

油送船 E丸 乗揚

関門海峡早瀬瀬戸…視程約 200m

E丸：油送船 998ト 乗組員 8 人 空船(黒油) 伏木富山港→徳山下松港

船長(船橋当直)：53 歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 35 年

発生日時場所：平成 14 年 5 月 5 日 07 時 25 分 関門海峡早瀬瀬戸

気象・海象：霧 東北東風 風力 1 視程約 200m 濃霧注意報発表中 潮流約 4 ノット

⑥ 4 分前

正船首約 200m に船首を西方に向け、機関を後進にかけている反航船を視認、衝突の危険を感じ、左舵一杯をとって左回頭を開始

⑦ 2 分半前～乗揚

反航船の船首を約 50m 離して辛うじて替わした後、左舵一杯としたまま壇之浦沖で反転しようとして左回頭を続けた。しかし、下関側に近付くにつれて右舷船首側よりも船尾側に潮流の影響を強く受けるようになり、十分に左回頭ができなくなってそのまま乗揚

⑤ 5 分半前

反航船との距離約 700m 右舷側ウイングから小型漁船を目視して、反航船の映像の監視を行っていなかった。

④ 6 分半前

右舷側ウイングに出て小型漁船を目視確認中、ほぼ正船首 200m に小型漁船を視認、10 度左転



③ 小型漁船の映像だけを監視していたので、早瀬瀬戸を西行中の反航船の映像から目を離していたため、反航船が関門航路の中央寄りを反航していることに気付かず。
視程約 200m に狭まる。

② 13 分前

レーダー(3 海里レンジ)でほぼ正船首 1,650m に漂泊中の小型漁船 2 隻と右舷船首約 2 海里に早瀬瀬戸を西行中の 1 隻(反航船)を感知、航路外の安全な水域で視界の回復を待たず、半速力に減速して航路の右側を最狭部の門司埼沖に向けて進行

E丸

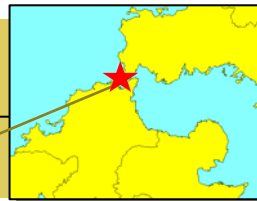
① 約 1 時間半前

関門海峡六連島西方に達したところ、視程約 300m となった。船長は、甲板員を手動操舵に就けて霧中信号を始め、視界の回復を待たずに、関門第 2 航路から関門航路に入り、西流時の関門航路を全速力で東行した。

Case 65

貨物船 Y号 × 貨物船 F号 衝突

関門海峡西口…視程約 100m



Y号：貨物船(カンボジア籍) 3,086ト 乗組員 24人 材木 3,716 m³

ロシア連邦バニノ港→徳島小松島港 水先人なし

船長(操船指揮)：国籍 ロシア 60歳 海上経験 43年

F号：貨物船(韓国籍) 1,748ト 乗組員 14人 スラッ 3,703ト 京浜港→韓国仁川港 水先人なし

船長(操船指揮)：国籍 韓国 53歳 海上経験 37年

発生日時場所：平成 12 年 6 月 25 日 05 時 25 分 関門海峡西口

気象：霧 無風 視程約 100m

Y号

① 35 分前 視程約 700m

Y号船長が操船指揮，一等航海士が左舷側レーダー見張り，甲板手を手動操舵，霧中信号行わず，機関用意として関門海峡へ向かう。

② 10 分前 視程約 100m

港内全速力とし，船長も右舷側レーダーで見張りに当たる

③ 6 分前

レーダー(2.5 海里レンジ)で右舷船首 29 度 1.7 海里に六連島西水路を北上する F号の映像を探知，西水路北口で出会う状況であったが，減速せずに進行

④ 2 分半前

49 度右転して西水路の右側に寄せるため針路 190 度に変針

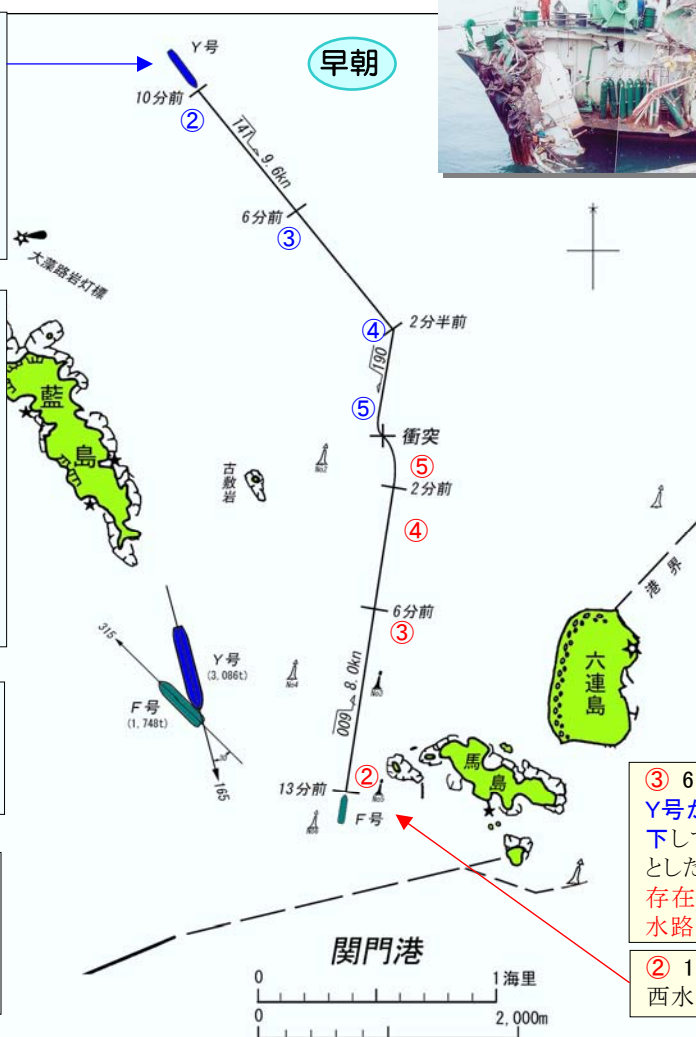
⑤ 30 秒前～衝突

衝突直前に左舷船首至近にF号を視認 左舷一杯・全速力後進→衝突

Y号



早朝



F号



⑤ 2 分前～衝突

六連島西水路第 2 号灯浮標を左舷正横に見る転針予定地点に達した。レーダーでY号の動静を確認せずに左舷をとってゆっくり左回頭を開始 衝突直前に右舷側至近にY号を視認 右舷一杯→衝突

④ 3 分前

レーダー(1.5 海里レンジ)で左舷船首 12 度 0.9 海里にY号の映像を探知，減速せず

③ 6 分前

Y号が左舷前方 1.7 海里を南下していたが，1.5 海里レンジとしたままだったので，Y号の存在に気付かず，六連島西水路の右側を北上

② 13 分前

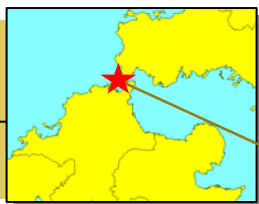
西水路に入った。

F号

F号船長は，関門海峡東口で通航に備えて昇橋し操船指揮，一等航海士を手動操舵，甲板長を見張りに就けて関門航路を西行

① 40 分前 視程約 100m

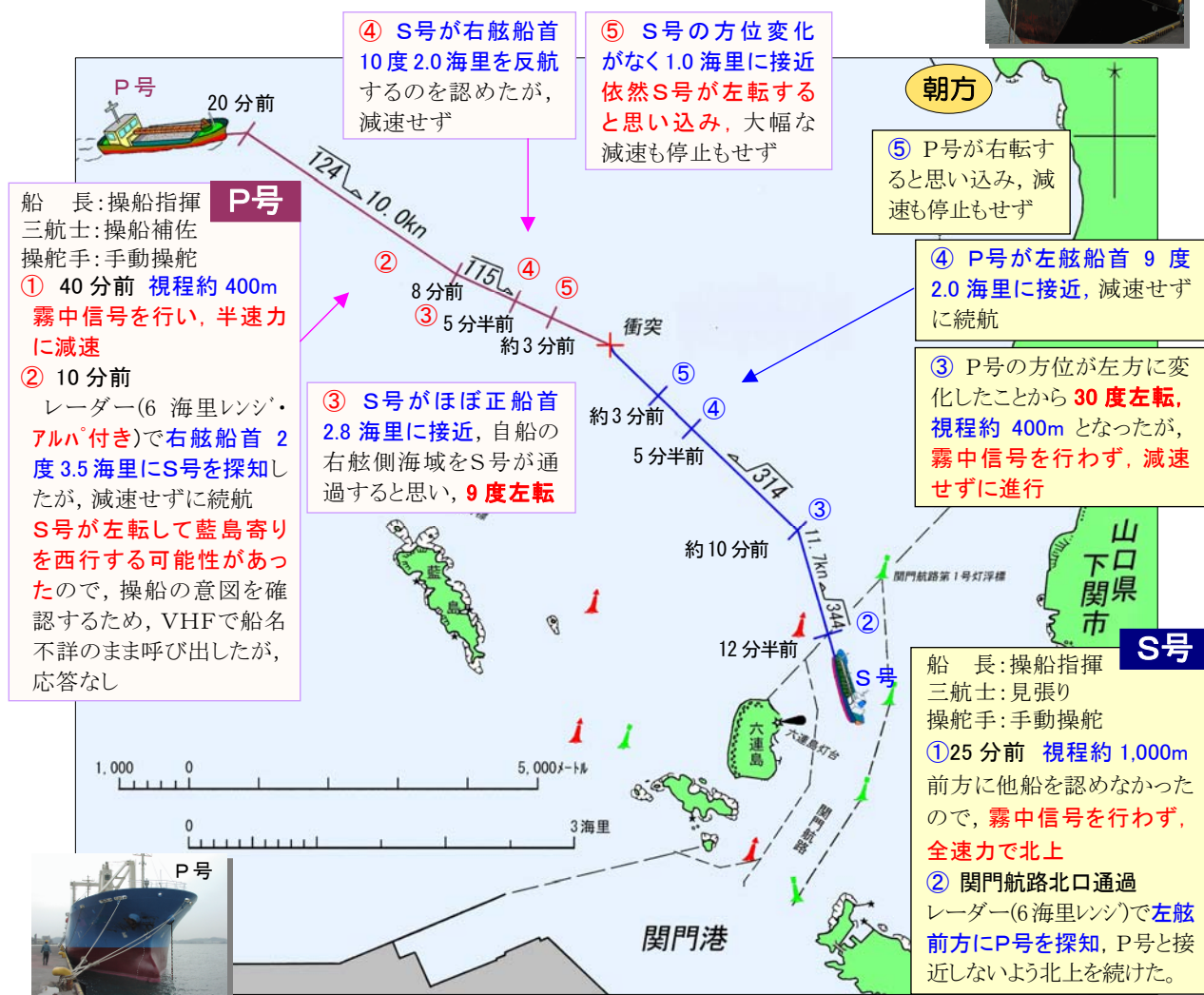
関門海峡大瀬戸付近で視界が悪化，半速力に減じたが，霧中信号行わず，2 台のレーダーを 0.75 及び 1.5 海里レンジの短距離レンジとして見張りを行った。



貨物船 P 号 × ケミカルタンカー S 号 衝突

山口県六連島北方沖合…視程約 400m

P 号 : 貨物船(パナマ共和国籍) 7,433 トン 乗組員 18 人 空倉(鋼材) 中国大連港→岡山県水島港
 船長(操船指揮) : 国籍 フィリピン 61 歳 水先人なし
 S 号 : ケミカルタンカー(韓国籍) 1,592 トン 乗組員 13 人 空倉(硫酸) 京浜港→韓国温山港
 船長(操船指揮) : 国籍 韓国 44 歳 水先人なし
 発生日時場所 : 平成 15 年 4 月 12 日 09 時 10 分 山口県六連島北方沖合
 気象 : 霧 西北西風 風力 3 視程約 400m



教訓 視界制限状態では … その時の視界の状態などに適した速力に減じる！
 余裕のある時期に接近を回避！

安全な速力とは？ (海上衝突予防法第 6 条)

- ① 他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとることができる速力
- ② その時の状況に適した距離で停止することができる速力

接近回避の際は左転禁止！ ためらわずに大幅な減速又は停止！

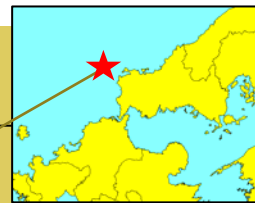
- 「相手船が・・・避けてくれるだろう」と相手船に頼るだけではダメ。
 余裕のある時期に自らが確実に接近を回避 (左転はダメ) することが大切です。
- 回避動作は大きく！ 接近する前に大きく右に転針 (少なくとも 30 度は転針したいね)！
- 接近してしまったら, ためらわずに大幅な減速又は停止！

霧中で
安全ですか？
その速力！



漁業取締船 K丸 × 貨物船 C号 衝突

山口県角島北西方沖…視程約 100m



K丸：漁業取締船 499ト 乗組員 15 人 長崎県対馬周辺海域→山口県角島沖(行方不明者捜索中)
船長：42 歳 三級海技士(航海)免許(取得後 4 年) 海上経験 22 年
一等航海士(船橋当直)：42 歳 三級海技士(航海)免許(取得後 13 年) 海上経験 23 年
C号：貨物船(韓国籍) 4,044ト 乗組員 13 人 鋼材 4,481ト 水島港→韓国浦項港 水先人なし
船長：国籍 韓国 52 歳 海上経験 28 年
一等航海士(船橋当直)：国籍 韓国 49 歳
発生日時場所：平成 15 年 7 月 6 日 07 時 33 分 山口県角島北西方沖
気象：霧 無風 視程約 100m 海上濃霧警報発表中

K丸

① K丸船長は、05:00 から行方不明者の捜索を再開、操船と捜索を指揮、06:30 ころから視程約 100m となったが、霧中信号を行わなかった。レーダー(8 海里レンジ・アルパ付き)を使用していたが、アルパの警報音が頻繁に鳴るのでスイッチオフとした。

衝突

⑥ 衝突直前 船首至近にK丸を視認、汽笛を数回吹鳴したがどうすることもできず、ほぼ行きあしが止まったK丸に衝突

⑤ 6 分前
第三船が右舷船首約 2 海里に接近したので、左舷側に替わそうと右舵一杯としたが、右舷前方に漁船群の映像を認めたので、左舵一杯に取り直し、K丸の接近に気付かないまま元の針路で進行

④ 6 分半前
K丸が右舷船首 12 度 2.0 海里に接近していたが、レーダー一見張り不十分で、映像に気付かず、減速せずに続航

③ 18 分前 K丸が右舷船首 12 度 6.0 海里を南下中であったが、接近する第三船の映像に気を取られ、K丸の映像に気付かなかった。レーダーを 3 海里レンジに切り換えて進行

② 1 時間半前
一等航海士は、視程約 200m となったが、この海域の航行に慣れていたため、船長に報告せず、霧中信号行わず、甲板手を手動操舵に就け、レーダー(6 海里レンジ・オフセンタ)見張りを行いながら全速力で北上

① C号船長は、視界制限時の報告について、指示を徹底していなかった。船長は、03:40 ころ関門海峡通過後に降橋

C号

② 33 分前 船長は、2 時間捜索した後、視界制限状態が続いていたが、朝食を取るため降橋、船橋当直を一等航海士に委ね、その後は、操船指揮を執らなかった。

③ 23 分前 一等航海士は、全速力で自動操舵により捜索中、左舷船首 13 度 7.8 海里にC号の映像を探知、C号の映像ベクトルが危険目標として表示される赤色に点滅して自船に向かっていているのを認めた。

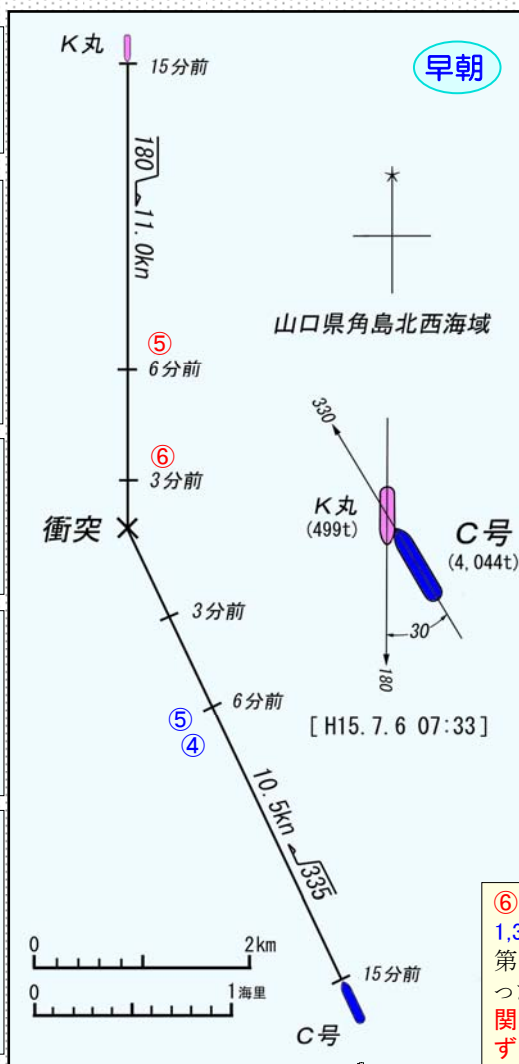
④ 18 分前 一等航海士は、甲板長が朝食を終えて昇橋したので、6.0 海里に接近したC号と右舷船首の 2 隻(第三船)の映像ベクトルが赤色点滅して自船に向かっていていることを伝えて朝食のため降橋

⑤ 6 分前 朝食を終えて昇橋した一等航海士は、C号の映像が左舷船首 13 度 1.8 海里に認め、C号と第三船の方位がいずれも変化しなかったため、9.0 ノットに減速した。そのころ、C号の映像ベクトルが自船の針路と反方位を向いたので、行会い関係になったと判断し、霧中信号を行わずに、第三船の映像に注意しながら続航

⑥ 3 分前 C号が左舷船首 18 度 1,370m に接近したとき、右舷船首の第三船の方位にほとんど変化がなかったため、手動操舵に切り換え、機関を停止したものの、行きあしを止めずに惰力で進行

⑦ 衝突直前 C号の汽笛音を聞いて間もなく、左舷船首至近にC号の船首部を視認、ほぼ行きあしが止まったところ衝突し、K丸は沈没(乗組員は全員救助)

衝突



早めの霧中信号！
早めの停止！

