

名古屋・仙台・苫小牧航路並びに伊勢湾及び仙台湾周遊航路

運 航 基 準

平成 18 年 10 月 1 日

太平洋フェリー株式会社

目 次

第 1 章	目 的・・・・・・・・・・ 1
第 2 章	運航の可否判断・・・・・・・・ 1
第 3 章	船舶の航行・・・・・・・・・・ 3

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、名古屋・仙台・苫小牧航路並びに伊勢湾・仙台湾周遊航路における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。

港名 \ 気象・海象	風 速	波 高	視 程
名 古 屋 港	16m/S以上	1.5m以上	1,000m以下
仙 台 港 苫 小 牧 港	18m/S以上	1.5m以上	1,000m以下

2 前項にかかわらず、次の各号による場合は、発航できるものとする。

(1) 仙台港及び苫小牧港において視程 500m 以上で、第 5 条に定める狭視界出入港配置又は先導のための船舶の配備を行う場合。

(2) 苫小牧港において視程 300m 以上で、第 5 条に定める狭視界出入港配置に加えて先導のための船舶の配備を行う場合。

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、次に掲げる条件の一に達するおそれがあると認めるときは、発航を中止しなければならない

風 速 25m/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。

海域及び視程 発航港	発航港に近接した海域	視 程
名古屋港	伊勢湾	500m以下
苫小牧港	苫小牧港西防波堤先端から2マイルの半径で囲まれた海域。ただし、防波堤内第2区を除く。	300m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、旅客の退船、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になるおそれがあり、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	波 浪
20m/s以上(船首尾方向の風を除く。)	波 高 4m以上

- 3 船長は、航行中、周囲の気象・海象(視程を除く。)が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地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 25m/S以上	波 高 5m以上
-------------	----------

- 4 船長は、航行中、周囲の視程が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ー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	1,000m以下
-----	----------

- 5 船長は、次に掲げる海域を航行中、周囲の視程が次に掲げる条件に達したと認めるときは、目的港への航行の継続を中止し、停止又は航路外錨泊の措置をとらな

ればならない。ただし、圧流による座礁、他船との接近、衝突等の危険を避けるためやむを得ない場合は、この限りではない

風 速	視 程
伊良湖水道(伊勢湾第2号灯浮標から 伊勢湾第3号灯浮標まで)	5 0 0m以下

(入港の可否判断)

第 4 条 船長は、入港予定地港内の気象・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、航路変更その他の適切な措置をとらなければならない。

港名 \ 気象・海象	風 速	波 高	視 程
名古屋港	16m／S以上	1. 5m以上	1, 000m以下
仙台港 苫小牧港	18m／S以上	1. 5m以上	1, 000m以下

2 前項に関わらず、次の各号による場合は入港できるものとする。

(1) 仙台港及び苫小牧港において視程5 0 0 m以上で、第5条に定める狭視界出入港配置又は先導のための船舶の配備を行う場合。

(2) 苫小牧港において視程3 0 0 m以上で、第5条に定める狭視界出入港配置に加えて先導のための船舶の配備を行う場合。

(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運航管理記録簿、及び航海日誌等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。

第 3 章 船 舶 の 航 行

(航海当直配置等)

第 5 条 部署配置は次のとおりとする。

(1) 通常出入港配置表 <いしかり、きそ、きたかみ>

部 署	配 置
船 橋	船長、三航士、甲板手

船	首	一航士、甲板長、甲板手、甲板員
船	尾	二航士、甲板手、甲板員、三機士又は操機長

(2) 狭視界時出入港配置表 <いしかり、きそ、きたかみ>

部	署	配	置
船	橋	船長、三航士、甲板手	
船	首	一航士、甲板長、甲板手、甲板員	
船	尾	二航士、甲板手、甲板員、三機士又は操機長	
1. 二航士は、出航時においては、離岸後適當時期まで船尾配置に就いたのち昇橋し、レーダーによる見張りを行う。 また、入港時は、接岸前の適當時期までレーダーによる見張りを行なったのち船尾配置に就く。 2. 先導船との連絡は、三航士が行う。			

(3) 通常航海当直配置表 <いしかり、きそ、きたかみ>

時	間	配	置
0 0 0 0	～ 0 4 0 0	二航士、甲板手	
0 4 0 0	～ 0 8 0 0	一航士、甲板手	
0 8 0 0	～ 1 2 0 0	三航士、甲板手	
1 2 0 0	～ 1 6 0 0	二航士、甲板手	
1 6 0 0	～ 2 0 0 0	一航士、甲板手	
2 0 0 0	～ 2 4 0 0	三航士、甲板手	

(4) 狭視界時航海当直配置表

部	署	配	置
船	橋	船長、当直航海士、甲板手又は甲板員	
船	首	一航士、甲板手又は甲板員	
状況に応じ船長の判断により適宜変更することができる。			

(5) 荒天航海当直配置表

部	署	配	置
船	橋	船長、当直航海士、当直甲板手、甲板手又は甲板員	
状況に応じ船長の判断により適宜変更することができる。			

(6) 狭水道航行配置表

部	署	配	置
船	橋	船長、当直航海士、当直甲板手、甲板手又は甲板員	
船	首	一航士、甲板長、甲板手又は甲板員	
状況に応じ船長の判断により適宜変更することができる。			

(運航基準図等)

第 6 条 運航基準図は、別図第 1－1～別図第 1－9 のとおりとする。

- 2 船長は、基準航路、第 2 条第 4 項の近接海域、第 3 条第 5 項の海域、避険線その他必要と認める事項を常用海図に記入して航海の参考に資するものである。
- 3 航行経路付近に存在する浅瀬險礁等は、別紙第 1 のとおりである。
- 4 通航船舶、漁船等により、通常船舶が輻輳する海域は、別図第 2 のとおりである。

(基準経路)

第 7 条 基準経路は、別表第 1－1～別表第 4 に記載のとおりである。

- 2 仙台、苫小牧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
第 一 基 準 経 路	8月16日から5月14日まで
第 二 基 準 経 路	5月15日から8月15日まで

- 3 伊勢湾周遊基準経路の使用基準は、出港 1 時間前に名古屋港海上交通センターと連絡をとり管制状況及び出入港船等の把握をし、基本的に第一基準経路を選択するものとし、それによれない場合は、第二基準経路を選択するものとする。
- 4 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、緊急の場合であって、次前に協議できないときは、すみ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。
- 5 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、別表第 5 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付けておかなければならない。

(船長が甲板上の指揮をとるべき海域等)

第 9 条 船長は、次の各号に掲げる場合は、甲板にあつて自ら船舶を指揮しなければならない。

- (1) 港を出入する場合又は転係する場合
- (2) 狭あいな水路を航行する場合
- (3) 輻輳した船舶の間を航行する場合

なお、船舶の輻輳が予想される海域は、次のとおりとする。(別図第 2 参照)

- イ 伊良湖水道付近
- ロ 神子元島付近
- ハ 野島埼付近
- ニ 犬吠埼付近
- ホ 金華山付近
- ヘ 鯨ヶ埼付近
- ト 尻屋埼付近

(4) 夜間接岸航行する場合

(5) 視界不良の場合

(6) 荒天の場合

(7) 他と重要な信号をする場合

(8) 前各号に掲げるもののほか、自船に危険のおそれがあると認める場合

(特定航法)

第10条 特定航法（港内の航行経路及び注意事項）は次のとおりとする。

(1) 名古屋港の出入港経路

① 入港の場合は、伊良湖水道通過後、名古屋港海上交通センターと事前に連絡を取り、管制状況及び出入港船等の把握をしたうえで適切な航路を選択する。

② 出港の場合は、出港1時間前に名古屋港海上交通センターと連絡を取り管制状況及び出入港船等の把握をしたうえで適切な航路を選択する。但し、運航基準は、別紙第2（名古屋港における運航基準について）によるものとする。

(2) 船長は、寄港各港を航行するに当たっては、次の事項に十分留意しなければならない。

イ 港内を航行するにあたっては、航路にそって航行し、他の船舶と行き違うときは右側を航行すること。

ロ 航路内においては、安全にかわり行く場合を除き他の船舶の追越をおこなわないこと。

ハ 港内に入るに当たっては、港内の状況について副運航管理者と連絡を密にし離着岸船等について十分注意して航行すること。

ニ 港内においては減速し、港内における適度の速力とすること。

ホ 港長公示及び通達等を遵守すること。

(3) 伊良湖水道航路を航行するに当たっては、事前に伊勢湾海上交通センターと連絡を取り、余裕を持って運航する。

(通常連絡等)

第11条 船長は、毎朝07:00時及び基準経路上の次の(1)の地点を通過時30分以上の遅延又は早着となった場合は、運航管理者又は当該地点を管理する営業所の副運航管理者宛、次の(2)事項を連絡しなければならない。

(1) 連絡地点

- イ 御前埼灯台を正横に望む地点に達したとき。
- ロ 野島埼灯台を正横に望む地点に達したとき。
- ハ 犬吠埼灯台を正横に望む地点に達したとき。
- ニ 塩屋埼灯台を正横に望む地点に達したとき。
- ホ 綾里埼灯台を正横に望む地点に達したとき。
- ヘ 陸中黒埼灯台を正横に望む地点に達したとき。
- ト 尻屋埼灯台を正横に望む地点に達したとき。

(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 副運航管理者は、運航に関する安全情報等船長に連絡すべき事項が生じたときは、その都度すみ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	当該船舶が航行又は停泊している地点を管理する支店又は営業所	衛星船舶電話 携帯電話 デジタルMCA無線機
(2)	緊急の場合	本社又は最寄の支店又は営業所	衛星船舶電話 携帯電話 デジタルMCA無線機 VHF (海上保安庁海岸局経由)

(避泊地の選定等)

第13条 運航管理者は、船長と協力して選定した次の避泊地について海図をはじめ、係留施設、港湾工事の状況、漁具の設置状況、気象・海象のデータ等の資料を収集し、船舶その他必要な箇所に備え付けておくものとする。

- (1) 伊 勢 湾
- (2) 東 京 湾
- (3) 石 巻 湾
- (4) 陸 奥 湾
- (5) 内 浦 湾

- 2 船長は、気象・海象の悪化により避泊する必要があると認める場合は、風向、波浪の方向等を考慮して前項の避泊地のいずれかを選定するものとする。ただし、船長の判断により当時の気象・海象、他船の停泊状況等を考慮のうえ、さらに適当と判断される場所を選定することは差し支えない。
- 3 副運航管理者は、船長から避泊地の選定に関し避泊地の気象・海象、他船の停泊状況等の情報を求められた場合は、すみやかに適切な情報の提供を行なうものとする。
- 4 船長は、避泊後直ちに停泊位置、停泊方法、付近の気象・海象、他船の停泊状況等を副運航管理者に連絡し、その後2時間毎に付近の気象・海象、他船の停泊状況を副運航管理者に連絡しなければならない。
- 5 前項の連絡が副運航管理者になされた場合は、当該副運航管理者は、直ちに当該船舶の船長からの連絡事項を運航管理者に連絡しなければならない。

(入港連絡等)

第14条 船長は、入港2時間前になったときは、副運航管理者に次の事項を引続き連絡するものとする。

- (1) 入港予定時刻
- (2) 曳船使用の希望の有無、その他副運航管理者の援助を必要とする事項
- 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

(曳船の使用基準)

第15条 曳船の使用基準は、原則として下記の通りとするが、船長はあらかじめ副運航管理者より港内の風向、風速及び岸壁等の状態を確認し、曳船の可否、隻数等を決定し、副運航管理者に通知する。

これに応じて副運航管理者は曳船の手配をする。

(名古屋港)

- | | | |
|-------------|--------------|----------|
| (イ) いしかり・きそ | 風速 10 m/s 以上 | 大型曳船 1 隻 |
| (ロ) きたかみ | 風速 8 m/s 以上 | 大型曳船 1 隻 |

(仙台港)

- | | | |
|-------------|--------------|----------|
| (イ) いしかり・きそ | 風速 10 m/s 以上 | 大型曳船 1 隻 |
| (ロ) きたかみ | 風速 8 m/s 以上 | 大型曳船 1 隻 |

(苫小牧港)

(イ) いしかり・きそ 風速 10 m/s 以上 大型曳船 1 隻

(ロ) きたかみ 風速 8 m/s 以上 大型曳船 1 隻

但し、上記風速は船首尾方向に対し、正横方向成分とする

(機器点検)

第 16 条 船長は、入港前（防波堤 1000 m～2000 m 手前）、安全な海域において C P P 装置の翼角作動確認、舵等の点検を実施する。ただし、短い航路において、一日に何度も入出港を繰り返す場合は初回入港時のみでよい。

(記録)

第 17 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及び運航管理記録簿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。