

船舶事故等調査報告書

平成25年8月29日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013神第46号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年4月5日 05時23分ごろ（現地時間、以下同じ。）
発生場所	シンガポール共和国シンガポール港東部の東部給油錨地C BEDOK <sup>ベドック</sup> 灯台から真方位172° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯01° 16.4′ 東経103° 56.3′）
事故等調査の経過	平成25年4月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 <sup>ニッポン</sup> N S S CONFIDENCE、113,606トン 9181625（IMO番号）、NSユナイテッド海運株式会社 B 油送船 <sup>シーマスター</sup> SEAMASTER（中華人民共和国香港特別行政区籍）、60,208トン 9304825（IMO番号）、ADVANCE NAVIGATION INC
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級海技士（航海） B 船長B（インド籍）、締約国資格受有者承認証 船長（中華人民共和国香港特別行政区発給）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部に凹損及び擦過傷 B 右舷後部に凹損及び擦過傷
事故等の経過	A船は、夜間、シンガポール港東部の東部給油錨地Cで船首を東北東に向けて錨泊中、B船は、水先人乗船地点Bに接近するために航行中、平成25年4月5日05時23分ごろB船の右舷後部とA船の右舷船首部が衝突した。
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北東、風力 2、視界 不良 海象：下げ潮の中央期 日出時刻：07時03分ごろ
その他の事項	A船は、平成25年4月4日13時00分ごろ東部給油錨地Cで左舷錨を投入し、錨鎖を6節まで伸出して錨泊を開始した後、停泊当直者を配置に就け、夜間は停泊灯を表示していた。 A船は、4月5日06時30分に水先人が乗船する予定であった。 A船の停泊当直者は、右舷船首方のB船が急激に左転してA船に向けて接近することに気付き、注意喚起信号を吹鳴するとともに、VHF無線電話でB船を呼び出したが、応答はなかった。 B船は、分離通航帯を北進し、同通航帯を横切って水先人乗船地点

	<p>Bに向けて約9.6ノット (Kn) の速力 (対地速力、以下同じ。) で航行していた。</p> <p>B船は、沿岸通航帯を南下する船舶を避けるために左転して北北西の針路とし、左舷船首方2 M付近にA船を認め、その後、急激に左転した。</p> <p>船長Bは、A船による注意喚起信号及びVHF無線電話による呼出しがあったことを認識していなかった。</p> <p>船長Bは、主機ブロワーの不調により、機関を後進にかけることができなかった。</p> <p>衝突時のB船の速力は、約4.8knであった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>A なし、B あり A なし、B 不明 A なし、B なし</p> <p>A船は、シンガポール港東部の東部給油錨地Cに錨泊中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、シンガポール港東部において、水先人乗船地点Bに向けて航行中、A船の右舷船首方に至った後、左転してA船に向けて航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船が、A船の右舷船首方に至った後、左転した理由を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、シンガポール港東部の東部給油錨地Cにおいて、A船が錨泊中、B船が水先人乗船地点Bに向けて航行中、B船が左転してA船に向けて航行したため、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>