

安全管理規程

第1章 総則

(目的)

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、当社の稚内・天塩～利礼航路におけるフェリーを使用する業務（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)

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。

番号	用語	意義
(1)	安全マネジメント 態勢	経営トップにより、社内で行われる安全管理が、あるべ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
(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
(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
(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
(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
(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括責任者
(7)	運航管理員	運航管理者以外の者で船舶の運航の管理に従事する者
(8)	副運航管理者	特定の区域内にある船舶の運航の管理に関し、運航管理者を補佐し、かつ、運航管理者の職務のうち特定の職務を分掌する者
(9)	運航管理補助者	運航管理者又は副運航管理者の職務を補佐する者
(10)	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
(11)	副運航管理者代行	副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
(12)	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
(13)	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
(14)	運航計画	起終点、寄港地、航行経路、航海速力、運航回数、発着時刻、運航

		の時季等に関する計画
(15)	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
(16)	配乗計画	乗組員の編成、勤務割り等に関する計画
(17)	発航	現在の停泊場所を解らん又は抜錨して次の目的港への航海を開始すること
(18)	基準航行	基準経路を基準速力により航行すること
(19)	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の港湾区域内、港則法及び港湾法の適用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。
(20)	入港	港の区域内、港湾区域内等において、狭水路、閘門等を通航して防波堤等の内部へ進航すること
(21)	運航	「発航」、「基準経路及び基準速力による航行の継続」又は「入港（着岸）」を行うこと
(22)	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
(23)	気象・海象	風速（10 分間の平均風速）、視程（目標を認めることができる最大距離。）ただし、視程が方向によって異なる場合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）
(24)	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、航海速力、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
(25)	船舶上	船舶の舷側より内側。ただし、舷梯、歩み板、シッフランプ等船舶側から属具又は施設を架設した場合はその先端までを含む。
(26)	陸上	船舶上以外の場所。ただし陸上施設の区域内に限る。
(27)	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
(28)	陸上施設	岸壁（防舷設備を含む。）、タラップ、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
(29)	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」
(30)	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って、2 輪のもの以外のもの

（運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準）

第 3 条 この規程の実施を図るため、運航基準、作業基準、事故処理基準を定める。

- 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。
- 3 旅客の乗下船、車両の積込み、積付け及び陸揚げ、船舶の離着岸等に係る作業方法、危険物等の取扱い、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。
- 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。

第2章 経営トップの責務

（経営トップの主体的関与）

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、当社全体の安全マネジメント態勢を適切に運営する。

- (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
- (2) 安全方針の設定
- (3) 安全重点施策の策定及び確実な実行
- (4) 重大な事故等に対する確実な対応
- (5) 安全マネジメント態勢を確立し、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
- (6) 安全マネジメント態勢の見直し

（経営トップの責務）

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。

- 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。

（安全方針）

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。

- 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。
 - (1) 関係法令及び社内規程の遵守と安全最優先の原則
 - (2) 安全マネジメント態勢の継続的改善
- 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。
- 4 安全方針は、必要に応じて見直しを行う。

（安全重点施策）

第7条 安全方針に沿って、具体的な施策を実施するため、安全重点施策を策定し実施する。

- 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。

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。

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。

第3章 安全管理の組織

(安全管理の組織)

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員を置く。

(1) 稚内本社	安全統括管理者	1人
	運航管理者	1人
	副運航管理者	若干人
	運航管理補助者	若干人
(2) 鴛泊代理店	副運航管理者	若干人
	運航管理補助者	若干人
(3) 沓形代理店	副運航管理者	若干人
	運航管理補助者	若干人
(4) 香深代理店	副運航管理者	若干人
	運航管理補助者	若干人

2 本社及び各事務所の管理する区域は、次のとおりとする。

(1) 稚内本社	稚内・天塩～利礼航路全域
(2) 鴛泊代理店	鴛泊港内
(3) 沓形代理店	沓形港内
(4) 香深代理店	香深港内

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、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に規定する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ったと

き

- (3) 安全管理規程に違反することにより、安全統括管理者又は運航管理者がその職務を引き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

(運航管理員等の選任及び解任)

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員を選任する。

- 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員を解任する。

(運航管理者代行及び副運航管理者代行の指名)

第 13 条 運航管理者及び副運航管理者は、運航管理補助者の中から運航管理者代行又は副運航管理者代行を指名しておくものとする。

- 2 前項の場合において、運航管理者及び副運航管理者は、それぞれ 2 人以上の者を順位付して指名することができる。

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、原則として自己の勤務する事務所の管理する区域内に船舶が就航している間は、原則として事務所に勤務するものとし、当該区域内に船舶が就航している間に職場を離れるときは、当事務業所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き継いでおくものとする。ただし、引継ぎ前に運航管理者と本社の運航管理員との連絡が不能となったときは、連絡がとれるまでの間、第 13 条第 2 項の順位に従い運航管理者代行が自動的に運航管理者の職務を代行するものとする。

(副運航管理者の勤務体制)

第 16 条 副運航管理者は、自己の勤務する事務所の管理する区域内に船舶が就航している間は、原則として事務所に勤務するものとし、当該区域内に船舶が就航している間に職場を離れるときは、当事務所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 副運航管理者は、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、あらかじめ副運航管理者代行にその職務を引き継いでおくものと

する。ただし、引継ぎ前に副運航管理者と運航管理補助者との連絡が不能となったときは、連絡がとれるまでの間、第 13 条第 2 項の順位に従い運航管理補助者が自動的に副運航管理者の職務を代行するものとする。

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。

（運航管理者の職務及び権限）

第 18 条 運航管理者の職務及び権限は、次のとおりとする。

- (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、船舶の運航の管理その他の輸送の安全の確保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の確保を図ること。
- (2) 船舶の運航全般に関し、船長と協力して輸送の安全を確保すること。
- (3) 運航管理員及び陸上作業員を指揮監督すること。

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。

（副運航管理者の職務）

第 19 条 副運航管理者は、自己の勤務する事務所の管理する区域内にある船舶の運航の管理に関して、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分担する。

- (1) 気象・海象に関する情報、旅客数及び車両数、港内事情その他船舶の運航の管理のために必要な情報の収集並びに船長への伝達
- (2) 運航基準図の作成又は改定のための資料の収集
- (3) 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
- (4) 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
- (5) 陸上施設の点検及び整備
- (6) 旅客等が遵守すべき事項等の周知

(運航管理補助者の職務)

第 20 条 運航管理補助者は、運航管理員の中から運航管理者及び副運航管理者が指名するものとし、運航管理者又は副運航管理者を補佐するほか、運航管理者又は副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。

第 7 章 安全管理規程の変更

(安全管理規程の変更)

第 21 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、遅滞なく規程の変更を発議しなければならない。

2 安全統括管理者又は運航管理者は、前項の発議をしようとするときは、船長の意見を十分に聴取しなければならない。

3 経営トップは、第 1 項の発議があったときは、関係部（課）の責任者の意見を参考として規程の変更を決定する。

第 8 章 運航計画、配船計画及び配乗計画

(運航計画及び配船計画の作成及び改定)

第 22 条 運航計画又は配船計画を作成又は改定する場合は、稚内本社（海務部）が原案を作成し、運航管理者の安全上の同意を得て、経営トップが決定する。

2 稚内本社（海務部）は、前項の計画、作成若しくは改定が決定された場合は運航管理者に通報しなければならない。

3 運航管理者は、第 1 項の同意に際しては、次の事項についてその安全性を検討するものとする。

- (1) 使用船舶の構造、設備及び性能
- (2) 陸上施設の構造、設備及び性能
- (3) 使用船舶と陸上施設の適合性
- (4) 使用港の港勢並びに航路の自然的性質及び交通状況
- (5) 運航ダイヤ
- (6) その他輸送の安全の確保上必要と認める事項

(配乗計画の作成及び改定)

第 23 条 配乗計画を作成又は改定する場合は、稚内本社（海務部）が原案を作成し、運航管理者の安全上の同意を得て、稚内本社社長が決定する。

2 稚内本社は、前項の計画が決定された場合は運航管理者に通報しなければならない。

3 稚内本社の運航管理者は、第 1 項の同意に際しては、次の事項についてその安全性を検討するものとする。

- (1) 法定乗組員並びに法定乗組員以外の乗組員及び予備員であって、教育訓練を受け

た者が適正に確保されていること。

(2) 航路に関する気象・海象、地形、障害物、交通事情等に精通した船舶職員が乗組むこととなっていること。

(3) その他輸送の安全の確保上必要と認める事項

(運航計画、配船計画及び配乗計画の臨時変更)

第 24 条 運航計画又は配船計画を臨時に変更する必要がある場合は、稚内本社（海務部）が原案を作成し、運航管理者の安全上の同意を得て稚内本社社長が決定する。配乗計画を臨時に変更しようとする場合も、稚内本社（海務部）が同様の措置を講じたのち、稚内本社社長が決定する。

2 稚内本社（海務部）が、前項の計画が決定された場合は運航管理者に通報しなければならない。

3 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、運航管理者及び船長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。

第 9 章 運航の可否判断

(運航の可否判断)

第 25 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。

2 船長は、運航中止に係る判断を行うにあたって、自ら直ちに判断することが困難で詳細な検討を行う必要があると認めるときは、運航管理者と協議するものとする。

3 運航管理者は、台風等の荒天時において、船長からの求めがある場合には、第 30 条各事項の情報提供を行うとともに、必要に応じ、避航や錨泊による運航中止の措置に関する助言等適切な援助に努めるものとする。

4 第 2 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。

5 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。

6 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。

7 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。

(運航管理者の指示)

第 26 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、船長に対して運航中止を指示するとともに、安全統括管理者を経由して経営トップへ連絡しなければならない。

- 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)

第 27 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。

- 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。
- 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)

第 28 条 運航管理者は、船長から臨時寄港などの航行に関する援助の要請を受けたときは、適切な援助を行うものとする。

(運航の可否判断等の記録)

第 29 条 運航管理者及び船長は、運航中止基準に係る情報、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。

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)

第 30 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船長に連絡するものとする。

- (1) 気象・海象に関する情報
- (2) 港内事情、航路の自然的性質
- (3) 陸上施設の状況
- (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
- (5) 乗船した旅客数及び車両数
- (6) フェリーターミナルにおける乗船待ちの旅客数及び車両数
- (7) 船舶の動静
- (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)

第 31 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。

ただし (1) 及び (2) については副運航管理者への連絡をもって代えることができる。

- (1) 発航前検査を終え、出港するとき

- (2) 運航基準に定められた地点に達したとき
 - (3) 事故処理基準に定める事故が発生したとき
 - (4) 運航計画又は航行の安全に係わりを有する船体、機関その他設備等に修理又は整備を必要とする事態が生じたとき
- 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。
- (1) 気象・海象に関する情報
 - (2) 障害物（浮流物）及び鯨類の目撃に関する情報
 - (3) 海上保安官署、航行中の他の船舶より発せられる運航に関する情報等
 - (4) その他航行中の水路の状況

（運航基準図）

第 32 条 運航管理者は、運航基準図を各航路及び船舶ごと作成しなければならない。

- 2 運航管理者は、前項の運航基準図の作成に際しては、船長と十分協議するものとする。
- 3 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。

第 11 章 輸送に伴う作業の安全の確保

（作業体制）

第 33 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。

- 2 運航管理者は、陸上作業員の中から作業指揮者（以下「陸上作業指揮者」という。）を指名する。
- 3 船長は、船内作業員の中から作業指揮者（以下「船内作業指揮者」という。）を指名する。
- 4 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。
- 5 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。

（危険物等の取扱い）

第 34 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。

（旅客の乗下船等）

第 35 条 旅客の乗船及び下船、車両の積込み、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。

（車両区域の立入制限）

第 36 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、同乗

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。

- (1) 危険物積載車
- (2) 家畜等積載車（家畜その他の動物の給飼、監視を必要とする場合に限る。）
- (3) ミキサー車又は保冷車等（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。）
- (4) 救急車、消防車、警察車両その他の自動車であって、船長が、車内に運転者等がとどまる必要があると認めたもの（やむを得ないと認めるときはエンジンの作動を認めるものとする。）。

2 船長は、やむを得ず旅客（前項各号の自動車の運転者又は監視人等を除く。）を車両区域に立入らせる場合は、乗組員を立合わせるものとする。

（船内巡視）

第 37 条 船長は、法令及び作業基準に定めるところにより、旅客区域、車両甲板その他必要と認める場所を乗組員に巡視させ、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。

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っ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。

（旅客等の遵守すべき事項等の周知）

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、それぞれ陸上及び船内において、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。

（飲酒等の禁止）

第 39 条 安全統括管理者等は、アルコール検知器を用いたアルコール検査体制を構築しなければならない。

2 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及びいかなる場合も呼気 1 リットル中のアルコール濃度が 0.15 mg 以上である間、当直を実施してはならない。

3 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及びいかなる場合も呼気 1 リットル中のアルコール濃度が 0.15 mg 以上である間、当直を実施させてはならない。

第 12 章 輸送施設の点検整備

（船舶検査結果の確認）

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。

（船舶の点検整備）

第 41 条 船長は、次の設備、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。

- (1) 船体
- (2) 機関
- (3) 排水設備
- (4) 操舵設備
- (5) 係船設備
- (6) 揚錨設備
- (7) 救命設備
- (8) 消防設備
- (9) 無線設備
- (10) 脱出設備
- (11) 非常用警報装置
- (12) 照明設備
- (13) 航海用具
- (14) 乗降用設備
- (15) 放送設備
- (16) その他（衛生設備、掲示板等）

2 船長は、前項の点検中、異常を発見したときは、直ちに運航管理者に次の事項を報告（副運航管理者を経由する場合を含む。）するものとする。

- (1) 異常のある個所（次号に掲げるものを除く。）及びその状況並びにそれに対して講じた措置
- (2) 乗組員のみでは修復整備できない異常のある個所及びその状況

3 運航管理者は、前項の報告を受けたときは、直ちに、工務担当者に対し、当該状況を通報し、乗組員が行った措置に対する検討又は修復整備を求めるものとする。

（陸上施設の点検整備）

第 42 条 運航管理者は、陸上施設点検簿に基づいて毎日 1 回以上次の施設等の点検を実施するものとする。

- (1) 係留施設（防舷材、ビット、岸壁等）
- (2) 乗降用施設（人道橋、タラップ等）
- (3) 転落防止施設（遮断鎖、遮断機等）
- (4) 駐車場施設
- (5) 船客待合所（消火設備、掲示板等）

2 運航管理者は、前項の点検中異常を発見したとき（副運航管理者から異常を発見した旨の報告を受けたときを含む。）は、直ちに整備担当者に当該状況を通報し、その修復整

備を求めるものとする。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ものとする。

第 13 章 海難その他の事故の処理

（事故処理に当たっての基本的態度）

第 43 条 事故の処理に当たっては、次に掲げる基本的態度で臨むものとする。

- （1） 人命の安全の確保を最優先とすること。
- （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。
- （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。
- （4） 船長の対応措置に関する判断を尊重すること。
- （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。

（船長のとるべき措置）

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。

- 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。

（運航管理者のとるべき措置）

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とともに、安全統括管理者へ速報しなければならない。

- 2 前項の措置は、第 47 条に定める場合を除き、事故処理基準に定める事故処理組織を指揮して行うものとする。

（経営トップ及び安全統括管理者のとるべき措置）

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ない。

- 2 経営トップ及び安全統括管理者は、事故状況、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ない。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ない。

（非常対策本部）

第 47 条 経営トップは、事故の規模あるいは事故の及ぼす社会的影響が大きいため、全社の

体制でこれを処理する必要があると認めるときは、事故処理基準に定める非常対策本部を発動し、これを指揮して行うものとする。

(通信の優先処理)

第 48 条 事故関係の通信を最優先させ、迅速かつ確実に処理するための緊急専用回線を整備しなければならない。通信運用の責任者は、あらかじめ事故時の通信回線の確保及び統制のための手引きを定めておき、事故処理に際しては、速やかに通信回線の確保及び統制のために必要な措置をとらなければならない。

(関係官署への報告)

第 49 条 運航管理者は、事故の発生を知ったときは、速やかに関係官署にその概要及び事故処理の状況を報告し、必要に応じて助言を求めなければならない。

(事故調査委員会)

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。

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。

第 14 章 安全に関する教育、訓練及び内部監査等

(安全教育)

第 51 条 安全統括管理者及び運航管理者は、運航管理員、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の実施し、その周知徹底を図らなければならない。

2 運航管理者は、航路の状況、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)

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)

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事故処理に関する訓練を計画し、年 1 回以上これ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。

- 2 訓練の前後には打合せを行い、特記事項があれば経営トップへ意見具申する。

(記録)

第 54 条 運航管理者は、前 3 条の教育等を実施したときは、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)

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況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速やかに実施する。

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

第 15 章 雑則

(安全管理規程等の備付け等)

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、事故処理基準を含む。）及び運航基準図を船舶、事務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え付けておかなければならない。

- 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)

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の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。

- 2 経営トップは、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（社内 LAN 等）を用意する。
- 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係る意見等の把握に努め、その検討、実現反映状況等について社内へ周知する。
- 4 経営トップ及び安全統括管理者は、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、輸送の安全に係る情報を適時、外部に対して公表する。

附 則

操練の実施間隔等の一覧表

○ 防火操練		1 月 1 回
・ 防火扉の閉鎖、消火設備の操作 ・ 乗組員の配置		
○ 救命艇等操練	・ 救命艇の振出し又は降下及び付属品の確認 ・ 乗組員の配置	1 月 1 回
	・ 膨張式救命いかだの振出し又は降下及び付属品の確認 ・ 乗組員の配置	1 年 1 回
	・ 救命艇の進水及び操船、付属品の確認 ・ 乗組員の配置 （搭載する全てについて実施）	1 年 1 回
	・ 救命艇の機関の始動及び操作、照明装置の使用 ・ 乗組員の配置	1 月 1 回
○ 救助艇操練		1 年 1 回
・ 救助艇の進水及び操船、付属品の確認 ・ 乗組員の配置		
○ 防水操練		1 月 1 回
・ 水密扉等の閉鎖装置の操作 ・ 乗組員の配置		
○ 非常操舵操練		3 月 1 回
・ 操舵設備の非常の場合における操作等 ・ 乗組員の配置		
○ 旅客の避難のための操練		
・ 招集、避難要領等の周知 ・ 乗組員の配置		
○ 密閉区画における救助操練		2 月 1 回
○ 損傷制御操練		3 月 1 回

運航基準

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、稚内・天塩～利礼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。

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。

港名 \ 気象・海象	風 速	波 高	視 程
稚内港、鴛泊港及び 沓形港、香深港、 天塩港	15m/s 以上	1.5m 以上	500m 以下

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。

航路 \ 気象・海象	風 速	波 高
利礼航路	25m/s 以上	4.0m 以上

3 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。

▼稚内～利礼航路		
発航港 \ 海域及び視程	発航港に近接した海域	視 程
稚内港 鴛泊港 沓形港 香深港	鴛泊港から利尻水道北口に至る海域、香深港からノシャップ岬に至る海域（上り便）及び稚内港から礼文島に至る海域（下り便）稚内港の港界線から1海里までの海域	200m 以下

▼天塩～利礼航路		
発航港	海域及び視程 発航港に近接した海域	視 程
鷺泊港 杓形港 香深港 天塩港	香深港から礼文水道全域に至る海域、鷺泊・杓形港から利尻水道を経て天塩港へ至る海域(上・下便)	200m 以下

- 4 稚内・天塩～利礼航路の船長は、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及び船体動揺は、次に掲げるとおりである。

航路	気象・海象	風 速	波 高
利礼航路		20m/s 以上	3.0m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。

航路	気象・海象	風 速	波 高
利礼航路		25m/s 以上	4.0m 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。

航路	気象・海象	視 程
利礼航路		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、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。

ただし、第5条に定める狭視界入港部署配置とし、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 まで入港できるものとする。

港名	気象・海象	風 速	波 高	視 程
稚内港、鴛泊港及び 沓形港、香深港		15m/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、運航の可否判断、運航中止の措置及び協議の内容を発航前検査、航海日誌、運航状況検討記録簿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 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。

- (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
- (6) 流氷帯航海当直配置

(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、終点及び寄港地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) 船長が運航管理者及び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 稚内・天塩～利礼航路の船長は、基準経路、第2条第3項の近接海域、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時は、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、事前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、次表のとおりとする。

▼稚内・天塩～利礼航路							
区分	船名	アマポーラ宗谷		サイプリア宗谷		ボレアース宗谷	
		速 力	回転数	速 力	回転数	速 力	回転数
	航海速力	19.4	214	20.0	215	19.7	215
	全 速	18.7	206	18.0	185	18.5	198
	半 速	16.4	180	15.5	160	15.5	164
	微 速	13.0	143	13.0	135	13.4	139
	最 微 速	10.4	115	9.3	100	10.1	100

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、法令に定める海域を航行するときは、甲板にあって自ら船舶を指揮しなければならない。

(特定航法)

第 10 条 稚内港の航法

(1) 船舶は、入港しようとするときは、稚内港防波堤灯台を右に見て水路に入り、水路の右側を航行しなければならない。

(2) 船舶は、出港しようとするときは、水路の右側を航行し、稚内港防波堤灯台を左に見て通過しなければならない。

(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ない。

(4) 稚内港内は、8ノット以下に減速して航行しなければならない。

(通常連絡等)

第 11 条 船長は、運航基準図に記載の基準経路上の通常連絡地点を通過したときは、当該地点を管理する事務所の運航管理者及び副運航管理者あてに次の事項を連絡しなければならない。

(1) 定時連絡事項

① 通過地点名

② 通過時刻

- ③ 入港しようとするとき（20 分前）
 - ④ 天候、風向、風速、波浪、視程の状況
 - ⑤ その他入港予定時刻等運航管理上必要と認める事項
- 2 運航管理者及び副運航管理者は、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 船長と運航管理者及び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本社又は事務所	船舶電話、専用携帯電話 FAX
(2)	緊急の場合	本社又は最寄りの事務所	船舶電話、専用携帯電話

（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、船舶その他必要な個所に備え付けておくものとする。

▼稚内・天塩～利礼航路
(1) 稚内港 (2) 宗谷海峡 (3) 利尻島及諸分図 (4) 礼文島及諸分図 (5) 宗谷岬至小樽港 (6) 北海道西岸北部諸分図

- 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 運航管理者及び副運航管理者は、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、速やかに適切な情報の提供を行うものとする。
- 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運航管理者及び副運航管理者に連絡し、その後 1 時間毎に付近の気象・海象、他船の停泊状況等を運航管理者及び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 20 分前になったときは、運航管理者及び副運航管理者に次の事項を引き続き連絡するものとする。

(1) 入港予定時刻

(2) 運航管理者及び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運航管理者及び副運航管理者は、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) 着岸岸壁付近の停泊船舶及び航行船舶の状況

(2) 着岸岸壁付近の風向、風速、視程、波浪（風浪、うねりの方向、波高）及び潮流（流向、流速）

(3) その他操船上の参考となる事項

（機器点検）

第 15 条 船長は、入港着岸前、港口 1 マイル等入港地の状況に応じ安全な海域において、機関の後進、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。

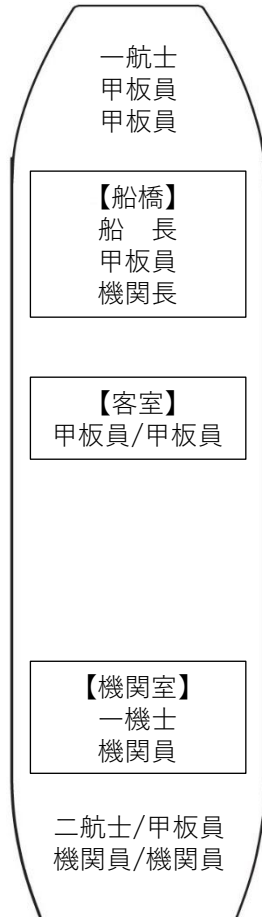
（記録）

第 16 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、その内容を運航管理日誌、航海日誌等）に記録するものとする。

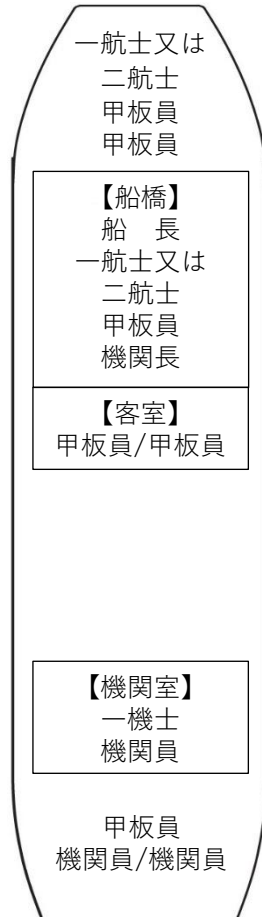
航海当直配置

【利礼航路】

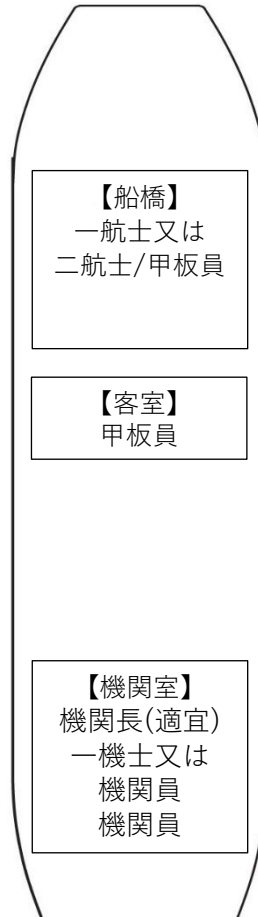
(1) 出入港配置



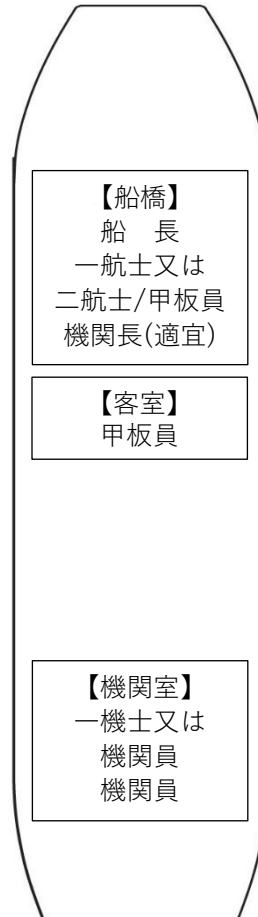
(2) 狭視界出入港配置



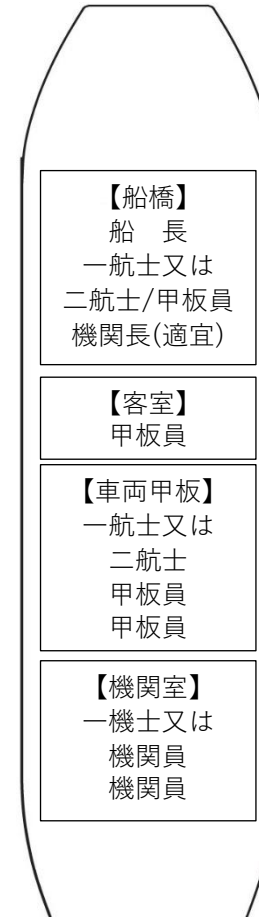
(3) 通常航海当直配置



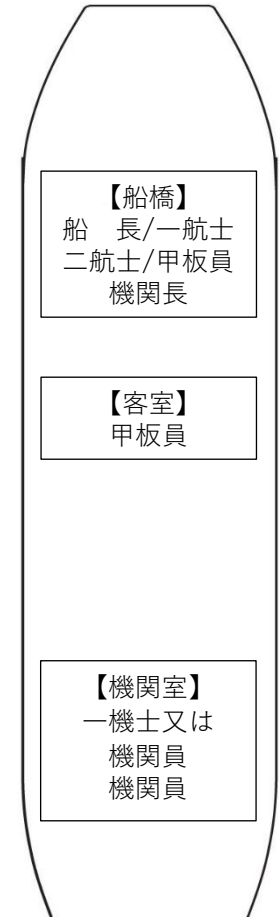
(4) 狭視界航海当直配置



(5) 荒天航海当直配置



(6) 流水帯航海当直配置



※ (3)、(4)、(5)、(6) その他当直以外の者は、可能な限り船内見張り又は巡視をする。

船内部署配置

【利礼航路】

部署別 職名	出 入 港	狭視界出入港	通 常 航 海	狭視界航海当直	荒天航海当直	流氷帯航海当直
船 長	総 指 揮（船橋）	総 指 揮（船橋）	総 指 揮	総 指 揮（船橋）	総 指 揮（船橋）	総 指 揮（船橋）
一等航海士	船首指揮（船首）	船首又は船橋 それぞれ 1 名	いずれか 1 名	いずれか 1 名	船橋又は車輛甲板 それぞれ 1 名	船 橋
二等航海士	船尾指揮（船尾）					船 橋
甲板員 A	船 首	船 首	船 橋 いずれか 1 名	船 橋 いずれか 1 名	船 橋 1 名 車輛甲板 2 名	船 橋 いずれか 1 名
甲板員 B	船 尾	船 尾				
甲板員 C	船 首	船 首				
甲板員 D	船 橋	船 橋	客 室 いずれか 1 名	客 室 いずれか 1 名	客 室 いずれか 1 名	客 室 いずれか 1 名
甲板員 E	客 室	客 室				
甲板員 F	客 室	客 室				
機 関 長	船 橋	船 橋	機 関 室(適宜)	船 橋(適宜)	船 橋(適宜)	船 橋
一等機関士	機 関 室	機 関 室	機 関 室 いずれか 2 名	機 関 室 いずれか 2 名	機 関 室 いずれか 2 名	機 関 室 いずれか 2 名
機関員 A	機 関 室	機 関 室				
機関員 B	船 尾	船 尾				
機関員 C	船 尾	船 尾				

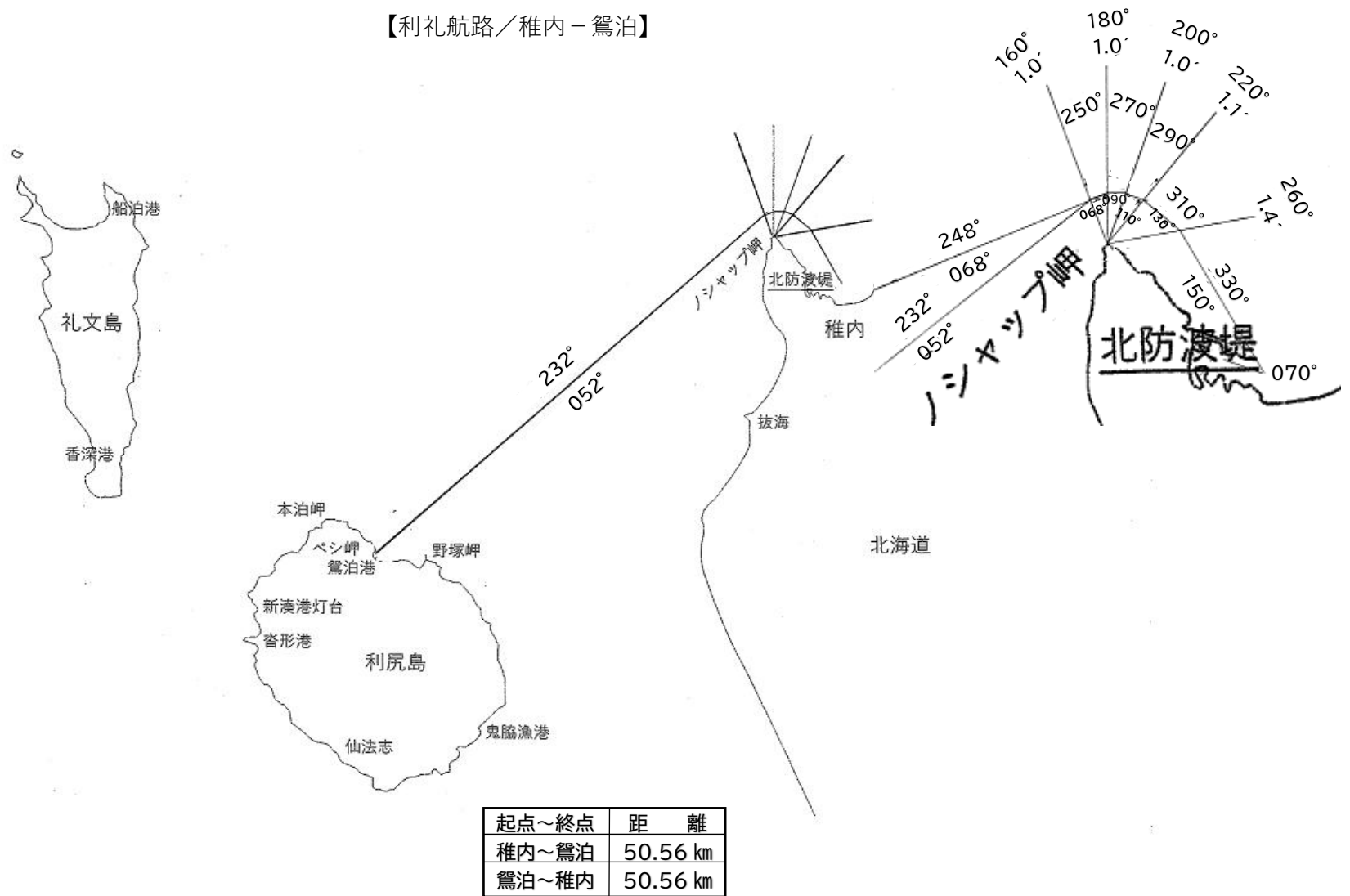
運航中止条件

【利礼航路】

条件 \ 気象・海象	風 速	波 高	条 件	視 程
発航の中止	15m/s 以上	1.5m 以上	狭視界出入港部署配置を行い、且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。	500m 以下
発航前の於いて、航行中に遭遇するおそれがあるとき	25m/s 以上	4.0m 以上	発航港に近接した海域 鵜泊港から利尻水道北口に至る海域、香深からノシャップ岬に至る海域（下り便）稚内港の港界線から 1 海里までの海域。	200m 以下
基準航行の中止	20m/s 以上	3.0m 以上		500m 以下
基準航行の中止 （反転、避泊又は臨時寄港）	25m/s 以上	4.0m 以上	状況に応じて停止、航路外錨泊又は、基準航路変更の措置をとらなければならない。	500m 以下
入港中止	15m/s 以上	1.5m 以上	狭視界出入港部署配置を行い、且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。	500m 以下

運航基準図

【利礼航路／稚内－鷺泊】



▼稚内－鴛泊（27.3mil/1h-40min）						
基準変針点			針路	区間	速力	所要時間
主要物標	方位 (度)	距離 (マイル)	下り (度)	距離 (マイル)	(ノット)	h-m (分)
稚内港			種々		種々	
稚内港北防波堤灯台	355°	0.12mil	070°	0.6mil	種々	5min
稚内港北副防波堤東灯台	303°	0.22mil	330°	0.6mil	18.5 kt	2min
ノシャップ岬	260°	1.40mil	310°	2.6mil	18.5 kt	8min
ノシャップ岬	220°	1.10mil	290°	0.9mil	18.5 kt	3min
ノシャップ岬	200°	1.00mil	270°	0.4mil	18.5 kt	2min
ノシャップ岬	180°	1.00mil	250°	0.4mil	18.5 kt	2min
ノシャップ岬	160°	1.00mil	232°	0.3mil	18.5 kt	2min
鴛泊港東防波堤東灯台	005°	0.1mil	270°	21.2mil	18.5 kt	69min
鴛泊港			種々	0.3mil	種々	7min
			計	27.3mil	計	1h-40m

▼鴛泊－稚内（27.3mil/1h-40min）						
基準変針点			針路	区間	速力	所要時間
主要物標	方位 (度)	距離 (マイル)	下り (度)	距離 (マイル)	(ノット)	h-m (分)
鴛泊港			種々		種々	
鴛泊港東防波堤東灯台	005°	0.10mil	052°	0.3mil	18.5kt	4min
ノシャップ岬	160°	1.0mil	052°	21.2mil	18.5kt	69min
ノシャップ岬	180°	1.0mil	070°	0.3mil	18.5kt	2min
ノシャップ岬	200°	1.0mil	090°	0.4mil	18.5kt	2min
ノシャップ岬	220°	1.1mil	110°	0.4mil	18.5kt	2min
ノシャップ岬	260°	1.4mil	130°	0.9mil	18.5kt	3min
稚内港北副防波堤東灯台	303°	0.22mil	150°	2.6mil	18.5kt	8min
稚内港北防波堤灯台	355°	0.12mil	290°	0.6mil	種々	2min
稚内港			種々	0.6mil	種々	8min
			計	27.3mil	計	1h-40m

※ 稚内入港時、稚内港北防波堤灯台手前 3.0 マイルに入港 20 分前通報

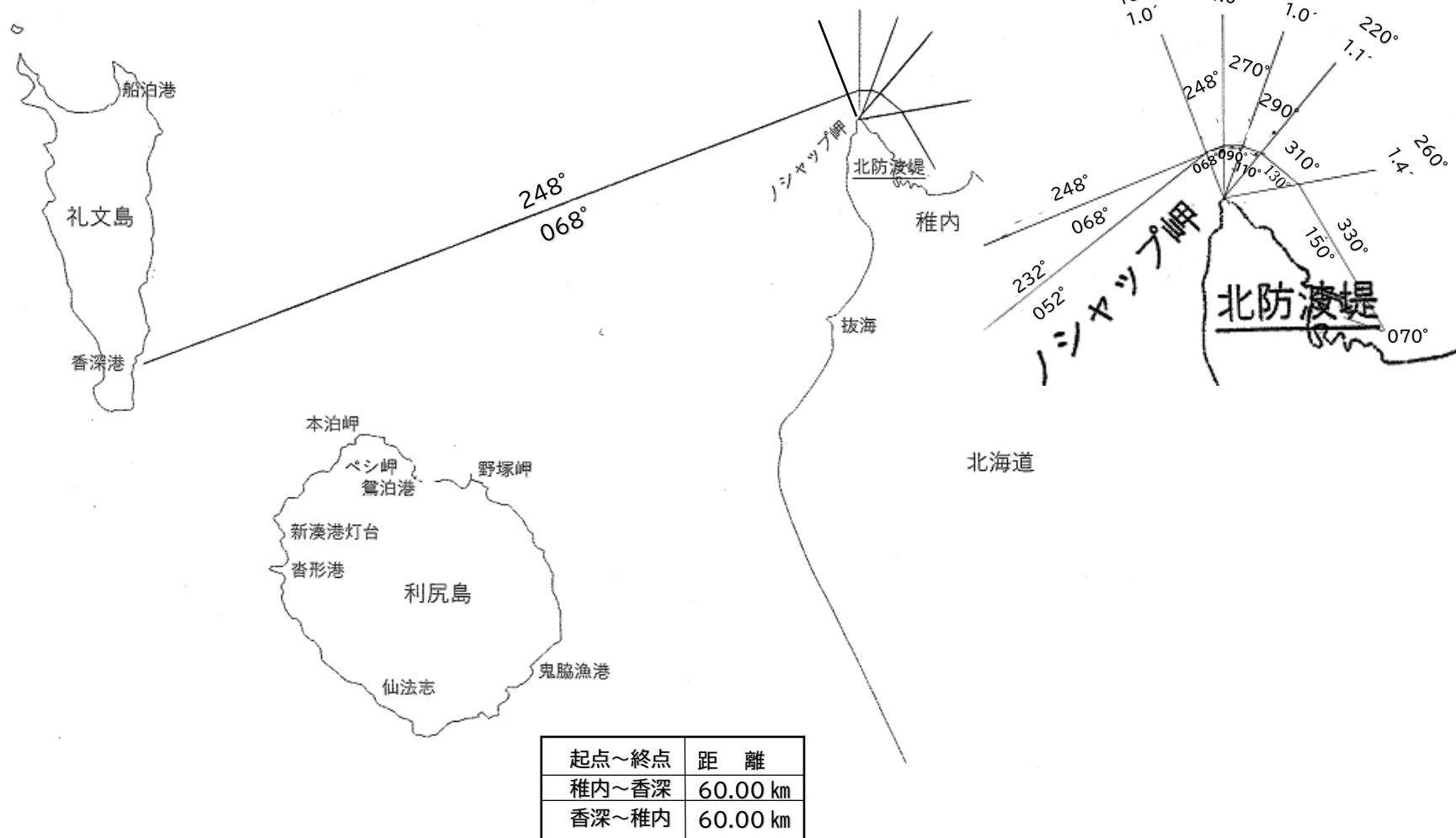
※ 鴛泊入港時、鴛泊港東外防波堤東灯台手前 4.0 マイルに入港 20 分前通報

※ 稚内－鴛泊セットコースからの中間ライン ノシャップ岬から 8 マイル

※ 稚内－鴛泊間の当社船舶の行き会う際は、目視及びレーダーで船舶の動向を把握し、双方「2 マイル手前」から基準航路を離れ、行き会い航過距離は双方「0.3 マイル以上」とする。

運航基準図

【利礼航路／稚内－香深】



▼稚内－香深（32.4mil/1h-55min）						
基準変針点			針路	区間	速力	所要時間
主要物標	方位 (度)	距離 (マイル)	下り (度)	距離 (マイル)	(ノット)	h-m (分)
稚内港			種々		種々	
稚内港北防波堤灯台	355°	0.12mil	070°	0.6mil	種々	5min
稚内港東防波堤東灯台	303°	0.22mil	330°	0.6mil	種々	2min
ノシャップ岬	260°	1.40mil	310°	2.6mil	18.5kt	8min
ノシャップ岬	220°	1.10mil	290°	0.9mil	18.5kt	3min
ノシャップ岬	200°	1.00mil	270°	0.4mil	18.5kt	2min
ノシャップ岬	180°	1.00mil	248°	0.4mil	18.5kt	2min
香深港北島堤灯台	325°	0.3mil	248°	26.4mil	18.5kt	86min
香深港			種々	0.5mil	種々	7min
			計	32.4mil	計	1h-55m

▼香深－稚内（32.4mil/1h-55min）						
基準変針点			針路	区間	速力	所要時間
主要物標	方位 (度)	距離 (マイル)	下り (度)	距離 (マイル)	(ノット)	h-m (分)
香深港			種々		種々	
香深港北島堤灯台	325°	0.30mil	068°	0.5mil	18.5kt	4min
ノシャップ岬	180°	1.00mil	068°	26.4mil	18.5kt	86min
ノシャップ岬	200°	1.00mil	090°	0.4mil	18.5kt	2min
ノシャップ岬	220°	1.10mil	110°	0.4mil	18.5kt	2min
ノシャップ岬	260°	1.40mil	130°	0.9mil	18.5kt	3min
稚内港東防波堤東灯台	303°	0.22mil	150°	2.6mil	18.5kt	8min
稚内港北防波堤灯台	355°	0.12mil	290°	0.6mil	種々	2min
稚内港			種々	0.6mil	種々	8min
			計	32.4mil	計	1h-55m

※ 稚内入港時、稚内港北防波堤灯台手前 3.0 マイルに入港 20 分前通報

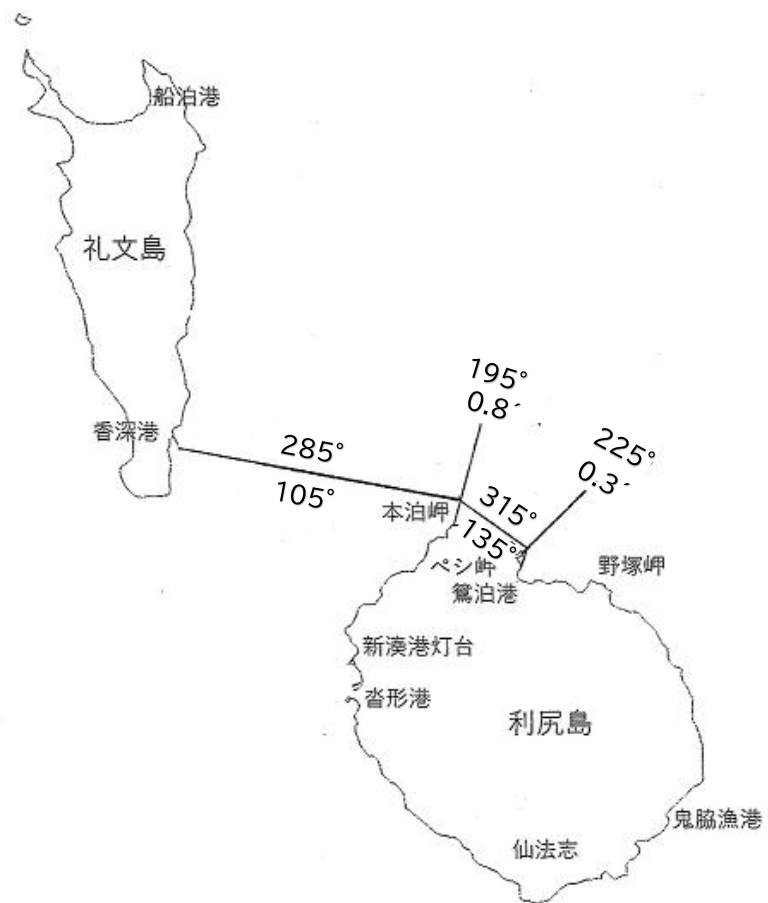
※ 香深入港時、香深港東防波堤灯台手前 4 マイルに入港 20 分前通報

※ 稚内－香深セットコースからの中間ライン ノシャップ岬から 10 マイル

※ 稚内－香深間の当社船舶の行き会う際は、目視及びレーダーで船舶の動向を把握し、
双方「2 マイル手前」から基準航路を離れ、行き会い航過距離は双方「0.3 マイル以上」
とする。

運航基準図

【利礼航路／鷺泊－香深】



起点～終点	距 離
鷺泊～香深	18.71 km
香深～鷺泊	18.71 km

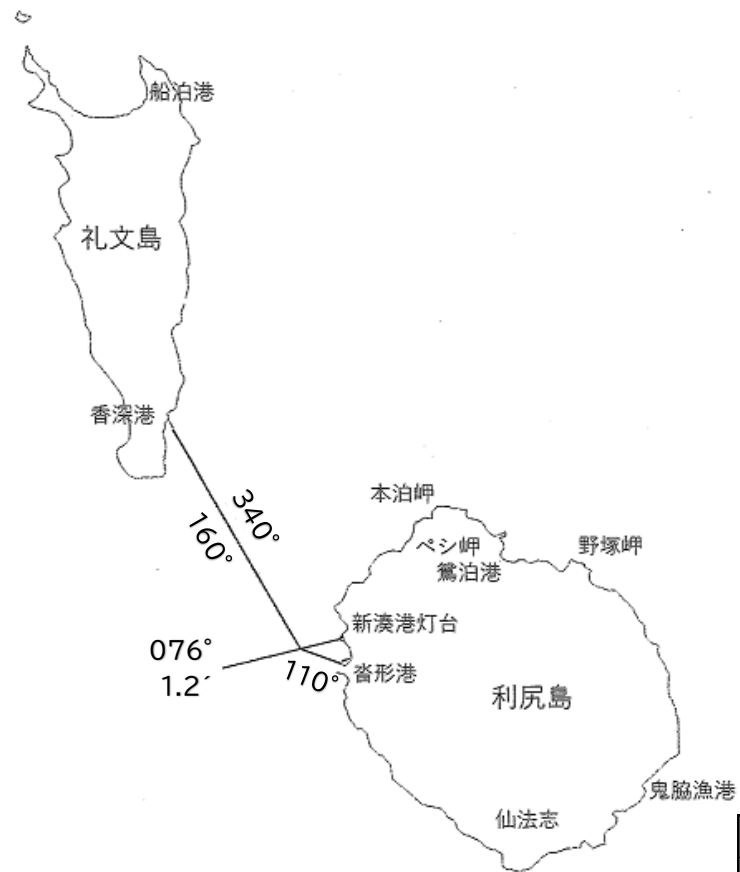
▼鴛泊－香深（10.1mil/0h-45min）						
基準変針点			針路	区間	速力	所要時間
主要物標	方位 (度)	距離 (マイル)	下り (度)	距離 (マイル)	(ノット)	h-m (分)
鴛泊港			種々		種々	
鴛泊港東外防波堤	283°	0.5mil	種々	0.5mil	種々	5min
ペシ岬	225°	0.3mil	315°	0.5mil	16.5kt	2min
本泊岬	195°	0.8mil	285°	2.0mil	16.5kt	7min
香深港北島堤灯台	285° 正面	0.3mil	235°	6.6mil	16.5kt	24min
香深港			種々	0.5mil	種々	7min
			計	10.1mil	計	0h-45m

▼香深－鴛泊（10.1mil/0h-45min）						
基準変針点			針路	区間	速力	所要時間
主要物標	方位 (度)	距離 (マイル)	下り (度)	距離 (マイル)	(ノット)	h-m (分)
香深港			種々		種々	
香深港北島堤灯台	285°	0.30mil	105°	0.5mil	種々	5min
本泊岬	195°	0.8mil	135°	6.6mil	16.5kt	24min
ペシ岬	225°	0.3mil	135°	2.0mil	16.5kt	7min
鴛泊港東外防波堤	283°	0.3mil	265°	0.5mil	16.5kt	2min
鴛泊港			種々	0.5mil	種々	7min
			計	10.1mil	計	0h-45m

※ 鴛泊－香深間の当社船舶の行き会う際は、目視及びレーダーで船舶の動向を把握し、双方「2 マイル手前」から基準航路を離れ、行き会い航過距離は双方「0.3 マイル以上」とする。

運航基準図

【利礼航路／香深－沓形】



起点～終点	距離
香深～沓形	15.37 km
沓形～香深	15.37 km

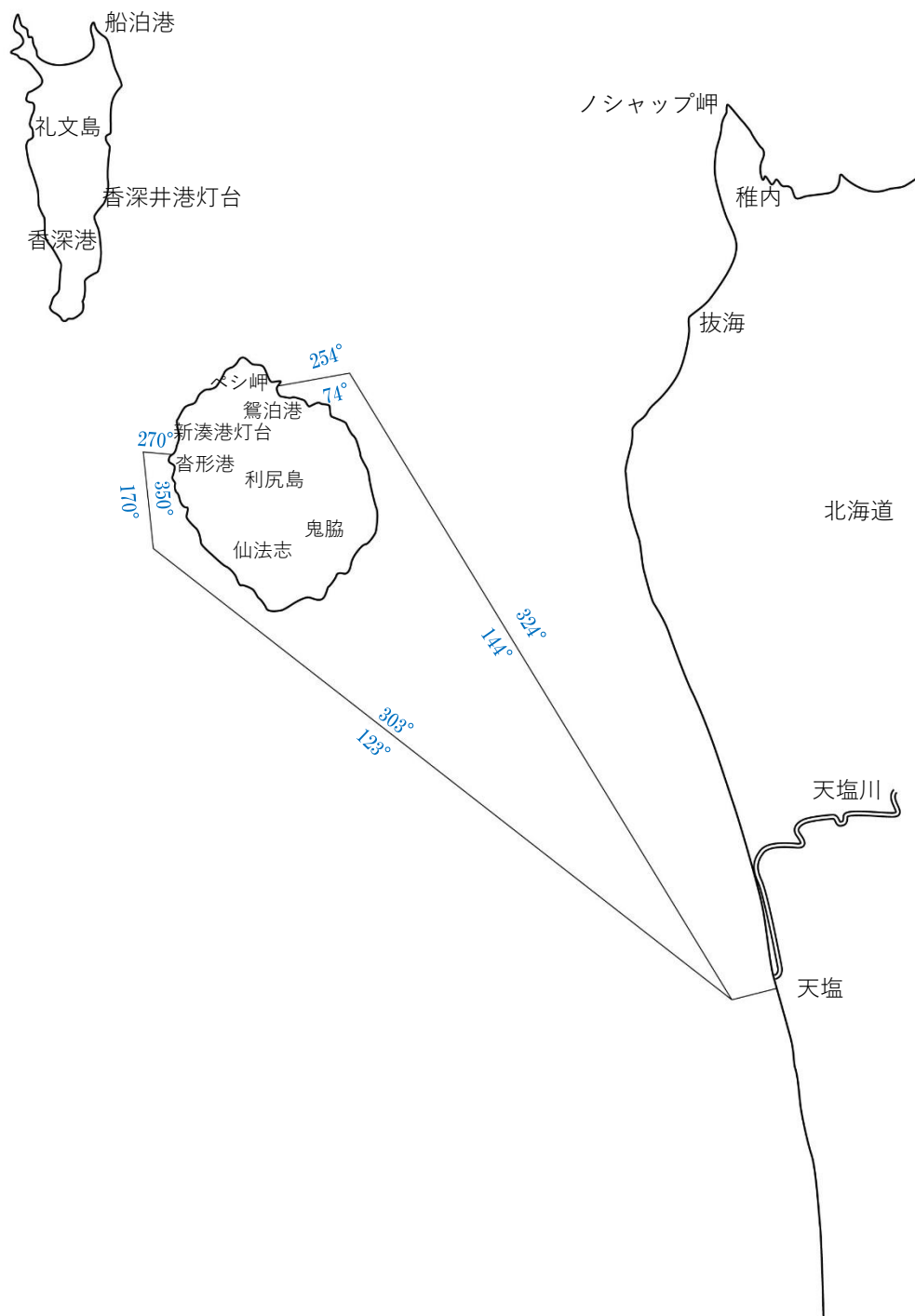
▼香深－沓形（8.3mil/0h-40min）						
基準変針点			針路	区間	速力	所要時間
主要物標	方位 (度)	距離 (マイル)	下り (度)	距離 (マイル)	(ノット)	h-m (分)
香深港			種々		種々	
香深港北島堤灯台	種々	種々mil	160°	0.5mil	15.5kt	5min
新湊港灯台	076°	1.2mil	110°	6.4mil	15.5kt	25min
沓形港			種々	1.4mil	種々	10min
			計	8.3mil	計	0h-40m

▼沓形－香深（8.3mil/0h-40min）						
基準変針点			針路	区間	速力	所要時間
主要物標	方位 (度)	距離 (マイル)	下り (度)	距離 (マイル)	(ノット)	h-m (分)
沓形港			種々		種々	
新湊港灯台	076°	1.2mil	340°	1.4mil	15.5kt	8min
香深港北島堤灯台	種々	種々mil	235°	6.4mli	15.5kt	25min
香深港			種々	0.5mil	種々	7min
			計	8.3mil	計	0h-40m

※ 香深－沓形間の当社船舶の行き会う際は、目視及びレーダーで船舶の動向を把握し、双方「2 マイル手前」から基準航路を離れ、行き会い航過距離は双方「0.3 マイル以上」とする。

運航基準図

【天塩～利礼航路】



▼天塩－鴛泊（34.3mil/2h-01min）						
基準変針点			針路	区間	速力	所要時間
主要物標	方位 (度)	距離 (マイル)	下り (度)	距離 (マイル)	(ノット)	h-m (分)
天塩港			種々		種々	
天塩港西防波堤灯台	060°	1.5mil	324°	1.9mil	18.5kt	12min
野塚岬	225°	1.8mil	254°	29.5mil	18.5kt	96min
鴛泊港東防波堤灯台	005°	0.1mil	270°	2.6mil	種々	9min
鴛泊港				0.3mil		4min
			計	34.3mil	計	2h-01m

▼鴛泊－天塩（34.3mil/2h-01min）						
基準変針点			針路	区間	速力	所要時間
主要物標	方位 (度)	距離 (マイル)	下り (度)	距離 (マイル)	(ノット)	h-m (分)
鴛泊港			種々		種々	
鴛泊港東防波堤灯台	005°	0.1mil	074°	0.3mil	18.5kt	4min
野塚岬	225°	1.8mil	144°	2.6mil	18.5kt	9min
天塩港西防波堤灯台	060°	1.5mil	種々	29.5mil	種々	96min
天塩港				1.9mil		12min
			計	34.3mil	計	2h-01m

▼天塩－沓形（36.5mil/2h-08min）						
基準変針点			針路	区間	速力	所要時間
主要物標	方位 (度)	距離 (マイル)	下り (度)	距離 (マイル)	(ノット)	h-m (分)
天塩港			種々		種々	
天塩港西防波堤灯台	060°	1.5mil	303°	1.9mil	18.5kt	12min
仙法志港灯台	106°	3.6mil	350°	29.5mil	18.5kt	96min
沓形岬灯台	109°	1mil	種々	3.9mil	種々kt	12min
沓形港				1.2mil		8min
			計	36.5mil	計	2h-08m

▼沓形－天塩（36.5mil/2h-08min）						
基準変針点			針路	区間	速力	所要時間
主要物標	方位 (度)	距離 (マイル)	下り (度)	距離 (マイル)	(ノット)	h-m (分)
沓形港			種々		種々	
沓形岬灯台	109°	1mil	170°	1.2mil	18.5kt	8min
仙法志港灯台	106°	3.6mil	123°	3.9mil	18.5kt	12min
天塩港西防波堤灯台	060°	1.5mil	種々	29.5mil	種々	96min
天塩港				1.9mil		12min
			計	36.5mil	計	2h-08m

2024 年 1 月 1 日改正

利尻・礼文島フェリー運航時刻

期間	稚内 ～ 利尻島 間		稚内 ～ 礼文島 間		利尻島 ～ 礼文島 間	
	稚内発 ～ 鴛泊着	鴛泊発 ～ 稚内着	稚内発 ～ 香深着	香深発 ～ 稚内着	鴛泊発 ～ 香深着	香深発 ～ 鴛泊着
1/1 ～ 4/27	06:55－08:35 13:55－15:35	09:05－10:45 17:30－19:10	06:35－08:30 14:10－16:05	09:00－10:55 17:00－18:55	15:55－16:40	16:25－17:10
4/28 ～ 5/31	06:45－08:25 10:10－11:50 14:30－16:10	08:55－10:35 14:35－16:15 16:40－18:20	06:30－08:25 (10:10－13:00) 14:45－16:40	08:55－10:50 (13:25－16:15) 17:05－19:00	12:15－13:00	13:25－14:10
6/1 ～ 9/30	07:15－08:55 11:15－12:55 16:40－18:20	08:25－10:05 12:05－13:45 17:40－19:20	06:30－08:25 10:30－12:25 14:50－16:45	08:55－10:50 14:20－16:15 17:10－19:05	09:20－10:05 13:15－14:00 沓形発 ～ 香深着 15:30－16:10	10:25－11:10 16:30－17:15 香深発 ～ 沓形着 12:50－13:30
10/1 ～ 10/31	06:45－08:25 10:10－11:50 14:30－16:10	08:55－10:35 14:35－16:15 16:40－18:20	06:30－08:25 (10:10－13:00) 14:45－16:40	08:55－10:50 (13:25－16:15) 17:05－19:00	鴛泊発 ～ 香深着 12:15－13:00	香深発 ～ 鴛泊着 13:25－14:10
11/1 ～ 12/31	06:55－08:35 13:55－15:35	09:05－10:45 17:30－19:10	06:35－08:30 14:10－16:05	09:00－10:55 17:00－18:55	15:55－16:40	16:25－17:10

※時刻表内の（ ）表示は、礼文島経由の利尻島発着便及び利尻島経由の礼文島発着便。

作業基準

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、稚内～利礼航路及び不定期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。

第2章 作業体制

(作業体制)

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。なお、陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、作業遂行上必要と認める場合は、各係の長を指名し、その係の作業を指揮させることができる。

(1) 陸上作業

- | | | |
|-------------------|----------|------|
| ① 乗下船する車両の誘導 | 車両誘導係 | (1人) |
| ② 乗下船する旅客の誘導 | 旅客係 | (1人) |
| ③ 船舶の離着岸時の綱取り、綱放し | 綱取り、綱放し係 | (3人) |
| ④ 乗船待機中の旅客及び車両の誘導 | 駐車場整理係 | (1人) |

(2) 船内作業

- | | |
|-----------|----|
| ① 稚内～利礼航路 | 別紙 |
|-----------|----|

2 乗組員以外のもの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。

3 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)

第3条 陸上作業指揮者は、運航管理者及び副運航管理者の命を受け、陸上作業員を指揮して陸上における次の作業を行う。

- (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)

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。

- (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操作
- (3) その他旅客及び車両の乗下船に関する作業

第3章 危険物等の取扱い

(危険物等の取扱い)

第5条 危険物の取扱いは、危険物船舶運送及び貯蔵規則等関係法令に定めるところによるほか次によるものとする。

- (1) 陸上作業指揮者は、危険物運送の申込みがあったときは、直ちに、当該危険物の分類、品目、数量、容器及び包装を確認し、運航管理者及び副運航管理者に報告すること。
 - (2) 運航管理者及び副運航管理者は、報告のあった当該危険物運送が法令等に適合するものか否かを確認し、法令等に適合しないときは運送の引き受けを拒絶しなければならない。
 - (3) 運航管理者及び副運航管理者は、報告のあった当該危険物運送が法令等に適合するものであるときは、船舶への積載方法について船長と協議して陸上作業指揮者に指示し、船内作業指揮者に連絡すること。
 - (4) 運航管理者及び副運航管理者は、運送を引受けた危険物が車両に積載されているものであるときは、当該危険物の車両への積載状況を点検のうえ、船舶への積載方法について前号の措置を講ずること。
- 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（以下「刀剣等」という。）の取扱いは、次によるものとする。
- (1) 陸上作業指揮者は、刀剣等の運送の申込があったときは、直ちに、運航管理者及び副運航管理者に当該刀剣等の品名及び数量を報告すること。
 - (2) 運航管理者及び副運航管理者は、報告のあった当該刀剣等について、運送を拒絶し、又は一定の条件を付して運送を引き受けるよう陸上作業指揮者に指示すること。ただし、運送を引受ける場合であっても原則として客室に持込むことは拒絶しなければならない。
- 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項に該当するおそれがあると認めるときは、船長及び運航管理者、副運航管理者の指示を受けて、運送申込人の立合いのもとに点検し必要な措置を講ずるものとする。
- 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、直ちに、当該措置を運航管理者及び副運航管理者に報告するものとする。

第4章 乗下船作業

(乗船待ちの旅客及び車両の整理)

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。

- 2 駐車場整理係員は、乗船待ち車両を車種別、行先地別等に区分し、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。

- 3 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ものとする。
- 4 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、積込みまでに修理させ又は乗船を拒否するものとする。
- 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。

（乗船準備作業）

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わせを行い、各作業員に乗船作業開始時刻を指示する。

- 2 陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は、前便の旅客および車両の全てが安全に下船を完了したことを確認するまで、次便の乗船開始の指示をしてはならない。
- 3 船内作業指揮者は、前項の確認の後、作業員を配置し、ランプウェイ及び人道橋又はタラップが確実に架設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。

（旅客の乗船）

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。

- 2 陸上の旅客係員は、旅客を乗船口に誘導する。
- 3 船内の旅客係員は、旅客を乗船口から船内へ誘導する。
- 4 陸上作業指揮者は、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して、船内作業指揮者及び船長、運航管理者並びに副運航管理者に報告する。

（車両の積込み）

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。

- 2 陸上の車両誘導係員は、車両を岸壁の先端まで誘導し、船内の車両誘導係員に当該誘導を引継ぐ。この場合、乗車人に対し禁煙及びサイドブレーキかけ忘れ防止を指示し、かつ、適当な時期にヘッドライトを消灯させておくものとする。
- 3 船内車両誘導係員は、乗船した車両の中に燃料洩れのものを発見した場合は船内作業指揮者に報告してその指示を受け、運転者に応急修理をなさしめるか又は下船の措置を

とるものとする。

- 4 船内車両誘導係員は、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。
- 5 航送旅客係員は、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）

第 10 条 自動車の積付けは、次のとおりとする。

- (1) 自動車の負担重量を平均するよう搭載すること。
 - (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。
 - (3) 船首尾両端を除き、横方向に幅 1 m 以上の通路を 1 条以上設けること。
- 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。
 - (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指示すること。
 - (2) トレーラーシャーシの積付けに際しては、トレーラーヘッドの運転手に対して、切り離し時のサイドブレーキの指示及び運転手がサイドブレーキをかけたことのアンサーバックを求めることを確実に実施する。
 - (3) 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当該作業を認めるものとする。

（車止め及び固縛装置取り付け作業等）

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。

- 2 固縛係員は、積込まれたトラック、特殊自動車等の大型自動車及び危険物積載車に固縛装置を取付ける。ただし、船長の指示があったときは、大型自動車以外の自動車にも固縛装置を取付ける。
- 3 固縛係員は、船内作業指揮者の指示に基づき木材積載車等重心の高い自動車にはオーバーラッシングを行う。
- 4 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の増強、固縛装置の取付け、オーバーラッシング等の実施を指示する。

	気象・海象	車 種
(1)	波高 1.5m 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)	波高 2.0m 以上	全車両

- 5 船内作業指揮者は、前各項の作業終了後、作業が完全に行われたことを確認する。

(離岸準備作業)

第 12 条 陸上作業指揮者は、搭載予定車両の積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。

2 船内作業指揮者は、前項の連絡を受けたときは、ランプウェイの収納時刻を決定し陸上作業指揮者に連絡する。ただし、特別の理由がない限り、ランプウェイの収納時刻は出港の 5 分前とする。

3 収納時刻となったときは、陸上作業指揮者及び船内作業指揮者は緊密な連携の下にそれぞれの作業員を指揮してランプウェイを収納する。

4 船内作業指揮者は、車両の積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、旅客区域と車両区域間の通路又は昇降口を遮断する。

5 陸上作業指揮者は、原則として出港の 5 分前になったときは、旅客の乗船完了を確認した後、船内作業指揮者と連絡をとり作業員を指揮して遮断策を張り人道橋又はタラップを収納する。

6 船内の旅客係員は、人道橋が収納された後、直ちに舷門を閉鎖する。

7 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。

(1) 乗船旅客数及び搭載車両数

(2) 第 10 条第 2 項第 3 号の措置をした場合は、その状況（車種、人員等）

(離岸作業)

第 13 条 陸上作業指揮者は、離岸準備作業完了後、適切な時期に出港を放送させるとともに、見送り人等が離岸作業により危害を受けないよう退避させ、岸壁上の状況が離岸に支障ないことを確認して、その旨を船内作業指揮者に連絡し、綱取係員を所定の位置に配置する。

2 船長は、すべての出港準備作業が完了したことを確認したならば、他の船舶の動静その他周囲の状況が出港に支障のないことを確認のうえ、係留索を放させ慎重に離岸、出港する。

3 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、確実に係留策を放す。

(船内巡視)

第 14 条 船長は、航海中の安全を確保するため、甲板部員及び機関部員から船内巡視員を指名し、別表に従い船内巡視を実施する。

2 通常の船内巡視は、乗組員の出港配置完了後適宜の時間帯、及び入港配置開始適宜の時間帯の 2 回とする。

3 船長は、荒天等のため臨時の巡視の必要を認めたときは、臨時船内巡視班を編成して

前項以外の巡視を実施させる。

- 4 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は当該事項を含む。）を船長又は当直航海士に報告し、巡視結果を別紙に従い巡視記録簿に記録する。

航 路	船内巡視	巡視記録簿
稚内～利礼航路	別紙	別紙

（着岸準備作業）

第 15 条 運航管理者又は副運航管理者は、船長から入港連絡を受けたならば陸上作業指揮者に対し着岸準備作業の開始を指示する。

- 2 陸上作業指揮者は、船舶の着岸時刻 10 分前までに綱取り作業、人道橋及びタラップの架設等に必要な作業員を配置し、着岸準備を行う。

（着岸作業）

第 16 条 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、作業員が係留索の発射又は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。

- 2 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。
3 船内作業指揮者は、船内の旅客係員を指揮して、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握まりを指示する。

（係留中の保安）

第 17 条 船長及び（副）運航管理者は、係留中、旅客及び車両の安全に支障のないよう係留方法並びにランプウェイ及び人道橋又はタラップの保安に十分留意する。

（下船準備作業）

第 18 条 船長は、入港に先立ち適切な時機に船内作業指揮者に車両のオーバーラッシング及び固縛装置の取りはずしを指示する。

- 2 船内作業指揮者は、前項の指示を受けたときは固縛係員を指揮してオーバーラッシング及び固縛装置を取りはずす。
3 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。
4 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、人道橋又はタラップを架設し、舷門を開放する。
5 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。
6 船内作業指揮者は、船内の旅客係員を指揮して適切な時機に船内放送等により乗客に下船準備の案内をする。

(旅客の下船)

第 19 条 船内の旅客係員は、船内作業指揮者の指揮を受け、舷門にあって人道橋又はタラップの架設完了を確認した後、旅客を誘導して下船させる。

(車両の陸揚げ)

第 20 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。

(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。

(2) 航送旅客は、車両甲板では禁煙を厳守すること。

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。

3 陸上作業指揮者は、ランプ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、通行止めをとく、船内作業指揮者に陸揚げの合図をする。

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。

5 船内車両誘導係員は、車両をランプウェイ上に停止させることのないように誘導する。

6 船内車両誘導員は、トレーラーシャーシの陸揚げに際しては、トレーラーヘッドの運転手に対して接続作業時のサイドブレーキの指示及び運転手がサイドブレーキをかけたことのアンサーバックを求めることを確実に実施する。

7 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可動橋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。

(下船の終了)

第 21 条 陸上作業指揮者は、船内作業指揮者から旅客及び車両の下船が完了した旨の連絡を受けた後、陸上作業員を指揮してランプウェイ及び人道橋又はタラップを収納する。

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、それぞれ船長及び運航管理者、副運航管理者に報告する。

(車両の積込み等の中止)

第 22 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、車両の積込み又は陸揚げが危険になったと認めるときは、作業を中断し、船長及び運航管理者、副運航管理者にその旨を連絡する。

2 船長は、前項の連絡を受けたときは、作業現場の状況を確認し、運航管理者及び副運航管理者と協議して作業を中止するか否かを決定する。

3 船長及び運航管理者、副運航管理者は、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。

第 5 章 旅客の遵守事項等の周知

(乗船待ち旅客に対する遵守事項等の周知)

第 23 条 運航管理者及び副運航管理者は、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。周知事項の掲示は駐車場及び旅客待合所とする。

- (1) 旅客及び車両は、乗下船時、係員の誘導に従うこと。
- (2) 車両は、乗下船時、徐行すること。
- (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。
- (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)
- (5) 車両甲板における喫煙その他火気の取扱いは禁止されていること。
- (6) 車両甲板は、航行中、立入りが禁止されること。
- (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。
- (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。
- (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。
- (10) その他旅客の安全に関して旅客に周知すべき事項。(臨時に周知事項が生じた場合の当該事項を含む。)

(乗船旅客に対する遵守事項等の周知)

第 24 条 船長は、旅客が乗船している間適宜の時間に次の事項を放送等(ビデオ放送その他の方法を含む。)により周知しなければならない。

- (1) 旅客の禁止行為が掲示されている場所及びその主要事項
- (2) 救命胴衣の格納場所、着用方法
- (3) 非常の際の避難要領(非常信号、避難経路等)
- (4) 車両区域内における注意事項
 - ① 車止め及び固縛装置は自分ではずさないこと。
 - ② エンジンの始動は、係員の指示に従って行うこと。
 - ③ 車両の運転は、乗組員の誘導に従い、徐行すること。
- (5) 病気、盗難等が発生した場合の乗組員への通報
- (6) その他旅客が遵守すべき事項
 - ① 下船及び非常の際は、係員の指示に従うこと。
 - ② 航海中、許可なく車両区域に立入らないこと。
 - ③ 下船の際は、係員の指示に従って車両区域に入ること。

2 船長は、船内の見やすい場所に前項各号の事項を掲示しておかなければならない。

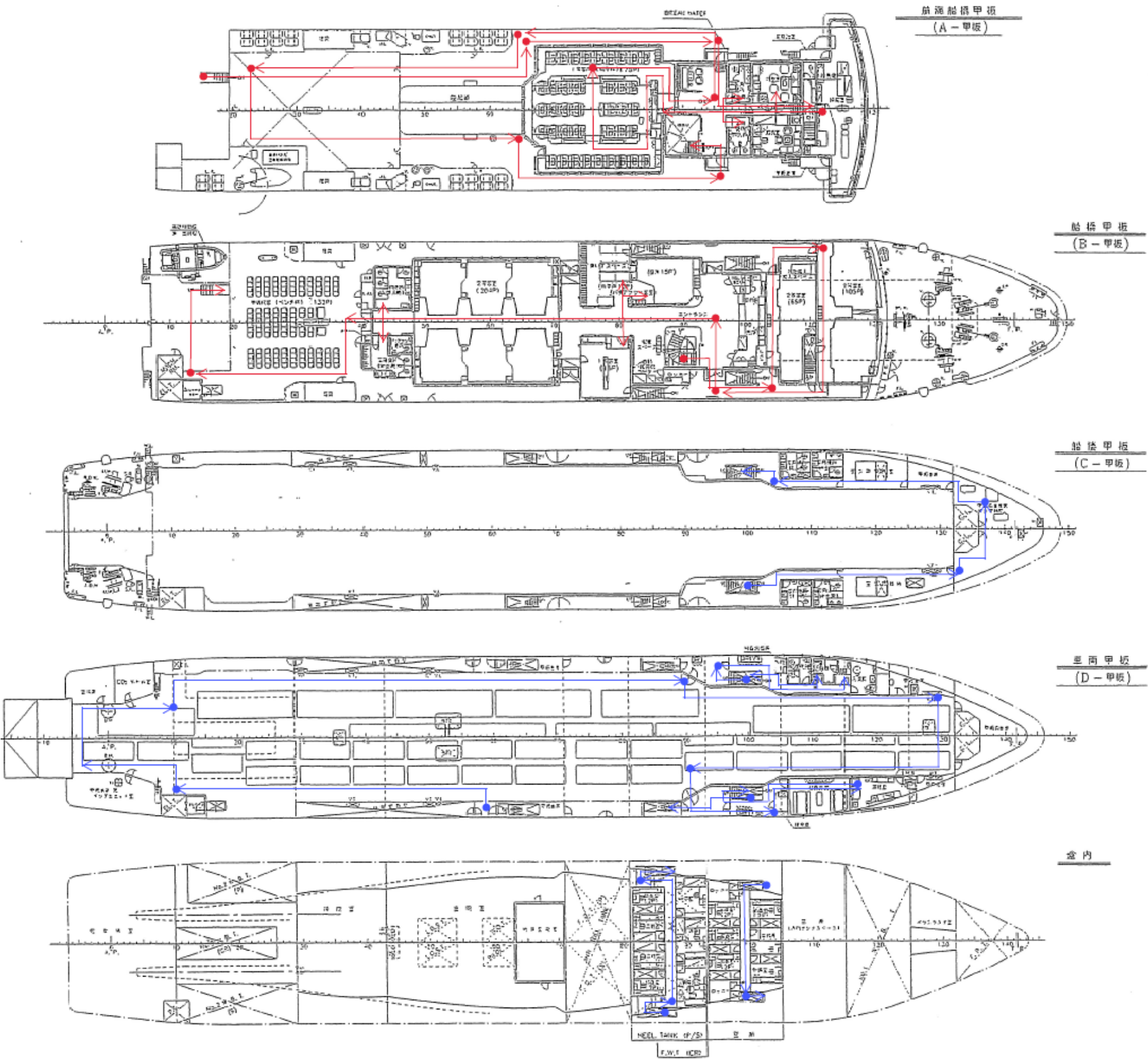
船内巡視経路及び船内巡視経路図
【利礼航路：ポレアース宗谷】

甲板部

- 1) Aデッキ船橋より船内巡視
①特別室 → ②1等各便所 → ③1等ラウンジ席 → ④Aデッキ甲板外部通路 → ⑤シューターの凍結防止（冬期間）を巡視
- 2) 階段よりBデッキ甲板へ
①前部2等客室 → ②中央部2等客室 → ③エントランス → ④1等和室 → ⑤優先席 → ⑥後部2等客室 → ⑦後部各便所 →
⑧遊歩甲板 → ⑨救助艇を巡視後 ……▶ 船橋へ報告

機関部（点検経路）

- 3) DデッキよりCデッキへ
①車輛甲板 → ②右舷便所 → ③右舷空調室 → ④左舷空調室 → ⑤左舷便所 → ⑥洗面所 → ⑦船員便所 → ⑧船員浴室 →
⑨洗濯室を巡視
- 4) Dデッキより船倉へ
①前部船員室 → ②船員食堂 → ③調理室 → ④後部船員室を巡視後 ……▶ 船橋へ報告



船 長	機 関 長

船内巡視記録簿

【ボレアース宗谷】

年 月 日

点検場所 巡視時間	甲板部															機関部																	その他	巡視結果	巡視者		船橋当直者		
	▶	1	2	3	4	5	▶	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	▶	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	▶	28			29	30		31	32
	A	特	1	1	A	シ	B	前	中	エ	1	優	後	後	遊	救	船	D	重	特	タン	タン	右	右	左	左	洗	船	船	洗	D	前			船	調		後	船
	デッキ	別	等	等	デッキ	シューター	デッキ	中央	ント	等	先	部	部	歩	助	橋	報告	デッキ	同	例	タンク	タンク	舷	舷	舷	舷	面	員	員	濯	デッキ	部	員	理	部	橋			
	船	室	所	席	甲板外部通路	(冬期間)	甲板	客室	客室	ス	室	席	室	所	板	艇	告	板	板	全	固	定	所	室	室	所	所	所	室	室	倉	室	堂	室	室	告			
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							
: ~ :																																							

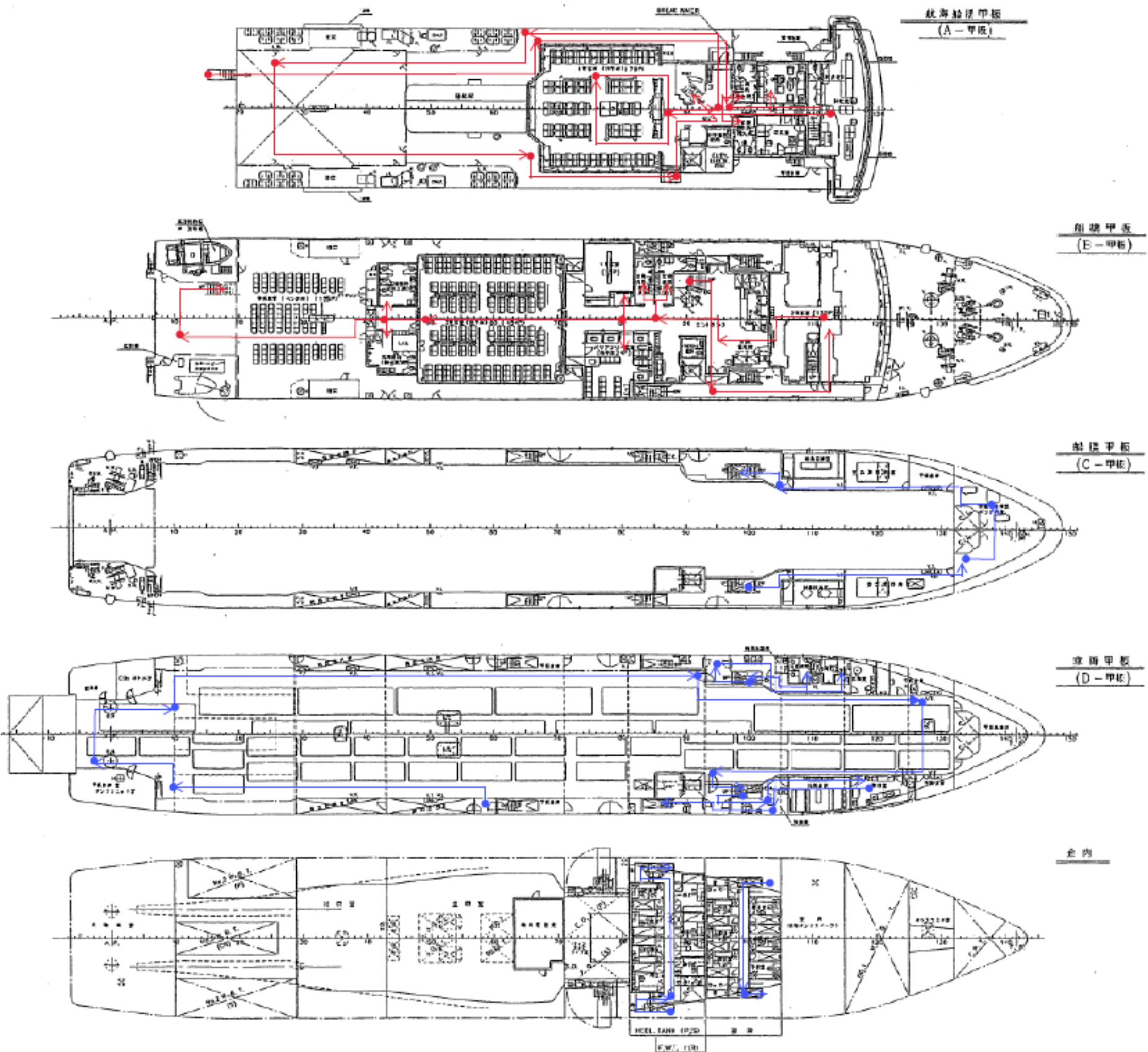
船内巡視経路及び船内巡視経路図
【利礼航路：サイプリア宗谷】

甲板部

- 1) A デッキ船橋より船内巡視
①特別室 → ②1等各便所 → ③1等ラウンジ席 → ④A デッキ甲板外部通路 → ⑤シューターの凍結防止（冬期間）を巡視
- 2) 階段より B デッキ甲板へ
①前部2等客室 → ②エントランス → ③中央部各便所 → ④1等和室 → ⑤優先席 → ⑥後部2等客室 →
⑦後部各便所 → ⑧遊歩甲板 → ⑨救助艇を巡視後 ……▶ 船橋へ報告

機関部（点検経路）

- 3) D デッキより C デッキへ
①車庫甲板 → ②右舷空調室 → ③左舷空調室 → ④洗面所 → ⑤船員便所 → ⑥船員浴室 → ⑦洗濯室を巡視
- 4) D デッキより船倉へ
①前部船員室 → ②船員食堂 → ③調理室 → ④後部船員室を巡視後 ……▶ 船橋へ報告



船 長	機関長

船内巡視記録簿

【サイプリア宗谷】

年 月 日

点検場所 巡視時間	甲板部															機関部															その他	巡視の結果	巡視者 甲板部： 機関部：	船橋当直者				
	▶	1	2	3	4	5	▶	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	▶	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	▶	26					27	28	29	30
	A	待	1	1	A	シ	階	前	エ	中	1	優	後	後	遊	救	船	D	車	特	タン	タン	右	左	洗	船	船	洗	D	前					船	調	後	船
	デッキ	別	等	等	デッキ	ター	段	部	ン	央	等	先	部	部	歩	助	橋	デッキ	同	例	タン	タン	舷	舷	面	員	員	濯	デッキ	部	員	理	部	橋	報	告		
： ～ ：																																						
： ～ ：																																						
： ～ ：																																						
： ～ ：																																						
： ～ ：																																						
： ～ ：																																						
： ～ ：																																						
： ～ ：																																						
： ～ ：																																						
： ～ ：																																						
： ～ ：																																						
： ～ ：																																						
： ～ ：																																						

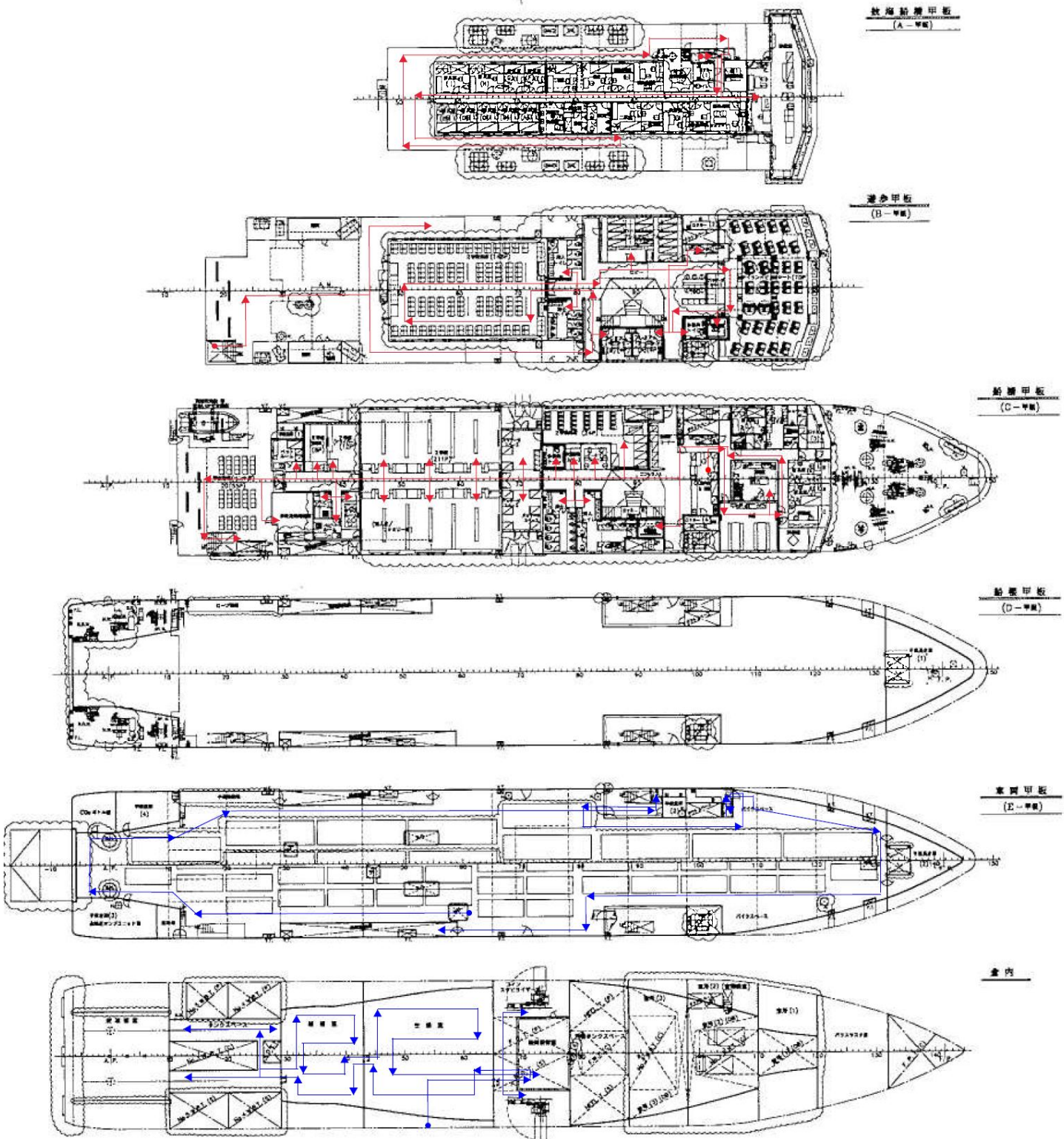
船内巡視経路及び船内巡視経路図
【利礼航路：アマポーラ宗谷】

甲板部

- 1) Cデッキ売店より船内巡視
①船員食堂 → ②調理室 → ③Cデッキ船員室 → ④エントランス → ⑤Cデッキ喫煙室 → ⑥優先席 → ⑦イートインスペース →
⑧中央部各便所 → ⑨2等客室 → ⑩キッズ及びベビールーム → ⑪ドライバー及び添乗員、ペトルーム → ⑫非常用発電機室 →
⑬救助艇 → ⑭遊歩甲板 を巡視
- 2) 階段よりBデッキ甲板へ
①Bデッキ甲板外部通路 → ②特別室（プレミアムブルー） → ③Bデッキ中央部各便所 → ④2等指定席 → ⑤ロビー →
⑥1等和室・1等アイランドビューシート → ⑦Bデッキ喫煙室 → ⑧多目的トイレ → ⑨特別室（プレミアムオーシャン）を巡視。
- 3) 階段よりAデッキ甲板へ
①Aデッキ船員室 → ②Aデッキ甲板外部通路 → ⑤シューターの凍結防止（冬期間） →
③Aデッキ甲板外部通路 を巡視後 ……▶ 船橋へ報告

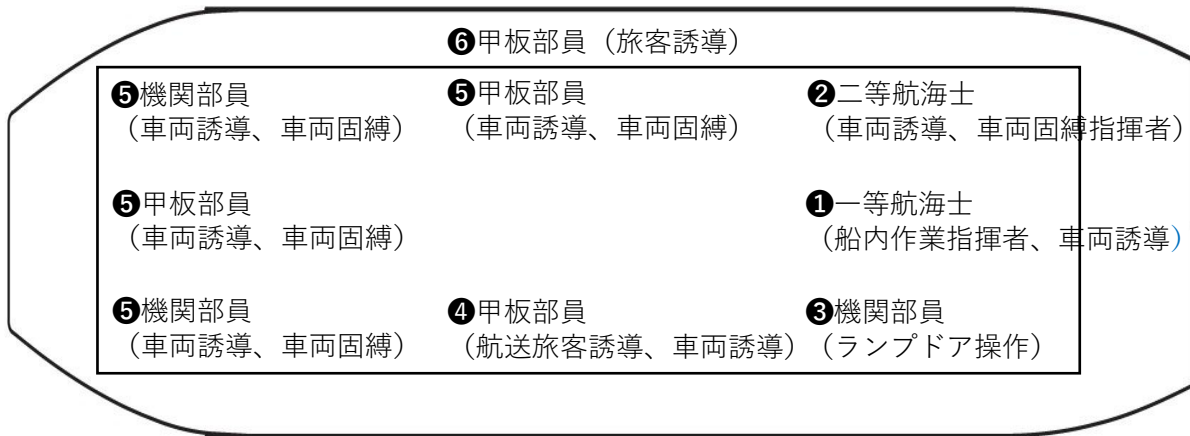
機関部（点検経路）

- 4) Eデッキより倉内へ
①車輦甲板 → ②船員便所 → ③左舷空調室 を巡視。
- 5) Eデッキより倉内へ
①機関制御室 → ②右舷主機（主機関・減速機・ボイラー・主空気圧縮機・LO 清浄機） → ③補機室 → ④右舷発電機関 →
⑤軸室 → ⑥右舷船尾管軸受 → ⑦左舷船尾管軸受 → ⑧両舷中間軸受 → ⑨左舷発電機関 → ⑩中央発電機関 →
⑪左舷主機（主機関・減速機・ボイラー・主空気圧縮機・LO 清浄機） → ⑫左舷フィンスタビライザー →
⑬右舷フィンスタビライザー……▶ 機関制御



船内作業員配置図

【利礼航路】



船内作業員配置

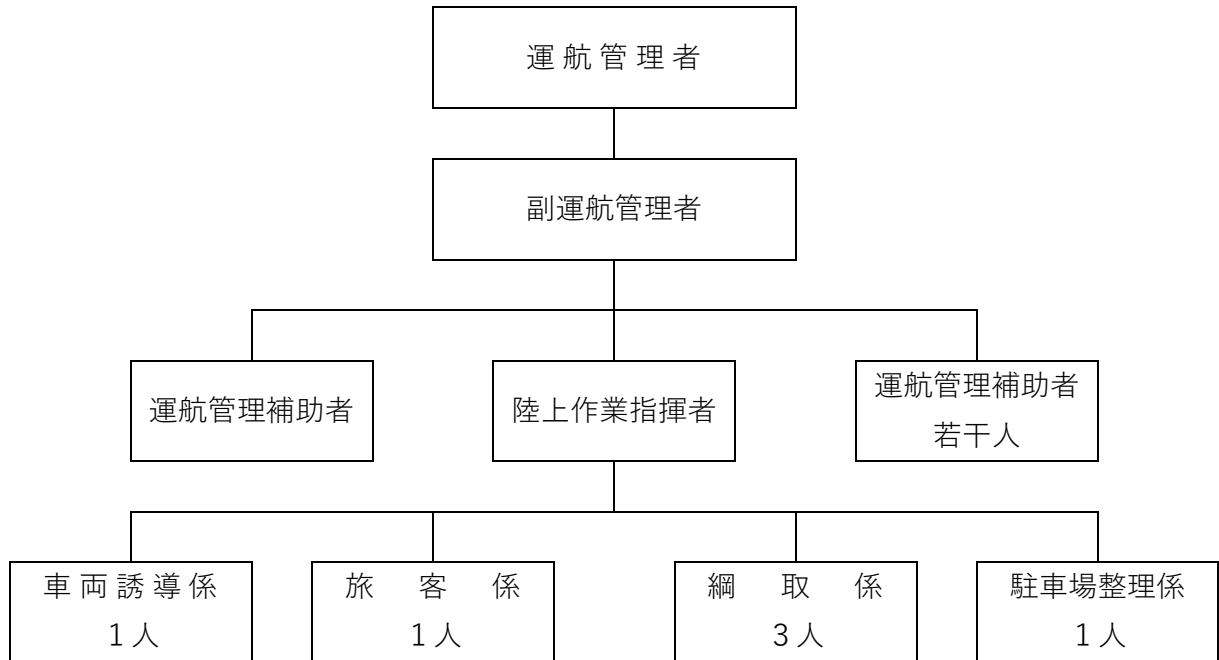
【利礼航路】

No.	作 業 職 名 (職名)	作 業 内 容	各船 共通
①	船内作業指揮者 兼 車両誘導係 (一等航海士)	乗下船する車両の陸地から船内外の 誘導 及び 作業指揮	1 人
②	車両誘導係 兼 車両固縛指揮者 (二等航海士)	乗下船する車両について船内での 指揮 及び 車両誘導	1 人
③	ラ ン プ ド ア 操 作 係 (機関部員)	車両の乗下船の際のランプドア操作	1 人
④	航送旅客誘導係 兼 車両誘導係 (甲板部員)	航送旅客誘導 及び 車両誘導	1 人
⑤	車両誘導係 兼 車両固縛係 (甲板・機関部員)	車両誘導 及び 車両固縛、固縛装置等の取り外し	4 人
⑥	旅 客 誘 導 係 (甲板部員)	乗下船する旅客の誘導	1 人
			9 人

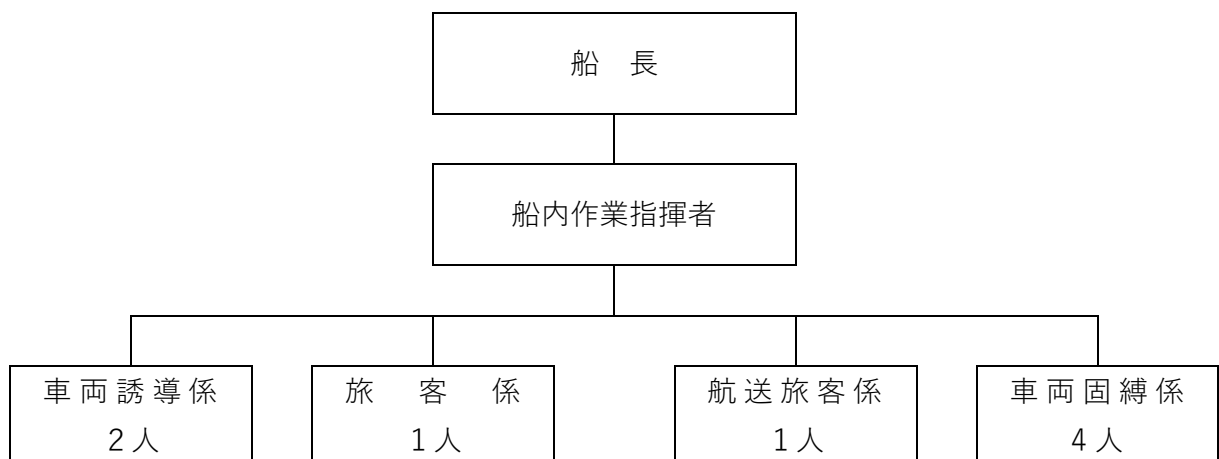
作業指揮系統図

【利礼航路】

陸上作業指揮系統（作業基準第2条1項1号）



船内作業指揮系統（作業基準第2条1項2号）



事故処理基準

第1章 総 則

（目的）

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）

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）の事態（以下「インシデント」という。）をいう。

- （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。）
- （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
- （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
- （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
- （5） 前記（1）～（3）の事象に至るおそれの大きかった事態

（軽微な事故への準用）

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。

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2「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。

(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
- 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

	事故等の種類	連絡事項
a	衝突	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)－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)－船舶衝突の場合
b	乗揚げ	① 乗揚げの状況(乗揚げ時の針路、速力、海底との接触個所、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)
c	火災	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
d	浸水	① 浸水個所及び浸水の原因 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 船体に及ぼす風浪の影響 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）
e	強取、殺人障害、暴行等の不法行為	① 事件の種類 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 被疑者の人数、氏名等 ⑤ 被疑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
f	人身事故（行方不明を除く）	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
g	旅客、乗組員等の行方不明	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
h	その他の事故	① 事故の状況 ② 事故の原因 ③ 措置状況
i	インシデント	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

第3章 事故の処理等

（船長のとるべき措置）

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。

（1）海難事故の場合

- 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

(2) 不法事件の場合

- 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、中止を求める不法行為者への説得

(運航管理者のとるべき措置)

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。

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。

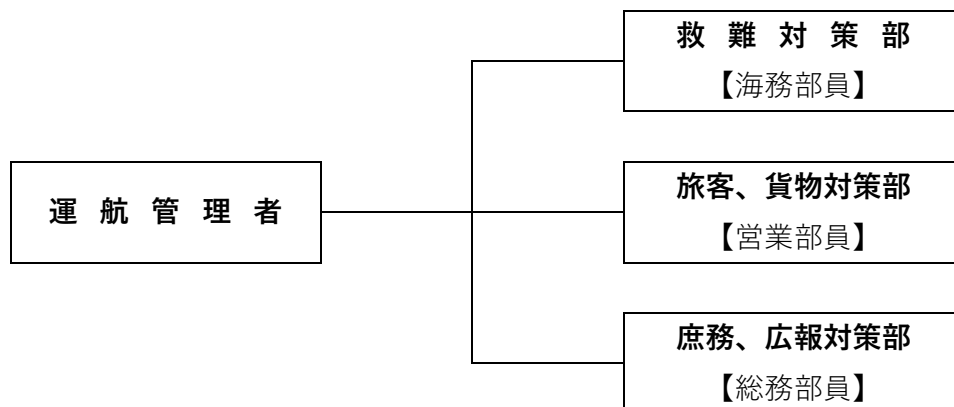
3 事故の発生を知ったとき又は船舶の動静が把握できないときに運航管理者がとるべき必要な措置はおおむね次のとおりである。

- (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
- (2) 海上保安官署への救助要請
- (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
- (4) 必要人員の派遣及び必要物資の補給等
- (5) 船長に対する必要事項の連絡及び助言
- (6) 医師、病院、宿舍の手配等の旅客の救護のための措置
- (7) 乗船客の氏名の確認及びその連絡先への通知

(運航管理者の指揮する事故処理組織)

第8条 非常対策本部を設置する場合以外の運航管理者が行う事故の処理に必要な組織は次のとおりとする。

▼ 稚内本社「事故処理組織表」



- 2 運航管理者は、事故の種類、規模に応じて前項の組織又は要員を変更することができる。
- 3 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。
- 4 運航管理者は、非常対策本部が発動されることとなった場合は、それが確立されるまでの間、本条による組織で事故処理を継続し、これを円滑に引継がなければならない。

（医療救護の連絡等）

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その医師の協力を要請することとし、不在の場合は別表2「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。

（現場の保存）

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。

（事故調査委員会）

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。

	職名
委員長	経営トップ
副委員長	安全統括管理者、運航管理者
事務局	海務部
委員	海務部長 総務部長 営業部長 副運航管理者

第4章 非常対策本部の設置等

（組織及び編成）

第12条 海難対策本部の組織及び編成は、次のとおりとする。

本部長	経営トップ		救難対策部	部長	海務部長
				部員	海務部員
副本部長	安全統括管理者 運航管理者		旅客、貨物対策部	部長	営業部長
				部員	営業部員
			庶務、広報対策部	部長	総務部長
				部員	総務部員

(職務分掌)

第 13 条 海難対策本部（以下「本部」という。）の要員の職務及び各対策部の所掌業務は次のとおりとする。

1 本社本部員の職務

要 員	職 務
本部長	本部長は、事故処理の基本方針を定め事故処理業務全般を統轄し、本部員を指揮・監督する。
副本部長	副本部長は、本部長の諮問に応じ事故処理方針に参画するとともに、事故処理に関する本部長の特命事項の処理並びに事故処理の実務についての助言及び支援を行い、本部長を補佐するとともに、本部長が指揮をとれない場合は、その職務を代行する。
対策部員	各対策部員（対策部担当係員）は、所管の事故処理業務を実施し、業務の進捗状況について逐次副本部長又は本部長に報告する。

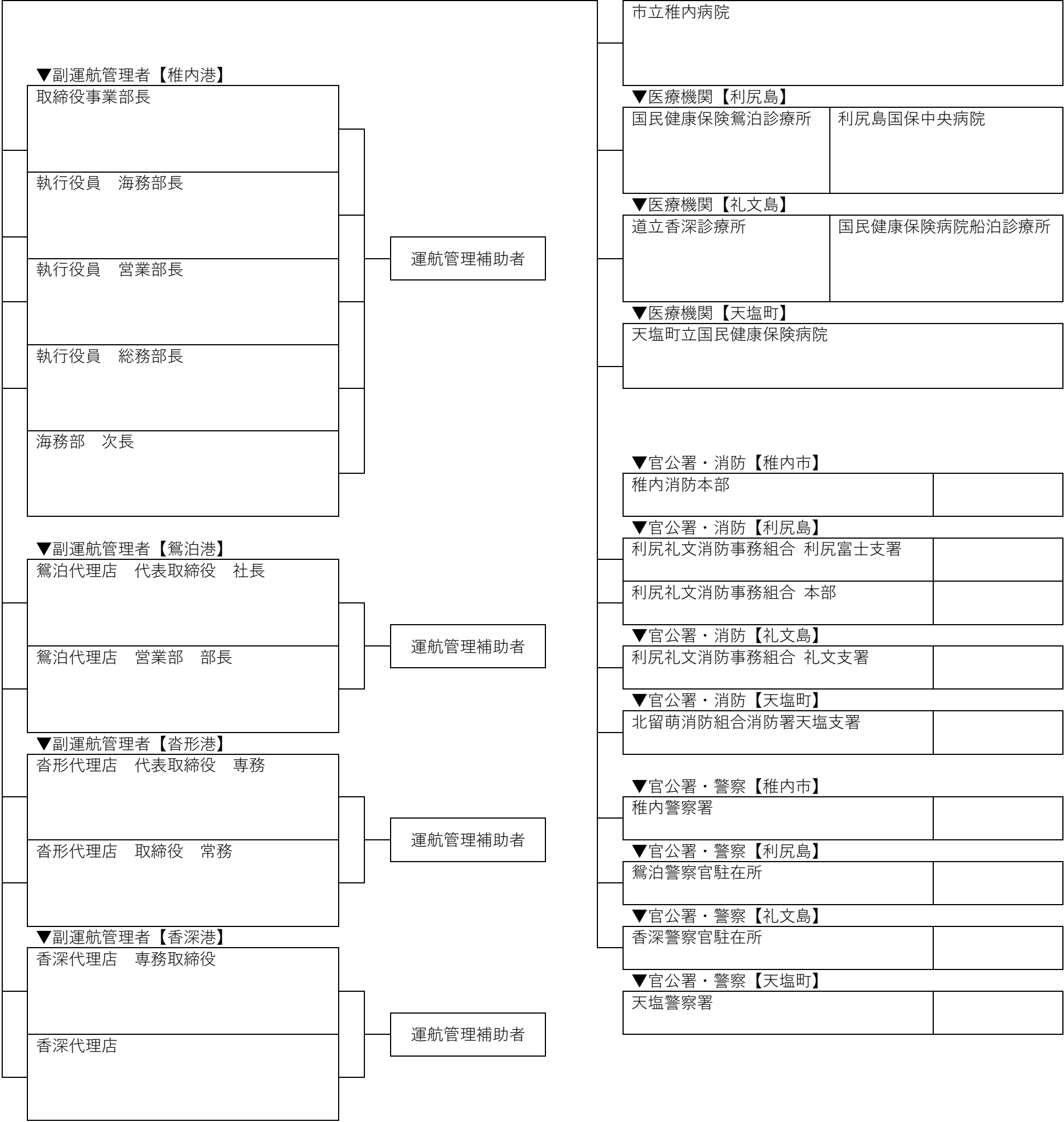
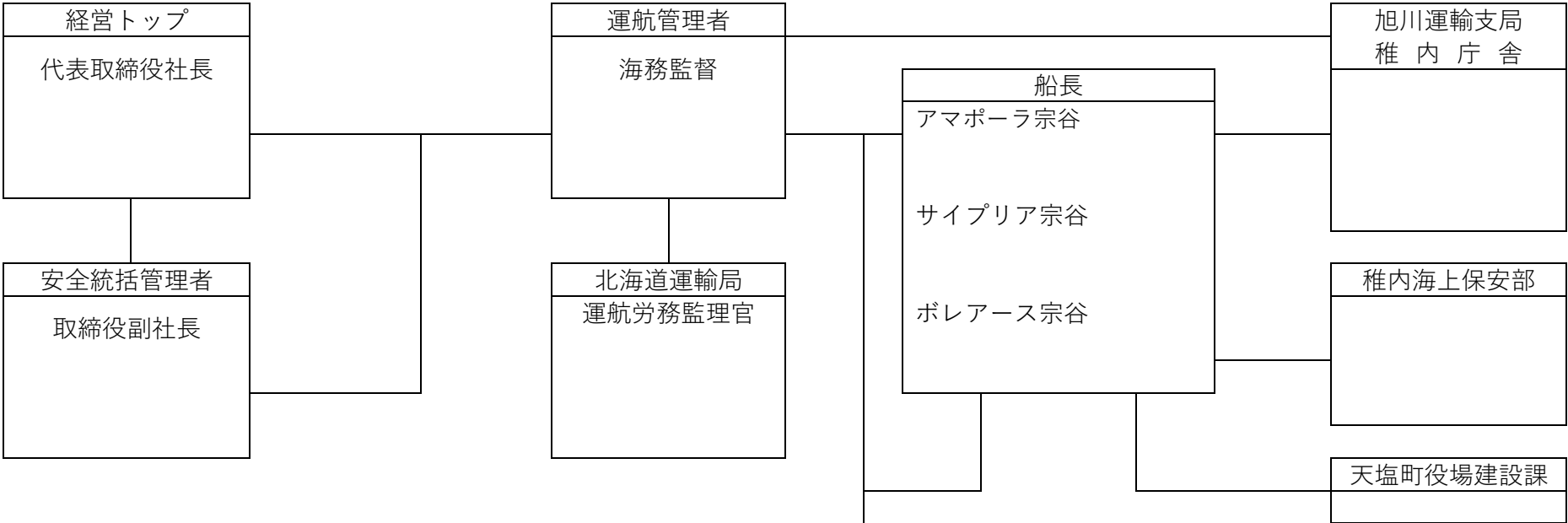
2 各対策部の所掌

要 員	職 務
救 難 対 策 部	① 事故の実態の把握並びに救難に必要な情報の収集、分析及び整理に関すること。 ② 救難計画の立案及び実施に関すること。 ③ 船長への連絡及び指示に関すること。 ④ 関係機関への手配及び連絡に関すること。 ⑤ その他救難に必要な事項に関すること。
旅 客 対 策 部	① 旅客名簿の作成に関すること。 ② 被災者の身元の確認及び被災者の名簿の作成に関すること。 ③ 被災者の近親者への事故の発生通知に関すること。 ④ 死傷者に対する応急措置及び救護に関すること。 ⑤ 被災者及び被災者の近親者の世話に関すること。 ⑥ 欠航便の旅客処理に関すること。 ⑦ 運賃の払い戻しに関すること。 ⑧ 旅客に係る補償に関すること。 ⑨ その他旅客対策に関すること。
貨 物 対 策 部	① 車両、手小荷物のリストの作成に関すること。 ② 車両、手小荷物の損傷及び紛失の状況の把握に関すること。 ③ 車両、手小荷物の引き渡しに関すること。 ④ 車両、手小荷物等に係る補償に関すること。 ⑤ その他貨物対策に関すること。
広 報 対 策 部	① 各種情報の収集及び整理並びに事故対策関係者への情報の伝達に関すること。

	② 被災者の近親者等への事故情報の提供に関すること。 ③ 報道関係者への事故情報の提供及び便宜供与に関すること。 ④ その他事故に係る広報に関すること。
庶 務 対 策 部	① 対策本部の編成に関する社内への周知及び本部の設営に関すること。 ② 見舞い及び弔意に関すること。 ③ 本部の経理に関すること。 ④ 本部要員の健康管理に関すること。 ⑤ その他庶務に関すること。

非常連絡網

【利礼航路】



非常連絡網

官公署連絡表

名称		
北海道運輸局 旭川運輸支局 稚内庁舎 運航労務監理官		
稚内海上保安部 警備救難課		
天塩町役場 建設課		
稚内警察署		
鴛泊警察官駐在所		
香深警察官駐在所		
天塩警察署		
稚内消防本部		
利尻礼文消防事務組合利尻富士支署		
利尻礼文消防事務組合本部		
利尻礼文消防事務組礼文支署		
北留萌消防組合消防署天塩支署		

医療機関連絡表

名称		
稚内市		
市立稚内病院		
利尻島		
国民健康保険鴛泊診療所		
利尻島国保中央病院		
礼文島		
道立香深診療所		
国民健康保険病院船泊診療所		
天塩町		
天塩町立国民健康保険病院		

車両固縛マニュアル

第1章 車両固縛基準

(目的)

第1条 本「車両固縛マニュアル（以下マニュアルという）」は、作業基準を補足し、以って航行の安全を確保することを目的とする。

(基準)

第2条 本マニュアルは、船員法、船員労働安全衛生規則及び関連諸通達、船員災害防止活動の促進に関する法律と同法律に基づく船員災害防止規程によるほか、この基準によるものとする。

(作業基準)

第3条 本マニュアルにおいて、車両積み降ろし関連作業とは、車両甲板及びランプウェイにおける車両の乗下船ランプウェイの開閉、積載車両の管理、車両甲板の整理整頓ならびにこれらに付随する作業をいう。

- 2 車両積み降ろし関連作業を行わせる場合は、作業指揮者を指名しなければならない。
- 3 車両積み降ろし関連作業を行わせるため、「別紙1・2」の作業基準に従って作業を配置しなければならない。
- 4 作業員には次に掲げる事項を遵守させなければならない。

(1) 車両誘導作業に関する事項

- ① 所定の合図を確実に行うこと。
- ② 車両の運転手から明視できる位置で、かつ車両より危害をうけるおそれのない間隔を保持し、たがいに関の作業員の安全を確認しながら誘導すること。
- ③ 車両の運転手に次の事項を指示すること。
 - イ. 徐行を厳守すること。
 - ロ. 不必要なエンジンの使用禁止。
 - ハ. ランプウェイ上を走行する時は、ランプウェイの中央を走行すること。
 - ニ. エンジンを切り、ヘッドライトを消灯し、サイドブレーキをひいてから下車すること。
 - ホ. 下船の際、エンジンの始動時期を極力遅くし、車両甲板における暖機運転時間を短くすること。
- ④ 船体に過度の傾斜及びトリムがつかないように重量を平均して搭載すること。
- ⑤ 自動車列の両側に幅60 cm以上の通路を船首尾方向に設けること。
- ⑥ 船首尾両端を除き、横方向に幅1 m以上の通路を一条以上設けること。
- ⑦ 車両甲板の換気能力を良好に保つため、車両等により換気口を遮断しないようにすること。

(2) 車両の固縛作業に関する事項

- ① エンジンが切られ、ヘッドライトが消され、サイドブレーキが引かれているか、確

認してから作業を行うこと。

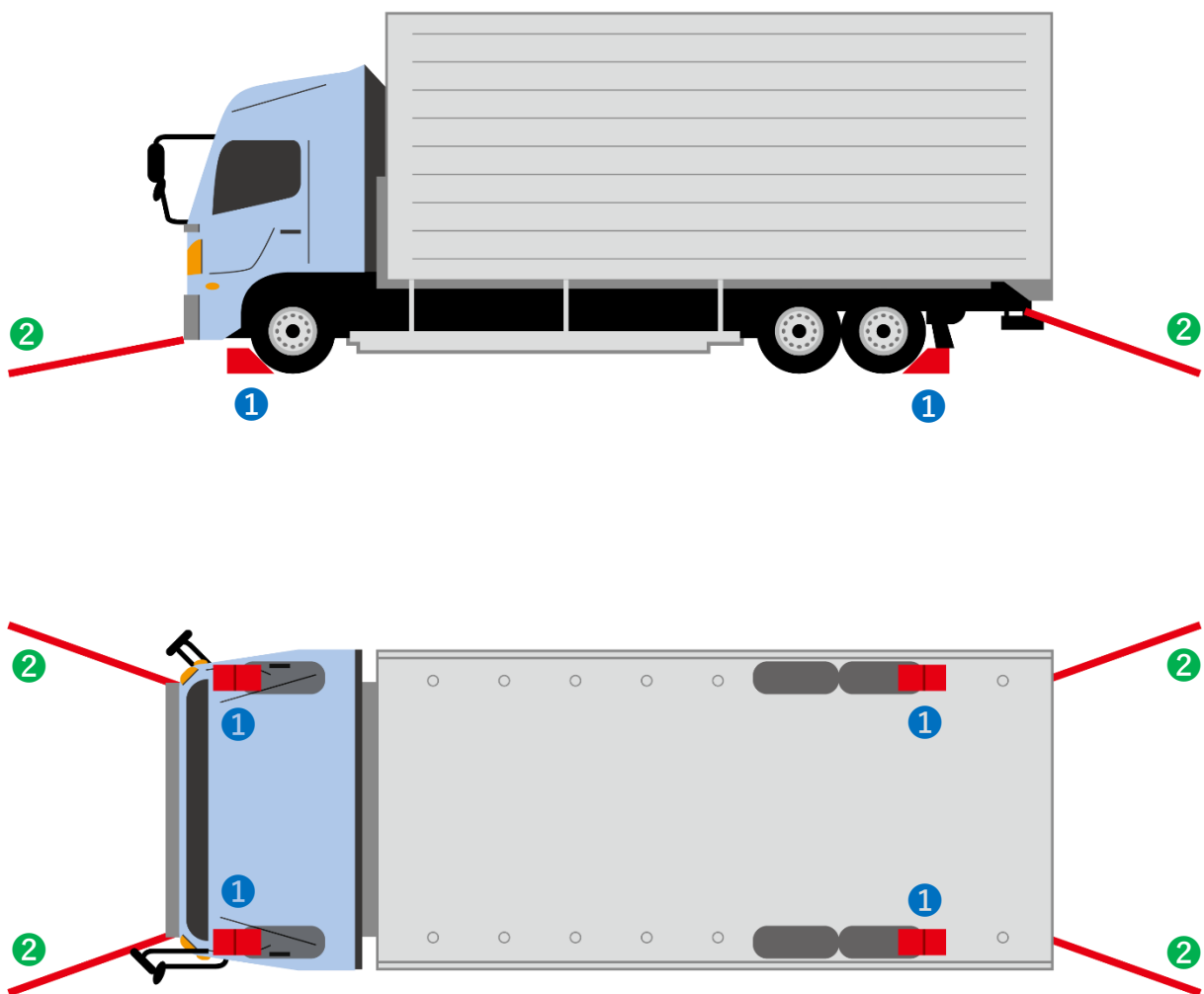
- ② 後続車両が接近していないことを確認してから作業を行うこと。
- ③ 木材積載車両等の重心の高い車両については、車両の点灯や積荷の落下について十分注意を払いながら作業を行うこと。

第2章 車両固縛方法

（車両の固縛）

第4条 具体的な固縛の方法は、下図によるものとする。

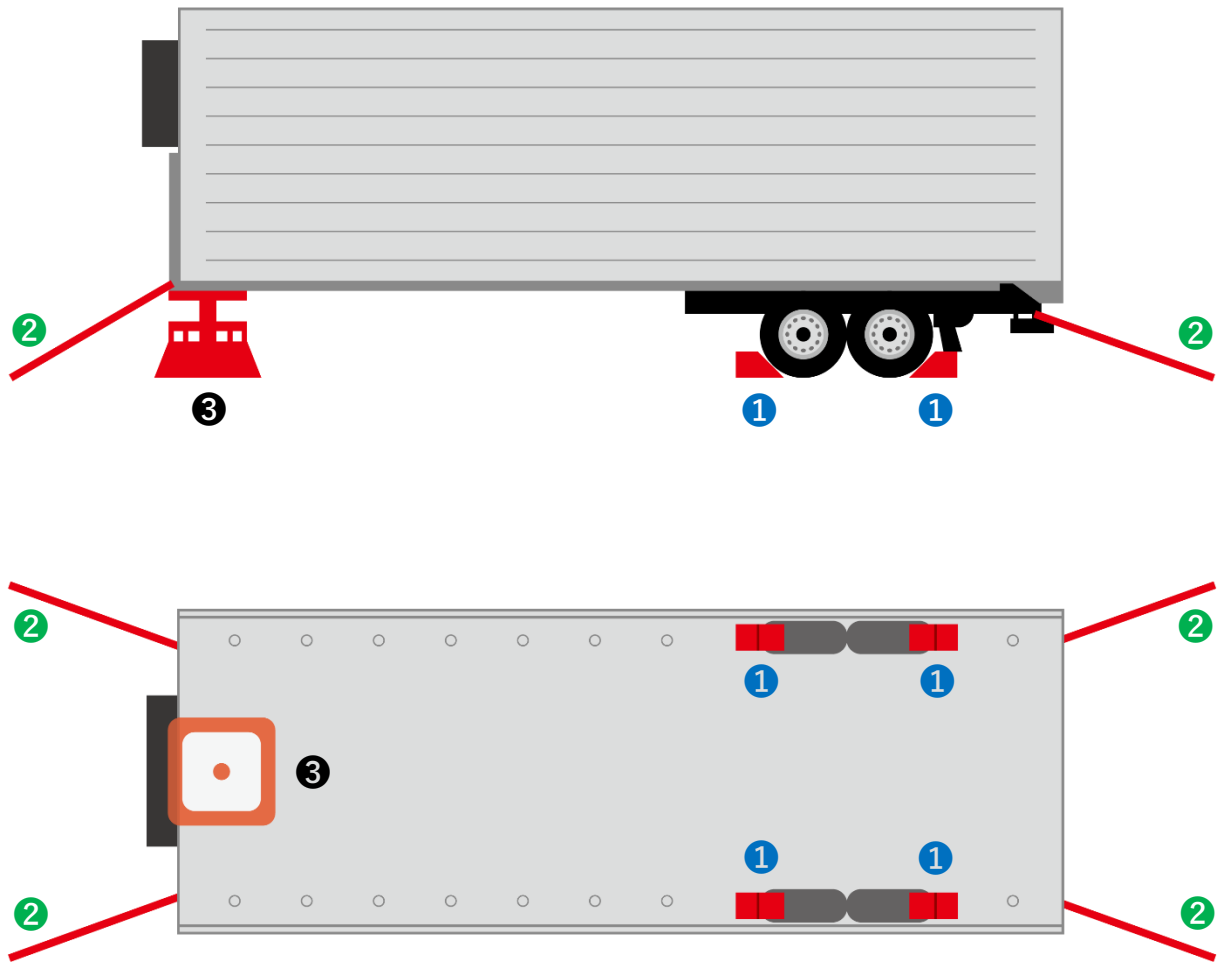
（1）平常時「トラック」



① 車止め／4個（前部2個、後部2個）

② ラチェットバックル／4本（前部2本、後部2本）

(2) 平常時「トレーラー」

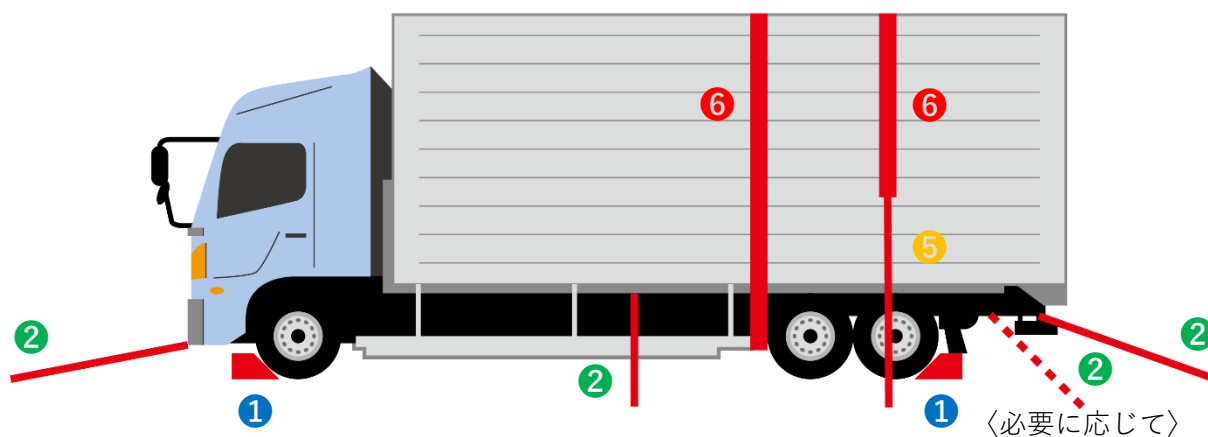


① 車止め／4 個（前部 2 個、後部 2 個）

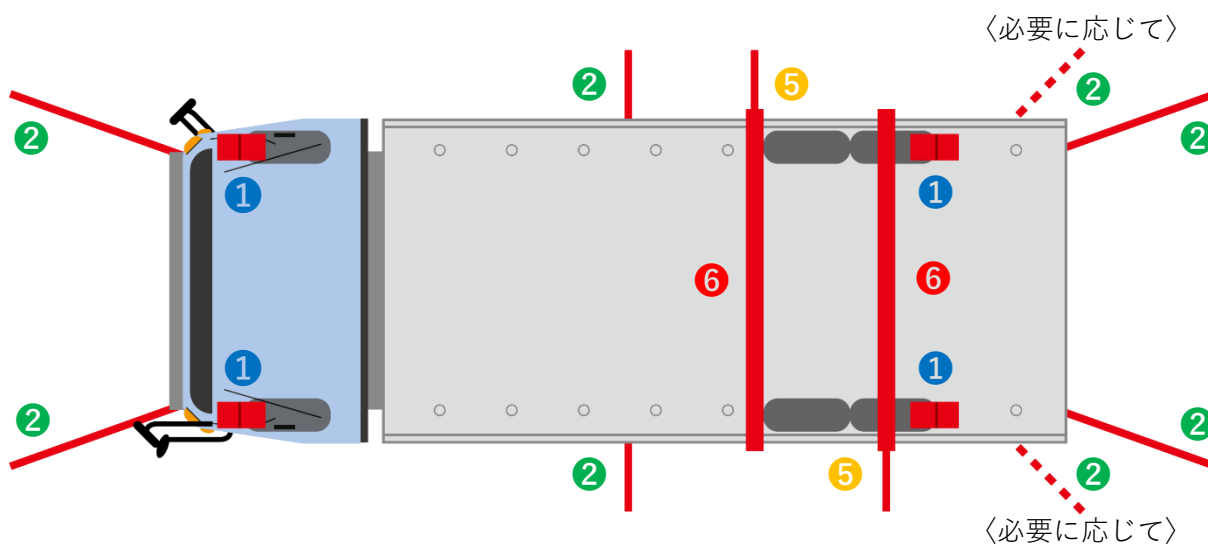
② ラッシング・ターンバックル／4 本（強力チェーン、シャックル付）
（前部 2 本、後部 2 本）

③ 木製架台／1 台

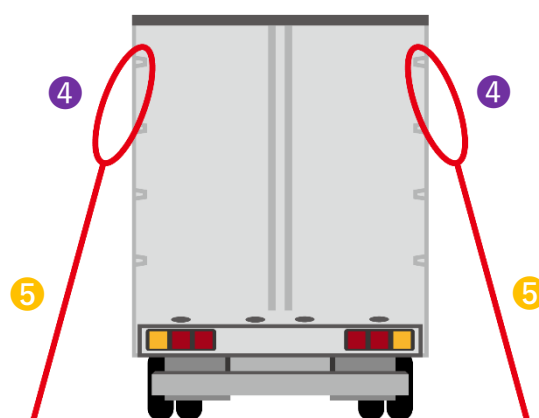
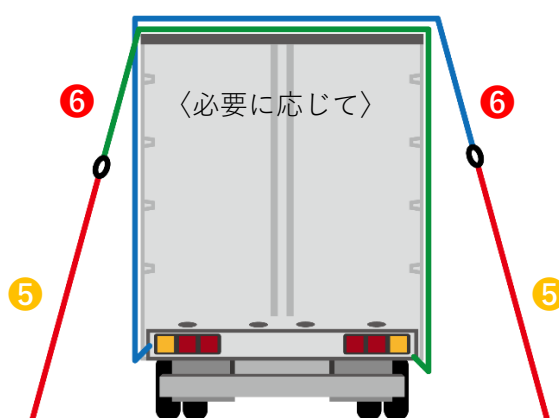
(3) 船体に動揺があるとき「トラック」



① 車止め／4個（前部2個、後部2個）



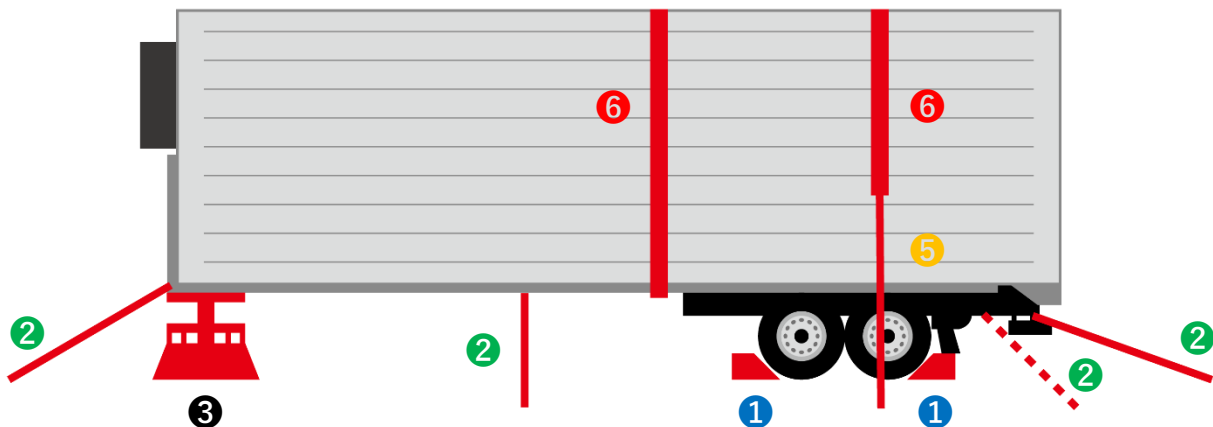
② ラッシング・ターンバックル／6～8本
（前部2本、中央部2本、後部2本、必要に応じて2本）



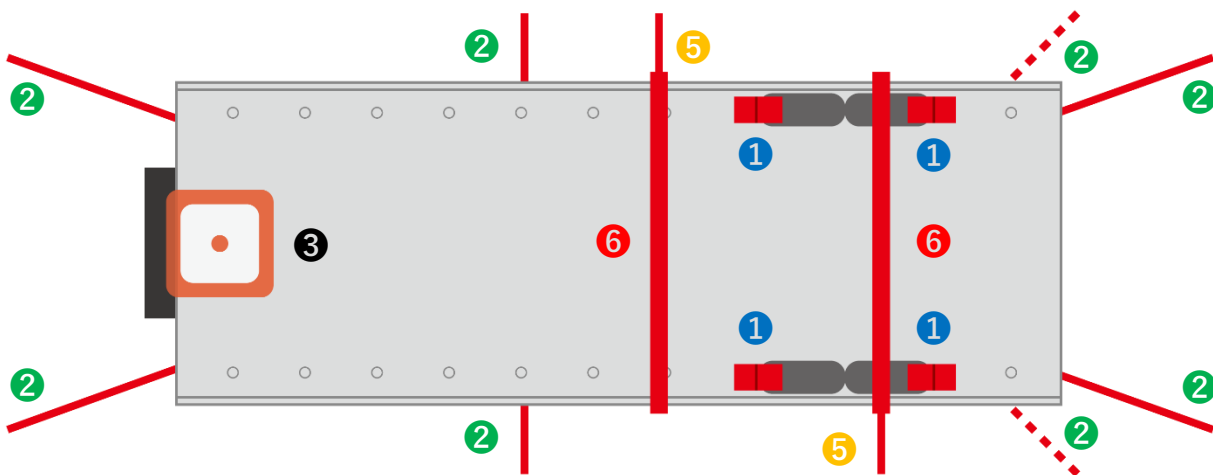
④ ナイロンロープ（20m/m）
⑥ オーバーラッシングベルト

⑤ ナイロンベルト（ロックナー）

(4) 船体に動揺があるとき「トレーラー」

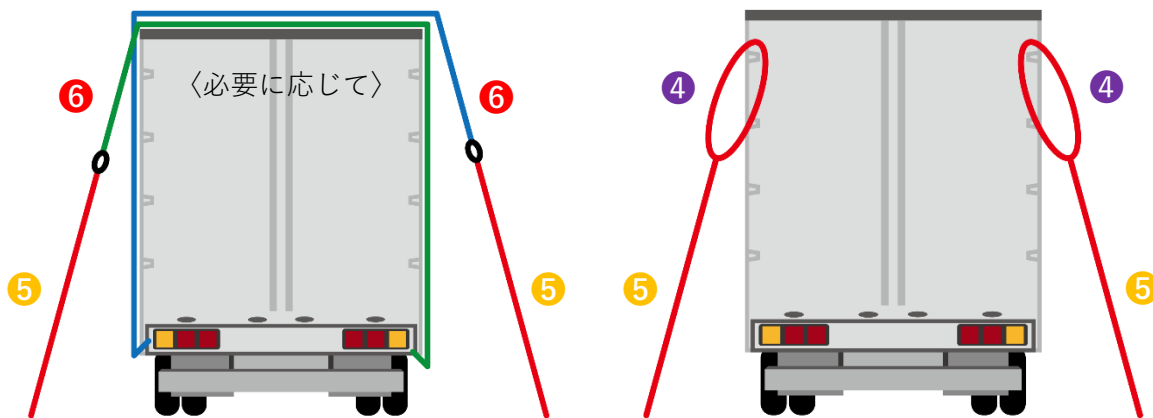


① 車止め／4個（前部2個、後部2個）



② ラッシング・ターンバックル／6～8本

(前部 2 本、中央部 2 本、後部 2 本、必要に応じて 2 本)



③ 木製架台／1台

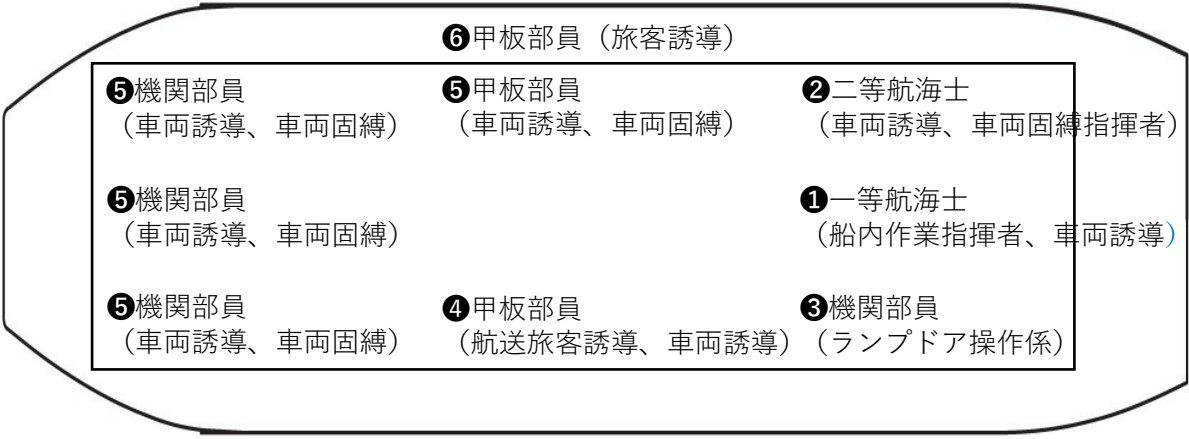
⑤ ナイロンベルト（ロックナー）

④ ナイロンロープ° (20m/m)

⑥ オーバーラッピングベルト

船内作業員配置

【利礼航路】



船内作業指揮系統

【利礼航路】

No.	作 業 職 名 (職名)	作 業 内 容	各船 共通
①	船内作業指揮者 兼 車両誘導係 (一等航海士)	乗下船する車両の陸地から船内外の 誘導 及び 作業指揮	1 人
②	車両誘導係 兼 車両固縛指揮者 (二等航海士)	乗下船する車両について船内での 指揮 及び 車両誘導	1 人
③	ラ ン プ ド ア 操 作 係 (機関部員)	車両の乗下船の際のランプドア操作	1 人
④	航送旅客誘導係 兼 車両誘導係 (甲板部員)	航送旅客誘導 及び 車両誘導	1 人
⑤	車両誘導係 兼 車両固縛係 (甲板・機関部員)	車両誘導 及び 車両固縛、固縛装置等の取り外し	4 人
⑥	旅客係 兼 航送旅客誘導係 (甲板部員)	乗下船する旅客の誘導	1 人
			9 人

【安全運航（船体動揺防止）のための車両固縛装置の注意喚起ポスター】

トラック & シャーシ をお手続きのお客様へ



フェリーによるトラック・シャーシ航送においては、安全に輸送するために車輛を船体と確実に固縛する必要があります。

そのため、**固縛装置（ターンバックル等）で車輛の移動を防止**しています。したがって、荒天が予想される航海等において、車輛側に固縛装置の取り付けが出来るリング等の設置が無いなど、**安全輸送が確保できない車輛**については、**乗船をお断り**する場合があります。

津波避難マニュアル

1. 基本方針

- ・人命を最優先として、「避難する」または「やり過ごす」を的確に判断する。

2. 航路等

- ・本計画は以下の航路・港湾・船舶を対象とする。

航路	港湾	船舶
稚内～利尻・礼文島 航路	稚内 鴛泊・沓形 香深	サイプリア宗谷 ボレアース宗谷 アマポーラ宗谷

3. 避難行動の判断基準

3-1. 情報の入手

- ・以下の機関より津波情報をキャッチする。

情報入手先	津波の高さ	本船までの到達時間
テレビ、ラジオ、気象台、 海上保安部、運輸局、その他	1 m 未満（津波注意報） 1 m 以上 3 m 未満（津波警報） 3 m 以上（大津波警報）	下船作業や発港準備お よび避難海域までかか る時間に注意する

3-2. 所要時間

- ・船舶の発港等に要する時間は以下のとおりです。

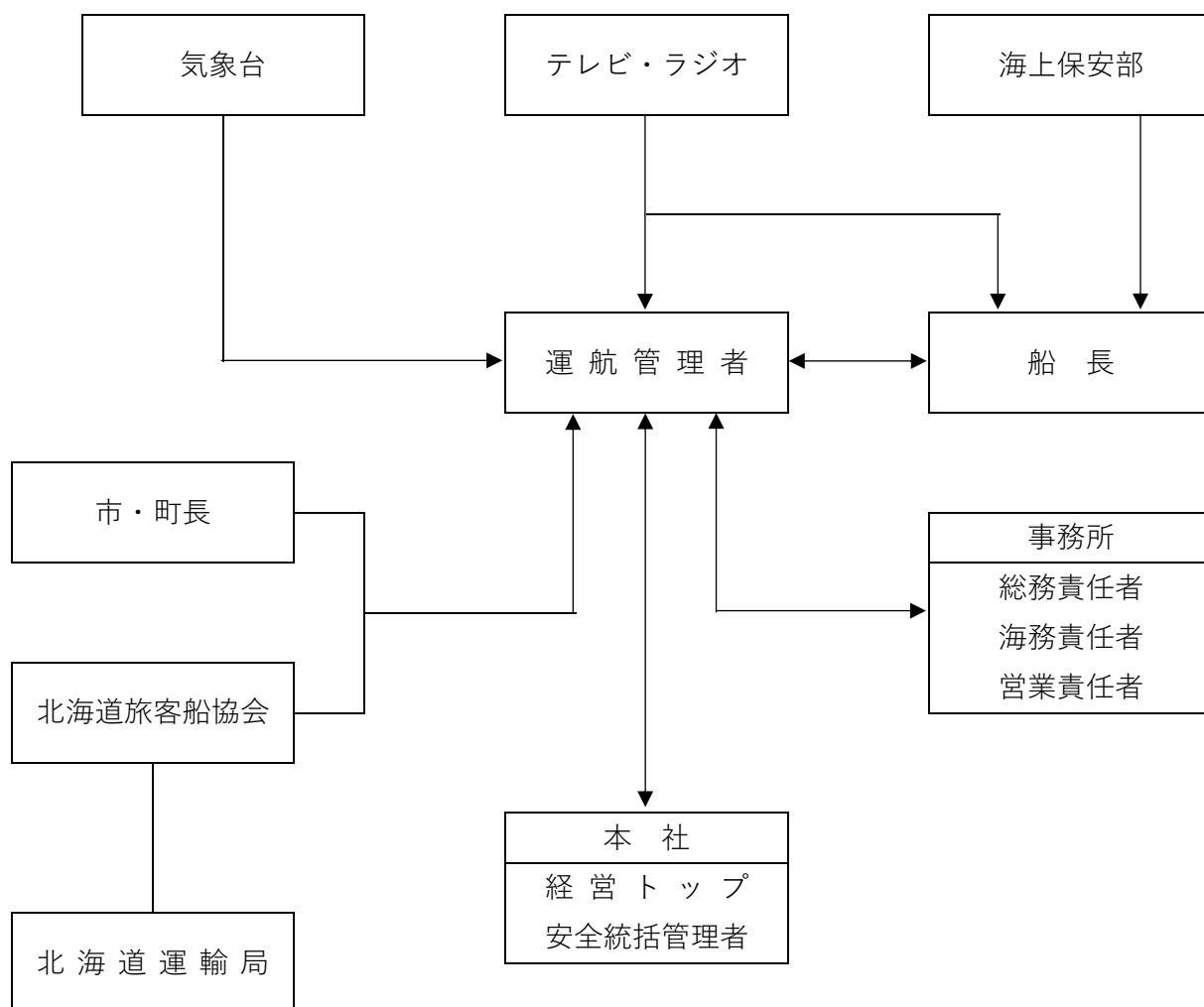
所要時間	利礼航路
旅客や車両の下船に要する時間	10 分
船舶のスタンバイに要する時間	15 分
着岸中で乗組員の集合に要する時間	5 分
夜間で乗組員集合に要する時間	40 分 (鴛泊のみ 5 分)
各港から避難海域に到達するまでの時間	8 分 (稚内のみ 25 分)

4. 避難行動の種類

- ・警報等発令時の本船状況により避難行動の選択判断を行う。

本船の状況	航海中、荷役作業中、接岸待機中、夜間停泊中
対応の種類	警戒監視、荷役中止、入出港中止、係留強化、避難海域へ退避、総員退避

5. 情報の伝達経路（チャート）



6. 利礼航路避難行動判断フロー

<津波情報記入フォーム>

記 載 日 時	令和 年 月 日 AM / PM 時 分
地震発生位置・規模・時間	沖 km マグニチュード 時 分
警 報 等 の 種 類	大津波警報 / 津波警報 / 津波注意報
津 波 の 最 大 高 さ	m
推 定 到 達 時 間	時 分 (分後)
避 難 勧 告 等 の 有 無	あり / なし

警報の種類	到達時間	航海中	荷役作業中	接岸待機中	夜間接岸中
津波注意報 (1m未満)	10分未満	警戒監視			
	10分以上				
津波警報 (1m以上 3m未満)	10分未満	最寄りの 避難海域	荷役中止	係留強化	警戒監視
	10分以上 60分未満			避難海域	係留強化 総員退避 島泊の船は 避難海域
	60分以上			避難海域	
大津波警報 (3m以上)	10分未満	最寄りの 避難海域	荷役中止	係留強化	総員退避
	10分以上 30分未満			避難海域	総員退避 係留強化 島泊の船は 避難海域
	30分以上 60分未満				
	60分以上			避難海域	

7. 利礼航路・総員退避施設

7-1. 稚内港



施 設 名 称	稚内市総合文化センター
施 設 住 所	稚内市中央 3 丁目 13－23
海 抜	5.6m
船舶からの距離	700m
徒歩使用時間	10 分

7. 利礼航路・総員退避施設

7-2. 鴛泊港



施設名称	ペシ岬
施設住所	利尻郡利尻富士町鴛泊
海抜	10.0m
船舶からの距離	400m
徒歩使用時間	8分

7. 利礼航路・総員退避施設

7-3. 沓形港



施設名称	利尻町交流促進施設（どんと）
施設住所	利尻郡利尻町沓形字富士見町 2-2
海抜	7.0m
船舶からの距離	650m
徒歩使用時間	9 分

7. 利礼航路・総員退避施設

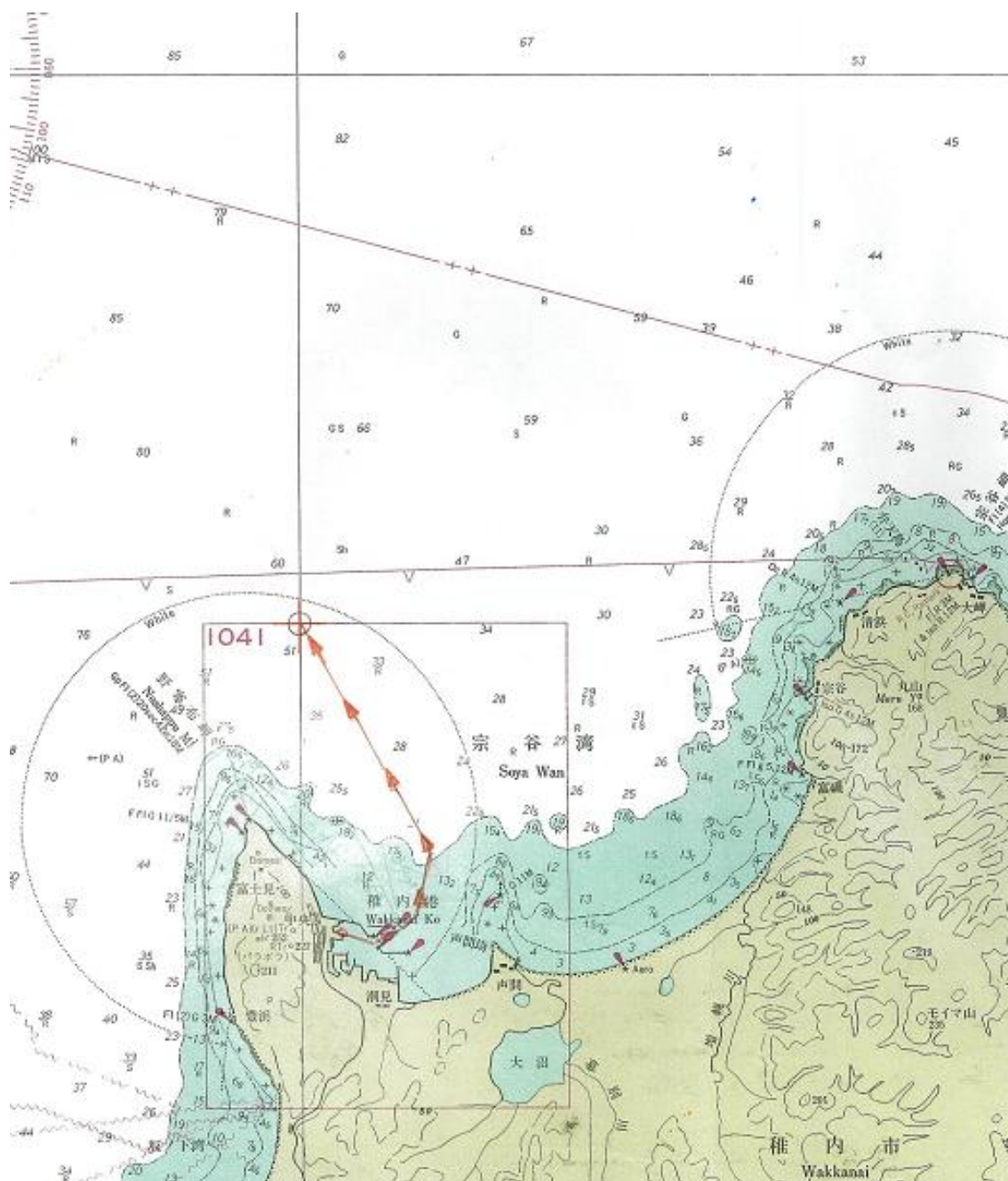
7-4. 香深港



施設名称	宗谷バス(株)礼文営業所裏山
施設住所	礼文郡礼文町香深字トンナイ
海抜	17.5m
船舶からの距離	200m
徒歩使用時間	5分

8. 利礼航路・避難海域

8-1. 稚内港沖



水 深	50.0m
北 緯	045° 30' 00"
東 経	141° 40' 00"

8. 利礼航路・避難海域

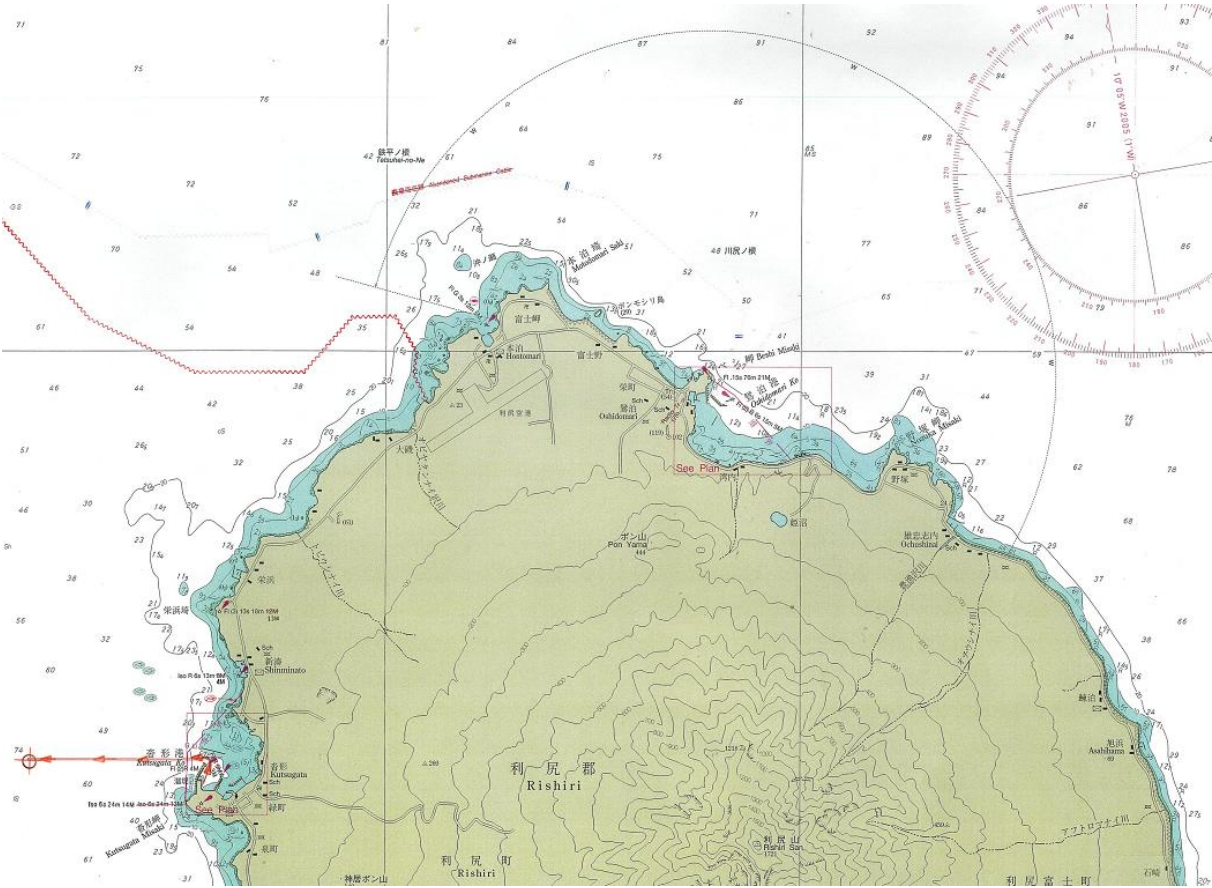
8-2. 鵜泊港沖



水 深	75.0m
北 緯	045° 16' 00"
東 経	141° 15' 00"

8. 利礼航路・避難海域

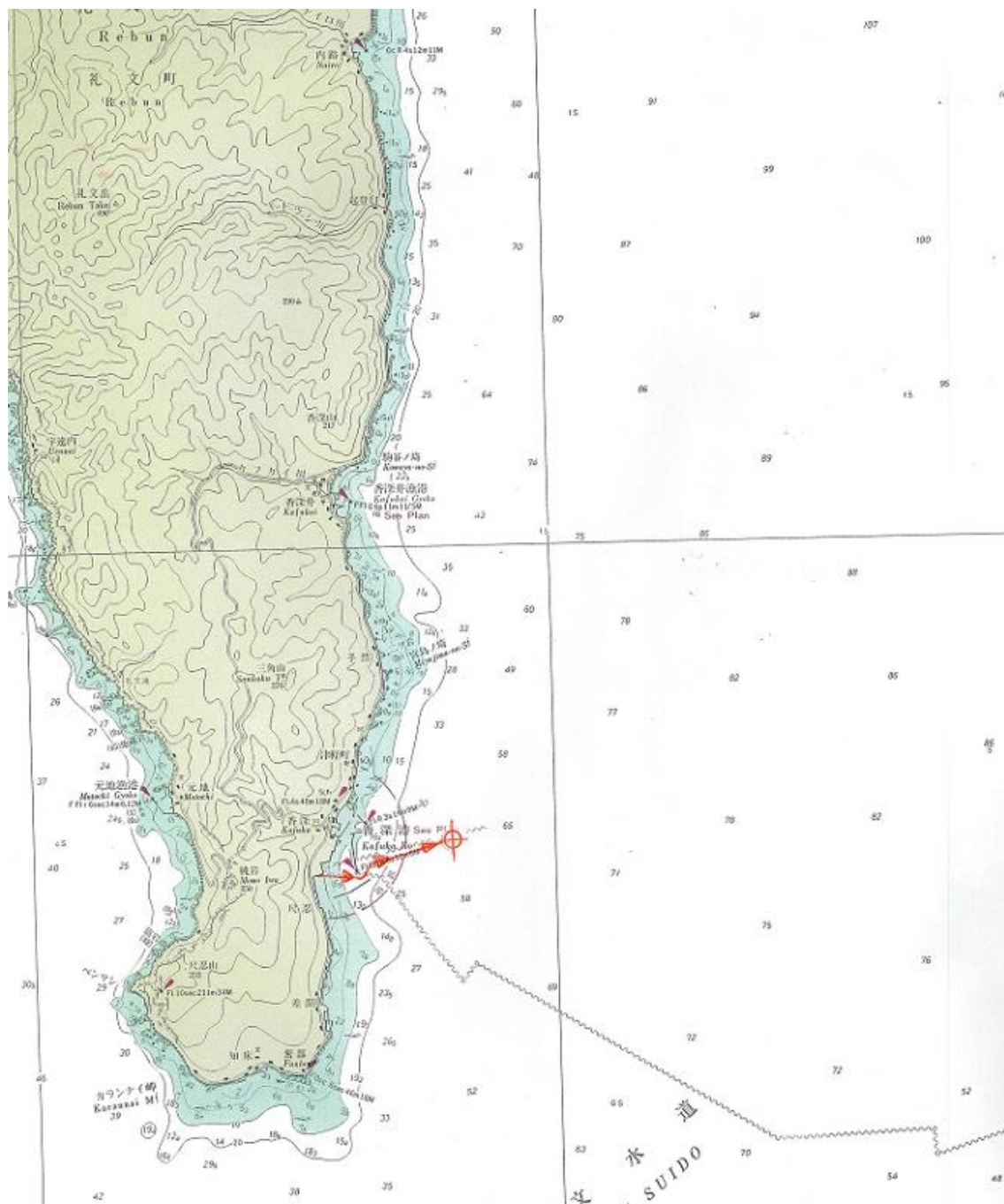
8-3. 沓形港沖



水深	75.0m
北緯	045° 11' 00"
東経	141° 06' 00"

8. 利礼航路・避難海域

8-4. 香深港沖



水深	68.0m
北緯	045° 18' 00"
東経	141° 05' 00"

9. 津波避難を想定した訓練の実施（訓点項目）

- (1) 旅客や車両等の下船
 - ・下船にかかる手順の確認
- (2) 荷役中止
 - ・荷役作業責任者との連絡体制、荷役中止手順の確認
- (3) 乗組員招集
 - ・最少運航要員の在籍確認（日中、夜間）
- (4) 緊急離棧操船
 - ・緊急離棧操船方法・手順の確認（綱放要員なしなどを想定）
- (5) 避難海域/避難経路
 - ・想定津波に対する避難海域/避難経路の設定
- (6) 津波関連情報の入手
 - ・入手方法の確認
- (7) それぞれにかかる時間の把握
- (8) その他必要な事項

10. 関係機関一覧

機 関		
稚内地方気象台		
稚内海上保安部		
稚内市役所		
利尻町役場		
利尻富士町役場		
礼文町役場		
北海道運輸局 海事振興部		
北海道運輸局 海事保安・事故対策調整官		
北海道運輸局旭川運輸支局 稚内庁舎		
北海道旅客船協会		
北海道 危機対策局危機対策課		
北海道 交通政策局交通企画課		

シージャック対策マニュアル

第1章 総則

(総 則)

第1条 本要領は、安全管理規程の事故処理基準に定める事故のうち、シージャック事件(以下「事件」という。)についての対策を定めるものとする。

2 安全管理関係者は、平素より各関係機関と連絡をとり、事故の未然防止に努めるものとする。

3 事故処理にあたっては、心を落ち着けて乗客乗組員の生命・身体 of 安全確保を第一義とした上で、船体、積荷並びに周囲の安全を図ることに努めるものとする。

第2章 未然防止対策

(陸上における対策)

第2条 乗船券の販売窓口や乗船待機中に挙動不審な旅客を認知したときは、速やかに責任者に報告するものとする。

2 不穏な情報を入手したとき、又は不法行為を惹起するおそれのある者の乗船を認知したときは、速やかに責任者に報告するものとする。

3 旅客に対しては、危険品、凶器に類するものは船内に持込むことを禁止する旨を放送等で周知しておくものとする。

4 離岸前において不穏な状況を検知した場合は、速やかに運航管理者に連絡し、官公署の指示を受けて緊急離岸又は発航停止の措置をとるものとする。

(本船における対策)

第3条 旅客の乗船時は、乗り込み口付近において旅客の挙動及び所持品に細心の注意を払い、不審者不審物等の事前発見に努めるものとする。

2 船橋、機関室等の乗員用区画は、原則として旅客の立入を禁止するものとする。

3 不穏な情報を入手したときは、主要個所の施錠を行うものとする。

4 不穏な情報を入手したときは、乗客を刺激しないように配慮して、通常の船内巡視の他に、臨時的に船内巡視を増強して、乗客の異常や不審物の発見に努めるものとする。

5 調理用刃物類、その他凶器になり得るような船具・工具の保管には万全を期するものとする。

6 通信機器をいつでも使用できるように保守整備するとともに、定時連絡システムを活用するものとする。

第3章 事件発生時の措置

(停泊中)

第4条 出港前に犯人が凶器等を携帯して強行乗船したときは、直ちに関係先に連絡するとともに出港を遅らせる工夫をし、治安機関の到着を待つものとする。

2 情報を入手した現場は、直ちに本社及び治安機関に連絡するものとする。

(航海中)

第5条 事件が発生した場合は人命の安全確保を第一とし、旅客がパニックに陥らないように配慮するものとする。

2 船長は事件に関する一斉放送を行う場合、犯人を刺激しないようかつ旅客がパニックにならないよう配慮の上、緊急事態発生と対処方針を伝えることにより、旅客の不安の解消に努め、理解及び協力を求めるものとする。

3 船長、乗組員は犯人を刺激しないよう配慮し、過激な言動は慎むものとする。

4 船長の態度は、事件解決の重要な要素になるので、常に冷静かつ沈着に行動し、ねばり強い説得により事件の解決に努めるものとする。

5 船長、乗組員は犯人の正体、犯行の意図及び凶器の種類の把握に努め、判明した時点で可能な限り、支店に速報するものとする。

6 船橋、機関室等を占拠された場合は、考えられるあらゆる手段を用いて外部に異変を周知するよう努めるものとする。

7 テレビ・ラジオ等の報道情報が犯人に伝わらない方策を講じるものとする。

(船長のとるべき措置)

第6条 犯人に乗客を人質とされないよう努め、犯人と冷静に話し合い、犯人を客室から離れた場所に誘導し、旅客の安全を図るものとする。

2 基準航路以外の航行を強要された場合には、燃料、清水等の不足、海図の不備、港湾事情不案内等を強調して、要求には応じないよう努めるものとする。

3 危険防止上の見地から、犯人による機器の運転、操作は絶対に拒否するよう努めるものとする。

4 海上においては、人質救出、犯人の取り押さえ等の対策が困難であることから、できる限り最寄りの港湾に入港するように努めるものとする。

5 原則として、乗組員による犯人の逮捕等、直接行動に出ないよう乗組員を指導しておくものとする。

6 治安機関の船艇が追尾、接舷できるよう針路変更、速力の適宜減速、機関停止等、臨機の措置をとるものとする。

(その他)

第7条 船長が監禁等により自由を拘束されたときは、船員法（第20条）の規定に従って、その職掌の順序に従ってこれを行うものとする。

2 犯人が人質を盾に船橋に向う場合、船橋に到着するまでに異変を通知できるよう、初動の情報処理対策を講じておくものとする。

3 犯人が船橋に入室した場合、非常ボタンの却下、携帯電話等の短縮ダイヤルで支店との電話回線を常時接続状態にしておく等、最小限の動作で船内又は支店に異変を通知する等所要の措置ができるようにしておくものとする。

- 4 船橋が占拠された場合、船橋内部の状況を外部に伝達できるよう要員配置を考えておくものとする。
- 5 事件発生時における旅客の移動については、あらかじめ策定しておくものとする。
- 6 事件発生時における乗組員の「非常配置表」をあらかじめ作成しておくものとする。
- 7 事件発生時における関係先への「非常連絡」は、事故処理基準の「緊急連絡網」で行うものとする。

第4章 通報連絡体制

緊急事態が発生したとき又はそのおそれがある場合は、状況に応じ、以下に示す通信連絡手段を用い、知り得た情報を船内、支店及び関係先に通報するものとする。この時、できる限り犯人に見破られないよう、また、犯人を刺激しないような方法を策定しておく必要がある他、犯人説得のため、陸上とのホットラインを考えておくものとする。

(船内連絡)

第8条 伝令について、事件の発見者は、犯人に感知されないよう船長に報告、もしくは近くにいる乗組員に必要な指示を与え、船長報告及び船内周知を図るものとする。この場合、口頭伝達が危険な場合はあらかじめ社内で定める暗号的会話や動作で伝達するものとする。

- 2 船内電話
- 3 船内放送
- 4 トランシーバー
- 5 非常ベル

(外部連絡)

- | | |
|-----------|------------------------|
| 第9条 無線電話 | 船舶電話、VHF、携帯電話等 |
| 2 国際旗流信号 | CB3 |
| 3 発光信号 | サーチライト |
| 4 衛星EPIRB | 最後の手段として投下するものとする |
| 5 非常連絡筒 | 各信号類のオレンジケースを使用するものとする |
| 6 汽笛 | 犯人を刺激しない範囲で行うものとする |
| 7 その他 | FAX、携帯電話、トランシーバー |

第5章 対策本部の設置

本社は、本船又は現場店所より事故発生 of 報告を受けたときは、直ちに対策本部を設置して事故の処理にあたるものとする。この時、治安機関と連携を密にするとともに、情報漏れに十分留意するものとする。

第6章 教育及び訓練

運航管理者は、各種操練やその他の事故対策訓練等を行うときに併せて、定期的に事件対応訓練を実施するものとする。教育・訓練は、非常操舵操練時に併せて実施するものとする。(3ヶ月に1回)

(非常配置表)

第 11 条 乗組員定員 13 名の場合を次の表のとおりとするが、配乗及び状況に応じて自在に対応すること。

部 署	職務分担	職 名
船 橋	・ 総指揮、犯人の対応	船 長
	・ 船長の補佐及び代行	一等航海士
	・ 操舵	二等航海士 又は 甲板員 G
	・ 船橋内保安及び旅客に周知（船内放送） ・ 船橋内において外部との連絡	甲板員 A
	機関室指揮	機 関 長
船 橋 外	・ トランシーバー、CB3、非常連絡筒の船橋外持出し及び携帯電話の確保 ・ 船橋外において外部との連絡	甲板員 B 甲板員 C 甲板員 D
客 室	・ 旅客の安全確保及び各客室の旅客を後部に誘導 ・ 船橋間との連絡	甲板員 E 甲板員 F 機関員 A
車 両 甲 板	・ 車両甲板監視、船橋間との連絡	機 関 員 B
機 関 室	・ 機関運転	一等機関士

シージャック発生通報

(わかる範囲で迅速に記入・投函すること。)

船 名	
運 航 会 社	ハートランドフェリー株式会社
電 話 番 号	0162-23-3780
発 生 日 時	年 月 日 / 時 分
投 函 日 時	年 月 日 / 時 分
本船の投函位置	
犯 人 の 人 数	男： 人 / 女： 人
凶器の種類・数量	
犯 人 の 要 求 等	
死 傷 者 の 有 無	死亡 あり ・ なし / 人 負傷 あり ・ なし / 人
本船の措置状況	

回収した方へのお願い！

**本船はシージャックされましたので、
海上保安庁（118）／ 警察署（110）へ連絡願います。**

流氷域運航マニュアル

第1章 目的

(目的)

第1条 この流氷域の運航マニュアルは、天塩・利礼航路の安全管理規程中、運航基準及び事故処理基準によって定められている気象、海象条件に加え、流氷の状態による運航条件を定め、航海の安全を確保すること並びに流氷により航行不能となった場合の運航時の安全対策を目的とする。

(用語の意義)

第2条 流氷は様々な形態をとり得るため、この流氷域の運航マニュアルにおける用語の意義は、下記に定めるところによる。

※ 新たに、流氷域における的確・適切な流氷形状に遭遇した場合は、カラー写真を収録するとともに、安全管理委員会に提供願います。

(1) 密な流氷域 氷盤、板氷、氷岩、砕け氷等が流氷を構成するもので、これらの周辺に大きな開放水面があまり見られず、互いに密接しあって十分な広がりを持ち、砕氷しなければ運航できない流氷状態をいう。



出典：たびらい

(2) 疎密な流氷域

氷盤、板氷、氷岩、砕け氷等間の密接度がゆるく、船舶がそれらの間をぬって航行できる程度の十分な幅の開放水面が存在するような流氷状態をいう。



出典：阪急交通

(1) 点在する流氷域

氷魂等が海面に点在しており、船舶の運航氷域を十分確保できるような流氷状態をいう。



出典：BE TO PE CONNECTION

第2章 運航の可否判断

(発航の可否判断)

第3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、流氷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。

ただし、第6条に定める狭視界出入港部署配置を行い、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。また、疎密な流氷域、点在する流氷域については状況に十分注意して運航できるものとし、航行時間は日の出より日没までの間とする。

(1) 密な流氷域

(2) 風速、波高、視程、流氷の厚さ

風 速	波 高	視 程	流氷の厚さ
15m/s 以上	1m 以上	500m 以下	1.5m 以上

2 船長は、発航前において、航行中に遭遇する気象、海象、流氷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。

(1) 疎密な流氷域から密な流氷域へと連続する場合

(2) 風速、波高、流氷の厚さ

風 速	波 高	視 程	流氷の厚さ
20m/s 以上	3m 以上	500m 以下	1.5m 以上

3 船長は、前 3 条の規程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とらなければならない。

(基準航行の可否判断)

第 4 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転倒等の事故が発生するおそれがあるとき及び流氷帯の航行が困難と認めるときは、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、流氷状況は次に掲げるとおりである。

(1) 疎密な流氷域から密な流氷域へと連続する場合

(2) 風速、波高、流氷の厚さ

風 速	波 高	視 程	流氷の厚さ
18m/s 以上	2.5m 以上	500m 以下	1m 以上

3 船長は、航行中周囲の気象、海象、流氷に関する情報を確認し、次に掲げる条件の一つに達するおそれがあると認めるときは目的港及び目的海域への航行の継続を中止し、発航地港に反転する等の措置をとらなければならない。

風 速	波 高	流氷の厚さ
20m/s 以上	3m 以上	1.5m 以上

4 疎密な流氷域、点在する流氷域を航行する場合

(1) 流氷帯航海当直配置を行う。

(2) 速力を3ノット未満とし、急激な変針を避ける。

(3) 喫水をできる限り深くとする。

- 5 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
500m 以下

(入港の可否判断)

- 第5条 船長は、入港予定地港内の気象、海象、流氷に関する情報を確認し、次に掲げる条件の一つに達していると認めるときは、入港を中止し、適宜発航地港への反転及び錨泊等の適切な措置をとらなければならない。

(1) 密な流氷域

(2) 風速、波高、視程、流氷の厚さ

風 速	波 高	視 程	流氷の厚さ
15m/s 以上	1m 以上	500m 以下	1.5m 以上

(運航の可否判断等の記録)

- 第6条 運航管理者及び船長は、運航の可否判断、運航中止の措置及び協議の内容を発航前検査、航海日誌、運航状況検討記録簿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7条 船長は、運航管理者と協議して流氷帯航海当直の配置を決めておくものとする。また、変更する場合も同様である。

第4章 流氷により航行不能となった場合の運航時の安全対策

(船長のとるべき措置)

- 第8条 流氷により航行不能で船体に危険性が及ばない場合はむやみに脱出を試みず状況を運航管理者に報告し海上保安部に救助を要請する。

- 2 流氷によって、船内に留まることが危険となった場合は、船長は下記の要領に従って、乗客及び乗組員を船上より退去させ安全な場所に誘導するものとする。

(1) 本船の周囲の氷が十分大きく、かつ硬く、人がその上に降りられる場合は次の順序で退船する。

① 船長は、運航管理者と関係海上保安官署に退船する旨、通報し救助を要請する。

② 氷上に救命いかだを投下及び救助艇を降ろす。

- ③ 事前に乗組員が氷上に降り安全性を確認する。
 - ④ 舷側より救命胴衣を着けた乗客を誘導し、氷上の救命いかだに収容する。
- (2) 本船の周囲に硬く大きな氷盤がなく、人が氷上に降りられない場合は、次の順序で退船する。
- ① 船長は、運航管理者と関係海上保安官署に退船する旨、通報し救助を要請する。
 - ② 海面に救命いかだの投下及び救助艇を降ろす。
 - ③ 本船の舷側に救命いかだを接舷させつつ、救命胴衣を着けた乗客を救命いかだに収容する。
 - ④ 流氷が密で、動きのとれない場合には、その場所に待機する。
 - ⑤ 密接度が疎になり、水あきができたなら救助艇により救命いかだを安全な場所に曳航する。

(運航管理者のとりべき措置)

第9条 運航管理者がとりべき必要な措置はおおむね次のとおりである。

- (1) 船舶の状況把握及び救難に必要な情報の収集並びに分析
- (2) 船長に対する必要事項の連絡並びに助言
- (3) 病院、宿舎の手配等旅客の救護のための措置
- (4) 関係機関への連絡及び経過報告

※ 流氷観測に用いる氷泡分類（目安）

種類	記号	用語	大きさ・厚さ
はす葉氷	P	はす葉氷	直径/30～300 cm・厚さ/10 cm程度
砕 け 氷	Br	砕 け 氷	直径/2m 未満
板 氷	Cs	小 板 氷	直径/2m 未満
	Ck	板 氷	直径/2m～20m
氷 盤	Fb	大 氷 盤	直径/500～2,000m
	Fv	巨 氷 盤	直径/2～10 km

第5章 稚内港流氷接岸による天塩航路の対応

(事前準備)

第10条 天塩航路の運航が決定した場合、天塩航路の運航に必要な天塩町待合所の選定、陸上の交通アクセス、お客様への周知事項・方法、当日必要な書類等を稚内本社で入念な打ち合わせを行ない、速やかに準備をする。

(1) 流氷などの情報収集並びに気象・海象状況の把握

- ① 稚内地方気象台発表の天気予報並びに電話にて、気象状況の再確認
- ② 第一管区海上保安本部流氷情報センター“海氷速報”を確認

(2) 臨時便についての社内会議

上記の状況を勘案し、臨時便の航路・船舶・行程・時間について検討を行う。臨時便の運航が決定した場合、海務部は運航時刻表等の作成を行う。

なお、会議参加者は次のとおりとする。

- ・経営トップ
- ・運航船舶の各船長
- ・運航管理者(海務監督)
- ・副運航管理者(海務部長、営業部長、総務部長、営業課長)
- ・その他経営トップが必要と認める者

(3) フェリーターミナル並びにインターネットでの周知

- ① フェリーターミナル館内放送で周知
- ② 電話対応による周知徹底
- ③ 窓口での周知(窓口へ来られたお客様への対応)
- ④ 当社ホームページの運航状況の更新
- ⑤ フェリーターミナル内の運航情報の更新(モニター表示・掲示の作成並びに掲示)。

なお、モニターについては、当社の運航情報並びにまちづくり稚内のテロップ変更が必要。

(4) 関係機関へ周知(電話もしくはファックス)

- ・連絡先は別表を参照
- ・島停泊となった場合は、当該港湾管理者へ係留岸壁の確保並びに陸電施設の使用について問い合わせを行う。

(5) 報道機関への周知(ラジオ・テレビ・新聞など)

- ・連絡先は別表を参照

(6) 島民並びに島内滞在者への周知(防災無線など)

- ・利尻富士町は、利 礼 運 輸 ➡ 利尻富士町役場
- ・利 尻 町は、利尻島運輸 ➡ 利 尻 町 役 場
- ・礼 文 町は、礼文運送 ➡ 礼 文 町 役 場

※ 各町役場に対し、当社からも再度周知の依頼並びに防災無線の実施状況を再確認すること。

(7) 車両荷主への周知

- ・ 連絡先は別表を参照
- ・ その他

① 旅客並びに車両の予約をしているお客様に連絡（予約時にいただいている電話番号）。また、利用予定便が欠航し臨時便へ変更になるお客様にも、可能な限り連絡を取り時間変更並びに行程変更・変更事由を説明すること。（Web 予約も確認する事）

② 当社フェリーを利用するお客様が立ち寄る施設に対しても、館内放送による案内を可能な限り行って頂くよう協力を求める。

例）西條百貨店稚内支店、市立稚内病院など

(8) その他運輸機関などへの周知

- ・ 連絡先は別表を参照

(9) 予約業務画面で臨時便の予約枠を作成（営業部）。

- ・ 8：40～18：00 までは可能

(10) 天塩港での業務に必要な書類、用具、備品等をチェックする。（別紙、臨時窓口準備品チェックリスト参照）

（天塩港における臨時待合所の設置）

第 11 条

天塩航路の運航が決定した場合、天塩町の支援と協力を得て旅客及び車両等の乗船券が発売出来る場所、及び、乗下船客が一度に待機出来る場所として臨時待合所「てしお温泉夕映」を確保する。

- ・ 天塩町役場（建設課・企画商工課）
- ・ てしお温泉 夕映

（交通アクセスの確保）

第 12 条 天塩航路の運航が決定した場合、稚内⇄天塩、天塩臨時待合所⇄就航船舶（以下、船舶という。）への交通アクセスを確保する。また、上記区間のみならず、札幌、旭川等への交通手段についても調査し周知する。

- (1) 稚内⇄天塩間については路線バスが運行していないため、宗谷バスと打ち合わせを行い、貸切バスを手配する。また、台数については、当日の乗下船客の人数を基に台数を確保する。
- (2) 臨時待合所「てしお温泉 夕映」⇄天塩港（船舶）間の連絡バスについては、天塩町役場の協力により町有バスを運行させ、乗下船客に支障を来さないように送迎する。

（天塩港における業務）

第 13 条 天塩臨時待合所に配置された職員は、天塩港入港時間の 1 時間前に天塩町入り、天塩町担当者と連絡をとり臨時待合所の設置、チケット発券所の設置、岸壁の確認を行う。

なお、運航時は天塩港と稚内港の連絡をスムーズに行えるよう両港に責任者をおき、責任者は、稚内港に連絡し出港時間、乗船客数、積載貨物、貸切バスの乗車人数を確認し、天塩町に配置されたスタッフへ周知する。（連絡方法は携帯電話とする。）

- 2 天塩港において、離着岸に必要なバースの深浅測量、車両乗降扉の調整（嵩上げ）、出入港におけるボンデンの安全確保を図る。

（天塩港における要員の配置・職務）

第 14 条 入港時について、出札担当者は、下船した旅客が臨時待合所に訪れた際は、稚内までのバスの乗車案内等を実施する。

陸上作業員は、安全管理規程に従って作業に従事する。

- 2 出港時について、出札担当者は、臨時待合所にて旅客、車両、小荷物のチケット発売要員として 2 名、その他 1 名を補助として配置し出札作業にあたる。
 - ① 案内担当者は、乗船開始時間を現場責任者と打ち合わせを行い、拡声器等を使用して旅客に案内・周知する。
 - ② 乗船開始時刻となったら順次旅客を船舶に誘導する。
 - ③ 陸上作業員は、安全管理規程に従って作業に従事する。
 - ④ 現場責任者は、臨時待合所案内担当者と乗り遅れがないよう密に連絡を行う。
 - ⑤ 出港後は経営トップに連絡し、出港時の乗船人数、車両台数を報告し、利尻・礼文の代理店にそれぞれ出港案内を送信するよう指示する。

（稚内本社における要員の配置・職務）

第 15 条 稚内本社の責任者は、常に天塩港に配置された責任者と連絡をとれる状況でなくてはならない。

- 2 稚内港の責任者は、稚内ターミナル⇄天塩臨時待合所間を運行させる宗谷バス（貸切）の手配を行う場合、稚内から天塩に乗車する旅客数、天塩から稚内に乗車する旅客数を勘案してバス台数を確定させる。
- 3 稚内港に配置されている発券業務要員は、天塩航路利用のお客様にチケットを発券するとともに、旅客を貸切バスに誘導する。
- 4 稚内本社の責任者は、貸切バスが出発した後、天塩港の責任者に乗車人数及び出発時刻等を報告する。

（条件付き運航）

第 16 条 出港予定便の出航もしくは到着時刻に、流氷の影響が予想される場合、船舶が安全に出入港できるかを精査し、運航の可否判断を行う。

- 2 運航については、最新の流氷動静状況をもとに、運航の可否を精査の上、流氷の動き、出港の予想時刻等をターミナル・アナウンスにてお知らせします。その際に、天候調査の結果、条件付き運航（出港への引き返し）や欠航の可能性についても案内する。

- (1) 条件付き運航の場合、窓口での発券において、すべての旅客に「条件付き運航」であることを説明並びに周知すること。
 - ① 自動販売機による乗船券の発売を停止する。
 - ② 運航が決定するまで窓口並びに現場担当を待機させる。
 - ③ 発航港に戻ってくることが決定した時点で、払い戻し（釣銭等）の準備を行う。
- (2) 引き返しの入港・着岸時刻の確認を行うとともに、交通機関とのアクセスを確認する。
 - ① 都市間バスの出発時刻とのアクセスが可能か必ず確認する。（宗谷バスもしくは北都観光へ連絡）
 - ② 船舶の着岸に時間を要し、交通機関とのアクセスが難しい場合は、再度、関係交通事業者と出発時刻の変更の是非について協議を行う。
- (3) 運航の状況確認ができ次第、北海道運輸局並びに海上保安部へ報告する。

新型インフルエンザ対策マニュアル

1. 総則

1-1. 目的

- (1) 新型インフルエンザ等対策特別措置法第9条第1項の規定に基づき、ハートランドフェリー株式会社における新型インフルエンザ等対策の実施に資することを目的とする。
- (2) 新型インフルエンザ流行時において、社員及び船員の感染防止に努め、稚内～利尻・礼文航路（以下利礼航路という）の安定した運航を維持する。
- (3) 乗客・荷主をはじめとした利害関係者への影響を最小限にとどめる。
- (4) 社員及び船員が本計画に記載された内容を熟知し、的確に対応できるよう周知徹底する。

1-2. 新型インフルエンザ等対策に関する事項

(1) 新型インフルエンザ等対策業務の内容及び実施方法

- ・ 政府想定を踏まえ、新型インフルエンザ等対策業務として、貨物の運送を適切に実施する。
- ・ 国及び地方公共団体から食料等の緊急物資の運送の要請があった場合は、適切に実施できる体制を確保する。
- ・ あらかじめ定める人員計画に基づき、新型インフルエンザ等対策業務を適切に実施する。

(2) 感染対策の検討・実施

マスク着用等咳エチケットの徹底などの利用者に対する呼びかけに努める。

1-3. 事業継続の基本方針

事業継続計画（BCP）取組の目的	・ 災害時の利礼航路の継続性を確保する。 ・ 島民の安全、ライフラインを確保する。 ・ 社員及び船員の安全を確保する。 ・ 全社に BCP の意識を定着させる。 ・ 企業価値を高め、社会的責任を果たす。
BCP の対象範囲（組織・拠点等）	利礼航路 ・ 稚内フェリーターミナル ・ 鴛泊フェリーターミナル ・ 沓形フェリーターミナル ・ 香深フェリーターミナル
B C P の 対 象 事 業	利礼航路の海上運送事業
想 定 リ ス ク	インフルエンザ

※ BCP＝事業継続計画（Business continuity planning）

2. 事業継続方針

- (1) インフルエンザの発症が確認されてから収束するまでの、事業者としての航路継続のための対応。
- (2) 災害対策本部の設置～解散、情報収集、緊急連絡、危機管理活動、BCP 発動～解除を含む事業者としての対応。

2-1. 業務継続の基本方針

- (1) 社員及び船員の感染防止、健康維持に努める。
- (2) 利礼航路の運航を維持する。
- (3) 乗客・荷主・関係者への感染拡大や健康被害を最小化する。

2-2. 継続・縮小業務の復旧目標

業 務 名	対応方針	復旧目標		
		MTPD	RTO	RLO
利礼航路 運航業務	人員（運航）縮小 オキシリア일랜드 フェリー(株)へ派遣	1 週間	3 日	50%

* MTPD＝最大許容停止期間

* RTO＝目標復旧時間

* RLO＝目標復旧レベル

* 最低必要人員を確保できない場合は運航を停止する。

3. 体制

3-1. 新型インフルエンザ等対策の実施体制

(1) 新型インフルエンザ等対策の実施体制

政府対策本部、国土交通省新型インフルエンザ等対策本部が設置された場合、新型インフルエンザ等対策業務としての弊社の対応等について協議するため、対策本部（対策本部長：社長）を設置する。

(2) 情報収集・共有体制

平素より、国内外の新型インフルエンザ等に変異するおそれがある感染症への対応状況や医療体制等に関する情報について、国等から情報を入手する体制を整備し、発生時においては、その情報を早急に従業員に周知する体制を確保する。

(3) 関係機関との連携

平素より、新型インフルエンザ等対策業務を実施するうえで不可欠となる新型インフルエンザ等発生時における関係事業者等との連携などについて協議する。

3-2. 対策本部の組織、役割と活動

対策本部		
対策本部長	・ 対策本部の立ち上げ ・ 不測の事態に対する危機管理 ・ 対策本部の解散 ・ その他最終意思決定 ・ 社員及び船員を指揮する	社長
本部 メンバー	・ 社内外緊急連絡の全社調整・確認	海務部長
	・ 安否確認・被害状況・感染情報の全社集約	総務部長
	・ 施設・備品被害・復旧状況の全社集約	営業部長
	・ 運航事業の継続・復旧状況の全社集約	営業部長
	・ IT・データ・システム等の復旧状況の全社管理	総務部長
	・ 重要関係先への広報状況の全社集約	営業部長
	・ 緊急対応期間中の全社財務管理	総務部長

3-3. 対策本部長の代行順位

代行順位	役職名
第1位	社長
第2位	総務部長
第3位	海務部長
第4位	営業部長

4. 社員及び船員の確保（感染防止対策等）

4-1. 感染予防策

以下の対応で最大限感染の防止に努める。

(1). 社員及び船員の対応

① 対人距離の保持とマスクの着用

- ・ 感染者の2m以内に近づかず、外出時はマスクを着用する。
- ・ 不要、不急の外出はせず、不特定多数の者が集まる場所には行かない。

② 咳エチケットの励行

- ・ 咳くしゃみは他人から顔をそむけ、1～2m離れ、ティッシュ等で口鼻を覆う。
- ・ できるだけマスクを着用する。

③ 「手洗い」「うがい」の励行

- ・ 外から事務所及び船内や自宅に戻ったら、手洗いは流水と石鹸を用いて15秒以上行い、洗った後は水分を十分にふき取る。また、うがいを行う。

④ 事務所及び船内の清掃と消毒

- ・ 特に多くの人が接触する場所（ドアノブ、取っ手等）の清掃・消毒の頻度を上げる。

(2). 健康管理等用品の備蓄

当社に次の用品を備蓄し、必要に応じて補給する。

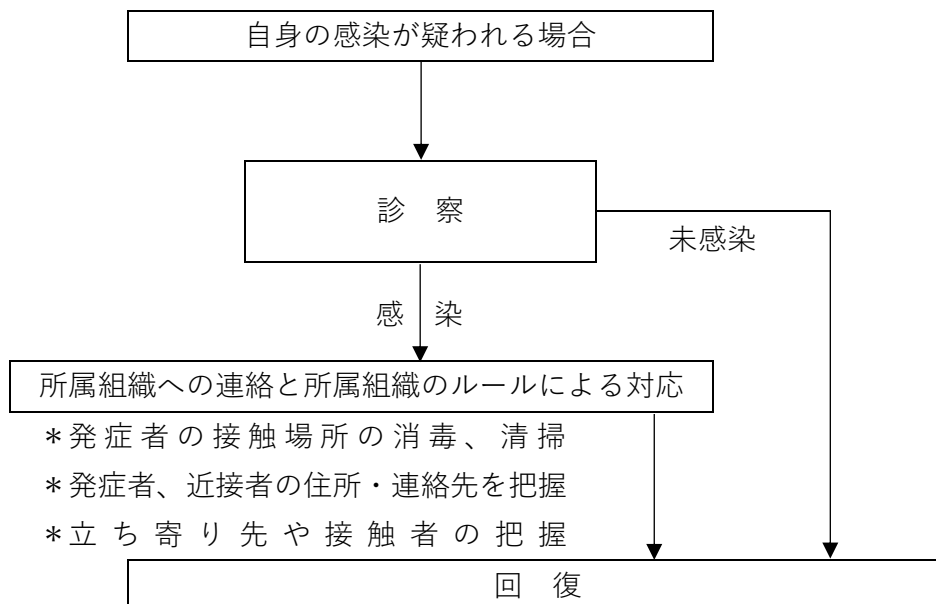
- ・使い捨てマスク、ゴム手袋、消毒用アルコールなど。

(3). パンデミックワクチンの推奨

当社は、国が製造・配布するパンデミックワクチンを社員及び船員が接種できるよう配慮し、新型インフルエンザの予防措置をとる。

4-2. 感染が疑われる場合/感染した場合

(1). 社員及び船員が感染した場合の対応フロー



(2). 感染対応策

状 態	対応策	出社可否基準
感染したかも？ と思った場合	・医療機関で受診 ・保健所等の発熱相談センターに連絡 ・所属部門の責任者に自宅待機を連絡 ・自宅待機して症状の変化をみる（体温検温など） ・自宅待機後の出社時はマスクを着用	可能な限り医師の診断を受け、新型インフルエンザにかかっていないことを条件に出社する。
感染してしまった 場合	・ぜんそくなど通院を要する持病が無ければ、原則自宅療養 ・医療機関で処方された薬を服用 ・解熱後2日間は外出しない	インフルエンザの症状回復後に医師の診断を受け、ウイルスが検出されないことを条件に出社する。

周囲に患者がでた 場合	○濃厚接触者の場合 ・ 所属部門の責任者に濃厚接触による自宅待機の連絡 ・ 自宅待機して原則 2～3 日は症状の変化をみる（体温検温など） ・ 同居者が感染している場合は外出を自粛 ○濃厚接触者でない場合 ・ 職場に患者がいても濃厚接触でない場合の外出自粛は不要 ・ 社員及び船員同士が接近する場合はお互いに接触感染に注意（マスク・手洗い・消毒など）	可能な限り医師の診断を受け、新型インフルエンザにかかっていないことを条件に出社する。
------------------------	--	---

（３）．安否確認と報告

項 目	内 容
報告のタイミング	・ 自身及び家族・関係者に発熱が見られた（38 度以上または平熱プラス 2 度）とき ・ 自身及び家族・関係者が医師から新型インフルエンザの診断をうけたとき ・ 医師の診断等により出社可能が確定した場合
報告を受ける者	・ 陸上社員の場合 ➡ 総務部長 ・ 船員の場合 ➡ 海務部長
情 報 の 管 理 者	・ 陸上社員の場合 ➡ 総務部長 ・ 船員の場合 ➡ 海務部長

4 - 3．勤務体制の変更

組織内で感染者が複数発生した場合、部門責任者が社員及び船員の配置を割り当て、適宜自宅待機を指示する。

5. 事業継続計画

5-1. 優先度の高い通常業務の事業継続

業務名		責任者	対応方針	事業継続策	
				最低必要な要員	最低要員を確保できない場合
利礼 航路	船舶運航	船長	人員（運航）を縮小してオクシリア일랜드フェリー(株)へ派遣する。	15 名	業務を休止する
	地上作業	総務部長	人員縮小	5 名	

5-2. 発生段階毎の対応

(1) 基本方針

発生段階	基本方針
準備期	・ 通常業務の継続 ・ 初動期への対応準備を図る
初動期	・ 原則、通常業務を継続し、感染拡大に備える
対応期	以下、感染の状況（段階）を勘案して適宜選択 1) 通常業務は、必要最少人員で従事する 2) 通常業務は、原則として停止する。 3)（感染の小康が確認できた際には）通常業務を適宜回復する

(2) 勤務態勢等

発生段階	勤務態勢等
準備期	・ 通常通り
初動期	・ 在宅勤務や時差出勤の活用、有給休暇の取得奨励 ・ 検温、消毒液設置等感染予防策の実施
対応期	・ 在宅勤務（※行政からの要請等を踏まえる）、時差出勤の積極的活用、有休休暇取得の積極的奨励 ・ 検温、消毒液設置等感染予防策の実施 ・ 国や北海道の要請等も踏まえ、場合によっては自宅待機も認める ・ 感染症関連業務は十分な人員をもって従事 ・ 通常業務は必要最少人員で従事 ・ 通常業務停止時において、（担当役員判断により）やむを得ず出社して業務を行うときは、必要最少人員で従事 ・ 原則、役職員以外の出社制限 ・ 感染の小康が確認できる際には、初動期に準じる

6. その他

6-1. 教育及び訓練の実施

- (1) 会社は、平素から正しい知識を習得し、従業員への周知に努め、的確な新型インフルエンザ等対策業務の実施が可能となるように訓練の実施に努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する新型インフルエンザ等対策業務についての訓練へ参加するように努めるものとする。
- (2) 新型インフルエンザ等対策とその他訓練について共通の措置がある場合には、必要に応じて新型インフルエンザ等対策業務についての訓練とその他訓練とを有機的に連携させるように 配慮するものとする。

6-2. 計画の見直し

- (1) 適時この計画の内容につき検討を加え、必要があると認める場合には変更する。
- (2) 前項の計画の変更に当たり、必要があると認める場合は、この計画の下で業務に従事する者等の意見を聴く機会を確保するほか広く関係者の意見を求めるよう努めるものとする。

アルコール検査マニュアル

1. アルコール検査方法

(1) 当直業務開始前

乗組員は、航海当直前においては船長、機関当直前においては機関長の立会いのもと、アルコール検知器を用いて、アルコール検査を実施し、酒気帯びの有無を確認すること。

(2) 当直業務終了後

乗組員は、航海当直後においては船長、機関当直後においては機関長から目視等により酒気帯びについての確認を受け、酒気帯びが疑われる場合には、アルコール検知器を使用したアルコール検査を実施し、酒気帯びの有無を確認すること。

(3) アルコール検知器

アルコール検知器は、甲板部及び機関部それぞれに備え置くこと。

2. アルコール検査結果の記録・保存

(1) 上記のアルコール検査結果については、以下の事項を検査記録簿に記録すること。

- ・ 検査した日時
- ・ 当直者（検査実施者）の氏名・職名
- ・ 検査を確認した第三者（船長、機関長）の氏名
- ・ 検査結果

(2) 検査結果記録簿は、甲板部及び機関部それぞれに備え置くこと。

(3) 検査結果の記録については、1年間保存する。

3. アルコール検知器の精度・保守管理

(1) アルコール検査に用いるアルコール検知器は、アルコール濃度を測定し数値が表示される性能を備えた検知器を使用すること。

(2) 使用するアルコール検知器については、製造業者が定めた取扱説明書に基づき、適切に使用（検知器ごとに定められた使用回数、期限等）・精度維持のための修理、メンテナンス、校正、交換は必ず行い、常時正確に測定できる状態を維持すること。

4. 飲酒禁止期間

(1) 乗組員は、当直業務開始前4時間は、飲酒してはならない。

(2) 船長及び機関長は、当直業務開始前4時間以上は、飲酒してはならない。

5. 飲酒教育の実施

安全統括管理者は、乗組員、運航管理員、経営層を含む安全管理に従事する者に対して、飲酒の危険性及び飲酒対策の必要性について理解しやすい具体的な飲酒教育を

定期的に実施する。

職名：

[illegible]