

# 船舶事故調査の経過報告

1 貨物船 NORD POWER 貨物船 HAI YING 衝突

2 貨物船 RICKMERS JAKARTA はしけ 18 新栄丸作業員死傷

平成21年10月30日

運輸安全委員会

# 1 貨物船 NORD POWER 貨物船 HAI YING 衝突

# 船舶事故調査の経過報告について

平成21年10月30日  
国土交通省 運輸安全委員会

平成20年7月22日に関門港で発生した貨物船NORD POWERと貨物船HAI YINGとの衝突事故について、平成20年10月1日、本事故の調査を門司地方海難審判理事所から引き継ぎ、鋭意調査を進めてきたところである。

これまでに事実調査についてはほぼ終了しているが、外国在住者への意見照会などを含め、更に調査・解析を進めるため、最終的に報告書を取りまとめるまでに、なお時間を要すると見込まれる。

しかしながら、同様の事象による事故発生を防止する観点から、本事故の概要及び本事故調査の経過を報告し、公表することとした。

なお、本経過報告の内容については、今後さらに新しい情報や状況が判明した場合、変更することがあり得る。

## 貨物船 NORD POWER 貨物船 HAI YING に係る船舶事故調査について（経過報告）

### 1. 船舶事故の概要

貨物船 <sup>ノード パワー</sup> NORD POWERは、船長ほか19人が乗り組み、関門水先区水先人2人が乗船し、関門港若松第5区製鉄戸畑泊地を出港して、目的地であるオーストラリア連邦に向かうため、戸畑航路から関門航路の六連島<sup>むつれ</sup>東方に向けて航行中、また、貨物船 <sup>ハイ イン</sup> HAI YINGは、船長ほか9人が乗り組み、中華人民共和国を出港し、山口県下関市六連島東方の錨地で錨泊した後、同錨地を抜錨し、同港若松第5区堺川泊地に向けて関門航路を航行中、平成20年7月22日07時42分ごろ、両船が関門航路内において衝突した。

### 2. 船舶の主要目

- |           |                            |
|-----------|----------------------------|
| (1) 船種 船名 | 貨物船 NORD POWER（以下「A船」という。） |
| IMO番号     | 9271626                    |
| 船籍港       | パナマ(パナマ共和国)                |
| 総トン数      | 88,594トン                   |
| L×B×D     | 289.00m×45.00m×24.10m      |
| 乗組員数      | 20人                        |
| (2) 船種 船名 | 貨物船 HAI YING（以下「B船」という。）   |
| IMO番号     | 8410873                    |
| 船籍港       | プノンペン(カンボジア王国)             |
| 総トン数      | 1,312トン                    |
| L×B×D     | 73.00m×11.50m×7.00m        |
| 乗組員数      | 10人                        |

### 3. 船舶事故調査の概要

運輸安全委員会は、平成20年10月1日、本事故の調査を門司地方海難審判理事所から引き継ぎ、調査を担当する主管調査官ほか4人の船舶事故調査官を指名した。

現時点までの主な調査事項は、以下のとおりである。

- (1) 現場調査並びにA船及びB船の船体調査
- (2) 関係者からの口述聴取
- (3) 船舶自動識別装置<sup>\*1</sup>の情報記録の調査
- (4) 被害の軽減措置の調査

<sup>\*1</sup> 「船舶自動識別装置（AIS：Automatic Identification System）」とは、船舶の識別符号、種類、船名、船位、針路、速力、目的地、航行状態に関する情報を各船が自動的に送受信し、船舶相互間及び陸上局の航行援助施設等との間で情報を交換することができる装置をいう。

(5) 水先業務の実態

4. 参考事項

これまでの調査により判明した本事故に関する事項は、以下のとおりである。

(1) 衝突に至る経過

① A船

A船は、船長が操船を指揮し、水先人2人が水先<sup>\*2</sup>を行い、関門港若松第5区の製鉄戸畑泊地第4号岸壁を離れ、徐々に増速しながら戸畑航路を北東進していた。

A船は、関門航路を低速力で南東進しているB船と同航路内で出会うおそれがあったので、B船に対し、増速してA船の前方を通過してほしい旨を要請し、B船から増速要請を了承した旨の返答を得た。

A船は、増速を続けながら航行中、B船と衝突の危険が生じたので、機関を全速力後進として衝突を避けようとしたが、戸畑航路から関門航路に入って間もなくB船と衝突した。

② B船

B船は、船長が操船を指揮し、低速力で関門航路を南東進中、A船からの増速要請に対し、了承した旨を返答した。

B船は、直ちに増速しようとしたが、貨物を満載していたことなどにより、十分に増速することができないまま航行中、A船と衝突の危険が生じたので、左舵一杯として衝突を避けようとしたが、関門航路内でA船と衝突した。

(付図 推定航行経路図、写真1 A船、写真2 B船 参照)

(2) 損傷及び被害軽減措置の状況

A船には、船首部の凹損などが生じ、B船には、右舷外板にき裂を伴う凹損が生じて貨物倉などに浸水したため、船体が右舷側に約20°傾斜し、転覆のおそれが生じた。

海上保安庁では、直ちに巡視船艇等を出動させ、潜水士による損傷状況の調査及び燃料油等の流出防止措置を講じ、また、サルベージ会社では、損傷箇所への応急修理及び排水作業を実施した。

その結果、B船は、転覆・沈没を免れることができ、両船とも死傷者はなく、油の流出もなかった。

<sup>\*2</sup> 「水先」とは、水先区において、水先人が船舶に乗り込み、当該船舶を導くことをいう。(水先法第2条)

# 付図 推定航行経路図

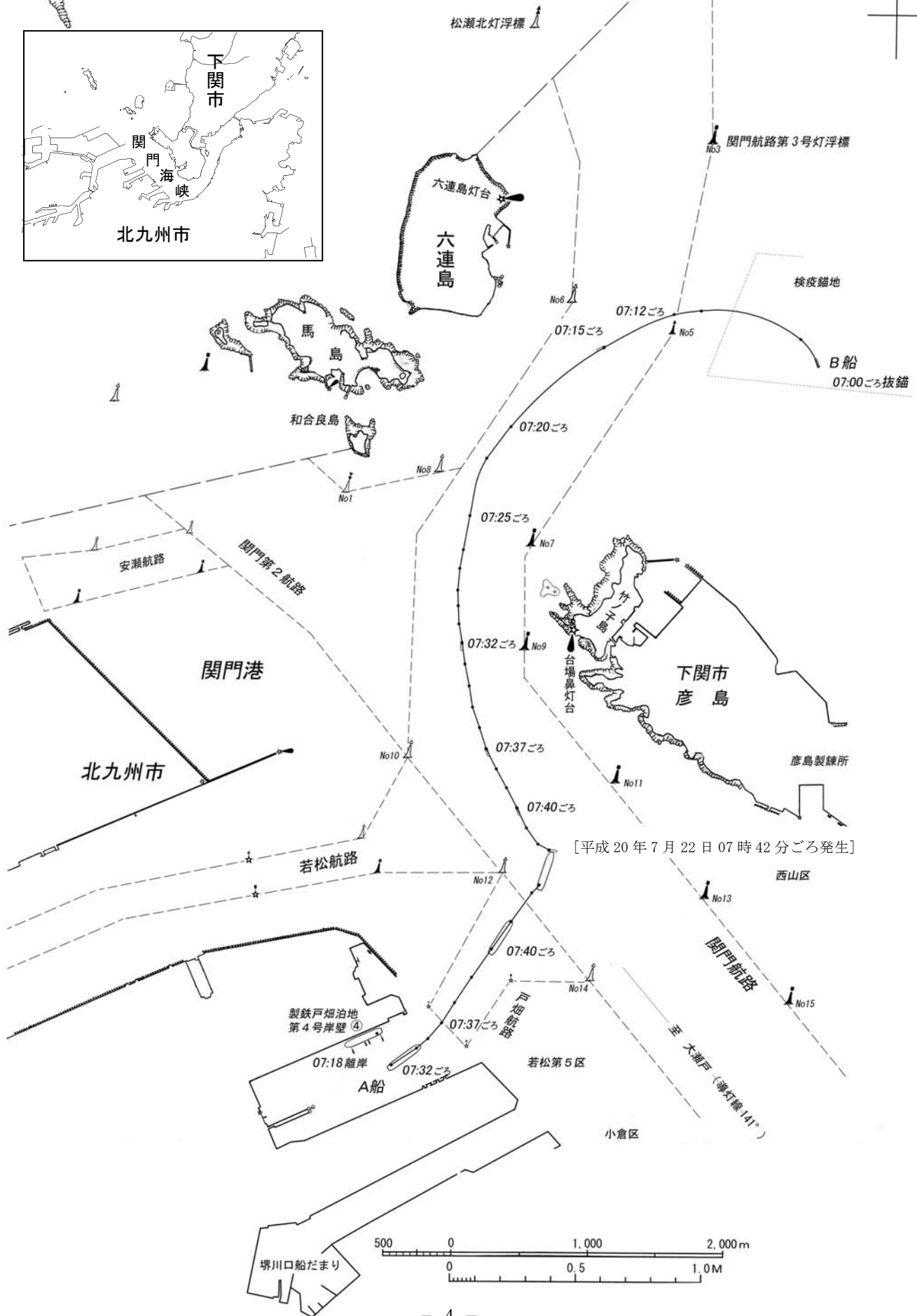
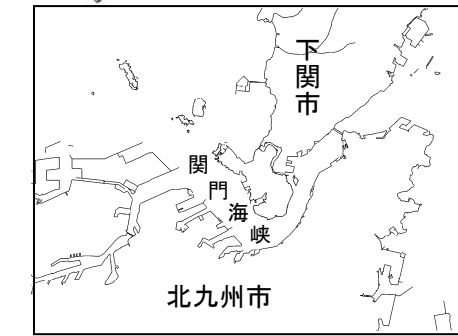


写真1 A船



写真2 B船

