

# 事故報告

## 事故の概要と安全運航強化策

### 事故概要

2007年3月期、当社が運航する船舶が4件の重大海難事故を起こしました。2006年4月、北海道根室沖でコンテナ船“MOL Initiative”が機関室で火災。7月、太平洋上で自動車船“Cougar Ace”が大きく傾斜。9月、インド洋上で原油タンカー“Bright Artemis”が救助に向かった遭難船と接触し貨物油を流出。10月、茨城県鹿島港近傍で、荒天により退避中の鉄鋼原料船“Giant Step”が座州、船体が破断し10名の乗組員が犠牲・行方不明となりました。これらの事故により、関係各位に多大なご迷惑をかける結果となりました。当社グループの全役員及び従業員は、この事態を厳粛に受け止め、今一度原点に立ち返り、当社グループの企業活動の基盤である安全運航の確保に向けて全力で取り組むことを誓いました。



12ページから始まる社長インタビューにおいて、対策として実施した安全運航組織の改編について述べています。このパートでは、船長で安全運航担当執行役員を務める平塚惣一へのインタビューをもとに、一連の事故の後に行った調査と、これに基づいて導入した安全運航強化策について報告します。安全運航強化の要は、MOLシーマンシップの再構築にあります。

### 事故調査と対応策

#### Q. 事故後、安全運航緊急対応委員会が発足していますが、その活動について聞かせてください。

事故後、社長の芦田から「原点に帰れ」というメッセージが全社に向けて発信され、その指示に基づき安全運航緊急対応委員会が設置されました。原因の究明に当たって、私たちは2系統で情報収集を行いました。第1系統は当社の独自調査であり、委員が、船舶管理会社、船員配乗会社、船員に直接聞き取り調査を行うとともに、当社船に質問票を送付して、安全運航に関する当社指示事項の理解度を調査しました。第2系統は外部の機関(DNV)による調査です。DNVは、東京、シンガポール、ロンドン、マニラ等の当社の主要な船舶管理・配乗拠点でワークショップを開いて、聞き取りを行

いました。その結果、以下の問題点が特定されました。

1. 乗組員に対する負荷が増していること。
2. 国際ルールを上回るフェイルセーフ(二重安全体制)の設備・備品が必要であること。
3. 昨今の異常気象への対応が必要なこと。

当社はこれを「安全運航管理体制強化策」として取りまとめ、取り組みを開始したのです。

#### Q. まず乗組員への対応について教えてください。

当社は、海外7ヶ国に船員トレーニングセンターを開設しています。今後、乗組員のスキルアップに向け、世界各地のトレーニングセンターにおける教育訓練を更に強化、拡充しま

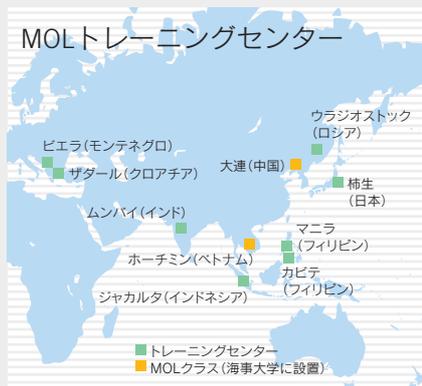


安全運航本部副本部長 執行役員  
平塚惣一

す。国際条約の規定による海技免状の要件に加え、乗組員の職位ごとに現場技術者として当社独自に要求する技能要件を規定した「MOL RANKSTEP」の適用を拡大していきます。

今後、毎年400～500名規模で世界各地の商船学校卒業生を新規採用する予定ですが、彼らの導入教育のために訓練専用船“Spirit of MOL”を運航します。一海運会社

が独自に訓練専用の船を保有することは、世界でも前例がありません。1年間の乗船実習のうち、最初の4~6カ月をこの訓練船上で実習し、当社スタンダードの安全意識や乗組員としての立ち居振る舞いを身につけます。当社の明日を担う様々な国籍の新人船員が“Spirit of MOL”の船上でともに訓練を受けることにより、MOL Seamanとしての意識を醸成してほしいと考えています。



また、当社の船に初めて乗る船員、当該航路や船種に経験が浅い船員を配乗する場合には、そのポジションに二重配乗を行います。運航規模が拡大する中、1 航海あるいは半航海分を二重配乗することにより、前任者との引継ぎや業務習熟を確かなものにしようという狙いです。船長、機関長も例外ではありません。このほかにも、メンテナンス要員を増員するなど、必要な人員を追加的に乗船させていく計画です。

## Q. 国際ルールより厳しいフェイルセーフの設備・備品への対応について聞かせてください。

これまででも当社は国際ルールに準拠し安全維持のために様々な設備機器を採用してきましたが、今回、当社独自の安全設備機器仕様基準であるMOL Safety Standardを、フェイルセーフの観点から全面的に見直しました。他社での採用例も参考にし、安全を維持・増進するために有効と考えら

れるものは積極的に導入を図り、当社標準仕様として制定しました。また、これらの基準を新造船だけでなく既存船にも適用することとし、今後3年間で130億円程度の追加投資を行う予定です。

例えば、自動車船傾斜事故を教訓としてバラスト管理の集中制御システムを標準仕様に採用するほか、鹿島沖のドライバルク船事故についての調査に基づき、新型船で採用している錨鎖のクイックリリースを、既存船にも採用することとしたのがその例です。

## Q. 異常気象への対応策はいかがでしょうか。

近年、海象・気象の急変が頻発しています。こうした場合などに運航船舶により詳細な情報を提供し、本社との密接な連絡経路を確保する目的で、2007年2月、運航全般の相談センターを兼ねる「安全運航支援センター」を本社内に設置しました。同センターには、最新鋭の海象・気象情報を入手できるシステムを導入しており、これによって得られた情報は遅滞なく本船・配船担当・代理店に配信されます。また、24時間、2名のスタッフが常駐し、船舶の動静を監視し、必要な情報・アドバイスを提供することによって、安全運航を陸側から支援します。

## Q. 今後の安全運航維持に向けた取り組みを聞かせてください。

安全運航は、終わりの無いテーマです。当社は緊急対応委員会を解散した後に、Safety Assurance Committeeを常設委員会として新設し、同Committeeにおいて、強化策の進捗状況・効果の確認、個々の具体策についての必要な修正対策の提言を行っていくこととしました。委員会のメンバーとして船舶管理会社の社長を招請し、安全運航管理の現場に携わっている立場からの意見も聞いています。更に、当社の「安全運航管理体制強化策」を各船舶管理会社・船員配乗会社へ周知し、休暇中の船員を対象にした強化策の説明会である安全カンファレンスをムンバイ、マニラ、ザダルで開催するなどの取り組みも行っています。

最後に、通信技術の発達を背景として船の運航に係る管理手法は高度化してきましたが、刻々と変化する状況を踏まえた判断とそれに基づく現場の行動は、やはり本船の乗組員に委ねざるを得ません。一連の事故からわかるように、現場を預かる船長・機関長が的確な判断・指示によって最高責任者としての責任を全うすること、そして乗組員は規程・命令に従って真摯にその職責を果たすことが、何をおいても重要です。そして私たちは、そうした船上の判断・行動が的確に行われるような環境を、ともに考え、作り出していく必要があります。海陸一体となったMOLシーマンシップの再構築こそが、安全運航を維持していくための要なのです。

### 安全運航強化策

	対策の内容	費用(含 設備投資)(3年間合計)(億円)
ソフト面	組織体制の整備 (船舶管理体制整備、安全運航支援センター設置、等)	130
	船員の確保・育成	
ハード面	安全標準仕様の強化・施行 保船方針の徹底、等	220
計		350