

3. BRM/BTMが機能しなかったことが事故要因に含まれる事故事例

1 引継内容をしっかりと聞いておらず船位などの状況認識が不十分で消波ブロックに衝突

事故の概要

本船（旅客船兼自動車渡船、8,901トン、21人乗組み、旅客119人、車両109台）は、苫小牧港西港区に向けて入港中、令和6年7月2日01時04分頃、港内護岸の消波ブロックに衝突した。

本船は、バルバスバウの破口等を生じ、また、護岸は、コンクリート製消波ブロックに破損を生じた。

事故の経過

船長は、ふだんより約10分遅れて昇橋し、当直の航海士Aから引継ぎを受けたが、情報をしっかりと聞いておらず、レーダー等を使用して本船の船位を確認することもなかった。

船長は、船橋の前面に立って周囲を見た際、東島防波堤の灯台（以下「本件灯台」という。）がふだんよりも近く感じたことから、本船がふだんよりも東寄りを航行していると思い、東島防波堤に近寄り過ぎないようにするため、本件灯台を通過した後もしばらく針路を維持し、本件灯台から十分に離れた後に水路に沿った針路に変針するよう右転を遅らせることにした。

船長は、本船が、実際には水路から西方に外れかけ、護岸まで約500mとなっていた時点で、水路内の東島防波堤から安全な距離を隔てた位置に達したものと判断し、水路に沿って航行するべく、右転を指示した。

船橋にいた航海士らは、右転する針路変更が不十分であったことから、船長の操船に対し、航海士Bが西防波堤の方位及び距離を進言し、航海士Cが主機を後進とすることを進言したのを受けて、船長は、右舵一杯を指示したが、護岸への衝突を回避することができず、本船は、消波ブロックに衝突した。



航行経路図

BRM/BTMの状況

- ・船長は、ふだんより約 10 分遅れて昇橋し、当直の航海士から東島防波堤南岸までの方位、距離、本船の針路等の引継ぎを受けたが、これらの情報をしっかりと聞いていなかった。
- ・船長は、レーダー等を使用して本船の船位を確認していなかった。
- ・船長は、本船の状況を認識できていなかった。

原因（抜粋）

- ・夜間、本船が、苫小牧港南方沖を約16knの速力で北進中、船長が、正確な船位を把握していなかったため、港の水路に向けた右転を防波堤の灯台を通過するまで遅らせ、水路から西方に外れ、護岸への衝突を避けようとして右舵を取ったものの、護岸の消波ブロックに衝突したものと考えられる。

再発防止に向けて（BRM/BTM関連）

- ・船長及び乗組員は、当直交代時の引継ぎでは船位等の情報及び自船の状況を確実に認識し、独断的な操船に陥ることがないように効果的なコミュニケーションを取ること。
- ・操船者の操船方法がふだんと異なり、その操船に疑義を感じた場合、船橋チームの当直者は、躊躇することなく減速、船位の確認等を申し出るよう安全運航の向上を図ること。
- ・衝突が切迫するなどの緊急時には、危険の回避及び被害の軽減のための操船を躊躇なく行うこと。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています。

(2025 (令和 7) 年 4 月 24 日公表)

https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-4-2_2024tk0005.pdf



「自分が一番よく分かっているから」と考えるのではなく、チームメンバー全員で安全運航のためにパフォーマンスを高めるのがBRMの考え方です。