

安全管理規程  
(小型船旅客運送事業者用)

令和 7年 4月 1日  
東日本海洋建設株式会社

目 次

- 第 1 章 総 則
- 第 2 章 経営トップの責務
- 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

## 第1章 総則

### (目的)

第1条 この規程は、経営トップ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。

### (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。

番号	用語	意義
(1)	安全マネジメント	経営トップにより、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
(2)	経営トップ	事業者において最高位で指揮し、管理する個人又はグループ
(3)	安全方針	経営トップ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	経営トップの中から選出した、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轄責任者
(7)	運航管理補助者	運航管理者の職務を補佐する者（営業所に勤務する場合は運航管理者の職務の一部を分掌する。）
(8)	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
(9)	陸上作業員	陸上において、旅客の整理、誘導等の作業に従事する者
(10)	船内作業員	船舶上において、旅客の整理、誘導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	乗組員の編成及びその勤務割りに関する計画
(14)	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
(15)	基準航行	基準経路を基準速力により航行すること
(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に定める港湾区域内、港則法又は港湾法に定め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	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。)、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

(運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準)

第3条 この規程の実施を図るため、運航基準、作業基準、事故処理基準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、船舶の離着岸等に係る作業方法、危険物の取扱い、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 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2章 経営トップの責務

(経営トップの主体的関与)

第4条 船舶による輸送の安全確保のため、経営トップは次に掲げる事項について主体的に関与し、当社全体の安全マネジメント態勢を適切に運営する。

(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

(2) 安全方針の設定

(3) 安全重点施策の策定及び確実な実行

(4) 重大な事故等に対する確実な対応

(5) 安全マネジメント態勢を確立し、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

(6) 安全マネジメント態勢の見直し

(経営トップの責務)

第5条 経営トップは、確固たる安全マネジメント態勢の実現を図るため、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。

2 経営トップは、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。

(安全方針)

第6条 経営トップは、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。

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。

(1) 関係法令及び社内規程の遵守と安全最優先の原則

(2) 安全マネジメント態勢の継続的改善

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、経営トップの率先垂範により、周知を容易かつ効果的に行う。

4 安全方針は、必要に応じて見直しを行う。

(安全重点施策)

第7条 安全方針に沿って、具体的な施策を実現するため、安全重点施策を策定し実施する。

- 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。
- 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。
- 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 安全管理の組織

(運航管理の組織)

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補助者を置く。

- (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 2人

2 本社及び各営業所の担当する区域は、次のとおりとする。

本 社 東京湾

第4章 安全統括管理者、運航管理者等の選解任並びに代行の指名

(安全統括管理者の選任)

第9条 経営トップは、経営トップに位置づけられ、海上運送法施行規則第22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。

(運航管理者の選任)

第10条 経営トップは、安全統括管理者の意見を聴いて、海上運送法施行規則第22条の2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する。

(安全統括管理者及び運航管理者の解任)

第11条 経営トップは、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。

- (1) 国土交通大臣の解任命令が出されたとき
- (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

(運航管理補助者の選任及び解任)

第12条 経営トップは、安全統括管理者及び運航管理者の推薦により運航管理補助者を選任する。

2 経営トップは、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補助者を解任する。

(運航管理者代行の指名)

第13条 運航管理者は、前任の航海科員（海技従事者）または本社の運航管理補助者の中から運航管理者代行を指名しておくものとする。

2 前項の場合において、運航管理者は2人以上の者を順位を付して指名することができる。

第5章 安全統括管理者及び運航管理者等の勤務体制

(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トップが職務を執るものとする。

(運航管理者の勤務体制)

第15条 運航管理者は、つばさ2に勤務するものとする。

2 運航管理者は、下船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継いでおくものとする。ただし、引継ぎ前に運航管理者と運航管理補助者の連絡が不能となったときは、連絡がとれるまでの間運航管理者代行が自動的に運航管理者の職務を執るものとする。

(運航管理補助者の勤務体制)

第16条 本社の運航管理補助者は、船舶が就航している間は原則として本社に勤務して運航管理者と常時連絡できる体制になければならない。

2 運航管理補助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当該営業所の勤務するものとする。勤務中、やむを得ず職場を離れる等その職務を執ることができないと認めるときは、あらかじめその旨を運航管理者に連絡しなければならない。

## 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) 安全マネジメント態勢に必要な手順及び方法を確立し、実施し、維持すること。
- (2) 安全マネジメント態勢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、安全マネジメント態勢の実施状況及び改善の必要性の有無を経営トップへ報告し、記録すること。
- (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。

(運航管理者の職務及び権限)

第18条 運航管理者の職務及び権限は、次のとおりとする。

- (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、船舶の運航の管理及び輸送の安全に関する業務全般を統轄し、安全管理規程の遵守を確実にしてその実施を図ること。
- (2) 船舶の運航に関し、輸送の安全を図ること。
- (3) 運航管理補助者及び陸上作業員を指揮監督すること。

(運航管理補助者の職務)

第19条 本社に勤務する運航管理補助者は、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、第13条第2項の順位に従いその職務を代行するものとする。

2 営業所に勤務する運航管理補助者は、自己の勤務する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実施するものとする。

- (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
- (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
- (3) 陸上施設の点検及び整備
- (4) 乗船待ちの旅客に対する遵守事項等の周知

## 第7章 運航管理規程の変更

(安全管理規程の変更)

第20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の発議をしなければならない。

2 経営トップは、前項の発議があったときは、関係の責任者の意見を参考として規程の変更を決定する。

## 第8章 運航計画、配船計画及び配乗計画

(運航計画及び配船計画の作成及び改定)

第21条 運航計画又は配船計画を作成又は改定する場合は、運航管理者は使用船舶の性能、使用港の港勢、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。

(配乗計画の作成及び改定)

第22条 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等について、その安全性を検討するものとする。

(運航計画、配船計画及び配乗計画の臨時変更)

第23条 運航計画、配船計画又は配乗計画を臨時に変更する必要がある場合は、前2条に準じ運航管理者がその安全性を検討するものとする。

2 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(船長)は運航休止、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。

## 第9章 運航の可否判断

(運航の可否判断)

第24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。

2 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29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。

3 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。

4 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。

(経営トップ又は安全統括管理者の指示)

第25条 経営トップ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。

2 経営トップ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。

3 経営トップ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。

(

(運航の可否判断等の記録)

第26条 運航管理者及び船長は、運航中止基準にかかる情報、運航の可否判断、運航中止の措置及び協議の結果等を記録しなければならない。

## 第10章 運航に必要な情報の収集及び伝達

(運航管理者の措置)

第27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。

- (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
- (6) 乗船待ちの旅客数
- (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

第28条 運航管理者は、運航基準に定める事項を記載した運航基準図を作成しなければならない。

## 第11章 輸送に伴う作業の安全の確保

(作業体制)

第29条

作業体制については作業基準に定めるところによる。

(危険物等の取扱い)

第30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。

(旅客の乗下船等)

第31条 旅客の乗下船及び船舶の離着岸時の作業については作業基準に定めるところによる。

(発航前点検)

第32条 船長は、発航前に船舶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。

(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る場所については乗組員に点検させるものとする。

(旅客等の遵守すべき事項等の周知)

第34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、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。

(飲酒等の禁止)

第35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。

## 第12章 輸送施設の点検整備

(船舶の点検整備)

第36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。

2 船長は、前項の点検中、異常を発見したときは、直ちに修復整備の措置を講じなければならない。

(陸上施設の点検整備)

第37条 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、異常のある個所を発見したときは直ちにその修復整備の措置を講じなければならない。

。

## 第13章 海難その他の事故の処理

(事故処理にあたっての基本的態度)

第38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。

- (1) 人命の安全の確保を最優先とすること。
- (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。
- (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。
- (4) 船長の対応措置に関する判断を尊重すること。
- (5) 船長は、陸上でとりうるあらゆる措置を講ずること。

(船長のとるべき措置)

第39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本社または本社の運航管理補助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。

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。

(運航管理者のとるべき措置)

第40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。

(経営トップ及び安全統括管理者のとるべき措置)

第41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、経営トップへ速報しなければならない。

2 経営トップ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、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。

(事故の処理)

第42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。

(通信の優先処理)

第43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。

(関係官署への報告)

第44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等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なければならない。

(事故の原因等の調査)

第45条 運航管理者は、事故の原因及び事故処理の適否を調査し、事故の再発の防止及び事故処理の改善を図るものとする。

## 第14章 安全に関する教育、訓練及び内部監査等

(安全教育)

第46条 安全統括管理者及び運航管理者は、運航管理補助者、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、事故処理基準を含む。）、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行い、その周知徹底を図らなければならない。

2 運航管理者は、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。

第47条 安全統括管理者及び運航管理者は、経営トップの支援を得て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、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。

2 訓練の前後には打合せを行い、特記事項があれば経営トップへ意見具申する。

(記録)

第48条 運航管理者は、前2条の教育等を行ったときは、その概要を記録簿に記録しておくものとする。

(内部監査及び見直し)

第49条 内部監査を行う者は、経営トップ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、安全マネジメント態勢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すみやかに実施する。

2 内部監査にあたっては、経営トップは、その重要性を社内に周知徹底する。

3 内部監査を行うに際し、安全マネジメント態勢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。

4 内部監査及び見直しを行ったときは、その内容を記録する。

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、特に陸上側の安全マネジメント態勢については、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。

## 第15章 雑 則

(安全管理規程等の備付け等)

第50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付けなければならない。

2 安全マネジメント態勢を確立し、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。

(情報伝達)

第51条 安全統括管理者は、パソコン、社内LAN、紙ファイル等を活用した輸送の安全の確保に関する情報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。

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、経営トップへの直接上申する手段(目安箱、社内メール等)を用意する。

3 安全統括管理者は、前項の上申又はその他の手段により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社内へ周知する。

4 安全統括管理者は、輸送の安全を確保するために講じた措置を(所属団体等を活用して)適宜の方法により外部に公表しなければならない。また、輸送の安全にかかる情報を(所属団体等を活用し)適時、外部に対して公表する。

## 附 則

この規程は、令和 7年 4月 1日より実施する。

(作成要領)

(注1) 安全統括管理者は運航管理者を兼務できるが、経営トップに位置づけられていない運航管理者は安全統括管理者を兼務できない。

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

第2条関係

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

2 「(7) 運航管理補助者」

営業所に勤務する運航管理補助者は、運航管理者の職務を補佐するほか営業所における陸上作業等を実施している場合が多いので、(7)のとおり規定する。

3 「(9) 陸上作業員」及び「(10) 船内作業員」

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

4 「(11) 運航計画」

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

5 「(12) 配船計画」

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

「旅客の需要に見合う配船、入渠、予備船の投入等に関する計画」

6 「(13) 配乗計画」

上記5のような場合は次のように規定することができる。

「乗組員の編成及び配員に関する計画」

7 「(14) 発航」

「通」、「河」、「観」であって、目的港がない場合は、次のように規定する。

「現在の停泊場所を解らんして目的の航行を開始すること」

8 「(16) 港内」

(1) 港の実態に応じて規定してよい。例えば航路のすべての港が港則法に定める港の場合は「港則法に定める港の区域内」と規定する。

(2) 「通」、「河」の場合は規定する必要はない。

9 「(17) 入港」

入港の形態がない場合、例えば「通」、「河」の場合は規定する必要はない。また運航基準第4条において「入港の中止」に代えて「着岸の中止」として規定する場合も規定する必要はない。

10 「(19) 反転」

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

11 「(20) 気象・海象」

「河」の場合には「海象」を「水象」とし、水位を規定する必要がある場合は(15)の意義を「風速(・・・)、視程(・・・)、波高(・・・)及び水位」と規定する。

12 「(21) 運航基準図」

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

第3条関係

1 運航基準及び作業基準は、原則として航路ごとに作成することとなるが、航路の自然的性質、船舶の交通状況等から安全確保上支障がないと認められる場合は各航路を統合した基準を作成することは差し支えない。

2 地震防災対策基準は、作成及び届出を義務付けるものではないが、地震防災対策上、作成することが望ましい。

3 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がある事業者にあつては、第5項を次により規定するものとする。

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

#### 第8条関係

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

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

3 運航管理補助者が1人の場合は第1項（例）中「若干人」を「1人」と規定して差し支えない。

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

「(1) 本 社 〇〇～〇〇航路全域  
(2) 〇〇営業所 〇〇港内  
(3) 〇〇営業所 〇〇港内」

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

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

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

#### 第9条関係

（例）に準拠した内容を規定すること。

#### 第10条関係

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

#### 第11条～第12条関係

（例）に準拠した内容を規定すること。

#### 第13条関係

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

2 本社の運航管理補助者が1人の場合は第2項を規定する必要はなく、第1項を「運航管理者は、本社の運航管理補助者を運航管理者代行に指名しておくものとする。」と規定する。将来の増員を考えて（例）のとおり規定しておくことは差し支えない。

#### 第14条関係

（例）に準拠した内容を規定すること。

#### 第15条関係

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

#### 第16条関係

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

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

2 「通」、「河」、「観」の場合で寄港地がなく、運航管理者が勤務するところで乗下船作業が行われているよ

うな場合は、本条を規定する必要はない。

#### 第17条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

#### 第18条関係

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

2 船員法非適用船を使用している場合は、第2項中「法令に定める」を「従来の」とする。

#### 第19条関係

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

#### 第20条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

#### 第21条関係

「河」の場合は、次のように規定する。

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

#### 第22条関係

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

#### 第23条関係

第2項は、第8章が気象・海象の悪化による運航の中止を定めているのに対し、船舶の損傷、係留施設の破損等によって船舶の運航に支障を来した場合の運航の休止、寄港地抜港等を規定したものであり、「通」及び「河」の場合は「陸上施設又は港湾」を「又は陸上施設」とし、寄港地がない場合は「寄港地変更」を削除する等航路の実態に応じて規定する。

#### 第24条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

#### 第25条関係

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

#### 第26条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

#### 第27条関係

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

#### 第28条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

#### 第29条関係

「河」の場合には(2)は「〇〇川の状況」又は「〇〇湖の状況」とし、(4)及び(7)は削除する。

#### 第30条関係

1 船員法非適用船舶の場合は、第1項中「発航前検査」を「発航前点検」、「始業点検」等とする。

2 第1項(2)の地点を定める必要がない場合(運航基準第10条参照)又は無線設備がない場合は、(2)を規定する必要はない。

3 「河」の場合は、第2項(1)中「海象」を「水象」とする。

#### 第31条関係

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

#### 第32条関係

1 第32条は規定しないことができる。

2 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮している場合は、本条を次のように規定する。

「第32条 運航管理者は陸上従業員の中から陸上作業員を、船長は乗組員の中から船内作業員を指名する。

2 船長は、船内作業員の中から船内作業指揮者を指名する。

3 運航管理補助者及び船内作業指揮者は、緊密な連携の下に輸送の安全の確保に努めなければならない。

4 作業員の具体的配置、船内作業指揮者の所掌、その他の作業体制については作業基準に定めるところによる。」

#### 第33条関係

その他の旅客の安全を害するおそれのある物品とは、刀剣、銃器、兵器、荷造りの不完全なもの、破損しやすいもの等をいう。

#### 第34条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

#### 第35条関係

1 船員法非適用船舶の場合は、同適用船舶に準じて点検箇所、点検要領を定めた点検簿を作成し、同点検簿に従って発航前点検を行うよう規定する。

2 「発航前点検」は「発航前検査」又は「始業点検」としても差し支えない。

#### 第36条関係

1 (例)は船員法に定める巡視制度が適用される船舶についての規定例である。

2 上記巡視制度の適用のない船舶の場合は、次のように規定する。

「(船内点検)

第36条 船長は、離岸後速やかに乗組員をして旅客室その他必要と認める場所を点検させ法令及び運送約款に定める旅客等が遵守すべき事項の遵守状況その他異常の有無を確認させなければならない。

2 (例)の2のとおり規定する。

3 船内点検員は、異常の有無を船長に報告するものとする。」

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

「(船内点検)

第36条 船長は、航海中、船内の状況に留意し、直接状況を見られない場所その他必要と認める場所については乗組員に点検させるものとする。」

#### 第37条関係

船員法非適用船舶の場合は「法令及び」を削除する。

#### 第38条関係

「アルコール検知器を用いたアルコール検査体制」の確実な実施のため、社内規定等において、各事業者におけるアルコール検査の実施方法等について具体的に示したアルコール検査要領等を整備すること。

#### 第40条関係

1 点検簿には点検者、点検箇所等を定めておくものとする。

2 船舶点検実施要領を定めている場合は、第1項を次のように規定する。

「船長は、船舶点検実施要領に基づいて船舶の船体、機関、諸設備、諸装置等の点検を実施するものとする。」

3 第25条を発航前点検としている場合は、第1項中「発航前検査」を「発航前点検」とする。

#### 第41条関係

1 陸上施設点検簿には点検者、点検箇所等を定めておくものとする。

2 「通」、「河」等の場合で、発着場所が1箇所その他の理由により点検簿を作成しなくとも点検に支障がない場合は次のように規定する。

「運航管理者は、係留施設、乗降用施設等について毎日1回以上点検を実施し、異常のある箇所を発見したときは、直ちにその修復整備の措置を講じなければならない。」

#### 第42条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

#### 第43条関係

- 1 「河」の場合は、第1項中「海上保安官署等」を「警察官署等」とする。
- 2 通信波の関係等により、船舶から直接、海上保安官署等へ連絡できない場合は、第1項中「この場合において・・・行わなければならない。」を削除してよい。
- 3 無線設備がない場合は、第2項を次のように規定する。

「2 船長は、自船が重大かつ急迫の危険に陥った場合又は陥るおそれがある場合は、直ちに遭難信号を発しなければならない。なお、(携帯)電話がある場合は、併せて「118番」(「河」の場合は「110番」)へ通報しなければならない。」

#### 第44条、第46条関係

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

#### 第45条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

#### 第47条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

#### 第48条関係

「河」の場合は「及び海上保安官署」を削除する。また、警察官署に事故報告をすることとなっている場合は「海上保安官署」を「警察官署」とする。

#### 第49条関係

- 1 (例1)は、事故調査委員会を設置する場合の規定例である。
- 2 (例2)は比較的組織が小さく事故調査委員会を設置するまでもない場合の規定例である。

#### 第50条関係

- 1 「河」の場合は、「船員法及び海上衝突予防法等の関係法令」を削除し、「都道府県が条例で定める水上交通関係規則」を追加する。
- 2 船員法非適用船舶の場合は「船員法及び」を削除する。

別表 船長が運航管理者である場合

条項		常時就航している船舶が複数の場合	常時就航している船舶が1隻の場合
第8条（安全管理の組織）	第1項	（例）(1)本社（〇〇丸）運航管理者（船長）1人	左に同じ
第13条（運航管理者代行の指名）	第1項	「運航管理者は、船長又は本社の運航管理補助者の中から運航管理者代行を指名しておくものとする。」	「運航管理者は、先任の航海科員（海技従事者）又は本社の運航管理補助者の中から運航管理者代行を指名しておくものとする。」
第15条（運航管理者の勤務体制）	第1項	(1)「本社に勤務するものとし」を「〇〇丸に勤務し」とする。 (2)乗船勤務の前後に本社で執務する場合は、上記を「本社又は〇〇丸に勤務し」とする。	第1項全文を次のように規定する。 「運航管理者は、〇〇丸に勤務するものとする。」
	第2項	「前項の連絡の不能」を「下船」とする。	左に同じ
第16条（運航管理補助者の勤務体制）		(1)無線設備がある場合は第1項を次のように規定し、（例）の規定を第2項とする。 「本社の運航管理補助者は、船舶が就航している間は原則として本社に勤務して運航管理者と常時連絡できる体制になければならない。」 (2)無線設備がない場合かつ、船側連絡者側双方が携帯電話送受信圏外の場合は第1項を次のように規定し、（例）の規定を第2項とする。 「本社の運航管理補助者は、船舶が就航している間は原則として本社に勤務しなければならない。」	(1)左に同じ  (2)左に同じ
第18条（運航管理者の職務権限）	第1項		(2)中、「船長と協力して」を削除する。
	第2項		削除する。
第20条（安全管理規程の変更）	第1項		「船長の意見を聴取し」を削除する。
第23条（運航計画等の臨時変更）	第2項		「船長及び運航管理者は協議により」を「運航管理者（船長）は」とする。
第24条（運航の可否判断）	第2項 第4項 第5項		削除する。
第25条（運航管理者の指示）		運航管理者（船長）は運航を中止する場合、安全統括管理者を経由して経営トップへ連絡しなければならない。	〃
第27条（運航管理者の援助措置）		削除する。	〃

第29条（運航管理者の措置）		本文を次のように規定する。 「運航管理者は、次に掲げる事項を把握しておくものとする。」
第30条（船長の措置）		削除する。
第31条（運航基準図）		全文を次のように規定する。 「運航管理者は、運航基準に定める事項を記載した運航基準図を作成しなければならない。」
第37条（旅客等の遵守すべき事項等の周知）		「運航管理者及び船長」を「運航管理者（船長）」とする。
第39条（船舶検査結果の確認）		削除する。
第40条（船舶の点検整備）	第2項	「その概要を運航管理者に報告するとともに」を削除する。
第43条（船長のとるべき措置）	第1項	「運航管理者」を「本社」又は「本社の運航管理補助者」とする。
第44条（運航管理者のとるべき措置）		
第51条（操練）		削除する。

（注）常時就航している船舶が1隻の場合、条文中「運航管理者は、・・・」を「船長は、・・・」としても支障ない場合があるが、運航管理者の職務権限と船長の職務権限を明確にするという見地から上記のとおり例示したものである。

# 運航基準

令和 7年 4月 1日  
東日本海洋建設株式会社

目次	
第1章	目的
第2章	運航の可否判断
第3章	船舶の航行

## 第1章 目的

(目的)

第1条 この基準は、安全管理規程に基づき、大阪国際石油千葉製油所、京葉シーバース、千葉中央地区岸壁、千葉葛南中央岸壁の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。

## 第2章 運航の可否判断

(発航の可否判断)

第2条 船長は、発航前に運航の可否判断を行い、発航地港内の気象・海象が次に掲げる条件の一に達していると認めるときは、発航を中止しなければならない。

気象・海象	風速	波高	視程
港名			
市原港	10m/s以上	1m以上	1000m以下

2 船長は、発航前において、航行中に遭遇する気象・海象（視程を除く。）に関する情報を確認し、次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。

風速	6m/s以上	波高	0.8m以上
----	--------	----	--------

3 船長は、前2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、保船措置その他の適切な措置をとらなければならない。

(基準航行の可否判断等)

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

2 前項に掲げる事態が発生するおそれのあるおおよその海上模様及び船体動揺は、次に掲げるとおりである。

風速	波浪	動揺
6m/s以上 (船首尾方向の風を除く)	波高 0.8m以上又はうねり 階級 以上	横揺れ 15度以上

3 船長は、航行中、周囲の気象・海象（視程を除く。）に関する情報を確認し、次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、目的地への航行の継続を中止し、反転または避泊の措置をとらなければならない。ただし、基準経路の変更により目的港への安全な航行の継続が可能と判断されるときは、この限りでない。

風速	5m/s以上	波高	0.5m以上
----	--------	----	--------

4 船長は、航行中、周囲の視程に関する情報を確認し、次に掲げる条件に達したと認めるときは、基準航行を中止し、当直体制の強化を図るとともにその時の状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止、航路外錨泊又は基準経路変更の措置をとらなければならない。

視程	500m以下
----	--------

(基準航行の可否判断等)

第3条 船長は、周囲の気象・海象（視程を含む）に関する情報を確認し、基準航行を継続した場合、船体の動揺等により安全な運航が困難となるおそれがあると認めるとき又は周囲の視程が500m以下となったときは、基準航行を中止し、減速、適宜の変針、反転等の適切な措置をとらなければならない。

(入港の可否判断)

第4条 船長は、入港予定港内の気象・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、入港を中止し、

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。

港名	気象・海象	風速	波高	視程
市原港		10m/s以上	1m以上	1000m以下
大阪国際石油千葉製油所		10m/s以上	1m以上	1000m以下
京葉シーバース		10m/s以上	1m以上	1000m以下
千葉中央地区岸壁		10m/s以上	1m以上	1000m以下
千葉港葛南中央岸壁		10m/s以上	1m以上	1000m以下
KHネオケム(株)千葉工場		10m/s以上	1m以上	1000m以下

(運航の可否判断等の記録)

第4条の2 船長は、運航の可否判断、運航中止の措置及び協議の内容を運航日誌に記録するものとする。運航中止基準の達した達するおそれがあった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。記録は適時まとめて記載してもよい。

### 第3章 船舶の航行

(航海当直配置等)

第5条 条文全て削除

(運航基準図等)

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。

- (1)標準航行経路(発着所と泊地館の標準経路)
- (2)地形、水深、潮流等から、航行上、特に留意すべき箇所
- (3)その他航行の安全を確保するために必要な事項

(基準経路)

第7条 基準経路は、運航基準図に記載のとおり、常用経路とする。

第8条 速力基準は、次表のとおりとする。

速力区分	速力	毎分機関回転数
最微速	1.0ノット	300rpm
微速	2.0ノット	650rpm
半速	3.5ノット	750rpm
航海速力	7.5ノット	1500rpm

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。

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付けておかななければならない。

(特定航法)

第9条 千葉港の航法

- (1) 千葉港は港則法第18条第2項に定める船舶交通が著しく混雑する特定港に指定されるため、総トン数500トン以下の船舶(小型船)は、総トン500トンを超える船舶の進路を避けなければならない。
- (2) 大型船舶の離岸着岸の際にタグボートのスクリューの渦巻きに巻き込まれると転覆の危険があるため離岸着

岸作業船舶より300m離れて航行する。または離岸着岸作業が終了するまで安全な場所で待機する。

- (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。
- (4) 大型船の付近を通過する際には荷役、給油等の作業の妨げとならないよう配慮して航行する。

(通常連絡等)

第10条 船長は、基準経路上の次の(1)の地点を通過したときは、運航管理者または運航管理補助者あて次の(2)の事項を連絡しなければならない。

- (1) 大阪国際石油千葉製油所、京葉シーバース、千葉中央地区岸壁、千葉葛南中央岸壁、KHネオケム(株)千葉工場

(2) 連絡事項

- ① 通過地点名
- ② 通過時刻
- ③ 天候、風向、風速、波浪、視程の状況
- ④ その他入港予定時刻等運航管理上必要と認める事項

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が生じた場合は、その都度速やかに連絡するものとする。

(連絡方法)

第11条 船長は運航管理補助者との連絡は、次の方法による。

	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	携帯電話
(2)	緊急の場合	本社	携帯電話

(機器点検)

第12条 船長は外貿埠頭船着場、着岸前、船着場手前100m等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。一日に何度も発着を繰り返す場合も同様である。

(記録)

第12条 船長及び運航管理者は、基準航路の変更に関して協議を行った場合は、その内容を航海日誌に記録するものとする。

(作成要領)

第1条関係

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

第2章関係

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

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

		発航の中止	基準航行の中止	入港の中止
一般	航路距離300km以上のもの	（発航を中止すべき港内の視程） 1000m以上の数値を定めるものとする。ただし、船首見張員、船橋見張員及びレーダ監視員の配置又は先導のための船舶の配備を行い、港内における基準速力を減じて航行する場合は、500mを限度として1000mを下回る数値を定めうるものとする。	（適切な措置をとり始めるべき航路上の視程） 1000m以上の数値を定めるものとする。	（入港を中止すべき港内の視程） 1000m以上の数値を定めるものとする。ただし、船首見張員、船橋見張員及びレーダ監視員の配置又は先導のための船舶の配備を行い、港内における基準速力を減じて航行する場合は、500mを限度として1000mを下回る数値を定めうるものとする。
		（発航を中止すべき近接海域の視程（予想視程を含む。）） 300m以上の数値を定めるものとする。	（機関の停止等抜本的措置をとり始めるべき特定海域の指定） 300m以上の数値を定めるものとする。	
航路	航路距離300km未満のもの	（発航を中止すべき港内の視程） 500m以上の数値を定めるものとする。ただし、船首見張員、船橋見張員及びレーダ監視員の配置又は先導のための船舶の配備を行い、港内における基準速力を減じて航行する場合は、400mを限度として500mを下回る数値を定めうるものとする。	（適切な措置をとり始めるべき航路上の視程） 500m以上の数値を定めるものとする。	（入港を中止すべき港内の視程） 500m以上の数値を定めるものとする。ただし、船首見張員、船橋見張員及びレーダ監視員の配置又は先導のための船舶の配備を行い、港内における基準速力を減じて航行する場合は、400mを限度として500mを下回る数値を定めうるものとする。

	(発航を中止すべき近接海域の視程(予想視程を含む。)) 200m以上の数値を定めるものとする。ただし、レーダを有しないものにあつては、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ー監視員の配置を規定する場合は、それらが確実に実施されるようあわせて「狭視界時出入港部署表」を作成させること。

※一般航路において、港湾の自然的条件が極めて厳しく濃霧の発生期間が長期にわたるため原則を下廻る発航又は入港の中止条件を定める必要があるものにあつては、先導船の配備を必須の要件とし、300mを限度として原則を下廻る値を定めることができるものとする。

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

※ホバークラフト、水中翼船及び高速艇(ホバークラフト及び水中翼船以外の総トン数300トン以下の船舶であつて、航海速力が22ノット以上のものをいう。)にあつては、上記にかかわらず次によるものとする。

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

## 第2条関係

1 港内という概念が実体的に明確でないものにあつては、第1項中「発航地港内」を「発航地点付近」とし、港名の欄を削るか又は「港名」を「地点名」若しくは「岸壁名」と、「〇〇港」を適宜「地点名」若しくは「岸壁名」とする。

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

3 「通」、「河」その他極めて短距離の航路の場合(以下「極短」と略称)であつて、必要がないと認められる場合は第2項を規定しないことができる。

## 第3条関係

- 1 (例1)は、「極短」以外の航路の場合の規定例である。
- 2 第2項は、船長が適切な措置をとり始めるべき場合の目安となる規定であるので、海上模様又は船体動揺のいずれか一つを規定することとして差し支えない。また、海上模様の規定方法もその目的に照らして適宜の形式として差し支えない。
- 3 港内のみ航行するもの等にあつては、第3項中「目的港」を「目的地点」とし、「反転、避泊又は臨時寄港」を「反転又は避泊」とする。
- 4 レーダを有しない船舶を使用するものにあつては、第4項中「及びレーダの有効利用」を削除する。
- 5 (例2)は、「極短」の場合の規定例である( (例1)の第1項～第4項をまとめたものである。 )。

#### 第4条関係

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

「(着岸の可否判断)

第5条 船長は、着岸予定の岸壁付近の気象・海象に関する情報を確認し、次に掲げる条件の一に達していると認めるときは、

着岸を中止し、適宜の海域での錨泊、着岸岸壁の変更その他の適切な措置をとらなければならない。

岸壁名	気象・海象	風速	波高	視程
〇〇港、〇〇港及び〇〇港		m/s以上	m以上	m以下
〇〇港		m/s以上	m以上	m以下

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

3 狭水路や閘門等を通航して防波堤等の内部へ進航するいわゆる入港という形態のないものにあつては、「入港の可否判断」に代えて「着岸の可否判断」に関する規定を置けば足りる。

4 「極短」の場合で、必要がないと認められる場合は本条を規定しないことができる。

#### 第4条の2関係

運航の可否判断の記録は、〇〇〇に気象情報(予報)及び措置、協議内容を記録する。特に運航中止基準に達した(達するおそれがある)場合における運航継続の措置については、判断理由を記載する。

#### 第5条関係

- 1 船舶の形態、航路の実態等から規定する必要がないと認められる配置は規定しないことができる。
- 2 「極短」等の場合で、かつ、乗組員数が極めて小人数のため本条を置く意味がない場合は規定しないことができる。
- 3 常時就航している船舶が1隻で、船長が運航管理者を兼務している場合は、本文を「船長は次の配置を定めておくものとする。」とする。

#### 第6条関係

- 1 「通」の場合は次のように規定することができる。  
「運航基準図に記載すべき事項は次のとおりとする。  
(1) 標準航行経路(発着場と泊地間の標準経路)  
(2) 地形、水深、潮流等から、航行上、特に留意すべき箇所  
(3) その他航行の安全を確保するために必要な事項」
- 2 「河」(川下り船を除く。)及び「観」の場合は次のように規定することができる。  
「運航基準図に記載すべき事項は次のとおりとする。  
(1) 基準経路(発着場の位置、針路、変針点等)  
(2) 地形、水深、潮(水)流等から、航行上、特に留意すべき箇所  
(3) その他航行の安全を確保するため必要な事項
- 3 川下り船の場合は次のように規定することができる。  
「運航基準図に記載すべき事項は次のとおりとする。

- (1) 起点及び終点の位置並びに相互間の距離
- (2) 標準運航時刻（起点及び終点の発着時刻）
- (3) 地形、水位等から、航行上、特に留意すべき事項
- (4) その他航行の安全を確保するために必要な事項

- 4 寄港地がない場合は(1)及び(3)中「起点、終点及び寄港地」を「起点及び終点」とする。
- 5 主要地点通過時刻を記載する必要がない航路の場合は、(3)中「並びに主要地点通過時刻」を削除する。
- 6 無線設備がない場合は(6)を削除する。
- 7 海図を使用している場合は(7)を削除する。
- 8 海図を使用していない場合は第3項を削除する。
- 9 特に支障がないと認められる場合は、現行の運航基準図を使用して差し支えない。

#### 第7条関係

- 1 表は例示であり、航路の自然的性質等から常用基準経路のみを定めればよい場合は、表の「第2基準経路」及び第2項を規定する必要はない。
- 2 「通」、「河」の場合で針路、変針点等を定めることが困難な航路については、おおよそのルートを決めて差し支えない。
- 3 常時就航している船舶が1隻で、船長が運航管理者を兼務している場合は、第2項を規定する必要はない。
- 4 特に支障がないと認められる場合は、現行の基準経路を使用して差し支えない。

#### 第8条関係

- 1 表は例示であり、船舶の実態に応じて定めるのは差し支えない。
- 2 機関の発停、速力の増減を船橋で行う場合は、第2項中「及び機関室の操作する位置から見易い場所」を削除する。
- 3 旋回径、惰力が非常に小さい小型の船舶の場合は、第3項の操縦性能表を備付けることを要しない。
- 4 現行の速力基準表を使用して差し支えない。

#### 第9条関係

- 1 海上保安官署の指导航法、事業者間の協定航法、社内指导航法等を規定する。
- 2 法定航法を規定することは差し支えない。
- 3 特定航法がない場合又は必要としない場合は規定する必要はない。
- 4 特定航法を規定しない場合でも航法上の留意事項を規定することは差し支えない。
- 5 特に支障がないと認められる場合は現行の特定航法をそのまま規定して差し支えない。

#### 第10条関係

- 1 2地点間（寄港地を含む。）の航海時間が比較的短時間の短距離航路の場合は規定する必要はない。無線設備がない場合も同様である。
- 2 船長が、運航管理者を兼務している場合は、第1項中「運航管理者」を「本社」とする。
- 3 船長が運航管理者を兼務している場合であって、常時就航している船舶が1隻の場合は、第2項中「運航管理者」を「本社の運航管理補助者」とし、常時就航している船舶が複数の場合は「運航管理者」を「運航管理者又は運航管理補助者」とする。

#### 第11条関係

- 1 「通」、「河」の場合は規定する必要はない。
- 2 無線設備がない場合は規定する必要はない。
- 3 短距離航路であって次の場合は規定する必要はない。
  - (1) 出入する2地点が視野の内にある場合
  - (2) 視野の内にはないが、2地点の気象・海象がほぼ同様に短時間に入港する場合
  - (3) 専用バースを有し、港内のふくそう度が低く、港内の気象・海象も穏やかである場合
- 4 第2項の連絡事項は、航路又は港湾の実態に応じて必要と認められる事項に限ってよい。例えば専用バースが確保されており、他の船舶の使用が皆無の場合は(1)及び(2)は規定する必要はない。
- 5 船長が運航管理者を兼務している場合は、第1項本文及び(2)並びに第2項中「運航管理者又は」を削除する。

#### 第12条関係

- 1 表は一例であるので使用している無線設備を記載すればよい。
- 2 無線設備がない場合は規定する必要はない。
- 3 常時就航している船舶が1隻で、船長が運航管理者を兼務している場合は、本文中「運航管理者又は」を削除する。

#### 第13条関係

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

#### 第14条関係

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

# 作業基準

令和7年 4月 1日  
東日本海洋建設株式会社

## 目次

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1章 目的

(目的)

第1条 この基準は、安全管理規程に基づき、大阪国際石油千葉製油所、京葉シーバース、千葉中央地区岸壁、千葉葛南中央岸壁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

(作業体制)

第2条 船長は、陸上において、乗船待機中の旅客の整理、乗下船する旅客の誘導、船舶の離着岸時の綱取り及び綱放し、タラップ等の旅客乗降用設備の付け離し操作等の作業を実施する。

2 船長は船舶上における乗下船する旅客の誘導、離着岸時における諸作業を実施する。

## 第3章 危険物等の取扱い

(危険物等の取扱い)

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

4 船長は前3項の措置を講じたときは、直ちに、その状況を運航管理者に報告するものとする。

## 第4章 乗下船作業

(乗船作業)

第4条 旅客の乗船は、原則として離岸3分前とする。

2 離岸3分前になったときは、船長は旅客の乗船を開始するよう誘導する。

3 船長は旅客を乗船口に誘導する。

4 船長は乗船旅客数を把握し、旅客定員を超えていないことを確認して航海日誌に記録する。

(離岸作業)

第5条 船長は、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する。

2 船長は、迅速、確実に係留索を放す。

(着岸作業)

第6条 船長は、船舶の着岸時刻3分前までに綱取りその他の作業に必要な準備をする。

2 船長は、迅速、確実に綱取作業を実施する。

3 船長は迅速、確実に係留作業を実施する。

4 船長は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。

(係留中の保安)

第7条 船長は、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。

(下船作業)

第8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 旅客に合図する。

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。

## 第5章 旅客の遵守事項等の周知

(乗船待ち旅客に対する遵守事項等の周知)

第9条 船長又は運航管理補助者は、乗船待ちの旅客に対して次の事項を掲示等により周知しなければならない。

周知事項の掲示場所は旅客待合所又は発着場とする。

- (1) 旅客は乗下船時及び船内においては船長の誘導に従うこと。
- (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  
(乗船旅客に対する遵守事項等の周知)

第10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組員への通報
- (5) 下船及び非常の際には係員の指示に従うこと。

第11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よう努めること。
- (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。

(作成要領)

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

#### 第2条関係

1 運航管理補助者だけで陸上作業を実施している場合は第2条第1項中「運航管理者又は」及び「陸上作業員を指揮して」を削除する。

2 乗組員だけで離着岸等を行う場合は本条を次のように規定する。

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

#### 第3条関係

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。

#### 第4条関係

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

「4 運航管理補助者及び船内作業員は、乗船旅客数(無料幼児を含む。)を把握し、旅客定員を超えていないことを確認して、船内作業員は乗船旅客数を船長に報告する。」

2 乗組員だけで離着岸等を実施している場合は、第4条第2項全文を「離岸〇分前となったときは、船内作業員は舷門を開放し、旅客の乗船を開始する。」とし、第3項を削除し、第4項全文を「船内作業員は乗船旅客数(無料幼児を含む。)を把握し、旅客定員を超えていないことを確認して船長に報告する。」とする。

#### 第5条関係

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

2 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮している場合は、本条中「運航管理者又は」を削除する。

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

「第5条 運航管理補助者は、離岸時刻〇分前になったときは、見送人等が離岸作業により危害を受けないよう退避させ、船長の指示により迅速、確実に係留索を放す。」

4 乗組員だけで離着岸作業を実施している場合は、本条を次のよう規定する。

「第5条 船内作業員は、旅客の乗船が完了したときはその旨船長に報告し、船長の指示により迅速に離岸作業を行う。」

#### 第6条関係

1 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮している場合は、本条中「運航管理者又は」を削除する。

2 運航管理補助者だけで陸上作業を実施している場合は本条第1項及び第2項を次のように規定する。(第3項を第2項とする。)

「第6条 運航管理補助者は、着岸時刻〇分前になったときは着岸準備を行い、着岸に際しては迅速、確実に綱取作業を実施する。」

3 乗組員だけで離着岸作業を実施している場合は、本条を規定する必要はない。

#### 第8条関係

1 運航管理補助者だけで陸上作業を実施している場合は、第8条中「陸上作業員」を「運航管理補助者」とする。

2 乗組員だけで離着岸等を実施している場合は、第1項中「陸上作業員」及び第2項中「陸上作業員と協力して」を削除する。

#### 第10条関係

シートベルト設置対象船舶以外の船舶の場合は、(5)を削除する。ただし、自主的にシートベルトを設置している船舶にあつては、これを規定して差し支えない。

#### 第11条関係

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

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、可能であれば、同様の規定を設ける。

（旅客に対する救命胴衣の着用に関する指示）

第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。

- (1) 旅客には、常時、救命胴衣の着用を徹底すること。
- (2) 適切な小児用の小型船舶用救命胴衣を備え、12歳未満の児童には、その着用を徹底すること。
- (3) 救命胴衣を着用しない、又は着用が困難な旅客については、乗船させないこと。

（乗組員の救命胴衣の着用）

第12条 運航管理者は、船長その他の乗組員に自ら救命胴衣を着用させなければならない。

# 事故処理基準

令和7年 4月 1日  
東日本海洋建設株式会社

## 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(5)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

(5) 前記(1)～(3)の事象に至るおそれの大きかった事態

夜間、発着場に向けて航行中、エンジン スクリューに浮流物(ビニールシート)を巻き込みエンジンが停止した。そのまま流され航路に入った場合、航行船舶と衝突、また離発着作業の障害となる区域に入る可能性があるため、一旦アンカーを投錨して本船を停泊させた。その後、刃物で切断して除去して機関の運転は復旧した。

## (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。

# 第2章 事故等発生時の通報

## (非常連絡)

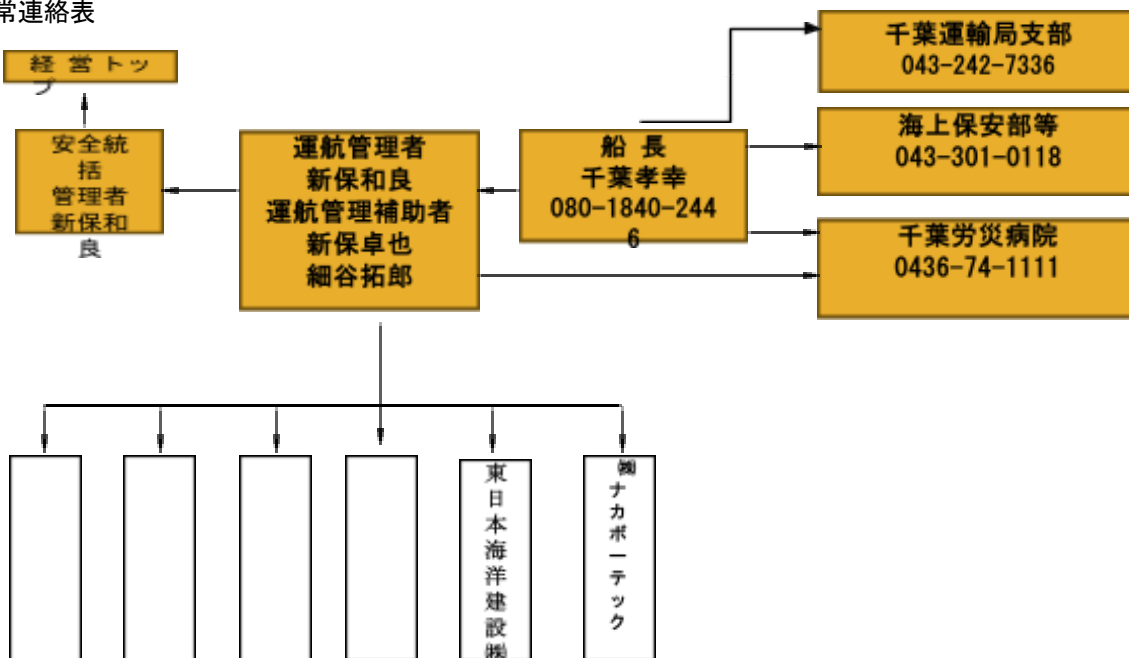
第4条 船長は、事故の状況を運航管理者に報告する場合は速報を旨とし、判明したものから逐次追報することにより次条の項目を網羅するよう心がけなければならない。

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を行うものとする。

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（FAXを含む）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(FAX用紙)を船舶及び事務所に備え置く者とする。

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。

## 非常連絡表



(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	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） －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） －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	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	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）

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

### 第3章 事故の処理等

(船長のとるべき措置)

第6条 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。

(1) 海難事故の場合

- ① 損傷状況の把握及び事故局限の可否の検討
- ② 人身事故に対する早急な救護
- ③ 連絡方法の確立(船内及び船外)
- 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

(2) 不法事件の場合

- 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(船内及び船外)
- 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

(運航管理者のとるべき措置)

第7条 経営トップ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。

2 経営トップは、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。

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経営トップがとるべき必要な措置はおおむね次のとおりである。

- (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

(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。

事故処理組織表

	職務
経営トップ 新保和良	総指揮
安全統括管理者、 運航管理者 新保和良	総指揮補佐又は総指揮
救難対策班 班長 新保卓也 班員 細谷拓郎	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 新保卓也 班員 細谷拓郎	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 新保卓也 班員 細谷拓郎	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。

(医療救護の連絡等)

第9条 「船長は船内に医療救護を必要とする事態が発生したときは、乗船者に医師がいる場合はその医師の協力を要請することとし、不在の場合であって急を要すると認められる時、又は患者の要請があった時は最寄りの港に入港し、別表「医療機関連絡表」により最寄りの医師と連絡をとり、その指示のもとに適切な措置を講じなければならない。船長から連絡を受けた社長は船長の処置を援助し、また当該処置を引き継ぐものとする。」

(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。

(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	経営トップ 新保和良
副委員長	安全統括管理者、運航管理者 新保和良

委 員	海務担当者	新保卓也
	営業担当者	細谷拓郎
	関係運航管理補助者	千葉孝幸

(作成要領)

## 第2条関係

- 1 (例)に準拠した内容を規定すること。
- 2 (5)の具体例

(例) 入港地向け通常航行中、濃霧となり視界が急激に悪化したところ自船の位置を見失い、レーダにより航行中、自船前方約20mに突然、防波堤を認めたため、機関を後進一杯に転じたところ、防波堤まで数10cmのところまで停止したため、衝突をまぬがれた。

## 第3条関係

(例)に準拠した内容を規定すること。

## 第4条関係

- 1 「官公署連絡表」は、航路筋に関連するすべての海上保安官署及び運輸局等の名称及び所在地、連絡手段及び連絡方法(電話番号、VHF呼出名称、無線局呼出符号等)を記載する。
- 2 「非常連絡表」は別表として差し支えない。
- 3 表は例示であるので自社の組織に応じた連絡表を定める。(現行の連絡表をそのまま規定して差し支えない。)
- 4 常時就航している船舶が1隻で、船長が運航管理者を兼務している場合は、第1項中「運航管理者」を「本社」とする。
- 5 船長が直接海上保安官署等へ連絡できない場合(通信波等の関係から)は第2項を規定する必要はない。

## 第5条関係

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。

## 第6条関係

- 1 本条は船舶に事故が発生した場合に船長が執るべき措置を列記したものであり、具体的な事故処理要領は、別途「救難マニュアル」等に定めておく必要がある。
- 2 小型の船舶で旅客室が一望できる等ことさら「船内における連絡体制の確立」を規定する必要がないと認められる場合は(1)の③及び(2)の③の「(船内及び船外)」を削除する。

## 第7条関係

- 1 無線設備がない場合は第1項を次のように規定する。  
「運航管理者は、連絡なしに入港が異常に遅延している場合は、遅滞なく船舶の動静把握のため必要な措置を講じなければならない。」
- 2 常時就航している船舶が1隻で船長が運航管理者を兼務している場合は第1項～第3項中「運航管理者」を「経営トップ」とする。
- 3 「河」の場合は、第2項及び第3項中「海上保安官署」を「警察官署等」とする。

## 第8条関係

- 1 表は例示であり、自社の組織、規模に応じて定めればよい。
- 2 非常対策本部を設置して事故の処理に当たる場合は一般航路用の事故処理基準(例)を参照して定める。
- 3 運航管理者を総指揮とする場合又は事故の態様によって運航管理者を総指揮とする場合は第2項として次を加える。  
「2 事故処理組織の要員として指名された者は、事故処理に関する運航管理者の指揮に従わなければならない。」
- 4 常時就航している船舶が1隻で船長が運航管理者を兼務している場合は、表中「運航管理者」の欄を削除する。

## 第9条関係

- 1 無線設備がない場合は次のように規定する。  
「船長は、船内に医療救護を必要とする事態が発生したときは、乗船者に医師がいる場合はその医師の協力を要請するものとし、不在の場合であって急を要すると認められるとき又は患者の要請があったときは最寄りの港に

入港し、別表「医療機関連絡表」により最寄りの医師と連絡をとり、その指示のもとに適切な措置を講じなければならない。船長から連絡を受けた運航管理者は船長の措置を援助し、又は当該措置を引継ぐものとする。」

2 常時就航している船舶が1隻で船長が運航管理者を兼務している場合は「運航管理者」を「社長」、「専務取締役」又は「〇〇〇〇」等とする。

#### 第10条関係

1 上記第9条関係2と同様に規定する。

2 「河」の場合は、「関係海上保安官署等」を「警察署等」とする。

#### 第11条関係

1 表は例示であり、自社の組織に応じて定める。

2 安全管理規程において、調査委員会を設置せず運航管理者が事故の原因等の調査を行うこととしている場合は本条を規定しない。