

書誌第101号追

# 本州南・東岸水路誌

追補第11

令和8年（2026）1月30日発行



海上保安庁

# 本 州 南 ・ 東 岸 水 路 誌

## 追 補 第 11

この追補は、令和 2 年 3 月刊行の本州南・東岸水路誌の記載事項を更新するもので、令和 7 年 9 月 26 日までに入手した資料を基に編集したものです。

追補は、更新情報を記載した「本文」と、それを検索するため、ページ番号等を記載した「索引」から構成されています。

「索引」については、更新箇所の表題や港名等を記載し、ページ番号順に並べています。

「本文」については、本追補の更新箇所は、灰色背景で赤色文字にて示しています。

【】で囲んだ内容は、削除や差し替えを行うことを意味しています。

図の挿入等によりページ内に収まらない場合は、水路誌本誌とのページ番号を整合させるため、追補においては、便宜的に枝番号を付しています。

令和 8 年 1 月 30 日

海上保安庁海洋情報部

## 注 意

海上保安庁は、各国が発布した諸法規、宣言、海図及び水路通報・航行警報並びに船舶等からの視認報告のうち、船舶交通の安全の確保と海洋環境の保全という観点から、航海の安全及び環境保全に影響を与える可能性のある情報については、水路通報及び航行警報により周知するほか、海上保安庁の海図その他の航海用刊行物にも掲載するようにしています。

これらの情報を利用するにあたっては、海上保安庁によるこれらの情報提供は、航海の安全等のための利用を目的としており、その内容は日本政府がこれらの諸法規、宣言等を承認したことを意味するものではない点に留意してください。

ページ	更新箇所（表題、港名等）	備 考
5	気象情報	追補第8当該ページは無効
12	航路標識	追補第10当該ページは無効
26	漁業	
36	ウェブページによる情報提供	追補第4当該ページは無効
69	八戸港	
111	仙台塩釜港	追補第8当該ページは無効
132	大洗港	追補第1当該ページは無効
136	鹿島港	
137	鹿島港	追補第5当該ページは無効
183	千葉港 千葉区・外港	追補第1当該ページは無効
184	千葉港 千葉区・外港	
194	京浜港 東京区	追補第1当該ページは無効
195	京浜港 東京区	
208	京浜港 横浜区・川崎区	追補第1当該ページは無効
253	清水港	追補第10当該ページは無効
275	三河湾口付近	
312	四日市港	追補第10当該ページは無効
314	四日市港	追補第10当該ページは無効
331	五ヶ所港	追補第10当該ページは無効
338	尾鷲港	追補第7当該ページは無効
369	高知港	追補第10当該ページは無効

**気象官署** ~~この水路誌の記載区域に関係ある気象官署は次のとおりである。~~

**天気相談所** 本書の記載区域に関係のある気象庁の天気相談所は、次表のとおりである。

【表の差し替え】

名 称	電 話 番 号	備 考	
仙台管区気象台天気相談所	022-290-5320	東北地方の気象情報	自動音声案内
気象庁天気相談所	03-5422-1018	北陸地方、関東甲信地方及び東海地方の気象情報	
大阪管区気象台天気相談所	06-6949-1300	近畿地方、中国地方及び四国地方の気象情報	

5

## 第 3 章 海 象

### 海 流

本州の南・東方海域には黒潮、黒潮続流、黒潮反流、津軽暖流、親潮の各海流があり、その大勢はおおよそ  
 10 第 3 図（6 ページ参照）のとおりである。このうち黒潮の流速は極めて速く、流路の変動も大きいので、最も注意を要する海流である。

ここで述べる海流の流向、流速、流路、表面水温などについては、統計による平均的状态を示したものである。

実際の海流は、それぞれ特有の性質による季節変化や年変化が大きいほか、不規則な種々の要因により、  
 15 平均的状态とかなり相違することがしばしば起こっている。

航海者は、海洋状況表示システム（海しる）及び海上保安庁から平日の毎日発行されている海洋速報等の最新の海況情報に注意する必要がある。

海洋状況表示システム（海しる）ウェブページ

URL <https://www.msil.go.jp/>

20 海洋速報等ウェブページ

URL <https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/KAIYO/qboc/index.html>

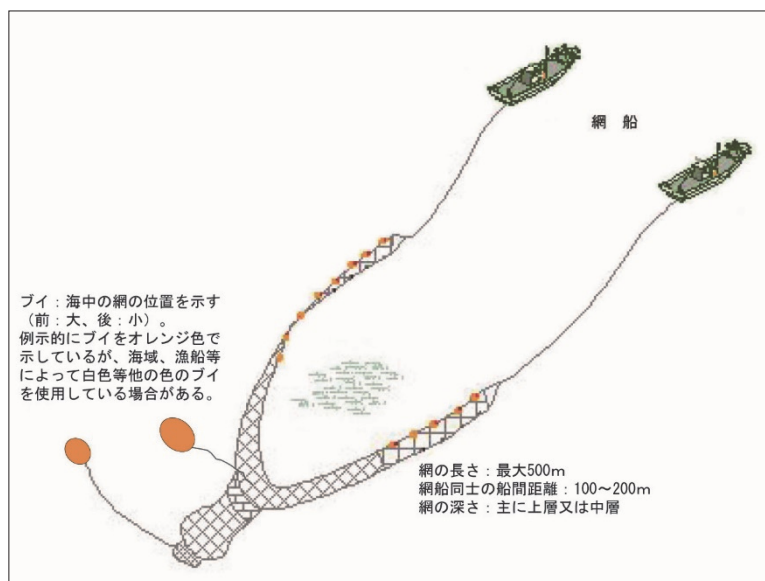
**黒潮の流路** 黒潮は、台湾東岸と与那国島の間から東シナ海に流入して、南西諸島の北西側を 200m 等深線に沿って北上し、屋久島～奄美大島の間を通過して日本の南方海域に抜ける。その後は九州東岸から四国南岸、本州南岸沿いに東北東方へ流れるが、紀伊半島～遠州灘沖に大きな冷水渦が現れる場合には、黒潮の  
 25 流路は紀伊水道沖から伊豆諸島の間で著しい変動が起こり、黒潮が冷水渦を迂回して流れる大蛇行現象が現れる。

5 AIS 信号所 船舶の AIS (Automatic Identification System : 船舶自動識別システム) 受信機又は AIS 重畳表示が可能なレーダや ECDIS (Electronic Chart Display and Information System : 電子海図表示システム) 画面上に航行船舶の指標となる航路標識のシンボルマーク等を示すための電波を発射する施設のこと。種別には、既存の航路標識に AIS 局を併置した「Real」と実際には存在しない航路標識をレーダ等に表示させる「Virtual」がある。本誌記載区域内には、次の 25AIS 信号所がある。AIS 信号所の位置等の詳細は書誌第 411 号「灯台表第 1 巻」に記載してある。

AIS 信号所名	位 置	種 別	備 考
東京湾口第 1 号	35° 05.8' N 139° 44.5' E	Virtual	東京湾海上交通センター管理
東京湾口第 2 号	35° 08.1' N 139° 45.2' E	Virtual	東京湾海上交通センター管理
東京湾口第 3 号	35° 10.4' N 139° 45.9' E	Virtual	東京湾海上交通センター管理
東京西航路第 6 号	35° 34.8' N 139° 48.1' E	Virtual	東京湾海上交通センター管理
京浜川崎シーバース	35° 28.0' N 139° 46.1' E	Real	
浦賀水道航路中央第 1 号	35° 12.7' N 139° 46.6' E	Real	浦賀水道航路中央第 1 号灯浮標に併置
伊豆大島西岸沖推薦航路北	34° 48.0' N 139° 17.0' E	Virtual	東京湾海上交通センター管理
伊豆大島西岸沖推薦航路南	34° 42.2' N 139° 10.0' E	Virtual	東京湾海上交通センター管理
伊良湖水道航路南東方	34° 32.4' N 137° 01.8' E	Real	伊勢湾第 2 号灯浮標に併置
中山水道開発保全航路第 1 号	34° 37.7' N 136° 58.6' E	Real	中山水道開発保全航路第 1 号灯標に併置
四日市港昭和四日市石油シーバース	34° 55.8' N 136° 42.2' E	Real	
梶取埼南東方浮魚礁施設	33° 30.7' N 136° 05.7' E	Real	梶取埼南東方浮魚礁施設灯に併置
樫野埼東方浮魚礁施設	33° 27.9' N 135° 57.6' E	Real	樫野埼東方浮魚礁施設灯に併置
潮岬沖推薦航路東	33° 25.9' N 135° 52.5' E	Virtual	大阪湾海上交通センター管理
潮岬沖推薦航路西	33° 24.3' N 135° 45.3' E	Virtual	大阪湾海上交通センター管理
潮岬沖推薦航路南	33° 22.7' N 135° 45.3' E	Virtual	大阪湾海上交通センター管理
和深埼南西方浮魚礁施設	33° 25.5' N 135° 27.3' E	Real	和深埼南西方浮魚礁施設灯に併置
市江埼南西方浮魚礁施設	33° 26.3' N 135° 18.3' E	Real	市江埼南西方浮魚礁施設灯に併置
見草埼南西方浮魚礁施設	33° 27.5' N 135° 07.7' E	Real	見草埼南西方浮魚礁施設灯に併置
瀬戸埼南西方浮魚礁施設	33° 30.3' N 135° 05.3' E	Real	瀬戸埼南西方浮魚礁施設灯に併置
土佐黒潮牧場 10 号施設	33° 01.2' N 134° 07.2' E	Real	土佐黒潮牧場 10 号施設灯に併置
土佐黒潮牧場 18 号施設	32° 29.1' N 133° 12.1' E	Real	土佐黒潮牧場 18 号施設灯に併置
土佐黒潮牧場 20 号施設	33° 01.0' N 133° 35.0' E	Real	土佐黒潮牧場 20 号施設灯に併置
土佐黒潮牧場 21 号施設	32° 23.2' N 132° 28.9' E	Real	土佐黒潮牧場 21 号施設灯に併置

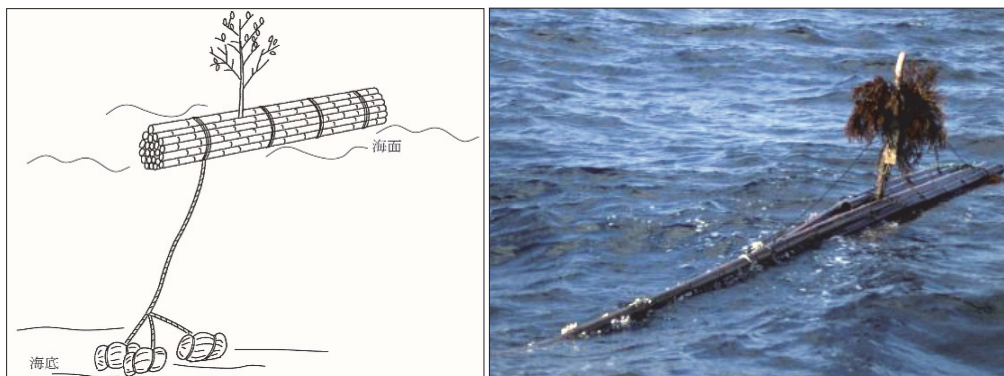
**機船船引き網漁業** 伊勢湾、三河湾及び渥美半島太平洋側沿岸海域では、ほぼ周年機船船引き網によるいかなご漁業等が活発に行われている。特に 2 隻の漁船が対となり網を引く 2 艘引き網漁業は最大 500m に及ぶ網を引いているので注意を要する（第 9 図参照）。操業時間は概ね日出～午前 11 時頃までである。これらの漁船を認めた場合は、十分な距離をとって避航し、漁船群の操業海域に進入しないことが賢明である。伊勢湾海上交通センター及び名古屋港海上交通センターでは「いかなご漁」の情報提供を行っている。

第 9 図 機船船引き網漁業概略図



**シイラ漬漁業** 土佐湾の沿岸海域にはシイラ漬漁業のための標識旗、自然木の目印を付けた長さ 10m の竹の束が多数設置されている（第 10 図参照）。この漁具は流失防止のため海底にロープと錘で固定している。このまわりでは漁船による引き縄釣り、網漁が行われている場合がある。この海域の航行には注意を要する。

第 10 図 シイラ漬漁具概略図等



**魚礁** 沿岸海域には多数の魚礁があり、これらの設置位置は海図に記載してある。なお、海図に記載されていないもので、船舶の航行に支障を及ぼすものについては、その都度水路通報及び、管区水路通報で

**日本航行警報** 太平洋、インド洋及びその周辺海域を航行する日本船舶の交通安全のため、緊急に通報を必要とする情報を、ウェブページで提供している。また、（一社）共同通信社の船舶向けファクシミリ放送及び（一社）全国漁業無線協会の漁業無線局からも提供している。

特に、緊急性の高い情報（海底火山活動、機雷漂流、外国紛争行為、人工衛星等飛行物体の落下、その他船舶に緊急かつ重大な危険を及ぼすおそれのある事項）については、随時ウェブページに掲載する。

### ウェブページによる情報提供

水路通報、航行警報及び灯台表第 1 巻追加表、水路誌追補は、ウェブページでも入手できる。

水路通報 URL <https://www1.kaiho.mlit.go.jp/TUHO/tuho/nm.html>

10 航行警報 URL <https://www1.kaiho.mlit.go.jp/TUHO/keiho/navarea11.html>

灯台表第 1 巻追加表 URL [https://www1.kaiho.mlit.go.jp/TUHO/shoshi/toudai/j\\_toudai.html](https://www1.kaiho.mlit.go.jp/TUHO/shoshi/toudai/j_toudai.html)

水路誌追補 URL <https://www1.kaiho.mlit.go.jp/TUHO/shoshi/tsuiho/supplement.html>

各管区海上保安本部及び部署等では、航海の安全情報及びイベント等の最新情報をウェブページでも提供している。

15 管区海上保安本部等ウェブページ

海上保安本部等	U R L
第二管区海上保安本部	<a href="https://www.kaiho.mlit.go.jp/02kanku/">https://www.kaiho.mlit.go.jp/02kanku/</a>
第二管区海上保安本部海洋情報部	<a href="https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN2/">https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN2/</a>
第三管区海上保安本部	<a href="https://www.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/">https://www.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/</a>
第三管区海上保安本部海洋情報部	<a href="https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN3/">https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN3/</a>
第四管区海上保安本部	<a href="https://www.kaiho.mlit.go.jp/04kanku/">https://www.kaiho.mlit.go.jp/04kanku/</a>
第四管区海上保安本部海洋情報部	<a href="https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN4/">https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN4/</a>
第五管区海上保安本部	<a href="https://www.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/">https://www.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/</a>
第五管区海上保安本部海洋情報部	<a href="https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN5/">https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN5/</a>

### 海の安全情報

海上保安庁では、プレジャーボート、漁船等の船舶運航者や磯釣り、マリンレジャー愛好者の方々に対して、全国各地の灯台等で観測した気象・海象の状況、海難の発生などの緊急に周知する必要がある情報をリアルタイムに提供する「海の安全情報」を全国の海上保安本部等で運用している。

「海の安全情報」では、海上における安全のより一層の向上を目指して、船舶交通の安全のために必要な情報を使いやすく、分かりやすい形に分類、整理し、インターネット及び電子メールを通じて提供している。

URL <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/>

25

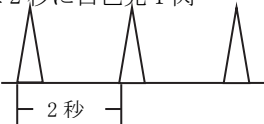

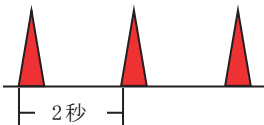

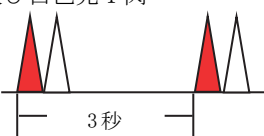

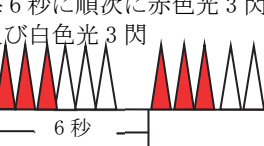

**水先** 八戸水先区水先人会に要請する。（第 1 編 総記 第 6 章 水先、12 ページ参照）

**航路** 白銀西防波堤東側に東航路、西側に西航路がある。また、第 2 区の八戸大橋下に水路（新井田川水面及び旧馬淵川水面）があり、航行管制が行われている（**管制**信号の項参照）。

**針路法** 北方から入る船舶は、尻屋崎の北東方約 6M の所から針路 180° で鯨角に向けて進み、八戸港外  
5 港中央防波堤北灯台（40° 33.7' N 141° 32.1' E）の西側を通り港内に入る。

南方から入る船舶は、鯨角灯台正横 3M で 270° に変針し、中央防波堤と第 2 中央防波堤間から港内に入る。ただし、蕪《カブ》島と第 2 中央防波堤間は、狭く養殖施設が設置されており、小型船以外は通航を避けた方がよい。大型船は中央防波堤の西側から入港するのがよい。

**信号** 新井田川水面及び旧馬淵川水面に出入航する一定の船舶は、八戸海上保安部八戸信号所の管制信号に従って航行しなければならない。管制信号は次表のとおりである。（港則法施行規則第 20 条の 2、別表  
10 4）【表の差し替え】

信号の種類	信号所の位置	信号の方法		信号の意味
		閃光による信号	形象物による信号	
入航信号	八戸信号所 閃光式信号 40°31'48"N 141°31'25"E (八戸大橋上)	毎 2 秒に白色光 1 閃 	黒色の上向き円すい形形象物 1 個 	入航船は入航可 総トン数 200 t 以上の出航船は運航を停止して待機 総トン数 200 t 未満の出航船は出航可
出航信号	形象物信号 40°31'42"N 141°31'17"E	毎 2 秒に赤色光 1 閃 	黒色の方形形象物 1 個 	出航船は出航可 総トン数 200 t 以上の入航船は第 2 区（河原木南防波堤東端から 180° に引いた線以西に限る。）以外 の航路外で出航船の進路を避けて待機 総トン数 200 t 未満の入航船は入航可
入出航禁止信号		毎 3 秒に順次に赤色光 1 閃及び白色光 1 閃 	黒色の鼓形形象物 1 個 	総トン数 200 t 以上の入航船は、第 2 区（河原木南防波堤東端から 180° に引いた線以西に限る。）以外 の航路外で出航船の進路を避けて待機 総トン数 200 t 以上の出航船は運航を停止して待機 総トン数 200 t 未満の入出航船は入出航可
入出航禁止信号 指定船舶以外		毎 6 秒に順次に赤色光 3 閃及び白色光 3 閃 	縦に上から黒色の鼓形形象物 1 個及び赤色の方旗 1 旗 	港長の指示を受けた船舶以外は入出航禁止

注意 (1) 総トン数 200 t 以上の船舶が水路を通航しようとするときは、必ず八戸信号所（TEL 0178-33-3177）に事前に通航予定日時を通報すること。また、通報内容に変更を生じたときにも速やかに通報すること。

(2) 総トン数 200 t 未満の船舶が水路を、船舶、いかだなどをえい航して通航しようとするときは、事前に通航予定日時を通報し通航すること。

15



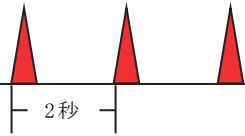

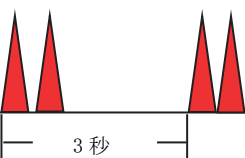



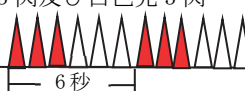

**航泊制限** 港内における引火事故を防止するため、船舶は、港内に停泊中の引火性危険物積載タンカー（タンク船を含む。）から 30m 以内の海面に立ち入ってはならない。ただし、特に港長の許可を受けた船舶は、この限りでない。なお、引火性危険物積載タンカーは、港内に停泊中夜間においても視認できる「引火性危険物積載中」の標識を掲揚する。

20

**航行上の注意** 東寄りの強風時に防波堤の外側はうねりや波浪が大きく、圧流されて沿岸に乗揚げる事故が発生している。



管制水路に出入航する一定の船舶は、次表のとおり塩釜信号所で行う信号に従って航行しなければならない。（港則法施行規則第 20 条の 2） **【表の差し替え】**

信号の種類	信 号 の 方 法		信 号 の 意 味
	閃光による信号	形象物による信号	
入航信号	毎 2 秒に白色光 1 閃 	黒色の上向き円すい形形象物 1 個 	入航船は入航可 総トン数 500 t 以上の出航船は、運航を停止して待機 総トン数 500 t 未満の出航船は、出航可
出航信号 (仙台火力発電所)	毎 2 秒に赤色光 1 閃 	黒色の方形形象物 1 個 	出航船は出航可 ただし、第 1 区又は第 2 区から出航しようとする総トン数 500 t 以上の船舶は、運航を停止して待機 総トン数 500 t 以上の入航船は、花淵埼港界標柱と毛無島頂とを結ぶ線の延長線以東の航路外において出航船の進路を避けて待機 総トン数 500 t 未満の入航船は、入航可
出航信号 (1 区、2 区)	毎 3 秒に赤色光 2 閃 	縦に上から黒色の方形形象物 1 個及び赤色の方旗 1 旒 	出航船は出航可 ただし、仙台火力岸壁から出航しようとする総トン数 500 t 以上の船舶は、運航を停止して待機 総トン数 500 t 以上の入航船は、花淵埼港界標柱と毛無島頂とを結ぶ線の延長線以東の航路外において出航船の進路を避けて待機 総トン数 500 t 未満の入航船は、入航可
入出航禁止信号	毎 3 秒に順次に赤色光 1 閃及び白色光 1 閃 	黒色の鼓形形象物 1 個 	総トン数 500 t 以上の入航船は、花淵埼港界標柱と毛無島頂とを結ぶ線の延長線以東の航路外において出航船の進路を避けて待機 第 1 区若しくは第 2 区又は仙台火力岸壁から出航しようとする総トン数 500 t 以上の船舶は、運航を停止して待機 総トン数 500 t 未満の入出航船は、入出航可
指定船舶以外入出航禁止	毎 6 秒に順次に赤色光 3 閃及び白色光 3 閃 	縦に上から黒色の鼓形形象物 1 個及び赤色の方旗 1 旒 	港長の指示を受けた船舶以外の船舶は、入出航禁止

**航路外での待機の指示** 視程が 500m 以下の状態で、500 t 以上の船舶が仙台塩釜港の航路を航行する場合、仙台塩釜港長は、当該船舶の危険を防止するため必要な間、航路外での待機を指示する場合がある。指示は、VHF 無線電話及び海上保安庁の船舶からの呼びかけその他の適切な方法により行われる。詳細は、「港則法施行規則第 8 条の 2 の規定による指示の方法等を定める告示」（平成 22 年海上保安庁告示第 163 号）参照。

**航泊制限** 港内における引火事故を防止するため、船舶は、港内に停泊中のタンカー（タンク船を含む）から 30m 以内の海面に立ち入ってはならない。ただし、特に港長の許可を受けた船舶はこの限りでない。

**錨地** 塩釜区の外港錨地は、東は船入島及びカラカイ島の礁脈により、南は花淵埼から北東方へ延びる礁脈によって激浪を防ぎ、喫水 6m 以下の船舶の錨泊に適するが、底質砂で錨かきは良くない。また、カラカイ島の東方の錨地付近では、東～南東の強風の際に海底地形等の影響により、波浪が急激に高くなることがあるので、走錨、荷崩れ等に注意しなければならない。なお、水島と船入島北端を結んだ線及びカラカイ島東方の錨地の北側にはノリの養殖施設があるので注意を要する。

検疫錨地は、塩釜区入口及び仙台区の南東方（38° 13.2′ N 141° 06.5′ E）にある。

前に港湾管理者等から港湾施設等について詳細な情報を入手すること。

沖防波堤西側にいけすがある。

#### 港湾施設

名 称	概 位	長 さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (D/W×隻)	備 考
第 1 ふ頭	36° 18.6' N 140° 34.8' E	70	※ 4	1,000×1	水産品
		170	※ 2～3.5	1,000×2	
		140	※ 3.5～4	1,000×2	
第 2 ふ頭	36° 18.6' N 140° 34.7' E	140	※ 1.5～4.5	1,000×2	
		70	※ 3～3.5	1,000×1	
		140	※ 0.5～3.5	1,000×2	
		70	※ 4～6	1,000×1	
第 3 ふ頭東岸壁	36° 18.5' N 140° 34.4' E	300	7～8	5,000×1	フェリー貨物
第 3 ふ頭西岸壁		270	7.5	5,000×1	
第 4 ふ頭	36° 18.4' N 140° 34.3' E	240	7.5～8	8,000×1	旅客

(注意) 水深欄中、「※」が付されている水深は東日本大震災発生前の測量水深である。

5

**台風・津波対策** 台風・津波等による災害を防止するため、大洗港入出港安全対策協議会が設置されており、在港船舶などに対し、情報の伝達及び警戒体制・避難・入港制限の勧告・解除等の災害防止措置を指導している。(問合せ先：茨城海上保安部 TEL 029-262-4106)

10

#### 海事関係官公署

官 公 署 名	連 絡 先
茨城県茨城港湾事務所大洗港区事業所	029-267-2700

**引船** 引船がある。



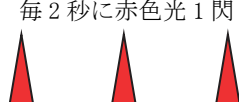

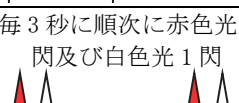

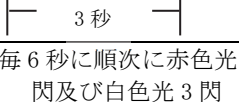

**補給** 清水、燃料油及び氷の補給ができる。

**交通** 苫小牧港に至るカーフェリー便 (13,816 t ほか) がある。

15

**信号** 鹿島信号所（35° 55.8′ N 140° 41.7′ E）及び港奥の鹿島中央信号所（35° 54.7′ N 140° 40.2′ E）で、鹿島水路の管制信号を行っている。

鹿島水路に出入航する一定の船舶は、次表のとおり鹿島信号所及び鹿島中央信号所で行う信号に従って航行しなければならない。（港則法施行規則第 20 条の 2） **【表の差し替え】**

信号の種類	信 号 の 方 法		信 号 の 意 味
	鹿島信号所 閃光式（昼夜間）	鹿島中央信号所 電光文字式（昼夜間）	
入航信号	毎 2 秒に白色光 1 閃 	 I の点滅	入航船は入航可 長さ 70m 以上の出航船（総トン数 1,000 t 未満の船舶を除く。）は、運航を停止して待機 ただし、港長の指示を受けた船舶は出航可 長さ 70m 未満又は総トン数 1,000 t 未満の出航船は出航可
出航信号	毎 2 秒に赤色光 1 閃 	 O の点滅	出航船は出航可 長さ 70m 以上の入航船（総トン数 1,000 t 未満の船舶を除く。）は、水路外において、出航船の進路を避けて待機 ただし、港長の指示を受けた船舶は入航可 長さ 70m 未満又は総トン数 1,000 t 未満の入航船は入航可
自由信号	毎 3 秒に順次に赤色光 1 閃及び白色光 1 閃 	 F の点滅	長さ 190m（油送船は総トン数 1,000 t）以上の入航船は水路外において、出航船の進路を避けて待機 長さ 190m（油送船は総トン数 1,000 t）以上の出航船は、運航を停止して待機 長さ 190m（油送船は総トン数 1,000 t）未満の入出航船は入出航可
禁止信号	毎 6 秒に順次に赤色光 3 閃及び白色光 3 閃 	 X の点滅	港長の指示を受けた船舶以外は、入出航禁止
管制船舶：長さ 190m（油送船は総トン数 1,000 t）以上の船舶 管制対象船舶：長さ 70m 以上の船舶（総トン数 1,000 t 未満の船舶を除く。）			

5

**航泊制限** 引火性危険物積載タンカー（タンク船を含む。）の引火による事故を防止するため、一般船舶は、港内に停泊中の引火性危険物積載タンカーから 30m 以内の海面に立ち入ることを禁止されている。

引火性危険物積載タンカーは、港内停泊中、夜間でも容易に視認できる「引火性危険物積載中」の標識を掲げている。（鹿島港長公示、鹿島港第 30-1 号（平成 30 年 1 月 31 日））

- 10 **海難** 日本の北側に優勢な高気圧があり、本州の南端を低気圧が通過する場合、鹿島港付近では北東の強風が連吹することが多い。港口が北東方に開いている鹿島港では注意を要する気圧配置である。また、鹿島港沿岸域の海底の表層は、主に砂や砂礫の層であり、錨地に適していない海域である。このため、北～東の強風時に、港内・外で錨泊中の船舶が走錨し、衝突・乗揚げ海難に至る事案が多発している。

- 15 **注意** 夏の一時期を除くと、常に沿岸海域は荒れている。荒天時、波浪が高い場合、南防波堤がレーダに映らず、北海浜の護岸を南防波堤と誤認することがある。

港口の南防波堤北端部及び外港地区において、防波堤等の築造工事が行われている。

なお、工事区域は、灯付浮標及び標識灯で表示されている。

**錨地** 検疫錨地は、港界の北東角付近にある。なお、鹿島港南防波堤灯台（35° 57.5′ N 140° 42.8′ E）から半径 3M 以内では、荒天時に走錨事故が多発しているので注意を要する。

## 港湾施設

名 称		概 位	長 さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (D/W×隻)	備 考
外港公共ふ頭A岸壁		35° 57.9' N 140° 41.6' E	280	12~14	10,000×1	耐震岸壁
深芝公共岸壁		35° 55.5' N 140° 41.9' E	300	5.5~6	2,000×3	
北公共 ふ 頭	C岸壁	35° 55.6' N 140° 39.2' E	170	10	10,000×1	
	D岸壁	35° 55.7' N 140° 39.2' E	170	10	10,000×1	
	E岸壁		170	10	12,000×1	ガントリークレーン
池向岸壁		35° 54.1' N 140° 40.7' E	114	5		架空線複数あり
南公共 ふ 頭	A・B岸壁	35° 53.2' N 140° 41.1' E	370	10	15,000×2	
	C～F岸壁	35° 53.0' N 140° 41.1' E	各 130	6	5,000×4	
	G・H岸壁	35° 52.9' N 140° 41.3' E	各 185	10	15,000×2	

上表のほか、港内各所に会社専用の係船施設が多数ある。

5 架空線 池向岸壁から南西方対岸に至る 3 送電線 (35° 54.0' N 140° 40.6' E、高さ:北から 57m・55m・45m) がある。また、北公共ふ頭前面海域に南北の岸壁にかかる送電線 (35° 55.5' N 140° 39.6' E、高さ 59m) がある。

最大入港船舶 2014 年、貨物船 VALE BRASIL(198,980t、喫水 16m)が日本製鉄原料岸壁に着岸した。

台風・津波等対策 台風等発達した低気圧の接近が予想される場合、また、津波注意報等が発表された場合、鹿島港長が、港外避難勧告等を行う (問合せ先:鹿島海上保安署)。

## 10 海事関係官公署

官 公 署 名	連 絡 先	官 公 署 名	連 絡 先
鹿島海上保安署 (港長)	0299-92-2601	横浜植物防疫所東京支所鹿島出張所	0299-92-3404
横浜税関鹿島税関支署	0299-92-2558	茨城県鹿島港湾事務所	0299-92-2111
関東運輸局茨城運輸支局鹿島海事事務所	0299-92-2604	東京出入国在留管理局水戸出張所	(水戸市)
東京検疫所鹿島出張所	0299-92-2603		029-300-3601

引船・通船 引船・通船がある。

補給 清水の補給ができる。

## 医療施設

名 称	電 話 番 号	備 考
白十字総合病院	0299-92-3311	

15

## 犬吠埼付近 (35° 43' N 140° 52' E) (海図 W57、W1050)

概要 この項には、利根川河口からその西南西方約 7Mの屏風ヶ浦西端までについて記載する。

犬吠埼は、利根川河口南側に突出する半島の埼で、その東岸は砂浜が多く、南岸は上層が赤土に覆われた高さ約 20~40mの黒色のがけである。

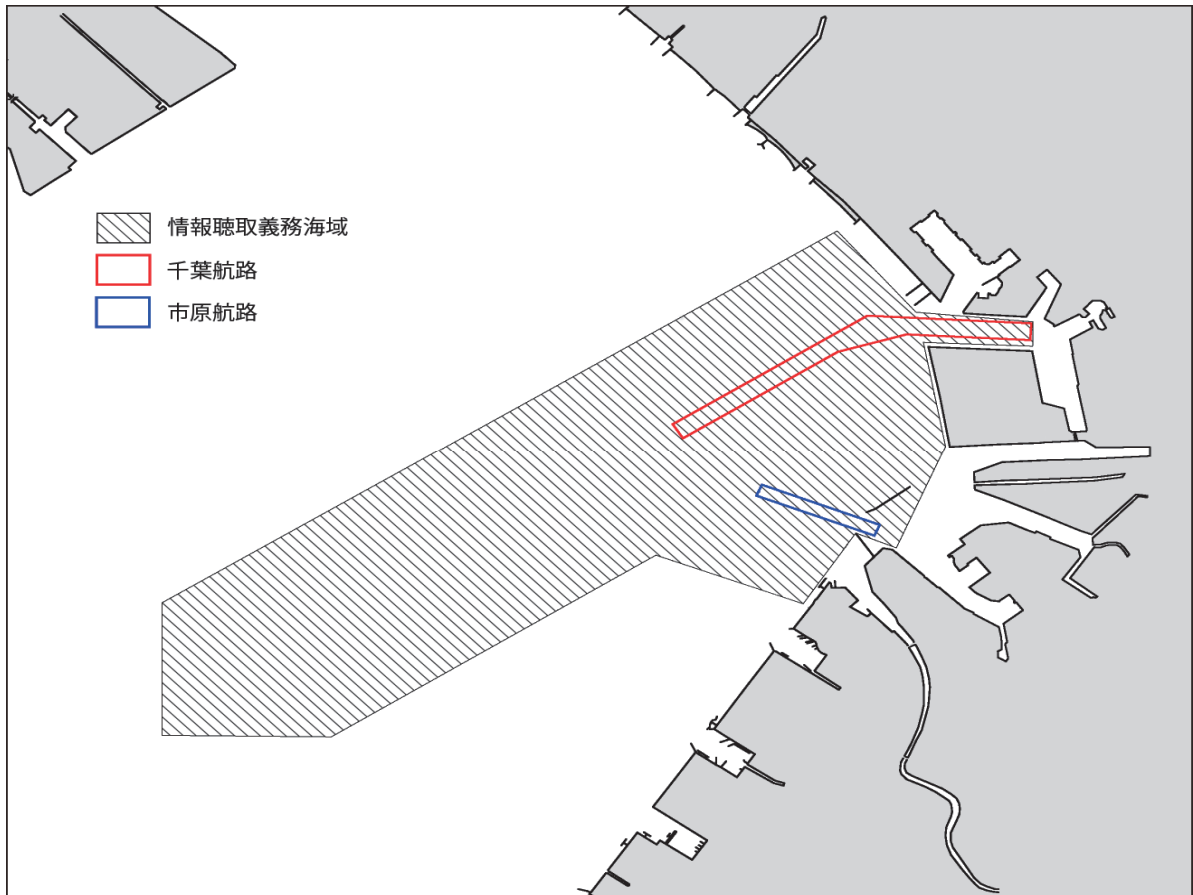
20 この埼は東端を犬吠埼、南東端を長崎鼻、南西端を犬若鼻といい、同鼻の東側に外川漁港、北西側に名洗港 (35° 42' N 140° 50' E) がある。

屏風ヶ浦は、長さ約 5Mの陰しいがけ海岸である。犬吠埼の周辺一帯は、小島や岩礁が多く近寄るのは危険である。がけはレーダによく映る。屏風ヶ浦の前面は遠浅でいそ波が高い。

霧は 5 月下旬~8 月末頃まで発生し、最も多いのは 7 月である。日中には消えるが、南寄りの風の時は一


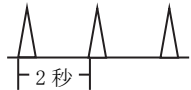

航法の遵守及び危険の防止のための勧告（港則法第 42 条、同法施行規則第 20 条の 5） 港長は、特定船舶に対し、航法の遵守及び危険の防止のため必要があると認められるときには、VHF 無線電話その他の適切な方法により、進路の変更その他の必要な措置を講ずべきことを、勧告することができる。

第 33 図 千葉港における情報聴取義務海域図（非常災害時を除く）


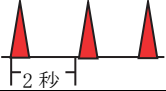
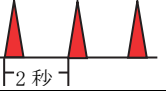

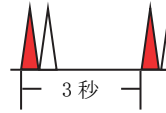
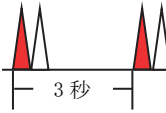

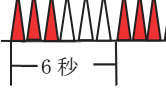
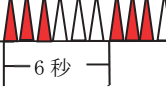


信号 千葉灯標（ $35^{\circ} 34.1' N$   $140^{\circ} 02.7' E$ ）及び千葉中央港信号所（ $35^{\circ} 35.7' N$   $140^{\circ} 05.4' E$ ）で管制信号を行っている。

管制信号 千葉航路及び市原航路を航行する一定の船舶は、次表のとおり各信号所で掲げる信号に従って航行しなければならない。（港則法施行規則第 20 条の 2） **【表の差し替え】**

信号の種類	千 葉 航 路		市 原 航 路	信 号 の 意 味
	千葉灯標 信号所	千 葉 中央港信号所	千葉灯標 信号所	
	電光文字式 (昼夜間)	閃 光 式 (昼夜間)	閃 光 式 (昼夜間)	
入航信号	 I の点滅	 毎 2 秒に白色光 1 閃	 毎 2 秒に白色光 1 閃	入航船は入航可 長さ 50m 以上の出航船（総トン数 500 t 未満の船舶を除く）は、運航を停止して待機 ただし、港長の指示を受けた船舶は出航可 長さ 50m 未満又は総トン数 500 t 未満の出航船は出航可

## 【表の差し替え】

出航信号	0 の点滅 	毎 2 秒に赤色光 1 閃 	毎 2 秒に赤色光 1 閃 	出航船は出航可 長さ 50m 以上の入航船（総トン数 500 t 未満の船舶を除く）は、航路外において、出航船の進路を避け待機 ただし、港長の指示を受けた船舶は入航可 長さ 50m 未満又は総トン数 500 t 未満の入航船は入航可
自由信号	F の点滅 	毎 3 秒に順次に赤色光 1 閃及び白色光 1 閃 	毎 3 秒に順次に赤色光 1 閃及び白色光 1 閃 	千葉航路 長さ 140m（油送船は総トン数 1,000 t）以上の入航船は、航路外において出航船の進路を避けて待機 長さ 140m（油送船は総トン数 1,000 t）以上の出航船は、運航を停止して待機 長さ 140m（油送船は総トン数 1,000 t）未満の入出航船は入出航可 市原航路 長さ 125m（油送船は総トン数 1,000 t）以上の入航船は、航路外において出航船の進路を避けて待機 長さ 125m（油送船は総トン数 1,000 t）以上の出航船は、運航を停止して待機 長さ 125m（油送船は総トン数 1,000 t）未満の入出航船は入出航可
禁止信号	X の点滅 	毎 6 秒に順次に赤色光 3 閃及び白色光 3 閃 	毎 6 秒に順次に赤色光 3 閃及び白色光 3 閃 	港長の指示を受けた船舶以外は入出航禁止
管制船舶：千葉航路 長さ 140m（油送船は総トン数 1,000 t）以上の船舶 市原航路 長さ 125m（油送船は総トン数 1,000 t）以上の船舶 管制対象船舶：長さ 50m 以上の船舶（総トン数 500 t 未満の船舶を除く。）				

**航泊制限** 引火性危険物積載タンカーの引火による事故を防止するため、一般船舶は、港内に停泊中の引火性危険物積載タンカーから 30m 以内の海面に立ち入ることを制限されている。

**錨地** 検疫錨地は、千葉灯標の北西方（35° 34.5′ N 140° 01.2′ E）付近にあり、危険物積載船錨地は千葉区第 2 区～第 4 区及び外港に指定されている。

**錨泊禁止** 外港から千葉航路に至る水路は、錨泊禁止区域になっている。


## 港湾施設

名 称		概 位		長 さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (D/W×隻)	備 考
中央ふ頭	A～E 岸壁	35° 35.7′ N	140° 06.1′ E	1,000	10	15,000×5	
	F～H 岸壁	35° 35.7′ N	140° 05.6′ E	750	12	30,000×3	
	I 岸 壁	35° 36.1′ N	140° 05.8′ E	130	7.5	5,000×1	耐震岸壁
	－4.5m岸壁	35° 35.9′ N	140° 06.3′ E	90	4.5	700×1	
出洲ふ頭	A～C 岸壁	35° 35.6′ N	140° 06.6′ E	430	7.5～8	5,000×3	C 岸壁：耐震岸壁
	D1・D2 岸壁	35° 35.6′ N	140° 06.4′ E	265	6	3,000×2	
	E・F1～10 岸壁	35° 35.8′ N	140° 06.4′ E	1,045	5.5	2,000×11	
市原ふ頭岸壁		35° 32.4′ N	140° 05.8′ E	240	7～7.5	5,000×2	
袖ヶ浦ふ頭	A1～3 岸壁	35° 27.4′ N	139° 59.8′ E	270	5	2,000×3	
	B・C1～3・D1・D2 岸壁	35° 27.5′ N	139° 59.8′ E	481	4.5	700×3	
	E1～4 岸壁	35° 27.6′ N	139° 59.6′ E	320	5.5	2,000×4	
	F1～3 岸壁	35° 27.8′ N	139° 59.6′ E	419	4～7	5,000×3	
今井岸壁		35° 26.8′ N	139° 58.3′ E	600	5.5	2,000×5	




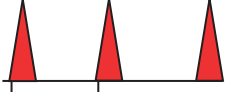

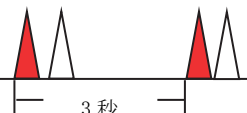

上表のほか、第 5 区を除く各区内に各会社専用の係船施設が多数ある。




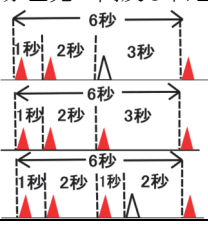

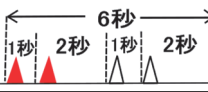
## 1 東京東航路【表の差し替え】

信号所名	15 号地南信号所 15 号・15 号北地信号所中央防信号所・10 号地信号所	
信号の種類	信号の方法	信号の意味
	電光文字式(昼夜間)	
入 航 信 号	 I の点滅	入航船は入航可 長さ 50m 以上の出航船（総トン数 500 t 未満の船舶を除く）は、運航を停止して待機 長さ 50m 未満又は総トン数 500 t 未満の出航船は出航可
出 航 信 号	 O の点滅	出航船は出航可 長さ 50m 以上の入航船（総トン数 500 t 未満の船舶を除く。）は、航路外で出航船の進路を避けて待機 長さ 50m 未満又は総トン数 500 t 未満の入航船は入航可
自 由 信 号	 F の点滅	長さ 150m（油送船は総トン数 1,000 t）以上の入航船は、航路外で出航船の進路を避けて待機 長さ 150m（油送船は総トン数 1,000 t）以上の出航船は、運航を停止して待機 長さ 150m（油送船は総トン数 1,000 t）未満の入出航船は入出航可
禁 止 信 号	 X の点灯	港長の指示を受けた船舶以外は入出航禁止
切替予告信号	 X と I (又は O、F) の交互点滅	航路内航行中の入出航船は入出航可 航路外にある長さ 50m 以上の入出航船（総トン数 500 t 未満の船舶を除く。）は、航路外で航路内航行中の入出航船の進路を避けて待機 航路外にある長さ 50m 未満又は総トン数 500 t 未満の入出航船は入出航可 信号が間もなく I (又は O、F) の点滅に変わる
	 X の点滅	航路内航行中の入出航船は入出航可 航路外にある入出航船は、航路外で航路内航行中の入出航船の進路を避けて待機 信号が間もなく X の点灯に変わる

## 2 東京西航路【表の差し替え】

信号所名	青海信号所 青海第 2 信号所 晴海信号所	大井信号所 羽田船舶信号所	信号の意味
信号の種類	電光文字式(昼夜間)	信号の方法 閃光式(昼夜間)	
入 航 信 号	 I の点滅	毎 2 秒に白色光 1 閃 	入航船は入航可 長さ 100m 以上の出航船は、運航を停止して待機 ただし、港長の指示を受けた船舶は出航可 長さ 100m 未満の出航船は出航可
出 航 信 号	 O の点滅	毎 2 秒に赤色光 1 閃 	出航船は出航可 長さ 100m 以上の入航船は、航路外で出航船の進路を避けて待機 ただし、港長の指示を受けた船舶は入航可 長さ 100m 未満の入航船は入航可
自 由 信 号	 F の点滅	毎 3 秒に順次に赤色光 1 閃及び白色光 1 閃 	長さ 300m（油送船は総トン数 5,000 t）以上の入航船は、航路外で出航船の進路を避けて待機 長さ 300m（油送船は総トン数 5,000 t）以上の出航船は、運航を停止して待機 長さ 300m（油送船は総トン数 5,000 t）未満の入出航船は、入出航可
禁 止 信 号	 X の点灯	毎 6 秒に順次に赤色光 3 閃及び白色光 3 閃 	港長の指示を受けた船舶以外は入出航禁止

## 【表の差し替え】

切替予告信号	 X と I (又は O、F) の交互点滅	 毎 6 秒に順次に赤色光 2 閃及び白色光 1 閃 (又は毎 6 秒に赤色光 3 閃、毎 6 秒に順次に赤色光 3 閃及び白色光 1 閃)	航路内航行中の入出航船は入出航可 航路外にある長さ 100m 以上の入出航船は、航路外において、航路内航行中の入出航船の進路を避けて待機 ただし、港長の指示を受けた船舶は入出航可 長さ 100m 未満の入出航船は入出航可 電光文字式：信号が間もなく I (又は O、F) の点滅に変わる 閃光式：信号が間もなく毎 2 秒に白色光 1 閃 (又は毎 2 秒に赤色光 1 閃、毎 3 秒に順次に赤色光 1 閃及び白色光 1 閃) に変わる
	 X の点滅	 毎 6 秒に順次に赤色光 2 閃と白色光 2 閃	航路内航行中の入出航船は、入出航可 航路外にある入出航船は、航路外において航路内航行中の入出航船の進路を避けて待機 電光文字式：信号が間もなく X の点滅に変わる 閃光式：信号が間もなく毎 6 秒に順次に赤色光 3 閃及び白色光 3 閃に変わる

**錨地** 検疫錨地は、東京沖灯浮標の北西方にある。

**航行上の注意等** (第 23 図、155 ページ参照)

- 東京西航路南口の東京沖灯浮標を中心とした半径 1,850m の円内海域は、航路指定及び錨泊自粛区域となっている。
- 東京国際空港 B 及び D 滑走路の北東側海域には、航空法に基づく航空機進入表面区域が設定されている。
  - 水面上の高さ (水面から船舶最高点までの高さ) が 28.4m 以上の船舶は、東京国際空港 D 滑走路に設定された船舶高基準面下海域で東京国際空港 D 滑走路東方灯標 (35° 32' 41" N 139° 49' 51" E) を A 点とし、B 点東京西航路第一号灯標 (35° 32' 59" N 139° 50' 19" E)、C 点 (35° 33' 15" N 139° 49' 53" E)、D 点 (35° 32' 53" N 139° 49' 35" E) を順次に結んだ線並びに A 点と D 点を結んだ線により囲まれた海域に侵入しないこと。
  - 水面上の高さが 28.4m 未満の船舶で上記 A・B・C・D 点を順次に結んだ線並びに A 点と D 点を結んだ線により囲まれた海域を航行するときは、東京国際空港 D 滑走路東方灯標 (35° 32' 41" N 139° 49' 51" E) の北東側の海域を航行すること。

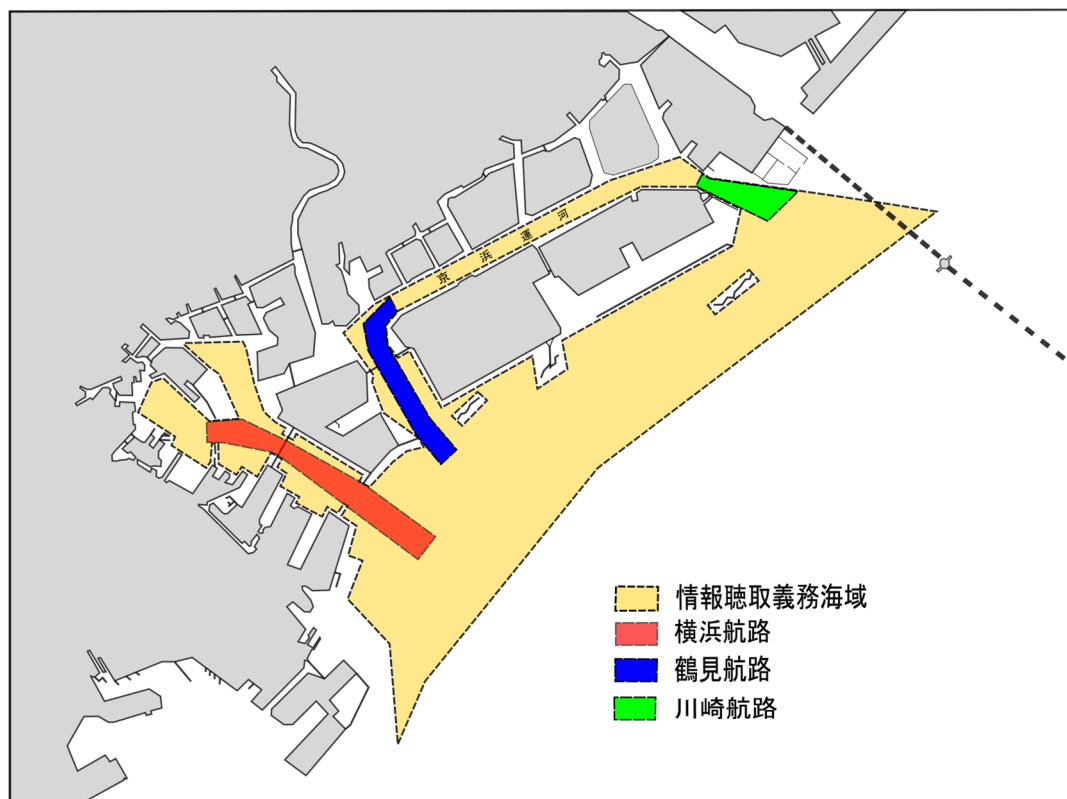
**港湾施設**

名 称		概 位		長 さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (D/W×隻)	備 考
品 川 ふ 頭	C～F	35° 37.3′ N	139° 45.6′ E	745	7～10	15,000×4	外貿コンテナ ガントリークレーン
	G・H	35° 37.6′ N	139° 45.6′ E	380	5.5～8	15,000×2	
	I～K	35° 37.9′ N	139° 45.5′ E	476	8～8.5	6,000×3	北海道定期航路
芝 浦 ふ 頭	B～F	35° 38.5′ N	139° 45.6′ E	780	6～7	5,000×6	内貿雑貨
	G	35° 38.7′ N	139° 45.6′ E	165	6.5	2,000×1	C～G 岸壁：耐震岸壁
日の出ふ頭	H～M	35° 38.9′ N	139° 45.6′ E	564	6.5～7	3,000×6	
竹 芝 ふ 頭	N～P	35° 39.2′ N	139° 45.8′ E	465	4.5～5	5,000×3	伊豆・小笠原航路
月 島 ふ 頭	F4・F5	35° 39.1′ N	139° 46.0′ E	266	7.5	5,000×2	ドルフィン栈橋
晴 海 ふ 頭	I	35° 39.0′ N	139° 46.8′ E	161	6～8.5	10,000×1	
	J	35° 39.0′ N	139° 46.7′ E	190	8～8.5	15,000×1	
	K・L	35° 38.9′ N	139° 46.5′ E	456	8.5	20,000G/T×2	客船ターミナル
大井コンテナふ頭	1～7	35° 36.3′ N	139° 46.0′ E	2,354	15	50,000×7	ガントリークレーン 4～6 岸壁：耐震岸壁
大井水産物ふ頭	J・K	35° 35.6′ N	139° 46.4′ E	450	11.5～12	30,000×2	
大井食品ふ頭	L	35° 35.4′ N	139° 46.6′ E	230	10.5～12	30,000×1	
	M・N	35° 35.3′ N	139° 46.5′ E	380	11	15,000×2	耐震岸壁



第 40 図 京浜港（横浜区・川崎区）における情報聴取義務海域図（非常災害時を除く）

【図の差し替え】



船舶の交通の制限等（港則法第 38 条、同法施行規則第 20 条の 2） 港長は、鶴見航路、京浜運河、川崎航  
 5 路及び横浜航路において、信号を行っても管制船の当該水路における航行に伴い船舶交通の危険が生ずるお  
 それがある場合であって、当該危険を防止するため必要があると認めるときは、当該船舶の船長に対し、当  
 該水路を航行する予定時刻を変更すること、当該船舶の進路を警戒する船舶を配備すること、当該船舶の運  
 航に関し必要な措置を講ずることを指示する場合がある。

港長が提供する情報の聴取（港則法第 41 条、同法施行規則第 20 条の 3） 港長は、特定船舶（第 40 図、  
 10 第 28 図（161 ページ）参照）に示す港則法による適用海域を航行する汽艇等を除く総トン数 500 t を超える  
 船舶をいう。）に対し、VHF 無線電話により、船舶の沈没等の船舶交通の障害の発生に関する情報、他の船舶  
 の進路を避けることが容易でない船舶の航行に関する情報その他の当該航路及び区域を安全に航行するため  
 に当該特定船舶において聴取することが必要と認められる情報を提供する。特定船舶は第 40 図、第 28 図に  
 示す港則法による適用海域を航行する間、港長が提供する情報を聴取しなければならない。

15 航法の遵守及び危険の防止のための勧告（港則法第 42 条、同法施行規則第 20 条の 5） 港長は、特定船  
 舶に対し、航法の遵守及び危険の防止のため必要があると認められるときには、VHF 無線電話その他の適切  
 な方法により、進路の変更その他の必要な措置を講ずべきことを勧告することができる。

航路外での待機指示（港則法第 14 条の 2 同法施行規則第 8 条の 2） 横浜航路において、船舶の円滑  
 な航行を妨げる停留その他の行為をしている船舶と航路を航行する長さ 50m 以上の他の船舶（総トン数 500  
 20 t 未満の船舶を除く。）との間に安全な間隔を確保することが困難となる場合、京浜港長は、当該危険を防  
 止するため必要な間、航路外での待機を指示することがある。指示は、VHF 無線電話その他の適切な方法によ  
 り行われる。

錨泊禁止 横浜航路東口から南東方約 1M まで及び、鶴見航路南口から南東方約 0.6M に至る間に錨泊禁

日の出地区	日の出頭	1 号岸壁	35° 00.3' N 138° 29.9' E	410	5~12	旅客船 15,000×1 旅客船 30,000×1	1, 2 号岸壁連続使用 時 230,000t 級客船 使用
		2 号岸壁	35° 00.5' N 138° 29.9' E	410	12	旅客船 15,000×2	
		巴川左岸岸壁	35° 00.2' N 138° 29.8' E	100	3~4.5	1,000×1	
富士見地区	富士見頭	1・2 号岸壁	34° 59.6' N 138° 30.2' E	113	4~5	700×2	飼肥料
		3 号岸壁	34° 59.6' N 138° 30.1' E	140	7.5~8.5	5,000×1	セメント クレーン
		4・5 号岸壁	34° 59.7' N 138° 30.0' E	480	12		木材チップ、セメント、穀類 クレーン
		6・7 号岸壁	34° 59.9' N 138° 29.8' E	329	8.5~9.5	10,000×2	飼肥料、穀類
塚間地区		塚間岸壁	35° 00.3' N 138° 30.3' E	71	—	1,000×1	鋼材、クレーン

前表のほか、江尻ふ頭の北東方に原油荷役棧橋があり、第 2 区の両側に各会社の専用係船施設がある。

また、袖師、江尻、清水、塚間及び三保の各船だまりがある。

**係船浮標** 第 1 区に 2 個の係船浮標がある。

- 5 **台風・津波対策** 本港では台風・津波による事故を未然に防止するため、清水港台風・津波等対策協議会を設置し、在港船舶などに対し、台風・津波情報の伝達及び警戒体制・避難・入港制限の勧告・解除等の台風・津波災害防止措置を実施している（問合せ先：清水海上保安部）。

#### 海事関係官公署

官 公 署 名	連 絡 先	官 公 署 名	連 絡 先
清水海上保安部（清水港長、田子の浦港長）	054-355-0225	名古屋検疫所清水検疫所支所	054-352-6012
名古屋税関清水税関支署	054-352-6116	動物検疫所横浜本所清水出張所	054-353-5086
名古屋税関清水税関支署興津出張所	054-369-3571	名古屋植物防疫所清水支所	054-352-3775
中部運輸局静岡運輸支局清水庁舎	054-352-0174	名古屋出入国在留管理局静岡出張所	054-653-5571
静岡県清水港管理局（港湾管理者）	054-353-2201		

- 10 **引船・通船** 引船がある。通船があり、発着所は清水船だまり南西部にある。

**補給** 清水、燃料油の補給は十分にでき、給水船及び給油船がある。氷は江尻ふ頭で積み込める。

#### 修理

造 船 所 名	電 話 番 号	備 考
(株)カナサン重工	054-334-5151	
(株)清港ドック	054-334-0311	
(株)ティーエムマリン	054-334-2191	
(株)三保造船所	054-334-5211	

#### 廃油処理施設

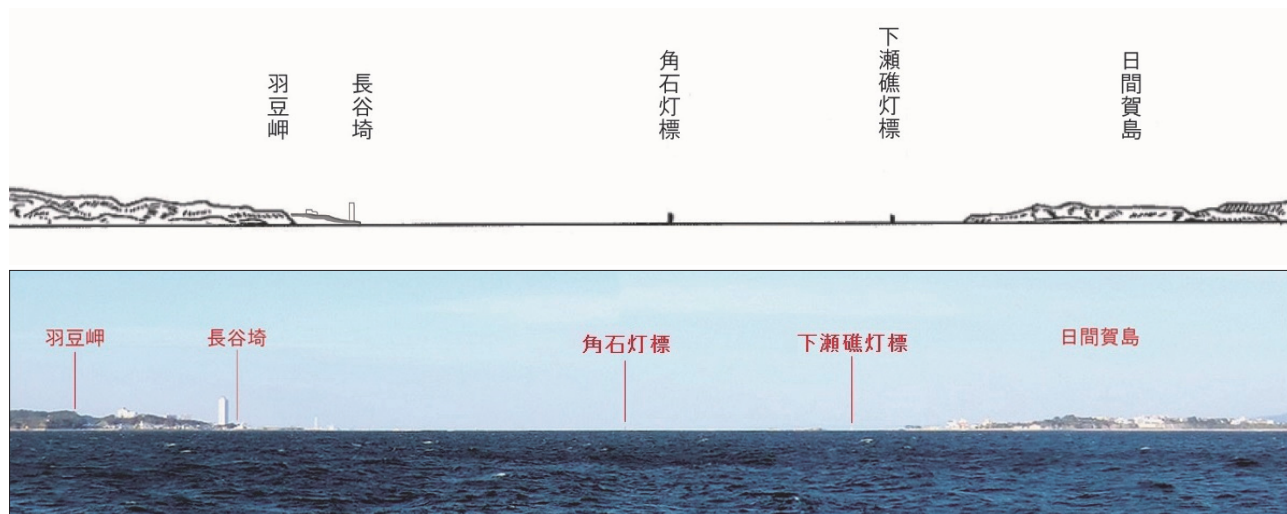
事 業 者 名	申 込 先	利 用 時 間	処理する廃油の種類	
			廃 重 質 油	廃 軽 質 油
紅 産 業(株)	054-334-1310	0800~1700	ビルジ・水バラスト・タンク洗浄水・コレクトオイル・スロップオイル・スラッジ・その他	水バラスト・タンク洗浄水・スロップオイル・スラッジ・その他

- 15 **医療施設**

名 称	電 話 番 号	備 考
静岡市立清水病院	054-336-1111	

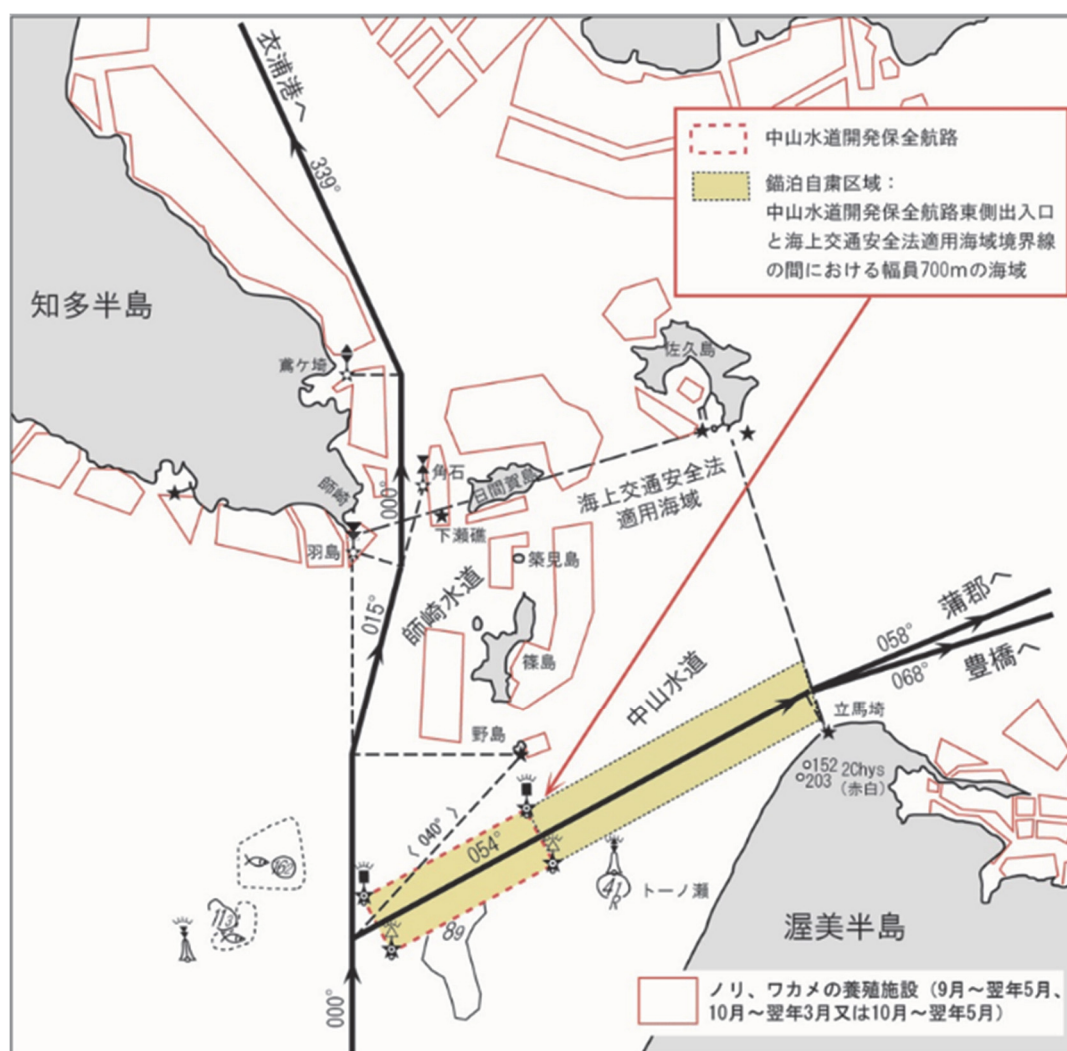
**海上交通** 土肥港との間に、カーフェリー（1,554 t）便がある。

## (2) 南方から師崎水道を望む



第51図 中山水道・師崎水道針路法図【図の差し替え】

5

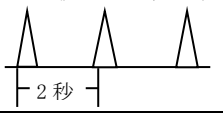
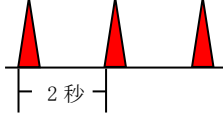
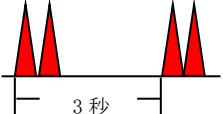
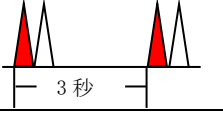
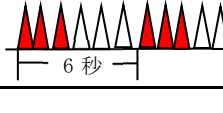


	2 代・S・N	S N	霞ヶ浦南ふ頭北側、東側又は霞ヶ浦北ふ頭南側の係留施設に向かつて航行する。
	2 代・S・W	S W	霞ヶ浦南ふ頭西側の係留施設に向かつて航行する。
	2 代・F	F	富双 1、2 丁目又は富田浜町の係留施設に向かつて航行する。
	2 代・A	A	谷口石油精製栈橋に向かつて航行する。
	2 代・E	E	JERA 川越火力発電所の係留施設に向かつて航行する。
	2 代・W	W	四日市港東防波堤南灯台から 285° 200m の地点まで引いた線、同地点から 334° 1,080m の地点まで引いた線、同地点から 017° 520m の地点まで引いた線、同地点から四日市港東防波堤北西端まで引いた線及び四日市港東防波堤により囲まれた海面の錨地に向かつて航行する。

**信号** 四日市信号所及び四日市防波堤信号所で、航行管制に関する信号を行っている。

また、第 2 航路私設信号塔及び第 3 航路私設信号塔では私設信号を行っている。

- 5 **管制信号** 第 1 航路及び午起航路を航行する一定の船舶は、航行管制に関する信号を行っている次表の四日市信号所 (34° 57' 09" N 136° 38' 13" E) 及び四日市防波堤信号所 (34° 56' 45" N 136° 39' 40" E) が行う信号に従って航行しなければならない。【表の差し替え】

信号の種類	第 1 航路・午起航路 四日市信号所・四日市防波堤信号所	信号の意味
入航信号	毎 2 秒に白色光 1 閃 	入航船は入航可 総トン数 500 t 以上の出航船は、運航を停止して待機 総トン数 500 t 未満の出航船は、出航可
第 1 航路 出航信号	毎 2 秒に赤色光 1 閃 	第 1 航路出航可 午起航路から出航する総トン数 500 t 以上の出航船は、運航を停止して待機 総トン数 500 t 未満は、出航可 総トン数 500 t 以上の入航船は、航路外で出航船の進路を避けて待機 総トン数 500 t 未満の入航船は、入航可
午起航路 出航信号	毎 3 秒に赤色光 2 閃 	午起航路出航可 第 1 航路から出航する総トン数 500 t 以上の出航船は、運航を停止して待機 総トン数 500 t 未満は出航可 総トン数 500 t 以上の入航船は、航路外で出航船の進路を避けて待機 総トン数 500 t 未満の入航船は、入航可
航路制限 信号	毎 3 秒に順次に赤色光 1 閃 及び白色光 1 閃 	総トン数 3,000 t 以上の入航船は、航路外において出航船の進路を避けて待機 総トン数 3,000 t 以上の出航船は、運航を停止して待機 総トン数 3,000 t 未満の入出航船は、入出航可
入 出 航 禁止信号	毎 6 秒に順次に赤色光 3 閃 及び白色光 3 閃 	港長の指示を受けた船舶以外は、入出航禁止

- 10 **私設信号** 第 2 航路私設信号塔 (霞ヶ浦地区南東角地) では、第 2 航路を経由して出入航、又は K-9 栈橋 (34° 58.4' N 136° 39.7' E) を離栈し回頭中の総トン数 3,000 t 以上の船舶の情報信号を表示し、総トン数 500 t 以上の船舶に第 2 航路内で行き会わないよう出入航の調整を行わせている。

第 3 航路私設信号塔 (霞ヶ浦地区北東角地) では、第 3 航路を経由して出入航、又は E-1 栈橋 (35° 00.0' N 136° 41.9' E) を離栈し、第 3 航路を出港する総トン数 20,000 t 以上の船舶の情報信号を表示し、総トン数 500 t 以上の船舶に第 3 航路内で行き会わないよう出入航の調整を行わせている。



**錨地** 東防波堤の西側海域は底質が泥で、小型船等の好錨地である。

四日市港東防波堤南灯台（34° 57.1′ N 136° 39.5′ E）の南南東方約 3,300m に、檢疫錨地がある。

危険物積載船錨地は第 2 区、第 3 区に指定されている。第 1～第 3 航路東側出入口、昭和四日市石油シーバース及びコスモ石油シーバース付近海域等には、錨泊自粛区域が設定されている。

5

### 港湾施設

名 称	概 位	長さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (D/W×隻)	備 考
石炭ふ頭第 7 号	34° 56.9′ N 136° 38.0′ E	125	4.5～7	5,000×1	化学薬品用
第 1 号 ふ頭	1 号	100	5.5	2,000×1	化学薬品用
	南側基部	60	—	—	
	2・3 号	245	6～8.5	10,000×1	鉱物、化学肥料等
	4・5 号	215	5.5～9.5	10,000×1	化学工業品・非鉄金属
	6 号	179	2～2.5	300×3	ガラス類
第 2 号 ふ頭	8 号	190	9.5	15,000×1	穀類、ガラス類用
	9 号	200	10	15,000×1	穀類、非鉄金属用
	10 号	200	4.5～5	2,000×2	穀類用
	11 号	200	10～11	15,000×1	輸送機械用
	12 号	140	5～5.5	1,000×2	穀類、輸送機械用
	19 号	110	5	1,000×1	輸送機械用
第 3 号 ふ頭	13 号	245	12	30,000×1	穀類用
	14 号	220	10	15,000×1	鉄鋼、非金属鉱物等
	15 号	245	10	12,000×1	鉄鋼、非金属鉱物等
	16 号	114	6.5	5,000×1	化学工業品、肥料等
	17・18 号	163	5.5	2,000×2	鉄鋼用
霞 西 1 号 棧 橋	34° 59.4′ N 136° 39.1′ E	450	4	700 t 級	休泊用
霞 ケ 浦 南 ふ 頭	22 号	280	14	60,000×1	石炭、石油製品用 アンローダー 2 基
	23 号	240	12	40,000×1	石炭、石油製品用 ガントリークレーン 1 基
	24・25 号	各 240	12	40,000×2	原塩、輸送機械等
	26 号	300	13.2	30,000×1	コンテナ、重量物用 ガントリークレーン 2 基
	27 号	240	12	25,000×1	コンテナ ガントリークレーン 1 基
	30～36 号	420	4.5	700×7	砂利、砂、石材等
	37～41・43・44 号	630	5.5	2,000×7	非金属鉱物等
	60～62 号	390	7.5	5,000×3	石炭用
	70～73 号	300	4.5	700×4	
	74 号・75 号	130×2	7.5	5000×2	
霞ケ浦北ふ頭 80 号	34° 59.8′ N 136° 40.2′ E	330	14	50,000×1	コンテナ ガントリークレーン 3 基
富 双 ふ 頭	1・2 号	123	4.5	750×2	休泊用
	3 号	85	4.5	1,500×1	輸送機械、鉄鋼用
	4・5 号	各 125	7.5	5,000×2	セメント、金属製品用
	6 号	170	7.5	5,000×1	鉄鋼用
浜園ふ頭 50～59 号	34° 59.7′ N 136° 39.2′ E	600	4.5	700×10	休泊用

上表のほか、第 1 区南部、第 3 区午起町、霞ケ浦などに会社専用の係船施設が多数ある。

霞ケ浦、川越地区には大型液化ガスタンカー用の係船施設が存在する。

**概要** この港は北方へ約4M湾入した港則法適用港で、港内は東部の五ヶ所浦、西部の船越浦、迫間《ハザマ》浦の3支湾に分かれ、これらの浦もまた多くの小湾に分かれている。

各支湾は小型船の好避泊地であるが、航路筋両側には定置網や真珠の養殖施設などが多いので注意を要する。特に夜間の出入港は危険である。

5 港域内に、宿田曾漁港、相賀浦漁港、迫間浦漁港、礪浦《サザラウラ》漁港及び五ヶ所湾漁港がある。

#### 目標

地物名	概位	備考
竜仙山	34° 21.8' N 136° 40.7' E	高さ402m、南西方から見ると鋭峰状
浅間山	34° 19.0' N 136° 40.6' E	高さ45m、頂上に松林がある。逢瀬ノ鼻上
浅間ノ森	34° 19.4' N 136° 39.4' E	高さ111m
著屋	34° 21.1' N 136° 42.4' E	病院、丘上にあり、白色建物

**避險線** 室ビラシ(34° 17.1' N 136° 40.9' E、水深6.4m)は、浅間山(目標の項参照)と葛《カツラ》島西端(34° 17.8' N 136° 40.7' E)とを一線(172°)に見る方位線上にある。また、イノキビラシ(34° 18.7' N 136° 40.6' E)は、止ノ埼端(34° 17.3' N 136° 39.6' E)と間鼻島灯台(34° 19.2' N 136° 41.1' E)との一線(033°)上にある。

**錨地** 迫間浦は各方向の風を防ぎ、600t以下の船舶には、五ヶ所港内では最も安全な好錨地である。ただし、養殖施設が多く注意を要する。最良の錨地は、ソモ埼の北方で浅間ノ森を287°に見る水深約16m、底質泥の所で錨かきは良い。この浦には朝生田浦、三浦、福浦などの支湾があるが、いずれも真珠などの養殖施設が多数あるので注意を要する。

五ヶ所浦は南風が強いときには、大波が侵入するため錨泊には適さない。しかし、小型船は浦奥の五ヶ所浦地区の前面に入れば風波を避けられる。間鼻島灯台の北東方約0.7Mのツブリコ(高さ13m)から043°600m、水深約20m、底質泥の所は錨かきが良かったという報告がある。なお、ツブリコ周辺には養殖施設がある。

20 船越浦では東側にある雀島(34° 20.0' N 136° 40.8' E、高さ7m)の西方280m、水深約14m、底質泥の所が良いが、南風が強いときには大波のため錨泊に適さない。

#### 港湾施設

名称	概位	長さ(m)	水深(約m)	係船能力(D/W×隻)	備考
宿田曾漁港	－5m岸壁	34° 17.6' N 136° 41.2' E	350	4～4.5	
	－5m岸壁	34° 17.7' N 136° 41.3' E	150	4～4.5	
	－6m岸壁	34° 18.0' N 136° 41.4' E	延長170	2.5～4.5	魚市場がある。
	－6m岸壁		延長150	4～5.5	

上表のほか、港域内各漁港に物揚場がある。

25 **補給** 清水、燃料油の補給ができる。

贄《ニエ》湾(34° 15' N 136° 34' E、海図W76) 数個の支湾があるが、ほとんど真珠の養殖場に使用

## 港湾施設

名 称	概 位	長 さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (D/W×隻)	備 考
第 1 岸 壁	34° 04.5' N 136° 12.2' E	120	3.5～4	300 t×2	
－5.5m岸壁	34° 04.5' N 136° 12.2' E	91	5.5	500 t 級	
第 2 岸 壁	34° 04.4' N 136° 12.1' E	73	2～3.5	300 t×2	
第 2 棧 橋	34° 04.4' N 136° 12.1' E	114	2.5～4	700×2	
係 船 岸 壁	34° 04.4' N 136° 12.1' E	124	1～1.5		
第 3 岸 壁	34° 04.3' N 136° 12.2' E	80	1～1.5	1,000 t×1	
第 4 岸 壁	34° 04.3' N 136° 12.2' E	161	3.5～4.5	2,000 t×2	
天 満 岸 壁	34° 04.5' N 136° 12.4' E	120	4		
天満南岸壁	34° 04.6' N 136° 12.2' E	110	4		
天満先端岸壁	34° 04.6' N 136° 12.3' E	30	3.5		

上表のほか、会社専用の岸壁及び棧橋がある。

**最大入港船舶** 1989 年 3 月 20 日、タンカー MINOTAVROS (68,630 t、喫水 15.3m) が尾鷲三田工  
所棧橋に着岸した。

- 5 **台風・津波対策** 本港では台風及び地震、津波等による事故を未然に防止するため尾鷲港台風・津波等  
対策協議会を設置し、在港船舶などに対し、情報の伝達及び警戒体制・避難・入港制限の勧告・解除等の災  
害防止措置を指導している（問合せ先：尾鷲海上保安部）。

## 海事関係官公署

官 公 署 名	連 絡 先	官 公 署 名	連 絡 先
尾鷲海上保安部	0597-25-0118	名古屋検疫所四日市検疫支所 尾鷲・勝浦出張所	四日市検疫支所 059-352-3574 へ連絡
名古屋税関四日市税関支署 尾鷲出張所	四日市税関支署 059-353-6421 へ連絡		

- 10 **引船** タンカー入港時に他港から来る。  
**補給** 岸壁などで清水、燃料油、氷の補給ができる。給油船がある。

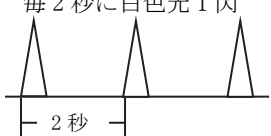

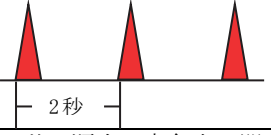

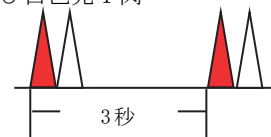

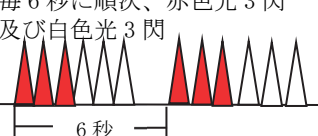

## 医療施設

名 称	電 話 番 号	備 考
尾鷲総合病院	0597-22-3111	

## 三木埼～熊野川河口（海図 W75、W93）

- 15 **概要** 三木埼～猪ノ鼻の間は尾鷲湾付近と同様の海岸で、賀田湾、二木島湾、新鹿湾の 3 湾がある。  
猪ノ鼻～熊野川河口の間は、猪ノ鼻の西側に**木本港**の小湾入があるほかは、真直ぐな磯浜で松林が続いて  
いる。内陸は一帯の山地である。
- 熊野川**は、三重県と和歌山県との境界となる大川で、河口の北側に鵜殿港がある。  
鵜殿港の沖合 3M 以遠では、秋口の日没から日出までまき網漁船等が集魚灯を点灯し、多数操業している。
- 20 木本港から鵜殿港沿岸にかけて定置網があるので、距岸 2.5M 以内に近寄らない方がよい。

## 【表の差し替え】

信号の種類	信号の方法		信 号 の 意 味
	閃光による信号	形象物による信号	
入航信号	毎 2 秒に白色光 1 閃 	黒色の 上向き円すい形 形象物 1 個 	入航船は、入航可 総トン数 100 t 以上の出航船は、 運航停止で待機 総トン数 100 t 未満の出航船は、 出航可
出航信号	毎 2 秒に赤色光 1 閃 	黒色の 方形形象物 1 個 	出航船は、出航可 総トン数 100 t 以上の入航船は、 水路外で出航船の進路を避け待機 総トン数 100 t 未満の入航船は、 入航可
総トン数 1,000 t (油送 船にあっては 500 t) 以上の 船舶の入出航 禁止信号	毎 3 秒に順次に赤色光 1 閃 及び白色光 1 閃 	黒色の 鼓形形象物 1 個 	総トン数 1,000 t (油送船は総トン数 500 t) 以上の入航船は、水路外にお いて出航船の進路を避けて待機 総トン数 1,000 t (油送船は総トン数 500 t) 以上の出航船は、運航を停止 して待機 総トン数 1,000 t (油送船は総トン数 500 t) 未満の入出航船は、入出航可
入出航禁止信号	毎 6 秒に順次、赤色光 3 閃 及び白色光 3 閃 	縦に上から 黒色の鼓形形象物 1 個 及び 赤色の方旗 1 旒 	港長の指示を受けた船舶以外は、 入出航禁止

(注) 管制信号は、昼夜間とも閃光信号で行う。ただし、桂浜信号所において、昼間のみ形象物で行うことがある。

**注意** 港口付近では、春～秋季の低気圧及び台風による南寄りのうねりが大きいので注意を要する。  
**錨地** 検疫錨地は、下竜頭岬の南南東方 (33° 28.8' N 133° 35.0' E) 付近にある。

## 港湾施設

名 称		概 位		長 さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (D/W×隻)	備 考
第 1 ふ頭	2 号岸壁	33° 32.4′ N	133° 33.2′ E	115	3～6	3,000×1	
	4 号岸壁	33° 32.4′ N	133° 33.4′ E	390	2.5～7	5,000×3	前面に陰悪地あり
	5 号岸壁	33° 32.3′ N	133° 33.6′ E	172	5～7.5	5,000×1	耐震強化岸壁
	6 号岸壁	33° 32.5′ N	133° 33.6′ E	260	6～7	5,000×2	
	7 号岸壁	33° 32.6′ N	133° 33.6′ E	260	5.5～7	5,000×2	
	8 号岸壁	33° 32.7′ N	133° 33.6′ E	180	3.5～4	700×3	
第 2 ふ頭 1 号岸壁		33° 33.2′ N	133° 33.6′ E	735	0.5～3	—	未測箇所あり
第 3 ふ頭	1 号岸壁	33° 33.0′ N	133° 33.8′ E	242	2～3	—	未測箇所あり
	2 号岸壁	33° 32.7′ N	133° 33.8′ E	110	2.5	300×1	
	3 号岸壁	33° 32.6′ N	133° 33.8′ E	140	2.5～3.5	300 t ×1	前面に陰悪地あり
	4 号岸壁			55	3	750 t ×2	同上
第 4 ふ頭	1 号岸壁	33° 32.5′ N	133° 34.2′ E	167	4.5～5	3,000×1	同上
	2 号岸壁	33° 32.4′ N	133° 34.2′ E	180	3.5～4	300×1	
	3 号岸壁	33° 32.4′ N	133° 34.3′ E	90	未測	300×1	
第 5 ふ頭	1 号岸壁	33° 31.4′ N	133° 33.9′ E	130	6～6.5	5,000×1	前面に陰悪地あり
	2 号岸壁	33° 31.3′ N	133° 33.9′ E	140	4～4.5	1,000×2	同上
	3 号岸壁	33° 31.1′ N	133° 33.9′ E	300	2.5～4	700×5	
第 7 ふ頭	1 号岸壁	33° 30.7′ N	133° 35.1′ E	240	7.5～8	—	ガントリークレーン
	2 号岸壁	33° 30.6′ N	133° 35.1′ E	240	12～12.5	30,000×1	ガントリークレーン
	3 号岸壁	33° 30.6′ N	133° 35.4′ E	280	12～12.5	30,000×1	前面に陰悪地あり
	4 号岸壁	33° 30.7′ N	133° 35.5′ E	190	11～11.5	18,000×1	耐震強化岸壁
	8 号岸壁	33° 30.8′ N	133° 35.0′ E	180	7.5～8	12,000 t ×1	

5 上表のほか、各ふ頭に各会社の専用係船施設がある。