

会 報

第 213 号
(令和 8 年 6 月)



公益社団法人 西部海難防止協会

目 次

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | 業 務 日 誌（令和8年1月～3月） | 1 |
| 2 | 事 業 報 告（令和8年1月～3月） | 4 |
| 2-1 | 公益目的事業 | |
| 2-2 | 収益目的事業 | |
| 2-3 | 会の運営 | |
| 3 | 令和7年度研究事業報告 ～「沖縄県周辺海域における船舶事故の特徴と事故防止に関する 調査研究委員会報告書」について～ | 9 |
| 4 | 令和8年度海難防止強調運動 | 13 |
| 4-1 | 全国海難防止強調運動実行委員会 | |
| 4-2 | 地方連絡会議 | |
| 4-3 | 「安全運航のいろは」について | |
| 5 | 九州、沖縄及び山口県西部の海域における船舶事故の状況（令和7年1月～12月） | 24 |
| 5-1 | 船舶事故の発生状況 | |
| 5-2 | 船舶事故の事例 | |
| 6 | 第七管区海上保安本部からのお知らせ | 52 |
| 6-1 | 大雨、台風への備え | |
| 6-2 | 夏を安全に！ | |
| 6-3 | 「衛星とつながるスマホ」について | |
| 7 | 協会だより | 59 |
| 7-1 | 第七管区海上保安本部の本部長及び次長が離任・着任挨拶のため来訪 | |
| 7-2 | 瀬戸内海西方海域の漁業操業情報図及び商船航行情報図の閲覧方法が改善 | |
| 7-3 | 第十一管区海上保安本部交通航行安全課長が那覇支援業務室を視察 | |
| 7-4 | 関門海峡らいぶ館で、第53回「我ら海の子展」受賞作品（絵画）を展示 | |
| 7-5 | 会員名簿 | |
| 8 | トピックス SMART ENERGY WEEK 春 2026 について | 67 |

表紙：関門橋付近の風景

| | |
|-------|---|
| 航行中の船 | 船名：SANTA、総トン数：9.1トン、全長：12m、幅：3.14m、乗船定員：50名 |
|-------|---|

（出典：関門汽船株式会社ホームページ）

1 業務日誌（令和8年1月～3月）

1-1 本部

| 日付 | 内 容 |
|----------|--|
| 1月15日(木) | 海上保安学校門司分校研修科船艇職員等初任者課程入校式 会長が出席 於：北九州市 |
| 1月22日(木) | 屋久島宮之浦港大型客船入出港に伴う航行安全対策調査専門委員会 作業部会を開催 於：鹿児島市 |
| 1月26日(月) | 沖縄県周辺海域における船舶事故の特徴と事故防止に関する調査研究委員会 作業部会を開催 於：那覇市 |
| 2月6日(金) | 第31回 西海防セミナーを開催 於：福岡市 |
| 2月9日(月) | 佐伯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回委員会を開催 於：大分市 |
| 2月16日(月) | 博多港中央航路浚渫整備に伴う航行安全対策調査検討部会 検討部会を開催 於：福岡市 |
| 2月19日(木) | 白島国家石油備蓄基地の機動性向上に関する航行安全対策調査専門委員会 第2回委員会を開催 於：北九州市 |
| 2月20日(金) | 西部海難防止協会 業務運営会議 令和7年度第3回業務運営会議を開催 於：西部海難防止協会会議室 |
| 2月26日(木) | 西部海難防止協会 通常理事会 令和7年度第4回通常理事会を開催 於：西部海難防止協会会議室 |
| 2月26日(木) | 下関市地方港湾審議会 会長が出席 於：下関市 |
| 2月26日(木) | 日本海難防止協会 第1回洋上風力発電事業に係る航行安全対策検討会 専務理事、事業部長、事業部副部長がWeb参加 |
| 2月27日(金) | 屋久島宮之浦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3回委員会を開催 於：鹿児島市 |

| | |
|-------------------|--|
| 3月2日(月) | 日本海難防止協会 令和7年度第2回海運・水産関係団体打合せ 東京事務所上席研究員が出席（代理） 於：東京都千代田区 |
| 3月5日(木) ～6日(金) | 佐伯港大型客船入出港に伴う航行安全対策調査専門委員会 操船シミュレータ実験を実施 於：川崎市 |
| 3月9日(月) | 沖縄県周辺海域における船舶事故の特徴と事故防止に関する調査研究委員会 第2回委員会を開催 於：那覇市 |
| 3月12日(木) | 日本海難防止協会 令和7年度第2回通常理事会、第2回社員総会（臨時） 会長が出席 於：東京都千代田区 |
| 3月12日(木) | 日本海難防止協会 令和7年度海運・水産関係団体連絡協議会 東京事務所上席研究員が出席（代理） 於：東京都千代田区 |
| 3月17日(火) | 九州北部小型船安全協会 令和7年度第4回理事会 会長が出席 於：北九州市 |
| 3月19日(木) | 関門海峡らいぶ館において第53回「我ら海の子展」受賞作品（絵画）を展示 （3月31日まで） 於：北九州市 |
| 3月22日(日) | 令和7年度海上保安大学卒業式及び修了式 海事広報展示館 館長が出席（代理） 於：呉市 |
| 3月24日(火) | 日本海難防止協会 第2回洋上風力発電事業に係る航行安全対策検討会 専務理事、事業部長、事業部副部長が Web 参加 |

1 - 2 沖縄支部

| 日 付 | 内 容 |
|----------|--|
| 3月28日(土) | 中城海上保安部「巡視船だいてう」就役披露式 支部長、事務局長が出席 於：沖縄市 |

1 - 3 支援業務室

| 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）護岸築造工事、（Ⅱ期）上部・消波工事及び北九州空港護岸改良築造工事に伴う航行安全管理業務 | 令和7年9月8日～ 令和8年9月30日 |
| | 1月6日～3月31日 |
| 【ひびき支援業務室】 ・廃棄物響灘東（西）護岸工事ほかに伴う船舶安全管理業務委託 | 令和7年3月17日～ 令和8年3月31日 |
| | 1月7日～1月28日 |
| 【那覇支援業務室】 ・那覇港（新港ふ頭地区）岸壁（-10m）（耐震）地盤改良工事に伴う航行安全支援業務 | 令和7年4月1日～ 令和8年3月31日 |
| | 1月1日～3月31日 |

2 事業報告（令和8年1月～3月）

令和8年1月1日から令和8年3月31日までの間に実施した事業等は次のとおりです。

なお、この章において、「期間中」とは1月1日から3月31日までの間をいいます。したがって、「期間中継続した事業」とは、1月1日以前から実施し又は1月1日以後に着手し、3月31日現在も終了していない事業をいい、「期間中に終了した事業」とは、1月1日以前から実施し又は1月1日以後に着手し、3月31日までに終了した事業をいいます。

また、委託契約等を結んで実施している事業については、当該契約に定められた名称を使用しています。

2-1 公益目的事業

2-1-1 研究事業

(1) 期間中に終了した事業

① 沖縄県周辺海域における船舶海難（船舶事故）の特徴と事故防止に関する調査研究

【概要】本研究は、沖縄県周辺海域の特徴的な航行環境下における船舶事故の傾向とその事故防止策について調査し、典型的に整理したうえで関係者に周知することにより、沖縄県周辺海域を航行する船舶の安全に寄与することを目的とするものです。

期間中、1月26日（月）に作業部会を開催して、収集した事故事例について船舶事故の傾向や事故発生時の気象・海象等の条件を整理し、類型化を図るとともに、事故防止策の整理や事故防止のための情報把握の方法やリーフレットの検討などを行いました。

このような調査結果や検討結果を基に、3月9日（月）に第2回委員会を開催して船舶事故防止に関する総合的な検討を行い、報告書に取りまとめました。



【第2回委員会】

2-1-2 調査事業

(1) 期間中継続した事業

① 令和7年度港クル環湾委第1号船舶航行安全対策検討業務委託

【概要】本調査は、大分県佐伯港に大型客船を受け入れる計画について、対象客船の入出港及び係留の安全性を調査・検討し、航行安全対策を取りまとめるものです。

2月9日（月）に第2回委員会を開催して対象客船の入出港に係る操船シミュレータ実験の条件等を整理し、3月5日（木）、3月6日（金）の両日はその条件等に基づいて操船シミュレータ実験を行って風速等の外力影響を検証するとともに、入出港時に許容される風速等の条件を検討しました。

今後、操船シミュレータ実験の結果を整



【第2回委員会】

理し、航行安全対策の取りまとめを行う予定です。

(2) 期間中に終了した事業

① 宮之浦港航行安全対策業務委託

【概要】本調査は、鹿児島県の屋久島宮之浦港に客船を受け入れる計画について、対象客船の入出港及び係留の安全性を調査し、航行安全対策を検討するものです。

1月22日(木)に作業部会を開催して昨年11月に行った入出港に係る操船シミュレータ実験結果を整理し、2月27日(金)に第3回委員会を開催して航行安全対策の取りまとめを行いました。



【第3回委員会】

② 令和7年度博多港船舶航行安全検討業務

【概要】本調査は、博多港中央航路の浅所の浚渫整備における施工計画の見直しに伴い、一般航行船舶と工事作業船の航行安全対策を調査・検討するものです。

2月16日(月)、これまで行って来た施工計画の見直し内容や既往調査資料の整理・検討の結果を基に調査検討部会を開催し、航行安全対策の取りまとめを行いました。



【調査検討部会】

2-1-3 情報提供事業

(1) 航行安全支援業務

① 支援業務室

ア 期間中継続した事業

ア) 新門司沖土砂処分場(Ⅱ期)護岸築造工事、(Ⅱ期)上部・消波工事及び北九州空港護岸改良築造工事に伴う航行安全管理業務

イ) 那覇港(新港ふ頭地区)岸壁(-10m)(耐震)地盤改良工事に伴う航行安全支援業務

イ 期間中に終了した事業

ア) 廃棄物響灘東(西)護岸工事ほかに伴う船舶安全管理業務委託

② 航行安全支援業務マニュアル研修

3月17日(火)及び3月18日(水)の2日間、各支援業務室の技術管理者を集めて航行安全支援業務マニュアルの研修を行いました。

航行安全支援業務は、事業者の委託により事業ごとに各地に支援業務室を設置し、実施しているもので、職員の業務レベルの維持・向上や均一化を図るために研修や会議を行っています。

この一環として、今般、航行安全支援業務マニュアルを作成したので、本研修を行って各支援業務室の責任者である技術管理者に説明し、技術管理者を通じて各支援業務室の職員の業務レベル

の向上と均一化を図ることとしたものです。

職員の業務能力の向上だけでなく、技術の伝承という観点からも、引き続き、この種の研修等を継続して行くこととしています。

(2) 講習会の実施

① 第31回 西海防セミナー

当協会会員の多くは、船舶の運航や荷役、洋上・港湾工事、漁業など海に関係する事業に携わっていますが、このような活動の全てが気象の影響を大きく受けています。

今回の西海防セミナーにおいては、NHKの番組「おはよう九州沖縄」でニュースや気象情報などを分かり易く解説されている佐々木氏をお招きし、次のとおり講演を行っていただきました。

演 題：響く、放送のデザイン - 気象変動と暮らし -

開 催 日：令和8年2月6日(金)

開催場所：ホテルニューオータニ博多

講 師：ニュースキャスター 佐々木 理恵 氏



【第31回西海防セミナー】

2-2 収益目的事業

2-2-1 調査事業

(1) 期間中に終了した事業

① 令和7年度国家石油備蓄基地（白鳥基地）の機動性向上に関する航行安全対策検討業務

【概要】本調査は、白鳥国家石油備蓄基地の運用における機動性を向上させるための夜間離着舷及び夜間開始荷役に関する安全性を調査・検討し、必要な対応策を取りまとめるものです。

これまで、現地視察を行った上で委員会を開催して安全性の検討を行うとともに、ビジュアル操船シミュレータ実験を行って着離舷操船の困難度等に関する意見交換を行いました。

今期間中は、これまでに得た知見やデータを基に、2月19日(木)に第2回委員会を開催して夜間離着舷及び夜間開始荷役における対応策を検討しました。

2-3 会の運営

2-3-1 令和7年度 第3回業務運営会議

令和8年2月20日(金)、西部海難防止協会会議室において、令和7年度第3回業務運営会議を開催し、令和7年度第4回通常理事会の審議事項(5議案)について、出席構成員8名で審議しました。

2-3-2 令和7年度 第4回通常理事会

令和8年2月26日(木)、西部海難防止協会会議室において開催し、令和8年度事業計画等5議案について審議し議決しました。

(1) 出席者

理事 13名(理事総数21名)、
監事 3名

(2) 来賓

第七管区海上保安本部 交通部
北見宗雄企画調整官(挨拶後退席)



【第4回通常理事会】

(3) 審議事項の概要

第1号議案 令和8年度事業計画について

令和8年度事業計画について、事業部長から資料に基づいて説明が行われ、質疑応答の後に承認の可否が諮られ、全員異議なく原案どおり可決承認されました。

第2号議案 令和8年度予算(損益ベース)について

令和8年度予算について、総務部長から資料に基づいて説明が行われました。

説明後の質疑において、出席者から理事会資料と補足説明用資料の双方における経常収益計の増減額が異なっているが、記載の間違があるのではないかと質問がありました。これについて、総務部長から理事会資料の記載ミスであり補足説明資料が正しい金額であること及び理事会資料の数字を訂正する旨の回答があり、質問者もこれを了承しました。

その後、承認の可否が諮られたところ、全員異議なく原案どおり可決承認されました。

第3号議案 令和8年度定時総会の開催について

令和8年度定時総会の開催について、総務部長から、日時、場所等の説明が行われた後に承認の可否が諮られたところ、全員異議なく原案どおり可決承認されました。

第4号議案 銀行保証について

銀行保証について、総務部長から次のとおり説明が行われました。

- ・ 令和2年度に、福岡県との契約において、債務不履行による損害賠償金の支払いを保証する銀行、委託者が确实と認める金融機関又は保証事業会社の保証(銀行保証)を求められ、株式会社北九州銀行に依頼し保証を受けたこと。

- ・ 令和8年度に同様の銀行保証が必要となった場合は、株式会社北九州銀行に銀行保証（支払承諾書）を依頼したいと考えていること。
- ・ また、これに付随して銀行保証（支払承諾書）限度額を20,000千円とすること。

以上の説明の後に承認の可否が諮られたところ、全員異議なく原案どおり可決承認されました。

第5号議案 諸規程の改正について

業務運営会議規程の全部改正並びに職員就業規程、嘱託就業規程、職員給与規程及び嘱託給与規程の一部改正について、総務部長から資料に基づき説明が行われた後に承認の可否が諮られたところ、全員異議なく原案どおり可決承認されました。

そ の 他 正会員の退会について

正会員の退会について、総務部長から、今般、個人会員2名から退会届が提出された旨の報告がありました。

3 令和7年度研究事業報告

～「沖縄県周辺海域における船舶事故の特徴と事故防止に関する調査研究委員会報告書」について～

3-1 調査研究の概要

沖縄地方は大小多数の島と広大な海域で構成されており、物流は船舶による海上輸送が大半を占め、人流も沖縄諸島や八重山列島では船舶輸送が主体となっています。このほか、海洋レジャーや漁業に伴う小型船舶の活動が活発に行われています。これらの船舶が航行する沖縄諸島から先島諸島にかけての海域では、台風や冬季の季節風による風浪の影響を受けやすく、また、沿岸にはサンゴ礁による浅所が多数存在することや、局地的な積乱雲の発達による天候の急変が発生しやすいことも特徴として挙げられます。このような航行環境下において、沖縄県周辺海域ではサンゴ礁への乗揚げ等の船舶事故が多数発生している状況があります。

本委員会では、海上保安庁による海難統計および運輸安全委員会による船舶事故調査報告書をもとに、実際に発生した船舶事故事例から沖縄県周辺海域における船舶事故に至る要因等の傾向を調査するとともに、事故防止策や必要な情報の入手先等を調査し類型的に整理しました。

また、これらの内容を周知するためにリーフレット（船舶事故防止情報リーフレット）を作成することとし、船舶の運航者が容易に理解することができるよう、主な船型別および海域別に取りまとめました。

※ 本報告書は、令和8年9月30日まで西部海難防止協会のホームページに掲載しています。

トップページ (<https://www.seikaibo.ecweb.jp>) のライブラリ「会報」をクリックし、西部海難防止協会会報集の一覧表の下の「◆ 会報記事関連資料」にある「沖縄県周辺海域における船舶事故の特徴と事故防止に関する調査研究委員会報告書」をクリックしてご覧ください。

3-2 調査・検討項目

(1) この調査研究では、次の項目について調査・検討を行いました。

- ① 航行環境
- ② 船舶事故発生の概要
- ③ 事故事例の調査整理
- ④ 船舶事故防止策の検討
- ⑤ 船舶事故防止に関する総合的な検討

(2) 特に事故事例の調査整理において、沖縄県周辺海域の船舶事故の特徴として次のようなことが明らかになったので、これらを基に防止対策の検討を行いました。

① 航行環境に関するもの

那覇港など主要港湾や糸満漁港の入出港経路の周辺に多数の浅所があるために航行可能な海域が限られており、この限られた水域を船舶が通航するために乗揚げが多く発生していること。

また、全般的に平坦な地形で風を遮るものがないことから、港内において強風時に他船への衝突が多く発生していること。

② 人的な要因に関するもの

知識・経験の不足や航行時の注意不足により、浅所の存在や自船の位置、相手船との位置関係を把握しないまま航行し、事故を起こしているケースが多いこと。

③ 地域的な要因に関するもの

ダイビングを含むマリレジャーを目的に訪れる客やマリレジャー提供事業者が多い地域であり、特にダイビング船に関する事故は全国の報告件数の大半を占めていること。

④ 沖縄地方特有の事象に関するもの

強い日差しや高温多湿の環境により、船上の機器の劣化や燃料油中のカビの繁殖が進みやすく、これらを要因とする事故（他の地域では見られない事故）が生じていること。

3-3 船舶事故防止情報リーフレット

調査研究の内容を周知するための船舶事故防止情報リーフレットは、次のとおり船型別を3種類、海域別を7種類作成しました。西部海難防止協会のホームページに掲載していますので、ご活用ください (<https://www.seikaibo.ecweb.jp/524jishujigyo.html>)。

なお、参考として、プレジャーボート用の船舶事故防止情報リーフレットを次ページに掲載していますので、ご覧ください。

(1) 船舶事故防止情報（船型別）

| No. | 船型 | URL |
|-----|-----------|---|
| 1 | プレジャーボート用 | https://www.seikaibo.ecweb.jp/storage/honbu_leaflet_okinawa/jikoboshi-info_pb.pdf |
| 2 | 漁船、遊漁船用 | https://www.seikaibo.ecweb.jp/storage/honbu_leaflet_okinawa/jikoboshi-info_fb.pdf |
| 3 | 一般船舶用 | https://www.seikaibo.ecweb.jp/storage/honbu_leaflet_okinawa/jikoboshi-info_cs.pdf |

(2) 船舶事故防止情報マップ（海域別）

| No. | 海域 | URL |
|-----|---------------|---|
| 1 | 名護湾周辺 | https://www.seikaibo.ecweb.jp/storage/honbu_leaflet_okinawa/jikoboshi-map_nago.pdf |
| 2 | 中城湾港、久高島周辺 | https://www.seikaibo.ecweb.jp/storage/honbu_leaflet_okinawa/jikoboshi-map_nakagusuku.pdf |
| 3 | 那覇港周辺 | https://www.seikaibo.ecweb.jp/storage/honbu_leaflet_okinawa/jikoboshi-map_nahako.pdf |
| 4 | 糸満漁港周辺 | https://www.seikaibo.ecweb.jp/storage/honbu_leaflet_okinawa/jikoboshi-map_itoman.pdf |
| 5 | 慶良間諸島、チービス周辺 | https://www.seikaibo.ecweb.jp/storage/honbu_leaflet_okinawa/jikoboshi-map_kerama.pdf |
| 6 | 平良港周辺、八重干瀬 | https://www.seikaibo.ecweb.jp/storage/honbu_leaflet_okinawa/jikoboshi-map_hirara.pdf |
| 7 | 石垣港、竹富島・小浜島周辺 | https://www.seikaibo.ecweb.jp/storage/honbu_leaflet_okinawa/jikoboshi-map_ishigaki.pdf |

船舶事故防止情報【プレジャーボート用】



・ 機関故障などが原因となる船舶事故（運航不能）が最も多い

発航前などの日常的な点検を大切に！

- ・ 発航前検査や日常点検を適切に実施し、故障の予兆を見逃さない
- ・ 整備事業者等による定期的な点検整備や整備記録の管理を行う



発航前検査チェックリスト

・ 乗揚げに注意

陸地から離れた海域にも浅瀬はあります！

➢ チービシ（那覇沖）、ルカン礁（糸満沖）、平菅根（中城湾）、八重干瀬（宮古島北側）など

- ・ 事前に浅所を把握する ⇒ 事前の水域調査
- ・ 航行時に周囲の浅所を把握して、自船との位置関係を継続的に確認 ⇒ 航海計器も活用
- ・ 気象、海象の変化にも注意（停留中に流されて乗揚げた例も！）
- ・ 潮位が変わると、岩場や浅瀬の見え方や水深は変わる！

・ 浸水や転覆に注意

自分のために海や船を理解しましょう！

- ・ 気象海象や船体のバランスに注意を払う
- ・ 海に関する基礎知識や船体特性を十分に理解する
- ・ ウォーターセーフティガイドも参考に！

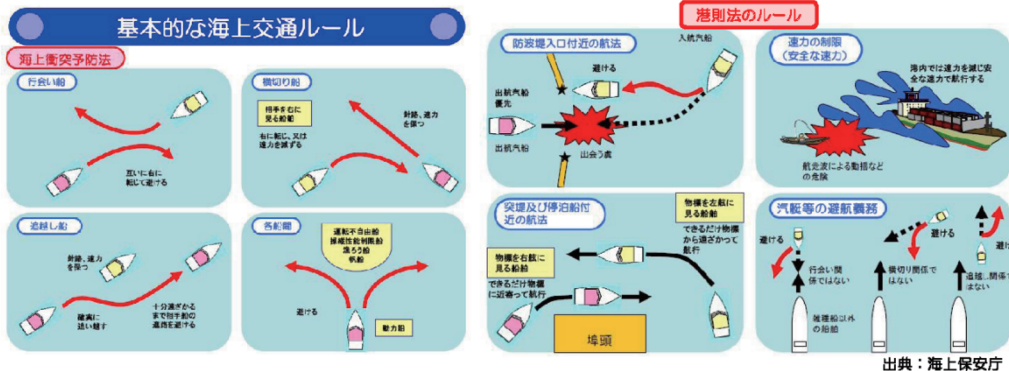


ウォーターセーフティガイド

・ 防波堤や他の船との衝突に注意

航行ルールを守って安全運航を！

- ・ 事前に船舶交通や船舶事故の多い海域および気象・海象を把握する ⇒ 事前の水域調査
- ・ 航行時に周囲の船舶や構造物を把握し、自船との位置関係を継続的に確認 ⇒ 航海計器も活用
- ・ 大型船は「曲がれない、止まれない」ことに注意！



出典：海上保安庁

情報入手先

気象警報・注意報※



海上警報・予報※



雨雲の動き



海の安全情報



船舶事故ハザードマップ



※文字情報はエリアを選択して表示

事前の情報収集に役立つサイト

・ウォーターセーフティガイド

海辺でのレジャー活動を安全に楽しむための情報サイト

<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/>



・海しる

船舶交通、気象海象の現況・予測等の閲覧

<https://www.msil.go.jp/>



海の情報は「海しる」で！
MSIL, for ocean-info at a glance

<https://www.msil.go.jp/>



・沖縄気象台ホームページ

沖縄県の天気予報の閲覧等

<https://www.jma-net.go.jp/okinawa/>



・海の安全情報

気象海象の現況や海上安全情報等の閲覧、緊急情報の配信にも対応

<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/11kanku/kinkyu.html>



・船舶事故ハザードマップ

船舶事故の情報や航行時の注意事項の閲覧等

<https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>



・緊急連絡先

海の「事件・事故」は **118番**

・その他連絡先（記入欄）

_____ :
_____ :
_____ :

メモ

4 令和8年度海難防止強調運動

海の事故を防止するためには、船舶運航に直接関わる海事関係者、漁業関係者、マリンレジャー愛好者はもとより、海運や漁業活動の恩恵を受けている一般市民においても、海難防止思想の重要性や海難防止に関する知識・技能の習得等を図る必要があることから、毎年、全国海難防止強調運動実行委員会が中心となり官民の関係者が一体となって「海の事故ゼロキャンペーン」等の海難防止強調運動が行われています。

九州、沖縄及び山口県西部（下関市、宇部市、萩市、長門市、美祢市、山陽小野田市及び阿武郡をいいます。以下同じ。）においては、地方ごとに組織された地方連絡会議、すなわち、福岡県、佐賀県、長崎県、大分県及び山口県西部については西日本海難防止強調運動推進連絡会議が、熊本県、宮崎県及び鹿児島県については南九州海難防止強調運動推進連絡会議が、また、沖縄県については沖縄地方海難防止強調運動推進連絡会議が、それぞれ「海の事故ゼロキャンペーン」を推進するとともに、各地方の実情に応じた海難防止運動を展開しています。

4-1 全国海難防止強調運動実行委員会

令和8年2月24日（火）、霞が関 中央合同庁舎（東京都）において、全国海難防止強調運動実行委員会が開催され、令和8年度「海の事故ゼロキャンペーン実施計画」が策定されました。「海の事故ゼロキャンペーン」の概要は次のとおりであり、官民一体となって全国で展開されます。

◆ 海の事故ゼロキャンペーン

（1）期 間

令和8年7月16日（木）～7月31日（金）

（2）主 催

公益社団法人日本海難防止協会、公益財団法人海上保安協会、海上保安庁

（3）重点事項

- ① 見張りの徹底 及び 船舶内・船舶間におけるコミュニケーションの促進
- ② ふくそう海域における安全確保 及び 走錨に起因する事故の防止
- ③ 小型船舶の安全対策 及び マリンレジャー活動における安全対策
- ④ ライフジャケット着用率の向上

（4）各重点事項の推進項目

① 見張りの徹底 及び 船舶内・船舶間におけるコミュニケーションの促進

令和7年の総トン数20トン以上の船舶事故隻数は362隻で、前年から7隻減少している。事故種類別では依然として衝突が最多で、全体の58%を占め、原因は見張り不十分が20%を占めていることから、次の事項について啓発を図る。

ア 常時適切な見張りを徹底し、BRMや相互確認を励行する。

※ BRM：Bridge Resource Management

イ VHFや汽笛信号等により船舶間コミュニケーションを促進する。

ウ 早期かつ相手に分かりやすい動作を行う。

エ 漁ろう中の船舶の急な発進等不測の動きに留意し、漁船との衝突防止を図る。

オ 日本海難防止協会が発行する「安全運航のいろは」を活用する。

※ 「安全運航のいろは」は日本海難防止協会のウェブサイトからダウンロード可能。

② ふくそう海域における安全確保 及び 走錨に起因する事故の防止

ふくそう海域では多数の船舶が航行しており、海上衝突予防法に加え、海上交通安全法、港測法が適用される海域もあり、かつ航路の存在や複雑な地形を有する海域が多いことから、次の事項について啓発を図る。

ア 海上交通安全法や港測法適用海域においては、適用される交通ルールを把握し、海上交通センターからの危険防止のための情報提供、津波等の災害発生時における船舶向けの警報、避難海域の情報等の取得に努める。

イ 「先行避航」も念頭に操船する。

ウ 錨泊する際は錨泊制限等を把握し、適切な海域を選定して錨泊するとともに、錨泊中も状況の監視を続け、走錨等に起因する事故を防止する。

エ 日本海難防止協会が発行する海域別「漁業操業情報図」を活用する。

※ 漁業操業情報図は、日本海難防止協会のウェブサイトからダウンロード可能。

③ 小型船舶の安全対策 及び マリンレジャー活動における安全対策

ア プレジャーボートの事故種類別で割合の高い機関故障を起こさないため、発航前検査の徹底を図るとともに整備事業者等による定期的な点検整備の有用性について訪船指導、SNS等で周知啓発し、運航者の安全意識の一層の向上を図る。

※ プレジャーボートにおける令和7年の機関故障は215隻で、前年から30隻増加しており、全体の26%を占めている。

イ 漁船の船舶事故は衝突によるものが最多であり、その原因は、見張り不十分によるものが最も多い。また、死者・行方不明者を伴う船舶事故のほぼ半分を漁船が占めており、その原因は、気象海象の不注意から生じる転覆によるものが多いことから、適切な見張り及び気象海象の把握の徹底を図る。

※ 漁船における令和7年の漁船の船舶事故は355隻で、前年から109隻減少しており、船舶事故全体の約20%を占めている。

ウ AIS搭載義務の無い小型の漁船についても、AISを搭載することにより自船の動静を大型船に容易に認識させることができるなど事故防止に寄与することから、リーフレットの活用などによりAIS搭載の推進についての周知・啓発に努める。

※ 総務省、国土交通省、水産庁、海上保安庁では漁船へのAIS導入の普及促進を行っており、水産庁等のウェブサイトからリーフレットをダウンロードできる。

エ 近年、カヌー・SUP・ミニボート等によるウォータースポーツが多様化・活発化しており、これらは小型船舶操縦士免許や検査の不要なものが多く、海に関する基礎知識が十分でない者が利用していることもあるため、マリンレジャーごとに安全情報等を記した総合安全情報サイト「ウォーターセーフティガイド」の普及啓発やリーフレットの配布、動画、SNS等を用いた情報発信等を積極的に行い、マリンレジャー愛好者の安全意識の向上を図る。

※ 令和7年のマリレジャー活動に伴う人身事故者数は702人で、前年から33人減少している。

※ ウォーターセーフティガイドは、海上保安庁のウェブサイトで見ることができる。また、日本語を含む13の言語のリーフレットをダウンロードすることができる。

オ プレジャーボートや漁船等の操縦者、海水浴や釣り等のマリレジャー愛好者に対して、気象・海象の現況、気象庁が発表する気象警報・注意報等を「海の安全情報」から入手することを奨励し、安全意識の向上を図る。

※ 海の安全情報は、海上保安庁のウェブサイトで見ることができる。メールアドレスを登録すると緊急情報配信サービスにより緊急情報がメールで受信できる。

④ ライフジャケットの着用率の向上

海中転落した乗船者や釣り人の安全を確保するため、次の事項に関する周知徹底を図ることにより自己救命策の確保を推進する。

なお、ライフジャケットの着用については、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部改正により、小型船舶に乗船する者へ義務範囲が拡大されたことも踏まえた推進活動を実施する。

※ 海中に転落した乗船者の生存率は、ライフジャケット着用者が約55%であるのに対し、非着用者は約35%である。

ア ライフジャケットの常時着用を励行する。

イ 防水パック入り携帯電話等を携行し、連絡手段を確保しておく。

ウ 携帯電話等のGPS機能をONにしておくことにより位置情報を発信する。

エ 118番やNET118を活用する。

オ 事故発生時における早期の通報、迅速な救助につなげるため、家族や友人、関係者に目的地や帰宅時間を事前に伝え、現在位置を定期的に連絡する。

4-2 地方連絡会議

九州、沖縄及び山口県西部においては、次表のとおり地方連絡会議が開催され、前年度の海難防止運動の結果報告と今年度の実施計画の審議が行われ、今年度は、令和8年7月16日(木)から7月31日(金)までの間、各地方連絡会議が中心となって「海の事故ゼロキャンペーン」が推進されるほか、各地の海難の発生状況等に応じて以下のような海難防止運動が展開されます。

地方連絡会議の開催日及び開催地

| 地方連絡会議 | 開催日 | 開催地 |
|--------------------|----------------------------|------|
| 西日本海難防止強調運動推進連絡会議 | 令和8年6月2日(火) ^{注1} | 北九州市 |
| 南九州海難防止強調運動推進連絡会議 | 令和8年5月28日(木) | 鹿児島市 |
| 沖縄地方海難防止強調運動推進連絡会議 | 令和8年6月24日(水) ^{注2} | 那覇市 |

注1：台風6号の影響により、対面での会議は中止し、書面開催としました。

注2：開催予定日。

4-2-1 西日本海難防止強調運動推進連絡会議

福岡県、佐賀県、長崎県及び大分県並びに山口県西部において、次の海難防止運動を展開します。

◆ 秋季安全推進運動

(1) 期 間

令和8年10月1日(木)～10月31日(土)

(2) 運動目的

同時期に実施される「全国漁船安全操業推進月間」に併せ、沿岸域を操業(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、気象・海象状況が厳しくなる冬季を前に、小型漁船船長を始めとする漁業関係者に対する安全指導を集中して行い、海難防止思想の普及・高揚を図る。

(3) 重点事項

- ① 常時適切な見張りの徹底
- ② 早期避航等適切な操船の励行
- ③ 気象・海象情報の入手活用
- ④ 自己救命策確保の推進
- ⑤ 遵守事項の徹底

(4) 実施事項

所属する漁業協同組合のみならず、漁業関係行政機関等と連携し、次の事項を実施する。

- ① 海難防止講習会の開催
- ② 合同パトロール、訪船・現場指導の実施
- ③ ポスター等による運動周知

◆ 各地区連絡会議が定める海難防止運動

(1) 運動の趣旨

平成22年度から、福岡や長崎など各地区に組織された地区連絡会議が、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。

例年発生する船舶事故の特徴として、船種別でみると関門航路付近海域においては貨物船、福岡県西方、大分県、佐賀県北部、長崎及び佐世保海域においてはプレジャーボート、山口県北部、有明海、対馬及び五島海域においては漁船の船舶事故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。

(2) 運動の名称及び実施機関等

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。

4-2-2 南九州海難防止強調運動推進連絡会議

熊本県、宮崎県及び鹿児島県において、次の海難防止運動を展開します。

◆ 台風海難防止強調運動 ～来るぞ台風！備えはよいか!?～

(1) 期 間

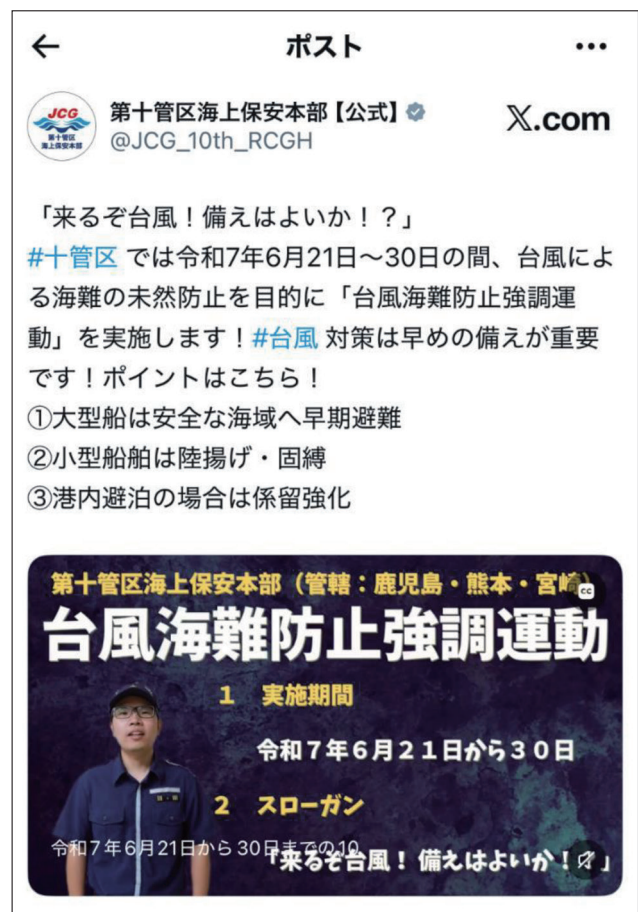
令和8年6月21日(日)～6月30日(火)

(2) 運動目的

南九州地方の独自運動として、本格的な台風の時期を迎えるにあたり、海事関係者の台風に対する認識や海難防止意識の向上を図り、台風による海難を未然に防止する。



【啓発ポスター・リーフレット】



【SNS を活用した安全啓発】

(3) 重点事項

- ① 台風情報の早期把握及び継続的な情報収集
・ 気象庁の発表する台風情報等の活用
- ② 早期避難及び保船対策の励行
・ 適切な避泊場所の選定
・ 港内避泊船舶の係留強化
・ 小型船舶の陸揚げ・固縛

- ③ 走錨事故防止対策の徹底
- ④ 資材等の流出防止措置の徹底
 - ・ 養殖漁場、港湾工事施設、貯木場等からの資材等の流出防止
- ⑤ 国際 VHF (ch16) の常時聴取

(4) 実施内容

- ア 台風・津波対策協議会等の開催、情報共有、台風避泊ガイドの活用
- イ 走錨事故防止ポータルサイトの活用の啓発
- ウ ポスター、リーフレット等による運動の周知
- エ 自治体広報誌等への記事掲載による啓発
- オ マスメディアを活用した啓発
- カ 漁業協同組合等の海事団体を訪問しての啓発
- キ 海難防止講習会や巡視船艇による訪船指導

4-3 「安全運航のいろは」について

今年の「海の事故ゼロキャンペーン実施計画」にある（公社）日本海難防止協会の「安全運航のいろは」（14 ページ参照）には、海難を防ぐためのポイントや知恵が収録されています。

「海の事故ゼロキャンペーン」の重点事項にある「見張りの徹底」と「小型船舶の安全対策」について、同冊子から、「見張りのポイント」、「見張りの基本である目の構造と双眼鏡の機能」及び「機関故障の危険性と注意事項」に関するものを紹介しますので、海難防止の参考としてください。

出典：復刻版 安全運航のいろは (<https://www.nikkaibo.or.jp/pdf/iroha2025.pdf>)

なお、本節への引用掲載に当たっては、当協会が、（公社）日本海難防止協会の許諾を得て、元の記事の一部を改変しています。

4-3-1 いの一番は 見張りだ見張り

安全運航の基本は「見張り」だということとは誰もが分かっていることだと思います。それにもかかわらず、過去 10 年間の船舶事故原因を見ると「見張り不十分」が常に 1 位となっており（不可抗力は除く）、2024 年も「見張り不十分」が 267 隻、全体（1,838 隻）の約 15% を占め、原因のトップでした。

つまり、見張りさえしっかりしていれば、衝突・乗揚げの大半は防ぐことができる、ということです。また、見張りを厳重に行うという緊張感・注意力は、船全体への目配り、航海に必要な情報の把握にもつながります。

このことからすれば“見張りさえしっかりしていれば、船舶事故の大部分は回避できる”と言っても過言ではないでしょう。

安全運航の基本は「なんとって見張りだ!」ということを肝に銘じてください。



海上衝突予防法第5条には「船舶は、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるように、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りをしなければならない。」と規定されています。

船舶運航の安全対策として見張りほど幅広く、奥深い内容を含んでいるものではありません。人間の本性・弱さに触れるもの、多種多様な航海機器に係わるもの、千差万別な周囲の状況に関するもの、海上という特殊環境が影響するもの等々、見張りとは、これらすべての要素に対応しなければならず“言うは易く行うは難し”です。

適切な見張りを阻害する要因の一つ一つを考えてみると、それらは些細なものであるため、往々にして問題を見過ぎしがちで、それ故に、慣れと油断が生じ、山勘になり、手抜きをし、そして最悪、居眠りまで誘発してしまいます。

ここで適切な見張りについて一般的な注意事項を記します。(幅広く奥深い見張りについては他の項で取り上げているので、そちらを読んでください)

① 他船との衝突のおそれ(可能性)の判断は最も重要です。

ただし、船舶だけではなく定置網やノリ・ワカメなどの養殖施設、工事関係の構造物・障害物、それらに付随した標識類、また、浅瀬や漂流物などを見落とさないよう、他船だけでなく海面にも十分注意を払い、しっかりと見るようにすること。

② 双眼鏡、レーダー、AIS、暗視装置などの航海用機器それぞれの機能・特性を知り、それらを十分活用した見張りをすること。

③ 自動操舵装置に任せてしまい、周囲の見張りを怠ることのないようにすること。

④ 居眠りをしないようにすること。

⑤ 相手船が前方を見ていなかったり、法定の灯火を点灯していなかったりすることもあるということ認識した上で見張りを行うこと。

⑥ 自船が投錨、漂泊、操業中であっても周囲の見張りを怠らないこと。

錨泊して釣りをしていた船が、通航船に衝突されたという話を、しばしば耳にします。

⑦ 状況をよく見て、油断・隙のない見張りをすること。

▶ 漁船やプレジャーボートが多数操業・活動している海域では、常にこれらの船舶の動静に注意を払って航行すること。

急に動き始めたり、急に変針したりすることがよくあることを念頭に置いておくこと。

▶ 太陽の高度が低い時間帯は、太陽光や海面反射に隠れ、その方向から接近してくる船舶が見えにくくなることに注意すること。

▶ 視界不良時には、レーダーやAISを活用し、見張員を増員するなど、状況に適した見張りを行うこと。また、音響信号や他船が発する音を聞き漏らさないよう、窓や扉を少し開けるなど必要な措置を講じること。

▶ 船橋前面にクレーンなどの構造物があったり、空船状態で船首が持ち上がったたりして前方の視野に制限がある場合は、自分が船橋内外を移動し、また、当直者同士でその方向の見張りをカバーし、見張りの死角を生じさせないようにすること。

▶ 高速船にあっては、そのスピードを勘案した見張り・判断をすること。

▶ 夜間は、相手が長い貨物船の場合、前部の灯火(前部マスト灯)と後部の灯火(後部マスト灯・舷灯)の間に照明がなく、2隻の船に見える(前後部の灯火の間を通り抜けられるような錯覚に陥る)ことがあるので、必ずレーダー情報と視覚情報を照合すること。

4-3-2 目と双眼鏡（めがね） 見張りの基本

何といっても自分の目で確認することが肝心です。

レーダー、GPS、AIS など、霧の中や夜間の航行では船や陸岸を把握し、位置を確認する最新機器がありますが、このような時でも、実際に船影が見え、島や防波堤などが見えた時にはホッとしますね。

裸眼、双眼鏡、レーダー、AIS など、それぞれの長所を活かす見張りをしましょう。

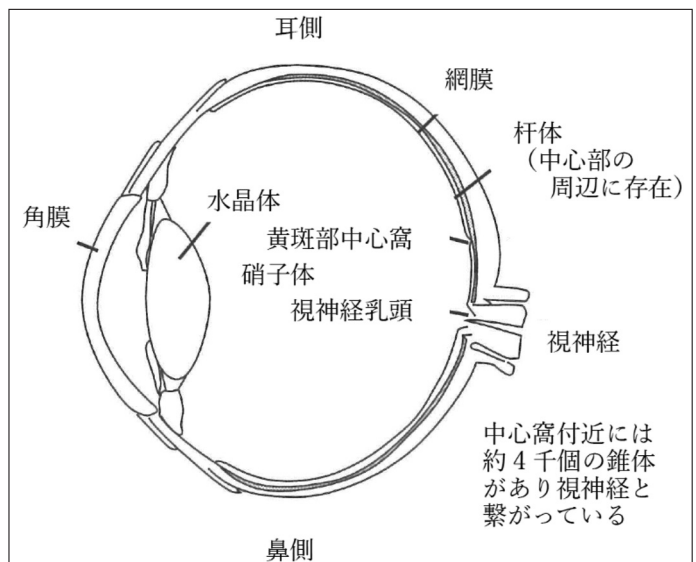
(1) 人間の目

光は波長の短い電磁波です。その中で我々が感覚できるのは波長 380～780nm (ナノメートル：1億分の1メートル) の範囲の光で、これを可視光といいます。

目の錐体（すいたい）細胞は明るい所で物の形を見分けたり、色を区別したりする機能を持っています。しかし、暗い所では、錐体は機能せず、何も見られなくなります。

そこで活躍するのが杆体（かんたい）細胞です。杆体は暗い所では弱い光も感じ、明るい場合よりも10万倍も感度が良くなるという特徴を持っています。

暗夜の見張りでは、視線を水平線の上、約10度の辺りを左右に流せば、水平線上の微弱な光（物体）も杆体でキャッチできます。それから双眼鏡でその光（物体）を確認するのが見張りの「コツ」といえましょう。



(2) 双眼鏡の機能と活用

人間の目には、物の識別、暗闇での感覚など見える限度があります。それを補うのが双眼鏡です。

双眼鏡が遠くにある物体を大きく、詳細に見せる機能を有していることは今さら説明するまでもないでしょう。

しかし、市販の双眼鏡であればどれでも良いというわけではありません。ここでは一般に船で使用される「7×50」（倍率×対物レンズの有効径（mm））の双眼鏡を取り上げます。

昼間など明るい場所における人間の目の瞳孔径は2～3mm程度、夜間など暗い場所では7mm程度とされています。一般の双眼鏡は昼間の瞳孔径を考慮して設計されているので、夜間大きくなった瞳孔に見合う光の量に達せず、夜間用には適さないものが多いのです。

夜間使える（見える）双眼鏡は、その「ひとみ径*」が人間の目の瞳孔径以上であることを満足する必要があります。

※ 双眼鏡の「ひとみ径」とは、少し離れたところから双眼鏡の接眼レンズを見たとき、接眼レンズの中に見える「明るい円」の直径をいいます。

「ひとみ径」 P_a は、 $P_a = D/R$ で求められます。

(P_a : ひとみ径 (mm)、 D : 対物レンズの有効径 (mm)、 R : 望遠鏡の倍率)

この直径が大きいほど視界が明るく、夜間など暗いときの見張りに威力を発揮します。

また、「対物レンズの有効径」とは、対物レンズに有効に入射する光束の直径（レンズの直径－レンズを押さえる枠の直径）、簡単に言うとレンズの大きさです。したがって、レンズが大きくなるほど視界が明るくなり、倍率が大きくなるほど視界が暗くなるという関係になります。

ただし、明るくなると言っても、肉眼で見える場合と同じ明るさになるということです。肉眼で見るとき以上に明るくなることはありませんので、念のため。

この「ひとみ径」が人間の瞳孔以上の大きさがあれば、視界が暗いと感じることはありません。昼間など明るい環境で双眼鏡を使用する場合は、「ひとみ径」が2mm以上の双眼鏡を使えば暗く感じる事はないので、「ひとみ径」が大きい双眼鏡（7mm）でも小さい双眼鏡（2～3mm）でも、視界の明るさがあまり変わらないのはこのためです。

反対に、夜間など暗い環境では、人間の目の瞳孔径は7mm程になるので、「ひとみ径」が2mmや3mmなど人間の瞳孔径より小さな双眼鏡で見ると、肉眼で見たときに比べ、暗く感じることがあります。

現在航海用として広く使用されている「7×50」（倍率：7倍、対物レンズの有効径：50mm）の双眼鏡のひとみ径（ P_a ）を求めると、 $P_a = D/R = 50\text{mm}/7 = 7.14\text{mm}$ となり、夜間における人間の瞳孔径の7mm以上であることから、「7×50」の双眼鏡は夜間用として適していることが分かります。

双眼鏡は見張りの必需品です。もしかして、暗い中ではよく見えない双眼鏡で夜間の見張りをしていませんか。これを機に確認してみましょう。

（3）双眼鏡使用に関する注意事項

- ① 適正な性能を有した船用双眼鏡を使用すること。
- ② 自分の目に合うように調整し、すぐ使用できるように手元に置いておくこと。
(船長は専用のものを持つことが好ましい)
- ③ 良好な状態を保つため、
 - ア 双眼鏡に衝撃を与えないこと。
 - イ 長時間直射日光にさらさないこと。
 - ウ 湿気の多いところには保管しないこと。
 - エ 使用後はレンズの手入れを怠らないこと。

4-3-3 機関故障 危険がないようでも危険が迫る

ひと昔前と違い、機関の信頼性が増している今日にあっては、機関故障は少なくなっても良いはずなのですが、なぜか高止まりしています。

特にプレジャーボートでは、海難の21%、運航不能の原因の36%を占め、他の原因と比べ突出

しています。漁船では海難の6%、運航不能の原因の15%、貨物船では海難の13%、運航不能の原因の77%、タンカーでも海難の18%、運航不能の原因の71%と、高い割合を占めています。なお、沿岸小型漁船の機関故障については、僚船の支援・救助を受けることもあり、海難の数として表面に出てきていないものも少なからずあるのではないかと思います。



機関故障に陥ると、小型船については、天候の急変により転覆したり、風や潮流に流されて座礁や転覆したりする虞があり、人命への影響も懸念されます。

また、タンカーや貨物船についても、特に沿岸に近い場所では、風や潮流に流されて岩場などに座礁し、積み荷の油や、燃料油の流出という二次災害を発生させるおそれがあります。油の流出は漁業被害・環境被害を伴い、回復に長い時間と莫大な金額を要すことにもなります。

例) 1978年、航行中に舵取機が故障し、風や潮流に流されてフランス沿岸の岩礁に座礁した超大型原油タンカー Amoco Cadiz 号の事故では、大量の積荷（原油）が流出しました。

最近の機関・機器は、船員などの使用者が細部を直接整備する（できる）部分が少なくなっていますが、メーカーにより示される定期的な点検を確実に実施し、異常が発見された場合には、放置せず、確実に適切な措置を行いましょう。

(1) 各船に共通の注意事項

- ① 定期検査等の機会に十分な点検、整備を行うこと。
- ② ドック整備時には重要部分の組み立て作業に立ち会い、組み立てミスを防ぐこと。
- ③ 機関・機器の取扱いや注意事項について、乗組員に教育・指導すること。
- ④ 機関・機器のマニュアル、チェックリストに従った点検・取扱いをすること。
- ⑤ 航海中も機関室の適時の見回りを行うこと。
- ⑥ 出港前の試運転、入港前の後進テスト（固定ピッチプロペラ船）などは、確実に行うこと。
- ⑦ 定期的に警報装置の点検を行うこと。
なお、警報装置のスイッチは「ON」にして切らないこと。

(2) 漁船、プレジャーボートの注意事項

- ① 出港前に主要箇所の点検を実施しましょう。
プレジャーボートでは、自動車感覚でエンジンをかけてすぐ出港するものも見られます。ガス欠（燃料不足）、潤滑油不足、バッテリーの上り、電極の接触不良など初歩的な点検ミスにより航行不能になるものが散見されます。
- ② 航海中は、エンジン音、振動、排気の色、冷却水の排出状態、漏油、臭気などに注意を払うこと。
- ③ 航行中に「いつもと様子が違うな!」と感じたら、すぐに点検すること。

なお、僚船や付近の船に動静注意をお願いしておく、万一の場合に助かります。

- ④ エンジン起動用のバッテリーを、他の目的で使用するのはやめましょう。
漂泊や錨泊している最中にバッテリーを使い過ぎ、エンジンが起動できないといった事例が多くあります。
- ⑤ 入港後にも主要個所の点検、ビルジの様子（増えていないか）を確認すること。
- ⑥ 漁船では、僚船の修理があった場合に立ち会って、修理業者に原因や同種事故の防止対策などを聞いておくと参考になります。
- ⑦ 機関故障といえども救助が遅れると大事に至るので、海上保安庁、マリーナ、JF（漁業協同組合）などの緊急連絡先を記載した資料を携行し、早めに連絡を取ること。
特に、海上保安庁の緊急通報用電話番号の 118 番をお忘れなく。
「海のもしもは 118 番」と覚えてください。
- ⑧ プレジャーボートでは、（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会が運営している BAN（Boat Assistance Network）に加入するのもお勧めです。

5 九州、沖縄及び山口県西部の海域における船舶事故の状況

(令和7年1月～12月)

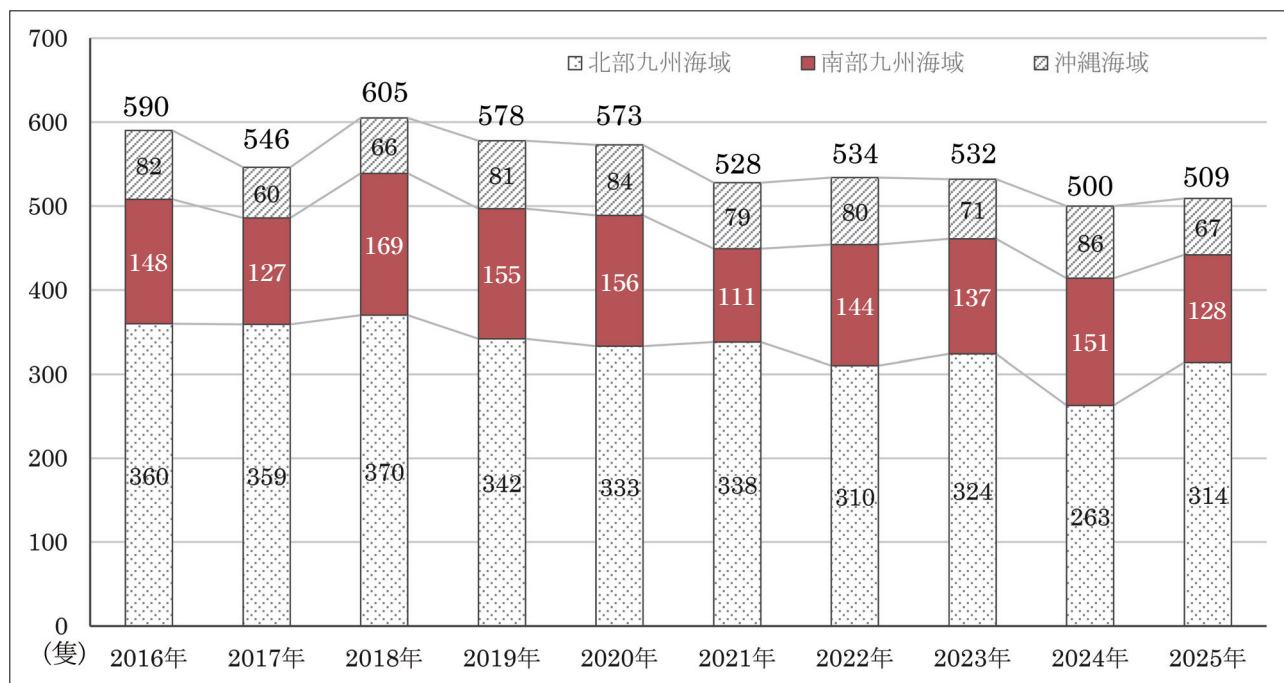
本稿は第七管区海上保安本部、第十管区海上保安本部及び第十一管区海上保安本部の海難統計並びに運輸安全委員会の船舶事故調査報告をもとに、本会の事業地域である九州、沖縄及び山口県西部（下関市、宇部市、萩市、長門市、美祢市、山陽小野田市及び阿武郡。以下同じ。）の海域における令和7年1月から令和7年12月までの船舶事故の状況を取りまとめたものです。

本稿でいう北部九州海域とは福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、山口県西部の海域を、南部九州海域とは熊本県、宮崎県、鹿児島県の海域を、沖縄海域とは沖縄県の海域をいいます。

5-1 船舶事故の発生状況

海上保安庁の海難統計によると、九州、沖縄及び山口県西部の海域において、令和7年1月1日から令和7年12月31日の間に発生した船舶事故は、合計で509隻、海域別では北部九州海域で314隻（62%）、南部九州海域で128隻（25%）、沖縄海域で67隻（13%）となっています。これら三海域全体では前年（500隻）より9隻増加しており、南部九州海域で23隻、沖縄海域で19隻減少した一方で、北部九州海域で51隻増加しました。

2016年から2025年までの最近10年間の累計隻数は、北部九州海域3,313隻、南部九州海域1,426隻、沖縄海域756隻、合計5,496隻であり、その1年前の2015年から2024年までの10年間の累計隻数（北部九州海域3,367隻、南部九州海域1,462隻、沖縄海域802隻、合計5,631隻）と比較すると、三海域全体として減少傾向にあることが分かります。（図1-1参照）



【図1-1 海域ごとの船舶海難の推移（10年間）】

本稿で用いる船舶事故の種類は以下のとおりとしています。

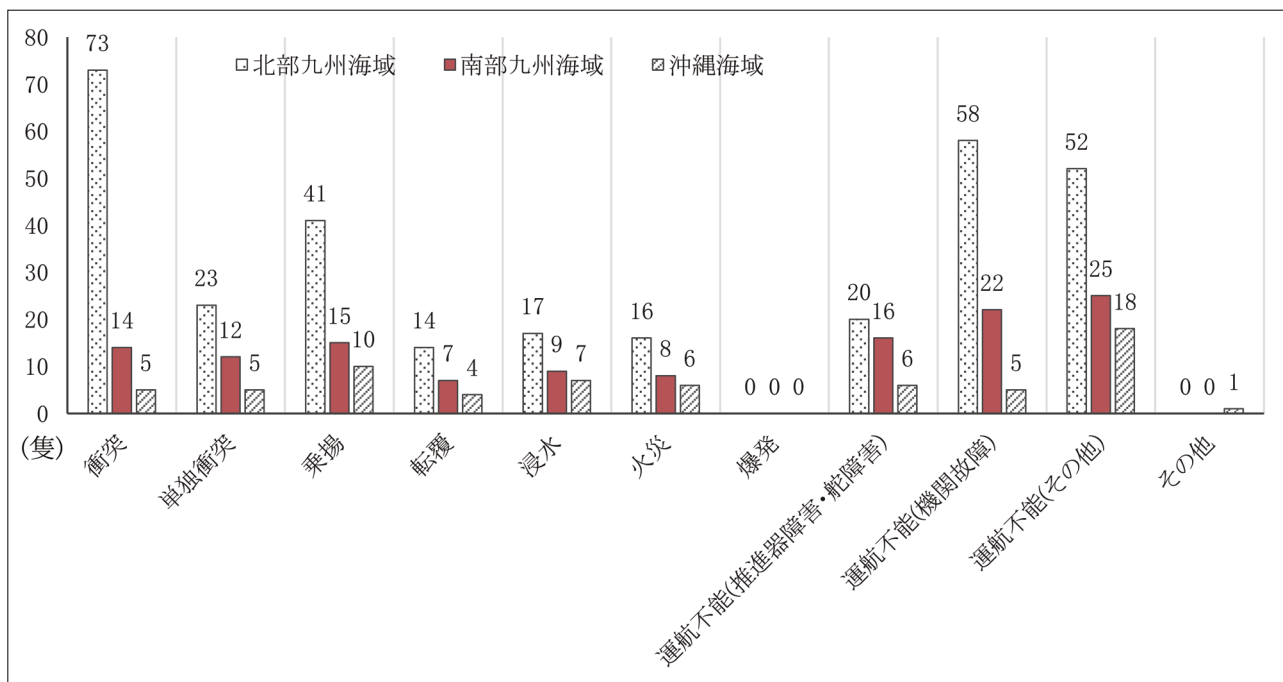
- ▶ 衝突：船舶が、他の船舶に接触し、いずれかの船舶に損傷が生じたもの
- ▶ 単独衝突：船舶が、物件（岸壁、防波堤、栈橋、漂流物、海洋生物等）に接触し、船舶又は物件に損傷が生じたもの

- ▶ 乗揚：船舶が、陸岸、浅瀬、捨石、沈船等水面下にあつて大地に直接又は間接的に固定しているものに乗揚げ、乗切り又は底触したもの
- ▶ 転覆：船舶が、外力、過載、荷崩れ、浸水、転舵等のため、ほぼ90度以上傾斜して復元しないもの
- ▶ 浸水：船外から海水等が浸入し、船舶の航行に支障が生じたもの
- ▶ 火災：船舶又は積荷に火災が発生したもの
- ▶ 爆発：船舶において、積荷、燃料、その他の爆発性を有するものが、引火、化学反応等によって爆発したもの
- ▶ 運航不能：運航に必要な設備の故障、燃料等の欠乏等により船舶の航行に支障が生じたもの
 - (推進器障害)：推進器及び推進軸が、脱落し、若しくは破損し、又は漁網、ロープ等を巻いたため、船舶の航行に支障が生じたもの
 - (舵故障)：舵取機及びその付属装置の故障、舵の脱落又は破損により、船舶の航行に支障が生じたもの
 - (機関故障)：主機等推進の目的に使用する機械が故障し、船舶の航行に支障が生じたもの
 - (その他)：機関取扱不注意、バッテリー過放電、燃料欠乏、無人漂流(係留不備)、無人漂流(海中転落)、走錨、荒天難航等、上記以外の事由により航行に支障が生じたもの
- ▶ その他：上記以外の船舶事故

なお、2017年以前の会報においては、上記の「衝突」及び「単独衝突」が「衝突」に一括りにされるなど、船舶事故の種類別の区分が現在のものとは少し異なっています。

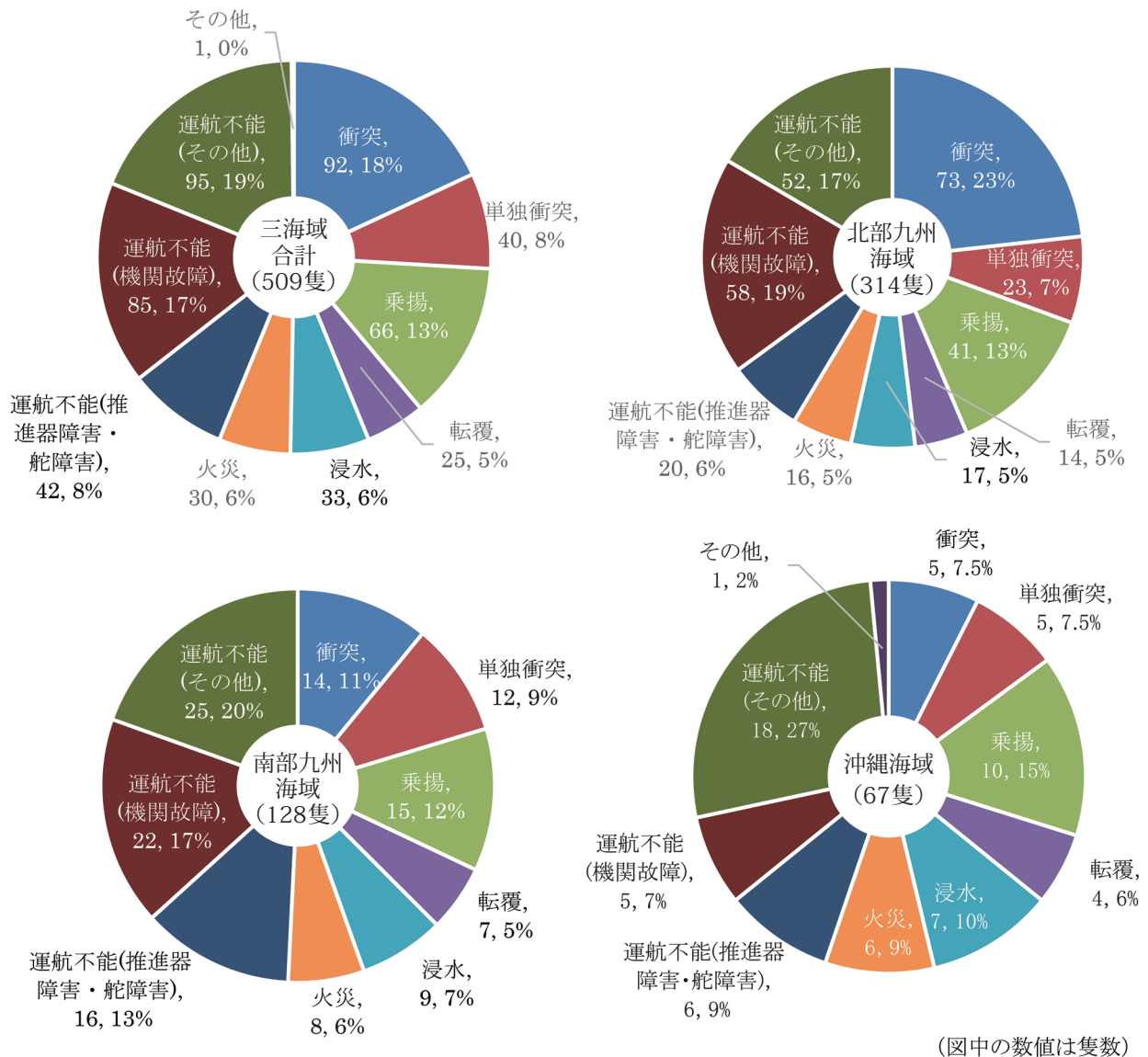
5-1-1 事故種類別の発生状況

令和7年に三海域全体で発生した船舶事故の事故種類別の隻数は、多い方から衝突・単独衝突132隻(26%) (衝突92隻、単独衝突40隻)、運航不能(機関故障)85隻(17%)、乗揚66隻(13%)の順となっており、これらで全体の56%を占めています。



【図1-2 海域ごとの事故種類別の隻数】

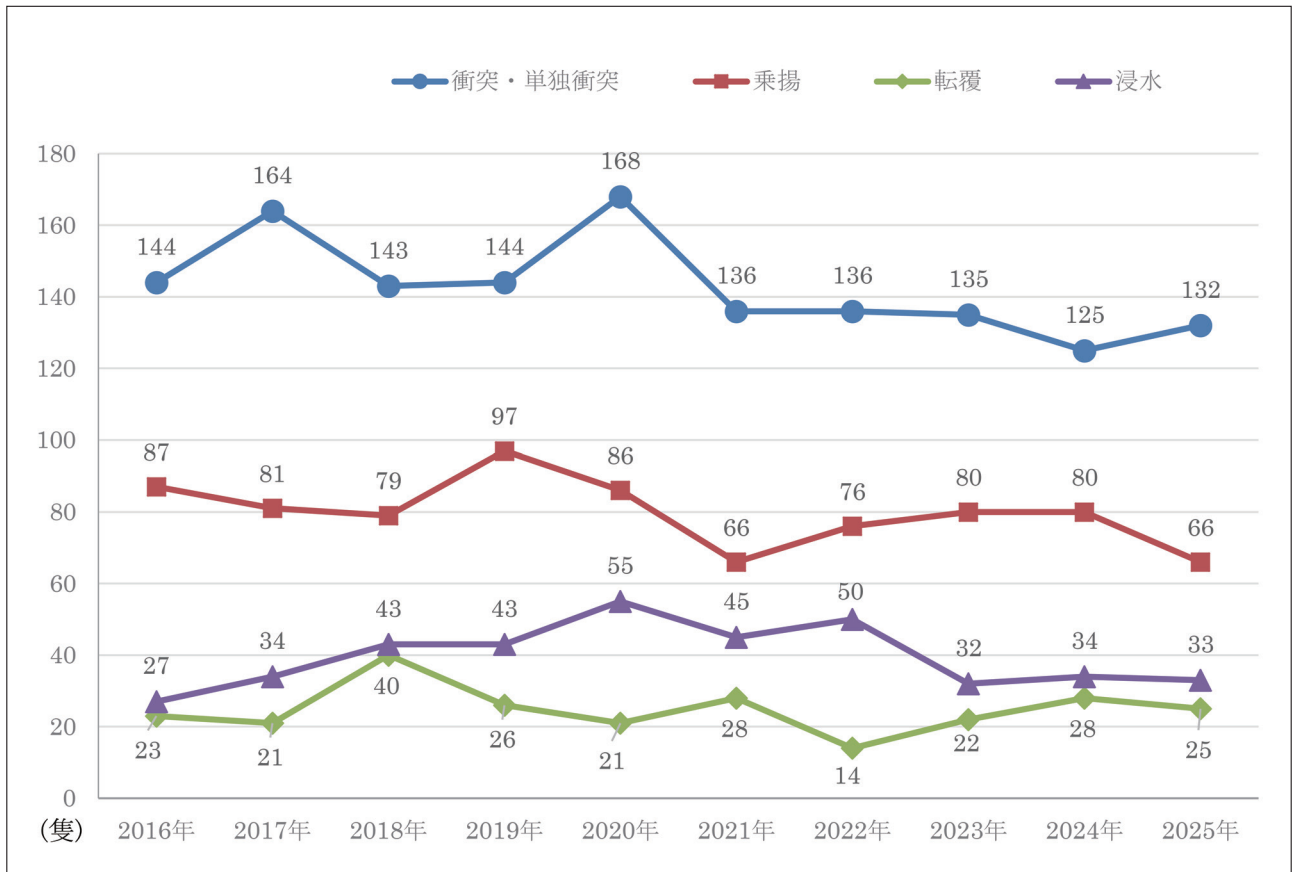
海域別に見ると、北部九州海域では衝突・単独衝突 96 隻 (31%)、運航不能 (機関故障) 58 隻 (19%)、乗揚 41 隻 (13%) の、南部九州海域では衝突・単独衝突 26 隻 (20%)、運航不能 (機関故障) 22 隻 (17%)、運航不能 (推進器障害・舵障害) 16 隻 (13%)、乗揚 15 隻 (12%) の、沖縄海域では乗揚 10 隻 (15%)、衝突・単独衝突 10 隻 (15%)、浸水 7 隻 (10%) の発生割合が高くなっています。(図 1-2、図 1-3 参照)



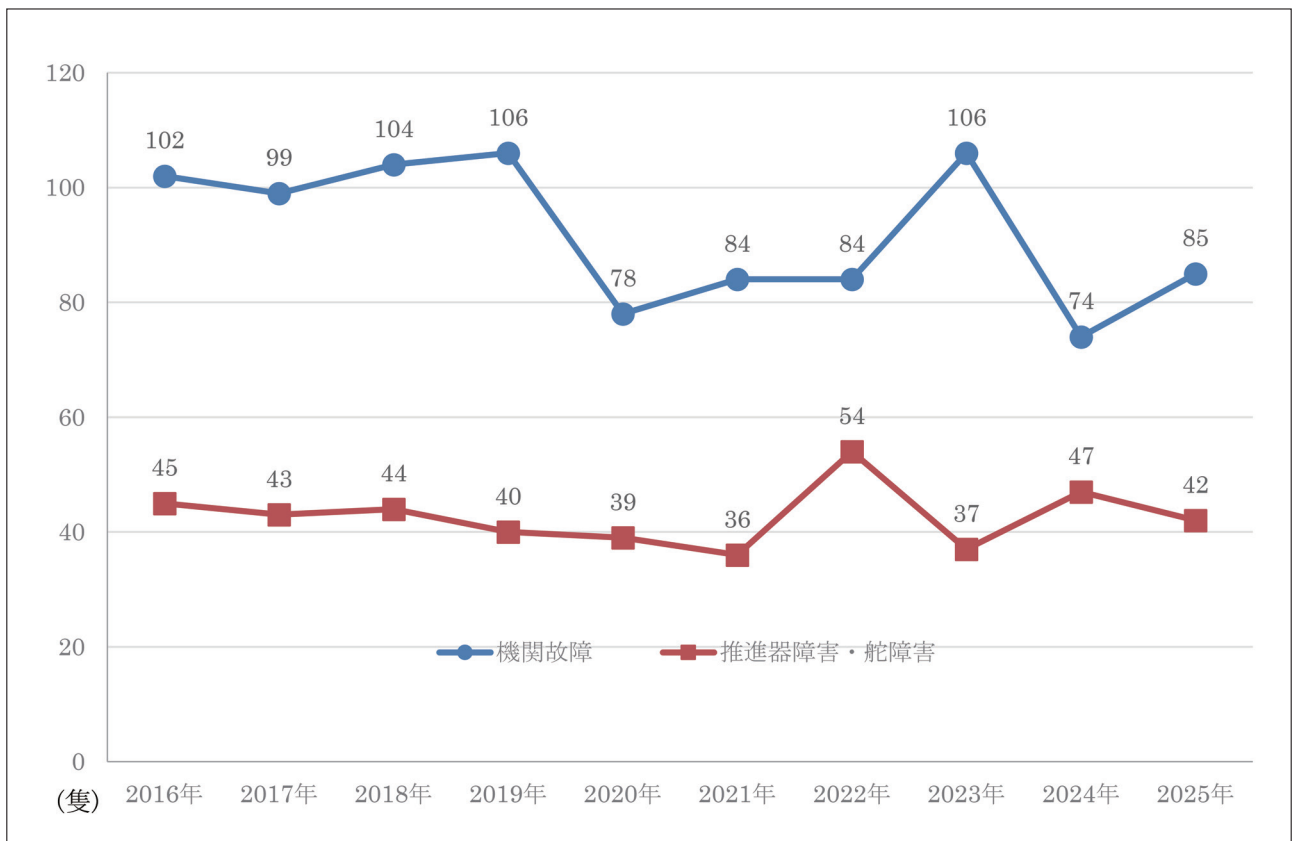
【図 1-3 海域ごとの事故種類別の隻数と割合】

三海域全体で、最近 10 年間の、運航不能を除く、主な事故種類別の隻数の変化を見ると、衝突・単独衝突は減少傾向、乗揚はやや減少傾向、転覆及び浸水はほぼ横ばいで推移しています。(図 1-4 参照)

また、運航不能のうち隻数の多い機関故障と推進器障害・舵障害について、最近 10 年間の隻数の変化を見ると、機関故障は減少傾向、推進器障害・舵障害はほぼ横ばいで推移しています。(図 1-5 参照)



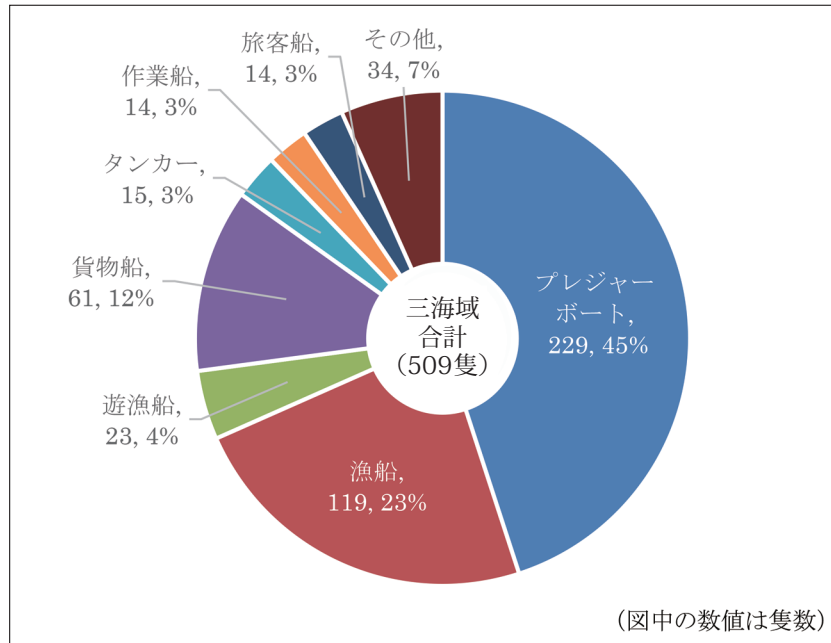
【図 1-4 運航不能を除く、主な事故種類別の隻数の推移（10 年間）】



【図 1-5 運航不能のうち、機関故障と推進器障害・舵障害の隻数の推移（10 年間）】

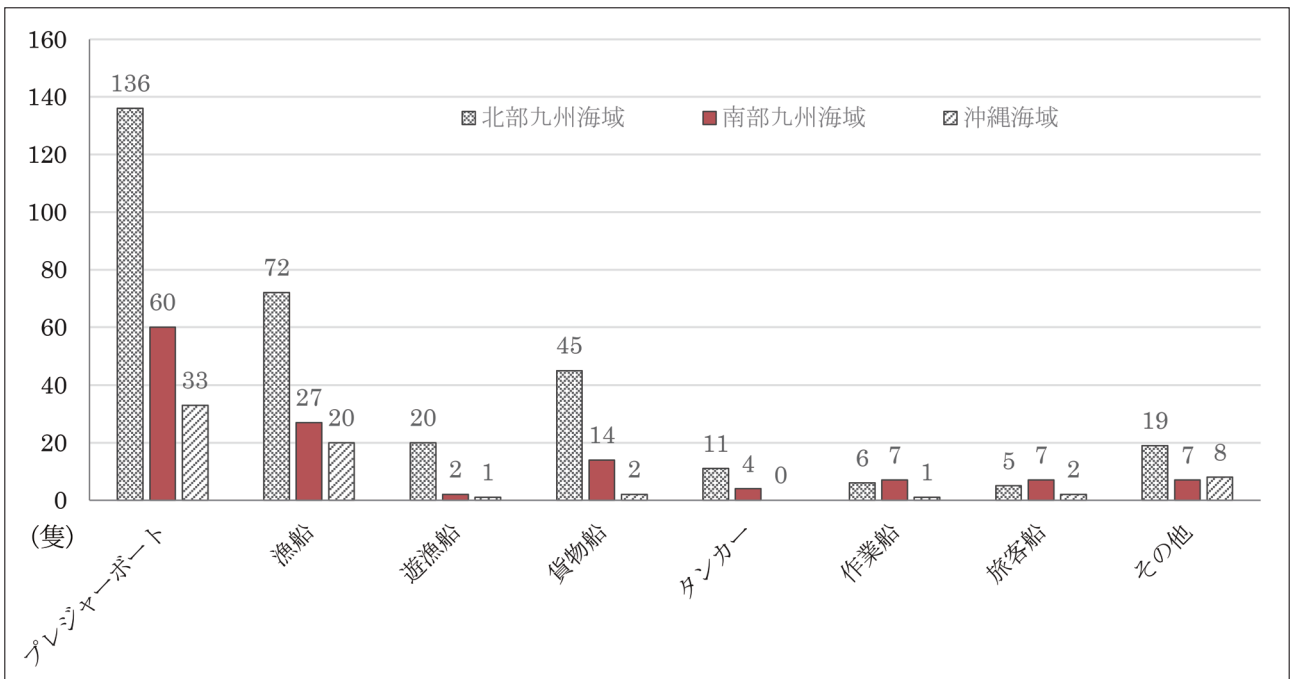
5-1-2 船舶種類別の事故発生状況

船舶種類別の事故隻数は、三海域全体でプレジャーボート 229 隻 (45%)、漁船・遊漁船 142 隻 (28%)、貨物船 61 隻 (12%) の順となっており、小型船舶 (プレジャーボート、漁船、遊漁船) が全体の 73% を占めています。(図 1-6 参照)



【図 1-6 船舶種類別の隻数と割合】

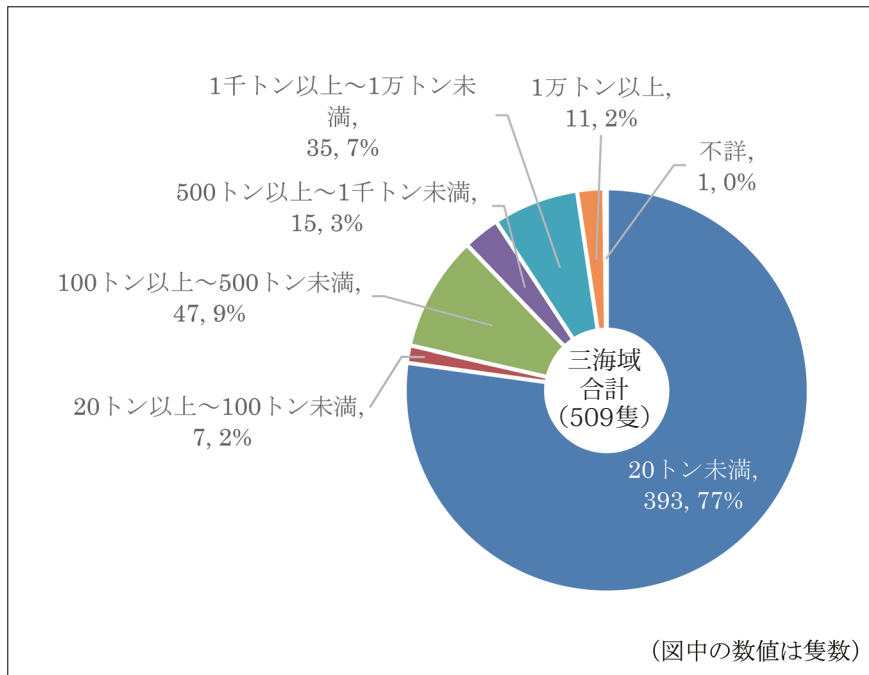
海域別に見ても、北部九州海域ではプレジャーボートが 136 隻 (43%)、漁船・遊漁船が 92 隻 (29%)、南部九州海域ではプレジャーボートが 60 隻 (47%)、漁船・遊漁船が 29 隻 (23%)、沖縄海域ではプレジャーボートが 33 隻 (49%)、漁船・遊漁船が 21 隻 (31%) となっており、いずれの海域においてもプレジャーボート及び漁船・遊漁船が最も多くなっています。(図 1-7 参照)



【図 1-7 船舶種類別の海域別隻数】

5-1-3 トン数別の事故発生状況

トン数別では、三海域全体で20トン未満の小型の船舶が393隻、全体の77%を占めています。(図1-8参照)



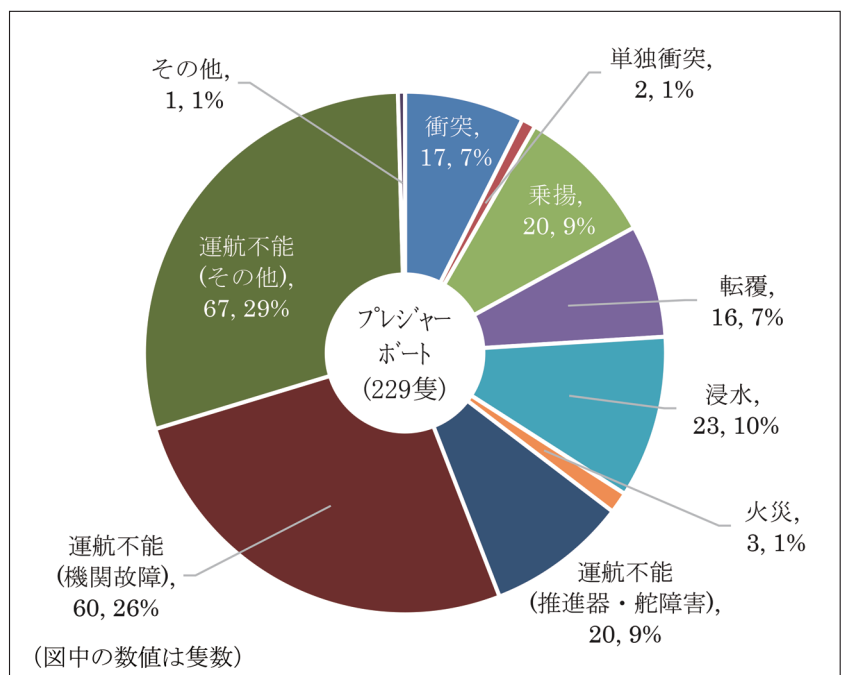
【図1-8 トン数別の隻数と割合】

5-1-4 船舶種類ごとの事故発生状況

図1-9～図1-11は、船舶種類を、プレジャーボート、漁船・遊漁船及び貨物船等（プレジャーボート及び漁船・遊漁船以外の船舶をいう。以下、この項及び次項において同じ。）の3つに大別し、それぞれの事故種類別の隻数と割合を集計したものです。

(1) プレジャーボート

プレジャーボートでは、運航不能147隻(64%)、浸水23隻(10%)、乗揚20隻(9%)、衝突・単独衝突19隻(8%)などの順に多くなっており、また、運航不能の中では、エンジンや推進器など機器の故障を原因とするものが半数以上を占めています。(図1-9参照)

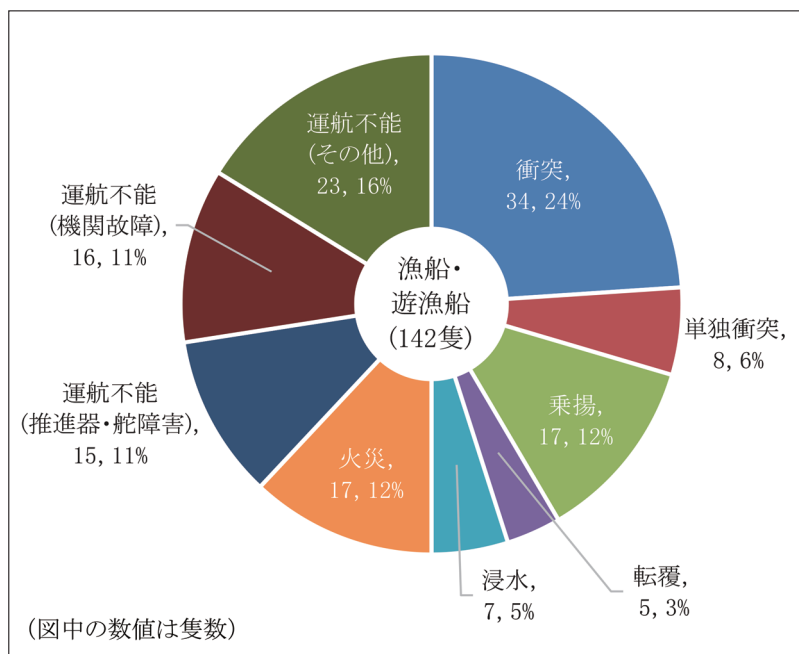


【図1-9 プレジャーボートの事故種類別の隻数と割合】

(2) 漁船・遊漁船

漁船・遊漁船では、運航不能 54 隻 (38%)、衝突・単独衝突 42 隻 (30%)、乗揚 17 隻 (12%)、火災 17 隻 (12%) の順で多くなっており、衝突や乗揚の割合が高くなっています。

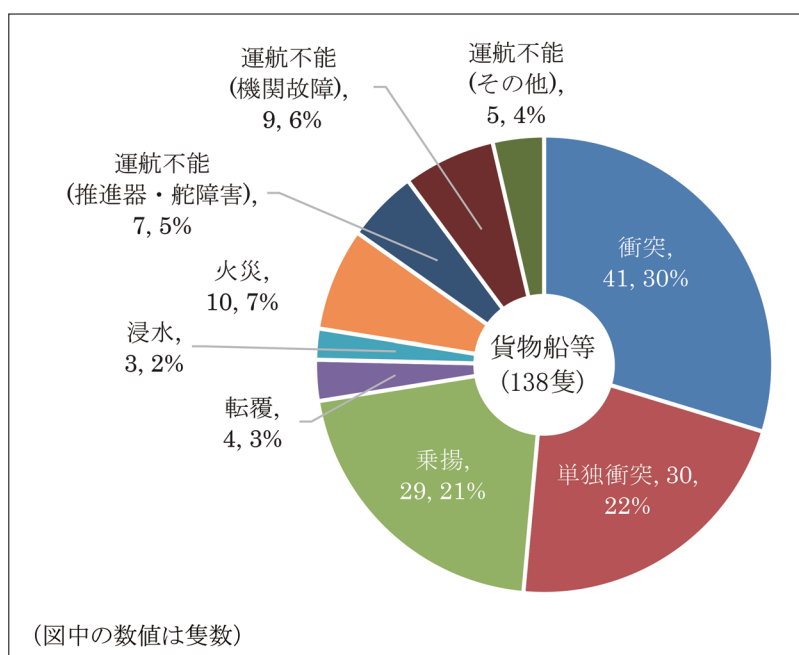
運航不能の中では、エンジンや推進器など機器の故障を原因とするものが半数以上を占めており、また、火災も他の船舶種類と比べて多いことが分かります。(図 1-10 参照)



【図 1-10 漁船・遊漁船の事故種類別の隻数と割合】

(3) 貨物船等

貨物船等では、衝突・単独衝突 71 隻 (51%)、乗揚 29 隻 (21%)、運航不能 21 隻 (15%) の順で多くなっており、衝突や単独衝突、乗揚の割合が高くなっています。(図 1-11 参照)

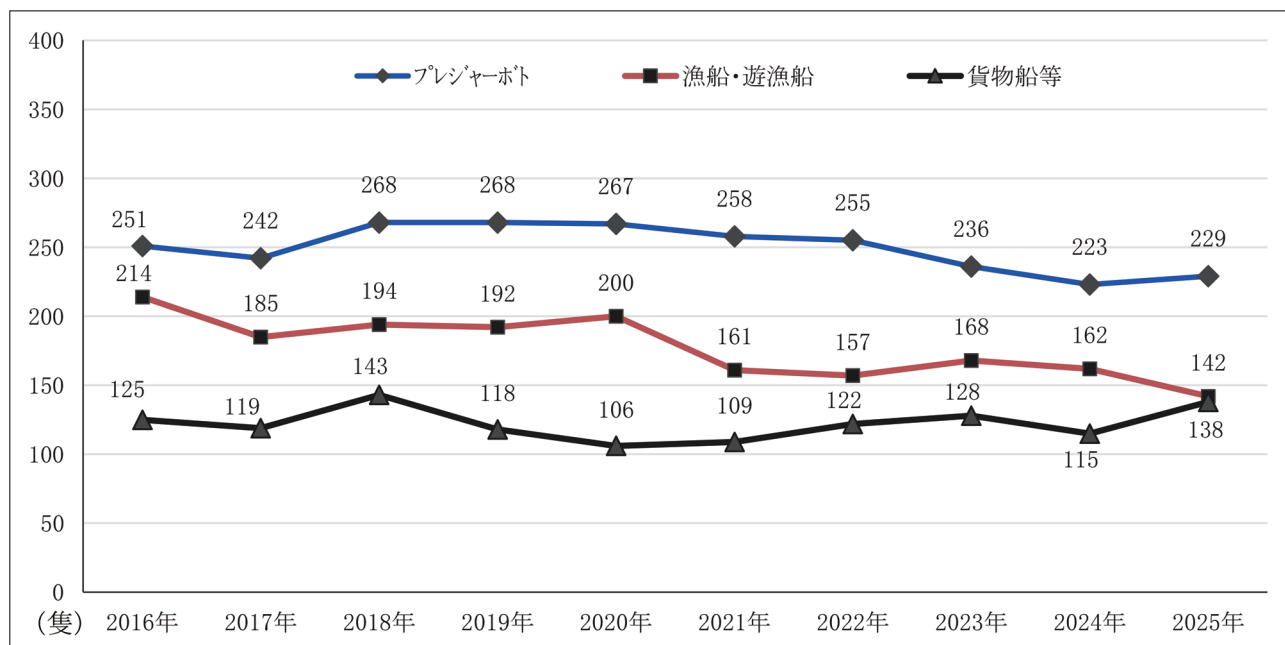


【図 1-11 貨物船等の事故種類別の隻数と割合】

5-1-5 事故隻数の推移

前項で大別した3つの船舶種類について、最近10年間の船舶種類別の事故隻数の推移を図1-12に、また、船舶種類ごとの主な事故種類別の隻数の推移を図1-13～図1-15に示します。

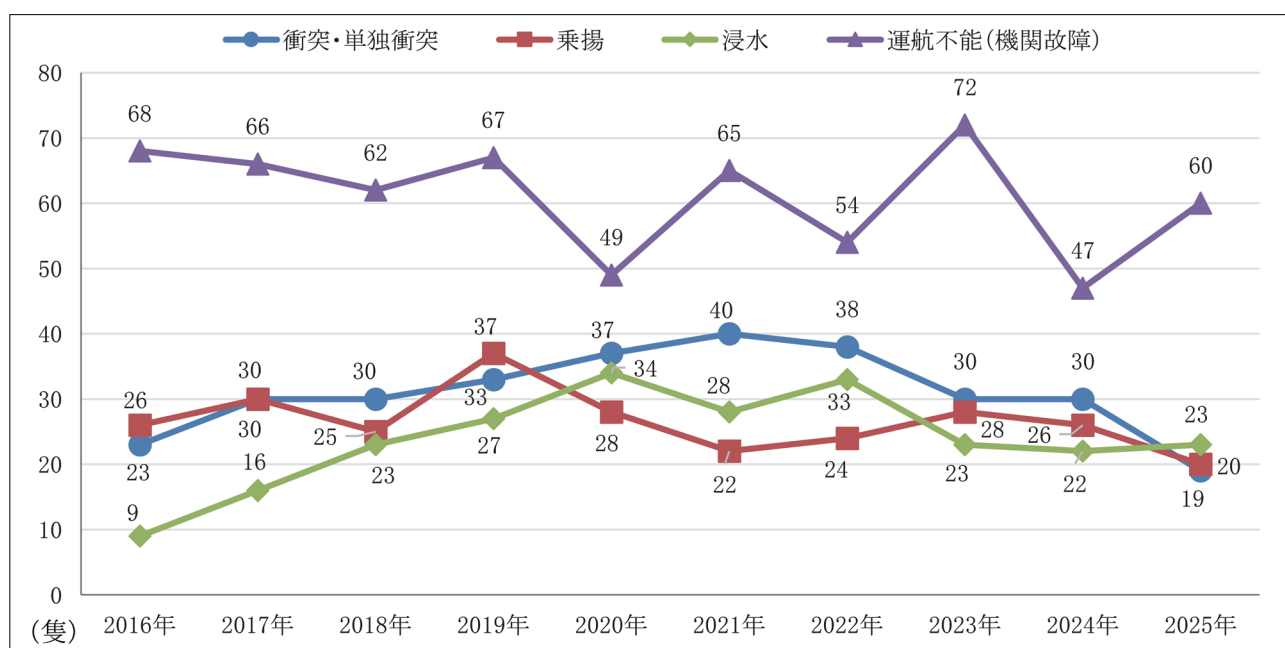
最近10年間の船舶種類別の事故隻数は、プレジャーボート及び漁船・遊漁船が減少傾向、貨物船等がほぼ横ばいとなっています。(図1-12 参照)



【図1-12 船舶種類別の事故隻数の推移（10年間）】

(1) プレジャーボート

プレジャーボートの船舶事故の種類としては、運航不能（機関故障）が毎年最も多いですが、10年間で見ると減少傾向にあります。また、乗揚げ、衝突・単独衝突及び浸水は横ばいからやや減少傾向にあります。(図1-13 参照)

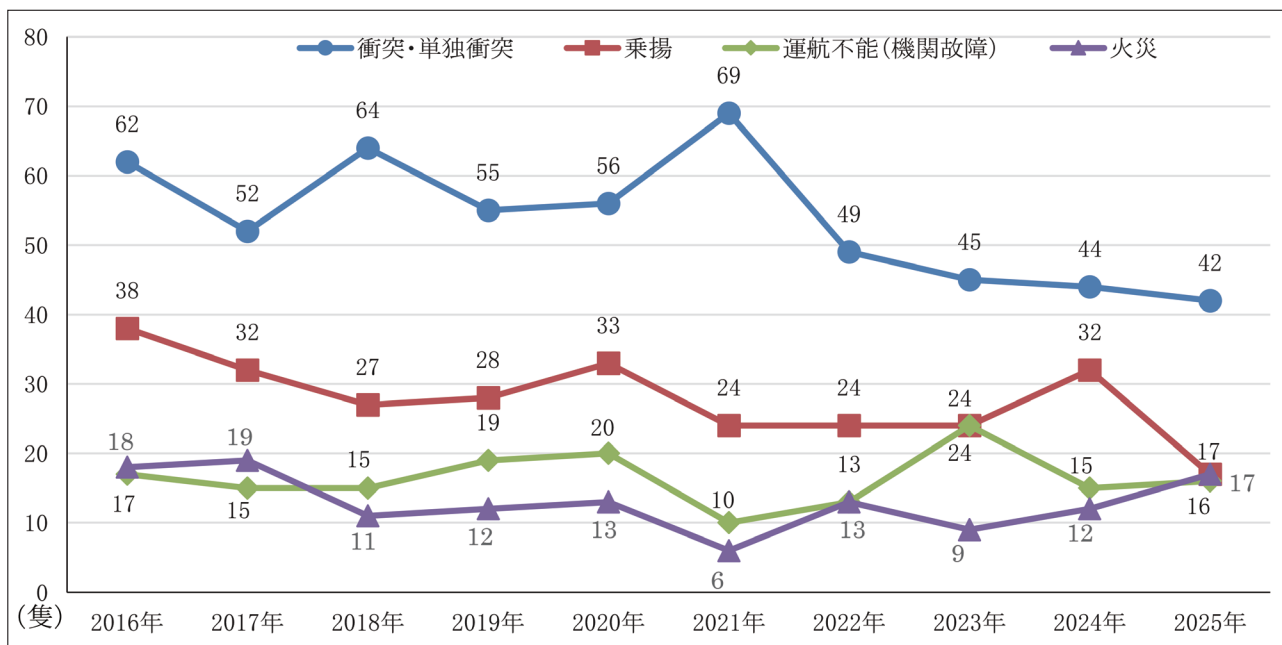


【図1-13 プレジャーボートの主な事故種類別の隻数の推移（10年間）】

(2) 漁船・遊漁船

漁船・遊漁船では、衝突・単独衝突が最も多いですが、10年間で見ると減少傾向にあります。また、乗揚も減少傾向にあります。また、運航不能（機関故障）及び火災は、ほぼ横ばいです。

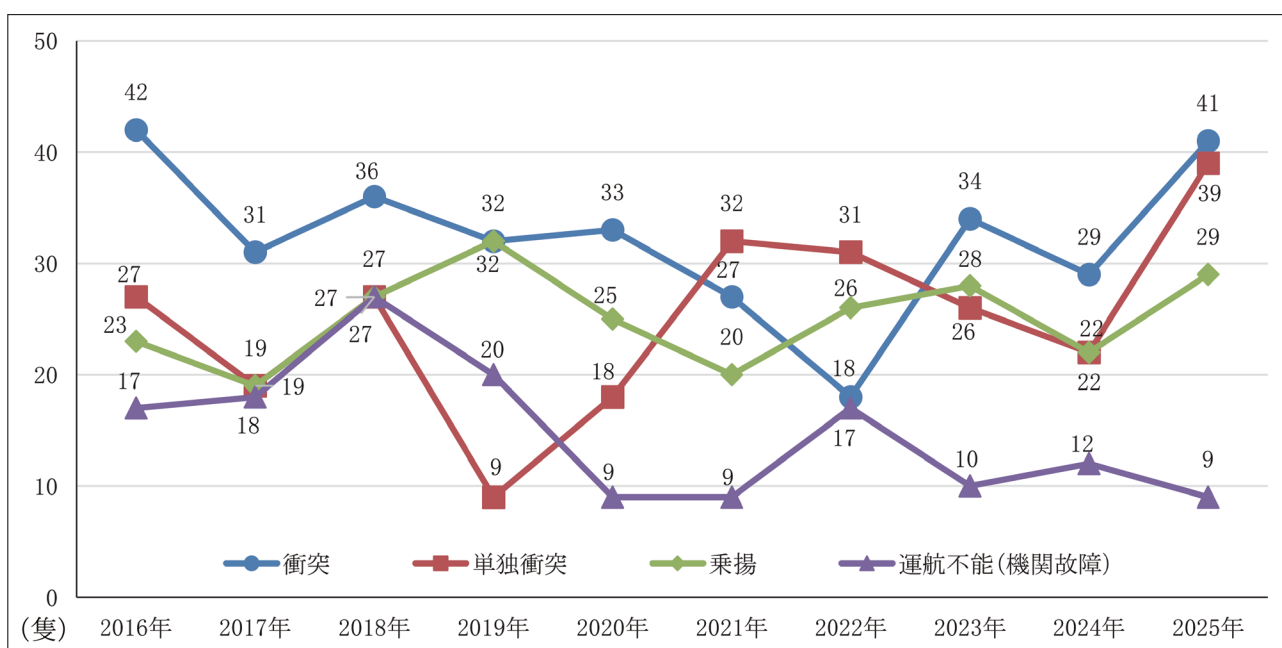
(図 1-14 参照)



【図 1-14 漁船・遊漁船の主な事故種類別隻数の推移 (10年間)】

(3) 貨物船等

貨物船等については、発生隻数が多い他船との衝突はほぼ横ばいの状況にあるものの、単独衝突は増加傾向が見られます。また、乗揚げについてはほぼ横ばい、運航不能（機関故障）については減少傾向が見られます。(図 1-15 参照)



【図 1-15 貨物船等の主な事故種類別隻数の推移 (10年間)】

5-2 船舶事故の事例

令和7年1月1日から令和7年12月31日までに発生した船舶事故に関し、令和8年5月7日までに公表された運輸安全委員会の船舶事故調査報告書（以下「事故報告書」という。）から、衝突や乗揚、転覆など船舶事故の事例を紹介します。紹介する事例は、次表のとおりです。

紹介事例の一覧

5-2-1 衝突・単独衝突

- (1) 航行中の漁船同士が衝突
- (2) 航行中の漁船が、漂泊中の遊漁船に衝突
- (3) 遊漁船が、出港中に防波堤に衝突

5-2-2 乗揚

- (1) ケミカルタンカーが、変針予定場所の手前で変針し浅所に乗揚げ

5-2-3 浸水

- (1) 波が打ち込む中でプロペラに絡んだロープの除去作業中、機関室が浸水し、沈没

5-2-4 運航不能

- ※ 運航不能については、事故報告書が公表された全事例の概要を一覧表にして掲載

5-2-1 衝突・単独衝突

(1) 航行中の漁船同士が衝突

【発生日時】

令和7年1月15日08時15分頃

【発生場所】

長崎県対馬市水崎漁港南西方沖

芋埼灯台から真方位 309° 1,520 m付近

(概位 北緯 34° 20.2′ 東経 129° 15.2′)

【事故概要】

A船（漁船、大韓民国籍、189トン）は、西北西進中、また、B船（漁船、13トン）は、南西進中、両船が衝突した。

【損傷等】

A船 船首部及び球状船首に擦過傷

B船 左舷船尾部に破口、キールの折損

【気象・海象】

気象：天気 曇り、風向 北西、風力 5、視界 良好

海象：波高 約 1 m

下対馬地方には、1月14日07時06分に強風注意報が、15日04時52分に波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。

【事故の経過】

＜A船＞

A船は、船長Aほか4人（大韓民国籍2人及びインドネシア共和国籍2人）が乗り組み、愛媛県宇和島市所在の養殖施設でしまあじ約3t、鯛約12tを積載し、令和7年1月14日10時50分頃に大韓民国に向けて出航した。

船長Aは、15日08時10分頃、対馬市浅茅湾において単独で航海当直に就き、針路を290°（真方位、以下同じ。）とし、約9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵によりA船を西北西進させていた際、右舷船首方約1海里付近にB船のレーダー映像を認めた。

船長Aは、B船が自船の進路を左舷側に横切る態勢であったが、A船よりかなり小さな漁船であったので、いずれA船を避けると思い、前路に視線を戻し、B船の動静を継続的に監視していなかった。

船長Aは、08時13分頃、B船がA船の右舷船首方約50mまで接近していることに気付いたが、08時15分頃A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。

船長Aは、衝突の衝撃で転覆したB船の船底に船長Bが這い上がっているのを認め、船長Bを救助した。

＜B船＞

B船は、水崎漁港で整備を終えた僚船を受領する目的で、船長Bが1人で乗り組み、僚船の回航要員1人を乗せ、07時30分頃に対馬市尾崎漁港を出航した。

船長Bは、尾崎漁港を出航する際、操縦席前面の窓以外の窓（以下「本件窓」という。）に鮪養殖業の餌巻き作業による小魚の肉片等が付着していて外が見えない状況であったが、僚船を受領する時刻が08時00分であったので、本件窓を清掃することなく出航した。

B船は、水崎漁港に到着して回航要員が僚船に乗り組み、僚船に続いて08時05分頃に水崎漁港を出航し、尾崎漁港へ向かった。

船長Bは、水崎漁港を出航する際、尾崎漁港での養殖作業に少しでも早く着手しようと思い、本件窓を清掃しなかった。

船長Bは、僚船の後方約300mを約6ノットの速力で手動操舵により南西進させていたところ、左舷方から接近するA船に全く気付かないまま、A船とB船とが衝突した。

船長Bは、転覆したB船から自力で脱出して船底に這い上り、A船に救助された後、B社（B船の所有者）に本事故の発生を連絡し、先行していた僚船に移乗して尾崎漁港に着いた。

地元漁業協同組合の支局長は、B社から本事故対応について協力依頼を受け、118番通報を行った。

B船は、A船にえい航され、尾崎漁港沖の浮き防波堤に係留された。

（図2-1 航行経路図 参照）

【その他の事項】

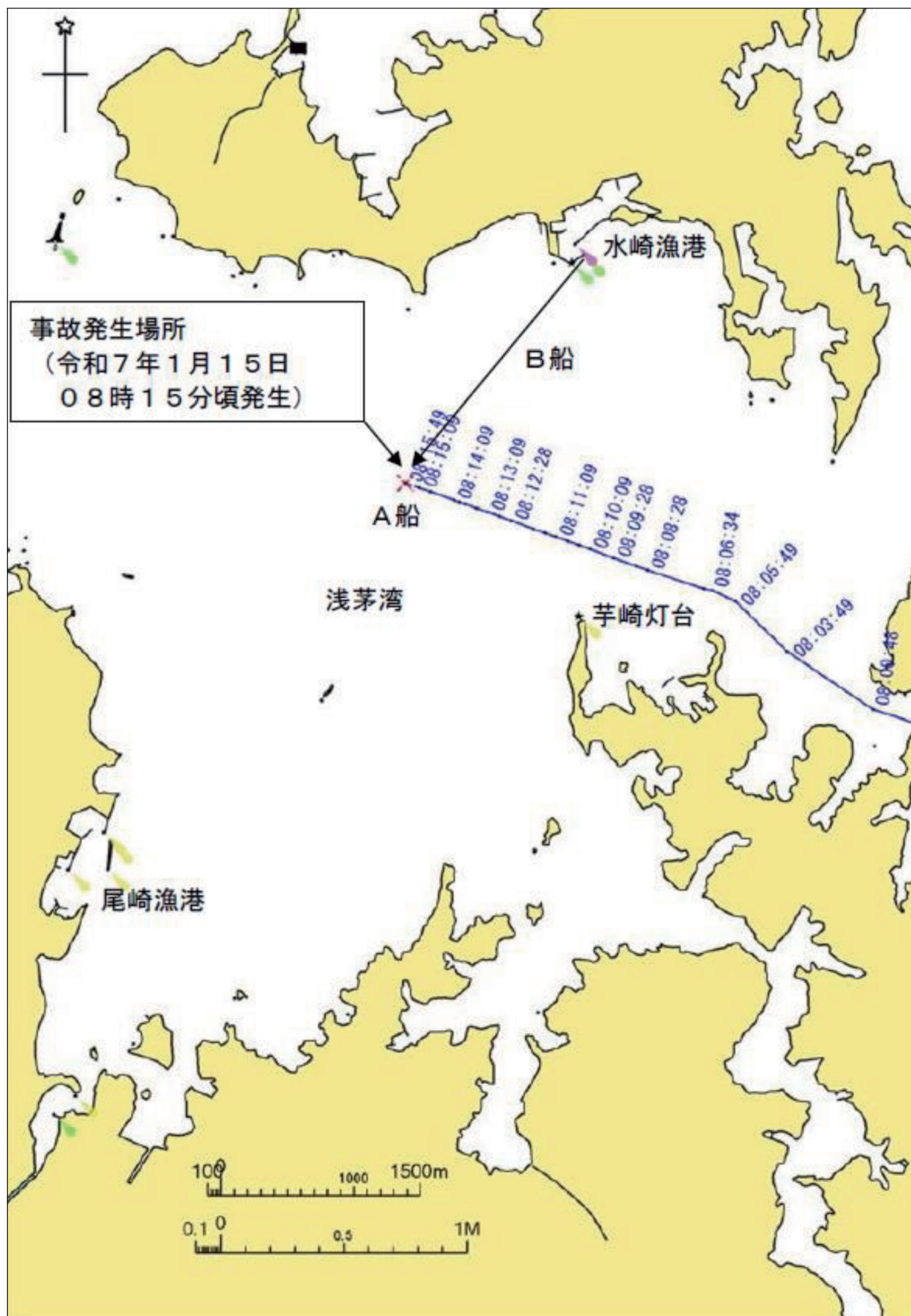
船長Aは、08時13分頃、B船がA船の右舷船首方約50mまで接近していることに気付いた際、モーターサイレンを2回鳴らしたと口述している。

B船の操舵室は、窓が操舵室前面に3枚、両側面に各1枚設置されていたが、操舵室右舷側に位置する操縦席前面の窓1枚以外、外が全く見えない状態であった。

B船の操縦席前面の窓は、縦約40cm横約30cmの大きさであり、船長Bが操縦席に座ると眼前から約50cmの距離に位置し、ほぼ前方しか見えなかった。また、下にスライドして開く

仕組みとなっており、養殖作業時、常に開けていたので、養殖の餌で汚れることはなかった。

B船は、昼間、養殖作業のみに使用するので、レーダーを搭載しておらず、船長Bは、本事故発生時、A船の存在に気付いておらず、A船のモーターサイレンの音は聞こえていなかった。



【図 2-1 航行経路図】

【原因】

本事故は、A船が西北西進中、B船が南西進中、船長Aが、A船より小型のB船がいずれA船を避けると思い、見張りを継続して行っていなかったため、B船に対する避航動作が遅れ、また、船長Bが、本件窓の汚れを清掃することなく船首方しか見えない状態で適切な見張りを行っていなかったため、A船に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。

【再発防止策】

今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。

- ・ 船長は、小型船舶が自船の進路を避けて航行すると思込まず、自船に接近する船舶の継続的な動静監視を行い、状況に応じて、注意喚起等を行うなど、適切な避航動作をとること。
- ・ 船長は、見張りの妨げにならないよう、操舵室の窓を清掃すること。

※ 参考文献：運輸安全委員会 船舶事故報告

(https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-10-21_2025mj0001.pdf)

(2) 航行中の漁船が、漂泊中の遊漁船に衝突

【発生日時】

令和7年4月4日09時40分頃

【発生場所】

長崎県平戸市生月島南西方沖

生月長瀬鼻灯台から真方位 219° 1,300 m付近

(概位 北緯 33° 21.1′ 東経 129° 23.5′)

【事故概要】

A船(漁船、4.9トン)は、東進中、また、B船(遊漁船、4.2トン)は、漂泊中、両船が衝突した。

【損傷】

A船 左舷船首部外板に擦過傷等

B船 左舷船首部外板に割損等

【気象・海象】

気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好

海象：波向 北東、波高 約1 m

【事故の経過】

＜A船＞

A船は、船長Aが1人で乗り組み、係留場所を出航後、07時15分頃に生月島南岸の荒埼西方沖の漁場に到着した。

船長Aは、鳥山(魚の群れの上に集まる鳥)の映像が映りやすくなるようにレーダーの感度を上げた状態で、A船を低速力で航行させながらひき縄漁を行っていたが、漁獲がなく帰航することとした。

なお、船長Aは、操業中、漁場の沖側(西方)の遠方に複数の船舶がいるのを認めていたが、漁場周辺では他船を見掛けなかった。

船長Aは、A船の船首が帰航方向にある荒埼に向けた状態で、発進前に操縦席に腰を掛けて

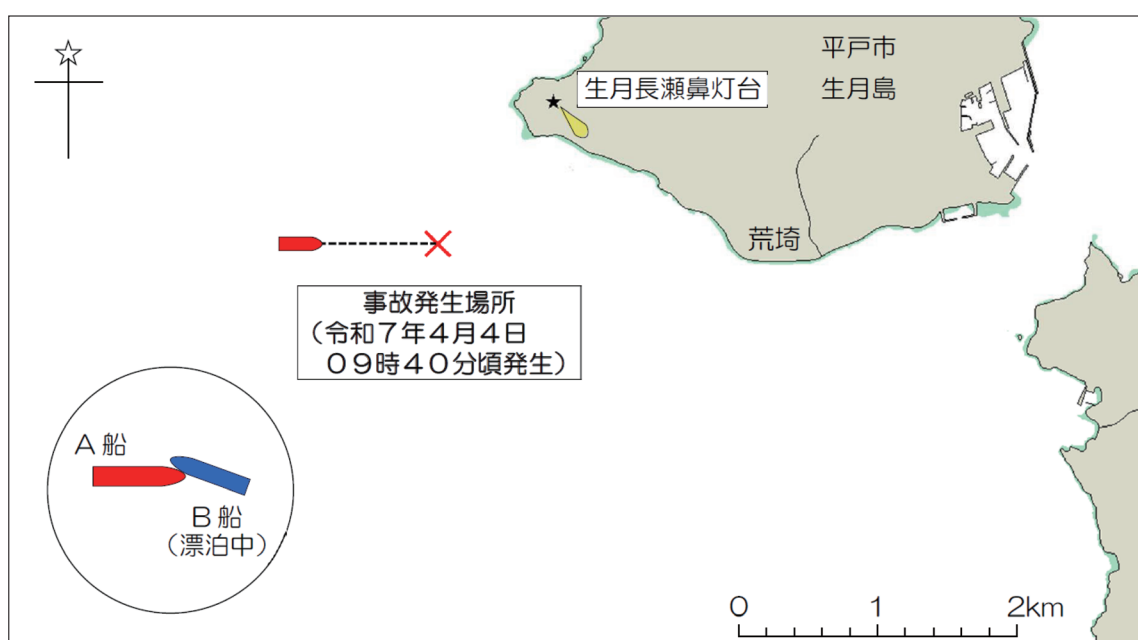
船首方を見たが、他船を認めなかった。このとき、船長Aは、操業中に漁場周辺では他船を見掛けなかったため、船首方を一目見たのみであった。

船長Aは、09時38分頃に漁場を発進後、レーダーのレンジを1.5海里として手動操舵で操船に当たり、A船を荒埼に向けて約16ノットの対地速力で東進させた。

船長Aは、船首方に他船はいないと思い、東進中、船首目標となる遠方の荒埼を見て、前路の海域には注意を向けていなかった。

また、船長Aは、レーダーの感度を上げており、レーダー画面にふだんよりも強く波の映像が出ている中、船首方に複数のレーダー映像を認めていたが、船首方に他船はいないと思っていたので、同映像は全て波の映像と判断し、レーダーの感度を上げたままにしていた。

船長Aは、荒埼を見ながら操船を続けていたところ、09時40分頃、A船の船首部と前路で漂泊していたB船の左舷船首部とが衝突した。(図2-2参照)



【図2-2 事故発生経過概略図】

船長Aは、突然衝撃を感じたので、直ちに主機操縦レバーを中立として周囲を見回したところ、A船の船首部がB船に乗り揚がっていた。

船長Aは、A船を後進させてA船の船首部をB船から下ろした後、A船をB船に近づけ、船長Bと共に両船の負傷者の有無及び損傷状況を確認した。

また、船長Aは、携帯電話で所属漁業協同組合に連絡し、本事故の発生を伝えるとともに海上保安庁への通報を依頼した。

船長Aは、その後、A船を操船して係留場所に戻った。

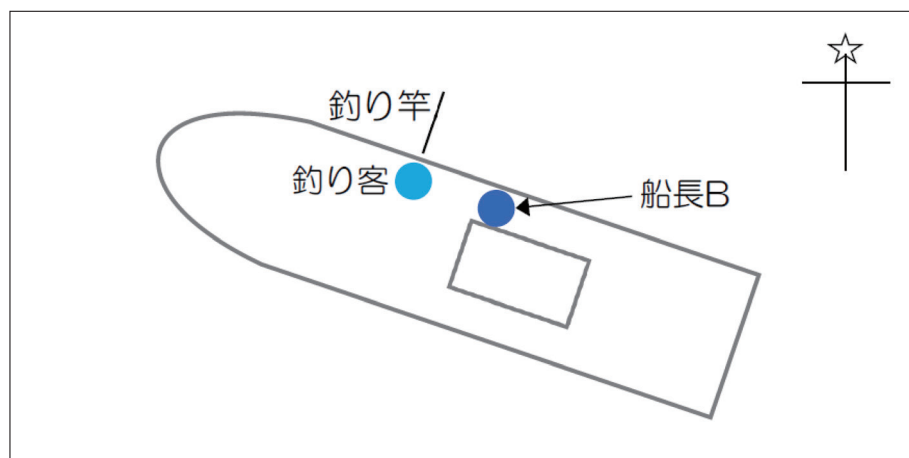
＜B船＞

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客1人を乗せ、係留場所を出航後、07時40分頃に荒埼西方沖の釣り場に到着し、船首を西北西方に向け、主機操縦レバーを中立として漂泊し、遊漁を開始した。

船長Bは、遊漁中、B船の西側でA船が操業を行っていることに気付いていた。

船長Bは、釣り客が前部甲板右舷側で立って釣りをしている中、釣り客の近くに立ち、釣りの様

子を見ながら時折周囲を見回していたところ、B船の左舷船首方から近づいて来るA船に気付いた。(図2-3参照)



【図2-3 B船乗船者の乗船場所】

船長Bは、船長Aと知人であり、船長Aが釣果を尋ねるためにB船に近づいて来ていると思った。

船長Bは、A船の速力が速いと感じたが、いずれA船が減速すると思ってA船を見ていたところ、A船が減速することなく数十mの距離まで近づいてきたので、衝突の危険を感じ、B船を移動させようと急いで操舵室に向かった。

船長Bは、汽笛を鳴らす余裕がない中、クラッチレバーを後進に入れてスロットルレバーを上げたが、その直後、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、衝突後、すぐに釣り客の負傷状況を確認した。

船長Bは、船長Aと共にA船及びB船に負傷者がいないことを確認した後、B船を操船して係留場所に戻った。

船長Bは、後日、遊漁船業の適正化に関する法律（昭和63年法律第99号）第19条（事故の報告）の規定に基づき、長崎県に本事故の届出を行った。

船長A、船長B及びB船の釣り客は全員救命胴衣を着用していた。

【原因】

本事故は、A船が東進中、B船が船首を西北西方に向けて漂泊中、船長Aが、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付かず、また、船長Bが、B船に向かって近づいて来るA船を認めていたものの、余裕のある時機にB船を移動させなかったため、両船が衝突したものと考えられる。

【再発防止策】

今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。

- ・ 船長は、航行中、船首方に他船はいないと思い込むことなく、船首方の見張りを適切に行うこと。また、レーダーを作動させている場合は、他船の映像が波の映像に紛れないようにレーダーの感度を適切に調整しておくこと。
- ・ 船長は、事前に周囲に他船を見掛けなかった場合でも、船舶を発進させる際は進行方向の他船の有無を入念に確認すること。
- ・ 漂泊中の船舶の船長は、自船に向けて航行して来る他船を認めた場合、他船が釣果を尋ね

るために近づいて来ているなどの予断を持たず、汽笛又は音響信号器具を使用して早期に注意喚起を行うほか、余裕のある時機に衝突回避動作を採ること。

※ 参考文献：運輸安全委員会 船舶事故報告
(https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2026/keibi2026-4-33_2025ns0018.pdf)

(3) 遊漁船が、出港中に防波堤に衝突

【発生日時】

令和7年1月3日06時18分頃

【発生場所】

鹿児島県いちき串木野市串木野漁港
串木野港B防波堤灯台から真方位022°100m付近
(概位 北緯31°42.7′ 東経130°15.3′)

【事故概要】

遊漁船C(8.5トン)は、出港中、防波堤に衝突した。

【損傷等】

軽傷1人(釣り客)
遊漁船Cの船首部に破口等

【気象・海象】

気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 1、視界 良好
海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
日出時刻：07時18分

【事故の経過】

遊漁船C(以下「本船」という。)は、船長が1人で乗り組み、知人1人及び釣り客8人を乗せ、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、串木野漁港南西方沖の釣り場に向けて同漁港の岸壁から出航した。

船長は、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、約7ノットの速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により南進した。

船長は、操縦席前方のレーダー画面が明るかったので輝度を下げようと思っていたところ、本船が串木野港北防波堤の突端に近づいたので、右舵を取り始めた。

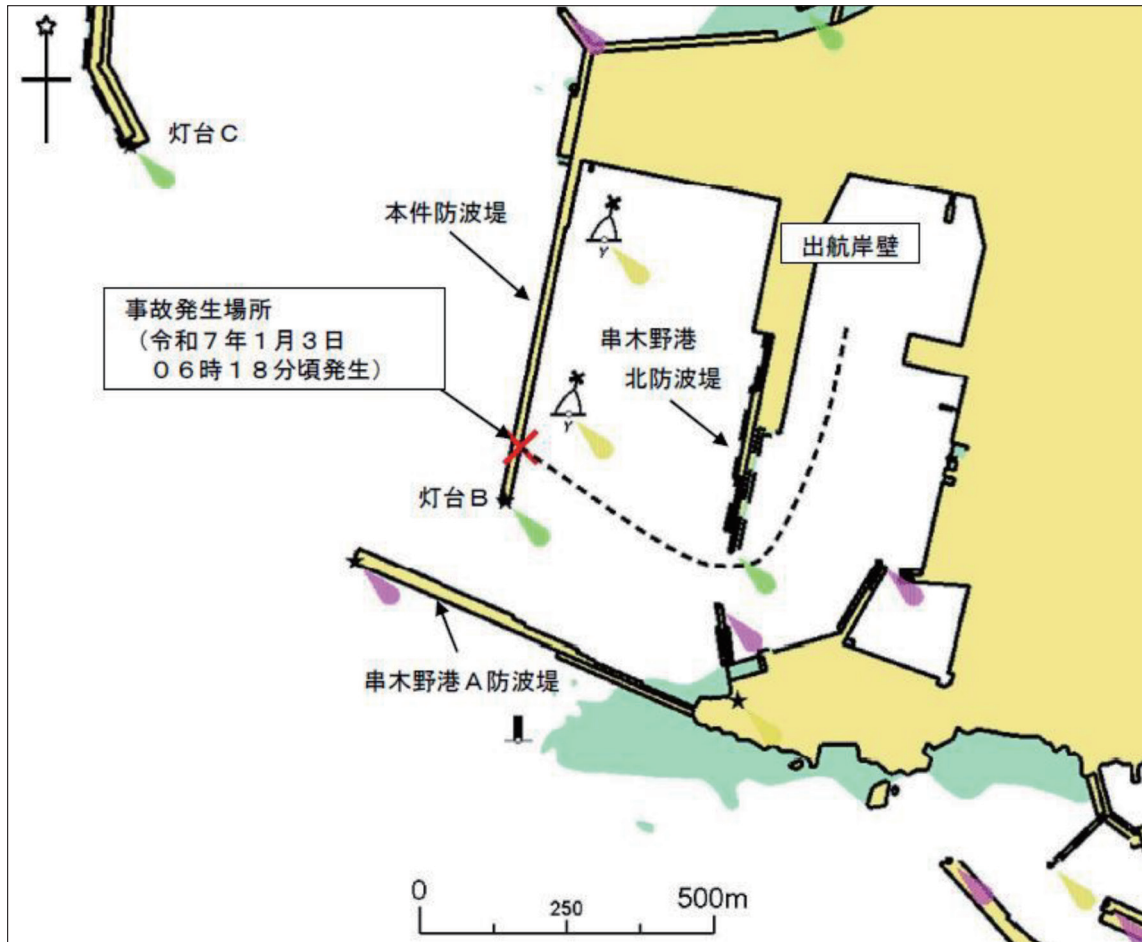
船長は、右舵を取っていた際、右舷方にふと見えた緑色の灯光を串木野港B防波堤灯台(以下「灯台B」という。)の灯光と思い、その南側に向けて針路を定め、約9ノットに増速して西北西進を始めた。

船長は、その後、レーダー画面の輝度を下げようとしたが、輝度調整つまみの位置が分からず、同つまみを探しながら本船を西北西進させていたところ、本船は串木野港B防波堤(以下「本件防波堤」という。)に衝突した。

船長は、本船の損傷状況を確認後、自力で航行して出航した岸壁に戻り、海上保安庁及び船舶所有者へ本事故の発生を通報した。

釣り客1人は、翌日、病院を受診して右肩打撲と診断された。船長は、串木野漁港の出入港経験が幾度もあったが、夜間の出港経験は約5回であった。

船長は、本事故後、GPSプロッターの航跡記録を見て、串木野港沖防波堤南灯台（以下「灯台C」という。）の緑色の灯光を灯台Bの灯光と思い込み、本船を西北西進させたことに気付いた。灯台Bは、単閃緑光、毎3秒に1閃光、灯高15mであり、灯台Cは群閃緑光、毎6秒に2閃光、灯高17mであった。（図2-4 事故発生経過概略図 参照）



【図2-4 事故発生経過概略図】

【分析】

本船は、串木野漁港を出港中、船長が、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、串木野港北防波堤の突端付近を右旋回中に右舷方に見えた緑色の灯光を灯台Bの灯光と思い込んで針路を定め、本件防波堤に衝突したものと考えられる。

船長は、岸壁を出航した後、レーダー画面が明るいことに意識が向いていたことから、周囲の見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。

船長は、灯台の光色のみを見て、右舷方に見えた灯台Cの緑色の灯光を同じ光色の灯台Bの灯光と思い込んだものと考えられる。

【原因】

本事故は、夜間、本船が、串木野漁港を出港中、船長が周囲の見張りを適切に行っていなかったため、本件防波堤に衝突したものと考えられる。

【再発防止策】

今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。

- ・ 船長は、夜間、港内など障害物の多い海域を航行する場合、目視のみに頼らず、レーダー

やGPSプロッターを活用して、常時、周囲の適切な見張りを行い、船位や障害物との位置関係を確認して航行すること。

- ・ 船長は、夜間、灯台を光色のみで識別せず、灯質、閃光頻度等も確認して識別すること。
- ・ 船長は、レーダーやGPSプロッターの表示輝度調整を出航前又は停船して行うこと。

※ 参考文献：運輸安全委員会 船舶事故報告

(https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/keibi2025-11-25_2025mj0005.pdf)

5-2-2 乗揚

(1) ケミカルタンカーが、変針予定場所の手前で変針し浅所に乗揚げ

【発生日時】

令和7年1月24日05時43分頃

【発生場所】

長崎県松浦市鷹島干上り鼻東方沖の干上り礁（日比水道）

初埼灯台から真方位356°1,730m付近

(概位 北緯33°25.8′ 東経129°47.7′)

【事故概要】

ケミカルタンカー（液体化学薬品ばら積船）Dは、南進中、浅所に乗り揚げた。

【損傷等】

軽傷1人（乗組員）

ケミカルタンカーDの船首部船底外板に破口、凹損及び擦過傷

【気象・海象】

気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2

海象：海上 平穏、潮汐 高潮時

本事故発生場所の西南西方約13海里に位置する平戸特別地域気象観測所では、本事故当時、もや★¹が観測されており、湿度及び視程の測定値は、次のとおりであった。

| 日 時 | 湿 度 | 視 程 |
|-----------|-----|--------|
| 24日 05:00 | 78% | 6.37km |
| 06:00 | 75% | 7.46km |

浮遊粒子状物質（SPM）★²等を測定している長崎県大気環境速報システムによれば、平戸及び鷹島に置かれた測定局における本事故当時の浮遊粒子状物質の測定値（1時間値）は、次のとおりであった。なお、鷹島における令和7年1月の測定値（1時間値）の平均値は約10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ で、最高値は50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ であった。

| 日 時 | 平 戸 | 鷹 島 |
|-----------|-----------------------------|-----------------------------|
| 24日 05:00 | 38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ | 34 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ |
| 06:00 | 29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ | 38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ |

また、本事故発生場所の南西方約7海里に位置する松浦地域気象観測所における本事故当時の湿度の測定値は、次のとおりであった。

| 日 時 | 湿 度 |
|-----------|-----|
| 24日 05:00 | 67% |
| 06:00 | 66% |

- ★1:「もや」とは、微小な浮遊水滴や湿った微粒子によって視程が1 km 以上、10km 未満となっている状態をいう。
- ★2:「浮遊粒子状物質 (SPM)」とは、大気中に浮遊する粒子状物質のうち、粒径10 μ m (1 μ m は100万分の1 m) 以下のものをいう。

【事故の経過】

〔1〕出航から日比水道に至るまでの状況

ケミカルタンカーD (以下「本船」という。) は、船長ほか3人が乗り組み、塩酸約200tを積載し、船首約2.40m、船尾約3.60mの喫水で、令和7年1月23日09時37分頃に佐賀県伊万里港に向けて愛媛県新居浜市新居浜港を出航した後、瀬戸内海を西進した。

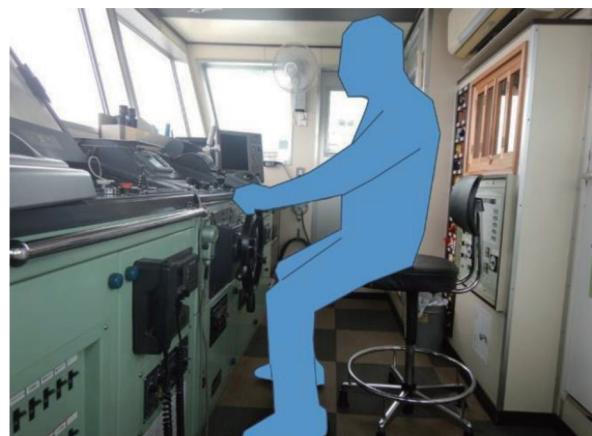
船長は、関門海峡での操船を終え、24日00時00分頃に就寝し、その後、05時00分頃に日比水道の手前で航海士と船橋当直を交替して1人で当直についた。

船長は、電子海図上に自船の船位を表示することができる電子海図表示装置、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、椅子に腰を掛けて自動操舵で操船に当たり、本船を日比水道に向けて航行させた。

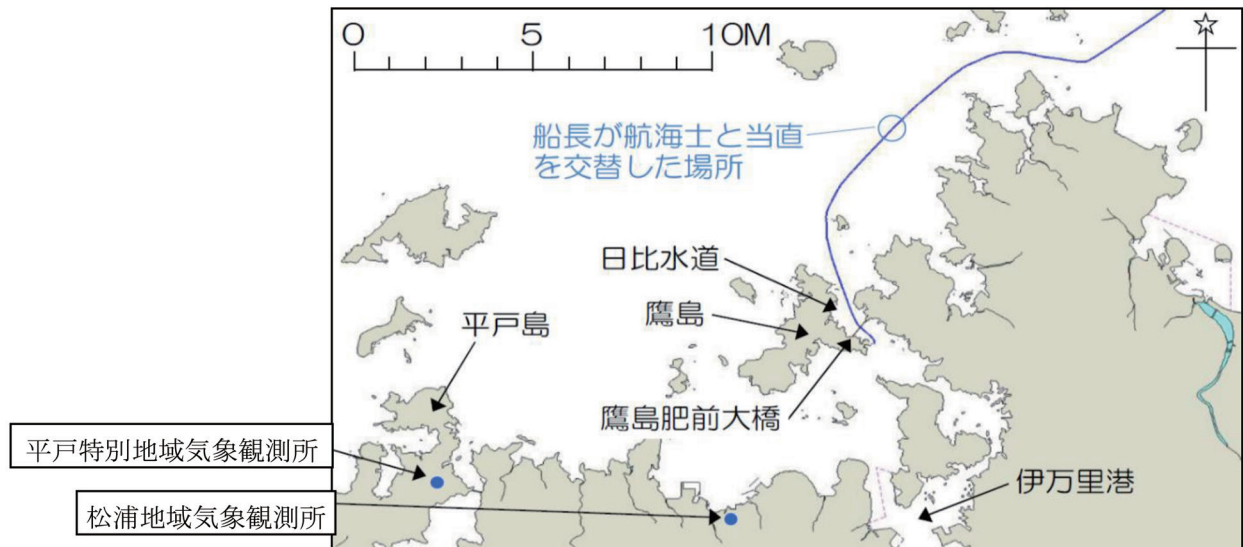
(写真2-1、写真2-2、図2-5 参照)



【写真 2-1 船橋内の航海計器の配置】



【写真 2-2 船長の操船姿勢 (再現)】



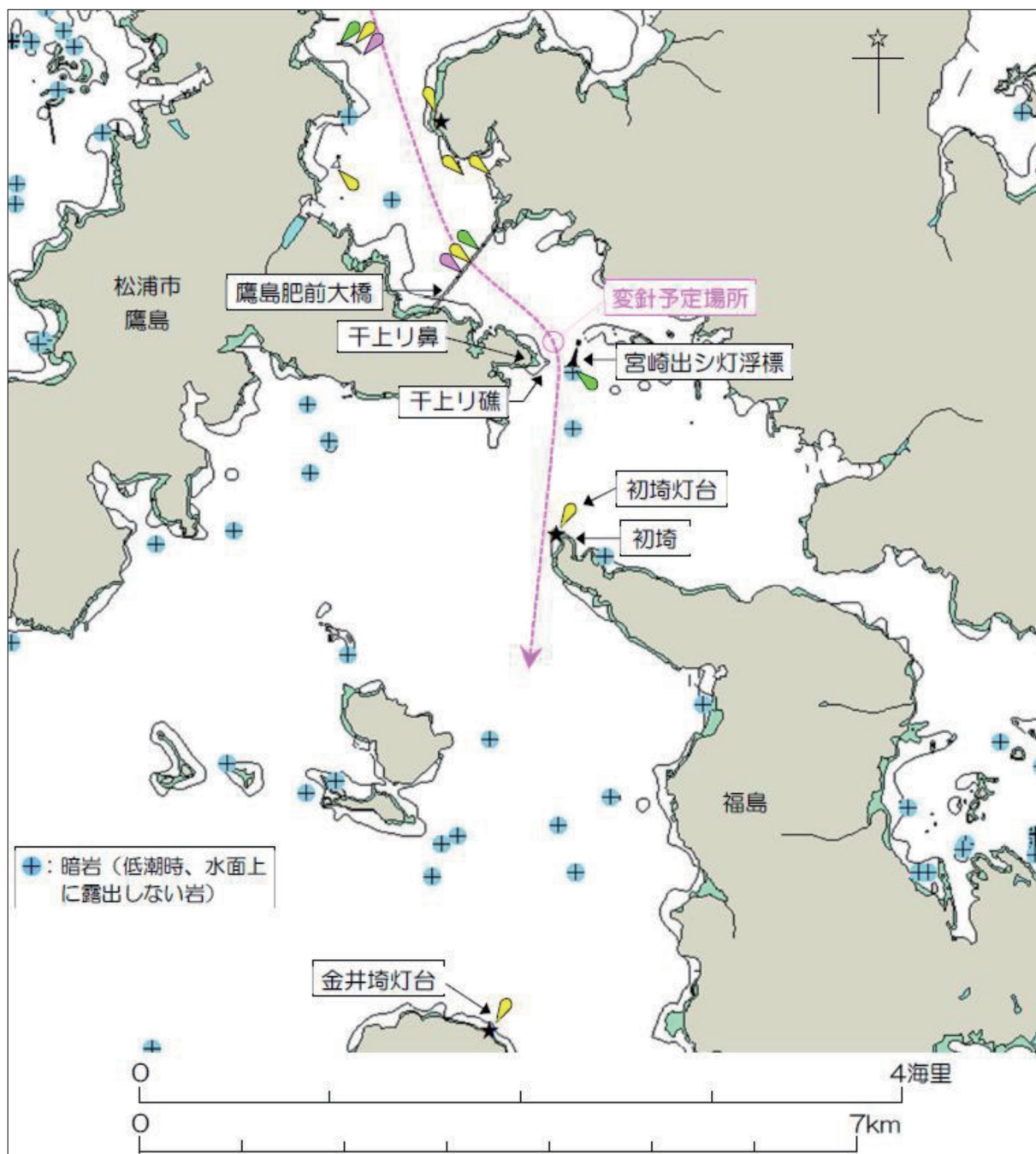
【図 2-5 航行経路図①（青の実線は本船の AIS 記録に基づく航跡）】

〔2〕日比水道における船長の夜間操船の方法

船長は、日比水道での夜間操船の経験が複数回（約 10 年前から年数回の頻度）あり、夜間、伊万里港に向けて日比水道を航行する際、次のとおり操船していた。

- ① 船橋当直には船長が 1 人でつき、本船の速力（対地速力、以下同じ。）を約 10 ノットとして自動操舵で操船に当たり、水道に入る前に、水道の両岸に設置された灯台や簡易標識の灯光を見て、水道中央部に向く針路を設定していた。
- ② 水道中央部を南南東進した後、鷹島肥前大橋の手前で橋梁灯の灯光を見て、同大橋の中央部に向く針路を設定し、同大橋の下を南東進して通過していた。
- ③ 鷹島肥前大橋の下を通過して間もなく、手動操舵に切り換え、干上り鼻東方沖の浅所（干上り礁）を避ける目的で、干上り鼻北東方沖（以下「変針予定場所」という。）で右舵を取り、干上り鼻と宮崎出シ灯浮標との間を南進していた。
- ④ 前記③で右舵を取る際は、慣れた海域であったので、電子海図表示装置等で船位を確認することなく、宮崎出シ灯浮標の灯光（モールス符号緑光毎 8 秒に A（・－）、以下「本件灯光」という。）を見て、本件灯光への接近状況から船位及び変針時機を判断していた。
- ⑤ また、前記③で右舵を取った後の針路目標は、松浦市福島初埼周辺の浅所を避ける目的で、初埼南方にある金井埼灯台の灯光（単閃白光、光達距離 7 海里）としており、船首が同灯光に向いてから舵を中央に戻し、その後、電子海図表示装置で船位を確認するようにしていた。

（図 2-6 参照）



【図 2-6 日比水道における船長の夜間操船の方法】

〔3〕本事故発生に至る状況

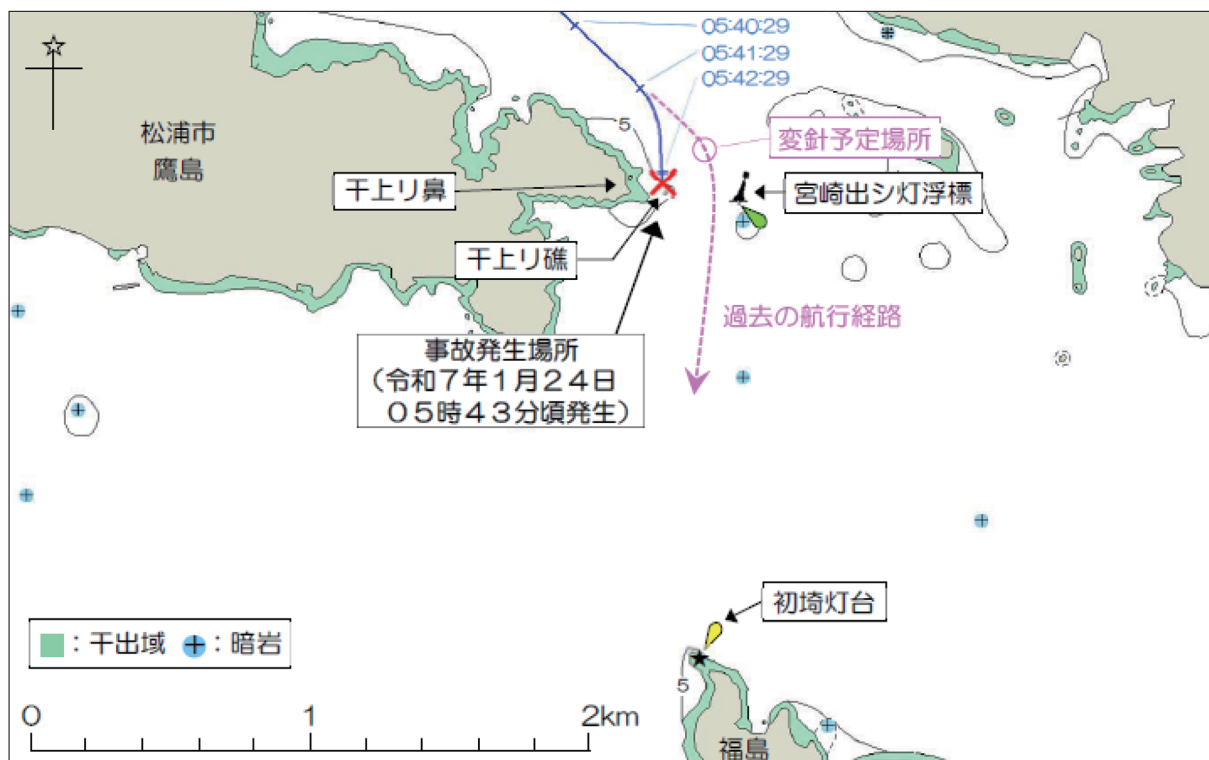
船長は、過去の操船時と同様に、本船の速力を約 10 ノットとして日比水道に入り、自動操舵のまま水道中央部を航行し、05 時 39 分頃に鷹島肥前大橋の下を南東進して通過した後、手動操舵に切り換えた。

船長は、右舵を取る時機を判断しようと、本件灯光を見ていたところ、本件灯光が過去に見たときよりも明るく見えるように感じたが、これまで本件灯光を見て適宜変針時機を判断することで安全に航行できていたので、過去の操船時と同様に本件灯光のみを頼りに変針時機を判断し、右舵を取った。

このとき、本船は、変針予定場所の手前で右転し、干上り礁に向かって南進する状況となった。

船長は、右舵を取った後、変針後の針路目標である金井埼灯台の灯光を探したものの、同灯光が見えなかったが、視程が悪くなっているとの認識はなかったため、同灯光を目視で探しながら本船を南進させていたところ、05時43分頃本船は干上り礁に乗り揚げた。

(図2-7 参照)



【図2-7 航行経路図②】

〔4〕本事故発生後の状況

船長は、大きな衝撃を感じてすぐに本船が浅所に乗り揚げたことが分かり、急いで主機操縦レバーを中立とした。

機関長は、入港作業に備えて船尾楼甲板でたばこを吸っていたところ、乗揚による大きな衝撃で転倒し、係船機で顔面を打った。

船長は、周囲の状況から本船が干上り礁に乗り揚げたことを知り、異変に気付いて昇橋した航海士及び甲板長に貨物倉などの点検を指示するとともに、携帯電話で118番通報と運航者への連絡を行った。

船長は、航海士及び甲板長から、貨物倉や船首部のスラスタールームに浸水がないことや、機関長が負傷しているものの命に別状はないことの報告を受けた。

本船は、船長がバラスタタンクから排水を行った後、06時00分頃後進して離礁し、伊万里港内まで自力で航行した後、錨泊した。

本船は、その後、伊万里港内の岸壁に着岸し、ダイバーによる潜水調査が行われたところ、船首部船底外板に破口等を生じ、フォアピークタンク★3に浸水していることが判明した。

機関長は、本船が着岸した後、佐賀県伊万里市内の病院を受診し、左頬部、眼窩か骨折等と診断された。

★3：「フォアピークタンク」とは、船首部の上甲板より下の位置にあるタンクで、海水を注入し

てトリム（船首喫水と船尾喫水との差）調整を行ったり、船内で使用する清水を搭載したりするタンクをいう。

【その他の事項】

船長は、内航船の船長としての経験が30年以上あり、本船には新造時（平成24年）から船長として乗り組んでいた。

船長は、本事故当時、疲れや眠気はなく、健康状態は良好であった。

本事故当時、金井埼灯台の消灯や異常に関する水路通報は発出されていなかった。

【分析】

〔1〕視程の状況

本事故発生場所周辺では、次のことから、本事故当時、湿った浮遊粒子状物質等によるもやが発生しており、視程が約6～7kmとなっていたものと考えられる。

- ① 本事故発生場所の西南西方に位置する平戸市では、本事故当時、もやが観測されており、浮遊粒子状物質の測定値、湿度及び視程は、05時に $38\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、78%及び6.37km、06時に $29\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、75%及び7.46kmであった。
- ② 鷹島における本事故当時の浮遊粒子状物質の測定値は、05時に $34\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、06時に $38\mu\text{g}/\text{m}^3$ であった。
- ③ 本事故発生場所の南西方に位置する松浦市における本事故当時の湿度は、05時に67%、06時に66%であった。
- ④ 船長が、本事故発生場所の南方約7kmにあった金井埼灯台の灯光を視認できなかった。

〔2〕本件灯光の視認状況

本事故当時、本船から近い距離にあった本件灯光がもやによって大気中で拡散された状態となっていたことから、船長からは本件灯光が過去に見たときよりも明るく見えていた可能性があると考えられる。

そのため、船長は、本件灯光が実際よりも近くにあるように見えていたものと考えられる。

〔3〕過去の操船状況

船長は、日比水道での夜間操船の経験が複数回あったので、同操船には慣れており、以前から、1人で船橋当直につき、水道内の複数の灯光を頼りに操船を行っていたものと考えられる。

〔4〕本事故当時の船長の操船状況

- ① 船長は、鷹島肥前大橋の下を南東進して通過した後、右舵を取って南進を開始する際、本件灯光が過去に見たときよりも明るく見えるように感じたものの、これまで本件灯光を見て適宜変針時機を判断することで安全に航行できていたことから、過去の操船時と同様に本件灯光のみを頼りに変針時機を判断したものと考えられる。
- ② 船長は、変針時機を判断する際、電子海図表示装置で船位を確認しなかったことから、変針予定場所の手前で右舵を取ったものと考えられる。
- ③ 船長は、以前から、右舵を取った後の針路目標を金井埼灯台の灯光とし、船首が同灯光に向いてから電子海図表示装置で船位を確認していたことから、本事故当時も、右舵を取った後、同灯光を目視で探しながら操船を続け、電子海図表示装置で船位を確認していなかったものと考えられる。

〔5〕〔1〕～〔4〕から、本船は、航行中、船長が船位を確認しないまま、干上り礁に乗り揚げ

たものと考えられる。

【原因】

本事故は、夜間、本船が日比水道を航行中、船長が、本件灯光が過去に見たときよりも明るく見えるように感じたものの、過去の操船時と同様に本件灯光のみに頼り、電子海図表示装置で船位を確認しなかったため、変針予定場所の手前で本船を変針させ、その後、そのまま南進を続けた本船が干上り礁に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、本件灯光が、過去に見たときよりも明るく見えるように感じ、実際よりも近くにあるように見えていたものと考えられる。

【再発防止策】

今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。

- ・ 船橋当直者は、夜間航行時、灯台の灯光等を頼りに操船することに慣れた海域であっても、大気の状態によっては灯光等が実際よりも近くに見えたり遠くに見えたりする可能性があるため、灯光等のみを頼りにすることなく、電子海図表示装置等の航海計器で船位の確認を適切に行うこと。
- ・ 船長は、夜間、狭い海域では、船橋当直者を増員した上、当直者の1人を航海計器の監視に当たらせることが望ましい。

※ 参考文献：運輸安全委員会 船舶事故報告

(https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2026/MA2026-3-24_2025ns0008.pdf)

5-2-3 浸水

(1) 波が打ち込む中でプロペラに絡んだロープの除去作業中、機関室が浸水し、沈没

【発生日時】

令和7年5月9日05時15分頃

【発生場所】

宮崎県串間市幸島南方沖

日向宮之浦港沖防波堤北灯台から真方位039° 3.3海里付近

(概位 北緯31° 26.4′ 東経131° 22.8′)

【事故概要】

漁船E(2.9トン)は、プロペラに絡んだロープの除去作業中、機関室が浸水し、その後沈没した。

【損傷】

主機等に濡損、操舵室窓ガラスに割損等

【気象・海象】

気象：天気 雨、風向 南東、風力 4、視界 良好

海象：波高 約2.0m、水温 約21℃

日出時刻：05時22分頃

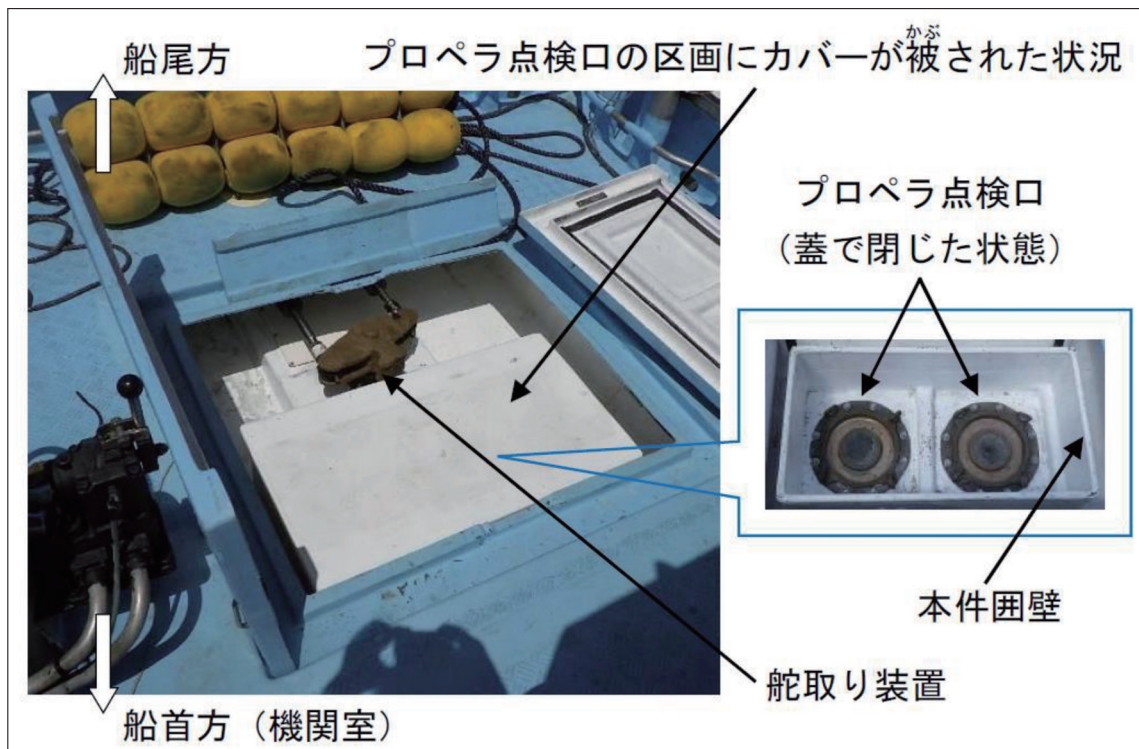
【事故の経過】

漁船E(以下「本船」という。)は、本船は、船長ほか2人が乗り組み、幸島南方沖において、僚船と共に定置網漁の操業中、風を受けて圧流され、後進しようとした際、定置網のロープが

プロペラに絡まった。

船長は、機関を停止し、本船の船尾甲板上に波が打ち込む状況下、船尾甲板下にある舵機室内のプロペラ点検口を開け、他の乗組員と共にプロペラに絡まったロープの除去作業（以下「本件作業」という。）を開始した。

本船の舵機室内には、プロペラ点検口が2か所あり、ふだんこれらの点検口はそれぞれボルト締め^{かぶ}の蓋で閉じられていた。2か所の点検口の周囲には高さ約30cmの囲壁（以下「本件囲壁」という。）が設けられていた。本件作業では両方の点検口の蓋を開けていた。（写真2-3参照）



【写真2-3 舵機室】

船長は、本件作業中、プロペラ点検口から流入した海水が本件囲壁を越えて舵機室内にあふれ出ていることを認めたものの、プロペラに絡んだロープの状態を見て、舵機室内の海水量がそれほど増加しないうちに本件作業を終えることができると思い、本件作業を続けた。

船長は、本件作業を続けていたところ、舵機室内の海水量が思っていたよりも増加していることに気づき、機関室内にある舵機室のビルジポンプのスイッチを入れた際、機関室にも浸水していることを認めた。

本船は、船長が2か所のプロペラ点検口のうち、1か所を閉じたところで、船尾部から沈み始めた。

船長及び乗組員2人は、救命胴衣を着用した状態で本船と共に沈み、海面に浮かぶようになった。

沈み始めている本船を目撃した僚船の船長は、僚船を本船に接近させ、船長及び乗組員2人を救助した。その後、本事故の発生をE社（本船の所有者）に連絡し、E社が海上保安庁に通報した。

本船は、沈没し、後日、E社所有の船舶によって引き揚げられ、横抱きにされて定係地に戻った。

本船の舵機室と機関室との間の隔壁には、油圧ホース用の貫通した部分があり、舵機室に海水が滞留すると、同貫通部分の隙間を通じ、機関室に浸水する状況であった。

本船の乾舷は、船首約 0.7 m、船尾約 0.5 mであった。

【分析】

本船は、船尾方からの波が甲板上に打ち込む状況下、船長が、プロペラ点検口から流入した海水が本件囲壁を越えて舵機室内にあふれ出ていることを認めたものの、本件作業を続けたことから海水が舵機室内に滞留して機関室に浸水し、その後、船尾部から沈没したものと考えられる。

本船は、船尾甲板上に波の打ち込みを受け、海水が船内に滞留したことによって船尾が沈み、船尾の喫水が本件囲壁の高さを越えたことから、本件囲壁を越えて舵機室内に海水があふれ出たものと考えられる。

本船は、舵機室と機関室との間の隔壁に油圧ホース用の貫通した部分があり、同貫通部分に隙間があったことから、舵機室内に滞留した海水が同貫通部分の隙間を通じて機関室に浸水し、しだいに船尾トリムが大きくなり、沈没したものと考えられる。

船長は、舵機室内の海水量がそれほど増加しないうちに本件作業を終えることができると思ったことから、本件作業を続けたものと考えられる。

【原因】

本事故は、本船が、船尾甲板上に波の打ち込みを受ける状況下、船長が排水作業を行わないまま本件作業を続けたため、船尾が沈み、プロペラ点検口から流入した海水が本件囲壁を越えて舵機室内にあふれ出し、更に舵機室から機関室に浸水が拡大し、その後沈没したものと考えられる。

【再発防止策】

今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。

- ・ 小型船舶の船長は、浸水を認めた場合、速やかに原因を調査しつつ排水作業を行うこと。
- ・ 小型船舶の船長は、プロペラ点検口を開放して作業を行う際、喫水が同点検口の囲壁よりも高くなならない状態を維持すること。
- ・ 船舶所有者は、甲板下の各区画の隔壁に油圧ホース等の貫通部分が設けられている場合、海水が浸入したときに他の区画へ浸水が拡大して転覆や沈没に至るおそれがあるので、同貫通部の隙間を適切な資材を用いて塞ぐことが望ましい。

※ 参考文献：運輸安全委員会 船舶事故報告

(https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2026/keibi2026-3-28_2025mj0051.pdf)

5-2-4 運航不能

事故報告書が公表されている運航不能事故は次表のとおりです。

表に記載された8件のうち6件はプレジャーボートであり、また、全て整備不良や取扱不良による機関故障やバッテリー過放電でした。

運航不能事故の概要

| No. | 発生日 | 船舶の種類 | 総トン数 | 概要 | 原因 | 事故報告書のURL | 備考 |
|-----|-------|----------|---------|---|--|---|--|
| 1 | 1月19日 | プレジャーボート | その他 | プレジャーボートA丸は、漂泊中、船外機の始動ができなくなり、運航不能となった。 | 船長が、スターターハンドルを交換した際、始動用ロープを同ハンドルにしっかりと結んでいなかったため、本船が漂泊中、船長が船外機を始動しようと同ハンドルを引いた際、同ハンドルから同ロープが外れ、ロープリールに巻き取られて船外機の始動ができなくなったことにより発生したものと考えられる。 | https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-inci/2025/keibi2025-11-26_2025mj0035.pdf | 機関故障 (始動用ロープのスターターハンドルへの結索不良) |
| 2 | 2月11日 | プレジャーボート | 5t未満 | プレジャーボートBは、航行中、船外機が停止して始動できなくなり、運航不能となった。 | 本船が航行中、点火装置が経年劣化によって作動不良となったため、点火プラグが点火しなくなり、船外機が停止して始動できなくなったことにより発生したものと考えられる。 | https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-inci/2025/keibi2025-10-32_2025ns0011.pdf | 機関故障 (点火装置の経年劣化) |
| 3 | 4月27日 | プレジャーボート | 5~20t未満 | プレジャーボートCは、航行中、主機の運転ができなくなり、運航不能となった。 | 船長が、本船を購入後、冷却海水システムの整備を行っていなかったため、本船が航行中、スケールや貝類等によって同システムの一部が閉塞され、冷却海水ホースの内部圧力が上昇し、同ホースに破孔を生じて冷却海水が漏洩し、主機の運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。 | https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-inci/2025/keibi2025-12-37_2025mj0047.pdf | 機関故障 (冷却海水システムの未整備による冷却海水ホースの破損) |
| 4 | 5月12日 | プレジャーボート | 5t未満 | プレジャーボートDは、航行中、船外機が停止して始動できなくなり、運航不能となった。 | 船長が、船外機の燃料フィルターの組立方法を確認しなかったため、同フィルターの開放清掃を行った後、上下逆さまにフィルターエレメントを組み立て、本船が航行中、燃料油の流路が同エレメント底面によって閉塞され、燃料油が供給されなくなり、船外機の運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。 | https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-inci/2026/keibi2026-1-31_2025ns0027.pdf | 機関故障 (燃料フィルター組み立ての過誤) |
| 5 | 6月27日 | プレジャーボート | 5t未満 | プレジャーボートEは、航行中、主機が停止して運転ができなくなり、運航不能となった。 | 船長が、カムシャフト駆動用ベルトの点検を行っていなかったため、テンショナーの経年劣化に気付かず、本船が航行中、同テンショナーが破損し、主機のカムシャフトを駆動することができなくなったことにより発生したものと考えられる。 | https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-inci/2026/keibi2026-3-30_2025mj0074.pdf | 機関故障 (カムシャフト駆動用ベルトテンショナーの経年劣化による破損) |

| No. | 発生日 | 船舶の種類 | 総トン数 | 概要 | 原因 | 事故報告書のURL | 備考 |
|-----|-------|----------|---------|---------------------------------------|--|---|---|
| 6 | 7月6日 | 遊漁船 | 5t未満 | 遊漁船F丸は、漂泊中、主機の運転ができなくなり、運航不能となった。 | 船長がバッテリーを約3年間点検していなかったため、同バッテリーの電圧が低下していた状況下、本船が主機を中立として漂泊中、水中ポンプの使用により同バッテリーの更なる電圧低下をもたらし、主機の始動ができなくなったことにより発生したものと考えられる。 | https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-inci/2026/keibi2026-2-29_2025mj0069.pdf | バッテリー過放電 |
| 7 | 8月9日 | 漁船 | 5～20t未満 | 漁船G丸は、航行中、主機の運転ができなくなり、運航不能となった。 | 船長が、主機冷却海水ポンプ駆動用ベルトの状態を点検しなかったため、本件ベルトが経年劣化していたことに気付かず、本船が航行中、本件ベルトが破断して冷却海水ポンプを駆動できなくなり、主機の冷却清水が高温となったことにより発生したものと考えられる。 船長が、出航前に本件ベルトの状態を点検しなかったのは、当日が本船を中古で購入後初めての運航であり、購入時に保守点検を依頼していた販売業者が本件ベルトも点検していると思っていたことによるものと考えられる。 | https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-inci/2026/keibi2026-4-28_2025mj0087.pdf | 機関故障 (主機冷却海水ポンプ駆動用ベルトの経年劣化による破断) |
| 8 | 8月30日 | プレジャーボート | 5～20t未満 | プレジャーボートHは、漂泊中、主機の運転ができなくなり、運航不能となった。 | 船長が取扱説明書に記載された4年の交換時期を超えて主機冷却清水ポンプ駆動用ベルトを使用していたため、劣化によって本ベルトが本船の漂泊中に破断して冷却清水ポンプが停止し、主機の冷却清水温度が上昇したことにより発生したものと考えられる。 | https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-inci/2026/keibi2026-4-34_2025ns0047.pdf | 機関故障 (主機冷却清水ポンプ駆動用ベルトの交換時期を超えた使用による破断) |

6 第七管区海上保安本部からのお知らせ

6-1 大雨、台風への備え

6-1-1 出水期は要注意！

出水期という言葉をご存知でしょうか？

大雨や台風などにより河川が増水しやすく洪水

のリスクが高まる時期のことで、西日本や東日本では梅雨の頃、北日本では雪解けの頃を言います。

特に梅雨末期の7月頃は大雨への注意が必要です。過去を振り返りますと、この時期、九州北部などでは、平成30年7月の西日本豪雨や平成29年7月の九州北部豪雨など大きな豪雨災害が起きています。

また、次表のとおり、夏は台風の接近数も多い時期であり、大雨と共に台風への備えも欠かせません。

第七管区海上保安本部
海の安全推進室
TEL 093-331-6395 (交通部安全対策課)

台風の本土への接近数

| 年 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 年間 |
|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|
| 2025 | | | | | | | 1 | 3 | 1 | 2 | | | 7 |
| 2024 | | | | | | | | 3 | | 1 | | | 4 |
| 2023 | | | | | | | | 3 | 1 | | | | 4 |
| 2022 | | | | | | | 2 | 2 | 3 | | | | 7 |
| 2021 | | | | | | | 1 | 3 | 1 | 1 | | | 6 |

注) 台風の中心が北海道、本州、四国、九州のいずれかの気象官署等から300km以内に入った場合を「本土に接近した台風」としています。

出典：気象庁 HP (<https://www.data.jma.go.jp/typhoon/statistics/accession/hondo.html>)

台風の上陸数

| 年 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 年間 |
|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|
| 2025 | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | | 3 |
| 2024 | | | | | | | | 2 | | | | | 2 |
| 2023 | | | | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 2022 | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | | 3 |
| 2021 | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | | 3 |

注) 台風の中心が北海道、本州、四国、九州の海岸線に達した場合を「日本に上陸した台風」としています。

ただし、小さい島や半島を横切って短時間で再び海に出る場合は「通過」としています。

出典：気象庁 HP (<https://www.data.jma.go.jp/typhoon/statistics/landing/landing.html>)

6-1-2 あなたの船は大丈夫ですか？

このように梅雨、特に梅雨の終わりの大雨や台風の接近・上陸が懸念される時期を迎えますが、大雨が降ったり、台風が襲来したりすると、甲板上に雨水が溜まり続けて船が水船状態になったり、河川や河口付近では係留中の船が溢れた水や強い水の流れによって係留索が切れて流されたり、あるいは、台風の強い風によって船が激しく動揺し、係留索が擦り切れたりする恐れがあります。

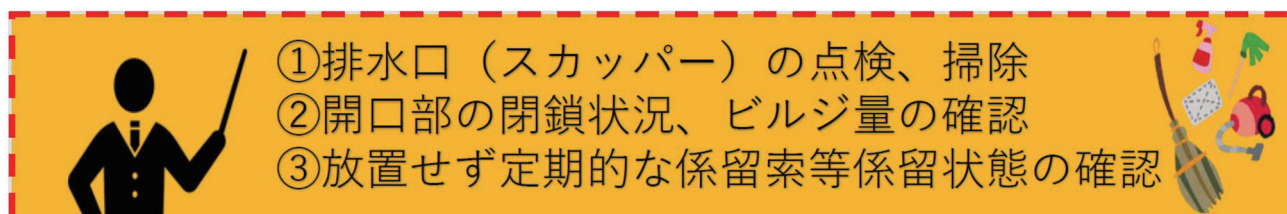
万が一、あなたの船の係留索が切れて漂流したり、浸水して水船になったりすると、

- ① 近くに係留している他の船にぶつかって損傷を与えたり・・・
- ② 油類が海上に漏れ広がって周囲に影響や損害を与えたり・・・
- ③ 引揚作業の手続や撤去費用など大きな負担が生じたり・・・

というようなことが考えられます。

6-1-3 備えを万全に！

大雨や強風による船の浸水や流出を未然に防止するため、乗船する際や下船する際を含めて日頃から、次の3点について確認・実施をお願いします。



① 排水口（スカッパー）の点検、掃除

排水口が詰まっていると、雨水や甲板に打ち込んだ波（海水）を排水できなくなるので、詰まりの有無を点検しましょう。

また、甲板上など船内にゴミがあると、雨水などで流されて排水口を塞いでしまうので、船内の掃除、整頓に努めましょう。

② 開口部の閉鎖状況、ビルジ量の確認

雨水や甲板に打ち込んだ波が船内に溜まると、船が沈没するおそれがあるので、船倉の蓋や船室の入口など開口部を閉鎖しましょう。

また、ビルジの量も確認し、増えていた場合は原因の調査と対策を取りましょう。

③ 放置せず定期的な係留索等係留状態の確認

大雨が降ったり、強い風が吹いたりする前に、定期的に船の係留状態を確認し、係留索が劣化していれば交換・補修し、係留索が岸壁や船体に擦れている箇所には擦れ当てを取り付けるなどして、良好な係留状態を保ちましょう。

なお、台風については、大雨に加えて非常に強い風が吹き、さらに、気圧の低下や吹き寄せによる高潮にも警戒が必要です。

潮位に対する気圧や風の影響は意外と大きいもので、気圧が1hPa下がると、潮位は約1cm上昇すると言われています。また、台風で海水が吹き寄せられることによる海面の上昇高（m）は、その最大風速（m/s）の2乗に定数を掛けた大きさです。

日本の湾について求められている定数の値は、湾の形や深さなどによって異なりますが、ほぼ0.0015～0.002ほどの値なので、例えば、台風の中心気圧が970hPaで、最大風速が30m/s、吹き

寄せの定数が 0.0015 と仮定すると、台風が通る海面の上昇は、
気圧低下によるもの： $(1013\text{hPa} - 970\text{hPa}) \times 1\text{cm/hPa} = 43\text{cm}$
吹き寄せによるもの： $0.0015 \times (30\text{m/s})^2 = 1.35\text{m}$
の合計値、1.78m となります。

気圧が通常の 1013hPa の時と比べて潮位が 2 m 弱上昇することになりますので、意外に大きいことが分かります。さらに風が強く、例えば 40m/s になれば、潮位は気圧低下によるものも含めて 3 m 弱上昇するので、こうなるとちょっとした津波のようなものです。

このような点からも、台風には更に警戒が必要であり、上述の 3 つの注意事項とも重なる部分がありますが、台風対策を次のとおりまとめましたので、これらを励行し、事故や被災の防止に努めてください。

台風対策は「早め」が肝心

The infographic features five panels with the following text:

- 最新の気象情報を収集し、大雨が降る前や風が強くなる前、早めに対策する。** (Collect the latest weather information and take measures early before heavy rain or strong winds.)
- 船舶の陸上保管。または安全な海域へ避泊する。** (Store vessels on land or seek refuge in safe waters.)
- 係留状態は適切ですか？いつもよりしっかり備えよう。** (Is the mooring condition appropriate? Prepare more thoroughly than usual.)
- 排水できるように、スカッパ(排水口)のゴミを取り除く。** (Remove debris from the scupper/drainage port so it can drain.)
- 台風接近中は不要な外出を控え、船を確認しに行かない。** (During typhoon approach, avoid unnecessary outings and do not go to check the boat.)

At the bottom, it says: 警報・注意報などの情報は 🔍 海の安全情報 を検索！ (For warnings and advisories, search for 'Sea Safety Information'!). A QR code is provided for more information.

【海の安全情報_第七管区の URL】 <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/07kanku/kinkyu.html>

6-2 夏を安全に！




昨年は6月27日頃に梅雨明けとなりました。梅雨が明ければ、ご家族で海へ行かれる方も多いのではないかと思います。



しかし、海には危険が潜んでいます。楽しく海で過ごしていただくためのポイントを紹介しましょう。このような点に気を付けて、安全に海を楽しんでください。

6-2-1 令和7年7月の海難事例

まず、昨年7月に発生した海難から幾つか事例を見てみましょう。

事事故事例を3つ、また、事故にはあったものの、予め対策を取っていたことにより速やかに救助された事例を1つ紹介します。

| 事故事例 | | 令和7年7月に七管区内で発生した海難事故 | | | |
|--|---|--|--|--|--|
|  | ミニボート転覆・行方不明 7月20日、2名乗船の上、ミニボートで出港。その後、転覆し乗船者2名が行方不明となった。 強風注意報発表中。 |  | フロート遊具に乗った子供が漂流 7月26日、海岸で父子・友人で遊んでいたところ、 亀型 のフロート遊具に乗った子供が風により沖に向かって流されてしまい、付近の水上オートバイに救助された。 強風注意報発表中、ライフジャケット未着用。子供から離れない+目を離さない。 |  | 父子でSUP中、子供が漂流 7月30日、SUPでの釣り中に父がパドルを落としてしまい、父が入水してパドルを取りに行ったところ、SUPと子供が流されてしまい追いつけなくなった。 リーシュコード未使用、2名ともライフジャケット未着用。 <small>※リーシュコード（ボードと足を繋ぎ、ボードの流出を防ぐためのもの）</small> |

| 好事例 | | 自己救命策(連絡手段の確保)により速やかに救助された事例 | |
|---|--------------------|--|---|
|  | 防水パック入り携帯電話 | <p>7月24日、姉弟で海水浴場を訪れ、弟は砂浜で日光浴をし、姉は遊泳をしていたところ、風の影響で足の付かない沖合まで流されてしまい、自力で砂浜に戻ろうとしたが、風が強くなるのができなかった。そこで身に付けていた防水パック入りの携帯電話を使い、日光浴中の弟に電話で助けを求め、電話を受けた弟が118番通報。その後、救助されました。</p> <p>海はプールと違い、潮の流れや風の影響を受け、簡単に流されてしまいます。本事例では、幸いにも防水パック入りの携帯電話を所持していたことで直ぐに救助を呼ぶことができましたが、もし連絡手段が無ければ、そのまま流され溺水していた可能性があります。</p> |  |

事例を参考に、自分自身や大切な人の命を守るにはどうしたら良いか考えてみてください。

また、モーターボートや水上オートバイ、遊泳、スノーケリング、カヌー、SUP、ミニボート、釣りなど海のレジャーを安全に安心して楽しめるように、事故防止のための情報を発信する海上保安庁の総合安全情報サイト

Water Safety Guide (<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/>)

もご利用ください。



【QR コード】

6-2-2 怖い離岸流

(1) 離岸流とは

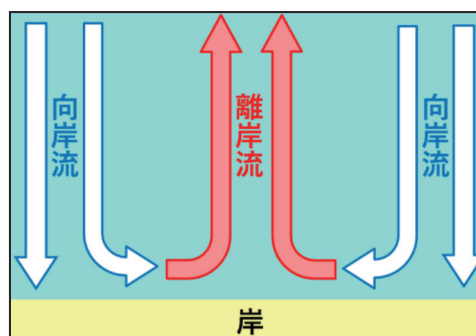
海水浴に行く時、気を付けなければならないのが離岸流です。

離岸流とは、右の図のように、岸から沖へ向かって流れる海水の流れのことです。

流れの速さは毎秒2mで、長さは数十mから数百m、幅は10mから30mほどあり、どこにでも発生する可能性があります。


毎秒2mの流れというと、100mを50秒程度で泳ぐオリンピック選手と同じくらいの速さですから、普通の人離岸流の流れに逆らって泳ぐことはできません。

このように怖い離岸流ですが、幅は30mほどですから、慌てず、冷静に対処すれば大丈夫です。パニックにならず、落ち着いて行動しましょう。



(2) もしも離岸流に流されたら (対処法)

もしも、離岸流に流されたときは、次のように対処しましょう。

| STEP 1 | STEP 2 | STEP 3 |
|--|--|---|
| <p>自分が流されていることに気付いたら、大声を出したり、手を大きく振って周囲の人に助けを求めましょう！</p>  | <p>慌てず、岸と並行に泳ぎ、離岸流から抜け出しましょう！</p> <p>流れに逆らって泳ぐのは困難です。</p>  | <p>離岸流から抜け出せたら、ゆっくりと岸に向かって泳いで戻ってきましょう！</p> <p>沖へ向かう流れを感じなくなったら抜け出せた合図。</p>  |

(3) 流されている人を発見したら

付近の監視員等に助けを求めましょう！自分で泳いで助けに行く行為は非常に危険です。

6-2-3 海水浴の作法

最後に、海水浴の作法を紹介します。作法を守って、安全に海水浴を楽しんでください！


安全に海水浴を楽しむために！

01 管理された海水浴場を利用

開設されていない海水浴場では、


- ライフセーバーや監視員等の未配置による事故発生時の発見・救助の遅れ
- 遊泳ネットの未設置により、クラゲ等の危険な海洋生物との遭遇
- 遊泳区域が示されていないため水上オートバイ等との事故などの危険があります。

事前にホームページ等で情報を入手し、適切な安全管理が行われている海水浴場を利用しましょう。




02 子どもから離れない

子どもは大人に比べ危険に対する判断ができません。思いがけず小さな波でも足をすくわれ、溺れることがあるので、保護者の方は常に離れないようにしましょう。また、万が一に備えライフジャケットを着用させましょう。




03 お酒を飲んだら泳がない

アルコールにより、判断力や集中力、運動能力の低下などが引き起こされ、本来の泳力も低下し、溺れやすくなります。また、溺れやすくなるとともに、溺れたときの死亡率も高くなります。お酒を飲んだら海に入らないことを徹底しましょう。




04 離岸流に注意

沖に向かって発生する強い流れ「離岸流」に注意しましょう。沖に流された場合は、落ち着いて海岸と平行に泳いで離岸流から脱出しましょう。ムリに泳がず自身の楽な姿勢で救助を待つことも有効です。



【事故事例1】

男児(11歳)は、子ども複数人のみで海岸にて磯遊びをしていたところ、足の届かない深い場所にはまり、溺れ死亡したものの。



【事故事例2】

男性(40代)は、複数人で海水浴場にてBBQ(飲酒あり)を行っており、海に入り遊泳していたところ、何らかの原因により溺れ死亡したものの。

6-3 「衛星とつながるスマホ」について

外出先でトラブルにあった時、スマートフォンを始めとする携帯電話は、救助を求めたり連絡を取ったりするツールとして、とても頼りになります。携帯電話の普及とともに「どこでもつながる」が常識となり、陸上では基本的に繋がらないということは少なくなりました。

しかし、洋上は基地局がないので、沿岸から離れるほど携帯電話が繋がりにくくなります。通信ができない状態になると、連絡や気象情報の入手、更には事故時の通報もできず、非常時の危険が生存リスクに直結します。

そのような中、au（KDDI 株式会社）が 2025 年に日本初の「衛星とスマートフォンの直接通信サービス」を開始し、2026 年度中には他通信事業者も同様のサービスを開始する予定となっています。

衛星を使った通信は、山間部や離島、沿岸から離れた海域など従来は圏外となるエリアであっても、空が見える場所であれば、対応機種や機能・サービスに制限がありますが、テキストメッセージによる連絡や一部アプリの使用が可能となります。

制約があるとは言え、沿岸から離れた海域において、非常時のライフラインの選択肢が増えることや「つながる」ことで得られる安心安全は大きいですね。海へ出かける機会が多い季節を迎え、参考とされては如何でしょう。



7 協会だより

7-1 第七管区海上保安本部の本部長及び次長が離任・着任挨拶のため来訪

令和8年4月の人事異動に伴い、第七管区海上保安本部の福本拓也本部長及び高橋裕之次長が第三管区海上保安本部（横浜市）へ異動されることとなり、離任挨拶のため当協会に来訪されました。

懇談では在任中の管内の海上保安情勢や諸施策について意見交換が行われ、本部長から、令和7年4月の壱岐島沖合における民間ヘリコプター不時着事故への対応、7月の五島列島領海内におけるサンゴ密漁事案での中国人逮捕、11月の海上自衛隊との共同対処訓練や博多港に寄港したベトナム海上警察巡視船との合同捜索訓練などの取り組みが紹介されました。

当協会会長からは、在任中の海難防止へのご尽力に対し謝意を表するとともに、新任地での更なるご活躍を祈念しました。

また、4月22日（水）には、第七管区海上保安本部に新たに着任された大達弘明本部長及び上田浩一次長が、着任挨拶のために当協会に来訪されました。

大達本部長は広島市の出身で、これまで対馬海峡の国境警備に当たる対馬海上保安部の警備救難課長や大阪湾など瀬戸内海東部を管轄する第五管区海上保安本部の交通部長、尖閣諸島周辺海域の警備を担う第十一管区海上保安本部の次長、第十管区海上保安本部長などを歴任され、豊富な業務経験と指導力を有されています。

上田次長は大阪市の出身で、飛行士として搭乗業務に従事された後、舞鶴海上保安部の警備救難課長や航空基地の次長などを務めたほか、第五管区海上保安本部の交通部長や総務部長、海上保安庁の航空機課長など、色々な分野で実績を積んで来られました。

懇談時、管轄する九州北部や山口県西部の海域の海上保安情勢や今後の安全対策について意見交換が行われ、当協会からは、引き続き海難防止活動への連携と協力をお願いしました。



【会長等と懇談中の福本本部長、高橋次長】

7-2 瀬戸内海西方海域の漁業操業情報図及び商船航行情報図の閲覧方法が改善

公益社団法人日本海難防止協会では、船舶交通と漁業操業が盛んな東京湾、伊勢湾、瀬戸内海など海上交通安全法の適用海域において、一般通航船舶と操業漁船の双方にとって安全な海域利用が図られるよう、それぞれの海域における漁業操業情報図及び商船航行情報図を作成・配布するとともに、関係者が利用しやすいようにホームページ上にも掲載してきました。

これら情報図については、関係者から利用状況を聞き取るなどして検討が進められており、今般、瀬戸内海西方海域の漁業操業情報図及び商船航行情報図についての改善が図られました。

日本海難防止協会のホームページのトップページから情報図に直ぐに跳べるようになったほか、必要な部分のページ（情報）を直感的な操作で閲覧しやすくしたり、代表的な漁法について動画・映像を活用して漁船や漁具の状況、方法などを整理・提供するようになり、閲覧者が欲しい情報を見やすい形で提供しています。

4月下旬から次のとおり新しい形で情報提供されていますので、ぜひご活用ください。

瀬戸内海西方海域漁業操業情報図 及び商船航行情報図の ホームページ閲覧方法改善のお知らせ

新しい閲覧方法で、より便利に！

情報図とは

本情報図は、瀬戸内海西方海域における漁業操業状況と商船航行状況を示したもので、海域利用者の安全な航行を促進し、海難事故の防止に資することを目的としています。

【漁業操業情報図】瀬戸内海西方海域における主要な漁法（刺し網、養殖など）の操業区域を図示。漁業の特徴や漁具の寸法・水深、イメージ図などをわかりやすく表示。安全航行のための注意点も記載。

【商船航行情報図】主要航路、AISデータを基にした航行傾向を図示。大型船の特性や衝突海難事例の位置情報も掲載。安全のための参考情報を提供。



スマホ等から
簡単アクセス

[https://www.nikkai
bo.or.jp/](https://www.nikkai
bo.or.jp/)

改善ポイント

- 電子版情報図をスマホ・PCで閲覧可能
- 動画リンクで漁法をわかりやすく
- AISデータをGISマップで表示

お問い合わせ

公益社団法人 日本海難防止協会

電話: 03-5761-6081

7-3 第十一管区海上保安本部交通航行安全課長が那覇支援業務室を視察

令和8年4月27日(月)、第十一管区海上保安本部交通航行安全課長他1名が西部海難防止協会那覇支援業務室を視察されました。

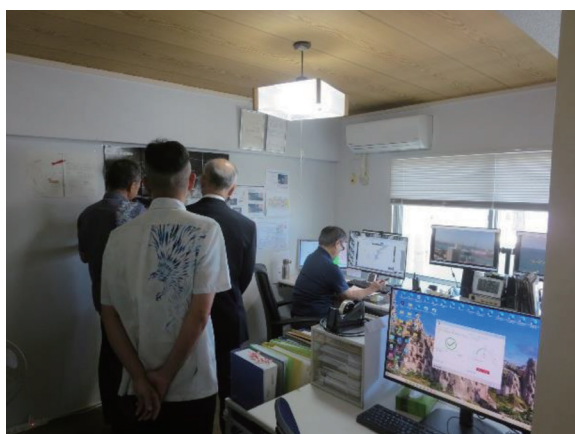
那覇支援業務室は、沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所が施工する令和7年度那覇港(新港ふ頭地区)14号岸壁築造工事の実施にあたり、工事作業に関する情報、工事海域付近通航船舶及び那覇港への入出港船舶に関する情報、気象海象等の各種情報を収集し、これらを分析・検討して工事関係者及び航行船舶等に提供することにより、海上工事の安全と通航船舶の安全を支援しています。

同工事は、沖縄県最大の港湾である那覇港に290mのRORO専用岸壁を新たに築造するもので、同工事施工海域付近は、那覇港の主要な海域で、多数の旅客船やRORO船等の船舶が航行する海域となっています。

また、同工事の特徴として、サンドコンパクション船による地盤改良工事期間中、全周約1,200mの汚濁防止膜が設置され、そのため、同主要航路幅が約244mと制限されていることから、出入港に際しては、必要に応じ、大型船との行き会い調整の協力依頼や作業船の退避など、細心の注意を払っています。

このような業務を行うため、那覇支援業務室では、他の支援業務室と同様に通航船舶監視カメラやフィールドスコープ、AIS受信機、AISデータ表示収録装置、VHF全波受信機などを整備して通航船などの監視や動静把握を行っています。更に、海岸局の免許を取得するとともに、第十一管区海上保安本部長から西海防那覇船舶通航信号所の設置の許可を受け、「せいかいぼうなは」の呼出名称で国際VHFを運用して情報の収集・提供を行っています。出入港船舶に対しては、出入港1時間前通報等の情報提供をお願いし、事前に通航船舶の動静把握及び行き会いの分析・検討を行い、工事関係者、船舶等関係先に速やかに情報伝達を行っております。

当日は、交通航行安全課長のほか、同課海務係長が来訪し、30分程視察されましたが、大型船が航路を通航する際の工事作業船の一時退避や行き会い調整などの安全情報をタイムリーに提供し、工事の安全と円滑な作業推進を図っていることの説明及びVHFによる通航船舶からの情報収集、業務用無線による工事関係者への情報伝達等を実際に見ていただいたところ、同課長から「那覇支援業務室の航行安全支援業務の内容について、良く理解できました。」との感想をいただきました。



【視察の様様】



【業務説明の様様】

7-4 関門海峡らいぶ館で、第53回「我ら海の子展」受賞作品（絵画）を展示

会報第211号でお知らせしたとおり、関門海峡らいぶ館では、令和8年3月19日から令和8年3月31日までの間、第53回「我ら海の子展」（主催：公益社団法人日本海洋少年団連盟、一般財団法人サークルクラブ協会）の受賞作品55点を展示しました。



【受賞作品の展示状況】

展示した受賞作品はいずれも力作ぞろいであり、九州及び山口地方の子供たちの作品も12点ありました。展示期間中、関門海峡ライブ館を訪れた皆様に鑑賞していただくことができ、海に関心を持っていただく切っ掛けになったのではないかと思います。

関門海峡ライブ館では、広く市民の皆様には、海を知り、海に親しんでいただくための展示を行っています。今後も、このような展示会などを企画していきたいと考えておりますので、お近くにいられた際は、是非、お立ち寄りください。

【関門海峡らいぶ館へのアクセス】

- ・ マリンゲートもじ（関門連絡船（下関唐戸行）等の発着場）の2階です。
- ・ JR門司港駅から徒歩3分。
- ・ 専用駐車場はありません。
公共交通機関が便利です。



7-5 会員名簿

令和8年6月1日現在、本会の会員数は、法人会員207会員、個人会員8会員の合計215会員で、個人会員を除いた地区ごとの会員名簿は次のとおりです。

(1) 福岡地区（含む山口）（85会員）

| | 名 称 | | 名 称 |
|----|------------------|----|------------------|
| 1 | (公財) 海上保安協会 | 33 | 五洋建設(株) |
| 2 | 関門地区海運組合 | 34 | (株)近藤海事 |
| 3 | 関門水先区水先人会 | 35 | コスモ海洋(株) |
| 4 | 北九州市 | 36 | 西部ガス(株) |
| 5 | 九州地方港運協会 | 37 | 山九(株) |
| 6 | 九州旅客船協会連合会 | 38 | (株)商船三井 |
| 7 | 島原海湾水先区水先人会 | 39 | (株)白海 |
| 8 | 下関市 | 40 | 白島石油備蓄(株) |
| 9 | 西部地区海務協議会 | 41 | 白島テクノサポート(株) |
| 10 | 全国内航タンカー海運組合 | 42 | (株)シーゲートコーポレーション |
| 11 | 全日本海員組合 | 43 | (株)ジェネック |
| 12 | 内海水先区水先人会 | 44 | 昭和マリン(株) |
| 13 | (公社) 日本海難防止協会 | 45 | 製鉄曳船(株) |
| 14 | (一社) 日本船主協会 | 46 | 西部石油(株) |
| 15 | 博多水先区水先人会 | 47 | 西部マリン・サービス(株) |
| 16 | 福岡県港湾建設協会 | 48 | (株)ゼニライトブイ |
| 17 | 福岡市 | 49 | 太刀浦埠頭(株) |
| 18 | 細島水先区水先人会 | 50 | 中電技術コンサルタント(株) |
| 19 | 門司エーゼント会 | 51 | 鶴丸海運(株) |
| 20 | 伊万里湾ポートサービス(株) | 52 | 鶴見サンマリン(株) |
| 21 | (株)浮羽技研 | 53 | 出口産業(株) |
| 22 | UBE(株) | 54 | 東亜建設工業(株) |
| 23 | MUアークライン(株) | 55 | 東京九州フェリー(株) |
| 24 | UBE三菱セメント(株) | 56 | 東京製鐵(株) |
| 25 | 商船三井マリテックス(株) | 57 | 東洋建設(株) |
| 26 | オーシャントランス(株) | 58 | (株)東洋信号通信社 |
| 27 | (有)海交会 | 59 | 洞海マリンシステムズ(株) |
| 28 | 関門港湾建設(株) | 60 | (株)奈雅井 |
| 29 | 北九州エル・エヌ・ジー(株) | 61 | 西日本海運(株) |
| 30 | 九州電力(株) | 62 | 日鉄物流(株) |
| 31 | 九州郵船(株) | 63 | (株)日本海洋科学 |
| 32 | グリーン SHIPPING(株) | 64 | 日本コークス工業(株) |

| | 名 称 | | 名 称 |
|----|----------------|----|--------------|
| 65 | 日本サルヴェージ(株) | 76 | 福島海運(株) |
| 66 | 日本ジタン(株) | 77 | (株)ブイメンテ |
| 67 | 日本製鉄(株) | 78 | (株)ホーム・リング商会 |
| 68 | 日本郵船(株) | 79 | 三池港物流(株) |
| 69 | (有)仁徳海運 | 80 | 三菱ケミカル(株) |
| 70 | 博多港開発(株) | 81 | (株)名門大洋フェリー |
| 71 | 春風海運(株) | 82 | 門司港運(株) |
| 72 | 阪九フェリー(株) | 83 | 矢野海運(株) |
| 73 | 彦島製錬(株) | 84 | (株)洋建築計画事務所 |
| 74 | ひびきエル・エヌ・ジー(株) | 85 | (株)若港 |
| 75 | 深田サルベージ建設(株) | | |

(2) 大分地区 (14 会員)

| | 名 称 | | 名 称 |
|----|---------------|----|-------------|
| 86 | ENEOS(株) | 93 | 住友化学(株) |
| 87 | 大分曳船(株) | 94 | 太平洋セメント(株) |
| 88 | 大分液化ガス共同備蓄(株) | 95 | 鶴崎海陸運輸(株) |
| 89 | 大分エル・エヌ・ジー(株) | 96 | 西瀧海運(株) |
| 90 | (株)大分海陸 | 97 | (株)三井E&S |
| 91 | 大分臨海興業(株) | 98 | (株)南日本造船 |
| 92 | JX 金属製錬(株) | 99 | クラサスケミカル(株) |

(3) 鹿児島地区 (23 会員)

| | 名 称 | | 名 称 |
|-----|------------------|-----|-------------------|
| 100 | 鹿児島県漁業協同組合連合会 | 112 | (株)共進組 |
| 101 | 鹿児島県砂利協同組合連合会 | 113 | コスモライン(株) |
| 102 | 鹿児島市船舶局 | 114 | 竹山建設(株) |
| 103 | 鹿児島内航海運組合 | 115 | 中越パルプ工業(株) |
| 104 | 鹿児島水先区水先人会 | 116 | 西岡海事事務所 |
| 105 | 三島村 | 117 | 日本海事興業(株) |
| 106 | 奄美海運(株) | 118 | 日本ガス(株) |
| 107 | 有村商事(株) | 119 | パシフィックグレーンセンター(株) |
| 108 | (株)植村組 | 120 | マリックスライン(株) |
| 109 | ENEOS マリンサービス(株) | 121 | マルエーフェリー(株) |
| 110 | 鹿児島船用品(株) | 122 | 米盛建設(株) |
| 111 | 鹿児島ドック鉄工(株) | | |

(4) 長崎地区 (39 会員)

| | 名 称 | | 名 称 |
|-----|-----------------------|-----|----------------|
| 123 | 港湾労災防止協会 | 143 | 五島汽船(株) |
| 124 | 全国漁業協同組合連合会長崎油槽所 | 144 | 五島旅客船(株) |
| 125 | 長崎県漁業協同組合連合会 | 145 | 崎永海運(株) |
| 126 | (一社) 長崎県以西底曳網漁業協会 | 146 | (株)澤山商会 |
| 127 | 長崎県石油協同組合 | 147 | (株)三基 |
| 128 | 長崎県旋網漁業協同組合 | 148 | 電源開発(株) |
| 129 | 長崎商工会議所 | 149 | 長崎魚市(株) |
| 130 | 長崎地区海運組合 | 150 | 長崎倉庫(株) |
| 131 | 長崎水先区水先人会 | 151 | 長崎造船(株) |
| 132 | 長崎旅客船協会 | 152 | 長崎ポートサービス(株) |
| 133 | 西九州タグボート協会 | 153 | 西九州マリンサービス(株) |
| 134 | NTTワールドエンジニアリングマリン(株) | 154 | 野母商船(株) |
| 135 | (株)エムエスケイ | 155 | 林兼エスト(株) |
| 136 | (株)大島造船所 | 156 | 福岡造船(株) |
| 137 | 上五島石油備蓄(株) | 157 | 三菱重工業(株) |
| 138 | 上五島総合サービス(株) | 158 | やまさ海運(株) |
| 139 | 九州商船(株) | 159 | 山田屋石油(株) |
| 140 | 光和興業(株) | 160 | (株)ユニバーサルワーカーズ |
| 141 | (株)コクサイエンジニアリング | 161 | 若築建設(株) |
| 142 | 後藤運輸(株) | | |

(5) 佐世保地区 (10 会員)

| | 名 称 | | 名 称 |
|-----|--------------------|-----|------------|
| 162 | 佐世保港運協会 | 167 | 佐世保港湾運輸(株) |
| 163 | 佐世保地区海運組合 | 168 | 佐世保重工業(株) |
| 164 | 佐世保水先区水先人会 | 169 | 西九州倉庫(株) |
| 165 | 佐世保旅客船協会 | 170 | (株)西日本流体技研 |
| 166 | 佐世保マリン・アンド・ポートサービス | 171 | 福丸建設(株) |

(6) 沖縄地区 (36 会員)

| | 名 称 | | 名 称 |
|-----|--------------|-----|------------------|
| 172 | 沖縄海事協同組合 | 190 | 共和マリン・サービス(株) |
| 173 | 沖縄県漁業協同組合連合会 | 191 | 久米商船(株) |
| 174 | 沖縄砂利採取事業協同組合 | 192 | (株)呉屋組 |
| 175 | 沖縄地方内航海運組合 | 193 | 座波建設(株) |
| 176 | (一社) 沖縄旅客船協会 | 194 | 新糸満造船(株) |
| 177 | 那覇水先区水先人会 | 195 | (株)第一港運 |
| 178 | (公社) 琉球水難救済会 | 196 | 那覇国際コンテナターミナル(株) |
| 179 | アジア海洋沖縄(株) | 197 | (株)那覇タグサービス |
| 180 | いであ(株) | 198 | 南西海運(株) |
| 181 | (株)OTK | 199 | (有)丸伊産業 |
| 182 | 沖縄海運産業(株) | 200 | 丸尾建設(株) |
| 183 | (株)沖縄機械整備 | 201 | 南日本汽船(株) |
| 184 | 沖縄港運(株) | 202 | 宮古港運(株) |
| 185 | 沖縄第一倉庫(株) | 203 | 八重山観光フェリー(株) |
| 186 | 沖縄電力(株) | 204 | 八重山港運(株) |
| 187 | 沖縄荷役サービス(株) | 205 | (株)屋部土建 |
| 188 | 沖縄プラント工業(株) | 206 | 琉球海運(株) |
| 189 | 沖縄マリンサービス(株) | 207 | (株)りゅうせき |



関門港（門司）の風景
 (停泊中の船はパイロットボート、後ろの建物は地ビールレストラン)

8 トピックス

SMART ENERGY WEEK 春 2026 について

2026年3月17日(火)～3月19日(木)の3日間、東京ビックサイトにおいて SMART ENERGY WEEK 春 2026 が開催されました。

今回の WEEK は、

H₂&FC EXPO 春 (第25回 [国際] 水素・燃料電池展)

ZERO-E THERMAL EXPO (第10回ゼロエミッション火力発電 EXPO)

WIND EXPO 春 (第17回 [国際] 風力発電展)

BIOMASS EXPO (第11回 [国際] バイオマス展)

BATTERY JAPAN 春 (第20回 [国際] 二次電池展)

の五つの展示が行われるもので、さらにサステナブル経営 WEEK 春 2026 が同時開催されていたことから、東京ビックサイト内は多くの来場者でにぎわっていました。

この展示会は、再生可能エネルギーから次世代蓄電池、脱炭素ソリューションまで幅広い技術が集結する世界最大級の総合展で、政策担当者や専門家によるカンファレンスと体験型展示が同時に行われることから、産業界への影響力・社会的注目度の高いイベントです。

新エネルギーの動向を知る貴重な機会でありますので、当協会にも関係がありそうな WIND EXPO を中心に参加企業等の展示を見学して来ました。その概要をご紹介します。

1 WIND EXPO の状況

WIND EXPO は 100 を超える企業、団体、自治体や国がブースを開いており、

- ・ 五洋建設、大成建設、戸田建設、三菱重工等の洋上風力装置の建設に関わる企業
- ・ 商船三井、日本郵船、川崎汽船、北拓等の装置の設置や保守に関わる企業
- ・ エネルギー金属鉱物資源機構、応用地質、川崎地質等の海底地盤調査に関わる団体・企業
- ・ 係留索や浮体式送電ケーブルの補強材 (帝人や東洋紡)、浮体式装置係留用のアンカー (横浜工作所) といった洋上風力発電装置の構成部品に特化して関わっている企業
- ・ 日本無線、古野電機等の発電システムの監視や漁業を含めた装置周辺の海洋データの収集・解析等に関わる企業
- ・ 基地港湾として指定された港を有する自治体 (青森県)
- ・ 風力発電の現場で作業員が常時携行・使用できる堅牢なタブレット・PC を制作している企業 (パナソニック)

など業種も多岐にわたっていました。

また、オランダ、ノルウェー、デンマーク、英国、シンガポールなど諸外国からも数多くの参加があり、国際的にも高い関心を集めている展示会であることが感じ取れました。

2 洋上風力発電の促進区域への対応

各ブースを回ってみて、それぞれの企業、団体等が風力発電に関して有している技術や実績をアピールしているということは強く感じましたし、持っている技術を生かすために足りない部分を補ってくれる企業を探そうとしているということも窺えましたが、我が国での洋上風力発電を

今後どうしていききたいといった大きな観点での展示はなかなか見当たりませんでした。

そのような中で、洋上風力発電の促進区域に係る国の対応策についての情報に接することができましたので、この点を簡単に紹介します。

洋上風力発電の促進区域は、本年1月に発電所の運転を開始した長崎県五島市沖（浮体式）のものを含めて12海域が設定されており、その中の第1ラウンド4海域のうち建設が先行していた長崎県五島市沖を除く秋田県2か所及び千葉県1か所の3カ所全てについて、2021年12月に三菱商事が事業者として選定されましたが、落札後のインフレや円安による風車価格の高騰などを理由として、同社が昨年8月に3海域全てについて事業から撤退したことは周知のとおりです。この撤退につきましては、昨年12月に国の合同会議が、低価格の提案を誘導した「価格重視」の評価制度が反省点だとする報告書を公表しており、本年1月の合同会議では、事業者選定の基準となる事業実現性評価点の配点について、事業実施の迅速性への配分を下げ、事業完遂の観点から計画の実行面への配分と産業基盤の確立を評価する観点からサプライチェーン形成を併せた電力安定供給への配分を上げるという見直しを行う等の新しい公募制度の具体策が示されました。政府は事業者公募の運用指針を策定し、4月以降に第1ラウンドである秋田・千葉の計3海域で再公募を実施する方針とのことです。

なお、まだ事業者が選定されていない第4ラウンドの北海道2海域についての公募スケジュールは明らかになっていません。

業者が選定されている第2ラウンド4海域（全て着床式）においても、第1ラウンドと同様コスト上昇に苦しんでおり、「撤退ドミノ」が懸念されていたとのことでしたが、秋田県及び長崎県の3海域では、昨年12月までに事業会社が第3次補償金を納付し、事業継続に向け動き出しています。また、新潟県の1海域についても、本年1月の法定協議会で風車の設置基数を増加させる計画変更の方針が表明されており、これは当初計画で風車を製造することとなっていたメーカーが超大型風車の開発を中止したことに対応するもので、総出力は変更することなく計画を進めることとなっています。

それぞれの計画の内容においては、陸上工事や海上工事の開始時期を諸事情により遅らせるといった変更も行われているようですが、28年6月～29年8月を目指している運転開始時期については変更されていません。

3 気になった展示あれこれ

今回の SMART ENERGY WEEK で、当協会に関りが出てきそうなものといえば、これまで紹



【出典：「ウインドジャーナル」2026年春号】

介した WIND EXPO のほか、火力発電用の次世代燃料としてアンモニアや水素が考えられますので、ZERO-E THERMAL EXPO の展示を見て回ったのですが、JERA、IHI、住友重機械工業等のブースが30ほどと WIND EXPO に比べて規模が小さく、その内容も燃料アンモニア転換実証試験の成果やCO₂分離回収塔装置、最新のガスタービン装置といった発電システムの技術開発に関する展示となっており、次世代燃料の海上輸送に係る情報はありませんでした。

このため、さらに別のコーナーも含めあちこちを見て回り、気になったものを以下に紹介します。

(1) カナデビア (WIND EXPO)

洋上風力発電の風車を支える部分（浮体式の浮体及び着床式のサクシオンバケット基礎）を製造している企業であり、特に浮体式の場合は大型のオリジナル浮体（Y字型で15MW級であれば1辺が100m程度のポンツーンの端に高さ数十mの円筒形のコラムを取り付けたもの）の3つの辺を提携先のドックで別々に製造し、それらを大阪の堺工場のドックまで曳航して溶接し、出来上がった浮体を基地港湾まで曳航し風車を搭載（風車搭載時の浮体の喫水が3～5mと浅いため港湾内での搭載作業が可能）、出来上がった浮体式風車を設置海域まで曳航して設置するという方式を考えており、これにより短期間での浮体製造・風車の設置が可能となる（堺工場では浮いた状態の分割ブロックを水上で仮溶接し、排水後に溶接を行う水上接合工法を開発し、更なる時間短縮を図る）とのことでした。



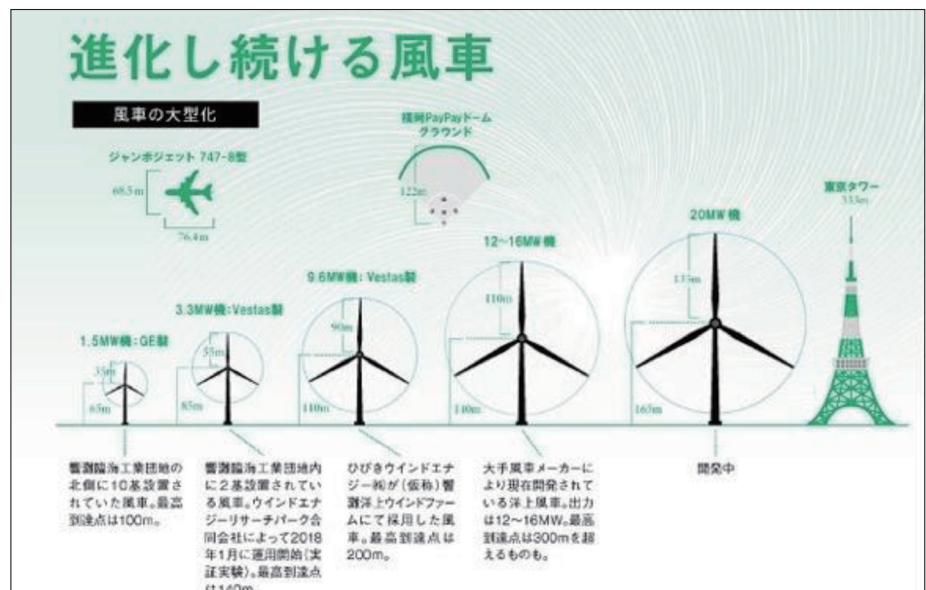
【出典：カナデビア(株) HP】

2026年度には製造が始まり、近い将来日本各地の造船所から大型ポンツーンが堺に曳航され、更に大きな浮体が各地の基地港湾に曳航されていくという状況になるようです。

(2) グリーンエネルギーポートひびき (WIND EXPO)

響灘洋上ウィンドファームが2026年3月に商業運転を開始したことから、その次の事業への取り組みについて考えをお尋ねしたところ、今回使用している風車は9.6MW機（最高到達点200m）

のものであるが、このタイプの風車はもう製造されておらず、次に想定されているさらに西側の海域（福岡県響灘沖：事業参画は未定）のものは、さらに大型のものとなる（最高到達点300m程度）とのこと、これに取り組みむとなるととても大変な作業となるという思いを持っておられるようでした。



【出典：グリーンエネルギーポートひびき事業パンフレット】

(3) 横浜工作所 (WIND EXPO)

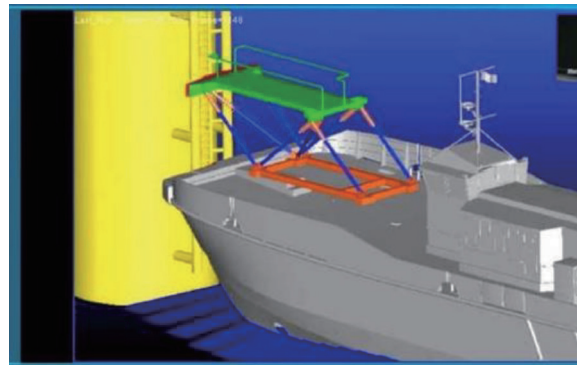
2019年より「浮体式洋上風力発電向けの大型アンカー製造事業」に着手し、世界シェアの約6割を占めるブランドであるフライホフ社の12トン型(サイズ:約4m×6m×6m)の試作機を作製して、NK(日本海事協会)の承認を得てフライホフ社の品質検査に合格しているとのこと。今後は量産フェーズに対応した国産アンカーの製造拠点の整備を進めるそうです。

展示のメインはこのアンカー(の1/3の模型)でしたが、これ以外に「サスペンションデッキ」の開発を行っているとの説明がありました。

これは、荒天下に洋上風力装置に移乗するため、作業船の船首部に取り付けるサスペンションのついた作業台のようなもので、有義波高2mでの安全な移乗を目指して開発しており、現在特許出願中ですが、重量が10tもあることが小型作業船の船首部に設置するうえで問題となっていて、この軽量化に取り組んでいるとのことでした。



【出典：(株)横浜工作所 HP】



【出典：(株)横浜工作所 HP】

(4) 川崎重工 (H₂&FC EXPO)

2022年4月に大型液化水素運搬船(全長:約346m、幅:約57m、喫水:9.5m、タンク容積:160,000m³(40,000m³×4基、約1万トンの液化水素を積載可能))のAiP(基本設計承認)をNKから取得し実用化を目指していましたが、種々の課題から船型を小型化することとして、本年1月から中型液化水素運搬船(全長:約250m、幅:約35m、喫水:8.5m、タンク容積約40,000m³)の建造を開始しているとのこと。

この船は2030年から川崎市扇島に建設中の液化水素基地「川崎 LH₂ターミナル」により、国際水素サプライチェーンの商用化に求められる要件(性能、安全性、耐久性、信頼性、経済性等)を確認する実証を行う予定であり、現在はなんとしても2029年中に試運転を実施するという強い意志のもと、船の建造に当たっているとのことでした。

また、2030年からの実証につきまちは、当面は東京湾内で行うとのこと、外地からの液化水素の輸送はかなり先のこととなるような感触でした。

建造中の1番船は川崎地区での事業に投入されるということでしたので、2番船以降の予定について尋ねたところ、大手製鉄会社や電力会社と協議しているが、まだ決定の段階には至っていないとのことでした。



【出典：川崎重工業 HP】

(5) 日鉄テクノロジー (H₂&FC EXPO)

同社は材料の腐食評価を実施している企業で、少し前までは水素についていろいろな取り組みを実施していましたが、現在は液体アンモニア中の材料腐食評価や高温アンモニア環境での腐食評価などアンモニアに関する事項が多くなっているとのことでした。

石油、天然ガスの次の燃料としては水素が考えられますが、直ぐに液化水素そのものの取扱いに切り替わっていくのではなく、当面はアンモニアの形で取り扱われるということが伺えました。

4 見学を終えて

SMART ENERGY WEEK 春 2026 の見学を通じて、カーボンニュートラルの実現に向けて、各企業、自治体等が自身の発展のために、持てる能力を発揮して如何に貢献していくかという姿勢で臨んでいることがよくわかりました。

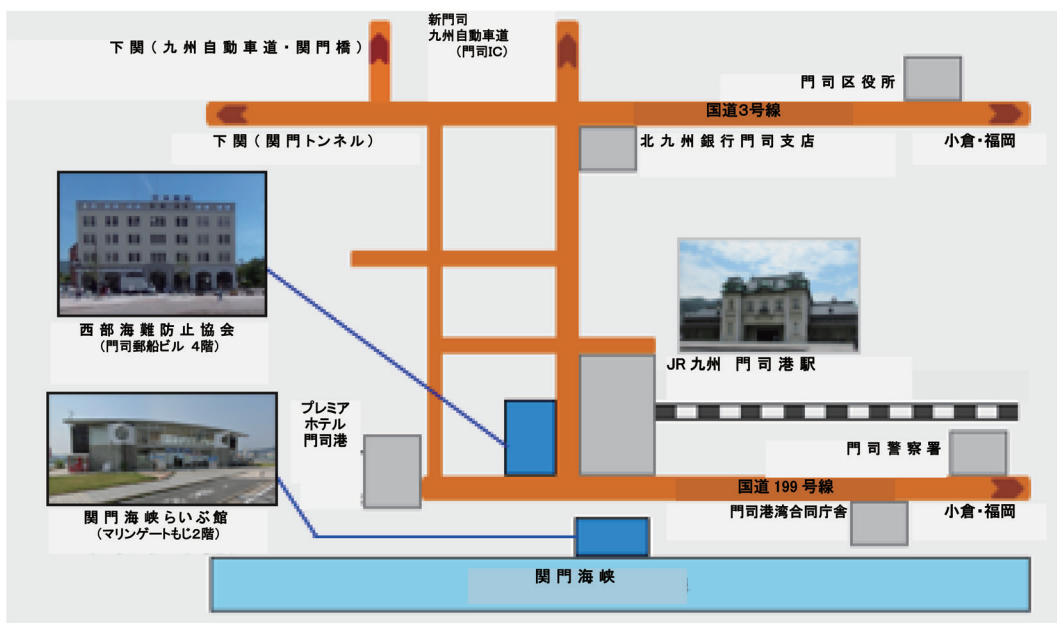
海への関わりが少ないと感じられたためこの記事には載せませんでした。展示会においては、内陸部の天然水工場で太陽光発電などを用いてグリーン水素を製造し、自らが使用する（水素ボイラの熱により殺菌を行う）とともに、高圧輸送容器を開発して出荷しようとしている大手飲料水企業や、精密な金属加工を得意とする刃物製作企業、建物の建設が困難な場所での使用を想定して事務所や生活場所など客の要望に応じた施設をコンテナの中にパッケージして製作・販売する企業など、興味深い展示を行っている企業が数多くみられました。

会場内での写真撮影が禁止されていたので、状況をわかりやすくご説明できないのは残念ですが、その内容や雰囲気を通して少しでも感じ取っていただければ幸いです。

海の事件・事故は 局番なし「118」

「118番」は海上保安庁への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213号
(令和8年6月)

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 門司郵船ビル4階

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