

TOSHIN STUDY New 1

平成19年4月25日

BY安全管理室

〒103-0023

東京都中央区日本橋本町4-5-14 入江ビル7階

東神油槽船株式会社

TEL03-3270-3033 ・ FAX03-3241-2812

E-mail : anzen-kanri@toshin-marine.com

【復刊への思い】

東神油槽船安全協力会傘下の船舶及び関係者を対象として、安全に関する意見交換・情報交換とともに、基礎的な海技の学習と事故防止・安全教育を目的とした会報「TOSHIN STUDY」を復刊することとしました。

何故に復刊するのか言いますと、残念ながら本協力会傘下の船舶において、平成十七年度に、人身事故・船舶事故の発生をみました。

運輸分野の事業を営む企業には、先ず無事故であることが求められます。私たちは、この命題を守り抜かなければなりません。それは、我々の安全管理業務遂行指針の最初に掲げられている「継続は力なりを大前提にし、地道な安全管理活動を継続的かつ誠実に展開する。」の文言のとおりです。

ところが四囲の状況変化に上手く対応できず、安全管理体制が弱体化した時期があったと反省しています。安全管理に努める思いはあっても、改善を後回しにした結果、その心算がなくても「言うは易く行うは難し」を犯してしまったと思っております。

さて、平成十七年のJR福知山線事故その他様々な運輸分野の重大事故を契機として、「安全管理規程」による安全管理体制の構築及びその運用などに係るガイドラインが示されました。

当協力会では、ガイドラインに準拠した安全マネジメントに努めることとしました。

経営トップから現場まで一丸となり安全確保の取り組みを強力に推進することとしました。既に、それぞれの船舶に配布し、周知したとおりです。

一昨年度の事故発生後、各船舶及び各会員の協力の下、当協力会の昨年度事業計画の「ヒューマンエラー」による事故・災害の防止を目標とした安全管理活動、全船月に一回の「訪船パトロール」の訪船活動を展開した結果、無事故・無違反・無災害を達成することが出来ました。

従って、今年度も引き続き安全管理活動の目標には、新しく制定された「安全管理規程」を誠実に遵守するとともに、「訪船活動」を中心とした全員参加の取り組みを掲げ、安全管理の更なる向上を図っていくことと致します。

記事の概要

ガイドラインには、次に掲げる措置・活動が大切であるとされています。

その活動に資する記事を掲載します。

経営トップの責務

「特に安全方針の策定や具体化等に係る「コミットメント」

経営トップと現場担当者間の双方向のコミュニケーション、

事故リスク情報の収集・評価・対応教育・訓練

「海技。リスク察知や事故対応のセンス」、

ルールの遵守・監査・改善

「TOSHIN STUDY」は、当協力を傘下の船舶の訪船パトロールなどの機会を捉えて乗組員全員に配布する予定です。また、当協会と何等かの関係がある方に広くお読み頂きたいと考えております。

【大河公誉】

【ヒヤリハット】

現場からの記事の欄です。今回は空欄。

【事故防止対策】

昭和四〇年～五〇年代頃、3Eの原則による事故防止対策。即ちEngineering（技術面）から事故要因を除去するのが最良策である。それでは除去できない事故原因はEducation（教育）を尽して発生を抑える対策を講じ、これらの対策では十分ではない、又は補完するために必要な場合で、やむを得ないときには、奨励されないけれどもEnforcement（警告、励行、強制）の対策を講じると提唱されました。

このEngineering及びEducationの一環として、ニアアクシデント（ヒヤリ・ハット、ニアミス）。ハインリッヒの法則。不良環境・不完全行為。フールプルーフ（インターロック）。フェイルセイフ。マン・マシン・インターフェース。ヒューマンファクターに係る研究と対策が講じられました。

これら対策により、事故件数特に中小事故や労働災害件数が減ったようです。

しかし近年、種々の対策を講じても効果が上がらない手詰まり感、万全の技術面及び教育面の対策を講じても重大事故の減少につながらないという現実から、新たに4M（Man、Machine、Media、Management）の施策。特に安全マネジメントの重要性が大きく唱えられるようになっていきます。

本号以降、順次に3Eの原則から4Mの施策まで、どのような研究・対策であるのか説明していくことと致します。

Engineeringの対策とは

事故の発生原因を技術面の対策により取り除くとするものです。例えば、人間と車との交通事故を防ぐには、人間の歩く道路面と車の走る自動車道路・高速道路面に分離するのが最も優れ、もし同じ道路面上を通行する場合には車道と歩道に段差を設けて分ける必要があるというものであります。

船舶事故の発生原因を技術面から取り除く対策としては、ハード面の改善とソフト面の改善があります。

ハード面には、荒天に堪えて転覆や破断しない構造・強度の船体の建造、故障

し難い機関の開発、衝突・乗揚の警報装置や衝突回避装置等の開発、港湾・航路の整備、灯台・導灯・交通管制設備等の整備などが考えられます。ソフト面には、衝突予防法・海上交通法等の交通に関する規則・基準の改訂、乗組員が有する必要がある専門知識・技能・経験の基準の新設・改訂、漁業・交通・レジャー等に供される海域の利用調整、航路帯分離・航行管制の制度、気象警報・航行警報等情報の収集・周知などが考えられます。

【安全管理室】

【海・船のしごと】

海事用語に「コック・ビル」というのがあります。錨泊あるいは船の行き脚の制御のため、又は回頭操船の補助として、錨を直ちに使用できるよう船首に吊り下げた状態を表わす用語です。

錨を海面付近まで巻き出し、投入可能な状態にてブレーキを掛け、かつ機器の不具合や操作の誤りによっても滑り出な

いよう投入直前まで制鎖器にてロックし「コック・ビル」にすると教えられます。

出入港する際には、突発の状況変化に対する安全措置として「コック・ビル」にしておくことは、船員の常務といえるでしょう。出入港時におけるリスクへの評価・対応が積み重なり整理されて海技教育の一項目になったのでしよう。

「コック・ビル」には、安全管理ガイドラインに言う「リスク情報の収集、リスク察知や対応のセンス」そのものであり、安全対策のフルプルーフ、フェイルセーフの両方の思想が生かされています。

さて、なぜ「コック・ビル」「Cook Bill」「賄い担当のビル」というのかですが、左程危なくないのに必要以上に怖がり、無用の心配ばかりする者を蔑み、奴は水夫じゃないぞ！。水夫は危険ぎりぎりを見切る度胸がある！と自賛する言葉。言い換えれば、そのような無謀・空元気を裏返した言葉です。

同じような言葉に、北北東等十六方位を表わすため羅針盤の縁に付されている目印を意味する「ラバース・ポイント」があります。操舵手なら、そのような目印

の助けがなくても上手に舵がとれると自賛する言葉です。

今の船員には「昔の水夫のような資質が認められないと言えない。」と残念ですが思えます。

だからこそ、安全を第一に考えた継続的かつ地道な安全管理活動が必要なのでしよう。

この欄には、繰り返し復習すべき海技や海の基本的な知識・格言を掲載する予定です。皆様からの投稿を歓迎致します。

【安全管理室】

【聞くととれど】

以前受講した某資格講習での講師の話の中に「法律が出来る為には、最低3人の人命が掛かっています。」というのがありました。

これを聞いたとき、少なからずショックを受けました。つまり、国の法律には膨大な量に上る条文があるわけですから、その下には累々たる屍の山があるという

ことに気づいたからです。

それまでの自分を反省すれば、規則などというものは、お役人の責任逃れの為のものであって、現場の仕事を理解していない頭でっかちの人が作るものだと思っていました。

煩わしいし、規則を守って悠長なことをやっていたら仕事にならない、といった考えすら持っていました。皆様はどうでしょうか。

安全に関する規則は、国の定めた法律から始まり、雁字搦めの企業別・現場別ローカルルールまであります。

煩わしく、ややこしく、細かいローカルルールまで厳密に守るようなことをやっていたら仕事にならないと思って居られて当然だと思います。私もそう感じていますから。

しかし、そこで一歩足を止めてみていただきたいと偉そうに言いたいのです。

そして、その法律が出来るにあたって、いったいどのような事故が起こり、被害者はどうなり、その家族はどうなったのか、一度で良いから考えてみてはいかがでしょうか。規則に対し、少しは謙虚になれるのではないのでしょうか。

謙虚になれば規則もじっくり読めます。その真意も、目的も良く理解できる

のではないのでしょうか。

そして、前向きに安全というものに向き合うことができると思います。

もっとも、規則を作る為の礎になりたという方がいましたら、ちょっと困ります。

このような現場からの声の記事欄を設けます。匿名希望可能とします。

【漣 標】

昔は、船が行き交うことが出来るような河川においては、みおつくし（漣標）と言う標識が河中に立っており、今なら、第五常盤丸、第二八栄造丸がお世話になるところである。この囲み記事欄への、第五常盤丸、第二八栄造丸からの投稿を期待します。奮って投稿して欲しい。

（400字詰め原稿用紙に手書きしてFAX送付。又はワード若しくは一太郎にて入力してeメール送付）

本号は、平成十八年度の一年間を無事故で働いたことに対して、平成十九年度の東神油槽船安全協力会総会において表彰予定の船舶を掲げ、総会において表彰し難くならないよう今一層の安全活動を促して代えることとしました。

無事故船舶名

表彰内容

栄幸丸(田口海運)

無事故五年表彰

第八新水丸(東神油槽船)

無事故一年表彰

第五常盤丸(東神マリン)

無事故一年表彰

第二八栄造丸(栄造海運)

無事故一年表彰

第三栄幸丸(後藤海運)

無事故一年表彰

副賞があるそうですが、安全な運航・稼働こそが乗組員の誉賞です。平成十九年度も無事故で頑張りましょう。

(編集子)