# 【貨物フェリー事業者用】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 |
|---|---|---|

貨物フェリー航路事業者用

**安　全　管　理　規　程　（ひな形）**

令和　年　月　日
○○○○株式会社

目　　次


第１章　総則
第２章　輸送の安全を確保するための事業の運営の方針等
　第１節　基本的な方針に関する事項
　第２節　関係法令及び安全管理規程その他の輸送の安全の確保のための定めの遵守に関する事項
第３章　輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制
　第１節　組織体制に関する事項
　第２節　勤務体制に関する事項
　第３節　経営の責任者による輸送の安全の確保に係る責務に関する事項
　第４節　安全統括管理者の権限及び責務に関する事項
　第５節　運航管理者等の権限及び責務に関する事項
第４章　輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法
　第１節　輸送の安全に関する重要事項
　第２節　船舶の運航管理に関する事項
　第３節　作業に関する事項
　第４節　点検・整備に関する事項
第５章　事故・災害等の防止対策の検討及び実施並びに発生した場合の対応
第６章　教育及び訓練
第７章　内部監査等（事業の実施及びその管理の状況の確認に関する事項）
第８章　雑則


（用語の定義）
この規程における用語の定義は、法令に定める意味のほか、次表に定めるところによる。

| 番号 | 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 |

用語の定義関係
〔(６)運航管理者〕
１.自社の従業者から選任することを原則とするが、「安全統括管理者及び運航管理者の選任等の運用方法について」（令和７年４月１日付国海安第１号）第8①②いずれかに該当する場合には、自社の従業者以外の者（外部運航管理者）から選任しても差し支えない。

〔(7) 運航管理員〕
１．従来の区分でいう、「副運航管理者」「運航管理補助者」「運航管理者代行」「副運航管理者代行」と区分されていた者のうち、運航管理

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| (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 | | 者として選任される者以外の者（自社の従業者以外の者であっても差し支えない）をいう。 |
| (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) | 従業者 | 安全管理規程に係る業務に従事する全ての者 | | |
| (9) | 陸上作業員 | 陸上において、旅客又は車両の整理、誘導、船舶の離着岸時の綱取り等の作業に従事する者 | | |
| (10) | 船内作業員 | 船舶上において、旅客又は車両の整理、誘導、船舶の離着岸時の綱取り等の作業に従事する者 | | |
| (11) | 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 | | |
| (12) | 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 | | |
| (13) | 配乗計画 | 乗組員の編成、勤務割り等に関する計画 | | |
| (14) | 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 | | |
| (15) | 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 | | |
| (16) | 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。 | | |
| (17) | 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 | | |
| (18) | 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 | | |
| (19) | 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 | | |
| (20) | 気象・海象・水象 | 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ときは、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） | | |
| (21) | 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 | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | (22) | 船舶上 | 船舶の舷側より内側。ただし、舷てい、歩み板等船舶側から架設されたものがある場合はその先端までを含む。 | | |
| | (23) | 陸上 | 船舶上以外の場所。ただし陸上施設の区域内に限る。 | | |
| | (24) | 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 | | |
| | (25) | 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 | | |
| | (26) | 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」 | | |

第１章　　総則

（目的）

第１条　船舶運航事業の輸送の安全を確保するために、海上運送法に基づき、遵守すべき事項を安全管理規程（以下、「本規程という。」）に定める。

２　本規程の一部として運航基準、作業基準、事故処理基準その他基準等を定める。

□

第1条関係

［第１項］

１．事業の種類ごとに安全管理規程を作成している場合、「船舶運航事業」を「一般旅客定期航路事業」「旅客不定期航路事業」等の事業名に変更すること。

［第２項］

１．すべての事業者は、本規程を構成する運航基準、作業基準及び事故処理基準を必ず作成すること。また、運航基準及び作業基準は、原則として航路ごとに作成すること。ただし、航路の自然的性質、船舶の交通状況等から安全確保上支障がないと認められる場合は各航路を統合した基準を作成することは差し支えない。

２．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する場合は、本規程を構成する消火プランを作成すること。この場合、「その他基準等」を「消火プラン」とすること。

３．一般旅客定期航路事業者及び旅客不定期航路事業者のうち、次の(1)～(3) 掲げる者に該当する場合は、各法令に基づき地震防災対策に係る計画を作成すること。この場合、「その他基準等」を「地震防災対策基準」とすること。（※該当しない場合であっても、地震防災対策上、作成することが望ましい）。

　また、本規程を構成する地震防災対策基準を作成した場合は、当該対策計画が作成されたものとみなす。

(1)　大規模地震対策特別措置法第３条に規定する強化地域内に起点、終点若しくは寄港地を有する航路を営む者（同法第６条第１項に規定する者を除く。）

(2)　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第３条に規定する推進地域内に起点、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、当該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。）

<table>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>(3)　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第３条に規定する推進地域内に起点、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、当該地震に伴い、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。）</td>
</tr>
<tr>
<td>（適用範囲）<br>第２条　船舶運航事業には、海上運送法に基づく事業計画に定める次の船舶を使用することとし、本規程を適用する。<br><table><tr><td>船名</td><td>○○</td></tr><tr><td>船舶番号</td><td>100-00000</td></tr><tr><td>総トン数</td><td>19GT</td></tr><tr><td>航行区域</td><td>限定沿海区域</td></tr><tr><td>旅客定員</td><td>20 人</td></tr><tr><td>乗組員の最小定員</td><td>2 人</td></tr><tr><td>船員の配乗権</td><td>○○株式会社</td></tr><tr><td>運航管理者</td><td>○○　△△</td></tr></table>2　船舶運航事業に使用する次の営業所に本規程を適用する。<br><table><tr><td>営業所名</td><td>□□港発着所</td><td></td></tr><tr><td>電話番号</td><td>00-0000-0000</td><td></td></tr><tr><td>ﾒｰﾙｱﾄﾞﾚｽ</td><td>0000@11.or.jp</td><td></td></tr><tr><td>所在地（市町村）</td><td>東京都港区</td><td></td></tr><tr><td>担当する区域</td><td>○○航路</td><td></td></tr></table></td>
<td>□</td>
<td>第2条関係<br>　多数の船舶・営業所がある事業者については、第1項及び第2項の表を、別紙に作成の上、本規程に添付しても差支えない。<br>　その場合、第1項及び第2項の「次の」を「別表の」とすること。<br>　ただし、「別表」とした場合においても、内容に変更が生じた場合は、地方運輸局へ変更の届出を行うこと。<br><br>［第1項］<br>１．事業の種類ごとに安全管理規程を作成している場合、「船舶運航事業」を「一般旅客定期航路事業」「旅客不定期航路事業」等の事業名に変更すること。<br>２．「一般旅客定期航路事業」「旅客不定期航路事業」以外の事業を営む場合は、「海上運送法に基づく事業計画に定める」の一文を削除すること。<br>３．「船名」「船舶番号」「総トン数」「航行区域」「旅客定員」については、船舶検査証書から転記すること。<br>４．「乗組員の最少定員」については、船員法と船舶職員及び小型船舶操縦者法で求められる人数を記載すること。<br>５．「船員の配乗権」は、船員を配乗する者を記載すること。<br>６．「運航管理者」は、当該船舶の運航管理に責任を負う者の氏名を記載すること。<br><br>［第2項］<br>１．「電話番号」及び「メールアドレス」は、確実に連絡が取れるものを記載すること。<br>２．「所在地」は、営業所の所在地を記載すること。<br>３．「担当する区域」は、担当する地域又は航路を記載すること。</td>
</tr>
</table>

| | | |
|---|---|---|
| 第２章　　輸送の安全を確保するための事業の運営の方針等<br><br>第１節　基本的な方針に関する事項<br><br>（経営の責任者の主体的関与）<br>第３条　経営の責任者は、会社全体の安全管理体制を適切に運営し、船舶による輸送の安全確保のため、次に掲げる事項について主体的に関与するものとする。<br>(1)　関係法令及び本規程の遵守と安全最優先の原則の徹底<br>(2)　安全方針の設定<br>(3)　安全重点施策の策定及び確実な実行<br>(4)　重大な事故等に対する確実な対応<br>(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<br>(6)　安全管理体制の見直し | □ | |
| （安全方針）<br>第４条　経営の責任者は、安全管理に関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。<br>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。<br>(1)　関係法令及び本規程の遵守と安全最優先の原則<br>(2)　安全管理体制の継続的改善<br>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。<br>４　安全方針は、必要に応じて見直しを行う。 | □ | |
| 第２節　関係法令及び安全管理規程その他の輸送の安全の確保のための定めの遵守に関する事項<br><br>（安全重点施策）<br>第５条　安全方針に沿って、具体的な施策を実現するため、安全重点施策を作成し、実施する。<br>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。<br>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。<br>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。 | □ | |
| 第３章　　輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制<br><br>第１節　組織体制に関する事項<br><br>（組織体制）<br>第６条　次に掲げる者を選任し、輸送の安全の確保について責任ある体制を構築する。<br>（例）<br>(1)　本社　　安全統括管理者　　１　人<br>運航管理者　　△　人<br>運航管理員　　若干人 | □ | 第6条関係<br>〔第1項〕<br>１．安全統括管理者の勤務場所については、実際に勤務する場所（本社、○○営業所等）を記載すること。<br>２．運航管理者は、船舶毎に選任が必要であるが、その責務を果たすことができる範囲において、１人あたり複数の船舶を担当することができる。また同様に、その責務を果たすことができる範囲であれば、1 |

| | | |
|---|---|---|
| (2)　○○営業所　運航管理者　　△　人<br>運航管理員　　若干人<br><br>2　前項に定める輸送の安全に関する組織体制及び指揮命令系統については、次に従って組織図を作成する。<br>(1)　複数の運航管理者が選任されている営業所にあっては、担当する船舶等の職務分担を明確にしておくものとする。ただし、重要な事項については、安全統括管理者の指示をもって処理するものとする。<br>(2)　安全統括管理者が病気等を理由に不在となる場合や重大な事故、災害等に対応する場合についての職務分担及び指揮命令系統を明確にしておくものとする。 | | 人あたり複数の営業所を担当することも妨げない。この場合、担当する箇所にそれぞれ記載する。<br>3．運航管理員の勤務場所については、実際に勤務する場所（○○営業所等）を記載すること。<br>なお、運航管理員が 1 人の場合は、「若干人」を「1 人」と規定して差し支えない。<br>運航管理員とは、運航管理者の業務を補佐するために運航管理者の指揮下に置かれる者のことであるが、運航管理者の職務代行及び職務の一部を分掌又は代理することはできない。<br>なお、運航管理員の選任及びその社内における呼称は任意とする。<br><br>〔第2項(2)〕<br>1．安全統括管理者が病気等を理由に不在となる場合（第8条第2項の場合）の対応として、都度取締役会を開催する等の手続を経るのでなく、あらかじめ第7条第1項第1号に定める選任要件を満たす者に順位を付けた上で、不在状態が生じた際には、自動的に順位に応じて選任する旨の社内規程等を定めておくことも妨げない。 |
| （安全統括管理者及び運航管理者等の選任及び解任）<br>第７条　次の基準により安全統括管理者及び運航管理者等を選任する。<br>(1) 安全統括管理者及び運航管理者は、海上運送法及び同法施行規則に定められた要件に適合する者から、経営の責任者が任命する。解任の場合もまた同様とする。<br>(2) 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）を選任する場合にあっては、運航管理者の推薦により、経営の責任者が任命する。<br>2　安全統括管理者及び運航管理者が次のいずれかに該当したときは、速やかにその職を解任する。<br>(1) 安全統括管理者又は運航管理者が、海上運送法及び同法施行規則に定められた要件に適合しなくなったとき<br>(2) 身体の故障其の他やむを得ない事情により職務を引き続き行うことが困難になったとき。<br>(3) 関係法令及び本規程等に違反するなどにより、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き。<br>3　前項の規定に関わらず、国土交通大臣の解任命令を受けたときは、当該命令に従い、安全統括管理者又は運航管理者を即時に解任する。<br>4　安全統括管理者及び運航管理者を選任した日から 15 日以内に、管轄する地方運輸局等（以下、「所轄地方運輸局」という。）に届け出る。これを解任したときも同様とする。 | □ | 第７条関係<br>ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。 |
| 第２節　　勤務体制に関する事項<br><br>（安全統括管理者の勤務体制）<br>第８条　安全統括管理者は、常時連絡できる体制で職務を執らなければならない。<br>2　安全統括管理者が災害、疾病その他やむを得ない事由により、その職務を執ることが困難となった場合は、原則、運航を停止する。ただし、前条第 1 項第 1 号の選任要件を満たす者から、新たな安全統括管理者を直ちに選任した場合は、その限りではない。 | □ | 第８条関係<br>ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。 |
| （運航管理者等の勤務体制）<br>第９条　運航管理者は、担当の船舶が旅客の輸送に従事している間は、第12条に規定する責務を果たすため、船 | □ | 第9条関係 |

| | | |
|---|---|---|
| 員として船舶に乗り組んではならない。ただし、他の運航管理者にその職務を引き継いだ場合は、その限りではない。<br>2　運航管理者は、その職務を行っている間に事務所を離れるときは、陸上の運航管理員にその職務を補佐させることとし、かつ、連絡体制を確保する。ただし、運航管理員に補佐させた業務の範囲についても、その責任を持たなければならない。 | | ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。<br><br>［第2項］<br>補佐させる業務の範囲と執行方法については、必要に応じ社内規程等で規定すること。 |
| 第３節　　経営の責任者による輸送の安全の確保に係る責務に関する事項<br><br>（経営の責任者の責務）<br>第１０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、本規程に掲げる事項について、確実に実施する。<br>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。<br>3　経営の責任者は、輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者及び運航管理者にその責務を遂行するために必要な権限を与えなければならない。<br>4　経営の責任者は、輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者の意見及び運航管理者の助言を尊重しなければならない。 | □ | |
| 第４節　　安全統括管理者の権限及び責務に関する事項<br><br>（安全統括管理者の権限及び責務）<br>第１１条　安全統括管理者の権限及び責務は、次のとおりとする。<br>(1)　従業者に対し、輸送の安全の確保と関係法令及び本規程の遵守が最も重要であるという意識を徹底させること。<br>(2)　海上運送法及び同法施行規則に基づき、船舶運航にかかる事業計画を策定及び改訂すること。<br>(3)　輸送の安全を確保するための事業の運営の方針を決定し、その実施の状況を記録し、及び周知すること。<br>(4)　輸送の安全を確保するための事業の実施及び管理の体制を整備し、維持すること。<br>(5)　総トン数 20 トン未満の船舶（以下、「小型船舶」という。）に船長として乗船しようとする者が、関係法令に基づき求められる資格を有し、かつ、必要な教育訓練を修了していることを確認すること。<br>(6)　輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の状況に関する文書を適切に整備し、管理を行うこと。<br>(7)　輸送の安全を確保するための情報の伝達及び共有体制を構築し、実効性を確保すること。<br>(8)　関係法令及び本規程並びに事業計画等に基づく輸送の安全の確保の状況について、定期的に、かつ必要に応じて、随時、内部監査を行い、経営の責任者に報告すること。<br>(9)　経営の責任者に対し、輸送の安全の確保に関し、必要な改善に関する意見を述べる等、必要な改善の措置を講じること。<br>(10) 事故の再発防止及び事故処理の改善方針を検討し、実行すること。<br>(11) 運航管理者が誠実に職務及び権限を行使できるよう、運航管理者を統括管理すること。<br>(12) 従業者が関係法令及び本規程を遵守し、輸送の安全を確保するために必要な教育及び訓練を実施するための計画を作成し、計画に従って確実に実施すること。<br>(13) その他の輸送の安全の確保に関する統括管理を行うこと。 | □ | 第11条関係<br>ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。 |
| 第５節　　運航管理者等の権限及び責務に関する事項<br><br>（運航管理者の権限及び責務） | □ | 第１２条関係 |

| | | |
|---|---|---|
| 第１２条　運航管理者の権限及び責務は、次のとおりとする。<br>(1)　船舶の運航に関する計画（運航計画、配船計画及び配乗計画をいう。）を策定すること。<br>(2)　前号の計画に基づき、担当船舶の船長に対し、船長の職務権限に属する事項を除き、船舶運航事業における船舶の利用（又は使用）に関する必要な指示をすること。<br>(3)　第１号の計画に基づく船舶運航の安全を確保するため、必要な人員を配置し、関係法令及び本規程に基づき作業を行わせるよう、指揮及び指導をすること。<br>(4)　定点連絡その他の方法により、運航中の担当船舶の動静を把握すること。<br>(５)　担当船舶に危険を及ぼさないよう、気象・海象・水象その他の事情を勘案し、又は運航基準の運航中止条件に従い、担当船舶に係る第１号の計画変更又は船舶運航の中止（第２号の船舶の利用（又は使用）に関する取消しを含む）を決定し、それを船長に指示すること。<br>(６)　船舶その他の輸送施設の点検及び整備を確実に実施し、輸送の安全に支障が生ずるおそれがある船舶その他の輸送施設を使用しないこと。<br>(７)　従業者に対し、健康状態（酒気帯びの有無を含む。）その他の理由により安全に業務が遂行することができないおそれの有無を確認すること。<br>(８)　事故の発生に関する情報の伝達及び共有並びに人命、積荷及び船舶の救助等に関する措置を行うこと。<br>(９) 輸送の安全に関する業務の実施状況について、正確に記録し、備置し、保存すること。<br>(10) その他、第４章、第５章及び第６章に定める業務に関すること。 | | １．ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。<br>２．運航管理者の権限及び責務に係る業務は、運航管理者の責任のもと、運航管理員又は従業者（船舶、陸上問わず）を指導・監督することにより実施して差し支えない。 |
| （運航管理員の権限）<br>第１３条　運航管理員は、運航管理者の指示により運航管理者の行う業務の補佐を行うものとする。 | □ | 第13条関係<br>ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。 |
| （船長の権限）<br>第１４条　船長は、第１２条の規定に関わらず、自らが指揮する船舶の運航の中止、避航その他航海の安全を確保するために必要な措置を即時に実施する権限を有する。 | □ | 第14条関係<br>ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。 |
| 第４章　　輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法<br><br>第１節　　輸送の安全に関する重要事項<br><br>（輸送の安全を確保するにあたっての基本的態度）<br>第１５条　　当社は、輸送の安全を確保するため、次に掲げる基本的態度で臨むものとする。<br>(1)　　人命の安全の確保を最優先とすること。<br>(2)　　事態を楽観視せず、常に最悪の事態を念頭におき対応すること。<br>(3)　　輸送の安全を確保するため、とりうるあらゆる措置を講ずること。<br>(4)　　輸送の安全性を損なうような事態を発見した場合には、看過したり、隠蔽したりせず、直ちに関係者に共有及び伝達すること<br>(5)　　輸送の安全に関する連絡通信は、最優先させ、迅速かつ確実に処理すること。 | □ | 第15条関係<br>ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。 |
| 第２節　　船舶の運航管理に関する事項<br><br>（運航計画の策定）<br>第１６条　運航管理者は、運航計画及び運航基準図を策定する。<br>２　運航計画は、次に掲げる事項について、安全性を検討して策定する。<br>(1)　航行経路<br>(2)　運航スケジュール（航行経路における発着時刻を示したものをいう。） | □ | 第16条関係<br>ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。<br><br>［第３項］<br>「一般旅客定期航路事業」「旅客不定期航路事業」以外の事業を営む場合にあっては、第3項中、「事業計画（及び一般旅客定期航路事業を営 |

| | | |
|---|---|---|
| (3)　時季により前各号の内容が異なる場合は時季別に示したもの<br>３　前項の運航計画は、事業計画（及び一般旅客定期航路事業を営んでいる場合には、海上運送法第３条第３項に規定する船舶運航計画）に適合するとともに、輸送の安全を確保するため欠かすことができない作業等（船舶の点検整備、乗組員の教育・訓練及び休息等）に必要な時間を、十分に確保できるものであること。<br>４　運航管理者は、承認された運航計画に基づき、担当船舶に係る航路及び船舶ごとに運航基準図を作成する。<br>５　運航基準図の要件は、運航基準に定めるところによる。<br>６　運航管理者は、船舶及び営業所に運航計画及び運航基準図を備え置き、かつ、営業所において、計画が使用されなくなった日から１年間保存する。 | | んでいる場合には、海上運送法第３条第３項に規定する船舶運航計画）に適合するとともに」を削除する。<br><br>［第4項］<br>　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4項中、「船舶ごとに」を削除する。<br><br>〔第6項〕<br>　備え置き及び保存方法は、原紙の保管に限らず、写しの保管や電磁的媒体が常時閲覧できる状態（パソコン等の端末にて閲覧できる状態）でも差し支えない。 |
| （配船計画の策定）<br>第１７条　運航管理者は、運航計画に基づき、安全性を検討して配船計画を策定する。<br>２　配船計画は、次に該当する船舶を使用しないものであること。<br>(1)　船舶安全法に違反するもの。<br>(2)　事業計画に基づく各施設・設備に係る輸送の安全を確保するための全ての条件（岸壁強度、水深、乗下船設備その他の陸上施設等の使用条件など日々変化する条件を含む）に適合していないもの。<br>３　配船計画は、月、年又は時季を単位として策定すること。<br>４　運航管理者は、営業所に配船計画を備え置き、かつ、計画が使用されなくなった日から１年間保存する。<br>５　運航管理者は、配船計画に基づき、担当船舶の船長に対し、航路の決定その他の船舶の利用に関し必要な事項を指示する。 | □ | 第17条関係<br>〔全般〕<br>１．ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。<br>２．使用する船舶が1隻である場合や社内の運航管理方法等の実態に応じて、運航計画に含めて作成しても差し支えない。<br><br>［第2項］<br>　「一般旅客定期航路事業」「旅客不定期航路事業」以外の事業を営む場合にあっては、「事業計画に基づく」を削除する。<br><br>〔第4項〕<br>　備え置き及び保存方法は、原紙の保管に限らず、写しの保管や電磁的媒体が常時閲覧できる状態（パソコン等の端末にて閲覧できる状態）でも差し支えない。 |
| （配乗計画の策定）<br>第１８条　運航管理者は安全性を検討して配乗計画を策定する。<br>２　配乗計画は、次に掲げる事項に適合していること。<br>(1)　労働時間、休日及び休暇は、法令に違反していないこと。<br>(2)　関係法令に基づく資格・定員の基準を満たすものであること。<br>(3)　船舶検査証書に定められた定員を超過していないこと。<br>(4)　避難港に近接する航路に従事する船舶の乗組員には、第35条第４号に基づく教育訓練を修了した者を配置するものであること。<br>(5)　前号に定めるものの他、第 35 条各号に定める教育・訓練を修了した者を配置するものであること。<br>(6)　雇用契約（又は雇入契約）の内容に反するものでないこと。<br>３　運航管理者は、配乗計画に従って乗組員を配置する。<br>４　運航管理者は、営業所に配乗計画を備え置き、かつ、計画が使用されなくなった日から１年間保存する。 | □ | 第18条関係<br>〔全般〕<br>１．ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。<br>２．使用する船舶が1隻である場合や社内の運航管理方法等の実態に応じて、運航計画に含めて作成しても差し支えない。<br><br>［第２項］<br>　避難港を設置していない場合は、（４）を削除し、（５）を（４）とした上で、「前号に定めるものの他」を削除する。<br><br>〔第4項〕<br>　備え置き及び保存方法は、原紙の保管に限らず、写しの保管や電磁的媒体が常時閲覧できる状態（パソコン等の端末にて閲覧できる状態）でも差し支えない。 |
| （輸送の安全に支障が生ずるおそれのある船舶その他の輸送施設に対する措置） | □ | |

| | | |
|---|---|---|
| 第１９条　安全統括管理者は、輸送の安全に支障が生ずるおそれのある船舶その他輸送施設については、以下のとおり対応する。<br>(1)　異常が確認された船舶又は乗降施設（付属設備及び機能を含む）は、直ちに、輸送の安全を確保するために必要な措置をとる。<br>(2)　船舶安全法に抵触するおそれのある船舶は、直ちに船舶検査官に確認を求める。 | | 第19条関係<br>　ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。<br><br>〔第1項(2)〕<br>　小型船舶のみを運航する事業者にあっては、小型船舶のみの場合は、「船舶検査官」を「JCI検査員」、小型船舶以外も運航する場合は「船舶検査官」を「船舶検査官等」とする |
| （運航の可否判断）<br>第２０条　運航管理者は、運航基準に従って運航の可否判断を行い、かつ、運航基準に定める運航中止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又は航行中止を決定するとともに、担当船舶の船長その他の従業者に対し、輸送の安全を確保するための必要な指示をしなければならない。<br>２　従業者は、前項の指示に従わなければならない。<br>３　運航可否判断に必要な手順、船長に指示すべき内容その他の取扱いは、運航基準に定めるところによる。 | □ | 第20条関係<br>　ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。 |
| （船長が講じる旅客の安全確保措置）<br>第２１条　船長は、前条に関わらず、船舶の航行に危険を及ぼすおそれがあると判断したときは、運航の中止、反転、避難、臨時寄港その他の旅客の安全を確保するために必要な措置を講じなければならない。<br>２　従業者は、船長が前項の措置を講じることができるよう、必要な支援を講じなければならない。 | □ | 第21条関係<br>　ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。 |
| （運航に必要な情報の収集及び伝達）<br>第２２条　運航管理者は、担当船舶に係る次に掲げる事項を、当該船舶の船長に連絡しなければならない。<br>(1)　航行する海域・水域（運航基準で定める地点を含む）の気象・海象・水象に関する情報<br>(2)　担当船舶の航海に影響を及ぼすおそれがある特殊な事象が発生した場合は、その状況<br>(3)　使用できない陸上施設が発生した場合は、その状況及び対応措置<br>(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<br>(5)　発航前に、旅客数及び車両数並びに危険物の搭載予定がある場合は、その内容<br>(6)　その他、航行の安全の確保のために必要な事項 | □ | 第22条関係<br>１．ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。<br>２．連絡方法は電話や無線等でなくとも、ICTを活用した共有アプリ等でも構わない。ただし、事故発生時等緊急の場合、連絡が遅れることがないように留意が必要。<br>３．「海域・水域」、「気象・海象・水象」は、航路の実情に合わせて、適宜修正すること。<br>４．自動車航送を伴わない旅客船の場合にあっては、(5)の「車両数並びに」を削除すること。 |
| （船長からの連絡）<br>第２３条　　船長は、次に掲げる場合には、その内容を運航管理者に連絡しなければならない。<br>(1)　発航前検査を終えたときは、完了日時及びその結果<br>(2)　運航基準に定める定点連絡地点を通過したときは、通過地点名、通過時刻その他運航管理に必要と認める事項<br>(3)　運航基準に定める入港連絡時期となったときは、入港予定時刻その他援助が必要な事項<br>(4)　発航又は着岸したときは、その時刻<br>(5)　事故処理基準に定める事故が発生したときは、発生時刻及び事故の概要<br>(6)　前条により連絡のあった情報が実際と異なるときは、その状況<br>(7)　船舶の航行に危険を及ぼすおそれがあると判断したときは、その時刻及び予定する措置の概要<br>２　運航管理者は、船長より前項第１号から第４号に定める連絡がないときは、自ら船長に連絡し、その事実関係を把握しなければならない。 | □ | 第２３条関係<br>〔全般〕<br>１．ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。<br>２．第1項(1)(4)(5)(6)(7)は全ての事業者において規定を要する。<br><br>〔第1項〕<br>１．連絡方法は電話や無線等でなくとも、ICTを活用した共有アプリ等でも構わない。ただし、事故発生時等緊急の場合、連絡が遅れることがないように留意が必要。<br>２．（２）の地点を定める必要がない場合（運航基準第１３条参照）は、（２）の規定を要しない。<br>３．２．（３）の入港連絡等を定める必要がない場合（運航基準第１４条参照）は、（３）の規定を要しない。 |

| | | |
|---|---|---|
| （運航管理に関する記録）<br>第２４条　運航管理者は、担当船舶に係る次の事項を運航管理表に記録しなければならない。<br>(1)　第 20 条に定める運航の可否判断の日時、運航中止条件に係る気象・海象・水象に関する情報並びに講じた措置及び理由<br>(2)　前条第１項各号に定める船長からの連絡内容<br>(3)　乗下船した旅客の数、並びに積込み及び陸揚げた貨物（車両・危険物を含む。）の数量<br>２　運航管理者は、運航管理表を、最後に記録された日から１年間、営業所に備え置くものとする。 | □ | 第２４条関係<br>〔第1項〕<br>１．（３）について、下船時に旅客数をカウントせずとも、運航中の旅客の転落等の有無を把握できる航路や、フェリーなど下船時に旅客数をカウントすることが困難な航路にあっては、「乗船した旅客の数」とすることができる。ただし、その場合には、監視カメラの設置等、運航中の旅客の動静の把握に努める。<br>２．（３）について、自動車航送を伴わない旅客船の場合は、「車両・」を削除すること。<br><br>〔第2項〕<br>１．備え置き方法は、原紙の保管に限らず、写しの保管や電磁的媒体が常時閲覧できる状態（パソコン等の端末にて閲覧できる状態）でも差し支えない。<br>２．第1項(1)～(3)の記載事項について、「運航管理表」という1つの様式（フォーマット）として管理するのではなく、複数の様式（フォーマット）にて管理するのも差し支えない。 |
| （運航管理者による船舶運航の安全確保措置）<br>第２５条　運航管理者は、担当船舶が旅客の輸送に従事するときは、次の事項を確保しなければならない。<br>(1)　有効な船舶検査証書その他の法定書類が、備え置かれていること。<br>(2)　就航する航路の運航基準図が、船舶及び営業所に備え置かれていること。<br>(3)　運航基準に従って、発航前検査が適切に実施され、かつ、その結果が記録されるとともに、航海に支障があるとき及びその他航海に必要な準備が整っていないときは、船舶を使用しないこと。<br>(4)　運航基準に従って、陸上施設の点検を適切に実施し、その結果を記録するとともに、異常があるときは、陸上施設を使用又は利用していないこと。<br>(5)　従業者の健康状態を把握し、安全に業務を遂行することができないおそれのある従業者が、業務を行っていないこと。<br>(6) 運航基準に従って、乗組員に対するアルコール検査を適切に実施し、その結果を記録するとともに、呼気１リットル中のアルコール濃度が 0.15 ㎎以上である間、当直をさせないこと。<br>(7)　従業者が作業基準を遵守していること。<br>(8)　船舶検査証書に定められた最大搭載人員を超過していないこと。<br>(9)　運航基準に従って、救命胴衣の格納場所及び着用方法並びに避難の要領その他、旅客が遵守すべき事項及び注意すべき事項が、旅客に周知徹底されていること。<br>(10) 運航基準に従って、旅客に救命胴衣を着用させること。<br>(11) 運航基準に従って、船内巡視が適切に実施され、その結果が記録されるとともに、異常があるときは、対応措置を講じていること。<br>(12) 輸送の安全を確保するためにやむを得ない場合を除き、運航基準図に従って運航すること。 | □ | 第25条関係<br>ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。<br><br>［第１項(11)］<br>船員法の適用を受けない小型船舶にあっては、次のように規定することができる。<br>「(11) 運航基準に従って船内点検が適切に実施され、その結果が記録されるとともに、異常があるときは、対応措置を講じていること」 |
| 第３節　　作業に関する事項<br><br>（作業の体制）<br>第２６条　運航管理者は、船舶に乗り組んでいない従業者の中から陸上作業員を指名するとともに、陸上作業員の配置を定めなければならない。 | □ | 第26条関係<br>［全般］<br>船長及び船内作業員だけで離着岸等を行う場合は、第１項、第３項及び第４項を削除すること。 |

| | | |
|---|---|---|
| 2　運航管理者は、担当船舶の乗組員の配置体制を把握するものとする。<br>3　運航管理者は、輸送の安全を確保するため、乗組員と陸上作業員とが緊密に連携するために必要な措置を講じるものとする。<br>4　陸上作業員の具体的配置、作業体制その他の取扱いは、作業基準に定めるところによる。 | | ［第1項］<br>陸上作業を自社以外の○○会社等に委託している場合は、第1項について、次のように規定する。<br>「運航管理者は、委託契約に基づき、○○港における○○会社の陸上作業を指揮監督する。この場合、○○会社の陸上作業員の中から作業指揮者（以下「陸上作業指揮者」という。）を指名させておくものとする。 |
| （旅客の乗下船等）<br>第２７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り実施する。 | □ | |
| （危険物等の取扱い）<br>第２８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り実施する。 | □ | 第28条関係<br>その他の旅客の安全を害するおそれのある物品とは、刀剣、銃器、兵器、荷造りの不完全なもの、破損しやすいもの等をいう。 |
| 第４節　点検・整備に関する事項<br>（船舶その他の輸送施設の整備に関する計画）<br>第２９条　安全統括管理者は、船舶の安全運航に支障を生じさせないよう整備計画を策定する。<br>2　整備計画は、次に掲げる事項に適合していること。<br>(1)　法令で定める船舶の要件を満たし、それを維持するものであること<br>(2)　事業で使用・利用する全ての輸送施設が、使用に耐える状態を維持するものであること<br>(3)　機械、設備その他の装置等については、製造者等が示す部品の交換時期・手順等が考慮されているものであること<br>(4)　過去の故障その他の不具合と同様の事案を生じさせないよう、見直されているものであること<br>(5)　整備の行為者・責任者又は委託先並びに実施時期及び実施場所が、具体的に定められていること<br>3　運航管理者及び安全統括管理者は、整備計画に基づく整備が実施できるよう、統括管理するものとする。 | □ | |
| （船舶その他の輸送施設の点検・管理）<br>第３０条　安全統括管理者及び運航管理者は各種点検結果を管理し、必要に応じて追加の点検を指示するとともに、異常のある箇所が修復されるまでの間、使用されないように監督する。 | □ | |
| 第５章　　事故・災害等の防止対策の検討及び実施並びに発生した場合の対応<br><br>（事故・災害等の把握及び報告）<br>第３１条　船舶の事故・災害の発生を常時把握できる連絡体制を構築する。<br>2　船長は、自船に事故・災害等が発生した時は、海上保安官署等への救助要請、遭難通信（遭難信号）又は緊急通信など必要な措置を講じるとともに、直ちに、運航管理者に連絡する。<br>3　運航管理者は、担当船舶の事故・災害等の発生を把握したときは、速やかに、安全統括管理者、海上保安官署等、所轄地方運輸局その他必要な者に連絡する。<br>4　安全統括管理者は、船舶の事故・災害等の発生を把握したときは、速やかに、経営の責任者に連絡する。 | □ | 第31条関係<br>ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。 |

| | | |
|---|---|---|
| ５　連絡すべき事故等の範囲及び前各号の他、連絡すべき内容、連絡先その他の取扱い等については、事故処理基準に定めるところによる。 | | |
| （事故対応）<br>第３２条　人命の安全の確保を最優先として、すべての業務に優先して、事故対応業務を行う。<br>２　運航管理者及び船長は、事故処理基準に従い、旅客の安全、船体、車両の保全のために必要な措置を講じる。<br>３　経営の責任者及び安全統括管理者は、事故の状況、被害規模等を把握・分析し、必要な対応措置を講じること。 | □ | 第32条関係<br>ひな形の趣旨に則った内容を規定すること。 |
| （事故の再発防止及び事故処理の改善方針）<br>第３３条　安全統括管理者は、事故の原因及び事故処理の適否を調査し、事故の再発防止及び事故処理の改善方針をとりまとめ、経営の責任者に意見を申し出ること。<br>２　経営の責任者は、前項の意見を踏まえ、事故の再発防止及び事故処理の改善方針を決定すること。<br>３　安全統括管理者は、前項により決定された事故の再発防止及び事故処理の改善方針を直ちに実行すること。<br>４　その他本条の措置をとるために必要な取扱いは、事故処理基準に定めるところによる。 | □ | |
| （感染症対策）<br>第３４条　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。 | □ | 第34条関係<br>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。 |
| 第６章　　教育及び訓練<br><br>（教育・訓練計画）<br>第３５条　安全統括管理者は、次の各号に掲げる教育・訓練について、同号に掲げる時期に実施するものとして、教育・訓練計画を策定する。これを変更するときも同様とする。<br>(1)　関係法令及び本規程を従業者に遵守させるために必要な教育・訓練<br>本規程に基づく業務に従事する前まで及び年１回以上<br>(2)　事故・災害等の発生の原因に関係する従業者に対する再発防止のための教育・訓練<br>事故・災害等の発生後から業務に復帰する前まで<br>(3)　(2)以外の場合であって、関係法令及び本規程を遵守できなかった従業者に対する教育<br>遵守できなかった事実から１月以内<br>(4)　避難港を利用する航路に就航する小型船舶の船長に対する教育・訓練<br>当該船長が当該小型船舶に乗船する前まで<br>(5)　船員法第14条の３第２項に基づく操練　法令に適合する時期<br>(6)　船員法第118条の２又は第118条の３の規定による旅客船の乗組員に対する教育・訓練<br>当該乗組員が乗船する前及び教育・訓練後５年を超えない期間（船員法第118条の2）<br>当該乗組員が乗船する前及び教育・訓練後２年を超えない期間（船員法第118条の3）<br>(7)　小型船舶の船長等に対する船員法第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<br>当該船長等が小型船舶に乗船する前まで<br>(8)　事故が発生した場合を想定した事故処理組織による全社的な実践訓練<br>年1回以上 | □ | 第35条関係<br>［第1項(4)］<br>避難港を設置していない場合は、本号を削除する。<br><br>［第1項(5)(6)］<br>船員法の適用を受けない船舶にあっては、本号を削除することができる。<br><br>［第1項(7)］<br>当該教育訓練は、船員法の適用を受けない船舶にあっても適用されることから、必ず規定すること。 |
| （教育・訓練の実施） | □ | |

| | | |
|---|---|---|
| 第３６条　安全統括管理者及び運航管理者は、前条の計画に従って教育・訓練を実施するとともに、その内容が従業者に定着するよう、周知徹底を図らなければならない。 | | |
| （教育・訓練の記録等）<br>第３７条　安全統括管理者及び運航管理者は、教育・訓練の実施日時、実施場所、責任者、修了者、その実施内容が記録された教育・訓練記録簿を作成し、かつ、勤務場所において、３年間保存しなければならない。なお、第３５条第６号については、保存期間を５年とする。 | □ | 第37条関係<br>１．保存方法は、原紙の保管に限らず、写しの保管や電磁的媒体が常時閲覧できる状態（パソコン等の端末にて閲覧できる状態）でも差し支えない。<br>２．第35条(6)を規定しない場合にあっては、「なお、第３５条第６号については、保存期間を５年とする。」を削除する。 |
| 第７章　　内部監査等（事業の実施及びその管理の状況の確認に関する事項）<br><br>（内部監査の実施）<br>第３８条　安全統括管理者は、少なくとも一年に一回以上、輸送の安全に関する内部監査を実施しなければならない。 | □ | |
| （内部監査結果に基づく措置等）<br>第３９条　安全統括管理者は、前条の内部監査が終了した場合はその結果を、改善すべき事項が認められた場合はその内容を、速やかに、経営の責任者に報告するものとする。 | □ | |
| 第４０条　経営の責任者は、前条による安全統括管理者の報告があったときは、輸送の安全の確保のために必要な是正措置又は予防措置を決定し、かつ、これを実施するものとする。 | □ | |
| （内部監査の記録等）<br>第４１条　安全統括管理者は、前３条の内部監査の実施状況及びその措置を確認するため、内部監査に係る記録を作成し、かつ、自らの勤務場所において、３年間保存する。 | □ | 第41条関係<br>保存方法は、原紙の保管に限らず、写しの保管や電磁的媒体が常時閲覧できる状態（パソコン等の端末にて閲覧できる状態）でも差し支えない。 |
| （安全管理体制の評価及び見直し・改善）<br>第４２条　経営の責任者は、少なくとも年に１回、安全管理体制全体の構築・改善の状況を振り返り、総括し、それら安全管理体制が適切かつ有効に機能していることを評価し、必要に応じて、見直し・改善を行うものとする。<br>２　安全統括管理者は、安全管理体制の評価及び見直し・改善に係る記録を作成し、かつ、自らの勤務場所において、３年間保存する。 | □ | 第42条関係<br>〔第2項〕<br>保存方法は、原紙の保管に限らず、写しの保管や電磁的媒体が常時閲覧できる状態（パソコン等の端末にて閲覧できる状態）でも差し支えない。 |
| 第８章　　雑則<br><br>（輸送の安全に関わる情報の公表）<br>第４３条　安全統括管理者は、次に掲げる輸送の安全に関わ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。<br>(1)　輸送の安全に関する基本的な方針<br>(2)　輸送の安全に関する重点施策及びその達成状況 | □ | 第43条関係<br>［第1項］<br>安全管理規程には、各基準を含む。<br>第1項(1)～(5)により公表する情報は以下のとおり。<br>(1) 輸送の安全に関する基本的な方針 |

| | | |
|---|---|---|
| (3)　安全管理規程<br>(4)　安全統括管理者に係る情報（氏名、生年月日その他の特定の個人を識別することができる情報を除く）<br>(5)　運航管理者に係る情報（氏名、生年月日その他の特定の個人を識別することができる情報を除く）<br>2　安全統括管理者は、毎事業年度の経過後100日以内に、次に掲げる輸送の安全に関わ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。この場合において、会社は、遅滞なく、その内容を所轄地方運輸局に報告する。<br>(1)　事業の用に供する船舶に係る情報<br>(2)　事業の用に供する船舶の事故に係る情報<br>3　安全統括管理者は、法に基づく処分を受けたときは、遅滞なく、当該処分の内容並びに当該処分に基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容を、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。 | | ・第4条に基づく安全方針<br>記載例）関係法令の遵守と安全を最優先とする<br>（箇条書き、簡潔な一文で述べることでも可）<br>(2) 輸送の安全に関する重点施策及びその達成状況<br>・第5条に基づく安全重点施策及びその達成状況<br>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：･･･<br><br>(3) 安全管理規程（運航可否判断のフロー図を含む）<br>・第1条第2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）<br>(4)(5) 安全統括管理者、運航管理者に係る情報<br>記載例）　安全統括管理者：代表取締役 R○.○.○選任<br>運航管理者：○○課長　R○.○.○選任 |
| （安全管理規程の見直し）<br>第４４条　安全管理規程を変更するときは、当該変更後の安全管理規程に基づく事業を開始する日までに、所轄地方運輸局に届け出るものとする。 | □ | |
| （安全管理規程の備置き）<br>第４５条　安全統括管理者は、第２条の船舶及び営業所並びに同船舶の運航に関する業務に従事する者が配置される場所に、安全管理規程を容易に閲覧できるよう備え置くものとする。 | □ | 第45条関係<br>備え置き方法は、電磁的媒体が常時閲覧できる状態（パソコン等の端末にて閲覧できる状態）でも差し支えない。 |
| 附　則<br>この規程は、令和　　年　　月　　日より実施する。 | | |

# 【貨物フェリー事業者用】運航基準　作成要領（チェックマニュアル）

<table>
<tr><th>運航基準（ひな形）</th><th>確認</th><th>作成要領</th></tr>
<tr><td>貨物フェリー事業者用<br><br>運　航　基　準　（ひな形）<br><br>令和　年　月　日<br>○○○○株式会社<br><br>目　　次<br><br>第１章　総則<br>第２章　運航中止条件<br>第３章　運航の管理</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>第１章　　総則<br>（目的）<br>第１条　この基準は、安全管理規程に基づき、○○航路の船舶の運航管理に関する事項に係る基準を明確にし、もって輸送の安全を確保することを目的とする。</td><td>□</td><td>第１条関係<br>　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。</td></tr>
<tr><td>第２章　　運航中止条件<br>（発航中止条件等）<br>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。<br><br><table><tr><th rowspan="2">港・地点名</th><th colspan="3">発航中止条件</th></tr><tr><th>風速</th><th>波高</th><th>視程</th></tr><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><tr><td>○○海域上</td><td>m/s 以上</td><td>m以上</td><td>m以下</td></tr></table><br>２　運航管理者は、担当船舶の発航予定時刻の○時間前時点及び発航予定時刻直前の○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。</td><td>□</td><td>第２条関係<br>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ことが望ましい。<br>２．運航を中止すべき条件数値のうち、視程に関する条件数値は、大別した航路ごとにこれを統一的に定めることが望ましいため、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。<br>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。<br>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、「○○港○○防波堤」等詳細に記載すること。<br>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）<br>６．第２項の気象・海象・水象に関する情報及び予報の入手は、ひな形通り、少なくとも２回（発航予定時刻１時間未満の時間帯とそれ以前）実</td></tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>

| 港・地点名 | 情報の入手元 | | |
|---|---|---|---|
| | 風速 | 波高 | 視程 |
| ○港 | | | |
| ○港 | | | |
| ○○海域上 | | | |

3　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、担当船舶の船長に対し、旅客の下船その他の適切な措置をとることを指示する。
4　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、自社が地域旅客船安全協議会に加盟している場合、同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。
5　船長は、第３項の運航管理者からの発航の中止に関する指示命令の有無に関わらず、自らが指揮する船舶の発航の中止を決定することができる。
</td>
<td></td>
<td>
施することを基本とする。<br>
7．第２項の「港・地点名」は、前項の表に合わせて記載すること。<br>
8．地域旅客船安全協議会に加盟していない場合は、第４項を次のように規定する。<br>
「４　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。」
</td>
</tr>
<tr>
<td>

（航行中止条件等）<br>
第３条　航行中に運航を中止すべき条件は、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。

| 地点名 | 航行中止条件 | | |
|---|---|---|---|
| | 風速 | 波高 | 視程 |
| ○○海域上 | m/s 以上 | m以上 | m 以下 |

2　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。

| 地点名 | 情報の入手元 | | |
|---|---|---|---|
| | 風速 | 波高 | 視程 |
| ○○海域上 | | | |

3　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、担当船舶の航行中止を決定し、担当船舶の船長に対し、反転、避難、避泊、臨時寄港その他の適切な措置をとることを指示する。
4　運航管理者は、第２項により入手した気象・海象・水象に関する情報や予報の他、自社が地域旅客船安全協議会に加盟している場合、同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。
5　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。
（例）
(1)　○○湾（○○沖、○○沖）
(2)　○○港
(3)　○○港
6　運航管理者は、避泊後、船長に対し直ちに停泊位置、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、その後○時間毎に、その状況の変化を確認すること。
</td>
<td>□</td>
<td>
第３条関係<br>
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）<br>
２．第２項の「地点名」は、前項の表に合わせて記載すること。<br>
３．地域旅客船安全協議会に加盟していない場合は、第4項中の「自社が地域旅客船安全協議会に加盟している場合、同協議会の会員又は構成員からの意見により、」を削除する。<br><br>
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、避泊地の設定を検討し、第5項及び第6項を規定すること。<br>
５．備付け方法は、電磁的媒体が常時閲覧できる状態（パソコン等の端末にて閲覧できる状態）でも差し支えない。
</td>
</tr>
</table>

| | | |
|---|---|---|
| 7　船長は、第３項の運航管理者からの船舶運航の中止に関する指示命令の有無に関わらず、自らが指揮する船舶の運航の中止を決定することができる。 | | |

<table>
<tr>
<td>（入港中止条件等）<br>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。<br><table><tr><td rowspan="2">港・地点名</td><td colspan="3">入港中止条件</td></tr><tr><td>風速</td><td>波高</td><td>視程</td></tr><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></table><br>２　運航管理者は、航行中の担当船舶の入港予定時刻○分前時点に、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。<br><table><tr><td rowspan="2">港・地点名</td><td colspan="3">情報の入手元</td></tr><tr><td>風速</td><td>波高</td><td>視程</td></tr><tr><td>○港</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>○港</td><td></td><td></td><td></td></tr></table><br>３　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、担当船舶の船長に対し、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ることを指示する。<br>４　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、自社が地域旅客船安全協議会に加盟している場合、同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。<br>５　船長は、第３項の運航管理者からの入港の中止に関する指示命令の有無に関わらず、自らが指揮する船舶の入港の中止を決定することができる。</td>
<td>□</td>
<td>第４条関係<br>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。<br>「（着岸の可否判断）<br>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。」<br><table><tr><td rowspan="2">地点名</td><td colspan="3">着岸中止条件</td></tr><tr><td>風速</td><td>波高</td><td>視程</td></tr><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></table><br>２．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「岸壁もしくは桟橋」とすること。<br>３．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）<br>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。<br>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。</td>
</tr>
<tr>
<td>（運航の可否判断等の手順図）<br>第５条　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。</td>
<td>□</td>
<td>第５条関係<br>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。</td>
</tr>
<tr>
<td>第３章　　運航の管理<br><br>（運航基準図等）<br>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。<br>(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<br>(2)　航行経路（針路、変針点、基準経路の名称等）<br>(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）<br>(4)　船長が甲板上の指揮をとるべき狭水道等の区間<br>(5)　通航船舶、漁船等により、通常、船舶がふくそうする海域<br>(6)　船長が運航管理者と連絡をとるべき地点<br>(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<br>(8)　航行する海域において避難港を設定しているときは、その位置<br>(9)　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）<br>(10)　その他航行の安全を確保するために必要な事項</td>
<td>□</td>
<td>第６条関係<br>１．寄港地がない場合は(1)及び(3)を次のとおり規定する。<br>『(1)　起点及び終点の位置並びに相互間の距離<br>(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）』<br>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。<br>３．海図を使用している場合は、(7)を削除する。<br>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。<br>（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」<br>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。</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>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。</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>（基準経路）<br>（例１）<br>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。<br><br>（例２）<br>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。<br>2　基準経路の使用基準は次表のとおりとする。<br>（例１）<br><table><tr><th>名称</th><th>使用基準</th></tr><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</td></tr></table>（例２）<br><table><tr><th>名称</th><th>使用基準</th></tr><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</td></tr></table>3　運航管理者は、前項の使用基準を遵守するとともに、担当船舶の船長に対し、必要な事項を指示すること。</td>
<td>□</td>
<td>第７条関係<br>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。<br>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。<br>「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。<br><table><tr><th>名称</th><th>使用基準</th></tr><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></table>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1項を適宜修正したうえで、第２項及び第３項を削除する。</td>
</tr>
<tr>
<td>（速力基準等）<br>第８条　速力基準は、次表のとおりとする。<br>（例）<br><table><tr><th colspan="2">速力区分</th><th>速力</th><th>毎分機関回転数</th></tr><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></table>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。<br>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。</td>
<td>□</td>
<td>第８条関係<br>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。<br>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。</td>
</tr>
<tr>
<td>（航海当直配置等）<br>第９条　船長は、次の配置を定め、運航管理者に報告する。変更する場合も同様とする。<br>(1)　出入港配置（狭視界出入港配置を含む）<br>(2)　通常航海当直配置<br>(3)　狭視界航海当直配置<br>(4)　荒天航海当直配置<br>(5)　狭水道航行配置</td>
<td>□</td>
<td>第９条関係<br>１.船舶の形態、航路の実態等から規定する必要がないと認められる配置は規定しないことができる。<br>２.極めて短距離の航路の場合で、かつ、乗組員数が極めて小人数のため本条を置く意味がない場合は規定しないことができる。</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>（船長が甲板上の指揮をとるべき海域等）<br>第１０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。<br>（例）<br>(1)　○○港～○○沖<br>(2)　○○沖～○○沖<br>(3)　○○岬沖<br>(4)　○○水道、○○海峡</td>
<td>□</td>
<td>第10条関係<br>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。</td>
</tr>
<tr>
<td>（特定航法）<br>第１１条　（例）○○港の航法<br>(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。<br>(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。<br>(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。<br>(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。<br>(5)　○○港における入港待ち泊地及び転錨泊地は、○○錨地とする。</td>
<td>□</td>
<td>第11条関係<br>１．海上保安官署の指導航法、事業者間の協定航法、社内指導航法等を規定すること。<br>２．法定航法を規定することは差し支えない。<br>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。<br>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。</td>
</tr>
<tr>
<td>（連絡方法）<br>第１２条　船長と当該船舶を担当する運航管理者との連絡は、○○又は○○による。<br>（例）
<table>
<tr><th></th><th>区分</th><th>連絡先</th><th>連絡方法</th></tr>
<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>
</table>
</td>
<td>□</td>
<td>第12条関係<br>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。<br>２．船長と運航管理者の間で使用する全ての通信設備を記載すること。<br>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。</td>
</tr>
<tr>
<td>（定点連絡）<br>第１３条　船長は、運航中、基準経路上の次の（1）の地点を通過したときは、運航管理者あて次の(2)の事項を連絡する。<br>(1)　○○地点、○○地点、○○地点<br>(2)　連絡事項<br>①　通過地点名<br>②　通過時刻<br>③　天候、風向、風速、波浪、視程の状況<br>④　その他入港予定時刻等運航管理上必要と認める事項<br>２　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。</td>
<td>□</td>
<td>第13条関係<br>１．２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、本条を規定する必要はない。<br>２．２地点間（寄港地を含む。）の航海時間が１時間以上の航路と１時間未満で動静を常時把握できる航路の両方を持つ事業者は以下のとおり規定すること。<br>第１３条　船長は、２地点間（寄港地を含む。）の航海時間が１時間以上の航海を行う場合は、基準経路上の次の（１）の地点を通過したときは、運航管理者あて次の（２）の事項を連絡する。<br>(1)　○○地点、○○地点、○○地点<br>(2)　連絡事項<br>①　通過地点名<br>②　通過時刻<br>③　天候、風向、風速、波浪、視程の状況<br>④　その他入港予定時刻等運航管理上必要と認める事項</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr><td></td><td></td><td>2　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。</td></tr>
<tr><td>（入港連絡等）<br>第１４条　船長は、運航中、入港○○分前となったとき（○○港向け航行中○○岬に至ったとき）は、運航管理者に連絡する。<br><br>2　前項の連絡を受けた運航管理者は、船長に次の事項を連絡する。<br>(1)　着岸岸壁の指定<br>(2)　着岸岸壁の使用船舶の有無<br>(3)　着岸岸壁付近の停泊船舶及び航行船舶の状況<br>(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）<br>(5)　曳船の準備状況その他操船上の参考となる事項</td><td>□</td><td>第14条関係<br>１．無線設備がない場合は、本条を規定する必要はない。<br>２．短距離航路（２地点間（寄港地を含む。）の航海時間が概ね１時間未満）であって次の場合は、本条を規定する必要はない。<br>(1)　出入りする２地点が視野の内にある場合<br>(2)　視野の内にはないが、２港の気象・海象がほぼ同様である場合<br>(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<br>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。</td></tr>
<tr><td>（曳船の使用基準）<br>第１５条　運航管理者は、船舶の出入港時、岸壁付近の風速が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きは、あらかじめ曳船を手配する。<br>（例）
<table>
<tr><th>港名</th><th>風速</th><th>曳船</th></tr>
<tr><td>○○港</td><td>約○○m/s以上<br>約○○m/s以上<br>約○○m/s以上</td><td>○○馬力曳船　○隻<br>○○馬力曳船　○隻<br>○○馬力曳船　○隻</td></tr>
<tr><td>○○港</td><td>約○○m/s以上<br>約○○m/s以上<br>約○○m/s以上</td><td>○○馬力曳船　○隻<br>○○馬力曳船　○隻<br>○○馬力曳船　○隻</td></tr>
</table></td><td>□</td><td>第15条関係<br>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。<br>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<br>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。<br>４．「港名」について、計測地点が特定できる場合にあっては、「○○港○○防波堤」等詳細に記載すること。</td></tr>
<tr><td>（発航前検査）<br>第１６条　発航前検査の内容は、次に掲げる事項とする<br>(1)　船体、機関及び排水設備、操舵設備、係船設備、揚錨設備、救命設備、無線設備その他の設備が整備されていること。<br>(2)　積載物の積付けが船舶の安定性を損なう状況にないこと。<br>(3)　喫水の状況から判断して船舶の安全性が保たれていること。<br>(4)　燃料、食料、清水、医薬品、船用品その他の航海に必要な物品が積み込まれていること。<br>(5)　水路図誌その他の航海に必要な図誌が整備されていること。<br>(6)　気象・海象・水象情報、水路通報その他の航海に必要な情報が収集されており、それらの情報から判断して航海に支障がないこと。<br>(7)　航海に必要な員数の乗組員が乗り組んでおり、かつ、それらの乗組員の健康状態が良好であること。<br>(8)　その他航海を支障なく成就するため必要な準備が整っていること。<br>2　前項の規定にかかわらず、次に掲げる場合は、当該事項については、検査を行わないことができる。<br>(1)　当該発航の前12時間以内に前項第１号に掲げる事項のうち操舵設備に係る事項について発航前の検査をしたとき<br>(2)　当該発航の前24時間以内に前項第１号（操舵設備に係る事項を除く。）、第４号及び第５号に掲げる</td><td>□</td><td>第16条関係<br>〔全般〕<br>１．船員法非適用事業者は以下のとおり制定することができる。<br>（発航前点検）<br>第16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。<br>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。<br>２．船員法非適用船舶の場合は、同適用船舶に準じて点検個所、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。<br>３．「発航前検査」は「発航前点検」又は「始業点検」としても差し支えない。<br>４．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。</td></tr>
</table>

| | | |
|---|---|---|
| 事項について発航前の検査をしたとき<br>3　船長は、第１項の検査を行ったときは、次に掲げる事項を発航前検査記録簿に記録し、運航管理者に報告すること。<br>(1)　検査日時、検査内容及び検査結果<br>(2)　部署別に検査を行った者<br>(3)　異常を発見したときの措置<br>(4)　その他必要な事項<br>4　運航管理者は、前項の発航前検査記録簿を１年間保存すること。 | | https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk6_000050.html<br>〔第4項〕<br>１．保存方法は、原紙の保管に限らず、写しの保管や電磁的媒体が常時閲覧できる状態（パソコン等の端末にて閲覧できる状態）でも差し支えない。 |
| （陸上施設の点検）<br>第１７条　運航管理者は、陸上施設点検簿に基づいて、運航日毎に、係留施設（浮き桟橋、岸壁、ビット、防舷材等）、乗降用施設（タラップ、歩み板等）、転落防止施設（ハンドレール、チェーン等）等について、点検すること。<br>2　運航管理者は、前項の点検により異常があるときは、直ちに修復の措置を講じること。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。<br>3　運航管理者は、第１項の点検を行ったときは、次に掲げる事項を陸上施設点検簿に記録し、所属する営業所に１年間保存すること。<br>(1)　点検日時、点検内容及び点検結果<br>(2)　点検を行った者<br>(3)　異常を発見したときの措置<br>(4)　その他必要な事項 | □ | 第17条関係<br>〔第3項〕<br>１．保存方法は、原紙の保管に限らず、写しの保管や電磁的媒体が常時閲覧できる状態（パソコン等の端末にて閲覧できる状態）でも差し支えない。<br>２．陸上施設が営業所から離れている場合等であって、一次的な記録は当該点検場所にて行う場合、営業所への保存は都度ではなく、（適正な点検実施体制を確保できる範囲で）多少タイムラグがあっても差し支えない。 |
| （アルコール検査の実施）<br>第１８条　安全統括管理者及び運航管理者は、アルコール検知器（呼気に含まれるアルコール濃度を測定し、数値で表示できる性能を有する機器）を用いたアルコール検査実施体制を構築しなければならない。<br>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0.15㎎以上である間、当直を実施してはならない。<br>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。<br>4　アルコール検査は、アルコール検知器（呼気に含まれるアルコール濃度を測定し、数値で表示できる性能を有する機器）を用いて、乗組員が航海当直に従事する前に、検査を受ける者以外の確認のもとで行うこと。<br>5　運航管理者は、前項の検査を行ったときは、次に掲げる事項をアルコール検査記録簿に記録し、所属する営業所に１年間保存すること。<br>(1)　検査日時及び検査結果<br>(2)　被検査者の氏名<br>(3)　検査を確認した第三者の氏名<br>(4)　その他必要な事項 | □ | 第18条関係<br>〔全般〕<br>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。<br>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。<br>https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr4_000021.html<br><br>〔第4項〕<br>１．「検査を受ける者以外の確認のもとで行うこと」について、検査者本人以外の他者確認ができる形であればよく、例えば、前後当直者が互いに確認をする形でも差し支えない。<br><br>〔第5項〕<br>１．保存方法は、原紙の保管に限らず、写しの保管や電磁的媒体が常時閲覧できる状態（パソコン等の端末にて閲覧できる状態）でも差し支えない。<br>２．アルコール検査を営業所以外の場所（船内等）で実施する場合であって、一次的な記録は当該検査場所にて行う場合、営業所への保存は都度ではなく、（適正なアルコール検査実施体制を確保できる範囲で）多少タイムラグがあっても差し支えない。 |

| | | |
|---|---|---|
| （乗船待ち旅客に対する遵守事項等の周知）<br>第１９条　運航管理者は、発着場等の見やすい場所に旅客の遵守すべき事項等を掲示しなければならない。<br>（遵守事項等の掲示例）<br>(1)　旅客及び車両は、乗下船時、係員の誘導に従うこと。<br>(2)　車両は、乗下船時、徐行すること。<br>(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。<br>(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）。<br>(5)　車両甲板における喫煙その他の火気の取扱いは禁止されていること。<br>(6)　車両甲板は、航行中、立入りが禁止されること。<br>(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。<br>(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。<br>(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。 | □ | |
| （乗船旅客に対する遵守事項等の周知）<br>第２０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。<br>(1)　旅客の禁止行為事項<br>(2)　救命胴衣の格納場所及び着用方法<br>(3)　非常の際の避難要領（非常信号、避難経路等）<br>(4)　病気、盗難等が発生した場合の乗組員への通報<br>(5)　高速航行中におけるシートベルトの着用<br>(6)　前五号に掲げるもののほか、旅客の遵守すべき事項<br>(例)<br>①　下船及び非常の際には、係員の指示に従うこと。<br>②　航海中、許可なく車両区域に立入らないこと。<br>③　下船の際は、係員の指示に従って車両区域に入ること。 | □ | 第20条関係<br>１．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)を削除及び(6)を(5)とし、「前五号」を「前四号」する。<br>２．本文中（例）以下の①～③は、船内に掲示する旅客の禁止事項及び遵守事項の掲示例のため、本文中に規定する必要はない。 |
| （旅客に対する救命胴衣の着用に関する指示）<br>第２１条　船長は、救命胴衣の着用に関し、旅客に対し次に掲げる措置を講じさせること。<br>(1)　旅客が暴露甲板に乗船している場合は、救命胴衣を着用させること。<br>(2)　12歳未満の小児が船室外に乗船している場合は、救命胴衣を着用させること。<br>(3)　気象・海象・水象の悪化、事故が発生したとき等、旅客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。<br>２　前項の規定は、次に掲げる者には適用しない。ただし、旅客の安全確保のために必要と判断された場合は必要な措置を講じること。<br>(1)　負傷若しくは障害のため又は妊娠中であることにより救命胴衣を着用することが療育上又は健康保持上適当でない者。<br>(2)　著しく体型が大きいことその他の身体の状態により適切に救命胴衣を着用できない者。<br>(3)　大人が保護及び監督している１歳未満の小児。 | □ | 第21条関係<br>［第１項 (1)及び(2)］<br>１．総トン数20トン以上の船舶のみを使用する場合は、第1項(1)及び(2)を削除すること。<br>２．次のいずれの要件も満たす場合は、「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。<br>(1)　周囲に高さ75cm以上の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など船外への転落を防止するための設備が設けられていること。<br>(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。<br>イ　固定して施設される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。）。 |

| | | |
|---|---|---|
| | | ロ　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。<br>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。<br>ニ　指定場所内であっても救命胴衣の着用に努めること。<br>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。<br>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。<br>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。）。<br>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。<br>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。 |
| （船内巡視）<br>第２２条　船長は、旅客区域、車両甲板その他必要と認める場所を乗組員に巡視させ、次に掲げる事項を確認すること。<br>(1)　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<br>(2)　その他異常の有無<br>２　船長は、前項の巡視を行ったときは、次に掲げる事項を巡視記録簿に記録し、運航管理者に報告すること。<br>(1)　巡視日時、巡視内容及び巡視結果<br>(2)　巡視を行った者<br>(3)　異常を発見したときの措置<br>(4)　その他必要な事項<br>３　運航管理者は、前項の巡視記録簿を所属する営業所に１年間保存すること。 | □ | 第22条関係<br>〔第3項〕<br>１．保存方法は、原紙の保管に限らず、写しの保管や電磁的媒体が常時閲覧できる状態（パソコン等の端末にて閲覧できる状態）でも差し支えない。<br>２．営業所への保存は都度ではなく、（適正な船内巡視体制を確保できる範囲で）多少タイムラグがあっても差し支えない。 |
| （機器点検）<br>第２３条　船長は、入港着岸（桟）前、桟橋手前（防波堤手前）○○○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。 | □ | 第23条関係<br>　機関の点検は、岸壁桟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、着桟桟橋から○○○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。 |

別　表

| | | 発航の中止 | 基準航行の中止 | 入港の中止 |
|---|---|---|---|---|
| 一般航路 | 航路距離300km以上のもの | （発航を中止すべき港内の視程）<br>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）<br>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）<br>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。））<br>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）<br>300m以上の数値を定めるものとする。 | |
| | 航路距離300km未満のもの | （発航を中止すべき港内の視程）<br>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）<br>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）<br>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。））<br>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っては、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）<br>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っては、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）<br>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）<br>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）<br>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廻る発航又は入港の中止条件を定める必要があるものにあっては、先導船の配備を必須の要件とし、300mを限度として原則を下廻る値を定めることができるものとする。

※　港内通船又は河川、湖沼等における渡船等、極めて短距離の航路において、対岸までの距離が300m未満である等、中止条件の下限を300mとすることが適当でないと認められるものについては、適宜、これを下回る値として差しつかえない。

※　ホバークラフト、水中翼船及び高速艇（ホバークラフト及び水中翼船以外の総トン数300トン以下の船舶であって、航海速力が22ノット以上のものをいう。）にあっては、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　〃 |

# 【貨物フェリー事業者用】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 |
|---|---|---|
| 貨物フェリー事業者用<br><br>**作　業　基　準　（ひな形）**<br><br>令和　年　月　日<br>○○○○株式会社<br><br>目　　次<br><br>第１章　総則<br>第２章　作業体制<br>第３章　乗下船作業<br>第４章　危険物等の取扱い | | (注)　業務の一部（綱取作業、旅客の誘導作業、自動車の積込み及び陸揚げ等の陸上作業等）を委託している場合は、委託業務に係る運航の管理に関する業務も安全管理規程中に明記すること。 |
| 第１章　　総則<br>（目的）<br>第１条　この基準は、安全管理規程に基づき、○○航路の作業に関する基準を明確にし、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。 | □ | |
| 第２章　　作業体制<br>（陸上作業体制）<br>第２条　運航管理者は、陸上作業について、次のとおり陸上作業員を配置すること。<br>(1)　乗下船する車両の誘導　　車両誘導係（○人）<br>(2)　乗下船する旅客の誘導　　旅客誘導係（○人）<br>(3)　可動橋等陸上岸壁施設の操作　　操作係（○人）<br>(4)　船舶の離着岸時の綱取り、綱放し　　綱取係（○人）<br>(5)　乗船待機中の旅客及び車両の誘導　　駐車場整理係（○人）<br>２　運航管理者は、陸上作業員の中から陸上作業指揮者を指名すること。<br>３　陸上作業指揮者は、運航管理者の指揮の下、第１項に掲げる陸上作業を指揮すること。 | □ | 第2条関係<br>１．作業員は、二つ以上の作業区分を兼務して差し支えない。<br>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。<br>３．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。<br>４．船長及び船内作業員だけで離着岸作業等を行う場合は、本条を次のように規定する。<br>「第２条　船長は、船内作業員を指揮して、乗下船する旅客の誘導、離着岸時における諸作業を実施する。」<br>５．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○○係（○～○人） |
| （船内作業体制）<br>第３条　船長は、船内作業について、次のとおり作業員を配置すること。<br><br>(1)　乗下船する車両の誘導　　車両誘導係（○人）<br>(2)　乗下船する旅客の誘導　　旅客係（○人） | □ | 第3条関係<br>１．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。<br>２．作業員は、二つ以上の作業区分を兼務して差し支えない。 |

| | | |
|---|---|---|
| (3)　固縛装置等の取り付け、取りはずし　固縛係（○人）<br>2　船長は、作業員の中から船内作業指揮者を指名すること。<br>3　船内作業指揮者は、船長の指揮の下、第１項に掲げる船内作業を指揮すること。 | | 3．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○○係（○～○人） |
| 第３章　　乗下船作業<br>（乗船待ちの旅客及び車両の整理）<br>第４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。<br>2　駐車場整理係員は、乗船待ちの車両をトラック、乗用車等に区分し、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。<br>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。<br>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、乗船までに修理させ又は乗船を拒否するものとする。<br>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。 | □ | 第4条関係<br>１．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。<br>２．その他、第２項について、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。 |
| （乗船準備作業）<br>第５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○○分前、車両については離岸○○分前から乗船作業を開始する。<br>2　乗船作業開始時刻になったときは、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て乗船通路を設置する。<br>3　船内作業指揮者は、乗船通路が確実に設置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。 | □ | 第５条関係<br>１．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○○分前から乗船作業を開始する。」と規定する。<br>２．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。<br>「２　乗船開始○○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。」 |
| （旅客の乗船）<br>（例１）<br>第６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）<br>（例２）<br>第６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。<br>2　陸上の旅客係員は、旅客を乗船口に誘導する。<br>3　船内の旅客係員は、旅客を乗船口から船内へ誘導する。<br>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ないことを確認して、運航管理者及び船長にそれぞれ報告する。 | □ | 第６条関係<br>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。<br>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。 |
| （車両の積込み）<br>第７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。 | □ | |

<table>
<tr>
<td>2　陸上の車両誘導係員は、車両をランプウェイの先端まで誘導し船内の車両誘導係員に車両の誘導を引継ぐ。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する。<br>3　船内の車両誘導係員は、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。<br>4　船内の車両誘導係員は、航送旅客を客室の通路へ安全に誘導する。</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>（車両の積付け等）<br>第８条　船内の車両誘導係員は、次のとおり自動車（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をいう。以下同じ。）を積付けること。<br>(1)　自動車の負担重量を平均するよう搭載すること。<br>(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。<br>(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。<br>2　船内の車両誘導係員は、車両の積付けの際、次の措置を講ずること。<br>(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。<br>(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。<br>(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。</td>
<td>□</td>
<td>第８条関係<br>１．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。<br>「　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。」<br>２．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。<br>「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。」</td>
</tr>
<tr>
<td>（車止め及び固縛装置取り付け作業等）<br>第９条　固縛係員は、すべての自動車について車止めを施す。<br>２　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。<br>（例）
<table>
<tr><th></th><th>気象・海象</th><th>車種等</th></tr>
<tr><td>(1)</td><td>船首方向からの風速○○m/s以上又は船横方向からの風速○○m/s以上<br>（船首方向からの波高○m以上又は船横方向からの波高○m以上）</td><td>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</td></tr>
<tr><td>(2)</td><td>船首方向からの風速○○m/s以上又は船横方向からの風速○○m/s以上<br>（船首方向からの波高○m以上又は船横方向からの波高○m以上）</td><td>全車両及びコンテナ</td></tr>
</table>
3　船内作業指揮者は、前２項の作業終了後、作業が完全に行われたことを確認する。</td>
<td>□</td>
<td>第９条関係<br>１．第１項は必ず規定する。<br>２．第２項の表は例示であり、風速又は波高のいずれか一つを規定すればよい。また船体の動揺度を基準としてもよい。航行海域の自然的性質等から、運航中止条件に達しない気象・海象の場合は、固縛等を施さなくても車両の転倒、接触等のおそれがない航路については第２項を規定しないことができる。<br>３．危険物積載車を運送しない場合は「危険物積載車」を削除する。</td>
</tr>
<tr>
<td>（離岸準備作業）<br>第１０条　陸上作業指揮者は、旅客の乗船及び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。<br>２　船内作業指揮者は、陸上作業指揮者と連絡をとり船内作業員を指揮してランプウェイを収納する。</td>
<td>□</td>
<td></td>
</tr>
</table>

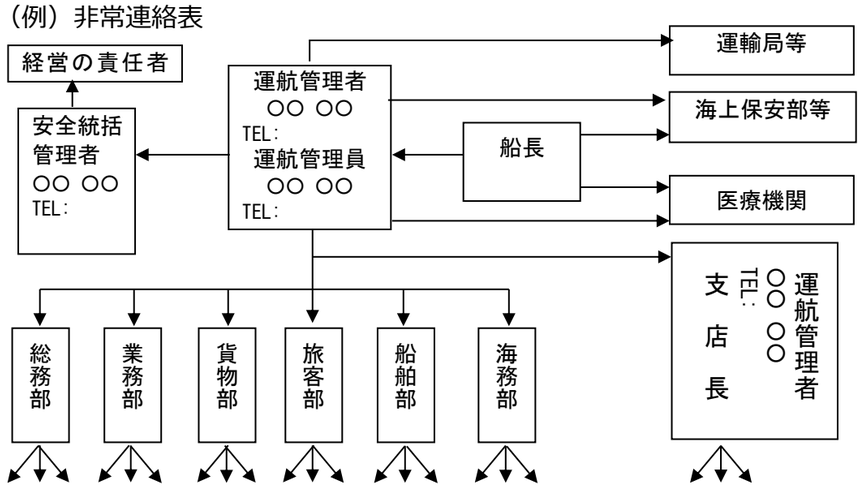
| | | |
|---|---|---|
| 3　船内作業指揮者は、車両の積込みが終了したときは、作業員を指揮して航送旅客（第10条に定める危険物積載車、ミキサー車、保冷車又は家畜等積載車の運転者又は監視人を除く。）が車両区域内に残留していないことを確認した後、客室と車両区域間の通路又は昇降口を遮断する。<br>4　船内の旅客係員は、第１項の連絡を受けたときは直ちに舷門を閉鎖する。<br>5　船内作業指揮者は、前各項の作業が終了したときは、次に掲げる事項を速やかに船長に報告する。<br>(1)　乗船旅客数及び搭載車両数<br>(2)　第８条第２項第３号の措置をした場合は、その状況（車種、人員等） | | |
| （離岸作業）<br>第１１条　陸上作業指揮者は、離岸作業完了後、適切な時期に出港を放送させる（発航の合図をさせる。）とともに見送人等が離岸作業により危害を受けないよう退避させ、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。<br>2　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、確実に係留索を放す。 | □ | 第１１条関係<br>第１項中、「離岸準備作業完了後、適切な時期に」を「離岸時刻○分前になったときは」と規定することができる。 |
| （車両区域の立入制限）<br>第１２条　船長は、原則として、運航中、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ること。<br>(1)　危険物積載車<br>(2)　家畜等積載車（家畜、魚その他の動物の給餌、監視を必要とする場合に限る。）<br>(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。）<br>(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。）。<br>2　船長は、やむを得ず旅客（前項各号の運転者等を除く。）を車両区域に立ち入らせる場合は、乗組員を立ち合わること。 | □ | |
| （着岸作業）<br>第１３条　陸上作業指揮者は、船舶の着岸時刻○○分前までに綱取りその他の作業に必要な作業員を配置する。<br>2　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。<br>3　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。<br>4　船内作業指揮者は、船内の旅客誘導係員を指揮して、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。 | □ | 第１３条関係<br>運航管理員が直接陸上作業を指揮している場合は、本条中「陸上作業指揮者」を「運航管理員」とする。 |
| （係留中の保安）<br>第１４条　船長及び運航管理者は、係留中、旅客及び車両の安全に支障のないよう係留方法、ランプウェイの保安に十分留意する。 | □ | |
| （下船準備作業）<br>第１５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。<br>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し、陸上作業指揮者と緊密な連携のもとにランプウェイを架設し、舷門を開放する。<br>3　船内作業指揮者は、ランプウェイ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。 | □ | 第１５条関係<br>運航管理員が直接陸上作業を指揮している場合は第２項中「陸上作業指揮者」を「運航管理員」とする。 |

| | | |
|---|---|---|
| （旅客の下船）<br>（例１）<br>第１６条　船内の旅客係員は、船内作業指揮者の指揮を受け旅客の通路の設置を確認した後、旅客を誘導して下船させる。<br>（例２）<br>第１６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。 | □ | 第１６条関係<br>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。<br>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。 |
| （車両の陸揚げ）<br>第１７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。<br>(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。<br>(2)　航送旅客は、車両甲板では禁煙を厳守すること。<br>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。<br>３　陸上作業指揮者は、ランプウェイ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。<br>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。<br>５　船内車両誘導係員は、車両をランプウェイ上に停止させることのないように誘導する。<br>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サーバックを求めることを確実に実施する。<br>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ランプウェイ及びその付近並びに陸上構内における車両通行の安全の確保に当たる。 | □ | 第１７条関係<br>運航管理員が直接陸上作業を指揮している場合は第３項及び第７項中「陸上作業指揮者」を「運航管理員」とする。 |
| （下船の終了）<br>第１８条　旅客の下船及び車両の陸揚げが完了したときは、陸上作業指揮者と船内作業指揮者は相互に連絡をとり作業員を指揮して通路を遮断する。<br>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、それぞれ運航管理者及び船長に報告すること。 | □ | 第１８条関係<br>運航管理員が直接陸上作業を指揮している場合は、第１項中「陸上作業指揮者」を「運航管理員」とし、第２項中「陸上作業指揮者及び」及び「それぞれ運航管理者及び」を削除する。 |
| （車両の積込み等の中止）<br>第１９条　船内作業指揮者及び陸上作業指揮者は、気象・海象・水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な状態になったと認めるときは、作業を中断し船長にその旨通報する。<br>２　船長は、前項の通報を受けたときは、作業現場の状況を確認し、運航管理者と協議して作業を中止するかどうかを決定すること。<br>３　船長及び運航管理者は、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。 | □ | 第１９条関係<br>運航管理員が直接陸上作業を指揮している場合は、第１項及び第3項中「陸上作業指揮者」を「運航管理員」とする。 |
| 第４章　　危険物等の取扱い<br>（危険物等の取扱い）<br>第２０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。<br>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。 | □ | 第２０条関係<br>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。<br>２．運航管理員が直接陸上作業を指揮している場合は、第３項及び第４項中「陸上作業指揮者」を「運航管理員」とする。 |

| | | |
|---|---|---|
| 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項の危険物等に該当するおそれがあると認めるときは、運航管理者又は船長の指示を受けて運送申込人の立会いのもとに点検し必要な措置を講ずるものとする。<br>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、その状況を運航管理者に報告するものとする。 | | |

# 【貨物フェリー事業者用】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 |
|---|---|---|
| 貨物フェリー事業者用<br><br>**事　故　処　理　基　準　（ひな形）**<br><br>令和　年　月　日<br>○○○○株式会社<br><br>目　　次<br><br>第１章　総則<br>第２章　事故等発生時の連絡<br>第３章　事故の処理等 | | |
| 第１章　　総則<br>（目的）<br>第１条　この基準は、安全管理規程に基づき、事故・災害等が発生した場合の対応並びにその防止対策の検討及び実施に関する事項に係る基準を明確にし、もって人命の安全の確保と損害の軽減を図るとともに、輸送の安全の確保を図ることを目的とする。 | □ | |
| （事故等の範囲）<br>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)～(3)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。<br>(1)　旅客、乗組員、作業員等の死亡、行方不明又は負傷その他の人身事故の発生（疾病、不法行為によるものを除く。）<br><br>(2)　衝突（通常の運航で予定していない部位への接触を含む）、乗揚げ、火災、浸水、漂流、転覆、沈没、行方不明、機関停止等による自航不能の発生、その他救助を必要とする船舶の海難事故<br>(3)　不法行為（強取（乗っ取り）、殺人、傷害、暴行、脅迫、危険物所持等）による運航の阻害<br><br>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。<br>(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<br>(2)　避難港へ入港するに至った事態<br>(3)　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<br>(4)　離着岸作業中の係船策の破断<br>(5)　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<br>(6)　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<br>１．ひな形に準拠した内容を規定すること。<br>２．「通常予定していない部位への接触」とは、通常の運航で予定している物（防舷材など）以外に接触すること（接触する際の物理的衝撃の強弱は問わない）を指す。<br>３．第２項の具体例【第２項（３）の例】<br>（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。 |

| | | |
|---|---|---|
| （準用）<br>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。 | □ | 第３条関係<br>ひな形に準拠した内容を規定すること。 |
| 第２章　事故等発生時の連絡<br>（非常連絡）<br>第４条　事故等発生時の連絡は、第６条の非常連絡事項について、判明したものから逐次行う。ただし、インシデントの場合は、被害発生にまで及ばないことを見極めた上、速やかに、その状況を連絡する。<br>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。<br>３　運航管理者による海上保安官署等、所轄地方運輸局その他必要な者への連絡は、電話（メール又はFAXを含む。）又は口頭による。<br>４　運航管理者は、第６条の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。 | □ | 第４条関係<br>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。 |
| （非常連絡表等）<br>第５条　連絡すべき者の名称又は氏名、連絡先を記載した非常連絡表は、次表のとおりとする。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。<br>（例）非常連絡表<br><br> | □ | 第５条関係<br>１．非常連絡表は、別表として差し支えない。<br>２．「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、運航管理員の氏名、電話番号を表記すること。<br>３．表は例示であるので、自社の組織に応じた連絡表を定める。 |

（非常連絡事項）

第６条　事故等発生時に連絡すべき事項は、次に掲げるとおりとする。

(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・水象

(2)　事故等の態様による事項

| | 事故等の種 | 連絡事項 |
|---|---|---|
| a | 衝突 | 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）<br>②　船体、機器、車両の損傷状況<br>③　浸水の有無（あるときはｄ項）<br>④　流出油の有無（あるときはその程度及び防除措置）<br>⑤　自力航行の可否<br>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）<br>－　船舶衝突の場合<br>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）<br>－　船舶衝突の場合 |
| b | 乗揚げ | ①　乗揚げの状況（乗揚げ時の針路、速力、海底との接触個所、船体傾斜、吃水の変化、陸岸との関係等）<br>②　船体周囲の水深、底質及び付近の状況<br>③　潮汐の状況、船体に及ぼす風潮及び波浪の影響<br>④　船体、機器、車両の損傷状況<br>⑤　浸水の有無（あるときはｄ項）<br>⑥　離礁の見通し及び陸上からの救助の可否<br>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 | ①　出火場所及び火災の状況<br>②　出火原因<br>③　船体、機器、車両の損傷状況<br>④　消火作業の状況<br>⑤　消火の見通し |

□

第６条関係

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。

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | d | 浸水 | ①　浸水個所及び浸水の原因<br>②　浸水量及びその増減の程度<br>③　船体、機器、車両の損傷状況<br>④　浸水防止作業の状況<br>⑤　船体に及ぼす風浪の影響<br>⑥　浸水防止の見通し<br>⑦　流出油の有無（あるときはその程度及び防除措置） | | |
| | e | 不法行為（強取、殺人傷害、暴行等） | ①　事件の種類<br>②　事件発生の端緒及び経緯<br>③　被害者の氏名、被害状況等<br>④　被疑者の人数、氏名等<br>⑤　被疑者が凶器を所持している場合は、その種類、数量等<br>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<br>②　死傷者数<br>③　発生原因<br>④　負傷の程度<br>⑤　応急手当の状況<br>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<br>②　行方不明の日時、場所及び理由（推定）<br>③　行方不明者の氏名等<br>④　行方不明者の遺留品等 | | |
| | h | その他の事故 | ①　事故の状況<br>②　事故の原因<br>③　措置状況 | | |
| | i | インシデント | ①　インシデントの状況<br>②　インシデントの原因<br>③　措置状況 | | |
| 第３章　　事故の処理等<br>（船長のとるべき措置）<br>第７条　事故等発生時に、船長が旅客の安全、船体、車両の保全のために講ずべき措置は、次に掲げるとおりとする。<br>(1) 損傷状況の把握及び事故局限の可否の検討<br>(2) 事故の状況及び講じた措置、並びに当該講じた措置への助言を求め、援助を必要とするか否かについての第５条の連絡先に対する連絡<br>(3) 負傷者に対する早急な救護<br>(4) 連絡方法の確立（船内及び船外）<br>(5) 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<br>(6) 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<br>(7) 不法行為の場合は、不法行為者の隔離又は監視、説得 | | | □ | 第７条関係<br>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。<br>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。 |
| （運航管理者のとるべき措置）<br>第８条　事故等発生時に、運航管理者が旅客の安全、船体、車両の保全のために講ずべき措置は、次に掲げ | | | □ | |

<table>
<tr>
<td>るとおりとする。<br>(1) 事故の実態及び船長が講じた措置の把握<br>(2) 前号で把握した内容についての第５条の連絡先に対する連絡<br>(2)　救難に必要な情報の収集及び分析<br>(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<br>(4)　必要人員の派遣及び必要物資の補給等<br>(5)　船長に対する必要事項の連絡及び助言<br>(6)　医師、病院、宿舎の手配等の旅客の救護のための措置<br>(7)　旅客の氏名の確認及びその連絡先への通知</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>（運航管理者の指揮する事故処理組織）<br>第９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。<br>（（例）事故処理組織表
<table>
<tr><th></th><th>職務</th></tr>
<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<br>班長　○○○○<br>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<br>班長　○○○○<br>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<br>班長　○○○○<br>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>
</table>
</td>
<td>□</td>
<td>第９条関係<br>１．表は例示であり、自社の組織、規模に応じて定めればよい。<br>２．非常対策本部を設置して事故の処理に当たる場合は、一般航路用の事故処理基準（ひな形）を参照して定める。<br>３．運航管理者を総指揮とする場合又は事故の態様によって運航管理者を総指揮とする場合は、第２項として次を加える。<br>「２　事故処理組織の要員として指名された者は、事故処理に関する運航管理者の指揮に従わなければならない。」</td>
</tr>
<tr>
<td>（医療救護の連絡等）<br>第１０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。</td>
<td>□</td>
<td>第１０条関係<br>ひな形に準拠した内容を規定すること。</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>（現場の保存）<br>第１１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。</td>
<td>□</td>
<td>第１１条関係<br>ひな形に準拠した内容を規定すること。</td>
</tr>
<tr>
<td>（事故調査委員会）<br>第１２条　事故の原因及び事故処理の適否を調査するため、事故調査委員会を設置する場合の組織及び編成は、原則として次のとおりとする。<br>（例）事故調査委員会
<table>
<tr><th></th><th>職名</th></tr>
<tr><td>委員長</td><td>経営の責任者</td></tr>
<tr><td>副委員長</td><td>安全統括管理者<br>運航管理者</td></tr>
<tr><td>委員</td><td>海務担当者<br>営業担当者<br>関係運航管理員</td></tr>
</table>
</td>
<td>□</td>
<td>第１２条関係<br>１．表は例示であり、自社の組織に応じて定める。<br>２.事故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。</td>
</tr>
</table>