

(安全管理規程 作成要領)

(注) 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 「(7) 運航管理員」を実情に応じて次のように規定することができる。
「運航管理者以外の者で船舶の運航の管理に従事するもの（副運航管理者及び運航管理補助者）」
又は
「運航管理者以外の者で船舶の運航の管理に従事するもの（運航管理者代理、副運航管理者及び運航管理補助者）」
- 2 運航管理者を補佐し、かつ、運航管理者の職務の一部を分掌する「運航管理者代理」を置いている場合は「(8) 運航管理者代理」を規定し、(8)以下1号ずつ繰り下げる。
- 3 「(12) 陸上作業員」及び「(13) 船内作業員」
自動車航送を伴わない旅客船（以下「客」と略称）の場合は、「又は車両」を削除する。
- 4 「(14) 運航計画」
寄港地がない場合は「寄港地」を、通年運航する場合は「運航の時季」を削除する等、事業の実態にあわせて規定する。
- 5 「(17) 発航」
 - (1) 観光を目的とする旅客船（以下「観」と略称）等で、寄港地がなく起終点が同一の場合は次のように規定する。
「現在の停泊場所を解らんして目的の航海を開始すること。」
 - (2) 抜錨することがない場合は「又は抜錨」を削除する。
- 6 「(19) 港内」
港の実態にあわせて規定すればよい。例えば起終点及び寄港地のすべてが港則法に定める港である場合は次のよう規定する。
「港則法に定める港の区域内」
- 7 「(20) 入港」
入港の形態がない場合は規定する必要はない。
- 8 「(22) 反転」
目的港がない場合（例えば観光周遊船）は、次のように規定する。
「目的の航行の継続を中止し、発航港へ引返すこと」
- 9 「(24) 運航基準図」
寄港地がない場合は「寄港地」を、不定期航路事業（以下「不」と略称）では「標準運航時刻」を削除する等実態に応じて規定する。
- 10 「(26) 陸上」
はしけ取り作業を行っている事業者は、次のように規定する。
「船舶上以外の場所。ただし陸上施設及びその付近に限る。」
- 11 「(28) 陸上施設」
「客」の場合は、次のように規定する。
「岸壁（防舷施設を含む。）、タラップ、旅客待合室等船舶の係留、旅客の乗降等の用に供する施設」
- 12 「客」の場合は、「(29) 車両」及び「(30) 自動車」を規定する必要はない。

第3条関係

- 1 運航基準及び作業基準は、原則として航路ごとに作成する。
- 2 地震防災対策基準は、作成及び届出を義務付けるものではないが、地震防災対策上、作成することが望ましい。
但し、一般旅客定期航路事業者及び旅客不定期航路事業者であって、強化地域（大規模地震対策特別措置法（以下「大震法」という。）第3条に基づき指定された地域をいう。以下同じ。）内に起点、終点若しくは寄港地を有する航路を営む者（大震法第6条第1項に規定する者を除く。）、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域（日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法（以下「日本海溝法」という。）第3条に基づき指定された地域をいう。）内に起点、終点若しくは寄港地を有する航路を営む者（同法第6条第1項に規定する者を除き、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に伴い発生する津波に係る地震防災対策を

講ずべき者として基本計画で定める者に限る。)及び南海トラフ地震防災対策推進地域(南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法(以下「南トラ法」という。)第3条に基づき指定された地域をいう。)内に起点、終点若しくは寄港地を有する航路を営む者(同法第5条第1項に規定する者を除き、南海トラフ地震に伴い、発生する津波に係る地震防災対策を講ずべき者として基本計画で定める者に限る。)は、当該航路を対象として大震法第7条第1項若しくは第2項に基づく「地震防災応急計画」、日本海溝法第7条第1項若しくは第2項に基づく「日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策計画」、南トラ法第7条第1項若しくは第2項に基づく「南海トラフ地震防災対策計画」を作成することが義務付けられており、本基準(例)に準拠して作成された基準は、これらの計画とみなされることとされている。

3 「客」の場合は、第3項中「車両の積込み、積付け及び陸揚げ」を削除する。

4 強化地域内に起点、終点若しくは寄港地を有する航路がある事業者にあつては、第5項を次により規定するものとする。

「5 地震が発生した場合、津波警報等が発せられた場合又は警戒宣言(大規模地震対策特別措置法(昭和53年法律第73号)第9条第1項に規定するものをいう。)が発せられた場合には、地震防災対策基準に定めるところにより、地震防災対策を実施するものとする。」

第8条関係

1 事業者が複数の輸送事業を営んでいる場合、安全統括管理者は、各輸送事業毎に選任するのが通常と考えられるが、要件に適合する場合は、1人が兼務することとしても差し支えない。

2 運航管理者は、必ずしも1事業者1人でなくともよく、当該事業における経営航路が遠隔の2以上の地域に分かれ、かつ、配船、配乗等が独立して行われる場合等は、それぞれの航路に運航管理者を置くことは差し支えない。

3 大規模の事業者等で、運航管理者の職務の一部を代理させるため運航管理者代理を置くことは差し支えない。

4 運航管理者が現場業務を直接指揮監督することは困難であるので、現場業務を担当する副運航管理者が各営業所に置かれる場合が多いが、本社が直接現場業務を実施している場合は、本社に副運航管理者を置くことは差し支えない。このような場合は第1項(例)(1)に「副運航管理者1人」を加える。

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

6 第2項において、本社が管理区域を有しない場合は、「本社及び」及び「(1)本社〇〇~〇〇航路全域」を削除する。また、比較的短距離航路の場合等で、本社が航路全域を管理しているような場合は、次のように規定することができる。

「(1) 本社 〇〇~〇〇航路全域

(2) 〇〇営業所 〇〇港内

(3) 〇〇営業所 〇〇港内」

7 運航管理者の補助者は、必ず選任すること。副運航管理者を選任している場合には、その補助者も選任すること。

8 現場において実際に作業を行う陸上作業員、船内作業員等を、運航管理員として選任しないこと。

第9条関係

(例)のとおり規定する。

第10条関係

運航を委託している場合には、運航管理者を受託事業者の職員から選任しても差し支えないが、安全管理規程の作成及び運航管理者の選任は、委託事業者が行うこと。

第11条~第12条関係

(例)のとおり規定する。

第13条関係

運航管理者の補助者及び副運航管理者の補助者がそれぞれ1人の場合は第2項を削除する。将来の増員を予定して規定しておくことは差し支えない。

第14条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第15条関係

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

2 運航管理者は本社に置かれているが、深夜等の当直は最寄りの営業所で実施されており、運航管理者との連絡も当該営業所の当直者となされている場合は、第2項中「本社」を「本社又は〇〇営業所」とする。

3 運航管理者の補助者が1人の場合は、第2項中「前条第2項の順位に従い」を削除する。

第16条関係

各営業所の運航管理補助者がそれぞれ1人の場合は、第2項中「第8条第2項の順位に従い」を削除する。

第17条～第18条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第19条関係

- 1 副運航管理者が本社に置かれていない場合は「本社又は」を削除する。
- 2 「客」の場合は、第1項(4)を次のように規定する。

「陸上における旅客の乗下船及び船舶の離着岸の際における陸上作業の指揮監督」

第20条関係

運航管理者の補助者及び各営業所の副運航管理者の補助者がそれぞれ1人の場合は、「第13条第2項の順位に従い」を削除する。

第21条関係

第3項において、「関係部」又は「関係課」のように組織の実態にあわせて規定する。また、「関係部(課)の責任者」を、例えば、「営業部長及び海務部長」のように職名を規定してもよい。

第22条関係

第1項において、「〇〇部」、「〇〇」は当該計画の担当部名、担当責任者名とする。例えば「営業部」、「営業部長」等とする。

第23条関係

前条と同じ考え方で、「〇〇部」、「〇〇」は、例えば「海務部」、「海務部長」等とする。

第24条関係

「〇〇部」、「〇〇」は前2条の担当部名、担当責任者名とする。

第25条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第26条関係

運航基準において、「入港の中止」に代えて「着岸の中止」を規定している場合は、第2項中「入港」を「着岸」とする。

第27条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第28条関係

- 1 航路沿いに臨時寄港する港がない場合は、規定する必要はない。
- 2 無線設備がない場合は規定する必要はない。

第29条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第30条関係

- 1 副運航管理者は、第19条の規定によって、自己の勤務する営業所の管理する区域に係る各事項について措置することとなるので、本条では「運航管理者の措置」として規定する。
- 2 「客」の場合は(5)及び(6)の「及び車両数」を削除する。

第31条関係

- 1 第1項(2)の地点を定める必要がない場合(運航基準第11条参照)又は無線設備がない場合は、(2)を規定する必要はない。
- 2 超高速船運航事業者は、特に、第2項第2号の記載が必要である。

第32条関係

同一航路に就航している船舶の形態、性能等が同一又は略同一であるような場合は、各船舶共通の当該航路に係る運航基準図でよい。この場合は、第1項中「及び各船舶」を削除する。

第33条関係

- 1 陸上作業を自社以外の〇〇会社等に委託している場合は、次のように規定する。

「第33条 運航管理者は、委託契約に基づき〇〇港における〇〇会社の陸上作業を指揮監督する。この場合、〇〇会社の陸上作業員の中から作業指揮者(以下「陸上作業指揮者」という。)を指名させておくものとする。

- 2 船長は、乗組員の中から船内作業員を指名する。
- 3 船長は、船内作業員の中から作業指揮者(以下「船内作業指揮者」という。)を指名する。

4、5 (例)に同じ。」

2 第19条の規定により、副運航管理者が行う陸上作業の指揮監督の一環として、第1項及び第2項の指名を副運航管理者が行う場合があると思われるが、本条は(例)に準拠した内容を規定すること。

第34条関係

その他の旅客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35条関係

「客」の場合は、「車両の積込み、積付け及び陸揚げ」を削除する。

第36条関係

「客」の場合は、規定する必要はない。

第37条関係

1 「客」の場合は、第1項中「車両甲板」を削除する。

2 船員法に定める船内巡視に併せて実施することは差し支えない。

第38条関係

第19条の規定によって副運航管理者が陸上における旅客等の遵守すべき事項等の周知を行うことが多いと思われるが、本条は(例)に準拠した内容を規定すること。

第39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40条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第41条関係

1 (例1)は、事業者において「点検実施要領」を定めている場合の規定例である。

2 (例2)は、(例1)以外の場合の規定例であり、当日発航検査を行って良好であった事項については船長の判断で省略することができる。点検簿には点検者、点検箇所、点検時期等を定めておくものとする。

3 第3項の「〇〇部」は船舶の整備担当部名である。

第42条関係

1 第12条の規定によって副運航管理者が点検を実施することとなると思われるが、本条は(例)に準拠した内容を規定すること。陸上施設点検簿には点検者、点検箇所、点検時期等を定めておくものとする。

2 「客」の場合は、(2)の「可動橋」及び(4)を削除する。

3 第2項の「〇〇部」は、陸上施設の整備担当部名である。

4 陸上施設が自社所有又は自社管理のものである場合には、第3項の「なお書き」を削除する。

第43条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第44条関係

1 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「この場合において・・・行わなければならない。」を削除し、海上保安官署等への連絡は運航管理者が行うこととしてよい。

2 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」へ通報しなければならない。」

第45条、第47条関係

陸上従業員が少なく、事故が発生したときは非常対策本部を設置するまでもなく、ほぼ全員でその処理に当たるような場合は第45条第2項及び第47条の代りに次のように規定することができる。

「(事故の処理)

第47条 事故の処理は、事故処理基準に定める事故処理組織により行うものとする。」

第46条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第48条～第49条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第50条関係

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は、次のように規定することができる。

「（事故の原因等の調査）

第39条 運航管理者は、事故の原因及び事故処理の適否を調査し、事故の再発の防止及び事故処理の改善を図るものとする。」

第51条関係

「〇〇部」は教育・研修担当部である。組織が小さく、運航管理者の所掌に教育・研修がある場合は「〇〇部と協力して」を削除する。

(運航基準 作成要領)

第1条関係

波高、風速、視界等について航路毎に定めること。ただし、同一航路の使用船舶に差異があるときは、必要に応じて船舶ごとに定めること。

第2章関係

1 運航を中止すべき条件数値のうち、風速、波高に関する条件数値は、過去に運航を中止したとき及び難航したとき（船舶の動揺により車両固縛装置が破損したとき、旅客の歩行が極めて困難となったときを含む）の気象・海象を参考として定めること。なお、条件数値は、船舶の大きさ、堪航性、操縦性能、航路の自然的性質等物理的要素で算出するならば、船舶、航路の特殊性によってそれぞれ異なってくるものと考えられるが、類似航路に就航する類似船舶間の条件については、可能な限り統一的なものとするのが望ましい。

2 運航を中止すべき条件数値のうち、視程に関する条件数値は、大別した航路ごとにこれを統一的に定めることが望ましいため、下表のとおり全旅客船に対する「運航中止条件（視程）の設定基準」を示すので、これを基準として定めること。

		発航の中止	基準航行の中止	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路上の視程） 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未満のもの	（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路上の視程） 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、レーダを有しないものにおいて	（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、レーダを有しないものにおいて	

	は、300m以上の数値を定めるものとする。	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路上の視程) 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

- ※本設定基準に基づき船首見張員、船橋見張員及びレーダー監視員の配置を規定する場合は、それらが確実に実施されるようあわせて「狭視界時出入港部署表」を作成させること。
- ※一般航路において、港湾の自然的条件が極めて厳しく濃霧の発生期間が長期にわたるため原則を下廻る発航又は入港の中止条件を定める必要があるものにあつては、先導船の配備を必須の要件とし、300mを限度として原則を下廻る値を定めることができるものとする。
- ※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において、対岸までの距離が300m未満である等、中止条件の下限を300mとすることが適当でないと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。
- ※ホバークラフト、水中翼船及び高速艇（ホバークラフト及び水中翼船以外の総トン数300トン以下の船舶であつて、航海速度が22ノット以上のものをいう。）にあつては、上記にかかわらず次によるものとする。

	発航の中止		基準航行の中止		入港の中止
	港内の視程	近接海域の視程 (予想視程を含む。)	適切な措置をとり始めるべき視程	機関の停止等抜本的な措置をとり始めるべき特定海域の指定	港内の視程
ホバークラフト	1,000m以上の数値を定めるものとする。	800m以上の数値を定めるものとする。	1,000m以上の数値を定めるものとする。	800m以上の数値を定めるものとする。	1,000m以上の数値を定めるものとする。
水中翼船	800m "	500m "	800m "	500m "	800m "
高速艇	500m "	300m "	500m "	300m "	500m "

第2条関係

1 (例3)は、「視程の設定基準」を下回る条件を定める場合に、先導船の配備を義務づけている港の場合の規定例であり、(例1)及び(例2)はその他の場合の規定例である。

2 発航地と次の入港地との距離が近距離であるにもかかわらず相互の自然条件が著しく異なるため、発航が可能でも、入港地の気象・海象が当該港の入港中止の条件に達しており、かつ、入港時まで回復の見込みがないときは、発航を中止しなければならない場合がある。このような状態がしばしば起こる港については、第2項として次の規定を置くものとする。

「2 船長は、〇〇港及び〇〇港の発航前において、次の入港予定地港内の気象・海象に関する情報を確認し、既に、第4条に定める当該港の入港中止の条件に達しており、かつ、入港時までその回復の見込みがないと認めるときは、発航を中止しなければならない。」

この場合においては、(例)の第2項を第3項とし、以下順次1項ずつ繰り下げる。

第3条関係

1 自動車航送を伴わない貨客船の場合は、第1項中「搭載車両」を削除し、その他の客船の場合は、同項中「おそれがあり、又は搭載貨物・・・発生する」を削除する。

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 第3項ただし書きの「基準経路の変更により目的港への安全な航行の継続が可能」な場合とは、例えば四国太平洋側を通航する経路と瀬戸内海を通航する経路のようにその自然的性質が大幅に異なる場合に限られるものであり、そのような経路が考えられない航路の場合は、「ただし、・・・この限りでない。」を削除する。

4 レーダを有しない船舶を使用するものにあつては、第4項中「及びレーダの有効利用」を削除する。

5 第5項の海域を設定していない場合は、同項を規定する必要はない。

第4条関係

1 港の構造等からみて、入港が可能な気象・海象下であってもその程度によっては着岸が不能となることがある港にあっては、第4条のほか次に次のおり第5条を置くものとする。

「(着岸の可否判断)

第5条 船長は、着岸予定の岸壁付近の気象・海象に関する情報を確認し次に掲げる条件の一に達していると認めるときは、着岸を中止し、適宜の海域での錨泊、着岸岸壁の変更その他の適切な措置をとなければならない。

岸壁名	気象・海象	風速	波高	視程
〇〇岸壁、〇〇岸壁及び〇〇岸壁		m/s以上	m以上	m以下
〇〇岸壁		m/s以上	m以上	m以下

2 港の構造等からみて、入港が可能な気象・海象下であれば着岸に特段の問題が生じない港にあっては、第4条(入港の可否判断)のみを規定すれば足りる。

3 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。

4 (例1)、(例2)及び(例3)は、第2条(発航の可否判断)関係1に同じ。

第4条の2関係

運航の可否判断の記録は、発航前検査簿、陸上施設検査簿、航海日誌等に、気象情報(予報)及び措置、協議内容を記録する。特に運航中止基準に達した(達するおそれがある)場合における運航継続の措置については、判断理由を記載すること。

第5条関係

1 (例1)は、事業者において「標準部署配置」を定めている場合の規定例である。

2 (例2)は(例1)以外の場合の規定例である。

3 乗組員が少数で出入港配置の配員と狭視界出入港配置の配員が同一の場合は「狭視界出入港配置」を削除し、「(狭視界)出入港配置」とする。

4 狭水道がない場合は「(6)狭水道航行配置」を削除する。

5 内海又は湾内の比較的短距離の航路の場合で、必要がないと認められる場合は(5)を規定しないことができる。

第6条関係

1 寄港地がない場合は(1)及び(3)を次のとおり規定する。

「(1) 起点及び終点の位置並びに相互間の距離

(3) 標準運航時刻(起点及び終点の発着時刻並びに主要地点通過時刻)」

2 比較的短距離の航路等で主要地点通過時刻を記載する必要がない場合は、(3)中「並びに主要地点通過時刻」を削除し、標準運航時刻は運航ダイヤを運航基準図に記載(別表で可)することで足りる。

3 無線設備がない場合は、(6)を削除する。

4 海図を使用している場合は、(7)を削除する。

5 (1)、(2)及び(3)は、表と併用すると見易い。(4)及び(5)は備考欄に記載してもよい。(4)の狭水道等の区間は備考欄に明定しておくものとする。

(例)「〇〇水道

〇〇と〇〇を結んだ線付近から〇〇と〇〇を結んだ線付近に至る区間」

6 特に支障がないと認められる場合は、現行の運航基準図を使用して差し支えない。

7 海図を使用していない場合は第2項を削除する。また、「第3条第5項の海域」等について該当するものがないものについては削除する。

第7条関係

1 (例1)は、通年同一航路を基準経路とする場合の規程例である。名称は「常用基準経路」又は「第1基準経路」のどちらでもよい。

2 (例2)は、時期により常用経路を変更する場合の規程例である。

3 第2項において、第1項を(例1)のとおり規定する場合は「第2基準経路」と規定し、(例2)のとおり規定する場合は「第3基準経路」と規定する。航路の自然的性質等から常用基準経路のみを規定する場合は第2項を規定する必要はない。

4 特に支障がないと認められる場合は、現行の基準経路を使用して差し支えない。

5 無線設備がない場合は、第3項及び第4項を規定する必要はない。ただし、入港後その旨運航管理者に連絡するよう規定するものとする。

6 航路の実態から、第3項の航行が全く考えられない場合は、同項及び第4項を規定する必要はない。

第8条関係

1 表は例示であり、表以外の規定方法でも差し支えない。

2 現行の速力基準表を使用して差し支えない。

第9条関係

航路に、船長が甲板上にあって指揮すべき特定の海域がない場合は、本条を規定する必要はない。

第10条関係

1 海上保安官署の指导航法、事業者間の協定航法、社内指导航法等を規定する。

2 法定航法を規定することは差し支えない。

3 特に支障がないと認められる場合は、現行の特定航法をそのまま規定して差し支えない。

第11条関係

1 通信手段が確立され、〇〇営業所が一元的に船舶との連絡に従事している場合は次のように規定する。

「船長は、基準経路上の次の(1)の地点を通過したときは、〇〇営業所の(副)運航管理者あて次の(2)の事項を連絡しなければならない。」

2 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。無線設備がない場合も同様である。

3 連絡間隔は約4時間を基準とするが、電波の不感地帯がある場合は当該地帯を避けて設定することができる。

第12条関係

1 一例であるので使用している無線設備を記載すればよい。

2 無線設備がない場合は規定する必要はない。

第13条関係

1 航路が比較的短距離のため起終点及び寄港地以外に適当な避泊地がない場合は規定する必要はない。

2 現在選定している避泊地を規定して差し支えない。

第14条関係

1 無線設備がない場合は規定する必要はない。

2 短距離航路であって次の場合は規定する必要はない。

(1) 出入りする2地点が視野の内にある場合

(2) 視野の内にはないが、2港の気象・海象がほぼ同様で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

3 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)を規定する必要はない。

第15条関係

1 曳船を使用する必要がない場合は規定する必要はない。

2 表は一例であるので実態に応じて規定して差し支えない。

第16条関係

機関の点検は、岸壁棧橋への衝突等を防止するため、行き脚を制御し、クラッチ、C P P装置等の異常を確認するもので、着棧棧橋から〇〇〇m以上手前、港内入港前等入港地の状況に応じ安全な海域において、適切な時機に実施するよう記載すること。

第17条関係

基準航路の変更、曳船の使用に関する記録は、運航管理日誌、航海日誌等に、気象状況(予報)、措置及び協議内容を記録するものとする。特に曳船使用基準に達した(達するおそれがある)場合における曳船の不使用については、協議、判断理由を記載すること。

(作業基準 作成要領)

(注)業務の一部(綱取作業、旅客の誘導作業、自動車の積み込み及び陸揚げ等の陸上作業等)を委託している場合は、委託業務に係る運航の管理に関する業務も安全管理規程中に明記すること。

第2条関係

- 1 第1項「なお書き」の各係の長を(副)運航管理者が指名する場合はその旨規定する。係の長を置かない場合は、「なお書き」を削除する。
- 2 作業区分は例示であるので作業の実態に応じて定めることは差し支えない。例えば車両甲板が一層の場合は(2)の①及び②を統合して「車両誘導係」とし、二層の場合は「Cデッキ車両誘導係」、「Dデッキ車両誘導係」とすることは差し支えない。
- 3 作業員は、二つ以上の作業区分を兼務して差し支えない。
- 4 乗組員のみで船内作業を行う場合は第2項を規定する必要はない。
- 5 自動車航送を伴わない旅客船(以下「客」と略称)の場合は、適宜簡略化した作業体制とすることができる。
- 6 季節によって繁閑の著しい航路の場合等は、作業の安全を確保し得る範囲内で繁閑に応じて作業員を変更することは差し支えない。例えば〇〇係(〇~〇人)

第3条関係

「客」の場合は車両関係の語句を削除して条文を整理する。

第4条関係

「客」の場合は車両関係の語句を削除して条文を整理する。

第5条関係

- 1 運送約款等で危険物を運送しないこととしている場合は、第1項にその旨規定する。
- 2 「客」の場合は第1項(4)を削除する。
- 3 「客」の場合は、第3項中「車両の積載貨物」を削除する。

第6条関係

- 1 「客」の場合は本条を次のように規定する。

「(乗船待ちの旅客の整理)

第6条 陸上の旅客係員は、乗船待ちの旅客が船舶の離着岸作業等により危害を受けないよう、待合所等所定の場所に整理し待機させる等安全の確保に努める。」

- 2 行先が1港の場合は、第2項中「行先地別」を削除する等、航路の状況、駐車場の状況等に応じて最も適当な車両の整理方法を定め、その旨規定する。

第7条関係

- 1 「客」の場合は規定する必要はない。
- 2 旅客及び車両の乗船作業を同時に開始する場合は第1項後段を「原則として、旅客及び車両とも離岸〇〇分前から乗船作業を開始する。」と規定する。
- 3 頻繁に離着岸を行う航路等で船舶の係留中可動橋及び人道橋を架設したまま、通行を遮断している場合は、第2項及び第3項を統一して次のように規定することができる。

「2 乗船開始〇〇分前になったとき、陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、それぞれの作業員を配置し可動橋及び人道橋の遮断を解く。船内作業指揮者は、可動橋及び人道橋等の状況が安全であることを確認した後、陸上作業指揮者及び船内作業員に乗船開始の合図をする。」

第8条関係

- 1 (例1)は、旅客と車両の乗降口が異なり、かつ、両者の通行が平面上で交差しない場合の規定例である。
- 2 (例2)は、乗降口が同一個所又は旅客と車両の通行が平面上で交差する場合の規定例である。
- 3 「客」の場合は次のように規定する。

「(旅客の乗船)

第〇条 陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、旅客の乗船作業に関し十分な打合せを行い、各作業員に乗船開始時刻を周知する。原則として離岸〇〇分前から乗船作業を開始する。

2 船内作業指揮者は、タラップ等の架設の完了を確認した後、陸上作業指揮者及び船内作業員に乗船作業開始の合図をする。

3 陸上作業指揮者は、船内作業指揮者の合図を受けた後、陸上の旅客係員に旅客の乗船を開始するよう指示する。

4 陸上の旅客係員は、旅客を乗船口に誘導し、船内の旅客係員は乗船口から船内に誘導する。

5 陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、乗船旅客数（無料幼児を含む。）を把握し、旅客定員を超えていないことを確認して、（副）運航管理者及び船長にそれぞれ報告する。」

第9条関係

1 「客」の場合は規定する必要はない。

2 車両甲板が一層の場合は、第2項中「船内のトラック誘導係員又は乗用車誘導係員（以下「船内車両誘導係員」という。）」を「船内車両誘導係員」とする。

第10条関係

1 「客」の場合は規定する必要はない。

2 第1項(2)及び(3)自動車渡船構造基準の規定である。

3 危険物を搭載しないこととしている場合は、第2項(2)を次のように規定する。

「前号の規定にかかわらず、ミキサー車、保冷車又は家畜等積載車で、航海中、作業のため車両区域に立入ることの申出があった場合で、真にやむを得ないと認めるときは必要な範囲内で当該作業を認めること。」

4 危険物積載車を搭載せず、かつ、短距離航路等の場合でミキサー車、保冷車又は家畜等積載車に関する作業、監視等の必要が全くない場合は第2項を次のように規定する。

「2 船内車両誘導係員は、車両の積付けの際、運転者に対して、エンジンを止め、灯火装置、ラジオ等電路システムのすべてのスイッチを切り、サイドブレーキを引くように明確に指示し、これらを確認した後下車させ、車両区域にとどまらないよう指示する。」

第11条関係

1 「客」の場合は規定する必要はない。

2 第1項は必ず規定する。

3 第2項は、航路の気象・海象の状況により、従来の経験を加味して（例1）又は（例2）のとおり規定する。航路の実態に応じて（例1）又は（例2）以外の内容を規定することは差し支えない。

4 瀬戸内海又は湾内のみを航行する場合であって航行海域が通年比較的平穏であり、オーバーラッシングの必要がないと認められる航路では第3項を規定する必要はない。

5 第4項表は例示であり、風速又は波高のいずれか一つを規定すればよい。また、船体の動揺度を基準としてもよい。

6 危険物積載車を運送しない場合は「及び危険物積載車」を削除する。

第12条関係

1 「客」の場合は、第1項から第4項までは規定する必要はなく、「第5項」及び「第6項」をそれぞれ「第1項」及び「第2項」とし、「第7項」を次のように規定する。

「3 船内作業指揮者は、前各項の作業が終了したときは乗船旅客数を速やかに船長に報告する。」

2 可動橋が単一の場合又は二つの可動橋を同時に収納する場合は第2項ただし書きを次のように規定する。

「ただし、特別の理由がない限り、可動橋の収納時刻は離岸時刻の〇〇分前とする。」

第13条関係

第1項中、「離岸準備作業完了後、適切な時期に」を「離岸時刻〇分前になったときは」と規定することができる。

第14条関係

船内巡視は、船員法に定める船内巡視に併せて実施されることがほとんどであり、「別紙〇」は「〇〇丸船内巡視要領」又は「船内巡視要領」となる。要領を定めるときはカーフェリー、純客船等の特殊性に配慮するものとする。

第15条関係

「客」の場合は第2項を次のとおり規定する。

「陸上作業指揮者は、船舶の着岸時刻〇〇分前までに綱取り作業及びタラップの架設等に必要な作業員を配置し、着岸準備を行う。」

第17条関係

「客」の場合は次のとおり規定する。

「船長及び（副）運航管理者は、係留中、旅客の安全に支障のないようタラップの保安及び係留方法に十分留意する。」

第18条関係

- 1 「客」の場合は規定する必要はない。
- 2 (例1)は、港湾の所在が内海その他の平穏な海域にある場合等で、入港前に固縛装置及びオーバーラッシングを取りはずしても車両の安全を確保することができる場合の規定例である。
- 3 (例2)は、港湾が外洋に面している場合等で、入港前に固縛装置及びオーバーラッシングを取りはずすことが車両の安全の確保上好ましくない場合の規定例である。
- 4 第5項のとおり車止めは必ず船体固定後に取りはずすこととする。

第19条関係

- 1 (例1)は、旅客と車両の乗降口が異なり、かつ、両者の通行が平面上で交差しない場合の規定例である。
- 2 (例2)は、乗降口が同一個所又は旅客と車両の通行が平面上で交差する場合の規定例である。
- 3 「客」の場合は次のように規定する。

「(下船作業)

第〇条 船長は、船体が完全に着岸したことを確認したときは、その旨陸上作業指揮者及び船内作業指揮者に合図する。

2 船内作業指揮者は、陸上作業指揮者と協力してタラップを架設し、架設完了を確認した後、船内の旅客係員を指揮して旅客を誘導し下船させる。」

第20条関係

- 1 「客」の場合は規定する必要はない。
- 2 第4項の(例1)は車両甲板が一層の場合、(例2)は二層の場合の規定例である。(例2)中「〇デッキのトラック誘導係員及び〇デッキの乗用車誘導係員」を「〇デッキ及び〇デッキの車両誘導係員」とすることは差し支えない(第2条関係2に対応する場合)。

第21条関係

- 1 船舶の係留中、可動橋及び人道橋を収納しない場合は第1項中「を収納する。」を「の通行を遮断する。」とする。引続き車両の積込みを始める場合は同項を規定する必要はない。
- 2 「客」の場合は次のように規定する。

「第〇条 陸上作業指揮者は船内作業指揮者から旅客の下船が完了した旨の連絡を受けた後、陸上作業員を指揮してタラップを収納する(タラップの通行を遮断する。))。

2 陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、旅客の下船が完了したときは、その旨及び異常の有無をそれぞれ(副)運航管理者及び船長に報告する。」

第22条関係

「客」の場合は規定する必要はない。

第23条関係

- 1 (例)は参考として例示したものである。
- 2 「客」の場合は、本文中「駐車場及び」を削除し、(例)を次のように規定する。

「(1) 旅客は、乗下船時、係員の誘導に従うこと。
(2) 船内においては、船長その他の乗組員の指示に従うこと。
(3) 船内においては、他人に危害を加えるような行為又は迷惑をかける行為をしないこと。
(4) その他旅客の安全に関して旅客に周知すべき事項。
(臨時に周知事項が生じた場合の当該事項を含む。))」
- 3 放送設備がある場合は、できる限り放送による周知を併用するものとし、その場合は本文中「掲示等」を「放送及び掲示等」とする。

第24条関係

- 1 「客」の場合は第1項(4)を削除する。
- 2 シートベルト設置対象船舶以外の船舶の場合は、第1項(6)を削除する。ただし、自主的にシートベルトを設置している船舶にあっては、これを規定して差し支えない。
- 3 (例)は、カーフェリーの場合の一例である。

第25条関係

- 1 はしけ取りを行っている事業者以外は規定する必要はない。
- 2 表は一例であるので、港湾の実態に応じた規定として差し支えない。特に支障がないと認められる場合は、現行の中止条件をそのまま規定して差し支えない。

(事故処理基準 作成要領)

第2条関係

- 1 (例)に準拠した内容を規定すること。
- 2 (5)の具体例

(例) 入港地向け通常航行中、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のところ停止したため、衝突をまぬがれた。

第3条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

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。)

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適宜規定することは差し支えない。
- 2 自動車航送を伴わない旅客船(以下「客」と略称)の場合は車両に関する事項を削除する。

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。
- 2 船舶強取事件についての具体的対策は別途作成しておく必要がある。

第7条関係

無線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。」

第8条関係

- 1 表は例示であるので自社の組織に応じて定める。
- 2 陸上従業員が少数であり、事故発生時にはほとんど全員で事故の処理に従事するような場合は本条及び第4章(非常対策本部の設置等)に代え次のように規定する。

「(事故処理組織)

第8条 事故処理の組織、編成及び職務は次表のとおりとする。

(例)

	職 務
経営トップ	総指揮
安全統括管理者 運航管理者	総指揮補佐又は総指揮
救難対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ " ○○○○	事故の実態の把握、事故関係情報の収集、船舶及び関係機関との連絡、救難の実施、その他救難に必要な事項に関すること。
旅客対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ " ○○○○	旅客及び被害者の把握、被災者の救護、欠航便の旅客処理、その他旅客(車両)対策に関すること。
庶務対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ " ○○○○	被災者の近親者への連絡及び世話、報道関係者の応接(発表を除く。)、救援関係物資の調達・補給、その他庶務に関すること。

第9条関係

無線設備がない場合は第1項を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、乗船者に医師がいる場合はその医師の協力を要請するものとし、不在の場合であって急を要すると認められるとき、又は患者から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。」

第9条～第10条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

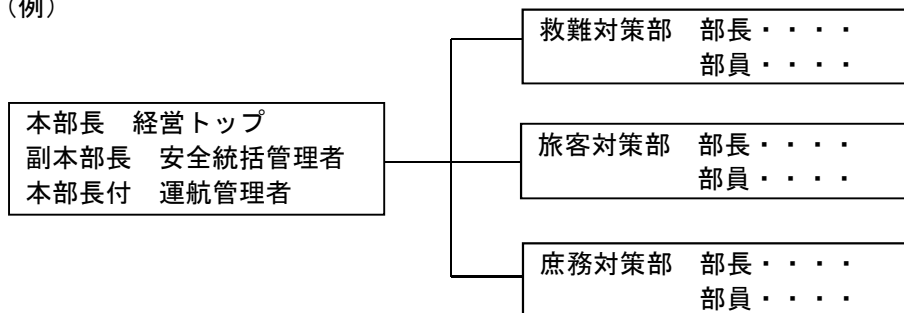
第11条関係

- 1 表は例示であり、自社の組織に応じて定める。また、委員長は社長に限定するものではなく、例えば「副社長」とすることは差し支えない。委員についても部長配置がない場合は、例えば「海務担当者」、「営業担当者」等とする。
- 2 安全管理規程において、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。
- 3 現行の事故調査委員会をそのまま規定して差し支えない。

第12条関係

- 1 (例1)は本社重点処理の体制の場合、(例2)は現地重点処理の体制の場合の規定例であり、自社の経営組織、航路の実態に応じて定める。(現行をそのまま規定して差し支えない。)
- 2 基準には、使用最大船舶において最大規模の事故が発生した場合の処理に十分な体制を定めておくことが必要であるが、事故が発生した場合に当該事故の実態に応じた組織及び編成の非常対策本部を設置して事故の処理を行うことは差し支えない。
- 3 経営組織が比較的小さく(例)の組織及び編成が困難である場合は、(例1)又は(例2)に代え次のように規定することができる。

「(例)



- 4 第8条において、非常対策本部に代えて事故処理組織を定めている場合は、本条を規定する必要はない。

第13条関係

- 1 前条作成要領3の非常対策本部を設置する場合の要員の職務及び各対策部の所掌は、次のように規定する。

「(職務分掌)

第13条 非常対策本部(以下「本部」という。)の要員の職務及び各対策部の所掌業務は、次のとおりとする。

(1) 本部要員の職務

職名	職務
本部長	本部長は、事故処理の基本方針を定め、事故処理業務全般を統轄し、関係職員を指揮、監督する。
副本部長	副本部長は、本部長の定める事故処理の基本方針に従い、各部の事故処理業務を調整し、部下職員を指揮して本部長を補佐するとともに、本部長が指揮をとれないときは、その職務を代行する。
本部長付	本部長付は、本部長の諮問に応じ事故処理の基本方針の策定に参画するとともに事故処理に関する本部長の特命事項の処理並びに現地の事故処理の実施についての助言及び支援を行い、本部長を補佐する。
各対策部長	各対策部長は、部員を指揮して所管の事故処理業務を実施し、業務の進捗状況について逐次、本部長に報告する。
各対策部員	各対策部員は、各対策部長の命を受け、所管の事故処理業務を実施する。

(2) 各対策部の所掌

救難対策部	① 事故の実態の把握並びに救難に必要な情報の収集、分析及び整理に関する事 ② 救難計画の立案及び実施に関する事。 ③ 船長への連絡及び指示に関する事。 ④ 関係機関への手配及び連絡に関する事。 ⑤ その他救難に必要な事項に関する事。
旅客対策部	① 旅客名簿の作成に関する事。 ② 被災者の身元の確認及び被災者の名簿の作成に関する事。 ③ 被災者の近親者への事故の発生通知に関する事。 ④ 死傷者に対する応急措置及び救護に関する事。 ⑤ 被災者及び被災者の近親者の世話に関する事。 ⑥ 欠航便の旅客処理に関する事。 ⑦ その他旅客対策に関する事。 ⑧ 車両その他の貨物の損傷状況の把握その他貨物対策に関する事。
庶務対策部	① 各種情報の収集及び整理並びに事故対策関係者への情報の伝達に関する事。 ② 被災者の近親者等の応接に関する事。 ③ 報道関係者の応接（発表を除く。）に関する事。 ④ 本部の設営及び補給に関する事。 ⑤ 渉外に関する事。 ⑥ その他庶務に関する事。

」

- 2 第8条において、非常対策本部に代えて事故処理組織を定めている場合は、本条を規定する必要はない。
- 3 「客」の場合は車両に関する事項を削除する。