



## 安全管理規程の **実践** と

## 事故処理 **対応**



### 目次

1. 安全管理規程の歴史と概要 .....	2
2. 安全管理規程の実践 .....	4
3. 現場（本船）における実践 .....	23
4. おわりに .....	30
添付資料① 航海計画書 .....	31
添付資料② 運航可否判断報告書 .....	32
添付資料③ 電話メモ .....	32
添付資料④ 定時報告書例 .....	33
添付資料⑤ 発行前検査 出航後船内点検 .....	34
添付資料⑥ 非常連絡事項 .....	35



# 1. 安全管理規程の歴史と概要



平成 17 年 6 月、海運・陸運・航空の事故原因の殆どがうっかりミスやヒューマンエラーに起因していることから、「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」が発足し、国土交通省に取り纏めを提言しました。

これを受けて平成 18 年 10 月に「運輸安全一括法\*」が施行され、それに基づき内航海運業法の一部改正が行われ、安全管理規程を各事業者が届け出ることが義務付けられました。また、それまでは航空・鉄道・陸運がそれぞれに安全に関する法律に沿って事故防止対策などを行っていたものが、運輸安全一括法に纏められました。

\* 運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律

この安全管理規程には 14 項目のガイドラインがあり、これを PDCA サイクル（Plan（計画）-Do（実施）-Check（評価）-Action（改善））によって常にブラッシュアップする手法がとられています。

## 安全管理の進め方に関するガイドライン

① 経営トップの責務

② 安全方針

③ 安全重点施策

④ 安全統括管理者

⑤ 責任・権限

⑥ コミュニケーション

⑦ 事故情報等の報告

⑧ 重大事故対応

⑨ 法令遵守

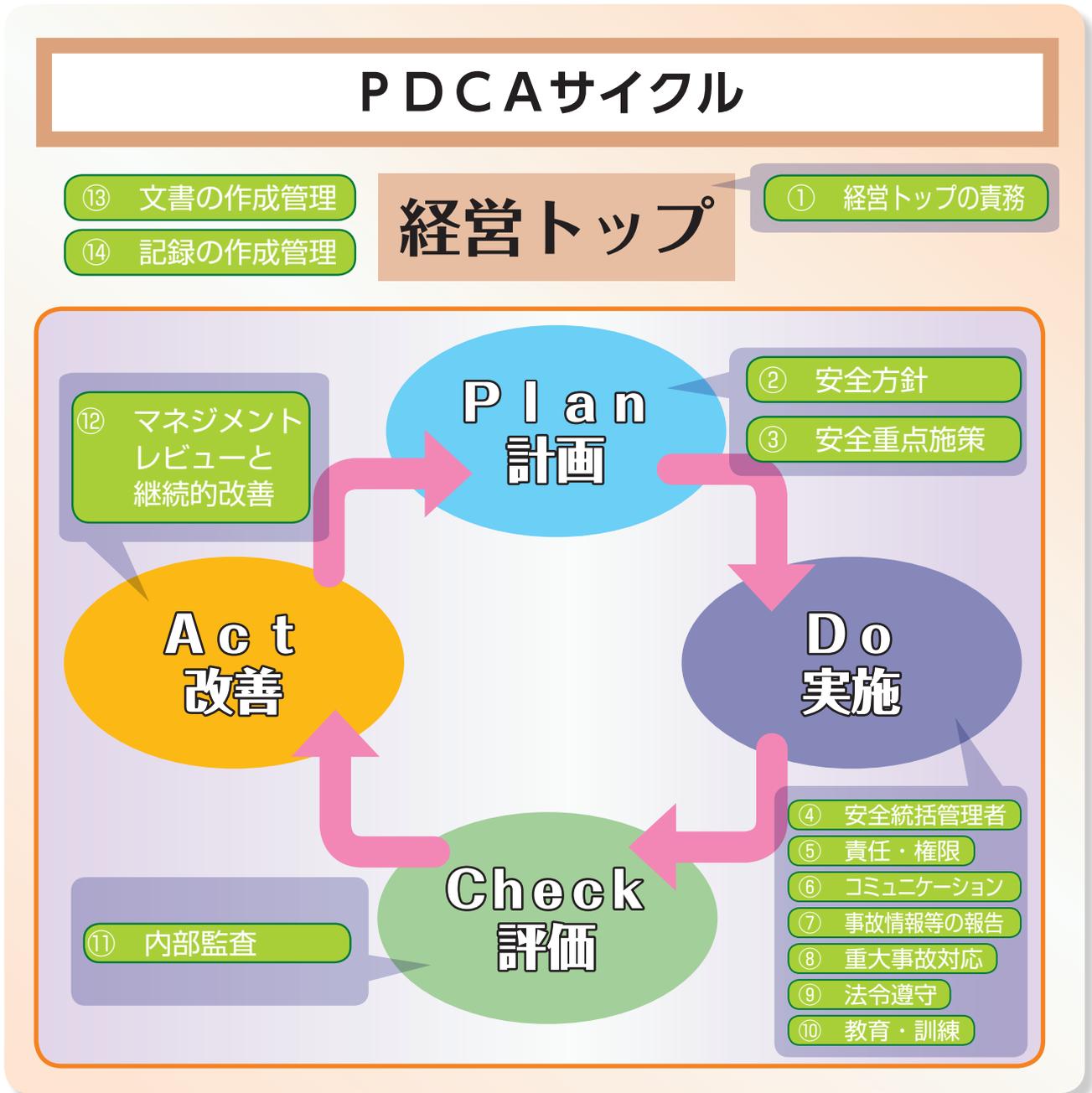
⑩ 教育・訓練

⑪ 内部監査

⑫ マネジメントレビューと継続的改善

⑬ 文書の作成管理

⑭ 記録の作成管理



しかし、内航海運業法の一部改正が平成 18 年 3 月 31 日で、安全管理規程の届け出が同年 10 月であったことから、十分に安全方針等を検討する時間も取れず、国交省の安全管理規程の雛形をそのまま引用しているケースが多く見られ、実際にどのように運用したらよいか、今一つ判らないといったお問い合わせが当組合に寄せられることが多くありました。

ここでは PDCA サイクルの D (Do: 実施) について、具体的に行わなければならない案件を国交省の安全管理規程の雛形に沿って説明します。

以下の説明においては雛形の条文もご参照ください。



## 2. 安全管理規程の実践



### (1) 第1条 目的

国交省の安全管理規程の雛形「第1条」は以下の通りです。

#### 第1条

この規程は、経営トップが定める明確な安全方針に基づき、社内に安全最優先意識の徹底を図り、全社員がこれを徹底して実行すべく、当社の使用する船舶（自社船、定期傭船、運航委託等を含む。）による貨物の運送事業（付随する業務を含む。以下同じ。）を安全、適正かつ円滑に処理するための責任体制及び業務実施の基準を明確にし、もって全社一丸となって輸送の安全を確保することを目的とする。

一方、内航海運業法第2条2号では内航海運業の定義、第9条では安全管理規程を届ける人が以下のように定められています。

#### （第2条2号：定義より抜粋）

この法律において「内航海運業」とは、内航運送をする事業（次に掲げる事業を除く。以下同じ。）又は内航運送の用に供される船舶の貸渡し（期間傭船を含み、主として港湾運送事業法（昭和二十六年法律第百六十一号）に規定する港湾運送事業（同法第三十三条の二第一項の運送をする事業を含む。）の用に供される船舶の貸渡しを除く。以下単に「船舶の貸渡し」という。）をする事業をいう。

- 一 海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）に規定する旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業
- 二 港湾運送事業法に規定する港湾運送事業
- 三 港湾運送事業法第二条第四項の規定により指定する港湾以外の港湾において同法第三条各号に掲げる事業に相当する事業を営む事業

#### （第9条：定義より抜粋）

内航海運業者は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

外航船の場合、ISM・SMSは船主マターとして船主または船舶管理会社が策定してClassの承認を得るよう明確にされています。一方で、安全管理規程の場合、その内容が運航に関わるものと、所謂、船主マターのもが含まれており（例えば、配乗計画や乗組員教育など）、自社運航船の場合は問題ありませんが、定期傭船されている場合などに於ける船主マターの項目に関する取り扱いについて、傭船者が策定するのか、それとも船主も策定しなければならないのかなど、今一つ明確ではないようにも思えました。

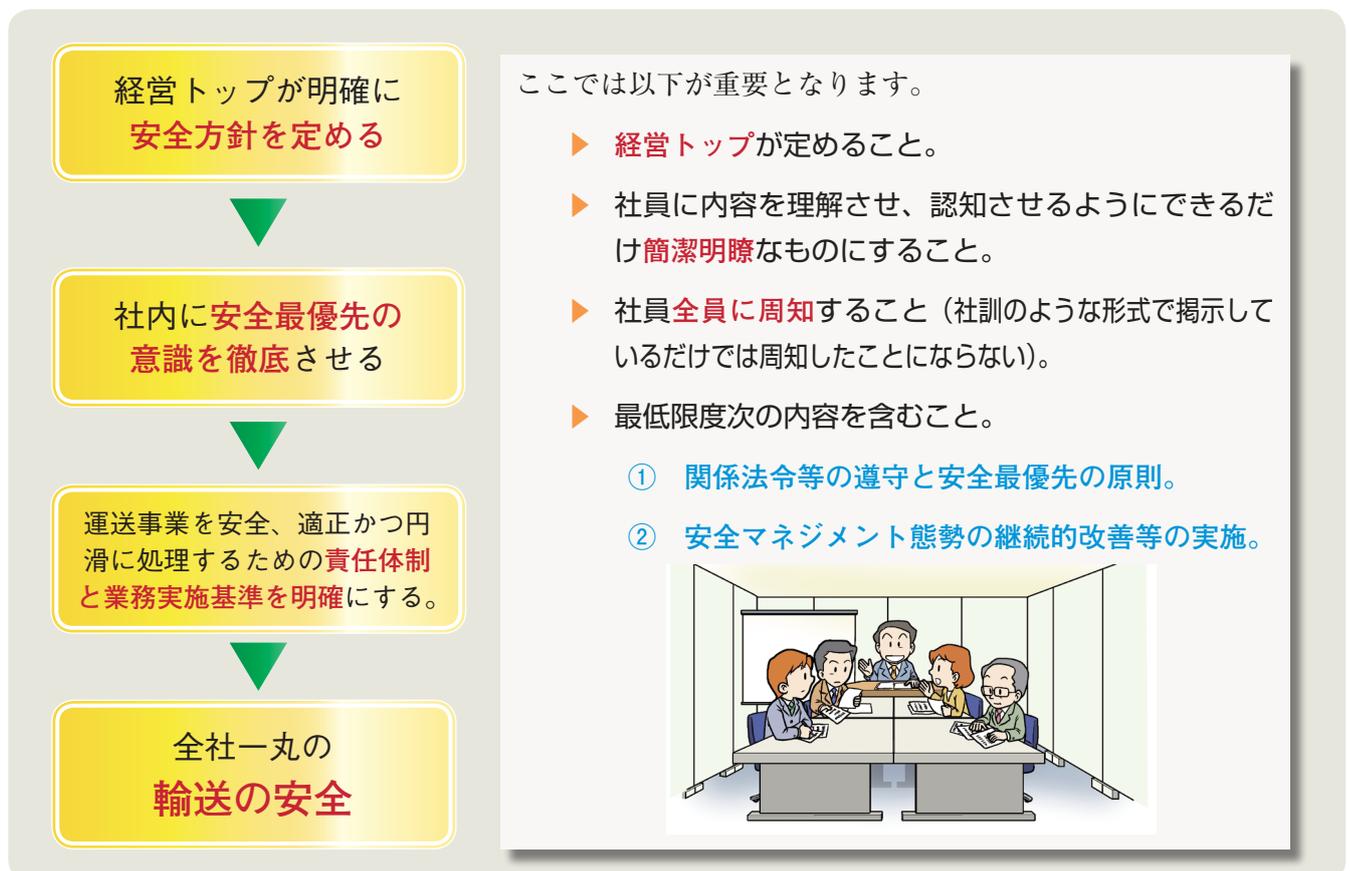
実際に弊組合でこのテーマにつきセミナーを開催した際にも上述の点につきご質問が寄せられましたので、一般論としての解釈を国交省に確認したところ、次のような説明がありました。

運航管理規程は基本的にはオペレーターが策定・届出を行う。定期傭船の場合も、船主マターのものについてもオペレーターが関与すべき。例えば、定期傭船契約が終了し、次の傭船者の傭船開始地点まで船主が本船を回航するような場合でも、この回航期間は船主がオペレーターにもなるので、安全管理規程の届出が必要となる。

この点については今後も議論がなされていくのかも知れませんが、状況を注視していきます。

## (2) 第4条～第6条 安全方針

経営トップは安全管理にかかわる全体的な意図及び方向性を明確にした安全方針を策定し、内部へ周知することが求められます。





ある外航船舶管理会社の安全方針の参考例を下記に示します。

#### ＝船舶運航管理の理念とその実現のための方策＝

会社は、海上人命安全条約、海洋汚染防止条約、海上における衝突の予防のための国際規制に関する条約、その他関係条約及び関係強制規則を遵守し、**a) 海上における人命の安全** **b) 船舶の安全運航** **c) 環境の保護** の確保に努めることで、海上運送業者としての社会的使命を全うする。

簡潔明瞭で、できれば全てを社員全員に覚えて欲しいところですが、最低でも **a) ～ c)** の3つは誰もが理解し、尋ねられたときに即答できるような体制が求められます。

### (3) 第7条 安全重点施策

安全方針に基づいて、具体的に毎年「安全重点施策」を策定し、実施することが求められます。安全管理規程の中では経営トップの責務とされていますが、実際にはそれを必要とする部門や組織の階層グループが策定し、その達成度が把握できるような実践的かつ具体的なものとするのが求められており、安全統括管理者が立案し、経営トップ名で策定することが多いようです。

#### 安全重点施策の策定にあたっては、以下の内容を含む必要があります。

CHECK

- ① **安全方針に基づいていること。**
- ② 施策の**達成状況が評価できること。**
  - ・ 定めたそれぞれの項目で何を行うのか、具体的に示す。
  - ・ 定めたそれぞれの項目をいつ（日程）実行するのか示す。
- ③ 過去の安全重点施策の実施結果や事故の発生状況について配慮（関連性）を持つこと。（即ち、過去の安全重点施策でうまく動かなかった点や、事故再発防止といった点を取り込む必要があります。）
- ④ 安全指針を含む策定を行う際、現場における課題を反映させること。

陸上管理部門が主体となって作業することになりますが、現場の意見や課題を取り入れないと、実行主体者の本船で運用できなくなる可能性が高く、直ぐに形骸化してしまいます。机上の理想論だけで作業を進めず、実体のある内容にする必要があります。

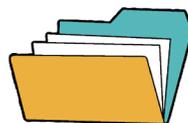
以下は、これらを考慮した安全重点施策の運用イメージです。



策定



実行



記録



実行



見直し

年度毎に具体的な安全目標を策定し、実施する為の責任者・手段（方法）・日程を決め、それに沿った作業の記録を作成して進捗状況を管理し、必要に応じて見直しを行うといった、PDCA サイクルに沿った運用が必要となります。

以下に安全重点施策の参考例を示します。この参考例では、「運航基準図に沿った航行を確実に実施し、乗揚げ等の事故をゼロにする」ことを当該年度の目標として策定しました。

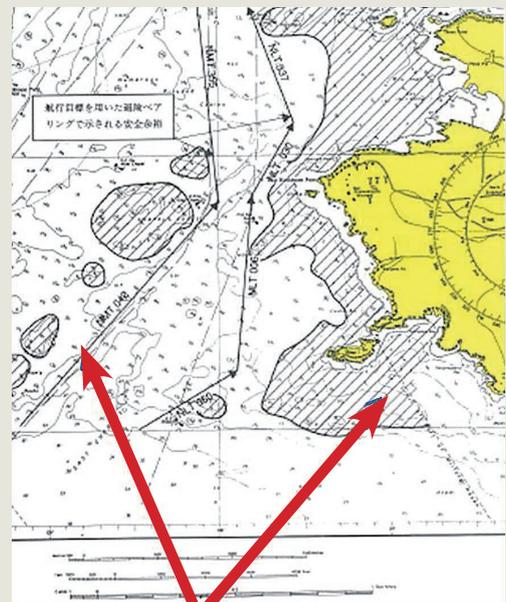
具体的な細目を以下としています。

**① 運航管理者は船長と協議のうえ、運航基準図を航路・船舶ごとに作成する。**

今まで、港間の航海計画は本船任せにしていたが、本船が作成している航海計画に関する情報を運航管理者に報告してもらい、運航管理部門でも本船がどのようなルートを航行していくのか把握することにしました。  
(添付資料 1 (p.31) 航海計画書ご参照)

**② 船長は、運航基準図に定めた基準航路のほか、避険線等の必要事項を常用海図に記入して航海の参考とする。**

右図は、航海計画書に基づいてコースラインを海図に記入し、同時に避険線や進入禁止区域 (No Go Area) を記入した例です。本船の喫水と水深の関係から、水深 20 m 等深線を結び、それより浅い水域進入禁止区域として斜線で示しています。このような危険水域を具体的に海図上に記載すると、航行する区域における避航可能水域の広狭が判断しやすくなります。



避険線や進入禁止区域 (No Go Area) を海図に記入した例

**③ 船長は、気象・海象や船舶交通等の状況により、基準経路以外の経路を航行しようとする時は、事前に運航管理者と協議する。**

実際に航海を開始すると、気象・海象の状況や、船舶交通の輻輳度によっては、計画した基準航路を航行できないこともあります。避航操船で予定針路から外れる場合を除き、大幅に航海計画書から逸脱せざるを得ないような場合、本船は運航管理者に報告する体制としました。

**④ 運航管理者は、船長から上記協議を受けた場合、その経路の安全性について十分検討し、必要な助言または援助を与えること。**

例えば、定期航路の場合は、運航管理者も海図一式を準備しておき、本船と同じ情報を持って基準航路や修正した航海計画を評価することも一案です。

このように具体的な施策を策定、本船への説明や指示を行い、実際に運用して不具合があった場合などには、本船からその内容をフィードバックさせ、必要に応じて見直しを行うことを一年間継続すると、年度末にフィードバックの内容をそれぞれの項目と照らし合わせて総括することができました。



この場合、基準航路から逸脱する場合に〇〇海里以上予定針路から外れる場合（避航操船の場合を除く）といった具体的な指示がなかったため、各船で報告基準がばらばらであることが不具合点として指摘されました。

また、安全重点施策を実行していく上で、運航管理者が進捗状況について、次のような記録をとることが必要です。

#### 本船に情報伝達した内容の記録（天気図・航行警報・水路通報等の送付記録）

…これまでも本船にこのような情報提供は行っていたと思います。しかし、代理店気付での郵送やFAXによる配信の場合などで、きちんと届いたかどうかを確認しないままであったこともあるかと思えます。例えば、郵送している場合などに、一連の通し番号を付けておけば、受領した本船も抜け落ちがあるかどうか容易に確認ができます。このような文書管理を行うことも必要です。

#### 航海毎あるいは定期的に船長に航海に関する情報連絡をさせた内容の記録

…上述した例の場合、基準航路から逸脱した場合の交信記録など。



#### ポイント

これらの記録（ファイル）を綴じるだけでなく、定期的読み直し、分析した上で次に繋げていくこと。そうしないと、どうしてもファイルのための文書作成のように形骸化してしまいます。

誰が

運行管理者  
船長？

何を

気象情報提供

誰に対して  
いつ行なったのか

船長に XX 年 XX 月 XX 日 XXXX 時

## (4) 第 21 条 運航計画・配船計画

運航計画・配船計画の作成或いは改定を行う場合、運航管理者には使用船舶の性能や主要目の把握、港湾事情調査、運航海域の交通状況・自然状況等を勘案した運航スケジュールの検討・指導が求められます。**本船**まかせにせず、**運航管理者と本船が同じ情報を共有して、最終的な運航計画を立案することが重要**です。



#### ポイント

運航管理者が主体となって調査を行い、最終的に無理な運航計画を立案しない。

収集した情報に関し、実状が計画と異なる点が無いか本船に評価してもらい、計画をブラッシュアップする。

## (5) 第22条 配乗計画

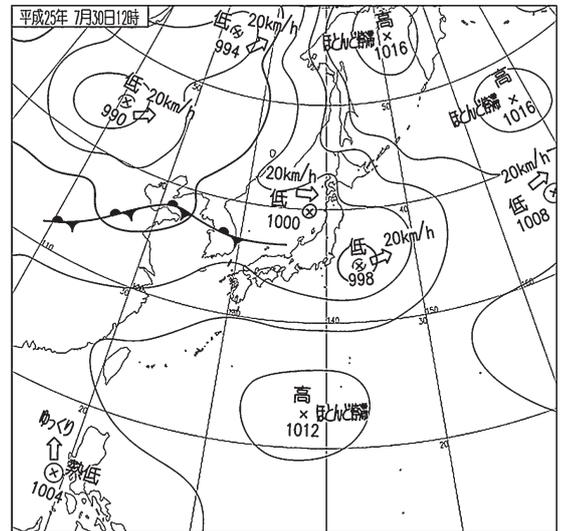
船舶所有者等が配乗計画の作成或いは改定を行う場合、法定職員関係、乗組員の勤務時間関係等について、**安全第一を念頭にして検討**することが求められます。運航管理者もまた安全を考慮し、必要に応じて配乗計画を改定するよう指導しなければなりません。



安全第一を念頭にして検討を行う。

### ポイント

今日では居眠りによる事故が多発していますが、その主たる原因の一つに長時間労働が挙げられます。本船の運航スケジュールと勤務時間を照らし合わせ、安全の確保に支障がないか検討することが大切です。



出典：気象庁ホームページ (www.jma.go.jp)

## (6) 第24条～第28条 運航の可否判断

### 船長

気象・海象状況（現状＋予想）と運航基準とを照らし合わせて随時運航可否を判断します。判断が困難であると認める場合には運航管理者と協議を行い、意見が異なる場合には運航を中止します。



・安全かつ客観的に運航の可否を判断することが重要。

### ポイント

### 運航管理者

運航管理者もまた、気象・海象状況を船長報告以外からも入手し、運航基準と照らし合わせて、運航中止すべきと判断した場合は船長に指示を行います。運航を中止した場合、或いは協議の結果継続と判断した場合でも、安全統括管理者に連絡を行います。



いかなる場合においても、船長に対して発航・航行継続・入港を促すこと、或いは指示することはできない。

### ポイント



経営トップ・安全統括管理者

いかなる場合においても、運航管理者より運航中止の連絡を受けた場合、それに反する指示をしてはなりません。また、船長が運航基準と照らし合わせてぎりぎりの線で運航継続と判断した場合はその理由を求め、判断が適切と認められない場合は運航中止の指示を行わなければなりません。



本船から運航管理者への報告に際し、船位や日時、判断結果やその理由等を簡潔に記載できる**第一報の標準書式**を作成しておき、電話連絡を行う前に予めメールやFAXで送付すると、その後の協議が行いやすくなると考えられます。

(添付資料2 (p.32) 運航可否判断報告書ご参照)

また、協議にあたり電話連絡が多くなりますが、通話ごとの電話メモを作成しておくことで、運航管理者・船長による運航可否判断、運航中止措置、経路変更措置及び協議の内容の記録保存にも役立てることができます。なお、船長はこれらの情報を航海日誌へも簡潔に記録することも求められます。(添付資料3 (p.32) 電話メモご参照)

この電話メモは、基本的には運航管理者が作成し、本船にメール等で送信しておく、双方で同じ作業を行わずに済みますし、了解違いがある場合なども確認ができます。

(7) 第29条～第31条 運航に必要な情報の収集および伝達

運航管理者、船舶所有者、本船は以下のようにそれぞれ運航に必要な情報を収集し、伝達する義務があります。

運航管理者

本船

(④は必須、その他の事項については必要に応じて送付)

- ① 気象・海象に関する情報
- ② 港内事情・航路の自然的性質
- ③ 陸上施設の状況
- ④ **水路通報、港長公示等官公庁の発する運航に関する情報**
- ⑤ 船舶の動静
- ⑥ その他、航行の安全の確保のために必要な事項

船舶所有者

本船

水路通報・海図に関する情報は船舶所有者にも送付義務があるとされています。

水路通報

第7号

平成25年2月22日

海上保安庁

(小改正:123項~138項 一時閉鎖等:5095項~5104項)

索引	2頁
小改正通報(本誌因誌の小改正に係る事項)	3頁
一時閉鎖及び予告通報(本誌因誌の一次的な改訂に係る事項)	7頁
航行警報有効	11頁
出航(本誌因誌の刊行に係る事項)	13頁
参考図書(船舶交通の安全及び航海のために必要な事項)	15頁
お知らせ	16頁

紙面上重要な事項(新たな漁所、航路標識の変更等)及び本誌因誌の内容を訂正する必要がある事項を発見したときは、速やかに下記又は最寄りの海上保安庁署に連絡して下さい。また、本誌通報、航行警報に関して質問等がある場合は、下記までお問い合わせ下さい。

海上保安庁 航行情報部 航行情報課 水路通報室  
〒135-0064 東京都江東区東船場2-5-18  
電話 03-5500-7165  
ファクシミリ 03-5500-7171  
Eメール tube@jcdc.go.jp

本誌通報は、同じ内容のものをインターネット・ホームページからも入手できます。インターネット・ホームページから印刷した本誌通報(補正版を含む)は、紙張本誌通報に替えて使用できます。

インターネット・ホームページから印刷した補正版については、利用者が使用する機器の性能及びインクの種類によって、必ずしも紙張本誌通報の補正版と全く同一の効果を発揮することはできませんので、ご了解の上、利用者の責任において使用して下さい。

インターネット・ホームページアドレス  
水路通報(毎週金曜日更新) <http://www1.kaiho.nit.go.jp/TKH0/tshouj.html>  
航行警報(毎日更新) <http://www1.kaiho.nit.go.jp/TKH0/nw.html>

**本 船**

**運航管理者**

(①～⑤は必須、⑥～⑦は必要に応じて送付)

- ① 発航前検査を終え、出航するとき
- ② 発航基準に定められた通常連絡を行うとき (例：1日1回：正午位置報告など)
- ③ 入港前 60 分及び入港したとき
- ④ 事故処理基準に定める事故が発生したとき
- ⑤ 運航計画・航行の安全に係りを有する船体、機関、設備等の修理または整備を必要とする事態が生じたとき。
- ⑥ 気象・海象に関する情報
- ⑦ 航行中の水路の状況

**添付資料 4 (p.33) は本船から運航管理者への上記①～**

**③の連絡方法**に関する定例報告の書式例です。このように一連の文書管理番号を付した書式を定めておくと、誰がいつ何を送付したのか、また船長の受領確認有無など、後の送付記録保管にも役立てることができます。

水路通報について、今日ではインターネットからも情報が入手可能ですが、たとえ本船側で入手している場合でも、必ず運航管理者からも送付する必要があります。

海図改補記録の参考例

海図番号	項数
W115	<del>125 - 137</del> - 5102(T) - 195
W135	<del>119 - 125</del> - 5102(T) - 135 - 195

水路通報を受領したら、内容を確認し、本船手持ち海図で改補しなければならぬ項数を記入。改補終了のものは斜線で抹消しておく。

水路通報を受信したら、本船側では必ず海図改補を行い、改補手順に従って海図にも記録を行います。上の表は海図改補記録の参考例です。改補項目番号を記入し、改補が終了したものに斜線を引いています。

記録は定期的に本船より運航管理者にコピーを送付し、運航管理者も訪船時にこれらを確認することが大切です。また、電子海図の場合はメーカーの取扱い説明書に従い、電子情報をダウンロードの上、記録を行います。紙海図の場合と同様に、定期的に改補記録を運航管理者に送付してください。

なお、本船が入港出来ないような小さな漁港のブイ新設などのように、本船に無関係のものについても、改補項目番号のみを海図に記載の上、(N/A : Not Applicable) のように追記し、海図には記入していないことを明確にしておきましょう。また、海図改補作業の時間が取れない場合でも、上記改補記録で管理することにより、どこまでの改補作業が終了しているのか第三者に説明ができます。そして未改補の項目が多くなった場合には、海図購入の目安にもなります。



万が一事故が発生した場合、海図は必ず調査・差し押さえられる書類のひとつです。適切に改補を行い、常に最新の状態を整えておくことが肝心。

また、内航定期航路の場合、海図を使用しないで航海している場合も見られますが、必ず最新の海図に針路を記入し、船位の記入を行ってください。



## (8) 第 32 条～第 35 条 輸送に伴う作業の安全確保

船員法施行規則の第二章第二条の二には以下が記載されています。

### 第二条の二（抜粋）

船長は、法第八条の規定により、発航前に次に掲げる事項を検査しなければならない。ただし、当該発航の前十二時間以内に第一号に掲げる事項のうち操舵設備に係る事項について発航前の検査をしたとき並びに当該発航の前二十四時間以内に第一号（操舵設備に係る事項を除く。）、第四号及び第五号に掲げる事項について発航前の検査をしたときは、当該事項については、検査を行わないことができる。

- 一 船体、機関及び排水設備、操舵設備、係船設備、揚錨設備、救命設備、無線設備その他の設備が整備されていること。
- 二 積載物の積付けが船舶の安定性をそこなう状況にないこと。
- 三 喫水の状況から判断して船舶の安全性が保たれていること。
- 四 燃料、食料、清水、医薬品、船用品その他の航海に必要な物品が積み込まれていること。
- 五 水路図誌その他の航海に必要な図誌が整備されていること。
- 六 気象通報、水路通報その他の航海に必要な情報が収集されており、それらの情報から判断して航海に支障がないこと。
- 七 航海に必要な員数の乗組員が乗り組んでおり、かつ、それらの乗組員の健康状態が良好であること。
- 八 前各号に掲げるもののほか、航海を支障なく成就するため必要な準備が整っていること。

同法の規定と併せ、船長は乗組員等の安全のため、発航前に必要と認める場所の点検を実施、異常が発見された場合は適切な指示を出し、所用の措置を講じなければなりません。これに際し、添付資料 5 (p.34)にあるように、発航前の機関部の各種設備、各種荷役設備や乗組員の健康状態、そして出港直後の荷役設備状態などに関する検査内容と点検の担当者、そして点検結果や実施日時を簡潔に記載できるチェックリストを作成するなどし、これらの記録を保持することが必要となります。

安全管理規程が導入されてから、発航前検査だけでなく、各種チェックリストを作成して実用することが多くなっています。しかし、これらのチェックリストをうまく運用しないで、記録保存を目的として「めくらチェック」しているケースもあるようです。

例えば、出航準備を行う際に、チェックリストを海図テーブルの上に置いたまま作業を行い、ある項目の準備を忘れていても拘わらず、記録保存を目的に後でチェックマークを記入している様なケースもありました。これらのチェックリストは作業補助の道具として使用するなどの意識改革も必要です。

乗組員の飲酒に関して、呼気 1 リットル中のアルコール濃度が 0.15mg 以上の場合は当直を実施してはならないとされています。アルコールテスターを使用して入直前など定期的実施、或いは抜き打ちテストを実施して、テスト結果を記録に残す必要があります。万が一飲酒を原因とした事故が発生してしまった場合、安全管理上どのような対策を実施していたのか調査が行われ、このようなテストの実施指示と記録が有力な証拠となります。



アルコールテスター

## (9) 第 38 条～第 46 条 海難その他の事故処理

### 事故発生時の基本動作

それぞれの事故のチェックリストは  
当組合のホームページからダウンロードできます。

#### 船 長

**人命安全確保を最優先**とし、事故拡大防止のための措置をとります。

事故処理基準に従って運航管理者に連絡しますが、この第一報を電話で行った場合は電話メモで記録をとります。運航管理者に海上保安庁への報告を本船から行うのか、或いは運航管理者が行うのかを確認し、第一報の報告の最後に第二報の連絡予定時刻（凡そ）を伝えて下さい。

#### 運航管理者

本船より連絡を受けたら記録を開始し、安全統括管理者・船舶所有者に連絡してください。また、必要に応じて海上保安庁（船長と協議の上、本船側で行わない場合）と運輸局への報告を行って下さい。尚、これらの連絡が終了した場合、本船にその結果を連絡してください。

#### 安全統括管理者

運航管理者より連絡を受けたら経営トップに連絡し、**事故処理緊急対策チーム**を立ち上げます。事故処理対応緊急対策チームが集合したら、明確な役割分担の指示してください。なお、チーム立ち上げにあたり、以下の点に注意する必要があります。

##### ・リーダーとサブリーダーの選出

情報はリーダーに集中させ、チーム員はリーダーの指示に従う。

##### ・本船の連絡窓口（通常は SI）の一本化

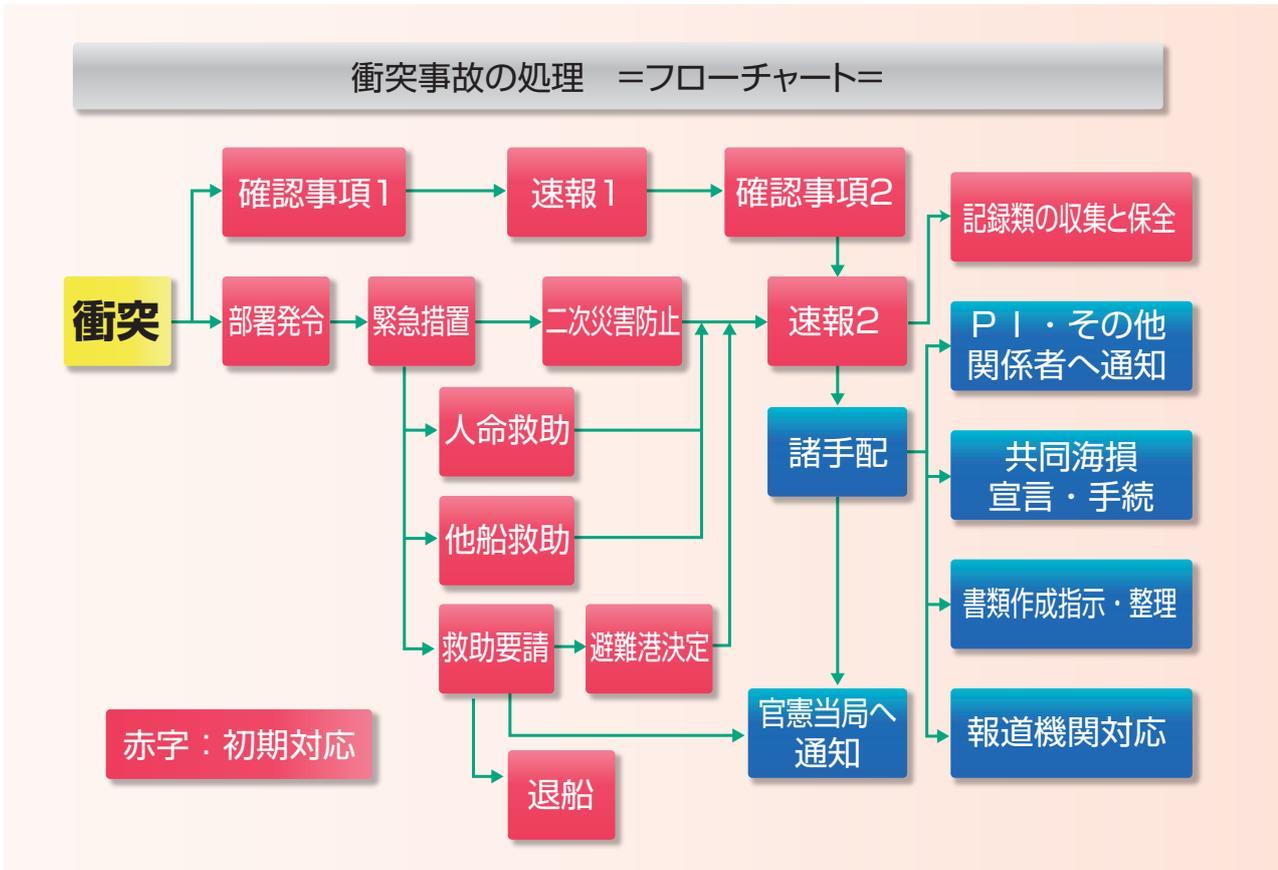
複数の人から異なった指示がなされると船長が困惑・混乱する原因となるため、非常連絡表に沿い、連絡窓口担当者は主・副の 2 名を選出する。

電話回線を複数所持している場合は、本船との連絡に使用する電話回線を決め、本船の連絡以外には使用しない。また、この専用電話回線以外で本船に連絡を取らないことを周知します。（携帯電話が一般的になった現在、誰もが安易に本船に電話を掛けることが出来ますが、事故発生時は、あえてこの利便性を排除することも必要です。）

事故対策作業が長時間に及ぶ場合、リーダーも休息を取る必要が生じます。この場合、権限の委譲は本船も含めた関係者全員に周知します。本船連絡窓口の担当変更も同様です。

事故発生直後、本船では船長・当直航海士ともに動揺しており、事故後の『初期対応』をいくら頭では理解していても、それらを確実に実行することが出来ない可能性があります。初期対応をマニュアル化し、陸上支援体制を可能な限り早く立ち上げ、本船をサポートすることが大切です。

また、事故発生直後には迅速かつ確実な情報連絡が必要となります。例えば衝突事故の場合、事故原因の究明と衝突責任割合の判断が相手船側と交渉をする上で重要なポイントとなりますので、事故後直ちに証



抛保全を行い、事故状況を正確に把握することが必要不可欠です。その際に無駄な時間を費やさず、現場での報告書類作成の手間を出来る限り省き、情報錯綜を防ぐため、**事故種別ごとに船側・陸上側で共通の報告書式を定めておく**ことが有効です。また、原因究明の上で必要となる情報を取り漏らすことの無いよう、チェックリストを事故に備えて予め準備しておくことも一案です。添付資料6（非常連絡事項1～9）(p.35～40)のように、それらのチェックリストをそのまま報告書として使用できる形式にしておいてもよいでしょう。

また、関係当局へは事実のみを簡潔に報告することとし、未確認事項、推測、余分な情報などは報告しないでください。不確実なことでやむなく報告を要する場合は、「およそ」や「約」など、幅をもたせた表現をすべきです。特に、海上保安庁への連絡は、当該水域の海上保安本部に報告することが必要です。航行する海域の最寄りの海上保安本部の連絡先は必ず出港前に確認しておくことも必要です。



事故種別ごとに船側・陸上側で共通の報告書式を定めておく。  
虚偽の報告は百害あって一利なし。  
航行海域の最寄りの海上保安部の連絡先の取り纏め。

特に、衝突・火災・乗揚げ・油流出事故などといった大型事故の場合、より詳細な情報が必要となるため、第二報用として別書式を準備するなどし、情報の取漏れがないようにしてください。



### 衝突事故の初期対応

**本 船** : 人命の安全確保を最優先とし、記録に際しては特に以下の点に注意してください。

- ① **衝突時間** : 官憲当局が調査する場合、様々な記録に記載された時間ほどの時計を使用したものか確認されます。

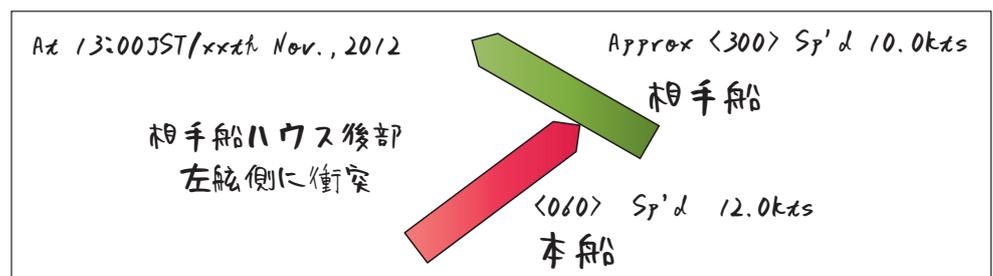


日頃から時計の整合を行っておき、事故後ひと段落してから時計の誤差を確認、記録に残すことが重要。

記録に使用した時計が全て正確ならば良いのですが、秒単位でもずれていると、衝突に至るまでの正確な分析ができなくなります。

GPSが設置されるようになってから、時計の管理がルーズになっているようにも思えます。

- ② **衝突位置** : GPSに印字機能があれば印字、位置保存機能がある場合はデータを保存し、海図にポジションを記入してください。
- ③ **衝突角度** : 相手船のどの部分に衝突したのか、またその時の相手船の船首方向(概略)をスケッチ・記録してください。



自船の状況は直ぐに把握できますが、後日相手船と証言内容が大きくことなるような場合に、この衝突角度の記録は大きく役立ちます。



- ④ **電子海図のデータ保存**：ECDIS（電子海図）の中にはGPSと連動して航跡記録が保存できるものがあります。



自船のECDISの取扱いを熟知しておくことが重要です。

- ⑤ VDR\*を搭載している船舶は、VDRを保存モードにします。そうしないと、一定時間経過後にデータが上書きされてしまいます。最近の海難審判における衝突事故の分析では、VDR情報があると、このデータを差し押さえて分析に利用しています。このVDRデータ保存は、衝突事故に限らず、他事故でも同様に扱うことが必要です。機種によって取り扱い方法が異なるので、自船のVDRの操作方法を熟知しておくことが必要です。

\*VDR (Voyage Data Recorder : 航海情報記録装置)

### 陸上支援チーム

本船より第一報を受けたら、早急に緊急支援対策チームを立ち上げ、同時に記録を開始してください。

### 火災事故の初期対応

人命の安全確保を最優先とし、基本的には持ち運び式消火器・清水ラインのホースや毛布などを使用して初期消火を行います。消火班（火災現場）・船橋（指揮）・機関室間で常時連絡がとれるよう、トランシーバーを携行してください。また、最悪の事態を想定して退船手段の準備を行ってください。

なお、船橋に火災制御盤や火災探知表示機ある場合、最初に点灯した火災区画表示ランプ（または、検知器番号）にマーキングを行うと、火災発生場所の特定ができます。（データロガーがあれば火災探知の感知順に情報を印字できますが、なければ煙や熱があつという間に広がり、どの検知器が最初に感知したのかすぐにわからなくなってしまい、火災発生場所の特定ができなくなることがあります。）



二酸化炭素消火装置を起動する場合は、船橋に全員集合し、必ず総員揃っているか確認してください。ある外航船社で機関室火災が発生し、初期消火に失敗したので二酸化炭素消火装置を使用する際、人員点呼が不十分で1名が機関室の取り残されたまま二酸化炭素を放出。取り残された乗組員が窒息死する痛ましい事故がありました。

例えば、船橋に総員集合した場合でも、片舷に集合させ、ひとりひとり人員点呼を行っている船長（または一等航海士）の前を通過させて確認。これを2～3回行ってから全員揃っていることを最終確認するなども必要です。

火災の種類は以下の通りです。火災の種類によって使用できる消火装置・器具も異なります。

火災の分類	
<b>A 火災 (固体の普通火災)</b>	冷却による消火が原則
<b>B 火災 (油火災)</b>	酸素遮断 (泡)、酸素希釈 (炭酸・窒素ガス、蒸気)、連鎖反応抑制 (粉末)
<b>C 火災 (電気火災)</b>	通電遮断 炭酸ガス (電気の不良導体で感電危険・二次被害なし) 粉末 (使用後の影響あり)
<b>D 火災 (金属火災)</b>	乾燥砂
<b>可燃性ガス火災</b>	漏洩着火、二次爆発危険。弁閉塞と可燃物除去。連鎖反応抑制 (粉末)

燃焼の3要素		
		
① 可燃物の存在	② 酸素の供給	③ 点火源の存在

消火活動に失敗し、乗組員の手におえないと判断した場合は速やかに避難を開始してください。避難開始にあたり、火元の区画のドアや窓を全て閉め、空気を遮断することで火勢を弱め、煙を遮断することが重要です。煙は視界を遮って避難の妨げやパニックの原因となる他、一酸化炭素やシアン化水素を含み、吸い込むと乗組員の命に係わるため、煙を如何に回避して避難するかが避難の鍵となるといえます。ハンカチや服の袖口で鼻と口を覆い、姿勢を低くして壁伝いに避難を行います。

### 乗揚げ・浸水事故の初期対応

人命の安全確保を最優先とし、まずは人員確認を行った後、被害を最小に抑えるため、主機関と操舵機を停止します。その後、時間や船位、また沈没/退船/二次災害(特に油流出)の虞が無いか、必要事項を確認してください。それらの虞がないと判断されたら、離礁方法につき検討します。乗揚げ直後に離礁しようとして主機や舵を作動させて損傷させると、却って被害を大きくする可能性があります。



#### 注意

浸水状況について、小さな亀裂の場合すぐには確認できないため、各タンクやホールドビルの継続的なサウンディングを行ってください。



### 離礁に成功した場合

可能な限りサーバイヤーを手配し、船体内外部の損傷箇所の状況確認を行ってください。船体フレームに亀裂が入っている場合もあるため、注意が必要です。

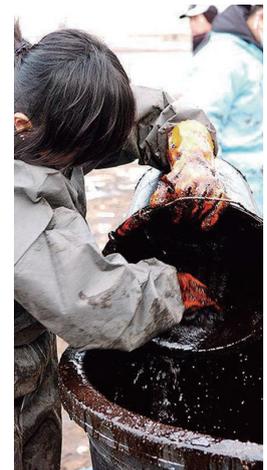
### 座礁している場合

側傍水深を測定させ、測深図を作成の上、付近の底質・地形を確認するとともに、乗り揚げ部位及びその程度を確認してください。また、座礁直後より継続して船首、船尾、中央喫水を読み取り記録してください。これにより、何トンの力が座礁によって加わっているかも計算で算出できます。しかし、基本（比較する）となる本船が浮いた状況における喫水の値が重要なので、出航前は必ず喫水の読み取りを行うことを必ず行って、記録しておくことが必要です。また、補強防水作業として水密扉の閉鎖、セメントボックスや鉄板溶接による浸水区画や隣接区画の補強作業を行ないます。

### 油流出事故の初期対応

油流出事故が発生したら、直ちに荷役 / 補油作業を中止し、流出油の状況を確認の上、油濁防除作業が必要と判断される場合は『**油濁防除部署**』を発令し、乗組員を部署につかせてください。部署が発令され、現場指揮が到着するまでの間、油の船外流出を防止するため、油の流出を発見した乗組員は、油吸着材の布設など可能な手段をとらなければなりません。但し、船外に流出した油の処理については、部署が発令されるまでの間、当直航海士の判断のもと行わなければなりません。

実際には本船が所持している油濁防止資材には限りがあるので、最寄りの海上保安部と P&I 保険に連絡を直ぐに行い、油濁処理業者を可能な限り早い機会に手配して流出油の拡散を防ぐことで被害の拡大を止めることが肝心です。



### 人身事故（海中転落）の初期対応

海中転落事故では初期対応が非常に重要となるため、船橋当直員は Life buoy や自己点火灯 / 自己発煙信号の投下、非常警報の吹鳴や手動操舵への切り替え等、事故発生直後に行うべき対応や確認しなければならない事項について日頃から熟知しておく必要があります。また、これらの機器をすぐに使用できる状態に保管しておくことも大切です。Life buoy 等の投下の他にも、大きな浮遊物を多く投下することが有効と考えられます。さらに、転落者を見失わないために GPS や DGPS の船位記録機能（MOB ボタン等）が有効です。船橋当直者はこの機能を活用して船位を記録した上、双眼鏡を持たせた見張り員を配置し、落水者を継続的に見張るよう指示してください。

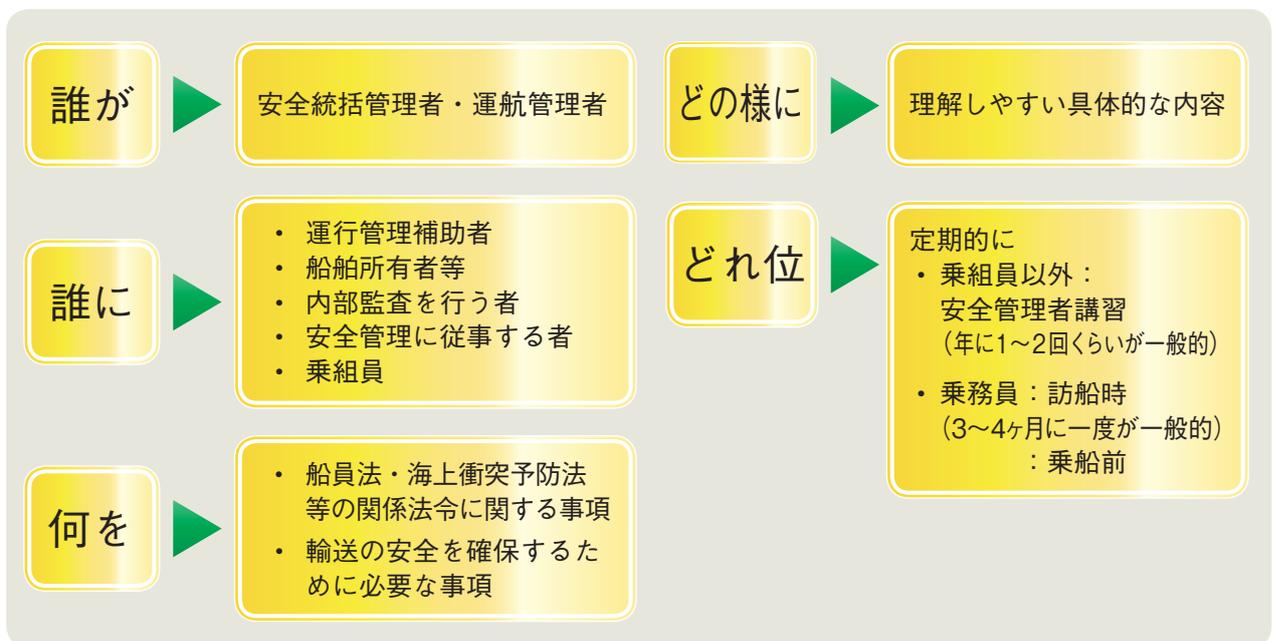
船橋位置が水面から高い場合、船橋ウイングに設置している Life Buoy と自己発煙信号を投下しても風があるとうまく水面まで届かない場合もあります。



自己点火灯と Life buoy

## (10) 第47条 安全教育

安全統括管理者及び運航管理者は、運航管理補助者、船舶所有者等、乗組員、安全管理に従事する者、内部監査を行う者に対して、安全を確保するために必要と認められる関係法令やその他輸送の安全確保に必要な事項等につき定期的に安全教育を実施し、周知を図らなければなりません。その他、運航管理者は海難・その他事故等の事例を調査し、乗組員に周知徹底を図る必要があります。



陸上側では、事故統計や事故事例紹介と再発防止対策、また安全方針や安全重点施策等について、一般的には年1~2回、**安全会議**を開催します。これには経営トップや休暇中の乗組員も参加させることが必要です。また、陸上で開催したこれら安全会議の議事録や資料を本船訪船時に持参、或いは乗船前の乗組員教育で使用し、乗組員にも説明、周知を図る必要があります。乗組員が交代することもあるので、これらは定期的に行ってください。



安全会議では、外部講師を招聘した講演会なども有効。  
 運航管理者が行った教育の記録を作成し、出席者の署名や捺印記録をとることも必要。  
 安全会議に出席できなかった乗組員は、乗船前のブリーフィングや下船直後のブリーフィングなども積極的に行う。



## (11) 第 48 条 ~ 第 49 条 訓練

### ① 船上における操練 (第 48 条)

添付資料の通り、防火操練、救命艇等操練、防水操練などといった各種操練とその実施間隔が航行区域や船種別に船員法で定められており、操練を行ったら船長は運航管理者及び船舶所有者に報告する必要があります。

操練の実施間隔等の一覧表は当組合のホームページからダウンロードできます。

操練を実施したら、実施した操練の種類と日付を公用航海日誌・Log Book に記載し、別途実施内容の記録を詳細にわたって記録してください。



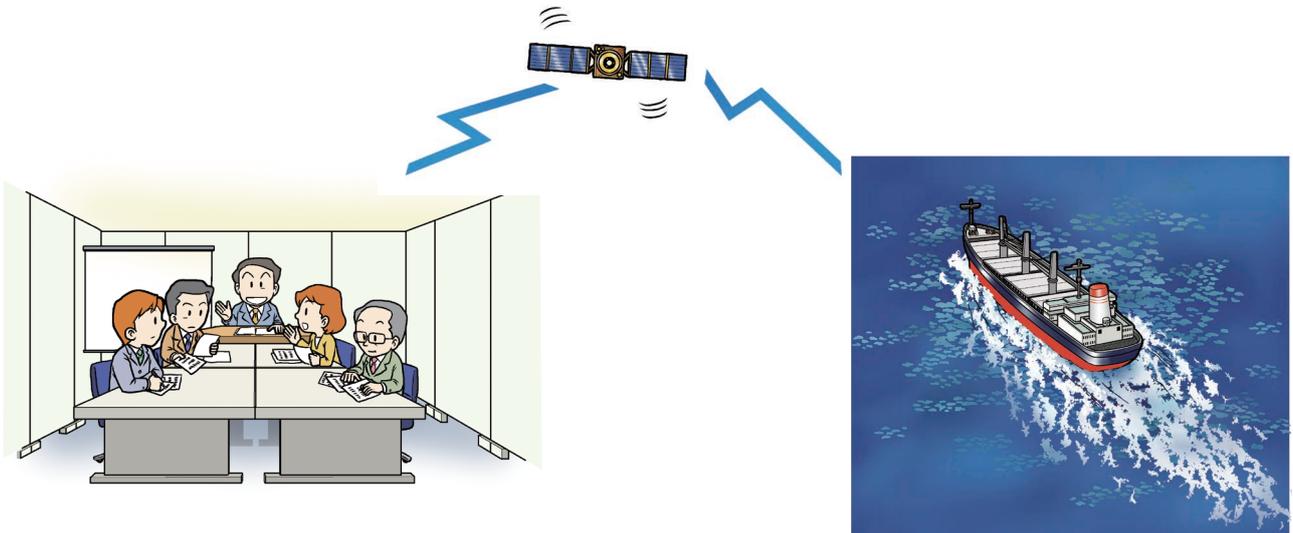
### ポイント

操練のタイミングで消火設備や救命設備の月次点検、また消火器の薬剤入れ替えや自己点火灯の作動確認といった、安全関係設備・属具の点検を行い、記録するのも一案です。これらに関しては予め確認項目のリストを作成しておくことと個々の設備・属具の経歴が判るので、記録を残すようにします。また、自己発煙信号や落下傘付信号灯などで有効期間が満了して新替えを行った場合、有効期間満了したものは陸揚げ手配も行い、本船ロッカーなどに安易に保管しないようにするなどの配慮も必要です。

### ② 事故処理訓練 (第 49 条)

安全統括管理者及び運航管理者は、実際の事故を想定した実践的なシナリオの事故処理訓練を年 1 回以上実施する必要があります。訓練では船陸間の通信手段、各連絡 / 報告事項の確認も行います。また、訓練終了後に陸側で評価を実施、**記録を残す\***ことが大切です。(\* 第 50 条)

例えば、本船とは通信手段や報告手順の確認といったことが主となりますが、陸上側緊急支援チームの集合などは、抜き打ち的に行うなどして連絡・集合体制に問題ないかなども確認することを想定したシナリオ作成も面白いかもしれません。



## (12) 第51条 内部監査

内部監査は年1回以上、重大事故が発生した場合は速やかに実施します。また、実施にあたって経営トップは自ら内部監査を理解するとともに、その重要性を社内に周知徹底してください。

監査にあたり内部監査員を任命しますが、安全マネジメント態勢の機能全般の見直し、改善の必要性、実施時期の評価を行うため、以下のような要件を内部監査員は満たしているか確認してください。

CHECK

### 要件

- ① 「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」を理解していること。
- ② 自社の安全管理規程や関係法令等に通じていること。
- ③ 内部監査に必要な知識・技能を持ち、安全管理に関する業務の知識を有していること。
- ④ 内部監査を受ける部門の業務に従事していない者で、監査の客観性を確保すること。

なかなか上記要件を満たす要員が社内にはないような場合、或いは、社員数に限りがあるような場合は、必要に応じて社外の人材を活用して内部監査を実施することもできます。



内部監査は何を行うのか？

#### ・適合性のチェック

関係法令、安全管理規程その他の社内の規程が手順通り実施・徹底されているか？

#### ・有効性のチェック

安全管理の取り組みが効果的に実施されているか？

内部監査の資料は当組合のホームページからダウンロードできます。

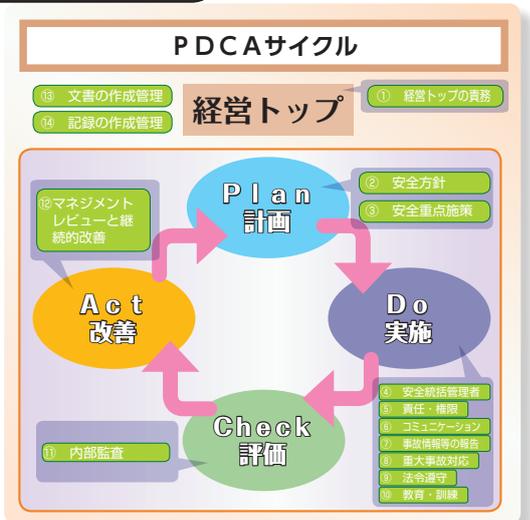
### 内部監査実施手順

#### ① 計画

内部監査は安全管理規程をブラッシュアップするPDCAサイクルのC（チェック/評価）にあたります。まずは監査実施日程の指定、重点監査項目を作成しますが、その際過去の事故事例などで再発防止につながる点や、前回の内部監査での指摘事項を組み込むようにしてください。安全管理規程の全ての項目を短時間で監査することは実際には難しいかもしれません。依って、重点監査項目などを指定することで効果ある監査とすることも可能です。

#### ② 準備

続いて監査要員の選定を行い、被監査部門へ具体的な日程を通知します。また、監査でのチェック項目とその対象者等を明記した内部監査チェックリストを作成することも有効です。





### ③ 実施

まずは被監査者も招集して監査会議を開催し、監査の目的などの説明、周知を図ります。実施にあたっては経営トップ・安全統括管理者・現場（本船乗組員と運航管理部門）へのヒアリングとインタビューを行うとともに、各種文書や記録類を確認してください。監査後は、前述の関係者と**終了会議を開催**し、監査結果の説明を行います。指摘事項があれば報告書にその旨を記載することを説明してください。

### ④ 報告

各監査対象者に対する監査報告書を作成し、経営トップと安全統括管理者に報告・説明を行います。指摘事項があれば具体的に記載し、改善勧告を行うとともに、改善報告書の提出期限も明記します。また、項目毎に再監査の有無も明記してください。

#### 監査における主要点：

##### ①経営トップに対して

- ・安全方針をどのように策定し、社内に周知しているのか？
- ・安全方針について、社員の理解度や浸透度をどのように把握しているのか？  
(例：社員研修やテストの実施、事故件数の把握を行っているかなど)
- ・経営トップの内部監査に対する理解度、考え方、課題の捉え方や基本的な改善対策の方法はどうか？  
(例：安全重点施策の指示や前年度の結果評価の実施と社員への周知などを行っているか。)

##### ②安全統括管理者に対して

- ・安全重点施策の策定、達成状況の把握をどのように行っているのか？また、見直しを行っているか？



策定



実行



記録



実行



見直し

- ・事故分析と再発防止対策をどのように構築し、その効果を把握しているか？
- ・安全教育／訓練の計画について社員の理解度をどのように把握しているか？

##### ③現場（運航管理部門・本船乗組員）に対して

- ・安全方針と安全重点施策が理解されているか？
- ・運航管理部門と本船間の指示／報告は記録保存されているか？
- ・運航管理部門の指示は安全方針に沿った内容かどうか？
- ・本船は運航管理部門の指示事項を正確に実行し、その報告を行っているか？
- ・本船は関係法令等に従い、操練等の訓練や安全衛生会議を実施しているか？
- ・安全管理規程に沿った各種安全管理文書は維持／保管しているか？
- ・本船の状態は良好か？



#### ポイント

- ✓ 運航管理部門は、各種記録等が安全方針や安全重点施策に沿った内容かどうかを確認。
- ✓ 本船乗組員は、指示事項を確実に実行しているか、また本船の状態は良好かどうかを確認。



### 3. 現場（本船）における実践

安全管理規程は平成 18 年 10 月より導入されていますが、現場（本船）においてうまく運用できないといったご相談が当組合にも寄せられています。その理由について考察した結果、次のようなことが原因のひとつであるとわかりました。

#### うまく運用できない原因

①

陸上運輸（トラックや鉄道）や航空業界と比較すると、乗組員は乗船と休暇を繰り返しているため、会社に出向いて打ち合わせをする機会が少ない。

②

ベテラン船員ほど、実行しなければならない事項の内容を熟知しており、「今さら」という見方が強い。

③

特に上級職の人ほど技術を高めていけば安全運航が達成できていると思っている。

この内、①については、乗船前・下船後に会社でブリーフィング行う、或いは休暇中の乗組員に対して研修や安全会議などに業務として参加させるなどして会社と関わる機会を増やしていくことで改善されていくと思われます。一方、②と③については乗組員の意識改革を図ることが必要です。この意識改革について考えてみます。

#### (1) 衝突事故におけるエラーチェーン

衝突事故に限らず、海難事故の原因の殆どはヒューマンエラーに起因するもので、このような背景から安全管理規程が導入されたことを冒頭でもご紹介しました。また、海難事故はたったひとつのヒューマンエラーが原因で起こることはまずありません。多くの場合、事故は小さなエラーが重なってできるエラーチェーンを断ち切れなかった結末であると考えられます。

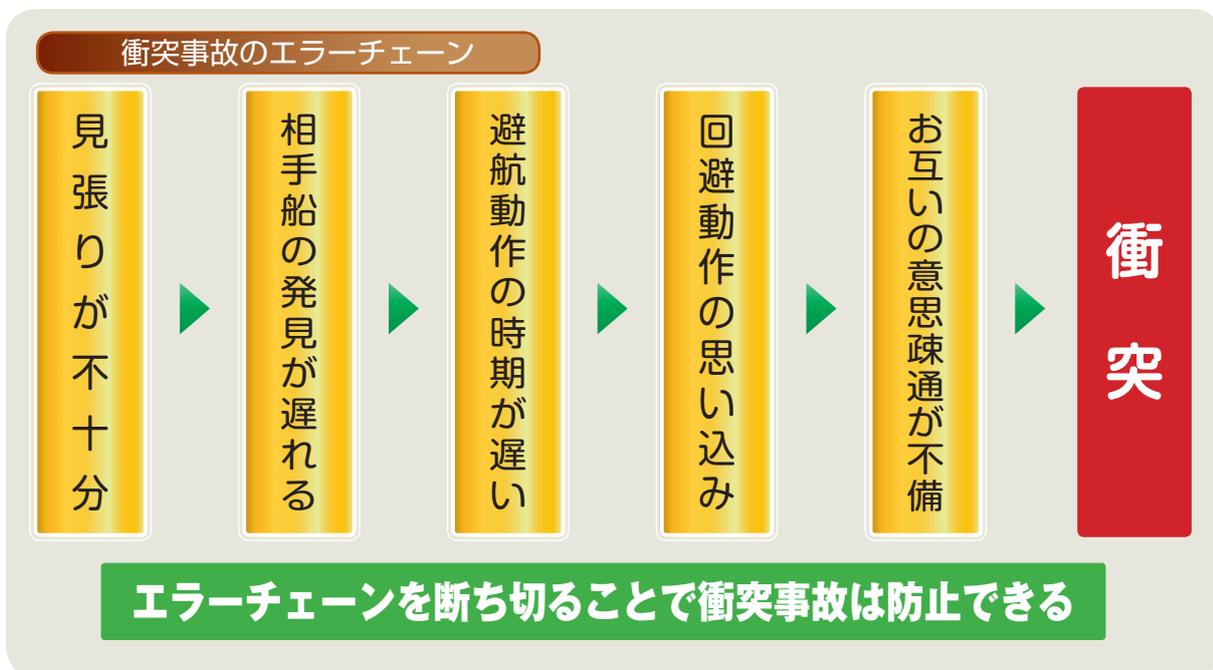
それでは衝突事故のエラーチェーンについて考えてみましょう。船舶衝突事故の場合、陸上の車の衝突事



故と異なり、数海里離れた位置に相手船が視認できる状況にあったにも拘わらず衝突事故を発生させているケースが多く見られます。殆どの場合、**船橋当直者の見張り不十分**が最初のエラーとして考えられます。例えば、疲労による居眠りや、書類作業を行っていて見張りが疎かになっているなどです。

その結果、次のエラーとして衝突の見合い関係にある**相手船の発見が遅れ**が生じます。さらに、相手船の発見が遅れることで、**避航義務のある本船の動作の遅れ、或いは保持義務船の衝突を避けるための協力動作の遅れ**が生じます。更に、自船が保持船の場合、相手船が回避してくれるだろうと思い込んでしまい、注意喚起信号や疑問表示信号を行わないことがあります。最近では AIS 情報で相手船の船名を特定でき、VHF でお互いに連絡を取ることができる環境にあるにも拘わらず、このような意思確認を行わないことがあります。

この例ですと、5つの小さなヒューマンエラーが重なったことが原因で衝突事故を発生させていることとなります。どれかひとつのエラーを断ち切っていれば事故は防げたはずですが。



## (2) 安全について考える

前述した衝突事故のエラーチェーンが何故断ち切れなかったのかと考えていくと、**安全に対する意識改革が必要**なことが見えてきます。

安全に対する意識改革について、平成 12 年 7 月 31 日に一般社団法人 日本船長協会が開催した第 80 回船長教養講座「誇り高い職種の安全 = BRM は何故必要か =」(講師 日本ヒューマンファクター研究所 所長・医学博士 故 黒田勲氏)があり、興味深い内容でしたのでご紹介します。



＝第 80 回船長教養講座叢書より抜粋＝

(この叢書は一般社団法人 日本船長協会でコピー販売されていますので、ご希望の方は同協会のホームページから購入可能です。(http://captain.or.jp/))

安全と言うのは、技術の先端、技術の延長線上に安全があると思われていたが、全く違う。技術はそれぞれの分野に属しているもので、世の中が豊かになるための方法論である。従って、技術を高めていっても安全には繋がっていかない。

しかし、日本の場合、事故が発生すると技術的な面から分析を行い、技術面での再発防止対策を構築する傾向があり、責任は誰かということを追いかけて、その人を処罰して幕引きを行うことが多い。

この方法では、事故が何故起こったのかという面で、「人間（人）に戻ってこない」。結果として立案された再発防止対策もパッチあてであることが多く、同様の事故が後を絶たない。これを、黒田先生はお墓を建てて拜んでおしまいであるのと同じとし、**墓標型安全対策**と呼び効果が殆どないとしています。安全を考えた場合、犠牲者を出さない・環境汚染を起こさないなど社会のために何をすべきかを基本的な考えとし、そのために何をしなければならないのかを考えるといった「**予防型の安全対策**」を考えなくてはならないと力説されていました。

この予防型安全対策を策定する上で障害となっているものの一つに、船長・飛行機のパイロット・医者といった高度な技術を持つ職種の人（誇り高い職種の人）の共通する以下点のような性格が挙げられています。

- 自分の仕事・技術に自信と誇りを持っている。
- 事故の話を知ると、「自分はそのような事故は発生させない。」と自信を持って思い込んでいる。
- 高い技術を持っているので、おのずと安全は付いてくると思っている。
- 安全運航規程など、管理部門から強制されると反発する。



このような集団である乗組員（特に、船長・機関長）に対し、前述した予防型安全の考え方について意識改革を行うことが必要です。そのための手段のひとつとして BRM (Bridge Resource Management) も導入されています。

前述したように、衝突事故の場合、事前に相手船を認めていて衝突事故を発生させているケースが約半数以上あるとされています。

しかし、危険（衝突）の直前になって事故防止をしようとすることは大変難しいと思われます。例えば、舵を一杯に転舵し、機関停止、汽笛の吹鳴、船位の確認を同時に行うことは不可能に近いでしょう。しかし、衝突に至る過程ではいくつも事故回避のチャンス（エラーチェーン）があり、そこでどの様に確実な対策を取るのかが大切です。つまり、見張り不十分、相手船発見の遅れ、避航動作のタイミングを逸する、回避動作の思い込み、及び意思疎通が悪いといったエラーを発生させないために何をすべきかまで踏み込んで考える必要があり、これが予防型対策であるといえます。



予防型対策ではなく、墓標型対策の場合で立案した再発防止対策や安全管理は直ぐに形骸化してしまいます。そして、形骸化した安全管理は単なる枠組みにしかなりませんが、日本人は特にこの枠組みを作ることが得意な人種であると言われています。

更に、形骸化した枠組みの中で組み立てられた安全管理を実施するには、その枠の中で動く必要があり、かなりのエネルギーが必要となります。そして、動くために人のエネルギーを多く消耗し、肝心な予防対策に割り当てるエネルギーが無くなっていくこととなります。また、人はどうしても安易な方向に流れやすいので、例えばチェックリストの運用でめくらチェックが蔓延するのはこういったことが原因ではないでしょうか。そして、この枠組みと前述したような船長・航海士の共通する性格がぶつかりあって、結果として安全管理がより早く形骸化していくこととなります。

特に船長の場合、海技免状取得までは相当な勉強を行っています。しかし、免状を取得して実際に船の操船を開始してからが本当の意味での勉強が開始されるはずですが、それを教育訓練と名付けてごまかしていることもあるようです。



下記は、視界不良時の衝突事故の事故原因を分析し、問題点を列挙し、それぞれの改善対策を墓標型対策と予防型対策に分けて見た参考例です。今までは、こうした事故が発生すると事故概要とともに注意を促す文書が陸上管理部門で作成され、本船に配布ということが多いようですが、一步踏み込んで、何故問題が発生したのかを分析し、その問題を発生させないようにするための手段をどう考えていくのか（予防措置）を比較してみました。

### 墓標型対策と予防型対策に分けて見た参考例

問題点	墓標型対策	予防型対策
視界不良を適切なタイミングで当直航海士が船長に報告しなかった。	視界不良時の船長報告をマニュアル化し、会社が文書指示。	報告のタイミングを具体的に指示。(例えば、視界3海里以下など) また、BRM徹底を図り、報告を躊躇わせないような雰囲気を作る。指導者(船長)へのBRM教育。
視界不良になったにも拘わらず、すぐにレーダーを作動させなかった。	レーダー監視の徹底と注意喚起を会社が文書指示。	レーダーの取り扱い方法に関する訓練を繰り返し行う。
当直航海士が乗船直後でレーダー・ARPAの取り扱いに不慣れであった。	文書による指導とマニュアルの作成	レーダーの取り扱い方法に関する訓練を繰り返し行う。訓練後に乗組員技量を陸上監視部門でも把握。
レーダーの設定レンジが不適切で、相手船の発見が遅れた。	文書による指導とマニュアルの作成	具体性を持たせたレーダー取り扱い方法を作成し、乗組員訓練を繰り返し行う。
航法(海上衝突予防法第19条)不遵守。(狭視界時の左転禁止)	文書による指導。	繰り返し、海上衝突予防法の航法について、乗船前にリマインドする。また、乗組員に定期的な試験を実施する。

### (3) 海難審判制度の改正

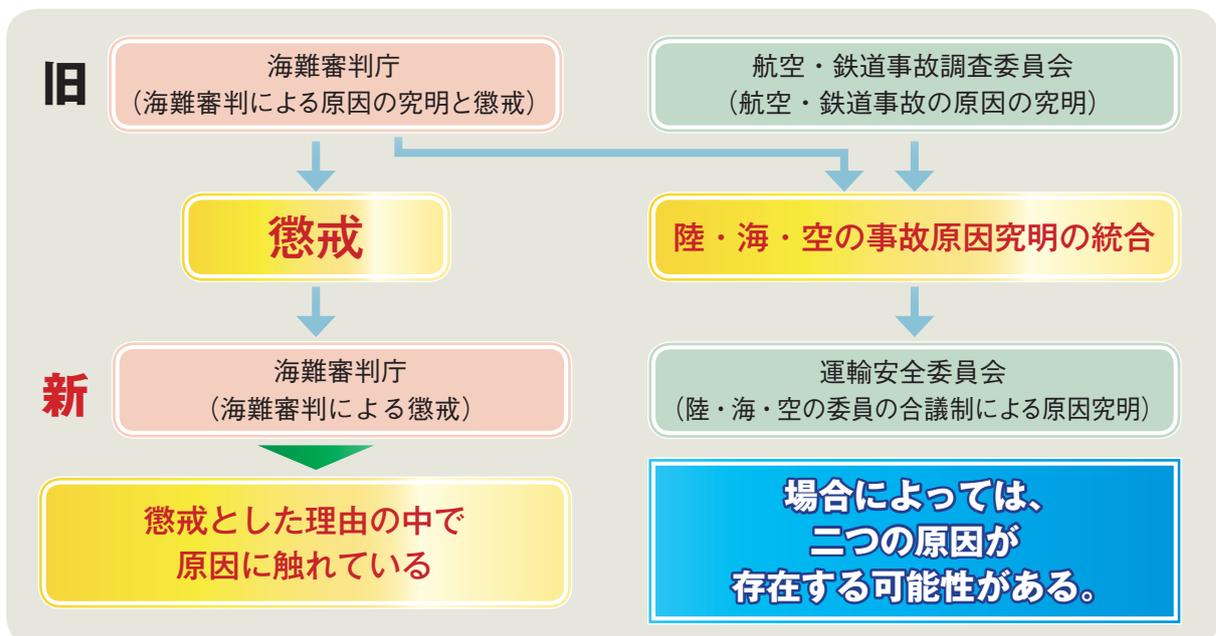
平成 20 年 5 月に海難審判法の改正があり、海難審判法の目的、事故原因の究明方法などが大きく変わりました。以下に新旧を比較しました。

<p>(旧海難審判法)</p> <p><b>第 1 条</b></p> <p>この法律は、海難審判庁の審判によって海難の原因を明らかにし、以てその発生の防止に寄与することを目的とする。</p>	<p>(改正海難審判法：平成 20 年 5 月 2 日改正)</p> <p><b>第 1 条</b></p> <p>この法律は、職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もつて海難の発生の防止に寄与することを目的とする。</p>
--	---

そして、海難の原因究明は「運輸安全委員会設置法」に従い、それぞれの分野の運輸安全委員会が行うことになりました。

<p>(運輸安全委員会設置法 (平成 20 年 5 月 2 日改正))</p> <p><b>第一条 (目的)</b></p> <p>この法律は、航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等の原因並びに航空事故、鉄道事故及び船舶事故に伴い発生した被害の原因を究明するための調査を適確に行うとともに、これらの調査の結果に基づき国土交通大臣又は原因関係者に対し必要な施策又は措置の実施を求める運輸安全委員会を設置し、もつて航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等の防止並びに航空事故、鉄道事故及び船舶事故が発生した場合における被害の軽減に寄与することを目的とする。</p>
---

これを表にしてみると、次のようになります。





**ポイント**

- ・海難審判所は事故を発生させた海技士等の懲戒が主となった。
- ・海難事故原因の究明は運輸安全委員会が主体となる。

然しながら、最近の海難審判裁決を読むと、海技士の懲戒を行うに当たって事故原因等に触れることが多いようです。そして、そこで述べられている事故原因と運輸安全委員会が調査した事故原因が異なるようなケースもあるようです。

#### (4) ニアミス・ヒヤリハット報告の推奨

予防型安全対策を講じる上で、とても重要且つ有用な情報としてニアミス・ヒヤリハット報告があります。

ハインリッヒの法則では、1件の大きな事故・災害の裏には、29件の軽微な事故・災害、そして300件のヒヤリハット（事故には至らなかったもののヒヤリとした、ハットとした事例）があるとされます。従って、重大災害の防止のためには、事故や災害の発生が予測されたヒヤリハットの段階で対処していくことが求められます。

また、不安全行動と不安全状態（300件のヒヤリハット）をなくせば、事故も災害もなくせるとし、職場の環境面の安全点検整備、特に労働者の適正な採用、研修、監督、及びそれらの経営者の責任をも言及しています。

### ハインリッヒの法則

**1 件の重大事故**

**29 件の軽微な事故**

**300 件のヒヤリハット**

## ニアミス・ヒヤリハット報告の実践

既にニアミス・ヒヤリハット報告制度を導入しているにも拘わらず、現場（本船）からの報告が少なく、制度をうまく運用できていないといったこともあるようです。ニアミス・ヒヤリハット報告をうまく実践していくためには、次のような点に留意してください。

### ニアミス・ヒヤリハット報告実践の留意点

1

現場（本船と運航管理部門）からニアミス・ヒヤリハット報告を提出させる際、できれば再発防止対策なども含めて報告させる。また、機会がある都度、この制度の重要性を説明する。

2

定期的（3～6ヶ月毎）にニアミス・ヒヤリハット報告の集計を行う。運航管理部門で、分類、発生時間帯、防止対策などを分析する。

3

報告があったものについて、1件毎に防止対策を立案する。これらを月に1回程度集計し、上記3～6ヶ月毎の集計の添付資料として一覧表とすることも有効。また、防止対策などは、毎月速報として現場（本船）にフィードバックすることが重要。

4

安全会議の際これらの集計データは必ず議題として取り上げる。

5

報告者へフィードバックを行う。ニアミス・ヒヤリハット報告を受領したことや再発防止対策などを早急に「親展」扱いで報告者にフィードバックすることで、報告者のモチベーションを高めることにもつながる。これが最も重要な点と考えます。

6

安全会議で報告者、或いは現場（本船・運航管理部門）毎に内容や報告数に応じて表彰するの一案。

尚、重要なこととして、資料としてデータを集計する場合は、匿名扱いとし、個人名・船名を公表しないという配慮も必要です。ニアミス・ヒヤリハット報告は、乗組員個々の裁量に委ねられています。従って、上述したような集計や現場（本船）・報告者へのフィードバックを必ず行うことで、報告数も増えてくるはず。逆に、このようなフィードバックを行わないと、報告数はあつという間に激減するでしょう。



**ポイント**

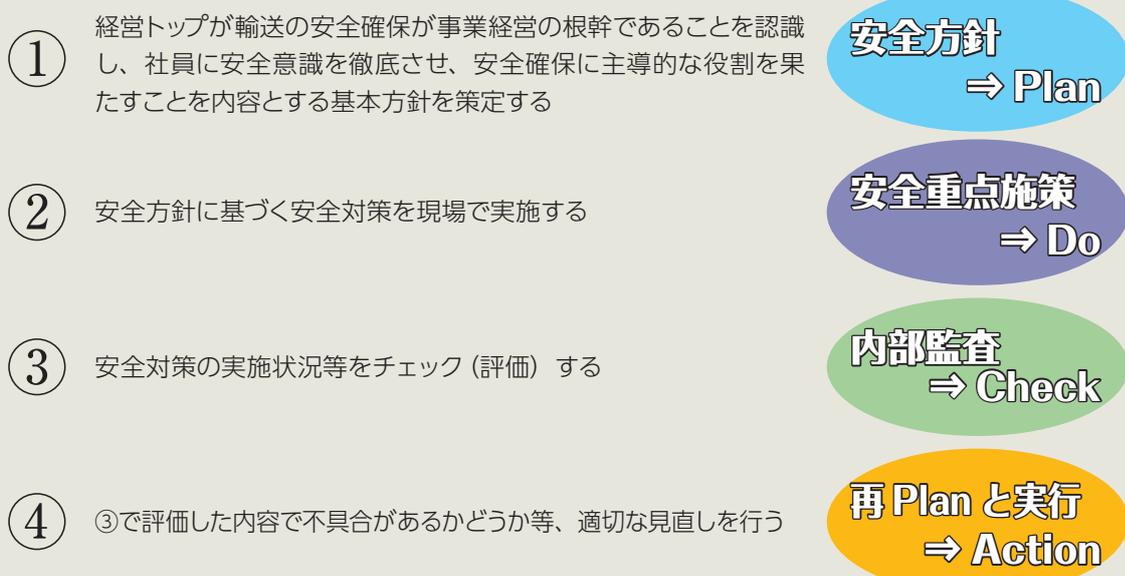
如何にして現場（本船）・乗組員のモチベーションを高めていくか？

また、ニアミス・ヒヤリハット制度とは別に、改善提案制度なども実施し、運航管理部門と現場（本船）間の風通しをよくすることで、乗組員や運航管理部門担当者の士気高揚に繋がります。



## 4. おわりに

説明してきましたように、経営トップから現場まで、輸送の安全が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上を図ることが必要です。その為には次の事項を実行する体制の構築が必要となります。



このPDCAサイクルを継続することで、安全確保を確立していくことが望まれます。

特に、内部監査を含む“Check”に於いて、客観的な評価を行うためには日常の様々な案件を系統立てて記録することが重要です。そのためには安全管理規程・事故処理基準・運航基準を**道具として使いこなし、実践すること**が求められています。また、記録は単なるファイルで終わらせるのではなく、定期的に見直して次の手段に繋げていくことが大切です。

安全対策の水準は、経営トップの安全意識に大きく左右されます。また、安全対策を現場（本船）任せにするのではなく、企業全体として乗組員・社員の意欲や能力を停滞させずに動機付けを行うことも重要です。社員教育や研修等はそのために重要なツールとなります。また、現場と会社双方による意見交換・情報の共有・報告/連絡体制の整備も必要です。そして何より大切なことは、乗組員も含めた社員全員の安全に対する意識改革です。

### 参考文献等

- |                   |                               |
|-------------------|-------------------------------|
| ① 内航貨物船安全管理規程（雛形） | ② 内航貨物船事故処理基準（雛形）             |
| ③ 内航貨物船運航基準（雛形）   | ④ 運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン |
| ⑤ 国交省自主点検サンプル     | ⑥ 海上交通における飲酒対策について            |
- \*上記①～⑥は国土交通省のホームページ、或いは、当組合のホームページからダウンロードできます。
- ⑦ 第80回船長教養講座「誇り高い職種 of 安全 = BRM は何故必要か =」（一般社団法人 日本船長協会叢書）

# 添付資料

## 添付資料①：航海計画書の参考例

BRIDGE NOTEBOOK VOY.#: 09W21F FROM : NAGOYA TO : KOBE Time Diff. : Nil 文書番号 : DATE : 2005年6月14日  
 M.V. XXXXXXXX D/Drafts : FD = AD = A/Drafts : FD = AD =

実際の通過時間	WPT NO.	名称	変針地点		緯度	経度	DISTANCE In.m. = 1,852 mtrs.		避険線	Watch Level	Call Capt. Y=Yes	UKC E=Enough Or Depth	Ph. Fix. Sys. Primary or Secondary	Pn. Fix Freq. In Minutes	備考
			緯度	経度			針路と距離	To Pilot Station							
		名古屋 NCB パース							Pl	1.5-2	Y	E	XB/RD/GP	5-10	水先人乗船
		変針点	35-01.35	N	136-50.73	E	<161> 1.1'		Pl	1.5-2	Y	▲	XB/RD/GP	5-10	操舵手の舵取に注意 船位を常時確認
		NO. 2 BUOY	34-57.20	N	136-47.40	E	5.0' <222>		Pl	1.5-2	Y		XB/RD/GP	5-10	名古屋航路、行会船注意 見張りを厳重にする
		BUOY NO. 6	34-55.65	N	136-45.73	E	2.1' <178>		Pl	1.5-2	Y		XB/RD/GP	5-10	
		Nagoya Hbr. Pilot off	34-54.20	N	136-45.80	E	1.4' <176>		Pl	1.5-2	Y		XB/RD/GP	5-10	内航船多数 見張りを厳重にする
		Buoy No. 4	34-41.90	N	136-46.80	E	12.3' <126>		Pl	1.5-2	Y		XB/RD/GP	5-10	伊勢湾内航行 水先人動作を確認
		Buoy No. 3	34-34.46	N	136-59.00	E	12.5' <134>		Pl	1.5-2	Y		XB/RD/GP	5-10	漁船多数 見張りを厳重にする
		Buoy No. 2	34-33.00	N	137-00.85	E	2.1' <145>		Pl	1.5-2	Y		XB/RD/GP	5-10	
		Off Racon (G) Bay P/off	34-30.00	N	137-03.35	E	3.6' <174>		Pl	1.5-2	Y		XB/RD/GP	5-10	水先人下船。 行会船多数。
		Off 大王埼灯台	34-10.80	N	137-05.80	E	19.3' <227>	184.0'	Pl	1-1.5	Y		XB/RD/GP	15 mins	
		潮岬灯台	33-15.50	N	135-56.00	E	80.4' <270>	164.7'	Pl	1-1.5	Y		XB/RD/GP	15 mins	内航船多数。 船長 Call を躊躇わないこと
		変針点	33-15.50	N	135-32.30	E	19.8' <321>	159.6'	Pl	1-1.5	Y		XB/RD/GP	30 mins.	視界に注意 situation stipulated in Master standing order
		Off 日御碕灯台	33-50.00	N	134-58.50	E	44.5' <000>	204.1'	Pl	1-1.5	Y		XB/RD/GP	15 mins	海図記載位置で船長 Call
		日御碕灯台正横	33-52.90	N	134-58.5	E	2.7' <004>	206.8'	Pl	1-1.5	Y		XB/RD/GP	15 mins	
		友が島パイロット	34-10.25	N	134-59.80	E	17.3' <354>	17.3'	Pl	1-1.5	Y		XB/RD/GP	5-10	外航船では船橋当重要員 の数を Watch Level で決めている。
		沖ノ島灯台 1	34-15.90	N	134-59.10	E	5.7' <000>	33.2'	Pl	1.5-2	Y		XB/RD/GP	5-10	水先人乗船
		沖ノ島灯台 2	34-17.90	N	134-59.10	E	2.0' <041>	31.2'	Pl	1.5-2	Y		XB/RD/GP	5-10	大阪湾内航行 水先人動作を確認
		漁礁	34-29.80	N	135-10.90	E	15.1' <034>	16.1'	Pl	1.5-2	Y		XB/RD/GP	5-10	
		神戸パイロット	34-34.60	N	135-15.20	E	6.4' <036>	9.7'	Pl	1.5-2	Y		XB/RD/GP	5-10	水先人乗船
		Buoy No. 1	34-37.80	N	135-18.00	E	6.0' <005>	3.7'	Pl	1.5-2	Y	▶	XB/RD/GP	5-10	
		Breakwater	34-40.55	N	135-18.30	E	2.7' Var	1.0'	Pl	1.5-2	Y		XB/RD/GP	5-10	
		神戸パース 67					1.0' 261.0'	0.0'	Pl	1.5-2	Y		XB/RD/GP	5-10	

KIND OF FIX SYS: GP (GPS), RD (RADAR), XB (X BRNG.)

Prepared by : \_\_\_\_\_ Approved by : \_\_\_\_\_  
 Second Officer \_\_\_\_\_ Master \_\_\_\_\_

Noted by : \_\_\_\_\_  
 Chief Mate \_\_\_\_\_ Third Mate \_\_\_\_\_

## 添付資料②

書式番号：

文書番号：

日付 △△年△△月△△日

宛： XXXXX 株式会社 運航管理者 XXXXXX 殿

発： ○○○船長 XXXXXX

### 運航可否判断・航行可否判断 報告書

1	港名・船位			
2	運航可否・航行可否判断を行った日時			
3	報告内容（いずれかを囲む）	発航可否	航行可否	入港可否
		(第2条)	(第3条)	(第4条)
4	発航中止・航行継続中止・入港中止した理由			
5	航行継続中止・経路変更・減速/変針等の措置内容			
6	客観的な証憑類（添付）リスト			
7	報告日時			
8	航海日誌への記載		未	済

船長署名 \_\_\_\_\_

## 添付資料③

書式番号：

文書番号：

(一連の番号を付しておくこと)

### 電話メモ

通話先電話番号	
通話先氏名・名称	
通話開始時間	年 月 日 時 分
通話終了時間	年 月 日 時 分

\*受信した場合は、必ず相手先の電話番号を確認して記入しておくこと。

=通話内容= (簡条書きで要点のみ)

作成者氏名・役職 \_\_\_\_\_

**添付資料④**
**出港時報告 出港予定通報**

船名	XXXX 丸	
港名	△△港	
出港予定時刻	2013年7月31日 16:00 JST	
Condition	A重油	25 KL
	C重油	250KL
	潤滑油	28,000 L
	清水	25 KT
次港名	□□港	
到着予定時刻	2013年8月1日 16:00 JST	
その他	積荷：鋼材 250KT	

**入港 60 分前 最終入港予定通報**

船名	XXXX 丸
船位	38-25N 140-15E
日時	2013年8月1日 15:00 JST
次港名	□□港
到着予定時刻	2013年8月1日 16:00 JST
その他	特別必要な援助情報なし。

**航海中定時連絡 航海中の定時連絡（正午位置）**

船名	XXXX 丸
船位	38-25N 140-15E
日時	2013年8月1日 12:00 JST
次港名	□□港
到着予定時刻	2013年8月1日 16:00 JST
針路	<195>
速力	13.5kts
天候	bc
風向・風速	NNE 風力3
波浪	SSE 1mのうねり、波浪 NNE0.3m
視界	15海里以上
乗組員数・健康状態	8名、全員健康
その他	

**入港時 入港通報**

船名	XXXX 丸	
港名	△△港	
入港時刻	2013年8月1日 16:20 JST	
出港予定時刻	2013年8月2日 9:00 JST	
Condition	A重油	24.5 KL
	C重油	238KL
	潤滑油	27,500 L
	清水	20 KT
その他	補水 30KT 予定。手配済	

船名：XXXXX丸

港名：

出港予定時刻：

発航前検査・出港直後の船内検査

点検項目	方法等	点検内容	担当者	結果	署名	実施日時	備考	
発航前検査	船体	外観目視検査	一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好				
	機関	機関部点検	主機	機関長	<input type="checkbox"/> 良好			
			発電機	機関長	<input type="checkbox"/> 良好			
			補助ボイラー	機関長	<input type="checkbox"/> 良好			
			重要補機	機関長	<input type="checkbox"/> 良好			
			排水設備	機関長	<input type="checkbox"/> 良好			
			主機トリアル	機関長	<input type="checkbox"/> 良好			
	係船設備	外観目視検査	船首	一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好			
			船尾	二等航海士	<input type="checkbox"/> 良好			
		油圧モータの状況	船首	一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好			
			船尾	二等航海士	<input type="checkbox"/> 良好			
	揚錨設備	外観目視検査		一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好			
		油圧モータの状況		一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好			
	操舵設備		舵テスト	船長	<input type="checkbox"/> 良好			
	救命設備	外観目視検査	ライフラフト	一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好			
			救命艇	一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好			
	無線設備	VHF		船長	<input type="checkbox"/> 良好			
		その他無線設備		船長	<input type="checkbox"/> 良好			
	積み付け状況の確認		Lashing	一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好			
			GoM	一等航海士		m		
			Draft	一等航海士	船首喫水	m		
				一等航海士	船尾喫水	m		
	航海属具	航海計器	海図・水路誌	船長	<input type="checkbox"/> 良好			
			レーダー	船長	<input type="checkbox"/> 良好			
			ECDIS	船長	<input type="checkbox"/> 良好			
			エコーサウンダー	船長	<input type="checkbox"/> 良好			
			GPS	船長	<input type="checkbox"/> 良好			
			AIS	船長	<input type="checkbox"/> 良好			
			コースレコーダー	船長	<input type="checkbox"/> 良好			
			航海灯	船長	<input type="checkbox"/> 良好			
信号灯			船長	<input type="checkbox"/> 良好				
天気図・航路通報			最新情報	船長	<input type="checkbox"/> 良好			
乗組員		人数	船長	<input type="checkbox"/> 良好				
		健康状態	船長	<input type="checkbox"/> 良好				
		A 重油	機関長	M/T				
燃料・食糧等	燃料等	C 重油	機関長	M/T				
		潤滑油	機関長	KL				
		食糧	十分あるか	一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好			
	清水	十分あるか	一等航海士	M/T				
	医薬品	十分あるか	一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好				
	船用品	十分あるか	一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好				
	その他		一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好				
	出港直後の船内点検	係船機	外観目視検査	船首	一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好		
船尾				二等航海士	<input type="checkbox"/> 良好			
油圧モータの停止			船首	一等航海士	<input type="checkbox"/> 停止確認			
			船尾	二等航海士	<input type="checkbox"/> 停止確認			
揚錨設備		外観目視検査		一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好			
		油圧モータの停止		一等航海士	<input type="checkbox"/> 停止確認			
		ブレーキの状況		一等航海士	<input type="checkbox"/> 締め付け OK			
		クラッチの状況		一等航海士	<input type="checkbox"/> クラッチ IN・OUT			
		ストッパーの状況		一等航海士	<input type="checkbox"/> ストッパー OK			
		アンカーラッシングの状況		一等航海士	<input type="checkbox"/> ラッシング実施			
水密扉		閉鎖確認	一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好				
ハッチカバー		閉鎖確認	一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好				
居住区内の移動物		固縛確認	一等航海士	<input type="checkbox"/> 良好				

本船の状況に併せて作成すること。機関部の部分はそれぞれの詳細を別途作成することも必要。

**添付資料⑥**
**非常連絡事項 1 (全事故共通)**
**サンプル**

書式番号：

文書番号：

**事故発生 非常連絡事項**
**全事故共通 (事故処理基準 第5条 (1))**

1	船名	△△ 丸	
	船種		
	積荷種類		
2	事故発生日時	年 月 日 時 分 (JST)	
3	場所		
4	仕出港・仕向け港		
5	事故の種類		
6	死傷者の有無	有 ・ 無	
	有りの場合	本船乗組員の場合は役職・氏名	
		負傷の状況	
7	救助の要否	要 ・ 否	
8	事故発生時の気象・海象	風向・風速	
		視程	
		波浪の状況	
9	船長氏名		
10	通報者氏名・役職		
11	通報時間		
12	連絡先		

## 非常連絡事項 2 (衝突)

## サンプル

書式番号：

文書番号：

### 事故発生 非常連絡事項

#### 衝突 (事故処理基準 第5条 (2-①))

確認事項		結果	備考	
イ	衝突の状況	位置		
		時間		
		自船針路	手書きで良いので図が良い	
		自船速力		
		相手船針路		
		相手船速力		
ロ	自船の船体・機器損傷状況			
ハ	浸水の有無	有 ・ 無		
ニ	流出油の有無	有 ・ 無	有りの場合は 浸水対策の連絡事項も	
ホ	自力航行の可否	可 ・ 否		
ヘ	相手船情報	船名		
		総トン数		
		船主名		
		船長名		
ト	相手船の状況	損傷状況		
		死傷者の有無	有 ・ 無	連絡先も含む
		救助要否	要 ・ 否	

**非常連絡事項 3 (乗揚げ)**
**サンプル**

書式番号：

文書番号：

**事故発生 非常連絡事項**
**乗揚げ (事故処理基準 第5条 (2-②))**

確認事項		結果	備考
イ	乗揚げの状況	船位	
		自船針路	
		自船速力	
		海底との接触箇所	
		船体傾斜	
		喫水変化	
		陸岸との関係	
ロ	船体周囲の水深・底質等		
ハ	潮汐の状況・ 気象 及び海象状況	潮汐	
		風向・風速	
		波浪の状況	
ニ	自船の船体・機器損傷状況		
ホ	浸水の有無	有 ・ 無	
ヘ	離礁の見通し	有 ・ 無	
	救助の要否	要 ・ 否	
ト	流出油の有無	有 ・ 無	

図で説明が良い

潮汐情報

 有りの場合は  
浸水対策の連絡事項も

**非常連絡事項 4 (火災)**
**サンプル**

書式番号：

文書番号：

**事故発生 非常連絡事項**
**火災 (事故処理基準 第5条 (2-③))**

確認事項		結果	備考
イ	出火場所 火災の状況	船位	
		船内のどの場所か	
		火災の状況	鎮火 ・ 延焼中
ロ	出火原因		
ハ	自船の船体・機器損傷状況		
ニ	消火作業の状況		
ホ	消火の見通し		

 不明の場合は  
「不明」と記載

## 非常連絡事項 5 (浸水)

サンプル

書式番号：

文書番号：

事故発生 非常連絡事項

浸水 (事故処理基準 第5条 (2-④))

確認事項		結果	備考
イ	浸水箇所と原因	船位	
		自船針路	
		自船速力	
		浸水箇所	
		浸水原因	
ロ	浸水量と増減の程度	浸水量	
		増減	増 ・ 減
ハ	自船の船体・機器損傷状況		取った処置
ニ	浸水防止作業の状況		
ホ	気象・海象	風向・風速	
		波浪の状況	
ヘ	浸水防止の見通し		
ト	流出油の有無	有 ・ 無	
チ	救助の要否	要 ・ 否	

取った処置

## 非常連絡事項 6 (強盗、殺人障害、暴行等の不法行為)

サンプル

書式番号：

文書番号：

事故発生 非常連絡事項

強取、殺人障害、暴行等の不法行為 (事故処理基準 第5条 (2-⑤))

確認事項		結果	備考
イ	事件の種類	船位	
		事件の種類	
ロ	事件発生の端緒及び経緯		
ハ	被害者の氏名等	氏名	
		被害状況等	
ニ	被疑者の人数・氏名等	人数	
		氏名	
ホ	被疑者が凶器を所持	種類	
		数量	
ヘ	措置状況		

**非常連絡事項 7 (人身事故)**
**サンプル**

書式番号：

文書番号：

**事故発生 非常連絡事項**
**人身事故 (除く 行方不明) (事故処理基準 第5条 (2-⑥))**

確認事項		結果	備考
イ	事故の発生状況	船位	
		発生状況	
ロ	死傷者数または疾病者数		
ハ	発生原因		
ニ	負傷または疾病の程度	氏名	
		負傷・疾病の程度	
ホ	応急手当の状況	種類	
ヘ	緊急下船の必要の有無	要 ・ 否	

**非常連絡事項 8 (行方不明)**
**サンプル**

書式番号：

文書番号：

**事故発生 非常連絡事項**
**行方不明 (事故処理基準 第5条 (2-⑦))**

確認事項		結果	備考
イ	行方不明が判明した日時と場所	船位	
		日時	
ロ	行方不明の日時と場所 (推定)	船位	
		日時	
		上記を推定した理由	
ハ	行方不明者の氏名		
ニ	行方不明者の遺留品		

**別紙とし、詳細に**

## 非常連絡事項⑨（その他事故・インシデント）

サンプル

書式番号：

文書番号：

### 事故発生 非常連絡事項

#### その他事故・インシデント（事故処理基準 第5条（2-⑧、⑨））

確認事項		結果	備考
イ	状況	船位	
		日時	
		状況	
ロ	原因		
ハ	措置状況		

インシデント：事態 ⇒ 事故ではないが、特別な状況で発生した事案。

添付資料①～⑥のデータ及び、下記資料は当組合のホームページからもダウンロードできます。

- ・事故発生時のチェックリスト（衝突、火災、乗揚げ、油濁、人身）
- ・操練の実施間隔等の一覧表
- ・内部監査

日本船主責任相互保険組合  
ロスプリベンション推進部長 船長 岡田卓三



**JAPAN P&I CLUB**  
日本船主責任相互保険組合

ホームページ <http://www.piclub.or.jp>

- 東京本部 〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町2丁目15番14号 …… Tel: 03-3662-7229 Fax: 03-3662-7107
- 神戸支部 〒650-0024 兵庫県神戸市中央区海岸通5番地 商船三井ビル6階 …… Tel: 078-321-6886 Fax: 078-332-6519
- 福岡支部 〒812-0027 福岡県福岡市博多区下川端町1番1号 明治通りビジネスセンター6階 …… Tel: 092-272-1215 Fax: 092-281-3317
- 今治支部 〒794-0028 愛媛県今治市北宝来町2丁目2番地1 …… Tel: 0898-33-1117 Fax: 0898-33-1251
- シンガポール支部 80 Robinson Road #14-01B SINGAPORE 068898 …… Tel: 65-6224-6451 Fax: 65-6224-1476  
Singapore Branch
- JPI 英国サービス株式会社 38 Lombard Street, London EC3V 9BS U.K. …… Tel: 44-20-7929-3633 Fax: 44-20-7929-7557  
Japan P&I Club (UK) Services Ltd