航 行 安 全 指 導 集 録

東　　京　　湾

伊　　勢　　湾
（含、名古屋港）

瀬　　戸　　内　　海
（含、関門海峡）

改訂 40 版

令和８年 10 月

海 上 保 安 庁
交通部航行安全課

海上保安庁は、海上交通安全法等の規定に基づき、東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海における船舶交通の安全を図るための施策を推進しており、また管区海上保安本部においては、より一層の安全を確保するため、海域の実態に応じた、きめ細やかな航行安全指導を行っています。

このパンフレットは、上記海域並びに名古屋港及び関門海峡において、第三～第七管区海上保安本部が推進している航行安全指導の内容を集録したものです。

※ 掲載上の都合から、指導文書の原文と一部異なる部分があります。

改訂 40 版について（更新内容）

・第七管区海上保安本部若松海上保安部港内交通管制室の機能が関門海峡海上交通センターに統合されることに伴う同港内交通管制室廃止に関する修正

本指導集録で使用する用語の定義

〇巨大船

長さ（全長）が 200 メートル以上の船舶をいう。

〇準巨大船

巨大船以外の船舶であって、その長さが航路ごとに次の長さ以上のものをいう。

・伊良湖水道航路：長さ 130 メートル
・水島航路：長さ 70 メートル
・上記以外の航路：長さ 160 メートル

〇危険物積載船

原油、液化石油ガスその他の危険物を積載している船舶であって、総トン数が危険物ごとに次の総トン数以上のものをいう。

・火薬類：総トン数 300 トン
・ばら積みの高圧ガスで引火性のもの：総トン数 1,000 トン
・ばら積みの引火性液体類：総トン数 1,000 トン
・有機過酸化物（その数量が 200 トン以上であるものに限る。）：総トン数 300 トン

〇物件えい航船等

船舶、いかだその他の物件を引き、又は押して航行する船舶をいう。

〇長大物件えい航船等

船舶、いかだその他の物件を引き、又は押して航行する船舶であって、当該引き船の船首から当該物件の後端まで又は当該押し船の船尾から当該物件の先端までの距離が航路ごとに次の距離以上のものをいう。

・明石海峡航路：160 メートル
・来島海峡航路：100 メートル
・上記以外の航路：200 メートル

〇巨大船等

「巨大船」、「準巨大船」、「危険物積載船」及び「長大物件えい航船等」をいう。

〇進路警戒船等

進路を警戒する船舶（進路警戒船）、消防設備を備えている船舶（消防設備船）及び側方を警戒する船舶であって、海上保安庁告示による基準を満たすものをいう。

〇航路通報

海上交通安全法第 22 条に規定する「巨大船等の航行に関する通報」をいい、巨大船、準巨大船（水島航路を航行しようとする長さ 70 メートル以上 160 メートル未満の船舶を除く。）、積載している危険物が液化ガスである総トン数 25,000 トン以上の危険物積載船及び長大物件えい航船等（以下「大型船等」という。）の船長は航路入航予定日の前日正午までに、準巨大船（水島航路を航行しようとする長さ 70 メートル以上 160 メートル未満の船舶に限る。）及び危険物積載船（大型船等を除く。）の船長は航路入航予定時刻の３時間前までに、それぞれ通報を行う。

〇位置通報

船舶が海上交通センターのレーダー監視海域内を通航する場合、レーダー映像上で当該船舶を識別するために行う通報をいい、対象船舶は海域ごとに設定された位置通報ラインを通過する際に通報を行う。

〇事前通報

港則法第 38 条第２項に規定する通報をいい、対象船舶は航路等入航予定日の前日正午までに通報を行う。

〇電子海図情報表示装置

船舶設備規程第 146 条の 10 の２に規定する電子海図情報表示装置をいう。

○　浦賀水道航路及び中ノ瀬航路並びに付近海域

第三管区海上保安本部は、次の航行安全指導等を行っている。

1　水先人の乗船

次に掲げる船舶は水先人を乗船させること。

（1）外国船舶

（2）運航経験及び入湾実績が十分でない船長が乗船する日本船舶

2　進路警戒船等の配備

航路出航後も安全な運航が確認されるまで、進路警戒船等を配備すること。

3　航路出入口付近海域における航法

（1）東京方面から川崎沖を南航する船舶は、川崎航路第二号灯標から東側に、1,000 メートル以上離して航過すること。

（2）中ノ瀬西方海域に錨泊しようとする船舶は、東京湾中ノ瀬西方第三号、第二号及び第一号灯標の各灯標及び浦賀水道航路中央第六号灯浮標を結んだ線から 1,000 メートル以上離して錨泊すること。

（3）浦賀水道航路に入航する船舶は、湾口中央付近を航行すること。

4　浦賀水道航路における船舶交通の安全確保

長さ 160 メートル以上の船舶は、午後４時から午後８時までの間、次の航行をしないこと。

（1）浦賀水道航路の西側海域から同航路を横断する航行

（2）浦賀水道航路を横切って航路の西側海域にでる航行

ただし、止むを得ない事由のため上記（1）及び（2）の航行をしようとするときは、次に掲げる事項を励行し、安全を確認した上で航行すること。

①　海上交通センターとの緊密な連絡による航路状況の把握

②　海上交通ルール（特に海上交通安全法に基づく航法及び行先信号の表示）の忠実な遵守

③　適切な見張りの実施

④　安全な速力による航行

⑤　進路警戒船及びえい航船等の有効活用

5　速力の制限

船舶は、航路外の湾内水域においても高速力で航行しないこと。

6　通航時間の制限（海上交通安全法第 23 条に基づく指示）

（1）危険物積載船で総トン数 50,000 トン（積載している危険物が液化ガスである場合にあっては、総トン数 25,000 トン）以上の船舶は、日出１時間前から日没時までの間に浦賀水道航路に入ること。

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、進路警戒船及び消防設備船をそれぞれ（巨大船でない場合にあっては消防設備船のみ）配備するとともに、進路警戒船又は消防設備船に暗視双眼鏡等を搭載することにより、北航船は日没時から 05 時（日出

時刻が 06 時以前の場合は日出１時間前）まで、南航船は 20 時から日出１時間前までの間においても航路に入ることができる。

（２）長大物件えい航船等は、日出時から日没１時間前までの間に浦賀水道航路に入ること。

７　航路外での待機指示発令時の待機場所

視界不良などにより航路外での待機指示が発令されている場合は、入湾時にあってはできる限り湾外で、また、出湾時にあってはできる限り通航船舶の少ない海域で待機すること。

８　自動操舵装置の使用制限

東京湾内を航行する場合は、自動操舵装置を使用せず、手動操舵により航行すること。

９　緊急用えい索の準備（第１図参照）

海上交通安全法に定める危険物積載船（十分な強度を有するサンクンビットを装備しているタンカーを除く。）は、船首及び船尾にそれぞれ緊急用えい索（FIRE WIRE）を即時使用可能な状態に準備すること。

10　入域通報（第２図参照）

総トン数 100 トン以上であって最大搭載人員が 30 人以上の船舶（船舶自動識別装置を搭載し、適切に運用している船舶を除く。）は、指定海域に入るとき又は入る前に入域通報を東京湾海上交通センターに行うこと。

＜通報事項＞

イ　船名及び呼出符号

ロ　現在位置

ハ　行き先

11　東京湾海上交通センターとの連絡保持

（１）VHF 無線電話（CH16, 156.8MHz）を備える船舶は、東京湾海上交通センターから航行の安全に関する情報等が提供される場合があるため、航路及び航路に至る主要通航路並びにその周辺海域において、東京湾海上交通センターとの連絡を保持すること。

（２）霧通報

浦賀水道の視程が 2,000 メートル以下になった場合、次の機関により随時放送している。

第三管区海上保安本部（よこはまほあん）　F3E　156.6MHz（CH12）日本語（必要に応じ英語）

12　海図の備付け

東京湾に入湾する船舶は、最新の港湾事情を事前に把握しておくとともに、少なくとも次の海図（航行予定海域が記載されているもの）を備えること。

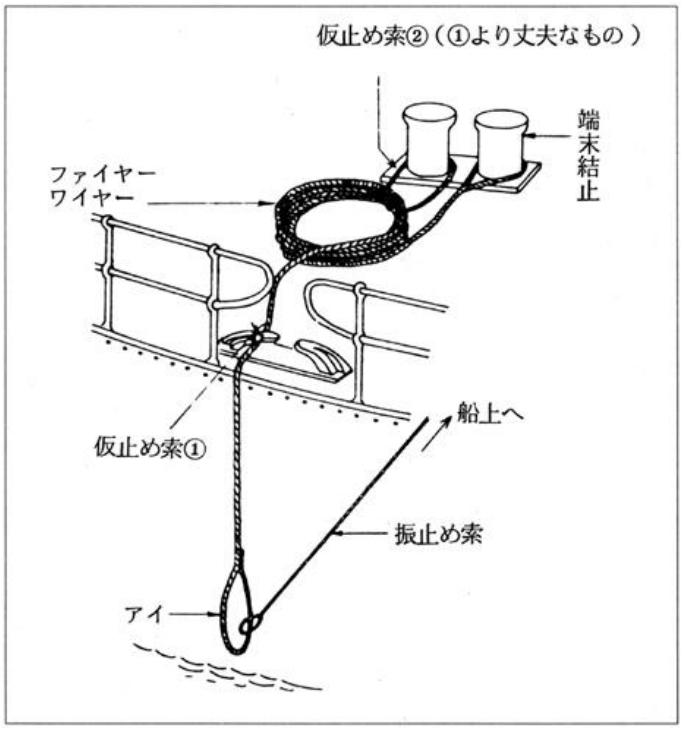
ただし、電子海図情報表示装置を備える場合には、海図の備付けについては、この限りでない。

海図の番号（海上保安庁刊行）

W90　東京湾　　W1061　東京湾北部

W1062　東京湾中部　　W1081　浦賀水道

第１図　緊急用えい索例図



ファイヤーワイヤーの自然走出を防ぐため、仮止め索を施すこと。

この場合①は使用時人力で切断できるものであり、②はタグボートの曳引力で切断できる程度のものであること。

第２図　指定海域（海上交通安全法適用海域）

○　東京湾北部海域における航行方法等について

平成 22 年 8 月 1 日
東　京　航　空　局
第三管区海上保安本部

東京国際空港Ｄ滑走路の供用開始に伴い、航空機と船舶の安全を確保するため、平成 22 年 10 月 1 日から東京沖灯浮標、東京国際空港Ｄ滑走路周辺海域及び東京湾アクアライン付近海域における船舶の航行方法を次のとおりとする。

１　用語の定義

（１）「船舶最高点」：船舶上の構造物で最も高い部位

（２）「船舶高基準面」：航空法の規定により空港周辺に設定される「制限表面」のうち「進入表面（勾配 2.0%）」について、「飛行方式設定基準」に規定されている「障害物評価表面（OAS）（勾配 2.85%）」の考え方を採用した基準

基準面の勾配：2.85%

基準面の範囲：進入区域（進入表面を投影した区域）と同じ

（３）アクアライン東水路：「海上交通安全法第 25 条第２項の規定に基づく経路の指定に関する告示」で定められた海域

２　東京沖灯浮標周辺海域

（１）東京沖灯浮標（北緯 35 度 32 分 30 秒、東経 139 度 51 分 24 秒）を中心とした半径 1,850 メートルの円内海域を航行する船舶は、同灯浮標を左げんに見て航行すること。

（２）船舶は、東京沖灯浮標を中心とする半径 1,850 メートルの円内には錨泊しないこと。

３　東京国際空港Ｄ滑走路周辺海域

（１）水面上の高さ（水面から船舶最高点までの高さ）が 28.4 メートル以上の船舶は、東京国際空港Ｄ滑走路に設定された船舶高基準面下海域で東京国際空港Ｄ滑走路東方灯標（北緯 35 度 32 分 41 秒、東経 139 度 49 分 51 秒）をＡ点とし、Ｂ点東京西航路第一号灯標（北緯 35 度 32 分 59 秒、東経 139 度 50 分 19 秒）、Ｃ点（北緯 35 度 33 分 15 秒、東経 139 度 49 分 53 秒）、Ｄ点（北緯 35 度 32 分 53 秒、東経 139 度 49 分 35 秒）を順次に結んだ線並びにＡ点とＤ点を結んだ線により囲まれた海域に侵入しないこと。

（２）水面上の高さが 28.4 メートル未満の船舶で上記Ａ・Ｂ・Ｃ・Ｄ点を順次に結んだ線並びにＡ点とＤ点を結んだ線により囲まれた海域を航行する

ときは、東京国際空港Ｄ滑走路東方灯標（北緯 35 度 32 分 41 秒、東経 139 度 49 分 51 秒）の北東側の海域を航行すること。

４　東京湾アクアライン付近海域

（１）次に掲げる船舶は、東京湾アクアライン東水路を航行すること。

①　中ノ瀬航路を出航後、東京湾アクアライン線を横切って北の方向に航行しようとする総トン数 3,000 トン以上の船舶

②　中ノ瀬航路第八号灯標とアクアライン東水路南東端（北緯 35 度 27 分 14 秒、東経 139 度 51 分 31 秒）を結んだ線及び東京湾アクアライン線を順に横切って北の方向に航行しようとする総トン数 3,000 トン以上の船舶

③　②以外で東京湾アクアライン線を横切って航行しようとする総トン数 10,000 トン以上の船舶（鶴見航路を航行せずに京浜港川崎区に入出港する船舶は除く。）

（２）船舶は、東京湾アクアライン東水路には錨泊しないこと。

※　注）アクアライン東水路

別図のイロハニの各点を順次に結んだ線並びにイ点とニ点を結んだ線により囲まれた海域（平成 22 年 7 月 1 日施行）

イ（水路南西端：北緯 35 度 28 分 40 秒　東経 139 度 49 分 21 秒）

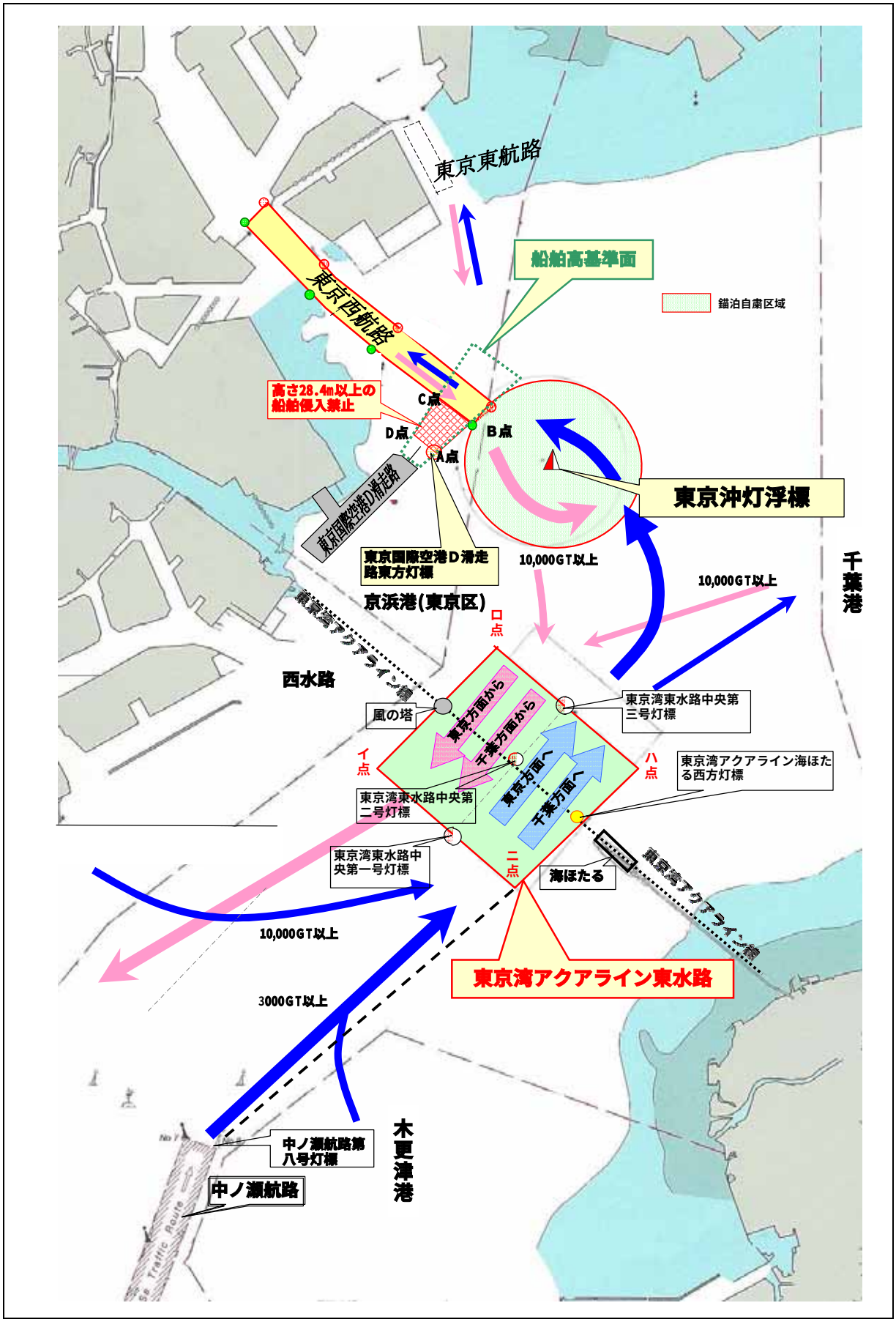
ロ（水路北西端：北緯 35 度 30 分 13 秒　東経 139 度 50 分 55 秒）

ハ（水路北東端：北緯 35 度 28 分 45 秒　東経 139 度 53 分 04 秒）

ニ（水路南東端：北緯 35 度 27 分 14 秒　東経 139 度 51 分 31 秒）

別 図

東京湾北部海域における航行経路図



○　伊良湖水道航路及び付近海域

第四管区海上保安本部は、次の航行安全指導等を行っている。

1　水先人の乗船

次に掲げる船舶は水先人を乗船させること。

（1）外国船舶

（2）全長 130 メートル以上の危険物積載船である日本船舶

2　進路警戒船等の配備

航路出航後も安全な航行が確認されるまで、進路警戒船等を配備すること。

3　通航時間の制限（海上交通安全法第 23 条に基づく指示）

危険物積載船で総トン数 50,000 トン（積載している危険物が液化ガスである場合にあっては、総トン数 25,000 トン）以上の船舶は、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。

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、進路警戒船又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航することができる。

4　航路通報及び変更通報

（1）航路通報の際、次の事項も併せて通報すること。

イ　仕出港

ロ　航路航行中における水先人乗船の有無

（2）航路通報を行った船舶は、航路入航予定時刻の３時間前から「7　位置通報」の通報を行うまでの間に航路入航予定時刻を５分以上変更する場合、その都度変更通報を行うこと。

5　管制状況の確認

（1）航路を航行しようとする船舶は、伊良湖水道航路管制信号所の行う信号に十分注意して管制状況の確認に努めること。

（2）全長 130 メートル以上の船舶は、前項信号所の行う信号を確認した場合を除き、VHF 無線電話等により伊勢湾海上交通センターに管制状況を確認すること。

6　位置通報（第３図参照）

長さ 50 メートル以上の船舶及び長さ 100 メートル以上の物件えい航船等※（船舶自動識別装置を搭載し、適切に運用している船舶を除く。）は、最初の位置通報ラインを通過した時に、位置通報を伊勢湾海上交通センターに行うこと。

※　引き船の船首から当該引き船の引く物件の後端まで又は押し船の船尾から物件の先端までの距離が 100 メートル以上である、船舶、いかだその他の物件を引き、又は押して航行する船舶

（通報事項）

イ　船名

ロ　現在位置又は通過した位置通報ラインの略称及び通過時刻（日本標準時 24 時制）

ハ　行き先

7　伊勢湾海上交通センターとの連絡保持

VHF 無線電話（CH16, 156.8MHz）を備える船舶は、伊勢湾海上交通センターから航行の安全に関する情報等が提供される場合があるため、航路及び航路に至る主要通航路並びにその周辺海域において、伊勢湾海上交通センターとの連絡を保持すること。

また、CH16 がふくそうしている際には、伊勢湾海上交通センターより CH13 にて呼び出しを行う場合があるので、CH13 を備えている船舶は CH16 の聴守に合わせて、CH13 を聴守すること。

8　航路入航制限時の待機場所

狭視界等により航路入航が制限された場合は、次の措置をとること。

（1）北航船

伊勢湾第一号灯浮標に至らない海域で一般船舶の通航路を避けた安全な場所において待機すること。

（2）南航船

できる限り出港を調整するものとし、すでに航行中など止むを得ない場合は、伊勢湾第三号灯浮標に至らない海域で一般船舶の通航路を避けた安全な場所において待機すること。

9　緊急用えい索の準備（第１図参照）

海上交通安全法に定める危険物積載船（十分な強度を有するサンクンビットを装備しているタンカーを除く。）は、船首及び船尾にそれぞれ緊急用えい索（FIRE WIRE）を即時使用可能な状態に準備すること。

10　視界に関する情報

伊良湖水道及び周辺海域（以下「伊良湖水道等」という）において、霧、降雨などにより視程が２海里以下になった場合、伊勢湾海上交通センターから AIS メッセージ及び VHF 無線電話等により「視界不良情報」を提供している。

その他、上記情報提供に加えて視程が 2,000m以下、1,000m以下となった毎に「地域航行警報」及び「NAVTEX 航行警報」により、視界不良情報が提供されるほか、第四管区海上保安本部（なごやほあん）F3E　156.6MHz（CH12）日本語及び英語により、随時放送している。

視界不良情報が提供された場合、伊良湖水道等を航行しようとする船舶は、見張りの強化を行うなど十分注意して航行すること。

11　海図等の備付け

伊勢湾及び三河湾に入湾する船舶は、最新の港湾事情を事前に把握しておくとともに、少なくとも次の海図（航行予定海域が記載されているもの）を備えること。

ただし、電子海図情報表示装置を備える場合には、海図の備付けについてはこの限りでない。

海図の番号（海上保安庁刊行）

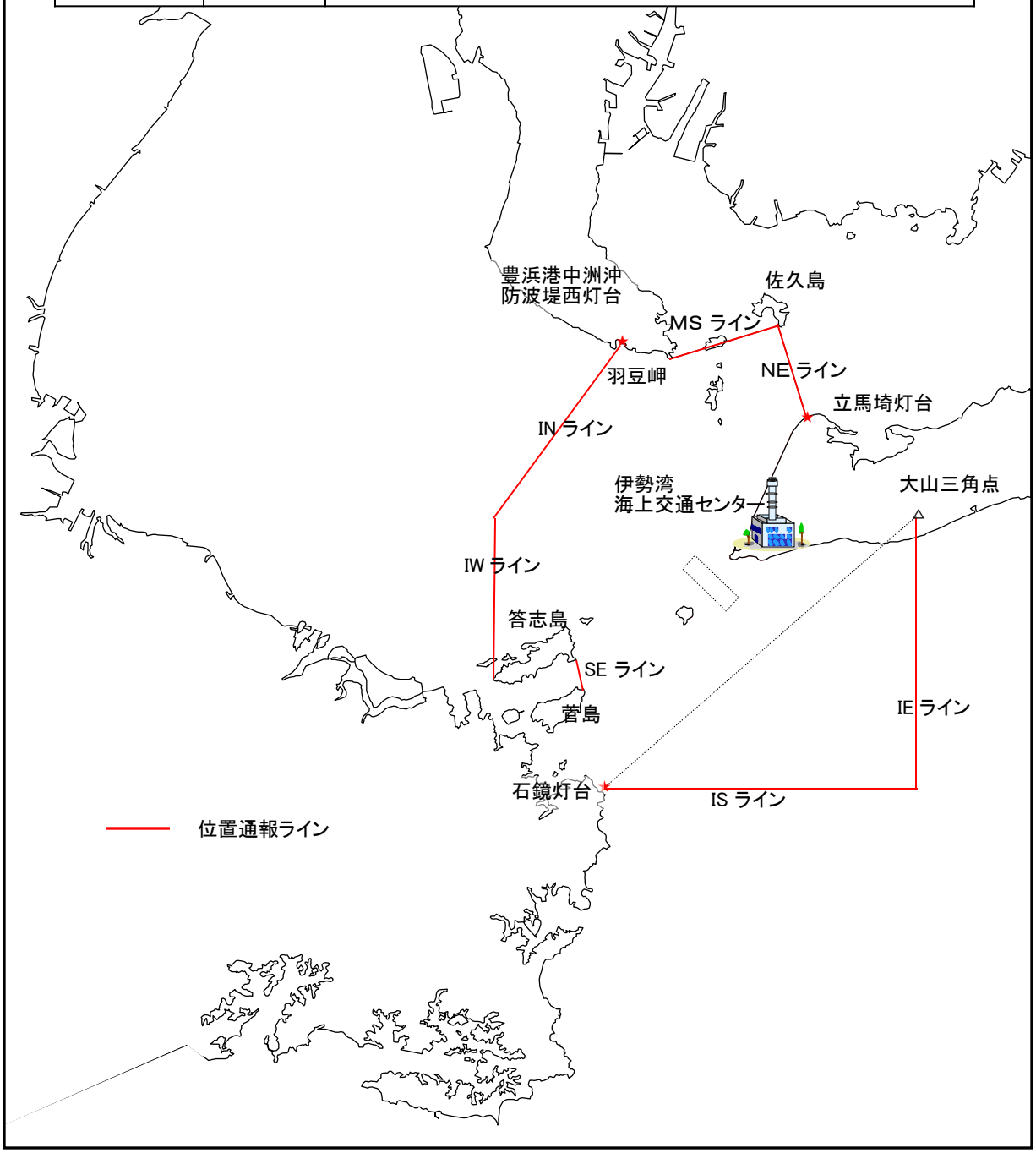
W1051　　伊勢湾

W1053　　伊良湖水道及付近

W1064　　伊良湖水道

第　3　図　　位　置　通　報　ラ　イ　ン

名称	略称	位置
伊勢湾口南	ISライン	石鏡灯台から90°　20.5kmの地点まで引いた線
伊勢湾口東	IEライン	大山三角点から180°　17.7kmの地点まで引いた線
中山水道東	NEライン	立馬埼灯台から佐久島南端まで引いた線
師崎水道南	MSライン	佐久島南端から羽豆岬まで引いた線
伊勢湾口北	INライン	豊浜港中洲沖防波堤西灯台から217°　11.1kmの地点まで引いた線
伊勢湾口西	IWライン	答志島西端から0°　13.3kmの地点まで引いた線
菅島水道東	SEライン	菅島東端から答志島南東端まで引いた線



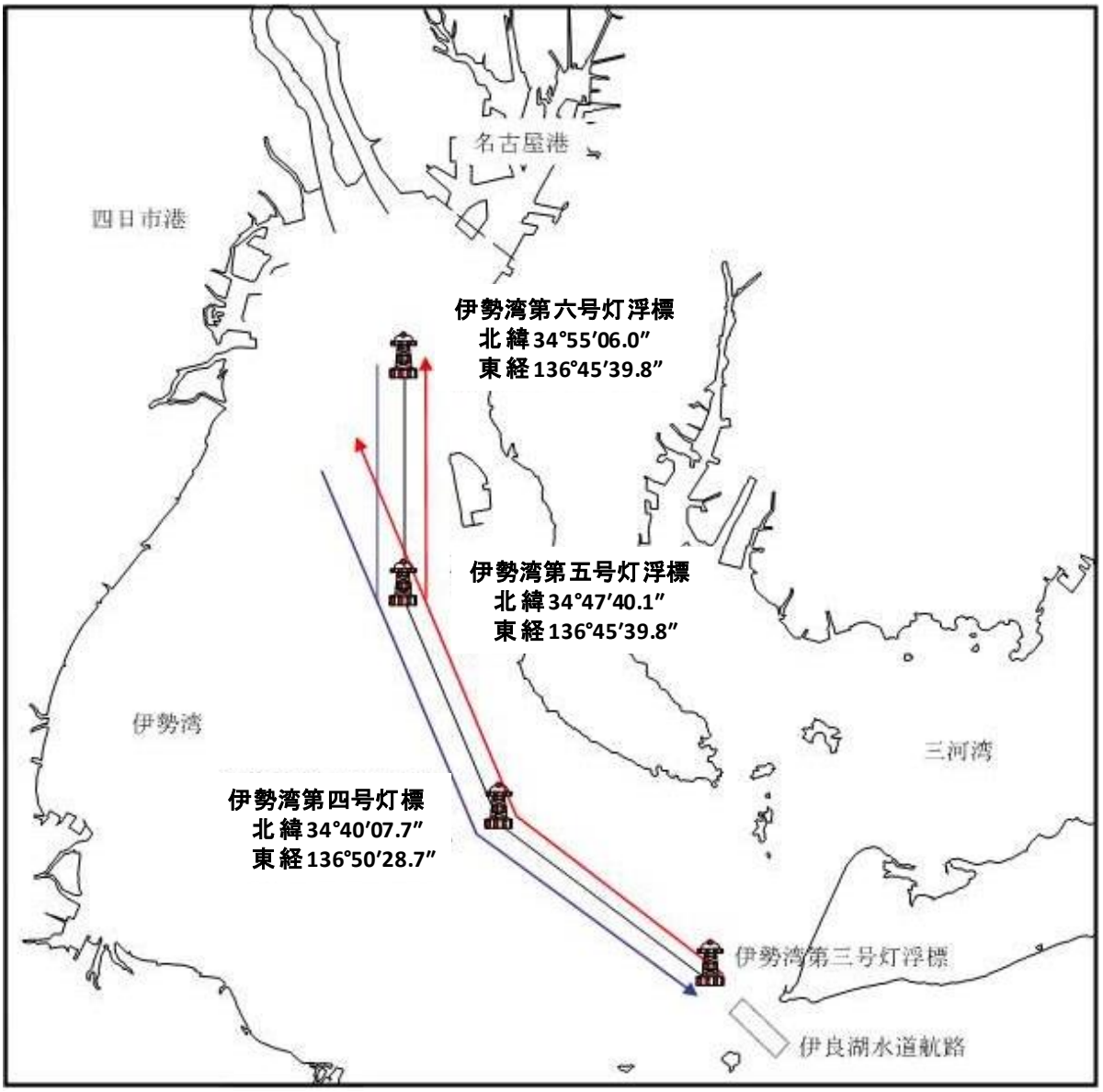
○　伊勢湾における航法について

作成日　平成19年２月19日
更新日　令和７年11月４日
第四管区海上保安本部

伊勢湾における船舶交通の安全を図るため、総トン数500トン以上の船舶は、次の航行方法によること。

（１）名古屋港と伊良湖水道との間を南航又は北航しようとする船舶は、伊勢湾第四号灯標、伊勢湾第五号及び第六号の各灯浮標を左げん側に見て航過すること。

（２）四日市港と伊良湖水道との間を南航又は北航しようとする船舶は、伊勢湾第四号灯標及び伊勢湾第五号灯浮標を左げん側に見て航過すること。



※　伊勢湾第四号灯標は平成22年２月８日に伊勢湾第四号灯浮標から変更されています。

○　名古屋港及び付近海域

第四管区海上保安本部は、名古屋港内における船舶航行の安全を図るため、名古屋港海上交通センター（以下、この章において「センター」という。）において、通報の受理の事務を行うとともに、位置通報の励行など次の航行安全指導等を行っている。

１　通報対象船舶は、次の事項をセンターに通報すること。

（１）港則法に基づく通報

①　事前通報

イ　通報事項

別紙のとおり

ロ　通報の方法（次のいずれかの方法で通報すること。）

（イ）無線通信による場合

海上保安庁通信所（第四管区海上保安本部）で受け付ける。なお、VHF 無線電話でセンターと交信する場合は、「なごやほあん」を呼出し、センターへの接続を依頼し、直接交信すること。

通信所	通信手段	識別信号	呼出周波数	通信周波数
第四管区 海上保安本部	VHF 無線電話	なごやほあん	156.80MHz（CH16）	156.60MHz（CH12）

（ロ）書面による場合

センターへ持参するほか、郵送の方法がある。

〒455-0848　名古屋市港区金城ふ頭三丁目１番

名古屋港海上交通センター

TEL　052－398－0715（計画卓）

（郵送の場合は、通報後センターに対して管制時間を確認すること。）

（ハ）電子申請による場合

NACCS の場合（センターに申し込み、ID 及びパスワードの取得を要する。）

（連絡先）　https://www.naccs.jp/aboutnaccs/reference.html

②　変更通報

・事前通報で通報した事項に変更があったときは、直ちに変更通報を行うこと。

・水路入航予定時刻又は運航開始予定時刻の変更については、10 分以上の変更があるときに通報すること。

（２）位置通報

情報提供を適切に行うため、レーダーで各船舶を識別する必要があるので、通報対象船舶は、位置通報を行うこと。

ただし、AIS を搭載し適切に運用している船舶（情報提供可能海域※に錨泊している船舶及び係留施設からの出港船を除く。）については、AIS による情報の送信によって位置通報に代えることができる。

※情報提供可能海域とは、情報の提供を行うことが可能な海域（レーダーにより船舶の動静が把握可能な海域）として告示で定める海域（第４図参照）

イ　通報対象船舶、通報時期及び通報手段

	通報対象船舶	通報時期	通報手段
入港の場合	・長さ 50 メートル以上の船舶 ・長さ 50 メートル以上の物件えい航船等※	・位置通報ライン通過時 ・情報提供可能海域に錨泊している船舶にあっては運航開始 30 分前及び運航開始時	・VHF 無線電話 呼出名称 「なごやハーバーレーダー」 呼出周波数 156.8MHz（CH16） 通信周波数 156.7MHz（CH14） 160.925MHz（CH66） 156.65MHz（CH13） ・電話 052-398-0712（運用卓）
出港の場合	・長さ 50 メートル以上の船舶 ・長さ 50 メートル以上の物件えい航船等※	・解らん 30 分前及び解らん時 ・情報提供可能海域に錨泊している船舶にあっては運航開始 30 分前及び運航開始時	

※　引き船の船首から引く物件の後端又は押し船の船尾から押す物件の先端までの距離が 50 メートル以上である、船舶、いかだその他の物件を引き、又は押して航行する船舶

ロ　通報事項

入港の場合	①　船名及び呼出符号
	②　位置通報ライン（第４図参照）通過時刻又は運航開始時刻
	③　位置通報ラインの略称（NW ライン、NS ライン）
	④　岸壁の名称又は錨泊位置
	⑤　通航予定航路名（東航路、西航路、北航路）
出港の場合	①　船名及び呼出符号
	②　運航開始時刻
	③　岸壁の名称又は錨泊位置
	④　通航予定航路名（東航路、西航路、北航路）

2　センターとの連絡の保持

VHF 無線電話を備える船舶は、センター（なごやハーバーレーダー）から航行の安全に関する情報等が提供される場合があるため、情報提供可能海域において、156.80MHz（CH16）を聴守し、センターとの連絡を保持すること。なお、CH16 がふくそうしている際には、センターより 156.65MHz（CH13）にて呼び出しを行う場合があるため、CH13 を備えている船舶は CH16 の聴守にあわせ、CH13 の聴守を行うこと。

別　紙

※受付番号		事　前　通　報	※通報受理		

平成　　年　　月　　日

名古屋港長　殿

（名古屋港海上交通センター所長　経由）

通報者

（担当者　　）

該当箇所を記入し、又は○で囲んで下さい。

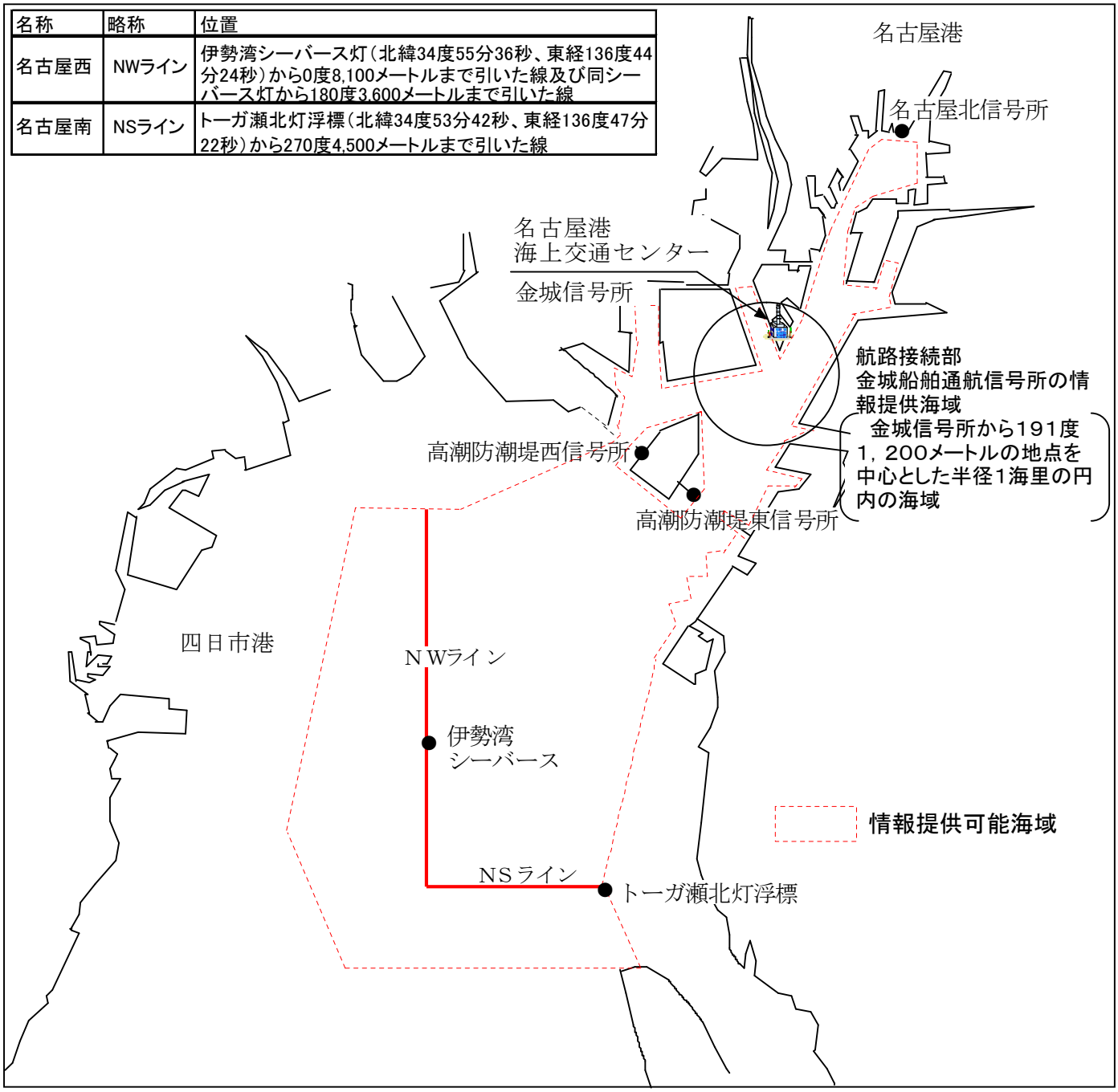
法定通報事項		
1	船名	
2	総トン数	
3	長さ（全長）	
4	水路入航日時 運航開始日時	月　　日　　時　　分
5	連絡手段	VHF　・　船舶電話（　　）
6	係留場所	（港内移動の場合は移動前　　／移動後　　）
指導通報事項		
7	呼出符号	
8	MMSI	
9	船舶の種類	
10	積載危険物の種類及び数量	
11	港内航行時の最大喫水	
12	航行の種類	入港　・　出港　・　港内移動
13	通航水路	東水路　・　西水路　・　北水路　・　金城水域
14	錨泊の有無	入港前　・　出港後　・　無
15	水先人の乗船	有　・　無
16	タグボートの使用	有　・　無
17	備考	
指導事項	a. 事前通報で通報した事項に変更があったときは、変更通報を行ってください。 b. 水路入航予定時刻の変更については、10 分以上の変更があるときにお願いします。 c. 情報提供可能海域において、VHF 無線電話（CH16）を聴取し、センターとの連絡を保持するとともに位置通報を励行してください。 d. 出港・移動船は解らん 30 分前にセンターとの連絡を設定して下さい。	

確認事項	※水路入航日時	月　　日　　時　　分
	※運航開始日時	月　　日　　時　　分
	※通航する水路	

※はセンターでの記入事項

第４図　情報提供可能海域及び位置通報ライン

名称	略称	位置
名古屋西	NWライン	伊勢湾シーバース灯（北緯34度55分36秒、東経136度44分24秒）から0度8,100メートルまで引いた線及び同シーバース灯から180度3,600メートルまで引いた線
名古屋南	NSライン	トーガ瀬北灯浮標（北緯34度53分42秒、東経136度47分22秒）から270度4,500メートルまで引いた線



○　中部国際空港周辺海域における走錨事故防止対策

中部国際空港周辺海域では、同空港施設への走錨船の衝突を防ぐため、海域利用者により構成される「伊勢湾・三河湾における台風避泊に関する調査研究特別専門委員会」（伊勢湾海難防止協会主催）において、次の錨泊自粛海域（自主規制）が設定されている。

そのため、第四管区海上保安本部では、名古屋港海上交通センターにより走錨注意情報の提供を行っているほか、錨泊船の錨泊位置、気象予報等から、同空港施設への衝突の危険性を総合的に判断し、その蓋然性が高いと考えられる場合には、同空港から十分に離れた安全な海域への移動を指導している。

【錨泊自粛海域（自主規制）】

1　対象期間

名古屋港海上交通センターでは、名古屋港高潮防波堤中央堤東端において風速 12m/s 以上の風が継続している場合に「走錨注意情報」を提供している。

走錨注意情報は、「なごやほあん」を通じて、VHF 無線電話による放送が行われ、その情報提供中は、下記錨泊自粛海域における、錨泊が自粛される。

2　錨泊自粛海域

（1）錨泊自粛海域①（空港 1.5 マイル～３マイル）

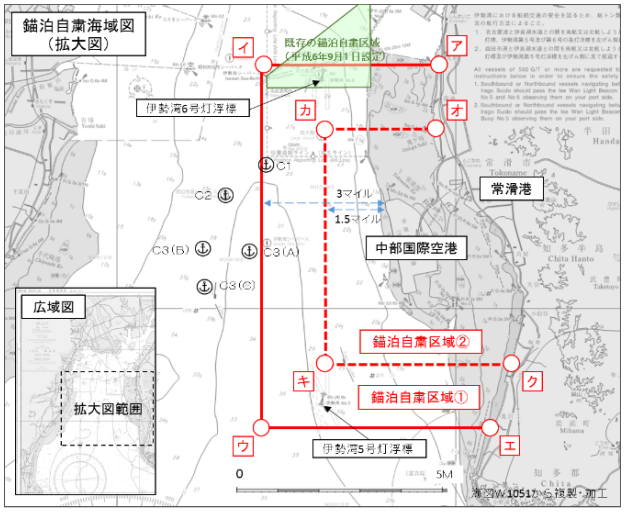
次の四点を順次結んだ線及び陸岸に囲まれた海域（錨泊自粛海域②を除く）

ア点　34-55-54N　136-49-27E
イ点　34-55-54N　136-44-16E
ウ点　34-47-05N　136-44-16E
エ点　34-47-05N　136-51-04E

（2）錨泊自粛海域②（空港～1.5 マイル）

次の四点を順次結んだ線及び陸岸に囲まれた海域

オ点　34-54-24N　136-49-18E
カ点　34-54-24N　136-46-05E
キ点　34-48-35N　136-46-05E
ク点　34-48-35N　136-51-36E



3　除外条件

錨泊自粛海域①では、次の条件を全て満たす船舶に限り、対象外（錨泊可）となる。但し、他の錨泊自粛海域と重なる海域では、錨泊が自粛される。

・錨鎖の伸出量が適切である。
・守錨直を配置し、船位確認及び VHF 聴取を行っている。
・AIS（船舶自動識別装置）を適正に使用し、名古屋港海上交通センターにおいて錨泊を確認できる。
・走錨した場合、直ちに揚錨し、機関を使用できる態勢にある。

４　情報提供

名古屋港海上交通センターでは、「走錨注意情報」提供中、錨泊自粛海域内の錨泊船に対し、AIS メッセージによる情報提供を実施。

また、錨泊自粛海域②内の錨泊船には、VHF 無線電話による情報提供も実施。

なお、情報提供の対象は、AIS（船舶自動識別装置）搭載船に限る。

○　伊勢湾内及び三河湾内における走錨事故防止対策

第四管区海上保安本部では、伊勢湾内及び三河湾内にある重要施設への走錨船の衝突事故を防ぐため、次のとおり海上交通センターによる情報提供を行っているほか、錨泊船の錨泊位置・気象予報等から、対象施設への衝突の危険性を総合的に判断し、その蓋然性が高いと考えられる場合には、対象施設から十分に離れた安全な海域への移動を指導している

【海上交通センターによる情報提供】

1　対象期間等

（1）伊勢湾北部海域（北緯 34 度 45 分以北）

名古屋港海上交通センターでは、名古屋港高潮防波堤中央堤東端において、風速 12m/s 以上の風が継続している場合に「走錨注意情報」を AIS（船舶自動識別装置）メッセージにより送信するとともに「なごやほあん」を通じて VHF 無線電話により放送。

また、AIS 搭載船舶の位置情報を監視し、走錨している可能性がある船舶には、VHF 無線電話により情報提供を実施しているほか、重要施設の近くに錨泊し、又は、錨泊しようとしている AIS 搭載船舶に対して、「2　対象海域と情報提供方法」のとおり情報提供を実施。

（2）伊勢湾南部海域（北緯 34 度 45 分以南）及び三河湾

伊勢湾海上交通センターでは、海上台風警報または海上暴風警報発令時若しくは、伊良湖岬（東寄りの風の場合は大王埼）において、平均風速が概ね 25m/s 以上の風が継続している場合には、VHF 無線電話により情報提供を実施。

さらに、渥美火力発電所揚油桟橋の近くに錨泊し、又は、錨泊しようとしている AIS 搭載船舶に対して、「2　対象海域と情報提供方法」のとおり情報提供を実施。

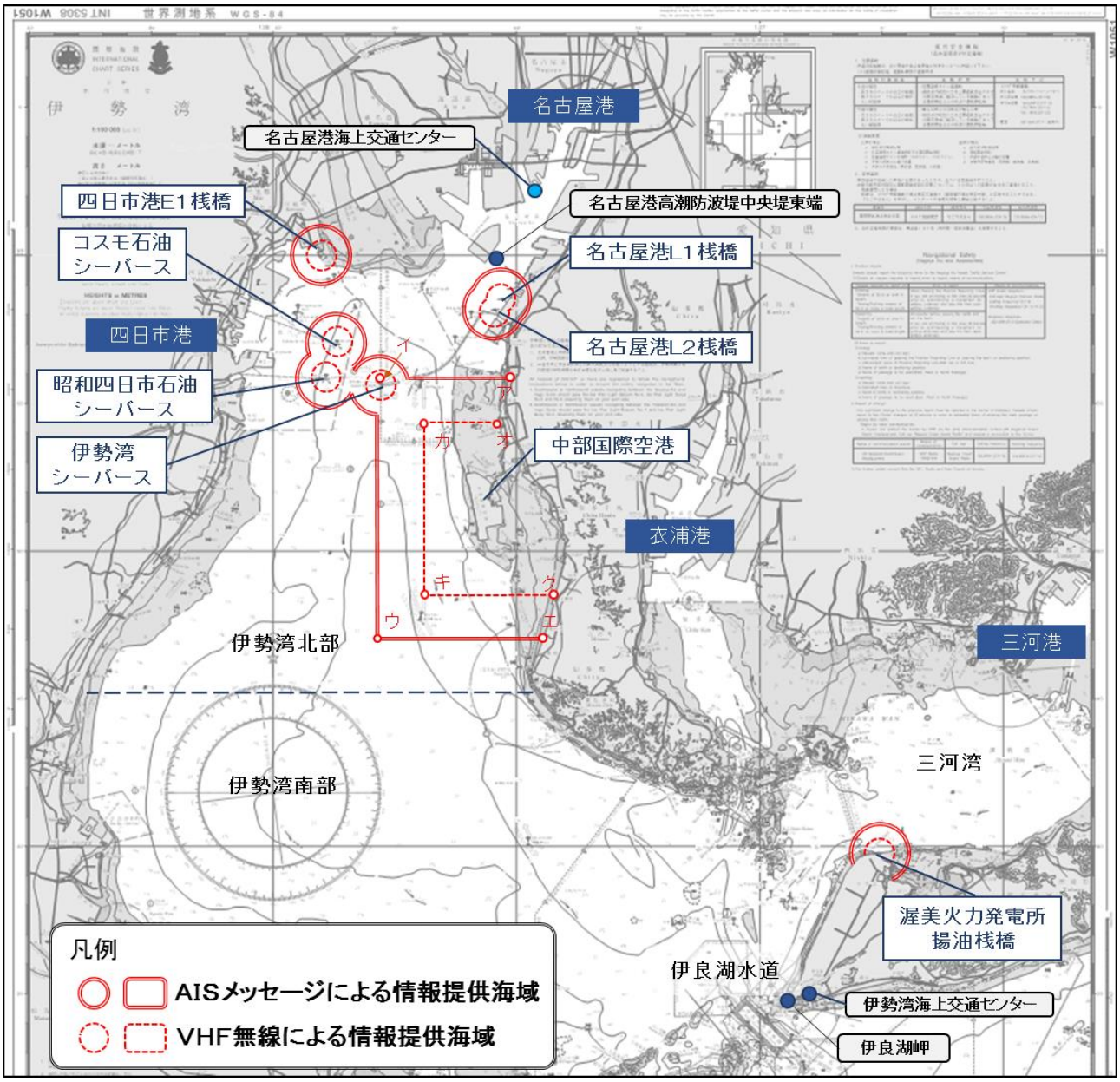
2　対象海域と情報提供方法

情報提供方法 / 対象施設	AISメッセージによる情報提供（警告）	VHF無線による情報提供（警告）
名古屋港L1桟橋 名古屋港L2桟橋 四日市港E1桟橋 昭和四日市石油シーバース コスモ石油シーバース 伊勢湾シーバース 渥美火力発電所揚油桟橋	各施設から1マイル以内の海域	各施設から0．5マイル以内の海域
中部国際空港	次の四点及び陸岸に囲まれた海域 ア点　34-55-54N　136-49-27E イ点　34-55-54N　136-44-16E ウ点　34-47-05N　136-44-16E エ点　34-47-05N　136-51-04E	次の四点及び陸岸に囲まれた海域 オ点　34-54-24N　136-49-18E カ点　34-54-24N　136-46-05E キ点　34-48-35N　136-46-05E ク点　34-48-35N　136-51-36E

3　注意事項

船舶の位置が対象海域内でも、海上交通センターが AIS 搭載船舶の位置情報を確認できず、走錨監視及び情報提供を実施できない場合がある。

【対象海域図】



※本図は航海用には使用できません。

○　明石海峡航路及び付近海域

第五管区海上保安本部は、次の航行安全指導等を行っている。

1　水先人の乗船

次に掲げる船舶は水先人を乗船させること。

（1）外国船舶

（2）運航経験及び入航実績が十分でない船長が乗船する日本船舶

2　進路警戒船等の配備

航路出航後も安全な航行が確認されるまで、進路警戒船等を配備すること。

3　航路出入口付近海域における航法

航路内を航行する船舶は、航路航行義務のない全長 50 メートル未満の船舶であってもできる限り航路の入口から入航すること。

4　緊急用えい索の準備（第１図参照）

海上交通安全法に定める危険物積載船（十分な強度を有するサンクンビットを装備しているタンカーを除く。）は、大阪湾、播磨灘を航行する場合においては、船首及び船尾にそれぞれ緊急用えい索（FIRE WIRE）を即時使用可能な状態に準備すること。

5　位置通報（第５図参照）

長さ 50 メートル以上の船舶（船舶自動識別装置を搭載し、適切に運用している船舶を除く。）及び長さが 100 メートル以上の物件えい航船等（船舶自動識別装置を搭載し、適切に運用している船舶を除く。）は、最初の位置通報ラインを通過した時又は錨泊船にあっては運航開始時に、位置通報を大阪湾海上交通センターに行うこと。

なお、運航開始時とは、抜錨し、前進行き足をつける時をいう。

＜通報事項＞

イ　船名及び呼出符号

ロ　現在位置又は通過した位置通報ラインの略称

ハ　運航開始又は通過時刻（日本標準時の 24 時制）

ニ　行き先

6　大阪湾海上交通センターとの連絡保持

（1）VHF 無線電話（CH16, 156.8MHz）を備える船舶は、大阪湾海上交通センターから航行の安全に関する情報等が提供される場合があるため、航路及び航路に至る主要通航路並びにその周辺海域において、大阪湾海上交通センターとの連絡を保持すること。

また、CH16 がふくそうしている際には、大阪湾海上交通センターより CH13 にて呼び出しを行う場合があるので、CH13 を備えている船舶は CH16 の聴取に合わせて、CH13 を聴取すること。

（2）霧通報

明石海峡、友ケ島水道、鳴門海峡、阪神港大阪区、阪神港堺泉北区、阪神港神戸区、姫路港及び

和歌山下津港の視程が 2,000 メートル以下になった場合、次の機関により随時放送している。

第五管区海上保安本部（こうべほあん）　F3E　156.6MHz（CH12）　日本語、英語

（３）新聞

神戸新聞（朝刊）

内容：巨大船通過予定

7　海図の備付け

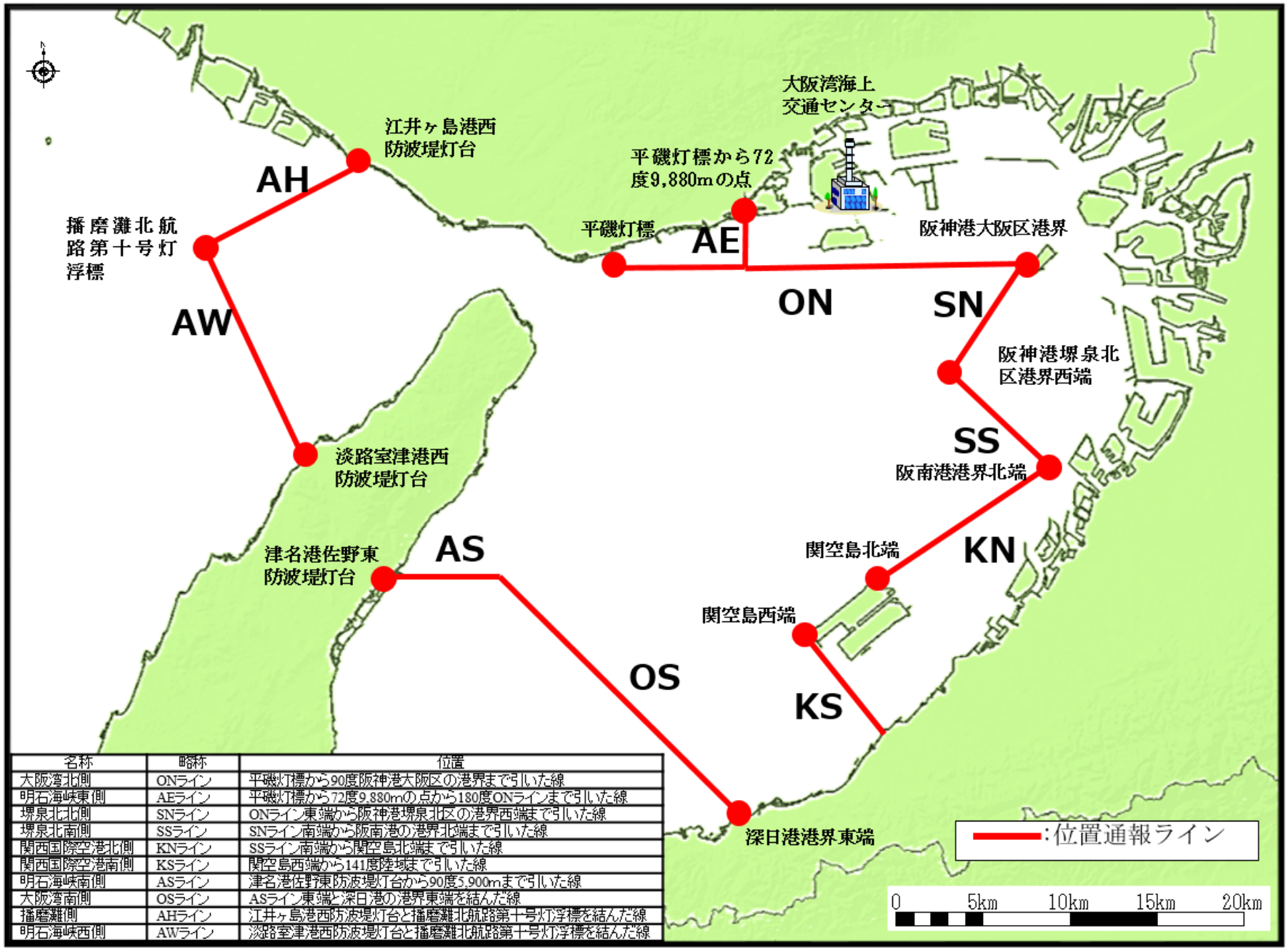
大阪湾に入湾する船舶は、最新の港湾事情を事前に把握しておくとともに、少なくとも次の海図（航行予定海域が記載されているもの）を備えること。

ただし、電子海図情報表示装置を備える場合には、海図の備付けについては、この限りでない。

海図の番号（海上保安庁刊行）

W77	紀伊水道及付近
W106	大阪湾及播磨灘
W131	明石海峡及付近
W150A	大阪湾
W150C	紀伊水道

第　5　図　位　置　通　報　ラ　イ　ン



名称	略称	位置
大阪湾北側	ONライン	平磯灯標から90度阪神港大阪区の港界まで引いた線
明石海峡東側	AEライン	平磯灯標から72度9,880mの点から180度ONラインまで引いた線
堺泉北北側	SNライン	ONライン東端から阪神港堺泉北区の港界西端まで引いた線
堺泉北南側	SSライン	SNライン南端から阪南港の港界北端まで引いた線
関西国際空港北側	KNライン	SSライン南端から関空島北端まで引いた線
関西国際空港南側	KSライン	関空島西端から141度陸域まで引いた線
明石海峡南側	ASライン	津名港佐野東防波堤灯台から90度5,900mまで引いた線
大阪湾南側	OSライン	ASライン東端と深日港の港界東端を結んだ線
播磨灘側	AHライン	江井ヶ島港西防波堤灯台と播磨灘北航路第十号灯浮標を結んだ線
明石海峡西側	AWライン	淡路室津港西防波堤灯台と播磨灘北航路第十号灯浮標を結んだ線

○　備讃瀬戸東航路、備讃瀬戸北航路、備讃瀬戸南航路、宇高東航路、宇高西航路、水島航路及び付近海域

第六管区海上保安本部は、次の航行安全指導等を行っている。

1　水先人の乗船

次に掲げる外国船舶は水先人を乗船させること。

（1）危険物積載船

（2）瀬戸内海を初めて航行する船長が乗船する船舶

2　進路警戒船等の配備

航路出航後も安全な航行が確認されるまで、進路警戒船等を配備すること。

3　航路出入口付近海域における航法

航路出入口付近での横断を避け、迂回すること。

4　通航時間の制限（海上交通安全法第23条に基づく指示）

巨大船は、昼間に航路を航行すること。

5　緊急用えい索の準備（第1図参照）

海上交通安全法に定める危険物積載船（十分な強度を有するサンクンビットを装備しているタンカーを除く。）は、船首及び船尾にそれぞれ緊急用えい索（FIRE WIRE）を即時使用可能な状態に準備すること。

6　航路通報

（1）海上交通安全法に定める事項に加えて、次の事項も併せて通報すること。

イ　仕出港

ロ　航路航行中における水先人の乗船の有無

ハ　長さ160メートル以上の船舶（巨大船を除く。）にあってはその喫水

（2）航路通報を行った船舶が、航路入航予定時刻の3時間前以後に航路入航予定時刻を10分以上変更する場合は、その都度変更通報を行うこと。

7　位置通報（第6図参照）

長さ50メートル以上の船舶（総トン数300トン未満の船舶及び船舶自動識別装置を搭載し、適切に運用している船舶を除く。）及び長さ100メートル以上の物件えい航船等（船舶自動識別装置を搭載し、適切に運用している船舶を除く。）は、最初の位置通報ラインを通過した時に位置通報を備讃瀬戸海上交通センターに行うこと。

＜通報事項＞

イ　船名

ロ　現在位置又は通過した位置通報ラインの略称及び通過時刻（日本標準時24時制）

ハ　航行予定航路・海域及び仕向港

8　備讃瀬戸海上交通センターとの連絡保持

（1）VHF 無線電話（CH16, 156.8MHz）を備える船舶は、備讃瀬戸海上交通センターから航行の安全に関する情報等が提供される場合があるため、航路及び航路に至る主要通航路並びにその周辺海域において、備讃瀬戸海上交通センターとの連絡を保持すること。

また、CH16 がふくそうしている際には、備讃瀬戸海上交通センターから CH13（156.65MHz）にて呼び出しを行う場合があるので、CH13 を備えている船舶は CH16 の聴守に合わせて、CH13 を聴守すること。

（2）霧通報

備讃瀬戸の視程が 2,000 メートル以下になった場合、次の機関から随時放送している。

イ　第六管区海上保安本部（ひろしまほあん）　F3E　156.6MHz（CH12）　日本語、英語
ロ　NHK 広島放送局第１放送　1,071kHz　日本語
ハ　同　岡山放送局第１放送　603kHz　同上
ニ　同　山口放送局第１放送　675kHz　同上
ホ　同　高松放送局第１放送　1,368kHz　同上
ヘ　同　松山放送局第１放送　963kHz　同上
ト　中国放送広島放送局　1,350kHz　同上
チ　同　福山放送局　1,530kHz　同上

9　海図の備付け

備讃瀬戸海域（備讃瀬戸東航路、備讃瀬戸北航路、備讃瀬戸南航路、宇高東航路、宇高西航路、水島航路）を航行する船舶は、最新の港湾事情を事前に把握しておくとともに、少なくとも次の海図（航行予定海域が記載されているもの）を備えること。

ただし、電子海図情報表示装置を備える場合には、海図の備付けについては、この限りでない。

海図の番号（海上保安庁刊行）

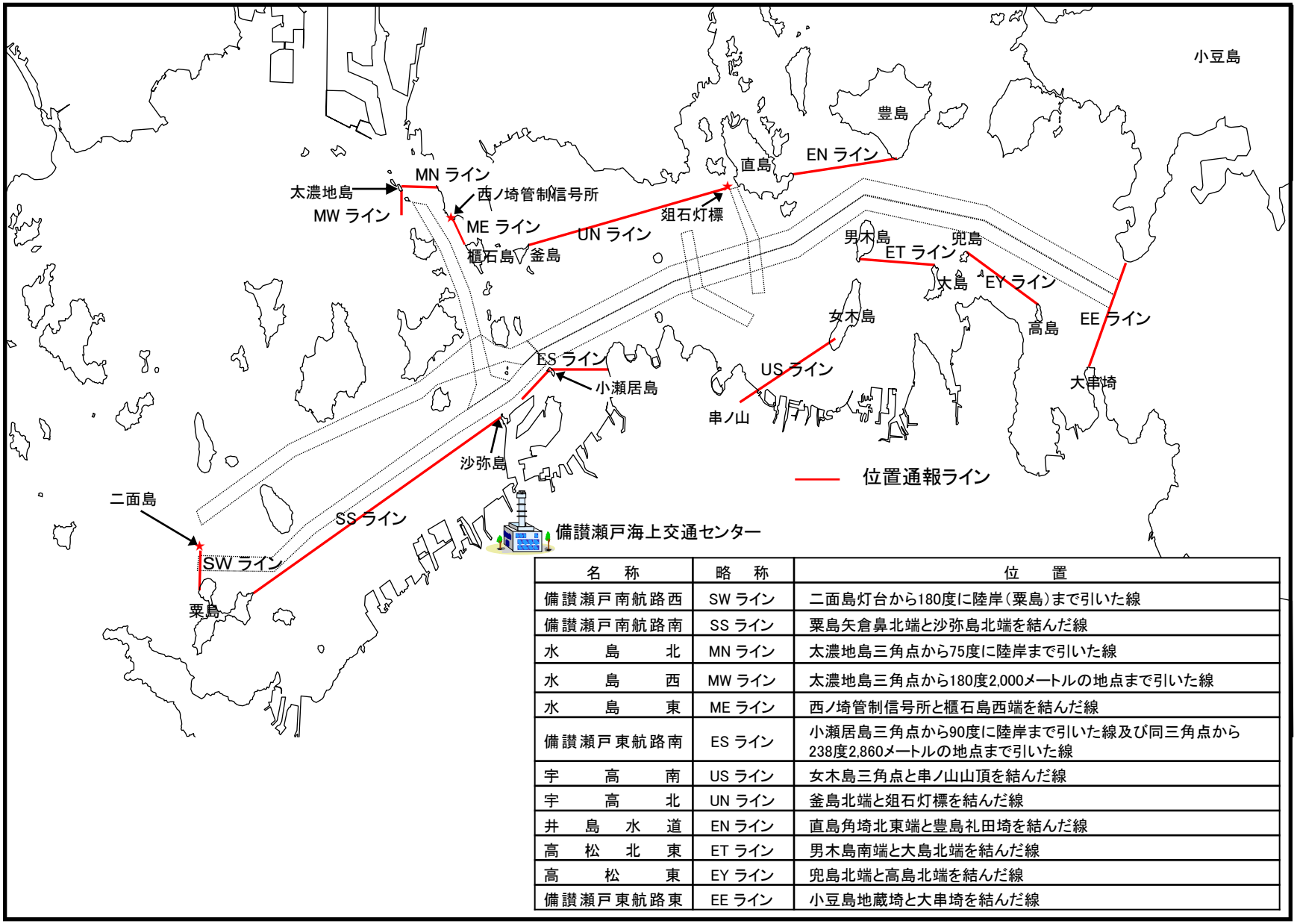
W137A　備讃瀬戸東部
W137B　備讃瀬戸西部
W153　備讃瀬戸及備後灘
W154　宇野港及付近
W1116　水島港及付近
W1121　坂出港
W1122　鍋島付近
W1127A　水島港東部

10　外国船の航行

外国船が瀬戸内海を航行するときは、特に次の事項を遵守、把握して航行すること。

（1）適切な見張りの励行及び船位確認の励行、VHF 聴守の励行等基本的事項
（2）瀬戸内海における気象・海象の特性等航行上の留意事項
（3）備讃瀬戸海域における「こませ網漁船」の操業
（4）航路及び周辺海域における「さわら流し網漁」の操業

第６図　位置通報ライン



名　称	略　称	位　置
備讃瀬戸南航路西	SW ライン	二面島灯台から180度に陸岸（粟島）まで引いた線
備讃瀬戸南航路南	SS ライン	粟島矢倉鼻北端と沙弥島北端を結んだ線
水島北	MN ライン	太濃地島三角点から75度に陸岸まで引いた線
水島西	MW ライン	太濃地島三角点から180度2,000メートルの地点まで引いた線
水島東	ME ライン	西ノ埼管制信号所と櫃石島西端を結んだ線
備讃瀬戸東航路南	ES ライン	小瀬居島三角点から90度に陸岸まで引いた線及び同三角点から238度2,860メートルの地点まで引いた線
宇高南	US ライン	女木島三角点と串ノ山山頂を結んだ線
宇高北	UN ライン	釜島北端と俎石灯標を結んだ線
井島水道	EN ライン	直島角埼北東端と豊島礼田埼を結んだ線
高松北東	ET ライン	男木島南端と大島北端を結んだ線
高松東	EY ライン	兜島北端と高島北端を結んだ線
備讃瀬戸東航路東	EE ライン	小豆島地蔵埼と大串埼を結んだ線

○　来島海峡航路及び付近海域

第六管区海上保安本部は、次の航行安全指導等を行っている。

1　水先人の乗船

次に掲げる外国船舶は水先人を乗船させること。

（1）危険物積載船

（2）瀬戸内海を初めて航行する船長が乗船する船舶

2　進路警戒船等の配備

航路出航後も安全な航行が確認されるまで、進路警戒船等を配備すること。

3　航路出入口付近海域における航法

航路出入口付近での横断を避け、迂回すること。

4　通航時間の制限（海上交通安全法第 23 条に基づく指示）

巨大船は、昼間（日出から日没までの間）の憩流時又は弱順潮時に中水道を航行すること。

5　緊急用えい索の準備（第１図参照）

海上交通安全法に定める危険物積載船（十分な強度を有するサンクンビットを装備しているタンカーを除く。）は、船首及び船尾にそれぞれ緊急用えい索（FIRE WIRE）を即時使用可能な状態に準備すること。

6　来島海峡航行時の留意事項（第７、８図参照）

（1）次のことに留意のうえ航海計画を立てること。

イ　できる限り転流とならない時期に航路を航行すること。

ロ　強潮流の場合にはできる限り水道部を航行しないこと。

（2）南流時に航路へ入航する場合には、航路内において右舷対右舷になることから、航路入口から離れた広い水域において、十分に安全を確認のうえ、流向に応じた経路へ移行すること。

なお、航路を出航する場合は、四囲の状況を把握し安全運航に努めること。

（3）航路入航後に転流した場合には、次のことに留意すること。

イ　四囲の状況を勘案し、できる限りすみやかに流向に応じた経路に移行すること。

ロ　馬島に近接した海域においては、できる限り変針しないこと。

（4）航路通報の際、次の事項も併せて通報すること。

イ　仕出港

ロ　航路航行中における水先人の乗船の有無

ハ　長さ 160 メートル以上の船舶（巨大船を除く。）にあってはその喫水

（5）航路通報を行った船舶が、航路入航予定時刻の３時間前以後に航路入航予定時刻を 10 分以上変更する場合は、その都度変更通報を行うこと。

7　位置通報（第９図参照）

長さ 50 メートル以上の船舶及び全長 100 メートル以上の物件えい航船等（船舶自動識別装置を搭載し、適切に運用している船舶を除く。）は最初の位置通報ラインを通過した時に来島海峡海上交通センターへの位置通報を行うこと。

＜通報事項＞

イ　船名

ロ　現在位置又は通過した位置通報ラインの略称及び通過時刻（日本標準時 24 時制）

ハ　航行予定航路・海域及び仕向港

8　来島海峡海上交通センターとの連絡保持

（1）情報提供

VHF 無線電話（CH16, 156.8MHz）を備える船舶は、来島海峡海上交通センターから航行の安全に関する情報等が提供される場合があるため、航路及び航路に至る主要通航路並びにその周辺海域において来島海峡海上交通センターとの連絡を保持すること。

また、CH16 がふくそうしている際には、来島海峡海上交通センターから CH13 にて呼び出しを行う場合があるので、CH13 を備えている船舶は、CH16 の聴守に合わせて CH13 を聴守すること。

（2）霧通報

来島海峡の視程が 2,000 メートル以下になった場合、次の機関により随時放送している。

イ　第六管区海上保安本部（ひろしまほあん）　F3E　156.6MHz（CH12）　日本語、英語

ロ　NHK 広島放送局第１放送　　1,071kHz　日本語

ハ　同　岡山放送局第１放送　　603kHz　同上

ニ　同　山口放送局第１放送　　675kHz　同上

ホ　同　松山放送局第１放送　　963kHz　同上

ヘ　中国放送広島放送局　　1,350kHz　同上

ト　　同　　福山放送局　　1,530kHz　同上

9　海図の備付け

来島海峡を航行する船舶は、最新の港湾事情を事前に把握しておくとともに、少なくとも次の海図（航行予定海域が記載されているもの）を備えること。

ただし、電子海図情報表示装置を備える場合には、海図の備付けについては、この限りでない。

海図の番号（海上保安庁刊行）

W104	来島海峡及付近	W132	来島海峡
W141	安芸灘及付近	W1108	安芸灘及広島湾

10　外国船の航行

外国船が瀬戸内海を航行するときは、特に次の事項を遵守、把握して航行すること。

（1）適切な見張りの励行及び船位確認の励行、VHF 聴守の励行等基本的事項

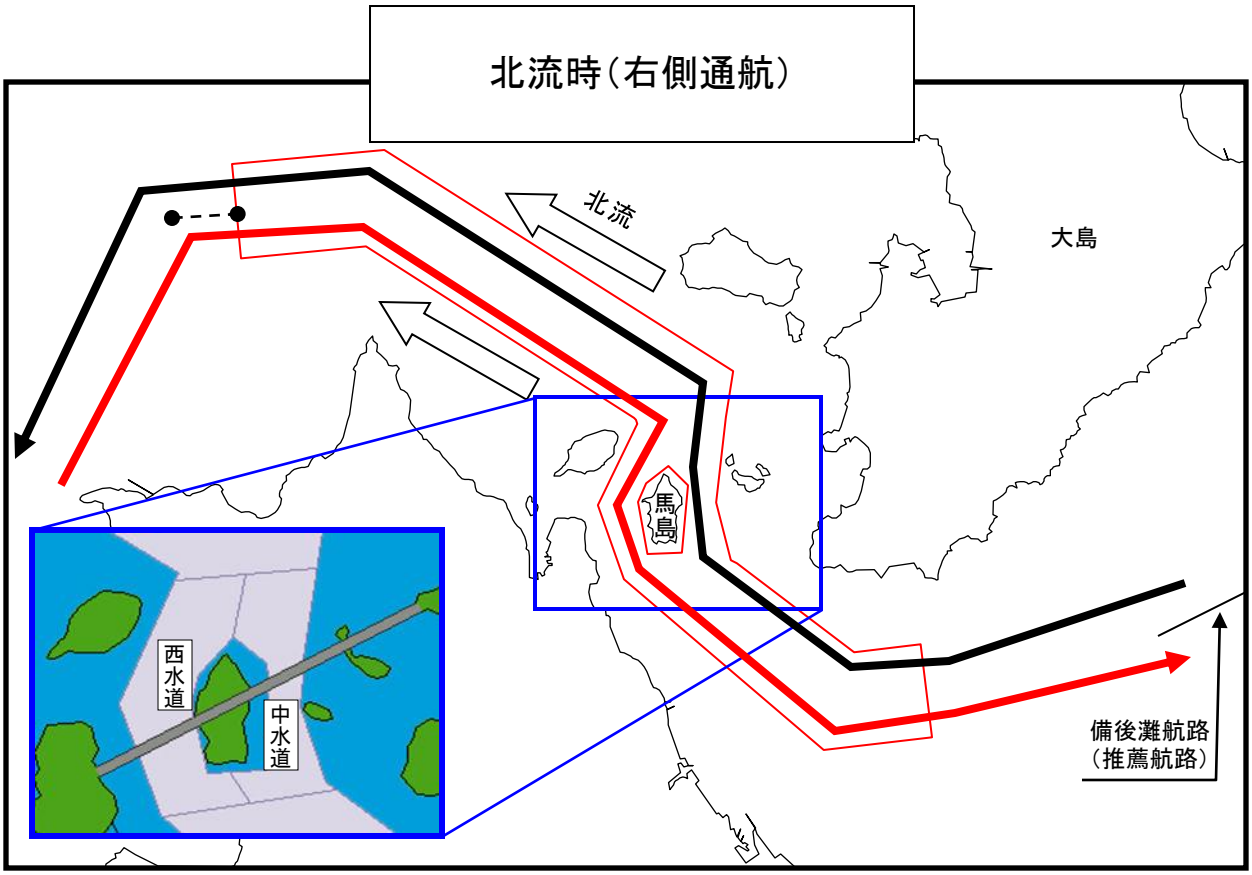
（2）瀬戸内海における気象・海象の特性等航行上の留意事項

（3）来島海峡航路の航法（順中逆西）

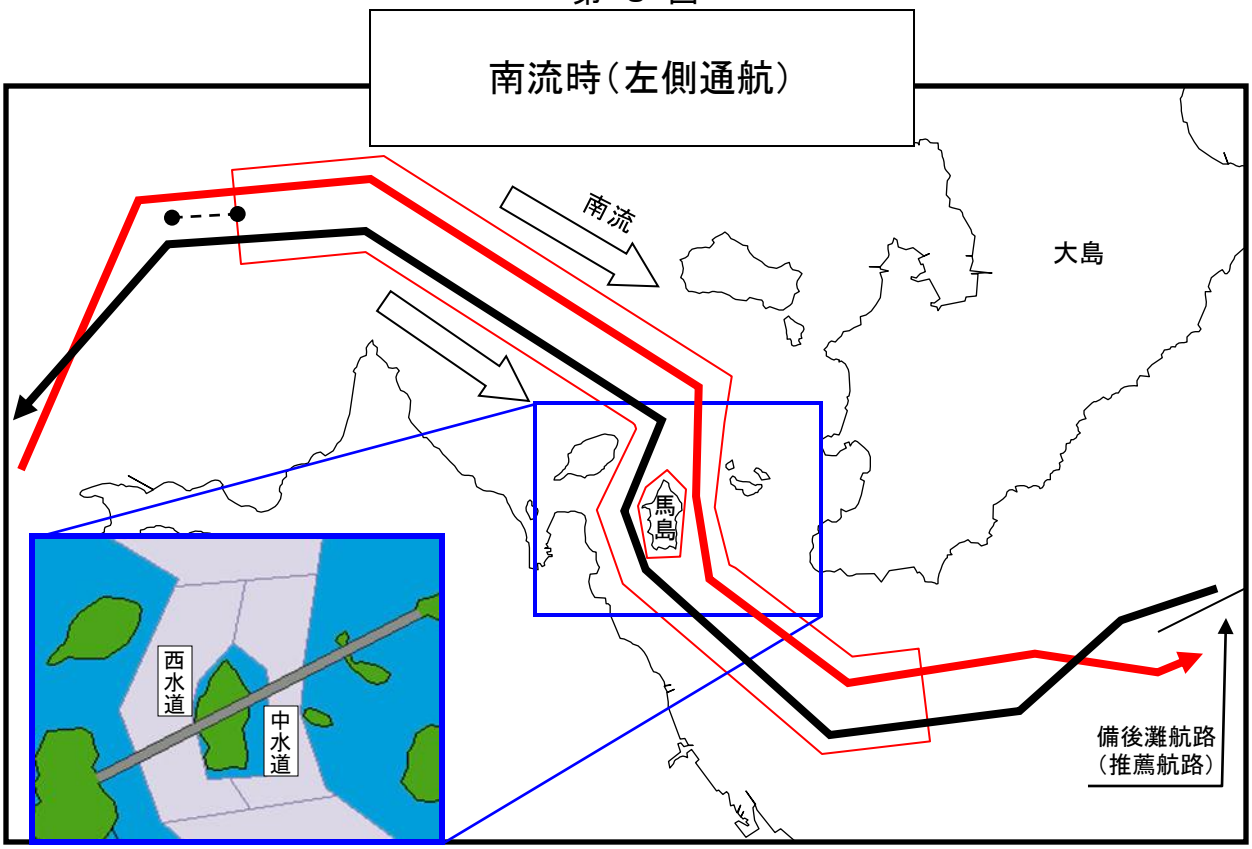
（4）備讃瀬戸海域における「こませ網漁船」の操業

（5）航路及び周辺海域における「さわら流し網漁」の操業

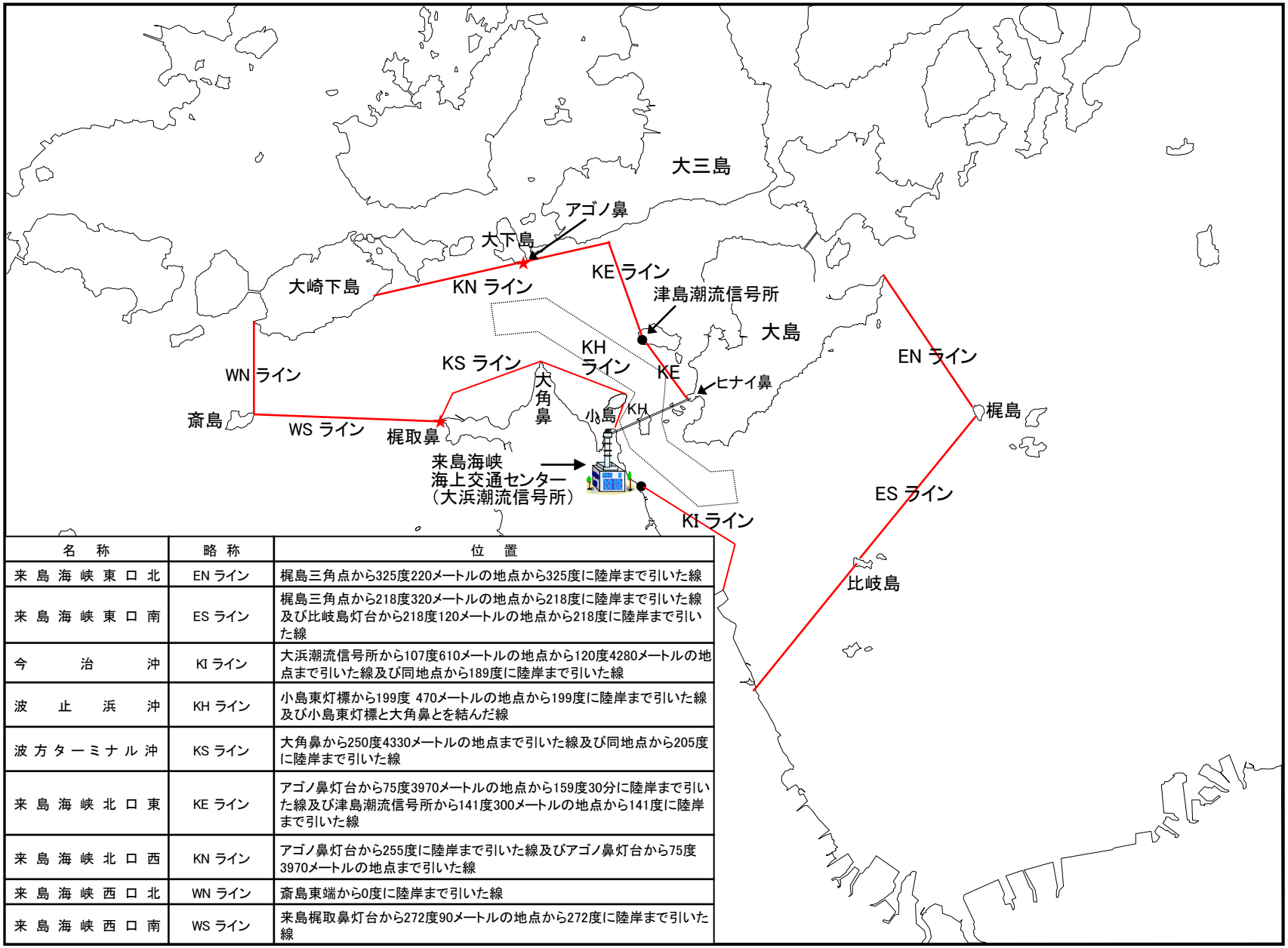
第　7　図


北流時（右側通航）
北流
大島
馬島
西水道
中水道
備後灘航路
（推薦航路）

第　8　図


南流時（左側通航）
南流
大島
馬島
西水道
中水道
備後灘航路
（推薦航路）

第　９　図　　位　置　通　報　ラ　イ　ン



名　称	略　称	位　置
来島海峡東口北	EN ライン	梶島三角点から325度220メートルの地点から325度に陸岸まで引いた線
来島海峡東口南	ES ライン	梶島三角点から218度320メートルの地点から218度に陸岸まで引いた線及び比岐島灯台から218度120メートルの地点から218度に陸岸まで引いた線
今治沖	KI ライン	大浜潮流信号所から107度610メートルの地点から120度4280メートルの地点まで引いた線及び同地点から189度に陸岸まで引いた線
波止浜沖	KH ライン	小島東灯標から199度 470メートルの地点から199度に陸岸まで引いた線及び小島東灯標と大角鼻とを結んだ線
波方ターミナル沖	KS ライン	大角鼻から250度4330メートルの地点まで引いた線及び同地点から205度に陸岸まで引いた線
来島海峡北口東	KE ライン	アゴノ鼻灯台から75度3970メートルの地点から159度30分に陸岸まで引いた線及び津島潮流信号所から141度300メートルの地点から141度に陸岸まで引いた線
来島海峡北口西	KN ライン	アゴノ鼻灯台から255度に陸岸まで引いた線及びアゴノ鼻灯台から75度3970メートルの地点まで引いた線
来島海峡西口北	WN ライン	斎島東端から0度に陸岸まで引いた線
来島海峡西口南	WS ライン	来島梶取鼻灯台から272度90メートルの地点から272度に陸岸まで引いた線

○　直島水道

第六管区海上保安本部は、船舶交通の安全を図るため、次の航行安全指導等を行っている。

＜直島水道＞

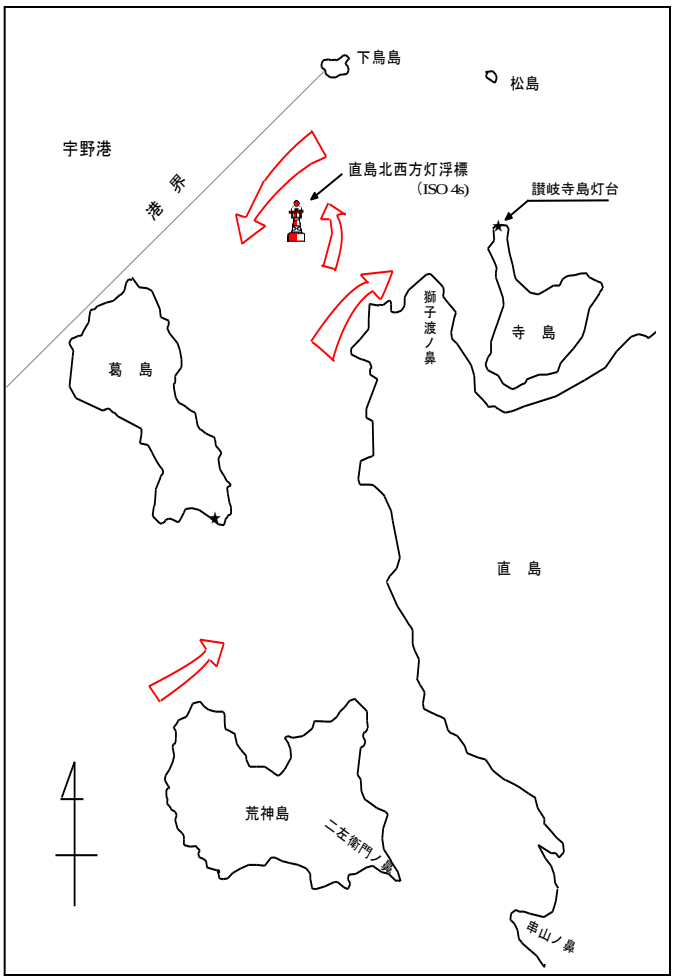
・直島水道における航法（第10図参照）

直島と葛島間を通過する船舶は、直島北西方灯浮標を左げん側に見て航行すること。

（一般的注意事項）

1. 葛島と荒神島間を東航する船舶は、安全で実行に適する限り、荒神島北西端側に寄って航行すること。
2. 直島北西方灯浮標付近においては、できる限り、他の船舶を追越さないこと。
3. 宇野港から東航する船舶の動向に注意すること。

第10図　直島水道における航法



○　関門海峡及び付近海域

第七管区海上保安本部は、次の航行安全指導等を行っている。

1　関門海峡海上交通センター（以下「関門センター」という。）への通報

（1）港則法に基づく事前通報及び変更通報の方法等

以下により通報すること。

①　通報の様式

a　早鞆瀬戸水路

別紙１のとおり。

b　若松水路、奥洞海航路及び若松区（第５区及び第６区を除く。）

別紙２のとおり。

②　通報の方法

a　無線通信による場合

関門センターで受け付ける。

通信所	通信手段	識別信号	呼出周波数	通信周波数
関門センター	VHF 無線電話	かんもんマーチス	156.65MHz（CH13） 156.80MHz（CH16）	156.60MHz（CH12） 156.65MHz（CH13） 156.70MHz（CH14） 160.925MHz（CH66）

なお、VHF 無線電話で関門センターと交信する場合は、「かんもんマーチス」を呼出し、直接交信すること。

通報内容は、事前通報の様式の各項目の番号を冠して通報すること。

b　書面による場合

下記へ持参又は郵送すること。

〒800－0064　北九州市門司区松原二丁目 10－11

関門海峡海上交通センター運用管制課

c　電話による場合

・早鞆瀬戸水路

電話番号　　093－372－0090（又は、－0099）

・若松水路、奥洞海航路及び若松区（第５区及び第６区を除く。）

電話番号　　093－381－6811

d　電子申請による場合

NACCS センターに申し込み、ID 及びパスワードの取得を要する。

（連絡先）　https://nss-new.nac.naccs.jp/nssteapp/MA1001/EntryA1001W01R0001

③　変更通報の方法等

別紙１のうち、①～⑤並びに別紙２のうち、①、②、⑤、⑥及び③又は④は法定通報事項であり、変更があったときは、直ちに変更事項を通報すること。

なお、早鞆瀬戸水路入口付近到達予定時刻（別紙１③）又は若松水路入口付近到着予定日時（別紙２③）については 15 分以上の変更がある場合とする。

（２）位置通報（第 11 図参照）

① 位置通報対象船舶、通報時期及び通報事項

次表の区分により位置通報ライン通過又は運航開始時に関門センターに位置通報を行うこと。

通報の対象としていない船舶が位置通報を行っても差し支えない。

なお、運航開始時とは、関門航路又は関門第二航路に入航するため離岸又は抜錨し、同航路向け前進行き足をつける時をいう。

通報する船舶の区分	通報する時期	通報事項
関門港の港域外から関門航路及び関門第二航路に入航しようとする総トン数 300 トン以上 10，000 トン未満（油送船にあっては総トン数 3，000 トン未満）の船舶（船舶自動識別装置（AIS）を搭載し、適切に運用している船舶を除く）	位置通報ライン通過時	船名、呼出符号、通過位置通報ライン略称、総トン数、喫水、行き先
関門港の港域外から関門航路及び関門第二航路に入航しようとする総トン数 10，000 トン（油送船にあっては総トン数 3，000 トン）以上の船舶		船名、呼出符号、通過位置通報ライン略称
関門港（響新港区及び新門司区を除く）を出港する総トン数 300 トン以上の船舶	運航開始時 ただし、WA ライン以西の海域から若松航路を出航する船舶は WA ライン通過時、長府区から出港する船舶は CS ライン通過時	船名、呼出符号、通過位置通報ライン略称、総トン数、喫水、行き先
関門航路及び関門第二航路を、物件をえい航（押し、横抱きを含む）して航行する船舶（ AIS を搭載し、適切に運用している船舶を除く）	位置通報ライン通過時 ただし、出港船は運航開始時、WA ライン以西の海域から若松航路を出航する船舶は WA ライン通過時、長府区から出港する船舶は CS ライン通過時	船名、呼出符号、通過位置通報ライン略称、総トン数、喫水、行き先、えい航全長

② 通報の方法

a 無線通信による場合

VHF 無線電話で交信する場合は、「かんもんマーチス」を呼出し、通報の冒頭に「いちつうほう」を前置きし通報すること。

通信所	通信手段	識別信号	呼出周波数	通信周波数
関門センター	VHF 無線電話	かんもんマーチス	156.65MHz（CH13） 156.80MHz（CH16）	156.60MHz（CH12） 156.65MHz（CH13） 156.70MHz（CH14） 160.925MHz（CH66）

b 電話による場合

電話番号　　093－372－0090（又は、－0099）

※　なお、「若松水路、奥洞海航路及び若松区（第５区及び第６区を除く。）」については以下に通報すること。

電話番号　　093－381－6811

（３）関門センターとの連絡保持

VHF 無線電話を備える船舶は、関門センター（呼出名称：かんもんマーチス）から航行の安全に関する情報等が提供される場合があるため、航路及び航路に至る主要通航路並びにその周辺海域において、156.80MHz（CH16）を聴守し、関門センターとの連絡を保持すること。

なお、CH16 が使用できない場合は、関門センターより CH13 にて呼び出しを行う場合があるため、CH13 を備えている船舶は CH16 の聴守にあわせ、CH13 の聴守を行うこと。

（４）位置通報ライン

位置通報の時期に用いる位置通報ライン及び位置は次表のとおり。

名　称	略　称	位　　置
新門司北	SNライン	岳ノ鼻と新門司防波堤灯台から90度2,150メートルの地点を結んだ線
新門司東	SEライン	新門司防波堤灯台から90度2,150メートルの地点と同灯台から90度8,150メートルの地点を結んだ線
部埼南東	HSライン	新門司防波堤灯台から90度8,150メートルの地点と竜王山三角点から215度3,950メートルの地点を結んだ線
小野田西	OWライン	竜王山三角点から215度3,950メートルの地点と同三角点から240度4,350メートルの地点を結んだ線
長府南	CSライン	満珠島灯台と干珠島南端を結んだ線
六連島北	MNライン	次の各地点を順次結んだ線 １．六連島灯台 ２．六連島灯台から０度6,930メートルの地点 ３．来留見瀬灯標
藍島南	ASライン	藍島南端と片島北端を結んだ線
白洲南	SSライン	白洲灯台から180度に陸岸まで引いた線
若松北	WAライン	次の各地点を順次結んだ線 １．若松洞海湾口防波堤灯台から232度1,630メートルの地点 ２．若松洞海湾口防波堤灯台から222度45分1,710メートルの地点

別紙１

事前（変更）通報

Advance report（Change report）

関門港長　殿

To Captain of the Port, Kanmon

（関門海峡海上交通センター所長　経由）

（Via Chief, Kanmon Kaikyo Vessel Traffic Service Center）

通報日（Report date）

通報者（Reporter name）

（Annexed table of report in advance）

法定通報事項　Legal report matters	
①　船名 Name of Vessel	
②　総トン数及び長さ Gross tonnage and Length	G/T　　m
③　早鞆瀬戸水路入口付近到達予定時刻 Estimated date and time of entry into Hayatomo Seto Fairway（Under Kanmon Bridge）	月　日　時　分 Date　Time
④　連絡手段 Method of communication	VHF / Tel :
⑤　関門港内のけい留地（＊） Berth name of Kanmon Port（＊）	
＊　けい留予定が無い場合は不要　Not necessary if you do not berth	
任意通報事項　Arbitrary report matters	
⑥　呼出符号　Call Sign	
⑦　MMSI	
⑧　船種　Type of Vessel	
⑨　出港岸壁名 又は通過予定位置通報ライン名称 並びに通過予定時刻	Departure berth name & Departure time　: Entry line name & Passage time　: Leaving line name & Passage time　:
⑩　航路航行時の最大喫水 Maximum draught at the time of transit through the passage	m
⑪　積載危険物の種類及び数量 Types of dangerous cargo and amount of each type	Type:　　,　　, m^3,　　m^3,　　m^3
⑫　水先人乗船の有無 Arrangement of pilot	有 Yes　/　無 No

Note: If there is any change in legal report matters (No.①～⑤), report to Kanmon Kaikyo Vessel Traffic Service Center. However, it is unnecessary to report changes of less than 15 minutes regarding No.③.

別紙２

事　前　通　報

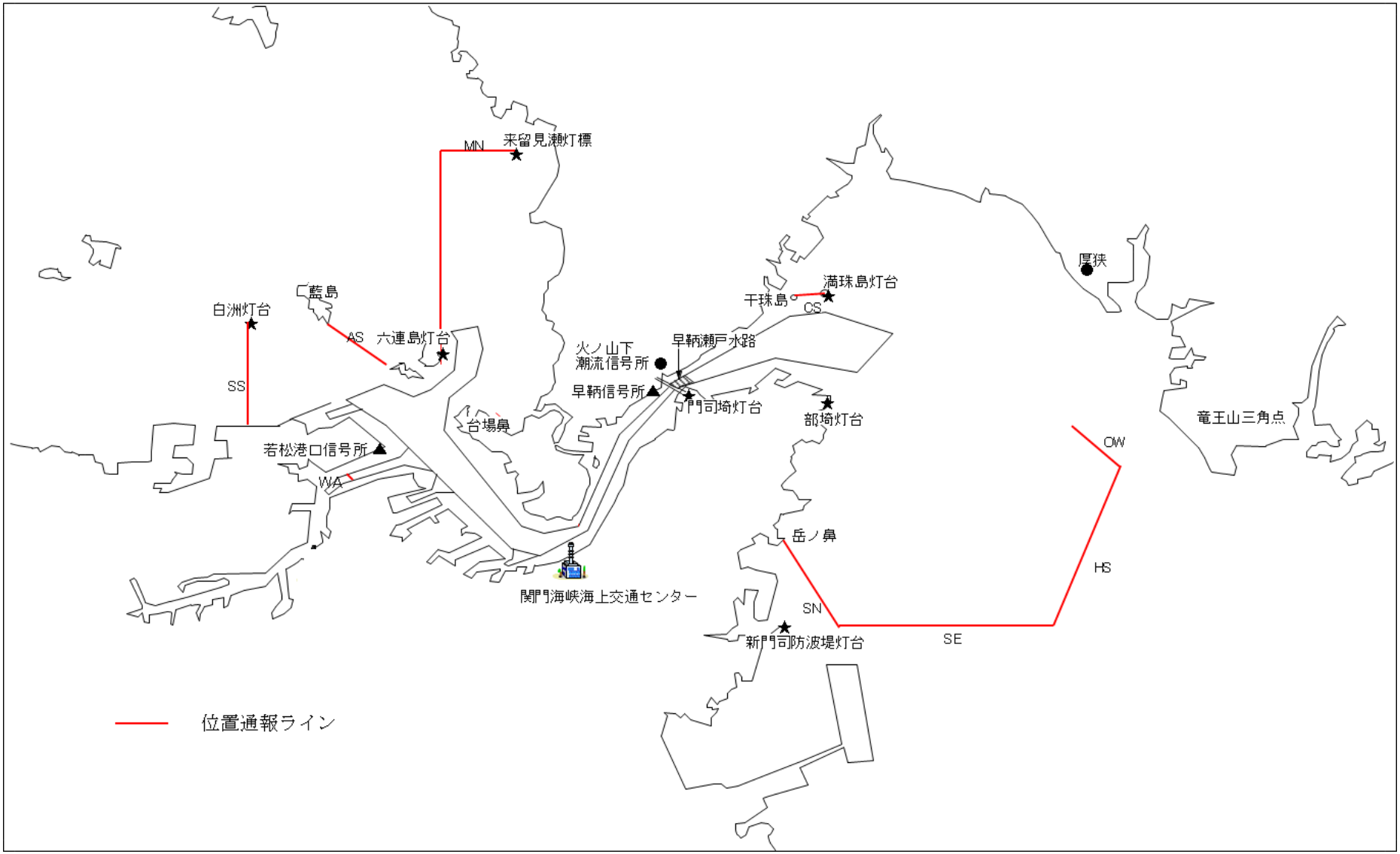
Advance report

関門港長　殿
To Captain of the Port, Kanmon
（関門海峡海上交通センター所長　経由）
（Via Chief, Kanmon kaikyo Vessel Traffic Service Center）

通報日
Report date
通報者の氏名
Reporter name
連絡先
Telephone number

①　船名　Name of vessel	
②　総トン数及び長さ Gross tonnage and length	G/T　　m
③　若松水路入口付近到着予定日時 Estimated date and time of entry into Wakamatsu Fairway	月　日　時　分 Date　Time
④　運航開始予定日時 Estimated date and time of leaving the berth	月　日　時　分 Date　Time
⑤　連絡手段 Method of communication	VHF / Tel:
⑥　係留予定バース Berth name	
⑦　若松水路内移動 Shift within Wakamatsu Fairway	移動前 Berth change from　（　） 移動後 Berth change to　（　）
⑧　国籍・船種　Flag / Type of Vessel	
⑨　呼出符号　Call Sign	
⑩　若松水路入航時最大喫水 Maximum draught at the time of entry into Wakamatsu Fairway	M
⑪　仕出港（入航船に限る。） Last port	
⑫　仕向港（出航船に限る。） Next port	
⑬　危険物の種類及び数量 Types of dangerous cargo and amount of each type	種類 Ｔｙｐｅ（　） 数量 Amount（　）
⑭　水先人乗船の有無 Arrangement of pilot	有 Yes　/　無 No
⑮　備考（同一港区内移動、奥洞海航路における大型船の着岸態勢又は回頭地点等） Remarks	

第 11 図 位 置 通 報 ラ イ ン



２　海図の備付け

関門海峡を航行する船舶は、最新の港湾事情を事前に把握しておくとともに、少なくとも次の海図（航行予定海域が記載されているもの）を備えること。

ただし、電子海図情報表示装置を備える場合には、海図の備付けについては、この限りでない。

海図の番号（海上保安庁刊行）

W135　　関門海峡
W1262　　関門港東部
W1263　　関門港中部
W1264　　関門港北部
W1265　　関門港若松（若松接続図）
W1267　　関門港西部

３　視界に関する情報

関門港及び周辺海域（以下「関門港等」という。）において、霧、もや、降雪、その他これらと同様に視界が低下する状況となった場合、関門センターから視界の情報を「霧通報」として随時提供している。

霧通報がなされた場合、関門港等を航行しようとする船舶は、見張りの強化を行うなど十分注意して航行すること。

（１）霧通報の実施基準

①　視程が　2,000 メートル以下となった場合
②　視程が　1,000 メートル以下となった場合
③　視程が　　500 メートル以下となった場合
④　視程が　2,000 メートル以上に回復した場合

（２）周知方法

第七管区海上保安本部（もじほあん）から VHF 無線電話（CH12）日本語、英語

霧通報の他、関門センターから

VHF 無線電話（CH14）日本語、英語
AIS バイナリーメッセージ　英語
ナブテックス放送（視程が 500 メートル以下となった場合に限る）

により視界の情報を随時提供している。

関門港長は、次の航行安全指導を行っている。

1　早鞆瀬戸水路における行き会い調整について（第 12 図参照）

早鞆瀬戸水路（関門橋西側線と火ノ山下潮流信号所から 130 度に引いた線との間の関門航路）において、次の船舶同士は行き会わないこと。

①　油送船以外の船舶同士

総トン数 10，000 トン以上対総トン数 10，000 トン以上

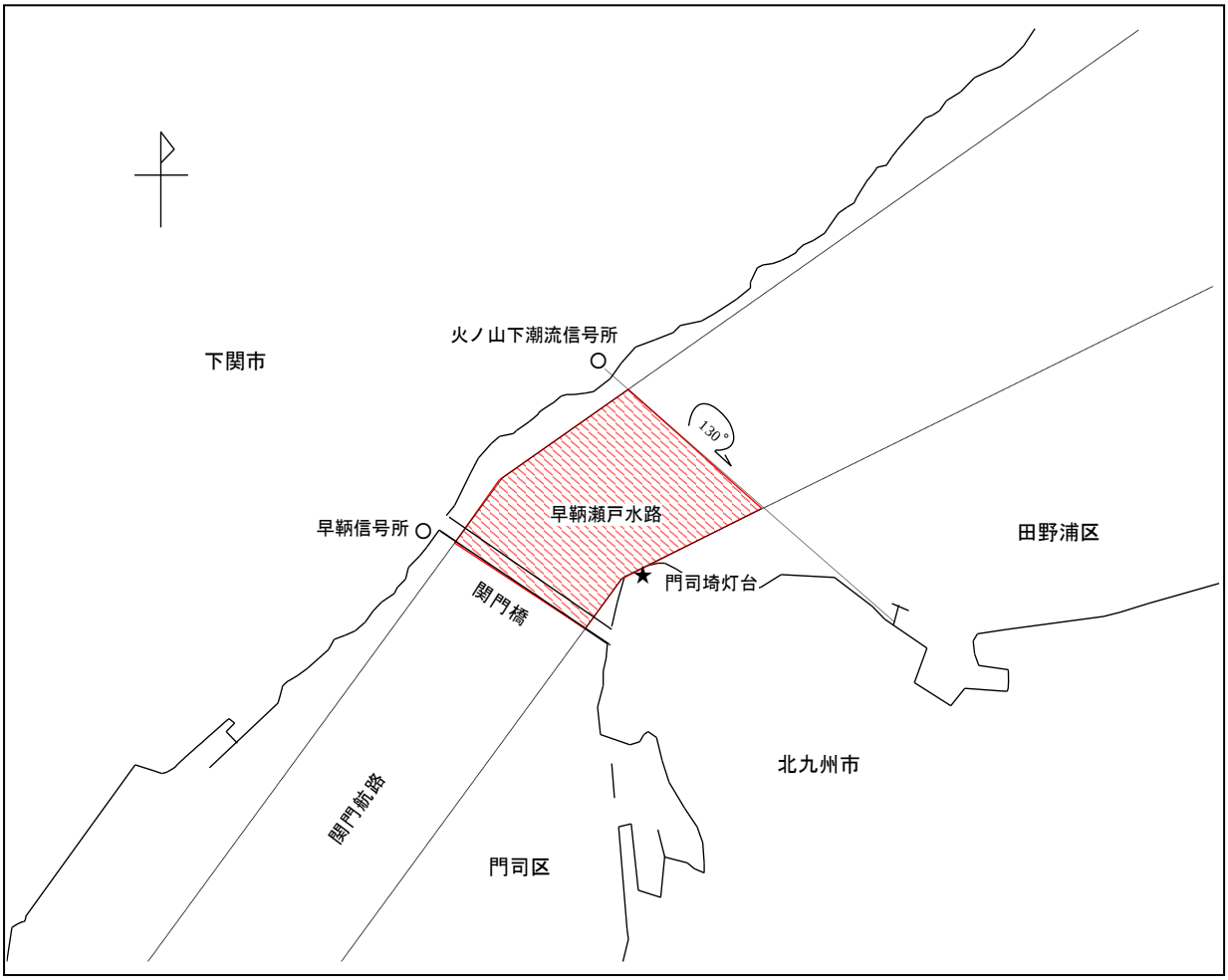
②　油送船同士

総トン数 3，000 トン以上対総トン数 3，000 トン以上

③　油送船以外の船舶対油送船

総トン数 10，000 トン以上の油送船以外の船舶対総トン数 3，000 トン以上の油送船

第 12 図



2　六連島周辺海域における仮泊について（第 13 図参照）

関門港へ入港若しくは関門港を通過しようとする喫水 10m以上又は総トン数 30,000 トン以上の船舶で、水先人待ち又は潮待ち等のため、六連島周辺海域において仮泊する場合は次の仮泊区域で仮泊すること。

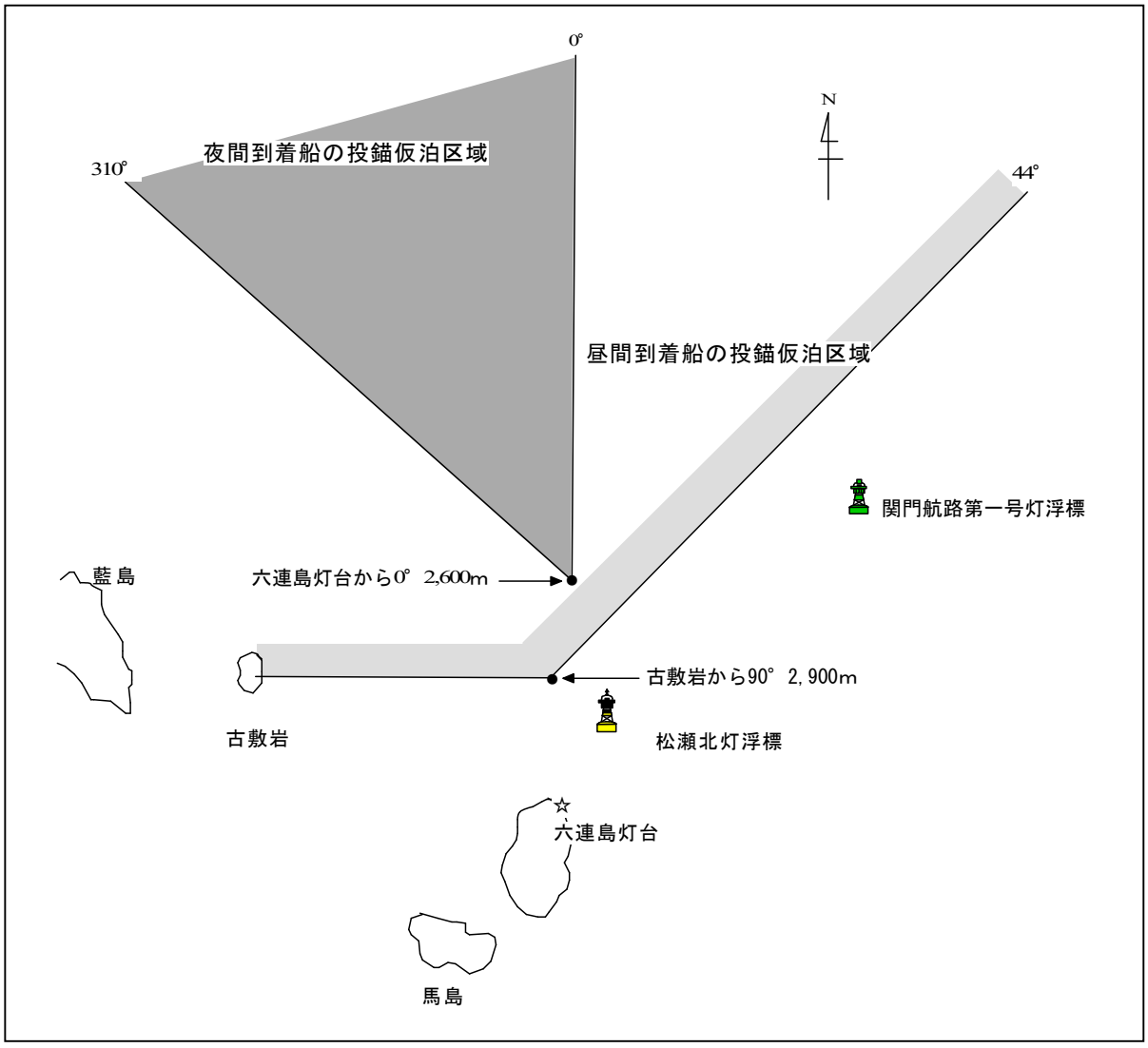
（1）日出から日没までの間

古敷岩（北緯 33 度 59 分 17 秒、東経 130 度 50 分 7 秒）から 90 度に 2,900mの地点まで引いた線、同地点から 44 度に引いた線以北の海域

（2）日没から日出までの間

六連島灯台から 0 度に引いた線以西で、かつ、同灯台から 0 度 2,600mの地点から 310 度に引いた線以北の海域

第 13 図



3　関門港台場鼻付近海域における海難防止について（第 14 図参照）

（1）関門第二航路から関門航路又は関門航路から関門第二航路に入航しようとする船舶は、早期に減速するなどの適切な処置を図り、関門航路をこれに沿って航行している船舶の進路を確実に避けること。

（2）船舶は、台場鼻付近海域のうち特に関門航路第七号灯浮標から同第十号灯浮標にかけての海域において、他の船舶を追越さないこと。

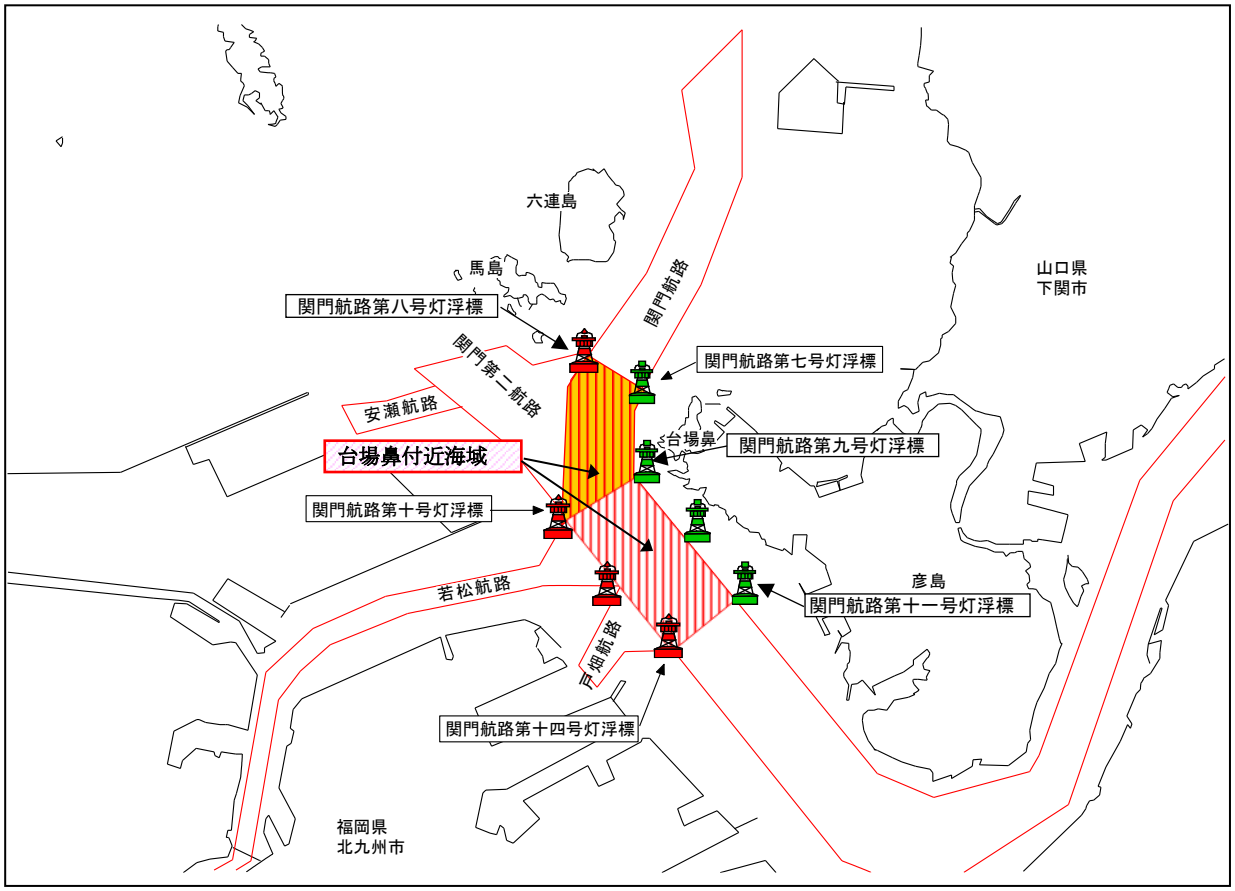
（3）台場鼻付近海域に向かう船舶は、事前に関門センターから航路航行船舶の情報を入手し、特殊な船舶※と出会わないようにすること。止むを得ず出会う場合は、関門センターから情報を入手し、特殊な船舶の動静を把握したうえで、十分注意して航行すること。

※　特殊な船舶とは、水深と喫水の関係などから、一時的に航路の右側を航行できない喫水が制限されている大型船舶や操縦性能が劣る曳航全長 200 メートルを超える曳航船舶をいう。

（4）特殊な船舶は、事前に関門センターに自船の動静についての情報を提供するとともに引き続き緊密な連絡をとり他の船舶の動静に十分注意すること。

更に警戒船を配備するなど厳重な注意を払い航行すること。

第 14 図



○北九州空港周辺海域における走錨事故防止対策

第七管区海上保安本部は、錨泊自粛海域を設定し、当該海域に錨泊自粛の航行安全指導を行っている。

1　対象期間

福岡県京都郡苅田町において暴風又は暴風雪警報が発表された時から、同警報が解除されるまでの間

2　錨泊自粛海域

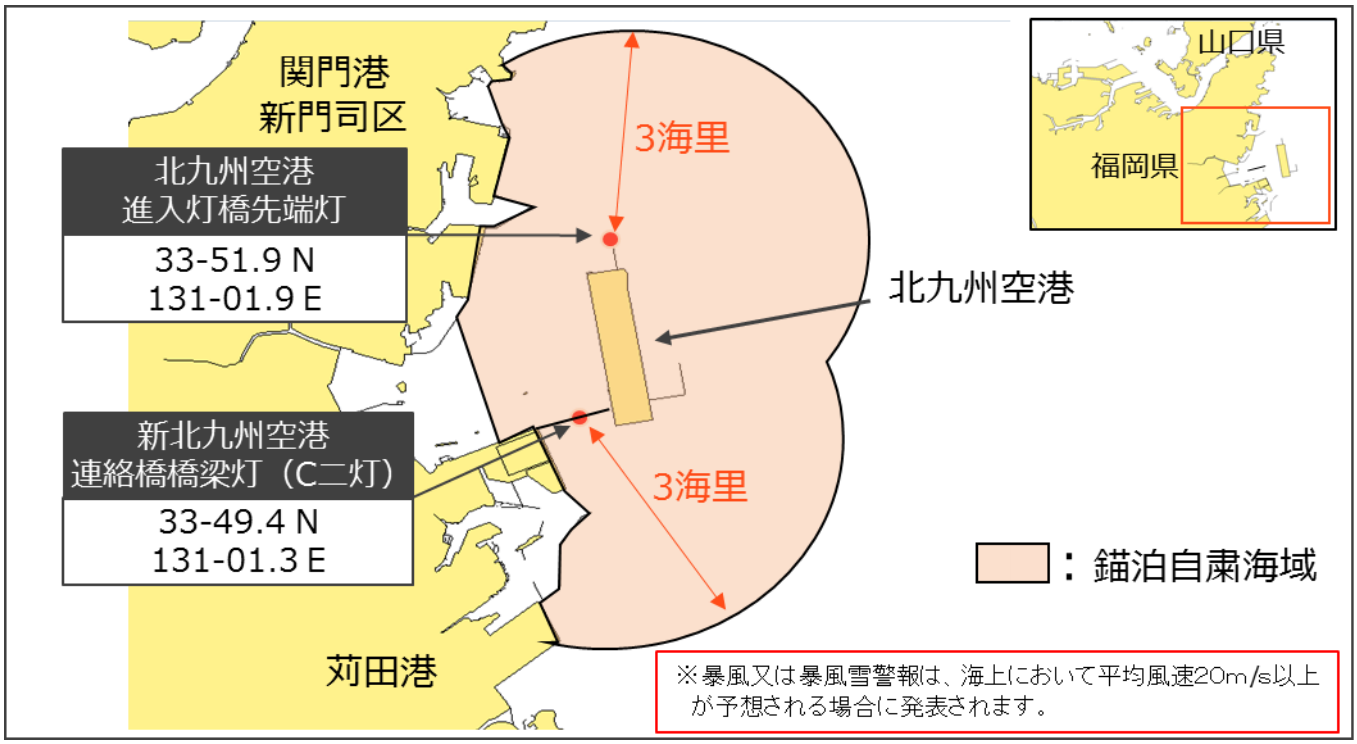
北九州空港進入灯橋先端灯及び新北九州空港連絡橋橋梁灯（Ｃ二灯）から３海里（約 5.5 キロメートル）の範囲（下図参照）

3　対象船舶

総トン数 100 トン以上の船舶

4　内容

錨泊自粛海域内において錨泊しない

5　周知方法

第七管区海上保安本部から、航行警報、海の安全情報、ＡＩＳメッセージ、インターネットホームページ等により周知