



平成20年11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

【 説明責任 】

先月、同業者情報交換会が開催されました。情報交換会は、わが国の石油企業及び内航タンカー船社に関する情報。特に安全荷役上及び事故防止上の問題と対策に関する情報を交換する場です。

先日の会では、(タンカー船社により)本年6月に隠岐島の油槽所タンクで発生した混油事故の顛末について報告がありました。

事故概要は、①揚荷役予定日の前日夕刻に油槽所基地の岸壁に着岸。打合せの結果、灯油、軽油、ガソリンの順序で揚荷するとしたが、事務所で船長が陸上係員と再度打合せした結果、軽油、灯油、ガソリンの順序で揚荷することとなった。②揚荷役作業当日7時頃、軽油、灯油、ガソリンの順序で揚荷を開始したが、軽油揚荷中に陸上タンクからオーバーフローがあったのでポンプを緊急停止し、荷役を中断した。③油槽所基地の指示により、揚荷を再開・続行し、10時頃に荷役を終えて、5分後には離岸し出港した。④3日後、石油元売会社から油槽所タンク内に混油発生の通知があったとのことです。

事故概要は以上ですが、タンカー船社の言では、①陸上タンクのオーバーフロー後、本船側から荷役中止を申し入れたこと、②基地側からオーバーフローは基地側の責任であり本船側に関係はないとの返答があったこと、③本船側に関係がない事態であるので口外しないよう求められたことが報告されました。

また、本船側は、配管、バルブを塗分けし、油種を示す札を掛け、バルブにはトラロープ又は施錠にて誤操作を防止する措置を執っているが、陸上側は、配管やバルブの塗分けな

どの誤操作を防止する措置が不十分である様子が写真報告されました。

荷揚げ終了の3日後になって判明した事態に関して、利害関係者(ステークホルダー)である荷主や消費者に対して説明責任を果たすことのは大変難しいことです。まして、利害関係者との間で事故責任の有無を論争する場合には極めて困難になります。

この混油事故の場合、混油が判明するまで時間が経過しているため、船舶と油槽所基地の間で情報伝達するチェックリスト及び記憶している口頭での遣り取りを元にして利害関係者に説明することになります。

法令の遵守や、適切な企業秩序の確保や、経営の透明性や、事故防止・安全管理対策や、環境や労働問題の改善などが説明のための要素ではありますが、これら及びその基盤である企業倫理に欠けるところが無いと証明することが説明責任を果たすことではありません。それらは企業のPR活動です。

利害関係者に説明責任を果たすとは何かと申し上げますと、企業は利潤の追求を目的とする組織ですが、企業活動が社会に与える影響に責任があると分かっていること。このことから、事故が生じて、変転する各局面に対応して、企業が自発的に最善の意思決定し、最適の対応をとることです。

そして、全ての利害関係者及び社会の疑問に対し、企業の自発的な意思決定及び対応活動の結果を広報して、利害関係者及び社会の了解が得られたとき説明責任が果たされたと言えるのだと思います。

さて、この混油事故を、説明責任の視点から考えてみたいと思います。

その①、荷揚げ前日、揚荷は灯油、軽油、ガソリンの順序としたが、再度の打合せにより軽油、灯油、ガソリンの順序に変更しています。荷役順序は、海陸の了解・確認の下で変更可能ですので問題は無いでしょう。

また、全国内航タンカー海運組合作成の「船舶荷役安全確認表」中の最初の項目「荷役管理表」には、船側及び陸側の責任者は荷役管

理表を使用して荷役前ミーティングを行うとし、船側及び陸側の双方で確認の上、夫々の責任者が署名する様になっております。(隠岐島の油槽所でも同じと思います。)

問題は、荷役管理表は船側が作成し、陸側は確認の署名をしないことです。(船側は、荷役管理表の差し替えが可能です。)

また、荷役前ミーティング後の荷役順序変更を記録に残す手順が定められていません。

口頭で変更を確認したり、舷梯付近の荷役管理ボードの写真を残すより、荷役管理表を訂正して確認の署名をするのが良いのでしょうかと思います。

その②、この事故の混油の原因を今から確定するには証拠が不足しており、状況証拠から推定せざるを得ないのですが、全く分からないと云うべきなのだと思います。

何故なら、**a** 油槽所の各油種タンクに正しく揚荷されたにも関わらず、その後の油槽所側の操作ミスにより混油したとも想定できますし、反対に、**b** 各油種タンクに至る配管が正しくラインアップされたにも関わらず、船側の揚荷操作ミスにより混油したとも想定できます。つまり **a** ~ **b** 間に推定される数多のケースの何れであったか分かりません。

問題は、(オーバーフロー、荷役緊急停止の時点で、責任の所在を論争する大事件になるとは予想困難としても)船舶から船社に事故発生を報告しなかったことです。

口止めされたから報告しなかったという説明では、本船側に何か失敗や間違いがあったと推定されるおそれがあります。油槽所と本船が共同して何か隠しているのではと推定されるおそれがあります。

上記その①では、事故防止・安全管理対策を改善する余地が見えますので、欠陥がなかったと説明できないでしょう。その②では、企業秩序が適切に確保されてないと評価されても仕方ありません。また、何人に依らず液体危険物の流出を発見した者は通報する義務があるので(液体危険物流出を隠すと)法令遵守の意識に欠けると指弾を受けるおそれがあります。

C S R (Corporate Social Responsibility: 企業の社会的責任) という言葉を、最近よく見かけます。

C S R の概念が定まったようには聞きませんし、定義を目にしたことはありません。

でも、その凡そを概括してみますと、企業を持続的に発展させ維持していくには、企業は社会的な存在であり、企業活動は社会に影響を及ぼすのであるから当然その責任を負うという認識の下、対社会・消費者(品質、環境、透明性、株価)、対地域(雇用創出)、対従業員(安全衛生・労働三権)、対顧客・傘下企業(取引先への配慮)などの利害関係者に対し、企業の自発的意思決定及び社会活動について説明する責任を適切に果たしていくことを云うのだと総括できるでしょう。

既に料亭「吉兆」はありません。他の宴席で残った肉を別の宴席に使い回した。松阪肉と同等の高級肉だからブランド名「松阪」を使ったようです。その時も説明責任を十分に果たしてないと思いましたが、顧客は帰ってきた様です。その後再度、他の宴席で残った魚を調理して別の宴席に出したことの説明責任も果たさなかったのが命取りになったと思います。

隠岐島々民(マスコミ)が騒いで、何故オーバーフローを消防に通報しなかったのか、油槽所や船舶は隠蔽する体質があるのではないのか、口止めするとは組織ぐるみの意思決定・対応ではないのか、なぜ今のマニュアルでは混油を防げないのかと追求されなかったのは不幸中の幸いであります。

さて、事件が発生した時点では、我々凡人には、その後の変転や最終結果の重大さを予測することは困難です。どうすれば良いのか各種事例に使える解答も無さそうです。

でも、社会的に承認されるとか、赦されるかどうか分からなくても、事件発生時や、起きそうなときは、基本に戻って、心配性の人になって、自分達的意思決定及び対応活動に最善を尽くすことだと思います!

それしかない様に思いますので、よろしく
安全管理室