



油送船 K丸 × 貨物船 S丸 衝突

福島県相馬港南東方沖・・・視程約 200m

K丸：油送船 498ト 乗組員 5人 空船(A重油) 仙台塩釜港→京浜港川崎区
船長(船橋当直)：62歳 四級海技士(航海)免許
S丸：貨物船 435ト 乗組員 4人 鋼材 1,300ト 広島県福山港→仙台塩釜港
船長：37歳 五級海技士(航海)免許(取得後14年) 海上経験14年
一等航海士(船橋当直)：54歳 四級海技士(航海)免許(取得後9年) 海上経験39年
発生日時場所：平成15年7月12日20時22分 福島県相馬港南東方沖
気象：霧 東北東風 風力1 視程約200m 濃霧注意報発表中

K丸 鶴ノ尾崎灯台

① 18分前 K丸船長は、視程200mに悪化したが、霧中信号を行わず、ほぼ全速力で自動操舵により南下、レーダー2台(6・3海里レンジ)で右舷船首2度6.4海里にS丸の映像を探知

② 7分前 S丸が右舷船首5度2.4海里に接近、左舷を対して通過するつもりで20度右転し、同じ速力で進行

③ 6分前 S丸が左舷船首14度2.0海里となり、著しく接近する状況となったが、S丸も右転するだろうと思い、減速せずに続航

④ 4分前～衝突 S丸が左舷船首14度1.4海里に接近し、方位に明確な変化がなかったため、S丸が左転したことを知ったが、いずれは右転するだろうと思い、行きあしを止めずに進行→S丸の探照灯を初認→汽笛短音を繰り返し吹鳴・右舵70度→衝突

④ 6分前～衝突 K丸が右舷船首16度2.0海里に接近、レーダー監視を行っていなかったため、K丸が右転したことに気付かず、右舷船首方に探照灯を照射しただけで、減速せずに続航→右舷船首至近にH丸のマスト灯を初認→右舵一杯・全速力後進→衝突

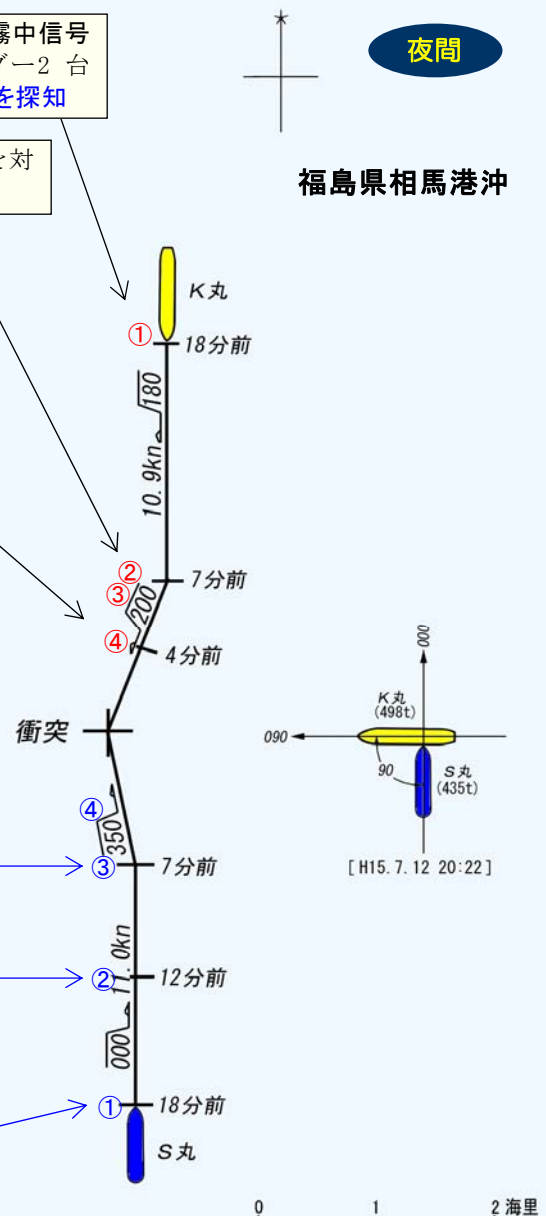
③ 7分前 右舷船首5度2.4海里にK丸の映像を、更にその右側2海里離れて第三船の映像を探知し、両映像が右舷前方にあったので、通過距離を広げようと10度左転して350度に変針

② 12分前 視程が約200mに悪化したが、船長に報告せず。2.5海里レンジに他船の映像がなかったため、霧中信号も減速もせずに進行

① 18分前 K丸：右舷船首2度6.4海里 一等航海士は、レーダーを2.5海里レンジとし、操舵スタンド後方でいすに腰を掛けて当直に当たり、全速力で自動操舵により北上

S丸

S丸船長と一等航海士の2人で6時間当直を行っていた。船長は、視界制限時の報告について具体的な指示をしていなかった。



Case 11

貨物船 T 丸 × 貨物船 S 号 衝突

福島県塩屋埼北東方沖・・・視程約 100m



T 丸：貨物船 498ト 乗組員 5 人 砕石 1,530ト 岩手県小本港→千葉港
船長：70 歳 五級海技士(航海)免許（取得後 35 年）
一等航海士(船橋当直)：55 歳 五級海技士(航海)免許（取得後 35 年） 海上経験 35 年
S 号：貨物船(パナマ籍) 6,530ト 乗組員 15 人 合板 2,227ト 鹿島港→北海道苫小牧港
船長：国籍 日本
二等航海士(船橋当直)：36 歳 海上経験 8 年
発生日時場所：平成 15 年 9 月 10 日 02 時 15 分 福島県塩屋埼北東方沖
気象：霧 無風 視程約 100m

T 丸

船長は、視程が約 2 海里となっていたので、一等航海士と船橋当直を交替する際、同人が長年船長職に就いていたことから、「視界が著しく悪化するようであれば遠慮なく報告するように。」と指示して降橋した。
一等航海士は、視界制限状態となったが、自分で操船することにして**船長に報告せず、霧中信号を行わず**、全速力で自動操舵により南下した。

① 33 分前 レーダーで**右舷船首 7 度 12 海里**に S 号の映像を探知、S 号の西側にも数隻の北上船を認めた。

② 15 分前 S 号が**右舷船首 4.5 度 5.0 海里**に接近、右舷を対して通過距離を離すため **7 度左転**

③ 10 分前 **右舷船首 11 度 3.1 海里**に接近、S 号の映像が船首輝線の右側になるよう、小刻みに左転を続け、減速することなく進行

④ 7 分前～衝突 S 号が**右舷船首 26 度 2.0 海里**に接近、引き続き右舷を対して通過しようとして、小刻みな左転を繰り返しながら続航
S 号に方位変化がなくなったことに不安を感じ、衝突直前に探照灯を照射、右舷前方に灯火を視認、右舵一杯・全速力後進

衝突

③ 7 分前～衝突 T 丸が**左舷船首 31 度 2.0 海里**に接近、更に距離が **1 海里**となったとき、**8 度右転**して避けようとしたが、大きな減速又は停止せず、衝突直前に左舷側に T 丸の両舷灯を視認、右舵一杯

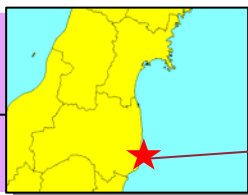
② 10 分前 T 丸が**左舷船首 10 度 3.1 海里**に接近、左舷を対して通過距離を離すため、操舵手を手動操舵に就けて**右舵 10 度**をとって **19 度右転**

① 17 分前 二等航海士は、レーダーで**左舷船首 9 度約 6 海里**に T 丸の映像を探知、南下船であることを知った。**視程が約 300m**となっていたが、**船長に報告せず、霧中信号を行わず**に操舵手を見張りに就け、自動操舵により北上

S 号

船長は、各当直者に視界制限時の報告について具体的な指示をしていなかった。

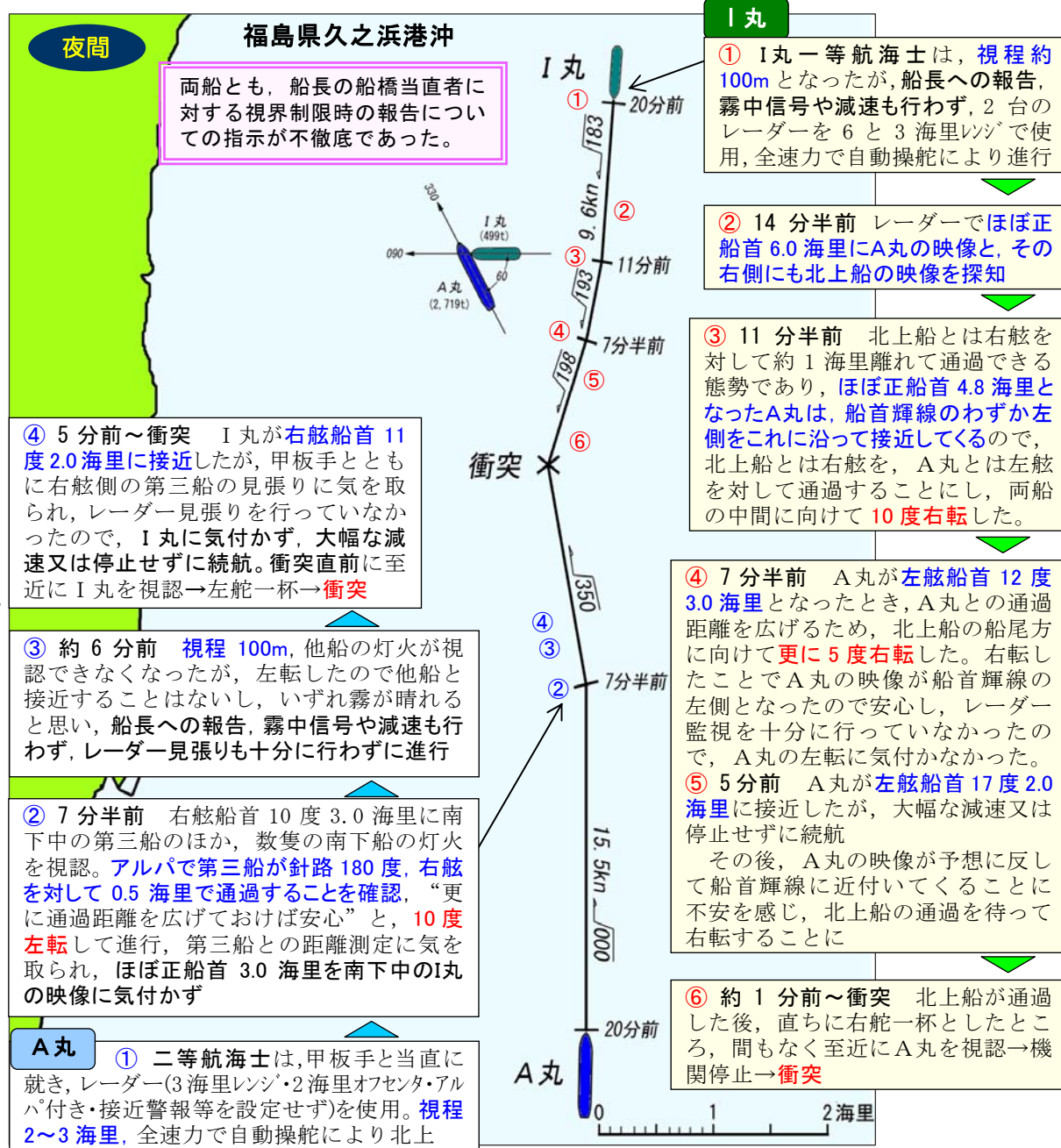




貨物船 A 丸 × 貨物船 I 丸 衝突

福島県久之浜港東方沖・・・視程約 100m

A 丸：貨物船 2,719 トン 乗組員 10 人 自動車 246 台 千葉県浦安市→仙台塩釜港
船長：54 歳 三級海技士(航海)免許 海上経験 28 年
二等航海士(船橋当直)：49 歳 三級海技士(航海)免許
I 丸：貨物船 499 トン 乗組員 4 人 空船(鋼材) 仙台塩釜港→鹿島港
船長：56 歳 三級海技士(航海)免許 海上経験 41 年
一等航海士(船橋当直)：53 歳 五級海技士(航海)免許 海上経験 37 年
発生日時場所：平成 15 年 8 月 27 日 00 時 21 分半 福島県久之浜港東方沖
気象：霧 無風 視程約 100m



Case 13

貨物船 S 丸 × 油送船 A 丸 衝突

福島県四倉港東方沖…視程約 120m



S 丸 : 貨物船 682 トン 乗組員 7 人 水津 1,600 トン 千葉県木更津港→岩手県釜石港
船長 : 49 歳 二級海技士(航海)免許 海上経験 30 年
一等航海士(船橋当直) : 51 歳 三級海技士(航海)免許(取得後 18 年) 海上経験 32 年
A 丸 : 油送船 499 トン 乗組員 5 人 空倉 石巻港→京浜港
船長(船橋当直) : 54 歳 四級海技士(航海)免許(取得後 31 年) 海上経験 32 年
発生日時場所 : 平成 16 年 7 月 27 日 17 時 46 分 福島県四倉港東方沖
気象 : 霧 南風 風力 1 視程約 120m

A 丸 船長は、視程が 1 海里以下となったが、広い海域を航行しているからと霧中信号を行わず、全速力で自動操舵により南下

① 18 分前 右舷船首 10.5 度 6 海里に S 丸のレーダー映像を探知

② 約 11 分前 視程が約 300m に悪化したので、休息中の一等航海士を昇橋させて手動操舵に就け、自らは操船指揮とレーダー見張りに専念したが、霧中信号も減速も行わなかった

③ 約 8 分前 S 丸が右舷船首 10.5 度 3.0 海里に接近、自船の右舷側に南下船がいたので、S 丸と右舷を対して通過するつもりで 10 度左転

④ 5 分前 S 丸が右舷船首 22 度 1.8 海里に接近、依然、S 丸と右舷を対して通過できるものと思い、大幅な減速又は停止せずに続航

⑤ 約 2 分前～衝突 S 丸の方位に変化がないまま接近するのを認め、10 度左転→更に 10 度左転→衝突

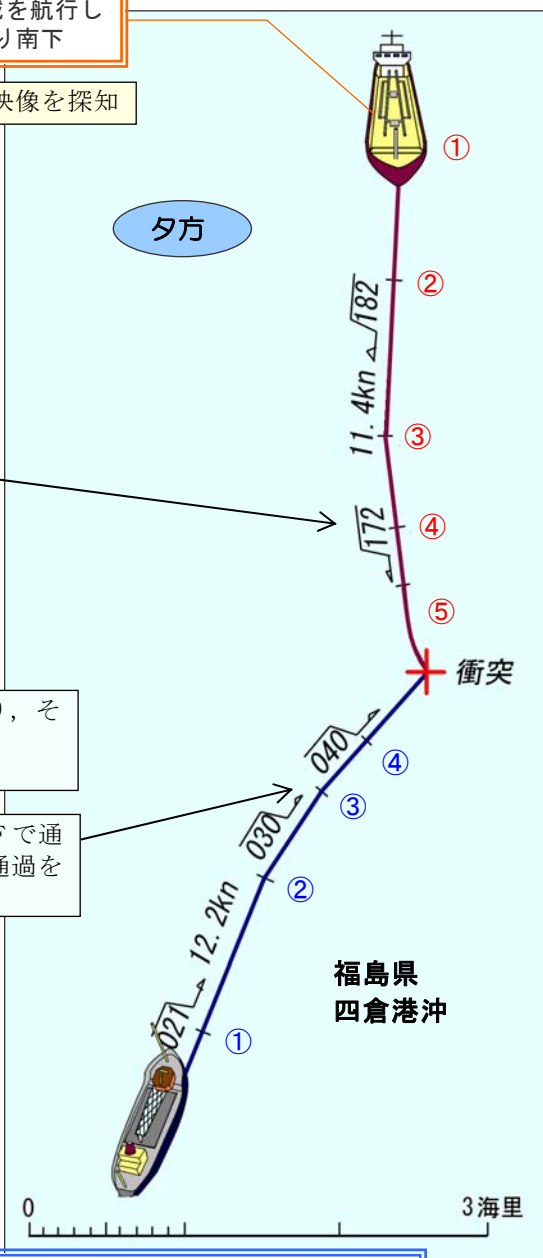
④ 3 分前～衝突 A 丸が左舷船首 27 度 1.0 海里となり、その後、自船に向かって接近するのを認め、15 度右転 衝突直前に機関停止・左舵一杯としたが衝突

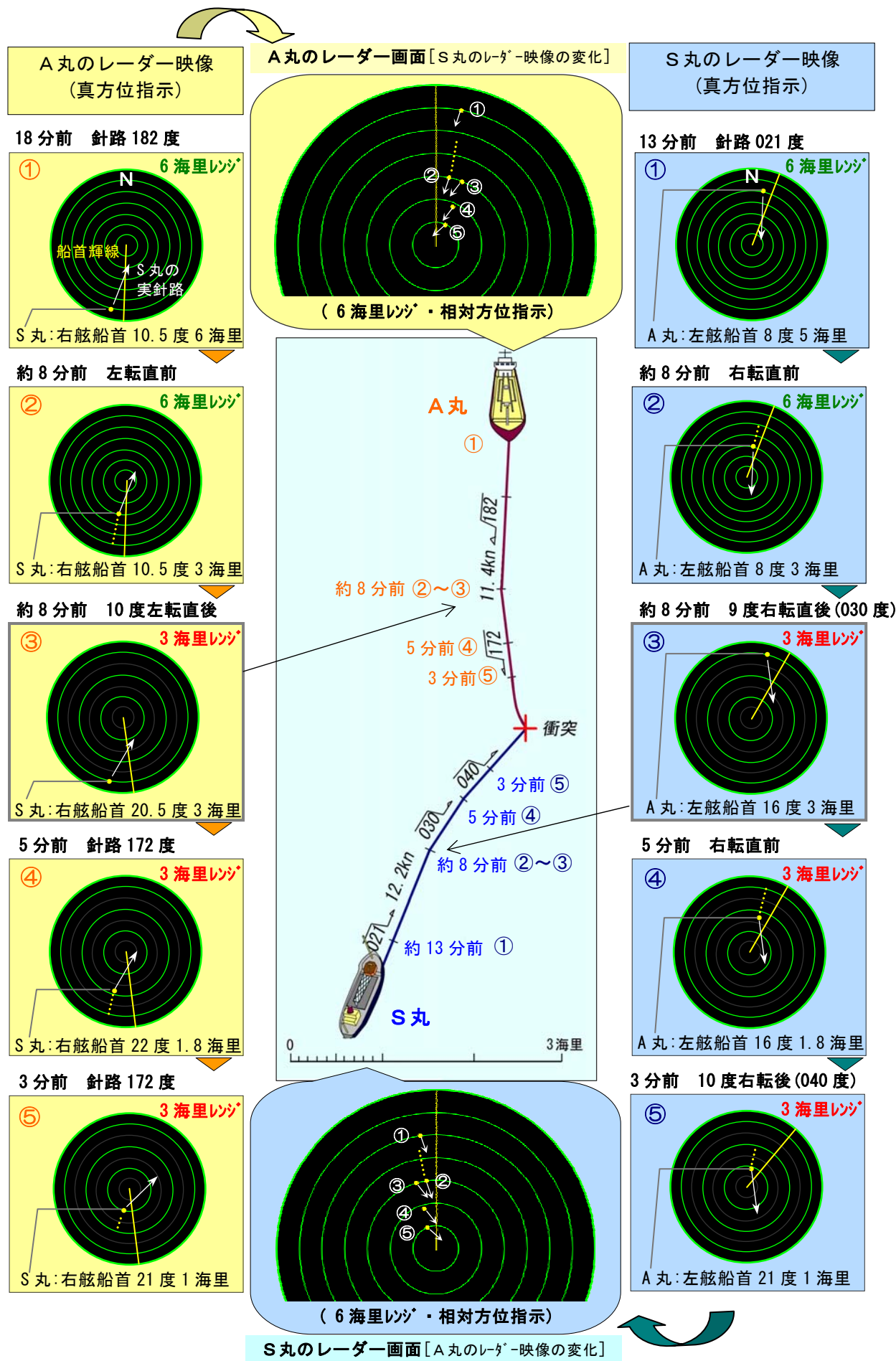
③ 5 分前 A 丸が左舷船首 16 度 1.8 海里に接近、VHF で通報したので、応答はなかったものの、左舷対左舷での通過を了承しているものと思い、10 度右転して 040 度に転針

② 約 8 分前 A 丸の方位に変化がなく 3.0 海里に接近したので、左舷を対して通過するつもりで 9 度右転して針路を 030 度に転針

① 約 13 分前 一等航海士は、レーダーで左舷船首 8 度 5.0 海里に南下中の A 丸を探知、そのため、VHF16ch で 2～3 回「塩屋の沖の船ですが、北に向かって航行しています。左舷対左舷で通過願います。」と通報したが、応答はなかった。

S 丸 船長は、二等航海士に「視程が 1 海里以下となれば報告するよう」に指示したが、次直の一等航海士に引き継がれず。一等航海士は、衝突の約 50 分前に視程 500m に悪化した、広い海域であるからとして、船長に報告せず、霧中信号も減速も行わずに、全速力で自動操舵により北上





Case 14

自動車運搬船 H丸 × 漁船 K丸 衝突

福島県塩屋崎南東方沖・・・視程約 500m



H丸：自動車運搬船 3,623ト 乗組員 11人 車両 652台積載 京浜港→仙台塩釜港

船長：53歳 一級海技士(航海)免許

二等航海士(船橋当直)：31歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 13年

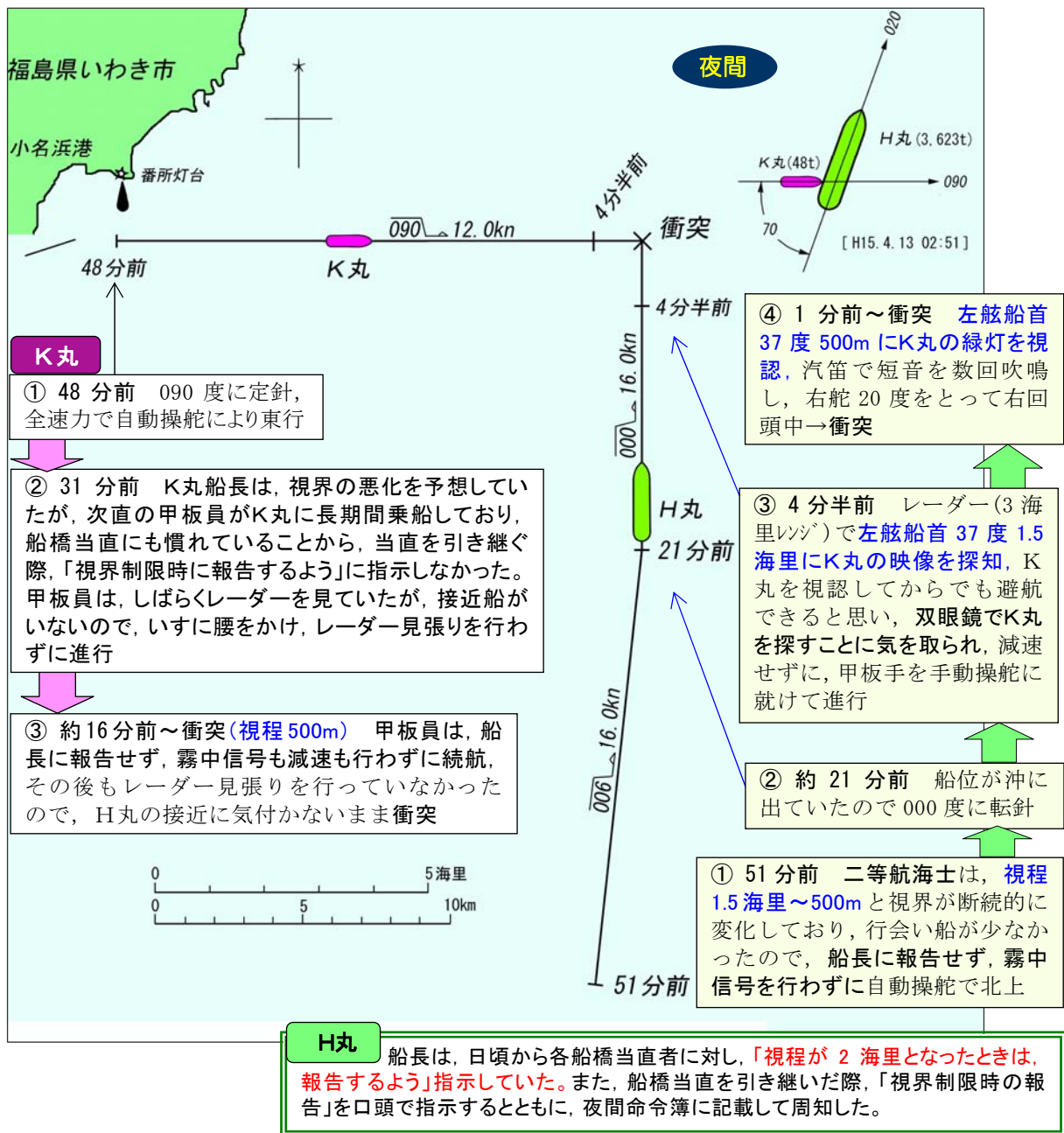
K丸：漁船(沖合底びき網漁船) 48ト 乗組員 5人 福島県小名浜港→漁場向け

船長：49歳 六級海技士(航海)免許

甲板員(船橋当直)：60歳 海技免許なし

発生日時場所：平成 15 年 4 月 13 日 02 時 51 分 福島県塩屋崎南東方沖

気象：霧 北北東風 風力 2 視程約 500m





貨物船 S 丸 × 貨物船 T 号 衝突

鹿島灘…視程約 70m

S 丸：貨物船 403ト 乗組員 4 人 鋼材 960ト 仙台塩釜港→大阪港

船長：57 歳 三級海技士(航海)免許 海上経験 38 年

一等航海士(船橋当直)：57 歳 (死亡)

T 号：貨物船(マレーシア籍) 7,633ト 乗組員 19 人 合板 2,623ト 千葉港→北海道苫小牧港

船長：国籍 韓国 58 歳 海上経験 34 年

一等航海士(船橋当直)：国籍 中国 30 歳 海上経験 10 年

発生日時場所：平成 16 年 5 月 30 日 06 時 01 分 鹿島灘

気象：霧 南西風 風力 3 視程約 70m

S 丸

S 丸では、船長と一等航海士の 2 人で 6 時間交替の船橋当直に就いていた。船長は、平素、一等航海士に対し、「視界が悪いときや漁船が多いときなどには、遠慮なく報告するように。」と指示していた。

① 1 時間半前 S 丸一等航海士は、船長から船橋当直を引き継ぎ、全速力で自動操舵により南下（その後、視程約 2 海里）

② 約 17 分前 レーダー(6 海里レンジ)で右舷船首 6 度 6 海里に T 号とその東側に 2 隻の映像を探知、いずれも北上船と認め、これら 3 隻と左舷を対して通過するため 20 度右転、間もなく視界制限状態となったが、船長への報告も、霧中信号も減速もせずに進行

③ 6 分前 T 号が左舷船首 2 海里となり、映像が左舷船首から徐々に船首輝線に接近してきたことから、更に 29 度右転

④ 30 秒前～衝突 T 号の方位に変化がなく接近してくることに不安を感じ、霧中信号を行い右舵一杯→衝突・沈没（乗組員 3 人が死亡・行方不明）

衝突

④ 1 分前～衝突 視程が約 70m となり、S 丸の方位に変化がないまま接近したので、微速力に減速→30 秒前に左舵一杯→衝突

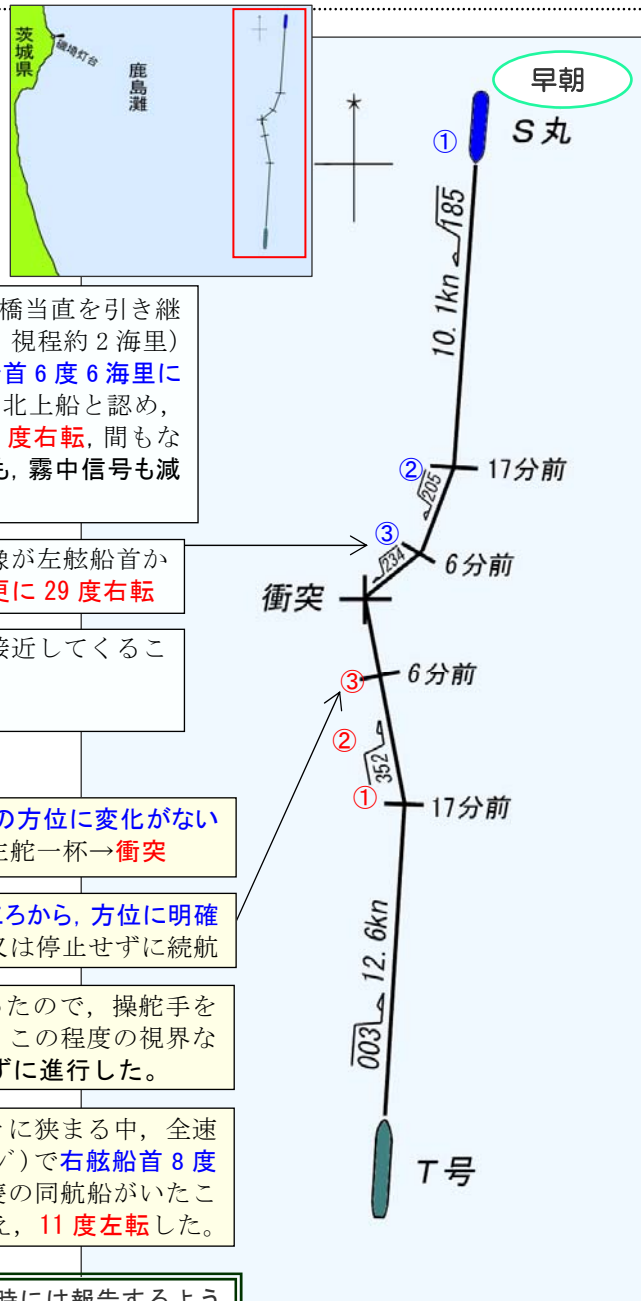
③ 6 分前 右舷船首 27 度 2.0 海里に接近したところから、方位に明確な変化がなくなったが、依然として大幅な減速又は停止せずに続航

② 間もなく霧が濃くなり視界制限状態となったので、操舵手を手動操舵に就け、自動で霧中信号を始めたが、この程度の視界なら大丈夫と思い、船長に報告せず、減速もせずに進出した。

① 約 17 分前 T 号一等航海士は、視界が徐々に狭まる中、全速力で自動操舵により北上。レーダー(6 海里レンジ)で右舷船首 8 度 6 海里に S 丸の映像を探知、自船の右舷側に 2 隻の同航船がいたことから、S 丸と右舷を対して通過しようと考え、11 度左転した。

T 号

T 号船長は、夜間命令簿に視界制限時には報告するよう記載していたが、視程については具体的に記載していなかった。



Case 16

油送船 K 丸 × ケミカルタンカー B 号 衝突

茨城県鹿島港・・・視程約 150m



K 丸：油送船 699 トン 乗組員 6 人 空船 横須賀港→鹿島港沖錨泊待機→港内
船長(船橋当直)：52 歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 37 年
B 号：ケミカルタンカー (パナマ籍) 6,837 トン 乗組員 21 人 苛性ソーダ等 10,035 トン
鹿島港→ニュージーランドオークランド港 水先人きょう導中
船長：国籍 韓国
発生日時場所：平成 15 年 5 月 20 日 09 時 14 分 茨城県鹿島港
気象：霧 無風 視程約 150m 濃霧注意報発表中

霧中でも、安全かつ実行に適すれば、
鹿島水路の右側端を航行しよう！

- K 丸**
- ① 約 30 分前 港口付近で錨泊待機中、視程が約 150m となっていたが、視界の回復を待たずに、港奥の岸壁に着岸するため揚錨を始めた。
 - ② 24 分前 揚錨を終え、船長が操船指揮、機関長を機関の操作に就け、微速力とし手動操舵で港内へ
 - ③ 10 分半前 レーダー(0.75 海里レンジ)で右舷船首の北防波堤先端付近に小型のタグボートと入航船を、後方至近に入航船の映像をそれぞれ探知、これらの船との距離を広げるため、針路 176 度として水路中央部に向け、半速力に上げ、7.2 ノットで南下

鹿島港南防波堤西側の水域は、港則法施行規則により「鹿島水路」と称する長さ約 4,400m 幅・約 400m の錨泊等の制限区域に指定されており、入出港船の航路筋となっていた。

- ④ 9 分半前 後続船との距離が開いたので、微速力に減じて同じ針路で進行、0.75 海里レンジとしたままタグボートの映像を見ていたので、B 号に気付かず。徐々に鹿島水路の左側に寄りながら続航

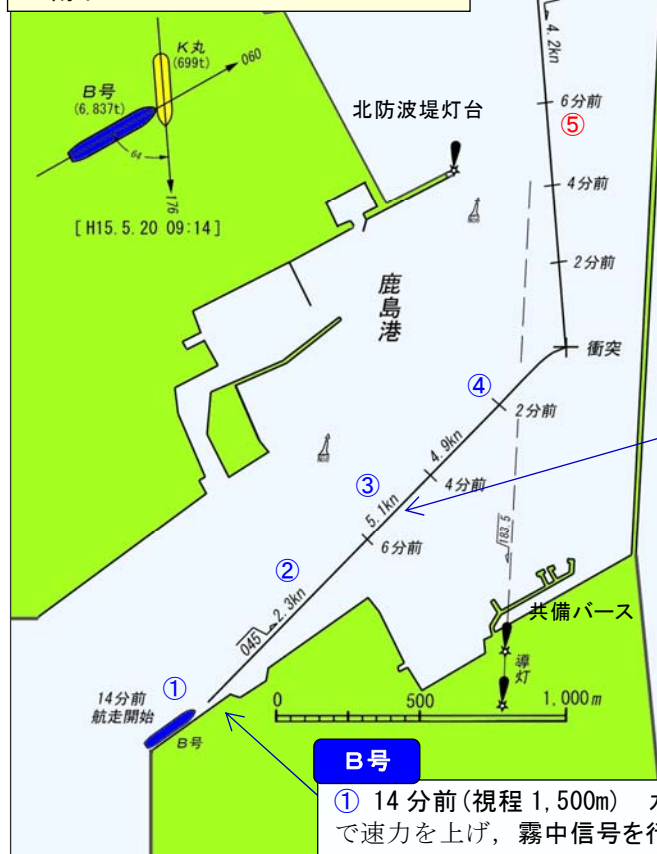
- ⑤ 5 分半前～衝突 タグボートの動きに気を取られ、B 号の映像監視を行っていなかったため、B 号が右舷船首 27 度 1,390m に接近したことに気付かず。北防波堤先端を通過した後も、同じ針路で水路の左側を進行中、至近に B 号の船影を視認→全速力後進



- ④ 2 分前～衝突(視程 150m) レーダーで K 丸が左舷船首 21 度 520m に迫ったことを知った→右舵一杯・全速力後進

- ③ 5 分半前 レーダー(0.75 海里レンジ)でようやく K 丸を左舷船首 22 度 1,390m に探知したが、依然として K 丸の右転を期待し、停止せずに極微速力に減速して続航

- ② 約 9 分前 水先人は、北防波堤付近で警戒中のタグボートから共備バースに向かう船舶のほか、K 丸が南下中との報告を受ける。レーダー(1.5 海里レンジ)で左舷船首 22.5 度 1.2 海里に K 丸を探知、K 丸は、北防波堤灯台付近で右転して水路の右側を南下すると判断、0.75 海里レンジとして共備バースに向かう他船のレーダー映像を監視



- ① 14 分前(視程 1,500m) 水先人がきょう導のもと岸壁を離れ、半速力まで速力を上げ、霧中信号を行いながら手動操舵で進行



貨物船 K 丸 × 貨物船 T 丸 衝突

千葉県犬吠埼南方…視程約 150m

K 丸：貨物船 498ト 乗組員 4 人 空船(スクラップ) 仙台塩釜港→京浜港横浜区
 船長(船橋当直)：53 歳 三級海技士(航海)免許 海上経験 36 年
 T 丸：貨物船 497ト 乗組員 5 人 塩 1,346ト 岡山県錦海湾→茨城県鹿島港
 船長(船橋当直)：58 歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 38 年
 発生日時場所：平成 12 年 5 月 24 日 08 時 35 分 千葉県犬吠埼南方
 気象：霧 南西風 風力 2 視程 150m

K 丸



K 丸

① 65 分前 K 丸船長は、**視程 50m** となり半速力に減速したが、濃霧注意報が発表されていないので、視界の回復を期待、霧中信号を行わず、自動操舵により南下

② 13 分前 左舷船首 16 度 4.3 海里に T 丸のレーダー映像を探知、自船が陸岸寄りに航行しているので、いずれ T 丸が右転して左舷を対して通過できると判断し、そのまま進行

③ 6 分前 左舷船首 17 度 2.0 海里に接近
 ④ 3 分前～衝突 **明確な方位変化がないまま 1.1 海里に接近**、T 丸が右転するものと思ひ込み、大幅な減速又は停止せずに続航、衝突直前に至近に T 丸の灯火を視認、機関後進→**衝突**

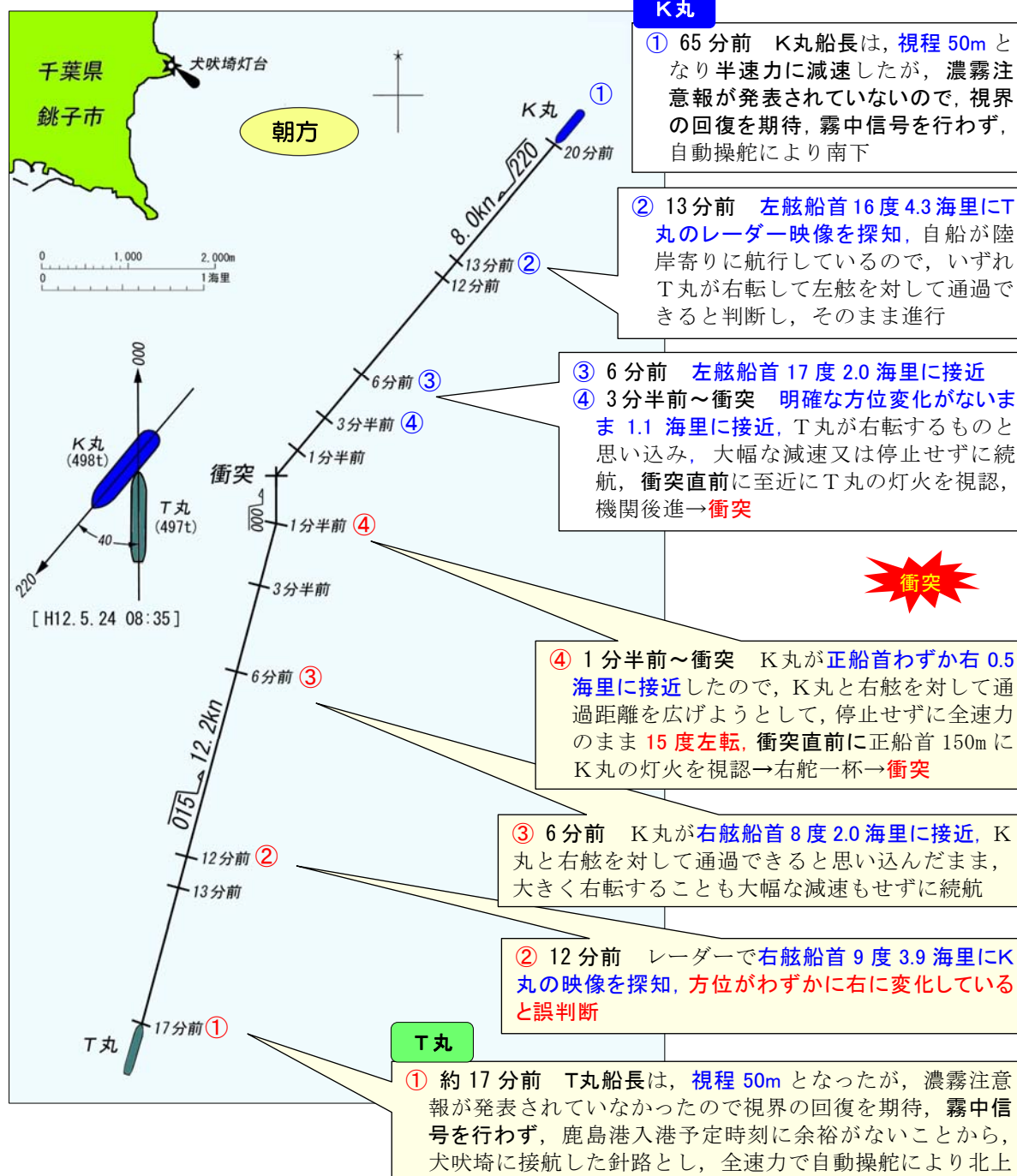
④ 1 分前～衝突 K 丸が**正船首わずか右 0.5 海里に接近**したので、K 丸と右舷を対して通過距離を広げようとして、停止せずに全速力のまま **15 度左転**、衝突直前に正船首 150m に K 丸の灯火を視認→右舵一杯→**衝突**

③ 6 分前 K 丸が**右舷船首 8 度 2.0 海里に接近**、K 丸と右舷を対して通過できると思い込んだまま、大きく右転することも大幅な減速もせずに続航

② 12 分前 レーダーで**右舷船首 9 度 3.9 海里に K 丸の映像を探知**、**方位がわずかに右に変化している**と誤判断

T 丸

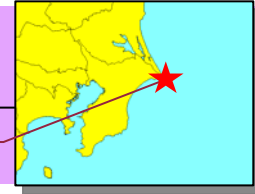
① 約 17 分前 T 丸船長は、**視程 50m** となったが、濃霧注意報が発表されていなかったため視界の回復を期待、霧中信号を行わず、鹿島港入港予定時刻に余裕がないことから、犬吠埼に接航した針路とし、全速力で自動操舵により北上



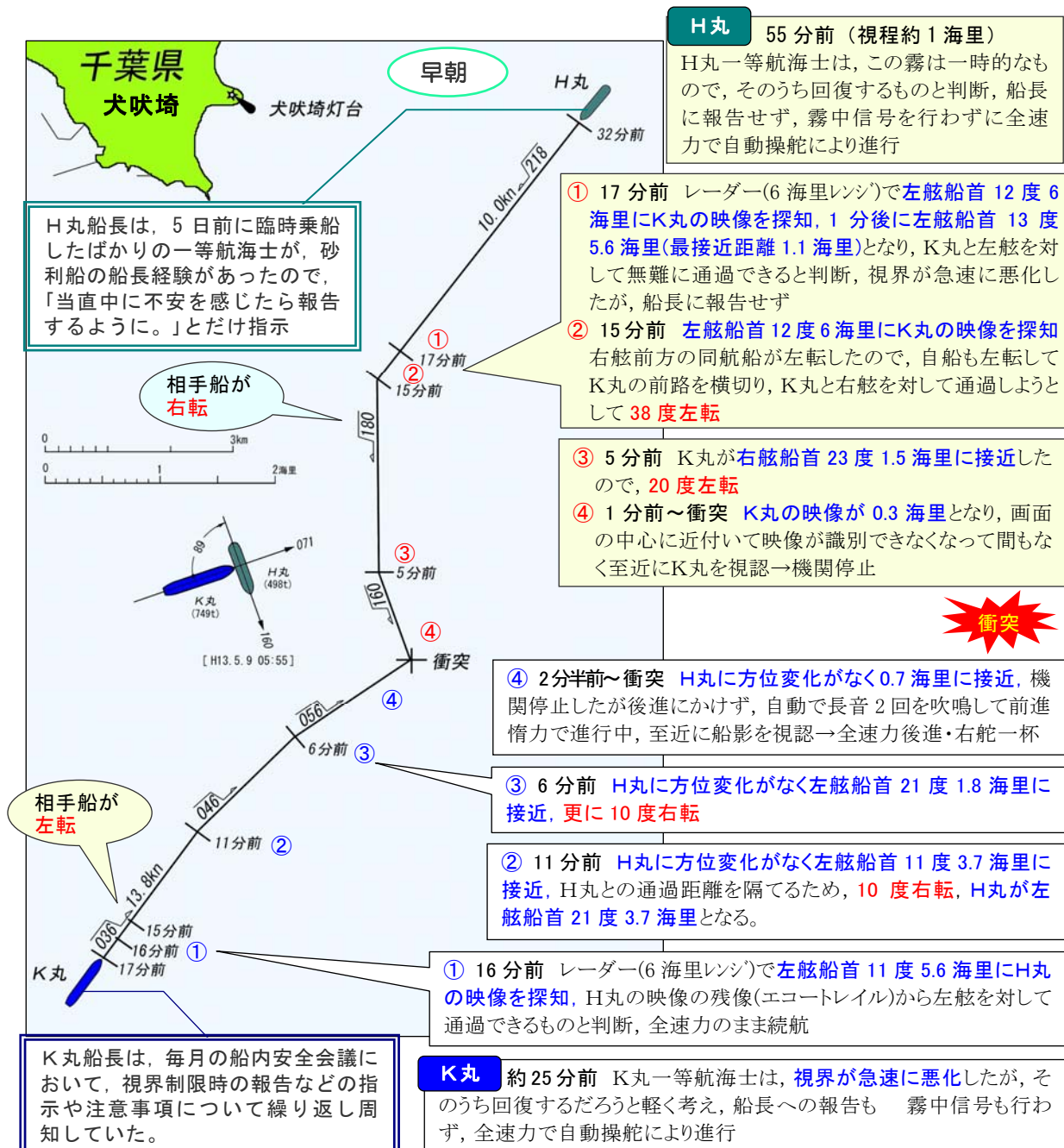
Case 18

ケミカルタンカー K 丸 × 貨物船 H 丸 衝突

千葉県犬吠埼南南東方沖・・・視程約 200m



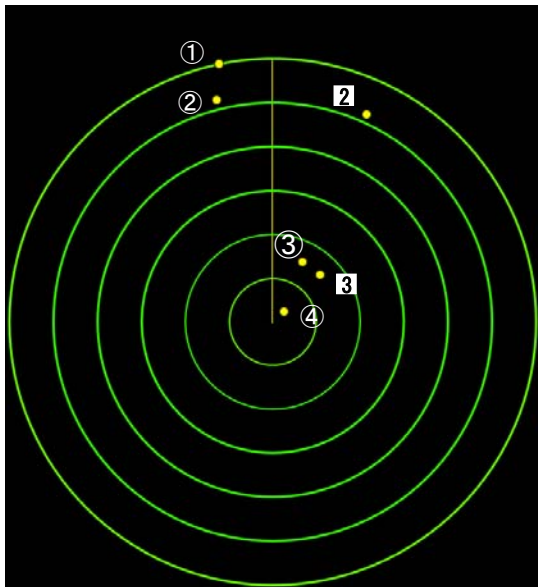
K 丸：ケミカルタンカー 749 トン 乗組員 6 人 空船(硫酸) 静岡県清水港→福島県小名浜港
船長：50 歳 三級海技士(航海)免許
一等航海士(船橋当直)：47 歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 28 年
H 丸：貨物船 498 トン 乗組員 5 人 石膏 1,500 トン 福島県相馬港→千葉港
船長：50 歳 四級海技士(航海)免許
一等航海士(船橋当直)：44 歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 29 年
発生日時場所：平成 13 年 5 月 9 日 05 時 55 分 千葉県犬吠埼南南東方沖
気象：霧 北西風 風力 2 視程 200m



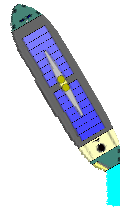


両船が互いに反対方向に転舵して衝突したケースです。
相手船の動きが推測できますか？ これは難しいよ。

H丸のレーダー画面



【6 海里レンジ（相対方位指示）】

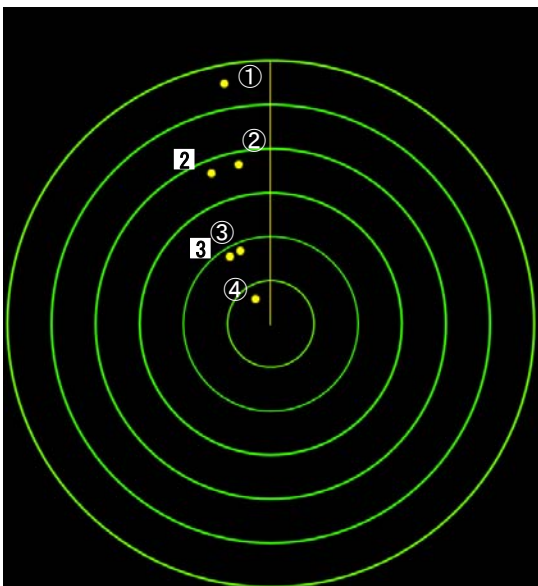


H丸は左転

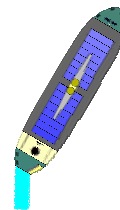
H丸では...

- ① 17 分前...左舷船首 12 度, 6.0 海里に初認
- ② 15 分前(変針前)...左舷船首 14 度, 5.2 海里
(右舷船首を同航中の第三船が左転したので, 自船も左転してK丸と右舷を対して通過するつもりで 38 度左転)
- 2 15 分前(変針直後)...右舷船首 24 度, 5.2 海里
- ③ 5 分前(変針前)...右舷船首 23 度, 1.5 海里
(K丸を替わすために 20 度左転)
- 3 5 分前(変針直後)...右舷船首 43 度, 1.5 海里
- ④ 1 分前...右舷船首 0.3 海里
(映像が画面の中心に近付いて識別できなくなる)

K丸のレーダー画面



【6 海里レンジ（相対方位指示）】



K丸は右転

K丸では...

- ① 16 分前...左舷船首 11 度, 5.6 海里に初認
(H丸の航跡を見て, 左舷を対して無難に替わると判断)
- ② 11 分前(変針前)...左舷船首 11 度, 3.7 海里
(H丸との通過距離が近く感じて 10 度右転)
- 2 11 分前(変針直後)...左舷船首 21 度, 3.7 海里
- ③ 6 分前(変針前)...左舷船首 21 度, 1.8 海里
(H丸を替わすため 10 度右転)
- 3 6 分前(変針直後)...左舷船首 31 度, 1.8 海里
- ④ 2 分半前...左舷船首 31 度, 0.7 海里
(H丸の方位に変化がなく接近)

「右舷を対して通過しよう。」と思ったときは, 注意信号!

房総半島犬吠埼沖は, 行会い船が多い海域です。視界が悪化したら, まず船長に報告!

H丸は, 「右舷側に同航船がいて右転ができない」と言う理由で左転しました。

霧中では, 前方からの接近船に対して左転は原則禁止されています。右転できないのなら大幅に減速して通過を待つことです。どちらか 1 隻は右転する可能性が大きいことに注意!

Case 19

貨物船 S 丸 × ケミカルタンカー H 丸 衝突

千葉県犬吠埼南方沖・・・視程約 200m



S 丸：貨物船 692ト 乗組員 6 人 空コンテナ 210 個 北海道苫小牧港→京浜港川崎区
船長：62 歳 三級海技士(航海)免許
次席一等航海士(船橋当直)：41 歳 三級海技士(航海)免許 海上経験 23 年
H 丸：ケミカルタンカー 498ト 乗組員 6 人 空船 京浜港川崎区→茨城県鹿島港
船長：56 歳 三級海技士(航海)免許
甲板長(船橋当直)：56 歳 海技免許なし(甲板部航海当直部員) 海上経験 18 年
発生日時場所：平成 14 年 7 月 24 日 02 時 20 分 千葉県犬吠埼南方沖
気象：霧 北東風 風力 3 視程 200m 濃霧注意報発表中

S 丸

S 丸船長は、濃霧注意報が発表されていることを知っていたが、当直交替時に次直者に「視界制限時の報告」を指示しなかった。

① 30 分前 S 丸次席一等航海士は、レーダー(12 海里レンジ)で左舷船首 10 度 11.6 海里に H 丸の映像を探知、その後、H 丸の方位に明確な変化がないことを確認した

② 約 20 分前 視程 200m となったが、船長への報告も霧中信号も行わず、全速力で自動操舵により進行

③ 約 7 分前 H 丸の方位が右方に変化していることを知り、H 丸と左舷を対して通過できるよう 21 度右転、6 分前に左舷船首 24 度 2.0 海里に接近したが、大幅な減速又は停止せずに続航

④ 約 1 分前～衝突 H 丸の映像が迫ったことから更に 10 度右転したが、至近に H 丸の右舷灯を視認し右舵一杯

衝突

③ 6 分前～衝突 S 丸が右舷船首 9 度 2.0 海里に接近したが、大幅な減速又は停止せずに進行、その後、S 丸が船首輝線に接近していることに気付き、手動操舵に就いて左転していたところ、右舷船首至近に S 丸の灯火を視認、機関停止・左舵一杯

② 約 7 分前 S 丸の映像が船首輝線の右側にあるうちは互いに右舷を対して通過できると思い、S 丸の方位が右方に変化していたので、コースラインに乗せようとして 18 度右転

① 20 分前 視程 200m となったが、今度は船長に報告せず。レーダーで右舷船首 9 度 7.5 海里に S 丸の映像を探知、南下していることを知った。右舷を対して通過できるよう 10 度左転し、霧中信号も減速も行わずに、全速力で自動操舵により北上



約 3 時間前 甲板長は、千葉県勝浦港東方を北上中に視程約 1 海里となったことを船長に報告した。昇橋した船長は、まだ任せておいても大丈夫と思い、操船指揮を執ることなく、「注意して航行するよう。」とだけ告げて降橋した。



貨物船 K 丸 × 貨物船 T 丸 衝突

千葉県太東埼南東方沖・・・視程約 50m

K 丸：貨物船 674 トン 乗組員 5 人 コンテナ 15 個 仙台塩釜港→京浜港東京区
船長：54 歳 三級海技士(航海)免許
二等航海士(船橋当直)：55 歳 三級海技士(航海)免許 海上経験 35 年
T 丸：貨物船 499 トン 乗組員 5 人 コンテナ 24 個 京浜港横浜区→小名浜港
船長(船橋当直)：57 歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 41 年
発生日時場所：平成 13 年 6 月 26 日 04 時 23 分 千葉県太東埼南東方沖
気象：霧 無風 視程約 50m

K 丸

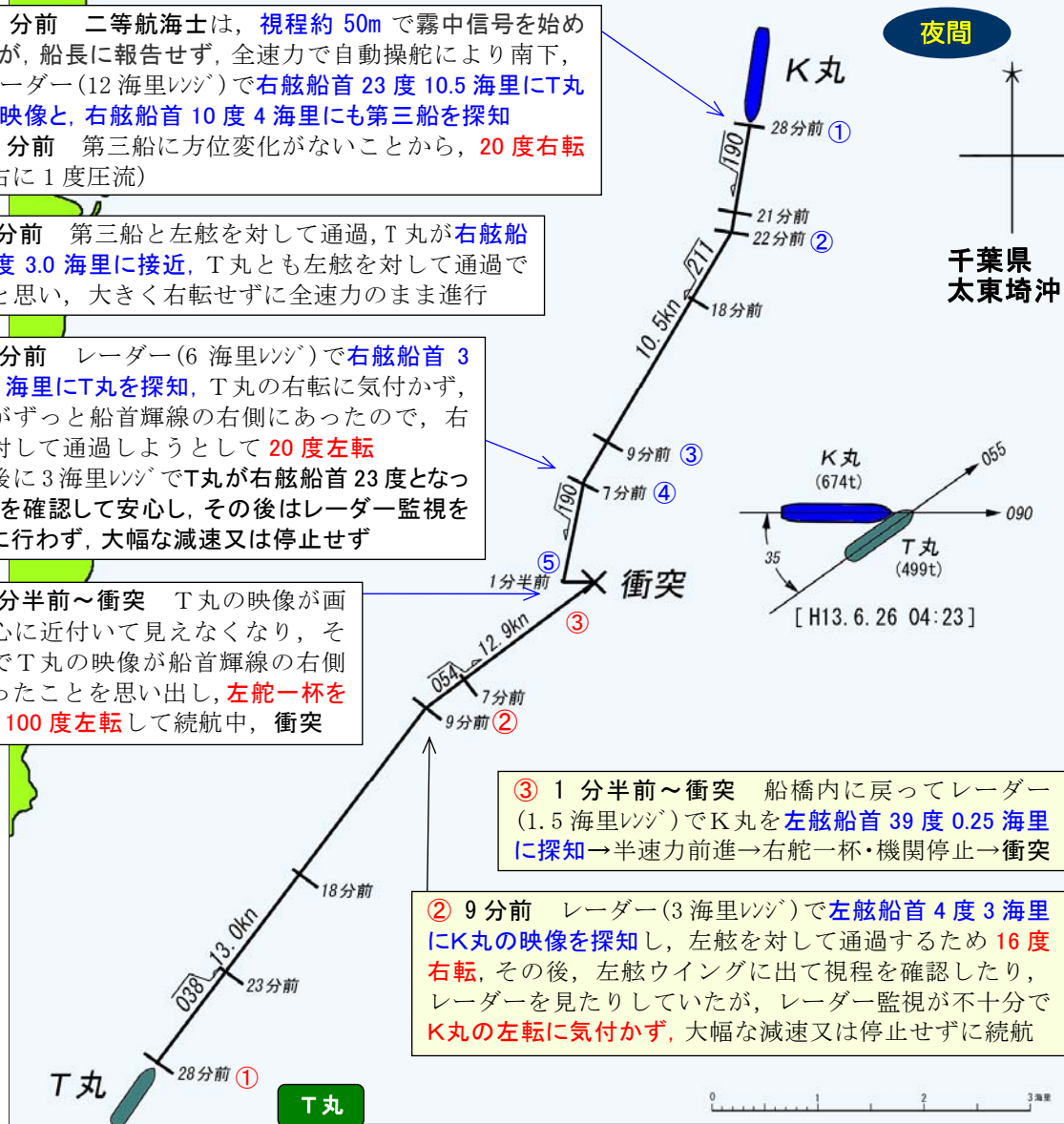
船長は、視界制限時や狭水道通過時でも、船長経験のある各当直者に操船を任せており、視界制限時の報告を指示していなかった。

- ① 28 分前 二等航海士は、視程約 50m で霧中信号を始めたが、船長に報告せず、全速力で自動操舵により南下、レーダー(12 海里レンジ)で右舷船首 23 度 10.5 海里に T 丸の映像と、右舷船首 10 度 4 海里にも第三船を探知
- ② 22 分前 第三船に方位変化がないことから、20 度右転(右に 1 度圧流)

- ③ 9 分前 第三船と左舷を対して通過、T 丸が右舷船首 5 度 3.0 海里に接近、T 丸とも左舷を対して通過できると思い、大きく右転せずに全速力のまま進行

- ④ 7 分前 レーダー(6 海里レンジ)で右舷船首 3 度 2.2 海里に T 丸を探知、T 丸の右転に気付かず、映像がずっと船首輝線の右側にあったので、右舷を対して通過しようとして 20 度左転
左転後に 3 海里レンジで T 丸が右舷船首 23 度となったことを確認して安心し、その後はレーダー監視を十分に行わず、大幅な減速又は停止せず

- ⑤ 1 分半前～衝突 T 丸の映像が画面中心に近付いて見えなくなり、それまで T 丸の映像が船首輝線の右側にあったことを思い出し、左舵一杯をとって 100 度左転して続航中、衝突



T 丸

- ① 28 分前(視程約 50m) T 丸船長は、レーダー(12 海里レンジ)で左舷船首 6 度 10.5 海里に K 丸の映像を探知、霧中信号を行わず、全速力で自動操舵により北上