

# TOSHIN STUDY New 29

平成21年12月25日 B Y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

## 【ヒヤリハット】

乗組員の皆様には、着舷・荷役作業で忙しい中、面倒な訪船パトロールに対しても嫌な顔を見せずに毎月積極的にのお付き合い頂き有難うございます。

本号では、過日の訪船パトロールの際に回収したアンケートに書いてありましたヒヤリハット事例について考えてみました。

どのような事例(過誤)か?の欄に「出港時、係船索を巻き取る時にフェアリーダーとロープの間に手が挟まれそうになった。(遠因に、不適切なロープワークがある)」と、そして対処(措置)は?の欄には「周囲をよく確認してからロープを巻く。危ない時に笛、声で知らせること。(余りにも当り前ですが、挟まれそうな所に手を入れない。危ない手を早めに引っ込めること)」と記入してありました。

元々、甲板作業は常に危険が伴うのですが、機械で巻き取る際のロープ作業、船体動揺下・シフト中のロープ作業は、時折、負傷事故発生の情報聞く様な労務災害の危険性が高いものです。

もし、指や手を挟まれて、負傷あるいは切断する様なことになれば、負傷者が手術・入院する苦しみを負うほか、家族も来院して看護する様になるでしょう。また、負傷者の搬送などのため荷役業務を一時中断することになるのですが、それだけではなく、一部の石油企業から安全改善措置が講じられるまで入港禁止にされる虞すらあります。

「ヒヤリハット」とは、「危険察知」を表す言葉であると思います。また、「周囲をよく確認してからロープを巻く。危ない時に笛、声で

知らせる。」は、「注意義務」という言葉で表わされるのだと思います。

ヒヤリハットの段階で留まらずに、危険を察知したのに、事故を防ぐ対処措置が適切でなかったため他人に怪我をさせた者や、危険を察知できる可能性があったのに、注意散漫・怠惰な態度により察知せずに事故を起こす行為をした者は、民法上の賠償、刑法上の刑罰、行政法上の免許停止などの責任を負うおそれがあります。

ヒヤリハットとは、事故発生の危険があったが、発生に至らなかった事例です。これに反して、法令上の責任は、事故発生に至ったときに、誰かに過失が無かったか?と追及するところがヒヤリハットと違います。

さて、察知可能な危険に気付かない、危険に気付いたが対処が悪い、危険に気付いたけど高を括ったという様な過失を念頭に置いて、ヒヤリハット(危険察知) & 対処(注意義務)と、法令上という過失とは、どこの構造が異なるのか考えてみます。

ヒヤリハット(危険察知)と対処(注意義務の順守)は、安全の確保・維持を目的として、結果の発生を未然防止する取組です。一方の法令上の過失の認定は、行為をした又は行為をしなかったため発生した法益の侵害(社会の平穩、人の生命・身体、財貨・財産・権利、円滑な交通等への侵害)の結果から逆に特定の責任者までたどる取組です。

ヒヤリハットと過失の認定の両者ともに、察知した危険又は行った危険行為と生じる結果との間に、誰しも認める因果関係が必要です。これを客観的な因果関係と称します。

なお、ヒヤリハットの場合には、実は結果発生の可能性が極めて小さいとか、殆ど可能性が無いときでも、本人の知識・経験から結果が生じる可能性を予見してヒヤリハットする場合があります。これが、客観的な因果関係に対比される主観的な因果関係(の予見可能性)になるのでしょうか。

ヒヤリハット(結果が生じる可能性を察知)したが、その時点では、いかにように対処(事故発生防止措置)しても事故を回避できないことがあります。例えば、分離通航の航路を

反航していた船舶が、200～300メートルに接近した時に、突然、変針してぶつかってきた場合です。このような場合には、なんとか衝突を避けよう努めても「結果」つまり「衝突」が回避できないときがあります。

つまり、如何に対処しても時間的に間に合わない時点でヒヤリハットしても**事故の未然防止は不可能である**と思います。また、結果を予見できる可能性が無いとか、結果の発生が避け得ない時にならないと結果が予見できない場合は**過失認定が困難になる**でしょう。

以上 ～ を整理しますと、ヒヤリハットと過失の認定は、ともに**悪い結果の発生**を対象としています。そして、結果と行為の間の**因果関係の存在**、注意を払って**結果を予見する義務**(予見可能性の存在)及び**結果を回避する義務**(回避可能性の存在)を果たす**注意義務の存在**を検証する取組みだと思います。

(現在の行為や状況と悪い結果との間の因果関係を察知した)ヒヤリハット事例を大切にしなければならないと云われる理由や、個々のヒヤリハット事例毎に(悪い結果の発生を回避する)対処措置・改善策を講じることにより事故防止が図れると云われる理由は、ヒヤリハット事例と本当の事故事例とが同じ構造をしているからだと思います。

一昨年のドック時、「炎上」の題名で霧中航行中の衝突事件の海難審判を解説するビデオ(第八新水丸にもあります)で安全研修をしていますが、業務停止の懲戒裁決を受けた一航士と、懲戒裁決を免れた船長では、次の様に「問い」・「答え」の言い方が異なります。

#### 一航士

「相手の動きを注意していればこんなことにならなかった。(因果関係と結果の主観的予見可能性)」「特に霧の中では相手の動きを継続して監視しなければならなかった。(注意義務の存在)」を自白している。

#### 海難審判

「相手船のレーダ映像が左舷にあれば、左舷にかわるとは言えないものである。(客観的注意義務の存在)」「動静を監視する見張りを怠った。(注意散漫・怠惰な態度を認定)」を認定している。

#### 一航士

「霧の中では安全な速力で進行しなければならなかった。(結果予見・回避の注意義務の存在)」を自白している。

#### 海難審判

「視界制限状態における減速、信号が適切でない。(注意義務の存在)」「距離が近づいてから対処しようとした。(回避可能性を失くした注意義務怠慢)」を認定している。

次に、船長への狭視界の報告については、**審判長**

「何故、当直に就く一航士に霧が出たら報告しろと指示しなかったのか？」

#### 船長

「指示を与えなくても、一航士は一人でちゃんと当直できるからです。」

#### 審判長

「当直を交代する時、霧で視界が悪くなると予想できなかったのか？」

#### 船長

「予想できなかった。また、何かあったら私を呼びに来ると思っていた。」

#### 補佐人

「指示しなかったのは、一航士を信頼していたからですね？」

#### 船長

「はい、仕事ができる人間ですから。」

#### 補佐人

審判長に聞こえる様に「指示しなかったのは、一航士を信頼していたからですね？」と再確認しています。

即ち、一航士と船長の「問い」・「答え」違いは、結果を予見し、回避する**注意義務**が存在したか？どうかの違いによるようです。

ヒヤリハットの積み重ねや危険予知訓練(KYT)は、結果を予見する力の向上につながるものですし、本号冒頭の**対処(措置)**の積み重ね・マニュアル・各種の作業標準は注意義務を分り易くするためのものです。

そして、**ロープを巻く(危ない時)前に、声で知らせる**のは、結果回避可能性があり、かつ注意義務が順守できる最終段階です。

今後とも、ヒヤリハットを大切にして事故防止に努めて下さい。安全管理室