

# TOSHIN STUDY New59

東神油槽船株式会社 平成26年4月30日 B.V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

TEL03-3270-3033 ・ FAX03-3241-2812

## 【基本に忠実に～PDCA サイクルの活用】

みなさんもお存じのとおり、国内外で船舶にからむ事故が続いています。東京湾入り口での貨物船同士の衝突・沈没事故及びそれに伴う燃料油の流出事故、横浜大黒ふ頭に係留中の大型車両運搬船のバンカーミスによる燃料油の流出事故、沖ノ鳥島では岸壁用ケーソンの曳航作業におけるケーソン転覆に伴う作業員の死亡事故。海外に目を向ければ、韓国におけるフェリーの転覆海難は非常に心痛む海難です。また、内航タンカーにおいても鶴見サンマリン(株)様から速報等の水平展開で周知されていますが、島への単独衝突事故や、タンク作業時における転落死亡事故も発生しています。

それらの事故の中には、今までに実施されてきている安全対策を確実に行っていけば防げたであろう事故や、防げなかった場合でも、被害の拡大を最小限に抑えることができたであろう事故がほとんどだと思います。

事故が起きるたび、必ず再発防止策について検討が行われます。具体的には

① 今まで実施してきた安全対策では対応不可能又は不備があった場合にとられる、新たな安全対策

② 実施すべき安全対策の不履行<sup>ふりこう</sup>や不手際に起因する場合には、実効性あるものにするための体制の見直し

が、大きな分類として考えられます。

最近の体制整備においては、「PDCA サイクル」というものが大変重要視されています。みなさんも既にご存知だとは思いますが、今回はこの PDCA サイクルについてお話ししたいと思います。(過去の TOSHIN STUDY の記事をチェックしましたが、PDCA サイクルについての寄稿がありませんでした。今更かもしれませんが、自分の中の知識を再確認の意味で、読んでいただけたらと思います)

右の図は一般的に良く使われているサ



イクル図です。当社の場合は品質管理や安全管理、環境保全といった目的に対し、ISM に基づく各種手順書がありますが、それに基づいて様々な「計画」を作ります（例えば、荷役計画、回航計画、訓練計画、整備計画等が該当します）。荷役作業等を手順書等に従って「実行」します。その後、関係者で会議（このひとつとして安全衛生会議がありますが、それに限らず荷役前の会議等でも構わないと思います）を行い、手順書の内容で問題ないか、間違っただけの指示や不足している手順がないか「点検」します。そして、その結果に基づいて各種手順書を「改善」します。

その改善結果を次の荷役「計画」等に反映させて、再び「実行」します。次の実行は、新たに改善した部分の検証も当然含んで、「点検」（評価）します。これがまた「改善」「計画」と結びついていくこととなります。

実はこの PDCA サイクルの図は前ページのものは判りやすいですが、厳密な意味では正確ではありません。右の図を見てください。真ん中の矢印は、企業の目的によって内容は変わってきますが、当社の場合には、安全運航・安全荷役のための体制の「レベル」だと思っただけありがたいと思います。



ひと周りの PDCA サイクルが終わり、新たな PDCA サイクルに入った時、平面的な 2 次元のエンドレスループではなく、より高度な体制が構築されている、ということです。これを「スパイラルアップ」とも言ったりします。

この PDCA サイクルにおいては、新しい問題点だけではなく、以前から実行すべきもののうち、何らかの理由で実行しなくなってしまったものへの点検も含まれます。実行されなくなった理由が、実行する必要がなくなったのか、あるいは失念等で実施することを忘れてしまうこともあると思います。人間ですから完璧ではありません。失念は仕方のないことですから、それを防ぐにはどうしたらよいか、ということについて「改善」することにつなげていくことが大事だと私は思います。たとえば、チェックリストやダブルチェック体制がこれに該当すると思います。

この PDCA サイクルは、実施する人の意識によって、より高度な体制構築につながりますし、逆に骨抜きにしてしまうこともありえます。私も、これに関しては反省する部分があります。今後皆さんと共に、より安全な体制作りを進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

## 【編集後記】

私の経験から言えば、事故が発生した場合には、いい意味で「開き直す」ことも大切だと思っています。ここでいう「開き直す」という意味は、開き直って自暴自棄になるという意味ではなく、「事故を起こしてしまったことは（事故が起きてしまったことは）、くよくよ悩んだり責めてみても仕方がない。冷静になって、この状況から何を優先（人命に危険が生じている場合には、当然人命の安全確保が第一だと思います）し、そのために何をすべきかを、沈着冷静に判断して実行する。」ことがその後の明暗を分けることになるからです。

ところで、韓国の事故の報道をチェックしていると、フェリー会社では利益向上のために、現在の日本の常識では考えられないことをいろいろ行っているようです。利益を出すことは企業として必要不可欠ですが、それも安全の上で立ってこそ成り立つものだと思います。

私は、当社に来てまだ日が浅いので未だに勉強の日々ですが、この前過去のファイルを見ていた時に、当社が ISM を取り入れたときの経緯の一部を知りました。ご存じの方も多くいらっしゃると思いますが、ISM について他社のシステムをそのまま引用して取り入れたのではなく、1年の時間をかけてじっくりと体制を整備したそうです。この姿勢は東燃ゼネラル石油(株)様の会社へのヒアリングの際にも、高い評価を受けています。そうした諸先輩方の努力を引き継いでいかなければ、と思っています。

☆☆☆☆

安全管理室では、上村船員課長が退職され、新たに南部船員課長をお迎えしました。すでに何度か訪船しているので、話をした方も多いと思います。少ない人数ですが、より充実させていきたいと思っていますので、今後ともよろしくお願いいたします。

## 【訂正と追加～海技免状の履歴限定について】

前号において ECDIS 搭載船に乗船する場合には、IMO で定められたカリキュラムに従って行われる指定機関の研修を受講して、履歴限定を解除する必要がある、と話しましたが、4月になって運輸局から正式な見解が示され、「内航船で任意で ECDIS を搭載している船舶に乗船する場合には、履歴限定を解除する必要がない」とのことでした。また、現在 ECDIS を搭載している船舶に乗船している場合には、平成28年末までに2か月以上の ECDIS 搭載船への乗船歴があれば、必要書類を添えて申請により履歴限定を解除できることになりました。詳細はドックの安全講習会のときに説明します。

(完)