

船舶事故等調査報告書

平成26年5月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014神第27号
事故等種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成26年2月12日 19時27分ごろ（現地時刻）
発生場所	シンガポール共和国シンガポール港のパワイ灯浮標 （概位 北緯01°11.5′ 東経103°40.6′）
事故等調査の経過	平成26年2月18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	LNG運搬船 ^{アル ジャスラ} AL JASRA、111,168トン 136768、日本郵船株式会社、株式会社商船三井、川崎汽船株式会社及び飯野海運株式会社、NYK LNGシップマネージメント株式会社（船舶管理会社）
乗組員等に関する情報	船長、一級海技士（航海） 航海士A、二級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラ翼5枚に欠損 灯浮標 浮体部分に曲損
事故等の経過	本船は、船長及び航海士Aほか29人が乗り組み、平成26年2月12日13時28分（現地時刻、以下同じ。）ごろ、シンガポール港の錨地付近で右舷錨を投下して錨鎖を6節まで出し、船首を約277°（真方位、以下同じ。）に向けて錨泊した。 航海士Aは、船橋で守錨当直を行っていたところ、17時15分ごろ、本船がパワイ灯浮標（PAWAI buoy、以下「本件灯浮標」という。）へ接近していることに気付いて船長を呼び、昇橋した船長にその旨を報告した。 船長は、機関を極微速力前進として本件灯浮標との衝突を回避した後、降橋して自室にいたとき、窓から見えた本件灯浮標への接近速度が速いことを認め、昇橋し、本件灯浮標を回避するために機関を極微速力前進としたものの、19時27分ごろ約114°に向首した本船の右舷船尾部と本件灯浮標とが衝突した。 船長は、本件灯浮標に曲損が生じていることを認め、また、翌日、本船の水面下部分の調査を実施したところ、プロペラ翼5枚に損傷があることを知った。
気象・海象	(1) 気象（本船における観測値） 17時00分 風向 東南東、風速 6m/s 18時00分 風向 東、風速 4m/s

	<p>19時00分 風向 南東、風速 5m/s 19時27分 風向 東、風速 10m/s、視程 3海里以上 20時00分 風向 北東、風速 9m/s</p> <p>(2) 海象 海上 波高 約0.2m、潮流 不明</p>
その他の事項	<p>船長は、本船を錨泊させる際、錨地内に他の船舶が錨泊しており、十分な距離を保って錨泊することができなかつたため、錨泊区域より約370m南西方の錨地外に錨泊させた。</p> <p>本船は、錨泊時、錨鎖が正船首～船首やや右舷寄りに張っており、船長は、本件灯浮標を左舷2° 550m付近に認めていた。</p> <p>船長は、本事故当日には東流が続く旨の助言を水先人から得ていたが、実際には潮流の影響はなかつたと思つた。</p> <p>本船では、シンガポール港の風向、風速及び波高に関する予報を気象情報提供会社から入手していた。</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>なし</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、シンガポール港の錨地で錨泊中、約10m/sの東風を受けたことから、本件灯浮標へ接近し、船長が機関を極微速力前進としたものの、右舷船尾と本件灯浮標とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、守錨当直を行つていた航海士Aから本件灯浮標に接近している旨の報告を受け、機関を使用して本件灯浮標を回避した後、自室から速い速度で本件灯浮標へ接近している状況を見て昇橋し、機関を極微速力前進としたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、シンガポール港の錨地で錨泊中、約10m/sの東風を受けたため、本件灯浮標へ接近し、船長が機関を極微速力前進としたものの、右舷船尾と本件灯浮標と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"> ・ 風や潮流の影響による振れ周りを考慮し、安全な場所に投錨すること。