会報

第125号

公益社団法人
日本海海難防止協会

日本海海難防止協会は、本州日本海沿岸(山口県を除く)及び付近水域における、海上交通の安全に寄与するため、次の事業を行っております。

(1) 船舶の航行安全及び海難防止に関する事項の調査研究

(2) 船舶の航行安全に関する教育指導及び情報の提供

(3) 海難防止に関する事項の周知宣伝

(4) その他本協会の目的を達成するために必要な事業

【公益社団法人　日本海海難防止協会が行う事業区域図】

アクセス

○新潟駅(JR 信越線)から

徒歩　約 25 分、ﾀｸｼｰ利用　約 10 分、

ﾊﾞｽ利用　新潟交通　北ふ頭　約 20 分

北ふ頭　停留所下車徒歩約 5 分

○新潟空港から

ﾀｸｼｰ利用　約 20 分、ﾊﾞｽ利用　北ふ頭　約 20 分

○車

国道 113 号線竜が島郵便局前交差点を左折直進、信号を一つ通過後右折し約 50m

目　　次

Ⅰ　事 業 報 告

Ⅰ－１　調査研究 1

１　由利本荘市沖洋上風力発電事業に係る航行安全対策調査 1

1-1　第３回委員会 1

２　鳥取港(西浜航路)大型貨物船入出港に係る航行安全調査 2

2-1　第１回委員会 2

2-2　ビジュアル操船実験 2

2-3　作業部会 3

３　秋田港・能代港洋上風力発電事業に係る航行安全対策 4

3-1　第２回委員会 5

４　18 万m^3級ﾓｽ連続ﾀﾝｸｶﾊﾞｰ型 LNG 運搬船の新潟 LNG ﾊﾞｰｽ着離桟の安全性調査. 6

4-1　第１回委員会 6

Ⅱ　会 務 報 告

Ⅱ－１　業務日誌抄 7

Ⅱ－２　業務予定 8

Ⅲ　海保安全情報

平成 30 年度冬期海難防止対策の実施 9

漁船セーフティラリーみちのく 2018..... 12

まだまだ続く東日本大震災の影響 13

「安全推進マリーナ」を通じたプレジャーボート安全対策の推進 16

簡単に作れる・取扱える簡易救助具「非常投浮（ひじょうとうふ)」 19

平成 30 年度 冬季における海難防止の推進 21

冬季の日本海・積雪に注意！ 22

Ⅳ　寄 稿 欄

意宇六社巡り　－ その１ －..... 24

Ⅴ　連 絡 事 項

☆ 会員名簿の変更..... 28

Ⅰ　事 業 報 告

Ⅰ－１　調査研究

１　由利本荘市沖洋上風力発電事業に係る航行安全対策調査

委員会の構成

（順不同・敬称略）

「委　員」

（委員長）　矢吹　英雄　東京海洋大学　名誉教授

髙橋　　勝　海上保安大学校　名誉教授

松田　洋和　一般社団法人日本船長協会　副会長

高橋　福治　秋田船川水先区水先人会　会長

西宮　公平　秋田海陸運送株式会社　代表取締役社長

加賀谷　弘　秋田県漁業協同組合　代表理事組合長

（藤田 博英　秋田県漁業協同組合　代表理事組合長　人事異動により委員交代）

根本　兼敏　秋田県漁業協同組合　南部総括支所　支所長

山田　則隆　株式会社マリーナ秋田　代表取締役専務

齋藤　修市　秋田県小型船舶安全協会　会長

「関係官公庁」

第二管区海上保安本部　交通部

秋田海上保安部

東北地方整備局港湾空港部

秋田地方気象台

秋田県産業労働部　資源エネルギー産業課

秋田県建設部　港湾空港課

秋田県農林水産部　水産漁港課

由利本荘市市民生活部　生活環境課

1-1　第３回委員会

(1)　開 催 日：平成 30 年 10 月２日（火）

(2)　場　　所：秋田市　ホテルメトロポリタン秋田

(3)　議　　題：

①　第２回委員会の質疑への対応について

②　航行の安全性（洋上風力発電施設等の安全管理）について

③　航行安全対策について

④　報告書構成案について

２　鳥取港（西浜航路）大型貨物船入出港に係る航行安全調査

委員会の構成

（順不同・敬称略）

「委　員」

（委員長）　寺本　定美　海上保安大学校　名誉教授

奥田　邦晴　国立研究開発法人水産研究・教育機構水産大学校　名誉教授

松田　洋和　一般社団法人日本船長協会　副会長

森脇啓治郎　境水先区水先人会　会長

眞木　　崇　境港海陸運送株式会社海運事業部　船舶代理店課長

長野　達夫　日本興運株式会社鳥取支店　支店長

「関係官公庁」

第八管区海上保安本部　交通部

境海上保安部

鳥取海上保安署

中国地方整備局　境港湾・空港整備事務所

鳥取地方気象台

2-1　第１回委員会

(1)　開 催 日：平成 30 年 10 月 18 日（木）

(2)　場　　所：鳥取市　ホテルモナーク鳥取

(3)　議　　題：

①　西浜航路入出港計画について

②　調査・検討の計画（案）について

③　鳥取港の現況について

④　航行環境について

⑤　操船に係る基礎検討について

⑥　操船の安全性の検討について

2-2　ビジュアル操船実験

(1)　実 施 日：平成 30 年 11 月 12 日（月）～13 日（火）

(2)　場　　所：川崎市（株式会社日本海洋科学　シミュレーションセンター）

2-3　作業部会

(1)　開 催 日：平成30年12月13日(木)

(2)　場　　所：鳥取市　ホテルモナーク鳥取

(3)　議　　題：

①　操船の安全性について（ビジュアル操船実験結果）

②　航行安全対策案について

３　秋田港・能代港洋上風力発電事業に係る航行安全対策

委員会の構成

（順不同・敬称略）

「委　員」

（委員長）矢吹　英雄　東京海洋大学　名誉教授

髙橋　　勝　海上保安大学校　名誉教授

松田　洋和　一般社団法人日本船長協会　副会長

高橋　福治　秋田船川水先区水先人会　会長

西宮　公平　秋田海陸運送株式会社　代表取締役社長

柏屋　　敬　日本通運株式会社秋田港支店　支店長

與後　奨太　能代運輸株式会社　専務取締役

大森　　弘　株式会社ダイニチ　専務取締役

大槻健太郎　東北電力株式会社秋田火力発電所　所長

橋本　英雄　東北電力株式会社能代火力発電所　所長

加賀谷　弘　秋田県漁業協同組合　代表理事組合長

工藤　　篤　秋田県漁業協同組合　北部総括支所　支所長

相原　文夫　秋田県漁業協同組合　秋田支所　秋田地区運営委員長

石井　好勝　八峰町峰浜漁業協同組合　代表理事組合長

大髙　光晴　能代市浅内漁業協同組合　代表理事組合長

田中　保則　三種町八竜漁業協同組合　代表理事組合長

山田　則隆　株式会社マリーナ秋田　代表取締役専務

齋藤　修市　秋田県小型船舶安全協会　会長

佐藤　雅史　秋田北部マリンヤマハクラブ　会長

佐々木　一　能代シーマンズクラブ　会長

加藤榮之進　白神マリンクラブ　代表

「委員関係者」

新日本海フェリー株式会社　秋田支店

「関係官公庁」

第二管区海上保安本部　交通部

秋田海上保安部

東北地方整備局　秋田港湾事務所

秋田地方気象台

秋田県産業労働部　資源エネルギー産業課

秋田県建設部　港湾空港課

秋田県農林水産部　水産漁港課

秋田市産業振興部

能代市環境産業部

3-1　第２回委員会

(1)　開 催 日：平成30年11月27日(火)

(2)　場　　所：秋田市　ホテルメトロポリタン秋田

(3)　議　　題：

①　第１回委員会の質疑への対応について

②　ウインドファームの航行影響について

③　レーダー映像への影響について

④　洋上風力発電施設等の航行安全について

⑤　洋上風力発電施設等の施工計画について

⑥　洋上風力発電施設等の維持管理について

4　18万m^{3}級モス連続タンクカバー型ＬＮＧ運搬船の新潟ＬＮＧバース着離桟の安全性調査

委員会の構成

（順不同・敬称略）

「委　員」

（委員長）　矢吹　英雄　　東京海洋大学　名誉教授

髙橋　　勝　　海上保安大学校　名誉教授

中川　　悟　　一般社団法人日本船長協会　参与

小坂　徳夫　　新潟水先区水先人会　会長

池藤　　公　　新潟港船舶代理店会　理事

伊藤　則彦　　日本海曳船株式会社　常務取締役

「関係官公庁」

第九管区海上保安本部　交通部

新潟海上保安部

北陸地方整備局　新潟港湾・空港整備事務所

新潟県新潟地域振興局　新潟港湾事務所

4-1　第１回委員会

(1)　開 催 日：平成30年12月11日(火)

(2)　場　　所：新潟市　ＡＮＡクラウンプラザホテル新潟

(3)　議　　題：

①　調査・検討の計画について

②　着離桟操船の安全性（ビジュアル操船実験方案）について

Ⅱ　会 務 報 告

Ⅱ－１　業務日誌抄

月　　日	内　　容
10月　２日(火)	由利本荘市沖洋上風力発電事業に係る航行安全対策調査 第３回委員会　(秋田市)
10月18日(木)	鳥取港(西浜航路)大型貨物船入出港に係る航行安全調査 第１回委員会　(鳥取市)
11月　８日(木) ～９日(金)	平成30年度　全国海難防止団体等連絡調整会議　(東京都)
11月12日(月) ～13日(火)	鳥取港(西浜航路)大型貨物船入出港に係る航行安全調査 ビジュアル操船実験　(川崎市)
11月27日(火)	秋田港・能代港洋上風力発電事業に係る航行安全対策 第２回委員会　(秋田市)
11月27日(火)	第２回　船員災害防止連絡会議　(新潟市)
12月11日(火)	18万m^3級モス連続タンクカバー型ＬＮＧ運搬船の 新潟ＬＮＧバース着離桟の安全性調査　第１回委員会　(新潟市)
12月13日(木)	鳥取港(西浜航路)大型貨物船入出港に係る航行安全調査 作業部会　(鳥取市)

Ⅱ－２　業務予定

内　　容		予　定　月　日
(1)	18 万m^{3}級モス連続タンクカバー型ＬＮＧ運搬船の 新潟ＬＮＧバース着離桟の安全性調査　ビジュアル操船実験	平成 31 年１月 10 日 ～11 日
(2)	鳥取港(西浜航路)大型貨物船入出港に係る航行安全調査　第２回委員会	平成 31 年１月 16 日
(3)	18 万m^{3}級モス連続タンクカバー型ＬＮＧ運搬船の 新潟ＬＮＧバース着離桟の安全性調査　作業部会	平成 31 年２月 18 日
(4)	18 万m^{3}級モス連続タンクカバー型ＬＮＧ運搬船の 新潟ＬＮＧバース着離桟の安全性調査　第２回委員会	平成 31 年２月 25 日
(5)	秋田港・能代港洋上風力発電事業に係る航行安全対策　第３回委員会	平成 31 年２月 27 日
(6)	日本海北部海域における簡易型ＡＩＳ普及に関する調査研究 (秋田県・山形県地区)　第２回委員会	平成 31 年２月 28 日
(7)	平成 30 年度　第２回理事会	平成 31 年３月　５日
(8)	平成 31 年度　第１回理事会	平成 31 年５月 14 日
(9)	鳥取港港湾計画改訂に係る航行安全対策調査　第１回委員会	平成 31 年５月　中旬
(10)	会報第 126 号発行	平成 31 年５月　中旬
(11)	平成 31 年度　通常総会	平成 31 年６月　中旬

Ⅲ　海保安全情報

平成30年度冬期海難防止対策の実施

第二管区海上保安本部交通部　航行安全課

第二管区海上保安本部が管轄する東北地方海域では、冬期において、卓越した季節風や発達した低気圧の影響に伴い海上荒天となる日が多くなっています。

この気象・海象不注意、荒天準備不足等に起因する船舶海難が例年発生しており、第二管区海上保安本部及び管内各海上保安部署では、冬期日本海等を航行する船舶に対する安全指導及び情報提供に重点をおいた冬期海難防止対策を実施しています。

１　実施期間

平成30年11月１日（木）から平成31年３月31日（日）まで

２　重点対象海域及び重点対象船舶

（1）　重点対象海域

日本海沿岸及び陸奥湾内

（2）重点対象船舶

貨物船、タンカー

※重点対象海域以外においても、管内全部署で活動を実施しています。

３　実施事項

（1）ＡＩＳメッセージを活用した船舶に対する注意喚起

（2）訪船指導や海事関係者に対する啓発活動

（3）海難防止講習会の実施

４　安全指導事項

（1）最新の気象・海象情報の入手

（2）荒天に備えた適切な対応（貨物の固縛・水密部の閉鎖・早期避難等の措置）

（3）錨泊中、航行中における常時適切な見張りの実施

（4）陸奥湾での陸岸３海里以内への接近自粛

冬期の日本海、荒天が予想されるときの航行・錨泊は危険！早期避難を！

☆ 平成２６年度、冬期日本海での荒天下、航行中に操船困難となり３隻の乗揚げ事故が発生！

☆ 過去１０年で９隻もの大型貨物船が海難に遭遇！

平成２６年度に発生した３隻の乗揚げ海難！！

平成27年3月11日発生（秋田県）

平成26年12月22日発生（山形県）

平成27年3月11日発生（青森県）

上記海難事故には３つの共通点が！！

①冬の日本海は怖い！！！

・西寄りの季節風により
「暴風警報相当の気象条件が頻発」
・東北の日本海には風浪をさえぎる島が無いため
「安全な避泊地がない」
・猛烈な風浪で
「圧流された場合、乗揚げ回避が困難」

②こんな船舶が危険！！！

特に、空船状態や速力の遅い船！！！
風浪の影響を受けやすく、レーシングや圧流により、操船不能となる危険が！

③乗組員の認識不足！！！

乗組員は気象条件や日本海の特性を認識しない状態で日本海を航行し、乗揚げ海難を起こしています！

荒天が予想される場合には、

☆ 最新の気象海象情報を入手して安全な海域に行こう！

☆ 荒天を避け、安全な海域で待機しよう！

第二管区海上保安本部

冬期の海難防止のために

東北地方では、荒天が続く冬期に、気象・海象に対する不注意による海難の発生件数が多くなっています。最新の気象情報を早期に入手し、早めに避泊するなど、荒天に備えた適切な対応を心がけましょう！

また、降雪等により視界が制限される場合も多いので、常時適切な見張りを徹底しましょう！

☆ 最新の気象・海象情報を早期に入手していますか？

荒天への対応は、早めに行うことが肝心です。
そのために、最新の気象・海象情報を早期に入手しましょう。

☆ 早期避難、荒天対策を実施していますか？

荒天が予想される場合は、早めの避泊や入港を心がけましょう。
やむを得ず荒天下を航行する場合は、貨物のラッシング状況や、開口部の閉鎖状況などの点検を行い、荷崩れや浸水の防止措置を確実に行いましょう。

☆ 錨泊当直を適切に実施していますか？

走錨に伴う乗揚げや他船との衝突を防止するため、錨泊中は、目視のほかレーダーやAIS等を適切に使用して、自船や周囲の船舶の位置を確認するとともに、国際VHF（無線電話）を常時聴取するなど、錨泊当直を適切に行い、走錨の有無など周囲の状況把握に努めましょう。

☆ 見張りを適切に実施していますか？

他船との衝突を防止するため、航海中は、目視のほかレーダーやAIS等を適切に使用するとともに、降雪等により視界が悪い場合は見張りを増員するなどして、常時周囲の見張りを適切に行いましょう。

海の安全情報
Maritime Information and Communication System

最新の気象・海象情報、海上工事情報など、海の安全に関する情報をインターネット等で提供しています。

海のもしもは１１８番

JCG 第二管区海上保安本部

漁船セーフティラリーみちのく 2018

第二管区海上保安本部交通部　安全対策課

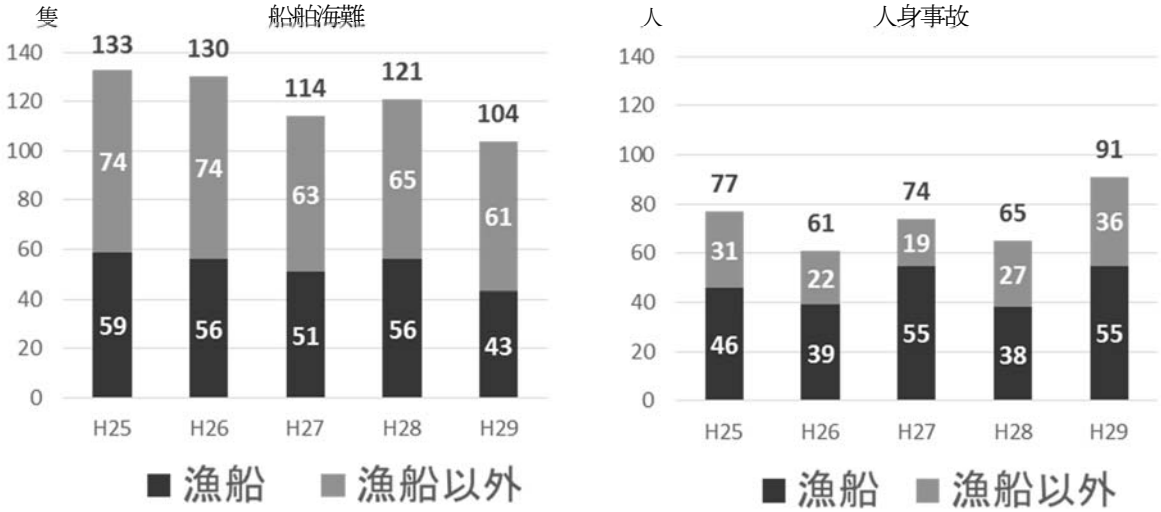
第二管区海上保安本部では、船舶海難全体の約８割を占める漁船、プレジャーボート等の小型船舶の事故を減少させるための対策について、重点的に取り組んでおり、様々な対策を講じているところです。

東北地方では、特に漁船の事故の占める割合が高く、平成 25 年から平成 29 年の過去 5 年間では、船舶海難の 4 割以上を漁船が占め、船舶乗船中の人身事故のうち、漁船乗船中の事故が 6 割を占めています。

漁船の海難原因は見張り不十分や実施中の活動に対する不注意など人為的要因によるものが大半を占めており、海難を減少させるためには、漁業者の方々が自ら事故を起こさないという安全意識を持っていただくことが大切です。

このため、第二管区海上保安本部では東北六県の各漁業協同組合、漁業者相互の「安全操業」、「安全運航」の声がけや、のぼり、ポスターを掲示するなど、事故防止のための取り組みを行い、期間中の無事故達成を目指す「漁船セーフティラリーみちのく」を平成 27 年から開催しており、本年も 145 組合の参加を得て、10 月 1 日から 12 月 31 日の期間にて実施しました。

第二管区海上保安本部管内における船舶海難及び人身事故の発生状況（H25-H29）



まだまだ続く東日本大震災の影響
～被災港湾に入港する際の注意点～

第二管区海上保安本部海洋情報部　監理課

海上保安庁は、東日本大震災後、被災港湾の測量を行い、平成28年度までに海図の更新を行いました。

被災港湾の海図には、地震前後の測量成果を見分けられるように精度索引図（図１参照）を掲載しています。精度索引図では、地震後に測量した区域を水色（図１　部分）で塗りつぶし水深測量の精度情報（A1やB）を付記するとともに、海図本図では同区域の境界を赤色点線（図１　部分）で明示しています。色がついていない区域は地震後に測量できておらず、水深測量の精度情報（D）が付記され、水深が大きく違っているおそれがあることを示しています。

また、震災時に多数のがれき等が海底に沈んでおり、震災後に測量した区域には、多数のがれきを示す険悪物や異常物の海図表記が存在します。精度情報（D）の区域にもがれきが多数存在する可能性があります。

震災後の測量でほとんど精度情報（D）はなくなっていますが、被災港湾に入港する際は注意が必要です。

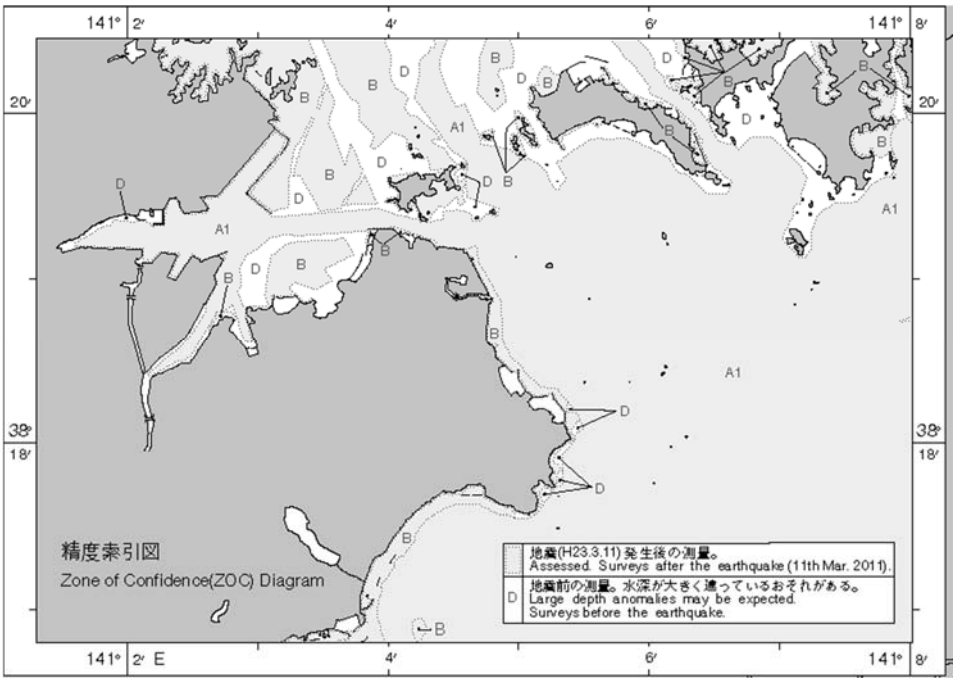


図１：W64A 仙台塩釜港塩釜の精度索引図（平成30年9月6日刊行）

※精度情報（D）の区域の多くは、養殖いかだ等が設置されていたり浅瀬のため近づけずに測量できなかった区域です。
　A1：全範囲を隙間なく測深。全海底の水深値が得られている。
　B　：測深ビームの当たらない区域を含むため、全海底の水深値が得られていない。しかし、測深範囲には未発見の障害物が存在する可能性は低い。

東日本大震災の際に、東北地方太平洋側で地盤の沈降が確認され、その後、ゆっくりとした地盤の隆起が長期間継続していることが確認されています（図２参照）。

地盤が隆起しますと水深が浅くなることから、海図に記載されている水深よりも実際の水深が浅くなり、船舶の安全航行に影響が及びます。

このため海上保安庁は、継続して地盤の隆起による海図水深の基準面（最低水面）の変化を監視し、必要に応じて水路通報等（図３及び４参照）にて周知しています。

その後、必要な測量を実施し、海図の改訂を行っています（表１参照）。

海図改訂されるまでは、海図水深より水深が浅い状態となります。水路通報が出ている港湾に入港する際は注意が必要です。

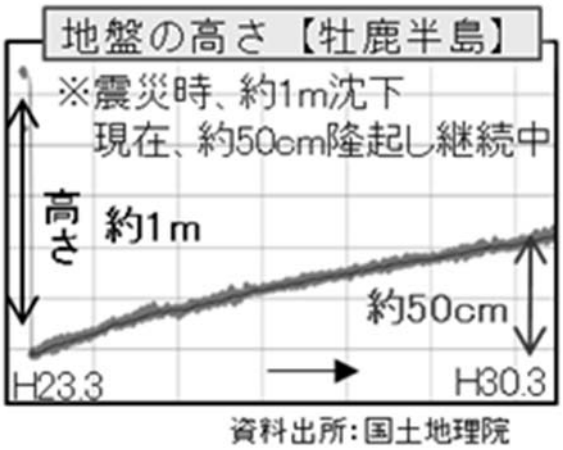


図２：牡鹿半島での地盤の高さの変動状況
（国土地理院の電子基準点より）

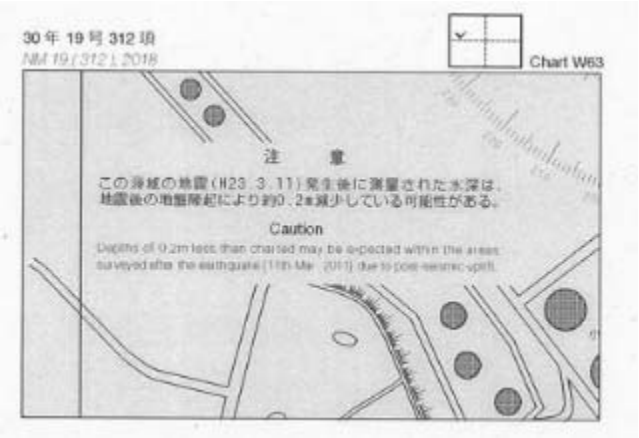


図３：小名浜港の地盤隆起に伴う水深減少の水路通報

お知らせ

水深の減少について

平成２３年３月１１日の東北地方太平洋沖地震及び津波により被災した港湾の測量を第二管区海上保安本部で実施しています。

宮城県の牡鹿半島を中心とする地域では、各地の港湾で震災直後に地盤の沈下が見られたために、港湾の測量を新たに行って海図の補正を実施しているところですが、最近の調査によると地震の後、非常にゆっくりと地盤が隆起しているところがあることがわかりました。

このため、海図Ｗ１０９１（釜石港）については地震発生後の測量成果を反映させた区域において、平成２８年１２月２日現在、水深が０．１m程度減少しているおそれがありますのでご注意ください。

お問い合わせ先：海上保安庁海洋情報部航海情報課課長補佐
電話０３－３５９５－３６４０

図４：釜石港の地盤隆起に伴う水深減少の水路通報のお知らせ

表１：震災後の地盤隆起に伴う海図水深の基準面（最低水面）変更及び海図改訂

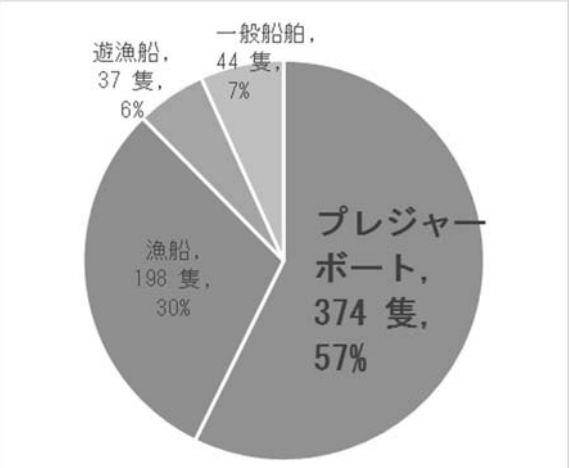
港　　名	最低水面変更	変更量	海図改訂
釜石港	平成28年8月	13cm	平成31年度以降
大船渡港	平成28年6月	19cm	平成31年度以降
気仙沼港	平成28年8月	13cm	平成31年度以降
女川港	平成29年12月	27cm	平成31年度以降
石巻港	平成28年8月	13cm	平成30年8月
仙台塩釜港塩釜	平成28年7月	11cm	平成30年9月
仙台塩釜港仙台	平成28年7月	11cm	平成30年9月
相馬港	平成27年6月	20cm	平成30年6月
小名浜港	平成29年11月	18cm	平成31年度以降

「安全推進マリーナ」を通じたプレジャーボート安全対策の推進

第八管区海上保安本部交通部　安全対策課

第八管区海上保安本部では、平成30年９月、マリーナの会員に対して安全対策、自主的な安全活動、自助・共助の取組を積極的に行うマリーナを「安全推進マリーナ」として認定する制度を創設しました。

第八管区海上保安本部管内（福井県～島根県）で発生する船舶海難の約60%はプレジャーボートによるものであり、海難を起したプレジャーボート船長の半数は管区外在住者（主に中京、阪神地域）という特徴があります。



過去５年間の船舶海難発生状況（H25～H29）

これは、高速道路網がきめ細かく整備されていることから、これら地域からのアクセスも良く日帰りで魚も良く釣れる日本海を楽しめるなど、そもそも利用者が多く、船舶海難が横ばいで推移している要因の一つとも考えられます。

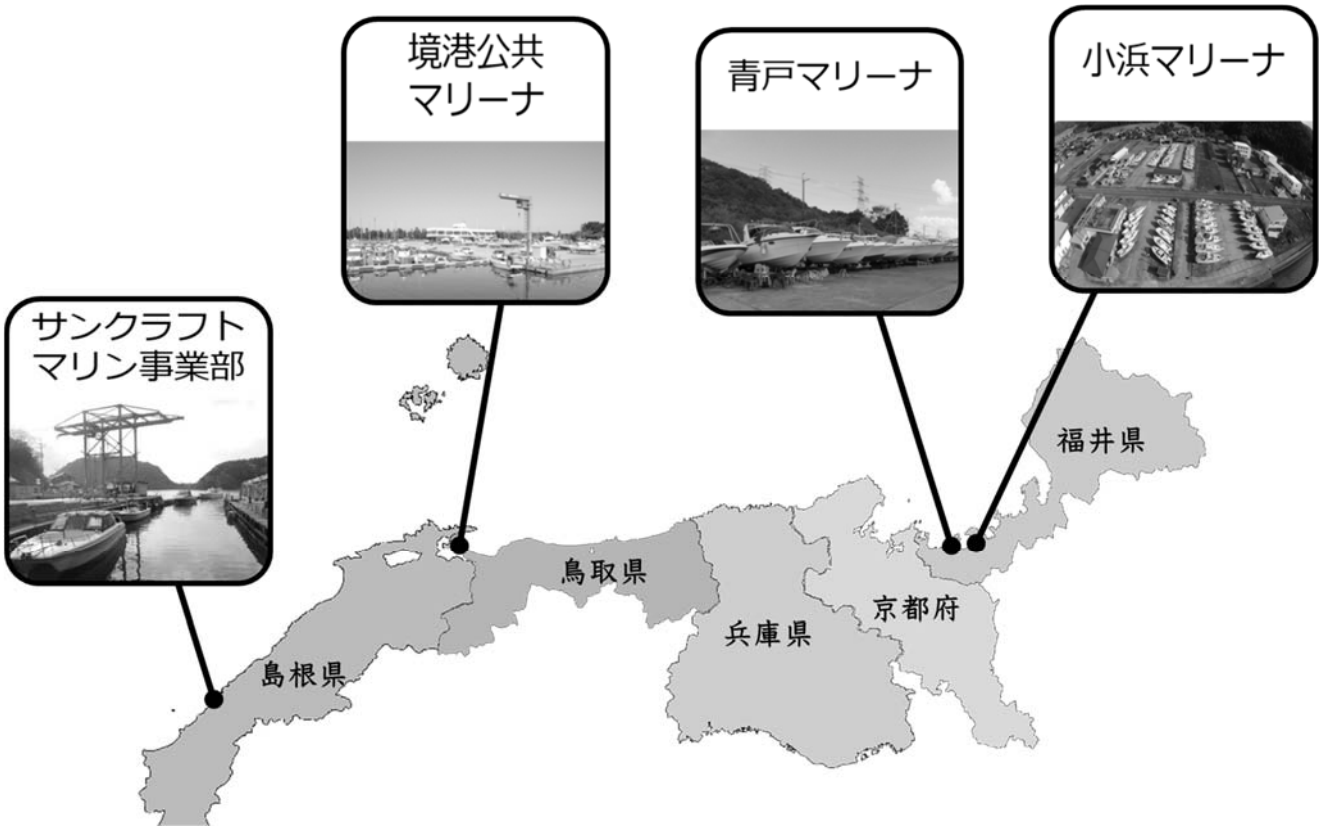
第八管区海上保安本部では、これらの背景を踏まえ、マリーナと連携して安全活動を実施していくことが事故減少に効果的と考え同認定制度を創設し、平成30年10月に「青戸マリーナ」（福井県高浜町）を第１号の安全推進マリーナとして認定したのを皮切りに、同年12月末現在で合計４ヶ所のマリーナを認定しております。

認定第１号の青戸マリーナでは、会員艇をクレーンで下架した後 、マリーナスタッフによる各部の動作チェックはもとより、スタッフが少しでも異変を感じた場合は試運転をして状況確認するなど発航前の点検が徹底されており、会員に対して常に安全を呼びかけていくための積極的な安全対策が実施されています。

第八管区海上保安本部では、引き続き安全推進マリーナの拡大を図り、これらのマリーナと連携してプレジャーボート事故の減少に向けた安全活動を推進していきます。

～　安全推進マリーナのご紹介　～

（平成 30 年 12 月末現在）



安全推進マリーナの詳細につきましては、第八管区海上保安本部のホームページで紹介しております。

https://www.kaiho.mlit.go.jp/08kanku/marineleisure/spm/top.html

安全推進マリーナとして認定されたマリーナには、認定書のほか、「安全推進マリーナ所属艇表示票ステッカー」が交付されます。

（同ステッカー（直径約 24 ㎝）の所属艇への貼り付けは任意）

安全推進マリーナ認定制度について

認定制度の目的

安全活動を積極的に行うマリーナを安全推進マリーナとして認定し、マリーナ及び会員の安全意識の高揚を図り、プレジャーボートの海難の抑止・減少を目指します。

マリーナ・会員の安全意識の高揚を図る。自主的な安全活動の実行を促進する。

⇨

安全意識の高いマリーナ及び会員が増加することにより、プレジャーボートの海難減少。

認定要件

・海上保安部長又は海上保安署長から安全推進マリーナ認定の推薦があること。

・安全管理基準等を定め、ユーザーに対して安全情報の提供又は安全指導を実施していること。ただし、発航前点検の実施に係る指導又は確認については、確実に実施していること。

・マリーナ職員又は会員を対象とした海上保安官を講師とする安全講習会、訓練等を毎年１回以上開催していること。

・救助艇（専用の救助艇を持たず、会員所有艇で代用する場合も含む）を所有し救助体制を確保している又は会員に対して救助支援者（民間救助団体等の利用）の確保を指導していること。

・上記要件を満たし、海の安全推進を宣言したマリーナであること。

認定の申請

・認定を希望するマリーナは、申請書を所在地を管轄する海上保安部署を経由して第八管区海上保安本部長に申請する。

認定書の交付

・第八管区海上保安本部長から認定書が交付されます。

■１．「安全推進マリーナ」って何？

マリーナの会員に対し、安全対策、自主的な安全活動及び自助・共助の取り組みを積極的に行うマリーナで、第八管区海上保安本部長が認定したマリーナです。

■２．なぜ、始めるの？

小型船舶の中の事故隻数の最も多いプレジャーボートについては、海上保安部署による直接指導のみならず、マリーナと海上保安部署が『連携』して安全活動を実施していくことが事故の減少に効果的であると考えられるため、これら取組を積極的に行うマリーナを安全推進マリーナとして認定し、会員の安全意識の高揚を積極的に進めるために制度を始めます。

■３．認定を受けると？

① 第八管区海上保安本部長から認定書が交付されます。

② 第八管区海上保安本部ホームページ等において、海難防止を積極的に取り組むマリーナとして紹介します。

■４．安全推進マリーナに認定されていることをポートセールス等に利用できるの？

ポートセールス等に『安全推進マリーナ』の表記が利用できます。

（※利用を希望される場合は、最寄りの海上保安部署に御相談ください。）

■５．認定要件は難しい？

認定要件は上記のとおりで、決して難しいものではありません。

■６．認定は取り消されるの？

安全推進マリーナの認定要件を満たさない状況に至ったことを海上保安部署長が認知したときは取消しとなる可能性があります。

※ 本制度に興味のある方は、最寄りの海上保安部署又は第八管区海上保安本部交通部安全対策課（℡０７７３－７６－４１００）までご連絡願います。

簡単に作れる・取扱える簡易救助具「非常投浮（ひじょうとうふ）」
～　漁業の現場で漁労長が考案　～

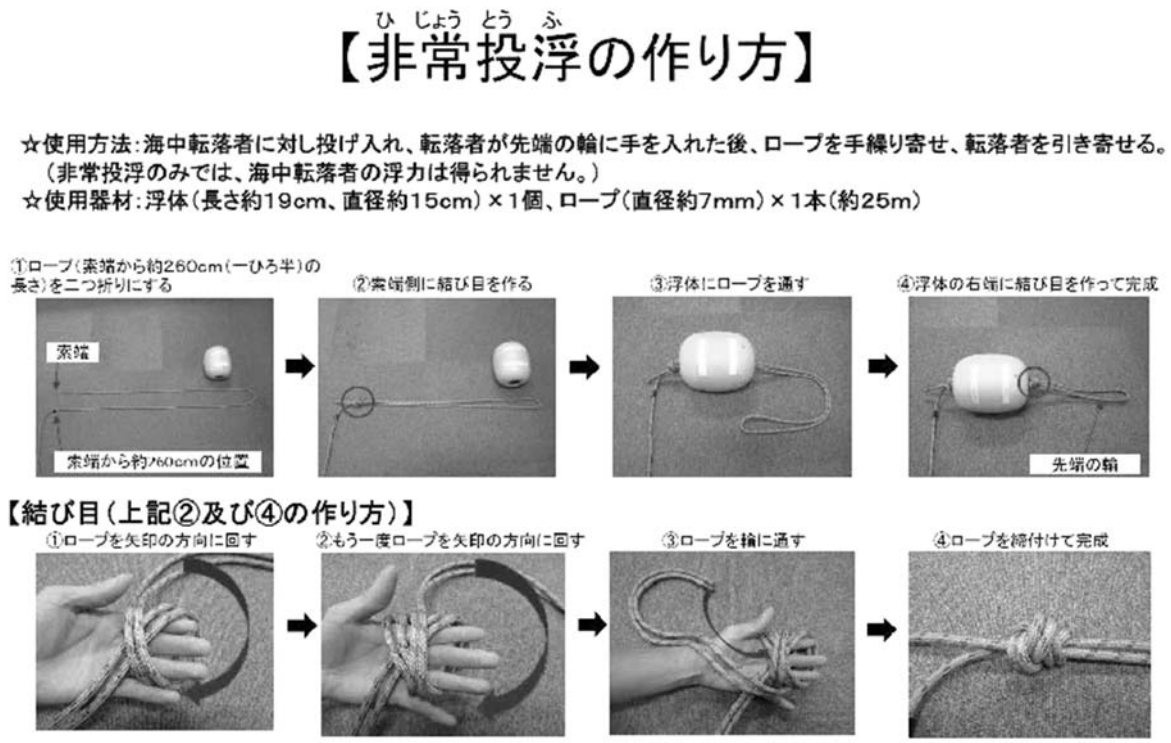
第八管区海上保安本部交通部　安全対策課

非常投浮とは、漁具等に使用される浮子（アバ）にロープを取り付け、海中転落者に向けて投げ入れ、掴まらせてたぐり寄せる簡易救助具のことです。

これは、さんま棒受網漁船の漁労長を昨年春に引退された、宮城県在住の男性が現役時代に考案されたもので、漁業の現場で海中転落者が発生した場合に、「簡単に作れて、容易に取り扱いが出来て、遠くに飛ばせる道具でなければならない。」という少しでも早く転落者を助けたいという思いから生まれたものです。

非常投浮は、漁具を応用して簡単に作って取り扱うことが出来るという手軽さと便利さから、口コミで各地に広まっており、兵庫県香美町では、漁業者等が実際に非常投浮を使用して海中転落者を救助した実績があります。

第八管区海上保安本部では、この非常投浮の有効性を踏まえ、現在、海難防止講習会、各種訓練、ホームページ等で非常投浮の普及に努めています。



簡単に作れる・取扱える簡易救助具

非常投浮（ひじょうとうふ）

非常投浮とは、浮子（あば）と呼ばれる漁具でも使用される“浮き”にロープを取り付けたもので、海中転落者に向けて投げ入れ、掴まらせて、たぐり寄せ救助する簡易救助具で、簡単に作ることができ、容易に取り扱うことができます。

このような事故で既に活用されています！

事例１

平成３０年８月、兵庫県香美町余部埼において、磯で釣中の男性が釣り場を移動していたところ海中に転落。救助に向かった漁船は波の影響で海中転落者に近づけなかったが、とっさに非常投浮を作り投げ入れ救助した。

事例２

平成３０年９月、兵庫県香美町の柴山港において、岸壁で釣中の男性が海中に転落。目撃した男性が岸壁に設置されていた非常投浮を投げ入れ救助した。

遠くまで飛ばして救助できます！

※ 上記は、海上保安官が実験した結果であり、投げる人によって飛距離は異なります。

JCG
第八管区海上保安本部安全対策課
TEL0773-76-4100 FAX0773-76-1768

『八管区　非常投浮』で検索

平成 30 年度 冬季における海難防止の推進

第九管区海上保安本部交通部　航行安全課

冬季の日本海側の天候は、西高東低のいわゆる冬型の気圧配置により、強い季節風が連吹する日が多くなります。

強い風は、波浪の発達を促がし、高い波が発生することに繋がります。

強い風、高い波は、船舶の運転の自由を奪い、ときに思わぬ事故を引き起こします。

第九管区海上保安本部及び管内保安部署では、冬季シーズンの始まりである平成 30 年 12 月 10 日から平成 31 年１月 10 日までの１ヶ月間、港に停泊する船舶、海事関係者等を訪問し、リーフレットを手渡し、航海前、航海中の気象状況の把握に努め、冬への備えと事故防止を呼び掛けています。

冬季の日本海・積雪に注意！
～適切な係留・保管管理のお願い～

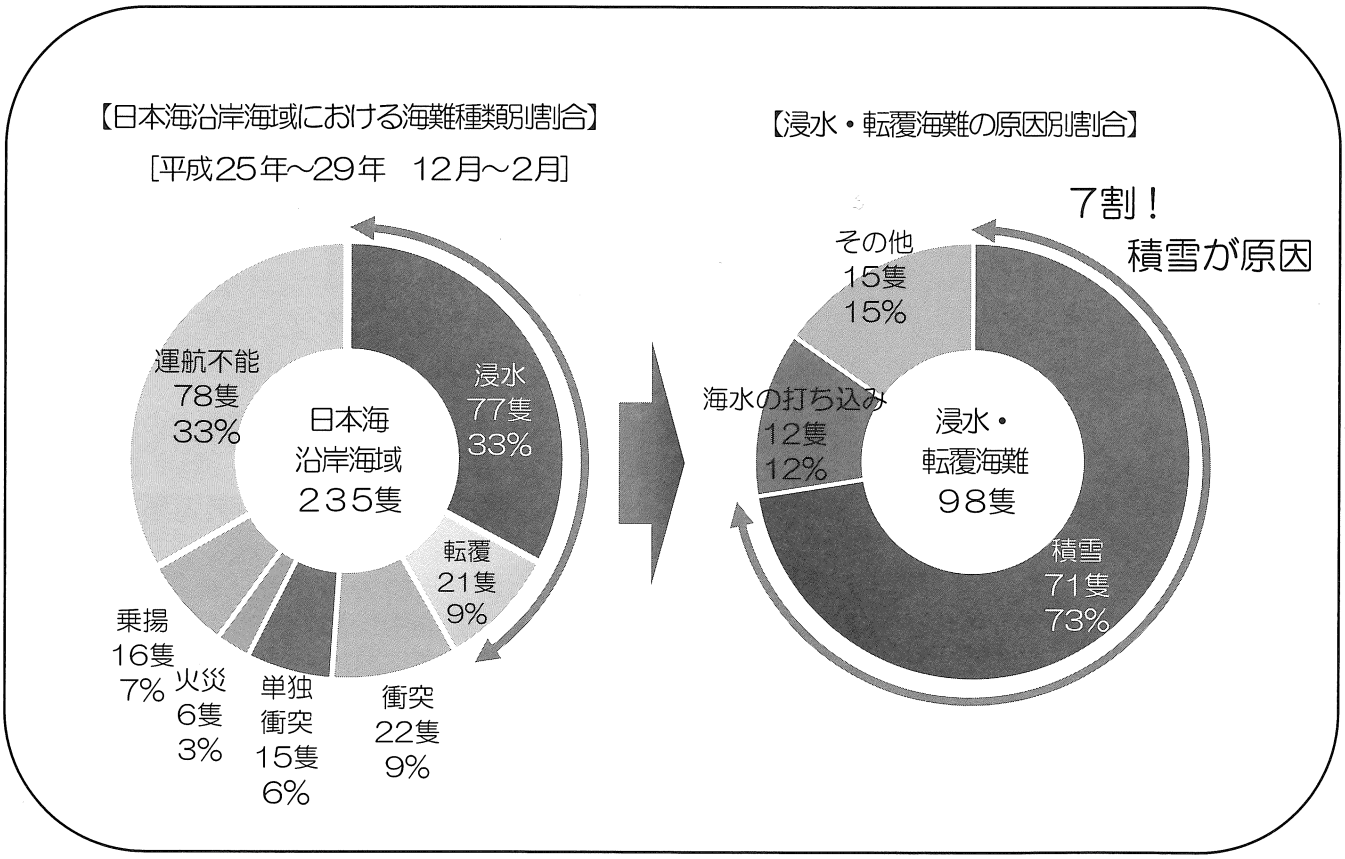
第九管区海上保安本部交通部　安全対策課

冬季の日本海沿岸においては、急激に発達した低気圧等、厳しい寒気の影響をうけ、予期せぬ大雪となる場合があり、特に係留中の小型船舶については、降雪への対策が重要となります。

冬季は、積雪が原因による浸水又は転覆による船舶海難が顕著にあらわれ、過去５年間では約７割が積雪に起因するものとなっています。

つきましては、これらの浸水・転覆海難の防止対策として「早めの陸揚げ」、「シートによる保護」、「係留強化」、「重量物の取り外し」など、適切な係留・保管管理をお願いします。

また、降雪によって視界が制限されることがあるので、航海計器を有効に活用するなど、航海中は見張りの徹底を併せてお願いします。



冬季の日本海・積雪に注意を！

～適切な係留・保管管理のお願い～

冬季、日本海沿岸の港内等に係留した小型船舶の
積雪による浸水・転覆海難が多く発生しています。
また、降雪時は視程不良となるので、
航行中は見張りを徹底してください。

降雪に対する適切な備え

【除雪】

その前に…

（除雪以外にできること）

✔ 早めの陸揚げ

✔ シートによる保護

✔ 係留の強化

✔ 重量物の取り外し

最新の気象海象情報を確認し
早めの対策が肝要です！

緊急連絡先１１８

海の安全情報

気象海象情報や
海の情報はコチラから

海上保安庁 海の安全情報　検索

JCG 第九管区海上保安本部交通部安全対策課
☎025-285-0118（代表）

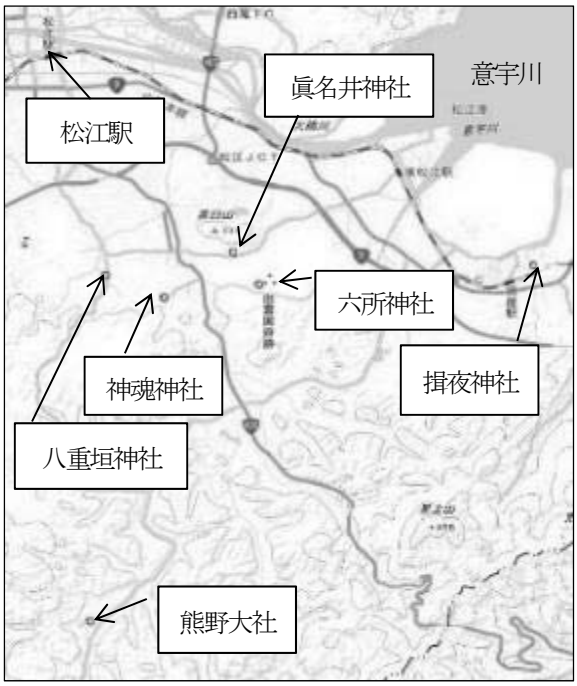
Ⅳ　寄 稿 欄

意宇六社巡り　－ その１ －

元舞鶴事務所長　山本勝眞

11 月 4 日、5 日の 2 日間松江市に行ってきました。

この旅の主目的は、古代出雲国の意宇六社（おうろくしゃ）を訪れることでありました。



本地図は「地理院地図(GSI Maps)」から編集。

古代出雲国というのは、現在の松江市の南寄りを中心に、島根県の東部に栄えた強大な国家で、古事記・日本書紀の神話に多くの記述があることからも、古代日向国とともに、大和国以前 2 世紀ごろに栄えていたのではないかと考えられています。

今回訪れた「意宇六社」※は、この周辺に祀られている六つの神社をいいます。

すなわち、熊野大社、神魂（かもす）神社、八重垣（やえがき）神社、眞名井（まない）神社、六所（ろくしょ）神社、揖夜（いや）神社の六社です。

ちなみに、このうちの六所神社のすぐ隣には、古代出雲国府跡が史跡として保存された場所があり、今も発掘が行われていました。

「意宇」というのは昔の地名で、出雲国風土記（730 年ごろ編纂か？）の国引き神話に、「八束水臣津野命（やつかみずおみつのみこと）（素戔嗚尊（すさのおのみこと）と比定する説もあるようです・・）が『今は国は引き終えた。』ともうされ、御杖を地に突き立てて『意恵（オウェ！）』ともうされたこの地を『意宇』という。」というようなことが書いてあります。

松江市の東寄りに、現在も「意宇町」という町があり、意宇川が中海へと注いで「意宇」という地名などが残っています。

巡った六つのお社を順番に紹介していきますが、長くなるとおもいますので、数編にわけて、次回以降にも「続編」ということにしたいと思っています。

※「出雲國意宇六社めぐりガイドマップ」は、NPO 法人東出雲まちの駅女寅〈http://metora.sakura.ne.jp/?p=1296〉でダウンロードができます。

さて、最初に訪れたのは、「熊野大社」です。「日本火之出初之社（ひのもとひのでぞめのやしろ）」ともよばれ、出雲国一の宮として出雲三大神社の一つでもあります。

実は、和歌山県田辺市本宮町にも熊野大社はあり、全国3000社あるといわれる熊野神社の総本山として、現在は、このお社が有名となっていますが、松江の熊野大社こそが本家という主張もあります。と申しますのも出雲でお生まれになった加夫呂伎熊野大神櫛御気野尊（かぶろぎくまのおおかみくしみけぬのみこと）（素戔嗚尊（すさのおのみこと）の諡号）が祭られているからです。

熊野大社全景

現在、出雲地方（松江も含む）で最も有名なお社は言うまでもなく出雲大社ですが、このお社は、以前杵築（きつき）大社と呼ばれていました。つまり現在の出雲大社のあるところは、「出雲」ではなかったということでしょう。

出雲大社の宮司は、代々千家（せんげ）家が継いでおられますが、この千家家というのは、天穂日尊（あめのほひのみこと）の末裔にあたられ、現天皇家と同じ日向系の方であります。

天穂日尊は、素戔嗚尊と大変深いご関係で、天孫族（日向系）の方でありながら、大日霊女貴尊（おおひるめむち）（現天照皇大神）から素戔嗚尊に託されて出雲の地で活躍されたと伝えられています。

出雲大社では、千家家の大切な神事の一つに「火継ぎ」という神事があります。これは、先代がお亡くなりになったとき、お世継ぎは直ちにこの熊野大社に赴き、境内「鑽火殿（さんかでん）」において「燧臼（ひきりうす）」と「燧杵（ひきりきね）」で神火を鑽りだし、宮司を引き継ぐという神事です。

鑽火殿

その鑽火殿は、熊野大社の境内本殿に向かって左の方（南側）にあり、茅葺屋根に、壁は檜の皮で覆われるという、ひら入りの珍しい建物です。

火継ぎの神事は、この地で素戔嗚尊が火を起こすことをお伝えになったという故事によるものですが、そういったことからも素戔嗚尊を祀る熊野大社は、意宇で大変重要なお社の一つとなっているのです。

本殿は大社造りで、男神様を祀ってありますので千木は外そぎ、拝殿も大変立派で、出雲大社には及ばないものの大きな注連縄（しめなわ）がかけてありました。

余談になりますが、ここで注連縄の話をちょっと。

これまで私は、たびたび、鳥居、本殿の建築様式（千木や鰹木）の違いについて触れておりますが、注連縄については触れたことがありませんでした。

読者の皆様は、神社にお参りされたとき、注連縄の向きにや撚り方ついて興味を持たれたことがありますでしょうか。

注連縄

注連縄は、神様の領域と現世の領域とを区別する境界を意味するもので、（鳥居も神域を表すものですが・・・）悪霊の侵入を防ぐという意味があります。

その注連縄ですが、お社によって縄の綯（な）いはじめ（藁でいえば根本の方）が、神殿に向かって右側か左側か、また左綯えか、右綯えかという違いがあります。

熊野大社の注連縄は、綯いはじめが向かって左で、左綯え（捩じりが半時計まわり）でした。出雲大社も同じです。

神社の多くは、綯いはじめが向かって右ということですが、この点からしても、出雲のお社は、お宮の造り、宮司の装束、柏手の数と何かにつけて他の神社と異なるところが多いようです。

話を元に戻します。

境内社としては、お后様の奇稲田姫尊（くしいなだひめ）、同姫のご両親の足名椎尊（あしなづち）、手名椎尊（てなづち）、さらには伊弉諾尊（いざなぎ）・伊弉冉尊（いざなみ）、宇迦御魂（うかのみたま）（素戔嗚尊の六子）の方々が祭られていました。

伊弉諾命・伊弉冉命は日向系の神さまですが、熊野大社は、出雲国造（天穂日尊）が創建されたことから御祖父母神も祀られているのではないでしょうか。

奇稲田姫尊、足名椎尊、手名椎尊は、素戔嗚尊の八岐大蛇退治神話に登場されます。また宇迦御魂は、稲荷大明神で新潟の弥彦神社に保食（うけもち）の神さまとして祀られています。

境内にある唐獅子は大変立派でした。

古代史研究家原田常次氏は、著書「記紀以前の資料による古代日本正史」の「日本人の風俗習慣」の章「神社の門番」の項で、出雲の古い神社にはみんな門番が動物であると紹介されるなかで、『いまはたいていおとなしく座っている獅子が多いが、その前は（出雲のお社のように）尻を立てて、頭を地面につけて、いまにも飛びかかる形のすさまじい獅子だった。』と出雲地方のお社の獅子についてのべておられます。

獅子

熊野大社の門番も、ふるく苔むしてはいましたが、この例のとおりでした。

もちろん一対の獅子でしたが、残念ながら、写真は一頭だけ（しかも逆光）しか撮影していません。

境内の北側（本殿に向かって右）にある休憩所の建物の中に、大きな絵が掲げられていましたが、神話の場面を描いたもので、絵の左寄りは素戔嗚尊の「大蛇退治」、中央付近のは大国主の「因幡の白兎」、また右の方は「出雲の国譲り」の場面だと思われました。

休憩所内の絵

熊野大社の前には川が流れていますが、この川は、中海へと注いでいる「意宇川」の上流にあたります。

「古代創建当時は、意宇川のさらに上流の源流になる熊野山（現在は「天狗山」）にあったが、中世になって、麓におり上の宮と下の宮とに分けて二社祭祀の形をとっていた。明治になって上の宮を下の宮（現在の場所）に奉遷合祀（ほうせんごうし）され一つの社となった。」ということが、お社入口の説明書きに書いてありました。

お社へは、駐車場から一の鳥居をくぐり、意宇川にかかった朱の橋を渡り、さらに二の鳥居をくぐってお参りしましたが、とても荘厳な感じのするすばらしいお社でした。

熊野大社への参道

次回、神魂（かもす）神社と八重垣（やえがき）神社についてご紹介します。

Ⅴ　連 絡 事 項

☆ 会員名簿の変更

現在発行している会員名簿の変更です。

○　指定代表者等の変更

頁	会　社・団　体　名	指定代表者職氏名	担当者職氏名
2	秋田石油備蓄㈱	男鹿事業所所長 柄　沢　伸　二	男鹿事業所 副所長兼操油課長 成　迫　利　徳
6	中部電力㈱	上越火力発電所所長 笠　井　啓　輔	上越火力発電所技術課長 逢　坂　広　文
8	北越物流㈱	代表取締役社長 丸　山　裕　司	東港チップ事業所所長 井　上　喜美彦
11	北陸電力㈱	富山新港火力発電所所長 小　川　一　彦	富山新港火力発電所 業務課 黒　田　順　子
13	敦賀海陸運輸㈱	代表取締役社長 有　馬　茂　人	専務取締役 藤　田　紀　雄

○　代表者等の変更

頁	会　社・団　体　名	代表者職氏名	担当者職氏名
20	北陸電力㈱福井火力発電所	所　長 山　本　和　也	業務課長 長谷川　誠　一

○　住所等の変更

頁	会　社・団　体　名	住　　所
7	(一社)新潟港振興協会	〒951-8062 新潟市中央区西堀通３番地799番地 マンション西堀カメリア２階202

「お父さん！予報は聞いたの　天気図見たの」

「目ざそう海の安全　生かそう気象情報」

会　報　第１２５号

平成31年１月発行

発 行 所　新潟市中央区竜が島１丁目９番２号
公益社団法人　日本海海難防止協会
〒950－0072
電　話（025）247－8531
ＦＡＸ（025）247－0316
E-mail　nikkaikb@poem.ocn.ne.jp
URL　http://nikkaikb.com/
印 刷 所　株式会社 ウィザップ