

令和4年3月22日
運輸安全委員会

貨物船千勝丸貨物船すみほう丸衝突事故に係る勧告
に基づく報告について

令和元年5月26日に千葉県銚子市犬吠埼南方沖で発生した貨物船千勝丸貨物船すみほう丸衝突事故について、原因関係者であるNSユナイテッド内航海運株式会社及び音倉内航海運協業組合から、当委員会が行った勧告に基づく措置の報告を受けましたのでお知らせします。(別添1及び別添2)

本事故については、令和3年12月16日に事故調査報告書の公表とともに原因関係者に対して勧告を行っていたところです。(参考1及び参考2)

なお、これらの報告は、勧告の内容を反映したものとなっています。

令和4年2月14日

運輸安全委員会
委員長 武田 展雄 殿

NS ユナイテッド内航海運株式会社
代表取締役社長

貨物船千勝丸貨物船すみほう丸衝突事故に係る
「勧告に基づき講じる措置」に関する完了報告

標記に関する勧告に基づき講じた措置につき、下記のとおりご報告いたします。



記

1. 勧告

- (1) 運航船舶の乗組員に対し、視界制限状態時に他船と接近する状況となった場合は、VHF 及び音響信号を用いてコミュニケーションをとるよう継続的に指導すること。
- (2) 運航船舶の乗組員に対し、視界制限状態の状況下、船長が昇橋して指示することの重要性を周知するとともに、当直体制を強化するよう継続的に指導すること。

2. 勧告に対する完了報告

勧告(1)及び(2)に対し、以下の措置を継続的に実施している。

(1) 注意喚起文書

運航船に対し、当該事故に関する注意喚起文書による指導を実施した。

- ① 2019年5月26日「霧中時の衝突事故発生について」(資料-1-1)
霧中事故発生と当直体制の強化に関する文書指導を実施した。
- ② 2019年8月20日「重大海難事故を忘れないために『霧中海難事故防止の徹底について』」(資料-1-2)
推定される事故原因の周知と霧中衝突事故再発防止策(船長昇橋含む)の文書指導を実施した。
- ③ 2020年3月26日「安全運航の重要性について」(資料-1-3)
運航船に対し、関東運輸局発出の文書指導の内容周知と船長昇橋含む再発防止策を再周知した。
- ④ 2020年5月26日「重大海難事故を忘れないために『霧中海難事故防止の徹底について』」(資料-1-4)
事故発生日に、繰り返し当該事故の再発防止策(船長昇橋含む)の文書指導を実施した。
- ⑤ 2021年5月26日「重大海難事故を忘れないために『霧中海難事故防止の徹底について』」(資料-1-5)
事故発生日に、繰り返し当該事故の再発防止策(船長昇橋含む)の文書指導を実施した。
- ⑥ 2022年2月3日「千勝丸事故に係る海難審判及び事故調査報告について」(資料-1-6)
事故再発防止策の追加措置として、船長指示の確実な引継ぎを指導した。

(2) 全国の気象・海象に関する海上警報・注意報の情報提供(資料-2)

2019年12月より、気象庁による全国の海上警報・注意報(荒天・濃霧等)を週2回(火曜日・金曜日)運航船に情報提供し、荒天海域、濃霧海域を航行する運航船と会社との間で情報共有し、安全運航に努めている。この情報提供の中で視界制限時の船長昇橋、当直体制の強化、機関S/B、VHF 無線電話の使用、汽笛吹鳴等の措置をとることを指導している。

(3) リーフレット配布(資料-3) <安全管理規程 視程3マイル以下の対応を追記>

海上衝突予防法(抜粋)「視界制限状態(濃霧時)における船舶の航法」関係条項で本船が実施すべき事項のリーフレットを2019年9月20日一部改定し、運航船に配布した。

(4)安全推進会実施

「安全管理規程」安全重点施策実施項目として実施している船主向け安全推進会において千勝丸事故について取り上げ、視界制限状態における船長昇橋、当直体制の強化の重要性、及び、再発防止策について指導した。

- ① 2019年7月18日開催 船主14社(16名)、当社 社長以下16名出席(資料-4-1)
千勝丸船主が参加し、事故の悲惨さを説明いただいた。また、船橋へのライフジャケット備え置きを要請した。
- ② 2019年7月22日開催 船主32社(40名)、当社 社長以下20名出席(資料-4-2)
千勝丸事故の概要説明と船橋へのライフジャケット備え置きを要請した。
- ③ 2020年1月30日開催 船主13社(18名)、当社 社長以下13名出席
安全キャンペーンの総括として視界制限時の船長昇橋、大幅な変針、機関使用を説明した。
- ④ 2020年2月4日開催 船主32社(37名)、当社 社長以下19名出席
安全キャンペーンの総括として視界制限時の船長昇橋、大幅な変針、機関使用を説明した。
- ⑤ 2020年7月27日付け、8月6日付け 新型コロナウイルス感染拡大により安全推進会中止のため、会議資料のみ船主あて送付(資料-4-3)
- ⑥ 2022年1月28日開催 新型コロナウイルス感染拡大によりオンライン形式で開催
船主38社(63名)、当社社長以下25名出席(資料-4-4)
海難審判裁決及び事故調査報告書について説明を実施した。

(5)安全キャンペーン実施

運航船全船を訪船し実施している安全キャンペーンにおいて千勝丸事故について取り上げ、視界制限状態における船長昇橋、当直体制の強化の重要性、及び、再発防止策について指導した。

- ① 2019年度第1回安全キャンペーン実施 期間2019年5月7日から7月8日
事故発生後、視界制限時の注意喚起として、早期発見・早期避航・継続監視を説明した。
- ② 2019年度第2回安全キャンペーン実施 期間2019年10月21日から12月20日
(資料-5-1)
「事故防止に対する実施事項」として、「視界制限状態における事故防止」を説明した。
- ③ 2020年度 安全キャンペーン 新型コロナウイルス感染拡大により訪船活動自粛を余儀なくされたため、資料のみ運航船あて送付(資料-5-2)
「濃霧での衝突事故例と対策」として文書で説明した。
- ④ 2021年度 安全キャンペーン 2020年度同様の資料を運航船あて送付し、文書で説明した。

(6)入渠時安全研修実施及び内部監査実施(資料-6)

運航船の入渠時、船主及び乗組員に対し、当社関係者による安全研修を実施し、千勝丸事故を含む事故事例、注意喚起等の説明、各船の運航状況、改善要望等を聴取し、事故再発防止の指導を実施した。

また、その際、内部監査チェックリストに基づき視界制限状態における船長の昇橋、当直体制の強化について、直接、船長及び乗組員に確認している。

2020年度、2021年度は訪船活動中止のため、入渠安全研修、内部監査が実施できていない。

(7)年間安全活動計画(2019年度、2020年度、2021年度)の実施 (資料-7)

運航船に対する安全活動計画として、次月の月間目標及び取組項目並びに行動目標を当月末に配信している。

(8)船長報告事項の有無を含む引継ぎ内容の確認(資料-8)

船舶に危険の虞がある場合、船長が当直航海士に対し報告するよう明確な指示を出し、当直航海士はその指示に従い船長へ報告し、船長自ら指揮を執る体制を確実にするため、引継ぎ確認記録を維持、保管することとした。現在、記録の表題を「アルコールチェック及び引継ぎ内容確認」としているが、後日、「船長報告事項の有無を含む引継ぎ内容の確認」へ変更する。

上記2. 勧告に対する実施事項については、当該事故発生後から実施している項目であり、勧告に従い今後も継続して実施していく所存です。

以上

- 添付 1. 注意喚起文書（資料-1-1～6） Page 4-10
2. 全国の気象・海象に関する海上警報・注意報の情報提供（資料-2） Page 11-13
 3. リーフレット配布（資料-3） Page 14
 4. 安全推進会（資料-4-1～4） Page 15-21
 5. 安全キャンペーン（資料-5-1～2） Page 22-23
 6. 入渠時安全研修及び内部監査（資料-6） Page 24-25
 7. 年間安全活動計画（資料-7） Page 26-31
 8. アルコールチェック及び引継ぎ内容確認記録（資料-8） Page 32

2019年5月26日

船長殿

写)：船舶所有者、各営業部、各営業所、船舶部

NS ユナイテッド内航海運株式会社
運航管理者

霧中時の衝突事故発生について

運航業務お疲れ様です。

標題の件について、5月26日2時頃千葉県銚子沖において当社運航船舶(総トン数499トン)が貨物船(総トン数499トン)と衝突し、当社運航船舶が沈没しました。

衝突時の詳細は判明していませんが、当該海域は霧が発生しており視界状態が悪かった模様です。

各船におかれましては、霧中航行時には下記項目を遵守していただきますようお願い致します。

記

- ・レーダーを最大限有効に使用し、関係船の早期発見、早期避航、継続監視の徹底
- ・当直見張り要員を増員
- ・機関を直ちに操作することができるようにしておく
- ・霧中信号の吹鳴(2分を超えない間隔で、長音1回)
- ・VHFを有効活用し早期に意思疎通を図る
- ・出入港時は港内の船舶動静・航路状況等に注意し、安全な速力で航行する

以上

2019年8月20日

船長殿

写)：船舶所有者、各営業部、各営業所、船舶部

NS ユナイテッド内航海運株式会社
運航管理者**△重大海難事故を忘れないために△
『霧中海難事故防止の徹底について』**

運航業務お疲れ様です。

今年5月26日に当社安全管理規程適用船(GT499 t)が、霧中時犬吠埼沖を航行中、貨物船(GT499 t)と衝突し、当社運航船が沈没しました。この事故で乗組員3名が亡くなり1名が行方不明となる非常に痛ましい事故となりました。

現在、事故内容について運輸安全委員会で調査中ですが、事故発生から約3ヶ月が経ち5月に発行した注意喚起文書“霧中時の衝突事故発生について”以降、船長の証言及びAIS航跡データにより詳細が判明してきました。

大阪に向け航行していた当社運航船は、レーダーにより相手船を早期発見しました。その後、レーダープロットにより相手船を継続監視した結果、衝突のおそれを感じ左舷対左舷で航過するため徐々にコースを右に転じました。

一方、仙台に向け航行していた相手船は、コースを左に転じたと推測され、両船が接近し衝突、その数分後に沈没しました。

各船におかれましては、この事故を風化させないように、乗組員で話し合い、視界制限状態航行時には下記項目を遵守していただき、同様の事故を絶対に発生させないようにお願い致します。

記

- ・レーダー、電子海図等の航海計器を最大限有効に活用し、関係船の早期発見、早期避航、継続監視の徹底。
- ・船長が当直者に対し夜間命令簿で船長コール等の視界制限状態に対する明確な船長指示を行う。
- ・本件では、危険のおそれ(視界制限状態)があったにもかかわらず船長を呼んでいなかった。危険のおそれがある場合は、必ず船長コールを行い、船長自身が船橋で指揮する。(船員法第10条甲板上の指揮、安全管理規程3マイル以下で当直体制の強化)
- ・危険回避のため夜間であっても積極的に霧中信号を行う。
- ・相手船の意図が理解できない場合、VHF無線電話を使用し、相手船との意思疎通を早期に行う。
- ・機関を直ちに操作することができるようにする。(安全な速力)
- ・本件のように、視界制限状態にもかかわらず相手船が針路を左に転じる可能性があることを考慮の上、針路の変更を相手船に認められるように大幅に変針を行う。
- ・霧情報等の入手に努める。

以上

重要周知文書

宛：当社運航船 船長殿
 船主殿
 船舶管理会社殿

2020年3月26日

NS ユナイテッド内航海運(株)
 船舶部長（安全統括管理者）

安全運航の重要性について

掲題につきまして、昨年5月、犬吠埼沖で発生しました「千勝丸」の衝突・沈没事故に関し関東運輸局による特別監査が実施され「輸送の安全確保に関する指導」を受けました。

当該事故は、霧中航行中に衝突・沈没により複数の死者・行方不明者が発生したことは誠に遺憾であります。

指導内容は、「安全管理規程運航基準第3条第5項に定める条件（視程3海里以下）に達したと認める場合、船長の昇橋並びに複数当直体制を確保すること」の重要性を周知徹底するよう指導を受け、再発防止と輸送の安全性の向上を図ることを求められています。

各船に対しては、機会あるごとに衝突事故防止等の注意喚起・指導を行ってきましたが、二度と同様の事故を起こさないよう、引き続き下記事項を実施して頂き、再発防止と安全運航の確保をお願いいたします。

記

1. 「適切な見張りの徹底」

- ・ 船舶の輻輳状況や視界の状況（視界制限、狭水道通狭）に応じ、必ず船長の昇橋並びに複数当直体制を確保する
- ・ レーダー、AIS、電子海図等を積極的に活用し適切な見張りを行い他船の動静を把握する

2. 「早めかつ適切な避航動作」

- ・ 衝突を避ける動作は、VHF 無線電話、汽笛等を積極的に活用し、十分に余裕のある時期に相手船が容易に認められる大幅な変針、機関の使用等を行う
- ・ 避航動作後も衝突の恐れが無くなるまで相手船の動静確認を継続する

以上

署名						

2020年5月26日

船長殿

写)：船舶所有者、各営業部、各営業所、船舶部

NS ユナイテッド内航海運株式会社
運航管理者◆重大海難事故を忘れないために◆

『霧中海難事故防止について』

運航業務お疲れ様です。

2019年5月26日に当社安全管理規程適用船(GT499t)が、霧中時犬吠埼沖を航行中、貨物船(GT499t)と衝突し、当社運航船が沈没しました。この事故で乗組員3名の方が亡くなり1名の方が行方不明となるという非常に痛ましい事故となりました。

各船におかれましては、この事故を風化させないように、乗組員で定期的に話し合い、霧中航行時には下記項目を参考に遵守していただき、同様の事故を絶対に発生させないようにお願い致します。

記

- ・ 荒天・視界制限状態においては、当社安全管理規程・運航基準第2章『運航の可否判断』に従い安全に運航すること。
特に視界制限状態において視程3マイル以下となった場合、船長昇橋、当直体制の強化
- ・ レーダー、AIS、電子海図等の航海計器を最大限有効に活用し、関係船の早期発見、早期避航、継続監視の徹底
- ・ 十分余裕のある時期に相手船が容易に認められる大幅な変針を行う及び機関を直ちに操作することができるようにする(安全な速力)
- ・ VHF無線電話を積極的に活用し、早期に相手船と意思疎通を図る
- ・ 霧中信号の吹鳴(2分を超えない間隔で長音1回)
- ・ 霧情報等の入手に努める

以上

2021年5月26日

船 長 殿

写)：船舶所有者、各営業部、各営業所、船舶部

NS ユナイテッド内航海運株式会社
運 航 管 理 者◆重大海難事故を忘れないために◆

『霧中海難事故防止について』

運航業務お疲れ様です。

2019年5月26日に当社安全管理規程適用船(GT499 t)が、霧中時犬吠埼沖を航行中、貨物船(GT499 t)と衝突し、当社運航船が沈没しました。この事故で乗組員3名の方が亡くなり1名の方が行方不明となるという非常に痛ましい事故となりました。

各船におかれましては、この事故を風化させないよう、乗組員で定期的に話し合い、霧中航行時には下記項目を参考に遵守していただき、同様の事故を絶対に発生させないようお願い致します。

記

- ・ 荒天・視界制限状態においては、当社安全管理規程・運航基準第2章『運航の可否判断』に従い安全に運航すること。
特に視界制限状態において視程3マイル以下となった場合、船長昇橋、当直体制の強化
- ・ レーダー、AIS、電子海図等の航海計器を最大限有効に活用し、関係船の早期発見、早期避航、継続監視の徹底
- ・ 十分余裕のある時期に相手船が容易に認められる大幅な変針を行う及び機関を直ちに操作することができるようにする(安全な速力)
- ・ VHF無線電話を積極的に活用し、早期に相手船と意思疎通を図る
- ・ 霧中信号の吹鳴(2分を超えない間隔で長音1回)
- ・ 霧情報等の入手に努める

以上

重要周知文書

宛：当社運航船 船長殿
船主殿
船舶管理会社殿

2022年2月3日

NSユナイテッド内航海運株式会社
船舶部長(安全統括管理者)

千勝丸事故に係る海難審判及び事故調査報告について

2019年5月26日に発生した千勝丸・すみほう丸事故について、海難審判の裁決及び運輸安全委員会の事故調査報告書について、以下のとおりご説明します。

海難審判及び事故調査報告ともに、両船船長が視界制限状態であることを船長へ報告するよう当直航海士に明確な指示を与え、船長が昇橋していれば衝突を避けることができた可能性があるとは指摘しています。

このような悲惨な事故を二度と起こさないため、船舶に危険の虞がある場合、船長が当直航海士に対し報告するよう明確な指示を出し、当直航海士がその指示に従い船長へ報告し、船長自ら指揮を執る体制を確実にするため、添付の引継ぎ内容確認記録を維持、保管することとしました。

この措置は、事故再発防止策の追加措置となります。引継ぎ内容確認記録は、昨年12月24日運航船へ発信しており、運用を開始しておりますが、あらためて記録・保管に留意いただけますようお願いいたします。

1. 海難審判**1) 衝突の原因**

両船の当直航海士が夜間、霧による視界制限状態となったが、霧中信号を行わず、安全な速力とすることもせず、互いにレーダーで探知した相手船と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、停止しなかったことによる。

また、両船の船長が、当直航海士に対し視界制限状態時の指示を徹底しなかったため、両船の当直航海士がそれぞれの船長に視界制限状態になったことを報告せず、両船とも適切な措置をとらなかったことによる。

2) 裁決

すみほう丸当直航海士に対し業務停止2か月、両船船長に対し業務停止1か月。

3) 千勝丸船長が、当直航海士に対し明確な指示を出さなかった理由について述べたところによると「経験豊富な乗組員であり、特段指示しなくても無難に航行するものと思い、具体的な指示を出さなかった」、「平素は、視界が悪くなったとき報告するよう言っていたが、本件の出港時、視界が良かったため、指示を行わなかった」とし、視界制限時の指示を徹底しなかったことを指摘された。すみほう丸船長についても同様の指摘があった。

これにより、両船長に対し上記2)の裁決が言い渡された。

2. 事故調査報告書

1) 事故調査報告書結論

両船の当直航海士が、視界制限状態で行合中、音響信号の使用、VHF 無線電話による交信を行い、互いに操船意図を確認して減速するなどの措置をとっておけば衝突を避けることができた可能性がある。

また、各船長が、当直航海士から視界制限状態の状況を共に知らされ、安全管理規程及び運航基準に従って当直体制を強化していたならば、互いの動きや操船意図を確認することができ、事故回避につながった可能性がある。

2) 当社に対する勧告

- ・ 運航船舶の乗組員に対し、視界制限状態時に他船と接近する状況となった場合、VHF 及び音響信号を用いてコミュニケーションをとるよう継続的に指導すること。
- ・ 運航船舶の乗組員に対し、視界制限状態の状況下、船長が昇橋して指示することの重要性を周知するとともに、当直体制を強化するよう継続的に指導すること。

3. 事故発生後当社がとった措置

- 1) 運航船に対し霧中衝突事故・沈没事故の再発防止について注意喚起文書を発信した。
- 2) 運航船の入渠時安全研修、安全キャンペーンにおいて、視界制限状態の船長昇橋、複数当直体制を確保するよう指導を行うとともにこれを継続する。
- 3) 船主安全会議において、上記2)の指導を行うとともにこれを継続する。
- 4) 安全管理規程の内部監査チェックリストを改定し、監査実施の際、視界制限状態における航海当直体制の強化を確認する。
- 5) 運航船に対し、荒天・濃霧等の気象・海象情報の提供を行うとともにこれを継続する。

4. 再発防止のための追加措置

船員法第10条（甲板上の指揮）によれば「船長は、船舶に危険の虞があるとき自ら船舶を指揮しなければならぬ」となっているが、本件では当直航海士が視界制限状態を船長に報告することなく、船長自ら指揮する機会が失われた。

これを受けて、視界制限状態他、船舶に危険の虞がある場合、必ず、船長へ報告する体制とするため、当直航海士が確実に実行するよう船長及び当直航海士の間で確認し、これを記録することとした。（記録用紙は従来のアルコールチェック記録を改訂した）

本件事故は、明確な指示と、これに対する報告が実行され、当直体制が強化されていれば避けられた可能性の高い事故であり、手順の省略（明確な指示の欠如）が事故発生の一要因とも考えられます。同様の事故は二度と起こさないという強い決意をもって、追加措置を含む再発防止策の確実な実施をお願いします。

以 上

添付：アルコールチェック及び引継ぎ内容確認記録（2021年12月24日改訂）

署名欄						

2019年12月3日

船 長 殿

写)：船舶所有者、各営業部、各営業所、船舶部

NS ユナイテッド内航海運株式会社
運 航 管 理 者

濃霧警報・強風警報等についての情報提供

運航業務お疲れ様です。

掲題につきまして、2019年度5月に当社運航船で発生した、霧中航行時の他船との衝突・沈没事故を受け、毎週火曜・金曜日に各船へ添付の濃霧や強風等に関する情報提供を致します。今回は初配信となりますので、ご参考に該当海域以外の船舶にも配信させていただきます。

関係船につきましては、当該資料や各種情報等を確認していただき、同様の事故を二度と発生させないようご協力宜しくお願い致します。

以上

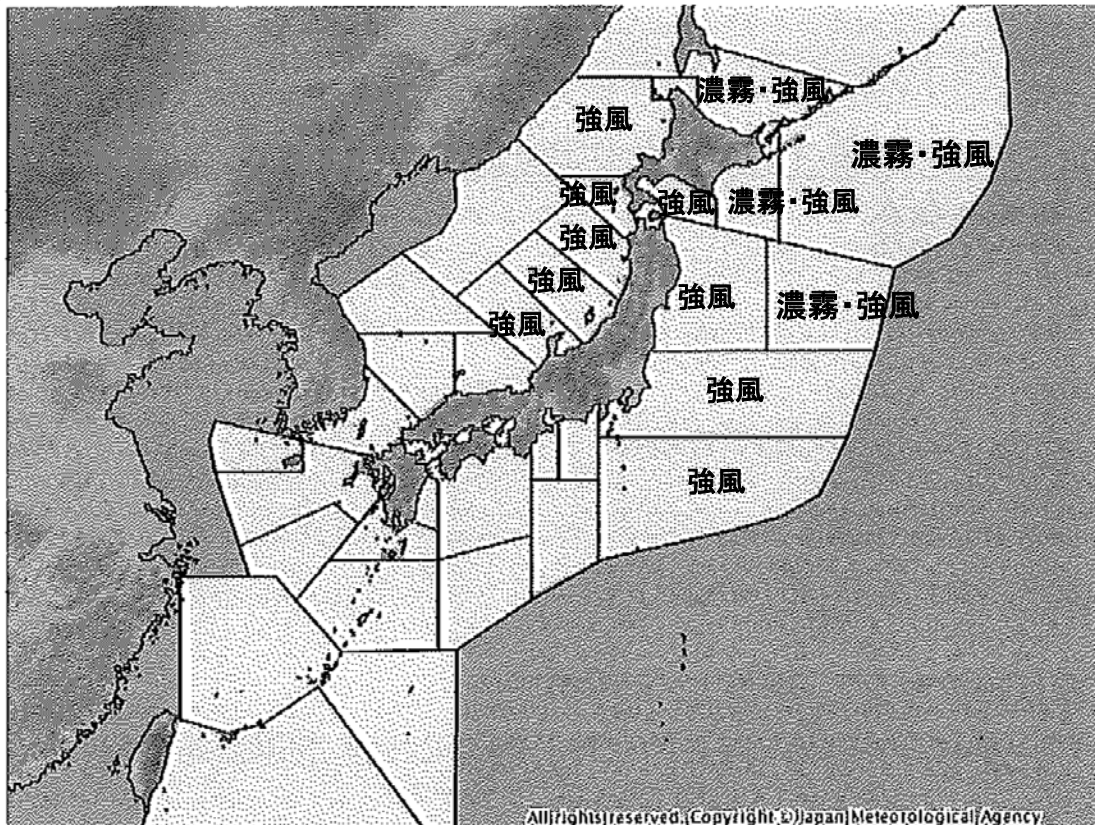
※添付資料：・濃霧警報・強風警報等の情報提供

『濃霧警報・強風警報等の情報提供』

2019年12月3日

NS ユナイテッド内航海運(株)

各船船長 様



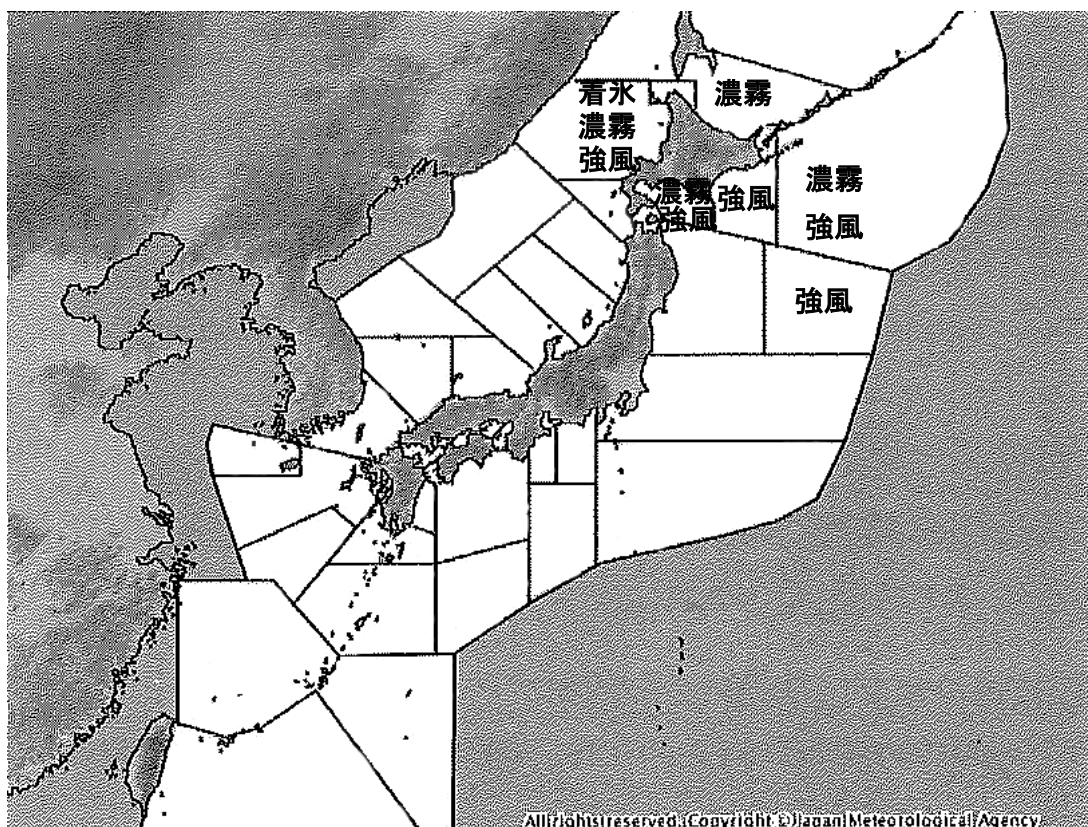
2019年12月3日(火)05時45分現在、上記海域に濃霧警報、強風警報が発令されております。付近を航行する船舶は十分に注意して航行するようお願い致します。

気象庁(海上警報) : <http://www.jma.go.jp/jp/seawarn/>

2021年12月3日
NS ユナイテッド内航海運(株)

『濃霧・強風警報の情報提供』

各船船長 様



2021年12月03日(金)05時45分現在、上記海域に濃霧強風警報が発令されております。

十分に注意して航行するようお願いいたします。

気象庁(海上警報)：<http://www.jma.go.jp/jp/seawarn/>

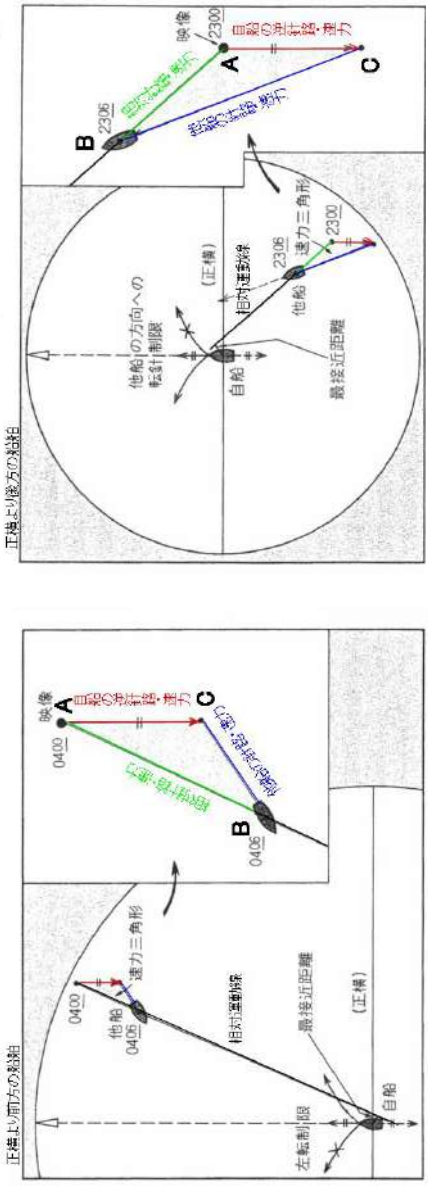
気象状況(海上警報)の詳細は上記のURLにアクセスしてご確認ください。

注) 荒天・視界制限状態においては、当社安全管理規程・運航基準第2章『運航の可否判断』に従い安全に運航すること。

特に視界制限状態において視程3マイル以下となった場合、船長昇橋、当直体制の強化、機関のS/B、VHFの使用、汽笛の吹鳴等の措置をとること。

海上衝突予防法(抜粋)

「視界制限状態(濃霧時)における船舶の航法」関係条項で本船が実施すべき事項

	法的義務により実施すべき事項
航法	<p>視界制限状態(濃霧時)で互いに他の船舶の視野内に無い場合は、見合い関係の航法(第13条)を適用し、第14条行会い船、第15条横切り船、第16条避航船、第17条保持船、第18条各種船舶間の航法)は一切適用されない。但し、それほど濃くない場合は、視界制限状態であっても接近して互いに他の船舶の視野内となり、見合い関係が生じた場合は見合い関係の航法が適用される。また、音響信号や発光信号(第34条)操船信号及び追越し信号並びに警告信号・疑問信号)は、視界制限状態(濃霧時)で互いに他の船舶の視野内に無い場合には行つてはならない。但し、第36条注意喚起信号については視界のいかんにかかわらず、かつ、航泊を問わず行うことができる。</p> <p>※視界制限状態(濃霧時)では、互いの船舶に対し、十分余裕のある時期に、危険な事態に陥ることを避けるための動作をとることが義務付けられている。視界制限状態(濃霧時)では避航船、保持船の関係は適用されない。</p> <p>第6項の規定により、衝突を避けるための機関の使用を迅速に行える状態を維持するために、視界制限状態(濃霧時)に陥ることが予想される場合は、出来る限り早い時期に機関用意とすること。また、あらゆる視界に適用される航法規定(第6条)を厳守するため、船舶の輻輳状況等を考慮し、視界制限状態(濃霧時)においては、減速を考慮すること。</p> <p>あらゆる視界状態に適用される航法規定(第5条)見張り、第6条)安全な速度、第7条)衝突を避けるための動作、第9条)狭い水道等の航法(一部例外)、第10条)分離通航方式(一部例外)による措置を講ずる場合、視界制限状態(濃霧時)においては、見張りを強化し、安全な速度とすること。また、視界制限状態(濃霧時)において狭い水道を安全に航行することに不安がある場合は、視界が良くなるのを待つことを考慮すること。</p> <p>第4項：他の船舶の存在をレーダーのみにより探知した船舶は、当該他の船舶に著しく接近することとなるかどうか又は当該他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断しなければならず、また、他の船舶に著しく接近することとなり、又は他の船舶と衝突するおそれがあると判断した場合は、十分に余裕のある時期に、これらの事態を避けるための動作をとらなければならない。</p> <p>第5項：前項の規定による動作をとる船舶は、やむを得ない場合を除き、次に掲げる針路の変更を行ってはならない。</p> <p>(1) 他の船舶が自船の正横より前方にある場合(当該他の船舶が自船に追い越される船舶である場合を除く。)において、針路を左に転じること。</p> <p>(2) 自船の正横又は正横より後方にある他の船舶の方向に針路を転じること。</p>
燈火	<p>第20条第2項「視界制限状態における燈火の表示」</p> <p>第2項：法定燈火を備えている船舶は、視界制限状態においては、日出から日没までの間に、これを表示しなければならない。また、その他必要と認められる場合は、これを表示することができる。</p>
信号	<p>第35条「視界制限状態における音響信号」</p> <p>視界制限状態にある水域又はその付近における船舶の信号については、次項から第12項までに定めるところによる。</p> <p>第2項：航行中の動力船舶は、対水速度を有する場合は、2分を超えない間隔で長音を1回鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。</p> <p>第3項：航行中の動力船舶は、対水速度を有しない場合は、約2秒の間隔の2回の長音を2分を超えない間隔で鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。</p> <p>第6項：びよ泊中の長さ100m以上の船舶(第8項の規定の適用があるものを除く。)は、その前部において、1分を超えない間隔で急速に号鐘を約5秒間鳴らし、かつ、その後部において、その直後に急速に号鐘を約5秒間鳴らさなければならない。この場合において、その船舶は、接近してくる他の船舶に対し自船の位置及び自船との衝突の可能性を警告する必要があるときは、順次に短音1回、長音1回及び短音1回を鳴らすことにより汽笛信号を行うことができる。</p> <p>第7項：びよ泊中の長さ100m未満の船舶(第8項の規定の適用があるものを除く。)は、1分を超えない間隔で急速に号鐘を約5秒間鳴らさなければならない。この場合において、前項後段の規定を準用する。</p> <p>第4項、第5項、第8項、第9項、第10項、第11項、第12項、第13項(省略)</p>
霧中信号	<p>霧中信号の開始時期は明示されていないが、舷灯の最小視認距離(3海里)と汽笛の可聴距離(2海里)、本船及び周囲の状況等を考慮し、昼夜を問わず、早めに霧中信号を行うこと。</p> <p>・びよ泊中の船舶(第4項の漁ろうに従事している船舶や運転不自由船を除く)は、第6項、第7項の信号を行わなければならないが、びよ泊中に接近する他の船舶に注意を喚起する必要がある場合は、第36条の注意喚起信号(音響信号、発光信号又は探照灯)を行うことができる。</p>
レーダーブローティングの例	<p>レーダーブローティングの例</p> 
視界制限状態	<p>視界制限状態においては、日出から日没までの間で、灯火を表示すること。また、スコール等で視界が悪く必要と認められる場合は、積極的に灯火を表示するようにすること。</p>
関係法規	<p>船員法 第10条(甲板上の指揮)</p> <p>港則法 第11条(航路) 第13条(航法)</p> <p>安全管理規程 第2章(運航の可否判断) 第3条(通常の航行の可否判断) 第5項</p>

2019年7月18日

NSユニテッド内航海運株式会社
鋼材輸送事故防止推進会

第80回 鋼材輸送事故防止推進会 次第

1. 日 時： 2019年7月18日（木）13：00～16：30

2. 場 所： 室蘭

3. 出席者： 別紙添付

*開催にあたっての社長ご挨拶 13：00 開会

4. 議題報告事項

1) 開催挨拶

2) 千勝丸の件について

3) 船橋への「ライフジャケット」の備え置きについて P1～2

3) 2019年度第1回「安全キャンペーン」総括 P3～16

4) 「事故・トラブル事例」(2～7月迄)、「注意喚起文書」 P17～23

5) 情報提供： 別紙
SOX規制に関わる適合油の動向について

6) 室蘭監督活動報告 別紙

7) 報告事項 他 別紙

8) 質疑応答

9) 近況報告及び総括

見学準備

10) 見学

11) 閉会 16：30 閉会

以上

2019年7月22日

NSユニテッド内航海運株式会社

合同安全推進会 次第

- 日 時 : 2019年7月22日(月) 13:30~16:45
- 場 所 : 福岡
- 出席者 : 別紙参照

(13:30開会)

*開催にあたっての社長ご挨拶

議 題 :

1. 合同安全推進会会長挨拶
2. 船橋への「ライフジャケット」の備え置きについて・・・P1~2
3. 2019年度第1回「安全キャンペーン」実施報告・・・P3~12
4. 「事故・トラブル事例」、注意喚起文書・・・P12~18
5. 情報提供：・・・別紙
 - ・SOX規制に関わる適合油の動向について
6. 質疑応答
7. 営業近況報告
8. ご講話
 - ①『走錨について』
 - ②『内航船の後継者問題について』
9. 総括

(16:45頃閉会)

以上

2020年7月27日

NSユニテッド内航海運株式会社

合同安全推進会 次第

議 題 :

1. 2020年度「安全キャンペーン」について (P1～P5)

今年度は新型コロナウイルスの影響で安全キャンペーンを含む訪船活動が実施できておりません。実施できるようになりましたら、感染予防に万全を期しながら、各船への訪船活動を実施したいと思います。

今回の安全キャンペーンの内容は、“事故ゼロ月間の制定”と“衝突事故防止”です。事故ゼロ月間を輸送が多くなる『7月』と事故発生件数が多くなる『12月』に決めました。

衝突事故防止は、昨年5月に発生した衝突・沈没事故が発生したことから、『二度とこのような事故を起こさない』ことを念頭に、全国の海難事故の発生状況と原因、当社の衝突事故の発生状況を紹介いたします。また、漁船、貨物船、濃霧での衝突事例とその再発防止対策を紹介し、同様事故を防げるよう各船に対策の徹底をお願い致します。

また、上記のように現在訪船活動ができておりませんので、各船にはP5の安全管理チェックリストを配信し、現在実施していただいております。これにより本船での要望事項等をくみ上げ、反映させていければと思います。

2. 「事故・トラブル事例」(P6～P11)

現在の事故・トラブル件数は8件発生しております。発生要因として人的要因が60%以上となっております。その中で5件の事故・トラブル事例を紹介いたします。

3. 注意喚起文書 (P12～P28)

2020年2月から7月にかけて出された注意喚起文書となります。P24～P26の「環境・海洋汚染防止について」は、重要な事項となっておりますので、繰り返しにはなりますが、各船に周知しました。P27の「補油時の同時補油の禁止」は、補油時の漏油による海洋汚染のリスクを少しでも減らすため各船に同時補油の禁止を周知しました。また、油会社にも周知し、海陸相互に共通の認識を持つようにしております。

4. 安全管理規程変更について (P29～P35)

- ・走錨対策について、第24条の運航の可否判断、別添資料として走錨のシステム、風速に対する錨鎖伸出量、台風接近時の走錨事故防止検討フロー図を追加・変更致しました
- ・新たな飲酒対策の導入（当直前にアルコール検知器による確認及び記録の保管）について追加致しました。

以上

2020年8月6日

NSユニテッド内航海運株式会社

鋼材輸送事故防止推進会 次第

議 題 :

1. 2020年度「安全キャンペーン」について (P1~P5)

今年度は新型コロナウイルスの影響で安全キャンペーンを含む訪船活動が実施できておりません。実施できるようになりましたら、感染予防に万全を期しながら、各船への訪船活動を実施したいと思います。

今回の安全キャンペーンの内容は、“事故ゼロ月間の制定”と“衝突事故防止”です。事故ゼロ月間を輸送が多くなる『7月』と事故発生件数が多くなる『12月』に決めました。

衝突事故防止は、昨年5月に発生した衝突・沈没事故が発生したことから、『二度とこのような事故を起こさない』ことを念頭に、全国の海難事故の発生状況と原因、当社の衝突事故の発生状況を紹介いたします。また、漁船、貨物船、濃霧での衝突事例とその再発防止対策を紹介し、同様事故を防げるよう各船に対策の徹底をお願い致します。

また、上記のように現在訪船活動ができておりませんので、各船にはP5の安全管理チェックリストを配信し、現在実施していただいております。これにより本船での要望事項等をくみ上げ、反映させていければと思います。

2. 「事故・トラブル事例」(P6~P11)

現在の事故・トラブル件数は8件発生しております。発生要因として人的要因が60%以上となっております。その中で5件の事故・トラブル事例を紹介いたします。

3. 注意喚起文書 (P12~P28)

2020年2月から7月にかけて出された注意喚起文書となります。P24~P26の「環境・海洋汚染防止について」は、重要な事項となっておりますので、繰り返しにはなりますが、各船に周知しました。P27の「補油時の同時補油の禁止」は、補油時の漏油による海洋汚染のリスクを少しでも減らすため各船に同時補油の禁止を周知しました。また、油会社にも周知し、海陸相互に共通の認識を持つようにしております。

4. 安全管理規程変更について (P29~P35)

- ・走錨対策について、第24条の運航の可否判断、別添資料として走錨のシステム、風速に対する錨鎖伸出量、台風接近時の走錨事故防止検討フロー図を追加・変更致しました
- ・新たな飲酒対策の導入（当直前にアルコール検知器による確認及び記録の保管）について追加致しました。

以上

2022年1月28日

NSユニテッド内航海運株式会社

第83回 鋼材輸送事故防止推進会
第37回 電力海上輸送安全推進会
第32回 原料・資源輸送安全推進会

○日時 : 2022年1月28日(金) 13:30~16:00
○場所 : オンライン形式

(13:30 開会)

*開催にあたっての社長ご挨拶

議 題 :

合同安全推進会会長挨拶

1. 「事故・トラブル件数集計」報告
2. 「事故・トラブル事例」報告
3. 「注意喚起文書」説明
4. 「津波対応訓練の実施報告」について
5. 「千勝丸事故」に係る事故調査報告書について
6. 「STCW 条約基本訓練(内航関係)」について
7. 「船員法及び内航海運業法改正に伴う安全管理規程の一部改定」について
8. 質疑応答
9. 営業各部近況報告
10. 総 括
11. 閉 会

(16:00 頃閉会)

以上

2022年1月28日

NSユニテッド内航海運株式会社

千勝丸事故に係る海難審判及び事故調査報告書について

2019年5月26日に発生した千勝丸・すみほう丸事故について、海難審判の裁決及び運輸安全委員会の事故調査報告書について、以下のとおりご説明します。

1. 海難審判

1) 衝突の原因

両船の当直航海士が夜間、霧による視界制限状態となったが、霧中信号を行わず、安全な速力とすることもせず、互いにレーダーで探知した相手船と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、停止しなかったことによる。

また、両船の船長が、当直航海士に対し視界制限状態時の指示を徹底しなかったため、両船の当直航海士がそれぞれの船長に視界制限状態になったことを報告せず、両船とも適切な措置をとらなかったことによる。

2) 裁決

すみほう丸当直航海士に対し業務停止2か月、両船船長に対し業務停止1か月。

3) 千勝丸船長が、当直航海士に対し明確な指示を出さなかった理由について述べたところによると「経験豊富な乗組員であり、特段指示しなくても無難に航行するものと思い、具体的な指示を出さなかった」、「平素は、視界が悪くなったとき報告するよう言っていたが、本件の出港時、視界が良かったため、指示を行わなかった」とし、視界制限時の指示を徹底しなかったことを指摘された。すみほう丸船長についても同様の指摘があった。

これにより、両船長に対し上記2)の裁決が言い渡された。

2. 事故調査報告書

1) 事故調査報告書結論

両船の当直航海士が、視界制限状態で行合中、音響信号の使用、VHF無線電話による交信を行い、互いに操船意図を確認して減速するなどの措置をとっておけば衝突を避けることができた可能性がある。

また、各船長が、当直航海士から視界制限状態の状況を共に知らされ、安全管理規程及び運航基準に従って当直体制を強化していたならば、互いの動きや操船意図を確認することができ、事故回避につながった可能性がある。

2) 当社に対する勧告

- ・ 運航船舶の乗組員に対し、視界制限状態時に他船と接近する状況となった場合、VHF及び音響信号を用いてコミュニケーションをとるよう継続的に指導すること。
- ・ 運航船舶の乗組員に対し、視界制限状態の状況下、船長が昇橋して指示することの重要性を周知するとともに、当直体制を強化するよう継続的に指導すること。

3. 事故発生後当社がとった措置

- 1) 運航船に対し霧中衝突事故・沈没事故の再発防止について注意喚起文書を発信した。
- 2) 運航船の入渠時安全研修、安全キャンペーンにおいて、視界制限状態の船長昇橋、複数当直体制を確保するよう指導を行うとともにこれを継続する。
- 3) 船主安全会議において、上記2)の指導を行うとともにこれを継続する。
- 4) 安全管理規程の内部監査チェックリストを改定し、監査実施の際、視界制限状態における航海当直体制の強化を確認する。
- 5) 運航船に対し、荒天・濃霧等の気象・海象情報の提供を行うとともにこれを継続する。

4. 再発防止のための追加措置

船員法第10条（甲板上の指揮）によれば「船長は、船舶に危険の虞があるとき自ら船舶を指揮しなければならない」となっているが、本件では当直航海士が視界制限状態を船長に報告することなく、船長自ら指揮する機会が失われた。

これを受けて、視界制限状態他、船舶に危険の虞がある場合、必ず、船長へ報告する体制とするため、当直航海士が確実に実行するよう船長及び当直航海士の間で確認し、これを記録することとした。（添付確認書参照）

添付確認書は、2021年12月24日運航船あて発信しており、今後、継続して確認し、記録・保管するようお願いします。

本件事故は、明確な指示と、これに対する報告が実行され、当直体制が強化されていれば避けられた可能性の高い事故であり、手順の省略が事故発生の一要因とも考えられます。

同様の事故は二度と起こさないという強い決意をもって、追加措置を含む再発防止策の確実な実施を船主殿からも運航船の乗組員にご指導をお願いします。

以 上

◆◆事故防止に対する実施事項◆◆

1. 視界制限状態における事故防止

○事例○

本船(GT499t)は霧による視界制限状態で犬吠埼沖を航行中、レーダーにより反航する貨物船(GT499t)を早期発見しました。その後、レーダープロットにより相手船を継続監視した結果、衝突のおそれを感じ左舷対左舷で航過するため徐々にコースを右に転じました。

一方、相手船は、コースを左に転じたと推測され、両船が接近し衝突、その数分後に本船が沈没しました。この沈没により本船の乗組員3名が亡くなり1名が行方不明となる非常に痛ましい事故となりました。

○視界制限状態における事故防止策○

- ・ 船長が当直者に対し夜間命令簿で船長コール等の視界制限状態に対する明確な船長指示を行う。
- ・ 船舶の輻輳状況や視界の状況(視界制限、狭水道通狭)に応じ、必ず船長の昇橋並びに複数当直体制を確保する
- ・ レーダー、AIS、電子海図、GPSプロッターを積極的に活用し適切な見張りを行い他船の動静を把握する
- ・ 衝突を避ける動作は、VHF無線電話、汽笛等を積極的に活用し、十分に余裕のある時期に相手船が容易に認められる大幅な変針、機関の使用等を行う
- ・ 避航動作後も衝突の恐れが無くなるまで相手船の動静確認を継続する
- ・ 霧情報等の入手に努める

(3) 濃霧での衝突事例と対策

① 視界制限状態における衝突・沈没事故事例

概要	夜間、濃霧航行時、レーダーにより本船の前方に反航船を確認した。プロットにより相手船を継続監視し、衝突のおそれを感じた。本船は、左舷対左舷で航過するため小角度の右転を数回したが衝突した。 (相手船は左転したと推測される)
原因	<ul style="list-style-type: none"> ・相手船に本船の変針を確認できない小角度の変針であった ・船長コールをしていなかった ・VHFを使用していなかった

【濃霧での衝突事故対策】

- ・ 安全な速力、霧中信号、見張り体制の強化を行う
- ・ 衝突のおそれがある場合、十分に余裕のある時期にできる限り大幅に避航する
- ・ 視界制限状態になった場合、必ず船長に報告する
- ・ VHF を使用し、相手船と意思疎通を図る

今後も継続して事故ゼロを達成できるよう注意喚起文書等が送られてきた際は、その内容について船内で話し合い、同様の事故を発生させないための対策を講じていただき、海陸一体となって事故ゼロをめざして取り組んでいきます。

以 上

内部監査チェックリスト(本船用)

資料-6

船名		船長名	乗組員数	11名		
訪船日時		2020年2月4日 14:00 ~ 14:30		訪船場所		
訪船者			本船動静	入渠中		
航泊の安全					Y	N
運航の可否判断	①	運航基準に則り運航の可否判断を実施していますか。(安管 24 条、運航基準 2,3,4 条) (例:本船は波高や風速等のような判断基準としていますか) コメント: 運航基準に従っている			■	□
	②	発航の中止に係る判断が難しいときは、担当者と協議していますか。(安管 24 条) コメント: 担当者と協議し決定している。			■	□
	③	運航不可と判断した場合、会社から発航等を促されたり指示されていませんか。(安管 25 条) コメント: ない			■	□
S / B ・ 当直	④	船長は、入出港 S/B、狭視界航行、荒天航海、狭水道航行時、昇橋し指揮していますか。 コメント: 昇橋し、指揮している。			■	□
狭視界	⑤	視程 3 マイル以下となった場合、船長指揮・当直体制の強化を実施していますか。 (船員法 10 条、運航基準 9 条 5 項) またレーダーは有効に利用し、安全な速力としていますか。 コメント:レーダー使用、減速を行っている			■	□
荒天錨泊	⑥	<ul style="list-style-type: none"> ・守錨直を配置していますか。 コメント:実施している ・危険船の付近の錨泊はしていませんか。 コメント:状況にもよるが、距離は取るようにしている。あまりにも近くに錨泊されると保安部に通報し離すよう要請してもらう ・適時、本船位置を確認していますか。 コメント:レーダー等で確認している ・錨鎖の伸出量は増していますか。 コメント:状況に応じて ・必要時、主機 S/B、見張り員を増員していますか。 コメント:している 			■	□
巡視	⑦	「船内巡視実施要領」に従い巡視を実施していますか。(安管 34 条) コメント:当直後に行う。ノートに記載			■	□
飲酒	⑧	飲酒管理基準を理解していますか。(アルコール記録簿の運用方法も含め)(安管 35 条) コメント:新基準にて管理している			■	□
動静	⑨	毎日(土日祝日含む)1 回以上会社宛てに通常連絡を送信していますか。(運航基準 8 条) コメント:している			■	□
緊急	⑩	緊急時の連絡先、通報要領を把握していますか。 コメント:している			■	□

海洋汚染防止		Y	N
補油	⑪ 補油時、補油作業チェックリストにより作業手順を確認していますか。 コメント: している	■	□
海洋汚染	⑫ 港内での油のシフトは行っていませんか。 コメント: していない	■	□
海洋汚染	⑬ 港内ではスカッパープラグを確実に施栓していますか。(木栓は直ちにスカッパープラグへ変更) コメント: している	■	□
貨物残渣	⑭ 貨物洗浄水の処理方法を把握していますか。 コメント: 把握している	■	□
貨物残渣	⑮ HME 貨物、船舶発生廃棄物記録簿の管理を理解していますか。 コメント: している	■	□
作業の安全		Y	N
作業の安全	⑯ 作業前ミーティングを実施していますか。 コメント: している	■	□
作業の安全	⑰ 指差呼称を実施していますか。 コメント: している	■	□
その他	⑱ 落水防止と落水者保護のため以下の措置を講じていますか。 ・舷梯のネット展張 コメント: ・船側ハンドレールとワーフラダースタクションの間はロープ又はチェーンにより落水防止措置を施していますか コメント: ・小型救命浮環の設置(ハンマー付) コメント: ・落下防止用ネットの展張 コメント:	■	□
		■	□
		■	□
		■	□

その他、記録確認項目

① 公用航海日誌:

- 非常操舵操練(第四表)
- 密閉区画における救助操練(第四表)
- 航海の概要(第四表)
- 発航前の検査(第五表)

② 船用航海日誌:

- アルコールチェックスタンプの実施確認
- 錨泊の記録(荷役待ちと荒天避難などの区別)
- 船内巡視記録(記録の有無と記録の仕方)
- 設備点検記録(記録の有無と記録の仕方)

③ その他

- 船舶発生廃棄物記録簿の使用状況

鋼材輸送船の年間安全活動計画(上期)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月
月間目標	海洋・環境汚染事故の防止 I. 油流出事故防止のための安全対策の実施 1、甲板油圧機器類の点検整備 2、補油作業前チェックリストの確実な運用 3、作業手順の確認と簡易式オーバーフロータンクの使用 4、流出油防除資材の必要量確保と適切な保管 5、暴露甲板上への油脂類放置の禁止 II. 海洋汚染防止装置の点検整備 1、ビルジ配管、バルブ類の開閉状態の点検整備 2、油記録簿の記録・管理 III. 船舶発生廃棄物の適正処理 1、各港の廃棄物陸揚げ処理方法の把握 2、船舶発生廃棄物記録簿の適切な運用の確認	霧中衝突事故の防止 I. 霧中航法遵守による衝突事故の防止 1、嚴重な見張りの励行、見張り員の強化 2、危険船の早期発見、早期避航、継続監視の徹底 3、安全な航行計画の立案（狭視界・漁船群に対する船長指示） 4、BRMの実践 II. 航海設備・計器類の点検整備の実施 1、レーダー、プロッター等の点検整備と取扱い操作要領の熟知 2、GMDSS機器類の取扱い方法の周知	甲板・機関設備機器トラブルの防止 I. 漏油事故未然防止対策の実施 1、甲板上の各機器の漏油、激しい発錆の有無の確認と計画的な整備、交換 2、港内におけるスカッパープラグの実施 （プラグは完全な密閉施栓の徹底） II. 貨物の飛散防止対策の実施 1、圧送管(湾曲部)、圧送ホース等の磨耗や変形の有無確認 III. 錨及び錨鎖 1、落錨事故防止のための点検整備の実施 IV. 係船索切断に関連した事故の防止 1、係船索の磨耗、整備状態、使用期間の確認 V. 機関トラブルの防止 1、機関整備状況と整備記録の確認	離接岸トラブルの防止 I. 離接岸作業の安全確保 1、プロペラ・スラストへの係船索の巻き込み注意 2、離岸時、船尾離岸距離の確実な確保 II. 本船自力接岸の原則禁止 1、接岸作業時の陸上綱取り員の確実な使用（本船ハンド綱取り作業による接岸の原則禁止） III. 基本的な離接岸要領(手順)の遵守徹底 1、自船の操縦性能と外力の影響を十分考慮した操船(平行着岸)の実施 2、外力の影響を加味し錨を確実に使用	台風対策の強化 I. 台風情報の収集と船長の明確な指示 1、安全な避泊港の選定、緊急時連絡先の確認 2、当直者への明確な船長指示(命令簿)の徹底 II. 走錨事故の防止 1、泊地の地形的特徴と漁具類の状況把握 2、守錨当直の実施、台風接近時の当直強化 3、適切な錨泊法、錨鎖伸出量の確保	安全・衛生の推進 I. 船員労働安全衛生規則の遵守 1、安全標識類の標示確認 2、危険予知(KYT)の実践的な活用 3、乗下船時の海中転落防止対策 （舷梯、ワーフラーの設置、小型救命浮環の使用、夜間における乗下船口の照明等の確保） 4、ヒヤリハットメモの作成と活用(会社提出) II. 船内の安全・衛生及び健康管理 1、健康診断受診の促進 2、飲酒管理基準の厳守 3、暴飲暴食を避けた自己体調管理の徹底
年間行動目標	・衝突防止三原則(危険船の早期発見・早期避航・継続監視)の徹底 ・座礁事故防止のための本船位置確認、BRMの実施 ・航海計器のフル活用 ・火災事故防止のための船内巡視の徹底 ・チェックリストに基づく確実な油類取扱いと作業手順・入渠時における適切なメンテナンスの実施の確認 ・ハッチカバーの水密性の確保による貨物の潮濡れ防止 ・艙内清掃の徹底によるコンタミトラブルの防止 ・保守整備状況を把握し、設備不具合による環境汚染・荷役遅延の防止 ・入渠時における適切なメンテナンスの実施 ・日頃からのメンテナンスの励行 ・確実な引継の実施 ・適切な錨の使用、安全な速力による平行着岸の徹底・日頃からのメンテナンスの励行 ・気象・海象を考慮した離着岸時の岸壁接触の防止 ・十分な岸壁との距離を確保した安全離岸の徹底					
一斉点検・官庁行事安全会議	第1回「安全キャンペーン」(優秀表彰を併せて実施) 「霧通報等の実施期間」 5月～8月まで		「環境月間に伴う海洋環境保全推進月間」 「霧通報等の実施期間」		鋼材輸送事故防止推進会 「霧通報等の実施期間」 「全国海難防止強調運動」	
特記事項			熱中症・食中毒予防		熱中症・食中毒予防	
			熱中症・食中毒予防		熱中症・食中毒予防	

鋼材輸送船の年間安全活動計画(下期)

	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
月間目標	海難事故の防止	設備不具合による環境汚染の防止	年末年始特別総点検の実施/潮濡れ・荷崩れ事故の防止	陸上設備事故の防止	労働災害の防止			
年間行動目標	<ul style="list-style-type: none"> I. 乗揚げ(座礁・座洲)事故の防止 <ul style="list-style-type: none"> 1、嚴重な見張り、船位確認の励行 2、航海当直中の事務作業禁止 3、BNWASの作動確認 4、BRMの実践 II. 他船衝突・漁船衝突事故の防止 <ul style="list-style-type: none"> 1、航海当直の心得の遵守 III. 船内火災事故の防止 <ul style="list-style-type: none"> 1、火気作業の防火対策 2、始末の確認徹底 3、船内見廻り、夜食等火気使用後の始末徹底 	<ul style="list-style-type: none"> I. 甲板設備機器の点検整備 <ul style="list-style-type: none"> 1、揚錨・係船機の漏油、激しい発錆の有無確認 2、防食テープを剥離しての油圧配管の点検 II. 補油・ビルジライン等の点検整備 <ul style="list-style-type: none"> 1、燃料油・潤滑油受入ライン・廃油陸揚げラインの発錆の有無確認 2、機関室ビルジ直接排出バルブの閉鎖確認、固縛確認 III. 環境保全対策の徹底 <ul style="list-style-type: none"> 1、油流出事故の防止対策と港内における海面監視の励行 2、流出油防除資材の適切な保管、確保及び使用法の周知 	<ul style="list-style-type: none"> I. 年末年始の特別総点検・海中転落防止 <ul style="list-style-type: none"> 1、点検チェックリストによる運航業務に関する総点検の実施(不備な項目については、改善を実施) 2、接岸作業時の陸上綱取員の確実な使用(本船ハンド綱取り作業による接岸の原則禁止) II. 潮濡れ事故、及びその他貨物汚損トラブルの防止 <ul style="list-style-type: none"> 1、ハッチカバー・パッキン、締付装置、油圧配管及び高圧ゴムホースの点検整備 2、カーテンカバーの目視点検、カーテンカバー展張ルールの遵守 3、トラブル発生時における関係各所への迅速な連絡(15分以内)と、記録(写真等)の作成 4、艙内配管の水抜き作業の確実な実施(北日本(仙台以北)航行時) III. 荷崩れ事故(トラブル)の防止対策の徹底 <ul style="list-style-type: none"> 1、陸上積荷担当者との事前打ち合わせの実施(積荷の特性、積高、積付け方法、積荷の養生方法等) 2、「国内鋼材積付運用基準」の遵守(積付けに不安があるままでの出港の禁止) IV. ハッチカバートラブル防止対策 <ul style="list-style-type: none"> 1、チェーンの適正な張り合わせの実施 2、可動部へのグリスアップ励行 	<ul style="list-style-type: none"> I. 安全な積付け、潮濡れトラブルの防止対策 <ul style="list-style-type: none"> 1、ダンネージ、ラッシングベルト、三角ストッパー、貫板、矢、ゴムラバー、固縛ワイヤー、ターンバックル、各種シャックル等、積付け資材の整備及び整理・整頓 2、セーフティロープの適切な使用 II. 艙内各部の整備点検 <ul style="list-style-type: none"> 1、艙内ビルジウエル、ローズボックスの清掃 2、艙内ゴミ、資材破片等の清掃 3、シーリング、スパーリング及びアイリング・ピース等の点検整備、清掃の励行 	<ul style="list-style-type: none"> I. 船内作業の安全対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> 1、安全保護具の確実な装着 2、危険・不具合箇所のチェック及びその是正 3、作業手順の遵守徹底 II. 人身災害の予防対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> 1、高所作業による転落、海中転落事故の予防 2、S/B時、その他作業時の甲板上や岸壁上での作業用救命衣着用の徹底 3、機関室でのヘルメット着用の徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ・衝突防止三原則(危険船の早期発見・早期避航・継続監視)の徹底 ・座礁事故防止のための本船位置確認、BRMの実施 ・航海計器のフル活用 ・火災事故防止のための船内巡視の徹底 ・チェックリストに基づく確実な油類取扱いと作業手順の確認 	<ul style="list-style-type: none"> ・日頃からのメンテナンスの励行 ・確実な引継の実施 ・適切な錨の使用、安全な速度による平行着岸の徹底 ・日頃からのメンテナンスの励行 ・気象・海象を考慮した離着岸時の岸壁接触の防止 ・十分な岸壁との距離を確保した安全離岸の徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ・作業前ミーティングを実施し、作業内容・危険箇所の情報を共有する ・指差呼称を励行し、確実な作業を実施する ・健康診断の受診向上を図る ・過剰な飲酒を控える
一斉点検・官庁行事★安全会議	第2回「安全キャンペーン」	官庁が行う、チェックリストによる年末・年始の輸送安全総点検「2019年度年末年始の輸送等に関する安全総点検」	鋼材輸送事故防止推進会	安全管理規程による船舶「内部監査」(船種毎に選出された船及び船主殿のみ)				
特記事項			インフルエンザ・ヒートショック予防	インフルエンザ・ヒートショック予防	インフルエンザ・ヒートショック予防			

2020年度 鋼材輸送船の年間安全活動計画(上期)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月
月間目標	海洋・環境汚染事故の防止 I. 油流出事故防止のための安全対策の実施 1、甲板油圧機器類の点検整備 2、補油作業前チェックリストの確実な運用 3、補油手順の確認と簡易式オーバーフロータンクの使用 4、流出油防除資材の必要量確保と適切な保管 5、暴露甲板上への油脂類放置の禁止 II. 海洋汚染防止装置の点検整備 1、ビルジ配管、バルブ類の開閉状態の点検整備 2、油記録簿の記録・管理 III. 船舶発生廃棄物の適正処理 1、各港の廃棄物陸揚げ処理方法の把握 2、船舶発生廃棄物記録簿の適切な運用の確認	霧中衝突事故の防止 I. 霧中航行時、船長の昇橋 2、嚴重な見張りの励行、見張り員の強化 3、危険船の早期発見、早期避航、継続監視の徹底 4、安全な航行計画の立案（狭視界・漁船群に対する船長指示） 5、BRMの実践 II. 航海設備・計器類の点検整備の実施 1、レーダー、プロッター等の点検整備と取扱い操作要領の熟知 2、GMDSS機器類の取扱い方法の周知	甲板・機関設備機器トラブルの防止 I. 漏油事故未然防止対策の実施 1、揚錨・係船機の漏油、激しい発錆の有無確認 2、油圧配管の発錆、高圧ゴムホースの劣化確認と計画的な整備、交換 3、ハッチカバー締付装置油圧ラインの状態確認 II. 落錨事故防止のための点検整備の実施 1、錨鎖スライベル・各リンクの衰弱状態確認 2、錨鎖スタッド・シャックルピンの溶接状態の確認 III. 係船索切断に関連した事故の防止 1、係船索の磨耗、整備状態、使用期間の確認 IV. 機関トラブルの防止 1、機関整備状況と整備記録の確認	離接岸トラブルの防止 I. 離接岸作業の安全確保 1、プロペラ・スラスターへの係船索の巻き込み注意 2、離岸時、船尾離岸距離の確実な確保 II. 本船自力接岸の原則禁止 1、接岸作業時の陸上綱取り員の確実な使用（本船ハンド綱取り作業による接岸の原則禁止） III. 基本的な離接岸要領（手順）の遵守徹底 1、平行着岸の実施 2、錨の使用(原則)	台風対策の強化 I. 台風情報の収集と船長の明確な指示 1、安全な避泊港の選定、緊急時連絡先の確認 2、当直者への明確な船長指示(命令簿)の徹底 3、錨泊自肅海域の確認 II. 走錨事故の防止 1、泊地の地形的特徴と漁具類の状況把握 2、守錨当直の実施、台風接近時の当直強化 3、適切な錨泊法、錨鎖伸出量の確保 III. 陸上からの情報収集 1、必要に応じて陸上側からも台風情報の入手を実施する	安全・衛生の推進 I. 船員労働安全衛生規則の遵守 1、安全標識類の標示確認 2、乗下船時の海中転落防止対策 (乗下船付近の小型救命浮環の投下、作業時以外の垂直梯子の運用方法の確認) 3、ヒヤリハットメモの作成と活用(会社提出) II. 船内の安全・衛生及び健康管理 1、健康診断受診の促進 2、飲酒管理基準の厳守（アルコールチェック記録簿及びアルコールチェッカーの保守管理） 3、暴飲暴食を避けた自己体調管理の徹底
年間行動目標	・衝突防止三原則(危険船の早期発見・早期避航・継続監視)の徹底 特にならば「霧中衝突事故の撲滅、『船舶の航行点検』、『漁船の航行点検』、『座礁事故防止のための本船位置確認、BRM実施』の徹底 ・「当社設備基準」等の各遵守事項の確認 ・「当直者」等の各遵守事項の確認 ・「ハッチカバーの水密性の確保による貨物の潮濡れ防止」 ・「倉内清掃の徹底によるコンタミトラブルの防止」					
一斉点検・官庁行事・安全会議	第1回「安全キャンペーン」(優秀表彰を併せて実施) 「霧中衝突等の実施期間」 5月～8月まで		「環境月間に伴う海洋環境保全推進月間」 「霧中衝突等の実施期間」		「霧中衝突等の実施期間」 第64回船員労働安全衛生月間	
特記事項	熱中症・食中毒予防		熱中症・食中毒予防		熱中症・食中毒予防	

2020年度 鋼材輸送船の年間安全活動計画(下期)

月間目標	10月	11月	12月	1月	2月	3月
	海難事故の防止 I. 乗揚げ(座礁・座洲)事故の防止 1、嚴重な見張り、船位確認の励行 2、航海当直中の事務作業禁止 3、BNWASの作動確認 4、BRMの実践 II. 他船衝突・漁船衝突事故の防止 1、航海当直の心得の遵守 III. 船内火災事故の防止 1、消防設備点検の確認 2、船内見廻り、火気使用後の始末徹底 3、電源プラグのトラッキング現象の防止	設備不具合による環境汚染の防止 I. 甲板設備機器の点検整備 1、揚錨・係船機の漏油、激しい発錆の有無確認 2、防食テープを剥離しての油圧配管の点検 II. 補油・ビルジライン等の点検整備 1、燃料油・潤滑油受入ライン・廃油陸揚げラインの発錆の有無確認 2、機関室ビルジ直接排出バルブの閉鎖確認、固縛確認 III. 環境保全対策の徹底 1、油流出事故の防止対策と港内における海面監視の実施 2、流出油防除資材の適切な保管、確保及び使用法の周知	年末年始特別総点検の実施/潮濡れ・荷崩れ事故の防止 I. 年末年始の特別総点検・海中転落防止 1、点検チェックリストによる運航業務に関する総点検の実施(不備な項目については、改善を実施) 2、接岸作業時の陸上綱取員の確実な使用(本船ハンド綱取り作業による接岸の原則禁止) II. 潮濡れ事故、及びその他貨物汚損トラブルの防止 1、ハッチカバー・パッキン、締付装置、油圧配管及び高圧ゴムホースの点検整備 2、カーテンカバーの目視点検、カーテンカバー展張ルールの遵守 3、トラブル発生時における関係各所への迅速な連絡(15分以内)と、記録(写真等)の作成 4、艙内配管の水抜き作業の確実な実施(北日本(仙台以北)航行時) III. 荷崩れ事故(トラブル)の防止対策の徹底 1、陸上積荷担当者との事前打ち合わせの実施(積荷の特性、積高、積付け方法、積荷の養生方法等) 2、「国内鋼材積付運用基準」の遵守(積付けに不安があるままでの出港の禁止) IV. ハッチカバー・トラブル防止対策 1、チェーンの適正な張り合わせの実施 2、可動部へのグリスアップ励行	陸上設備事故の防止 I. 安全な積付け、潮濡れトラブルの防止対策 1、ダンネージ、ラッシングベルト、三角ストッパー、貫板、矢、ゴムラバー、固縛ワイヤー、ターンバックル、各種シャックル等、積付け資材の整備及び整理・整頓 2、セーフティロープの適切な使用 II. 艙内各部の整備点検 1、艙内ビルジウエル、ローズボックスの清掃 2、艙内ゴミ、資材破片等の清掃 3、シーリング、スパーリング及びアイリング・ピース等の点検整備、清掃の励行	労働災害の防止 I. 船内作業の安全対策実施 1、安全保護具の確実な装着 2、危険・不具合箇所のチェック及びその是正 3、作業手順の遵守徹底 II. 人身災害の予防対策の実施 1、高所作業による転落、海中転落事故の予防 2、S/B時、その他作業時の甲板上や岸壁上での作業用救命衣着用用の徹底 3、機関室でのヘルメット着用の徹底	
年間行動目標	・衝突防止三原則(危険船の早期発見・早期避航・継続監視)の徹底 特に『霧中衝突事故の撲滅』『船内巡視による火災予防と消防設備点検』『漁船の航法不遵守を念頭においた衝突事故防止』 ・座礁事故防止のための本船位置確認、BRM実施 ・航海設備のフル活用(レーダー、VHF、AIS、電子海図、汽笛) ・チェックリストに基づく確実な油類取扱いと作業手順の確認 ・「当社設備基準」等の各遵守事項の確認 ・ハッチカバーの水密性の確保による貨物の潮濡れ防止 ・艙内清掃の徹底によるコンタミトラブルの防止					
一斉点検・官庁行事★安全会議	官庁が行う、チェックリストによる年末・年始の輸送安全総点検 「2020年度年末年始の輸送等に関する安全総点検」					
特記事項	インフルエンザ・ヒートショック予防 インフルエンザ・ヒートショック予防 インフルエンザ・ヒートショック予防 鋼材輸送事故防止推進会					

2021年度 鋼材輸送船の年間安全活動計画(上期)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月
月間目標	海洋・環境汚染事故の防止 I. 油流出事故防止のための安全対策の実施 1、甲板油圧機器類の点検整備 2、補油作業前チェックリストの適切な運用 3、補油手順の確認と簡易式オーバーフロータンクの使用 4、流出油防除資材の必要量確保と適切な保管 5、暴露甲板上への油脂類放置の禁止 II. 海洋汚染防止装置の点検整備 1、ビルジ配管、バルブ類の開閉状態の点検整備 2、油記録簿の記録・管理 III. 船舶発生廃棄物の適正処理 1、各港の廃棄物陸揚げ処理方法の把握 2、船舶発生廃棄物記録簿の適切な運用の確認	霧中衝突事故の防止 I. 霧中航法遵守による衝突事故の防止 1、霧中航行時、船長の昇橋 2、嚴重な見張りの励行、見張り員の強化 3、危険船の早期発見、早期避航、継続監視の徹底 4、安全な航行計画の立案（狭視界・漁船群に対する船長指示） 5、BRMの実施 II. 航海設備・計器類の点検整備の実施 1、レーダー、プロッター等の点検整備と取扱い操作要領の熟知 2、GMDSS機器類の取扱い方法の周知	甲板・機関設備機器トラブルの防止 I. 漏油事故未然防止対策の実施 1、揚錨・係船機の漏油、激しい発錆の有無確認 2、油圧配管の発錆、高圧ゴムホースの劣化確認と計画的な整備、交換 3、ハッチカバー・締付装置油圧ラインの状態確認 II. 落錨事故防止のための点検整備の実施 1、錨鎖スライベル・各リンクの衰弱状態確認 2、錨鎖スタッド・シャックルピンの溶接状態の確認 III. 係船索切断に関連した事故の防止 1、係船索の磨耗、整備状態、使用期間の確認 2、係船索が切断した場合の跳ね返り範囲の把握（スナップバックゾーンの把握）	離接岸トラブルの防止 I. 離接岸作業の安全確保 1、プロペラ・スラスターへの係船索の巻き込み注意 2、レットライン投てき時の陸上施設損所の防止 3、船橋・船首尾間の連携の確認 II. 本船自力接岸の原則禁止 1、接岸作業時の陸上綱取り作業の確実な使用（本船ハンド綱取り作業による接岸の原則禁止） III. 基本的な離接岸要領（手順）の遵守徹底 1、平行着岸の実施 2、錨の使用(原則)	台風対策の強化 I. 台風情報の収集と船長の明確な指示 1、安全な避泊港の選定、緊急時連絡先の確認 2、当直者への明確な船長指示(命令簿)の徹底 3、錨泊自粛海域の確認 II. 走錨事故の防止 1、泊地の地形的特徴と漁具類の状況把握 2、守錨当直の実施、台風接近時の当直強化 3、適切な錨泊法、錨鎖伸出量の確保 III. 陸上からの情報収集 1、必要に応じて陸上側からも台風情報の入手を実施する	安全・衛生の推進 I. 船員労働安全衛生規則の遵守 1、安全標識類の標示確認 2、乗下船時の海中転落防止対策 (乗下船付近の小型救命浮環の投下、作業時以外の垂直梯子の運用方法の確認) 3、ヒヤリハットメモの作成と活用(会社提出) II. 船内の安全・衛生及び健康管理 1、健康診断受診の促進 2、飲酒管理基準の厳守（アルコールチェック記録簿及びアルコールチェッカーの保守管理） 3、暴飲暴食を避けた自己体調管理の徹底
年間行動目標	・衝突防止三原則(危険船の早期発見・早期避航・継続監視)の徹底 特に関「霧中衝突事故の撲滅、『船内巡視による火災予防と消防設備点検』、『漁船の航法不遵守を念頭にいた衝突事故防止』 ・座礁事故防止のための本船位置確認、BRM実施 防止 ・「当社設備基準」等の各遵守事項の確認 ・ハッチカバーの水密性の確保による貨物の潮濡れ防止 ・艙内清掃の徹底によるコンタミトラブルの防止					
一斉点検・官庁行事安全会議	第1回「安全キャンペーン」(優秀表彰を併せて実施) 「霧通報等の実施期間」 5月～8月まで		「環境月間に伴う海洋環境保全推進月間」 「霧通報等の実施期間」		「霧通報等の実施期間」 第65回船員労働安全衛生月間	
特記事項	熱中症・食中毒予防		熱中症・食中毒予防		熱中症・食中毒予防	

2021 年度 鋼材輸送船の年間安全活動計画(下期)

月間目標	10月	11月	12月	1月	2月	3月
	海難事故の防止 I. 乗揚げ(座礁・座洲)事故の防止 1、嚴重な見張り、船位確認の励行 2、航海当直中の事務作業禁止 3、BNWASの作動確認 4、BRMの実施 II. 他船衝突・漁船衝突事故の防止 1、航海当直の心得の遵守 III. 船内火災事故の防止 1、消防設備点検の確認 2、船内見廻り、火気使用後の始末徹底 3、電源プラグのトラッキング現象の防止	設備不具合による環境汚染の防止 I. 甲板設備機器の点検整備 1、揚錨・係船機の漏油、激しい発錆の有無確認 2、防食テープを剥離しての油圧配管の点検 II. 補油・ピルジライン等の点検整備 1、燃料油・潤滑油受入ライン・廃油陸揚げラインの発錆の有無確認 2、機関室ピルジ直接排出バルブの閉鎖確認、固縛確認 III. 環境保全対策の徹底 1、油流出事故の防止対策と港内における海面監視の実施 2、流出油防除資材の適切な保管、確保及び使用法の周知	年末年始特別総点検の実施/潮濡れ・荷崩れ事故の防止 I. 年末年始の特別総点検・海中転落防止 1、点検チェックリストによる運航業務に関する総点検の実施(不備な項目については、改善を実施) 2、接岸作業時の陸上綱取員の確実な使用(本船ハンド綱取り作業による接岸の原則禁止) II. 潮濡れ事故、及びその他貨物汚損トラブルの防止 1、ハッチカバー・パッキン、締付装置、油圧配管及び高圧ゴムホースの点検整備 2、カーテンカバーの目視点検、カーテンカバー展張ルールの遵守 3、トラブル発生時における関係各所への迅速な連絡(15分以内)と、記録(写真等)の作成 4、艙内配管の水抜き作業の確実な実施(北日本(仙台以北)航行時) III. 荷崩れ事故(トラブル)の防止対策の徹底 1、陸上積荷担当者との事前打ち合わせの実施(積荷の特性、積高、積付け方法、積荷の養生方法等) 2、「国内鋼材積付運用基準」の遵守(積付けに不安があるままでの出港の禁止) IV. ハッチカバー・トラブル防止対策 1、チェーンの適正な張り合わせの実施 2、可動部へのグリスアップ励行	陸上設備事故の防止 I. 安全な積付け、潮濡れトラブルの防止対策 1、ダンネージ、ラッシングベルト、三角ストッパー、貫板、矢、ゴムラバー、固縛ワイヤー、ターンバックル、各種シャックル等、積付け資材の整備及び整理・整頓 2、セーフティーブロックの適切な使用 II. 艙内各部の整備点検 1、艙内ピルジウエル、ローズボックスの清掃 2、艙内ゴミ、資材破片等の清掃 3、シーリング、スパーリング及びアイリング・ピース等の点検整備、清掃の励行	労働災害の防止 I. 船内作業の安全対策実施 1、安全保護具の確実な装着 2、危険・不具合箇所のチェック及びその是正 3、作業前ミーティングによる危険箇所の確認 4、作業手順の遵守徹底 II. 人身災害の予防対策の実施 1、高所作業による転落、海中転落事故の予防 2、S/B時、その他作業時の甲板上や岸壁上での作業用救命衣着用の徹底 3、機関室でのヘルメット着用の徹底 4、危険予知能力の向上	
年間行動目標	・衝突防止三原則(危険船の早期発見・早期避航・継続監視)の徹底 特に『霧中衝突事故の撲滅、『船内巡視による火災予防と消防設備点検』、『漁船の航法不遵守を念頭においた衝突事故防止』 ・座礁事故防止のための本船位置確認、BRM実施	・航海設備のフル活用(レーダー、VHF、AIS、電子海図、汽笛) ・チェックリストに基づく確実な油類取扱いと作業手順の確認 ・「当社設備基準」等の各遵守事項の確認 ・ハッチカバーの水密性の確保による貨物の潮濡れ防止 ・艙内清掃の徹底によるコンタミトラブルの防止	・保守整備状況を把握し、設備不具合による環境汚染・荷役遅延の防止 ・入渠時における適切なメンテナンスの実施・徹底 ・異常の早期感知と早期対応 ・確実な引継の実施 ・適切な錨の使用、安全な速力による平行着岸の徹底	・気象・海象を考慮した離着岸時の岸壁接触防止 ・余裕を持った操船 ・作業前ミーティングを実施し、作業内容・危険箇所の情報を共有する ・指差呼称を励行し、確実な作業を実施する ・危険予知能力の向上 ・健康診断の受診向上を図る ・過剰な飲酒を控える		
一斉点検・官庁行事★安全会議	官庁が行う、チェックリストによる年末・年始の輸送安全総点検 「2021年度年末年始の輸送等に関する安全総点検」	鋼材輸送事故防止推進会				
特記事項	インフルエンザ・ヒートショック予防	インフルエンザ・ヒートショック予防	インフルエンザ・ヒートショック予防	インフルエンザ・ヒートショック予防		

別添2

令和4年3月1日

運輸安全委員会
武田 展雄委員長 様

音倉内航海運協業組合
理事長

貨物船千勝丸貨物船すみほう丸衝突事故に係る勧告についての「完了報告書」について

冠省

貴 「運委 参第87号 令和3年12月16日」の勧告に関しまして完了報告書を作成しましたので提出致します。

草々

添付書類：完了報告書 1通



完了報告書

音倉内航海運協業組合

1. 目的

- (1) 乗組員に対し、VHF 及び音響信号を用いてコミュニケーションを取るよう継続的に指導すること。
- (2) 船長が昇橋して指示することの重要性を周知、当直体制を強化するよう継続的に指導すること。

2. 実施事項

(1) 各関係者の措置

(運航者の措置)

① 運航者は乗組員と陸上要員の間で常に円滑なコミュニケーションが確保されるよう最大限努める。

② 運航者は、前項のコミュニケーションを確保するために必要となる通信装置その他の設備を設置・運営する。

(船長の措置)

船長は、次に掲げる場合には必ず船舶運航者に連絡しなければならない。

① 船長は乗組員との間で常に円滑なコミュニケーションが確保されるよう最大限努める。

② 気象・海象に関する情報を観測機器や観測情報などにより把握し、これらの情報を本船乗組員全員と共有する。

③ 発航前に天候を情報源から入手して、視界制限状態が予想される場合には事前に航行体制について船内打ち合わせを徹底する。

④ 運航基準に定められた地点（視程500m以下）に達したとき。

(2) 継続的に指導、実施する具体的対策

(運航者側)

① 本船の安全運航体制（安全管理規程及び運航基準。特に、VHF及び音響信号を用いてのコミュニケーション、並びに視界制限状態での船長昇橋義務及び当直体制の強化）が構築及び乗組員間で徹底されているか、船長に月1回以上の頻度で書面での報告を求め、四半期1回以上の頻度で本船訪船して本船の安全運航体制が構築されているか船長及び乗組員の把握状況を確認し、周知徹底し不足等あれば是正指導を実施する。

② VHF及び音響信号を用いてのコミュニケーション、並びに視界制限状態での船長昇橋義務及び当直体制の強化を徹底するため、本船訪船時に下記を実施する。

a:VHFや音響信号について本船側で躊躇なく用いることができるよう、本船側の実情を聴取して、躊躇なく使用ができるための講習を実施する。

b:霧中等で船長の昇橋・在橋について、本船側で躊躇なく運用できるよう本船側の実情を聴取して、躊躇なく運用ができるための講習を実施する。

③ 運航の安全性向上を目的とし、AIS及び電子海図未設置の所属船への設置を実施する。

(本船側)

- ① 視界制限状態になった時の対応を徹底するため、安全管理規程及び運航基準の抜粋を船橋内の見え易いところに掲示。
- ② 発航前に天候を情報源から入手して、視界制限状態が予想される場合には事前に航行体制について船内打ち合わせを徹底して共有を図る。
- ③ 船内において安全運航（安全管理規程及び運航基準。特にVHF及び音響信号を用いてのコミュニケーション、並びに視界制限状態での船長昇橋義務及び当直体制の強化）についてのミーティングを毎月最低1回開催し、視界制限状態の対応を含め継続的に安全運航体制の徹底体制を構築する。

なお、事故発生以降に実施した安全運航対策内容は以下のとおりです。

① すみほう丸

【事故後緊急安全会議】

日時：2019年7月2日

場所：向島ドック株式会社（広島県尾道市向島町864-1）会議室

参加者：すみほう丸乗組員

運航者音倉内航海運協業組合

日鉄日新海運株式会社

実施内容：霧中海難事例を用いての教育、VHF及び音響信号を用いてのコミュニケーション、視界制限状態での船長昇橋義務及び当直体制の強化航海機器の活用、事故振り返り

【特別安全教育】

日時：2019年7月31日

場所：船舶安全サービス株式会社（広島県広島市南区宇品海岸2-23-36 広島海上ビル4階）会議室

参加者：すみほう丸乗組員

運航者音倉内航海運協業組合

船舶安全サービス株式会社

実施内容：船員研修・乗船診断及び特に見張の要諦、見張りの要諦及び視界制限状態での注意事項（VHF及び音響信号を用いてのコミュニケーション、視界制限状態での船長昇橋義務及び当直体制の強化）・レーダー画面の表示・方位方法を含めたレーダー講習

【乗船診断】

日時：2019年8月1日11時00分～2日12時00分（1回目）

場所：すみほう丸

参加者：すみほう丸乗組員

診断者：船舶安全サービス株式会社

診断内容：航跡記録用機器を設置し、呉港宝町岸壁から日鉄日新製鋼岸壁を經由し、阪神港日鉄日新海運阪神事業所入港までの航海において、船長他乗組員の操船状況や航海当直の状況を診断した。

日時：2022年2月3日15時20分～3日21時30分（2回目）

場所：すみほう丸

参加者：すみほう丸乗組員

診断者：船舶安全サービス株式会社

診断内容：江田島造船所棧橋から日鉄ステンレス（株）周南製造所雨天バース着岸までの航海において、AIS使用状況、ワッチサポートの確認、船長他乗組員の操船状況及び航海当直状況を診断した。

【ドック時安全会議】

日時：2021年2月22日

場所：株式会社江田島造船所（広島県江田島市江田島町小用3-17-15）会議室

講師：船舶安全サービス株式会社

参加者：すみほう丸乗組員

運航者音倉内航海運協業組合

実施内容：海上安全計画の取り組み事項及び各種注意事項の伝達、事故事例の情報共有と注意喚起（含 VHF 及び音響信号を用いてのコミュニケーション、視界制限状態での船長昇橋義務及び当直体制の強化）

② その他所属船

【ドック時安全会議・レーダー講習】

2020年10月13日	第七さんのう	岡島造船所	2020年10月19日	大黒丸	江田島造船所
2020年11月16日	神晴丸	神田造船所	2021年1月13日	太陽	中田造船所
2021年1月14日	新辰丸	江田島造船所	2021年2月26日	博新丸	江田島造船所

2021年5月11日 うるめ 神田造船所 2021年6月3日 第一大倉丸 江田島造船所

2021年6月29日 寛栄丸 浅川造船所 2021年10月13日 第一恵祥丸 江田島造船所

2021年11月18日 大黒丸 江田島造船所 2021年11月19日 神晴丸 神田造船所

2021年12月22日 第七さんのう 神田造船所 2022年1月19日 鉄竜丸 江田島造船所

実施内容：海上安全計画の取り組み事項及び各種注意事項の伝達、事故事例の情報共有と注意喚起（含 VHF及び音響信号を用いてのコミュニケーション、視界制限状態での船長昇橋義務及び当直体制の強化）

【訪船及び電話、FAXによる情報共有と注意喚起】

2019年（事故発生以降）：延べ訪船回数 28回、

主たる伝達内容：当該事故情報の共有、視界制限状態での見張り強化の要請、危険回避のための早めの避航（含 VHF及び音響信号を用いてのコミュニケーション、視界制限状態での船長昇橋義務及び当直体制の強化）

2020年：延べ訪船回数 25回

主たる伝達内容：直近発生の事故情報の共有及び注意喚起（含 VHF及び音響信号を用いてのコミュニケーション、視界制限状態での船長昇橋義務及び当直体制の強化）、当直時に船橋へのスマホ持ち込み禁止、当直時に航海に関係のない書類作成の禁止

2021年：延べ訪船回数 44回

主たる伝達内容：直近発生の事故情報の共有及び注意喚起（含 VHF及び音響信号を用いてのコミュニケーション、視界制限状態での船長昇橋義務及び当直体制の強化）、船長職登用時行うべきこと、定置漁具等への接触回避措置について、着岸時の適正速度について

【設備設置状況】

AIS すみほう丸 2019年7月25～26日（取付工事）

他所属船12隻全船設置完了済

電子海図 すみほう丸 2020年6月21・29日（取付工事）

他所属船12隻全船設置完了済

救命胴衣 所属船全船船橋への救命胴衣配備完了

以上

運委参第87号
令和3年12月16日

NSユニテッド内航海運株式会社
代表取締役社長 殿

運輸安全委員会
委員長 武田 展雄

貨物船千勝丸貨物船すみほう丸衝突事故に係る勧告について

本事故は、夜間、濃霧による視界制限状態の犬吠埼南方沖において、千勝丸が南西進中、すみほう丸が北東進中、両船が真向かいに接近する状況下、千勝丸が、すみほう丸と約1,600mまで近づいた際、左舷対左舷で航過する目的で速力を維持したまま右転し、また、すみほう丸が、千勝丸と約2海里まで近づいた際、右舷対右舷で航過する目的で針路をわずかに左へ転じ、その針路と速力を維持したまま目視で航行したため、互いに接近していることに気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。

本事故においては、両船の当直航海士が、レーダー画面で互いの動きを確認するとともに、音響信号を使用したり、早期にVHFによる交信を行ったりしていたならば、互いの動きや操船意図を確認して減速するなど、衝突を避けるための措置を採ることができた可能性があると考えられる。

また、各船長が、当直航海士から視界制限状態の状況を共に知らされ、安全管理規程及び運航基準に従って当直体制を強化していたならば、互いの動きや操船意図を確認することができ、本事故発生の回避に繋がった可能性があると考えられる。

したがって、当委員会は、同種事故の再発を防止するため、事故調査の結果を踏まえ、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、運航船舶の乗組員に対し、視界制限状態時に他船と接近する状況となった場合は、VHF及び音響信号を用いてコミュニケーションをとるよう継続的に指導すること。
- (2) 貴社は、運航船舶の乗組員に対し、視界制限状態の状況下、船長が昇橋して指示することの重要性を周知するとともに、当直体制を強化するよう継続的に指導すること。

運委参第87号
令和3年12月16日

音倉内航海運協業組合
代表理事 殿

運輸安全委員会
委員長 武田 展雄

貨物船千勝丸貨物船すみほう丸衝突事故に係る勧告について

本事故は、夜間、濃霧による視界制限状態の犬吠埼南方沖において、千勝丸が南西進中、すみほう丸が北東進中、両船が真向かいに接近する状況下、千勝丸が、すみほう丸と約1,600mまで近づいた際、左舷対左舷で航過する目的で速力を維持したまま右転し、また、すみほう丸が、千勝丸と約2海里まで近づいた際、右舷対右舷で航過する目的で針路をわずかに左へ転じ、その針路と速力を維持したまま目視で航行したため、互いに接近していることに気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。

本事故においては、両船の当直航海士が、レーダー画面で互いの動きを確認するとともに、音響信号を使用したり、早期にVHFによる交信を行ったりしていたならば、互いの動きや操船意図を確認して減速するなど、衝突を避けるための措置を採ることができた可能性があると考えられる。

また、各船長が、当直航海士から視界制限状態の状況を共に知らされ、安全管理規程及び運航基準に従って当直体制を強化していたならば、互いの動きや操船意図を確認することができ、本事故発生の回避に繋がった可能性があると考えられる。

したがって、当委員会は、同種事故の再発を防止するため、事故調査の結果を踏まえ、貴組合に対し、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) 貴組合は、運航船舶の乗組員に対し、視界制限状態時に他船と接近する状況となった場合は、VHF及び音響信号を用いてコミュニケーションをとるよう継続的に指導すること。
- (2) 貴組合は、運航船舶の乗組員に対し、視界制限状態の状況下、船長が昇橋して指示することの重要性を周知するとともに、当直体制を強化するよう継続的に指導すること。