会　　報

第　170　号
(平成２７年９月号)

目　　次

1　業　務　日　誌（27. 4. 1～27. 6.30）…… 1

2　事　業　報　告（27. 4. 1～27. 6.30）…… 3

２－１　会の運営に関する活動

２－１－１　平成27年度　第１回　業務運営会議

２－１－２　平成27年度　第１回　通常理事会

２－１－３　平成27年度　定時総会

２－１－４　平成27年度　第２回　通常理事会

２－１－５　平成26年度　事業報告

２－１－６　平成27年度　事業計画

２－１－７　役員名簿

２－２　一般事業

２－２－１　平成27年度　西日本海難防止強調運動推進連絡会議

２－３　受託事業

２－３－１　唐津港大型客船等入出港に伴う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　長崎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

２－３－４　苅田港航路整備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（連載）…… 41

仙崎海上保安部長、宮崎海上保安部長

萩海上保安署長、宇部海上保安署長、志布志海上保安署長

4　ミニ知識・海（３５）「船の身分証明書：船舶国籍証書」…… 55

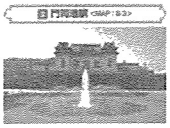
5　刊末寄稿　「海のペーパークラフト展・・関門海峡らいぶ館」…… 58

公益社団法人　西部海難防止協会


旧大阪商船ビル


九州鉄道記念館

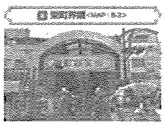

関門海峡らいぶ館

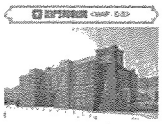

門司港駅


関門海峡ミュージアム


旧門司三井倶楽部


海峡プラザ


栄町界隈


旧門司税関


港ハウス


門司港レトロ展望室


国際友好記念図書館


出光美術館


門司電気通信レトロ館

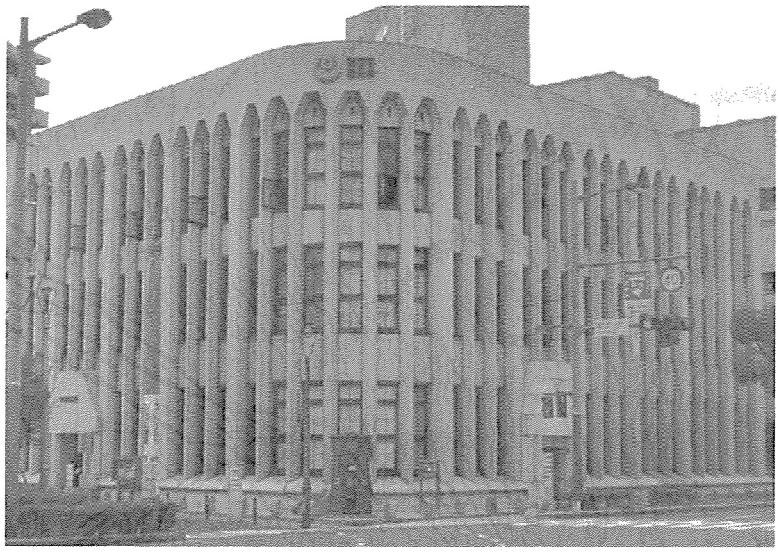

松永文庫


門司港美術工芸研究所


ノーフォーク広場


関門トンネル人道

関門港観光ガイド



⑬　門司電気通信レトロ館

放物線のアーチと垂直線を基調とした「ドイツ表現主義」に通じる手法で、大正 13 年に逓信省門司郵便局電話課庁舎として建造された。正面玄関は石造りで人の鼻に見える庇と脇柱があり、壁上部には「内田式流水防火装置」と呼ばれる小さな穴が開いている。

現在は、電信・電話の歴史的遺産資料館として、明治･大正･昭和･平成の時代ごとに当時使用されていた電話機、交換機等が展示されている。

1　業務日誌（H27. 4. 1 ～ H27. 6. 30）

1－1　本　　部

日　付	内　容
4月16日(木)	唐津港大型客船等入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会 第１回委員会　於：唐津シーサイドホテル
4月20日(月)	長崎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作業部会　於：ＡＮＡクラウンホテル
4月30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 第３回委員会　於：ホテルニューオータニ熊本
5月14日(木)	三池港北防砂堤改良工事に伴う航行安全調査部会 第２回調査部会　於：西部海難防止協会　会議室
5月18日(月)	長崎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：ニューナガサキホテル
5月20日(水)	長崎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回作業部会　於：シーサイドホテル
5月22日(金)	(公社)西部海難防止協会　平成27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27日(水)	(公社)西部海難防止協会　平成27年度　第１回通常理事会 於：西部海難防止協会　会議室
5月28日(木)	(公社)日本海難防止協会　平成27年度　第１回通常理事会 於：海運ビル(東京)
6月３日(水)	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４日(木)	平成27年度　北九州海の日協賛理事会・実行委員合同会議 於：北九州市港湾空港局
6月15日(月)	(公社)日本海難防止協会　平成27年度　定時社員総会及び 第２回通常理事会　於：東海大学校友会館
6月16日(火)	苅田港航路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：小倉ステーションホテル
6月18日(木)	(公社)西部海難防止協会　平成27年度　定時総会及び 第２回通常理事会　於：小倉ステーションホテル

１－２　鹿児島支部

日　　付	内　　容
５月28日(木)	鹿児島県地方港湾審議会　　於：鹿児島県庁
６月17日(水)	志布志港及び内之浦港台風・津波対策委員会 於：志布志港湾合同庁舎

１－３　沖縄支部

日　　付	内　　容
６月25日(木)	沖縄地方海難防止強調運動推進連絡会議 於：那覇港港湾合同庁舎

2　事業報告

2－1　会の運営に関する活動

2－1－1　平成27年度　第1回　業務運営会議

2－1－2　平成27年度　第1回　通常理事会

2－1－3　平成27年度　定時総会

2－1－4　平成27年度　第2回　通常理事会

2－1－5　平成26年度　事業報告

2－1－6　平成27年度　事業計画

2－1－7　役員名簿

2－2　一般事業

平成27年度　西日本海難防止強調運動連絡会議

2－3　受託事業

2－3－1　唐津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

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3回委員会(最終)

2－3－3　長崎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

2－3－4　苅田港航路整備に伴う航行安全対策調査専門委員会
第1回委員会

２－１　会の運営に関する活動

２－１－１　平成27年度　第１回　業務運営会議

１　日　時：平成27年５月22日(金)　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　平成27年度事業計画について

第２号議案　平成27年度予算について

第３号議案　諸規程の改正について

第４号議案　支部長の選任について

第５号議案　契約保証について

第６号議案　短期借入金について

第７号議案　電話加入権の取崩について



２－１－２　平成27年度　第１回　通常理事会

１　日　時：平成27年５月27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　平成26年度事業報告について

第２号議案　平成26年度決算について

第３号議案　平成27年度事業計画の変更について

第４号議案　平成27年度変更収支予算(損益ベース)について

第５号議案　諸規定の改正等について

第６号議案　正会員の入会・退会について

第７号議案　理事の選任について

第８号議案　専門委員の委嘱について

第９号議案　表彰について

第10号議案　平成27年度定時総会の開催について

第11号議案　業務運営会議構成員の委嘱について

２－１－３　平成27年度　定時総会

１　日　時：平成27年６月18日(水)　15：00～16：05

２　場　所：小倉ステーションホテル

３　議案審議

　第１号議案　平成26年度決算について

　第２号議案　理事の選任について

４　その他

　平成27年度変更事業計画について

　平成27年度変更収支予算(損益ベース)について





２－１－４　平成27年度　第２回　通常理事会

１　日　時：平成27年６月18日(水)　16：20～16：40

２　場　所：小倉ステーションホテル

３　議案審議

第１号議案　代表理事及び業務執行理事の選任について

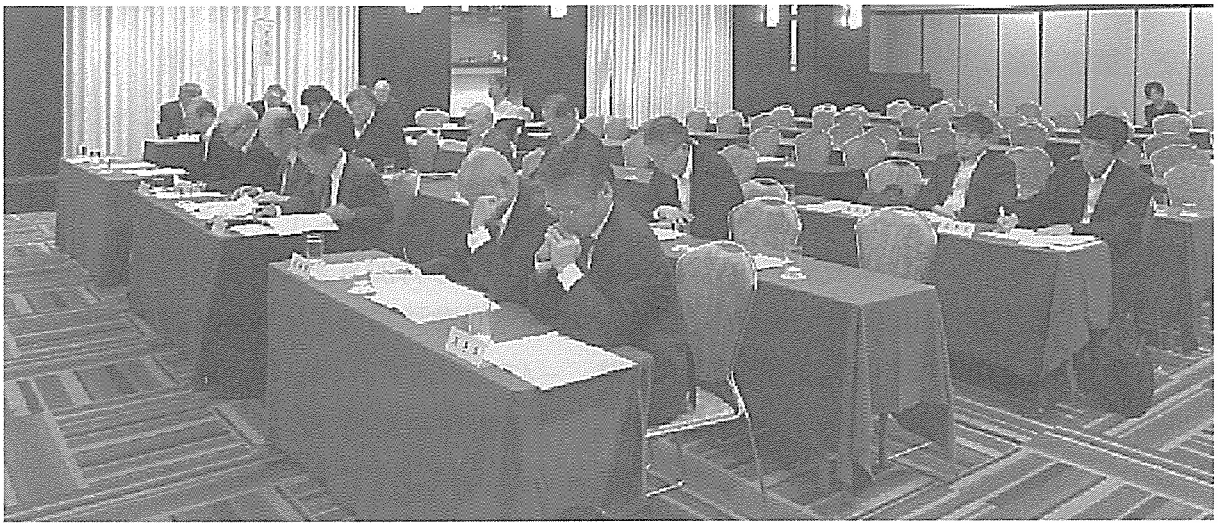
第２号議案　副会長及び専務理事の選任について

第３号議案　支部長の選任について

第４号議案　会長職務代行順序の決定について

第５号議案　海事広報展示館長の選任について

第６号議案　正会員の入会について



２－１－５　平成26年度　事業報告

自　平成26年４月１日
至　平成27年３月31日

Ⅰ　公益目的事業

１　研究事業

関門航路及びその周辺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

関門航路利用船舶は、早鞆瀬戸の潮時からの時間差で潮流を判断し入出港していることから、これらの船舶の航行安全に寄与するため関門航路第29号及び第35号灯浮標付近の潮流を観測して、早鞆瀬戸潮流との相関関係を調査研究し、また、過年度実施した同12号及び22号灯浮標付近の潮流との相関関係もあわせて研究を行い、これにより関門航路西口から関門航路東口に至る関門航路全体の早鞆瀬戸潮流との相関関係をとりまとめた。　（委員会２回）

２　調査事業

(1)　海上工事に伴う船舶航行安全対策調査研究

①　鹿児島港（新港区）単県港湾整備調査委託（船舶航行安全対策）

委託者：鹿児島地域振興局

期　間：平成25年６月４日から平成26年６月30日まで

・鹿児島港（新港区）において実施されている改修工事のうち、平成26年度から実施される岸壁改修工事－7.5m岸壁、－4.5m岸壁、－4.0m物揚場及び泊地浚渫工事（－6.0m泊地、－9.0m泊地）に伴う工事作業船並びに航行船舶の航行安全対策を検討した。（前年度からの継続事業）

（委員会３回、作業部会２回うち26年度実施分は委員会１回、作業部会１回）

②　石垣港船艇基地工事に伴う船舶航行安全検討業務

委託者：第十一管区海上保安本部

期　間：平成26年６月23日から平成26年12月26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、工事中における一般航行船舶及び工事作業船舶の安全確保するために必要な航行安全対策について調査検討した。　（委員会３回）

③　平成26年度　補助　第30737－301号　三池港港内北地区防砂堤上部改良工事に伴う船舶通航影響調査業務委託

委託者：福岡県南筑後県土整備事務所

期　間：平成26年９月６日から平成27年５月29日まで

・三池港の北防砂堤の改良工事で、施工区域の一部に開口部ができることから、流入出水による航路周辺部の流況変化を調査し、航路航行船舶の操船に及ぼす影響について調査検討した。（翌年度への継続事業）

（調査部会２回うち26年度実施分は調査部会１回）

④　関門航路（早鞆瀬戸）外１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26年９月29日から平成27年３月20日まで

・関門航路の「早鞆瀬戸地区（西海岸沖）の整備工事」と「大瀬戸～六連地区（西山沖）の整備工事」との組み合わせによる同時施工について、また、既に安全対策検討済みである西山沖航路内の成長した浅所箇所の施工について、それぞれ航行船舶及び工事作業船の航行安全対策について調査検討した。

（委員会２回、作業部会１回）

⑤　博多港アイランドシティ地区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　博多港湾・空港整備事務所

期　間：平成26年９月30日から平成27年３月20日まで

・博多港アイランドシティ地区整備に伴う航路泊地及び東航路の－14mから－15mへの増深と400mから430mへの拡幅のための浚渫工事中における航行船舶及び工事作業船の航行安全対策について調査検討した。

（委員会２回、作業部会１回）

⑥　苅田港航行安全基礎検討調査

委託者：九州地方整備局　苅田港湾事務所

期　間：平成26年12月26日から平成27年３月26日まで

・苅田港本港地区の航路において計画されている浚渫工事とその関連作業が、航路を航行する船舶に与える影響について整理し、整備段階毎の安全性について調査検討した。

(2)　船舶大型化に伴う船舶航行安全対策調査研究

①　名瀬港単県港湾整備大型客船航行安全対策検討業務委託

委託者：鹿児島県大島支庁

期　間：平成25年９月５日から平成26年５月30日まで

・名瀬港の－10.0m岸壁へ７万GT級大型客船２船型を受入れるにあたり入出港

の安全性及び係留の安全性について基礎検討を行い、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。(前年度からの継続事業)

(委員会３回、簡易景観型操船シミュレータ実験１回

うち26年度実施分は委員会２回、簡易景観型操船シミュレータ実験１回)

② 平成26年度 県単調査 第41－Ａ号 船舶航行安全対策検討委員会委託業務

委託者：宮崎県油津港湾事務所

期　間：平成26年６月10日から平成27年３月25日まで

・油津港第９号岸壁及び第10号岸壁(一部)への９万GT級、11万GT級、13万GT級及び16万GT級大型客船の入出港及び係留の安全性について調査検討し、必要な航行安全対策をとりまとめた。４船型の大型船は推進器のタイプが異なり、操縦性の違いが大きいことから、ビジュアル操船シミュレータ実験を行って検証し、安全性を調査検討した。

(委員会４回、作業部会１回、ビジュアル操船シミュレータ実験２回)

③ 八代港単県港湾調査(船舶航行安全対策検討)委託

委託者：熊本県

期　間：平成25年12月25日から平成26年５月30日まで

・八代港－12.0m第２岸壁及び－14.0m第１岸壁へ８万GT級以上(８万GT級、11万GT級、13万GT級)の大型客船３船型を受入れるにあたり入出港の安全性及び係留の安全性について基礎検討を行い、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。(前年度からの継続事業)

(委員会２回、作業部会１回、簡易景観型操船シミュレータ実験１回

うち26年度実施分は委員会１回、作業部会１回)

④ 博多港大型クルーズ客船に関する船舶航行安全対策策定業務委託

委託者：福岡市

期　間：平成26年９月30日から平成27年３月30日まで

・博多港箱崎ふ頭４・５号岸壁の整備を前提として同岸壁への16万GT級大型客船の入出港及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ビジュアル操船シミュレータ実験を行い、船体に作用する風圧力等の外力影響を確認して航行安全対策を検討した。

(委員会３回、作業部会１回、ビジュアル操船シミュレータ実験１回)

⑤　八代港単県港湾調査(船舶航行安全対策検討)委託

委託者：熊本県

期　間：平成26年11月12日から平成27年６月29日まで

・八代港－12.0m第２岸壁及び－14.0m第１岸壁へ大型客船(16万GT級、22万GT級)を受入れるにあたり入出港の安全性及び係留の安全性について基礎検討を行い、ビジュアル操船シミュレータ実験を行い、船体に作用する風圧力等の外力影響を確認して航行安全対策を検討した。(翌年度への継続事業)

(委員会３回、作業部会１回、ビジュアル操船シミュレータ実験１回
うち26年度実施分は委員会２回、ビジュアル操船シミュレータ実験１回)

⑥　長崎港自主地域自立活性化効果促進工事(船舶航行安全対策検討委員会)

委託者：長崎県振興局長崎港湾漁港事務所

期　間：平成26年12月17日から平成27年７月31日まで

・長崎港松が枝岸壁に16万GT級大型客船を受入れる計画に伴い、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ビジュアル操船シミュレータ実験を行い、船体に作用する風圧力等の外力影響を確認して航行安全対策を検討した。(翌年度への継続事業)

(委員会２回、作業部会１回、ビジュアル操船シミュレータ実験１回
うち26年度実施分は委員会１回、ビジュアル操船シミュレータ実験１回)

(3)　その他の航行安全対策調査研究

再生可能エネルギー施設適地選定に伴う航行安全検討業務委託

委託者：北九州市

期　間：平成26年９月16日から平成27年３月31日まで

・北九州港響灘地区において「再生可能エネルギー源を利活用する区域」を港湾計画に位置付けるのに先立ち、「響灘地区洋上風力発電導入エリア調整会議」洋上風力発電の適地エリア(素案)について平面的なエリアの配置を船舶航行の面から検証するとともに、「事業計画」が提案された段階における事業実施に向けての課題を整理した。　(委員会２回)

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 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26年３月14日から平成26年11月14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。

③ 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26年４月１日から平成27年３月27日まで

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

④ 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４月１日から平成26年９月30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。

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26年５月28日から平成27年２月28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　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26年６月20日から平成27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。

⑦　鹿児島港(新港)整備(ふ頭起債)航行安全支援業務委託

委託者：鹿児島県鹿児島地域振興局

期　間：平成26年７月９日から平成26年12月25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(その２)

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９月18日から平成27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。

⑨　鹿児島港(新港)整備船舶安全管理業務

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26年11月20日から平成27年３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。

(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26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

・長崎地区西海防セミナー　平成26年10月29日

「海難防止と安全の文化」

講師　海上保安大学校　名誉教授　日當　博喜

・第14回西海防セミナー　平成26年12月２日

「地域を支える北九州港・北九州空港の整備について」

講師　北九州港湾・空港整備事務所長　中道　正人

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１回実施した。

(4) 広報活動

① 「会報」の発行

「会報」第165号～第168号を作成し会員及び関係先に配布した。また、今年度からインタビュー記事を連載することとした。

② ホームページ等の充実

海事広報展示館ホームページから館内紹介ができるようにインドアービューを設け館内が一目で紹介できるようにし、また、当会及び当会の各支援業務室のホームページ上で安全管理情報を充実させ、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

来館者が10万人を超えた海事広報展示館(関門海峡らいぶ館)に新たに可搬式ライブ映像ディスプレーを整備し、より鮮明になった画像により関門海峡を題材にした安全な航行のための周知宣伝を実施した。

Ⅱ　収益目的事業

調査事業

1　特定船舶の入港に係る解析調査

平成26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26年４月１日から平成27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

苓北発電所受入船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26年12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・着離桟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。（前々年度からの継続事業）

（委員会３回、作業部会１回、ビジュアル操船シミュレータ実験１回
うち26年度実施分は委員会１回）

Ⅲ　会　議

1　理事会及び総会

(1)　平成26年度第１回通常理事会

日　時　　平成26年５月30日　午前11時15分～午後０時12分

場　所　　公益社団法人　西部海難防止協会　会議室

出席者　　15名（理事13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　決算について

第３号議案　平成26年度　変更収支予算について

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
業務執行状況報告

(2)　平成26年度定時総会
日　時　　平成26年６月19日　午後３時～午後４時20分
場　所　　ステーションホテル小倉
北九州市小倉北区浅野１丁目１番１号
出席者　　201名(出席者68名、書面104名、委任状29名)
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・監事の選任について
報告事項
平成25年度事業報告について
そ の 他
平成26年度事業計画について
平成26年度収支予算(損益ベース)について

(3)　平成26年度第２回通常理事会
日　時　　平成26年６月19日　午後４時25分～午後４時35分
場　所　　ステーションホテル小倉
北九州市小倉北区浅野１丁目１番１号
出席者　　17名(理事15名、監事２名)
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

(4)　平成26年度第３回通常理事会
日　時　　平成26年11月５日　午前11時時15分～午後０時20分
場　所　　公益社団法人　西部海難防止協会　会議室
出席者　　19名(理事17名、監事２名)
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　諸規定の改正について
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

１　契約保証について
２　退職給付引当預金の取崩について
３　ホームページアドレス変更について

業務執行状況報告

(5)　平成26年度第４回通常理事会

日　時　　平成27年２月９日　午前11時15分～午後０時12分
場　所　　公益社団法人　西部海難防止協会　会議室
出席者　　21名(理事19名、監事２名)

議案審議

第１号議案　平成27年度事業計画について
第２号議案　平成27年度予算(損益ベース)について
第３号議案　諸規定の改正について
第４号議案　支部長の選任について
第５号議案　契約保証について
第６号議案　短期借入金について
第７号議案　電話加入権の取崩について
そ　の　他　正会員の退会について

２　業務運営会議

第１回

日　時　　平成26年５月27日　午後２時～午後３時32分
場　所　　公益社団法人　西部海難防止協会　会議室
出席者　　10名

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26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

日　時　　平成26年10月23日　午後２時～午後３時15分

場　所　　公益社団法人　西部海難防止協会　会議室

出席者　　10名

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26年度第３回通常理事会提出議案等について

第３回

日　時　　平成27年２月４日　午後２時～午後３時５分

場　所　　公益社団法人　西部海難防止協会　会議室

出席者　　10名

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26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26年４月 会　員　数	退　　会 会　員　数	入　　会 会　員　数	平成27年度 予定会員数
団体会員	201	3	9	207
個人会員	15	2	0	13
計	216	5	9	220

Ⅴ　付属明細書

平成26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。

２－１－６　平成27年度　事業計画書

自　平成27年４月１日
至　平成28年３月31日

Ⅰ　公益目的事業

１　研究事業

事　業　名	事　業　の　内　容
１．南九州太平洋沿岸海域における船舶の地震津波対策に関する調査研究	東日本大震災を受け「大地震及び大津波来襲時の航行安全対策に関する調査研究」(日本海難防止協会報告書 H26・4)を踏まえ、主に港内在泊船舶及び港内航行船舶への望ましい対応について、手引きが作成され、南九州太平洋岸の各港の津波対策協議会の会則が改正されたところであるが、港域外を航行する等船舶に対する安全対策が策定されていないため、今回南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域に指定されている細島港、宮崎港、油津港、志布志港の港外航行船舶の避難海域及び避難海域への航行安全対策を検討し、被害の極小化を図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	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	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	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における運動方針を受け西日本の推進連絡会議を開催し、推進方法を企画、策定し、実施する。
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。

事　業　名	事　業　の　内　容
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実施する。
5．広報活動	①　会報の刊行 年４回、調査研究の成果等をとりまとめ「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　ホームページの活用 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　収益目的事業

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	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．特定船舶大型化等に伴う船舶航行安全対策調査研究	船舶大型化等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

名　称	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11月中旬、第４回理事会を２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、２月に開催する。

２－１－７　役　員　名　簿

役職名	氏　名	所　属
会　長	高　祖　健一郎	(公社)西部海難防止協会
副会長	野　上　明　芳	関門水先区水先人会　会長
副会長	加　藤　勘　二	新日鐵住金㈱八幡製鐵所　工程業務部長
専務理事	瓜　生　晴　彦	(公社)西部海難防止協会
理　事	森　　肇	(公社)西部海難防止協会
理　事	竹　内　裕　喜	日本郵船㈱　九州支店長
理　事	堀　内　啓　介	㈱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	㈱ホームリンガ商会　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	㈱近藤海事　代表取締役社長
支部長	松　下　忠　夫	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	武　者　　浩	大分液化ガス共同備蓄㈱大分事業所　取締役所長
理　事	村　上　　治	九州電力㈱　国際事業本部　燃料部長
理　事	金　次　　孝	宇部興産㈱　宇部渉外部　部長
理　事	野　口　一　樹	ＪＸ日鉱日石マリンサービス㈱ 執行役員 船舶業務部長
理　事	武　内　敏　秀	西部ガス㈱　常務執行役員
理　事	安　藤　博　史	ＪＸ日鉱日石エネルギー㈱大分製油所　副所長
理　事	水　野　　進	三菱重工業㈱　長崎造船所　船渠長
理　事	漢　那　太　作	全日本海員組合　九州関門地方支部長
理　事	大　泉　　勝	内海水先区水先人会　会長
支部長	三　上　郁　夫	琉球海運㈱　常務取締役
理　事	有　馬　淳　二	㈱共進組　代表取締役
監　事	尾　崎　武　弘	長崎県以西底引網漁業協会　理事
監　事	関　谷　英　一	西日本海運㈱　代表取締役社長

理事及び監事の任期は、平成29年度定時総会まで

２－２　一般事業

平成27年度　西日本海難防止強調運動推進連絡会議

１　日　時：平成27年６月３日(水)14：00～16：00

２　場　所：リーガロイヤルホテル小倉

３　議　題：

・平成26年度西日本海難防止強調運動実施結果について

・小型船舶海難防止強化運動実施結果について

・地区連絡会議が定める海難防止運動実施結果について

・平成26年度各地区連絡会活動状況について

・平成26年度海難の発生状況について

・平成27年度全国海難防止強調運動実施計画について

・平成27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
九州水曜会　海務委員	白　石　新一郎
九州地方港運協会　会長	野　畑　昭　彦
(公社)九州北部小型船安全協会　会長	中　西　定　美
九州旅客船協会連合会　会長	竹　永　健二郎
九州地方海運組合連合会　会長	原　田　勝　弘

全国内航タンカー海運組合　西部支部長	林　　克　基
全日本海員組合　九州関門地方支部　九州関門地方支部長	漢　那　太　作
西日本遊漁船業協同組合　代表理事	野　口　好　男
(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会　九州事務所長	西　村　敏　洋
(一社)日本船主協会　九州地区船主会　議長	鶴　丸　俊　輔
㈱日本船舶職員養成協会西日本　代表取締役	中　野　　隆
(公社)九州海事広報協会　会長	米　田　真一郎
ＰＷ安全協会　九州地方本部　地方本部長	田　口　正　規
(公社)日本海洋少年団　九州北部地区連盟　事務局長	渡　邉　　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　会長	藤　田　昭　夫
関門地区海難防止強調運動推進連絡会議　議長	野　畑　昭　彦
洞海地区海難防止強調運動推進連絡会　委員長	佐　藤　直　樹
福岡地区海難防止強調運動推進連絡会　会長	角　川　敏　行
有明海海難防止対策推進連絡会　会長	西　田　晴　征
玄海地区海難防止強調運動推進連絡会議　委員長	川　嵜　和　正
長崎・五島地区海難防止強調運動推進連絡会　会長	﨑　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	高　橋　輝　美
大分県海難防止強調運動推進連絡会　委員長	山　本　　勇

４－３　関係官公庁

九州総合通信局　無線通信部長	清　水　良　真
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長	取　香　諭　司
九州運輸局　海上安全環境部長	加　藤　隆　一
門司地方海難審判所長	野　村　昌　志
長崎地方海難審判所長	尾　崎　安　則
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　水産部長	熊　谷　　徹
佐賀県　生産振興部長	古　賀　俊　光
福岡県　農林水産部長	小　寺　　均
大分県　農林水産部長	小　野　賢　治
山口県　農林水産部長	野　村　雅　史

４－４ 関係団体

山口県漁船保険組合　組合長理事	細　田　信　幸
長崎県漁船保険組合　組合長理事	草　野　　正
佐賀県漁船保険組合　組合長理事	糸　山　徳　雄
福岡県漁船保険組合　組合長理事	梅　﨑　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	犬　束　弘　生
門司海上保安部　航行安全課長	櫻　井　和　史
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	三　宅　清　紀
唐津海上保安部　交通課長	山　崎　和　雄
長崎海上保安部　交通課長	牛　﨑　泰　成
佐世保海上保安部　交通課長	畑　　房　幸
対馬海上保安部　交通課長	川　崎　三　弘
大分海上保安部　交通課長	長　尾　治　芳
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　副本部長	加　藤　勘　二
(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	船　越　良　行

～海難の発生状況～
（平成26年）

海上保安庁
第七管区海上保安本部交通部
平成27年6月

海上保安庁
JAPAN COAST GUARD

目次

海上保安庁

北部九州・山口県西部における海難発生状況

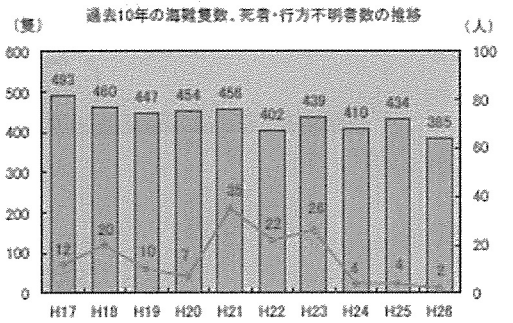
1. 海難隻数と死者・行方不明者数の状況
2. 船舶種類別・事故種類別の発生状況
3. 過去10年間の海難発生隻数の推移（船舶種類別、事故種類別）
4. 海難発生海域の特徴
5－1. 海難原因①（衝突・乗揚）
5－2. 海難原因②（機関故障・運航阻害）
6－1. プレジャーボート海難の事故種類別発生状況
6－2. プレジャーボート機関故障の原因と要因
6－3. プレジャーボート運航阻害の原因と要因
7－1. 漁船海難の事故種類別発生状況
7－2. 漁船衝突の原因と要因
8. 貨物船等（貨物船、タンカー）の海難発生状況

1. 海難隻数と死者・行方不明者数の状況

海上保安庁

➢海難隻数は385隻で、平成25年に比べ49隻減少。過去10年間で、最も少ない状況。

➢死者・行方不明者数は2人で、平成25年に比べ2人減少、過去10年間で最も少ない。なお、2人のうち1人はプレジャーボートによる衝突海難、残り1人は漁船による衝突海難。



3月16日午前5時頃、プレジャーボートは、長崎県島原新港東方の海上を航行中、曳船と台船を繋ぐ曳航索に衝突・転覆し、船長が死亡した。



7月1日午後12時頃、漁船は、山口県長門市北西方約8海里の海上において、貨物船と衝突し、船体が大破し、機関室から浸水した状態で発見され、船長は海に投げ出され死亡した。

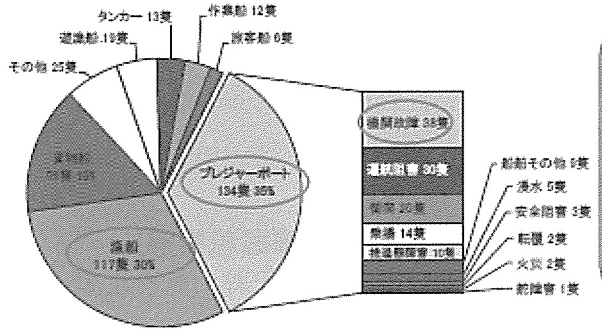
9月7日午後4時頃、プレジャーボートは、グループでクルージングを行うため5隻で海水浴場を出航し、沖合いを航走した後、帰港途中に5隻のうち3隻が相次いで燃料欠乏になり、航行不能となった。



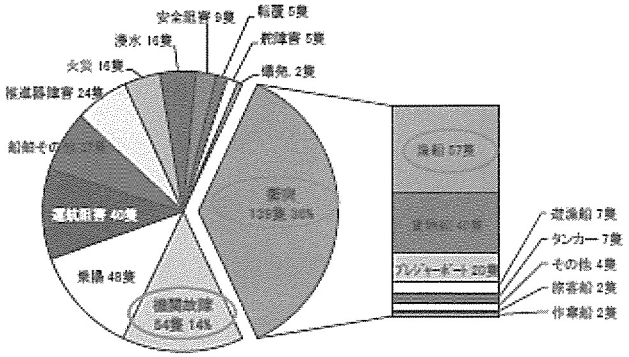
8月1日午前零時20分頃、漁船は、定係港を出港し、漁場向け航行中、操舵室内に設置の魚群探知機を操作し見張りを怠り、航行し続けた結果、浅瀬に乗揚げた。

2. 船舶種類別・事故種類別の発生状況

海上保安庁



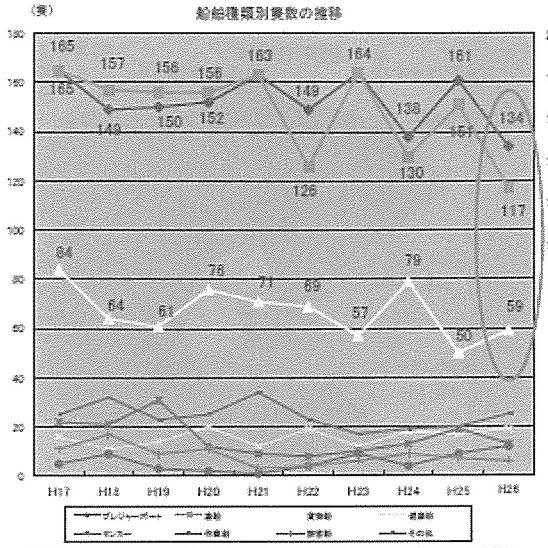
➢船舶種類別では、プレジャーボート134隻（35%）、漁船117隻（30%）の順に多く発生し、これらの船舶が海難全体の約65%を占めている。
➢プレジャーボートでは、整備不良等による機関故障が38隻（28%）と最多。次いでバッテリー過放電等の運航阻害30隻（22%）の順に発生。

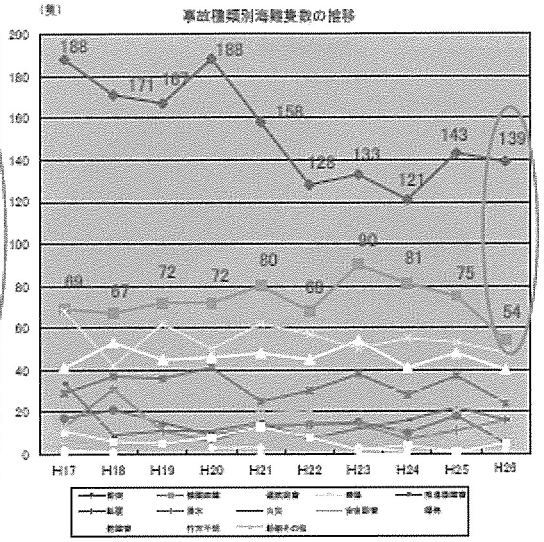


➢事故種類別では、衝突が139隻（36%）で最多。次いで機関故障54隻（14%）の順に発生。
➢衝突では、漁船によるものが57隻（41%）と最多。次いで貨物船40隻（29%）、プレジャーボート20隻（14%）の順に発生。
➢機関故障による海難のうち約70%は、プレジャーボートによるものであった。

3. 過去10年間の海難発生隻数の推移

海上保安庁



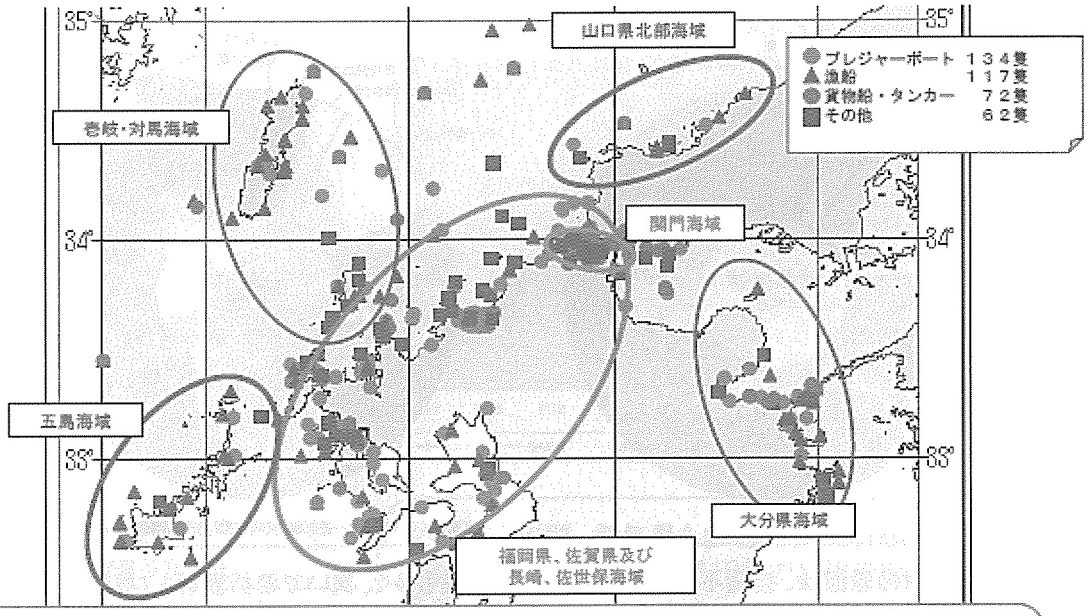


➢プレジャーボートの過去10年間の海難発生隻数は、平成26年が過去最小の134隻となった。(過去10年平均153隻)
➢漁船の過去10年間の海難発生隻数は、平成26年が過去最小の117隻となった。(過去10年平均149隻)
➢貨物船は、近年60隻前後で推移している。
➢平成26年の船舶種類別割合は、プレジャーボート、漁船、貨物船で全体の約80%を占めている。

➢衝突は、過去10年間、平成20年から減少傾向にある。平成26年(139隻)は、平成25年(143隻)と比較すると4隻減少となった。
➢機関故障は、過去10年間、平成23年から減少傾向にある。平成26年(54隻)は、平成25年(75隻)と比較すると21隻減少となった。
➢平成26年の事故種類別割合は、衝突、機関故障で全体の約50%を占めている。

4. 海難発生海域の特徴

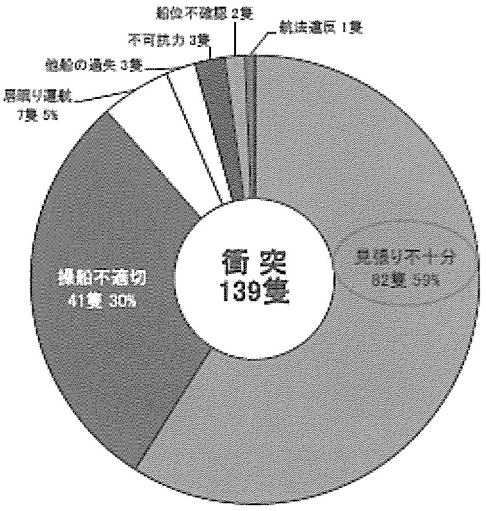
海上保安庁

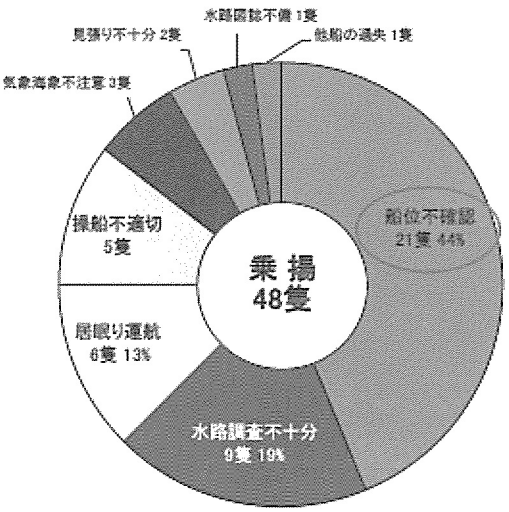


➢プレジャーボートによる海難全134隻のうち、福岡県、佐賀県及び長崎・佐世保海域で108隻(81%)発生。
➢山口県北部、大分県、壱岐・対馬海域及び五島海域では、漁船海難が多く発生している。
➢貨物船及びタンカーによる海難全72隻のうち、関門海域で26隻(36%)発生している。

5－1. 海難原因①（衝突・乗揚）

海上保安庁

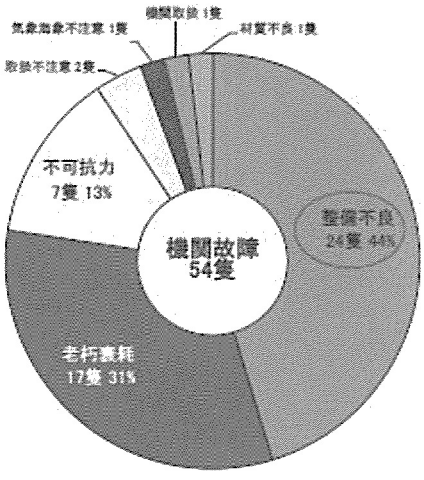


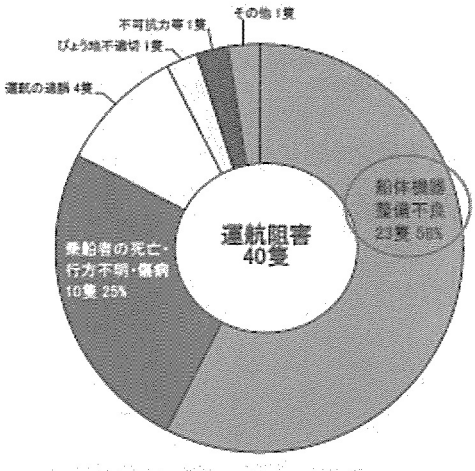


➢衝突海難の原因は、見張り不十分が82隻（59%）で最も多く、次いで操船不適切41隻（30%）、居眠り運航7隻（5%）の順に発生。
➢乗揚海難の原因は、船位不確認が21隻（44%）で最も多く、次いで水路調査不十分9隻（19%）、居眠り運航6隻（13%）の順に発生。

5－2. 海難原因②（機関故障・運航阻害）

海上保安庁



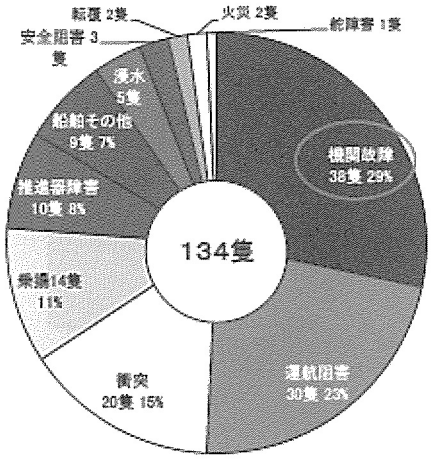


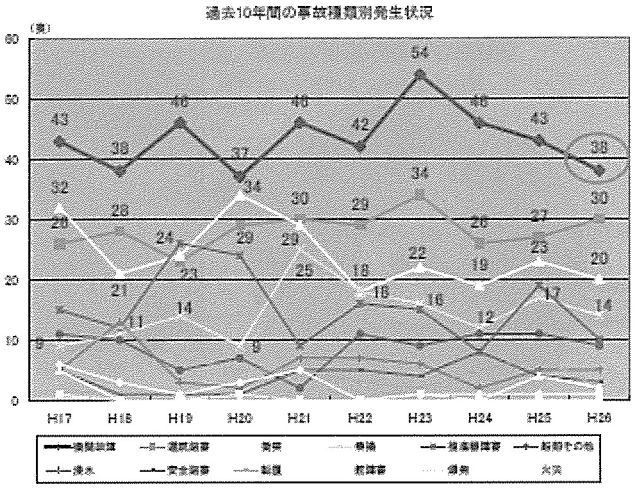
※運航阻害：バッテリー過放電、燃料欠乏、ろ・かい喪失及び無人漂流をいう。

➢機関故障の原因は、整備不良が24隻（44%）で最も多く、次いで老朽衰耗17隻（31%）、不可抗力7隻（13%）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23隻（58%）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

海上保安庁

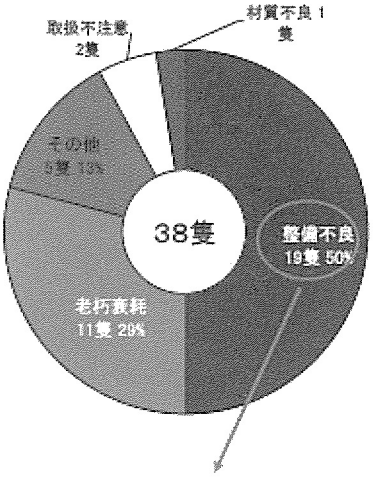


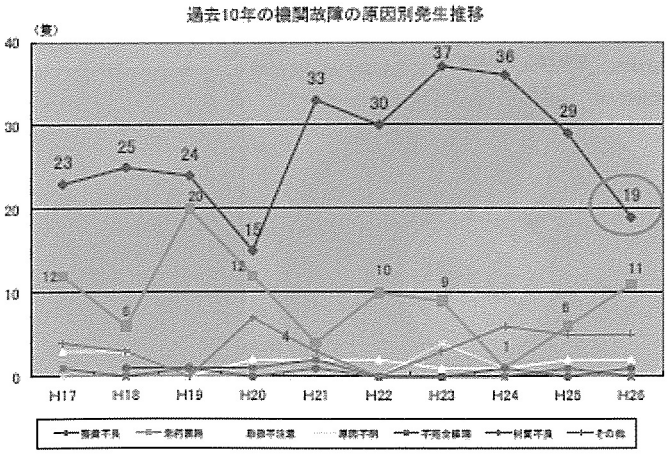


➢平成26年のプレジャーボート海難134隻の事故種類別は、機関故障が38隻(29%)で最も多く、次いで、運航阻害30隻(23%)、衝突20隻(15%)の順に発生。これらは全体の約67%を占めている。
➢プレジャーボートの海難のうち、ミニボート(3m未満、1.5kW未満)の海難は11隻で、昨年に比べ2隻増加。これらの海難種別の内訳は、機関故障3隻、衝突1隻、浸水1隻、運航阻害1隻、安全阻害1隻、船舶その他4隻であった。

6－2. プレジャーボート機関故障の原因と要因

海上保安庁





発航前点検の実施状況

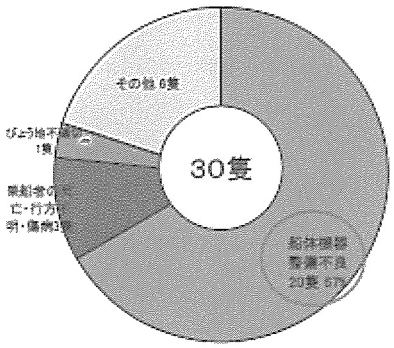
整備不良19隻		
発航前点検		割合
あり	2隻	11%
なし	17隻	89%

➢過去10年間、毎年最も多く発生している機関故障の原因別は、整備不良が19隻で全体の50%を占めている。
➢整備不良を原因とする機関故障19隻のうち、発航前点検を実施していない船舶は、17隻で全体の約89%を占めている。

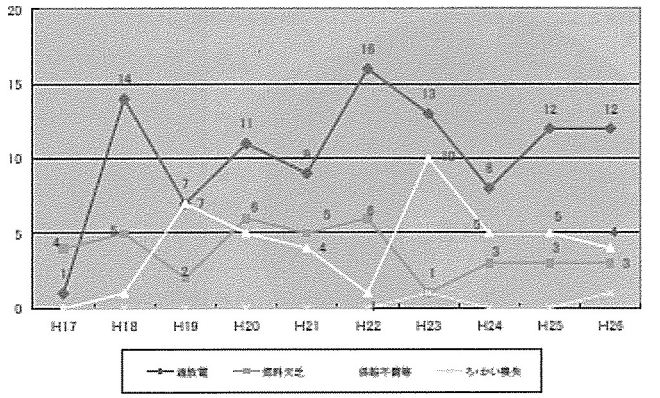
6－3．プレジャーボート運航阻害の原因と要因

海上保安庁

運航阻害海難の原因



過去10年間の船体機器整備不良を原因とする阻害要因

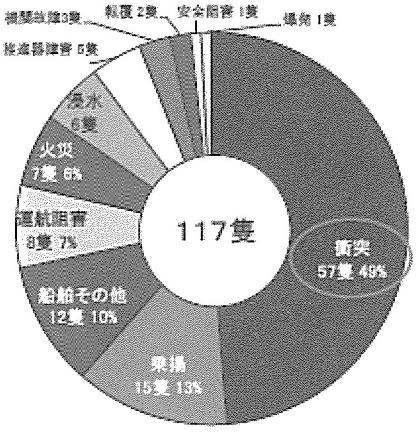


※運航阻害：バッテリー過放電、燃料欠乏、ろ・かい喪失及び無人漂流をいう。

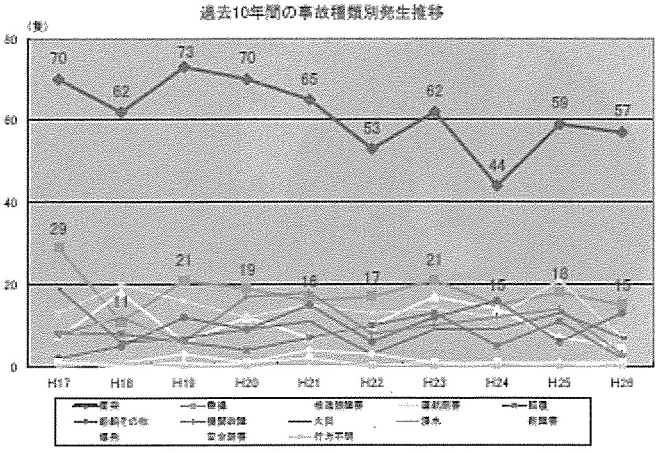
➢平成26年のプレジャーボートの運航阻害30隻の原因別は、船体機器整備不良が20隻（67%）と最も多い。
➢船体機器整備不良を原因とする阻害要因は、バッテリー過放電による機関起動不能が12隻、係船不備等による無人漂流が4隻、燃料欠乏による機関停止が3隻、ろ・かい喪失が1隻となっている。
➢バッテリー過放電の詳細要因は、7隻が魚群探知機、GPS、電動リール等の機器をエンジン停止状態のまま使用していた。

7－1．漁船海難の事故種類別発生状況

海上保安庁



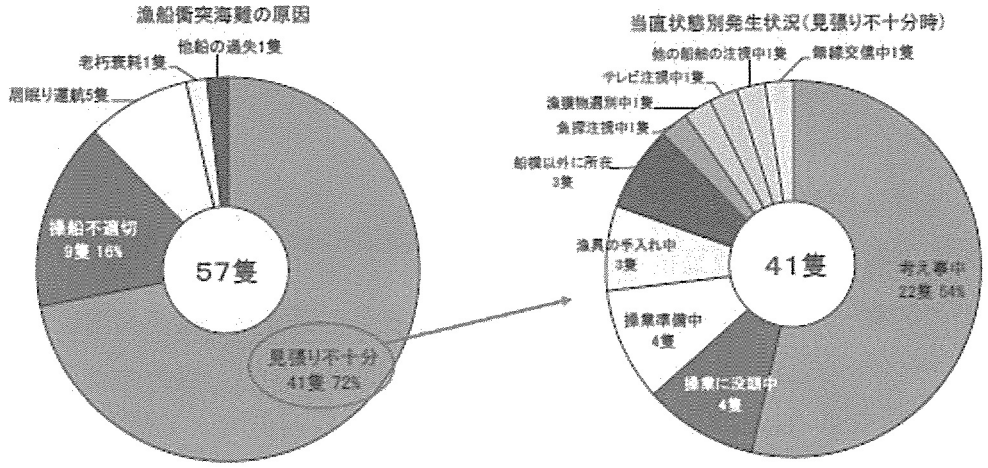
過去10年間の事故種類別発生推移



➢平成26年の漁船海難117隻の事故種類別は、衝突が57隻（49%）で最も多く、次いで、乗揚15隻（13%）の順に発生。
➢過去10年間は、近年、衝突が増減を繰り返しながら減少傾向にあり、衝突以外の海難は、平均20隻以下で横ばい傾向である。
➢漁船海難に伴う死者・行方不明者1人は、衝突海難により発生している。

7．2．漁船衝突の原因と要因

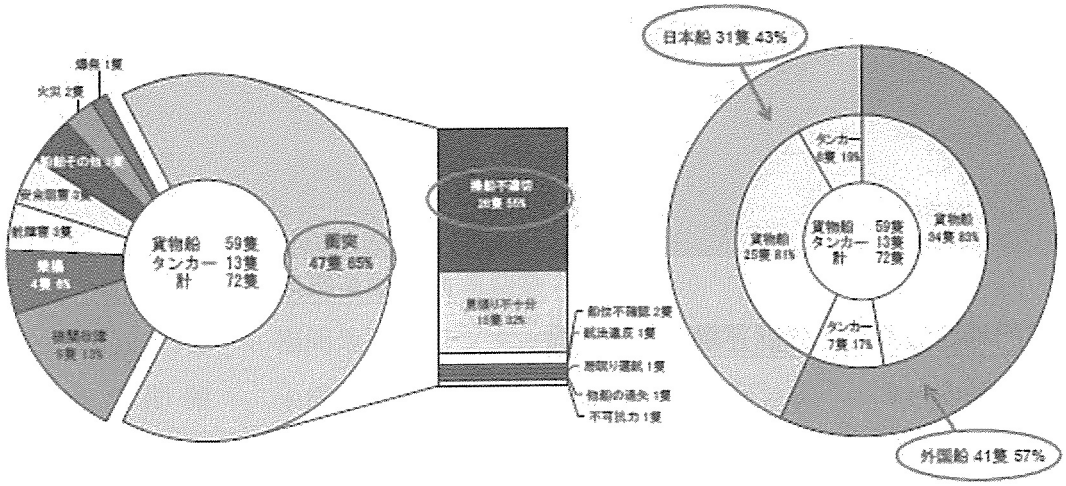
海上保安庁



➢漁船衝突の原因は、見張り不十分が41隻と全体の約72%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は、見張りを行わず漫然と航行していたなどの考え事中が22隻（54%）と最も多く、次いで、操業に没頭中が4隻、操業準備中が4隻、漁具の手入れ中が3隻、休憩・仮眠などの船橋以外の所在が3隻の順に発生している。

8．貨物船、タンカーの海難発生状況

海上保安庁



➢貨物船等の海難は、衝突が47隻（65%）で最も多く、次いで機関故障9隻（13%）、乗揚4隻（6%）の順に発生。
➢衝突海難の原因は、操船不適切が26隻（55%）で最も多く、次いで見張り不十分15隻（32%）の順に発生。これらの海難原因が衝突海難全体の約87%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（57%）、日本船31隻（43%）である。

平成26年度 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26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）ゴールデンウイーク安全推進活動
　　ロ）夏季安全推進活動
　　ハ）漁船海難防止強化運動

②　実施期間　　イ）平成26年４月26日(土)～５月６日(火)
　　ロ）平成26年７月１日(火)～８月31日(日)
　　ハ）平成26年10月15日(水)～10月31日(金)

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、小型船舶海難防止強化運動（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。





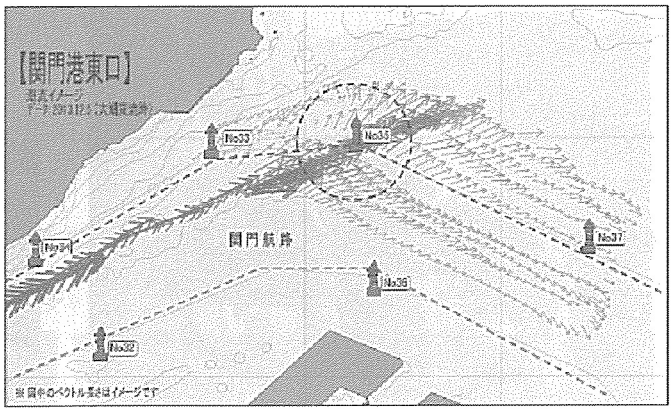
(2)　関門地区海難防止強調運動推進連絡会

①　運動の名称　　ふくそう海域海難防止運動

②　実施期間　　周年

③　関門海峡における航路閉塞事案を含む海難事故を未然に防止するため、「特定航法の遵守」及び「潮流による圧流を考慮した適切な操船の徹底」を重点に不安全航行を行った船舶等に対して厳重な個別指導等を実施した。





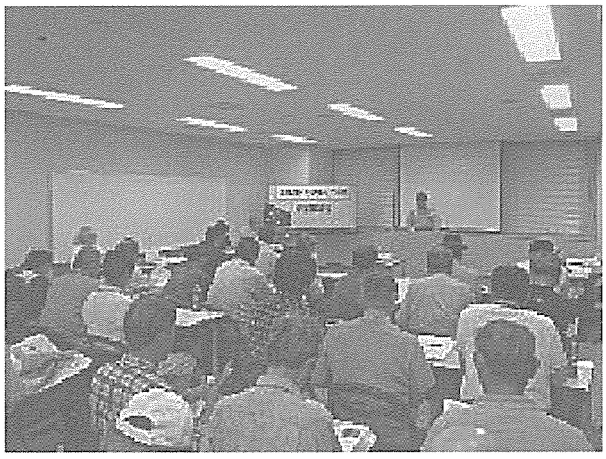
(3) 洞海地区海難防止強調運動推進連絡会

① 運動の名称　　イ）短期集中　小型船海難防止活動
　　ロ）灯浮標衝突事故防止活動

② 実施期間　　イ）平成26年10月11日(土)～10月13日(月)
　　ロ）平成26年10月28日(火)～10月29日(水)

③ 管内において連続して発生した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。





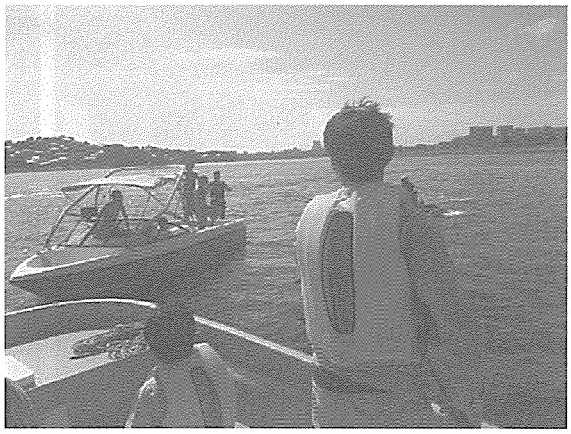
(4) 福岡地区海難防止強調運動推進連絡会

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26年８月１日(金)～８月31日(日)

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、プレジャーボート運航者の安全意識の高揚・啓発を図り、ヒューマンエラーによる海難を撲滅するため実施した。





(5) 有明海海難防止対策推進連絡会

① 運動の名称　　有明地区小型船海難防止強化運動

② 実 施 期 間　　平成26年10月15日(水)～10月31日(金)

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、小型船舶海難防止強化運動(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。





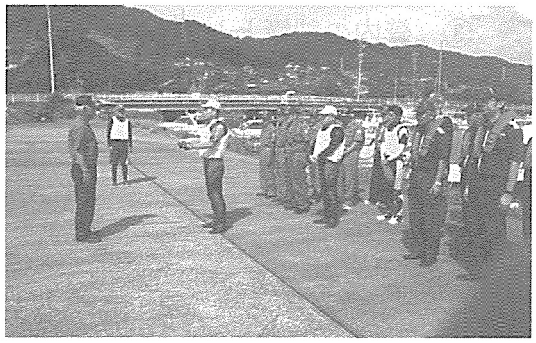
(6) 玄海地区海難防止強調運動推進連絡会議

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26年10月１日(水)～10月31日(金)

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、運航阻害が多いことから、これら海難を防止するため実施した。



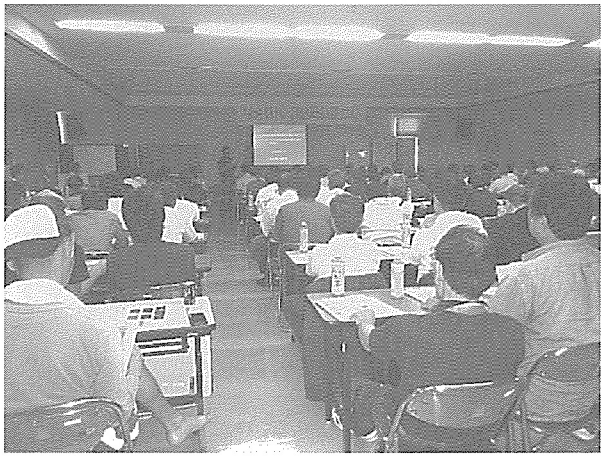


(7) 長崎・五島地区海難防止強調運動推進連絡会

① 運動の名称　イ）まき網・以西底びき網漁船海難防止運動
ロ)小型漁船の安全対策の徹底

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、また管内の特徴として、小型漁船の海難が多いことから、これらを防止するため実施した。

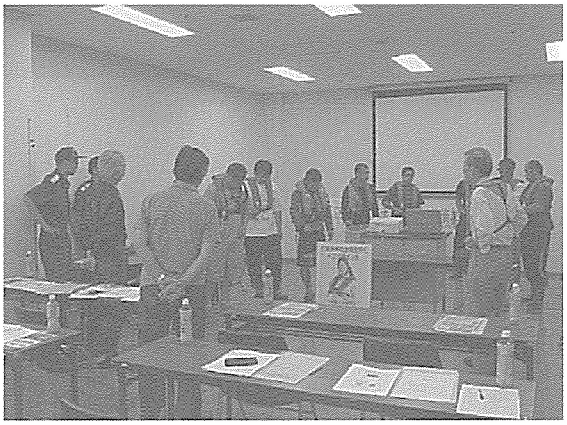



(8) 佐世保地区海難防止強調運動推進連絡会

① 運動の名称　イ）ゴールデンウイーク安全推進活動
ロ）夏季安全推進活動
ハ）小型船舶海難防止強化運動
ニ）まき網・以西底びき網漁船海難防止運動

② 実施期間　イ）平成26年４月26日(土)～５月６日(火)
ロ）平成26年７月１日(火)～８月31日(日)
ハ）平成26年10月１日(水)～10月14日(火)
ニ）平成26年６月１日(日)～平成26年11月30日(日)

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。

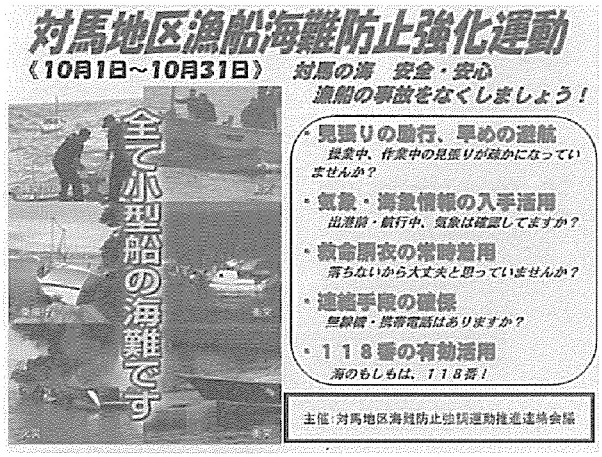



(9) **対馬地区海難防止強調運動推進連絡会議**

① 運動の名称　　対馬地区漁船海難防止重点運動

② 実 施 期 間　　平成26年10月15日(水)～10月31日(金)

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、小型船舶海難防止強化運動(七管区の地方運動)の期間を延長し、これら船舶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26年12月１日(火)～12月14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。





平成27年度 西日本海難防止強調運動実施計画

平成27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27年度においては地域特性に応じ創意工夫をこらしつつ、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、「全国海難防止強調運動」については、一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展開、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**
◆ **その他の海難防止運動**

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27年７月16日(木)～31日(金)

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５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５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７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広報媒体の積極的活用が非常に有効かつ効果的であることから、各海上保安部署の実

情に応じ運動初日における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。

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27年10月１日(木)～14日(水)

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

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

イ　運動の名称及び実施期間等

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

(4)　その他の海難防止運動

上記(1)～(3)の運動のほか、漁船海難の防止については、地域的な漁船乗組員相互による安全意識を啓発する取り組みを一定期間継続して実施することが効果的と考えられることから、各漁業協同組合単位での参加による無事故漁協に対する表彰(漁船セーフティラリー)等、自発的な安全意識の向上に資する取り組みを実施する。

3　海上保安部署長に聞く（連載）

◆ 仙崎海上保安部長　福山　孝輝 氏



熊本県出身

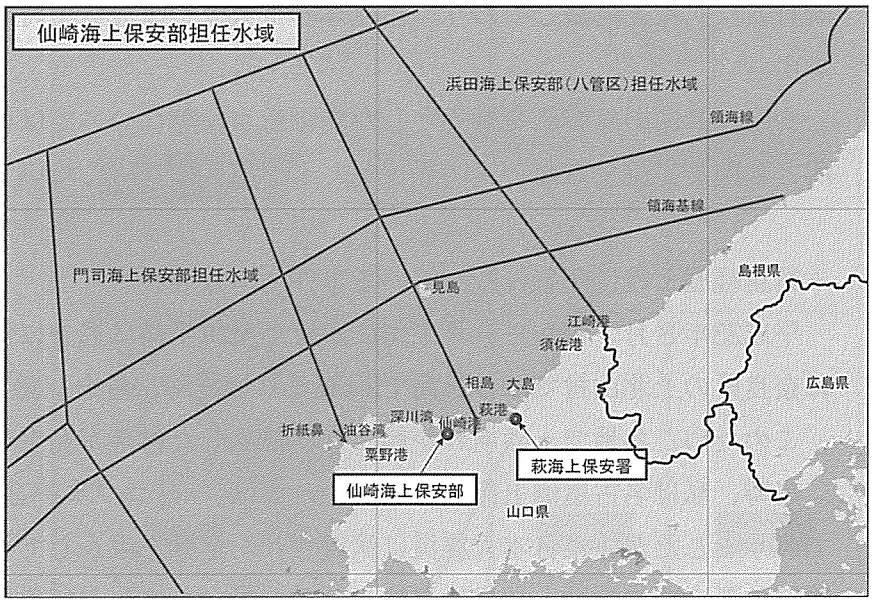
徳山海上保安部警備救難課長、経済産業省原子力安全・保安院原子力防災課長補佐、海上保安庁警備救難部警備課長補佐、名古屋海上保安部巡視船みずほ運用司令長など歴任後、平成26年５月から現職

― 担任水域の特徴 ―

仙崎海上保安部山口県北部を管轄し、東は山口県・島根県境で第八管区の浜田海上保安部と、西は長門市・下関市の境界で門司海上保安部と接しており、管轄区域のうち萩市及び阿武町を萩海上保安署が、長門市を仙崎海上保安部が担当しています。

管内は、複雑に入り組んだ長い海岸線が特徴で、日本海側には少ない天然の避難港（油谷湾、深川湾、仙崎湾）を擁するため、荒天時には多数の外国船も緊急入域しています。

また、多数の良港が点在し、管内には漁港が14あり、山口県漁業協同組合の支店等についても統括支店が１、支店が14あります。



管内には港則法の適用港である「仙崎港」があり、年間１千４～５百隻程度（うち、外国船70隻程度）の貨物船が入出港しており、港湾規模に比べ通航船舶が多い状況です。

― 海難の発生状況と海難防止に向けた主な取り組み ―

船舶海難は、平成22年をピークに減少傾向にあり、最近は10隻以下の状況が継続しています。過去５年間（54隻）の内訳としては、漁船が約50％、プレジャーボートが約30％

と、小型船の海難が70％を超えています。

その特徴としては、山口県北部は人口減少、高齢化が進行しており、管内の漁業従事者についても、この10年間で約1/3減少し１千人を切っています。また、65歳以上の高齢化率も10ポイント上がって55％と全国平均の35％と比べ極端に高い値となっています。参考までに60歳以上は72％に達しています。

このため、漁船の海難防止対策としては、「高齢者」「一人乗り」を念頭に取り込む必要がありますが、幸いにも、管内漁協の各支店はいずれも協力的で、昨年実施した「漁船セーフティーラリー」についても、すべての支店に参加して頂きました。

今後は、従来の一律的な対策でなく「自発的」「参加型」の海難防止対策を充実させる必要があると考えています。また、プレジャーボートについては、地元住民以外の方の海難が発生していますので、地元の免許更新に併せた海難防止講習会のほか、長門市に来る際に利用される「道の駅」や「釣具店」にも協力を頂き、海難防止対策を実施しています。

― 航行安全対策の主な取り組み ―

管内には、現時点では大規模プロジェクト等の構想はなく、一般的な航行安全対策がメインです。仙崎港に入出港する貨物船は、殆どが管内企業からの積出船であり、管内の企業や漁協各支店、団体が会員となっている「長門市船舶安全対策協議会」を中心に航行安全対策を協議しており、台風等異常気象や津波発生時の安全対策等を策定しています。

また、管内の旅客船を対象とした安全総点検等については、九州運輸局下関海事事務所と合同で実施するなど、関係機関とも連携して対応しています。

－業務経歴と特に印象に残っている事件・事故等－

平成23年８月下旬から９月上旬にかけて紀伊半島に過去に例のない大雨が降って、特に奈良県の上北山村では５日間で2,436ミリの総降水量を記録しました。

このため、各地で土砂崩れが起こり、孤立した村落が発生しました。

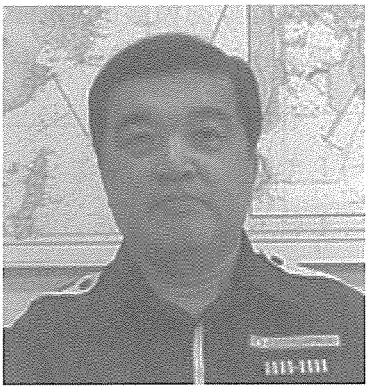
当時、私は名古屋海上保安部巡視船みずほ(ヘリコプター２機搭載)の運用司令長をしておりましたが、東日本大震災に派遣された経験を生かしてヘリコプターを使用して山間部の孤立者の救助、救援物資輸送などを行ったことが印象に残っています。

― 趣味、特技等 ―

特にありませんが、読書、散歩です。

（取材　平成27年８月25日　公益社団法人 西部海難防止協会　東　正美）

◆ 宮崎海上保安部長　甲斐　小二 氏

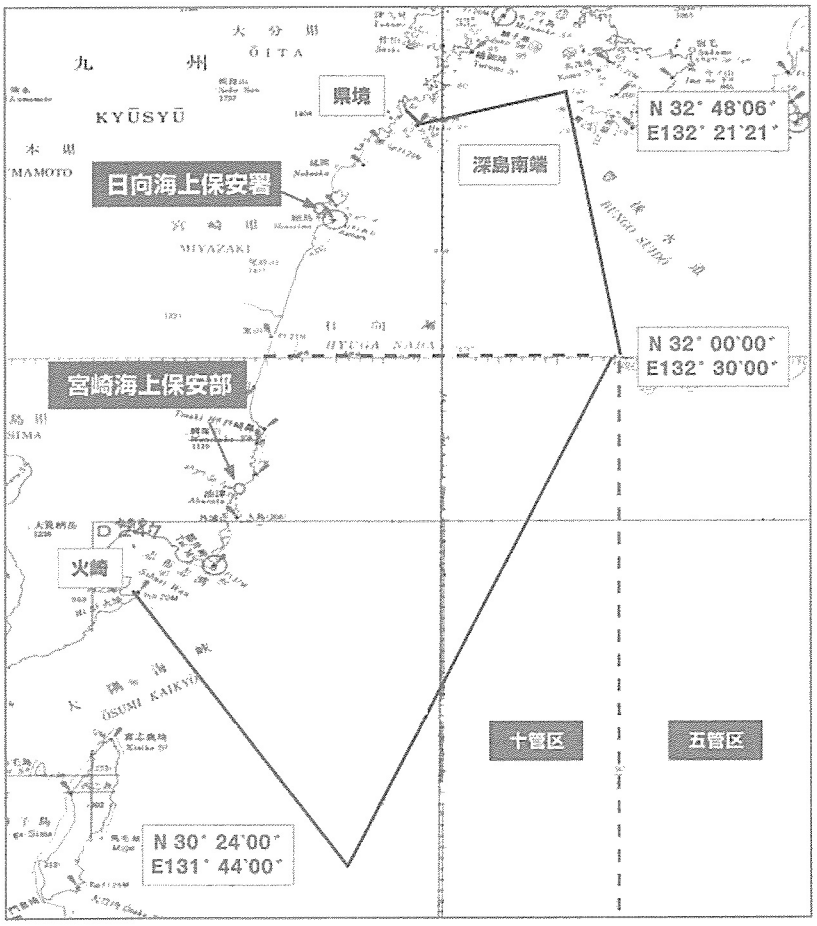


宮崎県出身、昭和53年入庁

秋田海上保安部巡視船ちょうかい勤務に始まり、主に航行安全分野を経験、六管警備救難部航行安全課専門官、来島海峡海上交通センター運用管制課長、本庁灯台部監理課専門官、稚内海保巡視船れぶん航海長、来島海峡海上交通センター次長、佐世保海保巡視船あまみ・門司海保巡視船きくち・福岡海保巡視船はかた・石垣海保巡視船いしがき・尾鷲海保巡視船すずか各船長を経て、平成27年４月から現職

― 担任水域の特徴 ―

担任水域(左図参照)は、宮崎県沖合海域並びに鹿児島県志布志湾及びその沖合海域(約２万平方キロメートル)。北緯32度線以北の海域は、日向海上保安署の指定水域としています。



宮崎県は、九州の南東端に位置し、海岸線延長が約400kmと南北に長く、県北部と南部の海岸は、リアス式地形の海岸美を有し、国定公園に指定されています。県南部はカツオ一本釣り、マグロ延縄等の沖合・遠洋漁業の日本有数の根拠地であり、県北部ではまき網、底引き網、定置網等の漁業や養殖漁業が活発に行われています。また、県内ほぼ全ての沿岸で、温暖な気候と外洋に面した海域等の条件が重なり、サーフィン、ダイビング、海水浴、釣り等のマリンレジャーが活発に行われています。

都井岬沖合い海域は、大隅海峡から四国沖に航行する船舶と、同海峡から豊後水道方

向に航行する船舶が分岐・交差するとともに、これらの交通路と県南部の漁業拠点から太平洋の漁場を往来する漁船の交通路が交差しており、海上交通の要衝となっており、同海域において、大型貨物船と漁船又は大型貨物船同士の衝突海難が発生しています。

管内には、港則法適用港が９港あり、その内、県南の油津港は県南地域の物流拠点として、県央の宮崎港は南九州の物流拠点として、県北の細島港(特定港)は外国貿易を含む物流拠点として、重要な役割を果たしています。さらに、油津港においては、県及び市(日南)が大型クルーズ、船の誘致活動に力を入れており、昨年度、16万トン級等の大型客船の入出港時の航行安全対策及び係留時の安全対策等が検討され、本年３月末に同大型客船に対応した係船柱等の係留施設が整備されました。同７月７日にはボイジャー・オブ・ザ・シーズ(13.8万トン)が、同８月16日にはクァンタム・オブ・ザ・シーズ(16.7万トン)がそれぞれ初入港し、今後も多数の大型旅客船が寄港予定であります。

なお、東日本大震災以降、南海地震等との連動による南海トラフ大地震の発生が予測され、宮崎県では震度６強の地震と最大17ｍの津波により、死者３万５千人、要救助者２万６千人が発生すると予測されています。このため、台風津波対策委員会等の場を活用し、これらの予測や東日本大震災での海上被害の実態の認識の醸成を促すとともに、小型船を含めた船型毎の避難のあり方に関する「津波避難対応の基本的な考え方」を提示し、各船舶に津波避難要領を作成のうえ備えるよう勧めています。

― 海難の発生状況と海難防止に向けた主な取組み ―

担任水域内の船舶海難の発生状況は、ここ数年減少傾向にありますが、平成26年は船舶海難17隻のうち漁船・プレジャーボート等の小型船による海難が15隻と約９割を占めており、原因は見張り不十分や操船不適切による衝突、気象海象不注意による転覆など人為的要因によるものが70％となっています。

漁船やプレジャーボートなどの小型船の海難においては、特に、沿岸地形や外洋波浪に起因する高いうねりや波浪により転覆し、過去に多くの死亡・行方不明者が発生しています。これらを踏まえ、漁船については、毎年漁協関係の総会等が開催される時期に合わせ、海難防止講習や安全指導を行うとともに、平成20年に「宮崎地区漁船海難防止対策検討連絡会」(８関係機関)を設立し、出動式、合同パトロール、訪船指導等を通じて、安全運航や「ライフジャケットの常時着用」等の指導啓発を行うなど、関係機関が一体となって海難防止に取り組んでいます。

プレジャーボートについては、小型船安全協会等の総会に合わせた海難防止講習を実施していますが、小型船安全協会等の団体に所属していない小型船運航者や河川等に係留しているプレジャーボート等への安全指導が課題となっています。このため、小型船舶操縦士免許更新に合わせた安全指導に取り組んでおり、免許更新講習機関との連携を

進めています。また、平成24年度には、管内を根拠地とするカツオ・マグロ漁船の火災事故が、施設の点検不良等を原因として多発したことから、漁船保険組合、運輸支局等と連携し、母港において火災防止のための施設点検を毎年実施し、火災発生の危険性が高い漁船を複数発見するなど、未然防止に成果をあげています。

― 航行安全対策の主な取組み ―

近年、大隅海峡の出入り口にあたる都井岬沖合い海域において、平成19年２月には貨物フェリーと漁船が衝突、平成21年５月には外国コンテナ船と漁船が衝突しているほか、大型船が航行する海域で操業する漁船と貨物船との衝突事故が多発しています。このため、宮崎県内のマグロ漁船船主による会合の総会において、海難防止講習を実施するとともに、平成24年度から同総会及び各漁協の総会等で簡易ＡＩＳ設置を呼びかけています。この普及活動により、現在では約30隻が簡易ＡＩＳを搭載し、更に70隻余りが設置を希望する等成果を上げています。

― 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件としては、来島海峡海上交通センターが平成10年１月に運用を開始しましたが、同４月に来島海峡の視界が500メートル以下となり、乗揚げ海難２件、衝突海難１件が連続して発生し、全船舶に対して航路の航行制限を勧告したことです。約14時間に渡る航行制限となり、来島海峡周辺に待機している船舶は100隻以上になりました。来島海峡は、屈曲した航路で、約10ノットの強潮流があり、さらに、順中逆西の航法により南流時に左側航行になることから、航行制限解除後に船舶が殺到すれば、さらなる海難の発生が予想されました。このため、巡視艇10隻を配備して警戒にあたらせるとともに、船舶が待機している海域ごとに個別に解除することとし、航行制限の解除を始めてから終了するまで、約７時間かかりましたが、新たな海難が発生することなく無事終了することができました。

― 九州の印象、思い出 ―

本年３月に東九州自動車道で宮崎市と大分市が繋がるとともに、16万トン級大型クルーズ船が油津港に初入港するなど、宮崎県も少しずつ変わってきたなと感じています。

― 趣味、特技等 ―

休みの日は時々ゴルフ練習場に行っています。ボールが飛ばず、あれこれと思案し、堂々巡りで下手を固めています。

（取材　平成27年９月２日　公益社団法人 西部海難防止協会　匂坂　正久）

◆ 萩海上保安署長　畑中　一男 氏



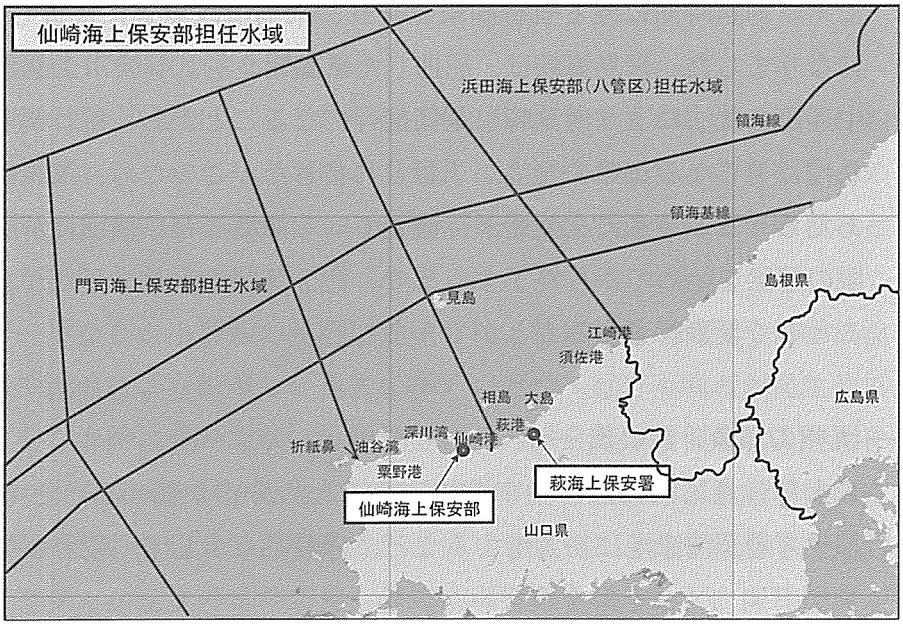
大分県出身

第七管区海上保安本部警備救難部海上環境課指導取締係長、対馬海上保安部警備救難課専門官、第七管区海上保安本部警備救難部環境防災課専門官　福岡海上保安部巡視船ちくぜん首席運用司令士、五島海上保安署次長等を歴任後、平成27年４月から現職

― 担任水域の特徴 ―

萩海上保安署が担当する海域は、山口県長門市飯井と同市壁岩及び北緯35度、東経131度の点を順次結んだ延長線以東の水域と山口県と島根県の県境界が海岸線で交わる点を順次結んだ線並びに陸岸に囲まれた海域です。

海域内には、相島、羽島、尾島、櫃島、肥島、大島の萩６島と呼ばれる離島と、この沖合に見島があり７つの離島を抱えております。なお、見島の牛は天然記念物に指定されております。



管内は韓国、北朝鮮と近接していることと見島の沖に七里ヶ瀬と呼ばれる好漁場があり、最近こそ見当たりませんが韓国漁船の違法操業等のぐ犯海域であります。

管内には港則法の適用港である萩、江崎、須佐の各港があり、萩港は特定港です。萩港の萩商港からは見島、大島、相島等の離島へのガス、ガソリン等の危険物の輸送が年間630件と離島旅客船の出入港3,600隻(延べ隻数)、海外船舶は年に８隻～15隻入港しますが、バハマ、パナマ、カンボジア等の観光船(旅客船)と中国への貨物船(スクラップ)です。

― 海難の発生状況と海難防止に向けた主な取り組み ―

大きな海難は発生しておらず、過去５年間で39隻(7.8隻／年)と殆どが小型漁船とプレジャーボートとなっております。そのため、漁協及び小型船安全協会員に対する海難防止講習会及び合同訓練を実施し、海難防止思想の普及及び指導に努め、安全運航の徹底を図っており、引き続き実施しております。

― 航行安全対策の主な取り組み ―

萩管内に入出港する船舶は離島の見島、大島、相島航路のフェリー等旅客船及び漁船並びにプレジャーボート等なので、これらの船舶に対する安全講習会の実施及び夏季の台風時期に「萩港台風等対策協議会」会員に対する事故防止を指導しています。

当署管内の灯台がＬＥＤ化となり、この件についての周知活動は当署に交通課がありませんので仙崎海上保安部交通課が実施し、当署は漁業者等から問い合わせがあった場合に対応しています。

― 業務経歴と特に印象に残っている事件・事故等 ―

昭和54年３月に海上保安学校を卒業後、第十一管区海上保安本部石垣海上保安部の巡視艇に配属となり、これを皮切りに通算12年間巡視船艇勤務で運良く海上保安庁の殆どの船型に乗り組むことができました。灯台業務用船、ＣＬ，ＰＣ，ＰＭ，ＰＬ，ＰＬＨ型巡視船艇です。昭和62年に大分海上保安部公害係(現在は海上環境係)を振り出しに、本格的に警備畑を歩み始め現在に至っております。

① 警備を覚えた駆け出しのころ大分保安部に勤務している時、総合レジャー施設への入場者が想定人数を超えて年間20万人となって、し尿等の排水処理能力を超えてしまい、排出基準に適合しない汚水を16回にわたり海域に排出した水質汚濁法違反事件ですが、夏場だったので暑さと悪臭との戦いでした。この事件は、マスコミにおおきく取り上げられました。

② 平成11年から13年にかけて中国船による集団密航事案が多数発生しました。

門司海上保安部警備係長として事件送致等を行いましたが、特に大変だったのが犯罪供用船舶の処分でした。所有者は中国本土に住むものでどうするかについて１年近くかかり、その間の台風等の保船、ビルジ処理等々本当に精神的に参りました。最終的には、所有権放棄となり、解体処分となりました。

③ ヘリコプター搭載巡視船ちくぜん運用司令科の時は、東日本大震災で陸の孤島と

なっていた釜石で風呂の提供、派遣者の宿泊所として利用等を行い皆様方から大変喜ばれました。

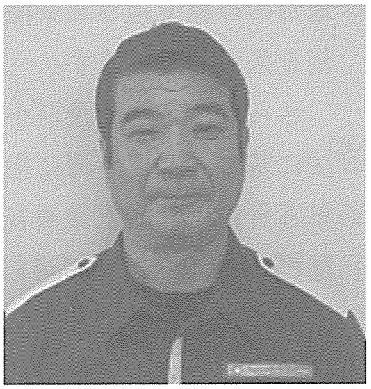
― 九州、沖縄の印象、思い出 ―

昭和54年の石垣海上保安部勤務時は宿泊事情が良くなく一軒の家に独身者６・７名が一間づつ入り、ヤシガニをとって、食べてはいけないところを食べ病院運びになった事や日中泳ぎに行き日焼けでなく、火傷した事等が今となって印象に残っています。

難民を救助したときは骨と皮の状態であった難民の方が一か月後には、少しふっくらし、大村の難民所に移動するときは支援者からの頂き物でしょうか、持ちきれないほどの荷物を持って出て行かれたことに日本国民の優しさを感じました。

（取材　平成27年８月25日　公益社団法人 西部海難防止協会　東　正美）

◆ 宇部海上保安署長　奥瀬　広孝 氏



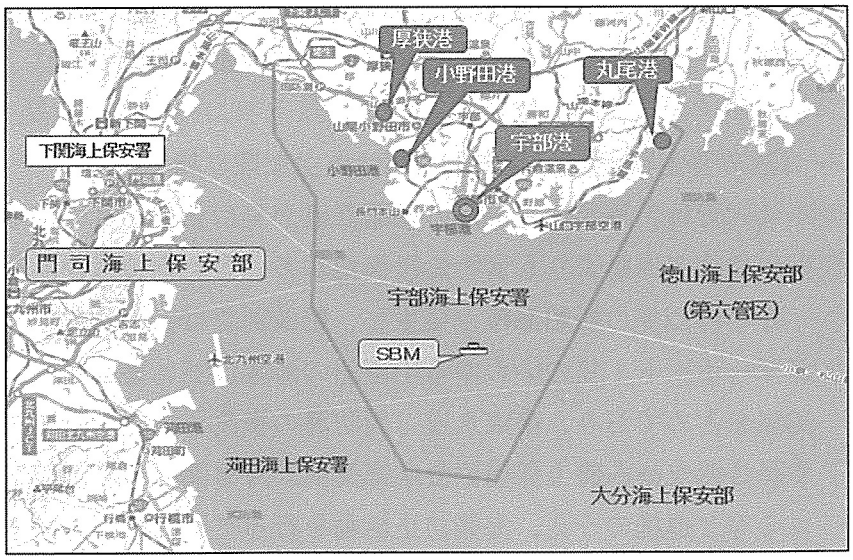
長崎県五島市出身　昭和54年４月入庁

佐世保海上保安部警備救難課救難係長・港務係長、若松海上保安部航行安全課海務係長、第七管区海上保安本部警備救難部救難課計画係長、対馬海上保安部警備救難課専門官、第七管区海上保安本部警備救難部救難課専門官、同本部交通部安全課専門官、佐世保海上保安部交通課長等を歴任後、平成27年４月から現職

― 担任海域の特徴 ―

管轄区域は、宇部市、山陽小野田市、美祢市の３市であり、担任水域は、門司海上保安部の担任水域のうち関門海峡東口以東の周防灘海域で、港則法に基づく特定港の宇部港、適用港の小野田港、厚狭港及び丸尾港があり、担任水域の東側は第六管区の徳山海上保安部、南側は第七管区の大分海上保安部の担任水域と接しています。

宇部港は古くから地域で産出される石炭、石灰石等の積出港として、また、セメント産業を中心とする工業港として、地域経済の発展に重要な役割を果たしてきましたが、昭和30年代のエネルギー革命による石炭産業の衰退に伴い、既存の産業に加え、炭坑からの排出土砂によって埋められた工業用地に石油化学工業等の新たな臨海企業が立地し、この地域は、「石炭」から「石灰」へ、「石灰」から「セメント・カルシウム」へ、そして「化学産業」へと関連企業も含め発展しております。



また、宇部の南側約12kmの沖合いの港域外には、西部石油㈱の一点係留式シーバース(SBM)があり、15万トン級のVLCC（大型原油）タンカーが、年間約30隻係留し、海底パイプラインで西部石油㈱山口製油所に原油を陸揚げし、同所で精製された石油製品が、昭和シェル石油㈱の輸送ラインに乗って、約９割は中国・四国・九州・北陸方面へ海上出荷され、１割はタンクローリーにより陸上出荷されております。このため、危険物取扱件数は第七管区では大分海上保安部に次いで二番目となっています。

このように、宇部港は、瀬戸内海工業地帯の一翼を担う工業港として重要な役割を果たしています。


一点係留式シーバース（SBM）に係留・原油荷揚げ中のVLCC

さらに、宇部港及び小野田港は、港湾法に基づく重要港湾に指定され、平成23年５月には、国土交通省により徳山下松港（第六管区）と宇部港を二港一対で『国際バルク戦略港湾』の選定を受け、実働に向けて港湾の整備が進められています。ケープサイズ船は喫水が深いため、満載状態で先ず徳山下松港に入港し、二港目で宇部港に入港して石炭を荷揚げする計画です。

宇部港への入港隻数は、年間約１万3000隻で推移していますが、１万トン以下の船舶が97％を占めており、主に諸外国から大型船で原油、石炭等の原料を輸入し、一時保管若しくは工場で加工・精製のうえ、小型貨物船やタンカーで国内等各地へ運搬するという特色があり、当港における取扱貨物は、石炭・原油・セメント・石油製品・石灰石等となっております。

また、管内には漁港漁場整備法に基づく第１種漁港が５港、第２種漁港が２港あり、漁業協同組合は、山口県漁協８支店（埴生、厚狭、高泊、小野田、藤曲、宇部岬、床波、東岐波）と１漁協（新宇部漁協）が所在し、管内の登録小型漁船は約1,000隻で、主に小型底曳き網漁業及び海苔養殖業が行われています。

― 海難の発生状況と海難防止に向けた主な取り組み ―

管内では、毎年13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海難よりも貨物船の衝突が多いという特徴があります。

昨年は12隻の船舶海難が発生し、船種別では、貨物船が６隻で50％、漁船２隻とプレジャーボート１隻のいわゆる小型船の海難は25％と少なく、種類別では、衝突が６隻で50％を占めており、南東水道・周防灘の推薦航路上付近での衝突海難が多いのも特徴です。このため、海上保安協会宇部支部、海事関係者、漁協、小型船安全協会、地元マスコミ等と連携のうえ、海難防止活動を行っており、引き続き地道に有効なリーフレット等を作成し、効果的な海難防止活動を行うこととしております。

― 航行安全対策の主な取り組み ―

先にお話ししたとおり、平成23年５月、宇部港が『国際バルク戦略港湾』に選定され、航路及び泊地を水深13mに増深することとなりましたので、平成24年度の「宇部港本港地区航路等工事に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会」において安全対策が策定され、現在、浚渫工事が行われており、工事中の安全対策を推進しています。

また、南海トラフ巨大地震等台風・地震・津波対策については、国・地方自治体・海

事関係者・漁協等の74団体で構成する「宇部・山陽小野田地区港内異常気象対策協議会」において、規約等改正のうえ、自主的に活動すること等の合意形成が構築されており、更なる充実強化を図っております。

―特に印象に残っている事件・事故等―

佐世保海上保安部警備救難課救難係長時代の平成11年１月に、韓国から佐世保向け航行中の韓国貨物船「KAE CHYK JIN」(4,160トン　乗組員13名(全員韓国人)、積荷海砂約6,500トン、搭載燃料Ａ重油38キロリットル、Ｃ重油93キロリットル)が海上荒天のため、長崎県五島列島宇久島の北西約40kmの海上において転覆、乗組員13名は海上に投げ出され、６名は付近航行中のタンカーに救助され、残る７名は当庁の巡視船艇、航空機により発見・揚収された海難事故の対応が印象に残っています。

船体は、折からの強い風浪により漂流し、宇久島との距離約4.5kmの地点まで接近しましたが、「はかた」、「ちくご」、「やえやま」等の巡視船、特殊救難隊等の必死の曳航作業によって、宇久島への漂着を回避した事案ですが、５日間佐世保海上保安部のオペレーションに詰め、管区本部への報告、多数の巡視船艇への指示、調整等で大変苦労しました。

本件については、長官表彰のみならず、「平成11年度防災功労者内閣総理大臣表彰」に決定し、同年９月３日総理大臣官邸で故小渕総理大臣から佐世保海上保安部長が代表して表彰状を授与されました。その際、佐世保海上保安部長の随行として参列しました。

最近では、「佐世保港大型客船入出港に伴う航行安全対策調査専門委員会」において、海事関係者から大型クルーズ客船入出港に際し、米軍所有で海上自衛隊と共同使用する係船ブイ６基が邪魔であるとの指摘を受け、九州防衛局、佐世保市を始め関係者と調整して、大型クルーズ客船寄港前の平成26年３月に全て撤去することができ、30年来の懸案事項が解決したことも印象に残っています。

―九州、沖縄の印象―

今回が九州以外で初めての勤務ですが、九州は義理人情に厚く、住み易い所と感じています。

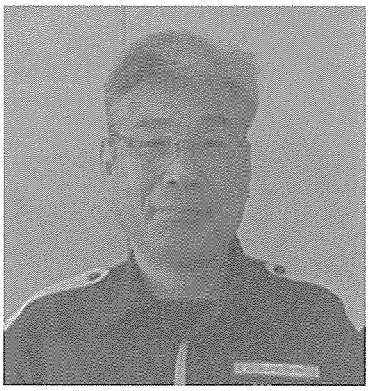
―普段心がけていること、趣味等―

仕事だけでなく何事に対しても、上から目線でなく市民目線で親身になって、常に一生懸命に対応をとることが好きで、現在は署長という立場ですが、職員には気さくに話しをするように心がけています。

趣味は、野球、ゴルフ等のスポーツ観戦とカラオケです。

(取材　平成27年８月28日　公益社団法人 西部海難防止協会　倉重　吉範)

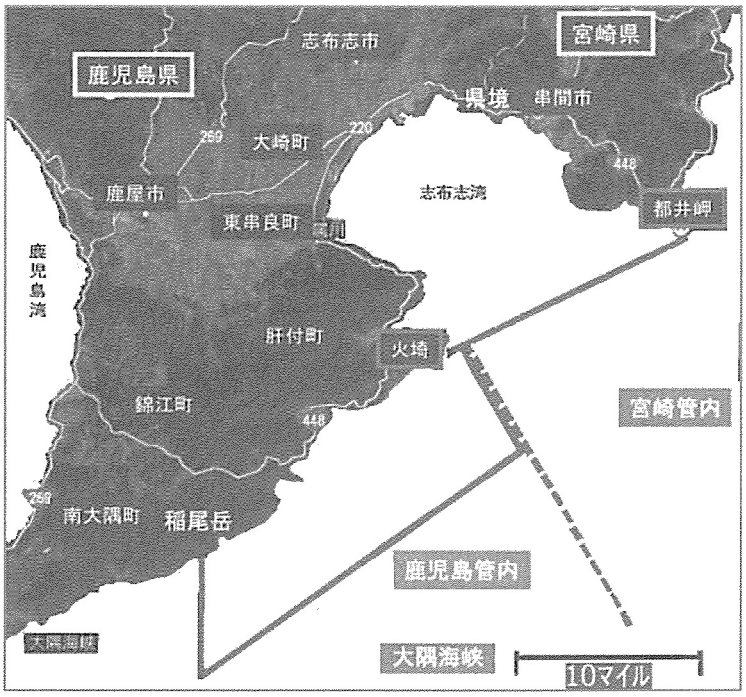
◆ 志布志海上保安署長　柿圃　浩二 氏



鹿児島県出身、昭和52年入庁

山川海上保安署巡視船せんだい乗船以後、第十管区管内巡視船艇、陸員を経て、串木野海上保安部警備救難課救難係長、鹿児島県警察本部出向、第十管区海上保安本部警備救難部警備課警備第一係長、油津(現宮崎)海上保安部警備救難課専門官、第十管区海上保安本部警備救難部国際刑事課、同刑事課刑事企画指導官、宮崎海上保安部警備救難課長、第十管区海上保安本部警備救難部国際刑事課長を歴任後、平成26年４月から現職

― 担任海域の特徴―

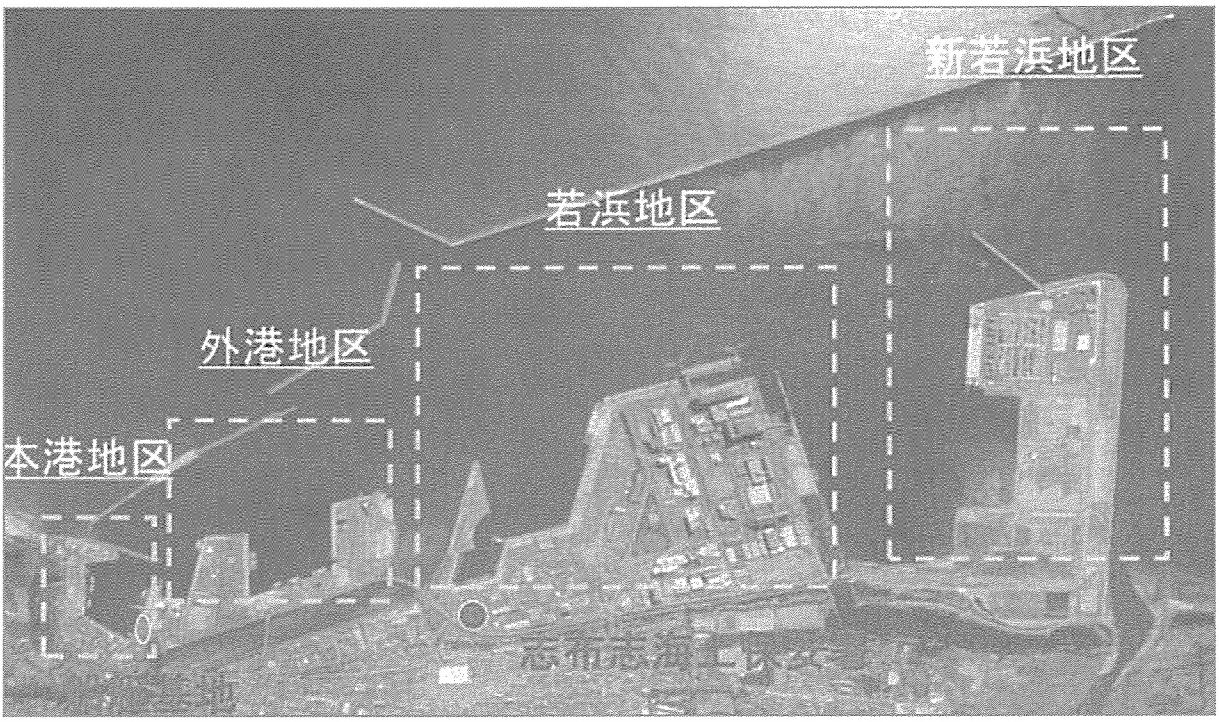


担任海域(左図参照)は、志布志湾内と大隅半島南部肝付町沿岸海域であり、北及び東は宮崎海上保安部、南及び西は鹿児島海上保安部、指宿海上保安署と接しています。

志布志湾内には、港則法適用港の志布志、内之浦、福島(宮崎県串間市)港があり、東串良町沖合に志布志国家石油備蓄基地があります。

志布志港は、昭和30年代に本格的な港湾整備が始まり、昭和44年に重要港湾の指定を受け、本港・外港・若浜地区が順次築港され、昭和62年開港、若浜地区における飼料ターミナルの稼動が本格的に始まり、背後の日本有数の畜産地帯である鹿児島宮崎両県への飼料供給地として機能を発揮しています。平成21年に新若浜地区のコンテナターミナルの一部が供用開始され、最近では平成23年５月末に国の国際バルク戦略港湾に選定されました。(次頁図参照)

平成26年は698隻の外国貨物船が入港、木材輸出は前年の倍の約23億円で日本一を誇っています。



― 海難の発生状況と海難防止に向けた主な取り組み ―

平成26年は、ケミカルタンカーの岸壁衝突等船舶海難５件、漁船からの海中転落死亡等人身事故５件が発生しています。

南に開いた形状の志布志湾は、台風の影響を受けやすいという特色があり、平成14年７月、台風９号により避難中の外国貨物船Ｃ号が走錨して座礁、船員４名が死亡する事故が発生したのを機に、台風津波対策委員会では、志布志湾が強風域に入る48時間前に警戒勧告、24時間前に避難勧告を発出し、この避難勧告により200トン以上の船舶はすべて湾外避泊地へ移動させております。

昨年は、気象台から大型台風来襲の予報がなされ避難勧告を５回発出しました。

― 航行安全対策の主な取り組み ―

志布志湾は、南海トラフ地震の発生により高さ７ｍの津波が来襲すると予想されています。志布志国家石油備蓄基地は備蓄原油の入替のため年に４～５回、５～30万トン級タンカーが入港することから、着桟する沖合のシーバースにつき、地震、津波災害を想定し入港方法、係留施設の改善を検討中であり、当署も検討結果等について情報共有を依頼しているところです。

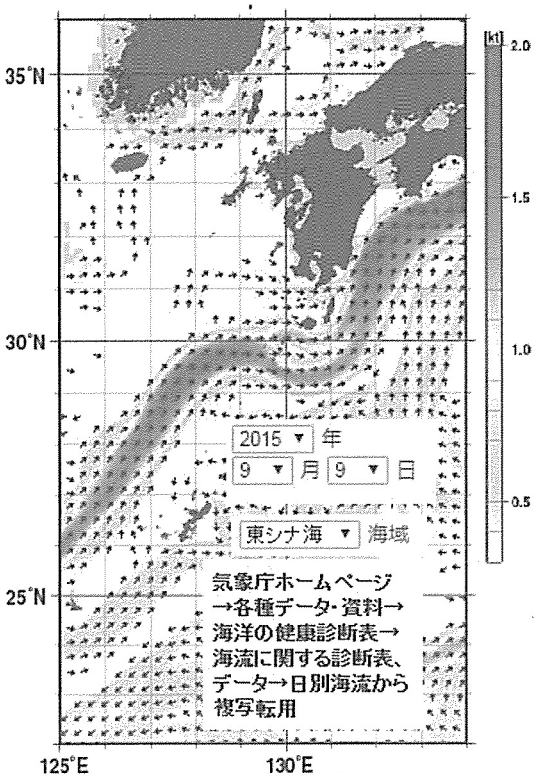
― 印象に残っている事件事故 ―

昭和60年３月、串木野港を出港し下甑島磯場向け航行中の瀬渡船開洋丸(6.7トン、乗

員１名、釣客26名)が荒天のため転覆、14名が死亡、13名が行方不明となる事件が発生しました。

当時巡視船かみしま機械員から串木野海上保安部警備救難係の内命を受けていたのですが、かみしまに臨時乗船し遭難者の捜索に当たりました。その後、多数の死者の検視や遺留品の分類、整理、船体見分、復元力再現見分などの捜査に従事しました。

人事異動のまっただ中、当時の部長をはじめ職員は不眠不休で捜索調整、報道対応に当たり、灯台船を含め第十管区管内全船艇も臨時船長等の減員運航で捜索等の作業に当たりました。



最後の遺体が発見されたのは、１か月以上も経った後で、高知沖合であったのが印象に残っています。(右図　最近の潮流図参照)

もう一つの事件は、平成14年６月、警察・税関と海保の合同捜査により、志布志港着岸中の外国貨物船Ｎ号からコカイン５キロを持ち出した受取人２名、船員１名を逮捕する密輸事件を摘発しました。当時鹿児島県警察本部に出向中であり、受取人であるペルー人被疑者の取調べ官として捜査に従事しました。また、本件には新設された国際組織犯罪対策基地の海上保安官も捜査に加わり、主に関東、中部地区における関係先の捜査を実施したほか、関係外国人被疑者を当庁航空機で護送する等当庁の捜査力・機動力が十二分に発揮された事件でした。

― 九州、沖縄の印象 ―

一貫して十管区勤務です。南九州は、東京以北に比べ日出、日没時間が１時間以上遅いためか??　私を含め口下手でのんびりしている印象です。

― 趣味、特技等 ―

趣味は、スポーツ全般の鑑賞(ライブ、テレビ)及び里山散策です。特技は制圧術で、上級及び技能検定員の資格を持っています。

(取材　平成27年９月２日　公益社団法人 西部海難防止協会　匂坂　正久)

4　ミニ知識・海（35）

船の身分証明書：船舶国籍証書

船舶も人と同様に国籍を持っている。世界のいずれの国も（沿岸国以外の国でも）船舶に対して国籍を与えることができるが、船舶は国籍を与えられたその一国（旗国）のみの旗を掲げて航行することが許されている。特に、公海上の船舶は原則として旗国の排他的管轄権が行使されるため、船舶の国籍は極めて重要な意味をもっている。船舶の国籍を証明する書類が「船舶国籍証書」であるが、外航船が入港するときは税関にこの書類を提示することが義務付けられており、いわば船舶のパスポート（身分証明書）に当たる。



1　国籍取得の要件

船舶が国籍を取得するときの条件として、公海に関する条約（公海条約）第５条及び海洋法に関する国際連合条約（国連海洋法条約）第94条では船舶と旗国との間に「真正な関係」が存在しなければならないとしているが、国籍付与の要件は規定されておらず、各国の国内法に委ねられている。

日本では船舶法第１条で、日本船舶の要件を次のように定めている。

①　日本の官庁（国の機関）又は公署（地方自治体の機関）の所有する船舶

②　日本国民の所有する船舶

③　日本の法令で設立した会社であって、代表者の全員及び業務執行役員の３分の２以上が日本国民であるものの所有する船舶

④　日本の法令で設立された法人(会社除く)であって、代表者の全員が日本国民であるものの所有する船舶

2　日本船舶の権利義務

日本の国籍要件を満たす船舶には、次のような権利、義務が発生する。

(1)　日本船舶の権利

①　日本国旗を掲揚すること

②　日本国内の税関の置かれていない不開港に寄港すること

③　日本の各港間で物品、旅客の運送を行うこと

(2)　日本船舶の義務

船舶法の適用を受ける船舶で、総トン数が20トン以上の船舶の所有者は、

①　日本国内の所在地に船籍港を定め、

②　その港を管轄する管海官庁(地方運輸局)に、当該船舶の総トン数の測度の申請をし、

③　その後、船籍港を管轄する登記所に所有権の保存登記(船舶登記)を申請し、

④　登記後に、管海官庁に当該船舶の登録(船舶登録)を申請して、

⑤　船舶国籍証書の交付を受け、検認を受けなければならない。また、前回検認から一定期間(総トン数100トン以上の鋼製船舶は４年等)経過後、船舶国籍証書の検認を受けなければならない。

船舶国籍証書の交付・検認を受けた日本船舶は、

⑥　日本国旗を掲揚し、

⑦　船舶の名称、船籍港、総トン数、吃水等を標示することが義務付けられている。

船籍は、通常、船名とともに船尾に表示されるが、ここに表示されるのは国籍ではなく、船籍が置かれている港の名称である。例えば日本船籍なら東京、関門、中国船籍なら上海、オランダ船籍ならロッテルダムなどである。



3　船舶国籍証書

船籍を定め、登録の申請を提出すると、その港を管轄する管海官庁が管理する「船舶原簿」に登録される。船舶原簿は、船舶の戸籍にあたるもので、船舶の経歴が全て記載されている。

船舶原簿に登録されるとその船舶には「船舶国籍証書」が交付される。船舶国籍証書は、船舶が日本国籍を有すること及びその船舶の同一性を証明する公文書であり、船舶国籍証書の交付がなければ船舶を航行させることはできない。日本船舶としての資格は、その所有者が(1)項に掲げる者であれば足りるが、船舶国籍証書の交付を受けなければ、日本船舶としての権利を完全には行使できない。

船舶国籍証書には、船名、船舶の種類、船籍港、総トン数、船の長さ・幅、主機関の種類、浸水年月等の要目が記載され、「上記の事項はいずれも正確であり、本船は日本国の国籍を有することを証明する」との文言が記されている。船舶国籍証書に記載した事項に変更が生じたときは、証書の書換え申請をしなければならない。

海のペーパークラフト展
―関門海峡らいぶ館―

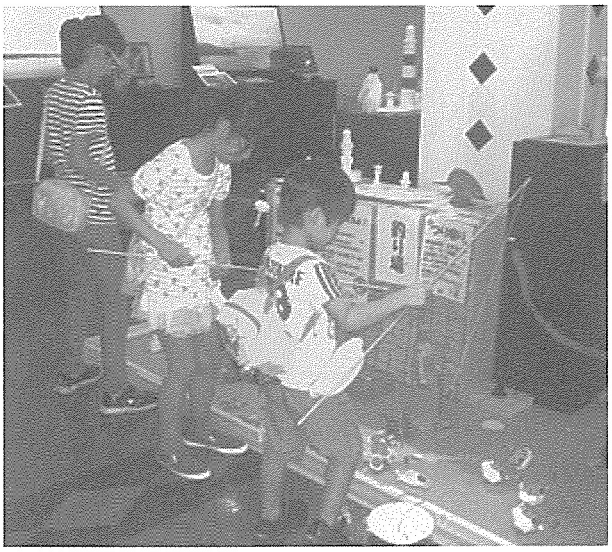
公益社団法人 西部海難防止協会
海事広報展示館館長 **唐　島　和　夫**

本年６月の西部海難防止協会定時総会において、海事広報展示館館長に選任されました唐島です。細坂前館長に引き続きご支援方よろしくお願いします。

海事広報展示館は、別名関門海峡らいぶ館ともいい、関門海峡を中心に海や船舶交通に関する各種資料を展示していますが、３台のカメラを操作して関門海峡を航行している船舶、灯台や浮標等のライブ映像を見ることもできます。専門のスタッフが海事知識を分かりやすく解説し、海事思想の普及に努めています。

さて、当館では８月中「海のペーパークラフト展」を開催しました。貨物船、タンカー、カーフェリー、巡視船等各種船舶や灯台の模型を関門海峡に見立てた台上にずらりと並べ、別コーナーではクジラやペンギンなどを展示したキッズコーナーを設けました。



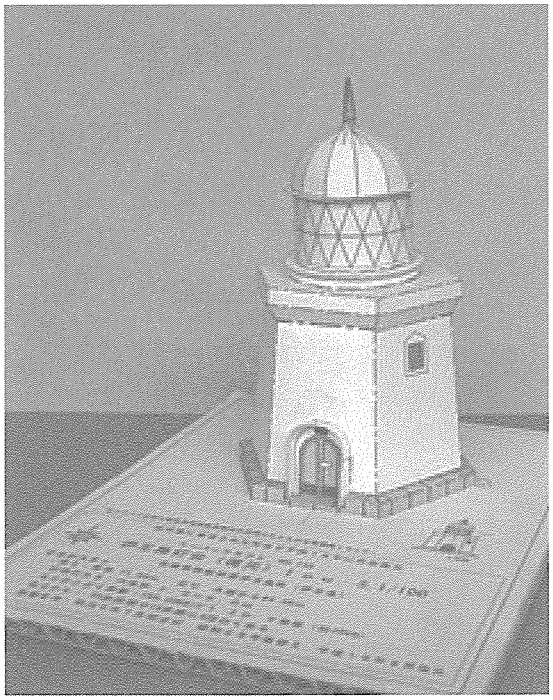


キッズコーナーには、釣堀があって様々なペーパークラフト魚を磁石の付いた釣竿で釣り上げることができ、小学生以下の子供さんに楽しんで頂きました。これは、子供達に海に関心を持ってもらうことが主眼ですが、一緒に来られた保護者の方々にも館内の展示物を通じて関門海峡や船舶に興味を持ってもらうことも目的のひとつです。

丁度、夏休み期間中と重なりましたので、日々、子供さん達の声が館内に響きわたり、案内する年配館員は孫と遊ぶお爺ちゃんのようでした。

ところで、船舶や灯台などの模型は、現役の海上保安庁職員２名の方から提供を頂きましたが、いずれもプロ級の作品です。また、魚や亀、海草などは館員が何か月も前から休





憩時間や自宅に持ち帰って作製したものです。いずれも、良く出来た作品揃いで関係する方々のご協力によって、このような企画が支えられていることがお分かりいただけると思います。

さて、新米館長として驚いたことがあります。中国、台湾や韓国からの来館者が思ったより多いということです。日によっては６割以上が外国からの来館者ということもありました。

一般的に、これら外国の方々は団体で来られると(特に団体客は中年以上の方が多いの

ですが)騒々しいことこの上もありません。しかし、外国の方でも子供連れの若いご夫婦となると、そんなこともなく静かに見学して帰って行かれます。若い人たちのマナーは徐々に洗練されているのでしょうか。ただ、子供達は日本人に比べて自由気ままに振舞うことが多いように思いますが……。



一方、日本人の来館者は地元の方も多いのですが、県外から観光で来られた方、小中学校、高校の修学旅行生の来館も結構多く、楽しかった、良い勉強になったと感謝して帰って行かれます。このような日々の活動を通じて、関門海峡らいぶ館が多くの方々に親しまれ、来館された多くの方に、海や船舶、関門海峡に興味を持ってもらえるように館員一同努めていきたいと思います。

海の事件・事故は
局番なし「118」

(公社)西部海難防止協会
ホームページ
http://www.seikaibo.ecweb.jp/

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://www.seikaibo.ecweb.jp/