苫小牧港西港区船舶航行安全のための合意事項

昭和６１年４月２５日
平成元年１１月１４日一部改正
平成５年１１月１８日一部改正
平成７年１１月２７日一部改正
平成２２年６月１５日一部改正
平成２５年７月９日一部改正
平成２９年６月８日一部改正
令和元年５月２７日一部改正
令和５年６月２９日一部改正
令和７年３月１３日一部改正
令和７年１２月１日一部改正
苫小牧海上交通安全協議会

本合意事項は「苫小牧海上交通安全協議会」規約第１条の目的を体し、苫小牧港西港区における船舶交通の安全確保並びに海洋の汚染防止を図るため、次の事項について合意し、励行するものとする。

１　入出港の基本

入出港船舶に関する情報及び入出港時刻の調整は、バース会議等において情報交換及び調整を行うものとし、原則として次のとおり運用する。

（１）港内航行時は、他船に危険を生じさせない安全な速力で航行すること。また、水路外から入航する船舶は苫小牧水路に入航する前に十分に減速すること。

（２）入出港等に際し安全基準等を定めている運航管理者又は係留施設においては、それぞれの安全基準を遵守すること。

（３）港則法第 38 条第 1 項に規定する信号に基づき同一信号で入航する船舶は、原則として港の奥側に向かう船舶から順に入航すること。

（４）港則法第 38 条第 1 項に規定する信号に基づき同一信号で出航する船舶は、原則として港口に近い船舶から出航すること。

（５）日軽金中央埠頭岸壁及び苫小牧埠頭晴海岸壁に入航着桟する大型船(船の長さ 170 メートル以上 200 メートル未満)は、原則として入船着桟とする。止むを得ず出船着桟する場合は、入航船の最後尾で入航すること。

ただし、第１区に向う同航船舶のない場合は、この限りではない。

（６)港則法第 38 条第１項に規定する信号に基づき港内移動をする船舶は次の事項を遵守して移動すること。

① 南ふ頭南端から 119 度 30 分に引いた線以北の２区（以下「北側海面」という。）から１区に移動する総トン数 500 トン以上の船舶はＩとＴの交互点滅信号で移動し、総トン数 500 トン以上の入航船舶と出会うおそれのある場合は、当該船舶の進路を避けること。

② １区から北側海面に移動する総トン数 500 トン以上の船舶はＯとＴの交互点滅信号で移動し、北側海面から出航する総トン数 500 トン以上の船舶と出会うおそれのある場合は、当該船舶の進路を避けること。

（７）引火性危険物を積載した船舶は、夜間の着岸（着桟）は原則として行わないこと。

ただし、カーフェリー、ＲＯ／ＲＯ、コンテナ船及び予め協議会の合意を得た船舶（別表）については、この限りではない。

（８）危険物を積載した船舶の荷役、給油、給水又は物資の補給等船舶の運航に必要な手続きを伴わない岸壁係留は原則として行わないこと。

ただし、諸般の状況から岸壁係留が止むを得ないものと判断される場合はこの限りでない。

（９）次の船舶が入出航する際は、港則法施行規則別表第４（同規則 20 条の２関係）に規定する、苫小牧水路及び勇払水路における「Ｘの文字の点灯」の「港長の指示を受けた船舶」として予め承認を受け、Ｘ信号により入出航すること。

① 総トン数 10,000 トン以上の危険物を積載した船舶

② 全長 200 メートル以上の船舶

③ ソーダグループ岸壁及び晴海埠頭に離着岸する全長 170 メートル以上 200 メートル未満の船舶（ただし、出船着岸する場合及び入船着岸から出航する場合に限る）

（10）前記（９）に規定する承認手続きは、「苫小牧水路及び勇払水路における港長の指示を受けた船舶について（平成 22 年 1 月 19 日室苫署第 159 号）」に基づき次のとおり行う。

① 申請者は、予め代理店等の関係者に対してＸ信号による支障の有無を確認のうえ、確認記録を作成する。

② 申請者は、「Ｘ信号管制申請書」を作成のうえ、前記①記載の確認記録を添付し、前日 15:00 まで（閉庁日にあっては直前の開庁日）に港長に申請する。

③ Ｘ信号管制申請書は苫小牧海上保安署信号所運用室（以下「信号所」と

いう。）あてにＦＡＸ（0144-31-2658）にて送信し、送信後電話（0144-34-3074）で受信確認の連絡を行う。

④　申請を受けた港長は、申請内容を審査し申請船舶を「港長の指示を受けた船舶」として承認したときは、同申請書に必要事項を記入のうえ申請者に交付する。

⑤　申請者は、申請内容に変更が生じた場合は、再申請を行う。

(11) 港則法第38条第1項に規定するＸの文字の点滅信号が表示された時は、水路内において航行中の船舶を除き、着岸中の船舶や水路外にいる船舶は水路内を航行しないこと。

(12) 港則法第38条第1項に規定するＸとＩ・Ｏ・Ｆの各文字の交互点滅信号が表示された時は、水路外にいる総トン数500トン未満の入出航船舶のみ入出航することが可能となる。

水路内にいる着岸中の船舶及び水路外にいる総トン数500トン以上の船舶は、水路内を航行しないこと。

２　覚書

岸壁の標準船型を超える大型船の離着岸及び大型船のソーダグループ共同岸壁及び晴海埠頭からの夜間の回頭離岸については、別添覚書を遵守すること。

３　濃霧等狭視界時の基本

濃霧等狭視界時においては、次の基準に従い運航すること。視界の判断は、苫小牧港管理組合から委託を受けた信号所が行う。

(１) 視界が500メートル以上1,000メートル以下の場合は、入出航注意とする。

この場合、管制対象以外の船舶であっても、管制信号に従うものとする。

(２) 視界が300メートル以上500メートル未満の場合は、入出航中止とする。

ただし、危険物を積載した船舶以外の船舶は警戒船を配備して入出航することができる。

この場合、管制対象外の船舶は、管制信号に従い前路警戒船を配備して入出航することができる。

前記について、フェリー、内航定期船(自動車専用船、ＲＯ／ＲＯ、コンテナ､タンカー等)及び当港に常時入出航する船舶で当港の港湾事情を熟知している船舶のうち、ＡＩＳを搭載している船舶にあっては警戒船を配備せずに入出航することができる。

(３) 視界が300メートル未満の場合は、全船入出航中止とする。

ただし、緊急な場合で予め港長の指示を受けた船舶は、この限りではない。

４　水先人の乗船

次の基準に基づき、水先人を乗船させること。

①　総トン数 6,000 トン未満の船舶には、水先人の乗船を推奨すること。

②　総トン数 6,000 トン以上の船舶には、水先人を乗船させること。

③　Ｘ信号に従って移動する船舶には水先人の乗船を義務づけること。

ただし、フェリー、内航定期船(自動車専用船、ＲＯ／ＲＯ、コンテナ、タンカー等)、作業船及び当港に常時入出航する船舶で当港の港湾事情を熟知している船舶については、船長と水先人が協議し判断することができる。

５　曳船の支援

（１）適当な馬力のスラスターを装備していない船舶

①　入港時

イ　総トン数 2,000 トン以上 6,000 トン未満の船舶は、１隻以上の曳船又は綱取り支援船を使用すること。

ただし、フェリー、内航定期船(自動車専用船、ＲＯ／ＲＯ、コンテナ、タンカー等)、作業船及び当港に常時入出航する船舶で当港の港湾事情を熟知している船舶については、船長判断によることができる。

ロ　総トン数 6,000 トン以上の船舶は、極力２隻以上の曳船を使用すること。

②　出港時

イ　総トン数 2,000 トン以上 6,000 トン未満の船舶は、離岸予定時刻に風速 10m/s 以上の強風が予想される場合は、１隻以上の曳船を使用すること。

ただし、フェリー、内航定期船(自動車専用船、ＲＯ／ＲＯ、コンテナ、タンカー等)、作業船及び当港に常時入出航する船舶で当港の港湾事情を熟知している船舶については、船長判断によることができる。

ロ　総トン数 6,000 トン以上の船舶は、極力２隻以上の曳船を使用すること。

（２）スラスター装備船であっても、入出港時に深喫水船で回頭を伴う場合又は風速 10m/s 以上の強風時下においては、適当な馬力の曳船１隻以上を極力使用すること。

６　動静の通報

（１）港則法施行規則第 21 条の６第１項の規定に基づき、苫小牧水路又は勇払水路を入出航する船舶の船長又は船長の委託を受けた船舶代理店は、入航予定日又は運航開始予定日の前日午後４時までに次に掲げる事項を信号所に、Ｎ

ＡＣＣＳ又はメールにより通報すること。

なお、総トン数500トン未満の船舶は、本規定に準じて通報すること。

① 船名
② 総トン数及び長さ
③ 水路を航行する予定時刻
④ 連絡手段
⑤ 停泊予定の係留施設

（２）前記通報をした船舶は、通報事項に変更があった場合は港則法施行規則第21条の６第２項の規定に基づき、直ちにＮＡＣＣＳ、メール、国際ＶＨＦ又は電話により信号所へ通報すること。

7　通信手段等の活用

（１）入出港する船舶は、国際ＶＨＦ（ch16）を常時聴取するとともに、必要に応じて通信し、船舶相互間の動静把握並びに事故防止に努めること。

（２）ＡＩＳ搭載船舶にあっては、適正な運用を行うとともに、その情報を活用し事故防止に努めること。

8　燃料補給時の基本

（１）補給時

① 燃料補給を給油船により行う場合は、受給側及び給油側が相互に別に定める「バンカー漏油防止のための確認書」により予め安全確認を行い、給油船で確認書を保管すること。

② 給油側の船舶は、漏油した場合に備え取扱う油量に併せ、流出油の拡散防止、初期防除を実施するに必要な資機材を、船内又は最寄りの場所に保管すること。

（２）届出

港内における補給作業は昼間に限るものとする。ただし止むを得ず夜間に作業を行う必要が生じた場合は、受給側から予めその理由、数量、作業方法等について港長に届出るものとする。

9　接舷荷役の禁止

港内において船舶に接舷して行う荷役は原則として行わないこと。

ただし、中央南埠頭１号・２号岸壁及び勇払１号岸壁に限り行うことができる。

この場合において、岸壁の対象最大船型を超える船舶は、苫小牧港管理組合により安全性が確認された船舶に限り行うことができる。

10　合意事項の遵守徹底等

（１）苫小牧海上交通安全協議会の会員は、安全かつ、効率的な運用のため、船舶関係各社及び関係船舶に対し､本合意事項の周知と確実な励行を図ること。

（２）本合意事項の不遵守を認めた場合は、苫小牧海上交通安全協議会会長から対象船舶の代理店又は運航管理会社等に対し、不遵守に至る経緯について回答を求める場合がある。

附則

１　漁船、曳船、綱取作業支援船舶及び通船については、本合意事項の１（３）～（10）、２、３（１）及び（２）、４～６の規程は適用しない。

別表

協議会の合意を得た船舶

船名	事業所等名称	合意年月日
あけぼの丸	石油資源開発株式会社北海道事業所	令和５年６月２９日

別添

覚　　書

岸壁の標準船型を超える大型船の着離岸及び大型船のソーダグループ共同岸壁からの回頭離岸については、下記のとおり覚書を締結したので、会員相互においてこれを遵守することとする。

記

1　岸壁の標準船型を超える大型船の着離岸について

（1）中央南埠頭（1号及び2号）、勇払埠頭（1号）及び中央北埠頭（1～3号）に3万DWT型を超える大型船を着離岸させる場合の条件は次の通りとする。

イ　船の長さは230m以下とする。

ロ　係留索の数及び強度は十分なものを使用するのは勿論のこと、張り合わせ角度にも十分考慮すること。

この場合、隣接して着岸する他の船舶と同一曲柱を使用しないように、十分な船間距離をとったバース配分がなされていること。

ハ　最大風速が12m/secを超える場合は、着岸を見合わせること。

ニ　視程が1,000m以下の場合は、着岸を見合わせること。

ただし、視程500m以上の場合には、警戒船をつけるなど安全対策を講じた場合には、この限りではない。

ホ　接岸速度は10cm/sec以下とする。

ヘ　喫水は、海図図載の水深の10%の余裕を確保すること。

ただし、中央北埠頭（1号）の最大喫水を9m以下とする。

ト　港口通航の際、波又はうねりによるヨーイングのため操船困難な場合及び十分な余裕水深を確保できないと考えられる場合は、入出港を見合わせること。

チ　X信号による夜間の入出航は、原則として行なわないものとする。

リ　十分な馬力及び隻数の曳船を用意すること。

ヌ　原則として水先人を乗船させること。

ル　苫小牧港管理組合における使用条件を遵守すること。

（2）前記 1－（1）－ロ以下の項目については、他の公共岸壁及び私設岸壁においても準用されなければならない。

2　大型船のソーダグループ共同岸壁及び晴海埠頭からの夜間の回頭離岸について

（1）170m以上の大型船は、優先的に中央北ふ頭2号又は3号岸壁に着岸させる。

（2）回頭離岸の際、操船が安全に行なえるよう、必要に応じ他の公共バースの照明を点灯し、対岸が目視できるようにする。

ただし、照明時間は最小限とし、点灯・消灯は船主又は代理店が責任をもってこれを行なう。