

第 1

海上交通ルートを寸断する狭水道の海難

関門航路内で貨物船が沈没 関門海峡が航行禁止に・・・

平成 18 年 11 月 17 日午後 8 時 43 分、山口県下関市の舟島（巖流島）沖の関門海峡において、乗組員 6 人、ふぐ 18 トンを積載して中国煙台港から通関のため関門港下関区に向かっていた漁獲物運搬船第六十八大慶丸（総トン数 296 トン）と乗組員 10 人、スクラップ 1,075 トンを積載して徳島小松島港から煙台港に向かっていたカンボジア籍の貨物船グオトン（総トン数 1,498 トン）が衝突した。



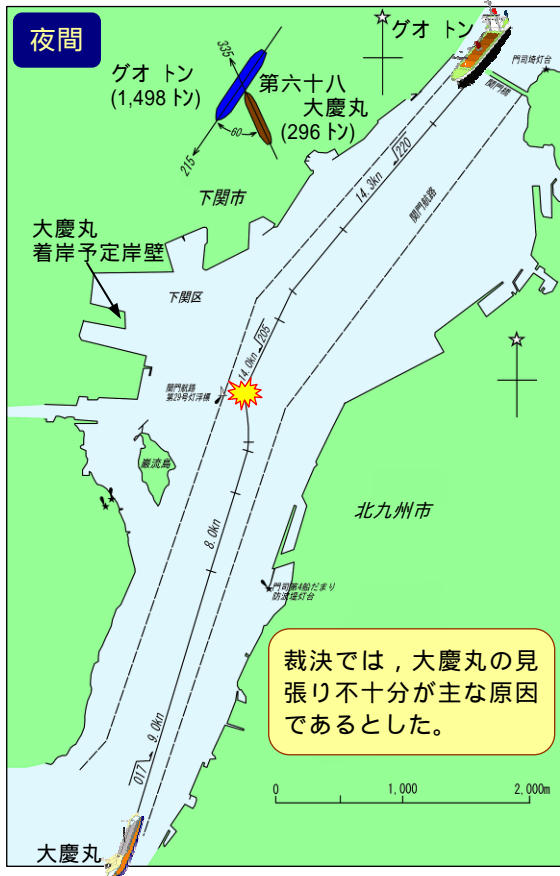
衝突の結果、グオトンが左舷中央部外板に破口を生じ、浸水して沈没し、乗組員 3 人が、沈没した船内から遺体で発見された。

この事故の直後（午後 9 時 5 分）、関門港長は港則法に基づき、関門港内全域について、救助活動中の船舶を除く全ての船舶の通航禁止措置を発令した。通峡を伴わない一部の港区は、段階的に解除されたが、約 15 時間にわたって関門航路は通峡できなくなり、一時、

約 200 隻の船舶が海峡の東西で待機を余儀なくされた。

その後も、関門航路は潮の流れに合わせて片側通航となるなど、航行制限が続いたが、翌年 3 月 2 日、沈没したグオトンが、ようやく海底から引き揚げられ、3 ヶ月半にも及ぶ航行制限が解除となった。

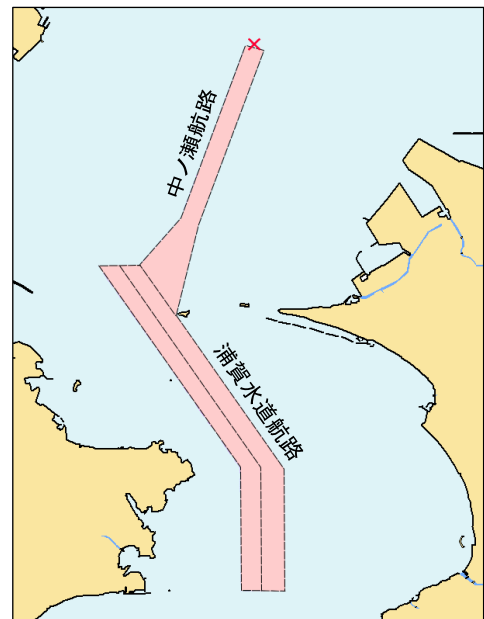
この海難は、海上交通の要衝ともいえる関門海峡で起きたもので、狭水道での海難が、船舶による物流の流れに影響を与え、大きな損失をもたらすことを思い知らされることとなった。



引き揚げられるグオトン

巨大タンカーと貨物船が衝突 東京湾が炎上の危機に

今から 34 年前の昭和 49 年 11 月 9 日午後 1 時 37 分頃、もやのため視程が約 2 海里となった東京湾中ノ瀬航路北口付近において、ペルシャ湾から京浜船川崎区に向かってナフサ、プロパン、ブタン合計 47,476 トンを積載した当時日本最大の L P G タンカー第拾雄洋丸（総トン数 43,723 トン・全長 227.1 メートル）と木更津港から米国口サンゼルスに向け鋼材 14,835 トンを積載したリベリア船籍の貨物船パシフィック アレス（総トン数 10,874 トン・全長 154.1 メートル）が衝突した。



ナフサに引火，両船が炎上

死者 33 人の大惨事に . . .

この衝突によって第拾雄洋丸が船首部外板に大破口を生じ、衝突と同時に可燃性の強い液体のナフサに引火して火炎を吹き上げるとともに、パシフィック アレスも火炎を浴びて瞬時に船首楼及び船橋が燃え上がった。

また、積荷のナフサは海面にも流出し、衝突した両船の辺り一帯は、文字どおり火の海と化した。

その結果、第拾雄洋丸は乗組員 38 人のうち 5 人が死亡、7 人が負傷し、パシフィック アレスは乗組員 29 人のうち、機関室にいて難を逃れた機関士 1 人が、鎮火後の甲板上に姿を現し、15 時間ぶりに奇跡的に救助されたが、28 人が死亡するという大惨事となった。



炎上する第拾雄洋丸

当時の社会情勢（昭和48年7月海上交通安全法施行）

この海難が発生した前年の昭和48年7月、海上交通が著しくふくそうする東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海の3海域に対して、新しい交通ルールを規定した海上交通安全法が施行されたばかりで、海上交通の安全と円滑化がより一層期待されていた。また、同46年11月新潟港において発生した、リベリア船籍のタンカージュリアナ遭難をきっかけに、タンカーからの油流出による災害の発生や海洋汚染の問題が社会の関心事となっていた。

新聞・テレビ等が大きく報道

テレビは、巨大な炎と黒煙を噴き上げて燃え続ける第拾雄洋丸の船体を大きく映し出し、タンカー事故のすさまじさに国民はテレビの前に釘付けとなった。また、新聞は各紙とも「海の銀座深夜まで猛炎」、「一瞬、船体火だるま」、「焦熱地獄、奇跡の生還」等の見出しで大きなスペースを割いて報道した。

懸命の消火活動 迫る二次災害の危険

燃え続ける2隻は、北東の強風に煽られ、横須賀方面に漂流を始め、パシフィック アレスは、懸命の消火活動の結果、翌日には鎮火したが、第拾雄洋丸は、内部に爆発のおそれのある可燃物を大量に抱え込んだまま漂流を続け、横須賀の街まで約1海里と迫っていた。未曾有の二次災害を食い止めるため、決死の作業で港外に向けえい航され、その間、第拾雄洋丸を中心に半径2海里以内の海域は、大型船の航行が禁止されるなど、事実上、中ノ瀬航路と浦賀水道は一時閉鎖されたが、無事に千葉県富津市沖へ座洲させることに成功した。



炎上する第拾雄洋丸

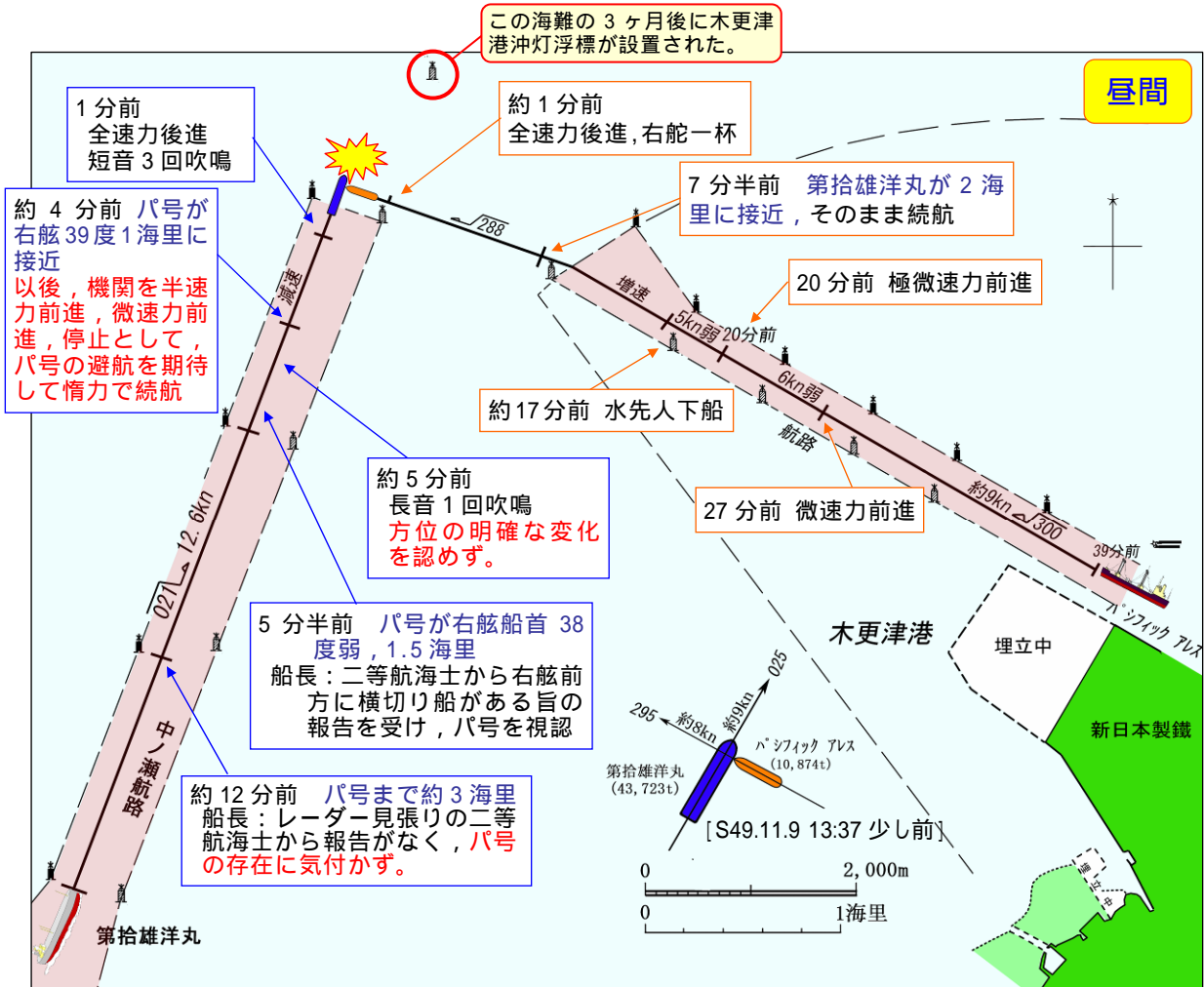


鎮火後のパシフィック アレス

衝突から20日目・・・

座洲した第拾雄洋丸は、その後、さらなる大規模爆発の危険や汚染物質が流出した場合の沿岸漁業に与える影響等について検討された結果、東京湾外への引き出しが決定された。

タグボートにえい航され、ようやく東京湾を抜け出した第拾雄洋丸は、洲崎沖合に達したとき、おそれていた大爆発を再び起こし、燃えさかる凶器となった船体は、えい航索を切り離され黒潮に乗って漂流を続けた。このままでは航行船舶や環境に対しても非常に危険な存在となるため、最後には、野島崎南方沖合で海上自衛隊による砲、爆、雷撃を受け、衝突から20日目となる11月28日午後、水深約6,000メートルの海底に沈められた。



海難を教訓に航行安全対策が強化

この海難は、海上交通のふくそうする東京湾において、危険物を積載した巨大タンカーが関係した海難で、多くの犠牲者を出したばかりでなく、積荷から大火災となったことなどから、国会をはじめ、政府、海運、造船、石油等の関係業界はもとより、一般社会にも大きな反響を呼んだ。

この海難を契機に、3ヶ月後には木更津港沖灯浮標が設置され、木更津港を出港して、中ノ瀬航路北口付近を航行する船舶は、同灯標を左舷側に見て航過する航行安全指導が行われ、さらに、昭和52年には東京湾を航行する1万トン以上の船舶には水先人の乗船を義務付けることや、東京湾海上交通センターが運用を開始するなど、各種航行安全対策が強化された。



写真提供：東京湾海上交通センター