

船舶事故調査報告書

平成30年7月18日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|---|
| 事故種類 | 浸水 |
| 発生日時 | 平成30年1月30日 09時00分ごろ |
| 発生場所 | 北海道小樽市小樽運河 小樽港高島北防波堤灯台から真方位236° 1,750m付近 (概位 北緯43° 12.3′ 東経140° 59.9′) |
| 事故の概要 | 作業船リトルマーメイドは、無人で係留中、船尾区画に浸水した。 |
| 事故調査の経過 | 平成30年2月5日、主管調査官（函館事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済 |
| 事実情報 | |
| 船種船名、総トン数 | 作業船 リトルマーメイド、10トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 260-23201 北海道、NK北海道株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、二級小型・特定 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 主機等に濡損（全損） |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 西南西、風速 約3～4m/s、視界 良好 水象：川面 平穏 |
| 事故の経過 | <p>本船は、小樽運河の棧橋に無人で係留していた。</p> <p>小樽市産業港湾部の担当者は、巡回していたところ、本船が横倒しの状態になっているのを認めた。</p> <p>船舶管理会社の担当者は、小樽市産業港湾部の担当者から通報を受けて海上保安庁に本事故の発生を通報した後、船長に連絡した。</p> <p>本船は、左舷側が没水して燃料油等が流出し、オイルフェンスが周囲に展張された。</p> <p>本船は、本事故後、クレーンで引き揚げられた結果、船尾区画に設置された‘ビルジポンプから船外に接続された吐出側のホース’（以下「本件ホース」という。）が同ポンプの取付け部から外れていたことが判明した。</p> <p>ビルジ排水口は、本事故当時、水面下にあった。</p> <p>船長は、ビルジポンプのインペラを本事故が発生する約4日前に交換していた。</p> <p>船長は、インペラを交換した際、本件ホースをビルジポンプの取付け部に取り付けてホースバンドで確実に締め付けを行ったのか覚えていなかった。</p> |
| 分析 | 本船は、小樽運河の棧橋に無人で係留中、船尾区画に設置された本件ホースがビルジポンプの取付け部で外れたことから、船外の水が本件ホースの外れた箇所から船尾区画に流入し、浸水したものと考えられる。 |

| | |
|--------------|---|
| | <p>本件ホースは、ビルジポンプの取付け部にホースバンドで締め付けられていなかったことから、同ポンプの取付け部で外れた可能性があると考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が、小樽運河の棧橋に無人で係留中、船尾区画に設置された本件ホースがビルジポンプの取付け部で外れたため、船外の水が本件ホースの外れた箇所から船尾区画に流入し、浸水したものと考えられる。</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"> ・ 海水系統のホース等を取り付ける際は、ホースバンド等で確実に締め付けること。 |