

制定 平成 11 年 12 月 17 日
改正 令和 6 年 3 月 5 日
改正 令和 6 年 9 月 30 日
菟田港船舶安全対策協議会

菟田港南航路幅を超える自動車専用船の航行安全対策

平成 11 年 10 月に水深 10 m、航路幅 190 m で暫定供用開始する菟田港南航路に当該航路幅を超える全長 190 m 以上 210 m 級の自動車運搬専用船（以下「1 L 以上船舶」という。）を航行させる場合は、本航路及び南航路での行き会い等を防止するため、当分の間、次の安全対策を遵守するものとする。

1 入出港前の航行安全対策

(1) 入出港通報の遵守

入港予定の 1 L 以上船舶は、入出港予定時刻を専用岸壁所有者、代理店、海運業者等（以下「代理店等」という。）へバース会議前までに確実に通知すること。

(2) 周知

港湾管理者及び代理店等は、バース会議において、1 L 以上船舶の入出港時間帯の前後に航行を予定している船舶の関係者に当該船舶の最終運航スケジュールを周知し、航路内での行き会いがないよう協力要請すること。

(3) 船舶動静の連絡等

1 L 以上の船舶の関係代理店等は、航路内での行き会いを防止するため、動静に変更があった場合は、別途に定められている「菟田港船舶入出港に関する基準」の附則（バース会議）に従って連絡するとともに、他の船舶の動静を把握し、行き会いが生じないか確認する。

なお、1 L 以上船舶が直接執った措置及び結果について港湾管理者に報告すること。

2 航路航行時の航行安全対策

(1) 航路航行基準

- ①平均風速 10 m/s 未満であること。但し、船舶の船型及び喫水状況により、航行の安全確保に関する検討が必要な場合は、関係者で気象状況等の協議を行い入出港条件を決定する。
- ②視程は、1,000 m 以上であること。
- ③航路内は安全な速度で航行すること。
- ④余裕水深は、入出港喫水の 10% 以上を確保すること。
- ⑤水先人を乗船させること。
- ⑥曳船は 3,000 PS 以上のものを 3 隻（Z 型）に配備すること。

(2) バウスラスター装備船に対する航路航行基準の緩和

バウスラスター（1,000PS以上）を装備した1L以上船舶は、次の項目を条件として、前（1）－⑥にかかわらず曳船の配備隻数を1隻減ずることができる。

但し、水先人の判断により船舶の操船性能を考慮し、更に曳船の配備隻数を1隻減ずることができる。

- ①平均風速6m/s以下であること。
- ②入船付の入港船、出船付出港船。
- ③操船区域内に停泊船舶がないこと。

(3) 一方通行の確保

①他船への要請

港湾管理者は、航路内における行き会い等を防止するため、協力要請が必要な船舶の動静を把握した場合は、当該船舶の代理店等に対し直ちに1L以上船舶の動静情報を提供し、航路進入回避等の要請を行うこと。

②本船による確認

1L以上船舶は、レーダー、目視により航路内における他船の動静を把握し、行き会いが生じないように留意すること。

③警戒船等の活用

1L以上船舶は、曳船等を活用し、本船の前路警戒及び行き会い船の回避要請等を行うこと。

(4) 南航路の簡易灯浮標の設置

海上保安庁が設置している南航路の灯浮標に加え、管理者において簡易灯浮標を3基設置し維持管理を行うこと。

3 着離岸操船の安全対策

(1) 着離岸運用基準

着離岸運用基準は、前記2－(1)〔航路航行基準〕(③を除く)を満たすほか次によることとする。

①接岸速度は、15cm/s以下とすること。

但し、南港10号岸壁においては、接岸速度が防舷材の性能（吸収エネルギー586.0kN・m）を超えないようにすること。

(2) バウスラスター装備船に対する着離岸運用基準の緩和

前記2－(2)に同じ。

4 接岸係留中の安全対策

(1) 荒天が予想され離岸する必要があると判断される場合は、前記2－(1)〔航路航行基準〕の範囲内で早めに離岸すること。

- (2) 前(1)の措置がとれずやむを得ず係留を継続し強い離岸風が予想される場合はタグボートを配備する等の措置を行うこと。