

名古屋港における台風襲来時の対策基準について

【制定】 平成 23 年 6 月 27 日

【改正】 平成 24 年 6 月 8 日

平成 25 年 6 月 24 日

平成 26 年 6 月 11 日

平成 29 年 7 月 10 日

平成 30 年 8 月 21 日

令和 3 年 12 月 1 日

令和 5 年 7 月 3 日

令和 6 年 5 月 15 日

令和 7 年 5 月 21 日

令和 8 年 6 月 18 日

名古屋港台風・地震津波対策委員会（以下「委員会」という。）における台風襲来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 39 条第 4 項に基づく主な勧告の区分は以下のとおりとし、対策の基準は別表 1 とする。

（１）第一警戒体制（準備体制）

（２）第二警戒体制（避難体制）

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）

台風の進路等推定した場合、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。

（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。

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、第四管区海上保安本部の海の安全情報（インターネット）への掲載、国際 VHF 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を通じて電子メールにより伝達する。

(2) 名古屋港在泊船舶に対する情報提供系統は、別表 2 のとおりとする。

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原則別紙のとおりとする。

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、VHF の聴取及び見張りの励行等厳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厳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。

ア 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、東海元浜ふ頭 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。）

イ 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。）

ウ 名古屋港第一区泊地における錨泊について、原則 16 隻までとする。ただし、

先に錨泊している船舶に対して船間通信等により付近錨泊の了解を得た場合はこの限りではない。

(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

(1) 台風襲来時において名古屋港長が必要と認めるときは、港則法第39条第3項に基づく命令を発することがある。

(2) 残留バース

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、当該船舶を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3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

退避バースとは、地形等に鑑み、第二警戒体制の発令後、船舶を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、タグボート等であって、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。

海上交通安全法第32条及び港則法第48条の規定に基づき、第四管区海上保安本部長が伊勢湾及び三河湾における湾外避難勧告・入湾回避勧告等を発出する場合における検討は、当委員会では行わない。

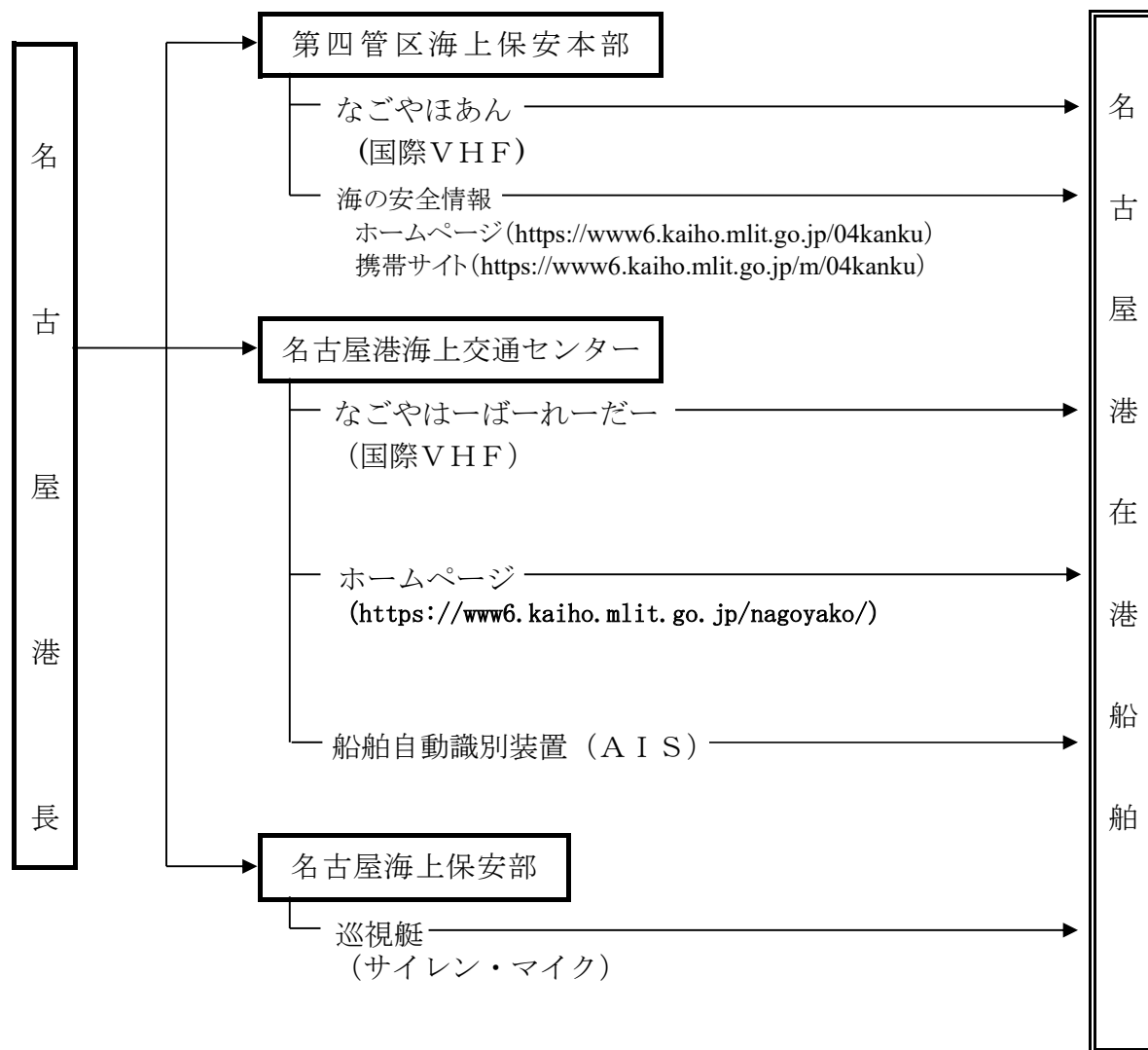
別 表 1

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)	1 在泊船(小型船及び汽艇等を除く)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 小型船及び汽艇等は、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。 ・国際VHF 16チャンネルを常時聴取すること。 ・可能な場合には、AISを送信状態とすること。 ・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)	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こと。 2 筏は、貯木場への収容を完了し厳重な警戒体制につくこと。 3 小型船及び汽艇等は、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。 4 設備を備える全ての船舶は、次の事項を遵守すること。 ・国際VHF 16チャンネルを常時聴取すること。 ・可能な場合には、AISを送信状態とすること。 ・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。

別 表 2

名古屋港在泊船に対する情報等伝達系統



台風襲来時における残留バース一覧表

別 表3

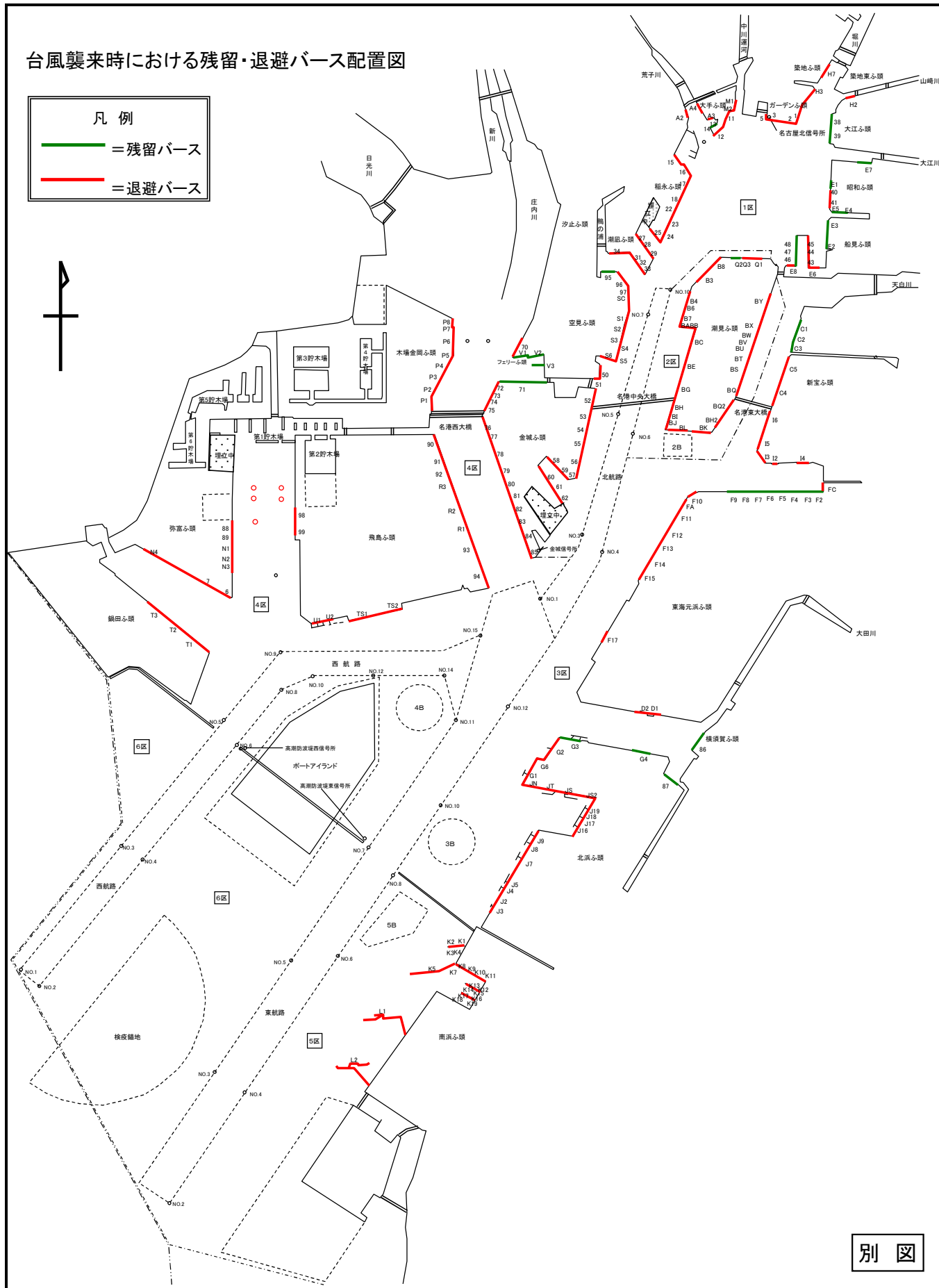
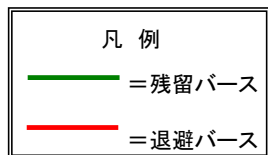
1 公共岸壁の部

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
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	E1	90	7.3	3,900	1	UBE三菱セメント・東亜合成
〃	E4	14	2.4	450	1	東亜合成
〃	E5	22	3.3	400	1	〃
〃	E7	13	4.0	499	1	IHI
船見ふ頭	E2	220	6.5	3,000	1	伊勢湾海運
〃	E3	152	9.0	10,000	1	〃
潮見ふ頭	Q2	150	8.0	10,000	1	フジトランス
空見ふ頭	V1	215	7.5	10,000	1	名古屋港埠頭(株)
〃	V2	215	7.5	10,000	1	〃
〃	V3	190	7.5	7,000	1	名古屋港管理組合
新宝ふ頭	C1	50(20)	7.5	8,000	1	UBE三菱セメント
〃	C2	217	6.5	5,000	2	JFE物流
〃	C3	24	9.0	1,000	1	ダイセキ環境ソリューション
東海元浜ふ頭	F2	149	4.5	1,000D/T	1	日本製鉄
〃	F3	150	7.5	7,000D/T	1	〃
〃	F4	150	7.5	7,000D/T	1	〃
〃	F5	195	10.0	20,000D/T	1	〃
〃	F6	200	12.0	50,000D/T	1	〃
〃	F7	230	12.0	50,000D/T	1	〃
〃	F8	230	11.0	50,000D/T	1	〃
〃	F9	120	6.5	65,000D/T	1	〃
北浜ふ頭	G3	400	14.0	300,000	1	IHI
〃	G4	159	7.0	1,000	1	大同特殊鋼

台風襲来時における残留・退避バス配置図



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

東水路を出航信号「O」、西水路を自由信号「F」、北水路を自由信号「F」を継続する。

(3) 解除時

全ての水路を自由信号「F」とし、以降、通常運用とする。

2 名古屋港海上交通センターとの連絡等

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。

台 風 の 基 礎 知 識

台風とは

熱帯の海洋上で発生する低気圧を「熱帯低気圧」といい、このうち北西太平洋および南シナ海で発達して中心付近の最大風速がおよそ 17m/s（風力 8）以上になったものを「台風」といいます。

「台風の大きさ」と「台風の強さ」とは

台風のおおよその勢力を示す目安として、下表のように台風の「大きさ」と「強さ」で表現します。台風の「大きさ」は「強風域（平均風速 15m/s 以上の強い風が吹いているか、吹く可能性のある範囲）」の半径で、「強さ」は「最大風速」で区分しています。台風に関する情報の中では、台風の「大きさ」と「強さ」を組み合わせ、**「大型で強い台風」**のように表現します。

台風の大きさ

階 級	風速 15m/s 以上の半径
大型 (大きい)	500km 以上 800km 未満
超大型 (非常に大きい)	800km 以上

台風の強さ

階 級	最大風速
強い	33m/s (64 ノット) 以上 44m/s (85 ノット) 未満
非常に強い	44m/s (85 ノット) 以上 54m/s (105 ノット) 未満
猛烈な	54m/s (105 ノット) 以上

台風情報について

・「台風の予想位置と強度」

台風の予想位置は、中心位置と半径を用いて予報円で表現します。予報円の中心は 3 時間毎に 12 時間後、24 時間後の位置を 0.1 度単位で、6 時間毎に 48 時間後、72 時間後の位置を 0.5 度単位で予想して発表します。また、日本付近に近づいた場合は、台風の進路・強度予報について、12、24、48、72 時間予報に加えて、24 時間先までの 3 時間毎の予報を発表します。

台風の強度は、位置の予想とともに予想し、最大風速と最大瞬間風速により表現します。

なお、台風の動きが遅い場合は、12 時間先の予報を省略する場合があります。また、暴風域や暴風警戒域のない台風の場合には予報円のみが表示になります。

・「予報円」

予報円は、台風の中心が到達すると予想される範囲を破線の円で示します。この円の中に台風の中心が入る確率は 70% です。

・「強風域」

台風の強風域とは、平均風速で概ね 15m/s 以上の強風が吹いていると考えられる範囲を指します。

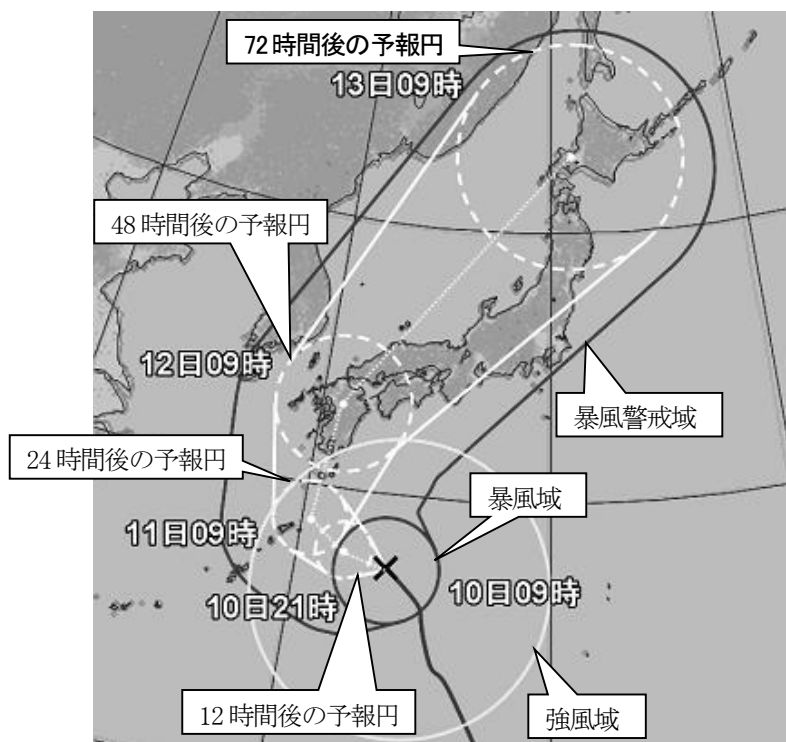
・「暴風域」

台風の暴風域とは、平均風速で概ね 25m/s 以上の暴風が吹いていると考えられる範囲を指します。台風によっては、暴風域の無いことがあります。

・「暴風警戒域」

暴風警戒域は、台風の中心が予報円内に進んだ場合に、暴風域に入るおそれのある範囲で、各予想時間の実線の円の接線を結んだ形で表します。その円の半径は、予報円の半径に予想される暴風域の

半径を加えたものです。



台風の進路予報図

確率値の増加が最も大きな時間帯に暴風域に入る可能性が高く、確率値の減少が最も大きな時間帯に暴風域から抜ける可能性が高くなります。確率の数値の大小よりも、変化傾向やピークの時間帯に注目してご利用下さい。

また、数値ではイメージが難しい暴風域に入る確率を面的に図で表現します。3時間毎に暴風域に入る確率を24枚(72時間先まで)コマ送りで見られる図と24、48、72時間先までを1枚の図で表現します。進路予想図とあわせて利用することにより防災体制の早目の対応に活用できます。

暴風域に入ると、沿岸部や海上では平均風速で概ね25m/s以上の暴風が吹きます。暴風域に入っても、山沿いや地面の凹凸の影響が大きい内陸部、また、局地的な寒気に覆われた地域などでは、暴風とならないことがあります。しかし、このようなときでも、台風の移動と共に風向が変化して急に暴風が吹き出すことがあり、油断できません。

気象台では、地域ごとに風の吹き方の特性を考慮して暴風が吹く時間帯を予想し、防災上最も効果的なタイミングでそれぞれの地域を対象に暴風警報を発表します。

名古屋地方気象台では、愛知県の海上で23m/s以上、陸上では20m/s以上の非常に強い風が吹くと予想される場合に、暴風警報を発表し警戒を呼び掛けます。このため、台風の暴風域が愛知県から抜けた場合でも暴風警報が発表されている場合があります。

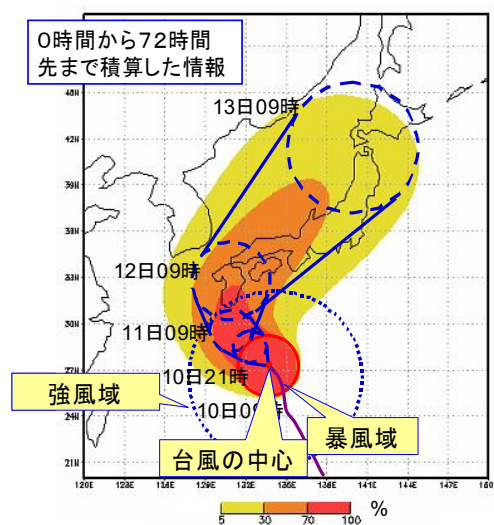
台風の推定位置について

日本列島に大きな影響を及ぼす台風が接近しているときには、1時間毎に現在の中心位置などをお知らせしていますが、同時に1時間後の位置(中心位置(緯度、経度))、強度(中心気圧、最大風速)、強さ(暴風域・強風域の大きさ)を推定してお知らせします。

これによって、台風の状況を毎時間、ほぼリアルタイムに、図情報でわかりやすくお伝えすることが可能となり、より即時性に優れた台風情報として利用することができます。

暴風域に入る確率について

予報細分区域毎に「暴風域に入る確率」を、48時間先まで3時間毎に各時間帯の値を時系列の形で発表します。



暴風域に入る確率の面的表現

台風に伴う風の特徴について

台風は巨大な空気の渦巻きになっており、地上付近では上から見て反時計回りに強い風が吹き込んでいます。そのため、進行方向に向かって右の半円では、台風に吹き込む風と台風が移動する速度とが加わり風が強くなります。逆に台風の左側の半円では台風に吹き込む風と台風が移動する方向が逆になるため、右の半円に比べると風速がいくぶん小さくなります。中心（気圧の最も低いところ）のごく近傍は眼と呼ばれ、比較的風の弱い領域となりますが、その周辺は最も風の強い領域となっています。

また、台風が接近してくる場合、通過する方向によって風向きの変化が異なります。ある地点の西側または北側を台風の中心が通過する場合は「東→南→西」と時計回りに風向きが変化し、南側や東側を通過する場合は「東→北→西」と反時計回りに変化します。周りに建物などがあると必ずしも風向きがこのようにはっきりと変化するとは限りませんが、風向きの変化は台風によって家の周りを補強する際の参考になります。

もし、ある地点の真上を台風の中心が通過する場合は、台風が接近している間は風向きはほとんど変わらないまま風が強くなります。そして台風の眼に入ると風は急に弱くなり、時には青空や星が見えることもあります。しかし、眼が通過した後は風向きが反対となり、強い風が吹き返します。台風の眼に入った場合の平穏は「つかの間の平穏」であって、決して台風が去ったことではありません。

台風の風は陸上の地形の影響を大きく受け、入り江や海峡、岬、谷筋、山の尾根などでは風が強く吹きます。また、大きな建物があると風は更に強まったり、乱流が発生したりします。道路上では橋の上やトンネルの出口で強風にあおられるなど、局地的に風が強くなることもあります。

台風が接近すると、沖縄、九州、四国から関東の太平洋沿岸では竜巻が発生することがあります。また、台風が日本海に進んだ場合には、台風に向かって湿った南よりの風が山を越えて日本海側に吹き下りるため、気温が高く乾燥した風が山の斜面を吹き下りるフェーン現象が発生します。フェーン現象が発生している時に火災が発生した場合には、風が強く空気が乾燥しているため、延焼しやすく大火となることがあります。

台風に伴う雨の特徴について

台風は、暴風とともに大雨を伴います。台風は積乱雲が集まったもので、雨を広い範囲に長時間にわたって降らせます。

台風は、垂直に発達した積乱雲が眼の周りを壁のように取り巻いており、そこでは激しい雨が連続的に降っています。さらに外側の200～600kmのところには、帯状に連なる発達した積乱雲列が渦を巻くように存在し、激しい雨を降らせ、時には竜巻が発生することもあります。

また、台風に向かって暖かい湿った空気が南の海上から流れ込むため、日本付近に前線が停滞している場合には、前線の活動を活発化させ、台風の雨雲がかかっている場合でも大雨となることがあります。

台風がもたらす雨は、台風自身の雨のほかに、前線の活動を活発化して降る雨もあることを忘れてはいけません。

(名古屋地方気象台提供)