

TOSHIN STUDY^{New 3}

平成19年7月4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

【事故の影に遠慮】

「影に女」云々とか言うが如く、ある事柄から最も遠い関係にあるはずの事柄が実は最大の原因・結果の因果関係を持つことがあります。

表題の「事故の影に遠慮」は、そのような関係にあるとりたいのです。

ここで言う「遠慮」は「遠慮なき者は必ず近き憂いあり(論語)」に言う意味、つまり遠い先々まで深く考えるという意味ではありません。

良く言えば、人に対して言動を控えめにすることで、言い方を変えれば、上司や同僚の言動が良くないなと思いつつも、言葉にしない意味の「遠慮」です。

乗揚、衝突の海難や、誤操作が原因の機械故障件数の何割かは、ひと声注意喚起の声をかければ未然防止できたことでしょう。遠慮がなければ事故が防げたと後から判ることがあります。本当に忌み嫌うべき遠慮です。

人は、先入観に囚われ、思い込み、忘れ、油断し、そして目に入っても見ていないことがあります。そして、この事故を招き込みそうな状況から、自ら脱することは難しいのです。

事故りそうな上司や同僚に気が付いた貴方は「時の氏神」です。また、きつと遠慮なく注意喚起していると思います。

問題は、上司や同僚の言動から、四圍の状況を見ているのか、気が付いているのか、分かっているのかどうか判らないときです。注意喚起しようかどうか迷うかもしれません。まして、自分より熟達者に対しては遠慮しがちです。

無用な遠慮により不安全を招かないよう、油荷役では、船側も陸側も十分に分かっている作業手順であっ

ても、毎回確実に打ち合わせ、チェックリストで確認し、阿吽の呼吸を拒絶しています。

問題は、航海当直や、その他の船内作業です。どうしても阿吽の呼吸になり易く、上下関係の影響が色濃く出てきます。

「テネリフェの悲劇(583人死亡)」と称される航空機事故は、この問題が端的に現れたとして有名です。

この事故は、濃霧のテネリフェ島の空港にて、滑走路を離陸位置に向けて走行中の旅客機A号と、同じ滑走路を離陸スピードまで増速中の旅客機B号が衝突したものです。

事故は、多くの要因が連鎖的に複合して生じたと言われています。濃霧であったことや滑走路・誘導路の混雑も要因ではありますが、コミュニケーション上の次の問題が指摘されています。

管制塔からB号に出した「計画通り飛行準備・離陸スタンバイ」の指示に対し、B号から「離陸位置にいる」「離陸中である」どちらにも聞き取れる返答がされた。

この返答に対し管制塔からB号に「了解、(無言約2秒)呼び出すまで待機せよ」と答えた。

A号では、この管制塔とB号間のやり取りに不安を覚えて、「まだ、滑走路を逆走中」と警告したが、この警告は管制塔の「了解」(無言約2秒)に続く「呼び出すまで待機せよ」の通信と重なり届かなかったのです。

即ち、管制塔は「B号は離陸位置にいる」と思い、B号は「離陸許可が出た」と思い、A号は「警告は管制塔、B号に届いた」と思う最悪の状況になりました。

管制塔もB号もA号も、思い込みから自ら脱することは難しいのです。この思い込みに気付かない限り、再確認される訳がありません。

ところが幸いなことに、先程の通信の直後に、管制塔の「滑走路を空けたら報告せよ」、A号の「了解。滑走路を空けたら報告する」の通信がありました。

この通信後、ボイスレコーダーに、B号機関士「まだ滑走路が空いていないのでは？」 B号機長「何だった？」 B号機関士「A号はまだ滑走路を空けていないのでは？」 B号機長と副操縦士「空けてるさ！」という録音が残っていました。

どうやら、B号機関士は最悪の状況になっているのではと疑ったようです。でも最後のチャンスも生かさ

れず、B号機関士は「時の氏神」になれなかったようです。なぜ遠慮したのかと残念です。

事故の未然防止は、当直者の能力・言動の良否に左右されます。

同時に、各当直者が能力を発揮し、適切に言動できるかどうかは相互の人間関係の影響下にあります。

事故を防ぐためには、当直者相互間の再確認が肝要です。そして、何か懸念がある時には、「遠慮」なく言葉にして再確認し合う人間関係が大切であると思います。

どうか、事故を招き入れる悪い「遠慮」を無くして事故の未然防止に努めて下さい。 【大河公誉】

【海・船のこと】

海上衝突予防法第五条に「船舶は、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるように、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りをしなければならぬ。」と定められています。でも、海上衝突予防法に違反したからといって、罪に問われることはありません。

しかし、見張り不十分あるいは居眠ってしまった、相手船を認めたがその後の動静監視が不十分であったため、衝突海難などを起したときは、海難審判や犯罪捜査が行なわれることとなります。

海難審判庁により行なわれました内航貨物船海難の特徴や問題点の分析結果によりますと、平成12年～14年の三年間の全海難件数約2万件のうち、内航貨物船関連の海難は約1万件でほぼ半数を占めています。

内航貨物船関連の件数を種類別にみると、衝突が約半分、次いで乗揚が約四分の一、岸壁等に衝突が約1割となっており、衝突事件は、年間では5～7月が多く、時刻別では2～6時台と11～14時台に多く発生しています。

衝突事件三百数十件の約3割は横切りの態勢で起きており、かつ、衝突まで相手船に気付いていないもの及び相手船を認めたもののその後動静監視が不十分であったものが5割強にのぼると発表されています。

また、衝突事件の4割は船橋当直交替後の30分以内に発生していると発表されています。

海難審判庁の資料から何が見えるでしょう。見張りの重要性を再認識する必要があるのは勿論ですが、当直交替直後に見張りの空白時間を生じさせない必要があります

それに加えて、入直準備時に周囲を見回し確認すること。当直引継ぎ時に「気を配る船がありますか？」と問い掛けること。その返答に自分が事前確認したものを照合しておくことが大切であると気付かれたことと思います。 【安全管理室】

【漚 標】

5月25日、東神油槽船株安全協力会定例総会を開催して、次の重点目標等を掲げ、強力に安全活動を推進することとし、無事故、無災害、無違反を誓いました。

「最重点目標」

棧橋および棧橋施設損傷事故 ゼロ

「重点目標」

労働災害 ゼロ

衝突・座礁事故 ゼロ

漏油・混油事故 ゼロ

爆発・火災事故 ゼロ

「年間確認項目」

あいさつの励行状況

整理・整頓・清掃の状況

指差呼称・反復の状況

荷役前のバルブ閉鎖の状況

「月間目標」

七月 積荷の品質管理の徹底

・安全航海の徹底

八月 健康管理の徹底

九月 労働災害の防止の徹底

十月 安全荷役作業の徹底

十一月 安全着離棧作業の徹底

十二月 年末年始の総点検

一月 火気管理の徹底

二月 静電気対策の徹底

三月 荷役設備の点検の徹底

マンネリにならずに繰り返し実施することは本当に難しいことですね！

何処かに危険・事故要因が潜んでいないか、もう一度自分に問い掛けて見ましょう。 (編集子)