

令和3年12月1日

名古屋港における台風来襲時の港長基準

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39条第4項に基づく主な勧告の区分は、以下の通りであり、その措置すべき対策の基準を別表1に示す。

なお、危険防止の観点から、港長は当該区分以外の勧告を発令する場合がある。

- ・ 早期警戒体制
- ・ 第一警戒体制(準備体制)
- ・ 第二警戒体制(避難体制)

2 警戒体制の発令時期

警戒体制の発令時期は、原則として次のとおりとする。

ただし、台風の進路や速力が急激に変化する場合等においては、この限りではない。

(1) 早期警戒体制

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等を推定（以下「台風の進路等推定」という。）し、暴風域（最大風速40m/s以上）が伊勢湾に入るおそれがある場合であって、必要があると認めるとき、原則として、伊勢湾が強風域に入る24時間前までに発令する。

ただし、強風域が伊勢湾にかかる時刻が夜間となる場合は、日没24時間前までとする。

(2) 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時間前までに発令する。

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時間前までとする。

(3) 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時間前までに発令する。

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時間前までとする。

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 警戒体制の解除時期

警戒体制の解除時期は、次のとおりとする。

(1) 早期警戒体制

警戒体制の解除時期は、伊勢湾を暴風域(風速25m/s以上)が抜けたときとする。

(2) 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。

(3) 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 情報伝達

港内在泊船舶に対する情報提供系統は、別表3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運用する。

6 その他

(1) 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した場合、名古屋港長は早期警戒体制を発出しない。

(2) 勧告が適切に伝達されているにも関わらず、所要の措置が講じられることなく、船長判断の合理性が認められない等の場合においては、港長は港則法第39条第3項に基づく命令を発令することがある。

別表1

勧告の区分と対策内容等

勧告の区分	対 策 内 容 等
早期警戒体制	<p>港内に在る勧告対象船舶は、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へ避難すること。</p> <p>ただし、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。</p>
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。 <ul style="list-style-type: none"> ・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)	<ol style="list-style-type: none"> 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。 <ul style="list-style-type: none"> ・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。

【備 考】

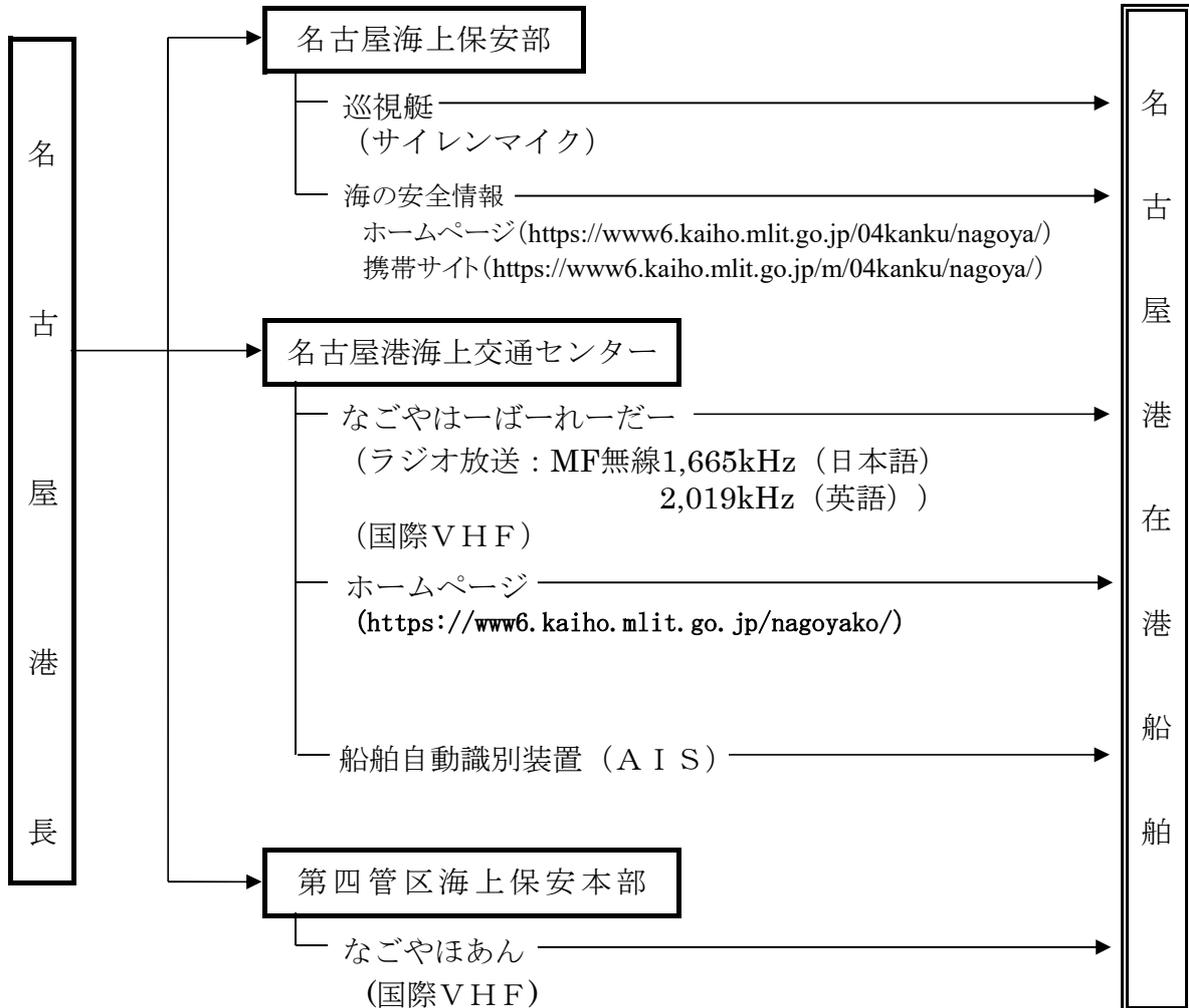
- ・本表でいう港外とは、高潮防波堤の外側海域をいう。
- ・早期警戒体制における勧告対象船舶は、別表2のとおりとする。

別表2

船種	船舶の大きさ
自動車運搬船	長さ 160m以上
コンテナ船	
ガスタンカー	
タンカー	
客船・フェリー	長さ 200m以上
貨物船	
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 万 5 千トン以上
【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」又は「限定近海」の船舶	
③ 乗客乗船中の客船又はフェリー（大型クルーズ船を含む。）	

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。