

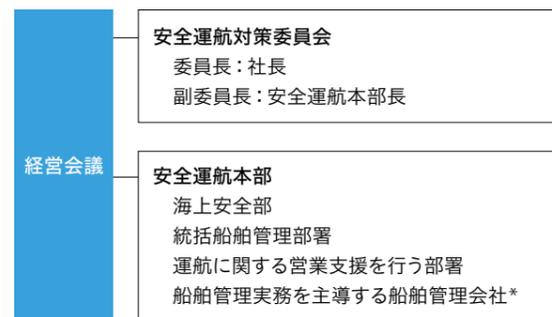
安全運航

安全運航マネジメント

安全運航管理体制

当社は2015年2月に、安全運航の担当部の組織を改編しました。船種ごとの現場重視の体制は維持しつつ、異なる船種間での情報の集約、水平展開、全社的な安全運航対策への取り組み強化と、全社の安全運航の責任を負うために必要な権限を海上安全部に集中する体制を整備したものです。新体制のもと、世界最高水準の安全運航を目指し、海上・陸上が一体となって安全運航の徹底を図っています。

安全運航を支える組織体制



*エム・オー・エル・シップマネージメント及びエム・オー・エル・エルエヌジー輸送

緊急対応体制

万一の緊急事態、トラブルに備え、的確な対応ができる体制を整えています。

■ 安全運航支援センター(SOSC)

当社の海技者2名(うち1名は船長経験者)が常駐し、(株)ウェザーニューズと共同開発した、運航船の動静及び気象モニタリングシステムである「FMS.Safety」を使い、当社グループ運航船約860隻の動静と、気象・海象を監視し、24時間365日、いつでも本船船長から相談を受けることのできる体制を整えています。海外メディアの情報や、気象情報など、船の航行に関わるあらゆる情報収集を行い、タイムリーに適切な情報発信を行うことにより、重大事故の未然防止に全力で取り組んでいます。



安全運航支援センター(SOSC)

■ 緊急対応訓練

緊急事態が発生した場合に乗組員が迅速かつ適切な対応ができるよう、本船上での火災や浸水、海賊やテロ行為など、様々な事態を想定した緊急対応訓練を、本船航海中に定期的に行っています。また、年に1回、本社においては社長以下関係役員と関係部署、船舶管理会社、本船が協同し、海上保安庁の関係管区海上保安本部の協力も得ながら、重大海難事故緊急対応訓練を実施しています。今回は2017年10月に航行中の自動車専用船において機関室火災が発生、また岩礁接触により燃料油が船外に流出し貨物艙にも海水が浸水したとの想定のもと、緊急対応訓練を実施しました。

今後も定期的に訓練を実施し、万一に備えた緊急対応体制をより強固なものに整備していきます。



本船での緊急対応訓練

安全運航に向けた取り組み

安全運航への取り組みに終わりはありません。既に実施している安全運航強化策の見直し・継続と併せて、近年発生した重大海難事故の再発防止を徹底します。

安全運航実現プロセスの「見える化」

安全性を測るための客観的な指標として、「4ゼロ」をはじめとする以下の数値目標を設定しています。

- ①「4ゼロ」(重大海難事故・油濁による海洋汚染・労災死亡事故・重大貨物事故ゼロ)
- ② LTIF(Lost Time Injury Frequency)*1:0.7以下(2015年度以降)
- ③ 運航停止時間*2:24.00時間/隻/年以下
- ④ 運航停止事故率*3:1.00件/隻/年以下

2017年度は、当社グループ運航船にて2件の労災死亡事故が発生したために①が未達成、また、下グラフの通り③についても残念ながら未達成となりました。引き続き重点目標の達成に取り組めます。

*1 100万人・時間当たりの労災事故発生件数。従来は下船を余儀なくされる職務傷病を集計対象としていたが2015年度よりLTIFの基準を厳格化し、下船に至らずとも発生日に軽作業を含む労働に復帰できなかった職務傷病も集計対象に含める。産業界平均(2017年)1.66、水運業1.14、輸送用機械器具製造業0.43(出典:厚生労働省「平成29年労働災害動向調査結果の概要」)

*2 事故による船舶の年間運航停止時間を1隻当たりで表したもの

*3 船舶の運航停止に至る事故の年間発生件数を1隻当たりで表したもの

重大事故の再発・未然防止に向けて

基本的事項の反復・周知・実行の徹底とともに、経験した重大事故の風化防止と、チーム力、安全意識・当事者意識、船舶管理品質のさらなる向上を意識した重大事故の再発防止の徹底を図ります。小さな要因(トラブル)が重なって最終的に重大な海難事故へつなげるエラーの連鎖を断ち切るため、ソフトとハードの両面での継続的な改善を実施し、再発防止に向けた体制整備を進めていきます。

ソフト面では、乗船前訓練での反復指導や、経験の浅い若手層への指導・監督の徹底、陸上での安全体感訓練やBRM訓練*4などの教育・研修の充実により、乗組員の危険予知能力とチーム力の向上を図っています。また、各運航船から収集した事故・トラブル事例やヒヤリハット*5情報を、動画・写真やイラストを用いて視覚的に訴えることで、乗組員の安全意識向上に努めています。ハード面では、就航船からの不具合や改善点を造船所や機器メーカーへフィードバックし、フェイルセーフの設計思想によるエラーが起こりにくい本船設備導入と、IT化の推進に取り組んでいます。

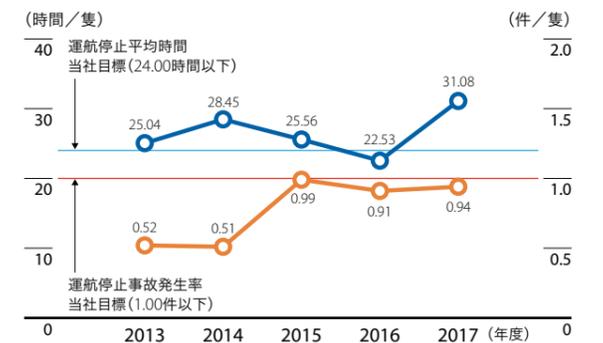
*4 Bridge Resource Management訓練。事故事例を操船シミュレーターで再現して対応を体得する。当社独自のプログラムを含む

*5 ヒヤリとしたり、ハットとするなど、「あわや事故にならないう」事故寸前の危険な事例のこと

LTIF推移



運航停止平均時間・運航停止事故発生率推移



● 運航停止平均時間(時間/隻/年)(左軸)
● 運航停止事故発生率(件/隻/年)(右軸)

安全運航に向けた連携

当社グループでは、自社船か傭船かにかかわらず、本船や船主、船舶管理会社と安全に関わる様々な情報を共有し、世界最高水準の安全運航実現に向けて、連携して取り組んでいます。各船に人身労災を含む安全運航に関わる情報を“Safety Alert”として都度発信しているほか、「安全運航連絡会」や「安全キャンペーン」など、当社の安全基準に対する理解を深める対話の機会を設け、営業担当部も含めて、安全の向上に向けた意見交換を行っています。

また、当社の安全基準が運航船で理解・実行されているかどうかを確認するための検船を実施し、改善が必要な場合は、本船、船主、船舶管理会社とコミュニケーションを取りながら、是正措置を講じています。事故防止に向けては、他社事例を含めた事故の徹底的な分析を行い、その結果を迅速かつ確実に水平展開する体制を強化し、世界最高水準の安全運航の実現に取り組んでいます。

2018年8月にフィリピンで自営商船大学を開校

フィリピン人船員は当社運航船乗組員の中核を担っており、運航技術が高度化する中、さらなる活躍が期待されています。安全運航に対する当社の取り組みの集大成として、2018年8月にはフィリピンにおいて自営商船大学を開校します。既に完工した大学施設では、実習設備の配置も可能な限り卒業後に乗船する実船に近づけ、即戦力養成につながるトレーニングを行っていきます。同大学の運営を通じ、良質な船員の確保・育成の強化を図り、「世界最高水準の安全運航」の実現を目指します。



大学内に設置する船橋の訓練施設



同、主機の訓練施設

社外からの評価

安全運航(船員教育プログラムに対する評価含む)に関する事項

■ 液化ガス輸送に関する船員研修プログラムがノルウェー船級協会(DNV GL AS)により認証

当社のLNG船船員研修プログラム、LEG /LPG船船員研修プログラムが、乗組員の能力標準としてSIGTTO**の提唱するスタンダードを網羅している教育プログラムであるとして、ノルウェー船級協会(DNV GL AS)より認証を取得(LNG船:2007年、LEG /LPG船:2016年より採用)しました。

** 国際ガスタンカー運航者及び基地操業者協会の略



■ 船員教育・訓練の管理プログラムがノルウェー船級協会(DNV GL AS)による認証を取得

当社独自の船員教育・訓練の管理プログラムの有効性が認められ、タンカー部門とLNG船部門において、ノルウェー船級協会(DNV GL AS)より船員の資格要件管理システム「Competence Management System」(CMS)に適合するという認証を取得しました(2012年)。

