が、配電盤の操作によるバウスラスターの起動準備にかかった。バウスラスターは大電力を要するため、通常電源(第1系統)とは切り離れた別系統の主機関直結の軸発電機を起動し、同電源により運転することとなっていたが、電気技師が操作手順を誤って軸発電機を起動したため、瞬間的に電源喪失となった。その際、優先遮断回路になって保護されるべきC P Pの翼角を制御用変節油ポンプのブレーカーが遮断し、同ポンプが停止した。1258、C P P変節油ポンプの停止により、C P Pの翼角指示計が前進から後進側のピッチに変動し、同船は早鞆瀬戸水路において徐々に推力を失い、操船困難のまま下関側沿岸に近寄って行った。船長は主機起動状態でC P P翼角指示計が後進一杯となっていたことから、緊急事態と判断し、エアホーンを連吹するとともに緊急投錨を決断し、航海コンソールの主機関緊急停止ボタンにより主機関を停止させ、1300ころ投錨した。投錨後も西7ノットの強潮流に押され、両錨を繰り出しながらゆっくり早鞆瀬戸から西側に流されていたが、入航支援タグボートがY号と会合し、タグラインを取って船位を保持した。1325再起動により主機関は復旧したものの、関門港長による航行制限(1340から1410:関門航路東口からの航行禁止)等の交通整理を受け、揚錨、タグボートによる曳航により、Y号は航路外(関門港門司区西海岸)に錨泊、1430救助完了した。	曇り 北の風 1 m 視程 20m	略図番号 ③参照

関門港及び付近海域の海難



5 - 2 関門港及び付近海域における海難（平成26年1月～12月）【速報値】

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	運航 阻害	1月24日 13:50頃	N 33-55-49 E 130-49-49 (若松洞海湾口防波堤灯台から真方位153度約1.4海里的海域)	プレジャーボート A号 5トン未満	プレジャーボートA号(船長1名乗組み)は、北九州市エル・エヌ・ジー株式会社前面海域において遊漁を行っていたところ、エンジン起動の際に不具合を生じ、船外機及びバッテリーを点検中、船体動揺等の何らかの原因により、船長が海中転落し操船者が不在となり運航が阻害されることとなったもの。同社社員が無人錨泊中のG丸及び護岸に頭を向けうつ伏せ状態で漂着しているA丸船長を発見した。	晴れ 南西の風 2 m 視程 10km	略図番号 ①参照
2	運航 阻害	1月25日 13:30頃	N 33-57-27 E 130-45-40 (響新港西1号防波堤灯台から真方位284度約0.4海里的海域)	プレジャーボート B号 5トン未満	プレジャーボートB号は、若松区響町所在の響新港洋上風況観測塔付近海域で遊漁を終え、1月25日 1330頃、航走を開始しようと機関を起動させるも、セルモーターが回転せず、バッテリー過放電のため、機関が起動しない状態となり運行が阻害されることとなったもの。携帯電話にて118番通報しが、1705頃H丸船長友人所有の小型船により曳航、救助された。	曇り 南の風10m 視程 10km	略図番号 ②参照
3	乗揚げ	2月4日 17:42頃	N 33-55-35 E 130-49-44 (若松洞海湾口防波堤灯台から真方位229度約1.4海里的海域)	貨物船 C号 2,640トン	貨物船C号は、関門港若松区第5区響灘南0号岸壁から出港作業中のところ、作業に手間取り、若松航路の管制信号が切り替わっていたことから、再度着岸しようとしていたところ、浅所を認識していたものの、浅所への接近を回避する処置を講ずることなく、機関を後進としたため、2月4日1742頃、同浅所に乗揚げたもの。その後、2047頃、満潮を利用し自力離礁した。	曇り 北西の風 5 m 視程 10km	略図番号 ③参照
4	推進器 障害	2月6日 07:00頃	N 33-59-22 E 130-48-01 (白州灯台から真方位55度約0.6海里的海域)	遊漁船 D丸 5トン未満	遊漁船D丸(2名乗り組み)は、定係港である門司片上船溜まりから白島の漁場向け、藍島西方を航行中、工事区域用のブイを認識していたものの、見張り及び船位確認を行わないまま漫然と航行した結果、2月6日0700頃、工事区域内に進入し区域内に設置されている簡易玉ブイのロープ及びワイヤーに絡索したもの。携帯電話にて118番通報したが、1722頃僚船により曳航救助された。	曇り 東の風8 m 視程 10km	略図番号 ④参照
5	衝 突	3月23日 10:32頃	N 33-52-52 E 130-46-37 (牧山船舶通航信号所から真方位254度約1.8海里的海域)	貨物船 E号 1,997トン	貨物船E号は、関門港若松区黒崎岸壁で出港作業中、錨鎖を巻揚げたが、3乃至4メートル程しか離岸できなかったことから、船尾が岸壁に接触しないように、タグボートに曳かせながら離れようとしたが、何らかの原因で海底に入れていた錨鎖が張り、船首部が岸壁方向へ振れたため、慌てて後進一杯としたが間に合わず、3月23日1032頃、同船左舷船	晴れ 西の風5 m 視程 5 km	略図番号 ⑤参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					首付近を岸壁に接触させたもの。油の流出、人命等異常なし。		
6	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 海里の海域)	貨物船 F 号 499トン	貨物船 F 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 2 m 視程 10km	略図番号 ⑥参照
7	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 海里の海域)	プレジャーボート G 号 5 トン未満	プレジャーボート G 号は、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 2 m 視程 15km	略図番号 ⑦参照
8	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 海里の海域)	プレジャーボート H 号 5 トン未満	プレジャーボート H 号は、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 東南東の風 視程 15km	略図番号 ⑧参照
9	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 海里の海域)	貨物船 I 号 2,135トン	貨物船 I 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 J 号係留策に引っ掛ける状態となり、J 号船首部に I 号左舷船首部を接触させたものの。	晴れ 東の風 9 m 視程 15km	略図番号 ⑨参照
				貨物船 J 号 2,266トン	貨物船 J 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 I 号に気がつかなかった。		
10	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 海里の海域)	プレジャーボート K 号 5 トン未満	プレジャーボート K 号は、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し	晴れ 北東の風 10m 視程 15km	略図番号 ⑩参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
					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。		
11	乗揚げ	5月11日 09:10頃	N 33-53-23 E 130-46-55 (二島信号所から真方位41度約0.4海里の海域)	作業船 L号 19トン	作業船L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、安全であると臆断し、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 ⑪参照
12	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海里の海域)	漁 船 M丸 4トン	漁船M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 ⑫参照
13	機関 故障	8月28日 10:50頃	N 33-57-21 E 130-51-12 (馬島港西防波堤灯台から真方位182度約0.5海里の海域)	小型船 O丸 7トン	小型船O丸は、馬島南方海上において関門航路浚渫工事における警戒を実施していたところ、船橋にある主機関の警報が鳴ったことから、機関室を確認したところ、冷却海水が噴出していたため、すぐに主機関を停止した。これ以上船を動かすことは危険だと判断し、僚船による救助を依頼し、僚船により曳航され、定係港へ入港した。	曇り 風なし 視程 10km	略図番号 ⑬参照
14	衝突	9月10日 10:25頃	N 33-57-44 E 130-44-51 (響新港西一号防波堤東灯台から真方位290度約1.1海里の海域)	遊漁船 P丸 5トン未満	遊漁船P丸は、船長他1名が乗船のうえ、衝突位置付近海上において、漂泊し遊漁していたところ、周囲の見張りを全く行っていなかったため、自船左舷後方から接近してきていた貨物船Q号に全く気付かず、衝突直前に同船の波切り音により初めて同船をみとめたものの、時既に遅く同船と衝突したものの、衝突に伴う損傷があるものの自力にて定係港に入港した。	晴れ 北西の風 8m 視程 10km	略図番号 ⑭参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
				貨物船 Q号 483トン	貨物船Q号は、自船船橋内設置のGPSモニターの操作に没頭し、目視及びレーダーによる前方の確認を怠ったまま続航した結果、自船針路上で漂泊していた遊漁船P丸に気づかず、衝突直前になって船首部死角から現れた同船の船首部を初認し、慌てて面舵15度とするも、自船船首が回頭を開始する前に同船と衝突したものの。衝突後、同船と会合し、巡視艇の到着後、目的地向け航行を開始した。		
15	乗揚げ	9月15日 08:30頃	N 33-53-09 E 130-47-13 (二島信号所から真方位80度約0.5海里の海域)	作業船 R号 19トン	作業船R号は、レーダー及びGPSプロッターが故障中であり、海図も備え置いていなかったことから、同じ目的地を目指す僚船に追従し、若松5区に仮泊した。R号は僚船より先行して航行を開始したが、目的地の詳細な場所が分からないまま航路奥部まで進入したため、目的地が分からず反転したところ、藤ノ木沖の浅所を隔てた対岸に、既に僚船が着岸している状況が見えたことから、僚船に向かって真っ直ぐ航行したが、船首部が乗り揚げの感覚を察知したため、後進した。付近にいた巡視艇に注意喚起をされるも気づくことなく、再度乗揚げ航行不能となったもの。乗揚げ発生から30分後、自力離礁し、浸水等の異常を認めなかった。	晴れ 東の風5m 視程 10km	略図番号 ⑮参照
16	衝 突	9月30日 00:05頃	N 33-58-12 E 130-50-06 (馬島港西防波堤灯台から真方位290度約1海里の海域)	貨物船S号 2921トン	貨物船S号は、自船進路右舷前方に貨物船T号を目視により確認したものであるが、避航動作をとることなく、航行を継続し、目前まで迫った同船に衝突の危険を感じ、面舵一杯と試みるも、時既に遅く、自船船首部をT号左舷船尾部と衝突させたもの。船体に損傷はあるものの、油漏れ等もなく、自力航行可能なことから、関門マーチス指示のもと、六連島東沖に投錨したもの。	曇り 北北西の風 2m 視程 10km	略図番号 ⑯参照
				貨物船 T号 7689トン	貨物船T号は、貨物船S号の航海灯を認めたが、モールス信号による発光信号を送ったのみで、漫然と航行を継続し、目前まで迫ったS号に衝突の危険を感じ、面舵一杯を試みるも、時既に遅く、自船左舷船尾部をS号船首部と衝突させたもの。衝突後、船体に損傷はあるものの、油漏れ等もなく、自力航行可能なことから、関門マーチス指示のもと、六連島東沖に投錨したもの。		
17	衝 突	10月10日 22:29頃	N 33-55-12 E 130-52-36 (小倉日明第二防波堤灯台から真	貨物船 U号 498トン	貨物船U号は、関門港若松区第1区堺川5号岸壁を出港後、北海道の苫小牧へ向かうため、関門航路へ進入しようとしていたところ、関門マーチスより東航船に注意するよう無線があったことから、速力調整を行い、東	晴れ 東の風2m 視程 4km	略図番号 ⑰参照

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
			方位 349 度 約 0.5 海里 の海域)		航船の通過後、航路へ進入するため増速したところ、潮流の影響により圧流され、堺川 2 号灯浮標に接近したことから、慌てて取り舵一杯とするも間に合わず、自船の左舷船尾外板と同灯浮標を接触させた。		
18	機関 故障	10月25日 14：32頃	N 34-02-01 E 130-43-33 (白洲灯台から真方位 312度 約4.4 海里的海域)	プレジャーボート V 丸 5 トン未満	プレジャーボート V 丸は、白島北方海域にて漂泊状態で釣りをしていたところ、移動するため主機関を起動し航行を開始したが、2 分後、主機関の冷却水水温上昇警報を発したため、確認したところ、冷却海水が吸い上げられていなかったため、航行継続不能と判断し、118 番通報のうえ巡視艇により曳航救助された。	快晴 西の風 2 m 視程 15km	略図番号 ⑱参照
19	衝 突	11月11日 13：30頃	N 33-55-56 E 130-49-34 (若松洞海湾口防波堤 灯台から真方位 246 度 約 1.3 海里的海域)	貨物船 W 号 2,992 トン	貨物船 W 号は、響灘南 1 号岸壁に着岸作業中のところ、船長の減速指示が遅れ、前進行足が残り、衝突の危険を感じたことから、後進を指示するも間に合わず、同船船首部右舷側の外板を同岸壁に衝突させた。	晴れ 東西の風 4 m 視程 15km	略図番号 ⑲参照
20	衝 突	11月18日 16：53頃	N 33-57-36 E 130-50-48 (馬島港西防波堤灯台 から真方位 234度 約0.5 海里的海域)	漁 船 Y 丸 143 トン	漁船 Y 丸は、山口県下関市所在の南風泊漁港を韓国向け出港し、関門第二航路を北向け航行していたところ、右舷前方に同航路を南向け航行中の貨物船 F 号を認めた。安易に F 号が自船の針路を避けてくれるものと憶断し、航行を継続したところ、至近まで迫った Z 号に衝突の危険を感じ、全速後進で回避を試みるも、時すでに遅く、自船船首部を Z 号船首部に衝突させた。	晴れ 北の風 4 m 視程 15km	略図番号 ⑳参照
				貨物船 Z 号 4,822 トン	貨物船 Z 号は、大阪南港向け中国を出港し、関門第二航路を南向け航行していたところ、自船左舷前方に E 丸を視認していたが、小型船であることから付近を航行することはあるだろうが、衝突することはないだろうと憶断し、続行したところ、Y 丸が至近に迫っても変針しないことから、避航動作を取るも間に合わず、自船船首部と Y 丸船首部を衝突させた。		
21	その他	11月30日	不 明	漁 船 A A 丸 19 トン	漁船 A A 丸は、操業中に船長が大動脈解離により死亡したことから、機関前進のまま続航し、白島女島沿岸に乗り揚げたもの。	晴れ 東の風 6 m 視程 10km	

番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
22	乗揚げ	12月20日 11:20頃	N 33-53-21 E 130-46-55 (二島信号 所から真方 位 44 度 約 0.4 海里の 海域)	作業船 A B 号 5 トン未満	作業船 A B 号は、北九州市小倉北区西港町 所在の日明泊地内から同市若松区藤ノ木所在 の造船所へ回航していたところ、藤ノ木沖合 に差し掛かり、造船所のクレーンを認めたこ とから、緑色のブイの北側を航行することを 失念し、船首を同クレーンに向け航行を継続 した結果、同沖合の浅所に乗揚げ、航行不能 となった。同日夕刻、自力離礁し、人員、浸 水、油の流出等を認めず。	くもり 北北西の風 8 m 視程 10km	略図番号 ②参照

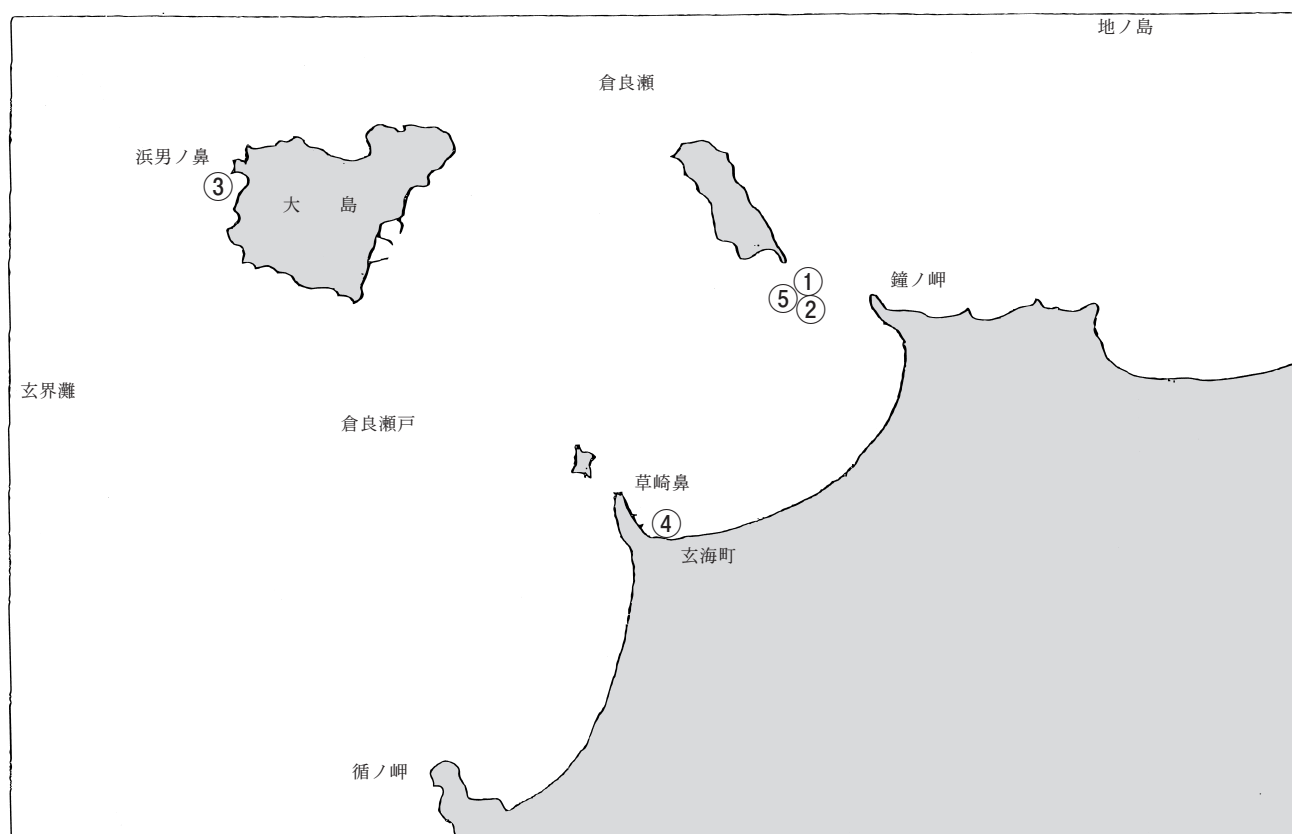


5 - 3 倉良瀬戸及びその付近の海難（平成26年1月～12月）

福岡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	乗揚げ	4月2日 12:30頃	N 33-53-26 E 130-30-47	引き船兼 押し船 A号 19トン	平成26年4月2日A号は長崎県所在の江迎港から福岡県北九州市所在の関門港向け出港し、近道をするため地ノ島と勝島の間を航行中、十分な水路調査を怠り、地ノ島南側の浅瀬に乗り上げたもの。その後、船主手配のタグボートにより引出し離礁し、タグボート曳航にて関門港に入港した。	晴れ 北西の風 8 m 視程 7 km	略図番号 ①参照
2	乗揚げ	4月2日 23:50頃	N 33-53-18 E 130-30-46	引き船兼 作業船 B号 166トン	平成26年4月2日、B号は上記船舶の救助のため、離礁作業中船位不確認及び潮流の影響により、地ノ島南東側の浅瀬に乗り揚げたもの。その後、船主手配のタグボートにより離礁し、自力航行にて関門港に入港した。	晴れ 東北東の風 3 m 視程 7 km	略図番号 ②参照
3	乗揚げ	4月3日 06:10頃	N 33-54-18 E 130-24-08	官公庁船 C号 21トン	4月3日、C号は、筑前大島東方海域を哨戒中、浅瀬の存在を認識していたにも関わらず、船位確認を怠り、筑前大島東方海域の浅瀬に乗り揚げたもの。その後、巡視艇により曳航され博多港に入港した。	晴れ 南西の風 4 m 視程 7 km	略図番号 ③参照
4	衝 突	4月26日 00:40頃	N 33-51-11 E 130-29-18	漁 船 D丸 4トン	4月26日、漁船D丸は、水揚げのため福岡県宗像市所在の大島港を出港し、同市所在の神湊港へ入港中、漁船E丸は同神湊港での水揚げを終了し、同港から港外へ出港中、双方の見張り不十分により衝突したもの。その後両船は自力航行可能であったことから、神湊港へ入港した。	晴れ 東南東の風 2 m 視程 7 km	略図番号 ④参照
				漁 船 E丸 15トン			
5	乗揚げ	6月28日 13:00頃	N 33-53-23 E 130-30-44	プレジャーボート F号 4トン	6月28日、F号は熊本県天草市所在のマリーナから、高知県土佐清水市所在の下川口漁港向け出港し、福岡県宗像市所在の地ノ島南東海域を航行中、十分な水路調査を怠り、地ノ島南東海域の浅瀬に乗り揚げたもの。その後、自力航行可能であったことから鐘崎漁港へ入港した。	晴れ 北の風 2 m 視程 7 km	略図番号 ⑤参照

倉良瀬戸付近略図



5 - 4 平戸瀬戸及びその付近の海難（平成26年1月～12月）

佐世保海上保安部航行安全課

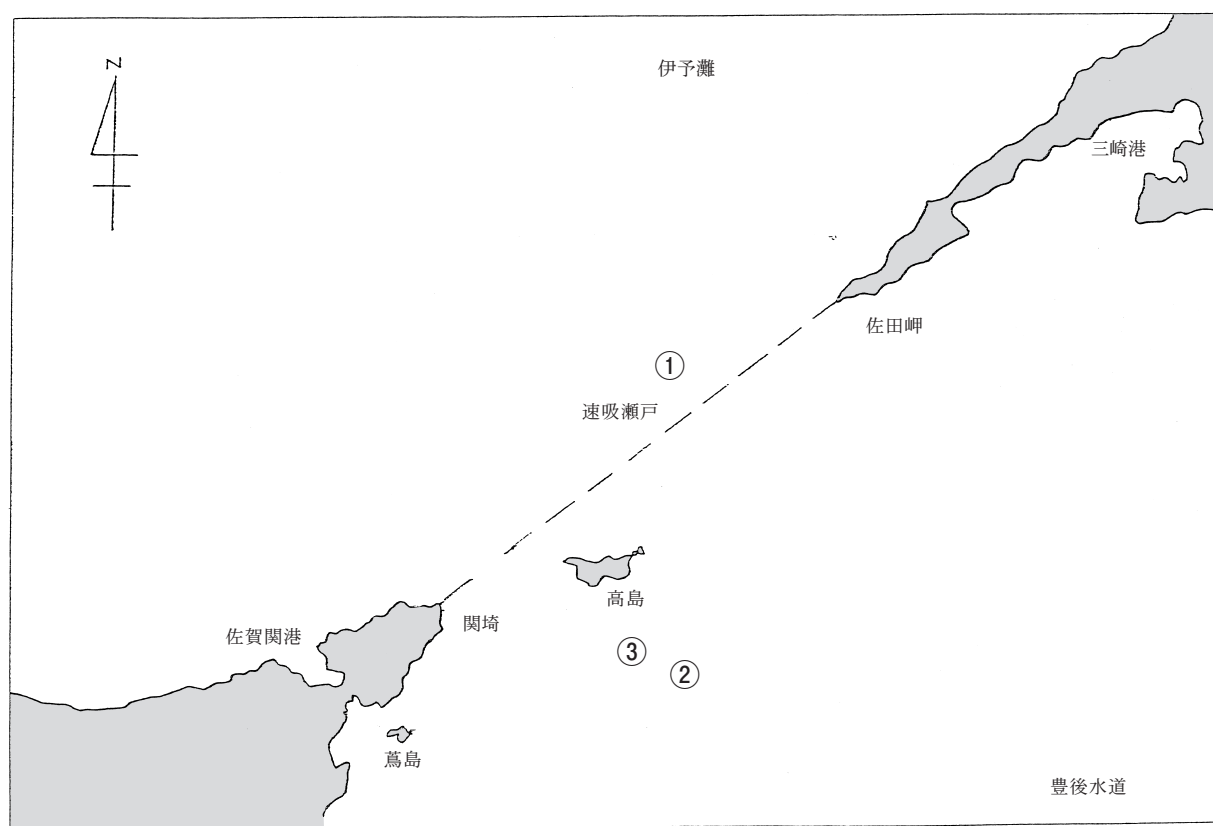
番号	種 別	発 生		船名等要目	状 況	気象状況	備 考
		日 時	場 所				
1	乗揚げ	1月11日 19:45頃	N 33-23-00 E 129-33-47 長崎県平戸市所在広瀬灯台から真方位 288 度約 680m の海上	貨物船 A 号 498トン	貨物船A号(5名乗船)は、姫路市広畑港から長崎港向け長崎県平戸市所在の広瀬導流堤北方海上を平戸瀬戸向け南下中の1月11日1945頃、自船船首方向に漂泊中の警戒船を目視で確認したものの、以後レーダー等により動静把握を行わずに航行したことから、同船を北上する曳船と誤認し、同船を避航すべく陸岸よりを航行しようとしたものの陸岸に寄り過ぎ、機関を後進としたが間に合わず、速力約5ノットで陸岸に乗り揚げたもの。	晴れ 東北東の風 4 m 風浪 0.5m うねりなし 視程 10km	略図番号 ①参照
2	乗揚げ	3月8日 04:40頃	N 33-22-17 E 129-34-05 長崎県平戸市田平所在南風崎灯台から真方位 14度約60m の海上	貨物船 B 号 498トン	貨物船B号(4名乗船)は、福岡県荊田港から長崎県松島向け長崎県平戸市所在の広瀬西方海上を平戸瀬戸向け南下中の3月8日0440頃、自船船首方向に小田瀬灯標南風崎灯台の灯火を目視で確認したものの、以前同瀬戸を航行した際、工事作業用のブイが設置されていたことを思い出し、同灯火を作業用ブイと思い込み、レーダーなどによる確認を行わず、同ブイを船首右舷側に見て航行する針路のまま航行したことから、陸岸に近づき「陸岸に近い」との報告を受け、面舵一杯としたが間に合わず、速力約10.5ノットで南風崎北側の陸岸に乗り揚げたもの。	晴れ 北の風 5 m 風浪 なし うねりなし 視程 20km	略図番号 ②参照
3	機関 故障	5月3日 11:20頃	N 33-23-18 E 129-33-43 長崎県平戸市所在田助港外防波堤灯台から真方位 200 度約 296m の海上	プレジャーボート C 号 4.4トン	プレジャーボートC号(3名乗船)は、佐世保市鹿町を出港、5月3日0800頃から長崎県平戸市田助漁港の北方海域において船外機を停止し、漂泊状態で遊漁を行い、同日1120頃釣り場を移動するため、機関を起動させようとしたが、経年劣化又は外力により船外機内のシフトアームが欠損し、セルスイッチによる機動、スタートロープも引けない状態となり、船外機が起動しないことから救助を求めたもの。	晴れ 西北西の風 5 m 風浪 0.5m うねりなし 視程 5 km	略図番号 ③参照
4	衝 突	5月30日 22:32頃	N 33-21-42 E 129-34-30 長崎県平戸市田平町所在田平港西防波堤灯台から真方位 154度約185 mの海上	タンカー D 号 499トン	タンカーD号(5名乗船)は、大牟田市三池港から愛媛市新居浜港向け平戸瀬戸を北上中の5月30日2230頃、自船左船首方向から南下して来る反航船に気を取られ、自船の針路方向に対する見張りが疎かになり、長崎県平戸市田平町所在田平港西防波堤に接近し過ぎ、衝突の危険を感じ回避行動をとったものの間に合わず、速力約12ノットで同防波堤に衝突したもの。	晴れ 東の風10m 風浪 なし うねりなし 視程 10km	略図番号 ④参照
5	衝 突	7月1日 22:37頃	N 33-21-43 E 129-34-28 長崎県平戸市田平町所在田平港西	貨物船 E 号 498トン	貨物船E号(5名乗船)は、熊本県長洲港から大分県大分港向け平戸瀬戸を北上中の7月1日2235頃、田平港前面の予定変針点において、取り舵15度とすべきところを、反航船があったことから大きく変針しようと、取り舵	晴れ 無風 風浪 なし うねりなし 視程 5 km	略図番号 ⑤参照

5-5 速吸瀬戸及びその付近の海難（平成26年1月～12月）

大分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	7月23日 01:03頃	N 33-19-47 E 131-57-50 愛媛県西宇 和島郡所在 の佐多岬灯 台から真方 位252度、 約2.7海里 の海域	貨物船 A丸 497トン	貨物船A丸(乗員4名)は、7月23日0050頃、視界不良の中一等航海士立直のうえ、自動操舵にて東南東向け速力約13ノットで速吸瀬戸を航行中のところ、レーダーにて船首左舷約4海里に行き合い関係にある貨物船B丸を確認した。以後、継続監視を行い衝突の2分前に左舷対左舷で行き過ぎるものと臆断し、自動操舵により右舷側に5度変針したのみで、航行を継続、衝突直前に、衝突の危険を感じて、自動操舵から手動操舵に切替えて、面舵一杯とするも、既に衝突回避の時期を逸しており、自船左舷外板をb B丸右舷外板に衝突させたもの。	曇り 南の風1m 視界 不良	略図番号 ①参照
				貨物船 B丸 449トン	貨物船B丸(乗員5名)は、同日0056頃視界不良の中、甲板長立直のうえ手動操舵にて、北西向け速力約8ノットにて、速吸瀬戸を航行中のところ、レーダーにて船首右舷約2.2海里に行き合い関係にある貨物船A丸を確認した。以後、継続監視を行ったが左舷対左舷で行き過ぎるものと臆断し、漫然と航行を継続し、衝突直前に自薦船前方に迫った相手船と衝突の危険を感じ、取り舵40度とするも、既に衝突回避の時期を逸しており、自船外板とA丸左舷外板を衝突させたもの。油の流出、けが人なし。		
2	その他 (有人 漂流)	10月24日 09:30頃	N 33-14-54 E 131-58-38 大分市所在 の関埼灯台 から真方位 108度約3.6 海里の海上	漁船 C丸 2.5トン	漁船C丸(乗員1名)は、10月24日0530頃速吸瀬戸で漁を行うため大分市所在の漁港を出港した。通常であれば該船は0930頃までには帰宅するか若しくは連絡があるものの当日は連絡がなかったことから、船長の妻が所属漁協の支店に連絡し、同日1300頃捜索してた僚船が漂泊中の該船を発見し、移乗したところ船長が後部甲板上にうつ伏せ状態で倒れているのを発見した。その後、該船は曳航され定係漁港に入港し、船長を救急車に引き継いだ。病院での診断の結果、脳内出血と判明した。	晴れ 北西の風 1m 視界 良好	略図番号 ②参照
3	運航 障害	11月22日 21:00頃	N 33-15-18 E 131-57-24 大分市所在 の海瀬碇灯 台から真方 位188度約 1.46海里の 海上	プレジャーボート D丸 5トン未満	プレジャーボートD丸(乗員2名)は、11月22日1200頃から高島南方海域で遊漁を行っていた。同日2100頃低速で漁場移動中のところ、ファンベルト付近から異音がしたことから、一旦エンジンを停止して、ファンベルトの調整を行った後、エンジンの起動を試みるも起動できなかったことから、118番通報を行ったもの。原因を調査したところ、該船はファンベルト調整時、エンジンを停止したまま、航海灯を点灯させており、これによりバッテリー電圧が低下してエンジンが起動できなかったことが判明した。	晴れ 北西の風 3m 視界 良好	略図番号 ③参照

速吸瀬戸略図



6 刊末寄稿

加賀一向一揆と金沢城、小松城

公益社団法人 西部海難防止協会

上席研究員 小林 惇

3月14日北陸新幹線開業ということもあり、最近とみに(頓に)、石川県の県庁所在地金沢がTV、新聞紙上を賑わせている。北陸育ちの小生としては、甚だ嬉しい限りである。思えば、故郷が盛んにメディアに取り上げられたのは、2002年のNHK大河ドラマ「利家とまつ」以来ではなかろうか。利家と言えば加賀藩(注1)。利家、利長、利常の三代で築き上げた加賀百万石については、今更、申し上げるまでもないが、折角の機会に便乗し、利家以前の加賀について少々、記したいと思う。

利家が加賀の国主となる前の加賀は、一向宗本願寺の意を受けた門徒・一向衆が、かの地を支配していたのである。いわゆる加賀の一向一揆(長享2年(1488年)頃から天正8年(1580年))である。織田信長に敗れるまでのおよそ90年間、加賀は百姓の持ちたる国と呼ばれた。

そもそも一向宗は、鎌倉時代の浄土宗の僧・一向俊聖が創めた仏教宗派(注2)であるが、浄土真宗の宗祖・親鸞の直系、蓮如(注3)は、文明6年(1474年)から文明7年(1475年)までの間、吉崎御坊(福井県あわら市)に滞在し、北陸の浄土系諸門を次々と統合。文明5年(1473年)加賀の守護職・富樫政親(注4)の要請を受け、守護家の内紛(富樫兄弟の家督争い)に介入し、政親の弟・幸千代を倒したのであるが、本願寺門徒の勢いに不安を感じた政親は、門徒の弾圧を開始。蓮如と加賀の門徒は追われて越中に逃れた。ところが、越中砺波郡の石黒光義が政親と結んで門徒弾圧に出たため越中で一揆が発生し、光義が打ち取られる(越中一向一揆)。その後、越中から加賀に帰還した門徒と国人層(豪族)がともに決起し、長享2年(1488年)政親を高尾城(金沢市高尾町)に滅ぼした(長享の一揆)。以後、加賀に宗主代理の一門衆が在住し、本願寺による加賀支配に至ったのである。

利家が金沢城(入城後、尾山城に改称)に入ったのは賤ヶ岳の戦いの後、天正11年(1583年)である。因みに金沢城は、一向一揆で加賀の支配をしていた本願寺の拠点、尾山御坊の跡に建てられた城である。

金沢から福井県より約23kmに小松市があり、同市の略中央に我が母校、石川県立小松高

校(明治32年(1899年)設立)がある。その運動場の端に小松城の天守台石垣がひっそりと佇んでいる。現存する石垣は、寛永16年(1639年)前田利常が隠居城という名目で再築した小松城の名残であるが、その以前の天正4年(1576年)、加賀の一向一揆方・若林長門守によって築かれた城(1615年廃城)があった箇所である。同校の脇を流れ日本海に注ぐ梯川の河口に「安宅の関址」がある。



小松城本丸天守台石垣



切込ハギ工法で積まれた美しい石垣

九州から加賀への旅に北陸新幹線は無縁であるが、福岡空港から小松空港まで1時間半で一つ跳び。金沢への途次、安宅の関址や小松城跡巡りは如何でしょう。

注1：関ヶ原合戦以降、能登、加賀、越中が領地。

注2：江戸幕府の強制改名により今日では、一向宗とは浄土真宗・本願寺教団を指す。

注3：本願寺第8世、本願寺中興の祖。1415年～1499年、享年85

注4：能の「安宅」、歌舞伎の「勧進帳」で有名な安宅の関守・富樫泰家・左衛門の末裔に当たる。

海の事件・事故は
局番なし「118」

(公) 西部海難防止協同
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/>