運 航 基 準

名鉄海上観光船株式会社

第１章　目的

（目的）

第1条　この基準は、安全管理規定に基づき各航路の船舶の運航に関する基準を明確にすることにより、航海の安全を確保することを目的とする。

第２章　運行の中止

（発航の中止）

第2条　船長は、発航地港内の気象・海象が次に掲げる条件の一つ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。

◆高速船の場合

気象・海象 港名	風速（m/s）	波高（m）	視程（m）
師 崎 港	16 以上	1.0 以上	500 以下
河 和 港			
篠 島 港			
伊 良 湖 港			
日間賀島西・東港			
佐久島西・東港			
名 古 屋 港			
四 日 市 港			
鳥 羽 港			
吉良宮崎港			

◆カーフェリーの場合

気象・海象 港 名	風速（m/s）	波高（m）	視程（m）
師 崎 港	16 以上	1.0 以上	500 以下
篠 島 港			
日間賀島北港			

2　船長は、発航まえにおいて、航行中に遭遇する気象・海象（視程を除く）が次に掲げる条件に達する恐れがあるときは、発航を中止しなければならない。

気象・海象 船　種	風速（m/s）	波高（m）
高　速　船	18　以上	1.5　以上
カーフェリー	18　以上	1.5　以上

3　船長は、発航前において、当該発航港に接近した海域における視程が次の条件に達していることが観測された、又は、達する恐れがあると認められるときは、発航を中止しなければならない。

発　航　港	海　域	船　種	視　程（m）
名 古 屋 港	名古屋港から伊勢湾灯標に至る海域	高速船	500　以下
鳥　羽　港	鳥羽港から菅島水道小築見島に至る海域	高速船	500　以下

4　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、その他適切な措置を講じなければならない。

（基準航行の中止）

第3条　　船長は、基準経路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恐れがあり、又は、搭載貨物、搭載車両の移動・転倒等の事故が発生する恐れがあると認められるときは、基準経路航行を中止し、減速、適宜の変針、基準航路の変更その他の適切な措置を講じなければならない。

2　前項に掲げる事態が発生する恐れがある気象・海象条件は、概ね次に掲げるとおりである。

気象・海象 船　種	風速（m/s）	波高（m）
高　速　船	18　以上	1.5　以上
カーフェリー	18　以上	1.5　以上

3　船長は、基準経路航行中において、周囲の気象・海象（視程を除く）が次に掲げる条件の一つに達する恐れがあると認められるときは、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。

気象・海象 船　種	風速（m/s）	波高（m）
高　速　船	18　以上	1.5　以上
カーフェリー	18　以上	1.5　以上

4　船長は、基準経路航行中において、周囲の視程が次に掲げる条件に達したと認められるときは、基準経路航行を中止し、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、そのときの状況に適した安全な速度を保持しながら停止、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。

気象・海象 船　種	視程（m）
高　速　船	500　以下
カーフェリー	500　以下

5　船長は、次の海域を航行中において、周囲の視程が次の条件に達したと認められるときは、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ければならない。董、圧流による座礁、他船の接触、衝突等の危険を避けるために、やむを得ないと判断される場合は、この限りではない。

船　種	海　域	視程（m）
高　速　船	師崎水道 伊良湖水道	500　以下
カーフェリー	師崎水道	500　以下

（入港の中止）

第4条　　船長は、入港予定地港内の気象・海象が次に掲げる条件の一つに達していると認められるときは、入港を中止し、適宜の海域で錨泊、抜港、臨時寄港、その他、適切な措置を講じなければならない。

船　種	港　名	風　速 （m/s）	波　高 （m）	視　程 （m）
高　速　船	師　崎　港 河　和　港 篠　島　港 伊　良　湖　港 日間賀島西・東港 佐久島西・東港 名　古　屋　港 四　日　市　港 鳥　羽　港 吉　良　宮　崎　港	18 以上	1.5 以上	500 以下
カーフェリー	師　崎　港 篠　島　港 日　間　賀　島　北　港	18 以上	1.5 以上	500 以下

第３章　船舶の航行

（航海当直配置等）

第5条　船長は、変化する状況に応じて、予め運行管理者と協議し、次の場合の船員配置を決めておくものとする。

（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
（６）　緊急時等配置

（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。また、運航管理者は、当該事項のうち、必要と認められる事項について運航基準図の分図・別表等を作成し、運航の参考に資するものとする。

（１）　起点・終点及び寄港地の位置ならびに、これらの相互間距離
（２）　航行経路（針路・変針店・基準経路の名称等）
（３）　運航船舶、漁船等により通常、船舶が輻輳する海域
（４）　船長が運行管理者または、副運行管理者と連絡をとるべき地点
（５）　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、避険線、その他必要と認められる事項を、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、常用基準経路及び第２基準経路とする。

２　基準経路の使用基準は、次のとおりとする。
・常用基準経路・・・・・周年
・第２基準経路・・・・・常用基準経路により難しいとき

３　常用基準経路により難しいときの基準は、次のとおりとする。

船　種	航　路　名	条　件
高　速　船	伊良湖　⇔　鳥羽航路 伊良湖　⇔　答志島航路	伊良湖水道付近海域の風向がSEで風速18m/sを超えるとき、又は、波高が1.5mを超えるとき

４　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を、連絡しなければならない。

５　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。但し、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。

6　運行管理者は、前項について、当該経路の安全性を十分検討し、必要な助言又は、援助を与えなければならない。

（速力基準等）

第8条　　速力基準は、別表のとおりとする。

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やすい場所に掲示しなければならない。

3　船長は、先回性能・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ければならない。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、法令で定められているとき及び、次の掲げる海域を航行するときは、甲板上にあっては自ら船舶を指揮しなければならない。

（特定航法）

第10条　　各航路における船舶の航法及び出入港航法は、次のとおりとする。

航 路 名	航 法	港 名
師 崎 ～ 師 崎	運航基準図による	師崎港・篠島港 日間賀島西・東・北港
河 和 ～ 伊良湖		師崎港・篠島港・伊良湖港 河和港・日間賀島西・東・北港
名古屋 ～ 伊良湖		名古屋港・伊良湖港 常滑港（セントレア含む）
伊良湖 ～ 鳥 羽		伊良湖港・鳥羽港
伊良湖 ～ 答志島		伊良湖港・答志島港・和具港
ラグーナ蒲郡 ～ 鳥 羽		ラグーナ蒲郡・西浦港・篠島港 日間賀島西・東港・伊良湖港 鳥羽港

（連絡方法）

第11条　　船長と副運航管理者・海上保安署との連絡は、次による。

	連 絡 先	連 絡 方 法
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営業所	63ch無線電話及び携帯電話
緊急の場合	当該船舶が航行又は停泊している地点を管理する営業所	
	名古屋海上保安部 最寄りの保安署	16ch で呼び出す又は （なごやほあん） 携帯電話で　118

(2023.04.01)