

TOSHIN STUDY New 3 1

平成22年3月25日 B Y安全管理室

〒103-0023

東京都中央区日本橋本町4-5-14 入江ビル7階

東神油槽船株式会社

TEL03-3270-3033 ・ FAX03-3241-2812

【 航法を守ろう 】

昨年10月27日、海上自衛隊の護衛艦「くらま」(5,200ト)と韓国籍コンテナ船「カリナ・スター」(7,401ト)が、関門海峡の最も狭い航路幅500m程度の航路内で衝突し、両船とも炎上しました。

最大の事故要因は何であったのか? 色々なことが俎上に上り、種々検討されていますが、マスコミや運輸安全委員会(JTSB)などが発表するものは未だ事故分析や対策を明確にしていけないようです。

しかし、関門海峡や狭い水道・航路においては、過去、既に幾多の衝突事故が発生しており、その分析を基礎にして確定された事故防止の対策があります。それらの事故防止対策が海上衝突予防法、海上交通安全法及び港則法に定められている航法です。

海難事故により尊い人命や大きな財産が失われ、環境汚染の原因となることも多いので法定の航法に違反したら処罰することにすればと思いますが、海上交通安全法第41条や港則法第39条に少し処罰規定があることを除けば、航法規定への違反自体により検挙され処罰されることはなく、衝突事故などを起こしたときに業務上過失往来妨害罪などで処罰される際の判決の理由に使用されます。

本号では、今回の衝突事故に焦点を合わせて主に港則法(関門航路)の航法を順守する意義について考えてみようと思います。

港則法(関門航路)の航法の主な(一部の)規定は、以下の通りです。

第十四条 航路外から航路に入り、又は航路から航路外に出ようとする船舶は、航路を

航行する他の船舶の進路を避けなければならない。

2 船舶は、航路内においては、並列して航行してはならない。

3 船舶は、航路内において、他の船舶と行き会うときは、右側を航行しなければならない。

4 船舶は、航路内においては、他の船舶を追い越してはならない。

第十五条の要約 港の入口付近で他船と出会うおそれのある入航船は、防波堤外で出航船の進路を避ける。

第十六条の要約 港内・港の境界付近では、他船に危険を及ぼさない速力で航行する。

第十七条の要約 防波堤などの突端・停泊船を右に見て航行するときは出来るだけ近寄り、左に見て航行するときは出来るだけ遠ざかって航行する。

上記の第十四条第2項「航路内並列航行禁止」、同第4項「航路内追越禁止」は、明確に今回の事故原因の一端に挙げられるのですが、現実の各種船舶の船速、横幅・全長や、航路の幅員・長さや、気象海象などの条件を考慮すると、航法違反に対して罰則を以って臨むことは適切でないと考えられます。

次に、関門港には、特定の航法が港則法施行規則に定められています。

第三十八条 船舶は、関門港においては、次の航法によらなければならない。

一 関門航路を航行する汽船は、できる限り航路の右側を航行すること。

二 省略。

三 早鞆瀬戸を西行する百ト未満の汽船は、門司崎に近寄って航行し、他の船舶と右舷を相対して航過すること。

四 省略。

五 潮流をさかのぼり早鞆瀬戸を航行する汽船は、潮流の速度を超えて三ノット以上の速度を保つこと。

六号～十一号 省略。

第2項の要約 関門航路では、他船を安全に追い越せる場合は、追越信号を吹鳴した上で追い越すことができる。(京浜港の第二十七条の二の規定と同じです。)

折角、港則法で「航路内並列航行禁止」、
「航路内追越禁止」を定めておきながら、「追
い越される船や周辺に居る船に危険・迷惑を
及ぼさない場合という条件」の下に、同法施
行規則でこれらの禁止を解除している実態が
ご理解頂けると思います。

今回の事故に至る最初の誤りは、コンテナ
船側が、通常の船速で、上記の条件に関する
意識を欠き、注意散漫状態のまま、多分、潮
流速度 + 3 ノット以上の船速がない貨物船の
後方に迫って行ったことだと思えます。

これら事故要因が生じたのは、コンテナ船
の船長や当直航海士の海技能力、狭水道航行
中という意識の不足、前方の貨物船の動静や
速力などの見張り不十分であったことだと推
察されます。

第八新水丸のように一定の大きさ及び船種
の要件を充たす船舶は、潮流速以上3ノット
の船速を保つよう要求又は指導されることが
あるでしょうが、前述の追い越された小型の
貨物船は、船速が足らなくても何処からも何
も言われる理由はありません。

今回事故は、コンテナ船が流速の速い早鞆
瀬戸付近にて、前方の貨物船を追い越す際に
「被追越船や周辺の船に危険など及ぼさない
場合」に当たらないのに、航路における基本
規則「並列航行禁止」、「追越禁止」を守らな
かった航法違反が事故原因であると思えます。

つまり、前方の低速貨物船に(気が付かなか
ったのか)配慮せず、事前に減速せずに至近距
離まで急接近してしまった時点で、海難事故
発生は必至の状況であったと思えます。

事故に直結したとみられるコンテナ船の衝
突直前の左急旋回について、韓国人船長は、
門司海上保安部の調べに対し、事故直後は、
急旋回について「関門海交センター管制官の
追い越し誘導に従った」と主張していました。

本年1月、韓国人船長は、この急旋回につ
いて、減速しなかったため前方の貨物船に急
接近し「追突を避けようとして行った」とい
う趣旨の供述に翻ったとのことで、門司海上
保安部は、事故の主因はコンテナ船にあった
と断定したようです。

なお、くらま側にも事故回避の努力を怠っ
た疑いがあるとみて、業務上過失往来危険容
疑でコンテナ船長とくらまの操縦責任者を書
類送検する方針とのマスコミ報道がありまし
た。

海上保安庁が所有する航跡データの解析な
どから、コンテナ船は事故直前まで減速しな
かったこと、貨物船の後方20 - 30メート
ルの距離まで近づき追突寸前になったこと、
このため、左に急旋回し、反対方向から航行
してきたくらまと衝突したということが分か
っているそうです。

事故の数分前、管制官がコンテナ船に「貨
物船の左舷側を追い越してください」と無線
で誘導していたが、実際は、右側から追い越
す進路を取ったそうです。

関門海交センターのホームページを見てみ
ますと、毎年、平均衝突隻数は約20隻である
とのことで、衝突が起きている海域の1位は
六連島東～錨地で、早鞆瀬戸は2位、3位は
台場鼻沖の順だそうです。

早鞆瀬戸付近の海域の特徴は、強い潮流の
影響で船舶が思わぬ動きをすること(部埼、火
ノ山下、台場鼻の潮流信号は、早鞆瀬戸の現
況流速)、周辺の多数の岸壁に入出港する船
舶、操業小型漁船、遊漁船、通船、作業船と
関門航路通航船で輻輳していることです。

関門橋下付近の航路幅は約600mですが、可
航幅は約500mで、船舶が行き会う場合は半
分の約250mが可航幅となります。

操縦者では制御不能の原因で生じた事故を
「不可抗力(主機関メーカーの設計ミス)」と云
いますが、そうでなければ、操縦者に何らか
の過失(錯誤、思い込み、慢心、怠惰、注意不
足など)以上の理由があるものです。

操縦者が欠いた注意義務と事故発生の中に
因果関係が認められるかどうかにより、過失
の刑事責任が追及され、時にはその注意義務
にマニュアルや荷役作業基準も含まれます。

法律上の航法は、最低レベルの人でも順守
する必要があるものが定められています。

皆様、法定の航法規定は必ず守って下さる
ようお願い致します。 安全管理室