

運 航 基 準

令和4年4月1日

青函フェリー株式会社

目 次

第1章 目的

第1条 目的

第2章 運航の可否判断

第2条 発航の可否判断

第3条 基準航路の可否判断等

第4条 入港・運航等の可否判断

第3章 船舶の航行

第5条 航海当直配置等

第6条 運航基準図等

第7条 基準経路

第8条 速力基準等

第9条 船長が甲板上の指揮をとるべき海域等

第10条 特定港法

第11条 通常連絡等

第12条 連絡方法

第13条 曳船の使用基準

第14条 機器点検

第15条 記録

別表1	航海当直配置表
別表2	運航基準図
別表3	運航基準図（連絡地点）
別表4	速力基準
別表5	特定航法
	別図1
	別図2

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、函館～青森航路の船舶の運航に関する基準を明確にし、もって航海の安全を確保することを目的とする。

第2章 運航の可否判断

(発航の可否判断)

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

ただし、第5条に定める狭視界出入港部署配置とし、かつ、港内における基準速力を減じて航行する場合は、視程400m以上に達すれば発航できるものとする。なお、函館港においては以上の措置の外に先導船の配置を行った場合には、視程300m以上に達すれば発航できるものとする。

港名 \ 気象・海象	風速	波高	視程
函館港・青森港	1.8m/s以上	1.5m以上	500m以下

2 船長は、青森港及び函館港の発航前において、次の入港予定地港内の気象・海象に関する情報を確認し、既に第4条に定める当該港の入港中止の条件に達しており、かつ、入港時までにはその回復の見込みがないと認めるときは、発航を中止しなければならない。

3 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、次に掲げる条件に達するおそれがあるときは、発航を中止しなければならない。

風速2.5m/s以上	波高5m以上
------------	--------

4 船長は、発航前において、当該発航港に近接した海域における視程に関する情報を確認し、それぞれ次に掲げる条件に達していることが観測され又は達するおそれがあると認めるときは、発航を中止しなければならない。

発航港 \ 海域及び視程	発航港に近接した海域	視程
函館港 青森港	防波堤と港界線に囲まれた海域	200m以下

5 船長は、前3項の規定に基づき発航の中止を決定したときは、旅客の下船、保船措置その他の適切な措置をとらなければならない。

(基準航行の可否判断等)

第3条 船長は、基準航行を継続した場合、船体の動揺等により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は、次に掲げるとおりである。

風速 2.3m/s以上 (船首尾方向の風を除く)	波浪 波高4m以上又はうねり
--------------------------------	-------------------

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、避泊の措置をとらなければならない。ただし、基準経路の変更により目的港への安全な航行の継続が可能と判断されるときは、この限りでない。

風速2.5m/s以上	波高5m以上
------------	--------

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

視程500m以下

(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、その他の適切な措置をとらなければならない。

ただし、第5条に定める狭視界出入港部署配置とし、かつ、港内における基準速力を減じて航行する場合

は、視程400m以上に達すれば入港できるものとする。なお、函館港においては以上の措置の外に先導船の配置を行った場合には、視程300m以上に達すれば入港できるものとする。

港名	気象・海象	風速	波高	視程
函館港・青森港		18m/s以上	1.5m以上	500m以下

(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、運航中止の措置及び協議の内容を航海日誌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。短い航路における運航の可否判断について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ておくものとする。変更する場合も同様である。

(航海当直配置表は別表1の通りとする)

- (1) 出入港配置
- (2) 狭視界出入港配置
- (3) 通常航海当直配置
- (4) 狭視界航海当直配置
- (5) 荒天航海当直配置

(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。

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(別表2)の分図、別表等を作成して運航の参考に資するものとする。

- (1) 起点、終点の位置並びにこれらの相互間の距離
- (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、終点の発着時刻並びに主要地点通過時刻)
- (4) 通航船舶、漁船等により、通常、船舶がふくそうする海域
- (5) 船長が(副)運航管理者と連絡をとるべき地点……運航基準図(別表3)
- (6) 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、第2条第3項の近接海域、避險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。

(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基準航路を周年経路とする。

2 船長は、気象・海象等の状況により、基準経路以外の経路を航行しようとするときは、事前に運航管理者と協議しなければならない。ただし、緊急の場合等であって事前に協議できないときは、速やかに変更後の経路を運航管理者に連絡するものとする。

3 運航管理者は、前項の協議又は連絡を受けたときは、当該経路の安全性について十分検討し、必要な助言又は援助を与えるものとする。

(速力基準等)

第8条 速力基準は、別表4のとおりとする。

2 船長は、速力基準表を船橋内及び機関室の操作する位置から見易い場所に掲示しなければならない。

3 船長は、旋回性能、惰力等を記載した操縦性能表を船橋に備え付けておかななければならない。

(船長が甲板上の指揮をとるべき海域等)

第9条 船長は、法令に定めるとき及び次に掲げる海域を航行するときは、甲板にあつて自ら船舶を指揮しなければならない。

- (1) 青森港入出港
- (2) 函館港入出港
- (3) 荒天時航海
- (4) 狭視界時航海
- (5) その他必要と認める時

(特定航法)

第10条 各船舶の航法は別表5「五社会所属船舶相互の行船に関する申し合わせ事項」により航行しなければならない。

(通常及び入港連絡等)

第11条 船長は、基準経路上の次の(1)の地点を通過したときは、当該地点を管理する本社又は支店の(副)運航管理者あて次の(2)の事項を連絡しなければならない。

- (1) 連絡地点
 - ① 函館発、青森着便……平館平行地点
 - ② 青森発、函館着便……大間崎と矢越を結ぶ地点
- (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 入港予定時刻
 - ⑤ 曳船希望の有無、その他(副)運航管理者の援助を必要とする事項
 - ⑥ その他運行管理上必要と認める事項

2 前項の連絡を受けた(副)運航管理者は、船長に次の事項を連絡するものとし、必要と認める事項については引き続き連絡するものとする。

- (1) 着岸岸壁の指定
- (2) 着岸岸壁の使用船舶の有無
- (3) 着岸岸壁付近の停泊船舶及び航行船舶の状況
- (4) 岸壁付近の風向、風速、視程、波浪(風浪、うねりの方向、波高)及び潮流(流向、流速)
- (5) 曳船の準備状況その他操船上の参考となる事項

3 (副)運航管理者は、航行に関する安全情報等船長に連絡すべき事項を生じたときは、その都度速やかに連絡するものとする。

(連絡方法)

第12条 船長と(副)運航管理者の連絡は、次の方法による。

	区 分	連 絡 先	連 絡 方 法
(1)	通常の場合	支 店	船 舶 電 話
(2)	緊急の場合	本社又は支店	船 舶 電 話

(曳船の使用基準)

第13条 (副)運航管理者は、船舶の出入港時、岸壁付近の風速を確認し、次表の風速に達しているとき又は達するおそれがあると認めるときは、船長と協議のうえ、あらかじめ次表の曳船を手配するものとするが、実際の使用については、船長の判断による。

港名	風 速	曳 船
函館港	約15m/s以上	2,000馬力以上 1隻
青森港	約15m/s以上	1,600馬力以上 1隻

(機器点検)

第14条 船長は、栈橋手前800m付近の安全な海域において、機関の後進(CPPの場合は翼角作動)、舵等の点検を実施する。これは、短い航路において、一日に何度も入出港を繰り返す場合も同様である。

(記録)

第15条 船長及び運航管理者は、基準航路の変更、曳船の使用に関して協議を行った場合は、その内容を航海日誌等に記録するものとする。曳船使用基準に達した又は達するおそれがあった場合における曳船の不使用については、判断理由を記載すること。