

TOSHIN STUDY New 63

東神油槽船株式会社 平成27年6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

TEL03-3270-3033 ・ FAX03-3241-2812

【来月は海難防止強調運動です】

毎年7月16日から31日までの間、全国海難防止強調運動が繰り広げられています。今年も行われると思いますが、今回は海難防止対策についてお話ししていきたいと思います。

【海難防止に向けて…事故防止対策に対する考え方の変化】

当スタディ60号の中で、事故を減らすための対策として大きく分けて2つあると説明しましたが、リスクマネジメントの世界ではそれぞれについて、①墓標（墓石）安全 ②予防安全 という表現を使っています。それらについて最初に少し説明してみたいと思います。

1. 墓標安全（Tomb Stone Safety）

発生した事故について分析し、再発防止のため事故発生の原因と防止策を検討することです。後始末型の対処療法とも言われており、欠点としては、責任追及（〇〇航海士が見張りを怠ったため等）になりがちなことです。これには、過去の海難データを解析し、頻度の高い海難に対し取られる安全対策もこれに含まれます。ここで検討された対策が「再発防止策」と言われるものです。

2. 予防安全（Proactive Safety）

日常業務から問題点を把握し、対策を立案することです。前向き型の根治療法とも言われており、危険因子の把握と安全情報の水平展開を行うことが、重要なポイントです。

墓標安全対策についてはかなり以前から実施されているものですが、現代においては、予防安全にかなりの重点が置かれており、予防安全を更に発展させた**予知安全**（予防安全に立脚した対策で、現状の傾向や変化が安全性に対する脅威度を予測し、技術的な対策を立てること）を遂行するために安全マネジメントシステム（SMS）が採用されています。海運業界においてもISMや運輸安全マネジメント制度の導入、というみなさんに馴染みのある形で採用されています。

【安全とは？】

そもそも、船舶を運航するうえでの「安全」の定義とは何でしょう？

ここで大事なのが **BRM** 等で学んだ「人間はミスを犯す生き物である」ということです。その他にもさまざまなリスクやエラーがあり、整理しますと

- ① ヒューマンエラーを完全になくすことはできない
- ② システムや機械では、欠陥や故障を完全には排除できない
- ③ 全ての事故や災害を永続的に根絶することは達成不可能
- ④ システムでは、コントロールされたリスクやエラーは許容し、被害を最小限に抑える保障をしなければならない

ことであるとされています。このことから、

安全≠危険ゼロ であり、**絶対安全は存在しない**

ということがお判り頂けると思います。

このような前提の中で、安全についての定義がなされています。いくつか挙げてみますと

- ① **ISO**（国際標準化機構）では「安全とは受入不可能な危険がないこと」
- ② **JIS**（日本工業規格）では「受容できないリスクがないこと」
- ③ **ICAO**（国際民間航空機関）の **SMM**（安全管理マニュアル）では「安全とはハザードの特定及びリスク管理を継続的に行うことによって、人への危害あるいは財産への損害のリスクが受容レベルまで低減され、かつ受容レベル以下に維持されている状態」

と定義されています。表現は若干違います（**ICAO** の定義にある前段部分については、**ISO** や **JIS** では安全に関する説明文の中で触れています）が、同じ意味の内容が書かれているのがお判り頂けると思います。「多少のうっかりミスやひやっとなることがあっても、二重チェックや二重の安全対策等がうまく機能することにより、船の運航や荷役作業に悪影響を与えなければ、「安全」な状態が維持されている」といえるのではないのでしょうか。

【ヒューマンエラーについて】

前述に出てきましたヒューマンエラーについて、もう少し考えてみたいと思います。基本的な考え方として

- ① 人間はエラーを起こそうとして行動してはいない
- ② 一生懸命やった結果がエラーになることがある
- ③ 人間の柔軟性、臨機応変な一面もエラーの原因となる
- ④ ヒューマンエラーの原因は人間の特性であり、人間の能力の限界である
- ⑤ 当事者を罰しても再発防止はできない
- ⑥ エラーの背後要因を突き止めることが第一であると認識することが必要です。

これらヒューマンエラーが発生する可能性がある中で、「安全」に船を運航するためにキーとなるもののひとつがニアミス（ヒヤリハット）の積極的報告です。リスクに関して船内だけではなく陸上も共通認識を持ち、リスク軽減策を検討・実施することにより、事故にまで発展するリスクを減らしていくことが重要です。また、すでに確立されている手法として、**BRM**に基づいた積極的なコミュニケーションによる情報共有も大切です。船内におきましても安全衛生会議等の機会を活用して **BRM** の重要性を再認識して頂き、引き続き安全運航をよろしくお願いいたします。

なお、今回は海難防止強調運動に関連した記事として運航を中心として記載していますが、整備作業や荷役作業等、業務全般においても同様に危険性を認識し、リスクアセスメント等を通じてリスクに対する船及び会社の情報共有化を図るとともにリスク軽減策を検討・実施していきますので、よろしくお願いいたします。

【編集後記】

安全と人的要因（ヒューマンファクター）に関するものは、非常に重要だと思いますので、今後も機会があれば紙面を割いて紹介していきたいと思います。

最近、**MERS** コロナウィルスに起因する感染症が問題となっています。現在情報収集中ですので、原稿がまとまり次第臨時号を発行します。

(完)