

2.2.2. 事例における複数原因

事故やヒヤリハットの原因は、単独よりは複数しかも複雑に絡み合っている場合の方が一般的と言えるかもしれない。その意味で、重複原因事例が多数あってよいかもしれないが、総数は437事例程度であった。

表2-2-7 重複原因事例数

2 重複事例数 (総数375のうち、2事例数以下58を除く 317についてのみ記す)			
h1,h2	事例数	h1,h2	事例数
11,12	103	4,5	4
9,12	17	6,8	4
10,12	16	6,14	4
20,6	13	7,9	4
20,11	12	7,11	4
6,12	11	10,13	4
6,9	9	12,15	4
8,9	9	14,15	4
9,11	9	20,10	4
10,11	9	6,7	3
20,12	9	6,11	3
8,11	8	6,13	3
10,15	7	9,10	3
20,9	7	9,13	3
8,12	5	11,13	3
13,15	5	11,15	3
20,4	5	12,11	3
		20,8	3

表2-2-7は、重複原因数が2及び3以上の事例の概略を示す。なお、4以上は2～3事例数にとどまっている。ただ、重複する原因の詳細内容は不詳なので、整理後の分類記号の35区分ではなく、3ページ参考表のアンケートの設定原因記号のh (h1,h2,h3は表2-1-1参照)で、回答者指摘の記号数値のままとしている。

記号のみでは内容が分かりにくいので、表2-2-8に文章化して参考に供する。

3以上重複事例数 (総数62のうち、1事例数45を除く17についてのみ記す)	
h1, h2, h3	事例数
20, 11, 12	6
10, 11, 12	3
8, 9, 12	2
8, 11, 12	2
11, 13, 14	2
13, 15, 18	2

表2-2-8 重複原因事例の参考記事

No.	h1,h2	複合推定原因記事	数
1	12.11	(下段に同じ)	3
	11.12	他船は、自船に気づかないまま違法行動をとって	103
2	9.12	自船が他目標に気を取られているときに、他船が違法行動をとってきており (又は、他船が他目標に気をとられているのか、違法行動をとってきて)	17
3	10.12	他船は違法にも無灯火のまま	16
4	6.12	自船が強潮流に圧流されるなか、他船が違法行動をとってきて (又は、他船が強潮流に圧流されつつ、違法行動をとってきて)	11
5	6.9	他目標に気を取られているうちに、強潮流に圧流されて	9
6	8.9	他目標に気をとられ、関連の動作をしていて、気づくのに遅れ	9
7	9.11	自船が他目標に気をとられるなか、他船も自船に気づかずにおり (又は、他船が他目標に気をとられているのか、自船に気づかずにおり)	9
8	10.11	他船は無灯火で、しかも自船に気づかずに	9
9	8.11	自船他仕事で気づくのに遅れるなか、他船は自船に気づかずに (又は、他船は何か仕事をしていて、自船に気づかずに)	8
10	10.15	無灯火船存在するも、レーダー映像にとらえられず	7
11	8.12	他仕事をしていて、目標の違法な行動に気づくのが遅れて	5
12	13.15	スコールが来襲してきて、見えていた他船がレーダーにも映らなくなった	5
13	4.5	(停電と推測される) エンジンも止まり、舵も使えず	4
14	6.8	他仕事をしていて、強潮流に圧流されていることに気づくのが遅れて	4
15	6.14	強風潮流に圧流されるやら、レーダー調整もうまくゆかないやらで	4

No.	h1,h2	複合推定原因記事	数
16	7.9	他目標に気をとられて、指示を間違い (又は、部下への指示不足で、同人が他の目標に気を奪われて)	4
17	7.11	目標が自船に気づかないことがあることを、部下に指示しないでいて (又は、信号吹鳴を部下に指示しないでいて、目標が自船に気づかず)	4
18	10.13	スコール中に、無灯火の目標を見失って	4
19	12.15	目標は違法な行動をとっていることだけは確かだが、レーダー映像から消えてしまっ	4
20	14.15	レーダー調整不十分で、他船の映像が得られず	4
21	6.7	部下への指示不足で必要な情報が得られず、強風潮流に圧流されることとなり	3
22	6.11	目標は自船に気づかず、自船は強風潮流に圧流されるやで (又は、他船は強潮流に圧流されつつ、こちらには気づかない様子で)	3
23	6.13	スコールに見舞われるとき、強風潮流に圧流され、かつ他船を見失って	3
24	9.10	他目標に気をとられて、無灯火船に気づくのが遅れ	3
25	9.13	スコールのなか、他目標に気をとられるうちに、肝心の目標を見失って	3
26	11.13	目標が自船に気づかないなか、スコールが来襲して目標を見失い	3
27	11.15	レーダーに目標映らず、目標はこちらに気がついていないようで (原記号 20との組み合わせ分及び事例数 2以下の分は省略)	3

2.2.3. 共同作業と原因

共同者は、見合い関係における他船まで含ませるのはともかくとして、一船内でも広義には機関関係勤務者等まで含まれ、かつ“共同作業としてヒヤリハットの原因を共有した”ものと実務的に認定するとなると極めて困難を伴うものとなる。

ここに、アンケートの設定記号指摘のまま内容関係を表2-2-9の如くマトリクスに示す。

表2-2-1以降の表では「共同作業」回答記事を吟味したうえ、「共同職務遂行上の問題」として原因数を別途に示しており、共同作業がヒヤリハットの原因をなしたと明確に指摘された事例を抜き出すと、視界良好時

の62、同不良時の12という数になった。この点を考慮して表2-2-9を見ると、「共同作業における相互のかかわりが原因と全く無関係ではない」との回答者の意向が読みとれる。

2.3. 各原因の細目

表2-3-1.1以下の内容欄に記す原因の各細目は、アンケート中回答者が「チェックした記号」と同一人における当該箇所の「その他の内容又は自由意見」記述とを対照しながら抽出・整理した項目である。即ち、当該記述から読みとったもので、抽出・整理に当たってはできるだけ記述文言の真意を損なわないよう最大限

表2-2-9 A 共同作業原因の状況 (視界良好時)

原因内容	0 無関係	1 意思伝達不正確	2 意見不一致	3 共同者の勝手な行動	4 共同者の過誤の報告	5 共同者の操舵ミス	6 共同者の機器取扱ミス	7 共同者の職務懈怠	8 適切な指示の欠如	9 その他	事例数
0 無関係	981	7	4	2	0	10	11	2	8	15	1040
1 伝達内容確認不十分	6	54	6	5	2	4	5	0	10	3	95
2 平素から共同者と不協和	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	3
3 報告内容の確認不十分	3	9	1	2	3	2	2	2	9	3	36
4 ミスに気づくのが遅れる	38	9	3	2	1	27	5	0	20	16	121
5 仕事の進捗状況把握不十分	6	5	1	6	0	4	5	1	13	10	51
6 その他・不明	38	4	1	8	1	1	9	3	6	99	170
7 1~5までのミックス等	2	8	1	1	1	4	5	1	1	43	67
合計	1075	96	18	26	8	52	42	9	67	190	1583

表2-2-9 B 共同作業原因の状況（視界不良時）

原因内容	0 無関係	1 意思伝達不正確	2 意見不一致	3 共同者の勝手な行動	4 共同者の過誤の報告	5 共同者の操舵ミス	6 共同者の機器取扱ミス	7 共同者の職務懈怠	8 適切な指示の欠如	9 その他	事例数
0 無関係	271	6	0	0	0	0	0	0	8	4	289
1 伝達内容確認不十分	8	41	1	2	0	2	0	0	6	2	62
2 平素から共同者と不協和	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0	5
3 報告内容の確認不十分	5	9	0	4	1	2	0	0	0	3	24
4 ミスに気づくのが遅れる	12	7	1	3	2	6	3	1	7	4	46
5 仕事の進捗状況把握不十分	7	6	0	0	0	1	1	0	6	1	22
6 その他・不明	12	2	0	3	0	2	1	0	2	39	61
7 1～5までのミックス等	3	0	0	0	0	1	0	0	0	11	15
合計	318	72	4	12	3	16	5	1	29	64	524

の注意を払った。

また、例数及び％は、各原因（分類35原因）において、細目内容が明示されていた事例を対象として細目の比率を求め、それを、事例全数に当てはめた数値である。よって、多少の誤差を含んでおり、不明であつ

たり、無理に思われるものは省略又は空欄などとしてゐる。なお、内容欄の各数値は右記例（事例）数の合計を示す。

表2-3-1.1 視界良好時の他船原因の細目

内容	例数	%	摘要	
他船 航法違反 344	① 横切り	138	40	他船の内訳 ; 小型貨物船及び小型漁船合わせて15隻 全事例が小型船 居眠り4, VHF合意後の違反、保持義務船の避航動作及び不明・その他各3
	② 追越し	27	8	
	③ 前路進出・急発進	27	8	
	④ 避航遅れ	76	22	
	⑤ 港則法規定違反	24	7	
	⑥ その他	52	15	
他船 航法 不適切 277	① 不適切な避航方法・意外な行動	71	25	避航時期の遅れ、ジグザグ針路での避航措置等 一般船の割り込み、小型漁船前路での急発進、高速レジャー船の前路横切り等 前路での停止措置や漁具の投入等 後方からの急接近、十分な距離をおかない追越し行為等 気づき遅れと思われたり、こちらを認めているか疑われるような操船行動 港内航法に不慣れな航法、第三船を考慮しない航法等 無灯火船との遭遇は、外国沿岸での例も多いように見受けられる。 他船の走錨接近、相手船に自船の意図が通じないまま接近等の例が見られる。
	② 自船の前路に進出	24	9	
	③ 自船の前路を閉塞	42	15	
	④ 上記を除く操船不適切・不必要な接近	52	19	
	⑤ 盲目的な行動	54	20	
	⑥ 圧流されて接近	7	2	
	⑦ その他	27	10	
無・不法 灯火 76				
他船のその他所為 2				

表2-3-1.2 視界良好時の自船原因の細目

		内容	例数	%	摘要	
航法不適切	自船操船不適切 31	① 無理な操船	8	26	時間に追われてのものが多く、外力の影響に抗しきれずなど	
		② 無理な追越し操船	3	10	時間に追われてなど	
		③ 操船ミス	11	35	運動性能の過信、舵角の過大・過小、減速時機の遅れ等	
		④ 判断ミス	7	23	避航のタイミング失、操舵方向違い、他船行動の憶測誤りなど	
		⑤ その他	2	6	強風潮流下、着浅操船難など	
	自船過大速力 8	① 接岸操船時の速力	6	75	前進行き足3のほか、後進とバウスラスタ無効が各1	
		② 不安全な速力で入域	1	12	入航時間に追われて	
		③ その他	1	12	詳細不明	
	見張り不十分 308	レーダー機器関係 12	① 不使用	1	9	レーダーによらなかったために、曳船列を漁船群と誤認など
			② 操作・調整不適切	7	60	STC、Gain、Rangeなど
③ その他			4	31	レーダー使用懈怠、レーダーに漁船映らず、至近距離で漁船の存在に気づくなど	
気づき遅れ 74		① 会話中	13	17	対話の相手；同直者と、突然の来訪者と、相手船と電話でなど	
		② 他作中	21	28	チャートワーク、オートパイロット修理、共同者に他仕事をさせてなど	
		③ 報告ミス	20	27	共同者の報告懈怠がほとんど、一部当直交替時の報告漏れ	
		④ うっかりミス	16	22	前方のみで後方留守、一事を済ませてホッとした時など、(気を取られと共通もある)	
		⑤ その他	4	5	レーダー複数者使用中に、映像を見落とすなど	
気をとられ・思込み・誤認 87		① 気を取られ	67	77	おしゃべりで、漁船群に、共同者の報告内容に…など	
		② 思込み違い	7	8	ヨット等第三船の灯火・動静、相手船進行方向等	
		③ 誤認	8	10	物標、灯火など	
		④ その他	5	6	上記ミックス等	
見張り死角 見張り技量未熟 見張りに関するその他 9 9 6				省略	他船船体、デリック、クレーン、マストが死角となつてと示されている。	
					当直者、臨時の助っ人などの見落とし、報告欠落、怠慢などが指摘されている。	
					居眠り、豪雨・猛吹雪下のレーダー映像の喪失など見られるが、ほとんどは詳細不明。	
舵・操舵関係 151	操舵ミス・同号令ミス 12	① 号令ミス	5	42	号令不適切、号令確認不能など	
		② 舵取りミス	5	42	勘違い、舵輪操作ミス、ジョイスティック操作ミスなど	
		③ 技術未熟	2	2	技術未熟	
	舵効不良 15	① 低速力	10	67	荒天、強潮流、浅水影響、操船上など	
		② 水先人乗下船	2	13	風潮流も影響	
		③ 船体・運動性能	2	13	構造・性能上の欠陥船	
		④ その他	1	7	不明	

ハ次ページに続く

内容		例数	%	摘要	
△前ページの続き▽ 航法不適切 609	操舵装置不調 93	① パイロット設定間違い	11	12	自動←→手動知らぬ間に切り替わり、手動にすべきところ自動のままなど
		② パイロット操作間違い	16	17	自動←→手動切替時に操舵不能となったりで故障、切替方法に無知
		③ 舵故障電気系統	38	40	電源オフ、追従系統・ブレーカー等の故障、接触不良
		④ 舵故障取扱いミス	23	25	舵故障（原因は不明）の場合の対応不良
		⑤ 舵故障その他	5	5	点検・整備の不良
	事前調査の対象 8	① 水路状況	4	50	航路標識、水深、ふくそう状況など
		② 自船性能特性	2	25	馬力、舵効
		③ 自船航行状態	1	13	航海灯点灯忘れ
		④ その他	1	13	不明
	船位不確認 7	① 物標選定ミス	3	43	前直者、入港時など
② 監督者チェックミス		3	43	前日正午位置、未熟者、共同者共	
③ その他		1	14	不明	
共同職務遂行上の問題 62	① 相互不尊重	6	10	水先人-船長間 2、船長-航海士間 1	
	② 連携不行き届き	32	52	外国船員-船長・水先人 6(38%)、船長-陸上・水先人 5(31%)、船長-船内 5(31%)	
	③ 指示間違い	6	10	水先人1ほか不明	
	④ 指示の欠落	12	19	適切な指示・助言	
	⑤ その他	6	10	操船責任者不在等	
操船技量未熟 8	① 操船技量	6	75	操船、航海術に関して；船長 2、航海士 4	
	② 計器取扱い	2	25	レーダーCPA求め方とARPA操作、航海士 2	
外力の影響 167	① 強潮流	57	34	狭水道通航時や避航・投錨・着岸時の減速状態等	
	② 強風	101	60	台風時、低気圧や前線の通過に伴う突風時	
	③ 強風潮	5	3	注意不足や対応技量難	
	④ その他	4	2	津波余波など	
主機・リモコン不調 142	主機故障・不調 91		省略	片舷機のみ故障・不調を指摘したものが数例ある。造船所、メーカーの責任としたものも見られるが、その原因については殆どふれられていない。	
	機関取扱い不適切 34	① 整備点検不良	18	53	主機、同ノズル、ガバナー、エアークラップ等のほかは一般
		② 取扱い不適切	14	41	機関関係者（特に外国人が多い）の未習熟など
		③ その他	2	6	船長の不適切使用など
リモコン不調 12	省略	故障 7(64%)のほかは取扱い不適切などとなっている。			
機関その他 5	省略	いずれも推進器関係(可変ピッチプロペラ等)の故障・不調となっている。			
停電・発電機 32	停電 20	① 取扱いミス	6	30	機器取扱い2、操作1のほか不明
		② 整備点検不良	2	10	具体事項の指摘なし
		③ その他	12	60	偶発故障1が指摘されているほか不明
発電機等の不調 12		省略	取扱いミス、整備・点検不良が各3(23%)のほか不明。		
船体・艙装の不全 4	① CPP	2	50	省略	
	② 船体	1	25		
	③ その他	1	25		

内容		例数	%	摘要	
航海計器 37	ジャイロコンパス 15	省略		省略	
	レーダー 13	① 調整不十分	2	18	省略
		② 目標映らず	9	64	
		③ 故障	2	18	
		④ その他	0	0	
	ARPA 5	① 設定不十分	1	20	省略
		② 捕捉不能	2	40	
		③ 故障	1	20	
		④ その他	1	20	
	航海計器その他 4		省略		いずれも故障又は使用不能となっている。
自船のその他 2		省略		大時化で、高波浪下の危険感等	

表2-3-1.3 視界良好時の不可抗力その他の原因細目

内容		例数	%	摘要
自他船同程度の 航法不適切 10	① 水路事情 考慮不足	8	80	狭水道で双方の見張り不十分、追越し行為の介在等
	② その他	2	20	他船の不避航行為・自船の信号不吹鳴
水域の特殊事情 25	① 港内 背景光	9	36	背景光中に目標を見失う
	② 地理 不案内水域	1	5	海図記載と実際の大違い
	③ 船舶 ふくそう域	12	45	通航量過密のほか小型・漁船の密集
	④ その他	3	14	海面色と船体色見分けつかず、蜃気楼類似現象
3.3 その他・不明 24				揚錨機熟练操作ミス2、甲板作業における足場整理不良1があるほか不明

表2-3-2.1 視界不良時の他船原因の細目

内容		例数	%	摘要
他船航法 違反 81	詳細不明、 摘要欄参照	81	100	a. 「その他の内容」記述中に、「相手船が全速力で接近してきた」、「霧中信号を吹鳴中なのに接近」などがあるが、全事例の内容を詳細に区分することはできない。
				b. 同記述中に、「当方保持船なのに相手船が避航動作をとらず」など不可解な指摘もある。
他船航法 不適切 91	① 自船の前路進出・ 閉塞	40	44	狭水道での一本釣り、前路での停止措置や漁具の投入等
	② 盲目的な行動	37	40	気づき遅れと思われたり、こちらを認めているか疑われるような操船行動
	③ その他	14	15	小型船の急接近、前路での横切り行為等
無・不法 灯火 35				省略
他船のその他所為 2				省略

表2-3-2.2 視界不良時の自船原因の細目

内容		例数	%	摘要			
航法不適切 154	自船操船不適切 5	省略		霧中、他船を避けるために転向する場合の判断ミスが最も多く、同じく舵角過小の操船ミス、他船への無理な接近操船等が見られる。			
	自船過大速力 2			一般水域での霧中時速力と接岸操船時速力の過大各1である。			
	見張り不十分 102	レーダー機器関係 29	① 無準備・不使用	8	26	急に霧模様となったとき、レーダー使用又はプロットイングまでできずなど	
			② 操作・調整不適切	17	57	STC、Gain、Rangeなど	
			③ その他	5	17	共同者が勝手にレンジ切替、レーダーに他船映らずなど	
		気づき遅れ 20	内訳不明	① 報告ミス			航行形態上最も多いと想像される
				② うっかりミス			他船進路の追跡確認など
				③ その他			不明
		気をとられ・思込み・誤認 35		① 気を取られ	18	52	不明
	② 思い込み違い			7	20	他船の動静を臆断など	
	③ 誤認			7	20	船種を示す灯火と航海灯	
	④ その他			3	8	不明	
	見張り死角 1	省略				不明	
	見張り技量未熟 3					当直者、臨時の助っ人などの見落とし、報告欠落、怠慢などが指摘されている。	
見張りに関するその他 14	居眠り、豪雨・猛吹雪下のレーダー映像の喪失など見られるが、多くは詳細不明。						
舵・操舵関係 29	操舵ミス・同号令ミス 6	① 舵取りミス	3	50	舵輪操作ミスなど		
		② 技術未熟	3	50	外人操舵手の経験不足など		
	2,1,4,2 舵効不良 2	① 低速力	2	100	暴風雨下、4ノット以下の速力とプロペラレーシング		
	操舵装置不調 21	①パイロット設定間違い	4	18	自動←→手動知らぬ間に切り替わり、手動にすべきところ自動のままなど		
		②パイロット操作間違い	4	18	自動←→手動切替時に操舵不能となったりで故障、切替方法に無知		
		③舵故障 電気系統	7	35	電源オフ、追従系統・ブレーカー等の故障、接触不良		
		④舵故障 取扱ミス	5	24	舵故障（原因は不明）の場合の対応不良		
		⑤舵故障 その他	1	6	点検・整備の不良		
	事前調査不十分 3	① 水路状況	2	67	橋脚高とマスト高、停泊船状況		
		② 自船航行状態	1	33	航海灯点灯忘れ		
船位不確認 1	① 船位記入ミス	1	100	記入方法不適切			

ハ次ページに続く

内容		例数	%	摘要	
ハ前ページの続き V	共同職務遂行上の問題 12	① 相互不尊重	4	33	水先人・船長の船首見張り員報告無視
		② 連携不行き届き	2	17	不明
		③ 指示間違い	6	50	詳細不明
	操船技量未熟				なし
外力の影響 47		① 強潮流	23	49	狭水道通航時や避航・投錨・着岸時の減速状態等
		② 強風	16	34	台風時、低気圧や前線の通過に伴う突風時
		③ 強風潮	4	9	注意不足や対応技量難
		④ その他	4	9	津波余波など
主機・リモコン不調 9	主機故障・不調 7	省略		片舷機のみ故障・不調を指摘したものが数例ある。造船所、メーカー責任としたものも見られるが、その原因については殆どふれられていない。	
	機関取扱い不適切 2	① 整備点検不良	各1	50	主機、同ノズル、ガバナー、エア圧等のほかは一般
		② 取扱い不適切		50	
	リモコン不調				なし
機関その他					
停電・発電機 2	停電 2				詳細不明
	発電機等の不調				なし
船体・艙装の不全 8		① Radar	3	38	省略
		② ARPA	3	38	
		③ Gyro C	2	25	
航海計器 59	ジャイロコンパス 10			幾つか突然の不調などが指摘されているほか不明	
	レーダー 41	① 調整不十分	6	14	詳細不明
		② 目標映らず	28	68	(スコールが原因の3例を含む)
		③ 故障	7	16	詳細不明
		④ その他	1	3	(老化)
	ARPA 8	① 設定不十分	1	13	省略
		② 捕捉不能	5	63	
③ 故障		0	0		
④ その他		2	2		
航海計器その他				なし	
自船のその他 3				大時化で、高波浪下の危険感等	

表2-3-2.3 視界不良時の不可抗力その他の原因細目

内容		例数	%	摘要
自他船同程度の 航法不適切 8	① 視界状況 考慮不足	6	75	霧中の権利義務関係取り違いなど
	② その他	2	25	双方相手の航法措置勘違い等
水域の特殊事情 11	① スコール等	5	45	レーダー映像難
	② 地理 不案内水域	2	18	外国で航路標識等の相違など
	③ 船舶 ふくそう域	1	9	急霧で各船パニック
	④ その他	3	27	荒天、不可抗力
その他・不明 14				総じて不詳

2.4. 事例抄

操船者がどんなときに「ヒヤリ」とし「ハット」したかについて、船舶運航の機微に触れやすいようにヒューマンファクターに起因すると考えられる事例を多数示す。

2.4.1. 一次アンケートに示された代表的事例

「自由記述」、「その他の内容」記述中に約150事例

が記されていたが、うち内容の取り違いが少ないと思われる100事例のみを表2-4-1に挙げた。分類区分欄における各原因（頭記の数字は35区分の原因番号を指す）ごとの事例数は、図らずも表2-2-1等に見られる原因数にほぼ比例していて興味深い。概略内容欄は、回答者の文章記述に一方の記号から読みとれる当時の環境条件等を付加し、かつ当人の意とするところを損なわないようできるだけ心がけた。

表2-4-1 一次アンケートの事例抄

No	分類区分	要点	概略内容
1	1 他船の 航法違反	狭水道で船舶交通が 輻輳するなか、 他船の無理な追越し	3万トン未満の客船、日中10Kt弱の速力で狭水道を航行中に他船が無理な追越しをかけてきた。まさかそのような行為をしてくるとは予測していなかったうえに前路も塞がり気味で、冷や汗ものだった。
2	"	他船、エスコート船 の要請を無視して 追越し行為	3万トン以上の鉱石船、狭水道を水先案内中、相手船が追越しをかけてきたのでエスコート船を通して中止を要請したが、その行為を止めなかった。当方、やむなく10Kt以下に減速して相手船を前に通したが、かなりの時間にわたって低速力による潮流等の影響を受けることになり、危険に満ちた操船を強いられた。
3	"	狭水道で、相手船は 第三船を追い越した うえ、自船前路に進出	3万トン未満のコンテナ船、狭水道を航行中、来航する他船との遭遇時期を図って10 K t弱にするなど速力調整をしていたのに、相手船は第三船を追い越しかつ本船前路に進出してきたため、来航船を含めて前路が急速に狭められて異常状態を生じた。
4	"	相手船が自船を追い 越して目前で停止、 減速中の自船は圧流 される	3万トン以上のタンカー、シンガポール沖で本船を追い越したバルカーが前路至近距離で停止、同船の意図を知りたいとVHF呼出し・機関操作等するうち、低速力下圧流されて第三船、浅瀬、ブイ等に異常接近してしまった。
5	"	スコールの狭水道で、 突然、左舷側に 航行中の他船が出現	巨大船タンカーの一航士、日中狭水道を航行中に豪雨となって視程が限られてきたので5Kt程度に減速していたが、左舷側至近距離に減速しているとは思えない他船が突然現れて驚いた。咄嗟にクラッシュアスターンをかけることができたので事故はまぬがれた。
6	"	前路に停留中の小型 船が至近距離で急発 進したあと、見えなく なる	3万トン以上のコンテナ船、夜明け時の狭視界時、前路に認めていた小型船はまさか動き出すことはないと思いつつ、一定距離を置きながら航過しようと針路を定めて進行中、同小型船が至近距離になった途端に急発進したうえ見えなくなり、「やったか」とウイングに飛びだしてみたら直下にいた。