

運 航 基 準

平成 21 年 11 月 1 日 新 設
令和 5 年 12 月 20 日 改 訂

津軽海峡フェリー株式会社

目 次

第 1 章 目的

第 2 章 運航の可否判断

第 3 章 船舶の航行

別表 1	・・・ 運航中止の基準条件
別表 2	・・・ 航海当直配置表
別表 3－1	・・・ 運航基準図（函館～青森航路）
別表 3－2－1	・・・ 基準経路・距離（上り）
別表 3－2－2	・・・ 基準経路・距離（下り）
別表 3－3	・・・ 運航基準図（函館～大間航路） 基準経路距離・時刻表
別表 3－4	・・・ 運航基準図（室蘭～青森航路） 基準経路距離・時刻表
別表 4	・・・ 速力基準
別表 5	・・・ 四社会所属船相互の行会船に関する申し合せ事項

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、函館～青森航路、函館～大間航路、室蘭～青森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（「別表1」参照）。

ただし、第5条に定める狭視界出入港配置とし、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（）内数値まで、さらに先導船の配備を行い、かつ、港内における基準速力を減じて航行する場合の視程は「」内数値まで発航できるものとする。

気象・海象 港 名	風 速	波 高	視 程
函 館 港	18m/s以上	1.5m以上	500m以下 (400m) 「300m」
室 蘭 港	18m/s以上	1.5m以上	500m以下 (400m) 「300m」
青 森 港	18m/s以上	1.5m以上	500m以下 (400m) 「300m」
大 間 港	18m/s以上	1.5m以上	500m以下 (400m)

- 2 船長は、発航前において、次の入港予定地港内の気象・海象に関する情報を確認し、概に、第4条に定める当該港の入港中止の条件に達しており、かつ、入港時までにはその回復の見込みがないと認めるときは、発航を中止しなければならない。

気象・海象 港 名	風 速	波 高	視 程
函 館 港	18m/s以上	1.5m以上	500m以下 (400m) 「300m」
室 蘭 港	18m/s以上	1.5m以上	500m以下 (400m) 「300m」
青 森 港	18m/s以上	1.5m以上	500m以下 (400m) 「300m」
大 間 港	18m/s以上	1.5m以上	500m以下 (400m)

- 3 船長は、発航前において航行中に遭遇する気象・海象（視程を除く。）に関する情報を確認し、次に掲げる条件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。

気象・海象 航路	風 速	波 高
函館～青森	2 5 m/s以上	6 m以上
室蘭～青森	2 5 m/s以上	5 m以上
函館～大間	2 2 m/s以上	4 m以上

- 4 船長は、発航前において、当該発航港に近接した海域における視程に関する情報を確認し、それぞれ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。

海域及び視程 発航港	発航港に近接した海域	視 程
函 館 港	港界線と防波堤に囲まれる海域	2 0 0 m以下
室 蘭 港	港界線と防波堤に囲まれる海域	2 0 0 m以下
青 森 港	港界線と防波堤に囲まれる海域	2 0 0 m以下
大 間 港	港界線と防波堤に囲まれる海域	2 0 0 m以下

- 5 船長は、前4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、基準航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。

気象・海象 航路	風 速 (船首尾方向の風を除く)	波 浪	視 程
函館～青森	2 3 m/s以上	波高 5 m以上	5 0 0 m以下
室蘭～青森	2 3 m/s以上	波高 4 m以上	5 0 0 m以下
函館～大間	2 0 m/s以上	波高 3 m以上	5 0 0 m以下

- 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。

気象・海象 航路	風 速 (船首尾方向の風を除く)	波 浪
函館～青森	2 5 m/s以上	波高 6 m以上
室蘭～青森	2 5 m/s以上	波高 5 m以上
函館～大間	2 2 m/s以上	波高 4 m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	5 0 0 m以下
-----	-----------

- 5 船長は、次に掲げる海域を航行中、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、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
港界線と防波堤に囲まれる海域	2 0 0 m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5条に定める狭視界出入港配置とし、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（）内数値まで、さらに先導船の配備を行い、かつ、港内における基準速力を減じて航行する場合の視程は「」内数値まで入港できるものとする。

港 名 \ 気象・海象	風 速	波 高	視 程
函 館 港	1 8 m/s以上	1 . 5 m以上	5 0 0 m以下 (4 0 0 m) 「 3 0 0 m」
室 蘭 港	1 8 m/s以上	1 . 5 m以上	5 0 0 m以下 (4 0 0 m) 「 3 0 0 m」
青 森 港	1 8 m/s以上	1 . 5 m以上	5 0 0 m以下 (4 0 0 m) 「 3 0 0 m」
大 間 港	1 8 m/s以上	1 . 5 m以上	5 0 0 m以下 (4 0 0 m)

(運航の可否判断等の記録)

第4条 第2項

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航海日誌等に記録するものとする。運航中止基準に達した又は達するおそれがあった場合における運航継続の措置については、判断理由を記載すること。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（別表2参照）。

- (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

(運航基準図等)

第6条

運航基準図（別表3－1・3－3・3－4）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、終点の発着時刻並びに主要地点通過時刻）
- (4) 通航船舶、漁船等により、通常、船舶がふくそうする海域
- (5) 船長が（副）運航管理者と連絡をとるべき地点
- (6) 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2条第3項の近接海域、第3条第5項の海域、避険線その他必要と認める事項を常用海図に記入して航海の参考に資するものとする。

(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。

名 称	使 用 基 準
常用基準経路	周 年

- 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8条

別表4「速力基準」のとおりとする。

- 2 船長は、速力基準表を船橋内及び機関室の操作する位置から見易い場所に掲示しなければならない。
- 3 船長は、旋回性能、惰力等を記載した操縦性能表を船橋に備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、法令に定めるとき及び次に掲げ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。

- (1) 港を出入港する場合またはシフトする場合
- (2) 狭い水路を航行する場合
- (3) 幅狭い船舶の間を航行する場合
- (4) 前各号に掲げるもののほか、自船に危険のおそれがあると認めた場合

(特定航法)

第10条

津軽海峡及び陸奥湾における航法は、別表5「四社会所属船舶相互の行会船に関する申し合せ事項」によるものとする。

(通常及び入港連絡等)

第11条

船長は、基準経路の連絡地点を通過したときは、当該地点を管理する本社又は支店の（副）運航管理者あてに次の（1）の事項を連絡しなければならない。

(1) 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 入港予定時刻
- ⑤ 曳船使用の希望の有無その他（副）運航管理者の援助を必要とする事項
- 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 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）
 - (5) 曳船の準備状況その他操船上の参考となる事項

- 3 （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（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支店	船舶電話・携帯電話
(2)	緊急の場合	本社又は支店	船舶電話・携帯電話・無線機

（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付けておくものとする。

避泊地

- (1) 函館湾
 - (2) 青森陸奥湾
 - (3) 内浦湾（噴火湾）

- 2 船長は、気象・海象の悪化により避泊する必要があると認める場合は、風向、波浪の方向等を考慮して前項の避泊地のいずれかを選定するものとする。ただし、船長の判断により当時の気象・海象、他船の停泊状況等を考慮のうえ、さらに適当と判断される場所を選定することは差し支えない。

- 3 （副）運航管理者は、船長から避泊地の選定に関し避泊地の気象・海象、他船の停泊状況等の情報を求められた場合は、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、その後適宜な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。

（曳船の使用基準）

第14条

（副）運航管理者は、船舶の出入港時、岸壁付近の風速を確認し、次表の風速に達しているとき又は達するおそれがあると認めるときは、船長と協議（曳船の馬力数及び隻数）のうえ、あらかじめ次表の曳船を手配するが、実際の使用については船長判断による。

港 名	風 速	曳 船
函 館 港	約 1 5 m/s以上	2,000馬力以上 1 隻
室 蘭 港	約 1 5 m/s以上	2,000馬力以上 1 隻
青 森 港	約 1 5 m/s以上	2,000馬力以上 1 隻

（機器点検）

第15条

船長は、入港着岸前、栈橋手前500m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、1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、曳船の使用に関して協議を行った場合は、その内容を航海日誌等に記録するものとする。曳船使用基準に達した又は達するおそれがあった場合における曳船の不使用については、判断理由を記載すること。

			函館～青森		室蘭～青森		函館～大間	
			函 館	青 森	室 蘭	青 森	函 館	大 間
発航の可否判断（第2条）	発航地港内	風 速 m/s 以上	18	18	18	18	18	18
		波 高 m以上	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
		視 程 m以下	500 (400) 「300」	500 (400) 「300」	500 (400) 「300」	500 (400) 「300」	500 (400) 「300」	500 (400)
	航行中に遭遇	風 速 m/s 以上	25		25		22	
		波 高 m以上	6		5		4	
	近接海域	海 域	港界線内の海域		港界線内の海域		港界線内の海域	
		視 程 m以下	200		200		200	
	基準航行の可否判断（第3条）	（基準）航行の中止	船首尾方向の風を除く m/s 以上	23		23		20
波 高 m以上			5		4		3	
視 程 m以下			500		500		500	
航行継続の中止 （目的港への）		風 速 m/s 以上	25		25		22	
		波 高 m以上	6		5		4	
入港の可否判断（第4条）	入港予定地港内	風 速 m/s 以上	18	18	18	18	18	18
		波 高 m以上	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
		視 程 m以下	500 (400)	500 (400)	500 (400)	500 (400)	500 (400)	500 (400)
			「300」	「300」	「300」	「300」	「300」	

注1 規定の()内数値は「出入港配置(狭視界)」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数値である。

注2 規定の「 」内の数値は、上記の措置の外に先導のための船舶を配備した場合の数値である。

航 海 当 直 配 置 表

出入港配置 (狭視界出入港配置)	船 首	一航士又は二航士又は三航士、甲板部員 (2～5名)
	船 橋	船長、機関長又は一機士又は三航士又は甲板手、甲板部員
	船 尾	一航士又は二航士又は三航士 (甲板手)、甲板部員 (1～3名)
通常航海当直配置	船 橋	当直航海士、当直甲板部員
狭視界航海当直配置	船 橋	船長、当直航海士、当直甲板部員 (1～2名)
荒天航海当直配置	船 橋	船長、当直航海士、当直甲板部員 (1～2名)
狭水道航海当直配置	船 橋	船長、航海士 (一航士～三航士のうちの1名)、当直甲板部員

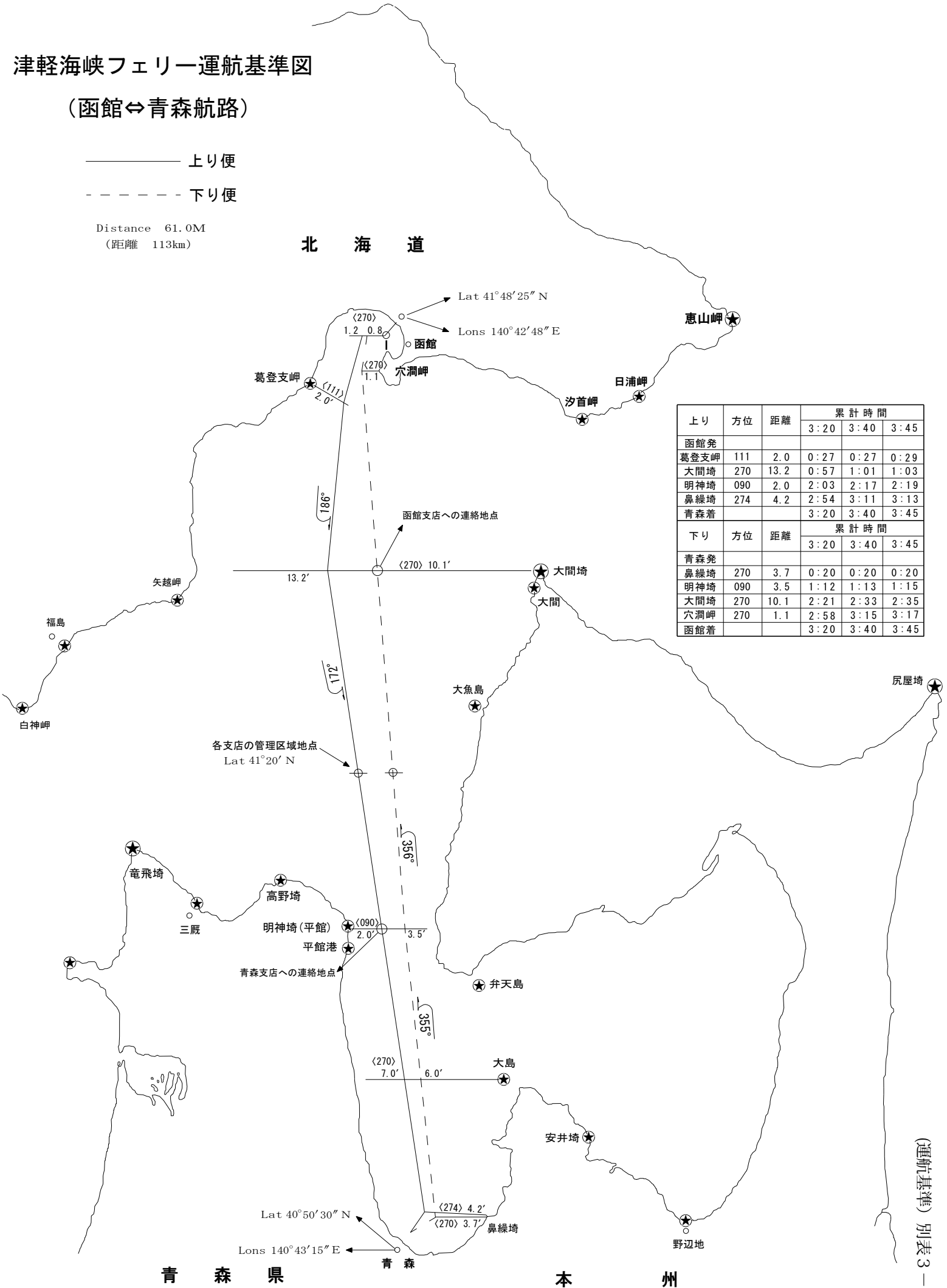
※ 狭水道出入港配置については () により増員する。

※ 狭視界航海当直及び荒天航海当直は状況に応じて適宜増員する。

津軽海峡フェリー一運航基準図
(函館⇄青森航路)

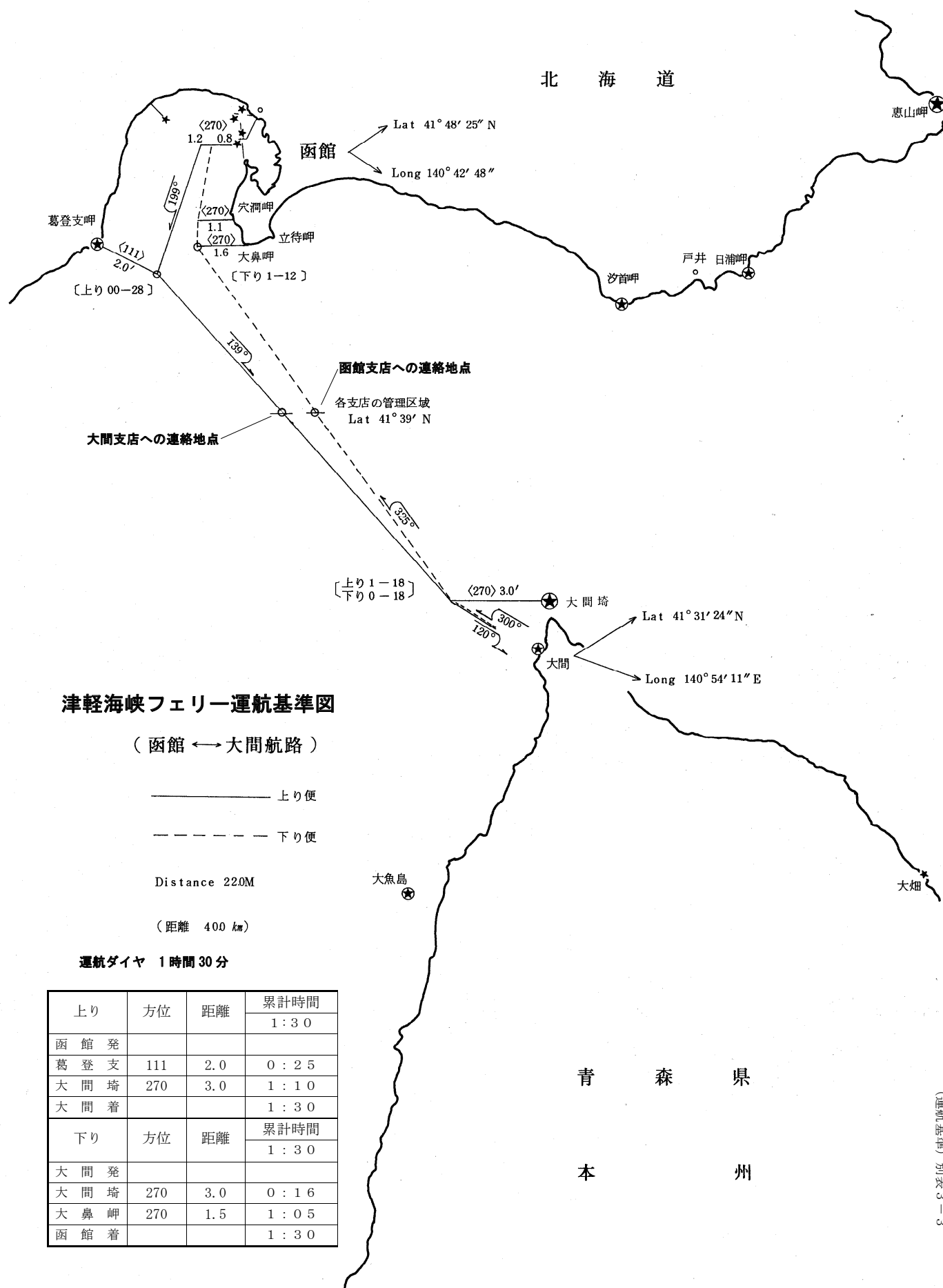
—— 上り便
- - - - 下り便

Distance 61.0M
(距離 113km)

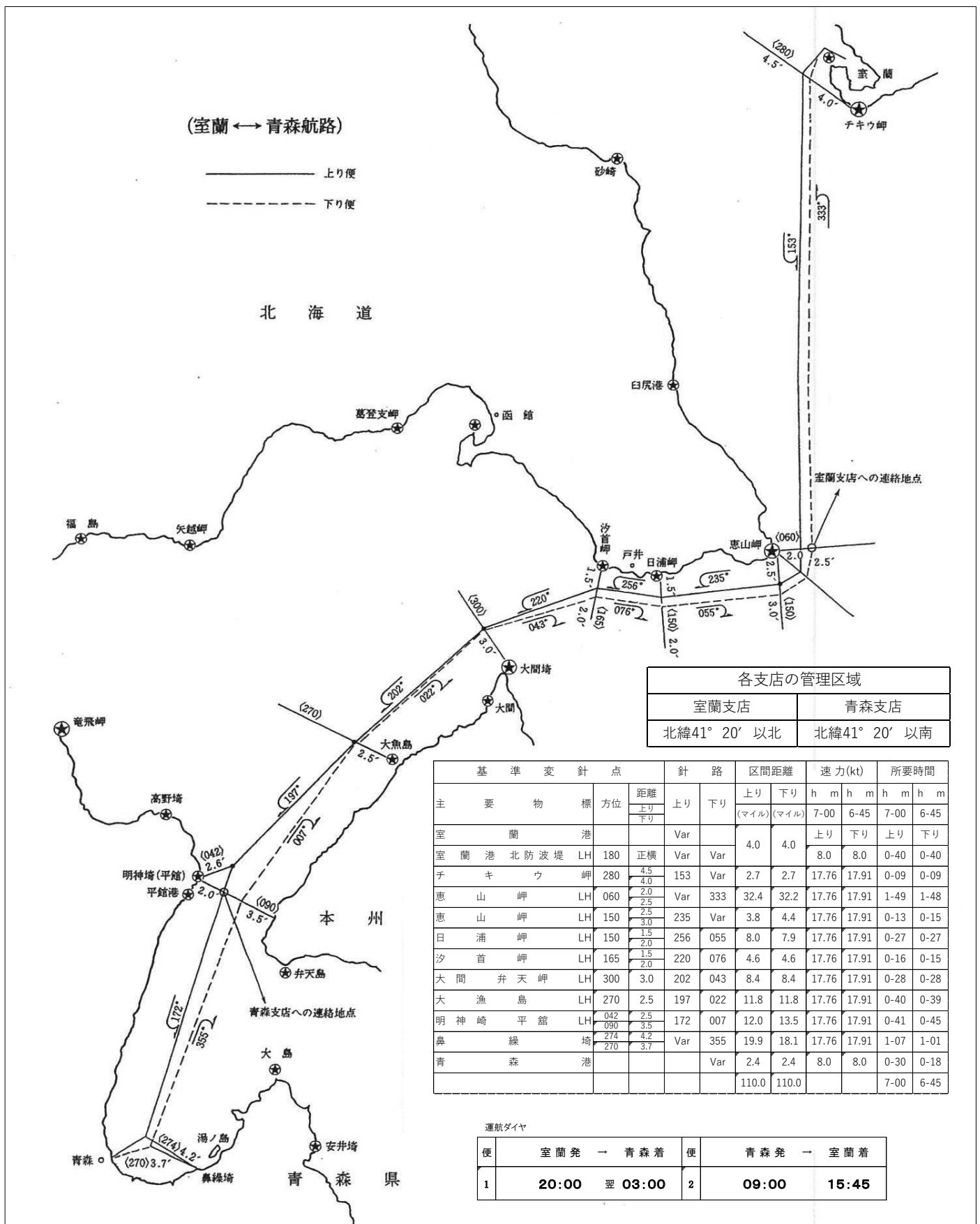


函／青（上り）基準経路・距離（マイル）

函 館										
0.9	防波堤									
6.4	5.5	葛登支								
17.0	16.1	10.6	大 間							
31.1	30.2	24.7	14.1	福 浦						
40.0	39.1	33.6	23.0	8.9	平 館					
49.6	48.7	43.2	32.6	18.5	9.6	大 島				
58.0	57.1	51.6	41.0	26.9	18.0	88.4	鼻 線			
59.0	58.1	52.6	42.0	27.9	19.0	9.4	1.0	1 号ブイ		
60.4	59.5	54.0	43.4	29.3	20.4	10.8	2.4	1.4	青 森	



航路図 (運航基準図)



速 力 基 準

2020. 06. 09

船 名	速 力 区 分		速 力 (ノット)	毎分機関回転数 (rpm)	翼 角 (度)
ブルー マーメイド	航 海 速 力		20.0	115	27.1
	港 内	全 速	9.0	95	12.0
		半 速	7.0	95	9.0
		微 速	5.0	95	6.0
		最微速	3.0	95	3.0
ブルー ドルフィン	航 海 速 力		20.0	115	27.1
	港 内	全 速	9.0	95	12.0
		半 速	7.0	95	9.0
		微 速	5.0	95	6.0
		最微速	3.0	95	3.0
ブルー ハピネス	航 海 速 力		20.0	115	27.1
	港 内	全 速	9.0	95	12.0
		半 速	7.0	95	9.0
		微 速	5.0	95	6.0
		最微速	3.0	95	3.0
ブルー ルミナス	航 海 速 力		20.0	115	27.1
	港 内	全 速	9.0	95	12.0
		半 速	7.0	95	9.0
		微 速	5.0	95	6.0
		最微速	3.0	95	3.0
大 函 丸	航 海 速 力		18.0	533	27.5
	港 内	全 速	12.0	480	16.0
		半 速	9.0	480	12.5
		微 速	6.0	480	9.0
		最微速	3.0	480	5.0

※ 全船：可変ピッチプロペラ（CPP）

※ ブルーマーメイド、ブルードルフィン、ブルーハピネス、ブルールミナスは 1 機 1 軸船

特 定 航 法

四社会所属船相互の行会船に関する申し合わせ事項

四社会加入各社に所属する船舶（以下「四社会所属船」という。）相互の航行の安全を図るため、行会船等について、次のとおり申し合わせを行う。

なお、本申し合わせ中における用語の意義については、次表のとおりとする。

用 語	意 義
フェリー	青函フェリー株式会社、津軽海峡フェリー株式会社 むつ湾フェリー株式会社に所属する船舶
青 函 フェリー	青森・函館間を航行するフェリー
青 蘭 フェリー	青森・室蘭間を航行するフェリー
大 函 フェリー	大間・函館間を航行するフェリー
むつ湾フェリー	蟹田・脇野沢間を航行するフェリー
函 館 湾 周 遊 船	株式会社マルカツ興産に所属する、立待岬、函館間を周遊する船舶
大函航路分岐点	葛登支岬灯台から 111 度 2.0 マイルの地点
大函航路合流点	大鼻岬から 270 度 1.6 マイルの地点
蟹 田 水 路	蟹田沖区画漁業権設定区域内水路
『 青 函 』	青森、平館間及び平館海峡付近において青函フェリーの基準航路によるものの総称
『 青 蘭 』	青森、平館間及び平館海峡付近において青蘭フェリーの基準航路によるものの総称

1. 申し合わせの尊重

行会船については、海上衝突予防法、港則法等関係法令に準拠するほか、この申し合わせを尊重するものとする。

ただし、海難を避ける場合その他やむを得ない場合は、この申し合わせによらないことができる。

2. 基準航路（別図 1）

(1) 青函フェリーの基準航路は、次のとおりとする。

- ☆上り便…… 函館港西副防波堤灯台から 270 度 1.2 マイルの地点、葛登支岬灯台から 111 度 2.0 マイルの地点、大間埼灯台から 270 度 13.2 マイルの地点、平館灯台から 090 度 2.0 マイルの地点、鼻繰埼から 274 度 4.2 マイルの地点（以下「A点」という。）、沖館第 1 号灯浮標ならびに同第 2 号灯浮標間を結ぶ線
- ☆下り便…… 沖館第 1 号灯浮標ならびに同第 2 号灯浮標間、鼻繰埼から 270 度 3.7 マイルの地点（以下「G点」という。）、平館灯台から 090 度 3.5 マイルの地点、穴澗岬から 270 度 1.1 マイルの地点、函館港西副防波堤灯台から 270 度 0.8 マイルの地点を結ぶ線

(2) 大函フェリーの基準航路は、次のとおりとする。

☆上り便…… 大函航路分岐点より 139 度の針路で分岐する。

☆下り便…… 大間埼灯台から 270 度 3.0 マイルの地点より針路 325 度とし、大函航路合流点において合流する。

(3) むつ湾フェリーの基準航路は、次のとおりとする。

☆上下便…… 陸奥弁天島灯台から 106 度 0.85 マイルの地点、陸奥弁天島灯台から 166 度 1.0 マイルの地点、蟹田港防波堤灯台から 083 度 2.1 マイルの地点、蟹田港防波堤灯台から 050 度 0.2 マイルの地点を結ぶ線

(4) 函館湾周遊船の基準航路は、上下便とも大函フェリー基準航路の東側とする。

(5) 青蘭フェリーの基準航路は、次のとおりとする。(別図 1-2)

☆上り便…… チキウ岬 280 度 4.5 マイルの地点、恵山岬 060 度 2.0 マイル、恵山岬 150 度 2.5 マイル、日浦岬 150 度 1.5 マイル、汐首岬 165 度 1.5 マイル、大間埼灯台から 300 度 3.0 マイルの地点、大魚島 270 度 2.5 マイル、平館灯台から 042 度 2.6 マイル、平館灯台から 090 度 2.0 マイルの地点、鼻繰埼から 274 度 4.2 マイルの地点(以下「A点」という。)、沖館第 1 号灯浮標ならびに同第 2 号灯浮標間を結ぶ線

☆下り便…… 沖館第 1 号灯浮標ならびに同第 2 号灯浮標間、鼻繰埼から 270 度 3.7 マイルの地点(以下「G点」という。)、平館灯台から 090 度 3.5 マイルの地点、大魚島 270 度 2.5 マイル、大間埼 300 度 3.0 マイル、汐首岬 165 度 2.0 マイル、日浦岬 150 度 2.0 マイル、恵山岬 150 度 3.0 マイル、恵山岬 060 度 2.5 マイル、チキウ岬 280 度 4.0 マイルの地点を結ぶ線

3. 追越し

追越し船は、追越しする側を被追越し船が察知できる態勢で少なくとも距離 0.5 マイル以上離れて航行し、被追越し船の航行に支障を与えないようにしなければならない。

4. 港口付近における競合の防止

他船を避航する場合、あるいはこの申し合わせにより難い場合等は、相互連絡、大角度の変針、大幅な減速、信号の励行等を早めに行うことにより、相手船に不安を与えないようにすること。

(1) 函館港(別図 2-1)

ア、函館港における出入は、原則として次のとおりとする。

ただし、防波堤入口付近において他の四社会所属船と競合するおそれがないときはこの限りではない。

(ア) 北埠頭に発着するフェリーは、南航路から出入すること。

(イ) 津軽海峡フェリー棧橋に着発するフェリーは、南航路から入港し、北航路から出港すること。ただし、基本的には上記(イ)とするが、状況によっては南航路から出港する場合がある。

(ウ) 函館湾周遊船は、南航路から出港して北航路から入港すること。

イ、南航路から入港する四社会所属船が、防波堤入口付近において、出港する他の四社会所属船と出会うおそれのある場合は、青函フェリー下り便基準航路東側の西副防波堤灯台から 0.5 マイル以上離れた水域において、出港船の進路を避けること。

ウ、函館湾周遊船は、港内遊覧を行う場合、フェリーの進路と交差しないように十分注意すること。

エ、函館湾周遊船は、寒川沖及び立待岬沖において回頭する場合、フェリーの進路に十分注意し、競合回避に努めること。

(2) 青森港 (別図 2-2)

ア、フェリー埠頭に出入港するフェリーは、青森港内において実施されている油川防波堤工事等により変化する可航水域を常に把握するとともに、当該工事が航行に及ぼす影響等を考慮して、安全運航のため互いに協力し合うこと。

イ、入港するフェリーは、沖館第 1 号灯浮標、同第 2 号灯浮標～沖館西防波堤において出港するフェリーと出会うおそれのある場合、原則としてこれら灯浮標の沖合側にて出港するフェリーを待つこと。ただし、あらかじめ出港するフェリーに対して連絡を行い、その同意を得た場合はこの限りでない。なお、その場合は航過場所、方法等を明確に確認し合い、安全な速力をもって航過すること。

ウ、フェリーは、上り便 A 点～フェリー埠頭間、下り便はフェリー埠頭間～G 点間において、相互に追越しを行わないこと。

エ、着岸又は離岸が競合する場合は、原則としてバースの番号順に着岸し、逆順番に離岸すること。なお、この場合の連絡は、陸上事務所を含めて緊密に行い、特に着岸の場合で相手の進路を避ける場合は、その避航場所、方法等を相手に通報すること。

5. 函館港外、陸奥湾における競合の防止

(1) 大函フェリーと『青函』との競合の防止 (別図 3-1)

ア、大函フェリー上り便と『青函』下り便が、大鼻岬西方『青函』下り便基準航路上で行き合うおそれのあるときは、大函フェリー上り便は『青函』下り便の進路を避けるものとする。

イ、『青函』下り便と大函フェリー下り便が大鼻岬西方の大函航路合流点で競合するときは、『青函』下り便は、大函フェリー下り便の進路を避けるものとする。

(2) むつ湾フェリーと『青函』との競合の防止 (別図 3-2)

行き会いの状況	避 航 船
『青函』『青蘭』上り便とむつ湾フェリー下り便の場合	『青函』『青蘭』上り便
『青函』『青蘭』上り便とむつ湾フェリー上り便の場合	むつ湾フェリー上り便
『青函』『青蘭』下り便とむつ湾フェリー上り便の場合	『青函』『青蘭』下り便
『青函』『青蘭』下り便とむつ湾フェリー下り便の場合	むつ湾フェリー下り便

上記の場合、避航船は 2.0 マイル以上の距離において避航措置をとり相手船の進路を避けること。

(3) 青蘭フェリーと『青函』との競合の防止

ア、青蘭フェリー上り便と『青函』上り便が、基準航路上の合流点で競合するときは、青蘭フェリー上り便は『青函』上り便の進路を避けるものとする。

イ、『青函』下り便と青蘭フェリー上り便が『青函』下り便基準航路上で行き合うときは、『青函』下り便は、青蘭フェリー上り便の進路を避けるものとする。

※気象、海象及びその他の理由によって基準航路により難い場合は、必ず国際 VHF で連絡を取り合い、相互に意思を確認すること。

相互連絡に当たっては、自船の位置、現針路、予定針路及び航過舷その他航行上参考となる事項について報告すること。

6. 適用の範囲

第3項、第4項及び第5項の申し合わせ事項を適用するのは、相手船が四社会所属船であることを視認又はAIS等で確認した場合とする。

7. 国際VHFによる通信連絡

(1) 函館、青森両港の港域付近、むつ湾フェリーの航路付近においては競合回避のために必要な相互連絡を緊密に行うものとし、特に函館港外、むつ湾フェリー航路付近においては進路が交差するので、次により処置すること。

ア、函館港外

(ア) 大函フェリー上り便と『青函』下り便が、それぞれの針路の交点で行き会うおそれあるときは、大函フェリー上り便は、大函航路分岐点に達する前に『青函』下り便に対して同分岐点到達時刻、交点通過予定時刻、避航方法等を通報するものとする。

(イ) 『青函』下り便と大函フェリー下り便が、大函航路合流点で行き会うおそれあるときは、『青函』下り便は、十分余裕のある時期に大函フェリー下り便に対して合流点到達時刻、避航方法等を通報するものとする。

イ、むつ湾フェリー航路付近

(ア) むつ湾フェリーとその他のフェリーが、むつ湾フェリーの航路付近で行き合うおそれがあるときは、5(2)に規定する避航船は、十分に余裕のある時期に、相手船に対して交点通過予定時刻、避航方法を通報するものとする。

(イ) むつ湾フェリーは、視界が2マイル以下になった場合、競合のおそれのあるフェリーに次の事項を通報すること。

☆上り便…… 陸奥弁天島灯台 106 度線及び同灯台 166 度線航過時に、その通過時刻及び同灯台からの距離その他参考となる事項

☆下り便…… 蟹田港出港時刻、蟹田水路東端通過時刻及び陸奥弁天島灯台 166 度線航過時に、その通過時刻及び同灯台からの距離その他参考となる事項

ウ、前各号の通報を受けた当該相手船は、ただちに通信連絡を設定し、自船の位置、針路、速力その他参考事項を通報し、競合の回避に努めるものとする。

- (2) 気象、海象及びその他の理由によって基準航路により難しい場合は、船舶相互の距離が少なくとも 10 マイルに接近したときに必要に応じて相互連絡を行うものとする。ただし、針路等に不安や疑問を感じた時は、必ず連絡を取り合い、相互に意思を確認すること。
- (3) 相互連絡に当たっては、自船の位置、現針路、予定針路及び航過舷その他航行上参考となる事項について報告すること。
- (4) 狭視界又は運航上の都合等によって相手船が不明等の場合、本項(1)ウ(むつ湾フェリー航路付近)(イ)及び前号の内容を通報しようとするときは、無線局運用規則第59条及び同規則第60条に基づき行うものとする。
- (5) 前号の通報を受信し、当該船と出会い関係を生ずる船は、ただちに自船の船名、位置を通報し、必要に応じて(3)に定める相互連絡を行うものとする。

8. 連絡通報

- (1) 四社会各社は、配船表を相互に関係各社に送付するものとする。
- (2) 遅発が予想される場合又は遅発した場合は、関係各社において相互に通報するものとするが、5分以内の遅発は、通報を省略することができる。ただし、緊急を要する事態が発生しやむを得ず早発する場合は、相互連絡を必ず行うものとする。
- (3) 時刻改正の際は、相当の余裕をもって相互に通報するものとする。

9. 実施日

この申し合わせ事項は、2023年12月20日から実施する。

10. 改訂日

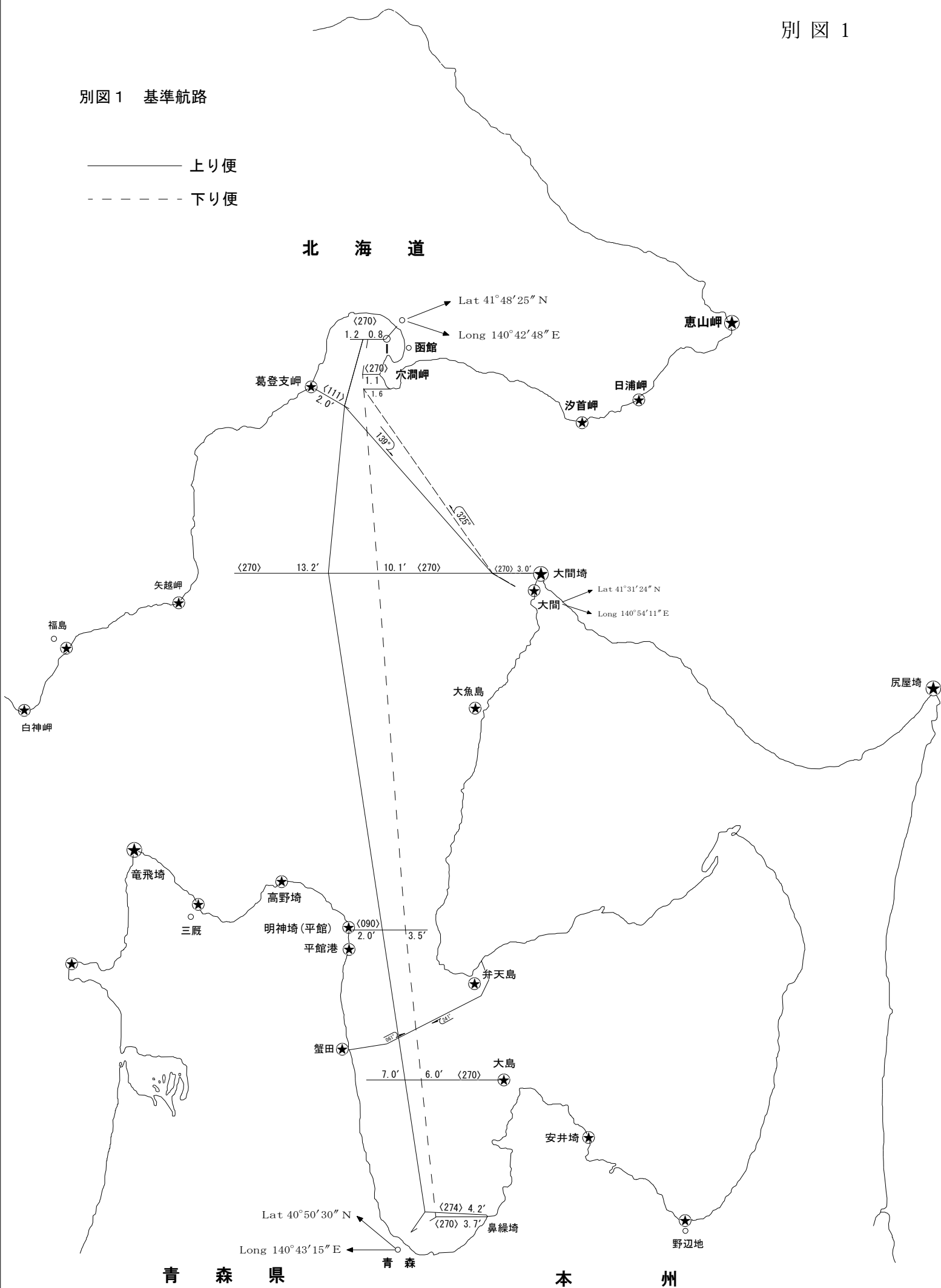
2019年8月1日

2020年9月26日

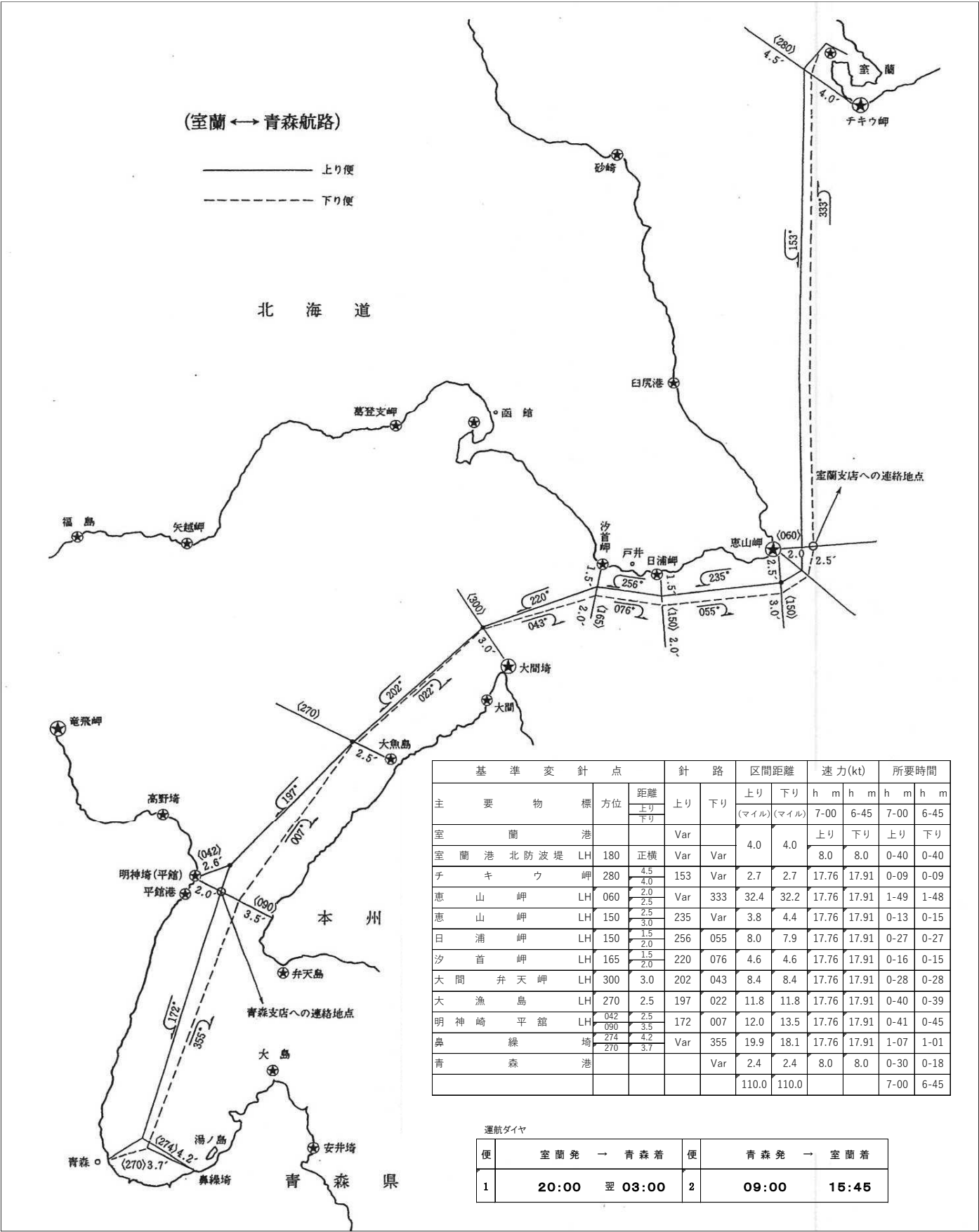
2023年9月22日

2023年12月20日

別図 1 基準航路

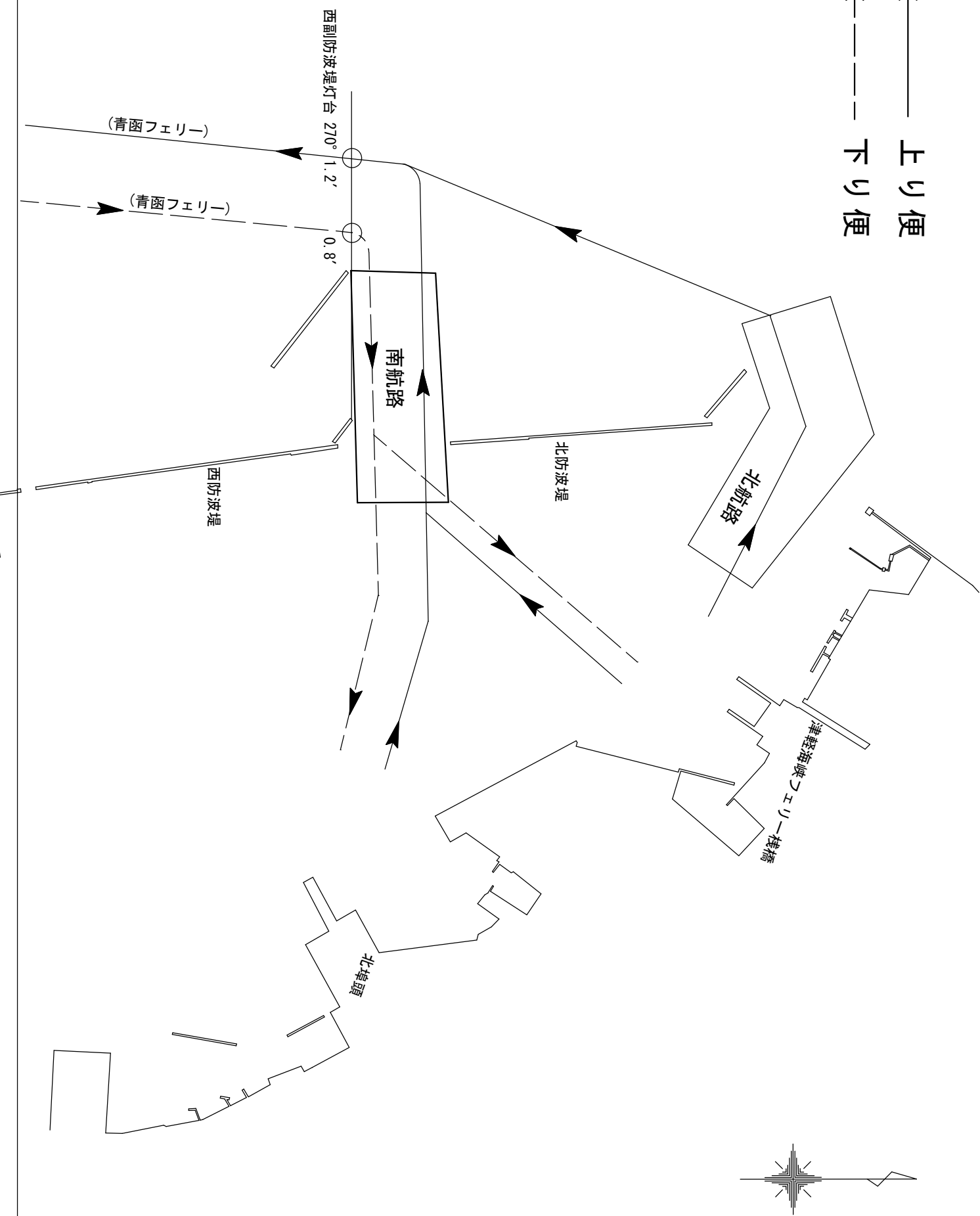


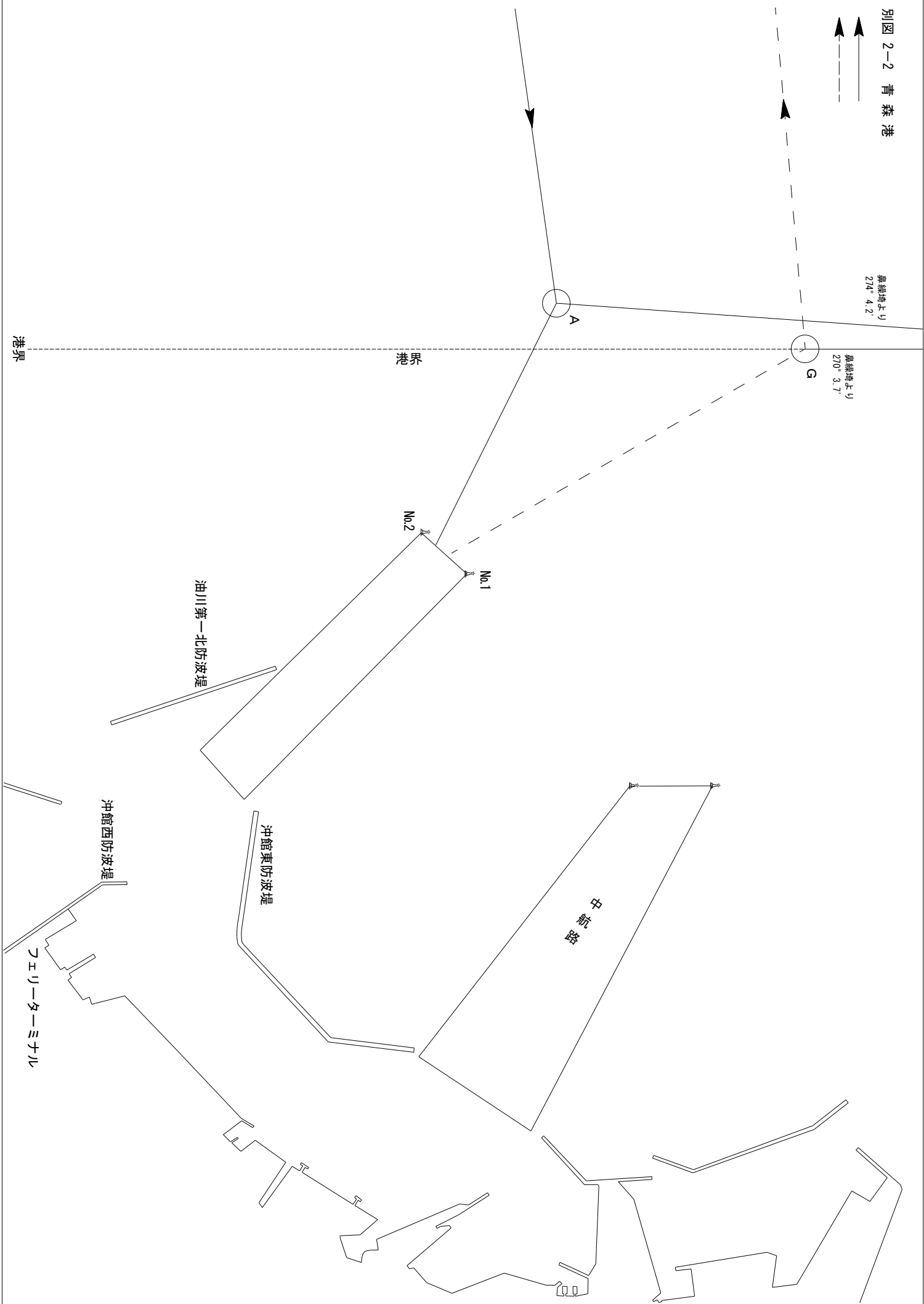
航路図 (運航基準図)



別図2-1 函館港

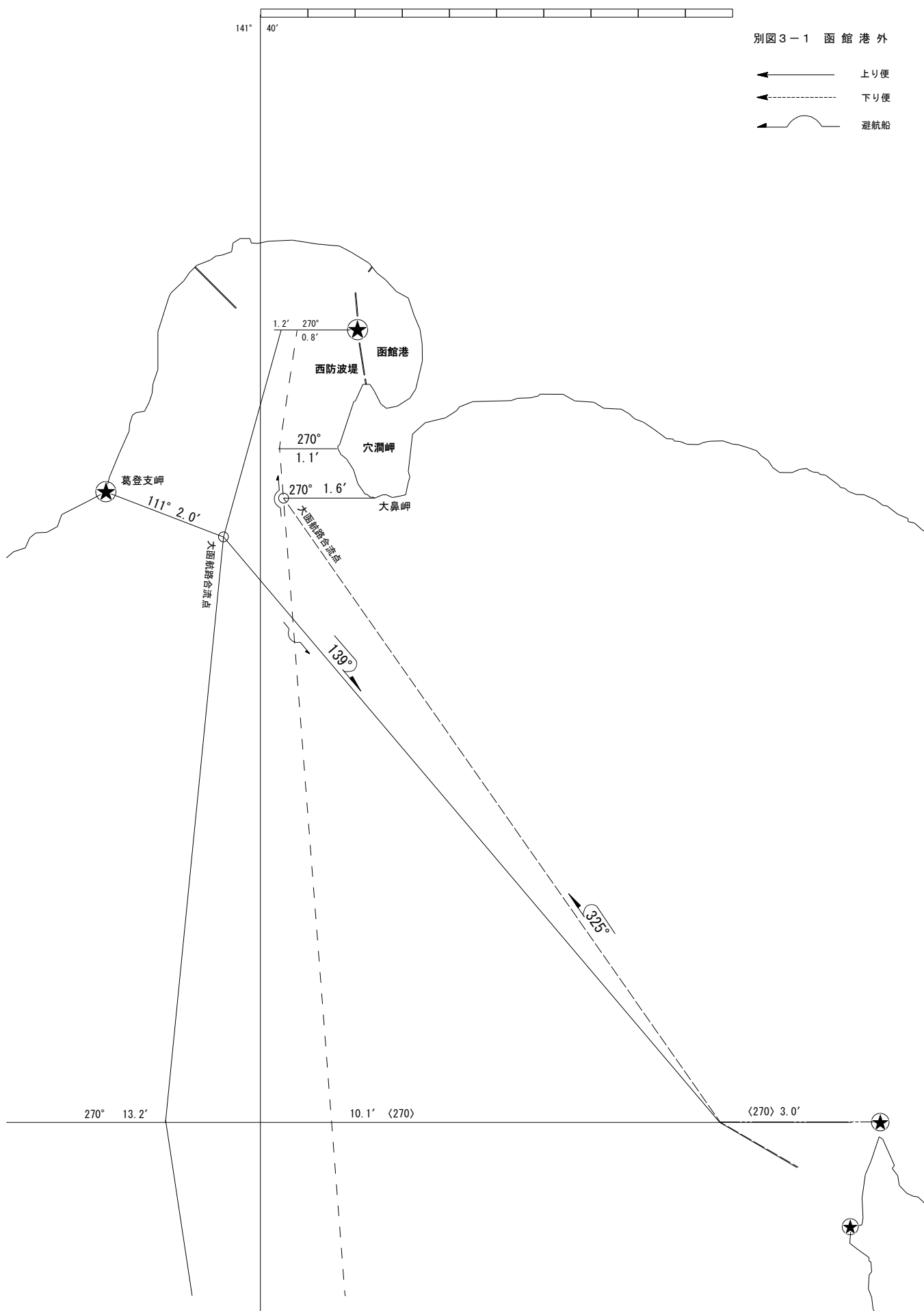
上り便
下り便





別図3-1 函館港外

- ← 上り便
← 下り便
← 避航船



別図3-2 平館海峡付近 陸奥湾

- 上り便
- 下り便
- 避航船

