

運委参第147号
平成23年6月24日

海上保安庁長官
鈴木 久泰 殿

運輸安全委員会
委員長 後藤 昇弘

コンテナ船 CARINA STAR 護衛艦くらま衝突事故に係る意見について

本事故は、夜間、関門航路早鞆瀬戸付近において、潮流が約1.3～2.7knの南西流である状況下、CARINA STAR（以下「A船」という。）が東進中、くらま（以下「B船」という。）が西進中、A船が先行する貨物船QUEEN ORCHID（以下「C船」という。）の右舷側に接近していた態勢から、C船の左舷側を追い越そうとしたため、関門航路の右側を航行しているB船の前路に向けて航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

本事故において、A船がC船の左舷側を追い越そうとしたのは、A船の船長が、海上保安庁関門海峡海上交通センター（以下「関門マーチス」という。）の情報提供として行った通信を、英語の命令文であり、通信符号は関門マーチスでは制度化されていなかったため、使用されていなかったことなどから、単なる情報提供の通信ではなく強制的なものと思ったことによる可能性があると考えられる。

また、関門マーチスの運用管制官が、A船がC船を追い越す場所、B船がその場所に至る状況について正確に把握していなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

さらに、B船が、速力約1.7knで航行したことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

このことから、当委員会は、本事故調査の結果に鑑み、関門港を航行する船舶の安全を確保するため、海上保安庁長官に対し、運輸安全委員会設置法第28条の規定に基づき、下記のとおり意見を述べる。

なお、この意見を受けて何らかの措置を講じられた場合は、その内容について通知方よろしくお取り計らい願いたい。

記

(1) 関門マーチス運用マニュアルの改訂等

関門マーチス運用マニュアルは、次の事項に係る改訂を行うとともに、適切な運用等を図ることが望まれる。

① 関門マーチス運用マニュアルの改訂

港則法に基づく関門航路における追越し航法の適切な運用のため、早鞆瀬戸付近における、情報提供、指導又は航法違反等の是正をする判断基準及び具体的伝達内容を定めること。

② 追越し航法の運用等

港則法に基づく関門航路における追越し航法の適切な運用のため、早鞆瀬戸付近において、反航船があるときには追越しが危険であり、追越しを控えるように前広に情報提供等を行うこと。

③ 国際標準に従った通信の周知

関門マーチスは、通信符号を使用して情報の提供、勧告又は指示をしていることを航行船舶に周知すること。

(2) 追越し航法及び航行速力の周知

関門マーチスは、関門海峡を航行する際、早鞆瀬戸付近において、追越しを控えなければならない具体的な状況及びその海域並びに岸壁係留船の安全の観点から、速力を15kn以下とするのが適当である海域を周知することが望まれる。

(3) 監視体制の強化

関門マーチスの監視体制の強化のため、次のことを検討することが望まれる。

① 運用管制官の資格制度の創設

関門マーチスは、研修により運用管制官の技量の向上に努めているところであるが、一定の技量を有する運用管制官を確保するため、運用管制官に係る資格制度を創設すること。

② 運用管制官による監視等

イ 監視態勢の強化

早鞆瀬戸付近において、反航船があり追越しの状態が生じるおそれがある場合は、複数の運用管制官で監視するなど監視態勢の強化を図るとともに、

引継ぎにあつては追越しが終わり安全な状態を確保してから行うこと。

ロ 夜間監視装置

日中には、ライブカメラにより通航船舶の動向を把握しているが、夜間でも監視可能な装置を導入すること。