

# TOSHIN STUDY New77

東神油槽船株式会社 平成30年10月3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

## 【台風シーズン】

前回編集後記で今年の台風の発生状況について記載しましたが、その後も台風は発生し続け、この原稿を執筆している段階で、今年はずでに台風24号が発生しています。今回は台風についてまたそれに伴うリスク管理について述べていきます。

## 【台風の定義とスケール】

台風は、『熱帯の海上で発生する低気圧を「熱帯低気圧」と呼びますが、このうち北西太平洋（赤道より北で東経180度より西の領域）または南シナ海に存在し、なおかつ低気圧域内の最大風速（10分間平均）がおおよそ17m/s（34ノット、風力8）以上のものを「台風」と気象庁では定義（気象庁HPからの抜粋）しています。さらにアジア広域天気図では国際基準に従って台風の規模によって記号が

TS(Tropical Storm)・・・最大風速 34kt 以上 48kt 未満

STS(Severe Tropical Storm)・・・最大風速 48kt 以上 64kt 未満

T(Typhoon)・・・最大風速 64kt 以上

と分かれています。また、国内の天気予報でも台風の規模を表す表現として「大型で強い台風」というような表現を用いることがありますが、これにも表現の基準があります。大きさに関しては、強風圏（15m/s以上）の平均半径で区分し、

大型（大きい）・・・500km以上 800km未満

超大型（非常に大きい）・・・800km以上

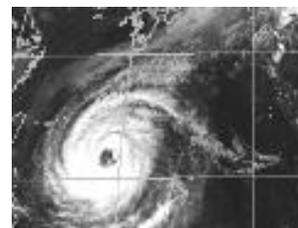
という表現を用い、強さに関しては最大風速がそれぞれ

強い・・・64kt 以上 85kt 未満

非常に強い・・・85kt 以上 105kt 未満

猛烈な・・・105kt 以上

という表現を用いています。



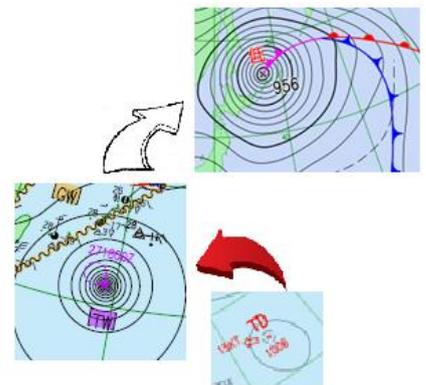
## 【台風の名前】

日本では、以前は大規模な災害を引き起こした台風についてのみ、「伊勢湾台風」や「洞爺丸台風」等の名前をつけていましたが、アメリカは全ての台風

に（女性の）名前を付けていました。その後、東アジア、東南アジア諸国及びアメリカの14カ国の政府間で組織された台風委員会にて2000年から予め用意された140個の名前を順番に用いることになりました。ちなみに先日猛威をふるった台風24号には、Trami（チャーミー：ベトナムの花の名前）という名前が付けられています。（注：発生海域によっては、アメリカ沿岸で命名されたハリケーンの名前がそのまま使用される場合があります。また、大規模な災害が発生した場合には、その台風の名前をリストから削除することもあります）

### 【台風の一生】

台風のエネルギー源は、みなさんも既にご存知のとおり、海面から蒸発した水蒸気による「潜熱」です。これが上昇気流を生み出し、地球の自転によるモーメントを受けて渦となります。そのため、発達するのは海面が暖かい海域のみで、海面の温度が低い海域に移動した場合や上陸した場合には、台風としては衰弱していきます。そして衰弱した結果、熱帯低気圧または温帯低気圧になります。どちらの低気圧の場合も消滅するまで油断はできませんが、前線を伴った温帯低気圧になった場合には、冷たい空気が流れ込むことによって低気圧が急速に再発達する可能性があるため注意を要します。



### 【台風避難…リスク管理】

台風避難の具体的な方法については、ここでは述べません。台風避難を含むリスク管理についてです。

佐々淳行（さっさ あつゆき）という方をご存知でしょうか？元警察官僚で「あさま山荘事件」や「ひめゆりの塔事件」の指揮を執ったことで有名ですが、リスク管理の専門家でもあり初代内閣安全管理室長も勤められています。その方が、よく講演でリスク管理について「悲観的に準備し、楽観的に対処せよ。」という言葉をお口にしています。これは自己の経験を元に紡いだ言葉のようです。著書の中では「意図的楽観主義」という表現も用いています。

「悲観的に準備」とは、物事には常にリスクを含んでおり、トラブルの発生を防止する為にそのリスクを排除するわけですが、考えられるあらゆるリスクを排除するために、通常では考えられないような事態も想定して準備する、というものです。これは、警備実施（たとえば要人の警護）を行ううえでの対処方法なので普通の業務では対処が違います（警備実施では、相手が悪意を持ってこちらの隙を狙い行動してくることも想定する必要があります）が、根本は

同じだと思います。慣れにまかせて情報収集を怠り判断を誤ると、船を危険にさらすだけでなく乗組員や状況によっては付近船舶、周辺施設、海洋環境にも大ダメージを与える可能性があります。可能な限り情報収集し、余裕のある時期に適切に判断して避難することが大切です。陸上の避難も同じですが、もしかしたら100回荒天避難したうち99回は大したことはないかもしれませんが。しかし、残る1回が荒天避難したことによって、事故を防ぐことになればそれらの行動は全てが正しかったと言えます。これは荒天避難だけではありません。荒天対策である移動物の固縛やチェーンパイプのカバー、開口部の閉鎖、荒天避難中の船内巡回から守錨当直まで、すべて安全につながるものです。安全のための労力を惜しまないようにしてください。

「楽観的に対処」とは、事態が起きてしまった場合には、慌てず事態を收拾させることに全力を傾けることだと理解しています。私が拝聴した講演では「楽天主義ではなく、楽観主義であれ」の重要性も説明していました。この違いについて講演会の中では「楽天主義は状況を良く把握せずにと何とかなると楽天的に考える、楽観主義は負の状況も含めすべての状況を把握したうえで、それでも何とかなると信じて前向きに考える」という主旨の説明でした。状況が悪化した際に、オロオロしたり後悔しているばかりでは、事態は進展も好転もしません。冷静になり、自分を信じスタッフを信じて事態の打開に向け行動することが重要です。

#### **【編集後記】**

リスク管理については、現在実施している「船内危険性有害性調査（リスクアセスメント）」にもリンクするものです。想定される事態（乗組員の不安全行動や、機器の不具合等）を抽出し、そこから発生する可能性のあるリスクを予測して、ソフト・ハード両面からのリスク回避の手法を検討するものです。荷役や航海の合間を縫っての対応なので大変だと思いますが、積極的な検討をよろしくお願いします。

以上