



平成20年8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

【危機管理 vs 危険管理】

近年「リスクマネジメント」、「危険管理」、「危機管理」という言葉を耳にします。

「危険」の言葉は、海難事故、労災事故、荷役事故を表わすのに適切です。使用する言葉の意味は似ていますが、金銭的な損失、経済的な損失を負う危険な事態を表現するときは「リスク」と云うようです。

「危険管理」と、「国際安全管理規則(I S Mコード)」や「内航タンカー荷役作業基準」は関係がありそうです。「安全管理」を尽くしても事故が生じた後は「危険管理」に移行するという関係にあるので、「安全管理」と「危険管理」では事故発生前の対策なのか、事故発生後の対策なのかが違うのだと思います。

「I S Mコード」や「荷役作業基準」は安全管理のものです。事故の察知、事故初期対応(状況報告、退避・避難)や被害を局限する危険管理の措置も決められています。

「危機管理」の言葉を使うと、何か偉くなった気持ちになります。でも、無造作に多用されている割には、その意味内容がバラバラであるように見受けられます。

きっと、危険管理の「危険」と危機管理の「危機」とはいかなる事態なのか、「危険」と「危機」はどこが違うか分かり難いのでしょう。

でも、危険なガソリン積載タンカーの事故は、「危険管理」を超えて「危機管理」が必要な事態になる可能性が大きいと分かります。

そこで、ガソリンという極めて危険な物を積載した船舶の事故では、「危険」及び「危険管理」をどのように考え、どのように対応したら良いのか、更には「危機管理」のセンスで対応すべき事態があるか検討してみます。

国家・政府が危機管理すべき「危機」とは「国民の生命、身体又は財産に重大な被害が生じ、生じるおそれがある緊急の『事態』(内閣法第15条第2項)」としています。

その例として、①大規模な地震、火山噴火、風水害等の自然災害。②原子力事故、油流出事故、航空事故、コンビナート災害等の重大事故。③ハイジャック、大量殺傷テロ等の重大事件。④外国の邦人の避難を要するような事態を挙げ、その他の事態を含めて個々の状況に応じて具体的に判断するとしています。

次に、「危険管理責任」と称せられる行政機関の責務があります。

一般的に、個人や会社は危険な行為をしないこと、危険を避けることが当たり前です。

そしてもし事故発生時には自己責任の下、自力救助し、生じた被害の責任をとるのが当たり前で、かつそれが自然でしょう

しかし、ある程度の危険は受け入れないと近代の産業活動及び生活活動が出来なくなってきたてきております。その関係上、国家・社会上の必要から、義務的でない善政から一步前進して、行政機関に、個人や会社を危険つまり事故から救助し、被害の局限を図るという行政責任が負わされるようになりました。

それを称して「危険管理責任」と云います。行政機関は所掌する仕事に関する「危険管理責任」を負っています。

例えば、海難が発生したことと、船主・事故船舶では自力救助できないことを知りながら、出動可能な巡視船艇・航空機があり且つ出動すれば救助できたにもかかわらず、出動しなかったため被害が生じた場合、その被害を受けた個人や会社から行政機関に賠償責任を追求する道が開かれる時代になりました。

どんなに頑張っても、上手く対処しても地震、火山噴火等の自然災害や原子力事故等の重大事故の際には大きな被害が生じます。

「危機」による被害は政府の政治責任の問題になっても、行政機関の賠償責任の問題にはならないと思えます。この点で「危険管理責任」には行政機関の責任を追求する道がある

のと異なります。その理由は「危険」と「危機」には質的な違いがあるからだと思います。

もし、5,000klの白物油を積載したタンカーが衝突し、火災爆発・沈没したら大事故ですが、日本国政府が中核となって危機管理することには多分ならず、海上保安庁など行政機関が大規模海難として事故処理マニュアルに従って対処するものと思います。

しかし、同じ事故でも中小のタンカー船社にとっては会社の名声や存立に絡む危機事態であることに疑いはありません。

当然、一般的な事故処理マニュアルの想定範囲内を超える重大な事態になれば、会社の最高責任者即ち経営者が高度な判断や対応を決断することになるでしょう。

以上のように、事態の規模・態様を具体的に想定し、その事態を対処・処理の対象とし、勢力や体制を整備し、処理マニュアルを準備することができる事態は「危険」であり、それを想定し、勢力や体制を整備し、マニュアルを準備し、訓練するのが「危険管理」です。

一方、具体的想定が難しいため、事態の定義や影響する範囲、対処方針程度しか決められないのが「危機」であり、事態の察知、事態変転の予測に資する情報の収集、対処発動手順を準備したのが「危機管理」だと思います。

次に掲げました2事例は、事故対応を誤れば「危険」レベルから「危機」レベルに変質することを示しています。

昭和49年の水島港と、昭和53年の仙台港で発生した事例で、陸上石油タンクに亀裂が生じて、大量の重油が流出する事故です。

三菱石油水島の事故では重油7,500KLが、東北石油仙台の事故では重油など2,900KLが港内に流れ出ました。

仙台の事故は、6月12日17:15に発生したM7.4の「宮城県沖地震」により重油と軽油の計3タンクに生じた亀裂によるものです。

水島の事故では、タンク底板に亀裂が生じた原因についてタンク基礎が弱体、基礎の局部沈下と、溶接欠陥や疲労破壊が重なったのであろうと云われました。

タンクは防油堤内に在りますが、運悪く防油堤が壊れたり、雨水の排水路の閉鎖が不十分だったため海上に流れ出ました。

両事故では、海上流出量に3倍弱の違いがありますが、石油基地の何万KLの貯蔵タンク量に照らせば、数千KLの違いにより事故の態様がさほど異なるものではありません。

水島の事故の浮流油は、備讃瀬戸全域、播磨灘から鳴門海峡まで拡散したため連日マスコミ、国会から槍玉に挙げられました。

仙台の事故の海上流出油は、石油基地前面付近海面のみにて回収に成功しました。

仙台の事故の幸運は事故発生時刻です。加えて当時、防災曳船がたまたま石油基地向け中だったことです。

石油基地に着いた乗組員は、特に地震の被害が無い様なのでマニュアル通りにオイルフェンスでも張ろうかと考え、展張作業中に油が海面下から湧き上がってきたのです。

水島の事故の不運は、12月の夜9時前という事故発生時刻です。しかし、船溜りや付近海面をオイルフェンスで囲める機会があり、成功しかけました。仮に、地元の通航船舶からオイルフェンスが通行の妨げになると云われても、頑なにマニュアル通り対応・作業していたら「危険管理」から「危機管理」に変質することはなかったように思います。

勿論、「危険管理」も「危機管理」も指揮(者)は単一であるべきです(「マニュアル」又は「社長」)。そしてもし仮に、三菱石油の社長が「オイルフェンスが通行の妨げになる」と現場から報告を受けたら、きっと「十分に補償すると答えて、今日・明日は我慢してもらえ」と指示したのではないかと思います。

長々と両事故の違いを対比しました。

乗組員の皆様には①事故時にはマニュアル通り着実に対処されるようお願いいたします。

次いで、船長には、マニュアル通りに対処しつつも②この事故に限って、社長の高度な判断・決定が必要では?と考えるセンスを忘れないようお願いします。

安全管理室