

## 船舶運航係留基準（2022.1.1更新分）更新箇所一覧

NO.	現行 ページ数	新 ページ数	更新箇所	更新理由	備考
1	鏡	鏡	前回更新日から新更新日「2022.1.1」に変更。	更新日変更のため。	
2	目次	目次	「台風・地震・津波等対策一覧」及び「蒲郡ふ頭11号岸壁における航行安全対策(大型客船)」追加によるページの調整。	資料追加によるページ数調整のため。	
3	1	1	第一章 総則 3.水先人の員数 次の場合は、 <b>水先約款会則施行規則 第10条 別表2 引受事務要領</b> の定めるところにより、水先人2名が乗船する。	標準水先約款及び引受事務要領の改訂のため。	朱記部変更
4	1	1	(2) 港内業務 2) <b>三河港および</b> 衣浦港は、総トン数3.5万トンを超える船舶（客船、自動車専用船およびRORO船を除く。）	標準水先約款及び引受事務要領の改訂のため。	朱記部変更
5	2	2	5.強風時および視界制限時における水先業務の制限 (1) 風速15m/s以上の場合（危険物積載船については、 <b>別に定める原則として10m/s以上</b> ）	同項目内で「原則」を明記するため。	朱記部変更
6	-	6~8	台風・地震・津波等 対策一覧（2021年10月25日現在）追加。	新たに作成された左記資料を追加する。	
7	17	20	6.特殊な制限のあるバース（2）1）最大船型 ① F11 : DWT320型（DWT 330,000未満） <b>総トン数約16万トン</b> ② F12~F13 : DWT200型（DWT 210,000未満） <b>総トン数約10万トン</b>	DWTに加えて総トン数も追記し、分かりやすくするため。	朱記部変更
8	18	21	6.特殊な制限のあるバース（2）5）タグボート ② DWT <del>310</del> <b>320</b> 型未満は、原則として、3,200馬力以上のタグボートを入出港とも4隻を配備する。なお、出港時は、海象気象状況により3隻に減じることができる。	上記NO.9に併せて文言整理した。	朱記部変更
9	28	31	LNG船 着離棧基準 及び タグボート使用基準 L1、L2、E1、K9を2021年10月20日改訂分に変更。	保安庁の了解のもと、E1 棧橋の運用基準が変更されたため。	
10	42	45	2.係留施設一覧<衣浦港>に「JERA武豊揚炭棧橋」の追加。	新棧橋追加のため。	
11	44	47	三河港（蒲郡水域）蒲郡埠頭11号の各種制限参照ページを追加。	大型客船の航行安全対策（48ページ）を追加のため。	
12	-	48	蒲郡ふ頭11号岸壁における航行安全対策(大型客船)追加。	左記資料を追加する。	
13	47	51	4.タグボート使用基準 <b>注（4）三河港（蒲郡水域）において着離岸する客船は、原則、曳船1隻とする。ただし、11万GT級以上の客船（P.48参照）または、船長及び水先人が必要と判断する場合を除く。</b>	三河港（蒲郡水域）において、客船に対する曳船基準が明記されていないため	朱記部追加

# 船舶運航係留基準

伊勢三河湾水先区水先人会

(2022. 1. 1)

# 目 次

## 第1章 総 則

1. 適用範囲	1
2. 水先業務を行う時間	1
3. 水先人の員数	1
4. タグボートの基準	1
5. 強風時および視界制限時における水先業務の制限	1
6. 設備不備等による水先業務の制限	2
7. 湾内外航路（水道、水路）における最大喫水	2
8. 港内余裕水深および喫水	3
9. 岸壁長さに対する船舶の長さ	3
10. 同一岸壁上に係留する2船間の間隔	3
11. 前後を浮標に係留する船舶の長さ	3
12. 各港におけるバース別、エスコートボート（進路警戒船、消防設備船、 情報提供船等）配備基準（海上交通安全法、伊勢湾海難防止協会の 審議等による。）	3
台風・地震・津波等 対策一覧	6

## 第2章 名古屋港

1. 夜間作業の制限	9
2. 廻し付け作業の制限	10
3. 係留する船舶の長さの制限 (D52、D58～D62)	10
4. 係留する船舶のトン数の制限等 (D40、D41、E3、C4、BH2、J7)	11
5. 係船施設一覧	12
6. 特別な制限のあるバース NCB、F11～F13、ガーデン埠頭に係留する大型客船、 金城埠頭（D80～D81）に係留する大型客船、 大型コンテナ船（R1・R2・D93・D94、TS1・TS2、T1・T2・T3）、 LNG 船の離着棧基準及びタグボート使用基準	20
7. タグボート使用基準（名古屋港、四日市港）	24
8. 参考資料	33
（1）主要バース着岸（棧）船舶の最大全長および最大総トン数の実績	
（2）危険物積載船バースの気象・海象に関する着棧制限	

### 第3章 四日市港

1. 夜間作業の制限	34
2. 港内水域別最小水深	34
3. 係船施設一覧	35
4. 参考資料	41
(1) 主要バース着岸(棧)船舶の最大全長および最大総トン数の実績	
(2) 危険物積載船バースの気象・海象に関する着棧制限	

### 第4章 津港、松阪港、鳥羽港

1. 夜間作業の制限	42
2. 係船施設一覧	42

### 第5章 衣浦港、三河港

1. 港内水域別最小水深および最大喫水	44
2. 係船施設一覧	45
a) 衣浦港	
b) 三河港(豊橋水域)	
c) 三河港(蒲郡水域)	
蒲郡ふ頭11号岸壁における航行安全対策(大型客船)	48
3. 夜間ならびに気象および海象等による入出航(港)制限(海上交通安全法による制限を含む。)	49
4. タグボート使用基準	51
a) 衣浦港	
b) 三河港	
5. その他の留意事項	52

# 船舶運航係留基準

## 第1章 総 則

### 1. 適用範囲

この基準は、伊勢三河湾水先区内の水先業務における船舶運航に適用する。

### 2. 水先業務を行う時間

水先業務は、原則として、常時行う。

ただし、夜間の水先業務については、船舶の種類および性能、係留施設の照明装置および係留設備の整備状況ならびに係留施設の位置および係留の方法等を考慮して、係留施設毎にその実施の可否を決定する。

### 3. 水先人の員数

次の場合は、会則施行規則 第10条 別表2 引受事務要領の定めるところにより、水先人2名が乗船する。

#### (1) 航行业務

- 1) 総トン数7万トンを超える液化ガス運搬船（満載または半載の場合）
- 2) 総トン数10万トンを超える船舶（コンテナ船および客船を除く。）で船長が外国人の場合
- 3) 師崎水道を航行する総トン数3.5万トンを超える船舶

#### (2) 港内業務

- 1) 総トン数3.5万トンを超える危険物運搬船の入港着岸時（昭和四日市石油製油所シーバースおよびコスモ石油四日市製油所シーバースを除く。）
- 2) 衣浦港は、総トン数3.5万トンを超える船舶（客船、自動車専用船およびRORO船を除く。）
- 3) 総トン数5万トンを超える危険物運搬船以外の船舶（コンテナ船、客船、自動車専用船およびRORO船を除く。）の入港着岸時（ドック・マスターが乗船する場合は除く。）

### 4. タグボートの基準

(1) 水先業務に使用するタグボートの数および大きさは、各港別に定めるタグボート使用基準によるものとする。

ただし、気象および海象ならびに係留の方法、係留施設および泊地の状況等に鑑み、タグボート使用基準によることが不相当であると判断される場合は、状況に応じ別途決定する。

(2) 水先業務に使用するタグボートは、船社またはその代理店と協議して手配されるものとする。（名古屋港においては、名古屋港タグセンターが配船管理を行う。）

### 5. 強風時および視界制限時における水先業務の制限

次の場合は、水先業務を見合わせるものとする。

- (1) 風速 15 m/s 以上の場合（危険物積載船については、原則として 10 m/s 以上）
- (2) 視程 1,000m 未満の場合

ただし、特殊船、自動車専用船（RORO 船を含む）または係留施設の立地条件によつては、本基準以下でも作業を見合わせることもある。

伊良湖水道航路、衣浦港、および三河港（蒲郡・豊橋）における気象、海象等による水先業務の制限は、別に定める。

#### 6. 設備不備等による水先業務の制限

- (1) 設備が不完全と当会が認める係留施設については、設備が改善されるまで水先業務を行わないことがある。
- (2) 船橋からの見通しが極度に悪いと当会が認める船舶については、水先業務を行わないことがある。（SOLAS 条約第 5 章の規定に違反する船舶を含む。）

#### 7. 湾内外航路（水道、水路）における最大喫水

湾内外における余裕水深（UKC）を、原則として、外海にあっては喫水の 20% 以上とし、湾内にあっては喫水の 15% 以上として、最大喫水を定める。

航 路（海域）	海図上の 最小水深 (m)	最大喫水 (m)	備 考
伊 良 湖 水 道 深 喫 水 船 水 路	24.0	20.0	喫水 19.5m 以上 20.0m までの船舶については、鎧埼沖 A 点より進路警戒船を配備して通航する。潮高が（一）となる場合を避け、ローリング 2 度以上、漁船輻輳時は通航を見合わせることもある。（伊勢海防の審議による。）
伊勢湾第 1 号灯浮標付近	17.4	14.0 未満	
中山水道（野島沖経由）	11.2	9.7	
中山水道開発保全航路	14.0	12.1	北西側航路側方線至近に 10.5m の箇所あり。

## 8. 港内余裕水深および喫水

### (1) 余裕水深

水先業務を引き受ける船舶の最小余裕水深は、潮高を加味し、次のとおりとする。

#### 1) 航路、水路または係留場所付近

喫水の10%とする。

ただし、名古屋港 K5 及び四日市港 W22 において、喫水が12.0mを超える船舶の最小余裕水深は、10% + 50cmとする。

#### 2) 潮位を加味しなければ余裕水深を確保できない場合は、「深喫水船に係る入港願いについて」の提示を受けて、引受けの可否を決定する。

### (2) 最大喫水

水先業務を引き受ける船舶の最大喫水は、潮高の如何にかかわらず海図記載の水深を超えないものとする。

## 9. 岸壁長さに対する船舶の長さ

岸壁に係留する船舶の全長は、別に定める場合を除き、原則として、当該岸壁の長さより15mを減じた長さ以内とする。

なお、2 バース以上を使用して係留する場合は、使用するバースの全長を基準とする。

## 10. 同一岸壁上に係留する2船間の間隔

最小間隔は、原則として、次のとおりとする。

ただし、係留する船舶の船幅の大小による係留角への影響について、十分に考慮する。

### (1) 日本製鉄原料岸壁（総トン数50,000トン以上）

及び R1・R2・D93・D94 における超大型コンテナ船 50 m

### (2) 総トン数30,000トン以上のコンテナ船

および全長150m以上の自動車専用船（RORO船を含む。） 35 m

### (3) その他の船舶

30 m

## 11. 前後を浮標に係留する船舶の長さ

船舶の前後を浮標に係留する船舶の全長は、原則として、次のとおりとする。

### (1) 浮標の間隔が300m以上の場合、浮標間隔より80mを減じた長さ以内

### (2) 浮標の間隔が200m以上300m未満の場合、浮標間隔より70mを減じた長さ以内

### (3) 浮標の間隔が200m未満の場合、浮標間隔から60mを減じた長さ以内

## 12. 各港におけるバース別、エスコートボート（進路警戒船、消防設備船、情報提供船等）配備基準（海上交通安全法、伊勢湾海難防止協会の審議等による。）

名古屋・四日市特殊船バース別エスコート一覧表および三河湾各港特殊船バース別エスコート一覧表を参照のこと。

(1) 入港船

積載貨物	入出	バース	伊良湖 P. S.	伊勢湾 No. 2 BUOY	伊勢湾 No. 3 BUOY	HARBOUR P. S.		
原油類	入港 名古屋	伊勢湾 シーバース	(A) 点 ← 進路警戒船 1 隻 → (喫水 19.50m以上の時)	←2 または 3 種消防設備船 2 隻 →	← 進路警戒船 1 隻 →			
		昭和四日市石油 SBM (SSB)	(A) 点 ← 進路警戒船 1 隻 → (喫水 19.50m以上の時)	←2 または 3 種消防設備船 2 隻 →				
		コスモ石油 SBM (CSB)	(A) 点 ← 進路警戒船 1 隻 → (喫水 19.50m以上の時)	←2 または 3 種消防設備船 2 隻 →				
	四日市	四日市港、各バースへの夜間入港船	(A) 点 ← 進路警戒船 1 隻 → (喫水 19.50m以上の時)	←2 または 3 種消防設備船 2 隻 →	← 進路警戒船 1 隻 →			
※夜間入港船とは、日没 2.5 時間前以降に伊良湖水道航路に入る船舶をいう。(対象トン数 50,000 G/T以上)								
積載貨物	入出	バース	伊良湖 P. S.	伊勢湾 No. 2 BUOY	伊勢湾 No. 3 BUOY	HARBOUR P. S.		
LNG	入港 名古屋	LNG 知多基地 L-1、2	←—————	進路警戒船 1 隻	—————→			
		LNG 川越基地					←—————	4 種消防設備船 1 隻
	四日市	LNG 四日市基地 K-9						
LPG	入港 名古屋	出光興産 LPG 基地 K-5		← 4 種消防設備船 1 隻 →				
		四日市	コスモ石油 LPG 基地 K-9	←—————	4 種消防設備船 1 隻	—————→		
	入港 衣浦	バース	伊良湖 P. S.	羽島	大井	棧橋		
		出光 LPG 棧橋	←—————	4 種消防設備船 1 隻	—————→			
			←—————	操船補助船 (TUG BOAT) 1 隻	—————→			
				← 情報提供船 1 隻 →				
石炭	入港 衣浦	バース	伊勢湾 No. 3 BUOY	羽島	大井	棧橋		
		碧南石炭火力 揚炭棧橋	←—————	進路警戒船 1 隻	—————→			
			←—————	TUG BOAT 1 隻	—————→			
				← 情報提供船 1 隻 →				
加工類	入港 衣浦	バース	伊良湖 P. S.	羽島	大井	棧橋		
		三洋化成衣浦工場	←—————	4 種消防設備船 1 隻	—————→			
				← 情報提供船 1 隻 →				

(2) 出港船

積載貨物	入出	バース	HARBOUR P. S.	伊勢湾 No. 3 BUOY	伊勢湾 No. 2 BUOY	伊良湖 P. S.	
原油類	出港 名古屋 四日市	伊勢湾 シーバース	←進路警戒船 1隻 →		←2 または 3 種消防設備船 2 隻→		
		昭和四日市石油 SBM (SSB)			←2 または 3 種消防設備船 2 隻→		
		コスモ石油 SBM (CSB)			←2 または 3 種消防設備船 2 隻→		
		四日市港、各バース からの半載夜間出港船 (対象 50,000G/T 以上)	←進路警戒船 1隻 →		←2 または 3 種消防設備船 2 隻→		
LNG	出港 名古屋 四日市	バース	HARBOUR P. S.	伊勢湾 No. 3 BUOY	伊勢湾 No. 2 BUOY	伊良湖 P. S.	
		LNG 知多基地 L-1, 2	← 進路警戒船 1 隻 →				
		LNG 川越基地	← 4 種消防設備船 1 隻 →				
		LNG 四日市基地 K-9					
LPG	出港	出光興産 LPG 基地 K-5	← 4 種消防設備船 1 隻 →				
積載貨物	入出	バース	HARBOUR P. S.	伊勢湾 No. 3 BUOY	伊勢湾 No. 2 BUOY	伊良湖 P. S.	
LPG	出港 四日市 衣浦	コスモ石油 LPG 基地 K-9	← 4 種消防設備船 1 隻 →				
		バース	棧橋	大井	羽島	伊良湖 P. S.	
		出光 LPG 棧橋	← 4 種消防設備船 1 隻 →				
			← 操船補助船 1 隻 →		← 情報提供船 1 隻 →		
石炭	出港 衣浦	バース	棧橋	大井	羽島	伊勢湾 No. 3BUOY	
		碧南石炭火力 揚炭棧橋	← 進路警戒船 1 隻 →				
			← TUG BOAT 1 隻 →				
			← 情報提供船 1 隻 →				
ケガレ類	出港 衣浦	バース	棧橋	大井	羽島	伊良湖 P. S.	
		三洋化成衣浦工場	← 4 種消防設備船 1 隻 →				
			← 情報提供船 1 隻 →				

注：(1) 各港、各バース共、出港船がイナート状態の場合は、一般船と同様に扱う。

(2) 上表(入港船、出港船)に記載する船舶を除き、全長 250m 以上の船舶または危険物積載船である巨大船にあっては、伊勢湾第 2 号灯浮標と伊勢湾第 3 号灯浮標との間において、進路警戒船 1 隻を配備する。

## 台風・地震・津波等 対策一覧

### 1、台風対策

#### (1) 各港共通基準 (各港長が発出する)

区分	発令基準	解除基準
第一警戒体制 (準備体制)	強風域がかかる6時間前に発令。 この時間が夜間となる場合は、 日没6時間前に発令する。 (三河港はそれぞれ9時間前)	強風域に入らないことが確実に なったとき、又は強風域から脱したとき。
第二警戒体制 (避難体制)	暴風域がかかる可能性がある時、 強風域がかかる3時間前に発令。 この時間が夜間となる場合は、 日没3時間前に発令する。 (三河港はそれぞれ6時間前)	台風が通過し、港内風速が10分平均で 10 m/s 以下となったとき。 (衣浦港・三河港は 15 m/s 以下)

注) 四日市港の警戒体制の発令時期は都度決定される。

#### (2) 【各港における対策】

	区分	対策内容等
【名古屋港・衣浦港・三河港】	第一警戒体制 (準備体制)	1 在港船 (小型船・汽艇等を除く) は、荒天準備をなし、必要に応じて直ちに運航できるよう準備する。 2 筏は、貯木場へ早期収容する等流木対策の準備にかかる。 3 小型船及び汽艇等は、河川運河その他安全な場所へ避難を開始するための準備を開始する。 4 設備を備える全ての船舶は、次の事項を遵守する。 ・ VHF16チャンネルを常時聴取。可能な場合には、AISを送信状態とする。 ・ レーダー等により自船の錨泊位置を監視する。 ・ 台風情報、気象海象状況に留意する。
	第二警戒体制 (避難体制)	1 総トン数 1,000トン以上の船舶は、速やかに港外に退避する。 2 筏は、貯木場への収容を完了し嚴重な警戒体制につく。 3 小型船及び汽艇等は、河川運河その他安全な場所へ避難、又は陸揚げする。 4 設備を備える全ての船舶は、次の事項を遵守する。 ・ VHF16チャンネルを常時聴取。可能な場合には、AISを送信状態とする。 ・ 走錨防止のため、レーダー等で自船の位置を連続監視する。 ・ 機関はスタンバイ状態とし、直ちに運航できる体制を保持する。 ・ 最新の台風情報、気象海象状況、その突然の変化に注意する。
【四日市港】	第一警戒体制 (準備体制)	1 在港船は荒天準備をなし、必要に応じ直ちに運航できるよう準備する。 2 汽艇等は、河川運河その他安全な場所へ避難を開始する。 3 危険物荷役中の船舶は、荷役を直ちに中止できるよう準備する。 4 危険物荷役予定の船舶は、荷役作業を開始しない。 5 次の事項を遵守する。(内容は名古屋港第一警戒体制 4 と同様)
	第二警戒体制 (避難体制)	1 荷役中の船舶は、直ちに荷役を中止する。 2 総トン数 1,000トン以上の船舶は、速やかに防波堤外に退避する。 3 総トン数 1,000トン未満の船舶は、防波堤外又は港内の安全な場所に避難する。 4 次の事項を遵守する。(内容は名古屋港第二警戒体制 4 と同様)

(3) 【水先人会の対策：台風時における水先業務（台風等対策実施細則抜粋）】

入航(港)	乗下船地点が危険な状態の場合は、乗船しない。 上記でない場合でも、避泊錨地へ向かう場合は当該錨地付近が危険な状態になると予測される時刻から5～6時間前（都度決定）を最終乗船時刻とする。
出航(港)	伊勢湾諸港より出湾する場合、湾外の下船地点付近が危険な状態になる4時間前を最終乗船時刻とする。この場合、湾外出航船であっても、状況により、湾内での下船に変更することがある。 伊勢湾諸港より避泊錨地に向け出港する場合、避泊錨地が危険な状態になる4時間前を最終乗船時刻とする。
<p>「危険な状態」</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、 港域付近での乗下船は、風速 18 m/s、有義波高 1.5 mを超えると、又は視界 500 m 以下を中止の目安とする。</li> <li>2、 湾口での乗下船地点では有義波高 4 m、湾内避泊錨地では有義波高 1.5 mを基準とし、それに昼夜の別、潮流、海象・気象の状況等を総合的に勘案する。</li> </ol>	

(4) 台風の暴風域が最大風速 **40 m/s** 以上となる場合

伊勢湾・三河湾台風等対策協議会幹事会で気象庁が発表する気象予報を基に協議し、第四管区海上保安本部長が「湾外避難勧告」、「入湾回避勧告」を発出する。

- 発出時期 : 暴風域に入る24時間以上前（これが夜間の場合は日没24時間前）  
解除時期 : 台風又は暴風域（風速 25 m/s 以上）が消滅した場合、又は台風の暴風域又は暴風警戒域から外れた場合

【対象船舶】

対象船	船舶の大きさ
自動車船、コンテナ船、ガスタンカー、タンカー	長さ 160 m 以上
客船・フェリー、貨物船	長さ 200 m 以上
危険物積載船（液化ガスタンカーを除く）	総トン数 5万トン以上
液化ガスタンカー	総トン数 2.5万トン以上
【対象外】	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 定期航路を運航する内航船舶</li> <li>② 航行区域が「平水」・「沿海」・「限定近海」の船舶</li> <li>③ 乗客乗船中の客船・フェリー（大型クルーズ船を含む）</li> </ol>

【勧告の種類】

区分	勧告の内容
湾外避難 勧告	伊勢湾内（港内を含む）にある勧告対象船舶は十分な時間的余裕をもって台風の影響の少ない伊勢湾外の海域に避難する。 《台風の影響の少ない伊勢湾内の海域で安全に避泊、避航（ちちゅう、低速航走等を含む）することができる船舶を除く。》
入湾回避 勧告	伊勢湾に入湾しようとする勧告対象船舶は、入湾を回避する。 《台風の影響の少ない伊勢湾内の海域で安全に避泊、避航（ちちゅう、低速航走等を含む）することができる船舶又は十分な時間的余裕をもって台風の影響の少ない伊勢湾外の海域へ避難する船舶は除く。》

注) 三河湾は海交法水域でないため、勧告ではなく「注意情報」となる。

## 2、津波対策

第一警戒体制 : 伊勢・三河湾に津波注意報が発表された場合

第二警戒体制 : 伊勢・三河湾に津波警報又は大津波警報が発表された場合

### (1) 【各港における対策】

	区分	対策内容等	
【名古屋港・衣浦港・三河港】	第一警戒体制 (準備体制)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 在港船は、荷役を中止し、港外退避の準備をする。</li> <li>2 工事作業船は、作業を中止し、港外へ退避又は流出の防止を図る。</li> <li>3 筏は、貯木場への収容準備又は流出準備をする。</li> <li>4 設備を備える全ての船舶は、次の事項を遵守する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際VHF16チャンネルを常時聴取する。</li> <li>・ レーダー等により自船の錨泊位置を監視する。</li> <li>・ 関連情報、気象海象状況に留意する。</li> </ul> </li> </ol>	
	第二警戒体制 (避難体制)	津波来襲までの時間的余裕がある場合	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 在港船は荷役を中止し、港外退避の準備をする。</li> <li>2 工事作業船は、作業を中止し、港外退避又は流出防止を図る。</li> <li>3 筏は、貯木場への収容する。</li> <li>4 設備を備える全ての船舶は、次の事項を遵守する。 (内容は第一警戒体制 4 と同様)</li> </ol>
		津波来襲までの時間的余裕がない場合	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 在港船は荷役を中止し、港外退避・係留強化等の措置をとる。</li> <li>2 工事作業船は作業を中止し、港外退避、係留強化、流出の防止等の措置を講じる。</li> <li>3 筏は、流出の防止を図る。</li> <li>4 設備を備える全ての船舶は、次の事項を遵守する。 (内容は第一警戒体制 4 と同様)</li> </ol>
【四日市港】	第一警戒体制 (準備体制)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 在港船舶は、出港準備をなし必要に応じて直ちに運航できるよう準備する。</li> <li>2 港内に残留する独航不能船等は流出防止措置を講じる。</li> <li>3 危険物荷役中である場合すみやかに荷役を終了する。 また、新たな危険物荷役は見合わせる。</li> </ol>	
	第二警戒体制 (避難体制)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 在港船は直ちに避難する。</li> <li>2 荷役中の船舶は直ちに荷役を中止し、港外に避難する。</li> </ol> <p>なお、港外避難が困難な場合は、係留強化等の措置を講じ、人命第一に避難行動をとること。</p>	

### (2) 【伊良湖水道における入湾制限】

大津波警報発表から同警報の解除発表までの間、伊勢湾海上交通センターより「入湾制限」が実施される。対象は「全ての船舶」。ただし、伊良湖水道航行中の入湾船、及び現に湾外から同航路に入ろうとしている船舶で反転等進路を安全に変更することが困難な船舶を除く。

## 3、南海トラフ地震対策（各港共通）

注意体制（注意喚起） : 南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）が発表された場合

警戒体制（勧告） : 南海トラフ地震臨時情報（巨大地震警戒）が発表された場合

区分	対策内容等
注意体制 (注意喚起)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 南海トラフ地震情報に係る情報の入手に努める。</li> <li>2 連絡系統、避難方法、避難海域の確認を行う。</li> </ol>
警戒体制 (勧告)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 在港船舶は、避難準備を行い必要に応じて直ちに発出できるよう準備する。</li> <li>2 南海トラフ地震情報に係る情報の入手に努める。</li> <li>3 避難に必要な支援体制を受けられない、岸壁が使用できない、荷役作業ができない等がある場合は、自主的な避難行動をとる。</li> </ol>

以上

## 第2章 名古屋港

### 1. 夜間作業の制限

(1) 次の場合は、夜間の水先業務を行わない。

- 1) 危険物を積載したタンカーの入出港  
ただし、J7～J9、J16～J19については、港長の許可を得た船舶に限り、夜間出港作業を行う。
- 2) 照明設備が不十分であると当会が認める係留施設への入出港
- 3) 港長が夜間の入出港を制限している船舶の入出港  
(注) 入出港とは、シフトを含む。

(2) 照明設備が不完全なため夜間の水先業務が制限される主たるバースは、次のとおりである。

バースの名称		着岸作業	離岸作業
E3		不可	可
潮見埠頭（旧名9号地） 周辺バース	危険物を積載したタンカー	不可	不可
	一般船舶	不可	可
D88、D89、D98、D99、N2		不可	可
西部木材港係船浮標		不可	可
D10、D11、D12、M1、D27、D28、D29 D32、D39、D40、D41		不可	可
U1、U2		不可	可
F15		不可	可
C1～C4		不可	可

(注1) 夜間の離着岸作業（「可」のバースについて）は、次の事項が確保されることを条件とする。

- ① 岸壁法線およびクレーン等の照明  
(移動式照明装置または代理店の自動車その他による有効な照明を含む。)
- ② 係船浮標の照明  
(綱取りボート等による照明を含む。)
- ③ 綱取り作業に長時間を要するバースについては、綱取りボート2隻の使用が望ましい。

(注2) 日本製鉄原料岸壁については、「6. 特別な制限のあるバース」の定めるところによる。

2. 廻し付け作業の制限（一般、個別バースの制限は5. 係船施設一覧に記載する。）
- (1) D58、D60、D76、D93、D94 については、原則として、廻し付け作業は行わない。
- (2) 自動車専用船（RORO 船を含む）の夜間における廻し付け作業は、スラスタ装備の有無にかかわらず、タグボート2隻を使用する。
3. 係留する船舶の長さの制限
- 個別バースの制限は「5. 係船施設一覧」に記載する。それ以外では下記のとおり。
- (1) D52 に係留する船舶の制限（1997年4月 保安部・管理組合・水先人会審議）
- 1) D53 に着岸船がある場合
- ① 入船付け・・・全長 110m 未満
- ② 出船付け・・・全長 160m 未満
- ただし、出港時 D53 に着岸船があることが予想される時は、110 m 未満とする。
- 2) D53 に着岸船が無い場合
- ① 入船付け・・・全長 130m 未満
- ② 出船付け・・・全長 160m 未満
- ただし、出港時 D53 に着岸船があることが予想される時は、110m 未満とする。
- (2) D58～D62（金城スリップ）に係留する船舶の制限
- 1) スリップ奥においては、船首と前方の岸壁基点との間隔は、30m 以上確保する。
- なお、岸壁基点は、岸壁取付部からの距離が D58 は 50m、D60 は 60m の地点にある。
- 2) 2バースを使用する船舶の全長は、200m 以下とする。
- ただし、D60/61 を使用する場合は、D62 に係留船がないこと。
- 3) 隣接バースに係留船がある場合は、スリップ外方バースに着岸する船舶の全長は、200m 以下とする。
- 4) スリップ最奥バースに山越し着岸する船舶の全長は、自動車専用船（RORO 船を含む。）では 150m 以下、在来船では 185m 以下とする。
- ただし、170m を超える在来船を着岸させる場合であって、対岸に係留船があるときは、別途、図面の提示を受けて決定する。
- 5) 全天候型ばら積み貨物船は、スリップ最奥バースには係留しない。
- 6) D58～D62 に2船に係留する場合は、2船の長さの合計は、それぞれ次表の数値以下とする。

岸 壁	2 船とも在来船	2 船とも自動車専用船(RORO 船を含む。)	在来船と自動車専用船(RORO 船を含む。)
D58、59	310 m	260 m	280 m
D60、61	310 m	260 m	290 m
D61、62	320 m	280 m	290 m

7) D59、D62 へ廻し付けする船舶の全長は、200m 以下とする。ただし、対岸に係留船がある場合は、原則として、180m 以下とする。

4. 係留する船舶のトン数の制限等

係留する船舶のトン数が制限されるバースは、次のとおりである。

バースの名称	船舶のトン数の制限
D40、41	GT 5,000 以下
E3	GT 10,000 以下
C4	DWT 19,000 級まで
BH2	DWT 77,000 級まで
J7	DWT 100,000 未満

## 5. 係船施設一覧

&lt;名古屋港&gt;

各種制限参照ページ ↓

バース名	岸壁長さ(m)	岸壁法線	岸壁前面水深(m)	常用離着岸可能喫水(マイナス潮高時を除く)(m)	最大喫水(m)	備考	
D 1	205	020	10.0	9.0	10.0	北端 5.2m	
D 2	185	278	10.0	9.0	10.0		
D 3	210	278	10.1	9.0	10.0	水路 10m	
D 6	270	300	12.0	10.9	12.0		
D 7	240	300	12.0	10.9	12.0	D7岸壁西端至近に浅所	
D6、D7に係留するPCC (RORO船を含む) の制限 (2001.3.26)							
1) D7着岸時の制限							
① 岸壁西端より外側に船体の一部を突出させて係留しない。							
② 夜間の廻し付け(左舷付け)は、行わない。							
2) 作業中止基準 : 次の場合は、離着岸作業を見合わせる。							
① 風速 (T1風速計 : 問合せ 052-398-0517) : 10 m/s 以上のとき							
② 視程 : 1,000m 未満のとき							
D 8	185	278	10.0	9.0	10.0	D8の南80m に 10.0m	
D 9	120	009	4.5	—	4.5		
D10	205	009	10.0	9.0	10.0	夜間着岸不可、離岸可	
D11	130	020	7.3	6.6	7.3	最北端 6.5m~3.1m 夜間着岸不可、離岸可	
D12	130	056	7.8	7.0	7.8	夜間着岸不可、離岸可	
D15	185	325	4.6	—	4.6		
D16	170	325	4.2	—	4.2		
D17	160	025	9.1	8.2	9.1		
D18	160	025	9.0	8.1	9.0		
D22	180	025	10.0	9.0	10.0		
D23	180	025	10.1	9.0	10.0	水路 10.0m	
D24	180	025	10.0	9.0	10.0		
D25	200	325	10.0	9.0	10.0	北西端 8.5m	
D27	90	324	5.6	5.0	5.6	北西端 1.0m 夜間着岸不可、離岸可	
D28	130	324	7.6	6.9	7.6	夜間着岸不可、離岸可	
D29	185	324	10.2	9.0	10.0	水路 10.0m 夜間着岸不可、離岸可 LOA 160m以下、ただし 160mを超え 185m 以下の場合はD28を併用する。	
D31	60	324	3.5	—	3.5	北西端 3.5m 夜間着岸不可、離岸可	
D32	130	324	7.6	6.9	7.5		
D33	185	324	10.0	9.0	10.0	LOA 165m以下、ただし 165mを超え 185m 以下の場合はD32を併用する。	
D34	200	271	2.8	—	2.8		
D38	185	004	10.0	9.0	10.0	夜間着岸不可、離岸可	
D39	213	004	9.0	8.1	9.0	夜間着岸不可、離岸可	
D38、D39では自動車船 (RORO船を含む) の夜間における廻し出し作業は、 スラスタ装備の有無にかかわらず、タグボート2隻を使用する。							
D40	120	003	7.6	6.9	7.6	北端 3.8m D40西方 350m 6.8m 夜間着岸不可、離岸可	8
D41	120	003	7.5	6.8	7.5	南端 1.8m 夜間着岸不可、離岸可	8

バース名	岸壁長さ(m)	岸壁法線	岸壁前面水深(m)	常用離着岸可能喫水(マイナス潮高時を除く)(m)	最大喫水(m)	備 考
D43	60	003	5.8	5.2	5.8	南端 5m以下 夜間離着岸不可
D44	180	003	5.0	4.5	5.0	夜間離着岸不可
D45	180	003	5.0	4.5	5.0	夜間離着岸不可
D46	60	003	5.0	4.5	5.0	南端 5m以下 夜間離着岸不可
D47	180	003	5.1	4.6	5.1	夜間離着岸不可
D48	180	003	5.4	4.9	5.4	夜間離着岸不可
D50	180	000	10.0	9.0	10.0	LOA 175m 以下
D51	120	272	4.4	—	4.4	
D52	247	012	9.8	8.9	9.8	LOA制限あり
D53	250	012	12.0	9.0	10.0	水路 10.0m
D54	200	012	10.0	9.0	10.0	
D55	200	012	10.0	9.0	10.0	
D56	200	012	10.0	9.0	10.0	
D57	200	012	10.0	9.0	10.0	
D58	200	319	10.0	9.0	10.0	原則として廻し付け作業は行わない。
D59	200	319	10.0	9.0	10.0	
D60	200	326	10.0	9.0	10.0	原則として廻し付け作業は行わない。
D61	200	326	10.0	9.0	10.0	
D62	200	326	10.0	9.0	10.0	
D70 A	360	026	5.2	4.7	5.2	夜間着岸不可、離岸可
B		026	5.2	4.7	5.2	
C		026	4.1	—	4.1	
D		026	2.9	—	2.9	
D71	450	090	4.9	—	4.9	夜間着岸不可、離岸可
D72	130	027	6.4	5.8	6.4	
D73	130	027	6.1	5.5	6.1	
D74	130	027	6.1	5.5	6.1	
D75	130	027	6.1	5.5	6.1	
D76	200	341	10.1	9.1	10.1	岸壁北側西方に 7.8mの浅所あり 原則として廻し付け作業は行わない。
D77	200	341	10.5	9.5	10.5	
D76・D77の照明が消灯時、稲永受電所に点灯依頼 (TEL 052-382-2551)						
D78	200	341	10.5	9.5	10.5	
D79	200	341	10.3	9.3	10.3	
D80	200	341	10.0	9.0	10.0	
D81	200	341	10.0	9.0	10.0	
D82	200	341	9.8	8.9	9.8	
D83	200	341	10.0	9.0	10.0	
D84	200	341	10.0	9.0	10.0	南端から北 80m までは 12.0m 確保
D85	280	341	12.0	10.8	12.0	
D86	60	033	4.6	—	4.6	

バース名	岸壁長さ (m)	岸壁法線	岸壁前面水深 (m)	常用離着岸可能喫水 (マイナス潮高時を除く) (m)	最大喫水 (m)	備 考
D87	240	127	4.0	—	4.0	
D88	130	000	7.5	6.8	7.5	夜間着岸不可、離岸可 原則として、2隻の合計全長は 230m 以下、1隻の全長は 150m 以下
D89	130	000	7.5	6.8	7.5	
D90	185	341	10.0	9.0	10.0	
D91	185	341	10.0	9.0	10.0	
D92	250	341	12.0	10.9	12.0	
D93	350	341	15.0	13.6	15.0	P. 25 参照
D94	350	341	15.0	13.6	15.0	
D90～D94の照明が消灯時、飛島変電所に点灯依頼 (TEL 0567-55-0560)						
D95	220	271	5.6	5.0	5.6	
D96	220	322	5.2	4.7	5.2	
D97	100	359	5.2	4.7	5.2	
D98	185	000	10.0	9.0	10.0	夜間着岸不可、離岸可 原則として、2隻の合計全長は 310m 以下、1隻の全長は 200m 以下
D99	185	000	10.0	9.0	10.0	
A 1		340	3.6	—	3.6	
A 2		340	5.4	4.9	5.4	
A 3		068	3.0	—	3.0	
B 1			5.5	5.0	5.5	夜間離着岸不可
B 2			8.6	7.8	8.6	
B 3			6.5	5.9	6.5	
B 4		018	7.9	7.1	7.9	
B 6		018	6.6	6.0	6.6	
B 7		018	8.0	7.2	8.0	
B 8		043	8.4	7.6	8.4	
BA	73 (11)	018	9.1	8.2	9.1	
BB	36 (24)	090	8.8	8.0	8.8	夜間離着岸不可
BC	175	018	8.4	7.6	8.4	
BE	74 (30)	018	10.0	9.0	10.0	
BF	70 (20)	018	8.6	7.8	8.6	
BG	70 (38)	018	8.4	7.6	8.4	
BH	165	018	7.6	6.9	7.6	BI西方100 mに9.9 m
BH 2	182	034	12.0	9.0	10.0	沖合い10.0 m
BI	80	018	9.6	8.7	9.6	夜間離着岸不可
BJ	21 (10)		9.7	8.8	9.7	
BL	142 (30)	090	7.8	7.0	7.8	
BK	179 (70)	090	8.6	7.8	8.6	
BQ	120	021	8.8	8.0	8.8	
BQ2	165	034	8.2	7.4	8.2	
BR	132 (88)	018	6.6	6.0	6.6	
BS	113 (58)	018	7.1	6.4	7.1	

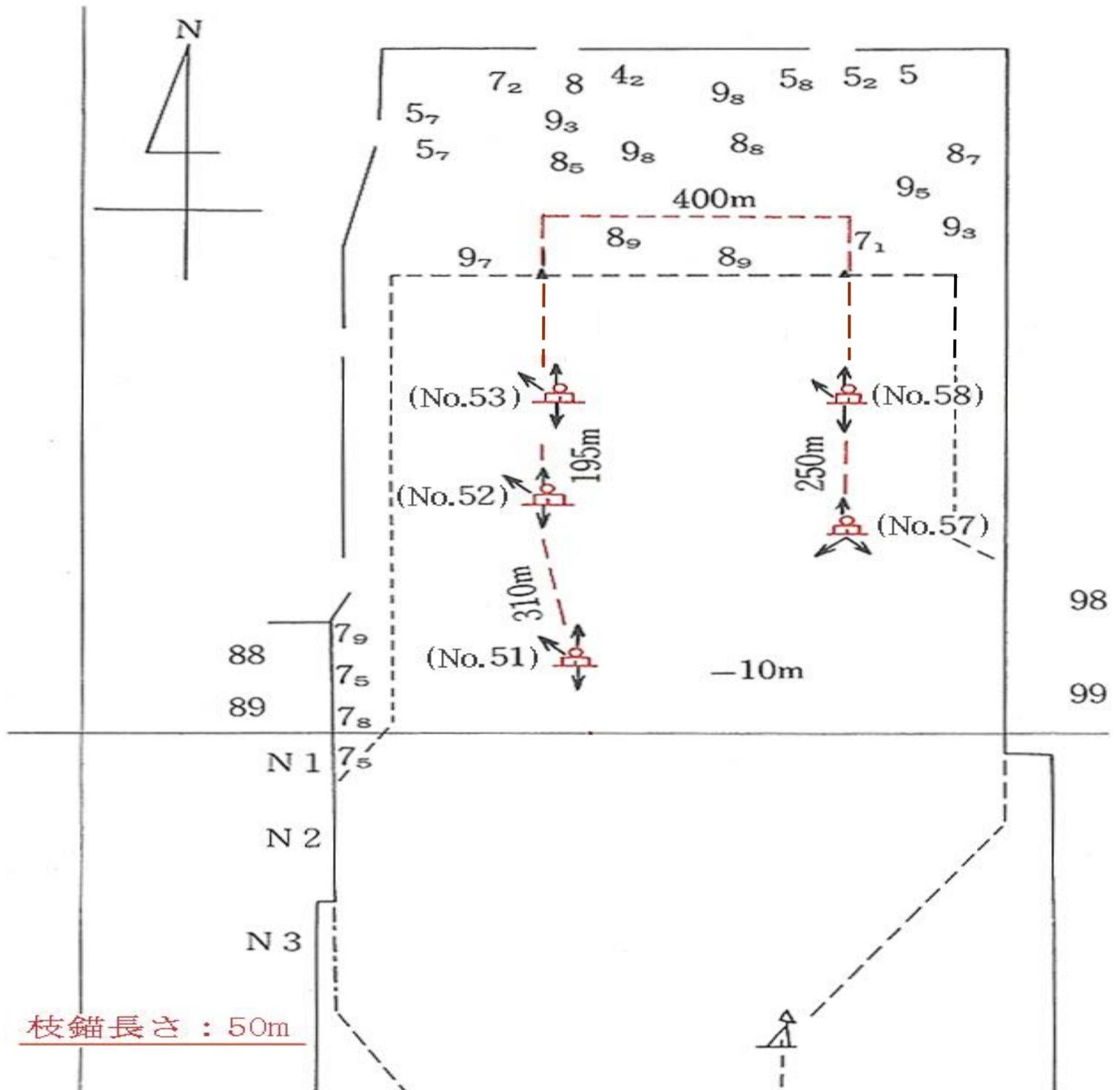
バース名	岸壁長さ (m)	岸壁法線	岸壁前面水深 (m)	常用離着岸可能喫水 (マイナス潮高時を除く) (m)	最大喫水 (m)	備 考
BT	111 (75)	018	7.3	6.6	7.3	夜間離着岸不可
BU	45 (24)	018	5.6	5.0	5.6	
BV	45 (32)	018	6.4	5.8	6.4	
BW	81 (38)	018	8.6	7.8	8.6	
BX		018	3.5	—	3.5	
C 1		018	9.0	7.4	8.2	夜間着岸不可、離岸可 水路 8.2m
C 2		018	6.8	6.1	6.8	夜間着岸不可、離岸可 南端 4.0m以下
C 3			5.6	5.0	5.6	
C 4A	192	018	9.2	8.3	9.2	夜間着岸不可、離岸可
C 4B	70	018	7.8	7.0	7.8	
C 4C	60	018	4.2	—	4.2	
C4岸壁に係留するアンモニアタンカーの制限 (2002. 1. 16) 1) 最大船型 : DWT 19,000型の船舶 2) 着岸舷 : 出船左舷付けとする。 3) 離着岸作業 ① 夜間入港は、行わない。 ② 離着岸時、バウスラスターの有無にかかわらず、タグボート2隻を使用する。 ③ 接岸速度 : 10 cm/s 以下とする。 4) 安全対策 港湾管理者 (利用者を含む) は、名港東大橋桁下付近および回頭水域において、他の船舶との行き会い、並列航行防止を図るため、関係者 (周辺バース管理者等) との連絡体制を確立し、事故防止の協力を要請する。						
C 5	320	018	9.1	8.1	9.0	沖合い 400m まで 9.0m
C5に係留するPCC (RORO船を含む) の制限 (2001. 8. 31) 1) 最大船型 : 全長 200m 以下、ただし、同時に2隻係留する場合は、2隻のうち1隻の最大船型を全長 180m 以下とする。 2) エアドラフトの制限 : 38m未満、36m以上の船舶について、港湾管理者は、船舶から提出された計算書によりクリアランスを確認する。 3) タグボート : バウスラスターの有無にかかわらず、 ① 国際総トン数 20,000トン以上の船舶は、入出港時とも、着岸舷の如何を問わず、タグボート2隻を使用する。 ② 廻し付け、廻し出しの場合には、常時、タグボート2隻を使用する。 4) 離着岸作業 ① 夜間の廻し付けは、行わない。 ② 接岸速度 : 10 cm/s 以下とする。 5) 作業中止基準 ① 風速 10 m/s 以上のとき ② 視程 1,000m未満のとき 6) 安全対策 港湾管理者 (利用者を含む) は、名港東大橋桁下付近における油送船等の行き会い、並列航行防止を図るため、関係者 (周辺バース管理者等) との連絡体制を確立し、事故防止の協力を要請する。						
D : 1		101	4.2	—	4.2	夜間着岸不可、離岸可
D : 2		101	6.2	5.6	6.2	
E 1		009	8.2	7.4	8.2	7号地岸壁D40 西方 350mに 6.8m 夜間着岸不可、離岸可
E 2		003	4.6	—	4.6	夜間離着岸不可
E 3		003	9.0	7.0	7.7	LOA 160m 以下、喫水 8.5m 以下、水路付近 7.7m、夜間着岸不可、離岸可
E 4		093	3.3	—	3.3	
E 5		093	3.7	—	3.7	

バース名	岸壁長さ(m)	岸壁法線	岸壁前面水深(m)	常用離着岸可能喫水(マイナス潮高時を除く)(m)	最大喫水(m)	備考
E 7			4.2	—	4.2	
E 8		093	1.8	—	1.8	
F 1	120	090	4.7	—	4.7	
F 2	180	090	4.2	—	4.2	
F 3	150	090	4.2	—	4.2	
F 4	150	090	6.7	6.0	6.7	
F 5	200	090	9.0	8.1	9.0	
F 6	200	090	9.8	8.9	9.8	
F 7	230	090	11.8	9.0	9.9	水路 9.9m
F 8	243	090	11.4	9.2	10.2	水路 10.2m
F 9	120	090	4.3	—	4.3	
F10	125	059	5.7	5.1	5.7	夜間離着岸不可
F11	350	030	14.0	12.72	14.0	17
<p>F11 岸壁 FENDER は、G/T 100,000トン、喫水の深い船舶等の場合は、過去の実績より強度不足と思われるので、次の点に十分留意する。(1994.12.9)</p> <p>1) 平行着岸とする。</p> <p>2) 接岸速力を極力落とす。</p> <p>3) 着岸時の押さえ込みには、フェンダーが変形しないよう、静かに行う。</p>						
F12	250	030	13.0	11.8	13.0	水路 13.2m 17
F13	250	030	13.0	11.8	13.0	水路 13.2m 17
F14	140	030	13.0	11.8	13.0	夜間着岸は入船右舷付のみ可
F15	160	030	6.6	6.0	6.6	夜間着岸不可、離岸可
G 1	188	028	12.5	10.9	12.0	進入路 12.0m
<p>G1棧橋に係留する大型船の制限 (H12.9.5)</p> <p>1) 棧橋端からの船体突出量は、船舶の全長の 25% 以下とする。</p> <p>2) 棧橋端からの船体突出量が船舶の全長の 10% 以上となる場合は、係留図を提出する。</p> <p>3) 係岸旗(N旗)を棧橋上に表示できない(海上となる)場合は、夜間の離着岸作業は行わない。</p> <p>4) 棧橋端から船体の一部が突出する場合は、事前に、本船船長に係留図(含、係留策の取り方)を提示し、船長の承認を得ておく。</p>						
G 2		099	5.3	4.8	5.3	夜間着岸不可、離岸可
G 3		100	12.0	10.9	12.0	
G 4		100	4.8	—	4.8	
H 2		039	1.1	—	1.1	夜間着岸不可、離岸可
H 3		039	4.1	—	4.1	
H 7		030	3.0	—	3.0	
I 1		090	2.0	—	2.0	
I 2	200	270	9.6	8.7	9.6	LOA 225m 以下
I 3	210	324	5.3	4.8	5.3	
I 4	200	270	5.3	4.8	5.3	
I 5	250	018	10.6	9.0	10.0	運用水深 10.0m
I 6	250	018	10.6	8.8	9.7	運用水深 9.7m PCCの夜間廻し付け作業は行わない。
<p>I5、I6に係留するPCC、RORO船の制限 (伊勢海防2005.4)</p> <p>1) 最大船型 : 全長 228 m (DWT 66,000以下) の船舶</p> <p>2) タグボート使用基準の定めるもののほか、次の場合は、タグボート2隻を使用する。</p> <p>① 風速 8 m/s 以上のとき (高潮防波堤の風速計)</p>						

バース名	岸壁長さ (m)	岸壁法線	岸壁前面水深 (m)	常用離着岸可能喫水 (マイナス潮高時を除く) (m)	最大喫水 (m)	備考	
② PCC (RORO船を含む) の操縦性、気象・海象の条件により、水先人が要請したとき 3) 接岸速度 : 10 cm/s 以下とする。 4) I5及びI6に係留する船舶の相互の制限 ① I5とI6に同時に係留する場合で、2隻の長さの合計が 400m を超えるときは、事前に係留図の提示を求める。 ② 2隻の船の長さの合計が 420m を超える場合であって、I5に係留船があるときは、I6の廻し付け及び夜間の着岸作業は行わない。							
J 3	50 (15)	030	7.5	6.8	7.5	夜間離着岸不可	
J 4	81 (41)	030	11.8	10.7	11.8		
J 5	185	030	11.9	10.8	11.9	糖蜜タンカーマニホールドあり	
J 7	180 ドルフィンスパン	030	12.0	10.9	12.0	進入水路 12.0m 夜間着岸不可、離岸可 (要港長許可)	8
J 8	250	030	12.5	10.9	12.0	夜間着岸不可、離岸可 (要港長許可)	
J 9		030	13.0	10.9	12.0	進入水路 12.0m 夜間着岸不可、離岸可 (要港長許可)	
JS	190	100	14.1	10.9	12.0	進入水路 12.0m	
JS 2	60	100	5.2	4.7	5.2		
JT	170	100	13.1	10.9	12.0	進入水路 12.0m	
JN	34	100	3.0	—	3.0	夜間離着岸不可	
J16	400	030	11.7	10.6	11.7	夜間着岸不可、離岸可 (要港長許可)	6
J17		030	12.5	10.9	12.0	進入水路 12.0m 夜間着岸不可、離岸可 (要港長許可)	6
J18		030	12.5	10.9	12.0	進入水路 12.0m 夜間着岸不可、離岸可 (要港長許可)	6
J19		030	12.3	10.9	12.0	原則、J19は右舷付け 最大船型 9,939DWT (1999.1.12現在) 夜間着岸不可、離岸可 (要港長許可)	6
K1~K3		085	12.6	11.4	12.6	第1棧橋 夜間離着岸不可	
K 5		085	14.0	11.9	13.6	第2棧橋 進入水路 13.6m存在 夜間離着岸不可	
K7~K11		120	5.7~ 7.2	5.1~ 6.5	5.7~ 7.2	知多岸壁 夜間離着岸不可	
K12~K15		120	7.6	6.9	7.6	第4棧橋 夜間離着岸不可	
K16~K19		120	7.6	6.9	7.6	第5棧橋 夜間離着岸不可	
L 1	420	085	13.3			夜間離着岸不可 2015年3月の伊勢海防でUKC10%が合意されたが、常用、および最大喫水は、関係者の協議による。	28
L 2	450	085	14.0				
M 1	149	013	7.5	6.8	7.5	夜間着岸不可、離岸可	
M 2	65	060	5.0	4.5	5.0		
N 1	250	000	7.5	6.8	7.5	夜間離着岸不可	
N 2	250	000	10.0	9.0	10.0	夜間着岸不可、離岸可	
N 3	73 (30)	000	10.0	9.0	10.0	夜間離着岸不可	
P 1	240	000	3.7	—	3.7	夜間着岸不可、離岸可	
P 2	150	027	2.6	—	2.6		
P 3	150	027	2.6	—	2.6		

バース名	岸壁長さ (m)	岸壁法線	岸壁前面水深 (m)	常用離着岸可能喫水 (マイナス潮高時を除く) (m)	最大喫水 (m)	備 考	
P 4	177	027	3.2	—	3.2	夜間着岸不可、離岸可	
P 5	213	027	5.6	5.0	5.6		
P 6	180	000	5.1	4.6	5.1		
P 7	182	000	2.3	—	2.3		
P 8	78	000	1.7	—	1.7		
Q 1	240	092	7.3	6.6	7.3	夜間着岸不可、離岸可	
Q 2	150	092	8.0	7.2	8.0		
Q 3	98	092	7.5	6.8	7.5		
R 1	350	341	12.0	10.9	12.0	別表参照 P. 17、P. 25、P. 27	
R 2	300	341	12.0	10.9	12.0		
R 3	250	341	12.0	10.9	12.0		
SC	234	001	6.7	6.0	6.7		
S 1	195	015	5.4	4.9	5.4	南端 4.8m	
S 2	150	007	7.2	6.5	7.2	北端 4.8m	
S 3	74 (29)	010	8.0	7.2	8.0	夜間着岸不可、離岸可	
S 4	78 (57)	010	10.2	8.7	9.6	前面 180mに 9.6m 夜間着岸不可、離岸可	
S 5	63 (55)	010	8.4	7.6	8.4	夜間離着岸不可	
T1	350	310	14.0	12.7	14.0	LOA 300m 以下	20
T2	350	310	14.0	12.7	14.0		
T3	250	310	12.0	10.9	12.0	LOA 240m 以下	20
T1、T2に係留する大型コンテナ船の制限 (2001. 11. 30) 1) 対象船型 : 全長 230m 以上 300m 未満の船舶 2) 離着岸作業 ① タグポート : バウスラスターの有無にかかわらず、3,500馬力級2隻を使用する。 そのうち1隻は、本船の前方で進路警戒業務を行う。 ② 接岸速度 : 10 cm/s 以下とする。 3) 作業中止基準 : 次の場合は、離着岸作業を見合わせる。 ① 風速 (T1風速計 : 問合せ 052-398-0517) 全長 230m 以上 250m 未満の船舶 : 12 m/s 以上のとき 全長 250m 以上 300m 未満の船舶 : 10 m/s 以上のとき ② 視程 : 1,500m 未満のとき							
TS1	400	257	16.0	14.5	16.0	東航路 16m 制限詳細はP. 26参照	26
TS2	350	257	16.1	14.5	16.0		
U1	200	257	12.0	10.0	11.1	U2沖西航路中央付近 11.1m 夜間着岸不可、離岸可	
U2	227 (73)	257	12.2	10.4	11.7	西航路経由の場合、11.1m の浅瀬あり 11.7m 迄受入可 (2008. 3. 24) (状況に応じタグ1隻増加可) 夜間着岸不可、離岸可	
U6	97 (19)	257	11.3	10.2	11.3	夜間離着岸不可	
V1		080	7.5	6.8	7.5	水路 7.5m	
V2		080	7.5	6.8	7.5	水路 7.5m	
V3		080	6.2	5.6	6.2	水路 7.5m	

バース名	岸壁長さ(m)	岸壁法線	岸壁前面水深(m)	常用離着岸可能喫水(マイナス潮高時を除く)(m)	最大喫水(m)	備考
伊勢湾内(名古屋・四日市港港域外)						
伊勢湾シーバース ISB	約500m	000	24.5	20.0	20.0	伊良湖水道喫水制限 20.0m 夜間離着棧不可
名港第4区西部木材港係船浮標 (名古屋港管理組作成「名古屋港要覧」による。)						
B51/52	310	351	10.0	9.0	10.0	夜間着標不可、離標可 標準船型 DWT 15,000
B57/58	250	000	10.0	9.0	10.0	
B52/53	195	004	10.0	9.0	10.0	夜間着標不可、離標可 標準船型 DWT 15,000 (運用上 8,000)



## 6. 特別な制限のあるバース

D94、D93、R1、R2 岸壁及び TS1、TS2 岸壁は P. 25～P. 26 に表にて掲載する。

### (1) 名古屋コンテナ埠頭 (NCB) 岸壁に係留する大型コンテナ船の制限

(伊勢海防 2002. 5、2004. 1)

#### 1) 対象船舶

DWT 68,000 以上のコンテナ船

(ただし、DWT 82,000 未満かつ全長 300m 未満のもの)

#### 2) 離着岸作業

① 着岸舷 : 原則として、左舷付けとする。

② 接岸速力 : 8 cm/s 以下とする。

#### 3) タグボートの使用基準

タグボート使用基準の定めるもののほか、次の場合は、タグボート 2 隻を使用する。

① 風速が 10 m/s 以上のとき

② 着岸時、河川流、潮流が大きいとき (大雨後、大潮の下げ潮時)

③ 離岸時、岸壁からの離隔距離に関する情報がバース管理者から提供されないとき

④ その他気象・海象条件等により、水先人が要請したとき

#### 4) 作業中止基準

次の場合は、離着岸作業を見合わせる。

① 風速 15 m/s 以上のとき (高潮防波堤の風速計)

② 視界 1,000m 未満のとき

③ 総則に定める余裕水深を確保できないとき

ただし、総トン数 70,000 トンを超える船舶であっても、「10%+50cm」は、適用しないこととする。

### (2) 日本製鉄原料岸壁 (F11、F12、F13) に係留する船舶の制限

【対象船舶】GT 50,000 以上の船舶

(伊勢海防 2013. 11)

#### 1) 最大船型

① F11 : DWT320 型 (DWT 330,000 未満) 総トン数約 16 万トン

② F12～F13 : DWT200 型 (DWT 210,000 未満) 総トン数約 10 万トン

#### 2) 喫水

① 海図記載水深を超えないこと。

② 余裕水深

喫水は入港／出港および係留中も、本船喫水の 10%以上の余裕水深を確保する。また、余裕水深の算出には、潮高を加味する。

#### 3) 入出港の時間帯

東航路のラッシュ時間帯 (入港時 05:30～09:00 までの航路 IN、出港時 04:00～09:00 までの解らん) の入出港は避ける。

#### 4) 水先人

着岸時は、水先人を 2 名乗船させる。

## 5) タグボート

- ① DWT320 型は、原則として、3,200 馬力以上のタグボートを入港 5 隻、出港 4 隻を配備する。なお、出港時は、海象気象状況により 3 隻に減じることができる。
- ② DWT320 型未満は、原則として、3,200 馬力以上のタグボートを入出港とも 4 隻を配備する。なお、出港時は、海象気象状況により 3 隻に減じることができる。
- ③ 警戒船は上記曳船が兼務できる。
- ④ 入港時は、曳船 3 隻が港外へ出迎える。
- ⑤ 錨地での揚錨後の回頭操船は、原則として、曳船を使用する。
- ⑥ 航路航行中は、原則として、エスコートとして両舷に曳船を各 1 隻配備する。
- ⑦ 出港時のタグボートについては、都度決定する。
- ⑧ シフト時、着舷を変更せずに当該船舶をバース前後方向にシフトする場合は、1 隻減じることができる。(会内公文：伊海外海 16-22 号)

## 6) 離着岸作業

### ① 着岸方法

- ・ 昼夜間、山越しは行う。
- ・ 昼間、岸壁前面泊地にて 2L (L は本船全長) の回頭円が確保できない場合は廻し付けを行わない。(ただし、シフトは除く。)
- ・ 夜間の廻し付けは、行わない。(ただし、シフトは除く。)

### ② 接岸速度

- ・ F11 : 10 cm/s 以下
- ・ F12、13 : 8 cm/s 以下

### ③ バースとの連絡体制

水先人とバース間の連絡は、トランシーバーにより行う。呼び出し名称は、「日本製鉄名古屋 101」を使用する。

## 7) 作業中止基準

次の場合は、離着岸作業を見合わせる。

- ① 風速 10 m/s (平均) 以上のとき
- ② 視界 昼間 1,000m 未満のとき  
夜間 2,000m 未満のとき
- ③ 波高 1.0m を超えるとき

## (3) ガーデン埠頭に係留する大型客船の制限

(伊勢海防 2003. 4、2007. 2、2011. 3)

### 1) 警戒船

北航路航行中において前路警戒船 1 隻を使用する。

ただし、タグボートが操船支援に従事していない場合は、警戒業務に従事することができる。

### 2) タグボート

大型タグボート 1 隻を使用する。

ただし、風速 10m/s 以上のときは、1 隻追加する。

3) 喫水の制限

余裕水深は、喫水の 10 %とする。

4) 接岸速度

① 全長 240m 級 (全長 240m~260m) : 9 cm/s 以下とし、極力、平行接岸とする。

② 全長 260m 級 (全長 260m~270m) : 8 cm/s 以下とし、極力、平行接岸とする。

5) 作業中止基準

次の場合は、離着岸作業を見合わせる。

① 風速 12 m/s 以上のとき

② 視程 1,000m 満のとき

(4) 金城ふ頭 (D80~D81 岸壁) に係留する大型客船 (全長 348m 級) の制限

(伊勢海防 2015. 12)

1) 警戒船

名古屋港内において進路警戒船を 1 隻配備する。ただし、曳船が操船支援に従事していない場合は、警戒業務に従事することが出来るものとする。

なお、この警戒船は通信手段として国際 VHF 等を有するものとする。

2) タグボート

3,500 馬力級のタグボート 1 隻を配備する。

3) 喫水の制限

余裕水深は、本船喫水の 10% 以上とする。

4) 水先人

1 名乗船

5) 接岸速度

8 cm/s 以下とし、できるかぎり平行接岸とする。

接岸速度計等を備えること。

6) 運航中止基準

① 風速 10 m/s 以下を原則とするが、風速 10 m/s を超え 12 m/s 以下で運航する場合は、次の条件を満たすこと。

・本船船長及び乗船する水先人と協議の上、安全運航が確保されることを確認すること。

・その場合、3,500 馬力級のタグボート 1 隻を追加配備すること。

② 視程 1,000m 以下のとき。

7) その他

港湾管理者は、大型客船の受け入れに際し、次の事項を実施すること。

① 着岸舷

原則、入船右舷付とすることの周知を行うこと。

② 名古屋港金城ふ頭に入出港する大型客船の操船条件の周知

入港操船時における接岸速度 ( 8 cm/s 以下) 及び接岸速度計等の装備並びに出港操船における回頭スペース (2L 未満) など入港客船ごとに想定される操船条件を、代理店を通じ本船船長へ周知し、安全な操船を行うよう協力を依頼すること。

(5) その他

1) 西航路の航行制限

① 長さの制限

a. T1、T2 着岸のコンテナ船 (全長 300m 未満) (伊勢海防 2001. 3)

b. T3 着岸のコンテナ船 (全長 240m 未満)

c. その他の船舶 (全長 233m 以下)

(「名古屋港安全対策協議会」2012. 11. 1)

② 喫水の制限

a. T1、T2 着岸のコンテナ船 (14m 以下) (伊勢海防 2001. 3)

b. T3 着岸のコンテナ船 (12m 以下)

2) F、L、K バースに着棧するため、朝のラッシュ時に入港する船舶は、最後にすることが望ましい。  
(海上交通センター1998. 10. 2)

## 7. タグボート使用基準（名古屋港、四日市港）

(1) 名古屋港および四日市港における水先業務に使用するタグボートの数および大きさは、別に定める場合を除き、この基準によるものとする。

また、この基準は、津港および松阪港における水先業務に使用するタグボートについて準用する。

なお、離岸時のタグボートの使用については、軽減することもある。

(2) この基準を適用するタグボートは、次のとおり、主機出力により、小型、中型および大型に区分する。

なお、小型は中型または大型により、中型は大型により代替することができるものとする。

小 型（小）	1,100HP 以上～1,900HP 未満 (または、前進曳航力 30 トン未満)
中 型（中）	1,900HP 以上～3,000HP 未満 (または、前進曳航力 30 トン以上)
大 型（大）	3,000HP 以上 (または、前進曳航力 45 トン以上)

(3) 水先業務に使用するタグボートの使用基準は、船舶を次のとおり、一般船舶、コンテナ船、自動車専用船（RORO 船を含む。）およびタンカーに区分して、それぞれの区分毎に定める。

なお、一般船舶とは、客船、雑貨船、ばら積船等でコンテナ船、自動車専用船（RORO 船を含む。）およびタンカー以外の船舶をいう。

(4) 一般船舶のタグボートの使用基準（風速 10m/s 未満、G/T は国際トン数）

### 1) 岸壁に係留する場合

5,000 GT 未満	1 隻（小または中）
5,000 GT 以上～20,000 GT 未満	2 隻（小または中）
20,000 GT 以上～35,000 GT 未満	2 隻（中または大）
35,000 GT 以上～50,000 GT 未満	2 隻（大）
50,000 GT 以上～90,000 GT 未満	3 隻（大）
90,000 GT 以上	4 隻（大）

### 2) 船首尾をブイに係留する場合

5,000 GT 未満	1 隻（小または中）
5,000 GT 以上～15,000 GT 未満	1 隻（中または大）
15,000 GT 以上	1 隻または 2 隻（中または大）

3) 船首をブイに係留する場合

GT に関係なく

1 隻 (小、中または大)

4) バウスラスタ-装備船の特例

上記基準によりタグボート 2 隻使用とされた船舶のうち、次に定めるバウスラスタ-装備基準を満足するものは、そのうちの 1 隻を減ずることができる。

ただし、スラスタ-の実効馬力が、公称馬力に達しないものについては、現有の当該実効馬力を基準とする。

なお、前後にスラスタ-を装備する船舶であっても、原則として、タグボート 1 隻を使用する。

＜バウスラスタ-装備基準＞

総トン数						バウスラスタ-公称馬力	
5,000	GT	以上	~	7,500	GT	未満	650 HP 以上
7,500	GT	以上	~	10,000	GT	未満	800 HP 以上
10,000	GT	以上	~	20,000	GT	未満	1,000 HP 以上
20,000	GT	以上	~	30,000	GT	未満	1,200 HP 以上
30,000	GT	以上	~	40,000	GT	未満	1,400 HP 以上
40,000	GT	以上	~	45,000	GT	未満	1,600 HP 以上
45,000	GT	以上	~	50,000	GT	未満	1,800 HP 以上
50,000	GT	以上	~	60,000	GT	未満	2,000 HP 以上
60,000	GT	以上	~	70,000	GT	未満	2,300 HP 以上
70,000	GT	以上	~	80,000	GT	未満	2,600 HP 以上
80,000	GT	以上	~	92,000	GT	未満	2,900 HP 以上

(註) 各区分において「バウスラスタ-公称馬力」が 9 馬力以下の範囲内において不足するものについては、その時の状況に応じてタグボート 2 隻の内 1 隻を減ずることが出来る。

(5) コンテナ船のタグボート使用基準 (風速 10 m/s 未満、G/T は国際トン数)

1) 岸壁に係留する場合

5,000 GT 未満

1 隻 (小または中)

5,000 GT 以上 ~ 20,000 GT 未満

2 隻 (小または中)

20,000 GT 以上 ~ 35,000 GT 未満

2 隻 (中または大)

35,000 GT 以上 ~ 75,000 GT 未満

2 隻 (大)

75,000 GT 以上 係留するバース、時刻等により都度決定する。

2) バウスラスタ-装備船の特例

前 (4) 4) 一般船舶の特例を適用する。

(6) 自動車専用船 (RORO 船を含む。) のタグボート使用基準 (風速 8 m/s 未満、G/T は国際トン数)

1) 岸壁に係留する場合

5,000 GT 未満	2 隻 (小または中)
5,000 GT 以上~60,000 GT 未満	2 隻 (中または大)
60,000 GT 以上	2 隻 (大)

2) バウスラスター装備船の特例

上記基準によりタグボート 2 隻使用とされた船舶のうち、次に定めるバウスラスター装備基準を満足するものは、そのうちの 1 隻を減ずることができる。ただし、スラスターの実効馬力が、公称馬力に達しないものについては、現有の当該実効馬力を基準とする。

なお、前後にスラスターを装備する船舶であっても、原則として、タグボート 1 隻を使用する。

＜バウスラスター装備基準＞

総トン数 (国際トン数)	バウスラスター公称馬力
17,000 GT 未満	800 HP 以上
17,000 GT 以上~35,000 GT 未満	1,000 HP 以上
35,000 GT 以上~46,000 GT 未満	1,200 HP 以上
46,000 GT 以上~70,000 GT 未満	1,600 HP 以上
70,000 GT 以上	2,000 HP 以上

(7) タンカー (LPG および LNG 船を含む。) のタグボート使用基準

1) 棧橋に係留する場合

5,000 GT 未満	1 隻または 2 隻 (小)
5,000 GT 以上~35,000 GT 未満	2 隻 (小、中または大)
35,000 GT 以上	3 隻 (中または大)

2) 四日市港の小型タンカーの場合

5,000 GT 未満	2 隻 (小)
-------------	---------

また、この場合のバウスラスター装備船の特例を次のとおり設定する。

総トン数 (国際総トン数)	バウスラスター公称馬力
1,500 GT 未満	250 HP 以上
1,500 GT 以上~3,000 GT 未満	300 HP 以上
3,000 GT 以上~5,000 GT 未満	350 HP 以上

3,000GT 未満のタンカーの場合は、上野マリタイム・ジャパン所属の作業船をタグボートとして使用することができる。更にバウスラスター非装備船の場合、上記の馬力以上の作業船を使用することでバウスラスター装備船の特例と同様の扱いと見做すものとする。

上記に拘わらず、風速が 8 m/s 以上の場合は、原則として「タグ 2 隻 (小)」とする。

- 3) 伊勢湾シーバースに係留する場合
  - 60,000 GT 未満 3 隻 (大)
  - 60,000 GT 以上~90,000 GT 未満 4 隻 (大)
  - 90,000 GT 以上 5 隻 (大)
- 4) L1、L2、K9 または E1 棧橋に LNG 船に係留する場合  
(P. 28 に掲載)
- 5) 名古屋 K5, K7~9, K13, K14 棧橋に係留する場合
  - a. K5 : 出船左舷付の場合 着棧時 3 隻、離棧時 2 隻  
(平均風速 10 m/s を超える場合はタグボート 1 隻追加する。) (2017-12-19)
  - b. K7~9 : G/T 5,000 トン未満の船舶において必要と判断した場合は、2 隻の曳船を使用する。
  - c. K13, 14 : 狭隘な為、G/T 5,000 トン未満の船舶において(バウスラスタ一装備の有無に拘らず) 2 隻の曳船を使用する。
- 6) 四日市 SBM (CSB、SSB) に係留する場合 : 1 隻 (大)。

(8) 次の場合は、この基準のほかの定めにかかわらず、その時の状況に応じて水先業務に使用するタグボートの数および大きさを決定する。

- 1) 風速 10 m/s 以上のとき
  - ただし、自動車専用船 (RORO 船を含む。) については 8 m/s 以上のとき、および G/T 5,000 トン未満の小型タンカーで必要と判断されるとき。
- 2) 河川流、潮流が大きいとき
- 3) 本船の状態が次に示す事項に該当するとき
  - a. 係船設備が不良なとき
  - b. 乗組員の技能習熟の度合いが低いとき
  - c. 船型に比べて総トン数が著しく少ないとき
  - d. スラスタの効力が公称馬力に比べ著しく少ないとき
- 4) 狭隘なバースへの離着岸、廻し付けおよびはめ込み作業のとき
- 5) 深喫水のとき
- 6) ラッシュアワーまたは差替え時等の離着岸に時間的制限を受けるとき
- 7) 使用するタグボートが予め定められているとき
- 8) 総トン数に応じた装備基準を上回る大馬力のスラスタをそれぞれ前後に装備する船舶の廻し付け作業を行う場合は、使用するタグボートの数を軽減することがある。
- 9) その他、特別な事情があるとき

(9) 名古屋港における曳船の配船管理は、2008 年 4 月 1 日より名古屋港タグ事業協同組合 (NAGOYA TTK) 通称「名古屋港タグセンター」(052-659-3939) による。

「特別な制限のあるバース」運用基準一覧(その1)

(伊勢湾海難防止協会 2021.3)

		大型コンテナ船				
		R1/R2 及び D93/D94				
対象船舶		Loa < 305 m	305 m ≤ Loa ≤ 318 m	318 m < Loa ≤ 347 m	347 m < Loa ≤ 367 m	367 m < Loa ≤ 399 m
作業中止基準	風速	15 m/s 以上		12 m/s 以上	・12 m/s 以上(向岸風、原則、10 m/s 以上)	
	視程	1,000 m未満		1,500 m未満		
タグボート	着岸時	次の場合は、2隻使用する ・深喫水するとき ・風速10 m/s 以上するとき ・河川流、潮流が大きいとき ・右舷付(廻し付け)のとき	次の場合は、2隻使用する ・深喫水するとき ・風速10 m/s 以上するとき ・河川流、潮流が大きいとき	次の場合は、2隻使用する ・深喫水するとき ・風速10 m/s 以上するとき ・河川流、潮流が大きいとき	次の場合は、2隻使用する ・深喫水するとき ・風速10 m/s 以上するとき ・河川流、潮流が大きいとき ・向岸風(東風)のとき	常時2隻使用する ※ただし、全長399 mの船舶でスターンスラスターを装備しておらず、風速7 m/s を超える場合には1隻追加。
	離岸時	次の場合は、2隻使用する ・深喫水するとき ・風速10 m/s 以上するとき	次の場合は、2隻使用する ・深喫水するとき ・風速10 m/s 以上するとき ・D93出港時、D94に大型船が(GT5万以上)着岸するとき	常時2隻使用する ただし、本船の前後に近接して着岸船があり、かつ、10 m/s 以上の向岸風(東風)が吹く場合には1隻追加。	常時2隻使用する ただし、本船の前後に近接して着岸船があり、かつ、風速10 m/s 以上の向岸風(東風)が吹く場合にはタグボートを1隻追加し、計3隻とすること。なお、全長399mの船舶でスターンスラスターを装備していない場合には1隻追加。	
エスコート	入港時			・走込船:タグボート1隻 (東2番南1~2海里よりエスコート) ・錨泊船:タグボート1隻 (錨地よりエスコート)	・走込船:タグボート1隻(東2番南1~2海里よりエスコート) ・錨泊船:タグボート1隻と警戒船1隻(錨地よりエスコート) ・警戒船1隻(東11&12番ブイ南0.5海里より金城交差点横断終了時まで)	警戒船1隻 (タグボート2隻使用時は、タグボート1隻が警戒業務を兼務することが出来る。)
	出港時			必要に応じタグボート1隻 (必要に応じ伊勢湾6番ブイ付近まで)	常時警戒船1隻 (東航路およびその延長まで)	
喫水制限		UKC : 喫水の 10 % 以上			UKC : 喫水の 10 % 以上	
入出港時間帯					原則、ラッシュ時を避ける	
着岸舷		原則、左舷付(タグ2隻で回し付可)	原則、左舷付		左舷付(廻し付けは、行わない)	
着岸船との船間距離		35 m以上			50 m以上	
係留限界風速					風速 17 m/s	
接岸速度					9 cm/s 以下	7 cm/s 以下
離着岸時の制限					・回頭は、できる限り、原則、岸壁の前面で行う	

注1) 風速は、10分間の平均風速とし、その基準は、鍋田埠頭(T1,T2)および弥富埠頭(D6,D7)はT1風速計(問合せ:052-398-0517)、その他のバースは高潮防波堤東信号所の風速計による。

注2) 作業中止基準(総則): 風速15 m/sec以上(危険物積載船では10 m/sec以上)、視程1,000m未満。

注3) 特に記載されていないものについては、本基準の総則に定めるところによる。

「特別な制限のあるバース」運用基準一覧(その2)

飛島ふ頭南側コンテナターミナル(TS1、TS2)における運用基準

対象船型	全長286 m以下	全長286 m超338 m以下	全長338 m超370 m以下		全長370 m超400 m以下(※1)	
			(喫水13.63 m未満)	(喫水13.63 m以上)		
警戒船の配備	なし	入出港時 : 1隻  ただし、配備するタグボートが警戒区間において操船支援に供さない場合は、当該タグボートが警戒業務を兼務することができる。  <b>【警戒区間】</b> 入港時 : 東航路高潮防波堤付近 ~ 飛島南泊地入域 出港時 : 金城交差部 ~ 東水路入航(No.11、12ブイ)		入出港時 : 常時警戒船1隻 本船が以下に示す警戒区間を航行中において、警戒業務に従事させる。  <b>【警戒区間】</b> 入港時 : 東航路高潮防波堤付近 ~ 飛島南泊地入域 出港時 : 飛島南泊地 ~ 東水路入航(No.11、12ブイ) 回頭中に西航路を航行する船舶が存在した場合、その船舶への協力要請または注意喚起を行う。		
タグボートの配備 (入出港時)	平均風速(高潮防波堤東信号所)		平均風速(同左)		平均風速(同左)	
	10 m/s 以下 : 1隻 10 m/s 超 : 2隻		8 m/s 以下 : 1隻 8 m/s 超 : 2隻		8 m/s 以下 : 1隻 8 m/s 超 : 2隻	
		ただし、水先人を乗船させる場合、以下に示す条件においては、上記に加え、タグボートの追加配備を行うこと。  ○装備するスラスターが、伊勢三河湾水先区水先人会の定める基準を満たしていない場合。 ○気象海象条件等により、水先人が安全な入出港に必要と認める場合。		風速 10 m/s を超える場合は1隻追加配備すること。ただし、これに係わらず船体コンディション、気象海象条件等の諸条件に応じ、水先人の判断に基づき配備隻数を減ずることができる。		出港時においては、風速 10 m/s 以下の場合、2隻を基準とするが、必要に応じ水先人の判断に基づき1隻を追加配備する。また、風速 10 m/s を超える場合、3隻を基準とするが、状況に応じ水先人の判断に基づき1隻を減ずることができる。ただし、配備する曳船はすべて大型曳船(3,500馬力級)とする。
接岸速度	—		13 cm/s 以下		12 cm/s 以下	
係留限界風速	—		16 m/s を目安とする。		14 m/s を目安とする。	
余裕水深	喫水の 10 %					
視程	1,500 m 以上					
作業中止基準	15 m/s 以上		12 m/s 以上			

※1 回頭水域は岸壁前面を基本としているが、水域の一部が西航路に及ぶことになるため、回頭時は警戒船を十分活用すること。

「特別な制限のあるバース」運用基準一覧(その3)

対象船舶		大 型 コ ン テ ナ 船				
		NCB	T1/T2		T3	
		68,000≦DWT<82,000 (Loa<300 m)	230 m≦Loa<250 m	250 m≦Loa<300 m	203 m≦Loa<230 m	230 m≦Loa≦240 m
エスコート	入港時		タグボート2隻のうち1隻が本船の前方で進路警戒を行う			タグボート2隻のうち、1隻が本船の前方で進路警戒を行う
	出港時					
タグボート	着岸時	次の場合は、2隻使用する ・風速 10 m/s 以上のとき ・河川流、潮流が大きいとき ・気象・海象条件等により水先人が要請したとき	常時、3,500馬力級2隻を使用する		船舶運航係留基準の「総則」を適用する	常時、3,500馬力級2隻を使用する
	離岸時	次の場合は、2隻使用する ・風速 10 m/s 以上のとき ・河川流、潮流が大きいとき ・気象・海象条件等により水先人が要請したとき ・岸壁から離隔距離情報がバース管理者から提供されないとき				
離着岸時の制限	着岸時		喫水14 m以下		【余裕水深】 喫水の 10% 以上の余裕水深を確保すること。なお、T2バースとまたがって利用する場合は、水深の浅いT3バースの水深(-12m)に対して余裕水深を確保すること。	
	離岸時					
着岸舷		原則、左舷付				
接岸速度		8 cm/s 以下	10 cm/s 以下		10 cm/s 以下	
作業中止基準	風速	15 m/s 以上	12 m/s 以上	10 m/s 以上	15 m/s 以上	12 m/s 以上
	視程	1,000 m 未満	1,500 m 未満		1,500 m 未満	

注1) 風速は、10分間の平均風速とし、その基準は、鍋田埠頭(T1,T2)および弥富埠頭(D6.D7)はT1風速計(問合せ:052-398-0517)、その他のバースは高潮防波堤東信号所の風速計による。

注2) 作業中止基準(総則): 風速 15 m/s 以上、視程 1,000 m 未満。

注3) 特に記載されていないものについては、本基準の総則に定めるところによる。

## LNG船 着離棧基準 及び タグボート使用基準 L1、L2、E1、K9

分類		標準LNG船			大型LNG船	
棧橋		L1 , L2			L2	
タンク形式		モス型	モス連続タンク カバー型	メムブレン型	メムブレン型	
					Q FLEX (LOA 315m 級)	Q MAX (LOA 345m 級)
タンク容量		17.7万m3 級以下	18万m3 級以下	17.8万m3 級以下	21万m3 級以上	26万m3 級以下
風速基準 タグ隻数	着棧時	風速 10 m/s 以下 タグ 4 隻 (3500馬力級)			風速 10 m/s 以下 タグ 5 隻 (3500馬力級)	
	離棧時	風速 10 m/s 以下 タグ 3 隻 (3500馬力級)			風速 10 m/s 以下 タグ 4 隻 (3500馬力級)	
		風速 13 m/s 以下 タグ 4 隻 (3500馬力級)				

分類		標準LNG船			大型LNG船	
棧橋		E1			E1	
タンク形式		モス型	モス連続タンク カバー型	メムブレン型	メムブレン型 Q FLEX (LOA 315m 級) ~ Q MAX (LOA 345m 級)	
					26万m3 級以下	
タンク容量		17万m3 級以下	18万m3 級以下	18万m3 級以下	26万m3 級以下	
風速基準 タグ隻数	着棧時	風速 10 m/s 以下 タグ 4 隻 (3500馬力級)			風速 10 m/s 以下 タグ 5 隻 (3500馬力級)	
	離棧時	風速 10 m/s 以下 タグ 3 隻 (3500馬力級)			風速 10 m/s 以下 タグ 4 隻 (3500馬力級)	
		風速 13 m/s 以下 タグ 4 隻 (3500馬力級)				

分類		標準LNG船		
棧橋		K9		
タンク形式		モス型	モス連続タンクカ バー型	メムブレン型
タンク容量		17.7万m3 級以下	18万m3 級以下	17万m3 級以下
風速基準 タグ隻数	着棧時	風速 10 m/s 以下 タグ 4 隻(3500馬力級以上)		
	離棧時	風速 10 m/s 以下 タグ 3 隻(3500馬力級以上)		
		風速 13 m/s 以下 タグ 4 隻(3500馬力級以上)		

# タグボート使用基準一覧表

H26.1.1

総トン数 GT	一般船舶				自動車専用船 (RORO船を含む。)		コンテナ船		タンカー		
	岸壁係留		ブイ係留		岸壁係留		岸壁係留		栈橋係留	伊勢湾シー バース係留	四日市 SBM 係留
	スラスタ		前後ブイ	シングル ブイ	スラスタ		スラスタ				
	無	有			無	有	無	有			
未満 5,000	1隻 (小～中)		1隻 (小～中)		2隻 (小～中)		1隻 (小～中)		1～2隻 (小)		
15,000	2隻 (小～中)		1隻 (中～大)	1隻 (小～大)			2隻 (小～中)				
20,000		2隻の内、 1隻を減ず ることができる。	1～2隻 (中～大)						2隻 (小～大)		1隻 (大)
35,000	2隻 (中～大)				2隻 (中～大)	2隻の内、 1隻を減ず ることができる。	2隻 (中～大)	2隻の内、 1隻を減ず ることができる。		3隻 (大)	
50,000	2隻 (大)										
60,000							2隻 (大)				
75,000	3隻 (大)				2隻 (大)				3隻 (中～大)		
90,000							都度決定			4隻 (大)	
以上	4隻 (大)									5隻 (大)	

◎タグボート型式基準    大型：3,000HP以上    中型：1,900～3,000HP    小型：1,000～1,900HP

◎次の場合は、上表の基準を適用しないことがある。

- |  |  |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 風速10 m/s以上のとき<br/>(自動車専用船 (RORO船を含む。)) については、8 m/s以上)</li> <li>2) 河川流、潮流が大きいとき</li> <li>3) 本船の状態が次に示す事項に該当するとき             <ol style="list-style-type: none"> <li>① 係船設備が不良なとき</li> <li>② 乗組員の技能習熟の度合いが低いとき</li> <li>③ 船型に比べて総トン数が著しく少ないとき</li> <li>④ スラスタの効力が公称馬力に比べ著しく少ないとき</li> </ol> </li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>4) 狭隘なバースへの離着岸、廻し付けおよびはめ込み作業のとき</li> <li>5) 深喫水のとき</li> <li>6) ラッシュアワーまたは差替え時等の離着岸に時間的制限を受けるとき</li> <li>7) 使用するタグボートが予め定められているとき</li> <li>8) 総トン数に応じた装備基準を上回る大馬力のスラスタをそれぞれ前後に装備する船舶の廻し付け作業を行う場合は、使用するタグボートの数を軽減することがある。</li> <li>9) その他、特別な事情があるとき</li> </ol> |
|--|--|

## 8. 参考資料

### 参考資料（名古屋港）

#### 1. 主要バース着岸（棧）船舶の最大全長および最大総トン数の実績

バースの名称	全長(m)	総トン数(GT)
日本製鉄原料岸壁	340.0	175,000
サイロ岸壁 JS、JT、G1	234.6	45,055
サイロ岸壁 BH2	229.0	45,264
L1	297.5	149,367
L2	345.3	163,922
K5	255.0	106,679
J7	249.9	65,358
伊勢湾シーバース	334.2	165,965

#### 2. 危険物積載船バースの気象・海象に関する着棧制限（バース管理者の基準）

バースの名称	風速	波高	視程	潮流
伊勢湾シーバース	15 m/s 未満	0.8m 未満	1 海里以上	1 ノット未満 (出船着棧 0.6 ノット未満)
K5	15 m/s 未満	1.5m 未満	1 海里以上	—
J7	10 m/s 未満	1.0m 未満	1,000m 以上	
	異常潮流が予想されるときは、入港時間帯を調整する。			

## 第3章 四日市港

### 1. 夜間作業の制限

(1) 次の場合は、夜間の水先業務を行わない。

1) 危険物を積載したタンカーの入出港

ただし、以下の場合は除く。

① SBM からの夜間離標

② SD、SE、SF 棧橋において、港長の許可を得た船舶に限り、夜間における入出港（着離棧）

2) 照明設備が不十分であると当会が認める係留施設への入出港

3) 港長が夜間の入出港を制限している船舶の入出港

(注) 入出港とは、シフトを含む。

(2) 夜間の水先業務が制限されるバース

係留施設一覧に掲示。

### 2. 港内水域別最小水深

水先業務を引き受ける船舶の最大喫水は、次に掲げる水域においては、海図記載の水深に基づく本表の数値を最小水深として算定する。

水 域 名		最小水深 (m)	途 中 浅 所
第 一 航 路		12.0	
午 起 航 路		11.2	航路西側境界線付近 10.9m
第 二 航 路		13.9	
第 三 航 路	霞 ヶ 浦 方 面	W22	14.0
		W26	13.2
		W23	12.0
		W24	
		W25	
	W27		
川越 方面		14.0	
SE 方面		11.7	棧橋側傍 10.7m あり
U1、U9 方面		11.2	

3. 係船施設一覧

<四日市港>

各種制限参照ページ ↴

バース名	岸壁長さ (m)	岸壁法線	岸壁前面水深 (m)	常用離着岸可能喫水 (マイナス潮高時を除く) (m)	最大喫水 (m)	備考
W 1	160	268	5.6	5.0	5.6	最西端 6.2m
W 2	245	268	6.4	5.8	6.4	最西端 6.4m
W 3		268	8.0	7.2	8.0	東側 8.5m
W 4	215	286	9.5	8.6	9.5	使用中止
W 5			5.9	5.3	5.9	最西端 5m 以下 使用中止
W 6		354	2.8	—	2.8	
W 7	126	300	6.3	5.7	6.3	夜間の水先業務を行わない。ただし、タグボート2隻を使用する場合は、離岸作業可。
W 8	390	286	9.6	8.7	9.6	最西端より 20m 以内 2.4m 使用中止
W 9		286	10.0	9.0	10.0	
W10	200	016	4.5	—	4.5	
W11	200	286	10.0	9.0	10.0	最西端 20m 以内 5.7m
W12		034	5.2	4.7	5.2	
W13	260	286	12.0	10.9	12.0	
<p>1、W13における夜間の水先業務は、W11及びW13の双方の岸壁端に回転灯が点じられ、かつ、W13の岸壁が明瞭に証明されている場合に限る。</p> <p>2、W13に大型船（DWT65,000以上）を係留する場合の制限</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 最大船型は、DWT 71,000または全長 230mとする。</li> <li>2) 夜間の着岸作業は、行わない。</li> <li>3) 喫水等：DWT 65,000以上または全長 225m以上の船舶の喫水は、11.0m 未満とする。</li> <li>4) 接岸速度は 8 cm/s 以下とする。</li> </ol> <p>3、W11およびW13に係留する船舶の相互の制限</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) W13にDWT 50,000以上の船舶を離着岸させる時は、W11に船舶が係留されていないこと。</li> <li>2) W13にDWT 50,000未満の船舶を離着岸させる時は、W11の係留船舶は DWT 15,000未満とする。</li> <li>3) W13にDWT 50,000以上の船舶が係留している時は、W11の離着岸船は DWT 15,000未満とする。</li> <li>4) W13にDWT 50,000未満の船舶が係留している時は、W11の離着岸船は DWT 20,000未満とする。</li> </ol>						
W14	220	016	10.0	9.0	10.0	
W15	245	286	10.0	8.6	9.5	東方向 370m に 9.5m
<p>W15に係留する船舶の最大船型は 241 mの客船とする。この場合の運用基準は下記のとおり。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 離着岸基準：平均風速 12 m/s 以下、視程 1,000 m以上、UKC 喫水の10%以上</li> <li>2) 着岸舷：原則、入船左舷付けとする。ただし、天候等の理由により船長が必要と判断した場合は、水先人の同意を得たうえで出船右舷付けを可能とする。 「天候等の理由」とは、離棧時に強風やうねり等天候の急変が予想され、入船左舷付けからの出港が危険と判断した場合、また、本船左舷側ギヤングウェイの故障で右舷側を使用しなければならなくなった場合。</li> <li>3) 曳船の配備隻数（入出港時）：3,500馬力以上の曳船2隻を配備すること。</li> <li>4) 接岸速度：10 cm/s 以下</li> <li>5) 係留限界風速：平均風速 15 m/s</li> </ol>						
W16	113	257	6.5	5.9	6.5	
W17		214	5.5	5.0	5.5	
W18		214	5.5	5.0	5.5	
W19		214	5.0	4.5	5.0	
W22	280	295	14.0	12.2	14.0	水路 14.0m（航路中央部幅約 400m）
<p>W22に大型船（DWT 50,000以上）を係留する場合の制限</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 最大船型は、DWT 94,000トン以下、総トン数 56,000トン以下、全長 250m 以下とする。</li> <li>2) DWT 65,000級以上の船舶の夜間の着岸作業は行わない。 深喫水船（12.27m 以上）の早朝入港は航路INの時刻が日出時刻以後とし、夕刻の入港は航路INの時刻が日没1時間前とする。</li> </ol>						

バース名	岸壁長さ (m)	岸壁法線	岸壁前面水深 (m)	常用離着岸可能喫水 (マイナス潮高時を除く) (m)	最大喫水 (m)	備考
3) DWT 65,000級未満の船舶の離着岸に使用するタグボートは、タグボート使用基準にかかわらず、3,000馬力級2隻とする。 4) DWT 65,000級以上の船舶の着岸に使用するタグボートは、タグボート使用基準にかかわらず、3,000馬力級3隻とする。また、接岸速度は、8 cm/s 以下とする。						
W23	240	295	12.0	10.9	12.0	夜間の離着棧作業可
W23に係留する船舶の制限 1) 最大船型は、DWT 76,000級とする。 2) DWT 65,000級未満の船舶の離着岸時に使用するタグボートは、タグボート使用基準にかかわらず、3,000馬力級2隻とする。 3) DWT 65,000級以上の船舶の着岸に使用するタグボートは、タグボート使用基準にかかわらず、3,000馬力級3隻とする。						
W24	240	295	12.0	10.9	12.0	
W24に大型船 (DWT 50,000以上) を係留する場合の制限 1) 最大船型は、DWT 72,000級とする。 2) DWT 65,000級以上の船舶の夜間の着岸作業は、行わない。 3) DWT 65,000級未満の船舶の離着岸に使用するタグボートは、タグボート使用基準にかかわらず、3,000馬力級2隻とする。 4) DWT 65,000級以上の船舶の着岸に使用するタグボートは、タグボート使用基準にかかわらず、3,000馬力級3隻とする。また、接岸速度は、8 cm/s 以下とする。 5) W25に係留する船舶との船間距離は、40m以上を確保する。						
W25	240	295	11.7	10.6	11.7	
W26	300	295	13.2	12.0	13.2	水路 14.0m (航路中央部幅約 400m)
W27	310	295	12.0	10.9	12.0	
W27に係留するPCC (RORO船を含む) の制限 1) 風速 10 m/s 以上の場合は、廻し付け作業は、行わない。 2) 夜間の廻し付け作業は、行わない。						
W30		230	4.5	—	4.5	霞ヶ浦南埠頭西側
W31		230	3.8	—	3.8	
W32		230	4.5	—	4.5	
W33		230	4.4	—	4.4	
W34		230	3.3	—	3.3	
W35		230	3.3	—	3.3	
W36		230	4.5	—	4.5	
W37		230	4.8	—	4.8	
W38		230	5.5	5.0	5.5	
W39		230	5.5	5.0	5.5	
W40		230	5.5	5.0	5.5	
W41		230	5.5	5.0	5.5	
W42		230	5.5	5.0	5.5	
W43		230	5.5	5.0	5.5	
W44		230	5.1	4.6	5.1	
W50		220	4.5	—	4.5	浜園埠頭
W51		220	4.5	—	4.5	
W52		220	4.5	—	4.5	
W53		220	4.5	—	4.5	
W54		220	4.5	—	4.5	
W55		220	4.5	—	4.5	
W56		220	4.5	—	4.5	

バース名	岸壁長さ(m)	岸壁法線	岸壁前面水深(m)	常用離着岸可能喫水(マイナス潮高時を除く)(m)	最大喫水(m)	備考
W57		220	4.5	—	4.5	浜園埠頭
W58		220	4.2	—	4.2	
W59		220	3.5	—	3.5	
W60	260	025	7.5	6.8	7.5	霞ヶ浦南埠頭東側
W61		025	7.5	6.8	7.5	
W62		025	7.5	6.8	7.5	
W70		205	4.5	—	4.5	W27北側
W71		230	4.5	—	4.5	
W72		230	4.5	—	4.5	
W73		230	4.5	—	4.5	
W74		230	7.5	6.8	7.5	
W75		230	7.5	6.8	7.5	
W80	360	295	14.0	12.7	14.0	水路 14.0m (航路中央部幅約 400m)
W80の運用基準 (伊勢海防2017.1) 1) 離着岸風速基準 ① 全長 294m 以下の船舶 15 m/s 未満 ② 全長 294m 超の船舶 12 m/s 以下 2) 視程は、1,000m 以上とする。 3) 余裕水深は、喫水の 10% とする。 4) タグボートの配備隻数 (入出港時) ① 全長 294m 以下の船舶 大型 (曳航力45トン) 2隻とする。ただし、2,000馬力以上のバウスラスタースタター装備船は、タグボート1隻を減ずることができる。 ② 全長 294m 超の船舶 ・風速 10 m/s 以下 3,500馬力以上を2隻 ・風速 10 m/s 超 水先人の判断により、3,500馬力を1隻追加することができる。ただし、スラスタースターが水先人会の基準を満たしていない場合は、3,500馬力を1隻追加配備する。 5) 接岸速度 ① 全長 294m 以下の船舶 12.9 cm/s 以下 ② 全長 294m 超 316m 以下の船舶 11 cm/s 以下 ③ 全長 316m 超の船舶 10 cm/s 以下						
A 1		243	4.6	—	4.6	
A 2		243	7.5	6.8	7.5	
C 1		355	6.5	5.9	6.5	
C 2		267	7.6	6.9	7.6	
C 3		267	4.7	—	4.7	
D 1		223	5.4	4.9	5.4	夜間離着岸不可
D 2		223	8.9	8.0	8.9	
D 3		230	8.9	8.0	8.9	
D 5		220	9.5	8.6	9.5	
D 6		250	10.4	9.4	10.4	
D 7		240	11.3	10.2	11.3	夜間着岸不可・夜間離岸可 タグ 2隻
D 8			10.2	9.2	10.2	夜間離着岸不可
E 1	460	326	14.0			夜間離着岸不可 2015年3月の伊勢海防でUKC10%が合意されたが、常用及び最大喫水は、関係者との協議による。

バース名	岸壁長さ(m)	岸壁法線	岸壁前面水深(m)	常用離着岸可能喫水(マイナス潮高時を除く)(m)	最大喫水(m)	備考
F 1		320	4.5	—	4.5	
F 2		320	4.5	—	4.5	
F 3		320	4.5	—	4.5	
F 4		230	7.0	6.3	7.0	
F 5		230	7.3	6.5	7.2	水路 7.2m
F 6		230	7.5	6.5	7.2	水路 7.2m
(注) F1~6 : PILOT乗船時、照明を点灯する。						
I 1		218	5.5	5.0	5.5	
I 2		192	6.7	6.0	6.7	
I 3		192	4.9	—	4.9	
K 1		010	4.5	—	4.5	夜間離着岸不可 霞栈橋西側
K 3		003	5.2	—	4.4	夜間離着岸不可 霞栈橋西側 4.4m
K 4		295	7.0	6.3	7.0	夜間離着岸不可 霞栈橋南側
K 5		295	5.5	5.0	5.5	夜間離着岸不可 (栈橋に吹流し掲揚中、着栈可) 岸壁付近 4.7m有り
K 6		295	5.0	4.5	5.0	夜間離着岸不可 霞栈橋南側
K 9		286	14.0			夜間離着岸不可 2015年3月の伊勢海防でUKC10%が合意されたが、常用及び最大喫水は、関係者との協議による。 28
K10		326	6.6	6.0	6.6	夜間離着岸不可 霞栈橋東側
K11		326	6.6	6.0	6.6	夜間離着岸不可 霞栈橋東側
K15		330	6.5	5.9	6.5	夜間離着岸不可 霞栈橋東側
K16		330	6.5	5.9	6.5	栈橋に吹流し掲揚中、着栈可
K17		330	6.5	5.9	6.5	栈橋に吹流し掲揚中、着栈可 霞西1号栈橋
KW		009	3.6	—	3.6	夜間離着岸不可 栈橋に吹流し掲揚中、着栈可 霞西1号栈橋
M 1		299	7.4	6.7	7.4	三菱化学(株)船舶作業順守規則参照
M 2		299	6.6	6.0	6.6	
M 3		299	6.5	5.9	6.5	
M Y		276	6.0	5.4	6.0	夜間離着岸不可 入港時第一航路を通過後航路外で回頭し、再び第一航路に入り出船着岸とする。
S A		237	11.3	10.2	11.3	夜間離着岸不可
S B		237	11.4	10.3	11.4	
S C		340	6.2	5.6	6.2	
S D	200	204	9.1	8.2	9.1	最南端 6.7m
S E	200	204	10.6	9.6	10.6	夜間着岸不可・夜間離岸可 最南端 30m 以内 5.0m 以下 SE→U1のシフトは、第一航路を出て出航回頭後、第一・午起航路を通航する。
SE栈橋に係留する船舶の制限 最大船型は、DWT 45,000とし、全長は 185m 以下とする。 SE栈橋の係留基準 1) 5,000GT未満のタンカー ① 出船着栈可。						

バース名	岸壁長さ(m)	岸壁法線	岸壁前面水深(m)	常用離着岸可能喫水(マイナス潮高時を除く)(m)	最大喫水(m)	備考
② 夜間出港可 (パイロット乗船は22:00時まで) ③ SL棧橋に停泊船がある場合はSE棧橋前面で回頭 2) 5,000GT以上~25,000GT未満のタンカー ① 入船着棧のみ。 ② 空荷での夜間入港不可。 ③ 夜間出港可 (パイロット乗船は22:00時まで) ④ 入出港時、風速 8 m/s を超える場合は、SL棧橋に停泊船が無いこと。 ⑤ SL棧橋の停泊船が投錨している場合は喫水 10.0 m以上の船舶は入出港不可。 ⑥ 出港時に行進でSL棧橋前を航過する場合は、SL棧橋に停泊船が無いこと。 3) MR級 (25,000GT以上) のタンカー ① 入船着棧のみ。 ② 夜間の入出港不可 ③ 入出港時、SL棧橋に停泊船が無いこと ④ 対岸の-10m等深線に標示船を配備する。 ⑤ 風速 8 m/s を超える場合は、タグボートを3隻とする。						
S F		161	7.6	6.9	7.6	
S G		161	7.2	6.5	7.2	夜間離着岸不可
S H		161	5.0以下	—	5.0以下	
S I		161	6.3	5.7	6.3	夜間着岸不可・夜間離岸可
SI棧橋の係留基準 1) 夜間入港不可、夜間出港可。SJ棧橋の位置を示す為、ドルフィン両端に赤色灯を設置している。 2) 着棧は入船右舷付け。 3) 着棧時はSF、SG、SJ棧橋に着棧船がないことを条件とする。 4) 入出港ともにタグボート1隻+作業船1隻を使用する。 5) 離棧時はSG、SJ棧橋に着棧船がないことを条件とする。						
S K						
S L		216	12.0	10.7	11.8	11.8mの浅瀬あり 夜間着岸不可・夜間離岸可
SL棧橋の係留基準 1) 5,000GT未満のタンカー ①出船着棧可。 ②夜間出港可 (パイロット乗船は22:00時まで) 2) 5,000GT以上のタンカー ①入船着棧のみ ②空荷での夜間入港不可 ③夜間出港可 (パイロット乗船は22:00時まで)						
T 1		299	3.1	—	3.1	夜間離着岸不可
T 2		299	4.7	—	4.7	
T 3		299	4.8	—	4.8	
T 5		299	4.7	—	4.7	
T 6		299	5.8	5.2	5.8	
T 7		275	2.6	—	2.6	
T 8		013	7.3	6.6	7.3	
T 9		013	7.2	6.5	7.2	
U 1	360 ドルフィンスパン	017	12.1	10.1	11.2	
U 2		321	6.1	5.5	6.1	夜間離着岸不可
U 3		323	6.4	5.8	6.4	
U 5		320	7.8	7.0	7.8	
U 6		316	7.3	6.6	7.3	
U 7		316	7.4	6.7	7.4	

バース名	岸壁長さ(m)	岸壁法線	岸壁前面水深(m)	常用離着岸可能喫水(マイナス潮高時を除く)(m)	最大喫水(m)	備考
U 8		316	7.4	6.7	7.4	夜間離着岸不可
U 9	350	017	12.0	10.1	11.2	夜間離着岸不可 午起航路西側線上付近 10.9m 進入水路 11.6m 午起航路経由時最大喫水 11.2m
U1およびU9に係留する船舶の制限 最大船型は、DWT 90,000 以下、全長は 257 m 以下、全幅は 45.1m 以下とする。 接岸速力は 5 cm/s 以下、最大で 10 cm/s 以下。8 cm/s 以上ではフェンダー損傷のおそれがあるので、できる限り、接岸速力を極力落としたうえ平行着岸する。						
CSB			20.8	18.4	20.0	夜間着標不可・夜間離標可
SSB			20.3	17.9	20.0	伊良湖水道喫水制限 20.0m

#### 4. 参考資料

##### 参考資料（四日市港）

##### 1. 主要バース着岸（棧）船舶の最大全長および最大総トン数の実績

バースの名称	全長(m)	総トン数(GT)
E 1	345.3	163,922
K 9	297.5	136,716
W13	229.0	44,289
W22	250.0	60,873

##### 2. 危険物積載船バースの気象・海象に関する着棧制限（バース管理者の基準）

バースの名称	風速	波高	視程
U1、U9	15 m/s 未満	1.5m 未満	1 海里以上
SSB	13 m/s 未満	1.0m 未満	1 海里以上
CSB	15 m/s 未満	1.5m 未満	1 海里以上

## 第4章 津港、松阪港、鳥羽港

### 1. 夜間作業の制限

夜間の水先業務は、行わない。

ただし、ジャパンマリンユナイテッド株式会社（旧ユニバーサル造船所株）の艀装岸壁を除く。

### 2. 係船施設一覧

<津港>

バース名	岸壁長さ (m)	岸壁 法線	岸壁前 面水深 (m)	常用離着岸 可能喫水（マ イナス潮高 時を除く。） (m)	最大 喫水 (m)	備 考
JMU4	750	303	5.7	5.1	5.7	夜間離着岸不可 170m の部分 5.7m
JMU5	450	213	5.7	5.1	5.7	夜間離着岸不可 170m の部分 5.7m
JMU1	400	213	4.1	—	4.1	ジャパンマリンユナイテッド
JMU2	600	303	7.2	6.5	7.2	ジャパンマリンユナイテッド
JMU3A	360	213	8.2	7.4	8.2	ジャパンマリンユナイテッド
JMU3B	230	213	6.0	5.4	6.0	ジャパンマリンユナイテッド 北東部一部 4.3m
JFE	180	145	8.0	7.2	8.0	夜間離着岸不可

<松阪港>

バース名	岸壁長さ (m)	岸壁 法線	岸壁前 面水深 (m)	常用離着岸 可能喫水 (マイナス 潮高時を除 く。)(m)	最大 喫水 (m)	備 考
CENTRAL	250	205	6.4	5.0	5.5	夜間離着岸不可 水路最小水深 5.5m
NORTH	160	295	5.1	4.6	5.1	夜間離着岸不可 岸壁前面の険悪地(水深 5.1m) に基づく
OKUCHI	380	205	6.2	5.0	5.5	夜間離着岸不可 水路幅 130m 水路最小水深 5.5m

松阪港 船舶係留基準

(H19 年 3 月改正)

1. 夜間作業の制限

夜間の水先業務は、行わない。

鳥羽港 客船入港安全基準(水先引受基準)

(H30. 2. 15)

1. 最大船長 : 290m 以下
2. 最大喫水 : 8.40m 以下
3. 風速制限 : 12 m/s 以下
4. 視 程 : 1マイル以上
5. 全長 200m 以上の客船の入港時は伊良湖水道航路経由とする。
6. 出港時は原則として菅島東方水域から出航するが、伊良湖水道航路南航管制時間は取得しておく。
7. 入出港とも警戒船 1 隻を配備する。ただし、全長が 250m 以上の客船は警戒船 2 隻を配備する。

備考

風速は、「ヒコ瀬」に待機する警戒船の測定値を参考とする。

## 第5章 衣浦港、三河港

### 1. 港内水域別最小水深および最大喫水

水路	海図上の 最小水深 (m)	常用離着岸可 能喫水（マイ ナス潮高時を 除く。）(m)	最大喫水 (m)	備 考  港内水路の余裕水深は、喫水の10%
衣浦航路（南部）	12.0	10.9	12.0	南部（海底トンネル以南）
〃（北部）	10.0	9.0	10.0	北部（海底トンネル以北）
衣浦川鉄(JFE)航路	12.0	10.9	12.0	
三河豊橋航路	12.0	10.9	12.0	航路入口付近に 11.7m あり
〃 大崎航路	10.0	9.0	10.0	大崎航路（明海岸壁前面より西方 へ 350m までの水路）
〃 神野航路	10.3	9.3	10.3	神野航路（神野7号岸壁1,2,3以東 ～4号岸壁東端まで）
〃 蒲郡航路	11.0	10.0	11.0	航路両側浅所あり
〃 田原航路	10.0	9.0	10.0	

2. 係船施設一覧

<衣浦港>

バース名	岸壁長さ (m)	岸壁法線	岸壁前面水深 (m)	常用離着岸可能喫水 (マイナス潮高時を除く) (m)	最大喫水 (m)	備考
日本化学岸壁	116	015	10.4	6.5	7.2	360m 沖に 7.2m の浅所あり。 全長 130m 以下
出光 (LPG)	224	353	12.0	10.9	10.9	10.9m を超える場合は関係者にて協議。 (衣浦港安全対策委員会の審議)係留ドルフィン <span>スパン</span> 270m フェンダー <span>スパン</span> 60m
中山製鋼 2号岸壁	250	359	5.4	4.9	5.4	
JERA武豊 揚炭棧橋	375	272	12.0	10.9	12.0	
JERA 石炭岸壁 (北)	330	353	12.0	10.9	12.0	喫水が 11.8m を超え 12m 以下の場合 は、港外(東防波堤西灯台より南2海里) より着棧まで潮高 1.5m を確保のこと。
JERA 石炭岸壁 (南)	330	353	12.0	10.9	12.0	
JERA 副資材バース (A)	129	352	6.5	5.9	6.5	岸壁沖合い 6.8m の浅所あり
(B)	96	352	6.5	5.9	6.5	
(C)	101	352	6.5	5.9	6.5	
(D)	97	329	7.2	6.1	6.8	
(E)	112	329	6.8	6.1	6.8	
(F)	93	329	6.8	6.1	6.8	
武豊北 1号	185	292	10.0	9.0	10.0	1隻の全長は、190m 以下とする。
2号	240	292	12.0	10.9	12.0	
3号	130	292	7.8	7.0	7.8	
JFE 1号	170	293	10.6	9.6	10.6	3隻以上、同時着棧する場合は、それ等の船舶の全長の合計が 450m 以下とする。1隻の全長は 190m まで。190m を超えるときは、都度協議のこと。(最奥に 7.0m の浅所あり)
JFE 2号	170	293	10.6	9.6	10.6	
JFE 3号	180	293	10.4	9.4	10.4	
トヨタ岸壁	300	095	6.3	5.7	6.3	
衣浦埠頭	195	033	12.0	10.9	12.0	(係留ドルフィン <span>スパン</span> 300m)
中日本グレーン岸壁	162	033	12.0	10.9	12.0	(係留ドルフィン <span>スパン</span> 250m)
中央埠頭西 1号	300	298	3.4	—	3.4	
2号	520	315	6.1	5.5	6.1	
3号	185	012	10.0	9.0	10.0	北側奥から50mに6.0mの浅所あり。
4号	185	012	8.5	7.7	8.5	
5号	240	012	12.0	10.9	12.0	全長 200m まで。 200m を超える場合は都度協議。
6号	240	012	12.0	10.9	12.0	
西6号の喫水制限 (2020年8月14日) 岸壁水深 11.7m、岸壁南側約 300m に 11.4m の浅所あり。12.0m まで浚渫されるまでは 常時出入港可能喫水は 10.3m (これ以上は深喫水船扱い)、最大喫水 11.7m。 深喫水船は上潮時、必要な潮高に達する30分前に高潮西防波堤を通過すること。						
中央埠頭東 1号	350, 280	115, 107	3.0	—	3.0	
2号	130	033	5.5	5.0	5.5	岸壁奥より 160m が 5m 以下。
3号	185	033	10.0	9.0	10.0	全長 155m まで。
4号	240	033	12.0	10.9	12.0	全長は 170m まで。170m を超えるときは、都度協議のこと。
東洋工業岸壁	150	001	6.2	5.6	6.2	(ドルフィン <span>スパン</span> 180m)
ジェイテクト棧橋	150	001	8.4	7.6	8.4	

バース名	岸壁長さ(m)	岸壁法線	岸壁前面水深(m)	常用離着岸可能喫水(マイナス潮高時を除く)(m)	最大喫水(m)	備考
三洋化成衣浦 棧橋	210	022	9.2	8.3	9.2	ドルフィン スパン 210m フェンダー-スパン 52m
亀崎埠頭 1号(A.B)	400	309	9.7	8.8	9.7	
2号(E)	185	013	10.3	9.0	10.0	全長 150m 以下 (150m を超えるときは、都度協議する。) 岸壁沖、10.0m の浅所あり。
3号	190	013	11.0	9.2	11.0	
高浜埠頭 2号	130	005	5.4	4.9	5.4	全長 105m まで。

<三河港(豊橋水域)>

バース名	岸壁長さ(m)	岸壁法線	岸壁前面水深(m)	常用離着岸可能喫水(マイナス潮高時を除く)(m)	最大喫水(m)	備考
トヨタ田原埠頭 T1	250	180	10.0	9.0	10.0	大崎航路 10.0m
T2	250	180	10.0	9.0	10.0	
T3	250	180	10.0	9.0	10.0	
T4	300	180	10.0	9.0	10.0	
明海岸壁 1号	210	180	10.0	9.0	10.0	全長 200mまで。大崎航路 10.0m 注1) 参照
2号	173	180	9.3	8.4	9.3	注1) 参照
3号	185	180	11.9	9.0	10.0	大崎航路 10.0m 注1) 参照
4号	250	180	10.4	9.0	10.0	大崎航路 10.0m
5号	250	180	11.3	9.0	10.0	大崎航路 10.0m
注1) 明海岸壁 1、2、3号の制限 喫水 8.4m 以上の場合は、原則として、入船付けとする。 ただし、出船付けの場合は、明海岸壁 3号沖浅瀬 (8.4m) を考慮して対応する。						
係船浮標	ブイ間 260	318	10.0	8.5	9.4	バース付近に 9.4m の浅所あり。 浮標間係留は、全長 120m~160m とする。
トピー工業岸壁	230	090	4.4	—	4.4	
神野岸壁 2号	270	063	5.5	5.0	5.5	90m×3 バース
神野岸壁 3号①	130	102	6.5	5.9	6.5	
3号②	130	102	6.1	5.5	6.1	
3号③	130	102	6.6	6.0	6.6	
3号④	130	102	5.7	5.1	5.7	
3号⑤	130	102	7.6	6.8	7.5	岸壁付近 7.5m
3号⑥	130	102	7.5	6.8	7.5	
3号⑦	130	102	7.5	6.8	7.5	
神野岸壁 4号①	185	102	7.9	7.1	7.9	
4号②	185	102	10.3	9.3	10.3	岸壁前面に 10.3m あり
4号③	185	102	10.3	9.3	10.3	
4号④	185	102	10.3	9.3	10.3	岸壁前面に 10.3m あり

バース名	岸壁長さ(m)	岸壁法線	岸壁前面水深(m)	常用離着岸可能喫水(マイナス潮高時を除く)(m)	最大喫水(m)	備考
神野岸壁7号①	240	102	12.0	10.6	11.7	豊橋航路入口付近に 11.7m あり
7号②	240	102	12.0	10.6	11.7	
7号③	240	102	12.0	10.6	11.7	
7号④	260	102	12.0	10.6	11.7	
<b>神野7号の制限</b> 神野岸壁7-①、②、③、④に入出港する大型RORO船(全長 220m 以上)については、中山水道開発保全航路経由で最大喫水 11.7m を限度とする。 尚、入港時は日出時より日没1時間前までに三河港豊橋第1号・第2号灯浮標間を通過すること。						
神野岸壁8号	240	000	11.7	10.6	11.7	全長 200m まで 進入水路付近に 11.4m あり
東京製鐵岸壁1号	264	151	10.0	9.0	10.0	「5. その他の留意事項(5)」を参照のこと。
2号	238	151	10.0	9.0	10.0	
3号	238	151	7.5	6.8	7.5	
<b>三河港全般の制限</b> 中山水道保全航路を経由しないで、野島南水域を経由して三河港に入出港する船舶の最大喫水は、9.7m となる。						

<三河港(蒲郡水域)>

各種制限参照ページ ↓

バース名	岸壁長さ(m)	岸壁法線	岸壁前面水深(m)	常用離着岸可能喫水(マイナス潮高時を除く)(m)	最大喫水(m)	備考 蒲郡航路海図上水深10 m
浜町埠頭1号	185	312	9.0	8.1	9.0	全長 170m 以下 岸壁前に 9.0m の浅所あり
2号	130	312	6.5	5.9	6.5	
蒲郡埠頭4号	185	042	9.2	8.3	9.2	全長 160m 以下
5号	390	312	7.5	6.8	7.5	130m×3 バース 全長 170m 以上、GT 17,000トン以上の着岸は、港長の許可が必要
8号	390	312	7.5	6.8	7.5	
9号	185	030	10.0	9.0	10.0	全長 215m 以下 係船用ドルフィンまで 75m
11号	250	222	11.0	10.0	11.0	係船用ドルフィンまで 30m
<b>三河港全般の制限</b> 中山水道保全航路を経由しないで、野島南水域を経由して三河港に入出港する船舶の最大喫水は、9.7m となる。						

蒲郡ふ頭11号岸壁における航行安全対策（大型客船）

（伊勢湾海難防止協会 2018.9）

対象船型 <sup>注1</sup>	11万GT級客船 <sup>注2</sup> (2軸2舵)	13万GT級客船 <sup>注2</sup> (Azipod推進器)	14万GT級客船 (2軸2舵)
岸壁延長	330m以上	380m以上	380以上
入出港基準	平均風速10m/sec以下（風速値は本船の風速値とする） ただし、13万GT級のAzipod推進器を搭載した客船については、航路航行時の安全性について詳細検証を行うことを条件とする。		
着岸舷	原則右舷着け		
着岸速度	12cm/sec以下	11cm/sec以下	9cm/sec以下
行き会い調整	水域利用者に対し事前の周知を行い、航路内において他の船舶と行き会わないように調整すること。		
警戒船の配備	航路内における他船との行き会い、プレジャーボートや漁船など小型船舶の接近などを避けるため、航路内において前路警戒船を配備すること。		
タグボート配置	平均風速10m/sec以下の条件においては操船支援としてのタグボートの配置は原則として必要ない。 ただし、船長及び水先人が必要と判断する場合には配備すること。 なお、警戒船が警戒業務に使用されない範囲に限り兼務することを可能とする。		
係留基準	風速15m/secを係留限界の目安として運用し、係留中にこれを超えて風速が高まることが予想される場合は、本船スラスターの使用、タグボートの配備などを考慮すること。	風速16m/secを係留限界の目安として運用し、係留中にこれを超えて風速が高まることが予想される場合は、本船スラスターの使用、タグボートの配備などを考慮すること。	風速13m/secを係留限界の目安として運用し、係留中にこれを超えて風速が高まることが予想される場合は、本船スラスターの使用、タグボートの配備などを考慮すること。

注1：11万GT級とは”総トン数11万トン以上12万トン未満”、13万トン級とは、”総トン数13万トン以上14万トン未満”、14万GT級とは”総トン数14万トン以上15万トン未満”の船型をいう。

注2：“11万トンGT級客船”及び”13万GT級客船”とは、それぞれ、「平成28年度 委員会 報告書」における”12万GT級客船”及び”14万GT級客船”をいう。

3. 夜間ならびに気象および海象等による入出航(港)制限  
(海上交通安全法による制限を含む。)

区域	夜 間	狭視界または強風時
(a) 伊良湖水道航路	<p>次の船舶は日出 1 時間前から日没時までの間に航路に入航すること。(海交法第 23 条による)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 法に定める危険物積載船で総トン数 50,000 トン以上の船舶</li> <li>2. 危険物が液化ガスの場合は総トン数 25,000 トン以上の船舶</li> </ol> <p>ただし、積載している危険物が液化ガスである総トン数 25,000 トン以上の船舶は、進路警戒船または消防設備船に暗視双眼鏡等を搭載することにより、19 時(日没時刻が 19 時以降の場合は日没時)から 03 時までの間においても航路へ入ることができる。</p>	<p>視界が 2,000m 又は 1,000m 以下となった場合、以下の船舶は航路に入航しないこと。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 視界 2,000m 以下 <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 巨大船</li> <li>2) 総トン数 50,000 トン (液化ガス船の場合は総トン数 25,000 トン) 以上の危険物積載船</li> <li>3) 長大物曳航船</li> </ol> </li> <li>2. 視界 1,000m 以下</li> </ol> <p>上記対象船に加え総トン数 10,000 トン以上の危険物積載船 (海交法第 10 条の 2 による)</p>

区域	夜 間	狭視界または強風時
(b) 衣浦港	<p>入港船</p> <p>中央埠頭海底トンネル以南のバース(ただし、JERA 石炭岸壁を除く。)は日没までに、海底トンネル以北のバースおよび JERA 石炭岸壁は日没 1 時間前までに、衣浦港防波堤の入口を通過すること。ただし</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 照明設備等が十分であることを条件に、JFE1、2、3 号バースは、夜間着岸を行う。</li> <li>2) 特殊事情のある船舶の夜間着岸は、安全対策を確認し、代理店と協議のうえ決定する。</li> <li>3) 上記 1) 以外のバースの早朝着岸は、乗船時間が日出 1 時間前以降となる場合に限りこれを行う。</li> </ol> <p>出港船</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 中央埠頭海底トンネル以南のバースは、安全対策が確認された場合は、夜間出港を行う。</li> <li>2. 中央埠頭海底トンネル以北のバースは、原則として、出港時間を日没 1 時間前までとする。</li> <li>3. 中央埠頭西 5 号または 6 号と亀崎 1 号埠頭間のチップ船のシフトは、日没 1 時間前までに開始すること。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 視界 1,000m 以下の場合には、原則として、運航を見合わせる。</li> <li>2. LPG 船、自動車専用船及び特殊船は、風速 10 m/s 以上の場合、原則として離着岸を見合わせる。</li> <li>3. JERA 石炭岸壁は、風速 13 m/s 以上の場合、原則として離着岸を見合わせる。</li> </ol>

区域	夜 間	狭視界または強風時
(c) 三 河 港 ( 蒲 郡 ・ 豊 橋 )	<p>入港船</p> <p>1. 蒲郡、豊橋においては、それぞれの水域の第1号灯浮標を日没1時間前までに通過する場合は、着岸（浮標係留を含む）を行う。 ただし、</p> <p>1) 照明設備等が十分であることを条件に、T-1・2・3・4、神野4号-③・④、神野7号-①・②・③、神野8号、明海1・2・3・4号の各バースは、夜間着岸を行う。 なお、巨大船は、原則として、夜間の廻し付けを行わない。</p> <p>2) 特殊事情のある船舶の夜間着岸は、安全対策を確認し、代理店と協議のうえ決定する。</p> <p>3) 上記 1) 以外のバースの早朝着岸は、乗船時間が日出1時間前以降となる場合に限り、これを行う。</p> <p>出港船</p> <p>1. 次のバースは、照明設備等が十分であることを条件に夜間出港を行う。 神野4号、7号、8号、明海1・2・3・4号、T-1・2・3・4、G-9・11（蒲郡、出船係留中の自動車専用船に限る。）</p> <p>2. 大型特殊船の夜間出港は、都度協議するものとする。</p>	<p>1. 視界1,000m以下の場合は、原則として、運航を見合わせる。</p> <p>2. 自動車専用船および特殊船は、風速12 m/s以上の場合は、原則として、離着岸を見合わせる。</p>

#### 4. タグボート使用基準

##### a) 衣 浦 港

総 ト ン 数	曳船の馬力	隻 数	摘 要
3,000 トン未満	1,500 馬力	1	
3,000 トン以上～ 7,000 トン未満	1,500 馬力	2	
7,000 トン以上～40,000 トン未満	3,200 馬力以上	2	
40,000 トン以上	3,200 馬力以上	入港 3 出港 2	
自動車専用船	3,200 馬力以上	2	
自動車専用船 5,000 トン以下	2,400 馬力以上	2	
大型 L P G 船 (載貨重量 20,000 トン)	3,200 馬力以上	入港 3 出港 2	伊勢湾海難防止協会の審議による。
大型チップ船 (35,000 トン以上)	3,200 馬力以上	3	亀崎 1 号岸壁着岸時に限る。

##### b) 三 河 港

総 ト ン 数	曳船の馬力	隻 数	摘 要
5,000 トン未満	2,400 馬力以上	1	
5,000 トン以上～ 7,000 トン未満	2,400 馬力以上	2	
7,000 トン以上	3,200 馬力以上	2	
自動車専用船	3,200 馬力以上	2	

注 (1) 曳船の隻数に関しては、状況に応じて追加することがある。

注 (2) スラスタ装備船については、次のすべての条件を満足する場合に限り、曳船 1 隻とすることができる。

- ・ 出船係留中の出港船であること。
- ・ 風潮流の影響がほとんどないこと。
- ・ 代理店を通じて曳船 1 隻の要請があること。
- ・ 原則として、昼間であること。

注 (3) 嵩上げ二層甲板船については、減トン前の国際総トン数をもって曳船使用基準のトン数とする。

注 (4) 三河港（蒲郡水域）において着離岸する客船は、原則、曳船 1 隻とする。ただし、11 万 GT 級以上の客船（P. 48 参照）または、船長及び水先人が必要と判断する場合を除く。

## 5. その他の留意事項

### (1) 衣浦港入出港船の運航基準について

衣浦港入出港船は、師崎水道を除く安全な水域で行き会うことができるように、入港船の伊良湖における水先人乗船時刻または出港船の出港時刻を調整し、もしくは変更することがある。

安全な水域とは

- ① 師崎水道北側 —— 衣浦港外 (B. W より 2 マイル南) と鷺ヶ埼との間
- ② 師崎水道南側 —— 羽豆岬と伊勢湾第 3 号灯浮標との間

### (2) JERA 石炭岸壁関連

- ① (北)、(南)同時着棧の場合であって、個別のタグを使用するときは、これら 2 隻の衣浦港防波堤の通過時刻の間隔を 30 分以上あけること。同じタグを使用するときは、同時間を 1 時間 45 分以上あけること。
- ② (北)、(南)同時離棧の場合、出港時間を 30 分以上あけること。  
この場合、タグおよび情報提供船は、両船で共用 (取り廻り) 可能とする。
- ③ JERA 棧橋と出光棧橋の同時着棧については、①と同様とする。  
同時離棧時は、出港時間を 30 分以上あけることとし、タグは 1 隻のみ共用 (取り廻り) 可能とする。

### (3) 衣浦港私設バース等について

入出港実績の少ない私設バースまたは実績の無いバースは、水深、最大喫水、着棧可能船型について都度確認のこととする。

### (4) チップ船の着岸およびシフト条件について

チップ船の亀崎埠頭へのシフトは、漲潮流憩流時に行うこととし、大雨の増水時には行わない。

亀崎ふ頭への小型チップ船の着岸およびシフトの条件は、総トン数 20,000 トン以下、喫水 8.7m 以下のチップ船については一般船と同様に扱う。

### (5) 東京製鐵岸壁 1、2、3 号について (伊勢湾海難防止協会の審議による。)

#### ① 3万 DWT級

- a. 風速 : 入出港の風速基準は、15 m/s 以下で運用する。
- b. 視界 : 1,000 m 以下の場合は、原則として、運航を見合わせる。
- c. 余裕水深 : 田原航路および田原泊地の水深は 10m であることから、喫水の 10% 以上を確保できるように、最大喫水を 9.0m 以下に調整する。  
なお、入出港時または係留中の喫水が 9.0m 以上となる船舶については、運用開始後の入港実績を踏まえ、関係者間で都度協議する。
- d. 入出港時間帯 : 日出～日没を基本とする。
- e. 曳船の支援体制 : 原則として、三河港の曳船使用基準に従った曳船の

配備を基本とする。

なお、本船の特性(操縦性能、スラスター装備状況等)および外力条件等によっては、船長、水先人等の関係者の協議のもと、必要な曳船の隻数、能力を変更する場合がある。

② その他の船舶

- a. 風速および視界の制限は、3万DWT級と同様に運用する。
- b. 余裕水深：田原航路および田原泊地の水深は、それぞれ10mおよび7.5mである。当該水域において、喫水の10%以上確保できるように喫水を調整する。
- c. 入出港時間帯：24時間を基本とする。
- d. 曳船の支援体制：三河港の曳船使用基準を参考に決定する。

(6) 三河港(豊橋水域、蒲郡水域) 運航調整

2021年1月25日より「衣浦港三河港船舶保安情報センター」が「三河湾運航調整の手引き」及び「三河港運航調整ルール細則」に基づいて三河港の運航調整をおこなうこととなった。

「衣浦港三河港船舶保安情報センター」が行う運航調整の内容(抜粋)は以下の通り。(詳しくは上記「手引き」及び「ルール細則」を参照のこと。)

① 対象船舶

- ・ 漁船、汽艇等の小型船を除く20トン以上の船舶。
- ・ 水先人が乗船する総トン数10,000トン以上の船舶
- ・ 曳航全長100m以上の船舶
- ・ LPG船、LNGバンカー船等の危険物運搬船

② 運航調整の内容

- ・ 航路入口での競合回避
- ・ 同時刻離岸による競合回避
- ・ 隣接バースの同時刻入出港における競合回避
- ・ 航路交差部での競合回避
- ・ 航路航行船とそれ以外の船舶の行き会い回避