

運航基準（例）

令和 年 月 日

〇〇〇〇株式会社

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

第4章 雑則

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、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、港内の気象・海象が次に掲げる条件のいずれか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。

- (1) 風速が〇〇m/s以上の時
- (2) 波高が〇〇m以上の時
- (3) 視程が〇〇m以下の時

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、次に掲げる条件のいずれか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。

- (1) 風速が〇〇m/s以上の時
- (2) 波高が〇〇m以上の時

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、保船、避泊その他の適切な措置をとらなければならない。

(例1) (通常航行の可否判断等)

第3条 船長は、通常航行を継続した場合、船体の動揺等により積載貨物の移動、転倒等の事故が発生するおそれがあると認めるときは、減速、適宜の変針、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。

- (1) 風速が〇〇m/s以上の時（ただし、船首尾方向の風を除く。）
- (2) 波高が〇〇m以上又はうねり階級〇〇以上の時
- (3) 横揺れ〇〇度以上の時

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、次に掲げる条件のいずれか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、避泊等の措置をとらなければならない。ただし、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。

- (1) 風速が〇〇m/s以上の時
- (2) 波高が〇〇m以上の時

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、当直体制の強化、レーダワッチ等による厳格な見張り及び曳船等による先導

等、付加的に安全措置を講ず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、航路外錨泊又は経路変更の措置をとらなければならない。

・ 視程が〇〇m以下の時

(例2) (通常航行の可否判断等)

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、通常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〇〇m以下となったときは、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。

(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、第2条に掲げる条件のいずれか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その他の適切な措置をとらなければならない。

(運航の可否判断等の記録)

第5条 運航管理者及び船長は、運航の可否判断、運航中止の措置、経路の変更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6条 船長は、船舶所有者等と協議して次の配置を定め、運航管理者へ報告するものとする。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

(速力基準等)

第7条 速力基準は、次のとおりとする。

- (1) 最微速は、速力〇〇ノット、毎分機関回転数〇〇rpmとする。
- (2) 微速は、速力〇〇ノット、毎分機関回転数〇〇rpmとする。
- (3) 半速は、速力〇〇ノット、毎分機関回転数〇〇rpmとする。
- (4) 航海速力は、速力〇〇ノット、毎分機関回転数〇〇rpmとする。

2 船長は、速力基準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。

(通常連絡等)

第8条 船長は、1日に1度以上は、運航管理者あて次の事項を連絡し、運航管理者は、簡潔に記録するものとする。

- (1) 現在地
- (2) 天候、風向、風速、波浪、視程の状況
- (3) 乗組員の員数、健康状態
- (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舶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9条 船長は、入港〇〇分前までに、運航管理者に次の事項を連絡し、運航管理者は、簡潔に記録するものとする。

- (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は、(海運代理店業者を活用して)船長に次の事項を連絡するものとする。)

- (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10条 船長と運航管理者との連絡は、次の方法による。

(例)

- (1) 通常の場合は、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へ〇〇MHz無線電話又は船舶電話により連絡する。
- (2) 緊急の場合は、本社又は最寄りの営業所へ緊急用無線電話又は船舶電話により連絡する。

(機器点検)

第11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(GPPの場合は翼角作動)、舵等の点検を実施する。

第4章 雑 則

(連絡等経由)

第12条 運航管理者と船舶との間の連絡等は、必要に応じ、船舶所有者等及び海運代理店業者等を経由することができる。

(運航管理者の指揮)

第13条 運航管理者が行うべき事項は、運航管理者の指揮監督のもと運航管理補助者が行うことができる。また、運航管理者への連絡は、運航管理者の指定する運航管理補助者への連絡でも差し支えない。

航 路	航路距離 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 及びレーダー監視員の配 置又は先導のための船舶 の配備を行い、港内にお ける基準速力を減じて航 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 。	(適切な措置をとり始め るべき航行時の視程) 500m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 張員及びレーダー監視 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 力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 ーダーを有しないものに あっては、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) 200m以上の数値を定める ものとする。ただし、レ ーダーを有しないものに あっては、300m以上の数 値を定めるものとする。	
	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。	(適切な措置をとり始め るべき航行時の視程) 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。

注1： 小規模航路とは、原則として、港内、河川又は湖沼のみを航行するもの及び常時
運航している船舶が3隻以下であって船長が運航管理者を兼務することが認められ
ているものをいう。

注2： 小規模航路のうち港内通船又は河川、湖沼等における渡船等、極めて短距離の航
路を航行するものにあつては、発航及び通常の航行の中止について規定すれば足り
る。なお、この場合において、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認めら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。

第2条関係

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「港内」を「停泊地

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、「〇〇港」を適宜「地点名」若しくは「岸壁名」とする。

- 2 船舶ごとに基準を作成しても、使用する船舶全てが守るべき基準として一括して作成してもよい。（以降、第4条まで同じ。）
- 3 「河」その他極めて短距離の航路の場合（以下「極短」と略称）であって、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。

第3条関係

- 1 （例1）は、「極短」以外の航路の場合の規定例である。
- 2 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。
- 3 港内のみ航行するもの等にあつては、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。
- 4 レーダーを有しない船舶を使用するものにあつては、第4項中「及びレーダーの有効利用」を削除する。
- 5 （例2）は、「極短」の場合の規程例である（（例1）の第1項～第4項をまとめたものである。）。

第4条関係

- 1 狭水路や関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。
- 2 「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。

第5条関係

（例）のとおり規定する。

第6条関係

- 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ておくものとする。」とする。

第7条関係

- 1 一例であるので、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。

第8条関係

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。

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。

第9条関係

1 「河」の場合は規定する必要はない。

2 通信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に入港する場合

(3) 専用バースを有し、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。例えば専用バ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(2)中「運航管理者又は」を削除する。

第10条関係

1 船長と運航管理者の連絡については、通常の場合と緊急の場合に分けてその連絡先及び連絡方法を定めさせること。

2 一例であるので使用している通信設備を記載すればよい。

3 通信設備がない場合は規定する必要はない。

第11条～第13条関係

(例) のとおり規定する。