

TOSHIN STUDY New58

東神油槽船株式会社 平成26年3月10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

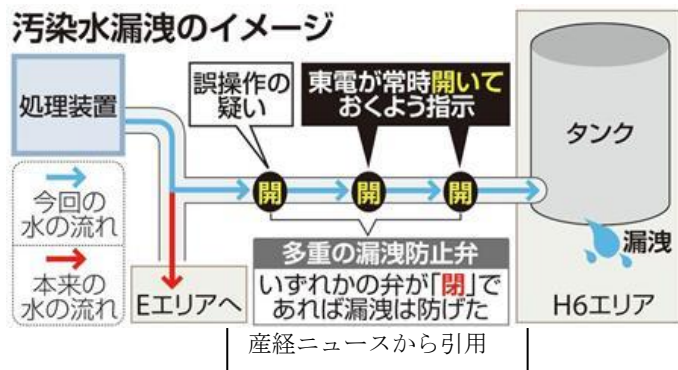
TEL03-3270-3033 ・ FAX03-3241-2812

【安全対策の方向性を間違えないようにしよう】

～対岸の火事ではありません～

皆さんも既にご存知だと思いますが、2月19日に福島第一原発で、汚染水の漏えい事故が起きました。概要としては本来別の空きタンクへ汚染水を移送する予定だったのが、バルブ操作を間違えて、満タンに近い貯蔵タンクに流れ込み、オーバーフローしたとのことです。

汚染水漏洩のイメージ



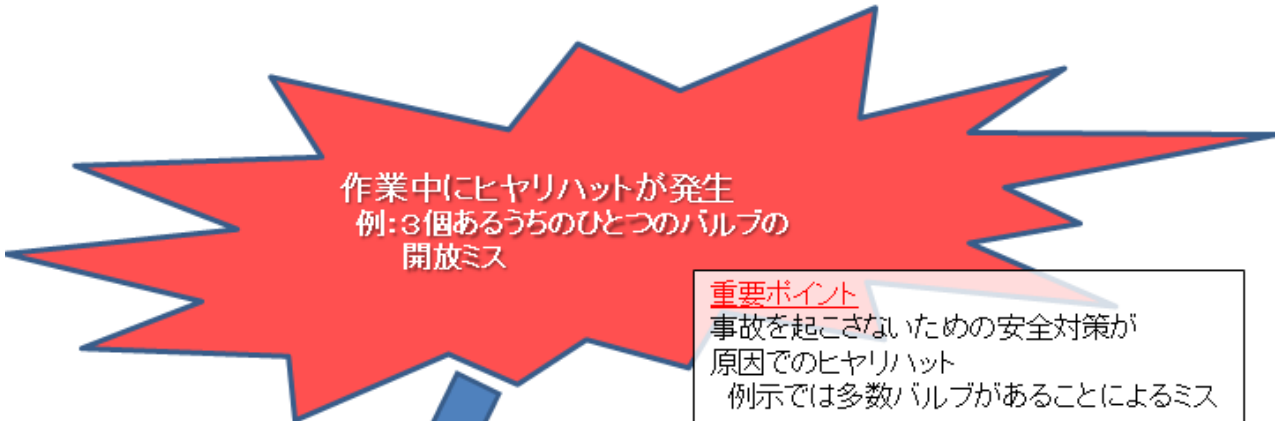
しかも、メインの配管から各タンクまでにバルブの不具合や、操作ミスに備えて3個のバルブがあったにも関わらず、東電自らが常時開閉するバルブ以外は常に開けておくように指示を出していた、というのが真実のようです。

ちょっと常識では考えられないミスだと思いませんか？あれだけ、汚染水に対する危機管理ができていないと叩かれながら、この有様です。

とりあえず、非難についてはニュースの解説者にお任せするとして、ここで重視したいのは、「手続きの簡略化は事故を誘発しかねない」ということです。バルブを常時開放するように指示していた理由は今のところ情報公開されていませんが、私のような素人でも思いつくのは

- ① タンクへの移送手順が煩雑なうえ、乱立したタンクの間を縫うように設置された配管にバルブが設置されているため、移送準備に手間と時間がかかるのを簡略化したかった
- ② 1個でもバルブを開け忘れると、ポンプがトリップして大変なことになる、というくらいでしょうか？もしかしたら、今までに何度もそういうトラブルが発生して作業が中断したため、それを防ぐために開放を指示した可能性もあります（何もきっかけがないのにそのような指示を出すことは考えられません）。もしそうであるなら、トラブル防止の見直しのベクトルというか思考の方向性が間違っていると思います。

次ページで判りやすく図解で説明したいと思います。



重要ポイント
事故を起こさないための安全対策が原因でのヒヤリハット
例示では多数バルブがあることによるミス



当然再発防止に向けての検討がされますが……

本来であれば
ミスなく、安全対策を確実に実施するためにはどうしたらいいか検討するソフト(対応手順)だけでなく、必要に応じてハード面(施設の改良)も検討する必要がある。

ところが……

新たな対策は、
見たいは現場の負担を増大させることが多い

- ・全員に事前の周知及び指示の徹底が必要
- ・逐次の報告が必要
 - …ある意味職人気質の方がいちばん嫌う部分

以後の安全対策の岐路(分岐点)

ミスをなくすため、という部分に意識が集中しすぎて作業の簡略化に走る
例: 煩雑さを解消して、ミスをなくすためにどうすればいいか

3個あるバルブうち、メインの配管に近いバルブのみ開閉することにして、他は開放する

結果として……

見たいの作業量は減少し、現場の負担は減少

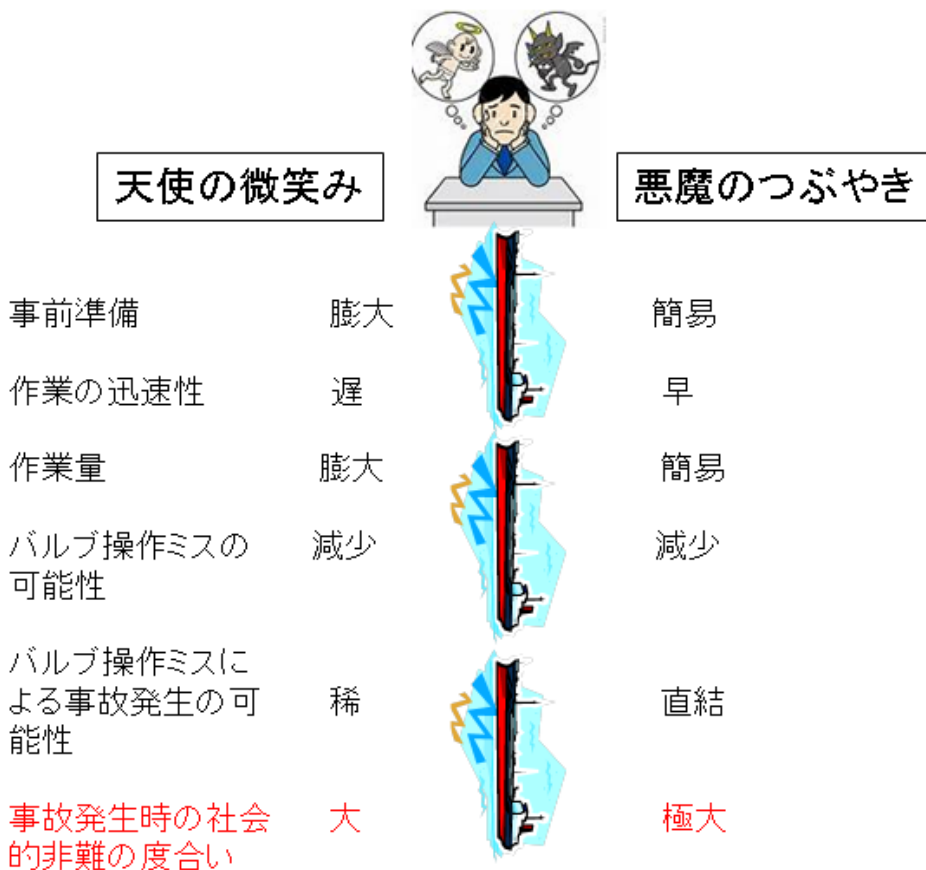
悪魔のささやき

天使の微笑み

準備に時間と手間がかかっても**安全第一**に考え手順を追加する
例: バルブに個別番号を取り付け、作業の都度計画書を作成し、事前ミーティングを全員で行い解放前及び開放後に責任者に報告する。責任者は、チェックリストで確認する 等



次ページで比較してみたいと思います



上記項目は私が考えたイメージですので、見解には個人差があるとは思いますが、しかしある程度は理解していただけたらと思います。ここで大事なことは、事故を防止する安全対策として作り上げたシステムを簡略化し、自分たちの手数を省略することは、ちょっとしたミスが重大事故に発展しやすくなる危険性を含んでいることです。

また定められた手順を踏んだうえでの事故であれば、非難は避けられないものの、原因調査のうえ同種の事故の再発を防ぐためにはどうしたらよいか、という前向きな安全対策が検討されます。しかしながら、手順の省略（安全対策の手抜き）により事故が発生した場合には、その手順を省略したことへの非難が集中し、原因者への責任追及にまで発展するとともに、会社（又は船の）信用度に大きく影響を与える可能性が高いと思われます。

このような事案で、労力を費やさずに済むように、またお互いのミスをカバーする（指摘するのではなく、フォローするという気持ちが大切だと思います）体制（作業を一人に任せるのではなくみんなのチームワークで処理していく体制）を維持しながら、今後も安全荷役及び安全運航をよろしく願います。

実は、私は以前バルブチェックリストの件で第八新水丸船長とお話しさせていただいたとき、船内でいろいろ検討してどうしたらミスをなくせるか考えて、オリジナルのチェックリストを会社から指示がある前に作成した、という話を教えていただきました。私は、この姿勢にとっても感動し、安堵感を覚えました。大きな理由は

- ① 自分たちで問題意識を持って、さらに共有化を図っている
- ② 解決策を担当者に任せるのではなく、意見を出し合っってより良いものにしようという意識がある
- ③ そして、それを実行できる船のまとまりがある

ということです。これはとても貴重な財産です。これからも陸上も含めチームワークで乗り切っていきたいと思います。

【編集後記】

先日速報を船に流しましたが、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部が改正され、4月から海技免状の更新手続きの一部が変わります。船員の使い勝手を考慮した改正ではなさそうですが、注意していただきたいのは、更新の申請と乗船期間との関係です。有効期限の1年前から半年前までに海技免状の更新申請を行うと、有効期限の起算日が申請日に変更されます。有効期間の短縮を嫌って、6か月前以降に更新申請を出すのはかまいませんが、失効させないように、また乗船直前になってから更新しないと大騒ぎしないように、有効期間が6か月を切った最初の休暇に入ったら、すぐに更新手続きに行ってくださいよう、よろしく願いいたします。

また、E C D I S 搭載船舶に乗船する甲板部職員は、所定の研修機関で E C D I S の研修を受講しなければ、平成29年1月から第八新水丸に職員として乗船できなくなります（なお受講しなければ海技免状更新時に履歴限定が付されることとなります）。今まで造船所等で皆さんに受講していただいた製造メーカーによる修了証では残念ながら認められません。今後下船中に順次研修を受けていただくことになると思います。

これらにつきましては、国土交通省からの広報（又は周知）の文書を手に入れましたら送付いたしますので、よろしく願いいたします。（この時期になっても広報資料がないというのが不思議ですが）

（完）