

船舶事故調査報告書

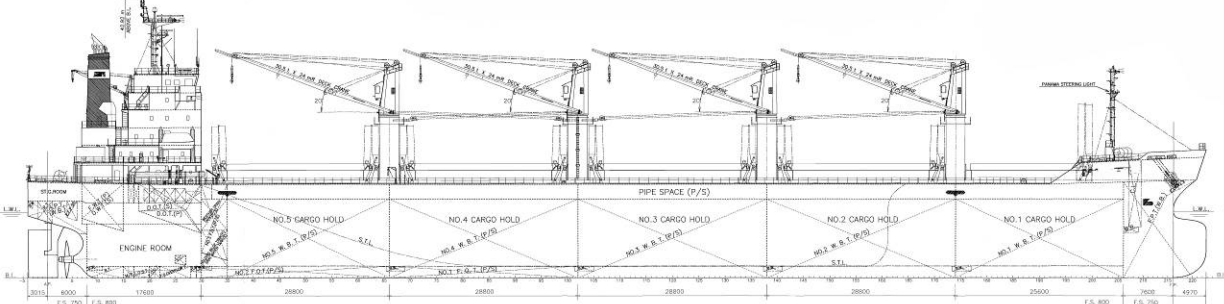
令和8年2月4日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 高橋 明 子

事故種類	衝突
発生日時	令和7年5月22日 07時18分頃
発生場所	愛知県名古屋港第3区 名古屋港高潮防波堤中央堤西灯台から真方位061° 4.5海里付近 （概位 北緯35° 02.7′ 東経136° 52.9′）
事故の概要	貨物船 ^{トラウインド} ^{ロック} TRAWIND ROCは着岸作業中、貨物船 ^{せんりゅう} 泉隆丸は東進中、両船が衝突し、続いて、TRAWIND ROC が着岸中のロールオン・ロールオフ貨物船と ^と かちに衝突した。 TRAWIND ROC は船尾部に擦過傷等を、泉隆丸は船首部に擦過傷等を、また、 ^と かちは左舷前部の凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和7年6月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 TRAWIND ROC（パナマ共和国籍）、21,173トン 9609299（IMO番号）、HONG CHUANG SHIPPING CO., LIMITED（船舶所有者）、DALIAN TRAWIND INTERNATIONAL SHIP MANAGEMENT CO., LTD.（船舶管理会社） 179.99m×28.20m×14.30m、鋼 ディーゼル機関、4,347kW、2012年（建造） （図1 参照）
	
図1 A船一般配置図（抜粋） B 貨物船 泉隆丸、498トン 140326、岡本汽船株式会社	

	<p>72.70m×12.30m×7.33m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成18年4月 (写真1 参照)</p>  <p style="text-align: right;">船舶所有者提供</p> <p style="text-align: center;">写真1 B船</p> <p>C ロールオン・ロールオフ貨物船 とかち、9,858トン 137147、近海郵船株式会社（船舶所有者）、近郵船舶管 理株式会社（船舶借入人） 167.72m×24.00m×10.70m、鋼 ディーゼル機関、20,273kW、平成14年9月</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A（中華人民共和国籍） 59歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2022年5月18日 (2025年10月10日まで有効)</p> <p>水先人A 73歳 伊勢三河湾水先区一級水先人水先免状 免許年月日 平成20年3月18日 免状交付年月日 令和6年1月30日 免状有効期間満了日 令和9年3月17日</p> <p>B 船長B 52歳 三級海技士（航海）免状 免許年月日 平成5年6月14日 免状交付年月日 令和5年2月14日 免状有効期間満了日 令和10年7月9日</p>
死傷者等	なし
損傷	A 船尾部に擦過傷、船尾部ハンドレールに曲損等（写真2参照）



C 船船舶借入人提供

写真2 A 船船尾部損傷状況（本事故時）

B 船首部ハンドレールに曲損、船首部に擦過傷（写真3参照）



船舶所有者提供

写真3 B 船船首部損傷状況

C 左舷外板に凹損、右舷外板に凹損、船尾ランプウェイに凹損等（写真4参照）



船舶借入人提供

写真4 C 船左舷前部損傷状況

岸壁 車止めが脱落

気象・海象

気象：天気 曇り、風向 北西、風速 4m/s、視界 良好
海象：海上 平穏

事故の経過

(1) A 船

A 船は、船長Aほか20人（中華人民共和国籍4人、フィリピン共和国籍16人）が乗り組み、鉄鋼製品約4,090tを積載し、船首4.15m、船尾6.53mの喫水で、名古屋港外で錨泊

中、令和7年5月22日05時15分頃に水先人Aが乗船した。

A船は、船長A及び水先人Aが、パイロットカード、パイロットインフォメーションカード等で名古屋港第3区のF6岸壁（以下「本件岸壁」という。）に出船左舷着けとする計画について確認した後、05時25分頃に抜錨し、船長Aの操船指揮の下、水先人Aの水先によって、本件岸壁に向けて出発した。

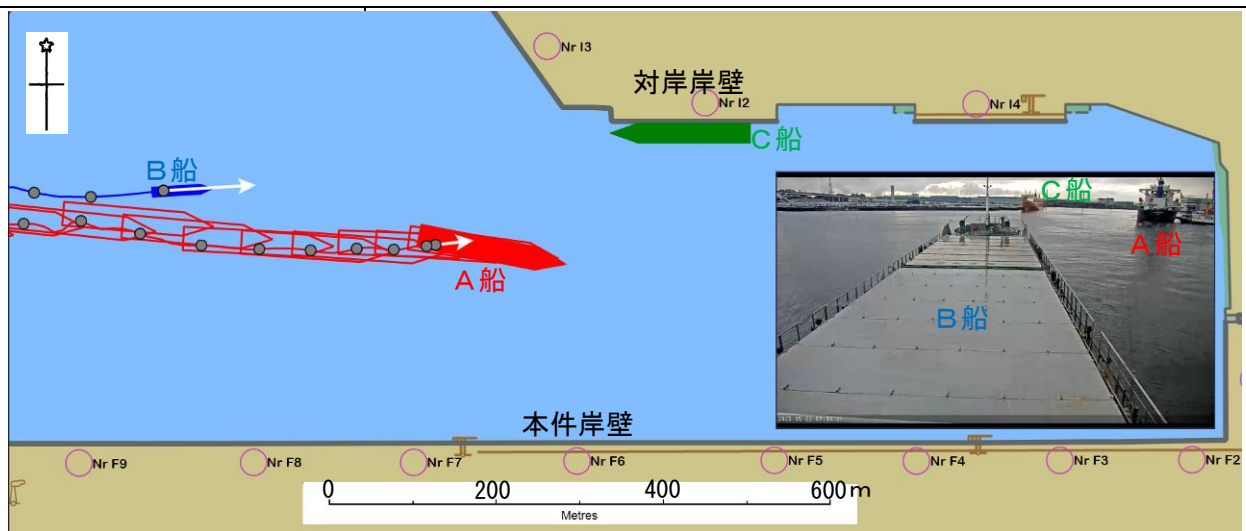
水先人Aは、A船を本件岸壁に対して北西方から東進して接近させ、本件岸壁前面海域で右回頭させて左舷を着ける操船方法（以下「回し着け」という。）を行う計画としていたが、状況に応じて手前の広い海域で回頭させた後にタグボートに船尾から引かせて着ける可能性があることを船長Aに説明していた。

A船は、北進して名古屋港東航路（以下「名古屋港」を冠する航路名については、これを省略する。）に入った後、タグボート1隻（以下「船尾タグ」という。）と会合して先導警戒に当たらせ、06時40分頃、名古屋港北航路第4号灯浮標付近において、もう1隻のタグボート（以下「船首タグ」という。）と会合し、船首タグを右舷船首に、船尾タグを右舷船尾にそれぞれ配置してタグライン（タグボートがA船を引く索）を取った。

A船は、北航路を東側に出て北東進した後、先航船に合わせて約2ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）に減速し、針路を東方に向けて航行していたところ、先航船が北方の潮見ふ頭に向けて左転したので、本件岸壁へのアプローチを開始した。

水先人Aは、本件岸壁へのアプローチを開始するに当たり、本件岸壁と並ぶ東西の岸壁に他船が着岸中であったので、本件岸壁手前の広い海域で回頭させる方法も考慮したものの、気象海象条件が良く、A船の速力が既に約1knに落ちており、タグボート2隻を配置している状況であれば危険はないと判断し、計画どおりに本件岸壁前面海域で回し着けすることとした。

水先人Aは、07時12分頃、船長Aと共に船橋前面に立ち、航海士をエンジンテレグラフ操作に、操舵手を手動操舵に当たらせ、船首タグに右舷船首を引かせ、船尾タグに右舷船尾を押させ、右回頭を開始した。（図2参照）



※ ●マークは、1分ごとの各船のGPSアンテナ位置を表す。赤線はA船の、青線はB船（後述）のGPSアンテナ位置による航行経路を表す。赤色の船型はA船の位置と船首方位を表す。青色の船型はB船の位置と対地針路を表す（B船の簡易型AISは船首方位を送信しないため）。白矢印は対地針路による1分後の移動予測ベクトルを表す。（以上、他図で同じ。）

図2 航行経路及びB船船橋カメラ映像（07時12分20秒）
（A船が右回頭を開始した頃）

水先人Aは、目視で本件岸壁との距離や回頭速力等を測りながら2隻のタグボートにトランシーバーで指示を出してA船を右回頭させた。

船首タグの乗組員は定期的に本件岸壁との距離を、船尾タグの乗組員は定期的に対岸の岸壁（以下「対岸岸壁」という。）に着岸中のC船との距離を、水先人Aに報告していた。

船長Aは、水先人Aの近くに立ち、合意した操船計画に基づいて水先人Aが操船していることを監視していた。

水先人Aは、船首方を目測し、右回頭が十分でなく、前進行きあしの状態で更に右回頭を続けると船首が本件岸壁に近づき過ぎると思い、船尾方を確認しないまま、07時14分頃、本件岸壁からA船を離す目的で主機を極微速力後進、微速力後進、次いで半速力後進とするよう航海士に指示した。

船長Aは、水先人Aの近くにおいて目視で船首方を確認していたが、船尾方の状況を目視やレーダー等で確認していなかった。

水先人Aは、B船（後述）及びC船との接近状況等について、船長Aほか乗組員から進言を受けなかった。

AIS記録によれば、A船は、07時16分頃に対地針路ベクトルが左舷正横から後方となって後進行きあしがついた。（図3参照）

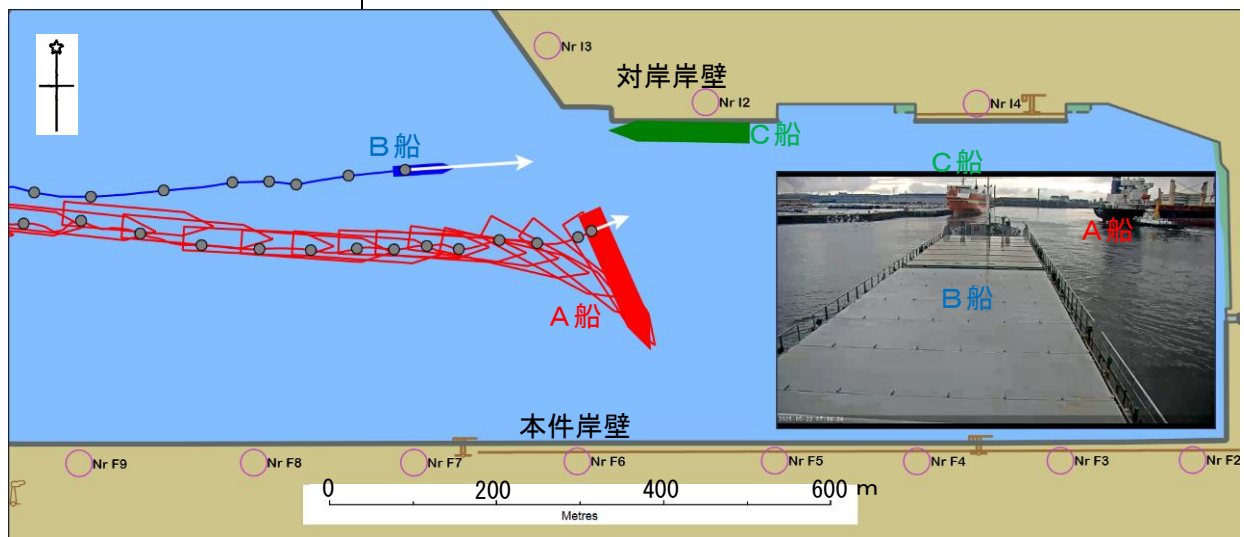


図3 航行経路及びB船船橋カメラ映像（07時16分24秒）
（A船の対地針路が左舷正横方向となった頃）

船尾タグの船長は、水先人Aの指示に従って半速力で右舷船尾を押ししていたところ、A船が後進してC船と接近したが、指示に従ってA船を回し切ろうと操船を続けた。その後、A船がC船に急激に接近し、A船とC船との間を通過しようとしていたB船の前路が塞がれることに気付いた。

水先人Aは、船尾タグから対岸岸壁に着岸中のC船と接近している旨の報告を受けて左舷ウイングに出て船尾方を確認し、C船との距離が近いことに気づき、07時18分頃に主機停止、次いで全速力前進まで主機の増速を指示した。

A船は、約2knの後進行きあしとなって北進中、右舷船尾部とB船の船首部とが衝突し、続いて、船尾部がC船の左舷前部と衝突した。（図4参照）

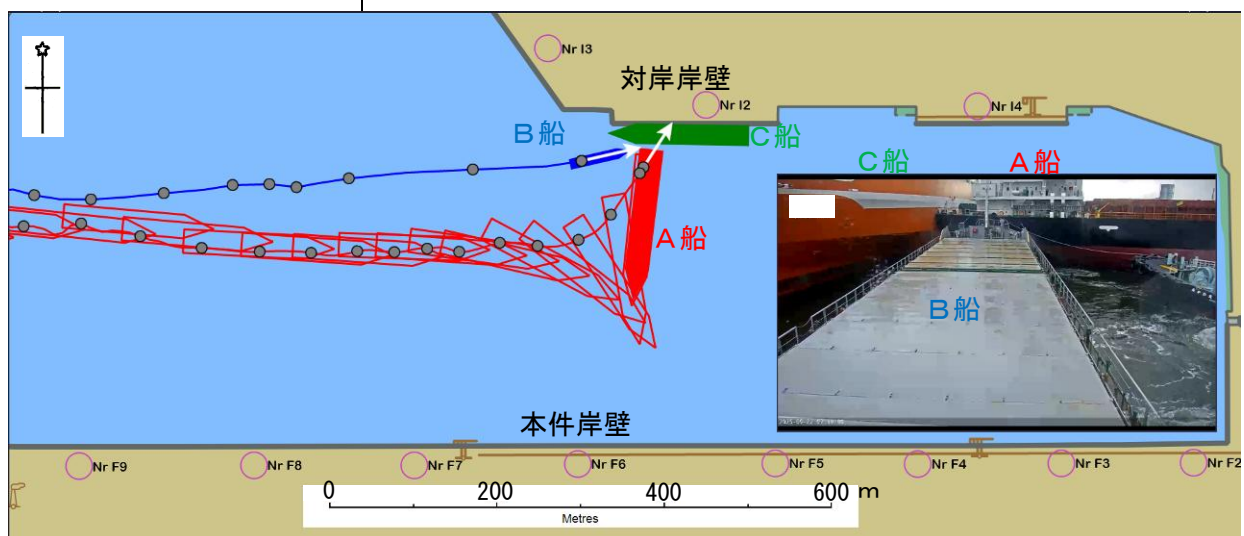


図4 航行経路及びB船船橋カメラ映像（07時18分09秒）（衝突時）

水先人Aは、船尾タグからB船とも衝突した可能性があることを知らされ、B船の存在を初めて認識した。

A船は、船首タグ及び船尾タグを使用して回し着けを継続し、07時55分頃に本件岸壁に左舷着けで着岸した。

水先人Aは、A船を着岸させた後、本事故の発生を所属する水先人会に連絡し、海上保安庁及びハーバーレーダーへの通報を依頼した。

(2) B船

B船は、船長Bほか3人が乗り組み、鉄鋼製品約190tを積載し、船首2.1m、船尾3.4mの喫水で、名古屋港第3区で錨泊した後、06時50分頃に抜錨して同区F4岸壁（本件岸壁の奥部）に向け、北航路の東側を北東進した。

船長Bは、機関長と共に船橋当直に当たり、自身が操船の指揮を執り、機関長を見張りの補助に当たらせ、B船の針路を東方に向ける頃、先航するA船を認め、その動静からA船が本件岸壁に着岸するものと予測した。

船長Bは、着岸作業中のA船の後方で速力を調整しながらB船を東進させ、主機を中立として前進行きあしで待機していたところ、A船が右回頭を始めたので、A船の左舷側を追い越すことができると思い、追い越す旨を伝えようと国際VHF無線電話（以下「VHF」という。）でA船のタグボートを1回呼び出したが、タグボートからの応答がなかった。なお、タグボートの乗組員は、本事故当時、他船とのVHFによる交信を行っておらず、B船から呼び出された記憶はなかった。

船長Bは、A船のタグボートに操船意図を伝えていなかったものの、右方の本件岸壁に向かって右回頭中のA船が後進してくることはないと思い、A船とC船との間を通過可能と判断し、主機を微速力前進として増速した。（図5参照）

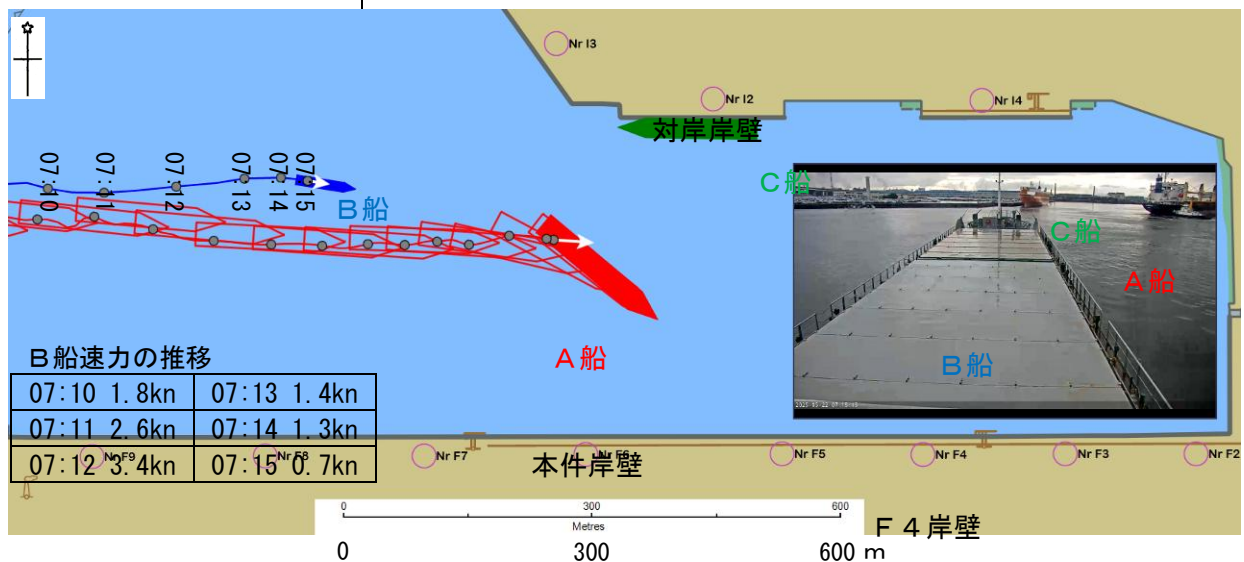


図5 航行経路及びB船船橋カメラ映像（07時15分15秒）
（B船の速力が増加した頃）

船長Bは、A船とC船との間に向けて増速していたところ、A船船尾付近の水流を見た機関長からA船のプロペラが逆転していると報告を受けた。

船長Bは、07時16分頃、直ちに主機を半速力後進、次いで全速力後進としたが、A船が対岸岸壁に着岸中のC船に接近してB船の前路が塞がれる形となり、後進によって船首が右方に振れたのでバウスラスタを左方一杯にして姿勢を制御したものの、B船は、約2knの前進行きあしで、船首部とA船の右舷船尾部とが衝突した。

B船は、船体姿勢を立て直した後、自力での航行を続け、F4岸壁に着岸した。

船長Bは、B船を着岸させた後、本事故の発生を関係各所へ連絡し、海上保安庁への通報を行った。

(3) C船

C船は、船長（以下「船長C」という。）ほか11人が乗り組み、積荷役の目的で06時40分頃に対岸岸壁に出船右舷着けで着岸し、船首尾ランプウェイを下ろして荷役準備作業中、複数の乗組員がA船の接近に気付いたもののどうすることもできず、A船の船尾部がC船の左舷前部に衝突した。

C船は、A船が左舷に衝突したことで、右舷外板が対岸岸壁と接触し、また、岸壁に下ろしていた船尾ランプウェイが車止めと接触した。

船長Cは、関係各所に連絡した後、海上保安庁へ本事故発生の通報を行った。

（付図1 航行経路図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）、付表2

	B船のAIS記録（抜粋） 参照）																												
その他の事項	<p>(1) 水先人A</p> <p>水先人Aは、伊勢三河湾水先区での水先経験が約17年あり、本件岸壁への着岸も多数の経験があった。</p> <p>水先人Aの口述によれば、水先人Aは、比較的小型で喫水が浅いA船にタグボート2隻を配置している状況であれば、行きあしの制御や回頭が容易であると思っていた。また、本事故日より前の水先業務において、回し着けが何隻か続いていたので、回し着けを行うことに心理的な慣れが生じていた。</p> <p>水先人Aは、ふだん、船尾方も含め周囲の状況を自ら目視で確認するようにしていたが、本事故当時は行っていなかった。</p> <p>水先人Aは、離着岸操船を行う際には、行きあしの制御を目的に頻繁に後進を使用するので、ふだんから、周囲に特に注意すべき船舶がいる場合を除き、機関を後進にかけていることを示す短音3回の汽笛信号を行っていなかった。本事故当時の後進時も、他船を避航する目的ではなく、行きあしを制御する目的であったので、汽笛信号を行っていなかった。</p> <p>(2) A船のエンジンモーション</p> <p>A船のベルブック（出入港操船等における主機使用状況等を記録するノート）には、次のとおりエンジンモーションが記録されていた。</p> <table border="1" data-bbox="726 1160 1332 1848"> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>エンジンモーション</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>07時10分15秒</td> <td>停止</td> </tr> <tr> <td>07時12分</td> <td>極微速力前進</td> </tr> <tr> <td>07時12分10秒</td> <td>停止</td> </tr> <tr> <td>07時14分40秒</td> <td>極微速力後進</td> </tr> <tr> <td>07時15分</td> <td>微速力後進</td> </tr> <tr> <td>07時16分</td> <td>半速力後進</td> </tr> <tr> <td>07時16分30秒</td> <td>微速力後進</td> </tr> <tr> <td>07時17分</td> <td>極微速力後進</td> </tr> <tr> <td>07時17分30秒</td> <td>停止</td> </tr> <tr> <td>07時18分</td> <td>極微速力前進</td> </tr> <tr> <td>07時18分10秒</td> <td>全速力前進</td> </tr> <tr> <td>07時20分</td> <td>極微速力前進</td> </tr> <tr> <td>07時20分40秒</td> <td>停止</td> </tr> </tbody> </table> <p>(3) A船の右回頭時の船位及び速力</p> <p>AIS記録によれば、次のとおりであった。</p> <p>A船は、07時12分頃、船首方位約100° 前進行きあし約</p>	時刻	エンジンモーション	07時10分15秒	停止	07時12分	極微速力前進	07時12分10秒	停止	07時14分40秒	極微速力後進	07時15分	微速力後進	07時16分	半速力後進	07時16分30秒	微速力後進	07時17分	極微速力後進	07時17分30秒	停止	07時18分	極微速力前進	07時18分10秒	全速力前進	07時20分	極微速力前進	07時20分40秒	停止
時刻	エンジンモーション																												
07時10分15秒	停止																												
07時12分	極微速力前進																												
07時12分10秒	停止																												
07時14分40秒	極微速力後進																												
07時15分	微速力後進																												
07時16分	半速力後進																												
07時16分30秒	微速力後進																												
07時17分	極微速力後進																												
07時17分30秒	停止																												
07時18分	極微速力前進																												
07時18分10秒	全速力前進																												
07時20分	極微速力前進																												
07時20分40秒	停止																												

	<p>1. 3 kn で船首タグに右舷船首を引かせ、船尾タグに右舷船尾を押させて右回頭を開始した。(前記図2)</p> <p>船首方位が約152°となった07時16分頃、対地針路のベクトルが左舷正横から後方となって後進行きあしがついた。(前記図3)</p> <p>07時18分頃約2knの速力でC船と衝突した。(前記図4)</p> <p>(4) 船長B</p> <p>船長Bは、本事故発生場所付近での離着岸経験が月に3～4回あったが、本件岸壁前面海域でタグボートを配した大型船が着岸作業中のところに遭遇したことはなかった。</p> <p>船長Bは、ふだん、前路に着岸作業中の船舶があればその後方で待つようにしていたが、本事故当時、右方の本件岸壁に向かって右回頭を開始したA船が後進してくることはないと思っていた。</p> <p>船長Bは、ふだん、外航船の付近を航行する場合、外航船に配置されたタグボートからVHFで連絡を受けることが多いが、本事故当時は連絡を受けなかった。</p> <p>(5) B船の増速及びA船船尾とC船左舷船首との間の距離</p> <p>AIS記録によれば、B船は、07時15分頃に増速を開始し、17分頃までに約6～7knの速力となった後、減速している。B船が増速を開始した07時15分頃のA船船尾とC船左舷船首との間の南北方向距離は、約80～90m(直線距離約150m)であった。(前記図5)</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり、C なし A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>(1) 衝突の状況</p> <p>① A船</p> <p>A船は、本件岸壁前面海域で着岸作業中、07時12分頃に右回頭を開始した後、主機を後進とし、船首が約152°を向き、前進行きあしがほぼなくなった07時16分頃、更に主機を半速力後進に増速したことから、過大な後進行きあしで右回頭しながら北進したものと考えられる。(前記図2及び3)</p> <p>A船は、07時18分頃、船首方位が約187°を向き、後進約2knの速力まで増速中にB船及びC船と衝突していることから、主機の前進による減速効果が得られる前に衝突したものと考えられる。(前記図4)</p> <p>② B船</p> <p>B船は、船首を東方に向け、A船の後方で主機を中立として</p>

待機中、07時15分頃から速力が増加していることから、この頃に主機を微速力前進として南北方向距離が約80～90m（直線距離約150m）となったA船左舷船尾とC船左舷船首との間に向かって東進を開始したものと考えられる。（前記図2、3及び5）

B船は、A船とC船との間に向かって増速中、A船が後進行きあしとなった07時16分頃に主機を後進としたもののA船とC船とが接近して前路を塞がれ、約2knの速力で船首がA船と衝突したものと考えられる。（前記図4）

③ C船

C船は、対岸岸壁に着岸し、船首尾ランプウェイを下ろして荷役準備作業中、乗組員が接近するA船に気付いたものの、どうすることもできず、左舷前部にA船の船尾部が衝突したものと考えられる。

(2) 見張り及び操船の状況

① A船

A船は、本件岸壁前面海域で右回頭中、水先人Aが本件岸壁との距離を離そうと主機を半速力後進としたことから、過大な後進行きあしとなって対岸岸壁に着岸中のC船及びA船とC船との間を通過しようとしていたB船に接近したものと考えられる。

水先人Aは、船首方の目視のみに基づいて本件岸壁への接近状況を推測し、周囲の見張り及び船位の確認を適切に行っていなかったことから、B船に気付かず、また、C船との相対位置を把握せずにA船を半速力後進としたものと考えられる。

その後、水先人Aは、船尾タグからの報告でC船との接近に気付いたものの、B船に気付かないまま、主機を停止、次いで全速力前進としたが、後進行きあしを制御することができず、A船は、B船と衝突し、続いて、C船に衝突したものと考えられる。

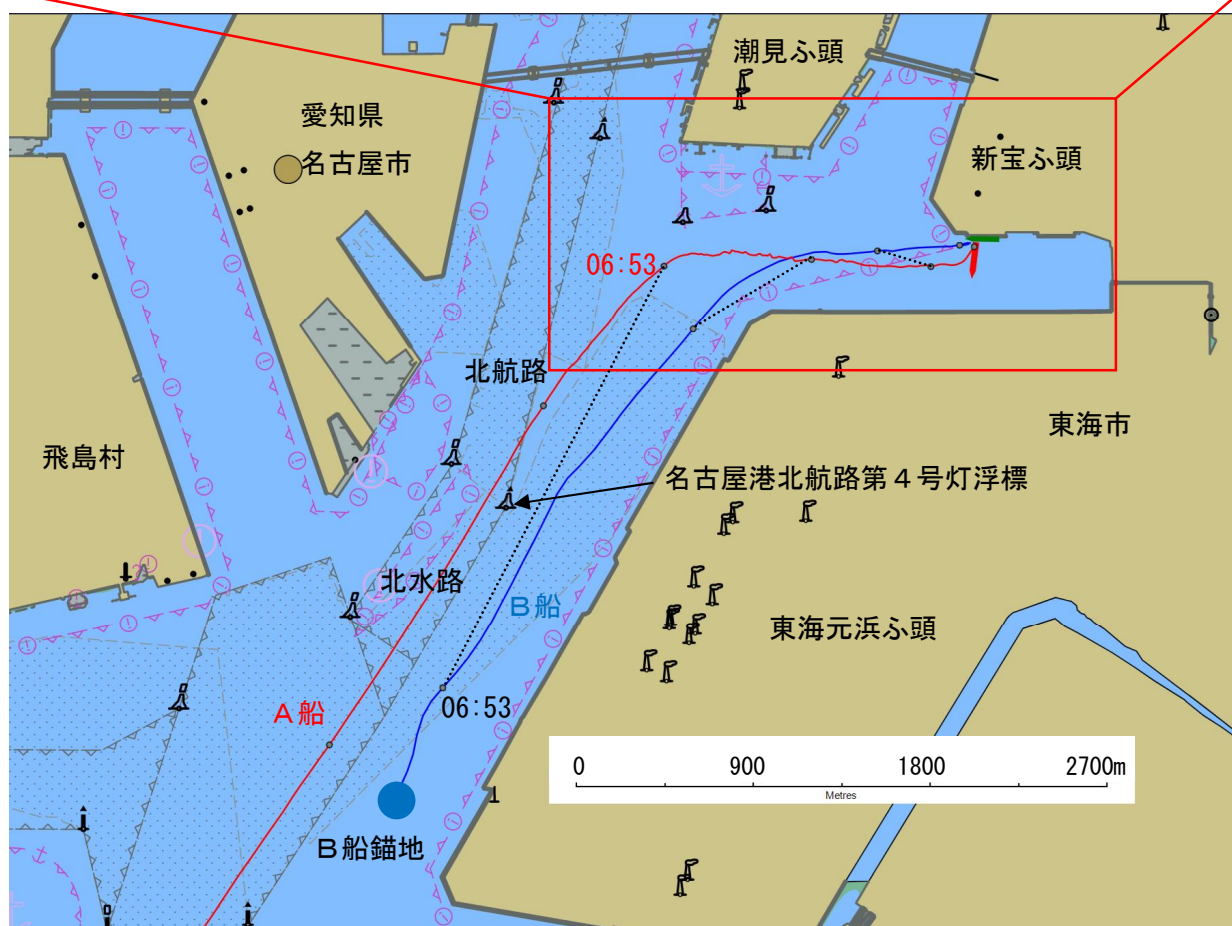
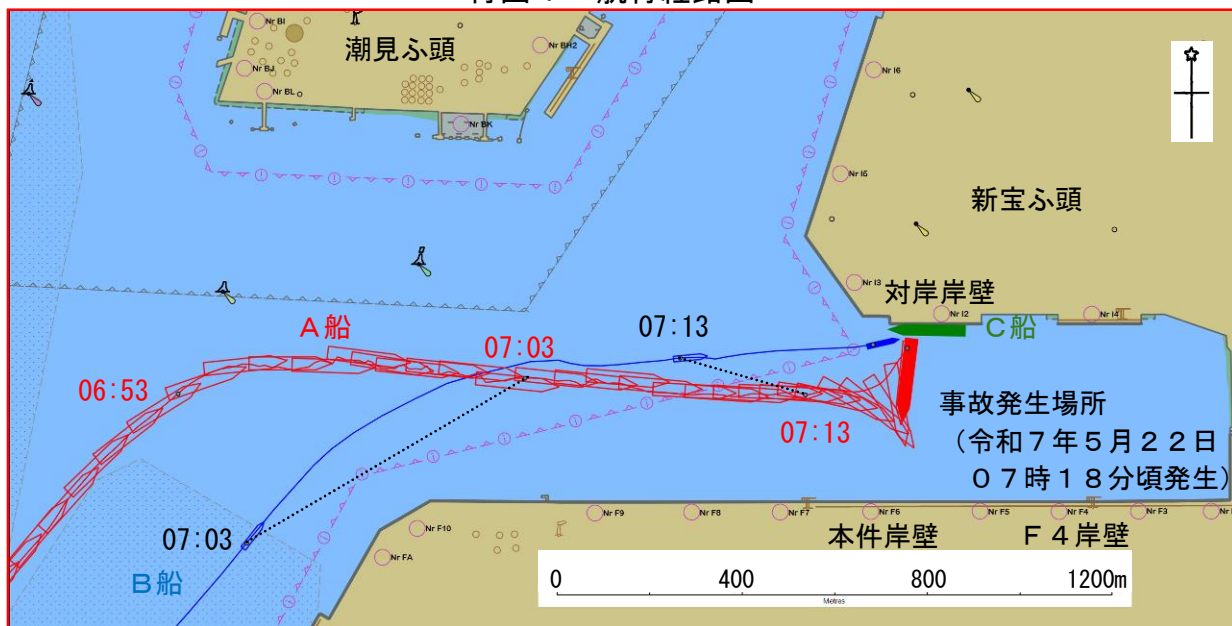
水先人Aが周囲の見張り及び船位の確認を適切に行っていなかったのは、本事故当時の良好な気象海象状況、本件岸壁への多数の着岸経験、2隻のタグボートを配置している状況等によって心理的な余裕が生じていたことが影響した可能性があると考えられる。

水先人Aが、A船を後進させる際、機関を後進にかけていることを示す短音3回の汽笛信号を行っていなかったのは、ふだんから頻繁に後進を使用する離着岸操船時には行っていなかったこと、行きあしを制御する目的の後進であったこと及びB船に気付いていなかったことによるものと考えられる。

	<p>船尾タグの乗組員は、A船が後進してC船に接近する状況下、水先人Aの指示に従ってA船の右舷船尾を押し、A船を回し切ろうと操船に意識を向けていたことから、B船の動静を水先人Aに報告できなかったものと考えられる。</p> <p>② B船</p> <p>船長Bは、B船が着岸作業中のA船の後方で主機を中立として待機中、右回頭中のA船と着岸中のC船との間を通過しようとして主機を微速力前進として増速したことから、A船のプロペラが逆転していることに気付き、主機を全速力後進としたもののA船とC船が接近して前路を塞がれ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操船意図をA船のタグボートに伝えていなかったが、右方の本件岸壁に向かって右回頭を開始したA船が後進してくるとは思わなかったことから、A船とC船との間を通過できると判断し、両船間に向かって増速させたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、名古屋港第3区において、A船が本件岸壁前面海域で着岸作業中、B船がA船の後方で待機中、C船が対岸岸壁に着岸中、A船が過大な後進行きあしで北進したため、また、B船がA船とC船との間に向かって東進を開始したため、A船とC船とが接近してB船の前路が塞がれ、A船とB船とが衝突し、続いて、A船がC船に衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、水先人Aが、船首方を目視のみで確認していて周囲の見張り及び船位の確認を適切に行っていなかったため、B船に気付かず、また、C船との相対位置を把握せずに本件岸壁との距離を離そうとA船を過大な後進行きあしで北進させ、B船及びC船に接近したものと考えられる。</p> <p>B船は、船長Bが、右方の本件岸壁に向かって右回頭を開始したA船が後進してくるとは思わず、A船とC船との間を通過できると判断して両船間に向かって前進させたため、A船のプロペラが逆転していることに気付いて主機を全速力後進としたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 操船者は、予断を持たず、目視、レーダーなど状況に適した全ての手段により、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 操船者は、慣れた海域、平穏な環境であっても、一部の情報に基づいた推測によって操船することなく、周囲の状況、船位、速力等の必要な確認手順を省略せずに実施すること。 ・ 操船者は、他の当直者、船首尾配置の乗組員、タグボート等のあ

	<p>らゆる情報を活用し、認識を共有すること。また、乗組員やタグボートの船長は、安全を阻害するような事案の発生が予想される場合は、操船者に対して積極的に進言すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 狭い海域での着岸操船となる大型船の操船者は、より広い海域で回頭してから接近するなど、より安全性の高い操船計画とすることが望ましい。・ 操船者は、前路に着岸作業中の他船がいる場合、その動静を慎重に見極め、他船との安全な距離を確保すること。
--	---

付図1 航行経路図



※ ●マークは各船のGPSアンテナ位置を表す。赤線はA船の、青線はB船のGPSアンテナ位置による航行経路を表す。赤色の船型はA船の位置と船首方位を表す。青色の船型はB船の位置と対地針路を表す（B船の簡易型AISは船首方位を送信しないため）。

付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
07:09:57	35-02-39.50	136-52-40.27	087.7	092	1.6
07:10:57	35-02-39.46	136-52-42.02	089.0	094	1.3
07:11:57	35-02-39.59	136-52-43.57	083.2	098	1.3
07:12:57	35-02-39.47	136-52-45.08	098.4	103	1.4
07:13:57	35-02-39.82	136-52-46.99	082.6	118	1.6
07:14:57	35-02-39.70	136-52-48.77	098.2	128	1.4
07:15:57	35-02-39.91	136-52-50.62	076.8	146	1.5
07:16:57	35-02-40.85	136-52-52.19	043.4	169	1.7
07:17:57	35-02-42.50	136-52-53.60	035.2	186	2.0

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から約158m、船尾から約22m、左舷から約21m、右舷から約7mであった。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

付表2 B船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
07:09:51	35-02-41.66	136-52-25.03	106.2	1.8
07:10:52	35-02-41.50	136-52-27.70	088.1	2.6
07:11:52	35-02-41.74	136-52-31.14	086.5	3.4
07:12:52	35-02-42.05	136-52-34.39	084.7	1.4
07:13:51	35-02-42.08	136-52-36.12	090.8	1.3
07:14:52	35-02-41.96	136-52-37.40	099.0	0.7
07:15:51	35-02-42.31	136-52-39.87	080.6	3.6
07:16:51	35-02-42.65	136-52-45.72	091.1	6.1
07:17:51	35-02-42.98	136-52-50.85	077.2	2.2

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から約59m、船尾から約14m、左舷から約5m、右舷から約7mであった。また、対地針路は真方位である。なお、B船の簡易型AISは船首方位が発信されていない。