



LPG船 K丸 × 貨物船 M号 衝突

友ヶ島水道南方沖合・・・視程約 100m

K丸：LPG船 699ト 乗組員 6人 プタン 640ト 四日市港→大阪港堺泉北区

船長(船橋当直)：57歳 四級海技士(航海)免許

M号：貨物船(北朝鮮籍) 873ト 乗組員 17人 そば粉 1,000ト 中国上海港→京浜港 **水先人なし**

船長：国籍 北朝鮮

一等航海士(船橋当直)：国籍 北朝鮮 54歳

発生日時場所：平成 13 年 7 月 14 日 09 時 05 分 友ヶ島水道南方沖合

気象：霧 南風 風力 1 視程約 100m

M号



⑦ 衝突直前 左舷船首至近に M号の船影を視認
左舵一杯・機関後進→**衝突**

⑥ 約 3 分前 M号との距離 1.0 海里
左舷側を通過するはずの M号の霧中信号を聞こうとして、レーダーから離れて左舷ウイングに出たため、M号の接近に気付かず続航

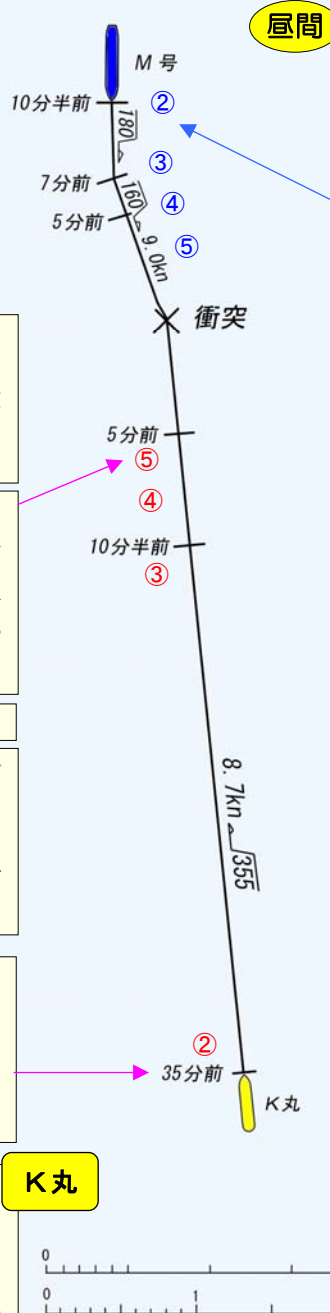
⑤ 5 分前 M号との距離 1.5 海里
レーダーを 1.5 海里レンジに切り換え、M号との距離を確かめたが、M号の左転には気付かず、左舷を対して通過できると思い込み、半速力の 8.7 ノットまま大幅に減速をしないで進行

④ 7 分前 M号が 20 度左転

③ 10 分半前 レーダー(3 海里レンジ)で左舷船首 4 度 3.0 海里に M号の映像を初めて探知、M号は南下中で、左舷を対して通過できると判断し、その後の動静監視を怠る。

② 35 分前 一等航海士を手動操舵に、機関長を左舷ウイングで見張りに就かせ、半速力に減速し、霧中信号を自動吹鳴しながら全速力で自動操舵により進行

① 45 分前
船長は、当直中の一等航海士から「霧のため視程 0.5 海里となった」旨の報告によって昇橋、「法定灯火を表示、左舷側に同航の北上船がいる」との引き継ぎを受けて操船指揮



昼間

① 約 1 時間前 一等航海士は、船長から当直を引き継ぎ、甲板員を手動操舵に就けた。その後、霧のため視界制限状態となったが、**船長に報告せず、法定灯火の表示も霧中信号も行うこともせず**に、全速力で南下

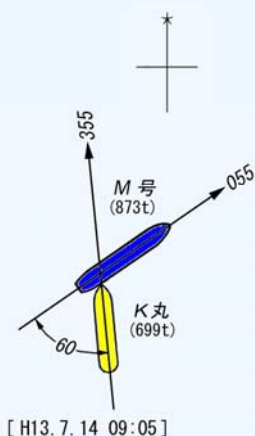
② 10 分半前 レーダー(3 海里レンジ)で右舷船首 3 海里に北上中の大型船(第三船)の映像を探知したが、**左舷船首 9 度 3.0 海里の K丸の映像には気付かず**に進行

③ 7 分前 右舷船首の第三船との通過距離を離すため **20 度左転**

④ 5 分前 第三船に気を取られ、**依然として右舷船首 7 度 1.5 海里の K丸の映像に気付かず**、大幅な減速又は停止をしないで全速力のまま続航

⑤ 3 分前 第三船との通過距離を離そうと**更に小角度で左転**

⑥ 衝突直前 前方から霧中信号が聞こえたので、左舵一杯として左回頭中に**衝突→沈没(船長が行方不明)**



[H13. 7. 14 09:05]

Case 39

貨物船 L 号 × 貨物船 T 号 衝突

大阪湾南部…視程約 200m



L 号：貨物船（マルタ共和国籍）14,147 トン 乗組員 21 人 亜鉛 11,228 トン
 福島県小名浜港→兵庫県姫路港 **水先人きょう導中**
 T 号：貨物船（パナマ共和国籍）12,265 トン 乗組員 18 人 空船
 大阪府阪南港→韓国釜山港 **水先人きょう導中**
 発生日時場所：平成 13 年 7 月 14 日 08 時 32 分 大阪湾南部
 気象：霧 無風 視程約 200m

⑤ 5 分前 **15 度左転**

⑥ 4 分前 T 号が右舷船首 35 度
 1.0 海里に接近、右舷前方に霧中
 信号を聞いたが停止せず

⑦ 2 分前～衝突

右舷ウイングで T 号の目視確認に当たる。30 秒前に右舷側至近に T 号を視認、左舵一杯・機関停止→**衝突**

T 号



④ 7 分前 T 号が右舷船首
 27 度 2.0 海里に接近、映像が
 船首輝線の右側にあり、方位
 が右方に変化していたので、
 このままでも右舷を対して通
 過できると判断、減速せず

朝方
 大阪湾

T 号

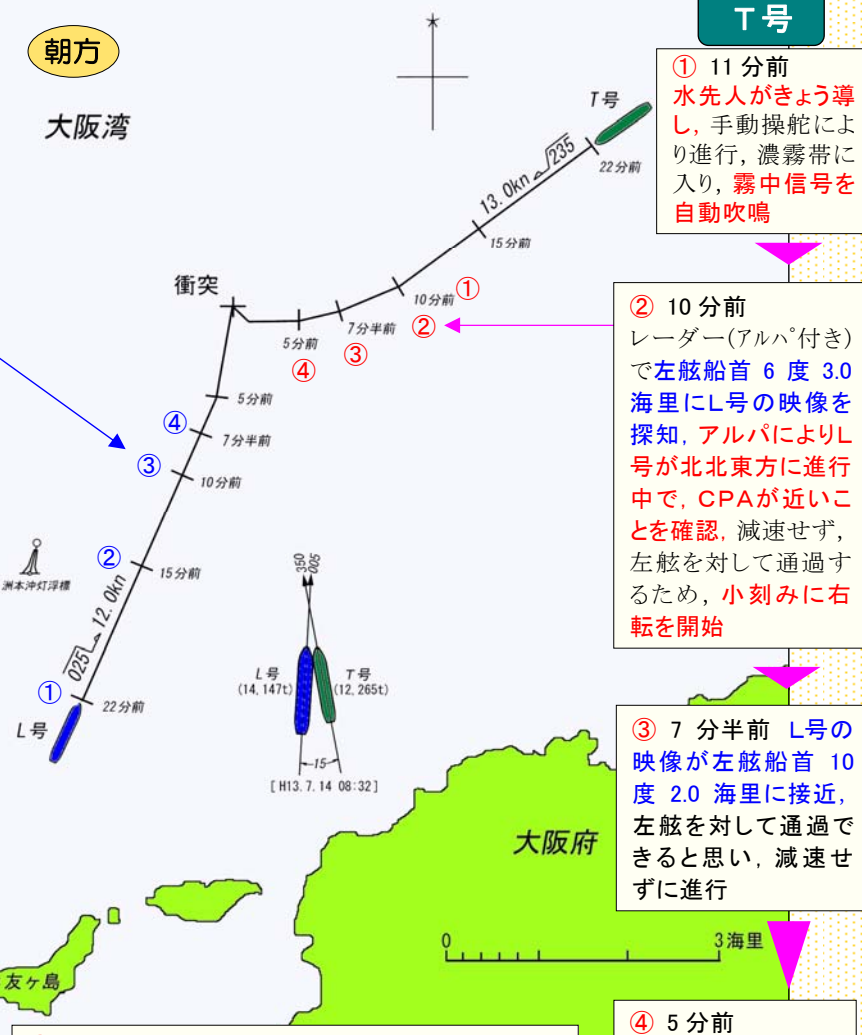
① 11 分前
 水先人がきょう導し、手動操舵により進行、濃霧帯に入り、霧中信号を自動吹鳴

③ 10 分前 T 号が右舷船首
 24 度 3.0 海里に接近、1 万トン
 クラスの船舶で、**アルパ**で最接近距離(CPA)に近いことを確認、減速せずに港内全速力のまま続航

② 15 分前
 再び視界が悪化、霧中信号を再開、レーダー(アルパ付き)で右舷船首 21 度 5.0 海里に T 号の、その南側に 2 隻、北側に 1 隻の、いずれも反航船の映像を感知

② 10 分前
 レーダー(アルパ付き)で左舷船首 6 度 3.0 海里に L 号の映像を感知、アルパにより L 号が北北東方に進行中で、CPA が近いことを確認、減速せず、左舷を対して通過するため、小刻みに右転を開始

① 22 分前
水先人がきょう導し、視程 200m となっていたので、霧中信号を自動吹鳴として北上中、視界が少し回復したので、霧中信号を止め、港内全速力で手動操舵により進行



③ 7 分前 L 号の映像が左舷船首 10 度 2.0 海里に接近、左舷を対して通過できると思い、減速せずに進行

L 号



⑥ 2 分前～衝突 右舵一杯で針路 300 度とし、半速力に減速して間もなく、L 号の霧中信号を聞いたが、そのまま続航。左舷ウイングで目視確認に当たる。30 秒前に左舷側至近に L 号を視認 右舵一杯・全速力前進→**衝突**

④ 5 分前 針路 270 度
 ⑤ 4 分前 L 号が左舷船首 40 度 1.0 海里に接近 船長が、水先人に転針と減速を進言



貨物船 S 丸 × 貨物船 F 丸 衝突

香川県小豆島北方沖・・・視程約 50m

S 丸：貨物船 496ト 乗組員 5 人 石材 1,300ト 兵庫県男鹿島→香川県観音寺港

船長(船橋当直)：45 歳 五級海技士(航海)免許 海上経験 30 年

F 丸：貨物船 154ト 乗組員 2 人 鋼材 224ト 広島県福山港→神戸港

船長(船橋当直)：67 歳 三級海技士(航海)免許 海上経験 48 年

発生日時場所：平成 14 年 6 月 5 日 08 時 48 分 香川県小豆島北方沖

気象：霧 無風 視程約 50m

④ 3 分前～衝突

針路を 280 度として進行, F 丸の接近に気付かず, 減速せずに自動操舵のまま続航

衝突直前に正船首至近に F 丸を視認 左舵・機関後進→衝突

③ 5 分前 F 丸が左舷船首 19 度 1.5 海里に接近

自船が右転しているので, 左舷を対して無難に通過できると判断, その後はレーダー監視を行わず, 更に右転を続ける。

② 8 分前

F 丸の映像に方位変化がなく, 2.6 海里に接近したので, 左舷を対して通過しようと, 徐々に右転を開始



F 丸

① 18 分前

視程 50m に悪化 汽笛故障中で霧中信号を行えず, レーダー(3 海里レンジ・オフセンタ)見張りを行いながら, 全速力で自動操舵により進行

② 8 分前

正船首方 2.5 海里に反航する S 丸の映像を感知

③ 5 分前

S 丸が左舷船首 3 度 1.5 海里に接近, 右舷前方に感知した漁船らしき映像を右舷側に替わそうと, 手動操舵に切り換えて 29 度左転, 減速せずに続航

④ 自船が大きく左転したので, S 丸とは右舷を対して無難に通過できると判断, その後は S 丸のレーダー映像の監視を行わず, 左舷前方に感知した別の漁船らしき映像の目視確認しようとして左舷側を注視

⑤ 衝突直前 右舷船首 27 度 460m に接近した S 丸の映像を確認, 機関を停止したものの, その後も映像が急速に接近するので, 前路を通過して衝突を避けようと全速力前進→衝突→沈没

Case 41

旅客船 A 丸 × 旅客船 B 丸 衝突

岡山県宇野港…視程約 200m



A 丸：旅客船 1,940ト 乗組員 8 人 旅客なし 岡山県宇野港内(抜錨)→宇野港専用棧橋
船長(操船指揮)：48 歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 29 年
B 丸：旅客船 699ト 乗組員 6 人 旅客 19 人・車両 19 台 宇野港専用棧橋→高松港
船長(操船指揮)：56 歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 39 年
発生日時場所：平成 10 年 5 月 8 日 01 時 45 分 岡山県宇野港
気象：霧 無風 視程約 200m

事故前日の 21 時過ぎ

霧のため高松港に停船勧告が発令、全船運航中止となり、D 社の 3 隻が宇野港で待機、A 丸は宇野港内で錨泊し、B 丸は棧橋で待機していた。

01:20 頃(衝突の 25 分前)

停船勧告が解除となり、運航管理者から 1 番船 B 丸、2 番船 C 丸、3 番船 A 丸の順に運航を再開するよう指示があった。

A 丸

A 丸船長は、操船指揮してフェリー棧橋に向かうため揚錨を開始、視程約 1,000m から徐々に悪化していたものの、「基準航行中止要件の 500m」以上は見えていた。

① 5 分半前

揚錨を終え、極微速力前進で左回頭開始、霧中信号を行わず、その後、VHF を傍受して B 丸がフェリー棧橋を発航したことを知る。

② 約 3 分前

視程 200m に悪化、レーダー(1.5 海里レンジ)で左舷船首に南下船 1 隻の映像を感知、B 丸と思って念のため、機関を停止して前進惰力で行進、他社のフェリーであることを目視確認し、再び極微速力前進

③ 間もなく、左舷船首 33 度 850m に B 丸の映像を感知、再度、機関を停止して前進惰力で行進、既に下り便の基準航路線に近付いていたので、機関停止のままで B 丸の通過を待つことにしたが、B 丸の動静監視が不十分で、B 丸の接近に気付かず。

