

# 川下り船等の安全性に関する調査研究報告書

平成 25 年 5 月

日本小型船舶検査機構



# 「川下り船等の安全性に関する調査研究報告書」

## 目 次

1. 調査研究の目的及び実施方法	1
1-1 調査研究の目的	1
1-2 調査研究の内容及び実施方法	1
1-3 委員会等について	1
1-3-1 委員会の構成	1
1-3-2 委員会の経過	2
2. 調査研究の対象と調査・検討方法について	6
3. 川下り船に適用される関係法令	8
3-1 海上運送法等	8
3-1-1 海上運送法抄	8
3-1-2 海上運送法施行規則抄	10
3-1-3 船舶職員及び小型船舶操縦者法抄	11
3-1-4 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則抄	12
3-2 船舶安全法	15
3-2-1 小型船舶安全規則	15
3-2-2 救命設備の技術基準	26
4. 第十一天竜丸転覆事故概要	30
4-1 船舶概要	30
4-2 事故概要	30
5. 安全対策の検討	32
5-1 川下り船の事故事例	32
5-2 川下り船等の事故シナリオ	37
5-3 安全対策の検討及び安全評価	38
5-3-1 安全対策の現状	38
5-3-2 安全対策の簡易 FSA (Formal Safety Assessment: 総合的安全評価法)	41
5-3-3 川下りの安全対策	44
5-3-4 川下りに対する簡易 FSA 結果	51
5-4 運航者が安全対策として実施することが望ましい事項	58
6. 結言	59

付録

付録 1	川下り船のための安全対策ガイドライン	61
付録 2	救命胴衣着用啓発ポスター	108
付録 3	安全管理規程(ひな形)	109
	安全管理規程(例)小規模航路事業者用(港内・河川湖沼のみを航行するもの等)	
	国土交通省海事局運航労務課課長通達国海運第 38 号(平成 18 年 9 月 8 日)抄	

## 1. 調査研究の目的及び実施方法

### 1-1 調査研究の目的

平成23年8月17日(水)14時17分ごろ川下り観光を目的とした旅客船第十一天竜丸(船頭2人、乗客21人)が、天竜川を下流に向けて航行中、岩場に乗り揚げた後に転覆して、乗客4人及び船頭1人が死亡、乗客5人が負傷する事故が発生した。

現在、約100事業者が全国の河川において、第十一天竜丸と同様の川下り観光を目的とした旅客船を運航していることから、有効かつ実現の可能性のある安全対策を調査・検討し、川下り船等の一層の安全性確保に資することを目的とする。

なお、運輸安全委員会は、平成24年12月21日に当該船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因についての調査結果を公表するとともに、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的に、今後必要とされる事故等防止策等を提示している。

\* 本調査研究は、主として川下り船を念頭に安全対策を調査・検討を行ったが、河川において旅客を運送する川下り船以外の総トン数20トン未満の船舶においても、就航水域の流速、船舶の大きさ、形状、運航形態等に鑑み、天竜川における川下り船事故と同様な船舶の転覆、旅客の船外への転落等の可能性が極めて低いと考えられるものを除き、後述する安全対策は事故の防止等に寄与するものと考えられる。

### 1-2 調査研究の内容及び実施方法

「川下り船等の安全性に関する検討委員会」を設置し、次の検討、調査等を行なった。

- ① 現地調査
- ② 安全対策検討

②の検討結果により、有効かつ実現の可能性のある安全対策を取りまとめたガイドライン及び救命胴衣の常時着用を促すポスターを作成

### 1-3 委員会等について

#### 1-3-1 委員会の構成(委員50音順)

委員長	田村 兼吉	独立行政法人海上技術安全研究所 海難事故解析センター センター長
委員	青木 勇	一般社団法人ラフティング協会 理事長
委員	飯田 雅彦	埼玉県警察秩父警察署地域課 警部補
委員	宇野 浩	浜松市消防局 警防課 課長
委員	工藤 正	保津川企業遊船組合 代表理事
委員	高田 義則	東洋物産株式会社 取締役 営業4部 部長
委員	野尻 孝二	鬼怒高原開発株式会社 常務取締役
委員	本田 英郎	学校法人文化学院 クリエイティブ・メディアセンター センター長
委員	水野 登	アキレス株式会社 引布販売部 マリン引布課 係長

委員	南 清和	東京海洋大学 海洋工学部 教授	
関係省庁	加藤 光一	国土交通省 海事局 安全・環境政策課長	
	山本 博之	国土交通省 海事局 運航労務課長	
	今出 秀則	国土交通省 海事局 船舶産業課長	
	平原 祐	国土交通省 海事局 安全基準課長	
	園田 敏彦	国土交通省 海事局 検査測度課長	
	岩月 理浩	国土交通省 海事局 海技課長	
	日本小型船舶検査機構	理事	澤山 健一
	業務部 次長	遠藤 健一	
	業務部 検査検定課長	武藤 英一	
	(同上前任者	山澤 時廣)	
	業務部 検査検定課 課長代理	鈴木 輝昭	
事務局	業務部 業務部長	浅野 富夫	
日本小型船舶検査機構	(同上前任者	山崎 壽久)	
	業務部 調査企画課長	平野 智巳	
	業務部 調査企画課長 課長代理	築山 直樹	
	業務部 調査企画課 企画係長	渡邊 和幸	

### 1-3-2 委員会の経過

#### 第1回 委員会

② 開催年月日 平成24年4月25日(水)

② 開催場所 自動車会館 1階会議室(東京都千代田区九段南4-8-13)

③ 出席者(委員50音順、敬称略)

委員 青木 勇、飯田 雅彦、宇野 浩、工藤 正、高田 義則、田村 兼吉(委員長)、野尻 孝二、本田 英郎、水野 登、南 清和

関係省庁 奥村 英輝(代理:海事局安全・環境政策課長)、矢島 優一(代理:海事局運航労務課長)、山本 聖子(代理:船舶産業課長)、蛭原 勇紀(代理:海事局安全基準課長)、平島 伸浩(代理:海事局検査測度課長)、青木 尚子(代理:海事局海技課長)

オブザーバー 青野 明人(国土交通省 海事局 安全・環境政策課 専門官)、大西 泰史(国土交通省 海事局 安全・環境政策課 専門官)、内山 正己(国土交通省 海事局 運航労務課 専門官)

日本小型船舶検査機構(以下「JCI」という。)

澤山(理事)、遠藤(業務部 次長)、山澤(業務部検査検定課 課長)、鈴木(業務部検査検定課課長代理)

事務局 山崎(業務部長)、平野(調査企画課 課長)、築山(調査企画課 課長代理)、渡邊(調査企画課 企画係長)

④ 主な審議事項

- 事業計画について
- 川下り船事業の概要
- 川下り船等の現行安全対策について
- 川下り船等の事故発生から捜索・救助までのシナリオについて
- 有効かつ実現の可能性のある安全対策について
- 安全啓発のための媒体について
- 現地調査について

第2回 委員会

① 開催年月日 平成24年6月20日(水)

② 開催場所 自動車会館 1階会議室(東京都千代田区九段南4-8-13)

③ 出席者(委員50音順、敬称略)

委員長 田村 兼吉

委員 青木 勇、飯田 雅彦、宇野 浩、工藤 正、高田 義則、野尻 孝二、  
本田 英郎、水野 登、南 清和

関係省庁 奥村 英輝(代理:海事局安全・環境政策課長)、矢島 優一(代理:海事局運航労務課長)、山本 聖子(代理:船舶産業課長)、蛭原 勇紀(代理:海事局安全基準課長)、平島 伸浩(代理:海事局検査測度課長)、青木 尚子(代理:海事局海技課長)

オブザーバー 小柳 康一(国土交通省 海事局 安全・環境政策課 課長補佐)、青野 明人(国土交通省 海事局 安全・環境政策課 専門官)、内山 正己(国土交通省 海事局 運航労務課 専門官)

J C I 澤山(理事)、遠藤(業務部 次長)、山澤(業務部検査検定課 課長)、鈴木(業務部検査検定課課長代理)

事務局 山崎(業務部長)、平野(調査企画課 課長)、築山(調査企画課 課長代理)、渡邊(調査企画課 企画係長)

④ 主な審議事項

- 川下り船等に適用される法令等について
- 現地調査報告について
- 川下り船等の事故発生から捜索・救助までのシナリオ及び安全対策について

### 第3回 委員会

- ① 開催年月日 平成24年8月1日(水)
- ② 開催場所 自動車会館 1階会議室(東京都千代田区九段南 4-8-13)
- ③ 出席者(委員 50 音順、敬称略)
  - 委員長 田村 兼吉
  - 委員 青木 勇、飯田 雅彦、宇野 浩、工藤 正、高田 義則、野尻 孝二、  
本田 英郎、水野 登、南 清和
  - 関係省庁 奥村 英輝(代理:海事局安全・環境政策課長)、矢島 優一(代理:海事局  
運航労務課長)、中島 成佳(代理:船舶産業課長)、神崎 卓司  
(代理:海事局安全基準課長)、緑川 靖史(代理:海事局検査測度課  
長)、青木 尚子(代理:海事局海技課長)
  - オブザーバー 小柳 康一(国土交通省 海事局 安全・環境政策課 課長補佐)
  - J C I 澤山(理事)、遠藤(業務部 次長)、山澤(業務部検査検定課 課長)、  
鈴木(業務部検査検定課課長代理)
  - 事務局 山崎(業務部長)、平野(調査企画課 課長)、築山(調査企画課 課長  
代理)、渡邊(調査企画課 企画係長)
- ④ 主な審議事項
  - 長瀨地区における官民合同水難救助訓練について
  - 国土交通省からの報告事項について
  - 安全対策案について
  - 報告書骨子案について

### 第4回 委員会

- ① 開催年月日 平成25年1月23日(水)
- ② 開催場所 自動車会館 1階会議室(東京都千代田区九段南 4-8-13)
- ③ 出席者(委員 50 音順、敬称略)
  - 委員長 田村 兼吉
  - 委員 青木 勇、飯田 雅彦、宇野 浩、工藤 正、高田 義則、野尻 孝二、  
水野 登、南 清和
  - 関係省庁 奥村 英輝(代理:海事局安全・環境政策課長)、山本 博之(海事局運  
航労務課長)、金子 涼子(代理:船舶産業課長)、神崎 卓司(代理:海  
事局安全基準課長)、緑川 靖史(代理:海事局検査測度課長)、青木  
尚子(代理:海事局海技課長)



オブザーバー 小柳 康一(国土交通省 海事局 安全・環境政策課 課長補佐)、矢島  
優一(国土交通省 海事局 運航労務課 次席運航労務監理官)、齊藤  
雅彦(国土交通省 海事局 運航労務課 企画係長)

J C I 澤山(理事)、遠藤(業務部 次長)、武藤(業務部検査検定課 課長)、  
鈴木(業務部検査検定課 課長代理)

事務局 浅野(業務部長)、平野(調査企画課 課長)、築山(調査企画課 課長  
代理)、渡邊(調査企画課 企画係長)

④ 主な審議事項

- 運輸安全委員会 船舶事故報告書について
- HAZID 会議について
- 安全対策ガイドラインについて
- 川下り船等の安全性に関する検討委員会報告書について

## 2. 調査研究の対象と調査・検討方法について

「川下り」は、古くは山で切り出した材木を筏に組み、人がそれに乗り川を下って運搬したことに始まり、さらに小舟で物資を運搬する水運として発達したといわれるが、今日では、景勝地、観光地において観光客を乗せて川を下る観光川下り船(旅客船)として存続しており、本調査研究を実施するきっかけとなった第十一天竜丸も観光川下り船である。船型は和船であり、船頭が「ろ」「かい」「さお」で操船して川を下るが、第十一天竜丸のように船外機を備えるものもある。

本調査研究で安全対策を検討した主な対象は、こうした観光川下り船であり、その代表的な事業者として、鬼怒川ライン下りを運航する鬼怒高原開発株式会社(栃木県)及び保津川下りを運航する保津川遊船企業組合(京都府)の協力を得て、川下り船特有の事情、川下り船事業者が講じている安全対策などを調査した。また、これら2事業者には安全対策の検討にも参画していただいた。

近年はラフティングやカヌーなどのアクティビティも盛んであるが、これらはアウトドアスポーツの性格を有するものであり、観光川下り船とはまったく性格が異なるものである。しかし、本調査研究にはラフティングの専門家(一般社団法人ラフティング協会理事長)にも参画していただき、現地調査の一環でラフティング体験も行った。その理由は主に次の3つである。

- ① 万一のときの捜索・救助活動において、急流河川で高い機動性を発揮するラフティングが欠かせない。
- ② ラフティングにおいて講じられている様々な安全対策が観光川下り船の安全対策を検討する上で大いに参考になる。
- ③ ラフティングは観光川下り船と同じ水域で行われていることが多く、川下り事業者とラフティング事業者との連携、協力が重要である。

また、ハード面からの検討に資するため、ラフティングボートを含むインフレーターブル(膨張式)ボートを製造しているアキレス株式会社にも参画していただいた。

捜索・救助については、観光川下りやラフティングなどのアクティビティが盛んな埼玉県長瀨地区(荒川上流)においてラフティングを活用した捜索・救助活動を展開している埼玉県警察秩父警察署(山岳救助隊)及び第十一天竜丸転覆事故の際に捜索・救助活動に当たった浜松市消防局の参画、協力を得た。

第十一天竜丸事故については、乗客が救命胴衣を着用していなかったことが大きな問題として取り上げられた。救命胴衣の着用は、万一のときに生死を分ける極めて重要な課題であることから、救命胴衣を製造している東洋物産株式会社に救命胴衣の専門家として参画していただいた。

今回の事故及びその対策全般については、船舶事故、安全対策に通じた専門家、有識者の協力が不可欠であるが、本調査研究においては、独立行政法人海上技術安全研究所及び東京海洋大学海洋工学部に参画、協力していただいた。

この調査研究では、川下り船事業者等の関係者が実施すべき安全対策を「川下り船の安全対策ガイドライン」を取りまとめるが、それが関係者によつて的確に実施され再発防止が図られな

れば、最終的な目的達成とはならない。そうすると、安全対策ガイドラインは、主な読み手である川下り船事業者等の関係者に安全対策の重要性を的確に伝え、理解されるものである必要がある。このため、学校法人文化学院にメディアの専門家として参画していただき、安全対策ガイドラインの作成に協力していただいた。

この調査研究を実施するにあたっては、川下り船事業を所管する監督官庁との連携が不可欠であることから、国土交通省海事局の安全・環境政策課長、運航労務課長、船舶産業課長、安全基準課長、検査測度課長及び海技課長にも参画いただき、指導を仰いだ。

### 3. 川下り船に適用される関係法令

#### 3-1 海上運送法等

##### 3-1-1 海上運送法(昭和二十四年法律第百八十七号)抄

(安全管理規程等)

第十条の三 一般旅客定期航路事業者<sup>1</sup>は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 安全管理規程は、輸送の安全を確保するために一般旅客定期航路事業者が遵守すべき次に掲げる事項に関し、国土交通省令で定めるところにより、必要な内容を定めたものでなければならない。

一 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項

二 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に関する事項

三 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に関する事項

四 安全統括管理者(一般旅客定期航路事業者が、前三号に掲げる事項に関する業務を統括管理させるため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、一般旅客定期航路事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。)の選任に関する事項

五 運航管理者(一般旅客定期航路事業者が、第二号及び第三号に掲げる事項に関する業務のうち、船舶の運航の管理に係るものを行わせるため、一般旅客定期航路事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。)の選任に関する事項

3 国土交通大臣は、安全管理規程が前項の規定に適合しないと認めるときは、当該一般旅客定期航路事業者に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。

4 一般旅客定期航路事業者は、安全統括管理者及び運航管理者を選任しなければならない。

5 一般旅客定期航路事業者は、安全統括管理者又は運航管理者を選任し、又は解任したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

6 一般旅客定期航路事業者は、輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者のその職務を行う上での意見を尊重しなければならない。

7 国土交通大臣は、安全統括管理者又は運航管理者がその職務を怠つた場合であつて、当該安全統括管理者又は運航管理者が引き続きその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おそれがあると認めるときは、一般旅客定期航路事業者に対し、当該安全統括管理者又は運航管理者を解任すべきことを命ずることができる。

---

<sup>1</sup> 「一般旅客定期航路事業」とは、特定旅客定期航路事業以外の旅客定期航路事業をいい、「特定旅客定期航路事業」とは、特定の者の需要に応じ、特定の範囲の人の運送をする旅客定期航路事業をいう。(海上運送法第2条第5項)

(五トン未満の船舶等に関する規定)

第四十三条 この法律の規定は、次に掲げる船舶のみをもつて営む海上運送事業には、適用しない。ただし、人の運送をする船舶運航事業であつて、第二号に掲げる舟のみをもつて営むもの以外のものについては、この限りでない。

一 総トン数五トン未満の船舶

二 ろかいのみをもつて運転し、又は主としてろかいをもつて運転する舟

(湖、沼又は河川において営む船舶運航の事業)

第四十四条 この法律の規定は、もつぱら湖、沼又は河川において営む船舶運航の事業に準用する。この場合において前条中「総トン数五トン未満の船舶」とあるのは「総トン数二十トン未満の船舶」と読み替えるものとする。

第五十条 次の各号のいずれかに該当する者は、百万円以下の罰金に処する。

一～五 (略)

六 第十条の三第一項(第十九条の三第三項、第十九条の六の三第二項及び第三項、第二十条の二第二項及び第三項並びに第二十三条において準用する場合を含む。)の規定による届出をしないで、又は届出をした安全管理規程(第十条の三第二項第二号及び第三号(これらの規定を第十九条の三第三項、第十九条の六の三第二項及び第三項、第二十条の二第二項及び第三項並びに第二十三条において準用する場合を含む。)に係る部分に限る。)によらないで、事業を行つた者

七 第十条の三第三項若しくは第七項(これらの規定を第十九条の三第三項、第十九条の六の三第二項及び第三項、第二十条の二第二項及び第三項並びに第二十三条において準用する場合を含む。)、第十四条第二項、第十九条第一項(第二十三条において準用する場合を含む。)、第十九条第二項(第十九条の三第三項、第十九条の六の三第二項及び第三項、第二十条の二第二項及び第三項並びに第二十三条において準用する場合を含む。)、第十九条の二(第十九条の六の三第二項、第二十条の二第二項及び第二十三条において準用する場合を含む。)、第二十九条第三項又は第二十九条の二第二項の規定による命令に違反した者

八 第十条の三第四項(第十九条の三第三項、第十九条の六の三第二項及び第三項、第二十条の二第二項及び第三項並びに第二十三条において準用する場合を含む。)の規定に違反して、安全統括管理者又は運航管理者を選任しなかつた者

九 第十条の三第五項(第十九条の三第三項、第十九条の六の三第二項及び第三項、第二十条の二第二項及び第三項並びに第二十三条において準用する場合を含む。)の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

十～二十四 (略)

### 3-1-2 海上運送法施行規則(昭和二十四年運輸省令第四十九号)抄

(安全管理規程の内容)

第七条の二 一般旅客定期航路事業者(対外旅客定期航路事業を営む者を除く。以下この条から第七条の二の三までにおいて同じ。)の設定する安全管理規程に定めるべき内容は、次のとおりとする。

- 一 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する次に掲げる事項
  - イ 基本的な方針に関する事項
  - ロ 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に関する事項
  - ハ 取組に関する事項
- 二 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に関する次に掲げる事項
  - イ 組織体制に関する事項
  - ロ 勤務体制に関する事項
  - ハ 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
  - ニ 安全統括管理者の権限及び責務に関する事項
  - ホ 運航管理者の権限及び責務に関する事項
- 三 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に関する次に掲げる事項
  - イ 情報の伝達及び共有に関する事項
  - ロ 船舶の運航の管理に関する次に掲げる事項
    - (1) 運航計画、配船計画及び配乗計画の作成、改訂及び臨時変更の際における安全性の確認に関する事項
    - (2) 運航を中止すべき気象及び海象の条件並びに発航中止の指示に関する事項
    - (3) 気象通報、旅客数その他の船舶の運航の管理のため必要な情報の収集及び伝達に関する事項
    - (4) 航行経路、航海速力等航行の安全を確保するため必要な事項を記載した運航基準図の作成、船舶への備付け等に関する事項
    - (5) 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に関する事項
    - (6) 旅客の乗下船又は航送する自動車の積込み及び陸揚げ並びに船舶の離着岸の際における安全性の確保のため必要な作業方法に関する事項
    - (7) 船舶その他の輸送施設の点検及び整備に関する事項
    - (8) 旅客等が遵守すべき事項の周知に関する事項
  - ハ 事故等の防止対策の検討及び実施に関する事項
  - ニ 事故、災害等が発生した場合の対応に関する事項
  - ホ 内部監査その他の事業の実施及びその管理の状況の確認に関する事項
  - ヘ 教育及び研修に関する事項

- ト 輸送の安全に係る文書の整備及び管理に関する事項
- チ 事業の実施及びその管理の改善に関する事項
- 四 安全統括管理者の選任及び解任に関する事項
- 五 運航管理者の選任及び解任に関する事項

### 3-1-3 船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭和二十六年法律第百四十九号)抄

(定義)

第二条 この法律において「船舶」とは、第二十九条の三に規定する場合を除き、日本船舶(船舶法(明治三十二年法律第四十六号)第一条に規定する日本船舶をいう。以下同じ。)、日本船舶を所有することができる者が借り入れた日本船舶以外の船舶(国土交通省令で定めるものを除く。)又は本邦の各港間若しくは湖、川若しくは港のみを航行する日本船舶以外の船舶であつて、次に掲げる船舶以外のものをいう。

- 一 ろかいのみをもつて運転する舟
- 二 係留船その他国土交通省令で定める船舶

2・3 (略)

4 この法律において「小型船舶操縦者」とは、小型船舶(総トン数二十トン未満の船舶及び一人で操縦を行う構造の船舶であつてその運航及び機関の運転に関する業務の内容が総トン数二十トン未満の船舶と同等であるものとして国土交通省令で定める総トン数二十トン以上の船舶をいう。以下同じ。)の船長をいう。

5・6 (略)

### 第五節 小型船舶操縦者の遵守事項等

(小型船舶操縦者の遵守事項)

第二十三条の三十六 (略)

2・3 (略)

4 小型船舶操縦者は、小型船舶に乗船している者が船外に転落するおそれがある場合として国土交通省令で定める場合には、船外への転落に備えるためにその者に救命胴衣を着用させることその他の国土交通省令で定める必要な措置を講じなければならない。

5 (略)

(操縦免許の取消し等)

第二十三条の七 国土交通大臣は、小型船舶操縦士が次の各号のいずれかに該当するときは、その操縦免許を取り消し、二年以内の期間を定めてその業務の停止を命じ、又はその者を戒告すること(第二号にあつては、六月以内の期間を定めてその業務の停止を命じ、又はその者を戒告すること)ができる。ただし、これらの事由によつて発生した海難について海難審判所が審判を開始したときは、この限りでない。

- 一 (略)
- 二 第二十三条の三十六の規定に違反する行為(以下この号及び第二十三条の三十七第一項において「違反行為」という。)をし、当該違反行為の内容及び回数が国土交通省令で定める基準に該当することとなつたとき。

三 (略)

2 (略)

### 3-1-4 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則(昭和二十六年運輸省令第九十一号)抄

(船外への転落に備えた措置)

第三百三十七条 法第二十三条の三十六第四項の国土交通省令で定める場合は、次に掲げる場合とする。

- 一 航行中の特殊小型船舶に乗船している場合
- 二 十二歳未満の小児が航行中の小型船舶に乗船している場合
- 三 航行中の小型漁船に一人で乗船して漁ろうに従事している場合
- 四 前各号に定めるもののほか、小型船舶の暴露甲板に乗船している場合

2 前項第一号から第三号までに掲げる場合に講ずる法第二十三条の三十六第四項の国土交通省令で定める必要な措置は、船舶安全法第二条第一項の適用を受ける小型船舶に乗船している場合にあつては、当該船舶に救命設備又は特殊設備として備え付けられた次の第一号から第三号までに掲げるもののいずれかを着用させる措置とし、同法第二条第一項の適用を受けない小型船舶<sup>2</sup>に乗船している場合にあつては、次の各号に掲げるもののいずれかを着用させる措置とする。

- 一 小型船舶用救命胴衣(小型船舶安全規則(昭和四十九年運輸省令第三十六号)第五十三条に規定する小型船舶用救命胴衣をいう。)
- 二 小型船舶用浮力補助具(小型船舶安全規則第五十四条の二に規定する小型船舶用浮力補助具をいう。)
- 三 作業用救命衣(船舶設備規程(昭和九年逓信省令第六号)第三百十一条の二十、小型船舶安全規則第九十九条の二又は小型漁船安全規則(昭和四十九年農林省・運輸省令第一号)第四十三条の二に規定する作業用救命衣をいう。)
- 四 救命胴衣(船舶救命設備規則(昭和四十年運輸省令第三十六号)第二十九条に規定する救命胴衣をいう。)

3 第一項第四号に掲げる場合に講ずる法第二十三条の三十六第四項の国土交通省令で定める必要な措置は、前項の規定により乗船する小型船舶に応じて必要とされるものを着用させるよう努める措置とする。

---

<sup>2</sup> ろかい客船であっても6人を超える旅客の運送を行う場合は船舶安全法の適用を受ける(船舶安全法施行規則第2条第1項)。



4 前二項の規定は、次の各号に掲げる者には適用しない。

- 一 負傷若しくは障害のため又は妊娠中であることにより船外への転落に備える必要な措置を講ずることが療養上又は健康保持上適当でない者
- 二 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船外への転落に備える必要な措置を講ずることができない者
- 三 適切な命綱又は安全ベルトを装着させることその他第二項に規定する措置に相当すると国土交通大臣が認める措置が講じられている者
- 四 海上運送法に定める運航管理規程を届け出た事業者が当該規程に従って運航する船舶に乗船している者
- 五 遊漁船業の適正化に関する法律に定める業務規程を届け出た遊漁船業者が当該規程に従って運航する船舶に乗船している者
- 六 船室内に乗船している者(第一項第二号及び第三号に掲げる場合に限る。)

(違反行為の内容及び回数の基準)

第九十三条 法第二十三条の七第一項第二号の国土交通省令で定める基準は、違反行為に係る累積点数(当該違反行為及び当該違反行為をした日を起算日とする過去一年以内における他の違反行為のそれぞれについて別表第十一第一号の表に定めるところにより小型船舶操縦士に付した点数の合計をいう。以下同じ。)が、別表第十一第二号の表の前歴の有無の欄に掲げる区分に応じ、それぞれ同表の累積点数の欄に掲げる点数に該当することとなつたときとする。

別表第十一 (第九十三条、第三百十九条、第四百二十二条関係)

一 遵守事項違反点数表

違反行為の内容	点数
酒酔い操縦、自己操縦義務違反又は危険操縦	三点
船外への転落に備えた措置義務違反	二点

備考1 違反行為に付する点数は、次に掲げるところによる。

- 一 この表の違反行為の内容の欄に掲げる違反行為の種別に応じ、同表の点数の欄に掲げる点数とする。  
この場合において同時に二以上の種別の違反行為に該当するときは、これらの違反行為の点数のうち高い点数(同じ点数のときは、その点数)によるものとする。
  - 二 違反行為をし、よつて他人を死傷させたときは、一による点数に三点を加えた点数とする。
- 2 この表の違反行為の内容の欄に掲げる用語の意味は、それぞれ次に掲げるところによる。
- 一 「酒酔い操縦」とは、法第二十三条の三十六第一項の規定に違反する行為をいう。
  - 二 「自己操縦義務違反」とは、法第二十三条の三十六第二項の規定に違反する行為をいう。
  - 三 「危険操縦」とは、法第二十三条の三十六第三項の規定に違反する行為をいう。
  - 四 「船外への転落に備えた措置義務違反」とは、法第二十三条の三十六第四項の規定に違反する行為をいう。

## 二 処分及び再教育講習受講通知基準表

前歴の有無	累積点数
なし	五点
あり	三点

備考 「前歴の有無」とは、累積点数に係る違反行為をしたときにおける当該違反行為をした日を起算日とする過去三年以内の法第二十三条の七第一項の規定による処分又は海難審判法第三条の裁決による操縦免許に係る処分を受けたことの有無をいう。

## 三 処分の免除及び軽減基準表

戒告	処分の免除
一月以内の期間の業務の停止	戒告又は業務の停止の期間の短縮
一月を超える期間の業務の停止	業務の停止の期間の短縮

## 3-2 船舶安全法

総トン数 20 トン未満の川下り船に適用される技術基準は以下のとおり。

### 3-2-1 小型船舶安全規則

内は「日本小型船舶検査機構検査事務規程細則」の抜粋

#### 第一章 総則（略）

#### 第二章 船体

（材料及び構造）

第五条 船体は、適当な材料を使用したものであり、かつ、航行に十分堪えることができる構造のものでなければならない。

（工事）

第六条 各部の工事は、良好かつ有効なものでなければならない。

#### 第三章 機関

##### 第一節 通則

（適用）

第二十一条 小型船舶の機関（小型船舶の主機、プロペラ軸系、補助機関、圧力容器、補機及び管装置をいう。以下同じ。）であつて、小型船舶の推進、排水その他の安全性に直接関係のない機関であると検査機関が認めるものについては、次条、第二十五条及び第三十一条の規定は、適用しない。

##### 2（略）

（機関の材料）

第二十二条 機関は、その使用目的に応じ適当な材料を使用したものでなければならない。

（機関の操作）

第二十三条 機関は、容易かつ確実に操作、点検及び保守ができる適当な構造のものでなければならない。

2 主機を始動した際に急に発進するおそれのある小型船舶には、急発進を防止するための適当な措置を講じなければならない。

3 主機は、適当な装置を用いて容易かつ確実に小型船舶に後退力を与えることができるものでなければならない。

##### 4（略）

23.3(a) 「適当な装置」には、船外機の回頭方式(1.5 kW (2 PS))以下のものにあつては左右 90 度以上回頭するものでよい。)のものも含まれるものとする。

## 第二節 主機、補助機関及びプロペラ軸系

(構造)

第二十五条 主機、補助機関及びプロペラ軸系は、十分な強さの構造のものであり、かつ、連続最大出力(計画した状態(主機にあつては、満載きつ水の状態で航行する状態)で安全に連続使用することができる機関の最大出力をいう。以下同じ。)の状態において円滑に作動するものでなければならない。

(チルトアツプ構造の船外機)

第二十七条 チルトアツプできる構造の船外機は、その最大チルトアツプ角度においても燃料油が漏れない構造のものでなければならない。

## 第三節 補機及び管装置、第四節 備品 (略)

### 第四章 排水設備

(ビルジポンプ等)

第四十一条 (略)

2 (略)

3 平水区域を航行区域とする小型船舶には、ビルジポンプ一台又はあかくみ及びバケツ各一個を備え付けなければならない。ただし、検査機関が当該小型船舶の構造等を考慮してさしつかえないと認める場合は、バケツ一個を備え付けておけばよい。

## 第五章 操舵、係船及び揚錨の設備

(係船装置及び係船索)

第四十四条 小型船舶には、適当な係船装置及び係船索を備え付けなければならない。

44.0(a) 「適当な係船装置及び係船索」は、下表を標準とすること。

表44.0<1>(抄)

L(m)	径(mm)			索の長さ (m)	数量 (本)
	マニラ麻索の場合	ナイロン索、ポリエ ステル索の場 合	ビニロン索、ポリ チレン索の場 合		
3未満	9	6	7	4.5	2
3以上4未満	10	7	8	6.0	2
4以上6未満	11	8	9	9.0	2
6以上8未満	13	9	11	12.0	2
8以上10未満	16	11	13	15.0	2
以下省略					

## 第六章 救命設備

### 第一節 救命設備の要件

(小型船舶用救命浮器)

第四十九条 小型船舶用救命浮器は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 適正な工作方法及び材料で作られたものであること。
- 二 取扱いが容易な構造であること。
- 三 いずれの側を上にして浮いている場合にも有効であり、かつ、安定性を有すること。
- 四 非常に見やすい色のものであること。
- 五 質量は、九十キログラムを超えないこと(検査機関が適当と認める機械的に進水させる装置に積み付けるものを除く。)
- 六 積付場所から水上に投下した場合に損傷しないものであること。
- 七 通常的环境条件及び油又は油製品により急激な強度劣化及び浮力変化のないものであること。
- 八 十分な長さのもやい綱が取り付けられ、かつ、外周に救命索が取り付けられていること。
- 九 定員は、四人以上であること。

2 膨脹により浮力が得られる小型船舶用救命浮器は、前項各号に掲げる要件のほか、第四十六条第七号、第十号及び第十四号に掲げる要件に適合するものでなければならない。

(小型船舶用救命浮器の定員)

第五十条 小型船舶用救命浮器の定員は、淡水中で支えることができる鉄片の質量(単位 キログラム)を七・五で除して得た最大整数又は周辺の長さ(単位 センチメートル)を三十・五で除して得た最大整数のうちいずれか小さい数に等しいものとする。

2 前項の規定にかかわらず、水面上に人員を有効に支えることができる構造の小型船舶用救命浮器の定員は、次の各号に掲げる数の合計に等しいものとする。

- 一 前項の規定により算定した数
- 二 前号に掲げる数の鉄片(一個の質量が七・五キログラムのもの)を淡水中で支えた状態における当該小型船舶用救命浮器の浮力(単位 ニュートン)を八百三十五で除して得た最大整数又は床の面積(単位 平方センチメートル)を三千七百二十で除して得た最大整数のうちいずれか小さい数

(小型船舶用救命浮環)

第五十一条 小型船舶用救命浮環は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 適正な工作方法及び材料で作られたものであること。
- 二 取扱いが容易な構造及び寸法のものであること。
- 三 七・五キログラムの質量の鉄片を淡水中で二十四時間以上支えることができること。
- 四 非常に見やすい色のものであること。
- 五 五メートルの高さ(水面からの高さが五メートルを超える場所に積み付けられる救命浮環にあ

つては、当該積付場所)から水上に投下した場合に損傷しないものであること。

六 通常的环境条件及び油又は油製品により急激な強度劣化及び浮力変化のないものであること。

七 外周に沿ってつかみ綱が取り付けられていること。

(小型船舶用救命浮輪)

第五十二条 小型船舶用救命浮輪は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

一 七・五 kilograms の質量の鉄片を淡水中で三時間以上支えることができること。

二 前条第一号、第二号、第四号、第六号及び第七号に掲げる要件

2 膨脹により浮力が得られる小型船舶用救命浮き輪は、前項各号に掲げる要件のほか、次の各号に掲げる要件に適合するものでなければならない。

一 人体に対して無害な気体を使用して、水上に投下した場合に速やかに自動的に膨脹すること。

二 容器及び充てん装置は、適当に保護されていること。

(小型船舶用救命胴衣)

第五十三条 小型船舶用救命胴衣は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

一 適正な工作方法及び材料で作られたものであること。

二 軽量でかさばらず、かつ、柔軟で着用者の身体によくなじむ構造であること。

三 容易に着用でき、かつ、誤った方法で着用されないように作られたものであること。

四 着用した状態で船内活動を行うのに支障がなく、かつ、なるべく通気性がよいものであること。

五 七・五 kilograms (小児(一歳以上十二歳未満のものをいう。以下同じ。)用の小型船舶用救命胴衣にあつては、体重が四十 kilograms 未満の小児用のものは五 kilograms、体重が十五 kilograms 未満の小児用のものは四 kilograms) の質量の鉄片を淡水中で二十四時間以上支えることができること。

六 非常に見やすい色のものであること。

七 通常的环境条件及び油又は油製品により急激な強度劣化及び浮力変化のないものであること。

八 水中において、顔面を水面上に支持し、身体が垂直よりも後方に傾き、安全な浮遊姿勢となるように作られたものであること。

九 耐食性材料で作られた笛がひもで取り付けられていること。

2 膨脹により浮力が得られる小型船舶用救命胴衣は、前項各号に掲げる要件のほか、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 人体に対して無害な気体を使用して、索を引くことその他同様に簡単かつ効果的な方法により自動的に膨脹するものであること。
- 二 着用した状態で口で充気できる給気口が取り付けられていること。
- 三 充てん装置は、適当に保護されていること。

3 固型浮体及び膨脹した気室により浮力が得られる小型船舶用救命胴衣は、第一項各号に掲げる要件のほか、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 気室に充気しない状態で六キログラムの質量の鉄片を淡水中で二十四時間以上支えることができること。
- 二 気室に充気しない状態で、口で給気口から充気できる程度に、水中において、顔面を水面上に支持できるものであること。
- 三 着用した状態で、容易かつ、迅速に口で充気できる給気口が取り付けられていること。

4 小児用の小型船舶用救命胴衣は、第一項又は第二項の規定によるものに限るものとする。

5 検査機関が当該小型船舶の航行上の条件、構造等を考慮して差し支えないと認めるものに積み付ける小型船舶用救命胴衣については、第一項第六号及び第九号の規定は、適用しない。

53.5(a)「検査機関が当該小型船舶の航行上の条件、構造等を考慮して差し支えないと認めるもの」として、第1項第6号については(1)、また、同項第9号については(2)に該当する小型船舶とする。

(1) (略)

(2) 次のいずれかに該当する小型船舶であって、当該小型船舶に笛等の音響信号器具を備え付けているものとする。

(i) 特殊小型船舶

(ii) 次の全ての要件を満足する小型船舶

(イ) 航行区域が沿岸区域等及び平水区域となっていること。

(ロ) 操船者が落水した場合に、自動的に機関が停止する構造であるか、または、自動的にアイドリング状態となり急低下した速力で附近を旋回する構造であること。

(ハ) 次のいずれかの不沈性等の要件を満足すること。

1) 15.5(a)(2)を満足する内部浮体を有すること。

2) 附属書[7]の不沈性試験(安定性試験を除く。)を満足すること。

3) 膨脹式ボート特殊基準[II]2.(2)(iii)の浮力の要件を満足する区画を有すること。

(小型船舶用救命クッション)

第五十四条 小型船舶用救命クッションは、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 適正な工作方法及び材料で作られたものであること。
- 二 取り扱いが容易な構造及び寸法であること。
- 三 七・五キログラムの質量の鉄片を淡水中で二十四時間以上支えることができること。
- 四 非常に見やすい色のものであること。
- 五 通常的环境条件、着座等の使用条件及び油又は油製品により急激な強度劣化及び浮力変化のないものであること。
- 六 外周に沿ってつかみ部が設けられていること。

2 検査機関が当該小型船舶の航行上の条件、構造等を考慮して差し支えないと認めるものに積み付ける小型船舶用クッションについては、前項第四号の規定は、適用しない。

(小型船舶用信号紅炎)

第五十七条の二 小型船舶用信号紅炎は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- 一 四百カンデラ以上の紅色の炎を一分以上連続して発することができること。
- 二 前条第二号及び第三号に掲げる要件

## 第二節 救命設備の備付基準

(救命設備の備付数量)

第五十八条 (略)

2・3 (略)

4 平水区域を航行区域とする総トン数五トン以上の旅客船には、次に掲げる救命設備を備え付けなければならない。

- 一 最大搭載人員の五十パーセント(湖川港内のみを航行するものにあつては、二十五パーセント)を収容するため十分な小型船舶用膨脹式救命いかだ又は小型船舶用救命浮器
- 二 最大搭載人員と同数の小型船舶用救命胴衣又は小型船舶用救命クッション。ただし、最大搭載人員を収容するため十分な小型船舶用膨脹式救命いかだ又は小型船舶用救命浮器を備え付けたものについては、最大搭載人員の十パーセントに対する小型船舶用救命胴衣又は小型船舶用救命クッションを備え付ければよい。
- 三 小型船舶用救命浮環又は小型船舶用救命浮輪 一個
- 四 小型船舶用信号紅炎 二個(川のみを航行する小型船舶以外の小型船舶に限る。)

3.0(a)~(b) (略)

(c) 次に掲げる設備を備え付けているものは、本条の規定により第58条第4項に規定する小型船舶用信号紅炎を備え付けているものと同等とみなして差し支えない(沿岸小型船舶を除く。)。ただし、2時間限定沿海区域を航行区域とする総トン数5トン未満の旅客船及び平水区域を航行区域とする旅客船にあつては、次の(1)から(11)に掲げる設備を小型船舶用信号紅炎の同等物として認めることはできない。なお、次に掲げる設備を、関係規則の要件に上乘せして施設する場合については、これらの追加して施設される設備を、小型船舶用信号紅炎の同等物として扱って差し支えない。

(1)~(11) (略)

(12) 携帯・自動車電話(当該船舶の航行区域が携帯・自動車電話のサービスエリア内にあるものに限る。)

(13)~(15) (略)

(d)~(g) (略)

5 平水区域を航行区域とする小型船舶(総トン数五トン以上の旅客船を除く。)には、次に掲げる救命設備を備え付けなければならない。

- 一 最大搭載人員と同数の小型船舶用救命胴衣又は小型船舶用救命クッション。ただし、最大搭載人員を収容するため十分な小型船舶用膨脹式救命いかだ又は小型船舶用救命浮器を備え付けたものについては、この限りでない。
- 二 前項第三号及び第四号に掲げる救命設備



- 6 小児を搭載する小型船舶であつて実際に搭載する人員が最大搭載人員を超えるものには、その超える人員と同数の追加の小型船舶用救命胴衣(平水区域を航行区域とする小型船舶にあつては、小型船舶用救命胴衣又は小型船舶用救命クッション)を備え付けなければならない。ただし、実際に搭載する人員を収容するため十分な小型船舶用膨脹式救命いかだ又は小型船舶用救命浮器を備え付けた小型船舶にあつては、この限りでない。
- 7 小児を搭載する小型船舶には、第一項、第二項及び第四項から前項までの規定により備え付ける小型船舶用救命胴衣が小児の使用に適さないときは、検査機関が当該小型船舶に搭載する小児の体重を考慮して適当と認める種類及び数の小児用の小型船舶用救命胴衣を備え付けなければならない。

#### 8・9 (略)

(再帰反射材)

第五十八条の二 小型船舶に備え付ける小型船舶用膨脹式救命いかだ、小型船舶用救命浮器、小型船舶用救命浮環、小型船舶用救命浮輪、小型船舶用救命胴衣、小型船舶用救命クッション及び小型船舶用浮力補助具には、検査機関の適当と認める方法により再帰反射材(船舶救命設備規則第四十二条の二の規定に適合するもの)を取り付けなければならない。

2 前項の規定は、検査機関が当該小型船舶の航行上の条件を考慮して差し支えないと認めるものに積み付ける小型船舶用救命胴衣、小型船舶用クッション及び小型船舶用浮力補助具については、適用しない。

58-2.2(a) 「検査機関が当該小型船舶の航行上の条件を考慮して差し支えないと認めるもの」とは、次のいずれかに該当する小型船舶とする。

(1) (略)

(2) 沿岸区域等及び平水区域を航行区域とする小型船舶で、次の要件の全てを満足するものに限る。

(i) 特殊小型船舶

(ii) 次の全ての要件を満足する小型船舶

(イ) 15.5(a)を満足する内部浮体を有すること。

(ロ) 附属書[7]の不沈性試験(安定性試験を除く。)を満足すること。

(ハ) 次のいずれかの不沈性等の要件を満足すること。

1) 15.5(a)を満足する内部浮体を有すること。

2) 附属書[7]の不沈性試験(安定性試験を除く。)を満足すること。

3) 膨脹式ボート特殊基準[II]2.(2)(iii)の浮力の要件を満足する区画を有すること。

### 第三節 救命設備の積付方法

(小型船舶用膨脹式救命いかだ及び小型船舶用救命浮器)

第五十九条 小型船舶用膨脹式救命いかだ及び小型船舶用救命浮器は、非常の際に容易かつ迅速に使用できるよう検査機関が適当と認める方法により積み付けなければならない。

59.0(a) 「適当と認める方法」とは、船舶の沈没の際自動的に浮揚するよう格納されていること及び外的損傷から保護されていることをいう。

なお、小型船舶用膨脹式救命いかだ及び小型船舶用救命浮器(膨脹式のものに限る。)にあつては自動的に展開するものであること。ただし、附属書[7]の不沈性能を有する船舶又は15.6(a)の「十分な内部浮体」を有する船舶の場合の膨脹式救命いかだ又は救命浮器の積み付け方法については、資料を添えて本部に伺い出ること。

(小型船舶用救命浮環及び小型船舶用救命浮き輪)

第六十条 小型船舶用救命浮環及び小型船舶用救命浮き輪は、容易かつ迅速に取り扱うことができるように積み付けなければならない。

2 小型船舶に積み付ける小型船舶用救命浮環及び小型船舶用救命浮き輪には、十分な長さの浮揚性の救命索を取り付けなければならない。

(小型船舶用救命胴衣及び小型船舶用浮力補助具)

第六十一条 小型船舶用救命胴衣及び小型船舶用浮力補助具は、容易かつ迅速に取り出すことができるように船内の適当な場所に積み付けなければならない。

2 小型船舶用救命胴衣及び小型船舶用浮力補助具を積み付けた場所にはその旨を明りように表示し、かつ、着用方法の説明書を船内の見やすい場所に掲示しなければならない。ただし、小型船舶用救命胴衣及び小型船舶用浮力補助具を積み付けた場所が明らかに視認できると検査機関が認める場合は、これを積み付けた旨を表示することを要しない。

61.1(a)「船内の適当な場所」とは、乗船者が常時いる場所の近くをいう。

## 第七章 消防設備

(消防設備の要件)

第六十五条 小型船舶用液体消火器及び小型船舶用粉末消火器は、それぞれその能力等について告示で定める要件に適合するものでなければならない。

(消防設備の備付け)

第七十条 (略)

2 沿海以下の航行区域を有する旅客船には、次表の上欄に掲げる航行区域に応じ、それぞれ同表の中欄及び下欄に掲げる数の小型船舶用液体消火器又は小型船舶用粉末消火器及び外面が赤色の消防用バケツ又は手おけ(以下「赤バケツ等」という。)を消火上有効な場所に備え付けなければならない。

航行区域	消火器の数	赤バケツ等の数
沿海区域	四個(沿岸小型船舶等にあつては、三個)	二個(沿岸小型船舶等にあつては、一個)
平水区域	二個	一個

3 小型船舶(旅客船を除く。)には、次表の上欄に掲げる航行区域に応じ、同表の下欄に掲げる数の小型船舶用液体消火器又は小型船舶用粉末消火器を消火上有効な場所に備え付けなければならない。

航行区域	消火器の数
近海以上の航行区域	四個
沿海区域	三個(沿岸小型船舶等にあつては、二個)
平水区域	二個

4 推進機関を有しない小型船舶及び船外機のみを有する小型船舶にあつては、前二項の消火器一個を減ずることができる。

5 沿岸小型船舶等(総トン数五トン以上の旅客船を除く。)又は平水区域を航行区域とする小型船舶(係留船を除く。)であつて、赤バケツ等(第二項の規定により備え付けるものを除く。)を備え付けるものにあつては、第二項又は第三項の消火器一個を減ずることができる。

## 第八章 居住、衛生及び脱出の設備

(最大とう載人員)

第七十五条 小型船舶の最大とう載人員は、次の各号のうちいずれか小さい数とする。

- 一 乗船者のとう載にあてる場所に収容することのできる乗船者の数
- 二 検査機関が十分と認める乾げん及び復原性を保持できる最大限の乗船者の数

2 検査機関は、次の各号の一に該当する場合には、前項の数を減じて乗船者の数を定めることができる。

- 一 季節又は当該小型船舶の航路等を考慮して必要と認める場合
- 二 船舶所有者が居室の等級の設定等の理由により前項の数より小さい数を希望する旨を申し出た場合

(搭載人員の算定)

第七十六条 前条第一項第一号の乗船者の搭載に充てる場所に収容することのできる乗船者の数は、当該搭載に充てる場所について次の各号により算定した収容数の合計数とする。

- 一 寝台の収容数は、一個につき一人とする。
- 二 座席の収容数は、その面積を次の表の上欄に掲げる区分により同表下欄に掲げる単位面積で除して得た最大整数に等しいものとする。

区分			単位面積 (平方メートル)
旅客船	近海以上の航行区域を有する 小型船舶	航行予定時間が二十四時間以上である小型船舶	〇・八五
		航行予定時間が二十四時間未満である小型船舶	〇・五五
	沿海区域を航行区域とする小型船舶(二時間限定沿海小型船舶を除く。)		〇・四五
	二時間限定沿海小型船舶及び平水区域を航行区域とする小型船舶		〇・三〇
旅客船以外の小型船舶	近海以上の航行区域を有する小型船舶		〇・四五
	沿海以下の航行区域を有する小型船舶		〇・三〇

三 椅子席の収容数は、その正面幅(単位 メートル)を〇・四五(旅客船以外の小型船舶、二時間限定沿海小型船舶及び平水区域を航行区域とする小型船舶にあつては、〇・四〇)で除して得た最大整数に等しいものとする。

四 立席の収容数は、その面積(単位 平方メートル)を〇・三で除して得た最大整数に等しいものとする。

(搭載場所の設備)

第七十七条 乗船者をどう載する場所は、操船の妨げにならないように配置しなければならない。

2 乗船者を搭載する場所には、採光通風のための設備を設けなければならない。

3・4 (略)

5 検査機関が構造、速力等を考慮して指定する高速艇には、立席を設けてはならない。

(寝台、座席及び椅子席)

第七十八条 寝台は、十分な広さのものでなければならない。

2 座席には、適当な高さの空間を設けなければならない。

3 椅子席は、幅、奥行それぞれ四十センチメートル以上の腰掛及び適当な背当りなるものであつて船の傾斜により移動しないものであり、かつ、腰掛の前面には、距離三十センチメートル以上の空間を設けなければならない。

78.3(a) 「背当り」のない椅子が取り付けられている場合は、立席扱いとし、この場合の搭載人員の算定は次によること。

(1) 1人当りの面積を、図78.3<1>のようにとること。この場合において、当該面積の横幅(腰掛けの正面幅)は0.4メートルとすること。

(2) (1)の「1人当りの面積」は、第76条第2号の表に掲げる単位面積とすること。

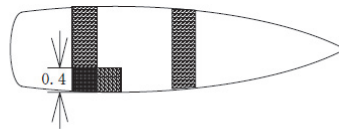


図78.3<1> 1人当りの面積のとり方

(最大搭載人員等の表示)

第七十九条 船内の見やすい箇所及び船外から見やすい箇所には、最大どう載人員を表示しておかなければならない。

79.1(a) 「表示」は、次によること。

(1) 不特定多数が乗船する小型船舶の場合

業として遊漁に従事する小型船舶、旅客船等のように常時不特定多数の人員が乗船する小型船舶にあつては、表示内容が乗船者に徹底できるように、各文字の大きさが5cm以上となるように最大搭載人員及び旅客定員を表示すること。

なお、「業として遊漁に従事する小型船舶」とは、「遊漁船業の適正化に関する法律(昭和63年法律第99号)」第2条第2項の遊漁船をいう。



(2) (略)

(3) (1)において、各文字の大きさを5cm以上にした場合において、表示全体のバランスを勘案して各文字の間隔を適当に加減してもよい。

2 旅客を搭載する場所には、見やすい箇所に、当該場所に収容することのできる乗船者の数及び当該乗船者の数に乗船者一人当たりの質量として検査機関が適当と認めるものを乗じて得られる質量を表示しておかなければならない。ただし、検査機関が用途、構造等を考慮して差し支えないと認める場合は、この限りでない。

79.2(a)~(c) (略)  
 (d) 「検査機関が用途、構造等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、例えば次のような場合をいう。  
 (1) オープンボートのように旅客を搭載する場所が一ヶ所しか無く、特にその場所の乗船者の数及び質量を表示することを必要としない場合  
 (2) (略)

(保護装置)

第八十条 乗船者が通常歩行する暴露甲板には、さく欄、保護索その他の保護装置を設けなければならない。

2 旅客をとう載する暴露甲板(無甲板船の旅客をとう載する場所を含む。)には、げん側に堅ろうなさく欄を取り付ける等船外転落防止のための設備を設けなければならない。

3 旅客の接近しやすい場所にある操舵鎖、操舵索及びだ柄には、適当なおおいをする等危害予防のための設備を設けなければならない。

## 第九章 航海用具

(航海用具の備付け)

第八十二条 小型船舶(係留船を除く。以下この条において同じ。)には、次の各号の表に定める航海用具を備え付けなければならない。ただし、沿岸小型船舶等又は平水区域を航行区域とする小型船舶であつて昼間のみを航行するものには、マスト灯、舷灯、船尾灯、停泊灯、紅灯、黄色閃光灯、引き船灯、緑灯及び白灯を備え付けることを要しない。

- 一 非自航船(推進機関及び帆装を有しない小型船舶をいう。以下同じ。)及びろかい舟以外の小型船舶に対するもの (略)
- 二 非自航船に対するもの (略)
- 三 ろかい舟に対するもの

航海用具の名称	数量	摘要
白灯	一個	携帯用の白色灯とすること。
備考 湖川のみを航行するろかい舟以外のろかい舟にあつては、検査機関の指示するところによる。		

2 湖川のみを航行する小型船舶(ろかい舟を除く。)に備え付けなければならない号鐘、船灯、形象物及び汽笛については、前項の規定にかかわらず、検査機関の指示するところによるものとする。

82.2(a) 「号鐘、船灯、形象物及び汽笛について検査機関の指示するところ」とは、次によること。  
 (1) 湖川のみ(航洋船が航行する水域を除く。)を夜間航行する船舶には、白色灯(第83条の要件は、適用されない。ただし、射光角は、360度とすること)1個を備え付けること。  
 (2) サイレン、笛等の適当な音響信号を備え付けるものとする。

第十章 電気設備、第十一章 特殊設備、第十二章 復原性【附属書[2-3] 川下り船舶の復原性による】、第十三章 操縦性、第十四章 特殊小型船舶に関する特則及び第十五章 雑則 (略)

3-2-2 救命設備の技術基準

(1) 小型船舶用救命胴衣の型式別基準の比較

工 作 機 能	小型船舶用救命胴衣		小型船舶用浮力補助具	
	(固形式)	(膨脹式)	(固形式)	(膨脹式)
機 能	①適正な工作方法及び材料で製造 ②軽量でかさばらず、かつ、柔軟で着用者の身体によくなじむ構造 ③容易に着用でき、かつ、誤った方法で着用されない ④着用状態で船内活動に支障がなく、かつ、なるべく通気性がよい	同左 同左 同左 同左	同左 同左 同左 同左	同左 同左 同左 同左
荷 重	⑤次の重量の鉄片を淡水中で 24 時間以上支える ○一般:7.5kg ○小児:体重 40kg 未満→5kg、 体重 15kg 未満→4kg	同左	気室に充気しない状態で 6kg の重量の鉄片を淡水中で 24 時間以上支える	同左 5.85kg の重量の鉄片を淡水中で 24 時間以上支える
性 能	⑥非常に早やすい色 ⑦通常の環境条件及び油又は油製品により急激な強度劣化及び浮力変化がない ⑧顔面を水面上に支持し、身体が垂直よりも後方に傾き、安全な浮遊姿勢	同左 同左 同左	同左 同左 同左	— 同左 同左
付 属 品	⑨耐食性材料で作られた笛の取付(ひもで)	同左	—	—
再 帰 射 材	⑩合計面積が 100 cm <sup>2</sup> 以上の反射材をできる限り供試体の上部に分散して貼り付ける。裏返しでも着用できるものにあつては、前述した反射材を両面に貼り付ける	同左	同左	同左
追 加 要		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 人体に対して無害な気体の使用</li> <li>• 効果的な方法で自動的膨脹</li> <li>• 口で充気できる給気口の取付</li> <li>• 充てん装置の保護</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 気室に充気しない状態で、給気口から充気できる程度に顔面を水面上に支持</li> <li>• 口で充気できる給気口の取付</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 人体に対して無害な気体の使用</li> <li>• 効果的な方法で自動的膨脹</li> <li>• 口で充気できる給気口の取付</li> <li>• 充てん装置の保護</li> </ul>

(2) 小型船舶用のその他の救命設備の型式別基準の比較

工 作 機 荷 重	小型船舶用救命浮環		小型船舶用救命浮輪		小型船舶用救命クッション
	小型船舶用救命浮環 (固形式)	小型船舶用救命浮輪 (膨脹式)			
①適正な工作方法及び材料で製造	同左	同左	同左	同左	同左
②取扱いが容易な構造・寸法	同左	同左	同左	同左	同左
③次の重量の鉄片を淡水中で 24 時間以上支える 7.5kg	次の重量の鉄片を淡水中で 3 時間以上支える 7.5kg	同左	同左	同左	次の重量の鉄片を淡水中で 24 時間以上支える 7.5kg
④非常に見やすい色	同左	同左	同左	同左	同左
⑤5m の高さ(水面からの高さ)が 5m を超える場所に積み付けられる救命浮環にあつては、当該積付場所)から水上に投下した場合に損傷しないものであること	同左	同左	同左	同左	同左
⑥通常の環境条件及び油又は油製品により急激な強度劣化及び浮力変化のないものであること	同左	同左	同左	同左	通常の環境条件、着座等の使用条件及び油又は油製品により急激な強度劣化及び浮力変化のないものであること。
⑦外周に沿ってつかみ綱が取付けられていること	同左	同左	同左	同左	外周に沿ってつかみ綱が設けられていること
⑧十分な長さの浮揚性の救命索(15m 以上を標準)の取付	同左	同左	同左	同左	
⑨幅 5 cm 以上の反射材を対面に 2 ヶ所貼り付ける	幅 5 cm 以上の反射材を対面に 2 ヶ所貼り付ける	幅 5 cm 以上の反射材を対面に 2 ヶ所貼り付ける	幅 5 cm 以上の反射材を対面に 2 ヶ所貼り付ける	幅 5 cm 以上の反射材を対面に 2 ヶ所貼り付ける	5 cm 以上の幅を有する面積 50 cm <sup>2</sup> 以上の反射材を 2 枚ずつ上下面の適当な位置に貼り付ける
追加要件					

(3) 救命胴衣の種類と着用措置等について

① ライフジャケット(救命胴衣)の種類

<p><b>小型船舶用救命胴衣</b></p> <p>小型船舶で使用されている一般的なライフジャケットで、身体の動きをあまり妨げないように作られています。また、7.5kg の鉄片を水中に吊り下げて浮いている程度の浮力を持っており、頭部を水面上に出し、リラックスして浮いていることができます。</p> <p>なお、年齢が1歳以上 12歳未満までのお子様を対象としたもので、お子様の体重毎に数種類のサイズが用意されています。そのため、身体に適当なサイズのものを着用する必要があります。</p>	 <p>固形式(浮力 7.5kg 以上)</p>	 <p>膨脹式(浮力 7.5kg 以上)</p>						
<p><b>小型船舶用浮力補助具</b></p> <p>小型船舶用救命胴衣より、浮力の要件を緩和することで、着心地が良く、常時着用に適したものとなっています。ただし、浮力が比較的小さいことから、海岸近くの静穏な水域を航行する等の一定の条件を満たす小型船舶(水上オートバイ)での使用に限られます。</p>		<table border="1"> <tr> <td>体重 40kg 以上</td> <td>浮力 7.5kg 以上</td> </tr> <tr> <td>体重 15kg 以上 40kg 未満</td> <td>浮力 5kg 以上</td> </tr> <tr> <td>体重 15kg 未満</td> <td>浮力 4kg 以上</td> </tr> </table> <p>小児用(1歳以上 12歳未満)</p> <p>黄色やオレンジ色に限らず自由な色で、浮力が 5.85kg 以上(小児用なし)</p>	体重 40kg 以上	浮力 7.5kg 以上	体重 15kg 以上 40kg 未満	浮力 5kg 以上	体重 15kg 未満	浮力 4kg 以上
体重 40kg 以上	浮力 7.5kg 以上							
体重 15kg 以上 40kg 未満	浮力 5kg 以上							
体重 15kg 未満	浮力 4kg 以上							
<p><b>作業用救命衣</b></p> <p>船上で作業する方のためのライフジャケットで、作業性を重視していることから、動きやすい、汚れにくい、磨耗に強い等の特徴があります。また、小型船舶用救命胴衣を兼ねる製品が多く、このような製品は、小型船舶で使用することができます。</p>	 <p>浮力 7.5kg 以上</p>							
<p><b>小型船舶用救命クッション</b></p> <p>平水区域を航行区域とする総トン数五トン以上の旅客船(小型船舶安全規則第 58 条第 4 項)及び平水区域を航行区域とする小型船舶(総トン数五トン以上の旅客船を除く。)(小型船舶安全規則第 58 条第 4 項)には、小型船舶用救命胴衣か小型船舶用救命クッションのどちらかを使用することができます。</p>	 <p>浮力 7.5kg 以上</p>							



## ② 着用措置等

平成 15 年 6 月 1 日より、小型船舶乗船者に対してライフジャケットの着用措置を講じており、その中でも次の 3 者には、ライフジャケットの着用が義務づけられています。

- 航行中の特殊小型船舶(水上オートバイ等)に乗船している者
- 航行中の小型船舶に乗船している小児(12 歳未満)
- 船外に転落した際に短時間で救助されるため適切な連絡手段を確保せずに、航行中の小型漁船に一人で乗船して漁ろうに從事している者

(注)平成 20 年 4 月 1 日からは、連絡手段を確保していてもライフジャケットの着用が必要となります。



水上オートバイに乗船する人



小型船舶に乗る 12 歳未満の小児



一人で小型漁船に乗船し漁ろうをしている人

また、これら以外の者についても、ライフジャケットの着用を努めるように法律で定められています。

※健康上の理由等による一部の乗船者には、ライフジャケットの着用装置が免除される場合があります。

ライフジャケットの着用措置が免除される場合は以下のとおりです。

- ① 救命胴衣の着用が療養上又は健康保持上適当でない場合  
(妊娠している、骨折している等の理由によってライフジャケットを着用することが望ましくない場合は着用が免除されます。)
- ② 救命胴衣の適切な着用ができない場合  
(体が非常に大きいもしくは非常に小さい等の理由によってライフジャケットを着用できない方は着用が免除されます。)
- ③ 命綱又は安全ベルトを装着するなど適当な措置がされている場合  
(船上から海中への転落防止策が適切にとられていると判断される場合には着用が免除されます。)
- ④ 海上運送法による運航管理規程に従い運航する船舶に乗船している場合
- ⑤ 遊漁船業の適正化に関する法律による業務規程に従い運航する船舶に乗船している場合
- ⑥ 船室内にいる場合

なお、これらの者が違反すると違反点数が加算され、その点数に応じて行政処分が課せられます。

## 4. 第十一天竜丸転覆事故概要

### 4-1 船舶概要

船名	第十一天竜丸
検査済票番号	242-29687
船舶の用途	旅客船
総トン数	1.3トン
登録の尺度	長さ11.66m／幅2.04m／深さ0.51m
航行区域	平水区域 ただし、河川に限る。
最大搭載人員	34人(船員2人、旅客32人)
主機の種類／馬力	船外機／9.9馬力
進水年月	平成19年9月

### 4-2 事故概要

(MA2012-12 運輸安全委員会「旅客船第十一天竜丸転覆」船舶事故調査報告書平成24年12月21日より抜粋)<sup>3</sup>

#### <概要>

旅客船第十一天竜丸は、船頭2人が乗り組み、乗客21人を乗せ、天竜川を下流に向けて航行中、平成23年8月17日(水)14時17分ごろ静岡県浜松市天竜区二俣の天竜川の左岸の岩場に乗り揚げた後に転覆し、乗客4人及び船頭1人が死亡するとともに乗客5人が負傷した。

#### <原因>

##### (1) 本事故の原因

本事故は、旅客船第十一天竜丸が、天竜川の乗船場～下船場までの約5.7kmの航路を航行中、乗船場の下流約2.7kmの二俣城址付近において、川が下流に向かって右側に湾曲し、早瀬から淵に流れ込んで複雑な流れが生じている水域に発生していた水面に沸き上がる噴流の中心から右岸寄り航行し、右に旋回して上流に向く態勢となった際、第十一天竜丸とも乗りが船外機のスロットルを操作してプロペラの回転数を増加させたため、上流からの強い流れによる圧力と船外機の推進力が均衡する状況となり、左岸側の下流に向かう強い流れにより船首を上流に向けることができず、左岸の岩場に向けて斜航して岩場に乗り揚げ、左舷船尾部から浸水して転覆したことにより発生したものと考えられる。第十一天竜丸とも乗りが、船外機のスロットルを操作してプロペラの回転数を増加させたのは、上流に遡ってやり直すつもりであったことによるものと考えられる。

天竜浜名湖鉄道株式会社が、とも乗り養成の教育プログラムや教育訓練マニュアルを作成しておらず、とも乗りとしての操船技能等を一定以上に保有させる措置が適切でなかったことは、第十一天竜丸とも乗りの船外機の使用に影響を及ぼし、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

<sup>3</sup>運輸安全委員会船舶事故調査報告書ホームページアドレス

<http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/bunkatsu/2011tk0026.html>

天竜浜名湖鉄道株式会社が、乗船場の下流約 2.7 km の二俣城址付近において、川が下流に向かって右側に湾曲し、早瀬から淵に流れ込んで複雑な流れが生じている水域における噴流が川下り船の姿勢を変化させることの危険性及び川下り船の姿勢が変化した場合の安全な操船方法について検討しておらず、これらに関する船頭の安全教育を行っていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

(2) 人的被害発生の原因

第十一天竜丸は、転覆したことにより、第十一天竜丸の乗客、第十一天竜丸とも乗り及び第十一天竜丸へ乗りの全員計 23 人が落水したが、第十一天竜丸へ乗りが、救命クッションの使用方法的説明を行っていなかったこと、及び天竜浜名湖鉄道株式会社が、救命胴衣の着用に関する作業基準の定めを船頭に遵守させる措置を講じておらず、また、小型船舶安全規則に適合する幼児用救命胴衣を備えていなかったため、第十一天竜丸乗客は、落水時に救命具を使用できる状況になく、4 人が死亡するとともに、5 人が負傷したものと考えられる。

第十一天竜丸とも乗りは、ふだんから救命胴衣を着用していなかったため、死亡した可能性があると考えられる。

## 5. 安全対策の検討

第4章で述べた事故に限らず、河川において事業を行う事業者(ただし、就航水域の流速、船舶の大きさ、形状、運航形態等に鑑み、平成 23 年に発生した天竜川における川下り船事故と同様な船舶の転覆、旅客の船外への転落等の可能性が極めて低いと考えられるものを除く。)は、万一の事故が発生した場合に備え、日々の船体や設備等の整備というハード面による対策に加えて、船頭の教育や救命胴衣常時着用の励行といったソフト面での対策が重要である。

以下に、これらに関して考察し、本章末尾に運航者が安全対策として実施することが望ましい事項をまとめる。

### 5-1 川下り船の事故事例

川下りには、船頭の操る小舟に乗って川を下り景観と話やパフォーマンスを楽しむタイプと、アウトドア活動やスポーツとして自然とのふれあいやチームワークを楽しむタイプがある。今回の解析対象はもちろん前者であるが、事故情報については川下りの実態を掴むという観点から、両者を対象として収集した。データ収集の方法は主にネット検索である。表 5-1 に前者である川下り関連の主な事故(平成 5 年からの約 20 年分)、表 5-2 には後者であるラフティング関係の主な事故(平成 12 年から)、表 5-3 はカヌー・ゴムボート等、その他の事故(平成 15 年から)をまとめた。

表 5-1 の川下りは、①竿刺し・手漕ぎで急流を下り、船外機や帆かけは補助的なもの、②主として動力を使用するもの、③堀や水郷といった流れのほとんどないもの、といった 3 種類に大きく分けられる。典型的なものをあげると、①が鬼怒川ライン下り、保津川下りであり、②が最上川船下り、③が柳川川下りである。事故データを見ると、③の事故はデータ上ゼロで、もちろん少ないと考えられるが、①の事故件数が②に比べて顕著に多いとは言えないようである。①の場合、船頭の経験や能力が比較的高いこと、舵を切るのではなく、流れ落ちるコースを選択しているといったことが影響していると考えられる。

調査をしてみて分かったことだが、川下り事故は例え死者が出ても大きな事故でなければ全国紙に載ることも少なく、観光事業という地元意識もあるのか、海難審判になっていない場合は詳細な記録はネット上に残っていない場合が多かった。そのため、かなり丁寧に調べたが、抜け落ちている事故もあると考えられる。また、事故件数は後者のアウトドア活動系の方がかなり多かったが、川との接し方の性格の違いがその理由と考えられる。

表 5-1 川下り関連の主な事故事例

発生日	発生場所	事故概要
平成 5 年 11 月 28 日	岐阜県 木曾川	午前 10 時 50 分ごろ、岐阜県可児市の木曾川で、竿、櫂、船外機によって川下りを行う旅客船 63 が岩に乗り上げ、転覆して乗客 27 人と 2 人の船頭の全員が水中に投げ出された。乗客の半数以上は自力で船体にとりついたり、這い上がったりしたが、下流に流された。乗客 1 人が行方不明となった後、遺体で発見されたほか、19 人が軽傷をおった。操船不適切と救命胴衣着用の周知徹底が不十分であったとされた。(平成 6 年横審第 69 号)
平成 9 年 7 月 13 日	熊本県 球磨川	川下り船千鳥は、球磨川の人吉市付近において観光客を乗せ急流川下りをする木造船である。船頭 2 人でテレビ取材の関係者 3 人を乗せて川を下っていたところ、テレビ関係者から取材のため櫓を焦がせて欲しいとの要請があり、しばらくは流れが緩やかなこともあり、船尾の櫓こぎを許した。人吉大橋が近づいたとき、正規の櫓張に代わるよう指示を出したが、自身は舵板の操作に追われ柄交代を確認しなかった。橋脚に近づきすぎると舵板を操作して後ろを見たところ、櫓張はまだ交代しておらず、交代するいとまもなく橋脚に衝突した。この結果船は転覆し、全員が船外に投げ出されたものの、無事救助された。(平成 9 年長審第 82 号)
平成 10 年 4 月 3 日	京都府 保津川	13 時 05 分ごろ、雨で増水した保津川を船頭 5 人で乗客 26 人を乗せて川下りしていた平底型遊覧船 118 号(棹さして操船)が、急流における操船が不適切で、水路の中央部を進行せず、波立ちの少ない左岸に接近したところ、岩に向かって圧流され乗り上げた。その結果、船首部に擦過傷をおったのみであったが、最終的には舷側から水が打ち込んで、水船となり、左岸に着岸して乗客は救助のために下ってきた他の観光船に収容された。(平成 10 年神審第 68 号)

発生日	発生場所	事故概要
平成 10 年 12 月 5 日	新潟県 阿賀野川	15 時ごろ、新潟県阿賀町(旧三川村)の阿賀野川で乗員 2 人が乗客 44 人を乗せて船外機で川を下っていた観光船第二阿賀の里丸が、船外機で川を上っていた第八阿賀の里丸と衝突、その衝撃によってはね飛ばされ客室に固定したイスやテーブルに激突したことにより、第二阿賀の里丸の乗員 2 人と乗客 21 人が重軽傷をおった。上り船が運航基準に定められた通行方法にしたがわなかったばかりか、両船とも見張り不十分であった。(平成 12 年仙審第 16 号)
平成 13 年 9 月 7 日	京都府 保津川	14 時ごろ、早朝からの降雨で水位が高くなった保津川を船頭 5 人で乗客 19 人を乗せて平底型遊覧船 138 号(棹さして操船)が川下りしていたところ、船頭 1 人が楫に押されて落水した。落水に気づいた別の船頭が急いで楫を操作したが、姿勢を立て直せず圧流され岩に乗り上げた。船体が右舷側に傾いて浸水してきたので、船頭らは落水から自力で這い上がってきた船頭と主に、乗客を岩の上に誘導するなど、救助に当たった。乗り上げの結果船体中央部から折損した。(平成 14 年神審第 59 号)
平成 15 年 5 月 23 日	長野県 天竜川	長野県飯田市の乗船場から数キロ下流に湯の瀬という急流域があり、その入口付近では流れが右方に蛇行し、さらに幅約 30メートルの急流部から左方への流れと変化し、この急流部の左岸から約 3メートルのところに露出岩が見られていた。11時10分ごろ、乗船場を9隻に分乗した修学旅行団の第2番船として出発し、乗り込み口に差し掛かり右転する際、操船が不適切で、左舷後部が本流に圧流される状態になり、右転できないまま、左岸近くの露出岩に流され、船首から乗り上げた。船体中央部船底に破口を生じて浸水し、転覆、旅客の多数が下流に流されたが全員救助された。船首船頭が全治1箇月の左胸部打撲及び左血気胸など及び旅客1人が全治約1週間の頭部打撲などの負傷をおった。
平成 18 年 3 月 4 日	山形県 最上川	午前 11 時 15 分ごろ、山形県戸沢村古口の最上川で、舟下りをしていた A 観光の観光船が、回送のため川をさかのぼっていた同社の別の観光船と衝突した。約 40 人の乗客のうち 17 人が割れた窓ガラスで顔や腕に切り傷を負うなどして病院へ運ばれたが、いずれも自分で歩ける状態という。同社によると、観光船は団体客の貸し切り。午前 11 時ごろに同村内の乗り場を 出発し、100 メートルほど下ったところで回送船と衝突したという。観光船は、船長と船頭が乗り、船長が操船を、船頭がガイドなどを担当していた。(平成 18 年仙審第 16 号)
平成 18 年 8 月 15 日	京都府 保津川	午後 5 時半ごろ、京都市右京区のJR嵯峨野線保津峡駅近くの保津川で、保津川下りの船(幅 3 メートル、長さ 12 メートル)に左岸のがけから複数の石が落ちてきた。乗客 21 人と船頭 3 人のうち客 3 人に当たり、女性(28)が頭蓋骨骨折の重傷。47 歳と 25 歳の会社員の男性 2 人が肩やひざに打撲傷などを負った。落ちてきた石は大きいもので約 20 センチ角(重さ約 5 キロ)だったという。船の約 50 メートル上の山の斜面に岩肌が露出した部分があり、この付近から落ちたとみている。
平成 20 年 8 月 1 日	和歌山県 北山川	和歌山県東牟婁郡北山村では、日本唯一の観光筏下りを実施している。杉の丸太 8 本で組まれた「床」を 7 つつなぎ、全長約 30m の筏の列で下る。午後 1 時半ごろ、音乗り筏乗り場下流 1 キロの北山川左岸で観光筏第 2 便が、筏師 3 名、乗船者 15 名で川下りをしていたところ、1 番床、2 番床は擦りながら通過したが、3 番床が水中の岩に当たり衝撃が生じ、その際、乗客が前に倒れて手すりや他の乗客に衝突して、乗船者のうち、9 名(男性 2 名、女性 7 名)が負傷した。うち男性 1 名は左手首骨折の重傷、女性 1 名も左まぶたを数針縫うけがをした。
平成 21 年 7 月 19 日	京都府 保津川	午前 9 時 40 分ごろ、京都府亀岡市篠町の保津川で、保津川下りの川下り船(乗客 23 人)を操る 男性船頭(36)の竹竿が岩に挟まって抜けなくなり、船頭が手を離れた後、反動で跳ね返ってきたさおが 乗客の顔や腕に次々と当たった。この事故で主婦(50)が唇を切り差し歯が抜けたほか、21～54 歳の男女 3 人が打撲などの軽傷をおった。現場は亀岡市の乗船場所の下流約 4.6 キロの急流地帯で、事故当時、船頭は岩場にさおを 当てて向きを変えようとしたという。
平成 23 年 8 月 17 日	静岡県 天竜川	浜松市天竜区二俣町二俣の天竜川で、客 64 人が連なった 3 隻の川下り船に分乗して出発。転覆した第十一天竜丸(全長 11.66 メートル、重さ 1.3 トン、定員 34 人)は、船頭 2 人・乗客 21 人(うち子供 6 人)を乗せ、2 隻の真ん中に位置していた。二俣城址付近の渦が発生している湾曲部を川下り中、午後 2 時 30 分ごろ左岸に衝突し、その後、支流の阿多古川との合流地点から約 200 メートル上流で転覆し、乗っていた 23 人全員が川に流された。20 人が救助され、うち 7 人は病院に搬送されたが、残る 3 人は行方不明となり、捜索が続けられた。23 人のうち乗客 4 人(幼児 1 人・男性 1 人・女性 2 人)及び船頭 1 人の計 5 人が死亡し、5 人が負傷した。

表 5-2 ラフティング関係の主な事故事例

発生日	発生場所	事故概要
平成 12 年 8 月 12 日	群馬県 利根川	群馬県水上町の利根川上流で、客 6 人をゴムボートに乗せてラフティングを実施したが、ダム の放流で大岩付近の水流が早くなっており、ボートを大岩に衝突、転覆し、乗客の A さん (25) が水死した。その後、元ラフティング会社経営の男性インストラクター (31) は、運行管理 上の安全管理義務を怠ったとして、前橋地裁により、禁固 1 年 6 月、執行猶予 3 年の判決を言 い渡された。
平成 13 年 4 月 29 日	群馬県 利根川	12 時 38 分ごろ、群馬県勢多郡赤城村利根川でリバーラフト 2 艇にガイド 2 名、乗客 8 名が 分乗し川下り中、1 艇が波の頂部で艇首を持ち上げられ、後方に転覆し、ガイド 1 人と乗客 3 人全員が水中に投げ出された。そのうち女性乗客 B さんは水深 1.5 メートルの水中部に形成 されたシーブに脚を捕られ、水圧により押し付けられて脱出困難となった結果、溺水により死 亡した。(平成 13 年横審第 103 号)
平成 13 年 5 月 20 日	群馬県 利根川	14 時 35 分、群馬県利根郡水上町の利根川上流において、8 艇のラフトでツアーを行った際、 ボートが瀬直下のホールに落ち込んで大きく傾いた。落水した乗客 6 人は他艇により直ちに 救助されたが、ボートはリバーガイド及び乗客 1 人が乗ったまま、ホールから脱出できなくな り、まもなく転覆して両人とも落水し、雪解け水で低水温の急流を約 600 メートル流された。そ れぞれ著しく体力を消耗し、低体温症の状態となり、乗客は意識が朦朧とした状態で救助さ れたが、リバーガイドはスローロープを掴んだまま水中に引き込まれ、溺水により死亡した。 (平成 14 年横審第 20 号)
平成 14 年 6 月 15 日	群馬県 利根川	午後 2 時ごろ、群馬県水上町大穴の利根川紅葉峡で、溪流下りをしていた 8 人乗りのラフテ ィング用ゴムボート 7 隻のうち、先頭から 2、3 番目の 2 隻が転覆。乗っていた男女 16 人が川 に投げ出された。このうち 15 人は別のボートに助けられたが、2 隻目に乗っていた C さん (30) が流され、約 3 時間後に現場から数メートル下流の水中で見つり、病院に運ばれたが、間も なく死亡が確認された。2 隻目に乗っていた外国人の男性インストラクター (30) も右腕に軽傷 を負った。
平成 15 年 5 月	北海道 芦別川	ラフティング中の男性が雪解けで増水した堰下流の流れに巻き込まれておぼれた。
平成 15 年 5 月 4 日	北海道 尻別川	ラフティングツアー客がラフトボートから転落した際にガイドの操船ミスでボートが川中の岩に 乗り上げ、ツアー客 4 人が岩場に孤立。ガイドたちによる救助活動は失敗し、事故から 6 時間 後、救助要請を受けた他事業者のラフティングガイドにより全員救助された。この間、地元消 防のヘリ救助も試みられたが失敗している。
平成 18 年 9 月 24 日	徳島県 吉野川	午後 3 時半ごろ、徳島県三好市山城町重実の吉野川で、ラフティングをしていたゴムボート (全長約 5 メートル) が転覆し、乗っていた大学生 D さん (21) から 7 人全員が転落した。数分後、 同乗していた男性インストラクターが転落場所から数十メートル下流の岩場で D さんを発見し たが、意識不明の重体 (翌 25 日死亡確認)。他の 6 人は自力で岸にたどり着いた。全員がラ イフジャケットを着けていたが、D さんの発見の際、PFD、ヘルメットとも脱げており、足が岩に 引っかかり、浮上できずにおぼれたらしい。
平成 21 年 8 月 13 日	岐阜県 木曽川	午後 2 時 15 分ごろ、可児市土田の木曽川でゴムボートが転覆、乗っていた一家 5 人が投げ 出されたが、全員岸に泳ぎ着き、けがなどはなかった。可児市土田の中濃大橋左岸から愛知 県犬山市の桃太郎神社付近に向け長さ 2 メートル、幅 1 メートルの男性所有のゴムボートでラ フティング中「可児合の瀬」と呼ばれる可児川との合流地点で、左岸から約 3 メートル離れた 岩に乗り上げ横波を受け転覆。妻、長女、次女は自力で左岸に泳ぎ着き、男性は長男を抱き 約 200 メートル流され、浅瀬で立ち上がり脱出した。全員がヘルメットとライフジャケットを着 ていた。父親はカヌー歴 15 年。現場には 10 回来ており今回初めて家族を連れてきたという。
平成 23 年 7 月 31 日	京都府 保津川	午後 2 時 50 分ごろ、亀岡市篠町の保津川で家族や知人ら 9 人と一緒に持参した 4 艇のゴム 製カヌーに分乗して川下りをしていたところ、別のボートに接触して転覆して、会社員 D さん (30) が川に転落。約 20 分後、たまたま現場を通りがかったラフティングツアーの一行が水中 に沈んでいる D さんを見つけて約 10 分かけて救助し心肺蘇生を施したが、搬送先の病院で 死亡が確認された。現場の水深は約 80 センチだったが、川底の岩に足が引っかかり、水流 に押されて起き上がれない状態だった。着用していた救命胴衣が救出時には外れていた。
平成 23 年 8 月 22 日	熊本県 球磨川	午後 3 時 50 分ごろ、熊本県球磨村一勝地の球磨川で、急流下りをするラフティングボートが 転覆し、乗っていた男性 5 人、男の子 4 人の計 9 人が川に転落して流された。9 人は午後 1 時半ごろ、球磨村渡の発船場からボートを出約 6.8 キロ下った場所で転覆し、それから約 3.5 キロの間に次々と自力で岸にたどり着くなどしたが、30 代の男性 1 人が右足に軽いけがをし た。9 人は 2 家族で、インストラクターを付けずにラフティングをしており、投げ出された 1 人は 「瀬を下ろうとして転覆した」と話している。
平成 23 年 9 月 4 日	東京都 多摩川 御岳溪谷	台風の影響により増水の中だった御岳溪谷内で練習中のラフティングボートが転覆。乗って いたラフティング会社スタッフ 7 名のうち 2 名が流され、青梅警察署山岳救助隊が出動、内 1 名 は約 5 キロ流され青梅市柚木町 2 丁目の奥多摩橋付近で周辺にいた人に救出された。その 後、消防隊の介添えにて救急車内収容し病院に搬送。男性は無事だった。

表 5-3 カヌー・ゴムボート等、その他の事故事例

発生日	発生場所	事故概要
平成 15 年 6 月 4 日	北海道 屈斜路湖	北海道川上郡弟子屈町屈斜路湖において、カヌーツアー業者兼カヌーガイドが引率してカヌーツアー中、天候が急に悪化し、低水温に耐えられる服装を着用していなかった乗組員が死傷した。(平成 15 年函審第 69 号)
平成 15 年 6 月 28 日	山口県 錦川	午前 9 時 40 分ごろ、山口県美川町根笠の錦川で、2 名が乗ったカヌーが橋脚に衝突し転覆。1 名は自力で近くの岸に上がり、もう 1 名は同 11 時 25 分ごろ、約 450 メートル下流の岸にたどり着いた。2 人にけがはなかった。川下りを始めてすぐに転覆した。現場付近はここ数日雨が降り、川は増水していた。2 人は救命胴衣を着けていたという。
平成 15 年 8 月 19 日	北海道 十勝川	午後 4 時ごろ北海道清水町の十勝川で大学生 4 人の乗ったゴムボートが転覆、4 人が川に投げ出された。別のゴムボートに乗っていた仲間が地元の消防署などに通報、駆け付けた署員が同 5 時まで川岸にいた 4 人全員を救助した。川は台風 10 号の影響で水量は多く、流木も散乱しており危険な状態であった。
平成 16 年 4 月 10 日	秋田県 米代川	正午ごろ、秋田県鹿角市八幡平の米代川で川下り中のゴムボートが転覆、A さん(48)と B さん(49)の 2 人が川に投げ出され、ボートにつかまっているのを散歩中の男性を見つけ、119 番した。地元の消防隊員が救助したが、A さんは水を大量に飲んでおり、間もなく死亡した。B さんは体温が下がっているが命に別条はない。ボートは 2 人乗りで、せき(高さ約 3 メートル)の下流で転覆していた。2 人が上流から下ってきて、せきに気付かず転落し、転覆した可能性があるとみている。2 人はライフジャケットを身に付けていた。
平成 16 年 8 月 1 日	東京都 多摩川	午後 3 時 30 分ごろ、東京都大田区仲六郷の多摩川で男性 1 人がおぼれたと 119 番通報があった。東京消防庁水難救助隊が約 1 時間後に水中から男性を救助したが、搬送先の病院で死亡した。死亡したのは大田区内の無職男性(72)とみられ、仲間 1 人の乗ったゴムボートが転覆したため、それを助けようと川に飛び込み、おぼれたらしい。
平成 16 年 8 月	和歌山県 日置川	カヌーで川下り中の男性が転覆し流されたが、転覆したカヌーを泳いで取りに向かう途中におぼれた。
平成 17 年 7 月 31 日	秋田県 阿仁川	秋田県北秋田市の阿仁川で、ボディボードで川下りレース中の D さんが転覆しておぼれ、死亡した。D さんは山を走ったり、川を下ったりする「アドベンチャー & ワイルドチャレンジレース」に参加していた。体につけたロープが水中で障害物にからまったものとみられる。
平成 17 年 8 月 15 日	山形県 梵字川	午前 11 時ごろ、山形県朝日村越中山の観光施設・月山あさひ博物館にあるふれあい橋バンジージャンプ台下の梵字(ぼんじ)川で、C さん(26)が、ゴムボートに乗って、ジャンプした男性客の収容作業中、誤って川に転落した。約 5 時間後に約 2 キロ下流の中州で発見され病院に運ばれたが、死亡が確認された。水死とみられる。C さんは 2 人組で客をボートに移す作業にあたり、ライフジャケットを装着していた。当時、前夜からの大雨で川は増水していたという。
平成 17 年 9 月 8 日	新潟県 魚野川	15 時ごろ、初心者 2 人が乗ったカヌーが、川下り中、消波ブロックに衝突した。カヌー関連業者が、初心者に対するカヌー実習実施水域を適切に選定していなかった。主任インストラクターは川下りの安全なコース取りを十分に説明しなかった。引率団長である教諭はカヌー実習実施水域の安全を十分に確認しなかった。カヌー実習生が死亡したのは、救命胴衣が脱げたことによるものである。(平成 18 年横審第 111 号)
平成 18 年 5 月 23 日	熊本県 白川	午後 1 時 40 分ごろ、熊本市新南部の白川でカヌーが転覆。通報を受けた消防隊が駆けつけたところ、岩に引っかかったカヌー(カナディアン)の下に乗っていた男性を確認。消防や警察などが救助にあたったが、増水などで作業は難航。約 1 時間 50 分後に助け出されたが、搬送先の病院で死亡が確認された。警察の調べによると、死亡した C さん(45)は朝から仲間 3 人と 6 月に予定されている川の講習会の下見として、2 艇のカヌーに 2 人ずつ分かれて乗って白川を下っていた。
平成 18 年 5 月 26 日	北海道 尻別川	午前 6 時 40 分ごろ、後志管内倶知安町比羅夫の尻別川で、C さん(30)が、カヌーで川下り中に転覆したと、同僚から 119 番通報があったが死亡が確認された。川下り中に堰堤下の流れに巻きこまれたもよう。
平成 19 年 8 月 13 日	徳島県 吉野川	午前 10 時ごろ、三好市山城町下川の吉野川で川下りをしていた 3 人乗りカヌーが転覆、乗っていた B さん(29)ら家族 3 人が投げ出された。B さんは約一時間十五分後、転覆現場から約 300 メートル下流で発見され、病院に運ばれたが、大量の水を飲んでおり、午後 0 時 43 分死亡した。夫(30)と義父(60)の 2 人は自力で岸にたどりついた。3 人は同日午前 9 時前、転覆場所の上流約 3 キロの地点からカヌーで出発。男性 2 人は救命胴衣を着用し、B さんは浮輪を着けていたという。
平成 19 年 9 月 8 日	神奈川県 中津川	午前 11 時ごろ、台風 9 号の影響で増水していた中津川で 4 隻のカヌーに乗っていた男性 4 名が堰堤を越えたところで転覆、流されたらと 110 番通報があった。2 人は自力で岸や中州に這い上がったが、2 人が 1 キロほど下流に流され、病院に運ばれたが、死亡が確認された。

発生日	発生場所	事故概要
平成 19 年 11 月 23 日	山梨県 丹波川	午後 2 時 25 分ごろ、山梨県丹波山村の丹波(たば)川で、「カヌーで遊んでいて仲間がおぼれた」と 119 番通報があった。警察と消防が捜索したところ、A さん(58)が川に沈んで死亡しているのが見つかった。A さんは同日午前 11 時ごろから、カヌークラブの仲間 2 人と、1 人乗りカヌーにそれぞれ乗り、川下りをしていた。途中で、最後尾の A さんがカヌーからいなくなったことに仲間が気づき、通報した。午後 1 時半から同 50 分ごろの間に、カヌーが転覆して川に落ちたとみられる。A さんは 20 年のカヌー歴があった。
平成 21 年 7 月 26 日	長野県 王滝川	午前 6 時 50 分ごろ、長野県王滝村の王滝川で、ゴムボートが転覆して川に落ちた友人 2 人を助けようと飛び込んだ大学が流され、行方不明になった。友人 2 人は自力で川岸にたどり着き無事だった。
平成 21 年 8 月 11 日	兵庫県 市川	午後 0 時 50 分ごろ、兵庫県朝来市生野町上生野の市川で、ゴムボートが転覆し、乗っていた成人男性 4 人と 10 代の女兒 2 人の計 6 人が投げ出され、男性 1 人が死亡した。豪雨の影響で増水し、流れもかなり速かったという。ゴムボートは下流に約 50 メートル流された所で転覆し、そのまま落差約 2メートルの滝に落ちた。
平成 21 年 9 月 22 日	徳島県 吉野川	川下り中にカヤックが杭に引っかかり脱出できないと、一緒にいた友人から 119 番通報があった。約 15 分後に消防隊員が救出し、病院に運ばれたが、約 1 時間後に死亡した。死因は水死。午前 9 時半ごろから、友人 6 人と川下り中、美馬橋から約 1 キロ下流付近で転覆、くい(直径約 10 センチ)に引っかかり、身動きが取れずにおぼれたとみられる。
平成 21 年 12 月 25 日	山形県 最上川	午前 10 時 50 分ごろ、村山市長島の最上川で測量作業のゴムボートから男性 2 人が転落した。1 人は自力で川岸にたどり着き、残る 1 人を村山市消防本部が救助した。2 人とも命に別条はなかった。
平成 22 年 5 月 23 日	和歌山県 赤木川	新宮市熊野川町の赤木川で、2 人乗りカヌーが転覆し、女性 2 人が岸から約 10 メートルの中州に取り残された。カヌーで助けに向かった男性も取り残され、市消防本部の隊員が 3 人を救出、けがはなかった。
平成 22 年 7 月 25 日	岩手県 北上川	ゴムボート川下り大会で、2 人乗りゴムボートの転覆が相次いだ。ヘリコプターで救助される人も出るなど一時混乱したが、全員無事だった。ダムでの放流で川が増水しており、大会は途中で中止となった。
平成 22 年 8 月 10 日	和歌山県 古座川	午前、古座川町の古座川で川下り中の 3 隻のカヌーが相次いで転覆し、乗っていた人が流されたが、全員無事で下流で救助された。13 歳の男の子が 4 キロ流されるなど、非常に危険な状態だった。
平成 22 年 8 月 21 日	北海道 石狩川	北海道上川町層雲峡の石狩川で午後 1 時 45 分ごろ、男女 11 人が 1 人乗りのカヌー 11 艇で川下りをしていたところ、急流に差し掛かったところで 4 艇がバランスを崩して転覆し、4 人が川に投げ出された。このうち 2 人は仲間にロープで救助されたが、下流まで流された男性 2 人が水死した。死亡した 2 人はカヌー歴 20 年超のベテランだった。
平成 23 年 1 月 29 日	東京都 多摩川	御岳溪谷でカヌーをしていた人が大橋上流の浅瀬で転覆し頭が岩に接触、自力で上陸し一緒にカヌーをしていた仲間に連れられて、救助を求めた。意識はしっかりしていたものの、10 センチほど頭部裂傷があり、病院に搬送された。
平成 24 年 3 月 25 日	静岡県 富士川	15 時 20 分ごろ、静岡県富士宮市沼久保の富士川で、自然学校主催の冒険学校でゴム製カヌー(長さ 6.5 メートル)を使って川下り中、転覆、小学 3 年から中学 1 年の児童・生徒 9 名とガイド 2 名の 11 名が川に投げ出された。全員がライフジャケットを着用しており、自力で岸までたどり着いたが、小学 3 年と同 5 年の男子児童計 2 人が市内の病院に搬送された。



## 5-2 川下り船等の事故シナリオ

前章で調べた過去の事故情報を基にして、川下り船等の事故シナリオを作成した。川下り関連とラフティング関係についてはシナリオに加えたが、カヌー・ゴムボート等のその他の事故は多様性が大きく、シナリオから外した。こうして作った川下り船等の事故シナリオを、図 5-1 に示す。川下り関連とラフティング関係のシナリオはいずれも操船不適切から開始し、事故、通報・連絡、捜索、救助といった順で進行している。川下り船等の事故シナリオでは、岩や障害物への乗揚や接触から、すでに事故としているが、ラフティング関係では水中に投げ出された時点ではまだ事故では無く、下流に流される段階から事故としていることに注意してほしい。両者では川に落ちるといった事象に対するとらえ方が根本的に異なっている。

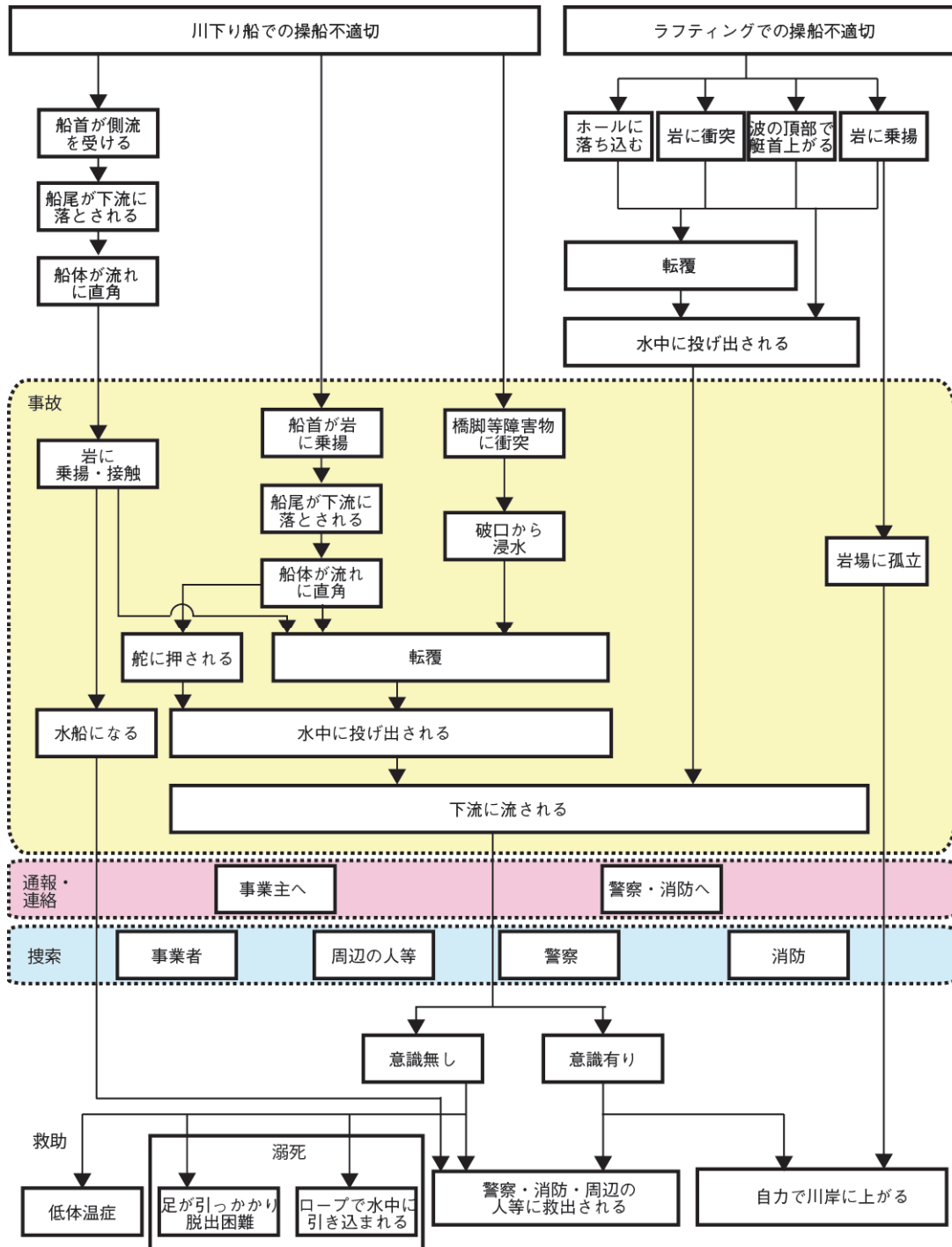


図 5-1 川下り船等の事故シナリオ

### 5-3 安全対策の検討及び安全評価

#### 5-3-1 安全対策の現状

##### (1) 川下り船事業者

川下り事業者が行なっている運航管理及び緊急時対応の例を表 5-4 及び表 5-5 に示す。

表 5-4 運航管理の例

項目	A 社	B 社
運航体制	専務取締役を統括責任者とし、操船課長を運航管理者とする体制を規定。運航管理者は航行に関するすべての決定権を有する。	理事長を統括管理者とし、その他理事を運航管理者、設備管理者、航路管理者、労務管理者とする体制を規定。
船員の資格	船員はとも乗り、へ乗りの 2 人。上級者を必ず配置。	船員は 3 人。上級者を必ず配置。水位や風速により増員。
船員の資格	経験年数や技量に応じ 7 階級。	経験年数や技量に応じ 3 階級。
運航中止基準等	毎朝、気象、ダム放流量等を確認。基準を超えたときその他危険を認めるときは運航中止。	水位、風速が基準を超えたときその他正常な運航が困難なときは運航中止。また、水位が低いとき等は定員を制限。
航路調査	※	増水後の運行再開時等には視察船を運航。
航路保全	※	障害物除去等の規定あり。
操船要領等	詳細な操船マニュアル(出航時・航行中の心得、操船方法等)あり。	船間距離をとる、追い越し禁止等の規定あり。
設備管理	船体、船具、救命設備の点検規定あり。	JCI 受検船であること、船具、救命設備(信号用赤旗、救命胴衣、救命浮輪、救難用ロープ、救急箱)の規定あり。風向風速計等についても規定。
船の連絡体制	船長は無線を携帯し、毎朝本部との交信テストを実施。	船長は無線を携帯する。
乗客への説明	救命具の使用方法、船べりに手を出さない、立ち上がらない、片舷に寄らない等の注意を行う旨を規定。	船外に手足を出さない、立ち上がらない、船員の作業を妨害しない等の注意を行う旨を規定。また救命胴衣着用を指示。

※文書化していないが実施している事項

表 5-5 緊急時対応

項目	A 社	B 社
緊急時体制	専務取締役を本部長とし、運航管理者を現場責任者とする体制について規定。	理事長を統括責任者とし、その他理事を現場責任者等とする体制について規定。
緊急時対応マニュアル	事故船からの無線連絡、消防・警察への通報、各部署への一斉連絡及び緊急時体制への移行、救助班出動及び救助支援、被災者対応等を規定。連絡網もあり。	事故船からの無線又は携帯電話による連絡、消防・警察への通報、僚船による救助及び救助支援、被災者対応等を規定。連絡網もあり。
再発防止	※	事故があった場合には事故調査特別委員会を設置し原因を調査し、必要な改善措置を講じる旨を規定。
救助訓練	毎シーズン初めに救助訓練を実施。	毎年救助訓練を実施。

※文書化していないが実施している事項

## (2) ラフティング事業者

一般社団法人ラフティング協会では、同協会の規約において、加盟事業者運行規定及び運行規定作成ガイドラインを定め、同協会の会員それぞれの事業所の運行規定を毎年の登録更新時に提出させ、遵守を義務付けるなどして運航管理及び緊急時対応を行なっている。

また、リバーガイド規定、リバーガイド認定試験、シニアリバーガイド認定基準及びシニアリバーガイド資格認定を定めて、協会登録リバーガイド個々の技術レベルや経験値を客観的に評価、区別することより、主観的な状況判断の誤りから起こる事故を未然防止に務めている。

その他にも、同協会の規約には、国際的医学コンセンサスに従ったファーストエイド、川の専門用語の理解、ボートを準備する段階での基礎知識、ラフトボートのリペア、コマンドについて、パドルワークについて、リバーガイド装備についての理解、ハンド&パドル・シグナル、ロープノット&ロープワークといった参考資料が付録として添付されるなど充実した内容となっている。

## (3) 捜索・救助体制

埼玉県長瀨地区(荒川上流)では、夏になると首都圏から大勢の水辺観光者が訪れ、荒川での水遊び中に溺れるなどの事故に遭い、その数は以前、埼玉県下で最多であった。このような悲惨な水の事故を防止するため、川で働く民間事業者等(ライン下り事業者、ラフティング事業者やカヌースクール事業者)と警察署、消防署がお互いに協力し、官民合同訓練が平成15年から開始された。本年(平成24年)6月の訓練で11回の訓練を重ねている。

訓練の成果は絶大で、民間業者による救助では、表5-6のとおり平成20年からは毎年10件を超えている。

表 5-6 官民救助者数の推移

年度	発生件数(水難者人数)	警察官救助	民間による救助
19年夏期	12件 19名(死亡0人、軽傷3人、無事救助16人)	6件 11人	6件 8人
20年夏期	24件 29名(死亡4人、軽傷4人、無事救助21人)	5件 9人	12件 15人
21年夏期	20件 25名(死亡2人、軽傷0人、無事救助23人)	7件 9人	10件 13人
22年夏期	29件 37名(死亡0人、軽傷0人、無事救助37人)	10件 11人	15件 20人
23年夏期	22件 41名(死亡2人、軽傷0人、無事救助39人)	9件 13人	10件 22人
合計	107件 151名(死亡8人、軽傷7人、無事救助136人)	37件 54人	53件 78人

以下に、埼玉県長瀨地区(荒川上流)での取り組み事例を紹介する。

### 1. 幹事機関

警察→消防→民間の順番で持ち回り

### 2. 幹事機関の責任範囲

訓練計画を作成し、実施すること。

### 3. 訓練の目的

長瀨町の荒川上流は、溪流急流河川で流れが急で複雑であることから、急流の特性を知り、ラフティングボート(急流を下る専用ボート)で迅速に安全に救助する。等を内容の訓練を実施することにより、以下の効果を図る。

- (1) 水難者の応急手当、心肺蘇生法の習得
- (2) 官民との連携強化
- (3) 危険な水辺行楽客への安全対策の推進
- (4) 河川管理者(県土木事務所)と連携した事故防止活動
- (5) 救助員の二次災害防止

(参考) 昨年実施された訓練内容等

実施日：平成24年6月26日(火)

実施場所：長瀬町荒川(オートキャンプ場)

幹事機関：消防署

参加者：109名

57名 公共機関(秩父警察署、秩父消防署、長瀬町役場、秩父県土木整備事務所)

52名 ライン下り事業者、ラフティング事業者、カヌースクール事業者、水の事故ゼロ運動推進協議会

※その他に、東京都奥多摩町、御岳溪谷河川で稼働する民間人数名と日本小型船舶検査機構に設置された「川下り船等の安全性に関する検討委員会」の委員5名が視察

訓練内容：訓練内容

(1) 消防による心臓マッサージ及びAEDを用いた心肺蘇生に関する救命救急実習

(2) 訓練実施内容説明・班編製

(3) 全員で準備体操

(4) スローバックによる救助①

<シナリオ>

川に流された要救助者を実施班がスローバックを投げて要救助者を救助する。

実施班は3~4班、他の班が交代で要救助者役となる。

(5) ラフティングボートによる救助

<シナリオ>

対岸(左岸側)に取り残されたキャンパー(要救助者)約30名の内、数名が自ら川を渡ろうとする。

実施班は、要救助者を安全な右岸までラフティングボートを使用して搬送する。

実施班は3~4班、他の班が交代で要救助者役となる。

(6) スローバックによる救助②

<シナリオ>

浮輪で浮かんでいる小学生一年生(要救助者)が、周り淵に流されてきた。その小学生を追って、父親らしい大人が1名本流にのり下流へ流されている。

ラフティングボート3~4艇の実施班で、協力して要救助者の救出に向かう。

実施班のうち1名が実際に119番通報(訓練のため通報先は秩父消防署)する。

小学生一年生はラフティングボートに救出できるが、父親らしい大人はさらに下流に流されラフティングボートに引き上げるもCPA状態となった。

要救助者の救出後、右岸側へ搬送し、父親らしい大人には心肺蘇生を行う。

要救助者役は、実施班以外の秩父消防職員が交代で担当する。

訓練時間は各回約5分間とする。

(7) 操船訓練

オートキャンプ場から大東河原までラフティングボートにより移動

(8) 留意事項

訓練日は、増水が予想されるため、要救助者を安全・迅速に搬送しなければならない。

※訓練当日は増水のため訓練内容が一部変更された。

## 5-3-2 安全対策の簡易 FSA (Formal Safety Assessment: 総合的安全評価法)

### (1) FSA (Formal Safety Assessment) 総合的安全評価法

FSAはIMO(国際海事機関)におけるルール策定に利用するための、客観性とトレーサビリティを有する合理的なリスク評価手法である。IMOでのルール策定過程を、より合理的にし、特殊な提案や施行を少なくして、著しく政治的な議論を抑えることを目的としている。FSAは図5-2に示すように(2)~(6)のような5つのステップ(準備ステップを除いて)によって構成されるが、ここでは、「川下り船」について、FSAの手法を踏襲しながら、簡易的なリスク評価を行うこととする。

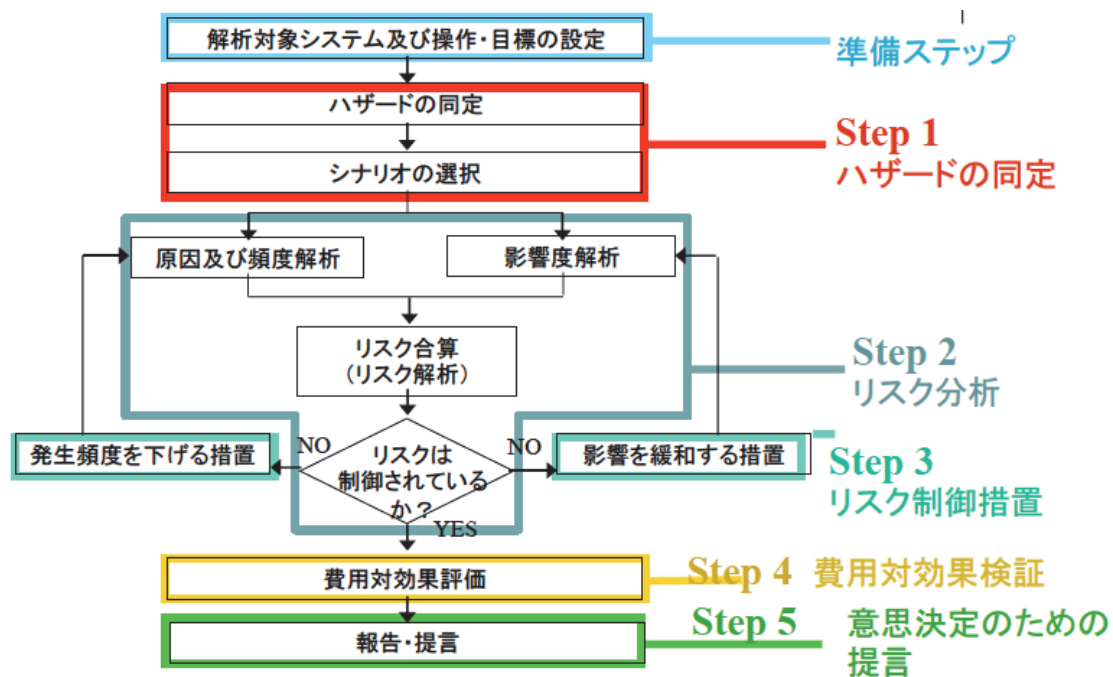


図 5-2 FSA の 5 つのステップ

### (2) ハザードの同定とシナリオの選択

ハザードとは「潜在的に危害となる何か」である。例えば、赤ん坊の前にいるライオンでは、ライオンがハザードとなる。ハザードの同定は、通常、専門家チームによるミーティング (HAZID 会議⇒HAZard Identification) により行われる。今回は海技研内の人間だけで簡易的に実施した。

#### ① HAZID 会議でのハザードの同定方法:

- 過去の事故の記録やチェックリストといったインシデント及びアクシデントデータを用いる。これには、表 5-1 および表 5-2「川下り関連の主な事故」を利用した。
- したがって、FSA において通常行われる専門家らの経験や専門知識を生かしたブレinstローミングは、今回は省略した。

#### ② HAZID 会議での分析内容

- 同定されたハザードがもたらす結果(一つのハザードから複数のシナリオが発生しうる)
- ハザードの予防措置や結果の緩和措置

ステップ 1 により得られる結果は、1) リスクレベルで順位付けされたハザードと関連する事故シナリオ(ハザードから事故が発生し災害が進展して最終状態に至る過程)のリスト、2)原因とその影響の記述である。

### (3) テップ 2「リスクの分析」

ここでは、ハザードに対する結果分析及び潜在損失分析を行う。

- ① 1つの故障や事故が推移する可能性のある結果事象について詳細分析を行う
- ② 異なる被害へと至る事象の推移分析(イベントツリー解析)を行う。

今回はイベントツリー解析を厳密には行わず、図 5-1「川下り船等の事故シナリオ」を利用し、リスクが大きなシナリオはどれかを特定するにとどめる。

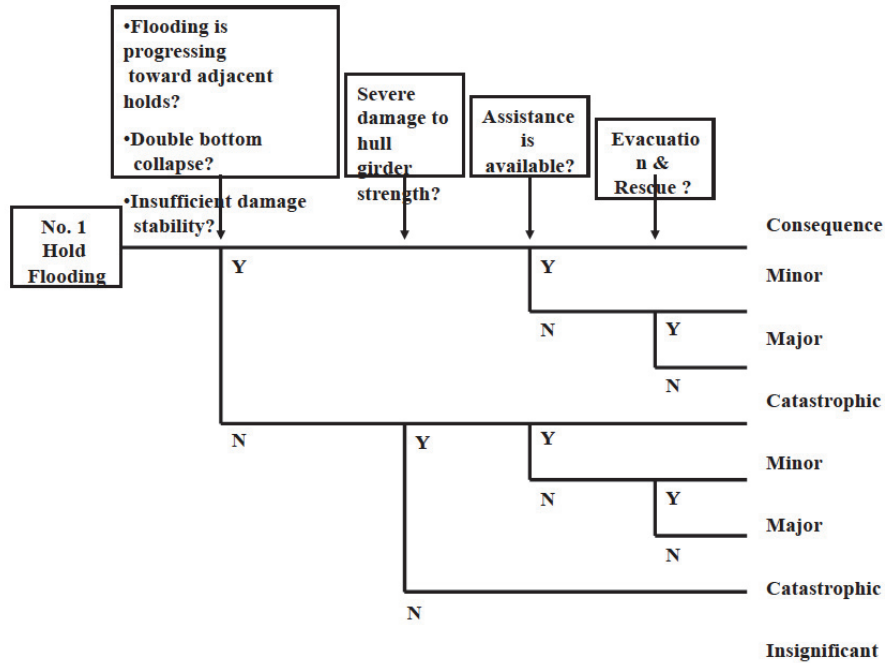


図 5-3 イベントツリー解析の例

次に、リスクマトリックスを用いたリスクの定性分析を行う。工学的リスクの定義は、結果の重大性(Consequence)と頻度(Frequency)の組み合わせ(かけ算)である。

$$\text{リスク} = (\text{Consequence}) \times (\text{Frequency})$$

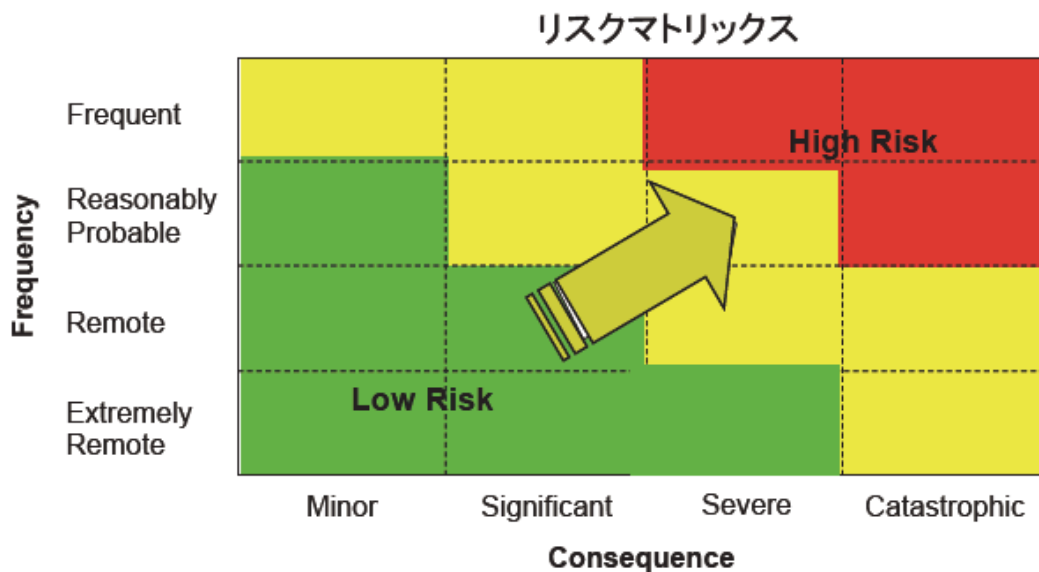


図 5-4 リスクマトリックスを用いた定性分析

ステップ 2 の結果、現状のリスクが ALARP(中間のリスク)および Intolerable(ハイリスク)の領

域にあればステップ 3 以降に移行することになる。今回リスクマトリックスを用いてどの領域にあるかを厳密には判断しないが、これは川下りに営業的な需要がある以上、基本的には ALARP 領域にあるはずだと常識的な判断をしているからである。

#### (4) ステップ3「リスク制御措置(Risk Control Options)」

どうやってリスクを制御するか(減少させる)を考える。これには下記の様な措置・方法が考えられる。

- 2つの基本的な措置:
  - － 予防措置: 事象の発生頻度を減らす  
(例)船頭の酒気帯びチェック
  - － 緩和措置: 結果の重大度を減らす  
(例)自社救助体制の確立
- 2つの基本的な方法:
  - － 技術: 安全機器の設置や増設  
(例)スローロープの装備
  - － 手順: 決まった手順の導入によるリスク管理  
(例)航行ルートマニュアルの整備

本来 FSA では、専門家チームにより、実現可能で現実的なリスクコントロールオプションをできるだけ数多く提案するが、今回は、委員会を通じてまとめた「川下りの安全対策案」を用いた。リスクコントロールオプションは、単独で効果のあるリスク制御措置でも、単独では効果が無いリスク制御措置の組合せのどちらでも設定可能である。この後、リスクコントロールオプションを実行した場合のリスクを、再確認することとなる。

#### (5) ステップ4「費用対効果検証」

本来 FSA では、リスク制御オプション(RCO)を費用対効果(Cost Effectiveness)によりランク付けする。費用対効果とは想定される費用と想定される利益を計算して、それを比較することになるが、費用と利益の例は下記の様なものとなる。

- 想定される費用(Cost)の例:
  - － 初期投資の費用
  - － 運航やトレーニングに関する費用
  - － 検査、維持管理に関わる費用
  - － 導入による乗客の減少
- 想定される利益(Benefit):
  - － 死傷事故の減少
  - － 財産損失の減少(船舶、積荷等)
  - － 環境被害の減少

一方、FSAでの費用対効果方法には Gross CAFと Net CAFの2種類がある。

- $\ddot{A}R$ : RCO導入により削減できるリスク減少値
- $\ddot{A}C$ : RCO導入のコスト(本体、設置工事費、保守費 etc.)
- $\ddot{A}B$ : RCO導入により得られる経済的利益(RCOによって防止される事故による被害額、RCOによる収入の増加)
- Gross CAF Gross Cost of Averting a Fatality =  $\ddot{A}C/\ddot{A}R$
- Net CAF =  $(\ddot{A}C-\ddot{A}B)/\ddot{A}R$

GCAF は 1 単位のリスク(人命損失リスクでは 1 隻 1 年当たり 1 人である)を削減する場合に必要とされるコストを意味し、NCAF は RCO 導入により利益が得られる場合の正味のコストを意味する。したがって、ある RCO により人一人を救うのに必要なコスト必要とされるコストを意味する CAF と、これをいくらまでかけられると考えるのが合理的か、あらかじめ決めておいた額と比較することになる。

想定される費用と利益を決定する作業は、簡易的に海技研で行うこととしたが、CAF を導入しての作業は非常に難しい。そこで、簡易的に想定される利益の代わりに有効性、想定される費用の代わりに実現可能性、といった指標を用いることにする。実際には、表 5-8 は「川下りの安全対策案」に対して、各委員から有効性と実現可能性のランク付けを行っていただいているが、これを踏まえながら HAZID 会議でランクを決定していった。

#### (6) ステップ5「意思決定の為の提言」

- リスク制御オプション(RCO)を選択する
  - － 費用対効果は適切か
  - － リスクは実用的な範囲に十分低減されているか
- 報告の準備, 分析目的, 制限事項, 仮定事項, そして得られた結果の明確化し、結論へと到る過程を明確に示す。
- ステップ 5 の成果:

意思決定者に向けて、より有効なリスク制御オプションを提案される。今回の場合は、有効なリスク制御オプションを安全対策ガイドラインという形でまとめた提案することとした。

#### 5-3-3 川下りの安全対策案

表 5-7 に川下り船の安全対策案に対する評価基準を示す。有効性、実現可能性のどちらも A から D の 5 段階にランク付けした。また、表 5-8 に委員会を通じてまとめた川下りの安全対策案と、これに対する各委員からの有効性と実現可能性のランク付けをまとめて示した。ランク付けが委員の間で比較的ばらついた項目もあるが、その多くは立場の違いを反映している。意見が異なる理由が分かるように各委員のコメントも掲載した。

表 5-7 評価基準

	① 有効性	② 実現可能性
A	極めて有効である	十分に実現可能である(容易である)
B	有効である	実現可能である(困難ではない)
C	どちらともいえない	どちらともいえない
D	有効性は低い	実現可能性は低い(困難である)



表 5-8 川下り船の安全対策案とこれに対する評価

安全対策案	有効性	実現可能性	コメント
<p><b>1. 救命胴衣</b> 乗客の救命胴衣着用を徹底しましょう。着用の有無で生存率が全然違います。救命クッションを流れ止めの紐で乗船者の手首または腰ベルトにつなぎとめようとしますが、子どもや高齢者は必ず救命胴衣を(子どもには子ども用のものを)装着させましょう。また、救命胴衣は正しく着用しないと水中で脱落してしまい役に立たないことがあるので注意が必要です。(画像省略)</p>	<p>同上</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>青木:流れ止めの紐で救命クッションを乗船者の手首又は腰ベルトに繋ぐことは非常に危険。紐が他の物に絡まり溺れる事故がニュージールランドでよくあると聞いている 飯田:流れ止めの紐は、川では危険な場合もある 工藤:実施している。 高田:文言中“全然違います”は“着用することにより、大幅に生存率が向上します”等の文言にしたら如何か。流れ止めの紐に関しては、ワイークリング活用等の推奨を追い記しては如何か。 野尻:救命具着用の案内を掲示。天竜川の事故後、お客様の意識も救命具に対し向上。 本田:図版等の掲載箇所がここだけの場合、視覚的に強調されるので、当該図はなくてもいいかもしれない。特に「死亡率」という言葉が目立つこともある。 南:容易とは言えないところもあるが、必要な対策である。</p>
<p><b>2. 乗客への安全指導</b> 航空機で搭乗時に緊急時対応の説明が行われているように、川下り船においても乗船前及び乗船時に次に掲げる事項について十分に説明するとともに、乗客全員の救命胴衣着用を確保しましょう。</p> <p><b>ア</b> 救命胴衣: 船を降りるまで着用する。正しく着用する(落水時に脱落しないようしっかりとベルトを締める)。膨張式はレバーを引いて膨張させる。</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>A: 青木、工藤、本田、水野、南 B: 飯田、宇野、高田、野尻 C: ー D: ー</p>	<p>工藤:実施している。 高田:手動膨張式の場合は、掴み策を引いて作動させる必要がある。救命クッションの活用は、乗船時、常に取り手を握っておく、又は体から離さないための紐等を活用。 野尻:乗船時に着用を確認。使用法、常時着用の案内は可能だが、前身のファスナーを外す可能性がある。 工藤:実施している。 野尻:お客様が運航中、手を出すことがあり注意している。</p>
<p><b>イ</b> 乗船中の注意: 船のへりから身を乗り出さない。手足を出さない。移動しない。立ち上がらない。(小さな船は人が動くだけで重心が大きく移動し転覆の原因となる。また手足を出すと船体と岩などに挟まれるおそれがある。)</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>A: 青木、飯田、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: 宇野 C: ー D: ー</p>	<p>工藤:実施している。 野尻:お客様が運航中、手を出すことがあり注意している。</p>

安全対策案	有効性	実現可能性	コメント
<p>ウ 落水時の対応：急流では慌てて立ち上がろうとせず、足を川下側水面近くに上げラッコのような姿勢で流されて(足を上げないと川底の障害物に引っかかり危険)、流れの緩いところで救助を待つ。</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>A: 青木、飯田、工藤、野尻、本田、水野 B: 宇野、南 C: 高田 D: ー</p>	<p>宇野:「足を川下側」とありますが、「足を下流側」の方がわかりやすいと思われる。 工藤:実施している。 高田:ライフジャケットの着用か否かにもよるし、パニック時に落ち着いていられるかが疑問。 野尻:落水時の対応は説明していないので実施。 南:水中での姿勢はすぐに取れないかもしれないが、極力、理解してもらおう。</p>
<p><b>3. 船頭の技量と経験</b> 川は海や湖とは異なり流れが非常に速く複雑であり、操船には特殊な技術と豊富な経験が要求されます。 ア 船頭の技量、経験をしっかりと把握、管理する。</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>工藤:実施している。</p>
<p>イ 船長(艇の後方で舵を取る船頭)には十分な技量と経験を有するベテラン船頭を配置する。</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>工藤:実施している。</p>
<p>ウ 航路(河川)固有の事情もあるので、日頃から船頭の適切な教育・育成に努める。</p>	<p>A: 青木、飯田、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: 宇野 C: ー D: ー</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、野尻、本田、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>工藤:実施している。</p>
<p>エ 船頭の体調に気を遣う(酒気帯びチェックなど)</p>	<p>A: 青木、飯田、高田、野尻、本田、水野、南 B: 宇野、工藤 C: ー D: ー</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、水野、南 B: 本田 C: ー D: ー</p>	<p>工藤:十分配慮している。</p>
<p><b>4. 航路の状況把握</b> 海においても航路の気象、海象の把握は基本中の基本ですが、河川は水位や流れの変化も大きいなど複雑ですので、次に掲げる安全対策を講じましょう。</p>			

安全対策案	有効性	実現可能性	コメント
<p>ア 航路の気象や水位等の状況を常に把握し、それらの情報を船頭全員が共有する。</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>工藤: 常に気象情報を確認している。 南: 全ての船頭が情報の共有をするためには何らかの施策が必要ではないか。</p>
<p>イ 航行中に気づいた異変は無線等で連絡し、その情報を船頭全員が共有する。</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>A: 青木、工藤、高田、野尻、水野、飯田、宇野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>工藤: 実施している。 南: 無線の状態によっては通信不通もあり得るので検討が必要。</p>
<p>ウ 悪天候等による運航中止後の運航再開時は視察船(乗客を乗せない)を運航して航路の安全を確認する。</p>	<p>A: 青木、飯田、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: 宇野 C: ー D: ー</p>	<p>A: 飯田、工藤、高田、野尻、水野、南 B: 宇野 C: 青木 D: ー</p>	<p>飯田: 増水後の河川は、流れが大きく変化するので重要である。 工藤: 実施している。</p>
<p><b>5. 運航管理</b></p>			
<p>気象や水位等の条件が良くないときは無理せず運航を中止する判断が重要です。運航管理に関しては少なくとも次に掲げる安全対策を講じましょう。</p>			
<p>ア 運航中止条件(気象、風速、水位等)を決めておき、運航中止、運航再開の決定及び指示系統を明確にする。</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、高田、野尻、水野、南 B: ー C: ー D: ー</p>	<p>工藤: 出船支配人を4人配備し、運航管理と常に協議している。</p>
<p>イ 気象等の条件が運航中止要件に達していない場合でも、危険を感じるときには運航を中止する。その判断はベテラン船頭が行うことが望ましい。</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、高田、野尻、本田、水野、南 B: 工藤 C: ー D: ー</p>	<p>A: 青木、飯田、工藤、高田、野尻、水野、南 B: 宇野 C: ー D: ー</p>	<p>宇野: 「ベテラン船頭に行わせることが…」努力義務にした方がいいと思われる。 工藤: 出船支配人を4人配備し、運航管理と常に協議している。</p>
<p>ウ 安全統括管理者、運航管理者を置き、その権限、責任を明確にしておく。</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田</p>	<p>工藤: 明確にしている。 野尻: 旅客不定期航路の許可を屋形船にて申請時の安全統括管理者が兼務、安全</p>

安全対策案	有効性	実現可能性	コメント
<p><b>エ</b> 運航計画、配船計画、船頭の配乗計画を的確に作成する。(特に配乗計画は必ずベテラン船頭を配するよう留意する。)</p>	<p>野尻、本田、水野、南 B:— C:— D:— A:青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B:— C:— D:—</p>	<p>野尻、水野、南 B:— C:— D:— A:青木、工藤、高田、野尻、水野、南 B:飯田、宇野、本田 C:— D:—</p>	<p>運航管理者は操船課長。  工藤:実施している。</p>
<p><b>オ</b> 航行要領(河川のどの辺りをどのように通過するか)を航路の全区间について定め、定められたとおりに航行する。</p>	<p>A:青木、飯田、工藤、高田、野尻、水野、南 B:本田 C:宇野 D:—</p>	<p>A:飯田、工藤、高田、野尻、水野 B:本田、南 C:青木、宇野 D:—</p>	<p>工藤:川の変化に応じて常に航路の取り決めをする。 南:定められたとおりに航行することがかえって危険な場合もある。</p>
<p><b>カ</b> 単独では航行しない(万一の時に僚船が助けられる体制)</p>	<p>A:青木、飯田、高田、野尻、本田、水野、南 B:— C:宇野、工藤 D:—</p>	<p>A:水野、高田、本田、 B:飯田、南 C:青木、宇野、工藤、野尻 D:—</p>	<p>工藤:お客様のスケジュールによって難しいことがある。 野尻:乗客数により、一隻にての出航有り。常に僚船を出すことは不可能。 南:状況によっては一隻の運航もある。</p>
<p><b>キ</b> 船体、設備、装備の点検及び整備を徹底する。(異常はないか、装備品が使える状況になっっているか等について運航前に必ず点検し、定期的な検査、整備を怠らない。)</p>	<p>A:青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B:— C:— D:—</p>	<p>A:青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B:— C:— D:—</p>	<p>工藤:中間検査を受けている。</p>
<p><b>6. 救助体制等</b> 万一の場合にも人命が損なわれないよう、次に掲げる対策を講じましょう。 (設備・装備)</p>			
<p><b>ア</b> 無線、携帯電話等の連絡手段を確保する。(携帯電話が通じない区間がある場合には、必要に応じて携帯電話社に対策</p>	<p>A:青木、飯田、宇野、工藤、高田、野尻、本田、水野、南 B:飯田、宇野、水野、南</p>	<p>A:高田、野尻、本田、南 B:飯田、宇野、水野、南</p>	<p>青木:携帯電話の携行は可能だが、無線については難しいのではないかと。 工藤:一企業に対してやってくれとは考えられない。 水野:設備費用がどうか。</p>

安全対策案	有効性	実現可能性	コメント
を相談する。)	野、南 B: 一 C: 一 D: 一	野 C: 青木、工藤 D: 一	南: 携帯電話が通話可能となる箇所あるいは通話可能範囲を広くすべきである。
イ スローロープを装備する。(落水者救助の他、船を引いてもらうことにも使えるので有効と考えられる。)	A: 青木、飯田、宇野、高田、野尻、本田、水野、南 B: 一 C: 工藤 D: 一	A: 青木、飯田、宇野、本田、水野、南 B: 高田、野尻 C: 工藤 D: 一	工藤: スローロープとは、投げる人は固定した場所から投げる物であり、船からでは引かずつてしまう危険がある。 高田: 事業者の経費増が負担とならないか。 野尻: 装備していないため、購入装備予定。
ウ 艇の縁につかまれるようロープを取り付ける。	A: 青木、飯田、工藤、本田、水野、南 B: 宇野 C: 野尻、高田 D: 一	A: 飯田、工藤、本田、水野 B: 宇野、南 C: 高田 D: 青木、野尻	青木: 艇の縁につかまるロープは、ラフトでは既についていて有効であるが、FRP製のボートでは、岩とボートの間に人が挟まれると危険。 飯田: ロープは長いものではなく、短い物を数カ所に設置する。 工藤: 弊社の船には手すりがついている。 高田: 突起等への引っ掛かりによる、側面的危険の可能性を考慮する必要。 野尻: 転覆の場合、流れていく途中、岩にあたる可能性大。沈むことも可能性有り。 工藤: 個人情報もあるので業務中だけならと考えるが、一日100隻以上出船することもある。
エ 位置自動通報システムを導入する。(航路上に一定間隔でセンサーや監視カメラを設置する。)	A: 青木、本田、水野、南 B: 飯田、宇野、高田 C: 野尻 D: 工藤	A: 本田、南 B: 飯田、水野 C: 宇野、高田、野尻 D: 青木、工藤	高田: 事業者の経費増が負担とならないか。 水野: 設備費用がどうか。
(救助体制) オ 事故発生時の連絡体制(消防・警察を含む)、救助の体制や要領を決めておく。また、定期的に訓練を行う。	A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、本田、水野、南 B: 野尻 C: 一 D: 一	A: 青木、飯田、宇野、工藤、南 B: 水野 C: 高田、野尻 D: 一	水野: 市町村と役所の協力をベースに消防、警察との連携が必要。 高田: 協力が得られるかどうかにかかると考える。 野尻: 警察との訓練は、管内にレスキュー隊の存在不問。
カ 救助用ラフティングボートを導入する。(自社による救助用)	A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、本田、水野、南 B: 野尻 C: 一 D: 一	A: 青木、工藤、本田、水野、南 B: 飯田、宇野、野尻 C: 高田 D: 一	飯田: ラフトボートの操船訓練が重要となる。 工藤: 配備している。 高田: 事業者の経費増が負担とならないか。 野尻: ラフティング業者と対話中。
キ 乗船者名簿(氏名、性別、年齢、住所、緊急時連絡先)を作成する。(少なくとも便・艇)	A: 青木、飯田、宇野、高田、本田、水野、南 B: 野尻 C: 一 D: 一	A: 青木、本田、飯田、宇野、工藤 B: 飯田、宇野、工藤 C: 高田 D: 一	工藤: 一番の問題点。 高田: 詳しいに越したことはないが、救助の際に必要な最小限の情報を残すことは必要

安全対策案	有効性	実現可能性	コメント
<p>ごとに大人子供別の乗船者数を把握している必要がある。) )</p> <p>ク 事故発生時に救助機関に的確に情報が提供できる体制を整備する。(事故発生時からの経緯、状況、河川の深さや流速)</p>	<p>水野、南</p> <p>B: 工藤、野尻</p> <p>C: ー</p> <p>D: ー</p>	<p>藤、高田、水野、南</p> <p>C: 野尻</p> <p>D: ー</p>	<p>だと思ふ。性別、年齢、氏名程度は最小限(住所等もあればいいが、乗船時の混雑等があるという意見もあったため)で、乗船者数の把握に必要な事。団体の場合、事前に準備することは可能では。(バスの中で書いてもらう等)</p> <p>野尻: 大人、子供、幼児の人数把握、名簿作成は難しい。</p> <p>水野: 人数が多い場合は難しい。</p> <p>南: 事故発生時は、遭難者の把握は必要であるので可能な限り実現する。</p> <p>飯田: 河川の深さや流速は、常日頃から救助機関が把握しておくことである。</p> <p>工藤: 明確にしている。</p> <p>高田: 協力が得られるかどうかにかかると。</p> <p>野尻: 事故報告用紙作成。</p> <p>南: 可能な限り早く構築するのが望ましい。</p>
<p>(消防・警察等の救助機関に求められること)</p> <p>ケ 消防・警察、川下り船事業者、同じ水域で活動するラフティング事業者等で連絡協議会を構成し、日頃から連携・協力を図る。(操船が困難な川下り船優先等の航行ルールの策定、事故発生時の救助協力体制等の申し合わせ、水難救助合同訓練の実施等。)</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、本田、水野、南</p> <p>B: 野尻</p> <p>C: ー</p> <p>D: ー</p>	<p>A: 青木、飯田、工藤、本田、水野</p> <p>B: 宇野、野尻、本田、南</p> <p>C: 高田</p> <p>D: ー</p>	<p>工藤: 実施している。</p> <p>高田: 協力が得られるかどうかにかかると。</p> <p>野尻: ラフティング事業者、消防との連携、協力との連携は、市町村合併に伴い難しい。</p> <p>水野: 市町村と役所の協力をベースに消防、警察との連携が必要。</p>
<p>コ 消防・警察等による事業者等への啓発、指導を実施する。</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、高田、本田、水野、南</p> <p>B: 工藤</p> <p>C: 野尻</p> <p>D: ー</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、本田、水野、南</p> <p>B: 工藤</p> <p>C: 高田、野尻</p> <p>D: ー</p>	<p>飯田: 警察、消防には、川を熟知した者を配置すべきである。</p> <p>工藤: 消防署にラフティングの指導をしている。</p> <p>高田: 協力が得られるかどうかにかかると。</p> <p>野尻: 常に関心、不問。警察との接触少ない。</p>
<p>サ 消防・警察のラフティングボートによる救助体制を整備する。(川下り船等のアクティビティが盛んな河川に限る。)</p>	<p>A: 青木、飯田、宇野、工藤、高田、本田、水野、南</p> <p>B: ー</p> <p>C: 野尻</p> <p>D: ー</p>	<p>A: 青木、飯田、工藤、本田、水野、南</p> <p>B: ー</p> <p>C: 宇野、高田、野尻</p> <p>D: ー</p>	<p>飯田: 川下りが実施されている警察、消防は、確実にラフト技術は有するべきである。</p> <p>宇野: ラフティングによる救助技術の習得が困難と思われる。</p> <p>工藤: 消防署にラフティングの指導をしている。</p> <p>高田: 協力が得られるかどうかにかかると。</p> <p>野尻: 消防には打診。</p>

#### 5-3-4 川下りに対する簡易 FSA 結果

川下りに対する簡易 FSA は最終的に HAZID 会議での結果をまとめた。HAZID 会議が開催されたのは、平成 24 年 11 月 9 日(金)、場所は(独)海上技術安全研究所 5 号館会議室で実施した。参加者は JCI から浅野、鈴木、平野、築山の 4 名、海技研から森、伊藤、田村、石村の 4 名、合計 8 名である。議事のスケジュールは下記の通りであった。

- ① 挨拶と自己紹介 10:00～10:10
- ② 川下りの説明 10:10～11:00
- ③ HAZARD を同定 11:00～12:00  
昼食休憩
- ④ RCO と費用対効果 13:00～15:00

評価には前節同様、表 5-7 の川下り船の安全対策案に対する評価基準を用いた。表 5-8 を原因別にさらに整理した表を用意しておき、RCO として抜けはないかの確認と RCO の整理を前半③の HAZARD 同定において行い、後半の RCO と費用対効果で有効性と実現可能性のランク付けを行った。表 5-9 に川下り簡易 FSA 実施結果を示す。この簡易 FSA 結果をもとに、安全啓発ツール(安全対策ガイドライン等)を作成することとした。

表 5-9 川下り簡易 FSA 実施結果

原因 (大分類)	原因 (中分類)	ID	原因(小分類)	RCO(安全対策)	RCO 実施の問題点	有効性	実現 可能性	備考
事前の管 理の不備	管理体制 の不備 (ハード 面)	①-1-1	船体、設備の不備	チェックを確実に実施する。	規定を作る必要があるか要検討。	A	A	
		①-1-2	救命関係の装備の不備	膨張式救命胴衣の義務化。 固形式救命胴衣の義務化。 救命胴衣の点検整備の実施。	値段が高く、経営基盤の弱い業者には大きな負担である。固形式に比べ、点検整備が難しい。交換部品の問題がある。自動式が望ましいが、そうでない形式をすでに装備した業者もある。 夏期には暑くて着用してくれない。汚れやすい。なお、検定型の救命胴衣は落水した場合、肩をつかむと抜けやすく、船上に引き上げにくいとの指摘有り。 自分で実施できるが問題で、整備方法がわからない場合が多い。	A	B	最も安価な膨張式救命胴衣で @14,000 円程度である。
		①-1-3	検査を受けていない	検査を着実に受けるよう、指導する。基本的にメジャーな川下り船業者は検査を受けている。	検査は1年に1回であり、意識が高くないと高い管理体制を維持できない。	A	A	
		①-1-4	通信手段が確保されていない	トランシーバーを携帯させる。キッズ携帯の活用など安価で位置情報を含めた着実な連絡手段の確保。	携帯電話はアンテナ新設に金がかかる。携帯電話会社との連携が必須であり、単独の業者ではできない。	A	B	国交省・JCI の仲介の余地有り。
	管理体制の不備 (ソフト面)	①-2-1	安全統括管理者、運航管理者が置かれていない	安全統括管理者、運航管理者を置く。	基本的にメジャーな川下り船業者はマニュアルを整備しているが、内容の抜け落ち等もある可能性がある。共通のひな形があった方が望ましい。	A	A	国交省・JCI がひな形を示す余地有り。
		①-2-2	運航計画、配船計画、船頭の配乗計画がない	計画を立てて文書として残す。			A	



<p>管理体制の不備(船頭等)</p> <p>乗客への安全指導の不備</p>	①-2-3	運航中止条件(気象、風速、水位等)が決められていない	運航中止条件を文書化する。					
	①-2-4	運航中止の権限が船頭側でない	運航中止の権限を船頭側とする。					
	①-3-1	船頭の技量、経験の不足、特に、舵を取る船頭の技量不足	昇格制度等を作り、運航マニュアルに条件を書き込む。	槽、竿等の人力のみの川下りでは、船頭の技量は厳密にチェックするが、船外機等を補助で利用する川下りでは、やや甘くなる傾向が見られる。	A	A		
	①-3-2	船頭の適切な教育・育成ができていない	昇格制度等を作り、できれば教育・育成計画をたてる。適切な職場環境の醸成。	現状では、現場に頼るしかない。	A	A		
	①-3-3	船頭の体調に気を遣っていない(酒気帯びチェックなど)	乗船前の酒気帯びチェックや健康チェックを実施する。	船頭はもちろん嫌がる。問題がある場合の代替要員が用意しにくい。	A	A		酒気帯びチェックは、最も安価なもので@3,000円程度からある。
	①-3-4	川下り業者が救助訓練をしていない	自社だけでも定期的な救助訓練を行うこととし運航マニュアルに書き込む。	自社の訓練だけだと独りよがりとなる可能性があり、共同訓練が必要。	B	A		
	①-4-1	救命胴衣等の着用の確認をしない	運航マニュアルに書き込み、ガイドラインとしてかみはず確認する。	着用を供用すると起こる乗客もいる。	A	A		
	①-4-2	乗船中の注意について説明しない	セラフィートークの義務化、DVDで待合所でみせる。パンフレットを作成して乗船者に配る。	口べたな船頭は多い。話しをしても航空機と同じで乗客はほとんど聞いていない。	A	A		



事故が起きた場合の救助に 関係して	業者の救助体制の不備	②-1-1	管理者／関係機関へ、事故の連絡がつかない	①-1-4と同様	通常、事故時には船頭は事業者へ連絡を取ろうとするのみで、関係機関への連絡は事業者からである。	A	B	船頭が落水したりすると、連絡は取りにくいので、キッズ携帯のGPS位置を自動でメール配信する機能は使えれば有効。連絡には日頃から連絡マニユアル整備と訓練が必要である。	
			②-1-2	船に落水者を救助するための装備品がない	レスキューギアとしての有効性が高く、ラフティングやカヌー等で通常装備されるスローロープを各船に装備する。	簡単に使用できるが、ある程度の訓練は必要で、①-3-4と同時に実施。	A	B	市販のもので、@6,900円とかなり高価である。
			②-1-3	誰が落水したか、何人乗っていたかがわからない	乗船名簿を記入してもらう。	警察・消防からの要望は高いが、時間もかかることもあり、現状では、団体の場合に代表者が団体分の名簿を出す程度である。	A	C	携帯電話による認証等が発達すれば、短時間で確認できる可能性もあるが、個人情報には配慮が必要。
			②-2-1	川下り船では落水者に近づけず救助できない	落水者の救助にラフティングボートを使用する。	落水者の救助にはラフティングボートが極めて有効であるが、訓練をして操作に慣れていなければ意味がない。合同救助訓練等を通じて、ラフティング業者との相互支援体制を確立する必要がある。	A	B	ラフティングボート自体は数十万円と非常に高価なので、救助用途だけに整備することは考えられない。したがって、川下り業者との協力が必要だが、川下り業者とラフティング業者との組み合わせがある場合も散見され、ここで工夫が必要である。
			②-2-2	岩場に孤立した人を救助できない	孤立社の救助にラフティングボートを使用する。	同上	A	B	
			②-2-3	下流に流されて見失う	よく見つかるところをつかんでおく。危険箇所を含む川の救助マップ作成する。	消防・警察との共同作業が必要だが、なかなか理解を得られにくい。	B	C	

関係機関の問題	②-2-4	川底に引っかかり水中に引き込まれる	同上	同上	同上	C	
	②-2-5	低体温症になる	低体温症に対する理解と、サブイバルシート等の装備	啓蒙のためのパンフレットを作成し、重要性を働きかける。		C	
	②-3-1	警察・消防が水難事故についての理解がなく、訓練をしていない	警察・消防が水難事故についての理解がなく、訓練をしていない	啓蒙のためのパンフレットを作成し、重要性を働きかける。	埼玉県警察秩父警察署の長瀬地区での活動を手本に、警察・消防、行政への広報活動を行う必要があるが、単独の業者では無理である。	A	国交省・JCIの仲介の余地有り。
	②-3-2	救急車が河原へ入れない	川の救助マップ作成し、進入地点をあらかじめ決め、訓練しておく。		同上	A	
	②-3-3	警察・消防が水難事故対応の装備品がない、装備を持っただ人が来ない	必要なものを装備し、訓練をする。		同上	A	

こうした安全対策ガイドライン等を整備して、川下り業者に提供することは、安全性確保に非常に重要であり、有効であると考えられる。ただし、安全性を向上させるためには、運航マニュアルを整備するだけでなく、日々のチェック・実施を怠らないことが肝心である。そのためには、実際に実施していることが第三者からもわかるようにすること、実施していることを確認できるように記録として残すこと、つまり、トランスペアレンシーとトレーサビリティを確保する、というISO的な管理が必要であるが、単独の川下り業者でこれを実施することには困難がある。天竜川の事故後、乗船者数が落ち込んだある業者は「自分たちが事故を起こした業者と違って安全運航していることを認証してもらえないか」と述べていた。希望する川下り業者に対して、安全対策ガイドラインをきちんと実施し、一定以上の安全レベルを満たしていることを保証する任意認証制度を作れば、業者にとっても乗船者にとっても望ましいことと考えられる。

#### 5-4 運航者が安全対策として実施することが望ましい事項

本委員会においては、過去の川下り船の事故事例(表 5-1)、それを元に事故に至る過程を分析した「事故シナリオ」(図 5-1)、川下り船事業者、ラフティング事業者が現在行っている安全対策や警察・消防等との連携協力事例(5-3-1)、また、運輸安全委員会の第十一天竜丸転覆事故の調査経過報告(平成 24 年 4 月 25 日公表)などを基礎資料として、事故の未然防止策及び万一事故が起きたときでも人命の安全を確保する方策について、様々な提案、検討を行った。

その上で、提案された安全対策について簡易 FSA(5-3-2)により、それぞれの安全対策についての有効性、合理性の評価を実施した。

簡易 FSA を終え、安全対策案の最終取りまとめ段階であった平成 24 年 12 月 21 日に、運輸安全委員会から第十一天竜丸転覆事故にかかる報告書が公表され、再発防止策が示された。

本委員会では、平成 24 年 4 月 25 日に運輸安全委員会が公表していた経過報告も十分に参考にして検討を行っていたことから、運輸安全委員会から示された再発防止策は概ね、本委員会においても必要性が認識されていた事項であり、対策の主要なポイントに大きな相違はなかった。

しかしながら、運輸安全委員会が示した再発防止策のうち、例えば「水難救助訓練の実施」については、本委員会でも安全対策の一つに取り上げていたものの、「心肺蘇生に関する救急救命実習」までは検討されていなかったなど若干の相違はあったことから、平成 25 年 1 月 23 日に開催した第 4 回委員会において、運輸安全委員会の報告書も反映させた上で、運航者が安全対策として実施することが望ましい事項を「川下り船のための安全対策ガイドライン」(案)としてとりまとめた。

他方、運輸安全委員会から第十一天竜丸転覆事故調査報告書が公表されたことを受けて、平成 25 年 1 月、国土交通省に「第十一天竜丸転覆事故調査報告書を踏まえた安全対策検討委員会」が設置された。

前述のとおり、既に本委員会において安全対策ガイドライン(案)をとりまとめていたことから、国土交通省が設置した委員会に当該ガイドライン(案)を引き継ぎ、必要に応じて加筆・修正のうえ最終化し、公表することとなった。

## 6. 結言

平成23年8月17日に天竜川で発生した川下り船第十一天竜丸転覆事故は、乗客4名、船頭1名の方が亡くなるという大惨事となった。本委員会では、この悲惨な事故を受けて、川下りをはじめとする内水面事業の安全性をいかにして確保すべきか、今後の安全対策を明らかにすべく検討を進めてきた。委員会は、有識者、川下り事業者、救命胴衣製造業者、警察・消防機関などの委員に加え、監督官庁である国土交通省も加わり、官民総力を挙げたものとなった。委員会では、まず実際に川下り、ラフティングを体験するとともに、秩父警察署のご厚意で埼玉県長瀨地区(荒川上流)での官民合同水難救助訓練を視察する等、川下りの現状の把握に努めた。こうした実態に基づいて、川下り船の安全性を向上させる対策を考え得る限り列挙し、それぞれについて問題点等の討議を行った。さらにそれらを有効性、実現可能性の面から精査し、最終的に実現可能な「安全対策ガイドライン(案)」としてまとめあげた。こうした安全対策ガイドラインの提供は安全性確保の手段として最も有効であると考えており、加えて、安全対策の周知徹底も重要と考え、広報活動方法についても検討をおこなった。

平成24年12月21日に発表された運輸安全委員会の「旅客船第十一天竜丸転覆事故調査報告書」では、今後必要とされる事故防止策として、安全運航対策の充実として9つの具体例を挙げるとともに、すべての乗員乗客への救命胴衣の着用が望ましいと指摘している。安全対策ガイドライン(案)は、これらすべての指摘に対し、先取りして高いレベルでの対応策が提案できていた。このことは、委員会での真剣な討議の成果であると考えられ、関係した皆様に感謝を述べたい。

今後、本委員会の成果は国土交通省が設置した「第十一天竜丸転覆事故調査報告書を踏まえた安全対策検討委員会」に引き継がれ、同委員会でも最終化された安全対策ガイドライン<sup>(※)</sup>が公表されることとなっている。安全対策ガイドラインは日々の運航がこれに則って実行されることなくしては意味をなさない。今後は、安全レベルを満たしていることを保証する任意認証制度の創設などにより、川下り事業者へのサポートが継続的に行われることも重要であろう。いずれにしても、この安全対策ガイドラインが内水面事業の安全性向上に真に貢献できることを願ってやまない。

### (※)安全対策ガイドラインについて

安全対策ガイドラインは、国土交通省が設置した委員会において、当該ガイドラインの適用対象の明確化や年齢を問わず乗船者全員(船頭を含む)に救命胴衣の常時着用を求めることなどの変更が加えられ、国土交通省と日本小型船舶検査機構の共同で制作された。このようにして完成したガイドラインが本調査研究の最終成果物であり、当該ガイドラインを付録1として掲載する。

また、あわせて乗客に救命胴衣の着用を促すためのポスターも共同で制作されたので、それを付録2として掲載する。

さらに、海上運送法の適用を受けない(安全管理規程を定める義務がない)川下り船事業者が、任意で安全管理規程に準じた運航管理を設ける際の参考とするために、安全管理規程例(国土交通省海事局運航労務課課長通達国海運第38号(平成18年9月8日))を付録3として掲載する。





# 付 録



# 川下り船の安全対策ガイドライン

## 安全を確保する7つのポイント

### 目次

はじめに	2
ポイント1 運航管理の充実	4
ポイント2 船頭の操船技量と経験の充実	8
ポイント3 危険箇所の把握と情報共有	12
ポイント4 捜索・救助体制の構築・整備	16
ポイント5 救命胴衣着用の徹底	21
ポイント6 お客様への注意事項の説明	24
ポイント7 船舶検査	28
おわりに	30
・救命胴衣型式承認リスト	31
・お問い合わせ先	36
参考資料	
● 川の基礎知識「川に関する用語の解説」	

## はじめに

平成23年に発生した天竜川川下り船事故を受け、このような事故の未然防止と、万一事故が起きた場合にも的確に対応できるよう、国土交通省及び日本小型船舶検査機構では、委員会を設置して、安全対策についてのさらなる検討を進めることとし、このたび、本ガイドラインをとりまとめました。

川下り船事業者の皆様には、本ガイドラインを参考にしながら、それぞれの実情に応じた安全運航の対策について見直しを行っていただくことにより、いっそうのお客様の安全確保に取り組んでいただきますよう、お願い申し上げます。

また、消防、警察など関係機関の皆様におかれましても、是非、本ガイドラインをお読みいただき、川下り船事業の安全確保へのご支援を願えればと考えております。

## 天竜川川下り船事故

平成23年8月17日、静岡県  
の天竜川で、天竜浜名湖鉄道  
株式会社が運航する川下り船  
「第十二天竜丸」がお客様21名  
を乗船させて航行中に転覆し、  
2歳のお子様お一人を含むお客  
様4名と船頭さんお一人の計  
5名の方がお亡くなりになり、  
5名の方が負傷されるという  
大変痛ましい事故が発生しま  
した。

事故を起こした天竜浜名湖  
鉄道株式会社は、事故発生以  
降、川下り事業を休止しまし  
たが、平成24年3月末限りで、事  
業を廃止することとなり、63年  
の伝統ある同社の川下り船の  
歴史は幕を閉じました。

本件事故に関する詳細は、運輸安全  
委員会ホームページ最終報告書をご  
覧ください。 <http://tsb.mlit.go.jp/jstb/ship/detail.php?id=3495>

## このガイドラインの対象となる 「川下り船」とは

このガイドラインを参考に、よりいっそうの安全対策を講じていただく川下り船は、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、お客様が落水するおそれのある小型船舶（総トン数20トン未満の船舶）です。

流れが速く、白濁や、渦が見られるような川を運航する幅3メートル未満の小型船舶は、このガイドラインの対象となります。本ガイドラインに沿って、安全対策の充実に取り組んでください（※）

なお、お堀、湖、沼、海など流れがないところ、または、ゆったりした流れの川を航行する遊覧船、屋形船、渡し船などは、このガイドラインの対象ではありませんが、安全運航の確保は川下り船に限った話ではありませんので、これらの船舶で事業を行われている皆様も、本ガイドラインを参考に、自社の運航に適用可能な対策を極力取り入れ、いっそうの安全確保に取り組んでいただければ幸いです。

※ガイドラインの適用について、ご不明な点がございましたら、お手数ですが36ページの「お問い合わせ先」をご覧ください、最寄りの地方運輸局等にご相談ください。

## ポイント1 運航管理の充実

事故の未然防止のためには、船の運航管理を適切に行うことが重要です。

海上運送法が適用される事業者の皆様は、自社の安全管理規程やその他の社内規程に、それ以外の事業者の皆様も、社内規程に次に掲げる事項を明文化して、安全確保を図りましょう。



安全管理規程  
社内マニュアル

- ① 船の運航管理及びお客様の安全に関する業務全般を統括する「運航管理者」を置き、船長その他の船頭と協力してお客様の安全を図る。
- ② 事業規模、航路の特徴、運航形態を勘案し、次の事例を参考に、事業の実態にあった「運航計画」、「配船計画」、船頭の「配乗計画」を作成する。特に、配乗計画は、複数の船頭が乗務する場合には、他の船頭を指揮監督する船長を定めるとともに、日々の運航にあたっては、配乗計画で定める基準に従い、当日の気象や水位等の状況に応じた適切な船頭の配乗を行う。

例)

**運航計画** 以下の項目を含む「運航計画」を作成し、変更があった場合は、その都度修正する。

1. 運航コースの起点及び終点(寄港地があれば寄港地点)
2. 閑散期・繁忙期別、季節別の標準ダイヤ
3. 航路の航行要領

作成した「運航計画」は、5年間保存する。

**配船計画** 以下の項目を含む「保有船舶リスト」を作成し、船舶の入れ替えなど変更があった場合は、その都度修正する。

1. 船名または船舶を特定するための識別情報
2. 建造年月、整備・点検時期
3. 検査受検時期(検査対象船に限る)

「保有船舶リスト」に基づいて、以下の項目を含む「配船計画」を毎年作成する。

1. 「運航計画」の標準ダイヤやお客様の需要に見合った配船
2. 船舶の整備・点検、船舶検査の時期
3. 予備船の投入時期

また、運航日毎に実際に使用した船舶と運航した時間を記録した「運航船舶リスト」を作成する。作成した「保有船舶リスト」「配船計画」「運航船舶リスト」は、5年間保存する。

**配乗計画** 以下の項目を含む「乗組員名簿」を作成し、船頭の採用や退職があった場合は、その都度修正する。

1. 氏名
2. 年齢
3. 船長またはその他の船頭の別
4. 経験年数
5. 操船技量水準

「乗組員名簿」に基づいて、以下の項目を含む「配乗計画」を毎年作成する。

1. 操船技量及び経験年数に応じた船頭の編成
2. 気象や河川の水位に応じた増員基準

また、運航日毎にどの船舶に誰が乗務したかを記録した「配乗リスト」を作成する。

作成した「乗組員名簿」「配乗計画」「配乗リスト」は、5年間保存する。

③ 運航中止の措置をとるべき気象、風速、水位等の条件について、運航基準を定める。(※1)

④ 単独航行はなるべく避け、2艇以上がお互いに見える範囲で連なって航行するように努める。(万一のときに僚船による救助が期待できる)

⑤ 船長は、適時、運航の可否判断を行い、運航基準に定める運航中止条件に達したと認めるときもしくは達するおそれがあると認めるときまたは危険を感じるときは、運航を中止する。

船長が運航中止の判断が困難なときは、船長と運航管理者が協議し、両者の意見が異なるときは運航を中止する。

船長から運航中止の連絡がないときまたは運航継続の連絡を受けたときであっても、運航管理者が運航基準に照らし運航を中止すべきと判断した場合は、運航管理者は、船長に対し、運航の中止を指示する。

いかなる場合においても、運航管理者は、船長に対し、運航継続を促す指示をしない。

⑥ 運航管理者は、悪天候やダムからの放流による河川の増水その他の理由により運航を中止した後、運航を再開しようとするときは、お客様を乗船させない視察船を運航し、航路の安全を確認する。(※2)

⑦ 運航管理者は、航路の安全の維持に努め、特に増水後は必要に応じて障害物を取り除き、航路の整備を行う。

※1 運航中止基準に達していない場合でも、条件が悪く危険を感じるときは、無理せず、運航中止を決断することが重要です。

※2 天竜川事故に際しても、前月に発生した台風による増水で川の状態が変化し、台風前と比べ、川の流れや噴流(ポイル)の発生状況が変化していたと考えられています。運航中止後の運航再開時のみならず、日々の営業運航にあたって、航路の状況に変化があると考えられる場合の視察船の運航や、それ以外の場合にも第1便の船頭からの報告により、当日の航路の状態を確認しましょう。

噴流(ポイル)―巻末「川の基礎知識」参照

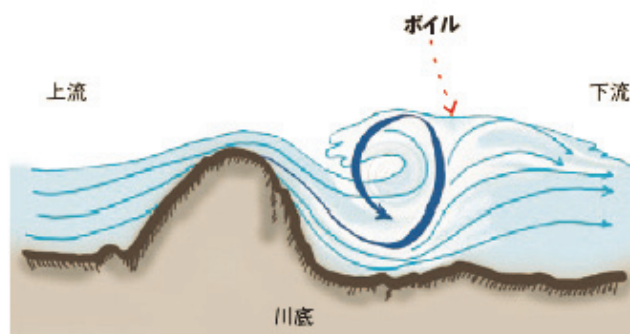


⑧ 船体、機関、設備の点検・整備方法を定め、船長に発航前の点検を徹底させる。

⑨ 運航管理者は、船頭が飲酒の後、正常な業務ができない酒気帯びの状態で乗船することのないよう措置をとる。また、船頭の健康の維持を図るよう努める。(※3)

⑩ 自船に事故が発生した場合や他船の事故を目撃したときは、船長その他の船頭に、「人命の安全の確保」、「事故の拡大防止」、「お客様の不安の除去」に必要な措置を講じさせるとともに、速やかに捜索・救助機関に緊急通報させる。

(緊急通報や緊急時の備えについては、ポイント4をご覧ください)



※3 国土交通省は、「飲酒等の後、正常な業務ができるようになるまでの間、及び、いかなる場合であっても呼気1リットル中のアルコール濃度が0.15mg以上である間は、業務を実施してはならないこと」を指導しています。

---

ポイント2 船頭の操船技量と経験の充実

---



天電ライン遊舟(舟)より提供

河川は、海や湖と異なり、流れも速く複雑なこともあり、操船には特殊な技量と経験が要求されます。

このため、船頭さんの操船技量と経験を充実するため、次に掲げる対策を講じましょう。

- ① へ乗り(舳先で操船する船頭)、とも乗り(船尾で舵を操作する船頭)などのポジションや河川の状態に応じた、船頭の操船技量、経験年数についての基準を設ける。
- ② 船頭の操船技量を少なくとも年1回以上、定期的に確認し、その結果や経験年数を記録し、管理する。
- ③ 配乗基準を設け、河川状況に応じて乗船させなければならない船頭の人数、操船技量水準を明確にする。
- ④ 船頭の操船技量の維持及び向上のために必要な教育・育成を行う。船頭の体調や健康管理には十分に気を遣う。

今回の運輸安全委員会最終報告でも、川下り船を操船する船頭さんの技能に関し、次の提言が行われています。

- ① 船頭の操船技能に応じた水準を設け、操船技能の審査を毎年実施すること。
- ② 川の水位の高さなどにより操船が困難な状況である場合には、その状況に応じ、乗船する船頭の経験年数を定め、また、乗船する船頭の人数の追加などのルールを設定すること。

技術船頭階級	技術内容(概略)
とも乗り	1級・全てに対応でき、全航行可能な安定した操船技術を持つ
	2級・10年以上の経験を有し、一通りの水の変化、状況に対応できる技術を身につける ・営業可能水量上限での操船が可能
	3級・一人立ちして、とも乗り船頭として操船 ※へ乗り船頭は2級または1級技術船頭が乗船
	4級・とも乗りの初心者 ・安定した水位と流れの日に技術指導船頭の指導の下、操船
へ乗り	5級・抱え権、もじり権を習得し、とも乗りの準備段階にあるが、とも乗り(4級)は、技術指導船頭の判断により無理と判断した者
	6級・とも乗りの補助として、あて権、抱え権の技術習得による正確な使用ができることにより、障害物、岩に近づくことを避ける技術を習得
	7級・初心者として、船を進行させる引き権の技術習得者 ・出船時に使用する、張り差し竿、差し竿を習得 ※習得時は、空船にて練習をし、初め操船技術判定者が指導するが、2級技術船頭が指導することもある

「操船技術判定者」は、1級技術船頭の他、川下りに関わる関係職員が務める。

次のような取組事例も参考に、船頭さんの操船技量の把握や配乗基準の整備を図ってください。(※)

〈資格区分の事例〉

鬼怒川ライン下り船を運航する鬼怒高原開発株式会社では、船頭の操船技量の維持、向上のため、技量審査の下、次のような資格区分を行っています。

※ 川下り船の中には、船外機を使用するものもありますが、急流の中で船外機を使用すると川の流れとの相乗効果で急旋回を起こしやすいなど、ろか  
いによる操船とは異なる操船技術が必要です。船外機を使用する場合は、その使用も含め、船頭さんの技量の確かな把握を行ってください。

〈配乗基準の事例〉

保津川下り船を運航する保津川遊船企業組合では、次のような基準の下、船頭の配乗基準を決めています。

<b>通常時</b>	3名体制（以下の組合わせ基準による） <ul style="list-style-type: none"><li>• 「経歴 15 年以上の者」、または、「10 年以上の経歴を有する者であって、15 年以上の経歴を有する者の技能と同等以上の者」…………… 1名</li><li>• 「経歴 10 年以上の者」、または、「5 年以上の経歴を有する者であって、10 年以上の経歴を有する者と同等以上の者」…………… 1名</li><li>• その他 …………… 1名</li></ul>
<b>増水時等</b>	平常時と比較した増水の状況や強風、航路状況（水害等の後で航路状況の悪いとき）により、乗組定員の増員を図る。

## ポイント3 危険箇所の把握と情報共有

河川は水位や流れの変化が大きく複雑なため、様々な危険要因があります。

このため、運航に関わる全ての職員が危険箇所を把握するとともに、関係する情報を共有するため、次に掲げる対策を講じましょう。

- ① 運航管理者が、観測機器や観測情報などにより、気象や河川の水位等の状況を把握し、これらの情報を全ての船頭と共有する。  
例えば、国土交通省のホームページでは、随時、「川の防災情報」が提供されています。[※1](http://www.river.go.jp/)
- ② 第1便の船長に、航路の気象、水位その他の運航に関わる状況について、異常がない場合であっても、携帯電話や無線通信機で運航管理者に報告させ、その情報を運航管理者から適当な方法により他の船頭に伝達し共有する。
- ③ 船長に、航行中に気づいた異変を直ちに携帯電話や無線通信機で運航管理者に連絡させ、その情報を、運航管理者から他の船頭に伝達し共有する。

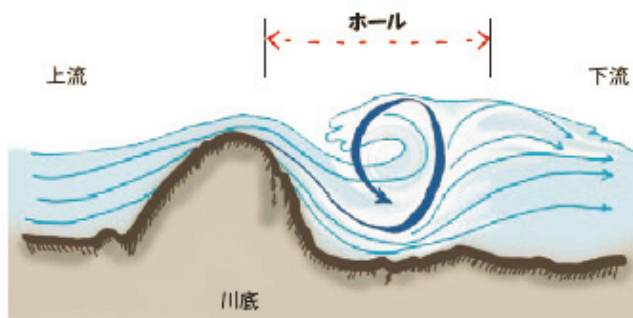
※1 国土交通省ホームページ  
<http://www.river.go.jp/>

④ 船長その他の船頭に、ヒヤリハット情報を運航管理者に報告させ、運航管理者は、その情報を記録するとともに他の船頭に伝達し共有する。

⑤ 運航管理者と船頭が協議して、航路の見通しが悪い地点、川幅が狭い地点、水深が浅い地点、水面にわき上がる噴流やホール※2その他の危険箇所の存在、携帯電話や無線通信機が使用できない区間をマップ化するとともに、これらの危険を回避する操船方法を検討し、その結果を運航管理者及び船頭全員で共有する。



天竜川事故の要注意場所マップ  
(運輸安全委員会提供)



※2 巻末「川の基礎知識」参照

- ⑥ 落水者が流されて滞留しやすい地点及び陸からアクセス可能なポイント(救助ポイント)についてもあわせてマップ化し、万一の場合に備える。さらに、作成したマップを活用して、日頃から、船頭及び事務所職員の教育・育成に努める。(※)

※ 河川にはこの他にも様々な危険箇所がありますので、巻末「川の基礎知識」を参照ください。

運輸安全委員会最終報告でも、リスク管理に関し、次の安全対策が挙げられています。

- ① 安全な操船について気付いたこと(ヒヤリハット情報など)を記録し、発表するなどして船頭等の職員間で情報の共有を図ること。
- ② 運航前に全ての船頭が運航航路を航行して航路の状態などの確認を行うこと。

日々の運航の中で経験する危険な状態や、様々なリスク情報を、船頭さん全員の間で共有するのみならず、安全対策が現場任せとならないよう、運航管理者や運航に携わる他の要員との間でも共有することが重要です。そのためには、気づいた点を記録するとともに、例えば、運航前の朝礼時等の機会に、報告・発表し、社内で共有を図ることが有効です。



### 〈リスク管理の取組事例〉

球磨川川下り船を運航するくま川下り株式会社では、リスク情報の共有に関し、次のような取り組みが行われています。

- 毎月、安全推進会議を開催し、安全運航をはじめとする事業運営に関わる様々な事項を検討
- 黒板に航路の危険箇所等を記載し、運航前に必ず確認
- 後続船の運航の参考とするため、先行船の船頭からの航路状況に関する報告を会社と他の船頭に展開
- 運航中に危険を感じたときは、無理な運航をせず、途中で取りやめるよう指導を徹底
- 救命胴衣着用に関しても、天竜川事故以降は、お客様全員の着用を確認した後でなければ発航しないよう内規を変更

## ポイント4 搜索・救助体制の構築・整備

万一の場合には、迅速かつ的確な搜索・救助活動を行い得るよう、日頃から最悪の事態に備えておくことが重要です。

このため、次に掲げる対策を講じましょう。

### 〔1〕搜索・救助体制の充実

- ① 事故発生時の連絡体制（搜索・救助機関への連絡体制を含む）や連絡要領（連絡先、連絡事項）、救助体制や救助要領をあらかじめ定めておく。  
また、これらに基づく訓練を少なくとも年1回以上定期的に行う。
- ② 乗船者名簿を作成し、お客様の「氏名、性別、年齢、住所、緊急時連絡先」等を把握するように努める。少なくとも、便・艇（船）ごとに大人・子供別のお客様数を把握する。お客様の了解を得て発航前に写真撮影を行った場合は、これを活用する。

### 〔2〕緊急時用の設備・装備の充実

- ① 事務所及び全ての船に携帯電話や無線通信機を装備し連絡手段を確保する。携帯電話が通じない区間がある場合には、必要に応じて



※1 平成19年4月1日から、GPSを搭載した携帯電話から緊急通報（110番、119番）が発信された際、通話が接続された搜索・救助機関に対し、音声通話とほぼ同時に通報者のGPS

地方運輸局等の協力を得て、携帯電話会社に対策を相談する。

また、携帯電話を導入する場合は、GPS機能を搭載し、防水機能を有するもの(防水ケースに収納することも可)を導入する。(※1)

- ② ラフティングボートは、河川での救助活動に極めて有効であり、可能であれば、自社による搜索・救助用のラフティングボートを導入し、操船訓練や救助訓練も行つて、自ら搜索・救助が行える体制を整備する。(18ページ「搜索救助機関等との連携」参照)。



スローロープを使用した救助訓練風景  
(埼玉県警察秩父警察署)



スローロープの例

- ③ 事務所及び全ての船にスローロープ(※2)の積極的な導入を検討する。  
④ 落水した人を低体温症の危険から保護するため、事務所その他の拠点にサバイバルシート(※3)を装備する。

また、低体温症状の危険性について、船長その他の船頭の理解を深める。

S位置情報が自動的に通知され、電子地図上に表示されるシステムが運用されています。また、携帯電話機には、緊急時にレバーを引くだけであらかじめ設定した先にGPS位置情報を自動配信する機能を有する機種があり、有効性が高いと考えられます。

※2 落水者救助の他、川岸の人に船を引いてもらうことなどにも使え、使用にはある程度の練習は必要ですが、有効性は高いと考えられます。10〜25メートルと長さの選択肢も多く、20メートル程度のもものが約7千円で市販されています。(巻末「川の基礎知識」参照)

※3 コンパクトに折りたたまれ、携帯性に優れた保温シート。体の輻射熱を反射して体温を逃がさない様にするため、シートの表面にアルミを蒸着したものが一般的。

### 「低体温症」(ハイポサーミア)

日本語では「低体温症」と呼ばれ、体温の自律的な調整が不能になり、体幹部の温度が低下して身体機能や代謝機能が衰え、最終的には死に至ってしまふ症状のことをいう。

(巻末「川の基礎知識」参照)

### [3] 搜索・救助機関等との連携

搜索・救助機関(警察・消防)、河川管理事務所、同じ水域で活動する他の川下り船事業者やラフティング事業者と連絡協議会を構成し、日頃から次に掲げる取り組みを実施する。

- ① 川下り船は自由自在には動けず操船には限界があることから、自由度の高いラフティングボートがコースを譲るなどの航行ルールの策定
- ② 事故発生時の搜索・救助の協力体制の構築・整備の申し合わせ
- ③ 合同訓練(緊急時通報、落水者の搜索・救助、心肺蘇生に関する救急救命実習等)

### 参考

埼玉県の長瀨地区(荒川上流)では搜索・救助機関、川下り事業者、ラフティング事業者による連絡協議会が設置され、安全な航行ルールの策定、定期的な合同救助訓練等を行うことで、大きな効果をあげています



- ④ ポイント③⑤及び⑥で作成したマップ情報の共有
- ⑤ 河川利用者(個人及び事業者)に対する安全啓発・指導等

(注1) 捜索・救助機関(警察・消防)、河川管理事務所、同じ水域で活動する他の川下り船事業者やラフティング事業者との連携強化や協力体制の構築・整備が円滑に進まない場合には、36ページの「お問い合わせ先」をご覧ください、最寄りの地方運輸局等にご相談ください。

(注2) 流れのある河川において水難事故が発生した場合は、ラフティングボートを利用した捜索・救助が極めて有効です。川下り等の河川レジャーが盛んな地域においては、警察・消防にラフティングボートによる捜索・救助体制の構築を要請しましょう。



## 緊急通報

運輸安全委員会最終報告でも、緊急事態が発生した場合の対応に関し、次の4点が挙げられています。

- ① 事故を目撃した者は、その場所から直ちに緊急通報を行うこと。
- ② 全ての船に携帯無線機を設置し、事務所や船間の連絡を密に行うこと。
- ③ 水難救助訓練を救助機関と共に実施し、船長による緊急通報、事業者による応急救助の内容を含むものとする。
- ④ 心肺蘇生に関する救急救命実習を毎年実施すること。

天竜川の事故においては、事故発生から約8分後、現場近くにいた他の川下り船から連絡を受けた事務所の担当者が二九番通報をしています。一刻も早い救助が求められる状況下では、捜索・救助機関による事故現場の早期把握のためにも、事故現場から直接、捜索・救助機関に通報が行われることが望まれます。

上記「1」から「3」の取り組みに加え、事故船の船頭や他船の事故を目撃した船の船頭から、会社への事故報告に先立ち、捜索・救助機関に「いつ、どこで、何が起こったか」の第一報を行う体制と手順を決めておくことが重要です。(※)



※ 捜索・救助機関への通報が、現場の船舶からではなく、事業者の事務所から通報された場合には、捜索・救助機関に対し、現場の船舶関係者の連絡先も必ず伝えてください。

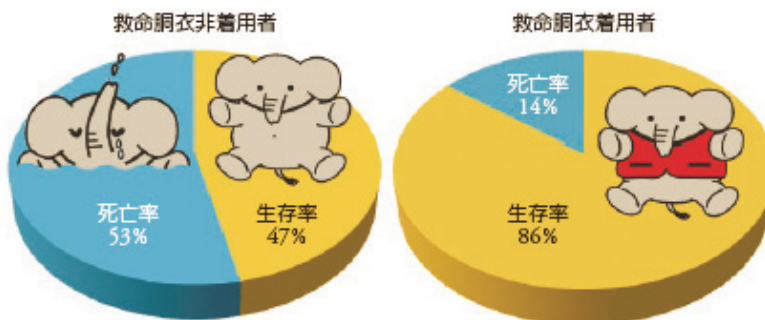
## ポイント5 救命胴衣着用の徹底

救命胴衣の着用は、川下り船の安全対策の中でも最も重要なポイントです。万一の場合でも、救命胴衣を適切に着用していれば、非着用の場合に比べて助かる可能性が大幅に向上します。

天竜川川下り船事故を受け、国土交通省では、全国の川下り船事業者の皆様へ、「安全キャンペーン等を通じ、「年齢を問わず乗客への救命胴衣の着用を徹底すること」、「乗船する小児の数に応じて、適切な小児用の小型船舶用救命胴衣を備え、着用を徹底すること」を指導してきました。

救命胴衣着用の有効性は、子供に限った話ではありません。今後は、次の措置により、お客様の救命胴衣の着用を徹底しましょう。

- ① 年齢を問わず、全てのお客様に救命胴衣を常時着用させる。子供にも体格にあった救命胴衣を着用させる。船頭も操船の妨げにならない救命胴衣を着用する。



平成23年海上保安庁調べ

従来は、小児を除き、救命胴衣に代えて、救命クッションの使用も認めてきたところですが、今後は、小児や高齢者の方のみならず、全てのお客様に、救命胴衣の着用を図ってください。



救命クッション



救命胴衣(ライフジャケット)

救命胴衣を着用しないお客様や、体格にあつた救命胴衣がなく着用が困難なお客様については、乗船させないことを徹底してください。

また、その旨を、海上運送法が適用される事業者の皆様は、安全管理規程に、それ以外の事業者の皆様は、社内規程に、それぞれ明記し、救命胴衣の着用の徹底を図ってください。(\*)



㈱熊野川町ふれあい公社HPより

※救命胴衣の着用の徹底につき、安全管理規程等にその旨を明記してください。なお、従来、救命クッションを使用してこられた事業者におかれては、遅くとも、平成25年4月以降1年以内に、必要な数の救命胴衣を備置の上、その着用の徹底を図り、その旨を安全管理規程等に明記してください。



② 救命胴衣を着用しないお客様や体格にあつた救命胴衣がなく着用が困難なお客様にあつては、乗船できないことの周知に努める。

多くの事業者の皆様は、自社のホームページで、川下り船に乗船する際の救命胴衣の常時着用と、救命胴衣を着用しないお客様や体格にあつた救命胴衣がなく着用が困難なお客様にあつては、乗船できないことを呼びかけています。

次の周知の例を参考に、自社のホームページや、旅行業者を通じた周知に努めてください。

### ホームページによるお客様への周知の例

安全にご乗船いただくための救命胴衣の着用について

長瀬ライン下りでは、より安全にご乗船いただくため、救命胴衣（ライフジャケット）の着用をお願いしております。

着用に同意されないお客様および着用できない方（身長60センチ未満のお子様）については乗船をお断りしております。

皆様のご理解、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

秩父鉄道㈱ 長瀬ライン下りホームページより

③ 待合所や発券場所などお客様の目に留まりやすい箇所に、救命胴衣の着用を促すポスターや着用方法、使用方法などを掲示する。

## ポイント6 お客様への注意事項の説明

万一の事故に備え、お客様の理解と協力が必要です。

現場では、発航前に、次に掲げる事項についてお客様に十分に説明し、お客様の協力と理解を得て、安全確保を図りましょう。

### 〔1〕救命胴衣の着用と使用方法

- ① 船を降りるまで脱がないこと。
- ② 落水時に脱げないようにするため、体に隙間がないようしっかりとベルトを締めること。
- ③ 膨張式の場合は、膨らみます方法（作動索を引く。膨らみが十分でない場合には直接息を吹き込む等）を説明すること。（※1）

### 〔2〕乗船中の注意

- ① 手足を船の外に出すと、船と岩などに挟まれるおそれがありますので、船の外に、身を乗り出したり、手足を出したりしないこと。
- ② 小さな船は、人が立ち上がったり移動したりすると、船が動揺してお客様がバランスを崩して転倒したり、落水するおそれがありますので、



（株）荒川ライン下りHPより

※1 自動膨張式であっても、自動膨張装置が作動しない場合に備えて、手動による膨張方法を説明する必要があります。

みだりに立ち上がったたり席を移ったりしないこと。

### [3] 落水時の対応

万一、落水した場合には慌てて立ち上がろうとせず、足を下流側の水面近くに上げ、ラッコのような姿勢(※2)で流され、流れの緩いところで救助を待つこと。足を上げないと川底の障害物に引っかかり危険です。

運輸安全委員会最終報告でも、救命胴衣の着用励行に関し、次の提言が行われています。

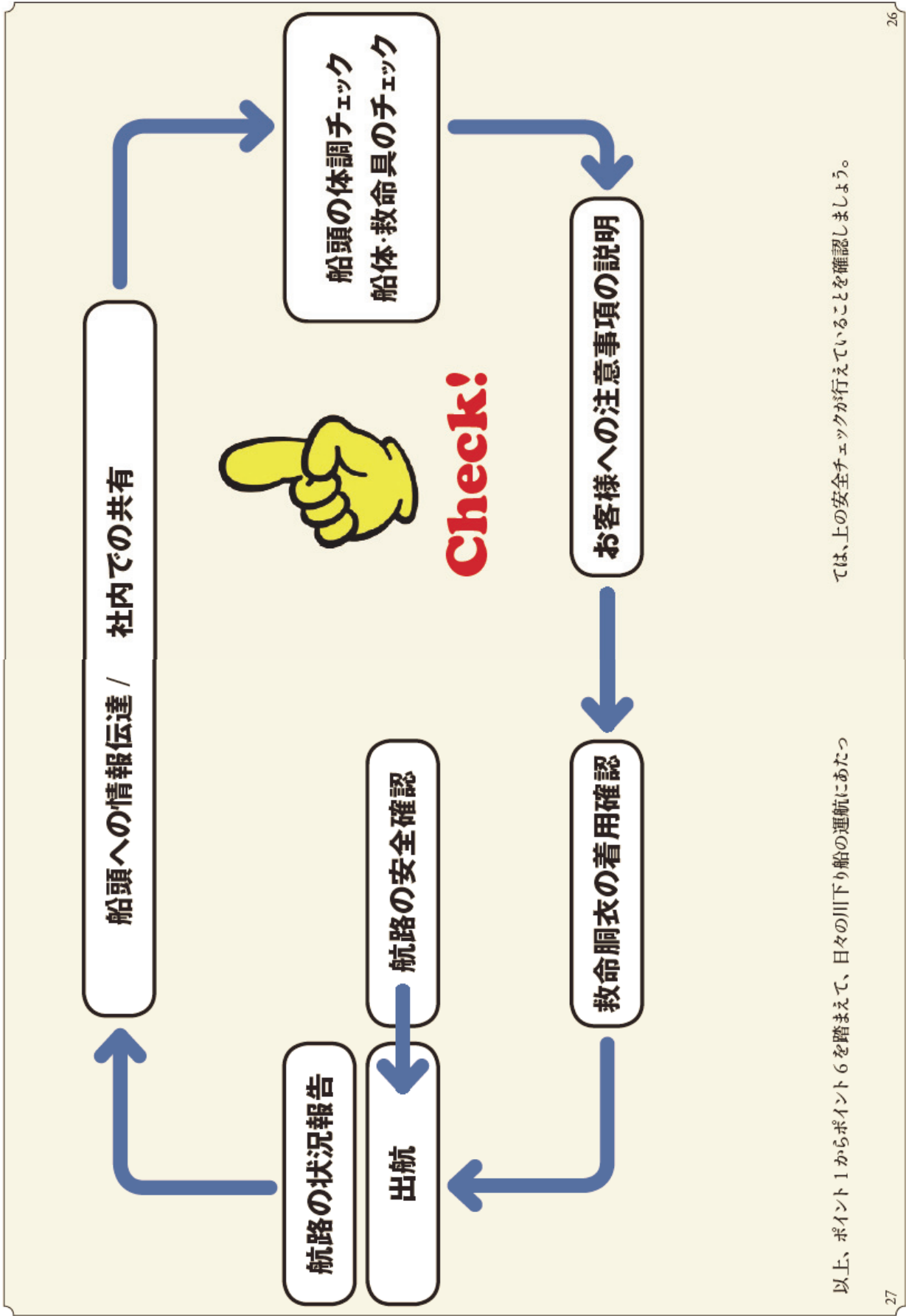
■ 待合所、発券場所などに救命胴衣の着用に関する看板の設置や掲示を行うこと。

待合所や発券場所などお客様の目に留まりやすい箇所に、救命胴衣の着用を促すポスターや着用方法、使用方法などを掲示して着用励行を呼びかけてください。

※2 ラッコのような姿勢(ラッコのポーズ)―巻末「川の基礎知識」参照



救命胴衣の着用を促すポスター作例



以上、ポイント1からポイント6を踏まえて、日々の川下り船の運航にあたり

では、上の安全チェックが行えていることを確認しましょう。

## ポイント7 船舶検査

動力(エンジン)付きの船舶のみならず、無動力でも旅客定員が6名を超える船舶は、船体や機関が航行に十分耐え得るものであること、万一事故が起きた場合にも人命の安全の確保ができるよう救命胴衣等の救命設備が備えられていることなどが要求されており、定期的に船舶検査を受検することが義務づけられています。

### 操縦免許証の更新も忘れずに！

船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく小型船舶操縦免許証の有効期間(5年)の更新手続についても忘れずに行ってください。

# 受けよう船検、まもろう安全。

旅客の運送を行う次のような船舶は、エンジンがなくても、船舶安全法に基づく船舶検査（船検）が必要です。

1. ろかい客船（6人を超える旅客の運送を行うもの）



ろかい客船

2. 被曳客船（エンジン付きの他の船舶に引かれて旅客を運送するもの）



被曳客船

船舶検査を受けなければならない船舶が船舶検査を受けずに航行すると、船舶安全法違反（1年以下の懲役または50万円以下の罰金）になりますのでご注意ください。

## おわりに

川下りの歴史は、川の流れを利用して、山から切り出した木材をいかだに組んで輸送した「筏流し」や、物資輸送の手段として江戸時代に各地に普及した「高瀬舟」にまで遡ります。

時代は流れ、現在では、「川下り」といえば、お客様を乗せて景勝地を小型の船舶で下る「観光川下り」ということになるでしょう。

観光地を訪れるお客様の「人命」という、最も大切なものを運ぶものとなった現代の川下りで、平成23年、大変残念な事故が起きました。

本ガイドラインは、このような不幸な事故を二度と起こさないため、川下り事業の安全対策についてまとめたものです。

大自然のすばらしい景色の中で川下りを楽しんだことが、全てのお客様にとって忘れられない思い出の1ページとなるよう、事業者の皆様におかれては、水しぶきの中で輝くお客様の笑顔を明日も運べるよう、紹介させていただいた内容を参考にしながら、いつそその安全対策の充実を図ってください。



筏流しと高瀬舟  
(保津川遊船企業組合HPより)

## 救命胴衣型式承認リスト

## 小型船舶用救命胴衣リスト1 (大人用)

製造者の名称	膨脹・ 固型の別	型式	備考
<b>アール・エフ・ディー・ジャパン株式会社</b> TEL: 045-629-0055 FAX: 045-629-0057 URL: <a href="http://www.rfd.co.jp">http://www.rfd.co.jp</a>	膨脹	TJW-5R 型	
		TJW-7R 型	
<b>株式会社オーシャンライフ</b> TEL: 0738-23-4616 FAX: 0738-23-2650 URL: <a href="http://www.lifejacket.jp">http://www.lifejacket.jp</a>	固型	オーシャンI型	
		オーシャンII型	
		オーシャン C- II型	
		オーシャン C- III型	
		オーシャン BW-2003 型	
	膨脹	オーシャン DX-5 型	
		オーシャン WB 型	
		オーシャン LG-1 型	
		オーシャン LG-3 型	
		オーシャン RE-5 型	
<b>株式会社前垣</b> TEL: 076-241-7201 FAX: 076-243-1356 URL: <a href="http://www.maegaki.com">http://www.maegaki.com</a>	固型	YM-200 型	
<b>株式会社双進</b> TEL: 03-3252-8521 FAX: 03-3254-0009 URL: <a href="http://www.sohshin-fishing.jp">http://www.sohshin-fishing.jp</a>	膨脹	RBB エアーライフベスト B-5	
<b>興亜化工株式会社</b> TEL: 03-5835-2924 FAX: 03-5835-1041 URL: <a href="http://www.koa-kako.co.jp">http://www.koa-kako.co.jp</a>	膨脹	KK-1	
		KK-3	
		KK-5	
		KK-8	
		KK-12	



小型船舶用救命胴衣リスト 2 (大人用)

救命胴衣型式承認リスト

製造者の名称	膨脹・ 固型の別	型式	備考
高階救命器具株式会社 TEL : 06-6568-3512 FAX : 06-6568-7528 URL : <a href="http://www.tlpc.co.jp">http://www.tlpc.co.jp</a>	固型	DF-2102 型	
		LJ-3 型	
		MQ-04	
		TK-12A 型	
		TK-13A 型	
		TK-170 型	
		TK-17A 型	
		TK-180 型	
		TK-18A 型	
		TK-200A 型	
		TK-24A 型	
		TK-26 型	
		TK-30 型	
		TK-701 型	
		TKD-1 型	
		TKW-1 型	
		TKW-2B 型	
		E/MQ-01B 型	
		EXE-2700 型	
		OW-2040 II	
		TK-2000 型	
		TK-2220 型	
		TK-2230 型	
		TK-2300(MKS)型	
		TK-2310L 型	
		TK-2310 型	【旧型式名:TK-2310(6F) 型】
		TK-2420 型	
		TK-2610L 型	
TK-3000 型			
TK-3500 型			
TK-4320 型			
TK-5100 型			

## 救命胴衣型式承認リスト

## 小型船舶用救命胴衣リスト3 (大人用)

製造者の名称	膨脹・ 固型の別	型式	備考
高階救命器具株式会社 TEL: 06-6568-3512 FAX: 06-6568-7528 URL: <a href="http://www.tlpc.co.jp">http://www.tlpc.co.jp</a>	膨脹	TK-5110 型	
		TK-5200 型	
		TK-5220 型	
		TK-5320 型	
		YM-005 型	
		YM-006 型	
		YM-007 型	
		YM-020 型	
東洋物産株式会社 TEL: 03-3312-1471 FAX: 03-3312-1560 URL: <a href="http://www.toyo-bussan.co.jp">http://www.toyo-bussan.co.jp</a>	固型	FW-100	
		FW-2 型	
		LW-25 型	
		TV-01 型	40kg 以上小児兼用
	膨脹	TV-11	40kg 以上小児兼用 【旧型式名:TV-23 型】
		フロッグコート G II 型	
		BJ-1500 型	
		BJ-1700 型	
		FA-201 型	
		藤倉航装株式会社 TEL: 03-3785-2111 FAX: 03-3784-0416 URL: <a href="http://www.fujikura-parachute.co.jp">http://www.fujikura-parachute.co.jp</a>	固型
FN-201			
膨脹	FN-50		
	FN-60		
	FN-70		
	FN-HA		
	SMNN-02		
	SMNW-01		
	WP-1		
	日本救命器具株式会社 TEL: 03-6221-3393 FAX: 03-6221-3392 URL: <a href="http://www.nickyu.co.com">http://www.nickyu.co.com</a>		固型
NQK-10 型			
NQS-6 型			

小型船舶用救命胴衣リスト 4 (大人用)

救命胴衣型式承認リスト

製造者の名称	膨脹・ 固型の別	型式	備考
<b>日本救命器具株式会社</b> TEL : 03-6221-3393 FAX : 03-6221-3392 URL : <a href="http://www.nickyuco.com">http://www.nickyuco.com</a>	固型	NQS-7 型	
		NQS-8 型	
		背抜き型	
		背抜き 2 型	
		背抜き 3C 型	
	膨脹	NQV-AT 型	【旧型式名:自動膨脹型】
		NQV-MN 型	【旧型式名:手動膨脹型】
		ズボン内層型	
		ベルト型	
		手動ベルト型	
<b>日本船具株式会社</b> TEL : 03-3447-7272 FAX : 03-3447-7204 URL : <a href="http://www.nihon-sengu.co.jp">http://www.nihon-sengu.co.jp</a>	固型	NS-10Z-I 型	40kg 以上小児兼用
		NS-17 型	40kg 以上小児兼用
		NS-3AZ-II	40kg 以上小児兼用
		NS-3Z-1 型	
		NS-78LL 型	
		NS-78L 型	
		NS-78M 型	
		NS-7BN-II 型	
		NS-7CN-II	40kg 以上小児兼用
		NS-8Z 型	
		NS-J2000 型	40kg 以上小児兼用
		NS-JS-M 型	40kg 以上小児兼用
		NS-JS-S 型	40kg 以上小児兼用
		NS-SL-I 型	
		NS-SL-III 型	
	NS-UK-11 型		
	NS-UN-7 型		
	NS-ウクンダ A8 型		
	NS-ウクンダ A9 型		
	膨脹	NS-333 型	
NS-555 型			
NS-777 型			

## 救命胴衣型式承認リスト

## 小型船舶用救命胴衣リスト5 (子供用)

製造者の名称	膨脹・ 固型の別	適用体重	型式	備考
株式会社オーシャンライフ TEL: 0738-23-4616 FAX: 0738-23-2650 URL: http://www.lifejacket.jp	固型	15kg ~ 40kg	オーシャン Jr-1S 型	
			オーシャン Jr -1M 型	
高階救命器具株式会社 TEL: 06-6568-3512 FAX: 06-6568-7528 URL: http://www.tlpc.co.jp	固型	15kg 未満	TK-55B 型	(小児用-S)
			TK-13B 型	(小児用-S)
		15kg ~ 40kg	TK-13B 型	(小児用-M)
			TK-55B 型	(小児用-M)
			TK-55B 型	(小児用-L)
			TKD-1K 型	
			TK-200C 型	
膨脹	15kg ~ 40kg	TK-2003B 型	(小児用)	
東洋物産株式会社 TEL: 03-3312-1471 FAX: 03-3312-1560 URL: http://www.toyo-bussan.co.jp	固型	15kg 未満	TV-11C 3S	
		15kg ~ 40kg	TV-11C SS	【旧型式名: ESPADA-1C 型】
			TV-11C	【旧型式名: TV-23C 型】
		40kg 以上兼大人	TV-11	【旧型式名: TV-23 型】
日本救命器具株式会社 TEL: 03-6221-3393 FAX: 03-6221-3392 URL: http://www.nickyu.co.com	固型	15kg 未満	幼児 型	
		15kg ~ 40kg	小児型	
	膨脹	15kg ~ 40kg	小児膨脹型	
日本船具株式会社 TEL: 03-3447-7272 FAX: 03-3447-7204 URL: http://www.nihon-sengu.co.jp	固型	15kg 未満	NS-1500 型	
			NS-12L 型	
		15kg ~ 40kg	NS-20L 型	
			NS-4000 型	
			NS-10Z-I 型	
		40kg 以上兼大人	NS-17 型	
			NS-3AZ- II	
			NS-7CN- II	
			NS-J2000 型	
			NS-JS-M 型	
NS-JS-S 型				

## お問い合わせ先

### 国土交通省地方運輸局等

名称	〒	所在地	電話	FAX
北海道運輸局 海上安全環境部	060-0042	北海道札幌市中央区大通西10丁目 札幌第2合同庁舎	011-290-2773	011-290-1031
東北運輸局 海上安全環境部	983-8537	宮城県仙台市宮城野区鉄砲町1 仙台第四合同庁舎	022-791-7516	022-299-8884
関東運輸局 海上安全環境部	231-8433	神奈川県横浜市中区北仲通5-57 横浜第二合同庁舎	045-211-7230	045-201-8794
北陸信越運輸局 海事部	950-8537	新潟県新潟市中央区美咲町1-2-1 新潟美咲合同庁舎2号館	025-285-9160	025-285-9176
中部運輸局 海上安全環境部	460-8528	愛知県名古屋市中区三の丸2-2-1 名古屋合同庁舎第1号館	052-952-8021	052-952-8083
近畿運輸局 海上安全環境部	540-8558	大阪府大阪市中央区大手前4-1-76	06-6949-6423	06-6949-6528
神戸運輸監理部 海上安全環境部	650-0042	兵庫県神戸市中央区波止場町1-1 第二地方合同庁舎	078-321-7052	078-321-0966
中国運輸局 海上安全環境部	730-8544	広島県広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎四号館	082-228-8794	082-228-3468
四国運輸局 海上安全環境部	760-0064	香川県高松市朝日新町1-30 高松港湾合同庁舎	087-825-1189	087-823-8846
九州運輸局 海上安全環境部	812-0013	福岡県福岡市博多区博多駅東2-11-1 福岡合同庁舎新館	092-472-3173	092-472-3305
内閣府 沖縄総合 事務局運輸部	900-0006	沖縄県那覇市おもろまち2-1-1 那覇第2地方合同庁舎2号館	098-866-1838	098-860-2236

日本小型船舶検査機構本部及び支部

名称	〒	所在地	電話	FAX
本 部	102-0073	東京都千代田区九段北4-1-3 飛栄九段北ビル5階	03-3239-0821	03-3239-0829
札幌支部	062-0003	札幌市豊平区美園3条5-1-15 原ビル4階	011-837-1102	011-837-1103
函館支部	040-0052	函館市大町9-20 カクタスビル2階	0138-26-3583	0138-26-1123
青森支部	030-0803	青森市安方1-1-32 水産ビル5階	017-777-2491	017-777-2492
仙台支部	985-0011	塩竈市貞山通3-4-6	022-364-8647	022-364-8658
秋田支部	011-0945	秋田市土崎港西1-7-28 水先人ビル	018-857-4344	018-857-4345
千葉支部	260-0024	千葉市中央区中央港1-16-21	043-204-9701	043-246-8070
東京支部	136-0082	江東区新木場1-2-15	03-3522-5330	03-3522-5331
横浜支部	236-0004	横浜市金沢区福浦2-15-22	045-780-3450	045-780-3451
新潟支部	950-0066	新潟市東区長者町6-1	025-279-3690	025-279-3691
金沢支部	920-0027	金沢市駅西新町2-15-37 コーワ102ビル2階	076-222-2645	076-222-2647
浜松支部	432-8033	浜松市中区海老塚1-8-27	053-455-0643	053-455-0615
沼津支部	410-0853	沼津市常盤町1-2-6 Mビル常盤	055-952-3981	055-952-3982
名古屋支部	461-0048	名古屋市東区矢田南1-4-15	052-712-3151	052-712-3030
鳥羽支部	517-0011	鳥羽市鳥羽3-7-7 NTT鳥羽ビル第3棟2階	0599-25-6151	0599-25-6137
大津支部	520-0002	大津市際川1-2-12	077-525-2687	077-525-2662
舞鶴支部	624-0913	舞鶴市宇上安久135-5 第2西矢ビル	0773-76-3282	0773-76-4027
大阪支部	551-0031	大阪市大正区泉尾7-7-3	06-6554-0151	06-6554-0152
神戸支部	651-2132	神戸市西区森友2-47-4	078-925-1300	078-925-1302
和歌山支部	640-8287	和歌山市築港4-5	073-431-9709	073-431-9735
境支部	684-0071	境港市外江町1626番地 岡野ビル	0859-44-5178	0859-44-5184
岡山支部	702-8006	岡山市中区藤崎551-14	086-200-1780	086-200-1781
広島支部	734-0011	広島市南区宇品海岸3-9-38	082-254-6027	082-254-6028
尾道支部	722-0036	尾道市東御所町9-1 尾道ウォーターフロントビル4階	0848-23-7250	0848-23-7880
下関支部	752-0953	下関市長府港町1-7	083-245-3241	083-245-3641
高松支部	760-0080	高松市木太町2682-3	087-812-2306	087-812-2307
松山支部	791-8062	松山市住吉2-12-9	089-952-3463	089-952-3412
高知支部	780-0812	高知市若松町13-17	088-882-3003	088-882-3018
福岡支部	812-0044	福岡市博多区千代6-1-57	092-632-0552	092-632-0545
長崎支部	859-0401	諫早市多良見町化屋1852-2	0957-43-5090	0957-43-5250
三角支部	869-3207	宇城市三角町三角浦1160-179	0964-52-3800	0964-52-3809
大分支部	874-0925	別府市若草町14-4	0977-21-2461	0977-21-9587
鹿児島支部	891-0122	鹿児島市南栄6-2-11	099-262-3801	099-262-3803
沖縄支部	900-0012	那覇市泊3-1-8	098-863-7002	098-862-8551

# 川 の 基礎知識

川に関する用語の解説

## 目次

動水圧	002
エディー	002
エディーライン	002
エディーキャッチ	002
クッション	003
アンダーカット (アンダーカットロック)	003
ホール	004
ボイル (噴流)	004
ボイルライン	004
バックウォッシュ	005
アウトウォッシュ	005
フェース	005
リ・サーキュレーション	005
右岸、左岸	005
ストリーム (カレント)	005
アップストリームV	006
ダウンストリームV	006
シュート	006
ストレーナー	007
シーブ	007
エントラップメント	008
フットエントラップメント	008
ボディーエントラップメント	009
ホホワイトウォーター	009
ホホワイトウォーター・フローティングポジション	
ラッコのポーズ (漂流姿勢)	009
スローロープ (スローバグ)	010
ハイボサミア (低体温症)	010
ラフティングボート (ラフトボート)	011
カヌー	011
カヤック	011

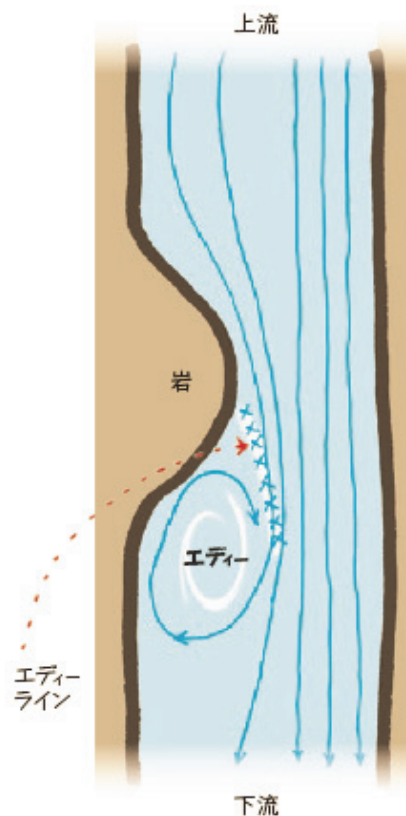
**動水圧** 水の運動エネルギーによる圧力を動水圧という。  
 動水圧は流速の二乗に比例して大きくなる。例えば、流速が2倍になれば動水圧は4倍となる。

**エディ** 川の流れが岩や構造物などによって遮られたとき、その岩や構造物の下流側に生じる反転流をエディという。エディが発生している水域では、船舶の挙動が変化するため、注意が必要である。一方、動水圧から逃れるために、エディを利用する事も可能である。

**エディライン** 本流（メインカレント）とエディ（反転流）を分ける一条の線をエディラインという。

エディを避ける、または動水圧から逃れる際にエディの発生水域を見分けるために利用できる。このラインは波形であったり水面の段差であったりするが、本流と、反転して再び本流に戻る流れがぶつかり合い、せめぎ合うことによって生じる。エディラインは、高圧の流れが低圧の流れに潜り込んでいることによって筋状に発生するが、このラインの水面下では強いダウンフォース（川底に向かう引き込みの力）が生じている。特に増水時など、高圧の流れと低圧の流れとの圧力差が大きな場合、本流とエディの分け目にはっきりと視認できる段差が生じる。その段差はあたかもフェンスのように見えるためこれをエディフェンスという。

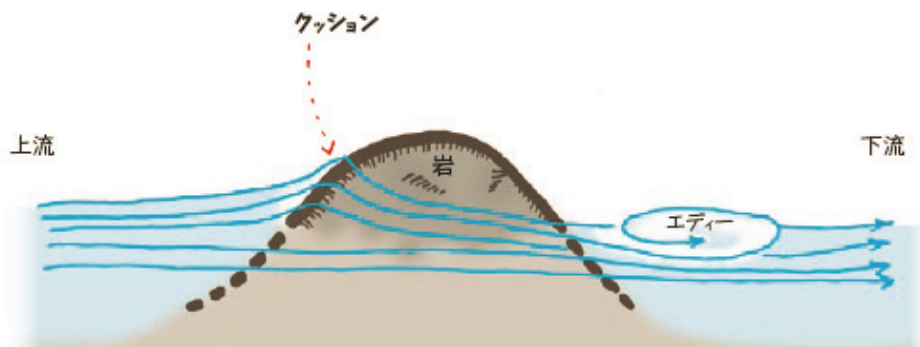
**エディキャッチ** 本流からエディに入ることをエディキャッチという。エディに入り込むことによって本流の流れが押す圧力（動水圧）から逃れることが可能になる。





**クッション**  
Cushion

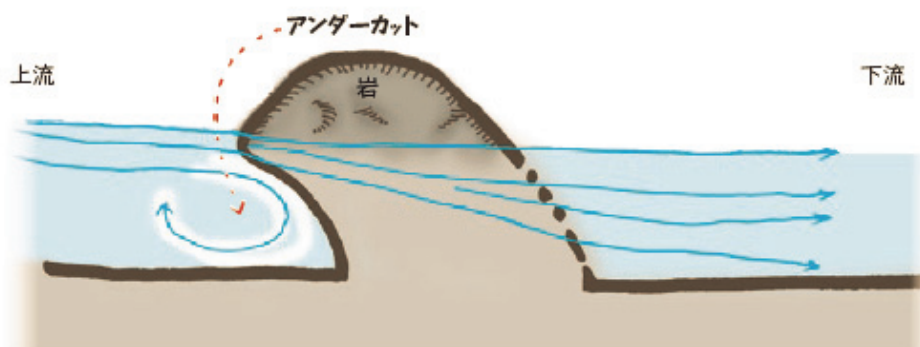
川の流れが岩や構造物にあたって乗り越えようとして水が盛り上がっている状態をクッションという。上流側にクッションを生じる物体の下流側には、必ずエディーが生じる。



**アンダーカット**  
(アンダーカットロック)

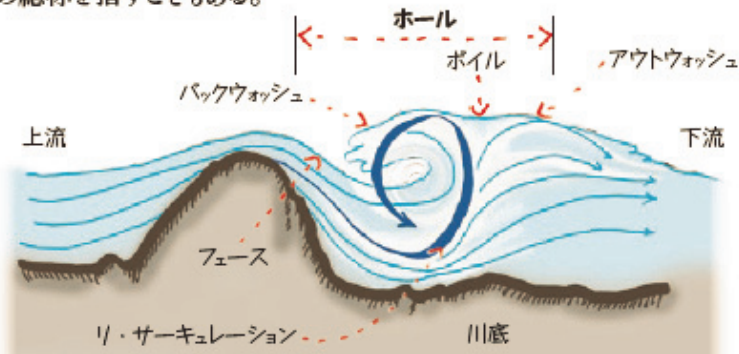
Undercut (Undercut rock)

流れが当たる水面以下の面が大きくえぐれている岩や崖の状態をアンダーカットまたはアンダーカットロックという。アンダーカットのある岩や崖では、上流側にクッションを生じず、下流側にはエディーを形成しない。このアンダーカットにあたった川の流れは押し戻されることなく川底方向に向かい、強烈なダウンフォース(川底に向かう引き込みの力)が生じて漂流物や漂流者を引き込むため、注意が必要である。



**ホール**  
Hole

流れが川中の岩などを乗り越えたあと落ち込み、巻き返すように波立つ場所をホールという。川面に大きく穴が空いたように見えることからこの名前が付いている。「ホール」という名称は、下図に示す様々な複合した現象の総称を指すこともある。



**ボイル(噴流)**

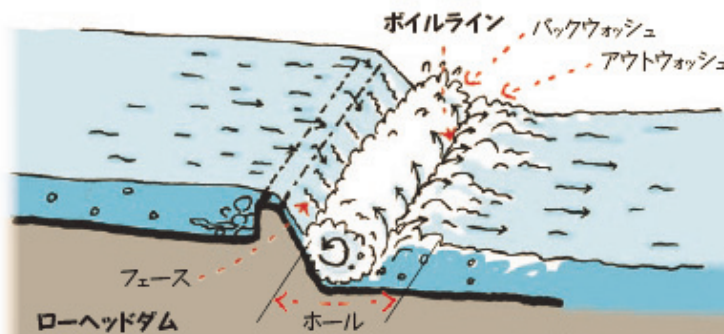
Boil

川底方向から水面方向に湧き上がってくる流れをボイルという。文字通り、沸騰した水が沸いているように見えるのでこのような呼び名がついている。水深の極端な差や、水中の岩を乗り越えてハイスピードで流れ落ちる場合など、速い流れが遅い流れの下に潜り込み、行き場を失って水面に湧き上がることによって起きる。ボイルが発生している水域では、船舶の挙動に変化が起きる可能性があり、注意が必要である。

**ボイルライン**

Boil line

直線状に連なるボイルをボイルラインという。一般にボイルは、水中の岩を流れが乗り越えるなどして一点で生じるが、堰堤(※)など線状に盛り上がった堤体を乗り越えた川の流れは、下流側で左岸から右岸にわたって直線状にボイルが連なる。ボイルラインが発生している水域のホールに捕捉されると、左右に逃れることが困難であるため、注意が必要である。 ※ 堰またはローヘッドダム(Low head dam)とも呼ばれる非常に比高(高度差)の低いダム。



## 川の基礎知識

～川に関する用語の解説～

### バックウォッシュ Back wash

ボイルから上流に向かう激しい水の流れをバックウォッシュという。規模の大きなバックウォッシュの場合、漂流物や漂流者が押し戻されてリ・サーキュレーションに捕捉されることもあるため、注意が必要である。

### アウトウォッシュ Out wash

ボイルから下流に向かう水の流れをアウトウォッシュという。

### フェース Face

岩などを乗り越えた流れがハイスピードで流れ落ちている部分の流れの表面をフェースという。

### リ・サーキュレーション Re circulation

ホールにおいて、上流から落ち込むフェースの流れと、巻き返すバックウォッシュの流れが合流して生じる循環流をリ・サーキュレーションという。このリ・サーキュレーションは、漂流物や漂流者をその場にとどめて捕捉するため、自力での脱出は困難を極めるため、注意が必要である。

## 右岸、左岸

### The right bank, The left bank

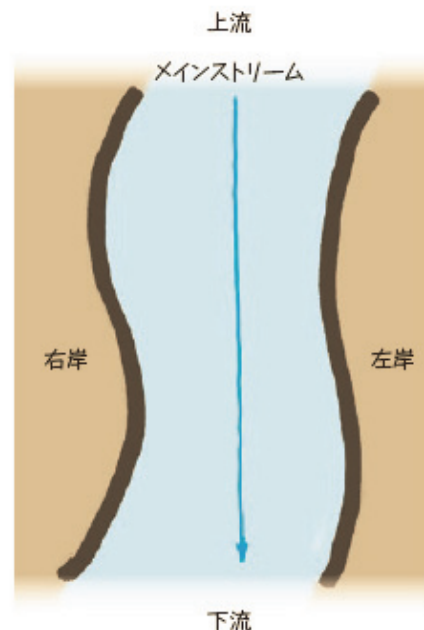
上流を背にして下流側に向かって立った時の右側を右岸、左側を左岸という。

### ストリーム(カレント)

#### Stream (Current)

川の流れをストリームまたはカレント

という。また、特に川の流れの中心(流れの芯-もっとも強く早く流れている部位)はメインストリーム(メインカレント[本流])と呼んでいる。なお、自身の位置より上流の流れをアップストリーム、下流の流れをダウンストリームという。



005

## アップストリームV Up stream V

川の水面上に形成される現象のひとつで、川を上から見たときに上流側にVの頂点が形成される波形をアップストリームVという。Vの頂点部分に何らかの

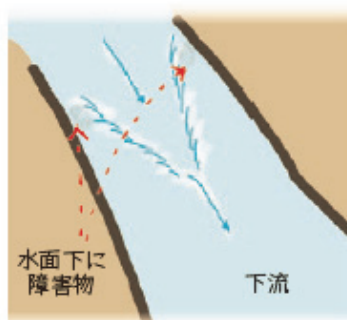
障害物（例えば目視はできないが水面下に存在する岩や鉄筋や杭など）が存在していることを示している。河川を航行する場合は、障害物との接触を避けるために、アップストリームVはその頂点付近を避けて航行することが望まれる。



## ダウンストリームV Down stream V

川の水面上に形成される現象のひとつで、川を上

から見たときに下流側にVの頂点が形成される波形をダウンストリームVという。Vの頂点の位置がもともと水深が深く、逆にVの両端は浅い。Vの両端の水面下になんらかの障害物が存在していることを示している。または、岸が左右からせり出しているような場所においても、寄せられた流れが中央でせめぎ合い、ダウンストリームVが形成される。河川を航行する場合は、障害物との接触を避けるために、ダウンストリームVの頂点か頂点付近を航行することが望まれる。



**シュート** ダウンストリームVであって、急な

**Shoot** 勾配により特に流れの速い場所に形成されるものをシュートという。



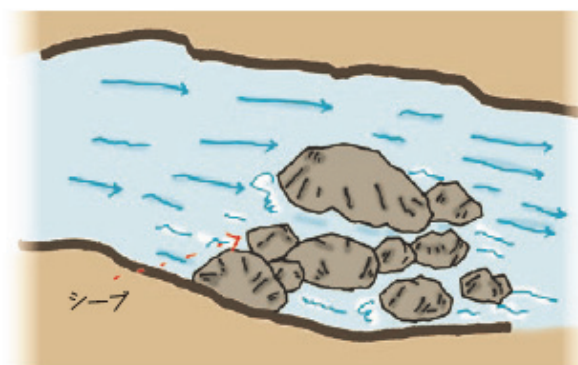
**ストレーナー**  
Strainer

こし器やざると同様の現象を起こす障害物を全般的にストレーナーという。ストレーナーとは本来、「水は通すが物体は通さない構造のもの」という意味であり、河川には、このこし器やざると同様の現象を起こす障害物が非常に多く存在する。川に倒れ込んで、進路を塞ぎながらなおかつ水中で枝を張っている倒木などがこの代表例だが、そのような自然物のみならず、護岸用の消波ブロックや様々な形の水制、水面上に張り渡した、魚を捕まえるためのワイヤーや梁などの仕掛けなどもストレーナーとなる。いずれも、川の流れを素通しさせるが、漂流してくる人間や船舶などが引っ掛った場合は、動水圧によってその場に張り付いてしまうため、非常に危険な障害物となる。



**シーブ**  
Sieve

岩と岩が積み重なって形成されたストレーナーを特にシーブ(スイブ)という。岩と岩の隙間に水は通すが、人は通過させないため、エントラップメントが生じる可能性が高く、非常に危険である。



## エントラップメント

### Entrapment

エントラップメントは本来、「罫にかかる」という意味であるが、ストレーナーなどの障害物に漂流した人体が動水圧によって押し付けられ、水中で捕捉されてしまう状態をエントラップメントという。

---

## フットエントラップメント

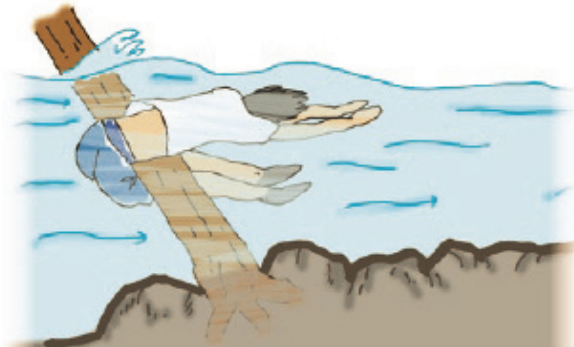
### Foot entrapment

川底の障害物(岩と岩の隙間、岩盤の裂け目、投棄された自転車などの粗大ゴミなど)に人の足が捕捉されて動けなくなり、動水圧によって人の体が沈められてしまう致命的なアクシデントをフットエントラップメントという。主に、漂流した人間が、反射的に川に立ち上がろうとした時に障害物に捕捉され、いったん捕捉されると直後に動水圧によって下流側に押し流されることによって生じる。主な発生場所としては、流れが早く、水深が腰ぐらいまでの浅い場所、すなわち立とうと思えば立てそうな場所で起きる。エントラップメント事故の中でも、とくに事例の発生件数が多いため、漂流した場合は、適切な漂流姿勢(ラッコのポーズ)をとり、川底の障害物に足などが捕捉されることを避ける必要がある。



**ボディーエントラップメント** 漂流した者の体全体が捕捉され動けなくなり、動水圧によって自力脱出が不能なまま致命的な状態となるアクシデントをボディーエントラップメントという。フットエントラップメントは川底の障害物に足が届く水深で生じるが、ボディーエントラップメントは水深に関係なく、ストレーナーが存在すればどのような流れの中でも起きるため、注意が必要である。

Body entrapment



## ホワイトウォーター

White water

急流、激流において、逆巻く波、落ち込む流れにより水中に含まれた空気の泡が光を乱反射して白濁しているように見える水をホワイトウォーターという。

## ホワイトウォーター・フローティングポジション

ラッコのポーズ(漂流姿勢)

White water floating position

フットエントラップメントを避けるための漂流姿勢をホワイトウォーター・フローティングポジションという。これは、漂流または遊泳中に、脚部が水中に下がらないためフットエントラップメントを予防する最も効果的な姿勢であり、具体的には、足を下流側、頭部を上流側にして仰向けに浮き、両膝と両つま先を水面上に出して流れていく。この姿がラッコに似ていることから、ラッコのポーズとも呼ばれる。

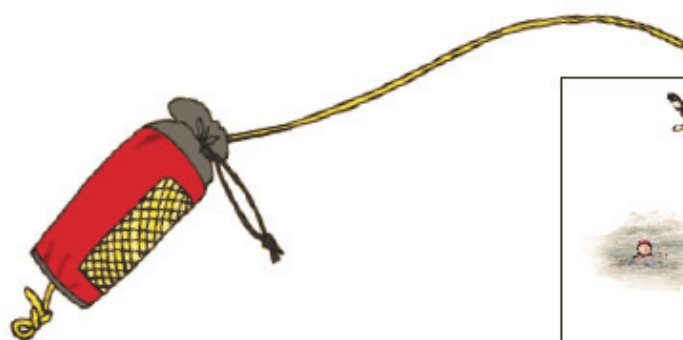


## スローロープ (スローバッグ)

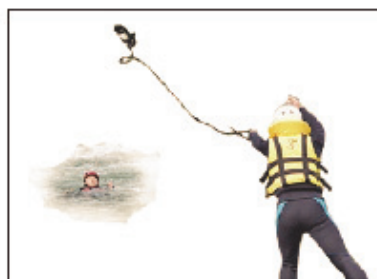
Throw rope (Throw bag)

長さ15～20m、直径10mm 前後の水に浮く繊維で編まれたフローティングロープを、浮力材の入ったバッグに収納した投擲用救助ロープをスローロープという。有効投擲距離が長く陸上や船上

から落水者に向けて投げ、バック側のロープをつかませて救助するために利用される。また、救助用ポートに連結して、救助活動用の誘導ロープとして使用でき、川における救助活動において非常に利便性が高い救助道具である。



スローロープ



使用例

## ハイポサミア (低体温症)

Hypothermia

日本語では「低体温症」と呼ばれ、体温の自立的な調整が不能になり、体幹部の温度が低下して身体機能や代謝機能が衰え、最終的には死に至ってしまう症状のことをいう。人間にとって、体温を維持することは、生命活動を維持する上で極めて重要である。

水は空気の約25倍の熱伝導率を持っている。このため、冷水に浸ってしまった場合、同じ着衣でも空気中いるのと比べておおよそ25倍の速さでハイポサミアに陥ってしまう。ハイポサミアは陸上の空気中でも、湿度、気温、健康状態、着衣の状況によっては簡単に発症するが、水に浸かったり濡れたりした場合は、劇的に発症、進行する。軽度では唇の紫変色や頻尿、自分では止められない激しい震えなどの兆候を表わすが、中度、重度と進行すると現場では有効な手当を行うことが困難で、専門医と専用施設がないと致命的な状態となる。ちなみに、中度以降では精神的錯乱、整合性のない行動、心拍数の低下などの症状を起し、重度では意識不明、心肺停止へと至る。

山の遭難事故でも、死に至る要因のトップ3がハイポサミアである。

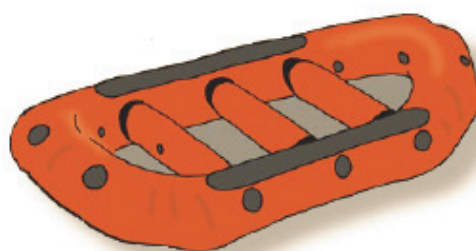


## ラフティングボート (ラフトボート)

Raft boat

一般的なレジャー用ゴムボートと違って、前後左右が対照の形になっているのが特徴で、岩などに衝突しても簡単に破れないように丈夫なゴム布で作られている。急流の波にも触先をつっこみにくくするために、ボートの前後はキックアップと呼ばれるロッカーが付けられていて、水を自動的に排水するセルフベイルリングのフロア構造になっている。空気膨張式で浮上力、安定性が高く、気室が複数に分割されているために安全性も高い。

ラフトボートと呼ぶのが正しい呼称。ラフトとは元来、筏を意味するが、転じて急流を漕ぎ下るゴムボートをラフトボートと呼ぶようになった。一

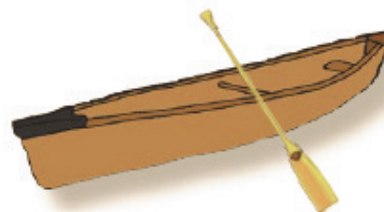


## カヌー

Canoe

片側だけに水をかくブレードが付いたパドルで、主に片舷だけで漕ぐ小舟。パドルは艇体に固定されていない。漕ぎ手は、膝を船底に付けた座位で漕ぐ。一般的にカヌーというと、デッキ(甲板)で閉塞されていないボート状のデザインになっている。このことから、オープンデッキカヌーと呼ぶこともある。デッキを持つものはクローズドデッキカヌーと呼ばれる。

片側だけに水をかくブレードが付いたパドルで、主に片舷だけで漕ぐ小舟。パドルは艇体に固定されていない。漕ぎ手は、膝を船底に付けた座位で漕ぐ。一般的にカヌーという



## カヤック

Kayak

両側に水をかくブレードが付いたパドルで、両舷を交互に漕ぐ小舟。パドルは艇体に固定されていない。漕ぎ手は、尻を船底に付けた座位で漕ぐ。一見するとカプセルのような形をしているのが特徴である。



救命胴衣常時着用啓発用ポスター

さあ、出発！



お父様、お母様へ  
救命胴衣が  
お子様の命を  
守ってくれます。  
必ず着用させて下さい。

救命胴衣を着て、

おとなの人も船を下りるまで、  
救命胴衣を脱がないでね。  
水の中で脱げないようた  
ちちゃんと着てね。



国土交通省  
日本川遊船船運機構

安全管理規程(例)小規模航路事業者用(港内・河川湖沼のみを航行するもの等)

国土交通省海事局運航労務課課長 通達 国海運第38号(平成18年9月8日) 別添2

安全管理規程		作成要領						
<p>平成 年 月 日 〇〇〇〇株式会社</p> <p>目次</p> <p>第1章 総則</p> <p>第2章 経営トップの責務</p> <p>第3章 安全管理の組織</p> <p>第4章 安全統括管理者及び運航管理者等の選解任並びに代行の指名</p> <p>第5章 安全統括管理者及び運航管理者等の勤務体制</p> <p>第6章 安全統括管理者及び運航管理者等の職務及び権限</p> <p>第7章 安全管理規程の変更</p> <p>第8章 運航計画、配船計画及び配乗計画</p> <p>第9章 運航の可否判断</p> <p>第10章 運航に必要な情報の収集及び伝達</p> <p>第11章 輸送に伴う作業の安全の確保</p> <p>第12章 輸送施設の点検整備</p> <p>第13章 海難その他の事故の処理</p> <p>第14章 安全に関する教育、訓練及び内部監査等</p> <p>第15章 雑則</p>								
<p>第1章 総則</p> <p>(目的)</p> <p>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、当社の使用する旅客船(以下「船舶」という。)の業務(付随する業務を含む。以下同じ。)を安全、適正かつ円滑に処理するための責任体制及び業務実施の基準を明確にし、もって全社一丸となって輸送の安全を確保することを目的とする。 (用語の意義)</p> <p>第2条 この規程における用語の意義は、次表に定めるところによる。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>番号</th> <th>用語</th> <th>意義</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)</td> <td>安全マネジメント</td> <td>経営トップにより、社内で行われる安全管理が、あるべ</td> </tr> </tbody> </table>	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		<p>(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</p>
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						

安全管理規程		作成要領
態勢	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	すること。
(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	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。
(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	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、(2)のとおり規定する。
(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	3 「(9) 陸上作業員」及び「(10) 船内作業員」 (1) 自動車航送を伴わない旅客船(以下「客」と略称。各基準も同じ。)の場合は、(9)及び(10)中「又は車両」を削除する。
(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	(2) 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いで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。
(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	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。
(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。)	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。
(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	「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」
(9) 陸上作業員	陸上において、旅客又は車両の整理、誘導等の作業に従事する者	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。
(10) 船内作業員	船舶上において、旅客又は車両の整理、誘導等の作業に従事する者	「乗組員の編成及び配員に関する計画」
(11) 運航計画	起終点、寄港地、航行経路、航海速度、運航回数、発着時刻、運航の時季等に関する計画	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。
(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	8 「(16) 港内」 「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」
(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	(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。
(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	(2) 「通」、「河」の場合は規定する必要はない。
(15) 基準航行	基準経路を基準速度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。	

安全管理規程		作成要領
(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へ進航すること
(18)	運航	「発航」、「基準経路及び基準速度による航行の継続」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(目標を認めることのできる最大距離。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、航海速度、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」
(27)	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つて、2輪のもの以外のもの
<p>(運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>3 旅客の乗下船、車両の積み込み、積付け及び陸揚げ、船舶の離着岸等に係る作業方法、危険物の取扱い、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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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(20)の意義を「風速(・・・)、視程(・・・)、波高(・・・)及び水位」と規定する。</p> <p>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。</p> <p>13 「(25) 陸上施設」 「客」の場合は次のように規定する。 「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」</p> <p>14 「客」の場合は、「(26) 車両」及び「(27) 自動車」を規定する必要はない。</p>
<p>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。</p> <p>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。 但し、一般旅客定期航路事業者及び旅客不定期航路事業者であつて、強化地域(大規模地震対策特別措置法(以下「大震法」という。))第3条に基づき指定された地域をいう。以下同じ。)内に起点、終点若しくは寄港地を有する航路を営む者(大震法第6条第1項に規定する者を除く。)、東南海・南海地震防災対策推進地域(東南海</p>		

安全管理規程	作成要領
<p>に定めるところにより、地震防災対策を実施するものとする。</p>	<p>海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法(以下「東南海法」という。)第3条に基づき指定された地域をいう。)内に起点、終点若しくは寄港地を有する航路を営む者(同法第6条第1項に規定する者を除き、東南海・南海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同法第5条に基づき作成された東南海・南海地震防災対策推進基本計画で定める者に限る。)及び日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域(日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法(以下「日本海溝法」という。)第3条に基づき指定された地域をいう。)内に起点、終点若しくは寄港地を有する航路を営む者(同法第6条第1項に規定する者を除き、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に伴い発生する津波に係る地震防災対策を講ずべき者として基本計画で定める者に限る。)は、当該航路を対象として本基準を作成することが義務付けられており、本基準(例)に準拠して作成された基準は、大震法第7条第1項若しくは第2項に基づく「地震防災応急計画」、東南海法第7条第1項若しくは第2項に基づく「東南海・南海地震防災対策計画」、日本海溝法第7条第1項若しくは第2項に基づく「日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策計画」又はこれらの計画とみなされる。</p> <p>3 「空」の場合は、第3項中「車両の積込み、積付け及び陸揚げ」を削除する。</p> <p>4 強化地域内に起点、終点若しくは寄港地を有する航路がある事業者にあつては、第5項を次により規定するものとする。</p> <p>「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。」</p>
<p>第2章 経営トップの責務</p> <p>(経営トップの主体的関与)</p> <p>第4条 船舶による輸送の安全確保のため、経営トップは次に掲げる事項について主体的に関与し、当社全体の安全管理態勢を適切に運営する。</p> <p>(1) 関係法令及び社内規程の遵守と安全最優先の原則の徹底</p> <p>(2) 安全方針の設定</p> <p>(3) 安全重点施策の策定及び確実な実行</p> <p>(4) 重大な事故等に対する確実な対応</p> <p>(5) 安全管理態勢を確立し、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</p>	

安全管理規程		作成要領														
<p>(6) 安全マネジメント態勢の見直し (経営トップの責務)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(安全方針)</p> <p>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。</p> <p>2 安全方針には輸送の安全確保を的確に図るために、次の事項を明記する。</p> <p>(1) 関係法令及び社内規程の遵守と安全最優先の原則</p> <p>(2) 安全マネジメント態勢の継続的改善</p> <p>3 安全方針は、その内容について効果的・具体的な実現を図るため、経営トップの率先垂範により、周知を容易かつ効果的に行う。</p> <p>4 安全方針は、必要に応じて見直しを行う。</p> <p>(安全重点施策)</p> <p>第7条 安全方針に沿って、具体的な施策を実現するため、安全重点施策を策定し実施する。</p> <p>2 安全重点施策は、それを必要とする部門や組織の階層グループがそれぞれ策定し、その達成度が把握できるような実践的かつ具体的なものとする。</p> <p>3 安全重点施策は、これを実施するための責任者、手段、日程等を含むものとする。</p> <p>4 安全重点施策を毎年、進捗状況を把握するなどして見直しを行う。</p>																
<p>第3章 安全管理の組織</p> <p>(安全管理の組織)</p> <p>第8条 この規程の目的を達成するため、次のとおり安全統括管理者、運航管理者及び運航管理補助者を置く。</p> <p>(例)</p> <table border="0"> <tr> <td>(1) 本社</td> <td>安全統括管理者</td> <td>1人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>運航管理者</td> <td>1人</td> </tr> <tr> <td>(2) ○○営業所</td> <td>運航管理補助者</td> <td>若干人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>運航管理補助者</td> <td>若干人</td> </tr> </table> <p>2 本社及び各営業所の担当する区域は、次のとおりとする。</p> <p>(例)</p> <table border="0"> <tr> <td>(1) 本社</td> <td>○○岬沖～○○港～○○岬沖</td> </tr> </table>		(1) 本社	安全統括管理者	1人		運航管理者	1人	(2) ○○営業所	運航管理補助者	若干人		運航管理補助者	若干人	(1) 本社	○○岬沖～○○港～○○岬沖	<p>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。</p> <p>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。)</p> <p>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。</p> <p>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○○～○○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。</p>
(1) 本社	安全統括管理者	1人														
	運航管理者	1人														
(2) ○○営業所	運航管理補助者	若干人														
	運航管理補助者	若干人														
(1) 本社	○○岬沖～○○港～○○岬沖															

安全管理規程	作成要領
<p>(2) ○○営業所 ○○埼沖～○○港</p>	<p>「(1) 本 社 ○○～○○航路全域  (2) ○○営業所 ○○港内  (3) ○○営業所 ○○港内」  5 「通」、「河」、「観」等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「○○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は、その補助者も選任すること。</p>
<p>第4章 安全統括管理者及び運航管理者等の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7条の2の2に規定された要件に該当する者の中から安全統括管理者を選任する。  (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7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つたとき  (3) 安全管理規程に違反することにより、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、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。</p>	<p>(例)に準拠した内容を規定すること。  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。  (例)に準拠した内容を規定すること。  (例)に準拠した内容を規定すること。  (例)に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>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</p>	<p>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「○○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</p>



安全管理規程	作成要領
<p>できる。</p>	<p>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。将来の増員を考慮して(例)のとおり規定しておくことは差し支えない。</p>
<p>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、船舶が就航している間は、原則として本社に勤務するものとし、船舶の就航中に職場を離れるときは本社の運航管理補助者と常時連絡できる体制になければならない。 2 運航管理者は、前項の連絡の不能その他の理由により、その職務を執ることができないと認めるときは、あらかじめ運航管理者代行にその職務を引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 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に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ぬ。</p>	<p>(例)のとおり規定する。</p> <p>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。</p>
<p>第6章 安全統括管理者及び運航管理者等の職務及び権限 (安全統括管理者の職務及び権限) 第17条 安全統括管理者の職務及び権限は、次のとおりとする。 (1) 安全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。</p>	<p>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。</p>
<p>第6章 安全統括管理者及び運航管理者等の職務及び権限 (安全統括管理者の職務及び権限) 第17条 安全統括管理者の職務及び権限は、次のとおりとする。 (1) 安全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。</p>	<p>(例)のとおり規定する。</p>

作成要領	安全管理規程
<p>1 陸上作業員が居らずに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。</p> <p>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「従来のの」とする。</p>	<p>(運航管理者の職務及び権限)</p> <p>第18条 運航管理者の職務及び権限は、次のとおりとする。</p> <p>(1) この規程の次章以下に定める職務を行うほか、船長の職務権限に属する事項を除き、船舶の運航の管理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。</p> <p>(2) 船舶の運航に関し、船長と協力して輸送の安全を図ること。</p> <p>(3) 運航管理補助者及び陸上作業員を指揮監督すること。</p> <p>2 運航管理者の職務及び権限は、法令に定める船長の職務及び権限を侵し、又はその責任を軽減するものではない。</p> <p>(運航管理補助者の職務)</p>
<p>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「○○営業所」とする。</p> <p>2 「客」の場合は、第2項(1)中「指揮監督」を「実施」とし、第2項(2)を次のように規定する。</p> <p>3 運航管理補助者の乗下船及び船舶の離着岸の際における作業の実施</p> <p>「陸上における旅客の乗下船及び船舶の離着岸の際における作業の実施」</p> <p>運航管理補助者のみで陸上作業を行っている場合は、第2項(1)及び(2)の「指揮監督」を削除する。</p>	<p>第19条 本会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。</p> <p>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、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。</p> <p>(1) 陸上における危険物その他旅客の安全を害するおそれのある物品の取扱いに関する作業の指揮監督</p> <p>(2) 陸上における旅客の乗下船、車両の積込み及び陸揚げ並びに船舶の離着岸の際における作業の指揮監督並びに船舶上におけるこれらの作業に関する船長への助言</p> <p>(3) 陸上施設の点検及び整備</p> <p>(4) 乗船待ちの旅客に対する遵守事項等の周知</p> <p>第7章 安全管理規程の変更</p> <p>(安全管理規程の変更)</p> <p>第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船長の意見を聴取のうえ、遅滞なく規程の変更の発議をしなければならぬ。</p> <p>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。</p>
<p>(例)に準拠した内容を規定すること。</p>	<p>第8章 運航計画、配船計画及び配乗計画</p> <p>(運航計画及び配船計画の作成及び改定)</p> <p>第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</p>
<p>「河」の場合は、次のように規定する。</p>	

安全管理規程	作成要領
<p>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。</p> <p>(配乗計画の作成及び改定)</p> <p>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。</p> <p>(運航計画、配船計画及び配乗計画の臨時変更)</p> <p>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。</p> <p>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、船長及び運航管理者は、協議により運航休止、寄港地変更等の運航計画又は配船計画の臨時変更の措置をとらなければならない。</p>	<p>「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、○○河(○○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。」</p> <p>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。」</p> <p>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。</p>
<p>第9章 運航の可否判断</p> <p>(運航の可否判断)</p> <p>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。</p> <p>2 船長は、運航中止に係る判断が困難であると認めるときは、運航管理者と協議するものとする。</p> <p>3 前項の協議において両者の意見が異なるときは、運航を中止しなければならない。</p> <p>4 船長は、運航中止の措置をとったときは、速やかに、その旨を運航管理者に連絡しなければならない。</p> <p>5 運航管理者は、船長が運航中止の措置又は運航の継続措置をとったときは、速やかに、その旨を安全統括管理者へ連絡しなければならない。</p> <p>6 運航中止の措置をとるべき気象・海象の条件及び運航中止の後に船長がとるべき措置については、運航基準に定めるところによる。</p> <p>(運航管理者の指示)</p> <p>第25条 運航管理者は、運航基準の定めるところにより運航が中止されるべきであると判断した場合において、船長から運航を中止する旨の連絡がないとき又は運航する旨の連絡を受けたときは、船長に対して運航の中止を指示するとともに、安全統括管理者へ連絡しなければならない。</p> <p>2 運航管理者は、いかなる場合においても船長に対して発航、基準航行の継続又は</p>	<p>(例)に準拠した内容を規定すること。</p> <p>「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。</p>

安全管理規程	作成要領
<p>入港を促し若しくは指示してはならない。 (経営トップ又は安全統括管理者の指示)</p> <p>第26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。</p> <p>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。</p> <p>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。 (運航管理者の援助措置)</p> <p>第27条 運航管理者は、船長から臨時寄港する旨の連絡を受けたときは、当該寄港地における使用岸壁の手配等適切な援助を行うものとする。 (運航の可否判断等の記録)</p> <p>第28条 運航管理者及び船長は、運航中止基準にかかるとの情報、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。</p>	<p>(例)のとおり規定する。</p> <p>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。</p> <p>(例)のとおり規定する。</p>
<p>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)</p> <p>第29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て船長に連絡するものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 気象・海象に関する情報</li> <li>(2) 港内事情、航路の自然的性質</li> <li>(3) 陸上施設の状況</li> <li>(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</li> <li>(5) 乗船した旅客数及び車両数</li> <li>(6) 乗船待ちの旅客数及び車両数</li> <li>(7) 船舶の動静</li> <li>(8) その他、航行の安全の確保のために必要な事項 (船長の措置)</li> </ol> <p>第30条 船長は、次に掲げる場合には必ず運航管理者に連絡しなければならない。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 発航前検査(点検)を終え出港するとき</li> <li>(2) 運航基準に定められた地点に達したとき</li> <li>(3) 入港したとき</li> <li>(4) 事故処理基準に定める事故が発生したとき</li> </ol>	<p>1 「客」の場合には(5)及び(6)中「及び車両数」を削除する。</p> <p>2 「河」の場合には(2)は「○○川の状況」又は「○○湖の状況」とし、(4)及び(7)は削除する。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>3 「河」の場合は、第2項(1)中「海象」を「水象」とする。</p>

安全管理規程	作成要領
<p>(5) 運航計画又は航行の安全に係わりを有する船体、機関、設備等の修理又は整備を必要とする事態が生じたとき</p> <p>2 船長は、次に掲げる事項の把握に努め、必要に応じ運航管理者に連絡するものとする。</p> <p>(1) 気象・海象に関する情報</p> <p>(2) 航行中の水路の状況</p> <p>(運航基準図)</p> <p>第31条 運航管理者は、船長と協議して運航基準図を各航路及び各船舶ごとに作成し、各船舶及び営業所に備え付けなければならない。</p> <p>2 運航基準図に記載すべき事項は運航基準に定めるところによる。</p>	<p>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。</p>
<p>第11章 輸送に伴う作業の安全の確保</p> <p>(作業体制)</p> <p>第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。</p> <p>2 運航管理者は陸上作業員の中から陸上作業指揮者を、船長は船内作業員の中から船内作業指揮者を指名する。</p> <p>3 陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、それぞれ陸上作業及び船内作業を指揮するとともに、両者緊密な連携の下に輸送の安全の確保に努めなければならない。</p> <p>4 作業員の具体的配置、陸上作業指揮者及び船内作業指揮者の所掌、その他の作業体制については作業基準に定めるところによる。</p>	<p>1 「客」の場合は規定しないことができる。</p> <p>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。</p> <p>「第22条 運航管理者は陸上従業員の中から陸上作業員を、船長は乗組員の中から船内作業員を指名する。</p> <p>2 船長は、船内作業員の中から船内作業指揮者を指名する。</p> <p>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。</p> <p>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。」</p>
<p>(危険物等の取扱い)</p> <p>第33条 危険物その他の旅客の安全を害するおそれのある物品の取扱いは、法令及び作業基準に定めるところによる。</p> <p>(旅客の乗下船等)</p> <p>第34条 旅客の乗船及び下船、車両の積み込み、積付け及び陸揚げ並びに船舶の離着岸時の作業については作業基準に定めるところによる。</p>	<p>その他の旅客の安全を害するおそれのある物品とは、刀剣、銃器、兵器、荷造りの不完全なもの、破損しやすいもの等をいう。</p> <p>「客」の場合は次のように規定する。</p> <p>「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。」</p>
<p>(車両区域の立入制限)</p> <p>第35条 船長は、原則として、離岸後着岸するまでの間、次に掲げる自動車の運転者又は監視人以外の旅客が車両区域に立入ることを禁止する措置を講じなければならない。</p> <p>(1) 危険物積載車</p>	<p>1 「客」の場合は規定する必要はない。</p> <p>2 危険物積載車を搭載しないこととしている場合は、(1)は削除する。また短距離航路等のため(2)及び(3)の該当事例がない場合は、(2)及び(3)を規定する必要はない。</p> <p>(1)、(2)及び(3)を規定する必要がない場合は、本文中「次に掲げる自動車の運転者</p>

安全管理規程	作成要領
<p>(2) 家畜等積載車(家畜その他の動物の給餌、監視を必要とする場合に限る。)</p> <p>(3) ミキサー車又は保冷車(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。)</p> <p>(発航前点検)</p>	<p>又は監視人以外の]を削除し、(1)、(2)及び(3)を削除する。</p>
<p>第36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。</p> <p>(船内巡視)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
<p>第37条 船長は、別紙「船内巡視実施要領」に従い乗組員をして旅客室その他必要と認める場所を巡視させ、法令及び運送約款に定める旅客等が遵守すべき事項の遵守状況その他異常の有無を確認させなければならない。</p> <p>2 船内巡視員は、異常を発見したときは船長の指示を受けて所要の措置を講じなければならない。ただし急を要する場合であつて船長の指示を受ける時間的余裕がないときは、適切な措置を講ずるとともに速やかに船長に報告するものとする。</p> <p>3 船内巡視員は、異常の有無(安全確保上改善を必要とする事項がある場合の当該事項を含む。)を船長に報告し、巡視結果を巡視記録簿に記録するものとする。</p>	<p>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。</p> <p>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37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。</p> <p>2 (例)の2のとおり規定する。</p> <p>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。」</p> <p>3 上記2の船舶であつて、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37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。」</p>
<p>(旅客等の遵守すべき事項等の周知)</p> <p>第38条 運航管理者及び船長は、法令及び作業基準に定めるところにより、陸上及び船舶内において旅客等の遵守すべき事項及び注意すべき事項の周知徹底を図らなければならない。</p> <p>(飲酒等の禁止)</p>	<p>船員法非適用船舶の場合は「法令及び」を削除する。</p>
<p>第39条 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、当直を実施してはならない。</p> <p>2 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、当直を実施してはならない。</p>	<p>(例)に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>第12章 輸送施設の点検整備</p>	
<p>(船舶検査結果の確認)</p> <p>第40条 運航管理者は、船舶が法令に定める船舶検査を受検したときは、当該検査の結果を確認しておくものとする。</p>	<p>(例)に準拠した内容を規定すること。</p>

安全管理規程	作成要領
<p>(船舶の点検整備)</p> <p>第41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。</p> <p>2 船長は、前項の点検中、異常を発見したときは、直ちにその概要を運航管理者に報告するとともに、修復整備の措置を講じなければならない。</p> <p>(陸上施設の点検整備)</p> <p>第42条 運航管理者は、陸上施設点検簿に基づいて、毎日1回以上、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)等について点検し、異常のある個所を発見したときは、直ちに修復整備の措置を講じなければならない。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とする。</p>	<p>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。</p> <p>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。」</p> <p>3 第26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。</p> <p>1 陸上施設点検簿には点検者、点検箇所等を定めておくものとする。</p> <p>2 「通」、「河」等の場合で、発着場所が1個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。」</p>
<p>第13章 海難その他の事故の処理</p> <p>(事故処理にあたっての基本的態度)</p> <p>第43条 事故の処理にあたっては、次に掲げる基本的態度で臨むものとする。</p> <p>(1) 人命の安全の確保を最優先とすること。</p> <p>(2) 事態を楽観視せず常に最悪の事態を念頭におき措置を講ずること。</p> <p>(3) 事故処理業務は、すべての業務に優先して実施すること。</p> <p>(4) 船長の対応措置に関する判断を尊重すること。</p> <p>(5) 陸上従業員は、陸上でとりうるあらゆる措置を講ずること。</p> <p>(船長のとるべき措置)</p> <p>第44条 船長は、自船に事故が発生したときは、人命の安全の確保のための万全の措置、事故の拡大防止のための措置、旅客の不安を除去するための措置等必要な措置を講ずるとともに、事故処理基準に定めるところにより、事故の状況及び講じた措置を速やかに運航管理者及び海上保安官署等に連絡しなければならない。この場合において措置への助言を求め、援助を必要とするか否かの連絡を行わなければならない。</p> <p>2 船長は、自船が重大かつ急迫の危険に陥った場合又は陥るおそれがある場合は、直ちに遭難通信(遭難信号)又は緊急通信を発しなければならない。</p> <p>(運航管理者のとるべき措置)</p> <p>第45条 運航管理者は、船長からの連絡等によって事故の発生を知ったとき又は船舶の動静を把握できないときは、事故処理基準に定めるところにより必要な措置をとる</p>	<p>(例)に準拠した内容を規定すること。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。」</p> <p>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。</p>

安全管理規程	作成要領
<p>とともに、安全統括管理者へ速報しなければならぬ。 (経営トップ及び安全統括管理者のとりき措置)</p> <p>第46条 安全統括管理者は、運航管理者等からの連絡によって事故の発生を知ったときは、事故処理基準に定めるところにより必要な措置をとるとともに、経営トップへ速報しなければならぬ。</p> <p>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ぬ。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ぬ。 (事故の処理)</p>	<p>(例)のとおり規定する。</p>
<p>第47条 事故の処理は、事故処理基準に定める事故処理組織により行うものとする。 (通信の優先処理)</p>	<p>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。</p>
<p>第48条 事故関係の通信は、最優先させ、迅速かつ確実に処理されなければならない。 (関係官署への報告)</p>	<p>(例)に準拠した内容を規定すること。</p>
<p>第49条 運航管理者は、事故の発生を知ったときは、速やかに関係運輸局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助言を求めなければならない。 (例1)(事故調査委員会)</p>	<p>「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。</p>
<p>第50条 経営トップは、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に資するため、必要に応じ事故調査委員会を設置するものとする。 (例2)(事故の原因等の調査)</p>	<p>(例1)は、事故調査委員会を設置する場合の規定例、(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。</p>
<p>2 事故調査委員会の構成は、事故処理基準に定めるところによる。</p> <p>(例2)(事故の原因等の調査)</p> <p>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、事故の原因及び事故処理の適否を調査し、事故の再発の防止及び事故処理の改善を図るものとする。</p>	
<p>第14章 安全に関する教育、訓練及び内部監査等 (安全教育)</p>	
<p>第51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、事故処理基準及び地震防災対策基準を含む。)、船員法及び海上衝突予防法等の関係法令その他輸送の安全を確保するために必要と認められる事項について理解しやすい具体的な安全教育を定期的に実施し、その周知徹底を図</p>	<p>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。</p> <p>2 船員法非適用船舶の場合は「船員法及び」を削除する。</p>



安全管理規程	作成要領
<p>らなければならない。</p> <p>2 運航管理者は、航路の状況及び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。 (操練)</p> <p>第52条 船長は、法令に定める操練を行ったときは、その実施状況を運航管理者に報告するものとする。 (訓練)</p> <p>第53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関係者とともに年1回以上事故処理に関する訓練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。 (記録)</p> <p>第54条 運航管理者は、前3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)</p> <p>第55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態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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>4 内部監査及び見直しを行ったときは、その内容を記録する。</p> <p>5 内部監査を行う者は、安全統括管理者及び運航管理者等が業務の監査を行うほか、特に陸上側の安全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。</p>	<p>船員法に定める操練が適用される場合の規定例である。</p>
<p>第15章 雑 則</p> <p>(安全管理規程等の備付け等)</p> <p>第56条 安全統括管理者及び運航管理者は、それぞれの職務に応じ、安全管理規程(運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準を含む。)及び運航基準図を船舶、営業所その他必要と認められる場所に、容易に閲覧できるよう備付けなければならない。</p> <p>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</p>	

安全管理規程	作成要領
<p>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)</p> <p>第57条 安全統括管理者は、パソコン、社内LAN等を活用した輸送の安全の確保に関する情報データベース化を行うとともに、容易なアクセス手段を用意する。</p> <p>2 輸送の安全に係る運航・整備等輸送サービスの実施に直接携わる部門が、現場の顕在的課題、潜在的課題等を、経営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。</p> <p>3 安全統括管理者は、前項の上申又はその他の手段他により安全に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。</p> <p>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適時、外部に対して公表する。</p> <p>附 則</p> <p>この規程は、平成 年 月 日より実施する。</p>	

別表 船長が運航管理者である場合

第8条(安全管理の組織)	第1項	常時就航している船舶が複数の場合 (例)1)本社(〇〇丸)運航管理者(船長)1人 「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「運航管理者(船長)又は本社の運航管理補助者」から運航管理者代行を指名しておくものとする。」	常時就航している船舶が1隻の場合 左に同じ
第13条(運航管理者代行の指名)	第1項	「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勤務する場合は、上記を「本社又は〇〇丸に勤務するものとする。」	左に同じ
第15条(運航管理者の勤務体制)	第1項	「前項の連絡の不能」を「下船」とする。 (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(1)左に同じ項とする。 「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。」	左に同じ
第16条(運航管理補助者の勤務体制)	第2項		
第18条(運航管理者の職務権限)	第1項		(2)左に同じ
第20条(安全管理規程の変更)	第2項		(2)中、「船長と協力して」を削除する。
第23条(運航計画等の臨時変更)	第1項		削除する。
第24条(運航の可否判断)	第2項		「船長の意見を聴取し」を削除する。
第25条(運航管理者の指示)	第2項～第4項		「船長及び運航管理者は協議により」を「運航管理者(船長)」とす。 左に同じ。
第27条(運航管理者の援助措置)			「
第29条(運航管理者の措置)			「
第30条(船長の措置)			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31条(運航基準図)			削除する。
第38条(旅客等の遵守すべき事項等の周知)			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40条(船舶検査結果の確認)			「運航管理者及び船長」を「運航管理者(船長)」とする。
第41条(船舶の点検整備)	第2項		削除する。
第44条(船長のとるべき措置)	第1項		「その概要を運航管理者に報告する」ともに「を削除する。」
第45条(運航管理者のとるべき措置)			「運航管理者」を「本社」又は「本社の運航管理補助者」とする。
第52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(例)

運航基準	作成要領												
<p style="text-align: center;">平成 年 月 日 ○○○○株式会社</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">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、○○航路の船舶の運航に関する基準を明確にし、もって航海の安全を確保することを目的とする。</p> <p style="text-align: center;">第2章 運航の可否判断</p>	<p>波高、風速、視界等について航路毎に定めること。ただし、同一航路の使用船舶に差異があるときは、必要に応じて船舶ごとに定めること。</p>												
<p>(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。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">気象・海象 港名</th> <th style="text-align: center;">風速</th> <th style="text-align: center;">波高</th> <th style="text-align: center;">視程</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">○○港、○○港 及び○○港</td> <td style="text-align: center;">m/s以上</td> <td style="text-align: center;">m以上</td> <td style="text-align: center;">m以下</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">○○港</td> <td style="text-align: center;">m/s以上</td> <td style="text-align: center;">m以上</td> <td style="text-align: center;">m以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>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</p>	気象・海象 港名	風速	波高	視程	○○港、○○港 及び○○港	m/s以上	m以上	m以下	○○港	m/s以上	m以上	m以下	<p>第2章関係</p> <p>1 運航を中止すべき条件数値のうち、風速、波高に関する条件数値は、過去に運航を中止したとき及び難航したとき(船舶の動揺により車両固縛装置が破損したとき、旅客の歩行が極めて困難となったときを含む)の気象・海象を参考として定めること。なお、条件数値は、船舶の大きさ、喫航性、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。</p> <p>2 運航を中止すべき条件数値のうち、視程に関する条件数値は、大別した航路ごとにこれを統一的に定めることが望ましいため、下表(P.132参照)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と。</p> <p>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、「○○港」を適宜「地点名」若しくは「岸壁名」とする。</p> <p>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。)</p> <p>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。</p>
気象・海象 港名	風速	波高	視程										
○○港、○○港 及び○○港	m/s以上	m以上	m以下										
○○港	m/s以上	m以上	m以下										

止しなければならぬ。

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。

(例1)(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旅客の船内における歩行が著しく困難となるおそれがあり、又は搭載貨物、搭載車両の移動、転倒等の事故が発生するおそれがあると認めるときは、基準航行を中止し、減速、適宜の変針、基準経路の変更その他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
m/s以上 (船首尾方向 の風を除く)	波高 m以上 又はうねり 階級 以上	横揺れ 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、目的港への航行の継続を中止し、反転、避泊又は臨時寄港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。

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、当直体制の強化及びレーダの有効利用を図るとともにその時の状況に適した安全な速度とし、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 m以下

(例2)(基準航行の可否判断)

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○m以下となつたときは、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。

風速	m/s以上	波高	m 以上
----	-------	----	------

1 (例1)は、「極短」以外の航路の場合の規定例である。

2 「客」の場合には第1項を次のように規定する。

「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。」

3 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。

4 港内のみ航行するもの等においては、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。

5 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。

6 (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。)

(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。

気象・海象 港名	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

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条のほか次に次のとおり第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。

気象・海象 岸壁名	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っては、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。

(運航の可否判断等の記録)

第4条の2 運航管理者及び船長は、運航の可否判断、運航中止の措置及び協議の内容を〇〇〇に記録するものとする。運航中止基準に達した又は達するおそれがあった場合における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 船長は、運航管理者と協議して次の配置を定めおくものとする。変更する場合も同様とする。

- (1) 出入港配置
  - (2) 通常航海当直配置
  - (3) 狭視界航海当直配置
  - (4) 荒天航海当直配置
  - (5) 狭水道航行配置
- (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。

- 1 「通」の場合は次のように規定することができる。

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条のほか次に次のとおり第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。

気象・海象 岸壁名	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っては、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。

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。

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おくものとする。」とする。

- 1 「通」の場合は次のように規定することができる。

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の参考にするものとする。

- (1) 起点、終点及び寄港地の位置並びにこれら相互間の距離
- (2) 航行経路(針路、変針点、基準経路の名称等)
- (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)
- (4) 船長が甲板上の指揮をとるべき狭水道等の区間
- (5) 通航船舶、漁船等により、通常、船舶がふくそうする海域
- (6) 船長が(副)運航管理者と連絡をとるべき地点
- (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
- (8) その他航行の安全を確保するために必要な事項

2 船長は、基準経路、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。

「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に必要な事項

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ある航行路の場合は、(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2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。

(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(第1)基準経路及び第2基準経路の2経路とする。

2 基準経路の使用基準は、次表のとおりとする。

名称	使用基準
常用(第1)基準経路	周年
第2基準経路	〇〇海域の風向が〇〜〇で風速が〇〇m/sを超えるとき

3 船長は、第2基準経路を航行しようとするときは、発航前に運航管理者にその旨連絡しなければならない。

第8条 速力基準は、次表のとおりとする。

(例)

速力区分	速力	毎分機関回転数

「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に必要な事項

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ある航行路の場合は、(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2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。

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、およびそのルートを定めて差し支えない。

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。

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

最微速	ノット	rpm
微速		
半速		
航海速度		

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ぬ。

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ければならぬ。

(特定航法)

第9条 (例)○○港の航法

(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ぬ。

(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ぬ。

(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ぬ。

(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ぬ。

(5) ○○港における入港待ち泊地及び転錨泊地は、○○錨地とする。

(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、運航管理者あて次の(2)の事項を連絡しなければならぬ。

(1) ○○地点、○○地点

(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。

(入港連絡等)

第11条 船長は、入港○○分前となったときは(○○港向け航行中○○岬に至ったときは)、運航管理者又は運航管理補助者に次の事項を連絡しなければならぬ。

(1) 入港予定時刻

(2) 運航管理者又は運航管理補助者の援助を必要とする事項

2 前項の連絡を受けた運航管理者又は運航管理補助者は、船長に次の事項を連絡

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。

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。

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。

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。

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で短時間に入港する場合



するものとする。

- (1) 着岸岸壁の使用船舶の有無
- (2) 着岸岸壁付近の停泊船舶の状況
- (3) 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)
- (4) その他操船上の参考となる事項

(連絡方法)

第12条 船長と運航管理者又は運航管理補助者との連絡は、次の方法による。

(例)

	区分	連絡先	連絡方法
(1)	通常の場合	当該船舶が航行又は停泊している地点を管理する本社又は営業所	〇〇MHz無線電話、船舶電話
(2)	緊急の場合	本社又は最寄りの営業所	緊急用無線電話、船舶電話

(機器点検)

第13条 船長は入港着岸(棧)前、棧橋手前(防波堤手前)〇〇m等入港地の状況に応じ安全な海域において、機関の後進(CPPの場合は翼角作動)、舵等の点検を実施する。一日に何度も入出港を繰り返す場合も同様である。

(記録)

第14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、その内容を〇〇〇に記録するものとする。

(3) 専用パースを有し、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。例えば専用パ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。

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。

機関の点検は、岸壁棧橋への衝突等を防止するため、行き脚を制御し、クラッチ、CPP装置等の異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。

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。

第2章 関係

航路距離	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航路上の視程	(適切な措置をとり始めるべき航路上の視程)	(入港を中止すべき港内の視程)	港内の視程
300km以上	(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度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。	(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。	(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。	(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度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。	(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度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。
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度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。	(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。	(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。	(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度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。	(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度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。
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。	(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。	(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。	(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。	(入港を中止すべき港内の視程) 300m以上の数値を定めるものとする。

※本設定基準に基づき船首見張員、船橋見張員及びレーダ監視員の配置を規定する場合は、それらが確実に実施されるようあわせて「狭視界時出入港部署表」を作成させること。  
 ※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航又は河川、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思わ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、航海速度が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航路上の視程	機関の停止等抜本的措置をとり始めるべき特定海域の指定	港内の視程	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。	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 //	800m //
高速艇	500m //	300m //	500m //	300m //	500m //	500m //

## 作業基準(例)

作業基準	作成要領																														
<p style="text-align: center;">平成 年 月 日 〇〇〇〇株式会社</p> <p style="text-align: center;">目次</p> <p>第1章 目的</p> <p>第2章 作業体制</p> <p>第3章 危険物等の取扱い</p> <p>第4章 乗下船作業</p> <p>第5章 旅客の遵守事項等の周知</p> <p style="text-align: center;">第1章 目的</p> <p>(目的)</p> <p>第1条 この基準は、安全管理規程に基づき、〇〇航路の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。</p> <p style="text-align: center;">第2章 作業体制</p> <p>(作業体制)</p> <p>第2条 陸上作業員及び船内作業員の配置は、次の区分による。</p> <p>(例)</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30%;">(1) 陸上作業</td> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%;"></td> </tr> <tr> <td>① 乗下船する車両の誘導</td> <td>車両誘導係</td> <td>(○人)</td> </tr> <tr> <td>② 乗下船する旅客の誘導</td> <td>旅客誘導係</td> <td>(○人)</td> </tr> <tr> <td>③ 可動橋等陸上岸壁施設の操作</td> <td>操作係</td> <td>(○人)</td> </tr> <tr> <td>④ 船舶の離着岸時の綱取り、綱放し</td> <td>綱取係</td> <td>(○人)</td> </tr> <tr> <td>⑤ 乗船待機中の車両の整理</td> <td>駐車場整理係</td> <td>(○人)</td> </tr> <tr> <td>(2) 船内作業</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>① 乗下船する車両の誘導</td> <td>車両誘導係</td> <td>(○人)</td> </tr> <tr> <td>② 乗下船する旅客の誘導</td> <td>旅客誘導係</td> <td>(○人)</td> </tr> <tr> <td>③ 固縛装置の取付、取りはずし</td> <td>固縛係</td> <td>(○人)</td> </tr> </table> <p>乗組員以外の者が、船内で作業に従事する場合は、船内作業指揮者の指揮を受けるものとする。</p> <p>陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、作業現場にあっては、腕章等の所定の</p>	(1) 陸上作業			① 乗下船する車両の誘導	車両誘導係	(○人)	② 乗下船する旅客の誘導	旅客誘導係	(○人)	③ 可動橋等陸上岸壁施設の操作	操作係	(○人)	④ 船舶の離着岸時の綱取り、綱放し	綱取係	(○人)	⑤ 乗船待機中の車両の整理	駐車場整理係	(○人)	(2) 船内作業			① 乗下船する車両の誘導	車両誘導係	(○人)	② 乗下船する旅客の誘導	旅客誘導係	(○人)	③ 固縛装置の取付、取りはずし	固縛係	(○人)	<p>(注) 業務の一部(綱取作業、旅客の誘導作業、自動車の積込み及び陸揚げ等の陸上作業等)を委託している場合は、委託業務に係る運航の管理に関する業務も安全管理規程中に明記すること。</p> <p>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。</p> <p>2 乗組員のみで船内作業を行う場合は第2項を規定する必要はない。</p> <p>3 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。</p> <p>4 「客」の場合は本条を次のように規定する。</p> <p>「第2条 運航管理者又は運航管理補助者は、陸上作業員を指揮して陸上において、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等の作業を実施する。」</p> <p>2 船長は、船内作業員を指揮して、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。」</p> <p>5 「客」の場合であって、運航管理補助者だけで陸上作業を実施している場合は上記4の第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。</p> <p>6 「客」の場合であって、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。</p> <p>「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。」</p> <p>陸上作業指揮者を置かず、運航管理補助者が直接陸上作業を指揮する場合は、条文中の「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」と読み替えるものとする。</p>
(1) 陸上作業																															
① 乗下船する車両の誘導	車両誘導係	(○人)																													
② 乗下船する旅客の誘導	旅客誘導係	(○人)																													
③ 可動橋等陸上岸壁施設の操作	操作係	(○人)																													
④ 船舶の離着岸時の綱取り、綱放し	綱取係	(○人)																													
⑤ 乗船待機中の車両の整理	駐車場整理係	(○人)																													
(2) 船内作業																															
① 乗下船する車両の誘導	車両誘導係	(○人)																													
② 乗下船する旅客の誘導	旅客誘導係	(○人)																													
③ 固縛装置の取付、取りはずし	固縛係	(○人)																													

<p>標識をつけ、その所在を明確にしておくものとする。 (陸上作業指揮者の所掌)</p> <p>第3条 陸上作業指揮者は、運航管理者又は運航管理補助者の命を受け、陸上作業員を指揮して陸上における次の作業を実施する。</p> <p>(1) 乗船待機中の旅客及び車両の整理 (2) 乗下船する旅客及び車両の誘導 (3) 船舶の離着岸時の綱取り、綱放し並びに旅客及び車両乗降用施設等の操作 (4) その他旅客及び車両の乗下船に関する作業 (船内作業指揮者の所掌)</p> <p>第4条 船内作業指揮者は、船長の命を受け、船内作業員を指揮して船舶上における次の作業を行う。</p> <p>(1) 旅客及び車両の乗下船時の誘導並びに車両の積付け (2) 船舶の離着岸時における旅客及び車両乗降用施設の使用 (3) その他旅客及び車両の乗下船に関する作業</p> <p>第3章 危険物等の取扱い</p> <p>(危険物等の取扱い)</p> <p>第5条 危険物の取扱いは、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。</p> <p>2 刀剣、銃器、兵器その他旅客の安全を害するおそれのある物品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。</p> <p>3 陸上作業指揮者又は船内作業指揮者は、旅客の手荷物及び小荷物、車両の積載貨物その他の物品が前2項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みの立会いのもとに点検し必要な措置を講ずるものとする。</p> <p>4 船長及び陸上作業指揮者は前3項の措置を講じたときは、その状況を運航管理者に報告するものとする。</p> <p>第4章 乗下船作業</p> <p>(乗船待ちの旅客及び車両の整理)</p> <p>第6条 駐車場整理係員は、乗船待ちの旅客等が船舶の離着岸作業、車両乗降用施設等の操作又は乗下船する車両により危害を受けないよう、待合所等所定の場所に整理し待機させる等安全の確保に努める。</p>	<p>1 「客」の場合は規定する必要はない。</p> <p>2 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮する場合は、見出しの「陸上作業指揮者の所掌」を「陸上作業の指揮」とし、「陸上作業指揮者は、運航管理者又は運航管理補助者の命を受け」を「運航管理補助者は」とする。</p> <p>「客」の場合は規定する必要はない。</p>
<p>1 運送約款等で危険物を運送しないこととしている場合は、第1項にその旨規定する。</p> <p>2 「客」の場合は、第3項及び第4項を次のように規定する。</p> <p>「3 陸上作業員又は船内作業員は、旅客の手荷物、小荷物その他の物品が前2項の物品に該当するおそれがあると認めるときは、運航管理者又は船長の指示を受けて運送申込みの立会いのもとに点検し、必要な措置を講ずるものとする。</p> <p>4 船長及び陸上作業員は前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。」</p> <p>3 運航管理補助者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「運航管理補助者」とする。</p>	<p>1 「客」の場合は規定する必要はない。</p> <p>2 第2項は、航路の状況、駐車場の状況等に応じて最も適当な車両の整理方法を定め、その旨規定する。</p> <p>3 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮する場合は、第3項、第4項及び第5項中</p>

<p>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。</p> <p>3 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。</p> <p>4 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。</p> <p>5 陸上作業指揮者は、車両への積載貨物の重量又は形状が大であるため、船内における積込み場所を特定し又は船内において再固縛を施す等考慮する必要があると認められるときは、その旨を船内作業指揮者に連絡する。</p> <p>(乗船準備作業)</p>	<p>「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。</p>
<p>第7条 陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、旅客の乗船及び車両の積込み作業に関し十分な打合せを行い、各作業員に乗船作業開始時刻を周知する。原則として、旅客については離岸〇〇分前、車両については離岸〇〇分前から乗船作業を開始する。</p> <p>2 乗船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。</p> <p>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。</p> <p>(旅客の乗船)</p>	<p>1 「客」の場合は規定する必要はない。</p> <p>2 運航管理補助者が直接陸上作業を指揮する場合は、本条中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。</p>
<p>(例1)</p> <p>第8条 陸上作業指揮者は、船内作業指揮者の乗船開始の合図を受けた後、陸上の旅客係員に旅客の乗船を開始するよう指示する。(第2項以下は共通)</p> <p>(例2)</p> <p>第8条 陸上作業指揮者は、船内作業指揮者の乗船開始の合図を受けた後、車両の積込みに先立って陸上の旅客係員に旅客の乗船を開始するよう指示する。</p> <p>2 陸上の旅客係員は、旅客を乗船口に誘導する。</p> <p>3 船内の旅客係員は、旅客を乗船口から船内へ誘導する。</p> <p>4 陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、乗船旅客数(無料幼児を含む。)を把握し、旅客定員を超えていないことを確認する。</p>	<p>1 (例1)は、旅客と車両の乗降口が異なり、かつ、両者の通行が平面上で交差しない場合の規定例である。</p> <p>2 (例2)は、乗降口が同一個所又は旅客と車両の通行が平面上で交差する場合の規定例である。</p> <p>3 「客」の場合は次のように規定する。</p> <p>「(乗船作業)</p> <p>第〇条 旅客の乗船は、原則として離岸〇分前とする。</p> <p>2 離岸〇分前になったときは、船内作業員は舷門を開放し、陸上作業員に旅客の乗船を開始するよう合図する。</p> <p>3 陸上作業員は旅客を乗船口に誘導する。</p> <p>4 陸上作業員及び船内作業員は、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、それぞれ運航管理補助者及び船長に乗船旅客数を報告する。」</p> <p>4 「客」の場合であって運航管理補助者だけで陸上作業を実施している場合は、上記</p>

<p>(車両の積込み)</p> <p>第9条 陸上作業指揮者は、船内作業指揮者の積込み開始の合図を受けた後、陸上の車両誘導係員に車両の積込みを開始するよう指示する。</p> <p>2 陸上の車両誘導係員は、車両を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。</p> <p>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。</p> <p>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。 (自動車の積付け等)</p> <p>第10条 自動車の積付けは、次のとおりとする。</p> <p>(1) 自動車の負担重量を平均するよう搭載すること。</p> <p>(2) 自動車列の両側に幅60cm以上の通路を船首尾方向に設けること。</p> <p>(3) 船首尾両端を除き、横方向に幅1m以上の通路を1条以上設けること。</p> <p>2船内車両誘導係員は、車両の積付けの際次の措置を講ずる。</p> <p>(1) 運転者に対して、エンジンを止め、灯火装置、ラジオ等電路系統のすべてのスイッチを切り、サイドブレーキを引くように明確に指示すること。</p> <p>(2) 前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の作業を認めるものとする。</p>	<p>3第○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。</p> <p>「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。」</p> <p>5 「客」の場合であって、乗組員だけで離着岸等を実施している場合は、上記3第○条第2項全文を「離岸○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。</p>
	<p>1 「客」の場合は規定する必要はない。</p> <p>2 運航管理者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「運航管理補助者」とする。</p>
<p>第10条 自動車の積付けは、次のとおりとする。</p> <p>(1) 自動車の負担重量を平均するよう搭載すること。</p> <p>(2) 自動車列の両側に幅60cm以上の通路を船首尾方向に設けること。</p> <p>(3) 船首尾両端を除き、横方向に幅1m以上の通路を1条以上設けること。</p> <p>2船内車両誘導係員は、車両の積付けの際次の措置を講ずる。</p> <p>(1) 運転者に対して、エンジンを止め、灯火装置、ラジオ等電路系統のすべてのスイッチを切り、サイドブレーキを引くように明確に指示すること。</p> <p>(2) 前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の作業を認めるものとする。</p>	<p>1 「客」の場合は規定する必要はない。</p> <p>2 第1項(2)及び(3)自動車渡船構造基準の規定である。</p> <p>3 危険物を搭載しないこととしている場合は、第2項(2)を次のように規定して差し支えない。</p> <p>「前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でその作業を認めること。」</p> <p>4 危険物積載車を搭載せず、かつ、短距離航路等の場合でミキサー車、保冷車又は家畜等積載車に関する作業、監視等の必要が全くない場合は第2項を次のように規定する。</p> <p>「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に指示する。」</p>

<p>(車止め及び固縛装置取付作業)</p> <p>第11条 固縛係員は、すべての自動車について車止めを施す。</p> <p>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について増強、固縛装置の取付け、オーバーラッピングの実施等を指示する。</p> <p>(例)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>気象・海象</th> <th>車種</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)</td> <td>船首方向からの風速〇〇m/s以上又は船横方向からの風速〇〇m/s以上 (船首方向からの波高〇m以上又は船横方向からの波高〇m以上)</td> <td>トラック、特殊自動車等の大型自動車及び危険物積載車</td> </tr> <tr> <td>(2)</td> <td>船首方向からの風速〇〇m/s以上又は船横方向からの風速〇〇m/s以上 (船首方向からの波高〇m以上又は船横方向からの波高〇m以上)</td> <td>全車両</td> </tr> </tbody> </table>		気象・海象	車種	(1)	船首方向からの風速〇〇m/s以上又は船横方向からの風速〇〇m/s以上 (船首方向からの波高〇m以上又は船横方向からの波高〇m以上)	トラック、特殊自動車等の大型自動車及び危険物積載車	(2)	船首方向からの風速〇〇m/s以上又は船横方向からの風速〇〇m/s以上 (船首方向からの波高〇m以上又は船横方向からの波高〇m以上)	全車両	<p>1 「客」の場合は規定する必要はない。</p> <p>2 第1項は必ず規定する。</p> <p>3 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。</p> <p>4 危険物積載車を運送しない場合は「及び危険物積載車」を削除する。</p>	<p>1 「客」の場合は規定する必要はない。</p> <p>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「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。</p> <p>3 第3項( )内の事項がない場合は「(第10条に・・・を除く。)」を削除する。</p> <p>4 第10条第2項第2号の措置をとる必要のない航路の場合は、第5項を次のように規定する。</p> <p>「船内作業指揮者は、前各項の作業が完了したときは、速やかに乗船旅客数及び搭載車両数を船長に報告する。」</p>
	気象・海象	車種										
(1)	船首方向からの風速〇〇m/s以上又は船横方向からの風速〇〇m/s以上 (船首方向からの波高〇m以上又は船横方向からの波高〇m以上)	トラック、特殊自動車等の大型自動車及び危険物積載車										
(2)	船首方向からの風速〇〇m/s以上又は船横方向からの風速〇〇m/s以上 (船首方向からの波高〇m以上又は船横方向からの波高〇m以上)	全車両										
<p>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。(離岸準備作業)</p> <p>第12条 陸上作業指揮者は、旅客の乗船及び搭載予定車両の積み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。</p> <p>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。</p> <p>3 船内作業指揮者は、車両の積み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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(1) 乗船旅客数及び搭載車両数</p> <p>(2) 第10条第2項第2号の措置をした場合は、その状況(車種、人員等)</p> <p>(離岸作業)</p>	<p>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。</p> <p>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「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。</p>											

<p>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。</p> <p>(着岸作業)</p> <p>第14条 陸上作業指揮者は、船舶の着岸時刻〇〇分前までに綱取りその他の作業に必要な作業員を配置する。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(係留中の保安)</p> <p>第15条 船長及び運航管理者又は運航管理補助者は、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。</p> <p>(下船準備作業)</p> <p>第16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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(旅客の下船)</p> <p>(例1)</p> <p>第17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。</p> <p>(例2)</p>	<p>3 「客」の場合で、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。</p> <p>「第〇条 運航管理補助者は、離岸時刻〇分前になったらときは、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。」</p> <p>4 「客」の場合で、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。</p> <p>「第〇条 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。」</p> <p>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「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。</p> <p>2 「客」の場合で、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。)</p> <p>「第〇条 運航管理補助者は、着岸時刻〇分前になったら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。」</p> <p>3 「客」の場合で、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。</p> <p>「客」の場合は、「及び車両」を削除し、「ランプウェイ」を「タラップ」、又は「歩み板」とする。</p> <p>1 「客」の場合は規定する必要はない。</p> <p>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第2項中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。</p>
<p>1 (例1)は、旅客と車両の乗降口が異なり、かつ、両者の通行が平面上で交差しない場合の規定例である。</p> <p>2 (例2)は、乗降口が同一個所又は旅客と車両の通行が平面上で交差する場合の規定例である。</p>	



<p>第17条 船内の旅客係員は、船内作業指揮者の指揮を受け、車両の下船が完了したことを確認した後、旅客を誘導して下船させる。</p> <p>(車両の陸揚げ)</p> <p>第18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。</p> <p>(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。</p> <p>(2) 航送旅客は、車両甲板では禁煙を厳守すること。</p> <p>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。</p> <p>3 陸上作業指揮者は、ランブ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、通行止めをとり、船内作業指揮者に陸揚げの合図をする。</p> <p>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。</p> <p>5 船内車両誘導係員は、車両をランブウェイ上に停止させることのないように誘導する。</p> <p>6 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ブ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。</p> <p>(下船の終了)</p> <p>第19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。</p> <p>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又は運航管理補助者及び船長に報告する。</p> <p>(車両の積み込み等の中止)</p> <p>第20条 船内作業指揮者及び陸上作業指揮者は、気象・海象の変化その他の理由により、車両の積み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</p>	<p>3 「客」の場合は次のように規定する。</p> <p>(下船作業)</p> <p>第○条 船長は、船体が完全に着岸したことを確認したときは、その旨陸上作業員及び船内作業員に合図する。</p> <p>2 船内作業員は、陸上作業員と協力してタラップを架設し、架設完了を確認した後、旅客を誘導して下船させ、下船完了後、舷門を閉鎖し、船長に報告する。」</p> <p>4 「客」の場合で、運航管理補助者だけで陸上作業を実施している場合は、上記3第○条中「陸上作業員」を「運航管理補助者」とする。</p> <p>5 「客」の場合で乗組員だけで離着岸等を実施している場合は、上記3の第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。</p> <p>1 「客」の場合は規定する必要はない。</p> <p>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第3項及び第6項中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」とする。</p>
<p>第19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。</p> <p>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又は運航管理補助者及び船長に報告する。</p> <p>(車両の積み込み等の中止)</p> <p>第20条 船内作業指揮者及び陸上作業指揮者は、気象・海象の変化その他の理由により、車両の積み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</p>	<p>1 「客」の場合は規定する必要はない。</p> <p>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第1項中「陸上作業指揮者」を「運航管理補助者」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又は運航管理補助者及び」を削除する。</p>
<p>第20条 船内作業指揮者及び陸上作業指揮者は、気象・海象の変化その他の理由により、車両の積み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</p>	<p>1 「客」の場合は規定する必要はない。</p> <p>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第1項中「陸上作業指揮</p>

<p>船長にその旨通報する。</p> <p>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、運営管理者又は運営管理補助者と協議して作業を中止するかどうかを決定する。</p> <p>3 船長は、作業の中止又は継続を決定したときは、直ちに船内作業指揮者及び陸上作業指揮者にその旨を指示する。</p>	<p>者」を「運営管理補助者」とし、第3項中「及び陸上作業指揮者」を削除する。</p>
<p>第5章 旅客の遵守事項等の周知</p> <p>(乗船待ち旅客に対する遵守事項等の周知)</p> <p>第 21 条 運営管理者は、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。</p> <p>(遵守事項等の掲示例)</p> <p>(1) 旅客及び車両は、乗下船時、係員の誘導に従うこと。</p> <p>(2) 車両は、乗下船時、徐行すること。</p> <p>(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。</p> <p>(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)。</p> <p>(5) 車両甲板における喫煙その他火気の取扱いを禁止されていること。</p> <p>(6) 車両甲板は、航行中、立入りが禁止されること。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>「客」の場合は次のように規定する。</p> <p>「運営管理者又は運営管理補助者は、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。</p> <p>(1) 旅客は乗下船時及び船内においては係員の誘導に従うこと。</p> <p>(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。</p> <p>(3) その他旅客の安全に関して旅客に周知すべき事項。」</p>
<p>第 22 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。</p> <p>い。</p> <p>(1) 旅客の禁止事項</p> <p>(2) 救命胴衣の格納場所及び着用方法</p> <p>(3) 非常の際の避難要領(非常信号、避難経路等)</p> <p>(4) 病気、盗難等が発生した場合の乗組員への通報</p> <p>(5) 高速航行中におけるシートベルトの着用</p> <p>(6) その他旅客の遵守すべき事項</p> <p>(例)</p> <p>① 下船及び非常の際には、係員の指示に従うこと。</p> <p>② 航海中、許可なく車両区域に立入らないこと。</p> <p>③ 下船の際は、係員の指示に従って車両区域に入ること。</p>	<p>1 「客」の場合は「(6) その他旅客の遵守すべき事項」を「(6) 下船及び非常の際には係員の指示に従うこと。」とする。</p> <p>2 シートベルト設置対象船舶以外の船舶の場合は、(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。</p>
<p>第 23 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。</p>	<p>1 総トン数 20トン以上の船舶を使用する場合は規定する必要はない。</p>

<p>ない。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(3) 気象、海象の悪化等、利用者の安全確保のために必要と判断される場合は、救命胴衣を着用させること。</p>	<p>2 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。(3.に掲げる場合を除く。)</p> <p>3 総トン数20トン未満の船舶を使用し、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を営む場合は、第23条を以下のとおりとする(ただし、屋根のみで周囲が開放される等旅客の転落の危険性が高い船舶にあっては、①を適用すること。)。なお、救命クッションを備えない場合は、(3)を削除する。</p> <p>① 船室を有しない船舶の場合 (旅客に対する救命胴衣の着用に関する指示)</p> <p>第23条 船長は、救命胴衣の着用に関し、以下の措置を講じなければならない。</p> <p>(1) 旅客には、常時、救命胴衣の着用を徹底すること。</p> <p>(2) 12歳未満の児童には、適切な小児用の小型船舶用救命胴衣を備え、その着用を徹底すること。</p> <p>(3) 救命クッションと旅客の身体をつなぐ短いひもを設ける等転落等の際に救命クッションが旅客の身体から離れることを防止する措置を講じるとともに、使用方法の徹底を図ること。</p> <p>② 船室を有する船舶の場合 (旅客に対する救命胴衣の着用に関する指示)</p> <p>第23条 船長は、救命胴衣の着用に関し、以下の措置を講じなければならない。</p> <p>(1) 旅客には、船室内にいる場合を除き、常時、救命胴衣の着用を徹底すること。ただし、気象、水象の悪化等、利用者の安全確保のために必要と判断される場合は、救命胴衣を着用させること。</p> <p>(2) 12歳未満の児童には、適切な小児用の小型船舶用救命胴衣を備え、その着用を徹底すること。</p> <p>(3) 救命クッションと旅客の身体をつなぐ短いひもを設ける等転落等の際に救命クッションが旅客の身体から離れることを防止する措置を講じるとともに、使用方法の徹底を図ること。</p>
--	---

## 事故処理基準(例)

事故処理基準	作成要領
<p style="text-align: center;">平成 年 月 日 〇〇〇〇株式会社</p> <p style="text-align: center;">目次</p> <p style="text-align: center;">第1章 総則</p> <p style="text-align: center;">第2章 事故等発生時の通報</p> <p style="text-align: center;">第3章 事故の処理等</p> <p style="text-align: center;">第1章 総則</p> <p>(目的)</p> <p>第1条 この基準は、安全管理規程に基づき、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)</p> <p>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)の事象(以下「インシデント」という。)をいう。</p> <p>(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。)</p> <p>(2) 衝突、乗揚げ、火災、浸水、漂流、行方不明、機関停止等重大な機関故障又はその他の救助を必要とする船舶の海難事故</p> <p>(3) 航路の障害、港湾施設の損傷又は荒天等による運航の阻害</p> <p>(4) 強取(乗っ取り)、殺人、傷害又は暴行・脅迫等の不法行為による運航の阻害</p> <p>(5) 前記(1)～(3)の事象に至るおそれの大きかった事象 (軽微な事故への準用)</p> <p>第3条 本事故処理基準は、必要に応じ、前条に定める事故以外の当社の運航中の船舶に係る事故に準用するものとする。</p>	<p>1 (例)に準拠した内容を規定すること。</p> <p>2 (5)の具体例</p> <p>(例)入港地向け通常航行中、濃霧となり視界が急激に悪化したところ自船の位置を見失い、レーダーにより航行中、自船前方約20mに突然、防波堤を認めため、機関を後進一杯に転じたところ、防波堤まで数10cmのところまで停止したため、衝突をまぬがれた。</p> <p>(例)に準拠した内容を規定すること。</p>

第2章 事故等発生時の通報

(非常連絡)

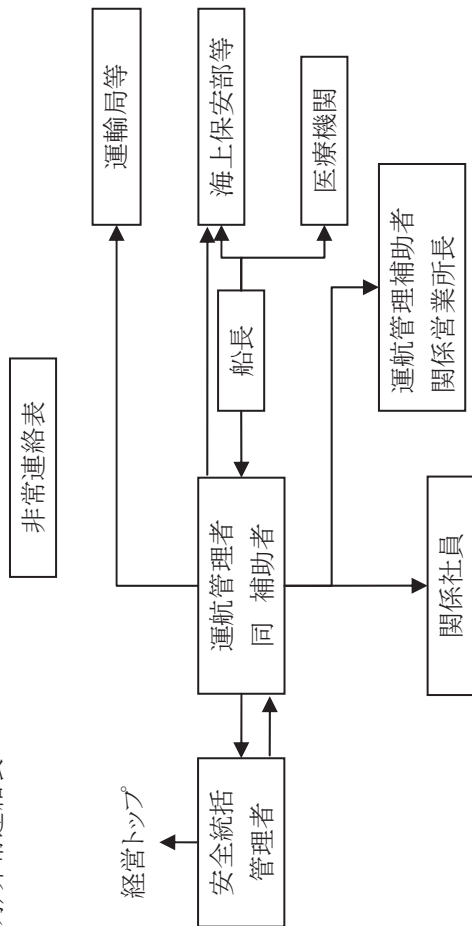
第4条 船長は、事故の状況を運航管理者に報告する場合は速報を旨とし、判明したもものから逐次追報することにより次条の項目を網羅するよう心がけなければならない。

2 船長の海上保安官署等への連絡は、初動時は「118番」による。以後、別表「官公署連絡表」により最寄りの海上保安官署等に行うものとする。

3 運航管理者は事故が発生したときは、速やかに、事故の状況について判明したもものから逐次電話(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ものとする。

4 非常連絡は、原則として、次表によるものとする。ただし、事故の内容によっては、運航管理者の判断で、運輸局等及び海上保安部等を除き連絡すべき範囲を限定することができる。

(例) 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

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(無線局呼出符号、VHF呼出名称、電話番号等)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。

1 本条は、事故の状況の把握及び陸上からの救助措置のために必要な事項を例示したものであり、船舶及び航路の実態に応じて規定することは差し支えない。

2 「客」の場合は車両に関する事項を削除する。

<p>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</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="395 1120 438 2101">事故等の種類</th> <th data-bbox="395 136 438 1120">連絡事項</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="438 1120 758 2101"> <p>a 衝突</p> </td> <td data-bbox="438 136 758 1120"> <p>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)一船舶衝突の場合 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)一船舶衝突の場合</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="758 1120 1005 2101"> <p>b 乗揚げ</p> </td> <td data-bbox="758 136 1005 1120"> <p>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)</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1005 1120 1161 2101"> <p>c 火災</p> </td> <td data-bbox="1005 136 1161 1120"> <p>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</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1161 1120 1380 2101"> <p>d 浸水</p> </td> <td data-bbox="1161 136 1380 1120"> <p>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 船体に及ぼす波浪の影響 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)</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1380 1120 1420 2101"> <p>e 強取、殺人傷害、</p> </td> <td data-bbox="1380 136 1420 1120"> <p>① 事件の種類</p> </td> </tr> </tbody> </table>	事故等の種類	連絡事項	<p>a 衝突</p>	<p>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)一船舶衝突の場合 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)一船舶衝突の場合</p>	<p>b 乗揚げ</p>	<p>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)</p>	<p>c 火災</p>	<p>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</p>	<p>d 浸水</p>	<p>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 船体に及ぼす波浪の影響 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)</p>	<p>e 強取、殺人傷害、</p>	<p>① 事件の種類</p>
事故等の種類		連絡事項											
<p>a 衝突</p>	<p>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)一船舶衝突の場合 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)一船舶衝突の場合</p>												
<p>b 乗揚げ</p>	<p>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)</p>												
<p>c 火災</p>	<p>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</p>												
<p>d 浸水</p>	<p>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 船体に及ぼす波浪の影響 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)</p>												
<p>e 強取、殺人傷害、</p>	<p>① 事件の種類</p>												

<p>暴行等の不法行為</p>	<p>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 被害者の人数、氏名等 ⑤ 被害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</p>	
<p>f 人身事故 (行方不明を除く)</p>	<p>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</p>	
<p>g 旅客、乗組員等の 行方不明</p>	<p>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</p>	
<p>h その他の事故</p>	<p>① 事故の状況 ② 事故の原因 ③ 措置状況</p>	
<p>i インシデント</p>	<p>① インシデントの状況 ② インシデントの原因 ③ 措置状況</p>	
<p>第3章 事故の処理等 (船長のとるべき措置)</p>		
<p>第6条 事故が発生したときに、旅客の安全、船体、車両の保全のために船長が講ずべき必要な措置はおおむね次のとおりである。</p> <p>(1) 海難事故の場合</p> <p>① 損傷状況の把握及び事故局限の可否の検討 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</p> <p>(2) 不法事件の場合</p> <p>① 被害者に対する早急な救護 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、中止を求めた不法行為者への説得</p> <p>1 本条は船舶に事故が発生した場合に船長が執るべき措置を列記したものであり、具体的な事故処理要領は、別途「救難マニュアル」等に定めておく必要がある。</p> <p>2 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。</p>		

<p>(運航管理者のとるべき措置)</p> <p>第7条 運航管理者は、通常連絡、入港連絡等の船長からの連絡が異常に遅延している場合又は連絡なしに入港が異常に遅延している場合は、遅滞なく船舶の動静把握のために必要な措置を講じなければならない。</p> <p>2 運航管理者は、前項の措置を講じたにもかかわらず船舶の動静を把握できないときは、直ちに関係海上保安官署等に連絡するとともに第4条(非常連絡)に従って関係者に通報しなければならない。</p> <p>3 事故の発生を知ったとき又は船舶の動静が把握できないときに運航管理者がとるべき必要な措置はおおむね次のとおりである。</p> <p>(1) 事故の実態把握及び救難に必要な情報の収集及び分析</p> <p>(2) 海上保安官署への救助要請</p> <p>(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</p> <p>(4) 必要人員の派遣及び必要物資の補給等</p> <p>(5) 船長に対する必要事項の連絡及び助言</p> <p>(6) 医師、病院、宿舍の手配等の旅客の救護のための措置</p> <p>(7) 乗船客の氏名の確認及びその連絡先への通知</p> <p>(事故処理組織)</p>	<p>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に必要な措置を講じなければならない。」</p> <p>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。</p> <p>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。</p>															
<p>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。</p> <p>(例) 事故処理組織表</p> <table border="1" data-bbox="845 1120 1418 2101"> <thead> <tr> <th>経営トップ</th> <th>総指揮</th> <th>職務</th> </tr> </thead> <tbody> <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> <td></td> </tr> <tr> <td>救難対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ 〃 ○○○○</td> <td>事故の実態の把握、事故関係情報の収集、船舶及び関係機関との連絡、救難の実施、その他救難に必要な事項に関すること。</td> <td></td> </tr> <tr> <td>旅客対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ 〃 ○○○○</td> <td>旅客及び被災者の把握、被災者の救護、欠航便の旅客処理その他旅客(車両)対策に関すること。</td> <td></td> </tr> <tr> <td>庶務対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ 〃 ○○○○</td> <td>被災者の近親者への連絡及び世話、報道関係者の応待(発表を除く。)、救援関係物資の調達・補給、その他庶務に関すること。</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(医療救護の連絡等)</p>	経営トップ	総指揮	職務	安全統括管理者、運航管理者	総指揮補佐又は総指揮		救難対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ 〃 ○○○○	事故の実態の把握、事故関係情報の収集、船舶及び関係機関との連絡、救難の実施、その他救難に必要な事項に関すること。		旅客対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ 〃 ○○○○	旅客及び被災者の把握、被災者の救護、欠航便の旅客処理その他旅客(車両)対策に関すること。		庶務対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ 〃 ○○○○	被災者の近親者への連絡及び世話、報道関係者の応待(発表を除く。)、救援関係物資の調達・補給、その他庶務に関すること。		<p>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。</p> <p>2 非常対策本部を設置して事故の処理に当たるときは一般航路用の事故処理基準(例)を参照して定める。</p> <p>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。」</p> <p>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。</p>
経営トップ	総指揮	職務														
安全統括管理者、運航管理者	総指揮補佐又は総指揮															
救難対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ 〃 ○○○○	事故の実態の把握、事故関係情報の収集、船舶及び関係機関との連絡、救難の実施、その他救難に必要な事項に関すること。															
旅客対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ 〃 ○○○○	旅客及び被災者の把握、被災者の救護、欠航便の旅客処理その他旅客(車両)対策に関すること。															
庶務対策班 班長 ○○○○ 班員 ○○○○ 〃 ○○○○	被災者の近親者への連絡及び世話、報道関係者の応待(発表を除く。)、救援関係物資の調達・補給、その他庶務に関すること。															



<p>第9条 船長及び運航管理者は、船内に医療救護を必要とする事態が発生したときは、乗船者に医師がいる場合は、乗船者に医師がいる場合はその医師の協力を要請することとし、不在の場合は別表「医療機関連絡表」により最寄りの医師と連絡をとり、その指示のもとに適切な措置を講じなければならない。</p> <p>(現場の保存)</p> <p>第10条 船長及び運航管理者は、事故の処理後関係海上保安官署等と連絡をとりつつ、運航に支障のない限り事故の原因の調査を行うとともに、事件の捜査の対象となる場所及び物品の保存に努めなければならない。</p> <p>(事故調査委員会)</p> <p>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。</p> <p>(例) 事故調査委員会</p> <table border="1" data-bbox="746 1541 938 2098"> <thead> <tr> <th>委員長</th> <th>経営トップ</th> <th>職名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>副委員長</td> <td>安全統括管理者、運航管理者</td> <td></td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>海務担当者 営業担当者 関係運航管理補助者</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	委員長	経営トップ	職名	副委員長	安全統括管理者、運航管理者		委員	海務担当者 営業担当者 関係運航管理補助者		<p>1 無線設備がない場合は次のように規定する。</p> <p>「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。」</p> <p>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。</p> <p>1 上記第9条関係2と同様に規定する。</p> <p>2 「河」の場合は、「関係海上保安官署等」を「警察署等」とする。</p> <p>1 表は例示であり、自社の組織に応じて定める。</p> <p>2 運航管理規程において、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。</p>
委員長	経営トップ	職名								
副委員長	安全統括管理者、運航管理者									
委員	海務担当者 営業担当者 関係運航管理補助者									