勧　　告

強風に伴い、令和８年１１月１９日２１：００（日本時間）をもって、京浜港横浜・川崎区に第一警戒体制（準備体制及び走錨対策強化）及び錨泊自粛を勧告する。

○第一警戒体制（準備体制及び走錨対策強化）

１．在港船舶は荒天準備をなし、必要に応じて直ちに運航できるよう準備すること。

２．荷役中止基準を厳守すること。また、荷役中の船舶は天候急変に備え、荷役を中止できるように準備すること。

３．在港錨泊船は、ＶＨＦ１６ｃｈを継続聴守するとともに、船橋当直の増員配置、錨鎖の適切な伸出量の確保、ＡＩＳの作動維持、要すれば機関のスタンバイ等を行い、厳重な走錨海難防止対策を講じること。

４．特に走錨対策強化海域（注）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、前記３項目の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タを起動し、当該バース等への衝突を防止すること。

５．在港係留船舶は、各岸壁の避難基準に従い対応し、荒天のため出港不可となる状況を避けるため、余裕を持った行動をとること。

６．万一に備え、タグボートの手配ができるよう連絡体制を確立すること。

○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。

令和８年１１月１９日１７：３０

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

Strong wind is expected.

First Stage of alert and Recommendation to avoid anchoring are issued for vessels in Yokohama and Kawasaki districts at 21 : 00 (JST) on November 19th , 2026.

○First stage of alert (preparations of evacuation and stronger actions to prevent anchor dragging.)

1. Vessels shall prepare to take action against stormy weather and be ready to get underway immediately when necessary.

2. Vessels conducting cargo operations shall comply with suspension criteria and be ready to halt cargo operation when weather gets worse.

3. To prevent anchor dragging accidents, vessels at anchor shall maintain strict anchor watch visually and by AIS; monitor VHF ch16; ensure appropriate anchor chain length; and without fail, have engine on short notice.

4. In particular, to prevent collision with marine facilities within these water areas where many dragging accidents have occurred, stronger anti-dragging measures are needed (see N.B.), and vessels shall take effective, early action to detect and prevent dragging by all available means including using engine and thruster, as necessary.

5. Vessels alongside berth shall comply with evacuation criteria of each berth and start evacuation in ample time before it is too late to do so due to stormy weather.

6. Contact shall be ensured to arrange tug boats in case of emergency.

○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 (see 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 (see N.B.), shall leave the area immediately.

As of 17 : 30 (JST) on November 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 Minamihonmokuhama-dori Ave. Bridge Column Light, (35° 24′ 39″ N 139° 40′ 57″ E).

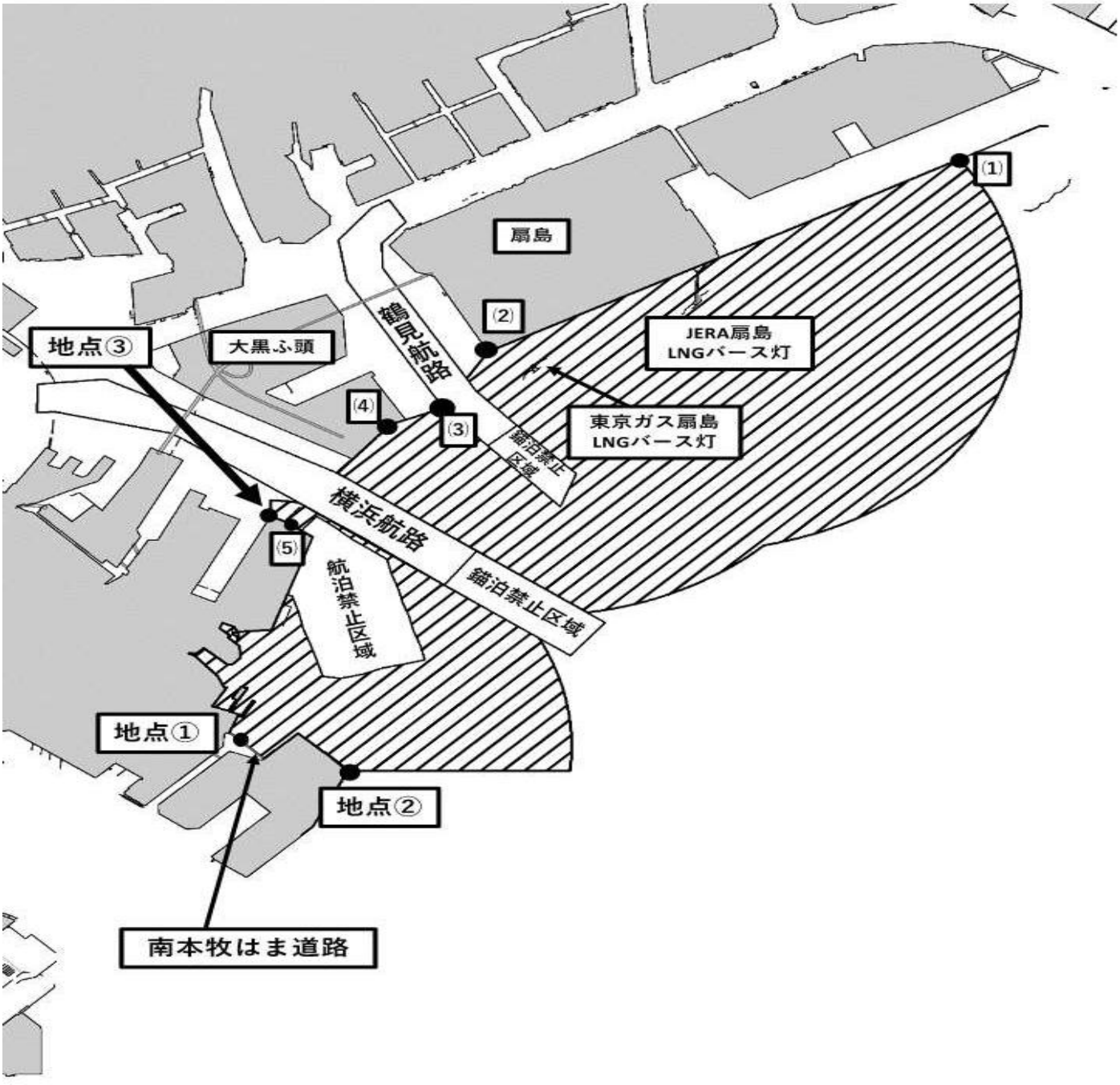
   B. Line directly East from East end of South Honmoku Wharf Point ② (35° 24′ 27″ N 139° 41′ 43″ E) to circle meeting point.

   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


扇島
①
②
③
④
⑤
鶴見航路
大黒ふ頭
地点③
JERA扇島
LNGバース灯
東京ガス扇島
LNGバース灯
錨泊禁止区域
横浜航路
錨泊禁止区域
航泊禁止区域
地点①
地点②
南本牧はま道路

港長公示第８－54号

港則法第43条第１項の規定により、京浜港において、次のとおり異常気象等時特定船舶へ情報の提供を開始するので、同条第2項の規定により公示する。

令和８年11月19日

京　浜　港　長（公印省略）

京浜港における異常気象等時特定船舶に対する情報の提供の開始について

京浜港において、強風による船舶交通の危険を防止するため、異常気象等時特定船舶に対し、下記のとおり、情報の提供を実施する。

記

１　期間

令和８年11月19日21：00から別途公示するまでの間

２　区域（別図参照）

港則法施行規則第20条の6別表第6に掲げる区域とする。

３　備考

異常気象等時特定船舶は、前項に規定する区域において航行し、停留し、又はびょう泊をしている間は、提供される情報を聴取しなければならない。

ただし、次に掲げる場合は除く。

（１）ＶＨＦ無線電話を備えていない場合

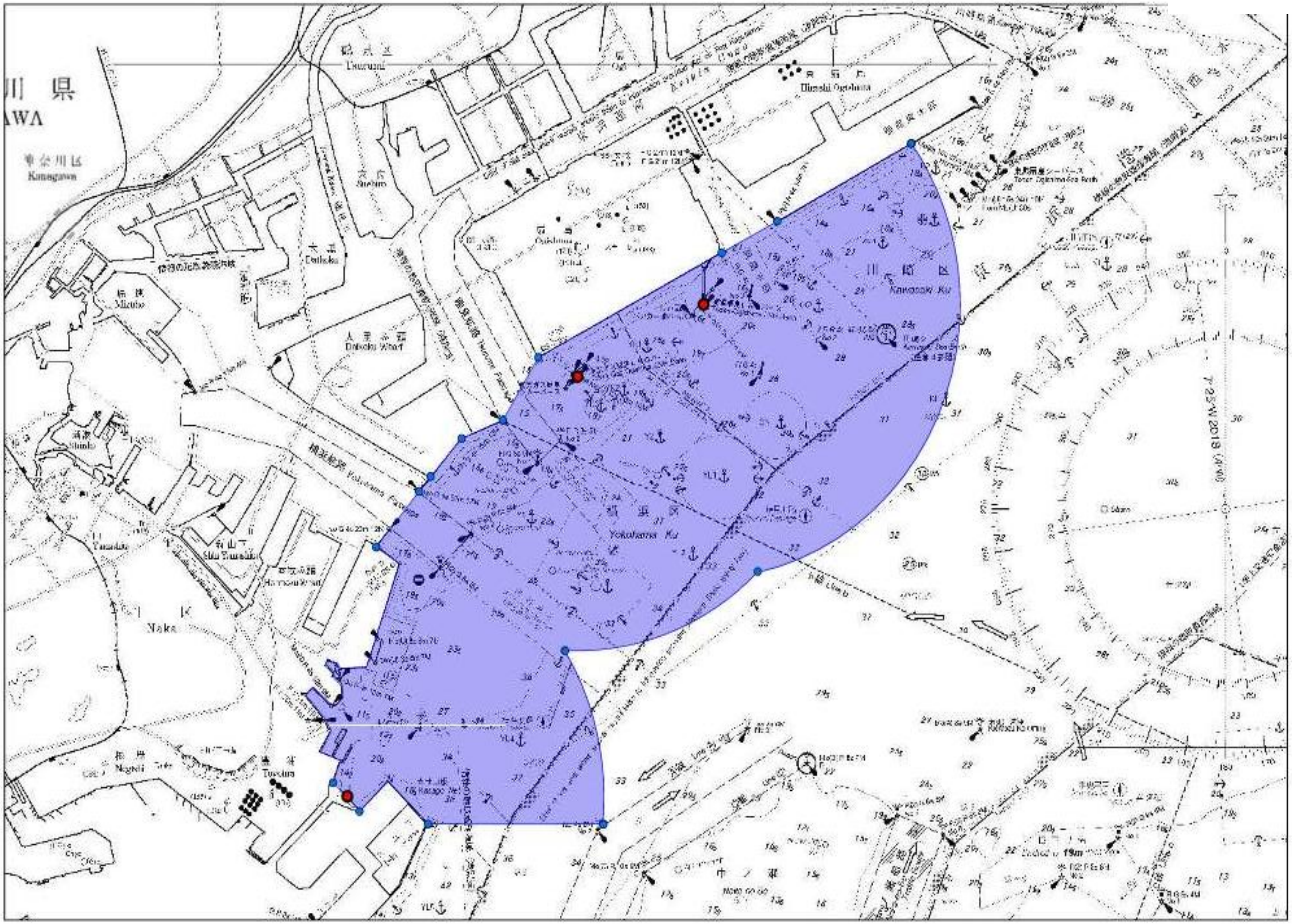
（２）電波の伝搬障害等によりＶＨＦ無線電話による通信が困難な場合

（３）他の船舶等とＶＨＦ無線電話による通信を行っている場合

※異常気象等時特定船舶

小型船及び汽艇等以外の船舶であって、２項目記載の区域において航行し、停留し、またはびょう泊をしているもの

別　図



川　県
Kanagawa
Tsurumi
Suehiro
Daikoku
Daikoku Wharf
Mizuho
Higashi Ogishima
Ogishima
川 崎 区
Kawasaki Ku
横 浜 区
Yokohama Ku
Naka
Negishi
Isogo