

京浜港（横浜区・川崎区）における勧告等について

1 港長が発出する港則法に基づく勧告

港則法は、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図ることを目的としているものであり、台風の来襲等により危険が予想される場合には、当該水域の危険を防止するため、同法第 39 条第 4 項に基づき、京浜港長から勧告が発出される。

2 第三管区海上保安本部長が発出する勧告

(1) 経緯等

台風等の異常気象が頻発・激甚化する中、東京湾等の船舶がふくそうする海域における事故を防止するため、令和 3 年 7 月に改正された海上交通安全法に基づき、海上保安庁長官が湾内等の海上交通安全法適用海域にある船舶に対し、湾外避難、入湾回避及び走錨対策強化の勧告又は命令を行うこととなったが、このとき港内の船舶についても安全に避難できる時期を逸することなく、湾外へ避難することが必要である。

このため、海上保安庁長官は、上記の勧告に加え、海上交通安全法の適用海域に隣接する港内から船舶を一体的に湾外避難させる必要があると認めるときは、港長等の職権を代行し勧告又は命令を行うこととなっている。東京湾では、海上保安庁長官から委任を受けた第三管区海上保安本部長がこれを行う。

(2) 東京湾における勧告の運用

特に勢力の強い台風等（最大風速 40m/s 以上の暴風域を伴うもの）が東京湾に接近する場合、高リスク船等※に対して勧告を行う。

※高リスク船等・・・長さ 160m 以上の自動車運搬船、コンテナ船、ガスタンカー、タンカー

長さ 200m 以上の客船・フェリー、貨物船

総トン数 5 万トン以上の危険物積載船（液化ガス船を除く）

総トン数 2 万 5 千トン以上の液化ガス船

積荷積載率が 10% 以下の船舶

3 勧告の区分等

(1) 京浜港長が発出するもの

京浜港横浜区・川崎区（以下「京浜港」という。）において、台風又来襲等により強風が予想される場合に港則法第39条第4項に基づき港長が発出する主な勧告の区分は以下のとおりであり、区分毎に実施すべき事項は、別表1のとおり。

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出することがある。

① 第一警戒体制（準備体制及び走錨対策強化）

② 第二警戒体制（避難体制及び走錨対策強化）

③ 入港制限

④ 錨泊自粛

⑤ 停泊方法の推奨

(2) 第三管区海上保安本部長が発出するもの

別表2のとおり。

4 勧告の発出時期

勧告の発出時期は、原則として次のとおりとする。

(1) 京浜港長が発出するもの

① 第一警戒体制（準備体制及び走錨対策強化）

ア 京浜港に風速20m/s以上の風が予想される時。

イ 気象庁が発表する台風予報を元に進路及びその強風域を推定（以下「台風の進路等推定」という。）し、強風域が京浜港にかかる概ね4時間前。

ウ 台風の来襲により、東京湾において最大風速40m/s以上の暴風が予想される場合は、強風域が京浜港にかかる概ね14時間前。

② 第二警戒体制（避難体制及び走錨対策強化）

ア 台風の進路等推定し、暴風域が京浜港にかかる可能性があるときは、強風域がかかる概ね2時間前。

イ 台風の来襲により、東京湾において最大風速40m/s以上の暴風が予想される場合は、強風域が京浜港にかかる概ね12時間前。

③ 入港制限

第二警戒体制が発出された時。

④ 錨泊自粛

ア 東京国際空港周辺海域

京浜港に風速20m/s以上の風が吹くと予測される時刻。

イ 走錨対策強化海域

京浜港に第一警戒体制が発出されたとき。

ウ 台風の来襲により、東京湾において最大風速 40 m/s 以上の暴風が予想される場合は、第二警戒体制が発出されたとき。

⑤ 停泊方法の推奨

第一警戒体制又は第二警戒体制が発出された場合であって、錨泊船舶の状況や気象予報等を総合的に判断し発出。

⑥ 勧告の予鈴

台風接近に伴い発出する勧告の時期等については、強風域が京浜港にかかる3日前を目途に予鈴。

(2) 第三管区海上保安本部長が発出するもの

湾外避難・入湾回避勧告（港外への退避を含む）

東京湾において最大風速 40 m/s 以上の暴風となるおそれがある台風の強風域が東京湾に到達する2日程度前を目途に発出。

※京浜港台風対策協議会における検討は行わない。

5 勧告の解除基準

(1) 京浜港長によるもの

① 第一警戒体制

本牧信号所において観測される風速が 15 m/s 以下であって、以後風が弱まると予想されるとき。

② 第二警戒体制

台風が通過し、暴風警報が解除されたとき。

③ 入港制限

台風が通過し、暴風警報が解除されたとき。

④ 錨泊自粛

ア 東京国際空港周辺海域

京浜港の風速が 20 m/s 以下となったとき。

イ 走錨対策強化海域

第一警戒体制及び第二警戒体制が解除されたとき。

⑤ 停泊方法の推奨

第一警戒体制及び第二警戒体制が解除されたとき。

(2) 第三管区海上保安本部長によるもの

湾外避難・入湾回避勧告

対象となる台風の暴風域が東京湾を通過した後、対象海域の気象・海象、通航路の状況等を踏まえ解除。

6 情報周知

港内在泊船舶に対する情報周知は、別表3のとおり。

7 入港制限発出に伴う管制信号の運用

第二警戒体制を発出した場合における管制信号の運用は、原則別表4のとおり。

8 その他

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。

| 区 分 | 実 施 事 項 |
|--------------------------------|--|
| 第 1 警戒体制 (準備体制及び走錨 対策強化) | <ol style="list-style-type: none"> 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、荷役中の船舶にあつては天候急変に備え、荷役を中止できるように準備すること。 3 在港錨泊船は、VHF 16 ch 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、嚴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 1）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、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トを起動し、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 万一来備え、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。 |
| 第 2 警戒体制 (避難体制及び走錨 対策強化) | <ol style="list-style-type: none"> 1 船舶は荒天準備を完了し、嚴重な警戒体制をとること。 2 避難対象船舶（注 2）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、嚴重な警戒体制をとること。 5 特に走錨対策強化海域（注 1）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 | <p>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・フェリーにあつては、この限りでない。）</p> |
| 錨泊自粛 | <ol style="list-style-type: none"> 1 東京国際空港（羽田空港）周辺の錨泊制限海域（注 3）に錨泊しないこと。 2 東京国際空港（羽田空港）周辺の錨泊制限海域に錨泊中の船舶は、直ちに同海域外へ出域すること。 ただし、次の船舶を除く。 <ol style="list-style-type: none"> ① 人命又は財産の保護、公共の秩序の維持、その他公益上の必要が認められる用務のため、やむを得ず、錨泊制限海域で錨泊する船舶。 ② 船舶交通の危険を回避するため、やむを得ず錨泊制限海域で錨泊する船舶。 ③ 前各号に掲げるもののほか、京浜港長が認めた船舶。 3 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 |

| | |
|---------|--|
| | <p>あつては、走錨対策強化海域（注1）内に錨泊しないこと。</p> <p>4 走錨対策強化海域（注1）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つては、直ちに同海域外へ出域すること。</p> |
| 停泊方法の推奨 | <p>1 走錨対策強化海域（注1）内に錨泊中の船舶にあつては、機関及びスラスター（スラスターは装備船に限る）を起動すること。</p> <p>2 走錨対策強化海域（注1）内に錨泊中の船舶にあつては、走錨の早期検知に努め、走錨を認めた場合は揚錨し、転錨、ちちゅう等の安全な避泊方法を検討すること。</p> |

注1 走錨対策強化海域（別紙1参照）

- 1 東京ガス扇島 LNG パース灯（北緯 35 度 27 分 43 秒、東経 139 度 43 分 8 秒）及び JERA 扇島 LNG パース灯（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（J F E 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。

注2 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。

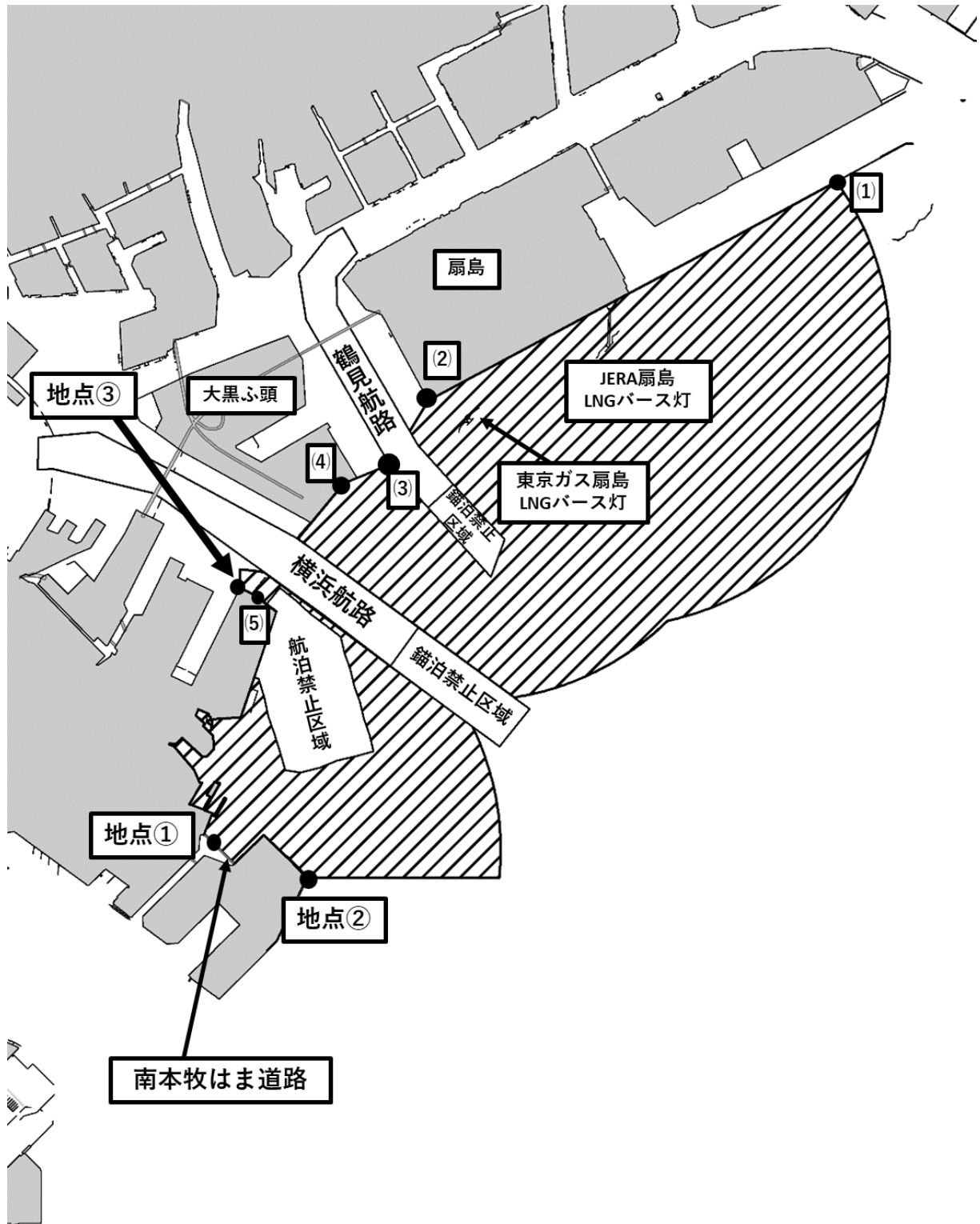
- 1 総トン数 1,000 トン以上の危険物積載タンカー
- 2 高乾舷船（カーフェリー、コンテナ船、自動車運搬船等）
- 3 風浪から比較的遮へいされるパース以外のパースに係留している総トン数 1,000 トン以上の船舶

注3 錨泊制限海域（別紙2参照）

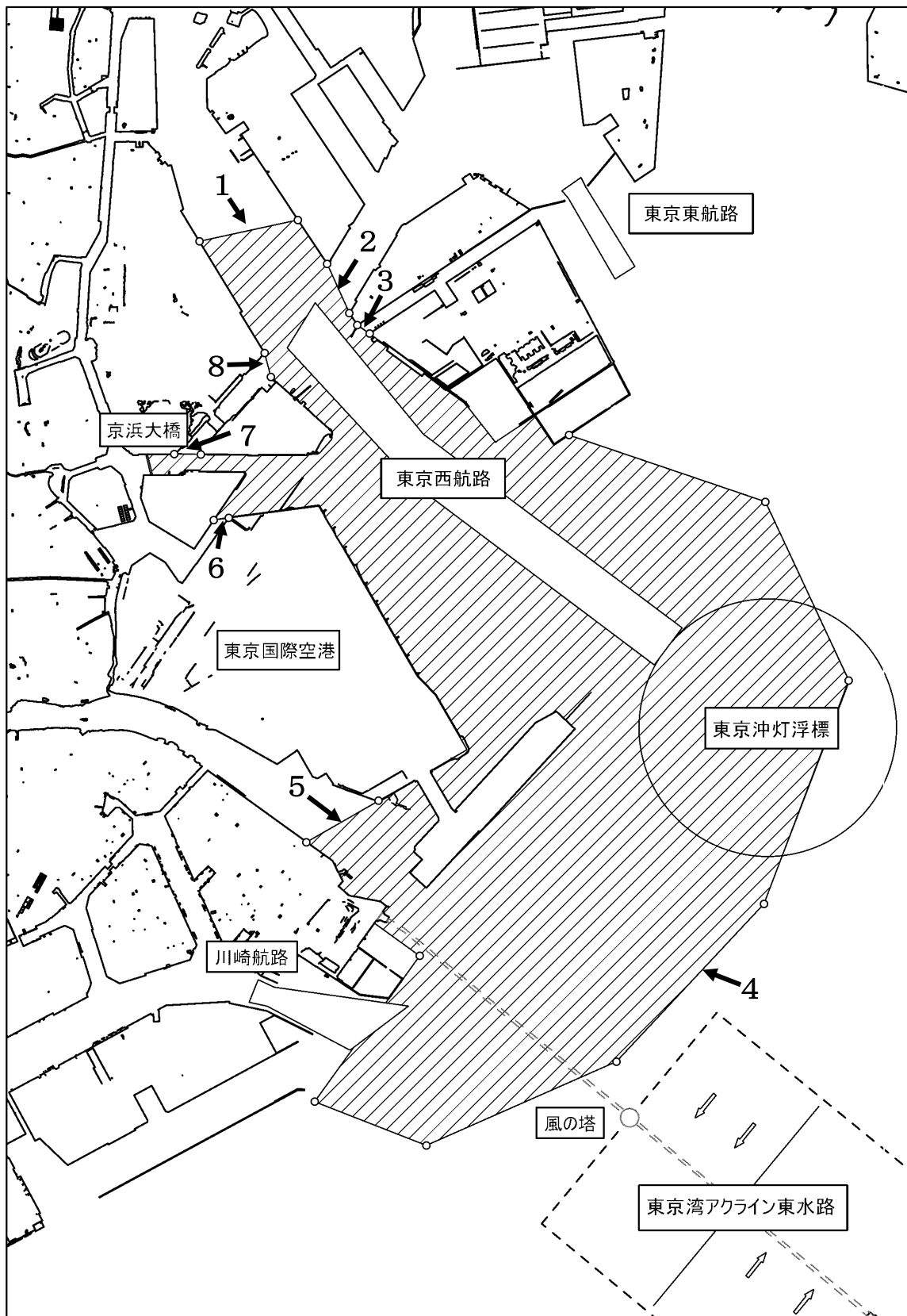
次の地点を結んだ線及び陸岸（護岸を含む）並びに京浜大橋で囲まれた海面のうち、東京西航路及び川崎航路を除く海面

- 1 大井コンテナふ頭岸壁（北緯 35 度 36 分 17 秒、東経 139 度 45 分 59 秒）と青海コンテナふ頭岸壁（北緯 35 度 36 分 27 秒、東経 139 度 46 分 56 秒）を結んだ線
- 2 青海コンテナふ頭南西端（北緯 35 度 36 分 7 秒、東経 139 度 47 分 12 秒）と中央防波堤内側埋立地北西端（北緯 35 度 35 分 44 秒、東経 139 度 47 分 25 秒）を結んだ線
- 3 中央防波堤内側埋立地南西端（北緯 35 度 35 分 38 秒、東経 139 度 47 分 29 秒）と中央防波堤外側埋立地北西端（北緯 35 度 35 分 34 秒、東経 139 度 47 分 36 秒）を結んだ線
- 4 新海面処分場 D ブロック護岸上（北緯 35 度 34 分 47 秒、東経 139 度 49 分 30 秒）、北緯 35 度 34 分 16 秒、東経 139 度 51 分 23 秒の地点、北緯 35 度 32 分 52 秒、東経 139 度 52 分 10 秒の地点、北緯 35 度 31 分 8 秒、東経 139 度 51 分 22 秒の地点、北緯 35 度 29 分 54 秒、東経 139 度 49 分 57 秒の地点、北緯 35 度 29 分 15 秒、東経 139 度 48 分 9 秒の地点、北緯 35 度 29 分 36 秒、東経 139 度 47 分 5 秒の地点、浮島 2 期埋立地処分場護岸上（北緯 35 度 30 分 44 秒、東経 139 度 48 分 5 秒）を結んだ線
- 5 京浜港川崎区所在の浮島町北側護岸上（北緯 35 度 31 分 37 秒、東経 139 度 47 分）と東京国際空港（羽田空港）南西端（北緯 35 度 31 分 56 秒、東経 139 度 47 分 42 秒）を結んだ線
- 6 東京国際空港（羽田空港）北側護岸北西端（北緯 35 度 34 分 8 秒、東経 139 度 6 分 16 秒）と京浜島東側護岸（北緯 35 度 34 分 7 秒、東経 139 度 46 分 8 秒）を結んだ線
- 7 東海 3 丁目南東端（北緯 35 度 34 分 38 秒、東経 139 度 45 分 45 秒）と城南島西端（北緯 35 度 34 分 38 秒、東経 139 度 46 分）を結んだ線
- 8 城南島北端（北緯 35 度 35 分 14 秒、東経 139 度 46 分 40 秒）と大井食品ふ頭東端（北緯 35 度 35 分 25 秒、東経 139 度 46 分 36 秒）を結んだ線

走錨対策強化海域略図



錨泊制限海域略図



| 区分 | 実施事項 |
|------|--|
| 湾外避難 | <p>1 東京湾内に在る高リスク船等^{*1}は、十分な時間的余裕をもって台風の影響の少ない東京湾外海域へ避難すること。ただし、以下に掲げる船舶を除く。</p> <p>(1) 平水、沿海又は限定近海を航行区域とする内航船舶その他の船舶で、船長が自船の堪航性等を考慮し東京湾外の海域で安全に避難することが困難と判断した船舶</p> <p>(2) 旅客定期航路事業（対外旅客定期航路事業を除く。以下同じ。）又は内航貨物定期航路事業^{*2}に従事する船舶で、船長が自船の錨泊限界風速等を勘案し、東京湾内において安全に避難することが可能と判断した船舶</p> <p>(3) 明鐘岬から 304 度方向に陸岸まで引いた線以南の東京湾内の海域^{*3}において航行する等して避難する船舶</p> <p>(4) 第三管区海上保安本部長が必要と認める船舶</p> <p>2 東京湾内にある高リスク船等^{*1}以外の船舶は、東京湾外での避泊等を含む避難海域・方法の選択、避難先の海域に応じた避難の開始等を適切に行うこと。</p> |
| 入湾回避 | <p>1 東京湾に入湾しようとする高リスク船等^{*1}は、入湾を回避すること。ただし、以下に掲げる船舶を除く。</p> <p>(1) 平水、沿海又は限定近海を航行区域とする内航船舶その他の船舶で、船長が自船の堪航性等を勘案し東京湾外の海域で安全に避難することが困難と判断した船舶</p> <p>(2) 旅客定期航路事業又は内航貨物定期航路事業^{*2}に従事する船舶で、船長が自船の錨泊限界風速等を勘案し東京湾内の海域で安全に避難することが可能と判断した船舶</p> <p>(3) 港内での係留強化等により安全に避泊することが可能な船舶又は入湾後十分な時間的余裕をもって台風の影響の少ない東京湾外の海域へ避難することが可能な船舶</p> <p>(4) 明鐘岬から 304 度方向に陸岸まで引いた線以南の東京湾内の海域^{*3}において航行する等して避難する船舶</p> <p>(5) 第三管区海上保安本部長が必要と認める船舶</p> <p>2 高リスク船等^{*1}以外の船舶は、●●日●●：●●以降、東京湾への入湾を回避すること。ただし、以下に掲げる船舶を除く。</p> <p>(1) 港内での係留強化等により安全に避泊することが可能な船舶</p> <p>(2) 明鐘岬から 304 度方向に陸岸まで引いた線以南の東京湾内の海域^{*3}において航行する等して避難する船舶</p> <p>(3) 第三管区海上保安本部長が必要と認める船舶</p> |

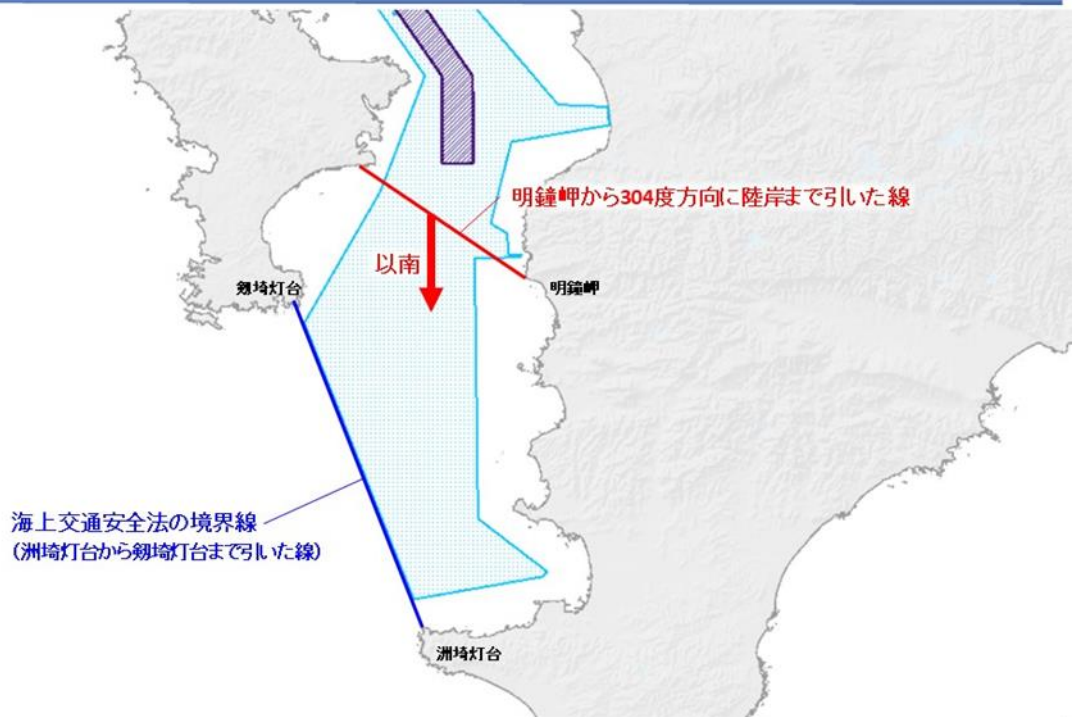
※1 高リスク船等

- ①長さ 160m以上の自動車運搬船
- ②長さ 160m以上のコンテナ船
- ③長さ 160m以上のガスタンカー
- ④長さ 160m以上のタンカー
- ⑤長さ 200m以上の客船・フェリー
- ⑥長さ 200m以上の貨物船
- ⑦総トン数 5 万トン以上の危険物積載船（液化ガス船を除く。）
- ⑧総トン数 2 万 5 千トン以上の液化ガス船
- ⑨積荷積載率（現在の積荷積載量/載貨重量トン×100）が 10%以下の船舶

※2 航路の起点、寄港地、又は終点に東京湾内の港が含まれる事業に限る

※3 以下の図を参照

明鐘岬から304度方向に陸岸まで引いた線以南の東京湾海域



「明鐘岬から304度方向に陸岸まで引いた線以南の東京湾内の海域において航行避難する船舶」の記載箇所
➡ 湾外避難・入湾回避勧告 3 勧告内容 【湾外避難】(1) ③ 及び【入湾回避】(1) ④、(2) ②

1. 無線による周知

次の無線局から警戒体制等の情報が無線により周知される。

| 無線局名称 | 呼出符号又は呼出名称 | 呼出周波数 kHz | 通信周波数 kHz |
|------------------------------------|------------|-------------------|---------------------------------|
| 第三管区海上保安本部 警備救難部救難課 運用司令センター | ヨコハマホアン | 国際VHF CH16 | CH12 |
| 東京湾海上交通センター | トウキョウマーチス | 国際VHF CH16, 13 | CH12, 13, 14, 66, 69 |
| 同上 (ラジオ放送) | トウキョウマーチス | | 1,665kHz (日本語) 2,019kHz (英語) |
| 横浜市港湾局 | ヨコハマポートラジオ | 国際VHF CH16 | CH11 |

2. 沿岸域情報提供システム（海の安全情報）による周知

横浜海上保安部のインターネットホームページにより、警戒体制等の情報が周知される。

横浜海上保安部ホームページ URL

インターネット <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/yokohama/>

第二警戒体制発出時における管制信号の運用

1 横浜航路

第二警戒体制の勧告を発出した際、横浜航路東水路・西水路とも「O」の点滅に切り替える。

2 鶴見航路、川崎航路及び京浜運河

第二警戒体制の勧告を発出した際、鶴見航路及び川崎航路を「O」の点滅、京浜運河第1、2区を「T」の点滅、京浜運河第3、4区を「K」の点滅に切り替える。

※ 各航路及び運河内に入航船舶が存在する場合等、直ちに信号を切り替えられない場合にあつては、横浜海上保安部、川崎海上保安署または東京湾海上交通センターにおいて確認のうえ、適宜の時期に上記信号への切り替えを実施する。

京浜港長が発出する勧告一覧

令和4年6月23日現在

| 勧告の別 | 勧告（京浜港台風対策協議会会則第5条別表2 関連） | | | | | | |
|------------|---|---|-----------------------------------|---|--|--|------------------------------|
| | 台風来襲時 | | 台風来襲時以外 | 入港制限 | 錨泊自粛 | | 停泊方法の推奨 |
| | 第一警戒体制（準備体制及び走錨対策強化） | 第二警戒体制（避難体制及び走錨対策強化） | 第一警戒体制 | | | | |
| 発出基準 | 1 強風域が到達する概ね4時間前 2 東京湾で最大風速40m/s以上の暴風が予想される場合は、強風域が到達する概ね14時間前 | 1 暴風域を伴う強風域が到達する概ね2時間前 2 東京湾で最大風速40m/s以上の暴風が予想される場合は、強風域が到達する概ね12時間前 | 風速20m/s以上（海上における予報値） | 1 暴風域を伴う強風域が到達する概ね4時間前 2 東京湾で最大風速40m/s以上の暴風が予想される場合は、強風域が到達する概ね12時間前 | 1 第一警戒体制の発令時 2 東京湾で最大風速40m/s以上の暴風が予想される場合は、第二警戒体制の発令時 | 風速20m/s以上（海上における予報値） | 第一及び第二警戒体制発令時、錨泊状況や気象予報により判断 |
| 対象海域 | 横浜区・川崎区 | 横浜区・川崎区 | 横浜区・川崎区 | 横浜区・川崎区 | 走錨対策強化海域（横浜区・川崎区） | 錨泊制限海域（東京国際空港周辺） | 走錨対策強化海域（横浜区・川崎区） |
| 対象及び措置（概要） | <ul style="list-style-type: none"> ○在港船舶は荒天準備。 ○荷役中止基準を厳守。 ○在港錨泊船は、VHF16chを継続聴守、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。 ○走錨対策強化海域錨泊船は、要すれば機関及びスラスタを起動し、LNGシーバース等への衝突を防止。 ○在港係留船舶は、岸壁の避難基準に従い、港外避難準備。 ○曳船との連絡体制を確立すること。 | <ul style="list-style-type: none"> ○荒天準備と厳戒な警戒体制。 ○避難対象船舶（総トン数1,000トン以上の危険物積載タンカー。高乾舷船。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）は、原則として防波堤外に避難。 ○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。 ○木材・作業用資器材の流出防止措置を完了。 ○走錨対策強化海域錨泊船は、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、LNGシーバース等への衝突を防止する。 | 台風襲来時に同じ | 総トン数1,000トン以上の船舶は入港しないこと。 | <ul style="list-style-type: none"> ○高乾舷船及び軽喫水船（載荷搭載量10%以下）は、錨泊しない。 ○錨泊中の高乾舷船及び軽喫水船は、直ちに出域する。 | <ul style="list-style-type: none"> ○機関及びスラスタを起動する。 ○走錨を認めた場合は、揚錨し、転錨、ちちゅう等の安全な避泊方法を検討。 | |
| 解除基準 | 風速15m/s以下（本牧信号所実測値）及び以後強風の予報が無い場合 | 台風通過及び暴風警報解除 | 風速15m/s以下（本牧信号所実測値）及び以後強風の予報が無い場合 | 台風通過及び暴風警報解除 | 第一警戒体制及び第二警戒体制の解除 | 風速20m/s以下となった場合 | 第一警戒体制及び第二警戒体制の解除 |

第三管区海上保安本部長が発出する勧告一覧

令和4年6月23日現在

| 勧告の区分 | 湾外避難 | 入湾回避 |
|----------------|---|---|
| 発出基準 | 台風の襲来等により、東京湾において最大風速40m/s以上の暴風となるおそれがある場合、 東京湾台風対策協議会での検討を踏まえ、対象となる台風の強風域が東京湾に到達する2日程度前を目途に発出される。 ※京浜港台風対策協議会において検討はせず、港長への建議は行いません。 | |
| 対象海域 | 東京湾（湾内の港則法適用海域を含む） | |
| 対象及び執るべき措置（概要） | 1 東京湾内に在る高リスク船等は、十分な時間的余裕をもって台風の影響の少ない東京湾外海域へ避難すること。ただし、以下に掲げる船舶を除く。 （1）平水、沿海又は限定近海を航行区域とする内航船舶その他の船舶で、船長が自船の堪航性を考慮し東京湾外の海域で安全に避難することが困難と判断した船舶 （2）旅客定期航路事業（対外旅客定期航路事業を除く。以下同じ。）又は内航貨物定期航路事業に従事する船舶で、船長が自船の錨泊限界風速等を勘案し、東京湾内において安全に避難することが可能と判断した船舶 （3）明鐘岬から304度方向に陸岸まで引いた線以南の東京湾内の海域において航行する等して避難する船舶 （4）第三管区海上保安本部長が必要と認める船舶 2 東京湾内にある高リスク船等以外の船舶は、東京湾外での避泊等を含む避難海域・方法の選択、避難先の海域に応じた避難の開始等を適切に行うこと。 | 1 東京湾に入湾しようとする高リスク船等は、入湾を回避すること。ただし、以下に掲げる船舶を除く。 （1）平水、沿海又は限定近海を航行区域とする内航船舶その他の船舶で、船長が自船の堪航性を勘案し東京湾外の海域で安全に避難することが困難と判断した船舶 （2）旅客定期航路事業又は内航貨物定期航路事業に従事する船舶で、船長が自船の錨泊限界風速等を勘案し東京湾内の海域で安全に避難することが可能と判断した船舶 （3）港内での係留強化等により安全に避泊することが可能な船舶又は入湾後十分な時間的余裕をもって台風の影響の少ない東京湾外の海域へ避難することが可能な船舶 （4）明鐘岬から304度方向に陸岸まで引いた線以南の東京湾内の海域において航行する等して避難する船舶 （5）第三管区海上保安本部長が必要と認める船舶 2 高リスク船等※1以外の船舶は、●●日●●：●●以降、東京湾への入湾を回避すること。ただし、以下に掲げる船舶を除く。 （1）港内での係留強化等により安全に避泊することが可能な船舶 （2）明鐘岬から304度方向に陸岸まで引いた線以南の東京湾内の海域において航行する等して避難する船舶 （3）第三管区海上保安本部長が必要と認める船舶 |
| 解除基準 | 対象となる台風の暴風域が東京湾を通過した後、対象海域の気象・海象、通航路の状況等を踏まえ解除される。 | |