

【一般航路事業者用】安全管理規程 作成要領 (チェックマニュアル)

安全管理規程 (ひな形)	確認	作成要領
<div style="text-align: right; margin-bottom: 10px;"> 一般航路事業者用 </div> <p style="text-align: center;">安全管理規程 (ひな形)</p> <p style="text-align: center;">令和 年 月 日 〇〇〇〇株式会社</p> <p style="text-align: center;">目 次</p> <p>第1章 総則 第2章 経営の責任者の責務 第3章 安全管理の組織 第4章 安全統括管理者及び運航管理者等の選解任並びに代行の指名 第5章 安全統括管理者及び運航管理者等の勤務体制 第6章 安全統括管理者及び運航管理者等の職務及び権限 第7章 安全管理規程の変更 第8章 運航計画、配船計画及び配乗計画 第9章 運航の可否判断 第10章 運航に必要な情報の収集及び伝達 第11章 輸送に伴う作業の安全の確保 第12章 輸送施設の点検整備 第13章 海難その他の事故の処理 第14章 安全に関する教育、訓練及び内部監査等 第15章 雑則</p>		<p>(注) 安全統括管理者は運航管理者を兼務できるが、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位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。</p>
<p>第1章 総則</p> <p>(目的)</p> <p>第1条 この規程は、経営の責任者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、全従業員がこれを徹底して実行すべく、当社の使用する旅客船（以下「船舶」という。）の業務（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。</p>	<input type="checkbox"/>	

(用語の意義)

第2条 この規程における用語の意義は、次表に定めるところによる。

	用語	意義
(1)	経営の責任者	事業者において最高位で指揮し、経営の責任を負う者（最高経営責任者）
(2)	安全管理体制	経営の責任者により、社内で行われる安全管理が、あるべき手順及び方法に沿って確立され、実施され、維持される状態
(3)	安全方針	経営の責任者がリーダーシップを発揮して主体的に関与し設定された輸送の安全を確保するための会社全体の意図及び方向性
(4)	安全重点施策	安全方針に沿って追求し、達成を目指すための具体的施策
(5)	安全統括管理者	事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、輸送の安全を確保するための管理業務を統括管理する者
(6)	運航管理者	船長の職務権限に属する事項以外の船舶の運航の管理に関する統括責任者
(7)	運航管理員	運航管理者以外の者で船舶の運航の管理に従事する者
(8)	副運航管理者	特定の区域内にある船舶の運航の管理に関し、運航管理者を補佐し、かつ、運航管理者の職務のうち特定の職務を分掌する者
(9)	運航管理補助者	運航管理者又は副運航管理者の職務を補佐する者
(10)	運航管理者代行	運航管理者が職務を執行できないとき、その職務を代行する者
(11)	副運航管理者代行	副運航管理者が職務を執行できないとき、その職務を代行する者
(12)	陸上作業員	陸上において、旅客又は車両の整理、誘導等の作業に従事する者
(13)	船内作業員	船舶上において、旅客又は車両の整理、誘導等の作業に従事する者
(14)	運航計画	起終点、寄港地、航行経路、航海速力、運航回数、発着時刻、運航の時季等に関する計画
(15)	配船計画	運航計画を実施するための船舶の特定、当該船舶の回航及び入渠、予備船の投入等に関する計画
(16)	配乗計画	乗組員の編成、勤務割り等に関する計画
(17)	発航	現在の停泊場所を解らん又は抜錨して次の目的港への航海を開始すること
(18)	基準経路	航行経路の基準となる経路（発着場の位置、針路、変針点等）を示すもの
(19)	基準航行	基準経路を基準速力により航行すること
(20)	港内	港則法に定める港の区域内（港則法に定めのない港については港湾法の港湾区域内、港則法及び港湾法の適用のない港については社会通念上港として認められる区域内）。ただし、港域が広大であって船舶の運航に影響を与えるおそれのない港域を除く。
(21)	入港	港の区域内、港湾区域内等において、狭水路、関門等を通航して防波堤等の内部へ進航すること

第2条関係

- 1 「(7) 運航管理員」を実情に応じた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 「(20) 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 「(21) 入港」
入港の形態がない場合は規定する必要はない。
- 8 「(23) 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 「(25) 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 「(27) 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 「(29) 陸上施設」
自動車航送を伴わない旅客船の場合は、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 自動車航送を伴わない旅客船の場合は、「(30) 車両」及び「(31) 自動車」を規定する必要はない。

(22)	運航	「発航」、「基準経路及び基準速力による航行の継続」又は「入港（着岸）」を行うこと		
(23)	反転	目的港への航行の継続を中止し、発航港へ引返すこと		
(24)	気象・海象	風速（10分間の平均風速）、視程（目標を認めることができる最大距離。ただし、視程が方向によって異なる場合はその中の最小値をとる。）及び波高（隣り合った波の峰と谷との鉛直距離）		
(25)	運航基準図	航行経路（起終点、寄港地、針路、変針点等）、標準運航時刻、航海速力、船長が甲板上の指揮をとるべき区間、その他航行の安全を確保するために必要な事項を記載した図面		
(26)	船舶上	船舶の舷側より内側。ただし、舷てい、歩み板、シッフランプ等船舶側から属具又は施設を架設した場合はその先端までを含む。		
(27)	陸上	船舶上以外の場所。ただし、陸上施設の区域内に限る。		
(28)	危険物	危険物船舶運送及び貯蔵規則第2条に定める危険物		
(29)	陸上施設	岸壁（防舷設備を含む。）、可動橋、人道橋、旅客待合室、駐車場等船舶の係留、旅客及び車両の乗降等の用に供する施設		
(30)	車両	道路運送車両法第2条第1項に規定する「道路運送車両」		
(31)	自動車	道路運送車両法第2条第2項に規定する自動車であって、2輪のもの以外のもの		

(運航基準、作業基準、事故処理基準、消火プラン及び地震防災対策基準)

第3条 この規程の一部として、運航基準、作業基準、事故処理基準、消火プラン及び地震防災対策基準を定める。

2 船舶の運航については、この規程及び運航基準に定めるところによる。

3 旅客の乗下船、車両の積込み、積付け及び陸揚げ、船舶の離着岸等に係る作業方法、危険物等の取扱い、旅客への遵守事項の周知等については、この規程及び作業基準に定めるところによる。

4 事故発生時の非常連絡の方法、事故処理組織、その他事故の処理に必要な事項については、この規程及び事故処理基準に定めるところによる。

5 車両甲板における火災事故への対応については、基本的には消火プランに定めるところによることとするが、状況に応じて、人命の安全確保を最優先とした適確な措置を講じることとする。

6 地震が発生した場合又は津波警報等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 消火プランは、沿海区域以遠を航行する総トン数5,000トン以上、かつ、閉囲された複数の車両甲板を有するフェリーを運航しない場合は、規定する必要はない。

3 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5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。

4 自動車航送を伴わない旅客船の場合は、第3項中「車両の積込み、積付け及び陸揚げ」を削除する。

5 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6項を次により規定するものとする。

「6 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。」

<p>第2章 経営の責任者の責務</p> <p>(経営の責任者の主体的関与)</p> <p>第4条 船舶による輸送の安全確保のため、経営の責任者は次に掲げる事項について主体的に関与し、当社全体の安全管理体制を適切に運営する。</p> <p>(1) 関係法令及び社内規程の遵守と安全最優先の原則の徹底</p> <p>(2) 安全方針の設定</p> <p>(3) 安全重点施策の策定及び確実な実行</p> <p>(4) 重大な事故等に対する確実な対応</p> <p>(5) 安全管理体制を確立し、実施し、維持するために、かつ、輸送の安全を確保するために必要な要員、情報、輸送施設等を確実に使用できるようにすること</p> <p>(6) 安全管理体制の見直し</p>	□	
<p>(経営の責任者の責務)</p> <p>第5条 経営の責任者は、確固たる安全管理体制の実現を図るため、その責務を的確に果たすべく、次条以下に掲げる内容について、確実に実施する。</p> <p>2 経営の責任者は、事業の輸送の安全を確保するための管理業務の実施範囲を明らかにする。</p>	□	
<p>(安全方針)</p> <p>第6条 経営の責任者は、安全管理にかかわる当社の全体的な意図及び方向性を明確に示した安全方針を設定し、当社内部へ周知する。</p> <p>2 安全方針には輸送の安全確保を的確に図るために、次の事項を明記する。</p> <p>(1) 関係法令及び社内規程の遵守と安全最優先の原則</p> <p>(2) 安全管理体制の継続的改善</p> <p>3 安全方針は、その内容について効果的・具体的な実現を図るため、経営の責任者の率先垂範により、周知を容易かつ効果的に行う。</p> <p>4 安全方針は、必要に応じて見直しを行う。</p>	□	
<p>(安全重点施策)</p> <p>第7条 安全方針に沿って、具体的な施策を実施するため、安全重点施策を策定し実施する。</p> <p>2 安全重点施策は、それを必要とする部門や組織の階層グループがそれぞれ策定し、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。</p> <p>3 安全重点施策は、これを実施するための責任者、手段、日程等を含むものとする。</p> <p>4 安全重点施策を毎年、進捗状況を把握するなどして見直しを行う。</p>	□	

<p style="text-align: center;">第3章 安全管理の組織</p> <p>(安全管理の組織)</p> <p>第8条 この規程の目的を達成するため、次のとおり安全統括管理者、運航管理者及び運航管理員を置く。</p> <p>(例)</p> <table border="0"> <tr> <td>(1) 本社</td> <td>安全統括管理者</td> <td>1 人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>運航管理者</td> <td>1 人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>運航管理補助者</td> <td>若干人</td> </tr> <tr> <td>(2) ○○営業所</td> <td>副運航管理者</td> <td>1 人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>運航管理補助者</td> <td>若干人</td> </tr> <tr> <td>(3) ○○営業所</td> <td>副運航管理者</td> <td>1 人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>運航管理補助者</td> <td>若干人</td> </tr> </table> <p>2 本社及び各営業所の管理する区域は、次のとおりとする。</p> <p>(例)</p> <table border="0"> <tr> <td>(1) 本社</td> <td>○○～○○航路全域</td> </tr> <tr> <td>(2) ○○営業所</td> <td>○○～○○航路全域、○○～○○航路○○以東</td> </tr> <tr> <td>(3) ○○営業所</td> <td>○○～○○航路○○以西</td> </tr> </table>	(1) 本社	安全統括管理者	1 人		運航管理者	1 人		運航管理補助者	若干人	(2) ○○営業所	副運航管理者	1 人		運航管理補助者	若干人	(3) ○○営業所	副運航管理者	1 人		運航管理補助者	若干人	(1) 本社	○○～○○航路全域	(2) ○○営業所	○○～○○航路全域、○○～○○航路○○以東	(3) ○○営業所	○○～○○航路○○以西	□	<p>第8条関係</p> <ol style="list-style-type: none"> 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、輸送事業ごと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行させるため運航管理者代行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「○○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○○～○○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 ○○～○○航路全域 (2) ○○営業所 ○○港内 (3) ○○営業所 ○○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。
(1) 本社	安全統括管理者	1 人																											
	運航管理者	1 人																											
	運航管理補助者	若干人																											
(2) ○○営業所	副運航管理者	1 人																											
	運航管理補助者	若干人																											
(3) ○○営業所	副運航管理者	1 人																											
	運航管理補助者	若干人																											
(1) 本社	○○～○○航路全域																												
(2) ○○営業所	○○～○○航路全域、○○～○○航路○○以東																												
(3) ○○営業所	○○～○○航路○○以西																												
<p style="text-align: center;">第4章 安全統括管理者及び運航管理者等の選解任並びに代行の指名</p> <p>(安全統括管理者の選任)</p> <p>第9条 経営の責任者は、海上運送法施行規則第7条の2の2に規定された要件に該当する者の中から安全統括管理者を選任する。</p>	□	<p>第9条関係 ひな形のとおり規定する。</p>																											
<p>(運航管理者の選任)</p> <p>第10条 経営の責任者は、安全統括管理者の意見を聴いて海上運送法施行規則第7条の2の3に規定する要件に該当する者の中から運航管理者を選任する。</p>	□	<p>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。</p>																											
<p>(安全統括管理者及び運航管理者の解任)</p> <p>第11条 経営の責任者は、安全統括管理者又は運航管理者が次の各号のいずれかに該当することとなったときは、当該安全統括管理者又は運航管理者を解任するものとする。</p> <p>(1) 国土交通大臣の解任命令が出されたとき</p>	□	<p>第11条関係 ひな形のとおり規定する。</p>																											

<p>(2) 身体の故障その他やむを得ない事由により職務を引続き行うことが困難になったとき (3) 安全管理規程に違反することにより、安全統括管理者又は運航管理者がその職務を引き続き行うことが輸送の安全の確保に支障を及ぼすおそれがあると認められると</p>		
<p>(運航管理員等の選任及び解任) 第 12 条 経営の責任者は、安全統括管理者及び運航管理者の推薦により運航管理員を選任する。 2 経営の責任者は、安全統括管理者及び運航管理者の意見を聴いて運航管理員を解任する。 3 経営の責任者は、安全統括管理者及び運航管理者の推薦により副運航管理者を選任する。 4 経営の責任者は、安全統括管理者及び運航管理者の意見を聴いて副運航管理者を解任する。</p>	□	<p>第12条関係 ひな形のとおり規定する。</p>
<p>第 13 条 運航管理者及び副運航管理者は、運航管理補助者の中から運航管理者代行又は副運航管理者代行を指名しておくものとする。 2 前項の場合において、運航管理者及び副運航管理者は、それぞれ2人以上の者を順位を付して指名することができる。</p>	□	<p>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。</p>
<p>(安全統括管理者の勤務体制) 第 14 条 安全統括管理者は、常時連絡できる体制になければならない。 2 安全統括管理者がその職務を執ることができないときは経営の責任者が職務を執るものとする。</p>	□	<p>第14条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(運航管理者の勤務体制) 第 15 条 運航管理者は、船舶が就航している間は、原則として本社に勤務するものとし、船舶の就航中に職場を離れるときは運航管理員と常時連絡できる体制になければならない。 2 運航管理者は、前項の連絡の不能その他の理由により、その職務を執ることができないと認めるときは、あらかじめ運航管理者代行にその職務を引き継いでおくものとする。ただし、引継ぎ前に運航管理者と本社の運航管理員との連絡が不能となったときは、連絡がとれるまでの間、第 13 条第 2 項の順位に従い運航管理者代行が自動的に運航管理者の職務を代行するものとする。</p>	□	<p>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「○○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○○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。</p>
<p>(副運航管理者の勤務体制) 第 16 条 副運航管理者は、自己の勤務する営業所の管理する区域内に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し、当該区域内に船舶が就航している間に職場を離れるときは、当該営業所の運航管理補助者と常時連絡できる体制になければならない。 2 副運航管理者は、前項の連絡の不能その他の理由により、その職務を執ることができないと認めるときは、あらかじめ副運航管理者代行にその職務を引き継いでおくものとする。ただし、引継ぎ前に副運航管理者と運航管理補助者との連絡が不能となったときは、連絡がとれるまでの間、第 13 条第 2 項の順位に従い副運航管理者代行が自動的に運航管理者の職務を代行するものとする。</p>	□	<p>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。</p>
<p>第 6 章 安全統括管理者及び運航管理者等の職務及び権限 (安全統括管理者の職務及び権限) 第 17 条 安全統括管理者の職務及び権限は、次のとおりとする。 (1) 安全管理体制に必要な手順及び方法を確立し、実施し、維持すること。 (2) 安全管理体制の課題又は問題点を把握するために、安全重点施策の進捗状況、情報伝達及びコミュニケー</p>	□	<p>第17条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>

<p>シヨンの確保、事故等に関する報告、是正措置及び予防措置の実施状況等、安全管理体制の実施状況及び改善の必要性の有無を経営の責任者へ報告し、記録すること。</p> <p>(3) 関係法令の遵守と安全最優先の原則を当社内部へ徹底するとともに、安全管理規程の遵守を確実にすること。</p>		
<p>(運航管理者の職務及び権限)</p> <p>第 18 条 運航管理者の職務及び権限は、次のとおりとする。</p> <p>(1) この規程の次章以下に定める職務を行うほか、船長の職務権限に属する事項を除き、船舶の運航の管理その他の輸送の安全の確保に関する業務全般（当該業務の実施状況について、正確に記録し、備置き、保存することを含む。）を統轄し、安全管理規程の遵守を確実にしてその実施の確保を図ること。</p> <p>(2) 船舶の運航全般に関し、船長と協力して輸送の安全を確保すること。</p> <p>(3) 運航管理員及び陸上作業員を指揮監督すること。</p> <p>2 運航管理者の職務及び権限は、法令に定める船長の職務及び権限を侵し、又はその責任を軽減するものではない。</p>	□	<p>第18条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>第 19 条 副運航管理者は、自己の勤務する本社又は営業所の管理する区域内にある船舶の運航の管理に関して、運航管理者を補佐するとともに、運航管理者の指揮を受けて次の事項を分担する。</p> <p>(1) 気象・海象に関する情報、旅客数及び車両数、港内事情その他船舶の運航の管理のために必要な情報の収集並びに船長への伝達</p> <p>(2) 運航基準図の作成又は改定のための資料の収集</p> <p>(3) 陸上における危険物その他旅客の安全を害するおそれのある物品の取扱いに関する作業の指揮監督</p> <p>(4) 陸上における旅客の乗下船、車両の積込み及び陸揚げ並びに船舶の離着岸の際における作業の指揮監督並びに船舶上におけるこれらの作業に関する船長への助言</p> <p>(5) 陸上施設の点検及び整備</p> <p>(6) 旅客等が遵守すべき事項等の周知</p>	□	<p>第19条関係</p> <p>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。</p> <p>2 自動車航送を伴わない旅客船の場合は、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」</p>
<p>(運航管理補助者の職務)</p> <p>第 20 条 運航管理補助者は、運航管理員の中から運航管理者及び副運航管理者が指名するものとし、運航管理者又は副運航管理者を補佐するほか、運航管理者又は副運航管理者がその職務を執行できないときは、第 13 条第 2 項の順位に従い、その職務を代行する。</p>	□	<p>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。</p>
<p style="text-align: center;">第 7 章 安全管理規程の変更</p> <p>(安全管理規程の変更)</p> <p>第 21 条 安全統括管理者又は運航管理者は、それぞれの職務に関し、関係法令の改正、社内組織又は使用船舶の変更、航路の新設又は廃止等この規程の内容に係る事項に常に留意し、当該事項に変更が生じたときは、遅滞なく規程の変更を発議しなければならない。</p> <p>2 安全統括管理者又は運航管理者は、前項の発議をしようとするときは、船長の意見を十分に聴取しなければならない。</p> <p>3 経営の責任者は、第 1 項の発議があったときは、関係部（課）の責任者の意見を参考として規程の変更を決定する。</p>	□	<p>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。</p>

<p>第8章 運航計画、配船計画及び配乗計画</p> <p>(運航計画及び配船計画の作成及び改定)</p> <p>第22条 運航計画又は配船計画を作成又は改定する場合は、〇〇部が原案を作成し、運航管理者の安全上の同意を得て、△△が決定する。</p> <p>2 〇〇部は、前項の計画が決定された場合は運航管理者に通報しなければならない。</p> <p>3 運航管理者は、第1項の同意に際しては、次の事項についてその安全性を検討するものとする。</p> <p>(1) 使用船舶の構造、設備及び性能</p> <p>(2) 陸上施設の構造、設備及び性能</p> <p>(3) 使用船舶と陸上施設の適合性</p> <p>(4) 使用港の港勢並びに航路の自然的性質及び交通状況</p> <p>(5) 運航ダイヤ</p> <p>(6) その他輸送の安全の確保上必要と認める事項</p> <p>4 第1項により作成又は改定された運航計画又は配船計画は、計画が使用されなくなった日から1年間保存すること。</p>	□	<p>第22条関係</p> <p>第1項において、「〇〇部」、「△△」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。</p>
<p>(配乗計画の作成及び改定)</p> <p>第23条 配乗計画を作成又は改定する場合は、〇〇部が原案を作成し、運航管理者の安全上の同意を得て、△△が決定する。</p> <p>2 〇〇部は、前項の計画が決定された場合は運航管理者に通報しなければならない。</p> <p>3 運航管理者は、第1項の同意に際しては、次の事項についてその安全性を検討するものとする。</p> <p>(1) 法定乗組員並びに法定乗組員以外の乗組員及び予備員が適正に確保されていること。</p> <p>(2) 航路に関する気象・海象、地形、障害物、交通事情等に精通した船舶職員が乗組むこととなっていること。</p> <p>(3) 小型船舶にあっては、乗組員が船員法第118条の4又は第118条の5第1項の規定による特定教育訓練を終了していること。</p> <p>(4) その他輸送の安全の確保上必要と認める事項</p> <p>4 第1項により作成又は改定された配乗計画は、計画が使用されなくなった日から1年間保存すること。</p>	□	<p>第23条関係</p> <p>1 前条と同じ考え方で、「〇〇部」、「△△」は、例えば「海務部」、「海務部長」等とする。</p> <p>2 小型船舶を有しない場合は、(3)を削除し、(4)を(3)とする。</p>
<p>(運航計画、配船計画及び配乗計画の臨時変更)</p> <p>第24条 運航計画又は配船計画を臨時に変更する必要がある場合は、〇〇部が原案を作成し、運航管理者の安全上の同意を得て△△が決定する。配乗計画を臨時に変更しようとする場合も、〇〇部が同様の措置を講じたのち、△△が決定する。</p> <p>2 〇〇部及び〇〇部は、前項の計画が決定された場合は運航管理者に通報しなければならない。</p> <p>3 船舶、陸上施設又は港湾の状況が船舶の運航に支障を及ぼすおそれがあると認められる場合は、運航管理者及び船長は協議により運航休止、寄港地変更等の運航計画又は配船計画の臨時変更の措置をとらなければならない。</p> <p>4 第1項により変更された運航計画又は配船計画は、計画が使用されなくなった日から1年間保存すること。</p>	□	<p>第24条関係</p> <p>「〇〇部」、「△△」は前2条の担当部名、担当責任者名とする。</p>

<p>第9章 運航の可否判断</p> <p>(運航の可否判断)</p> <p>第25条 船長は、適時、運航の可否判断を行い、気象・海象が一定の条件に達したと認めるとき又は達するおそれがあると認めるときは、運航中止の措置をとらなければならない。</p> <p>2 船長は、運航中止に係る判断を行うにあたって、自ら直ちに判断することが困難で詳細な検討を行う必要があると認めるときは、運航管理者と協議するものとする。</p> <p>3 運航管理者は、台風等の荒天時において、船長からの求めがある場合には、第30条各事項の情報提供を行うとともに、必要に応じ、避航や錨泊による運航中止の措置に関する助言等適切な援助に努めるものとする。</p> <p>4 第2項の協議において両者の意見が異なるときは、運航を中止しなければならない。</p> <p>5 船長は、運航中止の措置をとったときは、速やかに、その旨を運航管理者に連絡しなければならない。</p> <p>6 運航管理者は、船長が運航中止の措置又は運航の継続措置をとったときは、速やかに、その旨を安全統括管理者へ連絡しなければならない。</p> <p>7 運航中止の措置をとるべき気象・海象の条件及び運航中止の後に船長がとるべき措置については、運航基準に定めるところによる。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第25条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(運航管理者の指示)</p> <p>第26条 運航管理者は、運航基準の定めるところにより運航が中止されるべきであると判断した場合において、船長から運航を中止する旨の連絡がないとき又は運航する旨の連絡を受けたときは、船長に対して運航中止を指示するとともに、安全統括管理者へ連絡しなければならない。</p> <p>2 運航管理者は、いかなる場合においても船長に対して発航、基準航行の継続又は入港を促し若しくは指示してはならない。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>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。</p>
<p>(経営の責任者又は安全統括管理者の指示)</p> <p>第27条 経営の責任者又は安全統括管理者は、濃霧注意報の発令など運航基準の定めるところにより運航が中止されるおそれがある情報を入手した場合、直ちに、運航管理者へ運航の可否判断を促さなければならない。</p> <p>2 経営の責任者又は安全統括管理者は、運航管理者から船舶の運航を中止する旨の連絡があった場合、それに反する指示をしてはならない。</p> <p>3 経営の責任者又は安全統括管理者は、船長が運航の可否判断を行い、運航を継続する旨の連絡が（運航管理者を経由して）あった場合は、その理由を求めなければならない。理由が適切と認められない場合は、運航中止を指示しなければならない。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第27条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(運航管理者の援助措置)</p> <p>第28条 運航管理者は、船長から臨時寄港する旨の連絡を受けたときは、当該寄港地における使用岸壁の手配等適切な援助を行うものとする。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第28条関係 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。</p>
<p>(運航の可否判断等の記録)</p> <p>第29条 運航管理者及び船長は、運航の可否判断（判断に至った気象・海象・水象（風速、視程及び波高）情報を含む）、運航中止の措置及び協議の結果等を記録し、最後に記録された日から1年間保存しなければならない。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第29条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>

<p>第10章 運航に必要な情報の収集及び伝達</p> <p>(運航管理者の措置)</p> <p>第30条 運航管理者は、次に掲げる事項を把握し、(4)及び(5)については必ず、その他の事項については必要に応じ船長に連絡するものとする。</p> <p>(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) 乗船した旅客数及び車両数 (6) 営業所における乗船待ちの旅客数及び車両数 (7) 船舶の動静 (8) その他航行の安全の確保のために必要な事項</p>	□	<p>第30条関係</p> <p>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。</p> <p>2 自動車航送を伴わない旅客船の場合は(5)及び(6)の「及び車両数」を削除する。</p>
<p>(船長の措置)</p> <p>第31条 船長は、次に掲げる場合には必ず運航管理者に連絡しなければならない。ただし、(1)及び(2)については副運航管理者への連絡をもって代えることができる。</p> <p>(1) 発航前検査を終え出港するとき (2) 運航基準に定められた地点に達したとき (3) 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) 運航計画又は航行の安全に係わりを有する船体、機関その他設備等に修理又は整備を必要とする事態が生じたとき</p> <p>2 船長は、次に掲げる事項の把握に努め必要に応じ運航管理者に連絡するものとする。</p> <p>(1) 気象・海象に関する情報 (2) 障害物（浮流物）及び鯨類の目撃に関する情報 (3) 海上保安官署、航行中の他の船舶より発せられる運航に関する情報等 (4) その他航行中の水路の状況</p>	□	<p>第31条関係</p> <p>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）は、(2)を規定する必要はない。</p> <p>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。</p>
<p>(運航基準図)</p> <p>第32条 運航管理者は、運航基準図を各航路及び船舶ごとに作成しなければならない。</p> <p>2 運航管理者は、前項の運航基準図の作成に際しては、船長と十分協議するものとする。</p> <p>3 運航基準図に記載すべき事項は、運航基準に定めるところによる。</p> <p>4 第1項により作成された運航基準図は、運航基準図が使用されなくなった日から1年間保存すること。</p>	□	<p>第32条関係</p> <p>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。</p>
<p>第11章 輸送に伴う作業の安全の確保</p> <p>(作業体制)</p> <p>第33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。</p> <p>2 運航管理者は、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。）を指名する。</p> <p>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。</p> <p>4 陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、それぞれ陸上作業及び船内作業を指揮するとともに、両者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。</p>	□	<p>第33条関係</p> <p>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。</p> <p>「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</p>

<p>5 作業員の具体的配置、陸上作業指揮者及び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。</p>		<p>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 ひな形に同じ。」 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、本条はひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>（危険物等の取扱い） 第34条 危険物その他の旅客の安全を害するおそれのある物品の取扱いは、法令及び作業基準に定めるところによる。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>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。</p>
<p>（旅客の乗下船等） 第35条 旅客の乗船及び下船、車両の積込み、積付け及び陸揚げ並びに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。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第35条関係 自動車航送を伴わない旅客船の場合は、「車両の積込み、積付け及び陸揚げ」を削除する。</p>
<p>（車両区域の立入制限） 第36条 船長は、原則として、離岸後着岸するまでの間（以下「航行中」という。以下同じ。）、次に掲げる自動車の運転者、同乗者又は監視人（以下「運転者等」という。）以外の旅客が車両区域に立入ることを禁止する措置を講じなければならない。 (1) 危険物積載車 (2) 家畜等積載車（家畜、魚その他の動物の給飼、監視を必要とする場合に限る。） (3) ミキサー車又は保冷車等（車両区域に電源設備がない等の理由でエンジンを作動させることが真にやむを得ない場合に限る。） (4) 救急車、消防車、警察車両その他の自動車であって、船長が、車内に運転者等がとどまる必要があると認められたもの（やむを得ないと認めるときはエンジンの作動を認めるものとする。） 2 船長は、やむを得ず旅客（前項各号の運転者等を除く。）を車両区域に立入らせる場合は、乗組員を立合わせるものとする。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第36条関係 自動車航送を伴わない旅客船の場合は、規定する必要はない。</p>
<p>（発航前点検） 第36条の2 船長は、発航前に船舶及び乗組員の健康状態について航海に支障ないかどうか、その他航海に必要な準備が整っているかどうか等を点検しなければならない。 2 発航前点検を実施したときは、その結果を記録し、1年間保存すること。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第36条の2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。 3 船員法非適用船舶の発航前点検の項目は、以下に掲載している「発航前検査記録簿」を参考とすること。 https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk6_000050.html</p>
<p>（船内巡視） 第37条 船長は、法令及び作業基準に定めるところにより、乗組員をして旅客区域、車両甲板その他必要と認める場所を巡視させ、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 船内巡視員は、異常を発見したときは船長の指示を受けて所要の措置を講じなければならない。ただし、急を要する場合であって船長の指示を受ける時間的余裕がないときは、適切な措置を講ずるとともに、速やかに船長に報告するものとする。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第37条関係 自動車航送を伴わない旅客船の場合は、第1項中「、車両甲板」を削除すること。</p>

<p>3 船内巡視を実施したときは、巡視結果を記録し、1年間保存すること。</p>		
<p>(旅客等の遵守すべき事項等の周知) 第38条 運航管理者及び船長は、法令及び作業基準に定めるところにより、それぞれ陸上及び船内において、旅客等の遵守すべき事項及び注意すべき事項の周知徹底を図らなければならない。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>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、本条はひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(飲酒等の禁止) 第39条 安全統括管理者等は、アルコール検知器を用いたアルコール検査体制を構築しなければならない。 2 乗組員は、飲酒等の後、正常な当直業務ができるようになるまでの間及びいかなる場合も呼気1リットル中のアルコール濃度が0.15mg以上である間、当直を実施してはならない。 3 船長は、乗組員が飲酒等の後、正常な当直業務ができるようになるまでの間及びいかなる場合も呼気1リットル中のアルコール濃度が0.15mg以上である間、当直を実施させてはならない。 4 アルコール検査等を実施したときは、その結果を記録し、1年間保存すること。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第39条関係 1 「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。 2 アルコール検査要領等の作成にあたっては、以下に掲載している例を参考とすること。 https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr4_000021.html</p>
<p>第12章 輸送施設の点検整備 (船舶検査結果の確認) 第40条 運航管理者は、船舶が法令に定める船舶検査を受検したときは、当該検査の結果を確認しておくものとする。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第40条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(船舶の点検整備) 第41条 船長は、次の設備、装置等について点検簿を作成し、それに従って、原則として毎日1回以上点検を実施するものとする。ただし、当日、発航前検査を実施した事項については点検を省略することができる。 (1) 船体 (2) 機関 (3) 排水設備 (4) 操舵設備 (5) 係船設備 (6) 揚錨設備 (7) 救命設備 (8) 消防設備 (9) 無線設備 (10) 脱出設備 (11) 非常用警報装置 (12) 照明設備 (13) 航海用具 (14) 乗降用設備 (15) 放送設備 (16) その他(衛生設備、掲示板等) 2 船長は、前項の点検中、異常を発見したときは、直ちに運航管理者に次の事項を報告(副運航管理者を経由する場合を含む。)するものとする。 (1) 異常のある個所(次号に掲げるものを除く。)及びその状況並びにそれに対して講じた措置</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第41条関係 1 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、点検個所、点検時期等を定めておくものとする。 2 事業者において「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次の設備、装置等の点検を実施するものとする。 (1)・・・ (16)・・・」 3 第3項の「○○部」は船舶の整備担当部名である。</p>

<p>(2) 乗組員のみでは修復整備できない異常のある個所及びその状況</p> <p>3 運航管理者は、前項の報告を受けたときは、直ちに〇〇部に対し、当該状況を通報し、乗組員が行った措置に対する検討又は修復整備を求めるものとする。</p> <p>4 船舶の点検整備を行ったときは、その結果を記録し、1年間保存すること。</p>		
<p>(陸上施設の点検整備)</p> <p>第42条 運航管理者は、陸上施設点検簿に基づいて毎日1回以上次の施設等の点検を実施するものとする。</p> <p>(1) 係留施設(防舷材、ビット、岸壁等)</p> <p>(2) 乗降用施設(可道橋、タラップ等)</p> <p>(3) 転落防止施設(遮断鎖、遮断機等)</p> <p>(4) 駐車場施設</p> <p>(5) 船客待合所(消火設備、掲示板等)</p> <p>2 運航管理者は、前項の点検中異常を発見したとき(副運航管理者から異常を発見した旨の報告を受けたときを含む。)は、直ちに〇〇部に当該状況を通報し、その修復整備を求めるものとする。なお、当該施設が港湾管理者その他の者の管理に属するものである場合は、当該施設の管理者に通知して、その修復整備を求めるものとする。</p> <p>3 陸上施設の点検整備を行ったときは、その結果を記録し、1年間保存すること。</p>	□	<p>第42条関係</p> <p>1 第19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、本条はひな形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、点検個所、点検時期等を定めておくものとする。</p> <p>2 自動車航送を伴わない旅客船の場合は、(2)の「可動橋」及び(4)を削除する。</p>
<p style="text-align: center;">第13章 海難その他の事故の処理</p> <p>(事故処理に当たっての基本的態度)</p> <p>第43条 事故の処理に当たっては、次に掲げる基本的態度で臨むものとする。</p> <p>(1) 人命の安全の確保を最優先とすること。</p> <p>(2) 事態を楽観視せず常に最悪の事態を念頭におき措置を講ずること。</p> <p>(3) 事故処理業務は、すべての業務に優先して実施すること。</p> <p>(4) 船長の対応措置に関する判断を尊重すること。</p> <p>(5) 陸上従業員は、陸上でとりうるあらゆる措置を講ずること。</p>	□	<p>第43条関係</p> <p>ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(船長のとるべき措置)</p> <p>第44条 船長は、自船に事故が発生したときは、人命の安全の確保のための万全の措置、事故の拡大防止のための措置、旅客の不安を除去するための措置等必要な措置を講ずるとともに、事故処理基準に定めるところにより、事故の状況及び講じた措置を速やかに運航管理者及び海上保安官署等に連絡しなければならない。この場合において措置への助言を求め、援助を必要とするか否かの連絡を行わなければならない。</p> <p>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、直ちに遭難通信(遭難信号)又は緊急通信を発しなければならない。</p>	□	<p>第44条関係</p> <p>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。</p> <p>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、電話(衛星・携帯)がある場合は、併せて「118番」へ通報しなければならない。」</p>
<p>(運航管理者のとるべき措置)</p> <p>第45条 運航管理者は、船長からの連絡等によって事故の発生を知ったとき又は船舶の動静を把握できないときは、事故処理基準に定めるところにより必要な措置をとるとともに、安全統括管理者へ速報しなければならない。</p>	□	<p>第45条関係</p> <p>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項中「、第47条に定める場合を除き」を削除する。</p>

<p>2 前項の措置は、第47条に定める場合を除き、事故処理基準に定める事故処理組織を指揮して行うものとする。</p>		
<p>(経営の責任者及び安全統括管理者のとりべき措置) 第46条 安全統括管理者は、運航管理者等からの連絡によって事故の発生を知ったときは、事故処理基準に定めるところにより必要な措置をとるとともに、経営の責任者へ速報しなければならない。 2 経営の責任者及び安全統括管理者は、事故状況、被害規模等を把握・分析し、運航再開前に適切な対応措置を講じなければならない。また、現場におけるリスクを明確にし、必要な対応措置を講じなければならない。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第46条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(非常対策本部) 第47条 経営の責任者は、事故の規模あるいは事故の及ぼす社会的影響が大きいため、全社的体制でこれを処理する必要があると認めるときは、事故処理基準に定める非常対策本部を発動し、これを指揮して行うものとする。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>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。」</p>
<p>(通信の優先処理) 第48条 事故関係の通信は、最優先させ、迅速かつ確実に処理されなければならない。通信運用の責任者は、あらかじめ事故時の通信回線の確保及び統制のための手引きを定めておき、事故処理に際しては、速やかに通信回線の確保及び統制のために必要な措置をとらなければならない。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第48条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(関係官署への報告) 第49条 運航管理者は、事故の発生を知ったときは、速やかに関係運輸局(神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「運輸局等」という。)及び海上保安官署にその概要及び事故処理の状況を報告し助言を求めなければならない。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第49条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(事故調査委員会) 第50条 経営の責任者は、事故の原因及び事故処理の適否を調査し、事故の再発防止及び事故処理の改善に資するため、必要に応じ事故調査委員会を設置するものとする。 2 事故調査委員会の構成は、事故処理基準に定めるところによる。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>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50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。」</p>
<p>第13章の2 感染症の発生及びまん延の防止対策 (感染症対策) 第50条の2 安全統括管理者等は、関係法令、マニュアル等に基づき、感染症の発生及びまん延の予防措置、感染症が発生又は発生したおそれがあるときの非常連絡の方法その他感染症の対策に必要な措置を講じることとする。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第50条の2 関係 外国クルーズ船を運航しない事業者の場合は、規定を義務付けるものではない。</p>

<p>第14章 安全に関する教育、訓練及び内部監査等</p> <p>(安全教育)</p> <p>第51条 安全統括管理者及び運航管理者は、〇〇部と協力して運航管理員、陸上作業員、乗組員、安全管理に従事する者、内部監査を担当する者に対し、安全管理規程（運航基準、作業基準、事故処理基準、消火プラン及び地震防災対策基準を含む。）、船員法及び海上衝突予防法等の関係法令その他輸送の安全を確保するために必要と認められる事項（避難港の活用に関する教育を含む。）について理解しやすい具体的な安全教育を定期的に実施し、その周知徹底を図らなければならない。</p> <p>2 安全統括管理者及び運航管理者は、事故等が発生した場合は、遅滞なく、乗組員等に対し、事故等の再発防止に向けた安全教育を実施するとともに、航路の状況、海難その他の事故及びインシデント（事故等の損害を伴わない危険事象）事例を調査研究し、随時又は前項の教育に併せて乗組員に周知徹底を図るものとする。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第51条関係</p> <p>1 「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。</p> <p>2 避難港を設置していない場合は、第1項中「（避難港の活用に関する教育を含む。）」を削除する。</p>
<p>(操練)</p> <p>第52条 船長は、法令に定める操練を行ったときは、その実施状況を運航管理者に報告するものとする。</p> <p>2 安全統括管理者及び運航管理者は、消火プランを適確に実施できるよう操練を実施しなければならない。</p>	<input type="checkbox"/>	
<p>(訓練)</p> <p>第53条 安全統括管理者及び運航管理者は、経営の責任者の支援を得て事故処理及び避難港の活用に関する訓練を計画し、年1回以上これを実施しなければならない。訓練は、全社的体制で処理する規模の事故を想定した実践的なものとする。この場合、前条の操練は当該訓練に併せて実施することができる。</p> <p>2 安全統括管理者及び運航管理者は、消火プランを適確に実施できるよう訓練を実施しなければならない。</p> <p>3 前項の消火プランに関する訓練は、訓練計画に基づき適切に実施しなくてはならない。</p> <p>4 訓練の前後には打合せを行い、特記事項があれば経営の責任者へ意見具申する。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第53条関係</p> <p>避難港を設置していない場合は、第1項中「及び避難港の活用」を削除する。</p>
<p>(記録)</p> <p>第54条 運航管理者は、前3条の教育等を実施したときは、その概要を記録簿に記録し、3年間保存すること。</p>	<input type="checkbox"/>	
<p>(内部監査及び見直し)</p> <p>第55条 内部監査を行う者は、経営の責任者の支援を得て関係者とともに年1回以上船舶及び陸上施設の状況並びに安全管理規程の遵守状況の他、安全管理体制全般にわたり内部監査を行うものとし、船舶の監査は停泊中及び航海中の船舶について行うものとする。さらに、重大事故が発生した場合には速やかに実施する。</p> <p>2 内部監査にあたっては、経営の責任者は、その重要性を社内に周知徹底する。</p> <p>3 内部監査を行うに際し、安全管理体制の機能全般に関し見直しを行い、改善の必要性、実施時期について評価し、改善に向け作業する。</p> <p>4 内部監査及び見直しを行ったときは、その内容を記録し、3年間保存する。</p> <p>5 内部監査を行う者は、安全統括管理者及び運航管理者等が業務の監査を行うほか、特に陸上側の安全管理体制については、監査の客観性を確保するため当該部門の業務に従事していない者が監査を行う。</p>	<input type="checkbox"/>	
<p>第15章 雑則</p> <p>(安全管理規程等の備付け等)</p>	<input type="checkbox"/>	

<p>第56条 安全統括管理者及び運航管理者は、それぞれの職務に応じ、安全管理規程（運航基準、作業基準、事故処理基準、消火プラン及び地震防災対策基準を含む。）及び運航基準図を船舶、営業所その他必要と認められる場所に、容易に閲覧できるよう備え付けておかなければならない。</p> <p>2 安全管理体制を確立し、実施し、維持するために、それぞれの職務に関し作成した各種文書はそれぞれの職務に応じ適切に管理する。</p>		
<p>(情報伝達)</p> <p>第57条 安全統括管理者は、パソコン、社内LAN等を活用した輸送の安全の確保に関する情報のデータベース化を行うとともに容易なアクセス手段を用意する。</p> <p>2 輸送の安全に係る運航・整備等輸送サービスの実施に直接携わる部門が、現場の顕在的課題、潜在的課題等を、経営の責任者への直接上申する手段（目安箱、社内メール等）を用意する。</p> <p>3 安全統括管理者は前項の上申又はその他の手段他により安全に係る意見等の把握に努め、その検討、実現反映状況等について社内へ周知する。</p> <p>4 安全統括管理者は、次に掲げる輸送の安全に係る情報をインターネットの利用その他の適切な方法により公表する。</p> <p>(1) 輸送の安全に関する基本的な方針</p> <p>(2) 輸送の安全に関する重点施策及びその達成状況</p> <p>(3) 安全管理規程（運航可否判断のフロー図を含む）</p> <p>(4) 安全統括管理者、運航管理者に係る情報（特定の個人を識別することができる情報を除く）</p> <p>5 安全統括管理者は、毎事業年度の経過後100日以内に、次に掲げる事項について、インターネットの利用その他の適切な方法により公表するとともに、遅滞なく、その内容を運輸局等に報告する。</p> <p>(1) 事業の用に供する船舶ごとの救命設備及び通信設備の搭載の状況その他の事業の用に供する船舶に係る情報</p> <p>(2) 事業の用に供する船舶の事故に係る情報</p> <p>6 安全統括管理者は、前2項に規定する事項のほか、行政処分（輸送の安全の確保に関する命令等）を受けたときは、当該処分の内容並びに当該処分の事由となった事項の是正のために講じた措置及び講じようとする措置の内容を、遅滞なくインターネットの利用その他の適切な方法により公表する。</p>	□	<p>第57条関係</p> <p>第4項(1)～(4)により公表する情報は以下のとおり。</p> <p>(1) 輸送の安全に関する基本的な方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第6条に基づく安全方針 記載例) 関係法令の遵守と安全を最優先とする (箇条書き、簡潔な一文で述べることも可) <p>(2) 輸送の安全に関する重点施策及びその達成状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第7条に基づく安全重点施策及びその達成状況 記載例) ○年度は、運航可否の判断の適切な実施により、気象悪化に伴う事故をゼロにする ⇒達成状況：… <p>(3) 安全管理規程（運航可否判断のフロー図を含む）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第3条第1項に規定する各種基準を含む（企業情報及び個人情報等は除くことも可） <p>(4) 安全統括管理者、運航管理者に係る情報</p> <p>記載例) 安全統括管理者：代表取締役 R○.○.○選任 運航管理者：○○課長 R○.○.○選任</p>
<p>附 則</p> <p>この規程は、令和 年 月 日より実施する。</p>		

【一般航路事業者用】 運航基準 作成要領 (チェックマニュアル)

運航基準 (ひな形)	確認	作成要領																																						
<div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">一般航路事業者用</div> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">運 航 基 準 (ひな形)</p> <p style="text-align: center;">令和 年 月 日 〇〇〇〇株式会社</p> <p style="text-align: center;">目 次</p> <p>第1章 目的 第2章 運航の可否判断 第3章 船舶の航行</p>																																								
<p style="text-align: center;">第1章 目的</p> <p>(目的)</p> <p>第1条 この基準は、安全管理規程に基づき、〇〇航路の船舶の運航に関する基準を明確にし、もって航海の安全を確保することを目的とする。</p>	□	<p>第1条関係</p> <p>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。</p>																																						
<p style="text-align: center;">第2章 運航中止条件</p> <p>(発航の可否判断)</p> <p>第2条 発航前に運航を中止すべき条件は、発航地港内及び航行予定の海域上の気象・海象・水象（風速、視程及び波高）に関する情報や予報が、次に掲げる条件のいずれかに達しているとき又は達するおそれがあるときとする。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 15%;">港・地点名</th> <th colspan="3" style="text-align: center;">発航中止条件</th> </tr> <tr> <th style="width: 15%;">風速</th> <th style="width: 15%;">波高</th> <th style="width: 15%;">視程</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>〇港</td> <td>m/s 以上</td> <td>m以上</td> <td>m以下</td> </tr> <tr> <td>〇港</td> <td>m/s 以上</td> <td>m以上</td> <td>m以下</td> </tr> <tr> <td>〇〇海域上</td> <td>m/s 以上</td> <td>m以上</td> <td>m以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 船長及び運航管理者は、発航予定時刻の〇時間前時点及び発航予定時刻直前の〇分前時点に、前項の気象・海象に関する情報や予報について、次に掲げるとおり入手すること。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 15%;">港・地点名</th> <th colspan="3" style="text-align: center;">情報の入手元</th> </tr> <tr> <th style="width: 15%;">風速</th> <th style="width: 15%;">波高</th> <th style="width: 15%;">視程</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>〇港</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>〇港</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>〇〇海域上</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>3 船長及び運航管理者は、第1項の条件に該当することを確認したときは、直ちに、担当船舶の発航中止を決定し、旅客の下船その他の適切な措置をとること。</p>	港・地点名	発航中止条件			風速	波高	視程	〇港	m/s 以上	m以上	m以下	〇港	m/s 以上	m以上	m以下	〇〇海域上	m/s 以上	m以上	m以下	港・地点名	情報の入手元			風速	波高	視程	〇港				〇港				〇〇海域上				□	<p>第2条関係</p> <p>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・水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。</p> <p>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のが望ましいため、別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。</p> <p>3 港を使用しない航路の場合は、「発航地港内」を「発航地点」とすること。</p> <p>4 「港・地点名」について、計測地点が特定できる場合にあっては、「〇〇港〇〇防波堤」等詳細に記載すること。</p> <p>5 航路の特性に応じ、「風速」「波高」「視程」以外の条件により航行が不能となる場合はその条件を追加すること。（河川における「水位」等）</p> <p>6 第2項の「港・地点名」は、前項の表に合わせて記載すること。</p> <p>7 地域旅客船安全協議会に加盟していない場合は、第4項を次のように規</p>
港・地点名		発航中止条件																																						
	風速	波高	視程																																					
〇港	m/s 以上	m以上	m以下																																					
〇港	m/s 以上	m以上	m以下																																					
〇〇海域上	m/s 以上	m以上	m以下																																					
港・地点名	情報の入手元																																							
	風速	波高	視程																																					
〇港																																								
〇港																																								
〇〇海域上																																								

<p>4 船長及び運航管理者は、第2項により入手した気象・海象に関する情報や予報の他、漁業者が発航を見合せている場合及び自社が加盟する地域旅客船安全協議会の会員又は構成員からの意見により、発航を中止すべき事実を把握したときは、発航を中止すること。</p>		<p>定する。 「4 船長及び運航管理者は、第2項により入手した気象・海象に関する情報や予報の他、漁業者が発航を見合せている場合で、発航を中止すべき事実を把握したときは、発航を中止すること。」</p>																						
<p>(基準航行の中止条件等) 第3条 基準航行を中止すべき条件は、基準航行を継続した場合に、船体の動揺等により旅客の船内における歩行が著しく困難となるおそれがあるとき、搭載貨物、搭載車両の移動、転倒等の事故が発生するおそれがあるとき並びに 航行予定の海域上の気象・海象・水象に関する情報や予報が、次に掲げる条件のいずれかに達しているとき又は達するおそれがあるときとする。</p> <table border="1" data-bbox="189 541 1127 672"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地点名</th> <th colspan="3">基準航行中止条件</th> </tr> <tr> <th>風速</th> <th>波高</th> <th>視程</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>〇〇海域上</td> <td>m/s 以上</td> <td>m以上</td> <td>m 以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 船長及び運航管理者は、担当船舶の航行中、常時、前項の気象・海象・水象に関する情報や予報について、次に掲げるとおり入手すること。</p> <table border="1" data-bbox="189 772 1127 903"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地点名</th> <th colspan="3">情報の入手元</th> </tr> <tr> <th>風速</th> <th>波高</th> <th>視程</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>〇〇海域上</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>3 船長及び運航管理者は、第1項の条件に該当することを確認したときは、直ちに、基準航行中止を決定し、反転、避難、避泊、臨時寄港その他の適切な措置をとること。</p> <p>4 船長及び運航管理者は、第2項により入手した気象・海象に関する情報や予報の他、自社が加盟する地域旅客船安全協議会の会員又は構成員からの意見により、航行を中止すべき事実を把握したときは、航行を中止すること。</p> <p>5 船長及び運航管理者は、第3項の避泊を直ちに行うため、あらかじめ選定した次に掲げる避泊地について、海図、係留施設、港湾工事の状況、漁具の設置状況、気象・海象・水象のデータ等の資料を収集し、船舶その他必要な個所に備付けること。 (例) (1) 〇〇湾 (〇〇沖、〇〇沖) (2) 〇〇港 (3) 〇〇港</p> <p>6 船長は、避泊後、直ちに停泊位置、停泊方法、付近の気象・海象・水象、他船の停泊状況等を確認し、運航管理者に報告すること。また、その後〇時間毎に、その状況の変化を確認し、運航管理者に報告すること。</p>	地点名	基準航行中止条件			風速	波高	視程	〇〇海域上	m/s 以上	m以上	m 以下	地点名	情報の入手元			風速	波高	視程	〇〇海域上				<p>第3条関係 1 航路の特性に応じ、「風速」「波高」「視程」以外の条件を追加することは差し支えない。(河川における「水位」等) 2 第2項の「地点名」は、前項の表に合わせて記載すること。 3 地域旅客船安全協議会に加盟していない場合は、第4項を削除する。 4 限定沿海以遠を航行区域とする小型船舶を運航する航路において、避泊地を設定している場合は、第5項及び第6項を規定しなければならない。</p> <p style="text-align: center;">□</p>	
地点名		基準航行中止条件																						
	風速	波高	視程																					
〇〇海域上	m/s 以上	m以上	m 以下																					
地点名	情報の入手元																							
	風速	波高	視程																					
〇〇海域上																								

<p>(入港中止条件等)</p> <p>第4条 航行中に入港を中止すべき条件は、入港予定港内の気象・海象・水象に関する情報が、次に掲げる条件のいずれかに達しているとき又は達するおそれがあるときとする。</p> <table border="1" data-bbox="189 317 1110 489"> <thead> <tr> <th rowspan="2">港・地点名</th> <th colspan="3">入港中止条件</th> </tr> <tr> <th>風速</th> <th>波高</th> <th>視程</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○港</td> <td>m/s以上</td> <td>m以上</td> <td>m以下</td> </tr> <tr> <td>○港</td> <td>m/s以上</td> <td>m以上</td> <td>m以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 船長及び運航管理者は、航行中の担当船舶の入港予定時刻○分前時点で、前項の気象・海象・水象に関する情報について、次に掲げるとおり入手すること。</p> <table border="1" data-bbox="189 583 1020 756"> <thead> <tr> <th rowspan="2">港・地点名</th> <th colspan="3">情報の入手元</th> </tr> <tr> <th>風速</th> <th>波高</th> <th>視程</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○港</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>○港</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>3 船長及び運航管理者は、第1項の条件に該当することを確認したときは、直ちに、担当船舶の入港中止を決定し、適宜の海域での錨泊、抜港、臨時寄港その他の適切な措置をとらなければならない。</p> <p>4 船長及び運航管理者は、第2項により入手した気象・海象に関する情報や予報の他、自社が加盟する地域旅客船安全協議会の会員又は構成員からの意見により、入港を中止すべき事実を把握したときは、入港を中止すること。</p>	港・地点名	入港中止条件			風速	波高	視程	○港	m/s以上	m以上	m以下	○港	m/s以上	m以上	m以下	港・地点名	情報の入手元			風速	波高	視程	○港				○港				<p>□</p>	<p>第4条関係</p> <p>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4条の2を置くものとする。</p> <p>「(着岸の可否判断)</p> <p>第4条の2 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。</p> <table border="1" data-bbox="1863 499 2665 646"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地点名</th> <th colspan="3">着岸中止条件</th> </tr> <tr> <th>風速</th> <th>波高</th> <th>視程</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○○港○○岸壁</td> <td>m/s以上</td> <td>m以上</td> <td>m以下</td> </tr> <tr> <td>○○港○○バース</td> <td>m/s以上</td> <td>m以上</td> <td>m以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>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。</p> <p>3 港を使用しない航路の場合は、「入港」を「着岸」とし、「港・地点名」を「岸壁もしくは棧橋」とすること。4 航路の特性に応じ、「風速」「波高」「視程」以外の条件を追加することは差し支えない。(河川における「水位」等)</p> <p>4 第2項の「港・地点名」は、前項の表に合わせて記載すること。</p> <p>5 地域旅客船安全協議会に加盟していない場合は、第4項を削除する。</p>	地点名	着岸中止条件			風速	波高	視程	○○港○○岸壁	m/s以上	m以上	m以下	○○港○○バース	m/s以上	m以上	m以下
港・地点名		入港中止条件																																													
	風速	波高	視程																																												
○港	m/s以上	m以上	m以下																																												
○港	m/s以上	m以上	m以下																																												
港・地点名	情報の入手元																																														
	風速	波高	視程																																												
○港																																															
○港																																															
地点名	着岸中止条件																																														
	風速	波高	視程																																												
○○港○○岸壁	m/s以上	m以上	m以下																																												
○○港○○バース	m/s以上	m以上	m以下																																												
<p>(運航の可否判断の手順図)</p> <p>第4条の2 本章各条に規定する運航の可否判断の手順をまとめた図は別紙のとおりとする。</p>	<p>□</p>	<p>第4条の2関係</p> <p>運航の可否判断の手順をまとめた図は、別紙として必ず本運航基準に添付すること。</p>																																													
<p>(運航の可否判断等の記録)</p> <p>第4条の3 運航管理者及び船長は、運航の可否判断(判断に至った気象・海象・水象(風速、視程及び波高)情報を含む。)、運航中止の措置及び協議の内容を○○○及び△△△(運航管理日誌、検査簿、点検簿、航海日誌等)に記録し、最後に記録された日から1年間保存するものとする。運航中止基準に達した又は達するおそれがあった場合における反転、避難、避泊、錨泊、抜港、臨時寄港その他の措置については、判断理由を記載すること。短い航路における運航の可否判断については適時(運航日毎等)まとめて記載してもよい。</p>	<p>□</p>	<p>第4条の3関係</p> <p>運航の可否判断の記録は、運航管理日誌、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。</p>																																													
<p>第3章 船舶の航行</p> <p>(航海当直配置等)</p> <p>第5条 船長は、運航管理者と協議して次の配置を定めておくものとする。変更する場合も同様である。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 出入港配置 (2) 狭視界出入港配置 (3) 通常航海当直配置 (4) 狭視界航海当直配置 (5) 荒天航海当直配置 (6) 狭水道航行配置 	<p>□</p>	<p>第5条関係</p> <p>1 事業者において「標準部署配置」を定めている場合は、「第5条 次に掲げる配置は○○○○に定めるところによる。」とする。</p> <p>2 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。</p> <p>3 狭水道がない場合は「(6) 狭水道航行配置」を削除する。</p> <p>4 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。</p>																																													

<p>(運航基準図等)</p> <p>第6条 運航基準図に記載すべき事項は次のとおりとする。なお、運航管理者は、当該事項のうち必要と認める事項について運航基準図の分図、別表等を作成して運航の参考に資するものとする。</p> <p>(1) 起点、終点及び寄港地の位置並びにこれらの相互間の距離</p> <p>(2) 航行経路(針路、変針点、基準経路の名称等)</p> <p>(3) 標準運航時刻(起点、終点及び寄港地の発着時刻並びに主要地点通過時刻)</p> <p>(4) 船長が甲板上の指揮をとるべき狭水道等の区間</p> <p>(5) 通航船舶、漁船等により、通常、船舶がふくそうする海域</p> <p>(6) 船長が(副)運航管理者と連絡をとるべき地点</p> <p>(7) 航行経路付近に存在する浅瀬、岩礁等航行の障害となるものの位置</p> <p>(8) 鯨類が頻繁に出没する(目撃される)ため、減速、回避すべき海域・・・(特に、水中翼型超高速船運航事業者)</p> <p>(9) その他航行の安全を確保するために必要な事項</p> <p>2 船長は、基準経路、第3条第1項の海域、避険線その他必要と認める事項を常用海図に記入して航海の参考に資するものとする。</p>	□	<p>第6条関係</p> <p>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)」</p> <p>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。</p> <p>3 海図を使用している場合は、(7)を削除する。</p> <p>4 (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)「○○水道○○と○○を結んだ線付近から○○と○○を結んだ線付近に至る区間」</p> <p>5 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1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。</p>																		
<p>(基準経路)</p> <p>第7条 基準経路は、運航基準図に記載のとおり常用(第1)基準経路及び第2基準経路の2経路とする。</p> <p>2 基準経路の使用基準は次表のとおりとする。</p> <table border="1" data-bbox="231 961 1335 1087"> <thead> <tr> <th>名称</th> <th>使用基準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>常用(第1)基準経</td> <td>周年</td> </tr> <tr> <td>第2基準経路</td> <td>○○海域の風向が○～○で風速が○○m/sを超えるとき</td> </tr> </tbody> </table> <p>3 船長は、第2基準経路を航行しようとするときは、発航前に運航管理者にその旨連絡しなければならない。</p> <p>4 船長は、気象・海象等の状況により、基準経路以外の経路を航行しようとするときは、事前に運航管理者と協議しなければならない。ただし、緊急の場合等であって事前に協議できないときは、速やかに変更後の経路を運航管理者に連絡するものとする。</p> <p>5 運航管理者は、前項の協議又は連絡を受けたときは、当該経路の安全性について十分検討し、必要な助言又は援助を与えるものとする。</p>	名称	使用基準	常用(第1)基準経	周年	第2基準経路	○○海域の風向が○～○で風速が○○m/sを超えるとき	□	<p>第7条関係</p> <p>1 通年同一航路を基準経路とする場合の規定例である。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。</p> <p>2 時期により常用経路を変更する場合は、以下のとおり規定する。 「第7条 基準経路は、運航基準図に記載のとおり第1基準経路、第2基準経路及び第3基準経路の3経路とする。</p> <table border="1" data-bbox="1834 1066 2736 1264"> <thead> <tr> <th>名称</th> <th>使用基準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1基準経路</td> <td>○月から○月まで</td> </tr> <tr> <td>第2基準経路</td> <td>○月から○月まで</td> </tr> <tr> <td>第3基準経路</td> <td>○○海域の風向が○～○で風速が○○m/sを超えるとき</td> </tr> </tbody> </table> <p>3 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項及び第3項を規定する必要はない。</p>	名称	使用基準	第1基準経路	○月から○月まで	第2基準経路	○月から○月まで	第3基準経路	○○海域の風向が○～○で風速が○○m/sを超えるとき				
名称	使用基準																			
常用(第1)基準経	周年																			
第2基準経路	○○海域の風向が○～○で風速が○○m/sを超えるとき																			
名称	使用基準																			
第1基準経路	○月から○月まで																			
第2基準経路	○月から○月まで																			
第3基準経路	○○海域の風向が○～○で風速が○○m/sを超えるとき																			
<p>(速力基準等)</p> <p>第8条 速力基準は、次表のとおりとする。</p> <p>(例)</p> <table border="1" data-bbox="231 1558 955 1768"> <thead> <tr> <th colspan="2">速力区分</th> <th>速力</th> <th>毎分機関回転数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">港内</td> <td>最微速</td> <td>ノット</td> <td>rpm</td> </tr> <tr> <td>微速</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>半速</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">航海速力</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>2 船長は、速力基準表を船橋内及び機関室の操作する位置から見易い場所に掲示しなければならない。</p> <p>3 船長は、旋回性能、惰力等を記載した操縦性能表を船橋に備え付けておかなければならない。</p>	速力区分		速力	毎分機関回転数	港内	最微速	ノット	rpm	微速			半速			航海速力				□	<p>第8条関係</p> <p>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。</p> <p>2 船外機を使用している船舶等で、速力及び毎分機関回転数などを表示できる設備がない場合は、第1項及び第2項を削除することができる。</p>
速力区分		速力	毎分機関回転数																	
港内	最微速	ノット	rpm																	
	微速																			
	半速																			
航海速力																				

<p>(船長が甲板上の指揮をとるべき海域等)</p> <p>第9条 船長は、法令に定めるとき及び次に掲げる海域を航行するときは、甲板にあって自ら船舶を指揮しなければならない。</p> <p>(例)</p> <p>(1) ○○港～○○沖</p> <p>(2) ○○沖～○○沖</p> <p>(3) ○○岬沖</p> <p>(4) ○○水道、○○海峡</p>	□	<p>第9条関係</p> <p>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。</p>												
<p>(特定航法)</p> <p>第10条 (例) ○○港の航法</p> <p>(1) 船舶は、入港しようとするときは○○港第○号灯浮標を左に見て水路に入り、水路の右側を航行しなければならない。</p> <p>(2) 船舶は、出港しようとするときは、水路の右側を航行し、○○港第○号灯浮標を左に見て通過しなければならない。</p> <p>(3) 船舶は、水路においては他の船舶と並航して航行し又は他の船舶を追い越してはならない。</p> <p>(4) ○○港第○号灯浮標～○○港第○号灯浮標間は○○ノット以下、○○港第○号灯浮標～○○岸壁間は○ノット以下に減速して航行しなければならない。</p> <p>(5) ○○港における入港待ち泊地及び転錨泊地は、○○錨地とする。</p>	□	<p>第10条関係</p> <p>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こと。</p> <p>2 法定航法を規定することは差し支えない。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>												
<p>(通常連絡等)</p> <p>第11条 船長は、基準経路上の次の(1)の地点を通過したときは、当該地点を管理する本社又は営業所の(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。</p> <p>(1) ○○地点、○○地点、○○地点</p> <p>(2) 連絡事項</p> <p>① 通過地点名</p> <p>② 通過時刻</p> <p>③ 天候、風向、風速、波浪、視程の状況</p> <p>④ その他入港予定時刻等運航管理上必要と認める事項</p> <p>2 (副)運航管理者は、航行に関する安全情報等船長に連絡すべき事項を生じたときは、その都度速やかに連絡するものとする</p>	□	<p>第11条関係</p> <p>1 通信手段が確立され、○○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、○○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。」</p> <p>2 2地点間(寄港地を含む。)の航海時間が1時間未満、かつ、船舶の動静を常時把握できる場合は規定する必要はない。</p> <p>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。</p>												
<p>(連絡方法)</p> <p>第12条 船長と運航管理者等との間で常時連絡をとるための通信手段は、次の方法による。</p> <p>(例)</p> <table border="1" data-bbox="231 1465 1427 1738"> <thead> <tr> <th></th> <th>区分</th> <th>連絡先</th> <th>連絡方法</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)</td> <td>通常の場合</td> <td>当該船舶が航行又は停泊している地点を管理する(本社又は)営業所</td> <td>無線電話、衛星電話、携帯電話(○○)</td> </tr> <tr> <td>(2)</td> <td>緊急の場合</td> <td>本社又は最寄りの営業所</td> <td>無線電話、衛星電話、携帯電話(○○)</td> </tr> </tbody> </table>		区分	連絡先	連絡方法	(1)	通常の場合	当該船舶が航行又は停泊している地点を管理する(本社又は)営業所	無線電話、衛星電話、携帯電話(○○)	(2)	緊急の場合	本社又は最寄りの営業所	無線電話、衛星電話、携帯電話(○○)	□	<p>第12条関係</p> <p>1 表は一例であるので、実際に使用している通信設備を記載すればよい。</p> <p>2 船長と運航管理者の間で使用される全ての通信設備を記載すること。</p> <p>3 連絡方法として携帯電話を使用する場合は、携帯通信回線事業者(携帯キャリア)名を明記すること。</p>
	区分	連絡先	連絡方法											
(1)	通常の場合	当該船舶が航行又は停泊している地点を管理する(本社又は)営業所	無線電話、衛星電話、携帯電話(○○)											
(2)	緊急の場合	本社又は最寄りの営業所	無線電話、衛星電話、携帯電話(○○)											

<p>(入港連絡等)</p> <p>第13条 船長は、入港〇〇分前になったときは(〇〇港向け航行中〇〇岬沖に至ったときは)、(副)運航管理者に次の事項を引き続き連絡するものとする。</p> <p>(1) 入港予定時刻</p> <p>(2) 曳船使用の希望の有無その他(副)運航管理者の援助を必要とする事項</p> <p>2 前項の連絡を受けた(副)運航管理者は、船長に次の事項を連絡するものとし、必要と認める事項については引き続き連絡するものとする。</p> <p>(1) 着岸岸壁の指定</p> <p>(2) 着岸岸壁の使用船舶の有無</p> <p>(3) 着岸岸壁付近の停泊船舶及び航行船舶の状況</p> <p>(4) 岸壁付近の風向、風速、視程、波浪(風浪、うねりの方向、波高)及び潮流(流向、流速)</p> <p>(5) 曳船の準備状況その他操船上の参考となる事項</p>	□	<p>第13条関係</p> <p>1 無線設備がない場合は規定する必要はない。</p> <p>2 短距離航路であって次の場合は規定する必要はない。</p> <p>(1) 出入りする2地点が視野の内にある場合</p> <p>(2) 視野の内にはないが、2港の気象・海象がほぼ同様に短時間に入港する場合</p> <p>(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</p> <p>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。</p>																	
<p>(曳船の使用基準)</p> <p>第14条 (副)運航管理者は、船舶の出入港時、岸壁付近の風速を確認し、次表の条件に達しているとき又は達するおそれがあると認めるときは、船長と協議のうえ、あらかじめ次表の基準により曳船を手配するものとする。</p> <p>(例)</p> <table border="1" data-bbox="231 814 1181 1081"> <thead> <tr> <th>港名</th> <th>風速</th> <th>曳船</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">〇〇港</td> <td>約〇〇m/s以上</td> <td>〇〇馬力曳船 〇隻</td> </tr> <tr> <td>約〇〇m/s以上</td> <td>〇〇馬力曳船 〇隻</td> </tr> <tr> <td>約〇〇m/s以上</td> <td>〇〇馬力曳船 〇隻</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">〇〇港</td> <td>約〇〇m/s以上</td> <td>〇〇馬力曳船 〇隻</td> </tr> <tr> <td>約〇〇m/s以上</td> <td>〇〇馬力曳船 〇隻</td> </tr> <tr> <td>約〇〇m/s以上</td> <td>〇〇馬力曳船 〇隻</td> </tr> </tbody> </table>	港名	風速	曳船	〇〇港	約〇〇m/s以上	〇〇馬力曳船 〇隻	約〇〇m/s以上	〇〇馬力曳船 〇隻	約〇〇m/s以上	〇〇馬力曳船 〇隻	〇〇港	約〇〇m/s以上	〇〇馬力曳船 〇隻	約〇〇m/s以上	〇〇馬力曳船 〇隻	約〇〇m/s以上	〇〇馬力曳船 〇隻	□	<p>第14条関係</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>3 港を使用しない航路の場合は、「出入港」を「離着岸」、「港」を「岸壁」とすること。</p> <p>4 「港名」について、計測地点が特定できる場合にあっては、「〇〇港〇〇防波堤」等詳細に記載すること。</p>
港名	風速	曳船																	
〇〇港	約〇〇m/s以上	〇〇馬力曳船 〇隻																	
	約〇〇m/s以上	〇〇馬力曳船 〇隻																	
	約〇〇m/s以上	〇〇馬力曳船 〇隻																	
〇〇港	約〇〇m/s以上	〇〇馬力曳船 〇隻																	
	約〇〇m/s以上	〇〇馬力曳船 〇隻																	
	約〇〇m/s以上	〇〇馬力曳船 〇隻																	
<p>(機器点検)</p> <p>第15条 船長は、入港着岸(棧)前、棧橋手前(防波堤手前)〇〇〇m等入港地の状況に応じ安全な海域において、機関の後進(CPPの場合は翼角作動)、舵等の点検を実施する。これは、短い航路において、一日に何度も入出港を繰り返す場合も同様である。</p>	□	<p>第15条関係</p> <p>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。</p>																	
<p>(記録)</p> <p>第16条 船長及び運航管理者は、基準航路の変更、曳船の使用に関して協議を行った場合は、その内容を〇〇及び△△△(運航管理簿日誌、航海日誌等)に記録し、1年間保存するものとする。曳船使用基準に達した又は達するおそれがあった場合における曳船の不使用方法については、判断理由を記載すること。</p>	□	<p>第16条関係</p> <p>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方法については、協議、判断理由を記載すること。</p>																	

		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。
- ※ 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回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回る値を定めることができるものとする。
- ※ 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 "

【一般航路事業者用】作業基準 作成要領 (チェックマニュアル)

作業基準 (ひな形)	確認	作成要領																		
<div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">一般航路事業者用</div> <p style="margin-top: 20px;">作 業 基 準 (ひな形)</p> <p style="margin-top: 10px;">令和 年 月 日 〇〇〇〇株式会社</p> <p style="margin-top: 20px;">目 次</p> <p style="margin-top: 10px;">第 1 章 目的 第 2 章 作業体制 第 3 章 危険物等の取扱い 第 4 章 乗下船作業 第 5 章 旅客の遵守事項等の周知 第 6 章 はしけ取り作業</p>		<p>(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。</p>																		
<p style="text-align: center;">第 1 章 総則</p> <p>(目的)</p> <p>第 1 条 この基準は、安全管理規程に基づき、〇〇航路の作業に関する事項に係る基準を明確にし、もって輸送に関連する作業の安全を確保することを目的とする。</p>	□																			
<p style="text-align: center;">第 2 章 作業体制</p> <p>(作業体制)</p> <p>第 2 条 陸上作業員及び船内作業員の配置は、次の区分による。なお、陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、作業遂行上必要と認める場合は、各係の長を指名し、その係の作業を指揮させることができる。</p> <p>(1) 陸上作業</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">① 乗下船する車両の誘導</td> <td>車両誘導係 (〇人)</td> </tr> <tr> <td>② 乗下船する旅客の誘導</td> <td>旅客係 (〇人)</td> </tr> <tr> <td>③ 可動橋等陸上岸壁施設の操作</td> <td>ランプウェイ運転係 (〇人)</td> </tr> <tr> <td>④ 船舶の離着岸時の綱取り、綱放し</td> <td>綱取係 (〇人)</td> </tr> <tr> <td>⑤ 乗船待機中の旅客及び車両の誘導</td> <td>駐車場整理係 (〇人)</td> </tr> </table> <p>(2) 船内作業</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">① 乗下船するトラックの誘導</td> <td>トラック誘導係 (〇人)</td> </tr> <tr> <td>② 乗下船する乗用車の誘導</td> <td>乗用車誘導係 (〇人)</td> </tr> <tr> <td>③ 乗下船する旅客の誘導</td> <td>旅客係 (〇人)</td> </tr> <tr> <td>④ 航送旅客の誘導</td> <td>航送旅客係 (〇人)</td> </tr> </table>	① 乗下船する車両の誘導	車両誘導係 (〇人)	② 乗下船する旅客の誘導	旅客係 (〇人)	③ 可動橋等陸上岸壁施設の操作	ランプウェイ運転係 (〇人)	④ 船舶の離着岸時の綱取り、綱放し	綱取係 (〇人)	⑤ 乗船待機中の旅客及び車両の誘導	駐車場整理係 (〇人)	① 乗下船するトラックの誘導	トラック誘導係 (〇人)	② 乗下船する乗用車の誘導	乗用車誘導係 (〇人)	③ 乗下船する旅客の誘導	旅客係 (〇人)	④ 航送旅客の誘導	航送旅客係 (〇人)	□	<p>第 2 条関係</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>5 自動車航送を伴わない旅客船の場合は、適宜簡略化した作業体制とすることができる。</p> <p>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)</p>
① 乗下船する車両の誘導	車両誘導係 (〇人)																			
② 乗下船する旅客の誘導	旅客係 (〇人)																			
③ 可動橋等陸上岸壁施設の操作	ランプウェイ運転係 (〇人)																			
④ 船舶の離着岸時の綱取り、綱放し	綱取係 (〇人)																			
⑤ 乗船待機中の旅客及び車両の誘導	駐車場整理係 (〇人)																			
① 乗下船するトラックの誘導	トラック誘導係 (〇人)																			
② 乗下船する乗用車の誘導	乗用車誘導係 (〇人)																			
③ 乗下船する旅客の誘導	旅客係 (〇人)																			
④ 航送旅客の誘導	航送旅客係 (〇人)																			

<p>⑤ 固縛装置等の取り付け、取りはずし 固縛係（○人）</p> <p>2 乗組員以外のものが船内で作業に従事する場合は、船内作業指揮者の指揮を受けるものとする。</p> <p>3 陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、作業現場にあつては、腕章等の所定の標識をつけ、その所在を明確にしておくものとする。</p>		
<p>（陸上作業指揮者の所掌）</p> <p>第3条 陸上作業指揮者は、（副）運航管理者の命を受け、陸上作業員を指揮して陸上における次の作業を行う。</p> <p>(1) 乗船待機中の旅客及び車両の整理</p> <p>(2) 乗下船する旅客及び車両の誘導</p> <p>(3) 船舶の離着岸時の綱取り、綱放し並びに旅客及び車両乗降用施設等の操作</p> <p>(4) その他旅客及び車両の乗下船に関する作業</p>	□	<p>第3条関係</p> <p>自動車航送を伴わない旅客船の場合は車両関係の語句を削除して条文を整理する。</p>
<p>（船内作業指揮者の所掌）</p> <p>第4条 船内作業指揮者は、船長の命を受け、船内作業員を指揮して船舶上における次の作業を行う。</p> <p>(1) 旅客及び車両の乗下船時の誘導並びに車両の積付け</p> <p>(2) 船舶の離着岸時における旅客及び車両乗降用施設の使用</p> <p>(3) その他旅客及び車両の乗下船に関する作業</p>	□	<p>第4条関係</p> <p>自動車航送を伴わない旅客船の場合は車両関係の語句を削除して条文を整理する。</p>
<p style="text-align: center;">第3章 危険物等の取扱い</p> <p>（危険物等の取扱い）</p> <p>第5条 危険物の取扱いは、危険物船舶運送及び貯蔵規則等関係法令に定めるところによるほか次によるものとする。</p> <p>(1) 陸上作業指揮者は、危険物運送の申込みがあつたときは、直ちに、当該危険物の分類、品目、数量、容器及び包装を確認し、（副）運航管理者に報告すること。</p> <p>(2) （副）運航管理者は、報告のあつた当該危険物運送が法令等に適合するものか否か、及び当該危険物に火災が発生した場合に消火プランで対応できるものか否かを確認し、法令等に適合しないとき、または消火プランで対応できないときは、運送の引き受けを拒絶しなければならない。</p> <p>(3) （副）運航管理者は、報告のあつた当該危険物運送が法令等に適合するものであり、かつ当該危険物に火災が発生した場合に消火プランで対応できるものであるときは、船舶への積載方法について船長と協議して陸上作業指揮者に指示し、船内作業指揮者に連絡すること。</p> <p>(4) （副）運航管理者は、運送を引受けた危険物が車両に積載されているものであるときは、当該危険物の車両への積載状況を点検のうえ、船舶への積載方法について前号の措置を講ずること。</p> <p>2 刀剣、銃器、兵器その他旅客の安全を害するおそれのある物品（以下「刀剣等」という。）の取扱いは、次によるものとする。</p> <p>(1) 陸上作業指揮者は、刀剣等の運送の申込があつたときは、直ちに、（副）運航管理者に当該刀剣等の品名及び数量を報告すること。</p> <p>(2) （副）運航管理者は、報告のあつた当該刀剣等について、運送を拒絶し、又は一定の条件を付して運送を引き受けるよう陸上作業指揮者に指示すること。ただし、運送を引受ける場合であっても原則として客室に持込むことは拒絶しなければならない。</p> <p>3 陸上作業指揮者又は船内作業指揮者は、旅客の手荷物及び小荷物、車両の積載貨物その他の物品が前2項に該当するおそれがあると認めるときは、（副）運航管理者又は船長の指示を受けて、運送申込人の立</p>	□	<p>第5条関係</p> <p>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。</p> <p>2 自動車航送を伴わない旅客船の場合は第1項(4)を削除する。</p> <p>3 自動車航送を伴わない旅客船の場合は、第3項中「車両の積載貨物」を削除する。</p>

<p>合いのもとに点検し必要な措置を講ずるものとする。</p> <p>4 船長及び陸上作業指揮者は、前3項の措置を講じたときは、直ちに、当該措置を（副）運航管理者に報告するものとする。</p>		
<p style="text-align: center;">第4章 乗下船作業</p> <p>（乗船待ちの旅客及び車両の整理）</p> <p>第6条 駐車場整理係員は、乗船待ちの旅客等が船舶の離着岸作業、車両乗降用施設等の操作又は乗下船する車両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。</p> <p>2 駐車場整理係員は、乗船待ち車両を車種別、行先地別等に区分し、下船する旅客及び車両の通行に支障とならないよう所定の場所に駐車させる。</p> <p>3 駐車場整理係員は、貨物積載車両を点検し、積付け又は固縛の状況が不良と認められるものについては、陸上作業指揮者に報告してその指示を受け、当該車両の運転者に積付けの是正又は再固縛若しくは増固縛を行わせる。点検に際しては重量貨物又は嵩高貨物積載車については特に留意するものとする。</p> <p>4 駐車場整理係員は、駐車中の車両を点検し、燃料洩れの車両があるときは、陸上作業指揮者に報告してその指示を受け、積込みまでに修理させ又は乗船を拒否するものとする。</p> <p>5 陸上作業指揮者は、車両への積載貨物の重量又は形状が大であるため、船内における積込み場所を特定し又は船内において再固縛を施す等考慮する必要があると認められるときは、その旨を船内作業指揮者に連絡する。</p>	<p style="text-align: center;">□</p>	<p>第6条関係</p> <p>1 自動車航送を伴わない旅客船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。」</p> <p>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。</p>
<p>（乗船準備作業）</p> <p>第7条 陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、旅客の乗船及び車両の積込み作業に関し十分な打合わせを行い、各作業員に乗船作業開始時刻を周知する。原則として、旅客については離岸〇〇分前、車両については離岸〇〇分前から乗船作業を開始する。</p> <p>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、それぞれ作業員を配置して可動橋（車両甲板ランプドアを含む。以下同じ。）及び人道橋を架設する。</p> <p>3 船内作業指揮者は、可動橋及び人道橋が確実に架設されてい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。</p>	<p style="text-align: center;">□</p>	<p>第7条関係</p> <p>1 自動車航送を伴わない旅客船の場合は規定する必要はない。</p> <p>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。</p> <p>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。」</p>
<p>（旅客の乗船）</p> <p>（例1）</p> <p>第8条 陸上作業指揮者は、船内作業指揮者の乗船開始の合図を受けた後、陸上の旅客係員に旅客の乗船を開始するよう指示する。（第2項以下は共通）</p> <p>（例2）</p> <p>第8条 陸上作業指揮者は、船内作業指揮者の乗船開始の合図を受けた後、車両の積込みに先立って陸上の旅客係員に旅客の乗船を開始するよう指示する。</p> <p>2 陸上の旅客係員は、旅客を乗船口に誘導する。</p> <p>3 船内の旅客係員は、旅客を乗船口から船内へ誘導する。</p> <p>4 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</p>	<p style="text-align: center;">□</p>	<p>第8条関係</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>3 自動車航送を伴わない旅客船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わせを行い、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。」</p>

<p>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。</p>		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。」</p>
<p>(車両の積込み)</p> <p>第9条 陸上作業指揮者は、船内作業指揮者の積込み開始の合図を受けた後、陸上の車両誘導係員に車両の積込みを開始するよう指示する。</p> <p>2 陸上の車両誘導係員は、車両を可動橋の先端まで誘導し、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。）に当該誘導を引継ぐ。この場合、乗車人に対し禁煙及びサイドブレーキの掛け忘れ防止を指示し、かつ、適当な時期にヘッドライトを消灯させておくものとする。</p> <p>3 船内車両誘導係員は、乗船した車両の中に燃料洩れのを発見した場合は船内作業指揮者に報告してその指示を受け、運転者に応急修理をなさしめるか又は下船の措置をとるものとする。</p> <p>4 船内車両誘導係員は、陸上の車両誘導係員から引継ぎを受けた車両をその積付け位置まで誘導する。この場合、既に車両を離れ、客室に移動しつつある乗車人（以下「航送旅客」という。）の安全に十分注意しなければならない。</p> <p>5 航送旅客係員は、航送旅客を客室の通路へ安全に誘導する。</p>	<p>□</p>	<p>第9条関係</p> <p>1 自動車航送を伴わない旅客船の場合は規定する必要はない。</p> <p>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。</p>
<p>(自動車の積付け等)</p> <p>第10条 自動車の積付けは、次のとおりとする。</p> <p>(1) 自動車の負担重量を平均するよう搭載すること。</p> <p>(2) 自動車列の両側に幅60cm以上の通路を船首尾方向に設けること。ただし、やむを得ず自動車列の両側に幅60cm以上の通路設けることができない場合であって、自動車、本船の構造物等の形状等により、通行、避難、消火活動、救助活動等を行うために支障のない場合は、この限りではない。</p> <p>(3) 船首尾両端を除き、横方向に幅1m以上の通路を1条以上設けること。ただし、自動車の前後間において、通行、避難、消火活動、救助活動等を行う場合は、当該活動等を行う箇所に通行、避難、消火活動、救助活動等を行うのに十分な幅（原則60cmとする。）の通路を横方向に設けること。</p> <p>2 船内車両誘導係員は、車両の積付けの際次の措置を講ずる。</p> <p>(1) 運転者に対して、エンジンを止め、灯火装置、ラジオ等電路系統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こと。</p> <p>(2) トレーラーシャーシの積付けに際しては、トレーラーヘッドの運転手に対して、切り離し時のサイドブレーキの指示及び運転手がサイドブレーキをかけたことのアンサーバックを求めることを確実に実施する。</p> <p>(3) 第1号の規定にかかわらず、危険物積載車の運転者に対して運航管理者又は船長の指示を受けて必要に応じ車内にとどまるよう指示すること。また、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ものとする。</p>	<p>□</p>	<p>第10条関係</p> <p>1 自動車航送を伴わない旅客船の場合は規定する必要はない。</p> <p>2 第1項(2)及び(3)自動車渡船構造基準の規定である。消火プランを作成しない事業者の場合は、「ただし書き」を削除する。</p> <p>3 危険物を搭載しないこととしている場合は、第2項(3)を次のように規定する。 「第1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。」</p> <p>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、ラジオ等電路系統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。」</p>

(車止め及び固縛装置取り付け作業等)

第11条 固縛係員は、すべての自動車について車止めを施す。

(例1)

2 固縛係員は、積込まれたトラック、特殊自動車等の大型自動車、危険物積載車及びコンテナに固縛装置を取付ける。ただし、船長の指示があったときは、大型自動車以外の自動車にも固縛装置を取付ける。

(例2)

2 固縛係員は、原則として積込まれたすべてのトラック、特殊自動車、危険物積載車及びコンテナに固縛装置を取付ける。

3 固縛係員は、船内作業指揮者の指示に基づき木材積載車等重心の高い自動車にはオーバーラッシングを行う。

4 船長は、航行中に気象・海象が次表の左欄の条件に達するおそれがあると認めるときは、船内作業指揮者に対し、右欄の車両について車止めの増強、固縛装置の取付け、オーバーラッシング等の実施を指示する。

(例)

	気象・海象	車種等
(1)	船首方向からの風速〇〇m/s以上又は船横方向からの風速〇〇m/s以上 (船首方向からの波高〇m以上又は船横方向からの波高〇m以上)	トラック、特殊自動車等の大型自動車、危険物積載車及びコンテナ
(2)	船首方向からの風速〇〇m/s以上又は船横方向からの風速〇〇m/s以上 (船首方向からの波高〇m以上又は船横方向からの波高〇m以上)	全車両及びコンテナ

5 船内作業指揮者は、前各項の作業終了後、作業が完全に行われたことを確認する。

(離岸準備作業)

第12条 陸上作業指揮者は、搭載予定車両の積込みが終了したときは車両誘導係員を指揮して、直ちに各入口に遮断索を張って通行を禁止し、船内作業指揮者にその旨を連絡する。

2 船内作業指揮者は、前項の連絡を受けたときは、可動橋の収納時刻を決定し陸上作業指揮者に連絡する。ただし、特別の理由がない限り、トラック可動橋の収納時刻は離岸時刻の〇〇分前、乗用車可動橋の収納時刻は離岸時刻の〇〇分前とする。

3 収納時刻となったときは、陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は緊密な連携の下にそれぞれの作業員を指揮して可動橋を収納する。

4 船内作業指揮者は、車両の積込みが終了したときは、作業員を指揮して航送旅客(第10条に定める危険物積載車、ミキサー車、保冷車又は家畜等積載車の運転者又は監視人を除く。)が車両区域内に残留していないことを確認した後、旅客区域と車両区域間の通路又は昇降口を遮断する。

5 陸上作業指揮者は、原則として離岸時刻の〇分前になったときは、旅客の乗船完了を確認した後、船内作業指揮者と連絡をとり作業員を指揮して遮断索を張り人道橋を収納する。

6 船内の旅客係員は、人道橋が収納された後、直ちに舷門を閉鎖する。

7 船内作業指揮者は、前各項の作業が終了したときは、次に掲げる事項を速やかに船長に報告する。

(1) 乗船旅客数及び搭載車両数

(2) 第10条第2項第3号の措置をした場合は、その状況(車種、人員等)

第11条関係

1 自動車航送を伴わない旅客船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 自動車航送を伴わない旅客船の場合は、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。」

<p>(離岸作業)</p> <p>第13条 陸上作業指揮者は、離岸準備作業完了後、適切な時期に出港を放送させる（発航ベルを鳴らさせる）とともに、見送り人等が離岸作業により危害を受けないよう退避させ、岸壁上の状況が離岸に支障ないことを確認して、その旨を船内作業指揮者に連絡し、綱取係員を所定の位置に配置する。</p> <p>2 船長は、すべての出港準備作業が完了したことを確認したならば、他の船舶の動静その他周囲の状況が出港に支障のないことを確認のうえ、係留索を放させ慎重に離岸、出港する。</p> <p>3 陸上作業指揮者は、船長の指示により綱取係員を指揮して迅速、確実に係留策を放す。</p>	□	<p>第13条関係</p> <p>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。</p>
<p>(船内巡視)</p> <p>第14条 船内巡視は、別紙〇に定める組織及び要領により実施する。</p> <p>2 船長は、荒天等のため臨時の巡視の必要を認めるときは、臨時船内巡視班を編成して前項以外の巡視を実施させる。</p> <p>3 船内巡視員は、異常の有無（安全確保上改善を必要とする事項がある場合は当該事項を含む。）を船長又は当直航海士に報告し、巡視結果を巡視記録簿に記録する。</p>	□	<p>第14条関係</p> <p>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。</p>
<p>(着岸準備作業)</p> <p>第15条 (副) 運航管理者は、船長から入港連絡を受けたならば陸上作業指揮者に対し着岸準備作業の開始を指示する。</p> <p>2 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、可動橋及び人道橋の架設等に必要な作業員を配置し、着岸準備を行う。</p>	□	<p>第15条関係</p> <p>自動車航送を伴わない旅客船の場合は第2項を次のとおり規定する。</p> <p>「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。」</p>
<p>(着岸作業)</p> <p>第16条 陸上作業指揮者は、綱取係員を指揮して迅速、確実に綱取作業を実施する。この場合、陸上作業指揮者は、作業員が係留索の発射又は係留索の急緊張等により危害を受けることのないよう十分注意する。</p> <p>2 船内作業員は、船長の指示により迅速、確実に係留作業を実施する。</p> <p>3 船内作業指揮者は、船内の旅客係員を指揮して、船内放送等により着岸時の衝撃による旅客の転倒事故を防止するため、旅客へ着席や手すりへの掴まりを指示する。</p>	□	
<p>(係留中の保安)</p> <p>第17条 船長及び(副) 運航管理者は、係留中、旅客及び車両の安全に支障のないよう係留方法並びに可動橋及び人道橋の保安に十分留意する。</p>	□	<p>第17条関係</p> <p>自動車航送を伴わない旅客船の場合は次のとおり規定する。</p> <p>「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。」</p>
<p>(下船準備作業)</p> <p>(例1)</p> <p>第18条 船長は、入港に先立ち適切な時機に船内作業指揮者に車両のオーバーラッシング及び固縛装置の取りはずしを指示する。</p> <p>2 船内作業指揮者は、前項の指示を受けたときは固縛係員を指揮してオーバーラッシング及び固縛装置を取りはずす。</p> <p>3 船長は、船体が完全に着岸したことを確認した後、船内作業指揮者に下船のために必要な作業の開始を指示する。</p> <p>4 船内作業指揮者は、前項の指示を受けたときは船内作業員を指揮して、車両区域の出入口を開放し、陸上作業指揮者と緊密な連携のもとに可動橋、人道橋を架設し、舷門を開放する。</p> <p>5 船内作業指揮者は、可動橋の架設完了を確認した後、固縛係員を指揮して車両の車止めを取りはずす。</p>	□	<p>第18条関係</p> <p>1 自動車航送を伴わない旅客船の場合は規定する必要はない。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

<p>6 船内作業指揮者は、船内の旅客係員を指揮して適切な時機に船内放送等により乗客に下船準備の案内をする。 (例2) 第18条 船長は、船体が完全に着岸したことを確認した後、船内作業指揮者に下船のために必要な作業の開始を指示する。 2 船内作業指揮者は、前項の指示を受けたときは船内作業員を指揮して、車両区域の出入口を開放、車両のオーバーラッシング及び固縛装置を取りはずし、陸上作業指揮者と緊密な連携のもとに可動橋、人道橋を架設し、舷門を開放する。 3 (例1)の5に同じ。 4 (例1)の6に同じ。</p>		
<p>(旅客の下船) (例1) 第19条 船内の旅客係員は、船内作業指揮者の指揮を受け、〇〇舷門にあって人道橋の架設完了を確認した後、旅客を誘導して下船させる。 (例2) 第19条 船内の旅客係員は、船内作業指揮者の指揮を受け、車両の下船が完了したことを確認した後、旅客を誘導して下船させる。</p>	□	<p>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 自動車航送を伴わない旅客船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。」</p>
<p>(車両の陸揚げ) 第20条 船内作業指揮者は、船内の旅客係員を指揮して航送旅客の乗車に先立ち船内放送等により次の事項を周知する。 (1) 運転者は、係員の指示に従ってエンジンを始動すること。 (2) 航送旅客は、車両甲板では禁煙を厳守すること。 2 船内作業指揮者は、着岸後、船内車両誘導係員を指揮して航送旅客を乗車させる。 3 陸上作業指揮者は、可動橋及びその付近の状況に異常のないことを確認した後、通行止めをとき、船内作業指揮者に陸揚げの合図をする。 (例1) 4 船内作業指揮者は、前項の合図を受けたときは、船内における車両の陸揚げ準備が完了していることを確認した後、船内車両誘導係員に車両の陸揚げを開始させる。(第5項以下は共通) (例2) 4 船内作業指揮者は、前項の合図を受けたときは、船内における車両の陸揚げ準備が完了していることを確認した後、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に車両の陸揚げを開始させる。 5 船内車両誘導係員は、車両を可動橋上に停止させることのないように誘導する。 6 船内車両誘導員は、トレーラーシャーシの陸揚げに際しては、トレーラーヘッドの運転手に対して接続作業時のサイドブレーキの指示及び運転手がサイドブレーキをかけたことのアンスーバックを求めることを確実に実施する。 7 陸上作業指揮者は、車両の陸揚げに際しては、陸上作業員を指揮して可動橋及びその付近並びに陸上構</p>	□	<p>第20条関係 1 自動車航送を伴わない旅客船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)。</p>

<p>内における車両通行の安全の確保に当たる。</p>		
<p>(下船の終了) 第21条 陸上作業指揮者は、船内作業指揮者から旅客及び車両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可動橋及び人道橋を収納する。 2 陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、旅客及び車両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。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>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 自動車航送を伴わない旅客船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。」</p>
<p>(車両の積込み等の中止) 第22条 船内作業指揮者及び陸上作業指揮者は、気象・海象の変化その他の理由により、車両の積込み又は陸揚げが危険になったと認めるときは、作業を中断し、船長及び(副)運航管理者にその旨を連絡する。 2 船長は、前項の連絡を受けたときは、作業現場の状況を確認し、(副)運航管理者と協議して作業を中止するか否かを決定する。 3 船長及び(副)運航管理者は、作業の中止又は継続を決定したときは、直ちに船内作業指揮者及び陸上作業指揮者にその旨を指示する。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第22条関係 自動車航送を伴わない旅客船の場合は規定する必要はない。</p>
<p>第5章 旅客の遵守事項等の周知</p> <p>(乗船待ち旅客に対する遵守事項等の周知) 第23条 (副)運航管理者は、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。周知事項の掲示は駐車場及び旅客待合所とする。 (例) (1) 旅客及び車両は、乗下船時、係員の誘導に従うこと。 (2) 車両は、乗下船時、徐行すること。 (3) 車両は、乗下船時、乗降中の他の車両の前に割込まないこと。 (4) 車両は、乗船時、係員の指示に従いヘッドライトを消灯すること。(夜間) (5) 車両甲板における喫煙その他火気の取扱いは禁止されていること。 (6) 車両甲板は、航行中、立入りが禁止されること。 (7) 車両甲板で下車する際は、必ずエンジンを止め、サイドブレーキを引き、すべてのスイッチを切り、施錠しておくこと。 (8) 船内においては、船長その他の乗組員の指示に従うこと。 (9) 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。 (10) 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。)</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第23条関係 1 (例)は参考として例示したものである。 2 自動車航送を伴わない旅客船の場合は、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。</p>

<p>(乗船旅客に対する遵守事項等の周知)</p> <p>第24条 船長は、旅客が乗船している間適宜の時間に次の事項を放送等(ビデオ放送その他の方法を含む。)により周知しなければならない。</p> <p>(1) 旅客の禁止行為が掲示されている場所及びその主要事項</p> <p>(2) 救命胴衣の格納場所、着用方法</p> <p>(3) 非常の際の避難要領(非常信号、避難経路等)</p> <p>(4) 車両区域内における注意事項</p> <p>(例)</p> <p>① 車止め及び固縛装置は自分ではずさないこと。</p> <p>② エンジンの始動は、係員の指示に従って行うこと。</p> <p>③ 車両の運転は、乗組員の誘導に従い、徐行すること。</p> <p>(5) 病気、盗難等が発生した場合の乗組員への通報</p> <p>(6) 高速航行中におけるシートベルトの着用</p> <p>(7) その他旅客が遵守すべき事項</p> <p>(例)</p> <p>① 下船及び非常の際は、係員の指示に従うこと。</p> <p>② 航海中、許可なく車両区域に立入らないこと。</p> <p>③ 下船の際は、係員の指示に従って車両区域に入ること。</p> <p>2 船長は、船内の見やすい場所に前項各号の事項を掲示しておかなければならない。</p>	□	<p>第24条関係</p> <p>1 自動車航送を伴わない旅客船の場合は第1項(4)を削除する。</p> <p>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つては、これを規定して差し支えない。</p> <p>3 (例)は、カーフェリーの場合の一例である。</p> <p>4 第1項中「放送等」について、放送設備のない船舶にあつては口頭による周知としてもよい。</p>												
<p style="text-align: center;">第6章 はしけ取り作業</p> <p>(はしけ取り作業)</p> <p>第25条 (副) 運航管理者は、就航船舶(以下「本船」という。)と陸上との間の旅客の輸送に小型の舟艇(以下「はしけ」という。)を使用する場合は、その運航に関し、次の措置を講じなければならない。</p> <p>(1) 使用するはしけが良好な状態にあることを確認すること。</p> <p>(2) 使用するはしけとの連絡体制が確立されていること。</p> <p>(3) 旅客が、岸壁から本船へ移乗するまで及び本船から移乗した後岸壁に上陸するまでの安全を確保すること。</p> <p>(4) 本船の入港前に、船長と十分連絡を取り、はしけによる旅客の輸送を安全に行うかどうかを確認すること。</p> <p>2 船長又は(副)運航管理者は、はしけによる旅客の輸送が危険であると判断したときは、直ちに作業を中止しなければならない。</p> <p>3 (副)運航管理者は、本船付近(停泊予定地点を含む。)及び岸壁付近を含む海域の気象・海象が次の条件の一に達しているときは、はしけによる旅客の輸送を中止しなければならない。</p> <p>(例)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">港名</th> <th style="width: 35%;">気象・海象</th> <th style="width: 20%;">風向・風速</th> <th style="width: 30%;">波高</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>〇〇港</td> <td></td> <td>〇〇・〇〇m/s以上</td> <td>m以上</td> </tr> <tr> <td>〇〇港</td> <td></td> <td>〇〇・〇〇m/s以上</td> <td>m以上</td> </tr> </tbody> </table>	港名	気象・海象	風向・風速	波高	〇〇港		〇〇・〇〇m/s以上	m以上	〇〇港		〇〇・〇〇m/s以上	m以上	□	<p>第25条関係</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
港名	気象・海象	風向・風速	波高											
〇〇港		〇〇・〇〇m/s以上	m以上											
〇〇港		〇〇・〇〇m/s以上	m以上											

【一般航路事業者用】事故処理基準 作成要領 (チェックマニュアル)

事故処理基準 (ひな形)	確認	作成要領
<div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">一般航路事業者用</div> 事 故 処 理 基 準 (ひな形) 令和 年 月 日 ○○○○株式会社 目 次 第 1 章 総則 第 2 章 事故等発生時の通報 第 3 章 事故の処理等 第 4 章 非常対策本部の設置等		
第 1 章 総則 (目的) 第 1 条 この基準は、安全管理規程に基づき、当社の運航中の船舶に係る事故等の処理に関し、安全管理規程の運用上の基準を明確にすることにより、事故等処理を迅速かつ適切に実施し、人命の安全の確保と損害の局限を図るとともに、事故等の原因等を究明し、将来の船舶の運航の安全に資することを目的とする。	□	
(事故等の範囲) 第 2 条 この基準において、「事故」とは当社の運航中の船舶に係る(1)～(4)に掲げる事象をいい、「事故等」とは事故及び第 2 項の事態 (以下「インシデント」という。)をいう。 (1) 旅客、乗組員又はその他の乗船者の死亡、行方不明、負傷若しくは疾病 (新型コロナウイルス感染症を除く) 又はその他の人身事故 (以下「人身事故」という。) (2) 衝突、乗揚げ、火災、浸水、漂流、行方不明、機関停止等重大な機関故障又はその他の救助を必要とする船舶の海難事故 (3) 航路の障害、港湾施設の損傷又は荒天等による運航の阻害 (4) 強取 (乗っ取り)、殺人、傷害又は暴行・脅迫等の不法行為による運航の阻害 2 この基準において、「インシデント」とは、旅客の輸送に従事する船舶における前項の事象に至るおそれのある次に掲げる事態をいう。 (1) 機関不良又は船舶へ装備された機器・装置等の故障により通常の運航が阻害された事態 (2) 機関不良又は船舶へ装備された機器・装置等からの油漏れ (3) 避難港へ入港するに至った事態 (4) 航行中において、岸壁又は他の船舶等との衝突を回避するため、乗組員が緊急の操作を行った事態 (5) 離着岸作業中の係船策の破断 (6) その他の前項の事象に至るおそれがあると認められる事態 (7) 前号に掲げるもののほか、所轄地方運輸局が特に必要と認めて報告を指示したもの	□	第 2 条関係 1 ひな形に準拠した内容を規定すること。 2 第 2 項の具体例【第 2 項 (4) の例】 (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 のところで停止したため、衝突をまぬがれた。

<p>(軽微な事故への準用) 第3条 本事故処理基準は、必要に応じ、前条に定める事故以外の当社の運航中の船舶に係る事故に準用するものとする。</p>	□	<p>第3条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p style="text-align: center;">第2章 事故等発生時の連絡</p> <p>(非常連絡) 第4条 船長は、事故の状況を運航管理者に報告する場合は速報を旨とし、判明したものから逐次追報することにより次条の項目を網羅するよう心がけなければならない。 2 船長の海上保安官署等への連絡は、初動時は「118番」による。以後、別表「官公署連絡表」により最寄りの海上保安官署等に行うものとする。 3 運航管理者は事故が発生したときは、速やかに、事故の状況について判明したものから逐次電話又は口頭で運輸局等に報告するものとする。インシデントが発生したときは、被害発生に及ばないことを見極めた上、後日資料化するものとするが、同種事案が再発する可能性が高い場合は、遅滞なく、その状況を運輸局等に報告するものとする。非常連絡事項を記載した報告様式を船舶及び事務所に備え置くものとする。 4 非常連絡は、原則として、次表によるものとする。ただし、事故の内容によっては、運航管理者の判断で、運輸局等及び海上保安部等を除き連絡すべき範囲を限定することができる。</p> <p>(例) 非常連絡表</p>	□	<p>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、連絡先（電話番号、メールアドレス等）、連絡手段及び連絡方法（無線局呼出符号、VHF呼出名称、電話等）を記載する。 2 「非常連絡表」は別表として差し支えない。 3 「非常連絡表」には、選任されているすべての安全統括管理者、運航管理者、副運航管理者及び運航管理補助者の氏名、電話番号を表記すること。 4 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。</p>

(非常連絡事項)

第5条 事故等が発生した場合の連絡は、原則として次の区分により行うものとする。

(1) 全事故等に共通する事項

- ① 船名
- ② 日時
- ③ 場所
- ④ 事故等の種類
- ⑤ 死傷者の有無
- ⑥ 救助の要否
- ⑦ 当時の気象・海象

(2) 事故等の態様による事項


事故等の種類		連絡事項
a	衝突	<ul style="list-style-type: none"> ① 衝突の状況（衝突時の両船の針路、速力等又は岸壁等への接近状況） ② 船体、機器、車両の損傷状況 ③ 浸水の有無（あるときはd項） ④ 流出油の有無（あるときはその程度及び防除措置） ⑤ 自力航行の可否 ⑥ 相手船の船種、船名、総トン数、（用）船主・船長名（できれば住所、連絡先） <ul style="list-style-type: none"> - 船舶衝突の場合 ⑦ 相手船の状況（船体損傷の状況、死傷者の有無、救助の要否等） <ul style="list-style-type: none"> - 船舶衝突の場合
b	乗揚げ	<ul style="list-style-type: none"> ① 乗揚げの状況（乗揚げ時の針路、速力、海底との接触箇所、船体傾斜、吃水の変化、陸岸との関係等） ② 船体周囲の水深、底質及び付近の状況 ③ 潮汐の状況、船体に及ぼす風潮及び波浪の影響 ④ 船体、機器、車両の損傷状況 ⑤ 浸水の有無（あるときはd項） ⑥ 離礁の見通し及び陸上からの救助の可否 ⑦ 流出油の有無（あるときはその程度及び防除措置）
c	火災	<ul style="list-style-type: none"> ① 出火場所及び火災の状況 ② 出火原因 ③ 船体、機器、車両の損傷状況 ④ 消火作業の状況 ⑤ 消火の見通し
d	浸水	<ul style="list-style-type: none"> ① 浸水箇所及び浸水の原因 ② 浸水量及びその増減の程度 ③ 船体、機器、車両の損傷状況 ④ 浸水防止作業の状況 ⑤ 船体に及ぼす風浪の影響 ⑥ 浸水防止の見通し ⑦ 流出油の有無（あるときはその程度及び防除措置）

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の場合は車両に関する事項を削除する。



e	強取、殺人 傷害、暴行 等の不法行 為	① 事件の種類 ② 事件発生の際の端緒及び経緯 ③ 被害者の氏名、被害状況等 ④ 被疑者の人数、氏名等 ⑤ 被疑者が凶器を所持している場合は、その種類、数量等 ⑥ 措置状況		
f	人身事故 (行方不明 を除く)	① 事故の発生状況 ② 死傷者数又は疾病者数 ③ 発生原因 ④ 負傷又は疾病の程度 ⑤ 応急手当の状況 ⑥ 緊急下船の必要の有無		
g	旅客、乗組 員等の行方 不明	① 行方不明が判明した日時及び場所 ② 行方不明の日時、場所及び理由(推定) ③ 行方不明者の氏名等 ④ 行方不明者の遺留品等		
h	その他の事 故	① 事故の状況 ② 事故の原因 ③ 措置状況		
i	インシデ ント	① インシデントの状況 ② インシデントの原因 ③ 措置状況		
<p>第3章 事故の処理等</p> <p>(船長のとるべき措置)</p> <p>第6条 事故が発生したときに、旅客の安全、船体、車両の保全のために船長が講ずべき必要な措置はおおむね次のとおりである。</p> <p>(1) 海難事故の場合</p> <p>① 損傷状況の把握及び事故局限の可否の検討</p> <p>② 人身事故に対する早急な救護</p> <p>③ 連絡方法の確立(船内及び船外)</p> <p>④ 旅客への正確な情報の周知及び状況に即した適切な旅客の誘導</p> <p>⑤ 二次災害及び被害拡大を防止するための適切な作業の実施</p> <p>(2) 不法事件の場合</p> <p>① 被害者に対する早急な救護</p> <p>② 不法行為者の隔離又は監視</p> <p>③ 連絡方法の確立(船内及び船外)</p> <p>④ 旅客に対する現状及び措置状況の周知と旅客の軽率な行為の禁止</p> <p>⑤ 不法行為が継続している場合、中止を求める不法行為者への説得</p>			<p>第6条関係</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	□
<p>(運航管理者のとるべき措置)</p> <p>第7条 運航管理者は、通常連絡、入港連絡等の船長からの連絡が異常に遅延している場合又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に必要な措置を講じなければならない。</p> <p>2 運航管理者は、前項の措置を講じたにもかかわらず船舶の動静を把握できないときは、直ちに関係海上保安官署等に連絡するとともに第4条(非常連絡)に従って関係者に通報しなければならない。</p> <p>3 事故の発生を知ったとき又は船舶の動静が把握できないときに運航管理者がとるべき必要な措置はおおむね次のとおりである。</p>				□

<p>(1) 事故の実態把握及び救難に必要な情報の収集及び分析 (2) 海上保安官署への救助要請 (3) 行方不明者の捜索又は本船の救助のための捜索船又は救助船等の手配 (4) 必要人員の派遣及び必要物資の補給等 (5) 船長に対する必要事項の連絡及び助言 (6) 医師、病院、宿舎の手配等の旅客の救護のための措置 (7) 乗船客の氏名の確認及びその連絡先への通知</p>														
<p>(事故処理組織) 第8条 非常対策本部を設置する場合以外の運航管理者が行う事故の処理に必要な組織は次のとおりとする。 (例) 事故処理組織表</p>  <p>2 運航管理者は、事故の種類、規模に応じて前項の組織又は要員を変更することができる。 3 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 運航管理者は、非常対策本部が発動されることとなった場合は、それが確立されるまでの間、本条による組織で事故処理を継続し、これを円滑に引継がなければならない。</p>	<p style="text-align: center;">□</p>	<p>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)</p> <table border="1" data-bbox="1798 751 2754 1451"> <thead> <tr> <th></th> <th>職務</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>経営の責任者</td> <td>総指揮</td> </tr> <tr> <td>安全統括管理者、 運航管理者</td> <td>総指揮補佐又は総指揮</td> </tr> <tr> <td>救難対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ " ○○○○</td> <td>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。</td> </tr> <tr> <td>旅客対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ " ○○○○</td> <td>旅客及び被災者の把握、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。</td> </tr> <tr> <td>庶務対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ " ○○○○</td> <td>被災者の近親者への連絡及び世話、報道関係者の応待（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。</td> </tr> </tbody> </table>		職務	経営の責任者	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 ○○○○ " ○○○○	旅客及び被災者の把握、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、報道関係者の応待（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。
	職務													
経営の責任者	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 ○○○○ " ○○○○	旅客及び被災者の把握、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、報道関係者の応待（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。													
<p>(医療救護の連絡等) 第9条 船長及び運航管理者は、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こととし、不在の場合は別表「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。</p>	<p style="text-align: center;">□</p>													
<p>(現場の保存) 第10条 船長及び運航管理者は、事故の処理後関係海上保安官署等と連絡をとりつつ、運航に支障のない限り事故の原因の調査を行うとともに、事件の捜査の対象となる場所及び物品の保存に努めなければならない。</p>	<p style="text-align: center;">□</p>	<p>第9条～第10条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>												

(事故調査委員会)
 第11条 事故調査委員会の組織及び編成は、原則として次のとおりとする。
 (例) 事故調査委員会

	職名
委員長	経営の責任者
副委員長	安全統括管理者 運航管理者
委員	海務部長 総務部長 営業部長 副運航管理者(関係航路)

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4章 非常対策本部の設置等
 (組織及び編成)
 第12条 非常対策本部の組織及び編成は、次のとおりとする。
 (例1)
 (本社)

```

  graph TD
    subgraph MainOffice [本社]
      M1[本部長 経営の責任者]
      M2[副本部長 安全統括管理者  
運航管理者]
      M3[本部長付 役員]
    end

    subgraph LocalOffice [現地]
      L1[現地本部長 派遣筆頭役員]
      L2[現地副本部長 副運航管理者]
    end

    M1 --- L1
    M2 --- L2
    M3 --- L1

    subgraph MainDept [本社 各課]
      MD1[救難対策部 部長 海務部長  
部員 海務部員]
      MD2[旅客対策部 部長 業務部長  
部員 業務部員]
      MD3[貨物対策部 部長 貨物部長  
部員 貨物部員]
      MD4[広報対策部 部長 総務部長  
部員 総務部員]
      MD5[庶務対策部 部長 総務部長  
部員 総務、経理部員]
    end

    subgraph LocalDept [現地 各課]
      LD1[救難対策部 部長 副運航管理者  
部員 海務及び支店員]
      LD2[旅客対策部 部長 業務部副部長  
部員 業務及び支店員]
      LD3[貨物対策部 部長 貨物部副部長  
部員 支店員]
      LD4[広報対策部 部長 支店長  
部員 総務及び支店員]
      LD5[庶務対策部 部長 支店長  
部員 支店員]
    end

    MD1 --- LD1
    MD2 --- LD2
    MD3 --- LD3
    MD4 --- LD4
    MD5 --- LD5
  
```

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)」

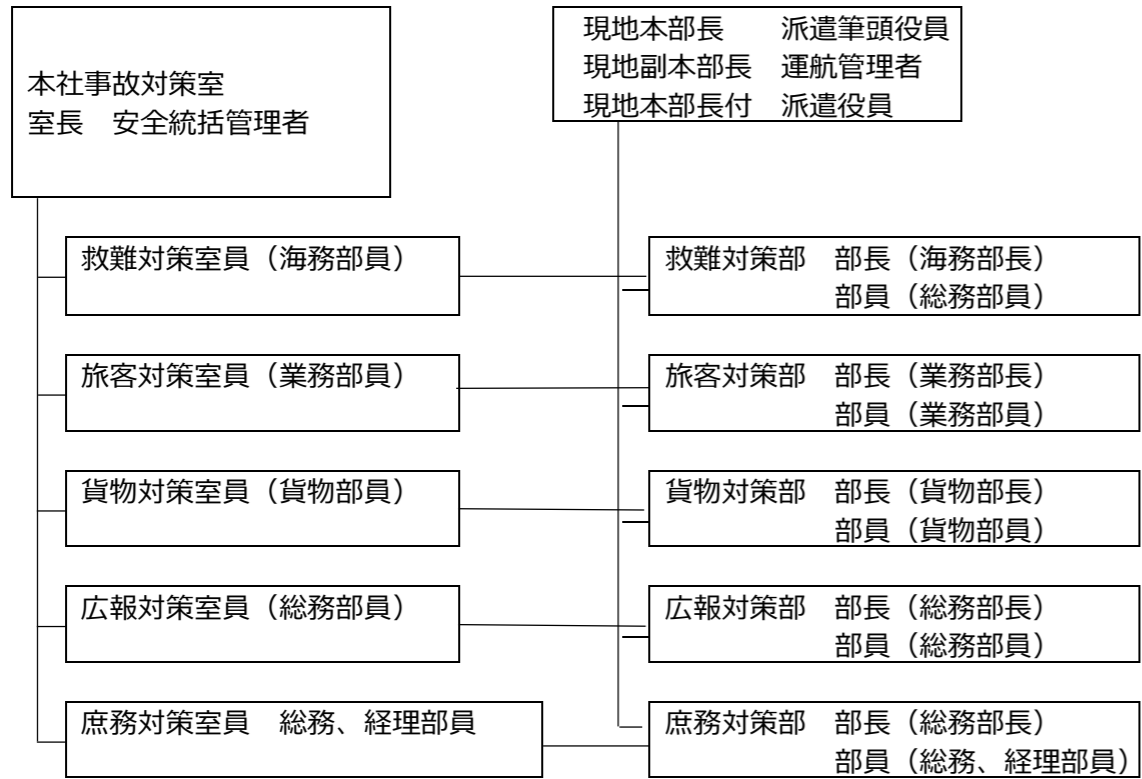
```

  graph LR
    E2[本部長 経営の責任者  
副本部長 安全統括管理者  
本部長付 運航管理者]
    
    E2 --- E2_1[救難対策部 部長.....  
部員.....]
    E2 --- E2_2[旅客対策部 部長.....  
部員.....]
    E2 --- E2_3[庶務対策部 部長.....  
部員.....]
  
```

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。

(例2)
(本社)

本部長 経営の責任者



(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 本社本部員の職務

	例1の場合	例2の場合
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、本部員を指揮、監督する。	同左
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場合は、その職務を代行する。	
本社事故対策室長		本社事故対策室長は、本部長の定める事故処理の基本方針に従い、本社の事故処理業務を調整し、本社対策室員を指揮して本部長を補佐する。

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。

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本社及び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。	
対策部(室)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。	対策室員は、対策室長の命を受け、所管の事故処理業務を実施する。

2 現地本部員の職務

	例1の場合	例2の場合
現地本部長	現地本部長は、事故処理の基本方針に基づき現地処理方針を定め、現地の各対策部長を指揮して現地における事故処理業務を統轄し、業務の進捗状況について逐次本部長に報告する。	同左
現地副本部長	現地副本部長は、現地本部長の定める現地処理方針に従い、各部の事故処理業務を調整し、部下職員を指揮して現地本部長を補佐するとともに、現地本部長が指揮をとれない場合は、その職務を代行する。	同左
現地本部長付		現地本部長付は、現地本部長の諮問に応じ、現地処理方針の策定に参画するとともに、事故処理に関する現地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、現地本部長を補佐する。
現地各対策部長	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現地本部長に報告する。	同左
現地対策部員	前項「対策部員」の職務に同じ。	同左

3 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
-------	--

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
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 自動車航送を伴わない旅客船の場合は車両に関する事項を削除する。

旅客対策部	<ul style="list-style-type: none"> 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 運賃の払い戻しに関する事。 ⑧ 旅客に係る補償に関する事。 ⑨ その他旅客対策に関する事。 		
貨物対策部	<ul style="list-style-type: none"> ① 車両、貨物、手小荷物及び郵便物のリストの作成に関する事。 ② 車両、貨物、手小荷物及び郵便物の損傷及び紛失の状況の把握に関する事。 ③ 車両、貨物、手小荷物及び郵便物の引き渡しに関する事。 ④ 車両、貨物、手小荷物等に係る補償に関する事。 ⑤ その他貨物対策に関する事。 		
広報対策部	<ul style="list-style-type: none"> 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 被災者の近親者等への事故情報の提供に関する事。 ③ 報道関係者への事故情報の提供及び便宜供与に関する事。 ④ その他事故に係る広報に関する事。 		
庶務対策部	<ul style="list-style-type: none"> ① 対策本部の編成に関する社内への周知及び本部の設営に関する事。 ② 見舞い及び弔意に関する事。 ③ 本部の経理に関する事。 ④ 本部要員の健康管理に関する事。 ⑤ その他庶務に関する事。 		