

3 船橋内での進言を船体の状況認識に生かせず係船施設に衝突

事故の概要

本船（旅客船、22,472トン、205人乗組み、旅客419人）は、平成30年12月30日21時04分（グアム現地時間）頃サイパン島に向けてアメリカ合衆国準州グアム島アプラ港F-4岸壁を離岸した後、同岸壁西方の水域で港口に向けて左回頭中、後進しながら対岸のD栈橋（米国海軍施設）に接近し、21時13分27秒頃D栈橋のドルフィンに衝突した。

本船は、右舷船尾部外板及び左舷船尾部外板に破口を生じたが、死傷者はいなかった。また、D栈橋のドルフィンに破損を生じた。

事故の経過

船長は、通常、入出港時に左舷ウイングにおいて操船を行うときは、ジョイスティックの船尾側に立って体を船首方に向けているものの、本事故発生前の操船時においては、通常の船長の操船位置に水先人が立っていたことから、ジョイスティックから操舵室寄りの位置に立って体を左舷方に向け、本船を出港させる操船を開始した。

船長は、本船が左回頭を開始した後、本船の船尾を右方に回して左回頭を助長しようと考え、体が船尾方を向いた状態でジョイスティックを体の左側一杯に倒すことにより、ジョイスティックを右舷側に倒そうとした。

船長は、ジョイスティックが船尾側一杯に倒れたものの、本船がサイドスラスト及びタグボートによって左回頭を続けていたことから、ジョイスティックを船尾側一杯に倒したことに気付かないまま、自分は正しい操船を行っているという認識の下で操船を続けた。

航海士Cは、航海士Bの報告に対する船長の応答を聞いて、船長のジョイスティックの操作が船長の意図しているものと違っていることに気付き、船長に対し、本船が後進の状態であることを確認するよう促し、水先人も、船長に対してC P P（可変ピッチプロペラ）の翼角を前進とするように助言を行った。しかし、船長は、航海士C及び水先人からの進言及び助言の意図が理解できなかったことから、ジョイスティックを船尾側一杯に倒し続け、本船が左回頭しながら後進し、船尾部が本件栈橋のドルフィンに衝突した。



航行経路図

BRM/BTMの状況

- ・船長は、自分の手元を見ることなく、また、ふだんと異なる操船位置で体を左舷方に向けて操船しており、半ば振り返る形で船外表示器を確認することに負担を感じて、航海計器の船外表示器も見ることなく操船し続けたことから、実際の本船の動きの状態が認識できていなかった。
- ・船長は、自分が正しいと思っていることの反証となる情報を軽視してしまいがちになっており、航海士C及び水先人の進言及び助言の意図が理解できなかったことから、航海士C及び水先人からの進言及び助言に対して反応せず、ジョイスティックを船尾側一杯に倒し続けた。

原因（抜粋）

- ・船長が、ジョイスティックを船尾側一杯に倒したことに気付かないまま倒し続けたのは、ジョイスティックを操作する自分の手元及び船外表示器を見ることなく操船し続けたこと、航海士Bからの報告内容を本船が本件桟橋に接近していることを示すものと思わなかったこと、及び航海士C及び水先人の進言及び助言の意図が理解できなかったことによるものと考えられる。
- ・船長が、航海士C及び水先人の進言及び助言の意図が理解できなかったのは、自分が正しいと思っていることの反証となる情報を軽視してしまいがちになっていたことによるものと考えられる。
- ・船長が、自分が操船の主導権を持って離岸回頭を行いたいと考えており、また、航海士Cが新人で、教育期間中の段階にあると認識していたことは、水先人及び航海士Cからの助言及び進言よりも自分自身の判断に重きをおいて操船を行うことにつながり、このことが、ジョイスティックを船尾側一杯に倒したことに気付かないまま倒し続けたことに関与した可能性があると考えられる。

再発防止に向けて（BRM／BTM関連）

- ・船長は、操船中に乗組員及び水先人から進言及び助言を受けた際、その意図及び趣旨が分からなかった場合には、乗組員及び水先人に問い返して説明をさせることなどを通じ、乗組員及び水先人との意思及び情報の伝達及び交換を図ること。
- ・船舶所有者は、乗組員に対し、操船シミュレーター施設を用いたBRM訓練を定期的を実施するとともに、乗組員が訓練で習得した知見及び力量を実際の操船時に活用している状況を評価することを通じ、操船時における乗組員及び水先人の間における良好な意思及び情報の伝達及び交換が確保されるよう教育を行うこと。

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。

(2020(令和2)年8月27日公表)

https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2020/MA2020-7-2_2019tk0001.pdf