

書誌第103号追

瀬戸内海水路誌

追補第7

令和8年（2026）7月31日発行



海上保安庁

瀬戸内海水路誌

追補第7

この追補は、令和5年3月刊行の瀬戸内海水路誌の記載事項を更新するもので、令和8年5月1日までに入手した資料を基に編集したものです。

ただし、港則にかかる一部改正については、令和8年6月1日現在の情報を採用しています。

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7月31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
4	気象情報	
18	漁業	追補第3の当該ページは無効
19	漁業	追補第1の当該ページは無効
22	日本の船位通報制度	
23	日本の船位通報制度	
42	鳴門海峡	
106	来島海峡	追補第3の当該ページは無効
150	関門海峡	
155	関門海峡	
164	由良港	追補第3の当該ページは無効
167	和歌山下津港	追補第2の当該ページは無効
168	和歌山下津港	
176	徳島小松島港	
180	橘港	
182	深日《フケ》港	追補第3の当該ページは無効
186	阪南港	追補第4の当該ページは無効
190	阪神港	
191	阪神港	追補第2の当該ページは無効
195	阪神港堺泉北区	追補第4の当該ページは無効
196	阪神港大阪区	
208	阪神港神戸区	追補第6の当該ページは無効
231	水島港	
235	水島港水島地区	追補第6の当該ページは無効
236	水島港水島地区	
247	坂出《サカイデ》港	
284	岩国港	追補第6の当該ページは無効
301	苅田《カンダ》港	追補第5の当該ページは無効
309	大分港	追補第5の当該ページは無効
313	松山港	追補第6の当該ページは無効
319	関門港	
320	関門港	
321	関門港若松区	
328	関門港響新港区	追補第5の当該ページは無効
343	八幡浜港	追補第6の当該ページは無効
345	臼杵《ウスキ》港	
348	佐伯《サイキ》港	

- 2 中国地方沿岸では、8～10月は比較的良いが、11月～翌年6月頃まで悪くなる。
- 3 大阪湾は、年間を通じて悪い。

気象情報

全般海上警報 気象庁は北西太平洋の100°E～180°E、赤道～60°Nの海域を対象として、全般海上実況・予報・警報を発表している。これらの情報はセイフティネットや漁業無線気象通報によって放送されている。また、無線ファクシミリ（JMH）で放送しているものもある。

セイフティネットとは、国際海事機関（IMO）が管理する海上安全情報の国際的な放送システムであり、気象庁は世界の海を21に分けたセイフティネット区域のうち、北西太平洋区域の警報と概況及び台風予報を1日4回（0530、1130、1730及び2330）、インマルサットCシステムの高機能グループ呼出セイフティネット（EGC Safety NET）により、インマルサット太平洋衛星経由で放送している。これらの定時放送のほか、風速48kn以上の台風が存在するか、あるいは24時間以内に予想される場合には、定時放送の3時間後に臨時警報を放送する。

地方海上警報 この水路誌の記載区域及び周辺の海域に係る担当気象台が発表する警報は、海上保安庁の海岸局から無線電話、NAVTEX及び漁業無線気象通報により随時及び定時に送信される（第1編 総記、第8章 海難防止、海上保安庁の通信業務の項参照）。

天気図等 気象庁が作成した天気図類は、気象庁気象無線模写通報（JMH）により放送されている。

識別信号	電波の型式・周波数
JMH	F3C 3622.5kHz
JMH2	F3C 7795kHz
JMH4	F3C 13988.5kHz

その他、各種気象情報がNHK **AM**、共同通信社からファクシミリ放送などによっても提供されている。

船舶気象通報 プレジャーボートや漁船等の操縦者、海水浴や釣り等のマリナー愛好者の方々に對して、全国各地の主要な岬の灯台等航路標識132か所において、局地的な風向、風速、気圧及び波高の気象・海象の観測を行い、その現状をテレホンサービス及びウェブサイトで提供している。

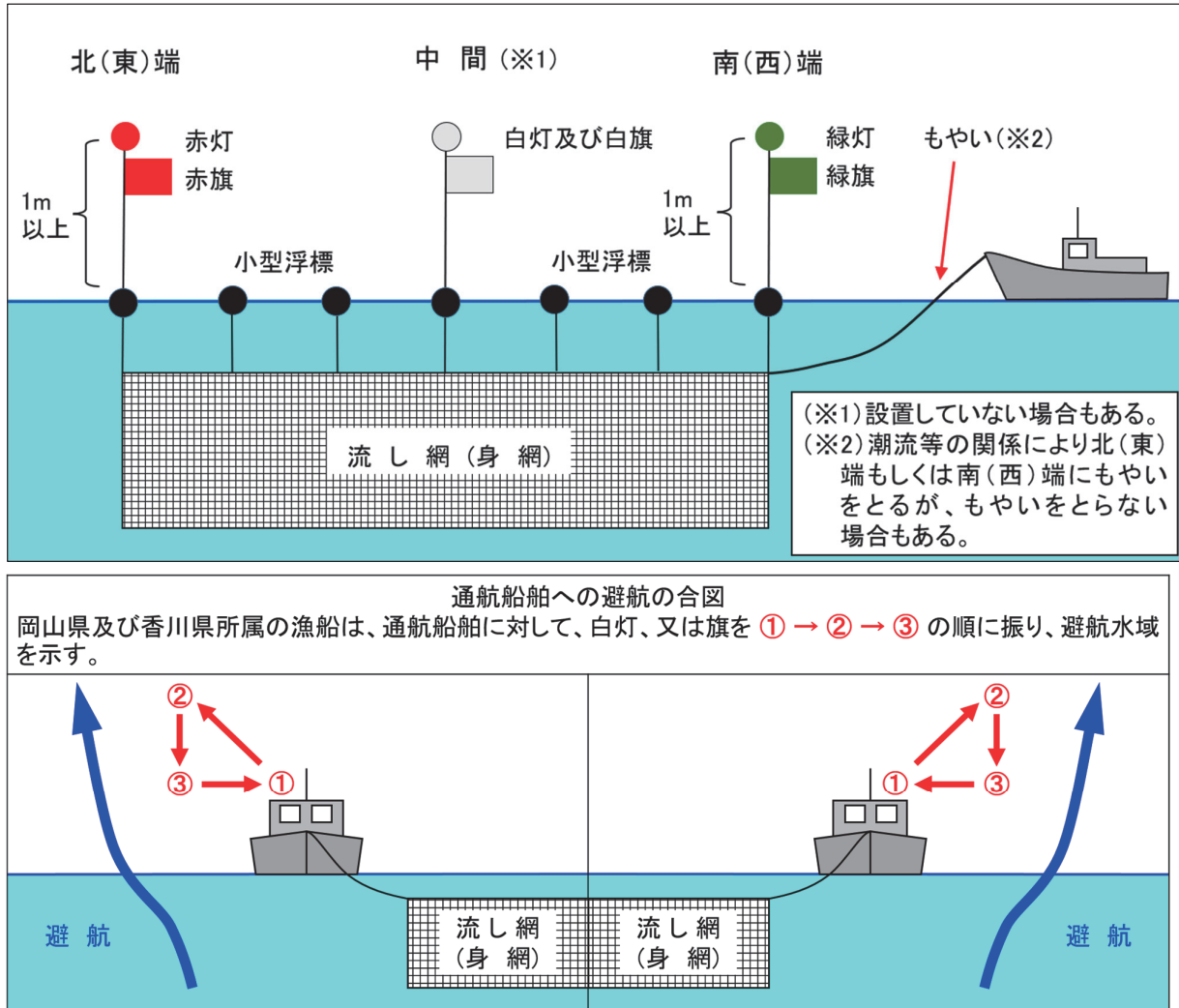
船舶気象通報を行う航路標識の名称、観測種目、電話番号及びURLは書誌第411号「灯台表第1巻」に記載してある。

霧通報 視程が2,000m以下となった場合、VHF無線電話（日本語及び英語）により次のとおり提供している。

通 報 箇 所	識別信号	チャンネル番号	内 容
第五管区海上保安本部	こうべほあん	呼出 ch16 通報 ch12	明石海峡、友ヶ島水道、鳴門海峡並びに阪神港、姫路港及び和歌山下津港における霧等の状況
第六管区海上保安本部	ひろしまほあん		備讃瀬戸及び来島海峡における霧等の状況
第七管区海上保安本部	もじほあん		関門港及び周辺海域における霧等の状況

備讃瀬戸及び来島海峡の霧通報の内容は、NHK ラジオ第1放送（岡山、広島、山口、高松及び松山放送局）並びに中国放送（広島及び福山放送局）からも随時放送される。

第7図 サワラ・マナガツオ流し網漁法参考図



機船船びき網漁業 友ヶ島水道、大阪湾、明石海峡、播磨灘及び伊予灘では、ほぼ周年、いかなご等を捕獲する機船船びき網漁業が行われている（第8図参照）。

友ヶ島水道、大阪湾、明石海峡及び播磨灘における盛漁期は2～4月（操業時間は日出～正午頃）で、特に明石海峡が好漁場となっており、多いときには約120統の漁船が操業している。

また、伊予灘では東部の松山港西方海域が主要漁場となっており、盛漁期は6～8月（操業時間は日出～日没）で、多いときには約30統の漁船が操業している。

漁法は網船2隻に手船1隻が随伴しているのが一般的である。

なお、大阪府所属漁船は右側の網船には緑白緑横縞旗、左側の網船には赤白赤横縞旗をそれぞれ1旗掲げている。また、兵庫県所属の5～10t未満の漁船は船橋を黄色に塗装している。

大阪湾海上交通センターでは、操業期間中、明石海峡及び周辺海域における操業状況を、~~ラジオ放送~~ ウェブサイト等で知らせている。また、情報を得たい場合は、大阪湾海上交通センターに VHF 無線電話又は電話で問合せることができる。

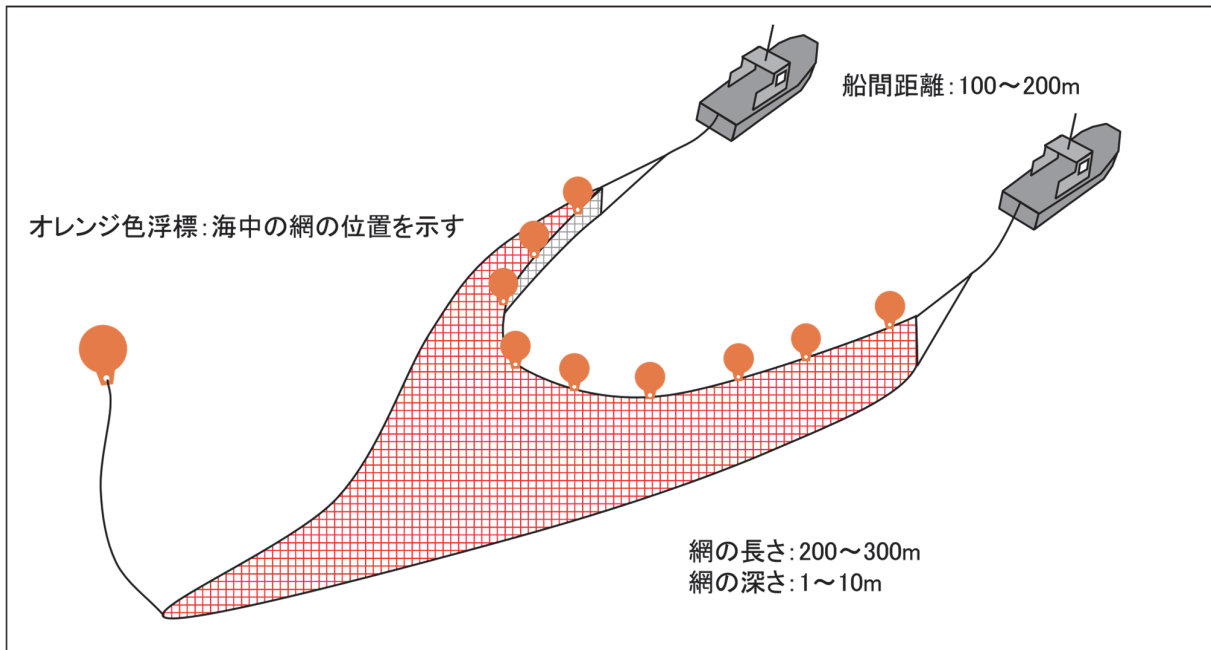
~~ラジオ放送（中短波） 1,651kHz（日本語）（毎時15分及び45分から各15分間）~~

~~2,019kHz（英語）（毎時00分及び30分から各15分間）~~

電話番号 大阪湾海上交通センター 078-381-9118

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

第8図 機船船びき網漁法参考図



タイ網等 タイ網の時期は4～7月で、明石海峡から備後灘間において盛んに行われているが、来島海峡以西ではほとんど行われない。また、タコつぼを引揚げている小型漁船は一年中、航路筋周辺の至る所で認められる。これらは流れに逆らって操業しているため、一見航走しているように見える。

定置網・養殖施設 距岸2M（所により4M）以内の沿岸海域には、いたる所に定置網やハマチ、ノリ、ワカメ、カキ、真珠などの養殖施設がある。このうちノリ養殖施設は、かなり沖合まで設置されているものもあるので、特に注意を要する。

これらの定置網や養殖施設の設置位置、期間等は、ウェブサイト「海洋状況表示システム（愛称：海しる）」に掲載している。なお、「海しる」に掲載していないもので、船舶の航行に支障を及ぼすおそれのあるものについては、その都度水路通報、管区水路通報で周知される。

ただし、水深27m以浅の沿岸海域には共同漁業権に基づく刺網、飼付、つきいそ漁業等が多数存在するが、個々の位置が確定していないため「海しる」には掲載しておらず、水路通報、管区水路通報でも周知されない。

「海しる」URL <https://www.msil.go.jp/>

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、管区水路通報で周知される。

海上保安庁の通信業務

港務通信、巨大船等の航行に関する通報、安全通報、航行警報、気象通報及び日本の船位通報制度による船舶との位置通報のほか、海難に関する通信、天災・地変に際しての非常通信及び専用通信などの海上保安業務の遂行上必要な通信を、次の海岸局で行っている。

海岸局	識別信号	受信電波	送信電波	運用時間	電話番号
		VHF チャンネル番号 又は周波数	VHF チャンネル番号 又は周波数		
神 戸	こうべほあん	ch09、ch12、ch16 2150kHz 2394.5kHz	ch09、ch12、ch16 2150kHz 2394.5kHz	24 時間	078-391-6551
	004310501	2189.5kHz	2177kHz		
広 島	ひろしまほあん	ch12、ch16 2150kHz 2394.5kHz	ch12、ch16 2150kHz 2394.5kHz	24 時間	082-251-5115
	004310601	2189.5kHz	2177kHz		
門 司	もじほあん	ch12、ch16 2150kHz 2394.5kHz	ch12、ch16 2150kHz 2394.5kHz	24 時間	093-321-2931
	004310701	2189.5kHz	2177kHz		

日本の船位通報制度

海上保安庁は、日本の船位通報制度（JASREP：Japanese Ship Reporting System）を次のとおり運用している。

船位通報制度 URL <https://www.kaiho.mlit.go.jp/mission/kainan/jasrep.html>

1 制度の概要

目 的	対象海域内の船舶からの通報によってその動静を把握することにより、当該海域における海難救助の効率化を図る。
対象海域	北緯 17 度の線以北かつ東経 165 度の線以西の海域。
参加船舶	対象海域内にあって、次表に掲げる要領に従い通報を行うことができる船舶。
参加方法	この制度への参加は、次表に掲げる航海計画を送った時に始まり、最終通報を送った時に終了する。

2 通報要領

通報の種類	通報の時期	主な通報事項
航海計画	対象海域内の港から出発したとき又は対象海域に入域したとき。	船名、識別信号、出発港及び出発日時又は対象海域に入域した地点及び日時、目的港及び到着予定日時、予定の航路並びに速力
位置通報	航海計画又は前回の位置通報から 24 時間以内。	船名、識別信号、位置及び日時
変更通報	航海計画を変更したとき。	船名、識別信号、航海計画の通報事項のうち変更した事項
最終通報	対象海域内の港に到着するとき又は対象海域を出域するとき。	船名、識別信号、到着港及び到着日時又は対象海域を出域する地点及び日時

注意 (1) 航海の途中で参加を希望するときは、航海計画を通報することにより参加できる。また、航海の途中で参加を終了したいときは、最終通報を通報することにより終了することができる。

(2) 米国の船位通報制度 AMVER 参加船で JASREP への参加を希望する船舶は、AMVER 通報の Y 項目に JASREP と記入すれば自動的に参入することができる。また、JASREP 参加船で AMVER への参加を希望する船舶は、JASREP 通報の Y 項目に AMVER と記入すれば自動的に参入することができる。

(3) 気象庁に気象通報を行っている船舶については、希望により JASREP の位置通報を省略することができる。この場合、海上保安庁では気象通報を JASREP の位置通報とみなす。

この取り扱いを希望する船舶は、航海計画、変更通報及び最終通報の X 項目に [OBS] を表示すること。

3 通報の方法及び通報先

海上保安庁海岸局への VHF 無線電話（国際 VHF）又は海上保安庁警備救難部管理課運用司令センターへの電子メールによる通報のほか、最寄りの海上保安部署への書面の提出又は電報、電話による通報も受け付けている。

海上保安庁警備救難部管理課運用司令センター

電子メール jasrep@jcgcomm.jp

テレックス番号 722225193JMSAHQ-J

AISによる船舶の自動識別

AIS (Automatic Identification System : 船舶自動識別システム) とは、船舶の識別符号、船種、船名、長さ及び幅などの静的情報、位置、針路、速力、船首方位などの動的情報、仕向け港、到着予定時刻などの航行関連情報を自動的に VHF 帯電波で送受信し、船舶相互間及び船舶局と陸上局の航行援助施設等との間で情報の交換を行うシステムである。

1 港則法上の措置

平成 22 年海上保安庁告示第 94 号「港則法施行規則第 11 条第 1 項の規定による進路を他の船舶に知らせるために船舶自動識別装置の目的地に関する情報として送信する記号」を「適用港の港コード一覧表（この水路誌の記載区域内の港湾を抜粋）」として掲載した。

なお、適用港の港コードは、第 3 編沿岸・港湾記各適用港にも掲載した。

となるように航行する。北航する際、大毛島の北側で潮待ちしていた船が孫埼を近く回って突然現れることがあるので注意を要する。

福良港及び亀浦港からの観潮遊覧船が海峡を横切るので、十分に注意する必要がある。

架橋 門埼～孫埼南方間に大鳴門橋（ $34^{\circ} 14.3' N$ $134^{\circ} 39.0' E$ 、高さ 41m、吊り橋）がある。**東側橋脚にレーダービーコンが設置されている。**

通航上の注意 潮汐表に掲載の潮流は計算値であって、実際の潮流は大きく異なる場合もあるので、計算上は通航可能であっても、対地速力に十分な余裕がない場合は安全な海域で潮待ちを行い、無理な通航は避けるべきである。

特に、次のような場合には通航を避けたほうがよい。

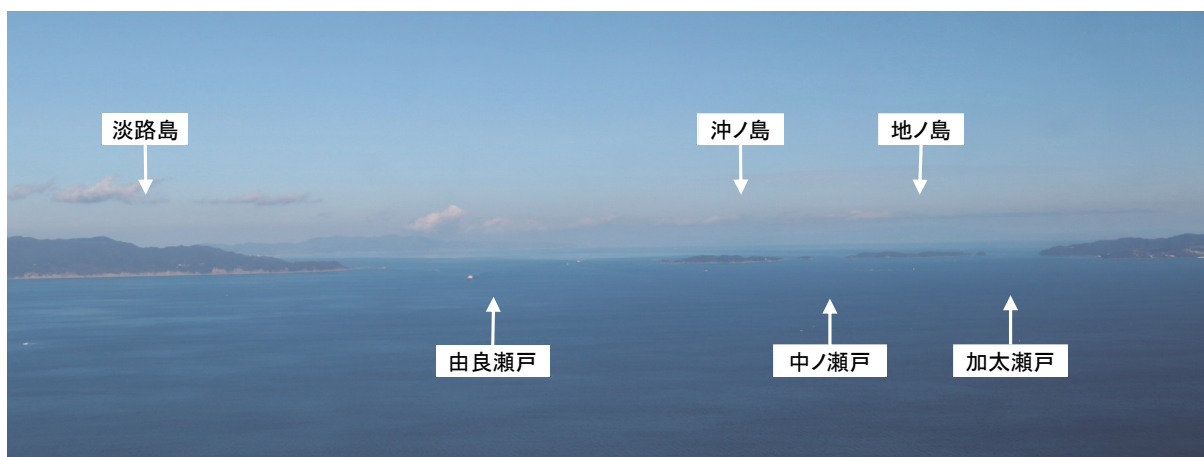
- 1 潮流の最強時及びその前後：強潮流に抗しきれず対地速力を失い、操船が困難な状態に陥り海難に至る事例が目立っている。
- 2 暗夜及び視界不良時
- 3 天候不良時
- 4 最狭部で反航船と行会うことが予想される場合：大鳴門橋付近の最狭部では、潮流が強いときは複雑な流れの影響を受け、反航船に著しく接近することがある。
- 5 潮流と反対方向の風が強く吹くとき：特に夏季の南風が強い場合、水道一面に三角波が立ち、中瀬を覆い隠すことによって、水路の見分けが困難になることがある。

また、前述したとおり、大型船舶及びこの海域に詳しくない船舶は、上記にかかわらず通航しないほうがよい。

霧通報 鳴門海峡の視程が 2,000m以下、1,000m以下及び 500m以下になったとき並びに視程が 2,000m以上に回復したときに、第五管区海上保安本部（こうべほあん）から VHF 無線電話（呼出 ch16/通報 ch12）により日本語及び英語で霧通報が放送される。

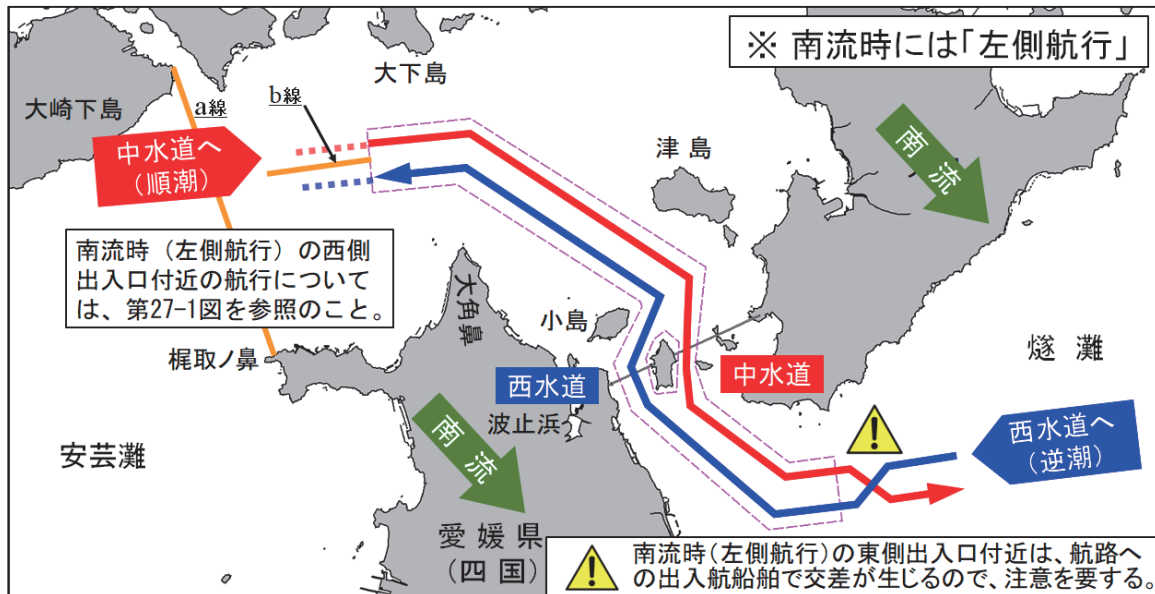
友ヶ島水道（ $34^{\circ} 17' N$ $134^{\circ} 59' E$ ）（海図W1143、W150^A）

由良瀬戸（南南西方から望む）



（2022 年 1 月撮影）

概要 淡路島南東端と和歌山県北西端との間の水道で、沖ノ島（ $34^{\circ} 16.9' N$ $135^{\circ} 00.7' E$ ）及び地ノ島（ $34^{\circ} 17.7' N$ $135^{\circ} 02.8' E$ ）によって西方から由良瀬戸、中ノ瀬戸及び加太《カダ》瀬戸の三水道



(2) 来島海峡海上交通センターは、来島海峡航路において転流すると予想され、又は転流があった場合において、上記(1)の航法により航行することが、船舶交通の状況により、船舶交通の危険を生ずるおそれがあると認めるときは、同航路をこれに沿って航行し、又は航行しようとする船舶に対し、上記(1)の航法と異なる航法を指示することがある。

(3) 来島海峡航路において転流する時刻の1時間前から転流する時刻までの間に同航路を航行しようとする船舶が、位置通報ライン(第29図参照)を横切った後直ちに、次の事項を来島海峡海上交通センターに通報しなければならない。

通報事項

- ① 船舶の名称
- ② 海上保安庁との連絡手段
- ③ 航行する速力
- ④ 航路外から航路に入ろうとする時刻

通報方法

- ① VHF 無線電話 識別信号くしまマーチス ch16、ch13
- ② 電話 0898-31-9000

7 来島海峡航路西側出入口付近海域における経路(海上交通安全法第25条第2項)(第27-1図参照)

(1) 来島海峡航路を西航し、同航路の西側出入口の境界線を横切って同航路外に出た後、御手洗港防波堤灯台(34° 10.6' N 132° 52.2' E)から来島梶取鼻灯台(34° 07.1' N 132° 53.6' E)までを引いた線(以下この線を「a線」という。)を横切って航行しようとする船舶は、①②のとおり。

① 来島海峡航路の西側出入口の境界線(来島梶取鼻灯台から27° 5,210mの地点から258° 1,850mの地点まで引いた線(以下この線を「b線」という。)の北側部分に限る。)を横切って航行の地点まで引いた線(以下この線を「b線」という。)の北側部分に限る。)を横切って航行しようとした場合は、b線の北側の海域を航行すること。

② 来島海峡航路の西側出入口の境界線(b線の南側部分に限る。)を横切って航行しようとした場合

2 田野浦、太刀浦沖

西航は、下関導灯 (33° 57.7' N 130° 57.2' E) の示す指導線上を航行するが、北側の礁脈に注意を要する。

3 早瀬瀬戸

この瀬戸は大小船舶が集中する関門海峡第一の難所である。海峡の最狭部で屈曲し強潮流があり、船上から見ると河流のような境界が認められる。

漁船、遊漁船は潮流の弱い時間帯に集中する。憩流時前後は大型船も集中する。

西航：強い東流に逆航する西航船は、門司埼を通過する場合、壇之浦海岸のほうへ圧流されることがある。その際、中央部へ進出しようとして左転するが、東航船に対して右舷対右舷で航過する不安を与えないように注意を要する。

東航：強い東流に乗って東航する船舶は、壇之浦海岸の方へ圧流されて、西航船と右舷対右舷の見合い関係にならないように航行する。

また、門司埼と関門航路第 32 号灯浮標 (33° 58.1' N 130° 59.0' E) を結んだ線以南は環流域となっており、田野浦ふ頭に向かう船舶は、船首がこの環流域に入ると右転して保針に困ることがある。

4 早瀬瀬戸西口～大瀬戸東口

航路が白木埼 (33° 56.3' N 130° 56.8' E) 沖で約 20° 屈曲している。西航船は、早瀬瀬戸を過ぎると彦島導灯 (33° 55.9' N 130° 55.6' E) に従い針路 220° で進み、白木埼北西方付近から航路法線を示す灯浮標に沿って航路上を航行する。この海域では、門司区、下関区へ係留しようとする船舶が航路付近で回頭することがある。

関門橋付近の下関側の海岸道路の交通信号機、自動車のライト等は、西航船の灯火の視認を妨げる。

また、山底ノ鼻 (33° 54.9' N 130° 55.4' E) 沖から巖流島〔舟島〕 (33° 56.0' N 130° 55.8' E) 沖の東航船の灯火も陸上灯火により、非常に見えにくい。

5 大瀬戸

早瀬瀬戸に次ぐ難所で、航路は大きく湾曲し見通しが悪く、小型船の往来が多い。

- (1) 東流時には門司側へ、西流時には小倉側へ圧流される傾向がある。
- (2) 強い潮流のある場合は、航路上の航行は困難である。屈曲部を回っているときに、しばしば航路を離れて南方へ偏り危険に陥ることがあり、夜間はこの傾向が強い。
- (3) 通航船がさまざまな進路をとり、互いに交差する。小型船、雑種船などは近道のため彦島寄りに航行するものが多く、山底ノ鼻以西で航路を横切るものがある。

西航：早めに数回の小変針を行い、南偏しないようにする。彦島側は小型船の通航が多く、浅所もあるため接近しないほうがよい。

東航：大瀬戸第 1 号導灯 (33° 53.5' N 130° 54.8' E) ～同第 3 号導灯 (33° 55.0' N 130° 56.4' E) で示す針路を航行する。夜間は、東航、西航とも陸上灯火により、航行船の灯火の視認が非常に困難である。

6 大瀬戸西口～竹ノ子島 (33° 57.1' N 130° 52.6' E)

潮流は弱く、航路幅も比較的広い。台場鼻 (33° 57.0' N 130° 52.4' E) の南側～西側の水域は、関門航路、同第 2 航路、戸畑航路、若松航路及び安瀬航路があり、優先関係が複雑となる（第 35 図参

白 洲 南	SS ライン	白洲灯台 (33° 59.0′ N 130° 47.5′ E) から 180° に陸岸まで引いた線
若 松 北	WA ライン	次の各地点を順次結んだ線 1. 若松洞海湾口防波堤灯台 (33° 56.5′ N 130° 51.0′ E) から 232° 1,630mの地点 2. 若松洞海湾口防波堤灯台から 222° 45′ 1,710mの地点

3 海図の備付け

関門海峡の海図は次のとおりである。通航船舶は、常に最新の海図を利用すること。

海図番号	図 名	海図番号	図 名	海図番号	図 名
W135	関門海峡	W1262	関門港東部	W1263	関門港中部
W1264	関門港北部	W1265	関門港若松	W1267	関門港西部

4 視界に関する情報

関門港及び周辺海域（以下「関門港等」という。）において、霧、もや、降雪、その他これらと同様に視界が低下する状況となった場合、第七管区海上保安本部から視界の情報を「霧通報」として随時提供している。

霧通報がなされた場合、関門港等を航行しようとする船舶は、見張りの強化を行うなど十分注意して航行すること。

(1) 霧通報の発表基準

- ① 視程が 2,000m以下となった場合
- ② 視程が 1,000m以下となった場合
- ③ 視程が 500m以下となった場合
- ④ 視程が 2,000m以上に回復した場合

(2) 周知方法

- ① 第七管区海上保安本部（もじほあん）：VHF 無線電話（呼出 ch16/通報 ch12）（日本語及び英語）
- ② 関門海峡海上交通センター（かんもんマーチス）
イ VHF 無線電話（呼出 ch16/通報 ch14）（日本語及び英語）
~~ロ ラジオ：1,651kHz（日本語）、2,019kHz（英語）~~
ロ AIS バイナリーメッセージ（英語）

関門港長は、次の航行安全指導を行っている。

1 早瀬瀬戸水路における行会調整について

早瀬瀬戸水路において、次の船舶同士は行会わないこと。

- (1) 油送船以外の船舶同士：総トン数 10,000 t 以上 対 総トン数 10,000 t 以上
- (2) 油送船同士：総トン数 3,000 t 以上 対 総トン数 3,000 t 以上
- (3) 油送船以外の船舶 対 油送船：総トン数 10,000 t 以上の油送船以外の船舶 対 総トン数 3,000 t 以上の油送船

2 六連島周辺海域における仮泊について（第 39 図参照）

関門港へ入港、もしくは関門港を通過しようとする喫水 10m以上又は総トン数 30,000 トン以上の船舶で、水先人待ち、潮待ち等のため、六連島周辺海域において仮泊する場合は、次の仮泊区域で仮泊すること。

港種 港則法適用港・出入国港・避難港

概要 日ノ御埼の北北東方約5Mにあり、北東方に約2M湾入している。港口の蟻島、その南西方の一ノハイ(33° 56.1' N 135° 03.7' E)及びそこから北方に延びる防波堤などが西方からの風波を防いでいる。

港内は水深 5～25m、底質泥で錨かきが良く、南西風のとき以外は田辺港～和歌山下津港間を航行する3,000 t 級以下の船舶の避難港となる。

台風時と11～12月に避難船舶が多い。

目標

地物名	概位	備考
蟻島	33° 57.0' N 135° 04.5' E	高さ70m、西側は険しいがけ
重《カサネ》山	33° 57.7' N 135° 05.6' E	高さ263mの円い山、無線塔がある。視界の悪いときでも良い目標になる。

針路法 港に近づいたら、紀伊由良港三井浮標(33° 56.7' N 135° 04.5' E)を左横に見て適宜変針し、港内へ向かう。

なお、蟻島を通過後、進路の左右に津波防波堤(駒井ハルテック前面の防波堤は建造中)があり、鳶島南方付近に釣り公園、港内中央南側のムロノキ鼻付近に養殖筏がある。

港湾施設

名称	概位	長さ(m)	水深(m)	係船能力(D/W×隻)	備考
係船岸壁	33° 57.6' N 135° 06.8' E	145	3～5	700×2	
桜島岸壁	33° 57.4' N 135° 06.4' E	245	3.5～7	2,000×1	セメント会社専用、緊急時のみ一般船舶の利用可能

錨地 大型船の錨地は、港口北側で鳶島(33° 57.4' N 135° 05.8' E、高さ7m)と蟻島北端との一線上の水深約15～16mの所及び港奥で永井ノ鼻(33° 57.8' N 135° 06.1' E)を336°に見る水深約11m、底質泥の所が良い。

台風・津波対策 台風・津波等による海難事故を防止するため、和歌山紀北地区台風・津波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：和歌山海上保安部)

修理

名称	電話番号
常石由良ドック(株)	0738-65-1111

和歌山区



(2021年3月撮影)

港種 特定港・開港・検疫港・出入国港・家畜検疫の港・植物防疫の港・国際拠点港湾

概要 紀伊水道北東部にあり、港域は北から和歌山市、海南市及び有田市の3市にまたがっている。

港域の北東部にある**和歌山区**は、港域内が第1区、第2区、北区及び南区の4港区に分かれ、一般に**紀の川**河口（34° 13.2′ N 135° 07.4′ E）南方の南、北両防波堤内（第1区）を和歌山本港、紀の川河口北方にある北区（金属会社専用港）を和歌山北港、また、和歌山本港の南防波堤から南方の**台場ノ鼻**（34° 11.6′ N 135° 08.4′ E）に至る間（南区）を和歌山南港と称している。和歌浦湾の南東部にある**海南区**には、石油精製及び鉄鋼関連工場が立地し、また、港区北部に大規模なレジャー施設がある。港域の南部には**下津区**及び**有田区**があり、有田区は第1区～第3区に分かれ、下津区とともに石油精製工場群がある。これらの港区の沖側は外港となる。

外港の和歌浦湾北部に**和歌浦漁港**があり、~~港内は水深5m前後あるといい、~~200 t以下の船舶が利用している。その西方約1Mには**雑賀崎《サイカザキ》漁港**がある。有田区第3区には**箕島漁港**がある。

気象 各港区とも冬季、季節風の強吹時にはうねりが侵入する。下津区は南寄りの風に対しては安全であるが、ENEOS和歌山製油所E-1 桟橋に係留するタンカーは、背後の山から吹き降ろす南東の突風に注意を要する。和歌山本港では南西～西北西からの風波の影響が大きく、港口から激浪が侵入して船舶の停泊が困難になることがある。

台風時の注意 台風の原因がこの港の西方を通過するときは、南～南西風が強く、また、通過後は西風が強くなる。

地元では有田、下津及び海南各港区内の大型船は和歌浦湾または大阪湾へ、和歌山区内の大型船は大阪湾へ、小型船はそれぞれの港区内及び和歌浦湾南部の塩津（34° 08.1′ N 135° 10.1′ E）沖へ避難することを勧めている。

水先 和歌山下津水先区水先人会に要請する。（第1編第6章 水先の項参照）

目標

地物名	概 位	備 考
沖ノ島	34° 06.8′ N 135° 04.7′ E	高さ92m、西部に灯台がある。
地ノ島〔初島〕	34° 06.8′ N 135° 06.0′ E	島頂（高さ115m）は南西端付近にある。
タンク群	34° 06.2′ N 135° 06.7′ E	銀色塗り、石油会社構内
煙 突	34° 06.7′ N 135° 07.0′ E	高さ161m、赤白塗、火災を発しており顕著

青石鼻〔ツブネ鼻〕	34° 07.8' N 135° 07.3' E	鼻上に灯台及び鼻の東側に5基の油タンク(白塗)がある。
シーバース	34° 08.0' N 135° 07.2' E	3つのシーバース灯がある。
橋脚主塔	34° 09.6' N 135° 10.9' E	高さ109m、サンブリッジ、斜張橋
煙突群	34° 14.0' N 135° 08.1' E	高さ124mの赤白塗
タンク	34° 14.3' N 135° 07.9' E	高さ100m、白塗

針路法

- 1 和歌山区北区 南方から入る場合には、田倉埼灯台(34° 15.9' N 135° 03.7' E)に向けて北航し北区航路の西方で適宜変針して航路に入る。

港域内には操業漁船が多いので、出入港の際には注意を要する。

- 2 下津区 下津沖ノ島灯台(34° 06.8' N 135° 04.6' E)の北方約1Mの地点から針路100°で下津航路入口に向かい、同航路に入ったならば針路123°で牛ヶ首頂(34° 06.7' N 135° 08.4' E、高さ47m)に向首して入港する。

なお、航路入口の西方0.5M付近には検疫錨地があるので、錨泊船に注意を要する。

- 3 有田区 地ノ島の南側に水深10m以上の水路があるが、最小可航幅は約250mである。地ノ島の南方の鍋磯に注意を要する。

法定航路

- 1 北区航路は和歌山区北区に至る長さ約0.8M、幅約300m、水深14～20mで、灯台及び灯浮標で表示されている。
- 2 下津航路は青石鼻の南南西方約750mから下津区に至る長さ約1.1M、幅約200m(一部約100m)、水深12～16mである。

霧通報 和歌山下津港の視程が2,000m以下、1,000m以下及び500m以下になったとき並びに視程が2,000m以上に回復したときに、第五管区海上保安本部(こうべほあん)から国際VHF(ch16/ch12)により日本語及び英語で霧通報が放送される。

~~信号 和歌山区北区の日本製鉄信号所において、同製鉄所の係留施設に係留する船舶に対し、日本製鉄信号柱において、同製鉄所第2内港の係留施設に係留する船舶に対し、それぞれ指示信号を行っている。~~

航泊制限 港内を航行中の一般船舶は引火による事故を防止するため、港内停泊中の引火性危険物積載錨地 検疫錨地は外港南部、下津区入口の西方にある。

- 1 外港の和歌浦湾 水深5～20m、底質軟泥で錨かきが良い。南～西風の強吹時には波が高いが、東風のときは好錨地になる。
- 2 海南区 第2区の南部に塩津漁港がある。同漁港は幅約550m、水深7m前後の小湾で、入口の西側に小栈橋がある。
- 3 下津区 北部に北方へ約0.5M湾入する大崎浦(34° 07.6' N 135° 07.6' E、水深5～13m)がある。東奥の牛ヶ首南西側に小船だまり(水深5～9m)がある。
- 4 有田区 地ノ島東側の水深10～15m、底質泥の所は、西風強吹時の避泊地になるが、うねりが侵入し潮流も速い。

港湾施設

第1区

名 称	概 位	長さ (m)	水深 (約m)	係船能力 (D/W×隻)	備考
新港ふ頭新港岸壁	34° 00.8' N 134° 35.5' E	150	8.5	10,000×1	
新港ふ頭北岸壁	34° 00.7' N 134° 35.4' E	218	6.5	2,500×2	
新港ふ頭西岸壁		91	6.5	1,000×1	
新港ふ頭南岸壁		221	6.5～7.5	2,500×2	

第3区

金磯第1号岸壁	33° 59.7' N 134° 36.7' E	210	11～11.5	15,000×1	
金磯第2号岸壁		170	9	8,000×2	
北物揚場		260	1.5～4	500×5	
南物揚場	33° 59.5' N 134° 36.4' E	370	3.5	500×4	沈船あり
赤石岸壁	33° 59.6' N 134° 37.2' E	260	10～13	40,000×1	
赤石東岸壁	33° 59.8' N 134° 37.5' E	130	7.5	5,000×1	

※上表のほか、会社専用の係船施設がある。

最大入港船舶 2019年5月14日、客船 MSC スプレンドィダ（137,936 t、喫水 8.6m）が赤石岸壁に着岸した。

2 徳島区



(2021年5月撮影)

概要 新町川河口にできた河口港で、河口南側に津田木材団地及び貯木場があり、木材船の入出港が多い。また、カーフェリーの入出港も多い。

目標

地物名	概 位	備 考
2 煙 突	34° 02.7' N 134° 35.5' E	津田木材団地内
津 田 山	34° 02.9' N 134° 34.3' E	高さ 78m
新 町 川 橋	34° 03.2' N 134° 35.2' E	高さ約 28m、箱桁橋
末 広 大 橋	34° 03.5' N 134° 34.4' E	高さ約 21m、斜張橋、主塔は赤白塗

8～10月の台風期には蒲生田岬及び伊島などが南東からの風波をよく防ぎ、また、冬季の西～北西風時には標高千数百メートルの剣山山地がこれらの風を遮るので港内は静穏である。

もともと石灰石の積出港であったが、風浪を遮る天然の良港であるため、近年工業港として港湾整備が進み、出入港船舶は増加傾向にあり、5～10万t級の貨物船が月に5～10隻入港している。

気象 年間を通じて北西～北東風が最も多い。強風は北風のときが多く南風がこれに次いでいる。

台風時の注意 台風が四国南岸を東進する場合には、東～南東のうねりが侵入する。

目標

地物名	概位	備考
ウルメ島	33° 51.8' N 134° 41.2' E	高さ（樹頂）46m、おわん形の小島
高島	33° 51.8' N 134° 40.5' E	高さ（樹頂）90m
小勝島	33° 51.6' N 134° 39.2' E	島頂（高さ76m）は北部にある。
行《オコナイ》山	33° 52.0' N 134° 37.5' E	高さ137m
煙突	33° 52.7' N 134° 39.2' E	高さ202m、灰色塗、発電所構内
	33° 51.9' N 134° 39.3' E	高さ205m、灰色塗、小勝島、発電所構内
	33° 51.5' N 134° 39.1' E	高さ205m、灰色塗、小勝島、発電所構内

針路法 北方から入港する場合は、ウルメ島を223°に見て接近し、舟磯灯標（33° 53.5' N 134° 42.4' E）を右正横に見たならば245°に変針して小勝島頂に向首する。さらにウルメ島を左正横後適宜入港する。

東方から入港する場合は、舟磯灯標を270°に見て接近し、浦口南方の刈又埼灯台（33° 50.7' N 134° 43.2' E）を左正横に見て242°に変針し、以後は北方から入港する場合の針路法に従って入港する。

錨地 長島、高島及び小勝島の3島を結んだ、ほぼ中央の水深約11m、底質泥の所は錨かきが良く、東寄りの風以外では好錨地である。

港湾施設

名称	概位	長さ (m)	水深 (約m)	係船能力 (D/W×隻)	備考
答島《コタジマ》岸壁	33° 53.0' N 134° 39.2' E	240	4.5	700×4	
西浜公共岸壁	33° 52.2' N 134° 38.5' E	360	4～5	2,000×4	
大潟岸壁1	33° 52.7' N 134° 39.9' E	100	5～5.5	2,000×1	
大潟岸壁2		60	4.5～5	—	

※大潟岸壁1は緊急時の物資受入岸壁である。上表のほか、会社専用の係船施設がある。

補給 給油船がある。

医療施設

名称	電話番号
阿南医療センター	0884-28-7777

海上交通 伊島との間に旅客船便があり、答島岸壁から発着している。

第2章 大阪湾

第1節 加太瀬戸東方～明石海峡西口

深日《フケ》港 (34° 19.5' N 135° 08.2' E) (海図W1398) (JP FUE)



(2021年5月撮影)

港種 港則法適用港

概要 加太瀬戸〔友ヶ島水道〕の東北東方約4M、大阪湾の南部にある港で、西から順に谷川泊地、多奈川泊地、深日泊地及び深日船だまり〔深日漁港〕がある。

多奈川泊地は、旧発電所の前面海域で、水深7m前後、底質は泥及び細砂である。

深日泊地は、東、西両防波堤（各先端に灯台がある）及び沖合の防波堤によって囲まれ、泊地内は中央のふ頭によって二分される。東側は浅く、それ以外は水深3m前後で西防波堤の泊地側には、いけすがある。

海事関係官公署

名 称	電 話 番 号
大阪港湾局 泉州港湾・海岸部 建設・施設保全課 深日グループ	072-492-2025

泉 州 港 (34° 25.6' N 135° 15.3' E) (海図W199、W1103) (JP SSU)



(2021年6月撮影)

大阪検疫所岸和田出張所	大阪検疫所へ連絡 06-6571-4312
大阪港湾局 泉州港湾・海岸部施設管理運営課泉南管理グループ	072-521-7249

引船 私営の引船が多数ある。

通船 通船がある。

医療施設

名 称	電 話 番 号
りんくう総合医療センター	072-469-3111

架橋 第2区の埋立地と南東方対岸との間に岸之浦大橋（高さ7～14m）検疫錨地南東方の埋立地とその南東方対岸との間に貝塚大橋（高さ4m）及び二色大橋（高さ5.1m）がある、

阪 神 港（海図W1103）

港種 特定港・開港・検疫港・出入国港（堺泉北区を除く）・家畜検疫の港・植物防疫の港・国際戦略港湾（大阪区・神戸区）・国際拠点港湾（堺泉北区）・重要港湾（尼崎西宮芦屋区）

概要 大阪湾北東部にある大港湾で、港域は堺泉北区、大阪区、尼崎西宮芦屋区、神戸区からの4港区に分かれている。

潮流 大阪区沖合ではほとんどの時間、南流であり、明石海峡が西流時には堺、岸和田沖付近から明石海峡方向へ迂回し、明石海峡が東流時にはそのまま大阪湾東岸沿いに南下する。

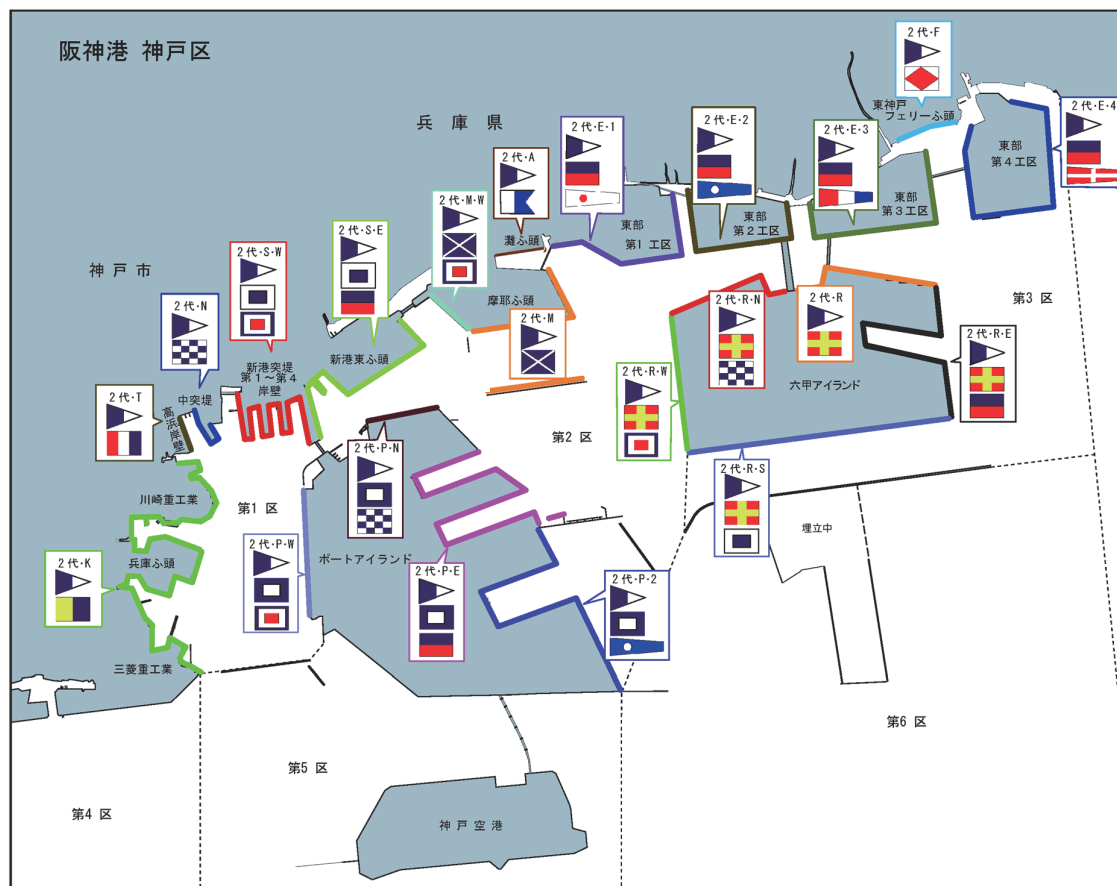
港則

阪 神 港	停泊の制限 （港則法施行規則 第30条）	船舶は、阪神港大阪区河川運河水面（大阪北港北灯台（北緯34度40分24秒、東経135度24分9秒）から103度730メートルの地点から099度に対岸まで引いた線、天保山記念碑と桜島入堀西岸南端とを結んだ線、第3突堤第8号岸壁東端（北緯34度38分51秒、東経135度27分06秒）から102度30分に対岸まで引いた線、木津川口両突端を結んだ線及び木津川運河西口両突端を結んだ線からそれぞれ上流の港域内の河川及び運河水面をいう。以下同じ。）においては、両岸から河川幅又は運河幅の4分の1以内の水域に停泊し、又は係留しなければならない。 2 阪神港神戸区防波堤内において、はしけを岸壁、棧橋又は突堤に係留中の船舶の船側に係留するときは二縦列を、その他の船舶の船側に係留するときは三縦列を超えてはならない。
	えい航の制限 （港則法施行規則 第31条）	船舶は、阪神港大阪区防波堤内において、汽艇等を引くときは、港則法施行規則第9条第1項（船舶は、特定港内において、他の船舶その他の物件を引いて航行するときは、引船の船首から被えい物件の後端までの長さは200メートルを超えてはならない。）の規定にかかわらず、次の制限に従わなければならない。 一 阪神港大阪区河川運河水面（木津川運河水面を除く。）においては、引船の船首から最後の汽艇等の船尾までの長さが120メートルを超えないこと。 二 木津川運河水面においては、引船の船首から最後の汽艇等の船尾までの長さが80メートルを超えないこと。
	特 定 航 法 （港則法施行規則 第32条）	港則法施行規則第27条の2第2項（前項の規定により汽船が他の船舶の右舷側を航行して追い越そうとするときは、汽笛又はサイレンをもって長音1回に引き続いて短音1回を、その左舷側を航行して追い越そうとするときは、長音1回に引き続いて短音2回吹き鳴らさなければならない。）の規定は、阪神港大阪区河川運河水面において、汽船が他の船舶を追い越そうとする場合に準用する。

阪 神 港 神 戸 区	進路表示信号 (平成7年海上保安庁告示第35号)及び船舶自動識別装置の目的地に関する記号(平成22年海上保安庁告示第94号)	信 号	目的地に関する記号	信 文
		2代・K	K	第1区の三菱重工業神戸造船所から川崎造船神戸工場に至る間の係留施設に向かって航行する。
		2代・T	T	第1区の高浜岸壁に向かって航行する。
		2代・N	N	第1区の中突堤に向かって航行する。
		2代・S・W	SW	第1区の新港第1突堤西側から新港第4突堤西側に至る間の係留施設に向かって航行する。
		2代・P・W	PW	第1区のポートアイランド西側の係留施設に向かって航行する。
		2代・P・2	P2	第2区のポートアイランド第2期埋立地東側の係留施設に向かって航行する。
		2代・P・E	PE	第2区のポートアイランド東側の係留施設またはドルフィンバース9番に向かって航行する。
		2代・P・N	PN	第2区のポートアイランド北側の係留施設に向かって航行する。
		2代・S・E	SE	第2区の新港第4突堤東側から新港東ふ頭東側に至る間の係留施設に向かって航行する。
		2代・M・W	MW	第2区の摩耶ふ頭西側の係留施設 またはドルフィンバース1番 に向かって航行する。
		2代・M	M	第2区の摩耶ふ頭南側の係留施設、摩耶ふ頭東側の係留施設またはドルフィンバース6番から8番に向かって航行する。
		2代・A	A	第2区の灘ふ頭に向かって航行する。
		2代・E・1	E1	第2区の東部第1工区の係留施設に向かって航行する。
		2代・E・2	E2	第2区及び第3区の東部第2工区の係留施設に向かって航行する。
		2代・R・N	RN	第2区の六甲アイランド北側の係留施設に向かって航行する。
		2代・R・W	RW	第2区の六甲アイランド西側の係留施設に向かって航行する。
		2代・R・S	RS	第3区の六甲アイランド南側の係留施設に向かって航行する。
		2代・R・E	RE	第3区の六甲アイランド東側の係留施設に向かって航行する。
		2代・R	R	第3区の六甲アイランド北側の係留施設に向かって航行する。
		2代・E・3	E3	第3区の東部第3工区の係留施設に向かって航行する。
		2代・F	F	第3区の東神戸フェリーふ頭の係留施設に向かって航行する。
		2代・E・4	E4	第3区の東部第4工区の係留施設に向かって航行する。

阪神港神戸区

【図の差し替え】



水先 大阪湾水先区水先人会に要請する（第1編第6章 水先の項参照）。

霧通報 阪神港の視程が 2,000m以下、1,000m以下及び 500m以下になったとき並びに視程が 2,000m以上に回復したときに、各区において、第五管区海上保安本部（こうべほあん）から国際 VHF（ch16/ch12）により日本語及び英語で霧通報が放送される。また、国際ナブテックス、日本語ナブテックス、AIS 及び沿岸域情報提供システム（海の安全情報）により情報が提供される。

航泊制限 令和元年 5 月 1 日から当分の間、引火による船舶の事故を防止するため、大阪区及び堺泉北区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（ただし、天然ガス（LNG）積載タンカーにあっては50m以内、大阪区第3区木津川運河に停泊する引火性危険物積載タンカーにあっては15m以内の海面）では、船舶の航泊が制限されている。なお、引火性危険物積載タンカーは、港内停泊中、夜間においても容易に視認できる「引火性危険物積載中」等の垂れ幕を掲げている。（令和元年 5 月 1 日 阪神港長公示 大第 1-1 号）

汐見第3号岸壁	34° 30.7' N 135° 23.1' E	555	9～10	15,000×3	
汐見第4号岸壁	34° 30.7' N 135° 23.0' E	260	5.5～8	5,000×2	
汐見第5号岸壁		720	10.5～11.5	30,000×3	
汐見第6号岸壁	34° 30.6' N 135° 23.5' E	370	10	15,000×2	
夕風第1号岸壁	34° 31.2' N 135° 23.1' E	260	11	18,000×1	

台風・津波対策 台風・津波等による海難を防止するため、大阪港海難防止対策委員会及び大阪府・大阪市津波対策分科会が設置されており、在港船舶などに対し、情報伝達、警戒体制、避難等の災害防止措置を指導している。荒天が予想される際は、阪神港長から避難勧告が発せられ、特に堺泉北港栈橋（コスモ石油（株）堺製油所原油栈橋、大阪ガス（株）泉北製造所第二工場 LNG 第2栈橋、堺 LNG（株）堺 LNG センター栈橋）については、錨泊自粛勧告が発せられる。（第2編航路記、第1章紀伊水道～明石海峡、第2節大阪湾周辺大阪湾、台風・津波等対策の項参照）

海事関係官公署

名 称	電 話 番 号
堺海上保安署（港長）	072-244-1771
大阪税関堺税関支署	072-244-4474
大阪港湾局 泉州港湾・海岸部施設管理運営課施設管理運営グループ	0725-21-7217
大阪港湾局 泉州港湾・海岸部施設管理運営課泉北管理グループ	072-521-7248

引船 本船用引船は2,600～6,000PS 級が多数ある。

通船 通船が1隻ある。

補給 給水船及び給油船がある。

廃油処理施設

事 業 者 名	申 込 先	利用可能時間	処理する廃油の種類	
			廃 重 質 油	廃 軽 質 油
コスモ石油（株）	安全環境室 072-245-8554	0900～1700	水バラスト	水バラスト・タンク洗浄水
ENEOS（株） 堺製油所	環境安全グループ 072-269-2011	0900～1730	水バラスト	水バラスト・タンク洗浄水

医療施設

名 称	電 話 番 号
堺市立総合医療センター	072-272-1199

海上交通 関門港との間にカーフェリー便があり、第5区から発着している。

2 大阪区 (34° 39.0' N 135° 25.0' E) (海図W123、W1148) (JP OSA)



(2021年6月撮影)

概要 港区内は第1区～第6区の6港区及び大阪航路に分かれている。大阪北港南防波堤 (34° 38.5' N 135° 23.6' E) 及び大阪南防波堤の内港側の第1区～第3区を一般に在来港、南防波堤の南側で第4区に当たる部分を南港、舞洲《マイシマ》北端から夢洲《ユメシマ》南東岸と東側対岸の第1区及び第6区付近を北港と呼んでいる。北港及び大阪南防波堤灯台西側の6区は内、外貿ふ頭などを含めた開発用地を造成中である。淀川河口においては、土砂流入により水深が大きく減少しているため、航行には注意を要する。

気象 風向は、冬季は西、夏季は西及び北北東が多い。冬季に西寄りの強風が連吹すると風浪が大きくなる。

高潮 (たかしお) 台風や低気圧の通過する時間帯と高潮 (こうちょう) が重なると、異常潮位が起こることがある。平成30年9月4日の台風21号では、最大風速が南南西の風27.3m/s、最高潮位が405cmを観測した。

目標

地物名	概位	備考
レーダ塔	34° 38.6' N 135° 22.7' E	白塗、頂部に灯台がある。
タンク群	34° 39.1' N 135° 24.9' E	白塗、多数ある。
著屋	34° 38.3' N 135° 24.9' E	高さ260m、大阪府咲洲庁舎 (コスモタワー)
港大橋	34° 38.7' N 135° 26.3' E	高さ約49m、赤塗、ゲルパートラス型
煙突	34° 37.0' N 135° 24.3' E	高さ205m、薄水色塗、夜間西側面ライトアップ、発電所構内
	34° 39.9' N 135° 24.4' E	高さ127m、頂部に巨大な楕円形・金色塗構造物、青塗

法定航路 大阪航路は夢洲の南に位置し、長さ約1,600m、幅約400m、水深約15mの航路である。

水路 南港水路は大阪南港南防波堤灯台 (34° 37.7' N 135° 23.4' E) 付近から南東方約0.6Mまでに至る幅約300m、水深約12mの水路である。

信号**南港水路**

南港信号所 (34° 37.3' N 135° 25.3' E) 及び南港第2信号所 (34° 37.2' N 135° 24.2' E) において、次表のとおり航行管制信号を行っている。

航行管制信号は VHF で「こうべほあん」もしくは「こうべポートラジオ」に確認することができる。また、船舶電話で直接大阪湾海上交通センターに確認することができる。大阪湾海上交通センター（TEL 078-302-7615）

神戸船舶通航信号所（おおさかマーチス） 神戸西航路、神戸中央航路及び新港航路並びにその付近水域における、航行船舶に影響を及ぼすおそれのある海難等の内容及びそれに対する措置の状況、その他船舶の航行の安全上必要な事項の通報を行っている。また、神戸中央航路における管制の予告等についての情報提供も行っている（書誌第 411 号、「灯台表第 1 巻」船舶通航信号所の項参照）。

事前通報 総トン数 40,000t（油送船は 1,000 t）以上の船舶は神戸中央航路への入航予定時刻及び出航の際は運航開始の予定時刻を前日の正午までに港長（通報先は大阪湾海上交通センター）に通報しなければならない。

予定時刻を通報した船舶は、当該予定時刻に変更があった場合は、直ちに、その旨を港長に通報しなければならない。（港則法施行規則第 33 条第 5 項及び第 6 項参照）

通信 船舶と港長及び港湾管理者との間で VHF 無線電話による港務通信ができる（第 1 編総記、第 8 章海難防止、港務通信の項参照）。

1 港長との港務連絡

識別信号	呼出応答	通信	運用時間	連絡先	連絡の方法
こうべほあん	ch16	ch12	常 時	神戸海上保安部：阪神港神戸西航路、神戸中央航路、新港航路及び神戸区に関すること。	「こうべほあん」を呼び出し、神戸海上保安部への接続を依頼する。

2 港湾管理者との港務連絡

識別信号	呼出応答	通信	運用時間	備 考
こうべポートラジオ	ch16	ch11、ch12	常 時	TEL 078-303-1711

航泊禁止 ~~第 7 防波堤南方の第 6 区に航泊禁止区域がある。~~

錨地 底質泥で錨かきは良い。検疫錨地は第 4 区にあり、危険物積載船の錨地は第 4 区～第 6 区内に指定されている。

入港上の注意

- 1 定期旅客船及びカーフェリーの出入が極めて多く、第 1 区の中突堤及び新港突堤（第 1～第 4）から発着する定期旅客船及びカーフェリーは神戸西航路を、第 2 区の新港第 4 突堤から発着する不定期の大型旅客船は、神戸中央航路を、第 3 区の六甲アイランド北東方のフェリーふ頭から発着するカーフェリーは、六甲アイランド東側の水路を航行して出入している。
- 2 各防波堤灯台と水路を表示している灯浮標の灯火は、夜間、背後の市街地及び工場などの背景光に紛れて見えにくい。
- 3 神戸西航路から、中突堤に至る海域は各造船所の係船岸壁に係留中の大型船の陰から、小型船が急に現れることがある。
- 4 第 5 区泊地内には、コンテナ船や貨物船などが多く停泊している。
- 5 神戸空港東側及び西側には、航空法に基づく航空機進入表面区域が設定されている。（海図 W101A 参照）（詳細については神戸市港湾局空港調整課 TEL 078-595-6272 に問合せること。）
- 6 神戸中央航路利用に際しては、神戸港入港マニュアルの周辺海域安全情報図を参照すること。

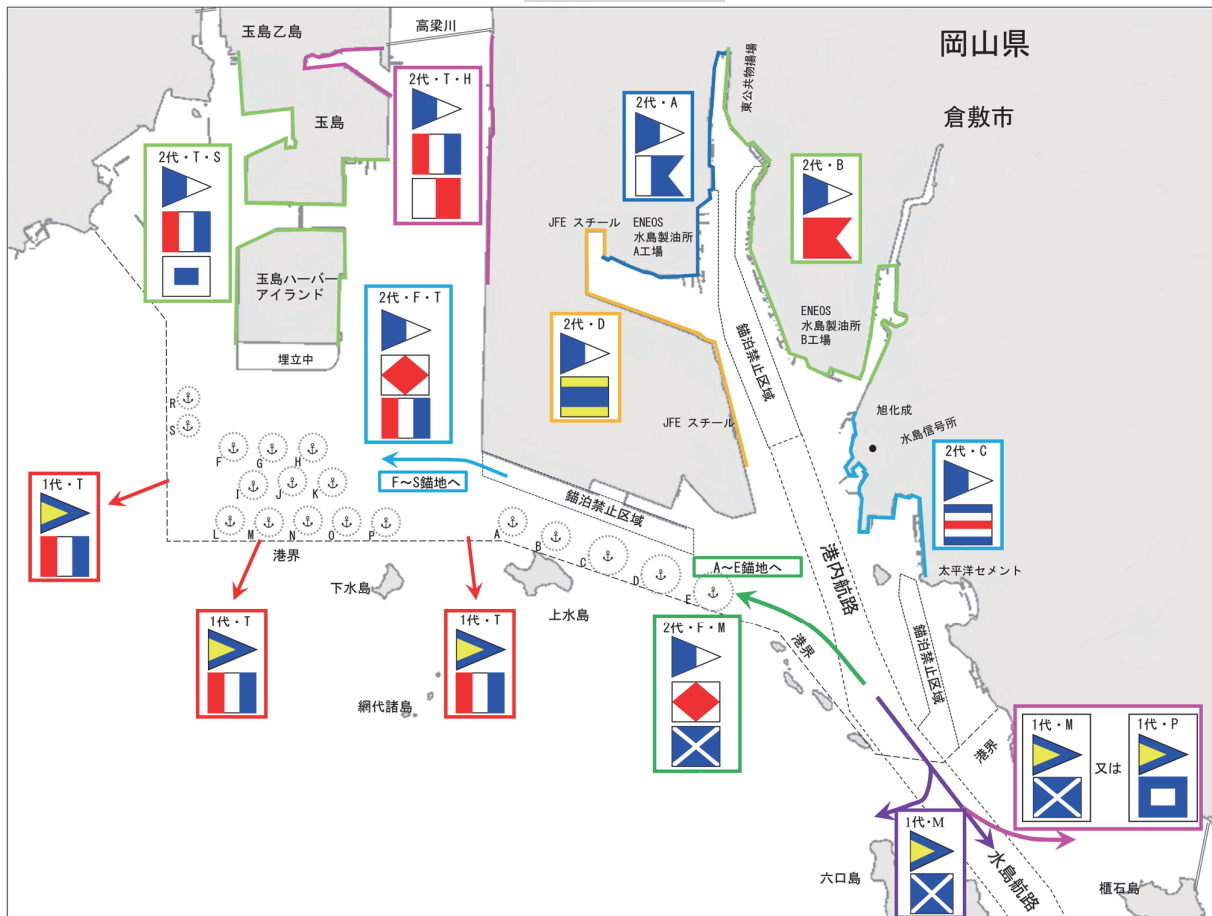
神戸港入港マニュアル

URL <https://www.city.kobe.lg.jp/a91618/business/kowanjigyo/nyuukoumanual.html>

港則 進路の表示（平成7年海上保安庁告示第35号「港則法施行規則第11条第2項の港を航行するときの進路を表示する信号」、平成22年海上保安庁告示第94号「港則法施行規則第11条第1項の規定による進路を他の船舶に知らせるために船舶自動識別装置の目的地に関する情報として送信する記号」）

進路を表示する国際信号旗	進路を示す記号	進路
1代・M	—	上水島以東から出港する。（港内航路を航行して出港し、これと接続する水島航路に入った時に海上交通安全法第7条の規定により「1代・P」を表示しなければならない船舶にあつては「1代・M」に代えて「1代・P」を表示することができる。）
1代・T	—	上水島以西から出港する。
2代・A	A	西公共(-)2.6m物揚場から ENEOS 水島製油所A工場岸壁に至る間の係留施設に向かって航行する。
2代・B	B	東公共物揚場から ENEOS 水島製油所B工場棧橋に至る間又は呼松水路の係留施設に向かって航行する。
2代・C	C	旭化成 C7 棧橋から太平洋セメント棧橋に至る間の係留施設に向かって航行する。
2代・D	D	JFE 倉敷A岸壁から JFE 倉敷コークス積出棧橋に至る間の係留施設に向かって航行する。
2代・T・H	TH	高梁川水路又は乙島の係留施設に向かって航行する。
2代・T・S	TS	玉島地区（乙島を除く。）の係留施設に向かって航行する。
2代・F・M	FM	JFE 南側海域（AからE錨地）に向かって航行する。
2代・F・T	FT	玉島人工島南側海域（FからS錨地）に向かって航行する。

【図の差し替え】



1 水島地区（海図W1127^A、W1127^B）



（2021年7月撮影）

概要 高梁川河口の左岸埋立地にあり、我が国有数の石油化学工業地帯の建設に伴い急速に発展した工業港である。港内に港内航路がある。

目標

地物名	概位	備考
濃地諸島	34° 26.9′ N 133° 45.1′ E	上濃地島（高さ 29m）、太濃地島（高さ 43m）、細濃地島（高さ 29m）、イザロ濃地島（高さ 28m）の4島から成る。
葛《カツラ》島	34° 27.8′ N 133° 45.7′ E	高さ 35m
水島信号所	34° 28.7′ N 133° 45.5′ E	白塗
煙突群	34° 28.8′ N 133° 44.1′ E	高さ 125～136m、各赤白塗、製鉄所構内
煙突	34° 29.5′ N 133° 43.5′ E	高さ 204m、赤白塗、製鉄所構内
上水島	34° 27.8′ N 133° 42.8′ E	高さ 51m
下水島	34° 27.8′ N 133° 41.5′ E	高さ 60m

法定航路 港内航路は、海上交通安全法の水島航路北口と接続しており、長さ約 2.5M、幅 450～700m、水深約 16～22mの航路であり、灯浮標で表示されている。

水路

- 1 港内航路南口東側から北方の瀬戸埠頭棧橋（34° 28.1′ N 133° 46.0′ E）方面への水深 12m以上の水路があり、灯浮標で表示されている。
- 2 濃地諸島北側から JFE スチール西日本製鉄所南側を経て高梁川河口に至る水深 12m以上の水路があり、灯浮標により表示されている。
- 3 公安管理者が定める水島港運航調整ガイドラインに基づき、水島港 VTIS センターが運航調整を実施している。

信号 水島信号所（目標の項参照）において、港内航路の交通整理のため、電光表示盤により次表に示す航行管制を行っている。

また、AIS を活用した新たな港内交通管制により、一定条件のもと港長の許可を受け、指示を受けた管

制対象船（70m以上 200m未満の船舶）については港内航路において管制船（200m以上の船舶）と行会う事や、管制船の水島航路入航前に港内航路の出航が可能となつたである。この新たな港内交通管制による航行を希望する対象船舶は水島港長（備讃瀬戸海上交通センター経由）へ申し込むこと。

信号の方法	信号の意味	
I の文字の点滅	入 航 信 号	・入航船は、入航可。 ・長さ 70m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 70m未満の船舶は出航可。
O の文字の点滅	出 航 信 号	・出航船は、出航可 ・長さ 70m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。ただし、港長の指示を受けた船舶は入航可。 ・長さ 70m未満の船舶は入航可。
F の文字の点滅	自 由 信 号	・長さ 200m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 200m以上の出航船は、運航を停止して待機。 ・長さ 200m未満の入出航船は、入出航可。
X と I の文字の交互点滅	入航予告信号	・航路内を航行中の入出航船は、入出航可。 ・航路外にある長さ 70m以上の入出航船は、航路外において、航路内を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 70m未満の入出航船は入出航可。 ・信号が間もなく I の文字の点滅に変わる。
X と O の文字の交互点滅	出航予告信号	・航路内を航行中の入出航船は、入出航可。 ・航路外にある長さ 70m以上の入出航船は、航路外において、航路内を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 70m未満の入出航船は入出航可。 ・信号が間もなく O の文字の点滅に変わる。
X と F の文字の交互点滅	自由予告信号	・航路内を航行中の入出航船は、入出航可。 ・航路外にある長さ 70m以上の入出航船は、航路外において、航路内を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 70m未満の入出航船は入出航可。 ・信号が間もなく F の文字の点滅に変わる。
X の文字の点滅	禁止予告信号	・航路内を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、航路内を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 の文字の点灯に変わる。
X の文字の点灯	禁 止 信 号	港長の指示を受けた船舶以外は、入出航禁止。

注意

- 1 港内航路南口に接続する水島航路は、海上交通安全法により長さ 50m以上の船舶の航路航行義務がある。
- 2 港口の白色灯付浮標（34° 26.6′ N 133° 46.3′ E）付近を航行する大型船は、水深 10m台の浅所に注意を要する。~~また、この付近には漁船が密集することがある。~~
- 3 港内航路及び水路は掘下げられたもので、航路や水路から外れると急に浅くなる。
- 4 水島港付近は、往来船が多いため衝突事故等の海難が多い。特に港内航路南口付近は下津井瀬戸を通

中央ふ頭1号岸壁	34° 19.6' N 133° 51.3' E	188	9～9.5	15,000×1	
中央ふ頭2号岸壁	34° 19.6' N 133° 51.2' E	162	5.5～6.5	6,000×1	
中央ふ頭3号岸壁	34° 19.7' N 133° 51.2' E	140	3.5～5.5	2,000×1	
中央ふ頭4号岸壁	34° 19.6' N 133° 51.2' E	120	1～2	700×2	
西ふ頭西岸壁	34° 19.7' N 133° 51.0' E	260	7.5	5,000×2	

※上表のほか、会社専用の係船施設がある。

シーバース 小瀬居島の南西方約 1M (34° 21.7' N 133° 50.2' E) にコスモ石油 1 号栈橋がある。

~~最大入港船舶 2010年8月27日、タンカー M.STAR (314,016 D/W、喫水 12.7m) がコスモ石油1号栈橋に着栈した。~~

台風・津波対策 台風・津波等による海難事故を防止するため、坂出港台風・津波対策委員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：坂出海上保安署)

海事関係官公署

名 称	電 話 番 号
坂出海上保安署 (港長)	0877-46-5999
神戸税関坂出税関支署	0877-44-9210
広島検疫所坂出出張所	0877-46-4279
神戸植物防疫所坂出支所	0877-46-4108
坂出市港務所	0877-46-2518

引船 私営の引船がある。

通船 数隻ある。

補給 清水・燃料油とも補給可能。~~給油船が数隻ある。~~

修理

名 称	電 話 番 号
川崎重工業(株)坂出工場	0877-46-1111

医療施設

名 称	電 話 番 号
坂出市立病院	0877-46-5131

航行禁止 岩国港 B、C、D 各灯浮標を結ぶ線と西方の陸岸との間の海域は航行が禁止されている。

航泊制限 港内を航行中の一般船舶は引火による事故を防止するため、港内停泊中の引火性危険物積載タンカーから 30m 以内の海域への立ち入りが港長により禁止されている。

錨地 門前川河口の南西方で水深 10～15m、底質泥の所は北西風時に良い避泊地である。

検疫錨地は阿多田島 (34° 11.5' N 132° 18.4' E) の南西方約 1M の港界付近に、危険物積載船の錨地は第 1 区内の岩国港北防波堤灯台の東方約 0.6M にそれぞれ指定されている。

港湾施設

名 称	概 位	長さ (m)	水深 (約m)	係船能力 (D/W×隻)	備 考
装束 1 号岸壁	34° 11.7' N 132° 14.3' E	185	9.5	15,000×1	
装束 2 号岸壁		180	5～5.5	2,000×2	
新港北岸壁	34° 11.2' N 132° 14.3' E	80	4.5	2,000×1	
新港北 1 号岸壁		90	5	2,000×1	
新港北 2 号岸壁		260	6.5～7.5	5,000×2	前面に陰悪地がある。
新港南岸壁		370	10	5,000×2	
室の木岸壁 (-5.5m)	34° 10.7' N 132° 14.7' E	180	3.5～5	2,000×2	
室の木岸壁 (-7.5m)		260	7～7.5	5,000×2	
室の木岸壁 (-10m)		185	9.5	15,000×1	
室の木岸壁 (-12m)		240	12	30,000×1	
水面貯木場接岸岸壁	34° 10.6' N 132° 14.9' E	205	9.5～10	15,000×1	

※上表のほか、会社専用の係船施設がある。

最大入港船舶 2018 年、客船 DIAMOND PRINCESS (115,875 t、喫水 8.55m) が新港南岸壁に着岸した。

台風・津波対策 台風・津波等による海難事故を防止するため、岩国港・大竹港台風・津波等対策委員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：岩国海上保安署)

海事関係官公署

名 称	電 話 番 号
岩国海上保安署 (港長)	0827-21-6118
門司税関岩国税関支署	0827-21-7138
山口県岩国港湾管理事務所	0827-22-2271

引船 引船が数隻ある。

通船 数隻ある。

補給 給油船がある。各岸壁、ふ頭には給水施設がある。

廃油処理施設

事 業 者 名	申 込 先	利用可能時間	処理する廃油の種類	
			廃 重 質 油	廃 軽 質 油
ENEOS (株)	需給グループ 0827-24-6104	0800～1630	ビルジ、水バラスト、 コレクトオイル	水バラスト、タンク洗浄水

港湾施設

名 称	概 位	長さ (m)	水深 (約m)	係船能力 (D/W×隻)	備 考
本港4号岸壁	33° 47.4' N 130° 59.5' E	386	3～4.5	700×6	移動クレーン
本港5号岸壁	33° 47.7' N 130° 59.6' E	150	4.5～5.5	2,000×2	クレーン
本港6号岸壁		110	6	3,000×1	
本港7号岸壁	33° 47.7' N 130° 59.7' E	130	5.5～6	5,000×1	
本港10号岸壁		370	8～10.5	10,000×2	
本港13号岸壁	33° 47.7' N 131° 00.0' E	260	11.5～13	40,000×1	移動クレーン
南港4号岸壁	33° 46.5' N 130° 59.7' E	440	1～4.5	700×7	
南港7号A岸壁	33° 46.6' N 130° 59.9' E	130	7.5	5,000×1	
南港フェリーA岸壁	33° 46.4' N 130° 59.9' E	195	6.5～7.5	7,500×1	
南港7号D岸壁	33° 46.5' N 131° 00.0' E	230	7.5	5,000×1	
南港7号B岸壁	33° 46.3' N 130° 59.9' E	260	7.5	5,000×2	
南港5号岸壁	33° 46.3' N 131° 00.0' E	360	5	2,000×4	
南港7号C岸壁	33° 46.3' N 131° 00.2' E	130	7.5	5,000×1	
南港10号岸壁	33° 46.6' N 131° 00.6' E	340	10	10,000×2	
松山ドルフィン	33° 48.0' N 131° 00.3' E	580	6.5～10	10,000×2	
松山木材岸壁	33° 48.0' N 131° 00.0' E	185	9.5～10	10,000×1	

※上表のほか、会社専用の係船施設がある。

架橋 新北九州空港連絡橋（高さ約19m）がある。

架空線 本港北部の本港岸壁から同岸壁の北側にある木材岸壁付近の間に架空線（高さ約49m）がある。

最大入港船舶 2010年以降、71,178tの外国船舶が入港している。

台風・津波等の異常気象時の対策 台風・津波等による海難事故を防止するため、苅田港自然災害対策委員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。（問合わせ先：苅田海上保安署）

荒天時の注意 門司海上保安部では、北九州空港周辺海域における荒天時の走錨に起因する海難を防止するため、次のとおり錨泊の自粛を指導している。

対象船舶：総トン数100t以上の船舶

自粛海域：北九州空港進入灯橋先端（33° 51.9' N 131° 01.9' E）及び新北九州空港連絡橋橋梁灯（C2灯）（33° 49.4' N 131° 01.3' E）から3M以内の海域

自粛期間：福岡県京都郡苅田町において暴風又暴風雪警報が発表された時から、同警報が解除されるまでの間

（問合せ先：門司海上保安部、苅田海上保安署）

海事関係官公署

名 称	電 話 番 号
苅田海上保安署	093-436-3356
門司税関苅田出張所	093-436-1458
福岡県苅田港務所	093-434-0585

引船 引船（3000～4400PS）がある。

補給 給水船及び給油船がある。

公共1・2号岸壁	33° 14.9' N 131° 46.5' E	260	7.5	5,000×2	
公共3～5号岸壁		270	5～5.5	2,000×3	

※上表のほか、会社専用の係船施設がある。

シーバース 港内には多数のシーバースがある。

架空線 乙津泊地の奥（高さ63m）、小中島川（高さ約17mと約22m）及び大野川（高さ22m）に架空線がある。

台風・津波等の異常気象時の対策 台風・津波等による海難事故を防止するため、大分港等異常気象対策委員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：大分海上保安部）

海事関係官公署

名 称	電 話 番 号
大分海上保安部（港長）	097-523-2197
福岡出入国在留管理局大分出張所	097-536-5006
門司税関大分税関支署	097-521-2691
福岡検疫所大分・佐賀関出張所	097-521-2394
門司植物防疫所鹿児島支所大分出張所	097-521-2690
九州運輸局大分運輸支局	097-503-2011
大分県大分土木事務所大分港振興室	097-558-5111

引船 引船が多数ある。

通船 通船があり、乙津川河口東岸の船だまりから発着する。

補給 給水船、給油船がある。

医療施設

名 称	電 話 番 号
大分医療センター	097-593-1111
大分県立病院	097-546-7111

海上交通 西大分泊地に阪神港とのカーフェリー便がある。また、別府湾**周遊の旅客便及び大分空港との間のする**ホバークラフト便がある。

南方から入港するとき

小 富 士	33° 52.9' N 132° 40.3' E	高さ 282m、遠望顕著、興居島南部
黒 埼	33° 52.6' N 132° 41.4' E	樹木の茂る埼、興居島南東端
忽那《クツナ》山	33° 50.6' N 132° 42.0' E	高さ 49m、孤立丘、好目標

水路 高浜瀬戸は、北方から松山港に入港する際の水路で、最狭部の可航幅（水深 10m以上）約 500m、中央の水深 50m前後である。

通信 船舶と港長との間で VHF 無線電話等による港務通信ができる。（第 1 編総記、第 8 章海難防止、港務通信の項参照）。

識別信号	呼出応答	通信	運用時間	連絡先	連絡の方法
ひろしまほあん	ch16	ch12	常 時	松山海上保安部	「ひろしまほあん」を呼び出し、松山海上保安部への接続を依頼する。

錨地 興居島東側の沖ノ藻と北方陸岸との中間（由良湾）は避泊地に良いが、北東部の海底線に注意を要する。危険物積載船の錨地は第 2 区に指定されている。

航行上の注意 松山港南方至近の松山空港滑走路の前面には、航空法に基づく航空機進入表面区域が設定されている。

港湾施設

第 1 区

名 称	概 位	長さ (m)	水深 (約m)	係船能力 (D/W×隻)	備 考
観光港第 1 フェリー 岸壁	33° 53.4' N 132° 42.3' E	160	5.5～6	3,000×1	
観光港第 2 フェリー 岸壁		238	7.5	10,000×1	前面に陰悪地がある。
観光港第 1 桟橋	33° 53.3' N 132° 42.2' E	205	5～14.5	3,000×2	
観光港第 2 桟橋		207	5～8	3,000×2	

第 2 区

外港第 1 ふ頭 1 号岸壁	33° 51.5' N 132° 42.5' E	220	4.5～5	3,000×2	前面に陰悪地がある。
外港第 1 ふ頭 2 号岸壁		370	10	10,000×2	前面に陰悪地がある。
外港第 1 ふ頭 3 号岸壁		315	3.5～4	700×6	前面に陰悪地がある。
外港第 2 ふ頭 1 号岸壁	33° 51.8' N 132° 42.5' E	300	3.5	700×5	
外港第 2 ふ頭 2 号岸壁		180	4～5	2,000×2	前面に陰悪地がある。
外港第 2 ふ頭 3 号岸壁		390	6.5～7.5	5,000×3	前面に陰悪地がある。
大可賀ふ頭 1 号岸壁	33° 51.3' N 132° 42.5' E	180	1～3	700×2	前面に陰悪地がある。
大可賀ふ頭 2 号岸壁		200	1.5～3	700×3	前面に陰悪地がある。
大可賀ふ頭 3 号岸壁		90	4～4.5	2,000×1	前面に陰悪地がある。
吉田浜 1 号岸壁	33° 50.4' N 132° 41.8' E	270	4～5	2,000×3	前面に陰悪地がある。
吉田浜 2 号岸壁		180	4～4.5	2,000×2	
外港新ふ頭 1 号岸壁	33° 50.8' N 132° 41.9' E	170	10～10.5	10,000×1	前面に陰悪地がある。 コンテナクレーン
外港新ふ頭 2 号岸壁	33° 50.8' N 132° 41.8' E	260	13	40,000×1	コンテナクレーン
外港新ふ頭 3 号岸壁	33° 51.1' N 132° 41.9' E	260	7～7.5	5,000×2	コンテナクレーン
外港新ふ頭危険物岸壁		130	7.5	5,000×1	

		小倉区	2代・R	R	ジャパンオイルネットワーク（株）小倉油槽所 B 棧橋から堺川九州電力棧橋に至る間の係留施設または若松区第5区九州化学工業棧橋から日鉄ケミカルマテリアル（株）戸畑1号岸壁に至る間の係留施設に向かって航行する。
			2代・R・S	RS	日鉄高炉セメントの1設、3設棧橋、原料船岸壁または若松区第5区日鉄ケミカルマテリアル（株）製品払出岸壁から堺川公共岸壁に至る間の係留施設に向かって航行する。
		若松区	2代・Y・O	YO	第1区の東京製鉄専用棧橋、五島商店岸壁、北九州市環境局江川中継所棧橋、堀川公共岸壁または UBE 三菱セメント 棧橋に向かって航行する。
			2代・Y・R	YR	第1区の三菱ケミカル 硫酸 1号棧橋から三菱ケミカル合成4号棧橋に至る間の係留施設に向かって航行する。
			2代・Y・K	YK	第1区の二島岸壁または三菱ケミカル化工品1号 棧橋 から三菱ケミカル 有機 1号棧橋に至る間の係留施設に向かって航行する。
			2代・Y・D	YD	第1区の太平洋セメント岸壁、黒崎公共岸壁または黒崎泊地内の係留施設に向かって航行する。
			2代・Y・B	YB	第1区の若松高架鉄道棧橋、八幡製鉄西八幡鉄くず岸壁、妙見泊地内の係留施設または第2区の洞岡北岸壁に向かって航行する。
			2代・Y	Y	第2区の八幡泊地内の係留施設（AGC 岸壁を除く）に向かって航行する。
			2代・Y・E	YE	第2区の AGC 岸壁に向かって航行する。
			2代・Y・W	YW	第2区の岬ノ山岸壁または第3区の係留施設に向かって航行する。
			2代・Y・N	YN	第4区の製鉄戸畑内浦岸壁、川代岸壁、戸畑商港岸壁または戸畑漁港岸壁に向かって航行する。
			2代・Y・X	YX	第4区の（株）J-オイルミルズ若松工場岸壁、日立金属東岸壁、（株）トーカイ岸壁または北湊泊地内の係留施設に向かって航行する。
			2代・Y・H	YH	第4区安瀬南第1泊地内の係留施設、第5区の 響灘ドルフィン 、響灘南岸壁、ひびきコールセンター第1岸壁、戸畑共同火力重油棧橋または第5区内の錨地に向かって航行する。
			2代・Z	Z	第5区製鉄戸畑泊地内または焼結船だまりの係留施設に向かって航行する。
			2代・A	A	第6区の安瀬泊地内の係留施設または錨地に向かって航行する。
		六連島区	2代・J・B	JB	大東タンクターミナル株式会社六連油槽所の係留施設に向かって航行する。
			2代・J・C	JC	新港ふ頭多目的国際ターミナルの係留施設に向かって航行する。
		長府区	2代・C	C	長府区の係留施設に向かって航行する。

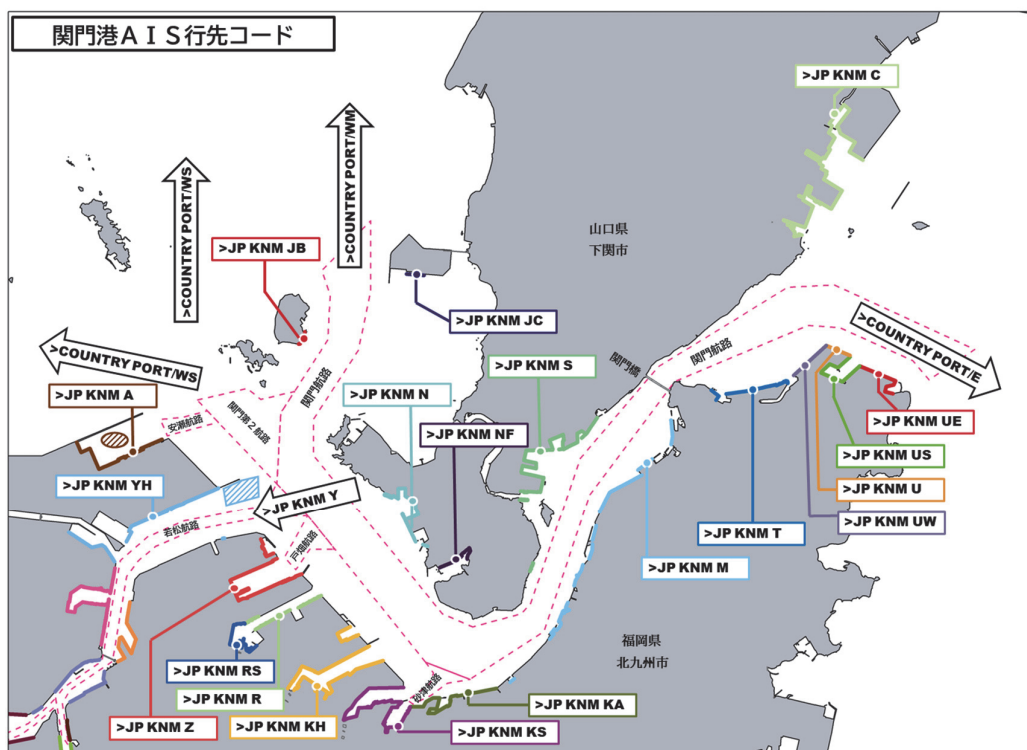
関門港

進路表示信号(平成7年海上保安庁告示35号)

【図の差し替え】



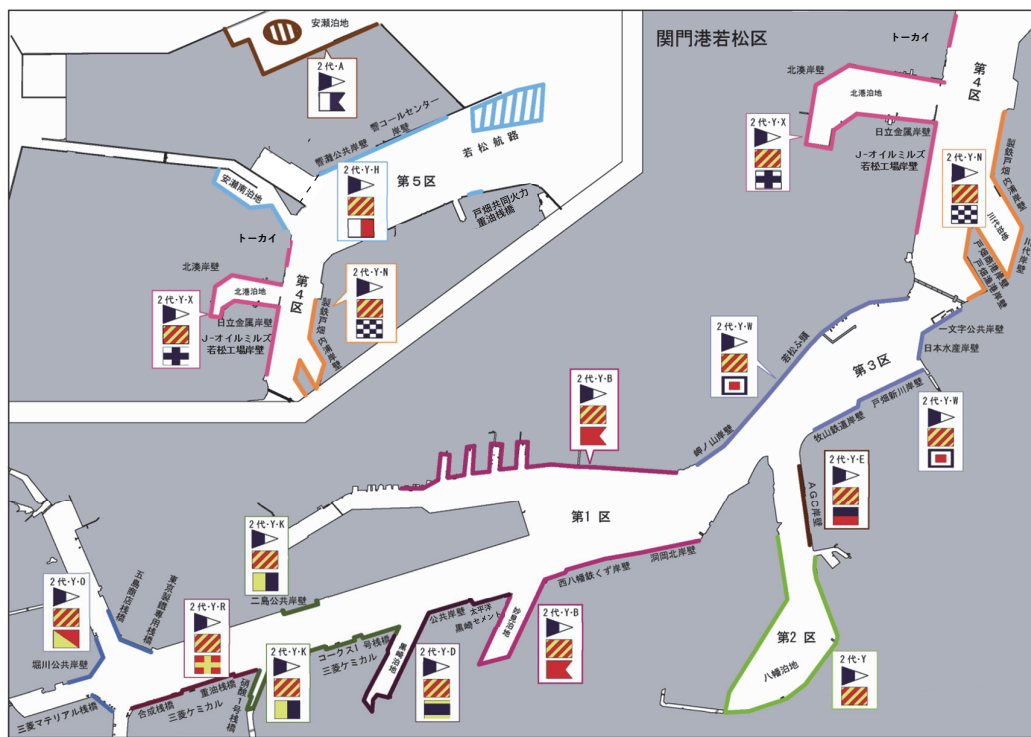
船舶自動識別装置の目的地に関する記号(平成22年海上保安庁告示第94号)



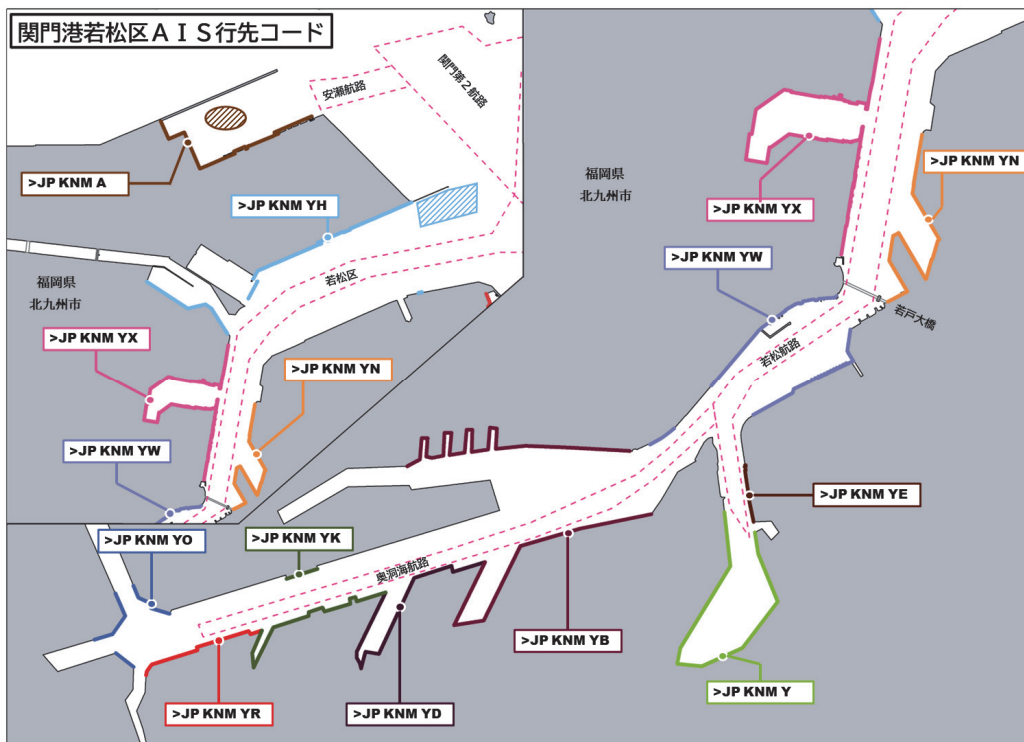
関門港若松区

進路表示信号(平成7年海上保安庁告示35号)

【図の差し替え】



船舶自動識別装置の目的地に関する記号(平成22年海上保安庁告示第94号)



第2節 関門港〔九州側〕

5 響新港区 (33° 59.0' N 130° 45.0' E) (海図W201、W1266、W1267) (JP HBK)



(2021年10月撮影)

概要 藍島の西北西方約3.7Mにある白島《シラシマ》の男島東側を含む付近海域から、**南方の陸岸若松区第6区、安瀬泊地北側の陸岸**までを港区としている。港区内には風波を遮るものはない。**響航路の東西の海域に洋上風力施設群が設置されている。**響泊地東側にある響灘水路（中央部の水深は4.5～5m）で若松区第4区に隣接する。

響泊地東側にLNG受入基地が整備されている。同泊地の北九州港響灘西6号岸壁には最大16万トン級の大型客船の受入れがある。

響灘東防波堤の東側の海域において、新たな処分場建設のため、護岸築造工事が実施されている。

航行上の注意 男島の北方約2M (34° 03.2' N 130° 43.5' E) に浮体式風力タービン（黄灯付き、霧信号所併設、AIS信号を常時発射）が設置されている。

この施設の周囲には、係留アンカーと係留チェーンが設置されている。また、施設から南方の響新港区の陸岸に至る間に、海底線（電力）が敷設されている。なお、海底電力線は、浮体式風力タービンの位置から約200mの間は、水面下に浮遊するように設置されている。

このため、付近を航行する船舶は、注意を要する。

入港上の注意 女島の南南東方約1Mに水深3.8mの浅瀬、同南南東方約2Mに**中瀬**（水深4.4m）、同瀬の東南東方約1Mに**丸山出シ** (33° 58.1' N 130° 45.1' E、水深3.8m、東側に灯浮標がある。) がある。**八幡岬** (33° 56.1' N 130° 43.7' E) の北北東方約1.1Mに**横瀬**（水深2.4m、北側に灯浮標がある）がある。藍島南西方約1.3Mの**白洲** (33° 59.0' N 130° 47.5' E、灯台がある。) 周辺には浅瀬がある。

南部には、港区を東西に横切る内航船の常用航路があり、2,000トン級以下の船舶の通航が多い。

目標

地物名	概位	備考
2タンク	33° 55.9' N 130° 46.7' E	白色塗、LNG基地構内

港湾施設

名称	概位	長さ (m)	水深 (約m)	係船能力 (D/W×隻)	備考
響灘西1・2号岸壁	33° 56.0' N 130° 46.1' E	160	5	—	
響灘西3・4号岸壁		340	10	15,000×2	
響灘西5・6号岸壁	33° 56.0' N 130° 45.9' E	701	15	100,000×2	
響灘東2号岸壁	33° 56.3' N 130° 47.0' E	196	7	—	
響灘東3号岸壁	33° 56.4' N 130° 47.0' E	130	7.5	—	

※上表のほか、会社専用の係船施設がある。

ある。

目標

地物名	概位	備考
女子《メッコ》鼻	33° 27.1' N 132° 19.0' E	灯台がある。南方からは島のように見える。
黒島	33° 27.4' N 132° 21.0' E	高さ121m、遠望顕著
烏《カラ》島	33° 27.4' N 132° 21.7' E	高さ37m
佐島	33° 26.4' N 132° 21.7' E	東西に細長い島であり、西頂に灯台がある。
諏訪埼	33° 26.5' N 132° 23.0' E	埼端に樹木の茂る岩頂があり、頂に白塗塔がある。その沖に灯標がある。
権現山	33° 28.2' N 132° 24.7' E	高さ364mで遠望顕著

港湾施設

名称	概位	長さ (m)	水深 (約m)	係船能力 (D/W×隻)	備考
出島栈橋	33° 27.5' N 132° 24.9' E	152	－	4,000t×1	カーフェリー用
		158	－	4,000t×1	カーフェリー用
沖新田2号岸壁	33° 27.6' N 132° 25.0' E	90	－	2,000×1	出島ふ頭北東側
沖新田4号岸壁	33° 27.5' N 132° 25.0' E	96	5～5.5	2,000×1	出島ふ頭南側
沖新田物揚場	33° 27.5' N 132° 25.0' E	70	－	300t×1	出島ふ頭北東側
沖新田第1栈橋	33° 27.4' N 132° 25.0' E	230	4.5～5.5	2,000t×2	
栗野浦岸壁	33° 27.2' N 132° 25.0' E	130	7～7.5	5,000×1	岸壁西側
栗野浦1号係船岸壁		90	7	2,000×1	岸壁北側
栗野浦2号係船岸壁		70	4～4.5	1,000×1	岸壁南側

~~最大入港船舶——1997年4月10日、サルベージ船「長門」(6,126t、喫水6.0m)が入港した。~~

引船 引船がある。

補給 給油船がある。

修理

名称	電話番号
(株)栗之浦ドック	0894-22-5100

医療施設

名称	電話番号
市立八幡浜総合病院	0894-22-3211

海上交通 臼杵港、別府港との間にカーフェリー便、大島との間に旅客船便がある。

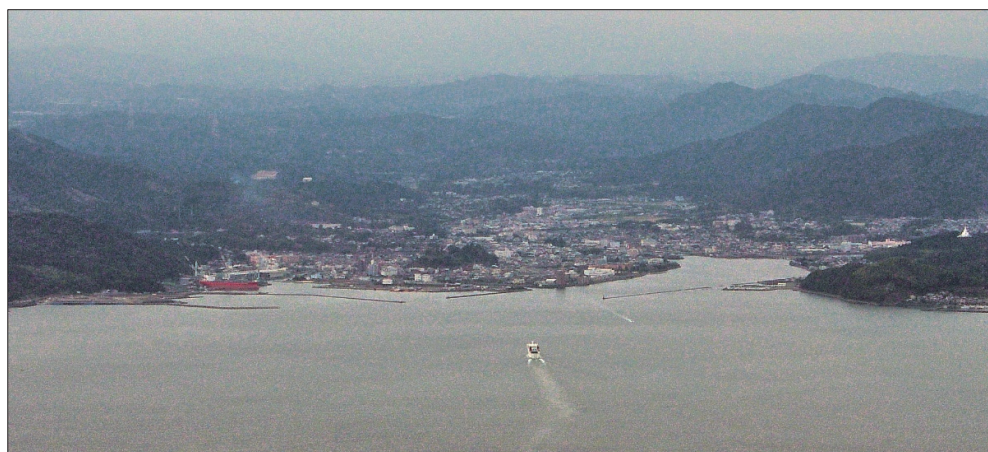
川之石《カワノイシ》港 (33° 28.3' N 132° 23.3' E) (海図W156) (JP KWI)

港種 港則法適用港

概要 八幡浜港の北西隣にある港で、西寄りの風のときのほかは良い錨地となる。港内には養殖施設がある。

第2節 豊後水道西部

臼杵《ウスキ》港 (33° 07.8' N 131° 49.0' E) (海図W1218、W1225) (JP USK)



(2021年10月撮影)

港種 港則法適用港

概要 関埼の南西方約9M、臼杵湾奥にある港で、北東方の風波以外は比較的安全である。臼杵川河口付近は流砂のため水深は浅い。港内東部の板知屋《イタチャ》に**臼杵漁港**がある。

気象 春、秋季は北東、夏季は東、冬季は北西の風が多い。春季から夏季にかけて霧の発生することが多い。

目標

地物名	概位	備考
樫木《モミノキ》山	33° 12.4' N 131° 50.0' E	高さ484m
津久見島	33° 08.5' N 131° 51.6' E	高さ166m

港湾施設

名称	概位	長さ(m)	水深(約m)	係船能力(D/W×隻)	備考
下り松地区稼働橋	33° 07.5' N 131° 48.7' E	—	3～5.5	—	
下り松西岸壁		180		—	
下り松西岸壁1～4		240		—	
下り松東岸壁1・2	33° 07.3' N 131° 48.8' E	50×2	3～4.5	—	東西両側
下り松地区岸壁	33° 07.5' N 131° 48.7' E	115	5.5	2,000×1	
下り松フェリーふ頭東岸壁	33° 07.4' N 131° 49.0' E	140	5	—	

台風・津波対策 台風・津波等による海難事故を防止するため、大分港等異常気象対策委員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：大分海上保安部)

補給 泊地内西岸の物揚場で給水ができる。

修理

名称	電話番号
(株) オオツカディゼル臼杵工場	0972-67-2011
(株) 臼杵造船所	0972-63-1011

海上交通 八幡浜港との間にカーフェリー便がある。

目標

地物名	概位	備考
竹ヶ島	32° 59.1' N 131° 58.9' E	高さ 33mの裸島、島頂に灯台がある。
片白島	32° 59.6' N 131° 57.4' E	高さ 45m、頂に樹木が茂っている。
大入《オオニユウ》島	32° 59.3' N 131° 55.3' E	南北の長さ約 4km の島で、南部のほうが高く（高さ 194m）南端と東端に灯台がある。
八島	32° 58.0' N 131° 57.4' E	南、北 2 頂、南頂の高さ 98m
煙突	32° 58.2' N 131° 55.3' E	高さ 76m、灰色塗、顕著、化学繊維工場構内

針路法

- 1 北方から入港する場合は、高甲岩灯台（33° 06.8' N 132° 01.7' E）を 2M以上離して航過し、片白島が完全に見えたならば、針路 210° で竹ヶ島灯台（32° 59.1' N 131° 58.9' E）に向首し、大入島北端を右舷正横に見る所で針路を佐伯湾泊地灯浮標（32° 58.6' N 131° 55.8' E）に向けて航行、港界付近からやや右に変針して同灯浮標の北側を航行して港内に進む。
- 2 南方から入港する場合は、先ノ瀬灯台（32° 58.2' N 132° 06.1' E）の東方を航行し、蒲戸崎に向け針路 315° で航行、さらに高手島を左舷正横に見たならば、針路を大入島南部の島頂（高さ 194m）に向け 265° で航行する。次いで竹ヶ島灯台を左舷正横に見る所で前記灯浮標に向けて航行し、その後は前記と同様に適宜入港する。

錨地 北寄りの風に対しては大入島南端のトオドオ鼻の西方の水深 8～14m、底質砂または泥の所、東寄りの風に対しては大入島と西方対岸との中間付近の水深 17～20m、底質泥の所が良い錨地である。

トオドオ鼻の東北東方 1M付近に檢疫錨地があり、この付近は水深 20～27m、底質泥である。

港湾施設

名称	概位	長さ (m)	水深 (約m)	係船能力 (D/W×隻)	備考
葛ふ頭-4.5m岸壁	32° 58.6' N 131° 54.3' E	130	4～4.5	700×2	前面に沈木がある。
葛ふ頭-5.5m岸壁	32° 58.6' N 131° 54.4' E	115	5.5	2,000×1	前面に沈木がある。
鶴谷ふ頭岸壁	32° 58.5' N 131° 54.6' E	450	1～5.5	2,000×5	前面に陰悪地がある。
鶴谷地区 1 号岸壁	32° 58.5' N 131° 54.8' E	120	4～4.5	1,000×2	前面に陰悪地がある。
鶴谷地区 2 号岸壁	32° 58.6' N 131° 54.8' E	200	4.5～5.5	2,000×2	前面に陰悪地がある。
女島岸壁	32° 58.5' N 131° 55.4' E	370	10	15,000×2	前面に陰悪地がある。
女島地区-14m岸壁	32° 58.5' N 131° 55.2' E	280	14	55,000×1	前面に陰悪地がある。

架空線 大入島北西部～彦島南部間（高さ 41m）、彦島北部～北西方対岸間（高さ 24m）及び大入島南西部～西北西方の対岸間（高さ 45m）にそれぞれ架空線がある。

障害物 港の西奥にある旧貯木場の北東側付近及び本港泊地の東部に多数の陰悪地または沈木がある。

最大入港船舶 2024 年 9 月 28 日、客船 飛鳥Ⅱ（50,142t、喫水 7.8m）が女島岸壁に着岸した。

台風・津波対策 台風・津波等による海難事故を防止するため、大分港等異常気象対策委員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：大分海上保安部）