

関門海峡海難事例集（参考資料）



財団法人 海技振興センター

<http://mhrij.or.jp/>

関門海峡海難事例集 (参考資料)

1. 関門海峡東部海域

巖流島以東の関門航路及びその付近海域で発生した衝突・乗揚海難で、2002年～2006年の5年間に海難審判で裁決のあったものは、衝突が10件・20隻、乗揚が4件・4隻で、衝突船舶20隻のうち、実に6割に当たる12隻が外国船となっている。発生地点別では、早瀬瀬戸で衝突4件・乗揚2件、巖流島北東方の航路屈曲部付近で衝突2件・乗揚2件が発生している。

早瀬瀬戸での海難4パターンを次に示す。

- ① 東流時、航路中央寄りの東行船が関門橋を通過後に下関側に圧流され、西行船と衝突する。(事例2)
- ② 東流時、早瀬瀬戸で航路の中央又は少し左側から追い越しをかけた西行船が、反航船を認めて航路の右側にもどろうとして下関側に圧流され、追い越そうとしていた同航船と衝突する。(事例3)
- ③ 西流時、潮流が弱い航路境界線付近の東行船が、潮流が強い航路中央寄りの東行船を追い越す態勢となり、門司埼付近で追い付いて衝突する。(事例1)
- ④ 門司埼付近で、潮流の流向に対して大きな角度で進行したため、船首尾の受ける流圧差で回頭できなくなって乗り揚げる。(事例4)

1.1 西流時の門司埼沖で、外国船が油送船を追い越す態勢となって衝突 (事例1) (マイアニュースレター、海難審判庁 No. 36)

K丸: 油送船 999 トン 乗組員 8 人 空倉 博多港→大分港
船長 / 53 歳 二級海技士 (航海) 免許 海上経験 36 年

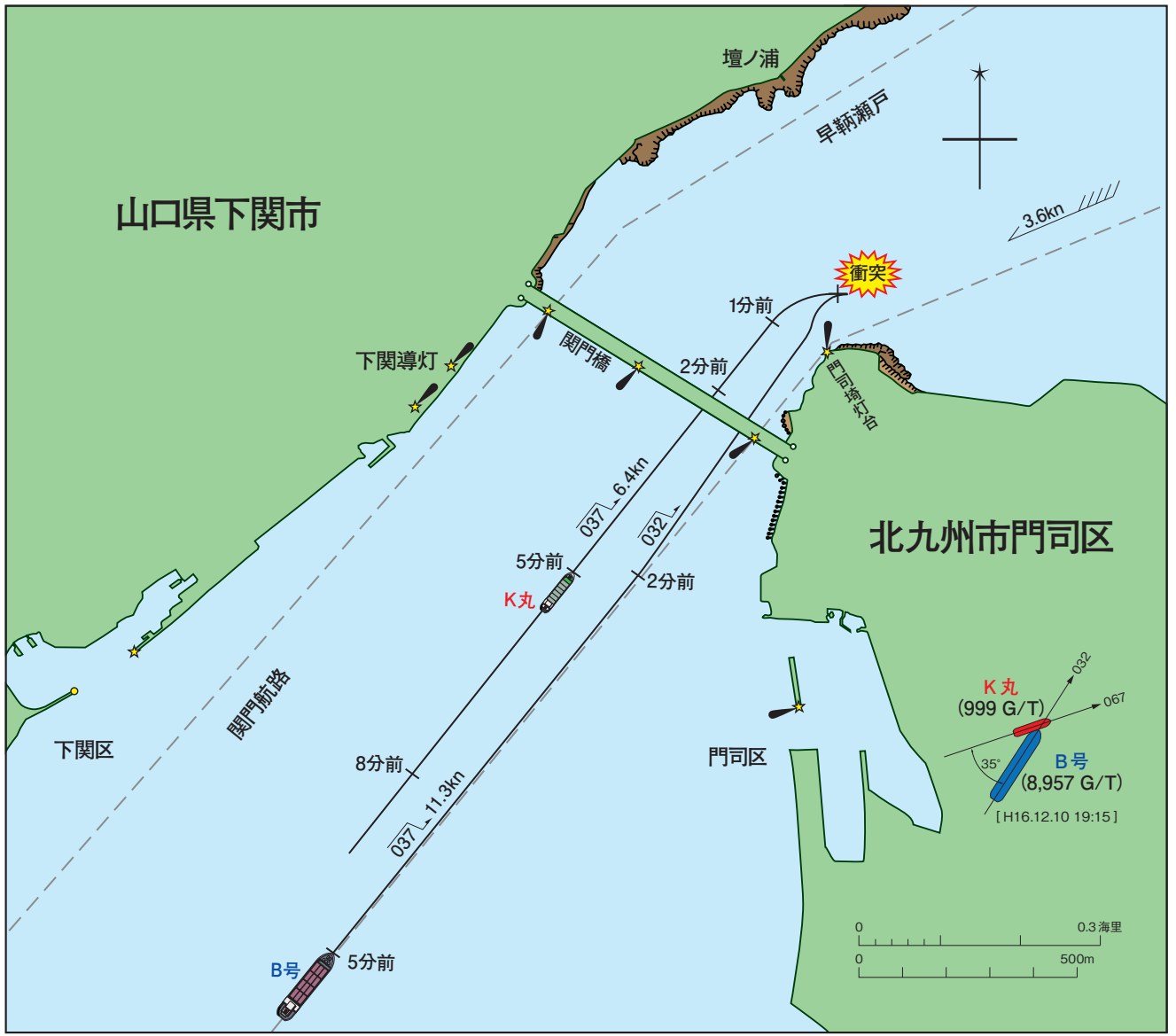
B号: 貨物船 (マレーシア籍) 8,957 トン 乗組員 26 人 コンテナ 312 個 中国大連港 → 関門港部埼検疫錨地 (水先人なし)
船長 / 43 歳 (国籍 インド) 海上経験 12 年 (関門海峡通峡経験 3 回)

発生日時場所: 2004年12月10日19時15分 関門海峡早瀬瀬戸

気象海象: 晴 北西風 風力2 視界良好 ほぼ高潮時 西流約3.6 ノット

[海難の概要]

K丸は、船長が操船を指揮し、手動操舵により強い潮流を受けながら航路の右側を東行中、右舷後方から接近する**B号**を認めたが、**B号**が関門橋付近で追い越すことはないものと思い、その後**B号**の動静監視を行わずに進行、一方、**B号**は、船長が操船を指揮し、手動操舵により潮流が弱い航路の右側端を東行中、先航する**K丸**に門司埼付近で接近しても、**K丸**が航路に沿ってゆっくりと右転するので追い越すことができるものと思い、追越しを中止することも、追越し信号を行うこともせずに進行。**B号**は、衝突の2分前に門司埼から離すため針路を左に転じ、関門橋下を通過後に針路を右に転じたが、右舷前方から西流を受けて右転できずに衝突した。



1.2 東流時の早瀬瀬戸で、東行船が航路の左側に圧流されて西行船と衝突 (事例2) (マイアニュースレター、海難審判庁 No. 36)

F丸： 貨物船 392 トン 乗組員5 人 石炭灰 280 トン 山口県徳山下松港→関門港小倉区
船長 / 71 歳 五級海技士 (航海) 免許

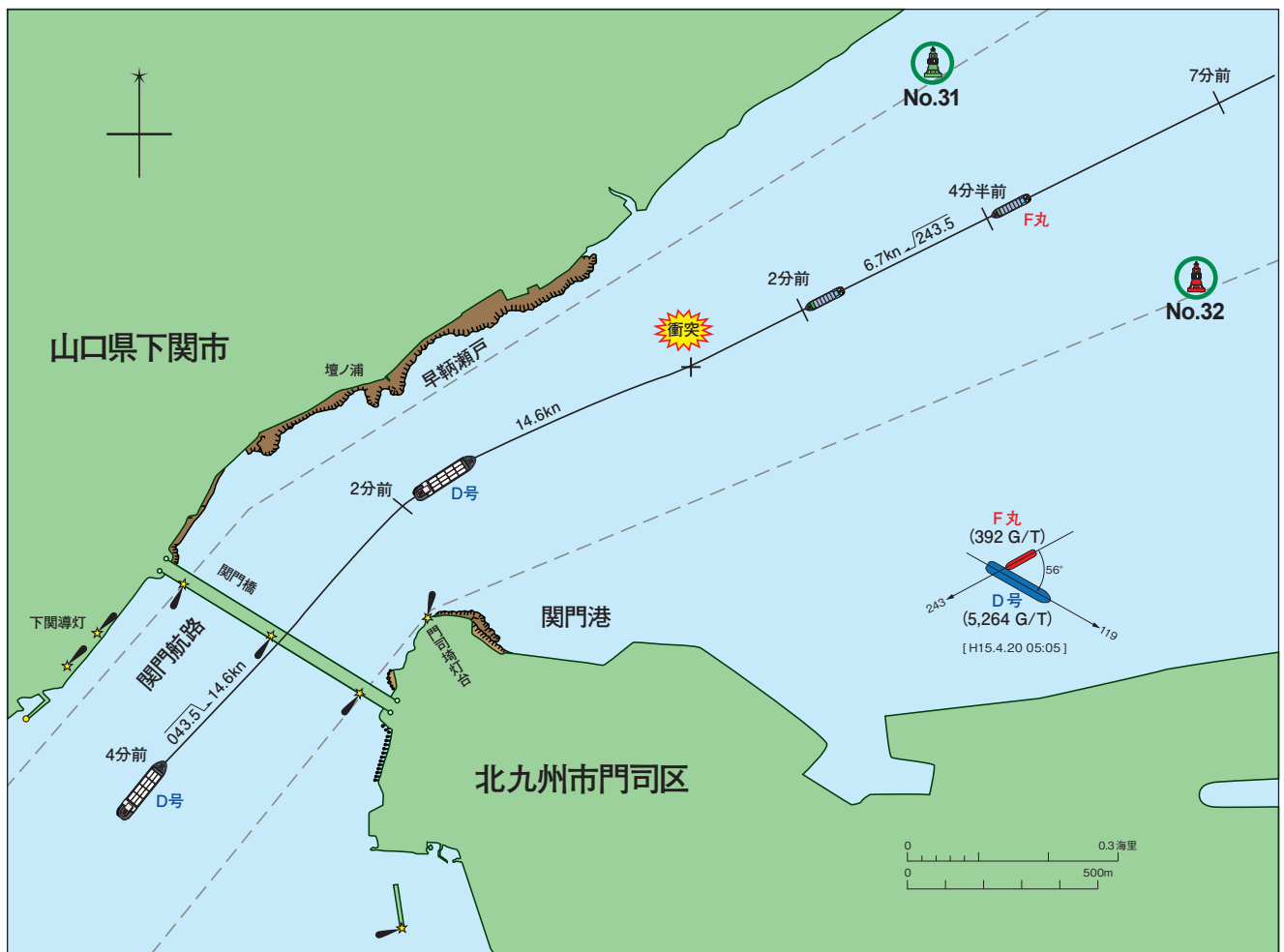
D号： 貨物船 5,264 トン 乗組員13 人 空倉 韓国釜山港→水島港
船長 / 49 歳 (国籍 韓国) 通峡経験は豊富 (船長としての通峡は2 回目)

発生日時場所： 2003 年 4 月 20 日 05 時 05 分 関門海峡早瀬瀬戸

気象海象： 小雨 風力1 西風 視程約3 海里 東流約4 ノット 山口県西部に濃霧注意報

[海難の概要]

F丸は、船長が自ら手動操舵に就き、関門航路の中央寄りを早瀬瀬戸に向けて西行した。船長は、右舷側の陸岸との離岸距離をとることに気を取られ、船首方から接近する**D号**の灯火に気付かないまま西行中、一方、**D号**は、門司崎沖を関門航路東口に向けて順流で東行中、**F丸**の灯火を視認していたものの、右転する時機が遅れたため、下関側へ圧流されて航路の左側に入り、右舷10 度をとって右回頭を始めたが、衝突した。



関門航路を東行する船舶は、潮の流れる方向にかかわらず下関側に圧流される。特に、夜間の東流時に航路中央付近を東行する船舶は、門司崎沖で転舵時機が遅れて最強流速域に入ると、下関側に圧流されるだけでなく、順流のため舵効が得にくく、右回頭が十分にできないまま、西行船と接近することがあるので、注意が必要である。

1.3 東流6ノットの早瀬瀬戸で、航路の左側から追越しをかけた外国船が油送船と衝突(事例3) (マイアニュースレター、海難審判庁 No. 36)

K丸： 油送船 698トン乗組員7人 プロピレン717トン 千葉港→韓国蔚山港
船長 / 33歳 三級海技士(航海)免許

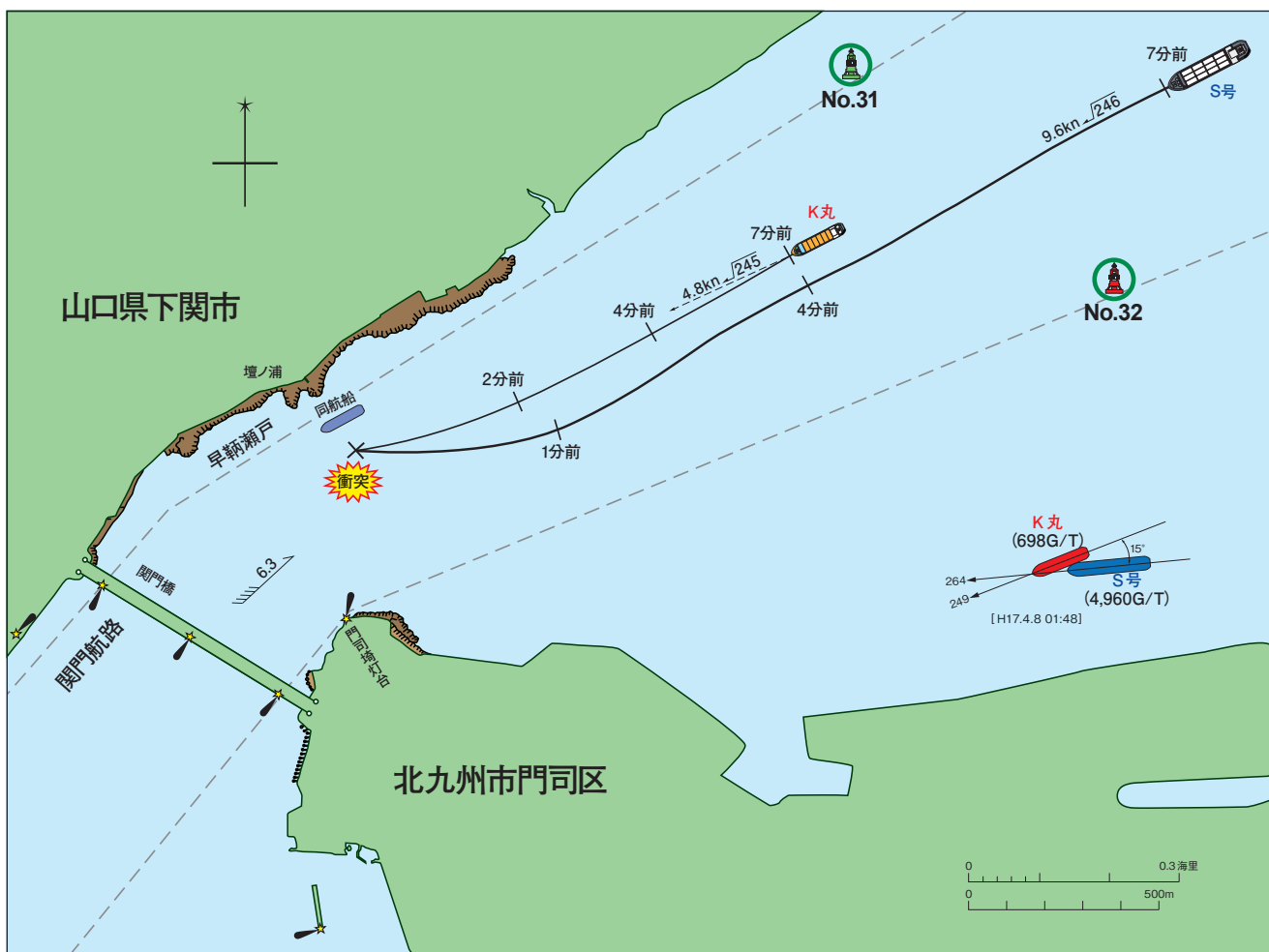
S号： 貨物船(パナマ籍) 4,960トン 乗組員23人 コンテナ2,370トン 関門港田野浦区→中国寧波港
船長 / 41歳(国籍 中国) 船長経験7年 通峡経験数回

発生日時場所： 2005年4月8日01時48分15秒 関門海峡早瀬瀬戸

気象海象： 晴 無風 下げ潮末期 東流約6ノット

[海難の概要]

S号は、早瀬瀬戸に差し掛かり、K丸を追い越すため関門航路の中央を西行中、関門マーチスがS号に対してVHFで「K丸を追い越してはいけません。」との情報提供を行ったが、S号は、これに回答しなかった。S号は、航路の左側に出て追越しを続けていたとき、東行船2隻の灯火を認め、少し右舵をとって航路の右側に戻ろうとしたところ、急激に下関側に圧流され、そのままK丸に衝突した。



関門航路及び関門第二航路を航行するときは、できる限り、航路の右側を航行しなければならない。また関門航路での無理な追越しは禁止されており、並列航行も禁止されている。この事例のような、狭くて潮流が速い早瀬瀬戸での追越しは止め、あせらず、急がず、潮に逆らわず、船間距離をとって航行しなければならない。

注：平成24年5月から、港則法施行規則により早瀬瀬戸水路における追い越しが禁止されている。

1.4 霧中、西流時の早瀬瀬戸で、反航船を避けようとして左転中に乗揚 (事例4) (マイアニュースレター、海難審判庁 No. 36)

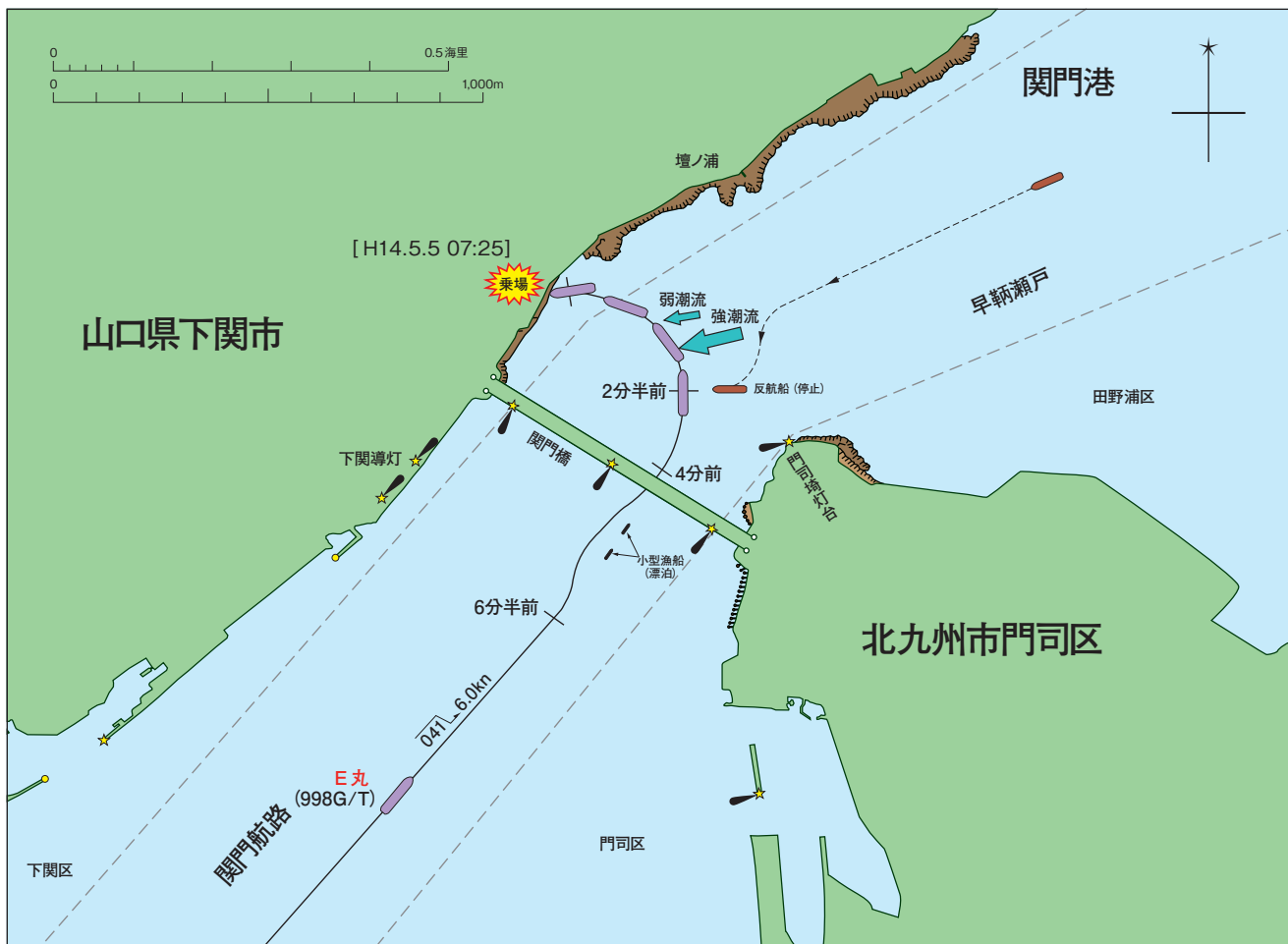
E丸： 油送船 998トン 乗組員8人 空船(黒油) 伏木富山港→徳山下松港
船長(船橋当直) / 53歳 四級海技士(航海)免許 海上経験35年

発生日時場所： 2002年5月5日07時25分 関門海峡早瀬瀬戸

気象海象： 霧 東北東風 風力1 視程約200m 濃霧注意報発表中 西流約4ノット
霧中、西流時の早瀬瀬戸で、反航船を避けようとして左転中に乗揚

[海難の概要]

E丸は、視界制限状態の関門海峡を東行中、関門橋手前でレーダーにより2隻の漂泊漁船と反航船を探知した。**E丸**は、航路中央に寄って漂泊中の漁船を航過した後、関門橋下を通過したところで、航路の中央寄りを西行する反航船を視認し、左舵一杯として門司埼沖で停止した反航船を避航した。**E丸**は、そのまま反転するつもりで左回頭中、潮流の影響により十分な回頭ができずに乗り揚げた。



潮流の流速は、各地点によって大きく異なる。この事例のように、潮流の流向に対して大きな角度で進行すると、船首尾で受ける潮流の影響に差が出るため、転舵する際に意図した操船が行えないことがあり、大変危険である。

2. 関門海峡西部海域

巖流島以西の関門航路及びその付近海域で発生し、旅客船・貨物船・油送船が関連した衝突・乗揚海難で、2002年～2006年の5年間に海難審判で裁決のあったものは、衝突16件(32隻)、乗揚14件(14隻)で、衝突32隻中16隻が外国船となっている。発生地点別では、大瀬戸で衝突2件、砂津航路付近で乗揚4件、関門航路・関門第二航路接続部付近で衝突7件、乗揚2件、藍島・白州周辺で乗揚6件、その他の海域で衝突7件、乗揚2件が発生している。発生時間帯別では、衝突の68%、乗揚の64%が20時台から翌05時台までに発生している。

関門航路と関門第二航路接続部付近での海難パターンを次に示す。

- ① 関門航路内で「小型船」(関門港では300トン以下)が、南下中の「小型船及び雑種船以外の船舶」を避けて衝突(事例1)
- ② 関門航路から出ようとする西行船が、関門航路南下中の船を避けて関門第二航路内で衝突(事例2)
- ③ 関門航路を西行し、関門第二航路に出る場合、そのまま進行しようとする、関門航路に沿って南下中の船と航路接続部付近で出会うおそれが発生。夜間でも通航量が多く、複数の船に対して避航を要することもあるので、舵のみで避航するよりも、まず減速すること。

関門航路(大瀬戸)、砂津航路付近での海難パターンを次に示す。

- ① 砂津航路出航中の船が、関門航路東行中の外国船と衝突(事例4)
- ② 関門航路から砂津航路への入航船が、手前の船溜まりからの出航船を避けようとして航路外の浅瀬に乗揚

2.1 避航船である小型油送船が、関門航路を南下する外国貨物船と衝突 (事例1) (マイアニュースレター、海難審判庁 No. 37)

D丸: 油送船 199トン 乗組員3人 重油240キロリットル 徳山下松港→長崎港
船長/60歳 五級海技士(航海)免許 海上経験44年 船長経験36年
甲板長(船橋当直)/51歳 海技免許なし 海上経験36年 通峡経験豊富

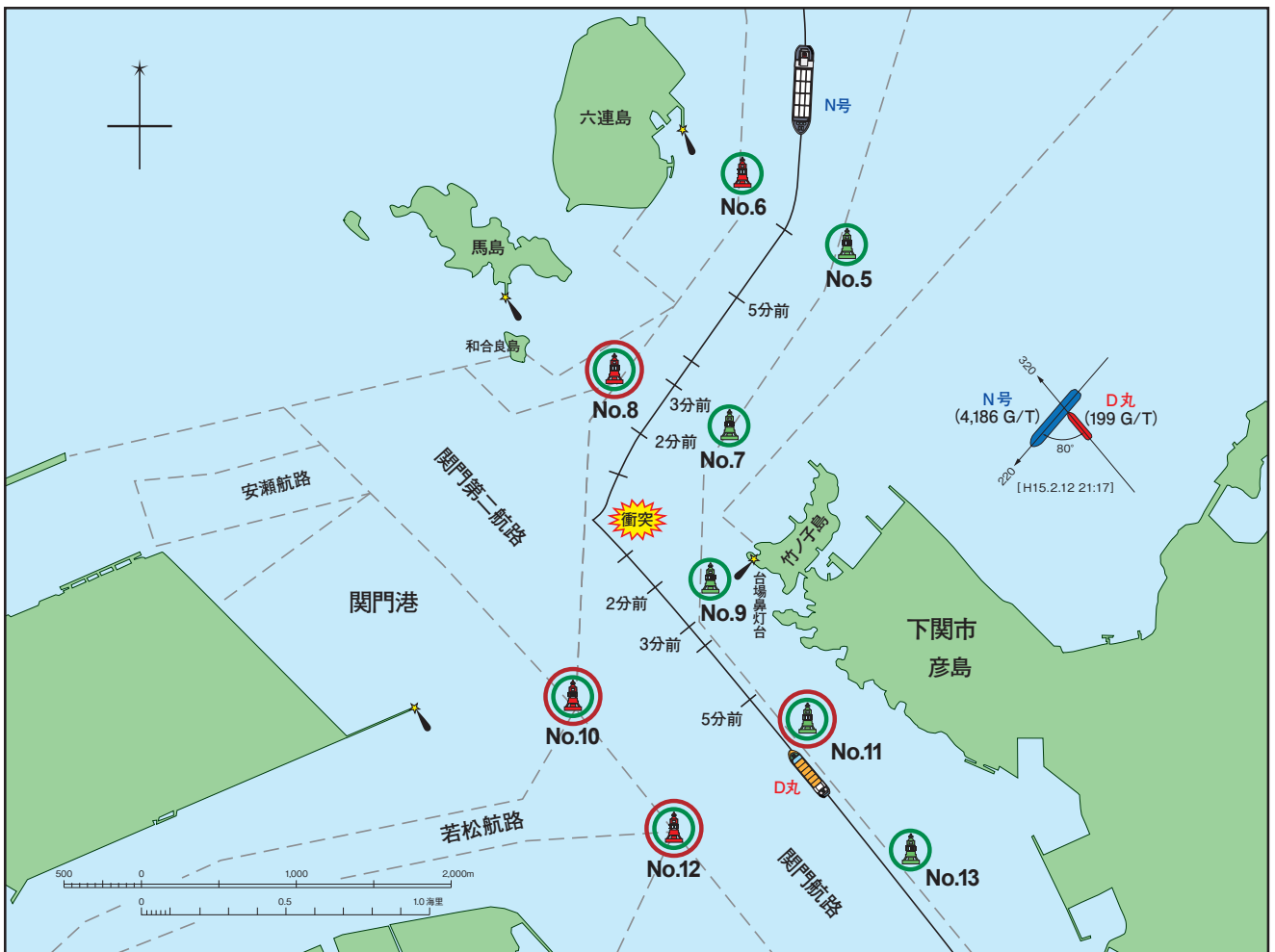
N号: 貨物船(パナマ籍)4,186トン 乗組員23人 空倉 韓国木浦港→宇部港
船長/46歳(国籍 フィリピン) 通峡経験豊富
水先人/59歳 水先経験4年

発生日時場所: 2003年2月12日21時17分 関門航路・関門第二航路接続部

気象海象: 曇 風力3 西北西風 視界良好 下げ潮の中央期

[海難の概要]

D丸は、関門航路を西行中、レーダーにより**N号**を探知したが、**N号**の動静監視を行わずに進行し、関門マーチスが**D丸**に対しVHFで行った再三の**N号**に関する情報提供に気がつかなかった。一方、**N号**は、関門航路入航時、関門マーチスにVHFで位置通報を行った際、「小型の西行船と接近するおそれがある」旨の情報を得たが、西行する**D丸**が自船の進路を避けてくれるものと思い、警告信号を行わないまま進行し、両船は衝突した。



危険の多い関門海域で、1隻でもVHFを聴守しない船舶があると周りの多くの船舶に多大な迷惑が及ぶ。VHFの音声がかた聞こえなければ、作動させていないことと同じなので、VHFの設置場所、音量などを確認し、必ず聴守すること。

2.2 航路を航行中の外国貨物船と航路外へ出ようとする外国貨物船が衝突 (事例2) (マイアニュースレター、海難審判庁 No. 37)

C号: 貨物船(韓国籍)2,305トン 乗組員13人 鋼材104ト 韓国釜山港→神戸港
船長/61歳(国籍 韓国)通峡経験豊富

A号: 貨物船(韓国籍)1,912トン 乗組員8人 コンテナ1,259トン 徳山下松港→韓国広陽港
船長/51歳(国籍 韓国)通峡経験豊富
一等航海士/57歳(国籍 韓国)通峡経験豊富(自ら操船しての通峡経験はない。)

発生日時場所: 2003年6月22日04時30分 関門第二航路

気象海象: 雨 南東風 風力3 視程約1.5海里

[海難の概要]

夜間、関門航路西口から入航し、南下中のC号は、同航路を西行するA号を視認後、衝突のおそれがある態勢で接近したが警告信号を行わず続航中、また、関門第二航路へ向け、関門航路を西行し、同航路の航路外に出ようとしたA号は、一旦はC号を視認したものの、動静監視を十分に行わず、関門航路に沿って航行するC号の進路を避けず、衝突した。



台場鼻沖の航路屈曲部は、彦島、竹ノ子島に視界が遮られていて、互いに相手船を視認してからでは時間的余裕が少ない。レーダーを活用するなど、早めに相手船の動静把握に努める必要がある。

2.3 関門航路から関門第二航路にかけて、外国船が活魚運搬船を追い越す態勢で衝突 (事例3) (マイアニュースレター、海難審判庁 No. 37)

A丸: 活魚運搬船 324トン 乗組員6人 空倉 宇和島港→長崎県楠泊漁港
船長 / 51歳 五級海技士(航海)免許 海上経験23年
一等航海士(船橋当直) / 54歳 四級海技士(航海)免許 海上経験29年(通峡経験2回目)

B号: 貨物船(韓国籍) 3,981トン 乗組員15人 コンテナ163個 広島港 → 韓国蔚山港
船長 / 51歳(国籍 韓国) 海上経験26年(通峡経験船長として500回くらい)

発生日時場所: 2004年10月27日05時09分 関門海峡西口

気象海象: 晴 北西風 風力4 視界良好 上げ潮中央期

[海難の概要]

A丸は、関門航路を自動操舵により西行中、左舷後方から接近したB号と衝突のおそれがあったが警告信号を行わないで進行、一方、B号は、関門航路を手動操舵により西行中、先航するA丸に関門第二航路北側境界線付近で追いついて接近する状況であったが、追越しを中止しないで進行、A丸は、B号の右転を認めて右回頭を始めたが衝突した。



関門航路で追い越すことができるのは、「当該他の船舶が自船を安全に通過させるための動作をとることを必要としないとき」かつ「自船以外の船舶の進路を安全に避けられるとき」に限られている。関門第二航路南北境界付近等、針路が交差する地点での追越しは行わないこと。追越しができる場合には追越し信号を行い、また、VHF、警告信号、操船信号、AIS 等できる限り全ての手段を使って、お互いの意図を把握すること。

2.4 砂津航路出航船が関門航路東行中の外国船と衝突 (事例4)

(マイアニュースレター、海難審判庁 No. 37)

H丸: 油タンカー 99トン 乗組員3人 重油210キロリットル 関門港小倉区→関門港下関区
船長 / 34歳 五級海技士(航海) 免許 海上経験16年 H丸乗船経験5年

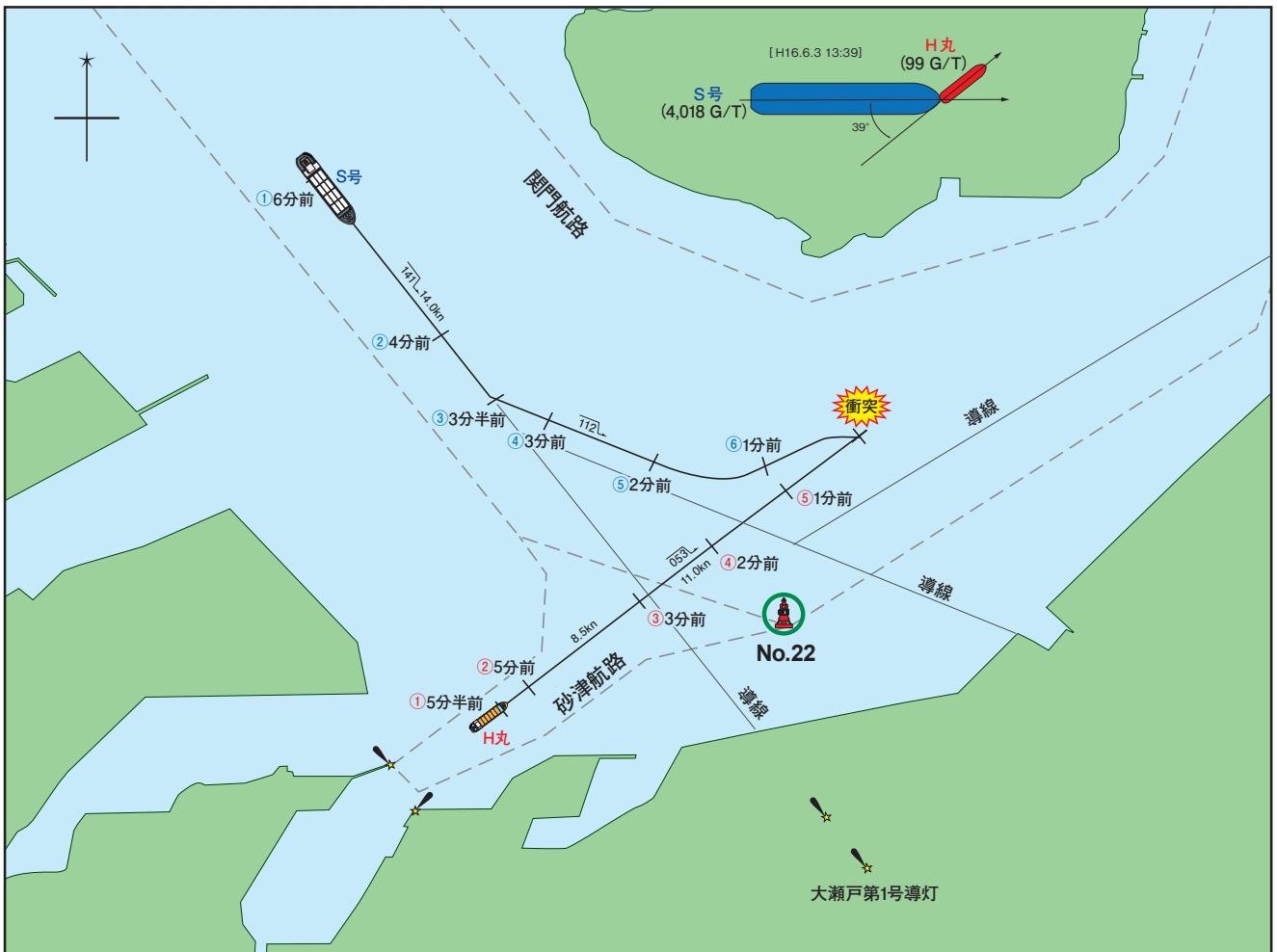
S号: 貨物船(パナマ籍) 4,018トン 乗組員22人 コンテナ1,800トン 中国上海 → 京浜港横浜区
船長 / 41歳(国籍中国) 海上経験21年 船長経験5年(通峡経験船長として100回くらい)

発生日時場所: 2004年6月3日13時39分 砂津航路北東の関門航路

気象海象: 晴 北東風 風力2 視界良好 下げ潮末期 東流2.5ノット

[海難の概要]

H丸は、内航船の燃料油補給に従事する国際信号旗の備え付けを要しない油タンカーで、砂津航路を出航中、関門航路を航行するS号と出会うおそれがあったが、S号の進路を避けないで関門航路を横断進行し、一方、S号は、関門航路に沿って東行中、砂津航路から関門航路に入航するH丸を認め、動静監視を行いながら進行し、H丸に避航する気配がなかったが警告信号を行わずに続航し、衝突した。



関門港では、関門航路とその他の航路を航行する船舶とが出会うおそれがある場合、その他の航路を航行する船舶は関門航路を航行する船舶の進路を避けなければならない。その他の航路から関門航路に入航する船舶は、早期に減速するなどして、確実に避けてから入航すること。

3. その他の海難事例

前例までは、組織改編前の海難審判庁発行の資料であるが、改編後の運輸安全委員会の刊行物で、次の海難事例を紹介している。

3.1 運輸安全委員会ニュースレター特集号《平成22年8月20日発行》

[船舶事故事例集] 関門海峡における事故

http://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbnewsletter/jtsbnewsletter_FINo4/FINo4_pdf/jtsbnl-FI04_all.pdf

3.2 運輸安全委員会ニュースレター第12号 《平成23年10月5日発行》

関門航路を東進中のコンテナ船が、先行している貨物船を追い越そうとした際、西進中の護衛艦の前路に進出して衝突、火災が発生した事例。

http://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbnewsletter/jtsbnewsletter_No12/No12_pdf/jtsbnl-12_0208.pdf

3.3 運輸安全委員会ダイジェスト

事故、重大インシデント調査報告書、統計等が閲覧できます。

http://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_new.html

参照・引用文献

当海難事例集は次の資料を参考、引用して作成した。

- (1) マイアニュースレター、海難審判庁 No. 36 2007年4月
- (2) マイアニュースレター、海難審判庁 No. 37 2007年5月