



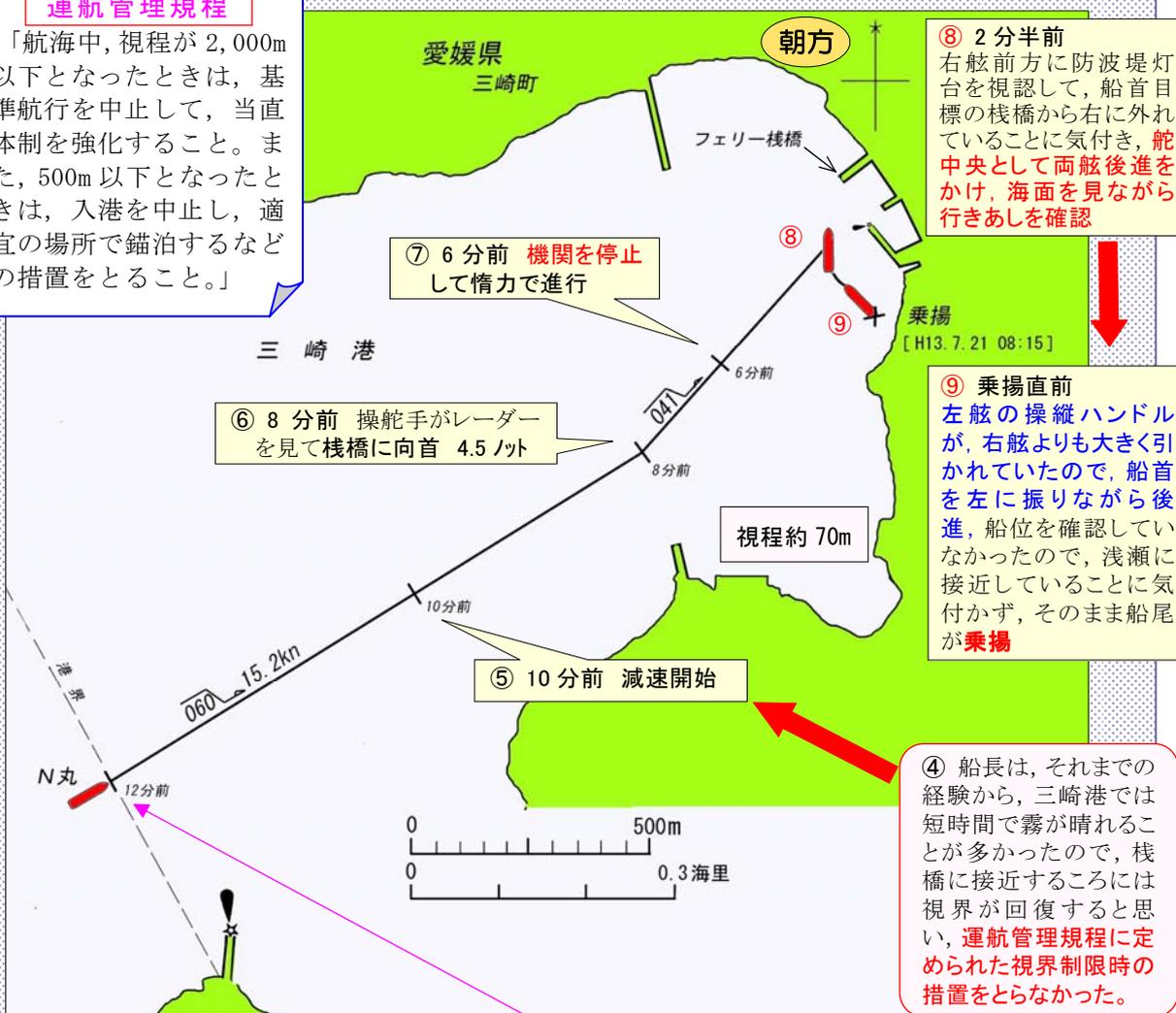
旅客船 N丸 乗揚

愛媛県三崎港...視程約 70m

N丸：旅客船兼自動車渡船 699ト 乗組員 8人 旅客 37人・自動車 17台
 大分県佐賀関港→愛媛県三崎港
 船長(操船指揮)：56歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 36年
 発生日時場所：平成13年7月21日08時15分 愛媛県三崎港
 気象：霧 無風 視程約 70m

運航管理規程

「航海中、視程が2,000m以下となったときは、基準航行を中止して、当直体制を強化すること。また、500m以下となったときは、入港を中止し、適宜の場所で錨泊するなどの措置をとること。」



⑧ 2分半前
 右舷前方に防波堤灯台を視認して、船首目標の棧橋から右に外れていることに気づき、**舵中央として両舷後進を**かけ、海面を見ながら行きあしを確認

⑦ 6分前 **機関を停止**して惰力で進行

⑥ 8分前 操舵手がレーダーを見て棧橋に向首 4.5ノット

⑨ 乗揚直前
 左舷の操縦ハンドルが、右舷よりも大きく引かれていたので、船首を左に振りながら後進、船位を確認していなかったため、浅瀬に接近していることに気付かず、そのまま船尾が**乗揚**

⑤ 10分前 **減速開始**

④ 船長は、それまでの経験から、三崎港では短時間で霧が晴れることが多かったため、棧橋に接近するころには視界が回復すると思い、**運航管理規程に定められた視界制限時の措置をとらなかった。**

N丸

① 30分前 **視程 2,000m 以下**
 船長は、船橋当直者から視界が悪化との報告を受けて昇橋、操船指揮と機関操作に当たり、一等航海士をレーダー見張り、甲板員を手動操舵に就け、船首尾に見張り員を配置して、急速に視界が悪化する状況下、三崎港に向け全速力で進行

② 12分前
 運航管理補助者は、N丸が棧橋まで約 2,000m となって港内に入ったとき、**船長に「フェリー棧橋付近は視程が70mで、その周辺も 100m 以下となった。」と連絡をしたが、入港を中止するよう指導はしなかった。**

③ 12分前
 船長は、運航管理補助者からの連絡で、フェリー棧橋付近の視程が 70mであることや、**N丸の周囲の視程も 100m 以下**となっており、**視程が入港中止条件に達していることを知った。**

貨物船 C丸 × 貨物船 T丸 衝突

佐田岬南西方の速吸瀬戸…視程約 150m



C丸：貨物船 3,487ト 乗組員 11人 空船(石灰石) 水島港→大分県津久見港
 船長：54歳 一級海技士(航海)免許
 二等航海士(船橋当直)：57歳 三級海技士(航海)免許 海上経験 33年
 T丸：貨物船 199ト 乗組員 4人 木材チップ 530ト 鹿児島港→愛媛県三島川之江港
 船長(船橋当直)：60歳 五級海技士(航海)免許 海上経験 33年
 発生日時場所：平成 13年 6月 24日 13時 53分 佐田岬南西方の速吸瀬戸
 気象・海象：霧 無風 視程約 150m 南東流約 2ノット

③ 4分半前～衝突
 左舷船首 19度 1.2海里にC丸の映像を探知したが、自船が大きく右転したので、C丸とは左舷を対して通過できると思い込み、その後の動静監視を十分に行っていないかった。そのため、**C丸の映像ベクトルが自船に向いていることに気付かず**、大幅な減速又は停止もせず継続航、衝突直前に間近に接近したC丸の映像に気づき右舵一杯・全速力後進→**衝突**

② 8分前
 アルパによりC丸の映像ベクトルが南西方に向いていたので、**C丸と左舷を対して通過するつもりで、微速力前進に減じ、34度右転し**、潮流の影響で 056度の実航針路と 4.0ノットの対地速力で進行

① 10分前
 右舷船首 29度 2.9海里にC丸の映像を探知

T丸 視程約 300m
 T丸船長は、**手動による霧中信号**とレーダー(3海里レンジ・アルパ付き)見張りをを行い、約2ノットの南東流を左舷船首から受けながら、全速力で自動操舵により豊後水道を北上

昼間



C丸
 C丸船長は、各当直者に対し、視界制限時の報告を指示していたが、具体的な視程(数値)を示していなかった。

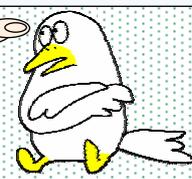
① 16分前 視程が約1海里
 二等航海士は、レーダー(6海里レンジ・アルパ付き)で左舷船首 27度 4.9海里に北上中のT丸の映像を探知、周囲に接近する他船がいなかったので、**船長に報告せず**、操舵手を手動操舵に就け、**霧中信号を行わず**に全速力で進行

② 11分前
 アルパによりT丸の映像ベクトルが北に向いたまま変わらないので、そのまま北上すると判断、**ゆっくりと左転開始**

③ 4分半前 視程 150m
 T丸が右舷船首 7度 1.2海里に接近、その後、自船が左転したので、T丸とは右舷を対して通過できると思い、レーダーによる動静監視を行わなかったため、T丸の接近に気付かず、減速せずに進行

④ 2分前～衝突
 T丸のレーダー映像が船首方に接近したので、**5度左転** 衝突直前に右舷船首至近にT丸を視認 左舵一杯→**衝突**

両船ともアルパ付きレーダーを見ていたのに、なぜ？

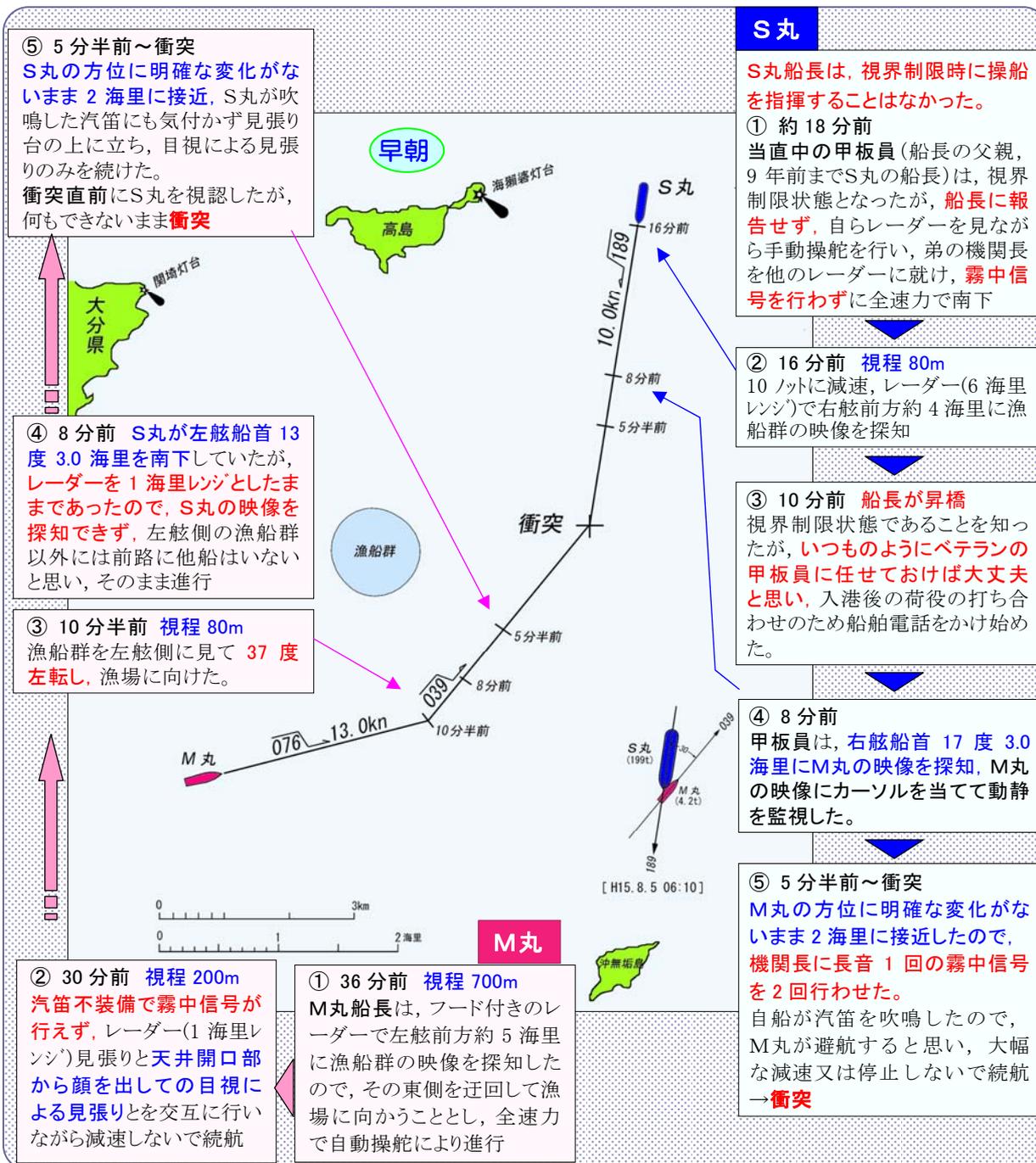




貨物船 S丸 × 漁船 M丸 衝突

豊後水道関埼東方沖…視程約 80m

S丸：貨物船 199ト 乗組員 3人 粘土 721ト 大阪港→大分県津久見港
 船長：35歳 五級海技士(航海)免許(取得後9年)
 甲板員(船橋当直)：65歳 五級海技士(航海)免許(取得後37年) 海上経験41年
 M丸：漁船(底はえ縄漁) 4.2ト 乗組員1人 大分県佐志生漁港→豊後水道の漁場
 船長(船橋当直)：65歳 小型船舶操縦士免許(取得後28年) 海上経験50年
 発生日時場所：平成15年8月5日06時10分 豊後水道関埼東方沖
 気象：霧 無風 視程約80m



Case 63

貨物船 Y丸 × 押船 M丸押船列 衝突

豊後水道・・・視程約 300m



Y丸：貨物船 699ト 乗組員 5人 空船(セメント) 鹿児島港→福岡県苅田港
 二等航海士(船橋当直)：45歳 三級海技士(航海)免許 海上経験 28年
 M丸押船列：押船 99ト 乗組員 4人 バージ 71.5m (木材 1,000 m³) 大分港→宮崎県細島港
 船長(船橋当直)：40歳 五級海技士(航海)免許 海上経験 22年
 発生日時場所：平成 15年 4月 25日 00時 25分 豊後水道
 気象：霧 無風 視程約 300m

- ③ 6分半前
 レーダー(3海里レンジ)で右舷船首 4度 2.0海里にM丸押船列が接近, 反航しているの
 で, もう少し接近してから右転し, 左舷を対して通過しようと考え, 減速しないで進行
- ④ 2分前
 M丸押船列が右舷船首 20度 1,150mに接近,
 左舷を対して通過しようと **8度だけ右転**
- ⑤ 約1分前
 M丸押船列が右舷船首 22度 700mに接近した
 ので, **更に 20度右転**, 灯火が見えたとの報告を受けて不安となり, 自動操舵のまま **小刻みに右転を繰り返しながら続航**
- ⑥ 衝突直前
 左舷船首 20度 100mにM丸押船列の緑灯を視認,
 右舵一杯→短音1回吹鳴→**衝突**

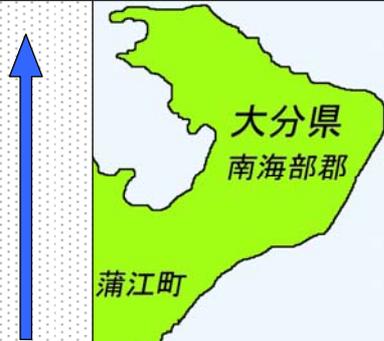
M丸押船列

- ① 25分前 視程約 300m
 M丸船長は, 霧中信号行わず,
 全速力で自動操舵により南下

- ② 6分半前
 レーダー(3海里レンジ・オフセ
 ンタ)で右舷船首 10度 2.0海里にY丸と, その約 1海里
 前方に 1隻の映像を探知,
 いずれも北上中と確認, 両
 北上船と右舷を対して通過
 できると思い, 大幅な減速
 又は停止をしないで進行

- ③ 1分半前
 Y丸が右舷船首 35度 770m
 に接近, 先航する北上船と
 の通過距離よりも, Y丸との
 通過距離の方が近いので,
**5度左転, 半速力前進の 7
 ノットに減速して続航**

- ④ 衝突直前
 右舷船首 65度 300mに
 Y丸の両舷灯を視認,
 Y丸が右転していること
 に気付いて, サーチライト
 を1回点滅→機関停止
 →**衝突**



Y丸

Y丸二等航海士は, 船長から
 視界制限時に報告するよう指
 示を受けて船橋当直に就いた

- ① 25分前
 レーダー(12海里レンジ)で左
 舷船首 1度 8.3海里にM丸押
 船列の映像を探知, 機関長を
 見張りに付け, 全速力で自動
 操舵により北上
- ② 15分前 視程約 300m
 船長に報告せず, 霧中信号も
 減速も行わず, レーダーのレン
 ジを切り換えながらM丸押船列
 の動静監視に当たる。

