出光タンカー株式会社
三等航海士 中村祥也

「浅瀬に乗り上げそうになってから考えたこと」

私はVLCCでの勤務経験が約一年の三等航海士です。今回は私が数ヶ月前に引き起こした大きな失敗を紹介させていただきます。

その日は満載のVLCCでマラッカ海峡を通峡していました。そして、私の当直中に60度以上の大角度変針を行う変針点を通過するという状況でした。私はいつも通り交代時刻の少し前に昇橋し、大雑把にコースラインと変針点付近の物標等を紙海図上で確認した後、当直を交代しました。特に変針点付近で嫌な見合い関係になりそうな同航船や漁船群はおらず、何度か経験してきた中でもかなり簡単なシチュエーションであるように感じました。変針時はECDISに表示される航跡を見ながらゆっくり回頭し、あとはマラッカ海峡でたまに現れる無灯火の漁船にだけ注意を払えばいいと思っていました。今考えると、浅水域、狭水道での操船をかなり甘く見ていたと思います。

変針点まで約5マイルの所にさしかかった時、ECDISが不具合により突然動かなくなりました。私は突然のトラブルに慌てましたが、紙海図上に記入された避険線や新針路距離等の情報を再確認し、舵を取り始めるタイミングを決める変針目標のブイの方位を気にしながら変針点に向かいました。

変針点2マイル前に差し掛かった時、私の心の中で迷いが渦巻き始めました。私は過去に同じような大角度変針で舵を取るタイミングが遅すぎて次針路から大きくはみ出してしまうミスをしたことがあり、今回も同じようなミスをするのではないか、それならばもっと早く舵を取り始めて、ある程度次針路に向いたところで徐々に回頭角速度を調整していったほうが確実なのではないか、と。迷った末、最初に予定していた位置よりも早く舵を取り始めることにしました。浅い水域では船と海底の間を流れる水の影響を受けて舵が効きにくくなることがあるのですが、船は思っていたよりもスムーズに回頭を開始しました。後は内側のブイに近づきすぎることだけ気をつければ順調に変針を終わらせられるであろうと考えていました。ある程度回頭を終え徐々に回頭角速度を調整しようと考えていた時、後ろで見ていた船長に、すぐに回頭を止めろと言われました。直ちに回頭を止め、紙海図で船位を確認したところ、もしそのまま回頭を続けていたらコースライン右側に存在する浅瀬に乗り上げてしまっていた状況であることがわかりました。船長がその場にいなかったら、座礁、漏油、最悪の場合は乗組員全員の命を奪いかねない沈没事故に発展していた可能性があったことに初めて気づき、寒気が走りました。

どうしてこのような大災害を引き起こしかねない重大なミスをしたのか、後から冷静に理由を考えてみると、私の行動に以下の問題があったからだとわかりました。

① 通常よりも注意を払うべき海域を走ることが最初からわかっていたのに、いつもより早く昇橋して海図を念入りに確認することも、事前に航路調査を行うことも、注意深く周囲を観察することも怠っていたこと。その結果コースライン右側に存在する浅瀬の存在や潮流の影響

を見落とし、予定より早く回頭を開始しても安全であるという判断ミスにつながった。そもそも普段から昇橋のタイミングが遅く、準備が不足した状態で当直交代することが常態化してしまっていた。

② 普段から操船を ECDIS に頼りすぎているため、ECDIS が使えなくなった途端に船位やその他の状況の把握に遅延が生じ、冷静さを失ったこと。その結果、物標との位置関係からの船位の推測に自信を持てず、次針路から大きくはみ出してしまう事態を恐れ、予定より早く回頭を開始するに至った。機械は壊れる可能性があるという認識に欠如し、普段から ECDIS のみに依存していたため、自分の目及び他の計器類を総合的に使った操船を行っていなかった。

③ 浅瀬側に向かって流れている潮流の影響を考慮して操船していなかったこと。その結果、回頭中にじわじわと浅瀬側に押し流され、気づかぬうちに浅瀬に異常接近する事態を引き起こした。浅いから舵が効きにくいということにのみ意識が働いてしまい、潮流その他外力の影響をしっかりと把握できていなかった。また、普段から潮流や海流等の外力が操船に与える影響を注意深く観察していなかった。

以上のように、その当直中に起こりうる全ての危険を把握、予測しておくという入直前準備、ある計器が使えなくなったときに自分の目と他の計器だけで操船を行うための準備、船体にかかる外力の影響に適切な対応をするための準備が全く足りていなかったということです。わかりにくい浅瀬が存在しようが、ECDIS が急に使えなくなろうが、強い潮流があろうが、それが失敗の言い訳にならないことは疑いようがありません。全ての準備がしっかりなされていて、冷静に総合的な判断ができていればこのような恐ろしい失敗はしなかったと考えています。そしてこのような準備不足の背景にあったのは、危険予知の習慣が身についていないことにあると考えました。浅瀬を見逃したらどうなるのか、今使っている機器が突然壊れたらどうなるのか、船体が強い外力の影響を受けたらどうなるのか、その場その場で起こりうる危険を普段から予測する習慣が身についていれば、その危険に対する準備を疎かにすることもなかったはずです。

学生の頃に練習船で船乗りの仕事は準備九割、実践一割であるという言葉を耳にしたことがあります。当時は気にも留めず笑って聞き流していましたが、今こうして船員として現場で様々な危険に遭遇してみると、本当にその通りであると感じるようになりました。今回私が大事故を引き起こさずに済んだのは、経験の浅い三等航海士が操船を失敗してしまうという危険を予測して、いつでもその間違いを正す準備が船長にあったからです。人は必ずミスを起こすし、機械もいつか必ず壊れる。そのことを忘れず日々危険予知を繰り返し、危険に対し綿密な準備を行うことによって災害を未然に防ぐ。それを実践できる船員になることを目指し、これからも頑張っていきたいと思います。

以上