

## 勸告

強風に伴い、1月10日08:30（日本時間）をもって、京浜港横浜・川崎区に第一警戒体制（準備体制及び走錨対策強化）及び錨泊自粛を勧告します。

### 第一警戒体制（準備体制及び走錨対策強化）

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、VHF16ch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）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。

### 錨泊自粛

1. 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、走錨対策強化海域（注）内に錨泊しないこと。
2. 走錨対策強化海域（注）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、直ちに同海域を出域すること。

令和5年1月10日08:30

**京浜港長**

注 走錨対策強化海域

- 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 P 4（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。

## Recommendation

Strong wind is expected.

First Stage of Alert is issued at 08:30 JST on January 10th 2023. Vessels in Yokohama and Kawasaki Districts are to prepare for emergency evacuation; take stronger measures against anchor dragging; and avoid anchoring.

First stage of alert (preparations of evacuation and stronger actions to prevent anchor dragging.)

1. Vessels shall prepare to take action against stormy weather and be ready to get underway immediately when necessary.
2. Vessels conducting cargo operations shall comply with suspension criteria and be ready to halt cargo operation when weather gets worse.
3. To prevent anchor dragging accidents, vessels at anchor shall maintain strict anchor watch visually and by AIS; monitor VHF ch16; ensure appropriate anchor chain length; and without fail, have engine on short notice.
4. In particular, to prevent collision with marine facilities within these water areas where many dragging accidents have occurred, stronger anti-dragging measures are needed (see N.B.), and vessels shall take effective, early action to detect and prevent dragging by all available means including using engine and thruster, as necessary.
5. Vessels alongside berth shall comply with evacuation criteria of each berth and start evacuation in ample time before it is too late to do so due to stormy weather.
6. Contact shall be ensured to arrange tug boats in case of emergency.

Recommendation to avoid anchoring

1. Vessels with high freeboard, such as Car Ferry, Container Carrier, Car Carrier; and any vessel loaded with less than 10% capacity weight shall not anchor within water areas where stronger anti-dragging measures are needed (see N.B.).
2. Anchored vessels with high freeboard such as Car Ferry, Container Carrier, Car Carriers, as well as other vessels loaded with less than 10% capacity weight within water areas where stronger anti-dragging measures are needed (see N.B.), shall leave the area immediately.

As of 08:30 (JST) on January 10th , 2023

Captain of the Port , Keihin

N.B. Water areas where stronger anti-dragging measures are needed

1. The water area bounded by a line joined by points (1) to (5) as below, and 2 circles, with centers at: <1>Tokyo Gas Ogishima LNG berth light, 35° 27' 43" N 139° 43' 08" E and <2> JERA Ogishima LNG berth light, 35° 28' 15" N 139° 44' 20" E.

Excepting Yokohama Passage, Tsurumi Passage and other water areas prohibited to anchor by Captain of the Port Keihin.

- (1) 35° 29' 25" N 139° 46' 19" E (East Ogishima Breakwater)
- (2) 35° 27' 52" N 139° 42' 46" E (JFE Steel Corporation Ogishima Seawall)
- (3) 35° 27' 24" N 139° 42' 25" E (Daikoku Breakwater East Light)
- (4) 35° 27' 16" N 139° 42' 02" E (Daikoku Wharf Southern Point)
- (5) 35° 26' 29" N 139° 41' 14" E (Honmoku Breakwater)

2. The water area bounded by following lines:

- A. Circle of radius 2nm centered on Point ① Minamihonmokuhamadōri Ave. Bridge Column Light, (35° 24' 39" N 139° 40' 57" E).
- B. Line directly East from East end of South Honmoku Wharf Point ② (35° 24' 27" N 139° 41' 43" E) to circle meeting point.
- C. Line directly North from North end Honmoku Wharf D Jetty Point ③ (35° 26' 31" N 139° 41' 07" E) to circle meeting point.
- D. The shoreline from Points ② to ③.

Excepting Yokohama Passage and other water areas prohibited to anchor by Captain of the Port Keihin.