

## 船舶事故調査報告書

平成24年6月7日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）  
 委 員 庄 司 邦 昭  
 委 員 根 本 美 奈

事故種類	沈没
発生日時	不明（平成23年10月14日 17時00分ごろ～15日 07時30分ごろ）
発生場所	長崎県長崎市所在の造船所内 長崎市所在の長崎港 旭 町防波堤灯台から真方位181° 1,400m付近 （概位 北緯32°43.9′ 東経129°51.9′）
事故調査の経過	平成23年10月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	作業船 清勝 <sup>せいしょう</sup> 、10トン 292-41173長崎、新長ドック株式会社 13.62m (Lr) × 3.80m × 1.60m、鋼 ディーゼル機関、205.94kW、平成8年8月6日（第1回定期検査）
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成14年10月15日 免許証交付日 平成19年8月6日 （平成24年10月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	本船は、長崎市所在の造船所（以下「本件造船所」という。）の棧橋において、船首約0.7m、船尾約1.2mの喫水により台船に無人で左舷着けされていた。 本件造船所の従業員は、平成23年10月14日17時00分ごろ、機関室内を点検し、ビルジ量等に異状がないことを確認していつもどおりに離船した。 出勤した従業員は、翌15日07時30分ごろ、係留場所において、船底を下にして沈没した状態の本船を発見し、船長に連絡するとともに海上保安庁に通報した。 本船は、本件造船所の従業員全員により、オイルフェンスが張られて油の除去作業が行われ、15日、同作業を終えるとともに、手配したクレーン船によって本件造船所構内に陸揚げされた。
気象・海象	気象（長崎海洋気象台）： 14日 16時00分 天気 雨、風向 南南西、風速 6.8m/s

	<p>17時00分 天気 雨、風向 南西、風速 6.3m/s  18時00分 天気 雨、風向 南南西、風速 6.0m/s  14日10時24分から21時20分の間、長崎地区に強風注意報が発表中であり、16時00分から18時00分の間、風速が最も強く6.0m/s以上吹いていた。</p>	
その他の事項	<p>本船は、甲板下が、船首から順に倉庫、機関室、船員室に区画され、甲板上には、機関室囲壁の船首方に操舵室が配置されていた。</p> <p>本船は、倉庫及び船員室のビルジが隔壁下部の貫通口を経て機関室に溜まり、機関室のビルジは、押しボタンで発停する電動ビルジポンプによって排出されるようになっていた。</p> <p>本船は、修理船の浮きドックへの出し入れに使用されており、本事故1週間前に使用されたのち、沈没場所に係留され、従業員によって毎日17時ごろ機関室内が点検されていたが、倉庫、船員室は点検されていなかった。</p> <p>本船は、船首側から2本及び船尾側から2本の係留ロープが緩んだ状態で台船にとられていたが、沈没状態で発見されたときには係留ロープの中には破断したものがあつた。</p> <p>本船と台船の間には、フェンダーが2個取り付けられていた。</p> <p>本船は、本事故後、浸水箇所が調査され、倉庫左舷外板の水線付近に直径約2cmの破口を生じているのが発見され、破口周囲の外板が腐食により肉厚が薄くなっていた。</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	不明 あり 不明 本船は、長崎市所在の本件造船所において無人で台船に係留中、本件造船所の従業員により、14日17時00分ごろ機関室ビルジ量に異状がないことが確認されたのち、翌15日07時30分ごろ本船が沈没した状態で発見されたことから、この間において沈没したものと考えられる。 本船は、台船に係留中、左舷外板の水線付近に破口が生じたことから、同部分から浸水して沈没したものと考えられる。 左舷外板の破口は、破口周囲の外板が腐食により肉厚が薄くなっていたこと、及び本船の係留中に6.0m/s以上の風が吹いたことから、船体の動揺によって破口付近の外板がフェンダー等と接触したことにより、生じた可能性があると考えられるが、破口を生じた状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、本船が、長崎市所在の本件造船所において、無人で台船に係留中、左舷外板の水線付近に破口が生じたため、同部分から浸水したことにより発生したものと考えられる。	
参考	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。 ・船舶を無人とする場合、機関室以外の区画のビルジ量も点検するこ	

	<p>と。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 腐食しやすい喫水線付近の外板は、内側及び外側から定期的に入念に点検すること。</li></ul>
--	--