

特集

海難審判行政の新たな展開

～ 21世紀の国民ニーズに応えるために～

海難審判庁では、海上交通を含めた経済社会や行政全体を取り巻く環境の変化、

さらには今後の国際動向などに柔軟に適応し、かつ、21世紀における国民の皆様

真のニーズに対応した業務などがいかにあるべきかについて見極めるとも

に、海難の発生防止にとって効果的な政策目標を策定するため、民間企業の経営戦

略手法を参考に、「海難審判庁の未来のあり方」についての検討を開始しました。

本特集では、このような検討の一端などを紹介します。



はじめに：マネジメント改革 実施中！

懇談会：「海難審判庁の未来のあり方」の検討について

マネジメント改革 実施中！～第1回外部有識者懇談会から～

解説：海難防止へのメッセージ～海難の教訓から安全の創出～

：海難調査における国際化及び国際協力～アジア地域におけるリーダーとして～

：絶え間なく発生する海難～迅速な海難調査と審判開始の申立～

：高度の専門性を要する原因究明～重大事件にみる海難審判～

（高等海難審判庁）

紹介：心強いサポーター

清水 史（東京芸術大学大学院）

寄稿：人間工学を積極導入した海難審判改革

堀野 定雄（神奈川大学工学部助教授）

：海難防止の取組み～安全QA活動の推進～

嶋 昭恵（三菱化学物流株式会社海運事業本部船舶管理部長）

：使命は安全輸送の確保～東京港フェリー安全協議会の活動～

七呂 光雄（東京港フェリー安全協議会事務局長）



はじめに マネジメント改革 実施中!

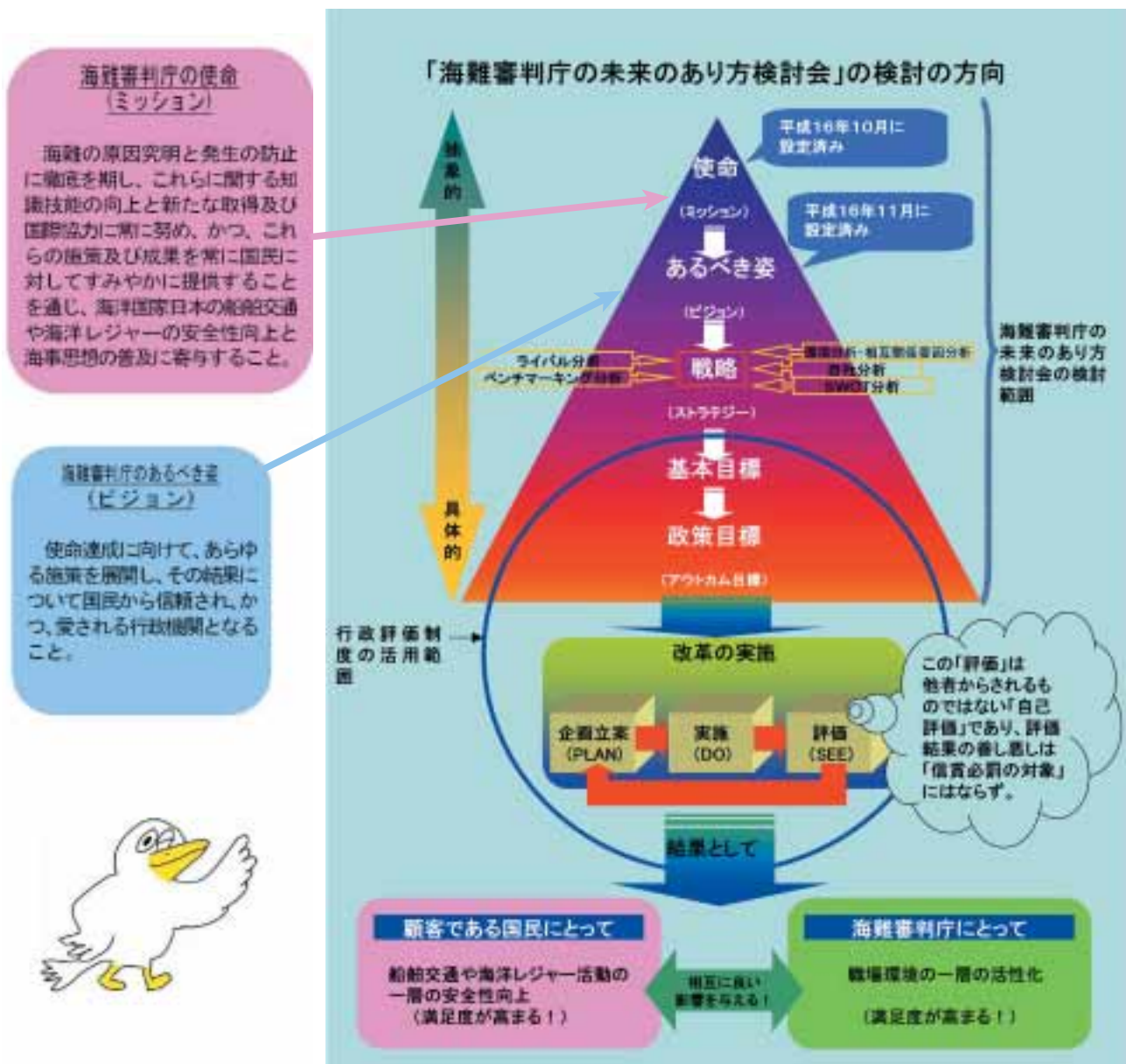
高等海難審判庁

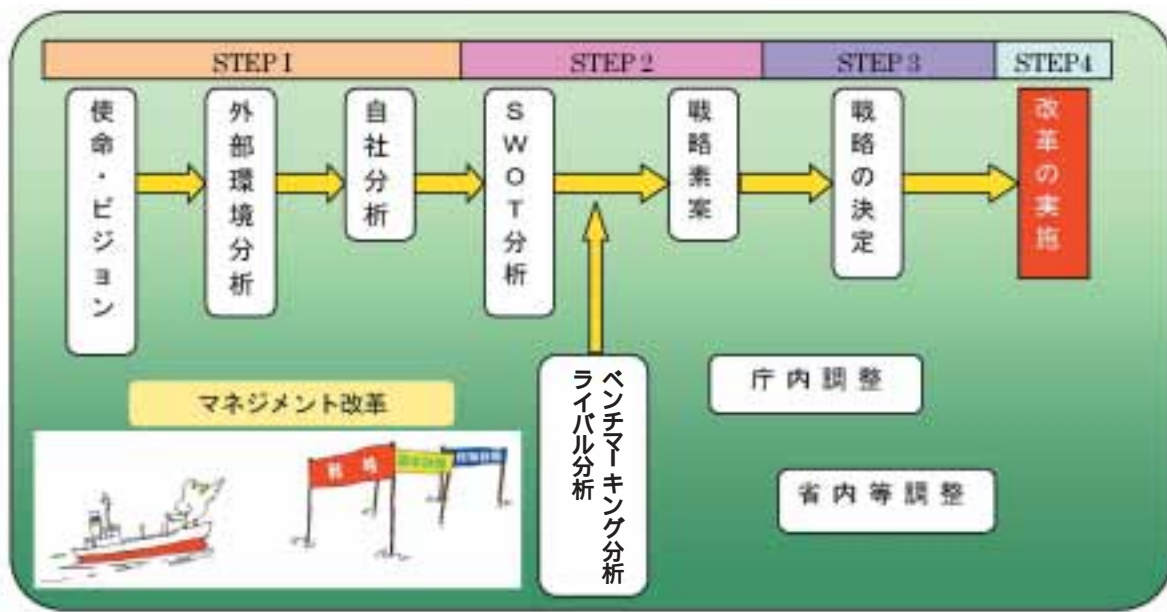
海難審判庁では、21世紀における国民の方々の真のニーズに的確に対応した業務及び組織・体制を目指し、昨年夏以降、庁内に「海難審判庁の未来のあり方検討会」を立ち上げました。この検討会では、行政機関を一つの経営組織とみなし、自身にとって誰が顧客なのか、顧客は何を期待しているのか、顧客が期待する商品を提供するために「何を」「どのように」「変革していくべきなのか」などについて民間企業の経営戦略を参考に分析・検討してまいります。

なお、これらの検討と相まって、行政評価制度の考え方を積極的に取り入れ、いわゆる「目標管理型マネジメント改革」として着手するところになりました。

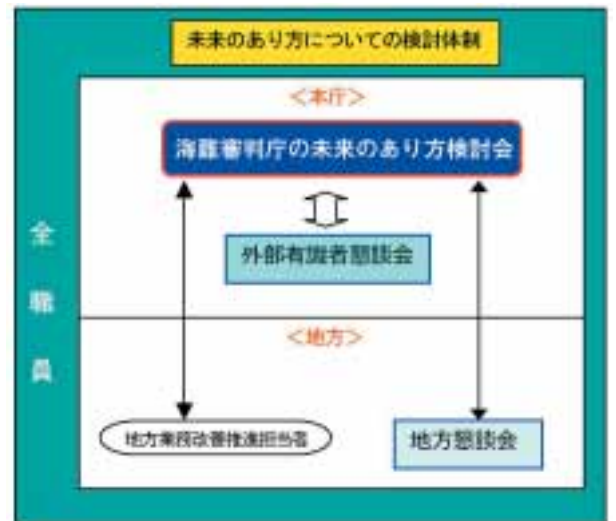
昨年末、「使命(ミッション)」及び「あるべき姿(ビジョン)」を設定しましたが、これらは海難審判

が、現在から将来にわたって業務を遂行するうえで最も上位に位置付けられ、最も基本となる価値基準です。





各種分析作業を経て策定した戦略を基に、基本目標が確定すれば、PLAN・DO・SEEのマネジメントサイクルを活用し、複数の効果的な政策目標（アウトカム目標）を実施してまいります。
改革に向けての作業の流れは、概ね左図のとおりです。



このうち、現在は、「戦略素案」を策定するための各種分析作業を行っている最中です。

まず、自身を取り巻く外部環境を、今後、成長するうえでの「機会」と「脅威」とに場合分けし、自身の「強み」と「弱み」を把握したうえで、「SWOT分析」を使って、成長・回避・改善・縮小のそれぞれの戦略を模索します。

同時に、競争相手と比較した場合に、自社が優越するものは戦略的に伸ばし、劣等するものはその方向性を見直すことを目的とした「ライバル分析」や、業界を超えて最も優れた方法あるいはプロセスを実行している組織から、最も優れた実践方法（ベストプラクティス）を学ぶことを目的とした「ベンチマーキング分析」を組み合わせることで行います。

これらの作業に関しては、事務局が資料などの作成を行い、概ね月1回のペースで開催される「未来のあり方検討会」において議論・検討の上、次のステップへとい

うこととなります。

また、本件に関して、地方部局との意見交換や各種情報の受信担当窓口として、首席審判官・首席理事官及び書記課長・調査課長の職にある者を「地方業務改善推進担当者」に指名し、連絡体制を明確にしました。

行政評価制度の導入にあたっては、次の点に留意すべきと考えています。

- 1 顧客志向に徹する
- 2 アウトカム目標を使う
- 3 トップダウンで進める（経営者主義）
- 4 「お手盛り」の廃止
- 5 実効性を高める
- 6 積極的な情報公開

海難審判法の制定から60年近くの年月が経過しましたが、我々は、今こそ変革の時機と捉え、全職員が一丸となって、マネジメント改革を進めてまいります。
ご注目ください。

「海難審判庁の未来のあり方」の検討について マネジメント改革 実施中!

～ 第1回外部有識者懇談会から ～

- 大住 莊四郎 (関東学院大学 経済学部教授)
 小串 記代 (株式会社ゼロックス総合教育研究所
 プリンシパルコンサルタント
 コーポレートリサーチ部長)
 武田 誠一 (東京海洋大学 海洋科学部教授)
 山田 吉彦 (日本財団 海洋グループ長)
 齋藤 博明 (特別参加者
 朝日新聞東京本社 広報部長代理)
 宮田 義憲 (高等海難審判庁長官)
 山口 裕視 (司会 高等海難審判庁総務課長)

宮田 本日は、お忙しいところを第1回海難審判庁外部有識者懇談会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。

これまで、私も海難審判庁は、審判による原因究明ということに重点を置き過ぎたあまり、事故の発生を未然に防止するということには、やや不十分な気がします。さらには海洋及び海事社会などを巡る内外の環境変化に柔軟に対応してきたかということも必ずしもそうではなかったのではないかなど。



これらの反省を踏まえ、また、行政機関としてその責務を果たし、海事社会の発展のために、広くは国民のために寄与していくために、昨年の夏、「海難審判庁の未来のあり方検討会」を立ち上げ、民間企業の経営戦略手法を参考に、海難防止に向けた付加価値の高い「行政商品」を安価に提供していくための今後の業務のあり方について、検討を開始しました。

まさに今こそ変革のときと捉え、多方面からの意見をいただきながら、このマネジメント改革を進めてまいりたいと考えております。

(海難審判庁の「業務・組織」及び「未来のあり方の検討(前頁で紹介)」については省略)

山口 最初に、この「未来のあり方の検討」について、各委員からコメントをいただければ幸いです。

(コメントは、以下要約)

大住 ニュージーランド、英国、北欧諸国の10年前の社会背景と、行政運営に民間企業の経営手法を導入するというNPM(ニュー・パブリック・マネジメント)理論が確立されることとなった経緯について、行政評価は、業績測定的手法に過ぎず、海難審判庁で進めている「未来のあり方の検討」においては、組織としての意思をいかに形成していくかが重要であり、これを作っていくためには、行政評価は機能しない。

小串 使命やビジョンがあっただけでは組織は動かず、組織の人間一人一人の考え方や行動が変わらなないと、変革は難しい。しかし、危機意識だけでは行動は変わらないので、改革のあとにくる希望を伝えることが重要。

改革に伴う「抵抗」や「障害」を「勢い」に変えるには、トップのリーダーシップと社員のモチベーションを一体化するサポートの仕方が重要。(富士ゼロックスが進めている現在の経営改革を参考に)

武田 我々国立大学は有無を言わず組織が変わったが、自らの意思で組織を変えようとするのは羨ましい限り。

事故防止のために、海難の実態や原因を最も熟知



関東学院大学
経済学部教授
おおすみ そうしろう
大住 莊四郎
1984年経済企画庁入庁。
1996年神戸大学助教授、
1998年新潟大学教授などを
経て、2004年現職。
NPM(ニュー・パブリック・マネジメント)
理論の第一人者。

している海難審判庁の果たす役割は大きい。他省庁との関係において困難な部分は相当にあると思うが、海難防止のための諸データを海事社会が有効活用するための情報発信者になってもらいたい。



山田 なかなか変わらうとしない海事社会ではあるが、外の世界はどんどん変わっている。その空気をどのように守りつつ海難審判庁が変わっていくかが、今後の課題。

国際化に関連し、国と国との接点において、真のカウンターパートが誰なのかを的確に把握すべきであり、かつ、国際的対応能力を備えた人材の育成を考慮すべき。

齋藤 運輸関係分野を長年担当した記者経験上からも、海難審判庁に対する認識は薄く、これは一般市民も同じではないか。

TVや新聞を通じての広報活動をもっと充実すべき。(4大紙で過去10年、「海難審判」関連記事を単純検索したところ、1紙あたり、人事記事や地方版も含め、月2件程度の掲載のみ)

なぜ発信が少ないのか、「操船者の処分」などが、広報活動にマイナスに作用しているのではないか。い

わば海のプロが海のプロを裁くわけで、「仲間の恥」とか「身内をかばう」という意識が全体に根ざしているのでは。

山口 ありがとうございます。各委員からそれぞれコメントをいただきましたので、ここからはフリートークキングとさせていただきます。

国民からすればつまりは事故が減ることが大事

大住 行政戦略を策定するための分析手法として、SWOT分析やライバル分析、ベンチマーク分析を行うという点ですが、これらは民間企業で適用される戦略手法であるため、そのまま使おうとすると、言葉が馴染まないというレベルの問題から、結論が少しおかしくな



戦略策定に向けて取り組んでいる各種の分析作業について（概要）

てしまうこともしばしばあると思います。

例えば、ライバル分析ですが、行政の場合、果たしてどこがライバルなのかということ。ライバルを敢えて設定することは可能と思いますが、それはおそらくないわけで、NPOを含めた団体考えた場合、それらは、海難審判行政を遂行していく上で、いろんな意味でのパートナーではないかという印象を受けます。

同時に、例えば、海難の防止ということになりますと、これは海難審判庁の業務だと思えますが、ひょっとすると日本財団もそこかも知れませんが、同様の仕事を担っていただけの団体がほかにもあるのではないかと、プレジャーボートの事故が増えているとすれば、プロではない一般国民に対してどのような広報活動を行い、海難の防止を図っていくかということを考えたら、ひょっとすると海難審判庁だけで進めるよりも、草の根的な活動をしていただけたらNPOの皆さんと協調しながら進めていった方がいいかもしれない、こんなことがありうるわけです。

国民からすれば、海難審判庁から同様のサービスを受けようが、日本財団からサービスを受けようが、あるいはその他のNPOからサービスを受けようが全然構わないわけで、つまり事故が減ればいいわけです。事故が減ることが大事、自分が事故に遭わないことが大事なので、これは民間企業と全く違います。



民間企業が例えばライバル分析をする場合、アメリカの市場でフォードやGMが、トヨタやホンダにどん

どん市場を奪われているという新聞報道がありました。が、そうしますと、フォードは、いい車を作っていない、アメリカの消費者ニーズに当たっていないので、ではトヨタに市場を譲るといふ発想にはならないのです。少なくとも市場シェアを一定レベルに確保するために、おそらくフォードやGMは努力するはず。それが民間企業的なライバル分析とパートナー分析との違いなんです。そういったことが、多分、具体的にこの作業を詰めていくと出てきます。そういう点を、よく考える必要があると思います。

もうひとつ、ニーズの分析についてですが、恐らく民間企業の場合と同様の発想が、海難審判庁でも考えられます。ところが、仮に海難審判庁の業務に関わるようなニーズがあったとしても、海難審判庁がすべてに対応する必要はないと思います。譲れるところは譲ってパートナーに任せていく、こういう対応も必要だと思えますし、さらにもうひとつ大事なことは、ニーズと言っても、それは海難審判庁がやらなければならないことなのか、つまり行政の役割としてやらなければならないことなのかどうか、こういった点も価値判断として入れておく必要があります。何でもやってくれと言われても困るわけで、部分的には、NPOの皆さん、あるいは日本財団の協力を得てということはあるかも知れませんが、やはりやるべきではないニーズも



(株)富士ゼロックス総合教育研究所 プリンシパルコンサルタント
コーポレートサチ部長
おぐし 記代

1979年高知新聞社入社。
1983年高知大学非常勤講師を経て、1996年現職。
国際経営学、「人と組織」に関するマネジメント業務に精通。

あるかも知れません。そういう点での行政としての価値判断も必要になってくると思います。

斎藤 今回のマネジメント改革の視点の一つとして、抜本的な見直しをということですが、これは、組織関連法令の抜本的な改正も視野に入れて検討をする、と理解して良いのですか。

山口 現在の組織・体制を前提とした検討ではなく、あくまでも、どういうニーズがあって、どういうことをこの組織でやるべきか、ということが、検討のスタートとしてあるべきだと考えております。



最善のソリューションを！

武田 パートナー分析についてですが、例えば、総務省がやること、農林水産省がやるものがそれぞれあって、何かを聞きにいくと、これはうちの所掌ではないから、という対応をされる、というイメージが私を含め国民にはあるわけです。

事故の原因を一番知っているのは間違いなく海難審判庁の人たちですから、その人たちが同じように事故に関わる人たち、例えば海上保安庁の人たちと、どのように連携していくかということなのです。今までもさまざまな形で連携しているのですが、それを事故の防止や減少にどうつなげていくかだと思います。他省庁の専門分野までを海難審判庁が奪う必要はないわけで、それこそ、ますます動けなくなってしまう可能性がありますから、海難のデータベースという宝の

山があるということであれば、それを売るべきだと思います。その際、省庁間の壁があるかもしれないですが、審判庁はその壁を崩しますよ、という気概で行っていただければと思います。



実際、事故になれば人が亡くなることもあるのですから、サービスを受ける側の国民にとっては、いかに事故を減らしてもらえかが重要であって、省庁間の壁なんてどうでもいいわけです。その壁を、他省庁はともかく、海難審判庁は取り払うという気概が大事であって、相手がこう言っているからうちはこのままでですとか、ということではなく、あくまでも同じ目標を



東京海洋大学
海洋科学部教授
たけだ せいいち
武田 誠一

1990年東京水産大学海洋生産学科助手。
1995年同大学助教授を経て、2005年現職。

持つパートナーとして、言つべきことは言つ、という形が理想だと思っています。そういう形をこれからの改革の中にぜひ入れていただきたいと思っています。

山口 確かにデータは海難審判庁が保有しているものではありませんが、ある種、国民の財産という言い方もできるわけで、いかに良く活用していただけるかということを考えなければいけないと思います。

小串 それは民間企業も同じだと思っています。

前提を崩して変革されていくということであれば、起点になるのはやはり国民のニーズに立ち戻ること、プラス「庁」としてどうしていきたいか、の二つが合致したところが、ここはやれるけれども、ここはやれない、という選別の判断ポイントになると思います。私どもは、お客様のニーズに応えるためには、他企業とパートナーを組んだり、ニーズを満たすために最善のソリューションを提供するということを基本としています。今後さまざまなことが生じてもニーズに立ち戻るといったことが重要ではないかと感じます。

宮田 国民へのアピール、いわゆる広報活動が不足していることや、ニーズに対応するためのパートナーを選別すること、省庁間の壁を越えて言つべきことは言つ、などの指摘がありました。これらのご意見を包含して、改革に向けて進むときは、常に内外からそ

んなことをして何の意味があるのか、そんなことをする必要は全くないという意見も出てくるわけで、そういった対立的な要素は、どのように集約されるべきだとお考えでしょうか。



内部での対話を繰り返し、納得性を確保

小串 対立というのは必ず出てまいります。小さな組織でも、大きな組織でも、やはり効率と効果の両方を求めなければいけないということになりますと、どちらかについてはマイナスの影響を受けたりする部門が必ずありますので、絶対に対立が起こるのは前提だと思えます。ただ、それを合理性だけで押し進めると必ず長期的には成功しない部分があると思えます。きれいな言い方になってしまいますが、なぜそういう風にするのかということについて、対話を長くしないといけないということなのです。

ただし、今後、「庁」がどういう方向に進むかという意思を示しても、それに最後まで反発するのであれば、企業で言えば、それだったらお引きとりください、とはつきり言えるような意思を明確にすることが重要だと思えます。そこがないとどうしても反抗とか、抵抗勢力というのは、どんな組織にもありますので、結局頓挫することになります。しかし、説明不足というのは、一番、全員にマイナスの状況を与えていると思いますので、コミュニケーションと共通の目的というのが



常に伝達して話し合いをすることが大切です。そんなに短期間ではできないことでなく、時間がかかることだと思えます。



山口 対話を繰り返し、納得性を確保していくということですか。

小串 それは、最低限必要なことです。

山口 ただ、個人個人の利害が関わってきますと、論理の部分のみでは納得できなくて、最後に感情の部分が出てきますが、そのところが一番難しい部分ではないかと思えますが、いかがでしょうか。

小串 要するに、本人が変わらないと賛同しないという形になると思えます。従って企業では、いろんな形で、強制的ではないのですが、仕事の後に集まって

(オフサイトミーティング)、自分を変えていくところに結構時間をかけるケースが多いです。自分が変わらないといけないという状況を組織として生み出す場を作ると、このままと同じように組織の中で働けないとか、自分が変わらないと業務効率が落ちるとか、何らかの形で、やはり自己を変えていくようなことに時間をかけるということなのです。

山口 先ほど、行動を変えられる仕組み作りを資料に関連して話されていましたが、行動を変えられる仕組み作りというのは、イメージが描きにくいのですが、例えば、どのようなことを念頭においていらっしゃるのですか。

小串 例えば、他省庁やNPOと、いわゆるパートナーとして連携するということをビジョンで唱えていたとして、職員がそれを実践しようとしたときに、従来の制度とか慣習のために、その行動が起かせないようなことになれば、「結局何も変わらないではないか」と、せっかくの職員の気付きや行動が阻まれてしまいます。

そういう意味で目指す方向に向けて意識が変わって、行動を変えられることができるような、制度や仕組みとが見えない慣習など、そういうところも率先して壊していかないと意識が変わっても行動にはつながらないと思えます。



日本財団
海洋グループ長
やまだ よしこ
山田 吉彦

1986年東洋信託銀行株式会社入社。
2003年財団法人日本船舶振興会海洋船舶部長を経て、2004年現職。

山口 そのところまで共通意思を持っていくというのが、大住委員があつた、組織としての意思というところではないかと思うのですが、トップの方々が全国キャラバンをされ、対話をされたとしても、必ずしもそこで何かひとつ結論が出るというものではないですよ。

小串 企業でも、疑問がある、非常に売り上げのクルマが厳しいときに、そんなことを言っている状況ではないとか、現場ではこんな状況だとか、あるいは地方によっても違うとか、いろいろな反発の言葉が出てくるんですけど、それらを直接受け止め、回答していくというのを繰り返していくことです。

山口 まさにこれから私も全地方に説明していくことで、それをやらなければ、組織としてひとつの意思がなかなかできないことだと思えます。

山田 民間のカウンターパートといわれるようなもので、私も海上保安庁の活動機関として、「海守」という組織を立ち上げました。最初は、海の118番を普及させる運動から始めましたが、現在は5万5千人の会員があり、このうち3割が



船員や漁業従事者など海を職業としている方々、プラス2万5千人が、プレジャーボートやサーフィンなどで海を楽しんでいる方々となっており、日本各地にはほぼ均等におられます。

これは海上保安庁だけのものではありませんので、「海守」のネットワークに、是非、海難審判関係の方々にも加わっていただきましたら、海難審判庁が目指しているものというのが、少なくとも3万人、職業として海に出ている方々の1割くらいになりますので、この方々に対して多少なりとも影響を与えられるかもしれません。うまく活用いただけたらと思います。

組織に関しては、日本財団も10年前までは、日本船舶振興会と名乗っていたことを最近お忘れの方が多くなつてきていますが、それでも時間が経過してくるといつのまにか、昔のことを知っている方も少なくなつて新しいイメージで理解していただいています。実は、文化は変わっていないのです。根本となるものはあまり変わっていないと思いますので、新しいものと古いものとのバランスをどう結びつけるかということだと思います。

危機意識、プラス希望

大住 仮に、組織が10年、20年先も、現状のまま維持できるなら、逆に言えば変わる必要はないのです。民間企業の場合は、もっと極端で、どうして経営改革をやるかという、ひよんとするとその企業が、経営危機にあり、倒産するかもしれないから、組織を変えるわけです。それは何のために、誰のために、経営改革をやるのか、という質問に対する答えと同じなのです。

経営改革を進めるのは何のためなのかというところ、おそらく民間企業は、自らの組織を維持するためであつて、決して顧客や消費者のために改革するわけではないのです。その考え方をそのまま適用するわけにはい



朝日新聞東京本社
広報部長代理
さいとう ひろあき
齋藤 博明

1990年朝日新聞入社。
主に社会部で交通・災害分野を担当し、2000年東京本社社会部次長、2004年から現職。

かないと思いますが、行政でも半分はそつだと思つたのです。自らの組織を維持する、いい職場を守るために改革するのです。そつでなければ改革は始まりません。こんなこと言つても、今まで海難審判庁は存在したし、今までもやってきたのだから、将来もやるはずだと皆信じているはず。そつじやないところから始まらないと、対話ができないと思えます。

おそらく、このような趣旨がこの検討会が始まり、懇談会も始まつたと思つたのです。ですから、出発点としては、もう時代は変わつている、海難審判庁を取り巻く環境は変わり、国民のニーズも変わり、従つて海難審判庁の役割も変わつてきているのだということを理解してもらわないと、海難審判庁の将来はないということが、私は出発点だと思います。

行政の場合でも、自治体の場合でも、住民のために市民のために、国民のために、改革をするといつ、そのよつなことだけでは、なかなかやれるわけではないのです。自分たちの組織を維持し、自分たちの町を成長させ、都市を成長させ、発展させるために改革するのです。これが出発点だと思います。

改革、そして希望





山口 小串委員も言われたように、危機意識の後にあるものは希望であるということをしつかり説明したいと思います。

武田 その具体的な例がまさしく私どもの大学の統合です。例えば、東京大学に海洋研究所というのがありますが、その東大でさえ、海洋研究所でさえ、船をとられてしまっているのです。一緒に国立大学で、船だとか、魚だとかを専門にしても、このままでは東京水産大学も東京商船大学も、この先に残れるのか、残れないだろうというのが出発点なのです。まさしく言われたとおり、その先に何があるのかと言ったらやはり、有意義な研究成果なり、優秀な人材を輩出するということが、それを実現するためには、今統合しないとい

きなくなってしまうというのが出発点です。

山口 組織のあり方を変えないと、組織が果たしてきた機能、これから果たすべき機能が果たせなくなるかも知れないということを十分考えていかなければならないと思います。

武田 全員が納得するかと言えばそうではありません。説明しても納得できない人はできないのです。ただし、私どもが納得できたのは、大学がなくなってもよいのかということだけなんです。まだ、統合後も、法人化後も、さまざまなものが入っています。それを敢えて覚悟していくしかないという気持ちを皆が持てるかということだけだと思っております。

宮田 ひとつはニュージブランドの改革が思ったほどうまくいっていないことがしきりに報道され、また、論じられたことを記憶しています。これは、その方向性にひとつの反省的な面があったのか、あるいは手法上の誤りがあったのかと思えますが、その結果と今日の状況を概括するところのようになるとなるのでしょうか。

大住 ニュージブランドは改革した事例しかないので、改革がなかった場合と比較することはできないのですが、改革がなかった場合と比べて、はるかに良かったらうと思えます。ただし、その改革は、1000点満点ではなくて、せいぜい60点が70点ぐらいの評価だらうと思えます。

しかし、もし改革をしなければ、もっと悪くなっていたらうと思えます。

ニュージブランドの改革が、全体として間違っていたかどうかというよく分からない点がありますが、ただ、進め方に誤りがあったのではないかとは思っています。

というのは、あまりにも過激な市場メカニズムの活用を政府本体でやりすぎたのです。市場メカニズムを活用して、公共サービスを極限まで民で提供すべき、あるいは政府の分野に市場メカニズムの活用できる競争環境を極端なまでに整備すべきということを、日本でも言う人がいるのですが、私は無理だと思います。あまり極端なことをやりますと、逆にマイナス面が目立ってきます。それはどうしてかというと、少なくとも市場で処理できるとすれば政府はいらぬことになります。政府には政府の役割があるし、公共財・公共サービスというものは、依然としてあるわけです。部分的に市場メカニズムを活用できる要素はありますが、市場で代替できるものではありません。ニュージブランドがやるうとしたのは、極端なまでに市場で代替しようとする、ある意味で過激派の改革だったわけです。私は手法としては、半分は間違いであったと思えます。これが一番目の答えです。



山口 これまでのお話で、私どもがやるうとしているマネジメント改革について、どこまでやっても満点を目指すのはとても難しいと思うのですが、逆に言うと、失敗もないと思えます。大住委員がおっしゃったように、何もやらないより、必ずいいはずだからです。

本日は、貴重なお話をいただき、どうもありがとうございます。次回以降も、委員の皆様方の知見を借りできればと思っています。

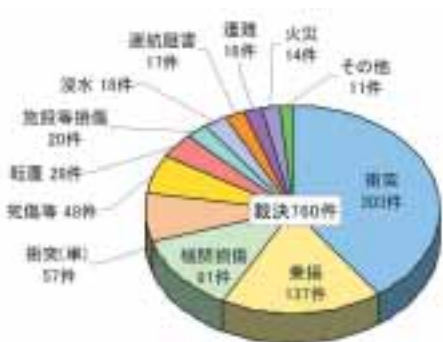
海難防止へのメッセージ

海難の教訓から安全の創出へ

高等海難審判庁

海難原因の分析

海難審判庁では、平成16年に5770件(6739隻)の海難情報を入力し、760件について海難審判を行い、海難原因を究明して裁決の言渡を行いました。



平成16年 事件種類別裁決件数

海難の発生には、運航者の知識・技能・経験、船体・機関の構造及び整備状況、運航支援体制のほか、地形・気象・海象などの自然的条件、船舶交通の輻輳状況、交通ルール、航路・航行援助施設・管制等の交通環境などが複雑に関係しており、直接的な海難原因とともに、

その背景となつたさまざまな要因について詳細に分析する必要があります。

そのため、当庁では、海難調査や裁決で明らかになつた海難原因などの情報をデータベースとして蓄積しており、これを基に、統計的分析を行つて海難の傾向や問題点を抽出するとともに、個々の海難事例についても各種分析方法を用いて詳細な原因分析を行い、その結果を取りまとめ、関係官庁、関係団体及び教育研究機関をはじめ、海事関係者、漁業関係者などに広くフィードバックしています。

海難事例の分析では、ヒューマンファクター概念を取り入れた分析手法を用い、海難発生までの経緯を時系列に表し、事象の連鎖を追求するためのバリエーションツリー分析や、抽出された背景要因をマネジメント(M)、ソフトウェア(S)、ハードウェア(H)、環境(E)、人(L)に分類するMSHELモデルを用いて、詳細に海難原因の分析を行っています。

(1) 海難分析集の発行

船舶の種類、海難の態様などさまざまな観点から、直接的な原因と背景要因についての詳細な分析結果と個々の海難事例から得られる教訓から、具体的な海難防止対策を提言した海難分析集に取りまとめ、海事施策や海難防止対策の策定に反映されるよう、関係官庁などに提供するとともに、直接海難防止に役立てていただくため、海事関係者、漁業関係者などに広く提供しています。

最近では、「底びき網漁船の操業中における転覆・沈没海難」、「遊漁船・瀬渡船海難の分析」、「プレジャーボートの海難」、「GPSと海難」、「内航貨物船海難の分析」を発行しました。

また、日本沿岸は、狭くて屈曲した複雑な地形であ



海難分析集



るうえに潮流が速いなど、航海の難所が数多く存在し、さらに、台風、季節風、濃霧など四季それぞれに厳しい気象条件が加わることから、それぞれの海域ごとに特色のある海難が発生しています。

そこで、各地方海難審判庁では、各海域ごとの特色ある海難にテーマを絞つた分析を行い、地方分析集を発行し、きめ細かな海難防止のための情報を提供しています。



地方版分析集

(2) 情報誌の発行

当庁の情報誌「マイアニュースレター」を奇数月に発行しています。

マイアニュースレターでは、当庁の主な出来事や海難調査などに関する国際的な動向のほか、重大な海難季節ごとに繰り返す海難や話題性のある海難を取り上げて、事例を詳細に分析し、イラストを交えて分かりやすく解説しており、平成17年3月現在、約2000箇所にもEメールなどで配信しています。

最近のマイアニュースレターでは、「外国船の乗揚海難」、「霧中における海難」、「旅客船の海難」、「漁船の海難」、「油送船の海難」、「春の漁業と安全航行」などを取り上げています。



マイアニュースレター

関係機関との連携

海難防止への取組みは、関係官庁・団体などとの密接な連携が図られてこそ、効果的な活動ができ、その成果が期待できます。そのため、日頃から関係官庁・団体などとの連絡調整に努めており、海難の防止や船員災害防止対策に関する各種活動や連絡会議などの場に積極的に参加しています。

(1) 漁船海難防止強化旬間での活動

海難審判庁、国土交通省海事局、海上保安庁及び水産庁が連携し、平成16年9月「漁船海難防止強化旬間」を設け、漁船海難及びこれに伴う死亡・行方不明者の減少へ向けたキャンペーンを全国一斉に展開しました。

この中で当庁は、全国で開催された海難防止講習会や海上での船艇による合同パトロールにおいて、安全操業や救命胴衣の着用を強く訴えました。また、漁業協同組合や岸壁に係留中の漁船を訪問して同様の指導を行い、海難防止思想の普及・啓蒙に努めました。

(2) 居眠り運航撲滅を呼びかけ

昨年、瀬戸内海で居眠りによる内航貨物船の乗揚海難が相次いで発生したことから、平成17年2月、広島地方海難審判庁・理事所、中国・四国両運輸局及び第六管区海上保安本部が連携し、春の居眠り海難の多発期を前に、「居眠り運航の撲滅に向けて」のキャンペーンを展開し、海難防止講習会や現場指導を通じて内航海運事業者や船舶の乗組員に居眠り運航の撲滅を呼びかけました。



訪船指導



海難防止講習会

海難防止に向けた広報活動

(1) 出前教室(海難防止講習会など)の開催

当庁では、海運、漁業、プレジャーボート関係者や海上工事作業従事者などからの要請により、職員を講師として派遣し、海難防止講習会や海難審判説明会を全国各地で開催しています。

この講習会では、受講対象者に応じたテーマを選択し、海難事例から得られた教訓や海難防止策などについて分かりやすく説明しています。

また、一般見学者や小中学生が社会見学などで当庁を訪れた際にも、審判廷を開放するなどして、当庁の仕事などについて説明し、海や船、海上交通ルールについての理解を深めていただくことにしています。



波方海上技術短期大学校での出前教室



(2) ホームページでの情報提供

ホームページで、海難審判の判決が閲覧できるようにしています。また、海難分析集やマイアニュースレターを掲載しているほか、「海上交通ルールの解説」や「プレジャーボートの海難」コーナーなどを設けて、分かりやすく説明しています。

海難調査における国際化及び国際協力

～アジア地域におけるリーダーとして～

高等海難審判庁

国際経済のグローバル化の進展に伴い、世界の海運も拡大する中、多くの人命や船舶を喪失する海難やこれに起因する深刻な海洋汚染が依然として発生しており、このような海難を防止するためには、海難原因を幅広く把握する必要があります。

外航海運を取り巻く環境は、ますます複雑多様化しています。現在の先進海運国の外航船舶は、経済的な要請から多くが便宜置籍化され、複雑な運航形態をとるようになっており、船籍、船主、運航管理会社などがそれぞれ別の国に所属している場合も珍しくなく、船員の混乗化も進んでいます。

このような船舶が、ひとたび海難を起こした場合、効果的かつ正確に海難の実態を調査するためには、関係各国の調査協力が不可欠となります。また、大規模な海洋汚染が発生すれば、多数の国が被害を受けること



フアル ヨーロッパ乗揚(平成14年 伊豆大島)

になり、被害国もその調査活動や原因究明に重大な関心を持つこととなります。

そのため、国際海事機関(International Maritime Organization)は、1997年の第20回総会において、決議「海難及び海上インシデントの調査のためのコード」(A.849(20))を採択しました。このコードは、調査手続きの標準化や国際調査協力の枠組みの構築などを目的としたもので、「コード実施のための調査官を支援するガイドライン」が添付されており、1999年の第21回総会では、新たに「ヒューマンファクターの調査のためのガイドライン」を付加する改正決議(A.884(21))が採択されました。

同コードの新たな動きとして、昨年(2004年)IMOの第52回海洋環境保護委員会(Marine Environment Protection Committee)及び第79回海上安全委員会(Maritime Safety Committee)に、同コードは採択から6年を経過して一般的に受け入れ可能な状況になったとして、同コードに修正を加え、海上人命安全条約(SOLAS)の付属書とする提案(オーストラリア、カナダ、バヌアツ共同提案)がなされました。この提案は、両委員会の下部組織である旗国小委員会(Flag State Implementation)において、2007年まで3回にわたって検討されることになっています。

国際海事機関(IMO)への対応

国際海事機関は、海事問題を扱う国際連合の専門機関の一つで、主として海上における人命の安全、航行の安全、海洋汚染の防止などに関する技術的・法的的な問題について、政府間の協力の促進、有効な安全対策の採用、条約の採択などを行って



いる機関です。

「海難調査」に関する実質的な検討は、旗国小委員会において行われています。旗国小委員会は、海上の安全及び海洋汚染防止のために旗国が実施すべき事項について検討するため、海上安全委員会と海洋環境保護委員



FSI会議場(ロンドン)

会の下に設置されたものです。1993年以降毎年3月に英国のロンドンで開催されており、当庁は、我が国代表団の一員として「海難統計及び調査」についての検討に参加しています。

IMO決議A.849(20)改正提案への対応

IMO決議「海難及び海上インシデントの調査のためのコード」(A.849(20))が規定する海難調査の共通手法とは、大まかにいいますと、各国の海難調査機関を、原因究明のみを行う機関として、民事・刑事その他の機関から独立させ、関係各国の調査官が海難発生国に集まり、同等の権限で、共同調査を行おうというものです。この考え方は、今回の改正提案でも変更はありません。

しかしながら、同コードは、国際民間航空機関(ICAO)の調査方式をモデルとしているものの、基本的な部分に大幅な改訂がなされているために、そのまま強制化しようとする、調査の名の下に各国の主権侵害を容認す

ることにつながります。さらに、航空と環境の異なる海運に、そのまま適合しない問題もあります。例えば、

海難発生数は航空機の事故数より格段に多いため、関係各国に多大な費用負担を強いことになること。海難船舶は最小限の修理をして航海に復帰することから、全損の場合などを除いて、乗組員や船舶は、調査官の参集を待つことなく、帰国したり、出港したりしてしまうこと。

主要な調査対象とされている船舶管理会社などは、世界に分散しており、海難発生国で調査できることはまれであること。

沿岸国に在住する海難関係者は、言語の問題から結局のところ沿岸国調査官が調べることになること。航空機事故の場合、設計・製造国が参加しなければ、踏み込んだ原因究明を行うことができない場合が多いが、海難の場合、船舶はIMO規則に準じて建造されていることから、各国の調査官が集まるまでもない場合が多いこと。

などがありません。
当庁としては、これらの問題点を解決のうえ、海運先進国として、現実に即し有効に機能するコードとなるよう、積極的に対応することとしています。「国際海難調査官会議」や「アジア海難調査官会議」などにおいて、コードの不十分な点を補う提案などを行っており、それらを今後のIMOの場に反映させたいと考えています。

国際海難調査官会議 (MAIIF)

国際海難調査官会議 Marine Accident Investigator's International Forum)は、海上の安全と海洋汚染の防止に資するため、各国の海難調査官相互の協力・連携を維持発展させ、海難調査における国際協力の促進・向上を目的として、カナダ運輸安全局の提唱により、1992年から毎年開催されている国際会議です。



この会議は、IMOなどの公式な会議と異なり、自由に率直な意見交換を行う場となっており、IMO会議の前哨戦として活用されている面があります。

2004年の第13回会議は、10月4日～8日までの5日間、33の国と地域から54名が参加して、南アフリカのケープタウンで開催されました。当庁はこの会議で、昨年9月の第7回アジア海難調査官会議横浜において提案した、「アジア地域における海難調査協力のためのガイドライン」についてのプレゼンテーションを行い、各国調査官から調査協力に関する実効性のある検討がなされていることについて、高い評価を得ると同時に、我が国を強く印象付ける結果となりました。

アジア海難調査官会議 (MAIFA)

アジア海難調査官会議 (Marine Accident Investigator's Forum in Asia) は、アジア地域での調査協力を推進することを目的として、当庁が提唱して1998年に初めて開催された会議で、第1回会議は、日本、韓国、中国、フィリピンのほかオーストラリアとして米国沿岸警備隊極東事務所各調査官が参加して行われ、以後参加者を増やしながら毎年開催されています。一昨年、香港で開催された第6回会議で憲章が定められるとともに、現在の名称に変更され、当庁はこれまで第1回(東京)、第3回(東京)及び第7回会議(横浜)を主催し、昨年の第7回会議には、13



MAIFA7 (横浜)

の国と地域から23名が参加しました。

この第7回会議で当庁は、かねてから主張している、「各国の調査官が在国のままで調査協力を行うことができる海難調査協力体制」を構築するための「アジア地域における海難調査協力のためのガイドライン」を提案し、基本的支持を得ることができたことから、今後、いくつかの用語の修正を行うことで完成する運びとなっています。

提案した協力方法は、各国調査官が在国のままで調査協力ができること、また、調査を実施する際に各国の主権侵害の問題が発生しない利点があります。これらの点を、今後の旗国小委員会における前記コード改正審議に活かしていきたいと考えています。

二国間協議等

当庁は、海難調査における相互理解と協力を促進するための二国間協議を積極的に進めています。これまでに、韓国、香港、シンガポール、中国、ロシアとの間で協議を行っており、特に韓国とは長官級会議を双方の国で開催し、以後、実務者会議を毎年開催して、調査協力、情報の交換を行っています。また、アジア地域の海難調査制度未整備国に対する支援も計画しています。

アジアのリーダーとして

海難審判庁は、海運先進国の責務として、IMOにおける国際海難調査協力体制の構築の動きに対して、前記コードが有効に機能するものとなるよう、積極的に働きかけるとともに、アジア地域におけるリーダーとしての役割を果たしていきたいと考えています。



解説

絶え間なく発生する海難

～迅速な海難調査と審判開始の申立～

高等海難審判庁

四方を海に囲まれた我が国では、海運が、貿易物資をはじめ、鉄鋼・石油製品などの産業基礎物資の輸送を担っており、臨海部に工業地帯を擁する東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海においては、原材料や製品を輸送する貨物船や旅客船・フェリーに加え、漁船の操業や海洋レジャー活動も活発で、海上交通は著しく輻輳した状況となっています。また、各地に航海の難所と言われる狭くて潮流が速い水道が形成され、さらに、濃霧の発生や台風の接近など、地理的・自然的条件が厳しいため、年間を通して絶え間なく海難が発生しています。

平成16年には、観測史上最多となる10個の台風が上陸し、日本列島に大きな爪痕を残しました。海上においても、台風を避けて錨泊中の船舶が、暴風により錨がひけて流され、付近の海岸や防波堤に打ち寄せられるなど、台風の不慣れな外国船の海難が相次ぎ、尊い人命や貴重な財産が失われました。



インドネシア船 トリアルディアント
山口県笠戸島(台風18号)



ロシア船
アントニーナ ネジダノバ
伏木富山港(台風23号)

海難の調査

海難審判庁では、我が国の領海内及び内陸部の河川や湖沼において発生した外国船を含むすべての海難、そして世界中の海域で発生した日本船の海難は、海難審判の対象として取り扱っています。

近年、日本船籍の外航船が減少している中、外国船の本邦への寄港が増加し、平成14年12月茨城県日立港で乗り揚げた北朝鮮籍の貨物船チルソンをはじめ、毎年150～190隻の外国船の海難が発生しており、これらの外国船に対しても、日本船と同様に海難の調査を行っています。



北朝鮮籍貨物船 チルソン 乗揚(日立港)

油で海が汚れるよー!



地方海難審判事務所では、海難情報入手したときは、直ちに海難の態様、損傷の程度などの基本的な調査を行い、このうち、海難審判によって原因の究明が必要な海難については、さらに詳細な調査を進めます。こうした海難は、人の行為だけでなく、船舶の構造・設備・性能、運航形態、海上交通環境、自然条件などの複雑な要因が絡み合っていることが多く、ヒューマンファクター概念を取り入れたさまざまな角度から詳細に事実関係を調査し、原因の特定を行っています。

海難調査は、海難関係人と直接面接して事情聴取を行う面接調査をはじめ、海難関係人に陳述書・報告書・日誌・書類などの提出を求めたり、船舶や事故現場に赴いての実地検査、さらには、専門家の鑑定、公務所(官庁)への照会などの方法によって、海難原因を明らかにするための証拠の集取を行っています。

面接調査においては、船舶を操船していた船長などの乗組員や旅客その他の乗船者から事故当時の状況を聴取し、また、船舶所有者、船舶管理会社、船舶管理人、運航管理者などからも、船の管理・運航状況を聴取して、ヒューマンファクター概念を取り入れた背景要因などを詳細に調査しています。また、実地検査においては、船舶や事故現場などにおいて、関係者の立会いのもと、船体の構造・設備・状況、海域の状況などを詳細に検査しています。



海難審判開始の申立

地方海難審判事務所は、調査の結果、海難の再発防止のために、審判によってその実体を審理し、原因を究明する必要がある場合には、海難の原因に係る海技従事者または水先人を受審人に、その他の海難の原因に係る人または法人を指定海難関係人に指定して、地方海難審判庁に対し、審判開始の申立を行います。また、外国船の場合は、船長などが我が国の海技資格を有していないことから、船長などを指定海難関係人に指定して審判開始の申立を行います。

重大事件における海難調査

地方海難審判事務所では、毎年約6千件の海難情報を入力し、そのうち約800件について詳細な調査を行い、審判開始の申立を行っています。

その中で、平成15年9月滋賀県琵琶湖において発生したヨット沈没事件から海難調査の流れを紹介します。この事件は、大人7人と子供5人を乗せたヨットが、琵琶湖で帆走中に強風を受けて転覆、短時間のうちに沈没したもので、救命胴衣を着用していなかった大人4人と子供3人が死亡・行方不明になるといふ悲惨なものとなりました。



湖底から引き揚げられたヨット

迅速な海難調査

神戸地方海難審判事務所は、理事官を事故現場に派遣するなどして調査を開始しました。

本件では、ヨットを操縦していた船長が死亡したため、救助された乗船者に対する面接調査が行われ、事故に至る経緯や救命胴衣の着用状況などについての聴取が行われました。また、ヨットを保管管理していたヨットクラブの関係者などに対しても面接調査が行われ、ヨットクラブにおける安全対策の実施状況などについても詳細な聴取が行われました。

また、事故発生地点の湖面での実地検査や湖底から引き揚げられたヨットの船体検査などが行われ、事故発生地点の状況、船体構造・設備など事故原因の究明に必要な証拠の集取が行われました。



ヨット船体の検査

科学的な原因調査

関係者からの事情聴取やヨットの船体検査結果などから、本件では、転覆・沈没原因について、さらに科学的な解明を行う必要があるとの結論に達し、

- ・ 非浸水時及び浸水時における復原力の計算
- ・ タッキング後、転覆に至る条件の計算
- ・ 模型実験による転覆・復原・沈没に至る条件の推定の各項目について、大学に鑑定を依頼しました。

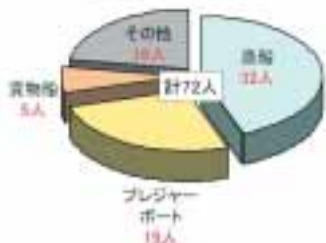
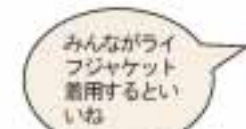
鑑定を依頼された大学では、実物の約六分の一の模型を製作して水槽実験などを繰り返し行い、転覆・沈没に至るメカニズムを解明して鑑定書を作成しました。



鑑定用ヨットの模型

審判開始の申立

こうして、神戸地方海難審判事務所では、海難調査を終了し、発生から約4か月後の平成16年1月、神戸地方海難審判庁に対して審判開始の申立を行いました。



死亡・行方不明者の発生状況 (平成16年申立海難事件)

解説

高度の専門性を要する原因究明

〜重大事件にみる海難審判〜

高等海難審判庁

海難審判の目的

海難審判は、海難の原因究明と再発防止を図ることを目的としています。また、原因究明とともに、海難原因に関係がある海技従事者または水先人（受審人）の懲戒と、それ以外の海難原因に関係ある人または法人（指定海難関係人）である海運会社、造船会社、船舶所有者、船舶管理会社、船舶管理人、運航管理者、無免許で操船していた乗組員などに対して、海難防止策を講じるよう、勧告を行うことを定めています。

1 地方海難審判庁における海難審判

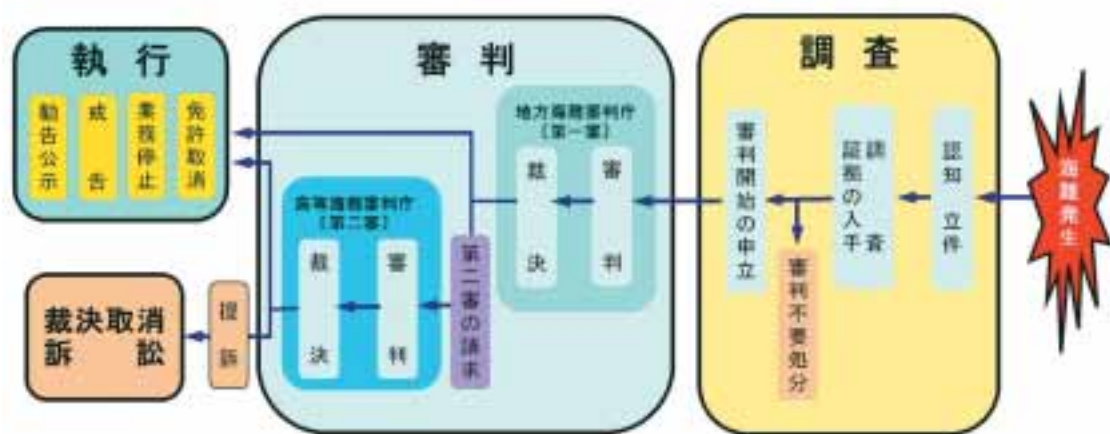
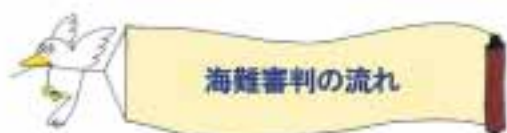
海難審判は、二審制を採っており、地方海難審判庁において第一審の審判を行います。

第一審は、審判官3人で構成する合議体、理事官、受審人、指定海難関係人及び補佐人によって審判が行われます。また、海難の原因が、人の行為だけでなく、船舶の構造・設備・性能、運航形態、乗組員の状況、海上交通環境、自然条件などの要因が複雑に絡んでいることから、必要に応じて証人や鑑定人などにも出頭を求め、ヒューマンファクター概念を取り入れてさまざまな角度から深く海難の原因を究明しています。

審理の結果、裁決によって原因を明らかにし、審判

は裁決の言渡をもって終了します。

地方海難審判庁では、原因の究明が、迅速に行われることによつて的確な結論を得ることができ、かつ、海難防止対策を講じるための有用な情報となることから、迅速かつ慎重な審理と早期言渡に努めています。



2 高等海難審判庁での第二審

理事官、受審人及び補佐人は、地方海難審判庁の言い渡した裁決に対して不服がある場合は、高等海難審判庁（東京）に第二審の請求をすることができます。第二審は、審判官5人で構成する合議体により、改めて事実の審理を行い、原因を究明して裁決を言い渡します。

さらに、第二審の裁決に対して不服がある場合は、東京高等裁判所に裁決取消の行政訴訟を提起することができます。

3 外国船に対する海難審判及び勧告

近年、我が国の領海内において、地理や気象・海象に不案内な外国船の海難が多発しており、放置された船体や流出した燃料油などによって、漁業資源に深刻な打撃を与えたりするケースも少なくありません。

当庁では、こうした外国船の海難についても日本船と同様に海難調査を行い、原因究明と再発防止のために海難審判を行っています。我が国の海技資格を有していない外国人船長などに対しては、行政処分を行うことはできませんが、海難防止の見地から改善の必要がある事項については、当該船舶の船長などに対して、勧告を行うことは正を求めています。

最近では、平成14年茨城県日立港で乗り揚げた船体を放置した北朝鮮籍の貨物船チルソンに対して勧告したほか、平成16年北海道納沙布岬沖で乗り揚げたロシア船に対しても勧告を行いました。



北朝鮮籍貨物船 チルソン 乗揚（日立港）

4 重大海難にみる海難審判

前節の「海難調査」の中で取り上げたヨット沈没事件から海難審判の流れを紹介します。

この事件では、ヨットが転覆・沈没したことで、多数の乗船者が死亡・行方不明となった点を重視し、さまざまな角度から原因究明が行われました。

(1) 海難審判の開始

神戸地方海難審判庁では、転覆・沈没原因について、専門的・科学的に究明する必要があることから、審判官3人と参審員2人の5人で合議体を構成し、平成16年5月、多数の報道関係者や一般傍聴者が傍聴する中で、第1回海難審判が開かれました。



ヨット沈没事件の審判廷

(2) 審理の状況

冒頭手続

海難審判では、通常、船長など受審人に指定された者に対する人定尋問から入りますが、本件では、ヨットを操縦していた船長が死亡したため、ヨットクラブなどの指定海難関係人に対する人定尋問から始まり、次に、理事官から、刑事裁判での起訴状の朗読と冒頭陳述に当たる事実の概要と審判開始の申立理由の陳述が行われました。

証拠調

証拠調では、関係者の供述を録取した質問調書、事故現場の実地検査やヨットの船体検査などの結果を記



載した検査調書、ヨットの転覆・沈没原因を解析した鑑定書など多数の証拠が採用されて、その取調が入念に行われ、続いて指定海難関係人、証人、鑑定人の順に尋問が行われました。

関係者の尋問では、ヨットクラブの関係者から始まり、救助されたヨットの乗船者、ヨットメーカーなどの証人が次々と証言を行い、最後にヨットの鑑定を行った鑑定人が証言を行いました。

この審理の中では、ヨットはなぜ転覆したのか、復原性はどうであったか、なぜ急速にキャビン(前部船室)内に大量の水が入って沈没したか、どうして多数の犠牲者が出たかといったヨットの転覆・沈没原因などについて、鑑定書や鑑定証人をはじめ関係者の証言をもとに専門的・科学的な見地から原因究明が行われました。

また、関係者の尋問では、ヨットの操縦、船長からの救命胴衣の着用についての指示の有無、事故に至るまでの経緯、転覆・沈没時の状況、さらに、ヨットクラブにおける安全対策の実施状況などを中心に審理が進められました。

理事官の意見陳述と補佐人の弁論

証拠調の後、刑事裁判での検察官の論告に当たる理事官からの理事官意見の陳述があり、さらに、これに



鑑定書



対して補佐人の弁論が行われ、最後に指定海難関係人の最終意見陳述が行われて、7回にわたって開かれた海難審判も結審となりました。

判決の言渡

こうして、平成17年3月の第8回海難審判において、ヨット沈没事件の判決言渡が行われ、海難の原因が明らかになって第一審が終了しました。

判決では、ヨットがタツキング中に強風を受けた際、メインセーラーを受けた風圧を逃がすことができず、大傾斜して転覆を招き、キャビン上部の換気孔から室内の空気が抜けてキャビン出入口から大量の水が入り、浮力を失ったことが沈没に至った原因であったとし、多数の犠牲者が出たのは、乗船者に対する救命胴衣の着用などの適切な指示がなされなかったこと等によるものであると摘示されました。

なお、ヨットクラブなどの指定海難関係人に対しては、海難の原因をなしたものとはいえない旨が言い渡されました。



心強いサポーター

東京芸術大学大学院
しみず ふみ
清水 史さん



海難審判庁では、海難審判の裁決の中から、海難の発生防止に役立つ事例を取り出し、海難分析集や情報誌「マイアニューズレター」などを発刊して、海事関係者に提供しています。

当庁の刊行物は、従来から難しい、読みづらいなどと言われてきました。そのイメージを払拭し、分かりやすく親しみやすいものにするため、平成13年9月発行のマイアニューズレターに、全国どこの海辺でも見かけることができ、私たちに馴染みの深い「かもめ」の

イラストを初めて登場させました。

この「かもめ」は、現在東京芸術大学大学院に在学中の清水史さんが描いているもので、これまでに100点を超す作品を作っていたが、これらの作品は当庁のニューズレターや海難分析集をはじめ、ホームページやパンフレットなど、さまざまな場面に登場させてきました。今では、広く海事関係者の間に親しみをもって受け入れられ、刊行物などになくはならない存在となっています。



刊行物で活躍中の「まいあ君」

「まいあ君」の誕生 清水さんに長官表彰！

かもめのデビュー3周年を記念して、愛称を募集したところ、全国から多数のご応募をいただきました。

その中から、使命感あふれるひょうきん



者のイメージ

にぴったりで、当庁の英語表記の頭文字(MAIA)をとった「まいあ君」と名付けました。

その「まいあ君」が、当庁の

広報の充実・強化及びイメージアップに大きく貢献してきたことから、「まいあ君」の生みの親、清水史さんに対して、平成17年1月6日の国土交通省設置記念日に、高等海難審判庁長官表彰を授与しました。

「まいあ君」を描くときには

勢いを付けて一気に描きます。描いてみて顔が気に入らないと気に入るまで何枚も描きます。単純な形なのですが、反対にちょっとしたことですぐ顔が変わってしまつのです。海や船などよく知らない世界のこと

なので、「まいあ君」が登場する場面が、どのような事故だったのか、どうすれば事故が起きなかったのか、詳しい話を聞きながら



一気に描いていきます。

これからも「まいあ君」が、読者の皆さんに愛され、海の安全の「かけ橋」となってくれることを願っています。

東京芸術大学大学院を訪ね、当庁の心強いサポーター清水さんを追ってみることにしました。



鍛金を専攻

いつからかは覚えていないのですが、小さい頃、親に絵のことを褒められたからだだと思います。あきらめずに褒め続けてくれたのでしょうか、気が付いたら「好きなこと」になっていました。

高校から美術系の学校に進みました。それから当たり前のように大学も美術学部に進みました。

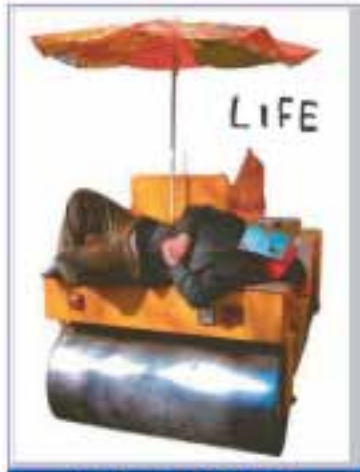
そして、「漆(うるし)を扱ってみたい」という興味がきつかけになり、工芸科の道を選びました。入ってみると、「金属ってカッ



「いい、火を扱いたい」と思うようになり、結局「鍛金」を専攻しました。親は、何やっているのか分からない私を、黙って見守ってくれているようです。

訪れた転機

自分にとって大きな転機となったのが、学部の卒業作品でした。普通の大学なら卒業論文にあたるものです。制作期間が長めに取られていて、4か月かけてじっくり造れました。鉄を中心に、布や木も使って、ずいぶん大きく、重いものを造りました。それまでの自分を全部出せたかと思えます。



卒業作品「LIFE」
テーマは「生活は移動する」自分の身の周りにあるものをそのまま積んで開拓しながら自由に旅ができる。自分サイズの乗り物です。

この作品は学内奨学金の「原田賞」をいただき、上野の都美術館に展示され、たくさんの方に見ていただくことができました。今見るとやはり造っている当時から違う見方ができておもしろいです。

また、年に1、2回作品展示を行っています。個展ではなく「グループ展」と呼ばれる仲間との展示会です。専攻が違う仲間が集まっていろいろな作品を展示するとなかなか面白いものです。

めざせ！ 未来の大芸術家

最近はずいぶんですが、金属の仕事をしていただいてもして良い勉強になっています。「これからどうしていい」と、少し不安になったり、焦ったりすることもありますが、今はじっくり興味のある素材をいじって、何か「つくること」を続けていきたいですね。金属も他の素材もかわっていきたく、絵を描くことも大好きです。絵本を描いてみたいとも思っています。当分は「やってみたいことをやる」ですね。



「社会を明るくする運動」の一環で行ったワークショップ（前列左から2番目が清水さん）



プロフィール

東京都出身、東京芸術大学美術学部工芸学科卒業
東京芸術大学大学院に在学中

寄稿

人間工学を積極導入した海難審判改革



神奈川大学工学部
助教授
堀野 定雄

海難審判法・バランスの取れた良い法律

人間工学者である筆者は、自動車運転視界等視覚情報表示設計を主テーマに長年研究して来ましたが、気付いた陸海空の交通機械と人間のインタフェース設計に関心が発展拡大しまして、交通事故裁判鑑定に協力したのをきっかけに、運転者視点の事故原因分析及び再発防止に取り組み様になりました。

約20年前から、海上労働科学を研究する友人の薦めで、船員災害防止協会主催の定期講義を担当するようになり、海難と向き合う場面に遭遇、ついに海難審判参審員を拝命する状況になった次第です。

海難審判法は、昭和22(1947)年に制定されて、既に58年が経過しました。同法第一条と第八条の二に「海難の原因を明らかにし、以てその発生の防止に寄与すること」と法の目的及び海難審判庁の任務を明確に規定しています。第三条には、海難原因が「人の故意又は過失、

船舶の乗組員の員数、資格、技能、労働条件又は服務、船体・機関の構造、材質、工作又は船舶の着装、性能、水路図誌、航路標識、船舶通信、気象通報又は救難施設等の航海補助施設、港湾又は水路状況に係る事由のいずれに因るのか、原因探究を審判に義務付けています。第四条 判決は、判決を以て結論を明らかにし、海技従事者又は水先人の職務上の故意又は過失によって発生した場合に懲戒処分を、必要ならそれ以外の海難原因に係る者に対して勧告する旨の判決ができる」と規定しています。この様に海難審判法は再発防止を重視したバランスの取れた素晴らしい法律であることが判ります。

船員の過失追求優先で運用に問題あり

ところが、法の運用に問題があります。昭和34年から48年の15年間の544件の衝突事件に関する判決書には、区域を示す標識の設置、通航分離水域の設定など再発防止対策を講ずる様に求めた勧告らしい文章を付記した4件を除き、他の540件はすべて受審人の過失が主因であり、したがって大部分が懲戒処分になっています。もっとも、受審人の過失を主因としながらも、船舶所有者にもその一因がありとした判決も5件ほどありました。

これは、不注意は事故の原因ではなくて結果である。との名言を残した狩野広之先生の論文「海難事故の調査(特集)労働過程における過失(労働の科学、1976)を筆者が引用し、上述の船災防安全管理講習テキスト「安全管理の指標(1983)に整理して紹介したものです。

判決書が指摘した海難原因は、「見張り不十分」「著しく接近するまで他船に気付かず」「レーダー活用不十分」「他船の動静を臆断した」「正しい信号を行わず」と、海難直前の受審人の操船行動上の過失です。なぜそのような過失行動を取らざるを得なかったのか、行動背景を検討していません。過失が海難の原因なので、防止対策は受審人の懲戒となる。これは明治から戦後にかけて海員懲戒法が

長く続いた伝統によるのか、あるいは歴史的にも海難防止は、船員が注意をすればできるとの発想によるのか、人間工学者として馴染まない抵抗感を感じます。

同じような海難が繰り返されているのをどう考えるのでしょうか。類似の過失を犯す船員が多いと考え、繰り返して人間に過失を誘発させる構造的な背景要因があるとは考えない。船員がなぜ過失に陥るか原因探究する事が再発防止の本質です。背景要因とは、船体構造など機械側要因や、見え難い航路標識など環境側要因、受審人所属の会社の安全管理体制不備など管理側要因とかがです。

海難審判改革・ヒューマンファクター概念導入

法が制定されて以来、勧告はわずかに11件です。ただし、1975年から2003年までに種々の事情を配慮して勧告を避け、法には定めていない要望事項を記載した判決が123件あります。本来通り勧告しておれば、再発防止に積極寄与した可能性は十分あります。

まさにこの辺りを真剣に検討しようと言つ主旨で、(財)海難審判協会が「ヒューマンファクター概念に基づく海難・危険情報の調査活用等に関する調査研究委員会」を設け、加藤俊平先生(東京理科大学教授)を委員長として、鋭意検討を進めました。2002年から3年間に10回の委員会及び9回の検討作業部会の会議を開催し、海難審判にヒューマンファクター概念を導入する改革とその効果が議論されました。毎回、高等海難審判庁の会議室で、長官をはじめ、海難審判庁関係者多数が傍聴する中で、熱心な研究発表や討論が行われました。この成果は、2004年3月に最終報告書として公開されました。

報告書は、熱心な討論を審判改革に直結させるため、海難削減のために何をどのようにすれば良いか展望するために、他の分野で発展した発想や手法を系統的に整理しました。すなわち、労働災害、自動車事故、鉄道事故、航空機事故、原子力事故、医療事故などで、すでに実用化

した事故解析法や再発防止対策を積極的に導入しました。討論成果を、見開き1枚(A3版)に集約しました。再発防止を最優先した今後の課題として、航空機のフライトレコダをイメージしたリーダー映像による航跡や操船行動の電子記録、事故にならなかった状態のインシデント調査、海難審判事案として申告されなかったケースの洗い直しなど具体的構想を提案しました。

委員会では、加藤先生、(有)日本ヒューマンファクター研究所所長の黒田勲先生、(社)日本パイロット協会前会長の松倉広吉先生及び筆者の4名が参加しました。2002年9月には、4名全員が同時に米田長官から辞令を受けヒューマンファクターを専門任務とする参審員に任命されました。法第十四条に定める参審員制度をフルに活かして審判改革を図るごとの意欲が顕著で、参審員の使命感もいやが上にも高揚しています。

勧告制度の活性化を

筆者が担当した3件のうち、大変衝撃を受けたのは、日本漁船と中国漁船が公海で衝突、中国漁船が沈没した海難の審判です。構造的に操船視界が悪いところに、魚群探知機など後付け電子機器類の設置で、操船視界が極端に悪く、前方洋上の他船の動静を確認するのに、船長は船室から室外に上半身を乗り出し、船首を右に振る実態が恒常化している事が判りました。偶然ですが、これは筆者が専門とする研究課題であり、大型トラック左折巻き込み事故研究過程で経験した裁判鑑定や改善実績を活かせる場面と認識しました。操船視界を改善することで、衝突の再発防止は可能と判断、裁決書で漁船設計者に対して勧告するよう提案しました。しかし、審判官から、主旨には同意するが、手続的に地方審で指定していない指定海難関係人を上級審で指定することは出来ないとの説明を受け、不発に終わりました。

施行規則第二十七條では、「理事官は、法第四条第三項

により、勧告の裁決を請求する必要があると認めるものがあるときは、これを指定海難関係人として指定し、その氏名及び職業を審判開始申立書に記載しなければならぬ」と手続きを定めています。すなわち、審判官が積極的に勧告出来る様に制度が出来ていないのです。これは法律の不備とも限界とも言えます。

再発防止を重視するならば改善すべき箇所です。運用で改善出来るなら、その方向で改善を希望します。

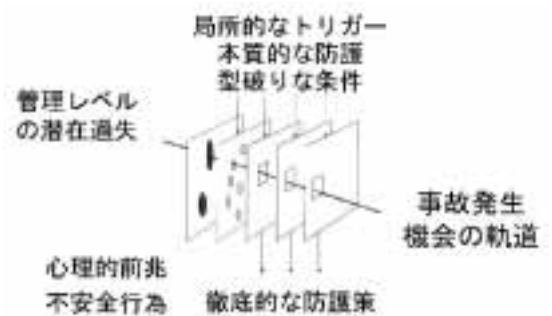
事故解析は複合原因説で…スイスチーズモデル

また、海難の責任追及を優先すれば、誰が悪いかを探求しますから、海難に直結する「過失犯人」を探し出せば原因が判った事になります。しかし、海難の再発防止を優先すれば、過失がなぜ起ったのかを追究する視点に前進しますから、海難の構造説明を迫る事になります。

確かに、陸上の労働災害や交通事故と異なり、海上、湖上での事故は、物的証拠が水没するので事故過程の再現が難しいと思います。しかし、理念として人間労働の過程で発生した不都合を科学的に説明しようとするれば、陸海空は関係ありません。人間工学が説く人間・機械・環境システムの設計及び組織デザインの問題として捉えれば、問題解決の方向は自ずと見えてきます。

事故原因は、当事者の不注意であるとする発想は今や古典であり、その背後にある要因を分析しようとの考え方が国際的な支持を得ています。これを代表する考え方が、「Reason」が提唱したスイスチーズモデルです(図1)。

複数のチーズの穴をピストルの弾が一直線に貫通すれば事故発生と考えます。このとき、1枚でもずれていれば弾は止まる。つまり事故は起らない。チーズ板の枚数が事故構成要因の数を意味します。無欠点のハード技術はあり得ません。あっても全体として困らない様に管理すればよいのです。チーズの穴の大きさ、数、位置を心得てす



J.Reason: 事故発生過程動的モデル
図1 スイスチーズモデル

す。これが安全管理です。チーズ板をずらすのは管理者の業務で末端業者の業務でない事を浮き彫りにしています。穴を小さくしたり、なくすことは技術開発または作業者の技能でしようか。

そ顕著に減ったとは言え、天然資源に乏しい日本は、これから先も貿易立国であり、石油、鉄鉱石などの原材料輸入、自動車、電子機器類など工業製品の輸出を海運に頼らざるを得ません。したがって、安全・快適且つ効率的な海運に寄与する政策が基本的に必要であります。不幸に発生した海難から教訓を学び取り、積極的に再発防止を図るには、海難審判法の勧告制度を活用し、海難構造を明らかにして、顕著な海難削減に係わることが、国民的なトピックであると確信します。すでに出来ている制度をもっと積極的に運用する事で事態は顕著に改善されます。海難を削減できる明るい展望が出来ました。後はアクションあるのみです。

プロフィール

早稲田大学大学院理工学研究科博士課程などを経て、1973年4月から現職。現在、国際人間工学連盟、日本人間工学会、人類動態学会の各理事、国土交通省運輸技術審議会委員及び独立行政法人評価委員会の臨時委員などを務める。

寄稿

海難防止の取組み ～安全QA活動の推進～



三菱化学物流株式会社
海運事業本部
船舶管理部長
しま あきのり
嶋 昭恵

弊社は、長年にわたって化学品物流の世界で培った独自の知識・技術をベースに、海運及び陸運の分野において、国内はもとより国際的に幅広く総合物流会社として活動しています。

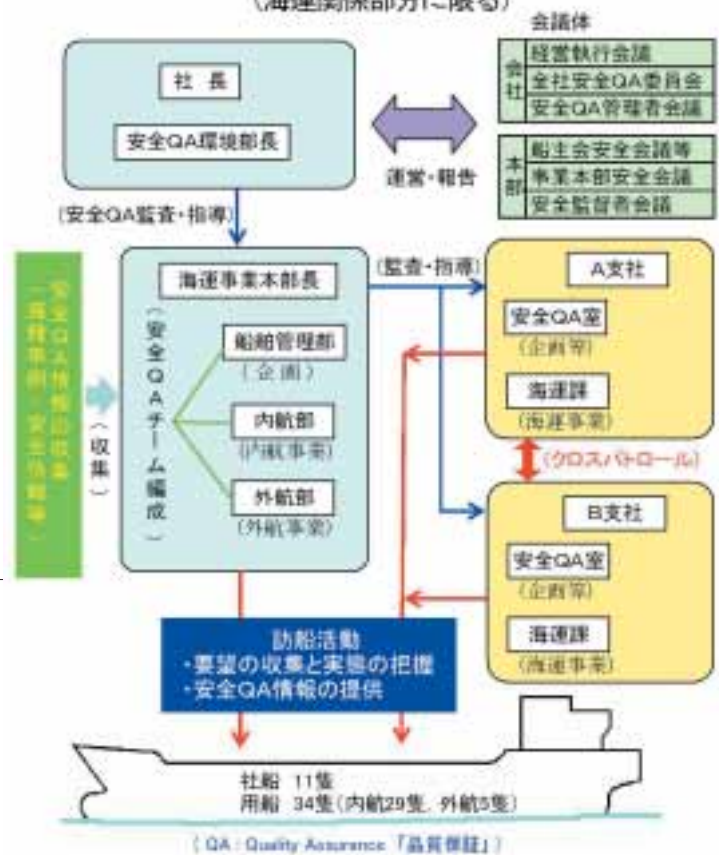
また、弊社は「安全QAはすべてに優先する。QA: Quality Assurance(品質保証)」という思想を最も重要な経営方針として位置付け、特に、海運の分野においては、日ごろから海難審判庁等の海難分析資料を活用して海難の防止に積極的に取り組んでおりますので、現場の実情と活動の一端をご紹介します。



安全QA組織

弊社は、下図のような安全QA組織で海難防止等の問題に取り組んでいます。安全QA環境部が、社長のブレ

三菱化学物流株の安全QA組織と機能
(海運関係部分に限る)



ーンとして安全QA業務を全社的に統括し、私の所属する海運事業本部は会社の方針に沿って海運事業の分野における安全QA活動を推進しています。私、船舶管理部長は、海運事業本部の安全QAに関する企画事務を担当している訳ですが、いかにして海上における安全を確保して海難ゼロを達成するか、日々悩んでいるところです。とにかく、「必要なことは全て実行する。」という考え方で対応しているところです。

事故トラパル要因の除去

海運事業は、「船舶を使用して、お客様から預かった貨物を安全確実に積み込み、海上輸送し、陸揚げして初めて完了」いたします。このため、「安全QAはすべてに優先する。」という弊社の経営方針を受け、これら船舶の活動段階に心じて、一般海域、輻輳海域及び港内における海難防止技術の向上を基軸に、離着岸操船技術、

安全管理の三要素

貨物の化学的な性状に心じたタンク洗浄技術、荷役設備保守整備技術等の普及向上に努めているところです。近年、いろいろなシステムが開発され、海運の分野においても、ISMコード(国際安全管理規則)に基づく安全管理システムが普及していますが、私は、この安全管理システムに魂を吹き込むためにも、「一定水準の技術」が不可欠であると考えています。これらを具体的に実現するため、以下に述べるような活動を行っています。

外航船のISMシステムや内航船の任意ISMシステムの確立に加えて、関係者の技術水準を高める必要性については前述のとおりです。しかし、この二つだけではまだまだ不十分であると私は考えています。すなわち、「システムにより、自己の持つ技術を駆使して基本に忠実にしっかりやるぞ!」という気持ちにならなければよい結果は期待できないと思っています。いわゆる「動機・感性」が不可欠なのです。どうすれば十分な動機を持つていただき感性を極限まで高めていただけるか...。これは、大変難しいテーマではありますが、克服しなければ海難防止の実効は上がりません。あるときは、「あなたの最も愛している人をイメージしてください。そして、今何をなすべきか考えてください。」、またあるときは、「愛する人の写真を、自室や操舵室の片隅に飾って、



国内最大級の内航ケミカルタンカー

第二菱恭丸

総トン数 1,522^ト 載貨重量トン 2,248^ト
 全長 87.98m 航海速力(満船) 13.5ノット
 運航 三菱化学物流(株)
 船主 恭海海運(株)

ふと、定められた手順を省略しそつになつたとき、思い出してください。」などと訴えかけております。私はこれらシステム・技術・感性をとりまとめて「安全管理の三要素」と名づけ、機会があるたびに強調し、足腰の強いバランスのとれた安全QA体制の確立に努めています。

訪船活動

現場は情報の宝庫です。安全QA活動を的確に展開するためには、全ての関係者は正確に現場の実態を把握する必要がありますので、海運事業本部では、現場すなわち船を訪れて、船員さんから我々に対する要望を聞き、陸上組織で収集した各種安全QA情報を船舶に提供する「訪船活動」を最も重要な安全QA活動と位置づけています。提供する資料は、弊社関連の事故トラブル情報は勿論、海難審判庁をはじめ関係官庁や関係業界から提供された海難分析資料や各種事故トラブル情報などですが、こうした資料を現場の船員さんと一緒に勉強し、意見を交換するなど、自由で双方向の討議をすることにより、訪船活動を定着させております。

協力会社に対する指導

弊社に船舶を提供して下さっているオーナーさんやオペレーターさんに集まっていたいただき、安全会議を開催するなどして、海難防止の重要性をご理解いただいたり、安全に関するお願いをしたり、さらに、参考になるような海難事例の勉強会をしたりという活動も行っています。ここでも、前述の「訪船活動」で使われた資料などが活躍しています。

また、各地の事業所には、「船舶安全協力会」が設立され、当該事業所の荷役施設を利用する弊社を含む各海運会社が集まって、離着岸・荷役における安全確保を目的として活動していますが、このような活動にも積極的に参画し、総合的な安全管理の実現に努めます。



支社その他の職場では、それぞれの特徴を生かした安全QA活動を展開していますが、今年から、別の職場の実務者による安全QAに関する診断を「クロスパトロール」と名づけて実施しています。この手法は、弊社の陸運事業本部においては長い歴史がありますので、私ども海運事業本部でも採用した次第です。

他の職場に対して改善のための意見具申をするという事は、安全管理に関する方法論が数々ある中では、遠慮があつて少し難しい面もありますが、その壁を打ち破つた時、初めて風通しのよい真に明るく活発な職場が出来上がり、安全QA面だけではなく、いろいろな方面に良い波及効果があることに気づきました。

海上輸送技術の確立

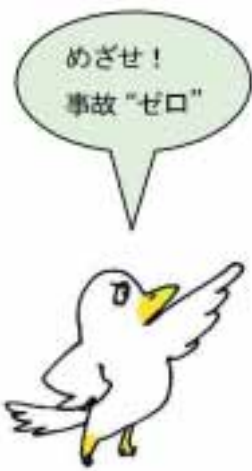
化学品物流の世界は、可燃性物質、爆発性物質、温度管理の必要な物質、極度に不純物を嫌う物質、毒性の強い物質などを扱う世界ですので、安全確保と品質管理の双方を同時に満足させる必要があります。このため、前述の安全運航技術・海難防止技術に加えて、弊社が得意とする化学品の取り扱い技術も向上させなければなりません。私の所属する船舶管理部では、弊社技術陣の応援も得ながら、これらに対応しているところです。

今後の課題

課題はたくさんありますが、ここでは「船舶認定制度」と「海務監督」について触れたいと思います。海運事業においては、いろいろな用船形態の船舶を使用して事業を行っています。スボット用船を含む全ての使用船舶について一定の安全QA水準を確保しなければなりません。このため、あらかじめ使用船舶について調査し、一定の安全QA水準にある船舶だけをリストアップする「船舶認定制度」の検討に着手しています。

一方、現場において技術的な指導を行う「海務監督」を確保し、全ての現場に配備すべく、人材を確保するとともに、事業所の岸壁を守るといふ立场上必要な技術・職務・責任教育などを行っています。

弊社としては、この二つの課題の克服に最も力を入れているところです。今後とも関係各位の皆様方のお知恵をお借りしなければならぬと思っています。



寄稿

使命は安全輸送の確保

～東京港フェリー安全協議会の活動～



東京港フェリー安全協議会事務局長
商船三井フェリー(株)船舶部副部長
しちろ みつお
七呂 光雄

本協議会は、「安全輸送の確保」という重大な使命のもと、日々、海難防止のための活動を続けていますので、その状況を紹介します。

協議会の発足

本協議会は、某フェリー船内に爆弾を仕掛けたとの愉快犯による脅迫事件が発端となり、この種事案に対しては、各フェリー会社が一致協力して対策を講じるべきであるとの趣旨から、それまでであった組織を強化し再発足したものです。このように、当初は必ずしも船舶の安全運航を目的としたものではありませんでしたが、安全運航が日常的な問題であることから、次第に安全運航の確保を目的とした活動にシフトしていき、現在では、京浜港東京東航路を利用するフェリー及びロールオン・ロールオフ船(RORO船)を運航する海運8社が会員となっています。

協議会の活動

フェリー各社は、運航管理規程に基づき、また、RORO船各社は、任意ISMコードを取得するなど、それぞれ安全管理体制を構築しています。

そのような安全管理体制を有効に機能させ、実効あるものにするためには、船舶の運航を乗組員だけに任せておくのではなく、組織的に同業他社や関係官庁と意思の疎通を図ることが必要であり、海陸一体となった組織的な活動が不可欠であることから、本協議会は、同業各社各船及び関係官庁等との間の潤滑油役となつてきめ細かな活動を行っています。

① 現場船長の声を代弁

京浜港東京区においては、船舶交通に大きな影響を及ぼすおそれのある、ゴミ埋立用の新海面処分場建設、臨海大橋建設、第二航路増深工事等の大規模かつ長期的な建設工事が目白押しとなつており、海難防止団体が主催する工事作業に伴う航行安全対策を検討する委員会等に本協議会もメンバーとして参加しています。本協議会はこのような場において、実務に携わる現場船長の声が反映できるよう、船長の代弁者として積極的に意見を述べています。

また、船舶の航行に影響する工事作業の情報は、リアルタイムに船長に伝えることが大切であり、関係官庁や施工業者等から幅広く情報の収集を行い、各社・各船に速やかに伝達するよう努めています。

② 関係官庁との意見交換会

実際に船舶を運航している船長の生の声こそが、航行安全対策を講じる上で最も有用であるので、本音の意見を述べる機会が少ない船長等の声を直接関係官庁に伝えるため、本協議会では、毎年2回、各船船長をはじめ会

員各社及び代理店の関係者と東京海上保安部などの関係官庁・海難防止団体とが一同に会する意見交換会を開催しています。

この意見交換会では、日頃、会社に対して、関係官庁に対しても遠慮気味な各船船長から、会の自由な雰囲気も手伝つて(それでも遠慮気味に)、次々と建設的な意見や要望が飛び出し、安全対策面で反映されることになりました。



③ 訪船活動と海難防止の取組み

フェリー・RORO船は、同じ航路を航海しており、航路状況については、非常に熟知していますが、反面マンネリ化にも陥りやすく、事故防止には、決して諦めず、しつこいと思われるくらい繰り返し訴えることが大切であると思います。そのため、海難審判庁等から海難事例や海難防止情報を収集し、船内研修やミーティングの場などで活用していただけるようにしています。

また、本協議会は、船員災害防止協会(船災防)の東京地区支部を担当しているため、安全運航に関する活動だけでなく、毎年9月の船員労働安全衛生月間では、東京運輸支局等と訪船指導を行ったり、東京海上保安部等の大規模流出油防除訓練、テロ対策訓練、SARS対策

訓練などにも積極的に参加しています。

このため、会員船以外の船種や運航形態が異なる船舶を訪問する機会があり、様々な視点からその長所を見出し、乗組員と意見交換したりしており、このような活動を通じて得られたものを会員船に周知することにより、安全運航に役立てるようになっています。



船内でのミーティング

訪船活動

当協議会の訪船活動で東京港に停泊中の「ひまわり5」を訪ね、川上靖史船長に「安全運航のための心がけ」について、お話をうかがいました。



東京港フェリー安全協議会事務局員 奈良敏子

航海の難所を走破

奈良 「ひまわり5」を紹介して下さい。

船長 総トン数は約1万トンで、23ノット(時速42キロ)で航海します。食品・工業製品や商品車などのパフエフイに富んだ貨物を積み込み、11人の乗組員



ひまわり5

(航海関係が7人)で、東京 徳山 博多 岩国の順に4日サイクルで二回りし、東京に帰ってきます。

奈良 のどかな船旅が目につかびます。

船長 それどころではありません。航路が、交通量の多い東京湾、狭くて潮の速い関門海峡、来島海峡、備讃瀬戸、それに明石海峡と航海の難所と呼ばれている海域にまたがっているフェリー・RO-RO船は、本船と姉妹船3隻だけです。

奈良 気が抜けませんね。

船長 海峡を通過するときや霧がかかったときには私が操船していますし、通常の航海当直にも入ります。ほっとする間もないと言っても決して大げさではありません。

奈良 休憩は。

船長 本船は高速船で休憩できる時間が短く、低速船で航海していたころを懐かしく感じる時があります。しかし、仕事への達成感が大きいし、自身をうまくコントロールして、疲れが蓄積しないように努めています。

奈良 休暇で下船するのも、楽しみです。

船長 3か月連続乗船して1か月の休暇があります。カーフェリーと大きく異なる点かもしれません。

奈良 事故防止に最も心がけていることは。

船長 昨年は台風で大変でした。通常は太平洋洋に出ると気分的に楽なのですが、台風接近時はそうはいきません。海上模様を予測して、場合によっては欠航の決断をしなければならぬときもあります。船の安全だけでなく、積荷が損傷しないようにしなければなりません。安全が第一です。運航管理者と連絡を密に取り合って、無理な運航はしないようになっています。

奈良 ありがとうございます。航海の安全をお祈りします。



「ひまわり5」のブリッジ

安全は纏まることで達成

本協議会のメンバーも、海上運送という営業面からみるとライバル関係にあります。だからと言って、各社・各船が別個に問題解決に当たっても限りがあります。お互いが纏まって、意見を出し合い、知恵や経験を持ち寄ってこそ、大きな力となり、良い解決策が見出せるものです。

営業は競争であり、安全は纏まりであると言っても過言ではありません。

東京港フェリー安全協議会では、会員各社・各船が一纏まりになって、はじめて安全輸送の確保という使命を達成することができるの信念のもと、これからも日々々の活動に励んでまいります。

スクラム



船長室