

～「港湾整備」・「油回収」・「災害支援」を行う国土交通省の船です～

## 船体主要目

全長：104m  
幅：17.4m  
深さ：7.5m  
喫水：5.6m  
総トン数：4,792GT  
船速：13.5kt  
建造：平成17年3月



## 清龍丸の役割

近年、大型化するコンテナ船の流れを受け国際標準となる水深-16mを確保するための浚渫作業と、日本沿岸域の海洋汚染防除の役割を担う。通常はドラグサクシオン浚渫船として船舶の輻輳する航路、泊地等の浚渫作業に従事し、大量油流出時には速やかに流出現場に向い、油回収作業に従事。更に、各種災害時においては、迅速な災害復旧を図るための防災作業（的確な災害情報収集作業）、また緊急支援物資の海上運搬などの救援活動を行う。

### 1. 港湾整備



### 2. 油回収



### 3. 災害支援



# 港湾整備（浚渫作業） ～名古屋港の機能強化を支える～

直近20年間（1995年～2015年）で貨物量※は1.5倍、貿易額※は2.2倍となっている。「清龍丸」は高規格コンテナターミナル（CT）などの機能発揮に不可欠な航路・泊地の浚渫を実施。※外国貿易を対象とし、内国貿易は除く。



西航路	水深-12m化（1986～1996年度完成）
	水深-14m化（1997～2006年度暫定完成）
東航路	水深-14m化（1991～1995年度完成）
	水深-15m化（1999～2004年度完成）
	水深-16m化（2005～2017年度完成）

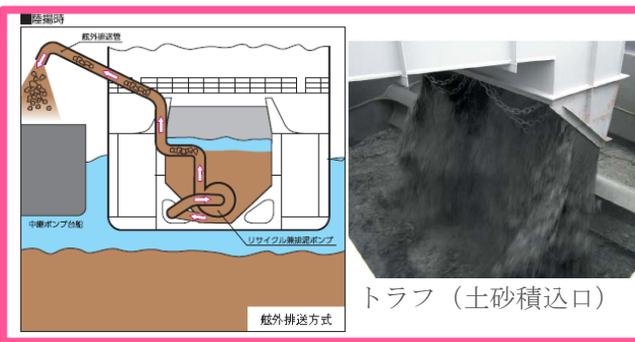
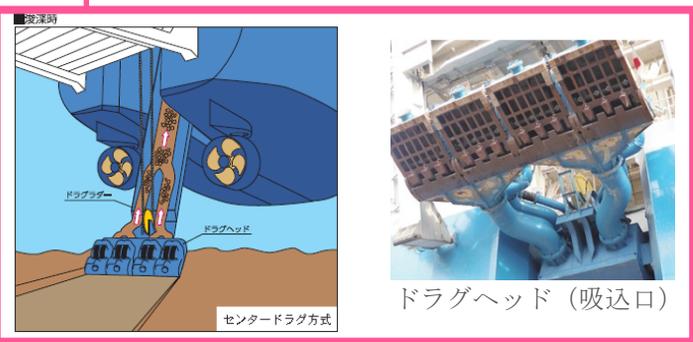
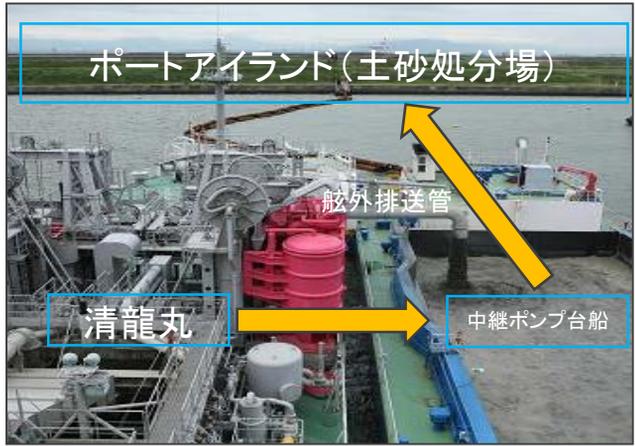
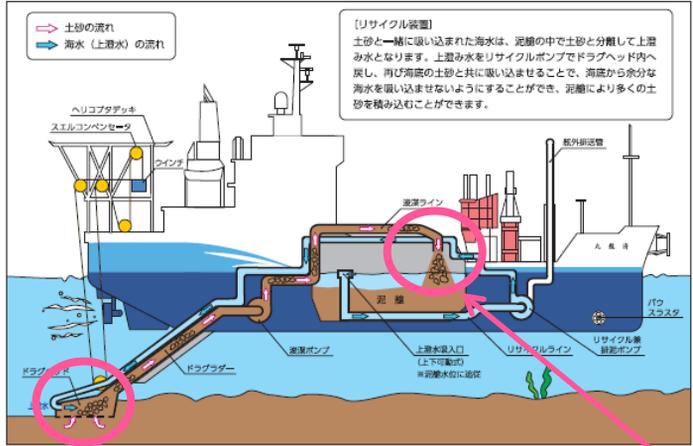
金城埠頭航路泊地水深-12m化（2017～2018年度完成）



\* 初代「清龍丸」(1978～2004年稼働)と2代目「清龍丸」(2005年～稼働中)をあわせた実績。

## 24時間3交代制の浚渫作業

名古屋港の入港船舶は3～4万隻あり、船舶が輻輳する航路内の浚渫は妨げないように浚渫作業をしなければならない。「清龍丸」は航走しながら浚渫が可能のため、他船の航行を避けながら24時間3交代制で機動的・効率的に作業に従事。1サイクル約2時間で約600m<sup>3</sup>（ダンプトラック100台分）の浚渫が可能。



# 油回収機能

## ～流出油の状態に対応・最先端の回収技術～

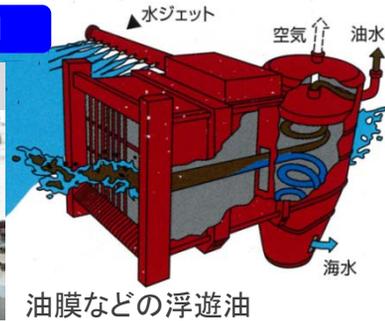
2種類の油回収器を両舷に搭載。時間経過などで状態が変化する流出油に対応。海面まで回収器を降ろし、時速2～5kmで航走し、浮遊油のようなやわらかい油は渦流式で、オイルボール状の固形化した固い油は、スキッパー式で回収する。1時間あたり、1,000kLの油水を回収可能（ドラム缶約5,000本分）



浮遊油の誘導  
水ジェットによる  
壁面形成

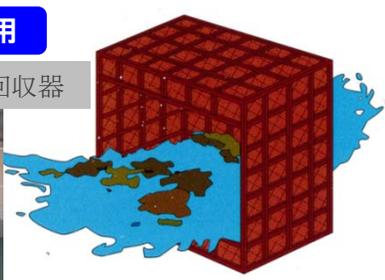
### やわらかい油用

渦流式油回収器



### 固まっている油用

スキッパー式油回収器



オイルボール状など固形化した油

## 大規模油流出事故への対応

全国に浚渫兼油回収船（国土交通省所有）を3船配備（3船で全国をカバー）  
清龍丸は48時間以内にカバー海域（鹿児島沖から岩手沖）に到着可能  
外洋訓練や伊勢湾内での油回収訓練を定期的を実施し、事故対応への備えを実施



### 清龍丸の活躍

平成9年に発生した日本海でのナホトカ号油流出事故をはじめとした流出油回収に過去10回出動。総回収量は約1,200KL（ドラム缶約6000本相当）



タンカーナホトカ号油流出事故（福井県）における旧「清龍丸」の流出油回収作業

### 災害支援機能

迅速な被災状況の把握、人員・物資輸送に対応可能。  
ヘリコプターデッキや災害対策室、望遠カメラなど災害支援に必要な機器を装備。

ヘリコプターデッキ



災害対策室



高感度望遠カメラ



### 地震・豪雨災害への支援実績

#### 清龍丸の活躍

緊急支援物資（食料品、飲料水、生活用品等）を海上輸送。  
船のタンクからの給水支援、船内浴室を開放した入浴支援。

平成23年 東日本大震災



釜石港にて支援物資陸揚げ

平成28年 熊本地震



大分港にて支援物資を陸揚げ

平成30年 西日本豪雨



堺泉北港～呉港へ  
支援物資を輸送



苫小牧港～大船度港へ輸送



三角港にて入浴支援



呉港にて入浴・洗濯支援