

勸 告

台風第25号接近に伴い、令和8年9月20日10:00（日本時間）をもって、京浜港横浜・川崎区に第二警戒体制（避難体制及び走錨対策強化）、入港制限及び錨泊自粛を勸告する。

○第二警戒体制（避難体制及び走錨対策強化）

- 1 船舶は荒天準備を完了し、厳重な警戒体制をとること。
- 2 避難対象船舶（＊）は、原則として防波堤外に避難すること（但し防波堤外に避難することが適当でないと判断される船舶は、係留強化を行う等、十分な安全対策をとること）。
- 3 避難対象船舶以外の船舶は河川・運河その他の安全な場所へ避難すること。
- 4 木材・作業用資器材の流出防止措置を完了し、厳重な警戒体制をとること。
- 5 特に走錨対策強化海域（注）内の錨泊船は、走錨による事故が多く発生している海域であることを踏まえ、走錨海難防止対策を徹底し、走錨の早期検知及び早期解消に努めるとともに、要すれば機関及びスラストを起動し、当該バース等への衝突を防止すること。

○入港制限

総トン数1,000 トン以上の船舶は入港しないこと。（ただし、旅客が乗船中の客船・フェリーにあっては、この限りでない。）

○錨泊自粛

- 1 高乾舷船（カーフェリー、コンテナ船、自動車運搬船等）及び積荷積載率10パーセント以下の船舶にあっては、走錨対策強化海域（注）内に錨泊しないこと。
- 2 走錨対策強化海域（注）内に錨泊中の高乾舷船（カーフェリー、コンテナ船、自動車運搬船等）及び積荷積載率10パーセント以下の船舶にあっては、直ちに同海域を出域すること。

*防波堤外避難対象船舶

原則として次に掲げる船舶とする。

但し、防波堤外に避難することが適当でないと判断される船舶を除く。

- 1 総トン数1,000 トン以上の危険物積載タンカー
- 2 高乾舷船（カーフェリー、コンテナ船、自動車運搬船等）
- 3 風浪から比較的遮へいされるバース以外のバースに係留している
総トン数1,000 トン以上の船舶

令和8年9月19日17:00

京 浜 港 長

注 走錨対策強化海域

1 東京ガス扇島LNGバース灯（北緯35度27分43秒、東経139度43分8秒）及びJERA扇島LNGバース灯（北緯35度28分15秒 東経139度44分20秒）を中心とする半径2海里の円内海面のうち、次の（１）から（５）の地点までを順次結んだ線以南の海面
ただし、横浜航路及び鶴見航路並びに京浜港長公示により、錨泊を禁止する区域を除く。

- （１）北緯35度29分25秒 東経139度46分19秒（東扇島防波堤）
- （２）北緯35度27分52秒 東経139度42分46秒（JFEスチール東日本製鉄所扇島護岸）
- （３）横浜大黒防波堤東灯台（北緯35度27分24秒 東経139度42分25秒）
- （４）北緯35度27分16秒 東経139度42分2秒（大黒ふ頭先端緑地護岸）
- （５）北緯35度26分29秒 東経139度41分14秒（本牧ふ頭防波堤）

2 南本牧はま道路橋脚灯P4（北緯35度24分39秒、東経139度40分57秒（地点①））を中心とする半径2海里の円内海面のうち、南本牧ふ頭東端（北緯35度24分27秒、東経139度41分43秒（地点②））から真方位90度に引いた線、南本牧はま道路、本牧ふ頭D突堤北端（北緯35度26分31秒、東経139度41分7秒（地点③））から真方位0度に引いた線及び陸岸で囲まれる海面
ただし、横浜航路及び京浜港長公示により、錨泊を禁止する区域を除く。

Recommendation

Typhoon is approaching.

Second Stage of alert, Restrict port entry and Recommendation to avoid anchoring are issued for vessels in Yokohama and Kawasaki districts at 10 : 00 (JST) on September 20th , 2026.

○Second Stage of alert

1. Vessels should complete the Stormy Weather preparation.
2. The following vessels(*) should, in general, shift to safe areas outside the breakwater.
 - (1) Dangerous goods loaded tanker with a gross tonnage of over 1,000tons.
 - (2) High free board vessels. (Car ferry, Container carrier, Car carriers, etc)
 - (3) Vessels with a total tonnage of more than 1,000 tons moored to berths, which are relatively shielded from winds and waves.
(However, vessels that are judged to be not appropriate to evacuate the breakwater should take adequate safety measures such as strengthening the mooring)
3. Other than evacuation vessels should shift to safe area such as river or canal.
4. Be very sure that any loose items of wood and other cargo gear is secured and presents no dangers to prevent evacuation.
5. In particular, Reinforced dragging anchor prevention area (N.B) tend to have many accidents due to the dragging anchor, we thoroughly implement the four items. In addition to trying for early detection and early elimination of running marks, if necessary, start up the engine and thruster to prevent a collision with the berth etc.

○Restrict port entry

Vessels of 1,000 G/T and over must not enter to the port of Keihin.

○Recommendation to avoid anchoring

1. Vessels with high freeboard, such as Car Ferry, Container Carrier, Car Carrier; and any vessel loaded with less than 10% capacity weight shall not anchor within water areas where stronger anti-dragging measures are needed (N.B.).
2. Anchored vessels with high freeboard such as Car Ferry, Container Carrier, Car Carriers, as well as other vessels loaded with less than 10% capacity weight within water areas where stronger anti-dragging measures are needed (N.B), shall leave the area immediately.

(*)

1. Tankers (carrying dangerous goods) of 1,000 G/T and over.
2. High-freeboard-vessels (i.e. car ferries, container vessels, car carriers).
3. Other vessels of 1,000 G/T and over mooring berths which are not considered to be well sheltered from the waves and winds.

As of 17 : 00 (JST) on September 19th , 2026.

Captain of the Port , Keihin

N.B. Water areas where stronger anti-dragging measures are needed

1. The water area bounded by a line joined by points (1) to (5) as below, and 2 circles, with centers at: <1>Tokyo Gas Ogishima LNG berth light, 35° 27' 43" N 139° 43' 08" E and <2> JERA Ogishima LNG berth light, 35° 28' 15" N 139° 44' 20" E.

Excepting Yokohama Passage, Tsurumi Passage and other water areas prohibited to anchor by Captain of the Port Keihin.

- (1) 35° 29' 25" N 139° 46' 19" E (East Ogishima Breakwater)
- (2) 35° 27' 52" N 139° 42' 46" E (JFE Steel Corporation Ogishima Seawall)
- (3) 35° 27' 24" N 139° 42' 25" E (Daikoku Breakwater East Light)
- (4) 35° 27' 16" N 139° 42' 02" E (Daikoku Wharf Southern Point)
- (5) 35° 26' 29" N 139° 41' 14" E (Honmoku Breakwater)

2. The water area bounded by following lines:

A. Circle of radius 2nm centered on Point ① Minamihonmokuhamadōri Ave.

Bridge Column Light, (35° 24' 39" N 139° 40' 57" E).

B. Line directly East from East end of South Honmoku Wharf Point ② (35° 24' 27" N 139° 41' 43" E) to circle meeting point.

C. Line directly North from North end Honmoku Wharf D Jetty Point ③ (35° 26' 31" N 139° 41' 07" E) to circle meeting point.

D. The shoreline from Points ② to ③.

Excepting Yokohama Passage and other water areas prohibited to anchor by Captain of the Port Keihin.

走錨対策強化海域略図

