

会 報

第 214 号
(令和 8 年 9 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4月～6月）	1
2	事 業 報 告（令和8年4月～6月）	3
2-1	公益目的事業	
2-2	収益目的事業	
2-3	会の運営	
3	主な狭水道における船舶事故の状況（令和7年1月～12月）	10
3-1	総括	
3-2	関門海峡	
3-3	倉良瀬戸	
3-4	平戸瀬戸	
3-5	速吸瀬戸	
4	港湾紹介（第11回）	42
	志布志港 ～地域のポテンシャルと稼ぐ力を引き出す、 世界に開かれた“志”あふれる 志布志～ （寄稿：鹿児島県 土木部 港湾空港課）	
5	第七管区海上保安本部からのお知らせ	50
5-1	衝突事故防止のお願い！	
5-2	航路通報等 Web 受付サービス（e-MARTIS）を開始	
5-3	レーダービーコンの廃止（関門航路西及び下関南東水道無線方位信号所）	
5-4	宇部港、小野田港沖での「流し刺し網漁業」にご注意ください！	
6	協会だより	56
6-1	令和8年度 関門港自然災害対策委員会 定例委員会に出席	
6-2	海上航行安全祈願に当協会会長が参列	
6-3	工事関係者への安全講習会を実施	
6-4	沖縄地区及び鹿児島地区の会員への業務報告会を開催	
6-5	那覇空港において「海の事故ゼロキャンペーン」の啓発活動を実施	
7	「地震・津波・台風」に関する情報	61
	（福岡管区気象台 気象防災部 次長 村方氏 講演 於：関門港自然災害対策委員会）	

表紙：関門海峡の風景（門司港から下関市・海峡ゆめタワー方向を望む）

航行中の船	船名：MITSUI OCEAN FUJI 総トン数：32,477トン、全長：198.19m、幅：25.60m、客室：229室、定員：458名
-------	---

（出典：MITSUI OCEAN CRUISES ホームページ）

1 業務日誌（令和8年4月～6月）

1-1 本 部

日 付	内 容
5月8日(金)	九州北部小型船安全協会 令和8年度 第1回理事会に出席（会長） 於：西部海難防止協会会議室
5月26日(火)	西部海難防止協会 令和8年度 第1回通常理事会を開催 於：西部海難防止協会会議室
5月27日(水)	九州北部小型船安全協会 令和8年度 通常総会、第2回理事会に出席（会長） 於：北九州市
5月28日(木)	日本海難防止協会 令和8年度 第1回通常理事会に出席（会長） 於：東京都千代田区
5月29日(金)	西海市江島沖洋上風力発電事業計画に伴う航行安全対策調査専門委員会 第1回委員会を開催 於：佐世保市
6月1日(月)	令和8年度 北九州海の日協賛会 理事会に出席（会長） 於：北九州市
6月9日(火)	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 作業部会を開催 於：大分市
6月11日(木) ～12日(金)	西海市江島沖洋上風力発電事業計画に伴う航行安全対策調査専門委員会 ビジュアル操船シミュレーター実験を実施（通航船から見た風車の視認状況） 於：川崎市
6月15日(月)	関門港ボート天国推進協議会 総会に出席（会長） 於：北九州市
6月18日(木)	西部海難防止協会 令和8年度 定時総会、第2回通常理事会を開催 於：北九州市
6月23日(火)	日本海難防止協会 令和8年度 定時社員総会、第1回臨時理事会に出席（会長） 於：東京都千代田区
6月24日(水)	瀬戸内海西部台風等対策協議会 令和8年度 定例会 会長及び専務理事が Web 参加
6月26日(金)	令和8年度 関門港自然災害対策委員会 定例委員会に出席（会長） 於：北九州市
6月30日(火)	荻田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回委員会を開催 於：北九州市

1 - 2 鹿児島支部

日 付	内 容
5月28日(木)	令和8年度 南九州海難防止強調運動推進連絡会議を開催 於：鹿児島市

1 - 3 沖縄支部

日 付	内 容
6月24日(木)	令和8年度 沖縄地方海難防止強調運動推進連絡会議を開催 於：那覇市

1 - 4 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
【関門支援業務室】 ・大瀬戸～早鞆瀬戸地区（日明沖）浚渫工事に伴う船舶安全管理業務	令和8年4月1日～ 令和9年1月29日
	5月22日～6月22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 ・荏田港本港航路浚渫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
	4月1日～6月26日
	5月25日～6月26日
【博多支援業務室】 ・博多港（中央航路地区）航路（-12m）（改良）浚渫工事に伴う船舶安全管理業務	令和8年4月1日～ 令和8年9月30日
	4月8日～6月26日
【ひびき支援業務室】 ・廃棄物響灘東（東）護岸工事（ブロック撤去）ほかに伴う船舶安全管理業務委託	令和8年3月23日～ 令和9年3月15日
	5月19日～6月30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8年4月1日～ 令和9年3月31日
	4月1日～6月30日

2 事業報告（令和8年4月～6月）

令和8年4月1日から令和8年6月30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4月1日から6月30日までの間をいいます。「期間中継続した事業」とは、4月1日以前から実施し又は4月1日以後に着手し、6月30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、4月1日以前から実施し又は4月1日以後に着手し、6月30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）期間中継続した事業

① 洋上風力発電施設による個別海域の特性を踏まえた通航船舶への影響に関する調査研究

【概要】洋上風力発電施設の設置に伴う付近航行船舶への影響とその対応に関しては、「洋上風力発電設備に関する技術基準の統一的解説」等で一定の事項が示されているものの、個別海域に係る詳細な基準等は示されていません。

しかし、具体的な洋上風力発電計画に対する船舶交通への影響の評価と対応策の検討においては、風車等の設置エリアの選定から工事中、運用に至るまでの各段階において、個別海域の自然環境や海上交通環境を詳細に把握し考慮する必要があります。

本調査研究は、現在、洋上風力発電計画が進められている響灘を例として、洋上風力発電施設と通航船舶との関係に係る実態や洋上風力発電施設に対する通航船舶の認識等について調査し、個別海域の特性を踏まえた航行安全上検討すべき課題や考慮事項を抽出・整理することにより、今後の具体的な洋上風力発電事業の実施に伴う船舶交通の安全確保に資することを目的としています。

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。

6月9日（火）に作業部会を開催し、3月に行った操船シミュレーター実験の結果を整理し、入出港に関する運用基準等の検討を行いました。



【作業部会】

② 荏田港港湾計画改訂に伴う航行安全対策検討業務

【概要】本調査は、荏田港の港湾計画改訂における新たな係留施設等の計画に関して、船舶航行の安全性の観点から調査・検討を行い、航行安全対策を取りまとめるものです。

6月30日（火）に第1回委員会を開催し、改訂計画の概要及び航行環境の調査結果の説明を行い、課題の抽出を行いました。



【第1回委員会】

2-1-3 情報提供事業

（1）航行安全支援業務

① 実施中の事業

- ア 大瀬戸～早瀬戸地区（日明沖）浚渫工事に伴う船舶安全管理業務
- イ 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
- ウ 荏田港本港航路浚渫工事に伴う航行安全管理業務
- エ 博多港（中央航路地区）航路（-12m）（改良）浚渫工事に伴う船舶安全管理業務
- オ 廃棄物響灘東（東）護岸（ブロック撤去）工事ほかに伴う船舶安全管理業務委託
- カ 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

（2）海難防止強調運動

令和8年度全国海難防止強調運動を推進するため、次のとおり地方連絡会議を開催して各地方における実施計画等を審議し、承認された計画に従って、全国運動の「海の事故ゼロキャンペーン」及び地方運動の「秋季安全推進運動」等を展開しています。

なお、「海の事故ゼロキャンペーン」など各運動の詳細は会報第213号（令和8年6月）の第4章をご参照ください。

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）

令和8年6月2日（火）、北九州市において、西日本海難防止強調運動推進連絡会議を開催し、前年度の海難防止強調運動の実施結果を報告した後、令和8年度の全国運動「海の事故ゼロキャンペーン」の実施計画、地方運動の「秋季安全推進運動」及び各地区の海難防止運動について審議する予定でしたが、当日は台風6号による交通機関の運行の乱れが予想されたため、構成員が一堂に会して行う連絡会議は中止し、書面開催としました。

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）

令和8年5月28日（木）、鹿児島市において、南九州海難防止強調運動推進連絡会議を開催し、前年度の海難防止強調運動の実施結果を報告した後、令和8年度の全国運動「海の事故ゼロキャンペーン」の実施計画及び地方運動の「台風海難防止強調運動」



【南九州海難防止強調運動推進連絡会議】

の審議等を行いました。

③ 沖縄地方海難防止強調運動推進連絡会議（沖縄県）

令和8年6月24日（水）、那覇市において、沖縄地方海難防止強調運動推進連絡会議を開催し、令和7年の沖縄県内における船舶事故の発生状況を報告した後、令和8年度の全国運動「海の事故ゼロキャンペーン」の実施計画の審議等を行いました。



【沖縄地方海難防止強調運動推進連絡会議】

2-2 収益目的事業

2-2-1 調査事業

（1）期間中継続した事業

① 西海市江島沖洋上風力発電事業計画に伴う航行安全対策調査専門委員会

【概要】本委員会は、長崎県の西海市江島沖洋上風力発電事業で使用する風車の設置海域における船舶の航行の安全確保のための検討を行うものです。

5月29日（金）に第1回委員会を開催し、6月11日（木）及び12日（金）にはビジュアル操船シミュレーター実験を行い、通航船から見た風車の視認状況等を確認しました。

2-3 会の運営

令和8年度の定時総会、第1回及び第2回通常理事会を以下のとおり開催しました。

2-3-1 令和8年度 第1回通常理事会

令和8年5月26日（火）、令和8年度第1回通常理事会を、西部海難防止協会会議室で開催し、令和7年度事業報告、令和7年度決算、令和8年度変更事業計画、令和8年度変更収支予算等を審議しました。

（1）出席者 理事 13名、監事 3名

（2）来 賓 第七管区海上保安本部 平山仁志交通部長（挨拶後退席）

（3）審議事項の概要

第1号議案 令和7年度事業報告、附属明細書

令和7年度事業報告、附属明細書について、事業部長から、実施した公益事業、収益事業及び会議について報告が行われ、異議なく可決承認されました。

第2号議案 令和7年度決算

令和7年度決算について、総務部長から、貸借対照表、正味財産増減額計算書等の説明、並びに令和7年度末の正味財産の報告が行われました。

続いて、監事から、令和8年5月20日、令和7年度における会計及び業務の監査を行い、計算書類及びその附属明細書並びに財産目録は、法人の財産及び損益の状況を適正に表示しており、事業内容は真実である旨の報告が行われました。

総務部長による説明、監事による報告を経て、令和7年度決算は異議なく可決承認されました。

第3号議案 令和7年度決算における公益目的事業会計の当期経常増減額の処分案について

令和7年度決算における公益目的事業会計の当期経常増減額の処分案について、総務部長から説明が行われ、本件を総会に諮ることが異議なく了承されました。



【令和8年度 第1回通常理事会】

第4号議案 令和8年度事業計画の変更

令和8年度の事業計画の一部の変更について、事業部長から説明が行われ、異議なく可決承認されました。

第5号議案 令和8年度収支予算の変更（損益ベース）

総務部長から、令和8年度収支予算の変更（損益ベース）について説明が行われるとともに、借入限度額は変更がなく、また、債務負担額も0円である旨の説明が行われ、異議なく可決承認されました。

第6号議案 定款の一部改正について

定款の一部改正（代表理事を2名体制とすること及び理事長を置くこと）について、総務部長の説明の後に質疑応答が行われ、本件を総会に諮ることが異議なく了承されました。

第7号議案 諸規程の改正について

「役員等の報酬等及び費用に関する規則」、「職員就業規程」など諸規程の改正について、総務部長の説明の後に質疑応答が行われ、総会の承認が必要な「役員等の報酬等及び費用に関する規則」については総会に諮ることが異議なく了承され、理事会で決定する「職員就業規程」等については異議なく可決承認されました。

第8号議案 理事の選任について

総務部長から、理事候補者名簿（案）の説明が行われ、本件を総会に諮ることが異議なく了承されました。

第9号議案 専門委員の委嘱について

総務部長から、専門委員候補者（案）の説明が行われ、異議なく可決承認されました。

第10号議案 総務部長、事業部長及び海事広報展示館館長の選任・解任について

総務部長から、総務部長、事業部長及び海事広報展示館館長の選任・解任について説明が行われ、異議なく可決承認されました（当面、事業部長は事業部副部長が代行、海事広報展示館館長は総務部長が兼務）。

第11号議案 表彰について

総務部長から、海難防止に功績があった者（2名）に対する表彰について説明が行われ、異議なく可決承認されました。

そ の 他 正会員の退会について

総務部長から、法人会員2団体名から退会届が提出された旨報告が行われました。

2-3-2 令和8年度 定時総会

令和8年6月18日（木）、令和8年度定時総会をリーガロイヤルホテル小倉（北九州市）で開催し、令和7年度決算並びに理事及び監事の選任について審議するとともに、令和7年度事業報告

並びに令和８年度変更事業計画及び令和８年度変更収支予算について報告を行いました。

(１) 出席者 正会員 215 名中、出席者 55 名、委任状提出者 38 名、書面表決者 103 名

(２) 来 賓 第七管区海上保安本部 大達弘明本部長（挨拶後退席）

(３) 審議事項の概要

報告事項 令和７年度事業報告

事業部長から、資料に基づき、令和７年度に実施した事業等について報告が行われました。

第１号議案 令和７年度決算について

総務部長から、資料に基づき、令和７年度決算状況の説明が行われ、令和７年度末の正味財産の報告が行われました。

続いて、監事から、令和７年度における会計及び業務について監査を行い、計算書類及びその附属明細書並びに財産目録は、法人の財産及び損益の状況を適正に表示しており、事業内容は真実である旨の報告が行われました。

以上の説明、報告に関して出席者から質問や意見はなく、令和７年度決算は異議なく可決承認されました。

第２号議案 令和７年度決算における公益目的事業会計の当期経常増減額の処分案について

総務部長から、資料に基づき、令和７年度決算における公益目的事業会計の当期経常増減額の処分案について説明が行われ、異議なく可決承認されました。

第３号議案 定款の一部改正について

総務部長から、資料に基づき、定款の一部改正について説明が行われ、異議なく可決承認されました。

第４号議案 理事の選任について

総務部長から、理事の候補者名簿（案）に沿って一人ずつ説明が行われ、候補者全員が異議なく可決承認されました。

第５号議案 役員の報酬等及び費用に関する規則の改正について

総務部長から、資料に基づき、役員の報酬等及び費用に関する規則の改正について説明が行われ、異議なく可決承認されました。

そ の 他 令和８年度変更事業計画及び令和８年度変更収支予算（損益ベース）について

議長から定款 48 条により事業計画及び収支予算が理事会の承認事項となっていること、また、報告する「令和８年度変更事業計画及び令和８年度変更収支予算（損益ベース）」の内容が第１回通常理事会で承認されていることを説明した上で、次のとおり報告が行われました。

ア) 令和８年度変更事業計画

事業部長から、資料に基づき、事業計画の一部を変更することについて説明が行われました。

イ) 令和８年度変更収支予算（損益ベース）

総務部長から、資料に基づき、令和８年度収支予算の変更（損益ベース）について説明が行われるとともに、予算の変更はあるものの、借入限度額は変更がなく、債務負担額も 0 円であることが説明されました。



【令和8年度 定時総会】

2-3-3 令和8年度 第2回通常理事会

令和8年6月18日(木)、令和8年度定時総会の終了後、令和8年度第2回通常理事会をリーガロイヤルホテル小倉(北九州市)で開催し、代表理事及び業務執行理事の選任、副会長、理事長及び専務理事の選任、会長及び理事長の職務代行順序の決定、事業部長及び海事広報展示館館長の選任並びに表彰について審議しました。



【令和8年度 第2回通常理事会】

(1) 出席者 理事 13名、監事 3名

(2) 審議事項の概要

第1号議案 代表理事及び業務執行理事の選任について

令和8年6月18日から令和9年度定時総会までの代表理事及び業務執行理事として、中嶋哲雄理事が代表理事に、藤永孝理事及び小野雄介理事が業務執行理事に選任されました。

第2号議案 副会長、理事長及び専務理事の選任について

令和8年6月18日から令和9年度定時総会までの副会長、理事長及び専務理事として、藤永理事が副会長に、中嶋哲雄理事が理事長に、小野雄介理事が専務理事に選任されました。

第3号議案 会長及び理事長の職務代行順序の決定について

会長及び理事長の職務代行順序は、第一順位が藤永孝副会長、第二順位が竹内眞之介副会長とされました。

第4号議案 事業部長及び海事広報展示館館長の選任について

総務部長から、事業部長及び海事広報展示館館長の選任について説明が行われ、異議なく可決承認されました。

第5号議案 表彰について

総務部長から、海難防止に功績があった者(1名)に対する表彰について説明が行われ、異議なく可決承認されました。

2-3-4 役員名簿

令和8年6月18日、上述の手続きを経て次の皆様が役員に選任されました。

理事の任期は令和9年度定時総会まで、監事の任期は令和11年度定時総会までです。

役員名	氏 名	所 属 等	備 考
理 事	佐藤 元洋	公益社団法人 西部海難防止協会	会 長
理 事	藤永 孝	関門水先区水先人会 会長	副会長
理 事	竹内 眞之介	日本製鉄株式会社 九州製鉄所 工程業務部長	副会長
理 事	中嶋 哲雄	公益社団法人 西部海難防止協会	理事長
理 事	小野 雄介	公益社団法人 西部海難防止協会	専務理事
理 事	藤田 恵仁	日本郵船株式会社 九州支店長	
理 事	和田 晃治	株式会社商船三井 九州支店長	
理 事	矢ヶ部 恭弘	福岡県港湾建設協会 会長	
理 事	山本 勇樹	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	松本 征剛	博多水先区水先人会 会長	
理 事	島末 美帆	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 エネルギーサービス取引部長	
理 事	前山 範夫	UBE 株式会社 生産本部 宇部事業所 総務・渉外部長	
理 事	勝木 輝明	ENEOS マリンサービス株式会社 取締役船舶業務部長	
理 事	溝口 敬義	西部ガス株式会社 取締役常務執行役員	
理 事	小原 雅典	ENEOS 株式会社 大分製油所 技術副所長	
理 事	川崎 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・特殊機械事業部 立神艦船製造部 船渠長	
理 事	浅野 忠行	全日本海員組合 九州関門地方支部長	
理 事	橋本 孝亮	内海水先区水先人会 会長	
理 事	角 善晴	琉球海運株式会社 常務取締役	
理 事	有馬 淳二	株式会社共進組 取締役会長	
理 事	中川 雅之	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	佐久間 治	九州工業大学シニアアカデミー	
監 事	関谷 英一	西日本海運株式会社 代表取締役社長	
監 事	尾崎 武広	一般社団法人 長崎県以西底曳網漁業協会 理事	
監 事	土谷 龍彦	株式会社土谷商店 代表取締役	

3 主な狭水道における船舶事故の状況（令和7年1月～12月）

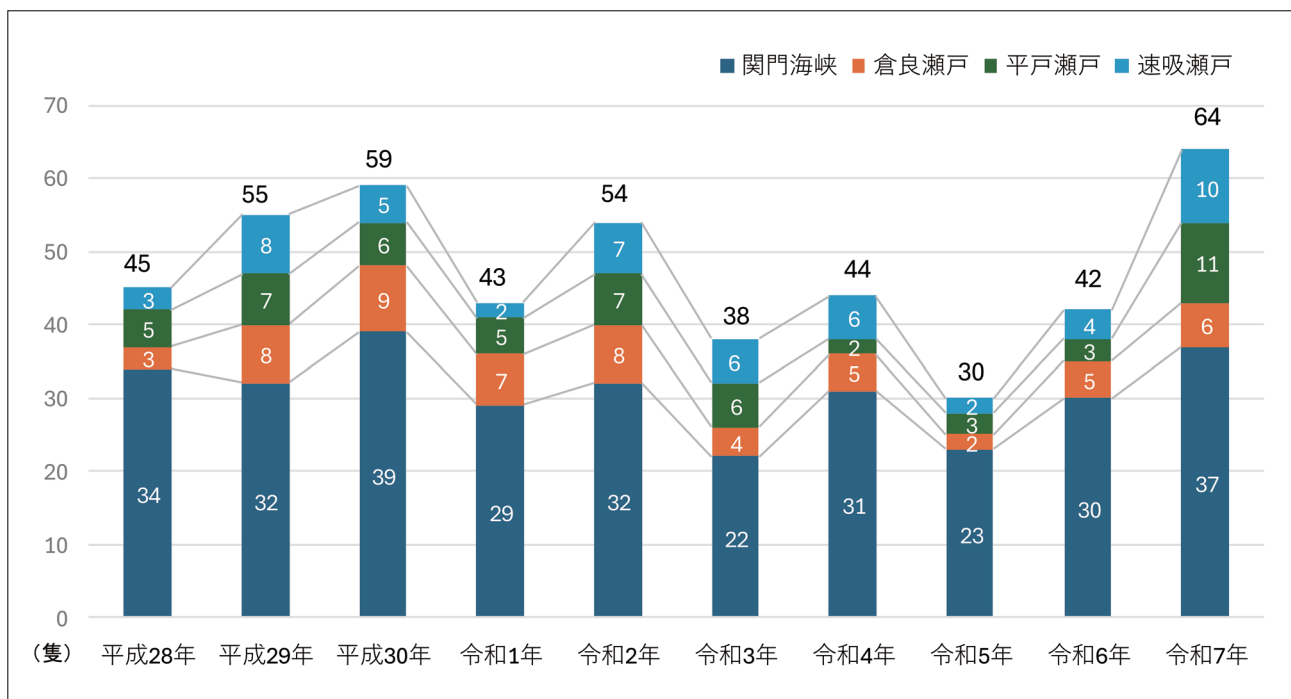
会報第213号（令和8年6月）では、本会の事業地域である九州、沖縄及び山口県西部（宇部市、山陽小野田市、萩市、長門市、阿武郡）の海域（以下「九州・沖縄海域」という。）における令和7年の船舶事故の状況を掲載しました。

九州・沖縄海域の中でも、関門海峡などの狭水道では船舶事故が多く発生していることから、本稿では狭水道に焦点を当て、昔から航海の難所として知られている関門海峡、倉良瀬戸、平戸瀬戸及び速吸瀬戸（以下「関門海峡等4海域」という。）について、第七管区海上保安本部の海難統計及び運輸安全委員会の船舶事故調査報告をもとに、船舶事故の発生状況などを取りまとめました。

3-1 総括

第七管区海上保安本部の海難統計によると、関門海峡等4海域において、令和7年1月1日から令和7年12月31日までの間に発生した船舶事故の合計は64隻で、狭水道別では関門海峡37隻、倉良瀬戸6隻、平戸瀬戸11隻、速吸瀬戸10隻となっています。

令和6年と比べ、関門海峡等4海域の船舶事故は、合計で22隻増加しました。（図1-1 参照）



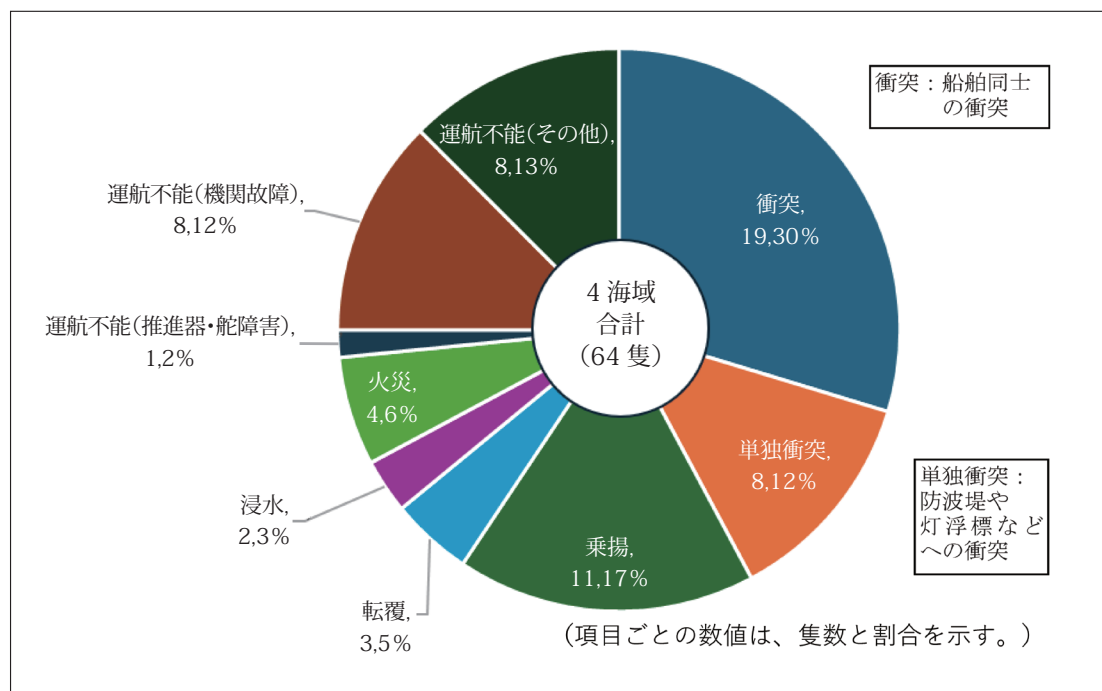
【図1-1 関門海峡等4海域における船舶事故の推移】

3-1-1 事故種類別の発生状況

関門海峡等4海域における船舶事故の事故種類別の隻数の合計は図1-2のとおりです。

船舶同士の衝突が19隻（30％）、防波堤や灯浮標などへの単独衝突が8隻（12％）、乗揚げが11隻（17％）などとなっており、衝突と単独衝突を合わせた衝突全体では27隻、全体の42％を占めています。

九州・沖縄海域全体の発生状況と比べると、衝突・単独衝突の割合（42％）や浅瀬などへの乗揚げの割合（17％）が高くなっています。（cf. 九州・沖縄海域：衝突・単独衝突26％、乗揚げ13％）

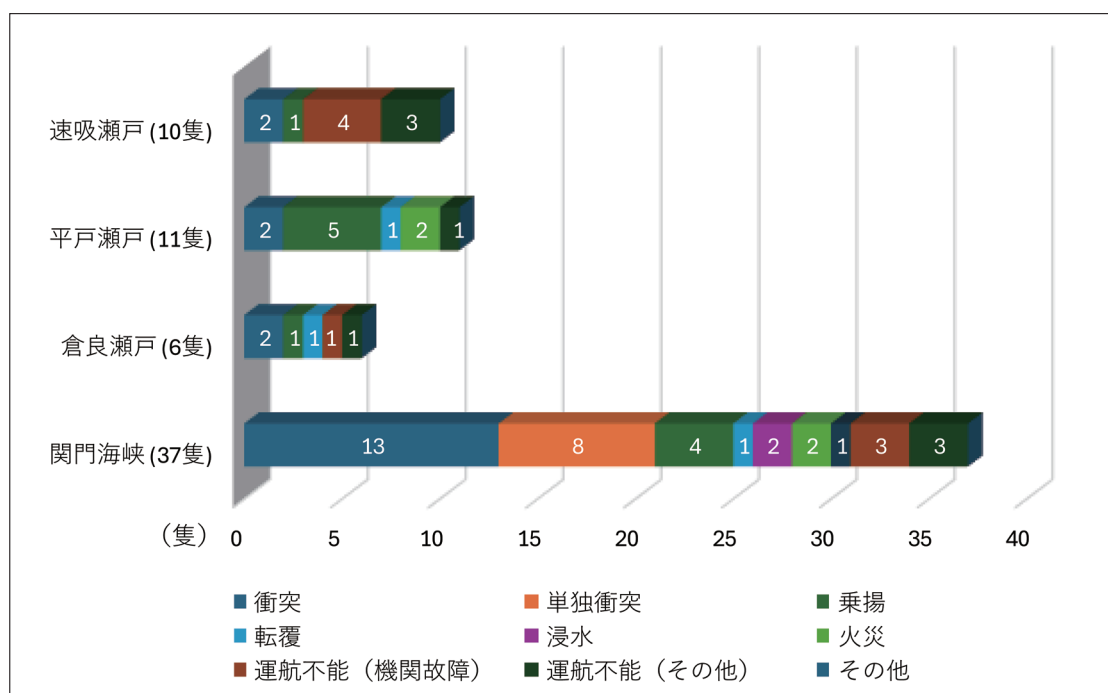


【図 1-2 関門海峡等 4 海域における船舶事故の事故種別隻数と割合】

また、関門海峡や倉良瀬戸など狭水道別の船舶事故の事故種別隻数は図 1-3 のとおりです。

関門海峡では、37 隻のうち衝突が 13 隻、単独衝突が 8 隻、乗揚が 4 隻、運航不能（機関故障）が 3 隻などとなっており、衝突、単独衝突及び乗揚で 25 隻、約 68 %を占めています。

倉良瀬戸では 6 隻のうち衝突が 2 隻、乗揚が 1 隻、平戸瀬戸では 11 隻のうち衝突が 2 隻、乗揚が 5 隻、速吸瀬戸では 10 隻のうち衝突が 2 隻、乗揚が 1 隻でした。これらの狭水道でも衝突や乗揚が多いことが分かります。



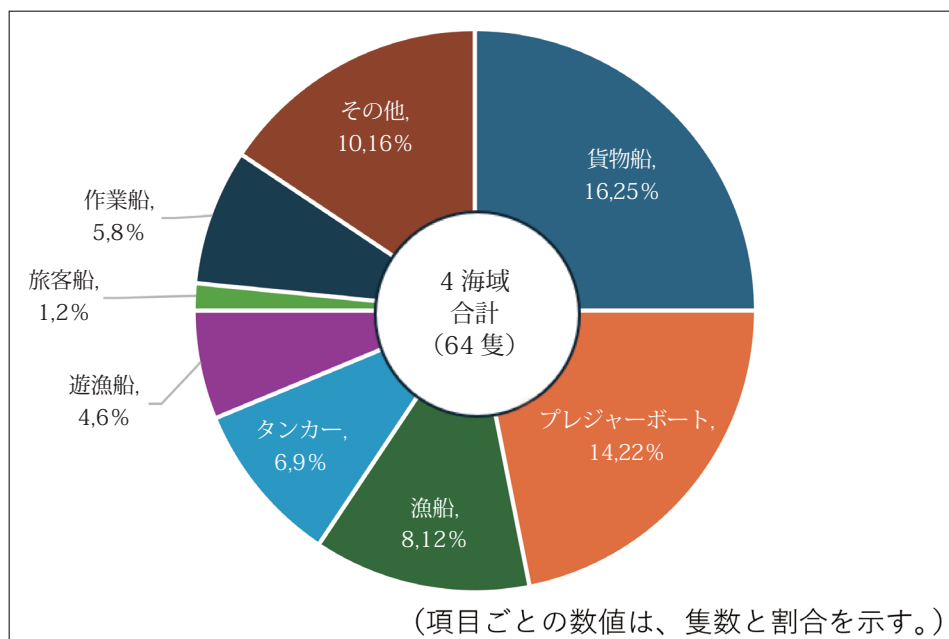
【図 1-3 狭水道別の船舶事故の事故種別隻数】

3-1-2 船舶種類別の発生状況

関門海峡等4海域における船舶事故の船舶種類別の隻数と割合は図1-4のとおりです。

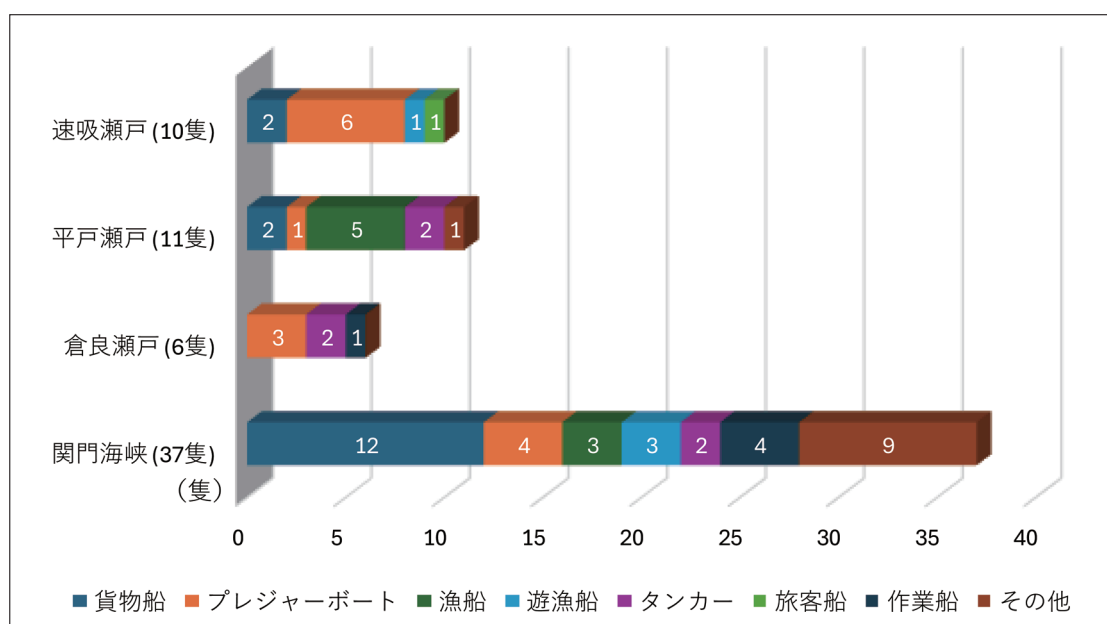
貨物船が16隻(25%)、プレジャーボートが14隻(22%)、漁船が8隻(12.5%)、タンカーが6隻(9%)となっており、貨物船、プレジャーボート、漁船及びタンカーで69%を占めています。

九州・沖縄海域全体と比べると、プレジャーボートの割合が全体では45%であるのに対して関門海峡等では22%と半分、また、漁船の割合が全体では23%であるのに対して関門海峡等では12.5%、半分をやや上回る程度に少なくなっています。これに対し、貨物船・タンカーの割合は、全体では15%であるのに対して関門海峡等では34%と約2.3倍になっています。



【図 1-4 関門海峡等4海域における船舶事故の船舶種類別の隻数と割合】

このように狭水道では貨物船やタンカーの船舶事故の割合が多く発生しており、特に関門海峡で、貨物船の事故が多いことが分かります。(図1-5 参照)



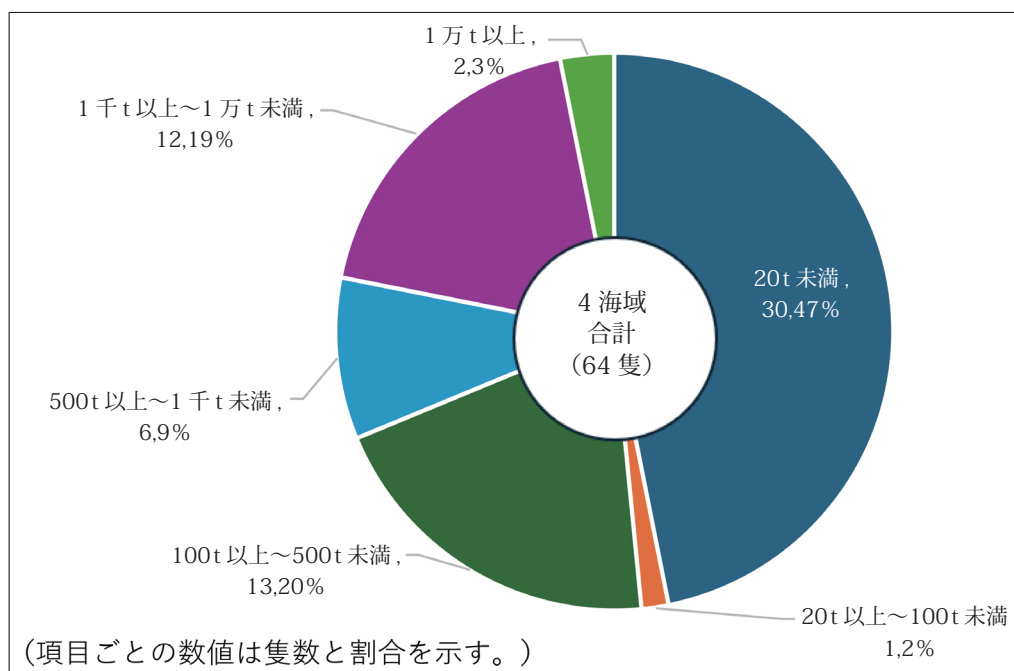
【図 1-5 狭水道別の船舶事故の船舶種類別隻数】

3-1-3 トン数別の発生状況

関門海峡等4海域における船舶事故のトン数別の隻数と割合は図1-6のとおりです。

20トン未満の船舶が30隻で47%、20トン以上の船舶が34隻で53%となっています。

九州・沖縄海域全体で発生した船舶事故のトン数別隻数の割合は20トン未満の船舶が77%、20トン以上の船舶が23%なので、関門海峡等における船舶事故は比較的大型の船舶の割合が多いことが分かります。



【図1-6 関門海峡等4海域における船舶事故のトン数別の隻数と割合】

3-1-4 最近3年間の船舶事故発生状況

令和5年から令和7年までの最近3年間に、関門海峡等4海域で発生した船舶事故の事故種類の隻数は、表1-1のとおりです。

【表1-1 最近3年間の狭水道別の船舶事故の事故種類別隻数】

船舶事故種類 \ 狭水道	関門海峡	倉良瀬戸	平戸瀬戸	速吸瀬戸	合 計
衝突	29	2	2	4	37
単独衝突	22	0	1	0	23
乗揚	13	4	8	1	26
転覆	1	1	1	2	5
浸水	2	0	1	0	3
火災	2	1	2	0	5
爆発	0	0	0	0	0
運航不能（推進器・舵障害）	5	0	0	0	5
運航不能（機関故障）	9	1	0	4	14
運航不能（その他）	7	4	2	5	18
その他	0	0	0	0	0
合 計	90	13	17	16	136

関門海峡では船舶同士の衝突、防波堤や灯浮標などへの単独衝突及び浅所等への乗揚のいずれも多く、倉良瀬戸及び平戸瀬戸では浅所等への乗揚が、速吸瀬戸では船舶同士の衝突が多いことが分かります。

3-1-5 航法に関する指導

以上のように、狭水道は航海の難所となっていることから、海上保安庁によって海難防止のための指導が行われています。

関門海峡と平戸瀬戸における指導を次ページから 17 ページまでに掲載しますので、これらを参考に安全航行に努めてください。

- ・関門海峡航行参考図

(<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/kanmon/info/others/sankouzu/koukouzu-nihon.pdf>)

- ・平戸瀬戸航法ガイド

(https://www.kaiho.mlit.go.jp/07kanku/sasebo/img/hiradoseto_guide.pdf)

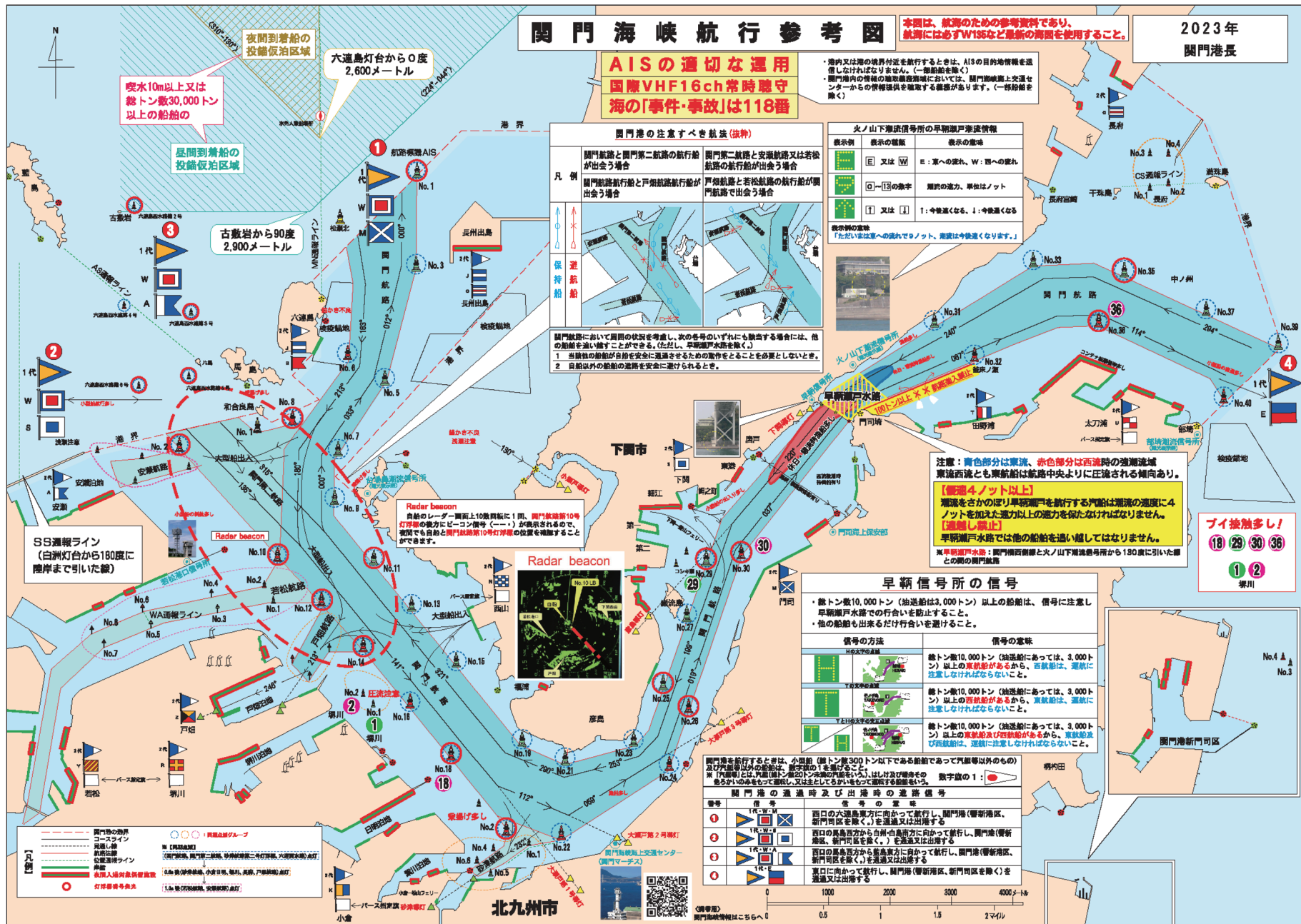
また、九州・沖縄地方には、本稿で取り上げた関門海峡等以外にも多くの狭水道が存在します。

例えば、長崎県の佐世保港と大村湾との間にある針尾瀬戸という狭水道も、幅が非常に狭く（狭い所では 180m ほど）、曲がりくねって見通しが悪く、潮流も速いことから、航海の難所として知られています。

厳しい航行環境にある同瀬戸の安全指導（針尾瀬戸航法ガイド）には、他の狭水道にも通じるものが多いことから、同ガイドを 18 ページに掲載しましたので、これらも参考としてください。

- ・針尾瀬戸航法ガイド

(https://www.kaiho.mlit.go.jp/07kanku/sasebo/img/harioseto_guide1.pdf)



若松港内交通管制室

若松海上保安部若松港内交通管制室では、海防法に基づく航行管制と海上交通情報の提供を行っています。

○事前通報について
総トン数300トン以上の船舶は、若松水路（若松港口信号所から184度30分1.335メートルの地点から348度引いた線（B線）以西の若松航路）又は奥瀬海航路を航行する場合、若松港内交通管制室に事前通報をしなければなりません。

通報の内容

・若松水路を航行して入港しようとする場合は、若松水路入口付近に達する予定時刻

・若松水路又は奥瀬海航路を航行して出港しようとする場合は、若松港内を通過しようとする場合は、運航開始予定時刻

・入港予定又は運航開始予定日の前日正午までに通報してください。

・通報した予定時刻に変更があった場合は、直ちに、変更した予定時刻を通報してください。

通報先

・若松港内交通管制室：電 083-871-2482、メール 岸公関(アドレスは電話にてお問い合わせ下さい。)

VHF 呼出名称「わかまつこうないほあん」 呼出・応答 15ch 通信用 12ch、14ch、65ch

電子申請 NACS センターに申し込み、ID 及びパスワードの取得を要する。

(連絡先) <http://www.nacs.jp/aboutnacs/reference.html>

留意事項

・若松水路入港時は運航開始直前も、若松港内交通管制室に通報してください。

・航行中又は航行中の船舶は、国際VHF 16chを常時聴守してください。

○管制信号の基準時間
若松水路、奥瀬海航路、若松区（第5区及び第6区を除く。）の管制信号時間は、原則として、次のとおり適用し、8箇所の信号所の電光掲示板に表示します。（管制信号に合わない場合は、港則法違反となります。）

夏 季（4/1～9/30）

0000 0130 0400 0530 0730 1100 1300 1500 1630 1830 2000 2130 2400

入航 出航 入航 出航 入航 出航 入航 出航 入航 出航 入航 出航

冬 季（10/1～3/31）

0000 0130 0400 0530 0800 1100 1300 1500 1630 1830 2000 2130 2400

入航 出航 入航 出航 入航 出航 入航 出航 入航 出航 入航 出航

※なお、夏季、冬季とも状況によっては、基準時間より早く信号を切り替える場合があります。

（最大30分前）に切り替える場合があります。

○管制信号の内容

信号の方法	信号の意味	図解
I の点滅	入航許可 ○入航船は入航可 ○3000/T以上の出航船は出航禁止 ○3000/T未満の出航船は出航可	
O の点滅	出航許可 ○出航船は出航可 ○3000/T以上の船舶は八燈地帯（A線以西の若松港2DC）と奥瀬海航路の通過可 ○3000/T以上の入航船は八燈地帯の域外に待機 ○3000/T未満の入航船は入航可	
F の点滅	自由信号 ○3000/T以上の船舶は入航禁止 ○3000/T未満の船舶は入航可	
X の点滅	禁止信号 ○港内の航行を禁止した船舶は入航禁止	
XとIの交互点滅	入航待機信号 ○本港内航行中の3000/T以上の入航船舶は入航禁止。 ○本港外の3000/T以上の入航船舶は八燈地帯の域外に待機。 ○出航しようとする3000/T以上の船舶は出航禁止。 ○信号が明もく（Iの文字の点滅）に変わる。 ○3000/T未満の入航船舶は入航可。	
XとOの交互点滅	出航待機信号 ○本港内航行中の3000/T以上の入航船舶は入航禁止。 ○本港外の3000/T以上の入航船舶は八燈地帯の域外に待機。 ○出航しようとする3000/T以上の船舶は出航禁止。 ○信号が明もく（Oの文字の点滅）に変わる。 ○3000/T未満の入航船舶は入航可。	

○海上交通情報の提供方法・個別の情報提供（必要に応じて国際VHFで行います。）

呼出名称「わかまつこうないほあん」 呼出・応答 15ch 通信用 12ch、14ch、65ch

二島信号所

二島岸壁

奥瀬海航路

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松海上保安部

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

若松港内交通管制室（牧山信号所）

関門港若松区航行参考図

本図は、航海のための参考資料であり、航海には必ず海図（若松は「W1265J」を使用すること。）

船舶可能船舶
一般船舶（600G/T以下）
2隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（2,000G/T以下）
若松航路第2号灯浮標から4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

船舶可能船舶
一般船舶（1,000G/T以下）
若松航路第4号灯浮標以北3隻まで

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

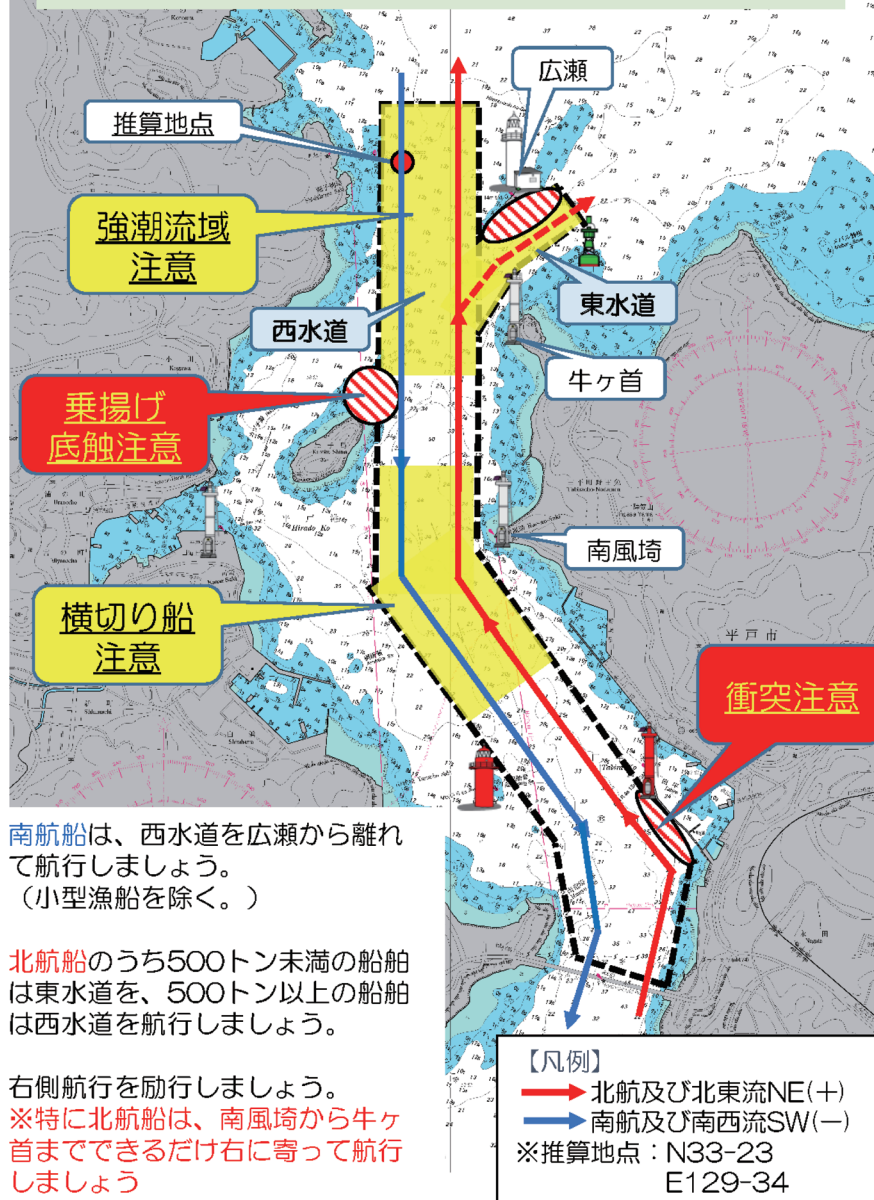
関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入港対象係留施設
文字表示装置
(灯浮標番号が先立っている)

関門港の境界
港界
コースライン
見通し線
航路線
管制ライン
岸壁
待機線
夜間入

平戸瀬戸航法ガイド



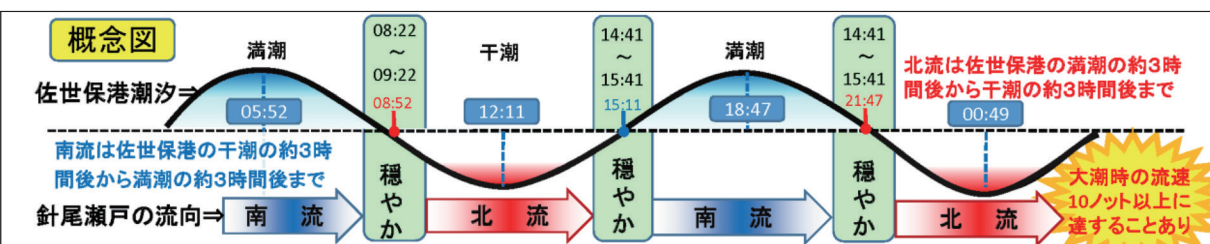
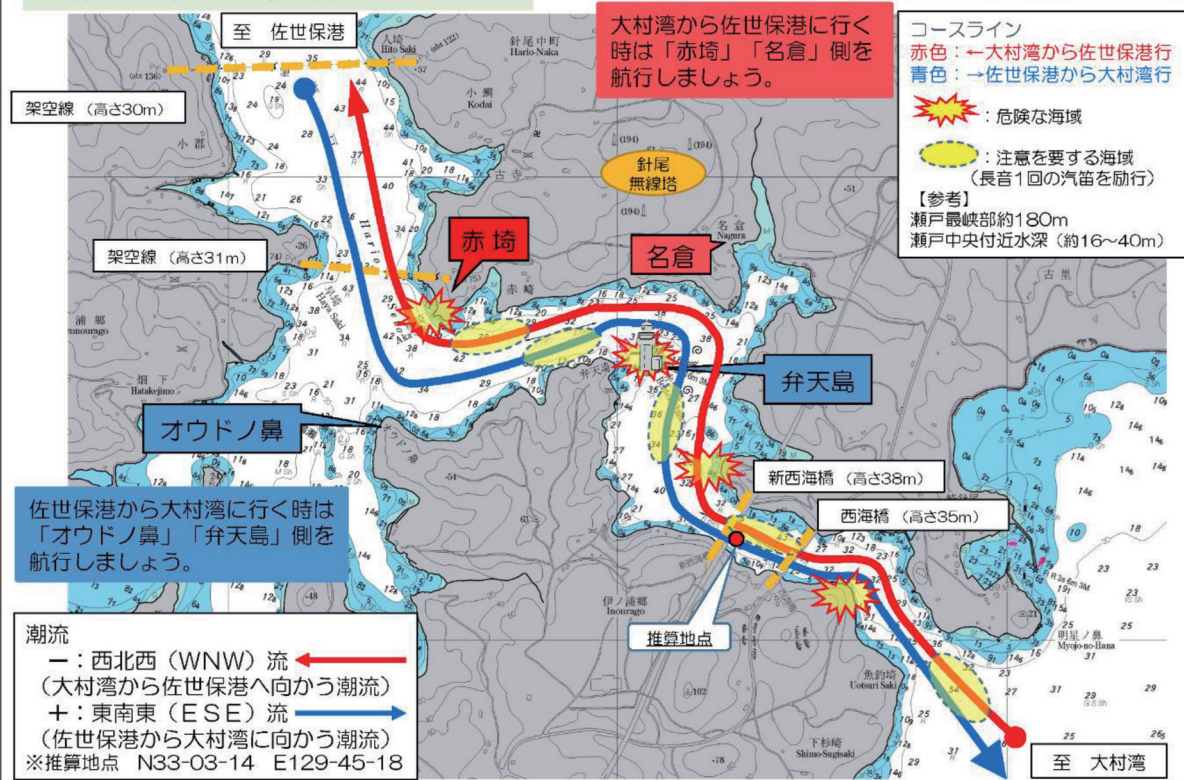
平戸瀬戸通峡時の留意事項

- (1) 平戸瀬戸内での追い越しはやめましょう。
- (2) 広瀬付近では、南流、北流ともに最大流速が約8ノットに達することがあります。
※特に北流時、東水道を航行する際に圧流により広瀬に乗り上げる危険性がありますので、注意しましょう。
- (3) 平戸瀬戸を横切る船舶には十分注意しましょう。
- (4) 平戸瀬戸を通峡する船舶は、事前に水路調査を行い、海図に避険線を朱書しておきましょう。
- (5) 不慣れな船舶やレーダーの無い船舶はできるだけ夜間の通峡は避けましょう。
- (6) 平戸瀬戸内では漁船が操業していることもありますので、十分注意しましょう。

尊い人命と貴重な財産を海難から守るため、
海上衝突予防法による航法を守りましょう！

針尾瀬戸航法ガイド

※航海の際には必ず海図（W1226号）を使用してください。



☆ 針尾瀬戸では、特に次の事項に留意しましょう！

- 事前に水路調査を十分に行い、海図（W1226号）に避陰線を朱記しておきましょう。
- 夜間の通航はできるだけ回避しましょう。
- 不慣れた船舶や危険物積載船は、なるべく穏やかな流れ（憩流）の時に通航しましょう。
- 長大物件の曳航及び危険物積載船は、佐世保海上保安部（高後埼信号所0956-34-4137）に注意すべき事項を事前に確認して通航しましょう。
- AISやVHF無線電話の設備船舶は、AISを正しく使うとともにCH16を聴守しましょう。
- 他の船舶の追い越しや並走はせずに通航しましょう。
- 安全、かつ、余裕のある範囲内で、次のとおり瀬戸の右側に寄って航行しましょう。
(海上衝突予防法第9条関係)
- (イ) 南航船（佐世保港より大村湾に向かう船）は、オウドノ鼻側を航行しましょう。
- (ロ) 北航船（大村湾より佐世保港に向かう船）は、赤崎側を航行しましょう。
- (ハ) 20総トン数以上の船舶は、弁天島と名倉間のうち、南航船は弁天島側を、北航船は名倉側を航行しましょう。
- 注意を要する海域（黄色い網掛け箇所）付近では、わん曲部信号（汽笛長音1回）・応答信号（汽笛長音1回）を励行しましょう。（海上衝突予防法第34条関係）
- 遊漁船、釣船等が多いので通航時には総員配置とし、見張りを厳重にしましょう。
- 磯遊び、釣人等に注意し、自船の航走波を考慮して、安全な速力で通航しましょう。
- 海難に遭遇、または海難を視認した時は、速やかに佐世保海上保安部（局番なし118番）に通報してください。
佐世保港等船舶安全運航連絡協議会（針尾瀬戸水域分科会）

3-2 関門海峡

関門海峡は周防灘に面した北九州市門司区部埼（へさき）から響灘に面した下関市六連島（むつれじま）に至る長さ約 28km の細長く湾曲した海峡で、海峡の東口（周防灘側）と西口（響灘側）との間で生じる潮位の差により、最狭部の早鞆瀬戸で最強時に 9 ノット（4.6m/秒）を超える強い潮流が発生するなど海上交通の難所となっています。

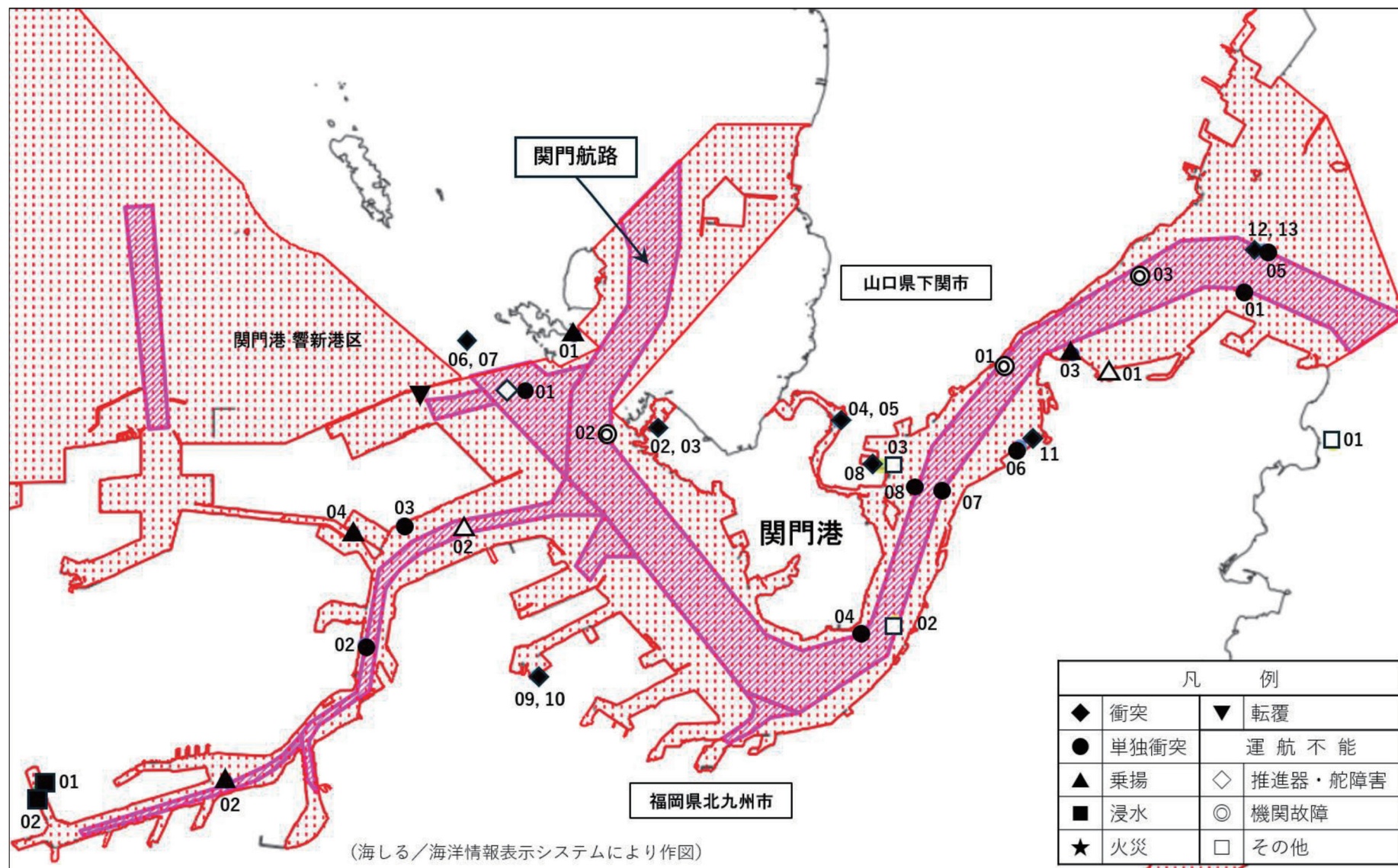
関門海峡は、その全域が港則法に定める関門港の港域となっており、港則法に基づく航路（関門航路）が設定されています。関門航路は、日本と東アジア、北米等の主要港湾を結ぶ航路として、また、国内の港湾を結ぶ航路として重要な役割を果たしています。大小さまざまな船が通航しており、総トン数 500 トン以上の船舶が年間 6 万～7 万隻（出典：国土交通省九州地方整備局関門航路事務所 HP）、また、総トン数 500 トン未満の船も含めると 1 日約 500 隻の船舶が航行する輻輳海域となっています。

3-2-1 船舶事故の隻数及び発生位置

関門海峡（ここでは、港則法に定められた関門港の港域のうち、響新港区及び新門司港区を除いた海域及びその周辺海域としました。）で令和 7 年に発生した船舶事故の隻数は 37 隻で、その船舶事故種別・船舶種別隻数は表 2-1 のとおりです。また、図 2-1 にこれら船舶事故の発生位置を示しています。

【表 2-1 関門海峡における船舶事故の船舶事故種別、船舶種別隻数（令和 7 年）】

船舶事故種類		船舶種類							計	
		貨物船	タンカー	旅客船	漁船	遊漁船	プレジャーボート	作業船		その他
衝突		6	1	0	2	0	0	0	4	13
単独衝突		3	0	0	1	0	0	0	4	8
乗揚		2	0	0	0	1	0	0	1	4
転覆		0	0	0	0	0	0	1	0	1
浸水		0	0	0	0	0	0	2	0	2
火災		0	0	0	0	1	0	1	0	2
爆発		0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	推進器・舵障害	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	機関故障	0	0	0	0	0	3	0	0	3
	その他	0	1	0	0	1	1	0	0	3
その他		0	0	0	0	0	0	0	0	0
計		12	2	0	3	3	4	4	9	37



【図 2-1 関門海峡における船舶事故の発生位置】

3-2-2 事事故例

3-2-1で示した船舶事故のうち、令和8年6月16日までに運輸安全委員会が公表した船舶事故調査報告書は、単独衝突1件（1隻）、乗揚げ3件（3隻）及び運航不能（その他）の5件であり、その中から単独衝突1件及び乗揚げ1件の概要を紹介します。（運航不能（その他）の事例については、前号で紹介したので割愛します。）。

（1）単独衝突（図2-1 ●01）

【発生日時】

令和7年4月11日13時30分頃

【発生場所】

関門港関門航路（関門航路第36号灯浮標）

部埼灯台から真方位315°1.2海里付近

（概位 北緯33°58.4′ 東経131°00.3′）

【事故概要】

A船（引船、180トン）がB船（クレーン台船、約1,407トン）をえい航して航行中、B船が灯浮標に衝突した。

【損傷】

A船 なし

B船 船底に擦過傷

C船（B船に横抱きされた作業船（4.8トン）） なし

灯浮標 浮体頭部に凹損

【気象・海象】

気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好

海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮流 東流約6.0ノット

【事故の経過】

A船は、船長ほか7人が乗り組み、C船を右舷船尾に横抱きしたB船を、約60mのえい航索で連結して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成していた。

A船引船列が関門港田野浦区太刀浦ふ頭に向けて関門航路第32号灯浮標北方を約9ノットの速力（対地速力、以下同じ）で東北東進していたところ、船長は、関門海峡海上交通センターから、A船引船列の後方を同航するコンテナ船がA船引船列と同じ太刀浦ふ頭に向けて航行中であるとの情報提供を受けた。

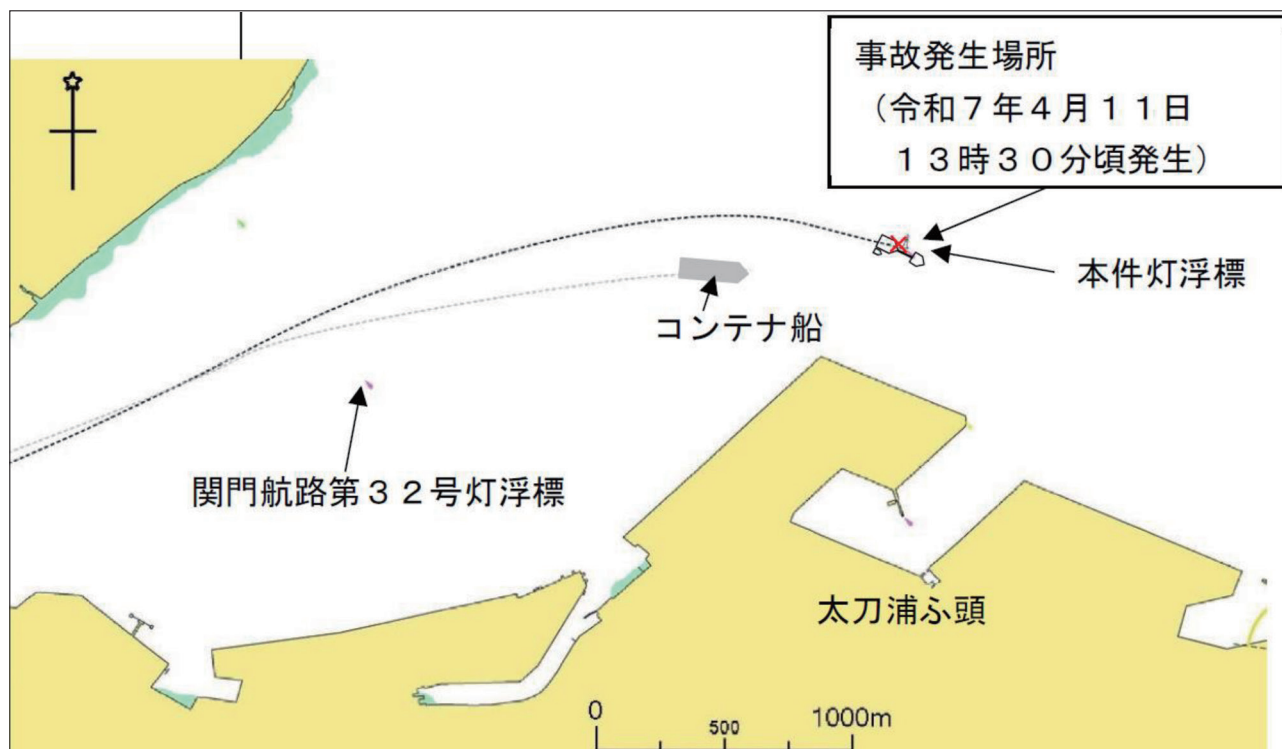
船長は、同情報に基づきレーダーでコンテナ船の動静を確認したところ、同コンテナ船の速力はA船より速く約13ノットであった。

船長は、速力の速いコンテナ船を先に行かせようと思い約7ノットの速力に減じ、関門航路第36号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）と太刀浦ふ頭北端の中間付近を航行しようと右舵を取った。

船長は、右舷船尾方のコンテナ船の動きを目視のみにより確認していたところ、コンテナ船が近づいてこないのに減速したと思い、A船の周囲を見渡した際、A船の左舷船尾方約30mの所に本件灯浮標を認めた。

船長は、B船と本件灯浮標との衝突は回避できないと思い、衝突の衝撃を和らげようとA船の機関を中立とした後、B船の左舷船首部が本件灯浮標に衝突した。

本件灯浮標は、B船の船底下に入り込み、その後、B船の右舷側に浮上した。(図2-2 参照)



【図2-2 事故発生経過概略図】

船長は、太刀浦ふ頭に到着後、関門海峡海上交通センターから問合せを受けて、本事故の発生を報告した。

本事故発生時、事故発生場所付近には約6.0ノットの東向きの潮流があった。

【分析】

A船引船列は、関門航路において約6.0ノットの東向きの潮流を受けながら右転中、B船が本件灯浮標の方向に圧流されて本件灯浮標に衝突したものと考えられる。

船長は、右転に際し、A船引船列の左舷船首方にあった本件灯浮標の位置を操船目標としていたことから、本件灯浮標の存在を認識していたものと考えられる。

船長は、A船引船列の後方を同航していたコンテナ船を先に行かせようと思い、右舷船尾方のコンテナ船の動きを目視により確認することに意識を向けていたことから、B船が潮流により本件灯浮標の方向へ圧流されていることに気付かなかったものと考えられる。

【原因】

本事故は、A船引船列が関門航路において約6.0ノットの東向きの潮流を受けながら右転中、船長が、左舷船首方にあった本件灯浮標の存在を認識していたものの、潮流による船体の圧流を考慮していなかったため、B船が本件灯浮標の方向に圧流されて本件灯浮標に衝突したものと考えられる。

船長が潮流による船体の圧流を考慮していなかったのは、コンテナ船の動きに意識を向けていたことによるものと考えられる。

【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、潮流の強い航路を航行中、周囲の他船の動きをレーダー等も活用して確認す

るとともに、潮流の影響を考慮した上で、航路標識等と安全な距離を確保できるよう操船すること。

※ 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/2026/keibi2026-1-25_2025mj0060.pdf)

(2) 乗揚 (図 2-1 ▲ 01)

【発生日時】

令和 7 年 2 月 22 日 21 時 05 分頃

【発生場所】

福岡県北九州市馬島東方沖

馬島港西防波堤灯台から真方位 080° 750 m 付近

(概位 北緯 33° 57.9′ 東経 130° 51.7′)

【事故概要】

貨物船 D (パナマ共和国籍、7,358 トン) は、航行中、浅所に乗り揚げた。

【乗組員等に関する情報】

船長 (ロシア連邦籍)、免状不詳

【損傷】

船首部船底外板に亀裂等

【気象・海象】

気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好

海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約 57 cm (南風泊)

【事故の経過】

貨物船 D (以下「本船」という。) は、船長ほか 13 人が乗り組み、阪神港で中古車 424 台を積載し、ロシア連邦ウラジオストク港に向かっていった。

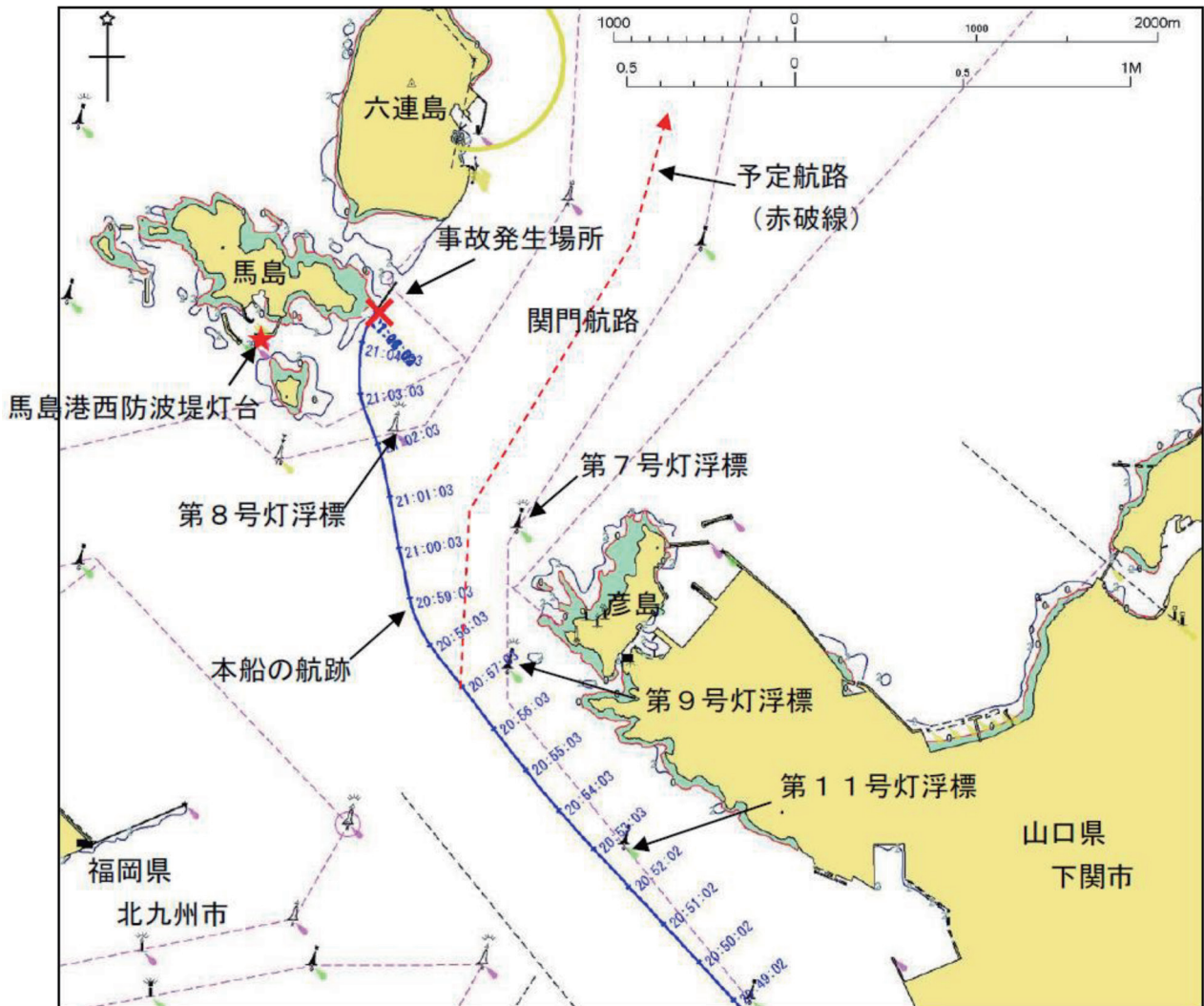
船長は、関門海峡東口で船橋当直につき、乗組員 1 人を見張りにつかせ、レーダー 1 台を 3 海里レンジとし、もう 1 台を 6 海里レンジとして表示し、電子海図表示装置を 1 海里レンジとして、約 9 ノットの対地速力で自動操舵により、関門海峡西口に向けて本船を航行させた。

本船は、関門航路第 9 号灯浮標 (以下、灯浮標については、「関門航路」を省略する。) を右舷方に見て通過した後、第 7 号灯浮標の方向に向け航路に沿って右転して北進する予定航路としていた。

船長は、レーダーや電子海図を確認することなく、灯浮標等の目視による観測のみで自船の位置を把握して航行していたところ、第 9 号灯浮標を第 11 号灯浮標と思い込み、第 9 号灯浮標付近で右転することなく、馬島方面に向けて本船を北西進させた。

船長は、自船の位置に疑問を感じるようになったが、レーダーや電子海図を確認することなく、北西進を続けていたところ、関門海峡海上交通センターからの注意喚起を受けて航路を誤認していることに気付いた。

船長は、第 8 号灯浮標と馬島の間を通過して関門航路に復帰しようと右転を始めたところ、船底からの衝撃を感じ機関を後進にかけて本船を停止させ、本船が馬島東岸から拡張する浅所に乗り揚げたことを認めた。(図 2-3 参照)



【図 2-3 航行経路図】

本船は、船長が船体に大きな損傷がないことを確認し、上げ潮を待って自力で離礁し、関門港門司区に接岸した。

本船の喫水は、船首及び船尾共に約 3.9 mであった。

【分析】

本船は、関門航路を北西進中、第9号灯浮標を通過後、予定航路に沿って右転するべきところ、予定航路を西方に逸脱し、これに気付いた船長が、本船を予定航路に戻そうとした際、浅所の有無を確認しなかったことから、馬島東岸沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、灯浮標等の目視による観測のみで自船の位置を把握し、レーダー及び電子海図を確認しなかったことから、灯浮標を誤認していることに気付くのが遅れ、本船が予定航路を西方に逸脱したものと考えられる。

【原因】

本事故は、夜間、本船が、関門航路を北西進中、船長が、灯浮標を誤認して予定航路を逸脱した後、予定航路に戻ろうとした際、自船の位置を確認しなかったため、浅所に乗り揚げ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、予定航路を逸脱した場合、新たな進路上に浅所等危険な箇所がないか海図等により十分に確認し、安全に復帰できるよう操船すること。
- ・ 船長は、航行中、目視のみに頼ることなく、レーダー等を活用し、常時、自船の正確な位置を確認すること。

※ 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/keibi2025-10-30_2025mj0020.pdf)

3-3 倉良瀬戸

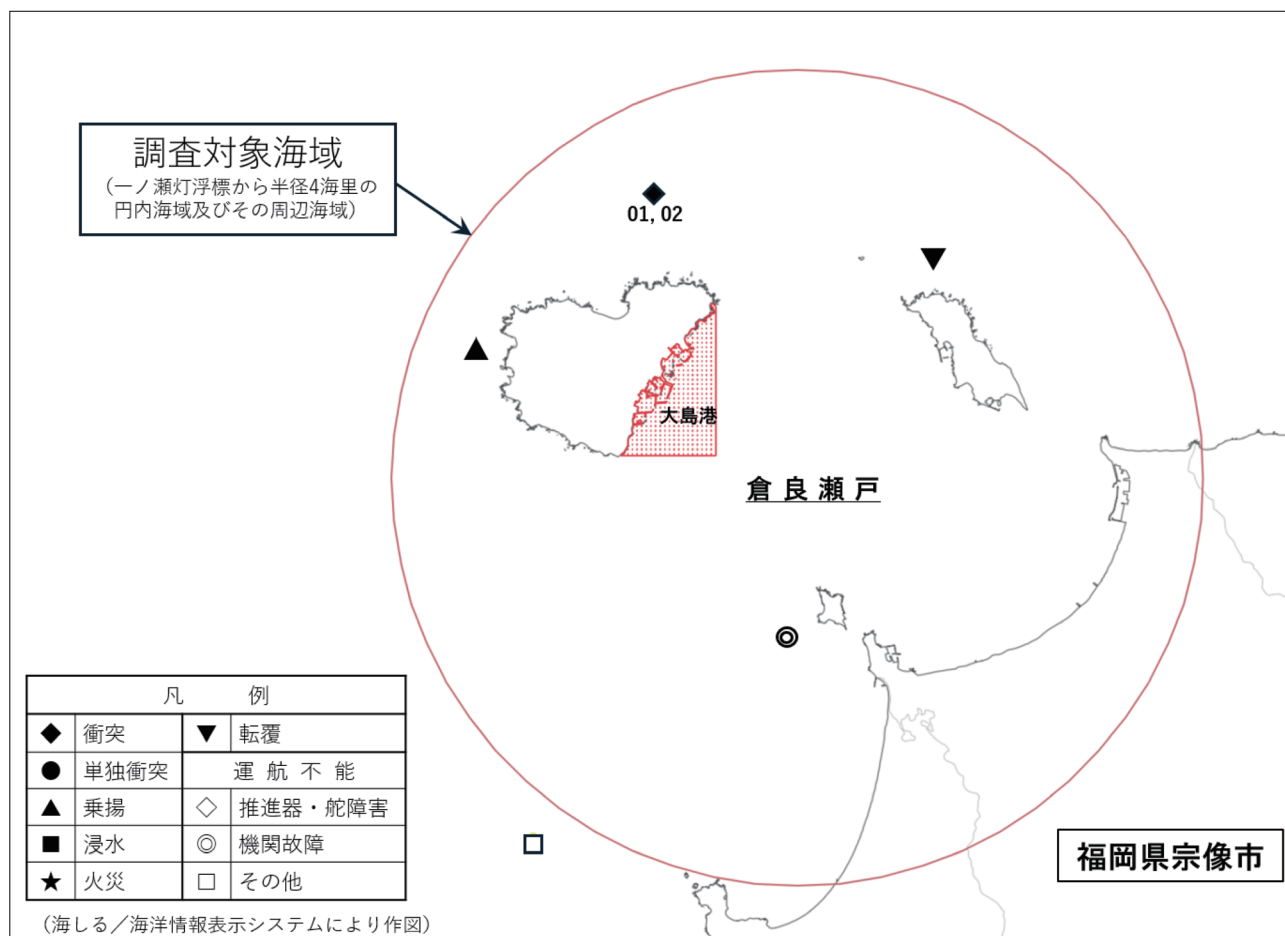
倉良瀬戸は、関門海峡と福岡湾口のほぼ中央にある狭水道で、小型船の通航が多く、また、多くの陰礁（水面に見え隠れする岩場）があつて航海の難所となっています。

3-3-1 船舶事故の隻数及び発生位置

倉良瀬戸で令和7年に発生した船舶事故の隻数は6隻で、その船舶事故種別・船舶種別隻数は表3-1のとおり、また、その発生位置は図3-1のとおりです。

【表3-1 倉良瀬戸における船舶事故の船舶事故種別、船舶種別隻数（令和7年）】

船舶事故種類		船舶種類							計	
		貨物船	タンカー	旅客船	漁船	遊漁船	プレジャーボート	作業船		その他
衝突		0	2	0	0	0	0	0	0	2
単独衝突		0	0	0	0	0	0	0	0	0
乗揚		0	0	0	0	0	0	1	0	1
転覆		0	0	0	0	0	1	0	0	1
浸水		0	0	0	0	0	0	0	0	0
火災		0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発		0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	推進器・舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	機関故障	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	その他	0	0	0	0	0	1	0	0	1
その他		0	0	0	0	0	0	0	0	0
計		0	2	0	0	0	3	1	0	6



【図 3-1 倉良瀬戸における船舶事故の発生位置】

3-3-2 事件事例

3-3-1 で示した船舶事故のうち、令和 8 年 6 月 16 日までに公表された船舶事故調査報告書は、衝突 1 件（2 隻）及び運航不能（機関故障）1 件（1 隻）の 2 件であり、その中から衝突の概要を紹介します。（運航不能（機関故障）の事例については、前号で紹介したので割愛します。）

（1）衝突（図 3-1 ◆ 01, 02）

【発生日時】

令和 7 年 1 月 23 日 19 時 53 分頃

【発生場所】

福岡県宗像市大島北方沖

倉良瀬灯台から真方位 297° 2.3 海里付近

（概位 北緯 33° 56.2′ 東経 130° 26.2′）

【事故概要】

A 船（油送船、2,025 トン）及び B 船（液化アンモニア運搬船、493 トン）は共に西進中、両船が衝突した。

【損傷】

A 船 左舷船首外板に塗膜の剥離、左舷船尾外板に凹損及び左舷船尾部スタンションに曲損

B 船 右舷船尾に擦過傷及び右舷船首ハンドレールに曲損

【気象・海象】

気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好

海象：波高 約 0.7 m

【事故の経過】

A 船は、船長 A ほか 9 人が乗り組み、ガソリン及び軽油をそれぞれ約 1,500kl 積載し、福岡県福岡市博多港に向けて大島北東方沖を針路 249°（真方位、以下同じ。）、速力（対地速力、以下同じ。）約 13.0ノットで自動操舵により西進していた。

船長 A は、19 時 30 分頃昇橋し、同直の甲板手が昇橋していなかったため、前直の航海士及び甲板員から単独で船橋当直を引き継いだ。

前直の航海士は降橋し、前直の甲板員は、船内巡検があるので、船橋に残った。

船長 A は、目視で船首やや左舷方向に停泊灯を表示して外舷灯を点灯した停泊船（以下「C 船」という。）を認め、6 海里レンジで船尾方に 3 海里オフセンター表示のレーダー画面で約 7 海里の距離があることを確認した。

船長 A は、C 船の見通し上で A 船から約 1 海里離れた位置を B 船が同航していたが、B 船の船尾灯が C 船の灯火に紛れていて目視では気付かず、更にレーダー画面上で C 船との距離を確認することに意識が向いていたため、B 船の映像にも気付かなかった。（図 3-2 参照）



【図 3-2 A 船、B 船及び C 船の位置関係概略図】

船長 A は、その後、電子海図情報表示装置を確認した際、周囲に航行の支障となる船舶を認めなかった。

A 船の電子海図情報表示装置は、AIS 搭載船は自動的に表示されるが、AIS 非搭載船はレーダーの衝突防止装置でプロットしなければ反映されない仕様となっていた。

船長 A は、19 時 35 分頃に船長 A と同直の甲板手が遅れて昇橋した際、前直の甲板員の船内巡検の教育のため、甲板手を船内巡検に同行させ、単独で船橋当直に当たっていた。

船長Aは、19時37分頃、再度、目視、レーダー及び電子海図情報表示装置を確認したが、B船に気付くことなく、C船までの距離から約30分間は航行の支障となる船舶がないと判断し、船橋左舷後方に設置してあるパソコンで気象情報及び海図の確認作業（以下「本件作業」という。）を開始した。

船長Aは、19時53分頃、本件作業を終えて前路を確認した際、船首方至近にB船を認め、操舵スタンド前に移動して手動操舵に切り替えて右舵を取り、機関回転数を下げたものの、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。

船長Aは、国際VHF無線電話（以下「VHF」という。）でB船と連絡をとり、損傷状況等を確認後、本事故の発生を海上保安庁に通報し、A社（A船の船舶所有者等の内の一社）に報告した。

A船は、大島南西約1M付近まで航行して錨泊し、翌朝、博多港へ向けて航海を再開した。

B船は、船長Bほか4人が乗り組み、液化アンモニア340MT*¹を搭載して法定灯火を表示し、長崎県松浦市松浦港に向けて大島北東方沖を針路264°、約11.0ノットの速力で自動操舵により西進していた。

船長Bは、19時30分頃、右舷船尾方約1海里に同航するA船をレーダーで認め、B船よりも速い速力であったので、A船がB船の右舷側を追い越すと思い、動静監視を続けた。

船長Bは、19時49分頃、A船がB船の船尾方約100mに接近したので、A船がB船の左舷側を追い越すことにしたのか疑問に思いながら、注意喚起の目的で通路灯及び作業灯を点灯し、追い越される船として針路及び速力を保持していたところ、A船とB船とが衝突した。

船長Bは、B船の損傷状況等を確認後、本事故の発生を海上保安庁に通報し、B社（B船の船舶所有者）に報告した。

B船は、本事故発生場所付近で漂泊後、松浦港に向けて航行を再開した。

B船は、AISを搭載していなかった。

* 1：MT（メトリックトン）とは、メートル法での質量の単位1MT = 1,000kgをいう。

【分析】

A船は、自動操舵により西進中、船長Aが、船首方を同航していたB船に気付かず、船橋左舷後方で本件作業を始め、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、目視によりC船を認めた際、B船の船尾灯がC船の舷灯に紛れていたことから、船首方を同航していたB船に気付かなかったものと考えられる。

船長Aは、レーダーを確認した際、C船との距離を確認することに意識が向いていたことから、B船のレーダー映像に気付かなかったものと考えられる。

B船は、自動操舵により西進中、船長Bが、B船よりも速いA船がB船の船尾方約100mに接近するのを認めた際、A船がB船を避けて追い越すものと思い、針路及び速力を保持したことから、A船と衝突したものと考えられる。

【原因】

本事故は、夜間、A船及びB船が共に西進中、船長Aが、見張りを適切に行っていなかったため、船首方を同航していたB船に気付かず、また、船長Bが、A船がB船を避けて追い越す

ものと思い、針路及び速力を保持したため、両船が衝突したものと考えられる。

【再発防止策】

A社は、本事故後、乗組員に対して次の内容を周知し、適切な見張りを遵守するよう教育を実施した。

- ・ 航海当直者は、周囲の状況及び他船との衝突のおそれについて、当直中は、常時、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他の全ての手段により適切な見張りを実施すること。
- ・ 船長等は、部員が見張りから離れた際、部員が見張りに戻るまで見張りを中断することなく、航海計器を適切に使用して見張りを継続すること。
- ・ 航海当直者は、AIS 非搭載の船舶に対して危険水域（有視界状態：2海里、視界制限状態：4海里）に接近する前に自船との見合い関係に関わらずレーダープロットिंगし、相手船との最接近距離を確認すること。

B社は、本事故後、乗組員に対して次の内容を徹底するよう指導した。

- ・ 相手船の動静に疑義が生じた時点で、速やかに VHF による意思確認や汽笛、発光信号等を行い、相手船に自船の存在が伝わるよう繰り返し注意喚起を行うこと。

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、見張りに専念し、常時、レーダーレンジを適宜変えながら、見落としがないように監視する等、周囲の見張りを適切に行うこと。
- ・ 船橋当直者は、衝突のおそれがある場合には、VHF を使用して相手船の操船意図を確認する等、適切に衝突を避けるためのコミュニケーションをとること。
- ・ 船橋当直者は、他船が自船に気付かずに航行している場合があるので、他船の動静に疑義が生じた場合、予断を持たず、他船に対して音響信号等による注意喚起を行うとともに、衝突を回避するための措置を早期に採ること。
- ・ 船舶所有者は、法令により AIS 搭載が求められていない船舶であっても、自船の位置を知らせることができる AIS を搭載することが望ましい。

※ 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/2025/keibi2025-12-36_2025mj0011.pdf)

3-4 平戸瀬戸

平戸瀬戸は、長崎県の平戸島と北松浦半島を隔てる南北約 3.5km の狭水道で、平戸大橋付近の最狭部の幅は約 500m であり、牛ヶ首及び南竜崎付近で大きく湾曲した S 字形の複雑な地形のために見通しが悪く、潮流も最強時には 8 ノット（4.1m/秒）以上に及ぶことがあります。

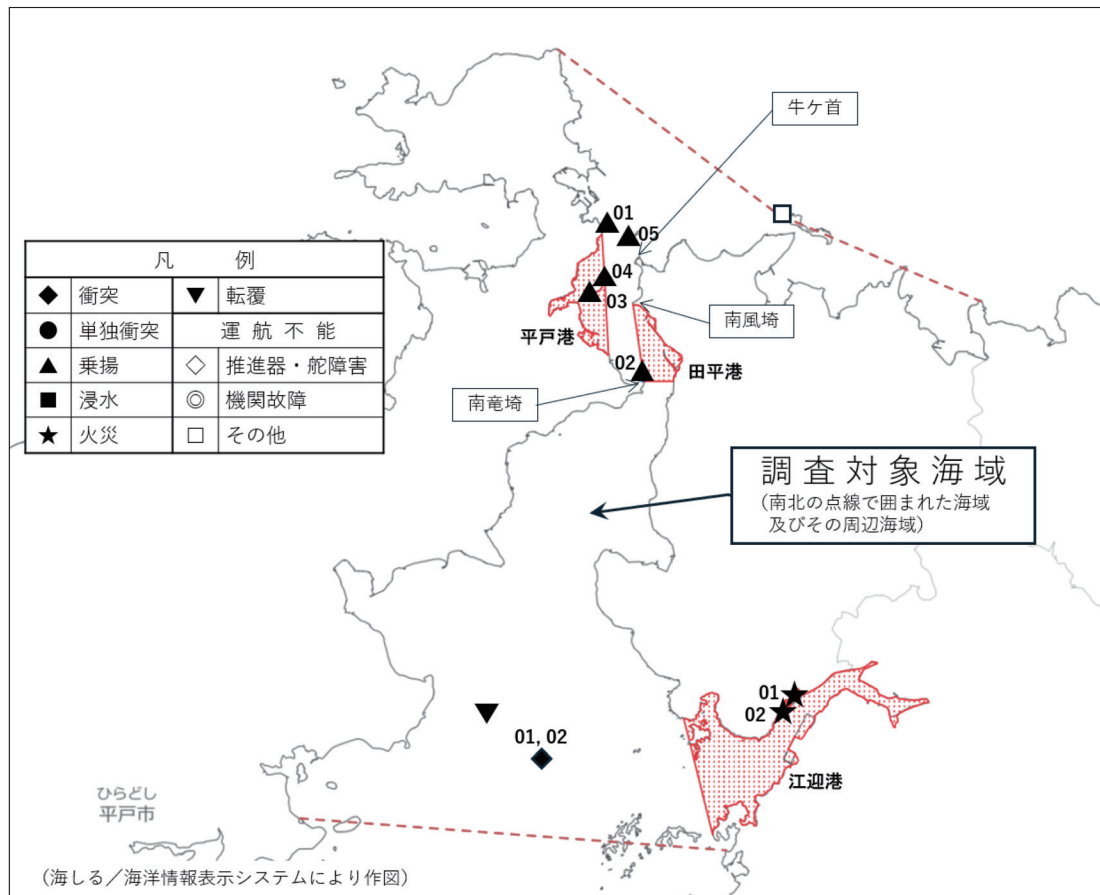
このように、幅が狭く、見通しが悪い上に、潮流が速く、更に北口では広瀬によって水道が二分されるなど、船舶にとって航海の難所となっていますが、九州北岸と九州西岸を結ぶ最短ルートであることから、貨物船等の常用航路となっています。

3-4-1 船舶事故の隻数及び発生位置

平戸瀬戸で令和 7 年に発生した船舶事故の隻数は 11 隻で、その船舶事故種別・船舶種別隻数は表 4-1 のとおり、また、その発生位置は図 4-1 のとおりです。

【表 4-1 平戸瀬戸における船舶事故の船舶事故種別、船舶種別隻数（令和 7 年）】

船舶事故種類		船舶種類								計
		貨物船	タンカー	旅客船	漁船	遊漁船	プレジャーボート	作業船	その他	
衝突		0	0	0	2	0	0	0	0	2
単独衝突		0	0	0	0	0	0	0	0	0
乗揚		2	2	0	0	0	0	0	1	5
転覆		0	0	0	1	0	0	0	0	1
浸水		0	0	0	0	0	0	0	0	0
火災		0	0	0	2	0	0	0	0	2
爆発		0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	推進器・舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	機関故障	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他	0	0	0	0	0	1	0	0	1
その他		0	0	0	0	0	0	0	0	0
計		2	2	0	5	0	1	0	1	11



【図 4-1 平戸瀬戸における船舶事故の発生位置】

3-4-2 事件事例

3-4-1で示した船舶事故のうち、令和8年6月16日までに公表された船舶事故調査報告書は乗揚1件（1隻）であり、その概要は次のとおりです。

（1）乗揚（図4-1 ▲04）

【発生日時】

令和7年5月27日20時49分頃

【発生場所】

長崎県平戸市黒子島北東岸（平戸瀬戸）
南風埼灯台から真方位316°580m付近
（概位 北緯33°22.4′ 東経129°33.8′）

【事故概要】

油タンカーE（749トン）は、北進中、浅所に乗り揚げた。

油タンカーEは、船尾部船底外板に破口等を生じた。

【損傷】

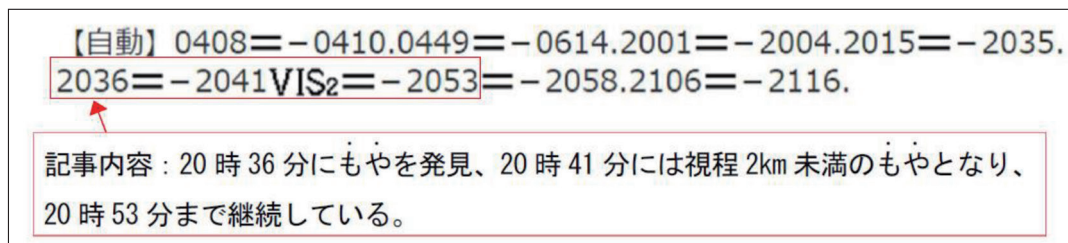
船尾部船底外板に破口及び凹損、左舷船尾部船底外板に擦過傷等

【気象・海象】

気象：天気 曇り、風向 北、風力 1

海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 北西流約3.0ノット

本事故発生場所の南西方約2km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*2が観測されており、20時41分から視程が2km未満となっていた。（図4-2、図4-6参照）



【図4-2 平戸特別地域気象観測所の気象観測データ（記事欄）】

※2：「もや」とは、微小な浮遊水滴や湿った微粒子により視程が1km以上、10km未満となっている状態をいう。

【事故の経過】

〔1〕本事故当時の運航計画

油タンカーE（以下「本船」という。）は、本事故当時、熊本県八代市八代港を出航後、燃料油の補給のため、福岡県福岡市博多港に寄港することとなっていた。

八代港出航に当たり、船長は、運航者の取決め*3によって平戸瀬戸での夜間航行が禁じられていたが、平戸瀬戸を経由して航程を約1時間短縮すれば、自身の当直時間（23時から03時）中に博多港での入港操船まで終えることができると考え、平戸瀬戸を経由する運航計画を立てていた。

〔3〕平戸瀬戸を北進する際の航行方法

海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌（令和3年3月発行）には、北流時に平戸瀬戸を北進する方法（500トン以上の船舶）として、次の旨記載されている。

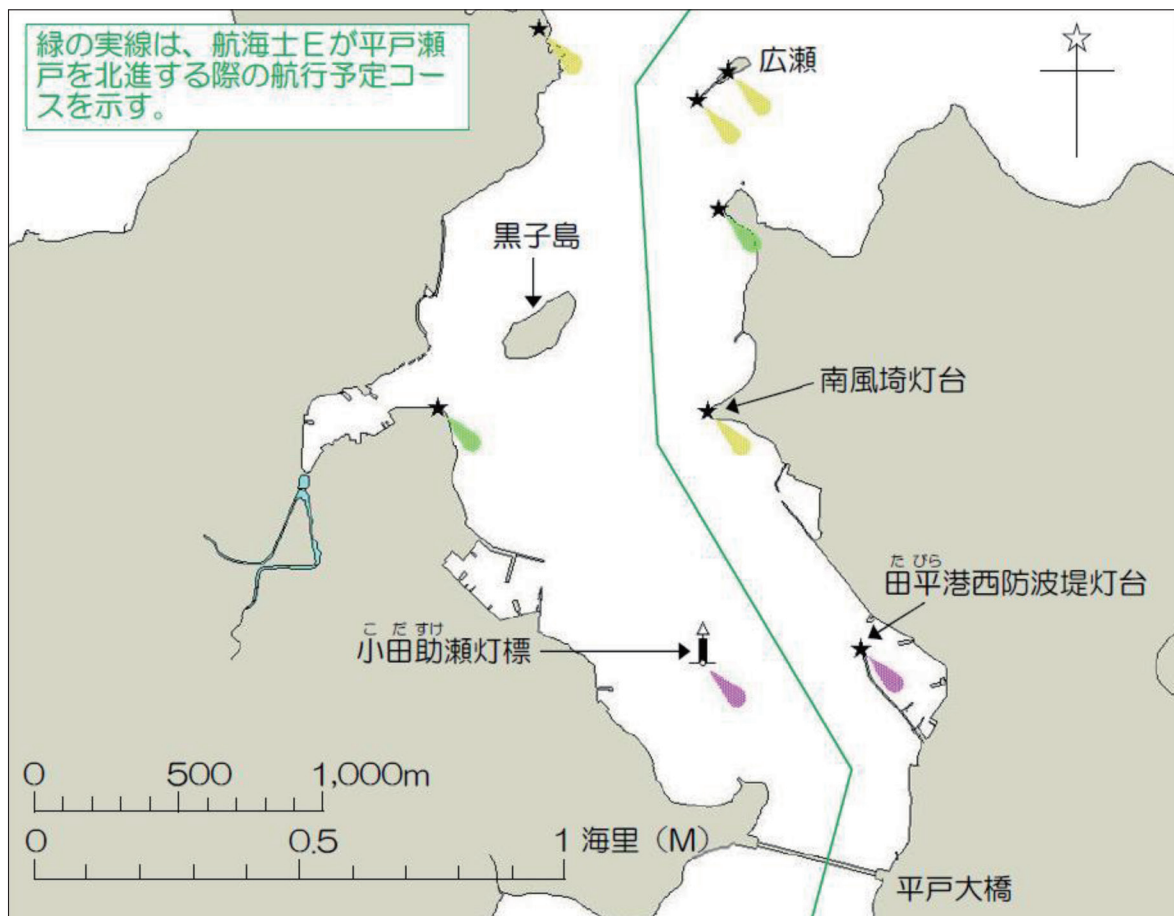
- ① 平戸大橋の下を通過後、水道中央付近から徐々に変針し、黒子島北東端の少し西方を船首に見るように操船して南風埼の西方沖約 200 ～ 250 m の地点へ進む。
- ② この地点から変針して広瀬の西方を通過して瀬戸を抜ける。

〔4〕航海士Eが夜間に平戸瀬戸を北進する際の操船方法

航海士Eは、内航船舶の乗組員としての経験が約40年あり、平戸瀬戸での夜間操船の経験が豊富で、本船とは別の船舶で夜間に平戸瀬戸を北進する際、次のとおり操船していた。

- ① 平戸大橋の手前で、自動操舵から手動操舵に切り換え、平戸大橋の下を通過後、平戸市街地の街明かりに照らされた黒子島（無人島で灯台等は設置されていない）の島影の北端付近に向けて左舵を取り、北西進する。
- ② 南風埼灯台の灯光を右舷正横方に見る頃、広瀬にある灯台の灯光の西方沖に向けて右舵を取り、北進する。
- ③ 平戸瀬戸内では、灯台等の灯光や黒子島の島影を見て船位を判断しており、GPSプロッターやレーダーで船位を確認していなかった。

なお、航海士Eは、本事故当時、平戸瀬戸航行時は順潮となり、平戸大橋と黒子島との間は北西流が流れ、舵効きが悪くなるので、ふだんよりも早い時機に黒子島の手前で右舵を取ろうと考えていた。（図4-4 参照。図中のコースを以下「航行予定コース」という。）



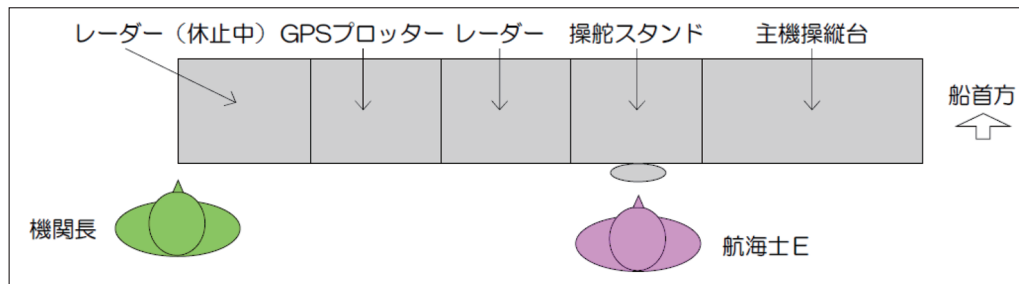
【図 4-4 航海士 E が夜間に平戸瀬戸を北進する際の操船方法】

〔5〕本事故発生に至る状況

航海士Eは、見張り員として機関長が昇橋した後、平戸大橋の手前で、自動操舵から手動操舵に切り換え、ヘッドアップ表示のレーダーを2海里レンジとした。

なお、航海士Eは、平戸大橋の手前に至る前に、目視やレーダーで平戸瀬戸内に先行する北進船2隻を認めていたが、それらの船舶との距離は1海里以上あり、平戸瀬戸を北進する際の支障とはなっていなかった。

航海士Eは、機関長にGPSプロッターやレーダーで船位を確認するよう伝えておらず、機関長は、立って船首方の見張りを行っていた。(図4-5 参照)



【図4-5 当直位置及び航海計器の配置】

航海士Eは、平戸大橋の下を通過した後、20時44分頃、これまでと同様に黒子島の島影の北端付近に向けて左舵を取ろうと、黒子島の方角を見たが、黒子島周辺にかかっていたもやによって黒子島の島影が見えなかった。

そこで、航海士Eは、田平港西防波堤灯台と小田助瀬灯標の両灯光を見ながら左舵を取り、本船を北西進させた。

このとき、本船は、航行予定コースの西側を北西進することとなったが、航海士Eは、これまで灯台の灯光等を見ながら船位を判断して意図したコースを航行できていたので、本事故当時も本船が航行予定コース上を航行していると思い、GPSプロッターやレーダーで船位を確認しなかった。

本船は、その後、北西方向に流れる約3ノットの潮流によって速力が約16ノットとなった。

航海士Eは、20時47分頃、右舵を取るタイミングを計ろうと、右舷方の南風埼灯台の灯光を見たところ、同灯光が過去の操船時よりも遠くに見え、本船が航行予定コースの西側を航行していることに気付いた。

航海士Eは、慌てて右舵を約10°取ったが、船首方に見え始めた黒子島の島影が大きくなったので、続いて右舵を約20°取った。

本船は、潮流に圧流されて黒子島に接近を続け、黒子島の手前で北進を開始したものの、20時49分頃、黒子島北東岸の干出浜に乗り揚げ、同浜を乗り切った。(図4-6 参照)

〔6〕本事故発生後の状況

航海士Eは、船底部を擦る音を聞くとともに振動を感じ、本船が浅所に乗り揚げたことが分かった。

船長は、自室で休息していたところ、船底部を擦る音を聞くなどして異変に気付き、直ちに昇橋して航海士Eと操船を交代した。機関長は、船長の昇橋後、航海士Eと共に機関室の点検に向かった。

船長は、平戸瀬戸を通過した後、安全な錨泊場所を探しながら航行を続け、その間に携帯

電話でE社（油タンカーEの船舶所有者等の内の一社）に連絡するとともに118番通報を行った。

本船は、船尾部船底の破口箇所から機関室下方のスラッジタンク*4に浸水していることが判明し、佐賀県飯屋湾に錨泊後、潜水作業によって同破口箇所が応急的に塞がれた。

本船は、その後、E社が手配したタグボートにえい航されて佐世保市内の造船所に向かった。（付表4-1 本船のAIS記録（抜粋）参照）



【図 4-6 航行経路図】

* 4 : 「スラッジタンク」とは、燃料油や潤滑油の浄化等の際に生じる油性残留物（スラッジ）を貯めるタンクのことをいう。

【その他の事項】

船長は、内航船舶の乗組員としての経験が約30年あり、本事故の約5年前から本船を含めたE社の船舶で船長職をとっていた。

船員法（昭和22年法律第100号）第10条において、船長は、船舶が狭い水路を通過するとき、甲板上で自ら船舶を指揮しなければならない旨定められている。

航海士Eは、本事故当時、眠気はなく、健康状態は良好であった。

機関長は、本事故当時、GPSプロッターやレーダーで船位の確認を行っていなかったため、

本船が黒子島に接近していることに気付いていなかった。

【分析】

〔１〕 視程及び潮流の状況

本事故発生場所である黒子島の周辺では、もやが発生しており、視程が2 km 未満となっていたものと考えられる。

また、平戸大橋北方沖から黒子島にかけての海域には、北西方向に流れる約3ノットの潮流があったものと考えられる。

〔２〕 平戸瀬戸における航海士Eの夜間操船の方法

航海士Eは、平戸瀬戸での夜間操船の経験が豊富にあり、これまで夜間に平戸瀬戸を北進する際、灯台等の灯光や黒子島の島影を見て船位や進路を判断しており、GPSプロッターやレーダーで船位等を確認していなかったものと考えられる。

〔３〕 航海士Eの操船状況

航海士Eは、平戸大橋の下を通過後、これまでと同様に黒子島の島影の北端付近に向けて左舵を取ろうとしたものの、もやによって黒子島の島影が見えず、田平港西防波堤灯台と小田助瀬灯標の両灯光を見ながら左舵を取ったものと考えられる。

このとき、本船は、航行予定コースの西側を北西進することとなったが、航海士Eは、これまで灯台の灯光等を見ながら船位を判断して意図したコースを航行できていたことから、本船が航行予定コース上を航行していると思い、GPSプロッターやレーダーで船位を確認しなかったものと考えられる。

航海士Eは、南風埼灯台の灯光を見て本船が航行予定コースの西側を北西進していることに気づき、右舵を取ったが、本船は、潮流に圧流されて黒子島に接近し、その後、北進を開始したものの、黒子島北東岸の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。

〔４〕 本船における運航リスク管理

① 船長は、狭水道での事故防止を目的とした運航者の取決めによって平戸瀬戸での夜間航行が禁じられていたが、航程を短縮しようと、夜間に平戸瀬戸を航行することとしたものと考えられる。

② 船長は、法令に基づき、平戸瀬戸（狭い水路）を航行する際は昇橋して操船指揮をとらなければならなかったが、航海士Eが平戸瀬戸での夜間操船の経験が豊富にあったことなどから、平戸瀬戸での操船を航海士Eに任せ、昇橋して操船指揮をとらなかったものと考えられる。

③ 航海士Eは、見張り員として機関長が昇橋していたが、機関長にGPSプロッターやレーダーで船位を確認するよう伝えていなかったものと考えられる。

本船において、前記①～③の措置が適正・適切に採られていれば、夜間に平戸瀬戸を航行する際の運航リスクを除去したり低減したりすることができたものと推定される。

【原因】

本事故は、夜間、本船が平戸瀬戸を航行中、航海士Eが、もやによって操船目標としていた黒子島の島影が見えない状況下、灯台等の灯光のみから船位を判断し、GPSプロッター等で船位を確認しなかったため、本船が航行予定コースの西側を北西進していることに気付かず、その後、右舵を取ったものの、潮流に圧流された本船が北進中に黒子島北東岸に乗り揚げたものと考えられる。

なお、本船は、狭水道での事故防止を目的とした運航者の取決めによって平戸瀬戸での夜間航行が禁じられていた。

【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、島影や灯台の灯光等を頼りに目視で操船することに慣れた海域であっても、目視のみに頼ることなく、GPSプロッター等の航海計器で船位や進路の確認を適切に行うこと。
- ・ 船橋当直者は、狭水道において、複数人で当直に当たる場合、当直者の1人を航海計器の監視にも当たらせること。
- ・ 船長は、安全運航を最優先とし、運航上のリスクの除去や低減を目的とする法令の規定や運航者等の取決めを遵守すること。

【付表 4-1 本船の AIS 記録（抜粋）】

時 刻 (時：分：秒)	船 位※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	緯 度 (° -′ -″)	経 度 (° -′ -″)			
20:39:41	033-20-28.82	129-33-46.48	033.0	031.0	14.0
20:40:41	033-20-40.96	129-33-55.51	031.0	030.0	14.1
20:41:41	033-20-53.35	129-34-04.06	030.5	031.0	14.4
20:42:41	033-21-05.87	129-34-12.88	031.5	031.0	14.6
20:43:41	033-21-19.11	129-34-21.68	025.0	018.0	15.4
20:44:41	033-21-34.17	129-34-23.65	349.9	334.0	15.1
20:45:41	033-21-47.82	129-34-15.16	325.0	322.0	15.8
20:46:05	033-21-52.94	129-34-10.73	324.2	322.0	15.7
20:46:41	033-22-00.46	129-34-03.90	324.2	325.0	15.8
20:46:52	033-22-02.83	129-34-01.82	324.4	323.0	15.9
20:47:05	033-22-05.60	129-33-59.41	323.3	325.0	15.9
20:47:17	033-22-07.98	129-33-57.37	324.3	328.0	15.9
20:47:29	033-22-10.85	129-33-55.08	326.5	330.0	16.0
20:47:41	033-22-13.56	129-33-53.09	327.5	339.0	15.9
20:47:52	033-22-16.10	129-33-51.52	332.8	350.0	15.4
20:48:05	033-22-19.21	129-33-50.42	342.7	358.0	15.0
20:48:17	033-22-21.86	129-33-49.93	350.6	006.0	14.6
20:48:29	033-22-24.98	129-33-50.11	002.1	006.0	14.4
20:48:41	033-22-27.81	129-33-50.54	006.3	009.0	14.1
20:48:52	033-22-30.14	129-33-50.57	001.7	020.0	12.8
20:49:05	033-22-32.92	129-33-51.35	012.6	015.0	13.1
20:49:17	033-22-35.45	129-33-51.99	011.6	012.0	14.0
20:49:29	033-22-38.54	129-33-52.46	008.2	028.0	14.5
20:49:41	033-22-41.26	129-33-53.87	022.1	019.0	14.6
20:50:41	033-22-56.50	129-33-59.68	022.3	022.0	16.6

※ 船位は、船橋上方に設置された GPS アンテナの位置であり、GPS アンテナの位置情報は、船首から 57 m、船尾から 15 m、右舷から 9 m、左舷から 3 m であった。また、船首方位及び対地針路は真方位である。

※ 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/MA2026-5-15_2025ns0032.pdf)

3-5 速吸瀬戸

速吸瀬戸は、大分県の関埼と愛媛県の佐田岬とを隔てる幅約 13.6km の水道で、中央やや西寄りに高島があります。高島と関埼の間の水道は、暗礁があり、可航幅が狭く潮流も強いので注意が必要です。

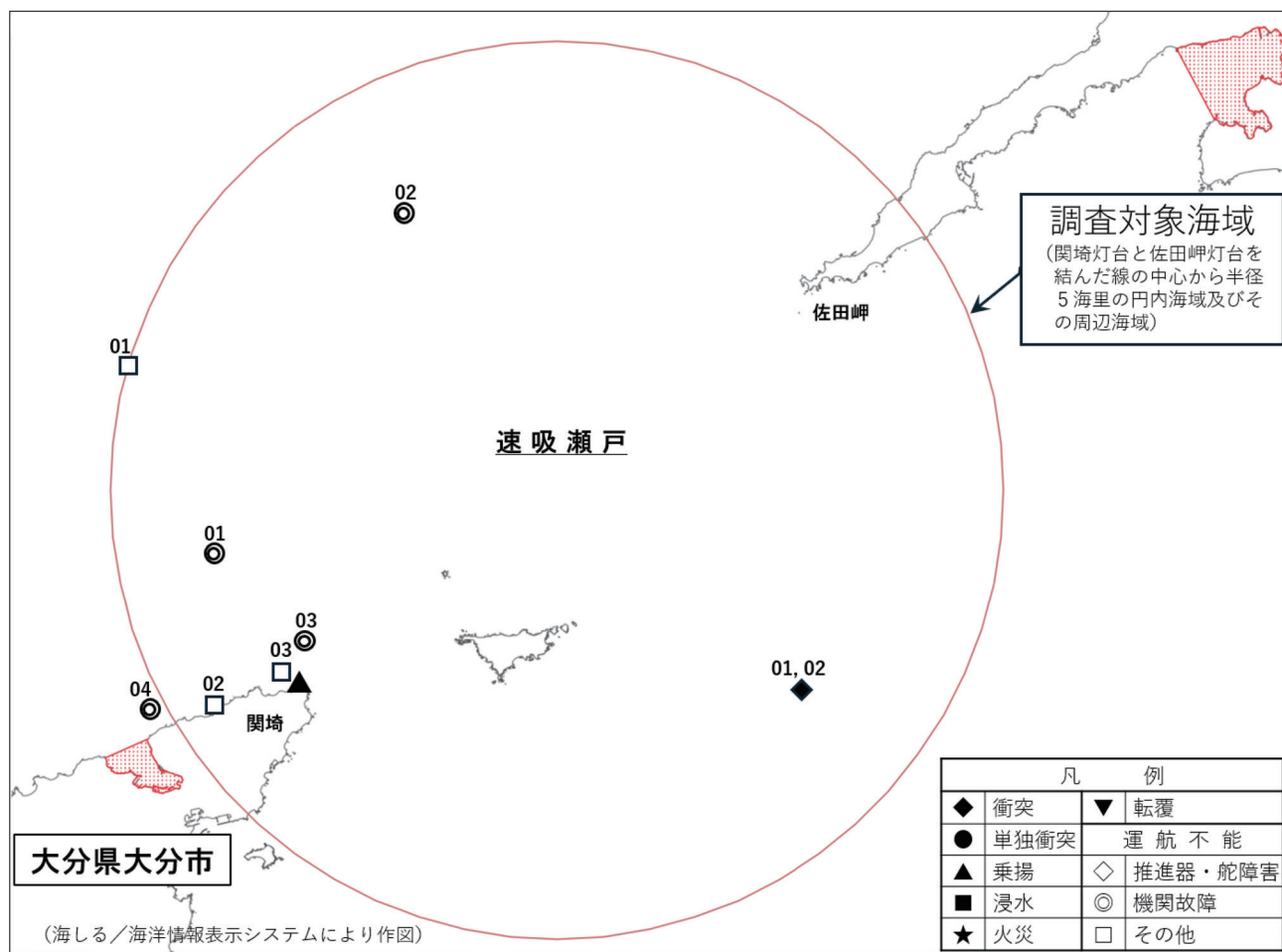
また、瀬戸内海と豊後水道を結び、九州と四国を結ぶ航路として大小様々な船舶が通航しています。さらに、好漁場としても知られ、多くの漁船が操業しています。

3-5-1 船舶事故の隻数及び発生位置

速吸瀬戸で令和 7 年に発生した船舶事故の隻数は 10 隻で、その船舶事故種類別・船舶種類別隻数は表 5-1 のとおり、また、その発生位置は図 5-1 のとおりです。

【表 5-1 速吸瀬戸における船舶事故の船舶事故種類別、船舶種類別隻数（令和 7 年）】

船舶事故種類		船舶種類							計	
		貨物船	タンカー	旅客船	漁船	遊漁船	プレジャーボート	作業船		その他
衝突		1	0	1	0	0	0	0	0	2
単独衝突		0	0	0	0	0	0	0	0	0
乗揚		1	0	0	0	0	0	0	0	1
転覆		0	0	0	0	0	0	0	0	0
浸水		0	0	0	0	0	0	0	0	0
火災		0	0	0	0	0	0	0	0	0
爆発		0	0	0	0	0	0	0	0	0
運航不能	推進器・舵障害	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	機関故障	0	0	0	0	1	3	0	0	4
	その他	0	0	0	0	0	3	0	0	3
その他		0	0	0	0	0	0	0	0	0
計		2	0	1	0	1	6	0	0	10



【図 5-1 速吸瀬戸における船舶事故の発生位置】

3-5-2 事故事例

3-5-1 示した船舶事故のうち、令和8年6月16日までに公表されている船舶事故調査報告書は乗揚1件（1隻）であり、その概要は次のとおりです。

(1) 乗揚 (図 5-1 ▲)

【発生日時】

令和7年1月17日05時04分頃

【発生場所】

大分県大分市関崎北岸

関崎灯台から真方位 348° 230m 付近

(概位 北緯 33° 16.1′ 東経 131° 54.1′)

【事故概要】

貨物船 F (486トン) は、南南東進中、浅所に乗り揚げた。

【損傷】

左舷船首部外板に凹損

【気象・海象】

気象：天気 曇り、風向 南、風力 3、視界 良好

海象：波高 約 1m、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約 13cm (佐賀関)、
潮流 西流 0.4 ~ 1.0ノット

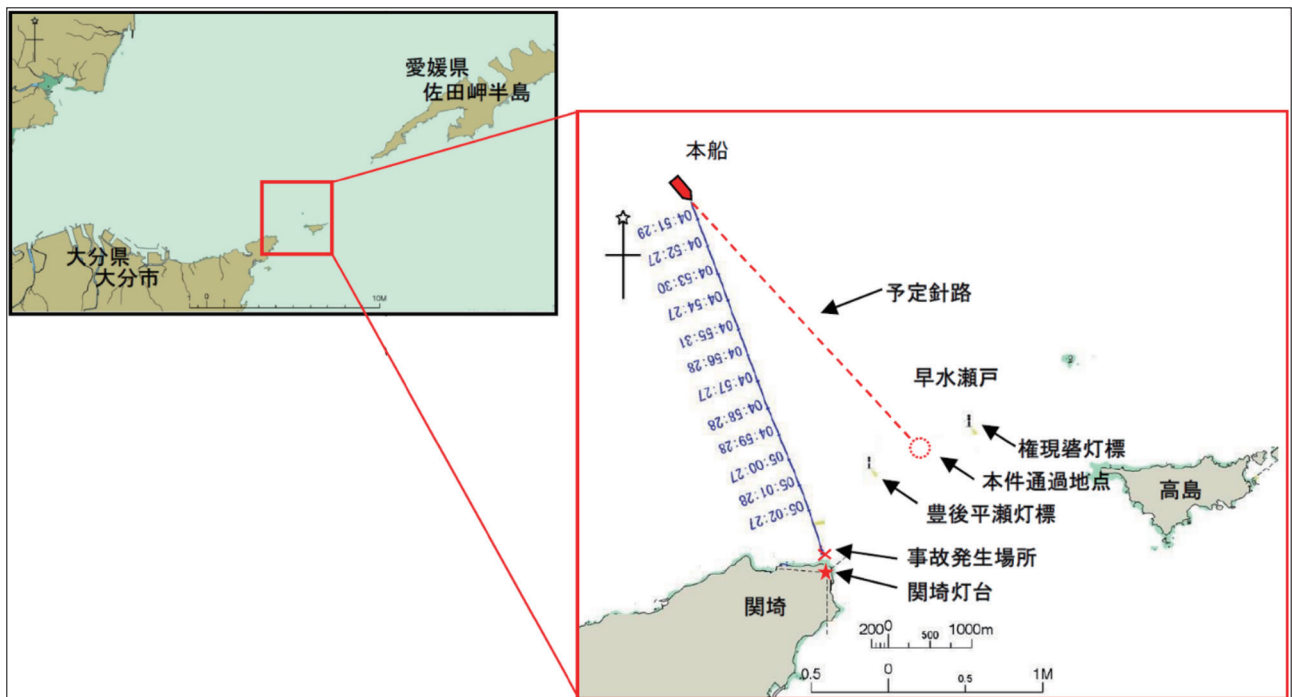
【事故の経過】

貨物船F（以下「本船」という。）は、船長ほか4人が乗り組み、石灰石約1,460tを積載し、大分県津久見市津久見港に向け、船長が、単独の航海当直につき、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させ、関埼北西方沖を約10ノットの対地速力で自動操舵により南南東進していた。

船長は、関埼北北西方沖で早吸瀬戸を通過するため、操舵装置を自動操舵から手動操舵に切り替えた。

船長は、レーダー及び目視で周囲を確認して前路に航行の支障となる他船がなく、‘権現礮灯標と豊後平瀬灯標との間の予定通過地点’（以下「本件通過地点」という。）まで約2海里的距離があったので、一旦自動操舵に戻して本件通過地点まで約1海里となったところで再び手動操舵に切り替えようと思い、自動操舵に切り替えたつもりで船橋左舷後部の海図台に移動した。

船長は、海図台で船尾方に向いて航海日誌を記載していたところ、船体に衝撃を受けた。（図5-2 参照）



【図5-2 航行経路図】

船長は、主機を停止し、サーチライトを照射して付近を見渡すと陸地が見えたので、本船が乗り揚げたことを知った。

船長は、操舵装置が手動操舵であったので、西流の潮流に圧流されて針路が変わったことに気付いた。

船長は、乗組員のけがの有無及び本船の浸水の有無を確認していたところ、他船から通報を受けた海上保安庁の海岸局から国際VHF無線電話で連絡を受けて本事故の状況を伝えるとともに、F社（貨物船Fの船舶管理人）に本事故の発生を連絡した。

本船は、来援した巡視艇の監視の中、自力離礁して大分市高島南方沖に錨泊した。

本船の喫水は、船首約1.5m、船尾約3.8mであった。

本船の操舵装置は、操舵モードを自動操舵に切り替えることにより、風潮流により針路が変わっても、針路を補正しながら航行することができ、本事故当時、異状がなかった。

船長は、本事故当時、健康状態が良好であり、眠気もなく、操舵装置を手動操舵から自動操舵に切り替えなかった理由が分からなかった。

【分析】

本船は、関埼北北西方沖を南南東進中、船長が、本件通過地点まで約2海里地点で前路に航行の支障となる他船がなく、本件通過地点から約1海里になった地点で手動操舵に切り替えようと判断し、自動操舵に切り替えたと思い込み、周囲の見張りを行わなかったことから、手動操舵のまま、西流の潮流に圧流されていることに気付かず、関埼北岸に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、自動操舵に切り替えたと思い込んだことから、船橋後部の海図台で作業を続け、周囲の見張りを行っていなかったものと考えられる。

【原因】

本事故は、夜間、本船が、関埼北北西方沖を南南東進中、船長が、操舵装置を自動操舵に切り替えたと思い込み、船橋後部の海図台で作業を続け、周囲の見張りを行わなかったため、西流の潮流に圧流されていることに気付かず、関埼北岸に乗り揚げ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、潮流に圧流される状況で航行中、レーダー等を活用して船位の確認をしながら、周囲の見張りを適切に行うこと。
- ・ 船橋当直者は、自動操舵装置の操舵モードを切り替える際、必ずスイッチを確認すること。

※ 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/keibi2025-8-25_2025mj0008.pdf)

4 港湾紹介（第11回）

志 布 志 港

～地域のポテンシャルと稼ぐ力を引き出す

世界に開かれた“志”あふれる 志布志港～

寄稿：鹿児島県 土木部 港湾空港課

1. 概要

志布志港は、鹿児島県の東部、宮崎県との県境に位置する重要港湾です。

太平洋に面した地理的優位性と国内有数の農畜産地域である南九州地域を背後に有しており、国内外をつなぐ物流拠点、飼料供給基地として産業経済の成長を支えています。

1969年（昭和44年）に重要港湾に指定され、海陸輸送ネットワークの整備と連動して港湾機能が拡充されてきました。1987年（昭和62年）には開港指定を受け、国際物流・外航機能を本格的に開始しました。

また、九州で唯一、国際バルク戦略港湾（穀物）にも選定されており、穀物バルク船の大型化に対応した岸壁等の施設整備を行うことで、効率的な輸入機能強化が図られ、南九州地域の畜産業の競争力強化に繋がることが期待されています。

本港は、国内主要港とを結ぶ長距離フェリー・RORO航路や外貿コンテナ航路も展開し、南九州地域の安定的な物流や産業の発展を支える広域的な国際物流拠点として重要な役割を担っています。（写真-1）



【写真-1 志布志港全景】

2. 志布志港の沿革

志布志港は古くから海を糧に栄え、平安時代末期に開かれた大隅、薩摩、日向に誇る広大な荘園・島津荘の唯一の水門（港）として、この地の発展に大きな足跡を残しています。

海上交易が盛んになった江戸時代には、内外交易でひらけ、「志布志千軒の町」とうたわれるほどの町並みを形成し、活況を呈していました。

昭和 44 年に重要港湾に指定されて以降、港の整備が進められています。（表-1）

【表-1 志布志港の沿革】

年	内 容
1969 年（昭和 44 年）	重要港湾に指定
1976 年（昭和 51 年）	外港地区第一突堤供用開始
1980 年（昭和 55 年）	外港地区第二突堤供用開始
1987 年（昭和 62 年）	開港指定 植物検疫港の指定 若浜地区供用開始
1988 年（昭和 63 年）	無線検疫港の指定 出入国港の指定
1989 年（平成元年）	検疫港に指定
1995 年（平成 7 年）	中国コンテナ定期航路の開設
1997 年（平成 9 年）	動物検疫港の指定 指定保税地域の指定
1999 年（平成 11 年）	台湾コンテナ定期航路の開設 国際フィーダーコンテナ定期航路の開設
2003 年（平成 15 年）	韓国コンテナ定期航路の開設
2004 年（平成 16 年）	若浜地区旅客船ふ頭完成
2009 年（平成 21 年）	新若浜地区国際コンテナターミナル供用開始
2011 年（平成 23 年）	国際バルク戦略港湾（穀物）に選定
2018 年（平成 30 年）	志布志港ふ頭再編改良事業着工 コンテナ取扱量 10 万 TEU 突破
2022 年（令和 4 年）	新若浜地区国際コンテナターミナル岸壁延伸部供用開始
2023 年（令和 5 年）	農林水産物・食品輸出促進計画の認定
2024 年（令和 6 年）	釣り文化振興モデル港に指定
2025 年（令和 7 年）	長期構想策定（R7.3） 港湾計画改訂（R7.11）

3. 各地区の特徴

志布志港は、本港地区、外港地区、若浜地区、新若浜地区の4地区で構成されており、それぞれが役割分担を行いながら港湾としての総合力を発揮しています。

(1) 本港地区

本港地区は、志布志港発祥の地区であり、港湾の原点ともいえる区域です。主に漁船や官公庁船など小型船舶の利用が中心で、地域に密着した港湾機能を担っています。

また、砂利・砂等の運搬船も利用しています。(写真-2)



【写真-2 本港地区】
(小型船だまり)

(2) 外港地区

外港地区は、志布志港の主要な貨物輸送機能を担う地区で、東京や阪神、沖縄などを結ぶ、内航定期RORO船が就航しており、南九州と国内主要港を結ぶ海上輸送拠点として重要な役割を果たしています。

また、原木輸出にも利用されており、原木輸出は16年連続で日本一となっています。(写真-3)



【写真-3 外港地区】
(ROROターミナル・原木ヤード)

(3) 若浜地区

若浜地区は、多くの配合飼料工場が立地しており、飼料原料となる穀物の輸入や飼料の生産・供給が行われ、効率的な物流体制を構築しています。

また、大阪南港とを結ぶ定期フェリーも就航しており、多くの旅客者に利用されています。(写真-4)

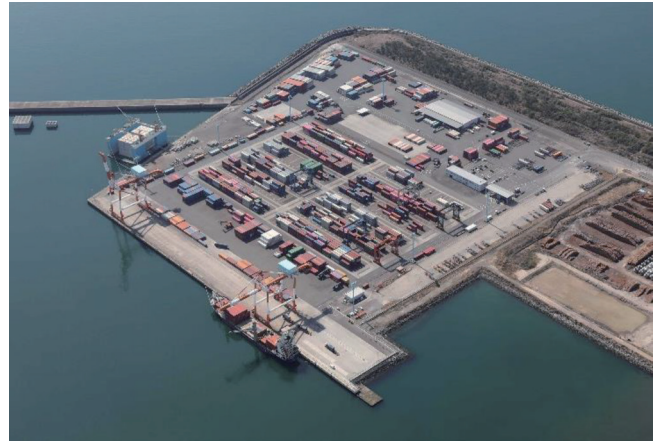


【写真-4 若浜地区】
(フェリーターミナル・配合飼料工場)

(4) 新若浜地区

新若浜地区は、増大する国際物流需要や貨物の多様化に対応するため、国際コンテナターミナルとして整備を進めています。5万トン級のコンテナ船が接岸できる水深14m、延長360mの岸壁が整備されているほか、ガントリークレーン2基、リーファーコンセント50口を備えており、税関や出入国管理、検疫といったCIQの体制も整備されています。(写真-5)

また、令和5年5月に全国3港目となる「産直港湾」になったことを踏まえ、多様な温度帯の貨物に対し混載貨物の輸出環境の強化を図るため、冷凍冷蔵施設等の整備を進めています。

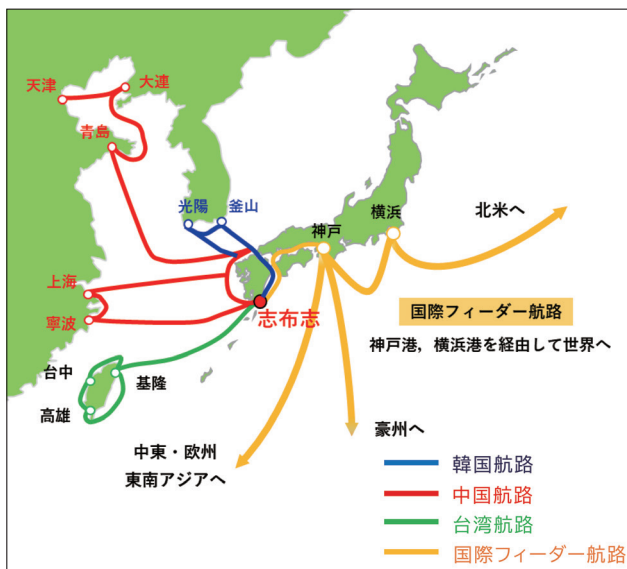


【写真-5 新若浜地区】
(国際コンテナターミナル)

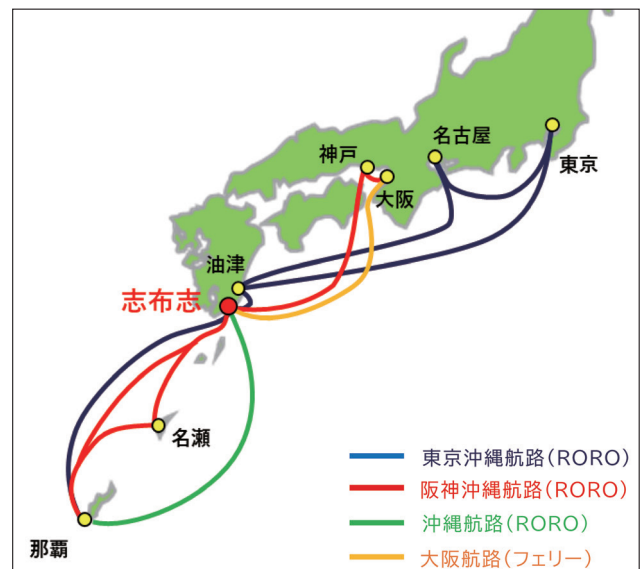
4. 定期航路

外貿定期航路は、台湾・韓国・中国といったアジア向け航路と神戸港でトランシップを行う国際フィーダー航路があります。アジア向け航路が3航路で週7便、国際フィーダー航路が週1便運航しています。(図-1)

内貿定期航路は、外港地区を発着するRORO船が東京・阪神・沖縄方面に、若浜地区を発着するフェリーが大阪南港を往復するなど、4航路、週15便が運航しています。(図-2)



【図-1 外貿定期航路】



【図-2 内貿定期航

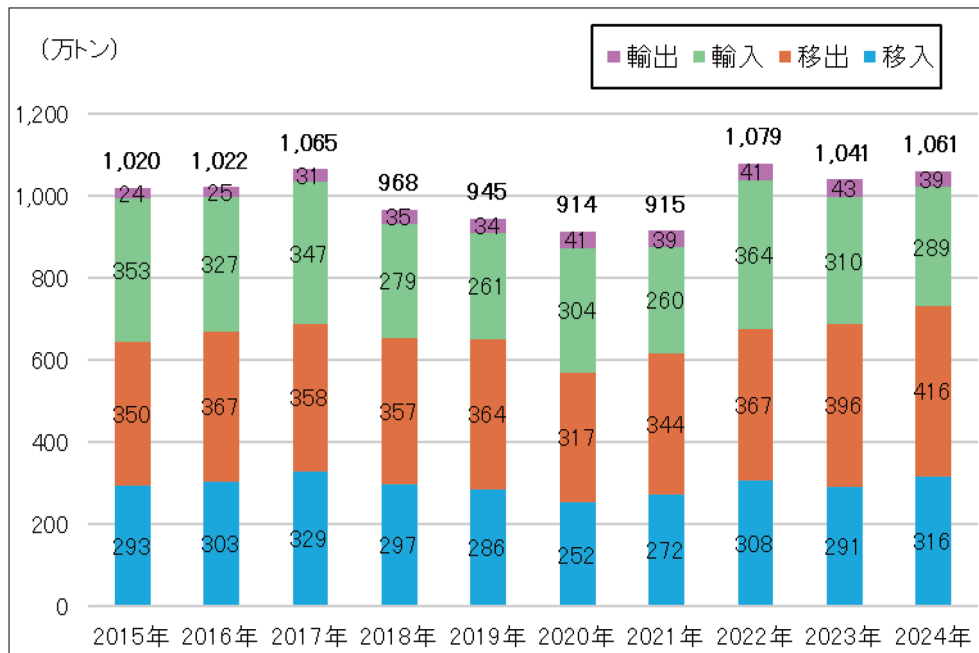
5. 港湾の実績

(1) 取扱貨物量

2024 年（令和 6 年）の取扱貨物量は 1,061 万トンとなっており、過去 10 年間の推移を見てもおおむね約 1,000 万トン台を維持しています。

主な取扱品目としては、輸出は原木や動植物性製造飼肥料、輸入はとうもろこしや動植物性製造飼肥料、移出入においては、主にフェリーなどを利用した貨物が取り扱われています。

(図-3・表-2)



【図-3 志布志港の取扱貨物量の推移】

【表-2 2024 年の志布志港取扱品目内訳】

ランク	輸出 395 キトン			輸入 2,889 キトン			移出 4,162 キトン			移入 3,163 キトン		
1	原木	310	79%	とうもろこし	1,699	59%	フェリー	3,120	75%	フェリー	2,439	77%
2	動植物性製造飼肥料	25	6%	動植物性製造飼肥料	365	13%	とうもろこし	373	9%	動植物性製造飼肥料	166	5%
3	その他畜産品	11	3%	麦	232	8%	石材	298	7%	セメント	117	4%
4	紙・パルプ	10	2%	その他雑穀	229	8%	動植物性製造飼肥料	59	1%	砂利・砂	111	4%
5	ゴム製品	9	2%	その他農産品	125	4%	麦	56	1%	その他雑穀	66	2%
6	その他雑穀	3	1%	化学薬品	50	2%	砂利・砂	30	1%	その他農産品	62	2%
その他	その他	26	7%	その他	189	7%	その他	226	5%	その他	202	6%

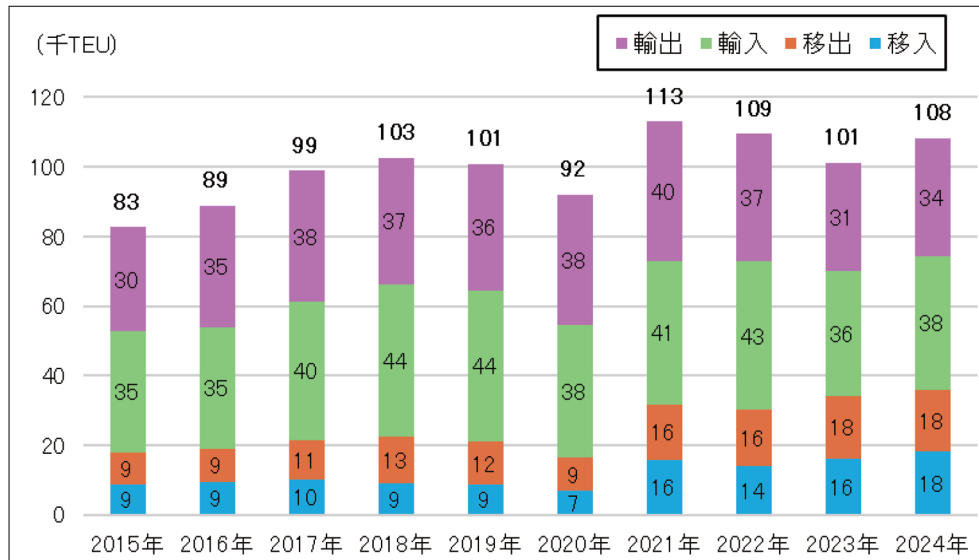
(2) コンテナ貨物取扱量

2024 年（令和 6 年）のコンテナ貨物は 10.8 万 TEU となっています。

2009 年（平成 21 年）の新若浜国際コンテナターミナルの供用開始以降、右肩上がりに増加し、ここ数年は 10 万～11 万 TEU の間で推移しています。

外資コンテナ取扱量は、博多港、北九州港に次ぐ九州「第 3 位」の取扱港となっています。

主な取扱品目としては、輸出は原木、ゴム製品、輸入は動植物性製造飼肥料、その他農産品、移出はゴム製品、移入は動植物性製造飼肥料などが取り扱われています。(図-4・表-3)



【図-4 志布志港のコンテナ貨物取扱量の推移】

【表-3 2024年の志布志港コンテナ取扱品目内訳】

ランク	輸出 33,826 TEU			輸入 38,322 TEU			移出 17,741 TEU			移入 18,210 TEU		
1	原木	2,776	8%	動植物性製造飼肥料	11,588	30%	ゴム製品	3,538	20%	動植物性製造飼肥料	7,253	40%
2	ゴム製品	1,756	5%	その他農産品	10,680	28%	動植物性製造飼肥料	3,048	17%	その他農産品	3,515	19%
3	紙・パルプ	720	2%	化学薬品	3,226	8%	その他林産品	1,196	7%	樹脂類	1,870	10%
4	その他畜産品	612	2%	窯業品	1,640	4%	再利用資材	455	3%	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	168	1%
5	動植物性製造飼肥料	462	1%	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	1,263	3%	製材	342	2%	化学薬品	156	1%
6	自動車部品	309	1%	ゴム製品	1,178	3%	その他畜産品	280	2%	ゴム製品	153	1%
その他	その他	27,191	80%	その他	8,747	23%	その他	8,882	50%	その他	5,095	28%

6. 将来構想

志布志港においては、取扱貨物の増加や港湾背後圏の道路交通ネットワーク整備、港を取り巻く環境の変化に対応するため、『志布志港長期構想』を2025年（令和7年）3月に策定しました。

この長期構想は、志布志港の将来像を20年から30年先まで見据え、総合的な港湾空間の形成とあり方について、空間利用計画（ゾーニング）や具体的な施策などを取りまとめたものです。

本構想では、志布志港の長期的なビジョンとして以下の『基本理念』を掲げ、4つの柱からなる『目指す姿（将来像）』を定めています。

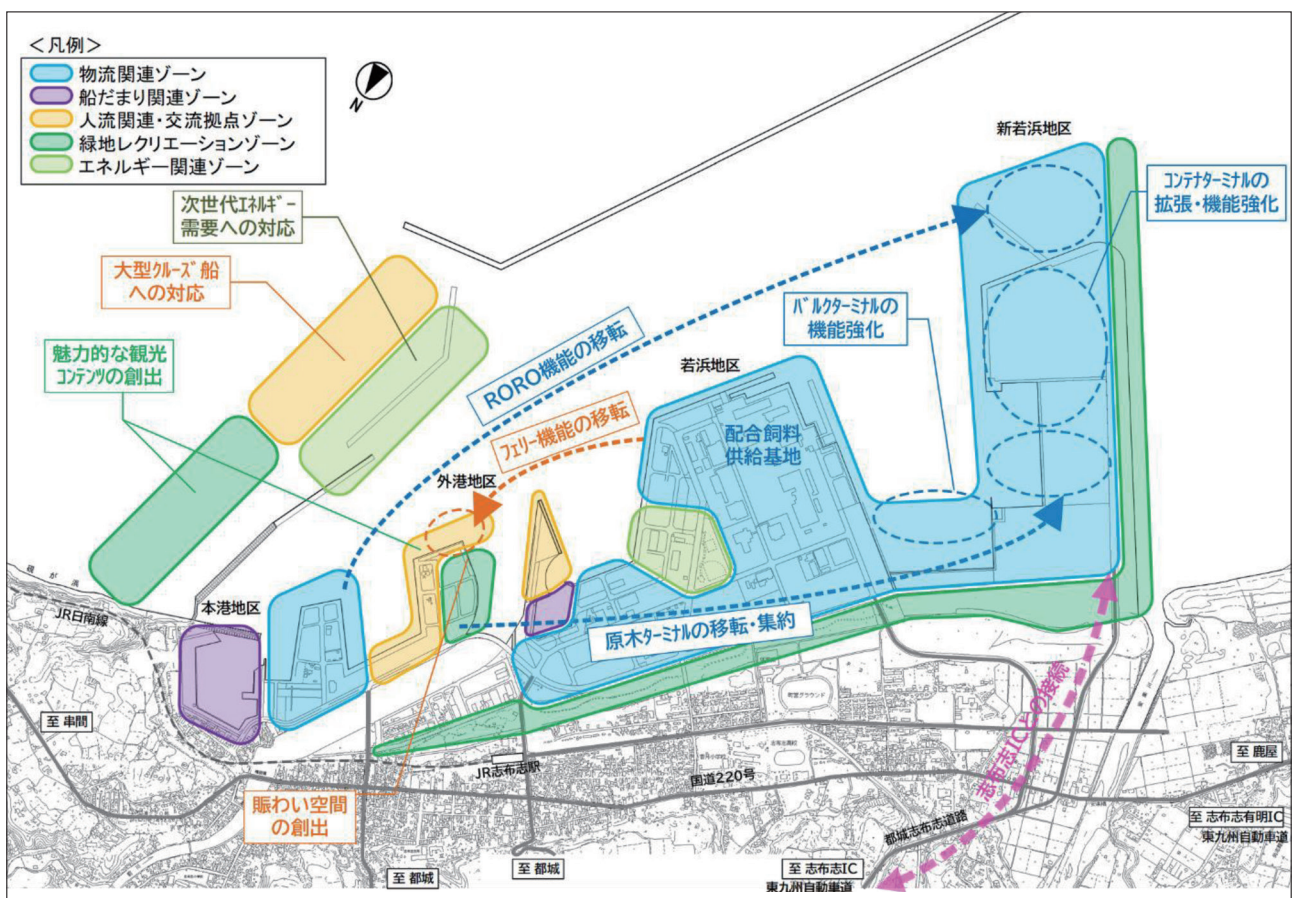
＜基本理念＞

**地域のポテンシャルと稼ぐ力を引き出す、
世界に開かれた“志”あふれる 志布志港**

<目指す姿>

- ・ 物流・産業 : 国内外とつながり、地域の経済と暮らしを支えるみなと
- ・ 人流・賑わい : 人と人がつながり、魅力や賑わいにあふれるみなと
- ・ 安全・安心 : 住民や企業活動の安全・安心を支える強靱なみなと
- ・ 環境・エネルギー : サステナブルな社会の実現をリードする環境にやさしいみなと

これにより、港湾の物流機能だけでなく地域の観光資源や賑わいづくり、環境対応など多面的な港湾空間のあり方を示しています。(図-5)



【図-5 志布志港長期構想ゾーニング図】

7. 港湾計画

志布志港の「港湾計画」は、前述の「志布志港長期構想」を踏まえ、2025年（令和7年）11月に改訂しました。

港湾計画では、取扱貨物量・港湾施設の規模・配置計画などについて、10～15年先を見据えた具体的な方針を定めています。

改訂した港湾計画では、新若浜地区において、RORO貨物の需要増大に対応するROROターミナル新設やコンテナターミナルの再編、原木ターミナルの集約を計画しています。

また、外港地区において、にぎわい空間と一体となったフェリーターミナルの新設や耐震強化岸壁の導入などを位置付けています。(図-6)



【図-6 志布志港港湾計画（改訂）概要図】

8. おわりに

志布志港は、長い歴史の中で地域の経済活動や人々の生活を支える物流の要として発展してきました。

今後は、海上輸送のコンテナ化の進展や取扱貨物量の増加に対応した南九州の物流拠点としての更なる機能充実を図るとともに、日南海岸国定公園内の美しい海岸線に囲まれた「みなとまち」にふさわしい魅力ある港湾空間の形成や、観光需要の拡大等に対応した人流拠点の形成など、多様な要請に応える港湾づくりを進めていくことが求められています。

また、2025年（令和7年）3月には「都城志布志道路」が全線開通し、志布志港と内陸部を結ぶ広域交通ネットワークの利便性が大きく向上しました。これにより、南九州地域の産業や物流を支える港湾として、志布志港の役割は今後さらに高まることが期待されています。

鹿児島県では、「志布志港長期構想」及び「港湾計画」に基づき、物流機能の強化、安全・安心な港湾機能の確保、環境と調和した持続可能な港湾づくりを推進するとともに、人流の促進や港湾空間の賑わい創出にも取り組み、南九州地域の国際物流拠点として更なる発展を目指してまいります。

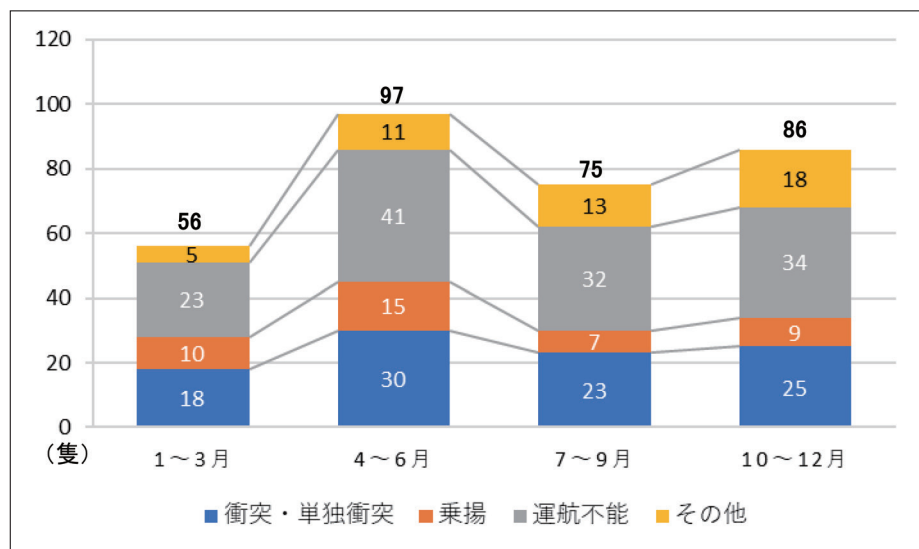
5 第七管区海上保安本部からのお知らせ

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

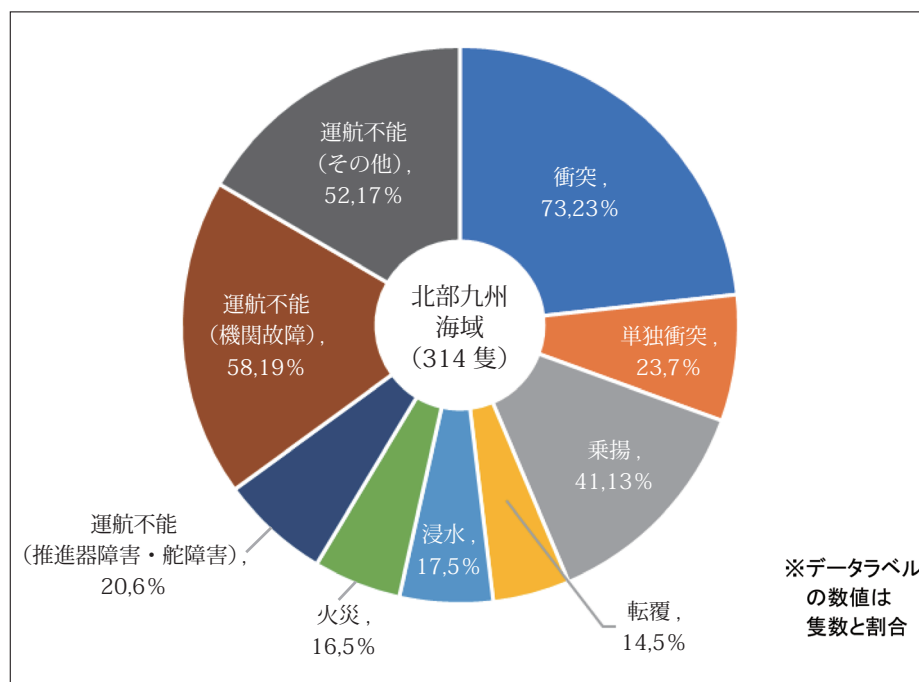
5-1 衝突事故防止のお願い！

7月の「海の事故ゼロキャンペーン」へのご協力ありがとうございました。

夏のレジャーシーズンは過ぎましたが、昨年の北部九州海域（福岡県、佐賀県、長崎県、大分県及び山口県西部の海域）の四半期ごとの船舶事故の発生状況を見ると、10月～12月の第4四半期も依然として多く発生しており油断はできません。（図1-1 参照）



【図1-1 令和7年の主な事故種類別の船舶事故隻数の推移（北部九州海域）】



【図1-2 令和7年の事故種類別の船舶事故隻数（北部九州海域）】

事故の種類別で最も多いものは衝突、単独衝突を合わせた衝突事故（図 1-2 参照）であり、次のようなことに気を付けて衝突事故の防止に努めましょう。

衝突事故防止のお願い！ ～しているつもりが事故のもと～

【事事故事例】（見張り不十分が原因によるもの）

事故者は船長として漁船に乗船し、漁場向け航行していたところ、正面直前にろかいによって航行する渡し船を認めたことから、機関を後進にかけたが間に合わず渡し船に衝突したもの。事故者は漁場の状態のことを考えながら漫然と航行しており、正面に航行していた渡し船に気付くのが遅れた。

「漫然運転」を知っていますか？その操船、集中出来ていないかもしれません！みなさんは車を運転中に前を向いていたにもかかわらず、赤信号や前の車にハッと気づいて冷や汗をかけた経験はありませんか？これは「漫然運転」といって、前方を見ているのに集中力と注意力が散漫になり、危険を見落としてしまう状態のことで、交通事故の原因で常に上位を占めています。漫然運転の原因としては、

- ①運転中に考え事をしてしまう
- ②睡眠不足や疲労による集中力の低下
- ③同乗者との会話、スマホで電話に夢中になる
- ④運転への慣れによる油断



などが挙げられます。車だけでなく船も漫然と操船していれば衝突などの事故を起こす可能性があります。今回紹介した事故事例の船長も、漁場のことを考えながら操船していたことで「漫然運転」となっていました！

漫然運転の防止策

漫然運転は誰にでも起こることがあります。自分だけは大丈夫と思うのではなく、原因に合った防止策を取り入れましょう。

- 仕事やプライベートでの悩みなど、操船以外に気になることがあればなるべく操船することを控えるか精神的に余裕を持った状態で操船に当たるように心がけましょう
- 睡眠不足や疲労を感じたときは、操船しないようにするか休憩を取るようしましょう
- 同乗者との会話やスマホで電話に夢中になりすぎると意識が会話に集中して操船の妨げとなることがありますので、会話に気を取られすぎないように注意しましょう
- 操船に慣れるにつれて緊張が緩み油断しているときこそ、操船以外のことが頭に浮かびがちになるので、常に危機意識を持つようしましょう

5-2 航路通報等 Web 受付サービス (e-MARTIS) を開始

(1) 概要

早瀬瀬戸水路を航行しようとする総トン数 10,000トン（油送船は 3,000トン）以上の船舶及び若松水路又は奥洞海航路を航行しようとする総トン数 300トン以上の船舶には、早瀬瀬戸水路等を航行する前に、関門海峡海上交通センターに、電話、メール等で事前通報を提出していただいておりますが、令和 8 年 7 月 1 日（水）から、事前通報の新たな通報手段として Web 受付サービス（航路通報等 Web 受付サービス：愛称「e-MARTIS」）の運用を開始しました。（図 1-3 参照）

(2) メリット

このサービスの導入により、図 1-4 のリーフレットの「e-MARTIS 導入のメリット」にあるように、Web サイトでの通報が可能となり、通報手続きの迅速化と利便性の向上が図られました。

スマートフォンにも対応しているので、場所を問わず、入航可能時間を確認したり、事前通報を行ったり、指示書を確認したりすることが可能です。

【図 1-3 イメージ図（入航枠の選択画面）】

(3) サービス提供箇所

e-MARTIS は、全国 4 箇所の海上交通センター（東京湾海上交通センター、伊勢湾海上交通センター、大阪湾海上交通センター、関門海峡海上交通センター）で行っていますが、リーフレットの「ご利用までの流れ」にあるように、利用者の皆様からの申し込みが必要となります。

(4) ご利用までの流れ

まず 1 番目の利用の申し込みですが、利用を希望される方は事前通報の通報先の海上交通センターへ電話又はメールで申し込んでください。例えば、早瀬瀬戸水路又は若松水路若しくは奥洞海航路を航行したい船舶については関門海峡海上交通センター、浦賀水道航路又は中ノ瀬航路を航行したい船舶については東京湾海上交通センターが申し込み先になります。

次に 2 番目、規約の確認です。連絡を受けた海上交通センターから利用者へ利用の規約と申請用入力フォームを送付させていただきます。

3 番目が情報の入力です。規約をご確認いただき、同意いただけたら、申請用入力フォームに必要事項を記入し送付してください。

最後に、ご連絡いただいた海上交通センターから、ID やパスワードが送付され、利用開始となります。

(5) 利用の申し込み先など

利用の申し込み先は、リーフレットの一番下に記載しています。関門海峡海上交通センター等の電話番号及びメールアドレスを記載していますので、ご利用ください。

Web 受付サービスの詳細については、海上保安庁のホームページ又は関門海峡海上交通センターのホームページに掲載されていますが、リーフレットの右下の QR コードからも、ご覧いただけますので、新たな通報手段として、ぜひご利用ください。



航路通報等Web受付サービス（e-MARTIS）の運用開始について

令和8年7月1日より、海上交通センターへ通報する海上交通安全法に基づく航路通報及び港則法に基づく事前通報が、Webサイトで可能となります。

通報手続きの迅速化と利便性向上を目的としており、場所を問わずご利用いただけるサービスを是非ご活用ください。なお、これまでの方法（電話・メール等）も引き続きご利用いただけます。

e-MARTIS 導入のメリット

こんなお悩みありませんか？

- ❌ 事前に入航可能時間を確認できず、電話で何度もやり取り
- ❌ 同じ船の通報なのに毎回ゼロからメール作成
- ❌ 指示書を受け取るまで事務所でメール待ち



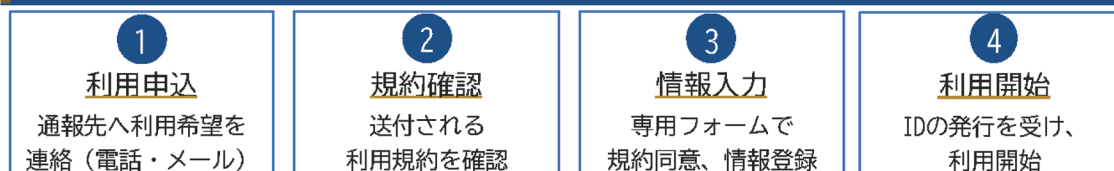
Web化で解決！

- 事前に入航可能時間を、オンラインで確認
- 通報履歴から簡単作成
- 通報後すぐ受付完了、指示書を速やかに交付 ※
- 場所を問わず、通報から指示書受け取りまで完結

※ 通報内容等により、確認にお時間をいただく場合があります。

ご利用までの流れ

令和8年6月24日より順次受付開始



よくあるご質問

利用料金はかかりますか？

e-MARTISの利用料は無料（通信料等除く）です。インターネット接続環境があれば、どなたでもご利用いただけます。

e-MARTISが対応している通報先はどこですか？

東京湾（鶴見・川崎・横浜を除く）、伊勢湾、大阪湾、関門海峡海上交通センターに対する航路通報及び事前通報が対応しています。

他の海上交通センターへの導入予定はありますか？

現在、他の海上交通センターへの導入も随時検討しております。

サービスが利用できない場合はどうすればいいですか？

当該海上交通センターに連絡をお願いします。また、電子メール等の代替手段にて通報をお願いします。

○問合せ先

- | | | |
|---------------|--------------|---------------------------------------|
| ・東京湾海上交通センター | 045-225-9140 | jcg3-tokyowan-kouro@ki.mlit.go.jp |
| ・伊勢湾海上交通センター | 0531-34-2443 | jcg4-isewan-8d3m@ki.mlit.go.jp |
| ・大阪湾海上交通センター | 078-302-7611 | jcg5-osakawan-3e6u@ki.mlit.go.jp |
| ・関門海峡海上交通センター | 093-372-0090 | jcg-7kanmon-jizentsuho@gxb.mlit.go.jp |



詳細はHPまで

【図 1-4 航路通報等 Web 受付サービスのリーフレット】

5-3 レーダービーコンの廃止（関門航路西及び下関南東水道無線方位信号所）

令和8年7月29日（水）、関門航路第十号灯浮標及び下関南東水道第四号灯浮標に設置していた「関門航路西無線方位信号所」及び「下関南東水道無線方位信号所」を廃止しましたのでお知らせします。

なお、各無線方位信号所が付随している「関門航路第十号灯浮標」及び「下関南東水道第四号灯浮標」は引き続き運用します。



【図 1-5 廃止した関門航路西無線方位信号所及び下関南東水道無線方位信号所の位置】

5-4 宇部港、小野田港沖での「流し刺し網漁業」にご注意ください！

宇部港、小野田港の沖合海域においては、昨年の7月から12月にかけて、航行中の貨物船等による「流し刺し網漁業」の漁具切断が相次いで発生しました。

ご承知のとおり、「流し刺し網漁業」は夕方に投網し、夜間、潮に流しながら漁を行い、翌朝の日出頃まで続きます。網の長さが600m～2,000mと長いため、航行中の船舶は、漁船だけでなく、網が延びている方向や、ブイとブイの間に網があること、潮流や風により網が延びている方向が変わることに注意しなければなりません。

これから「流し刺し網漁業」の秋のピークを迎えますので、次ページに掲げたことに気を付けて事故防止に努めてください。

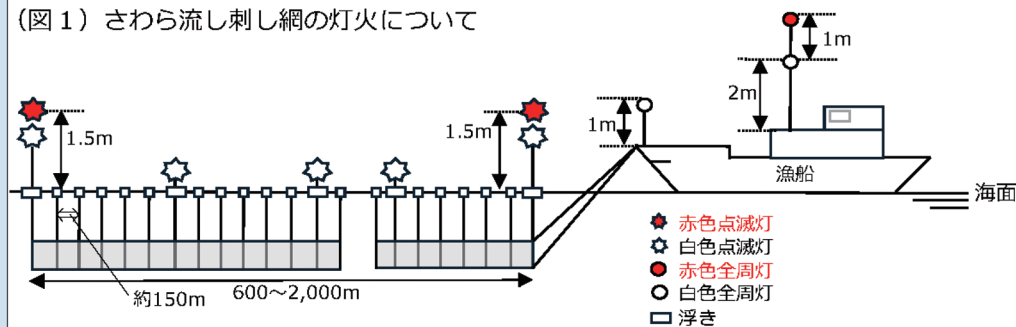
また、この海域では、貨物船等と小型底引き網漁船等の衝突も多く発生し、死亡事故に至ったケースもあります。

小型底引き網漁船等も、夏から冬にかけて多くの船が出漁し、操業していますので、航行する際は、衝突事故防止のため、見張りをしっかり行うようにしてください。

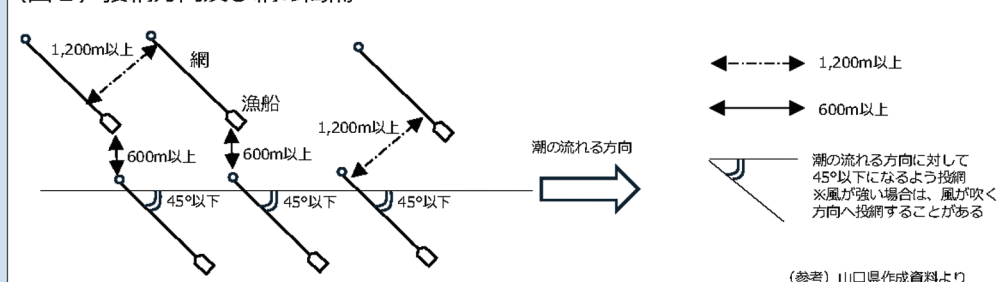
宇部港、小野田港沖での 「流し刺し網漁業」の操業にご注意ください

宇部港や小野田港の沖で、「流し刺し網漁業（3/1～12/31の間、日没～日出頃の操業）」（下図参照）操業中の漁船が、航行中の大型船に漁具（刺し網）を切断される事故が多発しています（令和7年は下図の位置で発生）。
付近を通航する際は、厳重な見張りとお早めの避航をお願いします。

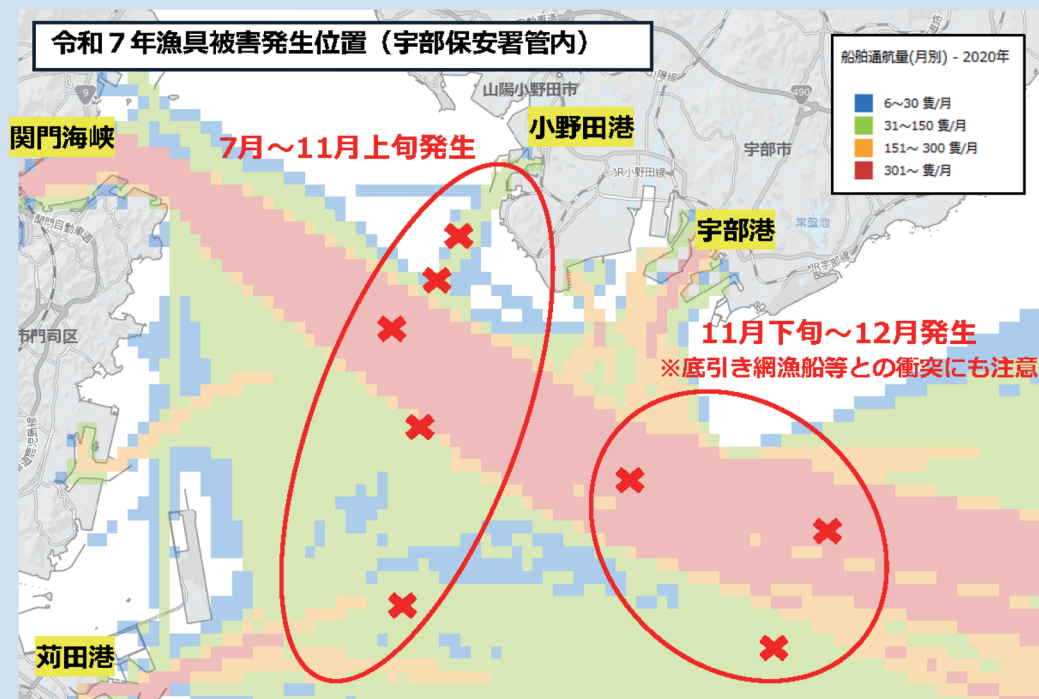
（図1）さわら流し刺し網の灯火について



（図2）投網方向及び網の間隔



（参考）山口県作成資料より



宇部海上保安署 ☎ (0836) 21-2410

6 協会だより

6-1 令和8年度 関門港自然災害対策委員会 定例委員会に出席

令和8年6月26日(金)、旧大連航路上屋(北九州市)において、佐藤会長が委員長を務める「関門港自然災害対策委員会」の定例委員会が開催されました。

委員会では、令和7年度の同委員会の活動状況(令和7年9月の台風15号に関する避難勧告、令和7年4月の霧等による視程500m以下に伴う航路外待機指示)の報告、「南海トラフ巨大地震に伴う津波の襲来に対する避難・情報伝達等初動措置に関する関係機関との合同指針」の一部改正^{注1)}の審議・承認が行われたほか、委員の変更等、関門港台風対策等における情報の連絡方法・手段の変更及び前述の合同指針の内容を関門港長基準に追加することについて説明が行われました。

また、議事終了後、福岡管区気象台気象防災部次長により「地震・津波・台風に関する情報」^{注2)}について講演が行われました。



【挨拶する佐藤会長】

注1) 合同指針は、内閣府に設置された「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が平成24年に公表した地震モデル及び公益社団法人西部海難防止協会の「関門港における船舶の地震津波対策に関する調査研究委員会」が行った関門地区の津波シミュレーション結果を基に検討されたものですが、令和7年3月に内閣府に設置された「南海トラフ巨大地震モデル・被害想定手法検討会」が最新の知見を踏まえた新たな地震モデルを公表したため、これを踏まえて合同指針の一部を改正することとなったものです(一部改正の概要を次頁に掲載)。

注2) 福岡管区気象台気象防災部次長が「地震・津波・台風」に関する情報』と題して行った講演の講演録を第7章に掲載しています。

講演では、地震等に関する情報の説明だけでなく、令和8年5月29日(金)から運用が開始された「新たな防災気象情報」と関連付けて説明を行っていただきました。今回、整理された高潮や大雨などの防災気象情報の考え方・基準を丁寧に説明していただきましたので、是非、ご一読ください。

1. 「南海トラフ巨大地震モデル・被害想定手法検討会」（※内閣府設置）による新たなデータ公表に伴う見直し

(1). 新たな公表データ

平成24年8月に内閣府中央防災会議が公表した地震モデルについて、南海トラフ地震防災対策推進基本計画見直しのため、最新の知見を踏まえ、津波高等の地震モデルを見直し、令和7年3月に新たに公表された。公表されたデータのうち、合同指針に採用され、更新されているデータは以下のとおり。

<津波高>

市町村名	公表値※1 (平成24年→令和7年)	水位上昇値 (平成24年→令和7年)
下関市	4m→ 5m	+1.93m→ +3.05m ※2
北九州市門司区	4m→ 5m	+1.93m→ +3.05m ※2
北九州市小倉北区以西	3m→3m	+0.93m→ +1.05m ※2

※1：東京湾平均海面(T.P.)からの高さ

※2：青浜の年間最高満潮位(T.P.からの高さ)が、2.07m(平成24年)から1.95m(令和7年)に変更となっている。

<津波到達時間>

市町村名	公表値 (平成24年→令和7年)
北九州市門司区	210分→ 209分

(2). 合同指針に採用された公表データの見直しにかかる検討

合同指針については、第Ⅰ章において検討会第二次報告及び公益社団法人西部海難防止協会が公表した関門港における津波データを引用し、津波に係る想定事態を取りまとめたものであり、その内容を根拠として、第Ⅱ章において関係機関が実施すべき初動措置、第Ⅲ章において関門港長が発令する命令・勧告がまとめられている。

新たな公表データが合同指針の初動措置及び港長命令・勧告に及ぼす影響について確認したところ、津波の高さを根拠とした措置は規定しておらず、また、津波の到達時間を根拠とした措置は次の2点が関係するが、新たな公表データでは津波到達時間は北九州市門司区で1分早くくなっているものの、変更内容は軽微であることから、合同指針の初動措置及び港長命令・勧告の内容に影響はない。

- ① 初動措置を講じるべき時間：大瀬戸以東の海域は地震発生後2時間程度、大瀬戸以西の海域は地震発生後3時間程度
- ② 港長命令による航行禁止：彦島南端以東の関門港内は2時間30分後から航行禁止

※ 合同指針の構成

第Ⅰ章：津波に係る想定事態の共有、第Ⅱ章：初動措置・対策、第Ⅲ章：港長命令・勧告、第Ⅳ章：若松・奥洞海航路における航行管制、第Ⅴ章：門司海上保安部等が実施する情報提供の具体的な方法 資料

(3). 合同指針に採用された公表データの見直し結論

上記(2)で述べたように、新たな公表データが、合同指針の根幹である第Ⅱ章の初動措置・対策及び第Ⅲ章の港長命令・勧告の内容に影響を及ぼすものではないことから、第Ⅰ章における津波に係る想定事態の更新は、今回行わない。

なお、合同指針本文末尾に、今後新たな公表データが公表された場合の合同指針の改正対応 及び各企業等が策定する対応マニュアルの更新等についての記述を追加する。

2. その他の見直し

一部改正概要

- ① 引用資料改訂に伴う内容見直し
「災害に強い漁業地域づくりガイドライン」改定に伴う変更。(津波高を3mと仮定した場合の操縦可能な程度となる水深は50mであるという記述の削除。)
- ② 港則法改正に伴う条ずれ見直し
- ③ 勧告における一部表記の適正化(禁止→中止 等)
- ④ 若松港内交通管制室の関門海峡海上交通センター統合に伴う内容見直し
令和8年10月1日より、若松港内交通管制室の業務が関門海峡海上交通センターに統合されることに伴う見直し。(附則により、関連箇所は令和8年10月1日から適用とする。)
- ⑤ 情報伝達手段の見直し
現状に沿うよう内容を見直し
- ⑥ 添付資料の内容見直し
・上述の①～⑤にかかる資料の内容見直し
・命令・勧告文の表現の見直し(内容に変更無し)
・新たな公表データを受けた合同指針の改正にかかる検討結果追加
- ⑦ 委員名簿を巻末に移動 等

6-2 海上航行安全祈願に当協会会長が参列

令和8年7月3日、佐藤会長が、北九州海の日協賛会主催（行事担当 全日本海員組合）の海上航行安全祈願に参列しました。

同安全祈願は、北九州市門司区にある和布刈公園内の関門海峡が一望できる明石与次兵衛塔^{注3)}前において和布刈神社宮司により執り行われ、主催者代表並びに門司区長（代理：総務企画課長）及び門司海上保安部長（代理：次長）の挨拶の後に、佐藤会長ほか参列者代表による玉串奉奠を行い、最後に参列者全員で船舶の航行の安全を祈念しました。



【玉串を奉奠する佐藤会長】

注3) 明石与次兵衛塔は、今は和布刈公園内にありますが、昔、関門海峡で座礁事故を起こした船員を悼み、遭難した岩礁に建てられたものと伝わっています。

その岩礁は「与次兵衛岩」と呼ばれ、下の明治19年刊行の関門海峡の海図（一部）にも、右横書きで「岩衛兵治與」（「與」は「与」の旧字体）と記されています。

御覧のとおり、与次兵衛岩は海峡の真ん中付近にあります。昔の関門海峡は、潮流が速い上に、比較的浅い海域が広がり、中央付近にも浅瀬があったことから、重要な海上交通路であると同時に航海の難所でもあったことが分かります。



出典：海図第196号「長門海峡」明治19年 海軍水路部刊行（国立公文書館所蔵）

6-3 工事関係者への安全講習会を実施

令和8年7月3日（金）、北九州市若松区の株式会社白海殿において、工事関係者への安全講習会を実施しました。この安全講習会は株式会社白海殿の依頼により行ったもので、同社は関門航路の浚渫工事など多くの海上工事に携わっています。

安全講習会は、「1 施工計画」、「2 施工方法」、「3 クラブ浚渫」、「4 退避および待機場所」、「5 浚渫土砂処分計画」、「6 自然環境」、「7 海上交通環境」、「8 航行安全対策」、「9 安全管理体制」、「10 作業中の航行船舶の動向事例」、「11 土運船の運航状況」の11項目について作成した講習会資料により実施しました。同社が関門航路など船舶が輻輳する海域での工事に従事していることを踏まえ、特に「港内における一般航法」、「関門港における特定航法」等の航法について詳細な説明を行い、受講者の皆様に理解を深めていただけたものと思います。

講習会最後の質疑応答で、「10 作業中の航行船舶の動向事例」で説明した「警戒船が適切な位置で警戒に当たったことにより、航行船舶が工事区域を避けるように航行した事例（AIS 撮影図）」について、受講者からタイムリーな事例紹介であったとの発言がありました。

当協会では、今後も、機会をとらえて、このような安全講習会や研修を実施して行くこととしています。



【安全講習会（受講者）】



【安全講習会（講師）】

6-4 沖縄地区及び鹿児島地区の会員への業務報告会を開催

令和8年7月17日（金）、ロワジュールホテル那覇（那覇市）において、また、7月22日（水）、ホテルマ이스テイズ鹿児島天文館（鹿児島市）において、中嶋理事長、小野専務理事及び本間総務部長が沖縄地区及び鹿児島地区の会員の皆様に業務報告を行いました。



【沖縄地区における業務報告会】



【鹿児島地区における業務報告会】

これは、令和8年6月18日（木）に福岡県北九州市で開催した令和8年度定時総会に出席されなかった皆様に、総会における審議事項や報告事項などを説明するもので、沖縄地区においては20会員、鹿児島地区においては14会員の出席があり、出席者から「協会の事業の計画や状況が良く分かった。」「会計に関する報告も、大きな流れで説明してもらったので分かりやすかった。」「研究事業の報告内容については、業務に活用して行きたい。」「会員相互の理解を深め、交流を図ることができた。」といった声をいただきました。

6-5 那覇空港において「海の事故ゼロキャンペーン」の啓発活動を実施

当協会沖縄支部は、7月24日（金）、那覇空港において、第十一管区海上保安本部など関係機関と連携し、沖縄を訪れる観光客などを対象とした「海の事故ゼロキャンペーン」の啓発活動を行いました。

「海の事故ゼロキャンペーン」は、「海難ゼロへの願い」をスローガンとして、（公社）日本海難防止協会、（公財）海上保安協会及び海上保安庁が主催し、7月16日から31日まで全国で展開される海難防止運動です。海の事故を防ぐためには、海事・漁業関係者やマリレジャー愛好者はもとより、広く国民に対しても、海難防止思想の普及・高揚や海難防止に関する知識・技能の習得・向上を図る必要があり、安全への理解を深めてもらうための様々な啓発活動が行われています。当日は、那覇空港を利用する観光客や一般利用者に対し、海難防止を呼びかけるチラシや啓発グッズを配布し、安全意識の向上を呼びかけました。

沖縄県はマリレジャーが盛んな地域で、県内外や海外から多くの人々が美しい海を求めて訪れ、海の事故も多いことから、海難防止に関する啓発活動を続けて行くことが重要です。当協会沖縄支部では、今後も、第十一管区海上保安本部など関係機関と協力しながら、「海の事故ゼロ」を目指して海難防止活動を続けて行くこととしています。



【啓発活動の様様】



【啓発グッズ配布の様様】

7 「地震・津波・台風」に関する情報

※ 令和8年度 関門港自然災害対策委員会 定例会における講演（本号6－1を参照）

開催日：令和8年6月26日

場 所：旧大連航路上屋 2階ホール

講 師：福岡管区気象台 気象防災部 次長 村方 栄真 氏

○司会

それでは、講師のご紹介をいたします。関門港自然災害対策委員会の特別委員として、本日の定例委員会にお越しいただきました、福岡管区気象台 気象防災部 次長の村方様でございます。

本日は、『「地震・津波・台風」に関する情報』というタイトルでご講演をいただきます。それでは、村方様、よろしく願いいたします。

◎講師

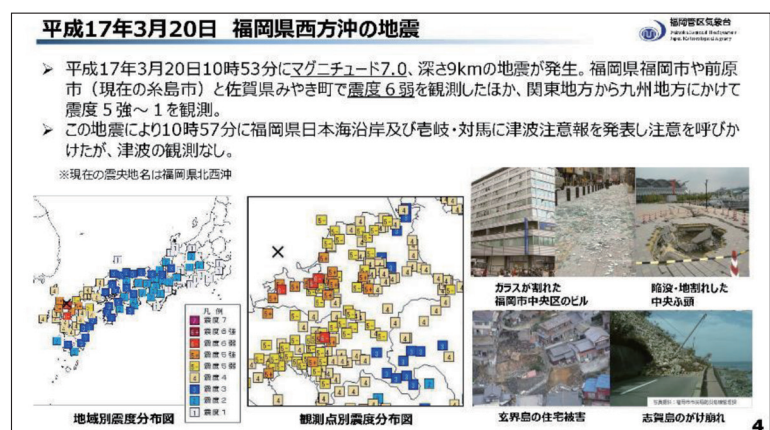
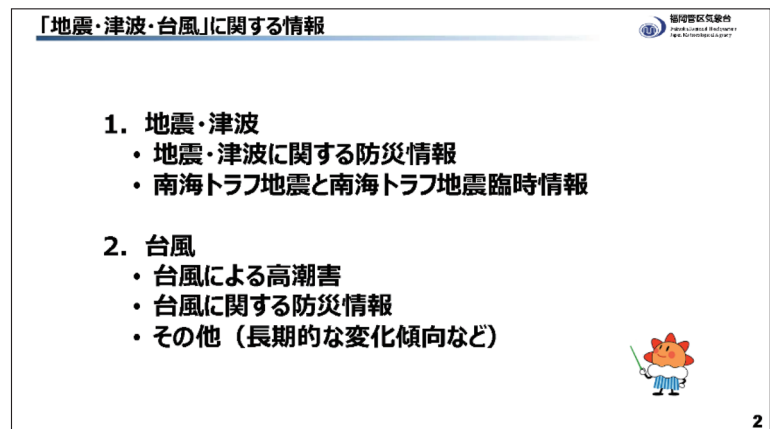
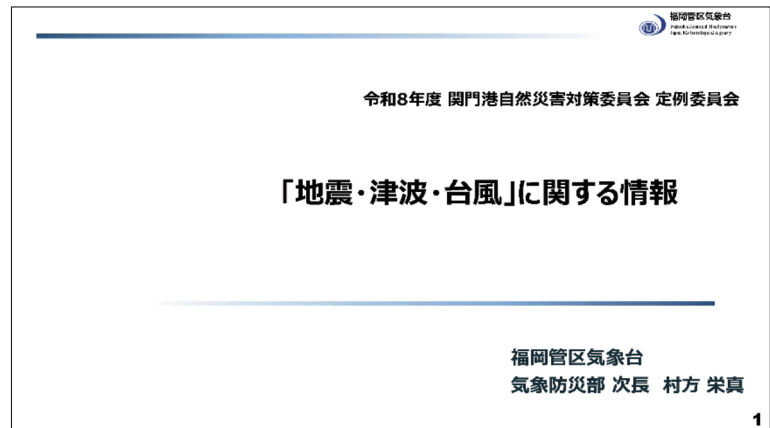
皆さん、こんにちは。ただ今ご紹介にあずかりました、福岡管区気象台気象防災部で次長をしています、村方です。どうぞよろしくお願いいたします。

本日のメニューは2つです。1つ目が地震津波に関する防災情報、それから、南海トラフ地震と南海トラフ地震臨時情報です。

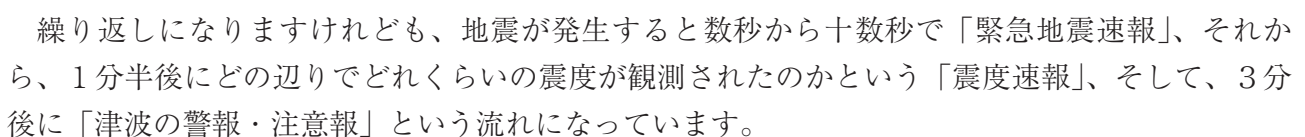
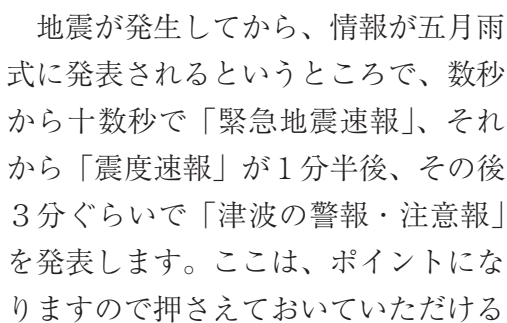
2つ目は台風の話で、台風による高潮害、台風に関する防災情報、その他といったところで進めたいと思います。

それでは、地震津波に関する防災情報です。その前に、人が感じる・感じないはありますが、地震は、ほぼ毎日、全国のどこかで発生しています。記憶に新しいところでは、令和6年1月1日、石川県で最大震度7を観測した能登半島地震が発生しました。

福岡県については、最近、大きな地震は発生していないのですが、平成17年3月に福岡県西方沖地震が発生



この地震では、津波注意報を発表して注意を呼びかけています。後はスライドに記載のとおりで、宮崎港で51。地震では、令和元年5月31日の運用開始した。こちらも記憶に新しいところとうことがニュースで取り上げられ、個々人では、



「緊急地震速報」を簡単にお話ししておきます。

「緊急地震速報」は地震の予知ではありません。地震が発生すると、理科で習ったと思いますが、P波とS波というものが生じます。P波は先に到達する波ですけれども（Primary Wave

先に到達する波ですね）その後にはS波と言って、大きな揺れを伴う波が到達します。P波を使って後から来るS

波がどれぐらいの影響を及ぼすかということを計算し、強い揺れが予想される地域及び震度4が予想される地域名を発表するという流れになっています。

押さえていただきたいのは、「緊急地震速報」は、地震の予知ではなく、地震が発生した後に、その地震の波を使って影響を計算し、強い揺れが予想される地域をお知らせするものであるということです。5秒や10秒といった短い時間であっても、何かできることがあるのではないということから皆様にお知らせしています。

「緊急地震速報」の入手方法ですが、一番早いのは、皆さんお持ちだと思いますスマホです。ウィーン、ウィーンと変な音が鳴ることがあります、そういった形で、エリアメールとして「緊急地震速報。大きな揺れが来るよ。」ということをお知らせしています。

「緊急地震速報」は大事な情報で、「見聞きしたら」どうするか、ということを記載しています。

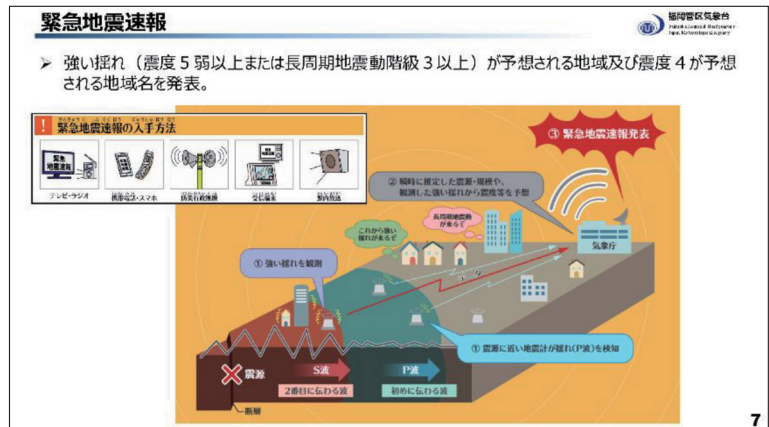
学校などでも同じような話をするのですが、やはり、「頭を守って」ということをお願いしています。それから、「家具から離れてね」、「塀から離れてね」とか、「落ちてくるものに注意してね」とか、そういった話をさせていただいています。

車を運転中の方であれば、路肩に車を寄せてもらう、ハザードランプを点けて寄せてもらうといったところになります。

それから、次に大津波警報・津波警報・津波注意報の話をしておきたいと思います。

表の左側に大津波警報・津波警報・津波注意報を縦に記載しています。「発表する津波の高さ」の欄に「数値表現」という項目がありますが、マグニチュード8を超えるような大きな地震の場合、気象庁が計算するマグニチュードでは上手くお知らせすることができないことがあります。

気象庁が計算するマグニチュードは、結果を早くお知らせできる計算式を使っています。マグニチュード8を超えるような地震については、時間をかけてモーメントマグニチュードを計算しないと分からないというところがあります。



その場合（マグニチュード8を超える地震の場合）、津波の高さを「巨大」とか「高い」とかい
う定性表現でお知らせすることがありますので、押さえておいていただきたいと思います。地震
の規模が精度よく求められた時点で、津波の高さも数値による発表に切り替えます。

津波に関する情報は、先ほど言いましたように3分ぐらいで皆様にお知らせします。精度を求
めるか、伝える早さを求めるか、気象庁としては、皆様に早く伝える方を選んでいただくとご理解く
ださい。あとは記載のとおりですので、後程ゆっくり見ていただければと思います。

大津波警報・津波警報・津波注意報 概要



- 津波の高さは、通常5段階の数値で発表。
- マグニチュード8を超えるような巨大地震では、最初に発表する津波の高さは「巨大」や「高い」で発表。
地震の規模が精度よく求められた時点で、津波警報・注意報を切替え、津波の高さも数値での発表に切替え

種類	発表する津波の高さ		発表基準	被害と避難の呼びかけ（★）の例	対応概要
	定性表現	数値表現 (津波の高さ予想の区分)			
大津波警報	巨大	10m 超 (10m < 予想高さ)	予想される津波の最大波の 高さが高いところで 3mを超える場合	木造家屋が全壊・流失し、人は津波による流れに巻き込まれます。 ★ 大きな津波が襲い甚大な被害が発生します。沿岸部や川沿い にいる人はただちに高台や避難ビルなど安全な場所へ避難して ください。津波は繰り返し襲ってきます。警報が解除されるま で安全な場所から離れないでください。	高台や避難ビルに避難
		10m (5m < 予想高さ ≤ 10m)			
		5m (3m < 予想高さ ≤ 5m)			
津波警報	高い	3m (1m < 予想高さ ≤ 3m)	予想される津波の最大波の 高さが高いところで 1mを超え 3m以下の場合	標高の低いところでは津波が襲い、浸水被害が発生します。 人は津波による流れに巻き込まれます。 ★ 津波による被害が発生します。沿岸部や川沿いにいる人はた だちに高台や避難ビルなど安全な場所へ避難してください。津 波は繰り返し襲ってきます。警報が解除されるまで安全な場所 から離れないでください。	海から上がる
津波注意報	表記しない	1m (0.2m ≤ 予想高さ ≤ 1m)	予想される津波の最大波の 高さが高いところで 0.2m以上 1m以下の場合 であって、津波による 災害のおそれがある場合	海の中では人は強い流れに巻き込まれ、 また、養殖いかだが流失し小型船舶が転覆します。 ★ 海の中や海岸付近は危険です。海の中にいる人はただちに海 から上がって、海岸から離れてください。潮の流れが強い状態 が続きますので、注意報が解除されるまで海に入ったり海岸に 近づいたりしないようにしてください。	

※ 大津波警報を「特別警報」に位置づけています。

9

これは、津波警報等を発表する地域
を示した予報区です。大津波警報と津
波警報、津波注意報は、津波予報区単
位で発表していき、福岡県沿岸に
は3つの予報区があります。また、山
口県沿岸には2つの予報区があります。
今回、右側の方ですね、福岡県の3
つの予報区に対して、どの自治体、市
町が該当するかという形で記載してい
ます（山口県も同様）。

左側の図は地図になりますので、後程ゆっくり見ていただければと思います。

津波警報等の予報区

- 大津波警報、津波警報、津波注意報は津波予報区単位で発表。
- 福岡県沿岸は、3つの予報区（福岡県瀬戸内海沿岸、福岡県日本海沿岸、有明・八代海）、山
口県沿岸は、2つの予報区（山口県日本海沿岸、山口県瀬戸内海沿岸）に分けられる。



津波予報区の配置図（九州周辺）

福岡県	
【福岡県瀬戸内海沿岸】	福岡県：海田市、行橋市、築上町、古高町、北九州市（門司・小倉南）
【福岡県日本海沿岸】	福岡県：糸島市、篠栗町、古賀市、福岡市、宗像市、岡垣町、芦屋町、 北九州市（若松・戸畑・小倉北）
【有明・八代海】	福岡県：八幡市、みやま市、柳井市、 佐賀県：佐賀市、小城市、白石町、佐賀県市、太良町、 長崎県：諫早市（有明海沿岸）、雲仙市（有明海沿岸）、南島原市（有明海沿岸）、 島原市、 熊本県：八代市、芦北町、津奈木町、水川町、宇城市、宇土市、熊本市、玉名市、 長洲町、荒尾市、上天草市、大牟田市（有明・本海・有明・熊本・島原・豊後）
山口県	
【山口県瀬戸内海沿岸】	山口県：和木町、岩国市、柳井市、周防大田町、上関町、平生町、田原町、光市、下松 市、周南市、防府市、山口市、宇津市、山陽小野田市、下関市（瀬戸内海沿岸）
【山口県日本海沿岸】	山口県：下関市（日本海沿岸）、民門市、萩市、阿武町

10

次に、津波警報等が発表されたらどうするか、津波警報等発表時の行動についてお話しします。

情報を得られない場合の話ですが、海岸近くで大きな揺れや、揺れが弱くても長い揺れを感じ
た場合は、警報の発表を待つことなく、直ちに高い所へ避難する。これが原則になります。津波
から自分自身の命を守る最善の方法です。

まずは海から離れる。次に高い所へ。そして、基本、車を使わないということです。

津波警報等発表時の行動

▶ 海岸近くで大きな揺れや弱くても長い揺れを感じた場合には、**警報の発表を待つことなく、ただちに高いところへ避難**する等の行動を取ることが、津波から自分自身の命を守る最善の方法。

大きな揺れ、津波警報などですぐ避難！

海から離れる	ただちに高い場所へ	車は使わない
- 絶対に海を見に行かない - 津波警報などの発表時は戻らない	- 避難所ではなく避難場所へ - 日頃から避難場所の確認を	- 渋滞に巻き込まれる懸念 - 原則、徒歩で避難を

Yahoo!ニュース オリジナル 地震・防災

Yahoo!ニュースが独自取材、写真撮影する。図解も自ら調査しての解説まであります。

11

それから、あまり聞いたことがないかもしれませんが、「長周期地震動」があります。14階や15階といった高いビルになると、1階部分と、ビルの上の方、14階や15階の部分では、ここで示しているのは2階と24階ですけれども、揺れ方が違います。下の方はそんなに揺れていないように感じていても、上の方ではかなり大きく揺れることがあって、そのために被害が生じることがあります。

スライドの下の方に記載しているように、高いビルでは「長周期地震動」による大きな揺れにより、家具等が倒れたり、落ちたり、移動したりするようなことから、「長周期地震動」という情報を発表しています。

「長周期地震動」に関する観測情報は、4つの階級に区分され、階級3や階級4などのように階級を示して発表しています。

「緊急地震速報」を下の吹き出しに書いていますが、「緊急地震速報（警報）」は階級3以上を予想した場合に発表することになっています。

スライドの上の方の記述の3つ目のポツは、地震の時の人の行動の困難の程度や、家具や什器の移動・転倒などの被害の程度から4つの階級に区分した「長周期地震動階級」というものを、地震発生から10分ぐらいで発表しているという説明です。以上は、参考としてお話ししました。

（参考）長周期地震動による被害

長周期地震動：大きな地震が発生したときに生じる周期（1往復するのにかかる時間）が長い揺れのこと

特徴1 高いビルを、長時間にわたって大きく揺らします。
特徴2 遠くまで伝わりやすい性質があります。

24階
2階

2011年東北地方太平洋沖地震のときの東京駅内のビルの室内の様子（上字に大きく揺れ）

- 高いビルでは、長周期地震動による大きな揺れにより、家具等が倒れたり、落ちたり、移動する。（免震の建物は低くても影響を受ける可能性あり）
- 天井の落下、スプリンクラーの故障、エレベータの障害などが過去の地震で起きている。

リーフレット「知ってる？ 長周期地震動のこと」より

12

（参考）長周期地震動に関する観測情報

- 概ね14、15階建以上の高層ビルを対象
- 高層ビルでの長周期地震動による揺れの大きさは、震度では分らない。
- 地震時の人の行動の困難さの程度や、家具や什器の移動・転倒などの被害の程度から4つの階級に区分した「長周期地震動階級」を地震発生から10分で発表。

階級1	階級2	階級3	階級4
- 室内にいたほとんどの人が揺れを感じる。驚く人もいる。 - アライメントなど落下しげもの少々大きく揺れる。	- 室内で大きな揺れを感じ、物につかまらなければならないと感じる。物につかまらなければ多分倒れ、怪我など、行動に支障を感じる。 - キャスター付きの家具等がわずかに動く。物にぶつかると怪我などがある。	- 立っていることが困難になる。 - キャスター付きの家具等が大きく動く。倒壊している可能性が非常に高い。平常定常なものは倒壊することがある。	- 立っていることができません。はたは倒壊している可能性があります。倒壊に人々を巻き込む。 - キャスター付きの家具等が大きく動く。倒壊するものがある。固定していない家具の大半が倒壊し、倒壊の危険がある。

緊急地震速報（警報）は階級3以上を予想した場合に発表

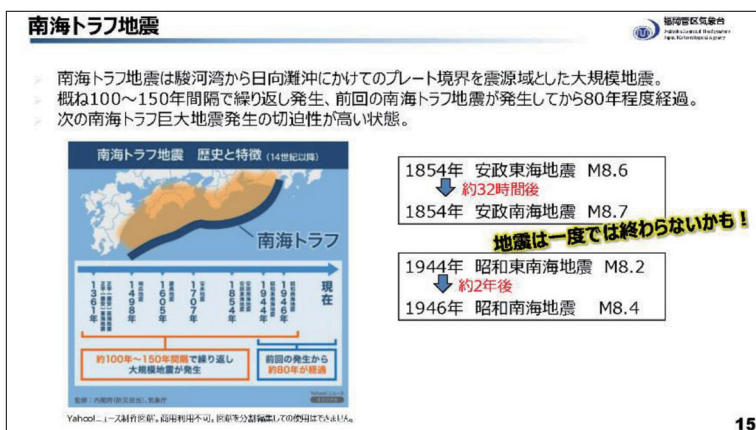
13

ちょっと足早ですが、次に「南海トラフ地震」と「南海トラフ地震臨時情報」の話をしていきます。

「南海トラフ地震」、皆様ご存じと思いますが、100年から150年周期で繰り返し発生している地震です。前回の発生から既に80年経過しているのが、現在の状況というところです。

スライドの右側の方に記載していますが、地震が1回で終わらなかったケースがありました。安政の地震の場合は、最初は東海地震、32時間後に南海地震という形で発生しています。

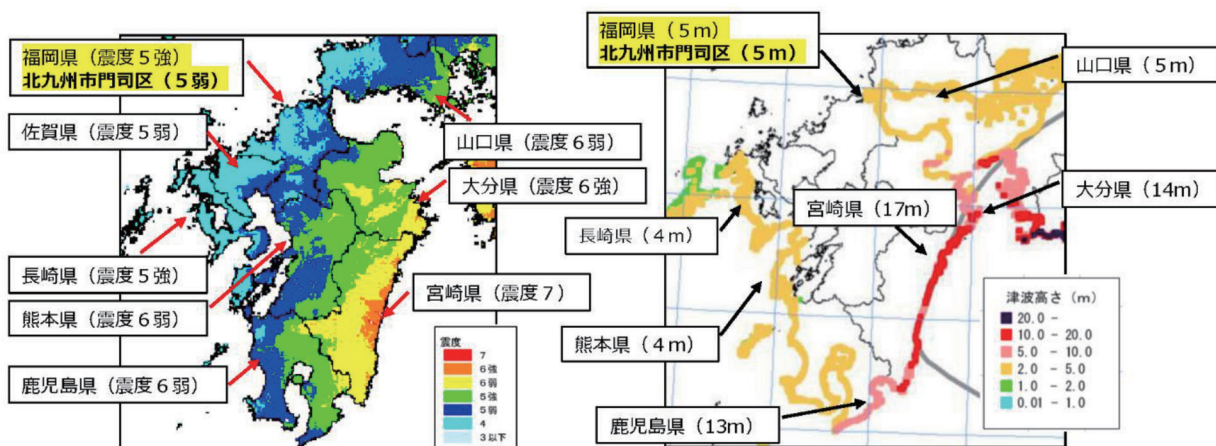
それから、1944年の昭和東南海地震、その2年後に昭和南海地震が発生しており、約2年の間隔を置いて発生しています。ですので、一気に南海トラフ全部が崩れることがあるかもしれませんが、半分ずつ崩れることがあるかもしれないということで、そこは分からないところなのですが、冒頭、言いましたように100年から150年の間隔で繰り返している地震ですから、発生の可能性がかなり高い地震と位置付けられています。



15

南海トラフ地震で想定されている震度・津波

- 九州・山口県では宮崎県では震度7、福岡県では震度5強、北九州市門司区で震度5弱の想定。
- 津波の高さは、太平洋沿岸で10m超、福岡県北九州市門司区では5mの想定。



「南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ報告書説明資料」(中央防災会議, 2025) を加工して作成

16

それで、南海トラフ地震で想定されている地震の震度と津波は、既に先ほどの関門港自然災害対策委員会の中でも触れられていますし、皆さんご存じのところだと思いますので、このスライドのように想定されていることをご理解いただければと思います。

続いて、南海トラフ地震臨時情報の話を少ししておきます。

まず、5分から30分で「調査中」、正式には「南海トラフ地震臨時情報 (調査中)」が発表され

ます。南海トラフ沿いで異常な現象が観測されたとき、その現象が南海トラフ沿いの大規模な地震と関連するかどうかという調査が始まります。

「南海トラフ沿いの地震に関する評価検討会」が開催され、気象庁の観測結果は、評価検討会に報告、検討が行われます。

2時間ぐらい後に「巨大地震警戒」、「巨大地震注意」、「調査終了」の3つの内のどれかが発表されることになります。

令和6年8月8日の地震の場合は「巨大地震注意」が発表されています。「通常の生活をしてください。日頃から地震への備えを再確認してもらえば結構です。」ということを会見等々で伝えられたのですが、イベントなどを中止したところが見られました。

「調査終了」は、「取り敢えず、地震の発生に注意しながら通常の生活をお願いします。」ということです。

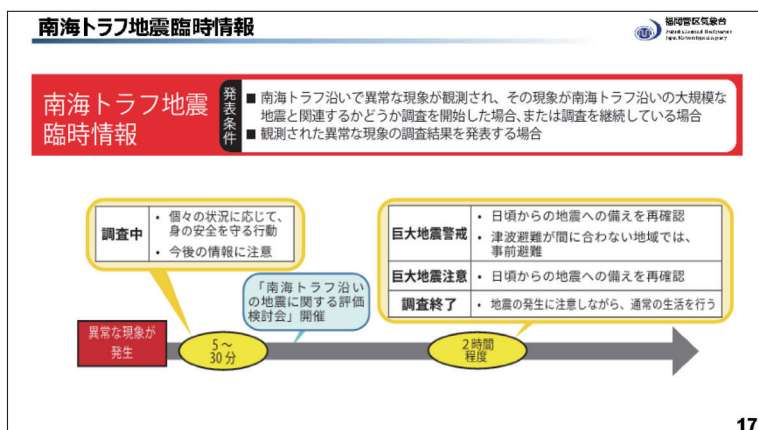
「巨大地震注意」は「通常の生活をしながら、地震への備えを再確認。」というようなことになるわけですが、「巨大地震警戒」は、地震への備えを再確認するほか、地震津波の影響を大きく受ける「強化地域」では、「避難に時間がかかる人は予め自身の避難、避難が間に合わない地域では事前の避難」ということが加わっています。

南海トラフ地震臨時情報の発表の流れですけれども、マグニチュード6.8以上の地震、通常と異なるゆっくり滑りなどの現象が発生すると、「南海トラフ地震臨時情報（調査中）」が発表され、「南海トラフ沿いの地震に関する評価検討会」で調査が始まり、その2時間後ぐらいに、「警戒」「注意」「調査終了」のどれかが発表となります。

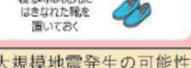
8月8日の場合は、16時42分に地震が発生してマグニチュードが7.1と発表され、8日17時には「南海トラフ地震臨時情報（調査中）」が発表されています。検討会が開催という流れになって2時間後、19時15分に「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」が発表されています。

このとき、「政府から特別な注意の呼びかけ」が行われ、ちょうど1週間後に「政府からの特別な注意の呼びかけ」が終了しました。

この表は「南海トラフ地震臨時情報」の発表時の行動をまとめたものです。先ほど話をしましたけれども、もう一度、見ておいていただければと思います。



南海トラフ地震臨時情報の発表時の行動

地震発生から最短2時間後	南海トラフ地震臨時情報（巨大地震警戒）	南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）	南海トラフ地震臨時情報（調査終了）
（最短） 2時間程度	- 日頃からの地震への備えの再確認に加え、地震が発生したらすぐに避難するための準備 - 地震発生後の避難では間に合わない可能性のある住民は事前避難 	日頃からの地震への備えの再確認に加え、地震が発生したらすぐに避難するための準備   	大規模地震発生の可能性がなくなったわけではないことに留意しつつ、地震の発生に注意しながら通常の生活を行う。  
1週間（※）	日頃からの地震への備えの再確認に加え、地震が発生したらすぐに避難するための準備	大規模地震発生の可能性がなくなったわけではないことに留意しつつ、地震の発生に注意しながら通常の生活を行う。 	
2週間	大規模地震発生の可能性がなくなったわけではないことに留意しつつ、地震の発生に注意しながら通常の生活を行う。		

※ 通常とは異なるゆっくりすべりが観測された場合は、すべりの変化が収まってから変化していた期間と概ね同程度の期間が経過したときまで

内閣府ホームページ
防災情報のページより

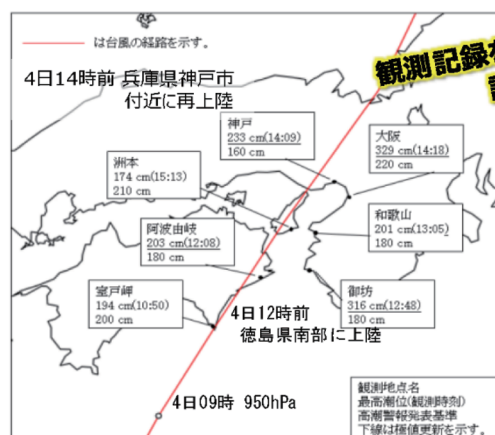
19

次、ちょっと足早ですけれども、台風について話をさせていただきます。

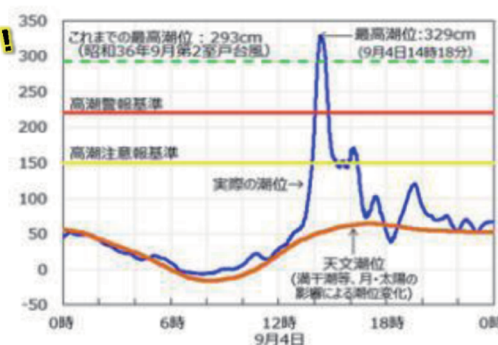
台風と言うと、風や波による被害が挙げられますが、高潮についても、台風による高潮害が発生することがあります。

平成30年台風第21号による高潮害等

- 台風第21号は、9月4日12時前に非常に強い勢力で徳島県南部に上陸。
- 西日本から北日本にかけて非常に強い風、非常に激しい雨。
- 特に四国地方や近畿地方では猛烈な風や記録的な高潮となり、浸水害が発生。



9月4日の各地の最高潮位及び潮位の推移



9月4日の潮位の推移（大阪検潮所）

21

このスライドは平成30年の台風第21号による高潮害です。左側の図に台風の進路を赤線で記載していて、右側に大阪検潮所の最高潮位及び潮位の推移を記載しています。このときは、記録を更新するような高潮を観測しています。

右側の画像は、皆さんの記憶にあるのではないかと思います。関西空港の連絡橋にタンカーが衝突した画像で、ニュースに取り上げられました。

このときの被害ですけれども、人的なものとしては、死者14人、重傷46人、軽傷は897人といった被害になっています。家屋や施設などの被害状況は、浸水・冠水、それから、防波堤の損壊、護岸損壊、パラペット破損、ズラズラっと書いていますが、このように多くの被害が発生しました。

平成30年台風第21号による被害

福岡管区気象台
Fukuoka Regional Headquarters
Japan Meteorological Agency

【主な被害】（内閣府 平成30年10月2日17時）
 ・死者14人、重傷46人、軽傷897人
 ・住家全壊26棟、半壊189棟、一部損壊50,083棟
 ・床上浸水66棟、床下浸水505棟

高潮被害（神戸市より提供）
 左：車両流出 右：道路冠水

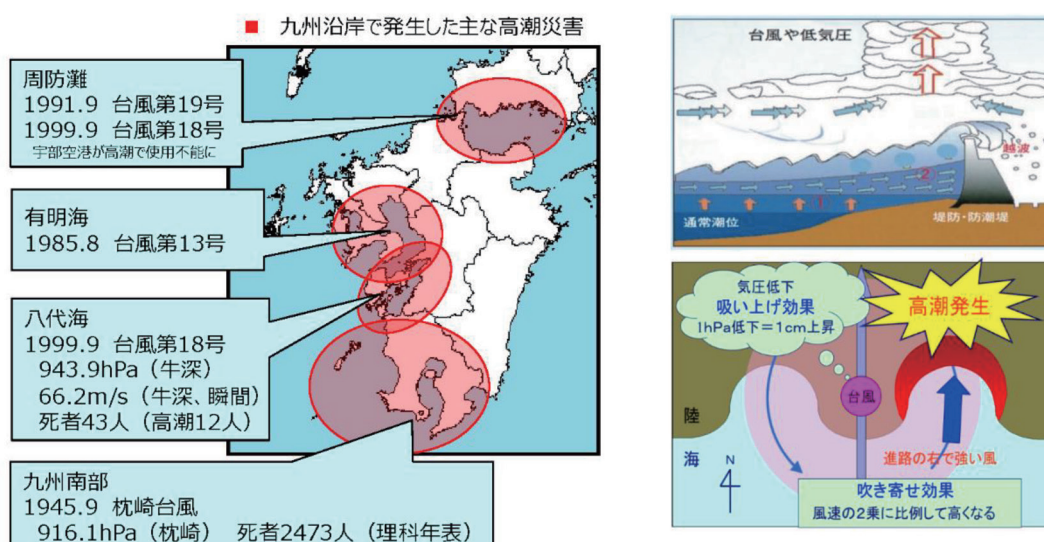
【被害状況】
 浸水・冠水、防波堤損壊、護岸損壊、パラペット破損、
 コンテナ散乱・火災・海上流出、車両浸水・流出、中古車火災、
 フェリーターミナル人道橋破損、連絡橋通行止め、
 船舶乗り上げ、船舶の漂流・漂着、
 交通障害、断水、停電、電話不通 等々

関西空港の連絡橋に衝突したタンカー
 （国土交通省近畿地方整備局HP）

22

九州・山口における高潮害

➤ 気圧低下による吸い上げ効果及び風の吹き寄せ効果により、湾奥部や低地での被害が多い。



九州・山口における高潮害ですが、周防灘や有明海、八代海、九州南部で高潮による被害が発生しています。

気圧低下による吸い上げ効果及び風の吹き寄せ効果により、湾の奥や低地で被害が多くなります。

周防灘における高潮発生時の台風経路を右側の図に示しています。また、周防灘西岸の最大潮位の偏差を記載しています。1999年9月の台風第18号での記録までしか記載していませんが、それ以降は、特に大きなものはあ

周防灘における高潮発生時の台風経路

福岡管区気象台
Fukuoka Regional Headquarters
Japan Meteorological Agency

➤ 福岡県では、有明海に南よりの風が吹くとき、**周防灘に東よりの風が吹くとき**、玄界灘に西〜北風が吹くときは、高潮の発生するおそれがある。

周防灘西岸の最大潮位偏差（cm）

年月日	台風名	地	名
1942. 8. 27	周防灘台風	166	150 76
1945. 9. 17	枕崎台風		129
1950. 9. 13	ギジヤ台風	131	
1951.10.15	ルース台風	124	115 103
1955. 9. 30	台風第22号		147 121
1955. 8. 6	台風第15号	134	
1999. 9. 24	台風第18号	201	219

周防灘に高潮害が発生した時の台風経路

福岡県地域防災計画より

24

りません。

福岡県の場合、有明海は南寄りの風、周防灘は東寄りの風が吹くとき、玄界灘では、西から北西の風が吹くときに高潮が発生する恐れがあります。ここは押さえておいてください。

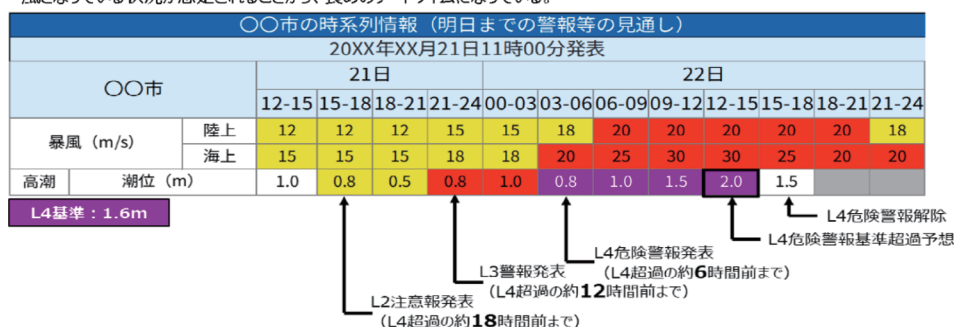
高潮に関する情報の主な変更点



- **高潮特別警報は発表基準を変更して警戒レベル5相当情報として運用**（これまでの台風を要因とする高潮特別警報の運用はなくなり、レベル5相当の基準を新たに設定して運用）
- **警戒レベル毎に情報体系を整理し、避難行動との関係を明確化。**
レベル5高潮特別警報は緊急安全確保、レベル4高潮危険警報は避難指示発令のトリガー情報を想定。
- レベル4相当、レベル3相当、レベル2の情報は、**浸水被害のおそれがある状況からリードタイムをとって発表する運用に変更。レベル3高潮警報、レベル2高潮注意報の基準はなくなる。**
- 高潮により国民経済上重大な損害を生ずるおそれがあるものとして国土交通大臣が新たに指定した海岸（高潮予報海岸）では、国土交通省・都道府県・気象台が共同発表する情報とし、波の打上げの効果も加味した情報に高度化する。

（注）現在は高潮注意報で行っている低地での軽微な浸水被害に対する注意喚起は、新たな情報体系では扱わず、今後は高い潮位、大潮等に関する「気象解説情報」で対応

災害に関する立退き避難に必要となる時間（リードタイム）については、高潮が発生する際は台風等の接近時に伴い暴風となっている状況が想定されることから、長めのリードタイムになっている。



25

高潮に関する防災情報について、気象庁は従来、（基準を設定して）「高潮注意報」、「高潮警報」、「高潮特別警報」を発表してきました。

気象庁では、5月29日から「新たな防災気象情報」という形で警報・注意報等の発表を開始しています。高潮については、「高潮特別警報」の発表基準を変更して、警戒レベル5相当の情報として運用を開始しています。

これまでの「高潮特別警報」の発表基準は「数十年に一度の強度の台風や同程度の低気圧により高潮になると予想される場合」としていましたが、現在、台風を要因とする高潮特別警報の運用はありません。台風を要因とする特別警報については、暴風と波浪^{注1)}のみになっています。

注1) 北九州市の場合（令和8年5月28日現在 福岡管区気象台）

暴風特別警報：中心気圧 930hPa 以下又は最大風速 50m/s 以上の台風や同程度の温帯低気圧により暴風が吹くと予想される場合

波浪特別警報：中心気圧 930hPa 以下又は最大風速 50m/s 以上の台風や同程度の温帯低気圧により高波になると予想される場合

警戒レベル5相当の「高潮特別警報」の基準を新たに設定して運用を開始しているところ、警戒レベル4相当の「高潮危険警報」も基準を決めて発表しています。

どんな発表の仕方をするかという点、この資料を見て欲しいのですが、スライドの左下に「L4基準：1.6m」と書かれています。この事例（場所）における警戒レベル4相当の高潮危険警報の基準の潮位は1.6mということであり、場所ごとに警戒レベル4相当の高潮の基準（潮位）を設け

ています。基準の値は、当然、場所によって変わることがあります。

警戒レベル3相当や警戒レベル2相当の基準はありません。

潮位が警戒レベル4の基準に到達すると予想される場合のみ、

- ・レベル4の基準に到達する約6時間前にレベル4の**危険警報**を発表。
- ・レベル4の基準に到達する約12時間前までにレベル3の**警報**を発表。
- ・レベル4の基準に到達する約18時間前までに、レベル2の**注意報**を発表。

という運用に変わっています。

潮位が警戒レベル4相当の基準値に到達することが予想されない場合は、警戒レベル2相当の注意報や警戒レベル3相当の警報は発表されないということになります。

(繰り返しになりますが、) 潮位が警戒レベル4相当の基準値に到達することが予想された場合、潮位が同基準値に到達すると予想される時刻の約18時間前までに警戒レベル2相当の注意報を発表して、約12時間前までに警戒レベル3相当の警報を発表、さらに、約6時間前までにレベル4の危険警報を発表して、備えていただく、このような運用に変わっていますので、押さえておいていただきたいと思います。

もう少し時間があれば、ゆっくり説明をしたいところなのですが、全体が分かるように参考資料スライド38頁に今回の「新たな防災気象情報」の説明を1枚入れています。

新しい防災気象情報



福岡管区気象台
Fukuoka Region's Headquarters
Japan Meteorological Agency

- 防災気象情報（河川氾濫、大雨、土砂災害、高潮）を5段階の警戒レベルにあわせて発表します。
- 対象災害ごとの情報として整理するとともに、**レベル4相当の情報として危険警報を新設します。**
- **情報名称そのものにレベルの数字を付けて発表します。**（例：レベル4大雨危険警報 等）

大河川の
外水氾濫

中小河川の外水氾濫
内水氾濫（浸水害）

警戒レベルの考え方や
住民がとるべき行動は変わりません

<新たな防災気象情報の情報体系とその名称>

	河川氾濫 1級河川などの 大河川の氾濫	大雨 低地の浸水や 大河川以外の氾濫	土砂災害 急傾斜地のがけ崩れや 土石流	高潮 海面の上昇や 波の打上げによる浸水	(警戒レベルごとの)> 住民が とるべき行動
警戒レベル 5相当	レベル5 氾濫特別警報	レベル5 大雨特別警報	レベル5 土砂災害特別警報	レベル5 高潮特別警報	命の危険 直ちに安全確保！
<警戒レベル4までに危険な場所から かならず避難！>					
警戒レベル 4相当	レベル4 氾濫危険警報	レベル4 大雨危険警報	レベル4 土砂災害危険警報	レベル4 高潮危険警報	危険な場所から全員避難
警戒レベル 3相当	レベル3 氾濫警報	レベル3 大雨警報	レベル3 土砂災害警報	レベル3 高潮警報	避難に時間を要する人は早め に避難、避難の準備など
警戒レベル 2	レベル2 氾濫注意報	レベル2 大雨注意報	レベル2 土砂災害注意報	レベル2 高潮注意報	避難行動を確認（避難場所や 避難ルート、避難のタイミングなど）
警戒レベル 1	早期注意情報				災害への心構えを高める

38

今年の5月29日に変わった「新たな防災気象情報」の全体像を簡単に説明すると、これまでの防災気象情報というのは、ちょっと歪なところがあり、それを整理したものがこの図になります。

縦軸が警戒レベルで、5段階に分かれています。それから、横方向に現象が4つ並んでいます。そのマス目にきちんと埋まるように整理が行われました。警戒レベルは、内閣府の「避難情報に関するガイドライン」^{注2)}の中に記載されているのですが、警戒レベルとの整合を図るため、警戒レベルの観点から防災気象情報を整理^{注3)}したということです。

注2) 避難情報に関するガイドライン（令和8年3月）の27頁に次のように記されています。

- ・警戒レベルとは、災害発生のおそれの高まりに応じて5段階に分類した「居住者等がとるべき行動」と、その「行動を促す情報」（避難情報等：市町村が発令する避難情報と気象庁が発表する注意報等）とを関連付けるものである。

注3) 気象庁が、今回、「避難情報に関するガイドライン」の警戒レベルに関連付けて整理した気象防災情報は、気象庁が発表している全ての気象防災情報ということではありません。

住民の避難判断に直結する「河川氾濫」、「大雨」、「土砂災害」、「高潮」の4つの分野に関するものだけであり、警戒レベルに関連付けて整理されました。

住民の避難判断に直結しない「風」や「波浪」などについては、気象防災情報に含まれるものの、今回の整理には含まれていません。

警戒レベルに相当する情報は、レベルの数字、それから、現象名を付して発表します。ニュースでも取り上げられているので、ご存じの方もいらっしゃると思います。レベル2に相当する情報は注意報、レベル3に相当するものは警報ですね、レベル4で危険警報、レベル5で特別警報と、こういう形で発表しています。

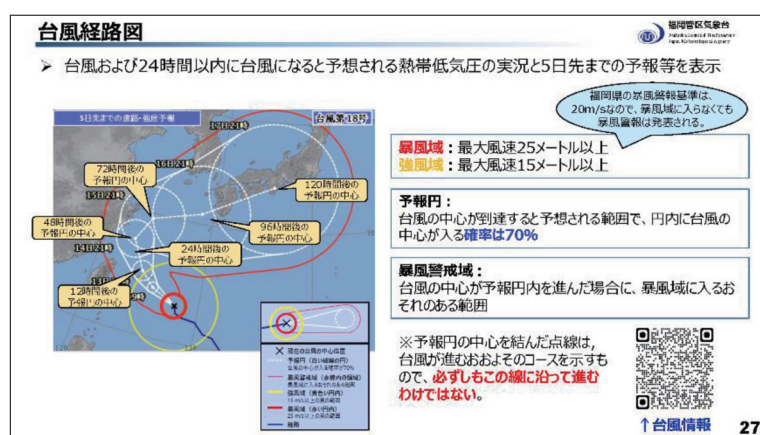
それから、川の氾濫については、大きな河川の氾濫は「河川氾濫」の区分で整理し、中小河川の氾濫は「大雨」の区分の中に含めて整理し、発表します。これまで、「洪水」の警報・注意報を発表してきましたが、その発表はなくなり、「大雨」の警報・注意報等に整理されました。

土砂災害についても、以前は大雨注意報、大雨注意報（土砂災害）、土砂災害警戒情報、大雨特別警報（土砂災害）という複数の情報がありましたが、今回の整理で一本立ちさせ、情報を整理して発表します。

こちらの方（土砂災害）も、運用面で少し分かりづらいところがあるのですが、今回、港という観点から高潮を詳しくお話ししました。

それから、台風に関する防災情報。時間もなくなってきましたので、足早に進めたいと思います。台風経路の中に示している情報について、予報円の話をしてします。

予報円とは、台風が中心が到達すると予想される範囲を示しています。円内に台風が中心が入る確率は70%です。予報円が大きければ大きいほど、どこに進むのかよく分からないということになります。予報円は、台風が中心が到達する確率が70%と予想される範囲を示していることをご理解いただければと思います。



それから、台風の大きさと強さですけれども、大きさは「大型」と「超大型」の2つの階級、強さは「強い」、「非常に強い」、「猛烈な」という3つの階級で示します。

昔は「小型」という区分もあったのですが、「小型」と聞いて安心されてしまうところもあり、現在は「大型」と「超大型」の2階級になりました。

台風の大さと強さ

福岡管区気象台
Fukuoka District Meteorological Office
Fukuoka Meteorological Service

◆大きさの階級分け

階級	風速15m/s以上の半径
大型	500km以上～800km未満
超大型	800km以上

◆強さの階級分け

階級	最大風速
強い	33m/s以上～44m/s未満
非常に強い	44m/s以上～54m/s未満
猛烈な	54m/s以上

※ 平均風速は10分間の平均。瞬間風速は3秒間の平均です。

※ 人や物の被害は国土交通省の「気象庁 気象情報」を参考に作成しています。

※ 資料は気象庁ホームページを参考にしています。

(https://www.jma.go.jp/mf/jma/tokyo/typhoon/typhoon_size_strength_index.html)

平均風速 (m/s) 10分間の平均	人への被害 と人の被害 による被害	建物・家財の 被害	被害の 程度	被害の 程度 (円)
20～25 ～60km/h	強風に吹かれたり、 波浪にさらされたり が頻りに起こる。 →被害は、主に建物に 限られる。	屋根瓦、屋根材が 飛ばされ、窓ガラス が割れる。木造の 家屋は、一部が倒壊 する。	30	
25～30 ～61～74km/h	強風に吹かれたり、 波浪にさらされたり が頻りに起こる。 →被害は、主に建物に 限られる。	屋根瓦、屋根材が 飛ばされ、窓ガラス が割れる。木造の 家屋は、一部が倒壊 する。	40	
30～35 ～75～89km/h	強風に吹かれたり、 波浪にさらされたり が頻りに起こる。 →被害は、主に建物に 限られる。	屋根瓦、屋根材が 飛ばされ、窓ガラス が割れる。木造の 家屋は、一部が倒壊 する。	50	
35～40 ～90～104km/h	強風に吹かれたり、 波浪にさらされたり が頻りに起こる。 →被害は、主に建物に 限られる。	屋根瓦、屋根材が 飛ばされ、窓ガラス が割れる。木造の 家屋は、一部が倒壊 する。	60	
40～ ～105～119km/h	強風に吹かれたり、 波浪にさらされたり が頻りに起こる。 →被害は、主に建物に 限られる。	屋根瓦、屋根材が 飛ばされ、窓ガラス が割れる。木造の 家屋は、一部が倒壊 する。		

2

これまでも、「早期注意情報」という情報を発表してきましたが、今回、改善をはかっています。

「早期注意情報」は、警報級の現象を5日先まで予想し、その可能性を「高」「中」の2段階で発表しています。今日と明日については6時間刻み、3日目（明後日）については12時間（という改善をはかり）、それ以降については1日という形で発表します。先に行けば行くほど不確実性が高いので、このような形で情報提供しています。

注目すべきところは、縦軸に示している大雨、土砂災害、暴風、波浪、高潮の5種類の現象^{注4)}の発生の可能性について、今後どうなるかということを示していることです。

注4) この例では5種類の現象について示されていますが、「早期注意情報」は大雨、土砂災害、雪、風、波、潮位の6種類の現象について発表されています。

それから、警報・注意報等についてですが、ホームページでは、このように見ることができます。

この事例は、6月19日の屋久島町に発表されたものです。自分の市町村を選んで警報・注意報のページを見たときに、このようにご覧になれます。

早期注意情報（警報級の可能性）											
福岡県北九州地方の早期注意情報（警報級の可能性）											
2026年06月19日05時 福岡県気象台 発表											
北九州地方では、20日までの期間内に、大雨、土砂災害警報を発する可能性がある。											
福岡県北九州地方	19日			20日			21日		22日	23日	
警報級の可能性	06-12	12-18	18-24	00-06	06-12	12-18	18-24	00-12	12-24		
大雨	-	-	-	[中]	[中]	-	-	-	-	-	-
土砂災害	-	-	-	[中]	[中]	[中]	[中]	-	-	-	-
暴風(雪)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
波浪	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
高潮	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

■ [高] ■ [中]

気象庁ホームページ：早期注意情報（警報級の可能性）コンテンツから見たい市町村を選択

気象警報・注意報			
全国	鹿児島県（奄美地方除く）	屋久島町の警報・注意報	気象庁ホームページ：気象警報・注意報 コンテンツから見たい市町村を選択
警報レベル4相当情報発表中			
屋久島町の警報レベル4相当情報（発表状況）			
2026年06月19日05時40分更新			
屋久島町	大雨	土砂災害	高潮
レベル5相当			
レベル4相当		レベル4土砂災害危険警報	
レベル3相当			
レベル2	レベル2大雨注意報		
屋久島町の警報・注意報（発表状況）			
2026年06月17日21時55分更新			
屋久島町	警報・注意報		
特別警報			
警報			
注意報	雷注意報		

警報・注意報の下の方を見ると、時系列情報というものが並んでいます。これは、今後の状況がどう推移していくか、警戒すべき時間帯がどれぐらいなのかを示しているものです。

今日と明日ぐらいまでの期間を掲載しているものなので、直近の情報ということでご理解ください。上のほうから1時間最大雨量、24時間最大雨量、大雨、土砂災害、最大風速などが掲載されています。

気象庁のホームページの時系列情報のコンテンツから見たい市町村を選ぶと、このような情報を見ることができるようになっています。

時系列情報		福阿管区気象台	
要項: 大雨・土砂災害・大雪 警戒レベル: 大雨・土砂災害・大雪 注意喚起: 大雨・土砂災害・大雪		注意喚起: 大雨・土砂災害・大雪	
1. 1時間最大雨量 (mm)		2. 24時間最大雨量 (mm)	
大雨		土砂災害	
最大風速 (m/s)		6時間最大雨量 (mm)	
24時間最大雨量 (mm)		大雪	
降雪量 (cm)		積雪量 (cm)	
日照時間 (h)		日照率 (%)	
最高気温 (℃)		最低気温 (℃)	
最高湿度 (%)		最低湿度 (%)	
天気		気象庁ホームページ: 時系列情報 コンテンツから見たい市町村を選択	

31

その他ですが、先ほど、エルニーニョの話もちょっと出ました。台風も地球温暖化による影響がありそうです。

先ほどエルニーニョ発生の話がありましたが、エルニーニョの年は、冷夏と言いますか、統計的に見ると気温が平年より低く推移した年が多いようです。

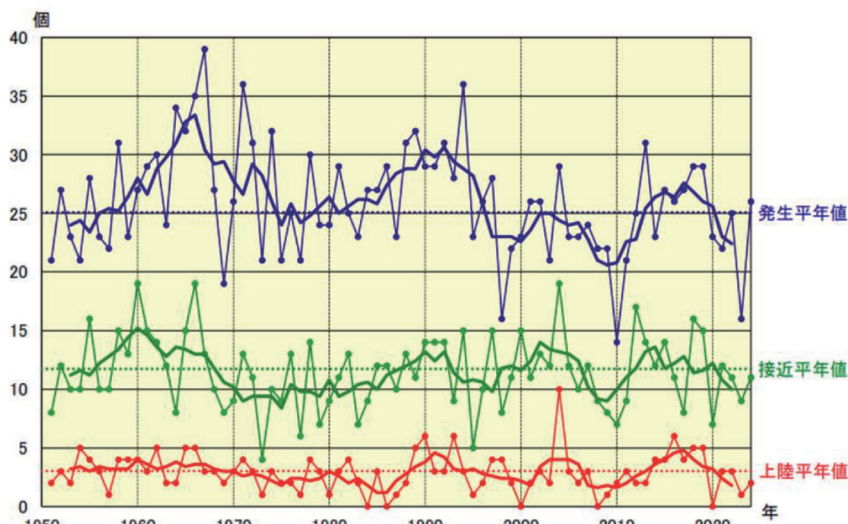
しかし、昨今の地球温暖化、それから海水温の上昇を考えると、個人的には冷夏というほど肌で感じるのかなと考えているところです。

ですので、どのような影響が出るのかというのは、今の時点で話をするのはなかなか難しいです。

台風の長期的な変化傾向



- 台風の発生数、日本への接近数に長期的な変化傾向は確認できない。



日本の気候変動2025 大気と陸・海洋に関する観測・予測評価報告書より

33

もう一つ、統計的なところで今回示しているのが「台風の発生数」と「日本への接近数」です。発生の平年値であったり、接近の平年値だったり、上陸の平年値だたりというのを並べていますが、変化傾向は確認できません。

ただ、地球温暖化で台風が強まっているということが言われていますので、意識していただければと思います。

これは、日本の気候変動ということで、気象庁ホームページに掲載しているものです。文部科学省と気象庁が合同で発表している「日本の気候変動」という報告書を掲載しています。

それから、最後です。今日、「新たな防災気象情報」の話を少しさせていただきました。高潮だけ少し詳しく話をしたところですが、全体像も含めてご覧になりたい方は、参考資料のスライドの41頁に2次元コードを記載していますので、ご覧いただけるとありがたいと思います。



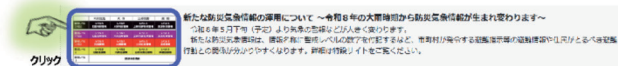
新しい防災気象情報 ～気象庁HPの特設サイト～

今回の説明内容をはじめ、新しい防災気象情報の説明や普及啓発ツールは、気象庁HPの新しい防災気象情報の特設サイトをご利用ください。



<https://www.jma.go.jp/jma/kishou/known/bosai/keiho-update2026/index.html>

<福岡管区気象台HPからもアクセスできます> ピックアップ情報 ⇒ 新たな防災気象情報の運用について



41

ただ、資料として、かなりボリュームがあるので、全部読もうとすると、「もういいや」ということになると思います。簡単な、1分に満たないぐらいの短い動画なども載っているので、(このような短い動画等を) ご覧いただければと思います。

ちょっと足早で恐縮ですが、私の話は以上となります。ご清聴ありがとうございました。

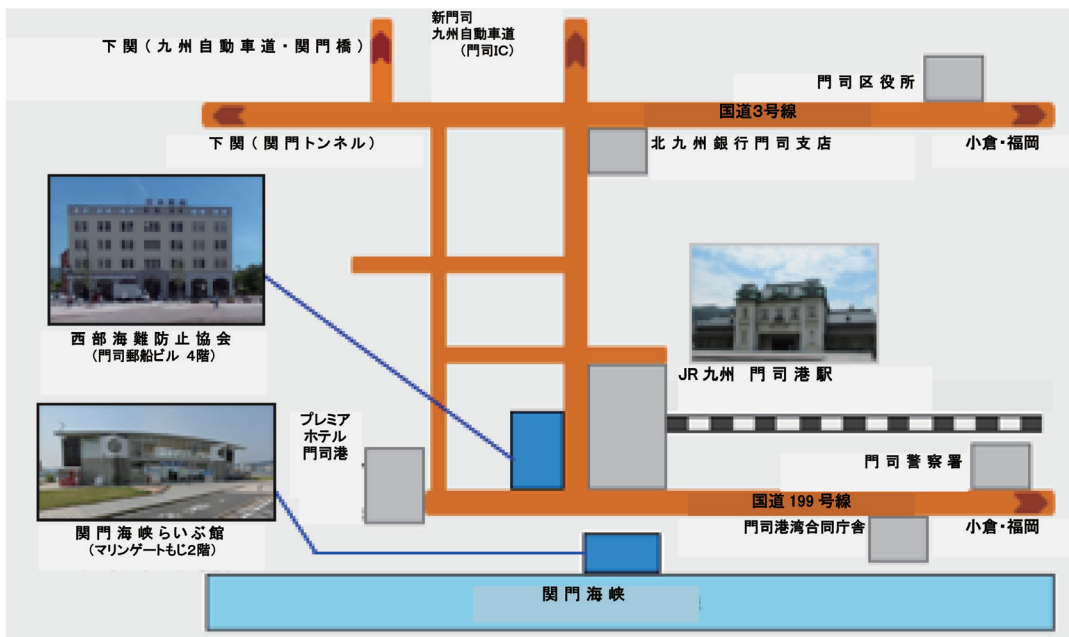
※ この講演で使用されたスライドは、講師のご厚意により、令和8年12月31日まで西部海難防止協会のホームページに掲載しています。

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「◆ 会報記事関連資料」にある『講演資料：「地震・津波・台風」に関する情報 (会報第214号関連)』をクリックしてご覧ください。

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 214 号
(令和8年9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 北九州市小倉北区鑄物師町 1-1