



旅客船 T丸 乗揚

徳島県牟岐港…視程約 100m

T丸：旅客船 17ト 乗組員 2人 旅客 14人 徳島県出羽島漁港→牟岐港

船長（操船指揮）：36歳 小型船舶操縦士免許（取得後16年） 海上経験16年

甲板員（操舵と機関操作）：47歳 小型船舶操縦士免許（取得後14年） 海上経験33年

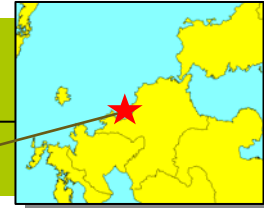
発生日時場所：平成17年7月16日09時11分 徳島県牟岐港

気象海象：霧 無風 視程約100m



貨物船 T丸 × 貨物船 S号 衝突

博多港…視程約 300m



T丸：貨物船 199ト 乗組員 3人 とうもろこし 700ト 博多港第1区→鹿児島県米ノ津港
船長(船橋当直)：71歳 五級海技士(航海)免許 海上経験 45年
S号：貨物船 4,966ト 乗組員 20人 コンテナ 1,225ト
博多港外能古島西方(錨泊)→博多港第2区香椎コンテナース **水先人きょう導中**
船長：国籍 中国
発生日時場所：平成14年5月5日 08時01分 博多港
気象：霧 無風 視程約 300m

① 16分前 S号の水先人は、船長、三等航海士と操舵手が在橋のもと、きょう導を開始し、全速力で手動操舵により中央航路入口へ向かった。船長は、間もなく**視程が 300m**となったので、**法定灯火を表示して霧中信号を開始、船首配置員に投錨用意をさせ、レーダー(1.5海里レンジ)見張りに当たった。**

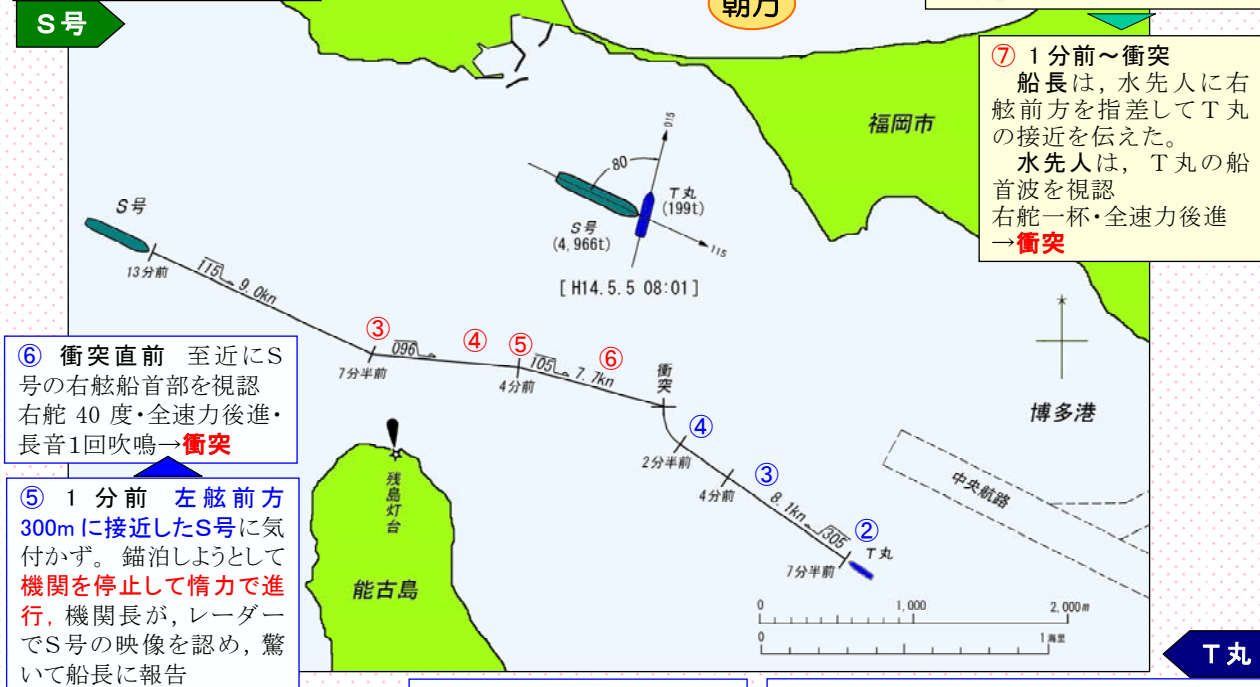
② 水先人は、1.5と3海里レンジを切り換えながら時々レーダーを見ていたが、船長が頻繁にレーダーを見ていたので、接近する他船があれば知らせてくれると思って進行した。

③ 7分半前 博多港中央航路入口に向けるため **19度左転**
④ 5分前 視界が回復しないので、**半速力に減速、右舷船首 20度 1.1海里にT丸が接近**していたが、航路外を反航する他船はいないものと思い、レーダー見張りが不十分となる。

⑤ 4分前 中央航路入口に向けて **9度右転**

⑥ 2分半前 船長は、水先人に「右舷前方 800m に接近中の他船(T丸)がある」と伝えた。しかし、水先人は、レーダー画面を見たが、検査錨地の錨泊船の映像や、中央航路に向首しているかどうかを確認することに気を取られ、T丸の映像を確認しなかった。

⑦ 1分前～衝突
船長は、水先人に右舷前方を指差してT丸の接近を伝えた。
水先人は、T丸の船首波を視認、右舵一杯・全速力後進→**衝突**



⑥ 衝突直前 至近にS号の右舷船首部を視認、右舵 40度・全速力後進・長音1回吹鳴→**衝突**

⑤ 1分前 左舷前方 300m に接近したS号に気付かず。錨泊しようとして**機関を停止して惰力で進行**、機関長が、レーダーでS号の映像を認め、驚いて船長に報告

④ 2分半前 S号が左舷船首 5度 800m に接近、0.5海里レンジ内に入ったが、このことに気付かなかった。そして、このまま霧中の港内を航行するのは危険と考え、視界が回復するまで錨泊待機することにし、**左舷側の検査錨地にいる錨泊船から離れようと、極微速力の約 4ノットまで減じ、右舵 7度をとって右回頭を始めた。**

③ 5分前 視程 300m
左舷船首 9度 1.06海里のS号と著しく接近する状況となったが、視界が悪いので航行する船舶は多くないと思い、手動操舵に就いたまま、時々レーダーを見ていた。しかし、レンジの切り換えを行わず、**0.5海里レンジとしていたので、S号の接近に気付かず、大幅な減速又は停止せずに続航**

① 41分前 T丸船長は、博多港長浜船だまりを発し、出港操船に引き続いて船橋当直に就き、中央航路を航行せずに南側航路外を、港内全速力で自ら手動操舵に就いて西行
② 7分半前 前方約 700m に霧堤が存在していたが、比較的明るかったので、**接近する他船がいれば目視確認できると思い、法定灯火を表示せず、霧中信号を行わず、時々レーダー(0.5海里レンジ)を見ながら減速しないで進行**、間もなく機関長が昇橋し、左舷ウイングに出て見張りに当たった。



旅客船 F丸 防波堤衝突

長崎県平漁港…視程約 70m

F丸：旅客船 645ト 乗組員 11 人 旅客 71 人・車両 7 台 長崎県佐世保港→宇久島平漁港

船長(操船指揮)：43 歳 三級海技士(航海)免許 海上経験 24 年

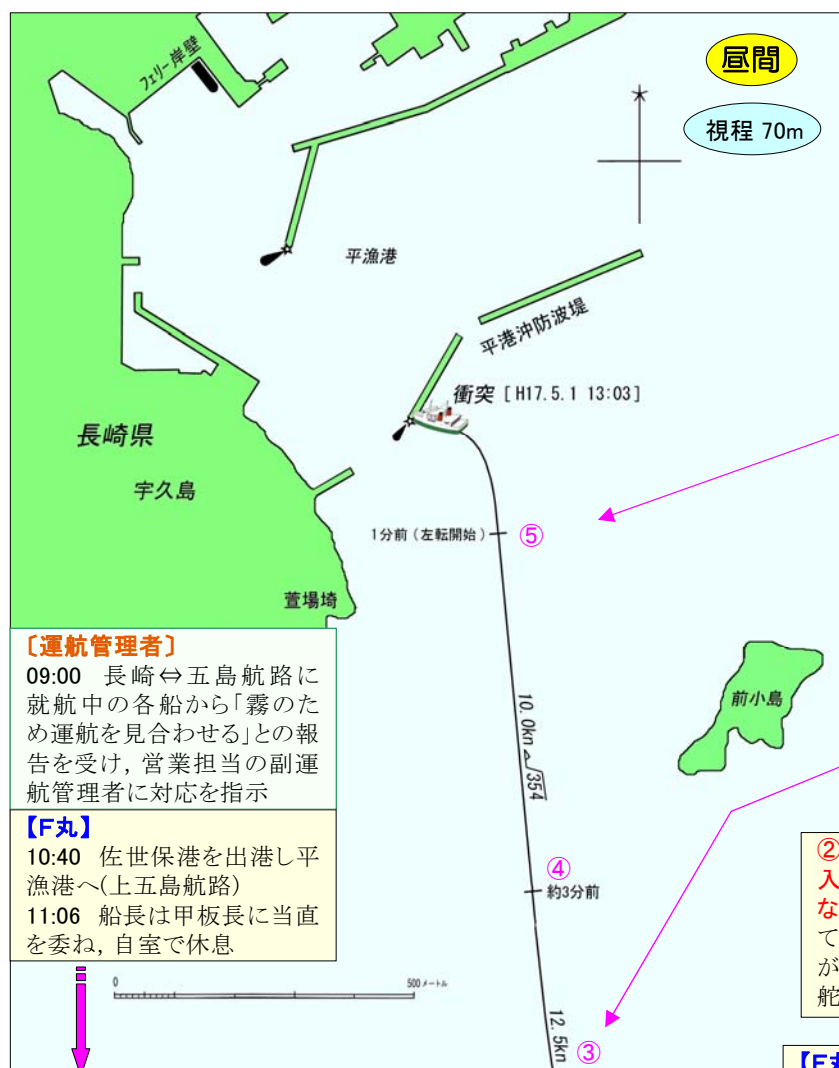
一等航海士(レーダー見張り)：39 歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 22 年

発生日時場所：平成 17 年 5 月 1 日 13 時 03 分 長崎県平漁港

気象：霧 西南西風 風力 2 視程約 70m 濃霧注意報発表中



F丸



【運航管理者】

09:00 長崎⇄五島航路に就航中の各船から「霧のため運航を見合わせる」との報告を受け、営業担当の副運航管理者に対応を指示

【F丸】

10:40 佐世保港を出港し平漁港へ(上五島航路)
11:06 船長は甲板長に当直を委ね、自室で休息

【運航管理者】

12:30 長崎⇄五島航路の各船が運航を再開したので、上五島航路の状況を確認するため各船に電話をかける。

【F丸】

12:32 (衝突の 31 分前) 甲板長は、電話で副運航管理者に「上五島航路の視程が 0.7~1 海里である」と報告

【運航管理者】

自ら平漁港の視程の状況を把握して船長と入航の可否について協議せず、甲板長に、「十分に気をつけて航行するよう」との船長への伝言を依頼し、船長の判断に委ねた。

【F丸】

間もなく甲板長は、代理店から「平漁港内の視程が約 200m となった」旨の連絡を受ける。

⑥ 衝突直前

船首配置員から「前方に防波堤が見える」旨の報告を受け、機関後進→約 10 ノットで防波堤に衝突 (旅客 23 人負傷)

⑤ 1 分前 左舵 10 度をとって防波堤入口に向けて左転開始、左舵 10 度で左回頭を続けられ、平漁港の入口に向くはずと思い、左舵 10 度のまま漫然と左回頭

レーダー見張りの一等航海士は、防波堤先端までの距離だけを報告し、方位を報告せず

④ 約 3 分前

レーダーで左舷前方に平港沖防波堤入口を確認、微速力の 10.0 ノットに減速、防波堤入口を左舷船首に見る針路で進行

③ 4 分前

半速力の 12.5 ノットに減速

② 5 分前 視程約 70m に悪化入航を中止して港外で待機することなく続航、船長が自らレーダーについて操船を指揮、一等航海士と甲板長がレーダーと目視による見張り、手動操舵と機関操作に各 1 人が就いた。

【F丸】

① 約 10 分前 船長と一等航海士が昇橋、甲板長は、運航管理者からの伝言と平漁港内の視程の状況について、船長に報告した。船長は、平漁港内が入航中止の条件 (視程 500m 以下) であることを知り、視界制限時の平漁港への入港は初めてであったが、視程 200m であれば、レーダーを使用すれば着岸できると判断、入航の中止を運航管理者と協議せず