

船舶事故調査報告書

令和2年9月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（岸壁）		
発生日時	令和2年1月27日 08時15分ごろ		
発生場所	沖縄県那覇港新港ふ頭地区5号岸壁 泊大橋橋梁灯（C1灯）から真方位347° 1,260m付近 （概位 北緯26° 14.2′ 東経127° 40.6′）		
事故の概要	ロールオン・ロールオフ貨物船 琉球エクスプレス6は、着岸作業中、岸壁に衝突した。 琉球エクスプレス6は、左舷船尾部外板の凹損等を生じ、また、岸壁は、車止めに破損を生じた。		
事故調査の経過	令和2年2月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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	ロールオン・ロールオフ貨物船 琉球エクスプレス6、10,329トン 136999、マルエーフェリー株式会社（船舶所有者、A社）、 南西海運株式会社（船舶所有者）、北星海運株式会社（船舶借入人、B社） 158.03m×26.00m×18.45m、鋼 ディーゼル機関、12,640kW、平成13年2月9日		
乗組員等に関する情報	船長 男性 59歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成22年11月24日 免状交付年月日 令和元年12月3日 免状有効期間満了日 令和7年3月17日		
死傷者等	なし		
損傷	本船 左舷船尾部外板に凹損及び擦過傷 岸壁 車止めに破損		
気象・海象	気象：天気 曇り、視界 良好 本事故発生場所の西方約1,000mに位置する那覇港管理組合が所管する新港ふ頭地区風向風速計の1月27日の観測値は、次のとおりであった。		
	時刻	平均	最大瞬間

(時：分)	風 向	風速 (m/s)	風 向	風速 (m/s)
07:00	西北西	8.7	西北西	10.7
07:30	西北西	8.1	西北西	10.9
07:40	西北西	10.9	西北西	15.7
07:50	西北西	11.5	西北西	15.8
08:00	西北西	11.5	西北西	15.0
08:10	西北西	11.5	北西	14.7
08:20	西北西	11.1	北西	14.4

海象：波高 約1.0m、潮汐 上げ潮の末期
 沖縄県沖縄島全体には、令和2年1月27日07時38分に強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。

事故の経過

本船は、船長ほか11人が乗り組み、車両46台、シャーシー60台及び貨物約2,346tを積載し、令和2年1月26日11時20分ごろ、那覇港に向け、鹿児島県志布志市志布志港を出港した。

本船は、27日08時05分ごろ、那覇港新港ふ頭地区5号岸壁（以下「本件岸壁」という。）の南西方1海里付近において、タグボート2隻と合流し、右舷側の船首と船尾にそれぞれえい索をとり、タグボート2隻に引かれて本件岸壁に向かった。

本船は、新港ふ頭地区口付近において、船長が、船橋（左舷ウイング）の風向風速計で、風向が西、風速が17～18m/sであることを確認し、右回頭を終えてから主機を後進運転として本件岸壁に左舷着けすることとした。

船長は、本船が本件岸壁と平行になって本件岸壁までの距離が約40mになったとき、風速約10m/sを確認し、本件岸壁の北西側の海面は白波が立っていないのを見たので、この程度の風速で白波が立っていなければ、タグボートがいなくても自らの操船で本件岸壁に着岸できると思った。

本船は、本件岸壁に徐々に接近し、本件岸壁までの距離が約15mになったところで、船長が本船から離れるようタグボートに伝え、ラインを本件岸壁に送って着岸しようとした際、急に船尾右舷方から強風を受け、左舷船尾部が本件岸壁に圧流され、08時15分ごろ左舷船尾部が本件岸壁に衝突した。

船長は、本件岸壁に着岸後、本事故の発生をA社及びB社に連絡した。

本船は、船長が、本船の左舷船尾部の損傷状態が航行には支障がないこと、及び油漏れがないことを確認し、揚げ荷役を行った後、12時30分ごろ関門港小倉地区日明港ひあがりに向けて本件岸壁を出港した。

（付図1 事故発生経過概略図、写真1 船橋（左舷ウイング）、写真2 風向風速計、写真3 那覇港新港ふ頭地区（本事故当時の

	<p>係留状況)、写真4 本船の左舷船尾部外板及び本件岸壁の車止めの損傷 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約5.50m、船尾約8.00mであった。</p> <p>船長は、本事故発生の前日(1月26日)、A社から、沖縄県は明日(1月27日)にかけて低気圧の通過に伴い強風が吹くことが予想されるので、那覇港へ入港する際にタグボート2隻を手配している旨、指示を受けていた。</p> <p>船長は、本件岸壁に着岸作業中、左舷船尾側に配置の乗組員とトランシーバで交信していたが、ラインを本件岸壁に送ることのほかに会話はなかった。</p> <p>船長は、本件岸壁に着岸作業中、本件岸壁の西側6号岸壁と南西側7号岸壁に10,000トン級の貨物船がそれぞれ係留(以下「対岸に係留中の貨物船」という。)しており、対岸に係留中の貨物船の陰に本船が入ったので、風速が約10m/sとなり、強風の影響を受けずに済んでいると思っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、本船の右舷船首部～中央部には強風の影響を受けていなかったが、本船が、船尾右舷方から強風を受けて左舷船尾部が本件岸壁に接近し、また、左舷船首部が本件岸壁から離れていくような状態となって、本件岸壁に対してハの字のような状況となり、左舷船尾部を本件岸壁から離そうと、左舵一杯を取り、スタンスラストを右一杯使用したものの、圧流されて本件岸壁に衝突したので、風除けとなっていた対岸に係留中の貨物船の陰から本船が少し外れたと思った。</p> <p>船長は、本事故後、強風下において、自らの操船で着岸作業を行ったが、タグボートに本船から離れるよう伝えたのが少し早かったと思った。</p> <p>船長は、船員の経験が20年以上あり、B社の船長としての経歴は10年ぐらいであった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、本件岸壁において強風注意報が発表されている状況下、船首を南方に向けて左舷着けで本件岸壁に着岸作業中、船長が、対岸に係留中の貨物船が風除けとなって強風の影響を受けずに着岸できると思い、タグボートを離れた後、急に船尾右舷方から強風を受けたことから、北西寄りの強風に圧流され、左舷船尾部が本件岸壁に衝突したものと推定される。</p> <p>船長は、ラインを本件岸壁に送って着岸しようとした際、風速約10m/sを確認し、本件岸壁の北西側の海面は白波が立っていないのを</p>

	見たことから、自らの操船で着岸作業を行うこととしたものと考えられる。
原因	<p>本事故は、本件岸壁において強風注意報が発表されている状況下、本船が船首を南方に向けて左舷着けで本件岸壁に着岸作業中、船長が、対岸に係留中の貨物船が風除けとなって強風の影響を受けずに着岸できると思い、タグボートを離れた後、急に船尾右舷方から強風を受けたため、北西寄りの強風に圧流され、左舷船尾部が本件岸壁に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、強風注意報が発表されている状況下、一時的に強風が収まったとしても、強風の影響があることを考慮し、安全に着岸できるまでタグボートを継続して使用すること。

付図1 事故発生経過概略図

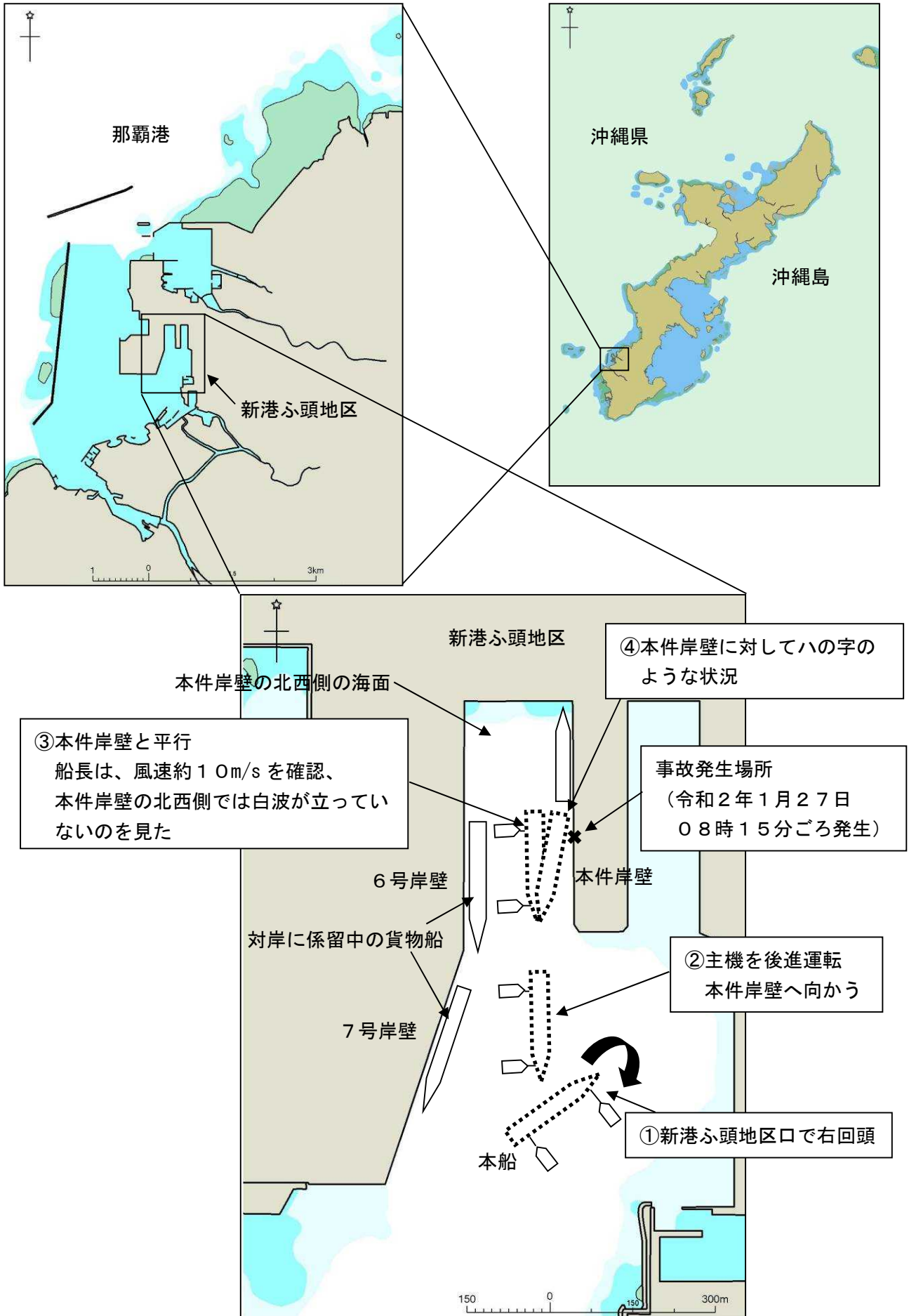


写真1 船橋（左舷ウイング）



写真2 風向風速計

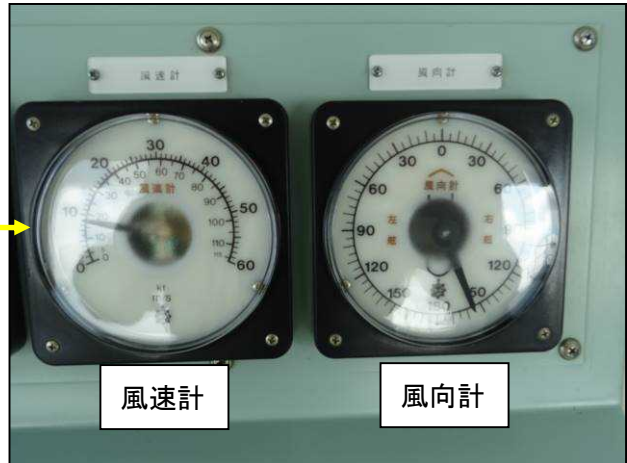


写真3 那覇港新港ふ頭地区（本事故当時の係留状況）



写真4 本船の左舷船尾部外板及び本件岸壁の車止めの損傷

