

令和2年3月27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」に関する完了報告書

標記につきまして、実施計画に基づき、下記のとおり完了いたしましたので、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描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、連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. 勧告に対する完了報告

勧告(1)に対する完了報告

勧告(1)①から④について、実施計画書に従い、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、次のとおり、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)(以下、錨泊時の留意事項とする。)について周知徹底いたしました。

(1) 安全通達の発出

運輸安全委員会作成の事故防止対策まとめ「非常に強い台風時の走錨による事故防止対策について」を全国内航タンカー海運組合より入手し、運航管理を行う船舶の船長および船主に対し、安全通達として発出しました。(別添 1)

(2) 非常に強い台風時の注意喚起の発出

非常に強い台風の接近に備え、当社の運航管理者から、運航船舶の船長に対して、台風等情報とともに走錨事故防止に対する注意喚起を周知しました。(別添 2)。

(3) その他の取り組み事項

当社が運航管理を行う船舶の船長および船主に対し、以下の取り組みを行い、錨泊時の留意事項を周知しました。

● 鶴見サンマリン船舶安全会での注意喚起

鶴見サンマリン船舶安全会において、総会および支部定例会を開催し、運航船舶の船主ならびに船長に対し今回の走錨事故例の周知と錨泊時の留意事項を周知しました。また、各船主・各船舶にポスター、リーフレットを配布しました(別添 3)。

(開催日及び出席者)

総会	：	管理船舶の船主	社、	名、弊社	名(4月15日)
京浜支部	：	管理船舶の船主	社、	名(6月6日)、船主	社、名(10月21日)
名古屋支部	：	管理船舶の船主	社、	名(5月21日)、	社、名(11月12日)
大阪支部	：	管理船舶の船主	社、	名(5月22日)、	社、名(10月2日)
四国支部	：	管理船舶の船主	社、	名(6月4)、	社、名(11月6日)
福岡支部	：	管理船舶の船主	社、	名(5月17日)、	社、名(10月25日)

● 月間安全重点事項の取り組み

鶴見サンマリン船舶安全会の総会において、同種事故の再発防止に関する事項として、7月～9月に「適切な錨地選定と走錨対策の強化」を「月間安全重点事項」として設定することを決議し、各支部定例会にて運航船舶の船主ならびに船長に対して通達しました。各船主・各

船舶は、月間安全重点事項に具体的内容を記載し、それぞれが設定した内容を実行しました(別添4)。

● 台風等シーズン前の走錨事故例の再周知と注意喚起

台風等、または寒波に伴う暴風、高波に備え、定期的に、運航管理者から運航船舶の船長ならびに船主に対して、今回の走錨事故の防止に関する注意喚起および台風傾向の情報を周知しました。

発出日 : 6月5日(台風シーズン前)、1月7日(冬期荒天)
発信者 : 運航管理者
受信者 : 運航船舶の船長ならびに船主
実施内容 : 走錨事故の防止に関する注意喚起および台風傾向の情報をFAX、電子メールにて発出(別添5)

勸告(2)に対する完了報告

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の安全支援体制を明確にするため、安全管理規程を変更するとともに、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、2019年4月5日付で関東運輸局へ届出し、受理されました。(別添6~8)

改訂内容は以下の通りです。

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。

以上

添付資料

- 別添1 安全通達「非常に強い台風時による事故防止対策について」
- 別添2 走錨事故の防止に関する注意喚起文書(台風19号)
- 別添3 ポスター、リーフレット
- 別添4 月間安全重点事項
- 別添5 台風傾向周知文書
- 別添6 安全管理規程変更届書
- 別添7 安全管理規程新旧対比表
- 別添8 運航基準新旧対比表

2019年4月26日
安全第102-021号

全船主
(船長殿)

鶴見サンマリン株式会社
安全管理グループ
副部長

安 全 通 達

非常に強い台風時による事故防止対策について

頭書の件、全国内航タンカー海運組合より運輸安全委員会が作成した昨年の台風(21号、24号)の分析と予防対策をまとめた資料を入手しました。

既にご承知と思われませんが、昨年の台風21号は大阪湾を通過時に弊社タンカー船が走錨し関西国際空港連絡橋に衝突しました。

また、台風24号でも外国籍貨物船が走錨し川崎区扇島の岸壁に衝突し重大事故が発生し衝撃的だったかと思えます。

つきましては、同様重大事故が二度と発生しないよう添付資料を確認され(非常に強い)台風時における予防対策の構築および安全教育を実施されますようお願い致します。

【内容】

- ・台風とAISデータの状況
- ・アンケート結果の分析
- ・台風接近、通過時の事例
- ・台風時の走錨事故検討フロー例

【添付資料】

- ・【送付書】非常に強い台風時の走錨による事故防止対策について・・・1枚
- ・【情報提供資料】非常に強い台風時の走錨による事故防止対策について・1式

【担当者】

安全管理グループ：

以 上



運委船第8号
平成31年4月25日

日本内航海運組合総連合会 会長 殿

運輸安全委員会事務局
首席船舶事故調査官



非常に強い台風時の走錨による事故防止対策について

平成30年9月4日、非常に強い台風第21号が大阪湾を通過時に、錨泊中の油タンカーが走錨して関西国際空港連絡橋に衝突し、また、10月1日には、強い台風第24号が関東地方を通過時に、錨泊中の外国籍貨物船が走錨して京浜港川崎区扇島の岸壁に衝突し、走錨による重大な船舶事故が、相次いで2件発生しました。

一方、この2隻のほか、大阪湾や東京湾には多くの船舶が錨泊していたことが確認できましたので、運輸安全委員会では、これらの船舶が、台風の接近、通過時に、どのような状況で、どのように事故防止対策を講じたのかなどのアンケート調査を行い、グジジョブ事例も含めた資料を中間報告として平成30年12月20日に情報提供いたしました。

そして、東京湾での台風接近、通過時の船舶の5事例を追加するなどし、取りまとめましたので、別紙のとおり情報提供いたします。



非常に強い台風時の 走錨による 事故防止対策について

(平成 30 年台風第 21 号関連:H30.9.4 大阪湾)

(平成 30 年台風第 24 号関連:H30.9.30~10.1 東京湾)

平成31年4月25日

運輸安全委員会事務局 首席船舶事故調査官

非常に強い台風時の走錨による事故防止のポイント！

非常に強い台風時の走錨による事故防止を図るため、次の措置をとること。

1. 走錨しないためには、錨泊方法は、双錨泊を基本とし、錨鎖をできるかぎり長く伸出して、錨と錨鎖で十分な把駐力・係駐力を確保する等、万全の措置をとる必要があります。

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）、錨地の環境（船舶の混雑状況・底質・水深など）に応じて各船で判断します。

2. 万全の錨泊方法や錨鎖の伸出でも、強風下、錨と錨鎖の把駐力・係駐力だけでは、走錨する可能性もあります。

あらかじめ機関をスタンバイし、急速に変化する風向・風速に応じて、走錨しないよう、継続的に機関を使用し、出力の調整を適確に実施してください。

3. 上記の1. や2. の措置をとったとしても、走錨の可能性を想定し、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してください。

4. 台風通過時には急速に風向・風速が変化するため、最新の気象・海象（台風）情報の入手とその正確な予測が必要です。それぞれの措置の実施に当たっては、タイミングを適切に捉えることが極めて重要です。

※台風の強さ

強さ	最大風速（10分間平均風速の最大値）
（表現しない）	33m/s(64ノット)未満
強い	33m/s(64ノット)以上 44m/s(85ノット)未満
非常に強い	44m/s(85ノット)以上 54m/s(105ノット)未満
猛烈な	54m/s(105ノット)以上

（気象庁ホームページより）



2019年10月10日

各船船長殿

鶴見サンマリン(株)
運航管理者

走錨事故の防止について（注意喚起）

台風情報、留意事項を周知します。各船においては今後も継続して気象情報を入手し、早めに安全区域等への避難など、安全を最優先とした行動をお願いします。また、錨泊中は走錨事故の防止、着離棧中は突発的な強風による事故防止に努めて下さい。

【台風情報】

- ・気象情報発表時刻 15:50
- ・位置 父島の南西
- ・進行速度 北へ 20km/h
- ・中心気圧 915hPa
- ・最大風速 55m/s
- ・最大瞬間風速 75m/s
- ・暴風域 中心から 240km

台風 19 号は、日本の南を北北西に進み、次第に進路を北東に変えて、非常に強い勢力を保ったまま、12日から13日にかけて、西日本から東日本に接近し、上陸するおそれがあります。その後、14日には、千島の東で温帯低気圧に変わる見込みです。

【留意事項】

- ・錨鎖は可能な限り長く繰り出し、必要であれば双錨泊を実施する事
- ・あらかじめ主機を S/B 走錨しない様継続的に主機を使用する事
- ・風下に重要施設などが存在しない事
- ・他船との十分な距離を確保できる錨地を選定する事
- ・最新の気象情報を入手する事
- ・会社の支援が必要な場合は連絡する事

【添付】

WN1 台風情報 台風19号・・・1枚（メールでも資料を送信しています）

以上

FAX済

2019年10月11日

各船舶長殿

鶴見サンマリン(株)
運航管理者

注意喚起

走錨事故の防止について

台風情報、留意事項を周知します。各船においては今後も継続して気象情報を入手し、早めに安全区域等への避難など、安全を最優先とした行動をお願いします。また、錨泊中は走錨事故の防止、着難状態中は突発的な強風による事故防止に努めて下さい。

【台風情報】

- ・ 気象情報発表時刻 17:00
- ・ 位置 父島の西北西
- ・ 進行速度 北北西へ 25km/h
- ・ 中心気圧 925hPa
- ・ 最大風速 50m/s
- ・ 最大瞬間風速 70m/s
- ・ 暴風域 東側370kmと西側280km

台風は今後も北寄りに進み、明日の夜9時頃に強い勢力で伊豆半島付近に上陸する可能性が高いとみています。その後は東京都心付近を通過し、温帯低気圧に変わりながら速度を上げて三陸沖に進む見込みです。

【部内協議結果】

- ・ 各船の避難場所、避難方法について確認を行い荒天回避方法について問題ありませんでした
- ・ 緊急時の連絡体制について緊急連絡網に沿って通信を確立する(本社対応が困難な場合がある)

【留意事項】

- ・ 錨鎖は可能な限り長く繰り出し、必要であれば双錨泊を実施する事
- ・ あらかじめ主機をS/B走錨しない様継続的に主機を使用する事
- ・ 風下に重要施設などが存在しない事
- ・ 他船との十分な距離を確保できる錨地を選定する事
- ・ 最新の気象情報を入手する事
- ・ 会社の支援が必要な場合は連絡する事

【添付】

WN | 台風情報 台風19号・・・1枚(メールでも資料を送信しています)

以上

2019 7.1-9.30

海難“ゼロ”への誓い
キャンペーン

走錨防止
の強化!

適切な錨地選定と

非常に強い台風時の
走錨防止

- 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

鶴見サンマリン船舶安全会

掲示期間：2019年10月末まで

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節多めに出示しましょう。
- ◆ あらかじめ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） + 14.5m

※伸出節数（節） = 錨鎖の伸出量（m） ÷ 27.5m
 （錨鎖1節の長さが27.5mの場合）



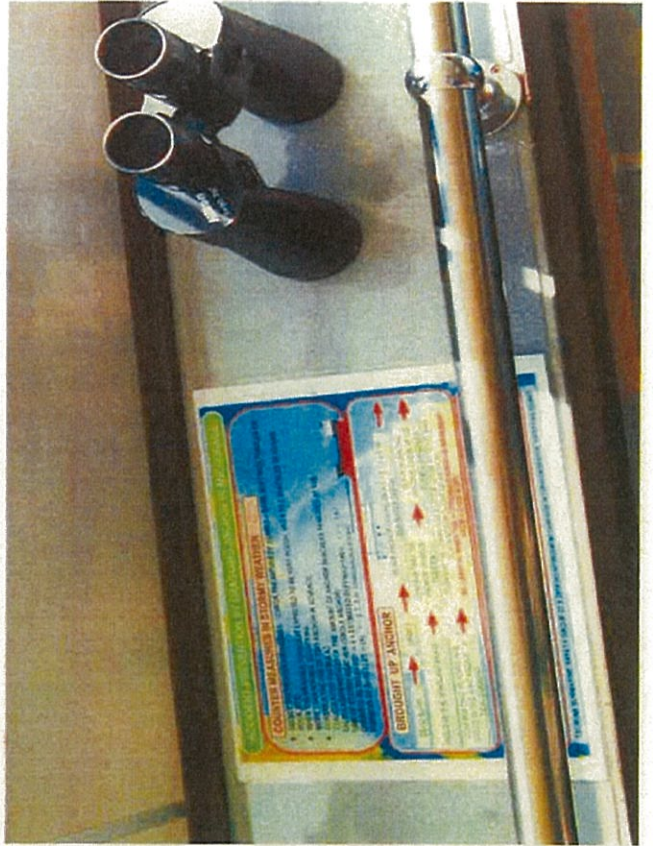
かき錨 (brought up anchor)

- 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 年度月間安全重点事項

船名: _____

2019.4.1~2020.3.31

月別	月間安全重点事項と実施要領	月別	月間安全重点事項と実施要領
4月	<p>年度安全基本方針の周知徹底【訪船強化月間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○安全管理規程および安全管理基準の遵守・徹底 ○船内作業における報・連・相の徹底 ○航海計器の有効活用と相手船との意思確認の徹底 <p>船主: 安全管理基準を遵守し、事故・労災の未然防止を図ること 本船: 荷役前、作業前ミーティングの徹底意思疎通の確保</p>	10月	<p>安全荷役の徹底 【マイシップ・指差呼称強調月間・訪船強化月間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ミーティングを実施し荷役計画の周知徹底 ○各警報電源ON確認 ○5S(整理・整頓・清掃・清潔・慎)の実施 ○危険予知活動の強化 <p>船主: 指差呼称・5Sを積極的に実施し、船舶の規範となる活動を行うこと 本船: 荷役前「ミーティング」実施し、タフシブツを徹底</p>
5月	<p>濃霧季節の安全航海【BRM 強調月間・訪船強化月間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○航海機器の有効活用・継続的な見張り・船長への昇橋要請 ○早期の機関使用(減速・停止)、大角度変針による避航、汽笛吹鳴の徹底 ○品質管理の徹底(適切な滞油処理と記録維持) 濃霧時期は下記に対応を図ること <p>船主: (見張り員)の増員・安全な運力・霧中信号・早期避航) 本船: 不安を感じたら船長へ昇橋申請、見張りの徹底</p>	11月	<p>品質管理の徹底【品質管理強調月間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○荷役・補油時の基本作業徹底 ○タンク、ストレーナー内残油・残水・ゴミ・錆の除去 ○残油回収時、Wチェックによるバルブ閉閉確認 ○バルブチェックシートによるバルブ閉閉確認 <p>船主: 滞油処理及びストレーナーの処理を確実にすること 本船: バルブ・庫内等の指差呼称、タフシブツの実施</p>
6月	<p>海洋汚染及び海上災害の防止【漏油防止強調月間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○目視による油面監視の徹底と緊急停止ボタンの活用 ○廃棄物の適切な処理と記録(陸揚げ) ○スカッパの確実な施栓による海上漏油防止の徹底 ○Wチェックとバルブチェックシートの活用徹底(指差呼称) <p>薬物・アルコールに関する基本方針の徹底</p> <p>船主: 緊急時に備え防油資機材の点検・管理を図ること 本船: 船舶からの廃棄物排せぬ等の遵守、アルコール禁止</p>	12月	<p>年末年始の総点検【年末・年始安全運航月間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○減速換船により早期見合い関係回避の徹底 ○設備・機器類の点検整備および整備申請書の活用 ○緊急対応訓練実施による手順の確認 <p>薬物・アルコールに関する基本方針の徹底</p> <p>船主: 機器類の総点検を行い不具合箇所を早期発見に努めること 本船: 年末年始の総点検及び安全運転の徹底</p>
7月	<p>海難の防止・熱中症対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○衝突防止: 見張りの徹底および船長への昇橋要請 ○座礁防止: 確実な船位確認、避険線の設定 ○減速換船により早期見合い関係回避の徹底 ○水分補給等による適切な体調管理の励行 <p>適切な錨地選定と走錨対策の強化</p> <p>船主: 台風には注意、海上側に重要施設が存在しない場所を選定すること 本船: 重要施設への距離を他船との距離も十分取る</p>	1月	<p>静電気災害の防止【年末・年始安全運航月間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ガスフリー作業手順の再確認・再徹底 ○除電板・除電棒で静電気の除電励行 ○固定式・携帯式各検知器の示度確認(ゼロ点調整) <p>船主: アースバー・アースプレートを使いこまめに除電を行うこと 本船: 固定式・携帯式検知器の定期的な検査の実施</p>
8月	<p>着離棧時の事故防止【着離棧時の事故防止強化月間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○着棧前ミーティング時に計画の周知と検討を実施 ○報告・応答の確立でプロペラ、スラスタへの捲込み防止 ○着離棧時の合図、連絡および確認の徹底 ○BRMを有効活用/情報共有強化(言える化・聞ける化) <p>適切な錨地選定と走錨対策の強化</p> <p>船主: 台風には注意し、最新の気象情報を入力すること 本船: 停泊前夜の強化、ミーティング実施、台風情報の入力</p>	2月	<p>着離棧時の事故防止【着離棧時の事故防止強化月間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○着棧前ミーティング時に計画の周知と検討を実施 ○報告・応答の確立でプロペラ、スラスタへの捲込み防止 ○着離棧時の合図、連絡および確認の徹底 ○BRMを有効活用/情報共有強化(言える化・聞ける化) <p>船主: 着離棧の連絡を厳に行いスラスタ・プロペラへの巻き込みを防止すること 本船: 船橋、船倉、船尾の距離報告を徹底する</p>
9月	<p>健康維持と労災防止【労働安全衛生月間・訪船強化月間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○危険区域での災害防止の徹底(危険区域表示の見直し) ○危険予知活動の強化 ○閉鎖区域の立入り前は酸素及び引火性・毒ガス濃度の測定を実施し監視者配置 <p>適切な錨地選定と走錨対策の強化</p> <p>船主: 台風には注意、双錨泊を基本 錨を出来る限り長く出すこと 本船: 早期に台風回避 行う</p>	3月	<p>船舶設備の点検整備【自主点検による保全強化月間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○内航タンカー設備点検簿に従い保守点検の実施 ○船体・機関の計画的な点検・保守整備計画の実施 ○入渠時等の整備復旧立会い確認・出港後の継続監視の実施 <p>船主: 保守管理業務を計画的に実施し、記録を保持すること 本船: 故障の前兆も早期発見、整備記録、報告の徹底</p>

※船主記載事項(指導内容): 船主にて協議の上、記載の事 ※本船記載事項(実施事項): 本船にてミーティングを開催の上、記載の事

2019年6月5日

船長 各位

(CC: 船主様)

鶴見サンマリン株式会社
営業本部石油第一グループ
運航管理者

2019年「台風傾向」について

拝啓 時下ますますご清祥の段、お慶び申し上げます。
平素は安全航海、安全荷役にご尽力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、2019年も向暑の候を迎える季節となりました。
昨年9月に日本を襲った台風21号では、「鶴見サンマリングループ」にとって忘れてはならない事象が発生しました。
この様な事象が二度と起こらない様に、皆様と一丸となって再発防止に努める所存です。

つきましては先日、ウェザーニュースから2019年「台風傾向」が発表されました。
あくまで傾向ですので確実ではありませんが、9月をピークに本州付近への接近・上陸の危険性が高まると予想されています。

危険な台風シーズンを迎えるにあたり、改めて安全意識を高めましょう！

■スローガン

- ① 危険であれば躊躇なく避難、避泊する
- ② 避泊の際は付近の状況（陸上構造的及び他船）を把握し、安全海域を選択する
- ③ 人命を最優先した、最大限の安全確保する

スローガンを基に「鶴見サンマリングループ」の皆様が安全に運航出来る様、全力でサポートしていきますので、不安があれば躊躇なく当グループ担当者にご連絡ください。

皆様のご安航を心より祈念しております。

敬具

添付資料：ウェザーニュース

2020年1月7日

各船 船長殿

鶴見サンマリン株式会社
営業本部 石油第一グループ
運航管理者

年頭ご挨拶

新年明けましておめでとうございます。

年末、年始も運航して戴いた船舶の皆様には、大変ご苦勞をお掛けしてしまい深くお詫び申し上げますとともに、厚く御礼申し上げます。
誠に有難うございました。

引き続き、荷主の信賴回復に向けて、鶴見サンマリングループの仲間が一丸となり、プライドを持って精進していく所存ですので、何卒ご協力の程よろしくお願い致します。

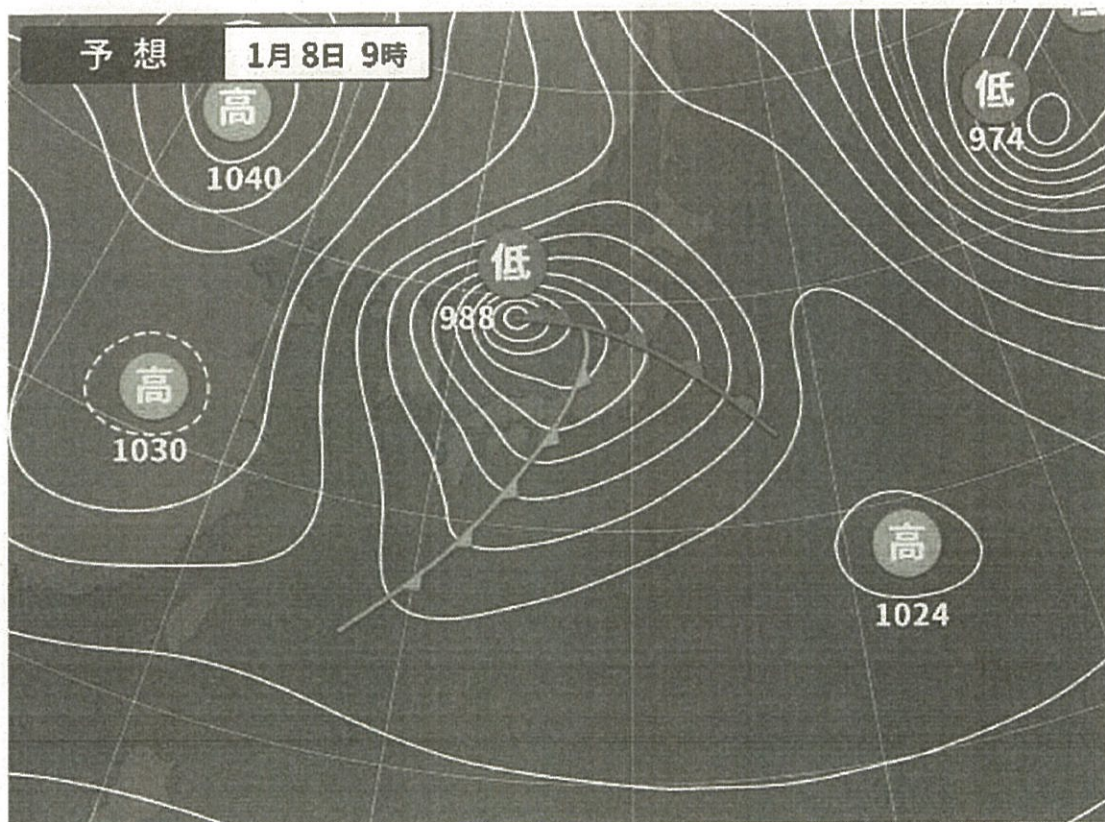
荒天情報として、7日夜から低気圧が日本海で発達し北日本に接近する予報であり、また、低気圧からのびる寒冷前線が8日未明から西日本～東日本を通過する予報です。伴って、西日本～北日本の広い範囲で海上を中心に暴風となり大しけが予想されます。

- 引続き発表される情報に注視し、早めの運航中止・避難を心がけて下さい。
- 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下さい。また適切な方法をもって錨泊すると共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下さい。
- 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下さい。また、その他不安に思われる事があれば、なんでもご相談下さい。

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致します。

※ 資料① 予想図

【予想図】



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 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(防舷設備および付属する荷役設備等を含む。)</u>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たととき、またはそのおそれがあると認めたとときは、<u>運航中止の措置をとらなければならない。</u></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ときは、<u>運航管理者と協議する。</u></p> <p>3 前項の協議において両者の意見が異なるときは、<u>運航を中止するものとする。</u></p> <p>4 船長は、<u>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。</u></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たととき、またはそのおそれがあると認めたとときは、<u>運航中止の措置をとらなければならない。</u></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ときは、<u>運航管理者と協議する。</u></p> <p>3 前項の協議において両者の意見が異なるときは、<u>運航を中止するものとする。</u></p> <p>4 船長は、<u>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。</u></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>

<p>後に船長がとるべき措置については「<u>運航基準</u>」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「<u>運航基準</u>」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、「<u>運航基準</u>」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>第 25 条 <u>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、「<u>運航基準</u>」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<u>避泊場所・手段を強制するような指示をしてはならない。</u></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>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</u>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</u>がある情報</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ぬ。</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ぬ。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ぬ。</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ぬ。</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ぬ。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ぬ。</p>
--	---

運航基準 新旧対比表

<p>旧運航基準 (2006.12.1版)</p>	<p>改訂運航基準 (2019.4.1版)</p>
	<p>(避難停泊場所の選定)</p> <p>第5条 船長は、大型台風¹の到来等、暴風が予想される時は、時々気象・海象情報²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ぬ。</p> <p>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ぬ。</p> <p>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ぬ。</p>
	<p>(避難停泊に関する協議)</p> <p>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ぬ。</p> <p>上記追加に伴い、以降の条番号振り直し。</p>