

書誌第105号追

九州沿岸水路誌

追補第11

令和8年（2026）7月31日発行



海上保安庁

九州沿岸水路誌

追 補 第 11

この追補は、令和3年3月刊行の九州沿岸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。

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	
20	日本の船位通報制度・海難救助機関	
21	日本の船位通報制度	追補第3の当該ページは無効
34	関門港西口～福岡湾	
56	唐津港	追補第10の当該ページは無効
61	印通寺港	
93	佐世保港	
99	肥前大島港	追補第3の当該ページは無効
100	松島港・松島水道	追補第4の当該ページは無効
101	瀬戸港	追補第4の当該ページは無効
102	池島港	
104	長崎港	追補第6の当該ページは無効
106	長崎港	追補第9の当該ページは無効
107	長崎港	
112	島原港	追補第4の当該ページは無効
114	三池港	
117	三池港	
139	五島列島の諸水道	
141	小値賀港	
145	福江港・奈留島港・若松港	
146	奈良尾港	
208	和泊港	
217	那覇港	追補第9の当該ページは無効
239	平良港	
240	平良港	追補第3の当該ページは無効

那 覇	49.5	ENE	昭和 24 年 (1949) 6. 20	台風第 2 号 デラ
宮古島	60.8	NE	昭和 41 年 (1966) 9. 5	台風第 18 号 コラ
石垣島	53.0	SE	昭和 52 年 (1977) 7. 31	台風第 5 号 ヴィラ

台風と高潮

成 因	台風の接近に伴う気圧の降下と風の作用によるものである。気圧の降下に伴って海面が持ち上がり、外洋では気圧が 1hPa 下がると海面は約 1cm 上昇する。また、強風が沖から海岸に向かって吹くと、海水は海岸に吹き寄せられて海岸付近の海面が上昇する。この場合、吹き寄せによる海面上昇は風速の 2 乗に比例し、特に V 字形の湾の湾奥ではさらに海面が高くなる。
発生場所	地形的に遠浅で、南寄りの風に対して吹き寄せ効果の大きい有明海などの南に開いた湾で起きやすい。
予 報	台風の予想進路や勢力から高潮の発生する虞のある場合は、高潮注意報や警報が気象庁から発表される。

霧 九州沿岸付近では、春から夏にかけて海霧が多く発生する。この霧は、夜半から早朝にかけて無風又は南寄りの風が吹くときに比較的多く発生する。秋から冬の初めにかけて発生するのは大体陸霧で、発生後 2～3 時間以内に消散するのが通例である。

- 5 年間の霧の発生日数は、地域差が大きく、九州沿岸では都井岬が最も多い。南西諸島は比較的小さいが、南大東島では春先から梅雨時期にかけて多く発生する。

気 象 情 報

- 10 **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。これらの情報はセーフティネットや漁業気象通報によって放送されている。また、気象無線模写通報(JMH)で放送しているものもある。

- 15 セーフティネットとは、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、世界の海を 21 に分けたセーフティネット区域のうち、気象庁は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 (日本時間))、インマルサット C システムの高機能グループ呼出セーフティネット (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。

- 20 **地方海上警報** この水路誌の記載区域及び周辺の海域に関係す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、狭帯域直接印刷電信 (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ている (第 9 章 危険情報の入手「NAVTEX 航行警報」、「地域航行警報」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。

呼出符号	電波の型式	周波数 (kHz)
J MH	F 3 C	3622. 5
J MH2		7795
J MH4		13988. 5

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

船舶気象通報 沿岸海域を航行する船舶や操業漁船、また、海洋レジャー (プレジャーボート、海釣り

なお、この「118 番」通報は、加入電話、公衆電話、携帯電話、船舶電話から利用できる。

(公社)日本水難救済会 (公社)日本水難救済会は、海で遭難した人や船などの救助、船舶で発生した疾病人に対する救急医療を海上保安庁と連携し、支援することを目的としている民間の救助機関で、全国に救難所、救難支所、洋上救急センター本部及び同地方支部がある。

- 5 洋上救急センター本部及びこの水路誌の記載区域内にある洋上救急センター地方支部は次表のとおりである。

名 称	電 話 等
洋上救急センター本部（東京都）	03-3222-8066 (TEL)、03-3222-8067 (FAX)
北部九州地方支部（北九州市）	093-321-2931
南九州地方支部（鹿児島市）	099-225-0611
沖縄地方支部（那覇市）	098-868-5940

海上保安庁の通信業務

- 10 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業務を、次の海岸局で行っている。

海 岸 局	識 別 信 号	呼 出 名 称	運用時間	電 話
門 司	004310701	も じ ほ あ ん	24 時間	093-321-2931
鹿 児 島	004311001	か ご し ま ほ あ ん		099-250-9800
那 覇	004311101	お き な わ ほ あ ん		098-867-0118

日本の船位通報制度

- 15 海上保安庁は、日本の船位通報制度（Japanese Ship Reporting System：JASREP）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° の線以北、東経 165° の線以西の海域。
対象船舶	対象海域内を航行する船舶で、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、呼出符号等、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、予定の航路及び速力
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、呼出符号等、位置及び日時
変更通報	航海計画を変更したとき	船名、呼出符号等、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、呼出符号等、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

電子メールアドレス jasrep@jcgcomm.jp

~~テレックス番号 72 222 5193 JMSAHQ-J~~

~~4 その他 通報様式等詳細は、下記のウェブページに掲載されている。~~

~~URL <https://www.kaiho.mlit.go.jp/info/jasrep/index.htm>~~

AIS 導入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。

港則法施行規則第 11 条第 1 項の規定に基づき、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掲載した。(平成 22 年海上保安庁告示第 94 号)(第 10 章 法規 参照)

なお、仕向け港での進路を示す記号は、第 3 編沿岸・港湾記各適用港に掲載した。

9	牛深港灯台 32° 11.5' N 130° 01.2' E	正横約 6.6M 150°	沖ノ島(31° 44.4' N 130° 10.8' E)付近に向首する。
	※八代海へ向かう場合		
	築《ソキ》島南端 32° 09.3' N 130° 02.5' E	正横約 6.6M 082°	長崎鼻灯台(32° 07.6' N 130° 06.7' E)に向首し、長島海峡へ向かう。
10	甌中瀬灯標 31° 51.2' N 130° 02.9' E	正横約 2.2M 185°	
11	薩摩野間岬灯台 31° 25.0' N 130° 06.6' E	正横約 3.6M 158°	
12	坊ノ岬灯台 31° 15.0' N 130° 13.0' E	正横約 4.6M 109°	立目埼(31° 04.2' N 130° 39.3' E)に向首する。
	※甌島列島西方からの場合		
	釣掛埼灯台 31° 37.4' N 129° 41.4' E	正横約 4.3M 130°	
	坊ノ岬灯台	正横約 3.6M 108°	立目埼に向首する。

参考 尾上島西方の変針点付近では、北航船と南航船の針路が交差するので、十分注意することが必要である。また、平戸島の南方と江ノ島の北方には漁船群が多い。

5 関門港西口～福岡湾 (海図 W179)

概要 ~~関門港の西側港界~~関門海峡西口から妙見《ミョウケン》埼(33° 56.2' N 130° 41.0' E)に至る約 8M間の沿岸及び沖合には、多数の浅瀬や島、島や洋上風力発電施設が存在し、妙見埼の南西方約 2Mにある芦屋港付近の低い砂浜を過ぎると、波津城《ハツシロ》(33° 53.5' N 130° 33.8' E)～鐘ノ岬(33° 53.4' N 130° 31.5' E)間の約 2Mは、火山岩の切り立ったがけを成している。

10 倉良瀬戸から南西方は、福岡湾口まで約 17Mの間砂浜が続き、その先端はいわゆる幅の狭い砂堆で志賀《シカ》島に続いている。この付近は白砂青松の景勝地で、玄海国定公園の一部を成している。

この海域には、関門海峡西口にある六連島の北側を通して壱岐水道に直航する大型船の常用航路がある。また、関門港若松区の沖合から、馬島(33° 58.1' N 130° 51.2' E)・白洲(33° 59.0' N 130° 47.5' E)の南側を通り、筑前丸山出シ灯浮標(33° 58.0' N 130° 45.3' E)・横瀬北灯浮標(33° 57.5' N 130° 44.1' E)間を抜けて(芦屋港へ向かう小型船は妙見埼・狩尾鼻を 1M以上離す)波津白瀬(33° 55.6' N 130° 33.8' E、水深 1.2m)の北側を通り、倉良瀬戸(33° 53' N 130° 28' E)、相《アイノ》島(相ノ島)(33° 45.8' N 130° 21.9' E)～栗ノ上礁《クリノカミショウ》灯標(33° 48.1' N 130° 16.0' E)間を通して福岡湾に向かう小型船の常用する航路と、大島(33° 54.1' N 130° 25.6' E)のすぐ北方を通過して西航する小型鋼船及び漁船などの常用する航路がある。

20 この沿岸には陰礁が多いので、白洲南側の航路を通航しようとする船舶は、十分な事前研究が必要である。

壱岐水道 (33° 40' N 129° 45' E) (海図 W1228)

概要 九州北岸の西部と壱岐島との間にある水道で、九州北岸を航行する大型船の常用航路として利用されている。関門海峡西口からは約 65M、長崎港からは生月島の西方を通して約 80Mの距離にある。

気象 夏季は一般に南東の風が多く、冬季には北西又は南西の風が多い。港内は年間を通じて比較的静穏であるが、港口が北東に開いているため、北寄りの風が強吹すると大波が港内に侵入し荷役不能（冬季に多く、年間4～5日という。）又は錨泊困難となる。

海象 冬季、北東～北西の季節風が吹くとき、大島～神集《カシワ》島周辺海域で、三角波が発生する。

- 5 **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同タンカー（タンク船含む）から30m（LPG船は50m）以内の海域に立ち入ることが禁止される。なお、同タンカーは、港内停泊中、夜間においても容易に視認しうる「引火性危険物積載中」の垂れ幕等を掲げている。

- 10 **錨地** 西港内は水深7～15m、底質細砂及び炭粉混じりの硬い泥で錨かきが良く、相賀《オウカ》埼によって多少北寄りの風を防ぐことができる。東港は水深7～9m、底質細砂で錨かきが良く、北西風時には西港よりも錨泊に適するが、台風時の避難錨地とはなり得ない。

検疫錨地は、大島北端の北西方0.7M付近に指定されている。

危険物積載船の錨地は

唐津港西港東防波堤西灯台（33° 29' 17" N 129° 57' 25" E）から223° 1,300mの位置（33° 28' 46" N 129° 56' 51" E）を中心とする半径100mの海面

- 15 **港湾施設**

名 称		概 位	長さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (D/W×隻)	備 考
東港岸壁		33° 28.2' N 129° 57.9' E	230	9	10,000×1	長さには取付部を含む。
東港フェリー岸壁		33° 28.2' N 129° 57.8' E	115	4.5	1,000×1	
LPG大型船専用棧橋		33° 28.9' N 129° 57.4' E	231.5	12.5	57,000×1	
LPG小型船専用棧橋		33° 28.7' N 129° 57.5' E	70	6	1,200×1	
大島1号ドルフィン岸壁		33° 28.6' N 129° 57.5' E	110	5	5,000×1	
大島岸壁		33° 28.5' N 129° 57.6' E	360	2.5～5.5	1,000×1	
水産 ふ頭	5号岸壁	33° 28.4' N 129° 57.3' E	260	7.5	750×3	
	4号岸壁	33° 28.3' N 129° 57.3' E	110	5	750×1	
	3号岸壁	33° 28.2' N 129° 57.4' E	240	4	750×2	
	2号岸壁		90	3	450×1	
妙見 ふ頭	妙見2号岸壁	33° 28.4' N 129° 57.1' E	180	2	2,000×2	
	妙見3号岸壁	33° 28.5' N 129° 57.1' E	260	6.5～7	5,000×2	
	妙見4号岸壁	33° 28.7' N 129° 57.0' E	240	11	30,000×1	
	妙見5号岸壁	33° 28.6' N 129° 56.9' E	130	7	5,000×1	
	妙見6号岸壁		90	5	2,000×1	

（注意）東港岸壁については、耐震岸壁として2016年4月から暫定運用されているが、前面泊地の水深が約7mであるため、当該泊地の浚渫を継続している。

最大入港船舶 2019年9月19日、客船 飛鳥Ⅱ（50,142t、喫水7.8m）が妙見ふ頭に着岸した。

- 20 **台風・津波等対策** 本港では、台風・津波来襲等異常気象時における事故を未然に防止するため、唐津港台風等対策委員会が設置され、在港船舶等に対し、異常気象時における各船舶がとるべき措置を定めている。（問合せ先：唐津海上保安部）

印通寺港 (33° 45' N 129° 46' E) (海図W176、W177)

概要 壱岐島の南東岸にある港で、北方を陸岸に、南方を妻ヶ島（高さ 25mの平らな島）により囲まれ、冬季に多い北西～北東の季節風をよく防ぎ、港内は比較的穏やかである。

春季～夏季に南東風や南西風が強吹するときは、港内に波浪が入る。

5 目標

地物名	概位	備考
海 豚 鼻	33° 42.3' N 129° 43.0' E	鼻上に灯台がある。
妻 ヶ 島	33° 44.0' N 129° 45.5' E	平らの低い島

水路 港内に至る水路は妻ヶ島及び小島の西側にあり、沖防波堤東側を航行する。

針路法 巡視艇（100 t）は、海豚鼻東方約 1.5Mから針路 000° で港に接近し、妻ヶ島南端を航過した後、印通寺港沖防波堤灯台（33° 44.2' N 129° 45.2' E）を船首よりやや左に見る針路で進む。同灯台を左正横に見て左に変針し、水路中央を通過して適宜岸壁に向かう。

10 **錨地** 妻ヶ島西方の海域は、南及び東寄りの風以外のときは錨地として利用できる。

港湾施設 港内中央部から南方に延びるふ頭（長さ約 300m、幅約 50～100m）により東、西に2分されている。

名 称	概 位	長 さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (t×隻)	備 考
目坂－5m岸壁	33° 44.5' N 129° 45.4' E	83	5	1,000×1	フェリー用

補給 清水及び燃料油の補給ができる。

海上交通 唐津港との間にカーフェリー便（932 t、984 t）がある。

15

芦 辺 港 (33° 48' N 129° 45' E) (海図W176、W177) (JPASB)

港種 港則法適用港

20 **概要** 壱岐島東岸の中央部にあり、港域内には芦辺漁港がある。この港は東方に開いているため、東寄りの風が強吹するときは大きなうねりが入る。港内の北岸及び南岸の防波堤に囲まれた各船だまりは東寄りの風の強吹時には大波が侵入して危険であるが、それ以外の風には小型船の好避泊地になる。港奥は遠浅で、谷江川の河口になる。

針路法 巡視艇（100 t）は、以下の針路法で入港する。

北方から入港する場合

25 魚釣埼（33° 50.5' N 129° 46.4' E）の東方沖合から若宮埼（33° 47.8' N 129° 46.7' E）を船首目標として針路 200° で進み、芦辺港外防波堤南灯台（33° 48.5' N 129° 45.9' E）と芦辺港南防波堤灯台（33° 48.4' N 129° 45.6' E）をトランジットに見た時点で、港口に向け変針して入港する。

南方から入港する場合

左京鼻（33° 47.3' N 129° 48.0' E）の北東側 0.5M沖合から恵美須港東防波堤灯台（33° 49.0' N

海事関係官公署

官 公 署 名	連 絡 先	官 公 署 名	連 絡 先
佐世保海上保安部（港長）	0956-31-5512	福岡検疫所長崎検疫所支所	095-826-8082
九州運輸局長崎運輸支局 佐世保海事事務所	0956-31-6165	佐 世 保 市 港 湾 部	0956-22-6127
長崎税関佐世保税関支署	0956-31-9195		

廃油処理施設 第1区の干尽にある

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
(有)森商会	0956-31-6120	0815～1700	全種類	
佐世保重工業㈱	0956-25-9111	0800～1700	〃	

医療施設

名 称	電 話 番 号	備 考
佐世保市総合医療センター	0956-24-1515	
佐 世 保 共 済 病 院	0956-22-5136	

引船 引船が10数隻ある。

5 通船 通船が数隻ある。

修理 修理の可能な造船所がある。

補給 清水、燃料油は各岸壁で補給できる。また、給水船及び給油船がある。

海上交通 大島、松島經由~~神ノ浦港池島~~に至る定期旅客船便（94 t、123 t）がある。また、五島列島及び付近の島々に至る定期旅客船便及びカーフェリー便（1,387 t）等がある。

10

針尾《ハリオ》瀬戸（33° 04′ N 129° 45′ E）（海図W1226）

概要 佐世保港から南東方の大村湾へ通じる針尾島南岸にある長さ約2Mの屈曲した水道で、その大部分は水深25～40mで、兩岸はおおむね急深である。この瀬戸は潮流が強く、大角度の変針を必要とするから
15 通航は容易でない。これまでの最大通航船舶のトン数は、2,539 tである。

潮流 最狭部の西海橋付近では、上げ（下げ）潮流は南東（北西）方へ流れ、最強流速は上げ6.8kn、下げ7knである。

目標 瀬戸のほぼ中央の屈曲部に弁天島（33° 03.6′ N 129° 45.1′ E、赤土色をした小島、灯台がある）があり、その西方対岸に暗岩がある。南口付近にある西海橋（33° 03.2′ N 129° 45.5′ E、高さ35m）
20 及び新西海橋（高さ38m）は顕著である。

架空線 同瀬戸北口の人埼（33° 04.3′ N 129° 44.4′ E）及び早埼に瀬戸を横断する2架空線（高さ30m、31m）がある。

行政指導等 佐世保海上保安部は、針尾瀬戸における船舶の安全を図るため、次の指導を行っている。

1 事前に水路調査を十分に行い、海図（海図W1226）に避陰線を朱書きしておくこと。

チ橋)の中央を船首目標として針路 208° に変針し港口に接近する。

沖ノ曾根 (33° 03.4' N 129° 38.6' E、干出 0.6m) は水路に近いので注意を要する。

架空線 ~~港内の南西部に架空線 (33° 02.6' N 129° 37.5' E、高さ 39m) が、また、~~寺島と大島間に架空線 (高さ約 33m) がある。

5 **架橋** 大島と寺島を結ぶ寺島大橋 (高さ 15m) がある。

港湾施設 港奥南岸に 500 t 以下の船舶が着岸できる旧石炭積出岸壁及び、港奥西岸の導標 (33° 02.7' N 129° 37.4' E) 前面に町営の栈橋があり、**定期旅客船 (94 t、123 t)** が着岸する。

港の北部の埋立地に大島造船所の建造用ドック (建造能力 80,000 t) 及び専用岸壁がある。

引船 引船がある。

10 **海上交通** 佐世保～**蛸ノ浦港池島**の定期旅客船 (94 t、123 t) が寄港する。

崎 戸 港 (33° 01' N 129° 34' E) (海図W1230) (JP STO)

港種 港則法適用港

15 **概要** 寺島水道南口西方約 3Mにある蛸ノ浦島の西岸にあり、セメント及び製塩工場があり、同工場に 2,000 t 級の船舶が出入港している。内港は三つの支湾に分かれている。

目標

地 物 名	概 位	備 考
ホ テ ル	33° 00.3' N 129° 32.7' E	赤茶色の屋根
煙 突	33° 01.5' N 129° 34.4' E	赤白

港湾施設 内港には石炭積出用に使用していた 2～5 号係船岸壁 (長さ 90～180m、水深 4.5～10m、係船能力 1,000～5,000 t) がある。また、蛸ノ浦の東側に定期船用の栈橋がある。

20 **注意** 港内には陰礁が多く可航幅も狭いので注意を要する。

錨地 外港の錨地としては、鶴埼 (33° 01.8' N 129° 33.7' E) と御床《ミトコノ》鼻 (33° 00.6' N 129° 32.2' E) とを結ぶ一線上よりもやや東方の水深 25m 前後の所がよい。御床鼻は容易に視認できる。南方へ流れる下げ潮流には注意を要する。

冬季に北西風が強く吹く場合は、蛸ノ浦島南方にある**芋島** (32° 59.8' N 129° 33.4' E、高さ 11m) の東方に仮泊するとよい。また、折瀬ノ鼻 (33° 00.1' N 129° 33.8' E) の東方 0.7M 付近で水深 34m の所もよい。

架橋 崎戸島東岸から東側の蛸ノ浦島に至る本郷橋 (高さ約 6m)、福浦内を横断する崎戸橋 (33° 01.4' N 129° 34.3' E、高さ約 18m) がある。

補給 清水、燃料油の補給が少量できる。

30 **海上交通** 友住〔五島列島、中通島北東岸〕～佐世保港間のカーフェリー便 (194 t) が寄港する。

松島港 (32° 57' N 129° 36' E) (海図W1230) (JP MAT)

港種 港則法適用港、開港

概要 松島水道西側の松島北岸にある港で、電源開発松島火力発電所があり、石炭輸入の船舶が出入港している。

5 目標

地物名	概位	備考
煙突	32° 56.4' N 129° 35.8' E	高さ184m、白塗
鉄塔	32° 56.2' N 129° 37.3' E	高さ175m、赤白塗

信号 松島防波堤基部の私設信号所において、松島岸壁の使用について管制を行っている。

港湾施設 電源開発松島火力発電所の東側には、会社専用の松島岸壁（長さ132m（係船能力1,000t×1隻）、長さ114m（係船能力5,000t×1隻）、長さ228m（係船能力2,000t×2隻）、長さ255m（係船能力60,000t×1隻））がある。

10 **海上交通** 松島港～瀬戸港間のカーフェリー便（346t）等が寄港する。

松島水道 (32° 56' N 129° 38' E) (海図W204、W1230)

15 **概要** 西彼杵半島・福島～松島間にある水道で、10m等深線間の幅は約300mであるが、陰礁が多いのでやむを得ない場合以外は通航しないほうがよい。通航する船舶は大部分が小型船で、地元の漁船がその約半数を占めている。地元の漁船の航行は、特に日没前後に集中する。

なお、池島港～松島港～肥前大島港間及び松島港～瀬戸港間に定期旅客船便、松島港～瀬戸港～池島港～神ノ浦港間にカーフェリー便があり水道を横断しているので注意を要する。

潮流 上げ（下げ）潮流は北（南）方へ流れ、最強流速は上げ2.3kn、下げ1.3knである。

20 **針路法** 調査によると通航船は南航、北航とも潮流に無関係に通航しており、日没の前後には漁船が集中する。また、赤バナ曾根灯浮標（32° 56.1' N 129° 37.8' E）と五郎ヶ島間を通航する船舶が多いというが、この付近には水深4.4mの浅所があるので、一般船舶の通航は危険である。

南航する場合

- 1 針路143°で福島外防波堤中央（32° 56.0' N 129° 38.0' E）に向首する。（椿曾根《ツバキゾネ》（32° 57.1' N 129° 37.3' E、水深3m）及びコ瀬南東側にある浅所（水深5.7m）に注意を要する。後記避険線参照）。
- 2 赤バナ曾根灯浮標航過後、松島東岸にある宮島東端（32° 55.9' N 129° 37.5' E）正横で針路210°に変針し、ロワタシ鼻（32° 55.6' N 129° 37.5' E）に向首する。
- 3 五郎ヶ島（32° 56.0' N 129° 37.6' E）南端とその西方対岸の岬角北端（32° 56.1' N 129° 37.5' E）とが一線になる所で針路180°に変針し、母子《ハコ》島（32° 52.1' N 129° 37.8' E）西岸に向首する。

北航する場合

- 1 おおむね南航の逆でよいが、針路 000° で赤バナ曾根灯浮標及び松島水道舵掛瀬灯浮標 (32° 56.4' N 129° 37.8' E) を船首やや左に見て進む。
- 2 福島外防波堤南端 (32° 55.9' N 129° 38.0' E) 正横で針路 027° に変針し、瀬戸港北防波堤南灯台 (32° 56.4' N 129° 38.1' E) に向首する。
- 3 赤バナ曾根灯浮標航過後、松島北東端正横で針路 325° に変針する。

避陰線 シラゴ鼻 (32° 56.8' N 129° 37.6' E) 西端と瀬戸港北防波堤南灯台との一線 (134° 又は 314°) は椿曾根を通る。また、五郎ヶ島東端と福島南西側にある立瀬 (32° 55.5' N 129° 38.0' E、高さ 4.1m) 及び頭《カシラ》島頂 (32° 55.0' N 129° 38.3' E) とを見通す一線 (153° 又は 333°) は松島水道北口の浅所 (32° 56.7' N 129° 37.3' E、水深 5.7m) を通る。

架空線 松島水道を横断する 2 架空線 (共に高さ 38m) がある。

瀬戸港 (32° 56' N 129° 38' E) (海図W1230) (JP SET)

港種 港則法適用港

概要 松島水道東側にあり、港域は福島北東部～本陸間の埋立地によって二分されている。

港湾施設 北部には北防波堤 (南端に灯台がある) と焼島東側及び向島北岸によって囲まれた船だまりがあり、船だまりの北東側に物揚場、カーフェリー岸壁などがある。福島の北西側に防波堤に囲まれた船だまりがある。

架空線 鴨埼 (32° 57.1' N 129° 37.5' E) の南東陸岸から南南西方の松島に至る架空線 (高さ 38m)、焼島南東側船だまり内を横断する架空線 (高さ 21m)、福島南西側の立瀬 (高さ 4.1mの岩) 北北東方 300m付近から松島に至る架空線 (高さ 38m) 及び松島から五郎ヶ島へ至る架空線 (高さ約 13m) がそれぞれある。

海上交通 松島からの定期旅客船便 (99 t) 及びカーフェリー便 (346 t) 等が寄港する。

池島港 (32° 53' N 129° 36' E) (海図W204)

概要 松島水道の南南西方にある池島の北東部で、塩水湖の東側を開口して築港した港である。

港内は東寄りの風が吹く時を除いて風波の影響を受けないが、港口は幅約 40m で狭く、水路を横切る潮流もあるので、風波の強いときの入港は困難である。

針路法 港口は赤塗浮標及び防波堤先端の赤、緑の 2 灯で表示される。導標 3 標一線 (270°) で港内に入る。

港湾施設 港内西側の西部にー7mドルフィン岸壁があり、港内北部の東側にフェリー岸壁がある。

補給 清水はドルフィン岸壁で補給できる。

海上交通 池島港から松島港、大島港を経由して佐世保港に至る定期旅客船便（123t）がある。
また、松島港～神浦港間のカーフェリー便（193t）が寄港する。

三重式見港（32° 48′ N 129° 45′ E）（海図W203、W1259）(JP MSI)



5 (2019 年 9 月撮影)

港種 港則法適用港、開港

概要 長崎港の北西隣にある港で、港域内に**長崎**（三重地区）、**相川**、**式見**、**手熊**の各漁港がある。

この港は、旧式見港と、三重埼～神楽島～立目埼を結ぶ線以北の湾全域を漁港区域としている長崎漁港（三重地区）区域から成り、遠洋漁業の拠点港として大型漁船（3,000 t 級）の入港を見込んで、新しく整備された港で、大小の漁船の出入港が多い。

目標

地 物 名	概 位	備 考
神 楽 島	32° 47.5′ N 129° 45.6′ E	高さ 58m
導 灯	32° 49.5′ N 129° 45.5′ E	三重式見港三重導灯、白塔、黄光（前灯、後灯）

入港上の注意 新長崎漁港航行安全協議会は、出入港について大型船は西港口を、小型船は東港口を利用し、西港口を利用する船舶は、導灯を見通した線（2 灯一線 012.4° ）に沿い互いに右側を航行するよう要請している。

水先 必要に応じて長崎水先区水先人会に要請する。乗船地点は、伊王島灯台（32° 42.9′ N 129° 45.7′ E）から 340° 3M付近であり、パイロットラダーは風下舷側に水面上約 0.6mの高さで用意すること（第1編総記第6章水先参照）。

かれている。港奥の浦上川河口付近に**長崎漁港**、北西部の福田浦に**福田漁港**、南部の野牛島南側に**深堀《フカホリ》漁港**があり、主として離島航路の定期船、観光船、漁船及び造船所での造修船などが出入港している。

目標

地物名	概位	備考
門型クレーン	32° 42.2' N 129° 49.3' E	高さ地上 99m、赤白塗、 大島造船所 香焼工場構内
高 鉾 島	32° 42.9' N 129° 49.9' E	高さ 72m、沖合から三角形の形に見える。
稲 佐 山	32° 45.2' N 129° 51.0' E	高さ 342m、頂の北方至近に 3 無線塔及び展望台がある。

- 5 **航路** 航路は港口から港奥に向かい、長さ約 3M、幅 280 ～480m、水深は 18.5～45mあるが、一部に水深 13m前後の浅所がある。

入港上の注意

- 1 長崎港に近づく航路は安全であるが、初入港時は、遠方から港口を発見しにくいことがある。
- 2 港内が狭いうえ、多数の渡船が往来しているので注意を要する。
- 10 3 第2区、第3区の沿岸には多数の油タンクがあるので港内火災についても十分の注意が必要である。

水先 長崎水先区水先人会に要請する。(第1編総記第6章水先参照)

- 海象** この地方の方言で「アビキ」と呼ばれる極めて顕著な海面の昇降(副振動)があり、港奥の大波止付近で昇降差が1mに達することもまれでなく、1979年(昭和54年)3月31日に最大全振幅 278cm、周期約 35分が観測されている。アビキの発生は冬から春にかけて多く、盛夏にはまれである。これは主として気象現象による海面のじょう乱であるとされているが、今のところその状態を予報することはできない。
- 15

港則

縫航の制限 (港則法施行規則 第45条)	帆船は、長崎港第1区及び第2区を縫航してはならない。
-------------------------	----------------------------

進路表示信号

進路表示信号	信号	目的地に関する記号	信文
(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)	2代・F	F	長崎漁港の係留施設に向かって航行する。
	2代・1・E	1 E	第1区東側の係留施設に向かって航行する。
	2代・1・W	1 W	第1区西側の係留施設に向かって航行する。
	2代・1・B	1 B	第1区の係船浮標に向かって航行する。
	2代・2・E	2 E	第2区東側の係留施設に向かって航行する。
	2代・2・W	2 W	第2区西側の係留施設に向かって航行する。
	2代・3・N	3 N	第3区北側又は第5区の係留施設に向かって航行する。
	2代・3・E	3 E	第3区東側、第4区小ヶ倉柳ふ頭又は土井首浦の係留施設に向かって航行する。
	2代・4・E	4 E	第4区九州スチールセンターからナカタマックコーポレーションに至る間の係留施設に向かって航行する。
	2代・4・W	4 W	第4区三菱重工造船所若しくは大島造船所の係留施設又は公共岸壁に向かって航行する。

港湾施設

名 称	概 位	長 さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (D/W×隻)	備 考
小江公共岸壁	32° 45.4' N 129° 48.5' E	370	8～10	15,000×2	
小江係船くい	32° 45.5' N 129° 48.7' E	200	10	15,000×1	
小江東ふ頭岸壁		60	4.5	700×1	
神ノ島－5.5m岸壁	32° 43.5' N 129° 50.0' E	360	5.5	2,000×4	
皇后ふ頭－5.5m岸壁	32° 43.4' N 129° 50.1' E	90	5.5	2,000×1	
皇后ふ頭－5.5m岸壁	32° 43.4' N 129° 50.3' E	180	5.5	2,000×2	
皇后ふ頭－7.5m岸壁	32° 43.4' N 129° 50.1' E	390	7.5	5,000×3	
丸尾－5m岸壁	32° 44.8' N 129° 51.8' E	300	4	500×4	漁船用
中ノ島突堤－5m岸壁	32° 44.9' N 129° 52.1' E	255	5	500 t 級	漁船用
元船－5.5m岸壁	32° 44.8' N 129° 52.1' E	90	5	2,000×1	
元船－7.5m岸壁		130	6	4,000×1	
出 島 岸 壁	32° 44.6' N 129° 52.2' E	212	9	8,000×1	
松が枝岸壁	32° 44.2' N 129° 52.1' E	360	11.5～12	100,000 t ×1	
小ケ倉《コガクラ》－10m岸壁 (北1号)	32° 42.3' N 129° 50.7' E	175	10	10,000×1	
小ケ倉－7.5m岸壁 (北2号)		100	7.5	5,000×1	
小ケ倉－5.5m岸壁 (北3号)		100	5.5	2,000×1	
小ケ倉－12m岸壁 (西)	32° 42.2' N 129° 50.5' E	240	12	30,000×1	コンテナ クレーン
小ケ倉－10m岸壁 (西)		170	10	15,000×1	
小ケ倉－7.5m岸壁(南)	32° 42.1' N 129° 50.6' E	130	7.5	5,000×1	
小ケ倉－10m岸壁(南)		170	10	12,000×1	
土井首《ドイノクビ》 －5.5m 岸壁	32° 41.8' N 129° 50.4' E	180	—	2,000×1	
深堀－7.5m岸壁	32° 41.5' N 129° 49.4' E	130	7～7.5	5,000×1	

係船浮標 港内には多数の係船浮標がある。

最大入港船舶 2025年4月19日、客船 スペクトラム・オブ・ザ・シーズ (169,379 t、喫水 8.8m) が、松が枝岸壁に着岸した。

- 5 **台風・津波等対策** 本港では、台風・津波襲来時等、異常気象時における事故を未然に防止するため、長崎港台風等対策委員会が設置され、在港船舶等に対し、異常気象時における各船舶がとるべき措置を定めている。また、異常気象時には、港長から各船舶がとるべき措置について、港則法に基づく勧告等がなされることがあるので留意すること。(問合せ先：長崎海上保安部)

海事関係官公署

官 公 署 名	連 絡 先	官 公 署 名	連 絡 先
長崎海上保安部（港長）	095-829-2819	門司植物防疫所 福岡支所長崎出張所	095-822-2691
九州運輸局 長崎運輸支局本庁舎	095-822-0010	福岡出入国在留管理局 長崎出張所	095-822-5289
長崎税関本関	095-828-8611	長崎地方海難審判所	095-821-3538
福岡検疫所長崎検疫所支所	095-826-8082	運輸安全委員会長崎事務所	095-821-3537
動物検疫所門司支所 長崎空港出張所	0957-54-4505		

潮流 港内では、上げ（下げ）潮流は港奥（港口）へ流れ、流速は0.3～0.4knである。

- 5 **架橋** 第2区に航路を横断する女神大橋（高さ約64m）がある。浦上川河口に旭大橋（高さ約13m）がある。

錨地 港は奥深く湾入し、水深が深いので各方向の風をよく防ぐ好避泊地である。検疫錨地は第3区航路南東側に指定されている。また、危険物積載船の錨地は第3区及び第6区に指定されている。

引船 引船が多数ある。

- 10 **通船** 通船が多数ある。

修理 修理の可能な造船所が多数ある。

補給 清水、燃料油の補給は十分にできる。給水船が数隻、給油船が多数ある。

医療施設

名 称	電 話 番 号	備 考
長崎みなとメディカルセンター	095-822-3251	
長崎大学病院	095-819-7200	
国立病院機構長崎病院	095-823-2261	

- 15 **海上交通** 五島列島の奈良尾港、福江港に至るカーフェリー便（1,600 t 他）及び高速旅客船便（163 t）が、また、伊王島、高島等周辺島に至る高速旅客船便（124 t）等がある。

注意 大中瀬戸（32° 41.5' N 129° 47.3' E）は、沖之島～香焼《コウヤギ》島間の水道で水深5m以上の部分の幅は約200mに狭まる。水道の中央は水深17～35mである。伊王島町沖之島と香焼島間にかかる伊王島大橋（高さ約25m）がある。

目標

地 物 名	概 位	備 考
島原城天守閣	32° 47.4' N 130° 22.0' E	高さ 63m、昼夜とも好目標

針路法 外港に入るには、港の南側にある島原灯浮標 (32° 45.3' N 130° 23.0' E) の東方約 200m の地点から、モソ瀬灯標 (32° 45.8' N 130° 22.7' E) 及び島原港防波堤灯台 (32° 45.9' N 130° 22.5' E) の南側を通って浮棧橋に向かえばよいが、大平瀬 (32° 45.5' N 130° 22.9' E、水深 3.6m) 及び梶掛瀬 (32° 45.6' N 130° 22.9' E、水深 4m) などの浅瀬には注意を要する。

なお、島原港防波堤灯台とその北西方の長崎県島原病院 (32° 46.2' N 130° 22.1' E) を結ぶ見通し線 (314°) は大平瀬上を通る。

港湾施設 外港の港奥北側にフェリー岸壁 (長さ約 100m×2、水深 5m、係船能力 1,000 t×2) がある。

補給 清水及び燃料油の補給ができる。給油船がある。

修理 修理のできる造船所がある。

医療施設

名 称	電 話 番 号	備 考
長崎県島原病院	0957-63-1145	

海上交通 ~~三池港との間に定期旅客船便 (19 t)、~~ 熊本港との間にカーフェリー便 (850～1,674t) がある。

島原新港 (32° 49' N 130° 22' E) (海図W1477)



概要 島原港の北北西方約 3Mにある貨物専用港である。北防波堤と南防波堤 (北端に灯台がある) の西方に泊地 (水深 5～7.5m) があり、その西岸の工業団地前面には係船施設がある。

概要 島原湾の北部東岸にある港で、港域内は第1区、第2区の2港区と航路に分かれている。

この港は、三井鉱山が三池炭鉱から石炭を積み出すために築造した港で、第1区の内港及びドック内は一年中おおむね平穏である。ドック内はどんな強風に対しても安全であるが、内港内は20m/s以上の南西～北西風が強吹すると波立つ。

5 目標

地物名	概位	備考
煙突	33° 00.5' N 130° 25.3' E	高さ184m、赤白塗、顕著、三池火力発電所構内

港湾施設

名称	概位	長さ (m)	水深 (約m)	係船能力 (D/W×隻)	備考
内港北岸壁	33° 00.9' N 130° 24.8' E	340	8～9.5	20,000×2	タイヤマウント式ジブクレーン、クローラクレーン
船渠けい船壁	33° 00.9' N 130° 25.4' E	422	5.5	10,000×3	

その他の岸壁は会社専用の係船施設である。

入港上の注意 公共岸壁を利用する船舶の出入港及び岸壁利用基準（暫定）は以下のとおりであり、詳細については福岡県南筑後県土整備事務所三池港管理出張所（TEL 0944-54-7248、FAX 0944-54-7249）に問い合わせること。

1 水先人の乗船

1,000 t以上の船舶は水先人を乗船させること。

2 曳船の配備

(1) 貨物船

1,000 t以上の船舶は曳船を使用すること。

(2) コンテナ船

① 6,000D/W以下のコンテナ船

原則として曳船2隻を配備すること。

バウスラスターを備える船舶は、そのときの風等の外乱影響に対して十分な推力を有するとき限り、曳船1隻を減ずることができる。

② 6,000D/Wを超え12,000D/W級のコンテナ船までは、曳船2隻を使用すること。

3 喫水調整

(1) 貨物船

① 1,000 t未満

船舶は、潮汐を加味して、少なくとも喫水の10%の船底クリアランスを確保するよう喫水を調整すること。

② 1,000 t以上

船舶は、潮汐を加味して、原則として船体中央部で3m以上の船底クリアランスを確保し、0.3～1.0mの船尾トリムとなるよう喫水を調整すること。ただし、高潮時であっても、最大喫水は下表の数値を超えないよう喫水を調整すること。

を定めている。また、異常気象時においては、港長から、異常気象時における各船舶がとるべき措置について、港則法に基づく勧告等がなされることがあることから、留意すること（問合せ先：三池海上保安部）

海事関係官公署

官 公 署 名	連 絡 先	官 公 署 名	連 絡 先
三池海上保安部(港長)	0944-53-0521	福岡県南筑後県土整備事務所 三池港管理出張所	0944-54-7248
長崎税関三池税関支署	0944-52-2526	福岡検疫所三池出張所	福岡検疫所(本所)へ連絡 092-291-4101

補給 清水及び燃料油の補給ができる。

5 **引船・通船** 引船及び通船がある。

修理 修理のできる造船所がある。

医療施設

名 称	電 話 番 号	備 考
大牟田市立病院	0944-53-1061	

~~海上交通~~ 島原港との間に定期旅客船便(19t)がある。

10

長 洲 港 (32° 55' N 130° 26' E) (海図W1242) (JPNGU)

港種 港則法適用港

15 **概要** 島原湾東岸、三池港の南南東方約5Mにある。港内は北防波堤（南端に灯台がある）と東側の埋立地（南西端に北北西方へ延びる小防波堤がある）に囲まれ南西方に開口している。この港の南東方には造船所及び造船関連の工業団地がある。

目標

地 物 名	概 位	備 考
門型クレーン	32° 54.7' N 130° 27.2' E	地上高各70m、幅各115m、赤白塗

水路 港口からフェリー岸壁に至る水路は水深約2.5mであるが、幅は狭く、その外側は浅い。水路入口の港口両側には潜堤が築造されており、12基の灯柱（北側は緑灯、南側は黄灯）で表示されている。

港湾施設

名 称	概 位	長 さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (t×隻)	備 考
フェリー岸壁1号係船岸	32° 55.6' N 130° 26.6' E	81	3		フェリー使用
フェリー岸壁2号係船岸		106	3		フェリー使用
下原岸壁1号岸壁(−5.5m)	32° 55.5' N 130° 26.5' E	180	4m以下	2,000×2	
下原岸壁2号岸壁(−5.5m)		130	4m以下		

第5節 五島列島及び男女群島

五島列島 (32° 53' N 128° 58' E) (海図W1212)

5 概要 九州北西端の平戸島の西方約 11Mから南西方約 50Mの間にある宇久《ウク》島、中通島、若松島、奈留《ナル》島、久賀《ヒサカ》島及び福江島など大小の島々が密接して並ぶ列島である。これらの諸島間には小値賀《オジカ》瀬戸、津和崎瀬戸、若松瀬戸、滝河原《タキガハラ》瀬戸、奈留《ナル》瀬戸及び田ノ浦瀬戸の六つの水道があるがいずれも強潮流がある。

10 九州本島の博多港、佐世保港及び長崎港との間に定期船航路があり、カーフェリーや高速船が運航されている。また、各諸島間にも定期船航路があり、瀬戸などを横断して航行する旅客船がある。

気象 冬季の季節風期には一般に北寄りの風が卓越し、曇天や雨天の日が続く。また、付近の海上では、季節風の連吹中に更に猛烈な突風現象があるので注意を要する。夏季は南西の風が多く、比較的平穏である。4～7月には、夜半から早朝に霧が発生することがあり、時には終日続くこともあるので注意を要する。

15

五島列島の諸水道

小値賀瀬戸 (33° 14.2' N 129° 07.8' E) 宇久島と寺島の南側を東西方向に通じる水道で、中央に相瀬（黒色の水上岩で灯台がある）がある。

20 津和崎瀬戸 (33° 09.7' N 129° 07.3' E) 野崎島とその南西方の中通島津和崎鼻との間の水道で、小値賀港～有川港（中通島）間の高速旅客船便（122 t）等が通航する。

若松瀬戸 (32° 55.8' N 129° 00.9' E) 若松島～中通島間の水道で、おおむね南北の全長約 8M である。瀬戸南口の主水道は、大瀬戸及び関掛《セッカケ》瀬戸となっている。他にも諸水道があるが、狭くて潮流も強く、暗岩もあるので通航は避けたほうがよい。若松瀬戸沿岸は出入が極めて多く、若松島の若松港及び中通島の道土井湾、大浦内が錨地になる。

25 潮流 上げ（下げ）潮流は北（南）方へ流れ、流速は下中島付近では 4～4.8kn に達する。

架空線 若松島東岸 (32° 52.3' N 129° 01.6' E) ～下中島 (32° 52.3' N 129° 01.8' E) 間（高さ 44m）、下中島 (32° 52.2' N 129° 02.2' E) ～荒島 (32° 52.1' N 129° 02.5' E) 間（高さ 43m）及び荒島～中通島西岸間（高さ 18m）にそれぞれ架空線がある。

30 架橋 上中島西端の大魚埼とその西方対岸の若松島東岸の岬との間に架橋 (32° 53.3' N 129° 02.0' E、高さ約 26m) がある。

航行上の注意 下中島東方約 350mの洗岩及び野島南東方の暗岩 (32° 51.5' N 129° 02.2' E、灯標がある。) には、十分な注意が必要である。

滝河原瀬戸 (32° 53.0' N 128° 57.4' E) (海図W1212、W1251) 全長約 4M、葛《カツラ》島 (32°

港湾施設

名 称	概 位	長 さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (D/W×隻)	備 考
－6.5m岸壁	33° 11.2' N 129° 03.8' E	145	6.5	－	フェリー用

この他、－4m岸壁等がある。

補給 清水、燃料油とも少量ならば補給できる。

海上交通 宇久島及び佐世保港との間に定期旅客船便、カーフェリー便が、有川及び佐世保港との間に定期旅客船便がある。また、博多～福江間のカーフェリー便（1,598 t）が寄港する。

錨地 小黑島の東側で、この島と黒島との各南端を一線（248.5°）に、殿崎岳を020°に見る水深14.6mの所は、南寄りの風を防ぐが、付近には中通島に至る海底線があるので注意を要する。

小値賀島東岸の**前方錨地**は、東方を野崎島で防ぐ好錨地であるが、養殖施設が設置されている。

10

青 方 港 (32° 59' N 129° 02' E) (海図W1253) (JPAOK)



港種 港則法適用港

概要 中通島の西岸中部にある青方湾のほぼ全域を港域とする。湾口は西に開いてその前面に祝言《シェウゲン》島（高さ155m）、折島及び柏島があり天然の防波堤を形成している。折島と柏島は西防波堤で結ばれ、その東側には上五島国家石油備蓄基地があり、オイルフェンスに囲まれて石油貯蔵船が係留されている。折島東岸には石油荷役用の石油備蓄シーバース（係船能力300,000 D/W）があり、シーバース灯が設置されている。港域内に**上五島漁港**がある。

15

海上交通 福江港から奈留島港、奈良尾港を経由して長崎港に至るカーフェリー便（1,600t）と中通島、小値賀島、宇久島を経由して博多港に至るカーフェリー便（1,868t）がある。奈留島港、中通島を経て若松島に至る高速旅客船便（127t）と中通島を経由して長崎港に至る高速旅客船便（163t）がある。

5 奈留島港（32° 49′ N 128° 56′ E）（海図W1250）（JP NRS）

港種 港則法適用港

概要 奈留瀬戸南口の東側に湾入している。港の南部に前島があり、港口は西口と南口（奈留神《ナルカミ》瀬戸）の二つに分かれている。

針路法 奈留瀬戸の南口を通して奈留島港に西口から入港する場合は、飯盛山（32° 49.2′ N 128° 55.8′ E、高さ140m）を針路022°に見て進航し、牛落《ウシオロシ》鼻（32° 48.4′ N 128° 55.8′ E）を正横に見たならば針路060°に変針して弁天島（32° 48.9′ N 128° 56.2′ E、高さ18m）に進航し、奈留島港浦防波堤灯台（32° 49.0′ N 128° 56.1′ E）正横にて適宜の針路で港内に向かう。

港湾施設

名 称	概 位	長 さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (D/W×隻)	備 考
フェリー岸壁	32° 49.6′ N 128° 56.2′ E	106	5		フェリー使用
－3.5m岸壁	32° 49.1′ N 128° 56.0′ E	225	5		
－3m岸壁	32° 49.1′ N 128° 56.3′ E	約250	5		

その他、浮桟橋、物揚場が多数ある。

架空線 奈留神瀬戸の中央部に同瀬戸を横断する架空線（高さ41m）がある。

補給 清水及び燃料油の補給ができる。

海上交通 福江港～若松港間の高速旅客船便（127t）及び福江港～長崎港間、福江港～博多港間のカーフェリー便（1,600t他）が寄港する。

20 若松港（32° 53′ N 129° 02′ E）（海図W1251）

概要 若松島東岸にあり、若松瀬戸のほぼ中央にある。

目標 瀬戸を横断する若松大橋（32° 53.3′ N 129° 02.0′ E、高さ約26m）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
若松棧橋	32° 53.3′ N 129° 01.3′ E	—	6～9	500×2	
－4.5m岸壁	32° 53.3′ N 129° 01.6′ E	120	—	—	

補給 給油施設がある。

海上交通 福江港～博多若松港間の高速旅客船（127t）及びカーフェリー便（431t）が寄港する。また、福江港～中通島間の高速旅客船便（130t）がある。

奈良尾港 (32° 51' N 129° 04' E) (海図W1251) (JPNRO)

港種 港則法適用港

概要 中通島東岸南端部の開湾を港域とする。旧港と呼ばれる漁船が利用している船だまりと、その北北西方約0.5Mに北港と呼ばれる船だまりがある。

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
－6m岸壁	32° 50.3' N 129° 03.9' E	110	6		
－7m岸壁	32° 50.7' N 129° 03.7' E	160	7		

この他、－5m岸壁、フェリー用岸壁、浮棧橋（40m×18m）等がある。

補給 清水及び燃料油の補給ができる。

海上交通 福江港～長崎港間のカーフェリー便（1,600 t 他）及び高速旅客船便（163 t）が寄港する。

10

有 川 港 (32° 59' N 129° 07' E) (海図W223) (JPARK)

港種 港則法適用港

概要 中通島東岸のほぼ中央にある。有川湾には、好錨地があつて、北～東の風浪があるときのほかは大型船でも停泊できる。

15 目標

地 物 名	概 位	備 考
平 串 埼	32° 59.4' N 129° 06.9' E	埼端に灯台（白塔形）がある。
鯨 見 山	32° 59.2' N 129° 07.0' E	高さ44m、山頂に展望台（白）がある。
無 線 塔	32° 58.9' N 129° 07.0' E	高さ53m、パラボラアンテナ。

港湾施設

名 称	概 位	長 さ (m)	水 深 (約m)	係 船 能 力 (D/W×隻)	備 考
－6m岸壁	32° 59.2' N 129° 06.8' E	135	6	3,000 t 級	フェリー使用
－5.5m岸壁	32° 59.1' N 129° 06.8' E	100	5.5	2,000×1	

補給 清水及び燃料油の補給ができる。

海上交通 佐世保港～上五島間のカーフェリー便（1,150 t 他）及び高速旅客船便（327 t 他）が寄港する。

港湾施設

名 称	概 位	長さ (m)	水深 (約m)	係船能力 (t×隻)	備 考
－7.5m岸壁	27° 19.7′ N 128° 34.0′ E	180	7.5	3,000×1	フェリー使用
－4m岸壁		35	3.5		
－4m岸壁		80	3～4		

海上交通 徳之島、奄美大島、鹿児島港との間にフェリー便（約3,000t）がある。

5 **和泊《ワドマリ》港** (27° 23.8′ N 128° 39.9′ E) (海図W183)

概要 沖永良部島の南東岸のやや東寄りにある港である。さんご礁の合間を切り開いて造成されているため港内が狭い。また、港口が東方へ開いているため、北～西寄り以外の風が吹くと風浪やうねりが港内に侵入する。北～西寄りの風のときでも、うねりが回り込み港内に侵入することがある。

和泊港導灯 (27° 23.9′ N 128° 39.6′ E (前灯後灯共)、2灯一線 282.8°) があり、港内へ導く。

10 **目標**

地 物 名	概 位	備 考
4 タ ン ク	27° 23.8′ N 128° 39.6′ E	灰色

港湾施設

名 称	概 位	長さ (m)	水深 (約m)	係船能力 (D/W×隻)	備 考
1号岸壁 (－7.5m)	27° 23.9′ N 128° 39.9′ E	150	6～7	7,000×1	フェリー使用
2号岸壁 (－5.0m)	27° 23.8′ N 128° 39.8′ E	73	5	1,000×1	
3号岸壁 (－9.0m)	27° 23.9′ N 128° 39.9′ E	190	8～8.5	8,000×1	

この他、港奥の船だまりに物揚場がある。

補給 燃料油の補給が可能である。

注意 岸壁付近における潮流の影響は極めて強く、風浪やうねりと同期すると係留索を切断することがある。

15

海上交通 阪神～沖縄間（運航休止中）、鹿児島～沖縄間の各航路フェリー便（8,000t級）が寄港する。

与 論 島 (27° 02.6′ N 128° 26.0′ E) (海図W226)

20 **概要** 鹿児島県最南端の低い島で、その頂も平らで樹木が少ない。島岸は一般にさんご礁の陰しい岸と白い砂浜である。この島は干出さんご礁に囲まれており、殊に東岸では距岸約0.8M付近まで延びている。

西岸に与論港がある。東岸一帯に、のり・もずくの養殖施設がある。

潮流 自謝加瀬《ジジャカビセ》(26° 14.8' N 127° 39.3' E)、干ノ瀬《カンノビセ》(26° 14.0' N 127° 39.2' E)の西方では、上げ(下げ)潮流は北東(南西)方へ流れ、最強流速は上げ1.7kn 下げ1.6knである。

目標

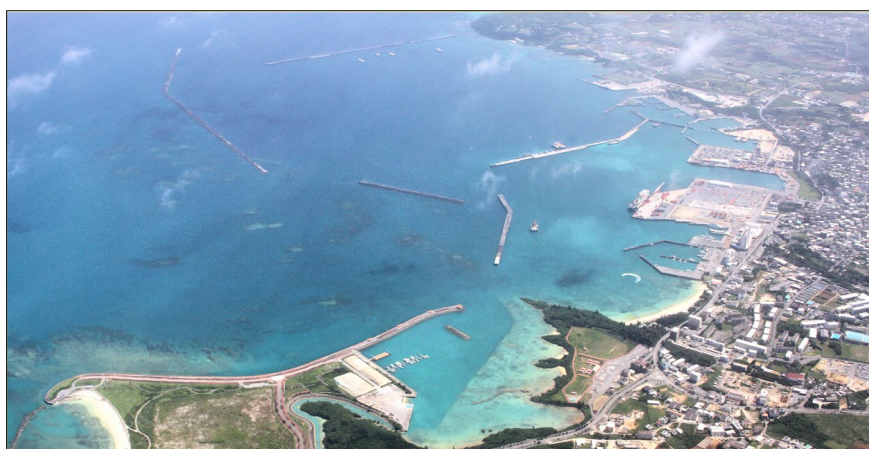
地物名	概位	備考
煙突	26° 15.0' N 127° 40.3' E	高さ62m、青白塗、浦添市クリーンセンター構内
港湾合同庁舎	26° 14.5' N 127° 40.6' E	高さ40m、赤レンガ造り、 屋上にパラボラアンテナがある。
コンテナクレーン群	26° 14.0' N 127° 40.1' E	上部黄色、下部灰色、那覇国際コンテナターミナル内。
相順《ソウジュン》山	26° 13.9' N 127° 41.0' E	高さ46m、頂の北東側に病院がある。
無線塔	26° 11.0' N 127° 41.5' E	高さ地上165m、赤白塗、NHK鉄塔、顕著。

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
那覇ふ頭	1号岸壁	26° 12.7' N 127° 40.1' E	165	7.5~9	10,000×1	
	2号岸壁		165	9	10,000×1	
	6号岸壁		93	8	5,000×1	
	3号岸壁	26° 12.6' N 127° 40.3' E	164	7.5~8.5	10,000×1	
	4号岸壁		70	3.5~6.5	1,000×1	
泊ふ頭	1号岸壁	26° 13.5' N 127° 40.9' E	105	5	3,000×1	
	2号岸壁		105	2.5~5.5	3,000×1	
	3号岸壁	26° 13.4' N 127° 41.0' E	105	5.5	3,000×1	
	4号岸壁		26	3.5~5	-	
	5号岸壁	26° 13.5' N 127° 41.0' E	75	2.5	500×1	
	6号岸壁		90	2.5~5	500×1	
	7号岸壁	26° 13.6' N 127° 40.9' E	105	3	3,000×1	
	8号岸壁	26° 13.6' N 127° 40.5' E	340	10~11	70,000×1	
新港ふ頭	1号岸壁	26° 14.2' N 127° 40.8' E	390	7.5	5,000×3	
	2号岸壁		70	4	2,000×1	
	3号岸壁		410	7.5	5,000×3	
	4号岸壁	26° 14.3' N 127° 40.7' E	410	7	5,000×3	
	5号岸壁		407	11	20,000×2	
	6号岸壁	26° 14.2' N 127° 40.5' E	387	10~11	20,000×2	
	7号岸壁		391	11	20,000×2	
	9号岸壁	26° 14.1' N 127° 40.0' E	300	14	40,000×1	コンテナクレーン
	10号岸壁		350	14	40,000×1	
	12号岸壁	26° 14.6' N 127° 40.0' E	430	12	220,000×1	
浦添ふ頭	1号岸壁	26° 15.2' N 127° 41.0' E	130	7.5	5,000×1	
	2号岸壁		130	7.5	5,000×1	
	3号岸壁		130	7.5	5,000×1	

平良港 (24° 49' N 125° 16' E) (海図W1281、W1282) (JP HRR)



(2019年7月撮影)

港種 港則法適用港、開港、検疫港、出入国港、植物防疫の港、重要港湾

概要 宮古島西岸にあるこの港は、北西方に開口しているが、池間島、宮古島及び伊良部島に囲まれているため、北東～南～南西の間の風を防ぐことができる。港内の海底は起伏が多く、多数の陰礁があるので
5 出入港には十分な注意を要する。港内の第1ふ頭北側に荷川取《ニカドリ》漁港がある。

気象 この地方は、季節風が顕著で、冬季の低気圧通過後は北～北東の季節風が強吹し、海上は荒れ模様となる。

目標

地物名	概位	備考
西平安名《イリヘンナ》岬	24° 54.6' N 125° 15.4' E	沖合からの好目標
NHK 無線塔	24° 48.0' N 125° 18.0' E	高さ 118m、赤白塗
伊良部島断がいの頂 (北)	24° 51.8' N 125° 10.2' E	高さ 38m
伊良部島断がいの頂 (南東)	24° 49.1' N 125° 13.1' E	高さ 89m
無線塔	24° 49.2' N 125° 12.8' E	高さ 153m、赤白塗、パラボラアンテナ、伊良部島

水路

10 1 西平安名岬の南方 3M 付近から南南東方の平良市宮古島市街前面の岸壁に至る水路は、幅約 250m、水深 9m で、灯浮標及び防波堤灯台で表示されている。水路の両側には、水深 2～3m の点礁が散在しているので注意を要する。また、この水路の入口付近に沈船 (24° 51.8' N 125° 14.9' E、331 t) がある。

15 この水路は、入口付近の水路幅と比べ平良港第 3 号灯浮標 (24° 50.6' N 125° 15.7' E) 及び平良港第 4 号灯浮標 (24° 50.6' N 125° 15.5' E) 間の水路幅が非常に狭い。

更に、同第 3 号及び第 4 号灯浮標は、下崎北防波堤と重なり視認しにくいので、平良港第 6 号灯浮標 (24° 49.9' N 125° 15.7' E) と誤認するおそれがあるので注意を要する。

2 伊良部島南方から平良港の岸壁に至る水路は、灯標及び灯浮標で表示され、水深 7m、可航幅は約 80 m で狭い。

20 **針路法**

北方からの針路法

~~巡視船(115t)~~は、池間島灯台(24° 56.2' N 125° 14.2' E)と池間島西方灯標(24° 55.6' N 125° 13.2' E)を結ぶ重視線上の同灯標から約0.6M離れた海上から150°とし、上記水路1の入口に向かい水路を経て各岸壁に至る。

西方からの針路法

- 5 ~~巡視船(115t)~~は、伊良部島(北端)を約1M離して、~~ドーム(24° 51.7' N 125° 17.8' E、高さ69m、球形白色)~~を航進目標として概ね100°で進み、平良港第1号灯浮標(24° 51.5' N 125° 15.2' E)及び平良港第2号灯浮標(24° 51.6' N 125° 14.7' E)が視認できれば、徐々に上記水路1の入口に向かい水路を経て各岸壁に向かう。

入港上の注意

- 10 1 平良港沖合で、池間島灯台、伊良部島北西端及び伊良部島南東端によって船位を確認し、その確認した船位を基準として次の目標を確認すること。
- 西平安名岬端(高さ10m)、伊良部島南東端付近の断がい(高さ89m)及び同断がい西側の無線塔(24° 49.2' N 125° 12.8' E、高さ153m)、平良港第2号灯浮標(最も沖合にある)、~~平良市宮古島市街~~。
- 15 2 さんご礁は暗黒色のものが多く、見張りだけでは発見しにくいので、陸標による船位の確認を励行すること。

行政指導 宮古島市では、港内における船舶の安全確保のため外国船舶に対しての指導を実施している。

- 1 係船申請書の入港前5日前までの提出及びけい留施設の指定を受けること。(指定場所以外のけい留の禁止)
- 2 入出港時の水先案内人の乗船及び同案内人が操船上、必要と認めた場合のタグボートの配置
- 20 3 「船体保険」「P&I保険」の両保険に未加入船舶の入港禁止
- 4 保険加入書類(日本語に翻訳したもの)の事前提出

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	1号	24° 48.7' N 125° 16.7' E	90	3	2,000×1	
	2号		130	6	5,000×1	
	3号		130	6.5	5,000×1	
	4号		90	5	2,000×1	
	5号		90	5.5	2,000×1	
	6号		200	3	2,000×3	
第2ふ頭	2号	24° 48.6' N 125° 16.6' E	130	7	5,000×1	
	3号		105	6	3,000×1	フェリー使用
第4ふ頭		24° 48.4' N 125° 16.4' E	95	4.5	500×1	
下崎ふ頭		24° 49.3' N 125° 16.7' E	170	10	12,000×1	
平良港クルーズ岸壁		24° 48.9' N 125° 16.3' E	420	10	220,000t×1	