

参考：安全管理規程 作成要領

※届出の際には、作成要領の届出は必要ありません。

※船長が運航管理者を兼務している場合、この作成要領と別表を参照して作成すること。

※なお、安全統括管理者は運航管理者を兼務できるが、経営トップに位置づけられていない運航管理者は安全統括管理者を兼務できない。

第2条関係

1 「(10) 運航計画」

河川湖沼船（以下「河」と略称。各基準も同じ。）の場合は寄港地がない場合が多いので、該当しない語句は削除する。航路の実態に応じて規定する。

2 「(11) 配船計画」

多数の船舶を運航し、かつ、その営業形態から船舶をあらかじめ特定することが困難な航路の場合は次のように規定することができる。

「需要に見合う配船、入渠等に関する計画」

3 「(12) 配乗計画」

上記2のような場合は次のように規定することができる。

「乗組員の編成及び配員に関する計画」

4 「(14) 港内」

(1) 港の実態に応じて規定してよい。例えば航路のすべての港が港則法に定める港の場合は「港則法に定める港の区域内」と規定する。

(2) 「河」の場合は規定する必要はない。

5 「(15)入港」

入港の形態がない場合、例えば「河」の場合は規定する必要はない。また、運航基準第4条において「入港の可否判断」に代えて「着岸の可否判断」として規定する場合も規定する必要はない。

6 「(18) 気象・海象」

「河」の場合には「海象」を「水象」とし、水位を規定する必要がある場合は「風速（・・・）、視程（・・・）、波高（・・・）及び水位」と規定する。

第3条関係

内航海運業は、不定期航路が多いことから、運航基準は様々な航路を統合した基準を作成する。

第8条関係

1 安全統括管理者は、事業者が複数の輸送事業を兼務で営んでいる場合、輸送事業ごとに安全統括管理者を選任するのが通常と考えられるが、安全統括管理者の要件に適合するのであれば、複数の事業の安全統括管理者を1名の安全統括管理者が兼務しても差し支えない。

2 運航管理補助者が1人の場合は第1項（例）中「若干人」を「1人」と規定して差し支えない。

3 本社がすべてを管理している場合は、第2項は設けない。

4 運航管理者が営業所に置かれている場合は、第1項(例)中「本社」を「〇〇営業所」とする。

5 第3項の運航管理者分担表では、各運航管理者の分担を明確にすること。

第9条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

安全統括管理者は要件に該当すれば社長が兼務しても差し支えない。

第10条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

原則として運航管理者は、船長その他の船舶乗組員以外の者を選任することとするが、常時運航している船舶が1隻のみである場合は、船長が運航管理者を兼務して差し支えない。また、航路距離が短く、常時運航している船舶数が2～3隻であって、一船の船長が他船の運航について管理可能であれば、船長が運航管理者を兼務しても差し支えない。

第12条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第13条関係

1 運航管理者が営業所に置かれている場合は、第1項中「本社」を「〇〇営業所」とする。

2 本社の運航管理補助者が1人の場合は第2項を規定する必要はなく、第1項を「運航管理者は、本社の運航管理補助者を運航管理者代りに指名しておくものとする。」と規定する。将来の増員を考えて(例)のとおり規定しておくことは差し支えない。

第14条～第17条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第18条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

船員法非適用船を使用している場合は、第2項中「法令に定める」を「従来の」とする。

第21条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

「河」の場合は、第2項第1号を次のように規定する。

「使用船舶の性能、〇〇河(〇〇湖)の自然的性質等」

第22条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第23条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

「河」の場合は「陸上施設、港湾」を「又は陸上施設」とし、寄港地がない場合は「寄港地変更」を削除する等航路の実態に応じて規定する。

第24条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第25条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

「河」その他運航基準において「入港の可否判断」に代えて「着岸の可否判断」として規定している場合は、第2項中「入港」を「着岸」とする。

第29条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

「河」の場合には(2)は「〇〇川の状況」又は「〇〇湖の状況」とし、(4)及び(5)は削除する。

第31条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

- 1 船員法非適用船舶の場合は、第1項中「発航前検査」を「発航前点検」、「始業点検」等とする。
- 2 「河」の場合は、第2項(1)中「海象」を「水象」とする。

第32条関係

その他の船員乗務員等の安全を害するおそれのある物品とは、刀剣、銃器、兵器、荷造りの不完全なもの、破損しやすいもの等をいう。

第33条関係

- 1 船員法非適用船舶の場合は、同適用船舶に準じて点検箇所、点検要領を定めた点検簿を作成し、同点検簿に従って発航前点検を行うよう規定する。
- 2 「発航前点検」は「発航前検査」又は「始業点検」としても差し支えない。

第35条関係

「アルコール検知器を用いたアルコール検査体制」の確実な実施のため、社内規定等において、各事業者におけるアルコール検査の実施方法等について具体的に示したアルコール検査要領等を整備すること。

第37条関係

- 1 点検簿には点検者、点検箇所等を定めておくものとする。
- 2 船舶点検実施要領を定めている場合は、第1項を次のように規定する。
「船長は、船舶点検実施要領に基づいて船舶の船体、機関、諸設備、諸装置等の点検を実施するものとする。」
- 3 第33条を発航前点検としている場合は、第1項中「発航前検査」を「発航前点検」とする。
- 4 「その他の輸送施設」とは、棧橋、浮棧橋、岸壁等をいうが、内航海運業者自身の管理物でない場合は、定めなくてよい。

第38条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第39条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

- 1 「河」の場合は、第1項中「海上保安官署等」を「警察官署等」とする。
- 2 通信波の関係等により、船舶から直接、海上保安官署等へ連絡できない場合は、第1項中「及び海上保安官署等」を削除してよい。
- 3 無線設備がない場合は、第2項を次のように規定する。

「2 船長は、自船が重大かつ急迫の危険に陥った場合又は陥るおそれがある場合は、直ちに遭難信号を発しなければならない。なお、(携帯)電話がある場合は、併せて「118番」(「河」の場合は「110番」)へ通報しなければならない。」

第40条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第45条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

「河」の場合は「及び海上保安官署」を削除する。また、警察官署に事故報告をすることとなっている場合は「海上保安官署」を「警察官署」とする。

第46条関係

(例1)は、事故調査委員会を設置する場合の規定例、(例2)は比較的組織が小さく事故調査委員会を設置するまでもない場合の規定例である。

第47条関係

- 1 「河」の場合は、「船員法及び海上衝突予防法等の関係法令」を削除し、「都道府県が条例で定める水上交通関係規則」を追加する。
- 2 船員法非適用船舶の場合は「船員法及び」を削除する。

第48条関係

船員法に定める操練が適用される場合の規定例である。

別表 船長が運航管理者である場合

条項		常時就航している船舶が複数の場合	常時就航している船舶が1隻の場合
第8条(安全管理の組織)	第1項	(例)(1)本社(〇〇丸)運航管理者(船長)1人	左に同じ
第13条(運航管理者代行の指名)	第1項	「運航管理者は、船長又は本社の運航管理補助者の中から運航管理者代行を指名しておくものとする。」	「運航管理者は、前任の航海科員(海技従事者)又は本社の運航管理補助者の中から運航管理者代行を指名しておくものとする。」
第15条(運航管理者の勤務体制)	第2項	「前項の連絡の不能」を「下船」とする。	左に同じ
第18条(運航管理者の職務及び権限)	第1項		(2)中、「船舶所有者等及び船長と協力して」を削除する。
	第2項		削除する。

第23条（運航計画、配船計画及び配乗計画の臨時変更）			「船長、運航管理者及び船舶所有者等は」を「運航管理者（船長）は」とする。
第24条（運航の可否判断中止）	第2項 第4項 第5項		削除する。
第25条（運航管理者の指示）		運航管理者（船長）は運航を中止する場合、安全統括管理者を経由して経営トップへ連絡しなければならない。	〃
第27条（運航管理者の援助措置）		削除する。	〃
第29条（運航管理者の措置）			本文を次のように規定する。 「運航管理者は、次に掲げる事項を把握しておくものとする。」
第31条（船長の措置）			削除する。
第36条（船舶検査結果の確認）			削除する。
第37条（船舶の点検整備）	第2項		削除する。
第39条（船長のとるべき措置）	第1項		「運航管理者及び」を削除する。
第48条（操練）			「運航管理者」を削除する。

（注） 常時就航している船舶が1隻の場合、条文中「運航管理者は、・・・」を「船長は、・・・」としても支障ない場合があるが、運航管理者の職務権限と船長の職務権限を明確にするという見地から上記のとおり例示したものである。

参考：運航基準 作成要領

※届出の際には、作成要領の届出は必要ありません。

第2章関係

- 1 波高、風速、視界等について、一律に、一般的に用いることのできる条件を定めさせること。ただし、使用船舶の差異、海域毎の特性等により、必要に応じて船舶ごとに定めさせてもよいが、視程の条件については、大別した航路毎にこれを統一的に定めること。
- 2 波高、風速の条件数値については、過去に運航を中止したとき及び難航したとき（船舶の動揺により貨物が破損したとき等を含む）の気象・海象を参考とし、設定させること。

運航中止条件（視程）の設定条件

		発航の中止	通常の航行の中止	入港の中止
一般	航路距離 300km 以上のもの	（発航を中止すべき港内の視程） 1000m以上の数値を定めるものとする。ただし、船首見張員、船橋見張員及びレーダー監視員の配置又は先導のための船舶の配備を行い、港内における基準速力を減じて航行する場合は、500mを限度として1000mを下回る数値を定めうるものとする。	（適切な措置をとり始めるべき航行時の視程） 1000m以上の数値を定めるものとする。	（入港を中止すべき港内の視程） 1000m以上の数値を定めるものとする。ただし、船首見張員、船橋見張員及びレーダー監視員の配置又は先導のための船舶の配備を行い、港内における基準速力を減じて航行する場合は、500mを限度として1000mを下回る数値を定めうるものとする。
		（発航を中止すべき近接海域の視程（予想視程を含む。）） 300m以上の数値を定めるものとする。	（機関の停止等抜本的措置をとり始めるべき特定海域の指定） 300m以上の数値を定めるものとする。	

航路	航路距離 300km未滿のもの	(発航を中止すべき港内の視程) 500m以上の数値を定めるものとする。ただし、船首見張員、船橋見張員及びレーダー監視員の配置又は先導のための船舶の配備を行い、港内における基準速力を減じて航行する場合は、400mを限度として500mを下回る数値を定めうるものとする。	(適切な措置をとり始めるべき航行時の視程) 500m以上の数値を定めるものとする。	(入港を中止すべき港内の視程) 500m以上の数値を定めるものとする。ただし、船首見張員、船橋見張員及びレーダー監視員の配置又は先導のための船舶の配備を行い、港内における基準速力を減じて航行する場合は、400mを限度として500mを下回る数値を定めうるものとする。
		(発航を中止すべき近接海域の視程(予想視程を含む。)) 200m以上の数値を定めるものとする。ただし、レーダーを有しないものにあつては、300m以上の数値を定めるものとする。	(機関の停止等抜本的措置をとり始めるべき特定海域の指定) 200m以上の数値を定めるものとする。ただし、レーダーを有しないものにあつては、300m以上の数値を定めるものとする。	
	小規模航路	(発航を中止すべき港内の視程) 300m以上の数値を定めるものとする。	(適切な措置をとり始めるべき航行時の視程) 300m以上の数値を定めるものとする。	(入港を中止すべき港内の視程) 300m以上の数値を定めるものとする。

注1： 小規模航路とは、原則として、港内、河川又は湖沼のみを航行するもの及び常時運航している船舶が3隻以下であつて船長が運航管理者を兼務することが認められているものをいう。

注2： 小規模航路のうち港内通船又は河川、湖沼等における渡船等、極めて短距離の航路を航行するものにあつては、発航及び通常の航行の中止について規定すれば足りる。なお、この場合において、対岸までの距離が300m未滿である等、中止条件の下限を300mとすることが適当でない認められるものについては、適宜、これを下回る値として差しつかえない。

第2条関係

- 1 港内という概念が実体的に明確でないものにあつては、第1項中「港内」を「停泊地点付近」とし、港名の欄を削るか又は「港名」を「地点名」若しくは「岸壁名」と、「○

○港」を適宜「地点名」若しくは「岸壁名」とする。

- 2 船舶ごとに基準を作成しても、使用する船舶全てが守るべき基準として一括して作成してもよい。（以降、第4条まで同じ。）
- 3 「河」その他極めて短距離の航路の場合（以下「極短」と略称）であって、必要がないと認められる場合は第2項を規定しないことができる。

第3条関係

- 1 （例1）は、「極短」以外の航路の場合の規定例である。
- 2 第2項は、船長が適切な措置をとり始めるべき場合の目安となる規定であるので、海上模様又は船体動揺のいずれか一つを規定することとして差し支えない。また、海上模様の規定方法もその目的に照らして適宜の形式として差し支えない。
- 3 港内のみ航行するもの等にあつては、第3項中「目的港」を「目的地点」とし、「反転、避泊又は臨時寄港」を「反転又は避泊」とする。
- 4 レーダーを有しない船舶を使用するものにあつては、第4項中「及びレーダーの有効利用」を削除する。
- 5 （例2）は、「極短」の場合の規程例である（（例1）の第1項～第4項をまとめたものである。）。

第4条関係

- 1 狭水路や閘門等を通航して防波堤等の内部へ進航するいわゆる入港という形態のないものにあつては、「入港の可否判断」に代えて「着岸の可否判断」に関する規定を置けば足りる。
- 2 「極短」の場合で、必要がないと認められる場合は本条を規定しないことができる。

第5条関係

（例）のとおり規定する。

第6条関係

- 1 船舶の形態、航路の実態等から規定する必要がないと認められる配置は規定しないことができる。
- 2 「極短」等の場合で、かつ、乗組員数が極めて小人数のため本条を置く意味がない場合は規定しないことができる。
- 3 常時就航している船舶が1隻で、船長が運航管理者を兼務している場合は、本文を「船長は次の配置を定めておくものとする。」とする。

第7条関係

- 1 一例であるので、船舶の実態に応じて定めるのは差し支えない。
- 2 機関の発停、速力の増減を船橋で行う場合は、第2項中「及び機関室の操作する位置から見易い場所」を削除する。
- 3 旋回径、惰力が非常に小さい小型の船舶の場合は、第3項の操縦性能表を備付けることを要しない。
- 4 現行の速力基準表を使用して差し支えない。

第8条関係

- 1 2地点間（寄港地を含む。）の航海時間が比較的短時間の短距離航路の場合は規定する必要はない。

- 2 船長が、運航管理者を兼務している場合は、第1項中「運航管理者」を「本社」とする。
- 3 船長が運航管理者を兼務している場合であって、常時就航している船舶が1隻の場合は、第2項中「運航管理者」を「本社の運航管理補助者」とし、常時就航している船舶が複数の場合は「運航管理者」を「運航管理者又は運航管理補助者」とする。

第9条関係

- 1 「河」の場合は規定する必要はない。
- 2 通信設備がない場合は規定する必要はない。
- 3 短距離航路であって次の場合は規定する必要はない。
 - (1) 出入する2地点が視野の内にある場合
 - (2) 視野の内にはないが、2地点の気象・海象がほぼ同様に短時間に入港する場合
 - (3) 専用バースを有し、港内のふくそう度が低く、港内の気象・海象も穏やかである場合
- 4 第2項の連絡事項は、航路又は港湾の実態に応じて必要と認められる事項に限ってよい。例えば専用バースが確保されており、他の船舶の使用が皆無の場合は(1)及び(2)は規定する必要はない。
- 5 船長が運航管理者を兼務している場合は、第1項(2)中「運航管理者又は」を削除する。

第10条関係

- 1 船長と運航管理者の連絡については、通常の場合と緊急の場合に分けてその連絡先及び連絡方法を定めさせること。
- 2 一例であるので使用している通信設備を記載すればよい。
- 3 通信設備がない場合は規定する必要はない。

第11条～第13条関係

(例) のとおり規定する。

参考：事故処理基準 作成要領

※届出の際には、作成要領の届出は必要ありません。

第2条関係

- 1 (例) のとおり規定する。
- 2 (5) の具体例

(例) 入港地向け通常の航行中、濃霧となり視界が急激に悪化したところ自船の位置を見失い、レーダにより航行中、自船前方約20mに突然、防波堤を認めたため、機関を後進一杯に転じたところ、防波堤まで数10cmのところまで停止したため、衝突をまぬがれた。

第3条関係

(例) のとおり規定する。

第4条関係

- 1 「官公署連絡表」は、航路筋に関連するすべての関係海上保安官署及び運輸局等の名称及び所在地、連絡手段及び連絡方法（無線局呼出符号、VHF呼出名称、電話番号等）を記載する。
- 2 「非常連絡表」は別表として差し支えない。
- 3 表は例示であるので自社の組織に応じた連絡表を定める。（現行の連絡表をそのまま規定して差し支えない。）
- 4 常時就航している船舶が1隻で、船長が運航管理者を兼務している場合は、第1項中「運航管理者」を「本社」とする。
- 5 船長が直接関係海上保安官署等へ連絡できない場合（通信波等の関係から）は第2項を規定する必要はない。

第5条関係

- 1 本条は、事故の状況の把握及び陸上からの救助措置のために必要な事項を例示したものであり、船舶及び航路の実態に応じて規定することは差し支えない。

第6条関係

- 1 本条は船舶に事故が発生した場合に船長が執るべき措置を列記したものであり、具体的な事故処理要領は、別途「救難マニュアル」等に定めておく必要がある。

第7条関係

- 1 通信設備がない場合は第1項を次のように規定する。
「運航管理者は、連絡なしに入港が異常に遅延している場合は、遅滞なく船舶の動静把握のため必要な措置を講じなければならない。」
- 2 常時就航している船舶が1隻で船長が運航管理者を兼務している場合は第1項～第3項中「運航管理者」を「社長」とする。
- 3 「河」の場合は、第2項及び第3項中「関係海上保安官署」を「警察官署等」とする。

第9条関係

- 1 表は例示であり、自社の組織、規模に応じて定めればよい。
- 2 運航管理者を総指揮とする場合又は事故の態様によって運航管理者を総指揮とする場合は第2項として次を加える。

「2 事故処理組織の要員として指名された者は、事故処理に関する運航管理者の指揮に従わなければならない。」

- 3 常時就航している船舶が1隻で船長が運航管理者を兼務している場合は、表中「運航管理者」を削除する。

第10条関係

- 1 通信設備がない場合は次のように規定する。

「船長は、船内に医療救護を必要とする事態が発生したときは、急を要すると認められるとき又は患者の要請があったときは最寄りの港に入港し、別表「医療機関連絡表」により最寄りの医師と連絡をとり、その指示のもとに適切な措置を講じなければならない。船長から連絡を受けた運航管理者は船長の措置を援助し、又は当該措置を引継ぐものとする。」

- 2 常時就航している船舶が1隻で船長が運航管理者を兼務している場合は「運航管理者」を「社長」、「専務取締役」又は「〇〇〇〇」等とする。

第11条関係

- 1 「河」の場合は、「関係海上保安官署等」を「警察署等」とする。

第12条関係

- 1 表は例示であり、自社の組織に応じて定める。
2 運航管理規程において、調査委員会を設置せず運航管理者が事故の原因等の調査を行うこととしている場合は本条を規定しない。

第13条～第14条関係

(例) のとおり規定する。