船舶運航係留基準　改訂箇所一覧

NO	ページ	項目	修正	備考
1	表紙	改訂日	２０２５．１．１　→　２０２６．１．１　に変更	年数の変更
2	3	10．同一岸壁上に係留する2船間の間隔	（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~~LOA 318m超のコンテナ船　50 m	P.28に記載されている船間の基準をもとに修正。
3	5	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	バース名　：　出光 JERA　~~LPG~~ アンモニア桟橋	出光興産からJERAに管理会社が変更となったため。
4	6	台風・地震・津波等　対策一覧	13.台風・地震・津波等　対策一覧 ~~1、~~（1）台風対策 ~~(1)~~ イ.各港の基準（各港長が発出する） ~~(2)~~ ロ.【各港における対策】	番号を追加及び修正。
5	7	台風・地震・津波等　対策一覧	~~(3)~~ ハ.【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）】 ~~(4)~~ ニ.台風の暴風域が最大風速40m/ｓ以上となる場合	番号を修正。
6	8	台風・地震・津波等　対策一覧	~~2、~~（2）津波対策 ~~(1)~~ イ.【各港における対策】 ~~(2)~~ ロ.【伊良湖水道における入湾制限】 ~~3、~~（3）南海トラフ地震対策（各港共通）	番号を修正。
7	8	2、津波対策	~~)~~ イ.【各港における対策】 【名古屋港・衣浦港・三河港】 勧告の区分 / 地震津波に関する情報 / 対策内 第一警戒体制（準備体制）：津波注意報 1　在港船は、荷役を中止し、港外退避の 2　工事作業船は、作業を中止し、港外へ 3　筏は、貯木場への収容準備又は流出準 4　設備を備える全ての船舶は、次の事項 ・国際VHF16チャンネルを常時聴取する ・レーダー等により自船の錨泊位置を監 ・関連情報、気象海象状況に留意する。 第二警戒体制（避難体制）：津波警報・大津波警報 津波来襲までの時間的余裕がある場合：1　在港船は荷役を中止し、 2　工事作業船は、作業を中 3　筏は、貯木場への収容す 4　設備を備える全ての船舶 （内容は第一警戒体制 4 津波来襲までの時間的余裕がない場合：1　在港船は荷役を中止し、 2　工事作業船は作業を中止 流出の防止等の措置を講 3　筏は、流出の防止を図る 4　設備を備える全ての船舶 （内容は第一警戒体制 4	保安部の「地震・津波への対策基準について」をもとに修正。

NO	ページ	項目	修正	備考
8	10	3. 係留する船舶の長さの制限	（2）D58～D62（金城~~スサッ~~スリット）に係留する船舶の制限 1）~~スサッ~~スリット奥においては、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、~~スサッ~~スリット外方バースに着岸する船舶の全長は、200m 以下とする。 4）~~スサッ~~スリット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、~~スサッ~~スリット最奥バースには係留しない。	文言修正。
9	12,13,14,16,18	ガーデン埠頭、大手ふ頭、稲永ふ頭、潮凪ふ頭、大江ふ頭、昭和ふ頭、船見ふ頭、潮見ふ頭西側の一部	備考欄に「水路 10.0m」を追記。	北水路の10m水深を航行する岸壁の備考欄に追記。
10	13	D53　備考	~~泊地~~ 近傍　10.0m ※「泊地」とは、港湾内で船舶が安全に停泊できる水域のこと。 ※「沖合」とは、陸地からある程度離れた海域のこと。明確な距離の基準はない。 ※「近傍」とは、位置の近い範囲。	文言修正。
11	13	D77	水深規制　岸壁前面水深　：　~~10.5~~　9.4 常用離着岸可能喫水　：　~~9.5~~　8.54 最大喫水　：　~~10.5~~　9.40	名古屋港管理組合より、D77岸壁前面に9.40mの浅所が確認されたと連絡があったため。(2025.10.9) 海務第25-053 号「名古屋港金城ふ頭D77、D82 岸壁の水深規制及びD78、D80、D81 岸壁の水深規制解除の件(通知)(海水港第24-02 号関連)」
12	13	D78	水深規制解除　岸壁前面水深　：　~~9.4~~　10.5 常用離着岸可能喫水　：　~~8.5~~　9.54 最大喫水　：　~~9.4~~　10.50	名古屋港管理組合より、D77岸壁前面に9.40mの浅所が確認されたと連絡があったため。(2025.10.9) 海務第25-053 号「名古屋港金城ふ頭D77、D82 岸壁の水深規制及びD78、D80、D81 岸壁の水深規制解除の件(通知)(海水港第24-02 号関連)」

NO	ページ	項目	修正	備考
13	14	D80	水深規制解除　岸壁前面水深　：　~~9.2~~　10.0 常用離着岸可能喫水　：　~~8.3~~　9.09 最大喫水　：　~~9.2~~　10.00	名古屋港管理組合より、D77岸壁前面に9.40mの浅所が確認されたと連絡があったため。(2025.10.9) 海務第25-053 号「名古屋港金城ふ頭D77、D82 岸壁の水深規制及びD78、D80、D81 岸壁の水深規制解除の件(通知)(海水港第24-02 号関連)」
14	14	D81	水深規制解除　岸壁前面水深　：　~~9.2~~　10.0 常用離着岸可能喫水　：　~~8.3~~　9.09 最大喫水　：　~~9.2~~　10.00	名古屋港管理組合より、D77岸壁前面に9.40mの浅所が確認されたと連絡があったため。(2025.10.9) 海務第25-053 号「名古屋港金城ふ頭D77、D82 岸壁の水深規制及びD78、D80、D81 岸壁の水深規制解除の件(通知)(海水港第24-02 号関連)」
15	14	D82	水深規制　岸壁前面水深　：　~~9.8~~　8.6 常用離着岸可能喫水　：　~~8.9~~　7.81 最大喫水　：　~~9.8~~　8.60	名古屋港管理組合より、D77岸壁前面に9.40mの浅所が確認されたと連絡があったため。(2025.10.9) 海務第25-053 号「名古屋港金城ふ頭D77、D82 岸壁の水深規制及びD78、D80、D81 岸壁の水深規制解除の件(通知)(海水港第24-02 号関連)」
16	16	F11	Ｆ11 岸壁~~FENDER~~ フェンダー 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）	文言統一。
17	18	R1～R3	「別表参照　P.20、P.28、P.30」を削除し、各種制限参照ページに「20、28、30」を追加。	他の記載と同様にするため。
18	20	6.特別な制限のあるバース	６．特別な制限のあるバース D94、D93、R1、R2岸壁はP.28、~~及び~~TS1、TS2岸壁はP.29、R3 、T1、T2、T3は~~P.28～~~ P.30に表にて掲載する。 （１）名古屋コンテナ埠頭（~~NCB~~ R3）岸壁に係留する大型コンテナ船の制限 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。~~	文言整理。 過去の運用のため削除。（『名古屋港入港大型船の航行安全に関する調査研究(平成27年3月)』及び海一般第15-03号　「船舶運航係留基準」の個別バース運用基準の一部変更について(通知)）

NO	ページ	項目	修正	備考
19	21	（２）日本製鉄原料岸（F11、F12、F13）に係留する船舶の制限	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~~「7.タグボート使用基準(名古屋港、四日市港)」(P.24)に準ずる。なお、出港時は、海象気象状況により~~3~~隻数を~~に~~減じることができる。	現在の対応を明記。
20	27	７．タグボート使用基準（名古屋港、四日市港）	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） 但し、離桟については、DWT 20万トンを超える場合は4隻以上使用。 (2025.10.1 出光B/M確認)	2025年10月1日　バースマスター確認
21	27	７．タグボート使用基準（名古屋港、四日市港）	（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（名古屋港：高潮防波堤東信号所、四日市港第一及び第二航路対象：四日市防波堤信号所、四日市港第三航路：霞ヶ浦第2号導灯の数値を基準とする。）（海安全第23-18号） 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。	海安全第23-18号「強風時における離着岸作業中止の決定について(通知･その2) (海安全第20-12号関連)」に記載された基準データ観測場所を明記。
22	28	「特別な制限のあるバース」運用基準一覧(その1)	注4）R2は、前面の航路･泊地が、R1と同様の水深15mに整備され、係留施設もR1岸壁と同等の規格のものへの更新完了後に本基準を適用する。	伊勢湾海難防止協会「名古屋港飛島ふ頭R1･R2岸壁への大型コンテナ船受入れに係る航行安全に関する調査研究」2021年3月　参照
23	28	「特別な制限のあるバース」運用基準一覧(その1)　注1)	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,T3)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。	現運用に修正。
24	30	「特別な制限のあるバース」運用基準一覧(その3)	バース名　：　NCB　→　R3	現運用に修正。
25	30	「特別な制限のあるバース」運用基準一覧(その3)　注1)	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,T3)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。	現運用に修正。
26	32	タグボート使用基準一覧表	６）ラッシュアワー（船舶交通量が多い時間帯で他船の航行に影響があるとき）または差替え時等の離着岸に時間的制限を受けるとき	他の記載と同様にするため。

<table>
<tr><th>NO</th><th>ページ</th><th>項目</th><th>修正</th><th>備考</th></tr>
<tr><td>27</td><td>33</td><td>3.危険物積載船バースの気象・海象に関する着桟制限（バース管理者の基準）</td><td>
<table>
<tr><th>バースの名称</th><th>風　速</th><th>波　高</th><th>視　程</th><th>潮　流</th></tr>
<tr><td>伊勢湾シーバース</td><td>15 m/s ~~未満~~ 以上</td><td>0.8m 未満</td><td>1 海里以上</td><td>1 ﾉｯﾄ未満
（出船着桟 0.6 ﾉｯﾄ未満）</td></tr>
<tr><td>K5</td><td>15 m/s ~~未満~~ 以上</td><td>1.5m 未満</td><td>1 海里以上</td><td>－</td></tr>
<tr><td>J7</td><td>10 m/s ~~未満~~ 以上</td><td>1.0m 未満</td><td>1,000m 以上</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="5">異常潮流が予想されるときは、入港時間帯を調整する。</td></tr>
</table>
</td><td>海安全第25-069号「強風時における離着岸作業中止の決定について(通知･その3)」に記載された基準に修正。</td></tr>
<tr><td>28</td><td>37</td><td>3.係留施設一覧
＜四日市＞</td><td>W80の運用基準（伊勢海防2017.1）
1）離着岸風速基準
① 全長 285m以上 294m 以下の船舶　15 m/s 未満以上
② 全長 294m 超の船舶　　12 m/s ~~以下~~以上</td><td>海安全第25-069号「強風時における離着岸作業中止の決定について(通知･その3)」に記載された基準に修正。</td></tr>
<tr><td>29</td><td>41</td><td>参考資料（四日市）</td><td>2．危険物積載船バースの気象・海象に関する着桟及び着標制限（バース管理者の基準）</td><td>文言修正。</td></tr>
<tr><td>30</td><td>41</td><td>参考資料（四日市）
2．危険物積載船バースの気象・海象に関する着桟制限（バース管理者の基準）</td><td>
<table>
<tr><th>バースの名称</th><th>風　速</th><th>波　高</th><th>視　程</th></tr>
<tr><td>U1、U9</td><td>15 m/s ~~未満以上~~</td><td>1.5m 未満</td><td>1 海里以上</td></tr>
<tr><td>SSB</td><td>~~13~~ 15 m/s ~~未満以上~~</td><td>1.0m 未満</td><td>1 海里以上</td></tr>
<tr><td>CSB</td><td>15 m/s ~~未満以上~~</td><td>1.5m 未満</td><td>1 海里以上</td></tr>
</table>
</td><td>2025.11.20　昭和四日市石油株式会社　四日市製油所
バースマスター　確認

海安全第25-069号「強風時における離着岸作業中止の決定について(通知･その3)」に記載された基準に修正。</td></tr>
<tr><td>31</td><td>43</td><td>＜松阪港＞　岸壁前面水深（m）</td><td>CENTRAL　：　6.4　→　6.4
NORTH　：　5.1　→　5.1
OKUCHI　：　6.2　→　6.2</td><td>他の記載と同様にするため。</td></tr>
<tr><td>32</td><td>43</td><td>＜鳥羽港＞
1．客船入港安全基準（水先引受基準）</td><td>（6）出港時は原則として菅島東方水域から出航するが、全長260mを超える客船は、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 ~~250~~ 260m ~~以上の~~を超える客船は警戒船２隻を配備する。</td><td>海一般第19-01号「鳥羽港入港大型船に関する運用基準について(通知)」の内容に修正。</td></tr>
<tr><td>33</td><td>45</td><td>2.係留施設一覧　＜衣浦港＞</td><td>バース名　：　出光 (~~LPG~~)　→　JERA (アンモニア)</td><td>出光興産からJERAに管理会社が変更となったため。</td></tr>
<tr><td>34</td><td>47</td><td>神野岸壁7号①～④</td><td>備考欄に「神野航路 10.3m」を追記。</td><td>神野航路に10.3mの水深があるため。</td></tr>
<tr><td>35</td><td>47</td><td>田原バイオマスパワー桟橋、田原公共バイオマス岸壁</td><td>備考欄に「田原航路 10.0m」を追記。</td><td>田原航路に10.0mの水深があるため。</td></tr>
<tr><td>36</td><td>47</td><td>田原バイオマスパワー桟橋　運用基準</td><td>左右の枠線の色変更　赤 → 黒</td><td>修正。</td></tr>
</table>

NO	ページ	項目	修正	備考
37	47	田原バイオマスパワー桟橋　運用基準	田原バイオマスパワー桟橋　運用基準 (~~2020.3~~ 2025.5　伊勢湾海難防止協会 報告書) (1) 対象船舶　：　4.5万DWT級　~~3.8万DWT級、1.6万DWT級~~ 貨物船 (2) ~~風速~~中止基準　：　風速　12m/sec ~~以下~~以上 (3) 視　　程　：　1,000m 以上 (4) 着 岸 舷　：　限定しないものとする (5) 着離桟時間　：　原則として、日出から日没まで	「三河港田原地区におけるバイオマス発電事業に係る船舶航行安全に関する調査研究(その2)」2025年5月　参照 海安全第25-069号「強風時における離着岸作業中止の決定について(通知･その3)」に記載された基準に修正。
38	47	田原公共バイオマス岸壁　運用基準	田原公共バイオマス岸壁　運用基準 (2024.3 伊勢湾海難防止協会 報告書) (1) 対象船舶　：　4.5万DWT級 貨物船 (2) ~~風速~~中止基準　：　風速　12m/sec 以上 (3) 着 岸 舷　：　原則、左舷着岸とする (4) 着離岸時間　：　原則として、日出から日没まで (5)当面の間、当該岸壁の利用は標準船型となる全長142m級として運用し、当会において安全性が確認された内容を伊勢海防に報告後、最大船型を158mとして受入れを開始することとする。	文言修正。
39	51	5. その他の留意事項 (2)JERA桟橋関連	（２）JERA桟橋関連 ①　(北)、(南)同時着桟の場合であって、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　JERA武豊桟橋とJERA碧南桟橋入港の同時着桟の場合、衣浦港防波堤の通過時刻の間隔を30分以上あけること。 ③　(北)、(南)同時離桟の場合、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。 ④　JERA桟橋と~~出光~~JERA(ｱﾝﾓﾆｱ)桟橋の同時着桟については、①と同様とする。同時離桟時は、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。	出光興産からJERAに管理会社が変更となったため。
40	各ﾍﾟｰｼﾞ	喫水の数値	喫水の数値　小数点2ケタまで表示。	保安部は、小数点2ケタまでの喫水の数値を見て深喫水であるかを判断していたため。
41	各ﾍﾟｰｼﾞ	岸壁長さ	各港の係船施設一覧に、「一部岸壁の岸壁長さ右側にあるカッコの数値は、ドルフィンを除く桟橋の長さ」と明記。	岸壁長さ右側にあるカッコの数値の意味を明記するため。

船 舶 運 航 係 留 基 準

伊勢三河湾水先区水先人会

（２０２６．１．１）

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）における最大喫水及び
　　伊良湖水道航路の夜間航行制限等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・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
13．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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
　　（D52、D58～D62）
４．係留する船舶のトン数の制限等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
　　（D40、D41、E3、C4、BH2、J7）
５．係船施設一覧・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
６．特別な制限のあるバース・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
　　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 船の離着桟基準及びタグボート使用基準
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（桟）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・海象に関する着桟制限

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（桟）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・海象に関する着桟制限

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 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・50
ａ）衣浦港
ｂ）三河港
５．その他の留意事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・51

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）航行業務
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桟時（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
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適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）
※積荷の有無に関係なく船種で定義されている。（以下全て同様）

（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っては、本基準以下でも作業を見合わせることがある。
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）における最大喫水及び伊良湖水道航路の夜間航行制限等
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。また、伊良湖水道航路の夜間及び強風時等による入出航（港）制限は下記のとおり。

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（－）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がある。(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。

区域	夜　　間	狭視界または強風時
(a) 伊良湖水道航路	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) 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 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 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。	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。 1. 視界 2,000m 以下 1）巨大船 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 3）長大物曳航船 2. 視界 1,000m 以下 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)

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 12.00m 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 LOA 318m 超のコンテナ船　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。

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

【　名古屋　、　四日市　】

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.	着桟まで（着標）	着桟中	離桟（離標）	HARBOUR P.S.	伊勢湾 No.3 BUOY	伊勢湾 No.2 BUOY	伊良湖 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 →		←荷役警戒船 1隻→		←進路警戒船 1隻 →		←2または3種消防設備船 2隻→		
原油類	四日市	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 →			←荷役警戒船 1隻→				←2または3種消防設備船 2隻→		
原油類	四日市	コスモ石油 SBM（CSB）											
原油類	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 →				←進路警戒船 1隻→		←2または3種消防設備船 2隻→		
原油類	四日市	四日市港、各バースへの夜間入港船	※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)										
ＬＮＧ	入港 名古屋	LNG 知多基地 L－1、2	←―― 進路警戒船 1隻 ―――→				← 荷役警戒船 1隻 →		←―― 進路警戒船 1隻 ―――→				
ＬＮＧ	四日市	LNG 川越基地											
ＬＮＧ	四日市	LNG 四日市基地 K－9	←―― 4種消防設備船 1隻 ―――→						←―― 4種消防設備船 1隻 ―――→				
ＬＰＧ	入港 名古屋	出光興産 LPG基地 K－5		← 4種消防設備船 1隻 →		← 荷役警戒船 1隻 →				← 4種消防設備船 1隻 →			
ＬＰＧ	四日市	ｺｽﾓ石油 LPG基地 K－9	←―― 4種消防設備船 1隻 ―――→				← 荷役警戒船 1隻 →		←―― 4種消防設備船 1隻 ―――→				

【 衣 浦 】

<table>
<tr><td rowspan="4">ＬＰＧ</td><td>入港</td><td>バース</td><td>伊良湖P.S.</td><td>羽島</td><td>大井</td><td>桟橋</td><td>着桟中</td><td>桟橋</td><td>大井</td><td>羽島</td><td>伊良湖P.S.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">衣浦</td><td rowspan="3">JERA
ｱﾝﾓﾆｱ 桟橋</td><td colspan="4">← 4種消防設備船 1隻 →</td><td rowspan="3">← 荷役警戒船 1隻 →</td><td colspan="4">← 4種消防設備船 1隻 →</td></tr>
<tr><td colspan="3">← 操船補助船（TUG BOAT）1隻 →</td><td rowspan="2"></td><td colspan="3">← 操船補助船（TUG BOAT）1隻 →</td></tr>
<tr><td colspan="2">← 情報提供船1隻 →</td><td></td><td colspan="2">← 情報提供船 1隻 →</td></tr>
<tr><td rowspan="4">石 炭</td><td>入港</td><td>バース</td><td>伊勢湾 No.3 BUOY</td><td>羽島</td><td>大井</td><td>桟橋</td><td>着桟中</td><td>桟橋</td><td>大井</td><td>羽島</td><td>伊勢湾 No.3BUOY</td></tr>
<tr><td rowspan="3">衣浦</td><td>JERA碧南桟橋</td><td colspan="4">← 進路警戒船 1隻 →</td><td rowspan="3"></td><td colspan="4">← 進路警戒船 1隻 →</td></tr>
<tr><td>JERA武豊桟橋</td><td colspan="3">← TUG BOAT 1隻 →</td><td rowspan="2"></td><td colspan="3">← TUG BOAT 1隻 →</td></tr>
<tr><td colspan="2">← 情報提供船 1隻 →</td><td></td><td colspan="2">← 情報提供船 1隻 →</td></tr>
<tr><td rowspan="3">ｹﾐｶﾙ類</td><td>入港</td><td>バース</td><td>伊良湖P.S.</td><td>羽島</td><td>大井</td><td>桟橋</td><td>着桟中</td><td>桟橋</td><td>大井</td><td>羽島</td><td>伊良湖P.S.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">衣浦</td><td rowspan="2">三洋化成
衣浦工場</td><td colspan="4">← 4種消防設備船 1隻 →</td><td rowspan="2">← 荷役警戒船 1隻 →</td><td colspan="4">← 4種消防設備船 1隻 →</td></tr>
<tr><td colspan="2">← 情報提供船 1隻 →</td><td></td><td colspan="2">← 情報提供船 1隻 →</td></tr>
</table>

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。

１３．台風・地震・津波等　対策一覧

（１）台風対策

イ．各港の基準（各港長が発出する）

区分	港	発令基準	解除基準
第一警戒体制（準備体制）	名古屋 四日市	強風域がかかる6時間前に発令。	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。
	衣浦	強風域がかかる6時間前に発令。ただし、強風域が衣浦港にかかる時刻が夜間となる場合は、日没6時間前とする。	
	三河	強風域がかかる9時間前に発令。	
第二警戒体制（避難体制）	名古屋	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。また、気象・海象に応じ、水先人の乗船を必要とする船舶に対して別途発令する場合がある。	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）
	四日市	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。	
	衣浦	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。ただし、強風域が衣浦港にかかる時刻が夜間となる場合は、日没3時間前とする。また、気象・海象に応じ、水先人の乗船を必要とする船舶に対して別途発令する場合がある。	
	三河	暴風域がかかる可能性がある時、強風域がかかる6時間前に発令。また、気象・海象に応じ、水先人の乗船を必要とする船舶に対して別途発令する場合がある。	

ロ．【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厳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）

ハ．【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・三河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・三河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。
「危険な状態」 1、　港域付近での乗下船は、風速 18 m/s、有義波高 1.5 mを超えるとき、又は 視界 500 m 以下を中止の目安とする。 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。	

ニ．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。発出及び解除基準は次のとおり。

強風域に入る24時間前から暴風域を抜けるまでの間、湾外避難勧告及び入湾回避勧告を発出するものとする。
なお、湾外避難勧告及び入湾回避勧告の発出にかかる情報伝達については、原則として、午前9時から午後5時までの間に行うこととする。

【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】	① 定期航路を運航する内航船舶 ② 航行区域が「平水」・「沿海」・「限定近海」の船舶

【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

イ．【各港における対策】

<table>
<tr><th></th><th>勧告の区分</th><th>地震津波に関する情報</th><th colspan="2">対策内容等</th></tr>
<tr><td rowspan="3">【名古屋港・衣浦港・三河港】</td><td>第一警戒
体制
(準備体制)</td><td>津
波
注
意
報</td><td colspan="2">1　在港船は、荷役を中止し、港外退避の準備をする。
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。
3　筏は、貯木場への収容準備又は流出準備をする。
4　設備を備える全ての船舶は、次の事項を遵守する。
・国際VHF16チャンネルを常時聴取する。
・レーダー等により自船の錨泊位置を監視する。
・関連情報、気象海象状況に留意する。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">第二警戒
体制
(避難体制)</td><td rowspan="2">津
波
警
報
・
大
津
波
警
報</td><td>津波来襲
までの時間
的余裕が
ある場合</td><td>1　在港船は荷役を中止し、港外退避の準備をする。
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。
3　筏は、貯木場への収容する。
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）</td></tr>
<tr><td>津波来襲
までの時間
的余裕が
ない場合</td><td>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。
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。
3　筏は、流出の防止を図る。
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）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">【四日市港】</td><td>第一警戒
体制
(準備体制)</td><td colspan="3">1　在港船は、荷役を中止し直ちに運航できるよう出港準備を行うこと。
2　工事作業船は、工事作業を中止し、港外へ避難又は流出防止の措置を講じる
こと。
3　その他、港内に残留する独航不能船等は流出防止の措置を講じること。</td></tr>
<tr><td>第二警戒
体制
(避難体制)</td><td colspan="3">1　在港船は、直ちに荷役を中止し、港外に避難すること。
2　工事作業船は、直ちに工事作業を中止し、港外に避難すること。
3　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。</td></tr>
</table>

ロ．【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）	1　南海トラフ地震情報に係る情報の入手に努める。 2　連絡系統、避難方法、避難海域の確認を行う。
警戒体制 （勧告）	1　在港船舶は、避難準備を行い必要に応じて直ちに出港できるよう準備する。 2　南海トラフ地震情報に係る情報の入手に努める。 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。

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
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 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、スラスター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ときは、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ときは、110m 未満とする。

（２）D58～D62（金城スリット）に係留する船舶の制限

１）スリット奥においては、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、スリット外方バースに着岸する船舶の全長は、200m 以下とする。

４）スリット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、スリット最奥バースには係留しない。

６）D58～D62 に 2 船を係留する場合は、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

＜名古屋港＞　一部岸壁の岸壁長さ右側にあるカッコの数値は、ドルフィンを除く桟橋の長さ

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	9.09	10.00	北端 5.2m 水路 10.0m
D 2	185	*278*	10.0	9.09	10.00	水路 10.0m
D 3	210	*278*	10.1	9.09	10.00	水路 10.0m
D 6	270	*300*	12.0	10.90	12.00	
D 7	240	*300*	12.0	10.90	12.00	D7岸壁西端至近に浅所
D6、D7に係留するPCC及びRORO船の制限 ・PCC及びRORO船（共通）（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（名古屋ポートラジオ：西航路風速問合せ 052-398-0517） ： 10 m/s 以上のとき ② 視程 ： 1,000m 未満のとき ・RORO船のみ(2022.4.25) ※海水港第22－02号参照 1） 受入最大船型 ： LOA265m以下 2） タグ配備基準 ： 入出港ともに大型（3,500馬力級）2隻を配備 （ただし、バウスラスター装備基準を満足するものは、 そのうち1隻を減ずることができる） 3） そ の 他 ： 西航路の制限として、LOA233mを上限（鍋田ふ頭を除く） としていたが、当該岸壁における入出港船については、 RORO船のみLOA265m以下まで通航可能						
D 8	185	*278*	10.0	9.09	10.00	D8の南80m に 10.0m
D 9	120	*009*	4.5	―	4.50	
D10	205	*009*	10.0	9.09	10.00	夜間着岸不可、離岸可
D11	130	*020*	7.3	6.63	7.30	最北端 6.5m～3.1m 水路 10.0m 夜間着岸不可、離岸可
D12	130	*056*	7.8	7.09	7.80	夜間着岸不可、離岸可 水路 10.0m
D15	185	*325*	4.6	―	4.60	水路 10.0m
D16	170	*325*	4.2	―	4.20	水路 10.0m
D17	160	*025*	9.1	8.27	9.10	水路 10.0m
D18	160	*025*	9.0	8.18	9.00	水路 10.0m
D22	180	*025*	10.0	9.09	10.00	水路 10.0m
D23	180	*025*	10.1	9.09	10.00	水路 10.0m
D24	180	*025*	10.0	9.09	10.00	水路 10.0m
D25	200	*325*	10.0	9.09	10.00	北西端 8.5m 水路 10.0m
D27	90	*324*	5.6	5.09	5.60	北西端 1.0m 水路 10.0m 夜間着岸不可、離岸可
D28	130	*324*	7.6	6.90	7.60	夜間着岸不可、離岸可 水路 10.0m
D29	185	*324*	10.2	9.09	10.00	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	―	3.50	北西端 3.5m 水路 10.0m 夜間着岸不可、離岸可
D32	130	*324*	7.6	6.90	7.50	水路 10.0m
D33	185	*324*	10.0	9.09	10.00	LOA 165m以下、ただし 165mを超え 185m 以下の場合はD32を併用する。 水路 10.0m
D34	200	*271*	2.8	―	2.80	水路 10.0m
D38	185	*004*	10.0	9.09	10.00	夜間着岸不可、離岸可 水路 10.0m

＜名古屋港＞

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	
D39	213	*004*	9.0	8.18	9.00	夜間着岸不可、離岸可 水路 10.0m	
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、 スラスター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	6.90	7.60	GT 5,000 以下 水路 10.0m 北端 3.8m D40西方 350m 6.8m 夜間着岸不可、離岸可	
D41	120	*003*	7.5	6.81	7.50	GT 5,000 以下 南端 1.8m 水路 10.0m 夜間着岸不可、離岸可	
D43	60	*003*	5.8	5.27	5.80	南端 5m以下 水路 10.0m 夜間離着岸不可	
D44	180	*003*	5.0	4.54	5.00	夜間離着岸不可 水路 10.0m	
D45	180	*003*	5.0	4.54	5.00	夜間離着岸不可 水路 10.0m	
D46	60	*003*	5.0	4.54	5.00	南端 5m以下 水路 10.0m 夜間離着岸不可	
D47	180	*003*	5.1	4.63	5.10	夜間離着岸不可 水路 10.0m	
D48	180	*003*	5.4	4.90	5.40	夜間離着岸不可 水路 10.0m	
D50	180	*000*	10.0	9.09	10.00	LOA 175m 以下	
D51	120	*272*	4.4	―	4.40		
D52	247	*012*	9.8	8.90	9.80	LOA制限あり	10
D53	250	*012*	12.0	9.09	10.00	近傍 10.0m	
D54	200	*012*	10.0	9.09	10.00		
D55	200	*012*	10.0	9.09	10.00		
D56	200	*012*	10.0	9.09	10.00		
D57	200	*012*	10.0	9.09	10.00		
D58	200	*319*	10.0	9.09	10.00	原則として廻し付け作業は行わない。	10
D59	200	*319*	10.0	9.09	10.00		10
D60	200	*326*	10.0	9.09	10.00	原則として廻し付け作業は行わない。	10
D61	200	*326*	10.0	9.09	10.00		10
D62	200	*326*	10.0	9.09	10.00		10
D70 A	360	*026*	5.2	4.72	5.20	夜間着岸不可、離岸可	
B		*026*	5.2	4.72	5.20		
C		*026*	4.1	―	4.10		
D		*026*	2.9	―	2.90		
D71	450	*090*	4.9	―	4.90	夜間着岸不可、離岸可	
D72	130	*027*	6.4	5.81	6.40		
D73	130	*027*	6.1	5.54	6.10		
D74	130	*027*	6.1	5.54	6.10		
D75	130	*027*	6.1	5.54	6.10		
D76	200	*341*	10.1	9.18	10.10	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。	10
D77	200	*341*	9.4	8.54	9.40	2025.10.9 名古屋港管理組合通知文 海務第25-053号	
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	9.54	10.50	2025.10.9 名古屋港管理組合通知文 海務第25-053号	
D79	200	*341*	10.5	9.54	10.50		

＜名古屋港＞

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
D80	200	*341*	10.0	9.09	10.00	2025.10.9 名古屋港管理組合通知文 海務第25-053号
D81	200	*341*	10.0	9.09	10.00	
D82	200	*341*	8.6	7.81	8.60	2025.10.9 名古屋港管理組合通知文 海務第25-053号
D83	200	*341*	10.0	9.09	10.00	
D84	200	*341*	10.0	9.09	10.00	南端から北 80m までは 12.0m 確保
D85	280	*341*	12.0	10.90	12.00	
D86	60	*033*	4.6	―	4.60	
D87	240	*127*	4.0	―	4.00	
D88	130	*000*	7.5	6.81	7.50	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	6.81	7.50	
D90	185	*341*	10.0	9.09	10.00	
D91	185	*341*	10.0	9.09	10.00	
D92	250	*341*	12.0	10.90	12.00	
D93	350	*341*	15.0	13.63	15.00	「特別な制限のあるバース」運用基準一覧 参照 28
D94	350	*341*	15.0	13.63	15.00	
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	5.09	5.60	
D96	220	*322*	5.2	4.72	5.20	
D97	100	*359*	5.2	4.72	5.20	
D98	185	*000*	10.0	9.09	10.00	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	9.09	10.00	
A 1		*340*	3.6	―	3.60	
A 2		*340*	5.4	4.90	5.40	水路 10.0m
A 3		*068*	3.0	―	3.00	水路 10.0m
B 1			5.5	5.00	5.50	夜間離着岸不可 水路 10.0m
B 2			8.6	7.81	8.60	
B 3			6.5	5.90	6.50	
B 4		*018*	7.9	7.18	7.90	
B 6		*018*	6.6	6.00	6.60	
B 7		*018*	8.0	7.27	8.00	
B 8		*043*	8.4	7.63	8.40	
BA	73（11）	*018*	9.1	8.27	9.10	夜間離着岸不可 新日石西端2.9 m 水路 10.0m
BB	36（24）	*090*	8.8	8.00	8.80	夜間離着岸不可 水路 10.0m
BC	175	*018*	8.4	7.63	8.40	
BE	74（30）	*018*	10.0	9.09	10.00	
BF	70（20）	*018*	8.6	7.81	8.60	
BG	70（38）	*018*	8.4	7.63	8.40	
BH	165	*018*	7.6	6.90	7.60	BI西方100 mに9.9 m
BH 2	182	*034*	12.0	9.09	10.00	DWT 77,000 級まで 沖合い10.0 m

＜名古屋港＞

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
BI	80	*018*	9.6	8.72	9.60	夜間離着岸不可
BJ	21（10）		9.7	8.81	9.70	
BL	142（30）	*090*	7.8	7.09	7.80	
BK	179（70）	*090*	8.6	7.81	8.60	
BQ	120	*021*	8.8	8.00	8.80	
BQ2	165	*034*	8.2	7.45	8.20	
BR	132（88）	*018*	6.6	6.00	6.60	
BS	113（58）	*018*	7.1	6.45	7.10	
BT	111（75）	*018*	7.3	6.63	7.30	夜間離着岸不可
BU	45（24）	*018*	5.6	5.09	5.60	
BV	45（32）	*018*	6.4	5.81	6.40	
BW	81（38）	*018*	8.6	7.81	8.60	
BX		*018*	3.5	―	3.50	
C 1		*018*	9.0	7.45	8.20	夜間着岸不可、離岸可 水路 8.2m
C 2		*018*	6.8	6.18	6.80	夜間着岸不可、離岸可 南端 4.0m以下
C 3			5.6	5.09	5.60	
C 4A	192	*018*	8.5	7.72	8.50	夜間着岸不可、離岸可
C 4B	70	*018*	7.8	7.09	7.80	夜間着岸不可、離岸可
C 4C	60	*018*	4.2	―	4.20	

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 23,000 型　LOA 180m までの船舶
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	8.18	9.00	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。

＜名古屋港＞

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	
D：1		*101*	4.2	―	4.20	夜間着岸不可、離岸可	
D：2		*101*	6.2	5.63	6.20		
E 1		*009*	8.2	7.45	8.20	7号地岸壁D40 西方 350mに 6.8m 夜間着岸不可、離岸可 水路 10.0m	
E 2		*003*	4.6	―	4.60	夜間離着岸不可 水路 10.0m	
E 3		*003*	9.0	7.00	7.70	GT 10,000 以下 水路 10.0m 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	―	3.30	水路 10.0m	
E 5		*093*	3.7	―	3.70	水路 10.0m	
E 7			4.2	―	4.20	水路 10.0m	
E 8		*093*	1.8	―	1.80	水路 10.0m	
F 1	120	*090*	4.7	―	4.70		
F 2	180	*090*	4.2	―	4.20		
F 3	150	*090*	4.2	―	4.20		
F 4	150	*090*	6.7	6.09	6.70		
F 5	200	*090*	9.0	8.18	9.00		
F 6	200	*090*	9.8	8.90	9.80		
F 7	230	*090*	11.8	9.00	9.90	水路 9.9m	
F 8	243	*090*	11.4	9.27	10.20	水路 10.2m	
F 9	120	*090*	4.3	―	4.30		
F10	125	*059*	5.7	5.18	5.70	夜間離着岸不可	
F11	350	*030*	14.0	12.72	14.00		20
F11 岸壁フェンダーは、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） 1） 平行着岸とする。 2） 接岸速力を極力落とす。 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。							
F12	250	*030*	13.0	11.81	13.00	水路 13.2m	20
F13	250	*030*	13.0	11.81	13.00	水路 13.2m	20
F14	140	*030*	13.0	11.81	13.00	夜間の廻し付けは不可	
F15	160	*030*	6.6	6.00	6.60	夜間着岸不可、離岸可	
G 1	188	*028*	12.5	10.90	12.00	進入路 12.0m	
G1桟橋に係留する大型船の制限（H12.9.5） 1） 桟橋端からの船体突出量は、船舶の全長の 25% 以下とする。 2） 桟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。 3） 係岸旗(N旗)を桟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。 4） 桟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。							
G 2		*099*	5.3	4.81	5.30	夜間着岸不可、離岸可	
G 3		*100*	12.0	10.90	12.00		
G 4		*100*	4.8	―	4.80		
H 2		*039*	1.1	―	1.10	夜間着岸不可、離岸可	
H 3		*039*	4.1	―	4.10		
H 7		*030*	3.0	―	3.00		

＜名古屋港＞

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	
Ｉ１		*090*	2.0	―	2.00		
Ｉ２	200	*270*	9.6	8.72	9.60	LOA 225m 以下	
Ｉ３	210	*324*	5.3	4.81	5.30		
Ｉ４	200	*270*	5.3	4.81	5.30		
Ｉ５	250	*018*	10.6	9.09	10.00	運用水深 10.0m	
Ｉ６	250	*018*	10.6	8.81	10.00	岸壁前面浅瀬（9.7m）に対し、UKC10%以上を確保する。 PCCの夜間廻し付け作業は行わない。	
I5、I6に係留するPCC、RORO船の制限（伊勢海防2005.4),(伊勢海防2023.7) 1） 最大船型　：　全長 236.6 m（DWT 66,000以下）の船舶 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。 ① 風速 8 m/s 以上のとき（高潮防波堤の風速計） 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。 5） 2023年7月の伊勢湾海難防止協会委員会の席上にて、全長236.6mの船舶について当会からの要望事項を通達 ① 船間距離の確保 ② カーランプの設置位置を含めて、正確な位置にブリッヂマークを設置して、着岸後に前後位置の調整を行うことのないようにする。 ③ 上記は、係船策の配置も含めて、正確にブリッヂマークを決定し設置すること。							
Ｊ３	50（15）	*030*	7.5	6.81	7.50	夜間離着岸不可	
Ｊ４	81（41）	*030*	11.8	10.72	11.80		
Ｊ５	185	*030*	11.9	10.81	11.90	糖蜜タンカーマニホールドあり	
Ｊ７	180 ﾄﾞﾙﾌｨﾝｽﾊﾟﾝ	*030*	12.0	10.90	12.00	DWT 100,000 未満 進入水路 12.0m 夜間着岸不可、離岸可（要港長許可）	
Ｊ８	250	*030*	12.5	10.90	12.00	夜間着岸不可、離岸可（要港長許可）	
Ｊ９		*030*	13.0	10.90	12.00	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	10.90	12.00	進入水路 12.0m	
JS 2	60	*100*	5.2	4.72	5.20		
JT	170	*100*	13.1	10.90	12.00	進入水路 12.0m	
JN	34	*100*	3.0	―	3.00	夜間離着岸不可	
J16	400	*030*	11.7	10.63	11.70	夜間着岸不可、離岸可（要港長許可）	9
J17		*030*	12.5	10.90	12.00	進入水路 12.0m 夜間着岸不可、離岸可（要港長許可）	9
J18		*030*	12.5	10.90	12.00	進入水路 12.0m 夜間着岸不可、離岸可（要港長許可）	9
J19		*030*	12.3	10.90	12.00	着離桟2ﾀｸﾞ、ｱﾝｶｰ不使用(2023.1.1より) 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）	9
K1～K3		*085*	12.6	11.45	12.60	第1桟橋 夜間離着岸不可	
Ｋ５		*085*	14.0	11.86	13.60	第2桟橋　進入水路 13.6m存在 夜間離着岸不可	

＜名古屋港＞

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	
K7～K11		*120*	5.7～7.2	5.18～6.54	5.70～7.20	知多岸壁 夜間離着岸不可	
K12～K15		*120*	7.6	6.90	7.60	第4桟橋 夜間離着岸不可	
K16～K19		*120*	7.6	6.90	7.60	第5桟橋 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。	31
L 2	450	*085*	14.0				
M 1	149	*013*	7.5	6.81	7.50	夜間着岸不可、離岸可	
M 2	65	*060*	5.0	4.54	5.00		
N 1	250	*000*	7.5	6.81	7.50	夜間離着岸不可	
N 2	250	*000*	10.0	9.09	10.00	夜間着岸不可、離岸可	
N 3	73（30）	*000*	10.0	9.09	10.00	夜間離着岸不可	
P 1	240	*000*	3.7	―	3.70	夜間着岸不可、離岸可	
P 2	150	*027*	2.6	―	2.60		
P 3	150	*027*	2.6	―	2.60		
P 4	177	*027*	3.2	―	3.20	夜間着岸不可、離岸可	
P 5	213	*027*	5.6	5.09	5.60		
P 6	180	*000*	5.1	4.63	5.10		
P 7	182	*000*	2.3	―	2.30		
P 8	78	*000*	1.7	―	1.70		
Q 1	240	*092*	7.3	6.63	7.30	夜間着岸不可、離岸可 水路 10.0m	
Q 2	150	*092*	8.0	7.27	8.00	水路 10.0m	
Q 3	98	*092*	7.5	6.81	7.50	水路 10.0m	
R 1	350	*341*	15.0	13.63	15.00		20,28 30
R 2	300	*341*	12.0	10.90	12.00		
R 3	250	*341*	12.0	10.90	12.00		
SC	234	*001*	6.7	6.09	6.70	水路 10.0m	
S 1	195	*015*	5.4	4.90	5.40	南端 4.8m 水路 10.0m	
S 2	150	*007*	7.2	6.54	7.20	北端 4.8m 水路 10.0m	
S 3	74（29）	*010*	8.0	7.27	8.00	夜間着岸不可、離岸可 水路 10.0m	
S 4	78（57）	*010*	10.2	8.72	9.60	前面 180mに 9.6m 水路 10.0m 夜間着岸不可、離岸可	
S 5	63（55）	*010*	8.4	7.63	8.40	夜間離着岸不可 水路 10.0m	
T1	350	*310*	14.0	12.72	14.00	LOA 300m 未満	23,30
T2	350	*310*	14.0	12.72	14.00		
T3	285	*310*	12.0	10.90	12.00	LOA 240m 以下	23,30

＜名古屋港＞

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	
TS1	400	*257*	16.0	14.54	16.00	東航路 16m 「特別な制限のあるバース」運用基準一覧参照	29
TS2	350	*257*	16.1	14.54	16.00		
U1	200	*257*	12.0	10.09	11.10	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	10.45	11.70	U2南側沖合約270mに11.5mあり 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	10.27	11.30	夜間離着岸不可	
V1		*080*	7.5	6.81	7.50	水路 7.5m	
V2		*080*	7.5	6.81	7.50	水路 7.5m	
V3		*080*	6.2	5.63	6.20	水路 7.5m	
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	20.00	20.00	伊良湖水道喫水制限 20.0m 夜間離着桟不可	

６．特別な制限のあるバース

D94、D93、R1、R2 岸壁は P.28、TS1、TS2 岸壁は P.29、R3、T1、T2、T3 は P.30 に表にて掲載する。

（１）名古屋コンテナ埠頭（R3）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

（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、「7.タグボート使用基準(名古屋港、四日市港)」(P.24)に準ずる。なお、出港時は、海象気象状況により隻数を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）離着桟作業

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 未満のとき

６）その他

ガーデンふ頭への客船入港時について、名古屋港管理組合は、泊地利用関係者に事前通知を行う。（2024.3.19 名古屋港管理組合 海務課 確認事項）

（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、できるかぎり平行着岸とする。

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 以下）

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（14.0m 以下）　（伊勢海防 2001.3）

ｂ．T3 着岸のコンテナ船（12.0m 以下）

２）F、L、K バースに着桟するため、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 ― 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	バウスラスター公称馬力
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「バウスラスター公称馬力」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）バウスラスター装備船の特例

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）桟橋に係留する場合

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）

但し、離桟については、DWT 20 万トンを超える場合は 4 隻以上使用。

(2025.10.1 出光 B/M 確認)

４）L1、L2、K9 または E1 桟橋に LNG 船を係留する場合（P.31 に掲載）

５）名古屋 K5, K7～9, K13, K14 桟橋に係留する場合

a. K5　　：　出船左舷付の場合　着桟時 3 隻、離桟時 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(バウスラスター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(名古屋港:高潮防波堤東信号所、四日市港第一及び第二航路対象:四日市防波堤信号所、四日市港第三航路:霞ヶ浦第 2 号導灯の数値を基準とする。）（海安全第 23-18 号）

ただし、自動車専用船(RORO 船を含む。） については 8m/s 以上のとき、および G/T5,000 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．スラスター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（船舶交通量が多い時間帯で他船の航行に影響があるとき）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ー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　TKK）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）

<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="5">大　型　コ　ン　テ　ナ　船</th></tr>
<tr><th colspan="5">R1／R2 及び D93／D94</th></tr>
<tr><th colspan="2">対象船舶</th><th>Loa ＜305 m</th><th>305 m≦Loa≦318 m</th><th>318 m<Loa≦347 m</th><th>347 m<Loa≦367 m</th><th>367 m<Loa≦399 m</th></tr>
<tr><td rowspan="2">タグボート</td><td>着岸時</td><td>次の場合は、2隻使用する
・深喫水のとき
・風速10 m/s 以上のとき
・河川流、潮流が大きいとき
・右舷付（廻し付け）のとき</td><td>次の場合は、2隻使用する
・深喫水のとき
・風速10 m/s 以上のとき
・河川流、潮流が大きいとき</td><td>次の場合は、2隻使用する
・深喫水のとき
・風速10 m/s 以上のとき
・河川流、潮流が大きいとき</td><td>次の場合は、2隻使用する
・深喫水のとき
・風速10 m/s 以上のとき
・河川流、潮流が大きいとき
・向岸風（東風）のとき</td><td>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。</td></tr>
<tr><td>離岸時</td><td>次の場合は、2隻使用する
・深喫水のとき
・風速10 m/s 以上のとき</td><td>次の場合は、2隻使用する
・深喫水のとき
・風速10 m/s 以上のとき
・D93出港時、D94に大型船が（GT5万以上）着岸するとき</td><td>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。</td><td colspan="2">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。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">エスコート</td><td rowspan="2">入港時</td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">・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）</td><td colspan="2">・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海里より金城交差部横断終了時まで）</td></tr>
<tr><td>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。）</td><td>常時警戒船1隻</td></tr>
<tr><td>出港時</td><td></td><td></td><td>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）</td><td colspan="2">常時警戒船1隻
（東航路およびその延長まで）</td></tr>
<tr><td rowspan="3">作業中止基準</td><td rowspan="2">風速</td><td colspan="2" rowspan="2">15 m/s 以上</td><td rowspan="2">12 m/s 以上</td><td colspan="2">・12 m/s 以上(向岸風、原則、10 m/s 以上)</td></tr>
<tr><td colspan="2">・風潮流等により不適当な場合は、10 m/s 以下でも中止することがある</td></tr>
<tr><td>視程</td><td colspan="2">1,000 m未満</td><td colspan="3">1,500 m未満</td></tr>
<tr><td colspan="2">接岸速度</td><td></td><td></td><td>9 ㎝/s 以下</td><td colspan="2">7 ㎝/s 以下</td></tr>
<tr><td colspan="2">係留限界風速</td><td></td><td></td><td colspan="3">風速 17 m/s</td></tr>
<tr><td colspan="2">喫水制限</td><td colspan="2">UKC ： 喫水の 10 % 以上</td><td colspan="3">UKC ： 喫水の 10 % 以上</td></tr>
<tr><td colspan="2">着岸舷</td><td>原則、左舷付（タグ2隻で回し付可）</td><td>原則、左舷付</td><td colspan="3">左舷付(廻し付けは、行わない)</td></tr>
<tr><td colspan="2">入出港時間帯</td><td></td><td></td><td colspan="3">原則、ラッシュ時を避ける</td></tr>
<tr><td colspan="2">着岸船との船間距離</td><td colspan="2">35 m以上</td><td colspan="3">50 m以上</td></tr>
<tr><td colspan="2">離着岸時の制限</td><td></td><td></td><td colspan="3">・回頭は、できる限り、原則、岸壁の前面で行う</td></tr>
</table>

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,T3)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。

注4）R2は、前面の航路・泊地が、R1と同様の水深15mに整備され、係留施設もR1岸壁と同等の規格のものへ更新完了後に本基準を適用する。

「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

<table>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">対象船型</td><td rowspan="2">全長286 m以下</td><td rowspan="2">全長286 m超338 m以下</td><td colspan="2">全長338 m超370 m以下</td><td rowspan="2">全長370 m超400 m以下（※1）</td></tr>
<tr><td>（喫水13.63 m未満）</td><td>（喫水13.63 m以上）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">タグボートの配備
（入出港時）</td><td colspan="2">平均風速（高潮防波堤東信号所）

10 m/s 以下 ： 1隻
10 m/s 超 ： 2隻</td><td>平均風速（同左）

8 m/s 以下 ： 1隻
8 m/s 超 ： 2隻</td><td>平均風速（同左）

8 m/s 以下 ： 1隻
8 m/s 超 ： 2隻</td><td>平均風速（同左）

10 m/s 以下 ： 2隻
10 m/s 超 ： 3隻</td></tr>
<tr><td colspan="3">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。

〇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。
〇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。</td><td>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。</td><td>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。</td></tr>
<tr><td colspan="2">警戒船の配備</td><td>なし</td><td colspan="3">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。

【警戒区間】
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）</td><td>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。

【警戒区間】
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。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">作業中止基準</td><td>風速</td><td>15 m/s 以上</td><td colspan="4">12 m/s 以上</td></tr>
<tr><td>視程</td><td colspan="5">1,500 m 未満</td></tr>
<tr><td colspan="2">接岸速度</td><td colspan="2">―</td><td>13 cm/s 以下</td><td>12 cm/s 以下</td><td>9 cm/s 以下</td></tr>
<tr><td colspan="2">係留限界風速</td><td colspan="2">―</td><td>16 m/s を目安とする。</td><td colspan="2">14 m/s を目安とする。</td></tr>
<tr><td colspan="2">余裕水深</td><td colspan="5">喫水の 10 %</td></tr>
</table>

※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）

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th colspan="5">大　型　コ　ン　テ　ナ　船</th></tr>
<tr><th colspan="2"></th><th>R3</th><th colspan="2">T1/T2</th><th colspan="2">T3</th></tr>
<tr><th colspan="2">対象船舶</th><th>68,000≦DWT<82,000（Loa＜300 m）</th><th>230 m≦Loa＜250 m</th><th>250 m≦Loa＜300 m</th><th>203 m≦Loa＜230 m</th><th>230 m≦Loa≦240 m</th></tr>
<tr><td rowspan="2">タグボート</td><td>着岸時</td><td>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</td><td colspan="2" rowspan="2">常時、3,500馬力級2隻を使用する</td><td rowspan="2">船舶運航係留基準の「総則」を適用する</td><td rowspan="2">常時、3,500馬力級2隻を使用する</td></tr>
<tr><td>離岸時</td><td>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</td></tr>
<tr><td rowspan="2">エスコート</td><td>入港時</td><td></td><td colspan="2" rowspan="2">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</td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">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</td></tr>
<tr><td>出港時</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">作業中止基準</td><td>風速</td><td>15 m/s 以上</td><td>12 m/s 以上</td><td>10 m/s 以上</td><td>15 m/s 以上</td><td>12 m/s 以上</td></tr>
<tr><td>視程</td><td>1,000 m 未満</td><td colspan="2">1,500 m 未満</td><td colspan="2">1,500 m 未満</td></tr>
<tr><td colspan="2">接岸速度</td><td>8 cm/s 以下</td><td colspan="2">10 cm/s 以下</td><td colspan="2">10 cm/s 以下</td></tr>
<tr><td rowspan="2">離着岸時の制限</td><td>着岸時</td><td></td><td colspan="2" rowspan="2">喫水14 m以下</td><td colspan="2" rowspan="2">【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ﾊﾞｰｽとまたがって利用する場合は、水深の浅いT3ﾊﾞｰｽの水深（-12m）に対して余裕水深を確保すること。</td></tr>
<tr><td>離岸時</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">着岸舷</td><td>原則、左舷付</td><td colspan="2"></td><td colspan="2"></td></tr>
</table>

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,T3)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。

2021年10月20日改訂

LNG船　着離桟基準　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
桟橋		**L1 ， L2**	**L2**
風速基準 タグ隻数	着桟時	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)
	離桟時	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
桟橋		**E1**	**E1**
風速基準 タグ隻数	着桟時	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)
	離桟時	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
桟橋		**K9**
風速基準 タグ隻数	着桟時	風速 10 m/s 以下　タグ 4 隻(3500馬力級以上)
	離桟時	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		桟橋係留	伊勢湾シーバース係留	四日市SBM係留
	スラスター		前後ブイ	シングルブイ	スラスター		スラスター				
	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）	2隻の内、1隻を減ずることができる。	1隻（中～大）	1隻（小～大）			2隻（小～中）				
20,000			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	3隻（大）				2隻（大）		2隻（大）		3隻（中～大）		
75,000							都度決定			4隻（大）	
90,000 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。

1）風速10 m/s以上のとき
（自動車専用船（RORO船を含む。）については、8 m/s以上）

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
- ①　係船設備が不良なとき
- ②　乗組員の技能習熟の度合いが低いとき
- ③　船型に比べて総トン数が著しく少ないとき
- ④　スラスター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（船舶交通量が多い時間帯で他船の航行に影響があるとき）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ー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

８．参考資料

参考資料（名古屋港）

１．主要バース着岸（桟）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	45,232
サイロ岸壁 BH2	229.0	45,264
L1	299.9	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	339.5	165,965

２．危険物積載船バースの気象・海象に関する着桟制限（バース管理者の基準）

<table>
<tr><th>バースの名称</th><th>風　速</th><th>波　高</th><th>視　程</th><th>潮　流</th></tr>
<tr><td>伊勢湾シーバース</td><td>15 m/s 以上</td><td>0.8m 未満</td><td>1 海里以上</td><td>1 ﾉｯﾄ未満
（出船着桟 0.6 ﾉｯﾄ未満）</td></tr>
<tr><td>K5</td><td>15 m/s 以上</td><td>1.5m 未満</td><td>1 海里以上</td><td>－</td></tr>
<tr><td rowspan="2">J7</td><td>10 m/s 以上</td><td>1.0m 未満</td><td>1,000m 以上</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="4">異常潮流が予想されるときは、入港時間帯を調整する。</td></tr>
</table>

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 桟橋において、港長の許可を得た船舶に限り、夜間における入出港（着離桟）

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。

<table>
<tr><th colspan="3">水　域　名</th><th>最小水深（m）</th><th>途　中　浅　所</th></tr>
<tr><td colspan="3">第　一　航　路</td><td>12.0</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">午　起　航　路</td><td>11.2</td><td>航路西側境界線付近 10.9m</td></tr>
<tr><td colspan="3">第　二　航　路</td><td>13.9</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="5">第三航路</td><td rowspan="4">霞ヶ浦方面</td><td>W22</td><td>14.0</td><td></td></tr>
<tr><td>W26</td><td>13.2</td><td></td></tr>
<tr><td>W23
W24
W25
W27</td><td>12.0</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">川越 方面</td><td>14.0</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">SE 方面</td><td>11.7</td><td>桟橋側傍 10.7m あり</td></tr>
<tr><td colspan="3">U1、U9 方面</td><td>11.2</td><td></td></tr>
</table>

３．係船施設一覧

＜四日市港＞　一部岸壁の岸壁長さ右側にあるカッコの数値は、ドルフィンを除く桟橋の長さ　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	5.09	5.60	最西端 6.2m
W 2	245	*268*	6.4	5.81	6.40	最西端 6.4m
W 3		*268*	8.0	7.27	8.00	東側 8.5m
W 4	215	*286*	9.5	8.63	9.50	使用中止
W 5			5.9	5.36	5.90	最西端 5.0m 以下　使用中止
W 6		*354*	2.8	―	2.80	
W 7	126	*300*	6.3	5.72	6.30	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	8.72	9.60	最西端より 20m 以内 2.4m 使用中止
W 9		*286*	10.0	9.09	10.00	
W10	200	*016*	4.5	―	4.50	
W11	200	*286*	10.0	9.09	10.00	最西端 20m 以内 5.7m
W12		*034*	5.2	4.72	5.20	
W13	260	*286*	12.0	10.90	12.00	

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の岸壁が明瞭に照明されている場合に限る。

２、W13に大型船（DWT65,000以上）を係留する場合の制限

1）最大船型は、DWT 71,000または全長 230mとする。
2）夜間の着岸作業は、行わない。
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。
4）接岸速度は 8 cm/s 以下とする。

３、W11およびW13に係留する船舶の相互の制限

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。
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。
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。
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。

W14	220	*016*	10.0	9.09	10.00	
W15	245	*286*	10.0	8.63	9.50	東方向 370m に 9.5m

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。

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
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、離桟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、本船左舷側ギャ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。
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。
※最大船型未満のタグ隻数はタグボート使用基準を準用
（2024.4.19　伊勢湾海難防止協会確認）
4）接岸速度　：　10 cm/s 以下
5）係留限界風速　：　平均風速 15 m/s

客船に関しては、午起航路経由入港する場合は、伊良湖水道航路アウト後の四日市ポートラジオへの通報の際に午起航路を通航する旨連絡すれば、午起航路通航を許可されることになっている。
客船以外の船舶は、午起航路の通航は不可である。（2018.11 四･管理組合と四･海上保安部との同意書による合意事項）

W16	113	*257*	6.5	5.90	6.50	
W17		*214*	5.5	5.00	5.50	
W18		*214*	5.5	5.00	5.50	
W19		*214*	5.0	4.54	5.00	

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
W22	280	*295*	14.0	12.22	14.00	水路 14.0m（航路中央部幅約 400m）
W22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 94,000トン以下、総トン数 56,000トン以下、全長 250m 以下とする。 2） DWT 65,000級以上の船舶の夜間の着岸作業は行わない。 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。 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。						
W22からの出港船に対する浅所への一時的な対応（全長226m超）（2024.4.25 四･港管理より通知有） ① 喫水が12.0mを超え13.2m未満の場合、深喫水船として取り扱う。 （出港時の回頭水域が浅所（13.2m）に近づくことを考慮。） ② 出港時の喫水が13.20mを超える場合、原則として、出港を認めない。						
W23	240	*295*	12.0	10.90	12.00	夜間の離着桟作業可
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	10.90	12.00	
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	10.63	11.70	
W26	300	*295*	13.2	12.00	13.20	水路 14.0m（航路中央部幅約 400m）
W27	310	*295*	12.0	10.90	12.00	
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	―	4.50	霞ヶ浦南埠頭西側
W31		*230*	3.8	―	3.80	
W32		*230*	4.5	―	4.50	
W33		*230*	4.4	―	4.40	
W34		*230*	3.3	―	3.30	
W35		*230*	3.3	―	3.30	
W36		*230*	4.5	―	4.50	
W37		*230*	4.8	―	4.80	
W38		*230*	5.5	5.00	5.50	
W39		*230*	5.5	5.00	5.50	
W40		*230*	5.5	5.00	5.50	
W41		*230*	5.5	5.00	5.50	
W42		*230*	5.5	5.00	5.50	
W43		*230*	5.5	5.00	5.50	
W44		*230*	5.1	4.63	5.10	

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
W50		*220*	4.5	―	4.50	浜園埠頭
W51		*220*	4.5	―	4.50	
W52		*220*	4.5	―	4.50	
W53		*220*	4.5	―	4.50	
W54		*220*	4.5	―	4.50	
W55		*220*	4.5	―	4.50	
W56		*220*	4.5	―	4.50	
W57		*220*	4.5	―	4.50	浜園埠頭
W58		*220*	4.2	―	4.20	
W59		*220*	3.5	―	3.50	
W60	260	*025*	6.2	5.63	6.20	霞ヶ浦南埠頭東側 四管水路通報　6年234項
W61		*025*	6.6	6.00	6.60	
W62		*025*	6.9	6.27	6.90	
W70		*205*	4.5	―	4.50	W27北側
W71		*230*	4.5	―	4.50	
W72		*230*	4.5	―	4.50	
W73		*230*	4.5	―	4.50	
W74		*230*	7.5	6.81	7.50	
W75		*230*	7.5	6.81	7.50	
W80	360	*295*	14.0	12.72	14.00	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 285m以上 294m 以下の船舶　15 m/s 以上
　② 全長 294m 超の船舶　　12 m/s 以上

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 285m以上 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装備船は、タグボート1隻を減ずることができる。
　　※全長285m 未満の船舶については、「タグボート使用基準（名古屋港、四日市港）」を適用する。（2024.2　伊勢海防確認事項）
　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 285m以上 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	―	4.60	
A 2		*243*	7.5	6.81	7.50	
C 1		*355*	6.5	5.90	6.50	
C 2		*267*	7.6	6.90	7.60	
C 3		*267*	4.7	―	4.70	
D 1		*223*	5.4	4.90	5.40	夜間離着岸不可 三菱化学㈱船舶作業順守規則有(D2を除く)
D 2		*223*	8.9	8.09	8.90	
D 3		*230*	8.9	8.09	8.90	
D 5		*220*	9.5	8.63	9.50	
D 6		*250*	10.4	9.45	10.40	

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 7		*240*	11.3	10.27	11.30	夜間着岸不可・夜間離岸可 タグ 2隻 三菱化学㈱船舶作業順守規則有
D 8			10.2	9.27	10.20	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。 31
F 1		*320*	4.5	―	4.50	
F 2		*320*	4.5	―	4.50	
F 3		*320*	4.5	―	4.50	
F 4		*230*	7.0	6.36	7.00	
F 5		*230*	7.3	6.54	7.20	水路 7.2m
F 6		*230*	7.5	6.54	7.20	水路 7.2m
（注）F1～6：PILOT乗船時、照明を点灯する。						
I 1		*218*	5.5	5.00	5.50	
I 2		*192*	6.7	6.09	6.70	
I 3		*192*	4.9	―	4.90	
K 1		*010*	4.5	―	4.50	夜間離着岸不可　霞桟橋西側
K 3		*003*	5.2	―	4.40	夜間離着岸不可　霞桟橋西側 4.4m
K 4		*295*	7.0	6.36	7.00	夜間離着岸不可　霞桟橋南側
K 5		*295*	5.5	5.00	5.50	夜間離着岸不可　（桟橋に吹流し掲揚中、着桟可）　岸壁付近 4.7m有り
K 6		*295*	5.0	4.54	5.00	夜間離着岸不可　霞桟橋南側
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。 31
K10		*326*	6.6	6.00	6.60	夜間離着岸不可　霞桟橋東側
K11		*326*	6.6	6.00	6.60	夜間離着岸不可　霞桟橋東側
K15		*330*	6.5	5.90	6.50	夜間離着岸不可　霞桟橋東側
K16		*330*	6.5	5.90	6.50	桟橋に吹流し掲揚中、着桟可
K17		*330*	6.5	5.90	6.50	桟橋に吹流し掲揚中、着桟可 霞西1号桟橋
KW		*009*	3.6	―	3.60	夜間離着岸不可　桟橋に吹流し掲揚中、着桟可 霞西1号桟橋
M 1		*299*	7.4	6.72	7.40	三菱化学㈱船舶作業順守規則有
M 2		*299*	6.6	6.00	6.60	
M 3		*299*	6.5	5.90	6.50	
M Y		*276*	6.0	5.45	6.00	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	10.27	11.30	夜間離着岸不可
S B		*237*	11.4	10.36	11.40	
S C		*340*	6.2	5.63	6.20	

<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
S D	200	*204*	9.1	8.27	9.10	最南端 6.7m
S E	200	*204*	10.6	9.63	10.60	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桟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桟橋の係留基準

1) 5,000GT未満のタンカー
   ① 出船着桟可。
   ② 夜間出港可（パイロット乗船は22：00時まで）
   ③ SL桟橋に停泊船がある場合はSE桟橋前面で回頭
2) 5,000GT以上～25,000GT未満のタンカー
   ① 入船着桟のみ。
   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桟橋に停泊船が無いこと。
   ⑤ SL桟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 出港時に後進でSL桟橋前を航過する場合は、SL桟橋に停泊船が無いこと。
3) MR級（25,000GT以上）のタンカー
   ① 入船着桟のみ。
   ② 夜間の入出港不可
   ③ 入出港時、SL桟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	6.90	7.60	
S G		*161*	7.2	6.54	7.20	夜間離着岸不可
S H		*161*	5.0以下	―	5.00以下	
S I		*161*	6.3	5.72	6.30	夜間着岸不可・夜間離岸可

SI桟橋の係留基準

1) 夜間入港不可、夜間出港可。SJ桟橋の位置を示す為、ドルフィン両端に赤色灯を設置している。
2) 着桟は入船右舷付け。
3) 着桟時はSF、SG、SJ桟橋に着桟船がい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) 離桟時はSG、SJ桟橋に着桟船がいないことを条件とする。

S K						
S L		*216*	12.0	10.72	11.80	11.8m の浅瀬あり 夜間着岸不可・夜間離岸可

SL桟橋の係留基準

1) 5,000GT未満のタンカー　①出船着桟可。
   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入船着桟のみ
   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	―	3.10	夜間離着岸不可
T 2		*299*	4.7	―	4.70	
T 3		*299*	4.8	―	4.80	
T 5		*299*	4.7	―	4.70	
T 6		*299*	5.8	5.27	5.80	
T 7		*275*	2.6	―	2.60	
T 8		*013*	7.3	6.63	7.30	

<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
T 9		*013*	7.2	6.54	7.20	
U 1	360 ﾄﾞﾙﾌｨﾝｽﾊﾟﾝ	*017*	12.1	10.18	11.20	夜間離着岸不可　進入水路 11.2m 午起航路西側線上付近 10.9m U9下部に記載の制限参照
U 2		*321*	6.1	5.54	6.10	夜間離着岸不可
U 3		*323*	6.4	5.81	6.40	
U 5		*320*	7.8	7.09	7.80	
U 6		*316*	7.3	6.63	7.30	
U 7		*316*	7.4	6.72	7.40	
U 8		*316*	7.4	6.72	7.40	夜間離着岸不可
U 9	350	*017*	12.0	10.18	11.20	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	18.40	20.00	夜間着標不可・夜間離標可 伊良湖水道喫水制限 20.0m
SSB			20.3	17.90	20.00	
CSB及びSSBの常用離着岸可能喫水 CSB（18.4m）及びSSB（17.9m）の常用離着岸可能喫水については、シングルブイに着標した本船の振れ回り範囲（北側）に存在する水深である。着標中については常時荷役作業船が配備されており、風向き等により本船が当該水深箇所に近づかないよう警戒作業にあたるため、受入れ最大喫水は20.0mとする。						

４．参考資料

参考資料（四日市港）

１．主要バース着岸（桟）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・海象に関する着桟及び着標制限（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 以上	1.5m 未満	1 海里以上
SSB	15 m/s 以上	1.0m 未満	1 海里以上
CSB	15 m/s 以上	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㈱）の艤装岸壁を除く。

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	5.18	5.70	夜間離着岸不可 170m の部分 5.7m
JMU5	450	*213*	5.7	5.18	5.70	夜間離着岸不可 170m の部分 5.7m
JMU1	400	*213*	4.1	―	4.10	ジャパンマリンユナイテッド
JMU2	600	*303*	7.2	6.54	7.20	ジャパンマリンユナイテッド
JMU3A	360	*213*	8.2	7.45	8.20	ジャパンマリンユナイテッド
JMU3B	230	*213*	6.0	5.45	6.00	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	7.27	8.00	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	5.00	5.50	夜間離着岸不可 水路最小水深 5.5m
NORTH	160	*295*	5.1	4.63	5.10	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	5.00	5.50	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＞

１．客船入港安全基準（水先引受基準）　　（2019.4.2 海一般第 19-01 号）

（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、全長 260m を超える客船は、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 260m を超える客船は警戒船２隻を配備する。
（８）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	10.90	12.00	南部（海底トンネル以南）
〃　（北部）	10.0	9.09	10.00	北部（海底トンネル以北）
衣浦川鉄(JFE)航路	12.0	10.90	12.00	
三河豊橋航路	12.0	10.90	12.00	航路入口付近に 11.7m あり
〃　大崎航路	10.0	9.09	10.00	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	9.36	10.30	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	10.00	11.00	航路両側浅所あり
〃　田原航路	10.0	9.09	10.00	

２．係船施設一覧

＜衣浦港＞　一部岸壁の岸壁長さ右側にあるカッコの数値は、ドルフィンを除く桟橋の長さ　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
日本化学岸壁	116	*015*	10.4	6.54	7.20	360m 沖に 7.2m の浅所あり。 全長 130m 以下
JERA (ｱﾝﾓﾆｱ)	224	*352*	12.0	10.90	10.90	10.90m 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 ﾄﾞﾙﾌｨﾝｽﾊﾟﾝ 270m ﾌｪﾝﾀﾞｰｽﾊﾟﾝ 60m
中山製鋼 2号岸壁	250	*359*	5.4	4.90	5.40	
JERA武豊 揚炭桟橋	375	*272*	12.0	10.90	12.00	喫水が 11.80m を超え 12.00m 以下の場合は、港外(東防波堤西灯台より南2海里)より着桟まで潮高 1.5m を確保のこと。 51
JERA 石炭岸壁 (北)	330	*352*	12.0	10.90	12.00	
JERA 石炭岸壁 (南)	330	*352*	12.0	10.90	12.00	
JERA 副資材ﾊﾞｰｽ (A)	129	*352*	6.5	5.90	6.50	岸壁沖合い 6.8m の浅所あり
(B)	96	*352*	6.5	5.90	6.50	
(C)	101	*352*	6.5	5.90	6.50	
(D)	97	*329*	7.2	6.18	6.80	
(E)	112	*329*	6.8	6.18	6.80	
(F)	93	*329*	6.8	6.18	6.80	
武　豊　北 1号	185	*292*	10.0	9.09	10.00	１隻の全長は、190m 以下とする。
2号	240	*292*	12.0	10.90	12.00	
3号	130	*292*	7.8	7.09	7.80	
JFE 1号	170	*293*	10.6	9.63	10.60	3隻以上、同時着桟する場合は、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	9.63	10.60	
JFE 3号	180	*293*	10.4	9.45	10.40	
トヨタ岸壁	300	*095*	6.3	5.72	6.30	
衣浦埠頭	195	*033*	12.0	10.90	12.00	(係留ドルフィンスパン 300m)
中日本グレーン 岸壁	162	*033*	12.0	10.90	12.00	(係留ドルフィンスパン 250m)
中央埠頭　西 1号	300	*298*	3.4	―	3.40	
2号	520	*315*	6.1	5.54	6.10	
3号	185	*012*	10.0	9.09	10.00	北側奥から50mに6.0mの浅所あり。
4号	185	*012*	8.5	7.72	8.50	
5号	240	*012*	12.0	10.90	12.00	全長 200m まで。 200m を超える場合は都度協議。
6号	240	*012*	12.0	10.90	12.00	
西6号の喫水制限（2020年8月14日） 岸壁水深 12.0m、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 12.0m。 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	―	3.00	
2 号	130	*033*	5.5	5.00	5.50	岸壁奥より 160m が 5.0m 以下。
3 号	185	*033*	10.0	9.09	10.00	全長 155mまで。
4 号	240	*033*	12.0	10.90	12.00	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	5.63	6.20	(ドルフィン スパン 180m)
ジェイテクト桟橋	150	*001*	8.4	7.63	8.40	

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
三洋化成衣浦桟橋	210	022	9.2	8.36	9.20	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	10.1	8.81	9.70	進入水路に9.7mの浅所あり　51
2号(E)	185	013	10.3	9.09	10.00	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	11.00	
高浜埠頭2号	130	005	5.4	4.90	5.40	全長 105m まで。

＜三河港（豊橋水域）＞

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
トヨタ田原埠頭T1	250	180	10.0	9.09	10.00	大崎航路 10.0m
T2	250	180	10.0	9.09	10.00	
T3	250	180	10.0	9.09	10.00	
T4	300	180	10.0	9.09	10.00	
明海岸壁1号	210	180	10.0	9.09	10.00	全長 200mまで。大崎航路 10.0m 注1) 参照
2号	173	180	9.3	8.45	9.30	注1) 参照
3号	185	180	11.9	9.09	10.00	大崎航路 10.0m　注1) 参照
4号	250	180	10.4	9.09	10.00	大崎航路 10.0m
5号	250	180	11.3	9.09	10.00	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	8.54	9.40	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	―	4.40	
神野岸壁2号	270	063	5.5	5.00	5.50	90m×3 バース
神野岸壁3号 ①	130	102	6.5	5.90	6.50	
3号 ②	130	102	6.1	5.54	6.10	
3号 ③	130	102	6.6	6.00	6.60	
3号 ④	130	102	5.7	5.18	5.70	
3号 ⑤	130	102	7.6	6.81	7.50	岸壁付近 7.5m
3号 ⑥	130	102	7.5	6.81	7.50	
3号 ⑦	130	102	7.5	6.81	7.50	
神野岸壁4号 ①	185	102	7.9	7.18	7.90	
4号 ②	185	102	10.3	9.36	10.30	岸壁前面に 10.3m あり
4号 ③	185	102	10.3	9.36	10.30	
4号 ④	185	102	10.3	9.36	10.30	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*	10.3	9.36	10.30	豊橋航路入口付近に 11.7m あり 神野航路 10.3m	
7号 ②	240	*102*	10.3	9.36	10.30	神野航路 10.3m	
7号 ③	240	*102*	10.3	9.36	10.30	神野航路 10.3m	
7号 ④	260	*102*	10.3	9.36	10.30	神野航路 10.3m	
神野7号の制限 神野岸壁7ー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	10.63	11.70	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	9.09	10.00	「５．その他の留意事項(5)」を参照。 田原航路 10.0m	51
2 号	238	*151*	10.0	9.09	10.00		
3 号	238	*151*	7.5	6.81	7.50		
三河港全般の制限 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。							
田原バイオマスパワー桟橋	220	*009*	10.0	9.09	10.00	田原航路 10.0m	
田原バイオマスパワー桟橋　運用基準（2025.5 伊勢湾海難防止協会 報告書） (1) 対象船舶　：　4.5万DWT級 貨物船 (2) 中止基準　：　風速　12m/sec 以上 (3) 視　　程　：　1,000m 以上 (4) 着 岸 舷　：　限定しないものとする (5) 着離桟時間　：　原則として、日出から日没まで							
田原公共バイオマス岸壁	170	*024*	10.0	9.09	10.00	田原航路 10.0m	
田原公共バイオマス岸壁　運用基準（2024.3 伊勢湾海難防止協会 報告書） (1) 中止基準　：　風速　15m/sec 以上 (2) 視　　程　：　1,000m 未満 (3) 着 岸 舷　：　原則、左舷着岸とする (4) 着離岸時間　：　原則として、日出から日没まで (5)当面の間、当該岸壁の利用は標準船型となる全長142m級として運用し、当会において安全性が確認された内容を伊勢海防に報告後、最大船型を158mとして受入れを開始することとする。							

＜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	8.18	9.00	全長 170m 以下　岸壁前に 9.0m の浅所あり	
2 号	130	*312*	6.5	5.90	6.50		
蒲郡埠頭 4号	185	*042*	9.2	8.36	9.20	全長 160m 以下	
5号	390	*312*	7.5	6.81	7.50	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	6.81	7.50		
9号	185	*030*	10.0	9.09	10.00	全長 215m 以下 係船用ドルフィンまで 75m	
11号	250	*222*	11.0	10.00	11.00	係船用ドルフィンまで 30m	48
三河港全般の制限 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 注1	11万GT級客船 注2 （2軸2舵）	13万GT級客船 注2 （Azipod推進器）	14万GT級客船 （2軸2舵）
岸壁延長	330m以上	380m以上	380m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。	受入れに際しては、対象船舶（MAJESTIC PRINCESS）と同程度以上の操船性能を有することを確認すること。
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おいては配備すること。 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） 衣浦港	入港船 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 1）照明設備等が十分であることを条件に、JFE1､2､3 号ﾊﾞｰｽは、夜間着岸を行う。 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。 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。 出港船 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。 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。 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。	1.視界 1,000m 以下の場合は、原則として、運航を見合わせる。 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。 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。
（ｂ） 三河港 （蒲郡・豊橋）	入港船 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、 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。 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。 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。 出港船 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(※出船係留中の自動車専用船に限る。) ２．大型特殊船の夜間出港は、都度協議するものとする。	1.視界 1,000m 以下の場合は、原則として、運航を見合わせる。 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。

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 自動車専用船 5,000 トン以下	3,200 馬力以上 2,400 馬力以上	2 2	
大型 ＬＰＧ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）　スラスター装備船については、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）　JERA 武豊桟橋入港船のタグの隻数については、次のとおり対応する。

・DWT 70 型、90 型（4 万 GT 未満の 70 型 BL を含む）　3,500 馬力　3 隻
・DWT 70 型未満　3,500 馬力　2 隻

注（5）　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）と鳶ケ埼との間

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 桟橋関連

① (北)、(南)同時着桟の場合であって、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 JERA 武豊桟橋と JERA 碧南桟橋入港の同時着桟の場合、衣浦港防波堤の通過時刻の間隔を 30 分以上あけること。

③ (北)、(南)同時離桟の場合、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。

④ JERA 桟橋と JERA(ｱﾝﾓﾆｱ)桟橋の同時着桟については、①と同様とする。
同時離桟時は、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、着桟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 8.70m 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 10.0m 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 9.00m 以下に調整する。
なお、入出港時または係留中の喫水が 9.00m 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 10.0m 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「三河港運航調整の手引き」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