

TOSHIN STUDY^{New60}

東神油槽船株式会社 平成27年3月25日 B.V安全管理室

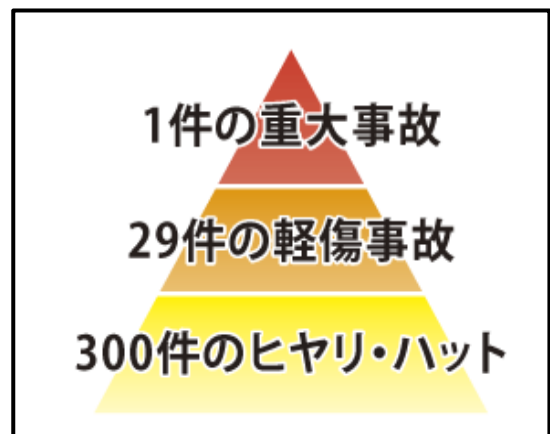
〒103-0023 東京都中央区日本橋本町 4-5-14 入江ビル7階

TEL03-3270-3033 ・ FAX03-3241-2812

【ニアミス（ヒヤリハット）の報告体制の充実について】

皆様もご存じのとおり当社では、船舶の安全運航や汚染防止について任意のISM(International Safety Management)に基づいて運営をしています。また、この体制が適切に維持されているかどうか、事務所と本船が定期的に審査を受けており、必要に応じて審査官からは是正措置等の指示やアドバイスがあります。事務所につきましては毎年審査を受けていますが、今年1月に受けた審査において、「ニアミスに関して船から報告がほとんど上がってきていないようなので、報告をあげてもらい、データの蓄積を行うようにしてください。」と口頭でアドバイスがありました。リスクアセスメントの試行結果も踏まえ、ニアミスの報告体制の充実のため現在手順書の改訂作業を行っています。乗組員にとっては、「また会社に報告する書類が増えるのか。」という嫌気のほうが先行するかもしれませんが、みなさんの安全を確保するうえでも重要な内容ですので、よろしくお願ひします。

そもそも、ニアミスの報告がなぜ必要なのでしょうか？一般的にはハインリッヒの法則が良く使われています。右に法則の概念を示すピラミッド型の図を載せています。1件の重大事故の陰には、29件の小さな事故があり、さらにその陰には300件のニアミス（ヒヤリハット）がある、というのがハインリッヒの法則です。その300件あるニアミスを減らすことが、重大事故を減らすことにつながります。例えば毎年100件のニアミスがあったとしましょう。理論的には3年に1回の確率で重大事故が発生することになりますが、そのニアミスを年間10件に抑えることができれば、重大事故が発生するのを30年に1回の確率まで下げられる、という理論が成立します。



事故を減らすには、大きく分けて2つのパターンがあると思います。ひとつは発生した事故を徹底的に分析し、事故に至った直接的原因や間接的要因を取

り除くことにより、皆さんが BRM 研修で習った事故に至るチェーンを断ち切る（連鎖させる要因をなくす）こと。もうひとつは今回のテーマでもあるニアミスの発生件数を減らして、全体の事故発生確率を減少させるというものです。この2つは密接につながっていて、全体として重大事故の発生を抑えることができると思います。

では、なぜ、ニアミスの報告が必要なのでしょう
か？理由はいろいろあるかもしれませんが、「準事故」だからだと思います。事故と同じく、ニアミスにも原因があります。結果としてニアミスで済んだだけで、最悪の場合には事故にまで発展した可能性があるかもしれません。事故にまで発展させない＝「芽を摘む」ために調査し、再発防止を図ることが目的です。調査した結果によって、

- ① 設備の改善が必要
- ② 手順書等の不備（記載がないというだけでなく、間違った内容ということも考えられます）
- ③ 乗組員のミスによる不安全行動が主な原因
- ④ ○○○という作業を行うにあたって、新たに判ったリスク

等の原因を明らかにして、乗組員全員で危険性を共有認識するとともに、必要に応じて設備や手順書の改善を行うことにより、再発防止を図るためです。

なお、ニアミスの報告に関しては、個人の責任を追及するのが目的ではなく、何度も言っていますが、同種のニアミスを船内で再発しないための対策です。この点の理解をじゅうぶんお願いします。そのために会社への報告については、個人名等を伏せた形での報告とする予定です。

ニアミスの発生件数は、絶対にゼロであることはないと思います。BRM 研修でも必ず言われていると思いますが、人間はミスを犯す生き物です。乗組員の不安全行動に関しては、新乗船者は不慣れなため頻度が多いかもしれませんが、また熟練乗組員であっても、慣れと惰性的作業の中で安全確認を怠ってしまう可能性もあります。

報告ゼロ＝問題なし ではなく 報告ゼロ＝安全に対する意識の低さ



だと思います。どんな小さなニアミスでも報告を上げてください。陸上と意見を出し合いながら、より快適で安全な環境を作っていきましょう。よろしくお願いします

【第八新水丸2年間無事故表彰にノミネートされました】

先日、鶴見サンマリン(株)様から、第八新水丸が2年以上無事故であることから、4月に開催される表彰式にて表彰する予定との連絡がありました。常日頃からの乗組員の安全運航及び安全荷役に対する努力の積み重ねの結果だと思います。おめでとうございます。

これからも引き続き乗組員ひとりひとりが安全運航及び安全荷役を心がけて、記録を更新していきましょう。

【編集後記】

最近急激に気温が上がってきました。各地で開花宣言がなされており、桜が咲き乱れるのも時間の問題かと思われませんが、同時に漁船による内海での操業が盛んになる時期でもあります。周年行われている底引き網や刺し網等に加えて、こませ網、さわら流し網、汽船船曳網（パッチ網）等が入り乱れて操業する時期です。沿岸部においては海上模様が比較的落ち着いてくるため、定置網も場所によっては沖合に移動される時期でもあります。引き続き、じゅうぶん注意して運航をよろしくお願いいたします。

また、昨年新しい甲板員も採用していますが、見張りをするうえで漁船のどこに注視する必要がある、漁法によって本船にどのような危険性があるかも含めたノウハウを諸先輩がしっかり教え込んで一人前の甲板手に育ててください。

以上