

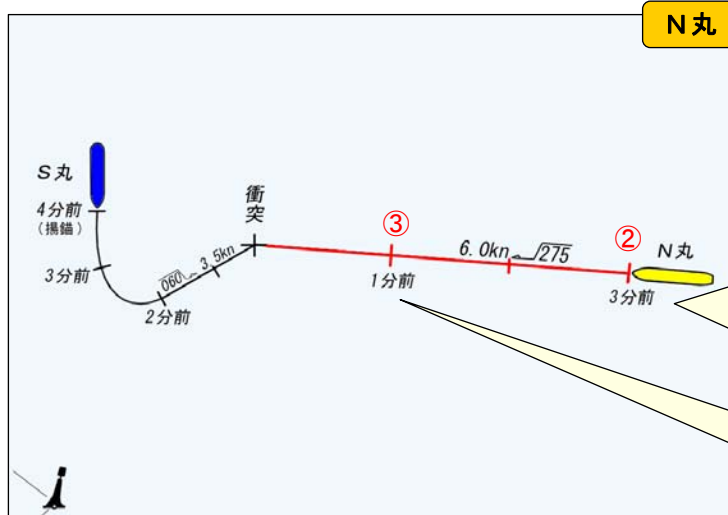
Case 21

油送船 N 丸 × 貨物船 S 丸 衝突

京浜港横浜区・・・視程約 500m



N 丸：油送船 999ト 乗組員 8 人 灯油など 2,540kl
 京浜港横浜区沖(揚錨)→横浜区第 3 区の棧橋
 船長(船橋当直)：39 歳 三級海技士(航海)免許
 S 丸：貨物船 497ト 乗組員 5 人 鋼材 1,464 ト
 京浜港横浜区検査錨地→扇島製品パース
 船長(船橋当直)：47 歳 三級海技士(航海)免許
 発生日時場所：平成 15 年 11 月 3 日 07 時 54 分
 京浜港横浜区
 気象：霧 北北東風 風力 1 視程約 500m



N 丸

① 24 分前 N 丸船長は、**視程 500m** の京浜港横浜区の錨地を抜錨し、手動操舵に就き、霧中信号は行わず、着棧のため横浜航路に向かった。

② 3 分前 S 丸が左舷船首 **6 度 820m** に存在したが、検査錨地にいるのは錨泊船だけと思い、レーダー(1.5 海里レンジ)を一見しただけで、S 丸の映像に気付かず、その後はレーダー見張りを十分に行わなま微速力で進行

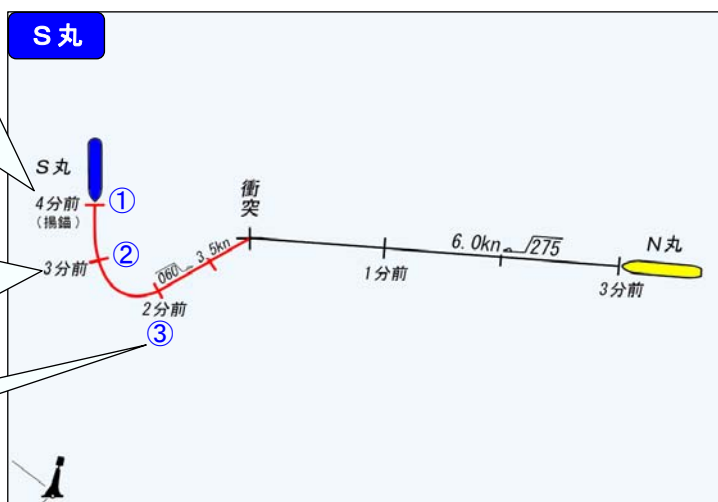
③ 1 分前～衝突 S 丸の映像に気付かないまま進行中、前方に汽笛を聞き、左舷前方 300m に S 丸を視認 右舵一杯・機関後進→衝突

① 4 分前 S 丸船長は、**視程 500m** の京浜港横浜区の検査錨地を抜錨し、霧中信号を行わず、微速力で手動操舵により舵角約 35 度をとって左回頭を始め、鶴見航路に向かった。レーダー 2 台(1.5 と 0.75 海里レンジ)としていたが、抜錨時も左回頭中も見えていなかった。

② 3 分前 左回頭中の船首が 120 度を向いたとき、N 丸が**左舷船首 31 度 820m** に存在したが、更に 60 度左回頭するためコンパスだけを見ていて、N 丸に気付かなかった。

③ 2 分前～衝突 060 度に定針して 3.5 ノットで進行中、間もなく、**右舷船首 25 度 480m** に N 丸を視認 汽笛で長音 1 回を吹鳴・機関停止→短音連吹・機関後進→衝突

S 丸





貨物船 K 丸 × 油送船 D 丸 衝突

伊豆大島北方沖・・・視程約 100m

K 丸：貨物船 3,794 トン 乗組員 12 人 空船(セメント) 京浜港横浜区→兵庫県赤穂港
 船長：52 歳 三級海技士(航海)免許
 二等航海士(船橋当直)：42 歳 三級海技士(航海)免許
 D 丸：油送船 265 トン 乗組員 5 人 潤滑油 550kl 四日市港→京浜港川崎区
 船長：52 歳 三級海技士(航海)免許
 一等航海士(船橋当直)：41 歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 24 年
 発生日時場所：平成 13 年 6 月 27 日 04 時 08 分 伊豆大島北方沖
 気象：霧 無風 視程約 100m

18 分前 二等航海士は、当直交替のため昇橋した際(視程約 100m)、前直の一等航海士から、「視界制限状態となったので、船長に報告するよう。」と引き継ぎを受けた。しかし、船長が荷役作業等に引き続き、出港から浦賀水道を出るまで操船していたので、疲労しているものと気を遣い、視界制限状態となったことの報告をしなかった。

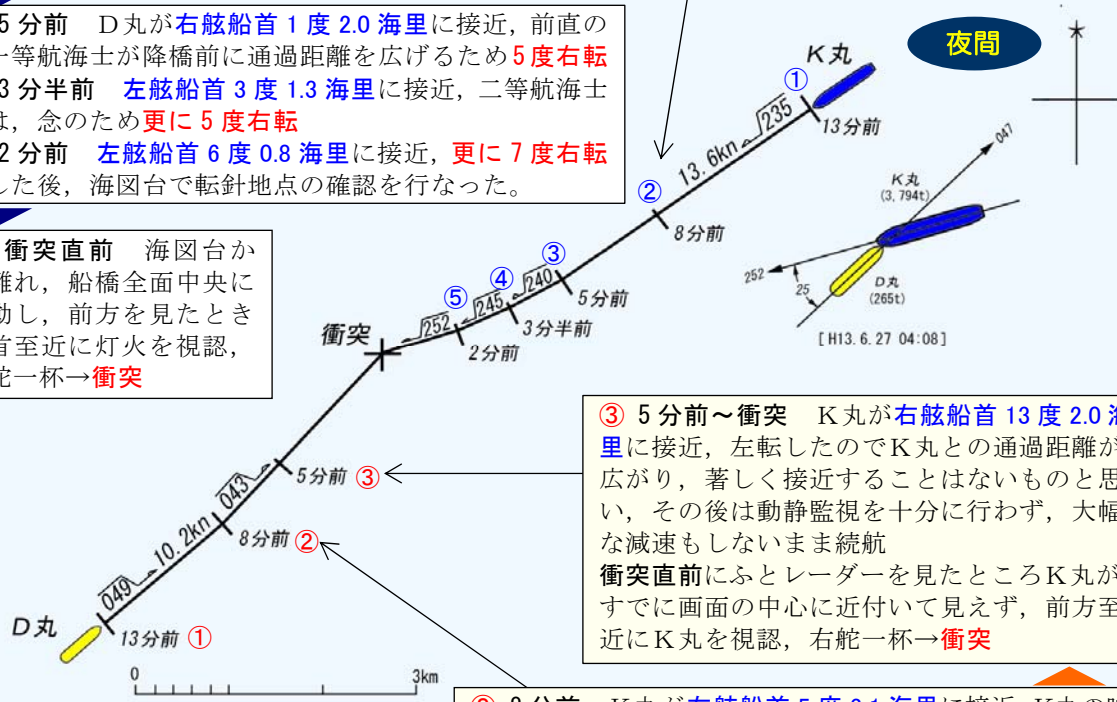
二等航海士は、当直交替時に、レーダー(6 海里レンジ)で、① 13 分前に左舷船首 2 度 5.1 海里に、さらに ② 8 分前には左舷船首 1 度 3.1 海里にそれぞれ D 丸の映像を探知、映像が船首輝線の左側にあったので、左舷を対して通過できると思い、霧中信号を行わず、甲板手を見張りに就け、全速力で自動操舵により進行した。

K 丸

K 丸船長は、当直者に対し「視程が 1 海里となった時の報告」について繰り返し指示していた。実際に報告があった際は、視界が回復するまで操船を指揮していた。事故当日も、気象状況から視界が悪化することを予測し、当直交替の際、視界制限時の報告を指示し、次直者への引き継ぎも指示していた。

- ③ 5 分前 D 丸が右舷船首 1 度 2.0 海里に接近、前直の一等航海士が降橋前に通過距離を広げるため 5 度右転
- ④ 3 分半前 左舷船首 3 度 1.3 海里に接近、二等航海士は、念のため更に 5 度右転
- ⑤ 2 分前 左舷船首 6 度 0.8 海里に接近、更に 7 度右転した後、海図台で転針地点の確認を行なった。

⑥ 衝突直前 海図台から離れ、船橋全面中央に移動し、前方を見たとき船首至近に灯火を視認、右舵一杯→衝突



③ 5 分前～衝突 K 丸が右舷船首 13 度 2.0 海里に接近、左転したので K 丸との通過距離が広がり、著しく接近することはないものと思い、その後は動静監視を十分に行わず、大幅な減速もしないまま続航
 衝突直前にふとレーダーを見たところ K 丸がすでに画面の中心に近付いて見え、前方至近に K 丸を視認、右舵一杯→衝突

② 8 分前 K 丸が右舷船首 5 度 3.1 海里に接近、K 丸の映像が 5 分間船首輝線の右側にあったので、右舷を対して通過することにし、通過距離を広げようとして 6 度左転

D 丸

D 丸船長は、普段から各当直者に対して「視界制限時の報告」について指示しており、報告があった際は、自ら操船を指揮していた。また、当直交替の際、視界制限時の報告を指示し、次直者への引き継ぎも指示していた。

① 13 分前 レーダー(6 海里レンジ)で、右舷船首 4 度 5.1 海里に K 丸の映像を探知、一等航海士は、視程約 100m となったが、濃淡があるのですぐに回復するものと思い、船長に報告せずに、霧中信号を行わず、全速力で自動操舵により進行

Case 23

ケミカルタンカーT丸 × LPG船B号 衝突

伊豆大島西方沖・・・視程約 300m



T丸：ケミカルタンカー 368ト 乗組員 4人 塩酸 520ト 茨城県鹿島港→名古屋港

船長：56歳 四級海技士(航海)免許

甲板長(船橋当直)：56歳 海技免許なし 海上経験 38年

B号：LPG船(パナマ共和国籍) 2,096ト 乗組員 16人 空船 韓国ウルサン港→千葉港

船長：国籍 韓国 59歳

一等航海士(船橋当直)：国籍 フィリピン 45歳

発生日時場所：平成 13年 7月 4日 05時 25分 伊豆大島西方沖

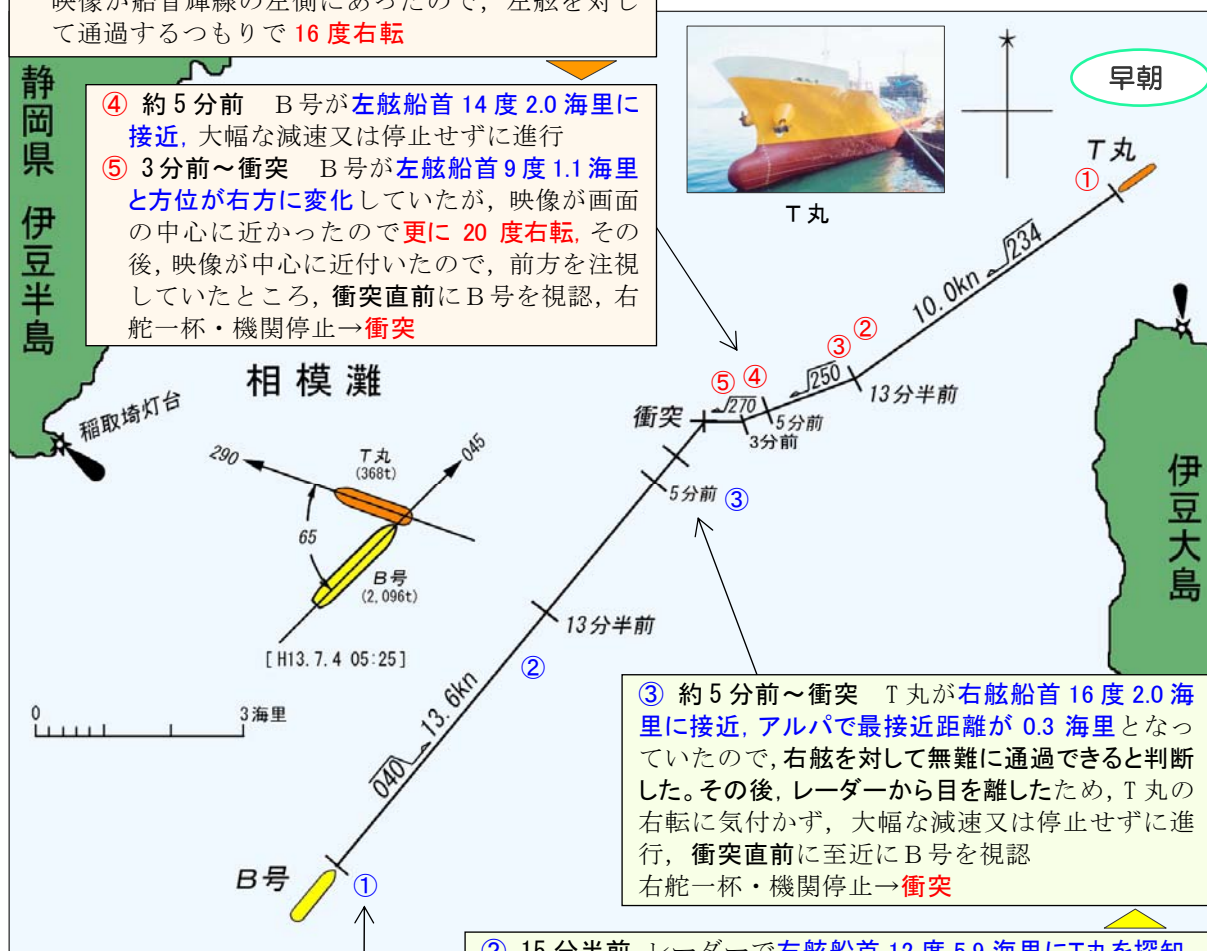
気象：霧 南西風 風力 1 視程約 300m

T丸

- ① 約 40 分前 T丸甲板長は、視程が 900m に悪化した
が、船長に報告せず、霧中信号を行わず、全速力
で自動操舵により西行
- ② 15 分半前 レーダー(6 海里レンジ)で、左舷船首 2
度 5.9 海里にB号の映像を探知
- ③ 13 分半前 B号が左舷船首 1 度 5.2 海里となり、
映像が船首輝線の左側にあったので、左舷を対し
て通過するつもりで 16 度右転

T丸船長は、各当直者に対し、視程が 2 海里以下になれば報告するよう指示しており、注意書も
掲示して周知していた。また、霧中の相模灘で大型
船の衝突が発生したことから、鹿島港出港前
に運航会社の担当者も交えて、視界制限時の運
航について、注意事項を厳守するよう確認した。

静岡県
伊豆半島



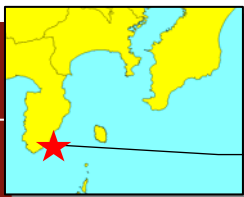
- ④ 約 5 分前 B号が左舷船首 14 度 2.0 海里に
接近、大幅な減速又は停止せずに進行
- ⑤ 3 分前～衝突 B号が左舷船首 9 度 1.1 海里
と方位が右方に変化していたが、映像が画面
の中心に近かったため更に 20 度右転、その
後、映像が中心に近付いたため、前方を注視
していたところ、衝突直前にB号を視認、右
舵一杯・機関停止→衝突

③ 約 5 分前～衝突 T丸が右舷船首 16 度 2.0 海
里に接近、アルパで最接近距離が 0.3 海里となっ
ていたので、右舷を対して無難に通過できると判断
した。その後、レーダーから目を離れたため、T丸の
右転に気付かず、大幅な減速又は停止せずに進
行、衝突直前に至近にB号を視認
右舵一杯・機関停止→衝突

- ② 15 分半前 レーダーで右舷船首 12 度 5.9 海里にT丸を探知

B号

- ① 約 25 分前 B号一等航海士は、視程が 900m となったが、船長に報告せ
ず、甲板員を見張りに就け、自らレーダー(6 海里レンジ、アルパ付き)で見張り
を行いながら、霧中信号を行わずに、全速力で自動操舵により進行



貨物船 S 丸 × 貨物船 N 号 衝突

静岡県神子元島沖・・・視程約 100m

S 丸：貨物船 499 トン 乗組員 5 人 鋤さい 1,600 トン 茨城県鹿島港→山口県徳山下松港
 船長：53 歳 五級海技士(航海)免許 (船長、一等航海士及び甲板長が死亡・行方不明)
 N 号：貨物船(パナマ籍) 1,258 トン 乗組員 10 人 空船 岡山県片上港→千葉港
 船長：国籍 中国
 一等航海士(船橋当直)：国籍 中国 34 歳 海上経験 13 年
 発生日時場所：平成 13 年 6 月 29 日 05 時 50 分 静岡県神子元島沖
 気象：霧 南西風 風力 3 視程約 100m

S 丸

① 15 分前 N 号が正船首 4.0 海里、視界が悪化。
 霧中信号を行わず、全速力で進行
 (運航状況の詳細は不詳)

② 11 分前 N 号の方位に変化がなく正船首 3.0 海里に接近、15 度左転
 ③ 8 分前 N 号が右舷船首 2.0 海里に接近
 ④ 衝突 S 丸は、衝突して沈没し、一等航海士が死亡、船長及び甲板長の 2 人が行方不明となった。



⑤ 4 分前～衝突 方位が変わらないまま接近してきたため機関を停止し、その後、右舵 20 度をとって回頭中、衝突

④ 8 分前 S 丸が左舷船首わずから左方 2.0 海里に接近、映像が再び船首輝線に近付いたので、右舵 15 度をとるが、大幅な減速又は停止せず、進行

③ 11 分前 視程 100m に悪化、S 丸が正船首 3.0 海里に接近、左舷を対して通過できるように右舵 5 度を取り、映像が船首輝線の左側になったところで舵中央とした。

② 15 分前 レーダー(4 海里レンジ)で正船首 4.0 海里に S 丸の映像を探知

N 号

① 50 分前 N 号一等航海士は、視程が 900m に悪化したが、船長に報告せず、霧中信号を行わないで、微速力に減速し、甲板手を手動操舵に就けて進行

Case 25

貨物船 H丸 × 貨物船 F号 衝突

静岡県伊豆半島南方沖…視程約 150m



H丸：貨物船 498ト 乗組員 4人 鋼材 1,435ト 大分港→京浜港東京区

船長：56歳 四級海技士(航海)免許

甲板員(船橋当直)：47歳 五級海技士(航海)免許 海上経験 30年

F号：貨物船(カンボジア王国籍) 1,480ト 乗組員 9人 鋼材 1,200ト 京浜港→中国海門港

船長：国籍 中国 35歳

三等航海士(船橋当直)：国籍 中国 28歳

発生日時場所：平成 14 年 7 月 3 日 03 時 35 分 静岡県伊豆半島南方沖

気象：霧 西風 風力 1 視程約 150m

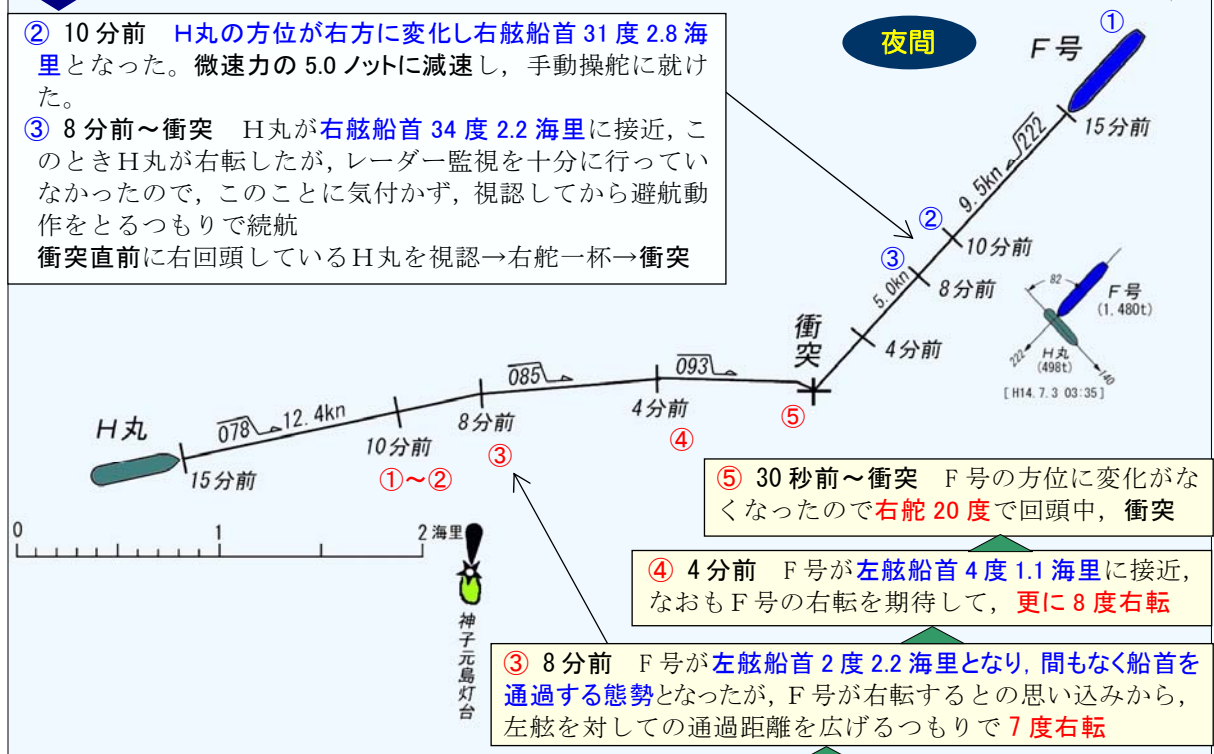
F号 船長は、夜間命令簿に「神子元島付近は航行船が多いので注意すること、何か不安があれば報告すること」と記載していたが、視界制限時の報告については指示していなかった。

① 21 分前 三等航海士は、視程約 400m となったが、船長に報告せず、霧中信号も行わずに全速力で自動操舵により進行中、右舷船首 25 度 6.6 海里にH丸の映像を探知

② 10 分前 H丸の方位が右方に变化し右舷船首 31 度 2.8 海里となった。微速力の 5.0 ノットに減速し、手動操舵に就けた。

③ 8 分前～衝突 H丸が右舷船首 34 度 2.2 海里に接近、このときH丸が右転したが、レーダー監視を十分に行っていなかったため、このことに気付かず、視認してから避航動作をとるつもりで続航

衝突直前に右回頭しているH丸を視認→右舵一杯→衝突

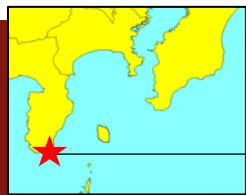


② 当直交替後、視程が 200m の状況下、霧中信号を行わず、H丸甲板員は、レーダー(3 海里レンジ)でF号を左舷船首 5 度 2.8 海里に探知、このまま船首方を 2 海里隔てて無難に右方に通過することを知った。ところが、映像の大きさから小型船であるので、そのうち伊豆半島南端の石廊崎と神子元島の間に向けて右転するものと判断した。

H丸 ① 10 分前 船長から甲板員に当直交替

船長は、全速力で自動操舵により進行、レーダー(6 海里レンジ・アルパ付き)で左舷船首方にF号ほか3隻の反航船を探知したが、アルパ機能を活用せず、針路・速力・最接近距離などを確認しなかったため、間もなくF号が船首方 2 海里を右方に通過する態勢であることに気付かなかった。そして、次直の甲板員にレーダー映像の「反航か同航の別」だけを引き継いで当直を交替した。

この時のH丸の船長は、通常一等航海士として乗船していたが、機関長が休暇下船したため、本来の船長(船主)が機関長職に就くことになったので、その代わりに、初めて船長職に就くことになった。そのため、船長は、各当直者は、何かあれば、本来の船長である機関長に報告すると思っていた。



自動車運搬船 N丸 × 油送船 S丸 衝突

伊豆半島石廊崎沖合・・・視程約 300m

N丸：自動車運搬船 4,382ト 乗組員 10人 自動車約 100台 名古屋港→京浜港川崎区

船長：54歳 三級海技士(航海)免許

二等航海士(船橋当直)：33歳 三級海技士(航海)免許 海上経験 16年

S丸：油送船 749ト 乗組員 6人 C重油 1,900kl 京浜港横浜区→田子の浦港

船長：52歳 四級海技士(航海)免許

二等航海士(船橋当直)：60歳 六級海技士(航海)免許 海上経験 45年

発生日時場所：平成 13 年 8 月 2 日 01 時 50 分 伊豆半島石廊崎沖合

気象：霧 南風 風力 2 視程約 300m

S丸船長は、視程が 1 海里以下で操船を指揮することになっていた、「当直心得」や「航海当直交替引継帳」に視界制限時の報告について記載するなどして周知していた。

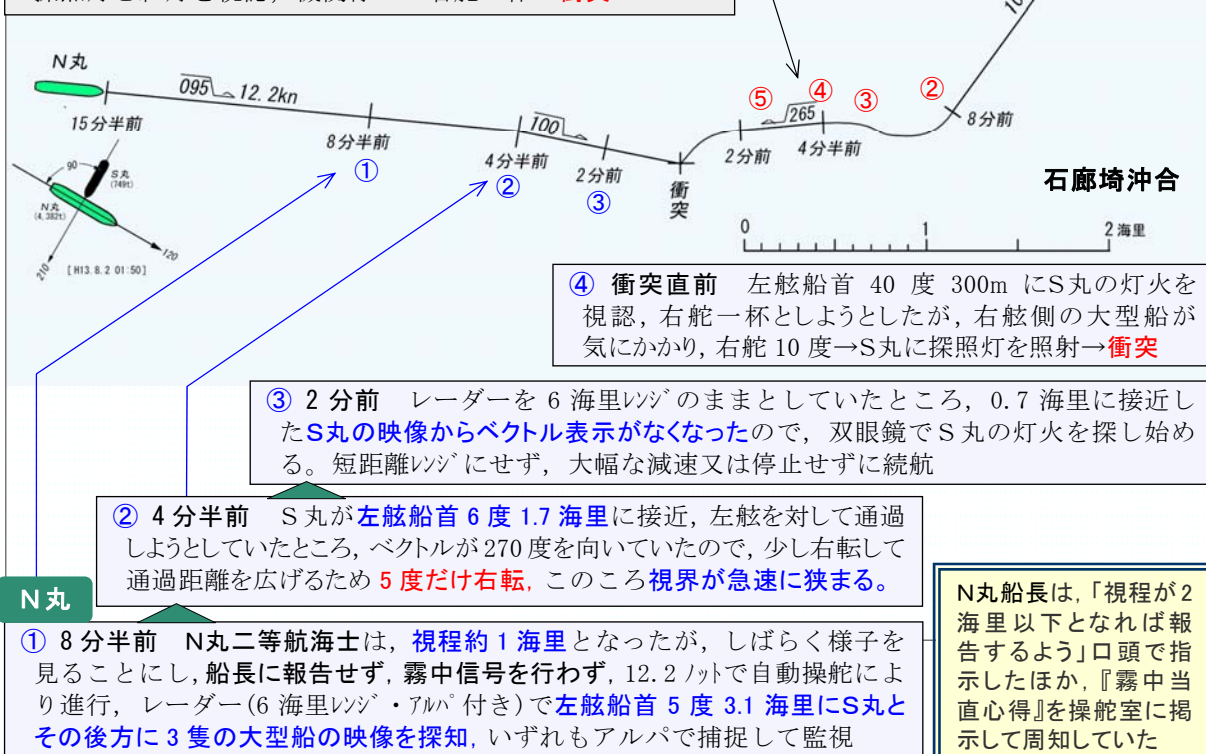
① 15 分前 S丸二等航海士は、**視程 1 海里**となったが、船長と当直を交替したばかりであったので遠慮して報告せず、霧中信号を行わず、全速力で自動操舵により進行

② 8 分前 **視程約 500m**、レーダー(3 海里レンジ・相対方位指示・簡易アルパ機能付き)で**右舷船首 54 度 3.1 海里**にN丸の映像を**探知**し、その後、簡易アルパ機能を使わずにカーソルを当てた。転針地点に達したので、**針路設定つまみを回して右回頭**

③ 5 分前 290 度を向いたとき、N丸が**左舷船首 20 度 2.0 海里**となり、カーソルを当てていたN丸との針路が交差していると誤信し、今度は左転して右舷を対して通過しようとして**針路 265 度に転針**

④ 4 分前 N丸が**右舷船首 4 度 1.7 海里**に接近、右舷を対して通過できると判断、減速せずに続航

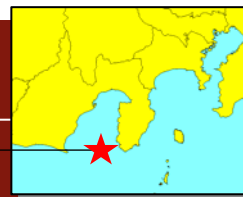
⑤ 約 3 分前～衝突 映像が船首輝線に近付いていたので、通過距離を広げるため**左転**を始めた。衝突直前にN丸の探照灯と紅灯を視認、機関停止・右舵一杯→**衝突**



Case 27

ケミカルタンカーA丸 × ケミカルタンカーS丸 衝突

駿河湾南部…視程約 200m



A丸：ケミカルタンカー 498ト 乗組員 5人 空船 名古屋港→福島県小名浜港
船長：64歳 四級海技士(航海)免許
甲板長(船橋当直)：62歳 海技免許なし 海上経験 46年
S丸：ケミカルタンカー 196ト 乗組員 4人 食用油 390ト 千葉港→四日市港
船長：67歳 四級海技士(航海)免許
一等航海士(船橋当直)：41歳 五級海技士(航海)免許 海上経験 22年
発生日時場所：平成 14 年 7 月 5 日 01 時 25 分 駿河湾南部
気象：霧 無風 視程約 200m 濃霧注意報発表中

A丸

① 10 分前 A丸甲板長は、視程 1,000m となったが“すぐ晴れるだろう”と思い、船長に報告せず、霧中信号も行わずに全速力で自動操舵により進行中、レーダー(6 海里レンジ)で右舷船首 2 度 3.0 海里に S丸の映像を探知、その動静を見守るうち視程 200m に悪化

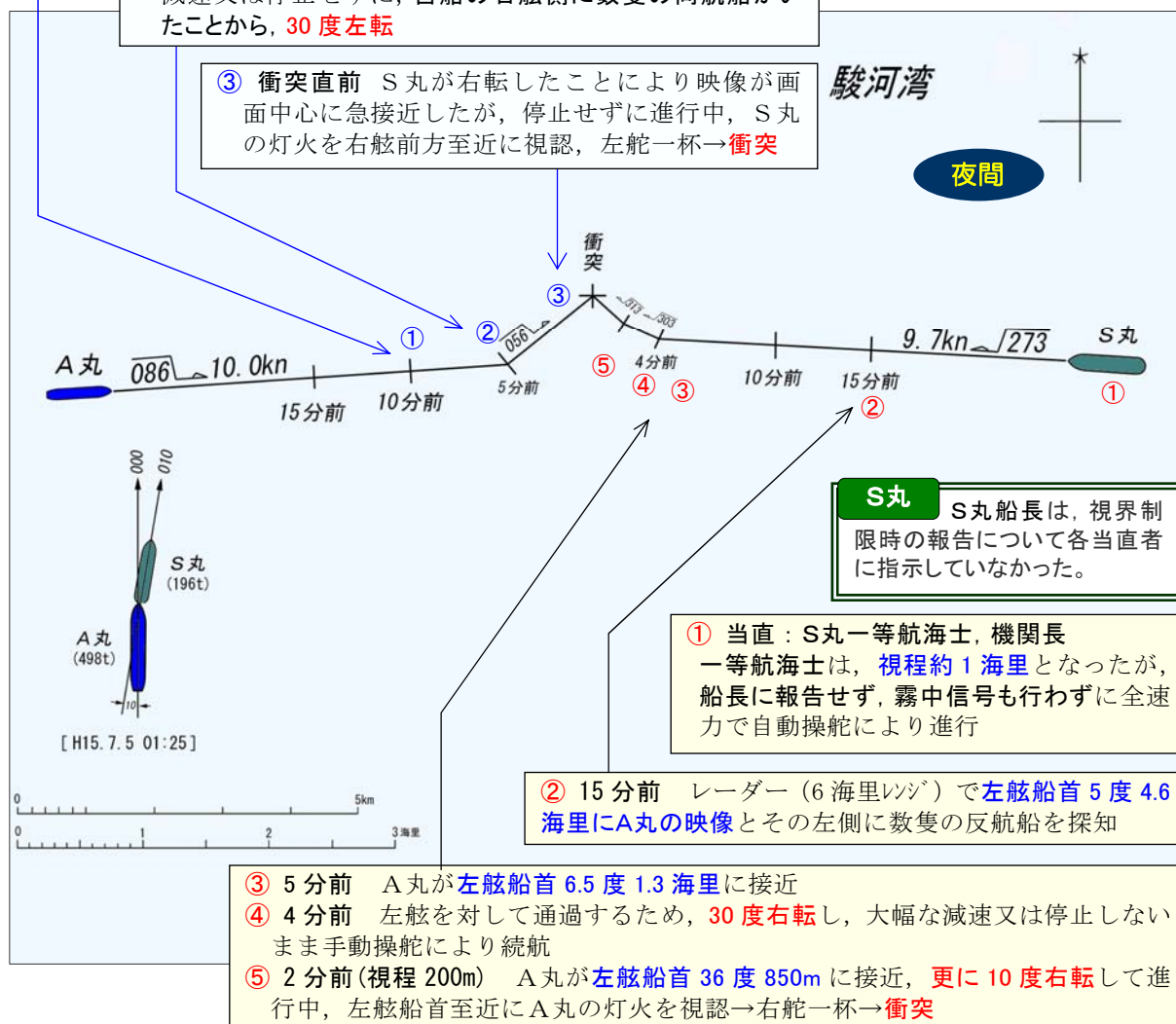
A丸船長は、濃霧注意報が発表されていることを知っていたが、当直交替時、視界制限時の報告について指示しなかった。

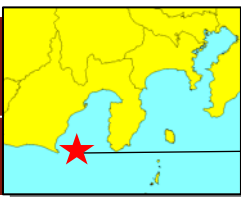
② 5 分前 S丸が左舷船首 0.5 度 1.3 海里に接近、大幅な減速又は停止せずに、自船の右舷側に数隻の同航船がいたことから、30 度左転

③ 衝突直前 S丸が右転したことにより映像が画面中心に急接近したが、停止せずに進行中、S丸の灯火を右舷前方至近に視認、左舵一杯→衝突

駿河湾

夜間





貨物船 K丸 × 貨物船 R丸 衝突

静岡県御前埼東方沖・・・視程約 200m

K丸：貨物船 499ト 乗組員 4 人 空船 千葉港→三重県津港
船長：50 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 海上経験 41 年
R丸：貨物船 199ト 乗組員 2 人 鋼材約 516ト 名古屋港→千葉港
船長(船橋当直)：50 歳 五級海技士(航海)免許 海上経験 35 年
発生日時場所：平成 15 年 9 月 4 日 02 時 33 分 静岡県御前埼東方沖
気象：霧 南風 風力 2 視程約 200m

