

船舶事故調査報告書

令和4年1月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和3年2月10日 10時27分ごろ
発生場所	シンガポール共和国シンガポール港 (概位 北緯01°10.6′ 東経103°42.2′)
事故の概要	LNG船 ^{エルエヌジー ジャマル} LNG JAMAL及びケミカルタンカー ^{ディーエル クローバー} DL CLOVERは錨泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年5月24日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A LNG船 LNG JAMAL、112,090トン 9200316（IMO番号）、大阪ガスインターナショナル トランスポート株式会社、日本郵船株式会社 B ケミカルタンカー DL CLOVER（大韓民国籍）、8,539トン 9381316（IMO番号）、DAELIM CO., LTD
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級（航海） B 不詳
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部に凹損及び擦過傷 B 右舷船尾の甲板上ハンドレールに曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 東南東流約0.2 ノット
事故の経過	A船は、船長Aほか26人（日本国籍5人、フィリピン共和国籍21人）が乗り組み、‘シンガポール港内の南端を港界に接する錨地’（以下「本件錨地」という。）において、先に錨泊していたB船を右舷方に見て左舷の錨鎖を約6節伸出させ、B船と同様に船首を北西方に向け、B船から約410m南西方で単錨泊を開始した。 船長Aは、本件錨地が混雑する錨地で、B船との距離が近いと感じたものの、多くの船舶が燃料補給で比較的短時間利用し、燃料補給後にはすぐ出航するので、B船の動静について様子を見ることとして錨泊を続けた。 船長Aは、A船及びB船が潮流の影響でA船と同様に時計回りに振れ回ると思っていたところ、振れ回りによるA船とB船との最接近距離が徐々に近くなる中、B船が接近する状況を認め、VHF無線電話でB船への呼出しを行うも、応答がなく、双眼鏡でB船の船橋に人影が見当たらなかったため、直ちに転錨の目的でA船の機関用意を指示した。

	<p>船長Aは、B船との距離が約150mになった頃、汽笛を吹鳴して注意喚起を行い、揚錨開始を指示した。</p> <p>A船は、船首が南南東方を向いた状態で揚錨を開始した直後、左舷船尾部にB船の右舷船尾部が衝突した。</p> <p>B船は、錨泊中、A船と衝突した。</p>
分析	<p>A船は、混雑する本件錨地において、B船と接近した状態で錨泊中、船長Aが、B船の動静について様子を見ることとして錨泊を続けたことから、振れ回りによるA船とB船との最接近距離が徐々に近くなる中、揚錨が遅れ、左舷船尾部にB船の船尾部が衝突したものと推定される。</p> <p>船長Aは、本件錨地が、混雑する錨地であるものの、多くの船舶が燃料補給で本件錨地を比較的短時間利用し、燃料補給後にすぐ出航することから、先に錨泊していたB船の動静について様子を見ることとして錨泊を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、錨泊中、A船と衝突したものと推定されるが、B船側の情報が得られなかったため、B船の錨泊状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、混雑する本件錨地において、B船と接近した状態で錨泊中、船長Aが、B船の動静について様子を見ることとして錨泊を続けたため、振れ回りによるA船とB船との最接近距離が徐々に近くなる中、揚錨が遅れ、両船が衝突したものと推定される。</p>
再発防止策	<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"> ・船長は、混雑する錨地において、錨泊中、他船と異なる振れ回り状況を認めた際、接近して衝突の恐れがあるので、他船との距離に余裕がある時期に揚錨を行うこと。 ・船長は、錨泊中においても、VHF無線電話等による呼び掛けに直ちに応答できるような当直態勢とすること。