

安 全 管 理 規 程

東 海 汽 船 株 式 会 社

目 次

- 第1章 総則
- 第2章 経営トップの責務
- 第3章 安全管理の組織
- 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
- 第5章 安全統括管理者及び運航管理者等の勤務体制
- 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
- 第7章 安全管理規程の変更
- 第8章 運航計画、配船計画及び配乗計画
- 第9章 運航の可否判断
- 第10章 運航に必要な情報の収集及び伝達
- 第11章 輸送に伴う作業の安全の確保
- 第12章 輸送施設の点検整備
- 第13章 海難その他の事故の処理
- 第14章 安全に関する教育、訓練及び内部監査等
- 第15章 雑 則

別冊

- (1) 運航基準
- (2) 作業基準
- (3) 事故処理基準
- (4) 地震・津波防災対策基準

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、当社全従業員がこれを徹底して実行することを新たに盛り込んだ海上運送法第10条の3(安全管理規程関係)に基づき、当社の使用する旅客船(以下「船舶」という。)の業務(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	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」及び「入港(着岸)」を意味する
(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、舷てい、歩み板、シップ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。）、可動橋、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

（運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震・津波防災対策基準）

第3条 この規程の実施を図るため、運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震・津波防災対策基準を定める。

- 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。
- 5 地震が発生した場合、津波警報等が発せられた場合又は警戒宣言（大規模地震対策特別措置法（昭和53年法律第73号）第9条第1項に規定するものをいう。）が発せられた場合には、地震・津波防災対策基準に定めるところにより、地震・津波防災対策を実施するものとする。

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及び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) 本 社

安全統括管理者	1 人
運航管理者	1 人
運航管理補助者	若干人

(2) 事 業 所

竹芝・大島・熱海・三宅島・八丈島・御蔵島・利島・新島・式根島・神津島・
横浜・伊東・久里浜・館山・下田・稲取

副運航管理者	各1人
運航管理補助者	若干人

- 2 本社及び各営業所の管理する区域は、その管轄する港内とする。
ただし、相次ぐ2港間の航路上については、当該航路の midpoint をもって管理の境界とする。

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等

(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第2項に該当する年齢20歳以上者で、国土交通大臣の解任命令により解任され、解任の日から2年を経過していない者以外の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第2項各号のいずれかに該当する年齢20歳以上の者で、国土交通大臣の解任命令により解任され、解任の日から2年を経過していない者以外の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、運航管理員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人以上の者を順位を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時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、原則として本社に勤務するものとし、船舶の就航中に職場を離れるときは運航管理員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員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、自己の勤務する営業所の管理する区域内に船舶が就航している間は、原則として営業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、当該営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 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、自己の勤務する本社又は営業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、運航管理者又は副運航管理者を補佐し、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、旅客部が原案を作成し、運航管理者の安全上の同意を得て、船舶部長が決定する。

- 2 船舶部は、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 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、船舶部が原案を作成し、運航管理者の安全上の同意を得て、船舶部長が決定する。

- 2 船舶部は、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 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、旅客部が原案を作成し、運航管理者の安全上の同意を得て旅客部長が決定する。配乗計画を臨時に変更しようとする場合も、船舶部が同様の措置を講じたのち、船舶部長が決定する。

- 2 旅客部及び船舶部は、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 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 前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、安全統括管理者を経由して経営トップ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。

(経営トップ及び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、船長から臨時寄港する旨の連絡を受けたときは、当該寄港地における使用岸壁の手配等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、運航中止基準にかかる情報、運航の可否判断、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、必要に応じ船長に連絡するものとする。

ただし、(4)については自らが、必ず船長に連絡するものとし、(5)及び(6)については、運航管理者の指揮を受けて各港代理店の副運航管理者が把握し船長及び、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) 港内事情
- (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
- (6) 営業所における乗船待ちの旅客数
- (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) 発航前検査を終えたとき
 - (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) 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
 - (3) 障害物(浮流物)及び鯨類の目撃に関する情報
 - (4) ((3)を除く)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各船舶ごとに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、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。

(船内巡視)

- 第36条 船長は、法令及び作業基準に定めるところにより、乗組員をして旅客区域、車両甲板その他必要と認める場所を巡視させ、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37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38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0.15mg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0.15mg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39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40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）

(陸上施設の点検整備)

第41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（可道橋、タラップ等）
 - (3) 転落防止施設（遮断鎖、遮断機等）
 - (4) 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、直ちに船舶部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

(事故処理にあたっての基本的態度)

第42条 事故の処理にあたっては、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43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44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すること。

- 2 前項の措置は、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45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、経営トップへ速報すること。

- 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ずること。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ずること。

(非常対策本部)

第46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、全社的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47条 事故関係の通信は、最優先させ、迅速かつ確実に処理されなければならない。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48条 運航管理者は、事故の発生を知ったときは、速やかに関係運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「運輸局等」という。）及び海上保安官署にその概要及び事故処理の状況を報告し助言を求めなければならない。

(事故調査委員会)

第49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50条 安全統括管理者及び運航管理者は、船舶部と協力して運航管理員、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、事故処理基準及び地震・津波防災対策基準を含む。）、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、航路の状況及び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51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52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し、前条の操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53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54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すみやかに実施する。
- 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ない、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他、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55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、事故処理基準及び地震・津波防災対策基準を含む。）及び運航基準図を船舶、営業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56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と容易なアクセス手段を用意する。

- 2 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(目安箱)等を用意する。
- 3 安全統括管理者は前項他により得られた安全にかかる意見の検討、実現反映状況について社内へ周知する。
- 4 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、講じようとした措置等の輸送の安全にかかる情報を適時、外部に対して公表する。

運 航 基 準

東 海 汽 船 株 式 会 社

目 次

第1章	目的	・・・・・・・・・・	1
第2章	適用	・・・・・・・・・・	1
第3章	運航の可否判断	・・・・・・・・・・	1
第4章	船舶の航行	・・・・・・・・・・	5
第5章	ジェットフォイルの運航要領	・・・・・・・・・・	9

添 付 資 料

- ① 在来船 運航基準図
- ② ジェットフォイル運航基準図
- ③ 各港基準
- ④ 私設導標・避検標

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、各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 適用

(適用)

第2条 本基準において、ジェットフォイルは『セブンアイランド愛』・『セブンアイランド友』・『セブンアイランド大漁』・『セブンアイランド結』について適用し、在来船は『さるびあ丸』・『橘丸』について適用する。

第3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の視程は（）内数値を使用することができる。

(1) 東京港

風速	波高	視程	
		在来船	ジェットフォイル
18m/s	1.5m	500m	1,000m
		(400m)	(500m)

(2) 横浜港

風速	波高	視程
		在来船
18m/s	1.5m	500m
		(400m)

(3) 熱海・伊東港

風速	波高	視程	
		在来船	ジェットフォイル
18m/s	1.0m	500m	800m
		(400m)	

(4) 久里浜・館山・下田港・稲取港

風速	波高	視程
		ジェットフォイル
18m/s	1.0m	800m

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。

(2) 利島、新島、式根島、神津島については大島航路の風速、波高を適用する。

		大島航路	三宅島航路	八丈島航路	湾内
さるびあ丸	風速	23m/s	23m/s	23m/s	20m/s
	波高	5m	5m	5m	4m
橘丸	風速	23m/s	23m/s	23m/s	20m/s
	波高	5m	5m	5m	4m
ジェットフォイル	風速	18m/s	18m/s		18m/s
	波高	3m	3m		3m

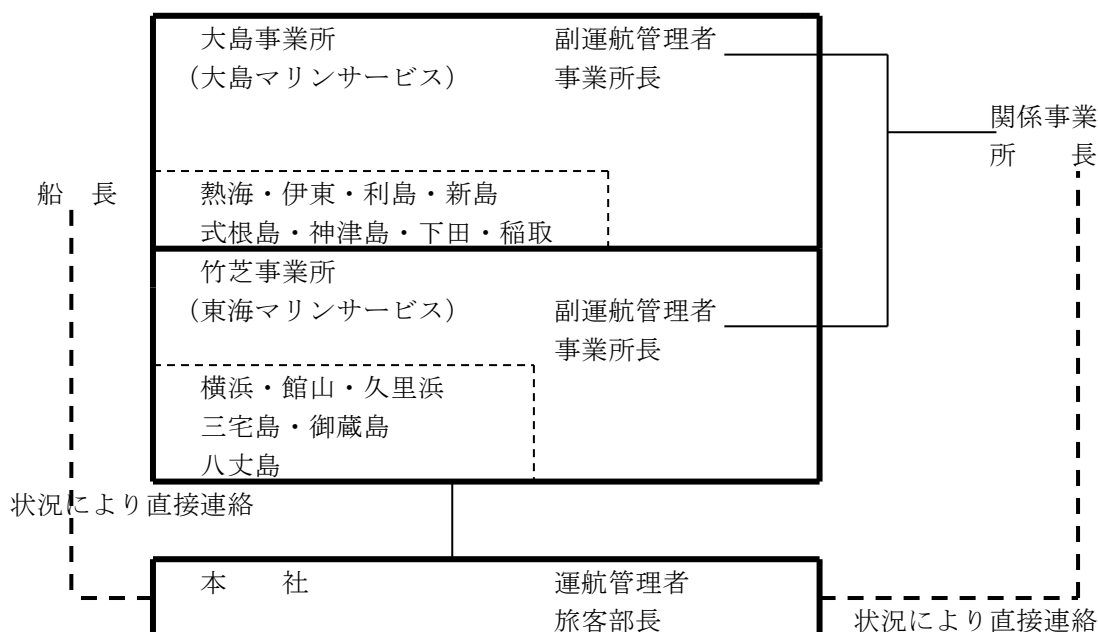
(3) 本表の大島航路とは、大島を仕出し又は大島に仕向けることをいう。三宅島・御蔵島・八丈島についても同様とする。

- 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。

海域および視程 発航港	発航港に近接した海域	視 程	
		在来船	ジェットフォイル
東京港 横浜港	京浜港から海交法の境界線に至る海域	500m	1,000m

(註) 海交法の境界線とは、海上交通安全法の適用海域と他の海域の境界線(洲崎灯台から剣崎灯台まで引いた線)をいう。以下同様とする。

- 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、次の組織表により気象、海象の情報を収集するとともに、決定後の連絡については、次表に従って行なうものとする。



(註) 船長は、発航の中止について、中止基準に達する恐れがあると判断される場合は、東京出帆夜行船については、16時00分気象通報確認後速やかに竹芝事業所に、その他の日航船は出航前に関係事業所に連絡する。

- 5 船長は、前各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、又は搭載貨物の移動、転倒等の事故が発生するおそれがあると認めるときは、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。

		大島航路	三宅島航路	八丈島航路	湾内
さるびあ丸	風速	20m/s	20m/s	20m/s	18m/s
	波高	4m	4m	4m	3m
橘丸	風速	20m/s	20m/s	20m/s	18m/s
	波高	4m	4m	4m	3m
ジェットフォイル	風速	15m/s	15m/s		15m/s
	波高	2.5m	2.5m		2.5m

- 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。

		大島航路	三宅島航路	八丈島航路	湾内
さるびあ丸	風速	23m/s	23m/s	23m/s	20m/s
	波高	5m	5m	5m	4m
橘丸	風速	23m/s	23m/s	23m/s	20m/s
	波高	5m	5m	5m	4m
ジェットfoil	風速	18m/s	18m/s		18m/s
	波高	3m	3m		3m

- 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。

在来船	視程	1, 000 m
ジェットfoil	視程	4, 500 m

- 5 在来船の船長は、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ければならない。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、この限りでない。

海域	視程
海交法の境界線から京浜港に至る海域	500 m

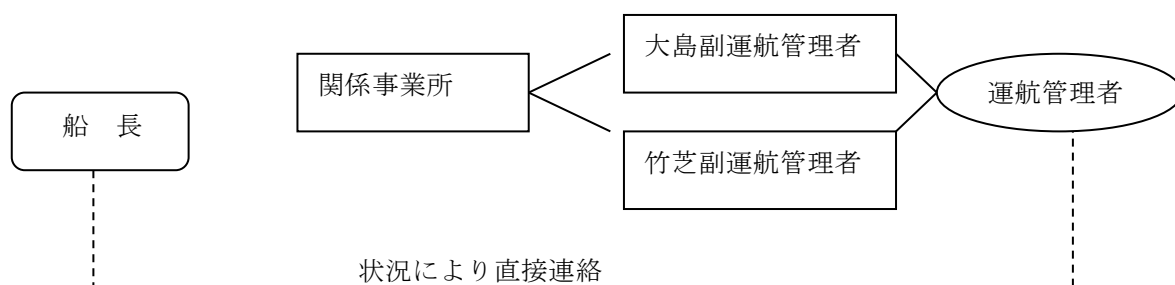
- 6 ジェットfoilの船長は、航行中周囲の視程が次に掲げる数値に達したと認めるときは、翼走を中止しなければならない。

視程 1, 000 m以下

- 7 ジェットfoilの船長は、航行中周囲の視程が次に掲げる数値に達したと認めるときは、目的地への航行の継続を中止し、反転、避泊、入港地の変更の措置をとらなければならない。

視程 800 m以下

- 8 船長は前各項の措置をとった時は、次の区分により（副）運航管理者にその旨を連絡するものとする。



(入港の可否判断)

第5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、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6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の視程は、()内数値を使用できるものとする。

港名	風速	波高		視程	
		在来船	ジェットフォイル	在来船	ジェットフォイル
東京、横浜	1.8m/s	1.5m	1.5m	500m (400m)	1,000m (500m)
久里浜、館山、下田、 稲取	1.8m/s		1.0m		800m
熱海・伊東	1.8m/s	1.5m	1.0m	500m (300m)	800m
大島岡田・元町	1.8m/s	1.5m	1.0m	500m (300m)	800m
利島	1.8m/s	1.5m	1.0m	500m (300m)	800m
新島新島・羽伏	1.8m/s	1.5m	1.0m	500m (300m)	800m
新島若郷	1.8m/s		1.0m		800m
式根島	1.8m/s	1.5m		500m (300m)	
式根島野伏	1.8m/s	1.5m	1.0m	500m (300m)	800m
神津島・神津島三浦	1.8m/s	1.5m	1.0m	500m (300m)	800m
三宅島阿古・三池、 三宅島伊ヶ谷	1.8m/s	1.5m		500m (300m)	800m
御蔵島	1.8m/s	1.5m		500m (300m)	
八丈島底土・八重根	1.8m/s	1.5m		500m (300m)	

・その他 臨時的に使用する港はこれに準ずる。ただし状況により変更することもある。

(運航の可否判断等の記録)

第5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。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4章 船舶の航行

(航海当直配置等)

第6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) 狭水道航行配置
- (7) 夜間航海（ジェットフォイル艇走時）配置

(運航基準図等)

第7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（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) 鯨類が頻繁に出没する（目撃される）ため、減速、回避すべき海域
 - (9) 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3条第3項の近接海域、第4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とする。

(基準経路)

第8条 基準経路は、運航基準図に記載のとおりとする。

- 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9条 速力基準は、次表のとおりとする。

(1) さるびあ丸

速力区分		速力	翼角	毎分機関回転数
港内	最微速	3.5ノット	6.5	123 rpm
	微速	5.0	9.0	123
	半速	8.5	15.0	123
	全速	12.0	20.0	123
航海速力		22.0	28.5	158

(2) 橘丸

速力区分		速力	翼角	毎分機関回転数
港内	最微速	3.5ノット	5.0	123 rpm
	微速	5.0	8.0	123
	半速	8.5	14.0	123
	全速	12.0	19.0	123
航海速力		21.2	26.1	167

(3) ジェットフォイル

速力	N2回転数
4ノット	1,050rpm
10	1,300
15	1,650
26	2,100
35	1,730
43	2,000
片舷10ノット	1,950

- 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。

(船長が操船の指揮をとるべき海域)

第10条 法令に定めるとき及びジェットフォイルにおいては次に掲げる海域を航行するとき、船長は自ら船舶を指揮しなければならない。

- (1) 千葉県第2海堡付近

(特定航法)

第11条 別に定める一覧表による。

(通常連絡等)

第12条 船長は、船舶の運航に伴う通常連絡を、次の1.～3.の区分の地点で4.の事項を副運航管理者あて連絡しなければならない。

1. 入港連絡

- (1) 在来船 東京（横浜）入港時は浦賀水道第2海堡にて連絡。
日航航路は入港30分前、他は入港1時間前に船舶より入港地に連絡。

(2) ジェットフォイル

各島は入港10分前、他は20分前に連絡。

2. 出港連絡 出港後、仕出港事業所は船舶および仕向港事業所に連絡。
3. ジェットフォイルの東京～大島～神津島航路運航時、定時連絡として往復航海とも東京湾入口付近にて連絡。

4. 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乗（下）船客数
- ⑤仕向港の確認

- ⑥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、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。
 - 3 本社の運航管理者と各事業所間の連絡は次のとおり行うこと。
 毎日の09時に大島・竹芝は情報を収集し、各航路の動静を本社へ連絡する。
 12時および16時に利島、新島、式根島、神津島から大島へ動静連絡を行い、大島はこれを取りまとめて、本社および竹芝へ連絡する。

(連絡方法)

第13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の地点を管理する営業所	携帯電話(地上波)、船舶電話(衛星)又は携帯電話(衛星)
2	緊急の場合	本社又は最寄りの営業所 夜間は非常連絡表による。	携帯電話(地上波)、船舶電話(衛星)又は携帯電話(衛星)

(避泊地の選定等)

- 第14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付けておくものとする。
 千葉沖・館山港・久里浜港・元町港・岡田港・三池港・阿古漁港・底土港・八重根港・洞輪沢港・吉浜沖・熱海港・網代港・伊東港・稲取港・下田港
- 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、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(副)運航管理者に連絡し、その後4時間毎に付近の気象・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15条 船長は、入港30分前になったときは、(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) 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) その他操船上の参考となる事項

(機器点検)

第16条 船長は、入港着岸(棧)前、棧橋手前(防波堤手前) 1海里以内の入港地の状況に応じて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。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、に関して協議を行った場合は、その内容を記録簿に記録するものとする。

第5章 ジェットフォイルの運航要領

(発航前点検および情報収集)

- 第18条 船長は、発行前および航行中には、各事業所、関係官庁等から気象・海象、船舶交通の頻度、漁船の漁業状況、海上漂流物等に関する情報を収集すること。
また、社船及び関係会社の貨物船からも上記の情報を相互に交換し、運航経路上の状況把握に努めること。
- 2 船長は、運航開始前にチェックリストによる各部のチェックを実施し、また毎日の運航終了後にはデイリーチェックを実施し、安全に支障の無いことを確認すること。

(運航海域全般の航行)

- 第19条 船長は、基準航路図に従って航行しなければならない。
但し、他船との関係、気象等によりやむを得ない場合、またはそれによることが航行に危険を及ぼすと判断した場合は、この限りでない。
- 2 海上衝突予防法等関係法規を遵守するとともに、特に他船の動向に注意し、危険な見合い関係が生ずる以前に自船で避航措置をとり、常に余裕ある操船に徹すること。
具体的な航法としては、一般動力船に対し、離隔距離として前方横切りは800m～1,000m程度、後方横切りは300m程度を保つこと。漁船、小型船等については200m離隔すること。200mの離隔距離を保てない時は減速すること。
- 3 操業漁船に対しては、予め資料による調査及び関係漁協・漁連等から漁場、操業時期等の情報を入手するとともに、得た情報を海図に記入するなどして安全運航の要に資する。また操業海域では見張りを厳重にし、群間距離、漁法を早期に確認し、余裕ある避航措置を講じ、事故の防止に努める。漂流物に関する情報を入手した時は、余裕をもって回避すること。
- 4 大島風早埼を中心とした北東方向から北西方向にかけての4マイルから12マイルまでの8マイルの扇状の海域を鯨類多発海域とし、見張り強化海域とする。また当該海域を航行する際は、35ノットに減速すること。

(東京湾内における航行)

- 第20条 東京湾は、各種船舶交通の通航並びに操業漁船により船舶交通の極めて輻輳する海域であるので、浦賀水道航路付近及び中ノ瀬航路付近及び周辺海域の航行に際しては、不測の事態に備え、厳重な見張りの励行等細心の注意を払うと共に、中ノ瀬航路浚渫工事、第3海堡撤去工事等の進捗状況を把握し、安全運航に徹し事故防止に努めること。
- 2 船長は、運航基準経路図のとおり運航するものとし、海上交通安全法を遵守の上、次の事項に留意すること。
- ①浦賀水道航路及び中ノ瀬航路の東側水域航行により、他船に航路外航行していることを明確にすること。
- ②第2海堡付近においては、航行水域が水深により制限されているので、第2海堡通過の手前2,000mの地点にて減速し、いつでも着水、停止できる態勢とし通過すること。
第2海堡通過付近で他船と接近するおそれのある場合は、第2海堡の手前1,000mの地点までに減速し着水すること。着水後は前後部の水中翼を上昇させ、浅水水域を航過すること。
- ③漁船等の周囲にはブイ、網、潜水夫等が存在することが多いので、早期発見、十分な離隔距離を保つこと。また、漁船は作業のため周囲の状況を見ていないことがあり、急に動き出すことがあるので注意すること。

(東京港内における航法)

- 第21条 東京港内を航行するにあたっては、港則法における第14条から第19条の航法規定ならびに港則法施行規則の京浜港東京区における特定航法を最優先させ、安全運航に努めること。
- 2 港内においては、いつでも停止できる態勢とし、少しでも周囲の状況に疑義、不安を感じた場合は、直ちに減速、停止すること。
 - 3 港内における停泊中または航行中の船舶に対する航走波障害の発生に十分注意し、安全な距離を保って航行すること。
 - 4 港内においては、東京西航路および水路の右側を灯浮標に沿って航行し、大型船の航行を阻害しないこと。
 - 5 入港の際、レインボーブリッジ通過時は、第6台場と橋脚により晴海・豊洲方面の見通しが悪くなることから、橋の手前で26ノット以下から15ノット以下に減速すること。橋付近での安全が確認できれば増速すること。
 - 6 東京港の出入り口付近での航法
右側航行を原則に、行き合いの他船と左舷対左舷で航過できるように航行すること。北航時は木更津港沖灯浮標並行から東京湾横断道路西水路の風の塔寄りに航行し、東京灯浮標に向け、東京西航路の進路に早めに乗せ、航路の出入り口付近での変針路は極力行わないこと。
東京西航路入航の1海里手前で、速力43ノットから減速を開始し、速力26ノット以下で入航すること。この場合、西航路1号灯浮標から3号灯浮標の間で、他船と行き合う場合は、入航1.5海里手前より減速を開始すること。
南航時は、1号灯浮標を航過後、早めに右転し東京羽田沖覆砂東方沖浮標、羽田沖灯浮標寄りに航行し、東京湾横断道路西水路を川崎寄りに航行すること。
 - 7 港内における航行速力を決定することにあたり、船長は運航ダイヤにとらわれず、その時の状況に適した速力で航行することとし、危険を感じた場合は決して減速を躊躇してはならない。

(島の港湾における航法)

- 第22条 伊豆諸島の港湾においては、季節風や強潮流の影響が大であり、また時節によっては濃霧が不規則に然も局部的に発生し、かつ漁船、漁船用ブイが多数存在することがあるので、十分な見張りのもとに、早めに速力を減じ慎重な操船を行うことを心掛けること。
各島については、それぞれ補完港もあるので、運航基準図に基づき、安全運航に徹し事故防止に努めること。

(その他)

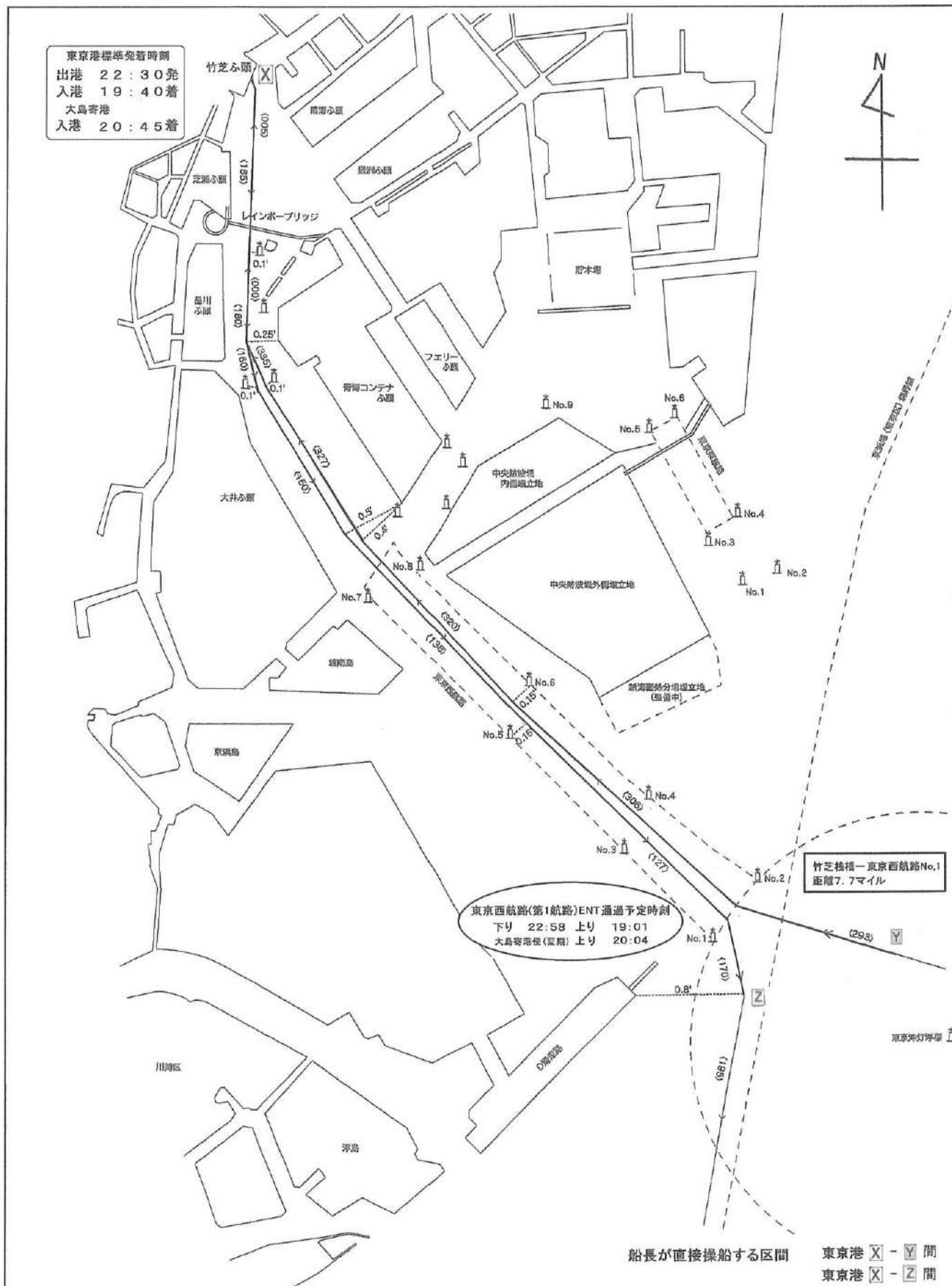
- 第23条 運航管理者は定期入出港のほか、周辺海域を航行する一般船舶や操業漁船に対し、入出港要領や運航ダイヤ等の周辺広報を図り、安全運航に資するものとする。

運航基準図 (その1) ①

東京—八丈島航路

(東京港)

【橋丸】

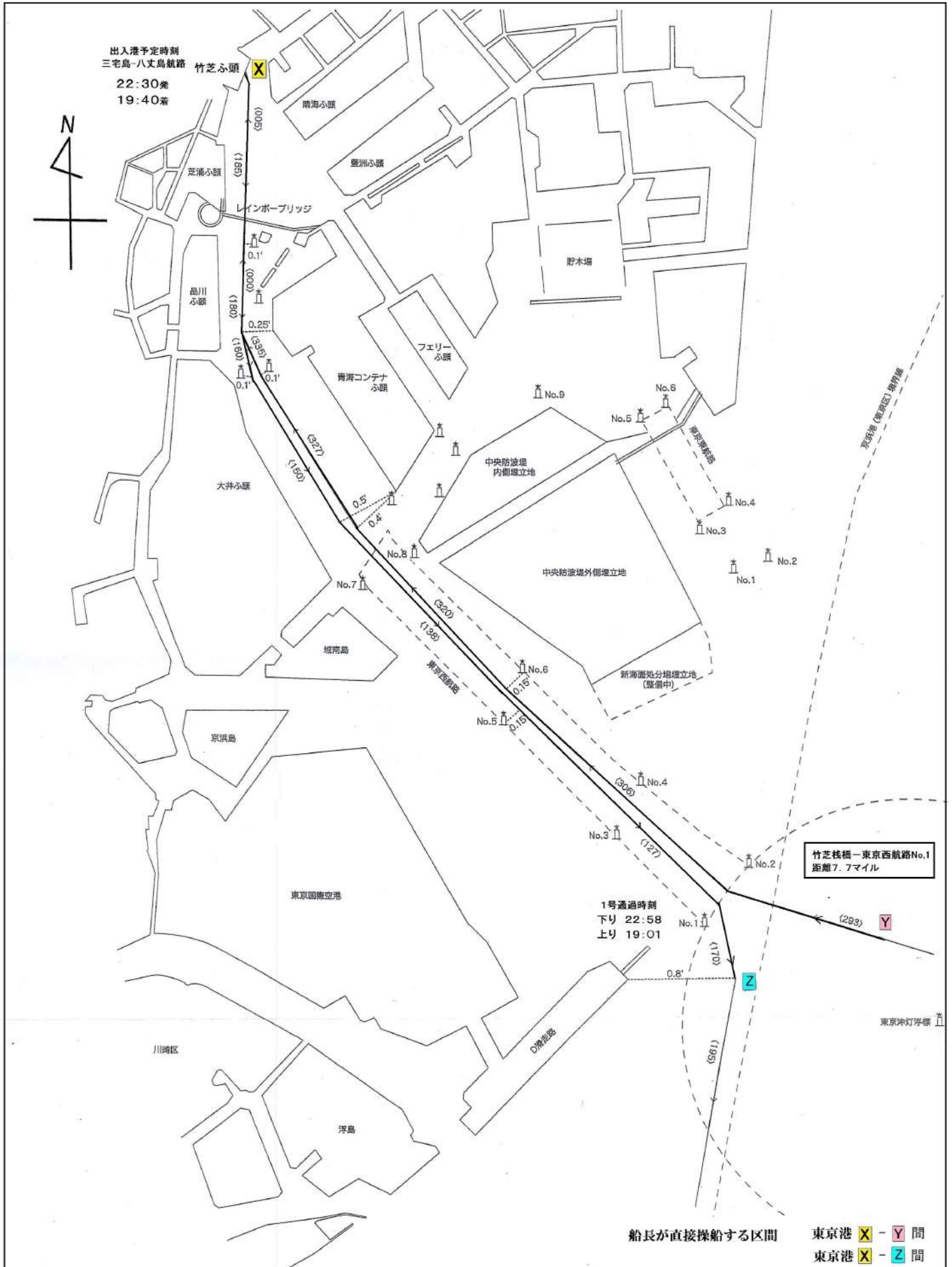


運航基準図 (その1) ②

東京-八丈島航路

(東京港)

【さるびあ丸】

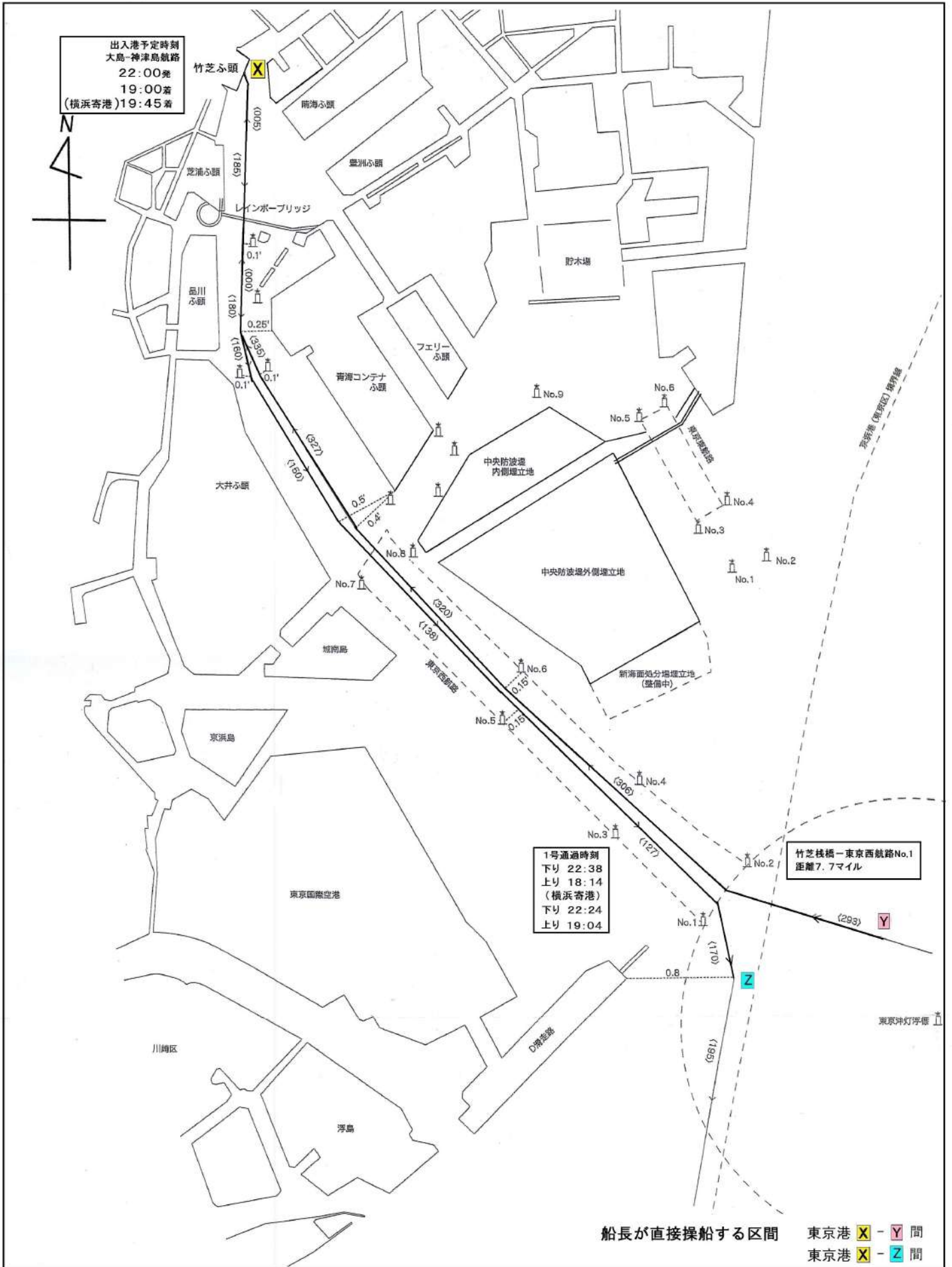


運航基準図 (その1) ③

(東京港)

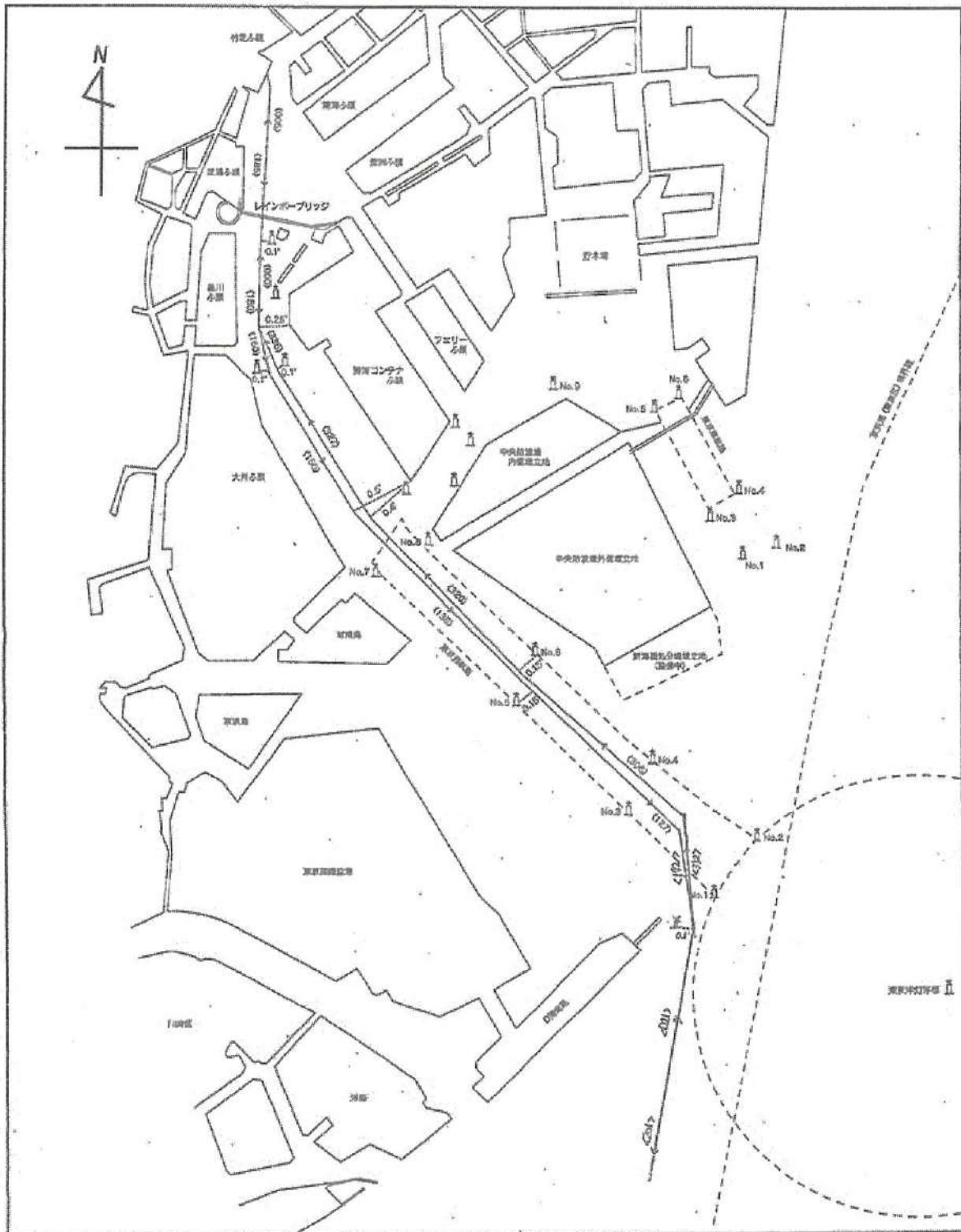
【さるびあ丸】

東京-神津島航路



運航基準図 (その1)

ジェットフォイル



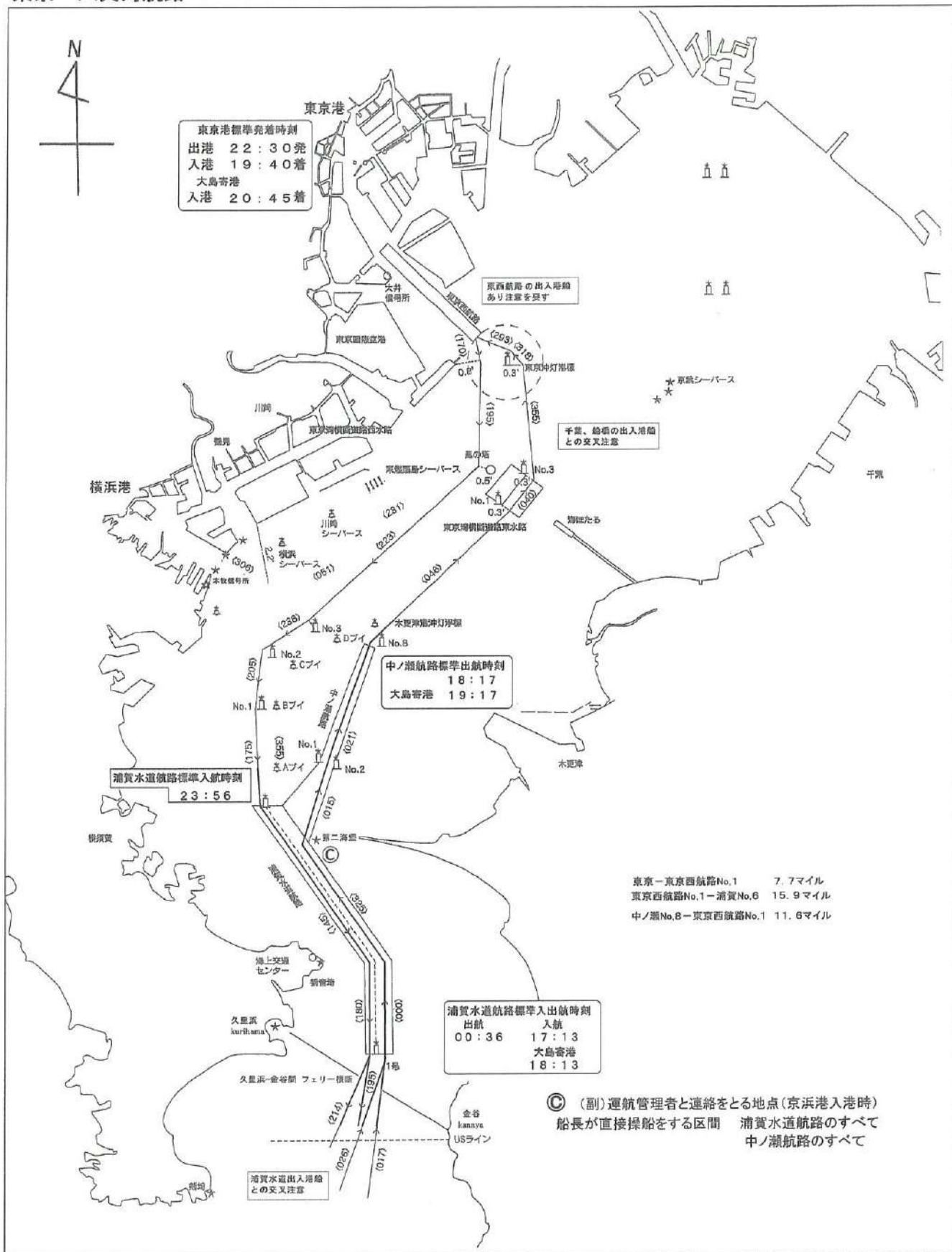
東海汽船

運航基準図(その2)①

東京-八丈島航路

(東京湾)

【橘丸】

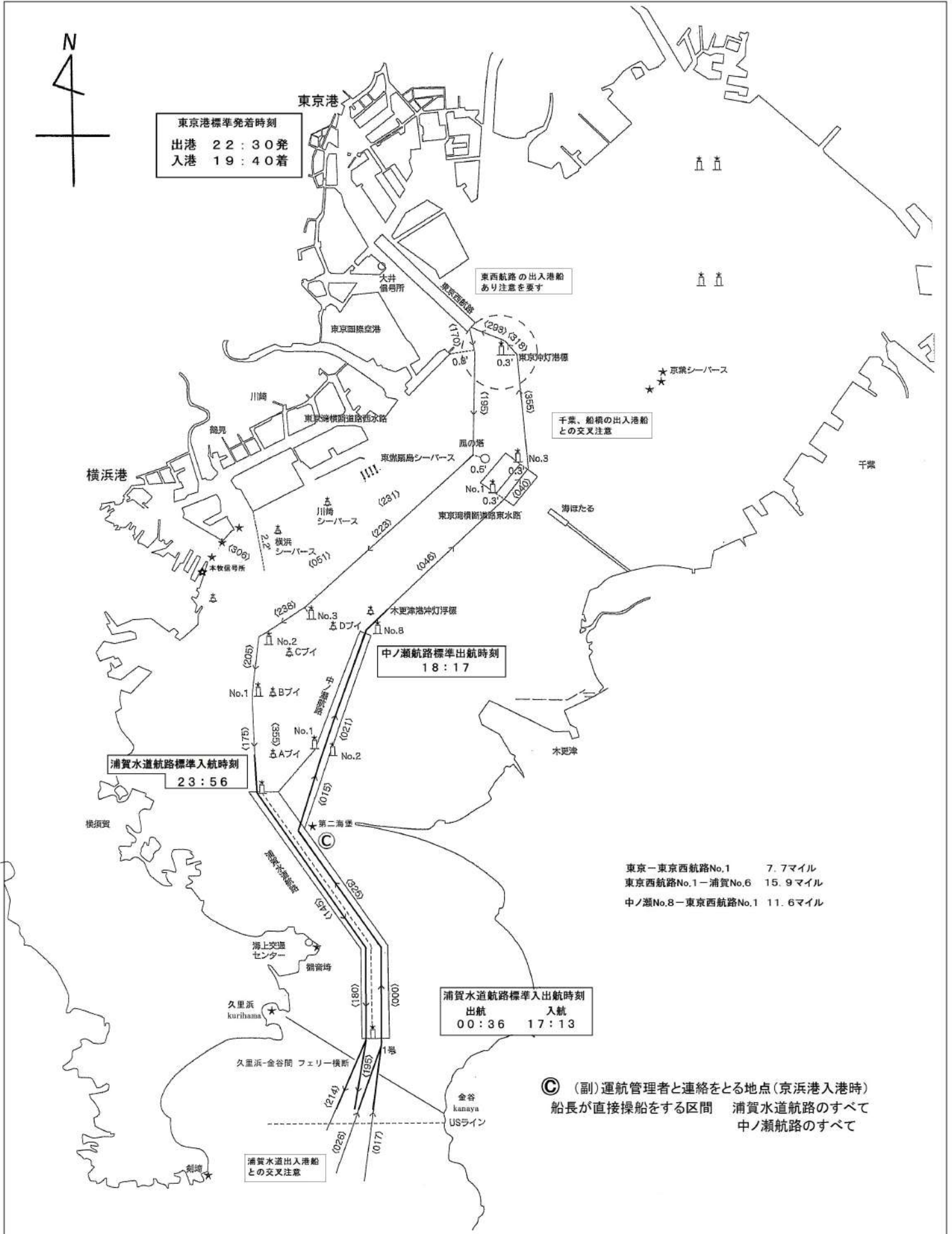


運航基準図(その2)②

東京-八丈島航路

(東京湾)

【さるびあ丸】

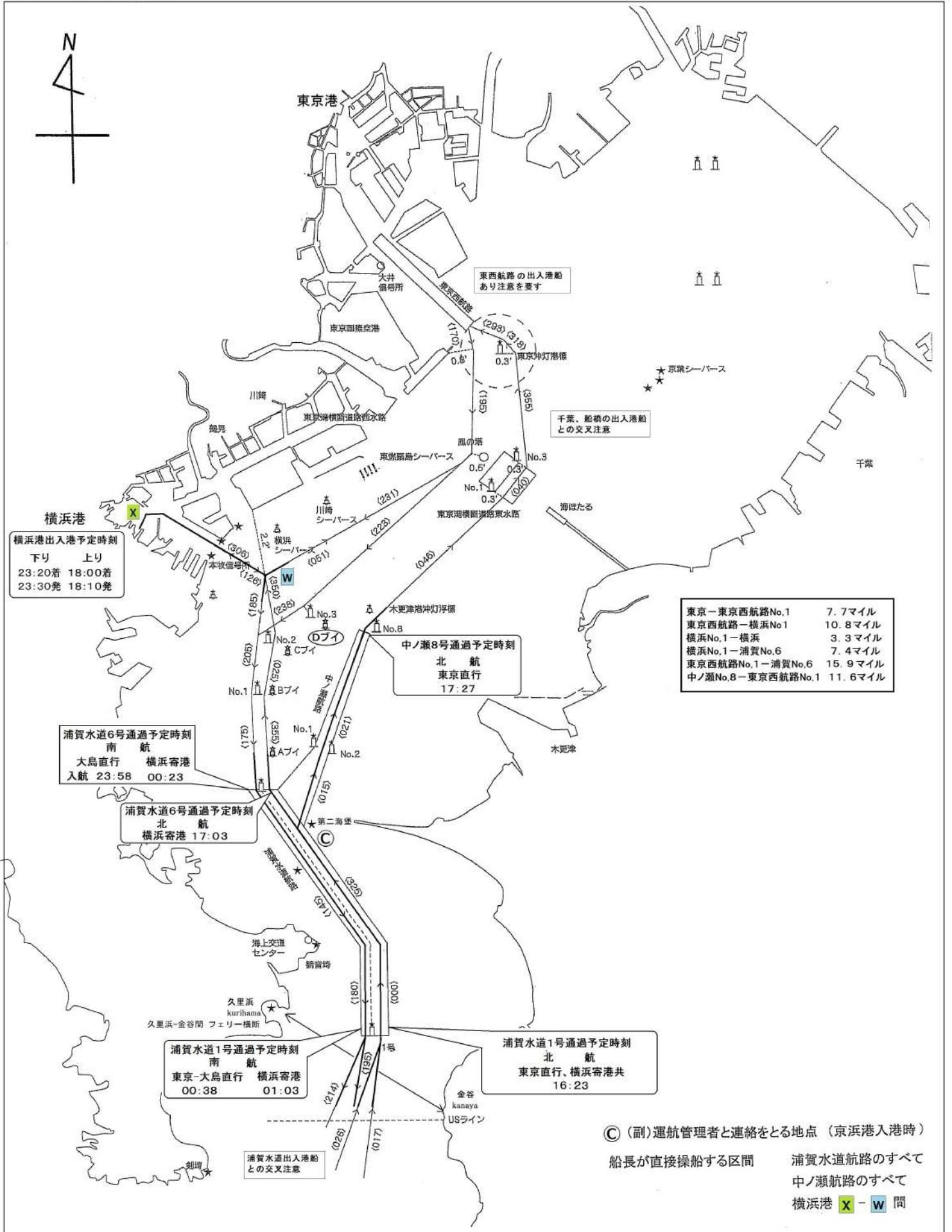


運航基準図 (その2) ③

(東京湾)

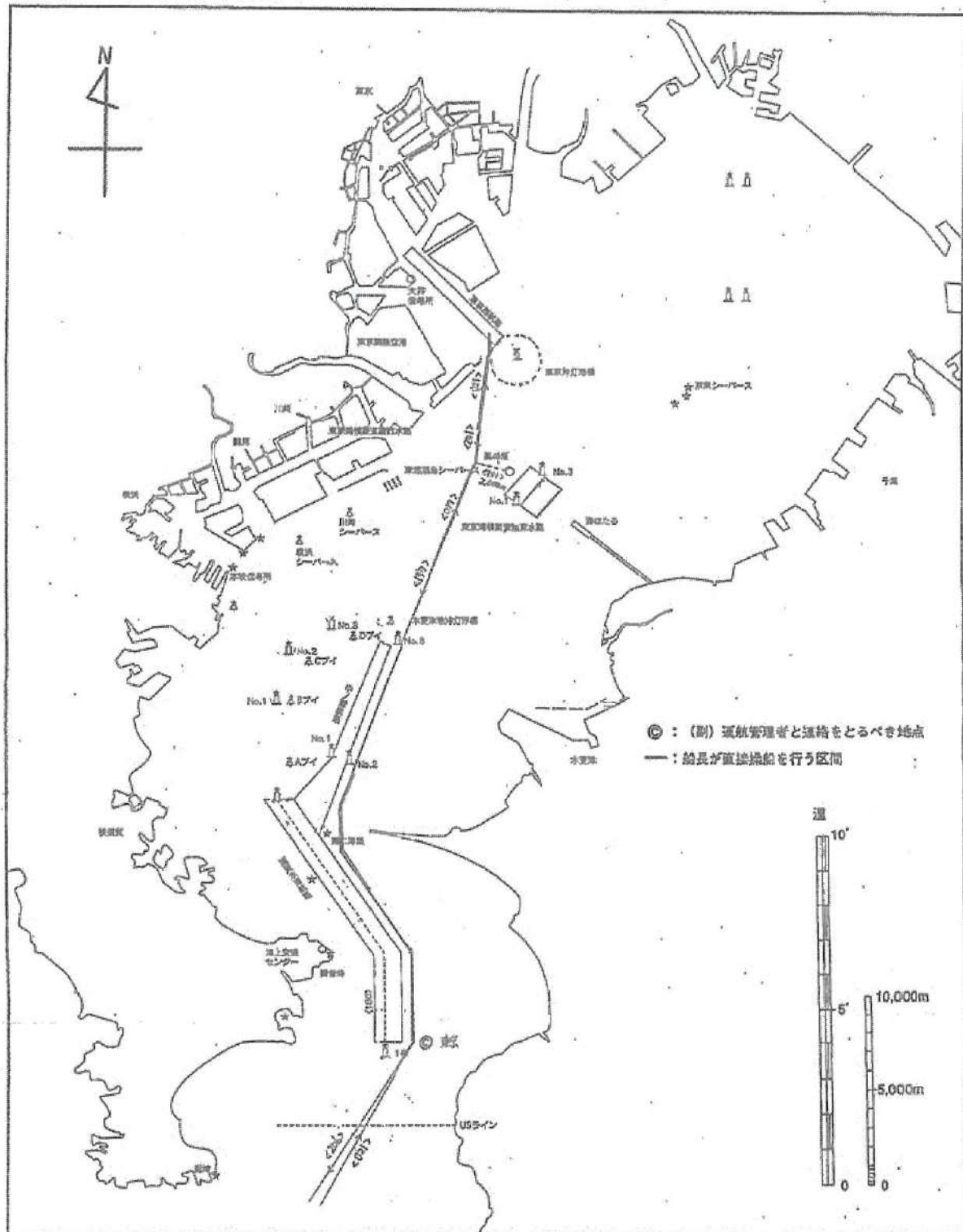
【さるびあ丸】

東京—神津島航路



運航基準図 (その2)

ジェットフォイル



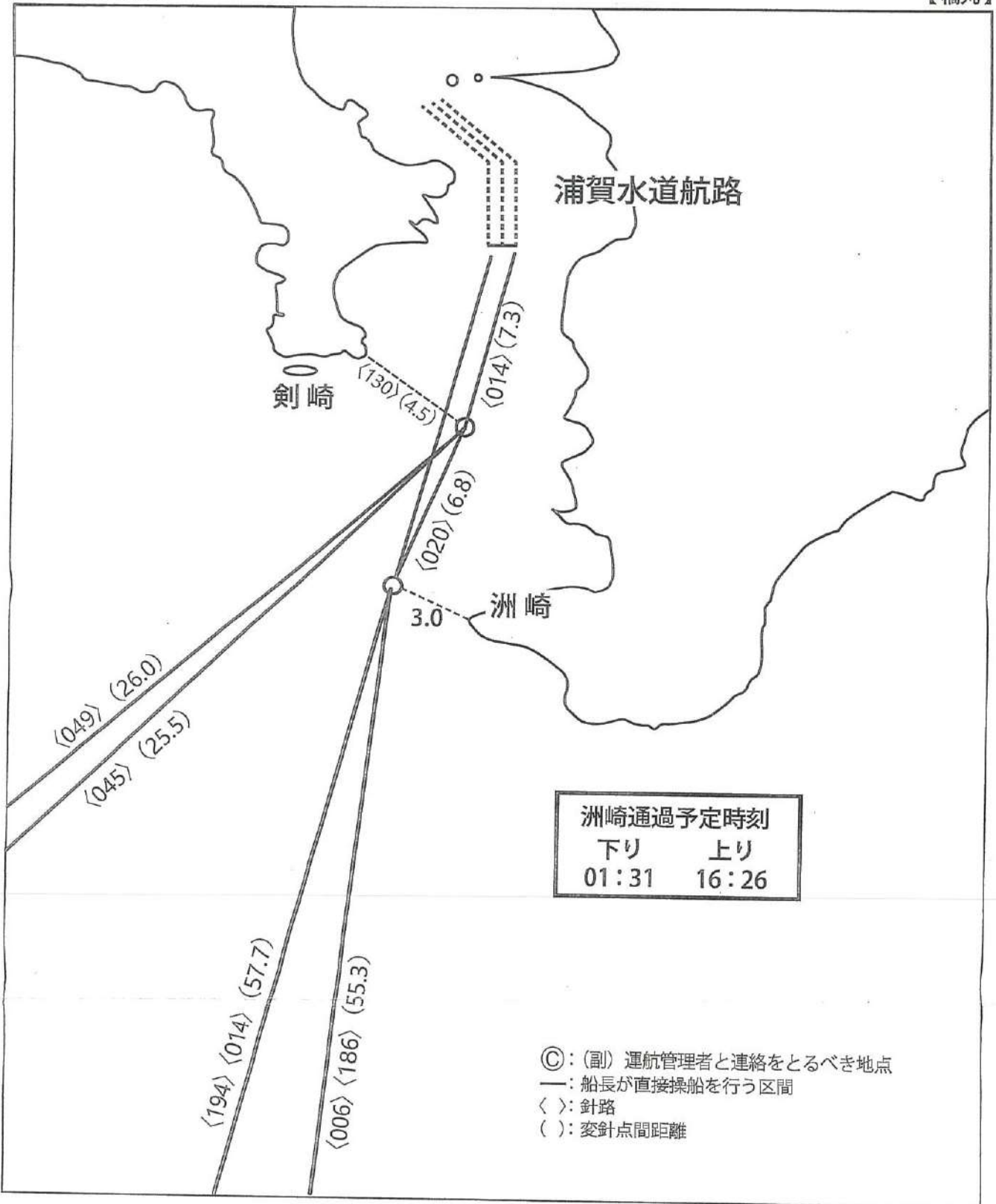
東海汽船

運航基準図(その2)④

(浦賀水道航路南側海域)

東京-八丈島航路

【橘丸】

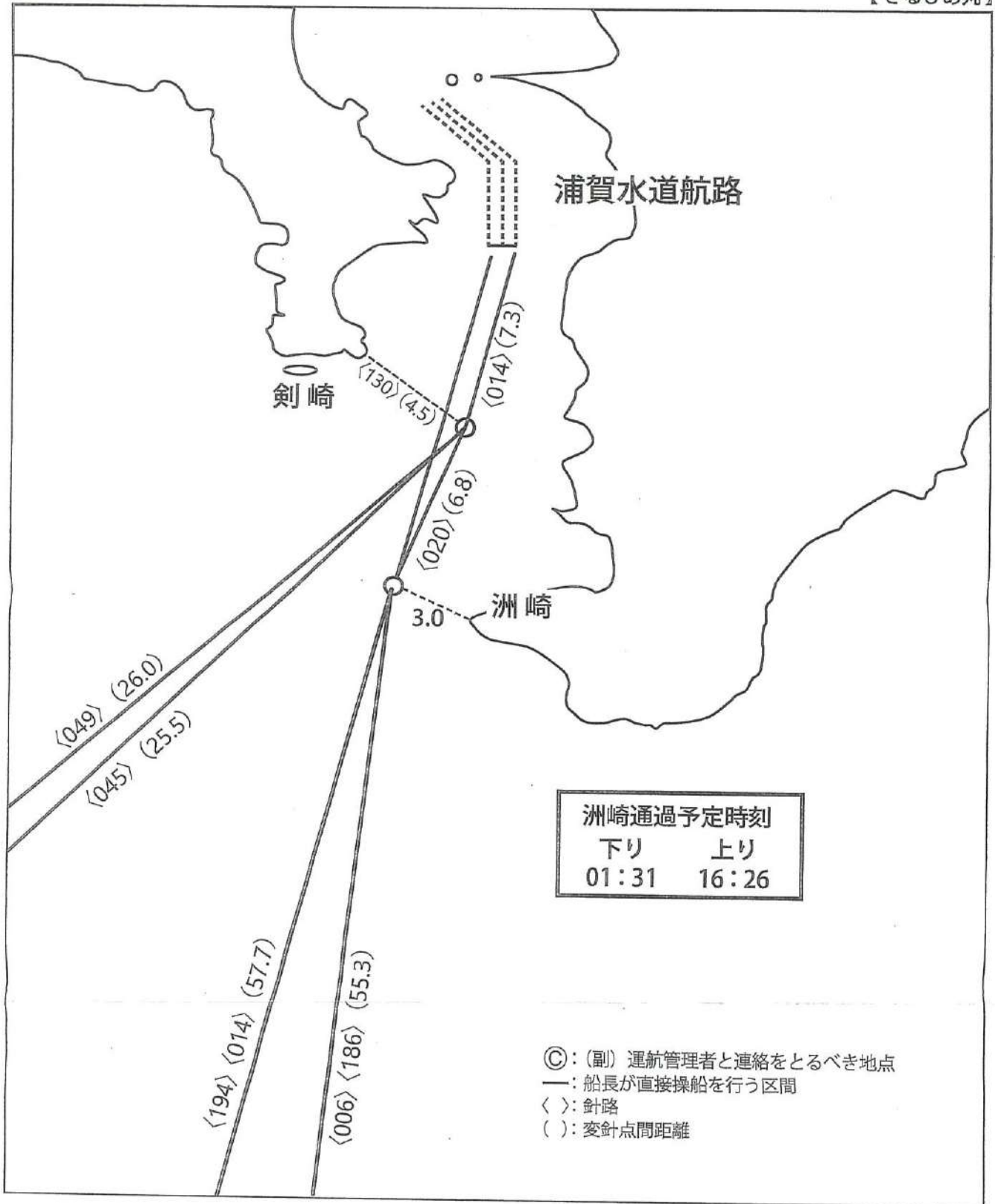


運航基準図(その2)⑤

(浦賀水道航路南側海域)

東京-八丈島航路

【さるびあ丸】

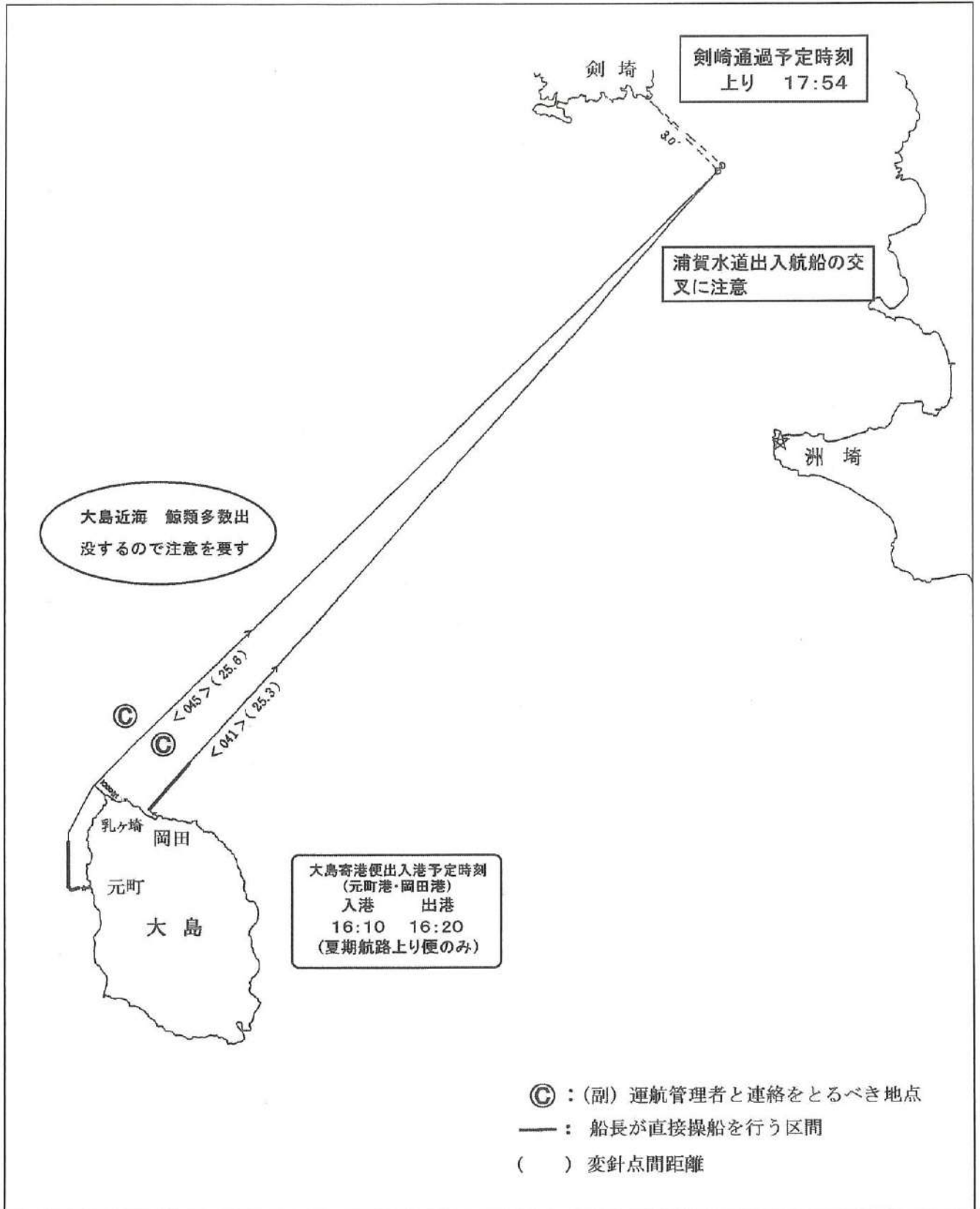


運航基準図(その3)①

(剣崎-大島)

東京-八丈島航路

【 橘 丸 】

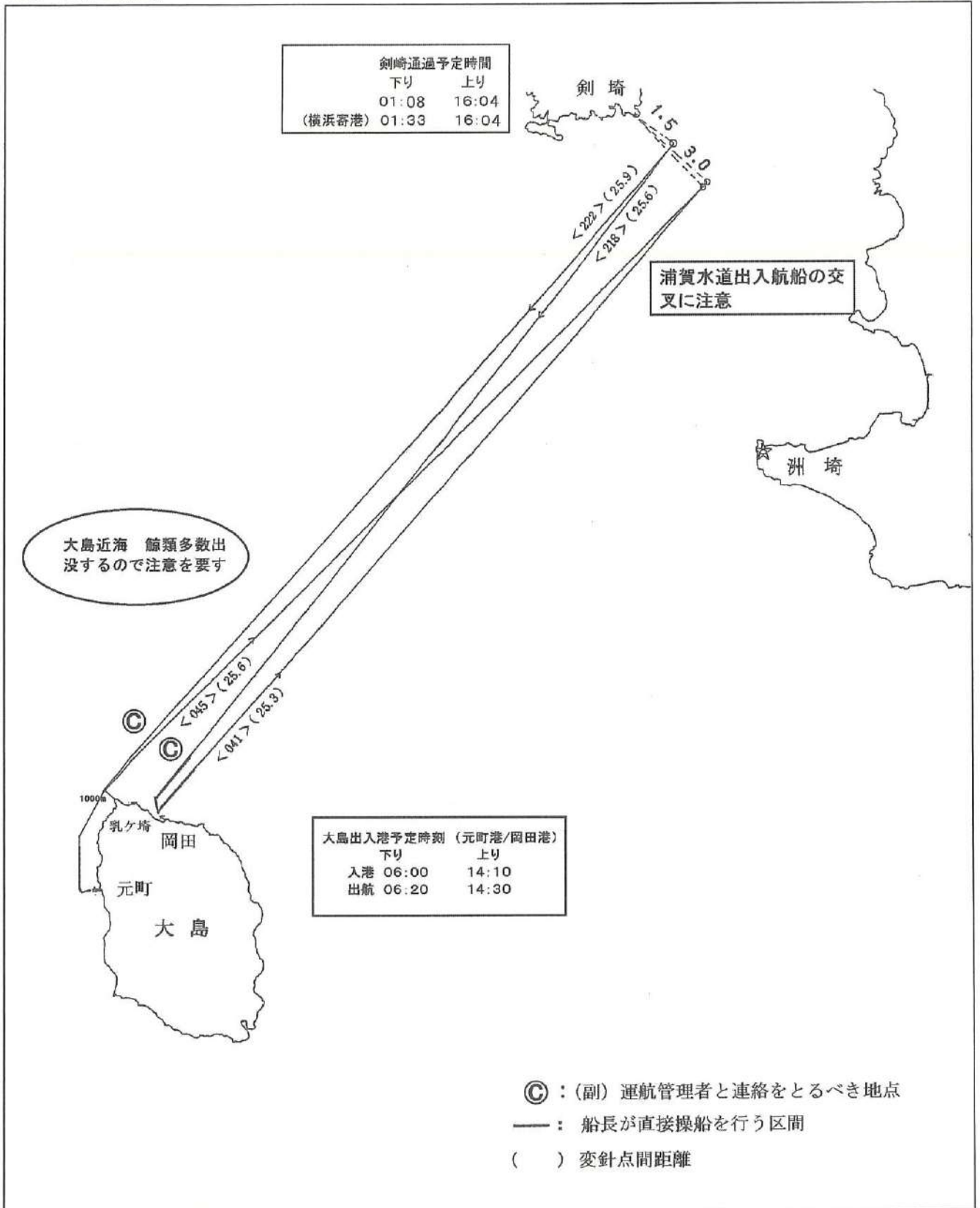


運航基準図(その3)②

(剣崎-大島)

東京-神津島航路

【 さるびあ丸 】

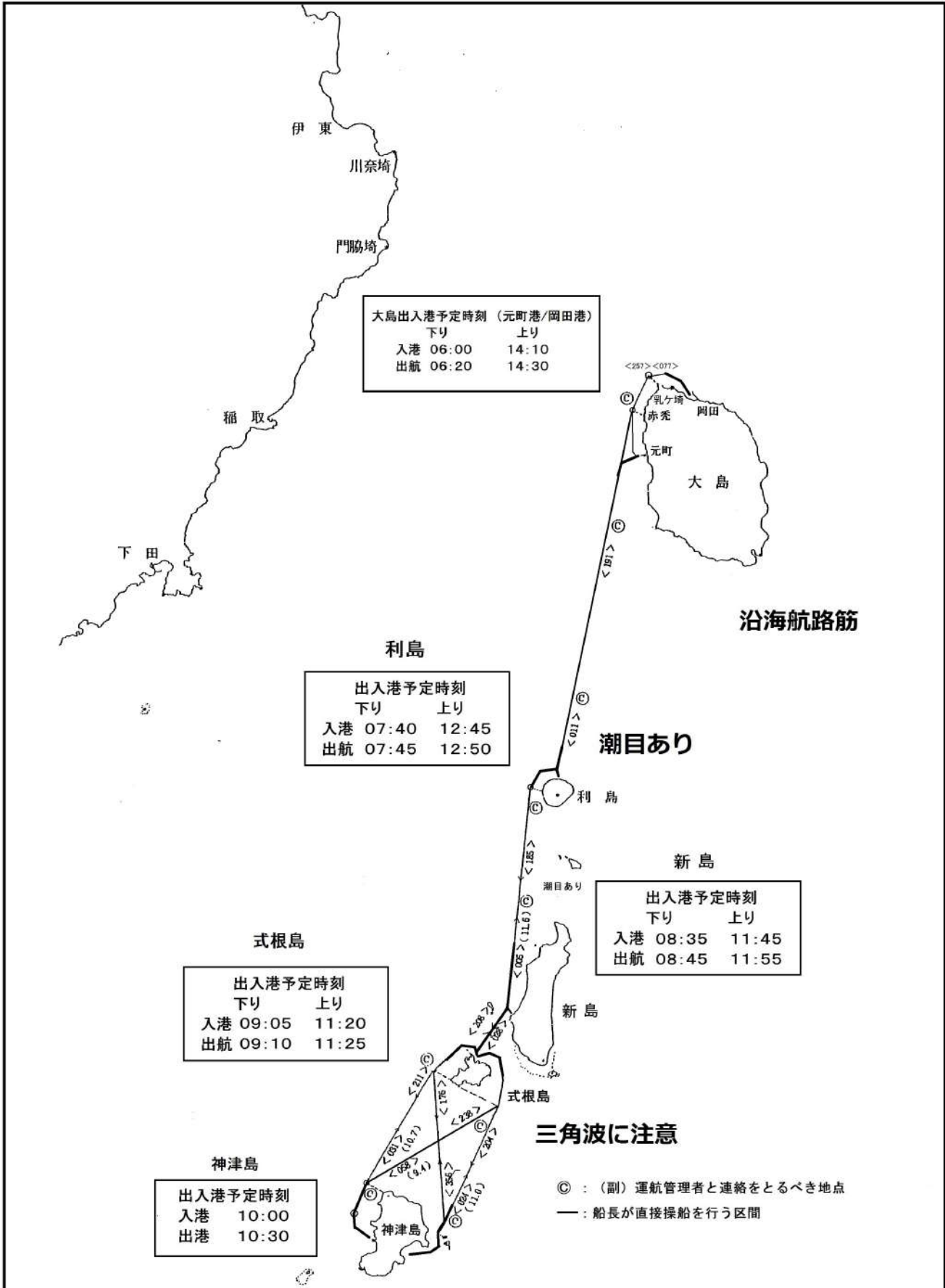


運航基準図（その4）

（大島－神津島）

東京－神津島航路

【さるびあ丸】

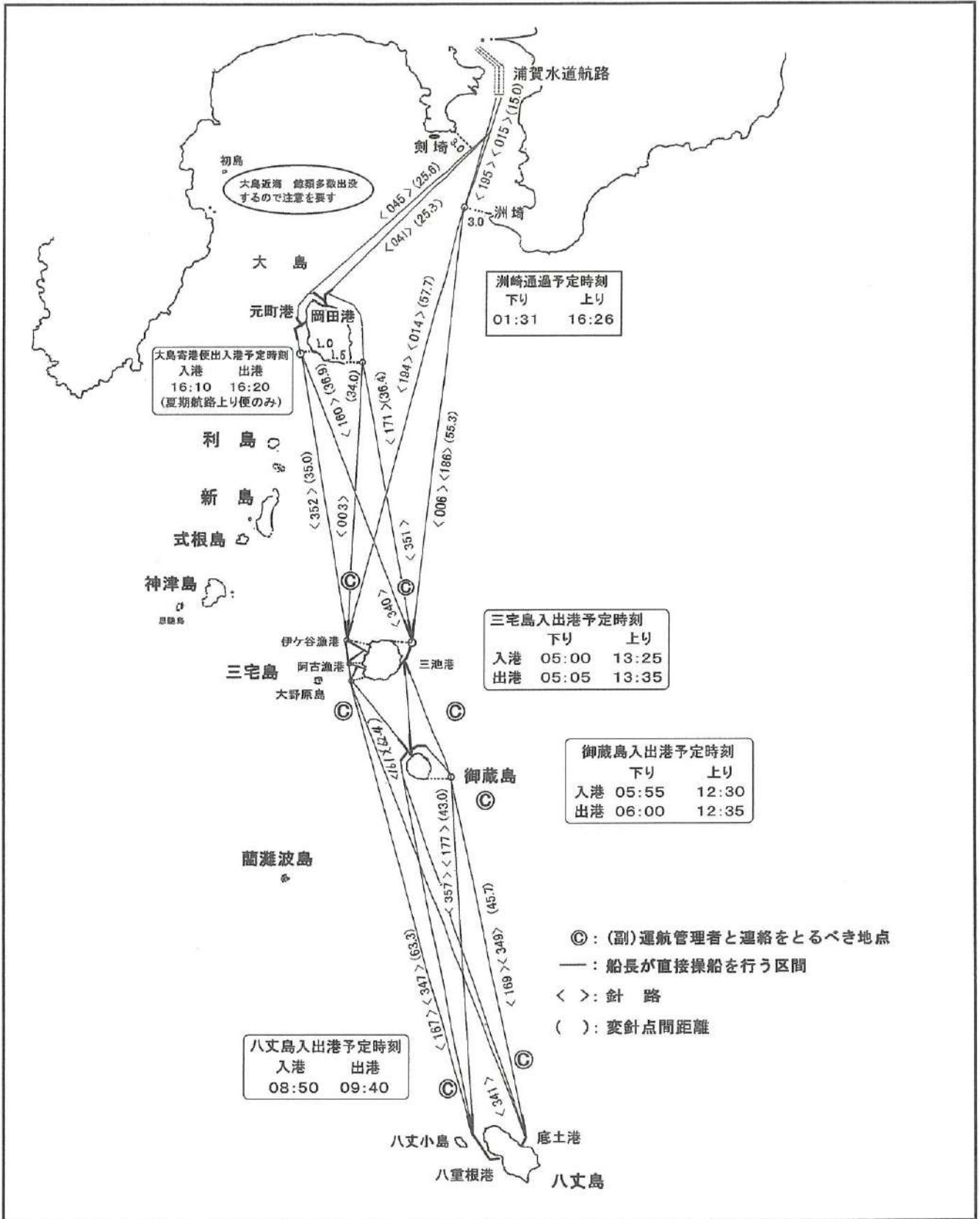


運航基準図(その5)①

(大島-八丈島)

東京-八丈島航路

【橋丸】

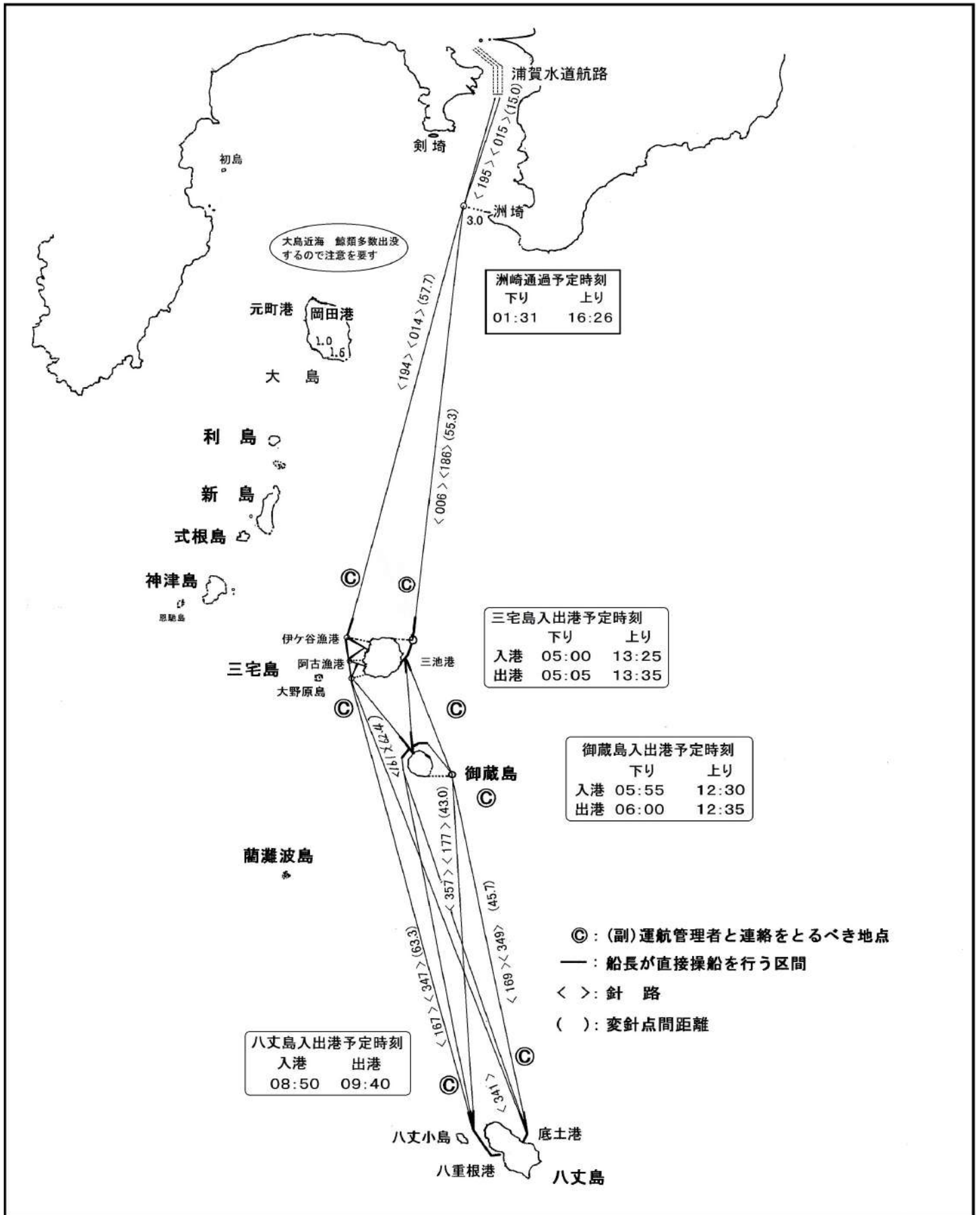


運航基準図(その5)②

(三宅島—八丈島)

東京—八丈島航路

【 さるびあ丸 】

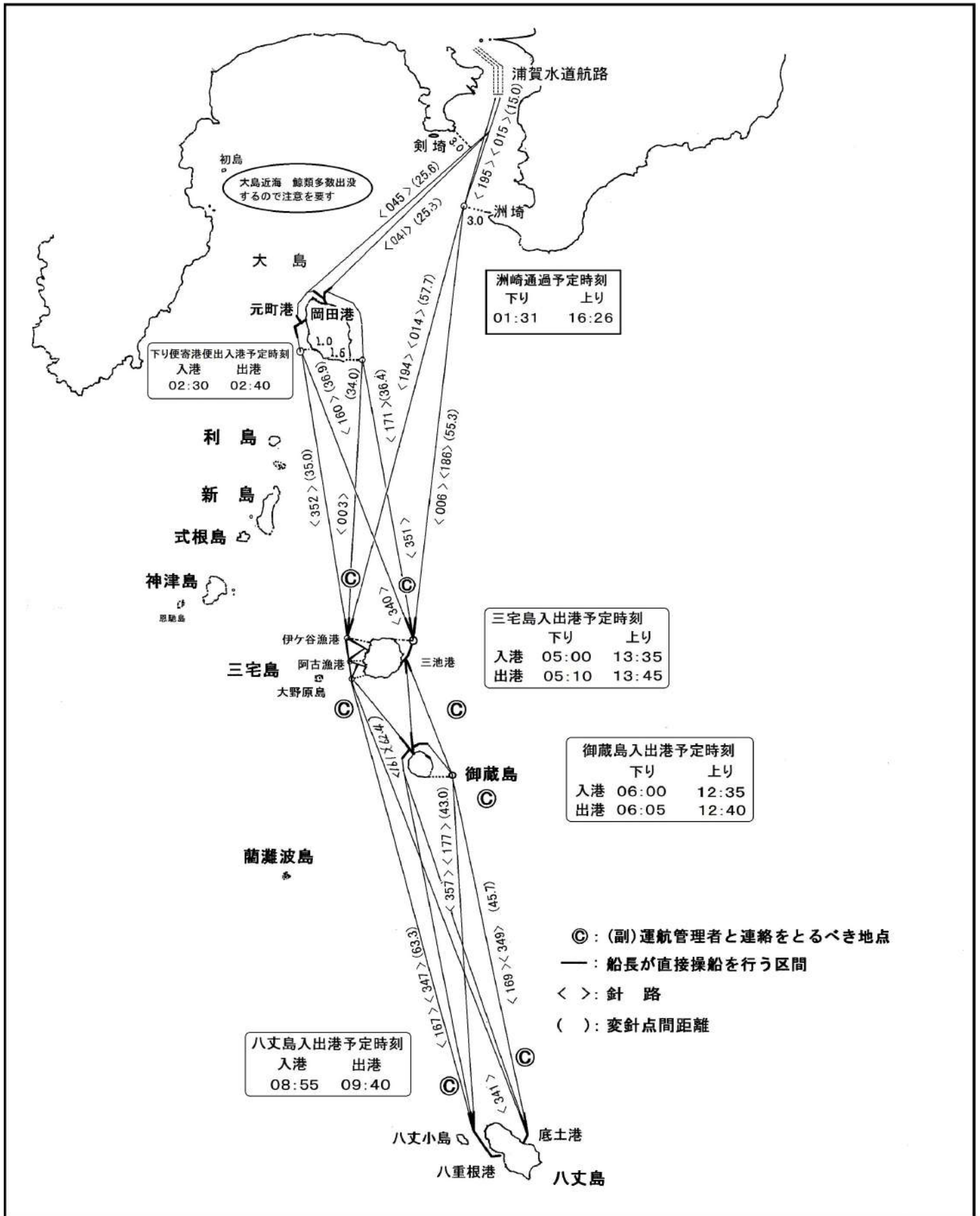


運航基準図(その5-③)

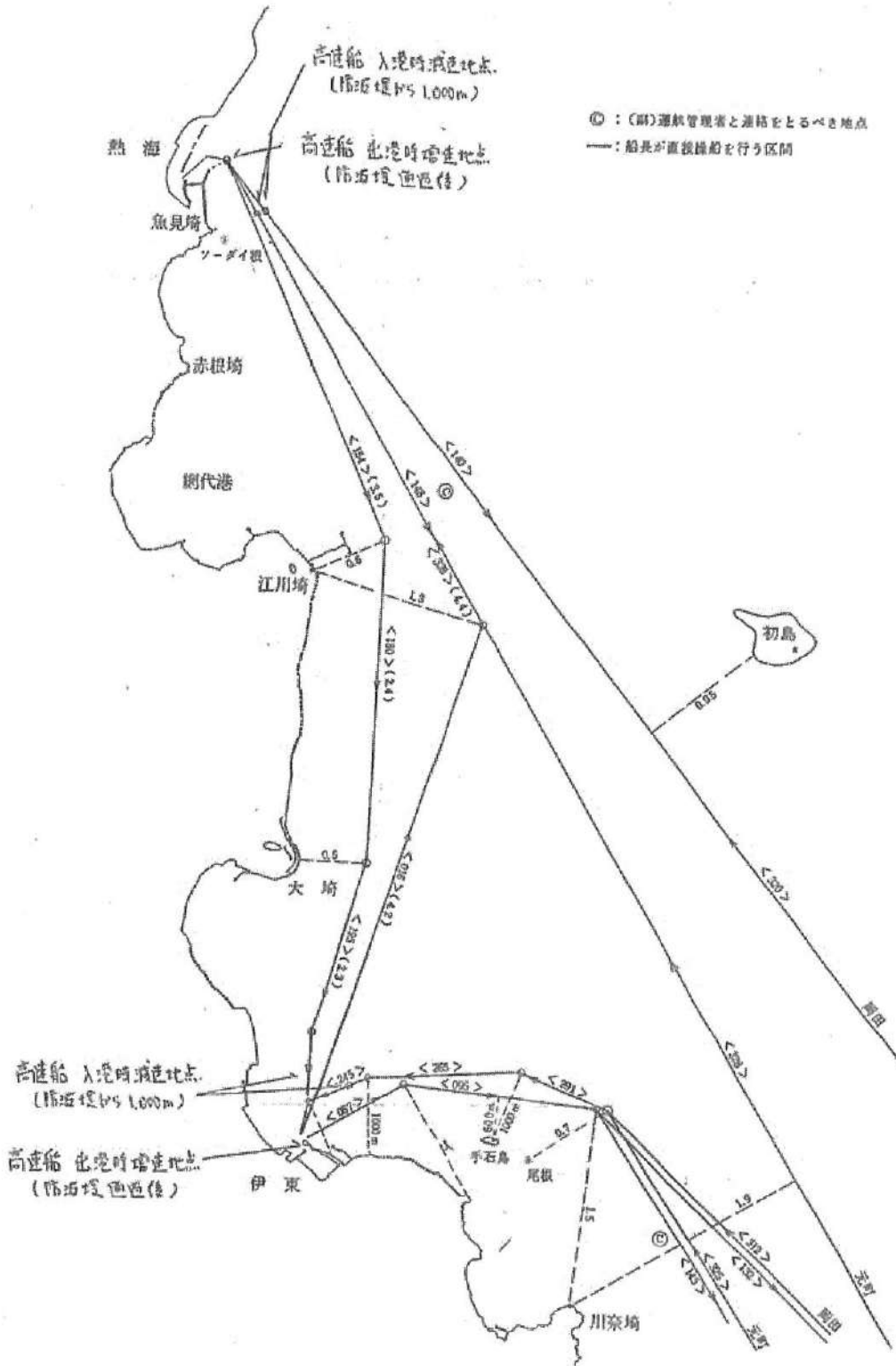
(大島-八丈島)

東京-八丈島航路

【下り便大島寄港】



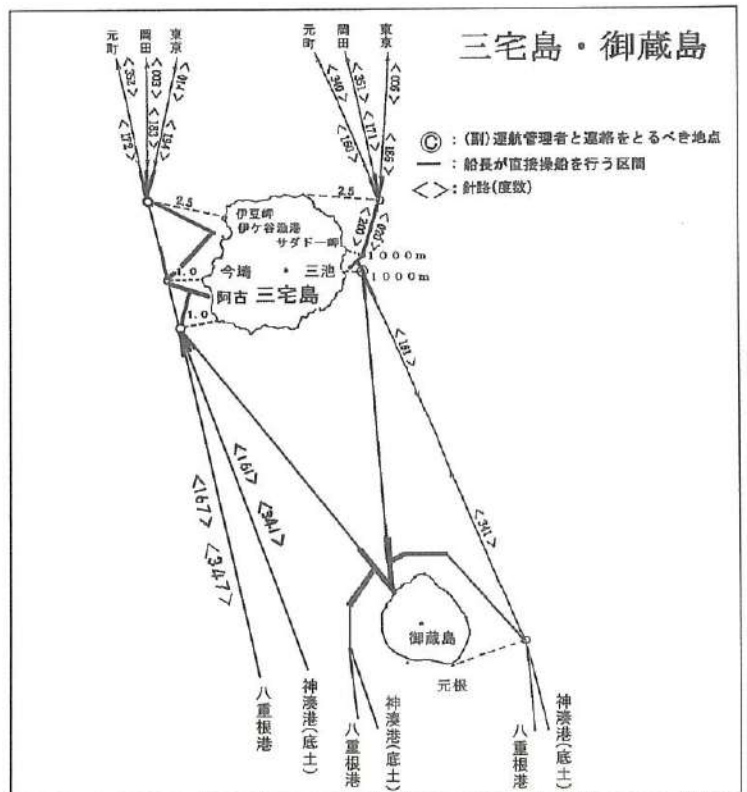
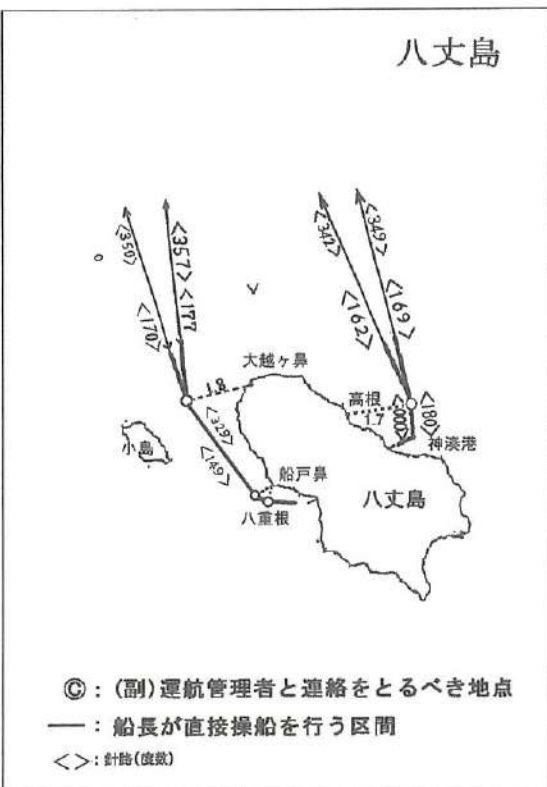
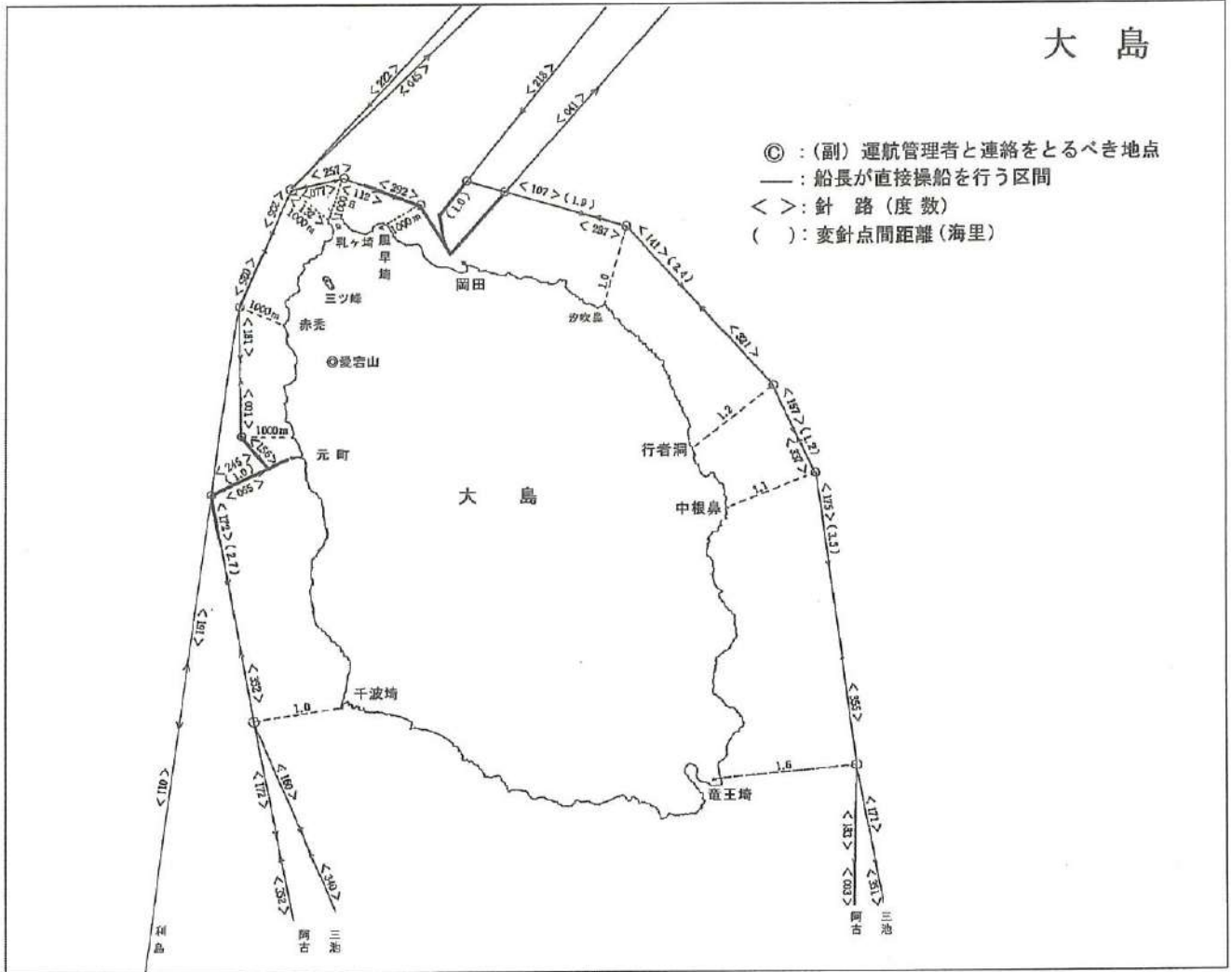
在来船 運 航 基 準 図 (その 6)



運航基準図(その7)①

(大島・三宅島・御蔵島・八丈島周辺)

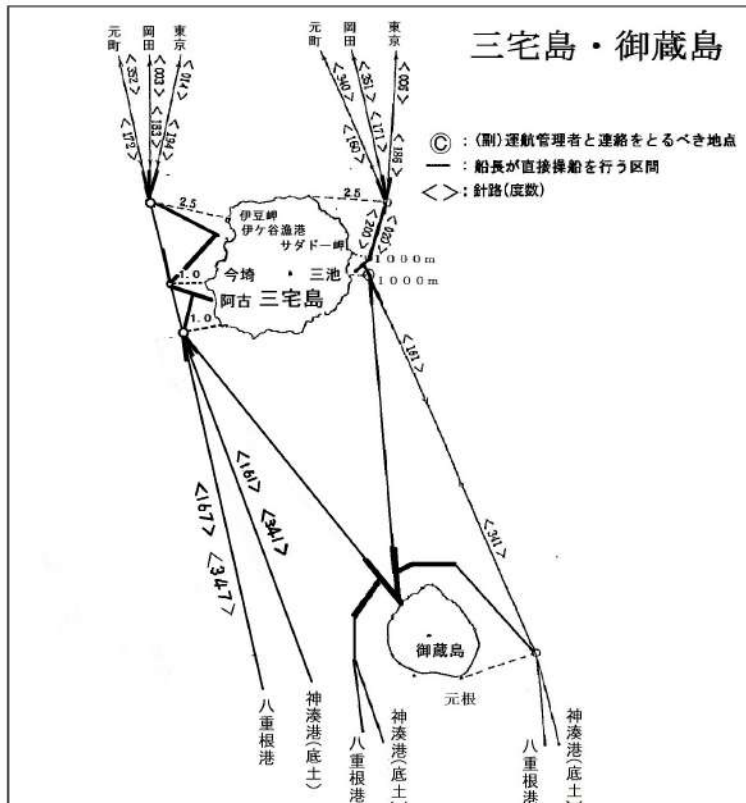
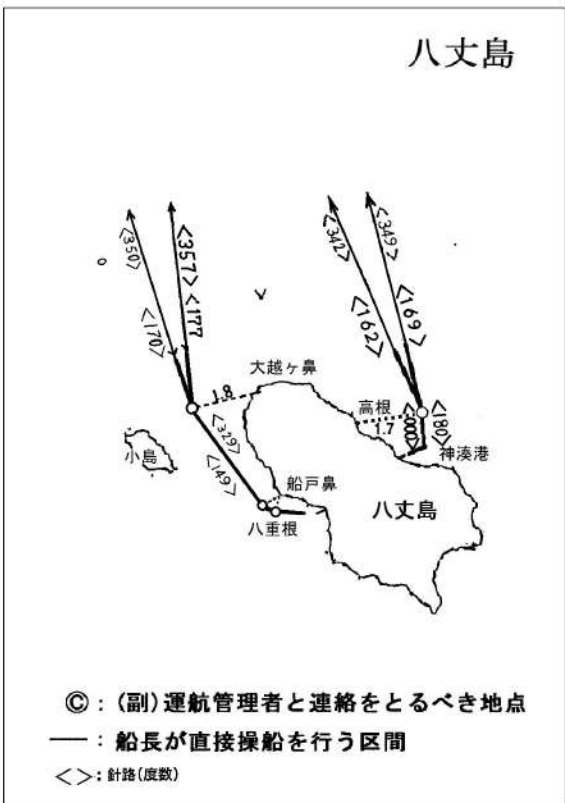
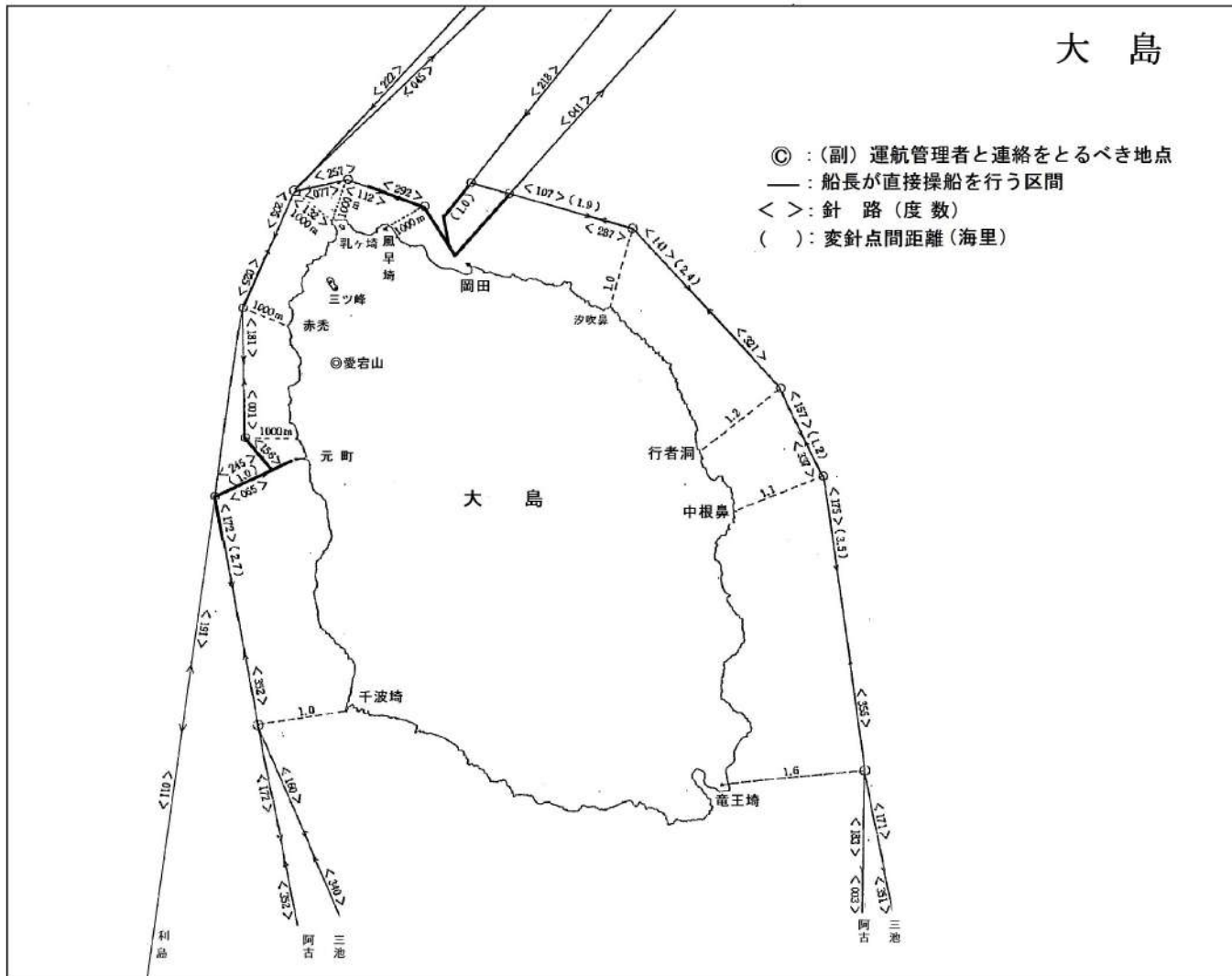
【橘丸】



運航基準図(その7)②

(大島・三宅島・御蔵島・八丈島周辺)

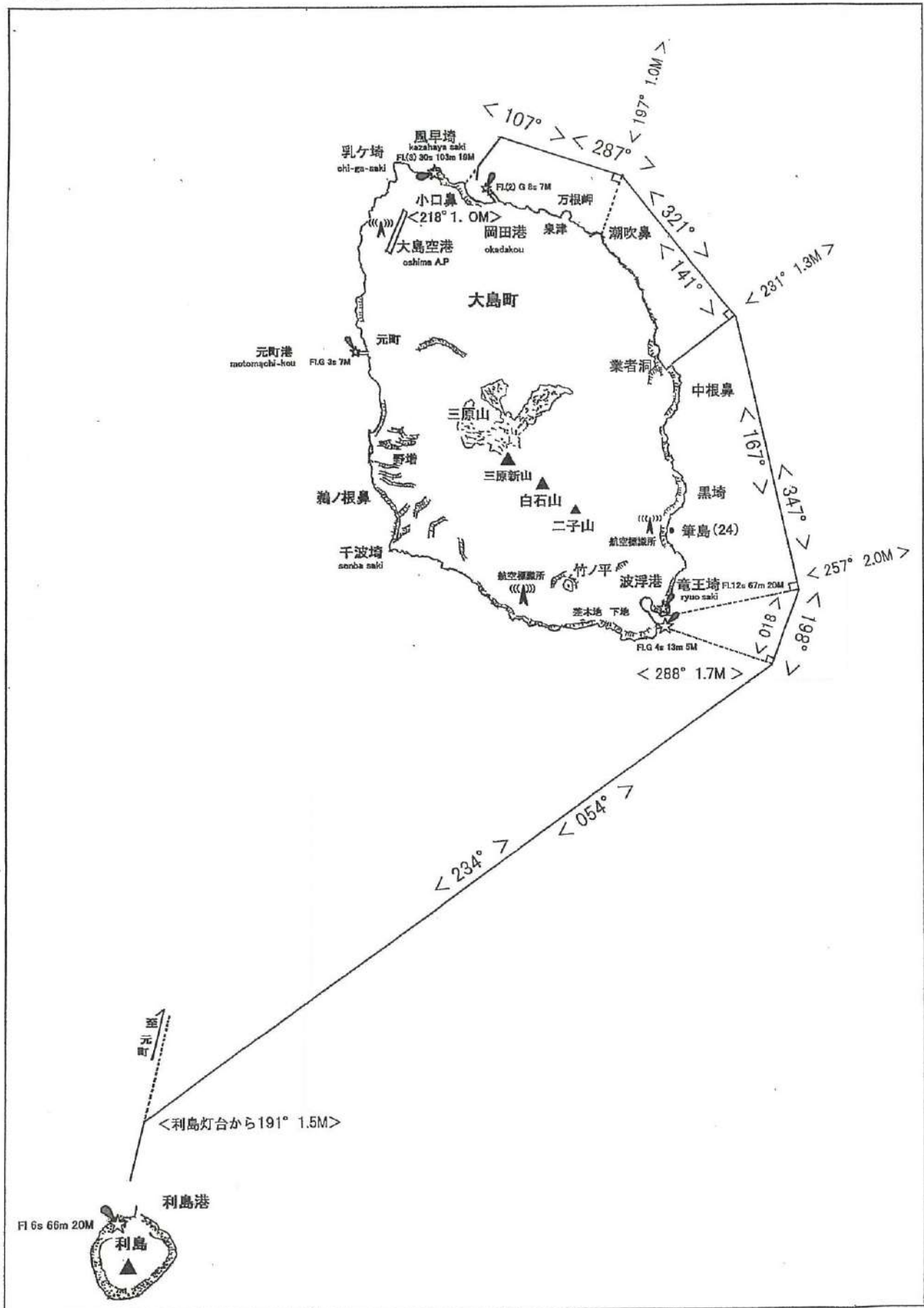
【さるびあ丸】



運航基準図(その7-③)

【大島ー利島(東周り航路)】

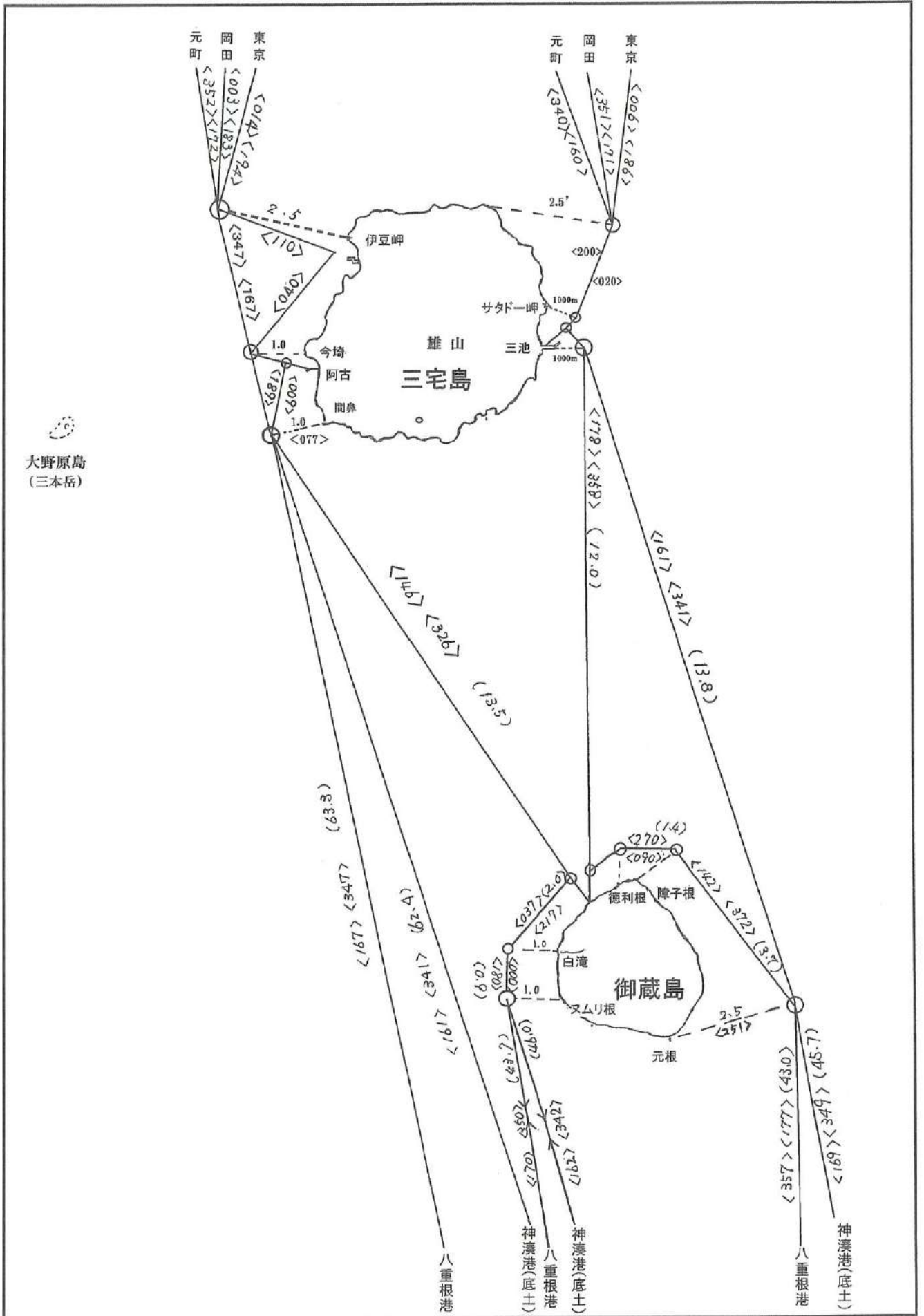
【さるびあ丸】



運航基準図(その8)①

(三宅島-御蔵島)

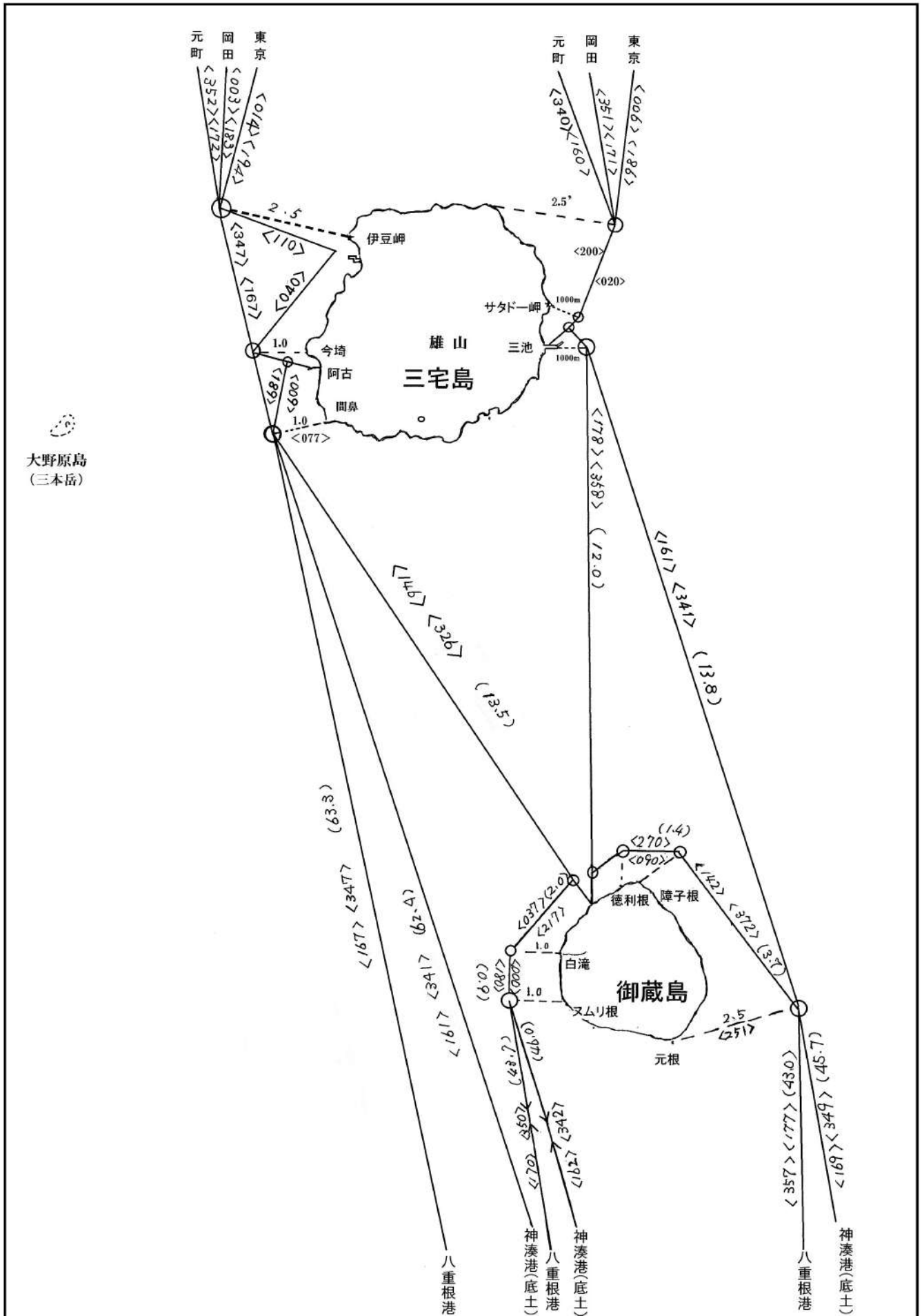
【 橘 丸 】



運航基準図(その8)②

(三宅島-御蔵島)

【さるびあ丸】

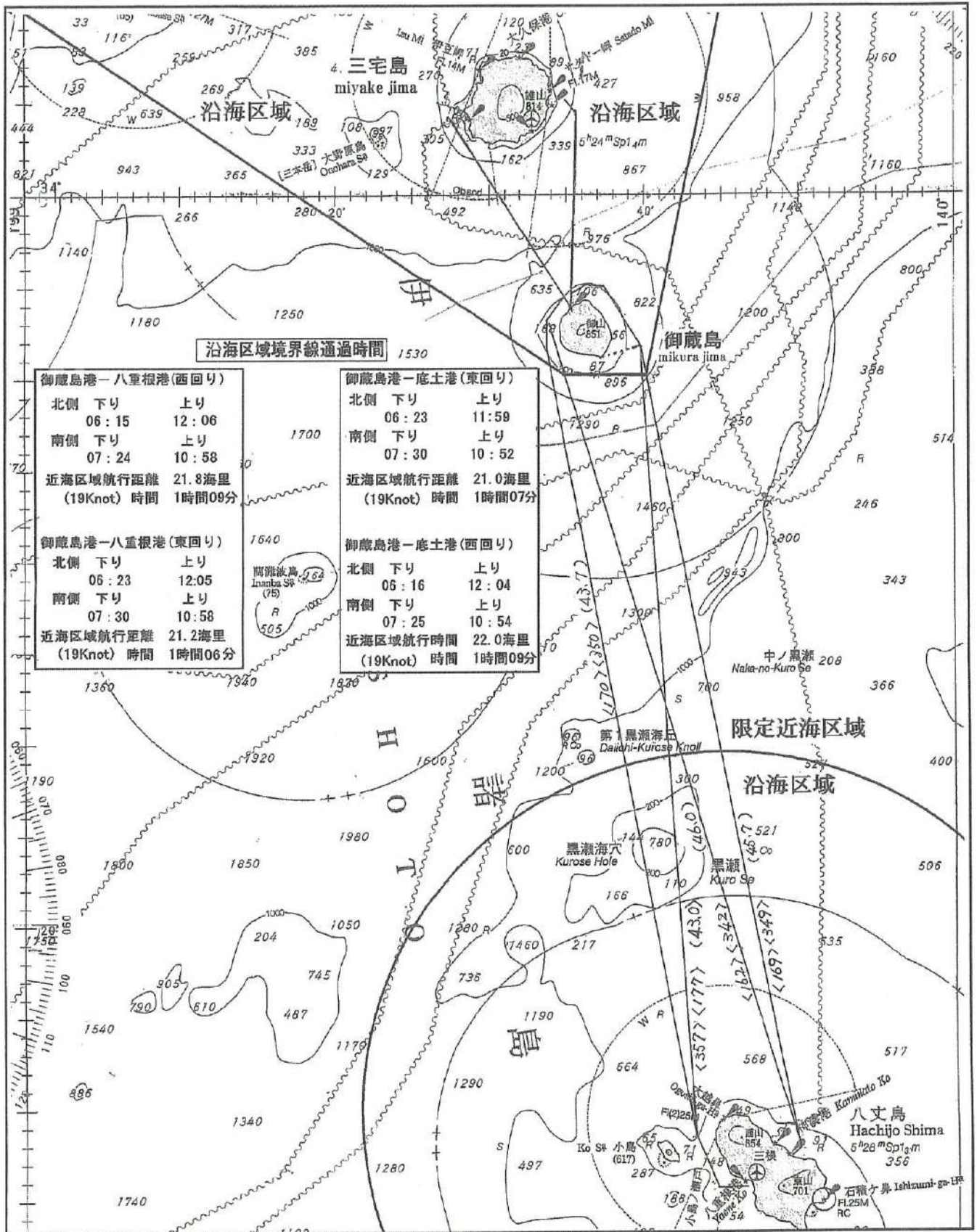


運航基準図(その9)①

近海区域航行距離及び予定時間

【橋丸】

三宅島—御蔵島—八丈島航路

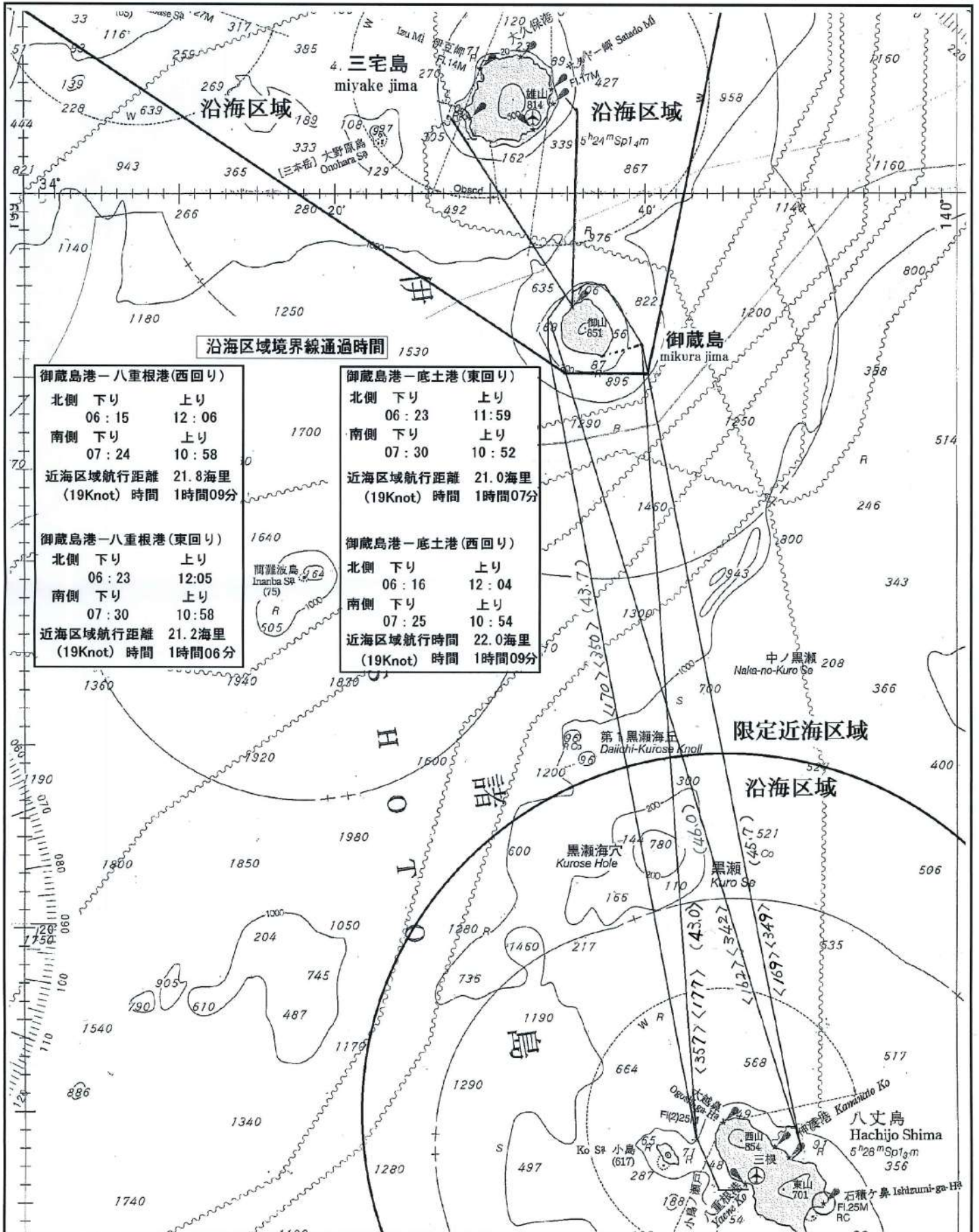


運航基準図(その9)②

近海区域航行距離及び予定時間

三宅島—御蔵島—八丈島航路

【さるびあ丸】



運航中止基準一覧表

東海汽船株式会社
2024/1/9

就航船舶	航路	運航中止							基準運航中止							入港中止					
		発航地港内の気象・海象			航行中遭遇する気象・海象		発航地に隣接した海域		基準航路変更		反転・避泊・入港地変更		当直体制の強化	目的地航行継続中止	翼走の中止	入港予定地港内					
		風速	波高	視程	風速	波高	海域	視程	風速	波高	風速	波高	視程	視程	視程	風速	波高	視程			
	東京／大島	18m/s 以上	1.5m 以上	1000m 以下	18m/s 以上	3.0m 以上	東京湾内	1000m ※ 以下 (減速500m)	第2基準航路 12m/s 2.0m/s 以上 以上		18m/s 以上	3.0m 以上	4,500m 以下	800m 以下	1000m 以下	18m/s 以上	1.0m 以上	800m 以下			
	久里浜／大島	〃	1.0m 以上	800m 以下	〃	〃	〃	〃	第3基準航路 15m/s 2.5m/s 以上 以上		〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃			
セブンアイランド愛	東京／神津島	〃	1.5m 以上	1000m 以下	〃	〃	〃	〃	15m/s 以上	2.5m 以上	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃			
セブンアイランド友	熱海／大島	18m/s 以上	1.0m 以上	800m 以下	18m/s 以上	3.0m 以上	(東京湾内)	1000m 以下	15m/s 以上	2.5m 以上	18m/s 以上	3.0m 以上	4,500m 以下	800m 以下	1000m 以下	18m/s 以上	1.0m 以上	800m 以下			
東京／館山／下田	大島／館山																		神津島／熱海	新島／熱海	
セブンアイランド大漁	浦賀／下田	18m/s 以上	1.0m 以上	800m 以下	18m/s 以上	3.0m 以上	付近海域	1000m 以下	15m/s 以上	2.5m 以上	18m/s 以上	3.0m 以上	4,500m 以下	800m 以下	1000m 以下	18m/s 以上	1.0m 以上	800m 以下			
セブンアイランド結	下田／新島																		東京／千葉	東京／横浜	千葉／横浜
	大島／清水	〃	〃	〃	〃	〃	駿河湾及相模湾	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃			
	大島／松崎																				
	大島／御前崎																				
	大島／焼津																				
	大島／田子の浦	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃				
	大島／大井川																				

備考：ジェットフォイルは船体離水に際し、排水量(満載:116.85トン)の制限を受けるため、セブンアイランド愛の燃料搭載量は旅客満載時9.4トン(11.2KL)をこえてはならない。
 セブンアイランド友、セブンアイランド大漁は船体離水に際し、排水量(満載:118.87トン)の制限を受けるため、燃料搭載量は旅客満載時12.36トン(14.71KL)をこえてはならない。
 セブンアイランド結は船体離水に際し、排水量(満載:118.87トン)の制限を受けるため、燃料搭載量は旅客満載時12.36トン(14.72KL)をこえてはならない。
 東京～大島、久里浜～大島間の基準航路変更の基準は、同一のものとする。
 ※ 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の視程は、500mとする。

作 業 基 準

東 海 汽 船 株 式 会 社

目 次

- 第 1 章 目的
- 第 2 章 作業体制
- 第 3 章 危険物等の取扱い
- 第 4 章 乗下船作業
- 第 5 章 旅客の遵守事項等の周知
- 第 6 章 コンテナ固縛作業

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、各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 乗下船する旅客の誘導 | 旅客係 (2人以上) |
| ② 船舶の離着岸時の綱取り、綱放し | 綱取係 (2人以上) |
| ③ 乗船待機中の旅客の誘導 | 整理係 (2人以上) |

(2) 船内作業

- | | |
|--------------|------------|
| ① 乗下船する旅客の誘導 | 旅客係 (2人以上) |
|--------------|------------|
- 2 乗組員以外のも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、作業現場にあつては、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、(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) 乗船待機中の旅客の整理
- (2) 乗下船する旅客の誘導
- (3) 船舶の離着岸時の綱取り、綱放し並びに旅客乗降用施設等の操作
- (4) その他旅客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) 旅客の乗下船時の誘導
- (2) 船舶の離着岸時における旅客乗降用施設の操作
- (3) その他旅客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、(副)運航管理者に報告すること。
 - (2) (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) (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。
- 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、(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) (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、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、(副)運航管理者又は船長の指示を受けて、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(副)運航管理者に報告するものとする。

第4章 乗下船作業

(乗船待ちの旅客の整理)

第6条 陸上の旅客係員は、船待ちの旅客等が船舶の離着岸作業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。

(旅客の乗船)

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周知する。原則として、旅客については離岸20分前から乗船作業を開始する。

- 2 船内作業指揮者は、タラップ等の架設の完了を確認した後、陸上作業指揮者及び船内作業員に乗船作業開始の合図をする。
- 3 陸上作業指揮者は、船内作業指揮者の合図を受けた後、陸上の旅客係員に旅客の乗船の開始するよう指示する。
- 4 陸上の旅客係員は、旅客を乗船口に誘導し、船内の旅客係員は乗船口から船内に誘導する。
- 5 副運航管理者は、陸上作業指揮者が回収した乗船票(名簿)から乗船旅客数(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運航管理者、船長及び各営業所の副運航管理者)に報告する。

(離岸準備作業)

第8条 陸上作業指揮者は、原則として離岸時刻の2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を収納する。

- 2 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。
- 3 船内作業指揮者は、前各項の作業が終了したときは、乗船旅客数を速やかに船長に報告する。

(離岸作業)

第9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(発航ベルを鳴らさせる)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10条 船内巡視は、別紙船内巡視要領に定める組織及び要領により実施する。

- 2 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。
- 3 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、巡視結果を巡視記録簿に記録する。

(着岸準備作業)

第11条 (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、タラップの架設等に必要の作業員を配置し、着岸準備を行う。

(着岸作業)

- 第12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、係留索の発射にあたっては、陸上作業員その他に危害を加えることのないよう十分注意するとともに、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掴まりを指示する。

(係留中の保安)

- 第13条 船長及び(副)運航管理者は、係留中、旅客の安全に支障のないようタラップの保安及び係留方法に十分留意する。

(下船作業)

- 第14条 船長は、船体が完全に着岸したことを確認したときは、その旨陸上作業指揮者及び船内作業指揮者に号笛により合図する。
- 2 陸上作業指揮者は、前項の確認したときは、船長に対し号笛により合図する。
 - 3 船内作業指揮者は、陸上作業指揮者と協力してタラップを架設し、架設完了を確認した後、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。)旅客を誘導し下船させる。

(下船の終了)

- 第15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タラップ等を収納する。
- 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(副)運航管理者及び船長に報告する。

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16条 (副) 運航管理者は、乗船待ちの旅客に対して次の事項を放送及び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) 旅客は、乗下船時、係員の誘導に従うこと。
- (2) 船内においては、船長その他の乗組員の指示に従うこと。
- (3) 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。
- (4) 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17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) 病気、盗難等が発生した場合の乗組員への通報
 - (5) 超高速ジェット船においては、高速航行中におけるシートベルトの着用
 - (6) その他旅客が遵守すべき事項
- 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。

第6章 コンテナ固縛作業

(暴露甲板直載コンテナの固縛)

- 第18条 船長は、暴露甲板にコンテナを積載する際には、コンテナを固縛させなければならない。但し、荒天が予想される場合は、暴露甲板にコンテナを積載させてはならない。
- 2 船内作業指揮者は、暴露甲板に積載したコンテナを下記要領にて固縛しなければならない。
- (1) 固縛ワイヤー、固縛用ストッパー、固縛用ターンバックル等の固定用具を使用する。これらの用具は定期的に整備しておかねばならない
 - (2) コンテナを固縛する際には、滑り止めの木製ダンネージを敷かねばならない。
 - (3) 積載されたコンテナの上部4個所の隅金具に、固縛用ワイヤーを通し、固縛しなければならない。
 - (4) 固縛用ストッパー、固縛用ターンバックルを使用して、固縛用ワイヤーを締めつけなければならない。
 - (5) 複数のコンテナが並んだ場合、隣同士のコンテナ隅金具に固縛ワイヤーを通し固縛しなければならない。
- 3 船内作業指揮者は、作業終了後固縛状況を確認の上、船長に報告しなければならない。

事 故 処 理 基 準

東 海 汽 船 株 式 会 社

目 次

第 1 章 総 則

第 2 章 事故等発生時の通報

第 3 章 事故の処理等

第 4 章 非常対策本部の設置等

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。

- (2) 前条に定める事故以外の事故・事象において、船舶または関係する物件の損傷等が軽微であつても事態が悪化する場合があることを踏まえ、原則、各関係官庁への連絡を行うこと。

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、別表「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し、インシデントが発生したときは、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、別表非常連絡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（衝突時の両船の進路、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（ある時は“d”項） ④ 流出油の有無（ある時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、（備）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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ① 浸水箇所及び浸水の原因 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、殺人傷害、暴行等の不法行為	<ul style="list-style-type: none"> 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）	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ① 事故の状況 ② 事故の原因 ③ 措置状況
i	インシデント	<ul style="list-style-type: none"> 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。

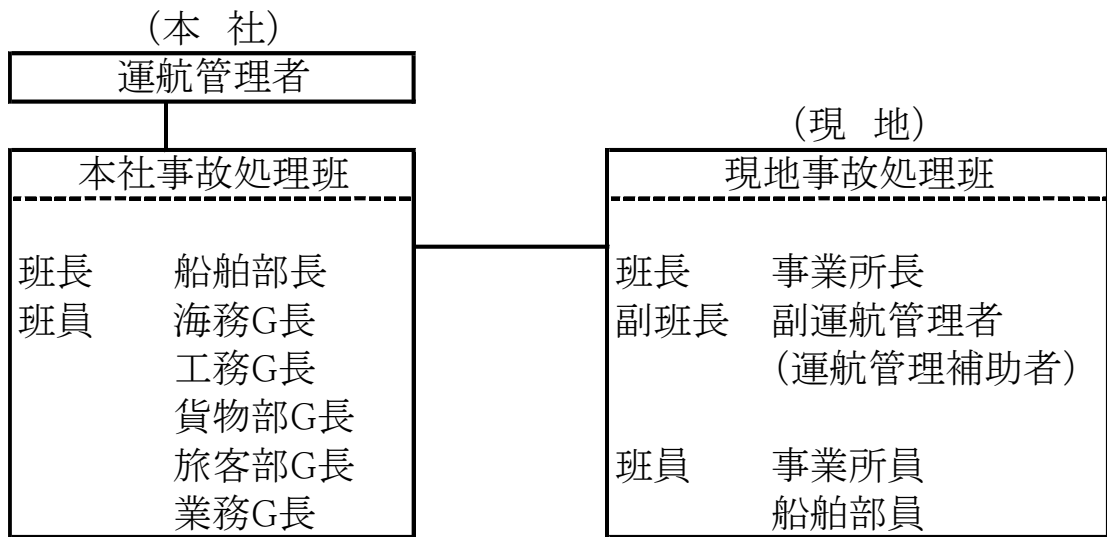
3 事故の発生を知ったとき又は船舶の動静が把握できないときに運航管理者がとるべき必要な措置はおおむね次のとおりである。

- (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、宿舎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。

事故処理組織表



※ G : グループの略

- 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「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。

事故調査委員会

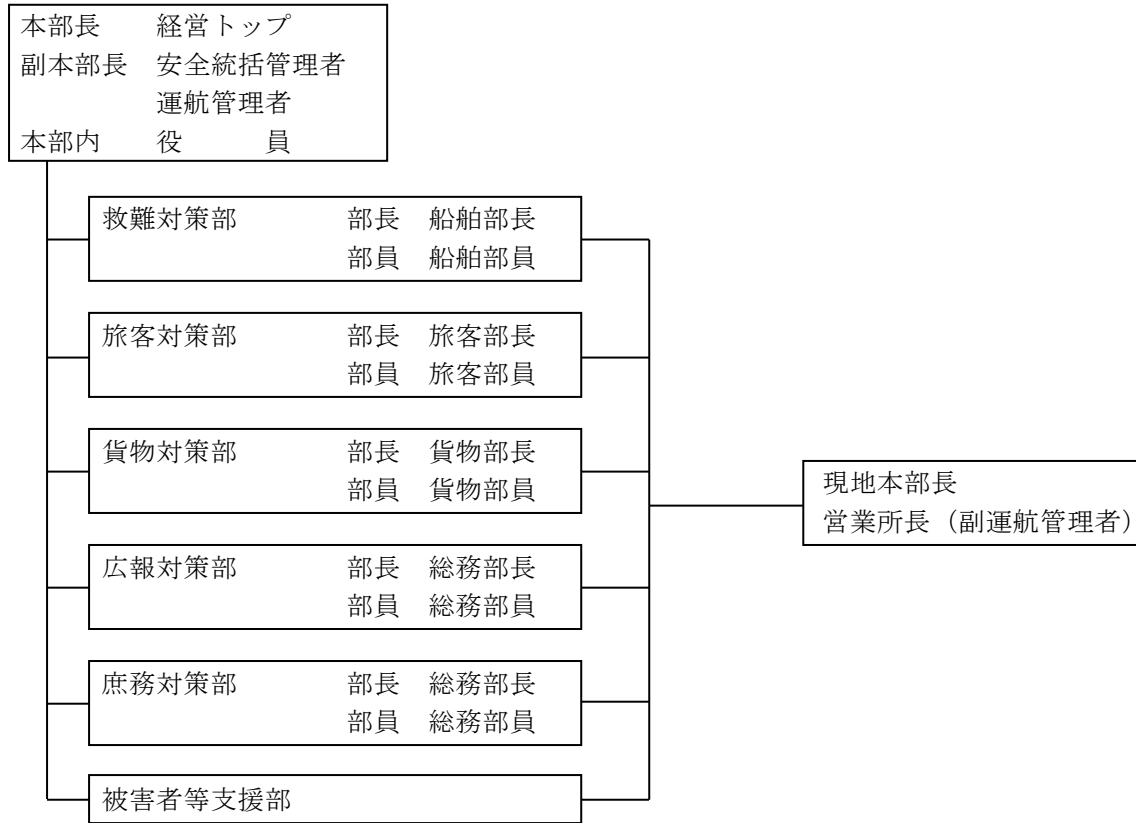
委員長	経営トップ
副委員長	安全統括管理者 運航管理者
委員	船舶部長 総務部長 旅客部長 貨物部長 海務G長 工務G長

第4章 非常対策本部の設置等

(組織及び編成)

第12条 非常対策本部の組織及び編成は、次のとおりとする。

(本社)



(職務分掌)

第13条 非常対策本部（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

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、対策本部を指揮、監督する。
副本部長	副本部長は、本部長の定める事故処理の基本方針に従い、各部の事故処理業務を調整し、部下職員を指揮して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。
本部内 役員	本部内役員は、本部長（又は副本部長）の諮問に応じ事故処理の基本方針の策定に参画するとともに事故処理に関する本部長（又は副本部長）の特命事項の処理並びに本社及び現地の事故処理の実施についての助言及び支援を行う。
対策部長	各対策部長は、部員を指揮して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本部長に報告する。
対策部員	各対策部員は、各対策部長の命を受け、所管の事故処理業務を実施する。

2 現地本部員の職務

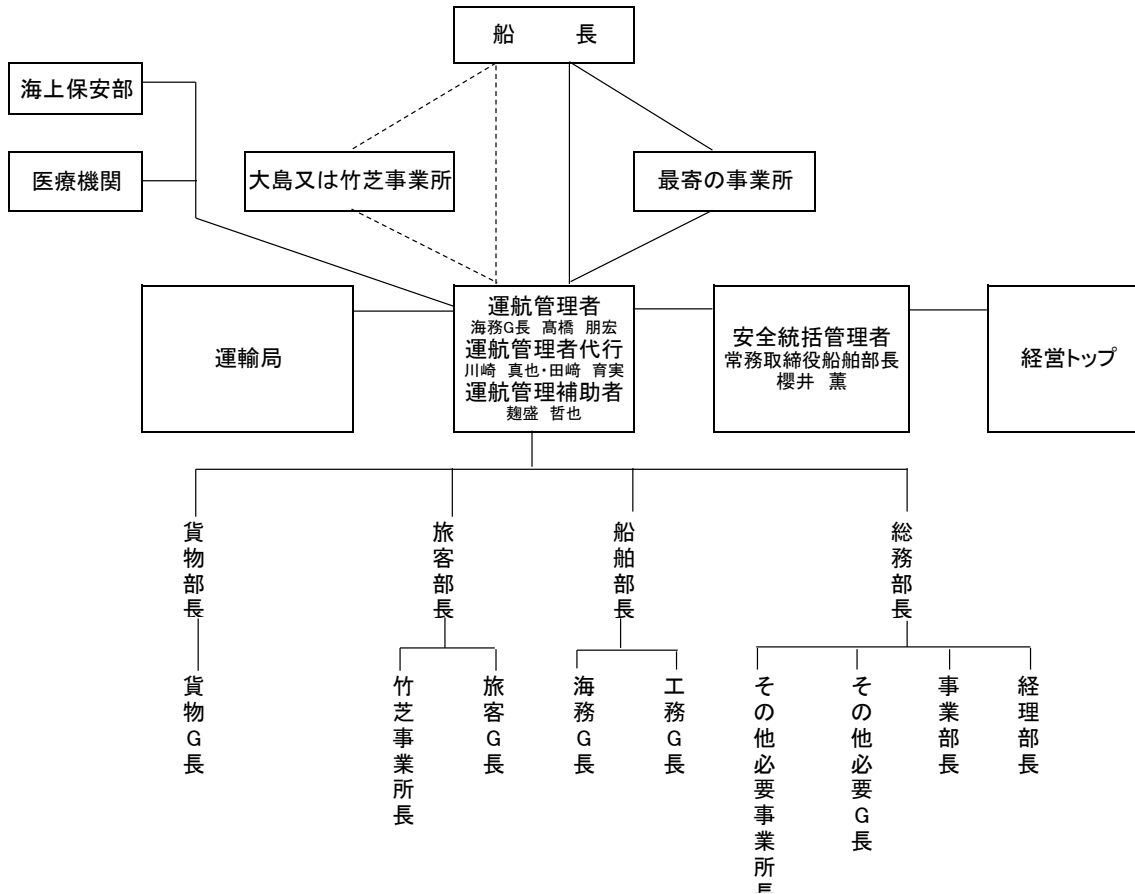
現地本部長	現地本部長は、事故処理の基本方針に基づき現地処理方針を定め、現地の各対策部長を指揮して現地における事故処理業務を統轄し、業務の進捗状況について逐次本部長に報告する。
現地各対策部長	各対策部長は、部員を指揮して所管の事故処理業務を実施し、業務の進捗状況について現地本部長に報告する。
現地対策部員	前項「対策部員」の職務に同じ。

3 各対策部の所掌

救難対策部	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> ① 車両、貨物、手小荷物及び郵便物のリストの作成に関すること。 ② 車両、貨物、手小荷物及び郵便物の損傷及び紛失の状況の把握に関すること。 ③ 車両、貨物、手小荷物及び郵便物の引き渡しに関すること。 ④ 車両、貨物、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	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 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。
被害者等支援部	<ol style="list-style-type: none"> ① 家族等への情報提供に関すること。 ② 事故現場における対応に関すること。 ③ 事故後の継続的な対応に関すること。

非常連絡表

東海汽船株式会社



※ G : グループの略

◎ 次のような事故が発生した場合は、この非常連絡表により連絡を行なう。

- (1) 旅客、乗組員又はその他の乗船者の死亡、行方不明
重大な負傷若しくは疾病又はその他の重大な人身事故
- (2) 衝突・乗り揚げ・火災・浸水・行方不明・重大な機関故障
- (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・傷害又は暴行等の不法行為による運航の阻害

- (注意) 1、 会社の施設、その他陸上において発生する重大なる災害は、各事業所より総務部長へ連絡すること
- 2、 夜間(最寄事業所の執務時間外)の連絡は、社内緊急連絡網によること

地震・津波防災対策基準

東海汽船株式会社

目 次

第1章	総 則
第2章	船舶停泊時の対応
第3章	船舶航行中の対応
第4章	営業所の対応
第5章	運航の再開
第6章	連絡体制の確保
第7章	教育、訓練及び広報

添付資料

- 1、避難場所、避難経路
- 2、緊急事態通報先電話番号

第1章 総 則

(目的)

- 第1条 (1) この基準は、平成23年3月11日に発生した東日本大震災における大津波が未曾有の大災害をもたらしたことから、国内外に地震・津波が発生又は来襲するおそれのある場合に、防災対策を迅速かつ的確に実施し、人命、財産の保護および本船の安全確保を図ることを目的とする。
- (2) 南海トラフ地震に係る対策についても同様とする。

(基本方針)

- 第2条 この基準に定める防災対策は、次に掲げる基本方針に基づき対応する。
- (1) 人命の安全確保を最優先とする。津波来襲時は沿岸部が最も危険であり、原則として船舶は沖合に避難、旅客を安全な場所に避難させる。
 - (2) 船舶は船長を中心とした避難行動を取る。
 - (3) 関係機関と相互に密接な連携をとりつつ全力を挙げて対処する。
 - (4) 南海トラフ地震における「南海トラフ地震臨時情報」が発令された場合についても、この基準に定める対応を基本とする。

(適用)

- 第3条 この基準は、当社が営む次の航路に適用する。
- (1) 東京～三宅島～御蔵島～八丈島航路
 - (2) 東京湾内周遊船航路
 - (3) 熱海～神津島航路
 - (4) 東京～大島～利島～新島～式根島～神津島航路
 - (5) 熱海～(稲取)～大島航路
 - (6) 大島～下田航路

(非常対策本部の設置)

- 第4条 地震・津波（以下地震等）発生時および警報、警戒宣言が発令された場合には、安全管理規程に定める非常対策本部を設置する。

(非常対策本部の要員の職務)

- 第5条 非常対策本部の要員の職務は、次のとおりとする。
- 1) 本社本部員の職務
 - 本部長（社長）

本部長は、地震等の防災対策の実施方針を定め、その全般を統括し、本部員を指揮・監督する。
 - 副本部長（安全統括管理者・運航管理者）
 1. 本部長の補佐または代行
 2. 船長との連絡、協議および支援を行う。
 - 本部長付（役員）
 1. 本部長の補佐
 - 救難対策部長（船舶部長）
 1. 地震等の情報の収集、整理、伝達を行う。
 2. 使用港湾の状況、海上交通規制の確認を行う。
 3. 船舶の運航に必要な資材、物品の調達の手配を行う。
 4. 海上保安部及び運航労務監理官への連絡を行う。
 - 旅客対策部長（旅客部長）
 1. 旅客に対する情報の提供
 2. 市町村等の避難の指示、勧告がなされた場合、旅客に伝達・周知するとともに、本

部にその旨を連絡する。

3. その他旅客の応急救護等その安全を確保し、混乱を防止する措置を講ずる。

貨物対策部長（貨物部長）

1. 貨物に対する応急措置を講ずる。

官庁対応部長（業務部長）

1. 官公庁との連絡を行う。（救難対策の4除く）

広報対策部長・庶務対策部長（総務部長）

1. 陸上業務に関する応急対策に必要な資機材の整備、点検及び手配を行う。

2. 社屋その他の使用施設の防災措置を行う。

3. 広報に関することを行う。

各部員 各部員は、所属部長の命を受け、地震等の災害に関する応急対策を実施する。

2) 現地本部員の職務

営業所本部長（副運航管理者）

営業所本部長は、営業所における地震等の災害に関する応急対策を統轄し、営業所本部員を指揮・監督する。

現地本部各部員

各部員は、営業所本部長の命を受け地震防災応急対策を実施する。

（招集）

第6条 非常対策本部の要員は、地震等の災害が発生した時は、ラジオ又はテレビによりこれを確認するとともに、安全を確保の上、速やかに本社または営業所に集合するものとする。

（職務の代行）

第7条 非常対策本部の要員が不在又は連絡不能であって、その職務を遂行できない場合は、業務に従事できる者のうち上位の者がその職務を代行する。

（情報の伝達経路）

第8条 地震等に関連する情報は、別に定める緊急事態対策規定第10条の緊急事態通報先一覧表による。

2 船長、本部および営業所との連絡は、携帯電話（地上波）、船舶電話（衛星）及び携帯電話（衛星）等により行う。

第2章 船舶停泊時の対応

第1節 地震・津波共通の対応

(被害の想定)

第9条 地震等の災害では、次に掲げる被害が発生していることが想定され、できる範囲でその把握に努めるとともに、今後も被害が発生・拡大することも念頭におき、対応する。

1. 人的被害
2. 港内施設の被害
 - ①ボーディングブリッジの損壊
 - ②岸壁、栈橋、接続道路等の傾斜、沈下、ひび割れ、脱落等
 - ③ターミナル、倉庫の倒壊・浸水等コンテナ等の散乱
 - ④停電、漏電の電気設備の機能停止
 - ⑤水道管の破壊、断水、水の噴出
 - ⑥ガス管の破壊によるガス漏れ、引火
 - ⑦電話回線の故障
3. 船舶の被害（岸壁との接触による損傷）
4. 航路筋等に構築物の倒壊、コンテナ、車両、油、木材の流出等
5. 港付近の陸上交通網の寸断

(東京港のボーディングブリッジ)

第10条 ボーディングブリッジは、陸上電源を使用しており、万一停電した場合、外すことができなくなる危険性があり、緊急退避や通常の離岸ができなくなることも想定される。地震等の災害、特に震度5以上の地震では、直ちにボーディングブリッジを外す。

(緊急主機関の始動、退避可能時間)

第11条 地震等の災害が発生し、機関停止状態であった船舶が緊急的に主機関を始動し、退避行動に入れる目安は、15分から30分である。

(旅客等の退避)

第12条 地震等の災害で港外へ退避する時に、旅客や陸上関係者が乗船したまま離岸するか、若しくは下船させて退避するかは船長の判断によるが、次のことを考慮する。

- ①下船するのに要する時間はどうか。
- ②陸上の停電により、ボーディングブリッジが外せなくなる可能性があること。
- ③タラップが正常に船にかかるかどうか。
- ④旅客が乗船、下船を希望するかどうか。
- ⑤港外退避が長期になるか、短期になるか。
- ⑥ターミナル付近の被害が大きく、下船させると旅客が危険になるおそれがあること。
- ⑦ターミナル付近の交通が寸断され、下船しても旅客が孤立するおそれがあること。
- ⑧旅客を陸上に放置したと取られないようする。

(特に、マスコミ報道)

(退避先等の通報)

第13条 船長は、地震等の災害で港外退避した場合には、速やかに運航管理者に対し、位置、その他の状況を通報するとともに、以後の連絡を密にする。

- 2 運航管理者は、前項の情報を所轄運輸局および所轄海上保安部に通報するものとする。

(他の港での下船)

第14条 船長は、地震等の災害で港外退避した場合であって短時間で運航を再開できる見込みがないと

きは、他の安全な港へ入港して旅客等を下船させる等の措置を講ずる。
但し、入港する港の港湾施設の状態、港内水深を十分に確認すること。

第2節 地震への対応

(地震発生時の基本対応)

第15条 地震が発生した場合、船長は震度、震源地等の情報を入手し、次の措置が必要であるか、判断する。

- ① 荷役作業の中止
- ② ボーディングブリッジを外すこと
- ③ 本船の機関準備
- ④ 本船の港外退避

(地震が予測された場合)

第16条 緊急地震速報(震度5以上が予測されたときに発表)が発表された場合、船長は次の措置に備える。

- ① 荷役作業の中止
- ② ボーディングブリッジを外すこと
- ③ 本船の機関準備
- ④ 本船の港外退避

(東海地震及び南海トラフ地震の場合)

第17条 東海地震及び南海トラフ地震の注意報、警戒宣言が発令された場合、船長は次の措置に備える。

- ① 荷役作業の中止
- ② ボーディングブリッジを外すこと
- ③ 本船の機関準備
- ④ 本船の港外または東京湾外への退避

(津波発生時の基本対応)

第18条 船舶が港内にある場合、原則としてその港の設置の台風・津波等対策委員会等で定める措置に従うものとする。定めのない場合は第20条による。

- 2 船長は、別紙『津波情報を入手した時の確認事項および基本方針』を活用するものとする。

(東京港における対応)

第19条 船長は東京港において、次の事項について情報が発令された場合、港長からの避難勧告等の情報を入手する・しないにかかわらず、別表1、2の対策を講じなければならない。

但し、人命の安全確保を最優先とする。

- (1) 気象庁からの津波注意報、津波警報、大津波警報
- (2) 東海地震に関する注意情報又は警戒宣言

(港別の対応)

第20条 東京港以外は、個々の港長、港湾管理者に確認の上、船長は適切に判断し対応することとする。
但し、人命の安全確保を最優先とする。

(船舶の退避の判断)

第21条 船長は緊急退避するか、係留場所に留まるか、乗客船員の陸上避難とするかは、津波の大きさ、津波来襲までの時間等、次のことを考慮し、判断する。

1. 外的事項

- ① 海上保安部(港長)の勧告・指示
- ② 港湾管理者、係留施設管理者の指示

2. 港湾の状況

- ① 港内の広さ、水深
- ② 岸壁の高さと本船喫水の関係
- ③ 他の係留船舶の状態

3. 自船の状況

- ① 避難準備に要する時間
- ② 安全な海域までの距離と所要時間
- ③ 港内に留まる場合の対処法
- ④ 陸上避難の場所とそこまでの所要時間

(港外退避の留意事項)

第22条 津波を避けるために港外退避する場合には、次の事項に留意し、万全の保安措置を講ずること。

- (1) 他船の交通の妨げとならず、かつ、津波による広い海域へ退避し、航行、漂泊または錨泊のうえ所要の保安措置を講ずる。
- (2) 他の退避船等も多く、混雑が予想されるので、十分に操船は慎重におこなうこと。
- (3) 狭い水道や港口付近を航行中に津波が来襲すると、圧流による偏位や舵効きが悪くなって、乗揚げ、衝突等の危険もあるので見張り、船位確認の徹底、機関用意、錨用意等十分な保安措置を講ずる。
- (4) 錨泊中に津波が来襲すると、振れ回りや走錨による他船との接触や乗揚げ等の危険があるので錨鎖の伸長、双錨泊、機関用意等の措置をとること。
- (5) 東京湾内では、波というよりは大きな水位変動を伴う、速い流れが来襲する状況を想定すること。
- (6) 海上の漂流物が多い場合、ジェットフォイルはポンプの海水吸入ができず、運航に支障をきたすおそれのあることを考慮すること。

第3章 船舶航行中の対応

(運航の中止・入港の可否)

第23条 船舶の航行中、地震等の災害が発生した場合または警戒宣言が発せられた場合は、原則として直ちに運航を中止する。

但し、船長は、運航管理者と協議し、関係機関や自治体の対応を基にして、入港するか否かを決定することができる。

第4章 営業所の対応

(営業所の対応)

第24条 地震等が発した場合、営業所は次の点に配慮して対応する。

- (1) 人命の安全を第一に行動する。
- (2) ターミナル内の当社利用者または本船から陸上退避させた船客については、港湾管理者または自治体の指示に従って対応する。これらの指示のない場合は、営業所が別途定める。
- (3) 旅客ターミナルは、他社と共同で利用している場合もあり、意思疎通を図り、他社と一体となった行動をとるよう心掛ける。

第5章 運航の再開

(体制の解除)

第25条 地震等への災害の対応は、次による解除情報を入手し、体制を解除する。

1. 地震

- ① 引き続き大規模な地震の恐れがなくなった時。
- ② 東海地震の注意報・警戒宣言が解除された時。

2. 津波

気象庁から「注意報」・「警報」が解除された時。但し、港内、係留施設等の安全が確認されたことを前提とする。

(運航の再開)

第26条 次の情報により、船長と運航管理者は協議して、船舶の運航を再開する。

- (1) 地震等の災害発生後の使用港湾の状況から、その安全が確認される等 運航再開に支障がないと認められた場合
- (2) 東海地震の警戒解除宣言が発せられた場合

(旅客の下船)

第27条 旅客を乗船させたまま海上に避難した場合であって、前条、前々条により、安全な港に入港して旅客を下船させる等の措置を講ずるものとする。この場合であって、津波は必ずしも第一波が最大で来襲するとは限らないということに留意すること。

(発災後の措置)

第28条 地震等が発生し、旅客、乗組員、船舶等に被害が生じたときは、事故処理基準に定めるところにより措置する。

第6章 連絡体制の確保

(情報の収集)

第29条 可能なすべての手段により、正確な情報を入手する。

特に、ラジオ、テレビによる情報は有効である。また、VHF電話、AIS情報、衛星電話等を利用して、情報に入手に努めること。

(情報伝達)

第30条 船長、運航管理者、副運航管理者、所轄海上保安部（港長）、港湾管理者等と情報を共有できるように必要に応じ、通報や問い合わせを行うこと。

(船客への情報周知)

第31条 船内において、乗船中の船客が不安を抱かないように、適度な間隔で地震等の災害に関する運航情報を放送で行う。

- 2 案内所その他適当な箇所に、前項と同一主旨の情報の掲示を行う。
- 3 必要に応じ、船内テレビ放送、ラジオ放送の情報を流すこと。但し、情報は時間を経過して流すと、船での信頼が薄れ、不信へと発展するおそれがあることを注意する。

(事前の点検・整備)

第32条 運航管理者及び船長は、避難を想定する港湾について海図をはじめ港湾施設の状況、漁具の設置状況等の資料を収集し、船内その他の必要な場所に備え付けるものとする。

- 2 船長は、発航前に食料、飲料水、燃料等を点検し、これらが、警戒宣言に伴って運航を中止した場合、避難予定港まで航行するために十分であることを確認し、必要に応じ補給しておくものとする。
- 3 運航管理者及び船長は、情報の収集及び確認のため船内その他の必要な場所にラジオを備えつけ、常に使用可能な状態に整備しておくものとする。

第7章 教育、訓練及び広報

(地震防災に関する教育及び訓練)

第33条 運航管理者は、船舶部と協力して、当社単独に又は関係機関若しくは関係事業者と共同して、地震防災に関する教育及び訓練を年1回、計画的に実施するものとする。

(地震防災に関する広報)

第34条 運航管理者は、地震等が発生した場合の旅客の避難に関する計画、下船した旅客の避難場所、避難経路等を示す図面等を乗船待合所に掲示するとともに、船舶、営業所に備え付けておくものとする。

地震・津波防災対策基準 第19条(東京港における対応)【別表 1】
津波発生時の船舶の基本対応(在来船)

津波予報の種類	津波襲来までの時間的余裕	客船・貨客船の対応(ジェットfoilは除く)			
		東京港内着岸中		航行中	
		旅客乗下船・荷役中	待機中	港内航行中	港外航行中
大津波警報 3mを超える高さ	無し	乗客：乗船待機 荷役：中止 船舶：係留・漂流対応	係留・漂流対応	港外退避	沖合航行待機
	中間	乗客：陸上避難 荷役：中止 船舶：港外退避又は乗組員の陸上避難	港外退避又は乗組員の陸上避難		
	有り	乗客：陸上避難 荷役：中止 船舶：原則港外退避	原則港外退避		
津波警報 1mを超え3mまでの高さ	無し	乗客：乗船待機 荷役：中止 船舶：係留対応	係留対応	港外退避	沖合航行待機 又は港外待機
	中間	乗客：陸上避難 荷役：中止 船舶：原則港外退避又は係留強化	原則港外退避又は係留強化		
	有り	乗客：陸上避難 荷役：中止 船舶：原則港外退避又は係留強化	原則港外退避又は係留強化		
津波注意報 1m以下		乗客：乗船待機又は陸上避難 荷役：待機 船舶：係留強化又は待機又は港外退避	係留強化又は待機又は港外退避	港外退避(但し、一時着岸し、乗客の陸上避難可能か判断する)	沖合航行待機 又は港外待機
東海地震	注意情報	情報注意・乗客陸上避難準備・荷役中止準備・船舶の港外避難準備			港外又は湾外退避準備
	警戒宣言 避難勧告	乗客陸上避難又は船内待機・荷役中止。船舶の港外避難			港外又は湾外退避
備考		<ul style="list-style-type: none"> ・船長は人命および船体の損害を最小限にとどめるよう努める。 ・その他安全管理規程等により対応すること。 			

1. 津波襲来までの時間的余裕

- 無し：津波警報が発せられた時点から避難に要する十分な時間(乗客の陸上避難あるいは、乗客を乗せ港外退避ができる)が無い場合
- 有り：津波警報が発せられた時点から避難に要する十分な時間(乗客の陸上避難あるいは、乗客を乗せ港外退避ができる)が有る場合
- 中間：上記『無し』と『有り』の中間の場合

- 2. 陸上避難とは 船舶での避難は高い危険が予想されるので、乗客・乗組員は陸上の高い場所(建物)に避難する。
- 3. 港外退避とは 港外の水深が深く、十分に広い海域、沖合いに避難する。
- 4. 沖合航行待機とは 主機関を使用した状態で、津波警報に留意する。
- 5. 上記表は、東京港を基準とし、東京港以外の場合はこの対応を準用する。

地震・津波防災対策基準 第19条(東京港における対応)【別表 2】
津波発生時の船舶の基本対応(ジェットfoil)

津波警報・注意報の 分類と船舶の対応	津波襲来 までの時 間的余裕	ジェットfoilの対応		港内・沖合航行中
		東京港内着岸中		
		乗客の状態		
		乗客あり(乗下船中含む)	乗客なし(待機中、整備中)	
大津波警報 3mを超える高さ	無し	乗客 : 乗船待機 船舶 : 係留・漂流対応	船舶 : 係留・漂流対応	入港し、乗客・乗組員は陸上避難 (但し、陸上受入体制ある前提) 場合により港外にて待機
	中間	乗客 : 陸上避難 船舶 : 係留強化し、乗組員は陸上避難	船舶 : 係留強化し、乗組員は陸上避難	
	有り	乗客 : 陸上避難 船舶 : 係留強化し、乗組員は陸上避難	船舶 : 係留強化し、乗組員は陸上避難	
津波警報 1mを超え3mまでの高さ	無し	乗客 : 乗船待機 船舶 : 係留対応	船舶 : 係留対応	入港できない場合、在来社船に 横付けし、乗客を移乗させることも 準備する。
	中間	乗客 : 陸上避難 船舶 : 係留強化し、乗組員は陸上避難 (場合により港外退避)	船舶 : 係留強化し、乗組員は陸上避難 (場合により港外退避)	
	有り	乗客 : 陸上避難 船舶 : 係留強化し、乗組員は陸上避難 (場合により港外退避)	船舶 : 係留強化し、乗組員は陸上避難 (場合により港外退避)	
津波注意報 1m以下		乗客 : 注意案内、条件付運航、下船の選択 船舶 : 条件付運航	船舶 : 係留強化	情報収集し、運航継続する。
東海地震	注意情報	情報注意・乗客陸上避難準備・船舶の係留強化準備(場合により港外退避)		情報注意・入港後陸上避難
	警戒宣言	乗客、乗組員の陸上避難・船舶の係留強化(場合により港外退避)		港外退避または陸上避難
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・船長は人命および船体の損害を最小限にとどめるよう努める。 ・その他安全管理規程等により対応すること。 			

1. 津波襲来までの時間的余裕

- 無し : 津波警報が発せられた時点から避難に要する十分な時間(乗客の陸上避難あるいは、乗客を乗せ港外退避ができる)が無い場合
- 有り : 津波警報が発せられた時点から避難に要する十分な時間(乗客の陸上避難あるいは、乗客を乗せ港外退避ができる)が有る場合
- 中間 : 上記『無し』と『有り』の中間の場合

2. 陸上避難とは: 船舶での避難は高い危険が予想されるので、乗客・乗組員は陸上の高い場所(建物)に避難する。

3. 港外退避とは: 港外の水深が深く、十分に広い海域、沖合いに避難する。

4. 沖合航行待機とは: 主機関を使用した状態で、津波警報に留意する。

5. 上記表は、東京港を基準とし、東京港以外の場合はこの対応を準用する。