

係船作業に関する外国船舶への安全啓蒙活動について

令和 5 年 10 月 27 日
国土交通省海事局総務課
外国船舶監督業務調整室

平成 21 年 3 月、神戸港で発生した綱取り作業員 2 名の死亡事故を受け、神戸運輸監理部では、平成 22 年度より、ポートステートコントロール (PSC) 実施船舶に対する係船装置の安全に関するキャンペーンを実施してきました。

係船装置の安全については、IMO において検討され始め、国際的な課題となった状況に鑑み、地方運輸局等の外国船舶監督官による全国規模での安全啓蒙活動を平成 27 年度から開始しました。

令和 4 年度においては以下の通り外国船舶に対して安全啓蒙活動を行い、訪船した船舶の係船装置の管理状況及び乗組員の安全意識についての調査を併せて行いました。

時期及び対象

実施期間：令和 5 年 3 月 13 日（月）～3 月 24 日（金）（2 週間）

対象船舶：本邦各港において PSC を実施した外国船舶

啓蒙活動

PSC を実施した船舶に対して、例年同様リーフレット（英文）により係船装置及び係船作業に関する安全啓蒙活動を行い、係船作業に携わる港湾関係者に対しても同様のリーフレット（和文）による啓蒙活動を行っています。損傷している係船索については欠陥を指摘し、改善を要求しております。

本活動については今後も力を入れて取り組み、実施を図る所存です。

今後の対応について

2024 年 1 月 1 日からの SOLAS 条約 II-1 章 3-8 規則改正に伴い、現存船への船上の係船設備（索、ウィンチ、ボラード等）の点検・保守が義務化されることに加え、改正日以降建造の船舶に備える係船索が強化されますので、PSC として当該規則の適合性確認について引き続き厳正に対処いたします。

係船作業中の事故防止

国内の港湾に入港した外国船に対する係船作業安全キャンペーン

2009年3月20日神戸港ポートアイランドコンテナターミナルにおいて悲しい事故が起きました。それは入港後の係船作業を行っているときに係船ロープに起因して発生しました。

最初の船首側スプリングラインを取った後、2名の綱取り作業員が次のスプリングラインのヒービングラインを受け取ろうとしていました。この間に、本船がまだ岸壁のフェンダーに接触しておらず動いていたために最初のスプリングラインが緊張状態となり、突然、破断しました。切れた反動でコンテナターミナル側へ振り戻ったロープは綱取り作業員を直撃し、結果として20代の作業員2名の命が失われました。これは係船作業中に発生した事故の一事例にすぎません。

毎日、数千の係船作業が港内で行われています。それらは専門の作業員により事故が発生することなく安全に行われています。

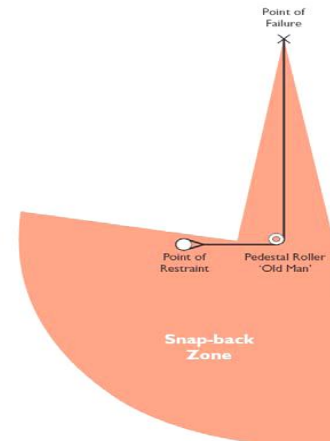
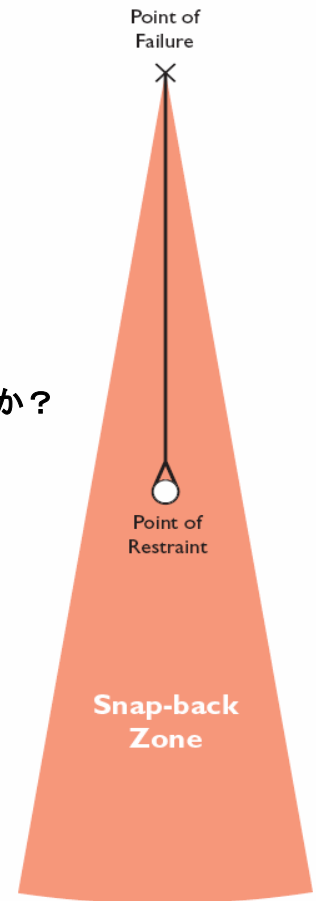
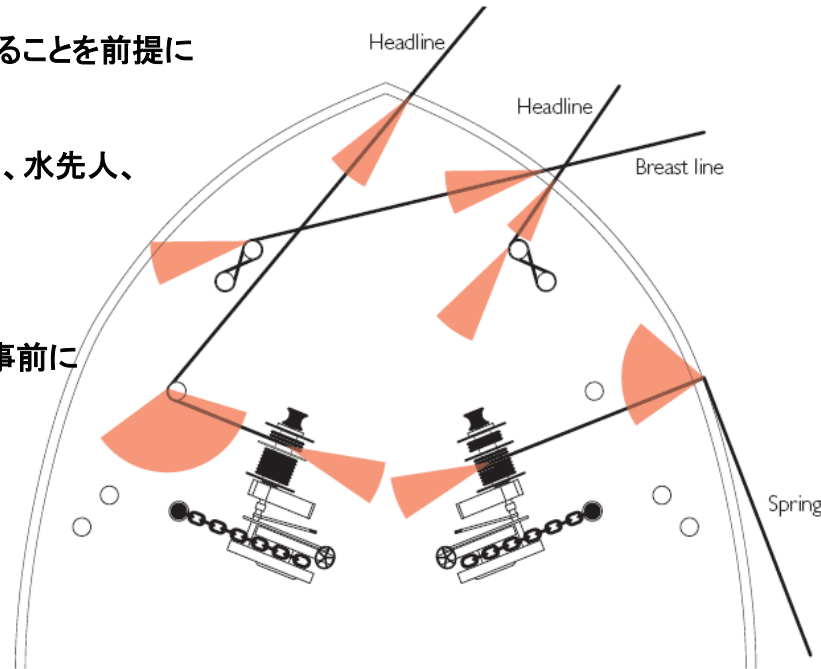
しかしながら、係船作業は高い危険性を伴います。正しい手順を踏まないと災害につながるのです。安全な係船作業実行のために、私たちは国内に入港した船舶に対して、以下のチェックリストに掲げる項目に注意を払うよう喚起します。このリーフレットの目的は、係船作業における事故を回避する方法を提供することです。

連絡先: 国土交通省()運輸局海上安全環境部
(Tel)
(住所)



安全な係船作業のためのチェックリスト

- 士官及び乗組員は、係船ロープ及び設備の種類、物理的特性並びに摩耗及び擦過傷のような状態を把握していますか？
- ウィンチ制御レバー正しく操作されていますか？
引っ張り又は緩める方向は明確に標示され、ロープは正しく巻かれていますか？
- 士官及び乗組員は、ロープのスナップバックの範囲及びウィンチ操作員への合図の死角を把握していますか？
- 係船ロープは突然切れることがあり得ることを前提に係船作業が行われていますか？
- 係船部署配置において、船長、乗組員、水先人、曳船の乗組員及び綱取り作業員などすべての作業関係者間の意思疎通が良好に維持されていますか？
- 係船部署配置のすべての乗組員は、事前に計画された操作及び手順を認識していますか？
- 係船部署配置のすべての乗組員は、絶え間なく主機関の動作及び曳航ロープ又は係船ロープの現在の状態をお互いに確認していますか？
- すべての乗組員は個人保護装具を備えていますか？
- 会社は安全管理システムの中に係船作業のための手順及び係船ロープ及び設備の保守のための手順を構築していますか？



Prevention of Accidents during mooring operations

Mooring Safety Campaign to Foreign flagged vessels calling ports in Japan

A sad accident happened on March 20th 2009 at Port Island Container Terminal of Kobe port. It was caused by a mooring rope 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 safely, we would remind vessels visiting ports in Japan to draw attention to the items on the following check list. The purpose of this leaflet is to provide you how to avoid accident in mooring operation.

Contact to:

() District Transport Bureau,
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Tel: +81-(0)

Address:



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 operated 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 maintaining good during mooring stations, among all related persons, such as Captain, crew, pilot, crew on tugs and linesmen?
- Are all mooring station crew made aware of the planed 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?

