

資料-3

第3回 繫離船作業に係る安全問題検討会  
繫離船作業の実態について

日本繫離船協会

1

劣悪な係留索



2

### 劣悪な係留索



3

### 劣悪な係留索



4

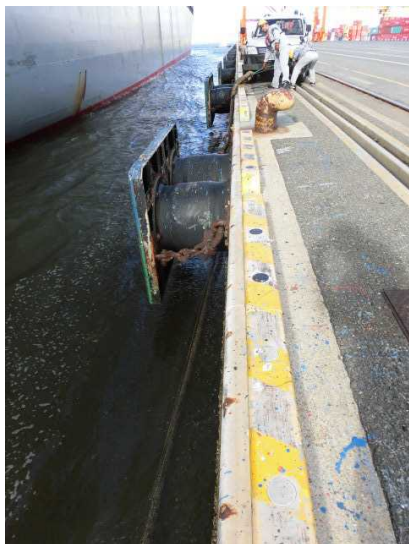
## フェンダー形状による繋離船作業の実態について

5



フェンダー上部の突起物が錆びてめくれており、吊りフックとともに引っ掛かる  
可能性があります。  
真ん中の位置で取っても、巻いているうちにずれてしまいます。

6



ロープが完全にフェンダーの下に入り込んでいるので、本船がもう少し前進してフェンダーをかわすまで様子を見ながら巻いてもらうか、無理なら一旦取り直すことにもなります。

7



ロープを巻いたときに、フェンダーをかわすか、目が離せない。本船の最終停止位置でロープがどの向きになるか考えてとらなければならない。

8

ロープの方向がどちらになるか、巻いたときにどちらにずれるかを考えて取る必要がある。



本船のムアリングホールが低い場合があるので、車止めに当たって破損することもあるので、巻く際にロープを少し持ち上げる必要がある。

9

フェンダーが劣化して割れていたが、巻いた際に隙間に食い込み、挟まってしまった。手持ちのロープをひっかけて、手前にジープで引っ張り外した。割れ目は少しですが、ロープを巻く力が入り込んだ。



10

このように、岸壁表示灯の電源BOXが大きい場合、上部にカバーはありますが、ロープがどの向きに引っ掛かるかわからないので、前もって海側にかわしておく必要がある。  
他の箇所はほぼ車止めと同じ高さのものなので、できるだけ統一できれば良いと思います。

