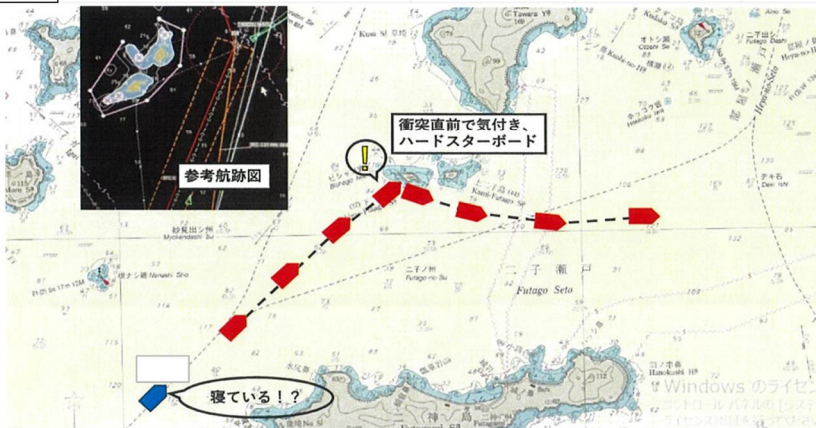


業 種	海運（貨物）
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
テ ー マ	用船乗組員の報告モチベーションを高める情報収集・展開の取組み
取組の狙い	ヒヤリ・ハット報告を通じた本社と用船船主・乗組員との円滑なコミュニケーションの実現のため、ポジティブ表現やイラストの活用などの工夫により、乗組員に読んでもらえる報告書をフィードバックすることで、内容への理解を高め、一人ひとりの危険の意識レベルの向上と報告するモチベーションの維持を図る。
具体的内容	【取組みのキッカケ】 ✓ 事業の大半が用船による運航（約 150 隻）であり、用船は、組織規模や船舶の大きさ、航行区域、乗組員の配乗形態の違いなどから、用船乗組員の安全意識に差が生じており、意識の底上げによってこの差を小さくしていきたい。 ✓ 走錨衝突事故等の重大事故・重大トラブルの再発・未然防止のためには、安全運航が必須であることから、船主と乗組員の危険感受性を高め、危険予知・回避行動を促進するために、ヒヤリ・ハット情報を積極的に収集して活用したい。 【実施に当たって思案等した点】 強制ではなく自主的な報告により収案件数を増やし、事故等の未然防止に繋がりたいとの思いから、以下のことを重視した。 (1) 報告内容を指導対象としての戒めではなく、「事故になる前に気が付いてくれてありがとう」との感謝を伝えることで前向きに報告してもらいたい。 (2) 情報を展開する際は、乗組員が興味深く内容を読んで理解してもらうことに重点を置いた方法で伝達したい。 【ヒヤリ・ハット情報の収集・展開の取組み】 (1) ヒヤリ・ハット情報の収集 ✓ ヒヤリ・ハット情報が前向きなイメージとなるように、「無事故に向かって～摘み取ろう 事故の芽～」に改名するとともに、名称の意図する意味と目的等を用船船主・船舶に広く説明 ✓ ヒヤリ・ハットを「事故に至る可能性があった出来事を未然に発見し、防ぐことが出来た事象」と定義し、自社のクライテリアとして自社船・船主・船舶に周知 ✓ 情報は、“船舶→船主→本社”と共有 ⇒ 船舶から収集した情報は、船主が「その気づきが事故防止につながった」などポジティブな船主コメントを付して本社に提出 ⇒ 本社は、共有すべき情報や注意喚起すべき優先順位の高い事例、対応を急ぐ案件に対して、状況説明のための写真やイラストなどを加えるとともに、「鶴見サンマリンコメント」として、報告への

	感謝とともに、オペレーターとして期待している対応方法などを記載 ⇒ 本社で策定した応急措置策・未然防止策は、時間を置かずに船主・船舶にフィードバック ✓ 特に水平展開して事故の未然防止に活用すべき事例を優秀事例として選出し、「無事故に向かって優秀事例～気づきの泉～」として「鶴見サンマリン安全月報（毎月発行）」に掲載・共有するとともに、報告者に対して表彰と副賞（クオカード）を贈呈 (2) ヒヤリ・ハット情報の展開 ✓ 本社安全管理の担当者によって、情報を分類・整理するとともに、共有すべき情報等を「ヒヤリ・ハット事例集」に取りまとめて、船主及び船舶に展開して活用するとともに、社内イントラに掲載 ✓ 広く周知させるべき事例や、対策の効果があると思われる事例については、「鶴見サンマリン安全月報」に掲載して部内（グループ会社、用船の船主・船舶含む）・部外（荷主等）の関係各所に周知
取組の効果	【取組みの効果】 (1) ヒヤリ・ハット情報の名称をポジティブなイメージの名称に変更したことや、名称の意図や取組みの目的を広く説明したこと、優秀事例を共有することで、「会社が報告して欲しい事例（事故・トラブルに至る前に危険の連鎖を断ち切り、回避出来た事例）」が報告されるようになってきた。 (2) 報告者への報奨制度等の導入により報告への抵抗感が払拭され、報告件数が大幅に増えている（現在は年間 1,000 件前後で推移）。 (3) 担当者は、写真やイラストは、視覚的に引き付ける効果が大きく、親しみやすさから船員がヒヤリ・ハットの内容を読むキッカケとなり、回避すべきリスクを理解するのに役立っていると認識している。 (4) 本取組を荷主にも伝達することで、荷主の安心感につながっている。 【今後の課題】 ✓ 社員がイラストを作成していることから、フリー素材の利用や過去に作成したイラストを蓄積し活用するなどして、属人的な作業の解消に努めている。
事業者名	鶴見サンマリン株式会社 担当：総合企画室 経営企画担当（連絡先：03-3591-1133）

(収集・展開したヒヤリ・ハット情報の事例Ⅰ <航行中>)

無事故に向かって ～摘み取ろう 事故の芽～					
船 名		総トン数	347G/T	記入年月日	令和6年4月19日
気 象	天候:晴れ 風向:北北東 風力:1 m/s				
作業内容	航行中・シフト中・着棧中・離棧中・積荷中・揚荷中・その他				
い つ	2024年4月3日 01時30分頃			どこで	クダコ水道
何 が	前を走っていた同行船が				
どうしたか	居眠りをしていたのか、避航動作をとることなく下二子島に向かって航行していたので、危険を感じ、汽笛・VHF・サーチライトで呼びかけを行ったが無反応だった。 本船の呼びかけを傍受していた門司保安から、当該船舶に対し危険回避がVHFで行われたが無反応だった。 当該船舶は衝突ギリギリでハードスターボードし、難を逃れた。 (※推測だが船舶電話を使い保安部から呼びかけられたと考えられる。)				
要 因 別	連絡不十分・確認不足・操作ミス・判断の誤り・整備・構造(その他)				
対 策	本船も一人ワッチの為、他人事とは思わずに引き続き自船の安全と他船の動向にも気を配り海難を防ぐ最大限の努力をする。				
意見・要望	なし				
略 図					
船主コメント	安全安心運航を継続する為、管理マニュアルに沿って当直をお願いします。 見張りを最優先し、気象海象影響のほか、他船の状況も継続監視して下さい。 よくぞ気付いてくれました！ありがとう！				
鶴見サンマリンコメント	他船の海難回避の行動ありがとうございます。 同航船は居眠りをしていたと推測されますが、毎年、春の訪れとともに「居眠り」による乗揚げが増加するようです。 本船も一人当直ですので他人事と思わず、ワッチキーパーの活用や手動操舵にするなどして居眠り海難事故の防止をお願いします。				

(収集・展開したヒヤリ・ハット情報の事例2 <その他・入渠 保守整備>)

無事故に向かって ～摘み取ろう 事故の芽～

船 名	丸	総トン数	3,854 G/T	記入年月日	2024年3月27日
気 象	天候: 晴れ 風向: 北東 風力: 2 m/s 波高: 0 m				
作業内容	航行中・シフト中・着桟中・離桟中・積荷中・揚荷中・その他				
い つ	入渠中		どこで	某造船所	
何 が	ライフラフトの架台を錆打ち中に、足を滑らせて落ちそうになりヒヤリとした。				
どうしたか	本船は某造船所にて入渠しており、ライフラフトを点検整備の為に一時陸揚げを行っていた。その際、架台に錆があるのを発見し普段整備をしにくい場所であることから錆打ちを行った。高所での作業だったので安全帯を装着し、工具も落下防止策としてロープを取り付けて行ったが足を滑らせ、作業者が落下しそうになった。				
要 因 別	連絡不十分・確認不足・操作ミス・判断の誤り・整備・構造・その他()				
対 策	作業者は安全対策として安全帯を確実に装着し、また工具も落下防止を行っていた為、事故を未然に防ぐことができた。				
意見・要望	なし				
略 図					
船主 コメント	今回のヒヤリ事例は高所作業時の安全ベルトの大切さを知った貴重な体験でした。高所作業はどうしても体の動きが悪く、手足も緊張し普段の動きが出来ません。今回もなんでもない状況だったのに足が思うように動かず、滑るような態勢になったんだと思います。今回のヒヤリを教訓にして作業に適した安全装備で安全作業をお願いします。				
鶴見サンマリン コメント	高所での作業時における危険性を理解し、安全帯を正しく使用していたことで怪我などを未然に防ぐことが出来た事象だと思います。工具への処置も素晴らしいと思います。昨年度より墜落制止用器具は原則としてフルハーネス型を使用すること(※使用者が6.75m以下で作業する場合は胴ベルト可)となっています。引き続き、保護具の適切な着用をお願い致します。				