

(安全管理規程 作成要領)

(注1) 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。

(注2) 船長が運航管理者を兼務している場合は、この作成要領と別表を参照して作成すること。

第2条関係

1 「副運航管理者」を置くこととしている場合は、一般航路用の(例)を参考として規定する。

2 「(7) 運航管理補助者」

営業所に勤務する運航管理補助者は、運航管理者の職務を補佐するほか営業所における陸上作業等を実施している場合が多いので、(2)のとおり規定する。

3 「(9) 陸上作業員」及び「(10) 船内作業員」

(1) 自動車航送を伴わない旅客船(以下「客」と略称。各基準も同じ。)の場合は、(9)及び(10)中「又は車両」を削除する。

(2) 営業所の陸上作業を運航管理補助者のみで行っている場合は「(9)」を、乗組員が1人又は極めて少数で特に規定しなくても作業遂行上支障がない場合は、「(10)」を規定する必要はない。

4 「(11) 運航計画」

通船(以下「通」と略称。各基準も同じ。)の場合は寄港地がなく、観光船(以下「観」と略称。各基準も同じ。)及び河川湖沼船(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。また、通年運航する場合は「運航の時季」を、不定期船(以下「不」と略称。各基準も同じ。)の場合は「発着時刻」を削除する等航路の実態に応じて規定する。

5 「(12) 配船計画」

多数の船舶を運航し、かつ、その営業形態から特定日の特定時刻便に船舶をあらかじめ特定することが困難な航路、例えば「通」、川下り船、島巡り船等の場合は次のように規定することができる。

「旅客の需要に見合う配船、入渠、予備船の投入等に関する計画」

6 「(13) 配乗計画」

上記5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」

7 「(14) 発航」

「通」、「河」、「観」であって、目的港がない場合は、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行を開始すること」

8 「(16) 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) 「通」、「河」の場合は規定する必要はない。

9 「(17) 入港」

入港の形態がない場合、例えば「通」、「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「入港の中止」に代えて「着岸の中止」として規定する場合も規定する必要はない。

10 「(19) 反転」

目的港がない場合、例えば観光周遊船、「通」の場合は「目的の航行の継続を中止し、発航港(発航地点)に引返すこと」と規定する。

11 「(20) 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(20)の意義を「風速(・・・)、視程(・・・)、波高(・・・)及び水位」と規定する。

12 「(21) 運航基準図」

寄港地がない場合は「寄港地」を、「不」の場合は「標準運航時刻」を削除する等実態に応じて規定する。

13 「(25) 陸上施設」

「客」の場合は次のように規定する。

「岸壁(防舷設備を含む。)、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」

14 「客」の場合は、「(26) 車両」及び「(27) 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こととなるが、航路の自然的性質、船舶の交通状況等から安全確保上支障がないと認められる場合は各航路を統合した基準を作成することは差し支えない。

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 副運航管理者を置く場合は、一般航路用の（例）を参考として規定する（以下、この規程において同じ。）。

3 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。

4 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 」

5 「通」、「河」、「観」等の場合で本社が業務全般を管理し、営業所を設置していない場合は第2項を規定する必要はない。第1項（例）の「(2)」も削除する。

6 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。

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。

第9条関係

（例）に準拠した内容を規定すること。

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）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行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条関係

(例) のとおり規定する。

第15条関係

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

第16条関係

1 本条の前段(「運航管理補助者は・・・・勤務するものとする。」)を次のように規定してもよい。

「営業所に勤務する運航管理補助者は、当社の使用船舶が就航している間は、原則として営業所に勤務するものとする。」

2 「通」、「河」、「観」の場合で寄港地がなく、運航管理者が勤務するところで乗下船作業が行われているような場合は、本条を規定する必要はない。

第17条関係

(例) のとおり規定する。

第18条関係

1 陸上作業員が居らず運航管理補助者のみで陸上作業を実施している場合は、第1項(3)の「及び陸上作業員」を削除する。

2 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19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 「客」の場合は、第2項(1)中「指揮監督」を「実施」とし、第2項(2)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作業の実施」

3 運航管理補助者のみで陸上作業を行っている場合は、第2項(1)及び(2)の「指揮監督」を削除する。

第20条関係

(例) に準拠した内容を規定すること。

第21条関係

「河」の場合は、次のように規定する。

「運航計画又は配船計画を作成又は改定する場合は、運航管理者は使用船舶の性能、〇〇河(〇〇湖)の自然的性質等についてその安全性を検討するものとする。」

第22条関係

監督官庁等の指導又は業務の安全な遂行のために法定職員以外の乗組員を配乗させる場合は(例) のとおり規定し、そうでない場合は「並びに法定職員以外の乗組員」を削除して規定することができる。

第23条関係

第2項は、第8章が気象・海象の悪化による運航の中止を定めているのに対し、船舶の損傷、係留施設の破損等によって船舶の運航に支障を来した場合の運航の休止、寄港地抜港等を規定したものであり、「通」及び「河」の場合は「陸上施設又は港湾」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

「通」、「河」その他運航基準において「入港の中止」に代えて「着岸の中止」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26条関係

(例) のとおり規定する。

第27条関係

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

第28条関係

(例) のとおり規定する。

第29条関係

1 「客」の場合には(5)及び(6)中「及び車両数」を削除する。

2 「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(7)は削除する。

第30条関係

- 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 第1項(2)の地点を定める必要がない場合（運航基準第10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。
- 3 「河」の場合は、第2項(1)中「海象」を「水象」とする。

第31条関係

船舶の形態、性能等から各船共通の運航基準図で支障がない場合は、第1項中「及び各船舶」を削除する。また航路が一つで各船共通の運航基準図を作成すればよい場合は、第1項中「各航路及び各船舶ごとに」を削除する。

第32条関係

- 1 「客」の場合は規定しないことができる。
- 2 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮している場合は、本条を次のように規定する。
「第22条 運航管理者は陸上従業員の中から陸上作業員を、船長は乗組員の中から船内作業員を指名する。
 - 2 船長は、船内作業員の中から船内作業指揮者を指名する。
 - 3 運航管理補助者及び船内作業指揮者は、緊密な連携の下に輸送の安全の確保に努めなければならない。
 - 4 作業員の具体的配置、船内作業指揮者の所掌、その他の作業体制については作業基準に定めるところによる。」

第33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34条関係

「客」の場合は次のように規定する。

「旅客の乗下船及び船舶の離着岸時の作業については、作業基準に定めるところによる。」

第35条関係

- 1 「客」の場合は規定する必要はない。
- 2 危険物積載車を搭載しないこととしている場合は、(1)は削除する。また短距離航路等のため(2)及び(3)の該当事例がない場合は、(2)及び(3)を規定する必要はない。(1)、(2)及び(3)を規定する必要がない場合は、本文中「次に掲げる自動車の運転者又は監視人以外の」を削除し、(1)、(2)及び(3)を削除する。

第36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37条関係

- 1 (例)は船員法に定める巡視制度が適用される船舶についての規定例である。
- 2 上記巡視制度の適用のない船舶の場合は、次のように規定する。

「(船内点検)

第37条 船長は、離岸後速やかに乗組員をして旅客室その他必要と認める場所を点検させ法令及び運送約款に定める旅客等が遵守すべき事項の遵守状況その他異常の有無を確認させなければならない。

2 (例)の2のとおり規定する。

3 船内点検員は、異常の有無を船長に報告するものとする。」

- 3 上記2の船舶であって、通船等小型の船舶の場合は、次のように規定することができる。

「(船内点検)

第37条 船長は、航海中、船内の状況に留意し、直接状況を見られない場所その他必要と認める場所については乗組員に点検させるものとする。」

第38条関係

船員法非適用船舶の場合は「法令及び」を削除する。

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 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26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。

第42条関係

- 1 陸上施設点検簿には点検者、点検箇所等を定めておくものとする。
- 2 「通」、「河」等の場合で、発着場所が1箇所その他の理由により点検簿を作成しなくとも点検に支障がない場合は次のように規定する。
「運航管理者は、係留施設、乗降用施設等について毎日1回以上点検を実施し、異常のある箇所を発見したときは、直ちにその修復整備の措置を講じなければならない。」

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 「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「この場合において・・・行わなければならない。」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45条、第47条関係

事故の状況によっては非常対策本部を設置して対処することとしている場合は、一般航路用の規程(例)を参考として規定する。

第46条関係

(例)のとおり規定する。

第48条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

第49条関係

「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50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51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52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1項	(1) 「本社に勤務するものとし」を「〇〇丸に勤務し」とする。 (2) 乗船勤務の前後に本社で執務する場合は、上記を「本社又は〇〇丸に勤務し」とする。	第1項全文を次のように規定する。 「運航管理者は、〇〇丸に勤務するものとする。」
	第2項	「前項の連絡の不能」を「下船」とする。	左に同じ
第16条（運航管理補助者の勤務体制）		(1) 無線設備がある場合は第1項を次のように規定し、（例）の規定を第2項とする。 「本社の運航管理補助者は、船舶が就航している間は原則として本社に勤務して運航管理者と常時連絡できる体制になければならない。」 (2) 無線設備がない場合かつ、船側連絡者側双方が携帯電話送受信圏外の場合は第1項を次のように規定し、（例）の規定を第2項とする。 「本社の運航管理補助者は、船舶が就航している間は原則として本社に勤務しなければならない。」	(1) 左に同じ (2) 左に同じ
第18条（運航管理者の職務権限）	第1項		(2) 中、「船長と協力して」を削除する。
	第2項		削除する。
第20条（安全管理規程の変更）	第1項		「船長の意見を聴取し」を削除する。
第23条（運航計画等の臨時変更）	第2項		「船長及び運航管理者は協議により」を「運航管理者（船長）は」とする。
第24条（運航の可否判断）	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30条（船長の措置）			削除する。
第31条（運航基準図）			全文を次のように規定する。 「運航管理者は、運航基準に定める

		事項を記載した運航基準図を作成しなければならない。」
第38条（旅客等の遵守すべき事項等の周知）		「運航管理者及び船長」を「運航管理者（船長）」とする。
第40条（船舶検査結果の確認）		削除する。
第41条（船舶の点検整備）	第2項	「その概要を運航管理者に報告するとともに」を削除する。
第44条（船長のとるべき措置）	第1項	「運航管理者」を「本社」又は「本社の運航管理補助者」とする。
第45条（運航管理者のとるべき措置）		
第52条（操練）		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。

(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ことが望ましい。

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あつては、300m以上の数値を定	（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あつては、300m以上の数値を定	

	めるものとする。	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、航海速力が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 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「発航地港内」を「発航地点付近」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、「〇〇港」を適宜「地点名」若しくは「岸壁名」とする。

2 各港の自然的条件に大幅な差異がない場合は、中止条件を港ごとに記載する必要はない（第4条及び着岸の中止の規定を設ける場合においても同様とする。）。

3 「通」、「河」その他極めて短距離の航路の場合（以下「極短」と略称）であつて、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 「客」の場合には第1項を次のように規定する。

「第3条 船長は、基準航行を継続した場合、船体の動揺等により安全な運航が困難となるおそれがあると認めるときは、基準航行を中止し、減速、適宜の変針、基準経路の変更等の適切な措置をとらなければならない。」

3 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。

4 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。

5 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。

6 (例2)は、「極短」の場合の規定例である（(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 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条のほかに次のとおり第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らなければならない。

岸壁名	気象・海象	風速	波高	視程
〇〇港、〇〇港及び〇〇港		m/s以上	m以上	m以下
〇〇港		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 「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4条の2関係

運航の可否判断の記録は、〇〇〇に気象情報(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。

第5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6条関係

- 1 「通」の場合は次のように規定することができる。
「運航基準図に記載すべき事項は次のとおりとする。
(1) 標準航行経路(発着場と泊地間の標準経路)
(2) 地形、水深、潮流等から、航行上、特に留意すべき箇所
(3) その他航行の安全を確保するために必要な事項」
- 2 「河」(川下り船を除く。)及び「観」の場合は次のように規定することができる。
「運航基準図に記載すべき事項は次のとおりとする。
(1) 基準経路(発着場の位置、針路、変針点等)
(2) 地形、水深、潮(水)流等から、航行上、特に留意すべき箇所
(3) その他航行の安全を確保するために必要な事項」
- 3 川下り船の場合は次のように規定することができる。
「運航基準図に記載すべき事項は次のとおりとする。
(1) 起点及び終点の位置並びに相互間の距離
(2) 標準運航時刻(起点及び終点の発着時刻)
(3) 地形、水位等から、航行上、特に留意すべき事項
(4) その他航行の安全を確保するために必要な事項」
- 4 寄港地がない場合は(1)及び(3)中「起点、終点及び寄港地」を「起点及び終点」とする。
- 5 主要地点通過時刻を記載する必要がない航路の場合は、(3)中「並びに主要地点通過時刻」を削除する。
- 6 無線設備がない場合は(6)を削除する。
- 7 海図を使用している場合は(7)を削除する。
- 8 海図を使用していない場合は第2項を削除する。
- 9 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。

第7条関係

1 表は例示であり、航路の自然的性質等から常用基準経路のみを定めればよい場合は、表の「第2基準経路」及び第2項を規定する必要はない。

- 2 「通」、「河」の場合で針路、変針点等を定めることが困難な航路については、おおよそのルートを決めて差し支えない。
- 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、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。

第8条関係

- 1 表は例示であり、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え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9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 特定航法がない場合又は必要としない場合は規定する必要はない。
- 4 特定航法を規定しない場合でも航法上の留意事項を規定することは差し支えない。
- 5 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10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。無線設備がない場合も同様である。
- 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11条関係

- 1 「通」、「河」の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。
- 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項本文及び(2)並びに第2項中「運航管理者又は」を削除する。

第12条関係

- 1 表は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。
- 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、本文中「運航管理者又は」を削除する。

第13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、CPP装置等の異状を確認するもので、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、適切な時期に実施するよう記載すること。

第14条関係

基準航路の変更に関する記録は、運航管理日誌等に、気象状況（予報）、措置及び協議内容を記録するものとする。

(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 作業員は、二つ以上の作業区分を兼務して差し支えない。
- 2 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。
- 3 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。
- 4 「客」の場合は本条を次のように規定する。

「第2条 運航管理者又は運航管理補助者は、陸上作業員を指揮して陸上において、乗船待機中の旅客の整理、乗下船する旅客の誘導、船舶の離着岸時の綱取り及び綱放し等の作業を実施する。

2 船長は、船内作業員を指揮して、船舶上における乗下船する旅客の誘導、離着岸時における諸作業を実施する。」

5 「客」の場合であって、運航管理補助者だけで陸上作業を実施している場合は上記4の第2条第1項中「運航管理者又は」及び「陸上作業員を指揮して」を削除する。

- 6 「客」の場合であって、乗組員だけで離着岸等を行う場合は本条を次のように規定する。

「第2条 船長は、船内作業員を指揮して、乗下船する旅客の誘導、離着岸時における諸作業を実施する。」

- 7 陸上作業指揮者を置かず、運航管理補助者が直接陸上作業を指揮する場合は、条文中の「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」と読み替えるものとする。

第3条関係

- 1 「客」の場合は規定する必要はない。
- 2 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮する場合は、見出しの「陸上作業指揮者の所掌」を「陸上作業の指揮」とし、「陸上作業指揮者は、運航管理者又は運航管理補助者の命を受け」を「運航管理補助者は」とする。

第4条関係

「客」の場合は規定する必要はない。

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3項及び第4項を次のように規定する。

「3 陸上作業員又は船内作業員は、旅客の手荷物、小荷物その他の物品が前2項の物品に該当するおそれがあると認めるときは、運航管理者又は船長の指示を受けて運送申込人の立合いのもとに点検し、必要な措置を講ずるものとする。

4 船長及び陸上作業員は前3項の措置を講じたときは、直ちに、その状況を運航管理者に報告するものとする。」

3 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮している場合は、第3項及び第4項中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。

第6条関係

- 1 「客」の場合は規定する必要はない。
- 2 第2項は、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。
- 3 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮する場合は、第3項、第4項及び第5項中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。

第7条関係

- 1 「客」の場合は規定する必要はない。
- 2 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮する場合は、本条中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。

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。

「(乗船作業)

第〇条 旅客の乗船は、原則として離岸〇分前とする。

2 離岸〇分前になったときは、船内作業員は舷門を開放し、陸上作業員に旅客の乗船を開始するよう合図する。

3 陸上作業員は旅客を乗船口に誘導する。

4 陸上作業員及び船内作業員は、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、それぞれ運航管理補助者及び船長に乗船旅客数を報告する。」

4 「客」の場合であって運航管理補助者だけで陸上作業を実施している場合は、上記3第〇条第1～3項中、「陸上作業員」を「運航管理補助者」とし、第4項を次のように規定する。

「4 運航管理補助者及び船内作業員は、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、船内作業員は乗船旅客数を船長に報告する。」

5 「客」の場合であって、乗組員だけで離着岸等を実施している場合は、上記3第〇条第2項全文を「離岸〇分前となったときは、船内作業員は舷門を開放し、旅客の乗船を開始する。」とし、第3項を削除し、第4項全文を「船内作業員は乗船旅客数（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船長に報告する。」とする。

第9条関係

1 「客」の場合は規定する必要はない。

2 運航管理者が直接陸上作業を指揮している場合は、第1項中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」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)を次のように規定して差し支えない。

「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でその作業を認めること。」

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に指示する。」

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項の表は例示であり、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。航行海域の自然的性質等から、運航中止条件に達しない気象・海象の場合は、固縛等を施さなくても車両の転倒、接触等のおそれがない航路については第2項を規定しないことができる。

4 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」の場合は規定する必要はない。

2 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮している場合は、本条中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。

3 第3項（ ）内の事項がない場合は「（第10条に・・・を除く。）」を削除する。

4 第10条第2項第2号の措置をとる必要のない航路の場合は、第5項を次のように規定する。

「船内作業指揮者は、前各項の作業が完了したときは、速やかに乗船旅客数及び搭載車両数を船長に報告する。」

第13条関係

1 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。

2 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮している場合は、本条中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。

3 「客」の場合で、運航管理補助者だけが陸上作業を実施している場合は、本条を次のように規定する。

「第〇条 運航管理補助者は、離岸時刻〇分前になったときは、見送人等が離岸作業により危害を受けないよう退避させ、船長の指示により迅速、確実に係留索を放す。」

4 「客」の場合で、乗組員だけで離着岸作業を実施している場合は、本条を次のよう規定する。

「第〇条 船内作業員は、旅客の乗船が完了したときはその旨船長に報告し、船長の指示により迅速に離岸作業を行う。」

第14条関係

- 1 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮している場合は、本条中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。
- 2 「客」の場合で、運航管理補助者だけで陸上作業を実施している場合は本条第1項及び第2項を次のように規定する。(第3項を第2項とする。)

「第〇条 運航管理補助者は、着岸時刻〇分前になったときは着岸準備を行い、着岸に際しては迅速、確実に綱取作業を実施する。」

- 3 「客」の場合で、乗組員だけで離着岸作業を実施している場合は、本条を規定する必要はない。

第15条関係

「客」の場合、「及び車両」を削除し、「ランプウェイ」を「タラップ」、又は「歩み板」等とする。

第16条関係

- 1 「客」の場合規定する必要はない。
- 2 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮している場合は第2項中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。

第17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、その旨陸上作業員及び船内作業員に合図する。

2 船内作業員は、陸上作業員と協力してタラップを架設し、架設完了を確認した後、旅客を誘導して下船させ、下船完了後、舷門を閉鎖し、船長に報告する。」

- 4 「客」の場合で、運航管理補助者だけで陸上作業を実施している場合は、上記3第〇条中「陸上作業員」を「運航管理補助者」とする。
- 5 「客」の場合で乗組員だけで離着岸等を実施している場合は、上記3の第1項中「陸上作業員」及び第2項中「陸上作業員と協力して」を削除する。

第18条関係

- 1 「客」の場合規定する必要はない。
- 2 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮している場合は第3項及び第6項中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。

第19条関係

- 1 「客」の場合規定する必要はない。
- 2 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮している場合は第1項中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とし、第2項中「陸上作業指揮者及び」及び「それぞれ運航管理者又は運航管理補助者及び」を削除する。

第20条関係

- 1 「客」の場合規定する必要はない。
- 2 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮している場合は第1項中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とし、第3項中「及び陸上作業指揮者」を削除する。

第21条関係

「客」の場合は次のように規定する。

「運航管理者又は運航管理補助者は、乗船待ちの旅客に対して次の事項を掲示等により周知しなければならない。周知事項の掲示場所は旅客待合所又は発着場とする。

- (1) 旅客は乗下船時及び船内においては係員の誘導に従うこと。
- (2) 船内においては、乗船中の者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。
- (3) その他旅客の安全に関して旅客に周知すべき事項。」

第22条関係

- 1 「客」の場合は「(6) その他旅客の遵守すべき事項」を「(6) 下船及び非常の際には係員の指示に従うこと。」

とする。

2 シートベルト設置対象船舶以外の船舶の場合は、(5)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。

第23条関係

1. 総トン数20トン以上の船舶を使用する場合は規定する必要はない。

2. 手すりなど適当な転落防止のための設備がある場合は、(1)及び(2)を削除する。(3.に掲げる場合を除く。)

3. 複雑な流れなどによる川特有の危険性により、不意に転覆し、旅客が落水するおそれのある小型船舶（総トン数20トン未満の船舶。以下同じ。）による事業として、流れが早く、白濁や、渦が見られるような河川で、幅3m未満の船舶（船体と同様に十分な強度を有し、船舶が傾斜した場合に直ちに水が流入しないような堅牢な船室を有する船舶を除く。）による事業を営む場合は、第23条を以下のとおりとするとともに、第24条として、以下の規定を追記する。なお、救命クッションは救命胴衣には該当しないので留意のこと。

また、小型船舶を使用し、河川において旅客を運送する川下り船又はそれに類似する事業のうち、前記以外の事業者についても、可能であれば、同様の規定を設ける。

（旅客に対する救命胴衣の着用に関する指示）

第23条 船長は、救命胴衣の着用に関し、以下の措置を講じなければならない。

(1) 旅客には、常時、救命胴衣の着用を徹底すること。

(2) 適切な小児用の小型船舶用救命胴衣を備え、12歳未満の児童には、その着用を徹底すること。

(3) 救命胴衣を着用しない、又は着用が困難な旅客については、乗船させないこと。

（乗組員の救命胴衣の着用）

第24条 運航管理者は、船長その他の乗組員に自ら救命胴衣を着用させなければならない。

(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)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。)
- 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。
- 2 「客」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 小型の船舶で旅客室が一望できる等ことさら「船内における連絡体制の確立」を規定する必要がないと認められる場合は(1)の③及び(2)の③の「(船内及び船外)」を削除する。

第7条関係

- 1 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。」
- 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「経営トップ」とする。
- 3 「河」の場合は、第2項及び第3項中「海上保安官署」を「警察官署等」とする。

第8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 非常対策本部を設置して事故の処理に当たる場合は一般航路用の事故処理基準(例)を参照して定める。
- 3 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。」

- 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、表中「運航管理者」の欄を削除する。

第9条関係

- 1 無線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、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10条関係

- 1 上記第9条関係2と同様に規定する。
- 2 「河」の場合は、「関係海上保安官署等」を「警察署等」とする。

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。
- 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。