

運輸の安全性の向上を目指します

公共交通機関の安全の確保は最も基本的なサービスであり、事業者においては、絶えず輸送の安全性の向上に向けた取り組みが求められ、経営トップから現場までが一丸となった安全管理体制の適切な構築を図るため、安全管理規程の作成等が義務付けられるとともに安全マネジメント体制の確立が求められている。これに対して、輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理体制について事業者の経営トップをはじめとする経営管理部門に対するインタビュー等を通じて確認を行い、必要に応じて講評・指摘・助言等を行う安全マネジメント評価を実施し、運輸の安全性の向上を目指します。

【現状】

・JR福知山線において発生した鉄道事故を含めバスや旅客船においてもヒューマンエラーを要因とした事故やトラブルが多発したことを受け、交通機関全般のヒューマンエラー事故防止対策の取り組みとして安全風土構築のために、特に「PDCAサイクル」を取り入れた、プロセスとして機能する「運輸安全マネジメント態勢」の構築と継続的取り組みの実施が進められている。

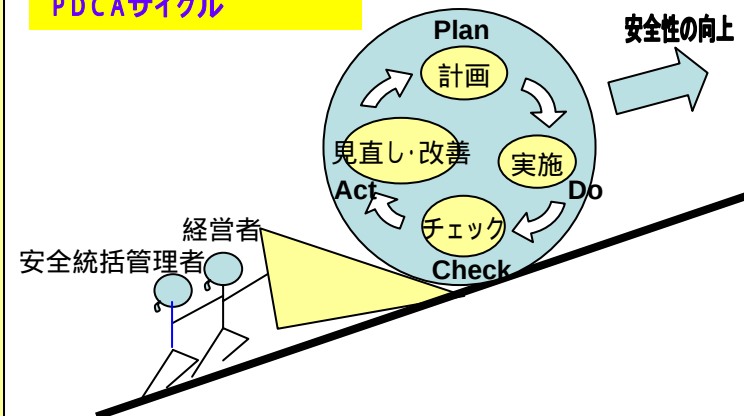
【課題】

・「公共交通において安全の確保は最大、最優先の使命である」との大原則を再度確認し、「安全風土」確立のための具体的な取り組みを強化することが必要不可欠である。

【取り組み】

・安全管理規程の作成等を行っている対象事業者への「運輸安全マネジメント評価」の実施。
 海事関係では、今年度50事業者を目標。
 ・「安全統括管理者研修会」の実施。

輸送の安全の確保に係るPDCAサイクル



問い合わせ先：海上安全環境部運航労務監理官（電話：078 - 321 - 7058）

安全航行を行いましょう

平成20年3月5日、明石海峡東入り口で3隻の衝突事故が発生し、4名もの尊い命が犠牲となり、また、平成21年3月20日には、神戸港において網取作業中の事故により、陸上作業員2名の若い命が犠牲となりました。

明石海峡の事故は狭水道に入る前から十分な見張りが出来ていなかったこと及び事前の避航動作が取れていなかったことなどが主要因であります。また、網取り作業中の事故は、現在運輸安全委員会等において事故原因の究明と再発防止に取り組んでいるところです。

二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、安全な航行を行っていくために次の事項を遵守しましょう。

【遵守事項】

SHARP LOOKOUT!!(厳重に油断なく見張りをしましょう。)

他船の位置関係を確認するとともに動向把握に努めましょう。

危険な見合い関係を作らないようにしましょう。

早めの避航動作をしましょう。

航路内では、できる限り右側通行をしましょう。

航路入航前にマースへの通報を励行しましょう。

AIS設置船舶は、AISに正しい情報を入力しましょう。

船内における作業環境整備。(作業開始前、係船用機械の作動状態並びに索具類の状態を点検しましょう。)

本船と陸岸で係留作業に従事している作業員との連絡を密にしましょう。

国土交通省神戸運輸監理部

Campaign for Prevention of Accident in Japanese water, since 1st April, 2008.

For passing through a Narrow channel and Traffic congested area

The very tragic collision happened, which three vessels collided, one ship sank, killing three Philippines crews and leaving one other missing on March 5th in the Akashi Strait.

Collisions are common in the “Akashi Strait”, where is a very strategic area, one of Japan’s busiest bodies of water with tidal current and passing more than 860 vessels in a day that links major cities in western Japan with the Pacific Ocean.

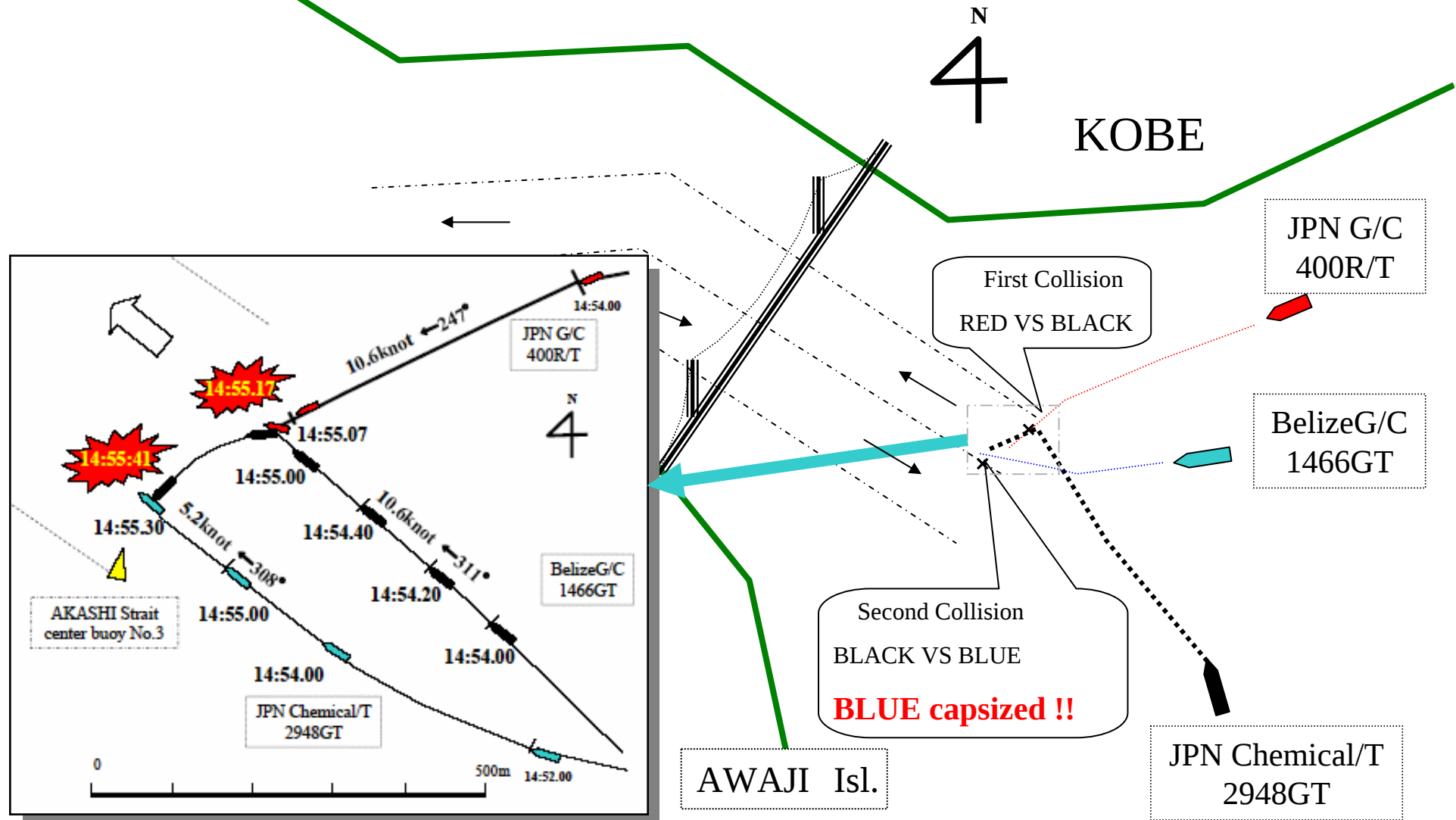
For safety navigation to pass through a narrow channel and traffic congested area, such as “Akashi Strait” in Japanese water, please check following items to ensure your voyage safely and never happen tragic accident like such collisions again.

- ☐ Are your lookout properly instructed to know what to look and listen for?
- ☐ Do the master take command all the time on the bridge?
- ☐ Can you change-over from Autopilot to manual steering immediately?
- ☐ Do you always pay attention to VHF radio?
- ☐ Do you also maintain a watch on VHF-CH16 to obtain necessary information on safe navigation?
- ☐ Are you sure to enter correct data into AIS, such as navigation, mooring, destination, etc.,?

Contact to:

**Kobe District Transport Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
(Tel+81-78-321-7051) 1-1, Hatoba-cho Chuuou-ku, Kobe City, Hyogo Pref. Japan**

Double Collision at AKASHI Strait



平成 2 2 年 4 月 1 3 日

係船設備キャンペーンの実施結果

平成 2 1 年 3 月 2 0 日に神戸港コンテナバースで発生した係船ロープの切断による綱取り作業員 2 名の死亡事故を受け、外国船の係船装置及び係船作業の安全に重点を置き P S C 検査を実施してきたところである。綱取り業者が神戸海上保安部へ提出した資料によれば、事故発生後現在までに外国船における係船ロープの切断が神戸港で 1 3 件発生している。

事故発生後、1 年が経過することから、改めて事故の重大さを再認識し、再発防止に向けた安全対策の強化を図る目的で、キャンペーンを実施した。結果は以下のとおりである。

- 1 . 実施期間：平成 2 2 年 3 月 1 9 日～ 3 月 3 1 日
- 2 . 実施場所：神戸運輸監理部管内（神戸港、姫路港）
- 3 . 実施隻数：7 隻
- 4 . 欠陥指摘数： P S C 検査レポートによる指摘 2 件
口頭指導 3 件
- 5 . P S C 検査レポートで指摘した欠陥内容
係船索：船尾索 1 本が腐食劣化、船尾索 1 本がストランドの軽微な切断
是正指導内容→できるだけ速やかに改善すること
係船装置：揚錨機操作スタンドのステージ破損
是正指導内容→1 4 日以内に改善すること
- 6 . 口頭で指導した欠陥内容
ほとんどが係船索の軽微な劣化が認められたものであり、注意するよう指導。
- 7 . I S M 関連の指摘：なし
- 8 . マスコミ関連
NHK テレビ放映：3 月 1 9 日正午のニュース及び 4 月 6 日夕方のニュース
神戸新聞：3 月 2 0 日朝刊記事
その他：海事プレス等にキャンペーンの写真提供

Prevention of Accidents during mooring operations

Mooring Safety Campaign to Foreign flagged vessels visiting Kobe port

A sad accident happened on March 20th 2009 at Port Island Container Terminal of Kobe port. It was during the mooring operation, after the vessel had entered a port.

After taking the 1st forward spring line on the bit, the two line workers were taking the 2nd spring line by heaving rope. While doing this, the first spring line became tight and suddenly broken because the vessel had not touched the fenders yet and she might be still moving. The line hit the two line workers, resulted in two 20-year-old men being killed when a mooring line snapped back onto the container terminal. This is an example of incident in mooring operation.

Every day thousands of mooring operations are done at ports. They are safely done by professionals without accidents.

However mooring operation involves high risk. If operation steps are missed then the consequences can be disaster. In order to complete mooring operation safety, we would remind vessels visiting Kobe Port to draw attention to the items on the following check list. The purpose of this leaflet is to provides you how to avoid accident in mooring operation.

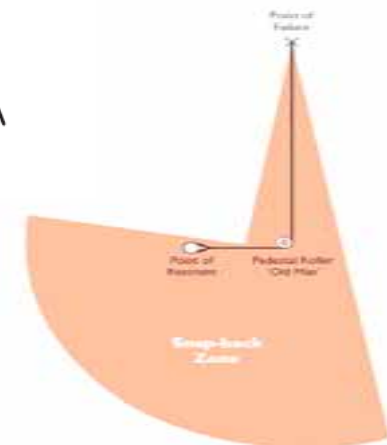
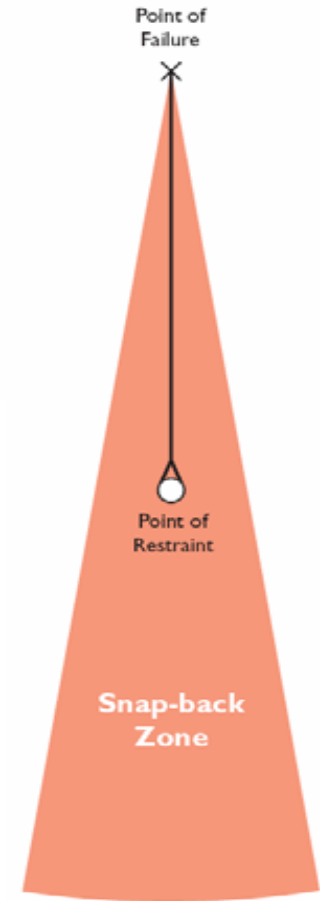
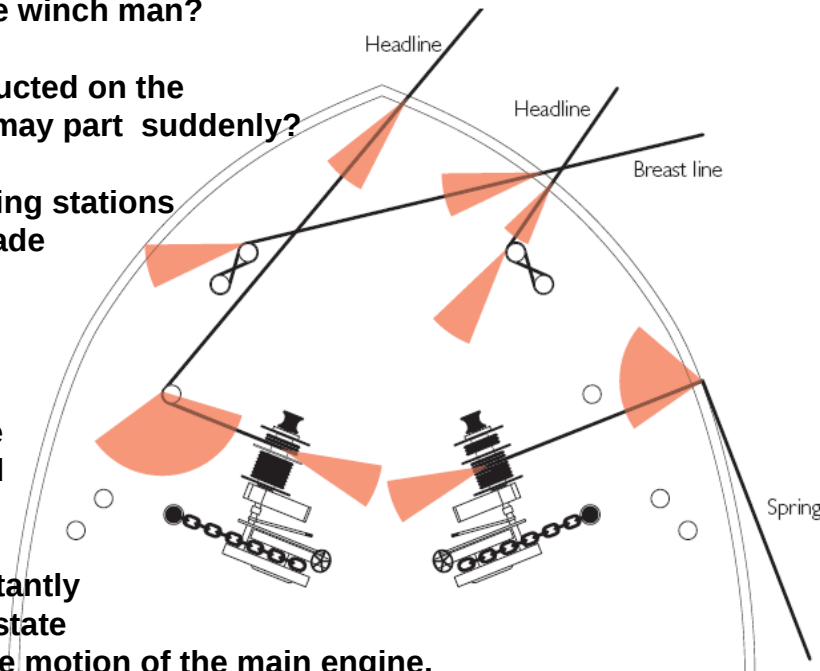
Contact to:

Kobe District Transport Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
(Tel+81-78-321-7061) 1-1, Hatoba-cho Chuo-ku, Kobe City, Hyogo Pref. Japan



Check List for the Mooring Safety

- ☐ Do the officers and crew know the type, physical properties and conditions such as wear and tear of the mooring ropes and equipment?
- ☐ Are winch control levers operating properly?
Are heave or slack directions clearly marked and ropes wound correctly?
- ☐ Do the officers and crew know “Snap-back zones of rope” and “blind sectors” in signaling to the winch man?
- ☐ Are mooring line operations conducted on the assumption that a mooring rope may part suddenly?
- ☐ Are communications during mooring stations onboard maintaining good and made strictly in a language that all can understand including pilot, tugs and linesmen?
- ☐ Are all mooring station crew made aware of the planned operation and sequences in advance?
- ☐ Are all mooring station crew constantly confirmed each other the current state of mooring rope or tug line and the motion of the main engine.
- ☐ Are all crew equipped with personal protection equipment?
- ☐ Has your company established procedures for a mooring operations and a maintenance of mooring rope and equipment in its Safety Management System?



（リーフレット表面の概要）

昨年（2009 年）3 月 20 日に神戸港ポートアイランドのコンテナ・ターミナルにおいて、入港してきた外国船舶の係船作業中に係船ロープが切断し、跳ね返ったロープにより陸上作業員 2 名が亡くなるという事故が発生しました。

これは係離船作業における事故例の一つであり、このように係離船作業は非常に危険が伴うものです。作業を誤ると重大な事故を引き起こしかねません。

神戸運輸監理部では、神戸に寄港した外国船舶に対し、裏面の自己点検リストに記載したような点検を促しています。

（リーフレット裏面の自己点検リストの概要）

- 1 . 乗組員が係船ロープや係船設備の状態を把握しているか。
- 2 . 係離船作業でロープが突然切れ恐れがあることを理解して、ウィンチなどの操作を行っているか。
- 3 . 本船上の作業部署、水先人、タグボートや陸上作業員の間で適切に連絡が取れているか。

など 9 項目。

NEWS RELEASE



平成 22 年 3 月 17 日 14 時 資料配布

配布先
神戸海運記者クラブ 神戸市政記者クラブ

この件に関するお問い合わせ先
神戸運輸監理部 海上安全環境部 外国船舶監督官 (担当) 小野 首席外国船舶監督官 長澤 次席外国船舶監督官 (電話) 078-321-7061 090-3260-0312

係船装置及び係船作業の安全対策キャンペーン実施

～外国船舶のロープ破断による死亡事故から 1 年をむかえて～

平成 21 年 3 月 20 日に神戸港コンテナバースで発生した係船ロープの切断による綱取り作業員 2 名の死亡事故を受け、外国船の係船装置及び係船作業の安全に重点を置き PSC 検査を実施してきたところですが、事故発生後現在までに外国船における係船ロープの切断が神戸港で 13 件発生しています。

事故発生後、1 年が経過することから、改めて事故の重大さを再認識し、再発防止に向けた安全対策の強化を図る目的で、キャンペーンを実施することとします。

1. キャンペーンの名称 MOORING SAFETY CAMPAIGN (ムアリング・セーフティ・キャンペーン)

2. キャンペーン期間 平成 22 年 3 月 19 日～3 月 31 日

3. キャンペーン内容 PSC () 検査において、係船ロープや係船設備の状況を重点的にチェックし、乗船時にリーフレットを配布し乗組員の注意を喚起します。



(リーフレット(自己点検リストを含む)は別紙参照)

4. 取材申し込み

船舶への同行取材等については、税関等への事前手続きが必要ですので、取材を希望される場合は、なるべく早く上記の担当までご相談下さい。

注 () PSC (Port State Control)

国際的に認められた寄港国の権利に基づき、船舶の安全航行、環境保全を目的として外国船の検査を行うことです。この検査では外国船の構造・設備・環境対策及び船員資格等について、国際条約への適合性の確認を行っています。

ボートを安全に 利用するために



海の「もしも」は118番

船舶の定期検査・中間検査を受けましょう！

定期検査・中間検査を受けないで船舶を運航することは船舶安全法に違反します。

ボートの船舶検査の受検時期の例



6年（船舶検査証書の有効期限）

ご注意ください

- ・海岸から12海里以遠の海面で操業（航行を含む）する小型漁船は、船舶検査の受検が必要です。
- ・釣りなどのプレジャー目的で使用される小型船舶は、漁船登録をしていますが船舶検査の受検が必要です。

ボートの操縦には免許が必要です！

ボートの種類、大きさ及び航行区域に応じた免許を持たずに操縦することは船舶職員及び小型船舶操縦者法に違反します。

免許の種類

一級小型船舶操縦士

小型船舶（プレジャーボートは長さ24メートル未満のもの、旅客船、遊漁船、漁船その他事業で使う小型船舶は20トン未満のもの）を操縦出来ます。

二級小型船舶操縦士

小型船舶で、海岸から5海里（約9キロメートル）までの海域を操縦できます。

二級小型船舶操縦士
（湖川小出力限定）

湖や川だけに利用する総トン数が5トン未満、エンジンの出力15キロワット未満の船を操縦できます。

特殊小型船舶操縦士

水上オートバイを操縦するために必要な免許です。湖岸や海岸から2海里（約3.7キロ）までの水域を操縦できます。

遵守事項を守りましょう！

酒酔い等操縦の禁止



酒酔い状態等での操縦は禁止です。

危険操縦の禁止



遊泳者等付近での疾走等は禁止です。

免許者の自己操縦



港内や航路内（水上オートバイは全ての水域）では、免許者が直接操縦しなければなりません。

ライフジャケット等の着用



子供や水上オートバイの乗船者等は、救命胴衣（ライフジャケット）等を着用しなければなりません。（注）

その他の遵守事項

- ★発航前点検の実施
- ★適切な見張りの実施
- ★事故時の人命の救助

遵守事項違反点数

違反の内容	点数
酒酔等操縦	3点
自己操縦義務	
危険操縦	
救命胴衣等の着用義務	2点

※違反により、他人を死傷させた場合は3点加算

行政処分基準

過去3年以内の処分	過去1年以内の累積点数
ない場合	5点
ある場合	3点

（注）平成20年4月1日より、航行中の小型漁船に1人で乗船して漁ろうに從事する場合、ライフジャケットの着用が義務付けられました。

FRP船・PWCの廃船処理は ご相談ください。

「FRP船リサイクルシステム」は、「FRP船リサイクルセンター」が管理運用するもので、各地域に設けられた「登録販売店」が、皆様の廃FRP船を処理する際の受付手続きなどを行います。

Q&A どこで相談や受付を してくれるんですか？

ユーザー皆様の廃FRP船の処理を受付けるのは「登録販売店」になります。また下記マークのあるマリン販売店やマリーナ等を「相談窓口」として、リサイクルに関する一般的な情報提供をいたします。

登録販売店



相談窓口



Q&A いつ船を引取って くれるんですか？

廃船処理は「指定引取場所」ごとに廃船処理期間を設定します。（具体的な日程は「登録販売店」または「FRP船リサイクルセンター」でご確認ください）

リサイクル受付後、「FRP船リサイクルセンター」から廃船の持込日（ご自身で持ち込む場合）、または引取日（運搬を依頼した場合）を「FRP船リサイクル連絡票」にてご連絡します。運搬を依頼した場合は、引取時に立会いが必要です。



Q&A FRP船リサイクルにかかる費用は？

FRP船リサイクルにかかる費用としては、リサイクル料金（廃FRP船を処理する費用）とオプション料金があり、ユーザー（排出者）皆様の負担となります。

オプション料金

オプション料金には、①廃FRP船の運搬、②引取前段階の清掃（引取前清掃）、③「登録販売店」での一時保管等があります。



②引取前清掃料金
①運搬料金



③その他
（一時保管、下架料金等）



リサイクル料金

リサイクル料金は、排出される廃FRP船の種類や全長等によって分類されています。
※グラフの比率は、ご依頼されるオプションの内容によって変動します。

詳しくはFRP船リサイクルセンターにお問い合わせください。

FRP船リサイクルセンター（社団法人 日本舟艇工業会 内）

東京都中央区銀座2-5-1 浅野ビル6階 電話：03-3567-6929（専用） ファクス：03-3567-0835

ホームページ ▶ <http://www.marine-jbia.or.jp/>

FRP船リサイクル

検索

万一の事故に備えて、プレジャーボート保険に加入しましょう

■ プレジャーボート・PWCに関する保険

- 株式会社損害保険ジャパン Tel. 0120-888-089
- 東京海上日動火災保険株式会社 Tel. 0120-868-100
- 三井住友海上火災保険株式会社 Tel. 0120-926-141
- 日本興亜損害保険株式会社 Tel. 0120-021-355
- 漁船保険中央会（PWCを除く） Tel. 03-3591-3102

■ PWC団体保険

- パーソナルウォータークラフト安全協会（PWSA） Tel. 078-920-1091

海の駅を利用して、
日本の海をもっと楽しもう！

■ 海の駅の詳しい情報は

<http://www.umi-eki.jp/>

海の駅 検索

海にみんなで行こう！

■ マリンレジャー情報総合ポータルサイト（UMI協議会）

<http://www.uminiiikou.com/>

UMIちゃんねる 検索