

平成 29 年度主要港督励巡視

船内班巡視結果報告

督励巡視団員 廣田弥八

結団式冒頭挨拶 笹田照近団長

- * 「当たり前のことを、徹底してやる」 **凡事徹底** 督励巡視を機に
率先・実行してもらいたい。安全は、会社や労働組合が与えてくれる
ものではなく、自らが作り出すものです。
尚、巡視報告に関しては、
- : 粗探し場で有ってはならない
 - : その場が危険ならその場で直す
 - : 自分たちの港のルールを押し付けない
 - : 良い点は各自持ち帰り活用する
 - : 危険の見える化（可視化）を推進し、工夫されているかを見極める

以上の各点を主に巡視をお願いしたい。

<巡視日程>

8月1日(火) 横浜港

大黒埠頭L-5

(船名)

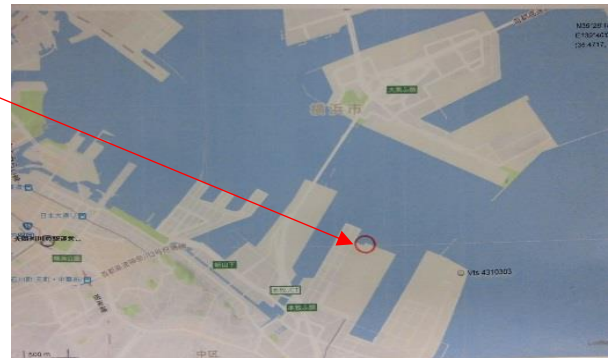
GLOBAL AGLAIA



本牧埠頭BC-1

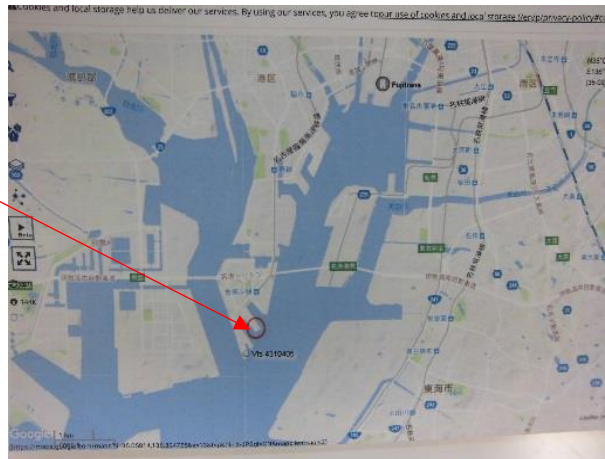
(船名)

INTERASIA ADVANCE



8月2日(水) 名古屋港

金城埠頭全城



金城埠頭P-6 1

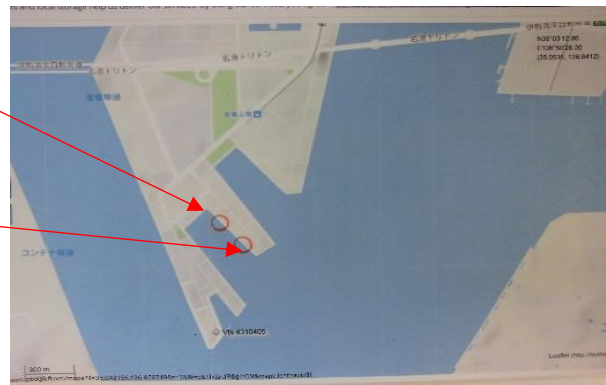
(船名)

KITTY TIDE

金城埠頭P-6 2

(船名)

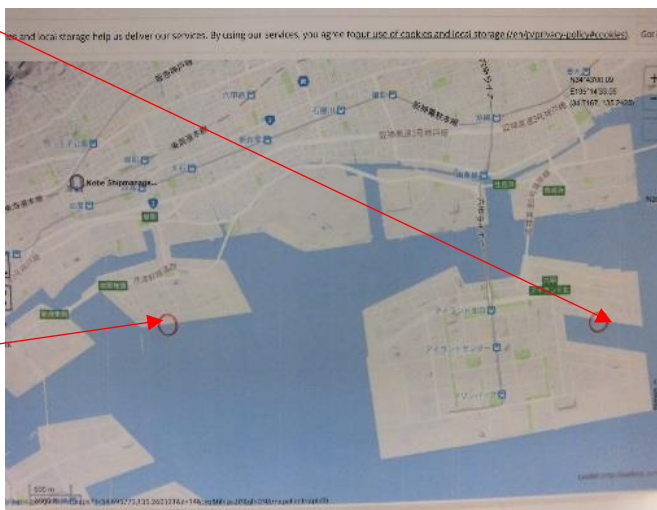
SKY AURORA



8月3日(木) 神戸港

六甲アイランド・R-S/T
(船名)
BAYANI

摩耶埠頭・DE
(船名)
ORIENT GRACE



8月4日(金) 博多港

箱崎埠頭

箱崎埠頭・13岸壁
(船名)
NEW KEEPER

箱崎埠頭・7岸壁
(船名)
さんふらわあ とうきょう



《第1日目》 「横浜港」 8月1日(月) 曇/雨

(第1船目)

大黒埠頭L-5

(船名) GLOBAL AGLAIA

元請 澁澤倉庫

作業会社 宇徳港運

3番ハッチ・上屋よりケースの積み込み作業

発表：東海総支部 若林団員

書記：中国総支部 中野団員



《高評価》

*デッキ・通路上突起物の警戒テープ
(チョーク) での可視化がされていた



*熱中症対策 良好



*ギャングウェイの昇降台の幅が広く安全であった



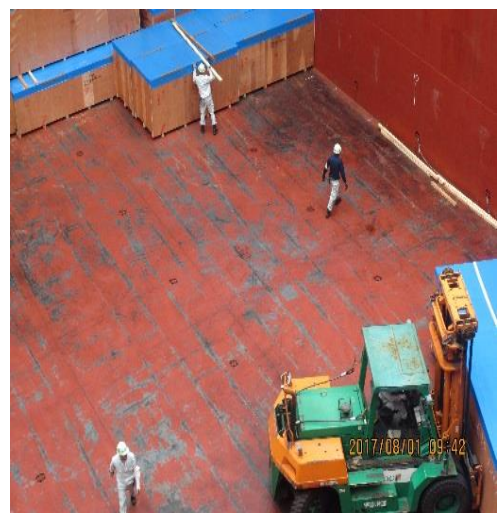
*デッキマンが笛を使用しての合図及び
安全帯の装着良好です



《指摘・改善事項》

*フォークマンの指差し動作が曖昧であった
(右後方のみ)

: 再度指導、教育します



揚貨装置のオペレーターからも見える様に
ホールド内の合図マンに目印を
付けてはどうか

：可視化の面からも改善します



《質問事項》

* 3番トモホールド内への昇降口にセーフティーブロックがなかった。他での
使用との事でしたが、どのような運用を行っているのですか。

：4番ホールドの段取りが有り、昇降口はオモテ側を使う様に指示していた
3番トモの昇降口は、船員が空け放しそのままの状態に成っていた
しかし、その部分に設置していなかったのは事実です（宇徳港運）



(第2船目)

本牧埠頭BC-1

元請 鈴江コーポレーション

1ギャング=210本程

19時出港予定

(船名) INTERASIA

作業会社

ADVANCE

鈴江組グループ



《高評価》

* 舷門表示の横に危険品及び有害物通知表が
掲示されていた



* ガントリー下にカラーコーン・バーで
立ち入り禁止区域を設定していた



* ヤード内をパトロール車で、
安全啓発の巡回を行っていた



*作業着に蛍光テープを貼り付けており
目視しやすい



《指摘・改善事項》

*岸壁で巻き揚げの際、地切確認と巻き揚げの
タイミングが同じ位になっているので
注意して下さい

: タイミングの問題だと思しますので、
メリハリを付けて行うようにします

《質問事項》

*ガントリー下で検数員がコンテナ
から十分に離れていないのに
合図者が発進の合図を出していた

: 検数員が、退避所へ完全退避を
確認後に合図を出します



< 督励巡視終了後 >

本牧ターミナル

(YPM) = 横浜・ポート・メガターミナル

見学：約30分



< 笹田団長総括 >

* 良い所は継続し 改善点は対策を出し実行してもらいたい
「安全は現場で作っていくもの」「安全は全てに優先する」を実行して
もらいたい

継続するには、「荷役の基本に忠実である事」

《第2日目》 「名古屋港」 8月2日(水) 晴
 (第1船目)
 金城埠頭P-6 2岸壁 (船名) SKY AURORA
 元請 伊勢湾海運 作業会社 伊勢湾海運
 1 ギャング・2番ホールド積 ヤンマー・エンジン(C/S)
 スチールパイプ 他 計約800t 2日取り
 発表：北海道総支部 芳賀団員 書記：東京総支部 益戸団員

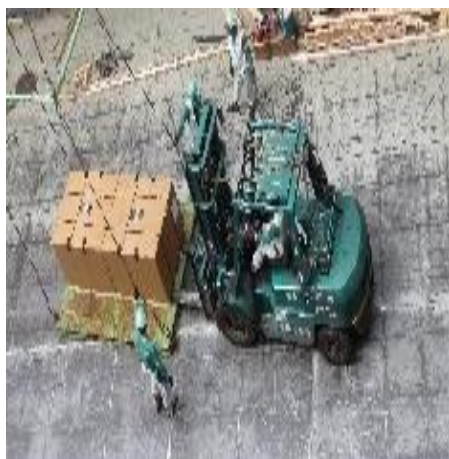


《高評価》

*退避場所と作業エリアの区切りをコーンの設置で明確にしている



*デッキマン及び玉掛け責任者が腕章を付けており役割が認識された



- * 長袖シャツに反射テープが貼られていた
又、ヘルメットの色分けで職種を可視化できた
(フォアマン：青色 監督：赤色
デッキマン：黄色)



- * プレートを使用しての貨物保護が良好です



- * トラック用昇降台が設置されていた

《指摘事項・改善事項》

- * 沿岸でのフォークマンの指差呼称ができていなかった
早急に注意是正します（大森回送店）



- * 舷門表示の設置場所が分かりにくい（デッキ通路側）
タラップの登り詰めた周囲に設置します



《質問事項》

無し

(第2船目)

金城埠頭 P-61

元請 伊勢湾海運

積 1番ハッチ・中甲板

(船名) KITTY TIDE

作業会社 伊勢湾海運

積: パイプ スチールバー 600t



《高評価》

*デッキマン及び玉掛け責任ともに腕章を付けており認識しやすい



*熱中症の対応手順が貼られており解かり易くなっていた

*ホールドへの昇降口にセーフティーブロックの使用良好です



《指摘事項・改善事項》

- * 本船通路上の工具・資材の整理整頓をお願いします
本船通路の確保を行なってからの荷役を心掛けます



- * 舛・船尾側のマンボが雑に置かれていた（足元が不安定）
資材の整理整頓を行い足元の安全を確保します

厚生労働省吉岡中央産業安全専門官

- : 各社安全会議を利用してより良い職場を構築し
熱中症対策・ヒアリ予防・災害の比率低下を
目指してもらいたい



< 笹田団長総括 >

- * 巡視結果で出された良い点は、継続する事が重要です
指摘事項に関しては、これからの糧とし基本作業を忠実に
実行してもらいたい

《第3日目》 「神戸港」 8月3日(木) 晴

(第1船目)

六甲—S・T パース

(船名) BAYANI

船社: MOL

航路・東南アジア

元請: 辰巳商会

作業会社・日本港運

揚荷: NIL

積荷: 1800t (パイプ・建機 他)

発表: 日本海総支部 前野団員

書記: 九州総支部 木下団員



《高評価》

* 舷門表示が見易く工夫されていた (KY活動表・安全ポスターも共に掲示されていた)



* 船内通路の見える化がされていて分かり易い



* 船内でのパイプ玉掛け後、作業員が完全退避していた



* デッキ上にて積荷パイプを左右からヒブラインを使用し振れ止めをしていた



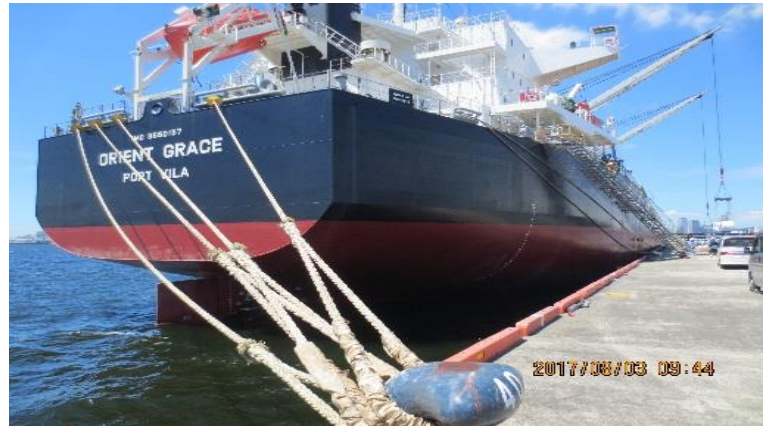
《指摘事項・改善事項》

* 指差呼称のメリハリがなかった
注意指導します

《質問事項》

無し

(第2船目)
 摩耶一D/E (船名) ORIENT GRACE
 船社: NYK BULK PROJET 航路: 北米 (GULF)
 元請: 神鋼物流 作業会社: 甲陽運輸
 作業口数 2口
 揚げ荷 NIL 積荷 WIRE ROD 2700t
 (4番・5番ホールド)



《高評価》

* 舷門表示が工夫されていた



* 船内通路の危険箇所が可視化されていた



- * 沿岸玉掛けが5人体制になっており
合図マンが配置されていた



- * 沿岸にスポットクレーンが使用されていた



《指摘事項・改善事項》

- * 指差呼称・地切確認が明確でなかった
注意指導します

《質問事項》

- * 船内・昇降口にセーフティーブロックの設置が無かったが
使用に関しての規定はあるのですか
神戸港では規定を設けていませんが
神鋼物流としては、垂直6m以内は設置していません
各社で決まりを設けて行なっています
設置を指導している所で義務とはしていないのが現状です

< 笹田団長総括 >

- * 安全は、その場、その貨物、その構造によって変化する
凡事徹底を心がけ、危険の芽を一つ一つ潰して行く
ことが肝心です

「安全は全てに優先する」

《第4日目》 「博多港」 8月4日(金) 晴

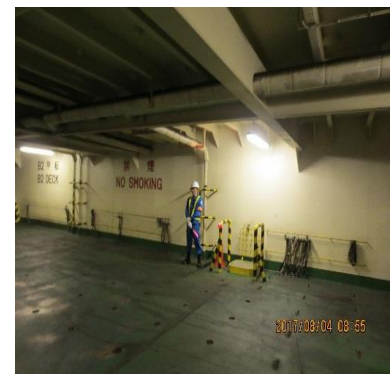
(第1船目)

箱崎埠頭：7岸壁 (船名)さんふらわあ とうきょう RO/RO
元請 博多港運 作業会社 博多港運
揚：車271台 シャーシ131台 積・車120台 シャーシ160台
1ギャング=18名態勢(トモ・シャーシ揚=7名・日通)
発表：兵庫県総支部 廣田団員 書記：中国総支部 深町団員



《高評価》

* 舷門合図者・誘導員の合図方法が写真で掲示されており
誘導が的確であった



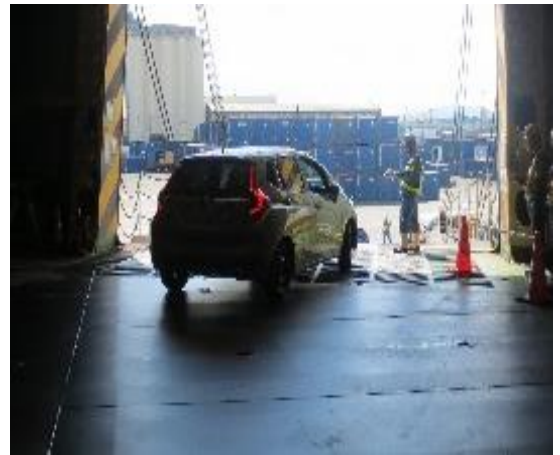
* 熱中症対策・休憩所含め良好



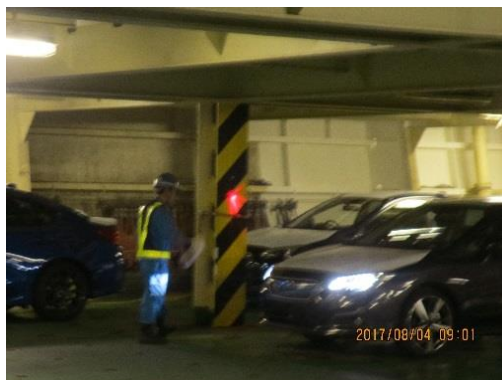
* 船内の整理整頓 良好



* 車輛の一旦停止・運転席側窓を全開にして
外部の笛・声・音が聞こえる様にして
走行していた 良好です



* コーナー毎のパトライト（点滅灯）
目視し易く良好です



《指摘事項・改善事項》

無し

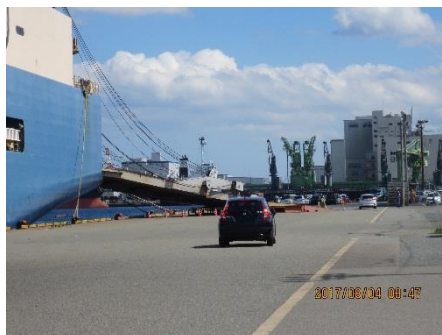
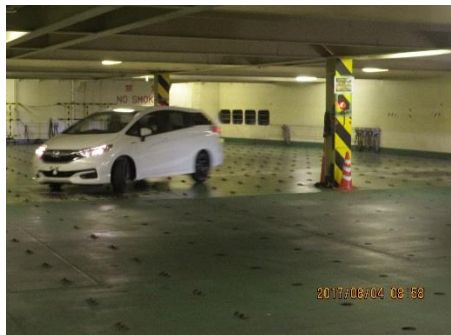
《質問事項》

* 船内及びヤード内の速度表示は設置しないのですか

決まり事などはないのですか

船内速度：20K/m ヤード内速度：40K/mの速度制限は
行なっています

表示に関しては、船社を交え対策を出して行きたいと思います



《第2船目》

箱崎埠頭13岸壁

元請 日通

小麦 4800t

(2番ハッチ)

オペレーター：1名

(4番ハッチ)

オペレーター：1名

(船名) NEW KEEPER

作業会社 日通

ニューマチック作業

デッキ：1名

ボタン (ノズル位置合わせ)：1名

デッキ：1名

ボタン (ノズル位置合わせ)：2名

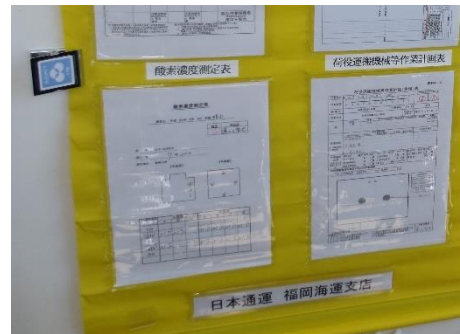


《高評価》

* デッキ・船側周囲の立ち入り禁止区域表示 (蛍光テープ) 良好



* 舷門表示に酸素濃度測定値の表及び酸欠立ち入り禁止表示設置 良好
 (WBG T・KYボードなどその他の掲示内容良好)



* 通路の整理整頓 良好



《指摘事項・改善事項》

無し

《質問事項》

* 船内にブルドーザー・作業員を入らせる前に再度酸素濃度測定を実施しているのでしょうか
 作業手順の変わり際には再度測定を行なっています





< 笹田団長総括 >

*安全は、会社や労働組合が与えてくれるものではなく
「職場で作っていくもの」です

安全を継続していく為には
「荷役の基本に忠実である事」・「当たり前のことを徹底してやる」
凡事徹底を心がけ実行して行く事です。



2カ年に及ぶ督励巡視を終え

重責である督励巡視を終えるにあたり

感謝の気持ちと考察を書き添えます。

結団式冒頭に有る笹田団長の「粗探し場で有ってはならない」

この言葉には、各港での巡視において絶えず脳裏を過ぎっていました。

粗探しと問題提起の違い、パトロールを行いながらの自問自答でしたね。

「粗探し」は、その場だけの指摘で終わり何ら解決の糸口も無く
得てして、指摘した事への優越だけが残る。

「どうだ」と言った感じに成りがちなのか？

そこで終わってしまうのではなく、指摘に対しての改善・対策を導いて

出してもらおう事が、「問題提起」に繋がるんじゃないか。

「指摘した事には最後まで責任を持ちなさいよ」と、聴こえた様な気がしてなりません。

最後に、神戸港での舷門表示の件ですが、昨年の督励巡視でも

表示内容・使い易さを折にふれ紹介してきました（災害防止協会吉田清弘課長
及び巡視団員）

今回の巡視でも神戸港の舷門表示（神戸船内オリジナル）を巡視団員他に紹介・
説明を行いました。

特に関心を示してくれたのが、清水港・鈴与・若林団員でした。

「持ち帰りたい」とまで言ってくれた事には驚きでした。

神戸港における舷門表示をスタンダードとして、いずれは全港に紹介出来れば
良いのですが。

楽しみです。

2カ年に及ぶ全巡視団員のこれからの活躍を祈念します。

有り難うございました。

以上

兵庫県総支部・船内班

廣田弥八