

－ 安全運航に関する基本方針 －

知床小型観光船協議会は、安全運航を目的として以下の自主ルールを定め、加盟事業者はこれを遵守します。

1. 運航判断・基準航路について(自主ルール①)

運航判断において必ず複数者で協議決定し、単独での判断は行わない。判断が別れた場合は「欠航」とし、その決定については全事業者間で統一する。また、定められた航路を逸脱することなく輸送の安全を確保し、陸上には運航管理者または運航管理補助者が事務所に常駐する。

2. 単独運航の回避について(自主ルール②)

原則、単独運航とならないよう協議会にて事前調整する。ただし、予約人数により 1 隻での出航となる場合は単独運航を避けるため待機船を準備する。事前調整について毎月のタイムスケジュールを作成し、待機船が必要となる時間帯を検討する。後続の船舶が出航するまでに 1 時間以上の時間差が生じる場合には、ウトロ港内もしくは航路中間付近にて待機船を配置する。また、航路周辺を航行する漁船や遊漁船との連絡体制も活用し、安全運航に努める。

3. 営業及びコースの期間制限について(自主ルール③)

全事業者の営業期間を毎年 4 月 28 日から 10 月 20 日までとし、知床岬コースは海上状況が比較的安定する 6 月 1 日から 9 月 30 日の期間に制限する。

4. 連絡手段・安全設備・周知について(自主ルール④)

輸送の安全を確保するため、協議会共通の連絡手段として業務無線と地点連絡手段の衛星電話及び携帯電話(ドコモに限る)を搭載し、常に陸上と連絡を取り合える環境を維持する。船舶においては法定備品以外の設備も備え、航行時に異常があった場合に早期発見できるよう万全な対策を講じる。また、お客様の安心に繋がるための必要な情報を船舶及び待合所にて積極的に開示する。

※ 各項目の詳細については次頁をご参照ください。

令和 4 年 6 月 8 日

知床小型観光船協議会

運航判断・基準航路について

当協議会に加盟する複数の事業者にて運航の判断を行う。より安全な運航を確立するために、気象海象の情報交換及び、出航船舶（漁船、釣船等）への海上情報などを共有し、運航判断を協議の上、決定する。運航においては、基準航路を確実に航行し輸送の安全を確保する。以下に運航判断・基準航路について協議会ルールを定めることとする。

1. 各事業者の船長、運航管理者にて当日の気象情報を収集し、必ず複数人で運航の判断を行う。
2. 運航判断の決定は出航の1時間前を目安とする。
単独運航になる場合は協議会と共に運航判断することとし、一社単独での判断はしないものとする。（待機船などの取り決めは別に定める）
3. 出航から帰港時間までの天候を判断し、航行途中で基準を超える予報が出ていた場合は該当コースの出航は取りやめる。（安全管理規程運航基準事項）
4. 各社で判断が分かれた場合は「欠航」とする。（運航基準内での協議）
5. 運航の最終的な判断については全事業所で徹底し、運航記録簿への記録及び、HP・待合所で周知する。（安全管理規程運航基準事項）
6. 天候急変などでの途中折り返しの場合は、後続の船舶への折り返しの指示とその後の出航予定を中止する措置を直ちに行い、各社安全運航に努める。
7. 北海道運輸局から許可（届出受理を含む）された航路を逸脱することなく、安全に運航する。陸上には運航管理者または運航管理補助者が事務所に常駐し、絶えず船舶との連絡が取れる体制を維持する。

運航中止条件

- ・ 港内の気象
波高 0.5 m以上・風 8 m/s 以上・視程 300 m以下
- ・ 航路の気象
波高 1.0 m以上・風 8 m/s 以上・視程 300 m以下

各事業者配慮事項

- ・ この海域において、進行方向に対して横からの波となる「西、北西」の風や波には特に注意して天候状況を把握すること。
- ・ 運航判断が統一されなければ大きな事故に直結する要因となり、地域での信頼も著しく低下するため、事業者間にて共通の認識を持つこと。

単独運航の回避について

知床半島は地形、潮流、風向き、通信環境、様々な理由により「特殊な海域」と考えられる。事前の天候判断はもちろん、各事業者は他地域よりも慎重な運航や判断が求められる。特に、「カシュニの滝」以降を航路とする知床岬コースについては緊急時の救助体制を万全にする必要があると考え、以下に単独運航の回避について協議会のルールを定めることとする。

1. 各事業者の予約が乏しく「運休」となる、または後続の船舶が出航するまでに1時間以上となる場合には、ウトロ港内もしくは航路中間付近にて待機する措置をとる。
 - ・硫黄山コース（所要約1時間）は、港内にて待機船を置く。
 - ・ルシャコース（所要約2時間）は、港内にて待機船を置く。
 - ・知床岬コース（所要約3時間）は、ルシャ周辺に待機船を置くこととする。
2. 毎月のタイムスケジュールを協議会にて作成し、その中で待機船が必要となる時間帯を検討し事前に対策を講じる。
3. 待機船の選定については近い時間の運航事業者、複数の場合は協議し決定する。待機船となった船舶の船長・乗組員はウトロ内にいるものとし、携帯電話が通話可能な状態にしておくこと。
4. 待機船についての燃料、人件費については別途協議会内にて検討する。
5. 各事業者において、国の定める「救命いかだ等」を船舶へ装備完了した場合はその時点で「待機船」のあり方について再検討することとする。

各事業者配慮事項

- ・ 港からルシャまでの直行時間は約30分
- ・ 港からカムイワッカまでの直行時間は約20分
- ・ ルシャから岬までの直行時間は約30分
- ・ カシュニから岬までの直行時間は約20分

営業及びコースの期間制限について

この地域にて営業するにあたり、季節により天候が変わりやすく海上が不安定になることも想定される。安全運航の環境を整えるにあたり、営業期間及び運航の開始日と終了日を協議会にて定める。さらに「知床岬コース」についての運航期間も制限し、決められた期間内にて運航することとし、各事業者はこのルールを遵守徹底する。以下に営業期間及びコース制限について協議会ルールを定めることとする。

1. 各社の営業の開始日について

毎年4月28日からの営業開始とし、予約状況に関わらず全事業者一斉に開始する。

2. 各社の営業の終了日について

毎年10月20日を営業終了日とし、以後の営業はしないものとする。

3. 運航コースの期間制限について

硫黄山コース：4月28日～10月20日
ルシャコース：4月28日～10月20日
知床岬コース：6月1日～9月30日

追記事項

協議会主導による運航開始前の実施項目

- ・ 海難防止講習会及び船舶安全点検の実施（海上保安庁との協同実施）
- ・ コースの安全点検（海上）及び協議会での合同訓練
- ・ 漁協、遊漁船との意見交換会（斜里町役場との協同実施）
- ・ 各船舶の安全点検（運輸局による繁忙期前の自主点検の現地確認）

協議会スケジュール（目安）

- ・ 4/20 各社現地入り
- ・ 4/21～27 準備期間（協議会、講習会、コース点検、合同訓練、打合せ等）
- ・ 4/25 船舶ウトロ港入り
- ・ 4/28 全社営業開始

連絡手段・安全設備・周知について

協議会内での取組みとして「輸送の安全を確保し、乗船客及び各関係機関への公表」がそれぞれの安心、誘客へと繋がる重要な部分と捉え、各社共通した使用船舶の安全設備と安心して乗船いただける環境を外部へ発信することが必要と考える。以下に安全設備・周知について協議会ルールを定めることとする。

1. 連絡手段について（協議会内共通事項）

以下の3つの手段を用意する。

- ・衛星電話（緊急連絡、地点連絡手段）
- ・ドコモ携帯電話（緊急連絡、地点連絡手段）
- ・業務無線（船舶間での共通連絡手段）

2. 使用船舶の安全設備について（協議会内共通事項）

- ・非常連絡表（漁船、遊漁船、各関係機関）
- ・GPSプロッター（航路ナビゲーション装置）
- ・レーダー（衝突予防装置）
- ・法定外品 エンジンルームモニター（監視装置）
- ・法定外品 ビルジ警報（浸水警報装置）
- ・法定外品 水中ポンプの積込み（100V排水機器）
- ・法定外品 AED（自動体外式除細動器）の活用
（知床岬コース運航の船舶1隻に積込み）
- ・法定外品 エマージェンシーシートの積込み（落水等の低体温時）
- ・法定外品 毛布、ブルーシートの積込み（落水等の低体温時）
- ・法定外品 縄梯子（乗客救助用）
- ・法定外品 ハンドスピーカーの積込み（乗客誘導用）
- ・法定備品 ビルジポンプ（手動排水装置）
- ・法定備品 自動消火設備（エンジンルーム内）
- ・法定備品 消火器（キャビン、ブリッジ）
- ・法定備品 救命浮器・浮環（落水等の救命設備）
- ・法定備品 自己点火灯、沿海セット（遭難時の自己発煙信号、信号紅炎等）

3. 事業所（関係機関）及び船舶での情報周知・開示について

- ・運航管理要員の周知（地元地域関係機関、待合所）
- ・安全管理規程、運航基準図、運送約款、運賃の適用方法の掲示
（安全管理規程第55条）
- ・地点連絡の開示（安全管理規程運航基準第10条）
- ・航行中の点検業務の開示（船内巡視及び機関部の目視等）
- ・HP（ホームページ）で安全管理規程、自主ルールなどの情報開示
- ・その他必要と思われる事項の開示やアナウンス