

令和元年 8 月 29 日
運輸安全委員会

油タンカー宝運丸衝突（橋梁）事故に係る
勧告に基づき講ずべき措置について（実施計画）

平成 30 年 9 月 4 日に大阪府泉州港内関西国際空港連絡橋で発生した油タンカー宝運丸衝突事故について、原因関係者である鶴見サンマリン株式会社から、当委員会が行った勧告に基づき講ずべき措置について報告を受けましたのでお知らせします。（別添）

この事故については、平成 31 年 4 月 25 日に事故調査報告書の公表とともに同社に対して勧告を行っていたところです。（参考）

なお、同社からの報告は、勧告の内容を反映したものとなっています。

令和元年 7 月 25 日

運輸安全委員会
委員長 武田展雄 殿

鶴見サンマリン株式会社
代表取締役社長

油タンカー宝運丸衝突(橋梁)事故に係る
「勧告に基づき講ずるべき措置」に関する実施計画書

標記につきまして、下記のとおり計画いたしましたので、ご報告申し上げます。

記

1. 勧告

勧告文 (1)

鶴見サンマリン株式会社は、非常に強い台風時の走錨による事故防止を図るため、船長に対し、次のことを周知徹底すること。

- ① 錨泊方法は、双錨泊を基本とし、錨鎖を可能な限り長く繰り出して錨および錨鎖で十分な把駐力を確保すること。
なお、錨泊方法や錨鎖の伸出量は、船舶の状況(大きさ・形状・種類・積荷など)、錨鎖の環境(船舶の混雑状況・底質・水深など)に応じて判断すること。
- ② あらかじめ主機を準備し、急速に変化する風向及び風力に応じて走錨しないよう、継続的に主機を使用すること。
- ③ 風下に重要施設などが存在しない、他船と十分な距離を確保できる錨地を選定すること。
- ④ 台風通過時には急速に風向及び風速が変化するので、最新の気象情報、海象(台風)情報等を入手して正確な予測を行うこと。

勧告文 (2)

鶴見サンマリン株式会社は、異常な気象及び海象により危険を生じるおそれがある場合、運航する船舶に対して必要な情報を提供するとともに安全性を検討し、必要に応じて運航計画を変更するなどの安全支援体制を構築すること。

2. 勧告に対する実施計画

勧告(1)に対する実施計画

非常に強い台風時の走錨による事故防止を図るため、錨泊時の留意事項(錨泊場所の選定、錨泊方法、



主機の準備、守錨当直等)を運航基準に追記し改訂するとともに、当社の安全管理規程を適用し当社が運航管理を行う船舶の船長に対して、勧告(1)①から④に従い次のことを周知徹底いたします。なお、安全管理規程(運航基準を含む)の改訂については、平成31年4月5日に関東運輸局東京運輸支局へ届出済みです。

- (1) 台風等、または寒波に伴う暴風、高波に備え、定期的(台風シーズン前の毎年8月、および冬期荒天を控えた12月を目処)に、安全管理グループ(地方駐在を含む)から運航船舶の船長ならびに船主に対して、錨泊時の留意事項(錨泊場所の選定、錨泊方法、主機の準備、守錨当直等)および今回の走錨事故例を文書をもって周知し注意喚起します。
- (2) 鶴見サンマリン船舶安全会の定例会議において、錨泊時の留意事項(錨泊場所の選定、錨泊方法、主機の準備、守錨当直等)および今回の走錨事故例を周知するとともに、毎年定めている月間安全重点事項(7月、8月、9月)に同種事故の再発防止に関する事項を設定し、重点的に取組みます。
- (3) 台風等が接近する、または寒波に伴う暴風、高波のおそれがある場合には、適宜運航管理者から運航船舶の船長に対して注意喚起文書を発信します。
- (4) 運航担当者は、台風等が接近するおそれがある場合、船長への航海指示等に際してより明確な注意喚起を行うとともに、必要な情報を提供します。
- (5) これまでに同種事故の再発防止のために行った事項及び今後の予定は、別紙1および別紙2に記載のとおりです。

勧告(2)に対する実施計画

異常な気象及び海象に遭遇するおそれがある場合に船長が取るべき措置、並びに情報提供を含む弊社の安全支援体制を明確にするため、安全管理規程(運航基準を含む)を以下のとおり改訂いたしました。

安全管理規程の改訂

① 安全管理規程

(用語の意義)

第2条(23)には、“「陸上施設」とは、岸壁(防舷設備を含む。)、可動橋等貨物の積み卸しの用に供する施設をいう。”と定められているが、実態に即していないきらいがあるため、これを“「陸上施設」とは、岸壁、棧橋(防舷設備および付属する荷役設備等を含む。)等貨物の積み卸しの用に供する施設、並びに防波堤、橋梁等海上に設置された陸上施設をいう。”にあらためた。

(運航管理者の支援)

第25条には、船長に対して運航の中止を指示すべき事象が記載されているが、これを(運航管理者の支援)に変更して、運航管理者が行うべき支援(情報の提供、安全性の検討、必要なら運航計画を変更)を明記するとともに、船長から運航を中止する旨の連絡があったときは、避泊場所(避難港、錨泊ポイント)の選定に関して情報を提供し協議する旨を追記した。

(トップマネジメントまたは安全統括管理者の指示)

第26条には、トップマネジメントまたは安全統括管理者が運航管理者に運航可否判断を促すべき“運航を中止するおそれのある情報”として「濃霧注意報の発令など」だけが例示されているが、これを“大

型台風の到来等、暴風が予想され、また濃霧注意報の発令など”に変更し、暴風に対する危機管理を徹底することとした。

② 運航基準

(避難停泊場所の選定)

第 5 条を(避難停泊場所の選定)に変更し、“大型台風の到来等、暴風が予想され”るときに、船長がどのように安全な避難停泊場所を選定すべきか定めるとともに、予想される状況に応じて適切な錨泊方法を選択すること、監視体制を強化して適宜主機を使用できるよう準備することなどを明記した。

また同条において、船長が避泊、錨泊等を決定したときには運航管理者に連絡するとともに、併せて船長が選択した避泊場所および避泊手段を連絡しなければならない旨を追記した。

(避難停泊に関する協議)

第 6 条は(避難停泊に関する協議)に変更し、“特に大型台風等の到来が予想され、避泊場所、避泊手段の選定が自船ならびに貨物の安全に重大な影響を及ぼす恐れがある場合”、船長は運航管理者と協議の上、自身の判断で最善の避泊場所、避泊手段を決定しなければならない旨を追記した。

3. 完了報告の提出期限

すでに完了した措置も含め、令和 2 年 3 月 31 日までに、措置状況が確認できる資料を添付して報告いたします。

以上

(添付資料)

- 別紙 1 すでに実施した事項
- 別紙 2 年間スケジュール表
- 別紙 3 周知資料サンプル(走錨海難防止リーフレット)
- 別紙 4 周知資料サンプル(台風接近時の注意喚起)
- 別添 安全管理規程変更届出書、安全管理規程、運航基準、新旧対比表

「すでに実施した事項」

これまでに同種事故の再発防止のために行った事項は、以下のとおりです。

(令和元年7月現在)

実施日	内容	方法	実施者、発信者	受信者、対象者	実施頻度
平成30年9月10日	本事故の概要を通知し、あらためて安全運航、安全荷役への協力を要請した。	文書発行	営業本部長	すべての運航船船主	事故発生後実施
平成30年9月27日	本事故の概要を通知し、台風接近時等の適切な対応を依頼するとともに、避難に際しては弊社に連絡して協議するよう要請した。	文書発行	運航管理者	すべての運航船船長および船主	事故発生後実施
平成30年10月4日、12月27日	台風等が接近し、または寒波に伴う暴風、高波のおそれがあるため、情報を提供し注意喚起した。	文書発行	運航管理者	すべての運航船船長	都度実施
平成30年9月28日(例)	台風等が接近するおそれがあるため、次航指示に際して必要な情報を提供し、明確に注意喚起した。	航海指示書	運航担当者	すべての運航船船長	都度実施
平成30年9月20日、10月1日、平成31年2月7日(例)	海上保安庁、国土交通省海事局、その他が発行した安全通達を、確実に運航船舶に周知し、遵守・協力を要請した。	文書発行	安全管理グループ部長	すべての運航船船長	都度実施
平成30年9月18日、10月19日	月例安全会議において、安全管理グループから本事故の概要を報告し、各営業グループ部長(運航管理者)から、担当船への対応状況を報告した。	月例安全会議	安全管理グループ部長、営業各グループ部長	社長以下全役員、部長、安全管理グループ	毎月実施
平成30年9月26日、10月4日発行(例)	台風等が接近するおそれがあるため、錨泊時の留意事項(錨泊場所の選定、錨泊方法、主機の準備、守錨当直等)について、注意喚起した。	文書発行	安全管理グループ	すべての運航船船長	都度実施

(次ページに続く)

(前ページから続く)

(令和元年7月現在)

実施日	内容	方法	実施者、発信者	受信者、対象者	実施頻度
各支部定例会(福岡、外航、大阪、四国、京浜、名古屋で毎年2回実施)	錨泊時の留意事項(錨泊場所の選定、錨泊方法、主機の準備、守錨当直等)を周知するとともに、同種事故の再発防止に関する事項を月間安全重点事項(7月、8月、9月)に設定した。(安全重点事項は順次取り組み中)	鶴見サンマリン船舶安全会支部定例会	鶴見サンマリン船舶安全会	船舶安全会所属船主	各支部会 2回/年実施
平成30年11月12日	出席オペレータの安全管理担当者に対して本事故の概要を周知し、意見交換を実施するとともに、あらためてオペレータの責務を確認した。	同業者情報交換会	安全管理グループ	同業オペレータ	2回/年実施
平成30年11月8日	本事故をシミュレートした事故想定シナリオに基づき事故対策本部を立ち上げ、社船と社長以下参加者が合同で事故発生から乗組員救助までの演習を実施した。	H30年度海陸合同演習	事故対策本部(社長以下)	全社、社船	1回/年実施
平成30年11月27日	ロスプリベンション研修(毎年実施の船主招待講座:全社員並びに希望船主対象)において、「気象・海象と荒天操船」をテーマとした講義を実施した。	ロスプリベンション研修	外部講師(JPI)	社員および船主(8社)	1回/年実施
平成31年4月1日	勧告(2)に対する措置に記載のとおり安全管理規程を見直して改訂、発行し、社内に周知するとともに、すべての運航船とその船主に最新の規程を配布した。※4月5日、関東運輸局東京運輸支局に届出済。	文書発行、メール通知	安全統括管理者	当社、およびすべての運航船船長、船主	適宜実施
令和元年5月31日	JPI発行の「P&Iロスプリベンションガイド第45号気象・海象と荒天操船(2019年4月)」を配布した。	文書配布	安全管理グループ	全取締役、主要要員、全運航船船長および船主	適宜実施

「年間スケジュール表」

勧告(1)に対する実施計画に記載された項目の実施時期は以下のとおりです。

勧告(1)に対する実施計画		実施時期
(1)	台風等、または寒波に伴う暴風、高波に備え、定期的(台風シーズン前の毎年8月、および冬期荒天を控えた12月を目処)に、安全管理グループ(地方駐在を含む)から運航船舶の船長ならびに船主に対して、錨泊時の留意事項(錨泊場所の選定、錨泊方法、主機の準備、守錨当直等)および今回の走錨事故例を文書をもって周知し注意喚起します。	毎年、台風シーズン前の8月、および冬期荒天を控えた12月に実施します。
(2)	鶴見サンマリン船舶安全会の定例会議において、錨泊時の留意事項(錨泊場所の選定、錨泊方法、主機の準備、守錨当直等)および今回の走錨事故例を周知するとともに、毎年定めている月間安全重点事項(7月、8月、9月)に同種事故の再発防止に関する事項を設定し、重点的に取り組みます。	船舶安全会(2回/年)において錨泊時の留意事項および走錨事故を周知します。 今年度の7月、8月、9月の月間安全重点事項に同種事故の再発防止に関する事項を設定します。 船長への周知資料サンプルは別紙3のとおりです。
(3)	台風等が接近する、または寒波に伴う暴風、高波のおそれがある場合には、適宜運航管理者から連航船の船長に対して注意喚起文書を発信します。	台風接近、または高波に伴う暴風、高波のおそれがある場合は、都度、情報提供および注意喚起を実施します。 船長への周知資料サンプルは別紙4のとおりです。
(4)	運航担当者は、台風等が接近するおそれがある場合、船長への航海指示等の際してより明確な注意喚起を行うとともに、必要な情報を提供します。	台風等が接近するおそれがある場合、都度、船長へ注意喚起および情報提供します。

走 錨 海 難 防 止

荒 天 時 の 対 応

- ◆ 適切な場所で錨泊しましょう。
- ◆ 荒天が予想される時は、何時も使用している節数よりも1～2節多めに出しましょう。
- ◆ あらかじめ振れ止め錨の使用を考慮しましょう。

【荒天時に必要とされる錨鎖の伸出量（節）の計算方法 <単錨泊の場合の目安>】

※ 錨鎖の伸出量 (m) = 4 × 予定水深 (m) + 145 m

※ 伸出節数 (節) = 錨鎖の伸出量 (m) ÷ 27.5 m

(錨鎖1節の長さが27.5 mの場合)

かき錨 (brought up anchor)



微弱な速力



投錨



錨鎖を水深の1.5～2倍伸出

ウインドラスのブレーキを効かす



錨鎖が張ったことを確認

錨鎖を予定量まで出す



船首が風又は潮流に立ったことを確認

錨鎖が張った後、少し緩んだことを確認。他船と姿勢が違う時は要注意!!

⚓ 超大型台風時の対応 ⚓

- ① 二錨泊・双錨泊が基本
- ② 継続的に主機使用
- ③ 付近に重要施設が存在しない錨地
- ④ 寄港地にとらわれず、安全な海域で避難

2019年〇月〇日

各船 船長殿

鶴見サンマリン株式会社
運航管理者

『注意喚起(台風〇号)』 ※サンプル

平素は安全航海、安全荷役にご尽力いただき、まことにありがとうございます。

- ・台風情報を記載(例:台風〇号、〇hPa、位置、暴風域〇Km、強風域〇Km)
- ・台風の進路を記載(例:今後〇日朝に〇地方へ最接近する等)

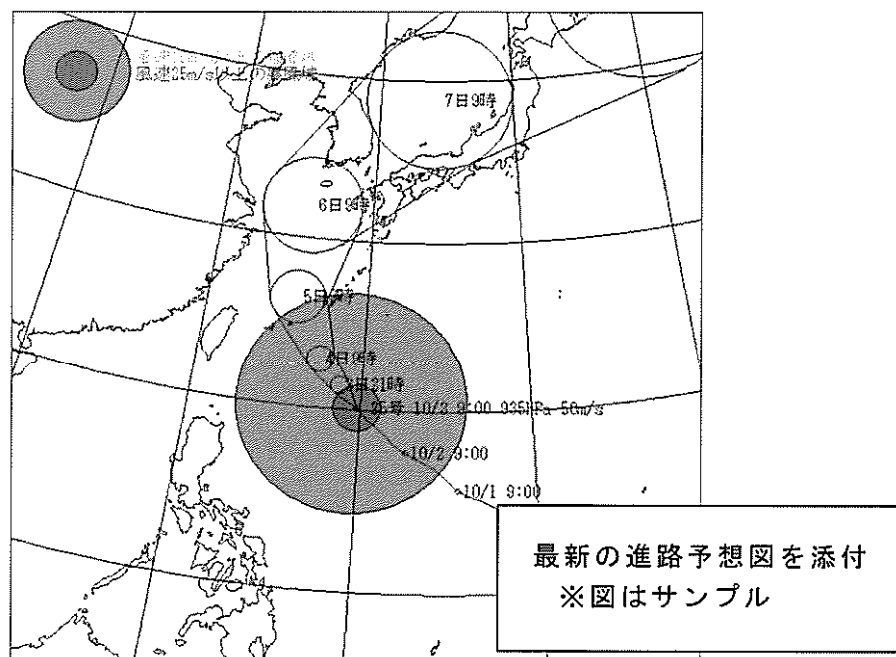
◎ 時間に余裕あれば、台風予想進路上および暴風域から離れ、安全な海域に避難・避泊してください。目的地とは逆方向への避航も可能です。

◎ 避泊の際は、付近の状況(陸上構造的及び他船)を把握のうえ、走錨の可能性を考慮し、極力安全なポジションを選択してください。また適切な方法をもって錨泊するとともに、監視体制を強化し、適宜主機を使用できるよう準備してください。(添付の台風/荒天避難チェックリストを活用してください。)

◎ 運航中止及び避難される場合には、弊社営業担当者までご連絡ください。またその他不安に思われることがあれば、なんでもご相談ください。

船長、乗組員の皆様の人命を第一に、適切な対応を取られるようお願いいたします。

※ 進路予想図を添付



台風/荒天避難チェックリスト

① 最新の台風情報を入手したか？（予想：右半円 or 左半円）	Yes	No
② 台風/荒天に備えて錨鎖の長さは良いか？	Yes	No
2 T アンカー か 1 T アンカーか	2 T	1 T
最大風速時の風向を予測してその方向に対して投錨したか？	Yes	No
③ 守錨当直体制を予定しているか？	Yes	No
④ 主機のスタンバイ体制は万全か？	Yes	No
⑤ VHF のボリュームは ON となっているか？	Yes	No
⑥ 周囲の船舶の【船名】と【距離】を確認したか？	Yes	No
海図に本船錨位と他船の錨位を記入したか？	Yes	No
⑦ 一番近い陸岸又は陸上設備からの距離は何マイルあるか？	マイル	
⑧ レーダーや電子海図等に他船をプロットしたか？	Yes	No
エコートレイル(航跡機能)でも OK か？		
⑨ 汽笛やサーチライトのスイッチを確認したか？	Yes	No
⑩ 係留する船舶は、係船索を増やすなどして係留強化したか？	Yes	No
保安要員を確保して主機 S/B 体制としたか？	Yes	No
⑪ 潮汐表にて満潮時刻を確認したか？	Yes	No
⑫ VHF を活用し、付近の船舶と交信して双方で船舶電話(携帯電話)の番号を交換したか？	Yes	No

★旧海軍「操艦教範」より

※風速 30 m/s 以上： 水深の 4 倍 + 145m …… 両舷錨鎖の合計としても OK

※風速 20 m/s 迄： 水深の 3 倍 + 90m

上記の錨鎖長は、あくまでも目安の一つです。

台風との位置関係、風向・風速、錨地の広さと錨泊船の状況、水深・底質、うねりの侵入の有無などを考慮して錨地を選定し、最適な錨泊方法や錨鎖長を決定してください。

(海難審判庁 マイアニュースレター平成 17 年 8 月特集号より)

2019年 4月 5日

関東運輸局長 殿

住 所	東京都港区西新橋1-2-9
氏名又は名称	鶴見サンマリン株式会社
代表者名	代表取締役社長

安全管理規程、運航基準変更届出書

このたび、安全管理規程及び運航基準を変更したので、内航海運業法第9条第1項及び内航海運業法施行規則第12条第2項の規定に基づいて下記のとおり届け出いたします。

記

1 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては代表者氏名

名 称	鶴見サンマリン株式会社
住 所	東京都港区西新橋1-2-9
代表者氏名	代表取締役社長

2 実施期日

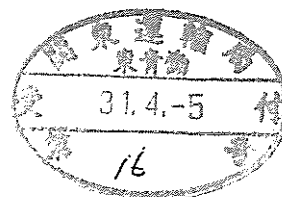
2019年 4月 1日

3 変更した事項

- (1) 別紙1. 安全管理規程 新旧対比表
- (2) 別紙2. 運航基準 新旧対比表

4 変更を必要とする理由

安全管理体制の見直し



添付書類:

- (1) 安全管理規程(2019.4.1)
- (2) 運航基準(2019.4.1)
- (3) 別紙1. 安全管理規程 新旧対比表
- (4) 別紙2. 運航基準 新旧対比表

安全管理規程

平成 18 年 12 月 1 日 制定

鶴見サンマリン株式会社

2019.4.1	<p>第 2 条 (23)「陸上施設」の用語の意義を変更した。</p> <p>第 9 章 運航の可否判断 について、第 24 条(運航の可否判断) 5 項を全文削除し、項番号の振り直しを行った。</p> <p>第 25 条(運航管理者の指示)を(運航管理者の支援)に変更し、内容の見直しを行った。</p> <p>第 26 条の運航を中止するおそれがある情報に、大型台風の到来等、暴風が予想される場合を追記した。</p>	2019.4.5 運輸局 へ変更届出済

目次

第 1 章	総則.....	1
第 2 章	トップマネジメントの責務.....	2
第 3 章	安全管理の組織.....	3
第 4 章	安全統括管理者および運航管理者.....	3
第 5 章	勤務体制.....	4
第 6 章	職務および権限.....	4
第 7 章	安全管理規程の変更.....	5
第 8 章	運航計画、配船計画および配乗計画.....	5
第 9 章	運航の可否判断.....	6
第 10 章	運航に必要な情報の収集と伝達.....	7
第 11 章	輸送に伴う作業の安全の確保.....	7
第 12 章	輸送施設の点検整備.....	8
第 13 章	海難その他の事故の処理等.....	8
第 14 章	安全に関する教育、訓練および内部監査等.....	10
第 15 章	雑則.....	11

別図 安全マネジメント態勢 組織図

第1章 総則

(目的)

第1条 この規程は、トップマネジメントが定めた基本方針に基づき、社内に安全最優先意識の徹底を図るとともに、全社員がこれを徹底して実行すべく当社の使用する船舶(自社船、定期用船、運航委託等を含む。)による貨物の運送事業(付随する業務を含む。)を安全、適正かつ円滑に処理するための責任体制と業務実施の基準を明確にすることにより、全社一丸となって輸送の安全を確保することを目的とする。

(用語の意義)

第2条 この規程における用語の意義は、次に定めるところによる。

- (1) 「安全マネジメント態勢」とは、トップマネジメントにより社内で行われる安全管理が、あるべき手順および方法に沿って確立され、実施され、維持される状態をいう。
- (2) 「トップマネジメント」とは、当社において最高位で指揮し、管理する個人およびグループをいう。
- (3) 「基本方針」とは、トップマネジメントがリーダーシップを発揮して主体的に関与し設定された輸送の安全を確保するための会社全体の意図および方向性をいう。
- (4) 「安全重点施策」とは、基本方針に沿って追求し、達成を目指すための具体的施策をいう。
- (5) 「安全統括管理者」とは、経営層から選出した、輸送の安全を確保するための管理業務を統括管理する者をいう。
- (6) 「安全統括管理者代行」とは、安全統括管理者が職務を執行できないとき、その職務を代行する者をいう。
- (7) 「運航管理者」とは、内航海運業法に基づく法令以外の法令に定める船長および船主の職務権限に属する事項以外の船舶の運航の管理に関する統轄責任者をいう。
- (8) 「運航管理補助者」とは、運航管理者の職務を補佐する者をいう。
- (9) 「運航管理者代行」とは、運航管理者が職務を執行できないとき、その職務を代行する者をいう。
- (10) 「船主」とは、船舶所有者、船舶管理人および船舶借入人をいう。
- (11) 「運航計画」とは、起終点、寄港地、航行経路、航海速力等に関する計画をいう。
- (12) 「配船計画」とは、需要に見合う配船、入渠等に関する計画をいう。
- (13) 「配乗計画」とは、乗組員の編成および配員に関する計画をいう。
- (14) 「発航」とは、現在の停泊場所を解らんして次の目的港への航海を開始することをいう。
- (15) 「港内」とは、港則法に定める港の区域内(港則法に定めのない港については港湾法に定める港湾区域内、港則法または港湾法に定めのない港については社会通念上港として認められる区域内)をいう。ただし、港域が広大であって船舶の運航に影響を与えるおそれのない港域を除く。
- (16) 「入港」とは、港の区域内、港湾区域内等において、狭水路、関門等を通航して防波堤等の内部へ進航することをいう。
- (17) 「運航」とは、発航、速力基準による航行の継続入港(着岸)を行うことをいう。
- (18) 「反転」とは、目的港への航行の継続を中止し、発航港へ引返すことをいう。
- (19) 「気象・海象」とは、風速(10分間の平均風速)、視程(目標を認めることができる最大距離。ただ

し、視程が方向によって異なるときは、その中の最小値をとる。)および波高(隣り合った波の峰と谷との鉛直距離)をいう。

- (20) 「船舶上」とは、船舶の舷側より内側をいう。ただし、舷てい、歩み板等船舶側から架設されたものがある場合はその先端までを含む。
- (21) 「陸上」とは、陸上施設の区域内であつて、「船舶上」以外の場所をいう。
- (22) 「危険物」とは、危険物船舶運送及び貯蔵規則第2条に定める危険物をいう。
- (23) 「陸上施設」とは、岸壁、棧橋(防舷設備および付属する荷役用設備等を含む。)等貨物の積み卸しの用に供する施設、並びに防波堤、橋梁等海上に設置された陸上施設をいう。

(運航基準および事故処理基準)

第3条 この規程の実施を図るため、「運航基準」および「事故処理基準」を定める。

2 船舶の運航については、この規程および「運航基準」に定めるところによる。

3 事故発生時の非常連絡の方法、事故処理組織、その他事故の処理に必要な事項については、この規程および「事故処理基準」に定めるところによる。

第2章 トップマネジメントの責務

(トップマネジメントの主体的関与)

第4条 トップマネジメントは、船舶による輸送の安全の確保のため、次に掲げる事項について主体的に関与し、当社全体の安全マネジメント態勢を適切に運営する。

- (1) 関係法令および社内規程の順守と安全最優先の原則の徹底
- (2) 基本方針の設定
- (3) 安全重点施策の策定および確実な実行
- (4) 重大な事故等に対する確実な対応
- (5) 安全マネジメント態勢を確立し、実施し、維持するために、かつ、輸送の安全を確保するために必要な要員、情報、輸送施設等を確実に使用できるようにすること
- (6) 安全マネジメント態勢の見直し

(トップマネジメントの責務)

第5条 トップマネジメントは、確固たる安全マネジメント態勢の実現を図るため、次条以下に掲げる事項が確実に実施されるよう、その責務を的確に果たすものとする。

(基本方針)

第6条 トップマネジメントは、安全管理にかかわる当社の全体的な意図および方向性を明確にした基本方針を策定し、社内へ周知する。

2 基本方針には輸送の安全確保を的確に図るために、次の事項を明記する。

- (1) 関係法令および社内規程の順守と安全最優先の原則
- (2) 安全マネジメント態勢の継続的改善

3 基本方針は、その内容について効果的・具体的な実現を図るため、トップマネジメントの率先垂範

により、周知を容易かつ効果的に行う。

- 4 基本方針は、必要に応じて見直しを行う。

(安全重点施策)

第7条 基本方針に沿って、具体的な施策を実施するため、安全重点施策を策定し実施する。

- 2 安全重点施策は、その達成度が把握できるような実践的かつ具体的なものとする。
- 3 安全重点施策は、これを実施するための責任者、手段、日程等を含むものとする。
- 4 安全重点施策は、進捗状況を把握するなどして、毎年見直しを行う。

第3章 安全管理の組織

(安全管理の組織)

第8条 この規程の目的を達成するため、次のとおり安全統括管理者、運航管理者および運航管理補助者を置く。

- (1) 本社 : 安全統括管理者1人、運航管理者5人、運航管理補助者若干人
 - (2) 大阪支店 : 運航管理者1人、運航管理補助者1人
 - (3) 名古屋営業所 : 運航管理者1人、運航管理補助者1人
- 2 各拠点の運航管理担当船舶と担当区域を次のとおり定める。
- (1) 本社 : 日本沿海および限定近海を航行する500GT以上の船舶と、東京湾を航行する平水船。
 - (2) 大阪支店 : 日本沿海および限定近海を航行する499GT以下の船舶。
 - (3) 名古屋営業所 : 伊勢湾を航行する平水船。

第4章 安全統括管理者および運航管理者

(安全統括管理者の選任)

第9条 トップマネジメントは、関係法令に従い安全統括管理者を選任する。

(運航管理者の選任)

第10条 トップマネジメントは、安全統括管理者の意見も勘案し、関係法令に従い運航管理者を選任する。

(安全統括管理者と運航管理者の解任)

第11条 トップマネジメントは、安全統括管理者または運航管理者が次のいずれかに該当することとなったときは、当該安全統括管理者または運航管理者を解任する。

- (1) 国土交通大臣の解任命令が出されたとき。
- (2) 身体の故障その他やむを得ない事由により職務を引続き行うことが困難になったとき。
- (3) 安全管理規程に違反することにより、安全統括管理者または運航管理者がその職務を引続き行うことが輸送の安全の確保に支障を及ぼすおそれがあると認められるとき。

(運航管理補助者の指名)

第 12 条 トップマネジメントは、安全統括管理者および運航管理者の推薦により運航管理補助者を指名する。

(運航管理者代行の指名)

第 13 条 運航管理者は、各拠点の運航管理補助者の中から必要に応じ順位を付して運航管理者代行を指名しておく。

第 5 章 勤務体制

(安全統括管理者の勤務体制)

第 14 条 安全統括管理者は、常に連絡がとれる体制になければならない。

2 安全統括管理者がその職務をとることができないときは、順位に従い以下の者が安全統括管理者の職務をとるものとする。

代行順位 1 位：船舶安全本部長 ， 代行順位 2 位：営業本部長

(運航管理者の勤務体制)

第 15 条 運航管理者は、船舶が運航している間は、常に連絡がとれる体制になければならない。

2 運航管理者がその職務をとることができないときは、指名された運航管理補助者が運航管理者代行として運航管理者の職務をとるものとする。

(運航管理補助者の勤務体制)

第 16 条 運航管理補助者は、管理または分担している船舶が運航している間は、常に連絡がとれる体制になければならない。

2 運航管理補助者がその職務をとることができないときは、運航管理者または別の運航管理補助者がその職務をとるものとする。

第 6 章 職務および権限

(安全統括管理者の職務と権限)

第 17 条 安全統括管理者の職務と権限は、次のとおりとする。

- (1) 安全マネジメント態勢に必要な手順および方法を確立し、実施し、維持すること。
- (2) 安全マネジメント態勢の課題または問題点を把握するために、安全重点施策の進捗状況、情報伝達およびコミュニケーションの確保、事故等に関する報告、是正措置および予防措置の実施状況等、安全マネジメント態勢の実施状況および改善の必要性の有無をトップマネジメントへ報告し、記録すること。
- (3) 社内に関係法令等の順守と安全最優先の原則を徹底するとともに、安全管理規程の順守を確実にすること。

(運航管理者の職務と権限)

第18条 運航管理者の職務と権限は、次のとおりとする。

- (1) 船舶の運航の管理および輸送の安全に関する業務全般を統轄し、安全管理規程の順守を確実にしてその実施を図ること。
 - (2) 船舶の運航に関し、船主および船長と協力して輸送の安全を図ること。
 - (3) 運航管理補助者を指揮監督すること。
- 2 運航管理者の職務と権限は、法令に定める船長および船主の職務と権限を侵し、またはその責任を軽減するものではない。

(運航管理補助者の職務)

第19条 運航管理補助者は、運航管理者を補佐し、また運航管理者がその職務を執行できないときは、第15条第2項に従いその職務を代行する。

第7章 安全管理規程の変更

(安全管理規程の変更)

- 第20条 安全統括管理者または運航管理者は、それぞれの職務に関し、関係法令の改正、社内組織または使用船舶の変更等、この規程の内容にかかわる事項に常に留意し、当該事項に変更が生じたときは必要に応じ船主および船長の意見を聴取のうえ、遅滞なく規程の変更の発議をしなければならない。
- 2 トップマネジメントは、前項の発議があったときは、関係の責任者の意見を参考として規程の変更を決定する。

第8章 運航計画、配船計画および配乗計画

(運航計画および配船計画の作成と改定)

第21条 当社が運航計画または配船計画を作成、改定する場合、運航管理者は、使用船舶の性能、使用港の港勢、航路の交通状況および自然的性質、使用船舶と陸上施設の適合性、運航スケジュール等についてその安全性を検討し、必要に応じた指導を行う。

(配乗計画の作成および改定)

第22条 船主は、配乗計画を作成、改定する場合は、法定職員関係、乗組員の勤務時間関係等について安全性を確認するものとする。運航管理者は、安全性を確認し、安全の確保に支障があると認められるときは、配乗計画を変更するよう船主に要請するものとする。

(運航計画、配船計画および配乗計画の臨時変更)

- 第23条 運航管理者は、運航計画、配船計画または配乗計画を臨時変更する必要がある場合は、前2条に準じてその安全性を確認するものとする。
- 2 船長、運航管理者および船主は、船舶、陸上施設、港湾の状況、航行経路等が船舶の安全運航

に支障があると認められるときは、協議のうえ、運航休止、寄港地変更、航行経路の変更等の運航計画、配船計画または配乗計画の臨時変更の措置をとるものとする。

第9章 運航の可否判断

(運航の可否判断等)

第24条 船長は、適時運航の可否判断を行い、気象・海象が一定の条件に達したと認めるとき、またはそのおそれがあると認めるときは、運航中止の措置をとらなければならない。

- 2 船長は、自身で運航の中止にかかわる判断ができないときは、運航管理者と協議する。
- 3 前項の協議において両者の意見が異なるときは、運航を中止するものとする。
- 4 船長は、運航中止の措置をとったときは、すみやかにその旨を運航管理者に連絡しなければならない。
- 5 運航中止の措置をとるべき気象・海象の条件、および運航中止の後に船長がとるべき措置については「運航基準」に定めるところによる。

(運航管理者の支援)

第25条 運航管理者は、船長から運航を中止する、または運航の中止を検討している旨の連絡があったときは、船長に必要な情報を提供し、ともに安全性を検討して船長を支援するとともに、必要であれば船舶の運航計画を変更する等の処置を取るものとする。

- 2 運航管理者は、船長から運航を中止する旨の連絡があったときは、避泊場所(避難港または錨泊ポイントを含む)の選定等に関し船長に必要な情報を提供し、協議するものとする。
- 3 運航管理者は、「運航基準」に照らし運航(発航、航行の継続、入港)が中止されるべき状況であるにもかかわらず、船長から運航を中止する旨の連絡がないとき、または運航する旨の連絡を受けたときは、船長に対して運航の中止を指示するとともに、安全統括管理者へ連絡しなければならない。
- 4 運航管理者は、いかなる場合においても、船長に対して発航や航行の継続、入港、または避泊場所・手段を強制するような指示をしてはならない。

(トップマネジメントまたは安全統括管理者の指示)

第26条 トップマネジメントまたは安全統括管理者は、大型台風の到来等、暴風が予想され、また濃霧注意報の発令など「運航基準」の定めるところにより運航を中止するおそれがある情報を入手した場合は、ただちに運航管理者へ運航の可否判断をするよう促さなければならない。

- 2 トップマネジメントまたは安全統括管理者は、運航管理者から船舶の運航を中止する旨の連絡があった場合、それに反する指示をしてはならない。
- 3 トップマネジメントまたは安全統括管理者は、船長が運航の可否判断を行い、運航管理者を經由して運航を継続する旨の連絡があった場合は、その理由を求めなければならない。理由が適切と認められない場合には、運航の中止を指示しなければならない。

(運航管理者による援助措置)

第 27 条 運航管理者は、協議の結果、船長から臨時寄港する旨の連絡を受けたときは、当該寄港地における使用岸壁の手配等適切な援助を行うものとする。

(運航の可否判断の記録)

第 28 条 運航管理者および船長は、運航中止基準にかかわる情報、運航の可否判断、運航中止の措置および協議の結果等を記録しなければならない。

第 10 章 運航に必要な情報の収集と伝達

(運航管理者から船舶への連絡)

第 29 条 運航管理者は、海運代理店業者等を活用して、次の事項を把握し船長に連絡する。

- (1) 港長公示等官公庁の発する運航に関する情報(河川を除く)
- 2 運航管理者は、海運代理店業者等を活用して次の事項の把握に努め、必要に応じて船長に連絡する。
 - (1) 気象・海象・水象に関する情報
 - (2) 港内事情、河川の状況、航路の自然的性質
 - (3) 陸上施設の状況
 - (4) 船舶の動静
 - (5) その他、航行の安全の確保のために必要な事項

(船主から船長への連絡)

第 30 条 船主は、水路通報、海図に関する情報を船長に連絡するものとする。

(船長から運航管理者への連絡)

第 31 条 船長は、次の場合には必ず運航管理者に連絡しなければならない。これらの連絡については、適宜船舶代理店等を経由しても良いものとする。

- (1) 発航前検査(点検)を終え、出港するとき。
- (2) 「運航基準」に定められた通常連絡を行うとき。
- (3) 入港したとき。
- (4) 「事故処理基準」に定める事故が発生したとき。
- (5) 運航計画または航行の安全にかかわりを有する船体、機関、設備等の修理または整備を必要とする事態が生じたとき。
- 2 船長は、次の事項の把握に努め、必要に応じて運航管理者に連絡するものとする。
 - (1) 気象・海象に関する情報
 - (2) 航行中の水路の状況

第 11 章 輸送に伴う作業の安全の確保

(危険物等の取扱い)

第 32 条 危険物その他の乗務員等の安全を害するおそれのある物品の取扱いは、法令に定めるところによる。

(発航前点検)

第 33 条 船長は、発航前に、船舶が航海に支障ないかどうか、その他航海に必要な準備が整っているかどうか等を点検しなければならない。

(船内点検)

第 34 条 船長は、離岸後すみやかに船内の必要と認める場所を乗組員に点検させ、異常の有無を確認させなければならない。

- 2 点検を行った者は、異常の有無を船長に報告するものとする。
- 3 点検を行った者は、異常を発見したときは船長の指示を受けて所要の措置を講じなければならない。ただし、急を要する場合であつて船長の指示を受ける時間的余裕がないときは、適切な措置を講ずるとともにすみやかに船長に報告するものとする。

(酒気帯び当直の禁止)

第 35 条 乗組員は、次の場合当直をしてはならない。

- (1) 飲酒等の後、正常な当直業務ができるようになるまでの間
- (2) 呼気 1 リットル中のアルコール濃度が 0.15mg 以上である間
- 2 船長は、次の場合乗組員に当直をさせてはならない。
 - (1) 当該乗組員が飲酒等の後、正常な当直業務ができるようになるまでの間
 - (2) 当該乗組員の呼気 1 リットル中のアルコール濃度が 0.15mg 以上である間

第 12 章 輸送施設の点検整備

(船舶検査結果の確認)

第 36 条 船主および運航管理者は、船舶が法令に定める船舶検査を受検し、これに合格して運航に問題がない状態であることを確認しておくものとする。

(船舶の点検整備)

第 37 条 船長は、船舶の船体、機関、諸設備、諸装置等について点検簿を作成のうえ、それに従い原則として毎日 1 回以上点検を実施するものとする。ただし、当日、発航前検査を実施した事項については点検を省略することができる。

- 2 船長は、前項の点検中、異常を発見したときは、ただちにその概要を運航管理者および船主に報告し、修復整備の措置を講じなければならない。
- 3 船主は、船長から前項の報告を受ければ、乗組員が行った措置の妥当性を確認し、必要ならば追加の修復整備を実施する。措置が終了し異常ないことを確認すれば、その旨運航管理者に報告するものとする。

第 13 章 海難その他の事故の処理等

(事故処理にあたっての基本的態度)

第 38 条 船舶の運航にかかわるすべての者は、事故の処理にあたっては、次に掲げる基本的態度で臨むものとする。

- (1) 人命の安全の確保を最優先とすること。
- (2) 事態を楽観視せず常に最悪の事態を念頭におき措置を講ずること。
- (3) 事故処理業務は、すべての業務に優先して実施すること。
- (4) 船長の対応措置に関する判断を尊重すること。
- (5) 陸上関係者は、陸上で取り得るあらゆる措置を講ずること。

(船長のとるべき措置)

第 39 条 船長は、船舶に事故が発生したときは、まず始めに、人命の安全の確保のための万全の措置、事故の拡大防止のための措置等必要な措置を講ずるとともに、「事故処理基準」に定めるところにより、事故の状況および講じた措置をすみやかに運航管理者および海上保安官署等に通報する。通報にあたっては、措置への助言を求めるとともに、援助の要否を連絡しなければならない。

- 2 船長は、自船が重大かつ急迫の危険に陥った場合、または陥るおそれがある場合は、ただちに遭難通信(遭難信号)または緊急通信を発しなければならない。
- 3 船長は、船主への連絡にあたっては、1 項および 2 項による措置に支障を及ぼさないよう留意するものとする。

(運航管理者のとるべき措置)

第 40 条 運航管理者は、船舶からの連絡等によって事故の発生を知ったとき、または船舶の動静を把握できないときは、「事故処理基準」に定めるところにより必要な措置を講ずるとともに、安全統括管理者および船主へ速報しなければならない。

(船主のとるべき措置)

第 41 条 船主は、事故の発生を知ったときは、海上保安官署への連絡、保険会社への通報等必要な対応措置を講じなければならない。

(トップマネジメントおよび安全統括管理者のとるべき措置)

第 42 条 安全統括管理者は、運航管理者等からの連絡により事故の発生を知ったときは、「事故処理基準」に定めるところにより必要な措置をとるとともに、トップマネジメントへ速報しなければならない。

- 2 トップマネジメントおよび安全統括管理者は、事故状況、被害規模等を把握・分析し、船主と協力して、適切に対応措置を講ずるとともに、現場におけるリスクを明確にし、必要な対応措置を講じなければならない。

(事故の処理)

第 43 条 事故の処理は、「事故処理基準」に定める事故処理組織により行うものとする。

(通信の優先処理)

第 44 条 事故関係の通信は、最優先させ、迅速かつ確実に処理されなければならない。

(関係官署への報告)

第 45 条 運航管理者は、事故の発生を知ったときは、すみやかに所管運輸局等および海上保安官署にその概要および事故処理の状況を報告しなければならない。

(事故の原因等の調査)

第 46 条 安全統括管理者および運航管理者は、事故の原因および事故処理の適否を調査し、事故の再発の防止および事故処理の改善を図るものとする。

第 14 章 安全に関する教育、訓練および内部監査等

(安全教育)

第 47 条 安全統括管理者および運航管理者は、運航管理補助者、船主、乗組員、安全管理に従事する者、内部監査を行う者に対し、安全管理規程(運航基準および事故処理基準を含み、船舶の運航に関するものに限る。)、船員法および海上衝突予防法等の関係法令その他輸送の安全を確保するために必要と認められる事項について、理解しやすい具体的な安全教育を定期的に実施し、その周知徹底を図るものとする。

2 船主は、乗組員に対し、第 1 項に準じた教育を行わなければならない。

3 運航管理者および船主は、航路の状況、海難その他の事故およびインシデント(事故等の損害を伴わない危険事象)事例を調査・研究し、随時または前項の教育にあわせて乗組員に周知徹底を図るものとする。

(操練)

第 48 条 船長は、法令に定める操練を行ったときは、その実施状況を船主に報告するものとする。

(訓練)

第 49 条 安全統括管理者および運航管理者は、事故処理に関する訓練を、トップマネジメントの支援を得て年 1 回以上実施するよう適切に措置しなければならない。訓練は、全社的体制で処理する規模の事故を想定した実践的なものとする。この場合、前条の操練は当該訓練に併せて行うことができる。

(記録)

第 50 条 運航管理者および船主は、前 3 条の教育等を行ったときは、その概要を記録しておくものとする。

(内部監査および見直し)

第 51 条 内部監査を行う者は、トップマネジメントの支援を得て、関係者とともに年 1 回以上、船舶および安全管理規程の順守状況のほか、安全マネジメント態勢全般にわたり内部監査を行うものとする。さらに、重大事故が発生した場合にはすみやかに実施するものとする。

- 2 内部監査にあたっては、トップマネジメントは、その重要性を社内に周知徹底するものとする。
- 3 内部監査では、安全マネジメント態勢の機能全般について見直しを行い、改善の必要性、実施時期について評価し、改善に向けて作業するものとする。
- 4 内部監査および見直しを行ったときは、その内容を記録するものとする。
- 5 特に陸上側の安全マネジメント態勢については、監査の客観性を確保するため、当該(被監査)部門の業務に従事していない者が内部監査を行うものとする。

第 15 章 雑則

(安全管理規程等の備付け等)

第 52 条 安全統括管理者および運航管理者は、それぞれの職務に応じ、安全管理規程(運航基準および事故処理基準を含む)を船舶、営業所、船主の事務所その他必要と認められる場所に、容易に閲覧できるよう備え付けなければならない。

第 53 条 安全マネジメント態勢を確立し、実施し、維持するために、それぞれの職務に関し作成した各種文書はそれぞれの職務に応じ適切に管理するものとする。

(情報伝達)

第 54 条 安全統括管理者は、パソコン、社内 LAN 等を活用した輸送の安全の確保に関する情報のデータベース化を行うとともに容易なアクセス手段を用意するものとする。

- 2 輸送の安全にかかわる運航・整備等、輸送サービスの実施に直接携わる部門が、現場の顕在的課題、潜在的課題等をトップマネジメントへ直接上申する手段(目安箱、社内メール等)を用意するものとする。
- 3 安全統括管理者は、前項の上申またはその他の手段により得られた安全にかかわる意見の把握に努め、その検討、実現反映状況等について社内に周知するものとする。
- 4 安全統括管理者は、輸送の安全を確保するために講じた措置を、所属団体等を活用する等適宜の方法で外部に公表するものとする。また、輸送の安全にかかわる情報を、所属団体等を活用して、適時外部に公表するものとする。

(連絡等経由)

第 55 条 運航管理者と船舶との間の連絡等は、必要に応じ、船主および海運代理店業者等を經由することができる。

(運航管理者の指揮)

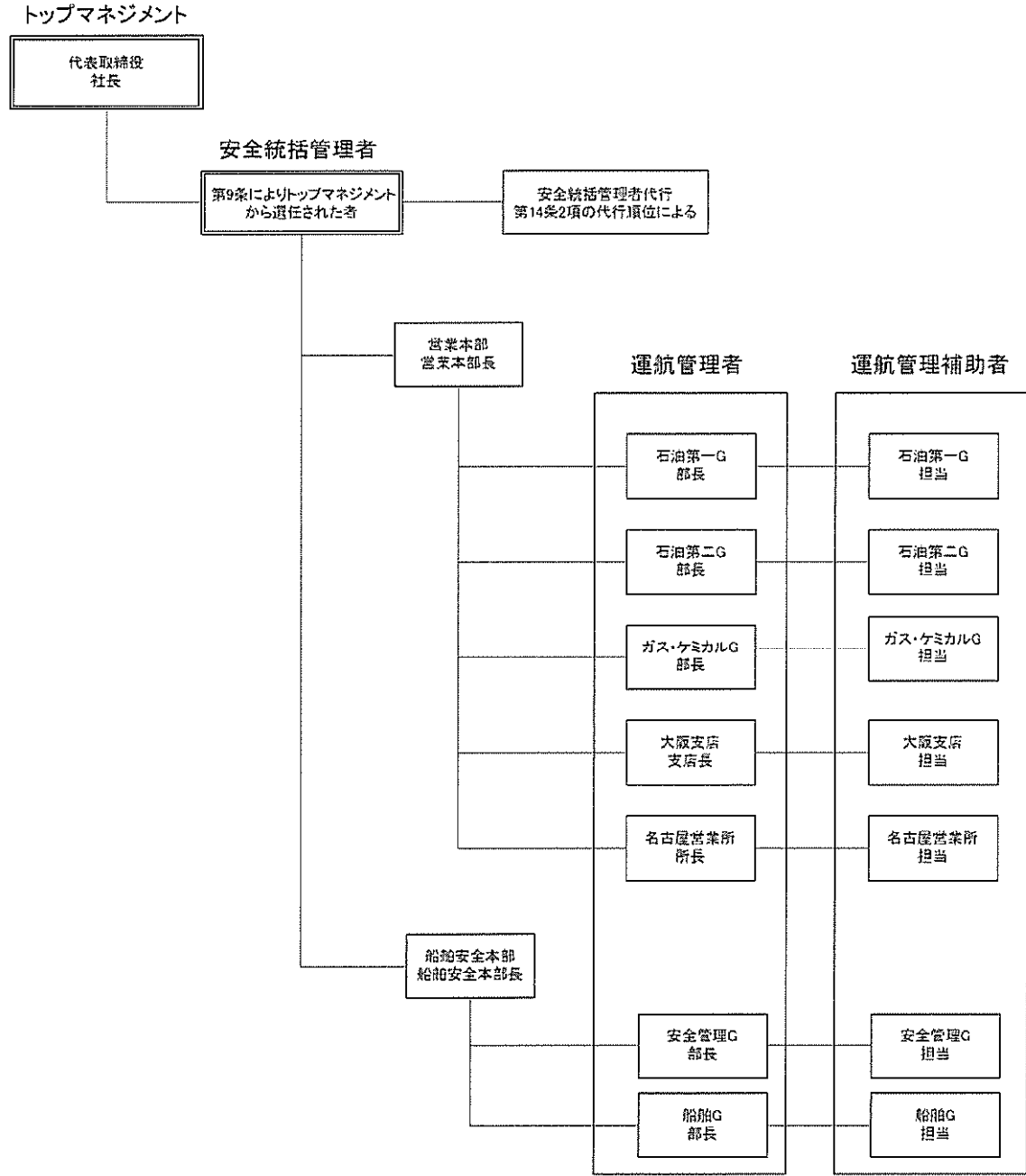
第 56 条 運航管理者が行うべき事項は、運航管理者の指揮監督のもと運航管理補助者が行うことが

できるものとする。また、運航管理者への連絡は、運航管理者の指定する運航管理補助者への連絡でも差し支えないものとする。

附則

この規程は、平成 18 年 12 月 1 日より実施する。

安全マネジメント態勢 組織図



運航基準

平成 18 年 12 月 1 日 制定

鶴見サンマリン株式会社

目次

第1章	目的	1
第2章	運航の可否判断	1
第3章	船舶の航行	3
第4章	船陸間の連絡	3
第5章	雑則	4

第1章 目的

(目的)

第1条 この基準は、「安全管理規程」に基づき、当社と当社運航船舶、その船主が共通して認識すべき船舶運航上の基準を明確に示すことを目的とする。ただし、ここに示した基準は原則的な指標であり、船型、喫水など船舶の運航条件によっては、船長と運航管理者との合意に基づきその基準を斟酌することがある。

第2章 運航の可否判断

(発航の中止)

第2条 船長は、目的港へ発航する前に港内の気象・海象を確認し、これが次の条件のいずれかに達していると認めるときは目的港への発航を中止して、避泊その他の適切な措置をとらなければならない。

- (1) 港内風速が 20m/sec 以上のとき
 - (2) 港内波高が 3.0m 以上のとき
 - (3) 港内視程が 1000m 以下(ただし次の措置をとった場合は 500m 以下)のとき
 - 1) 船首見張員、船橋見張員、レーダー監視員を配置するか、または先導のための船舶を配備する。
 - 2) 港内における基準速力を減じて航行する。
- 2 船長は、目的港へ発航する前に航路上の気象・海象を確認し、これが次の条件のいずれかに達するおそれがあると判断したときは目的港への発航を中止して、避泊その他の適切な措置をとらなければならない。
- (1) 航路上の風速が 25m/sec 以上になるおそれがあるとき
 - (2) 航路上の波高が 4.0m 以上になるおそれがあるとき
 - (3) 航路上の視程が 300m 以下になるおそれがあるとき

(航行継続の中止、減速、変針、経路の変更等)

第3条 船長は、航行中周囲の気象・海象を確認し、これが次の条件のいずれかに達するおそれがあると判断したときは目的港への航行継続を中止して、反転、避泊または臨時寄港の措置をとらなければならない。ただし、目的港への経路を変更することで安全な航行が継続できると判断したときはこの限りではない。

- (1) 風速が 30m/sec 以上になるおそれがあるとき
 - (2) 波高が 6.0m 以上になるおそれがあるとき
- 2 船長は、航行中周囲の気象・海象等を確認し、これが次の条件のいずれかに達し航行の安全が確保できなくなるおそれがあると判断したときは、減速、適宜の変針、経路の変更その他の適切な措置をとらなければならない。
- (1) 風速が 25m/sec 以上になったとき
 - (2) 波高が 5.0m 以上になったとき

(3) 横揺れが片舷 25 度以上になったとき

- 3 船長は、航行中周囲の視程を確認し、これが次の条件に達したと認めるときは当直体制を強化し、レーダーの有効利用を図るとともに、状況に適した安全な速力まで減速するかまたは停止して、航路外錨泊または経路変更の措置をとらなければならない。レーダーを有しない船舶にあつては、レーダーの有効利用を除く上記の措置をとらなければならない。

(1) 視程が 3.0 海里以下になったとき

(入港の中止)

第 4 条 船長は、入港予定地港内の気象・海象を確認し、これが次の条件のいずれかに達していると判断したときは入港を中止して、適宜の海域での錨泊、抜港、臨時寄港その他の適切な措置をとらなければならない。

(1) 港内風速が 20m/sec 以上のとき

(2) 港内波高が 3.0m 以上のとき

(3) 港内視程が 1000m 以下(ただし次の措置をとる場合は 500m 以下)のとき

- 1) 船首見張員、船橋見張員、レーダー監視員を配置するか、または先導のための船舶を配備する。
- 2) 港内における基準速力を減じて航行する。

(避難停泊場所の選定)

第 5 条 船長は、大型台風の到来等、暴風が予想される時は、時々気象・海象情報を入手し、安全な避難停泊場所(錨泊地)を選定しなければならない。

- 2 船長は、錨泊地の選定にあつては走錨の可能性を考慮するものとし、陸上施設、他船と十分な距離を確保するものとする。また、予想される状況に応じ適切な錨泊方法(単錨泊、双錨泊、二錨泊等)を選択するとともに、監視体制を強化し、適宜主機関を使用できるよう準備しなければならない。
- 3 船長は、第 2 条から第 4 条に掲げる理由で、避泊、臨時寄港、航路外錨泊、経路変更等の処置を取ることを決定したときは、運航管理者にその旨を連絡し、併せて自身が選択した避泊場所および避泊手段を通知しなければならない。

(避難停泊に関する協議)

第 6 条 特に大型台風等の到来が予想され、避泊場所、避泊手段の選定が自船ならびに貨物の安全に重大な影響を及ぼす恐れがある場合は、船長、運航管理者が協議の上、船長判断に基づき最善の避泊場所、避泊手段を決定しなければならない。

(運航の可否判断等の記録)

第 7 条 運航管理者および船長は、運航の可否判断、運航中止の措置、経路の変更措置および協議の内容を記録する。運航中止の基準に達し、または達するおそれがあつたにもかかわらず運航継続の措置をとった場合は、あわせてその判断理由を記載しておく。なお記録は適時まとめて記載しても良い。

第3章 船舶の航行

(航海当直配置の策定)

第8条 船長は、船主と協議して次の乗員配置を定め、または変更する。ただし船舶の形態、航路の実態等から規定する必要がないと認められる配置についてはこの限りではない。

- (1) 出入港配置
 - (2) 通常航海当直配置
 - (3) 狭視界航海当直配置
 - (4) 荒天航海当直配置
 - (5) 狭水道航行配置
- 2 船長または船主は、運航管理者から乗員配置について報告を求められたときは、ただちにその内容を報告するものとする。

(速力基準の設定)

第9条 船長は、下表に例示するとおり、船舶における最適な速力基準を設定し、船橋内および機関室の操作する位置から見易い場所に掲示しなければならない。

速力呼称	速力	機関回転数
最微速	〇〇ノット	〇〇rpm
微速	〇〇ノット	〇〇rpm
半速	〇〇ノット	〇〇rpm
航海速力	〇〇ノット	〇〇rpm

表1 速力基準表示の例

- 2 船長は、旋回性能、惰力等を記載した操縦性能表を船橋に備え付けておかなければならない。

(入港前の点検)

第10条 船長は、入港着岸(棧)の前に、入港地の状況に応じ安全な海域において、機関の後進(CPPの場合は翼角作動)および舵等の作動点検を実施する。

第4章 船陸間の連絡

(通常連絡等)

第11条 船長は、1日に1度以上、運航管理者に次の事項を連絡する。運航管理者は、報告された事実を簡潔に記録する。

- (1) 現在地
- (2) 天候、風向、風速、波浪、視程の状況

- (3) 乗組員の員数、健康状態(異常が発生した場合)
 - (4) その他入港予定時刻等運航管理上必要と認める事項
- 2 運航管理者は、航行に関する安全情報等船舶に連絡すべき事項が生じた場合は、その都度すみやかに連絡する。

(入港連絡等)

第 12 条 船長は、入港前に、運航管理者または運航管理補助者に次の事項を連絡する。ただし、短距離航路および河川航行船舶については、上記連絡は不要とする。

- (1) 入港予定時刻
 - (2) 運航管理者または運航管理補助者の援助を必要とする事項
- 2 前項の連絡を受けた運航管理者は、(海運代理店業者を活用して)船長に次の事項を連絡する。
- (1) 着岸する岸壁の使用船舶の有無
 - (2) 着岸する岸壁付近の停泊船舶の状況
 - (3) 岸壁付近の風向、風速、視程、波浪(風浪、うねりの方向、波高)および潮流(流向、流速)
 - (4) その他操船上の参考となる事項

(連絡方法)

第 13 条 船長と運航管理者との連絡は、次の方法による。

- (1) 船舶から運航管理者への連絡は、当該船舶を運航管理する本社または支店、営業所に対して、ファクシミリまたは電話(船舶電話、携帯電話等)を使用して行う。
- (2) 運航管理者から船舶に対する連絡は、ファクシミリまたは電話を使用して行う。
- (3) 緊急の場合の連絡手段も同様とする。

第 5 章 雑則

(連絡等経由)

第 14 条 運航管理者と船舶との間の連絡等は、必要に応じ、船舶所有者等および海運代理店業者等を経由することができる。

(運航管理者の指揮)

第 15 条 運航管理者が行うべき事項は、運航管理者の指揮監督のもと運航管理補助者が行うことができる。また、運航管理者への連絡は、運航管理者の指定する運航管理補助者への連絡でも差し支えない。

安全管理規程 新旧対比表

旧安全管理規程（2018.4.1版）	改訂安全管理規程（2019.4.1版）
<p>(用語の意義)</p> <p>第2条 この規程における用語の意義は、次に定めるところによる。</p> <p>～</p> <p>(23) 「陸上施設」とは、岸壁（防舷設備を含む。）、可動橋等貨物の積み卸しの用に供する施設をいう。</p>	<p>(用語の意義)</p> <p>第2条 この規程における用語の意義は、次に定めるところによる。</p> <p>～</p> <p>(23) 「陸上施設」とは、岸壁、<u>棧橋</u>(防舷設備および付属する荷役用設備等を含む。)等貨物の積み卸しの用に供する施設、<u>並びに防波堤、橋梁等海上に設置された陸上施設</u>をいう。</p>
<p>第9章 運航の可否判断</p> <p>(運航の可否判断)</p> <p>第24条 船長は、適時運航の可否判断を行い、気象・海象が一定の条件に達したと認めるとき、またはそのおそれがあると認めるときは、運航中止の措置をとらなければならない。</p> <p>2 船長は、自身で運航の中止にかかわる判断ができないときは、運航管理者と協議する。</p> <p>3 前項の協議において両者の意見が異なるときは、運航を中止するものとする。</p> <p>4 船長は、運航中止の措置をとったときは、すみやかにその旨を運航管理者に連絡しなければならない。</p> <p>5 <u>運航管理者は、船長が運航中止の措置または運航の継続措置をとったときは、すみやかにその旨を安全統括管理者へ連絡しなければならない。</u></p> <p>6 運航中止の措置をとるべき気象・海象の条件、および運航中止の</p>	<p>第9章 運航の可否判断</p> <p>(運航の可否判断等)</p> <p>第24条 船長は、適時運航の可否判断を行い、気象・海象が一定の条件に達したと認めるとき、またはそのおそれがあると認めるときは、運航中止の措置をとらなければならない。</p> <p>2 船長は、自身で運航の中止にかかわる判断ができないときは、運航管理者と協議する。</p> <p>3 前項の協議において両者の意見が異なるときは、運航を中止するものとする。</p> <p>4 船長は、運航中止の措置をとったときは、すみやかにその旨を運航管理者に連絡しなければならない。</p> <p>5 運航中止の措置をとるべき気象・海象の条件、および運航中止の</p>

安全管理規程 新旧対比表

<p>後に船長がとるべき措置については「運航基準」に定めるところによる。</p>	<p>後に船長がとるべき措置については「運航基準」に定めるところによる。</p>
<p>(運航管理者の指示)</p> <p>第 25 条 運航管理者は、「運航基準」に照らし運航（発航、航行の継続、入港）が中止されるべき状況であるにもかかわらず、船長から運航を中止する旨の連絡がないとき、または運航する旨の連絡を受けたときは、船長に対して運航の中止を指示するとともに、安全統括管理者へ連絡しなければならない。</p> <p>2 運航管理者は、いかなる場合においても、船長に対して発航や航行の継続、または入港を強制するような指示をしてはならない。</p>	<p>(運航管理者の支援)</p> <p><u>第 25 条 運航管理者は、船長から運航を中止する、または運航の中止を検討している旨の連絡があったときは、船長に必要な情報を提供し、ともに安全性を検討して船長を支援するとともに、必要であれば船舶の運航計画を変更する等の処置を取るものとする。</u></p> <p>2 <u>運航管理者は、船長から運航を中止する旨の連絡があったときは、避泊場所（避難港または錨泊ポイントを含む）の選定等に関し船長に必要な情報を提供し、協議するものとする。</u></p> <p>3 運航管理者は、「運航基準」に照らし運航(発航、航行の継続、入港)が中止されるべき状況であるにもかかわらず、船長から運航を中止する旨の連絡がないとき、または運航する旨の連絡を受けたときは、船長に対して運航の中止を指示するとともに、安全統括管理者へ連絡しなければならない。</p> <p>4 運航管理者は、いかなる場合においても、船長に対して発航や航行の継続、入港、または避泊場所・手段を強制するような指示をしてはならない。</p>
<p>(トップマネジメントまたは安全統括管理者の指示)</p> <p>第 26 条 トップマネジメントまたは安全統括管理者は、濃霧注意報の発令など「運航基準」の定めるところにより運航を中止するおそれがある情報を入手した場合、ただちに運航管理者へ運航の可否判断を</p>	<p>(トップマネジメントまたは安全統括管理者の指示)</p> <p>第 26 条 トップマネジメントまたは安全統括管理者は、<u>大型台風の到来等、暴風が予想され、また濃霧注意報の発令など「運航基準」の定めるところにより運航を中止するおそれがある情報を入手した場</u></p>

安全管理規程 新旧対比表

<p>するよう促さなければならない。</p> <p>2 トップマネジメントまたは安全統括管理者は、運航管理者から船舶の運航を中止する旨の連絡があった場合、それに反する指示をしてはならない。</p> <p>3 トップマネジメントまたは安全統括管理者は、船長が運航の可否判断を行い、運航管理者を経由して運航を継続する旨の連絡があった場合は、その理由を求めなければならない。理由が適切と認められない場合には、運航の中止を指示しなければならない。</p>	<p>合は、ただちに運航管理者へ運航の可否判断をするよう促さなければならない。</p> <p>2 トップマネジメントまたは安全統括管理者は、運航管理者から船舶の運航を中止する旨の連絡があった場合、それに反する指示をしてはならない。</p> <p>3 トップマネジメントまたは安全統括管理者は、船長が運航の可否判断を行い、運航管理者を経由して運航を継続する旨の連絡があった場合は、その理由を求めなければならない。理由が適切と認められない場合には、運航の中止を指示しなければならない。</p>
---	--

運航基準 新旧対比表

旧運航基準 (2006.12.1 版)	改訂運航基準 (2019.4.1 版)
	<p data-bbox="1128 304 1397 336"><u>(避難停泊場所の選定)</u></p> <p data-bbox="1120 352 1939 472"><u>第5条 船長は、大型台風の到来等、暴風が予想される時は、時々気象・海象情報を入手し、安全な避難停泊場所（錨泊地）を選定しなければならない。</u></p> <p data-bbox="1120 488 1939 703"><u>2 船長は、錨泊地の選定にあたっては走錨の可能性を考慮するものとし、陸上施設、他船と十分な距離を確保するものとする。また、予想される状況に応じ適切な錨泊方法（単錨泊、双錨泊、二錨泊等）を選択するとともに、監視体制を強化し、適宜主機関を使用できるように準備しなければならない。</u></p> <p data-bbox="1120 719 1939 887"><u>3 船長は、第2条から第4条に掲げる理由で、避泊、臨時寄港、航路外錨泊、経路変更等の処置を取ることを決定したときは、運航管理者にその旨を連絡し、併せて自身が選択した避泊場所および避泊手段を通知しなければならない。</u></p>
	<p data-bbox="1128 903 1424 935"><u>(避難停泊に関する協議)</u></p> <p data-bbox="1120 951 1939 1118"><u>第6条 特に大型台風等の到来が予想され、避泊場所、避泊手段の選定が自船ならびに貨物の安全に重大な影響を及ぼす恐れがある場合は、船長、運航管理者が協議の上、船長判断に基づき最善の避泊場所、避泊手段を決定しなければならない。</u></p>
	<p data-bbox="1120 1134 1603 1166">上記追加に伴い、以降の条番号振り直し。</p>

鶴見サンマリン株式会社

代表取締役社長 殿

運輸安全委員会

委員長 武田 展雄

油タンカー宝運丸衝突（橋梁）事故に係る勧告について

本事故は、宝運丸が、台風第21号が接近し、大阪湾を含む瀬戸内海に海上台風警報が発表されていた状況下、台風避難の目的で関西国際空港1期空港島南東方沖の北方約1海里に関西国際空港連絡橋がある大阪府泉州港南西側にあるオイルタンカーバースの東方に単錨泊を続け、また、台風接近に伴う強い風及び波浪により走錨し、一旦、主機を使用して圧流が止まったとしてジョイスティックをホバーの位置にし続けたため、宝運丸を制御する距離的な余裕がない状況で再び圧流され、関西国際空港連絡橋に衝突したものと考えられる。

貴社は、荒天錨泊についての確認、台風に関する情報及び錨地に関する情報を提供することなく、安全性についての協議を行っていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

このことから、当委員会は、本事故調査の結果を踏まえ、船舶の安全及び施設の安全を安定的に確保するため、貴社に対し、運輸安全委員会設置法第27条第1項の規定に基づき、下記のとおり勧告する。

また、同条第2項の規定に基づき、この勧告に基づき講じた措置について報告を求める。

記

- (1) 貴社は、非常に強い台風時の走錨による事故防止を図るため、船長に対し、次のことを周知徹底すること。
 - ① 錨泊方法は、双錨泊を基本とし、錨鎖を可能な限り長く繰り出して錨及び錨鎖で十分な係駐力を確保すること。

なお、錨泊方法や錨鎖の伸出量は、船舶の状況（大きさ・形状・種類・積荷など）、錨鎖の環境（船舶の混雑状況・底質・水深など）に応じて判断すること。
 - ② あらかじめ主機を準備し、急速に変化する風向及び風力に応じて走錨しないよう、継続的に主機を使用すること。
 - ③ 風下に重要施設などが存在しない、他船と十分な距離を確保できる錨地を選定すること。
 - ④ 台風通過時には急速に風向及び風速が変化するので、最新の気象情報、海象（台風）情報等を入手して正確な予測を行うこと。
- (2) 貴社は、異常な気象及び海象により危険を生じるおそれがある場合、運航する船舶に対して必要な情報を提供するとともに安全性を検討し、必要に応じて運航計画を変更するなど安全支援体制を構築すること。

以上