

旅客船事業者の安全性評価制度検討委員会 (第2回)

- | | |
|--------------------|------|
| 1. 事業者の概況（前回内容の補足） | P2～ |
| 2. 知床遊覧船事故後の安全対策 | P7～ |
| 3. 制度概要に関する議論 | P14～ |
| 4. 評価基準について | P22～ |

1. 事業者の概況

海上運送法(昭和24年法律第187号)

海上運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするにより、輸送の安全を確保し、海上運送の利用者の利益を保護するとともに、海上運送事業の健全な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的（法§1）

- ◆ 主に海上における船舶による人又は物の運送する事業に関するルールを規律。事業参入時の許可・届出の他、利用者保護、輸送の安全確保に係る規制について規定。

※内航貨物運送は内航海運業法で別途規律。

【事業規制】

- 業種に応じた事業開始時の手続き（許可・届出）
- 事業計画の変更手続き（認可・届出）
- 事業休・廃止時の手続き（届出）

【利用者保護規制】

- 運賃及び料金の届出・公示義務、運送約款の認可・公示義務(標準運送約款を整備)、保険契約締結

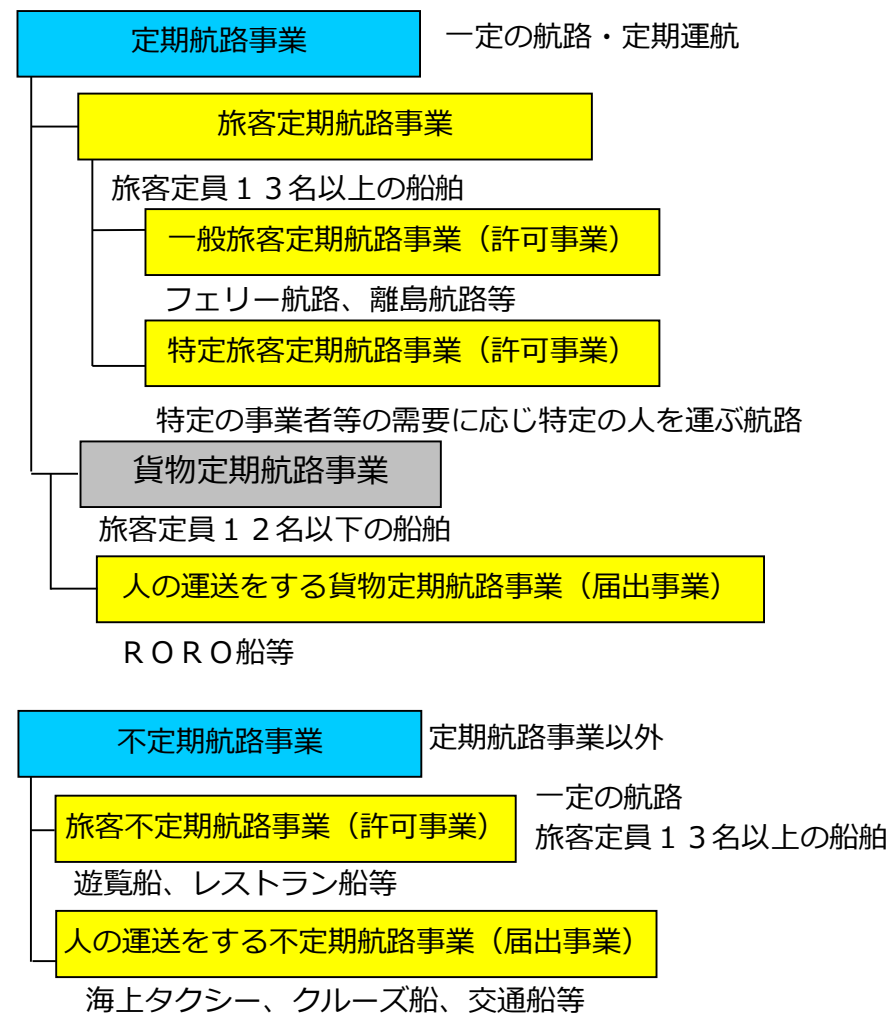
【安全規制】

- 安全管理規程等の届出

【行政処分】

- 上記に違反した場合の処分
 - ①事業停止・許可の取消し
 - ②サービス改善及び輸送の安全の確保に関する命令
 - ③保険契約締結の命令

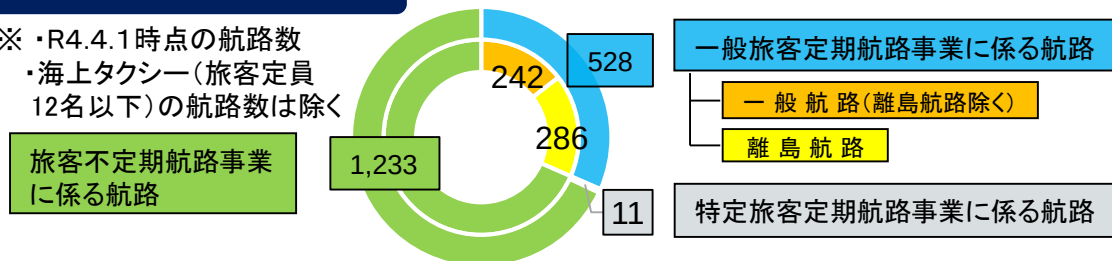
《海上運送法における旅客運送事業の体系》



- 国内旅客船事業の事業者数は近年ほぼ横ばい。輸送人員は緩やかに減少している。
- 許可事業者(定期・不定期航路)のうち、個人事業主や資本金1,000万円以下の小規模事業者は69%を占める。
- 不定期航路については事業者の競合が見られる一方、定期航路においては、1航路1事業者であるところが多い。

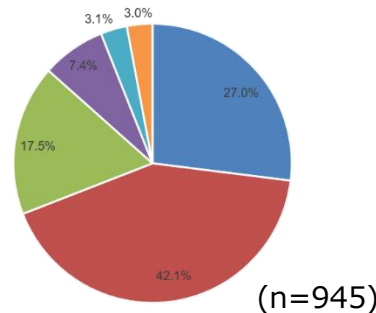
国内旅客船航路事業の航路数

※・R4.4.1時点の航路数
・海上タクシー(旅客定員
12名以下)の航路数は除く



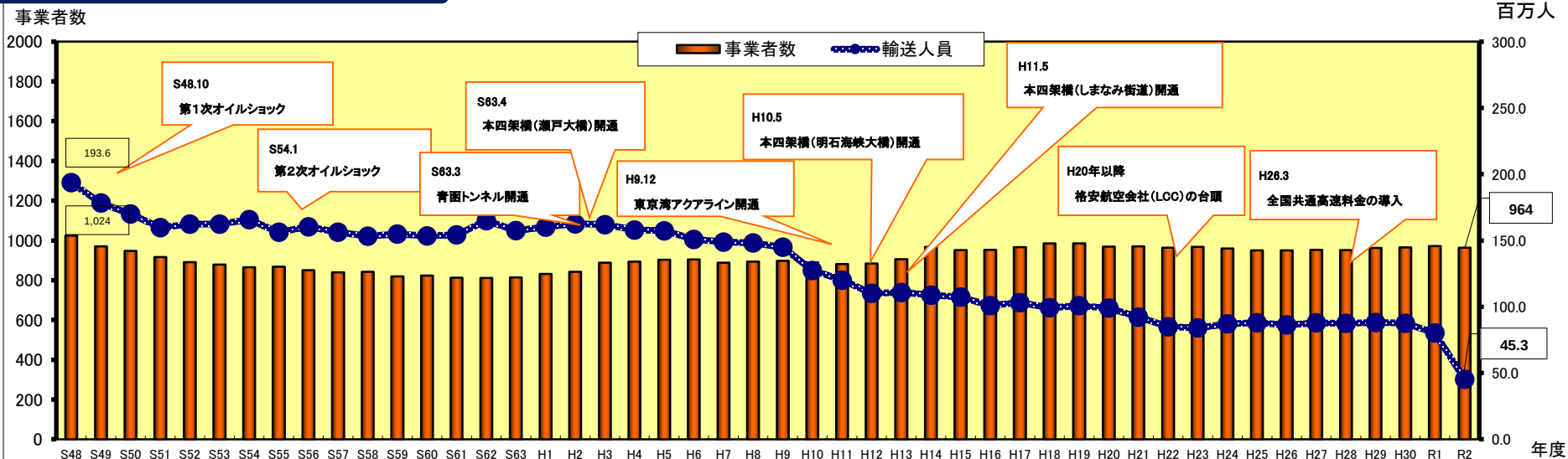
＜内航旅客船事業者の 資本金規模＞

※R4.4.1時点



■ 個人・その他 ■ 1,000万円まで ■ 5,000万円まで
■ 1億円まで ■ 5億円まで ■ 5億円超

国内旅客船事業の輸送量の推移



旅客航路事業(一般定期/不定期)の概況

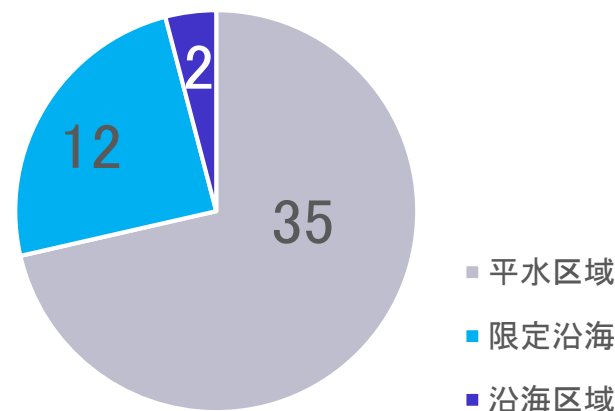
- 「一般旅客定期航路事業」とは、旅客定員13名以上の旅客定員を持つ船舶により、一定の航路をダイヤに従い定期的に運航する義務を持つ事業をいう。(フェリー・離島航路 等)
- 「旅客不定期航路事業」とは、一般旅客定期航路事業以外で、旅客定員13名以上の旅客定員を持つ船舶により、一定の航路を不定期に運航する事業をいう。(遊覧船・レストラン船 等)

【許可事業者数(旅客不定期航路事業)】

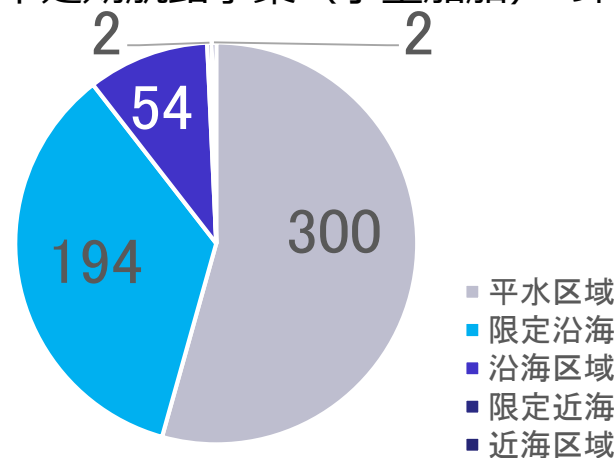
	大型船舶 総トン 20t以上	小型船舶 総トン数 20t未満
旅客不定期 航路事業	49	552

※R5.4.1時点データ。

【旅客不定期航路事業(大型船舶)の内訳】

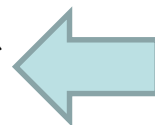


【旅客不定期航路事業(小型船舶)の内訳】



【旅客不定期航路事業(小型船舶)の特徴】

- 平水区域・限定沿海が約9割を占めており、比較的短距離航路となる
- 主な事業形態は遊覧船やレストラン船等



航行区域について

平水区域

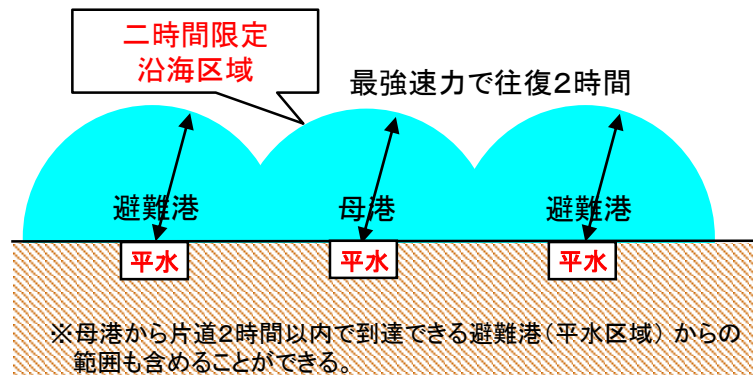
湖、川、港内、陸や島に囲まれた海域等
年間を通じて静穏な水域等



※水色着色部分が平水区域
(西日本地域における例)

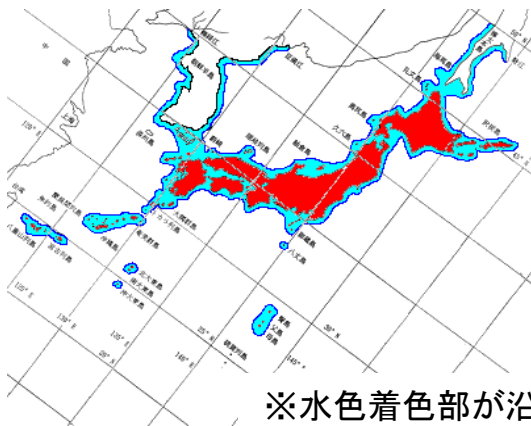
限定沿海区域

平水区域から2時間以内で往復できる範囲



沿海区域

陸岸から概ね20海里



※水色着色部が沿海区域

近海・遠洋区域



※薄朱色着色部が近海区域
その他すべての海域が遠洋区域

2. 知床遊覧船事故後の安全対策

～安全対策を「重層的」に強化し、
安全・安心な旅客船を実現～

①事業者の安全管理体制の強化

法律事項

- ・安全統括管理者・運航管理者への**試験制度**の創設
- ・事業許可更新制度の創設
- ・届出事業者の登録制への移行
- ・運航の可否判断の客観性確保
- ・避難港の活用の徹底
- ・地域の関係者による協議会を活用した安全レベル向上 等

②船員の資質の向上

法律事項

- ・船長要件の強化
(事業用操縦免許の厳格化(修了試験の創設等)、初任教育訓練、乗船履歴)
- ・発航前検査の確実な実施(ハッチカバーの閉鎖の確認を含む) 等

③船舶の安全基準の強化

- ・法定無線設備から携帯電話を除外
- ・業務用無線設備等の導入促進
- ・船首部の水密性の確保
(既存船の緊急点検、隔壁の水密化等の検討)
- ・改良型救命いかだ等の積付けの義務化・早期搭載促進 等

④監査・処分の強化

- ・海事監査部門の改革
(安全確保に向けた徹底した意識改革、通報窓口の設置、抜き打ち・リモートによる監視の強化、裏取り・フォローアップの徹底、自動車監査等のノウハウ吸収、監査体制の強化 等)
- ・行政処分制度の抜本的見直し
(船舶使用停止処分の導入等)
- ・罰則の強化(拘禁刑、法人重科等)
- ・許可の欠格期間の延長(2年→5年) 法律事項 等

⑤船舶検査の実効性の向上

- ・国によるJCI(日本小型船舶検査機構)の検査方法の総点検・是正と監督の強化(ハッチカバー等を含む) 等

⑥安全情報の提供の拡充

- ・安全法令違反の行政指導を公表対象に追加
- ・行政処分等の公表期間の延長(2年→5年)
- ・安全性の評価・認定制度(マーク等)の創設 等

⑦利用者保護の強化

- ・旅客傷害賠償責任保険の限度額引上げ
- ・旅客名簿の備置き義務の見直し 法律事項 等

事業者の安全管理体制の強化

事故を招いた要因

- ✓ 運航の判断に問題があったこと
- ✓ 本件会社が安全管理規程を遵守していなかったこと

主な課題

- ✓ 経営層・運航管理者の資質のチェックの厳格化が必要
- ✓ 事業参入後の定期的なチェックにより、不適切な事業者を排除することが必要
- ✓ 運航の可否判断など、安全管理規程の実効性を確保することが必要
- ✓ 地域の事業者による安全レベルの向上が必要

安全対策

- 安全統括管理者・運航管理者への試験制度の創設
- 事業許可更新制度の創設
- 届出事業者の登録制への移行
- 運航の可否判断の客観性確保
- 避難港の活用の徹底
- 地域の関係者による協議会を活用した安全レベル向上



船員の資質の向上、船舶の安全基準の強化(船体)

事故を招いた要因

- ✓ 運航の判断に問題があったこと
- ✓ 船体構造等に問題があったこと

主な課題

- ✓ 船の責任者として、運航の可否判断や緊急事態対応を担う船長の資質を向上させることが必要

- ✓ 船体の水密性を確保することが必要

安全対策

- 船長要件の創設
 - ① 事業用操縦免許の厳格化
(修了試験の創設等)
 - ② 初任教育訓練
 - ③ 乗船履歴
- 発航前検査の確実な実施
(ハッチカバーの閉鎖の確認を含む)



等

- 船首部の水密性を確保することが必要
(既存船の緊急点検、隔壁の水密化等の検討)



監査・処分の強化、船舶検査の実効性向上

事故を招いた要因

- ✓ 監査・検査の実効性に問題があったこと

主な課題

- ✓ 監査の実効性を確保することが必要
- ✓ 法令違反に対する、機動的かつ効果的な行政処分が必要
- ✓ 不適格な事業者については、業界から排除することが必要

- ✓ 無線設備などの船舶検査の実効性を高めることが必要

安全対策

- 海事監査部門の改革
(安全確保に向けた**徹底した意識改革**、**通報窓口**の設置、**抜き打ち・リモート**による監視の強化、**裏取り・フォローアップ**の徹底、**自動車監査等のノウハウ**吸収、**監査体制の強化** 等)
- 行政処分制度の抜本的見直し
(**違反点数制度**、**船舶使用停止処分**の導入 等)
- 罰則の強化 (拘禁刑、法人重科導入 等)
- 事業許可の欠格期間の延長 (2年→5年) 等

- 国による**JCI (日本小型船舶検査機構)**の検査方法の総点検・是正と監督の強化
(ハッチカバー等を含む) 等



事故を招いた要因・関連する課題

- ✓ 救命設備や通信設備に不備があったこと

(運輸安全委員会 経過報告 (R4.12.15))
- ✓ 事業者の安全性を**利用者が判別・選択**する仕組みや利用者保護のルールが十分ではなかったこと

主な課題

- ✓ 緊急時に確実に通信可能な無線設備が必要

✓ 厳しい海象下でも有効な救命設備が必要
- ✓ 利用者の安心のため、国や事業者による積極的な安全情報の公表や、利用者保護の強化が必要

安全対策

○ 法定無線設備から**携帯電話を除外**

○ 業務用無線設備等の導入促進

○ 非常用位置等発信装置の備付け

○ **改良型救命いかだ等**の積付けの義務化

・ 早期搭載促進



携帯電話



荒天下の乗り移り時の落水を防止するスライダー付き救命いかだ(大型船用)の例

出典：Survitec

○ 安全法令違反の**行政指導を公表**対象に追加

○ 行政処分等の公表期間の延長（2年→5年）

○ 安全性の評価・認定制度（マーク等）の創設



参考：貸切バス事業者
安全性評価認定制度

○ 旅客傷害賠償責任**保険の限度額引上げ**

○ 旅客名簿の備置き義務の見直し

- 気象・海象条件、陸や他船からの救助や支援の期待度を考慮して、陸岸からの距離に応じて航行区域を分類
- 近海・遠洋区域をベースに、陸岸に近づくに連れて、基準を緩和

	平水区域	限定沿海区域	沿海区域	近海・遠洋区域
陸岸からの距離	近い 湖、川、港内 等	 平水区域から 2時間以内で 往復できる範囲		遠い 沿海区域以遠
気象・海象条件	平穏			厳しい
陸・他船からの 迅速な救助の 期待度	期待度 大			期待度 小

3. 制度概要に関する議論

第1回議論の振り返り(前回資料)

制度の目的

- ① 利用者が事業者の安全性向上の取組を簡便に確認できるようにし、利用者の安心に資する制度とする。
- ② 利用者による事業者の評価・選択を通じて、安全性の向上のための事業者の取組を促進する。

論点(前回の主な議題)

①評価の種別について

(案1) 評価に段階を設け、安全性向上や継続申請によりランクアップできるようにする。(例：星マーク)
・ランクアップした場合、事業者のモチベーション向上につながる。

(案2) 評価に段階を設けず、主に法令遵守事項への適合状況をもとに評価する。(例：適マーク)
・競合する事業者が存在しない航路も多いため、評価に段階を設ける必要がない。
※なお、いずれの案においても、評価適合の継続性をもってランクアップする方法もありうる。

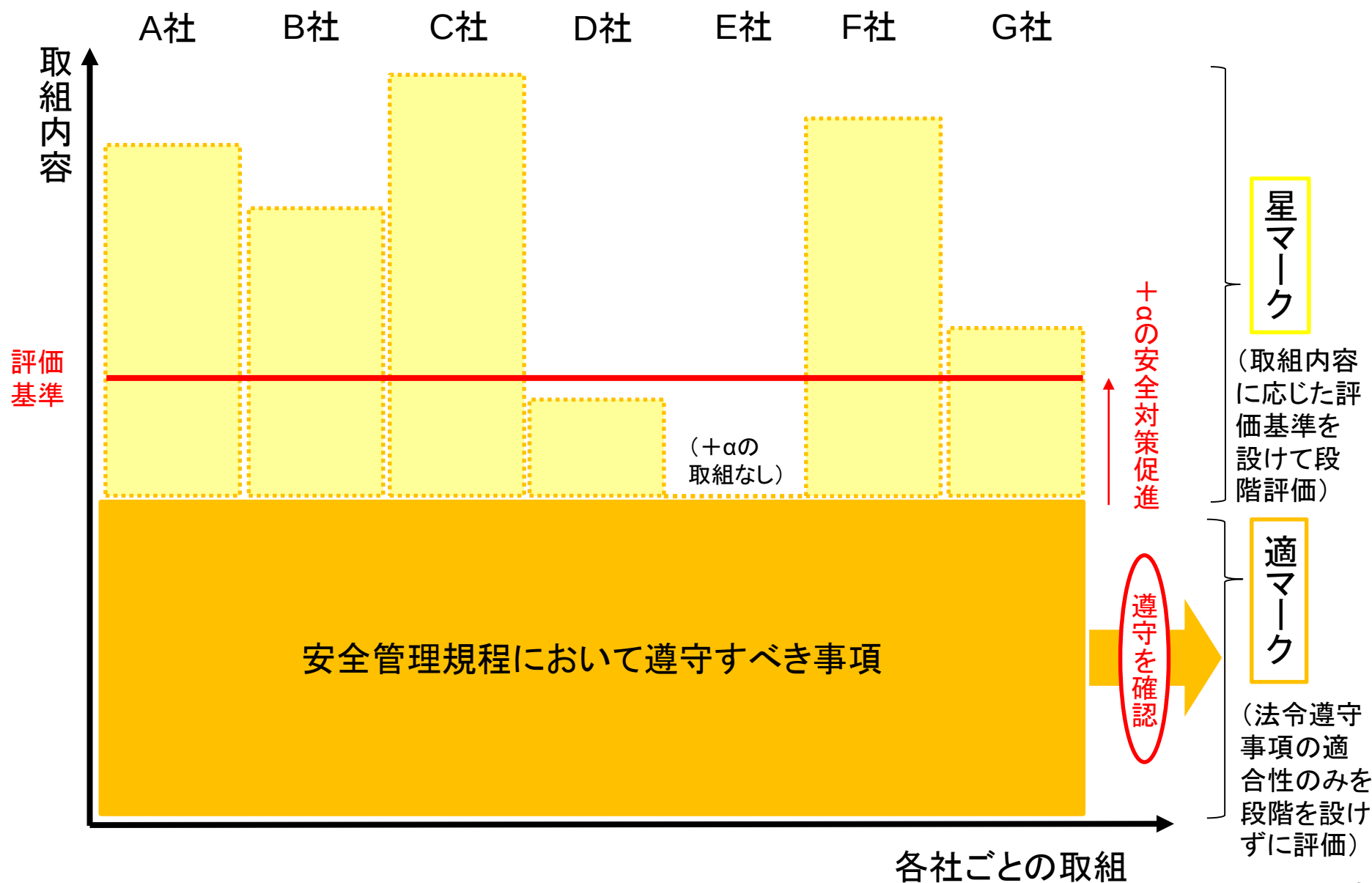
②評価対象者について

※事業者の任意の申請に基づき評価することを前提とする。

(案1) 海上運送法に規定する人の運送をするすべての事業者を対象とする。
・利用者の安心に資するため、すべての事業者を対象とすべき。

(案2) 旅客不定期航路事業者(許可事業者)及び人の運送をする不定期航路事業者(届出事業者)に対象者を限定する。
・利用者が事業者を「選択する」余地があるのは、生活航路より観光目的で遊覧船等に乗船する場合。

マーク制度のイメージ(前回資料)



(1)申請の任意性

〈制度の目的〉

- ➡ 利用者が事業者の安全性向上の取組を簡便に確認できるようにし、利用者の安全・安心に資するとともに、利用者による事業者の選択を通じて、事業者の取組を促進



〈制度の位置づけ〉

- ➡ 事業者の安全性を担保するための枠組みというよりも、事業者の安全性向上の取組を利用者に可視化し、利用者による選択を通じて、事業者の自主的な取組を促進するもの



〈申請の任意性〉

- ➡ 事業者による自主的な安全性向上の取組を促進するため、全事業者に義務化するのではなく、任意の申請にもとづく制度としたい

(2) 評価対象者

〈制度の位置づけ〉

- ➡ 事業者の安全性を担保するための枠組みというよりも、事業者の安全性向上の取組を利用者に可視化し、**利用者による選択**を通じて、事業者の自主的な取組を促進するもの



〈評価対象者の考え方〉

- ➡ 評価対象者は、**利用者の選択の余地がある航路**が基本であるべき
不定期航路（遊覧船等）においては、**事業者の競合**が見られる一方、
定期航路（フェリー等）においては、1航路1事業者であるところが多い



〈評価対象者〉

- ➡ まずは利用者の選択の余地がある**不定期航路事業者（許可/届出）**に絞って制度を開始してはどうか。

(3) 評価の対象となる取組

〈制度の位置づけ〉

- ➡ 事業者の安全性を担保するための枠組みというよりも、事業者の安全性向上の取組を利用者に可視化し、利用者による選択を通じて、**事業者の自主的な取組を促進**するもの



〈評価すべき取組〉

- ➡ 法令遵守のための取組（義務化されている取組）ではなく、それを超える**自主的な取組を評価**すべき
（一方、法令遵守できていない事業者が、本制度で評価を受けてしまうと、制度の信頼性について疑念を招くことになる）



〈評価の対象となる取組〉

- ➡ 前提として、**法令遵守されていることを確認**した上で、それを超える**上乗せの取組について評価**すべきではないか。

(4) 評価の種別

〈制度の位置づけ〉

- ➡ 事業者の安全性を担保するための枠組みというよりも、事業者の安全性向上の取組を**利用者**に**可視化**し、利用者による選択を通じて、事業者の自主的な取組を促進するもの

〈評価の対象となる取組〉

- ➡ 前提として、**法令遵守されていることを確認**した上で、それを超える**上乗せの取組について評価**すべきではないか。



〈継続性の評価〉

- ➡ さらに、上乗せの取組を継続している事業者に対して、**継続性を評価**すべきではないか（評価期間の制限）。



〈評価の種別〉

- ➡ ○利用者に評価結果を可視化できるよう、評価事業者には**マークを付与**
○評価の種別は、**「上乗せの取組」及びその「継続性」の2段階**に対する評価としてはどうか。

評価制度概要案

(1)～(4)のまとめ

〈申請の任意性〉 **任意**の申請とする。

〈評価対象者〉 **旅客不定期航路事業者**（許可）及び**人の運送をする不定期航路事業者**（届出）とする。

〈評価の枠組〉

○前提として、申請者が法令遵守していることを確認する。

○安全性に関する法定事項以外の項目について評価する。基準を満たしている場合は、**第一段階の認証**を付与。（**安全性向上に向けた積極性**を評価）

○第一段階の認証を取得している事業者が、同様の取組基準を満たしている場合は、**第二段階の認証**を付与。（**継続性**を評価）

※制度の実施方法（評価団体、審査方法等）は第3回検討会で議論。

マークのイメージ
※消防庁を参考



4. 評価基準について

評価基準に関する検討(全体像)

制度の目的

- ① 利用者が事業者の**安全性向上**の取組を簡便に確認できるようにし、利用者の**安心に資する**制度とする。
- ② 利用者による事業者の評価・選択を通じて、**安全性の向上**のための事業者の取組を促進する。

評価基準の体系(案)

評価については「安全性に対する取組状況」と「運輸安全マネジメントの取組状況」の2つの観点から基準を設定する。

I 安全性に対する取組状況

ハード面

【安全性向上】視点

- 海難防止**に資するものであるか。
- 万一事故が発生した際、**救命**に資するものであるか。

【安心に資する】視点

- 揺れの抑制等、**乗客の転倒・転落防止**につながるものであるか。

ソフト面

【安全性向上】視点

- 船員または乗組員の技量向上**に資するものであるか。
- 関係者と連携した安全への取組**を実施しているか。

【安心に資する】視点

- 乗客への情報提供**が図られているか。
- 安全に関し、**表彰等の実績**があるか。

II 運輸安全マネジメントの取組状況

評価基準に関する検討(ハード面)

制度の目的

- ① 利用者が事業者の**安全性向上**の取組を簡便に確認できるようにし、利用者の**安心に資する**制度とする。
- ② 利用者による事業者の評価・選択を通じて、**安全性の向上**のための事業者の取組を促進する。

検討の視点

【安全性向上】

- 海難防止**に資するものであるか。
- 万一事故が発生した際、**救命**に資するものであるか。

【安心に資する】

- 揺れの抑制等、**乗客の転倒・転落防止**につながるものであるか。

○評価項目案

- ・ 重要設備の二重化
- ・ 安全設備の任意導入（救命設備、航海用具）
- ・ その他

評価項目		評価基準
重要設備の二重化		伝送経路の異なる無線設備を複数備えている。
安全設備の任意導入	救命設備 (検査を受けたものに限る)	救命設備として救命いかだが必須でない船舶に定員分の救命いかだを設置している。
		義務化されていない船舶にEPIRBを設置している。
	航海用具	電子海図情報表示装置（基準航路の設定及び航跡を記録できるGPSプロッタ）を搭載している。
		義務化されていない船舶にAISを設置している。
		義務化されていない船舶に航海用レーダーを設置している。
		動揺減衰装置を設置している。 (アンチローリングタンク、ジャイロスタビライザー、フィンスタビライザー等)
		サイドスラスター※を設置している。 ※出入港時に船を横に動かすための動力装置
その他	モニター・音声等による運航情報提供設備を備えている。	

評価基準の例① 〈無線設備〉

現行制度

- 陸上との間で常時通信できる無線設備を1つ以上備付けることを義務づけ。
- 携帯電話については、必ずしも安定した通話が確保されるものではないことから、知床遊覧船事故対策検討委員会の取りまとめを踏まえ、法定無線設備から除外。

無線電話

- 歴史のある普遍的な通信手段

(V H F 無線電話の例)



出典：古野電気株式会社HP

通信範囲：約30海里

(M F / H F 無線電話の例)



出典：古野電気株式会社HP

通信範囲：約150海里～

衛星電話

- 通信衛星と直接通信する電話網を使用しての通信が可能なもの

(インマルサット衛星電話の例)



出典：古野電気株式会社HP

通信範囲：ほぼ全世界

(イリジウム衛星電話の例)



出典：株式会社日本デジコムHP

(N - S T A R 電話の例)



出典：株式会社NTTドコモHP

通信範囲：日本近海

評価基準案

伝送経路の異なる無線設備を
複数（義務設備+α） 備えている。



設備の二重化の義務はないが、二重化することにより安全性を担保できる

例)

- ・ 法定の衛星電話に加え、同報性のある国際VHFを設置
- ・ 法定の衛星電話に加え、異なる衛星を利用した衛星電話を設置

評価基準の例② 〈位置特定・通報設備〉

評価基準案

義務化されていない船舶に次の設備を備えている。

	効果	現状の義務化の範囲	知床事故対策後の義務化の範囲
AIS (船舶自動識別装置)  出典：古野電気株式会社HP 船舶の位置、針路、速力等の情報を自動的に電波で送受信する装置	- 自船位置を常時把握可能 - 近くのAIS搭載船舶に自船の位置を自動的に通知することが可能 - 自船の位置を確認し、通信設備を使用して救助機関に連絡可能	500トン以上の船舶 (湖川のみを除く)	平水区域を除く全ての旅客船と事業船に対して、非常用位置等発信装置として、 <u>EPIRB</u> または <u>AIS (簡易型含む)</u> を義務化する 適用予定日 ○旅客船 (遊漁船除く) : 令和6年4月1日 ○旅客船以外の事業船及び遊漁船 : 令和7年4月1日
EPIRB (極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置)  出典：日本無線株式会社HP 遭難信号・位置を救助機関・付近の航空機に送信する装置	- 近くに船舶等がいなくても衛星を通じ救助機関 (広範囲) に救難信号とともに自船の位置を連絡可能 - 持ち運んで使用することも可能	航行区域が以下の範囲の船舶を除く船舶 - 平水区域 - 瀬戸内 - 沿岸区域 2時間限定沿海区域	適用予定日 ○旅客船 (遊漁船除く) : 令和6年4月1日 ○旅客船以外の事業船及び遊漁船 : 令和7年4月1日

評価基準に関する検討(ソフト面)

制度の目的

- ① 利用者が事業者の**安全性向上**の取組を簡便に確認できるようにし、利用者の**安心に資する**制度とする。
- ② 利用者による事業者の評価・選択を通じて、**安全性の向上**のための事業者の取組を促進する。

検討の視点

【安全性向上】

- 船員または乗組員の技量向上に資するものであるか。
- 関係者と連携した安全への取組を実施しているか。

【安心に資する】

- 乗客への情報提供が図られているか。
- 安全に関し、表彰等の実績があるか。

- 
- 評価項目案
 - ・ 情報提供
 - ・ 船員等の技量
 - ・ その他

評価項目	評価基準
情報提供	以下の情報について、利用者が乗船前又は乗船後に容易に入手できる措置を執っている。 【情報】 ・ 船内非常用設備の位置情報（避難経路図、救命胴衣、消火器、救命艇 等） ・ 船内非常用設備の操作方法（救命胴衣の着用方法、救命艇等への乗下船方法 等） ・ 利用者向けの非常時対応マニュアルビデオ
	【容易に入手できる措置】 HPでの公表、専用サイトにて必要な情報をスマートフォン等で確認できること 乗船待合室での情報提供・掲示、船内での情報提供・掲示 等
	国交省の「旅客船の安全に関する通報窓口」の情報をHP等で掲載している。
船員等の技量	運航管理補助者にも運航管理者資格者証を取得させている。
	操練を、船員法施行規則で定める頻度（内航旅客船は月1回）以上に実施している。 または、船員法施行規則で要求される以上の内容の操練を実施している。 （旅客の避難誘導、ブラックアウト時の対応 等）
	船員法施行規則で定める旅客船乗組員に対する教育訓練を、法令の定める頻度（5年に1回）を超えて修了させている。また、そのことをHP等で公開している。
その他	運輸局等とインターネットで接続する環境を整備している。
	アルコール検査を必ず2者以上の対面で行う体制を構築している。また、対面で行えない場合に高性能タイプのモバイル式アルコール検知器を導入するなど先進的な検査を行っている。
	事故被害者支援マニュアルが策定されている。
	輸送の安全に関する事項で公的機関から表彰されたことがある。 （例）運輸安全マネジメント優良事業者等表彰
	地域旅客船安全協議会に加盟している。

評価基準の例③ 〈情報提供〉

評価基準案

次の情報について、利用者が乗船前または乗船後に容易に入手できる措置を執っている。

救命胴衣



出典：日本船具株式会社HP

救命浮環（左） / 救命浮輪（右）



出典：東洋物産株式会社HP



出典：アールエフディー株式会社HP

避難経路、消火器



救命いかだ（左） / 救命浮器（右）



出典：藤倉コンポジット株式会社HP



出典：東洋物産株式会社HP

非常時対応マニュアルビデオ



位置・利用方法を周知するもの

安全について周知するもの

運輸安全マネジメントの取組状況に関する評価項目イメージ

※評価項目ごとにさらに詳細な評価基準を定める予定

大項目	ガイドライン項目	評価項目
—	経営トップの責務	経営トップは、安全管理体制の構築、改善及び運営に主体的かつ積極的に関与し、輸送の安全の確保についてリーダーシップを発揮している。
P	安全方針	輸送の安全確保に関する基本理念として、安全最優先の原則、関係法令等の遵守等の趣旨を盛り込んだ安全管理に関する基本的な方針を策定し、全従業員に周知し、理解、実践させている。
	安全重点施策	輸送の安全確保に関する「安全目標」とこれを達成するための具体的な「取組計画」を策定している。
D	安全統括管理者の責務 / 要員の責任・権限	運輸安全マネジメントに取組むために輸送の安全の確保について責任権限を明確にしている。
	情報伝達及びコミュニケーションの確保	輸送の安全に関する情報の共有及び伝達を行っている。
	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用	事故・ヒヤリハット情報を収集し、再発防止に活用している。
	重大な事故等への対応	事故、自然災害が発生した場合の対応手順や連絡体制を定め、定期的な訓練を実施している。
	関係法令等の遵守の確保	関係法令等の規定を遵守するための体制を構築し、定期的に関係法令等の遵守状況の確認を行っている。
	安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等	輸送の安全に関する教育・訓練を実施している。
C	内部監査	輸送の安全に関する内部監査・チェックを実施している。
A	マネジメントレビューと継続的改善	輸送の安全に関する業務の改善措置を講じている。

【安全管理規程】(法第10条の3・第23条)

- 安全管理規程とは、海上運送法に基づき、運航事業者が、輸送の安全を確保するための事業運営の方針・計画、組織及び情報連絡体制、運航方法、緊急事態の対処方法等を定めたもの。
- 海上運送法に基づき、運航事業者が作成、国土交通省への届出義務。
- 国土交通省は、安全管理規程の作成例としてひな形を公表、運航事業者が作成する際の参考。

安全管理規程

＜小規模航路事業者(総トン数100トン未満の船舶を使用する事業者等)用ひな形＞

(主な項目)

- ・ 経営トップの責務
- ・ 安全管理の組織
- ・ 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
- ・ 安全統括管理者及び運航管理者等の勤務態勢
- ・ 安全統括管理者及び運航管理者等の職務及び権限
- ・ 安全管理規程の変更
- ・ 運航計画、配船計画及び配乗計画
- ・ 運航の可否判断
- ・ 運航に必要な情報の収集及び伝達
- ・ 輸送に伴う作業の安全の確保
- ・ 輸送施設の点検整備
- ・ 海難その他の事故の処理
- ・ 安全に関する教育、訓練及び内部監査等



作業基準

陸上及び船内作業体制、上下船作業、旅客の遵守事項 等

事故処理基準

事故等発生時の通報、事故の処理 等

運航基準

運航の可否判断、船舶の航行方法、情報連絡体制 等

(参考)安全統括管理者及び運航管理者

【安全統括管理者及び運航管理者の選任】(法第10条の3・第23条)

- 海上運送法に基づき、各運航事業者は、**安全統括管理者及び運航管理者を選任し、国土交通省への届出を行う義務。**
- **安全統括管理者とは、輸送の安全を確保するための事業の管理体制等を統括管理する者。**
- **運航管理者とは、輸送の安全を確保するための運航管理に係る業務を統括する者。**
- 安全統括管理者、運航管理者が、職務を怠り、引き続き職務を行うことが輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼすと認められる場合、国土交通大臣は運航事業者に解任すべきことを命ずることができる。

安全統括管理者



【選任要件】

次のいずれの要件にも該当すること

- 事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位(取締役等)にあること
- 次のいずれかの要件に該当すること
 - ・船舶運航事業の安全に関する業務の経験期間が通算3年以上あること
 - ・これと同等以上の能力を有すると地方運輸局長が認めること

【職務内容】

- 安全マネジメント体制に必要な手順及び方法の確立、実施、維持
- 関係法令や安全管理規程の遵守徹底(安全教育)
- 事故状況、被害状況等の把握・分析、適切な対応措置

等



安全教育



事故時の対応

運航管理者



【選任要件】

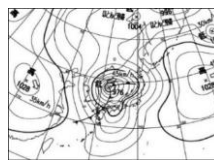
次のいずれかの要件に該当すること

- 行おうとする事業に使用する旅客船と同等以上の総トン数を有する旅客船に、船長として3年又は甲板部職員として5年以上乗り組んだ経験があること
- 行おうとする事業と同等以上の規模の事業における船舶の運航管理に関して3年以上の実務経験があること
- 総トン数100トン未満の旅客船1隻のみを使用する事業の場合、当該旅客船に船長として乗り組む資格を有すること
- 上記と同等以上の能力を有すると地方運輸局長が認めること

【職務内容】

- 運航計画の作成
- 気象・海象状況等運航に関する情報の収集
- 発航前又は着岸後の旅客の乗降等の指揮統括

等



運航に関する情報の収集



旅客乗下船時の作業統括