

年間を通じた効果的な取組を実施するために ～安全重点施策の取組事例（船舶編）～

安全重点施策の確実な実施、海上漏油事故防止のための設備改造等

◇「船舶への燃料補給時等にヒューマンエラーが起きても設備面での対策により海上漏油事故を防止する」

1. 我が社は、ヒューマンエラーによる漏油事故の可能性を極力排除するため、設備面での対策に取り組んでいます。ヒューマンエラーをゼロにすることは困難とし、設備面での事故防止策を推進したものです。

また、設備面での対策への過度の依存は危険ですので、あくまでも手順書通りの対策実施を基本としています。

- ① 船舶への燃料油の補給時、誤ってタンク容量を超える燃料油を搭載しようとした場合の警報装置の設置
- ② 主油タンクから船首部油タンクへの燃料油移送時、誤ってタンク容量を超える油を移送しようとした場合の移送ポンプ自動停止装置又は主タンクへの油戻りラインの設置
- ③ 船底ビルジの廃油貯蔵タンクへの移送時、誤ってタンク容量を超えるビルジを移送しようとした場合の移送ポンプ自動停止装置の設置
- ④ 緊急時用の船内排水装置を誤って作動させた場合であっても船底のビルジが排出されないように、排出ポンプの作動ロック装置の設置

2. 上記の対策は、当社保有船のみならず、当社がオペレートする船舶に対しても実施しました。また、上記漏油事故対策の普及について、関係造船所への働きかけを行っています。

3. このほか、船舶の運航に係る事故を防止するため、専門の教育指導会社に委託して保有船及び全てのオペレート船を対象とした乗船診断・指導（レーダー解析等各種航海計器の利活用、安全指導等を行っています。また、診断の結果は各船別に報告書として取り纏め。）を順次実施しています。その後、事故はありません。



◇「漁船の特性を知り、事故の未然防止を」

瀬戸内海を主に航行する曳船事業者です。当社の事故、ヒヤリ・ハットの傾向を調べたところ、漁船に絡んだ「横切り」「追越し」「見張不十分」「急変針」等の事象が多いことが判明しました。

これらを重点施策として、どう取り組むかを考えた結果、まず、関係官庁、海難防止協会等で実施される漁船講習会が年間どれ位実施されているのか、また、その内容により漁業の種類、漁労方法、漁獲の時期、漁場の範囲など、会議では議題として上がらない場合には文献で調べています。年間日程表を作成し、乗組員が講習会に

参加できない場合は、陸上勤務員が参加、情報共有を行いながら漁船関連事故の未然防止に取り組んでいます。

◇安全方針「安全第一」、安全重点施策「安全第一」

小型遊漁船の船主船長です。安全統括管理者も運航管理も、家族でやっている関係で全部私が受持ちます。安全方針も安全重点施策も「安全第一」と決めていましたが、役所の方から具体的な取組みをと言われ、何が出来るか考えたところ、やっぱり、リスクはお客様の事故だと思い、そのために何をするのかを月に1回は考えようと提案しました。

最近はお年寄り、子供連れの方や外国人のお客様もあることから、●安全喚起の貼紙について字の大きさ、貼る位置、外国語標記、図柄（まんが）表示等、●着用しやすく、重くない救命胴衣の購入、●転倒を防ぐ凹凸の補正、鮮やかな色でのマーク、整理整頓、●手すりの設置、●荒天時の運航基準、航路等の洗い直しなど、船のみでなく事務所も含め取組を続けています。小さな事からコツコツと、事故防止に役立っています。