

Safer Future ~ 安全な未来へ ~

運輸安全委員会ニュースレター

特集号

Japan Transport Safety Board Newsletter

■ はじめに	1
■ 関門海峡における事故調査事例 (4事例)	2
■ 関門海峡における安全航行のポイント	14
■ 新たな船舶交通ルールについて	18

はじめに

関門海峡は、瀬戸内海の最西部に位置し、外海と瀬戸内海をつなぎ、その大部分が物流の拠点である関門港の港域で、7つの港区と航路のほか、多数のバースを有していることから、海上交通の要衝となっています。また、可航幅が広い所で1海里前後、最狭部では約500メートルに過ぎないうえ、航路の屈曲や強い潮流があることから、海上交通の難所としても知られています。



関門海峡(関門橋周辺)

当委員会の発足(平成20年10月)以降、平成21年12月までに調査対象とした船舶事故のうち、関門海峡で発生したものは40件(60隻)で、事故種類別では、乗揚17件、衝突10件、単独衝突7件、その他6件となっています。また、船舶種類別では、貨物船・油送船29隻、引船・押船8隻、プレジャーボート6隻、旅客船2隻、漁船2隻、その他13隻で、これらのうち外国籍船は18隻となっています。なお、平成21年10月には、関門海峡の最狭部にあたる早鞆瀬戸において、海上自衛隊の護衛艦と外国籍の貨物船との間で、航路閉鎖を伴う重大な衝突事故が発生しています。

関門海峡では、これまでも、航路の延長や増深・拡幅、関門マーチスの設置、AIS(船舶自動識別装置)を用いた航行支援などの安全対策がとられてきましたが、関門海峡の気象・海象や船舶交通ルールに不慣れな船舶が関係する事故の発生は後を絶たない状況にあり、本年7月1日からは新たな船舶交通ルールが施行されています(P18参照)。

今回は、これらのことを踏まえ、当委員会が公表した事故調査報告書から、関門海峡で発生した事故事例を安全航行のポイントとともに取り上げた特集号を発刊することとしました。

本年は、関門航路の整備開始からちょうど100年目の節目の年となっています。本特集号が、海事関係者の間で広く活用され、関門海峡の船舶交通ルール等について理解が深まることとなり、もって関門海峡における事故の再発防止につながれば幸いです。

関門海峡における船舶事故の状況(平成20年10月~平成21年12月調査対象)



【関門海峡の位置】

- ※ 破線は、関門港の港界、港区及び航路の境界を示す
- ※ 数字(1~4)は、本特集号において取り上げた事例の番号を示す

