

# 関門港水先引受け基準並びに入出港船舶の 標準喫水及び船型表

2024年8月22日現在

関門水先業務協議会

KANMON HARBOUR PILOTAGE AND RELATED COMMITTEE ASSOCIATION

# 目 次

I	総 則	P 1～2
II	関門海峡通過船舶の標準	P 3
III	若松区・響新港区	
	1 若松区（全般）	P 4
	2 若松第1区（奥洞海）	P 5
	3 若松第2区（八幡泊地）	P 6
	4 若松第3区	P 6
	5 若松第4区（戸畑公共岸・内浦）	P 6
	6 若松第5区（響灘公共南・戸畑泊地・堺川泊地）	P 7～11
	7 若松第6区（安瀬泊地）	P 11～12
	8 響新港区（響灘西岸壁・ひびきLNG栈橋）	P 12～13
IV	六連島・西山・小倉・下関・門司・田野浦・長府各区	
	1 六連島区	P 14～15
	2 西山区	P 16
	3 小倉区	P 16～18
	4 下関区	P 19
	5 門司区	P 20
	6 田野浦区（田野浦・大久保・太刀浦）	P 20～22
	7 長府区	P 22
V	関門港タグボート使用基準表	P 23～25
VI	参考資料	
	1 水先法（抜粋）	P 26～27
	2 関門港若松区における夜間入港実施要領概要	P 28
	3 関門港（門司・下関地区）夜間入港実施要領概要	P 29～30
	4 太刀浦コンテナ船夜間入出港安全対策マニュアル抜粋	P 31～32
	5 長州出島における「夜間入港」安全対策マニュアル	P 33～34
	6 関門水先業務協議会委員名簿及び関門海峡付近参考図	P 35

# I 総 則

1. 本「関門港水先引受け基準並びに入出港船舶の標準喫水及び船型表」(以下「船型表」という。)は、関門港において安全に船舶を嚮導するために船舶の長さ(2バース併用を含む)、喫水及びその他の条件について標準を表したものである。  
船舶運航者等において相当の事由があつて、この標準に収め得ない場合は、予め水先人会にその旨伝え、承諾を得なければならない。但し、安全航行に係る協議会もしくは委員会等により基準や条件が定められているものは、これに従うものとする。
2. 用語等
  - (1) 「船型表」に表示するトン数は、国際総トン数である。但し、水先法(水先法に基づく「水先約款」を含む)、港則法並びに船舶の運航に関連した法律に基づいて記述されているトン数は、国内総トン数(新トン数)とする。なお、両者とも数字の前にG/Tを付して示す。
  - (2) 「船型表」に表示する風速は平均風速を表し、最大風速は平均風速に突風率1.23を乗じた値に達する。また波高は泊地内の1/3有義波高を表す。
  - (3) 関門海峡の潮時については海上保安庁刊行潮汐表第1巻「日本及び付近」、流速については早瀬瀬戸潮流信号所(火の山下潮流信号所)電光表示板の表示による。
3. 水先業務中止基準  
水先法もしくは水先約款に定める他、次の場合には水先業務を中止することとし、中止と解除の決定は水先人会会長が行う。
  - (1) 水先人の乗下船に危険のおそれがある場合
  - (2) 水先艇の航行に危険のおそれがある場合
  - (3) 濃霧や豪雪等により視界不良となり水先業務に危険のおそれがある場合\* 視界不良時の航行可能とされる視程の目安は、G/T10,000未満の船舶のとき視程約0.5マイル以上、G/T10,000以上の船舶のとき視程約1マイル以上とする。
4. 喫水の保持  
関門港の岸壁に着離岸する船舶は、安全な運航を確保するため、船首喫水を1.0m以上に保ち、適当なトリムと船尾喫水を保持しなければならない。船首喫水が1.0m以上確保されていない場合、または確保できない相当の事由がある場合、総則第6項の規定を準用する。
5. 水先約款によりG/T30,000以上の船舶は水先人2名乗船としているが下記の場合は1名とする。
  - (1) 関門海峡通過船
  - (2) 同一区内の転錨船
  - (3) 六連沖と六連泊地間の転錨船
  - (4) 六連大東タンクターミナルバースからの出港船
  - (5) 田野浦区太刀浦岸壁に入出港するG/T50,000未満のコンテナ船
  - (6) 田野浦錨地からの出港船
  - (7) ひびきコンテナターミナルに入出港するコンテナ船

6. 堪航性や操縦性能等に欠陥を認める船舶については、原則として水先業務を引受けることはできないが、船社または代理店がその船舶の正確な状況を水先人会へ申告した場合において、水域、風潮流の状況、昼夜の別、本船欠陥箇所の修復、並びに支援曳船の追加、航行の安全等を考慮し、嚮導が可能と判断した場合引受ける。
7. 水先人乗船地点  
水先人乗船地点がバース毎に設定された場合を除き、通過もしくは関門航路を經由して入出港する船舶を嚮導する水先人の乗船位置は次のとおりとする。  
(1) 関門水先区東口 部埼灯台より 119° 1.9 マイル付近  
(2) 関門水先区西口 六連灯台より 0° 1.6 マイル付近  
但し、気象海象並びにその他の状況により、水先人が直接本船に指示する場合があるので、本船は VHF CH16 を常時聴守すること。
8. 視界制限時の航行制限は港則法第 14 条の 2、同施行規則第 8 条の 2 の規定により視界が 500m 以下の状態で、関門港長が船舶の危険を防止するために必要があると認めるときは、関門港長の指示により船舶は航路外で待機しなければならない。
9. 早瀬瀬戸水路における行き会い調整には、次のような港長指導（平成 2 年 7 月 1 日実施）がある。  
(1) 一般船舶同士 : G/T10,000 以上と G/T10,000 以上  
(2) 油送船同士 : G/T 3,000 以上と G/T 3,000 以上  
(3) 一般船舶対油送船：一般船舶 G/T10,000 以上と油送船 G/T3,000 以上
10. 船型表中の係留施設名の☆は夜間入出港対象係留施設を示す。  
(1) 夜間入出港対象施設は、適切な岸壁照明設備（照明設備のない岸壁については、船社等で投光器等を準備）を配備し、操船水域に錨泊船がある場合は事前に関係者間で錨泊船を移動させ、操船水域の安全を確保すること。  
(2) 夜間の水先人要請には本船船長の昼間入港実績の有無、船舶設備の整備状況が良好に保たれていること、及び風潮流の条件並びにタグボートの隻数などについて事前に水先人会と打ち合わせること。  
(3) 関門港各区の夜間入出港については以下による。  
・若松区の夜間入港時の船型については「関門港若松区における夜間入港実施要領」による。  
・下関区・門司区・田野浦区（太刀浦）の夜間入港時の船型（コンテナ船を除く。）については「関門港（門司・下関地区）夜間入港実施要領」による。  
・長州出島の夜間入港については「長州出島における夜間入港安全対策マニュアル」による。  
・田野浦区（太刀浦）のコンテナ船の夜間入出港については「太刀浦コンテナ船夜間入出港安全対策マニュアル」による。
11. 夜間出港に関し、本船型表に取扱いの記載がない場合は、「関門港（門司・下関地区）及び「関門港若松区」における夜間入港実施要領に準じる。
12. 船型表中の係留施設名の◎印は西部海難防止協会が設置した専門委員会で船舶の入出港及び航行の安全性に関し、調査・対策が検討された係留施設を示す。

## II 関門海峡通過船舶の標準（下関南東水道 NO.1 ブイ～六連松瀬北ブイ）

1. 最大船長	昼間 LOA330m 以下、夜間 LOA295m 以下の船舶とする。
2. 許容喫水	(1) UKC は喫水の 15% とする。 (2) 最大喫水は 11.40m とする（注 1） 但し、10.40m を超え 11.40m 以下の船舶は、早鞆瀬戸の潮時・流速を水先人会で判断する。
3. 速力の保持	逆流時、早鞆瀬戸の流速を超えて 5 ノット以上の速力を保つこと。
4. 早鞆瀬戸通航時の流速	(1) G/T30,000 以上（PCC 船は LOA200m 以上）及び G/T30,000 未満で喫水 10m 以上の東航船及び西航船は、流向に関わらず流速 5 ノット以下の時とする。 (2) G/T10,000 以上 G/T30,000 未満で、喫水 8.50m 以上 10.00m 未満の船舶（コンテナ船、RORO 船・PCC 船・客船を除く）は、東流時に東航する場合は流速 7 ノット以下の時とする。
5. 夜間の通過	(1) 一般船舶 G/T60,000 未満とする。 (2) 客 船 G/T80,000 未満とする。 G/T60,000 以上は流速 3 ノット以下とする。 (3) 危険物積載専用船 G/T10,000 未満とする。（注 2） (4) 夜間 G/T30,000 以上（PCC 船は LOA200m 以上）の船舶は、前路警戒船（高速艇又はタグ）を 1 隻配備すること。 (5) 操縦性能不良船等は夜間の通過が制限される場合がある。（注 3）
6. 前路警戒船の配備	早鞆瀬戸を通航する LOA250m 以上の船舶及び G/T10,000 以上の危険物積載専用船（注 2）は、前路警戒船（高速艇またはタグ）を 1 隻配備すること。
7. 関門橋下通航船舶の制限高	関門橋通航船舶の制限高は 61m とする。 高さ 56m 以上の船舶は事前に水先人会と協議すること。 注) 制限高に干渉する作業等の計画や実施を行う場合、関門橋管理者は事前に十分な余裕期間を持って水先人会及び港湾関係者へその旨の周知また必要に応じ協議を行うこと。
8. 操縦性能不良船等	操縦性能不良船等は流向・流速及び船型の状況により通過時機を選ぶ必要があるため、事前に水先人会と協議のこと。（注 3）

（注 1）関門航路航行中の UKC は、基準水深 12.0m に潮高を加味した水深に対し、喫水の 15% を確保するとしていることから、航路内の浅所存在状況により最大喫水を変更することがあり、最新情報については水先人会に問い合わせること。

（注 2）危険物とは港則法上の危険物をいい、ガスフリーを終了し、またはイナートガスを充満した船舶で、火災もしくは爆発のおそれがないことを船長が確認した船舶を除く。

（注 3）操縦性能不良船等には、船外に構造物が張り出している船舶、前方の視界が著しく制限されている船舶及び大型の被曳航物件等を含む。

### Ⅲ 若松区・響新港区

#### 1 若松区（全般）

1. 入出港時の潮時は水先人会に一任することとし、UKC は喫水の 10%以上を確保すること。
2. 若戸大橋下通航船の制限高は、潮時に関係なく水面より 38m とする。  
注) 制限高に干渉する作業等の計画や実施を行う場合、若戸大橋管理者は事前に十分な余裕期間を持って水先人会及び港湾関係者へその旨の周知また必要に応じ協議を行うこと。
3. 若松 1 区～ 5 区の管制信号対象エリア（B 線以西）への入港水先引受開始時間は、夏季・冬季に関わらず、部埼乗船地点 07：00・六連乗船地点 07：30 とする。

#### 4. 若松区管制信号

—————夏季（4/1～9/30）—————

00:00	01:30	04:00	05:30	07:30	11:00	13:00	15:00	16:30	18:30	20:00	21:30	24:00	
入航	出航	入航	出航	入航	出航	入航	出航	入航	出航	入航	出航	入航	出航

—————冬季（10/1～3/31）—————

00:00	01:30	04:00	05:30	08:00	11:00	13:00	15:00	16:30	18:30	20:00	21:30	24:00	
入航	出航	入航	出航	入航	出航	入航	出航	入航	出航	入航	出航	入航	出航

\*夏季・冬季とも状況によっては、基準時間より早く(最大 30 分前)信号を切り替える場合がある。

#### 5. 奥洞海航路における回頭基準

LOA67m 以上の船舶は O2 で回頭することを原則とする。

但し、下記船舶は若松港内交通管制室の了解を得て、次の海域で回頭できる。

(1) LOA67m 以上 75m 未満の船舶で回頭性能の良好な船舶または曳船等による支援を得られる船舶は離着岸時に、バース前面海域で回頭することができる。

(2) LOA75m 以上の船舶は次の海域で回頭することができる。

- 1) 黒崎泊地入口付近 LOA100m 未満・喫水 5.0m 以下とする。
- 2) 二島公共岸壁（OL）前面海域 LOA140m 未満・喫水 7.0m 以下とする（注 1）
- 3) O2 海域 LOA160m 未満・喫水 7.40m 以下とする。

（注 1）OL 岸壁又は OKI 岸壁に着岸中の船舶がない場合、LOA150m 未満の船舶は回頭することができる。

(3) OD1 出港船で岸壁前面では回頭ができない船舶は、入航信号の末期にそれぞれの回頭水域に到着すること。

## 2 若松第1区（奥洞海）

	係留施設		港湾管理者 EDI コード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
第1区 (奥洞海)	☆ 東京製鉄専用栈橋	OT	OT00C	約 80	5.2	LOA100m 以下	
	☆ 三菱マテリアル栈橋 (出荷バース)	OM	OM00C	115	7.2		
	太平洋セメント岸壁	OC	OC00C	85	5.2	不可	
	☆ 三菱ケミカル石炭1号埠頭*	OKI	OI01C	160	7.6	LOA100m 以下	
	☆ 三菱ケミカル無機2号埠頭*	OKR	OR02C	160	7.6		
	☆ 三菱ケミカル合成2号栈橋*	OKV	OV02C	88	6.0		
	☆ 八幡製鉄 西八幡鉄クズ岸壁	OB1 OB2	OB01C OB02C	160	8.5	LOA100m 以下	
	堀川公共岸壁(新岸)	OH3 OH4	OH03C OH04C		5.0	不可	
	二島1号公共岸壁	OL1	OL01C	109	6.3		
	二島2号公共岸壁	OL2	OL02C	90	4.5		
	黒崎公共岸壁	OD1	OD01C	150	7.0		
OD2		OD02C					

\*危険物専用岸壁承認届記載内容に合わせる。

### 1. 若松第1区：LOA135m 以上または G/T10,000 以上の船舶

#### 【入港】

- (1) 風速：平均風速 12m/sec 以下
- (2) 視程：0.5 マイル以上
- (3) 曳船：若戸大橋より 2 隻が支援する。但し、危険物積載船の場合は若松航路入口より 1 隻が警戒業務として支援する。

#### 【出港】

- (1) 風速：平均風速 12m/sec 以下とし、出港の可否は担当水先人が判断する。
- (2) 視程：0.5 マイル以上
- (3) 曳船：O2 回頭後、若戸大橋まで船首及び船尾に曳船 2 隻を配備し、若戸大橋通過後は若松航路出口付近まで 1 隻追従する。  
風速 10m/sec 以上においては担当水先人の判断により 1 隻増し、3 隻とすることができる。

### 2. 三菱ケミカル無機 2 号埠頭 (OKR)

全延長 325m の岸壁に LOA160m の船舶が係留中は、他船 LOA115m 以下、他船との船間距離は 30m 確保すること。

### 3. 黒崎公共岸壁 (OD1・OD2)

LOA150m 以上の船舶は関係各方面と協議すること。

### 3 若松第2区（八幡泊地）

	係留施設	港湾管理者 EDI コード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
第2区 (八幡)	☆ 八幡製鉄岸壁 14・15・16・17・18号	YS14C～ YS18C	180	8.5	LOA115m 以下 (水先人乗船の場合はLOA130m 以下)	
	☆ 八幡製鉄岸壁 19・20号	YS19C YS20C	166	8.5	LOA115m 以下	
	☆ 旭硝子原料岸壁	YE04C	166	8.5		
	☆ 旭硝子製品岸壁	YE05C	約 115	8.0		
	☆ 旭硝子（口）	YE02C		6.8		

#### 1. 八幡泊地

- (1) 八幡 14～18 号岸壁の夜間入出港において、水先人乗船の場合は LOA130m 以下とする。
- (2) 船間距離は G/T10,000 未満の船舶で 25m 以上、G/T10,000 以上の船舶で 35m 以上確保すること。
- (3) 昼夜間共、入港時の回頭着岸可能とする。

#### 2. 旭硝子原料岸壁

LOA110m 以下の船舶は前面回頭を可とし、LOA110m を超える船舶は八幡泊地で回頭操船を行うこととする。

### 4 若松第3区・4区（公共岸・内浦）

	係留施設	港湾管理者 EDI コード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
第3区	若松 4・5号公共岸壁	WW04C WW05C	100	6.0	不可	
第4区	☆ 製鉄戸畑内浦岸壁 4・5号	YN04C YN05C	190	8.5	LOA130m 以下	
	響工業団地協同組合専用岸壁	YK00C	100	6.0	不可	
	戸畑公共 4号岸壁（商港）	YT04C	110	6.0		
	戸畑公共 5号岸壁（商港）	YT05C	145	6.5		

#### 1. 内浦岸壁

- (1) 内浦 4号岸壁と 5号岸壁（岸壁全延長 433.20m）の同時着岸  
内浦 5号に対する LOA190m の船舶と内浦 4号に対する LOA160m 以上の船舶の同時着岸、もしくは内浦 4号に対する LOA190m の船舶と内浦 5号に対する LOA150m 以上の船舶の同時着岸は行わない。
- (2) 船間距離は G/T10,000 以上の船舶の場合、35m 以上確保のこと。
- (3) 内浦 4号岸壁に 2船が互いに向き合って着岸する場合は、一方の船舶は着岸時に錨を使用しないこととする。
- (4) 内浦 5号岸壁では右舷づけ着岸時に錨を使用しないこととする。
- (5) 昼夜間共、入港時の回頭着岸可能とする。



## 5 若松第5区（響灘公共南等）

係留施設		港湾管理者 EDI コード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
響灘公共南0号岸壁	HD2	HN00C	120	9.0	不可	G/T10,000 未満
響灘公共南1号岸壁	HD3	HN01C	162	9.0		
響灘公共南2号岸壁	HD4	HN02C	162	9.0		
響灘公共南3号岸壁	HD5	HN03C	144	8.2		
☆ 響灘公共南4号岸壁	HD6	HN04C	139	8.2	LOA130m 以下	
戸畑共同火力重油栈橋		WK00C	約 90	5.5	不可	不可

### 1. 響灘公共南（HD2～HD6）

(1) 夜間出港では G/T10,000 未満の船舶とし、次の要件を満たすこと。

- 1) タグが航路出口付近まで伴走することを原則とする。
- 2) スラスタ装備船で、昼間離岸時に自力操船が可能であっても夜間出港時にはタグ1隻を手配すること。
- 3) 操船水域に錨泊船がいる場合は、事前に関係者間でその船舶の移動を図ること。
- 4) 適切な岸壁照明（投光器等）を準備すること。

(2) バースの併用基準

- 1) 2 バースの併用は LOA200m 以下の船舶とし、喫水は水深の浅い岸壁を基準とする。  
但し、LOA200m 以下であって GT30,000 以上の船舶については、事前に水先人会と協議する。

## 6 若松第5区（戸畑泊地）

係留施設		港湾管理者 EDI コード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
戸 畑 泊 地	☆ 製鉄戸畑泊地1号岸壁	ZS01C		10.5	LOA130m 以下 G/T10,000 未満	G/T20,000 未満
	☆ 製鉄戸畑泊地2号岸壁	ZS02C		11.0		
	☆ 製鉄戸畑泊地3号岸壁	ZS03C		13.0		
	☆◎製鉄戸畑泊地4号岸壁	ZS04C	330	16.0	LOA330m 以下 喫水 16m 以下	LOA290m 以下 喫水 10m 以下
	☆ 製鉄戸畑泊地8号岸壁	ZS08C	250	11.5	LOA200m 未満	LOA200m 未満
	製鉄戸畑泊地9号岸壁	ZS09C	170	9.5		
	◎北九州 LNG 栈橋	ZL00C	297.5	11.74	不可	LOA235m 以下 喫水 10m 以下 但し、LNG 燃料船に限る

※ LNG 燃料船とは、外航 LNG 船以外の船舶であって、LNG を自船航行用の燃料として使用する船舶をいう。

### 1. 製鉄戸畑泊地

- (1) G/T20,000 以上の船舶は UKC 1 m 以上とする。
- (2) 入出港の潮時は以下の船型と流速の基準により水先人会で判断する。  
G/T10,000 未満 : 常時

G/T10,000 以上 G/T20,000 未満	: 早瀬瀬戸流速 5 ノット以下
G/T20,000 以上及び操縦性能不良船	: 早瀬瀬戸流速 3 ノット以下
LOA280m 以上	: 早瀬瀬戸の憩流時

- (3) 喫水 13m 以上の入港船は、関門航路西口より前路警戒船 1 隻を配備すること。
- (4) G/T100,000 以上の船舶は六連～戸畑間の関門航路航行中は前路警戒船としてタグ 1 隻を配備すること。
- (5) 戸畑 3 号岸壁に着岸する LOA280m 以上の船舶は出港時の船首喫水を 9.60m 以下とする。
- (6) 戸畑泊地と安瀬泊地間における LOA200m 以上の船舶の転錨開始は日没 2 時間前までとする。
- (7) 外航 LNG 船着岸中における入出港の船型調整は以下のとおりとする。

1) 入港船

原則として LOA270m 以下、喫水 14m 以下とする。但し、LOA300m 以下、喫水 15m 以下の船舶については事前協議を前提とする。

2) 出港船

原則として LOA280m 以下、喫水 12.20m 以下とする。但し、LOA300m 以下、喫水 13m 以下の船舶については事前協議を前提とする。

但し、LNG 燃料船が着岸中は、戸畑泊地 4 号岸壁からの出港を LOA300m 以下、喫水 13m 以下の船舶とする。

2. 戸畑泊地夜間入出港

夜間入出港に関し、以下以外については「関門港若松区における夜間入港実施要領」に順じ、水先人会と打合せすること。

(1) 夜間入港

- 1) 戸畑 1～3 号岸壁：水先人会の了解を得た G/T10,000 未満の船舶とする。
- 2) 戸畑 4 号岸壁：LOA330m 以下、喫水 16m 以下の船舶。但し、戸畑 3 号岸壁に着岸船がいるときは、船間距離 100m 以上を確保のうえ、夜間入港を引受ける。
- ① タグは 4 隻とする。但し、G/T100,000 以上の船舶では 5 隻とする。
- ② 警戒船は 3 隻とする。但し、G/T100,000 以上はタグ 1 隻を警戒船にあてることができる。
- ③ 気象海象条件は以下のとおりとする。
- ・風速：平均風速 12m/sec 以下
  - ・視程：1 マイル以上
  - ・波高：1.5m 以下
  - ・入港時の潮時は水先人会の判断による。
- ④ 外航 LNG 船の着岸中は G/T30,000 以上の船舶の夜間入港は引受けない。
- ⑤ 上記条件の他、航路、本船並びに航行船等について安全が確保されないおそれがある場合は水先業務を中止する。

3) 戸畑 8 号岸壁：LOA130m 以上 200m 未満の船舶とし、以下の基準による。

- ① 当分の間、西口六連からの入港とし、着岸舷は左舷づけとする。
- ② タグボートと前路警戒船の配備
- ・ G/T30,000 未満では、タグ 3 隻（内 2 隻は警戒兼務）
  - ・ G/T30,000 以上では、タグ 3 隻（内 1 隻は警戒兼務）及び前路警戒船 1 隻
- なお、水先人が必要と認める場合は、バウスラスター等の装備に関わらず、タグ 1 隻を追加すること。

- ③ 水先人非乗船船舶と戸畑航路内での行き会いを避けるため関係代理店間で調整すること。
- ④ 気象海象条件は以下のとおりとする。
  - ・ 風速：平均風速 10m/sec 以下
  - ・ 視程：0.5 マイル以上
  - ・ 潮流：早鞆瀬戸流速 3 ノット以下

## (2) 夜間出港

- 1) 戸畑 4 号岸壁：LOA290m 以下、喫水 10m 以下の船舶とする。

LOA290m を超える船舶の夜間出港は行わない。

- ① タグは 4 隻とする。但し、G/T100,000 以上の船舶は 5 隻とする。
- ② 警戒船 3 隻とし、内タグ 1 隻を警戒船にあてる。
- ③ 気象海象条件は以下のとおりとする。
  - ・ 風速：平均風速 12m/sec 以下
  - ・ 視程：1 マイル以上
  - ・ 波高：1.5m 以下
  - ・ 出港時の潮時は水先人会の判断による。
- ④ 外航 LNG 船の着岸中は G/T30,000 以上の船舶の夜間出港は引受けない。
- ⑤ 上記条件の他、航路、本船並びに航行船等について安全が確保されないおそれがあると認められる場合は水先業務を中止する。

- 2) 戸畑 8 号岸壁：LOA130m 以上 200m 未満の船舶とする。

- ① 当分の間、西口六連向けの出港とし、潮時は水先人会の判断による。
- ② タグボートと前路警戒船の配備  
タグ 3 隻とし、内 2 隻は離岸後警戒業務にあたる。  
なお、水先人が必要と認める場合は、バウスラスター等の装備に関わらず、タグ 1 隻を追加すること。
- ③ 水先人非乗船船舶と戸畑航路内での行き会いを避けるため関係代理店間で調整すること。
- ④ 気象海象条件は以下のとおりとする。
  - ・ 風速：平均風速 10m/sec 以下
  - ・ 視程：0.5 マイル以上
  - ・ 潮流：早鞆瀬戸の憩流時

## 3. LNG 船入出港時の航行安全対策（出典：西海防委員会航行安全対策報告書抜粋）

- (1) 入港は、日出以降に関門航路に入航し、日没までに着棧する。
- (2) 出港は、日出以降に離棧し、日没までに関門航路を出航する。
- (3) 戸畑航路の航行は、早鞆瀬戸の憩流後 1 時間以内に行う。
- (4) 入出港の喫水は、11.74m 以下とする。
- (5) 東向け出港の場合は関門航路航行中、警戒船用タグ 1 隻及び支援用タグ 1 隻を配備し、内 1 隻は第 4 種消防設備船であること。
- (6) 入出港条件
  - 1) 風速：平均風速 12m/sec 未満、但し、緊急離棧の場合は平均風速 15m/sec 以下。
  - 2) 視程：1 マイル以上
  - 3) 波高：1.5m 未満
  - 4) 潮時：戸畑航路航行は、早鞆瀬戸の憩流後 1 時間以内に行う。但し、緊急離棧の場合は、LNG バースとの協議による。

- 5) 接岸速度：7 cm/sec 以下
- 6) 接岸角度：5 度以下
- 7) 支援タグボート
  - ・航路航行時 4 隻
  - ・着岸時 5 隻
  - ・緊急離岸 5 隻
- 8) 水先人 2 名  
但し、南海トラフ巨大地震に伴う津波襲来時などの緊急時を除く。
- 9) その他  
上記のほか、次の場合には入出港を中止する。
  - ・ 平均風速 12m/sec に達するおそれのあるとき。但し、平均風速 12m/sec 未満の時でも条件の悪いときは、関係者と協議する。
  - ・ 波高 1.5m に達するおそれがあるとき。
  - ・ 視程 1 マイルを下まわるおそれがあるとき。
  - ・ 船体・機関・積荷に異常があるとき。

#### 4. LNG 燃料船 ～北九州 LNG 棧橋入出港の航行安全対策～

- (1) LNG 燃料船とは、外航 LNG 船以外の船舶であって、LNG を自船航行用の燃料として使用する船舶をいう。
- (2) LOA235m 以下、喫水は 11.74m 以下とする。
- (3) 入港：夜間に行わない。日出以降に関門航路に入航し、日没までに着岸する。
- (4) 出港：夜間も行う。但し、LOA235m 以下、喫水 10m 以下とする。
- (5) 入出港条件
  - 1) 風速：平均風速 12m/sec 以下
  - 2) 有義波高：1.5m 以下
  - 3) 視程：1 マイル以上
  - 4) タグボート：関門港タグ使用基準表による。
  - 5) 警戒船の配備：夜間出港時は、警戒船 3 隻を配備する。但し、内 1 隻を操船支援に使用したタグボートをあてる。
  - 6) 入出港の潮時：早鞆瀬戸の流速 3 ノット以下の時とし、夜間出港時の潮時は水先人会の判断による。
  - 7) 着岸舷：左舷付け
  - 8) 接岸速度：7cm/sec 以下
  - 9) 接岸角度：5 度以下
- (6) 入出港中止基準
  - 1) 風速：平均風速 12m/sec を超える場合。但し、12m/sec 以下の場合でも条件が悪いときは関係者と協議し、中止することがある。
  - 2) 波高 1.5m を超えるおそれがあるとき。
  - 3) 視程 1 マイルを下まわるおそれがあるとき。
  - 4) タグボートの配備ができないとき。
  - 5) LNG 燃料船の船体、機関、積荷に異常があるとき。
  - 6) 港内航行中に十分な余裕水深（喫水の 10%以上）を確保できないとき。
  - 7) 航路の安全が確保されないおそれがあるとき。

## 7 若松第5区（堺川泊地）

	係留施設		港湾管理者	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
			EDIコード				
堺川泊地	☆	新日鉄住金化学化成成品専用棧橋	R0	RK00C	90	6.0	LOA80m 以下
	☆	新日鉄住金化学戸畑1号岸壁	R1	RK01C	110	6.3	
		堺川公共岸壁	RS	RS06C RS07C	120	7.0	不可

### 1. 堺川泊地

- (1) G/T3,000 以上の船舶の入出港は早鞆瀬戸の憩流時とする。
- (2) G/T3,000 未満の船舶の入出港は早鞆瀬戸流速5ノット以下とする。
- (3) 公共岸壁に係留する LOA100m 以上の船舶は、入港時タグ2隻を使用し右舷着岸を原則とする。  
なお、着岸操船には錨を使用しない。

## 8 若松第6区（安瀬泊地）

	係留施設		港湾管理者	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
			EDIコード				
第6区 (安瀬泊地)	☆	日本コークス工業安瀬第1・2号岸壁	A1 A2	AN01C AN02C	340	12.2	LOA180m 未満
	☆	日本コークス工業安瀬第3号岸壁	A3	AN03C	110	7.0	LOA130m 以下
		サニックス安瀬第4号岸壁	A4	AM04C	約80	4.6	不可
		サニックス安瀬第5号岸壁	A5	AM05C	約80	5.4	
		サニックス安瀬第6号岸壁	A6	AM06C	約110	6.0	
		安瀬8(1~5号)岸壁	A8	AN81C~ AN85C		5.0	
						LOA130m 以下	

### 1. 安瀬泊地

- (1) 安瀬泊地内にうねりが入り危険のおそれがある時は、入出港を中止することがある。  
概ね平均風速 12~13m/sec 以上、波高 1.5m 以上を目安とする。
- (2) 入出港の潮時は以下の船型と流速の基準により、水先人会で判断する。  

G/T10,000 未満	: 常時
G/T10,000 以上 G/T20,000 未満	: 早鞆瀬戸流速5ノット以下
G/T20,000 以上及び操縦性能不良船	: 早鞆瀬戸流速3ノット以下
LOA280m 以上	: 早鞆瀬戸の憩流時
- (3) 安瀬泊地と戸畑泊地の相互行会いで転錨する場合、安瀬泊地からの船舶の喫水は 10m 以下とする。
- (4) UKC は喫水の 10%以上とする。
- (5) A1 と A2 の同時着岸は、船間距離を 46m 以上確保すること。

### 2. 安瀬泊地 (A1・A2) の夜間入出港

- (1) 夜間入港
  - 1) LOA130m 以上 LOA180m 未満の船舶
  - 2) 入港は西口六連からとし、最大喫水 10m の左舷づけ着岸とする。

- 3) 前路警戒船は関門航路 No.8 By 付近より岸壁前面まで高速艇 1 隻を配備する。
- 4) タグ 2 隻を配備、水先人が必要と認める場合は、バウスラスター等の装備に関わらず、さらに 1 隻追加すること。
- 5) 水先人非乗船船舶と安瀬航路内での行き会いを避けるため関係代理店間で調整すること。
- 6) 気象海象条件は以下のとおりとする。
  - ・ 風速：平均風速 10m/sec 以下
  - ・ 視程：0.5 マイル以上
  - ・ 潮時：早瀬瀬戸流速 3 ノット以下

## (2) 夜間出港

### 1) LOA130m 以上 180m 未満の船舶

- ① 早瀬瀬戸流速 3 ノット以下
- ② タグを航路出口付近まで伴走させること。

### 2) LOA180m 以上 235m 以下の船舶（前路警戒船は別途配備する。）

- ① 当分の間、西口六連向けのみとし、喫水は 10m 以下とする。
- ② 気象海象条件は以下のとおりとする。
  - ・ 風速：平均風速 10m/sec 以下
  - ・ 視程：0.5 マイル以上
  - ・ 潮時：早瀬瀬戸流速 3 ノット以下
- ③ タグ配備隻数
  - ・ G/T50,000 未満：3 隻とし、内 1 隻は警戒業務にあたる。
  - ・ G/T50,000 以上：回頭操船を行うときは 4 隻配備し、内 1 隻は警戒業務にあたる。
  - ・ G/T50,000 以上：回頭操船を行わないときは、3 隻配備し内 1 隻は警戒業務にあたる。
  - ・ タグ配備隻数については、水先人が必要と認める場合は、バウスラスター等の装備に関わらず、1 隻追加する。
- ④ 水先人非乗船船舶と安瀬航路内での行き会いを避けるため関係代理店間で調整すること。

## 9 響新港区

	係留施設	港湾管理者 EDI コード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
響 新 港 区	◎響灘西 3 号・4 号岸壁	HB03C HB04C	150	9.1	制限なし	
	◎響灘西 5 号・6 号岸壁	HB05C HB06C	320	13.6		
	◎ひびき LNG 栈橋	HL01C	大型船 小型船	(モス型) 300 (ミノブレン型) 315 (ヒローブ型) 177	12.73	不可

### 1. 響灘西岸壁

- (1) UKC は潮位を加味した水深において喫水の 10%以上を確保する。
- (2) 気象海象条件は以下のとおりとする。
  - ・ 風速：平均風速 12m/sec 以下
  - ・ 視程：0.5 マイル以上を原則とするが、LOA280m 以上の船舶は 1 マイル以上とする。
  - ・ 波高：泊地外 1.5m 以下  
泊地内 0.5m 以下

(3) 水先人の要請（推奨）

G/T10,000 以上の船舶で、過去1年以内に入港経験のない船長にはできる限り水先人を要請することを推奨する。

2. ひびきLNG棧橋

(1)UKC は喫水の10%以上を確保する。

(2)気象海象条件は泊地及び棧橋前面において以下のとおりとする。

(大型船)

- ・風速：平均風速 10m/sec 以下
- ・波高：1.0m 以下
- ・視程：1 マイル以上

当面、この条件で行い、実績を積んだ後、見直すことも有る。

(小型船)

- ・風速：平均風速 12m/sec 以下
- ・波高：1.5m 以下
- ・視程：1 マイル以上

(3)着棧舷、及びタグボート配備基準

1)着棧舷は左舷づけとする。

2)タグ隻数は以下のとおりとする。

(大型船)

- ・4隻使用する。但し、気象海象条件等により、水先人が必要と認める場合は前路警戒船として使用するタグを支援に用いる。

(小型船)

- ・2隻使用する。(内1隻は前路警戒船を兼務する。)

(4)入出港の時間

1)入港は日出以降にひびき沖で乗船し、日没までに着棧する。

2)出港は日出以降に離棧し、日没までに響航路を出航する。

(5)入出港の中止判断

次の状況の場合には、関係者と協議し入出港作業の中止を協議する。

1)響泊地における安全な入出港作業や航路航行に支障をきたす等の状況が発生した場合。

2)水先人の安全な乗下船ができないと判断される場合。

3)気象海象条件の悪化が予想され、水先人乗船後において安全な入出港作業に支障を来す恐れがあると判断される場合。

4)その他、中止すべきと判断される状況が発生した場合。

(6)響泊地内の操船に影響するおそれのある浅所対策（大型船のみ）

棧橋北側の浅所、及び ひびきコンテナターミナル5・6岸の延長線上に存在する-10m水深の境界に小型ブイを設置し、入出港時の安全操船の目安とする。

(7)行き会い調整

響航路内において、他船との行き会いを避けるため、事前に関係者間で調整する。

## IV 六連島・西山・小倉・下関・門司・田野浦・長府各区

### 1 六連島区

	係留施設	港湾管理者 EDI コード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
六連島区	☆◎新港 1 号岸壁 (長州出島)	J101C	203	11.1	一般船舶 G/T15,000 未満	一般船舶 G/T20,000 未満 PCC (右舷付) G/T60,000 未満
	☆◎新港 2 号岸壁 (長州出島)	J102C	362.15	10.9	一般船舶 G/T15,000 未満	一般船舶 G/T20,000 未満 PCC (右舷付) G/T60,000 未満
	六連大東タンクターミナル	MT51C	260	15.5	不可	不可

#### 1. 新港 1 号岸壁・新港 2 号岸壁 (長州出島) 【一般船舶 (PCC 含む)】

- (1) 新港 1 号については、標準喫水 (11.1m) を超える船舶については、潮位を加味した水深において、常時 10%以上の UKC を確保する。  
新港 2 号については、喫水を 10.9m以下とする。
- (2) 気象海象条件は以下のとおりとする。
  - ・風速：平均風速 12m/sec 以下
  - ・視程：0.5 マイル以上
  - ・波高：1.5m 以下
- (3) 夜間出港について
  - 1) 対象船舶について  
G/T20,000 未満とする。但し、PCC (右舷付) は G/T60,000 未満とする。
  - 2) 気象・海象について  
国際トン数 3 万トン以上の PCC については、風速 8m/s 以上 12m/s 以下の場合、タグボートを 1 隻追加して 3 隻とする。
  - 3) 警戒業務について  
使用タグボートは関係船がいる場合に備えて警戒業務を行う。
  - 4) 検疫錨地外の停泊船について  
検疫錨地外の停泊船が出港の妨げとなる場合は、港湾管理者と船舶代理店が移動の要請を行うこととし、移動が不可の場合は夜間出港を延期する。
  - 5) その他  
上記条件に関わらず、気象・海象条件や泊地におけるその他の状況によっては、水先人判断で夜間出港を延期、またはタグボートを追加することがある。
- (4) 水先人の要請 (推奨)  
G/T10,000 以上の船舶で、過去 1 年以内に入港経験のない船長は、できる限り水先人を要請することを推奨する。なお、当分の間は G/T5,000 以上の船舶については、水先人を要請することが望ましい。



## 2. 新港1号岸壁・2号岸壁（長州出島）【大型旅客船7万～22万トン級】

（西海防委員会航行安全対策報告書抜粋）

### (1) 共通基準

- 1) 喫水： 余裕水深 10%以上を確保すること
- 2) 視程： 2,000m以上
- 3) 波高： 1.5m 以下
- 4) 入出港時間帯： 制限なし  
※ 夜間入港時は、着岸位置を明示する N 旗では視認性が充分ではない可能性があるため、必要に応じてより大きな目標物や照明灯等を設置することが望ましい。
- 5) 水先人の乗船： 原則として入出港に際しては、水先人を要請すること。
- 6) 前路警戒船の配備： 泊地の状況確認や他船の動静確認等のため、国際 VHF を搭載する前路警戒船を 1 隻配備し、本船を補助させること。
- 7) 平均風速：長州出島の管理棟屋上に設置されている風向風速計で観測される値を用いること。

### (2) 船型ごとの基準

#### 1) 7万総トン級

- ・平均風速：曳船を使用しない場合 8m/sec以下 ※ポッド推進器を有する場合 9m/sec以下  
：曳船を2隻使用する場合 9m/sec以下（曳船は、3,000HP 以上とする。）
- ・接岸速度：16cm/sec以下 ※ポッド推進器を有する場合17cm/sec以下

#### 2) 11万総トン級

- ・平均風速：曳船を使用しない場合 10m/sec以下  
：曳船を2隻使用する場合 12m/sec以下(曳船は、3,000HP以上とする。)
- ・接岸速度：12cm/se 以下

#### 3) 13万総トン級

- ・平均風速：12m/sec 以下（曳船使用無し）
- ・接岸速度：10cm/sec以下
- ・その他：原則として「出船右舷付け」とする。

#### 4) 17万総トン級

- ・平均風速：11m/sec以下
- ・接岸速度：右舷付けの場合 11cm/sec以下・左舷付けの場合 10cm/sec以下
- ・その他：新港2号（クルーズ専用岸壁）入港時に新港1号岸壁に係留船がある場合は、船間距離60mが確保できる位置を着岸予定位置とする。

#### 5) 22万総トン級

- ・平均風速：12m/sec以下
- ・接岸速度：右舷付けの場合 7cm/sec以下・左舷付けの場合 10cm/sec以下
- ・その他：新港2号（クルーズ専用岸壁）入港時に新港1号岸壁に係留船がある場合は、船間距離 50mが確保できる位置を着岸予定位置とする。

## 3. 六連大東タンクターミナル

- (1) LOA245m 以上、又は喫水 14m 以上の船舶は右舷づけとする。
- (2) G/T40,000 以上は入出港とも早瀬瀬戸の流速 5 ノット以下とする。
- (3) G/T 約 7,000 以下（D/W10,000 型）は、緊急離棧を考慮し投錨入港とする。
- (4) G/T5,000 以上は出港時タグ 2 隻とする。

## 2 西山区

係留施設		港湾管理者 EDI コード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
西山三井金属ドルフィン棧橋		NS56C	230	11.9	不可	G/T30,000 未満
西山-10メートルけい船くい		NS03C	162	9.1		
西山埠頭第3号岸壁		NS04C	199	10.9		
西山埠頭第4号岸壁		NS05C	74	5.0		

- 港湾管理者は、係留施設利用に伴い、西山泊地内の錨泊船の有無を確認し海事関係先への周知・協力依頼を行うとともに、船舶航行及び着離岸操船に支障がないよう操船水域を確保する。
- 西山三井金属ドルフィン
  - 入出港とも早鞆瀬戸流速5ノット以下とする。
  - 喫水 10.50m 以上は早鞆瀬戸の憩流時とする。
  - 夜間出港は G/T30,000 未満とする。
  - 着岸舷は水先人の判断による。
- 西山埠頭3号岸壁及び西山-10メートルけい船くい
  - 入港時喫水 8m 以上の船舶の場合は、早鞆瀬戸流速5ノット以下とする。

## 3 小倉区

係留施設		港湾管理者 EDI コード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
日明東1号岸壁		KH01C	100	6.8	不可	G/T2,000 未満
日明東2号岸壁		KH02C	120	7.0		
☆ 日明東3号岸壁		KH03C	180	9.0	G/T10,000 未満	G/T10,000 未満
☆ 日明東4号岸壁		KH04C	180	10.0		
☆ 日明東5号岸壁		KH05C	180	8.90		
☆ 日明東6号岸壁		KH06C	200	10.0		
☆ 日明東7号岸壁		KH07C	200	11.0		
東西オイルターミナル <small>株</small> 北九州油槽所棧橋	HG	KH61C	110	6.75	不可	不可
◎小倉西1号岸壁	KK	KS75C	292	11.0		
小倉紫川2号岸壁	KI	KS74C	190	9.1		
浅野1号岸壁客船専用岸壁		KS81C	131.46	6.21	不可	制限なし
兼松油槽 <small>株</small> 小倉油槽所棧橋	KC	KS53C	170	6.5	不可	不可
東西オイルターミナル <small>株</small> 小倉油槽所棧橋		KS54C				
兼松油槽 <small>株</small> 小倉油槽所 OIL・LPG 共用岸壁	KA	KS52C	106	6.3		

- 日明岸壁
  - 入出港時の潮時は以下の船型と流速の基準により、水先人会で判断する。
    - ・ G/T10,000 未満 : 常時
    - ・ G/T10,000 以上 G/T20,000 未満 : 早鞆瀬戸流速5ノット以下

- ・ G/T20,000 以上及び操縦性能不良船 : 早鞆瀬戸流速 3 ノット以下
- ・ G/T30,000 以上 : 早鞆瀬戸の憩流時

(2) 夜間出港

- ・ 日明東 1・2 号岸壁は G/T2,000 未満の船舶とする。
- ・ 日明東 3～7 号岸壁は G/T10,000 未満の船舶とする。

2. 小倉西 1 号岸壁 (KK)

(1) 入出港時の潮時は日明岸壁に準ずる。

(2) LOA270m を超える船舶の引受けは下記条件のとおりとする。

- ・ 船首喫水 : 10.54m 以下 (UKC は 10% を確保)
- ・ 風速 : 平均風速 10m/sec 以下
- ・ 波高 : 1.0m 以下
- ・ 視程 : 0.5 マイル以上
- ・ 出港時に日明東 7 号岸壁東側角より 140m 以内に着岸船がないこと。

3. 小倉紫川 2 号岸壁

(1) 喫水 8.18m 以上 9.10m 以下の船舶は、水先人会の判断により潮時を選び入出港を行う。

4. 砂津航路

(1) 潮流条件は以下のとおりとする。

- ・ G/T3,000 以上の船舶は早鞆瀬戸流速 3 ノット以下とする。
- ・ G/T2,000 以上 G/T3,000 未満の船舶は、早鞆瀬戸流速 5 ノット以下とする。
- ・ G/T2,000 未満の船舶は常時とする。

5. 浅野 1 号岸壁に入出港する 9,000G/T 級 (全長 131.46m) 客船については、西海防令和 2 年 12 月航行安全対策調査専門委員会による航行安全対策に準拠する。

(1) 気象海象条件は以下のとおり

- ・ 風速 : 平均風速 10m/sec 以下  
 ※ 風速の参考 海上保安庁『海の安全情報』のホームページの「台場鼻潮流信号所」と「部埼灯台」の風向・風速を利用する。
- ・ 視程 : 1,000m 以上あること。
- ・ 潮流条件 : 入出港ともに早鞆瀬戸流速 3 ノット以下とする。

(2) 入出港の制限 入港 : 日出～日没まで (早鞆瀬戸流速 3 ノット以下の時間帯)

出港 : 制限なし (早鞆瀬戸流速 3 ノット以下の時間帯)

※ 夜間出港時、岸壁との距離を正確に把握する必要があるため、適切な岸壁照明を確保すること。

(3) 喫水 : 6.21m 以下 (UKC は 10% を確保)

(4) タグボート配備基準 : 水先引受基準に従うこと。

(5) 水域の利用調整について (砂津航路および浅野岸壁周辺の行き会い調整)

- ・ 港湾管理者は、事前に対象船舶の入出港予定を砂津航路および浅野岸壁周辺の係留施設を利用する海事関係者に対して情報提供するとともに、対象船舶に対して他の入出港船舶の情報を提供すること。
- ・ 対象船舶の船長は、砂津航路内または浅野岸壁前面の水域で他船と競合しないよう港湾管理者の情報を利用して、自船の着離岸時刻の調整を行うこと。

令和 3 年 3 月 1 8 日  
北九州市港湾空港局

## 客船入出港における砂津航路・紫川泊地の利用調整について

### 1 目的

小倉砂津地区へ客船が条件付入出港（水先引受基準：早鞆瀬戸 3 ノット以下）にあたり、砂津航路及び紫川泊地の利用調整を図るもの。

### 2 利用調整の協力を依頼する海域及び対象者

- ① 海 域：砂津航路及び紫川泊地
- ② 対 象 者：砂津及び高浜地区の海或利用者

### 3 利用調整の手続き

#### ① 客船の入出港予定にかかる情報提供

港湾管理者は、小倉砂津地区浅野 1 号岸壁へ客船が入出港する情報を入手次第、海域利用者及び関係機関（海上保安庁、北九州ポータルラジオ等）に対し、メール等により情報提供を行う。

#### ② 客船の入出港確定にかかる情報共有

港湾管理者は、客船の入出港日時が確定次第、速やかに海域利用者（①の情報提供者）へメール等により情報共有を行い、関係機関あて連絡を行う。

#### ③ 航路・泊地の船舶動静情報（客船入出港日）の把握

港湾管理者は、②の情報共有後、海域利用者に対し、客船の入出港日及び前日・翌日における船舶の入出港予定について、メール等により情報提供依頼を行い、客船入出港予定日の前日（土日祝日の場合は直前の平日）午前 1 2 時まで、その情報（但し、船舶の運航計画が変更・追加となった場合も同様とする。）から客船の入出港時（協力時間帯）における動静順位を調整する。

また、公共岸壁は、施設利用者の申請データから船舶の入出港予定の把握を行う。

#### ④ 海域利用船舶への協力依頼

港湾管理者は、客船が海域を利用する時間帯と③で取得した船舶の入出港予定（利用調整済み）を明記した「浅野地区行き会い動静連絡票」を作成し、客船の入出港予定日の前日の正午までに海域利用者及び関係機関あてメール等により協力依頼を行う。

#### ⑤ 入出港当日の情報提供

港湾管理者から業務委託を受けた「北九州ポータルラジオ」は、④の情報をもって、

- (1) 入港時においては、客船の着岸予定時刻の 1 2 0 分前から海域を利用する各船舶に対し、客船の動静について情報提供を行う。
- (2) 出港時においては、客船の離岸予定時刻の 6 0 分前から、海域を利用する各船舶に対し、客船の動静について情報提供を行う。

#### 4 下関区

	係留施設	港湾管理者 EDI コード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
下 関 区	8号岸壁	SM08C	約50	4.8	不可	G/T20,000未満
	10号岸壁	SM10C	200	10.0		
	12号岸壁	SM12C	150	8.0		
	13号岸壁	SM13C	150	8.5		
	15・16号岸壁	SM15C	150	8.5		
		SM16C				
	17号岸壁	SM17C	180	9.1		
	☆18号岸壁	SM18C			G/T8,000未満 (積貨重量5,000ト以下)	
	☆19号岸壁	SM19C	130	7.0		
	☆20号岸壁	SM20C	145	9.0	G/T18,000未満 (積貨重量15,000ト以下)	
	☆21号岸壁	SM21C	145	9.4		
	22号岸壁	SM22C	120	5.2	不可	
	24号岸壁	SM24C	150	10.0	不可	
	25号岸壁	SM25C	150	10.0		
26号岸壁	SM26C	100	6.0	不可		
☆ 下関あるかぼーと-12m岸壁	SM01C	210	10.5	G/T26,600未満		
		236	9.9	LOA184m以下・喫水6.60m以下		

##### 1. 下関10・19・20・21号岸壁

- (1) 昼間入出港において、G/T10,000以上の船舶は早鞆瀬戸西流5ノット未満とする。
- (2) 下関10号岸壁の入出港時では、喫水8.50m以上の船舶の場合、流向に関わらず早鞆瀬戸流速5ノット未満とする。

##### 2. 下関12・13・15・16・17号岸壁

- (1) 昼間入出港において、G/T5,000以上の船舶の場合、早鞆瀬戸西流5ノット未満とする。

##### 3. 下関26号岸壁

- (1) 入出港とも早鞆瀬戸の憩流時とする。

##### 4. 下関あるかぼーと岸壁

- (1) LOA210m船舶：喫水10m以上の船舶は事前協議する。
- (2) LOA236m船舶：喫水9.90m以上又はLOA236mを超える船舶は、その都度協議することとする。
- (3) 入港：早鞆瀬戸流速3ノット以下
- (4) 出港：G/T5,000以上の船舶は、早鞆瀬戸流速3ノット以下とする。  
出港：G/T5,000未満の船舶は、早鞆瀬戸流速5ノット以下とする。

##### 5. 夜間出港

- (1) G/T20,000未満とする。
- (2) G/T5,000以上の船舶の場合、流向に関わらず早鞆瀬戸流速5ノット以下とする。

##### 6. 2バース併用時のLOA制限

- ・下関12・13号岸壁 LOA160mまでとする。
- ・下関15・16号岸壁 LOA160mまでとする。
- ・下関20・21号岸壁 LOA230mまでとする。
- ・下関24・25号岸壁 LOA230mまでとする。

## 5 門司区

	係留施設	港湾管理者 EDI コード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
門 司 区	☆ 1号岸壁	MZ01C		9.0	G/T10,000 未満	G/T20,000 未満
	☆ 2号岸壁	MZ02C		9.0		
	3・4・5・6・7号岸壁	MZ03C～ MZ07C		8.1	不可	
	8号岸壁	MZ08C	約150	9.2		
	9号岸壁	MZ09C	約170	10.0		
	10号岸壁	MZ10C	約150	10.0		
	11号岸壁	MZ11C	180	9.0		
	12号岸壁	MZ12C		8.5		
13号岸壁	MZ13C		8.5			

### 1. 門司岸壁

- (1) 入出港とも G/T30,000 以下とする。
- (2) 門司1・2号岸壁の夜間入港条件は、G/T10,000 未満、早鞆瀬戸流速5ノット以下とする。
- (3) 門司7・8・9・10号岸壁  
出港時に船尾からの潮流がある場合は、早鞆瀬戸流速5ノット未満とする。
- (4) 門司11・12・13号岸壁  
昼間の入出港において G/T10,000 以上の船舶は、早鞆瀬戸流速5ノット以下とする。
- (5) 夜間出港
  - 1) G/T20,000 未満とする。
  - 2) G/T5,000 以上は、流向に関わらず早鞆瀬戸流速5ノット以下とする。

## 6 田野浦区 (田野浦岸壁・大久保棧橋)

	係留施設	港湾管理者 EDI コード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
田 野 浦 岸 壁 ・ 大 久 保 棧 橋	☆ 田野浦2号岸壁	TN02C		7.2	G/T10,000 未満	G/T30,000 未満
	☆ 田野浦3号岸壁	TN03C		9.0		
	田野浦4号岸壁	TN04C		9.0	不可	G/T30,000 未満 (PCC 船は G/T60,000 未満)
	田野浦5・6号岸壁	TN05C TN06C		8.0		
	田野浦7・8号岸壁	TN07C TN08C		9.0		
	田野浦1～3錨地	IT01A～ IT03A		9.0		
	日本ヴォバック㈱ 丸紅エネックス㈱ 大久保大型棧橋 (B)	TN53C	約160	9.1		

### 1. 田野浦錨地

- ・第1錨地 門司埼灯台より 87° 1,340m
- ・第2錨地 門司埼灯台より 83° 1,770m
- ・第3錨地 門司埼灯台より 80° 2,300m

#### (1) 田野浦錨地への入出港条件

- ・ G/T15,000 以上 G/T30,000 未満の船舶は、入出港とも早鞆瀬戸流速5ノット以下とする。
- ・ G/T30,000 以上の船舶は、入出港とも早鞆瀬戸流速3ノット以下とする。

- ・G/T15,000以上の船舶は、入出港時タグボート1隻を配備すること。但し、関門港タグボート
- ・使用基準表2. に示す以上のバウスラスターを装備した船舶を除く。

## 2. 田野浦岸壁と大久保棧橋

- (1) タグボート配備については、水先人会の判断による。
- (2) 田野浦2・3号岸壁の夜間入港は、G/T10,000未満の船舶で早鞆瀬戸流速5ノット以下とする。
- (3) 出港時は田野浦錨地停泊船の移動を前提とする。
- (4) 昼間入出港するLOA210m以上の船舶
  - ・入港 早鞆瀬戸流速5ノット以下とする。
  - ・出港 早鞆瀬戸流速5ノット以下とする。但し、六連向けの出港は流速3ノット以下とする。  
スラスター(1,200PS)以上を装備した船舶のタグ使用については下記のとおりとする。
    - (i) 回頭を必要とする場合 大型2隻
    - (ii) 回頭を必要としない場合 大型1隻
 但し、気象海象等により水先人が必要と判断した場合は、大型2隻使用する。
- (5) 夜間出港
  - ・G/T20,000以上G/T30,000未満(PCC船にあつてはG/T60,000未満)、またはLOA210m未満の船舶とし、早鞆瀬戸流速3ノット以下とする。

## 7 田野浦区(太刀浦岸壁)

	係留施設	港湾管理者 EDIコード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
太刀浦岸壁	太刀浦2号岸壁	TU02C		9.0	不可	G/T30,000未満
	☆ 太刀浦3～6号岸壁	TU03C～ TU06C		9.0	G/T10,000未満	
	☆ 太刀浦7号岸壁	TU07C	300	10.8	LOA270m以下	
	☆ 太刀浦8号岸壁	TU08C	300	10.8		
	☆ 太刀浦30・31・32号岸壁	TU30C～ TU32C	162	9.1 注(4)	併用30-31岸 220m以下 併用31-32岸 240m以下	
	太刀浦33号岸壁	TU33C			不可	LOA162m以下
	☆ 太刀浦34号岸壁	TU34C			G/T10,000未満	LOA162m以下

### 1. 太刀浦岸壁

- (1) 太刀浦岸壁に昼間入出港するLOA210m以上の船舶は、入出港とも早鞆瀬戸流速5ノット以下とする。
- (2) 太刀浦7・8号岸壁のLOA300mの船舶着岸時における他船との調整
  - 1) 太刀浦7号にLOA300mの船舶係留時、8号着岸船はLOA170mまでとする。
  - 2) 太刀浦8号にLOA300mの船舶係留時、7号着岸船はLOA170mまでとする。
- (3) 2バース併用時のLOA制限
  - ・太刀浦30・31号岸壁 LOA222mまでとする。
  - ・太刀浦31・32号岸壁 LOA244mまでとする。
- (4) 太刀浦30・31・32・33・34号岸壁に着岸する船舶の標準喫水は9.1mであるが、入出港及び停泊時にUKCが喫水の10%を確保できる場合は、9.6mとする。
- (5) 夜間入港
 

太刀浦3～6号岸壁、28号岸壁、34号岸壁の夜間入港は、G/T10,000未満の船舶で、早鞆瀬戸

流速5ノット以下とする。

- (6) 太刀浦7・8・30・31・32号岸壁においては、夜間入港時、やむを得ない場合のほかは、回し着けは行わない。
- (7) 夜間出港（コンテナ船を除く）
  - 1) G/T20,000以上G/T30,000未満（PCC船にあつてはG/T60,000未満）、またはLOA210m未満の船舶とし、早瀬瀬戸流速5ノット以下とする。
  - 2) タグボート配備は水先人会の判断による。
- (8) 太刀浦7・8・30・31・32号岸壁におけるコンテナ船夜間入港については、VI参考資料に掲載する「太刀浦コンテナ船夜間入出港安全対策マニュアル（抜粋）」を参照のこと。

## 8 長府区(西海防航行安全対策書による)

	係留施設		港湾管理者 EDIコード	全長 (m)	喫水 (m)	夜間入港	夜間出港
長府区	◎長府2号岸壁		CH02C	165	6.75	不可	不可
	◎長府3号岸壁		CH03C	182.87	8.9		

1. 長府2号岸壁・3号岸壁を併用する場合の喫水は、水深の浅い岸壁を基準とする。
2. 長府3号岸壁に入出港する30,000D/W～40,000D/W級貨物船については、以下の基準による。
  - (1) 気象海象条件は以下のとおりとする。
    - ・風速：平均風速10m/sec以下
    - ・視程：1マイル以上
    - ・潮時：早瀬瀬戸流速が入港時3ノット以下、出港時5ノット以下
    - ・余裕水深：喫水の10%の余裕水深を確保すること。喫水8.90mのときは、+1.8m以上の潮高を利用すること。
  - (2) 入出港時間は、日出から日没の間とする。
  - (3) 長府2号岸壁係留船との船間距離を36m以上確保すること。
  - (4) 水先人の乗船
 

対象船舶の入出港は、初回入港から1年間は水先人を乗船させること。

その後の水先人の乗船については、港湾管理者下関市、関門港長、水先人等の協議・調整による。
  - (5) 曳船 3,000馬力以上の曳船2隻以上を配備すること。
  - (6) 行き会い船との調整
 

長府航路を航行するときは、AIS情報取得が可能なG/T500以上の船舶に対し、港湾利用者が協議の上、長府航路内における行き会いを回避するための調整を行い、G/T500未満の船舶に対し事前に行き会いの回避の協力依頼をすること。
  - (7) 前路の警戒
 

長府航路を航行するときは、他の船舶との航路内での行き会いを懸念し、操船支援に用いる曳船等に前路を警戒させること。
  - (8) 操船水域の確保
 

対象船舶の入出港にあつては、錨泊船等に対する泊地内における操船水域の確保について、港湾管理者と調整すること。
3. 長府3号岸壁への30,000D/W～40,000D/W級貨物船係留中における長府2号岸壁の入港基準について(山越し操船について)
  - ・全長108mまでを原則とすること。
  - ・船間距離を36m以上確保すること。



## V 関門港タグボート使用基準表

関門港における海難事故防止と本船の発着及び施設の安全確保をはかるため G/T1,000 以上の船舶を対象とするタグボートの使用基準を定める。但し、海象、気象、本船の操縦性能、バース状況等により水先人が必要と認める場合はタグボートを追加する。

### 記

1. タグボートの船型基準は下記のとおりとする。

大 型	3,000PS 以上又は推力 30 トン以上
中 型	1,000～3,000PS 未満（推力 30 トン以上ある場合を除く）
小 型	1,000PS 未満

2. 下記のバウスラスタを装備した船舶については入出港とも基準よりタグボートを 1 隻減ずることができる。但し、夜間入港時は除く。

(1)G/T20,000 級以上は 1,200PS 以上とする。

(2)G/T10,000 級以上は 1,000PS 以上とする。

(3)G/T6,000 級以上は 800PS 以上とする。

\*参考：バウスラスタの効率

行 脚	0 ノット	1 ノット	2 ノット	3 ノット	4 ノット	5 ノット
効 率	100%	80%	60%	40%	20%	0%

3. タグボート配備基準については次のとおりとする。

(1) 関門地区 [若松区及び新港 1 号・2 号岸壁（長州出島）を除く地区]

本船の総トン数 (G/T)	隻 数	タグの型
G/T 1,000 以上～ 4,000 未満	1 隻	中型（小型の場合は 2 隻）
G/T 4,000 以上～ 7,000 未満	2 隻	中型
G/T 7,000 以上～15,000 未満	2 隻	大型と中型（2,000PS 以上）
G/T 15,000 以上～30,000 未満	2 隻	大型
G/T 30,000 以上～50,000 未満	3 隻	大型 回頭を必要としない出港船の場合は 2 隻
G/T 50,000 以上～	4 隻	大型 回頭を必要としない出港船の場合は 3 隻

【表－1】

- 1) 太刀浦 7・8 号岸壁、門司 7・8・9・10 号岸壁、下関 24・25 号岸壁の各バースにおいて、流速が 3 ノット以上のときは、2,000PS 以上のタグボートを配備すること。
- 2) 太刀浦 7・8 号岸壁入港時  
LOA240m 以上はタグボート 3 隻を配備する。但し、1200PS 以上のスラスタ装備船及び 回頭を必要としない出港船の場合はタグボート 1 隻を減ずることができる。
- 3) G/T5,000 未満の船舶で、入港操船時にアンカーを入れた船舶は、出港時にはタグボート 1 隻を減ずることができる。

(2) 若松区 (響新港区を除く地区)

本船の総トン数 (G/T)	隻 数	タグの型
G/T 1,000 以上～ 3,000 未満	1 隻	中型 (小型の場合は2隻)
G/T 3,000 以上～ 7,000 未満	2 隻	中型
G/T 7,000 以上～15,000 未満	2 隻	大型と中型 (2,000PS 以上)
G/T 15,000 以上～30,000 未満	2 隻	大型
G/T 30,000 以上～50,000 未満	3 隻	大型 回頭を必要としない出港船の場合は2隻
G/T 50,000 以上～100,000 未満	4 隻	大型 (注1)
G/T100,000 以上	5 隻	大型 (注2)
外航 LNG 船	5 隻	大型 (注3)

【表-2】

(注1) 大型4隻 関門航路内で右側航行が困難な場合、別途警戒船を配備する。  
なお、回頭を必要としない出港船の場合は3隻とする。

(注2) 大型5隻 内1隻は六連～戸畑の関門航路航行中、前路警戒にあたる。

(注3) 大型4隻 警戒船2隻 (高速艇及び大型タグ) は前路警戒にあたる。  
タグの内2隻は第4種消防設備船とする。

- 1) G/T5,000 未満の船舶で、入港操船時にアンカーを入れた船舶は、出港時にはタグボート1隻を減ずることができる。

(3) 響新港区

本船の総トン数 (G/T)	隻 数	タグの型
G/T 1,000 以上～ 4,000 未満	1 隻	小 型
G/T 4,000 以上～10,000 未満	2 隻	中 型
G/T 10,000 以上～85,000 未満	2 隻	大 型 (注1)

(注1) G/T60,000 以上の場合、タグボートの馬力は3,500PS相当とする。

G/T40,000 以上～60,000 未満の船舶において平均風速 10m/sec 以上の場合及び  
G/T60,000 以上～80,000 未満の船舶において平均風速 8m/sec 以上の場合は増隻を  
検討する。

- 1) タグボート配備隻数は、配備基準に関わらず状況に応じて、次の各号によることがある。  
① 船舶の規模に応じた推力を持つスラスタ装備船については、平均風速 8m/sec 未満の場合、  
入出港とも基準よりもタグボートを1隻減ずることができる。  
但し、G/T4,000 未満の船舶は除く。

《船型の規模に応じたスラスタの必要実効馬力》

本船の総トン数 (G/T)	スラスタの必要実効馬力
G/T 1,000 以上～ 4,000 未満	300PS
G/T 4,000 以上～ 7,000 未満	600PS
G/T 7,000 以上～10,000 未満	800PS
G/T10,000 以上～20,000 未満	1,000PS
G/T20,000 以上～30,000 未満	1,200PS
G/T30,000 以上～40,000 未満	1,400PS

G/T40,000 以上～50,000 未満	1,600PS
G/T50,000 以上～60,000 未満	1,800PS
G/T60,000 以上～	2,000PS

- ② 気象・海象条件や操船状況（山越し操船、回頭操船）によって、安全性を確認した上でタグボートの隻数及び型を増減する。
- ③ G/T7,000 未満の船舶が、入港時にタグボート 2 隻を使用し投錨着棧を行った場合、出港時にタグボート 1 隻を減ずることができる。
- ④ 夜間入出港時は、上記事項①の適用を除外するものとする。

#### (4) 新港 1 号・2 号岸壁（長州出島）

本船の総トン数 (G/T)	隻 数	タグの型
G/T 1,000 以上～ 4,000 未満	1 隻	小 型
G/T 4,000 以上～10,000 未満	2 隻	中 型
G/T 10,000 以上	2 隻	大 型

1) タグボート配備隻数は、配備基準に関わらず状況に応じて、次の各号によることがある。

- ① 船舶の規模に応じた推力を持つスラスタースタ装備船については、平均風速 8m/sec 未満の場合、入出港とも基準よりもタグボートを 1 隻減ずることができる。但し、G/T4,000 未満の船舶は除く。

#### 《 船型の規模に応じたスラスタースターの必要実効馬力 》

本船の総トン数 (G/T)	スラスタースターの必要実効馬力
G/T 1,000 以上 ～4,000 未満	300PS
G/T 4,000 以上 ～7,000 未満	600PS
G/T 7,000 以上 ～10,000 未満	800PS
G/T 10,000 以上～20,000 未満	1,000PS
G/T 20,000 以上～30,000 未満	1,200PS
G/T 30,000 以上	1,400PS

- ② 気象・海象条件や操船状況（山越し操船、回頭操船）によって、安全性を確認した上でタグボートの隻数及び型を増減する。
- ③ G/T7,000 未満の船舶が、入港時にタグボート 2 隻を使用し投錨着棧を行った場合は、出港時にタグボート 1 隻を減ずることができる。
- ④ 夜間入出港時は、上記事項①の適用を除外するものとする。
- ⑤ 水先人が乗船する時は、「関門港タグボート使用基準表：関門地区【表-1】」による。

## VI 参考資料

### 1 水先法（抜粋）

#### (1) 関門水先区（水先法施行令第3条）

山口県網代鼻から福岡県妙見埼まで引いた線、同県部埼から 155 度 5,000 メートルの地点まで引いた線、同地点から 24 度 10 分に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに関門港の区域に属する河川水面（相割川水面を除く。）

#### (2) 強制水先区（水先法施行令第4条）

福岡県部埼から 286 度 2,530 メートルの地点から 320 度に引いた線、山口県南風泊南防波堤、同防波堤突端から同県南風泊北防波堤突端まで引いた線、同防波堤、同県竹の子島台場鼻から福岡県和合良島島頂まで引いた線、同島頂から 257 度 2,940 メートルの地点まで引いた線、同地点から 247 度 1,700 メートルの地点まで引いた線、同地点から 157 度に陸岸まで引いた線、同県響灘大橋、山口県根岳山頂から同県太郎ヶ瀬鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに関門港の区域に属する河川水面（相割川水面を除く。）

#### (3) 強制水先（水先法第35条）

次に掲げる船舶（海上保安庁の船舶その他国土交通省令で定める船舶を除く。次項において同じ。）の船長は、水先区のうち政令で定める港又は水域において、その船舶を運航するときは、第4条の定めるところにより当該船舶について水先をすることができる水先人を乗り込ませなければならない。ただし、日本船舶又は日本船舶を所有することができる者が借入れ（期間傭船を除く。）をした日本船舶以外の船舶の船長であって、当該港又は水域において国土交通省令で定める回数以上航海に従事したと地方運輸局長（運輸監理部長を含む。以下同じ。）が認めるもの（地方運輸局長の認定後2年を経過しない者に限る。）が、その船舶を運航する場合は、この限りでない。

①日本船舶でない総トン数 300 トン以上の船舶。

②日本国の港と外国の港との間における航海に従事する総トン数 300 トン以上の日本船舶。

③前号に掲げるもののほか総トン数 1,000 トン以上の日本船舶。

2) 前項の政令で定める港又は水域のうち政令で定めるものについては、同項各号に掲げる船舶の範囲内において、当該港又は水域における自然的条件、船舶交通の状況、水先業務の態勢その他の事情を考慮して、政令で、同項本文の水先人を乗りこませなければならない船舶を別に定めることができる。この場合において、同項本文の規定は、当該港又は水域においては、当該政令で定める船舶以外の船舶については、適用しない。

(4) 強制水先の特例（水先法施行令第5条）

法第35条第2項の政令で定める港及び水域は、別表第2の港又は水域のうち次の表の上欄に掲げるものとし、同項の政令で定める水先人を乗り込ませなければならない船舶は、同欄に掲げる港又は水域ごとにそれぞれ同表の下欄に掲げる船舶（水先人を乗り込ませる場合と同等以上の航行の安全が確保されているものとして国土交通省令で定める船舶の設備その他の事項に関する基準に適合するものを除く。）とする。

港又は水域	水先人を乗り込ませなければならない船舶
関門特例区域【別表第2の関門区の区域のうち港則法（昭和23年法律第174号）第5条第1項の規定により国土交通省令で定める区域であって国土交通省令で定めるものを除いた区域をいう。】	総トン数10,000トン以上の船舶並びに関門区の区域を通過しない総トン数3,000トン以上10,000トン未満の船舶及び総トン数3,000トン未満の危険物積載船

(5) 関門港における水先法の適用

① 強制水先の対象となる水域

対象水域： 若松1. 2. 3. 及び4区

対象船舶： 1. 日本船舶でない総トン数300トン以上の船舶

2. 国際航海に従事する総トン数300トン以上の日本船舶

3. 国際航海に従事しない総トン数1,000トン以上の日本船舶

但し、日本船舶で航海の実歴の認定を受けた船舶の船長が、その船舶を運航する場合は除く。

② 関門特例区

対象水域： 関門港の強制水先区のうち若松1. 2. 3. 及び4区を除いた水域

対象船舶： 1. 総トン数10,000トン以上の通峡船

2. 総トン数3,000トン以上の入出港船

3. 日本船舶でない総トン数300トン以上の危険物積載船

4. 国際航海に従事する日本船舶で総トン数300トン以上の危険物積載船

5. 国際航海に従事しない日本船舶で総トン数1,000トン以上の危険物積載船

## 2 関門港若松区における夜間入港実施要領概要

(西部地区海務協議会)

平成 17 年 11 月 1 日より実施

令和元年 4 月 改正

### 1. 夜間入港対象バース

照明等が設備され、夜間において岸壁が十分に確認できるものとして、夜間入港できるバースは『関門港若松区における夜間入港実施要領の別紙 1』のとおりとする。

### 2. 夜間入港対象船舶

(1) 若松区第 1 区は、全長 100m 以下の船舶

(2) 若松区第 4 区（製鉄戸畑内浦岸壁 3 号～5 号に限る。）、同第 5 区（堺川泊地を除く。）及び同第 6 区は、全長 130m 以下の船舶

(3) 若松区第 5 区（堺川泊地に限る。）は、全長 80m 以下の船舶

(4) 上記(1)から(3)以外は、全長 115m 以下の船舶

※ 水先人が乗船する場合、『関門港水先引受け基準並びに入出港船舶の標準喫水及び船型表』に示される基準により運用する。

### 3. 夜間入港可能時間

夜間入港可能時間は、以下の区域毎に示された時間帯とする。

(1) 若松区第 1 区～第 5 区（戸畑泊地及び堺川泊地を除く。）

若松港内交通管制室による管制信号により、入港可能な時間帯とする。

(2) 若松区第 5 区（戸畑泊地及び堺川泊地に限る。）及び若松区第 6 区

日没時から日出時を通して、入港可能とする。

### 4. 気象・海象条件

原則として、平均風速 10m/sec 以下、視界 1,000m 以上であること。

### 5. 配慮すべき事項

(1) 安全に着岸できるよう、着岸バース及び停泊場所の合図、照明等については、受入側が十分に配慮すること。

(2) 奥洞海航路においては、総トン数 300トン未満の非管制対象船舶との行き会いを避けるよう航行船舶にかかる情報の収集に努めること。

6. 水先人要請時には、昼間入港実績の有無、船舶設備の整備状況の良否、夜間入港時のタグボートの使用基準等について、事前に水先人会と打ち合わせること。

### 3 関門港（門司・下関地区）夜間入港実施要領概要

（関門港夜間入港安全対策協議会）

平成 17 年 11 月 1 日より実施

#### 1. 夜間入港対象係留施設

関門港夜間入港安全対策協議会において調査検討の上、指定された係留施設、及び西部海難防止協会の委員会において安全対策が検討された係留施設とする。

※「関門港（門司・下関地区）夜間入港対象係留施設一覧表」による。

#### 2. 夜間入港対象船舶

##### 共通事項

- (1) 本実施要領による夜間入港対象船舶は総トン数 500 トン以上の船舶とする。
- (2) 本実施要領は、日没から日出までの間に入港する船舶に適用する。
- (3) 危険物積載船ではないこと。（港長が許可した場合を除く。）
- (4) 巨大船等操縦性能の悪い船でないこと。（委員会による安全対策を策定している場合を除く。）
- (5) 対象船舶であって、水先人が乗船する船舶については「関門港水先引受け基準並びに入出港船舶の標準喫水及び船型表」（関門水先業務協議会発行）により運用される。
- (6) 夜間入港する船舶の船型及び航行環境を勘案し、協議会が必要と認めた場合は、夜間入港を画しようとする係留施設の管理者は別途委員会を開催して安全対策を検討するものとする。

#### 3. 夜間入港の条件及び安全対策

##### 共通事項

- (1) 総トン数 3,000 トン未満の船舶に対する船長の入港実績  
夜間入港にあたり、船長に求められる入港実績としては、次のいずれかの実績を有すること。  
但し、水先人が乗船する場合は、この限りではない。
  - ① 過去 1 年以内に入港予定係留施設または、その付近に 2 回の入港した実績を有すること。
  - ② 前回の入港が、過去 1 年以内であり、かつ、過去 2 年以内に延べ 3 回の入港した実績を有すること。※ その付近として取り扱う係留施設は、別表 2 「その付近として取り扱う係留施設区分表」による。
- (2) 気象・海象  
原則として平均風速 12m/sec 以下、波高 1 m 以内及び視程 1,000m 以上であること。（定期旅客船を除く。）
- (3) 係留施設の照明設備  
岸線が確認できる常設又は移動式の照明設備があること。

(4) 入出港時の連絡

夜間入出港する船舶は、関門海峡海上交通センターへ事前通報を行うとともに、国際 VHF16 チャンネルの聴取を励行し、同センターとの連絡を保持すること。

(5) AIS の有効活用

AIS 搭載船舶は、AIS を適切に運用すること。

なお、AIS 未搭載船舶にあつては、できる限り早い時期に搭載するものとする。

(6) 海難防止審議に基づく安全対策

委員会の審議を経て作成された「夜間入港安全対策マニュアル」を有するコンテナバースについては、当分の間、同マニュアルの安全対策によるものとする。

(7) 水先人乗船の推奨

強制水先対象船舶以外の船舶についても、できる限り水先人を乗船させることが望ましい。

4. 夜間入港対象係留施設以外の係留施設への夜間入港

本協議会による夜間入港対象係留施設（Ⅱ項目に定める別表に記載された係留施設）以外の係留施設に、やむを得ず、夜間入港する船舶については、次の基準によるものとする。

(1) 本実施要領に定める夜間入港対象船舶であり、総トン数 1,000 トン以下の船舶であること。

(2) 本実施要領に定める共通の夜間入港の条件及び安全対策に加え、水先人を乗船させること。

なお、この場合、当該係留施設の管理者は、事前に協議会事務局に届け出て、確認を受けるものとする。

※ コンテナバースに関しては、「夜間入出港安全対策マニュアル」による。



## 4 太刀浦コンテナ船夜間入出港安全対策マニュアル（抜粋）

（北九州市港湾空港局）

平成 25 年 7 月 1 日一部改正

### 太刀浦 7・8・30・31・32 号岸壁におけるコンテナ船の夜間入出港について

このマニュアルは、関門港（門司・下関地区）夜間入港実施要領に準じて、太刀浦 7・8・30・31・32 号岸壁（以下、コンテナ岸壁という）にコンテナ船が夜間入港することについてコンテナ船の運航に関する着岸方法、コンテナ岸壁での受入れに関する作業等を明確にし、当該船舶の安全を確保し、併せて周辺を航行する船舶等の安全確保に資することを目的とする。

本マニュアルは日没から日出までの間（夜間）に入港する船舶に適用し、次の事項を遵守するものとする。

#### (1) 船型の制限

1. 太刀浦 7・8 号岸壁は、船長（LOA）270m 以下の船舶を原則とする。  
右舷付けで部埼向けに出港する場合、船長（LOA）270m 以下とする。
2. 太刀浦 30・31 号岸壁を 1 バースとして使用する場合は、船長（LOA）220m 以下の船舶を原則とする。
3. 太刀浦 31・32 号岸壁を 1 バースとして使用する場合は、船長（LOA）240m 以下の船舶を原則とする。
4. 太刀浦 7・8・30・31・32 号岸壁においては、やむを得ない場合のほかは、回しづけは行わない。

#### (2) 水先人の乗船

入出港時には、コンテナ船の安全確保のため水先人を乗船させるものとする。但し、下記の条件に該当する船舶についてはこの限りではないが、できる限り水先人を要請すること。

##### 1. 入港時

G/T5,000 未満の船舶のうち、船長が所定の入港実績を有する船舶。

##### 2. 出港時

G/T5,000 未満の船舶または部埼方面に出港する G/T5,000 以上 G/T10,000 未満の船舶のうち、船長が所定の入出港実績を有する船舶。

なお、所定の入港実績とは以下のとおりとする。

\* 船長が、入港予定バースまたはその付近に次のいずれかの実績を有すること。

- ① 過去 1 年以内に 2 回入港した実績
- ② 前回の入港が過去 1 年以内にあり、かつ過去 2 年以内に延べ 3 回入港した実績

#### (3) タグボートの使用

着離岸時には、補助として十分に強力なタグボートを以下の通り配備することを原則とする。

但し、水先人が乗船する場合は、水先人の引受け基準による。

##### i 入港時

- |                  |       |
|------------------|-------|
| ① G/T5,000 未満の船舶 | 1 隻配備 |
| ② G/T5,000 以上の船舶 | 2 隻配備 |

##### ii 出港時

G/T5,000 以上の船舶	1 隻配備
----------------	-------

(4) 警戒船の配備

- ① G/T3,000 以上のコンテナ船の入港時には、コンテナ岸壁付近水域を航行する他船舶に対して、コンテナ船の航行を知らせしめ、両船舶の安全を確保するため、また、岸壁付近の潮流状況をコンテナ船へ情報提供するため、探照灯及び拡声器を装備した警戒船を 1 隻配備する。  
なお、出港時に回頭を必要とする場合は、1 隻配備する。
- ② G/T30,000 以上のコンテナ船が夜間入出港するために関門海峡を通航する場合は、六連島東方の関門航路北端から太刀浦埠頭前面までの間に前路警戒船を 1 隻配備する。

(5) 気象・海象条件

- ① 風 速 平均風速 12m/sec 以下
- ② 潮 流 ・入港 LOA240m 未満、早鞆瀬戸流速 5 ノット以下  
LOA240m 以上、早鞆瀬戸流速 3 ノット以下  
・出港 LOA210m 以上、早鞆瀬戸流速 5 ノット以下  
\*太刀浦 7・8・30・31・32 号岸壁から部埼向けに出港する場合は除く。
- ③ 視 程 G/T10,000 以上の船舶は 1 マイル (1,852m) 以上  
G/T10,000 未満の船舶は 1 km 以上
- ④ 着岸速度 10cm/sec 以下
- ⑤ 波 高 H1/3 1.0m 以下

但し、上記の場合であっても、安全が確保されないおそれがあると認められたときは、着岸は行わない。

- (参考) 船間距離 LOA200m 未満は 50m 以上確保のこと。  
LOA200~240m 未満は 70m 以上確保のこと。  
LOA240m 以上は 100m 以上確保のこと。
- (昼 間) LOA260m 以上は 60m 以上確保のこと。  
LOA270m 以上は 70m 以上確保のこと。

## 5 長州出島における「夜間入港」安全対策マニュアル

(下関市港湾局)

平成 29 年 5 月 15 日制定

このマニュアルは、長州出島（下関港新港地区）新港 1 号岸壁に夜間入港することについて、船舶の運航に関する着岸方法、新港 1 号岸壁での受入れに関する作業等を明確にし、当該船舶の安全を確保し、併せて周辺を運航する船舶等の安全確保に資することを目的とする。

### I 船舶運航における安全対策

新港 1 号岸壁に夜間入港する船舶は、次の事項を遵守するものとする。

#### 1 船型の制限

新港 1 号岸壁を使用する船型は、総トン数 15,000 トン未満を原則とする。  
また、回し着けは行わない。

#### 2 船長の入港実績

夜間入港時には、船長が入港予定バースまたは、その付近に次のいずれかの実績を有すること。  
なお、船長の入港実績がない場合は、水先人を要請すること。

(1) 過去 1 年以内に 2 回入港した実績。

(2) 前回の入港が過去 1 年以内にあり、かつ過去 2 年以内に延べ 3 回入港した実績。

但し、上記実績を有する場合であっても、出来る限り水先人を要請すること。

#### 3 タグボートの使用

着岸時には、「参考 3 施設の運用基準」に基づき適切規模及び隻数を配備すること。  
但し、水先人が乗船するときは、「関門港タグボート使用基準表」による。

#### 4 警戒船の配備

船舶の入港時には、新港 1 号岸壁前面水域を運航する他船舶に対して、入港船舶の通航を知らしめ、両船舶の安全を確保するため、また、岸壁付近の潮流状況、泊地内の航行環境（錨地外の停泊船や漁具等の状況）を確認して入港船舶へ情報提供するために必要な機器（探照灯、拡声器、通信設備）を装備した警戒船を 1 隻配備すること。なお、警戒船はラインボートをもって兼用することができる。

#### 5 行き会い船

夜間入港する船舶は、事前に通航予定船舶の情報を把握し、十分に注意して航行する。  
なお、警戒船又はタグボートは入港時の関門航路通航船舶等の警戒業務を実施する。

#### 6 関門海峡海上交通センターとの連絡

入港時には、関内海峡海上交通センターに通報するとともに、運航中は、国際 VHF16 チャンネルの聴取を励行し、同センターとの連絡保持に努める。

また、AIS 搭載船にあつては、データ（目的地、到着予定日時等）の適正入力及び電波の確実な発射を確認するとともに同センターからのメッセージ受信に留意する。

## 7 気象・海象条件

風 速 12m/sec 以下

視 界 1,000m 以上

波 高  $H_{1/3}$  1.5m 以下

但し、上記の場合であっても、安全が確保されない恐れがあると認められるときは、入港は行わない。

## 8 着岸条件

着岸速度 10cm/sec 以下

※ 十分な安全速度にするために、適宜操船者に着岸速度、対岸距離が把握出来るようにする。

着岸角度 5° 以内

## II 岸壁及び国際物流ターミナルにおける安全対策

岸壁及び国際物流ターミナルにおける安全対策は、次の方法によることを原則とする。

### 1 統轄責任者の配置

船舶着岸時に際しては、岸壁上に本船と交信が可能な統轄責任者を配置することとし、港湾局が指定するものがこれにあたる。

統轄責任者は、本船との連絡、着岸位置の明示、岸壁上及び同付近並びに岸壁前面泊地を航行する小型船舶との安全確認等を行い、必要ある場合は関係者に指示し、安全確保に努めるとともに、本船の求めに応じ、可能な限り情報の提供を行う。

### 2 各種情報の入手・確認

水先人又は船長は、新港1号岸壁に待機する統轄責任者を通じて、必要に応じ新港1号岸壁における受入れ状況等の情報を入手・確保し、安全確保に努める。

## 6 関門水先業務協議会委員名簿及び関門海峡付近参考図

### 関門水先業務協議会委員名簿

北九州市港湾空港局	下関市港湾局	関門水先区水先人会
西部海難防止協会	日本製鉄株式会社	九州水曜会
門司エーゼント会	八水会	三菱ケミカル株式会社
日鉄ケミカル&マテリアル株式会社	彦島製錬株式会社	日本コークス工業株式会社
北九州エル・エヌ・ジー株式会社	ひびきエル・エヌ・ジー株式会社	学識経験者
平成 SHIPPING エージェンシーズ株式会社		



(出典：第七管区海上保安本部)