

TOSHIN STUDY^{New 67}

東神油槽船株式会社 平成28年5月30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

【OJTの意味と目標】

OJT (On the Job Training) という手法は広く一般に採用されており、当社のSMS (Ship Management System) 内においても、船内において実施すべき教育システムになっていますが、OJTの意味と目標について、インターネット上のあるホームページに興味深い記事がありましたので、今回はその内容を引用しながら説明していきます。

1. 基本的な考え方...OJTとは仕事を通じて訓練をすること

現場に職員を送り込む前に、教育すべきものを省略するためのものではなく、先輩や管理者が、対象者を実際の仕事に触れさせながら、

- ① 組織メンバー（船の乗組員として）成長するための布石
- ② 仕事に必要な知識や技能と取り組む姿勢
- ③ 仕事をするものの価値観や達成感等々を部下や後輩にどう効果的・有効に身につけさせるか

について意図的に取り組む育成・指導の活動をOJTと呼びます。

管理者にとって部下の育成と部下の指導は、明日の組織作りそのものであり、それを怠ることは、「その日暮らしのマネージメント」（いわゆる「行き当たりばったり」という状況）となってしまいます。

つまり、OJTを行うことは、

- ① 明日への戦力を増強すること
- ② 自分の後継者を育てること
- ③ 明日の人材を作っていくこと

であり、OJTを積極的に行っている人自身が、

「一歩先を見た仕事をしていること」

につながります。船という組織の力は乗組員ひとりひとりの力の総和以上にならなくてはなりません。乗組員を束ね、ひとつの方向に力を集結させていくマネージメントの基礎となるものがOJTであり、それまで培ってきた部下育成の成果が大きな影響を与えることとなります。

例えば、BRMやERM、リスクマネジメントといった安全に関わるマネジメントに関して、資源（リソース）として「人」が挙げられますが、OJTは昨日より今日、今日より明日へというように人という「資源」のレベルアップのために行われるものです。それが、結果として運航や荷役の安全性の向上、船全体の技術力の向上につながっていきます。

2. OJTを目的化してはならない

この意味は、新乗船者に対してOJTを実施することが手順書で定められているからその項目に従ってOJTを行う、というような感じで「**OJTをすることを目的としてはいけない**」ということです。何のため（例えば、甲板作業実施時に怪我をさせない**ための**安全指導、具体的な荷役手順を身につける**ための**実際の作業の流れの中で行う指導）にOJTを行うかは指導者によって、また対象者が誰かによって違ってきますが、先程も述べたとおりチーム力を維持・向上するためには、個々のメンバーが自分の役割を果たす力（知識・経験・スキル）を身に付け、また更なる向上をはかり、それをメンバーの総和として高めていくこと（チーム全体の向上）が必要です。

では、OJTを受ける側はどうでしょうか？受ける側はチームの一員として早く一人前として認められたい、という動機においてはチームの問題意識と一致するはずですが、その本人がこうなりたいと自分のなかで理想とする成長目標と必ずしも一致するものではありません。そのため、OJTを行う中においては、指導を行う場合にはときとして、目的を明確にして進むべき道筋について共通意識を持つことも重要となってきます。

3. OJTの最終目標

OJTの最終的な目標は「ひとりだち」です。個々のOJTにより様々な技術や能力を身につけることにより、組織全体の仕事に貢献し、いわゆる「仕事のできる部下（後輩）」に育てることであり、それには、本人の自覚も重要な鍵となってきます。

組織での業務を行っていくなかで、さまざまな状況の中で自分が期待されている役割、そして何をすべきかを自覚し、自ら積極的・自発的に行動することがそれに該当します。

4. OJTによる相乗効果

指導者として、また先輩として指導を行ったことのある方なら経験があると思いますが、自分のなかの10の知識の10全てをOJTという教育で指導することは不可能です。また、曖昧な知識のままでの指導も十分な指導を行えない

いことにつながりますし、自らの行動で示さないといけないことも多々あります。そのためOJTを行う側も、ときとして復習や学習により自らをレベルアップさせる必要が生じることがあります。なかには、優秀な後輩の出現によって危機感を覚え、密かに自己を高めるために勉強する指導者もいるでしょうし、指導することに日々苦悩し、いかに分かりやすく説明すると後輩のためになるか試行錯誤しながら行うこともあると思います。また、指導を行っていく中で新たな視点で物事を捉えることができるようになることもあります。

これらは、OJTという現場指導により、指導者や先輩諸氏も自らのレベルアップにつながることを意味しています。その結果、個々の能力が向上し、職場全体の能力が更に高まることとなります。

5. 最後に

内航海運の現状では、人的・仕事の余裕が十分でないことから、OJTを行う際には自らの仕事をこなしながら後輩の指導を行わなければならない、担当する船長・機関長、先輩諸氏には負担を強いることが多いと思います。しかしながら、自分にとっても、また自ら働く職場にとってもとても重要な研修制度です。今後積極的に取り組んでください。

【編集後記】

今月のドック、おつかれさまでした。

毎月25日頃に気象庁が3ヶ月間の長期予報を全国及び各ブロックに分けて出していますが、5月25日に発表された長期予報の全国版では、例年に比べて大きな気象変動は認められなさそうな予報となっています。しかしながら、今月については気温が比較的高い日が続いたことから、今後も熱中症対策をして、無理をしない作業をよろしくお願いします。特に荷役中の甲板作業時や、暴露甲板や機関室内の整備作業時には注意してください。

ドック後の合同訪船時の講習会でも話しましたが、瀬戸内海や太平洋沿岸で霧が多く発生する時期となっています。濃霧が発生したら慌てずに、船長への連絡や当直強化、減速運航の実施などを行って安全運航に引き続き努めてください。

先日、鶴見サンマリン船舶安全協力会関東支部の船員安全講習会に出席してきました。そのなかで、横浜海上保安部の航行安全課長から最近の東京湾の事情についての講演がありました。来月はその内容を中心に記載したいと思います。

(完)