

No.019 宮崎産業海運(株) 【輸送モード:海運】

「安全第一を実現するため、現場主義でトップ自身も荷主・取引先との対応にあたる」

1. 概要

企業情報

所在地	大分県津久見市港町 1-15						
創立	1940年	年商	億円	人員数	78名	資本金	1.5億円
拠点数	本社 北九州営業所			所有船舶	3隻(豊昇丸、宮幡丸、ほくと)		
事業内容	海運業						
輸送品目	石灰石、鋼材、石灰						
取引先	新日本製鐵(株)、トヨタ自動車(株)他						

組織的安全マネジメントの特長

ジャストインタイムを基本としつつも、安全第一を徹底するため、社長自身も顧客との対応に当たる現場主義を貫いている
安全確保は、乗組員の教育に尽きるとの考えから、訓練、教育に力を入れている。
外航海運におけるISMコードを内航船舶についても任意取得することで、船舶安全管理体制を確立している

調査者所見

<p>当該事業者は、創業当時より「現場主義」を掲げ、顧客からの要望に都度対応してきたとともに、安全が全てのものであることを第一に、また常に新しいことに挑戦しているため顧客の信用を得ることができ、無事故の達成にも寄与してきた。</p> <p>さらに、トップは、ジャストインタイムを基本としつつも、安全第一を徹底するため決して社員に無理をさせることはなく、顧客との対応については社長自らが当たり、取引に支障が出ないように心がけている。また、月曜日及び金曜日には、トップから新入社員まで出席して15分～30分間のミーティングを実施している。</p> <p>当該事業者が、顧客から厚い信頼を得て、地域を代表する企業であり続けてきたのは、以上のように「現場主義」を基本に、トップ自らが安全第一を徹底するため非常に努力してきた結果であると考えられる。</p>

調査情報

調査日	2009年6月2日	訪問先	宮崎産業海運(株)本社
対応者	取締役社長、常務取締役、グループ長、マンスーパーインテント、運行管理補助者		

(注) 企業情報等の内容は調査日を基準日とした内容である

2. 会社の概要、創業からの成長経過

当該事業者は、大正13年2月に個人企業として設立され、津久見産石灰石、苦土石灰石の採掘業務を始め、日本製鐵株式会社等に販売、輸送を行う。

昭和15年（1940年）2月には、個人企業を資本金195千円で宮崎産業株式会社と会社組織に改組し、その後、船舶による輸送が主となり、昭和32年3月鋼船建造、昭和34年には、鋼材専用船、昭和39年には宮竜丸を建造、その後も荷主の要望により適船を建造し、船腹の増強を図り内航輸送の基盤を築いた。

昭和40年（1965年）2月には、社名を現在の「宮崎産業海運株式会社」に改名し、昭和42年3月には、東南アジア地区よりラワン材輸入船として、専用船を建造し本格的に外航分野に進出した。

平成3年（1991年）には、トヨフジ海運㈱との共有建造、貸渡しにより、トヨタ自動車の自動車運搬に参入し、平成18年（2006年）12月には共有船を保有することで安定した単価が長期に見込める自動車運搬分野を強化した。

3. トップの考え方

トップは、「適貨・適船」主義をモットーに「我々の船は我々で守ろう」をスローガンとし、常にお客様へのサービス向上、地球環境の保護を目標に掲げている。これらのことを実現するため、具体的には次のように考えている。

- ・業務においては、「現場主義」を基本とすることが最も重要である。
- ・顧客の要望には、真摯に対応する。
- ・内航船舶であっても、ISMコードは取得すべきである。
- ・安全確保の実現は、乗組員の教育に尽きる。
- ・運搬は、ジャストインタイムが基本であるが、安全第一を徹底するため決して無理はさせない
- ・常に新しいことに挑戦する姿勢が必要である。
- ・経営者は、同業他社の優れた所を学ぶため、数年間他社で働いた上で当該事業者に改めて入社することも一考である。

□経営の理念等についてはホームページに記載

<http://www.myship-co.jp/index.html>

4. 組織的安全マネジメントへの取り組み

A) トップのコミットメントと行動

ポイント	CL 区分※
◆現場での業務が、安全かつ確実に実行されていることが最も重要であると考えているため、現場で気付いた点、改善すべき点及び顧客からの要望に対しては即座に対処している。(現場主義)	A 1
◆社員に対しては、無理、慣れ、油断は禁物であると常に教育している。	A 1
◆社員個人に対する金銭的な賞罰制度はない。	A 2、A 3

※CL 区分とは、郵送調査票（自動車モード）の組織的安全マネジメントチェックリストの区分である

【経費予算配分について】

- ・現場で使用するトランシーバー等の機器を最新機種に変更した。
- ・上陸用に移動用に電動自転車を購入した。
- ・作業に必要な部品の購入については、出来る限り船員の要求に応えるようにしている。

B) マネジメントシステム等

ポイント	CL 区分
◆業務を遂行するに当たっては、「安全第一」が最も重要であることを社員に教育し徹底させている。	B 1
◆外航船舶に求められている I S Mコードを、内航船舶についても取得することで船舶安全管理体制を確立している。	B 1、B 2

【経営関係について】

- ・安全確保を優先したために顧客から仮に契約を打ち切られたとしても、不満を持たないこととしている。
- ・環境関係については、顧客にきちんと説明ができるよう I S Oの基準に従って取り組んでいる。
- ・働きやすい職場を実現するため、船内融和を心がけている。

【人事・マネジメント関連について】

- ・安全管理規定を作成するとともに、外航用ISMコードを内航船舶に対しても取得することで、当該事業者の理念及び行動指針を明確にした。

C) 教育訓練制度

ポイント	CL区分
◆即戦力となる経験のある者を採用していたが、4～5年前より協調性を重視するため新卒者の採用に切り替えた。	C 1
◆社員は家族であるとする「ワンファミリー」の思想により、働きやすい職場環境を目指し、社員に当該事業者に勤務することへのロイヤリティを実感させようと努力している。	C 1
◆社員の安全意識を高め、さらに維持していくためにサーベランス活動を実施している。	C 3

【採用・新人研修関連について】

- ・海のチャレンジフェア、学校訪問、乗船体験及び知り合いを通じて採用している。

【乗組員の研修等について】

- ・乗組員の質の向上こそが、安全を達成するために必要であると考えている。

D) 現場管理

ポイント	CL区分
◆顧客の要求であっても、安全を常に優先し行動することを遵守させている。	D 1
◆乗組員に対して、ストレス及び家庭内の悩みに対処するため、社内に専門の担当者を配置している。	D 8

【日常業務等について】

- ・ジャストインタイムが基本であるが、安全第一を徹底するため決して乗組員に無理はさせない。安全第一を徹底したために、顧客の要求に応えられないことがあった場合は、社長自身が顧客に対するフォローを行い、信用を失わないように配慮している。

【情報や会議、外部との連携について】

- ・月曜日と金曜日に「朝会」を開き出席者全員でミーティングを行っている。
- ・「朝会」の際に提起されず、その後に課題・問題等が発生した場合は、その都度ミーティングを開催する。

【時間管理、生活管理について】

- ・乗組員が休日を確実に取得できるよう、しっかりしたローテーションを組んでいる。
- ・乗組員がストレスを溜めぬよう、コミュニケーションを取ることに心がけている。
- ・乗組員の家庭環境を知り、悩み等を解決するためメンタルヘルスケア担当を設置している。

5. 顧客や取引先等との関係

過去においては、昭和30年代に熊本で始めて船にレーダーを取り付け、霧が発生して視界が悪い状況であっても運航可能にしたこと、及び台風で船が沈没しそうな状況の時に、社長自らが先頭に立ち現場を指揮し回避したこと等で顧客からの信頼を得ていた。

また、当該事業者は、現在でも常に顧客からの要求に応えることをモットーとしている。例えば、船の設備において既存にないものを新たに作りだすこと、及びISMコードを内航船舶に対しても取得する等が上げられる。

6. 安全に関する実績データ

【事故発生率】

当該事業者は、創業当時より「現場主義」を基本とすること、及び顧客からの要求に応えることに心がけてきました。

以上