

平成23年6月27日

名古屋港における台風来襲時の対策基準について

名古屋港長

名古屋港における台風来襲時の対策基準を以下のとおり定める。

1 勧告の区分等

名古屋港において港長が発令する港則法第37条第4項に基づく勧告の区分は、第一警戒体制及び第二警戒体制とし、その措置すべき対策の基準を別表1に示す。

2 警戒体制の発令基準

警戒体制等の発令基準は、次のとおりとする。

(1) 第一警戒体制(準備体制)

気象庁が発表する台風の進路予報を元に進路及びその強風域を推定(以下「台風の進路等推定」という。)した場合、強風域が名古屋港にかかるときに、その6時間前に発令する。

ただし、強風域が名古屋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。

(2) 第二警戒体制(避難体制)

台風の進路等推定した場合、暴風域が名古屋港にかかる可能性があるとき、強風域がかかる3時間前に発令する。

ただし、強風域が名古屋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。

3 警戒体制の解除基準

警戒体制の解除基準は、次のとおりとする。

(1) 発令が第一警戒体制のみの場合

名古屋港が強風域に入らないことが確実となったとき、又は、名古屋港が強

風域から脱したときとする。

(2) 第二警戒体制が発令された場合

台風が通過し、原則として港内風速が 10m / s(10 分間平均：名古屋港高潮東信号所)以下となったときとする。

4 警戒体制の発令及び解除時期の伝達方法等

(1) 警戒体制の発令及び解除の時期については、名古屋海上保安部の M I C S (インターネット)への掲載、国際 V H F による放送周知(なごやほあん及び名古屋港海上交通センター)、巡視船等による港内周知による他、名古屋港台風・地震津波対策委員会連絡網による一斉 F A X により伝達する。

(2) 名古屋港在泊船舶に対する情報提供系統を、別表 3 のとおり示す。

5 第二警戒体制発令等に伴う管制信号の運用

第二警戒体制発令等に伴い管制信号を別紙のとおり運用する。

6 港内残留船舶等に係る措置

(1) 高潮防波堤の北側水域内(以下「港内」という。)に錨泊する総トン数 1,000 トン未満の船舶にあっては、振れ回りを考慮した安全な船間距離の確保、V H F の聴取及び見張りの励行等嚴重な警戒措置を行うこと。

(2) 港内の残留バースに係留する船舶(残留バース許容船舶に限る。)にあっては、十分な増しもやいをとる等嚴重な警戒措置を行うこと。

(3) 造船所は、修繕船等に関し相応の係留避泊措置を行うこと。

(4) 工事作業船業者は、工事作業船に関し相応の避泊措置を行うこと。

7 港内錨泊船舶の錨地

(1) 港内に錨泊する総トン数 1,000 トン未満の船舶の錨地は、原則次のとおりとする。

イ 台風の右半円が通過する場合の錨地

堀川口付近水面、大江ふ頭・昭和ふ頭西側水面、新日鉄 F 3 ~ F 7 岸壁北側水面、危険物船錨地(但し 2 ~ 3 B については引火性危険物積載船に限る。)

ロ 台風の左半円が通過する場合の錨地

堀川口付近水面、ガーデンふ頭南側水面、空見ふ頭東側水面、危険物船錨地(但し 2 ~ 3 B については引火性危険物積載船に限る。)

(2) 工事作業船の避泊地は、港湾管理者が台風前に選定した所定の泊地とする。

8 その他

台風来襲時において名古屋港長が必要と認めるときは、港則法第37条第3項に基づく命令を発することがある。

別表1

勧告の区分と対策内容等

勧告の区分	対策内容等
第一警戒体制 (準備体制)	<ol style="list-style-type: none"> 1 在泊船(小型船及び雑種船を除く)は、荒天準備となし、必要に応じ直ちに運航できるよう準備すること。 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こと。 3 小型船及び雑種船は、河川運河その他安全な場所に避難するための準備を開始すること。 4 設備を備える全ての船舶は、次の事項を遵守すること。 <ul style="list-style-type: none"> ・国際VHF16チャンネルを常時聴取すること。 ・レーダー等により自船の錨泊位置を監視すること。 ・台風情報、気象海象状況に留意すること。
第二警戒体制 (避難体制)	<ol style="list-style-type: none"> 1 総トン数1,000トン以上の船舶(残留バースに係留する船舶を除く。)は、速やかに港外に退避すること。 2 退避バースに着岸している船舶は、速やかに離岸すること。 3 筏は、貯木場への収容を完了し嚴重な警戒体制につくこと。 4 小型船及び雑種船は、河川運河その他安全な場所に避難するか又は陸揚げを行なうこと。 5 設備を備える全ての船舶は、次の事項を遵守すること。 <ul style="list-style-type: none"> ・国際VHF16チャンネルを常時聴取すること。 ・走錨防止のため、レーダー等により自船の位置を連続監視すること。 ・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こと。 ・最新の台風情報、気象海象状況及びその突然の変化にさらに注意すること。

【備考】

1 港外

本表でいう港外とは、高潮防波堤の外側海域をいう。

2 残留バース

本表の第二警戒体制の対策内容等に掲げる残留バースとは、地形等に鑑み、第二警戒体制の発令後においても、当該バースの許容船舶以内の船舶であれば、当該船舶に係留させておくことができると当該係留施設の管理者が認めた別表2に掲げるバースとし、その位置は別図のとおりとする。

3 退避バース

別表1の第二警戒体制の対策内容等に掲げる退避バースとは、地形等に鑑み、第二警戒体制の発令後、船舶に係留させておくことができないものとして当該係留施設の管理者が確認したバースとし、その位置は別図のとおりとする。

ただし、タグボートであって、即応体制を執る必要があるものについては、適宜の退避バースにおける待機を可とする。

台風来襲時における残留バース一覧表 別表2

1 公共岸壁の部

場 所	番 号	延長(m)	水深(m)	係船能力(G/T)		隻 数
				通常時	台風時	
大手ふ頭	13	80	3.5	300	300	1
"	14	87	3.5	300	300	1
稲永ふ頭	26	140	4.5	500	500	2
大江ふ頭	38	185	10.0	10,000	1,000	1
"	39	213	9.0	10,000	1,000	1
船見ふ頭	46	60	5.5	450	450	1
"	47	180	5.5	1,500	500	2
"	48	180	5.5	1,500	500	2
金城ふ頭	71	450	5.5	1,500	500	5
横須賀ふ頭	86	60×5	4.5	500	500	5
北浜ふ頭	87	240	4.5	500	500	2
空見ふ頭	95	218	5.5	1,500	500	2

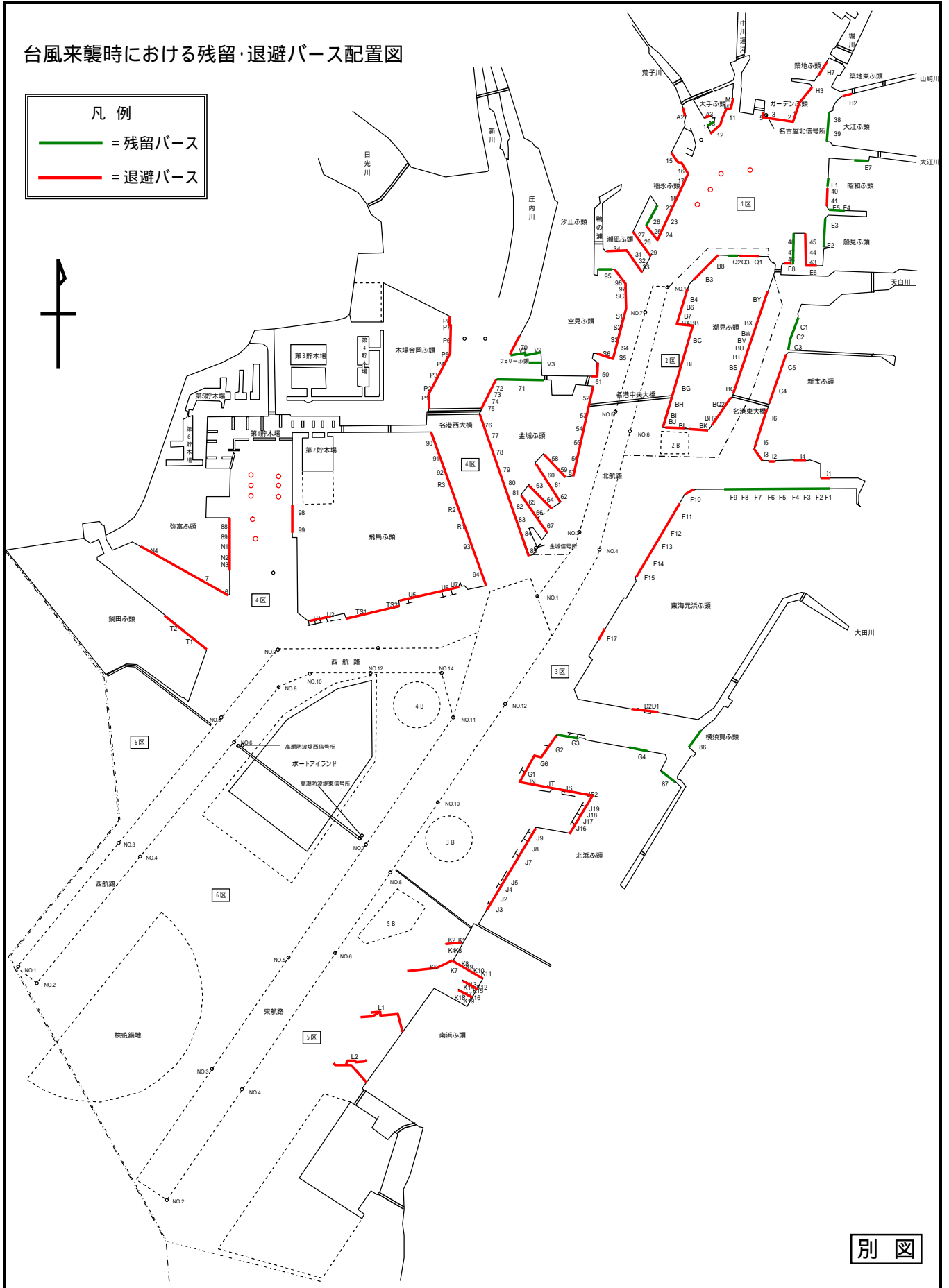
2 私設岸壁の部

場 所	番 号	延長(m)	水深(m)	係船能力(G/T)	隻 数	バース管理者
昭和ふ頭	E 1	90	7.3	3,900	1	宇部興産
〃	E 4	14	2.4	450	1	東亞合成
〃	E 5	22	3.3	400	1	〃
〃	E 7	13	4.0	499	1	IHI
船見ふ頭	E 2	220	6.5	3,000	1	伊勢湾海運
〃	E 3	152	9.0	10,000	1	〃
潮見ふ頭	Q 2	150	8.0	10,000	1	フジトランス
空見ふ頭	V 1	215	7.5	10,000	1	名古屋港埠頭公社
〃	V 2	215	7.5	10,000	1	〃
〃	3	190	7.5	7,000	1	〃
新宝ふ頭	C 1	50(20)	7.5	8,000	1	宇部三菱セメント
〃	C 2	217	6.5	5,000	2	NKK物流
〃	C 3	24	9.0	1,000	1	太平洋セメント
東海元浜ふ頭	F 1	120	4.5	1,000D/T	1	新日本製鐵
〃	F 2	180	4.5	1,000D/T	1	〃
〃	F 3	150	7.5	7,000D/T	1	〃
〃	F 4	150	7.5	7,000D/T	1	〃
〃	F 5	195	10.0	20,000D/T	1	〃
〃	F 6	200	12.0	50,000D/T	1	〃
〃	F 7	230	12.0	50,000D/T	1	〃
〃	F 8	230	11.0	50,000D/T	1	〃
〃	F 9	120	6.5	65,000D/T	1	〃
北浜ふ頭	G 3	400	14.0	300,000	1	IHI
〃	G 4	159	7.0	1,000	1	〃

台風来襲時における残留・退避バース配置図

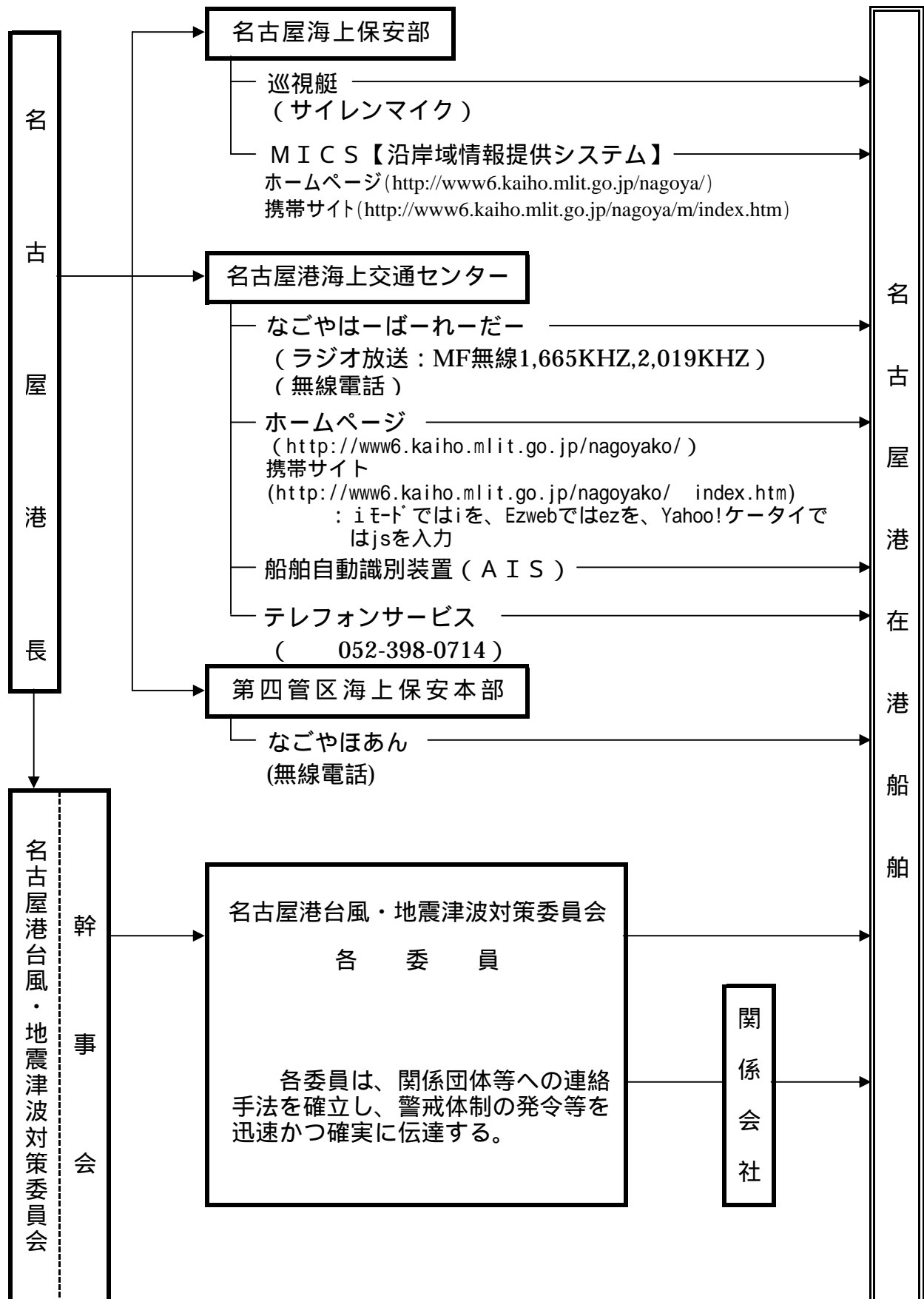
凡例

- 残留バース (Green line)
- 退避バース (Red line)



別 表 3

名古屋港在泊船舶に対する情報提供系統



第二警戒体制発令中の管制信号の運用

1 管制信号関係

(1) 第二警戒体制発令時

イ 東水路を出航信号「O」、西水路を自由信号「F」とし、管制船舶は東水路から港外へ退避させることとする。

ただし、管制船舶の避難状況により、西水路を同時に出航信号「O」とすることがある。

ロ 北水路については、管制船舶出航時のみ出航信号「O」とする。

(2) 避難完了から解除までの間

東信号所「O」、西信号所「F」、北信号所「F」の信号を継続する。

(3) 解除時

避難時の逆で、東水路を入航信号「I」、西水路を「F」とする。

ただし、管制船舶の入航状況により、西水路又は北水路を同時に「I」とすることがある。

2 名古屋港海上交通センターとの連絡等

(1) 避難船舶等については、準備できた船舶から名古屋港海上交通センターと連絡をとった後、安全間隔を保って出港させる。

この場合、管制船舶については事前通報を要する。

(2) 解除後の再入航についても同様とする。

(管制船舶については、前記(1)同様に事前通報を要する。)