

船舶事故等調査報告書

平成26年1月30日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013門第125号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年8月10日 08時43分ごろ
発生場所	大韓民国釜山市釜山港 釜山市所在の影島 ^{ヨンド} 灯台から真方位260° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯35° 02.8′ 東経129° 03.2′）
事故等調査の経過	平成25年9月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	A 貨物船 ^{バオホン} Bao Hong 3（キリバス共和国籍）、2,982トン 8995990（IMO番号）、ZHEJIANG BAO HONG SHIPPING CO., LTD. B 漁船 ^{ちようきゆう} 第五十八長久丸、499トン KO1-928（漁船登録番号）、有限会社長久
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、免状不詳 B 船長B、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷中央外板に凹損 B 船首外板及びバルバスバウに凹損
事故等の経過	A船は、船長Aほか12人が乗り組み、釜山港の岸壁を離れ、平成25年8月9日19時10分ごろ、他船も錨泊している釜山港指定錨地に投錨した後、船員による停泊当直を継続しながら、給油船の到着を待った。 A船は、船首を南西に向けて錨泊中、8月10日08時43分ごろ、船長Aが船体にショックを感じ、A船の左舷中央部にB船の船首が衝突したことを確認した。 B船は、船長Bほか22人（日本国籍1人、中華人民共和国籍2人及びインドネシア共和国籍19人）が乗り組み、釜山港での初めてのマグロの水揚げのため、濃霧で視程が約50mに制限された状況下、8月10日早朝に釜山港内に錨泊しようとし、指定された錨地に向けて北進した。 船長Bは、入港1時間前から全員を船首尾を含めて入港配置に就け、船橋に見張り員3人、VHF担当者1人を置き、船長Bが操舵に当たって2Mレンジとしたレーダーで錨泊船を確認しながら、GPSプロッターに入力した錨地に向かって約8ノットの対地速力で北進中、船舶通航信号所（以下「VTS」という。）オペレーターからの

	<p>呼出しを受けた。</p> <p>船長Bは、レーダーで前方にA船を確認していたが、VHF担当者へVTSオペレーターへの回答を指示してレーダーから目を離していたところ、船首配置の乗組員が両腕でバツを表示したので、機関を後進としたものの、影島灯台から真方位260° 1.9M付近において、B船の船首とA船の左舷中央部が衝突した。</p> <p>船長Bは、VTSオペレーターがA船及びB船の船名を知っていたので、後から代理店同士で交渉できると思い、A船の乗組員と話をせずに指定された錨地に向かい、投錨した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風向 北、風力 2、視程 約50m</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>釜山港では、Busan Port Service の呼出名称でVTSが運用されており、外国船などは事前通報、位置通報などのVHFによる通報が必要であった。</p> <p>A船及びB船は、船舶自動識別装置（AIS）を使用していた。</p> <p>B船は、AISの情報をレーダー画面に表示させることができたので、A船の船名を知っていた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>A 不明、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、霧で視界制限状態となった釜山港で錨泊中、B船と衝突したものと考えられるが、停泊当直の状況は明らかにできなかった。</p> <p>B船は、霧で視界制限状態となった釜山港を北進中、船長Bが、レーダーでA船を確認していたものの、VHF担当者にVTSオペレーターへの回答を指示しており、レーダー見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、霧で視界制限状態となった釜山港において、A船が錨泊中、B船が北進中、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 初入港するときは、入港の際に通報しなければならない相手先、通報内容等の必要な情報を確認すること。 ・ 視界制限状態となった場合、その状況に適した安全な速力とすること。