

【個人海上タクシー事業者用】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; border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">個人海上タクシー事業者用</div> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">安全管理規程 (個人海上タクシー事業者用)</p> <p style="text-align: center;">この規程は、令和 年 月 日より実施する。</p> <p style="text-align: center;">事業者名 _____</p> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">目 次</p> <ul style="list-style-type: none"> 第1章 総 則 第2章 経営の責任者の責務 第3章 安全統括管理者及び運航管理者等の選解任 第4章 安全統括管理者及び運航管理者等の勤務体制及び職務並びに権限 第5章 運航計画の作成等及び運航に必要な情報の収集・伝達 第6章 運航の可否判断 第7章 輸送に伴う作業の安全の確保 第8章 輸送施設の点検整備 第9章 海難その他の事故の処理 第10章 安全に関する教育、訓練及び見直し等 第11章 雑 則 		
<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、当社の使用する船舶の業務（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業務実施の基準を明確にし、もって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"/>	<p>第1条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>

<p>【用語の意義】</p> <p>第2条 この規程における用語の意義は、次に定めるところによる。</p> <p>(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）</p> <p>(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</p> <p>(3) 安全重点施策：輸送の安全を確保する方針に沿って追求し、達成を目指すための具体的施策</p> <p>(4) 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。</p> <p>(5) 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轄責任者をいい、経営の責任者が兼任する</p> <p>(6) 運航管理補助者：運航管理者の職務を補佐し、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</p> <p>(7) 陸上連絡員：船長が安全統括管理者及び運航管理者を兼務している場合は、陸上に勤務する運航管理補助者をいい、船長が前两者を兼務せず安全統括管理者及び運航管理者を兼務する者が陸上勤務している場合は、運航管理者をいう。</p> <p>(8) 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</p> <p>(9) 発航：現在の停泊場所を解らんして次の目的港への航海を開始すること</p> <p>(10) 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</p> <p>(11) 基準航行：基準経路を基準速力により航行すること</p> <p>(12) 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</p> <p>(13) 運航：「発航」、「基準経路及び基準速力による航行の継続」又は「着棧」を行うこと</p> <p>(14) 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</p> <p>(15) 運航基準図：航行経路（起終点、寄港地、針路、変針点等）、標準運航時間、航海速力、船長が直接操船する区間、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</p> <p>(16) 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</p>	□	<p>第2条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<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3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、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) 安全重点施策の策定及び確実な実行</p> <p>(3) 重大な事故等に対する確実な対応</p> <p>(4) 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>(5) 安全管理体制の見直し</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>（安全重点施策）</p> <p>第4条 経営の責任者は、関係法令の遵守及び安全最優先の原則の方針に沿って、具体的な施策を実現するため、達成度が把握できるような安全重点施策を策定、実施する。また、毎年この見直しを行う。</p>	□	<p>第4条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>

<p>第3章 安全統括管理者及び運航管理者等の選解任</p> <p>(安全統括管理者の選任)</p> <p>第5条 経営の責任者は、海上運送法施行規則第23条の4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又は自ら兼任する。</p>	□	<p>第5条関係</p> <p>ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(運航管理者の選任)</p> <p>第6条 経営の責任者は、海上運送法施行規則第23条の4の3に規定された要件に該当する者の中から運航管理者を選任又は自ら兼任する。</p>	□	<p>第6条関係</p> <p>ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(安全統括管理者及び運航管理者の解任)</p> <p>第7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、安全統括管理者又は運航管理者を解任(自ら兼務している場合は兼務を解く)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>(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</p> <p>(3) 安全管理規程に違反することにより、その職務を引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き</p>	□	<p>第7条関係</p> <p>ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(運航管理補助者の選任及び解任)</p> <p>第8条 経営の責任者は、運航管理補助者を選解任する。</p>	□	<p>第8条関係</p> <p>ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>第4章 安全統括管理者及び運航管理者等の勤務体制及び職務並びに権限</p> <p>(安全統括管理者等の勤務体制)</p> <p>第9条 安全統括管理者、運航管理者及び運航管理補助者は、船舶を運航中は常時連絡できる体制になければならない。</p>	□	<p>第9条関係</p> <p>ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(安全統括管理者の職務及び権限)</p> <p>第10条 安全統括管理者の職務及び権限は、次のとおりとする。</p> <p>(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。</p> <p>(2) 安全重点施策の進捗状況、情報伝達及びコミュニケーションの確保、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>第10条関係</p> <p>ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(運航管理者の職務及び権限)</p> <p>第11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) 船長の職務権限に属する事項を除き、船舶の運航の管理及び輸送の安全に関する業務全般(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を図ること。</p> <p>(2) 船舶の運航に関し、(船長と協力して)輸送の安全を図ること。</p> <p>(3) 運航管理補助者を指揮監督すること。</p>	□	<p>第11条関係</p> <p>ひな形に準拠した内容を規定すること。</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>3 運航管理者が陸上連絡員の場合は、次条(1)から(4)号を実施するものとする。</p>		
<p>(運航管理補助者の職務)</p> <p>第12条 運航管理補助者は、運航管理者を補佐するほか、運航管理者がその職務を執行できないときは、その職務を代行するものとする。また、運航管理者の指揮を受けて次の事項を実施するものとする。</p> <p>(1) 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実施</p> <p>(2) 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</p> <p>(3) 陸上施設の点検及び整備</p> <p>(4) 乗船待ちの旅客に対する遵守事項等の周知</p>	□	<p>第12条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>第5章 運航計画の作成等及び運航に必要な情報の収集・伝達</p> <p>(運航計画の作成及び変更)</p> <p>第13条 運航計画を作成及び変更する場合は、運航管理者は使用船舶の性能、使用棧橋付近の状況、航路の交通状況及び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。</p> <p>2 船舶、陸上施設又は港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、運航管理者は、運航休止、寄港地変更等の措置をとらなければならない。</p> <p>3 前2項により作成又は変更された運航計画は、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13条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(配乗計画の作成及び変更)</p> <p>第13条の2 配乗計画を作成又は改定する場合は、運航管理者は法定職員が適正に確保されているか、乗組員が過労になることはないか、航路に精通した船舶職員が乗組むこととなっているか、小型船舶にあつては、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か等について、その安全性を検討するものとする。</p>	□	<p>第13条の2関係 小型船舶を有しない場合は、第1項中「、小型船舶にあつては、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か」を削除する。</p>
<p>(運航管理者の措置)</p> <p>第14条 運航管理者は、次に掲げる事項を把握するものとする。</p> <p>気象・海象に関する情報、港内事情、陸上施設の状況、水路通報、港長公示等官公庁の発する運航に関する情報、乗船した旅客数、乗船待ちの旅客数、船舶の動静、その他、航行の安全の確保のために必要な事項</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>(船長の措置)</p> <p>第15条 船長は、次に掲げる場合には必ず陸上連絡員に連絡しなければならない。</p> <p>(1) 発航前点検を終え出港するとき</p> <p>(2) 着岸予定時刻</p> <p>(3) 着岸したとき</p> <p>(4) 別紙【非常連絡事項】に定める事故が発生したとき</p> <p>(5) 航行の安全に係わりを有する船体、機関、設備等の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るものとする。</p> <p>(1) 気象・海象に関する情報</p> <p>(2) 航行中の水路の状況</p>	□	<p>第15条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>

<p>(連絡方法) 第16条 船長と陸上連絡員との連絡は、携帯電話等による。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第16条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(運航基準図等) 第17条 運航管理者は運航基準図を作成しなければならない。運航基準図は別紙のとおりとする。 2 船長は、基準経路、避険線その他必要と認める事項を海図に記入するものとする。 3 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>	<input type="checkbox"/>	<p>第17条関係 運航基準図を別紙として添付すること。</p>
<p>(速力基準等) 第18条 速力基準は、別紙【速力基準表】のとおりとする。 2 船長は、速力基準表を船橋内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>	<input type="checkbox"/>	<p>第18条関係 速力基準表を別紙として添付すること。</p>
<p>(特定航法) 第19条 特定航法については別紙のとおり規定する。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第19条関係 特定航法を要する場合は、海上保安官署の指導演法、自社指導演法等を別紙として添付すること。</p>
<p>第6章 運航の可否判断</p> <p>(発航の可否判断) 第20条 船長は、発航前に運航の可否判断を行い、発航地の気象・海象が別紙【運航可否判断の手順 発航中止条件】に掲げる条件の一に達していると認めるとき、または、航行中に遭遇する気象・海象（視程を含む）に関する情報を確認し、別紙に掲げる条件の一に達するおそれがあると認めるときは、発航を中止しなければならない。 2 船長は、前項の規定に基づき発航の中止を決定したときは、旅客の下船、その他の適切な措置をとらなければならない。 3 陸上連絡要員は、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14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>	<input type="checkbox"/>	<p>第20条関係 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。 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。 3 「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。 4 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） 5 第3項については、総トン数20トン未満の船舶のみで運航している事業者において、荒天時に避航や錨泊の運用を実施しない場合は、規定する必要はない。</p>
<p>(航行の可否判断) 第21条 船長は、周囲の気象・海象（視程を除く）に関する情報を確認し、別紙【運航可否判断の手順 航行中止条件】に掲げる条件の一に達するおそれがあると認めるときは、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取らなければならない。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第21条関係 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>(着積の可否判断) 第22条 船長は、着積予定地の気象・海象に関する情報を確認し、別紙【運航可否判断の手順 着積中止条件】に掲げる条件の一に達するおそれがあると認めるときは、着積を中止し、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>	<input type="checkbox"/>	<p>第22条関係 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>(運航の可否判断等の手順図) 第22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>	<input type="checkbox"/>	<p>第22条の2 関係 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連絡及び記録) 第23条 船長は、運航中止の措置をとったときは、その旨を陸上連絡員に連絡しなければならない。 2 船長は、基準航行の変更、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するものとする。運航中止基準の達した、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。記録は適時まとめて記載してもよい。 3 前項で作成された記録は、最後に記録された日から1年間保存すること。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第23条関係 運航の可否判断を記録する場合は、気象情報及び措置を記録する。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。</p>
<p>(陸上連絡員の援助措置) 第24条 陸上連絡員は、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積橋の手配等適切な援助を行うものとする。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第24条関係 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>第7章 輸送に伴う作業の安全の確保 (作業体制) 第25条 船長は、乗下船する旅客の誘導、離着積時における諸作業を実施する。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第25条関係 作業体制等の実態に合わせて適宜修正を行い規定すること。</p>
<p>(危険物等の取扱い) 第26条 危険物の取扱いは、運航管理者の指示に従い、危険物船舶運送及び貯蔵規則等関係法令の定めるところにより行うものとする。 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の取扱いについては、運航管理者の指示に従い、運送を拒絶するか又は一定の条件をつけて運送を引き受けるものとする。ただし、原則として船室に持ち込むことは拒絶しなければならない。 3 陸上連絡員及び乗員は、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、船長の指示を受けて運送申込人の立会いのもとに点検し、必要な措置を講ずるものとする。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第26条関係 作業体制等の実態に合わせて適宜修正を行い規定すること。</p>
<p>(乗船作業) 第27条 離積10分前になったとき、船長は旅客の乗船を開始する。 2 船長は、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する。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第27条関係 作業体制等の実態に合わせて適宜修正を行い規定すること。</p>
<p>(離積作業) 第28条 船長は、旅客の乗船が完了したときは迅速に離積作業を行う。</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第28条関係 作業体制等の実態に合わせて適宜修正を行い規定すること。</p>

<p>(着棧作業) 第29条 船長は、迅速、確実に係留作業を実施する。 2 船長は、船内放送等により着棧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>第29条関係 作業体制等の実態に合わせて適宜修正を行い規定すること。</p>
<p>(係留中の保安) 第30条 船長及び陸上連絡員は、係留中、旅客の安全に支障のないよう係留方法、タラップ（歩み板）等の乗降用設備の保安に十分留意する。</p>	□	<p>第30条関係 作業体制等の実態に合わせて適宜修正を行い規定すること。</p>
<p>(下船作業) 第31条 船長は、船体が完全に着棧したことを確認する。 2 船長は、タラップ等の乗降用設備を架設し、架設完了を確認した後、旅客を誘導して下船させる。</p>	□	<p>第31条関係 作業体制等の実態に合わせて適宜修正を行い規定すること。</p>
<p>(発航前点検) 第32条 船長は、発航前に船舶及び乗組員の健康状態が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>	□	<p>第32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。 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>(船内点検) 第33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られる場所については発航前に点検を実施する。</p>	□	
<p>(機器点検) 第34条 船長は着棧前、棧橋手前(防波堤手前)等着棧地の状況に応じ安全な海域において、機関の後進、舵等の点検を実施する。一日に何度も離着棧を繰り返す場合もその都度実施する。</p>	□	<p>第34条関係 機関の点検は、棧橋等への衝突等を防止するため、行き脚を制御し、クラッチ等の異状を確認するもので、着棧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。</p>
<p>(乗船待ち旅客に対する遵守事項等の周知) 第35条 陸上連絡員は、乗船待ちの旅客に対して次の事項を周知しなければならない。周知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乗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</p>	□	
<p>(乗船旅客に対する遵守事項等の周知) 第36条 船長は、船内の旅客が見やすい場所に次の事項を掲示しなければならない。 (1) 旅客の禁止事項 (2) 救命胴衣の格納場所及び着用方法 (3) 非常の際の避難要領（非常信号、避難経路等） (4) 病気、盗難等が発生した場合の乗員への通報 (5) 高速航行中におけるシートベルトの着用(シートベルト装備船に限る)</p>	□	<p>第36条関係 シートベルト設置対象船舶以外の船舶の場合は、第1項(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。</p>

<p>(6) 下船及び非常の際には係員の指示に従うこと。</p>		
<p>(旅客に対する救命胴衣の着用に関する指示) 第37条 船長は、救命胴衣の着用に関し、旅客に対し以下の措置を講じなければならない。 (1) 暴露甲板に乗船している旅客には、救命胴衣を着用させること。 (2) 12歳未満の児童には、船室内にいる場合を除き、常時、救命胴衣を着用させること。 (3) 気象、海象の悪化等、利用者の安全確保のために必要と判断される場合は、救命胴衣を着用させること。</p>	<p>□</p>	<p>第37条関係 暴露甲板が次のいずれの要件も満たす場合に限り、(1)中「着用させること。」を「着用させるよう努めること。」とすることができる。(3に掲げる場合を除く。) (1) 船内と船外の境目に固定して施設される手すり・柵、船内と船外の境目を形成する船体の一部及び船内と船外の境目に固定して設置された堅牢な椅子(当該椅子よりも舷端側に進入できないように設置されたものに限る。)など、船外への転落を防止するための設備であって、周囲に高さ75cm以上のもの(以下「船外への転落を防止するための設備」という。)が設けられていること。 (2) 船外への転落の防止に関し、次に定める事項が乗船者から常に見える箇所に表示されていること。この場合、必要に応じて複数の掲示物を表示する。 イ 固定して施設される高さ75cm以上のさく欄手すり等その他の船外への転落を防止するための設備に囲まれた船長が指定した場所(以下「指定場所」という。)の範囲(図示したものに限る。) □ 救命胴衣を着用しないことについて船長の了承を得た場合は、指定場所内に限り着用義務が課されないこと。 ハ 船長は、あらかじめ確認した気象及び海象の予報に基づき船体の動揺が著しく大きくなることが予見されない場合に限り、船長が航行中に指定場所内において救命胴衣を着用しないことを了承すること。 ニ 指定場所内であっても救命胴衣の着用を努めること。 ホ 救命胴衣を着用せずに船外に身を乗り出す行為をしないこと。 ヘ 救命胴衣を着用せずに釣り等(旅客が行う可能性のある船外への転落のおそれがある行為を列挙すること。)の作業をしないこと。 ト 椅子の上で立ち上がらないこと(指定場所が椅子で囲まれている場合のみ。) チ ホ、ヘ、トの行為をする場合は救命胴衣の着用義務が生じること。 リ 指定場所内であっても船体の動揺が著しく大きくなる荒天時には船長の指示に従い救命胴衣を着用すること。2 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船舶による事業として、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11条を以下のとおりとするとともに、第12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、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</p>

		<p>であれば、同様の規定を設ける。</p> <p>「（旅客に対する救命胴衣の着用に関する指示）</p> <p>第11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。</p> <p>(1) 旅客には、常時、救命胴衣の着用を徹底すること。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>
<p>(飲酒等の禁止)</p> <p>第38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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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>	□	<p>第38条関係</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr4_000021.html</p>
<p>第8章 輸送施設の点検整備</p> <p>(船舶検査結果の確認)</p> <p>第39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こと。</p>	□	<p>第39条関係</p> <p>ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(船舶の点検整備)</p> <p>第40条 船長は、船体、機関、諸設備、諸装置等について、点検簿を作成し、それに従って、原則として運航前に1回以上点検を実施するものとする。ただし、当日、発航前点検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。</p> <p>2 船長は、前項の点検中、異常を発見したときは、修復整備の措置を講じなければならない。</p> <p>3 船舶の点検整備を実施したときは、その結果を記録し、1年間保存すること。</p>	□	<p>第40条関係</p> <p>点検簿には点検者、点検箇所等を定めておくものとする。</p>
<p>(陸上施設の点検整備)</p> <p>第41条 運航管理者は、陸上施設チェック表に基づいて、運航前に1回以上、係留施設(浮き桟橋、岸壁、ピット、防舷材)、乗降用施設(タラップ、歩み板)、転落防止施設(ハンドレール、チェーン)等について点検し、異常のある箇所を発見したときは、直ちに修復整備の措置を講じなければならない。</p> <p>2 陸上施設の点検整備を実施したときは、その結果を記録し、1年間保存すること。</p>	□	<p>第41条関係</p> <p>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。</p> <p>2 通船、河川湖沼船等の場合で、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。</p> <p>「 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。」</p>

<p>第9章 海難その他の事故の処理</p> <p>(事故処理にあたっての基本的態度)</p> <p>第42条 事故の処理にあたっては、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) 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42条関係</p> <p>ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(事故等の範囲)</p> <p>第43条 この規程において、「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。</p> <p>(1) 旅客、乗員又はその他の乗船者の死亡、行方不明、負傷若しくは疾病又はその他の人身事故(以下「人身事故」という。)</p> <p>(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</p> <p>(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</p> <p>(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</p> <p>2 この規程において、「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。</p> <p>(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</p> <p>(2) 機器不良又は乗組員等の過失等による船内の機器からの油漏れ</p> <p>(3) 避難港へ入港するに至った事態</p> <p>(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</p> <p>(5) 離着岸作業中の係船策の破断</p> <p>(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</p>	□	<p>第43条関係</p> <p>1 ひな形に準拠した内容を規定すること。</p> <p>2 第2項の具体例</p> <p>(例) 入港地向け通常航行中、濃霧となり視界が急激に悪化したところ自船の位置を見失い、レーダにより航行中、自船前方約20mに突然、防波堤を認めため、機関を後進一杯に転じたところ、防波堤まで数10cmのところまで停止したため、衝突をまぬがれた。</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、事故の状況及び講じた措置を速やかに海上保安官署及び陸上連絡員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 船長から海上保安官署等への速報は、別表「官公署連絡表」により、まず、「118」番に架電し、以後、海上保安官署の指示によるものとする。</p> <p>3 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しなければならない。</p> <p>4 事故が発生したときに、旅客の安全、船体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</p>	□	<p>第44条関係</p> <p>1 「官公署連絡表」は、通常航行している海域に関わるすべての海上保安官署及び運輸局等の名称及び、連絡手段及び連絡方法(緊急呼出「118番」、電話番号、無線局がある場合はVHF呼出名称、無線局呼出符号等)を記載したものを別紙として添付すること。</p> <p>2 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、教本等を備えておく必要がある。</p> <p>※第47条に規定する「医療機関連絡表」を兼用するものを別紙として添付すること。</p>

<ul style="list-style-type: none"> 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 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>(2) 不法事件の場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 被害者に対する早急な救護 ② 不法行為者の隔離又は監視 ③ 連絡方法の確立 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 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>(陸上連絡員のとるべき措置)</p> <p>第45条 陸上連絡員は、通常連絡、着岸連絡等、船長からの連絡が異常に遅延し連絡がない場合、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 陸上連絡員は、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「118」番により海上保安官署に連絡するとともに、関係者に通報しなければならない。</p> <p>3 陸上連絡員は、事故が発生したことを知ったときは、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、被害発生にまで及ばないことを見極めた上、後日記録するものとするが、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。なお、非常連絡事項を記載した報告様式を事務所に備え置くものとする。</p> <p>4 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陸上連絡員がとるべき必要な措置はおおむね次のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 事故の実態把握及び救難に必要な情報の収集 (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 (6) 医師、病院、宿舍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>第45条関係</p> <p>河川湖沼船の場合は、第2項及び第3項中「海上保安官署」を「警察官署等」とする。</p>
<p>(経営の責任者のとるべき措置)</p> <p>第46条 経営の責任者は、事故の状況、被害規模等を把握・分析し、適切に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>	□	<p>第46条関係</p> <p>ひな形に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>(医療救護の連絡等)</p> <p>第47条 船長及び陸上連絡員は、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>(現場の保存)</p> <p>第48条 船長及び陸上連絡員は、事故の処理後、関係海上保安官署等と連絡をとりつつ、事故原因の調査を行うとともに、事件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>第48条関係</p> <p>河川湖沼船の場合は、「関係海上保安官署等」を「警察署等」とする。</p>
<p>(事故の原因等の調査)</p> <p>第49条 運航管理者は、事故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を図るものとする。</p>	□	

<p>第10章 安全に関する教育、訓練及び見直し等</p> <p>(安全教育) 第50条 安全統括管理者は、乗員及び陸上連絡員に対し、安全管理規程、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員に周知徹底を図るものとする。</p>	<input type="checkbox"/>	
<p>(訓練) 第51条 安全統括管理者は、事故処理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、実践的なものとし、訓練の前後には打合せを行う。</p>	<input type="checkbox"/>	
<p>(記録) 第52条 運航管理者は、前2条の教育及び訓練を行ったときは、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>(見直し) 第53条 経営の責任者は、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見直しを行うものとする。さらに、重大事故が発生した場合にはすみやかに実施する。</p> <p>2 見直しを行うに際し、安全管理体制の機能全般に関し見直しを行い、改善の必要性について評価し、改善に向け作業する。</p> <p>3 見直しを行ったときは、その内容を記録し、3年間保存すること。</p>	<input type="checkbox"/>	
<p>第11章 雑則</p> <p>(安全管理規程の変更) 第54条 経営の責任者は、関係法令の改正、使用船舶の変更等、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決定する。</p>	<input type="checkbox"/>	
<p>(安全管理規程等の備付け等) 第55条 安全統括管理者は、安全管理規程及び運航基準図を船舶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付けなければならない。</p> <p>2 安全管理体制を確立し、実施し、維持するために、作成した各種文書は適切に管理する。</p>	<input type="checkbox"/>	
<p>(情報伝達) 第56条 安全統括管理者は、輸送の安全の確保に関する情報伝達を行うとともに容易に閲覧できるようにする。</p> <p>2 安全統括管理者は、安全にかかる意見等の把握に努め、その検討、実現反映状況について各員へ周知する。</p> <p>3 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 (2) 輸送の安全に関する重点施策及びその達成状況 (3) 安全管理規程(運航可否判断のフロー図を含む)</p>	<input type="checkbox"/>	<p>第56条関係 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 ・第1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> <p>(2) 輸送の安全に関する重点施策及びその達成状況 ・第4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</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>4 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>5 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>象悪化に伴う事故をゼロにする ⇒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） ・企業情報及び個人情報等は除くことは可</p> <p>(4) 安全統括管理者、運航管理者に係る情報 記載例) 安全統括管理者：代表取締役 R〇.〇.〇選任 運航管理者：〇〇課長 R〇.〇.〇選任</p>
---	--	---

- ※ 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 "