

那 霸 港 大 型 旅 客 船 入 出 港 要 領

令 和 元 年 9 月

那 霸 港 管 理 組 合

那覇港大型旅客船入出港要領 改版履歴

	年 月 日	改 版 内 容
初 版	平成 31 年 4 月	
第 2 版	令和元年 9 月	17 万 GT 級旅客船の航行安全対策調査専門委員会における検討結果を反映させた。

那覇港大型旅客船入出港要領策定の背景と目的

那覇港は、国内外、県内（宮古、八重山、周辺離島）を連絡する主要航路を有し、沖縄県港湾の物流、人流の大部分を担う中心的な拠点港湾として、本県の経済社会活動を支える重要な役割を果たしていることから、必要な港湾施設の整備はもとより、入出港船舶相互の円滑な運航を確保する必要がある。

そのため、バース会議等における利用調整により、船舶相互の円滑な運航の確保に向けて取り組んでいるほか、増加する大型旅客船（以下「クルーズ船」という。）の入出港の運用基準を定めるべく、平成 23 年度に「那覇港旅客船入出港要領（仮称）」（以下「要領（仮称）」という。）を検討し、13 万 GT 級までの船型における総合的な安全対策としてクルーズ船の航行安全対策の確認等に活用してきたところである。

要領（仮称）の検討後 7 年が経過し、クルーズ船の寄港需要の更なる増大や大型化が進んでいることを踏まえ、クルーズ船の入出港に関する安全対策や運航調整方法等を明確化し、那覇港に入出港する船舶相互の安全航行及び円滑な運航の調整、確保を図るため、今般、関係者の意見聴取や指導・助言をもとに、22 万 GT 級までの船型における総合的な安全対策として「那覇港大型旅客船入出港要領」を定めるものである。

【那覇港におけるクルーズ船利用可能岸壁】



【用語の定義】

1. クルーズ船

那覇港に入出港する不定期の大型旅客船のことであり、離島航路の定期旅客船と区別するために「クルーズ船」と呼ぶ。

2. 離島定期旅客船

一般旅客定期航路事業に従事するフェリー等の離島定期航路旅客船を「離島定期旅客船」と呼ぶ。

目 次

1	クルーズ船の入出港に関する安全対策.....	1
1.1	クルーズ船の入出港基準.....	1
1.1.1	入出港基準.....	1
1.1.2	余裕水深の確保	1
1.2	クルーズ船の入出港経路等	2
1.2.1	入出港経路.....	2
1.2.2	倭口利用条件	2
1.3	クルーズ船の入出港経路上の留意事項等	3
1.3.1	唐口経由の入出港経路上の留意事項	3
1.3.2	倭口経由の入出港経路上の留意事項	3
1.3.3	入出港時の他船の動静把握・操船水域の確認.....	3
1.4	クルーズ船と離島定期旅客船の行き会い防止と調整方法.....	6
1.4.1	離島定期旅客船の入出港時間帯とクルーズ船の運航時間の調整方法	6
1.4.2	運航調整にあたっての各々の役割	7
1.4.3	利用岸壁別の競合回避区間（唐口経由の場合）	9
1.4.4	行き会い防止に向けた運航調整の実効性確保のための対応	10
1.5	クルーズ船の着離岸時における注意事項	12
1.5.1	接岸速度	12
1.5.2	着岸舷.....	12
1.5.3	着岸位置の表示	12
1.5.4	夜間入出港時の岸壁照明の確保.....	12
1.5.5	ガントリークレーンの係止位置.....	13
1.6	クルーズ船の入出港時における各船舶の注意事項	13
1.6.1	海図の整備.....	13
1.6.2	AIS の適正運用	13
1.6.3	国際 VHF の聴取.....	13
2	クルーズ船の係留に関する安全対策	14
2.1	係留施設について.....	14
2.2	クルーズ船の係留中の運用条件.....	14
2.3	係留中の遵守事項.....	15
3	一般的留意事項.....	16
3.1	水先人.....	16

3.2	タグボート	16
3.3	錨泊船.....	17
3.4	那覇空港を利用する航空機との調整	17
3.5	異常気象時等の対応（緊急時の連絡体制等）	18
4	参考（係留イメージ図）	19
4.1	泊 8 号岸壁の係留イメージ図	19
4.2	新港 9 号岸壁関係	22
4.2.1	新港 9 号岸壁関係の係留可能全長の一覧表	22
4.2.2	新港 10 号岸壁に 9 万 DWT 級コンテナ船が係留している場合	23
4.2.3	新港 10 号岸壁に 4 万 DWT 級コンテナ船が係留している場合	27
4.2.4	新港 9 号岸壁＋新港 10 号岸壁の係留イメージ図	28

1 クルーズ船の入出港に関する安全対策

1.1 クルーズ船の入出港基準

1.1.1 入出港基準

クルーズ船は、那覇港及び着岸岸壁付近の気象・海象状況について、クルーズ船の船舶代理店と連絡を密にし、次の基準の範囲内で入出港すること。

ただし、個別に基準が定められている場合は、当該基準によるものとする。（例えば、オアシスクラス（22 万 GT 級）の客船の場合は平均風速 12m/s 以下）

那覇港内への入出港開始に際しては、次の事項を十分に考慮すること。

- 港内の平均風速は、新港 10 号岸壁北側および泊 8 号岸壁の風向風速計やその他の風速計等の情報を参考に船長が総合的に判断する。

【参考：那覇港風向風速観測 WEB <https://nahaport.meteonote.net/top>】

- 新港 9 号岸壁に入港する場合は、ガントリークレーンが着岸に支障ない位置に移動し終わっていることを、クルーズ船の船舶代理店を通じて那覇国際コンテナターミナル株式会社に確認する。（「1.5.5 ガントリークレーンの係止位置」参照）

【参考】ガントリークレーンの移動可能な平均風速 10m/s 以下

表 1.1.1 クルーズ船の入出港基準（唐口経由）

項目	13 万 GT 級以下	13 万 GT 級超 22 万 GT 級	備考
1. 平均風速	13m/s 以下	10m/s 以下	オアシスクラス(22 万 GT 級)は 12m/s 以下
2. 港外の有義波高	1.5m 以下	1.5m 以下	水先人が乗下船可能な波高
3. 視 程	700m 以上	1852m 以上	

表 1.1.2 クルーズ船の入出港基準（倭口経由）

項目	16 万 GT 級以下	備考
1. 平均風速	10m/s 以下	
2. 港外の有義波高	1.5m 以下	水先人が乗下船可能な波高
3. 視 程	1852m 以上	

1.1.2 余裕水深の確保

クルーズ船は、港内の操船水域における水深に対して、喫水の 10%以上の余裕水深を確保すること。

1.2 クルーズ船の入出港経路等

1.2.1 入出港経路

クルーズ船が那覇港に入出港する場合の航行経路は、唐口経由を基本とすること。

ただし、新港 9 号、10 号岸壁を利用するクルーズ船は、「1.2.2 倭口利用条件」に示す条件の下で倭口から入出港できる。

1.2.2 倭口利用条件

(1) 全長 250m 以下のクルーズ船の倭口利用基準

全長 250m 以下のクルーズ船は、次の条件で倭口から入出港できる。

- 全長条件 : 全長 250m 以下
- 風速条件 : 10m/s 以下
- 使用可能最大舵角 : 35 度

(2) 全長 250m 超のクルーズ船の倭口利用基準

全長 250m 超のクルーズ船は、次の条件で倭口から入出港できる。

- 全長条件 : 全長 250m 超～16 万 GT 級の全長 348m 以下
(操船シミュレータで検証済み船型まで)
- 風速条件 : 10m/s 以下
- 使用可能最大舵角等 : 35 度を超え 45 度程度の 2 軸 2 舵船
: アジマスポッド装備船
: 上記の舵または推進器装備船と同等の旋回性能を有する船舶
(舵角 35 度による旋回径が 2.8Lpp 以下の船舶)

注) Lpp : length between perpendiculars の略称であり、垂線間長である。(Lbp とも略される)

参考) Loa : length over all の略称であり、全長である。

1.3 クルーズ船の入出港経路上の留意事項等

1.3.1 唐口経由の入出港経路上の留意事項

唐口経由で入出港するクルーズ船は次のことに注意して航行する。（図 1.3.1 参照）

- ① 唐口付近は Air draft が 35m 以上の船舶は、航空機との調整のために、通過情報の提供が必要となる。（調整方法は「3.4 那覇空港を利用する航空機との調整」参照）
- ② 唐口付近は、大型船にとって大角度変針となるため、クルーズ船は他船と競合しないよう調整すること。（調整方法は「1.4 クルーズ船と離島定期旅客船の行き会い防止と調整方法」参照）
- ③ 唐口東側海域は、那覇水路に経路が分岐・合流する海域であるため、クルーズ船は他船と競合しないよう調整すること。
- ④ 泊 8 号岸壁付近は、クルーズ船の回頭水域となるため、回頭操船中に他船、特に離島定期旅客船と競合しないよう調整すること。

1.3.2 倭口経由の入出港経路上の留意事項

倭口経由で入出港するクルーズ船は次のことに注意して航行する。（図 1.3.2 参照）

- 倭口付近は、大型船にとって大角度変針となるため、クルーズ船は他船と競合しないように調整すること。
特に、浦添ふ頭入出港船の動静情報の収集に努め、クルーズ船はこれら船舶と競合しないように調整すること。

1.3.3 入出港時の他船の動静把握・操船水域の確認

(1) 港内移動船の動静把握

クルーズ船は、入出港に際して AIS 情報による他船の動静把握、およびタグボートの前路警戒による小型船の動静把握と協力要請を適切に実施すること。

(2) 錨泊船の位置確認

クルーズ船は、危険物積載船の指定錨地（S、M、L）を利用する錨泊船の位置を事前に確認し、クルーズ船の入出港・回頭に際して適切な離隔距離を確保するように留意すること。

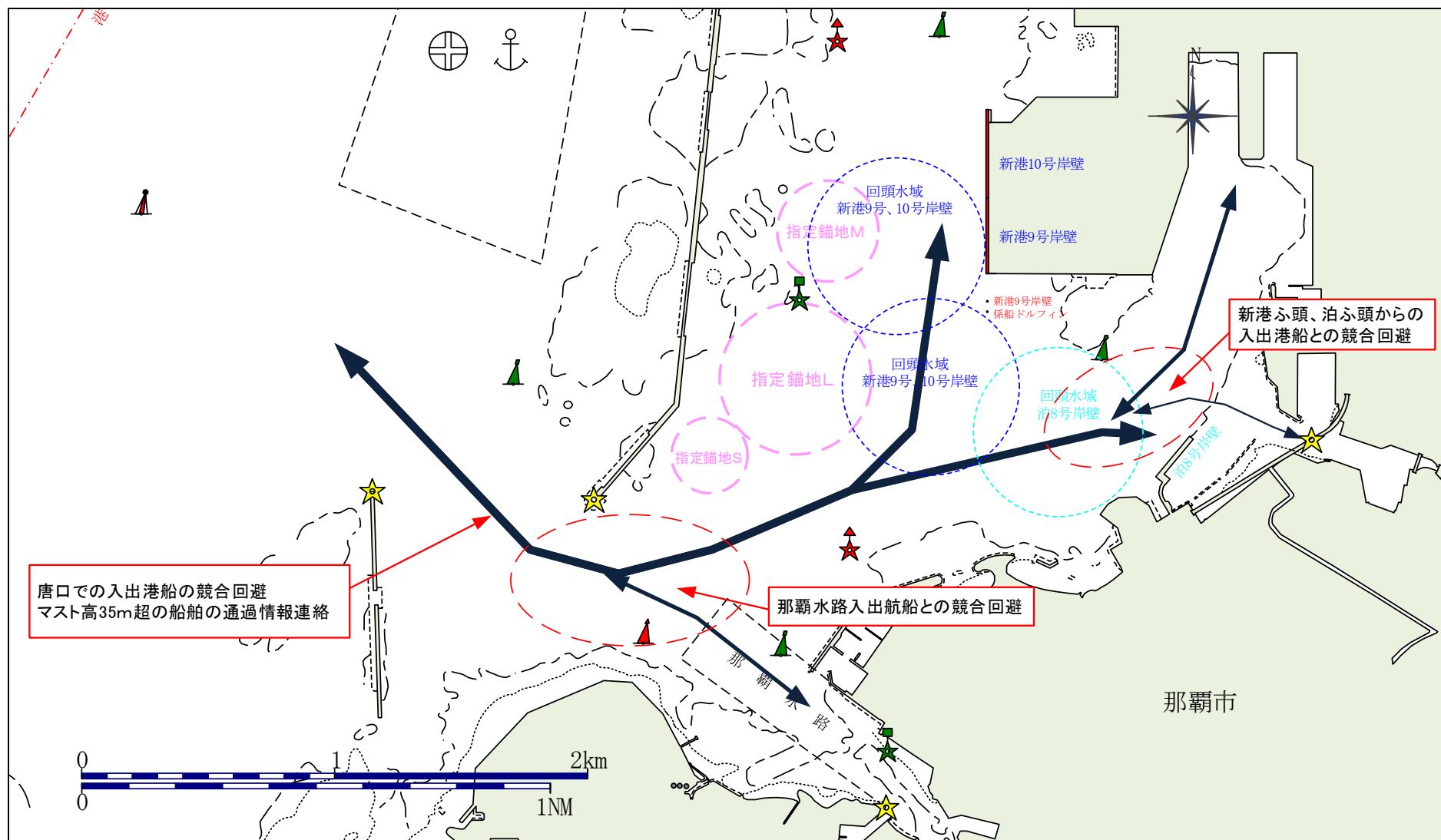


図 1.3.1 クルーズ船の入出港経路上の留意事項（唐口経由）

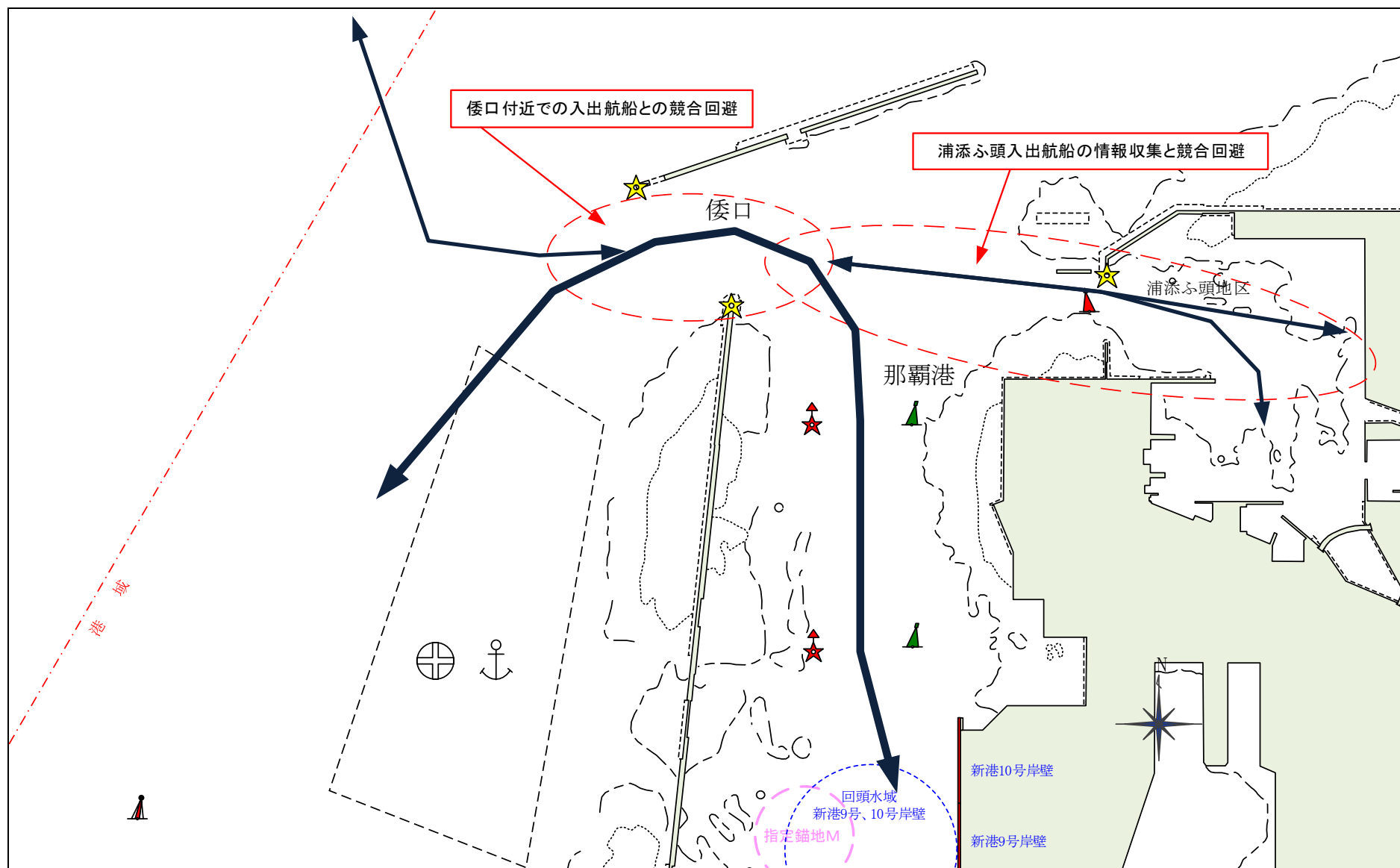


図 1.3.2 クルーズ船の入出港経路上の留意事項（倭口経由）

1.4 クルーズ船と離島定期旅客船の行き会い防止と調整方法

クルーズ船と離島定期旅客船の行き会い防止のための調整方法は以下のとおりとする。

1.4.1 離島定期旅客船の入出港時間帯とクルーズ船の運航時間の調整方法

(1) 運航調整の考え方

離島定期旅客船は、国内法令に基づき、定められた航路を定められたダイヤ通りに運航する「一般旅客定期航路事業」として、国の許可を受けて定時運航を行っている。このため、運航調整にあたっては原則としてこれらの離島定期旅客船を優先※とする。

※ 「優先」とは、スケジュール調整の優先順位のことであり、船舶が現場海域において衝突の恐れがある見合い関係になった場合の航法上の優先関係を示すものではない。

平成 30 年の泊ふ頭地区を利用する離島定期旅客船の入出港時間を表 1.4.1 に示す。これによると、離島定期旅客船の入出港は、以下の時間帯に集中している。

- 08:30～09:00
- 09:45～10:30
- 11:30～12:30
- 14:00～14:30
- 15:45～18:00

従って、この時間帯については、離島定期旅客船の入出港時間に十分配慮した上で、クルーズ船の運航調整を行う必要がある。特に、泊 8 号岸壁に着離岸するクルーズ船については、この時間帯の回頭操船中に離島定期旅客船の進路を阻害することがないように細心の注意を払う必要がある。

(2) 競合が想定される場合の措置

クルーズ船の入出港にあたり、離島定期旅客船の入出港との競合が想定される場合は、AIS や国際 VHF 等の活用に努めることにより、互いの船位情報や操船意図を把握し、離島定期旅客船の航行安全及び定時運航を確保する。

連絡体制図を以下の図 1.4.1 に示す。

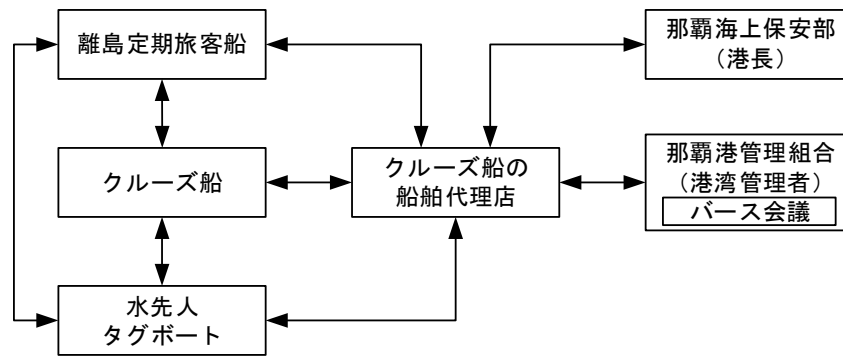


図 1.4.1 連絡体制図

1.4.2 運航調整にあたっての各々の役割

クルーズ船の入出港にあたっては、離島定期旅客船の航行安全及び定時運航を確保する観点から、唐口付近における行き会い防止及び回頭水域における危険な出会いや進路阻害のないよう運航調整することを前提条件とし、その運航調整及びその他の運航調整にあたっての各々の役割は、以下のとおりとする。

(1) 港湾管理者

【事前の対応】

- ① 港湾管理者は、クルーズ船の入港予定日前日のパース会議等を通して、クルーズ船の船舶代理店から同船の那覇港入出港時刻等の運航情報を入手すること。
- ② 港湾管理者は、クルーズ船の入出港予定時刻が、離島定期旅客船の定時運航に影響を及ぼす行き会いや進路交差等が発生する可能性があるかを確認すること。
- ③ 港湾管理者は、離島定期旅客船の定時運航に影響を及ぼす行き会い等が発生する可能性が想定される場合、その影響を及ぼす状況が生じないように、クルーズ船の船舶代理店と同船の入出港時刻を調整すること。

(2) 離島定期旅客船

【事前の対応】

離島定期旅客船は、事前に港湾管理者およびクルーズ船の船舶代理店等の海事関係者から運航ダイヤ等の情報提供を求められた場合は、その情報提供について協力すること。

【当日の対応】

離島定期旅客船は、クルーズ船の船舶代理店または水先人、タグボートから、クルーズ船の入出港日当日に、離島定期旅客船の入出港時刻の変更の有無や船位情報、操船意図等について情報提供を求められた場合は、その情報提供について協力すること。

(3) クルーズ船

【事前の対応】

- ① クルーズ船の入出港時刻は、離島定期旅客船の定時運航に影響が生じない入出港時刻とし、離島定期旅客船との行き会いや進路交差等を回避するよう調整すること。
- ② クルーズ船の回頭操船は時間を要するため、離島定期旅客船の定時運航に影響が生じない入出港時刻とするよう調整すること。
- ③ クルーズ船の入出港時刻を変更する場合、離島定期旅客船の定時運航に影響が生じない入出港時刻とするよう調整すること。

【当日の対応】

- ① クルーズ船は、あらかじめ設定された時刻に入出港するように努めること。
- ② クルーズ船は、船舶代理店から離島定期旅客船の入出港時刻の変更情報を入手した場合は離島定期旅客船の定時運航に影響が生じない時刻を選定して入出港するよう運航調整すること。
- ③ クルーズ船は、国際 VHF の聴取、AIS 情報の確認、水先人・タグボートによる他船動静情報等の収集に努め、那覇港内において離島定期旅客船および他の船舶と行き会いや進路交差等が発生する可能性がないことを確認すること。

(4) クルーズ船の船舶代理店

【事前の対応】

- ① クルーズ船の船舶代理店は、バース会議等を通して、那覇港を入出港する船舶の予定入出港時刻等の運航情報の把握を行うこと。
- ② クルーズ船の船舶代理店は、離島定期旅客船の入出港時刻が曜日やシーズンで異なることを認識した上で、事前に離島定期旅客船の入出港時刻を確認すること。

【当日の対応】

- ① クルーズ船の船舶代理店は、クルーズ船の入出港日当日に、離島定期旅客船の入出港時刻の変更情報を把握した場合、直ちにクルーズ船または水先人、タグボートに対し情報提供を行うこと。
- ② クルーズ船の船舶代理店は、クルーズ船の入出港時刻が離島定期旅客船の定時運航に影響が生じる可能性が想定される場合、その影響を及ぼす状況が生じない入出港時刻とするよう運航調整すること。

1.4.3 利用岸壁別の競合回避区間（唐口経由の場合）

クルーズ船が唐口経由で入出港する場合には、利用岸壁別に次の競合回避区間で離島定期旅客船との競合を回避するように調整すること。

(1) 泊 8 号岸壁利用客船

唐口から泊 8 号岸壁までの間

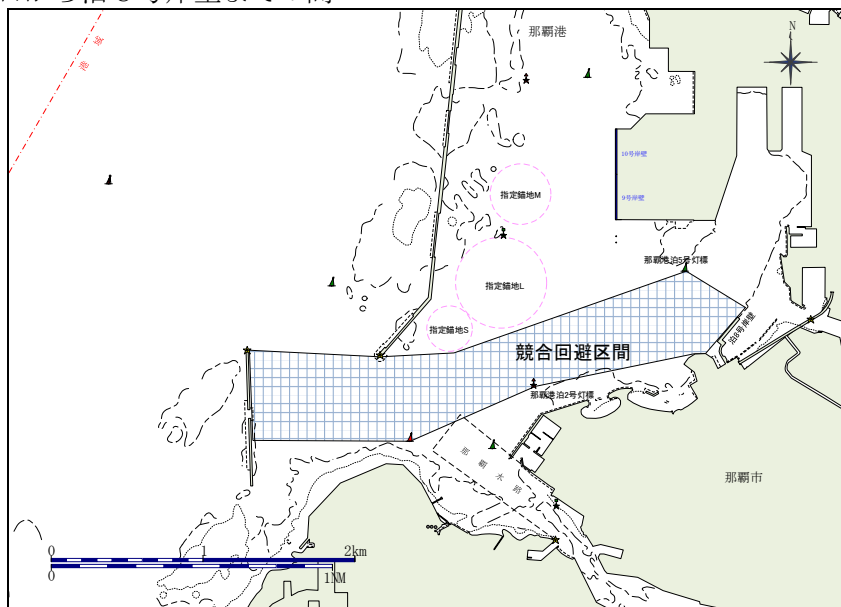


図 1.4.2 泊 8 号岸壁利用客船との競合回避区間（唐口経由）

(2) 新港 9 号岸壁利用客船（唐口経由）

唐口から那覇港泊 2 号灯標までの間

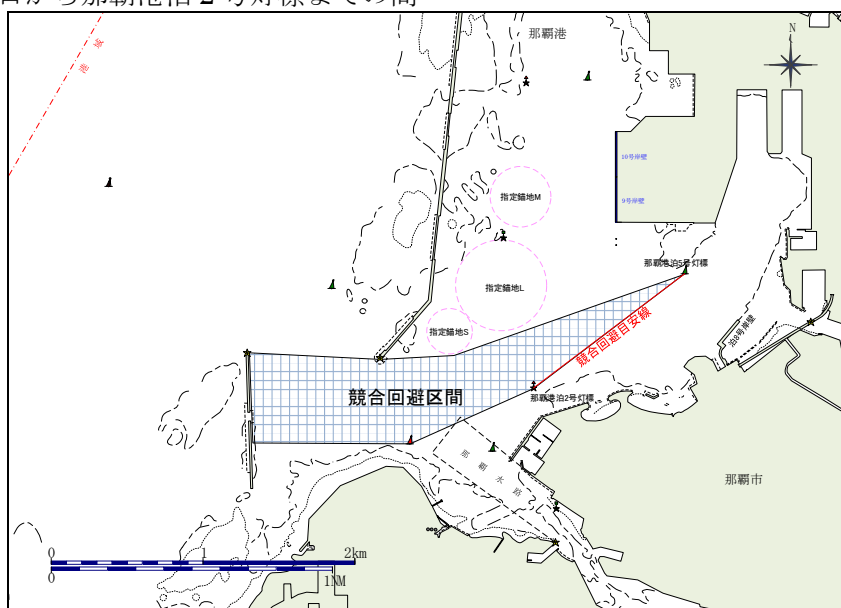
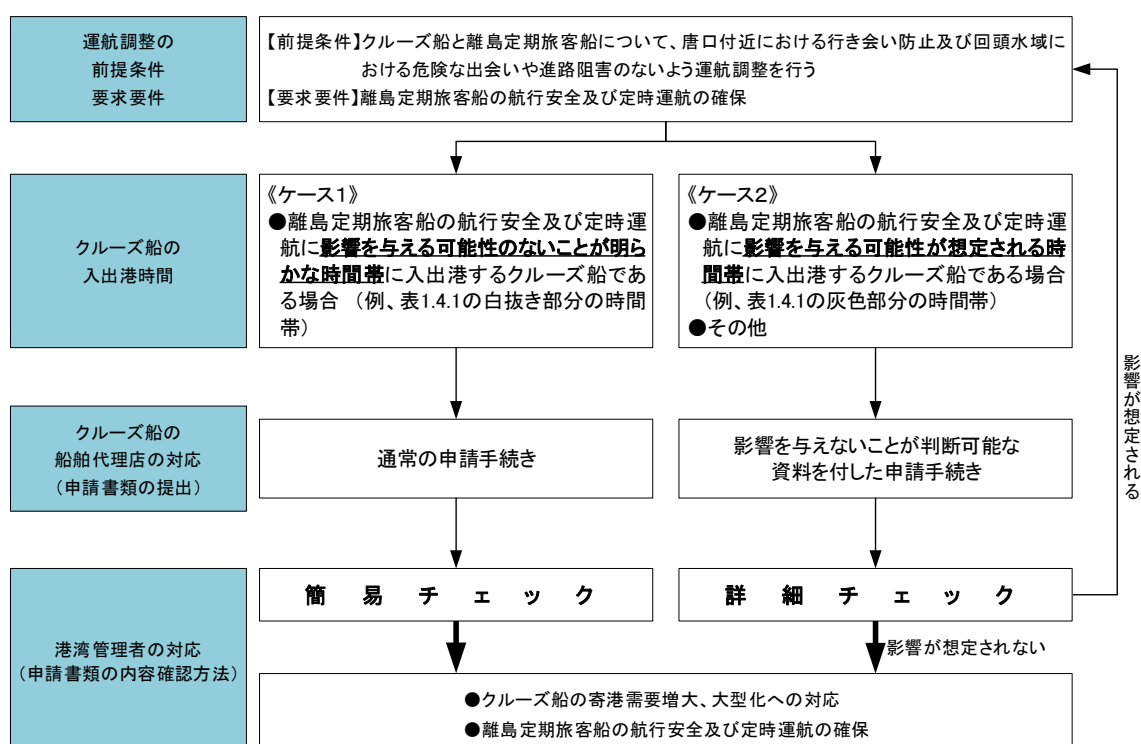


図 1.4.3 新港 9 号岸壁利用客船との競合回避区間（唐口経由）

1.4.4 行き会い防止に向けた運航調整の実効性確保のための対応

クルーズ船と離島定期旅客船の行き会い防止を実現するためには、「1.4.2 運航調整にあたっての各々の役割」に基づき、関係者各々が事前、当日の対応を確実に実施することはもとより、クルーズ船の予約段階〔港湾施設使用事前申請書（クルーズ船専用）提出時〕並びにクルーズ船の入出港段階〔入港前手続様式提出時〕の申請書類において、その影響の有無を事前に確認することが重要となる。

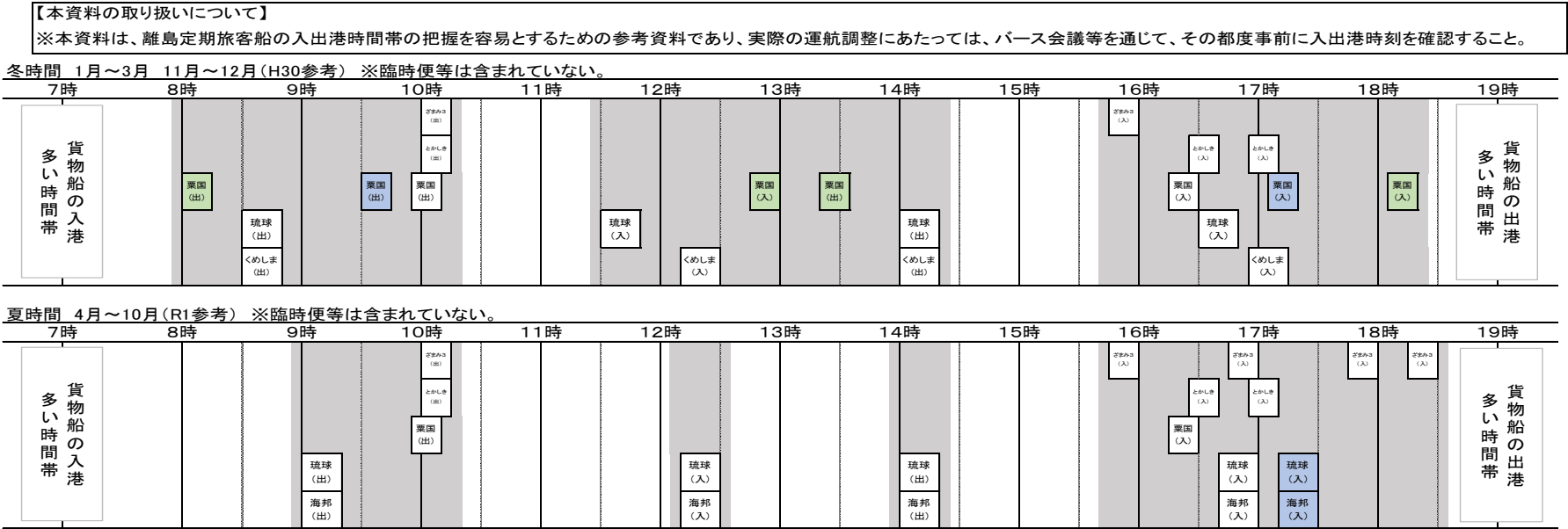
そのため、クルーズ船の船舶代理店が提出する申請書類と、港湾管理者が実施する申請書類の内容確認方法については、離島定期旅客船の入出港時間帯に応じて次のとおり取り扱うものとする。



注） 本項に定義のない離島定期旅客船[※]とクルーズ船の行き会い防止に向けた運航調整については、関係法令や従来の運航調整方法に則り、引き続き航行安全の確保に努めること。

※「定義のない離島定期旅客船」として、那覇ふ頭を利用する鹿児島航路フェリー

表 1.4.1 離島定期旅客船の入出港時間（令和元年）



1月～3月 11月～12月（H30参考）					
	離岸～沖着	離岸	着岸		沖着～着岸
フェリーざまみ3	約 15分	10:00	16:00		約 15分
フェリーとかしき	約 15分	10:00	16:40		約 15分
フェリー粟国	約 15分	8:00	13:00	金 月～木 土・日・祝	約 15分
		13:20	18:20		
		9:55	16:30		
		9:30	17:20		
フェリー琉球	約 20分	8:30	11:50		約 20分
ニューくめしま	約 20分	14:00	16:50		約 20分
		8:30	12:30		
		14:00	17:15		

※ゴールデンウィーク・盆・正月等の特別な時期については、特に注意すること。

4月～10月（R1参考）					
	離岸～沖着	離岸	着岸		沖着～着岸
フェリーざまみ3	約 15分	10:00	16:00		約 15分
			17:00		
			18:00		
			18:30		
フェリーとかしき	約 15分	10:00	16:40		約 15分
フェリー粟国	約 15分	9:55	16:30		約 15分
フェリー琉球	約 20分	9:00	12:30	火～木・土・日	約 20分
		14:00	17:00		
		9:00	12:30	月	
		14:00	17:30	金	
フェリー海邦	約 20分	9:00	12:30	火～木・土・日	約 20分
		14:00	17:00		
		9:00	12:30	月	
		14:00	17:30	金	

1.5 クルーズ船の着離岸時における注意事項

1.5.1 接岸速度

クルーズ船の接岸は、十分安全な速力でできる限り岸壁と平行に行うこと。接岸速力の目安は、表 1.5.1 および表 1.5.2 のとおりである。

既設岸壁の係船能力を超えるクルーズ船が初入港する場合において個別に許容接岸速度を算出して安全性を確認した場合には、当該基準によるものとする。

表 1.5.1 クルーズ船の接岸速度（泊ふ頭 8 号岸壁）

岸壁	船 型		
	7 万 GT 級以下	8 万 GT 級～ 13 万 GT 級	14 万 GT 級～ 17 万 GT 級
泊ふ頭 8 号	10cm/s 以下	8cm/s 以下	7cm/s 以下

表 1.5.2 クルーズ船の接岸速度（新港 9 号岸壁）

岸壁	船 型	
	10 万 GT 級以下	11 万 GT 級～22 万 GT 級
新港 9 号岸壁	13cm/s 以下	10cm/s 以下
新港 9 号岸壁＋ドルフィン	13cm/s 以下	10cm/s 以下

注) 新港 9 号岸壁の防舷材の吸収エネルギーは、今後 535kN・m（性能公差考慮）のものに取り替えられる計画であることから、接岸速度の算定は一律、同吸収エネルギーで行った。

1.5.2 着岸舷

クルーズ船の着岸舷は本船設備などを考慮して予め決定しておくこと。クルーズ船の着岸舷に変更がある場合は、クルーズ船の船舶代理店が港湾管理者へ連絡を行うこと。

1.5.3 着岸位置の表示

クルーズ船の着岸に際しては、岸壁に船橋の位置が分かるように、昼間は N 旗、夜間は容易に視認できる灯火等によって明示すること。

1.5.4 夜間入出港時の岸壁照明の確保

港湾管理者は、クルーズ船の夜間入出港に際して対象岸壁における防舷材の位置、岸壁法線が十分確認できるよう岸壁照明を点灯すること。

1.5.5 ガントリークレーンの係止位置

クルーズ船が 9 号岸壁に着離岸する際には、ガントリークレーンの係止位置が入出港に支障ないことを確認すること。

ガントリークレーンは、平均風速 10m/s を超える強風下では係止場所に移動できない場合がある。このため、強風時に入港する場合は、特にガントリークレーンの係止位置に注意するとともに、係止位置に支障がある場合は入港を中止すること。（問い合わせ先：那覇国際コンテナターミナル株式会社）

1.6 クルーズ船の入出港時における各船舶の注意事項

1.6.1 海図の整備

各船舶は、那覇港への入港のために最低必要とされる次の海図について、最新の海図もしくは改補された海図を必ず備えること。

沖縄島南部〔W222A 号〕、那覇港〔W243 号〕

1.6.2 AIS の適正運用

AIS 搭載の各船舶は、自船 AIS の正しい設定を行うとともに、喫水、目的地等の最新の航海情報を入力するよう努める。

自船の AIS 情報（最新の目的地、航海状況、ETA 等）が正しく入力されているか確認するとともに、AIS 受信メッセージを定期的に確認すること。

1.6.3 国際 VHF の聴取

各船舶は、国際 VHF（16ch）を必ず聴取し、呼び出しがあれば必ず応答すること。

2 クルーズ船の係留に関する安全対策

2.1 係留施設について

クルーズ船が係留する各岸壁では、表 2.1.1 に示す強度の係船柱が設置されている。それぞれの係船柱の強度を考慮した配索とすること。

表 2.1.1 クルーズ船が利用する各岸壁の係船柱強度

岸壁	泊 8 号岸壁	新港 9 号岸壁 +ドルフィン	新港 9 号岸壁	新港 10 号岸壁
係船柱強度	1,000kN (102t)	1,000kN (102t) 1,500kN (153t)	1,000kN (102t)	1,000kN (102t)

2.2 クルーズ船の係留中の運用条件

係留中に係留許容風速を超える強風が予想される場合は、入出港基準の範囲で早めに対応を判断すること。

(1) 泊 8 号岸壁における風速条件

表 2.2.1 泊 8 号岸壁使用における係留許容風速条件

船型	平均風速
14 万 GT 級以下	13m/s 以下
15 万 GT 級	11m/s 以下
16 万 GT 級	10m/s 以下
17 万 GT 級	10m/s 以下

(2) 新港 9 号岸壁における風速条件

表 2.2.2 新港 9 号岸壁使用における係留許容風速条件

船型	平均風速
13 万 GT 級以下	13m/s 以下
14 万 GT 級～22 万 GT 級	12m/s 以下

(3) 新港 9 号岸壁+ドルフィン使用における風速条件

表 2.2.3 新港 9 号岸壁+ドルフィン使用における係留許容風速条件

船型	平均風速
10 万 GT 級以下 (全長約 270m)	左舷付け 11m/s 以下、右舷付け 13m/s 以下
11 万 GT 級～22 万 GT 級	12m/s 以下

2.3 係留中の遵守事項

- 火気その他により他に危害を及ぼすおそれのある事故が発生したときは、速やかに離岸その他適切な措置をとること。
- 天候不良のおそれがあるときは、あらかじめ適切な措置として、いつでも避難できる準備をすること。
- 油、灰じん、じんあいその他船内において生じた汚物を岸壁又は海中に投棄しないこと。

3 一般的留意事項

3.1 水先人

(1) 強制水先区における水先対象船舶

那覇水路を利用し、那覇ふ頭地区に入港する 300GT 以上の外国船、国際航路に従事する 300GT 以上の日本船、国際航路に従事しない 1,000GT 以上の日本船は水先人を乗船させる。

(2) 強制水先区以外的那覇港の水先対象船舶

那覇港の利用にあたっては、港内不案内や港内の他の利用者との調整などが難しい外国人船長の場合にはできる限り水先人を要請すること。

(3) 那覇港の水先引受基準（抜粋）

以下に水先人引受基準を抜粋で示す。タグボートは 1 隻以上を配備することとし、入港時に確認し必要に応じて協議すること。

安全運航基準について

気象及び海象の状況がいずれかに該当する場合は、その間、業務を見合わせる。

風速 : ①那覇軍港（風速 10m/s 以上）

②那覇新港（風速 13m/s 以上）

視程 : 700m 以下

水先要請船の喫水に対応する余裕水深は、予定航路上すべてにおいて 10%以上を確保する。

3.2 タグボート

那覇港では、『那覇港管理組合港湾施設管理条例』に基づき、次のとおりタグボート使用について定めている。

（ひき船の利用）

第 23 条 次の各号のいずれかに該当する船舶がけい留施設を離接岸する場合は、ひき船を利用しなければならない。ただし、管理者においてその必要がないと認めるときは、この限りでない。

(1) 日本船舶でない総トン数 500 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 500 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

水先人が乗船しない船舶の船長は、「タグボート」をできる限り配備すること。

3.3 錨泊船

那覇港内には、危険物船の指定錨地（S、M、L）「図 1.3.1 参照」が配置され、港長から危険物船の停泊場所の指定を受けた船舶が錨泊している。

したがって、予め指定錨地を考慮した入出港経路を設定するとともに、入出港に際しては事前に錨泊船の状況を確認すること。

3.4 那覇空港を利用する航空機との調整

那覇港入出港船舶と那覇空港を利用する航空機との競合回避のために、下記要領でマスト等の高さが 35m を超える船舶の情報周知を行うことによって、航空機による競合回避が行われている。

(1) 那覇空港当局等に対するマスト等の高さが 35m 超の船舶の情報周知と時期

- ① 船舶代理店はマスト等の「水面からの」高さ（エアドラフト）を港湾管理者へ報告する。
- ② マスト等の高さが 35m を超える船舶については、港湾管理者より入港予定情報（船名・大きさ・入港予定時刻等）を国土交通省大阪航空局那覇空港事務所に周知する。
- ③ 対象となる入出港船の代理店は、情報を変更の都度、国土交通省大阪航空局那覇空港事務所に連絡する。
- ④ 対象船舶の入出港時は、水先人が所定の位置の通過予定時刻を国土交通省大阪航空局那覇空港事務所へ周知する。
作業船等については、工事作業関係者より事前に連絡を行う。

(2) 円錐表面に抵触する可能性がある場合の航行安全対策

港内で、着岸時に円錐表面に抵触する可能性がある場合、固定障害物として、予め 2 ヶ月前に国土交通省大阪航空局に申請手続きを取る必要がある。

その場合、岸壁に着岸した際のレーダマスト位置、煙突位置および高さを、緯度・経度（世界測地系）で、申請手続き時に正確に周知する必要がある。

なお、固定障害物と認められた場合は、レーダマストまたは煙突上部に航空障害灯を掲揚することが必要である。

3.5 異常気象時等の対応（緊急時の連絡体制等）

入港船は、図 3.5.1 に示す体制図を例として緊急時の連絡体制を確立すること。

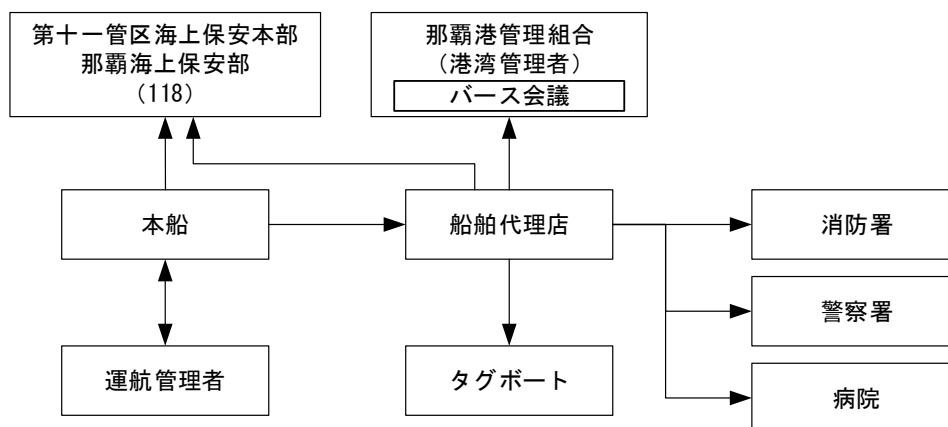


図 3.5.1 緊急時の連絡体制

4 参考（係留イメージ図）

4.1 泊 8 号岸壁の係留イメージ図

泊 8 号岸壁を利用可能なクルーズ船の全長は、下表のとおりである。

【泊 8 号岸壁】

係留施設	係留舷	左舷付け	右舷付け
泊 8 号岸壁		全長 335m 程度	全長 335m 程度

注) 係留可能な船舶の全長は、係船柱配置と係留索配置、および泊水路と船体の関係によって決定される。(図 4.1.1～図 4.1.4 参照)

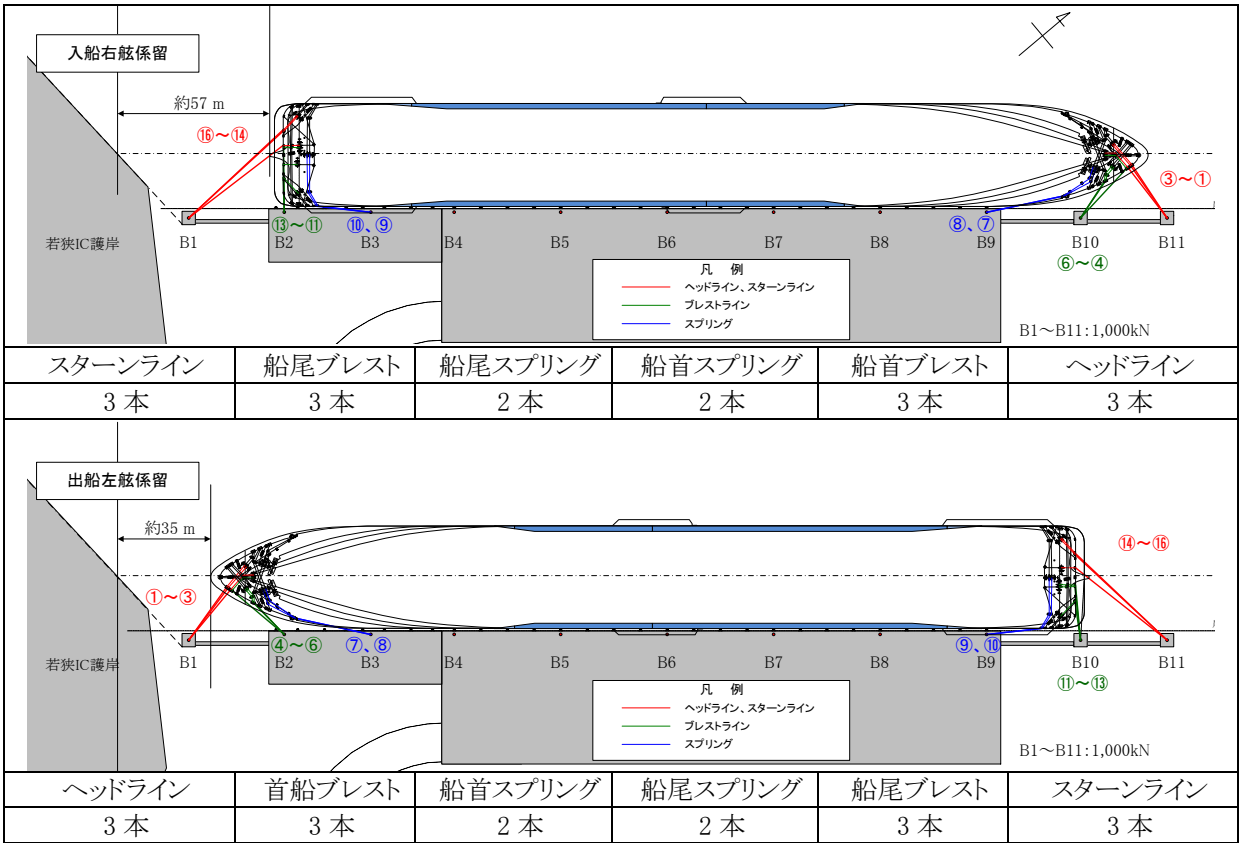


図 4.1.1 泊 8 号岸壁係留索配置イメージ図 (14 万 GT 級クルーズ船)

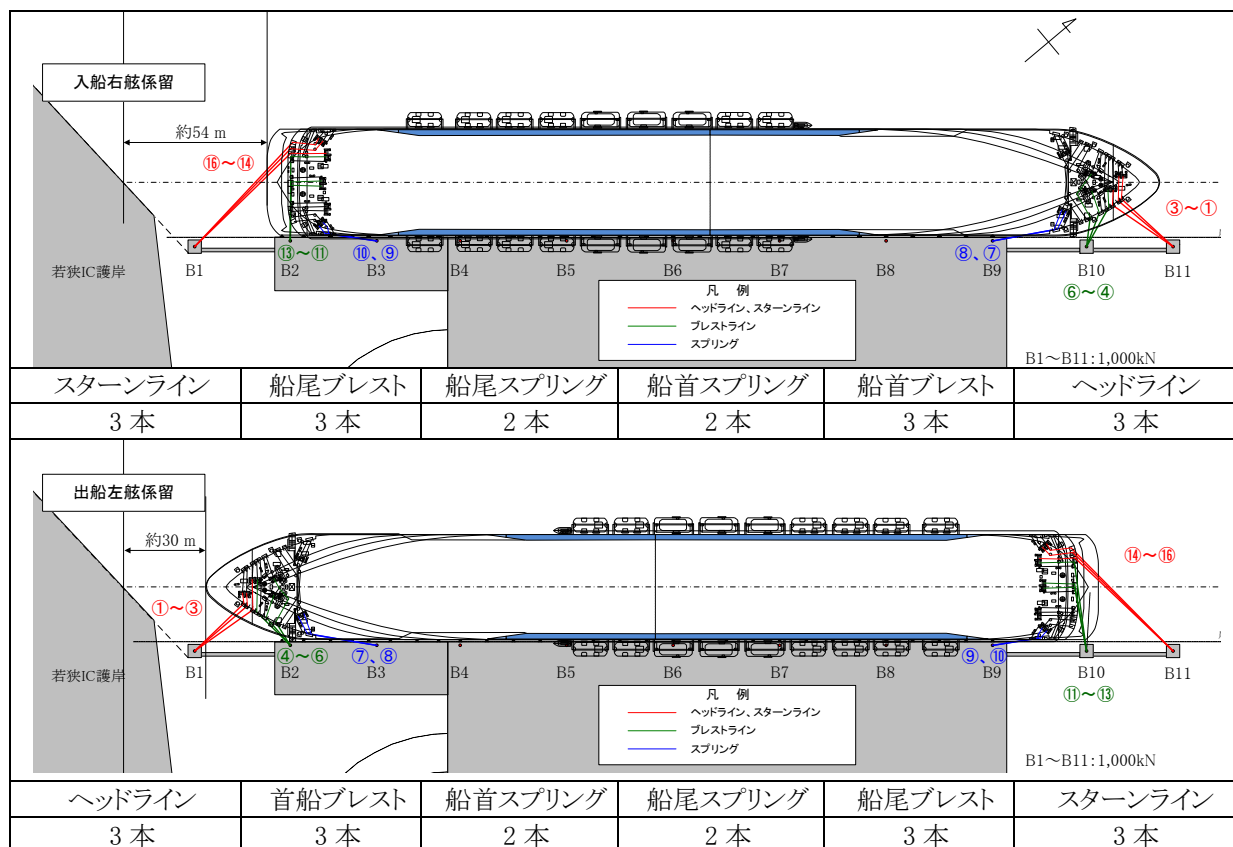


図 4.1.2 泊 8 号岸壁係留索配置イメージ図 (15 万 GT 級クルーズ船)

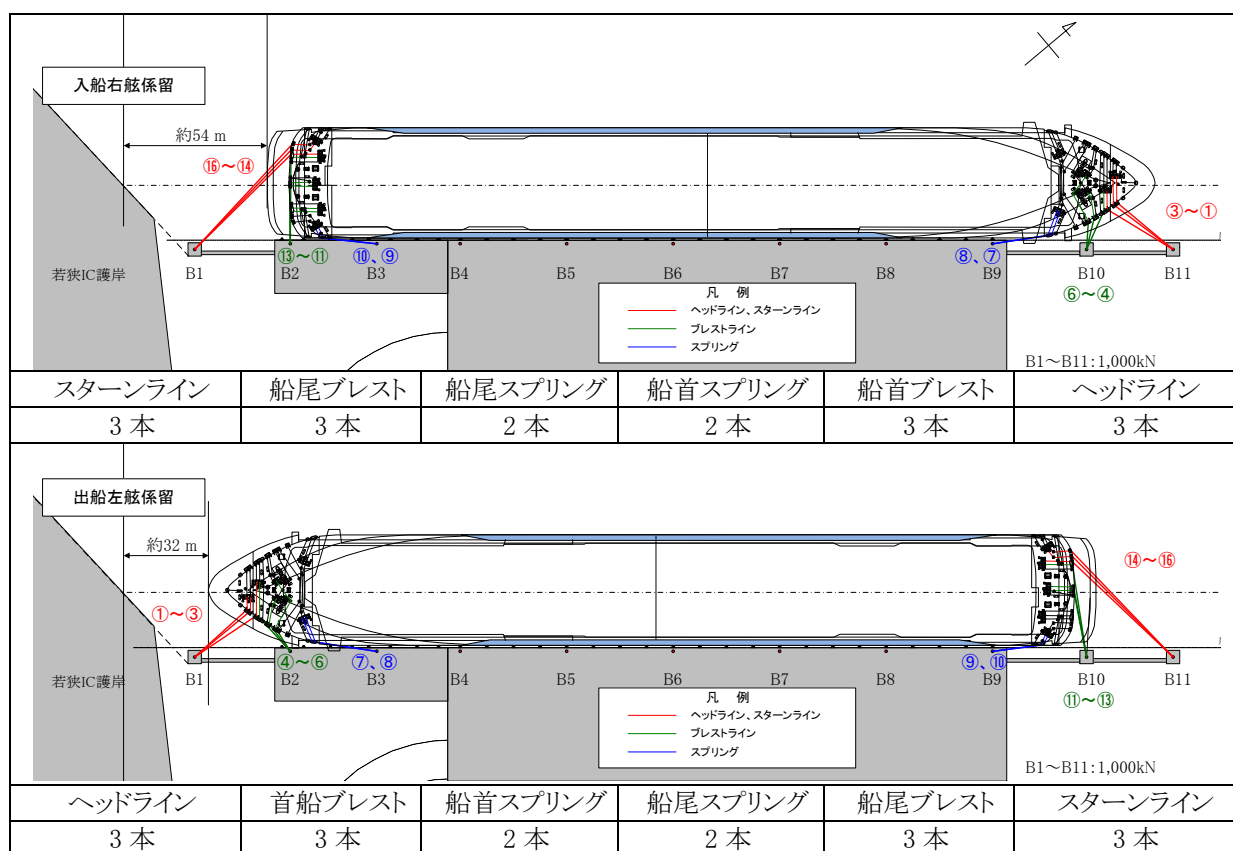


図 4.1.3 泊 8 号岸壁係留索配置イメージ図 (16 万 GT 級クルーズ船)

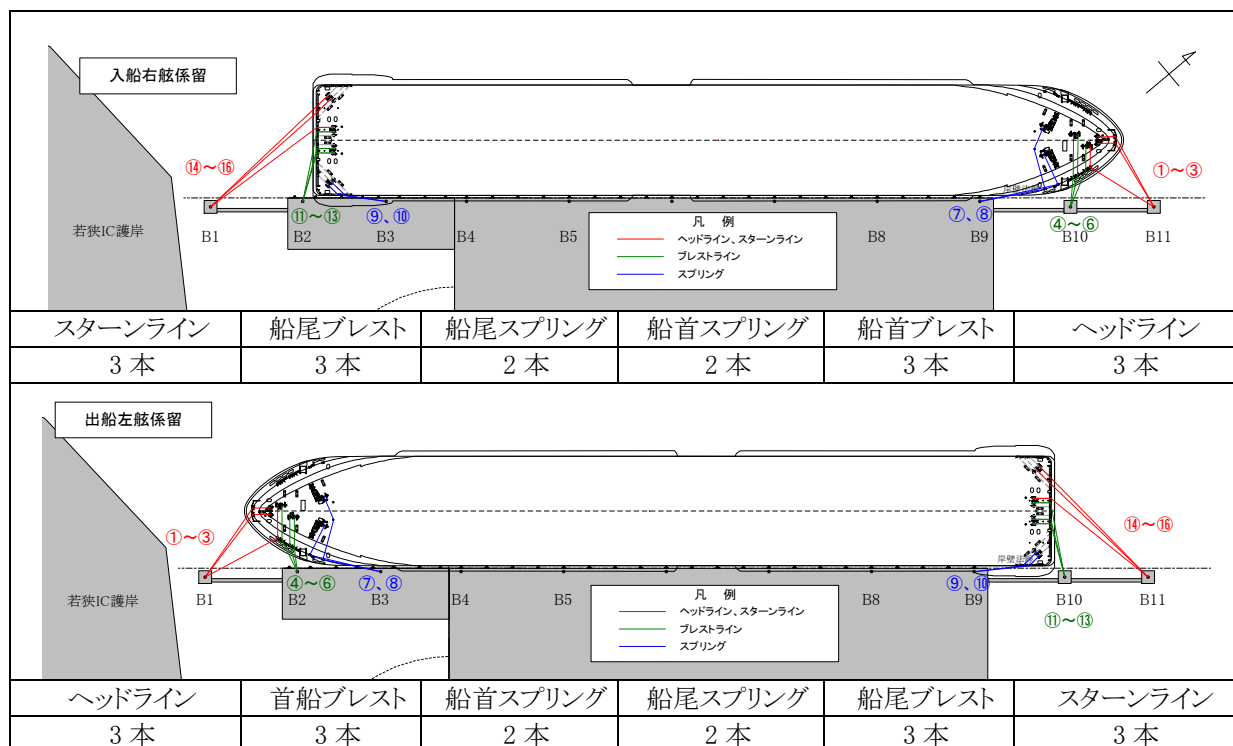


図 4.1.4 泊 8 号岸壁係留索配置イメージ図 (17 万 GT 級クルーズ船)

4.2 新港 9 号岸壁関係

4.2.1 新港 9 号岸壁関係の係留可能全長の一覧表

隣接する新港 10 号岸壁のコンテナ船の係留状況によって利用可能なクルーズ船の全長は下表のとおりである。

【 左 舷 付 け 】				
コンテナ船の状況 クルーズ船の利用施設		新港10号岸壁のコンテナ船の係留状況		
		新港10号岸壁に 9万DWT級	新港10号岸壁に 4万DWT級未満	他船係留なし
利用 可能 係留 施設	新港9号岸壁	全長260m以下	全長290m以下	全長362m以下
	新港9号岸壁+ドルフィン	全長270m～全長362m以下		全長362m以下

注) 最大全長362mは、平成31年2月現在における大型クルーズ船の最大全長、かつ検討済み最大全長を示した。

【 右 舷 付 け 】				
コンテナ船の状況 クルーズ船の利用施設		新港10号岸壁のコンテナ船の係留状況		
		新港10号岸壁に 9万DWT級	新港10号岸壁に 4万DWT級未満	他船係留なし
利用 可能 係留 施設	新港9号岸壁	全長235m以下	全長265m以下	全長362m以下
	新港9号岸壁+ドルフィン	全長270m～全長362m以下		全長362m以下

注) 最大全長362mは、平成31年2月現在における大型クルーズ船の最大全長、かつ検討済み最大全長を示した。

4.2.2 新港 10 号岸壁に 9 万 DWT 級コンテナ船に係留している場合

【新港 10 号岸壁に 9 万 DWT コンテナ船に係留する場合】

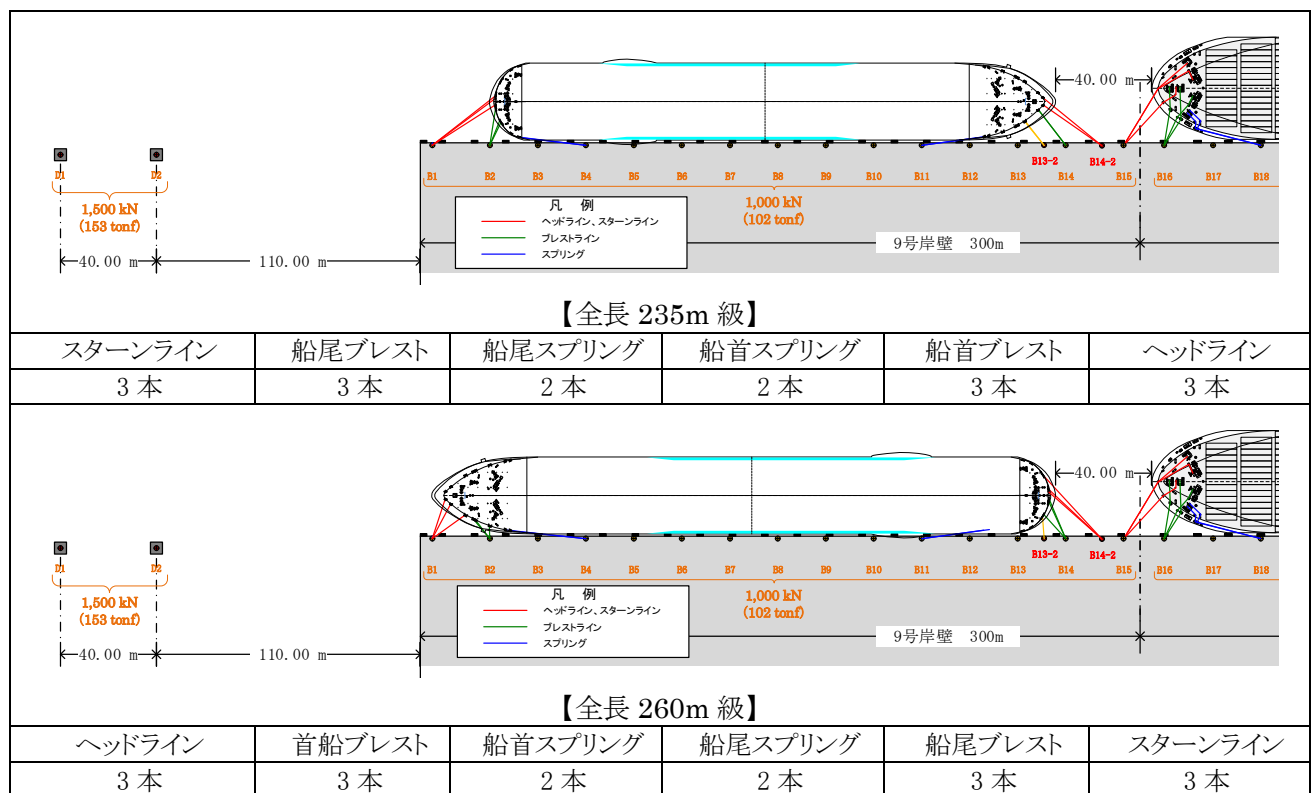
係留施設	係留舷	左舷付け	右舷付け
新港 9 号岸壁		全長 260m 以下	全長 235m 以下
新港 9 号岸壁+ドルフィン		全長 270m～362m 以下	全長 270m～362m 以下

注) コンテナ船との同時係留では、係留時の船間距離が 40m 以上、かつ両船の係留索が同じ係船柱を使用することとならないこと。

(1) 新港 9 号岸壁のみ利用 (9 万 DWT 級コンテナ船係留時) の係留イメージ図

全長 235m～全長 260m のクルーズ船の係留イメージは図 4.2.1 に示すとおりである。

これらの係留索配置イメージは 9 万 DWT 級コンテナ船が同時係留している状況のものである。4 万 DWT 級コンテナ船係留時は船間距離がさらに広がる。



注) 係留索配置イメージは 9 万 DWT 級コンテナ船が同時係留している状況のものである。4 万 DWT 級コンテナ船係留時は船間距離がさらに広がる。

図 4.2.1 新港 9 号岸壁係留索配置イメージ図 (9 万 DWT 級コンテナ船係留時)

(2) 新港 9 号岸壁+ドルフィンの係留イメージ図

全長 270m～全長 362m のクルーズ船の係留イメージは図 4.2.2～図 4.2.6 に示すとおりである。

これらの係留索配置イメージは 9 万 DWT 級コンテナ船が同時係留している状況のものである。4 万 DWT 級コンテナ船係留時は船間距離がさらに広がる。

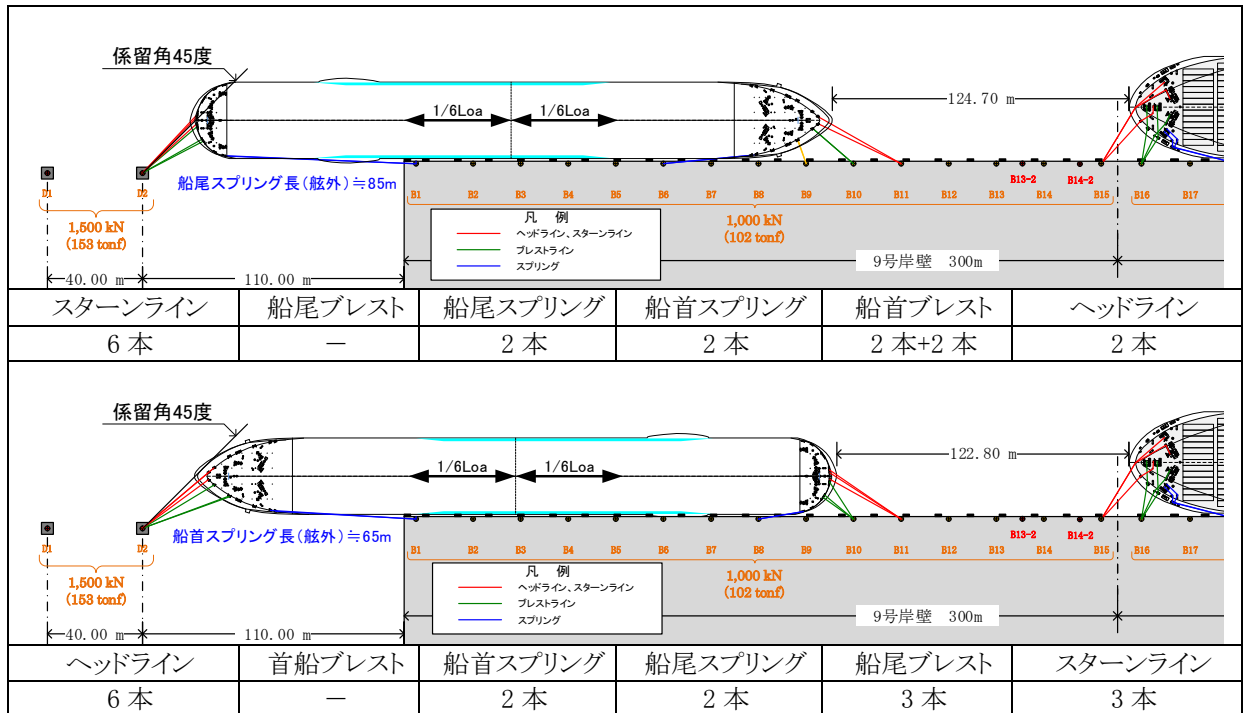


図 4.2.2 新港 9 号岸壁+ドルフィン係留索配置イメージ図 (全長 270m 級クルーズ船)

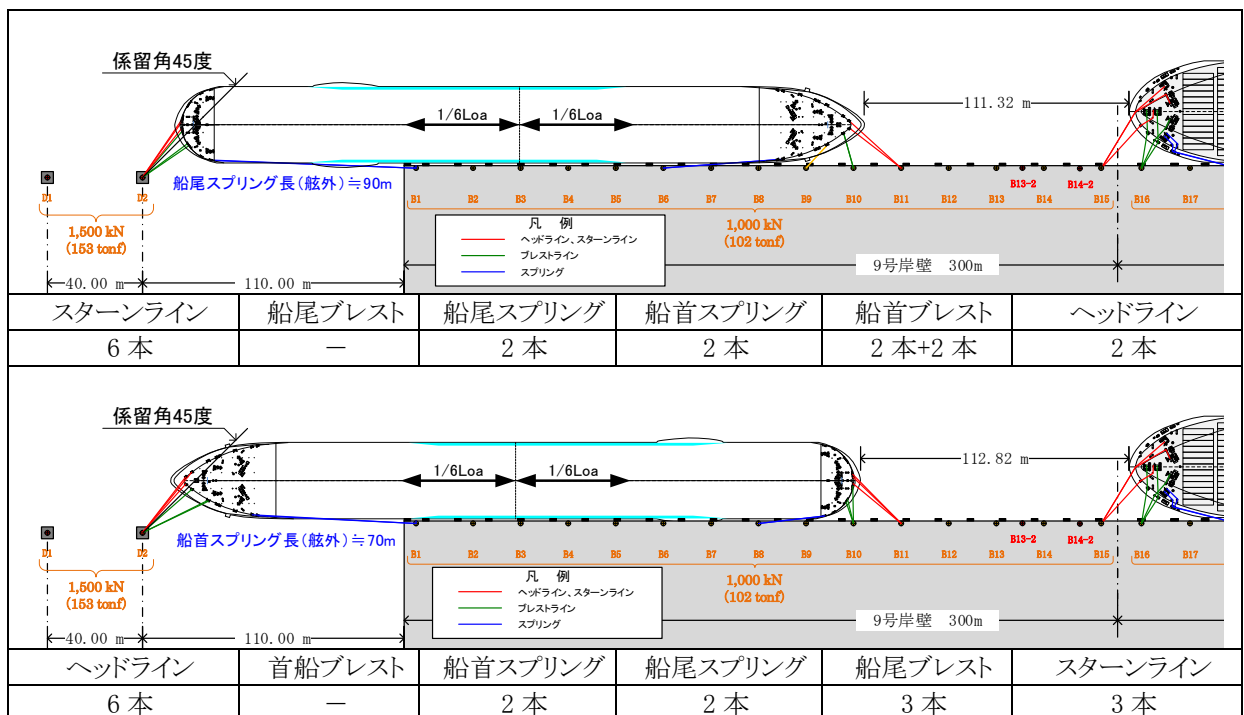


図 4.2.3 新港 9 号岸壁+ドルフィン係留索配置イメージ図 (全長 290m 級クルーズ船)

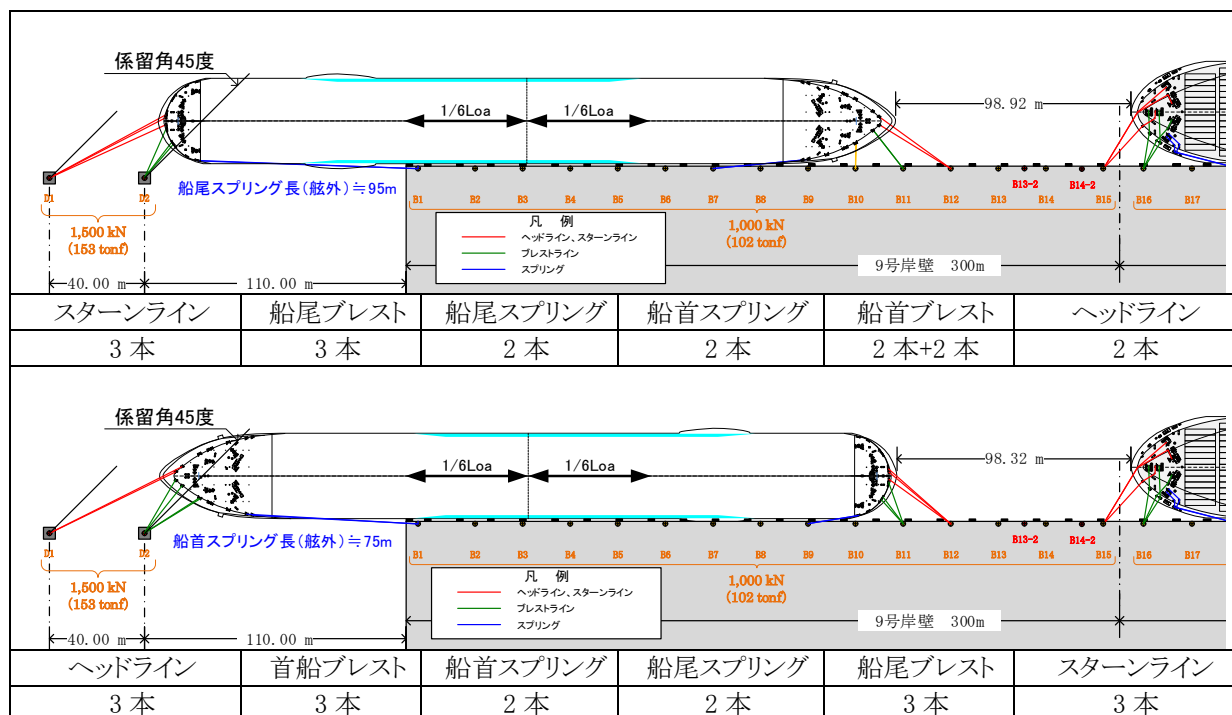


図 4.2.4 新港 9 号岸壁+ドルフィン係留索配置イメージ図 (全長 310m 級クルーズ船)

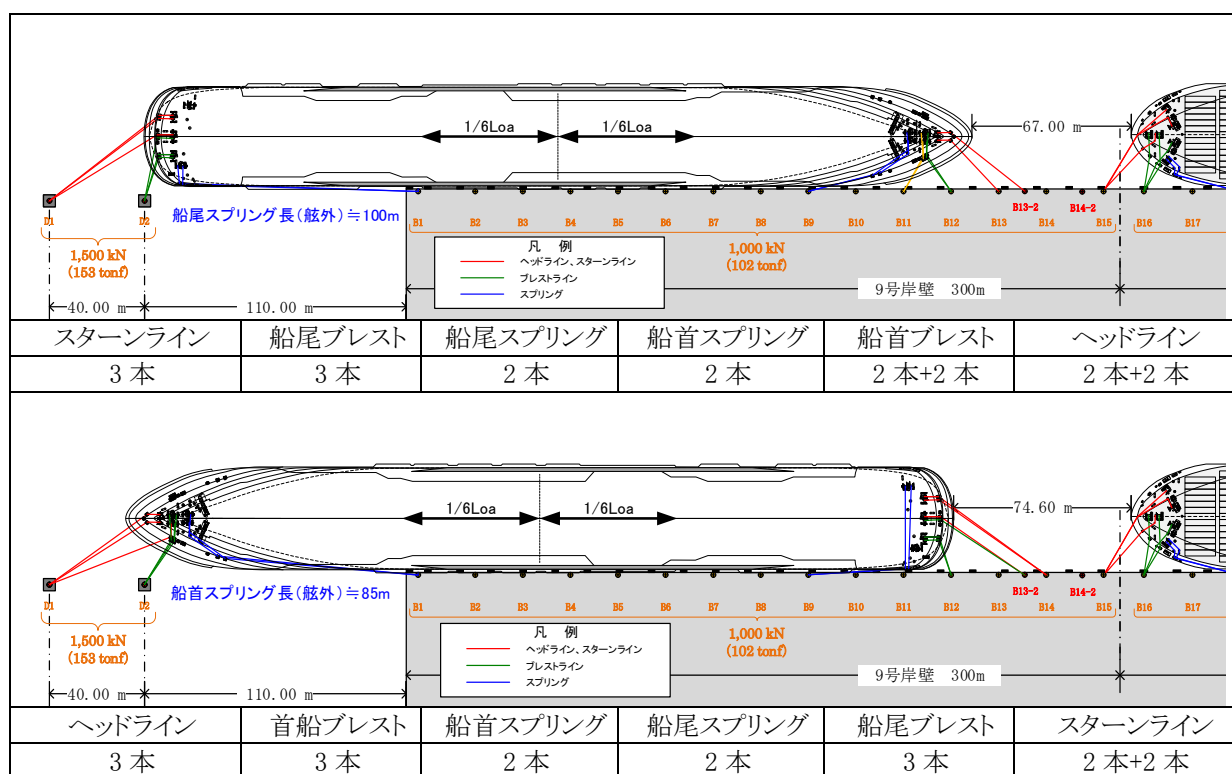


図 4.2.5 新港 9 号岸壁+ドルフィン係留索配置イメージ図 (全長 348m 級クルーズ船)

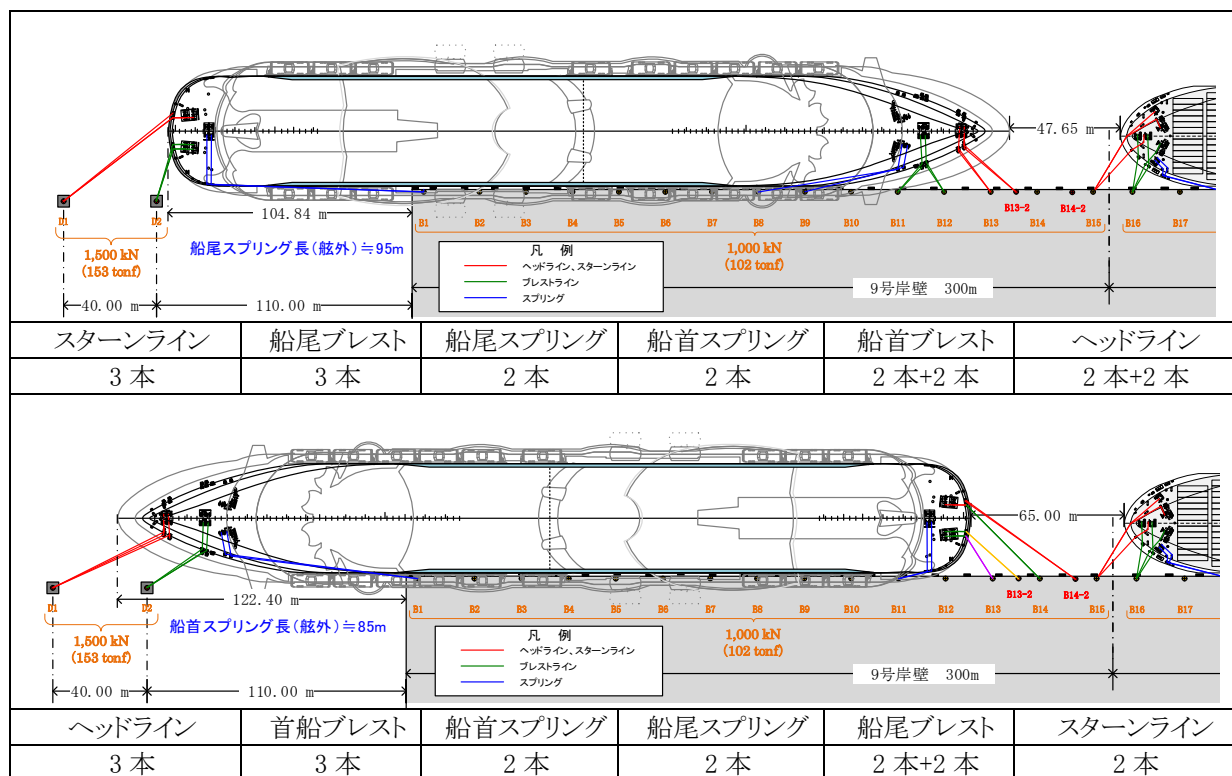


図 4.2.6 新港 9 号岸壁+ドルフィン係留索配置イメージ図 (全長 362m 級クルーズ船)

4.2.3 新港 10 号岸壁に 4 万 DWT 級コンテナ船が係留している場合

【新港 10 号岸壁に 4 万 DWT 未満のコンテナ船が係留する場合】

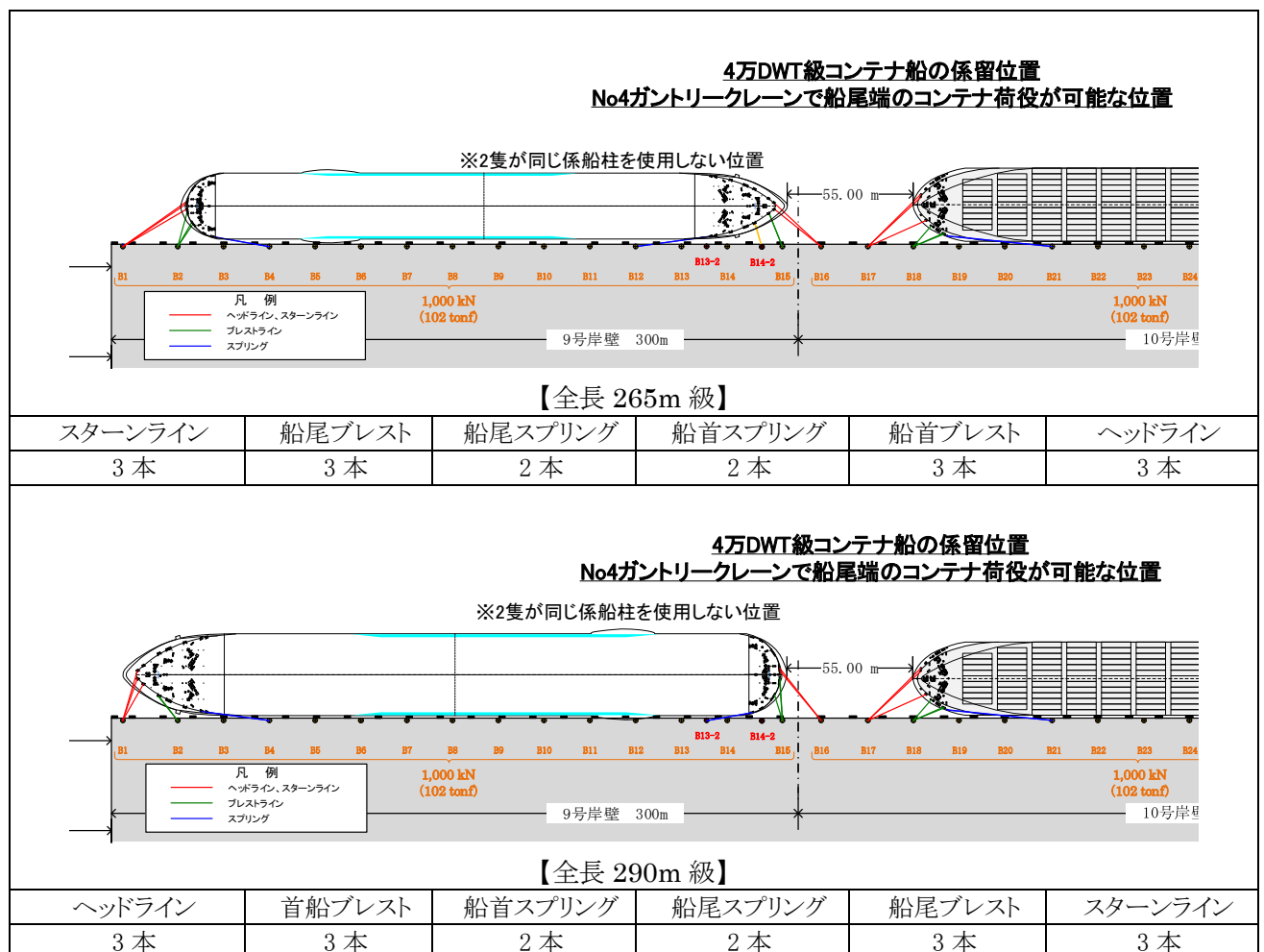
係留施設 \ 係留舷	左舷付け	右舷付け
新港 9 号岸壁	全長 290m 以下	全長 265m 以下
新港 9 号岸壁+ドルフィン	全長 270m～362m 以下	全長 270m～362m 以下

注) コンテナ船との同時係留では、係留時の船間距離が 40m 以上、かつ両船の係留索が同じ係船柱を使用することとならないこと。

(1) 新港 9 号岸壁のみ利用（4 万 DWT 級コンテナ船係留時）の係留イメージ図

全長 265m～全長 290m のクルーズ船の係留イメージは図 4.2.7 に示すとおりである。

これらの係留索配置イメージは 4 万 DWT 級コンテナ船が同時係留している状況のものである。



注) 係留索配置イメージは 4 万 DWT 級コンテナ船が同時係留している状況のものである。

図 4.2.7 新港 9 号岸壁係留索配置イメージ図（4 万 DWT 級コンテナ船係留時）

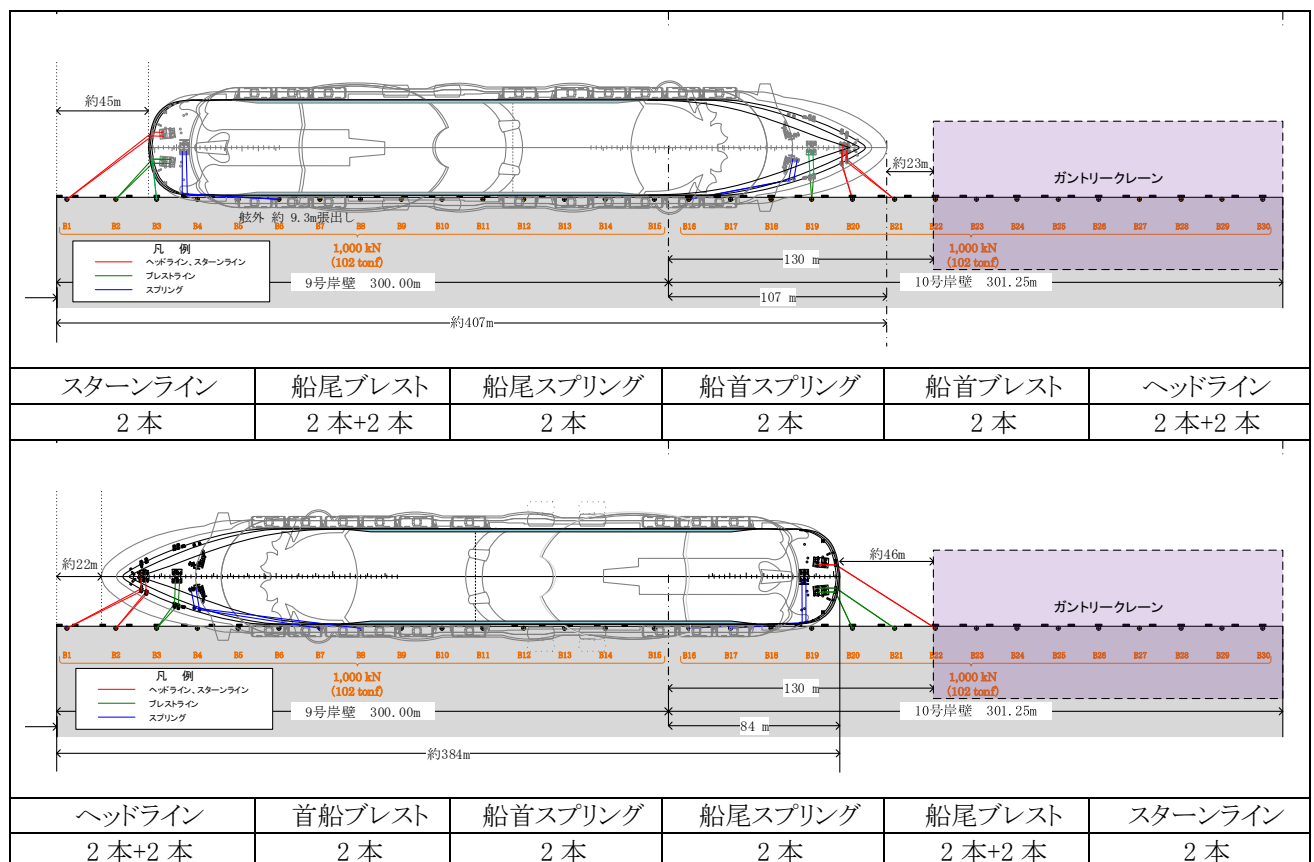
4.2.4 新港 9 号岸壁+新港 10 号岸壁の係留イメージ図

全長 362m のクルーズ船の係留イメージは図 4.2.8 に示すとおりである。

これらの係留索配置イメージは新港 9 号～10 号岸壁を連続使用して全長 362m のクルーズ船が係留している状況のものである。

【新港 10 号岸壁に他船が係留していない場合】

係留施設	係留舷	左舷付け	右舷付け
新港 9 号+10 号岸壁		全長 362m 以下	全長 362m 以下



注) 係留索配置イメージは新港 10 号岸壁にコンテナ船が同時係留していない状況のものである。

図 4.2.8 新港 9 号岸壁+10 号岸壁係留索配置イメージ図 (全長 362m 級クルーズ船)