会　　報

第　202　号

（令和５年９月号）

目　　次

就任のごあいさつ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1

（公社）西部海難防止協会　会長　佐藤　元洋

1　業　務　日　誌（R5. 4. 1～R5. 6. 30）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2

2　事　業　報　告（R5. 4. 1～R5. 6. 30）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4

２－１　会の運営に関する活動

２－１－１　令和５年度　第１回　業務運営会議

２－１－２　令和５年度　第１回　通常理事会

２－１－３　令和５年度　定時総会

２－１－４　令和５年度　第２回　通常理事会

２－１－５　令和５年度　役員名簿

２－２　一　般　事　業

２－２－１　西日本海難防止強調運動推進連絡会議

２－２－２　南九州海難防止強調運動推進連絡会議

２－２－３　沖縄地方海難防止強調運動推進連絡会議

２－３　受　託　事　業

２－３－１　北九州港港湾計画改訂に伴う航行安全対策調査専門委員会

3　協会だより・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38

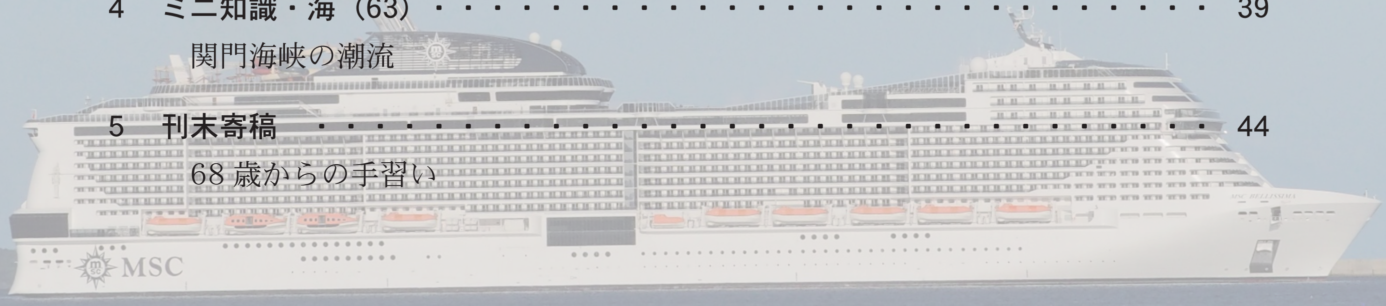
下関カッターレースに出場

4　ミニ知識・海（63）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39

関門海峡の潮流

5　刊末寄稿　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・44

68 歳からの手習い



公益社団法人　西部海難防止協会

デザイン灯台（その８）

海上保安庁では、航路標識の目的・機能に支障が生じない範囲で、地方自治体などと連携して、地方の観光資源・特産品などをモチーフに周囲の景観にマッチした「航路標識のデザイン化」を行っています。

本会の事業地域にあるデザイン灯台をご紹介します。

―伊延港導灯（いのべこうどうとう）―

（第十管区海上保安本部提供）

所 在 地：鹿児島県大島郡和泊町
　　北緯 27 度 24 分 52 秒　東経 128 度 38 分 34 秒
構　　造：白色三角形頭標付白色塔形　塔高 16ｍ　灯光は水面から約 22ｍ
初 点 灯：平成６年（1994 年）３月 19 日
光 り 方：不動黄光
光の強さ：実効光度　830 カンデラ
　　光達距離　8.5 海里（約 16km）
概　　要：鹿児島県沖永良部島の伊延港に設置されている導灯（通航困難な水路、狭い湾口等の航路を示すため航路の延長上の陸地に設置された高低差のある２個以上の構造物で灯光を発する航路標識）の前灯にあたる。
　　伊良部島は奄美群島西部に位置し、温暖な気候と適度な降雨でサトウキビのほかエラブユリなどの球根栽培が盛んであり、平成５年度に特産の白いユリの花をイメージしてモニュメント化された。

就任のごあいさつ

公益社団法人 西部海難防止協会
会 長　　佐 藤　元 洋

令和５年６月 20 日に開催されました令和５年度第２回通常理事会において会長に就任いたしました佐藤でございます。

就任に当たり、改めて当協会の歴史を振り返ってみますと、戦後、復興が始まり、海運における船腹量が飛躍的に増えておりましたが、海上交通環境が追随していないために海難事故が増加していました。管海官庁は、海上交通の安全や海難防止の観点から、海上交通の安全対策、航路、港湾の整備等を行っていました。しかし、海難防止事業は官民一体となって現状に対処しなければならないとの考えのもとに、海運関係者が自ら意識して自主的な防止策を図らなければ事故は防げないとの強い思いを持ち、昭和 25 年、有志により海難防止運動の民間推進団体としての西部海難防止協会が誕生しました。

その後、昭和 45 年には社団法人西部海難防止協会として認可され、平成 25 年に現在の公益社団法人西部海難防止協会として認定されています。

それ以後、これまでと同様に海上交通の安全に寄与することを目的として、九州、沖縄及び山口県の沿岸及びその付近水域における海難の防止に関する事項の調査研究、周知宣伝その他海難防止に関し必要な諸事業を行い、当協会は成果を着実に上げ現在に至っています。

これはひとえに、当協会が行う事業に対して会員及び関係各位の皆様から弛まぬご理解とご協力を賜っているお陰であり、改めて心より御礼申し上げます。

西部海難防止協会が誕生いたしました昭和 25 年は私が生まれた年でもあり、偶然とは言え何かしら縁深いものを感じ、会長職を執るにあたり身が引き締まる思いがしています。

当協会に在席するまでの約半世紀の間、船社及び水先人として海上の現場で勤務してまいりました。その時のモットーは「最悪に備えて最善を尽くせ」、「仕事は楽しく安全に」です。

当協会の運営に携わって行く上で、この気持ちを忘れることなく、また当協会誕生の精神を継承し、役職員一丸となり事業運営に努める所存ですので、当協会の会員、関係官公庁及び関係団体の皆様には、これからもご指導、ご協力及び忌憚のないご意見を賜りますことを切にお願いして、私の挨拶とさせていただきます。

1　業務日誌（Ｒ５．４．１～Ｒ５．６．30）

１－１　本　部

日　　付	内　　容
５月　９日㈫	公益社団法人九州北部小型船舶安全協会　令和５年度　第１回通常理事会 於：北九州市
５月 22 日㈪	令和５年度　西日本海難防止強調運動推進連絡会議　　於：北九州市
５月 25 日㈭	公益社団法人九州北部小型船舶安全協会　令和5年度　総会、第2回通常理事会 於：北九州市
５月 29 日㈪	公益社団法人西部海難防止協会　令和５年度　第１回業務運営会議 於：北九州市
５月 30 日㈫	公益社団法人日本海難防止協会　令和５年度　第１回通常理事会 於：東京都
６月　５日㈪	公益社団法人西部海難防止協会　令和５年度　第１回通常理事会 於：北九州市
６月 20 日㈫	公益社団法人西部海難防止協会　令和５年度　定時総会、第１回通常理事会 於：北九州市
６月 27 日㈫	公益社団法人日本海難防止協会　令和５年度　社員総会、第１回臨時理事会 於：東京都
６月 30 日㈮	北九州港港湾計画改訂に伴う航行安全対策調査専門委員会　第１回委員会 於：北九州市

１－２　鹿児島支部

日　　付	内　　容
６月　９日㈮	令和５年度　南九州海難防止強調運動推進連絡会議 於：鹿児島市

１－３　沖縄支部

日　　付	内　　容
６月 16 日㈮	令和５年度　沖縄地区海難防止強調運動推進連絡会議 於：那覇市

１－４　航行安全支援業務（Ｒ５．４．１～Ｒ５．６．30）

支援業務室・業務内容	契約期間 期間中の実施日
【新門司沖支援業務室】 ・新門司沖土砂処分場（Ⅱ期）工事に伴う船舶安全管理業務	令和４年９月１日～ 令和５年７月28日
	４月３日～６月23日
【ひびき支援業務室】 ・北九州港（響灘東地区）岸壁工事に伴う船舶安全管理業務	令和４年11月25日～ 令和５年５月25日
	４月３日～４月10日
・令和５年度廃棄物響灘東（中仕切）護岸工事に伴う船舶安全管理業務	令和５年３月23日～ 令和６年１月31日
	６月16日～６月30日
・北九州市響灘地区における洋上風力発電事業に関する風車基礎・海洋工事に伴う船舶安全管理業務	令和５年３月29日～ 令和５年９月15日
	５月15日～６月30日
【関門支援業務室】 ・関門鉄道トンネル上部海底調査に伴う船舶安全管理業務	令和５年４月３日～ 令和６年１月19日
	５月11日～６月27日
・関門航路（大瀬戸～早鞆瀬戸地区（西海岸沖））浚渫工事に伴う船舶安全管理業務	令和５年４月３日～ 令和６年１月19日
	６月５日～６月30日
【苅田支援業務室】 ・苅田港航路浚渫工事に伴う船舶安全管理業務	令和５年２月11日～ 令和５年４月28日
	４月１日～４月６日
【博多支援業務室】 ・博多港箱崎ふ頭地区浚渫工事に伴う船舶安全管理業務	令和５年４月３日～ 令和５年９月29日
	４月３日～６月30日
【那覇支援業務室】 ・那覇港湾施設の浚渫工事に伴う船舶安全管理業務	令和４年10月１日～ 令和５年５月31日
	４月１日～５月26日
	令和５年６月１日～ 令和５年11月30日
	６月５日～６月30日

2　事業報告

2－1　会の運営に関する活動

令和５年度通常総会、第１回・第２回通常理事会及び第１回業務運営会議を以下のとおり開催しました。

2－1－1　**令和５年度　第１回　業務運営会議**

令和５年５月 29 日、西部海難防止協会会議室において開催し、令和５年度第１回通常理事会、定時総会及び第２回通常理事会の審議事項について、出席構成員９名から意見を受けました。

2－1－2　**令和５年度　第１回　通常理事会**

令和５年６月５日、リーガロイヤルホテル小倉（北九州市）で開催し、令和５年度事業計画等８議案について審議し議決しました。

⑴　出席者　理事　13 名（理事総数 21 名）、監事　２名

⑵　来　賓　第七管区海上保安本部　真部克彦交通部長（挨拶後退席）

⑶　主な決議事項の概要

①　令和４年度事業報告及び決算の報告並びに監事による会計及び業務の監査報告が行われ、原案どおり承認されました。

②　令和４年第４回通常理事会で議決された令和５年度事業計画に対する事業計画の変更が承認されました。

【変更事業計画】

令和５年度は、公益目的事業として研究事業、調査事業及び情報提供事業を、収益目的事業として調査事業を計画しています。

（公益目的事業）

・研究事業は、早鞆瀬戸における異常気象の潮流等に及ぼす影響と通航船舶の安全性に関する調査研究を行い、異常気象と関門海峡両側に生じる水位変化の関係を確認するとともに、通航船舶の安全性について検討し関係者に周知することとしています。

・調査事業では、国、地方公共団体等からの委託を受けて、港湾計画改訂に伴う船舶交通の諸問題、海上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、船舶大型化に伴う入出港及び着離岸等の航行安全対策について調査研究を行います。

・情報提供事業では、

イ　国、地方公共団体等の委託を受けて、関門港、博多港、那覇港等で実施される海上工事における航行安全支援業務の実施

ロ　西日本、南九州、沖縄地区の海難防止強調運動推進連絡会議の開催及び運動の推進

ハ　海難防止に関する西海防セミナー及び海上工事作業従事者に対する講習会の実施

等を行います。

（収益目的事業）

企業等の委託を受けて、特定海上工事等に係る船舶航行安全対策の調査研究事業を行います。

③　令和４年第４回通常理事会で議決された令和５年度予算（損益ベース）に対する収支予算の変更（損益ベース）が承認されました。

【令和５年度変更収支予算（損益ベース）】

変更予算における令和５年度の経常収益は５億 1108 万 9000 円で、当初予算に比べ 3455 万 8000 円減額しています。これは、調査研究事業等の事業収益が減少する見込みであることが主な変更要因です。

経常費用は５億 1033 万 8000 円（事業費４億 9683 万 7000 円、管理費 1350 万 1000 円）で、当初予算より 3190 万 8000 円減額しています。

当期経常増減額は 75 万 1000 円の見込みです。

④　理事の選任案が了承されました。

⑤　専門委員の異動に伴い、後任の海事専門委員３名の委嘱が承認されました。

⑥　業務運営会議構成員の異動に伴い、後任の構成員５名の委嘱が承認されました。

⑦　海事広報展示館館長の選任・解任が承認されました。

２－１－３　令和５年度　定時総会

令和５年６月 20 日 15 時 00 分～ 16 時 19 分の間、リーガロイヤルホテル小倉（北九州市）で開催し、令和４年度決算、理事の選任について審議し議決するとともに、令和４年度事業報告、令和５年度変更事業計画及び変更収支予算について報告が行われました。

⑴　出席者

①　会　員

正会員　220 名中、出席者 190 名（出席 58 名、委任状 27 名、書面表決 105 名）

②　監　事　２名

⑵　来　賓　第七管区海上保安本部　宮本伸二本部長

⑶　議案審議の概要

①　報告事項

令和４年度事業報告、附属明細書について報告されました。

【公益目的事業】

ⅰ　研究事業として、沖縄周辺海域における地震津波（沖縄本島南東沖地震３連動）対策に関する調査研究を行い、沖縄周辺海域で発生した巨大地震に伴う津波が発生し、沖縄県内の港則法適用６港へ到達した場合に生じる係留船舶及び通航船舶の影響を把握するとともに係留船舶の安全性を評価する簡易的な手法を提案しました。

ⅱ　調査事業として、国、地方公共団体等の委託を受けて７件の船舶航行安全対策調査研究等（港湾計画改訂に伴うもの３件、海上工事に伴うもの３件、船舶大型化に伴うもの１件）を行いました。

ⅲ　情報提供事業として、国、地方公共団体等の委託を受けて 15 件の船舶航行安全支援業務を行いました。また、海の事故ゼロキャンペーンにおける運動方針を受けて、西日本海難防止強調運動推進連絡会議、南九州海難防止強調運動推進連絡会議及び沖縄地方海難防止強調運動推進連絡会議が開催され、実施計画が策定されるとともに、それぞれの地区おいて海難防止啓発活動を支援しました。

さらに西海防セミナー（１回）、海上起重基幹技能者・海上起重作業管理技士更新講習受講者に対する安全講習を実施しました。

【収益目的事業】

企業からの委託を受け５件の航行安全対策調査検討業務等を行いました。

【附属明細書】

令和４年度は、事業報告の内容を補足する重要な事項が存在しないため作成していません。

②　第１号議案　令和４年度決算

令和４年度決算状況について貸借対照表、正味財産増減計算書、財産目録等の説明及び監査報告が行われ、原案どおり可決承認されました。

貸借対照表から、令和４年度末現在の資産合計は３億 897 万 7741 円、負債合計は３億 3598 万 8902 円でした。

正味財産増減計算書から、経常収益計４億 2374 万 7883 円、経常費用計４億 2447 万 4874 円で、正味財産期末残高 4898 万 8839 円でした。

③　第２号議案　理事の選任について

前理事の任期満了に伴い 23 名の理事の選任が承認されました。

承認された理事の任期は、令和５年６月 20 日から令和７年度定時総会までとなっています。

④　その他

令和５年度第１回通常理事会で承認を得た、令和５年度変更事業計画及び令和５年度変更収支予算（損益ベース）について説明があり、質疑の有無について確認しましたが、質疑等はありませんでした。

宮本伸二第七管区海上保安本部長

高祖健一郎会長

２－１－４　**令和５年度　第２回　通常理事会**

令和５年６月 20 日、リーガロイヤルホテル小倉（北九州市）で開催し、代表理事選任等４議案について審議し議決しました。

⑴　出席者　理事　15 名（理事総数 23 名）、監事　２名

⑵　主な決議事項の概要

①　総会で議決された理事のうち、代表理事に公益社団法人西部海難防止協会の佐藤元洋氏が選任されました。また、業務執行理事に関門水先区水先人会会長の前原武人氏、日本製鉄株式会社九州製鉄所工程業務部長の岸本幹生氏、公益社団法人西部海難防止協会の中嶋哲雄氏及び渡邉晃久氏が選任されました。

②　選任された業務執行理事のうち前原武人氏及び岸本幹生氏が副会長に、中嶋哲雄氏が専務理事に、渡邉晃久氏が常務理事に選任されました。

③　鹿児島支部長に株式会社共進組取締役会長の有馬淳二氏が、沖縄支部長に琉球海運株式会社取締役船舶部長の角善晴氏が選任されました。

２－１－５　令和５年度　役員名簿

役職名	氏　名	所　　属
理事（会　長）	佐藤　元洋	公益社団法人西部海難防止協会
理事（副会長）	前原　武人	関門水先区水先人会　会長
理事（副会長）	岸本　幹生	日本製鉄株式会社九州製鉄所　工程業務部長
専務理事	中嶋　哲雄	公益社団法人西部海難防止協会
常務理事	渡邉　晃久	公益社団法人西部海難防止協会
理　事	藤田　恵仁	日本郵船株式会社　九州支店長
理　事	大久保昌彦	株式会社商船三井　九州支店長
理　事	小倉　征巳	福岡県港湾建設協会　会長
理　事	鶴丸　俊輔	日本船主協会　九州地区船主会　議長
理　事	石井　秀夫	株式会社近藤海事　代表取締役会長
理　事	芋生　秀作	博多水先人区水先人会　会長
理　事	鈴木　　洋	大分液化ガス共同備蓄株式会社 大分事業所取締役所長
理　事	川本　賢一	九州電力株式会社　エネルギーサービス事業統括本部 企画・需給本部　エネルギー取引部長
理　事	井原　　毅	UBE 株式会社　宇部渉外部長
理　事	永尾　隆典	ENEOS マリンサービス株式会社　取締役船舶業務部長
理　事	木下　貴夫	西部ガス株式会社　常務執行役員
理　事	小原　雅典	ENEOS 株式会社　大分製油所副所長
理　事	川﨑　英雄	三菱重工業株式会社長崎造船所防衛・宇宙セグメント 艦艇事業部立神艦船製造部船渠長
理　事	漢那　太作	全日本海員組合　九州関門地方支部長
理　事	末岡　民行	内海水先区水先人会　会長
理　事 （沖縄支部長）	角　　善晴	琉球海運株式会社　取締役船舶部長
理　事 （鹿児島支部長）	有馬　淳二	株式会社共進組　取締役会長
理　事	高祖健一郎	公益社団法人西部海難防止協会
監　事	関谷　英一	西日本海運株式会社　代表取締役社長
監　事	尾﨑　武広	一般社団法人長崎県以西底曳網漁業協会　理事

２－２　一般事業

西部海難防止協会では、第七管区・第十管区・第十一管区各海上保安本部及び公益財団法人海上保安協会門司・南九州・沖縄各地方本部と共催で、西日本海難防止強調運動推進連絡会議、南九州海難防止強調運動推進連絡会議及び沖縄地方海難防止強調運動推進連連絡会議を開催しました。

各連絡会議では、令和４年度海難防止強調運動実施状況、令和４年の海難の発生状況等の報告が行われ、令和５年度海難防止強調運動実施計画が策定されました。

令和５年度実施計画の内容は会報第 201 号（令和５年６月号）に掲載しましたので、本稿では令和４年度の海難防止強調運動実施状況及び令和４年海難の発生状況等の概要を報告します。

２－２－１　**西日本海難防止強調運動推進連絡会議**

１　開催日・場所

令和５年５月 22 日　リーガロイヤルホテル小倉（福岡県北九州市）

２　議　題

⑴　報告事項

①　令和４年度西日本海難防止強調運動実施結果

②　令和４年度各地方活動状況

③　令和４年海難の発生状況

④　令和５年度　海の事故ゼロキャンペーン実施計画（全国）（会報第 201 号掲載）

⑵　令和５年度　西日本海難防止強調運動実施計画（案）（会報第 201 号掲載）

３　構成者

３．１　海事関係者

（公財）海難審判・船舶事故調査協会　門司支部長
（公財）海難審判・船舶事故調査協会　長崎支部長
外国船舶安全対策連絡協議会連合会　会長
九州水曜会　幹事会社の代表者
九州地方港運協会　会長
（公社）九州北部小型船安全協会　会長
九州旅客船協会連合会　会長
九州地方海運組合連合会　会長
全国内航タンカー海運組合　西部支部長
全日本海員組合　九州関門地方支部長
西日本遊漁船業協同組合　代表理事
（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会　九州事務所長
日本船主協会　九州地区船主会　議長
（株）日本船舶職員養成協会西日本　代表取締役
（公社）九州海事広報協会　会長

ＰＷ安全協会　九州地方本部長
（公社）日本海洋少年団連盟九州北部地区連盟　事務局長
（公社）日本海洋少年団連盟中国地区連盟山口県連盟　事務局長

３．２　地区代表

仙崎地区海難防止強調運動推進連絡会　会長
関門地区海難防止強調運動推進連絡会議　議長
洞海地区海難防止強調運動推進連絡会　委員長
福岡地区海難防止強調運動推進連絡会　会長
有明海海難防止対策推進連絡会　会長
玄海地区海難防止強調運動推進連絡会議　委員長
長崎・五島地区海難防止強調運動推進連絡会　会長
佐世保地区海難防止強調運動推進連絡会　委員長
対馬地区海難防止強調運動推進連絡会議　議長
大分県海難防止強調運動推進連絡会　委員長

３．３　関係官公庁

九州総合通信局　無線通信部長
水産庁　九州漁業調整事務所長
水産庁　瀬戸内海漁業調整事務所長
九州運輸局　海上安全環境部長
門司地方海難審判所長
長崎地方海難審判所長
運輸安全委員会事務局　門司事務所長
運輸安全委員会事務局　長崎事務所長
長崎県　水産部長
佐賀県　農林水産部長
福岡県　農林水産部長
大分県　農林水産部長
山口県　農林水産部長

３．４　関係団体

日本漁船保険組合　山口県支所長
日本漁船保険組合　福岡県支所長
日本漁船保険組合　佐賀県支所長
日本漁船保険組合　長崎県支所長
日本漁船保険組合　大分県支所長

３．５　海上保安庁関係

仙崎海上保安部　交通課長
門司海上保安部　航行安全課長
若松海上保安部　航行安全課長
福岡海上保安部　交通課長
三池海上保安部　交通課長
唐津海上保安部　交通課長
長崎海上保安部　交通課長

佐世保海上保安部　交通課長
対馬海上保安部　交通課長
大分海上保安部　交通課長
関門海峡海上交通センター　整備課長

３．６　主催者

（公財）海上保安協会　門司地方本部長
（公社）西部海難防止協会　会長
第七管区海上保安本部長

４　令和３年度西日本海難防止強調運動実施結果

４．１　海の事故ゼロキャンペーン実施結果

４．１．１　実施期間

令和４年７月 16 日 ～ ７月 31 日

４．１．２　実施事項

令和４年度の海の事故ゼロキャンペーンの運動方針において、「小型船舶の海難防止」「見張りの徹底及び船舶間コミュニケーションの促進」「ライフジャケットの常時着用等自己救命策の確保」及び「ふくそう海域等の安全性の確保」を重点事項とし、広報活動、安全に対する指導、訓練等を行った。

４．１．３　実施結果

期間中の主な行事等	令和４年度	令和３年度
訪船及び現場指導	520 隻	578 隻
海難防止講習会、 海上安全教室等の開催	32 回／900 人	42 回／1193 人
一日海上保安官等の各種行事	３回	５回

４．１．４　期間中の海難発生状況

運動期間中の海難船舶は 19 隻で、令和３年の 16 隻に比べて３隻増加した。

海難の船種別ではプレジャーボート 11 隻、貨物船２隻、旅客船１隻、タンカー１隻、漁船４隻であり、海難種類別では運航不能が８隻、衝突・単独衝突５隻、乗揚４隻、浸水１隻、その他１隻であり、最も海難が多かったプレジャーボートの船種別はモーターボート９隻、水上バイク２隻となっている。

４．２　夏季安全推進運動実施結果

４．２．１　運動の趣旨

夏季期間に増加するプレジャーボート等の船舶事故及びマリンレジャー活動による人身事故を減少させるため、次の事項を重点事項として定め、夏季安全推進運動を実施した。

⑴　プレジャーボート事故対策

・発航前検査の徹底、錨泊・漂泊中を含む常時適切な見張り及び早期避航の徹底

・自己救命策確保の推進、ライフジャケット着用義務範囲拡大の周知　等

⑵　マリンアクティビティ（水上オートバイ、カヌー、SUP、ミニボート）愛好者に対する安全意識の高揚

⑶　遊泳中の事故防止

・離岸流に対する安全指導

・飲酒を伴う遊泳自粛指導

４．２．２　実施期間

令和４年７月 16 日（土）～ 令和４年８月 31 日（水）

４．２．３　実施内容

⑴　安全啓発活動

小型船舶免許更新者、漁業者等を対象とした海難防止講習会を開催した。

●実施回数　　43 回（545 名）

⑵　訪船指導

港内に停泊している小型船舶への訪船指導、運輸支局、警察署、JCI（日本小型船舶検査機構）、小型船安全協会、PW 安全協会等と合同でのパトロール等

●訪船指導　　1,433 隻

●訪問マリーナ等　　489 箇所

●現場指導　　640 件

●合同パトロール　　19 回（合同 10 回）

⑶　広報活動

マリーナ、マリンレジャーショップ等を訪問してのポスター、リーフレットの配布、ケーブルテレビ、地元ＦＭ局出演等

●テレビ、ラジオ等を活用した活動　41 回

４．２．４　期間中の海難発生状況

運動期間中の海難船舶は 45 隻で、昨年と同数であった。

海難の種類別では運航不能 18 隻、衝突９隻、乗揚８隻、浸水７隻、転覆１隻、火災１隻、船位喪失１隻の順で発生している。また、船種別では小型船舶の海難が最も多く、その内訳はプレジャーボート 24 隻（うち水上オートバイ６隻）、漁船９隻、遊漁船２隻の計 35 隻で、全体の８割となっている。

４．３　秋季安全推進運動実施結果

４．３．１　運動の趣旨

沿岸海域をその操業（活動）の場とする小型漁船の海難発生隻数を減少させるため、新型コロナウイルス感染拡大防止対策を踏まえつつ、気象・海象条件が厳しくなる冬季を前に、「常時適切な見張りの徹底」「早期避航等適切な操船の励行」「気象・海象情報の入手活用」「自己救命策確保の推進」「遵守事項の徹底及びライフジャケット着用義務範囲拡大の周知」を重点事項として定め、秋季安全推進運動を実施した。

４．３．２　実施期間

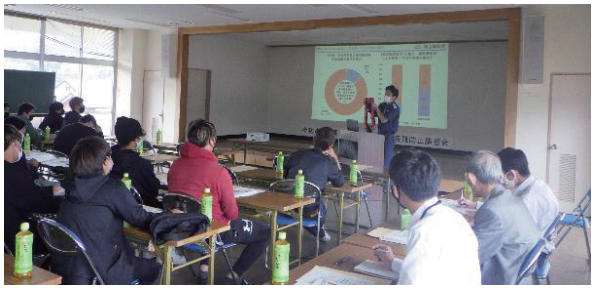
令和４年 10 月１日（金）～ 令和４年 10 月 31 日（日）

４．３．３　実施内容

⑴　安全啓発活動

漁業関係者、小型船舶免許更新者、遊漁船関係者等を対象とした海難防止講習会を開催した。

●実施回数　　28 回（555 名）



⑵　訪船指導

漁港内に停泊している小型船舶に訪船指導を実施するとともに、小型船安全協会と合同でパトロール及び啓発活動を実施した。

●訪船指導　　425隻
●訪問マリーナ・漁協　　249箇所
●現場指導　　142件
●合同パトロール　　4回

４．３．４　期間中の海難発生状況

運動期間中の海難船舶32隻で、昨年と同数であった。小型船舶の海難隻数は26隻で昨年から２隻減少した。

小型船舶の海難船種内訳は、プレジャーボート14隻、漁船９隻及び遊漁船３隻で漁船海難については４隻増加しており、海難種類の内訳については、衝突７隻、機関故障６隻、乗揚５隻、推進器・舵故障４隻、浸水２隻、無人漂流１隻及びその他１隻であった。

小型船舶の海難原因の多くは、衝突・乗揚は見張り不十分、機関故障は整備不良といった人為的要因によるものであった。

４．４　地区連絡会議が定める海難防止運動実施結果

４．４．１　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いる。令和４年度は、新型コロナウイルス感染拡大防止対策を踏まえつつ、次の運動の名称、期間等を定め、海難防止運動を実施した。

４．４．２　各地区の海難防止運動

⑴　**仙崎・萩地区海難防止強調運動推進連絡会**

①　運動の名称　広報紙・各メディアを活用した海難防止活動及び事故増加に伴う臨時指導等

②　実施期間　　周年及び臨時期間

③　実施内容

山口県北部沿岸海域における事故事例や防止策を掲載した「仙崎・萩かわら版118」を毎月発行し、漁協、自治体、道の駅、釣具店等に配布するとともに、地元ケーブルテレビやFMラジオへの出演等地元に密着した安全啓発活動を実施。また、磯釣り中の海中転落防止のほかマリンレジャーに係る巡回啓発活動を実施した。

(2) **関門地区海難防止強調運動推進連絡会議**

① 運動の名称　ふくそう海域海難防止対策

② 実施期間　　周年

③ 実施内容

関門港において不安全航行を行った船舶及びび海外売船の回航等に対して厳重な個別指導を実施し、同港における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を徹底指導させたことによる海難防止活動を実施した。

(3) **洞海地区海難防止強調運動推進連絡会**

① 運動の名称　洞海地区貨物船海難防止強調運動

② 実施期間　　令和４年２月 14 日 ～ 同月 28 日

③ 実施内容

地域の特徴として、貨物船及びタンカーの出入港が多い地域であることから、これら船舶の安全航行を主眼とした海難防止活動を実施した。

(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　　令和４年９月 15 日 ～ 同月 30 日

③ 実施内容

地域の特徴として、プレジャーボートの海難が多いことから、免許更新講習に併せた 10min 安全講習会、大型 LED ビジョンを活用した安全啓発活動、マリーナ等と連携してのミニボート安全啓発動画制作、海上安全指導員との合同パトロール及びシーバードデイイベントに併せた安全啓発活動を実施した。

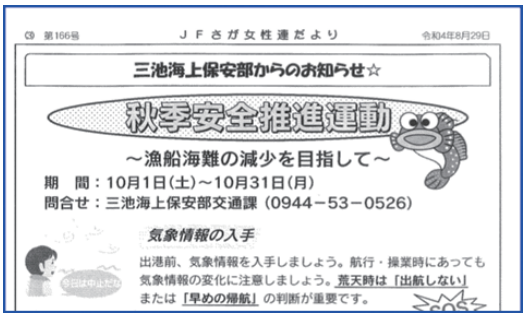
(5) 有明海海難防止対策推進連絡会

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　　周年

③ 実施内容

地域の特徴として、小型船舶による海難が殆どであることから、機関故障の多いプレジャーボートユーザーには、点検整備の重要性に重点をおいた海難防止講習、海上安全指導員による海上安全パトロール、訪船指導（船溜まり等）を実施、また、衝突、箱舟流出事案の多い漁業者には、海難防止講習のほか、所属組合員への見張りの徹底等、事故防止にかかる指導を依頼するため各漁協を訪問した。



(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　ミニボート等海難防止運動

② 実施期間　　令和４年７月 16 日 ～ 令和５年３月 31 日

③ 実施内容

近年、全国的にミニボートや SUP、カヌーの海難が増加傾向にあり、第

七管区海上保安本部管内においても同様で、ミニボートについては死亡事故も発生している。

また、玄海地区においても利用者が多く、令和３年度ミニボートやSUP、カヌーの海難が発生していることから、利用者にミニボート等の特性などを周知し、未然の事故防止に努めている。

(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

・小型船舶に対する海難防止活動

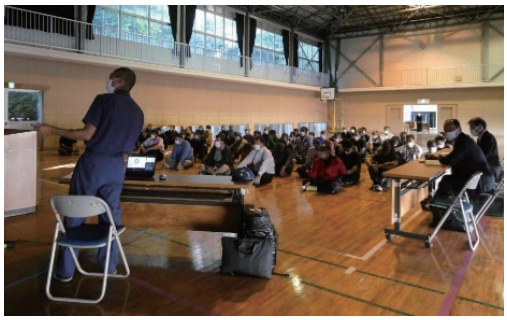
・マリンレジャー愛好者への海難防止活動（釣り客の海中転落事故防止）

・若年層に対する海難防止活動（遊泳事故防止）

② 実施期間　　周年

③ 実施内容

長崎・五島地区は、小型船舶海難が全体の約９割を占め、毎年釣り愛好者の海中転落事故が複数件発生し、断続的に遊泳者の溺水事故が発生していることを踏まえ、前記①の活動を精力的に行った。結果、海難事故件数は３割減少（R３：86件、R４：64件）し、人身事故としては、釣り客の海中転落が３件発生し横ばい、遊泳中の事故発生は無く、２年連続でゼロとなった。



⑻ 佐世保地区海難防止強調運動推進連絡会

① 運動の名称　佐世保地区「海の安全種まき運動」

② 実施期間　　周年

③ 実施内容

地域の特徴として、海難隻数の多くを小型船舶が占めていることから、海難防止講習会、訪船指導、地元ＦＭラジオ及びケーブルテレビ出演を通じ、安全の種（安全運航の知識）を蒔いて、安全の花（無事故）を咲かせる運動を展開した。

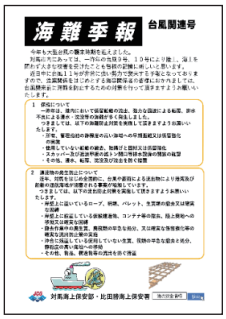
⑼ 対馬地区海難防止強調運動推進連絡会議

① 運動の名称　対馬市の広報ツールを活用した海難防止活動

② 実施期間　　周年

③ 実施内容

市内全域をカバーする防災無線の告知端末及び市内全戸が契約する地元ケーブルテレビを活用した地元に密着した周知啓発活動を実施したほか、令和４年度は特に台風来週時の周知啓発を強化した。



⑽ 大分県海難防止強調運動推進連絡会

① 運動の名称　漁船無事故チャレンジ 100 In 大分

② 実施期間　　令和４年 10 月１日 ～ 令和５年１年８日

③ 実施内容

無事故と安全操業を基本に「大分県民の食卓まで安心安全に海産物を届

ける」ことを漁業者に意識してもらうため「漁船無事故チャレンジ 100 In 大分」を大分県後援のもと実施した。漁業協同組合支店等（24 支店及び 3 取次店）の所属組合員は、期間中の 100 日間の安全操業を宣誓し、無事故チャレンジに取り組んだ。

５　海難の発生状況（令和４年）

第七管区海上保安本部交通部より、第七管区海上保安本部管内の令和 4 年の海難の発生状況について報告があり、その概要は次のとおり。

５．１　船舶種類別

令和 4 年の船舶海難（速報値）は 310 隻（前年比（以下同じ）－28 隻）であり、船舶種類別では、プレジャーボート 135 隻（－28 隻）、漁船 80 隻（－ 7 隻）、貨物船 39 隻（＋ 9 隻）などとなっている。また、小型船舶（プレジャーボート、漁船、遊漁船）による船舶海難が 230 隻で全体の約 7 割を占めている。

過去 10 年間の海難隻数の推移をみると、総数は徐々に減少しており、プレジャーボート及び漁船は減少傾向がみられるが、その他は増減を繰り返し顕著な傾向はみられない。

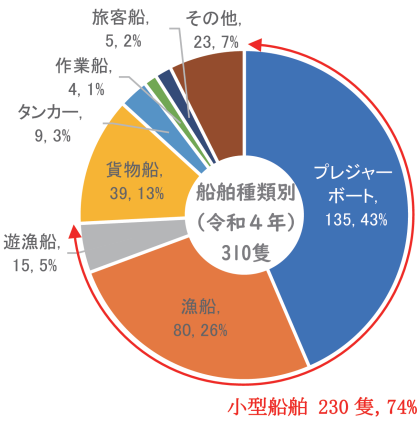


図 5. 1　船舶種類別割合

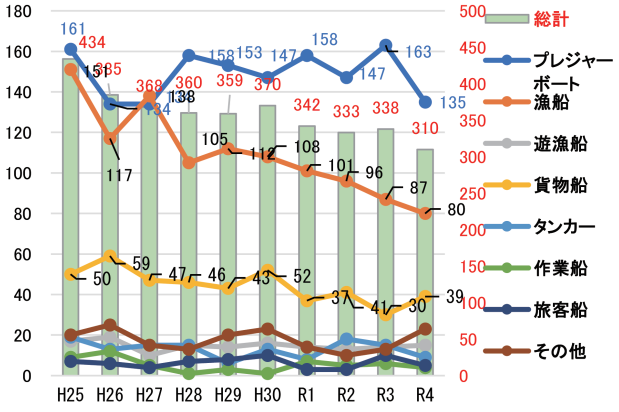


図 5. 2　船舶種類別推移

５．２　海難種類別

海難種類別隻数は、衝突・単独衝突 90 隻（－36 隻）、運航不能（機関故障）52 隻（－２隻）及び乗揚 38 隻（＋５隻）の順となっている。

衝突海難隻数は 10 年前と比較して約半数の隻数となっているが、その他については、増減を繰り返しており、顕著な傾向はみられない。

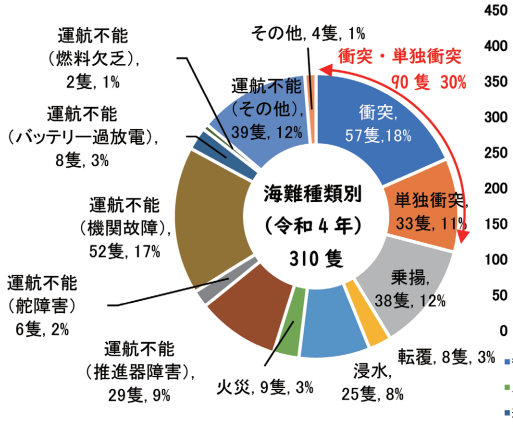


図 5. 3　海難種類別割合

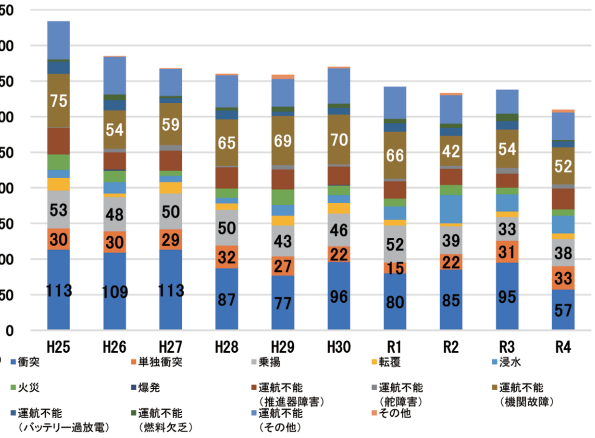


図 5. 4　海難種類別推移

５．３　主な海難の原因別

(1)　衝突・単独衝突の原因は、見張り不十分 42 隻（47%）、次いで操船不適切 30 隻（33%）となっており、全体の８割を占めている。

(2)　乗揚の原因は、水路調査不十分 12 隻（32%）、次いで船位不確認 11 隻（29%）となっており、全体の約６割を占めている。

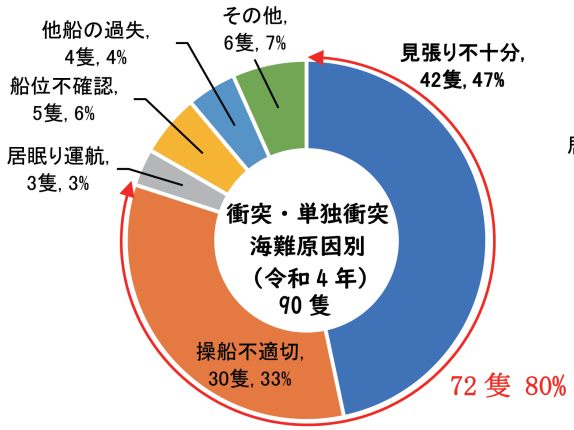


図 5. 5　衝突・単独衝突海難原因別割合

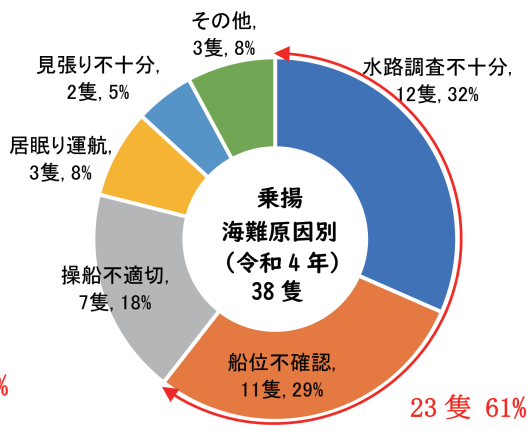


図 5. 6　乗揚の海難原因別割合

(3)　運航不能（機関故障）の原因は整備不良が 25 隻（48%）で最も多く、次いで老朽衰耗が 16 隻（31%）となっており、全体の約８割を占めている。

10 年間にあっても、整備不良・老朽衰耗で全体の約７割を占めている。

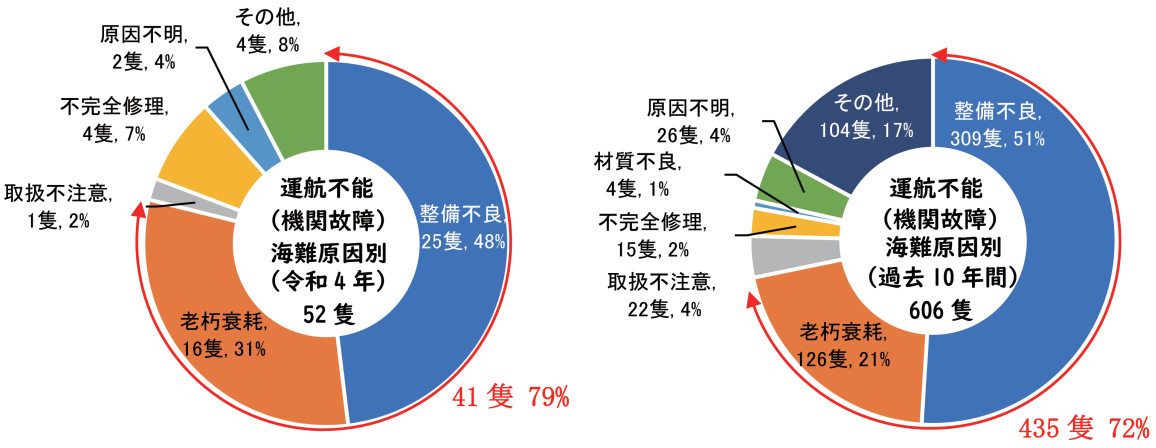


図 5.7　運航不能（機関故障）海難原因別割合

５．４　プレジャーボートの海難種類別発生傾向

令和４年のプレジャーボート海難を海難種類別でみると、運航不能（機関故障）が 36 隻（27%）と最も多く、次いで衝突・単独衝突が 20 隻（15%）、浸水 14 隻（10%）となっている。

過去 10 年間をみても、機関故障が 396 隻（27%）と最も多く、次いで衝突・単独衝突の 250 隻（17%）となっている。

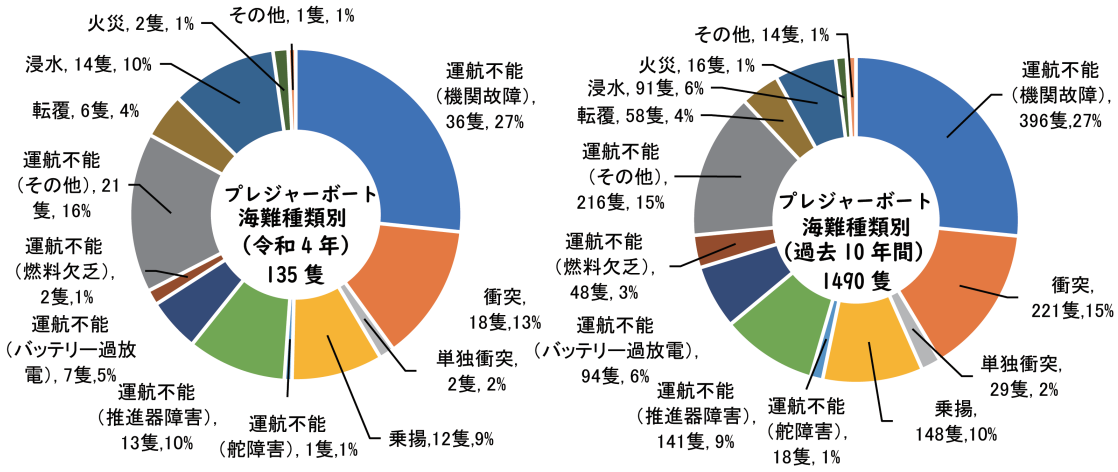


図 5.8　プレジャーボートの海難種類別割合

過去 10 年間の運航不能（機関故障）を原因別でみると、整備不良 220 隻（56%）、老朽衰耗 82 隻（21%）で約８割を占めている。

原因別の推移をみると、主原因である整備不良及び老朽衰耗にあっては毎年一定数発生しており横ばい状態が続いている。

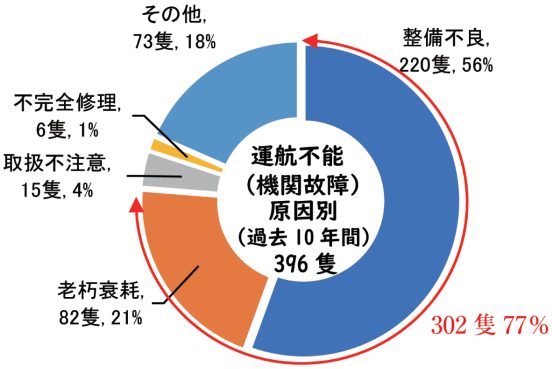


図 5.9　運航不能（機関故障）原因別割合

過去 10 年間の衝突は、プレジャーボートが錨泊･漂泊中に約 7 割が発生している。

航行中のプレジャーボートの衝突相手船は、プレジャーボート 38 隻（57%）、漁船 16 隻（24%）、遊漁船 4 隻の順となっており、小型船舶が約 9 割を占め、プレジャーボート同士が多くなっている。

錨泊・漂泊中のプレジャーボートの衝突相手船も小型船舶が 9 割を占めているが、漁船 86 隻（59%）、遊漁船 23 隻（16%）、プレジャーボート 21 隻（15%）の順になっており、漁船が多くなっている。

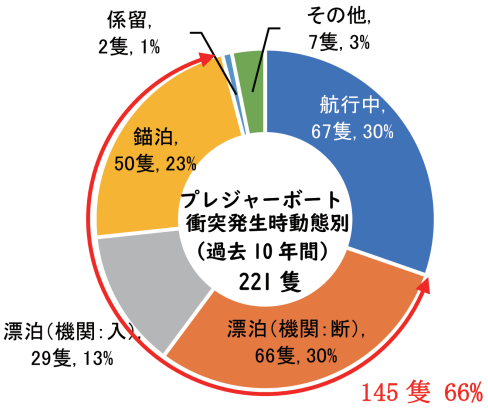


図 5. 10　衝突発生時における動態別割合

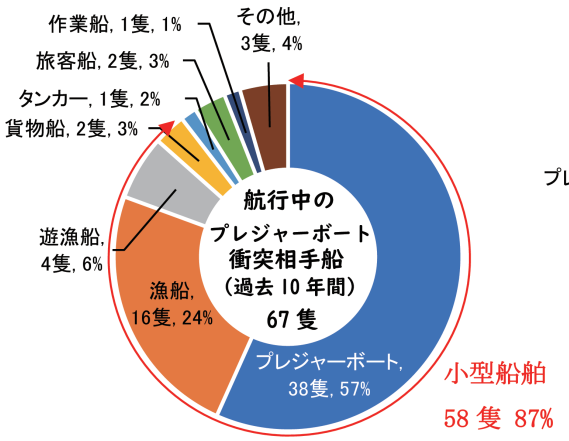


図 5. 11　航行中の衝突相手船船種別割合

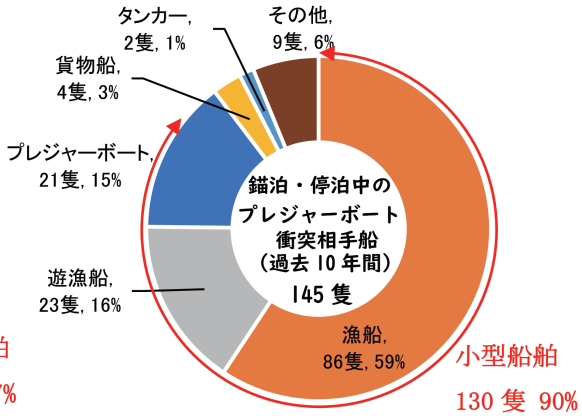


図 5. 12　錨泊･漂泊中の衝突相手船船種別割合

5．5　漁船の海難種類別発生傾向

令和 4 年の漁船の海難 80 隻を海難種類別でみると、衝突・単独衝突が 32 隻（40%）、乗揚 10 隻（13%）で 5 割以上を占めている。

過去 10 年間の漁船の海難隻数の推移をみると、増減はあるものの概ね減少傾向にある。

過去 10 年間の漁船の衝突・単独衝突・乗揚海難を原因別にみると、見張り不十分 356 隻（62%）、居眠り運航 74 隻（13%）、操船不適切 52 隻（９%）の順となっている。

見張り不十分が原因の衝突・単独衝突・乗揚事故当時の動態をみると操業中が78隻（22%）、非操業中278隻（78%）となっており、非操業中に多く発生していることが窺える。

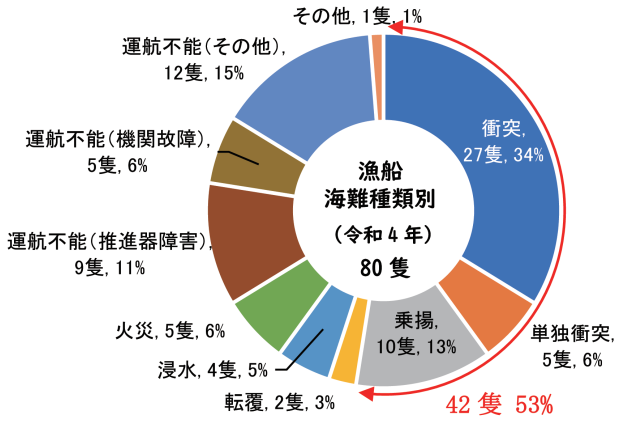


図5.13　漁船海難の海難種類別割合

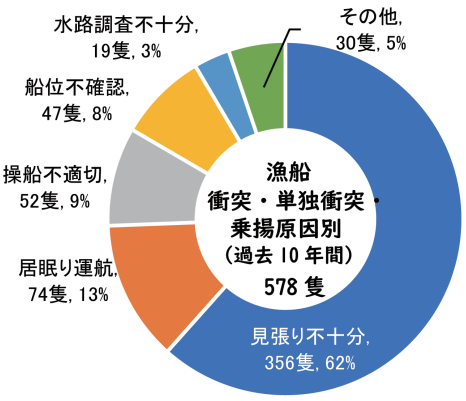


図5.14　衝突・単独衝突・乗揚の原因別割合

5.6　貨物船、タンカーの海難発生状況

過去10年間の貨物船・タンカーの海難は620隻であり、海難種類別では、衝突・単独衝突・乗揚が418隻（73%）で全体の約7割を占めている。

衝突・単独衝突・乗揚の原因をみると、自己過失である操船不適切、見張り不十分、船位不確認で321隻（77%）と全体の約8割を占めている。

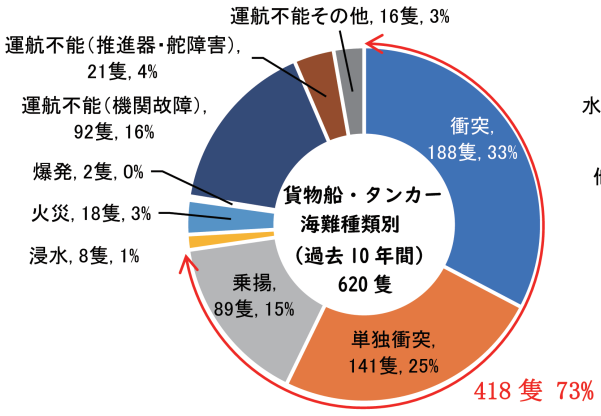


図5.15　海難種類別割合

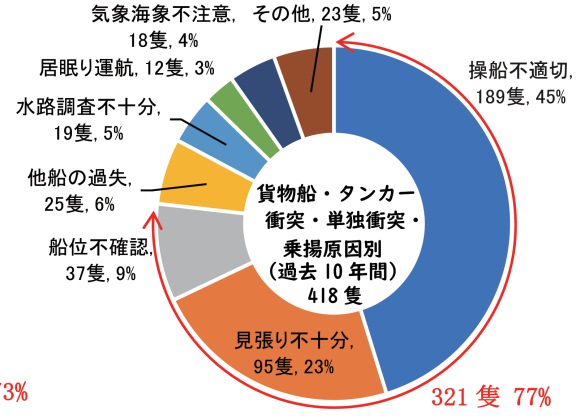


図5.16　衝突・単独衝突・乗揚海難の原因別割合

２－２－２　南九州海難防止強調運動推進連絡会議

１　開催日

令和５年６月９日　開催予定日の６月２日に台風接近のため書面審議とした。

２　議　題

⑴　令和４年における海難発生状況について
⑵　令和４年度南九州海難防止強調運動活動報告について
⑶　令和５年度海の事故ゼロキャンペーン実施計画について（会報第 201 号掲載）
⑷　令和５年度南九州海難防止強調運動実施計画（案）について（会報第 201 号掲載）

３　構成団体

３．１　地区連絡会議

熊本県海難防止対策推進連絡会議
宮崎県北部地区海難防止強調運動推進連絡会議
宮崎県南部地区海難防止強調運動推進連絡会議
鹿児島地区海難防止強調運動推進連絡会議議
串木野地区海難防止強調運動推進連絡会議
奄美群島地区海難防止活動推進連絡会議

３．２　関係官庁

鹿児島地方気象台
熊本運輸支局
宮崎運輸支局
鹿児島運輸支局
熊本県農林水産部
宮崎県農政水産部
鹿児島県商工労働水産部

３．３　海上保安庁関係

熊本海上保安部
日向海上保安署
宮崎海上保安部
鹿児島海上保安部
串木野海上保安部
奄美海上保安部

３．４　主催者

（公社）西部海難防止協会
海上保安協会南九州地方本部
第十管区海上保安本部

４　令和４年における海難の発生状況

第十管区海上保安本部交通部から報告のあった令和４年の管内における船舶海難の発生状況（概要）は以下のとおり。

４．１　船舶海難の発生状況

令和４年の船舶海難隻数は 144 隻で、令和３年に比べ 33 隻増加した。

過去５年間の月別隻数では、春から秋にかけて船舶海難が増加傾向にある。

特にレジャーシーズンが始まる春先の３月、夏休みシーズンの７月に増加傾向がある。

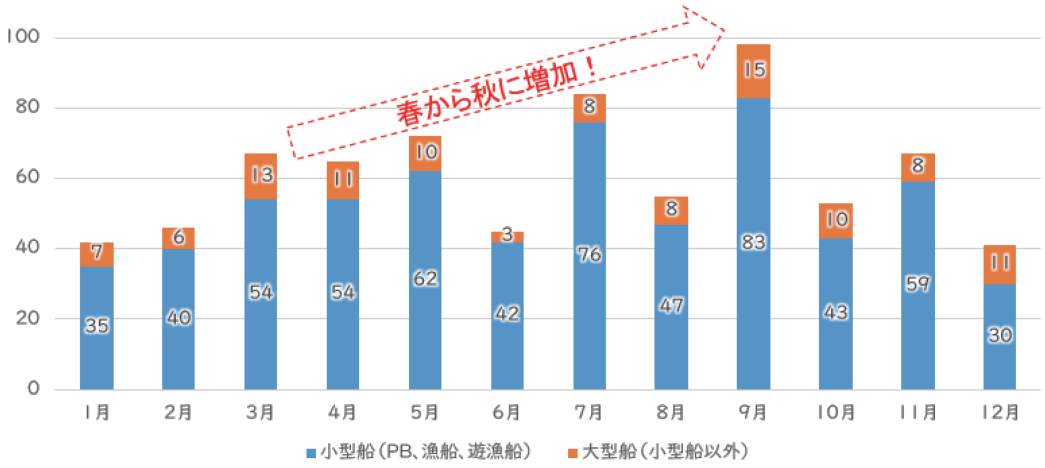


図 4.1　船舶海難の月別推移（過去５年間）

４．２　船舶種類別

船舶種類別では、プレジャーボートによる海難が 77 隻で全体の５割以上を占め、次いで漁船が 33 隻で、遊漁船を含めた小型船舶の海難が 117 隻と全体の約８割を占めている。令和３年に比べ、プレジャーボート及び漁船の海難が増加した。

４．３　事故種類別

事故種類別では、機関故障、無人漂流等の運航不能が 63 隻で最も多く、次いで衝突、浸水、乗揚の順となっている。（図 4.3）

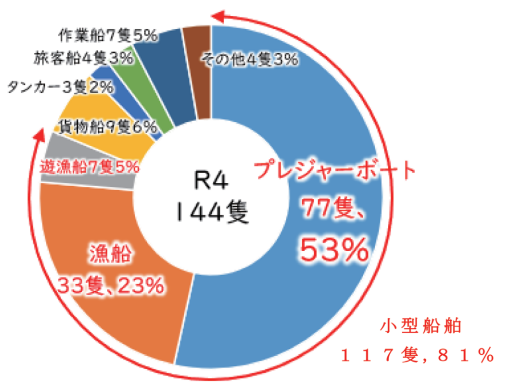


図 4.2　船舶種類別の割合（R４年）

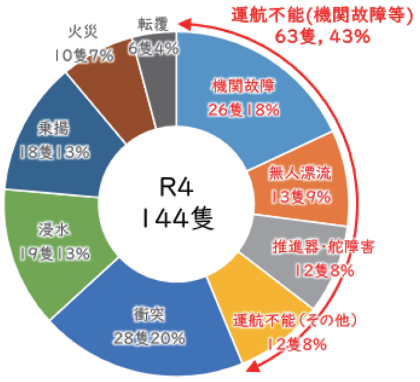


図 4.3　事故種類別の割合（R４年）

４．４　プレジャーボート海難

プレジャーボート海難 77 隻の事故種類別では、機関故障、無人漂流等の運航不能が 41 隻で全体の５割以上を占めている。

また、事故原因別では船体機器整備不良、整備不良、操船不適切等の人為的要因による海難が 56 隻で７割以上を占めている。

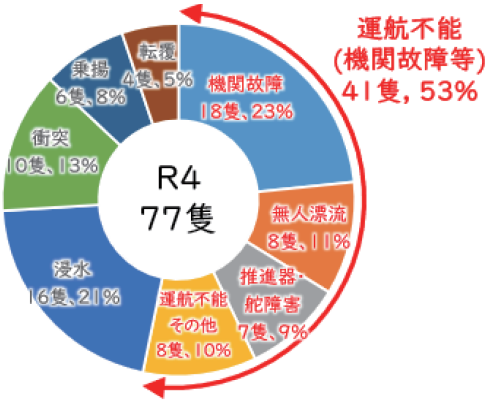


図 4.4　事故種類別の割合（R４年）

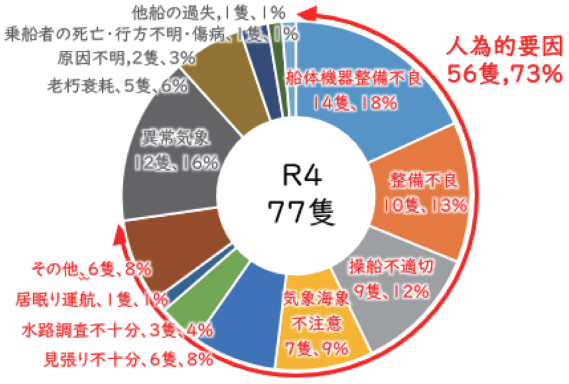


図 4.5　事故原因別の割合（R４年）

プレジャーボートの海難は港内及び１海里未満の沿岸域で８割以上が発生している。

地域別では熊本県沿岸及び鹿児島湾内で多く発生している。

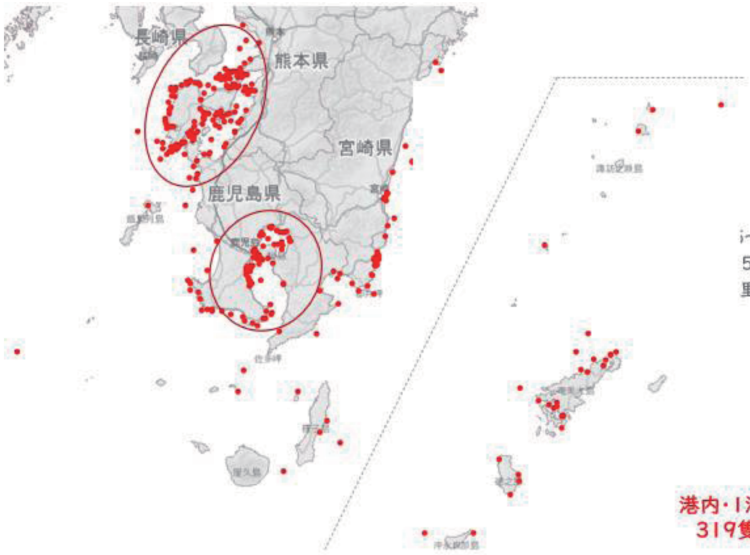


図 4.6　事故発生海域（H30 年～R４年）

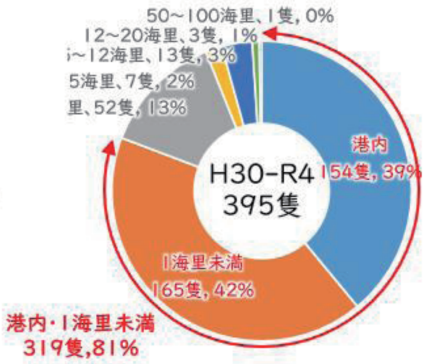


図 4.7　距岸別割合（H30 年～R４年）

４．５　プレジャーボート海難（ミニボート）

平成 30 年から令和４年に管内で発生したミニボート海難 61 隻について、事故種類別では転覆、浸水及び機関故障で約７割を占めている。

発生海域別は港内又は１海里未満の沿岸域が多い。

地域別では島原湾、八代湾、鹿児島湾の比較的静穏度が高い海域が多い。

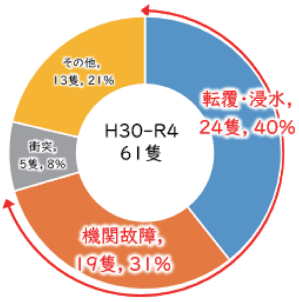
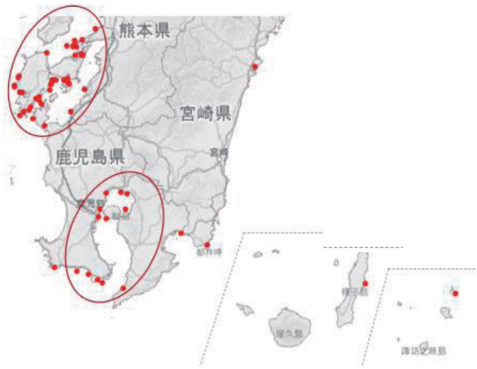


図 4.8　事故種類別の割合（H30 年～R４年）



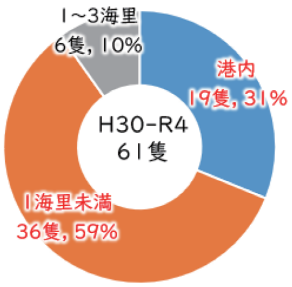


図 4.9　事故発生海域・距岸別割合（H30 年～R４年）

４．６　漁船海難

漁船の海難 33 隻について、事故種類別では衝突、乗揚で４割を占めている。

事故原因別では見張り不十分等の人為的要因が６割を占めている。

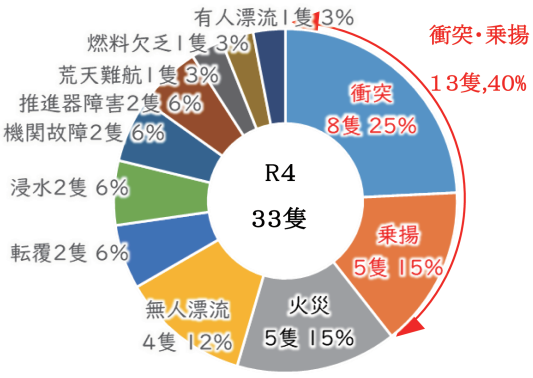


図 4.10　事故種類別の割合（R４年）

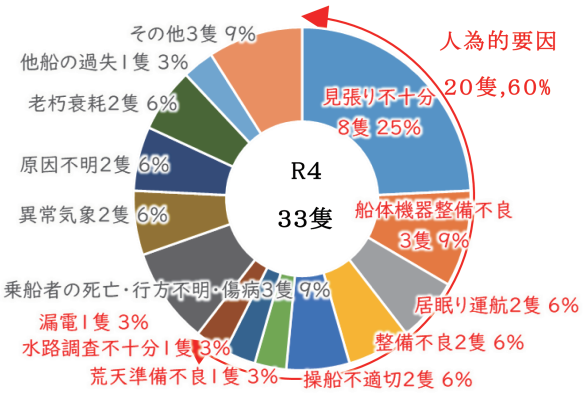


図 4.11　事故原因別の割合（R４年）

５　令和４年度活動報告

５．１　海の事故ゼロキャンペーン

・期間　令和４年７月 16 日 ～ ７月 31 日

・活動内容

民間団体との連携で製作した動画による安全啓発活動、電光掲示板の活用、テレビ・ラジオ出演による周知啓発活動、海難防止啓発グッズの製作等を行った。

５．２　台風海難防止強調運動

・期間　令和４年６月 21 日 ～ ６月 30 日

・活動内容

台風避泊ガイドの更新、台風海難防止強調運動啓発ポスターの製作、鹿児島水先区水先人への走錨事故防止に対する理解と協力依頼を行った。

５．３　地域ごとの活動報告

◆熊本県海難防止対策推進連絡会議

◆宮崎県北部地区海難防止強調運動推進連絡会議

◆宮崎県南部地区海難防止強調運動推進連絡会

一日海上保安官による
安全啓発活動（イオンモール宮崎）

海の事故ゼロキャンペーン
周知・啓発活動

海水浴客への啓発活動

地元テレビ局の番組に出演し、離岸流の危険性などを説明した。

その他
・水上オートバイへの安全指導
・遵守事項違反周知活動
・海事関係者への安全指導・・・等

外国人漁業者への海難防止講習

◆鹿児島地区海難防止強調運動推進連絡会議

主な活動内容

・海事関係団体へ訪問し、ポスター・リーフレットによる周知啓発
・海難防止講習会に合わせた安全啓発
・FM局等による放送周知
・巡視艇の電光掲示板（ライトメール）を使用した周知啓発

◆串木野地区海難防止強調運動推進連絡会議

鹿児島地区海難防止強調運動推進連絡会議

ミニボートに対する早朝安全指導

マスコミを活用した安全啓発

海上安全教室

◆ 海上安全サポーター制度

　マリンレジャー活動中の事故は、人為的なミスによるものが多くを占め、活動者自身が危険に気付くことが出来れば、また、活動者自身に気付きを与えることが出来れば未然に防止出来たものが多くあります。
　鹿児島海上保安部は、事故防止情報や安全意識の向上のための情報を声掛けや自身のＳＮＳ等により情報発信する個人又は団体を「海上安全サポーター」として認定し、事故の未然防止に努めている。

海上安全サポーター
instagram

海上安全サポーター
Twitter

（R5.4現在、２３個人、７団体を認定）

◆奄美群島地区海難防止活動推進連絡会議

２－２－３　沖縄地方海難防止強調運動推進連絡会議

１　開催日・場所

令和５年６月 16 日　沖縄船員会館（沖縄県那覇市）

２　議　題

⑴　令和４年の管内における船舶事故の発生状況及び令和５年度海の事故ゼロキャンペーン沖縄地方実施計画（案）について

⑵　令和５年度沖縄地方春季大型連休海難防止強調運動（報告）及び次年度の計画（案）について

３　構成団体

３．１　海事関係

（株）本海洋資格センター　沖縄事務所
日本小型船舶検査機構　沖縄支部
（公社）琉球水難救済会
沖縄県漁業協同組合連合会
日本漁船保険組合　沖縄県支所
（一社）沖縄県漁業無線協会
（一社）沖縄旅客船協会
（公社）沖縄海事広報協会
沖縄地方内航海運組合
全日本海員組合沖縄支部

沖縄県セーリング連盟
（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会沖縄事務所
沖縄県ウォータークラフト安全協会

3．2　関係官公庁

沖縄総合事務局運輸部
門司地方海難審判所　那覇支所
運輸安全委員会事務局　那覇事務所
総務省沖縄総合通信事務所
沖縄県農林水産部

3．3　主催者

（公財）海上保安協会　沖縄地方本部
（公社）西部海難防止協会　沖縄支部
第十一管区海上保安本部

4　令和４年船舶海難の発生状況

第十一管区海上保安本部交通安全対策課から令和４年の管内における船舶海難の発生状況の報告が行われた。その概要は以下のとおり。

(1)　管内における令和４年の船舶海難発生隻数は 80 隻で、このうち船舶事故は 58 隻（令和３年比 +11 隻）、インシデント 22 隻（令和３年比 +10 隻）だった。

(2)　船舶事故 58 隻のうち、小型船舶による事故が 52 隻で全体の 90% を占めている。そのうちプレジャーボートと漁船で 84% を占めている。

(3)　事故種類別では、衝突、乗揚、運航不能が多く、これらで船舶事故全体の 82%、小型船舶の 80% を占めている。

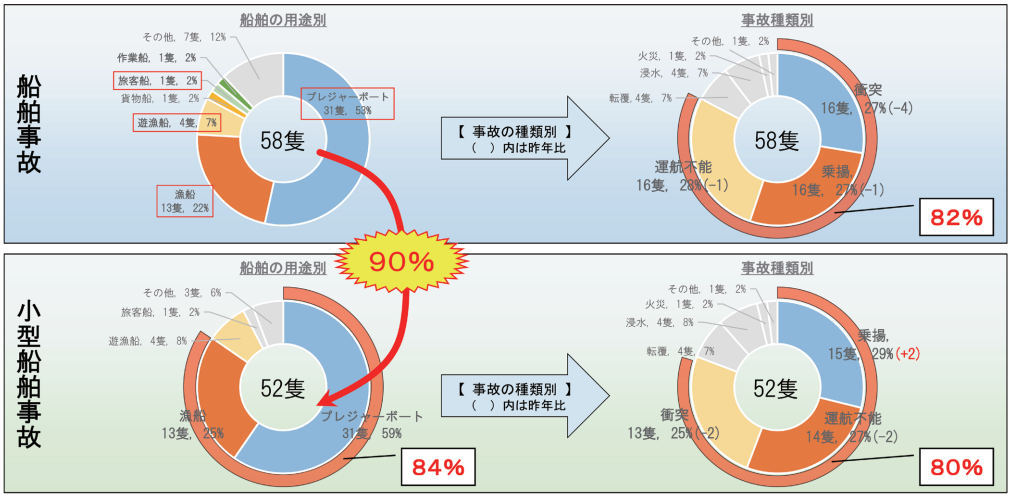


図 4.1　船舶事故及び小型船舶事故の船舶用途別の割合、事故種類別の割合

(4)　小型船舶による乗揚、運航不能、衝突の主な原因をみると、

・乗揚が、水路調査不十分、操船不適切、見張り不十分等
・運航不能が、船体機器整備不良、原因不明等
・衝突が、見張り不十分、操船不適切等

で、大半が操船者に必要な注意を怠ったことが原因となっている。

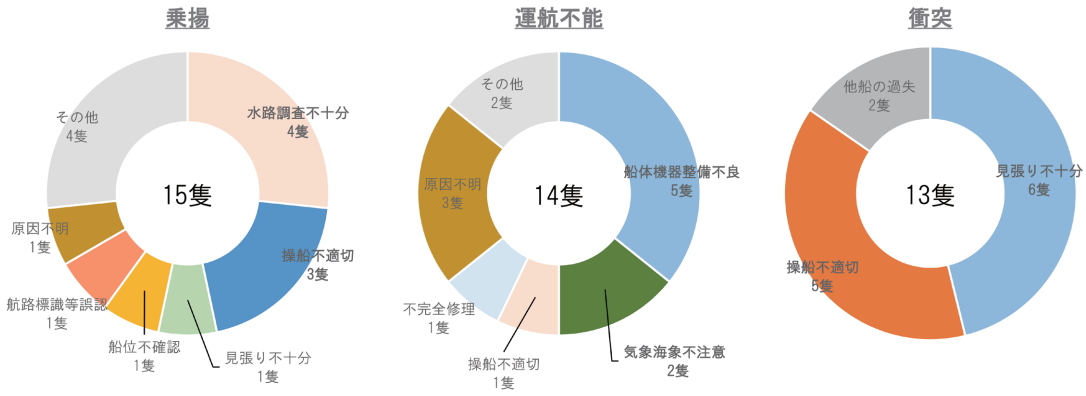


図 4.2　小型船舶事故における主な事故の原因

(5)　令和４年における小型船舶事故事例

主な船舶事故事例

・日　　時：令和4年1月3日
・場　　所：糸満市沖
・用　　途：カヌー
・海難種類：運航不能（帰還不能）
・原　　因：船体機器整備不良
・経験年数：1年未満

【概要】
・カヌーを使用して釣りを行なっていた
・出港して30分程度経ったころ、カヌーの足漕ぎ装置が故障した
・オールを搭載していなかったため、漂流した
・カヌー歴は半年ほど

・日　　時：令和4年12月4日
・場　　所：津堅島北方
・用　　途：漁船
・海難種類：乗揚げ
・原　　因：操船不適切
・経験年数：3年以上6年未満

【概要】
・漁場に向かう途中、GPSで誤った目印を入力したことに気付かず航行
・前方に小型船舶を認め、回避動作として右転した際、浅瀬に乗揚げた
・事故に伴い、船体に破孔が生じた
・僚船により引き出され、陸揚げ

・日　　時：令和4年7月16日
・場　　所：伊江島周辺
・用　　途：遊漁船
・海難種類：乗揚
・原　　因：見張り不十分
・経験年数：10年以上

【概要】
・釣り客を乗せ、流し釣りを行なっていた
・船長は過去20回程、事故現場付近海域を航行した経験があるという理由から、ポイント移動の際に航海計器を使用せず、目視のみで航行した結果、浅瀬に乗揚げた
・該船は解体処分
・乗船者は全員怪我なし

(6)　小型船舶事故対策

小型船舶における衝突や乗揚の事故原因は、操船不適切、見張り不十分及び水路測量不十分が多くの割合を占めており、操船者が必要な注意を払って操船していれば起こらない事故が多い。また、運航不能では、船体機器整備不良や気象海象不注意など、出港前の点検や情報収集を的確に行っていれば防げた事故が多いことから、今後も航行時常時見張りの徹底、発航前点検の励行に加え、事故時に備えた救助支援者の確保徹底や整備業者等による定期的な点検整備について推奨する。

５　令和５年度沖縄地方春季大型連休海難防止運動

(1)　目　的

マリンレジャーやクルージングといった海での活動が活発化する春季大型連休期間中において、船舶運航者及び乗船者等が海で安全に楽しく活動できるよう、地域と連携した安全対策を推進し、かつ、各関係救助機関との連携を強化した取り組みを

行うことによって、船舶事故及び船舶事故に伴う乗船者の人身事故等の減少を図る。

(2) テーマ

海で安全に楽しく遊ぶために　～大切な命は自分で守る～

(3) 期　間

令和５年４月 29 日（土）から５月７日（日）までの９日間

(4) 重点事項

令和５年度海の事故ゼロキャンペーン実施計画の運動方針の重点事項

i　小型船舶の海難防止

ii　見張りの徹底及び船舶間コミュニケーションの促進

iii　ライフジャケットの常時着用等自己救命策の確保

iv　ふくそう海域等の安全性の確保

(5) 第十一管区海上保安本部等の活動概要

i　合同海浜パトロール等

ii　旅客ターミナル等における観光客への安全啓発活動

iii　実施結果

春季大型連休中（令に和５年４月 29 日～５月７日）に発生した船舶事故は３隻で前年度同期と比べ３隻増加した。

６　各団体の活動概要

団体名称	実施内容	実施期間
㈱日本海洋資格センター 沖縄事務所	更新・失効講習の際パンフレットを配布し、海難防止について周知を行った。	通年
日本小型船舶検査機構 沖縄支部		
琉球水難救済会	1　事務所内へのポスターの掲示 2　各救難所への周知	期間中
沖縄県漁業協同組合連合会		
日本漁船保険組合 沖縄県支所	①漁船事故防止施設等設置費助成事業 県下７漁協の事故防止施設費助成 ②事故防止啓蒙資料等の作成配布 2021 年度事業実績報告書を県下漁協等へ配布 ③巡回指導／事故防止講習会の開催 コロナ感染症対策を実施し、5 講習会を開催	通年
沖縄県漁業無線協会	・気象、航行警報、軍事演習情報等を定時及び随時に無線で各船宛に周知。 関係機関へ毎朝及び随時メール・ファックスで配信した。 ・沖縄地方 GW 海難防止強調運動期間中は、毎日の定時放送で次のように各船宛へ無線で周知を行った。 『令和５年４月 29 日～５月７日までの９日間、沖縄地方 GW 海難防止強調運動期間となっています。 ①居眠り防止及び見張りの徹底 ②ライフジャケットの常時着用 ③無線・船舶電話・防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保 ④海の事件・事故の際の 118 番の有効利用等 ⑤海上保安庁「海の安全情報 ホームページの積極的な活用 以上／沖縄地方　海難防止強調運動　推進連絡会議』 ・当協会ホームページを利用して、本活動の周知を行った。	期間中
沖縄旅客船協会	ゴールデンウィークは乗客が多く、会員事業者乗組員は常時より回数増し、航海中巡見を行った。	期間中
沖縄海事広報協会		
沖縄地方内航海運組合		
全日本海員組合 沖縄支部	・海難防止に関して各船に周知 ・事務所内に関係資料の設置・掲示 ・訪船の際に安全に関する意識や技術の向上について意見交換を行った。	7月16日 ～7月31日

沖縄県セーリング連盟		
日本海洋レジャー安全振興協会 沖縄事務所	・事務所内へのポスター掲示 ・海難事故防止について、免許更新等講習で周知	通年
沖縄県ウォータークラフト 安全協会	沖縄県一斉合同パトロール活動	
沖縄総合事務局 運輸部	那覇周辺及び北部西岸周辺の港等において、巡回・訪船指導・啓蒙活動を実施	４月24日 ５月９日
門司地方海難審判所 沖縄支所		
運輸安全委員会事務局 那覇事務所	船舶事故等の関係者に対して運輸安全委員会ウェブサイトで閲覧できる船舶事故ハザードマップ、船舶事故分析集等を紹介するなどの啓発活動を実施。	期間中
総務省　沖縄総合通信事務所	船舶共通通信システム（国際 VHF)、船舶自動識別装置（AIS）及び携帯用位置指示無線標識（PLB）の導入に向けた周知啓発活動の実施	通年
沖縄県農林水産部		
海上保安協会 沖縄地方本部	那覇空港における海難事故防止啓発活動、沖縄県警察本部と合同で行った。	期間中
西部海難防止協会 沖縄支部	ポスターの掲示、海の事故ゼロキャンペーンのグッズの作成・配布、周知	
第十一管区海上保安本部	合同海浜パトロール等 旅客ターミナル等における観光客への安全啓発活動	

２－３　受託事業

【継続中の事業】

２－３－１　北九州港港湾計画改訂に伴う航行安全対策調査専門委員会

３　協会だより

下関カッターレースに出場

第９回下関カッターレース大会が、令和５年７月 16 日（日）、山口県下関市下関漁港沖において開催され、「西部海難防止協会」チームも出場しました。

新型コロナウイルス感染拡大により令和元年以来、４年ぶりの開催となりましたが 32 チームの参加があり、炎天下熱戦が繰り広げられました。

下関カッターレース大会は、平成 24 年に「市民参加型海の祭り」として始まり、現在では全国有数の規模を誇るカッターレースとして定着しています。

カッターとは、もともと救命艇に由来するボートですが、安定性に優れ、体力はもちろん、協調性などを育むことができることから、海洋訓練や海洋少年団などで使用されています。

大会では、全長６ｍの小型カッターに艇長、艇指揮、漕ぎ手６名が乗組み、180ｍのコースを往復します。レースは一組３艇ずつで行われ、予選、敗者復活戦、準決勝、順位決定戦、決勝の順に行われました。

西部海難防止協会は、海事思想の普及、海難防止活動推進の一環として、青少年に対するカッター訓練を実施していたこともあり、その活動を推進し、アピールするために平成 29 年の第６回大会に初めて参加して以来、毎回参加してきました。

今年は、漕ぎ手５番手佐藤元洋会長の最高年齢73歳を筆頭に平均年齢62.5歳のクルーを編成し、事前に特別練習２回もこなし万全の準備態勢を経て当日のレースに臨みました。

レース結果は、西海防チームは予選組合せで死の組に入ってしまい残念ながら予選３位（タイム：３分 13.20 秒）となり敗者復活戦に回りました。しかし、敗者復活戦では 10 チーム中１位（タイム：３分 5.82 秒）の成績で見事、準決勝進出を決めました。さすがに３レース目の準決勝では炎天下での疲労の蓄積を隠すことができず、オールの重さに両腕が悲鳴をあげる中、それでも事前の練習成果を存分に発揮し３分を切るタイムをたたき出し、24 チーム中 11 位（タイム：２分 58.97 秒）の成績を収めベテランクルーの意地を見せることができました。

ちなみに優勝チームのタイムは２分 44.34 秒でした。

準決勝　第８レースでの力漕（西部海難防止協会艇（左））

4　ミニ知識・海（63）

関門海峡の潮流

関門海峡は日本海の玄界灘と瀬戸内海の周防灘を結ぶ細長く湾曲した海峡です。海峡を流れる潮流の流速は鳴門海峡、来島海峡についで国内で３番目に速く、また、海峡内の流れも複雑で船舶航行の難所となっています。

今回は、関門海峡の潮流について取り上げます。

◆　関門海峡は海峡東口の部埼から西口の六連島に至るＳ字に湾曲した長さ約27.8kmの海峡です。

海峡幅が狭くなる早鞆瀬戸では、火の山下潮流信号所付近海岸（山口県下関市）と福岡県北九州市の門司埼との間が最も狭く、その幅は約650ｍです。

また、水深の最も深いところは関門橋の東約1.1kmで47ｍに達します。

◆　潮流は潮汐流ともいわれ、主に潮の満ち引きによる水位変化に伴って生じます。

潮汐は、月、太陽及び地球による引力や遠心力等の相互作用によって生じる起潮力によって、海面が周期的に上下する現象ですが、満潮及び干潮はほぼ１日に２回ずつ起こります。

干潮から次の干潮又は大潮から次の大潮までは平均12時間25分で、毎日平均50分の遅れが生じています。さらに潮の干満差が大きく動く大潮と干満差が小さい小潮が、約１週間の周期で交互に発生します。

◆　潮の干満差は、太平洋や瀬戸内海では大きく、日本海は小さいため、周防灘の干満差は約3.8m と大きくなりますが、玄界灘の干満差は約 1.5m で、この潮位差が関門海峡での急潮流や複雑な潮汐変化の原因となっています。

◆　早鞆瀬戸においては、壇之浦（下関市）がほぼ高潮のとき西流（周防灘から玄界灘に向かって流れる潮流）が最強となり、壇之浦がほぼ低潮のとき東流（玄界灘から周防灘に向かって流れる潮流）が最強となります。最強時には流速が 10knot（ノット。 1 knot は 1.852km/h）を超えることがあります。

表 1、図 1 は、2023 年 8 月 3 日における早鞆瀬戸の潮汐変化（推算値）と潮流変化を例示したものです。 8 月 3 日は大潮だったため最強時には 9 knot を超える潮流が発生しています。

表 1　関門港の潮汐と早鞆瀬戸の潮流（2023 年 8 月 3 日）

関門港の潮汐	干　潮 （時刻、潮高）	満　潮 （時刻、潮高）	干　潮 （時刻、潮高）	満　潮 （時刻、潮高）
	04：14　70cm	09：53　247cm	16：38　0cm	23：16　237cm
早鞆瀬戸の潮流	東　流	西　流	東　流	西　流
	開始時刻　02：07 最強時刻　05：00 最強流速　5.2knot	開始時刻　07：23 最強時刻　09：34 最強流速　6.5knot	開始時刻　12：15 最強時刻　15：34 最強流速　9.3knot	開始時刻　19：42 最強時刻　22：28 最強流速　9.2knot

（出典　関門海峡マリンガイド 2023 年度（第七管区海上保安本部関門海峡海上交通センター））

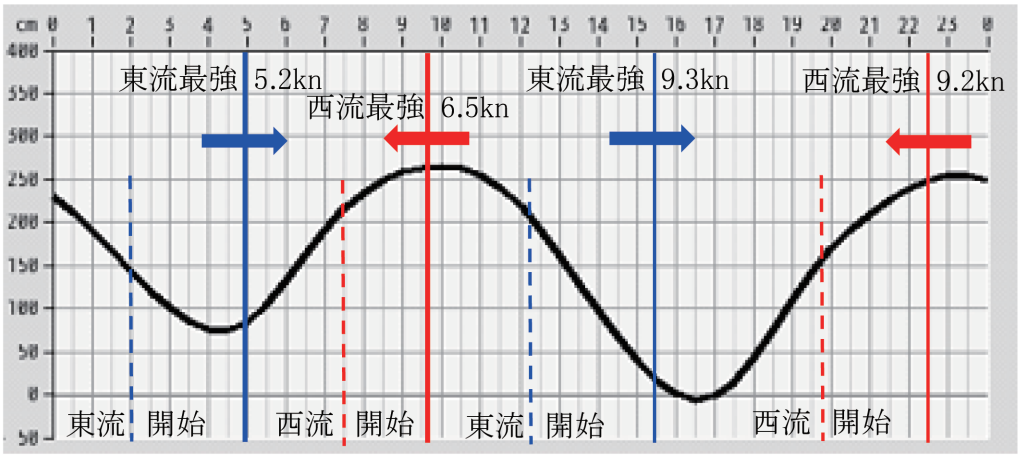


図 1　潮汐曲線（潮汐推算）（2023 年 8 月 3 日　壇ノ浦（下関市））
（出典：海上保安庁海洋情報部　潮汐推算より作成
https://www1.kaiho.mlit.go.jp/TIDE/pred2/TidePred/tide_pred/3.him）

◆　海上保安庁では、早鞆瀬戸の潮流の状況（流向、流速、流速の傾向）を部埼・火ノ山下・台場鼻潮流信号所の電光表示盤及びホームページで提供しています。

関門航路を航行する船舶は、電光表示によって早鞆瀬戸の潮流情報を得ています。

電光表示盤の表示の種類と意味は次のとおりです。

信号の種類	信号の意味
E	東流：玄界灘から周防灘の方へ流れる潮流
W	西流：周防灘から玄界灘の方へ流れる潮流
0 ～ 13	流速：早鞆瀬戸における潮流の速さ（単位：kn）
↑	傾向：今後、流速が速くなる
↓	傾向：今後、流速が遅くなる

流速値は、火ノ山下潮流信号所から 225 度 460m 離れた海底に設置した潮流測定装置の測定値を、最強流速箇所の流速に推算したものです。

◆　関門海峡の潮流は実態は複雑ですが、西部海難防止協会ではそれまでの調査研究の成果から、平成 26 年度に関門航路潮流概要図を取りまとめました。

これは、火ノ山下潮流信号所の表示が 10knot と想定したときの関門航路全域の東流最強時と西流最強時における流向・流速、一部海域の特異な流れ等を視覚的に分かりやすくまとめたガイドマップ的な流況図です。

また、概要図には関門航路の主要な海域 4 箇所（関門航路第 12 号・22 号・29 号・35 号灯浮標付近海域）の潮流と早鞆瀬戸の潮流との相関関係（信号所表示との流速比、潮流最強時・転流時の遅れ）を記載しています。

図 2 に東流時の関門航路潮流概要図を図 3 に西流時の関門航路潮流概要図を示しています。

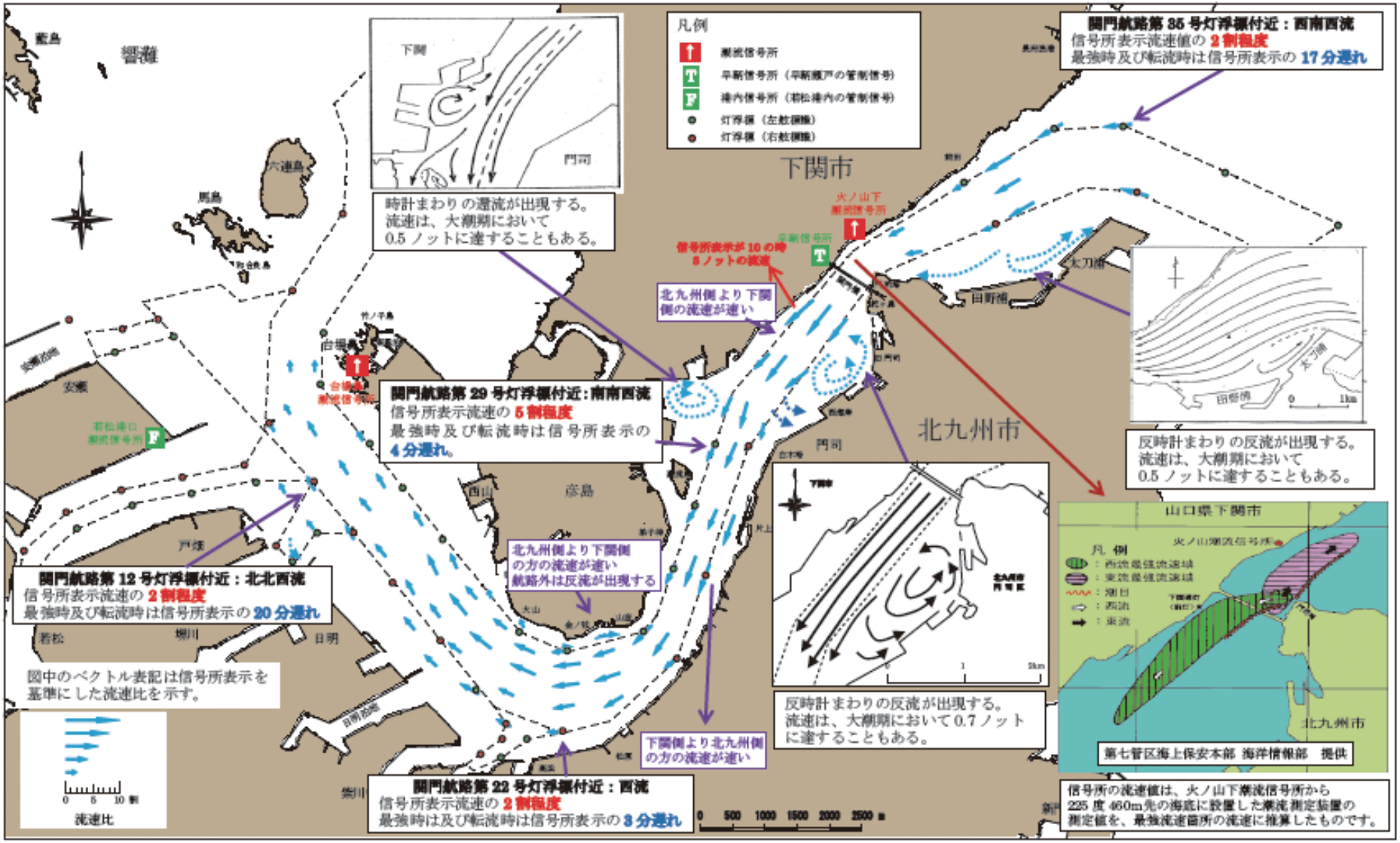


図３　関門航路潮流模式図（西流時）：潮流ベクトル表示

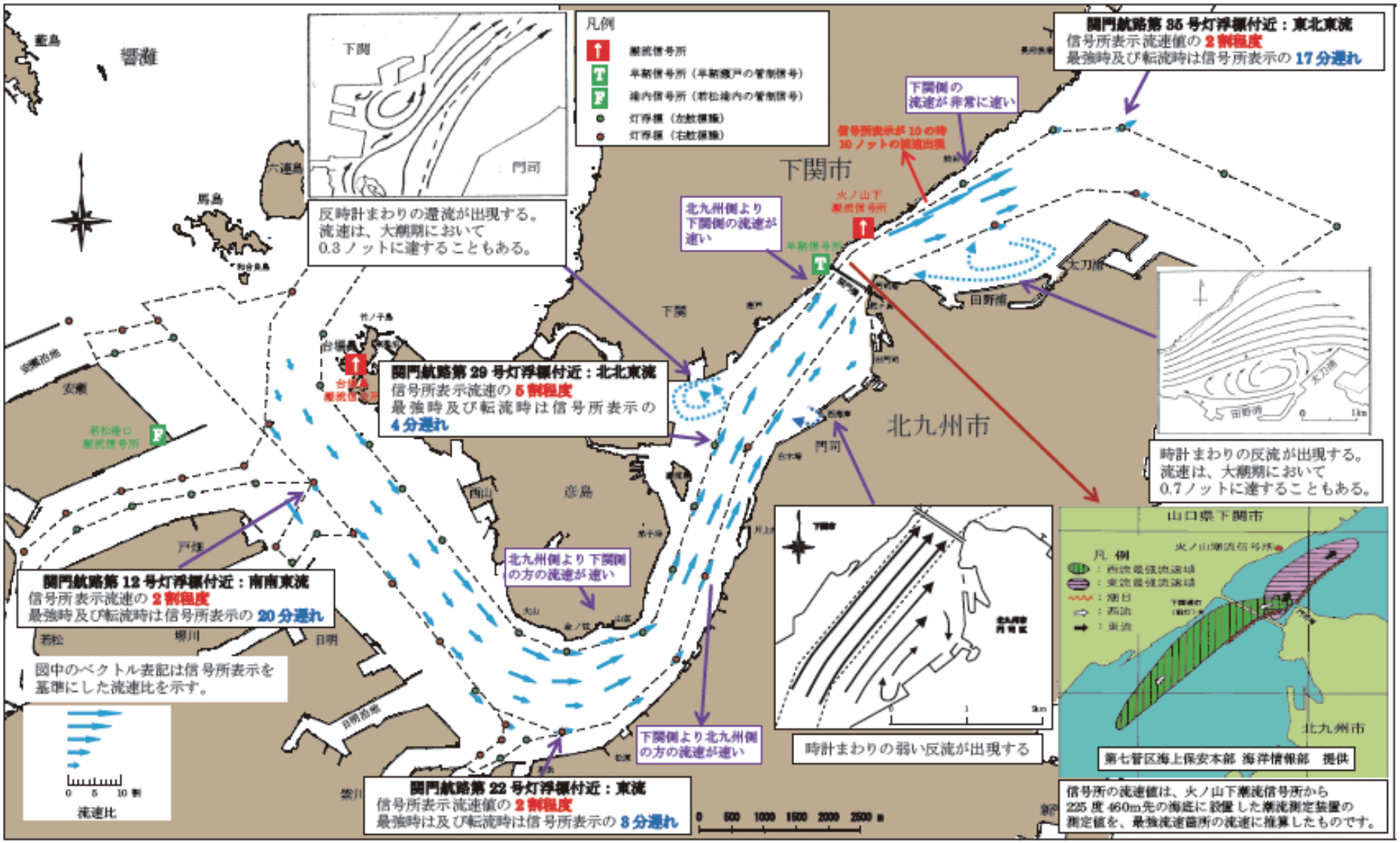


図 4　関門航路潮流模式図（東流時）：潮流ベクトル表示

5　刊末寄稿

＊＊68歳からの手習い＊＊

公益社団法人 西部海難防止協会
海事広報展示館　髙田　正己

50年間勤めた海事団体を本年２月に退職し、４月から西部海難防止協会 海事広報展示館（関門海峡らいぶ館）に勤めています。

海事広報展示館では、来館者の皆様方と「海の知識」や「海の安全」について体験型施設を用いて勉強し、関門海峡並びに関門港入出港船舶の航行安全に関わる関係機関の仕事も紹介しながら、微力ながら海難防止思想の普及に務めております。

さて、会報寄稿の依頼があり、地元門司港の紹介等を考えましたが、今回は私事ながら、68歳から始めた硬式テニスの顛末をご紹介したいと思います。

球技は元々好きで、20代まではバスケットボールと軟式野球、30歳からはゴルフ、59歳からはボーリングを行ってきました。ゴルフとボーリングは現在も細々と続けています。

ゴルフはずっと80前後のスコアで競技し、ホールインワンも経験しましたが、近年は体力、筋力の衰えに加え練習不足で、全てのクラブの飛距離が落ち、かつては400ヤード・ミドルホールの第２打は８～９番アイアンでグリーンに届いていましたが、現在はウッド系でも届かず、当然ながらスコアも三桁に近づいています。二度目のホールインワンは遠くなるばかりです。

59歳から始めたボーリングは、パーフェクトを目指して毎週10ゲーム以上を投げ、約１年で還暦パーフェクトを達成しましたが、その後は徐々にボーリング熱も冷め、投げる回数も少なくなって、何か楽しいスポーツはないものかと思っていたところ、退職後の健康維持にテニスしませんかとの知人の誘いを受けて、68歳から挑戦することにしました。

テニス競技は初めてでしたが、競技方法やルールはテレビ中継等で概略知っておりましたし、技術面はもっぱらYouTubeを先生に事前研究に勤しんでおりました。用具の準備もできた2022年２月７日テニスデビューしました。

誘いを受けた同好会は総勢15人で男性は知人と私の二人、他は素敵な女性プレイヤーの皆様方で、毎週１回の開催です。

同好会のコーチをしている知人は45年のテニス経歴があり、いろいろな大会に出場して優勝経験もある方で、早速ラケットの握り方、ボールを打つタイミング、打点、足の運び等のレクチャーを受け、ネット打ちが始まりました。

これはなんとかなるなと思っていたところ、次はネットを挟んでコーチに打ち返す練習です。ゆっくりで良いので私に返して下さいとのことで、ボールが来ました。思った以上にボールが跳ねて上手くラケットに当たりません。

（あれれ）（こんなはずはではないのに）（どうしてだ）（初めてだからしょうがないか～）と独り言。

そのうちに少しコツを掴んで大分返せるようになり、コーチより筋が良いですよとの誉め言葉がありましたが、なんともラリーが続きません。

（初めてだからしょうがないか〜）と２回目の独り言。
少し離れましょうとのことで、ベースライン近くまで下がってボールが来ました。先程より速く、バウンドにタイミングが合わず打つ態勢が取れません。また上手くラケットに当らず、とんでもない方向への返球となります。
（難しいな）（ラケットに真正面に当たらないな〜）と３回目の独り言
10 分も練習すると脈拍は上がり身体もフラフラで即休憩です。
隣コートのお嬢さん方はラリーの真最中で上手な方ばかり。コーチに聞くとテニススクールでの知り合いとのことで納得。
再開後もラケットに当てるのがやっとの状況は変わらないまま１日目が終了。
（動いてないよね）（動かないとボールは打てないよね）（しかし動けないよね〜）
２週目もネット打ちから始め、前回の繰り返し練習です。
相変わらず当たりませんが、徐々にボールコントロールが出来るようになり、ガットのあちこちにボール痕が付いていますが、返球はずいぶんまともになってきました。
２週目以降はサーブの練習も行っていましたが、トスが思ったところに上がりません。無理して打つためネットに掛かったり、サービスラインを越えたりでしたが、YouTube 先生のポイントを思い出しながら練習を重ね、何とかサーブもライン内側に入るようになりました。
すると隣コートから「髙田さ〜ん、試合しますよ」との声。
試合はまだ早くないですか？の問いに、サーブも入っていたことだし試合出来そうだからこっちにいらっしゃいとお嬢さん方々よりの嬉しいお誘い。
心ワクワク、しかし足取りは重くダブルスの試合をすることになりました。
同組の方には３メートル以内のボールしか追えませんがお願いしますと承諾を得て１ゲーム４セットマッチの試合開始です。
ダブルスの動き方も判らず、自分の動ける範囲も判らずの中で、当方の年齢と経験を考え少し手を抜いてくれると思ったのが大誤算。お嬢様方のプレーは容赦なく、サーブは速く、コーナーを狙ってのスピンの効いた強い球筋で、ラケットに当てるのが精一杯、又自陣コートの深いところばかりに返球されるので走り廻されましたが、ついつい一生懸命になりゲームが終わる頃には疲れ果ててしまいました。

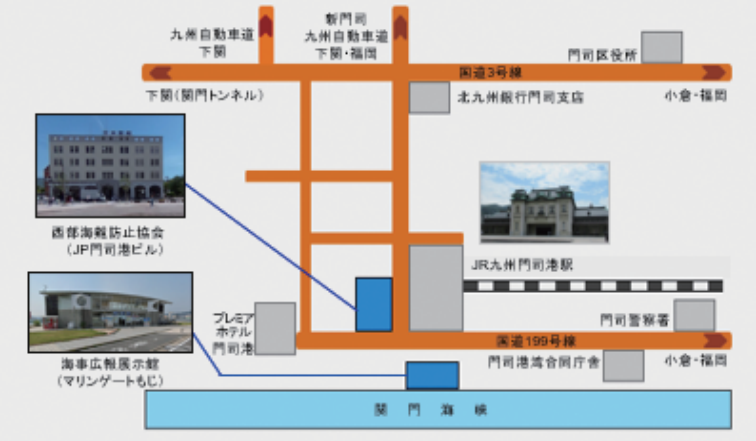
その後も思うようには上達しておりませんが、テニスに挑戦して見て良かったと思っております。
今年 10 月で 70 歳、今の私には少しハードに感じられますが、大変面白く、又楽しいスポーツでもありますので、これからも体力・体調に合わせ無理をせず、自分のペースで少しでも長く楽しめられたらと願っております。

最後に、皆様も楽しいテニスに挑戦されて見られては如何でしょうか？

海の事件・事故は
局番なし「118」

「**118番**」は海上保安庁 緊急通報用電話番号です。
「いつ」、「どこで」、「なにがあった」など 落ち着いて通報してください。

（公社）西部海難防止協会所在地略図



会　報　第202号
（令和5年9月号）

発行所　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番8号　JP門司港ビル4F
TEL　（093）321－4495
FAX　（093）321－4496
URL　https://www.seikaibo.ecweb.jp/
E-mail　seikaibou-moji@iris.ocn.ne.jp

印刷所　泰平印刷株式会社
〒803-0821　北九州市小倉北区鋳物師町 1-1