

# 本部港（本部地区）大型クルーズ船入出港要領

令和3年6月

沖縄県土木建築部



## 【入出港要領作成について】

本入出港要領は、22万GT級クルーズ船を対象に調査・検討した平成29年度業務で取りまとめられた大型クルーズ船の航行安全対策に加えて、定期旅客船に対する対応策、本部港利用船との競合回避策、および大型クルーズ船の入出港情報の周知・協力依頼を盛り込んだものである。また、周辺海浜利用者への対応策のうち、大型クルーズ船が行うべき対応策についても盛り込んだ。

## 【用語の定義】

### 1. クルーズ船

本部港に入出港する不定期の大型旅客船のことであり、定期旅客船および一般船舶と区別するために「クルーズ船」と呼ぶ。

### 2. 定期旅客船等

鹿児島航路および東京航路に一定のダイヤで就航する旅客船等を「定期旅客船等」と呼ぶ。

### 3. 一般船舶

本部港に入出港するクルーズ船および定期旅客船等以外の船舶を「一般船舶」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	入出港時の支援体制.....	1
1.2.1	水先人.....	1
1.2.2	前路警戒船の配備および業務.....	1
1.3	クルーズ船の入出港経路と経路上の留意事項等.....	2
1.3.1	入出港経路と操船水域.....	2
1.3.2	入出港時の他船の動静把握・操船水域の確保.....	3
1.3.3	クルーズ船の推進器およびスラストの使用に関する注意.....	3
1.3.4	入出港経路上の留意事項.....	3
1.3.5	入出港操船上の注意点.....	4
1.4	クルーズ船と他船舶との運航調整方法.....	5
1.4.1	運航調整の基本的な考え方.....	5
1.4.2	運航調整にあたっての各々の役割.....	5
1.4.3	競合回避.....	7
1.5	クルーズ船の着離岸時における注意事項.....	9
1.5.1	接岸速度.....	9
1.5.2	着岸舷.....	9
1.5.3	着岸位置の表示.....	9
1.5.4	夜間入出港時の岸壁照明の確保.....	9
1.6	クルーズ船の入出港時における注意事項.....	10
1.6.1	海図の整備.....	10
1.6.2	AIS の適正運用.....	10
1.6.3	国際 VHF の聴取.....	10
2	クルーズ船の係留に関する安全対策.....	11
2.1	係留施設について.....	11
2.2	定期旅客船等との船間距離確保.....	11
2.3	船型（全長）別の係留位置.....	12
2.3.1	全長 350m を超え全長 362m 以下のクルーズ船の係留位置.....	12
2.3.2	全長 265m を超えて全長 350m 以下のクルーズ船の係留位置.....	12

2.3.3	全長 265m 以下のクルーズ船の係留位置 .....	12
2.4	クルーズ船の係留可能別風速条件 .....	18
2.5	クルーズ船の係留中の注意事項等 .....	18
2.5.1	強風が予想される場合の措置 .....	18
2.5.2	係留索および係船機に関する注意事項 .....	18
2.5.3	係留中の遵守事項 .....	18
3	クルーズ船入出港に関する連絡体制等 .....	19
3.1	クルーズ船の事前の入出港予定情報 .....	19
3.2	緊急時の連絡体制等 .....	19
3.2.1	緊急事態発生時の連絡体制（クルーズ船が認知している場合） .....	19
3.2.2	緊急事態発生時の連絡体制（クルーズ船が認知していない場合） .....	20

# 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、本部港岸壁（-10.5m）付近の気象・海象状況について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。

本部港における平均風速は、気象庁発表の風向風速情報等を参考に総合的に判断する。

表 1.1.1 クルーズ船の入出港基準

項目	22 万 GT 級以下	備考
1. 平均風速	10m/s 以下	曳船配備は条件としない
2. 有義波高	1.5m 未満	水先人が乗下船可能な波高
3. 視程	2,000m 以上	

注) 平均風速 10m/s 以下は、隣接する岸壁（-7.5m）を使用する定期旅客船等との関係で定めているので注意すること。

### 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 入出港時の支援体制

### 1.2.1 水先人

クルーズ船は、本部港の利用にあたって水先人を要請すること。

本部港は水先法に基づく水先区ではないため、水先が必要な場合には那覇水先区水先人会の水先人に類似行為を要請することができる。

### 1.2.2 前路警戒船の配備および業務

#### (1) 配備

クルーズ船は、本部港の利用にあたって前路警戒船（国際 VHF 搭載船）を 1 隻配備すること。

#### (2) 業務

- ① クルーズ船の入出港に先立って、通航路、泊地、および岸壁の状況を確認し、必要に応じて操船水域確保の協力依頼を行うこと。
- ② クルーズ船の入出港時には、通航路周辺の他船の動静を確認して、クルーズ船に

状況報告するとともに、必要に応じて他船に通航路の確保および競合回避の協力依頼を行うこと。

- ③ クルーズ船の入出港時には、通航路上のプレジャーボートや海洋レジャー利用者に注意し、クルーズ船に近寄らないように注意喚起すること。
- ④ 他の通航船舶との通信連絡について本船を補助すること。
- ⑤ その他必要な業務

### 1.3 クルーズ船の入出港経路と経路上の留意事項等

#### 1.3.1 入出港経路と操船水域

クルーズ船が本部港に入出港する場合の航行経路は、図 1.3.1 に示すものを基本とすること。

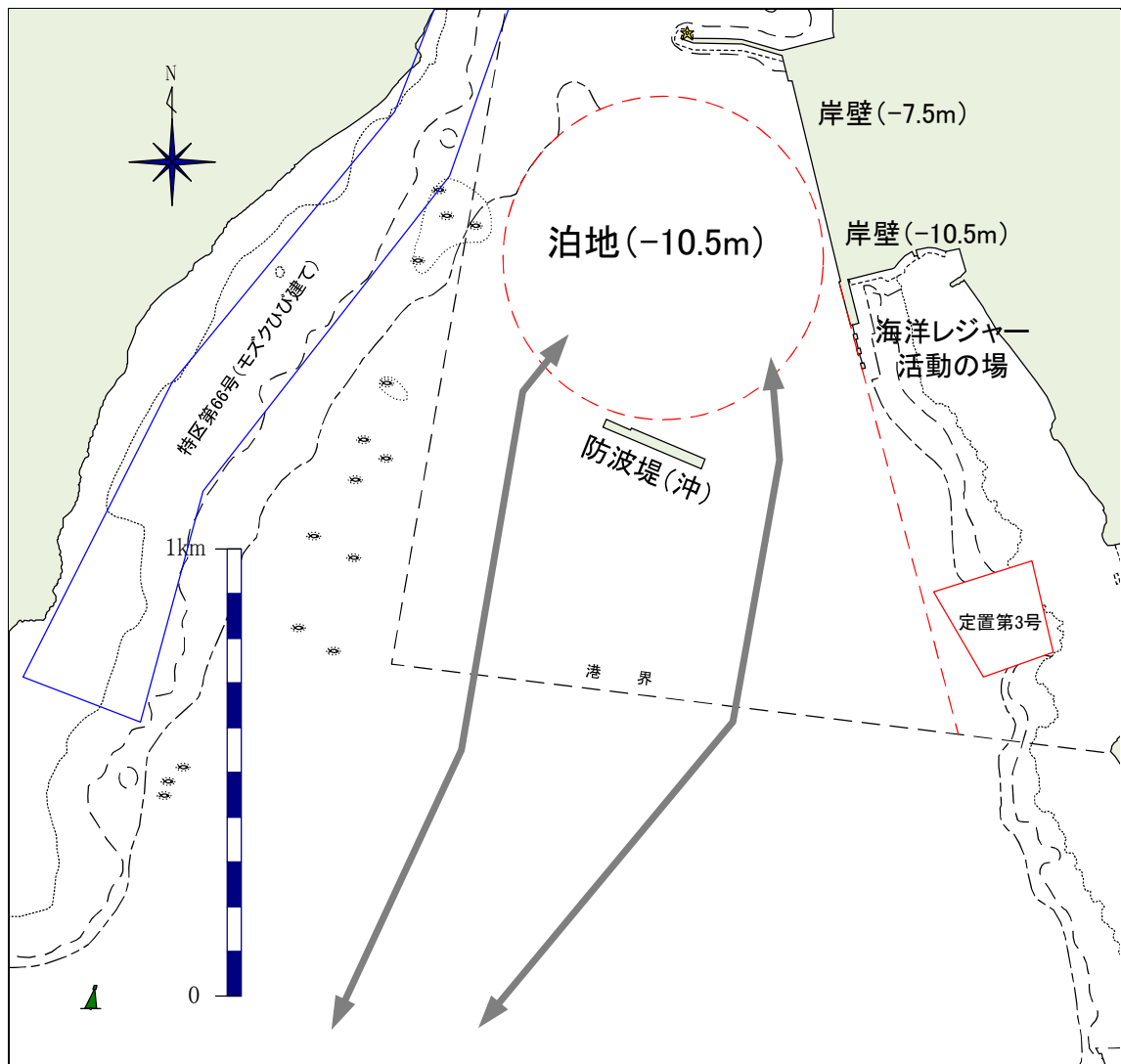


図 1.3.1 クルーズ船の入出港経路



### 1.3.2 入出港時の他船の動静把握・操船水域の確保

#### (1) 港内の他船動静把握

クルーズ船は、入出港に際して AIS 情報によって他船の動静把握、および前路警戒による小型船の動静把握と協力依頼を適切に実施すること。

#### (2) 錨泊船の位置確認と操船水域の確保

- ① 本部港管理事務所は、瀬底島と防波堤（沖）間の水路等の港内操船水域に錨泊しないように事前に協力依頼すること。
- ② クルーズ船は、入出港に際し、前路警戒船を活用して入出港経路付近の錨泊船の位置を事前に確認し、操船水域が確保されていることを確認すること。

### 1.3.3 クルーズ船の推進器およびスラストの使用に関する注意

- ① 東側の海域一帯は、海洋レジャーの活動海域として使用されていることから、クルーズ船は、着離岸操船における推進器およびスラスト等の放出流が海洋レジャー客に及ぼす影響を考慮して、安全な操船に支障のない範囲でできる限り出力を抑えて使用すること。
- ② クルーズ船は、着離岸操船において海底の土砂の巻き上げに配慮し、安全な操船に支障のない範囲でできる限り出力を抑えて使用すること。

### 1.3.4 入出港経路上の留意事項

クルーズ船は、次のことに留意して航行する。（図 1.3.2 参照）

- ① 西側の海域一帯では、漁礁付近で潜水漁業やモズクひび建て漁業が行われているため、クルーズ船は操業漁船に注意して航行すること。
- ② クルーズ船は、操船に支障ない範囲で上記①の水域から離れて、安全な速力で航行すること。
- ③ 東側の海域一帯は、海洋レジャーの活動海域として利用されていることから、クルーズ船は同海域からできる限り離れて航行するとともに、プレジャーボート等の海洋レジャー客に十分注意して航行すること。
- ④ 特に、岸壁（-10.5m）の背後では、海洋レジャー利用者が遊泳等を行っており、同利用者が同岸壁前面でも活動している可能性があるため、海洋レジャー利用者およびプレジャーボート等の動向に十分注意すること。

### 1.3.5 入出港操船上の注意点

大型クルーズ船が本部港に入出港する際の操船上の注意点は以下のとおりである。

- ① 通航路航行時、防波堤付近での低速操船時、および岸壁前面での回頭時には、風下への圧流等により防波堤や浅所への接近に注意すること。特に、操縦装置（ポッド等）の特性を考慮した慎重な操船を行うこと。
- ② 操船目標や浅所等の位置関係を常時把握するため、電子海図情報表示装置（ECDIS）および前路警戒船を有効に活用すること。

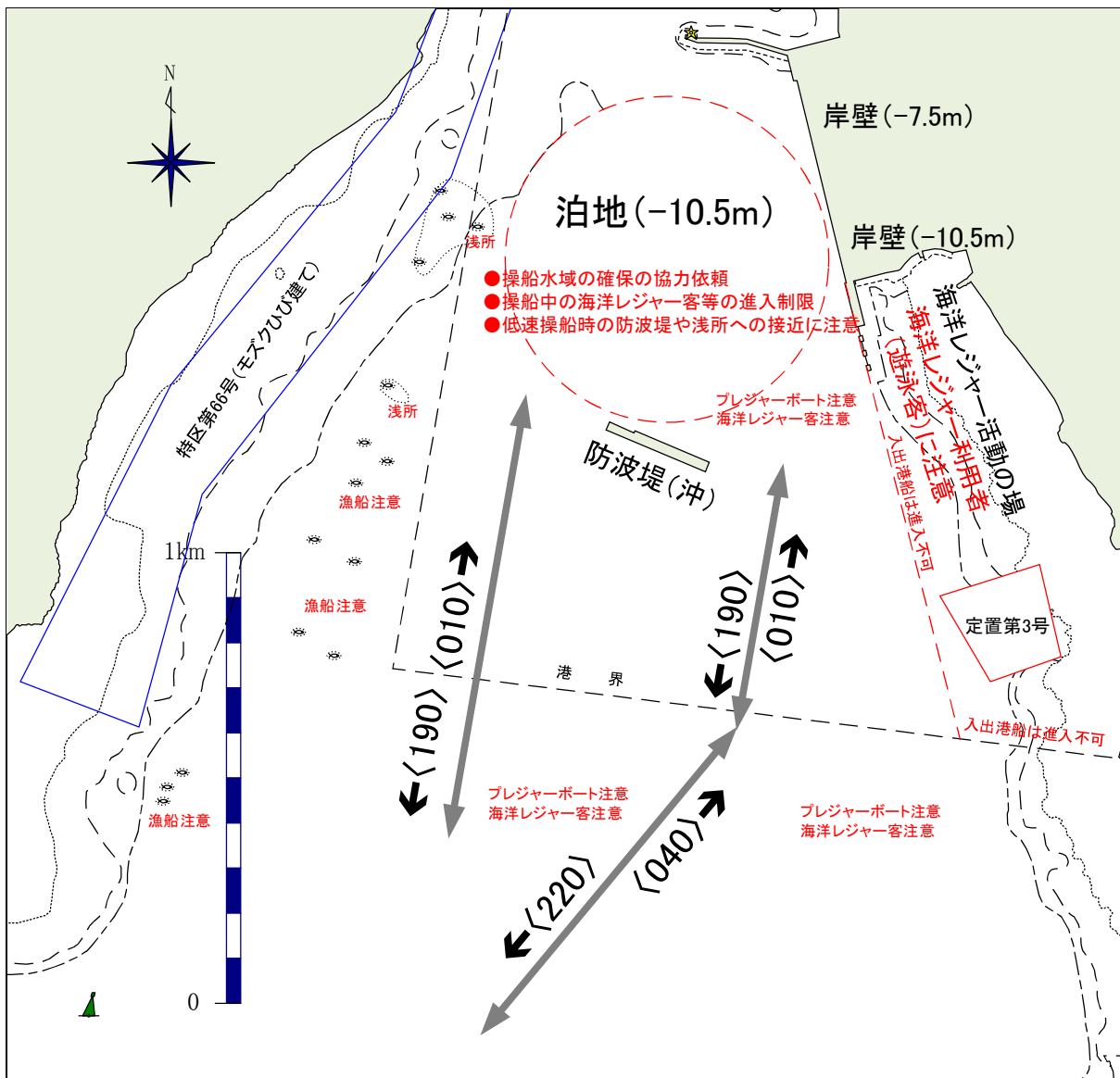


図 1.3.2 クルーズ船の入出港経路付近の留意事項

## 1.4 クルーズ船と他船舶との運航調整方法

クルーズ船と他船舶との競合を防止するための運航調整方法は以下のとおりとする。

### 1.4.1 運航調整の基本的な考え方

#### (1) 着離岸時刻の設定（定期旅客船等の着離岸時刻の優先）

隣接する岸壁（-7.5m）では、下記のとおり定期旅客船等が就航していることから、競合を回避するため、着離岸時刻は原則として一定のダイヤで運航する定期旅客船等の着離岸時刻に配慮することとする。

本部港における令和3年度の定期旅客船等の着離岸時刻を下記に例示する。ただし、着離岸日における定期旅客船等の入出港時刻は事前に確認すること。

- 毎日 9:00 着 9:20 発
- 毎日 16:40 着 17:10 発
- 土曜日 20:00 着 22:00 発

#### (2) 着離岸時刻間隔の確保（クルーズ船を含む）

クルーズ船および定期旅客船等の着離岸時刻の間隔は、原則として60分以上とする。

### 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際しては、定期旅客船等の安全運航を確保する観点から、本部港内における運航調整することを前提条件とし、各々の役割は以下のとおりとする。

#### (1) 本部港管理事務所

##### **【事前の対応】**

- ① 本部港管理事務所は、岸壁の使用許可にあたりクルーズ船の着離岸時刻等の運航情報をクルーズ船の船舶代理店から事前に入手すること。
- ② 本部港管理事務所は、岸壁の使用許可にあたり入手したクルーズ船の着離岸予定時刻が定期旅客船等の運航に影響を及ぼす可能性がないことを確認すること。
- ③ 本部港管理事務所は、岸壁の使用許可にあたりクルーズ船と定期旅客船等の操船水域が競合することが想定される場合には、「1.4.1 項」に従って競合する船舶に調整させること。
- ④ 本部港管理事務所は岸壁の使用許可にあたり必要に応じてバース会議を開催すること。

(2) 定期旅客船等、一般船舶

**【事前の対応】**

定期旅客船等および一般船舶は、事前に着離岸時刻の変更がある場合には本部港管理事務所及びクルーズ船の船舶代理店等の海事関係者に周知しておくこと。

**【当日の対応】**

定期旅客船等および一般船舶は、クルーズ船の船舶代理店または水先人から、クルーズ船の入出港日当日に、着離岸時刻の変更の有無や船位情報等について情報提供を求められた場合は、その情報提供に協力すること。

(3) クルーズ船

**【事前の対応】**

- ① クルーズ船の着離岸時刻は、定期旅客船等の着離岸時刻に影響が生じないようにとすること。
- ② クルーズ船の着離岸時刻を変更する場合には「1.4.1 項」に従って調整すること。

**【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、国際 VHF の聴取、AIS 情報の確認、水先人・前路警戒船による他船動静情報等の収集に努め、本部港内において定期旅客船等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。
- ③ クルーズ船の着離岸時刻を変更する場合には「1.4.3 項」に従って調整すること。

(4) クルーズ船の船舶代理店

**【事前の対応】**

クルーズ船の船舶代理店は、本部港に入出港する船舶の予定着離岸時刻等の運航情報を事前に収集・把握すること。

**【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当日に定期旅客船等の着離岸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、前路警戒船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、クルーズ船の着離岸時刻が定期旅客船等の運航に影響が生じる可能性が想定される場合、「1.4.3 項」に従って競合する船舶と調整すること。

## (5) 連絡体制

運航調整のための連絡体制を図 1.4.1 に示す。

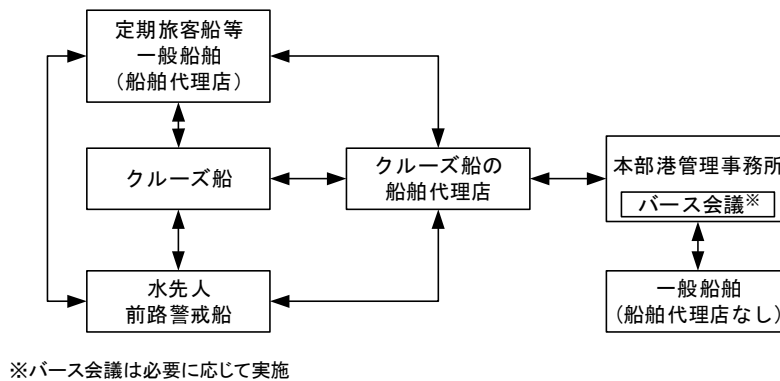


図 1.4.1 運航調整のための連絡体制

### 1.4.3 競合回避

#### (1) 着離岸時刻の変更等により競合が想定される場合

クルーズ船は、着離岸時刻の変更により定期旅客船等を含む他船舶と競合が想定される場合には、競合する船舶と AIS 情報や国際 VHF を活用して相手船舶の位置や動静を把握し、自船の着離岸時刻を自主的に調整するか、競合相手船舶と国際 VHF や船舶代理店経由で相互に連絡を取り合って着離岸時刻の競合を調整すること。

着離岸時刻の調整は前「1.4.1 項」の考え方に基づくことを原則とするが、着離岸時刻が短時間で競合する場合には、競合する船舶間で調整した順序に従う。

また、クルーズ船は、必要に応じて事前に船舶代理店または本部港管理事務所から必要な情報を得て、競合の有無を確認すること。

#### (2) 時間間隔の調整イメージ (参考)

相次ぐ船舶間が入出港する場合には、下記パターン別時間間隔を参考にすることができる。(図 1.4.2 参照)

##### ① パターン 1 【先船が出港船で後船が入港船の場合】

後船は、先船が離岸から 60 分以上間隔をあけて着岸する。

##### ② パターン 2 【先船が入港船で後船が出港船の場合】

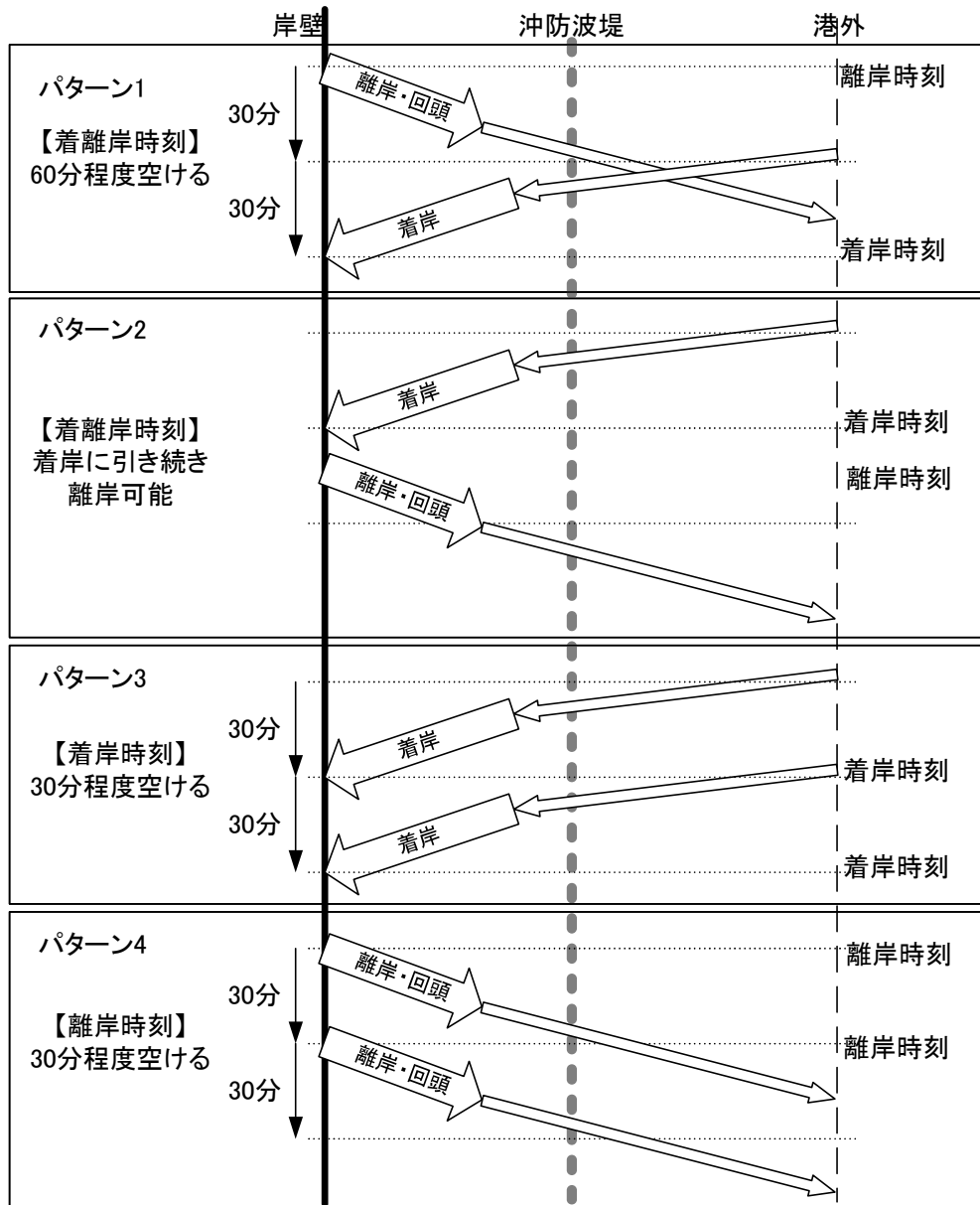
後船は、先船が着岸してから離岸する。

##### ③ パターン 3 【先船が入港船で後船が入港船の場合】

後船は、先船が着岸した後、30 分以上間隔をあけて着岸する。

##### ④ パターン 4 【先船が出港船で後船が出港船の場合】

後船は、先船が離岸後、30 分以上間隔をあけて離岸する。



注) 岸壁 (-10.5m) と岸壁 (-7.5m) の競合回避の場合

図 1.4.2 入出港船 2 隻の操船水域利用パターンと入出港時間間隔【概要検討図】

## 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、安全な速力のできる限りバースと平行に行うこと。接岸速度の目安は表 1.5.1 のとおりである。

表 1.5.1 クルーズ船の限界接岸速度

岸壁	船型 22 万 GT 以下
岸壁 (-10.5m)	9cm/s 以下

### 1.5.2 着岸舷

クルーズ船の着岸舷は、「2.3 項」を考慮するとともに、本船設備などを考慮して予め決定しておくこと。

### 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

クルーズ船の夜間入出港時は、対象バースにおける防舷材の位置、岸壁法線が十分視認できるよう岸壁照明設備や仮設照明器を用いて照明すること。

## 1.6 クルーズ船の入出港時における注意事項

### 1.6.1 海図の整備

船舶は、本部港に入港する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。

沖縄島北部〔W222B〕、渡久地港付近〔W240〕

### 1.6.2 AIS の適正運用

AIS 搭載船舶は、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こと。

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

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岸壁（-10.5m）では、表 2.1.1 および図 2.1.1 に示す係船柱が設置されているため、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	岸壁（-10.5m）
係船柱強度	1,500kN（153t）× 4 基（A、B、C、H） 1,000kN（102t）× 15 基（1～11、D、E、F、G）

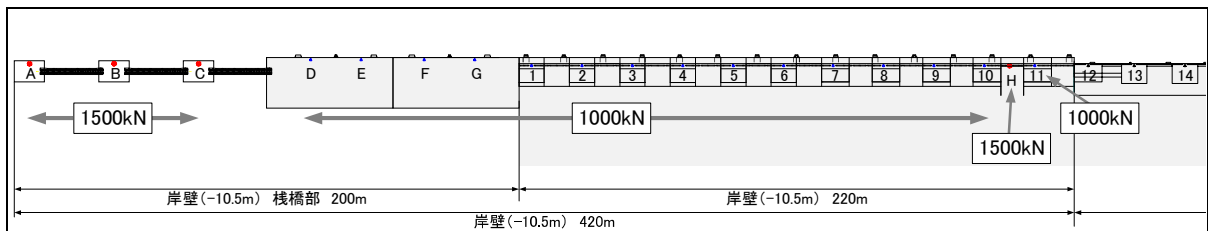


図 2.1.1 係船柱配置 [岸壁（-10.5m）]

### 2.2 定期旅客船等との船間距離確保

岸壁（-7.5m）を利用する定期旅客船等とクルーズ船との船間距離は 70m 以上確保すること。（図 2.2.1 および図 2.2.2 参照）

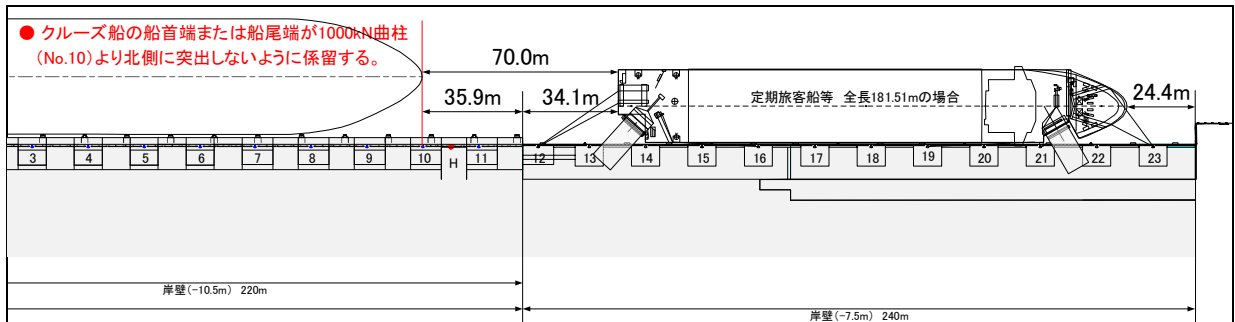


図 2.2.1 船間距離 70m 以上確保の例 1（全長 182m 級定期旅客船等とクルーズ船との関係）

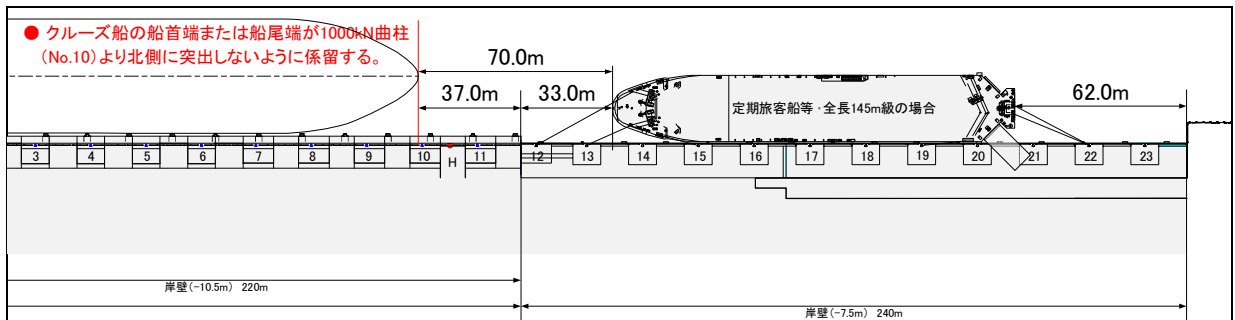


図 2.2.2 船間距離 70m 以上確保の例 2（全長 145m 級定期旅客船等とクルーズ船との関係）

## 2.3 船型（全長）別の係留位置

### 2.3.1 全長 350m を超え全長 362m 以下のクルーズ船の係留位置

全長 350m を超えるクルーズ船は、定期旅客船との同時係留となる場合には船間距離が 70m 以上確保可能な係留位置とし、図 2.3.1 および図 2.3.2 に示すものを参考にする事。

### 2.3.2 全長 265m を超えて全長 350m 以下のクルーズ船の係留位置

全長 265m を超えて全長 350m 以下のクルーズ船の係留位置は図 2.3.2～図 2.3.4 に示すものを参考にする事。

#### 【スラスト等の使用に関する注意】

全長 265m を超える船舶の着離岸操船（スラストの使用）においては、棧橋陸側の海洋レジャー利用者への影響を考慮して、安全な操船に支障のない範囲でできる限りスラスト出力を抑えて使用するよう配慮すること。（「1.3.3 項」参照）

### 2.3.3 全長 265m 以下のクルーズ船の係留位置

全長 265m 以下のクルーズ船は、着離岸時にスラスト等の放出流の影響が岸壁背後の海洋レジャー活動水域に及ばないよう、岸壁（-10.5m）の北側から 320m 区間に係留すること。

全長 265m 以下のクルーズ船の係留位置は図 2.3.5 に示すものを参考にする事。

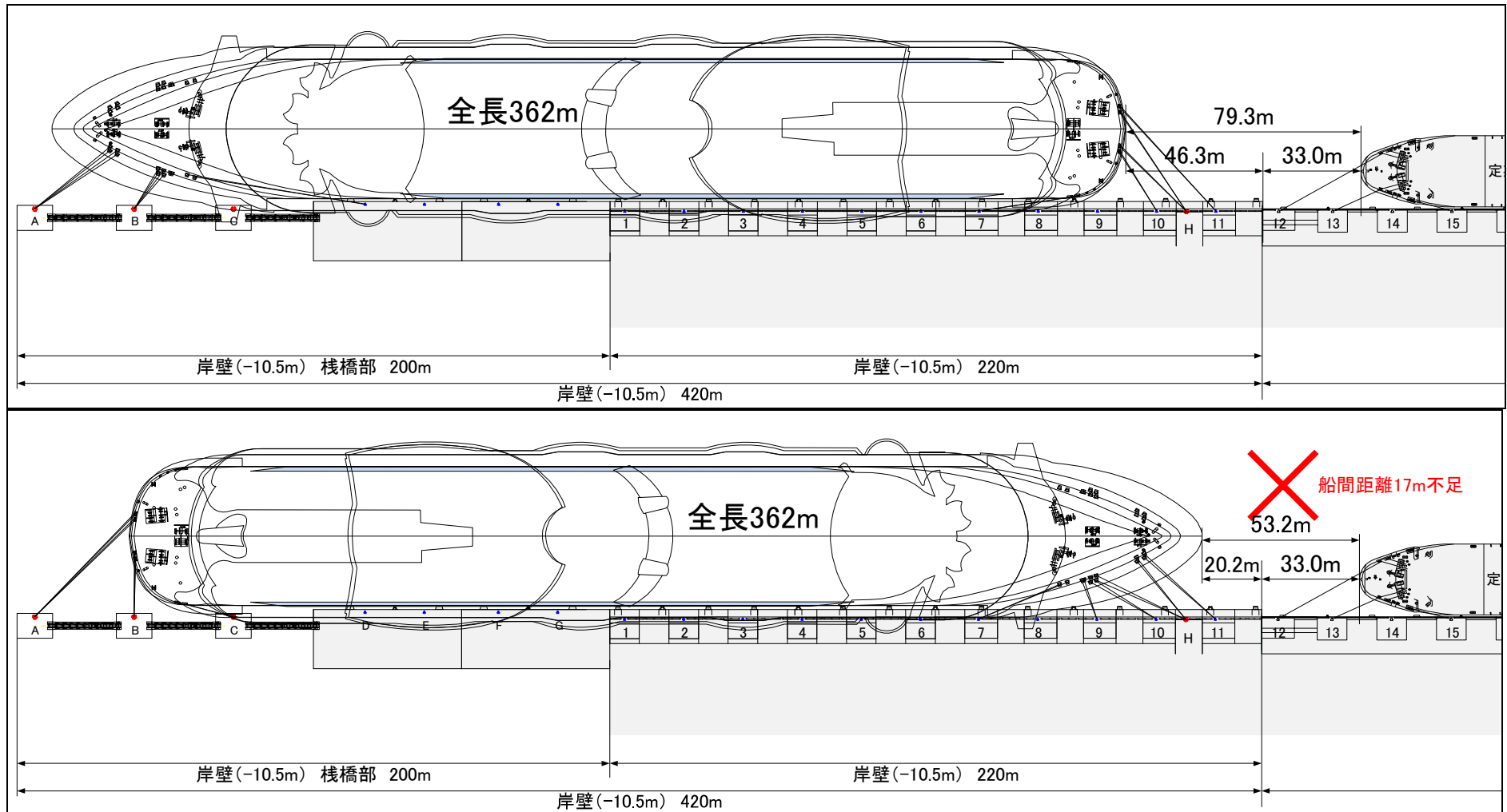


図 2.3.1 全長 362m 以下のクルーズ船の係留位置と船間距離のイメージ図

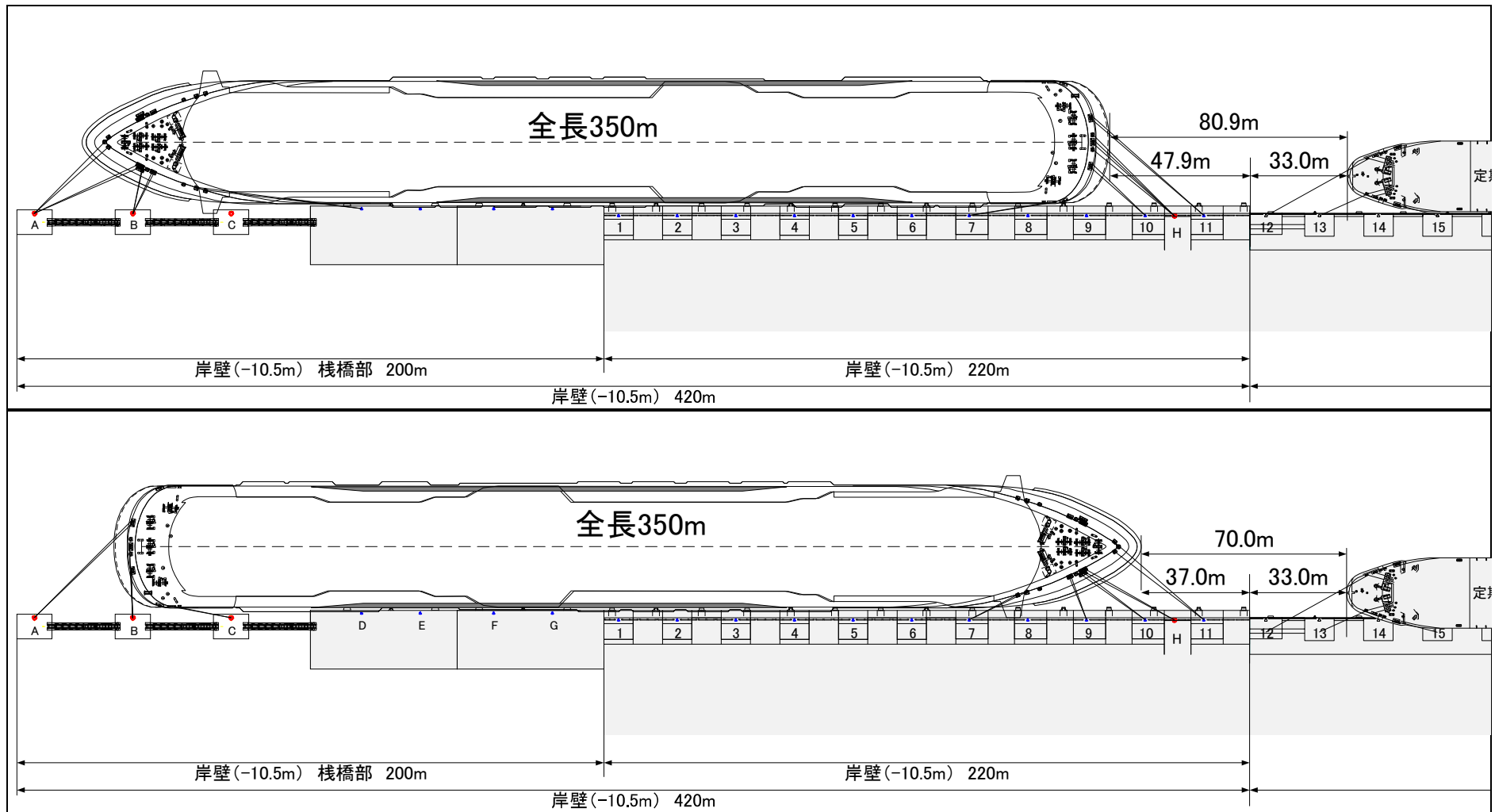


図 2.3.2 全長 350m 以下のクルーズ船の係留位置と船間距離のイメージ図

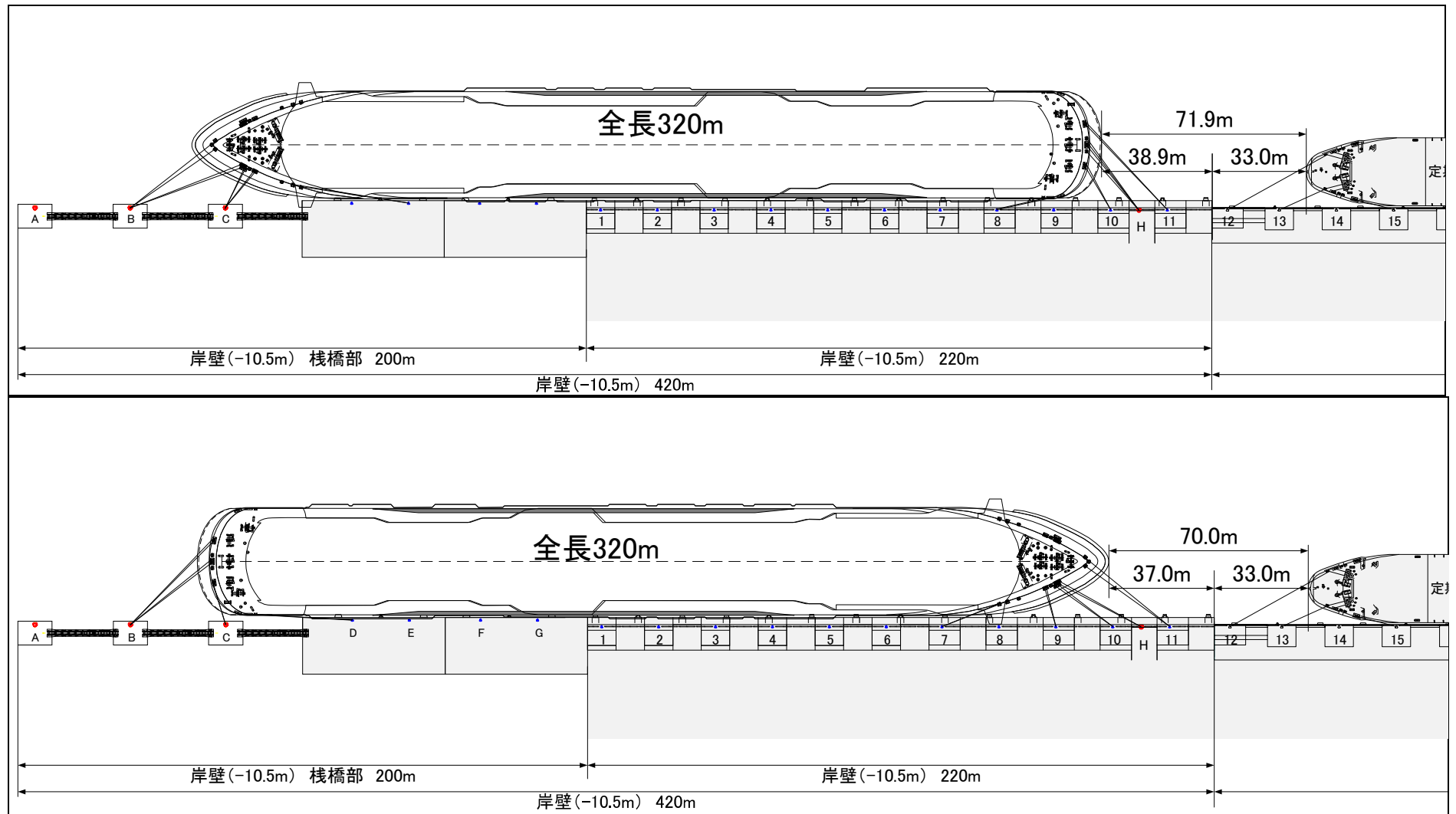


図 2.3.3 全長 320m 以下のクルーズ船の係留位置と船間距離のイメージ図

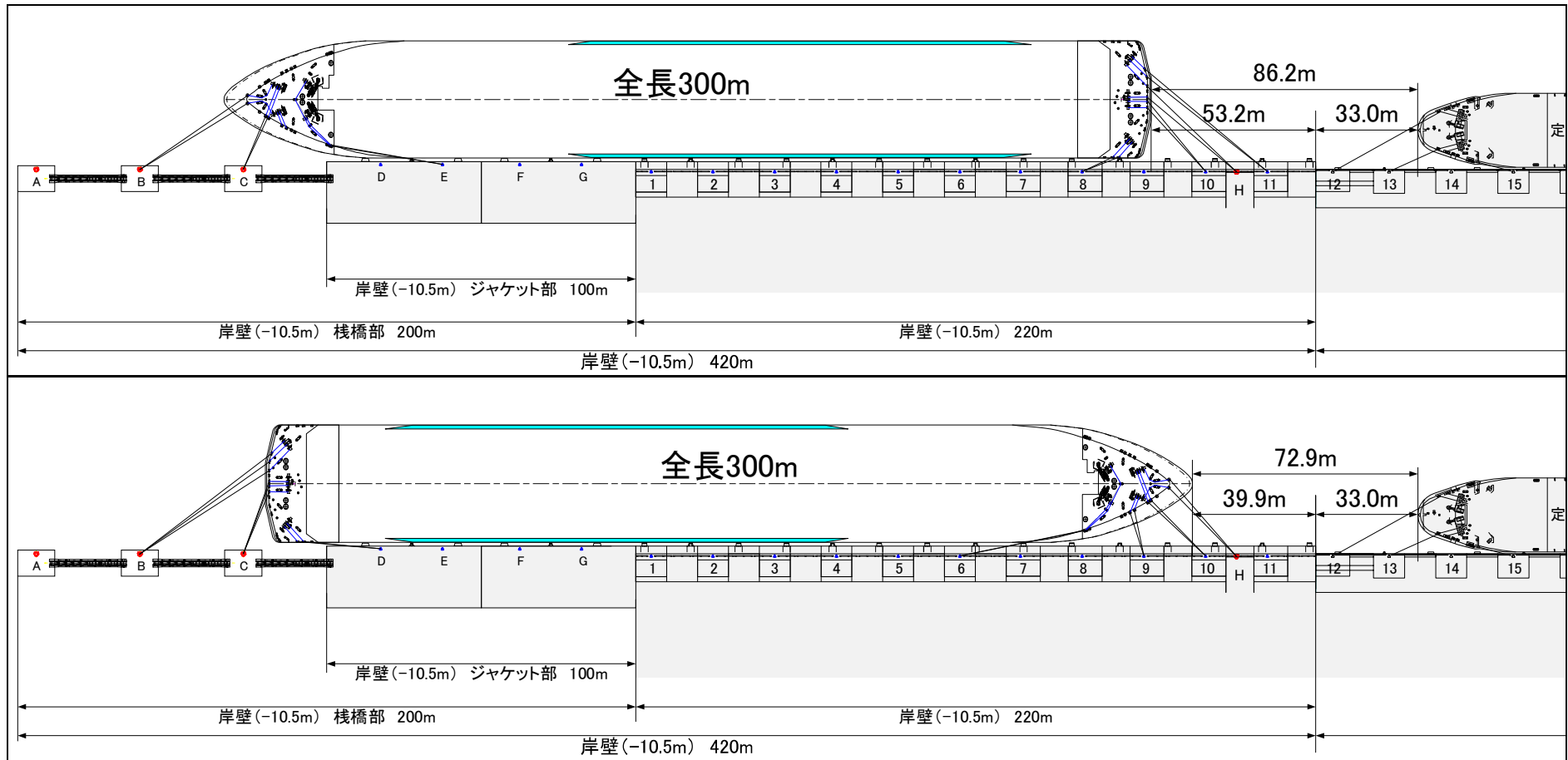


図 2.3.4 全長 300m 以下のクルーズ船の係留位置と船間距離のイメージ図

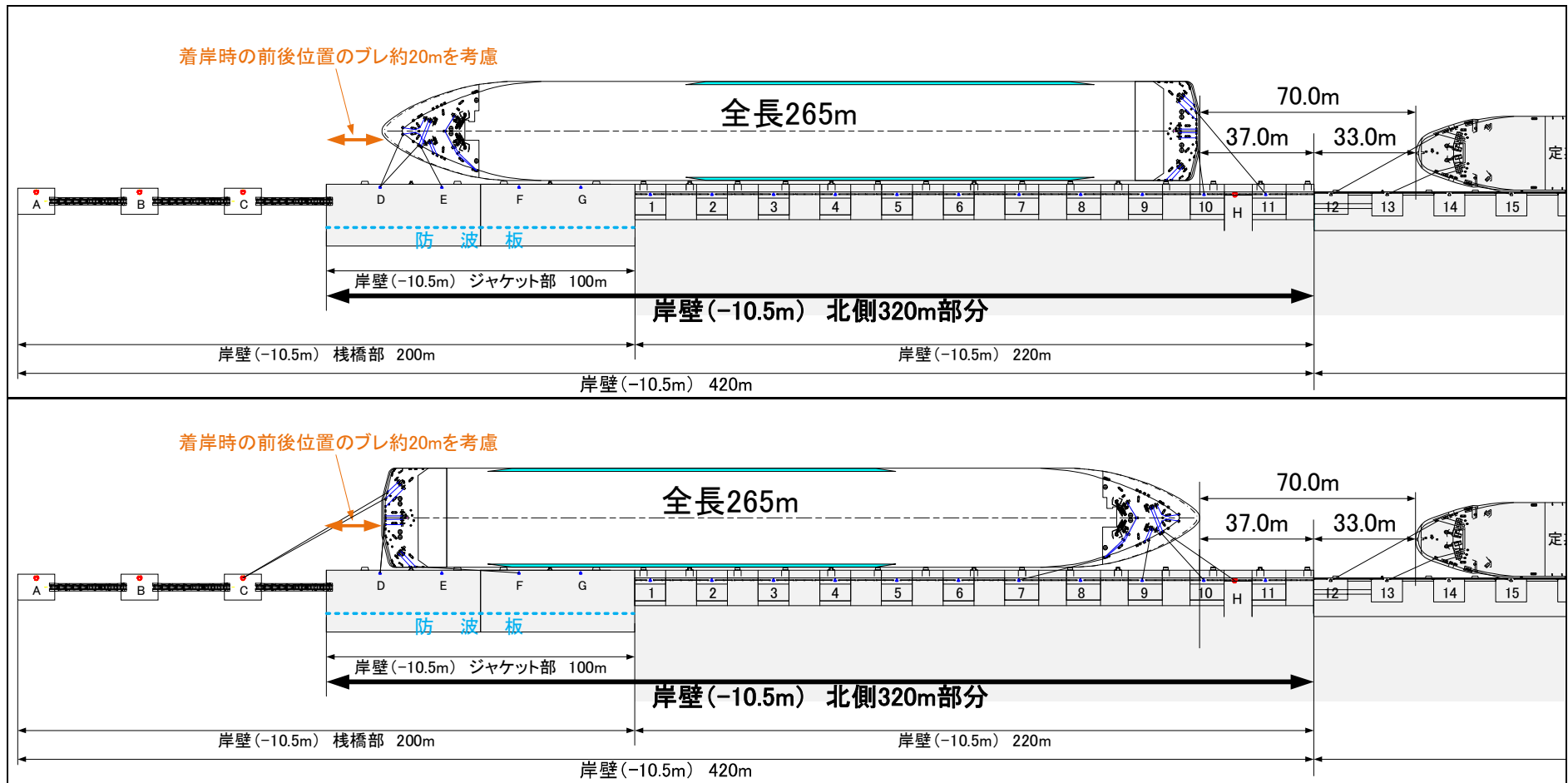


図 2.3.5 全長 265m 以下のクルーズ船の係留位置と船間距離のイメージ図

## 2.4 クルーズ船の係留可能別風速条件

クルーズ船の係留可能平均風速は表 2.4.1 に示すとおりである。

表 2.4.1 係留可能平均風速

対象船舶	着岸舷	係留可能平均風速
22万総トン級客船	出船左舷付け	12m/s以下
	入船右舷付け	13m/s以下
22万総トン未満客船	—	12m/s以下

## 2.5 クルーズ船の係留中の注意事項等

### 2.5.1 強風が予想される場合の措置

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、クルーズ船は入出港基準の範囲で早めに対応を判断すること。

### 2.5.2 係留索および係船機に関する注意事項

クルーズ船は、各係留索の張力をできる限り均等に保つこと。

### 2.5.3 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当な措置をとること。
- 天候不良のおそれがあるときは、あらかじめ適当な措置として、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または海中に投棄しないこと。



### 3 クルーズ船入出港に関する連絡体制等

#### 3.1 クルーズ船の事前の入出港予定情報

港湾管理者（県）は、クルーズ船の入出港日時予約等を受け付けた場合はホームページにクルーズ船の入出港予定情報を掲載し、関係者への事前周知を図る。

#### 3.2 緊急時の連絡体制等

##### 3.2.1 緊急事態発生時の連絡体制（クルーズ船が認知している場合）

クルーズ船の入出港に関連した緊急事態のうちクルーズ船が認知している場合の連絡体制は図 3.2.1 に示すとおりである。

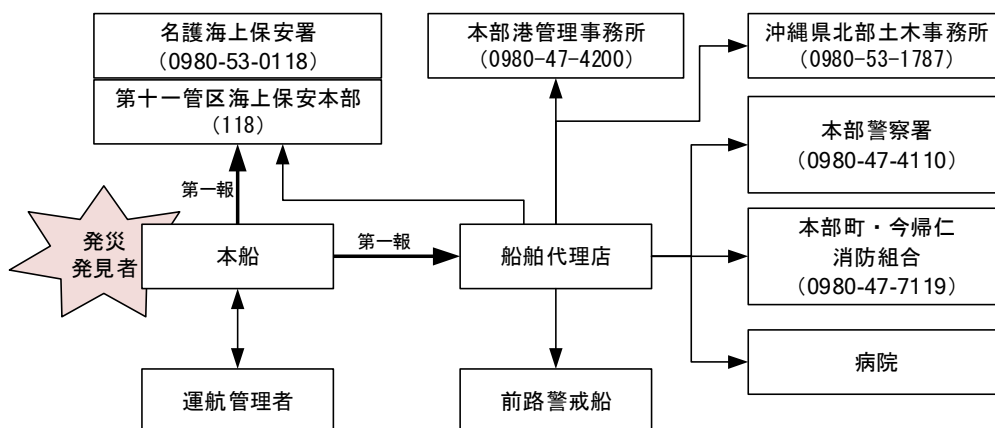


図 3.2.1 緊急時の連絡体制（クルーズ船が認知している場合の例）

### 3.2.2 緊急事態発生時の連絡体制（クルーズ船が認知していない場合）

クルーズ船の入出港に伴って海浜の利用者に緊急事態が発生した場合の緊急連絡体制は図 3.2.2 に示すとおりである。

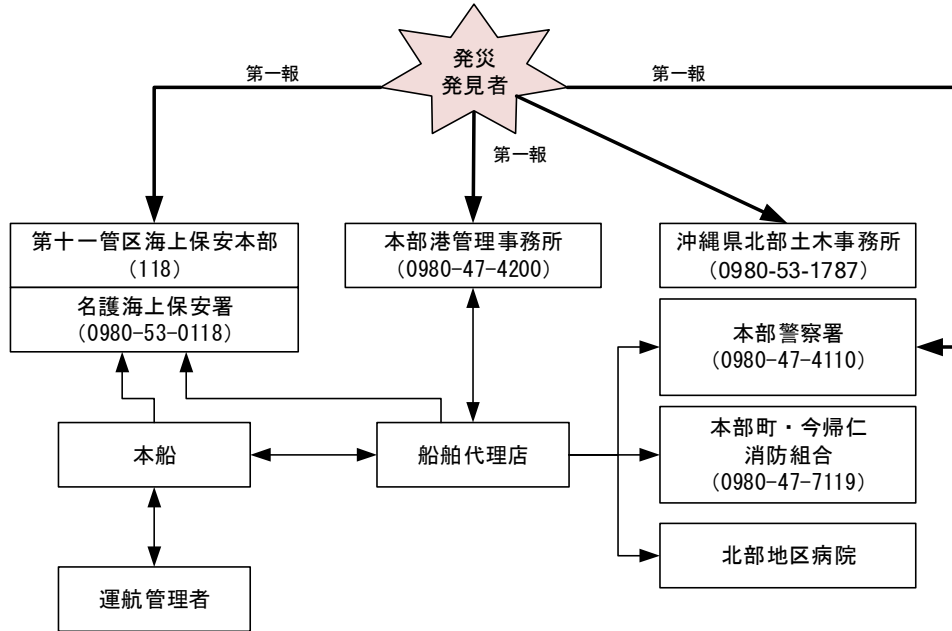


図 3.2.2 緊急時の連絡体制（クルーズ船が認知していない場合の例）

