



航海日本

日本水域的秘密

從琉球群島到北海道

作者: *Paul Tsai*

第二版·2026年3月17日

關於作者

Paul

Tsai是美國和台灣¹的雙重國籍公民，在金融和國際市場領域擁有豐富的職業生涯。他畢業於加州大學洛杉磯分校機械工程系和卡內基梅隆大學工商管理碩士課程，以嚴謹的系統化方法處理海事物流的複雜問題。

他與日本的聯繫始於十歲，引發了終身的深厚關係，包括在東京大學工程學院擔任交換學生的經歷。現在是日本永久居民，擁有超過40年的深厚文化和技術經驗，Paul具有英語、日語和普通話的本地人級別流利度。這獨特的背景使他能夠以工程師的精確性和本地人的洞察力應對日本港口系統複雜的法律和社會細微差別。

Paul的航海之旅始於日本的Yamaha

30C上，最終探索了日本各島的崎嶇海岸線，之後在太平洋西北部的險惡水域磨練了他的技能。2019年，他購買了Arona——一艘Hallberg-Rassy 40——開始環球航海。

憑藉其工程精準度、MBA的分析框架和四十年的日本沉浸式經驗，他創作了《航海日本：日本水域的秘密》，這是該地區第一份全面的英文物流指南。

在Arona號船上之外，Paul為DFR撰寫文章，並出現在StockVoice和PIVOT等財經媒體上。完整環球航海的夢想依然生機勃勃。

被刊登在 Kazi 雜誌上

Paul Tsai 在 Arona 號上的加勒比海巡航被刊登在 Kazi(舵)——日本最受尊敬的帆船雜誌之一——2025年1月號上。



www.svarona.com

重要通知與免責聲明

僅供規劃目的使用——不得用於航海

本出版物的目的僅作為對日本水域巡航感興趣的娛樂性帆船手的一般規劃輔助工具。本文中包含的信息是從個人觀察、非正式現場筆記和公開可得來源編譯而成，嚴格用於背景參考和航程規劃目的。

本指南不是官方海事出版物，絕不能作為航海、引航、進港或任何影響船舶、船員或乘客安全的決定的主要或唯一參考。所有航海、引航和進港決定必須使用由日本海上保安廳(JCG)和日本水路部海洋部門(JHOD)發行的最新官方發行水文圖、航海指南、潮汐表和航海通告。

責任限制

本指南的作者、編譯者、出版商和任何發行人明確否認所有責任——無論是合同、侵權(包括疏忽)、嚴格責任或其他方面——對於任何性質的損失、傷害、損害、支出、延誤或不便，包括但不限於人身傷害、死亡、船舶損失、貨物損害、擱淺、碰撞或經濟損失，這些損失直接或間接來自依賴、使用本指南中包含的任何信息或無法使用。

對本指南中任何信息的準確性、完整性、時效性、特定目的的適用性或可靠性不做任何明示或暗示的保證。港口條件、深度、航海助標、系泊設施、運營時間、費用和法規經常且無預先通知地發生變化。在觀察時準確的信息在閱讀時可能已過時。

用戶責任

船舶船長和船員的唯一責任是：(1)獲取、攜帶於船上並查閱所導航水域的所有適用官方海事圖表的最新版本；(2)查閱 JHOD 發行的最新日本航海方向(水路志)和港口指南；(3)檢查最新的航海通告，了解港口設施、深度、航海助標或法規的任何相關變化；(4)獲取並遵守所有適用的日本法律、法規和港口當局要求，包括適用於外籍船舶的要求；(5)在依賴 GPS 坐標、深度、通航淨空和泊位信息之前獨立驗證；以及(6)始終運用健全的船藝和獨立判斷。

本指南中提供的 GPS 坐標僅為指示性路點。它們尚未根據官方水文測量進行驗證，可能存在誤差。航海人員必須將所有位置與當前官方圖表進行交叉參考，並在靠近陌生港口時進行自己的目視引航。本文所述深度為近似值，可能因淤積、疏浚或風暴破壞而改變，除非明確說明，否則不參考圖表基準。

法規和海關合規

進入日本港口的外籍船舶受日本海關、移民、檢疫和港口法規的約束。本指南對任何特定港口的合法性、可允許性或程序要求不做任何陳述。帆船手必須在出發前向日本海上保安廳、相關港口當局和其自身旗幟國當局諮詢關於所有適用的進入要求、簽證條件、巡航許可證和禁區。

環境和安全條件

日本水域受到颱風(通常 6 月至 10 月)、瀨戶內海等狹窄航道中強烈的潮汐流、顯著的季節性天氣模式變化、海嘯風險區以及海軍設施、漁業保護區和受保護自然區周邊的限制或禁止區域的影響。本指南對這些危險都沒有進行全面記錄。航海人員必須對所有這些條件進行獨立的安全規劃。

通過使用本指南，您確認已閱讀、理解並接受本免責聲明的全部條款，並承擔使用本指南中包含的信息所產生的所有風險。

目錄

關於作者.....	2
重要通知與免責聲明.....	3
目錄.....	5
第一章：日本巡航簡介.....	15
為什麼選擇日本？.....	15
關於負責任使用漁港的說明.....	16
地理和巡航地區.....	16
氣候和季節.....	18
航海.....	20
系泊.....	22
補給和服務.....	24
通訊.....	26
金錢和費用.....	27
保險和法律要求.....	27
健康和醫療.....	27
日本的海事遺產.....	28
語言和文化提示.....	29
海上安全.....	29
獲取幫助和資源.....	29
日本航海文化和禮儀.....	30
規劃您的巡航：建議的行程.....	31
颱風策略和風暴防災.....	32
補給指南.....	32
船舶維護和維修.....	33
冬季閒置選項.....	33
第二章：正式手續.....	34
清關程序概述.....	34
抵達前程序.....	34
進港口岸.....	35
移民和簽證.....	35

海關和內航海許可證.....	36
封閉港口許可證.....	37
檢疫.....	38
進口零件和設備.....	38
所需文件.....	39
清港.....	39
正式手續總結.....	39
經驗豐富的巡航者的實用提示.....	39
有用的聯繫方式和資源.....	40
第三章：沖繩和琉球群島.....	41
琉球群島簡介.....	41
石垣.....	42
八重山群島.....	44
宮古群島.....	46
沖繩本島：那霸及其周邊.....	47
慶良間群島.....	49
吐噶喇群島和偏遠錨地.....	50
奄美大島和琉球北部.....	51
航程規劃：沖繩和琉球群島.....	54
潛水和浮潛.....	55
沖繩美食和飲料.....	55
沖繩歷史和文化.....	56
第四章：九州.....	58
鹿兒島.....	59
屋久島和種子島.....	61
長崎.....	63
出島.....	64
豪斯登堡.....	65
池島.....	65
天草群島.....	67
別府和白杵.....	69
福岡(博多).....	71

野子島.....	73
Marinoa Marina	73
玄界島.....	73
志賀島.....	74
唐津湊.....	74
藍之島.....	74
呼子.....	75
五島列島.....	77
有川和上五島.....	79
野崎島.....	80
宇久島(鱒島).....	81
對馬.....	82
佐世保和九十九島.....	83
壹岐島.....	84
唐津、平戶和高島.....	86
關門海峽.....	87
航程規劃：九州.....	89
九州美食和飲料.....	90
九州的火山景觀.....	90
九州的隱蔽基督徒.....	92
溫泉指南.....	94
其他港口：西九州.....	94
其他港口：南九州.....	95
其他港口：吐噶喇群島.....	95
第五章：四國	96
簡介：四國的雙重面貌.....	96
高松和東部門戶.....	97
鳴門和東部海峽.....	98
德島和東部門戶.....	99
太平洋海岸：室戶和東南.....	99
高知和太平洋海岸.....	100
足摺岬和西南入航法.....	101

四萬十河和偏遠錨泊地	102
宇和島和西南地區	102
松山和愛媛海岸	103
今治和島波海道	104
航路規劃：四國	105
八十八所寺廟朝聖	106
四國美食和飲品	106
四國的河流和自然奇景	107
四國的節慶和活動	107
第六章：本州南部	108
瀨戶內海：北岸	108
瀨戶內海：北岸—下關	109
瀨戶內海：北岸—宇野和兒島	109
瀨戶內海：北岸—牛窓	110
廣島和宮島	110
尾道和鞆之浦	112
直島和藝術島	113
岡山和倉敷	114
明石海峽和大阪灣	116
神戶	118
大阪	118
瀨戶內海：深入探討	120
航行島波海道	120
本州南部的文化亮點	121
本州南部美食和飲品	121
和歌山	123
紀伊半島	124
名古屋和伊勢灣	125
航路規劃：本州南部	127
第七章：本州北部	129
東京灣	129
小笠原群島（硫黃群島）	135

伊豆半島和群島	137
日本海海岸	145
東北海岸	151
航路規劃：本州北部	155
富士山和駿河灣	156
清酒鄉	156
節慶和季節性活動	156
第八章：北海道	158
函館	158
南岸	159
小樽	161
西岸	162
稚內和北角	163
鄂霍次克海海岸	164
航行知床海岸	167
釧路和東岸	168
根室和納沙布角	173
航路規劃：北海道	174
愛奴遺產	175
北海道的溫泉	175
北海道的野生動物	175
北海道美食和飲品	176
第九章：海上安全—日本水域的經驗教訓	177
海上安全：日本水域的經驗教訓	177
黑潮和日本強大的海流	178
颱風季節	179
警告：日本水域的故事	180
青木先生：下田，2014年11月	181
Metaxa ：對馬外海，2013年5月	182
茂先生船長：伊豆大島，2013年10月	183
黃金法則：永遠不要放鬆警惕	184
附錄 A：水手的實用日語	186

基本問候和禮儀	186
在港口	186
緊急情況和安全	187
導航和天氣	188
食物和補給	188
附錄 B：緊急聯繫方式和甚高頻道	190
緊急號碼	190
甚高頻無線電頻道	190
天氣資訊來源	191
日本海上保安廳地區辦公室	191
附錄 C：航海成本和預算規劃	193
繫泊成本	193
日常生活成本	193
預算方案	194
附錄 D：推薦錨泊地和颱風庇護所	194
沖繩和琉球群島	195
九州	195
瀨戶內海	195
本州南部太平洋海岸	195
本州北部和北海道	196
附錄 E：船塢目錄	197
沖繩	197
九州	197
瀨戶內海	198
本州南部太平洋海岸	198
本州北部	198
北海道	198
船塢禮儀	198
選擇合適的船塢	199
實用應用程式和數位資源	200
保持連接：衛星和海上通訊	200
推薦閱讀和資源	200

船上寵物	201
附錄 F：海之驛站目錄	202
北海道	202
東北	202
關東	203
中部	205
北陸	207
關西	208
瀨戶內海	211
四國	213
九州	215
沖繩	218

在日本航海：十項基本規則

遵守這十項規則——你將避免幾乎所有外國航海者在日本犯下的重大錯誤。

1. 立即獲得內航船證明

沒有它，在日本航海會受官僚程序困擾。有了它，你實際上就是一艘國內船隻。

2. 尊重漁港——它們是一項特權

繫泊前務必先詢問。永遠不要讓你的船隻無人看管。為下一位航海者留下良好印象。

3. 不要在夜間航行

漁網、浮標和養殖線使夜間導航真正危險。

4. 規劃潮汐——尤其是在瀨戶內海

海峽經常以五到十節的速度運行。如果做錯了，你將無法取得進展。

5. 每日監測颱風（6月至10月）

日本有卓越的預報系統。使用它。當暴風雨即將來臨時，要提早進入港口。

6. 預設為漁港、海之驛站或船塢，不要錨泊

日本是一個牆靠泊的國家。做好準備，帶上：

- 擋板
- 長繩
- 梯子

7. 始終攜帶現金

日本鄉村仍然是以現金為基礎。燃料、費用和小型商店通常不接受卡付款。

8. 使用簡單日語——它改變一切

即使只是幾個短語也能大幅改善您的體驗：

- *Sumimasen*（請原諒）
- *Arigatou gozaimasu*（謝謝）
- *Tomete mo ii desu ka?*（我可以在這裡靠泊嗎？）

9. 避免乘船進入大城市

東京和大阪最好乘坐火車參訪。您的時間應該花在只有船才能到達的地方。

10. 始終制定避難計劃

每次航程應包括：

- 應急港口
- 氣象替代方案
- 時間裕度

在日本，附近總是有安全的港口 — 如果您提前規劃的話。

第 1 章：日本巡航簡介



為什麼選擇日本？

日本是世界上偉大的未被發現的巡航目的地之一。一個擁有近 7,000 個島嶼的群島，跨越 1,620 海里的緯度 — 從南方的亞熱帶琉球群島到北方嶺峻的北海道 — 提供了世界上少有地方能夠匹敵的巡航多樣性。很少有外國遊艇冒險來此，讓帆船愛好者體驗到真正豐富、不擁擠的巡航經驗。

對於付出努力的人來說，回報是巨大的。日本將現代基礎設施與古老文化、傑出美食與偏遠漁港、繁華城市與無人島嶼結合在一起。該國擁有超過 3,000 個港口、超過 120 家接待訪客的海灣，以及廣泛的漁港網絡，巡航遊艇在這裡備受歡迎 — 通常是免費的。

日本人以其好客而聞名，巡航者一致反映，訪問船員所受到的溫暖和慷慨款待是在此巡航最難忘的方面。不要驚訝於港務長可能會給您一袋新鮮魚類，或當地漁民邀請您共進晚餐。語言障礙雖然真實存在，但通過耐心、良好的翻譯應用程式和願意通過手勢和善意溝通，很容易克服。

日本的海事基礎設施非常出色。港口維護良好，擁有堅實的混凝土防波堤、準確的燈光和清晰標記的航道。日本水文協會製作世界級的海圖，電子製圖選項近年來已大幅改進。對於海岸線這麼長的國家來說，日本對於沿岸導航的準備非常充分 — 外國巡航者面臨的挑戰不在於帆船本身，而在於應對官僚體系和語言。

在一個國家內可獲得的巡航體驗多樣性令人驚嘆。您可以在琉球群島的珊瑚礁上浮潛、在九州的山火溫泉中浸泡、在霧氣瀰漫的瀨戶內海島嶼中航行、從您的船上體驗東京和大阪的城市能量、探索東北

地區狂野的峽灣式海岸，並在北海道知床半島的海灘上觀看棕熊 — 一次北上穿過群島的單一巡航即可體驗所有這些。

一條能夠改變您在日本巡航體驗的建議：遠離人跡罕至的地方。日本的公共運輸是世界上最好的之一 — 新幹線、當地火車和公車網絡可以快速、廉價和舒適地將您送到任何主要城市。無需乘船前往東京或大阪去參觀這些城市。在非旺季期間乘火車參訪它們，這時海灣的吸引力也較小。

相反，應將您寶貴的航海時間花在難以或不可能通過陸路到達的地方：九州的偏遠漁港、島嶼眾多的瀨戶內海水域，以及阿美美大島和琉球北部的亞熱帶美景。這些是日本巡航真正閃耀的水域 — 訪問遊艇仍然是稀有和受歡迎的地方、新鮮海鮮於當天上午從水中捕獲的地方、生活節奏幾代以來幾乎沒有改變的地方。大城市將永遠存在，只是一次火車行程之外。隱藏的港口使日本成為世界上偉大的巡航地之一。

關於負責任使用漁港的說明

在我們繼續之前，請注意一點謹慎和責任。日本的漁港是由當地漁業合作社為其成員利益而經營的工作設施。歡迎訪問遊艇的傳統是一種禮遇，而非權利，近年來這種好客因少數巡航者的濫用而受到損害。

最嚴重的問題是長期棄置。多個漁港報告稱外國和國內遊艇被遺棄在港口牆邊數週甚至數月，而其主人在其他地方旅行。這是不可接受的。它佔用了工作漁船需要的靠泊空間，為港口官員造成了責任問題，最重要的是，這削弱了使日本巡航如此特別的善意。如果每一位訪問漁港的巡航者都留下積極的印象，下一位巡航者將受到歡迎。如果您留下負面印象，該港口可能會對所有訪問遊艇關閉。

作為一般規則，在任何單一漁港停留超過一週應該避免，除非您獲得港務長或漁業合作社的明確許可。許多港口會要求您在三到五天後離開，應始終毫無異議地尊重這一要求。如果您需要長時間離開您的船，請在提供長期儲存的海灣或海之驛站安排適當的靠泊 — 不要只是在漁港靠泊並消失。

靠泊前始終尋求許可。向港務長或最近的漁民自我介紹，說明您是一艘訪問遊艇，並詢問是否可以接受停留。在幾乎所有情況下，您將受到溫暖的歡迎 — 但詢問很重要。它顯示了尊重，並給了港口當局機會指導您到最佳地點並讓當地漁民知道您在那裡。保持您的船整潔，繩索照料完善，擋泥板正確放置。離開時讓每個港口都比您發現時更清潔。這些小禮節是免費巡航日本漁港這一非凡特權的代價。

地理和巡航地區

日本的群島沿著太平洋西邊形成一條長弧。四個主要島嶼 — 本州、北海道、九州和四國 — 由數千個較小的島嶼補充，各具特色。對於巡航船員來說，該國自然分為幾個不同的地區：

琉球群島（沖繩縣）

從九州一直延伸到台灣，琉球鏈是大多數外國巡航者首次進入日本的地方。石垣島和沖繩主島是受歡迎的入境港。這些島嶼提供溫暖的亞熱帶水域、珊瑚礁和與日本本土截然不同的悠閒氛圍。沖繩首府那霸提供出色的補給，是北上航程的常見中轉站。琉球鏈可以舒適地航行為一系列日間航程，最南邊的八重山群島提供西太平洋最好的珊瑚浮潛。

九州

日本最南邊的主要島嶼是一個擁有戲劇性火山風景、溫泉眾多和該國一些最佳美食的精彩巡航地。鹿兒島和福岡市提供全面服務，沿海岸較小的港口提供安靜的停靠。九州也是瀨戶內海的門戶。該島的西海岸面向東海，特別值得推薦，五島列島和平戶提供很少有外國遊艇體驗過的遠離人跡罕至的巡航。

瀨戶內海（瀨戶內海）

通常被稱為日本的地中海，瀨戶內海是本州、四國和九州之間點綴著數百個島嶼的受保護水體。它可能是日本最好的巡航地：受保護的水域提供相對容易的航行、風景壯觀、島嶼歷史文化豐富。然而，連接海峽中的強潮流要求仔細導航和潮汐規劃 — 某些航段的潮流超過十節。

瀨戶內海值得巡航船員特別關注。大致上 240 海里長，寬度從八到三十海里不等，它包含超過 700 個島嶼和小島。東端通過紀伊水道和壯觀的鳴門海峽與太平洋相連；西端通過關門海峽通往日本海。潮汐機制複雜而強大：三到四米的潮差很常見，連接海峽產生的潮流在春季可超過十節。定時您對這些海峽的通過可能是該地區導航最關鍵的方面。

主要潮流海峽：

- 鳴門海峽（十節以上）
- 來島海峽（約十節）
- 明石海峽（約七節）
- 關門海峽（約五節）

本州太平洋海岸

本州南海岸面向開放太平洋，受強大的黑潮影響。雖然比瀨戶內海更開放，但這段海岸提供了進入大阪、神戶、名古屋和東京等主要城市的通道，以及沿紀伊半島和伊豆群島的較安靜的路段。黑潮在向東時可提供有益的推動，但其速度和可變性要求尊重。海岸比內海更工業化和城市化，隨著您接近東京-名古屋-大阪走廊，找到系泊變得逐漸更昂貴。

日本海沿岸

本州西沿著日本海的海岸較少被外國巡航者訪問，但提供商業運輸少的優秀航行。能登半島、山陰海岸和離岸島嶼特別值得推薦。冬季這裡很嚴酷，積雪很多，但夏季航行令人愉快。漁港眾多且熱情好客，冒險到這段海岸的巡航者將發現日本最好的美食、最傳統的城鎮和最引人矚目的風景。

北本州（東北）

本州東北 — 東北地區 — 是日本的邊疆。太平洋海岸深深的凹陷成峽灣狀的海灣，提供非凡的天然庇護和戲劇性風景。該地區在 2011 年地震和海嘯中受到嚴重影響，雖然海岸已重建，但它保留著安靜、沉思的品質。這裡的海鮮非常傑出，人民以熱情好客著稱。

北海道

日本的北部島嶼提供與南方截然不同的野生巡航體驗。在夏季，北海道的海岸線壯觀，有嶙峋的懸崖、豐富的野生動物和涼爽的氣候。函館是巡航者在前往阿拉斯加或太平洋西北部進行遠洋航程前補給的最愛港口。北海道一周航程大約為 1,000 海里，應計劃為八到十週。

氣候和季節

日本巨大的緯度範圍意味著各地區條件差異很大。了解季節模式對於規劃巡航至關重要。下面的概述貫穿全年，但請注意沖繩和北海道在任何給定時間的條件差異很大。

地區	最佳季節	避免	水溫	颱風風險	註釋
沖繩	3月-5月, 10月-11月	7月-9月 (颱風高峰)	22–29°C	高	冬季溫和可能; 首次日本陸地登陸
九州	4月-6月, 9月-11月	7月-8月 (炎熱+颱風)	18–27°C	中等-高	全年溫泉
瀨戶內海	4月-6月, 9月-11月	6月中旬-7月中旬 (梅雨)	16–26°C	低-中等	日本最佳整體巡航
太平洋本州	4月-5月, 10月-11月	6月-7月 (降雨), 8月 (炎熱)	17–27°C	中等	強黑潮
日本海	6月-9月	11月-3月 (嚴酷冬季)	15–25°C	低	僅限夏季; 壯觀的海岸線
東北	7月-9月	11月-4月 (寒冷)	14–23°C	低	峽灣海岸線壯觀
北海道	7月-8月	10月-5月 (冰, 寒冷)	12–22°C	非常低	短季節; 熊和野生

春季 (3月-5月)

春季是日本巡航的最佳季節之一。著名的櫻花從三月下旬到五月向北遊進，天氣通常穩定，溫度溫和。沖繩從三月開始變暖，而日本本土從四月開始變得舒適。這是一個受歡迎的時期，也是瀨戶內海的最佳季節。南方的水溫到五月達到 22-24°C。

春季風通常溫和，儘管來自亞洲大陸的冷鋒可能帶來持續兩到三天的強北風。這些鋒面被充分預報，只需要耐心。在鋒面之間，條件通常很理想：輕到中等風力、晴朗天空和舒適的溫度。

夏季 (6月-8月)

梅雨季節 (梅雨) 從 6 月中旬到 7 月中旬影響日本大部分地區，帶來持續的陰天和降雨。這一時期風力輕微，可以航行，但能見度不足和持續潮濕使其不那麼令人愉快。一旦雨在 7 月中旬停止，夏季在

該國大部分地區炎熱潮濕，大阪和東京的氣溫經常超過 35°C。北海道在很大程度上躲過了雨季，在夏季最好，白天氣溫為 20-25°C。

夏季風通常是輕微的南風，午後沿海岸發展熱海風。平靜很常見，通常需要動力航行。南方的水溫達到 26-29°C，瀨戶內海達到 22-25°C，北海道附近達到 18-22°C。日本南部和中部的炎熱可能是令人無法忍受的 — 充足的遮陰、通風和補水是必不可少的。

颱風季節

颱風是巡航船員在日本的主要關注。該季節從 5 月到 11 月大致運行，7 月至 10 月之間頻率最高。颱風通常從南方和西南方接近，雖然它們的軌跡在幾天外無法準確預測，但沖繩和九州承受了主要衝擊。瀨戶內海提供了天然保護，北海道很少受到全力打擊。現代天氣預報提供足夠的警告，日本豐富的受保護港口意味著安全庇護永遠不會太遠。

平均而言，日本每年直接受到約三場颱風的影響，另外五到十場通風足夠接近以帶來強風和暴雨。沖繩見最多，平均每年直接受到一次。當颱風接近時，審慎的做法是找到可獲得的最佳受保護港口，增加額外的繩索和擋泥板，並度過颱風。日本漁民是颱風準備專家，經常會幫助訪問遊艇正確固定。許多漁港有指定的颱風系泊區域，配備超強的繫船柱。

日本氣象廳 (JMA) 在 weather.jma.go.jp 上提供出色的颱風追蹤和預報，提供英文版本。預報更新每三小時發佈一次，五日軌跡預測通常可靠用於規劃目的。在 6 月至 11 月期間巡航日本的任何船員都應習慣性地監測太平洋颱風季節。

秋季 (9 月-11 月)

秋季可能是日本本土巡航的最佳季節。颱風風險通過十月減少，空氣變得清爽脆爽，秋季葉色堪比春季櫻花之美。水溫保持足夠溫暖，10 月在南方地區仍可舒適游泳。十月和十一月帶來穩定的天氣和溫和的風 — 瀨戶內海和兩條海岸的優秀航行條件。

冬季 (12 月-2 月)

冬季一般不是日本的巡航季節，雖然沖繩保持溫和，氣溫為 15-20°C，水溫約 20-22°C。日本海沿岸從西伯利亞氣象系統收到大量積雪，太平洋海岸可能會經歷強北風。大多數巡航者要麼冬季上架，要麼向南前往琉球群島。那些確實在他們的船上冬季越冬的人通常選擇瀨戶內海的海灣，那裡的條件比開放海岸溫和。

導航

海圖和電子導航

日本水域由日本水文協會（JHA）非常出色地製圖。對於日本巡航最有用的電子製圖選項是 New Pec（也可用於平板電腦的 New Pec Smart 應用程式），這是一個日本特有的製圖程序，具有詳細的沿海信息、潮流數據和港口佈局。儘管界面為日語，但通過練習可以導航。標準國際製圖平台如 C-MAP 和 Navionics 覆蓋日本水域，但缺乏重要細節——值得注意的是，許多橋樑高度和開銷電纜淨空不在其中顯示。

紙質海圖可向日本水路協會購買，並可在主要港口的海圖代理商處購得。品質優異。日本水路協會也發行《航海指南》(Suiroshi)系列書籍，詳細涵蓋日本海岸——僅以日文出版，但含有無價的港口圖和靠岸資訊。

除了海圖外，New Pec 軟體提供整合潮流疊圖，對瀨戶內海航道規劃極為寶貴。該軟體以動畫箭頭方式在海圖上疊加顯示預測潮流方向和速度，讓你能準確視覺化潮流何時何地最有利。就瀨戶內海而言，這單一功能就值得多次支付 New Pec 的成本。

潮汐與潮流

日本周圍潮汐範圍變化巨大。在瀨戶內海，三到四公尺的潮差很常見，連接海峽的潮流會非常兇猛——鳴門海峽因其漩渦和超過十節的潮流而聞名。即使在較不劇烈的位置，在日本航海時潮汐規劃也是必需的。New Pec 軟體對潮流預測極為珍貴。特別就瀨戶內海而言，日本海上保安廳海洋情報中心(MIRC Marine Information tool, 可免費在 mirc.jha.or.jp 下載)提供所有主要航道十分鐘間隔的潮流預測，對於規劃通過較狹窄水道的通行特別有用。

每位航海者都必須規劃的關鍵潮汐海峽包括：鳴門海峽(大潮時最高超過 10 節以上)、今治附近的來島海峽(最高十節)、神戶附近的明石海峽(最高七節)、九州和本州之間的關門海峽(最高五節)、九州和四國之間的早吸海峽(最高七節)以及長崎外海的平戶海峽(最高四節)。在所有這些海峽，在靜水位附近或時段通過對於舒適的航程至關重要。

一個無價的免費資源是日本海上保安廳所屬日本水路・海洋動態部(JHOD)發行的潮流表。這些表格為日本周圍所有主要海峽和水道(包括平戶海峽、關門海峽、瀨戶內海航道及許多較小水道)提供預測潮流方向和速度。表格可以從 JHOD 網站免費下載為 PDF。例如，平戶海峽潮流表提供以標準港高水位為參考的每小時預測，讓你能精確規劃通行。在通過每一航段前研究這些表格的航海者會發現，即使

最令人生畏的海峽在正確時間通過時也變得易於管理。除了 JHOD 表格外,日本氣象廳(JMA)發行含有數百個港口預測的潮汐表,也可免費線上取得。

黑潮—日本的灣流相當品—沿太平洋海岸流動,平均速度為二到三節,有時達到五節。其方向可能轉變顯著,應在南岸所有航道規劃中考慮。當黑潮與南方風浪相逆時,危險的陡峭海浪會發展—一種類似南非阿古拉斯洋流的狀況。實時黑潮位置資料可從日本氣象廳和日本海上保安廳取得。

自動識別系統和甚高頻無線電

自動識別系統在日本海域被商業運輸船廣泛使用,所有外國遊艇應至少裝備 B 類自動識別系統應答器。在關門海峽、大阪灣和東京灣等地區的商业交通密度極高,自動識別系統極大地幫助了船隻的追蹤和避碰。日本漁船的自動識別系統使用一致性較低—許多小型漁船不配備它。

日本標準的甚高頻呼叫頻道與其他地方一樣是 16 頻道。日本海上保安廳持續監聽 16 頻道。船隻交通服務(VTS)在多個擁擠區域運營,包括關門海峽、東京灣和大阪灣。VTS 通訊通常使用日語,但操作員經常可以在與外國船隻通訊時改用基本英語。在通過這些區域時監聽本地 VTS 頻道既是有禮的也是謹慎的。

航海危險

日本海域商業交通繁忙,主要船舶航道需要謹慎航海。漁船眾多,尤其是夜間,許多船隻使用可能延伸至海岸線遠外的固定漁網—這些通常標有小旗或燈光但在夜間或惡劣天氣中難以發現。水產養殖設施在許多海灣很普遍,必須繞開。大規模定置漁網(teichi-ami)在許多海岸線上發現,並在日本海圖上用特殊符號標記。這些固定漁網可能延伸至距岸—海裡,由浮體支撐,在惡劣天氣或夜間可能不可見。

漂浮碎屑是另一個危險,尤其是大雨後河流將木材、竹子和其他物質沖入沿岸水域時。颱風後,漂浮碎屑的數量可能很大。在河口附近或風暴後航海時,始終需要強有力的船首值班。

夜間航海

強烈反對在日本沿岸海域進行夜間航海。漁網、浮標、海帶線和魚塢的密度使夜間航海成為真正的危險。即使在白天,在瀨戶內海和其他有重型水產養殖的區域航海時,也需要專門的船首值班。規劃你的航段以在白天到達,並預留充裕時間裕度。日本商業漁民例行性地在黎明前出發,清晨返回—如果你必須在第一道曙光時在海上,要特別警惕小型漁船。

唯一的例外是遠離海岸的外洋航段,例如從沖繩到九州或從本州到北海道的穿越,其中航線不受固定障礙物影響。但即使在這些航段,漁業活動的密度也意味著需要持續的雷達值班。春季霧氣是瀨戶內海和內部水道的額外危險。圍繞 Jizo Cape(地蔵崎)的水域—位於小豆島東方靠近處—特別容易突然濃霧;能見度可能在幾乎沒有預警的情況下降至五十公尺或更少。強烈建議在通過這個區域時使用自動識別系統和多個設備的全球定位系統交叉參考。

泊位

漁港

日本有超過 2,500 個漁港,這些是日本航海的骨幹。在農村和地區性區域,漁港泊位幾乎總是免費—有經驗的航海者報告在多年日本航海中只被要求支付少數幾次。港務主任(一般說英文很少)通常一旦理解你是訪問的航海者就會歡迎你。靠邊繫泊到防波堤和碼頭牆是標準安排。你不能預訂位置;你只是將船頭戳進去尋找可用泊位。

漁港禮儀很重要。始終緩慢靠近並尋找港務主任辦公室(通常是港口入口附近的小建築,標有牌匾)。如果看不到辦公室,找一位漁民並詢問。用你最好的日語—即使只是簡單的「konichiwa」和一個指向空泊位的手勢通常也會被理解。當你繫泊時,保持你的纜繩整潔,並為漁船留出足夠的活動空間。如果被要求移動,毫無怨言地照做。大多數漁業活動發生在凌晨非常早時(上午 3-5 點),因此預計在黎明前會有引擎噪音和活動。在某些港口—尤其是那些有活躍魷魚或鮪魚艦隊的港口—港口可能完全被漁船填滿,沒有訪問遊艇的位置。在這種情況下,你可能需要靠著一艘工作船或鶴駁船在相鄰碼頭與所有人許可下並船,或簡單地前往下一個港口。

注意在潮差大的區域,尤其是瀨戶內海,在低潮時你可能會發現自己在牆頂下方四公尺或更多。堅固的護舷板附有下方大護舷對於保護你的船舷免受海蛸覆蓋的混凝土牆極為必要。始終攜帶一個輕便的可折疊鋁製梯子用於在低潮時上下船,並連接長的春繩以適應潮差。某些航海者也攜帶可攜式跳板。

一個重要的警告:你越接近大城市,免費泊位就越難找到。東京和大阪附近的漁港更加擁擠,較少習慣訪問遊艇,更可能拒絕你或收取費用。在高度城市化的東京-名古屋-大阪走廊,計劃使用碼頭而不是依靠漁港熱情。相比之下,沿日本海海岸和遠離大城市的瀨戶內海,你可以數周的航海不用支付任何日圓的泊位費。

碼頭

日本大約有 120 個接待訪問遊艇的碼頭。標準從基本到世界級。西日本和農村地區的費用通常按國際標準相當合理—與北美或歐洲相當設施相當或更便宜。西日本的典型碼頭可能對 35 英尺遊艇收費 ¥3,000–¥5,000 每晚,而主要城市碼頭可能收費 ¥10,000 或更多。但是,東京-名古屋-大阪走廊沿線的碼頭明顯更貴。某些在日本長期航海的航海者選擇將他們的船基地置於瀨戶內海而不是支付東京附近的城市碼頭費率。

碼頭工作人員通常很有幫助但很少說英文,除了基本問候之外。將你的請求寫成日語(或使用翻譯應用程式)大大加快速度。大多數碼頭要求提前預訂,尤其是在繁忙的夏月和假期期間,例如黃金週(四月底至五月初)和盂蘭盆節(八月中旬)。

海之驛(海驛)

海之驛(字面上「海驛」)網絡是日本航海者可用的最有價值的資源之一,在國外知識甚少。以高度成功的道之驛(路邊驛站)概念為藍本,海之驛計劃由國土交通省(MLIT)啟動,現已增長至日本約 160 個登記站,從北海道稚內到沖繩糸滿。該網絡的官方網站(umi-eki.jp)提供每個站點的聯繫資訊、設施和地圖,並提供英文版本。

每個海之驛至少需要提供:對公眾可訪問的訪問泊位、廁所和關於當地景點的資訊。實際上,許多提供更多—浮動碼頭附帶水和岸電、燃料、淋浴、餐廳、魚市場、紀念品商店,甚至溫泉。品質差異很大:一端,瀨戶內海豐島上的 Yuge 海驛提供專門建造的浮動碼頭、友好的會館附帶淋浴和 Wi-Fi,以及日本航海者喜愛的美麗島嶼設置。另一端,某些站點只不過是漁港碼頭牆的指定部分附帶標牌。兩者都各有其魅力。較小站點的費用通常非常少,有些免費。一個警告詞:並非每個海之驛都適合所有遊艇。某些有非常短的手指碼頭(只有六公尺),少數幾個在靠近或盆地內有未標示的水下岩石。始終研究海圖並在首次訪問時謹慎靠近—至少有一艘遊艇在海之驛碼頭區域內撞擊未標示的岩石而進水。如果該站有岸邊溫泉或餐廳,即使泊位本身證明尷尬,也值得訪問。

最密集的站點集中在瀨戶內海和關西地區,其中站點通常相隔一個舒適的一日航程—使海之驛跳躍成為優秀的航海方式。關東和中部地區沿著相模灣、駿河灣和伊勢灣有廣泛的網絡。北陸沿著日本海海岸點綴著站點,而九州和四國沿其多樣海岸線分散著站點。即使北海道和沖繩也有站點,儘管數量較少。所有海之驛站的完整目錄按地區組織,附帶港口詳情和設施,在附錄 F 中提供。

用於航道規劃,海之驛網站允許你按地區搜尋站點並查看其設施、聯繫詳情和地圖上的位置。這是在日本尋找訪問泊位的單一最有用的工具。許多經驗豐富的日本航海者圍繞海之驛網絡規劃他們的航段,使

用這些站點作為主要港口之間的跳腳石。航海者在航行前花時間瀏覽該網站和附錄 F 的人會發現日本海岸對訪問遊艇的可達性遠遠超過標準航海指南或領港本所呈現的程度。

漁人碼頭

某些漁業合作社運營他們自己的小型碼頭,當地稱為 Fisherinas。全國約有 30 個。設施基本但可靠,他們提供了一個獨特的窗口了解日本漁業社群的工作生活。費用非常少。

渡輪碼頭

一些渡輪運營商允許遊艇在渡輪碼頭的指定區域臨時泊位,特別是在較小的島嶼港口。許可通常需要首先取得港務主任或渡輪公司的許可。在大型渡輪終點站泊位通常需要付費,但在較小的島嶼渡輪服務中常常免費或非常便宜。

商業渡輪頻繁通過許多日本港口。在任何有渡輪服務的港口,了解渡輪的時刻表和靠泊位置至關重要。渡輪運營商會期待你知道他們何時靠岸,並在該時間避免他們的靠泊區域。在高速渡輪頻繁的港口,保持對渡輪靠近的警覺。

其他公用設施

許多港口提供加水點,通常在港務辦公室附近或防波堤上的指定地點。要求港務主任或漁民指示位置。水通常是免費的,但在某些現代碼頭可能有小額費用。在漁港,即使沒有專門的加水點,通常可以用軟管從岸邊龍頭取水。

許多港口有廁所設施,在漁港中非常普遍。衛生間質量變化很大—從簡單的外廁所到現代化的設施。許多漁港有淋浴設施,有些是免費的,有些收取小額費用(通常¥100–¥300)。在較小的港口,詢問港務主任關於最近的洗浴設施。

許多港口有垃圾處置設施。日本的垃圾回收非常複雜,不同的港口有不同的規則。始終詢問港務主任如何正確處置你的垃圾。許多港口分類為幾種類別(燃燒、不燃燒、可回收等),混合垃圾類別會被認為是不禮貌的。如果不確定,詢問。

冰塊對保存新鮮食物至關重要,並且通常可在或附近漁港取得。在漁港詢問「kori wa arimasu ka」(「有冰嗎?」)。如果港口沒有,最近的便利店肯定會有冷凍冰塊。

Wi-Fi 和通訊

許多漁港現在提供免費 Wi-Fi,儘管連接質量和範圍有所不同。在更遠的港口,Wi-Fi 不可用。大多數碼頭和 Umi-no-Eki 有 Wi-Fi,許多便利店提供客人 Wi-Fi 訪問。為了可靠的網際網路連接,購買一個日本預付費 SIM 卡與數據計劃。

天氣資訊和預報

日本氣象廳(JMA)網站(jma.go.jp)提供高質量的沿岸和海面預報,用日文和英文提供。該網站包括颶風追蹤、波浪預報和風力預報,所有都具有高解析度。甚高頻電台廣播(通常以日語)也從沿岸電台傳輸天氣警告。

Windy 應用程式(available at windy.com 或作為行動應用程式)是路由規劃和天氣追蹤的不可或缺的工具,提供多個模型的風、波和電流覆蓋。**Google** 天氣和其他標準應用程式提供基本預報,但對於航海特定需求而言不夠詳細。許多沿岸電台在甚高頻頻道上廣播基本天氣更新;詢問港務主任本地電台頻道。

潮汐與潮流軟體

New Pec 是一個優秀的基於 Windows 的海圖規劃軟體,具有整合潮流疊圖。該軟體在日本航海中特別有用,大多數日本遊艇擁有它。許多港口的 Wi-Fi 足夠下載 GRIB 檔案用於路由規劃,或者在碼頭間通過行動熱點。

通訊

日本有優異的行動電話覆蓋範圍,延伸至大多數沿岸地區和有人居住的島嶼。預付費 **SIM** 卡和可攜式 **Wi-Fi** 設備可在機場和電子商品店取得。免費 **Wi-Fi** 在便利店、碼頭和公共設施越來越普遍。具有相機功能的 **Google** 翻譯應用程式是讀取標牌、菜單和文件的不可或缺的工具。

對於較長的停留,強烈建議使用日本 SIM 卡與數據計劃。數個提供者提供具有慷慨數據額度的遊客 SIM 卡,以合理的價格—這些可在主要機場、電子商品店和線上購買。覆蓋延伸至大多數海岸,儘管北海道的某些偏遠島嶼和某些沿岸部分可能有間歇性服務。衛星通訊(Starlink, Iridium)對於計劃探索北海道偏遠海岸線的船隻很有用。

金錢和成本

日本使用日圓(¥)。儘管信用卡在城市和碼頭越來越被接受,現金在鄉村日本仍然必需。許多漁港、小商店和餐廳只收現金。自動提款機在便利店(7-Eleven、Lawson 和 FamilyMart 自動提款機可靠地接受外國卡)和郵局廣泛可得。始終攜帶合理數量的現金。

探索日本可在多種預算下進行。在節儉的一端,一對航海夫婦駕駛維護良好的船隻並使用漁港的免費泊位、在船上烹飪並限制外出用餐,可舒適地以¥15,000–¥20,000 每天探索(約美元 100–135)。在較溫和的水準,偶爾的碼頭停留、常規外出用餐和觀光,預算¥30,000–¥45,000 每天(美元 200–300)。典型的探索遊艇運行引擎 3–4 小時每天的燃料成本大約每天¥3,000–¥5,000。

為舉例,考慮一位假設的日本航海者駕駛瀨戶內海和四國上的 **26 英尺單帆船**。在四次獨立探險中總計 **485 海裡**和 **118 引擎小時**,典型的年成本細目可能看起來像這樣:家港泊位**¥97,000** 每年加訪問港泊位在次級港**¥40,000**;在賽季間 **18 個不同港口**的港口費總計**¥31,000**;柴油燃料在 **196 公升**為**¥32,600**(大約**¥166** 每升由槽車送至碼頭邊);船舶維護**¥427,000** 加雜項維修**¥37,000**;火車和當地運輸**¥97,000**;飲食和食品**¥120,000**;以及海上保險**¥128,000**。這樣一年的總和可能約為**¥1,040,000**(約美元 **7,000**)。一次較長的 **83 天航程**覆蓋 **1,487 海裡**通過日本海海岸、九州和完整的四國環航可能花費到**¥1,340,000**。

這些數字很有啟發性:對於一個節儉的航海者在船上烹飪並停留在主要漁港和免費或低成本泊位,活躍探險的日常成本(不包括固定成本如家港泊位和保險)大約每天¥5,000–¥8,000。最大單一費用類別是

船舶維護,尤其是年度上岸和引擎服務。外國航海者應預期海上保險和通訊的成本較高,但運輸成本較低,因為他們會全職住在船上而不是從大陸家園通勤。

日本的消費稅目前是 10%並包含在展示價格中。小費在日本不實行並可能造成困惑—不要在餐廳、酒吧或服務時給小費。

保險和法律要求

所有在日本探航的外國船隻應攜帶包括第三方責任保險覆蓋的全面海上保險。儘管日本不正式要求訪問遊艇的保險證明(不像某些國家),擁有它既是謹慎的也是預期的。如果你對漁網、水產養殖設施或另一艘船造成損傷,經濟後果可能很嚴重—漁網和水產養殖設備極其昂貴,漁業合作社將積極追求索賠。最少推薦的第三方責任保險覆蓋是美元 1 百萬。

日本海事法將船隻運營者保持在高航海標準。如果你涉及碰撞或事件,調查將是徹底的,未能行使應有謹慎(例如,在錯誤的潮流狀態下通過海峽,或進入明確標記為漁業活動的區域)可能導致你被認定為有責任。日本運輸安全委員會調查海事事故,他們的標準很嚴格。

個人旅行保險涵蓋醫療費用和緊急疏散是必需的。日本醫療保健優異但對於無保險外國人來說昂貴。從偏遠港口的緊急醫療疏散可能花費數十萬日圓。確保你的保單涵蓋海上活動和偏遠疏散。將你的保險文件副本保留在船上並可供檢查。

健康和醫療

日本的醫療保健系統是世界一流的。醫院和診所在每個城鎮都找得到,醫療保健品質優異。緊急醫療服務可通過撥 119 達成。在海上緊急情況下,日本海上保安廳(撥 118)會協調救援和醫療疏散。藥房(稱為 yakkyoku)很常見,出售許多在其他國家需要處方的藥物,無需處方。

沒有日本健康保險的外國人會被收取醫療治療的全部費用,可能非常龐大。涵蓋醫療費用和緊急疏散的旅行健康保險強烈建議。許多日本醫院要求在提供非緊急治療前預付款。

對於日本的航海者最常見的健康問題是夏季中暑(尤其在南部地區)、季節性過敏(春季雪松花粉在某些地區很嚴重)和從海蛸覆蓋的港口牆上的割傷造成的輕微感染。水母叮咬在夏季很常見,尤其在沖繩,危險的箱形水母(habu kurage)從六月到十月存在。建議在船上備備醋用於治療叮咬。

日本的海事遺產

理解日本與海的關係為你訪問的每個港口添加深度。日本本質上是一個海洋民族—其島嶼最初由航海者定居,其文化由海洋貿易路線塑造,其歷史由其與周圍海洋的關係定義。從數千年前在這些海岸航海的古代繩文漁民到在瀨戶內海控制的村上海军氏族,海洋一直是日本認同的中心。

鎖國時期(1635–1853),當日本對幾乎所有外國接觸關閉時,主要通過海事政策執行:日本公民被禁止建造遠洋船隻或離開國家。當培里準將的「黑船」在 1854 年到達下田時,它們強制了一個開放,在一代內將日本從一個孤立民族轉變為全球海洋力量。你在下田、長崎、函館和橫濱航入的港口都在這個戲劇性轉變中發揮了中心角色。

日本的漁業遺產在每個港口都可見。該國擁有世界上最大的漁業艦隊之一,你會在幾乎每個港口與之互動的漁業合作社(gyokyo)是強大、組織良好的機構,已管理其當地海域幾代人。年度漁業節、船舶祝福和在沿岸社區舉行的神社儀式是生活海事文化的真實表達—不是遊客景點—在日本探航時見證他們是特權之一。

語言和文化提示

語言障礙對大多數日本外國航海者是最大的挑戰。主要旅遊區域之外很少有人說英文,幾乎沒有港務主任或漁民說。但是,日本人非常耐心,願意通過姿勢、繪畫和翻譯應用程式通訊。具有相機功能的

Google 翻譯應用程式(可通過你的手機相機實時翻譯日文文字)和其會話模式(翻譯口頭語言)是不可或缺的工具。

即使學習基本日文短語也會大大改善你的體驗。對於探航航海手包括的關鍵短語:sumimasen(對不起/抱歉)、arigatou gozaimasu(非常感謝)、koko ni tomete mo ii desu ka(我可以在這裡繫泊嗎?)、mizu wa arimasu ka(有水嗎?)、keiyu o onegai shimasu(請給柴油燃料)和 toire wa doko desu ka(廁所在哪裡?)。日本人深深感謝任何說他們語言的努力,儘管不完美。

要記住的一些文化要點:在任何入口處已移除鞋子的建築內進入前移除你的鞋子(尋找鞋子行);當遇見或感謝某人時輕微鞠躬;永遠不要在米飯中直立插筷子(這是葬禮習俗);贈禮很重要—來自你家鄉的小禮物會被港務主任和幫助你的人熱烈歡迎。不要在公眾場合吹鼻子。安靜被重視—避免成為港口最大聲的人。

商務卡(meishi)用兩隻手交換並受到尊重對待。如果港務主任或碼頭經理給你他們的卡,用兩隻手接受,簡要研究它,並不要立即把它放在你的口袋裡。擁有你自己的商務卡(甚至簡單的卡,附帶你的名字、船名和聯繫資訊)是日本有價值的社交工具。

海上安全

日本是世界上探航最安全的國家之一。犯罪按全球標準極其低—你可以在大多數港口解鎖你的船而不用擔心。岸上,日本的非凡低犯罪率意味著在任何時間行走、留下包無人看管,並常規進行你的業務而不用安全問題是許多航海者的令人耳目一新的改變。

海上主要安全問題是颱風(上面討論過)、瀨戶內海海峽中的強勁潮流,以及擁擠水域中的商業和漁業交通密度。日本海上保安廳是專業的、裝備完善的和反應迅速的。在海上的緊急情況下,在甚高頻 16 頻道廣播 Mayday 或在行動電話上撥 118。

值得注意的具體危險是在日本海域運營的大量高速渡輪、水翼船和噴氣客機,尤其是在島嶼之間。這些船隻以 **30–45 節** 的速度航行,會突然出現。維持正確的瞭望並監視自動識別系統至關重要,尤其是在頻繁渡輪路線的區域。瀨戶內海有特別密集的高速渡輪服務網絡。

閃電風暴在夏季很常見,尤其在午後。這些可能很強烈但通常短暫。在瀨戶內海和沿岸水域偶爾報告龍捲風但很罕見。

取得幫助和資源

線上維基和社群維護的網站提供航海者貢獻的港口港資訊,是無價的規劃工具。幾個全面的英文網站長期以來為訪問日本的航海者提供詳細港口指南和實際建議,在九州和瀨戶內海的部分特別被廣泛涵蓋。

日本語線上航海社群提供優異的第一手帳戶和當地知識,可補充本指南中的資訊。儘管通常使用日語,Google 翻譯瀏覽器擴展使他們可訪問。海之驛網絡網站(umi-eki.jp)提供沿岸周圍碼頭和海驛的目錄。網際網路搜尋日本航海帳戶將轉出幾個詳細個人日誌的沿岸探航,附帶照片、全球定位系統軌跡和港口港資訊。

社交媒體探航日本群是活躍社群,航海者在其中分享實時建議、港口報告和本地提示。這些群組特別對於取得港口狀況、清關程序和季節性考量的當前資訊很有用。社交媒體與日本水域其他航海者的連接也可以是分享當地知識和安排互助會見的生命線。

日本遊艇文化和禮儀

理解日本遊艇文化將大大提升你的體驗。日本有深刻的海事傳統延伸回數千年,沿岸社群與海的關係深刻。漁業不僅是工業,還是生活方式,管理大多數港口的漁業合作社(gyokyo)是具有深厚社群根源的強大當地機構。

當你到達漁港時,你是進入別人的工作場所。用你會進入陌生人辦公室的相同尊重對待它。保持你的船整潔,你的纜繩整齊,你的護舷正確放置。如果漁船在附近工作,遠離他們的方式—他們有時刻表要保持和生計處於危險。如果漁民要求你移動你的船,立即無怨言地照做。作為回報,你會發現絕大多數漁民和港務主任不僅容忍訪問遊艇,而且真誠地歡迎他們。

贈禮在日本社交互動中是重要的,延伸至港口。來自你家鄉的小禮物—一瓶葡萄酒或威士忌、一錫小食、當地專業食物的包,或甚至簡單紀念品—呈現給港務主任或幫助你的漁民,會被熱烈歡迎並經常通過新鮮魚、當地農產或晚餐邀請互惠。保留船上供應的小禮物用於這樣的場合。

Japanese hospitality(omotenashi)的概念深入根植,你會在整個探航中遇到它。人們會走出他們的路去幫助你:駕駛你到超級市場、在加油站翻譯、向你的船帶食物,或簡單確保你知道在哪找廁所和販賣機。恭敬地接受這種熱情,真誠表

達你的感謝,並尋找機會互惠。許多航海者發現他們在日本港口建立的人類連結是他們整個探航中最難忘的部分。

噪聲敏感性很重要。日本社群重視安靜,特別是在清晨和傍晚。避免在下午 9 點後或上午 7 點前運行引擎、發電機或播放音樂。如果你必須使用發電機,保持盡可能安靜並向附近的船隻道歉。在港口的船上聚會很好,但保持音量低下一日本社交傾向於比西方相當更安靜。

規劃你的探航:建議的航線

經典南北向(3-6 個月)

從南方到達的外國航海者最受歡迎的航線:在石垣或那霸清關→向北探索琉球鏈(3-5 週)→九州,在鹿兒島、長崎和福岡花時間(4-6 週)→瀨戶內海,探航的寶石(3-6 週)→大阪/神戶區域(1-2 週)→沿著太平洋或日本海海岸向北(3-4 週)→北海道(若環航 4-8 週,2-3 週如只限南部/西部)。這個航線涵蓋了日本探航的完整範圍,可在單一長季節(四月到十月)進行,或分散在兩個季節,通常在福岡或瀨戶內海進行冬季上岸。

瀨戶內海焦點(4-8 週)

對於時間有限的航海者或從太平洋進入的人:在和歌山清關→通過明石海峽進入瀨戶內海→悠閒探索內海,訪問直島藝術島、福山、尾道、廣島/宮島、島波海道島→高松/四國用於烏龍麵和栗林庭園→通過明石海峽或繼續西方通過關門海峽退出。瀨戶內海單獨可能吸收月份的探航,這個航線捕捉了日本最好的庇護水。

日本海探險者(6-10 週)

一個較少行走的路線揭示了日本的不同面:從福岡開始或通過關門海峽退出瀨戶內海→萩→山陰海岸(鳥取、出雲、石見銀山)→金澤和能登半島→新潟和佐渡島→繼續北到秋田、能代、青森→穿越津輕海峽到函館。這個路線通過日本的某些最傳統和最少訪問的部分,有友好的漁港和傑出的食物遍佈。

北海道環航(8-10 週)

颱風策略和風暴準備

颱風是日本航海者面對的最嚴重天氣危險。賽季官方從五月運行至十一月,高峰在八月和九月。南日本(沖繩和九州)最頻繁受影響,但風暴可以軌跡早到北海道。理解颱風行為並擁有強健策略不是可選的—這是日本安全探航的必需。

日本氣象廳(JMA)提供優異颱風追蹤和預報,通常給予五到七天提前警告。使用日本氣象廳網站(jma.go.jp)、聯合颱風警告中心(JTWC)和 Windy 應用程式追蹤颱風,它疊加了多個預報模型。當颱風被預報通過 200 海里內時,立即開始你的準備。

你的颱風策略應在你到達日本前決定。關鍵元素包括:在你規劃探航的每個地區中確認颱風洞(備受保護的港口附帶全四周庇護);攜帶額外沉重天氣系泊線(至少四條 **16 毫米**或更大的線,各 **30 公尺**長);有一個翻倍和三倍線的計劃;並知道如何綁防磨保護。最好的颱風洞是被高地四周圍的內港。在琉球群島,那霸港和宜野灣碼頭是證明避難港。在九州,鹿兒島灣提供深、庇護的水。在瀨戶內海,許多封閉港口提供優異保護。

當颱風警告發布時,在預期到達前至少 48 小時尋求庇護。一旦在你的颱風洞,脫除所有帆和帆布、翻倍所有系泊線、在每個接觸點綁防磨保護、移除甲板和駕駛室的所有鬆散齒輪、關閉和確保所有艙口和舷窗、完全充電你的電池并填充所有水箱。如果側邊繫泊到牆,綁胸部線和春繩雙向,並確保你有足夠的護舷保護用於預期條件。監視港口其他可能拖到你上的船隻,並準備好抵禦或重新位置。

日本颱風由其中心壓力分類而不是風速(如在大西洋使用的 **Saffir-Simpson 標度**)。一個「強颱風」有 **950 hPa** 或更低的中心壓力,而一個「非常強颱風」是低於 **935 hPa**。在右前象限(相對於風暴軌跡)的風是最危險的,因為風暴的前進運動添加到旋轉風速。如果颱風軌跡向你的位置,庇護在港口邊會被保護免受右前象限風。

食品補給指南

日本是最易於補給遊艇的國家之一。便利店(konbini)、超級市場、百貨公司食品廳(depachika)、新鮮市場和卓越準備食物範圍的組合意味著你會吃得比在世界上幾乎任何其他地方的幾乎任何餐廳更好,從當地商店補給。

便利店值得特別提及。三個主要鏈—7-Eleven、FamilyMart 和 Lawson—在日本幾乎每個漁港行走距離內有商店。他們開放 24 小時並庫存非凡的範圍:新鮮飯糰(米球)、便當、三明治、新鮮水果、牛奶、雞蛋、速食麵、小食、啤酒、葡萄酒、烈酒、盥洗用品、文具、電話充電器和許多更多。他們有接受外國卡的自動提款機、影印機和包裹配送服務。對於在天黑後到達新港的航海者,便利店是你的生命線。

百貨公司地下食品廳(**depachika**)是獨特的日本體驗。店舖如大丸、高島屋和伊勢丹的食品樓與世界上最好的食品廳相比,附帶優美呈現的準備食物、糖果、醃菜、茶和特別項目。他們昂貴但值得作為特殊場合訪問或作為文化體驗本身。在晚午(大約下午 5 點起),許多項目被折扣 **20–50%**當商店清除易腐庫存—機敏的航海者相應地時間他們的訪問。

燃料通常通過調用提供交付服務的加油站獲得—港務主任通常可以安排這個。小槽車會到碼頭邊並直接分配柴油進你的箱。價格與泵價格相似。在主要碼頭,燃料塢可得。液化石油氣重新填充用於烹飪氣體可能具有挑戰性—日本安裝與西方標準不同,許多航海者攜帶適配器或切換到盒式氣體爐(使用在任何五金店或便利店可得的標準丁烷筒)。

船舶維護和維修

日本擁有優異的海事工業,取得船舶工作完成是通常直接的,儘管通常昂貴。建造世界上最好的汽車、摩托車和電子的國家將相同的精密應用到海事工程。當日本機械師修理某物時,它保持修理狀態。

用於船舶工作的主要碼頭中心包括:橫濱(多個附帶上岸設施和有經驗的工人的造船廠);大阪/神戶區域(多個造船廠、船用品店和帆具舖);福岡(好設施和比東京或大阪更負擔得起);以及鹿兒島(基本造船廠服務)。對於特別工作如索具、電子或帆製作,主要城市提供最廣泛的服務。

零件採購可通過主要船用品店管理。對於常見消費品—引擎過濾器、鋅、油漆—大多數項目可當地採購。對於特定品牌名稱零件,從海外通過快遞進口(DHL、FedEx)很直接,儘管關稅可能適用。亞馬遜日本(amazon.co.jp)在全國運送船舶用品,通常附帶次日交付,許多項目可得即使如果列表用日語。

上岸在日本各地的眾多造船廠可得,附帶在主要設施的 **20 到 60 噸**旅行升降機。成本用於上岸、壓力清洗和兩週在硬地上通常是**¥50,000–¥120,000** 取決於船舶大小和位置,按國際標準是合理的。用日本防污漆(在溫暖、海蛸豐富的水中高效)進行船底繪畫花費**¥80,000–¥150,000** 用於 **40 英尺**船包括材料。日本造船廠對環境合規是細緻的—所有清洗水都被收集和處理,你將不被允許在沒有適當容納的情況下在院子中進行自己的底部刮削。

到達清關程序

大多數外國遊艇可以在日本幾個港口中的任何一個進行清關,儘管較大的港口(東京、橫濱、大阪、神戶、福岡、那霸、鹿兒島和函館)處理大多數訪問遊艇清關。最受歡迎的清關港口對於從南方到達的遊艇是那霸(沖繩)和鹿兒島,而來自東方或北方的遊艇經常使用橫濱或東京。較小的港口可能有較少經驗的清關程序,儘管他們可能更快。詢問其他遊艇或該地區的碼頭關於最平順清關港口。

清關涉及三個機構:海上保安廳(JCG)、稅務管和移民。如果可能,在到達前聯繫港口當地清關辦公室或日本駐外領事館取得具體指令。許多港口現在有專門的訪問遊艇清關設施和工作人員。到達時,進行無

線電進行正式通知(通常在甚高頻 16 頻道或通過電話),並詢問清關程序。預期要展示:護照、遊艇登記證明、清單、以及關於船舶的信息(尺寸、引擎、無線電)。大多數清關是直接的並在一小時內完成。

期間清關,你將不被允許上岸,直到被授予許可。這個過程通常快速,但遵循所有指令並有耐心。清關官員通常說極少英文。有你的文件準備好並組織好以加快過程。一旦清關,你被給予一個許可文件(通常是印章的紙張),應在你整個停留保存並可供檢查。

日本簽證和許可

大多數西方公民可在到達日本時免簽證停留 90 天。檢查你的國籍的具體簽證要求。如果你計劃停留超過 90 天,你將需要簽證。標準訪問簽證(「臨時訪問」)從日本領事館取得。對於較長停留,其他簽證類別(如配偶簽證或退休簽證)可用。

如果你計劃在日本居住,例如進行長期探航或在碼頭工作,你可能需要特定的居住簽證。有關具體簽證要求,檢查日本駐外領事館網站。一旦在日本,簽證和居住許可由移民辦公室(隸屬於司法部)管理。

機關人員證明和國際駕駛許可

船舶機關人員證明(Captain's license)不被日本要求對於訪問遊艇。但是,為了從你的家國經營商業探航或有償客運,你將需要國際認可的證明。對於純個人探航,你的家國執照或國際執照通常足夠,儘管保留一份國際駕駛許可是謹慎的。

資源和其他資訊

冬季船舶停泊選項

除非你計畫全年航海(這在亞熱帶琉球群島是可行的),否則你需要在冬季讓你的船停泊。日本本土的冬季大約從十一月至三月,日本海沿岸的條件最嚴峻,來自西伯利亞的強風和大量降雪使航海不切實際且潛在危險。

最受歡迎的停泊地點是福岡(溫和的冬季氣候、優良的船舶修理廠設施、優秀的城市便利設施,以及便捷的國際航班),瀨戶內海(眾多船舶修理廠、受保護水域和溫和冬季),以及鹿兒島(本土最溫暖的冬季氣候)。一些航海者將船留在沖繩,那裡的條件足夠溫和以進行偶爾的冬季航海,儘管颱風風險延伸至十一月。無論你選擇哪個位置,確保你的船得到適當的冬季防護:如果溫度可能降至冰點以下,用發動機防凍液;防潮器以防黴菌;以及安全的係泊安排以承受冬季風暴。

許多航海者利用冬季飛回家鄉、乘坐鐵路在日本國內旅遊(日本鐵路通票對於延伸旅遊是絕佳價值),或在船舶修理廠進行船舶項目。幾家船舶修理廠提供在起重期間的生活安排,另外費用很少,這對於大型翻新項目很方便。冬季月份也是大多數船舶修理廠最閒散的時候,因此為這個時期安排主要工作通常會導致更快的周轉時間和更好的關注。

第二章：正式手續

海上保安庁

JAPAN COAST GUARD

日本對訪問遊艇的官僚要求歷來是航海世界中最複雜的。然而，近年來的重大監管變化——特別是 2018 年《關閉港口許可証》的引入和《內航船舶許可証》更廣泛的可用性——改變了體驗。手中有正確的許可証，初始清關後，在日本航海幾乎可以無文件。

本章描述了清關程序目前的運作方式。日本的法規可能會改變且確實會改變，在你到達前檢查在線航海社區和論壇以獲得最新信息總是值得的。也就是說，自 2018 年以來基本程序一直很穩定，不太可能發生急劇變化。

清關程序概述

進入日本涉及四個政府機構，每個機構都有自己的文件和程序。該程序在你的第一個入境港口通常需要兩到三小時，儘管如果官員不熟悉處理遊艇可能偶爾延伸至半天。四個機構是：

- **日本海上保安廳（JCG）**：負責海事安全和安全。他們要求提前到達通知，並通常會拜訪你的船隻。日本海上保安廳通常是第一個聯繫的機構，可能在到達後不久登船。
- **移民部門**：處理護照、簽證和居留地位。官員將記錄所有船員的指紋並拍照。這對於所有日本訪客都是標準程序，不是特定於海事到達。
- **海關（Zeikan）**：負責控制進出該國的商品。這是發佈關鍵《內航船舶許可証》的機構。海關程序對於航海者在日本的持續體驗來說是最重要的。
- **檢疫**：為每個船員進行健康檢查和審查健康問卷。這通常是程序中最快的部分。

在大多數情況下，所有四個機構的官員將來到你的船隻或附近的辦公室。在和歌山和渡名部等得心應手的港口，程序相對簡化。在較少使用的入境港口，你可能需要更耐心，因為官員尋找正確的表格和程序。

抵達前程序

日本海上保安廳要求所有抵達船隻在抵達前至少 24 小時提交《抵達前程序表》（PAPF），儘管提前一週或更長時間提交表格被強烈推薦且受官員高度讚賞。PAPF 可在英文版本中使用，並可從日本海上保安廳網站下載。可以通過傳真或電子郵件提交給負責你的預定入境港口的相關日本海上保安廳辦公室。

PAPF 包括船舶詳情（名稱、旗幟、尺寸、註冊），船員信息、航程詳情（上一港口、預定入境港口），以及貨物/物資申報。在抵達前準確完成這份文件大大平順整個清關程序。

除了 PAPF 外，在抵達前準備以下內容極其有幫助：帶有所有護照詳情的船員名單的多份副本；你在日本打算航海計畫的清晰陳述（你計畫訪問的港口、大約日期）；第三方責任保險證明；你的船隻原始註冊文件；以及你最後港口的清關文件。將這些文件組織在清晰的資料夾中，準備好副本，展示出誠意和專業精神。

入境港口

外國船隻只能在指定的開放港口進入日本。雖然日本有超過 3,000 個港口，但只有約 130 個被指定為對外國船隻開放。在實踐中，對於航海遊艇最常用的入境港口是：

移民和簽證

大多數西方國家的公民在抵達時獲得 90 天簽證豁免（一些國籍獲得 180 天）。這允許短期旅遊目的的停留而無需預先安排的簽證。90 天期間從入境之日開始計算。

對航海者的關鍵一點：日本將外國國民限制在自首次入境之日起任何一年內在該國的總共約 180 天，計算自首次入境日期。然而，經驗豐富的航海者報告說這項規則的應用帶有某種靈活性，那些進行短暫出境（例如，飛往南韓或台灣）並重新進入的人通常可以將他們在日本的總時間延伸至每年約 250

天。這不應被依賴作為一種權利，個人經驗可能有所不同。機場的移民官員傾向於對此比海事港口的官員更嚴格。

外國註冊船隻在日本停留時間沒有限制，簡單地將你的船留在該國也不適用進口關稅或費用。這使日本成為一個在船員在其他地方旅遊時為冬季將船留下的有吸引力的地方。許多航海者在春季至秋季航海，冬季飛回家，並在第二年春季返回以繼續航海。

如果你計畫在日本連續停留超過 90 天，你需要在抵達前申請簽證。對於長期停留航海者最相關的類別是《特定活動簽證》，可通過日本領事館安排。這很少是必要的，因為大多數航海者發現 90 天豁免對於每次訪問都足夠。

海關和《內航船舶許可証》

海關清關程序是航海者正式手續中最重要的部分，主要是因為《內航船舶許可証》。理解此許可証對享受無文件航海至關重要。

什麼是《內航船舶許可証》？

《內航船舶許可証》（正式名稱為 Naiko Senpaku，或國內船舶註冊）是一份海關許可証，有效地為海關目的將你的外國船隻重新分類為國內沿海航海船。沒有《內航船舶許可証》，你需要在訪問的每個港口——開放和關閉——完成海關文件，並且必須為任何人登船或任何貨物從船上帶走或放上獲得預先許可。這將使日本航海成為官僚噩夢。

有了《內航船舶許可証》，所有這些要求都被免除。你可以自由地從港口移動到港口，接待訪客，並補給而無需任何海關正式手續，除了你的初始清關。《內航船舶許可証》有效地將日本航海從官僚困境轉變為無縫體驗。它可以說是日本航海船手最重要的文件。

獲取《內航船舶許可証》

《內航船舶許可証》必須在你的第一個入境港口請求。海關官員對是否批准請求有自由裁量權。在實踐中，它幾乎總是被授予真正的航海遊艇，但你應該準備好禮貌而堅定地闡述你的案例。擁有乾淨、

組織完善的文件和清晰的航海計畫有幫助。一些航海者報告說，如果《內航船舶許可証》沒有自動提供，特別要求它有幫助。

《內航船舶許可証》通常有效期為一年，可以續期。它涵蓋許可証上命名的特定船隻和船上的所有人員。如果你的船員在你在日本停留期間改變，你應該通知海關，儘管實際上這很少對航海遊艇上的短期船員變化強制執行。

《關閉港口許可証》

歷來，外國船隻只能訪問日本約 130 個指定的開放港口。這是一個重大限制，因為許多最好的航海目的地——小漁港、偏遠島嶼和風景名勝港口——位於關閉港口。沒有《關閉港口許可証》，日本航海意味著在廣泛分散的開放港口之間跳躍，並錯過許多使該國特別的東西。

2018 年，日本引入了《關閉港口許可証》系統，允許外國娛樂船舶申請訪問日本任何數千個關閉港口的許可。該許可證提供了對整個日本海岸線的基本無限制訪問，無需預先預訂或在大多數情況下任何付款。這一項監管變化革新了日本航海。

申請《關閉港口許可証》

申請提交給國土交通省（MLIT）。許可証必須在訪問任何關閉港口之前獲得。申請程序很直接，MLIT 已努力適應外國航海者。在線航海社區經常分享關於申請程序的詳細說明，包括樣本表格和聯繫詳情。

《關閉港口許可証》可在抵達日本前申請（推薦）或在清關後申請。它涵蓋你的船隻對指定地區或全國的所有關閉港口，取決於你的申請。處理時間通常為一至兩週。一些航海者申請涵蓋所有地區的全國許可証，而其他人則隨著他們通過該國進行區域申請。

有了《內航船舶許可証》和《關閉港口許可証》，日本航海變得幾乎無文件。你可以自由探索整個海岸線，停泊在你選擇的地方，而無需任何向當局通知或在每個港口完成表格的要求。這個許可証組合是變革性的，其重要性不可過度陳述。

檢疫

檢疫程序很直接。官員將要求為每個船員完成健康問卷，並可能進行基本健康檢查。船上的寵物必須有適當的獸醫文件，並可能受到檢疫要求——如果你與動物旅遊，請提前檢查當前法規，因為日本的動物進口法規嚴格，需要提前數月規劃。

進口零件和設備

如果你需要將船舶零件或設備運到日本的你，可以通過標準商業渠道進口而無海關關稅，前提是它們用於在你的船隻上安裝，你可以證明它們是船舶物資。如果你有《內航船舶許可証》，這通常很直接。

最簡單的方法是通過國際快遞公司（DHL、FedEx、UPS）將零件運到碼頭地址。碼頭工作人員經常可以協助進口包裹的海關申報。對於較大的物品，運到港口倉庫並通過當地代理安排海關清關可能是

必要的。Amazon Japan 向日本大多數地址發貨，通常對國內可用的海事設備和物資提供有競爭力的價格。

如果你從海外運送零件，請注意日本海關可能會對商品價值征收消費稅（10%），加上海關手續費。有明確發票聲明物品是訪問船隻的替換零件可以幫助平順程序。

所需文件

以下文件應為清關程序準備並隨時可用：

- **抵達前程序表 (PAPF)**：在抵達前至少 24 小時（最好一週）提交給日本海上保安廳。
- **船舶註冊**：原始船隻註冊文件。
- **護照**：所有船員的有效護照。
- **船員名單**：所有船上人員的姓名、國籍、護照號碼和出生日期。準備多份副本。
- **最後港口清關**：你上一港口的清關文件。
- **保險證書**：第三方責任保險證明。一些港口特別要求此。
- **健康申報**：每個船員的個人健康問卷。
- **物資列表**：船上酒精、菸草、火器和其他受控物品的申報。
- **船舶規格**：尺寸、總噸位、發動機詳情。
- **航海計畫**：你在日本預定航海行程的聲明。這不需要精確但顯示你的意圖。
- **照片**：每個船員的護照尺寸照片可能被要求。

清關出境

當從日本駛向外國港口時，你必須通過開放港口清關出境。該程序涉及拜訪相同的四個機構（海上保安廳、移民、海關和檢疫），通常比清關進境更快。你應該計畫在出發當天或前一天清關，因為清關文件的有效期限有限（通常 48 小時）。提前通知日本海上保安廳你的出發計畫，就像你做的到達一樣。

如果你要將你的船留在日本並飛出（例如，冬季），你不需要清關船隻——只有船員需要通過機場的移民清關。該船可以無限期地保留在日本，具有有效的《內航船舶許可証》。當你返回時，你只是通過機場的移民重新進入並返回到你的船。

正式手續總結

經驗豐富的航海者的實用建議

以下建議源自數十名廣泛航海日本的外國航海者的經驗。它們代表了通過經驗取得一季或更長時間才能獲得的知識，在你抵達前擁有它們將為你節省時間、挫折和金錢。

攜帶一張用日文標記你的船舶詳情的層壓卡：船舶名稱、長度、寬度、吃水、旗幟國、你的名字、護照號碼，以及日文短語「我是訪問遊艇」和「我可以停留在這裡嗎？」。此卡呈遞給港口管理員或漁

民，在不需要共享語言的情況下傳達所有必要信息。幾位航海者報告說，這一項目本身已經改變了他們在漁港的體驗。

日本官僚機制在紙質表格上運作。攜帶一份資料夾，內含你所有文件的影印本：船舶註冊、護照（照片頁和日本簽證章）、《內航船舶許可証》、保險證書和你的行程。官員在每個港口可能要求副本——提前準備好副本可以大大加快程序。便攜式掃描儀或一個好的手機相機應用程序用於創建 PDF 在官員提前要求時通過電子郵件發送文件很有用。

自行車是日本航海者最好的朋友。許多漁港和小鎮沒有汽車租賃可用，計程車很貴。儲存在船上的摺疊自行車將改變你的補給半徑和觀光選項。大多數日本城鎮非常自行車友好，到處都有專用車道和停車位。你也可以在許多火車站和遊客信息中心租用自行車，每天費用為幾百日元。

學習使用日本郵政系統（Yu-Pack）為自己運送物資。Amazon Japan 訂單和來自船舶用品店的包裹可以運到任何便利店（konbini）收取——一項稱為「Konbini Juusho」或類似的服務。將你下一個計畫港口最近的 konbini 指定為交付地址。這允許你訂購零件、物資或個人物品，並在你沿著海岸航海時在便利店提取。對大多數日本的交付通常為次日。

日本的鐵路系統是航海者第二好的朋友。鐵路網幾乎到達每個沿海城鎮，使船員變化、機場往返和內陸觀光非常簡單。如果你計畫廣泛的火車旅遊，日本鐵路通票（僅適用於外國訪客）為一週或更長時間的旅程提供顯著節省。即使沒有鐵路通票，當地火車也是負擔得起的並以傳奇準時運行。

隨時保持小硬幣和¥1,000 紙幣。許多港口有投幣式淋浴、洗衣機和只接受硬幣或小面額紙幣的自動販賣機。販賣機銷售飲料（熱飲和冷飲）無處不在——包括在最偏遠的漁港——並且是補水、咖啡和偶爾啤酒的可靠來源。

有用的聯繫和資源

- 日本海上保安廳：抵達前表單電子郵件：jcgbnahakq3-8f5m@mlit.go.jp
- MLIT（關閉港口許可証）：www.mlit.go.jp/en/maritime/specialpermission.html
- Umi-no-Eki 網絡：www.umi-eki.jp（碼頭和海站目錄）
- Umi-no-Tatsujin：www.umi-tatsujin.net（日本海事安全和航海資源）
- 日本氣象廳：www.jma.go.jp/en（天氣預報、颱風追蹤、海事警告）
- 日本水路協會：www.jha.or.jp（海圖、潮汐表、航海指示）

第三章：沖繩和琉球群島



琉球群島簡介

琉球群島向南延伸超過 540 海里，從九州南部幾乎到台灣，形成一道大弧線的亞熱帶島嶼，是從南方抵達的大多數航海者進入日本的門戶。群島分為三個主要群組：最南方的佐喜真群島（包括石垣和宮古），中心的沖繩群組，以及北部的奄美群島。氣候溫暖潮濕，水域清澈且富含珊瑚，生活步調明顯比日本本土更放鬆。

琉球群島有自己獨特的文化遺產，擁有一個直到 19 世紀才獨立的王國。這段歷史在食物、建築、音樂和節慶中可見，所有這些都與日本本土明顯不同。對於航海者來說，該地區在颱風季節之外提供溫暖水域航海，有頻繁的停泊點和通常溫和的條件。

琉球群島的主要風向冬季為東北信風，夏季為南至西南。海浪通常溫和，島鏈本身在其西側提供對開放太平洋湧浪的庇護。黑潮洋流沿著島鏈東側流動，通常為 1-2 節，因此理解你的航程時間並選擇正

確的航線將帶給你豐厚回報。珊瑚礁環繞許多島嶼，特別是在接近港口和較小港口時需要小心航海——但反過來，錨地崇高，浮潛在日本水域無與倫比。

石垣



石垣是日本最西南的入境港口，距離台灣僅 270 海里，大約距馬尼拉和香港等距。這個位置使其成為從東南亞、菲律賓或南太平洋抵達的遊艇的自然首個陸地。港口保護良好，這裡的官員對清關外國遊艇有經驗，即使在最好的日本傳統中也使程序很直接。

城鎮本身充滿活力且設施完善，有超級市場、五金店和充滿活力的覆蓋市場，你可以用新鮮熱帶魚、蔬菜和當地農產品補給。石垣也是探索壯觀八重山群島西方的樞紐——伊里歐莫特、竹富、波照間和與那國——提供日本所有最佳珊瑚水域。這些島嶼之間的錨地通常保護良好且不擁擠，使其非常適合長期停留。

石垣港分為商業部分和漁港。訪問遊艇通常在漁港並排繫在碼頭牆上。在捕魚季節空間可能有限，因此如果可能請盡早到達。港口管理員習慣於外國遊艇，可以就泊位可用性提供建議。一旦安頓，你會

發現石垣提供補給前往西方偏遠島嶼群組所需的一切——城鎮的放鬆氛圍意味著你可以在岸上度過一兩個愉快的日子而不感到倉促。

港口設施

港口類型	開放港口（入境港口）；漁港和商業港
泊位	在漁港並排繫在碼頭牆上；空間有限——盡早到達
深度	漁港盆地內 3-5 米
水	在碼頭邊水龍頭有；詢問港口管理員
燃料	加油站向碼頭邊遞送；詢問 keiyu（柴油）
電源	通常不可用；使用船上發電機
淋浴/洗手間	港口附近的公共設施；附近的溫泉
洗衣	在城鎮步行距離內的投幣式洗衣
補給	MaxValu 和 San-A 超級市場；帶新鮮魚和農產品的覆蓋市場；優秀的八重山蕎麥麵店
修理	基本海事服務；在那霸有更全面的設施
Wi-Fi	在城鎮的咖啡館和便利店有
運輸	當地巴士；機場有往返那霸、東京和台北的航班
危害	靠近時珊瑚礁；遵循標記的通道。箱形水母 6 月至 10 月——用防護服游泳

八重山群島



以石垣為中心的八重山群島是沖繩航海的皇冠珍寶。這些島嶼在西太平洋提供最好的熱帶航海，擁有水晶般清澈的水、豐富的珊瑚、白沙灘和放鬆的氛圍，使你想知道你為什麼曾經離開。該群島可以輕鬆吸收兩到三週的探險，許多航海者發現自己延長停留遠超過計畫。

伊里歐莫特是該群島第二大島，被密集的亞熱帶叢林覆蓋，經常被稱為「日本的婆羅洲」——當你發現自己錨泊在紅樹林環繞的灣裡，森林上方有嚎叫的野生動物時，這是一個恰當的描述。該島是國家公園，是瀕臨滅絕的伊里歐莫特野貓的家園。對於航海者，沿著北部和西部海岸有幾個錨地，最好的庇護在不入和海見的灣裡。通過島嶼的紅樹林河流划皮艇是亮點，允許你探索遊艇無法到達的狹窄通道，看到琉球群島的真正荒野特性。漁港的植原和大原提供基本係泊和往返石垣的渡輪連接，如果你需要逃離天氣系統或需要補給。

竹富是一個小的平坦珊瑚島，距石垣只有十分鐘的渡輪，但感覺天地相隔。整個村莊是一個保留的傳統琉球定居點，有紅瓦屋頂、珊瑚牆巷道和數個世紀以來如同過去一樣漫步在水牛車。在穩定天氣下在竹富和石垣之間的通道中錨泊是可能的，在沙質珊瑚上具有良好抓力。村莊有基本商店但沒有實質補給——最好作為石垣一日遊訪問，儘管走過這些古老街道並想像王國時代生活的經驗非常值得努力。

波照間是日本最南端的有人島，除了遠洋無人的沖之鳥礁。該島很小且平坦，以甘蔗田和波照間星空觀測塔聞名，在那裡夜空清澈到你可以看到銀河的令人驚嘆的細節。港口提供基本庇護但暴露於南向湧浪，北部海岸的錨地在穩定天氣下提供優美的浮潛體驗，原始珊瑚上能見度可超過 30 米，魚類和

珊瑚形態的多樣性與任何度假村目的地相同但成本的一小部分。補給最少，只有幾家小店，因此在駛離石垣前計畫好。

與那國是日本最西端，比沖繩主島更靠近台灣，具有遠期和特異的特性。島嶼因沉沒的「與那國紀念碑」聞名——一個大規模水下岩層形態，一些人認為是人造遺跡——這裡的潛水確實壯觀，鎚頭鯊是定期冬季景觀，魔鬼魚通過溫暖洋流。港口在莎奈安全但基本，在設施方面幾乎沒有提供。與那國遠期且安靜，補給有限，因此從石垣帶來你需要的東西並準備花費時間潛水、浮潛和冥想這個日本邊緣孤獨前哨的奧秘。

宮古群島



宮古群島大約位於石垣和沖繩主島之間的中點，以其優美的綠松石水和白沙灘聞名。這裡的水清澈度被認為是日本最佳之一——實際上，在整個西太平洋是最佳之一——使其成為浮潛者和潛水員的天堂。平良港（ $26^{\circ}20'N$ $125^{\circ}17'E$ ）提供基本係泊，島嶼周圍的幾個漁港為願意與當地漁民協商的人提供替代選擇。周邊島嶼伊良部（通過壯觀的伊良部橋連接到宮古）、下地和多良提供尋求獨處的人更安靜的錨地。

宮古島是從石垣北上航線上的極佳停泊點，提供良好的補給、友善的港口工作人員，以及探索平良小城的機會，該城有許多店鋪和餐廳。宮古群島相比於其他琉球島嶼地勢較平坦，這意味著風的遮蔽較少，風景也較不壯觀，但這也讓您能夠毫無阻礙地欣賞該地區獨特的青綠色海水。港口設施完善，建有堅固的防波堤。平良港可能因漁船和渡輪而繁忙，因此停靠的遊艇應準備好在必要時並排靠泊其他

船隻。在岸上度過的一個下午將會獲得優秀的海鮮餐廳和出售宮古著名海葡萄和裙帶菜的當地店鋪—適合在向北航行前補給的理想地點。

港口設施

港口類型	平良漁港；島周圍多個漁港
泊位	靠岸壁側靠；繁忙期間可能需要並排靠泊
水深	港內 3-4 米
淡水	港務局辦公室有淡水供應；向港口詢問
燃油	加油站送油；港口附近有多個加油站
電力	無供應；需自備發電機
補給	平良有 San-A 和 MaxValu 超市；當地市場有熱帶水果；著名的宮古牛
維修	僅基本維修；重大工作應在那霸或石垣安排
運輸	宮古機場有往那霸和東京的班機；公車網絡

沖繩主島：那霸及其周邊

那霸是沖繩縣的首府，是琉球群島整體鏈的主要港口和主要補給中心。那霸商業港被指定為開放港，是進入此處的船隻必須完成清關手續的地點。然而，遊艇不被允許在商業港內停靠，必須在清關後迅速駛離—通常是幾個小時而非幾天—因此請相應規劃您的抵達時間。

大多數航海者重新定位至宜野灣海洋城（26°16.800'N 127°44.200'E），位於那霸港東北方約六海里處。進入宜野灣的航線需要跨越珊瑚礁，需要謹慎注意：從第 2 號紅浮標開始忠實地沿著標記的航道浮標跟隨至海洋城入口，因為礁石淺薄且兩側危險。當您靠近時，大型紅色第 2 號浮標在近海變得顯眼，之後您將跟隨浮標序列—紅色第 4 號和綠色第 3 號，然後綠色第 5 號和紅色第 6 號。宜野灣海洋城燈塔位於 26°16.72'N 127°43.54'E，可能不夠清晰，因此請謹慎駕駛向其駛進，在最終靠近時將綠色第 1 號浮標保持在左舷，紅色第 2 號浮標保持在右舷。注意當前狀態顯示紅色第 2 號浮標在颱風中已偏移，僅有綠色第 1 號浮標亮起，因此請謹慎駛進並保持警惕。

宜野灣海洋城提供訪客泊位，配有淡水、岸電和海洋城辦公室的無線網路。海洋城也可安排免稅燃油送達，工作人員對清關手續友善且樂於協助。一項重要的技術說明：岸電插座使用 4P30A 鎖定插頭，這是不尋常的標準—請帶上合適的轉接器或透過海洋城辦公室安排借用。海洋城毗鄰熱帶夢想中心，是一個提供免費入場的熱帶植物博物館，為認識沖繩的植物群提供了令人愉快的介紹。許多訪客遊艇使用宜野灣作為航段之間的長期基地，將船隻停留一個月或更長時間，而自己飛回家。另一個選擇是位於東南海岸的與那原海洋城，其處理大量國際遊艇清關，工作人員對程序經驗豐富。

那霸本身是一個擁有 32 萬人口的城市，具有航海者所需的一切：大型超市、船舶用品店、醫療設施、國際航班，以及充滿活力的國際通購物和娛樂區，在這裡您可以找到從新鮮補給到備件到隨意用餐的任何東西。牧志公設市場是一個絕佳的補給地點，有新鮮熱帶魚、豬肉和當地產品—市場的活力

和色彩本身就值得一遊。那霸也是琉球鏈中為向北或向南的長途航程進行重大補給的最佳地點，因此如果您有長途航程在前，請花一天時間在此補充燃油、食物和補給。

對於有時間的人，沖繩主島在那霸之外還有很多值得一遊的地方。位於西北海岸的美麗海水族館是世界上最好的水族館之一，擁有真正宏偉的主槽，內有蝠魞、鯨鯊和成群結隊的馬鮫。首里、中城和勝連城跡是聯合國教科文組織世界遺產，見證了琉球王國的獨立歷史，其防禦工事展現了中世紀島嶼王國的複雜程度。該島的北部稱為山原，被亞熱帶森林覆蓋，最近被指定為聯合國教科文組織世界自然遺產，為尋求遠離航海的人提供了步道和天然溫泉。

沖繩主島周邊的較小島嶼提供更安靜的錨地和真實的體驗。伊江島（ $26^{\circ}42.600'N$ $127^{\circ}48.400'E$ ），從主島的本部可見，其獨特的平頂山（城山）使其成為容易辨認的地標，擁有一個設施良好的港口，有淡水、廁所和附近的小店。該島以春季的百合花田而聞名，厄尼·派爾紀念碑紀念了美國戰爭記者。進入伊江港時，將大型紅浮標保持在右舷，白色燈塔保持在左舷，然後轉向左舷駛向位於遠端的船艇盆地。空間可能很緊張，圖表已過時，因此請謹慎駛進並查閱港口當局指南。可以在港口租用自行車來探索該島，而爬上位於島中央的神聖城山可獲得 360 度全景。

伊平屋島（前泊港， $27^{\circ}01.950'N$ $127^{\circ}58.210'E$ ）提供更偏遠和真實的體驗，讓您有機會與當地人相遇並發現真實的島嶼生活步調。靠近時，駛向白色燈塔並將標誌港口入口的綠色浮標保持在左舷，同時駛向白色燈塔的右側。靠近航道狹窄，在南風時浪濤可能進入港口，但在北面強風時—這個方向風力極強—港口受到保護且安全。水異常清澈，是浮潛的理想地點，當地居民對外國遊艇友善。廁所位於渡輪碼頭和相鄰公園，距離約 5 分鐘步行的農業合作超市提供補給。該島被稱為“琉球搖籃”，擁有日本最北的榕樹林和神秘的熊屋洞。

伊是名島（中田港， $26^{\circ}55.500'N$ $127^{\circ}57.350'E$ ）以第二尚氏王朝創始人尚圓王的誕生地而聞名。進入時，將紅色燈塔保持在右舷，在向左舷迴轉後，您將看到內港，可向斜坡左舷的碼頭駛進。入口狹窄但可進入，並有充足的並排靠泊空間。該島擁有美麗的白沙灘和尚圓王住所的歷史遺跡，提供了回到王國黃金時代的感覺。淡水可在公園廁所水龍頭獲得，廁所在渡輪碼頭和公園（配有西式設施），補給可從農業合作超市獲得—儘管供應僅限於小島社區所需的物品。

粟國島（ $26^{\circ}35.500'N$ $127^{\circ}13.800'E$ ）是那霸西方一個小而圓形的島嶼，西海岸有壯觀的懸崖和絕佳的海景。港口暴露於南風，遮蔽有限，但在平靜天氣或北風時錨地平靜。設施包括廁所和等候室，該島以鹽生產和寧靜、未污染的特性而聞名。位於島南端的真花東提供了岩層的壯觀景色，如果條件允許，值得用充氣艇訪問。該島的農業合作超市提供基本補給，當地餐廳供應新鮮海鮮—儘管該島的暴露意味著您應只在平靜條件或預報天氣窗口時嘗試停靠。

伊是名島、中田港（ $26^{\circ}55.500'N$ $127^{\circ}57.350'E$ ）位於沖繩鏈的中央，大約在主島和慶良間群島之間等距。進入需要將紅色燈塔保持在右舷；當從與論島方向靠近時，內港保持隱形，直到您在燈塔周圍進行急轉左舷，且四角錐形防波堤的碼頭牆出現。內港寧靜且設施良好，提供遠離主島遊客人群的一夜錨地。伊是名在文化上植根於沖繩的亞熱帶傳統，當地食堂供應香蕉餐和玉米米飯；泊位在毗鄰渡輪碼頭的公共碼頭。

久米島（久米島）—其港口 Kaneshiro 位於那霸西方約 90 海里處—在沖繩縣最著名的外島中排名，自稱為“泡盛之鄉”，生產全國公認以其精緻特色聞名的久米千仙泡盛品牌。該島的波多野灘是一個原始的無人沙洲，在低水位時出現，經常被評為日本最好的沙灘之一。虎蝦養殖定義了當地食品經濟：

新鮮虎蝦菜餚出現在整個島嶼的菜單上，並伴有高級久米島牛肉。從那霸或慶良間的航線是真正的遠海航行；向 Kaneshiro 港的靠近需要仔細識別防波堤入口，因為圖表覆蓋稀少。久米島物有所值地回報了努力—它吸引訪客遊艇很少，保持了一個地方的輕鬆氛圍，該地方不需要努力吸引訪客。

慶良間群島



慶良間群島位於那霸西方僅 16 海里處，是沖繩航海的亮點之一。各島—主要是渡嘉敷、座間味和阿嘉—提供水晶般清澈的海水、白沙灘、海龜和優秀的珊瑚。這裡的錨地在平靜天氣下通常設施良好，沙底提供良好的抓力，並有足夠的遮蔽以在不焦慮的情況下在陣雨中入睡。

座間味 (26°19.6300'N 126°45.3200'E) 有一個小港口，為訪客遊艇留有空間，已成為潛水和賞鯨的樞紐。進入時，駛向碼頭，在左舷停靠的船隻中並排靠泊或沿右舷碼頭側靠（如果有空間）。船艇盆地前的寬闊碼頭提供了額外選項，您可以在面向主要方向的碼頭中央側靠船尾，儘管您需要固定在可用的單個纜柱。村莊迷人，有一個距離約 5 分鐘步行的 105 店和幾家餐廳的基本補給，以及提供導遊潛水和浮潛旅遊的潛水業者。座間味是 1 月至 3 月間最受歡迎的賞鯨島，此時座頭鯨來到溫暖的海水繁殖，在淺灘中看到母鯨和幼鯨是您會終身記得的景象。附近南側的阿戈之浦灣為尋求寧靜的人提供了優秀的設施良好的錨地。

渡嘉敷 (26°11.800'N 127°21.900'E) 是慶良間群島中最大的島嶼，提供更實質的港口，設施良好的保護和基本設施，包括淡水、廁所和小店。港口入口右側的船艇盆地提供了主要泊位，儘管浪濤可能滲透此處導致船隻運動，特別是在一夜。如果您發現主盆地不舒適，在港口入口右側的漁港提供了更寧靜的空間，通常空著，如果您與使用它的少數漁民協商，可以並排靠泊。位於西南海岸的阿哈倫灘是一個美麗的錨地，沙底抓力良好，是浮潛在原始珊瑚花園中的必遊之地。該島是慶良間諸島國家公園的一部分，因其異常清澈的海水（能見度經常超過 30 米）而被指定，並作為潛水作業的基地。該島的港口是主要渡輪碼頭，如果您需要快速離開，提供了可靠的那霸連接。

渡嘉敷灘和阿哈倫灘在水質方面名列沖繩最佳之列，被認可為日本首要游泳灘。該島有幾家以潛水為導向的餐廳和旅館，新鮮海鮮餐後跟隨海龜浮潛不是在此地的不尋常的一天行程。由橋連接至慶良間

島的阿嘉島是三個主要島嶼中最小的，提供寧靜的錨地和優秀的浮潛，海水清澈到您可以看到 10 米深度的沙底。

在平靜條件下，慶良間是日本最田園詩般的錨地之一。然而，這些島嶼暴露於颱風和強烈的南方天氣，錨地在嚴重條件下保護有限。如果天氣威脅，始終有一個返回那霸或宜野灣海洋城的計劃，並在颱風季節期間仔細監測預報。從那霸到慶良間的航程大約需要 2 到 3 小時的機動帆行或輕帆行，使其可作為駐紮在宜野灣海洋城的週末訪問。

如果您在 6 月下旬安排訪問，年度座間味帆船賽吸引來自沖繩各地的航海遊艇進行友好的帆船賽，翌日將舉行傳統的三帆（沖繩航海獨木舟）賽——一個壯觀的文化活動，提醒我們這些海水具有深厚而古老的航海傳統。如果時間吻合，看著一支細長外俛船隊競速穿過青綠水域，由棕色帆推動，由穿著傳統服裝的當地人操作，是任何訪客航海者都不應該錯過的。

吐噶群島和遠程錨地

吐噶群島（吐噶列島）是在屋久島和奄美大島之間延伸的火山鏈，代表了在日本水域中對航海者來說可用的最後真實的荒野航海體驗之一。它們是日本航海遊艇可進入的最偏遠和遊客最少造訪的島嶼之一。沒有海洋城，設施極其有限——大多數島嶼僅有一個小漁港和少數居民，賦予它們一個在人口稠密的日本大部分地區已不復存在的邊疆特質。

經驗豐富的航海者推薦以下港口：口之島使用西之濱漁港（西之浜漁港），提供基本碼頭和火山懸崖的壯觀景色；中之島有中之島港（中之島港），提供來自開放海洋的保護；惡石島使用安樂濱港（やすら浜港），航海者認為這是鏈中最好的錨地，擁有近乎完美的灘弧和一致的抓力；寶島使用前籠漁港（前籠漁港）。這些島嶼陡峭和崎嶇，平坦探索地面有限。港口浪濤可能使睡眠困難，大多數島嶼上很少或根本沒有店鋪或餐廳。

在冒險到吐噶群島時攜帶所有補給——您不能依靠岸上補給，隔離意味著任何短缺都會成為重大問題。淡水可能在港口設施提供，但假設不會。小高壓爐灶、充足的補給和對自給自足的哲學方法是必要的。儘管存在困難，吐噶群島提供了世界上很少航海者能夠相比的真實荒野航海體驗。活躍火山地

質、原始錨地和完全沒有旅遊基礎設施的結合創造了與日本任何其他地方不同的氛圍。寧靜、星星和完全遠離現代世界的感覺使這些島嶼對足夠冒險去嘗試它們的人來說是難忘的。

奄美大島和北琉球



奄美群島位於琉球鏈的北端，大約在沖繩和九州之間的中點。奄美大島是最大的島嶼，名瀨港（ $28^{\circ}22.800'N$ $129^{\circ}29.800'E$ ）充當主要港口和區域渡輪樞紐。該島比沖繩不發達，提供了更野生、更自然的體驗。這裡的亞熱帶森林密集，野生動物豐富，包括瀕臨滅絕的奄美黑兔和豐富的熱帶鳥類。

進入名瀨漁港時，注意在主防波堤遠海有一個延伸的單排防波堤，目前港口指南中未描繪。紅色燈塔標記著該防波堤的西端—從該方向靠近入口。右舷碼頭毗鄰製冰設施，提供了最優泊位。在工作中的漁船提供的可用空間中定位您的船隻，最初用臨時系泊固定，並諮詢當地漁民確認泊位許可，因為漁船定期返回停靠。這裡的漁民展現了例外的禮貌和協議，這在奄美的歡迎文化中很典型。泊位空間保持有限，因為漁業協會優先考慮魚類著陸作業，但通常保留 1-2 艘船的泊位。淡水在製冰設施提供，如果您諮詢漁業協會銷售辦公室（每晚上鎖），提供名義費用。

奄美大島是探索 2021 年因生物多樣性豐富的亞熱帶森林、透明翡翠色海水和繁榮的紅樹林生態系統而被指定的奄美聯合國教科文組織世界遺產地的樞紐。島周圍有幾個好錨地，包括南海岸的皆野（ $28^{\circ}08.200'N$ $129^{\circ}18.400'E$ ）和西北海岸的設施良好的灣。皆野作為通往對面加計呂麻島的門戶，賺取加計呂麻島"日本加勒比海"的稱號，因其寧靜的島嶼特性和寧靜的氛圍。皆野的自衛隊碼頭（位

置 3) 提供 2 艘船的泊位能力，是訪客遊艇的最優地點。圍繞兩島的海水是豐彩珊瑚礁和紅樹林森林的故鄉，瀨戶內地區以沿清水河的紅樹林皮划艇旅遊而聞名。

阿哲灣 (28°10.300'N 129°21.600'E) 在奄美南海岸提供了超級颱風遮蔽，是想要等待天氣或從主動航海中休息的航海者最喜歡的避難所。該灣深深內凹，設施良好，在 3-5 米泥質底提供優秀的抓力。大型泊位浮標由海上安全當局維護（現有兩個單位），一個當地聯繫人個人安裝了兩個額外的浮標—為了延伸安全，向這些泊位靠泊船隻。該灣被類似高山湖的山區地形包圍，有寧靜的錨地和獨特的特性。周圍森林是奄美大島、德之島、沖繩北部和西表島聯合國教科文組織世界遺產地的一部分，營造了位於真正荒野錨地的感覺。由當地聯繫人建立的航海者天堂設施提供了水沖西式廁所、加熱淋浴和每天 500 日元的洗衣設備。

從皆野到達的加計呂麻島提供了多個錨地和潛水地點。伊是名 (28°10.700'N 129°14.100'E) 是加計呂麻島的主要渡輪港，需要通過狹窄的防波堤入口並進行面向碼頭的弓靠泊。在初始靠近期間，當地居民將發信號適當的泊位位置。淡水在渡輪等待設施提供，港口充當島嶼安置進入點的門戶。多倫 (28°09.800'N 129°13.600'E)，在加計呂麻島西海岸，提供了 3-4 米沙質底的開放水錨地，附近有美麗的珊瑚礁供浮潛。這裡的海水顯示了當地稱為"加計呂麻藍"的驚人青綠清澈。兩個錨地都需要平靜條件，但用例外的和平和原始環境回報航海者。

圍繞奄美的海水是充滿活力的珊瑚礁和紅樹林森林的故鄉，該島有一個發展的工藝文化，獨特的當地紡織傳統大島紬（一種吳錦織）是一個受追捧的紀念品。當地居民特別友善和樂於協助—這反映了與沖繩主島相比奄美遊客較少的特性。呆在這裡的時間感覺像是退回到數十年前存在的日本，其生活步調不快且以社區為導向。

德之島 (27°44.600'N 129°00.800'E) 位於奄美和沖繩之間，是以鬥牛傳統和黑糖生產而聞名的島嶼上的主要渡輪港。沿碼頭壁靠泊，燃油和淡水可用。該島的遠路角有戲劇性的珊瑚石灰岩地層，如果條件允許，值得用充氣艇探索。沖永良部 (27°22.800'N 128°33.200'E) 是一個以其壯觀的石灰岩洞穴而聞名的珊瑚島，特別是日本最大之一的昭乳洞。進入中國漁港時，與合作漁民協商關於泊位—他們特別樂於協助，將提供最佳地點指導。漁港提供基本停靠，淡水和廁所可用。注意到夜間烏賊船如果您設置過度纜長的錨，可能會創建纏繞危險。該島還生產優秀的白百合鱗莖，在 4 月百合節期間受到慶祝，當時整個島嶼充滿了花香。

與論島 (27°02.700'N 128°24.600'E)，鹿兒島縣最南端的島嶼，位於沖繩北方僅 12 海里處。它以其由里濱沙洲而聞名，僅在低春潮時出現—一個在青綠水中的魔幻白沙新月，已成為琉球的象徵性形象。位於茶臂漁港的港口提供了進入這一非凡現象的途徑。靠近時，使用方位 137.2 度找到茶臂燈塔，然後謹慎駛進，因為入口通道是通過淺水、岩石遍布的海水。一旦您看到左舷的綠色浮標，保持它在左舷並謹慎駛向視覺識別的港口入口。港口有淡水、廁所和附近的 A-COOP 超市。當地居民展現

了典型於小島社區的禮貌和輕鬆態度。該島有輕鬆、熱帶的氛圍，有多個好灘，一個當地旅館南海旅館提供了 500 日元的洗浴設施。

對於向南的航海者，從奄美到沖繩的路線在大約 40-60 海里的間隔處島嶼跳躍—在平靜天氣下舒適的一天航行，並增加了在時間適當時到達每個新島的樂趣，享受下午游泳和傍晚探索當地居酒屋或餐廳場景。

港口設施

港口類型	名瀨港（主要）；皆野、笠利、瀨戶內漁港
泊位	名瀨港碼頭壁；其他地點漁港泊位
水深	名瀨 3-6 米；漁港變數
淡水	名瀨港可用
燃油	名瀨加油站送油；其他地點有限
補給	名瀨超市（Big Two、A-Coop）；較小村落有限；新鮮海鮮優秀
維修	名瀨基本船舶服務；其他地點有限
運輸	奄美機場有往那霸和本土城市的班機；往鹿兒島和沖繩的渡輪

航線規劃：沖繩和琉球

通過琉球鏈向北的航線是一系列舒適的日航行，通常在停靠點之間 30 到 60 海里。這使該地區對想要頻繁著陸安全性和能夠徹底探索每個島嶼而不必匆忙的航海者來說理想。黑潮洋流沿著島嶼鏈的東側運行，根據您的航線可能有幫助或阻礙。向北行駛時，留在鏈的西側以避免北流洋流（如果它與您的航線相反），或如果向北使用東側利用有利的推進。洋流通常以 1-2 海里的速度運行，因此影響是適度的但在計劃日常距離時值得考慮。

通過琉球的典型向北行程可能是：石垣（3-5 天探索八重山群島）→宮古（2-3 天）→那霸/宜野灣（3-7 天補給和觀光）→慶良間群島（2-4 天）→德之島或沖永良部島（1-2 天）→奄美大島（2-3 天）→屋久島或鹿兒島。舒適的步調，允許從石垣到鹿兒島的運輸 4 到 6 週。這個時間表允許您實際體驗每個地點而不是簡單地通過，並給予您靈活性以延長您特別喜歡的島嶼停留或如果天氣合作加速航線。

颱風意識在這裡至關重要—琉球群島直接位於主颱風走廊，沖繩比日本任何其他部分更頻繁地被擊中。季節從 5 月至 11 月運行，高峰在 7 月至 10 月之間。始終有颱風計劃並知道最近的避難港位置在哪裡。那霸和宜野灣海洋城在沖繩群島中提供最好的遮蔽，配備全尺寸防波堤和可用的受保護泊位。石垣港在八重山群島中設施良好，可以在嚴重天氣中安全容納船隻。阿哲灣在奄美如果您在鏈的北部部分被困，提供超級颱風遮蔽。在季節期間過度監測預報，並毫不猶豫地尋求遮蔽—在安全港中的一夜或兩晚遠好於嘗試在海上經歷颱風。

從沖繩到九州的航線穿過開放水，距離為 150-200 海里，取決於您的路線。這通常是隔夜航線並需要謹慎注意天氣窗口。位於奄美和屋久島之間的吐噶群島為尋求打破航線的人提供了中途停靠，儘管其港口小且暴露—泊位沿著渡輪碼頭，較小島嶼上的溫泉設施可能在淡季早期關閉。如果用作路點，請謹慎規劃。

從屋久島跨越吐噶海峽到中之島的渡越是一個長達 12-13 小時的日間航線，經常與黑潮洋流對抗，速度大約為 1 海里。浮動馬尾藻（本檳草）海草可能會纏繞螺旋槳和進入島嶼前的冷卻水進氣口，因此留意並準備好尖銳的刀片清理您的進氣攔截器。大多數航海者更願意在一個單一的行程中進行到屋久島或鹿兒島的航線，計時他們從奄美的起航在白天抵達新海岸。這需要一個早晨出發，但這是最安全的方法，並確保您在靠近新海岸時可以準確評估條件。

潛水和浮潛

琉球群島提供了西太平洋最好的一些潛水和浮潛。溫暖、清澈的海水支持廣泛的珊瑚礁、蝠魞、海龜和豐富的熱帶魚，可與東南亞任何目的地相當。關鍵潛水區包括：石垣外的蝠魞爭奪戰（其中蝠魞聚集覓食並被較小的魚清潔，特別是從 6 月至 11 月）；慶良間群島的珊瑚花園（能見度經常超過 30 米，並受到島嶼鏈的表面條件保護）；與那國水下紀念碑（一個巨大的淹沒地層吸引認真的技術潛水者）；以及宮古外的藍水潛水（其中大陸架緊靠岸邊下降，創造壯劇性的牆和遭遇遠洋物種）。

大多數島嶼有潛水業者，可以提供設備租賃、導遊潛水和認證課程。溫暖的水溫（夏季 24-29°C，冬季 20-23°C）使延伸水時間舒適，即使沒有厚潛水衣，允許您浮潛數小時而不因寒冷而感到疲勞。珊瑚和魚的顏色令人驚嘆—電亮藍色、燦爛黃色、充滿活力的紅色—而看著鷹嘴海龜在手臂長度處掠過對於耐心的浮潛者來說不是罕見的體驗。

一個重要的安全說明：箱形水母（哈布風景）存在於 6 月至 10 月。穿著全長防曬衣或潛水衣以保護，並在船上攜帶醋以治療蜇傷。箱形水母的蜇傷可能令人不適，有時很嚴重，因此預防遠優於治療。當地潛水業者和港口可以建議當前水母活動—有安全窗口當它們不存在，當地人知道他們很好。

沖繩食物和飲料

沖繩料理與日本本土食物明顯不同，反映了與中國、東南亞的幾個世紀的貿易和亞熱帶氣候獨特當地食材的使用。這裡的食物本身是一次冒險，許多訪客航海者發現美食體驗成為了他們航程最難忘的方面之一。

主要菜餚包括：苦瓜香蕉（一個由苦瓜、豆腐、雞蛋和豬肉組成的炒菜—該島的簽名菜，原本是農野菜已成為標誌性的）；沖繩蕎麥麵（沖繩麵條在豬骨湯中配燉番茄肋骨，與本土拉麵明顯不同）；拉夫特（慢燉豬五花肉在舌頭上融化，經常作為居酒屋開胃菜）；海葡萄（小綠海草簇在新鮮時像魚子醬一樣在嘴裡爆裂）；塔可飯（一個結合了塔可填料在米飯上的融合菜，在佔領期間靠近美國軍事基地發明）；以及凱漢（雞肉和米飯，奄美和德之島的簽名菜）。

泡盛是沖繩獨特的烈酒，由使用黑麴黴菌的長粒粳米蒸餾而成。它比清酒更強（通常 25-43%酒精），傳統上在陶土罐中陳化。舊泡盛（庫蘇）可以非常光滑和複雜，帶有溫暖的品質，使其完美地在傍晚餐後啜飲。Orion 啤酒，在主島名護釀造，是當地拉格，令人爽快地輕盈—晚餐後帆航後非常適合喝冷的。沖繩飲食吸引了全球關注其在島嶼著名長壽中的作用—沖繩有世界上最高濃度的百歲老人之一，新鮮海鮮、蔬菜、豬肉和泡盛的結合似乎有助於非凡的健康和精力。

靠近港口的當地餐廳通常午餐供應新鮮捕獲的當地海鮮和傳統沖繩菜。島嶼機構供應島嶼豆腐香蕉和海葡萄沙拉，經常以適度的價格。潛水者常遊的咖啡館在潛水受歡迎的島嶼上運營，一個簡單的麵條和新鮮魚餐在港口邊餐廳成為亮點，享受您自己的遊艇和周圍島嶼風景的景色。新鮮魚商人排隊漁

港，特別是在糸滿，您可以直接從漁民購買旗魚、金槍魚和巨型蛤蜊—如果您有傾向在船上烹飪，理想。季節中熱帶水果的多樣性—芒果、木瓜、百香果—提供在日本北部不常見的清新補給選項。

沖繩歷史和文化

沖繩的歷史在日本內獨特，對於理解您航行的島嶼至關重要。直到 1879 年，琉球群島是一個獨立的王國—琉球王國—作為橋接中國、日本、朝鮮和東南亞的海上貿易國家而繁榮。該王國的船隻向中國皇帝運送貢品，將中國瓷器帶到日本，並促進了東亞主要大國之間的貿易。這給了沖繩一個世界性的特性，即使在今天也使其與眾不同。

該王國發展了自己的獨特文化、語言、建築和藝術，其中許多以修改形式倖存至今。位於那霸的首里城（在沖繩戰役中被摧毀並重建，之後在 2019 年再次燒毀，目前正再次重建）是琉球國王的座位，是聯合國教科文組織世界遺產地。該城堡的建築反映了中文和日文影響，沖繩文化本身也是如此。以三線（一個與中國三弦相關的三弦樂器）為中心的傳統音樂仍然是沖繩文化認同的核心。

1945 年的沖繩戰役是第二次世界大戰中最血腥的戰役之一，導致估計 20 萬人死亡，包括近三分之一的平民人口。這場戰役的傷疤仍在掩體、紀念碑和位於糸滿的和平基石紀念碑中可見，該紀念碑列出了不分國籍的所有死者名單—一個清醒和感人的敬禮，說明了沖繩記住而不是遺忘的決心。隨後的美軍駐軍至今仍在，主島上有廣泛的基地—這是沖繩、東京和華盛頓之間持續政治緊張的根源。

儘管有這個困難的歷史，現代沖繩有充滿活力和歡迎的文化。傳統沖繩音樂可以在整個島嶼的餐廳和酒吧中聽到，熟練的三線演員在居酒屋和文化中心表演。夏季盂蘭盆節期間的 Eisa 舞蹈是壯觀的，年輕舞者隊伍以駕駛鼓聲為伴，穿著精心製作的服裝表演—如果您將您的航程安排在這個時期，見證一個實時 eisa 表演是難忘的。空手道武術起源於沖繩，該島嶼仍然是它的精神家園，有許多道場向訪客和航海者提供培訓和示範。

對於航海者，理解沖繩在日本內的獨特身份為體驗增加了無法衡量的深度。島嶼與本土日本不同：更放鬆、更熱帶、更受東南亞和美國影響。"沖繩時間"（事情按其發生，而不是按本土日本偏好的嚴格時間表）的概念反映了與加勒比海更接近而非東京的生活步調。人們溫暖和友好，拜訪當地居酒屋的

訪問經常以新朋友、共享泡盛和也許由已經喝了幾杯想娛樂外國航海者的常客進行的自發三線表演而結束。這種慷慨、友好的精神是航行通過琉球的巨大回報之一。



第 4 章 : 九州



鹿兒島



鹿兒島位於金海灣沿岸在九州南端，與冒著煙的櫻島火山錐直接隔海相望—日本最活躍的火山之一。該設置令人驚嘆，通常與那不勒斯和維蘇威相比。鹿兒島是一個開放港，是來自琉球鏈的航海遊艇最受歡迎的首站。該城市享有日本最獨特的美食文化之一的祝福，因黑豬肉而聞名—在周邊縣飼養的黑伯克夏豬—和小銀魚（甘鯖），新鮮的早上漁獲直接作為生魚片供應，當地人說當捕捉新鮮時味道像加糖的黃油。天文館購物區在晚上蓬勃發展，其餐廳擠滿了尋求適當豚骨拉麵或更輕盈、更精緻的當地料理版本的食客。

訪客遊艇停靠在鹿兒島交通港海洋城（ $31^{\circ}35.600'N$ $130^{\circ}34.200'E$ ），位於一個設施良好的盆地，浮動碼頭處 3-5 米深度。設施維護得當，提供岸電、飲用水和安全的卡進入門。鹿兒島的補給優秀，有幾家大型超市和著名的新鮮農產品市場，其中攤販在早晨小時內大聲呼喊他們的商品，在攤位上堆高光澤蔬菜和熱帶水果。海洋城的位置意味著船舶服務在附近且可靠；備件裝運容易通過當地渠道安排，因為該城市是往屋久島、種子島和奄美群島的渡輪出發點，使物流直率。

一旦在碼頭上固定，進行您的第一個傍晚散步到海濱海豚港區，餐廳提供鹿兒島烹飪傳統的全距離。自由流動的甘薯燒酎（芋燒酎）是該島的簽名烈酒—在南九州蒸餾，每個製造商對自己的混合物感到強烈的驕傲。詢問港務長的個人建議；燒酎談話經常導致即興品嚐和在您停留期間持續的友誼。黑豬肉最好在一個居酒屋體驗，肉在桌邊烤—脂肪慢慢融化，變得透明和豐富。

櫻島值得一個專門的日間旅行，可通過跨灣的短渡輪到達。沿著火山周邊駕駛以見證熔岩地、黑色和傷疤、仍在某些地方冒煙，其中蒸氣噴口釋放地球的熱。灰燼經常下落—通常溫和，一個柔軟的灰色

粉末—但當地人泰然自若，擦拭他們的窗戶並繼續生活。靠近火山斜坡位於櫻島湯平溫泉，一個適度的公共浴室，在灣對面的城市景色。在您的火山亂爬後在這裡浸泡；水從深地下帶有礦物，當太陽下沉且鹿兒島的燈火開始在水面上閃爍時，溫暖您的肌肉。

從南方靠近鹿兒島很直率—金海灣逐漸打開，櫻島的錐形在右舷上升得無誤。通過主航道進入，給渡輪碼頭一個寬泊位，海洋城碼頭在東海岸進入視野。該盆地提供保護從流行的西南風，抓力是良好的泥質。在夏季，偶爾的東南浪濤可能使外錨地不舒適，但海洋城本身遮蔽足以進行延伸停留。火山景觀、食物、歡迎氣氛和靠近溫泉使鹿兒島自然成為九州航海地段的門戶。

港口設施

港口類型	開放港（進入港）；鹿兒島交通港海洋城
泊位	浮動碼頭配有指定泊位；較大遊艇導向商業碼頭
水深	碼頭 3-5 米；7-10 米靠近航道；7-9 米商業碼頭
淡水	碼頭飲用水
燃油	商業燃油碼頭（6-8 米深度）；加油站送油也可能
電力	碼頭岸電（100V）
淋浴/廁所	海洋城設施；市內公共溫泉；櫻島溫泉可通過渡輪進入
洗衣	城鎮投幣洗衣；許多在步行距離內
補給	優秀—Aeon、Yamada Denki、著名的新鮮農產品市場；黑豬肉專業店
維修	可靠的船舶服務；柴油機械工；渡輪樞紐確保良好備件供應
運輸	JR 車站；往大阪/東京新幹線；鹿兒島機場；往屋久島、種子島、奄美、沖繩的渡輪
危險	櫻島火山灰降落；火山爆發時覆蓋甲板五金配件。灣口水流湍急。

屋久島和種子島



屋久島是聯合國教科文組織世界遺產地，位於鹿兒島以南 60 海里處，以古老的杉樹林、山地地形和豐沛降雨而聞名——它是日本降雨最多的地方之一。島上的繩文杉樹估計已有 2,000 多年的歷史，周圍覆蓋著青苔的森林啟發了吉卜力工作室的電影《幽靈公主》。對於航海者而言，該島提供多個漁港以供棲身，北岸的宮之浦港是最實用的目的地。沒有遊艇碼頭，但有漁港泊位可用，通常免費或僅需幾百日圓的名義費用。

從北方駛近屋久島需穿過黑潮，水流速度可達 2-3 節，在北風對抗下會形成陡峭、混亂的海面。選擇穩定天氣時進行穿越，若預報顯示任何非輕至中風的風況，應延遲出發。宮之浦港保護良好，配有渡輪碼頭，提供連接鹿兒島的高速船（Topy）、小型商店銷售食品和冰塊，以及通往島上著名登山路線的公車連接。漁港有時因疏浚或災難恢復工程而暫時關閉，此時可在高速渡輪的浮動碼頭泊靠——儘管渡輪營運商可能要求你留在船上，以便在風向改變需要時重新調整船隻位置。

在莫伊尤科季節（春季和初夏小黃尾鱈魚產卵期間），港口擠滿了漁船，碼頭空間變得稀少。如果可能，計畫在淡季外拜訪該島。該島的水下溫泉值得用浮潛探索——在某些岩石突起附近尋找閃爍的熱扭曲——繩文杉登山是一次劇烈但值得的全天遠足。在計畫登山前一天預訂清晨接駁巴士；步道陡峭、泥濘，被浸透的青苔覆蓋森林所包圍，似乎屬於另一個世界。新鮮的當地海鮮可在港口附近的市場攤位找到，包括當地捕獲的劍魚（黑皮旗魚）和來自島上山溪的精緻白肉魚（岩魚），儘管大多數遊客依靠超市和便利店尋找食品。

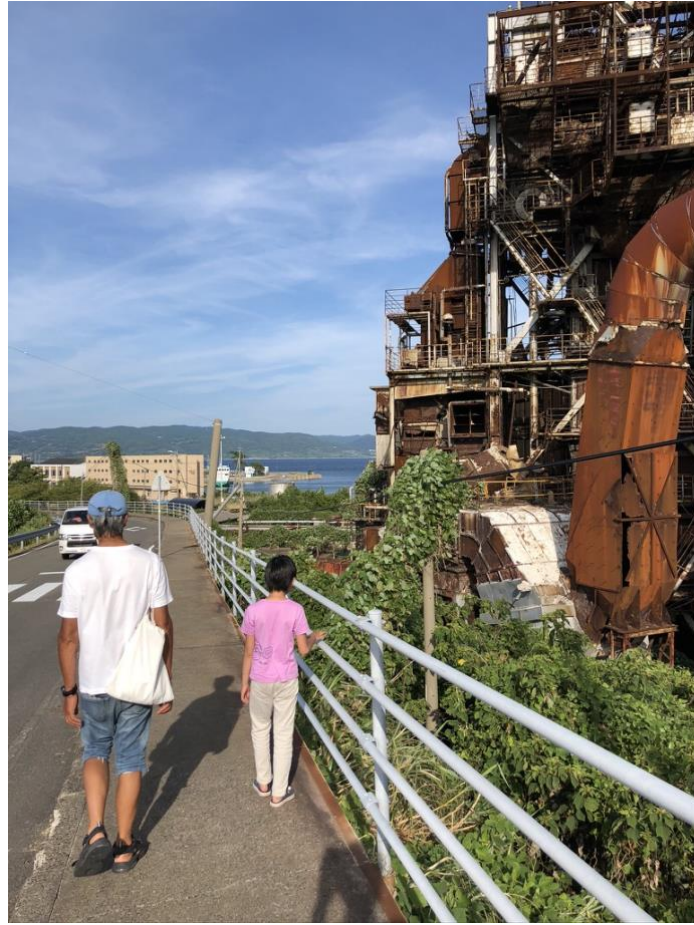
相鄰的種子島比其壯觀的鄰島更平坦、更具農業特色。它以 1549 年葡萄牙商人引入火槍而歷史聞名，永遠改變了日本戰爭的性質。今天該島上有日本航空航天探索局（JAXA）的種子島太空中心——日本主要發射設施——經過原始杉樹林徘徊後走過太空火箭的不協調性提醒人們日本能夠同時掌握過去與未來的能力。西之表港的泊位提供基本泊靠和充足的當地超市補給。該島在東西海岸有多處優秀的衝浪海灘，節奏比屋久島激烈的自然戲劇更為輕鬆。當地捕獲的魚類包括黃尾鱈（鰺魚）和海鯛

(真鯛)，港口附近簡單的烤魚餐廳提供絕佳的價值。港口附近的溫泉為小鎮居民服務，也歡迎遊客以約¥400 的適度費用入浴，水帶有來自島下地熱源的淡淡礦物溫暖。

港口設施

港口類型	宮之浦漁港（屋久島）；西之表港（種子島）
泊位	碼頭牆泊靠；大多數情況下免費；漁季期間空間有限
淡水	在港務處供應；向港務長詢問
燃料	在宮之浦和西之表提供加油站送油服務
食品補給	小型超市；選擇有限——抵達前要充分補給。新鮮飛魚（飛魚）是當地特產
維修	非常有限；僅限緊急維修
運輸	高速渡輪前往鹿兒島（從宮之浦出發 2 小時）；兩個島上都有小型機場

長崎



長崎宏偉的天然港口數百年來一直是國際貿易中心——它是江戶幕府 250 年鎖國時期日本與外部世界的唯一接觸點。荷蘭人、中國人和葡萄牙商人住在港口內微型扇形人工島出島上，這一長達數世紀的國際影響給長崎在日本城市中提供了獨特的文化特色。港口深廣、保護良好且易於航行。長崎是開放港口，可處理任何尺寸的船隻。對於航海遊艇，泊位選項包括出島碼頭區域和港內多個漁港——各提供了對這一非凡地點的不同視窗。

該市小巧且適合步行，在大型超市和隧道穿過山坡地區的有頂購物商廊內提供出色的食品補給。食物文化是日本最獨特且可辨認的之一，是數百年中國和歐洲影響的結果。什錦麵——由豬骨湯、烏賊、蝦和蔬菜製成的濃稠、溫暖靈魂的麵湯——是長崎機構，你必須體驗。同樣標誌性的是皿烏冬，脆的炒麵混合著粘在每根麵條上的濃厚、鹹味肉汁。對於甜點，卡斯特拉蛋糕——由 16 世紀商人引入的葡萄牙風格海綿蛋糕——仍廣泛供應，儘管商業版本不如在舊荷蘭地區附近小店銷售的手工批次。土耳其米飯是獨特的長崎菜，難以輕易描述：一堆米飯頂部配有意大利麵和炸豬排，淋上甜鹹醬汁，在完善食譜數代的小咖啡館供應。

和平紀念公園的原子彈紀念碑和原子彈博物館是了解日本現代歷史和戰爭人道代價的基本景點。為博物館預留至少幾小時，並在有情感帶寬時在一天早些時候訪問。格羅弗花園高聳在俯瞰港口的山坡上，保存了 19 世紀住在這裡的外國商人的西方風格住宅，並提供港口和向水邊延伸的城市的制高點

景觀。走過這些保存的維多利亞時代房屋——帶著木質門廊和進口家具——你感受到五個世紀接觸和孤立的積累歷史。

長崎在城市各處散落著多個小溫泉，最易從港口區域步行到達。北岸河流區域的總福寺廟有多個簡單的公共浴池（錢湯）為居民和遊客服務。價格適中——約¥400 至¥500——水帶有淡淡的礦物溫暖。在探索紀念碑和博物館後在這裡浸泡的晚間儀式以超越純粹身體的方式恢復精力。城市的精神重量由只知和平的居民輕輕地承載，當你在蒸汽中靜坐時，落入一種沉思。

港口設施

港口類型	開放港口（入境港）；出島碼頭遊艇碼頭和漁港
泊位	出島碼頭浮動碼頭供長達約 20 米的遊艇使用；較大船隻使用公共泊位
深度	深天然港口；遊艇碼頭泊位潮汐問題最少
淡水	泊位可供岸上供水
燃料	商業燃料碼頭；船邊加油站送油也常見
電力	遊艇碼頭岸上電源
淋浴/洗手間	遊艇碼頭設施；城鎮公共浴池
洗衣	投幣式自助洗衣店步行距離範圍內
食品補給	強勁——Aeon 長崎（森町）是最佳的充分補給選項；傳統新地中華街市場；魚類市場；優秀的麵包店
維修	當地基本的海洋服務；主要海運工程在佐世保（北方 30 海里）或福岡
運輸	電車系統（迷人且高效）；日本鐵路站；長崎機場（國內班機）

出島

出島值得航海水手特別關注，既因其歷史意義，也因其作為泊位選項的實際價值。這個微型扇形人工島原本只有 120 米 x 75 米，200 多年來一直是日本與西方世界的唯一接觸點。建於 1636 年以限制葡萄牙商人，1641 年被交付給荷蘭東印度公司（VOC）在葡萄牙人被驅逐後，並保持為日本唯一的歐洲貿易哨所直至 1854 年——隔絕的 213 年末尾。

今天，出島已經仔細重建為露天博物館，倉庫、住宅和貿易設施恢復至 18 世紀至 19 世紀的外觀。重建正在進行並日益令人印象深刻，生動地呈現住在這裡的荷蘭商人的狹窄、孤立生活。走過狹窄的街道和低矮的門道，你理解他們監禁的幽閉恐懼症——然而他們貿易運營的複雜性使他們對幕府至關重要，儘管他們被迫孤立。對於水手而言，從水中訪問這個歷史貿易哨所有令人愉快的對稱，就像荷蘭船長曾經做的那樣。

出島碼頭區域包括為訪問遊艇設有浮動碼頭的專用港口。泊位費用約為¥2,100/天，包括岸上電源和新鮮水——對於城市中心泊位來說是絕佳價值。安全由卡片存取系統管理（一次性¥500 的卡片費用提供進入鎖定碼頭門的存取）。位置絕佳——你停靠在長崎娛樂區的中心，餐廳、商店和電車系統都

在你船隻的幾步之內。出島周圍的水濱步行道在傍晚生動活躍，從你的駕駛艙看夜間港口景觀令人難忘，燈光映照在見證了四個世紀歷史的水面上。

注意附近乘客終點站的渡輪激浪，若渡輪運行頻繁時間表，可能導致不舒適的搖晃。注意 4 月末年度長崎高帆船節和相關遊艇賽帶來大量來自九州各地訪問船隻，所以碼頭在此期間可能擁擠——如果你計畫在此時於長崎，應早到達或提前做好預留安排。在出島碼頭附近，多家優秀餐廳提供什錦麵和皿烏冬，小店銷售新鮮農產品、海鮮和補給品。靠近和平公園地區的溫泉（總福寺溫泉）距離很短的電車車程，傍晚訪問那裡在探索重建村莊地點之後感覺奇妙地像跨越世紀。

豪斯登堡

豪斯登堡位於大村灣，長崎港北方約 25 海里，是日本最大的主題公園——全尺寸複製荷蘭城鎮，完整包括運河、風車、磚建築、鬱金香田地，甚至給公園命名的皇家宮殿複製品。聽起來不太可能，但執行相當徹底，公園每年吸引數百萬遊客。對於航海水手，使豪斯登堡相關的是其遊艇碼頭和在平靜水域中停靠同時踏入完全構築荷蘭建築幻想世界的機會。

豪斯登堡遊艇碼頭是設備完善的設施位於公園運河系統內，提供帶有水、岸上電源和燃料的浮動碼頭。訪問遊艇可用泊位，遊艇碼頭客人獲得主題公園進入折扣。遊艇碼頭在大村灣內受保護，提供平靜、受保護的停泊。這是不尋常但完全令人愉快的停靠——特別是若你與孩子航海或只是想在你航海期間享受一晚主題公園放縱。

從外海接近進入通過針鼻海峽（Hario）進入大村灣。這狹窄入口的潮汐流可能流動強勁，所以為靜水或有利潮汐時間過境。一旦進入大村灣，水變平靜，白晝導航簡單明了。公園本身提供荷蘭主題餐廳供應炸肉排和其他歐陸料理，以及各種日本餐飲選擇。多個小溫泉散布於公園各處——不是傳統日本溫泉但加熱公共浴池以符合荷蘭美學主題。在可看到日本花園和荷蘭風車的窗戶前浸泡在仿歐浴池中的體驗是典型地超現實日本。

對於尋求更文化上真實事物的航海者，豪斯登堡可能最好在大村灣更長停留期間作為簡短旁遊訪問，使用針鼻海峽作為進入和退出點。停靠便利和新奇因素使它成為更常訪問港口的令人愉快的選擇，儘管尋求更深層文化體驗的人可能會發現主題公園的綜合魅力比九州海岸其他地方的真實港口和漁村獎勵較少。

池島

池島（也寫作池島）是長崎附近海岸外的小島，已成為日本最具大氣放棄工業旅遊目的地之一。該島是 1952 至 2001 年運營的海底煤礦的所在地，在 1970 年代高峰時支撐著近 8,000 人的社區擠入不到一公里寬的島嶼——壓縮城市生活的水平切片。礦關閉時，人口坍塌，今天島嶼大部分荒蕪——其公寓塊、學校、醫院、電影院和保齡球館空無一人並緩慢被植被重新占領。

效果驚人地反烏托邦。不像更著名的軍艦島（橋島，同樣靠近長崎，僅由組織遊船遊和距離觀看可達），池島不能通過橋樑到達——接進由渡輪或私人船，島嶼有小港有渡輪碼頭在訪問遊艇可停靠在從渡輪著陸相反的碼頭側。上岸後，島嶼可步行探索，與渡輪到達時間配合的社區巴士在定期間隔穿

過鬼城街道穿梭遊客。衰退的中世紀基礎設施與逼近亞熱帶綠色之間的對比是非凡的——藤蔓吞沒混凝土，青苔殖民幼兒園遊樂場，保齡球館的落瓶機器凍結在中段坍塌。

島嶼已對來自日本各地的攝影師和城市探險愛好者變得受歡迎，被衰退的奇異美和放棄生活的淒涼性所吸引。餐廳和住宿已關閉，但渡輪碼頭附近小店銷售基本食品和小食。這裡食物有限，所以計畫帶供應或在抵達前進食並在離開後進食。對於航海者，池島方便地位於平戶和長崎之間並製作不尋常且難忘的停靠——離岸微風載著鹽和鐵鏽和記憶的氣味。

港口本身小巧且實用，主要由定期渡輪使用。訪問遊艇並排停靠在東側碼頭牆，對面渡輪碼頭，在平靜條件下。東內盆地的地持良好，大多數天氣保護充分。島嶼唯一的小溫泉已關閉，但小學浴池有時在夏假期間開放——抵達時在渡輪辦公室詢問。在一個人口減少的島嶼附近度過一晚停靠，走過其靜默的街道，並思考工業化的人道代價，為九州更高興港口提供一個衡量。很少遊客由遊艇來這裡；它感覺像踏出時間。

港口設施

港口類型	開放港口（入境港）；出島碼頭遊艇碼頭和漁港
泊位	出島碼頭浮動碼頭供長達約 20 米的遊艇使用；較大船隻使用公共泊位
深度	深天然港口；遊艇碼頭泊位潮汐問題最少
淡水	泊位可供岸上供水
燃料	商業燃料碼頭；船邊加油站送油也常見
電力	遊艇碼頭岸上電源
淋浴/洗手間	遊艇碼頭設施；城鎮公共浴池
洗衣	投幣式自助洗衣店步行距離範圍內
食品補給	強勁——Aeon 長崎（森町）是最佳的充分補給選項；傳統新地中華街市場；魚類市場；優秀的麵包店
維修	當地基本的海洋服務；主要海運工程在佐世保（北方 30 海里）或福岡
運輸	電車系統（迷人且高效）；日本鐵路站；長崎機場（國內班機）

天草島





天草群島位於九州西海岸，在長崎和熊本縣 Kumamoto 之間，是航海者隱藏的珠寶。島嶼由一系列五座風景優美的橋樑連接至本土，但保留了安靜、鄉村的特色，感覺遠離旅遊流。有眾多保護良好的漁港，泊位免費或成本很低，灰石和松樹的風景海岸線，以及與日本早期基督教相關的迷人歷史——天草地區是在宗教迫害時期 200 多年秘密實踐信仰的「隱藏基督教」堡壘。

天草周圍的水域以觀賞海豚而聞名——印太瓶鼻海豚群居住在島嶼之間的早崎海峽，在早晨來自駕駛艙耐心觀察經常能看到這些聰慧、好奇的生物。多個漁港提供良好泊位，包括本戶、牛深和大江。這裡步調緩慢，海鮮傑出——特別是海鯛（真鯛）和嘗起來像清潔海洋的蝦——東海縣晚霞壯觀，用橙色和深紫色渲染天空。天草是計畫停留一天卻最終停留一週的地方，被晨光和歡迎的寂靜一再吸引回來。

牛深是一個大漁港，在訪問船隻區域對著繁忙魚市的地方有船尾停靠（yaritsuke）泊位。盆地在某些地方深度 15 米——對於船錨可靠地保持來說太深——所以你需要長繩繫到碼頭，通常在當地漁業社區協助下安排，他們非常親切並可能提供他們自己的係泊繩保護你的船。免費穿梭巴士運行到 Yasuragi-no-Yu 溫泉（¥400 進入），水從島下深處地熱源攜帶礦物和溫暖。市場直接向訪問遊艇銷售新鮮魚——烏賊、海鯛、鯖魚、蝦——在反映港口工作特色而非遊客加價的價格。

本戶有公共浮動碼頭但通過淺水的接近需要小心——發出聲音探路，使用回聲測深儀監視深度——泊位在北風中可因其暴露方向搖晃。狹窄的本戶海峽（Hondo Seto）有必須在靜水時高潮時過境的可收縮橋——尋求天草遊艇俱樂部當地建議，其成員真正有幫助且通常很高興協助外國航海者。島嶼之間的早崎海峽有強潮流——春潮時 1-2 節——所以仔細計畫你的通道，優先選擇通過靜水時期漂流而不是

對抗流。南島南方的大江港更小更安靜，有好的食品合作社（生協）以批發價格銷售當地蔬菜和魚。小溫泉點綴於各島；在任何漁港詢問當地人會指向你最近的浴池。

隱藏基督教遺產在這裡是可感知的一—小石教堂點綴景觀，一些仍然活躍著小信眾，其他現在是博物館。漁村本身感覺像這些社區如何在幾個世紀隔絕期間保持秘密信仰的露天檔案。在黃昏時走過車道，當光線柔和漁船馬達進港，你感受寫入很多石頭的分層歷史。

別府和白杵



別府位於九州東北海岸，面向豐後海峽，因其溫泉而聞名於全日本——城市產生的溫泉水比任何其他地方都多，有超過 2,500 個分開的溫泉從城市下火山地面冒泡。別府的「地獄」（jigoku）——藍色、紅色和灰色陰影的活躍著色溫泉池，一些類似於外星景觀——是由巴士遊客訪問的受歡迎旅遊景點。但對於航海水手，真正的樂趣不在於商業化遊客池而在於浸泡在整個城市散布的眾多大氣公共溫泉中之一，一些戶外浴池俯瞰海洋或山丘，當地人來靜靜浸泡蒸汽上升進入晨空的地方。

對於航海者，別府有一個專用遊艇碼頭和多個歡迎訪問遊艇的漁港。別府遊艇港是大多數訪問遊艇停靠的地方，這裡的遊艇社區熱情且知識淵博——期望一個當地船主出來幫助你的係泊繩，以一生住在這裡某人的隨意權威提供餐廳和溫泉的建議。城市由鐵路良好連接並為探索內陸九州製造一個好基地，包括高地溫泉度假區由火車和巴士組合在幾小時內進入。從瀨戶內海的接近穿過佐田岬外的早水（吸速）海峽，潮流流動硬——2-3 節電流很正常——通道與許多漁船共享。為靜水或有利潮汐時間過境避免對抗流。

遊艇碼頭本身提供帶有電力、新鮮水和安全接進的浮動碼頭。食品補給優秀，有大型超市，港口附近新鮮魚市場，以及在娛樂區聚集的優秀餐廳。別府也是地獄蒸烹飪的基地，其中食物在火山溫泉通風口中蒸，賦予它獨特的礦物風味和柔軟紋理。整個城市小餐廳提供這種特色，使用在由自然地熱熱量供應的特殊通風口中蒸的蔬菜、海鮮和雞蛋。它是不尋常且難忘的用餐體驗，完全不同於你在日本其他地方吃到的任何東西。

溫泉文化在這裡是複雜且深刻嵌入日常生活中。著名的武藝原溫泉是砂浴——你被埋在自然加熱火山沙中達到脖子，體驗同時古怪和深刻放鬆。其他設施提供露天風呂（戶外浴），景觀遍及別府灣朝向

瀨戶內海。水處處攜帶礦物——硫、鐵、矽酸——在這裡沐浴的儀式在海邊天數後變得幾乎禮儀式。許多溫泉非常便宜，成本¥300-¥500，使訪問停留每晚不同浴池可行。

附近的臼杵是以在 12 世紀期間雕刻進懸崖面的 60 尊石佛像而聞名的、迷人城市——日本最細石雕刻中一些。漁港提供安靜泊位帶著工作港灣大氣，給窗口進入大多數遊客永遠不見的日本側。當地特色是河豚（河豚），臼杵準備的不同於更著名的下關種類的獨特風格。城市在港口附近有小但實用的溫泉，海鮮餐廳簡單地提供每日補獲——烤、蒸或生切割——無裝飾。佛像，風化和青苔覆蓋，可通過從港口內陸步行訪問；他們寧靜地坐著俯瞰水，仿佛守衛下方漁民。

港口設施

港口類型	別府國際港遊艇碼頭（現代設施）； 漁港
泊位	遊艇碼頭浮動碼頭； 漁港碼頭牆
深度	遊艇碼頭 3-4 米
淡水	在遊艇碼頭泊位
燃料	加油站送油； 燃料在遊艇碼頭可用
電力	遊艇碼頭泊位岸上電源
食品補給	優秀——城鎮超市； 著名的溫泉蒸食物（地獄蒸）； 季節性優秀河豚
運輸	日本鐵路別府站； 特快列車至福岡（2 小時）； 大分機場

福岡（博多）



福岡位於九州北海岸，是日本西部最大的城市且國家最適宜居住和食物執著的城市之一。博多港是有完全設施的開放港口。兩個遊艇碼頭在主港口區域內運營——福岡市遊艇港和 Marinao 遊艇碼頭——以及在福岡縣西北端靠近進入瀨戶內海西邊入口的額外遊艇碼頭。福岡是外國航海者最受歡迎的地點在冬季期間離開他們的船，提供優秀國際班機連接（包括直飛至首爾、上海、台北、曼谷和新加坡），優秀食品補給在大型超市和專科商店，可靠的海洋服務範圍從海運至電子至帆製。

福岡是通過關門海峽從西邊進入瀨戶內海的自然暫存點，城市作為關鍵食品補給和船員交換樞紐對於在九州和更大內海之間移動的航海者。遊艇碼頭費用在國際標準上合理，通常¥2,500-¥3,500/天包括設施。城市的海洋工業發展良好，和尋找技巧工人進行維修更容易在這裡比在西日本大多數其他港口。五金店選項包括整個港口區域散布的物理店和向你的船發送的亞馬遜日本送貨。

福岡的食物是傳奇性的——這是日本食物文化在日常生活中最明顯表達的地方。城市是豚骨拉麵的發源地，征服全球並獲得國際讚賞的濃厚、奶油豬骨湯麵湯。最好的版本在這裡仍然被找到，特別是在排列中野川銀行和點綴天神和中洲娛樂區的屋台（露天食品攤位）。這些小、燈籠點亮的攤位提供拉麵、串燒（烤雞串）、關東煮（燉蔬菜和漁餅）等，本地人和遊客肩並肩地坐在凳上進食，所有者在手臂範圍內烤和烹飪，木炭和湯的氣味厚在空氣中。

對於海洋服務，福岡提供綜合維修設施包括海運功能、發動機工作、電子安裝、帆製和索具專家。城市有多個海洋設備商店和五金店，既傳統磚頭建築和在線零售商服務海洋社區。熟練焊工、索具工、電工——全部在這裡可用。許多航海者在福岡花費周或月不僅進行食品補給和維修但因為城市本身是

真正令人愉快的：可步行、綠色、沿河有好公園、各價格點優秀餐廳、一種放鬆活力使容易延長停留。

中野河流經城市娛樂心臟，在晚上走其銀行你遇見屋台聚集進行晚餐服務。攤位持有人通常很友好且習慣於國際遊客。豚骨湯整天在大鍋中煨製，每個攤位食譜守衛為緊密握持秘密。頂部——切割豬肉、雞蛋、春蔥、海苔（海草）——以實踐效率添加。一碗成本¥700-¥1,000，在屋台進食的體驗——空間的親密、與被按在你旁邊的陌生人的交談、廚師的聚焦注意——是一個核心福岡儀式和任何九州航海亮點。

港口設施

港口類型	開放港（入境口岸）；主港內有兩個遊艇碼頭；縣城西北端還有額外遊艇碼頭
泊位	浮動碼頭；福岡市遊艇港接待訪客
水深	遊艇碼頭處水深 3-5 公尺
淡水	泊位處供應飲用水
燃料	遊艇碼頭有燃料加油站；亦可提供加油車服務
電力	泊位處有岸上電源（100V；部分提供 200V）
淋浴/廁所	俱樂部會所內設有完整遊艇碼頭設施
洗衣	遊艇碼頭及整個城市均有投幣式洗衣機
補給	補給優良——主要超市、百貨公司食品廳、柳橋聯合市場（九州最好的魚市場）、便利店隨處可見
維修	綜合海事服務；配備升船機的船廠；柴油機技師；船用五金店；帆房；索具師
費用	約¥27,000-51,300/月（依船舶長度 6-15 公尺以上而定）；35 英尺船舶月費約 US\$430
運輸	地鐵；新幹線往大阪（2.5 小時）、東京（5 小時）；福岡機場（主要國際樞紐，距市中心 10 分鐘）

能古島

能古島是博多灣內的一個小島，距福岡的明之浜碼頭只需十分鐘的渡輪車程，提供了一個出人意料的遠離城市喧囂的寧靜去處。該島因能古島公園而聞名，這是一處花園，隨著季節變化綻放光彩——春季的油菜花將山坡染成黃色，夏季的向日葵整齊地挺立成行，秋季的大波斯菊在海風中搖曳——所有這些都襯著福岡天際線和遠處開放海域的全景視野。該島具有溫和的鄉村特色，有小農場、安靜的小巷、陶藝工作室和少數幾家咖啡館供應簡單食物和咖啡。環島行走僅需一小時，但其節奏和氛圍促人駐足流連。

對於航海者而言，當您需要遠離福岡市區喧囂時，能古島構成理想的拋錨點或日間停靠點。島嶼周圍的水域平靜，在博多灣內得到良好庇護，天氣穩定時可在南側或東側拋錨。島嶼南海岸有一個小漁港，當地漁船在此繫泊，訪問遊艇有時可在旁邊或附近找到位置。這個寧靜島嶼與遙在彼岸的大都市之間的對比，是日本航海的迷人矛盾——荒野與文明往往僅相隔不到一英里的海水。

該島有幾家小餐廳供應新鮮海鮮和簡單米飯，一家小雜貨店出售基本補給。渡輪碼頭附近有一間簡樸的溫泉——能古島溫泉——水經加熱並帶有微弱的礦物溫暖。入場費約¥400，在穿過花園和探索島嶼寧靜小巷後在此浸泡是令人恢復活力的。花園內有一間小咖啡館，訪客可在此俯瞰海灣，喝著茶或咖啡，看著渡輪往來於海灣間。

Marinoa 遊艇碼頭

Marinoa（正式名稱為福岡 Marinoa 遊艇碼頭）位於博多灣西側，毗鄰大型 Marinoa City Fukuoka 購物中心——一個現代的專門建造的零售和娛樂目的地。該遊艇碼頭提供配備水電的浮動碼頭，可容納具有現代設施的訪問遊艇。其毗鄰主要零售和娛樂中心的位置使補給和用餐異常便利——日本遊艇碼頭中罕見的情況。附近有一間大型家居中心，對於船舶維護用品、DIY 材料和各類五金店很有用。購物中心內的多家餐廳和咖啡館提供從拉麵到西方菜肴的各式美食，購物本身也是現代且高效的。

該遊艇碼頭在博多灣內得到良好庇護，在大多數條件下提供很好的保護。對於希望輕鬆獲得商店、餐廳和娛樂設施而無需進入中央福岡或更繁忙的 City Yacht Harbour 的航海者而言，Marinoa 是一個極佳的選擇。停靠過程直接明瞭，工作人員樂於幫助且會說一些英文，習慣於國際遊艇。Marinoa 遊艇碼頭特別吸引優先考慮便利性和現代設施而非歷史氛圍或傳統港灣特色的航海者。

玄界島

玄界島（玄界島）是位於博多灣口的一個小漁業島嶼，可乘坐從明之浜出發的短途渡輪到達。該島有一個小漁港，訪問船隻有時可在碼頭牆邊找到位置，但前提是您要尊重工作漁業的不成文等級制度。作為工作漁港，位置有限，綁定前應始終徵求港務長的許可——通常由渡輪碼頭附近的一間小辦公室表示。該島有幾家海鮮餐廳供應當日漁獲：簡單炭烤的魚、薄如紙片切割並鋪設冰上的魷魚、清晨捕獲的蝦子仍具有甜味。

氛圍是一個安靜的漁村，幾十年來改變甚微——一年長男子修補漁網，木製船舶被刮擦和填縫的聲音，鹽、柴油和魚的氣味。玄界島在探索博多灣時構成令人愉悅的日間停靠或隔夜拋錨，新鮮海鮮本身就值得一遊。餐廳很小、不夠華麗，收費出人意料地便宜，一頓新鮮魚和米飯的完整膳食收費¥1,500—

¥3,000。島上本身沒有溫泉，但渡輪碼頭區域有簡單設施，港口水雖然未加熱，但具有遠處更深灣水的第一陣寒冷。

志賀島

志賀島（志賀島）是一個沙洲島嶼，通過一條狹窄的沙洲與福岡本土相連，形成博多灣的北臂。該島因 1784 年發現傳奇的那王金印而聞名——這是日本歷史上最重要的考古發現之一，現保存在福岡市立博物館。對於航海者而言，島嶼南岸的漁港在由形成其西界的沙洲庇護下，在博多灣內提供庇護的停靠位置。

該港口由當地漁民使用，但訪問遊艇通常受歡迎，取決於可用性。該島有多家優質海鮮餐廳、北海岸令人愉快的沙灘（面向玄界海，沙質堅實，水質清澈）、志賀島博物館（講述金印故事及島嶼海事遺產的展品）。該島也是觀看商業運輸進出博多港的極好視點——集裝箱船和汽車運輸船以其精確的編舞方式小心地通過海灣。

結合能古島和玄界島，志賀島完成了博多灣島嶼的令人滿意的電路，可以填充幾個愉快的日子，無需離開灣的庇護。每個島嶼都有其獨特的特色——能古島的牧歌式寧靜、玄界島的工作港口真實性、志賀島的歷史深度——它們共同提供了博多灣地理、歷史和文化的完整描繪。博物館附近的 Yomato-yu 溫泉雖然簡樸但可用，入場費¥400，在探索灣數天後在此沐浴的體驗感覺恰如其分的簡樸和接地氣。

唐泊

唐泊（唐泊漁港）是一個小漁港，坐落在志賀島沙洲基部附近的海岸上，使其成為從福岡 City Yacht Harbour 出發的完美日間航海目的地。該港因惠比壽牡蠣（惠比壽牡蠣）而聞名整個地區，這些牡蠣在博多灣外清潔的水域中養殖，懸掛在從玄界海流入的涼爽水流中。唐泊漁業合作社店鋪以每公斤約 ¥1,000 的價格向訪問遊艇直接出售新鮮牡蠣——經紫外線消毒，可安全生食。牡蠣肥美甜蜜，殼肉清潔，購買一袋在甲板上食用並配以清爽白葡萄酒是航海這個灣的簡單奢侈之一。

除了牡蠣外，該港也因淺蜆貝養殖而聞名，當地餐廳以白葡萄酒蒸製或在貝殼中烤製這些小蛤蜊。該港口緊湊且具有工作性質，因此應注意黎明和黃昏時段進出的漁船，但訪問遊艇通常可沿碼頭牆找到位置，要麼靠側停靠，要麼用纜繩系至碼頭並釋放艙錨。當地漁民熱心於訪問船隻，經常提供最佳餐廳的建議，若您在甲板上時會過來聊天。乘遊艇到達購買新鮮牡蠣袋並在港內甲板上食用是那些簡單的愉悅之一，使在博多灣航海變得如此有益，一段記憶在航海結束很久後仍將伴隨您。

藍之島

藍之島位於福岡縣新宮沿海外的玄界海，是日本著名的“貓島”之一——一個小的、安靜的漁業島嶼，常住貓口數遠遠超過人口。該島常住居民不足 200 人，但有數百隻貓隻自由漫遊，在港口牆上懶散地躺著，在漁網上睡覺，以患者般的貓科尊嚴擺姿勢供訪問一日遊的遊客相機拍攝。這些貓不是野生流

浪貓，而是一個營養良好、半家養的群體，已成為該島的主要旅遊景點和經濟生命線，因為年輕居民已遷往本土。

對於航海者而言，藍之島的小漁港提供基本的靠泊停靠設施，儘管位置有限，您應尊重工作漁船和小社區的日常日程。島嶼本身緊湊，可在一小時內行走，狹窄的小巷蜿蜒於風化房屋之間，許多房屋現已有貓主題裝飾和標誌。若您是貓愛好者，藍之島是一個必到且完全迷人的停靠點——花一個早上與貓咪相處，在俯瞰港口的小餐廳享用新鮮烤魚，並觀看一個島嶼社區的日常節奏，該社區已發現了一個不尋常的生存方式。

若您對貓並無特別好感，該島仍提供了一扇窗口，讓您看到一個小日本漁村社區如何對農村人口流失的挑戰做出了創新回應。藍之島的故事——居民如何決定擁抱並推廣其貓群作為旅遊吸引力的故事——一是日本創意和實用主義的卓越例證。島上沒有溫泉，但港口附近的小餐廳供應茶和輕食，新鮮海鮮簡單可口。訪問藍之島感覺像踏入一個溫和、略微超現實的世界，其中人類和貓科文化達成了協議。

呼子

呼子是位於佐賀縣西北海岸的一個小漁城，距唐津約 20 海里，在日本因一件事而聞名：魷魚。呼子的晨間市場是日本三大晨間市場之一（與輪島和高山並列），沿著港口延伸，出售新鮮捕獲的魷魚，製成“活烏賊生造り”——活魷魚生刺身，魷魚切割得非常快速，在盤子上仍在移動且呈透明狀。真正新鮮的魷魚的質地和甜度——在從海中打撈後幾分鐘內食用——對於只嚐過冷凍或之前冷凍魷魚的人而言是一個啟示。當地漁民仍使用傳統方法捕獲魷魚，夜間燈火漁船（配備吸引魷魚的明亮燈光）在清晨時分返回港口，其漁獲仍在抽搐。

呼子的港口是一個工作漁港，具有適合靠泊停靠的碼頭牆。福岡航海俱樂部的航海者經常在呼子台場みなとプラザ（呼子台場みなとプラザ）附近的碼頭牆停靠，該設施於 2010 年開業，內設大漁鮮華（大漁鮮華）新鮮海鮮市場和呼子台場の湯（呼子台場の湯）溫泉。溫泉是一間優質浴場，費用 ¥510，允許重複進入——因此您可以沐浴、在二樓共用休息廳休息、查看天氣預報和天氣圖，然後再沐浴，配合您對市場和城鎮的探索。下午 5 點後價格下降至 ¥410，65 歲及以上的人可享受額外 20% 折扣（¥320），使其成為日本最便宜的溫泉之一。最棒的是，您可從浴池看到您的船——這個視角為浸泡增添了一種奇異的滿足感。

市立渡輪碼頭也可用於臨時停靠，當渡輪不在服務時，但請注意港口入口正對面的泊位可能因通過船舶的尾流和渡輪進出的湧浪而顛簸不平。固定纜繩時應考慮潮汐範圍——當地航海者建議在低潮時檢查繩索，以確保上漲潮時有足夠的鬆弛。呼子的晨間市場於上午 7:30 開市，距港口步行十五分鐘。討價還價是文化交流的一部分——預期可找到幹烏賊（イカの塩辛）、醃製鱈魚幹（aji no mirin-dried fish）、烏賊內臟醃漬（ika no shiokara）和其他當地特色食品，價格適中。魚販習慣於航海船隻，經常為船和船員提供折扣套餐。

從呼子，沿海岸向西短程航海即可到達七ツ釜（七ツ釜），這是一組由玄界海的拍打海浪雕刻而成的七個海蝕洞，由柱狀玄武岩組成——自 1925 年起為國家自然紀念物，值得從遊艇的視角繞路查看。您無法像從呼子運營的旅遊船那樣靠得非常近，但玄武岩柱和洞口入口即使從遊艇的角度看也令人印象

深刻，水清綠色，岩層從海中垂直上升，如同天然教堂建築。穿過橋樑走到小島可賀部島以欣賞海岸全景，以及位於島嶼最高點的神社。

呼子的氛圍生動真實——這是一個靠海、為海而生的城鎮。漁船依照數百年積累知識測量的潮汐進出。魚市在清晨時分生動地跳動。溫泉在數天航海後提供溫暖和喘息。呼子是使日本航海特別的地方：一條有著世界級食物、真誠友好的人和港口，聞起來像鹽和烤魷魚和活海洋的街道。

五島列島





五島列島位於九州西海岸外，距長崎約 50 海里。這個遠程島嶼群由超過 140 個島嶼組成（儘管只有五個有實質人口），是日本最美麗且訪問量最少的航海目的地之一。這些島嶼是聯合國教科文組織列名的"長崎地區隱藏基督教遺址"的一部分，包含日本一些最令人感傷的教堂，由在超過兩個世紀間秘密實踐基督教的社區建造。這裡的航海出色——受保護良好的港口、清澈見底的水、戲劇性的懸崖景色和幾乎完全缺乏其他遊艇。您可能會數天航海而不遇到另一艘帆船，取而代之只看到漁船和偶爾為島嶼小社區提供服務的貨運船。

福江島（主島）、中通島、上五島、小值賀島和鷺島上的漁港以不同程度的儀式和英文語言協助歡迎訪問遊艇。這裡的海鮮非凡——從長崎水流捕獲的魷魚、簡單烤製的魚、乾燥在岩石上的海草、嚐起來清潔海洋的蝦。島嶼生活的節奏深度放鬆，由潮汐時間表和天氣窗口而非時鐘測量。這裡的日落似乎比其他地方持續更久，光線在水上逗留，島嶼轉為紫色然後黑色，因為星星出現在上方。

從長崎到五島列島的通道穿過開放水域，應為穩定條件計時。隔夜通道對於經驗豐富的航海者而言是可行的，但允許在天黑前在港口定居的日間航海更加放鬆。從佐世保，到北五島（小值賀、鷺）的通道相對較短，約 30-40 海里，許多航海者發現這比從長崎的較長路線更方便的通道。規劃您的路線時要考慮流經五島地區的潮汐流，其流速可達 1-2 節，若與風相反，可能產生混亂的海況。

您在五島列島絕對不能錯過的一件事是五島烏冬麵。這是日本"三大"烏冬麵傳統之一，與您以前嚐過的任何烏冬麵都不同。麵條由本地榨取的茶花油（椿油）揉進麵團中製成，賦予其非凡的嚼勁、絲滑的質地，在您咀嚼時塗覆您的牙齒。它們傳統上在由飛魚（ago）製成的熱湯中供應，這給湯提供了深刻、清潔的鮮味，似乎來自海本身的本質。供應五島烏冬麵的餐廳位於福江港口碼頭附近和主要島

嶼各地。許多航海者將五島烏冬麵列為他們在日本最好的食物記憶之一——它簡單、不夠華麗，完全可口。湯的熱度在海上一天後撫慰人心，麵條絲滑令人滿足，碗靠近臉部既為溫暖也為營養。

港口設施

港口類型	福江島、中通島、上五島、小值賀島、鷺島、成瀨島上的漁港
泊位	漁港內碼頭牆停靠；大多數情況下免費。鷺島上的 Fisherina
水深	主要港口內 3-5 公尺；鷺內港 4-6 公尺；接近水深 10-18 公尺
淡水	在較大的港口供應；詢問港務長
燃料	在福江、奈良尾、有川、小值賀和鷺上的商業碼頭供應；主要島嶼上有加油車服務
補給	福江、中通、若松、小值賀和鷺上有超市；主要島嶼上有便利店；較小島嶼上供應極其有限
維修	最小化——僅基本漁船維修；自備零件
運輸	從長崎和佐世保的渡輪和噴氣船；福江島和上五島上的小機場

有川和上五島

基於福岡的航海者可在穩定天氣下以 7 節速度馬達帆船通過大約 80 海里的隔夜航程到達上五島（五島上島）。有川港（有川港）是主要入口，遊艇可在渡輪碼頭對面的碼頭牆停靠。城鎮通過本地超市提供良好補給，並具有歡迎航海船隻的工作港口氛圍。渡輪碼頭附近的魚市每日出售新鮮漁獲，有川漁業合作社的工作人員可提供有關當地條件、天氣和最佳溫泉的建議。

要探索該島，從港口附近的川竹マリンサイクル（川竹マリンサイクル）租用踏板車——半天租賃費用約¥2,300，讓您以悠閒的速度涵蓋整個島嶼，發現小村落、神社和步行需要數天才能到達的景點。在交通量極少的鄉村道路上騎乘很容易。燃料便宜充足，任何便利店均有。進一步南邊的五島鏈中，奈留島（奈留島）設有一個歡迎遊艇停靠的碼頭。上岸，Ryokan Okui 提供僅¥500 的熱浴——在水上一天後的受歡迎奢侈，溫泉水由地熱源加熱，帶有微弱的礦物溫暖。

從五島列島返回本土時，平戶是一個優秀的停靠點。平戶港的浮動碼頭設有岸上電源可用，費用¥500，使其成為一個舒適的隔夜停靠點，可輕鬆到達城鎮的溫泉和餐廳。平戶本身是一個小城堡

城，有多家供應新鮮海鮮和烏冬麵的好餐廳，多個溫泉在步行距離內。從五島列島到平戶的通道根據風和洋流耗時 3-4 小時，使其成為需要在繼續前往長崎或佐世保之前喘息的航海者的輕鬆日間航海。

港口設施

港口類型	福江島、中通島、上五島、小值賀島、鷺島、成瀨島上的漁港
泊位	漁港內碼頭牆停靠；大多數情況下免費。鷺島上的 Fisherina
水深	主要港口內 3-5 公尺；鷺內港 4-6 公尺；接近水深 10-18 公尺
淡水	在較大的港口供應；詢問港務長
燃料	在福江、奈良尾、有川、小值賀和鷺上的商業碼頭供應；主要島嶼上有加油車服務
補給	福江、中通、若松、小值賀和鷺上有超市；主要島嶼上有便利店；較小島嶼上供應極其有限
維修	最小化——僅基本漁船維修；自備零件
運輸	從長崎和佐世保的渡輪和噴氣船；福江島和上五島上的小機場

野崎島

在整個五島鏈中，野崎島可能是最神秘美麗的。這個狹長島嶼——從北到南大約 6 公里，寬度僅 1.5 公里——位於小值賀島東北海岸外，在西海國立公園內。它實際上今天無人居住，踏足上岸感覺像進入一個完全不同的世界。景觀是原始的——陡峭火山脊被密集原始森林覆蓋，戲劇性的海懸崖直落入綠松石水，氛圍如此野生和未被觸及，訪客經常將其比作侏羅紀公園的場景。估計 700 頭野生鹿自由漫遊島嶼，在山坡上草食直到草看起來如同公園草坪一樣修剪整齊——儘管它們留下薊和尖刺植物未觸及。它們對訪客的冷靜好奇心只會增添島嶼的超現實氛圍。

島嶼南端的小漁港非常緊湊，主要為來自小值賀的小旅遊船提供服務。訪問遊艇在港口內停靠的位置有限，不應作為安全隔夜拋錨依賴。儘管如此，港口設有浮動碼頭、流動廁所和——對於一個如此遠程無人居住島嶼令人驚訝的——行動電話信號和基本庇護。這些基本設施使野崎成為真正實用的航海停靠點，而不僅僅是風景奇觀。在穩定的天氣條件下——特別是夏季平靜天氣輕風——可能在港口外灣拋錨，在適度深度沙質中有良好的抓力。仔細檢查天氣並為條件改變做好準備；該島面向開放海洋，任何顯著浪涌或風向轉變都可能迅速變得不舒適。

島嶼東側的 300 公尺白沙灘與綠松石海形成令人驚艷的對比——一個在從港口區域陡峭爬升後的令人驚艷的獎勵。灘面向東，若您隔夜拋錨在附近，可以是觀看日出的極好位置，光線以金色和琥珀色轉換森林和水。夏季月份游泳是安全的，水清澈溫暖，灘空無人跡。

野崎最重要的文化瑰寶是前野久比教堂，一座磚砌結構，講述了日本基督教歷史中最感動的故事之一。1797 年，大約 100 名來自本土外海地區的農民橫越海洋定居在野崎。大多數是隱藏基督徒——一種信仰的踐行者，自 1600 年代初以來遭到殘酷壓制——尋求一個可以秘密敬拜的遠程地方。他們在

島上建立了三個小定居點，為幾代人保持了他們的禁止信仰，混合基督教祈禱與佛教和神道踐行以避免將軍執法者的偵測。

在明治政府於 1870 年代解除基督教禁令後，野久比社區於 1882 年建造了一座簡樸的木製教堂來慶祝他們的宗教自由。但該定居點的 17 個家庭對簡單結構並不滿足。他們開展了一個非凡的雄心勃勃的項目：一個由著名教堂建築師鐵川與助設計的全磚砌教堂。這是他的第一座磚砌教堂。堂區居民，絕望貧困的漁村家庭，省去餐飲為建築節省金錢，執行了大量的重勞動，在炎熱和雨中運送磚塊和材料上陡峭山坡。教堂終於於 1908 年 10 月 10 日竣工——對於如此小、遠程社區的非凡成就。

野崎的人口在整個 20 世紀穩定下降，年輕人為了本土機會而離開。到 1966 年，相鄰的船森定居點完全空置，其 45 名居民遷往小值賀。1971 年，野久比最後六個家庭——共 28 人——離開，結束了超過 150 年的連續基督教在島上定居。教堂於 1985 年修復，指定為重要文化財產，現在在其山坡上開放，被入侵的森林和野生鹿包圍。2018 年，野崎島村落遺跡被列入聯合國教科文組織世界遺產，作為長崎地區隱藏基督教遺址的一部分。訪問教堂和被雜草覆蓋的村莊小徑是一個深度感動的體驗——對面臨迫害和隔離而展現的非凡信仰堅韌的證明，保存在這些謙遜家庭留下的石頭和磚塊中。

鷺島（鷺島）

鷺島是五島列島的最北方島嶼，位於九州本土西方約 27 海里。它也是北五島群中最大的島嶼，其特色完全不同於更多訪問的南島（圍繞福江）。景觀感覺古老和不緊急——大約 190 年前形成的火山地形，被大部分從日本本土消失的未受污損自然景色覆蓋。島嶼有一個小但歡迎的社區，港口附近本地超市的適當補給，以及值得航海者停留幾天、探索海岸線並吸收島嶼寧靜節奏的生活節奏。

對於訪問遊艇，鷺港是主要目的地。接近水深慷慨，為 10 至 18 公尺，內港帶有 4 至 6 公尺——對大多數航海遊艇舒適。鷺 Fisherina 是整個五島列島中唯一的專用遊艇碼頭類型設施，一個簡樸但可用的設施，歡迎外國航海者。預期僅找到少數本地漁船——訪問遊艇稀有，您很可能是唯一的——這有助於探索和遠程感。Fisherina 提供配備電、淡水和廁所的碼頭停靠，費用約¥2,100/日。淋浴在 Fisherina 本身不可用，但可通過爬港口後的崖路到達的酒店浴（約步行五分鐘）費用¥500，若禮貌要求，業主經常會安排運輸。

燃料在商業碼頭供應，島上超市提供合理補給選擇，包括新鮮蔬菜、肉類、海鮮和包裝商品。新鮮魚櫃檯出售當日漁獲——鯛魚、鯖魚、魷魚、蝦——價格反映真實批發成本而非旅遊標記。港口受到所有天氣的良好保護，是探索北五島水域的優秀基地，小值賀和奈留島上的漁港可通過短日間航海到達。氛圍這裡是和平和歡迎的，沒有航海船隻定期訪問目的地的感覺。

島嶼最戲劇性的地標是位於東北端尖端的燈塔——對馬瀨花燈塔，標記整個五島列島的最北方點。燈塔站在崎嶇岬角上，俯瞰向對馬和朝鮮半島的開放海洋，周圍懸崖的景色令人驚艷。向燈塔的步行穿過野生美的海岸景色——風吹松樹、岩石露頭、拍打衝浪和海洋的永恆聲音。在晴朗日，您可看到向小值賀和北五島列島的散亂小島。燈塔區域在日落時特別美麗，當光線抓住懸崖，海水轉為金色和紫色時。鷺是那種大多數航海者從未聽說過但在離開後很久仍記得的島嶼——一個感覺真正遠程和真實的地方，即使在日本發展完善的航海基礎設施內。

若松島上的上浦，五島鏈中較小島嶼之一，設有維護良好的浮動碼頭設施，在若松和南五島島嶼間島嶼跳躍時構成自然隔夜停靠。漁民歡迎，基本設施可用。

對馬



對馬（對馬）位於利基北方約 35 海里，位於日本和韓國之間的朝鮮海峽中部。它是日本最遠程的邊境島嶼——距韓國第二大城市釜山更近於福岡——具有完全它自己的特色。島嶼為山地且茂密森林，以深刻內縮的海岸線著稱，創造了壯觀的淺茅灣（淺茅灣），一個位於中部西海岸的大內灣，提供壯麗受保護航海。淺茅灣本身可佔據航海數天，其平靜水域、沿岸散佈的漁村、灣中心小島上的渡津上神社，一個為那些尋求海的祝福的香客朝聖地。

對馬以其獨特野生動物而聞名——對馬豹貓（對馬山貓）地球上僅發現於此地，一個小的、害羞的捕食者在島嶼深森林中狩獵。對於航海者，島嶼對韓國的深刻歷史連接在較舊建築的建築風格、烹飪（以韓國影響製備的海鮮）和稻浦主城中穩定的韓國遊客流中可見，被島嶼接近和對朝鮮半島的歷史聯繫吸引。魚業出色，魷魚、鯖魚和鯛魚豐富於周圍水域。

從利基到對馬的通道穿過朝鮮海峽，應仔細計劃，因為對馬水流可以運行於 2-3 節，海峽是主要航運航道，具有重要商業交通。天氣窗口重要，特別是冬季月份當西北風可使交叉不舒適，對風和洋流的混亂海況可能嚴重。清晰能見度對於監控交通至關重要。幾個日本航海俱樂部在他們的年度九州環航中包括對馬——例如遊艇 *Maestrale*，於 2023 年日本環航期間從福岡航往利基（蘆部）然後前往對馬淺茅灣。

稻浦，主港，提供良好補給和整個城鎮散佈的多個溫泉。當地海鮮包括非凡魷魚（以多種方式製備）、用鹽烤製的鯖魚、傳統方式蒸製的鯛魚。稻浦的多家小旅館和民宿接待訪問船隻，城鎮具有放鬆的海事特色。淺茅灣本身提供無數在島嶼和入口中受保護的停泊點，灣頭有小漁村，適合探索的遠程小島。

對於具有時間和冒險精神的航海者，穿過對馬的交叉向九州游輪增添了幾個其他目的地無法匹配的邊疆尺寸。遠程、歷史重要性、接近另一個國家、景觀的野生美使對馬成為有意義的目的地而不僅僅是

另一個港口。那些冒險這麼遠北到日本水域邊緣的人返回帶著故事和視角，標記他們為九州海岸的真正探險家。

港口設施

港口類型	稻浦港（主城鎮）；比高勝港（北端）
泊位	稻浦碼頭牆停靠；漁港停靠
費用	港口設施費約¥150/夜（正式地，低至 2025 年報告¥297/2 夜）
水深	主碼頭水深 3–5 公尺
物資補給	伊須濱有超市和便利店；選擇有限—抵達前先補給
運輸	渡輪到福岡（博多，4.5 小時）；噴氣快艇（2 小時）；渡輪到釜山、韓國（自日高松 1.5 小時）

佐世保與九十九島（99 島）



佐世保位於九州西北海岸，是一座中等城市，因其軍事遺產而聞名—這裡是日本海上自衛隊主要基地—並作為九十九島的門戶，這個群島由 99 個島嶼和岩礁組成（數字「九十」字面意思是九十九，儘

管確切數量因如何定義「島嶼」而異），提供了日本最具獎勵的航海體驗。城市本身物資補給充足、海洋修復設施完善，擁有優越的濱水氛圍。多個船舶俱樂部和漁港歡迎遊客艇駛駛。

九十九島群島分佈在大約 70 平方公里通常平靜的受保護水域。島嶼林木茂密，風景優美動人，航海遊艇到訪極少。大多數航海者在京都迴路上都會經過佐世保前往五島列島或其他目的地，但九十九島值得花費一週或更多時間進行專門探索。體驗這些島嶼的最佳方式是在分散於島嶼間的各個受保護海灣中拋錨—每個海灣都提供良好的抱持和保護。日本航海社群稱這個區域為「五島列島」替代地，因為它提供了類似的隔離和美景，而沒有渡輪人群和既有旅遊基礎設施。

較大島嶼上的多個漁港—浮木、笹ヶ島、佑島—提供定期避難和浮泊設施。九十九島在春秋季節特別受日本遊艇俱樂部歡迎，您可能會遇到小群本地航海者在同一水域探索。釣魚優越，島嶼上有提供新鮮海鮮的小餐廳。從佐世保的進出口簡單直接，經過島嶼外緣風景優美通道後進入受保護水域。水深、抱持和保護通常都非常良好，使九十九島甚至適合中等經驗的航海者。

港口設施

港口類型	珍珠海灣船舶俱樂部（九十九島）；佐世保商業港
泊位	珍珠海灣船舶俱樂部浮泊；佐世保港區碼頭牆
水深	船舶俱樂部水深 3-4 公尺
淡水	在船舶俱樂部泊位
燃料	船舶俱樂部提供；佐世保加油站送達
電力	船舶俱樂部泊位岸電（100V）
物資補給	佐世保極佳—超市、魚市場、四番町商場；著名佐世保漢堡
運輸	JR 佐世保站（到福岡特急，2 小時）；巴士到長崎；本地巴士到九十九島

壹岐島

壹岐島（壹岐島）位於對馬海流中點，介於九州和對馬之間，戰略位置使其在日本和韓國歷史上具有重要意義。島嶼在最寬處跨越大約 16 海里，海岸線呈鋸齒狀，有多個受保護良好的天然港灣。多個港口被指定為遊客艇官方泊位區域，近年來該島已成為越來越受歡迎的航海目的地。

鄉ノ浦港（鄉ノ浦港）位於島嶼東側，是主要入口點和渡輪終點站。港口有適合遊客艇的浮泊，並提供淡水和基本設施。淡水通過便攜軟管在浮泊處提供。鄉ノ浦鎮提供充足的物資補給，有多家餐廳和小商店。蘆邊港（芦辺港）位於東北海岸，提供安靜的泊位，便於探索島嶼北海岸。印通寺港（印通寺港）和勝本港（勝本港）在不同海岸上提供替代泊位選項，允許您根據天氣和風向探索島嶼的不同側面。七湊（七湊）是適合安靜過夜停留的風景區泊處。

與野本灣相關的南方泊處受保護且風景優美，多個島嶼提供來自外部湧浪的保護。海灘區域沙質且誘人，島嶼生活節奏輕鬆。對於想要環繞壹岐的人，需要多天才能正確探索多樣的海岸線—某些區域有戲劇化的懸崖峭壁，其他區域有受保護的海灣、小漁村和簡單的神社。湯本港和溫泉（湯本港）位於

島嶼西海岸，提供一個運作的漁港，可進入溫泉水。港附近可找到多個樸素的溫泉，通常每次參觀費用為¥400–¥500。

壱岐西海岸暴露度更高，但景色也更為戲劇化—岩石露頭、海洞和令人印象深刻的懸崖峭壁。島嶼以優越的海鮮而聞名，特別是烏賊、海鯛和當地風格的鯖魚製備。整個島嶼各地有多個小餐廳提供新鮮漁獲，釣魚活動仍在繼續—您會看到傳統釣漁船在壱岐周圍水域工作，來自島嶼的小船經常到訪遊客艇，提供新鮮魚類。

唐津、平戸和高島



唐津位於九州西北海岸，是一個歷史悠久的城堡城鎮，擁有受保護良好的天然港灣和重要的陶瓷傳統。城市因唐津燒而聞名，這些獨特的陶瓷已在此地生產了幾個世紀。港口設施完善，城鎮提供優秀的物資補給和餐飲。唐津是前往北方五島列島或南方玄界灘的航海者的受歡迎出發點。

城堡在最近十年代重建，俯瞰港灣，提供海岸的絕佳景觀。城鎮有多家陶瓷商店和致力於唐津燒的博物館，當地餐廳的菜餚受陶瓷傳統影響—美麗的呈現與品味並重。港附近的溫泉每次參觀約¥400，提供地熱加熱的溫泉水。港口受保護良好，特別是內盆地，泥質地基非常好。

平戶位於唐津南方，是另一個具有與早期基督教傳教士和葡萄牙商人深厚聯繫的重要歷史港鎮。城鎮有保存完好的歷史區，配備傳統建築、俯瞰港灣的城堡和多座教堂，反映了基督教遺產和後來對信仰的鎮壓。平戶漁港有浮泊，可提供岸電，每天¥500。城鎮物資補給和餐飲極佳，有多家餐廳提供新鮮海鮮和當地特色。一個名為平戶ゆがもり溫泉的溫泉費用¥500，提供室內和室外浴池。浮泊受到國際航海遊艇歡迎，您抵達時可能會發現外國籍船隻已泊位。

高島是一個較小的漁村，進一步向南，為尋求避免唐津和平戶略微更多商業性質的人提供更安靜的替代方案。漁港是功能性和歡迎的，儘管發展程度較低。這裡的食物簡單而優秀—烤魚、新鮮製備的貝類—氛圍是一個偶爾歡迎航海者的運作漁業社群。

關門海峽



關門海峽（関門海峡），也稱為下關海峽，形成九州和本州之間的狹窄通道，分隔日本這兩個主要島嶼。海峽在最狹窄處寬約 600 米，是連接瀨戶內海（東方）與玄界灘和日本海開闊水域（西方）的主

Sea of Japan 要水道。海峽是世界上最繁忙的船運通道之一，每天有數百艘大型商業船隻通過—集裝箱船、散貨船、油輪和漁船都按精心管理的交通分離方案流通。

對於航海者來說，關門海峽代表著重要通道—連接九州開放水航海與更隱蔽複雜的瀨戶內海水域的門戶。進出應在白晝和緩流時間進行，因為通過海峽的潮流在春潮時可超過 5 節。主通道用浮標和電子導航輔助標記良好，商業船隻可使用領航服務。遊艇必須在指定交通航道內航行並對大船隻交通保持銳利警覺—這不是進行隨意通過的地方。

本州一側的下關古鎮是海峽的行政中心，有多個港灣和船舶俱樂部。城市因河豚（河豚）而聞名，下關式河豚製備—薄的精緻切片排成裝飾圖案—被視為日本最優秀之一。下關可找到多個溫泉，城市有充足的物資補給設施。對於從九州過境到瀨戶內海的航海者，下關是極佳的停靠點。

潮汐情況複雜，計畫通過關門海峽的人應查閱潮汐表並獲取本地建議。漲潮時海流向東北流動（進入內海），退潮時向西南流動（向玄界灘方向）。緩流期只持續 15–30 分鐘，為平靜通過創造狹窄窗口。許多航海者偏好在九州一側（靠近福岡或佐世保）的其中一個等待區拋錨，並根據最佳條件時間進行過境。海峽在日本歷史上的重要性—它是重大海戰現場並繼續具有戰略重要性—為任何通過增加了歷史共鳴層。

過境規劃：九州

九州獎勵花時間探索其全部周邊的航海者。從瀨戶內海開始的完整順時針環繞—沿東海岸向下，經屋久島和種子島到達南方周圍，沿西海岸通過長崎和五島列島，經由關門海峽返回—涵蓋約 1,475 海里，在大約兩個月內停靠 40 個或更多命名港口。但是，考慮到迂迴、一日停留和值得進行的釣魚村莊探索，三個月更切實，六個月允許從容探索和不可避免的天氣延遲。

一個典型的迴路可能如下所示：從琉球到達鹿兒島並花費 2-3 天探索城市、櫻島和附近港灣；帆行到屋久島並花費 2-3 天登山和探索（天氣為準—此通道跨越黑潮並可能粗糙）；返回鹿兒島或繼續到東海岸的油浦；向北行進到別府並花費 2-3 天享受溫泉文化；參訪臼杵；繞過西海岸到長崎的通道，計畫通道本身 3-4 天加上長崎的時間進行其歷史和博物館；花費 3-5 天探索五島列島（要麼靠近浮木和小島的北部島嶼，要麼靠近福江周圍的南部島嶼）；返回長崎或繼續到平戶和唐津；花費 3-5 天在福岡進行物資補給、修復和城市生活；通過關門海峽進入瀨戶內海並繼續向北。

在典型的九州環繞中，預期使用多種泊位安排：也許您的一半停留將是靠邊浮泊（其中大約三分之一將是具有完整設施的船舶俱樂部），其餘的在側舷泊（yaritsuke）沿著碼頭牆、與釣漁船或工作船筏並排、以及受保護海灣中簡單拋錨之間分割。擁有適應性泊位設備至關重要—強大的護舷板、長度變化的充足碼頭繩索和折疊上船階梯在舒適停留和令人沮喪的停留之間有所區別。

九州周圍的四月天氣仍然不穩定，偶爾會出現持續 24-48 小時的一兩天天氣延遲；五月更穩定，大多數日本航海者開始他們的季節。面向太平洋的九州東海岸暴露度更高，在鹿兒島和別府之間受保護港灣較少。油浦（靠近日南）的漁港提供有用的中間停止。位於豐後水道出口附近的佐伯是另一個擁有避難泊位和優越海鮮的良好集結點。如果風強或您只是想分割通道，計畫這些中間停止。

西海岸受保護度更高，提供更頻繁的停止。小松島島（小松島），位於九州中西海岸外，靠近薩摩川內，是值得迂迴—戲劇化懸崖景色和隔離漁港，幾乎沒有遊客艇到訪。上甌島的佐戶港有浮泊，但要警告泊位對來自過往渡輪的湧浪暴露，除非在穩定條件下，否則可能不舒適地搖晃。小松島館旅館的住宿是合理備選，如果搖晃變得太多。

在島原半島上，小港的小濱坐落在雲仙火山蒸騰山坡下方，是喜愛溫泉的航海者的最愛停止。提供兩個浮泊，儘管較大的浮泊對來自過往船隻的波浪暴露；較小的浮泊對過夜停留更實用。此處的公共溫泉以超便宜而聞名—訪問者最低¥150—源溫度超過 97°C，混合冷水至安全沐浴溫度。橫瀨浦是野間海峽等待潮汐錨地，是島原海岸的安靜入口，有歷史聲明作為葡萄牙傳教士路易斯·弗羅伊斯首次踏上日本的地點。五島列島路線通過五島群島由奈良港（上五島）服務，有新浮泊、十分鐘步程內的公共溫泉¥200 和附近超市—但港灣對湧浪敞開，所以在不穩定天氣期間設置橫樑錨和額外繩索。

九州內部可從許多沿海港口乘巴士或火車進入，黑川溫泉、由布院和霧島高原溫泉度假村內陸非常值得側遊，如果您有時間。這些山地溫泉村莊提供與海事環境的完全對比—溫泉、登山、當地美食—並

可從許多九州港口乘短巴士到達。新幹線（高速列車）連接鹿兒島到福岡以及前往大阪和東京，使船員更換和補給運行方便，無需長港口時間用於物流。

九州食物和飲料

九州據稱擁有日本最優秀的地區美食，每個都道府縣保持其自己驕傲的食物傳統和獨特的風味特徵。鹿兒島是黑豚豬的家鄉—在島嶼火山土壤上飼養的黑柏克夏豬，推崇為日本最優秀豬肉—和甜薯燒酎（imo-jochu），島嶼的標誌性蒸餾酒在整個都道府縣的數千個小設施中蒸餾。品嚐來自不同生產者的不同燒酎是有獎勵的文化儀式；詢問港務官員或本地漁民的個人建議，您通常會發現自己進行品嚐會話，導致真摯的友誼。

長崎的美食反映了幾世紀中國和葡萄牙影響—豚骨混合麵（濃湯有多種材料）、姿麻邪油炸麵（脆麵配肉汁）和卡斯特拉海綿蛋糕是定義城市食物文化的本地機構。土耳其飯，獨特於長崎，結合了 pilaf、義大利麵和麵包豬排，單一盤上，灑上鹹甜醬—它奇特、完全長崎，值得體驗。

福岡是豚骨拉麵的發源地—富含、乳脂狀、豬骨湯麵條湯已征服世界—最好的版本仍然在這裡找到，特別是在屋台街攤，廚師距離一臂之遠，您的碗在您看著時新製備。別府和周圍區域以地獄蒸（hell-steamed）烹飪而聞名，食物在火山溫泉溶氣中蒸製，使其具有獨特礦物風味和不可能通過傳統烹飪達成的嫩質地。

在整個九州，您會發現傑出的新鮮竹莢魚（aji）、黃尾魚（buri）和海鯛（tai）。烏賊（ika）在各種製備中—烤、生食刺身、發酵為 shiokara—代表島嶼對海洋的深厚聯繫。五島列島的烏冬，以山茶油製成並在飛魚湯中提供，不像日本任何地方其他烏冬。唐松的牡蠣、玄武岩的烏賊、天草的蝦—每個港口有其簽名海鮮，季節性和本地進食是航海的偉大樂趣之一。

燒酎文化在九州很認真，有數千個小蒸餾廠生產獨特的本地品種。除了著名的甜薯品種，您會發現大麥燒酎（mugi）、米燒酎（kome）和黑糖燒酎（kokuto，由奄美島的甘蔗製成）。訂購燒酎、詢問生產者的哲學和品嚐不同表達的儀式是九州晚間文化的核心部分。許多餐廳和酒吧會樂意在您展示真摯興趣時引導您選項。

九州火山景觀

九州位於多個構造板塊的交界點，是日本火山活動最活躍的地區之一。對於航海者，這種火山遺產表現為幾乎每個港口的溫泉、戲劇化懸崖和火山口景色，以及偶爾提醒地球在您腳下仍然活躍。從鹿兒島港可看的活火山櫻島定期爆發—通常是向下風傳播的次要灰羽—並在鹿兒島灣拋錨舒適駕駛艙中觀看爆發是這個地區航海獨特的體驗。灰落輕柔，在甲板上塗上細灰色粉末，硫磺的氣味有時在水面上傳播。

中央九州的阿蘇山擁有世界上最大的火山口之一，跨越 25 公里。儘管不直接在海岸上，但可通過來自多個港口的巴士或租車進入（特別是別府或臼杵），並值得一日遊以獲得壯觀的火山口景色、釋放蒸汽和火山氣體的活動出口以及站在地球內部熔爐邊緣的感覺。雲仙在島原半島靠近長崎，在 1991—

1995 年間災難性爆發，熔岩流和毀滅區域被保存為令人清醒的地質展覽。火山下方的島原鎮有優秀的溫泉，由驅動爆發的相同地熱源供應。

鹿兒島和宮崎都道府縣之間的霧島山脈提供通過火山火山口的登山、從地球出現的溫泉和為神聖峰頂建造的古老神社。霧島神宮是一個朱紅色神社，置於山坡上高聳杉樹中，據稱是日本皇帝線的神話祖先從天堂下降的地方。可從鹿兒島乘巴士進入，神社和周圍景觀提供與海事環境完全精神和地理對比。活躍的地質、古老的神話和自然美景的組合給予九州景觀在日本其他地方找不到的性質。

九州隱藏基督教

九州西海岸是世界歷史上最非凡宗教堅持故事的場景—隱藏基督教徒故事，「kakure kirishitan」維持他們的信仰秘密超過 250 年，沒有祭司、教堂或官方經文。對於航海者，這個故事的物質遺跡—教堂、紀念碑、村莊和神聖地點—沿著您將航行的正是海岸分散，理解他們的歷史從美麗錨地轉變為具有深刻人類重要性的地方。

基督教於 1549 年 8 月 15 日到達日本，耶穌會傳教士法蘭西斯·澤維爾踏上鹿兒島。澤維爾受到一個名為 Anjiro 的日本人邀請，他在馬六甲遇到了他，他來到日本時有兩個耶穌會同事和 Anjiro 擔任翻譯。澤維爾在日本花費兩年，遍歷九州和遠達京都，發現日本人對新信仰的接受度卓越。當他在 1551 年離開時，他已在鹿兒島、平戶和山口建立了小基督教社群。

在隨後的幾十年中，基督教通過西九州迅速傳播。耶穌會是熟練的外交官，獲得了多個強大大名（封建領主）的支持，包括大村純忠，他在 1563 年成為第一個基督教大名，向葡萄牙貿易開放長崎港口。長崎很快成為日本外貿的中心和日本基督教的心臟。到 1580 年，據估計日本有 150,000 名基督教徒，到 1600 年左右的高峰，該數字可能達到 300,000—在在此之前沒有與信仰接觸的國家中令人非凡的數字。

葡萄牙商人和耶穌會傳教士緊密交織。在澳門和長崎之間航行的偉大黑船（kurofune）攜帶絲綢、黃金和火槍以及傳教士和宗教文本。對於本地領主，容忍甚至鼓勵基督教通常是實用決定：它吸引了利潤豐厚的葡萄牙貿易和隨之而來的財富。平戶、島原半島上的口之津和長崎都作為港口繁榮，貿易和信仰在同一船隻中一起到達—航海者今天可沿著海岸追蹤的模式。

在 1587 年，當軍閥豐臣秀吉頒布他的第一份驅逐傳教士敕令時，潮流轉向反對基督教。執行最初是零散的，但在 1597 年，秀吉命令處死二十六名基督教徒—六名方濟會傳教士、三名耶穌會和十七名日本皈依者—他們從京都遊行到長崎，並在西坂山被釘死。現在的地點，在長崎的二十六位烈士博物館和紀念碑，可從港灣參訪，是一個強大而清醒的地方，有烈士名字銘刻和現代朝聖者留花卉和祈禱。

德川幕府從 1603 年開始，迫害變得系統性和故意殘暴。基督教徒被迫踩踏 fumi-e—基督或聖母馬利亞的青銅或銅像—以證明他們放棄了信仰。那些拒絕的人面臨刑訊和處死。方法被故意可怕：釘死、烈火刑和 tsurushi—倒懸於坑上，耳朵後面小切口以防止血壓帶來快速死亡。當局不僅想殺死基督教徒，而是迫使他們背棄信仰，許多人確實背棄了，他們的背棄拯救了他們的生命但打破了他們的信仰。那些沒有成為烈士的人或簡單被處死。

苦難達到高潮於 1637–1638 年的島原叛亂，基督教農民和流浪武士在島原半島和天草島的絕望起義。叛軍，號碼約 37,000，奪取了島原海岸的廢棄原城堡並與巨大的幕府軍隊對抗近四個月。城堡最終被攻陷，幾乎每個防守者都被殺害。原城堡遺址可在沿島原海岸航行時從海上看見—一個迎風海

岬俯瞰水，現在由簡單十字架和紀念碑標記。對於經過這個海岸的航海者，知道這裡發生的事給予平靜景觀令人不安的重量。

在島原之後，幕府頒布了日本歷史上最極端的隔離措施（sakoku）。所有葡萄牙人被驅逐，基督教被完全趕入地下，日本將自己與西方世界隔離超過兩個世紀。只有長崎港的微小荷蘭貿易哨站（Dejima 島）保持與歐洲聯繫的細線。對於隱藏基督教徒，這種閉館標記了 250 年秘密和隔離的艱難開始。

接下來發生的是使這個故事獨特的。在五島列島的偏遠漁村、天草群島、長崎北方的外海海岸和西九州散落的口袋中，小群基督教徒進入地下。沒有祭司、沒有教堂、沒有印刷經文，他們在秘密中維持信仰超過 250 年—超過十代家族通過低聲指導和口頭傳統傳遞祈禱、儀式和信念系統。

kakure kirishitan 發展了隱藏的巧妙方法。他們創造了隱瞞基督教意象的佛教和神道家庭祭壇—聖母馬利亞雕像偽裝為觀音（佛教慈悲女神），十字架隱藏在祖先牌位內。他們的祈禱，經幾個世紀通過低聲傳統傳遞，變得混雜拉丁文、葡萄牙文和日文，變得幾乎無法理解現代天主教祭司，但他們保持了天主教虔誠的本質結構。他們秘密為孩子洗禮，觀察一個通過口頭記住的聖人日期日曆，並任命秘密領袖（chokata）維持社群信仰並通過無盡隱藏歲月維持。

隔離和秘密造成損失。在 250 年上，隱藏基督教徒的做法與正統天主教意著不同，將佛教、神道和本地民間宗教元素併入獨特的混合信仰。他們將自己的烈士與傳統聖人尊崇，他們的儀式變得越來越本地化和獨特。在五島列島，每個隔離的村莊發展了自己的變化，由服務為實際上村莊祭司的 chokata 保護。朝聖者會乘船到達秘密集會地點。聖誕節和復活節秘密標記。念珠變成在和服下隱藏穿著的珠串。

1865 年 3 月 17 日，宗教歷史中最非凡的時刻之一在長崎新建的大浦教堂發生。一群來自浦上地區的日本村民進入教堂，由法國祭司伯納德·帕提讓為外國社群建造。一名婦女走向 Petitjean 並低聲說：「我們的心與您一樣。」她告訴他，他們的社群一代代秘密維持基督教信仰。Petitjean，震驚地，意識到他目睹了天主教世界將稱為「信徒發現」—隱藏的基督教社群的出現，已幸存 250 年迫害沒有與外界教堂任何聯繫。

發現消息傳遍天主教世界。教宗庇護九世稱其為奇蹟。但故事對所有人來說都未以幸福告終。德川幕府已倒，但新的明治政府最初繼續禁止基督教。在 1868–1873 年，超過 3,000 名來自浦上的基督教徒被逮捕和流放到被稱為浦上四番崩壞的各種都道府縣。國際外交壓力最終迫使政府釋放他們和安靜解除 1873 年基督教禁令。許多已倖存秘密做法的隱藏基督教徒—現在能夠公開認懺悔信仰—發現自己處於十字路口：一些接受教堂的權威和正統做法，而其他仍然更靠近他們在隔離世紀中發展的混合信仰。

2018 年，聯合國教科文組織將「長崎地區隱藏基督教遺址」列為世界遺產，包括長崎都道府縣和天草區域 12 個組成部分。對於航海者，許多這些遺址可從沿著本章描述的路線的漁港直接進入。組成遺址包括：大浦教堂、長崎—日本倖存最古老的教堂（1864 年），信徒發現發生的地方，可從 Dejima 碼頭或長崎主港進入；原城堡遺址、島原—1637–1638 年島原叛亂遺址，沿島原半島海岸從海上可見；外海海岸村莊包括志津和小野，長崎北方（從長崎港可進入的一日航行）；kashiragashima 教堂、上五島—石砌羅馬式教堂俯瞰上五島漁港港灣，可從下方漁港進入；江上教

堂、成島—傳奇教堂建築師 Tetsukawa Yosuke 設計的木製教堂，位於五島鏈中小島隱藏山谷中；崎津村、天草—隱藏基督教徒隱瞞信仰幾個世紀的漁村，村莊教堂直接面向港灣。

乘船參訪這些遺址給予他們陸基旅遊無法提供的背景。隱藏基督教徒主要是漁業社群，他們的村莊正是被選為偏遠且主要通過海水進入的。乘遊艇到達崎津或 kashiragashima，您接近這些地方正如他們過去總是接近的—從水上—隱藏秘密 250 年的隔離變得有形清楚。您可在港灣拋錨，降低小艇，走上岸發現教堂—隱藏基督教徒幾個世紀前乘船進行的朝聖旅程精神延續。

訪客注意：五島列島許多教堂仍然是有很小會眾的活動禮拜場所。一些需要提前預約參訪（這可通過長崎都道府縣旅遊辦公室或在線旅遊平台安排）。請對維持這些教堂的社群尊重—他們不是博物館，而是倖存非凡迫害信仰的活躍表達。進入前脫鞋、安靜說話、如果參訪請留小捐獻。這些石頭攜帶的故事是人類勇氣和耐力的故事，值得尊敬。

溫泉指南

九州的溫泉（溫泉）比日本其他任何地區都多，參訪他們是這裡航海經歷的基本部分。幾乎每個沿海城鎮至少有一個公共浴室，許多極度便宜（¥300–¥500），使每晚在您停留中參訪不同溫泉可行。禮儀簡單直接：在進入浴池前在淋浴站徹底洗滌（這是非協商的一日本沐浴文化取決於這種洗滌和浸泡之間的區別）；不要將您的毛巾放在水中（將它保持在邊緣或摺疊在架子上）；尊重其他人的冥想空間安靜尊重；並注意大多數溫泉禁止進入有可見紋身的人（儘管這條規則逐漸放鬆，且覆蓋貼紙有時在接待處可用）。

別府的竹瓦溫泉是獨特的沙浴，您被埋在自然加熱的火山沙中至頸部—沙由地熱源深處加熱島嶼下方。體驗同時離奇和深層放鬆，沙的重量創造奇特壓力，熱穿透肌肉和關節。感覺直到您體驗過才難以描述。其他別府設施提供 rotemburo（室外浴）跨別府灣景觀朝向瀨戶內海。水攜帶礦物—硫磺、鐵、矽—以及在這裡沐浴的儀式在海上數天後變成幾乎儀式性。

黑川溫泉是山地溫泉村莊，您在客棧和設施之間遊走使用共享浴通行證（nyūyokutegata），允許您品嚐不同溫泉具有變化水組成和溫度。村莊氛圍—塞進山谷，溪流跑過城鎮—提供與海事環境的完全對比。由布院，更高的山區，是可從別府或其他沿海港口乘巴士進入的另一個高地度假地。指宿，九州南部頂端，具有類似別府的沙浴，其中您被埋在由地熱能加熱的黑色火山沙中。

雲仙溫泉，火山高原靠近長崎，具有被稱為「地獄」（jigoku）的硫磺池，其中水從地球沸騰出現並必須在浸浴前冷卻。硫磺的氣味在空氣中濃厚，水的超世界顏色—黃色、綠色、紅色，根據礦物內容—創造感覺原始的景觀。從您的船，最近的溫泉極少超過短走路或自行車騎行。幾乎每個漁港在容易到達範圍內都有某種形式的公共浴池。在海上一天後晚上騎自行車或走路到本地溫泉的儀式是航海九州的獨特樂趣之一。

額外港口：西九州

九州西海岸，面對東中國海，提供無數較小港口適合過夜或一日停止拋錨。薩摩川內，在中心西海岸，是一個運作漁港，可充分進入物資補給和運作超市靠近港灣。本地海鮮優越，氛圍是正宗運作港口而非旅遊目的地。靠近城鎮的小溫泉每次參訪費用¥400。水俣，進一步向南，坐落於灣上，有悲

劇現代歷史—20 世紀中期汞中毒災難—但已恢復為城鎮並現在專注於環境恢復。港口提供充分泊位和物資補給，本地社群對航海者歡迎。和泉，在南鹿兒島都道府縣，是安靜港口，有傳統釣漁、新鮮海鮮和訪客可用的樸素溫泉。城鎮具有農村性質，很少擁擠。多個小島點綴這些港口水，提供風景拋錨和通過小艇探索機會。上述提到的小松島島，位於這個海岸外面，值得專門迂迴以獲得他們戲劇景色和隔離旅遊。

額外港口：南九州

九州南方到達，圍繞宮崎和日向海岸，提供不同特性—更暴露於太平洋，具有戲劇懸崖景色和壞天氣中更大湧浪。油浦（也寫成日南），靠近日南，是工作漁港，具有航海遊艇充足設施。城鎮坐落在懸崖下，有美麗自然港灣設置。新鮮海鮮優越，靠近港口的小溫泉提供沐浴。日向海岸向南提供壯觀懸崖景色—高千穗峽可從多個港口短內陸旅行進入—並多個較小漁港適合探索崎嶇景觀。這些是比九州西方港口不太遊歷的航海目的地，但賞識探索。東海岸通道更暴露且不太頻繁遊歷，使其適合尋求孤獨和冒險的航海者。天氣模式這裡更易變，風暴系統迅速發展，使天氣評估關鍵。多個一日停止拋錨沿著這個海岸存在，適合公平天氣探索而非延伸停留。海鮮、戲劇地質和探索感使東海岸對具有時間和適當航海條件的人有獎勵。

額外港口：吐喇群島

吐喇群島形成偏遠火山鏈延伸屋久島和奄美之間，提供一些日本最隔離和最少遊歷航海地面。楠部島（西之濱港）：29°58.200'N 129°55.600'E 標記吐喇群島最北邊。港口小且暴露—平靜天氣需要對安全拋錨—島嶼有運作牧場和野生溫泉從火山山坡出現。只有約 100 名居民維持安靜自給自足生活方式。中之島是最大吐喇島，有鏈的行政中心。港口是最良保護的在組中，最實用目的地訪問遊艇。由火山熱供應的溫泉靠近港口—七福溫泉，由自然地熱源供應的露天浴，免費。水攜帶礦物並蒸騰出現到開放空氣。

亞久世島（安浦濱港）以傳統面具祭八月舉辦而聞名—日本最神秘和氛圍民俗儀式之一，其中穿著精細服裝的舞者在夜間在村莊表演。港口小且暴露；安全拋錨需要穩定天氣。島嶼有優越溫泉和約 70 人小人口。寶島（前篇港），最南邊通常遊歷吐喇島，因為日本「寶島」而聞名—據稱是羅伯特·路易斯·史蒂文森《寶島》小說的靈感，儘管這種聯繫更是傳說而非歷史事實。港口基本，島嶼有珊瑚礁和在清水中優越浮潛機會，自然溫泉在岸邊海灘附近出現。整個吐喇鏈感覺偏遠和探索性；少數航海遊艇冒險這遠離九州主流。那些做的人因原始景觀、來自小社群的熱烈歡迎和已經真正發現了離通常航海路線外的東西的感覺而獲得獎勵。

第五章：四國



介紹：四國的兩張面孔

四國是日本四個主要島嶼最小的，議論上最傳統。其北海岸形成瀨戶內海南方海岸，提供受保護水和簡單島嶼跳躍，而其南海岸面向開放太平洋，具有更暴露條件和更狂野性質。島嶼因 88 廟朝聖回路（henro）而聞名，吸引全世界遊走朝聖者，其深河峽谷、白水河和比主島更慢和更農村的生活節奏。

對於航海者，四國提供優越變化：瀨戶內海一側的平靜島嶼滿城水，及另一側太平洋的戲劇與強流和衝浪海灘的暴露海岸。島嶼有充足船舶俱樂部設施、歡迎漁港和多個海之驛海站。組成四國的四個都道府縣—香川（北）、德島（東）、愛媛（西）、高知（南）—各自有其獨特性質和烹飪傳統。黑潮海流沿太平洋側靠近岸邊流動，條件可從寧靜迅速轉變為挑戰。計時您的通道和理解潮汐流至關重要，但獎勵—隱藏港灣、優越釣漁和日本一些優秀食物—補償謹慎規劃。

高松和北門戶



高松是四國對瀨戶內海的門戶，島嶼北海岸最方便的停靠點。高松船舶俱樂部設備完善，位於城市中心和 JR 車站步行距離內，使其成為從主要島嶼進入的理想首個登陸點。城市是日本烏冬麵條無爭議資本—香川都道府縣每人首次生產比日本其他地方任何地方更多烏冬，本地風格（讚岐烏冬）以厚、嚼麵在淡味素湯中提供而表徵。通過高松數十家麵條商店的烏冬朝聖是必要的烹飪體驗，當地人將樂意將您導向他們最喜歡的機構。

栗林庭園，一個 75 公頃的景觀庭園，可追溯到 17 世紀，被視為日本最優秀之一，值得一日岸上。庭園的茶屋，設定對象松樹和朱雀山背景，是和抹茶茶和傳統糖果的和平地點。從高松，藝術島嶼

Naoshima 和 Teshima 是一日航行之外簡單。Sunport 區域在濱水處是現代和維持完善，有商店、餐廳和香川都道府縣博物館提供本地歷史和文化展覽。城市為探索東瀨戶內海製成優秀基地。

鳴門和東方海峽



鳴門海峽，分隔四國從淡路島在瀨戶內海東方端，是日本水域最戲劇通道之一。潮汐流這裡可超過十節，創造著名鳴門渦。過境必須精確計時於緩流一窗口短（通常 30–45 分鐘）和誤時的後果是認真。來自 New Pec 或 JHA 潮汐表的電流預測至關重要。渦在最大電流流動形成，可從跨越海峽的橋中留下印象觀察，但它們對小船隻危險。甚至在緩流，剩餘湍流可感覺。海峽由大鳴門橋跨越，具有為所有航海遊艇充分淨空。

無屬港（ $34^{\circ}10.600'N$ $134^{\circ}36.400'E$ ），位於鳴門海峽東方入口，以時間您的過境時服務優秀等待泊位。靠邊碼頭牆泊位，其中淡水和廁所可用。鳴門渦漩觀看船隻從附近出發，O-鳴門橋提供玻璃地板走道（Uzu-no-Michi）在渦上方用於暈船有利點。提供生活尺寸陶瓷西方傑作複製品的 Otsuka 藝術博物館在港灣容易到達範圍內。新鮮裙帶菜海帶和鯛（海鯛）是本地特色—強流產生例外風味魚。多個小餐廳靠近港口提供這些捕獲，本地酒吧提供舒適晚間餐飲跨海峽景觀。

進入瀨戶內海從太平洋側的遊艇通常使用小鳴門（小鳴門）海峽而非主通道具有其可怕渦。小鳴門約一海里長。目標到達海峽中點在緩流（tenseiryu-ji）。在緩流前，電流向南流動（不利潮流，如果您向北）；在緩流後它反轉變成公平潮流。查閱由日本水文協會發佈的每日潮汐電流表。一旦通過，瀨戶內海展開在您面前具有數十個受保護港口等待探索。

就在海峽對面在香川（四國）側，古老港鎮日比田（ $33^{\circ}45.000'N$ $134^{\circ}35.200'E$ ，大約）製成優秀首次停止在內海內。曾經在江戶期繁榮港口，日比田保留其歷史性質與保護的商人屋舍和醬油釀造廠。港灣受保護良好和安靜。位於香川都道府縣中，您現在在烏冬國家—尋求本地烏冬店對於一些日本最

好麵條。城鎮的餐廳提供傳統風格厚讚岐烏冬，通常伴隨小邊菜餚並在淡、精細湯中提供，使麵條質量閃耀。

德島和東方門戶

德島市坐落在四國東海岸吉野河口（34°02.800'N 134°36.500'E）。它是 88 廟朝聖起點（和終點），且著名阿波舞蹈祭的家鄉，舉行於八月中旬，是日本最大傳統舞蹈祭之一。Kenzan 船舶俱樂部和德島 Kenchopia 港提供現代泊位具有完整設施—後者位於德島市中心，並擔任颱風避難所。獨特的綠色圓柱形結構（住友大阪水泥塔）從港灣內可見到 port 側。聯繫德島遊艇俱樂部（088-664-0087）以獲得泊位許可，淡水和電力可用在浮泊。

Bizan 山，城市的象徵，可經電纜車進入，具有延伸到紀伊半島的全景景觀。阿波舞蹈館廳提供全年表演和著名舞蹈傳統中的參與體驗—如果您在八月祭期間到達，您將目睹數千舞者和觀眾在街上慶祝直到午夜。德島充足供應超市和餐廳。投幣洗衣機位於大約八分鐘沿著河上平行運行的主街向上 river。吉野河峽谷，可通過巴士進入，提供一些日本最優秀白水漂流，Iya 谷，進一步內陸，是日本最後真正隱藏地區之一，具有跨越深峽谷的藤橋和傳統茅草屋頂農家坐落於山坡。

德島拉麵，以豬骨醬油湯表徵，已獲得全國認可，在整個城市餐廳提供。區域特色包括鳴門甜薯和鳴門水域的裙帶菜海帶，以及在本地酒吧提供的阿波雞。為沐浴，日用設施可用在整個地區多數旅館和旅館，許多提供景觀跨吉野河河口或向遠方紀伊半島。

太平洋海岸：室戶和東南方

從德島為太平洋海岸出發是重要過渡。瀨戶內海的受保護水給於開放海洋，條件變成相當粗糙比北方海岸。黑潮海流沿這個海岸靠近岸邊流動，帶來來自菲律賓的溫水和生成強風和湧浪，特別是在秋季和初冬。漁港這裡比內海海岸少和距離遠，所以通道規劃需要更多護理。水，儘管如此，是非常透明和藍色，釣魚是上等。

室戶港（33°16.200'N 134°09.400'E 在燈塔），位於室戶岬尖端，其中黑潮海流掃過靠近岸邊，提供良好受保護港灣，燃料和淡水可用。室戶岬燈塔提供太平洋全景景觀，區域有迷人的深海水使用設施。四國朝聖第 24 廟，Hotsumisaki-ji，坐落於岬頂部。漁業室戶（33°16.800'N 134°09.200'E）是相鄰主港的專注小船設施，提供浮泊泊位、淡水、廁所和淋浴—相當比主港更舒適為遊艇訪客。室戶鯉魚和金眼鯛（alfonsino）是推崇捕獲，多個餐廳靠近港口提供這些魚簡單準備具有偉大技能。室戶深海水產品—特色鹽和豆腐—代表獨特本地供應在日本其他地方找不到。

剛剛南方，日和佐港（33°44.000'N 134°32.200'E）提供受保護港灣具有淡水和廁所在港口。日和佐因其海龜築巢海灘在大濱而聞名—日和佐 Chelonia 海龜博物館值得如果您有時間岸上訪問。港口也是四國 88 廟朝聖的停靠點（廟 23、樂王寺，俯瞰城鎮）。勘ノ浦港（33°32.5000'N 134°18.1000'E）標記德島都道府縣最南方點，相鄰海岸線被認可為海龜築巢地。港口擔任室戶地質公園的門戶，具有

戲劇地質形成和發現洞，其中高僧弘法是據說已達到開明。新鮮太平洋海鮮和本地製備可用靠近港口，現代、寬敞公共衛生間位於約三十秒步程遊艇的距離。

南原港（33°25.1000'N 134°00.7000'E）具有廣闊碼頭前進具有小工藝充分泊位沿著北方碼頭。現代、大型超市在碼頭步行距離內一分鐘，泊位是簡單。安田和南原河系統因野生香魚（ayu）而聞名，港邊餐飲設施提供新鮮本地海鮮製備特徵高知。一個現代站具有免費自行車租賃最近開放，使其容易探索腹地。二次富士溫泉（大約十五分鐘步程）或南原飯店提供日用沐浴設施。土佐黑潮鐵路終點靠近，擔任高知原始野生動物的門戶。

高知和太平洋海岸



高知市（33°30.2000'N 133°35.8000'E）面向四國南海岸開放太平洋。黑潮海流這裡靠近岸邊流動，條件可相當粗糙比內海側。高知有充足港灣和船舶俱樂部，儘管泊位變成越來越受限於商業港口操作。高知遊艇俱樂部最近建立遊客泊位並提供免費泊位，儘管港灣盆地深度受限於 1.5 米，使其對深吃水大航海遊艇不適合。漁業浦灣區域，位於浦橋外（port 側），提供有限額外空間，如果主港灣滿。衛生設施在行政辦公室可用，大型超市七分鐘步程距離。

城市以其活躍食物文化而聞名—特別是鰹の土佐燒（烤鰹，輕微烤外部和原始中心），最佳在著名 Hirome 市場食用。Hirome 市場是一個涵蓋食物法院，其中數十個攤位提供本地特色，氛圍是喧鬧和舒適。土佐的單線捕獲鰹是聞名，具有土佐燒是簽名製備。正宗本地版本，用鹽和大蒜提供，也許輕微柚子，無與倫比。海鰻菜餚和野生海苔從四万十河代表烹飪寶藏，高知的週日市場是本地食物文化豐富寶庫。本地酒吧文化是聞名活躍，高知人有聲譽作為日本最重飲者。

宇佐港（進一步海岸詳情：土佐灣），忙碌漁港，提供平靜水具有風景山脈和森林景觀和友善本地社群。入口需要通過標記通道浮標和進入到飄然右邊海事公園拋錨，或進行到白色漁業合作建築並靠近

市場結構泊位。超市設施立即相鄰港灣，具有現代西方風格衛生間在最近翻新海事公園。投幣洗衣機大約十分鐘步程跨越都道府縣道路向橋。宇佐靠近著名勝浜海灘，其中一個坂本龍馬雕像凝視至海。勝浜水族館靠近，尋鯨遊客在季節中操作。日用沐浴設施可用在整個地區許多旅館和旅館，許多提供景觀跨土佐灣朝遠方太平洋。

四國太平洋海岸在高知和西南方足摺半島之間是崎嶇、人口稀少和風景壯麗。位知港（33°19.6000'N 133°14.1000'E）標記沿這個戲劇延伸的路點。供應和餐飲服務是全面，儘管城鎮中心需要大約二十分鐘過渡。飲用淡水服務在漁港本身不可用，但有淡水公園進入可在五至七分鐘步程。小餐廳在公園入口前運作。黑潮本店客舍位於港灣正上方具有溫熱沐浴設施（600 日圓），可在大約十分鐘過渡內。車站側消防部門提供遊客使用免費自行車租賃。海岸公園設施具有衛生便利約八分鐘步程距離，投幣洗衣機位於知駅外。

港口設施

港口類型	高知港；高知遊艇俱樂部；太平洋海岸沿著漁港
泊位	遊艇俱樂部的船舶俱樂部泊位；漁港的碼頭牆；浦灣泊位
水深	遊艇俱樂部水深 3-5 米
淡水	遊艇俱樂部泊位
燃料	加油站送油上門；港口有燃料供應
補給	優質—Hirome Market（品嚐鯉魚刺身的必訪地點）；市區超市；週日街市（300 多年傳統，延伸 0.7 海哩）
運輸	JR 高知站；電車；高知機場（有班機往東京、大阪）
危害	外露太平洋沿岸；黑潮；避風處少於內海一側

鷺之巢角與西南方向

鷺之巢半島是四國最南端的岬角，受黑潮掃過並可能遇到強風和惡浪。鷺之巢燈塔提供太平洋壯觀景色。該岬角位於黑潮流上，漁業資源豐富—附近港口的漁船專門捕撈金槍魚、馬鎖魚和鯉魚。對於航海者來說，繞過鷺之巢角是四國環繞航行的重要路標，當黑潮對抗西南風時，此處海況可能困難重重。選擇天氣穩定的時段進行航行，並遠離陸地。

伊野港（33°02.400'N 132°58.200'E）是一個不常被遊艇使用者到訪的港口，為鷺之巢角航行前提供合適的中轉點。進港時，主前碼頭和左舷碼頭可用於泊位，右舷碼頭（東側）漁船流量最少。港側漁船錨地可容納一至兩艘艚對艚的泊位。當地著名的第 38 座寺廟金剛福寺與超過一千年的皇帝庇護相關，以其歷史意義聞名。需注意錨地缺乏足夠補給。公車服務往附近清水每小時一班。港口旁的人之廳有投幣式淋浴設施（100 日圓），需經管理員允許。衛生設施在附近，但沒有浴室和投幣洗衣服務。此地點為鷺之巢角近距離方法提供優越位置。

土佐清水港（32°46.1000'N 132°57.2000'E）位於四國西南角鷺之巢角附近，是繞行該岬角的遊艇絕佳補給站。泊位在港口最深處靠著高碼頭牆—在 Yammer 代理商附近側靠，不鏽鋼梯提供輕鬆上岸。

使用備用錨或艏繩繫住船體離開牆面，因為南風可能將船推向牆邊。靠碼頭有充足泊位空間，儘管漁船有時會並排靠泊。澡堂和投幣洗衣店在步行五分鐘內，大型超市同樣方便。家居中心備有海上用品，距泊位約十分鐘—適合補充補給品和備用件。機油可直接從泊位前的 Yammer 代理商按體積購買。水源可從漁業協會或附近加油站取得。

土佐清水提供全面補給，是離開本沿岸前進行大量補給的最佳地點。城鎮內有多家餐廳，公車中心附近有良好的烏冬和蕎麥麵店，價格合理。靠近投幣洗衣店（後方位置）的店家提供更好的浴室清潔環境。所有主要設施—澡堂、投幣洗衣、大型超市—均在步行五分鐘內。土佐的單行漁獲鯉魚名聞遐邇，醃漬和大蒜的正宗本地版本無與倫比。浴室設施方面，黑潮本店旅館提供俯瞰太平洋的溫泉設施，多家旅館提供日間洗浴設施。

四萬十川與偏遠錨地

四萬十川常被稱為「日本最後的清流」，在南海岸西端注入太平洋。該河以沈水橋（沈在水中而非抵抗水流的低橋）和清澈的水質聞名。如果能在河口附近泊位，強烈建議進行皮划艇上河探險。該河是日本最後幾條相對未受工業開發影響的水道之一，向上游划行會發現幾個世紀未變的景觀。

神龜港（32°47.3000'N 134°42.4000'E）是鮮少被遊艇使用者到訪的港口，提供清澈海水、景色優美和異常清純的水質。港口進口處需在市場處右轉；內碼頭沿北碼頭延伸顯示泊位浮標。漁船佔用最少，通常僅一至兩艘小漁船。在空位處放置艏錨。注意：由於深盆地（錨地最小深度超過十二公尺；即使六十公尺錨纜也無效），錨在此處無法可靠固著。高知遊艇俱樂部推薦公園外最內側位置以獲得最佳固著。當地漁民表現熱情。餐飲選擇包括一家提供餐飲服務的小咖啡館。補給：沒有超市設施—抵達前必須提前補給。漁業協會在早晨進行魚類零售銷售，蔬菜商販提供流動服務。燃料在往浦潮的二級路線上的加油站提供。飲用水可從漁業協會取得，衛生設施可與協會人員安排。

沖之島（母島）港（32°44.3200'N 132°32.7200'E）是四國西南海岸外的偏遠島嶼—不要與其他同名島嶼混淆。母島港進口燈塔是紅色；從左舷繞防波堤進港。翻新後，碼頭和泊位硬體維護良好。在典型泊位期間沒有其他船隻。港口運營最少，除了海邊游泳者和偶爾訪客。內側漁船盆地可能禁止外部泊位。主要海上交通經由內港，定期渡輪往四國和環繞航行船隻服務定期運營。租船服務頻繁運營。岸上設施包括提供餐飲和浴室的住宿。儘管島嶼規模小，港口附近有淡水溪流。該島擁有優越的釣魚和潛水環境，水質清澈，海洋生物豐富。

宇和島與西南地區

宇和島位於西南沿岸，是一座擁有悠久漁業傳統的小城堡城鎮，以著名的鬥牛節（格鬥—牛互相摔跤，不涉及人類，被視為崇高的本地傳統）聞名。宇和島城堡是日本僅存 12 座原城之一，坐落於俯瞰城鎮和港口的山丘上。港口被良好庇護，周邊海岸有眾多安靜的漁港。宇和島和豐後海峽之間的海域透過一系列庇護灣和小島提供優越航行區域。從宇和島到九州對岸的豐後海峽過境很短—佐伯或臼杵是九州一側的天然目的地。海峽可能有顯著洋流，特別是在豐後海峽附近。

須崎位於宇和島南邊沿岸，是另一處令人愉悅的小港口，氛圍輕鬆，海鮮優質。此處水域以珍珠養殖聞名，外海小島提供受庇護的港灣。該地區代表四國西南沿岸最後一段，在駛向豐後海峽時航運通道變得繁忙。當地居酒屋提供新鮮珍珠養殖海鮮，港口社區對訪問航海者尤其熱情歡迎。

松山與愛媛沿岸



松山是四國最大城市，人口超過 50 萬，位於西北沿岸面向瀨戶內海。該城是道後溫泉的所在地，這是日本最古老和最著名的溫泉浴室之一——據說曾被皇帝訪問，也是工作室吉卜力電影《神隱少女》浴室的靈感來源。主浴室的華麗三層木製建築始於 1894 年，是必遊之地。在據說有治癒特性的溫泉中沐浴，並在接待朝聖者和貴族超過一個世紀的建築中浸泡，是道地日本文化體驗。松山城堡是座落於山頂的堡壘，可乘纜椅到達，俯瞰城市和瀨戶內海全景。城堡在春季特別令人印象深刻，櫻花點綴了對內海的景色。

松山擁有碼頭設施和沿岸多個漁港。分隔四國和九州瀨戶內海西端的豐後海峽可航行但有強潮流，需要選擇時機。愛媛縣沿岸從松山向南延伸至宇和島是四國最景色優美的地區之一，有小漁村、柑橘果園級聯而下至海邊，以及一系列安靜港口。愛媛是日本最大的柑橘生產地，此處種植的蜜柑在全國聞名。沿岸多個海邊驛站提供訪客泊位。新鮮擠壓的當地柑橘汁在路邊驛站供應，許多港口有小商店銷售新採摘的蜜柑和其他本地柑橘，價格遠低於東京或大阪的價格。

港口設施

港口類型	松山港碼頭；愛媛沿岸漁港
泊位	碼頭浮台；漁港碼頭牆
深度	碼頭處 3-4 公尺
水源	碼頭泊位處
電力	碼頭泊位處
污水	碼頭設施可用
燃料	漁港可獲得
補給	優質—松山市中心超市；Umi-no-Eki 海邊驛站；本地柑橘和海鮮市場

松山機場（往東京、大阪班機）；JR 松山站；路面電車

設施

洗衣—投幣式洗衣店在城市各處提供

浴室—道後溫泉及沿岸溫泉

餐飲

優質—道地烏冬麵和蕎麥麵；海鮮餐廳遍布沿岸村莊

危害

豐後海峽潮流；夏季台風季節強風

從松山向西，瀨戶內海逐漸開放至豐後海峽。多島海是成百上千個島嶼的家園，在島嶼之間航行提供瀨戶內海最受保護和最美景的水域。季節性台風可能使西部地區具有挑戰性，但大部分年份，特別是晚春至初秋，提供出色的航行條件。許多島嶼有小漁港或錨地，大多僅服務當地漁業，遊艇訪問稀少。島嶼社區對訪客尤其友善，當地人經常對外國遊艇的到來表示驚喜和興趣。

返回瀨戶內海—岡山沿岸

岡山沿岸代表瀨戶內海中部和東部地區一些最精緻的航行。該沿岸包括笠岡群島和牛窗港周邊地區，前者特別以其無數小島而聞名，在其中航行如同在淡水湖中的群島間穿梭。笠岡是江戶時期的米商城鎮，城鎮建築保留了那個時代的許多特徵。從沿岸眺望內陸，城市被山脈包圍，特別是在春季和秋季，景觀多彩多姿。

牛窗港 (34°26'N 134°01'E) 是岡山沿岸最有名的港口，自古以來一直是重要的漁港和海上貿易中心。港口被低山丘包圍，提供良好庇護。泊位可在港口內漁船碼頭或私有碼頭獲得。城鎮擁有優於大部分沿岸小村落的設施。牛窗提供許多傳統日本食物經驗—當地海膽 (うに) 漁業在全國聞名，新鮮海膽盛在球形瓷碗中提供，是不可錯過的美食體驗。當地餐廳提供新鮮海膽刺身和各種當地捕獲的海鮮。浴室和洗衣設施在城鎮內輕易獲得。港口社區對來訪遊艇友善，年長的港口管理人員通常講英語。

牡蠣 (かき) 養殖在瀨戶內海聞名遐邇，岡山沿岸水域是該地區最好的牡蠣生產地之一。每年冬季 (大約 11 月至 3 月) 是牡蠣季節，新鮮牡蠣在沿岸餐廳和市場供應。日本牡蠣往往比西方品種小，但風味濃郁且肉質柔嫩。許多港口有小牡蠣棚，當地人從中購買新鮮產品。牡蠣文化在瀨戶內海沿岸社區根深蒂固，並且由於該區域因為對牡蠣的執著而在日本各地聞名，該地區的居民特別自豪。岡山沿岸水域證明了廣島在牡蠣生產中的優勢地位，儘管瀨戶內水域的牡蠣在其本身權利上是優秀的。浴室方面，整個地區運營溫泉設施，許多可從港口乘公車短途抵達。自然美景、歷史意義、文化成就和海上傳統的綜合效果使岡山沿岸成為瀨戶內航海者最值得探索的地區之一。

高知 (南部) 以鰹魚的炙燒聞名，即將鰹魚放在稻草火焰上炙燒，外層焦黑而內部仍保持生食，厚切後搭配蒜、薑和柚子醋醬食用。當地的居酒屋文化以其熱烈而聞名，高知人有著日本最愛喝酒的人民的名聲。土佐單線釣上的鰹魚，由對抗黑潮的漁船帶往市集，肉質發展出獨特的堅實口感和深厚風味。在高知的廣榮市場，你可以在魚販、農民和其他當地人中間站著享受炙燒鰹魚，沉浸在這個地方的能量和真實性中。

愛媛 (西部) 是日本的柑橘之都，蜜柑橙、伊予柑和鮮榨果汁都非常出色。沿著島波海道騎自行車或探索沿海村莊，你會遇到販售剛摘下的柑橘的路邊攤，價格看起來低得離譜。好好利用吧—昨天摘下的水果與在超市放置一週的水果之間的風味差異是深遠的。德島 (東部) 以其須橘柑橘 (一種作為調料的小型芳香萊姆) 和鳴門鯛 (鳴門-tai) 聞名，後者因在強大海峽水流中搏鬥所發展的堅實肉質

而受珍視。德島拉麵以豚骨醬油高湯為特徵，已獲得全國認可。地區特色菜包括鳴門番薯和鳴門海域的裙帶菜，以及在當地居酒屋準備的阿波雞。

四國的河流與自然奇觀

四國的山區內部將數條重要河流匯向海岸，這些河流既塑造了地景，也塑造了航海條件。流經四國西南海岸志和町附近太平洋的鐵道川，常被稱為日本最後的清淨河流——它在森林山谷中流動得異常清潔，提供划獨木舟、游泳和釣魚的機會。數條獨特的低矮橋樑（沉沒橋）跨越河流，這些橋樑寧可沉沒而不是抗拒洪水，是建築的奇異現象。如果你有時間以獨木舟或小船進行短短的內陸遊覽，河流會呈現出似乎完全逃離現代世界的景觀。

吉野川從內陸流經祖谷溪谷後在德島出海，切割出壯觀的大步危和小步危峽谷——日本最戲劇性的河流風景之一。祖谷溪谷本身可從多個四國港口乘巴士或租車進入，是一個擁有藤橋、茅草屋頂農舍和可追溯至數個世紀的好客傳統的偏遠山區。據說平家在 1185 年壇之浦戰役敗北後在這裡尋求庇護。站在跨越百米峽谷的藤橋上，你會明白為什麼這個地區一直保持孤立且受保護。

足摺角是四國的最南端，是一個擁有 80 米懸崖和燈塔的戲劇性岬角，提供廣闊的太平洋景觀。岬角位於黑潮上，釣魚條件優異——附近土佐清水港的漁船瞄準金槍魚、旗魚和鰹魚。對於航海者來說，繞過足摺角是任何四國環航的重要航點，當黑潮與西南風相對時，這裡的條件可能具有挑戰性。選擇穩定的天氣進行通行，並遠離海岸線。早上出發更佳，在岬角後退時觀看太陽從太平洋升起是許多航海者引述為日本航程亮點的體驗。

四國舉辦的節慶活動

四國舉辦多個值得安排航程時間巧合的節慶。德島的阿波舞蹈祭（8 月 12-15 日）是日本三大舞蹈祭之一，成千上萬的舞者和觀眾佔據城市街道，進行一場持續到午夜的熱烈慶祝。舞蹈足夠簡單，訪客被鼓勵參與——傳統說法是「跳舞看舞蹈都一樣，不如就跳吧」。如果你在這些日期在德島，靠岸你的船並加入街上的舞者。

高知的夜來祭（8 月 9-12 日）是一個更現代的舞蹈祭，團隊最多可 150 名舞者表演編排的例行動作，使用鳴子木製梆子。它已在整個日本衍生出模仿者，但高知的原始舞蹈仍然最好。松山的道後祭在 10 月舉行，特徵是神輿（便攜式神社）遊行和傳統摔跤。全年，漁港舉辦自己的小型節慶，通常涉及船隻、對豐收的祝福和在港口直接提供的豐富海鮮。即使是小港口也可能舉辦夏日祭典，有食品攤位、燈籠遊行和歡迎訪問水手的親切氛圍。

第 6 章：本州南部

瀨戶內海：北岸



瀨戶內海北岸從西邊的下關延伸到東邊靠近神戶的明石海峽，錨定著世界最美麗和最複雜的航海地之一。這是瀨戶的心臟——數百個島嶼點綴著清澈的水域，寧靜的漁港在低矮山脈下尋求庇護，生活的步調隨潮汐和季節而動。海岸線深深凹陷著天然港灣和受庇護的海灣，使其成為航海者的無盡遊樂場。然而，這種仁慈附帶著一項要求：警覺。水域佈滿了海苔（海草）養殖網和定置網（定置網），特別是在備讚瀨戶地區及廣島和岡山之間。這些網由小浮標和竹竿標記，在黎明或黃昏時可能幾乎看不見，許多仍未列入海圖。保持尖銳的警惕，在通航時偏好既定通道，並與當地漁民討論季節性網絡佈置——他們總是樂於幫助，他們的知識非常寶貴。

從西邊接近，相生漁港（ $34^{\circ}47.850'N$ $134^{\circ}28.140'E$ ）標誌著真正瀨戶國家的開始。這個工作港口，配有嚴格的錨泊和對碼頭的緊張固定，周圍環繞著廣泛的牡蠣筏組合——堅實、實質的結構，證明了廣島作為日本牡蠣之都的聲譽。一旦你清除樹島，接近是直接的：從西邊接近時將其保持在左舷，離開時保持在右舷。港口輕易適應訪問的遊艇，儘管訓練船隻季節性運作。當地漁民（如果在場）可以建議最佳的泊位位置。水可在市立魚市場的外部溢流口供應。為了供應和洗衣，位於白金街的超市是令人愉快的 15 至 20 分鐘步行。傳統澡堂和大型溫泉設施在城鎮外等待。

這北岸的東部地帶由一系列小島和港口錨定，展示瀨戶內海的魅力。在相生和更受庇護的內部水域之間，有許多工作中的漁港和遊艇碼頭。木葉遊艇港（ $34^{\circ}36.700'N$ $134^{\circ}09.100'E$ ）因其非凡的好客和知識淵博的港口船長而脫穎而出，他被廣泛認為是整個地區瀨戶內海航海條件的最佳資訊來源。33

英尺船隻的泊位費用是有競爭力的¥1,500，自行車租賃允許輕易進入附近的 JR 車站和歷史悠久的城堡城市姬路。小豆島唐櫻港東 (34°28.100'N 134°10.900'E) 作為小豆島本身的入口點之一——一個國內橄欖栽培的傳說誕生地和日本一些最好醬油釀造廠的故鄉。周圍的較小港口——小島前漁港 (34°28.760'N 134°11.500'E)、古里村碼頭 (34°28.190'N 134°14.110'E) 和草壁港 (34°28.400'N 134°17.700'E) ——坐落於島嶼群島中。這些工作港口近年來經歷了泊位費用的上漲 (草壁港現在每天收費¥2,000)，但它們仍然是探索的特色錨地。憶港 (34°13.480'N 134°24.660'E) 位於南邊，如果強風需要尋求更好的庇護，則提供替代方案。島上戲劇性的神懸峽谷是日本三大著名峽谷之一，向內陸延伸。對於航海訪客來說，島嶼周圍存在多個錨地選項，但要小心某些地區厚重的海床草，可能纏住你的錨——在留下船隻無人看管之前，牢固地設置你的鉤子並確認它固定。二十四位小學生電影村和神奇的天使之路 (只有在低潮時出現的沙地通道) 獎勵那些有時間在岸邊探索的人。坂手港 (坂手港) 位於島嶼東南海岸，毗鄰渡輪終點站，提供浮動碼頭泊位於受良好保護的位置，方便探索醬油之里地區的釀造廠。請注意，香西漁港 (香西漁港)，位於高松西邊的讚岐一側，自 2025 年起不再提供訪客泊位，因為浮動碼頭已移除——計劃停靠那裡的船長應該改為前往坂出或向西繼續。

對於計劃延長瀨戶內海航程或在北岸需要安全長期停留基地的人，網干遊艇公園 (網干ボートパーク) 在姬路市提供組織良好的泊位，配備電力、水和淋浴設施。免費梭巴連接公園到最近的鐵路車站，大型超市在輕鬆步行距離內——使其成為這部分海岸上訪問水手可用的更實用和裝備最佳的基地之一。

瀨戶內海：北岸——下關

下關雖然位於本節詳細港口指南的直接範圍之外，但仍然是瀨戶西部及其心理入口的門戶。該市位於本州的關門海峽的兩岸，最著名的是河豚——河豚作為藝術準備。位於水邊的唐戶市場仍然是河豚文化的中心：鐵撒 (紙薄河豚生魚片藝術排列在裝飾盤子上) 和週末壽司攤位，你站著在漁船旁邊吃東西，創造了一個難以忘懷的嗅覺和味覺體驗。對於航海者來說，下關在海峽通行兩側提供實用的泊位。該市供應充足，擁有 JR 新幹線車站以便輕易往來，關門橋下恆定的交通景象——集裝箱船、渡輪和遊艇在永恆運動中——提供無盡的娛樂。選擇時間使用潮流：通過海峽的電流可達到六節，適當利用時，將輕易或加快你的通行相當多。

瀨戶內海：北岸——宇野和兒島

位於岡山縣藝術島南門的宇野港作為實用和精神入口到直島和更廣泛的群島。玉野港海站 (34°29.400'N 133°57.400'E) 提供大約¥2,200 每晚的可靠泊位——按瀨戶標準而言是合理的。這是島嶼的渡輪門戶和任何尋求探索已將這些水域轉變為世界上最意外文化目的地之一的當代藝術場景的水手的重要航點。附近的女島港 (34°23.320'N 134°03.070'E) 和小木港小木港 (34°25.250'N 134°03.180'E) 提供分散在整個群島的替代錨地。

高松市立遊艇賽艇設施 (34°21.300'N 134°02.500'E) 為賽艇水手和尋求專業設施的人提供更專注的泊位選項。設施保護良好，吸引尋求在這些複雜水域中測試技能的認真遊艇者。從任何這些泊位，直島近在咫尺——一天帆船甚至幾小時馬達開外。

對於需要認真維修工作的人，附近位於倉敷市兒島的 UW1 遊艇碼頭提供該地區最好的升起設施之一。船員在旅行升起機中進行他們的船體沖洗工作三個細緻的階段——船頭、中船、船尾——設施乾淨、組織良好、專業。如果你的航程計劃要求底部油漆、焊接或需要適當設施和專業技能的機械工作，這值得記住。

瀨戶內海：北岸——牛窗

牛窗（牛窗）——字面意思是「牛的窗戶」——是瀨戶內海最迷人且歷史上重要的老港口城鎮之一。名字喚起一個有想像力的過去，城鎮長期作為沿海交通和潮汐等候站點的歷史說明了幾個世紀的海事商業和朝聖。港口本身很小但受到非凡的庇護，牛窗遊艇港（34°36.700'N 134°09.100'E）全面發展，水和電力服務在碼頭可用。33 英尺船隻的泊位率為¥4,500。北入口看起來寬闊，卻證明很淺且無法進入——日本漁港的常見怪現象。西碼頭的泊位相比渡輪終點站一側提供優越的庇護，一到兩天的短期停留完全可行。告示牌顯示要求船隻維持船員在場並禁止長期獨佔使用的規定——這些規則存在以保護港口為漁民和訪問航海者。

附近是牛窗老港，一個值得認真考慮的縣政府碼頭，適合那些尋求最真實泊位體驗的人。三個指定碼頭中最右邊和最大的一個提供安全的泊位和深刻寧靜、美麗的設置。歷史神社和寺廟位於令人驚訝的近距離——上岸的朝聖變得幾乎不可抗拒。港口曾經主持韓國大使館特派團的泊位，歷史的感覺仍然清晰可感。一名經驗豐富的水手，在目睹這個設施時，自發地決定延長他的泊位時間整整一週。這就是地點的力量。

周圍地區由於級聯下周圍山坡的橄欖樹林而展現明顯的地中海特徵。附近的前島——一個無人居住的小島嶼，可從牛窗進行十分鐘渡輪——作為理想的日間遠足。日本最大的西部橄欖農場在附近運營，從當地廚房流出的油性烹飪帶著意外的西班牙口音。為了洗澡，溫泉設施在伸手可及的範圍內，全面的供應需要短巴士旅程到奧克車站地區。標誌性的後樂園——被認為是日本三個最偉大的花園之一——距離約 50 分鐘車程，值得岸邊遠足的努力。

牛窗周圍的水域應得到同等的關注。某些錨地的海床被厚重的海草覆蓋，可能糾纏錨——如果可能，在草地以外的泥漿中牢固地設置你的鈎子，並在離開船隻前用浮潛檢查。牛窗和西部港口之間的地區需要謹慎導航牡蠣筏和漁網周圍。淡路島富島港提供進一步西邊的替代錨地，其船形溫泉設施（歡迎之家）在象徵性的 600 日圓提供獨特洗浴。播磨室津港由廣泛的牡蠣筏操作支配，需要靈活的泊位期望——漁船優先，訪問遊艇必須準備在漁船從成功海上一天返回時遷移。在淡路島西海岸，郡家港（郡家港）提供與合作漁業社區的功能停靠；燃料可通過聯繫當地供應商安排。在導航這西海岸時，要注意某些海草栽培安裝可能不會在所有數字海圖上出現——日本海岸警衛隊為這些發佈無線電導航警告，交叉參考海圖來源是可取的。

廣島和宮島



廣島，不需要介紹的城市，在世界意識和日本記憶中佔據永久位置。和平紀念公園和博物館是必訪的重要地點，深深銘刻在靈魂上。博物館的展覽雖然具有挑戰性，有時深深令人感動，但拒絕虛假情感或人為提升。公園的河邊設置，伴隨著紀念碑和永恆的火焰，促進沉思和紀念。自戰後數十年的重建以來，廣島已將自己轉變為充滿活力、前瞻的城市，其能量和溫暖掩蓋了過去的黑暗。食文化非常出色——特別是廣島燒，廣島風的鹹味薄餅，其分層構造（薄面條、蔬菜、蛋白質、醬汁）與大阪的更樸素版本根本不同。整個城市無數的小餐廳以熱情和自豪感提供它。

對於航海者來說，廣島海灣遊艇港提供良好設施和探索城市的便利基地。遊艇港毗鄰購物綜合體，提供餐廳、超市和可能需要的所有便利設施。從這裡，對廣島烹飪場景的探索只是下降到廣島燒村區附近的小街道網路的問題，空氣中瀰漫著烹飪的香氣，鐵板的嘶嘶聲變成一種背景。

附近的宮島島嶼，其矗立在潮汐淺灘中的鳥居門，在日本標誌性景象中排名，值得認真考慮作為錨地。在漲潮時，門似乎漂浮在水面上——一種在無數照片和畫作中捕捉的幽靈美。在退潮時，訪客穿過暴露的沙直接走到門的底部，創造一種完全不同但同樣神奇的體驗。宮島的公共浮動碼頭，坐落在港口東側，以象徵性費用接受遊艇——只不過是幾十日圓。專注的碼頭經理值班指導系泊。訪問遊艇應使用最東邊碼頭海上右側的外部泊位；內部泊位保持為商業船隻預留。碼頭可同時容納六艘或更多船隻，儘管某些部分提供很少的繫船柱——攜帶長系泊繩並準備安裝多個防舷。

要警惕：高速渡輪和常規渡輪頻繁經過，產生嚴重沖浪可能使無人看管的船隻感到不適。安全固定你的船隻，並考慮在繁忙日子保持船上。島上免費漫遊的野生梅花鹿偶爾冒險進入碼頭——它們習慣於人類並溫和，但它們確實需要尊重。嚴島神社，一處聯合國教科文組織世界遺產，從駐入水中的樁上升起，創造一個似乎存在於塵世和神聖領域之間的聖地。島上的山區內部可以徒步或經由纜車探索。盡可能避免週末，因為來自廣島的一日遊客可能使小城鎮變得不舒適擁擠。工作日訪問提供遠更沉思的體驗。用餐選項範圍從簡單麵條攤到專門從事當地海鮮的高級餐廳。瀨戶內海的豐富海鰻、章魚和貝類以無數的準備方式出現，全部令人難忘。

港口設施

港口類型	廣島海灣遊艇港（購物綜合體的遊艇港）
泊位	浮動碼頭；訪客泊位可用
深度	碼頭處 3-4 米
水	在泊位
燃料	遊艇港的燃料碼頭；加油站送貨
電力	泊位的岸電
供應	海灣遊艇港綜合體內的超市和商店；電車全城供應（20 分鐘）
維修	海事服務可用；廣島是重要的造船地區，擁有技術熟練的工人
運輸	電車到市中心（20 分鐘）；JR 廣島車站（新幹線）；到宮島的渡輪；機場

尾道和鞆之浦

尾道（尾道）陡峭從水邊級聯到山頂，在寺廟、狹窄巷道和石階的混亂中，完全可以在歐洲中世紀城鎮中找到——但這本質上是日本，通過電影和文學的敏感性過濾。該城市長期與日本電影和書面詞相關聯；小津安二郎在這裡拍攝，當代導演繼續在其現代和傳統的特定混合中尋求靈感。二十五個寺廟散佈在山坡上，連接通過迷宮般的石階和小巷網路，獎勵冒險探險者意外的神社、安靜花園和瀨戶上突然的景觀。尾道海站（34°24.400'N 133°12.100'E）在城市水邊提供現代泊位設施，作為著名島波海道騎車路線的門戶，以壯觀的鏈條將島嶼連結。城市的藝術和創意氛圍是可觸及的；整個老城鎮經過翻新的建築現在容納咖啡館、美術館和小客棧。

從尾道水邊，千光寺廟纜車上升山坡，提供向島波島嶼的海峽景觀和城市與周圍水域關係的視角。山頂的廟宇綜合體，儘管不古代，卻擁有真正的精神氛圍。通過廟寺季度向下的腳下返回下降，沿著石階向下跟隨通過安靜街道，提供完全不同和同樣有獎勵的體驗。尾道的文學聯繫深深——城市激發了無數小說和電影，賦予它一個吸引尋求真實和文化深度的訪客的聲譽。

鞆之浦（鞆之浦），進一步沿著海岸西邊在座標 34°22.790'N 133°23.000'E，作為日本所有保存最好的江戶時期港口城鎮之一。一千多年來，這個港口作為潮汐等候站點——船隻在瀨戶電流庇護中錨定，等待潮汐轉身在嘗試通過更受限制的水域通行之前。港口很小、親密且迷人。側靠在石碼頭牆旁邊，將你的船隻直接繫在受數個世紀接觸磨平的古代石頭上，創造幾乎沒有港口任何地方可以匹配的體驗。城鎮的狹窄街道、釀酒廠（某些生產日本最好的米酒）和寺廟獎勵徒步探索。鞆之浦港本身提供安全的錨地，周圍島嶼——仙住島（34°23.100'N 133°23.400'E）、勇氣島（34°15.410'N 133°11.990'E）和岩城島（34°14.600'N 133°08.970'E）——提供替代泊位。仙住島，一個有限可用小屋的無人居住島，可在短短五分鐘內由市政渡輪到達。島上獨特的五色岩石構成和清澈的沐浴沙灘是令人難忘的。從仙住島的日出在日本官方「前 100 日出觀賞地點」清單中出現，從鞆之浦本身的日落排名該國的「前 100 日落觀賞地點」之中。

靱之浦的江戶時期基礎設施仍然驚人地完整：永恆的光信標、被數個世紀水手磨損的繫泊階階、原始防波堤、信標火平台和歷史港口主人站點。這是日本唯一倖存完整的港口此種——海事歷史的生動博物館。導演宮崎駿選擇靱之浦作為懸崖上的波妮電影地點，港口的魔法明確捕捉了他的想像。供應在當地可用，小餐廳在不自命不凡的設置中提供新鮮海鮮。這裡的章魚是非凡的——在炭上烤或生食，它代表瀨戶豐富處於其最好。為了洗澡，溫泉設施和小公共浴池存在於城鎮。靱之浦的性格——其寧靜的尊嚴、其對海事傳統的真正連接、其拒絕簡單變成如畫——使其成為瀨戶最有獎勵的錨地之一。如果你的時間表允許，至少在這裡花費兩個晚上。第二天岸上允許你脫掉通行製造的迫切並滑入城鎮的時間節奏。

從東部對整個地區的接近需要小心導航散佈在這些複雜水域中的無數小島。在高松和尾道之間，通道風迴蜿蜒通過要求小心海圖工作和精確定位的群島。讚岐只松港（ $34^{\circ}16.950'N$ $133^{\circ}44.170'E$ ）和淡路島（ $34^{\circ}16.000'N$ $133^{\circ}38.100'E$ ）沿東部接近提供航點。無人居住的島嶼勇氣島（ $34^{\circ}15.410'N$ $133^{\circ}11.990'E$ ）和岩城島（ $34^{\circ}14.600'N$ $133^{\circ}08.970'E$ ）為那些尋求遠離主導航通道孤獨的人提供和平錨地。進一步東邊，大三島（ $34^{\circ}15.000'N$ $132^{\circ}59.300'E$ ）作為另一航點。這些島嶼及其小港口提供優秀錨地和對於那些對瀨戶西部部分進行輕鬆接近的人航點。今治海站，儘管位於進一步北邊，作為從讚岐一邊接近的替代門戶。這裡的水域複雜，要求關注海圖工作和小心定位。贊同日光通行並在每個停靠處與當地漁民諮詢——他們對水流、季節網絡和安全通道的知識總是慷慨和準確。

直島和藝術島

直島、豐島和犬島已被美術基金會轉變為世界上最意外和非凡的文化目的地之一。這些島嶼，曾經面臨尋求日本城市機會的年輕人的穩定外流，已成為全球藝術愛好者的朝聖地。轉變，始於 1990 年代，代表當代藝術振興衰退鄉村社區最成功例子之一在全球任何地方。這裡的藝術不侷限於博物館，而是分散在景觀中——在洞穴安裝、海灘亭和占據整個傳統住宅的藝術項目中。

對於偏好獻身遊艇港體驗而不是直接港口泊位的人，Regia 海灣遊艇提供地區的現代替代，配備完整便利設施和專業管理。然而，直島本身仍然是中心。美術基金會博物館將藝術直接整合到建築中，作品由安迪·沃霍爾、大衛·霍克尼和尚·米歇爾·巴斯奎亞與當代日本藝術家共享牆壁。由田中安藤設計的建築本身坐落於懸崖頂部，使整個瀨戶成為美術館景觀。地下美術館，同樣由安藤設計且幾乎完全建於地下，容納莫奈的睡蓮畫在非凡、幾乎精神美感的空間中。草間彌生的黃色南瓜雕塑浮動在延伸入水的碼頭上——日本最攝影的藝術作品之一和以某種方式通過其怪異純粹力超越媚俗的 Instagram 朝聖目的地。李禹煥美術館，另一個安藤設計，在樸素美感的美術館中展示韓國日本藝術家的極簡作品。藝術住宅項目已將整個傳統住宅轉變為沉浸式安裝——探索它們感覺像走進藝術家的心。

對於航海者，直島三浦港（ $34^{\circ}27.450'N$ $133^{\circ}58.400'E$ ）和直島本村港碼頭（ $34^{\circ}27.710'N$ $133^{\circ}59.880'E$ ）提供泊位，儘管空間受到嚴重限制。日間到達很重要；晚到可能發現沒有可用泊位。替代方法是將高松用作基地並進行日光帆航到直島，探索博物館並在天黑前返回。在穩定天氣中，在直島南岸拋錨完全可行，小船騎行允許岸上探索。島上的小港口在節慶季節（典型在晚夏）和週末日遊客到達變得擁擠。工作日訪問提供遠更沉思的體驗。

豐島，位於直島南邊，容納豐島美術館——一個單一廣闊的混凝土外殼，包含一個永久安裝的水滴，按神秘圖案出現和消失。博物館本身是藝術作品，坐在此廣闊空間中、觀看水、光和空虛的交互體驗

與任何宗教體驗同樣在精神上令人震驚。島上的其他藝術安裝分散在景觀中，從港口到博物館的散步通過工作田地和安靜村莊經過，傳統生活在很大程度上繼續不受干擾。

犬島，比鄰居較小和較野生，容納一個在前銅礦冶煉廠外殼內建造的藝術項目——工業廢墟的藝術轉變的輝煌例子。島上仍然不如直島和豐島發達，保留了更原始、更少修剪的質量。對於許多水手，這是其最偉大的吸引力：這裡的藝術感覺與景觀整合而不是疊加於其上。所有三個島都可從早前討論的主要港口（宇野、高松、尾道）進入，並代表了在這些水域花費時間的令人信服的原因。計劃至少三天以適當探索藝術島——一天為直島，一天為豐島，最後一天探索散佈在整個群島的錨地和較小安裝。

岡山和倉敷

沿瀨戶內海的岡山海岸展現日本最歷史和文化上重要的地區之一。附近的倉敷市，配備美保存的運河區和轉換為博物館、商店和咖啡館的白牆倉庫，作為日本最上鏡城鎮之一。大原美術館，日本獻身於西方藝術的第一家博物館，容納令人印象深刻的收藏範圍從埃爾·葛雷高到莫奈至雷諾阿——在小岡山市中預料不到的文化寶藏。運河，由柳樹排列且反射威尼斯安靜街區沿線的建築，提供這些美術館和餐廳的氛圍方法。傳統日本和西方藝術感受度之間的對比——大原開創願景的整個主題——具體呈現在倉敷的建築和佈局本身。

牛窗地區，沿瀨戶海岸大約 30 至 50 分鐘開車東方，代表歷史商業和現代航海的古典航點。牛窗遊艇港及其姊妹設施、牛窗老港（傳統縣政府碼頭），兩者都在令人欽佩的魅力設置中提供安全泊位。牛窗歷史是瀨戶內海的主要潮汐等候站——船隻在其庇護港中錨定並等待有利潮汐在嘗試通過進一步東邊更受限制的水域之前。城鎮的西班牙影響建築和級聯下周圍山坡的橄欖樹林給地區一個地中海特徵非凡日本。城鎮以「日本的愛琴海」聞名，儘管這個標題是旅遊局誇大其詞，它包含真理。周圍的前島——一個無人居住的小島嶼可由短渡輪從牛窗進入——提供一天遠足目的地提供令人驚訝豐富孤獨和自然美。

大島，位於海外並可從多個港口進入，包括草壁港（34°28.400'N 134°17.700'E）、小豆島唐櫻港東（34°28.100'N 134°10.900'E）、小島前漁港（34°28.760'N 134°11.500'E）和古里村碼頭（34°28.190'N 134°14.110'E），提供岡山海岸特徵的另一面。小豆島是日本國內橄欖栽培的誕生地，仍然是國家的首要高品質橄欖油來源。島上的醬油生產——使用數個世紀不變的方法進行——生產日本的一些最好的。由水侵蝕成千年的戲劇性神懸峽谷作為日本三大著名峽谷之一。島上的素麵麵條，手拉和在島日下乾燥，代表全日本銷售的優質產品。島上的獨特當地烹飪整合橄欖油、新鮮島蔬菜和海鮮在既不完全日本也不完全地中海而是令人清新混合的準備。島上的天使之路——一條沙地行走僅在低潮時出現——提供值得安排訪問時機以體驗的戲劇潮汐現象。

從任何這些岡山地區泊位，內陸景觀招手。著名的後樂園，計算在日本三個最偉大的景觀花園中，位於日間遠足距離（從牛窗大約 50 分鐘車程）。這件 17 世紀景觀設計傑作——其茶房、石燈籠、仔細修剪樹木和水特性——代表日本園藝製作的美學高峰。從牛窗半天岸上花在探索這花園排名於任何瀨戶航程的文化高點中。地區的烹飪身份明顯海事：新鮮瀨戶內海海鮮支配——章魚、蝦蛄（蝦蛄）和獎項海鰻（tai）特別。整個這些水域可見的牡蠣栽培地面證實廣島在牡蠣生產的主導，儘管瀨戶水域的牡蠣以他們自己的權利都非常出色。為了洗澡，溫泉設施全地區運營，許多可從港口短巴士旅程進

入。自然美、歷史意義、文化達成和海事傳統的聯合效果使岡山海岸成為瀨戶的最有獎勵地區之一對於航海者。

明石海峽和大阪灣



明石海峽由宏偉的明石海峽大橋橫跨，這是世界上最長的吊橋，中央跨度為 1,991 公尺，標誌著瀨戶內海的東邊界。這裡的潮流強勁，在大潮期間通常為三至五節，偶爾可達七節。應根據潮汐表妥善安排通過時機。橋本身對任何帆船都不構成障礙，其淨空足以容納裝有標準桅杆的船隻。

海峽以外是大阪灣，一個面積龐大且高度工業化的水域，由商業航運通道主導。景觀較瀨戶內海的群島地形明顯更具城市特色，免費係泊在漁港變得罕見。儘管如此，該灣是前往大阪和神戶（日本第二和第六大城市）的主要通道，進港航道清晰標示且照明充足。此處的航行需要警惕並尊重集裝箱船、油輪和普通貨船往來港口間的密集交通。

瀨戶內海東端，明石海峽以西，為向東航行提供數個實用停靠點。Nio Marina (34°12.280'N 133°37.840'E) 提供現代設施與良好的庇護。白石島新港 (34°24.410'N 133°31.550'E) 是傳統漁港，氣氛更顯道地。北木島港灣——豐浦、楠及大浦——提供較小、較僻靜的錨地，適合尋求遠離繁忙航線的航海者。各有特色：豐浦最易接近，楠與大浦更是靜謐。

小豆島（豆島）(34°33.500'N 134°21.100'E) 位於主要航道以北，迂迴造訪可獲回報。小豆島吉田港 (34°33.500'N 134°21.100'E) 為一處優秀的現代設施港口，提供充足的供水、燃料和岸電，以及雜貨店和餐飲。島上著名的橄欖油和醬油釀造可於當地購得。

當接近神戶一側的蘆屋 Marina (34°42.200'N 135°19.400'E) 時，你已全面過渡離開瀨戶內海特色進入大阪灣的工業環境。此處為進入更廣闊、更忙碌水域的門檻。

沿該東方通道的南方港口包括 Delta Marine 豐浦 (33°59.800'N 131°32.800'E) 和田野浦港 (33°57.800'N 130°59.400'E)，兩者均位於相對簡樸的漁村設施中。

此區域西部和南部邊緣提供額外實用港灣。新居 Marina (33°59.6600'N 133°19.7900'E) 位於愛媛縣沿岸，提供現代設施和舒適的環境。

沖島 Marina (34°10.200'N 134°48.980'E) 是大阪灣最有價值但最少造訪的錨地之一。此小島位於數條重要航道的交匯點，作為穿越該區域的實用中途停靠站。

泉大津 Marina 和泉狹（位於大阪灣南岸）為從南面探索灣域的船隻提供實用中途停靠站。泉大津提供現代設施。

神戶

神戶港自 19 世紀以來一直是國際貿易中心，時至今日該城仍為日本海運商業的主要門戶。該港處理亞洲最忙碌的貨運流量之一，容納全球各地的貨運船隊。

神戶帆船基礎設施即將迎來變革時刻。一項重大新 Marina 項目於 2025 年動工，提供 180 個專用泊位、現代化浮碼頭設施、岸電和淡水供應，預期於 2027 年完工。

神戶牛——真正的神戶牛，來自附近兵庫縣山區飼養的但馬牛——在全市餐廳均有供應，價格從平民燒肉店的每份¥3,000 至高級鐵板燒餐廳的¥12,000 以上不等。

灘釀造區位於市中心以西，自 17 世紀以來日本某些最優良的清酒在此釀造。數間釀造廠提供參觀行程，展示釀造過程並提供試飲機會。

六甲山從城市後方戲劇性地聳立，提供跨越大阪灣朝向紀伊半島的壯麗景色。山頂可通過登山步道或纜車到達，登頂遊客可眺望整個灣域。

神戶北野區，位於面向港灣的山坡上，保留眾多明治時代（19 世紀末）的西方風格建築，當時外國商人和外交官在該城建立居住地。

南京町，神戶的唐人街，是日本三大唐人街之一。狹窄的街道和小巷充滿餐廳、點心屋和商店，供應道地中華美食。

大阪

大阪是日本第二大城市，自稱為食品之都，是充滿龐大能量和毫不掩飾活力的地方。大阪方言、獨特的幽默感和當地人的友善態度界定了該城的個性。街道繁忙，能量充沛，美食無處不在。

對於訪問帆船，大阪北港 Marina 提供主要繫泊選項，提供現代浮碼頭、岸電、淡水、燃料和基本補給。碼頭距離城市中心和主要餐飲區域步程可達。

道頓堀，這著名運河沿岸娛樂區有霓虹燈、柏青哥廳和無窮食檔，是大阪活力和生活方式的核心。此區域應該體驗，儘管它因遊客眾多而聞名。

大阪城被寬闊的城牆和大型公園圍繞，是日本最著名的地標和文化偶像之一。原始城堡由豐臣秀吉於 1586 年建造，後來由德川幕府重建。

新世界區，有 1912 年建造的靈感自巴黎鐵塔的通天閣塔樓和懷舊氛圍，提供老大阪的一瞥——這個城市在現代化之前的樣貌。

海遊館水族館是世界最大的水族館之一，位於老大阪城碼頭附近的水濱。水箱設計遵循太平洋的環形流，家鄉鯊魚和其他太平洋物種在此棲息。

大阪的街頭美食文化確實是世界級。超越上述著名項目外，串炸餐廳、拉麵店、壽司吧、燒烤餐廳和鄉土菜館無處不在，供應從便宜到精緻的各種食物。

港口設施

港口類型	大阪北港 Marina (現代城市設施)
泊位	浮碼頭; 訪客泊位可用; 建議提前預訂
水深	泊位 3-5 公尺
淡水	泊位備飲用水
燃料	Marina 提供燃料
岸電	泊位備岸電 (100V 和 200V)
補給	優良——黑門市場 ('大阪廚房') 供應新鮮海鮮; 百貨店食品堂; 超市
維修	現場維修廠; 全面服務; 雜貨店
運輸	遍佈城市的火車/地鐵; 新大阪的新幹線; 關西國際機場 (1 小時)
費用	優質城市費率; 預期一艘 35 英尺帆船每晚¥8,000-¥15,000+

瀨戶內海：更深入的瞭解

瀨戶內海位於北面本州與南面四國之間，是世界上最傑出的巡航海域之一。狹窄的通道和眾多島嶼創造出獨特的避風港網絡，而潮汐流動提供了刺激但可管理的航行挑戰。

瀨戶的海事文化根深蒂固。超過千年來，這是區域間貿易的主要通道，商業船隊定期經由此處。當代漁業仍然蓬勃發展，而該地區正經歷帆船旅遊的復興。

御手洗港 (34°10.840'N 132°52.010'E) 是江戶時代傳統港鎮的典範。狹窄的街道、木製建築、石砌碼頭和親密的規模保留了日本海港的特色。

伊木島 (西次島) (34°07.240'N 132°47.610'E) 是一處安靜錨地，接近時應減速，仔細觀察水深以避免淺灘。

豐海站 (34°11.400'N 132°51.250'E) 和上刈海站 (浦狩海站) (34°10.000'N 132°44.400'E) 是運營中的海站，而非專門的遊艇設施，但提供基本補給和停靠機會。

坂井川濱 Marina (34°23.100'N 133°16.900'E) 提供更現代的設施和對那些需要該舒適程度的人更容易的進港條件。設施包括燃料、淡水和完整的維修廠。

沖島 Marina (34°09.500'N 132°26.400'E) 位於數條重要通道的交匯處，是穿越該區域的實用中途停靠站。

瀨戶內海的豐產是顯著的。牡蠣——特別是廣島牡蠣，擁有日本最高的產量和聲譽——在整個地區的餐廳和市場供應。貝類、螃蟹和新鮮漁獲出現在幾乎每個港口小鎮。

溫泉設施散佈於瀨戶，特別是沿著島波海道橋路。休息區和路邊站提供優良的日間泡湯設施。

巡航島波海道

島波海道——字面意為'島海道'——是連接本州小松島與四國今治的一系列橋樑和島嶼。路線跨越約 70 公里，並由當代橋樑聯結。

對於巡航者，島波路線提供不同類型的經驗。橋樑連接的島嶼意味著步行、自行車或當地交通方式的探險是可行的，而帆船本身可以停泊在各種小島港口和現代 Marina。

廣島觀音 Marina (34°21.200'N 132°24.800'E)，位於西方通道，充當島波島嶼的門戶。Marina 設施良好，提供岸電、淡水、燃料和維修服務。

宮島 (嚴島港及宮島訪客泊位) (34°18.200'N 132°19.400'E) 是日本最具代表性的景象之一。著名的浮動鳥居門標誌著廟宇群，當潮汐上升時，它們在海中戲劇性地出現。

矢代島小松港 (33°56.500'N 132°11.200'E)、長島觀音關港 (33°49.930'N 132°06.820'E) 和西部島港提供較為靜謐的替代方案。

小松島，位於島波東門附近的本州大陸，是一個迷人的山丘城市，長期與日本電影和文學相關聯。城市博物館和美術館林立，街道蜿蜒上山至寺廟。

鞆之浦，沿著小松島西方的海岸，是日本保存最完好的江戶時代港鎮之一。超過 1,000 年來它充當潮汐貿易港。木製建築、石砌街道和古老的醬油釀造廠保留了該城的特色。

島波海道的自行車體驗理所當然地聞名。自行車可在路線上的各個地點租賃，橋樑提供絕妙的景色和相對容易的騎行。

本州南部文化亮點

本州南部包含日本一些最重要的文化遺址，跨越古代宗教聖地至當代藝術裝置。

直島和藝術島代表當代藝術改造鄉村社區的世界最雄心勃勃例子之一。Benesse 美術館聚集現代與當代作品，而島嶼上散佈的裝置提供沉浸式藝術體驗。

直島小港提供非常有限的係泊空間——提前規劃和及早到達是必需的。替代方案是使用附近的高松 Marina。

倉敷，位於近岡山的大陸上，保留一個非凡的運河區，有白粉牆傳統倉庫，許多現已轉換為美術館和工藝品商店。

小松島的 25 座廟宇，通過石階梯和狹窄的巷道連接，爬升山坡，創造聖地網絡。千光寺廟，位於山頂，提供遠眺城市和瀨戶內海的景色。

鞆之浦保存的江戶時代特色包括數間清酒釀造廠，一些已運營數個世紀，展示發酵過程並講述該地在日本酒文化中的角色。

廣島和平紀念公園和博物館代表日本對 1945 年原子彈轟炸的回應。展品強有力且深刻感人，記錄了毀滅和人類恢復力。

神戶保存的北野區擁有明治時代的西方風格建築，當時日本迅速現代化，外國商人和外交官在該城建立社區。

本州南部美食與飲品

本州南部的美食文化是該地區的主要特徵，地區特色的品質和多樣性是非凡的。

瀨戶內海的海上豐產構成該地區美食文化的基礎。牡蠣——特別來自廣島縣，生產日本最高品質的牡蠣——無處不在於餐廳、市場和街邊食檔。

廣島的御好燒是鹹味煎餅的獨特地區變體。不同於大阪版本均勻混合，廣島風格在鐵板上以層疊方式構建，使用高麗菜、豬肉、蝦和魚仔。

大阪的街頭美食文化理所當然地聞名於世。章魚燒——小球狀炸章魚，趁熱供應，通常頂部灑青海苔（海草粉）和柴魚片——在全市超過 50 家攤販可得。

岡山地區生產獨特美食。媽媽鰻，一種小銀色魚，傳統上用醋和鹽保存，創造刺激性、濃烈風味，與白米飯配搭時是必嚐。

小豆島（豆島）因橄欖油和傳統醬油（醬油）生產而聞名。數間家族釀造廠在島上運營超過 300 年，生產複雜風味的醬油。

香川縣，瀨戶內海四國一側，以讚岐烏冬麵聞名。小麥麵條明顯更厚更有嚼勁，相比其他烏冬麵，通常在簡樸小餐館以清湯或冷的方式供應。

神戶牛——真正的神戶牛來自附近山區飼養的但馬牛——仍然是世界最著名的牛肉產品之一。肉的大理石花紋、柔軟性和風味來自特定的飼養實踐和遺傳。

在神戶灘區和整個兵庫縣的清酒生產代表日本最優良的飲品傳統。該地區的水來自六甲山的自然泉源，被認為特別適合清酒釀造。

和歌山



和歌山 Marina City，位於 $34^{\circ}09.700'N$ $135^{\circ}10.400'E$ ，標誌著從太平洋接近日本的巡航者的偉大進入點之一。該 Marina 是進入日本的官方入國港，具有海關和移民設施。

Marina 本身是獨特的：一個徹底現代的複合體，將休閒帆船、商業和娛樂編織為單一龐大開發。購物、餐飲和文化機構與 Marina 設施無縫結合。

超越 Marina 區域，和歌山城市展示其作為日本偉大城堡鎮之一的遺產。和歌山城主導天際線，是一座堅實的重建城堡，可通過纜車和步道到達，在城堡頂部提供廣闊視野。

周邊地區以和歌山的蜜柑橙而聞名，在晚秋成熟，並用其甜蜜香氣香熏沿岸山丘。當季造訪時，新鮮橙汁和蜜柑無處不在於市場和路邊攤販。

港口設施

港口類型	開放港（入國港）；和歌山 Marina City
泊位	浮浮台；訪客泊位可用；建議預約
水深	浮台 3-5 公尺
淡水	泊位備飲用水
燃料	Marina 提供燃料
岸電	泊位備岸電
補給	Marina City 有商店和餐廳；黑潮市場（新鮮鮪魚）；經公交/計程車的完整城市超市
運輸	往和歌山 JR 站公交；關西國際機場駕車 40 分鐘

紀伊半島

紀伊半島代表日本最戲劇性和精神意義最重要的沿岸地帶之一。向南突出太平洋，其聳立的海崖、茂密的山林和古老的朝聖路跡充滿精神重量。

熊野古道朝聖路跡，穿越山區內部，攜帶精神重量，滲透整個地區。這些古老路線已存在超過 1,000 年，連接聖地和廟宇。

黑潮流沿著半島南部和東部海岸近距離流動，必須納入航程規劃考量。此強勁、溫暖的流可加速向北航程但減速向南航程。

沿著紀伊海岸的漁港間距遠於瀨戶內海，補給需謹慎規劃。然而，港口人民的熱情款待和新鮮海鮮的品質彌補了稀疏性。

那智漁業 Marina，位於 33°38.630'N 135°56.410'E，充當此非凡地區的門戶。通道需謹慎航行：東方通道呈波浪狀，底質為岩石，需與當地漁業聯繫。

勝浦漁港坐那智以西，雖作為係泊設施發展較少，但提供更親密存取漁村和其文化特色的機會。

半島南海岸——朝向紀伊半島最南點志摩崎的戲劇性東方和南方通道——對於那些尋求真正遠程巡航體驗的人提供強烈的吸引。

白濱 Tunasirazu Marina，位於半島西方通道近田邊，為那些希望探索該地區的人提供較溫和的進入點。

安乘港 (34°21.920'N 136°53.850'E)，位於三重縣志摩半島最尖端，值得特別關注。安乘岬燈塔——一個獨立結構，聳立於懸崖邊——標記著進入熊野灘的通道。

濱島港 (34°17.100'N 136°45.400'E) 位於英虞灣深處，一個陸地包圍的水域，提供紀伊海岸最庇護的部分巡航。該灣形如八指張開的手，各指提供獨立的錨地。

引本矢口浦（引本港矢口浦）在內紀伊海岸提供隱蔽避難所，縮入特徵此區域的深入鋸齒形地理中。

名古屋和伊勢灣



伊勢灣，由南面紀伊半島和北面渥美半島封閉，是與瀨戶內海截然不同的巡航體驗。灣泊更工業化，提供港灣的首要進港通道。

名古屋本身值得簡短探索，雖然少數巡航者選擇在商業港內係泊。該城在日本享受名氣，用於其茶文化、陶瓷傳統和尖端工業。名古屋味噌炸豬排是該城簽名美食。

伊勢大社（伊勢神宮），位於志摩半島東南，是神道信仰中最神聖的遺址——奉獻於天照大神，據日本神話是日本皇室的祖先。該廟宇接待數百萬訪客，通常與淨化和新生有關。廟宇院落本身位於山丘森林中，在現代化中的綠洲提供精神庇護。

伊勢灣的北入口由厚三半島南端的伊良湖岬標誌。伊良湖漁港位於約 $34^{\circ}32'N$ $137^{\circ}08'E$ ，提供具基本設施和真正漁村氛圍的營運漁港。進港路線從西南方向簡單直接；在尋求當地漁業協會許可後，在內港牆邊靠岸停泊。該地區以鰯魚（白魚）和其他小魚製品聞名，當地市場的新鮮度和品質在該地區無出其右。周圍的厚三半島提供海灘通道和溫泉度假村，對於尋求在紀伊半島與東邊工業海岸之間休息的船員而言，這是一個愜意的停靠點。

日前島是位於三河灣北部（伊勢灣西北部分）約 $34^{\circ}39'N$ $137^{\circ}03'E$ 的小島，已成為來自名古屋的日間遠足者和週末巡航者喜愛的去處。該島在漁村港口提供簡單停泊，並已發展出適度的旅遊基礎設施：餐廳、商店和一家小旅館。這裡的沐浴設施充分但不特別。日前島的主要吸引力在於其對於名古屋巡航者的便利性及其作為灣內過境停靠站的作用。島周圍的水域淺薄，特別是在低潮時需要謹慎的航海。附近的志摩遊艇港和合潮灣提供額外的停泊選項，合潮灣專精當地美食，包括養殖珍珠和伊勢烏龍麵。

多個較小的漁港點綴著三河灣的內部。小和浦港、西錦港、九鬼灣和片港是提供基本設施和真正漁村氛圍的營運漁港。這些港口在當地娛樂船隻中受歡迎，並在正常天氣下提供良好的庇護。然而，入港通

道往往狹窄,低潮時乾涸,需要當地知識和謹慎的操舟。社區感和當地海鮮品質使這些停靠點對於尋求與真正漁業文化有親密連結而非較大港口更發達旅遊設施的人而言價值非凡。

福田漁港位於靜岡海岸約 $34^{\circ}44'N$ $137^{\circ}48'E$,位於大間崎和濱松之間,作為往返大井川河口(伊勢灣東端邊界)和伊勢灣內部的有用中途停靠點。漁港提供基本設施和可靠的工作船隻停泊。附近的天龍川河口有廣闊但不確定的錨地,需要謹慎評估。該地區是進入伊勢灣或從伊勢灣出發時的實用補給點,但除了漁業活動和本地風味外,無特別旅遊吸引力。

伊勢灣周圍的海濱設施往往傾向於昂貴端,很少提供較小漁港的特色或便利性。那些提供停泊地和基本設施的地方通常針對富有的日本遊艇者,價格反映這一事實。對於預算意識的船員,較小的漁港通常提供更好的價值和更真實的體驗,儘管設施可能較簡陋。許多大型海濱發展區位於受保護的灣內,但進港需要特殊許可,且日常費用往往很高。尋求可靠且經濟實惠停泊地的巡航者應集中在本指南中詳細說明的漁港選項上。

伊勢灣外的海岸從紀伊半島東端的大王碼頭向東延伸,經過南伊勢町的漁村到賢島,然後向北進入吉野熊野國家公園的陡峭、大多無人居住的海岸。大王碼頭位於約 $34^{\circ}25'N$ $136^{\circ}36'E$,提供最南端的停泊地,靠近松阪肉牛所在地,雖然漁港設施基本但令人愉快。熊野灘沿岸的海況往往粗糙,東面的風能在短時間內產生陡峭的海浪,在計劃任何沿岸巡航時應考慮。

熊野灘沿岸的海灘和灣口深度變化很大,許多看似不錯的停泊地在瞬間可能會因為風從陸地變向而變得不安全。遇見了一艘被迫在這裡放棄的漁船遺骸。對於那些對強風和粗海有經驗的人,有幾個保護良好的灣口值得訪問,包括位於約 **34°20'N 136°27'E** 的矢口灣和位於約 **34°08'N 136°25'E** 的尾鷲港。尾鷲港仍然是一個活躍的漁港,提供基本設施,儘管進港通道需要謹慎航海,特別是在潮汐變化時。

沿著熊野灘向北延伸,賀田灣(約 34°13'N 136°28'E)是一個較小的停泊地,靠近一個小村莊,提供基本的補給和休息機會。海灣往往較為擁擠,並且停泊可能在強東北風時變得有風,但對於那些尋求在伊勢灣和熊野灘之間休息的人來說是有用的。詫間灣(約 34°11'N 136°31'E)略向南,歷來是南伊勢町的自衛隊活動停泊地,儘管現在對民用船隻開放,儘管具有軍事背景。

賢島,位於大約 34°27'N 136°50'E,是伊勢志摩區域中最發達的海濱度假勝地,吸引了大量日本國內遊客。島嶼提供現代海濱設施、餐廳和購物區,儘管價格反映旅遊和度假市場。停泊地往往擁擠,尤其是在週末和假期。對於那些尋求日本海濱度假風景和現代便利性的人,賢島是一個值得停留的目的地,但對於那些尋求原始漁村體驗的人則不是特別吸引力。島嶼北側是較為保護的停泊地,對於尋求避開擁擠南側的船隻來說是首選。

沿著熊野灘向南延伸,靠近太地町,通常會通向較少訪問的沿岸,儘管有幾個較小的漁港提供基本服務。這個地區靠近紀伊水道,潮水變化迅速,且當西南季風出現時海況可能變得粗糙。沿著太地的沿岸有許多岩石突出物,需要謹慎的航海,儘管對於那些有當地知識或願意獲得當地知識的人,這裡確實存在避風的灣口。太地本身仍然是一個活躍的漁港,歷史上以捕鯨聞名,儘管現代捕鯨活動已大幅減少,該地區仍然保留著其海事傳統。

紀伊水道分隔和歌山東海岸和四國的太平洋海岸,以其急流和複雜的潮水流型而聞名。這個海峽的西部邊界由和歌山半島形成,該半島與太平洋海岸形成和歌山灣,一個通常條件順利但在強南風時可能變得不愉快的停泊地。灣內最大的停泊地是有田港(約 33°58'N 136°07'E),一個活躍的漁港,提供基本設施和真正的漁村氛圍。有田港通常在西到西北風時提供良好保護,儘管在長週期海浪時可能搖晃。來自太平洋的潮水流進入水道可能很強,特別是在與淡水流交會時,在計劃停留期間應考慮潮汐時間。

有田港以其新鮮海鮮而聞名,市場提供各種海鮮,從標準漁業產品到專業製品如海參(海參)和海膽(海膽)。許多船員專門尋求停留以獲取食物,港口設施主要針對商業捕魚優化,儘管它們足以滿足停靠船隻的需求。港口本身處於一個小漁村,大多數船員設施相對簡陋,儘管該地區提供真正的日本漁業文化體驗。有田港是在紀伊水道通航過程中的一個有用停留點,對於那些尋求新鮮食物補給和真正體驗的人特別有價值。

和歌山灣的北邊界由和歌山城市標記,該市是通常繁忙的商業港口,對於遊艇停泊不特別歡迎。灣的東端被一系列灣口和較小的港口打斷,包括加太港(約 34°05'N 135°35'E),一個相對活躍的漁港,提供基本設施和可接受的停泊地。加太港靠近和歌山市,具有良好的地形優勢,儘管最近的發展已經改變了該區域,特別是在港口北部。許多停靠點沿著灣的海岸提供,儘管許多現在受到船舶交通和港口活動的干擾,尋求更純粹海洋體驗的巡航者可能最好尋求和歌山灣西邊界的選項。

紀伊水道的東端由太平洋海岸與通向瀨戶內海的狹窄通道相遇的複雜區域標記。多島海是位於阿南市以南的一系列島嶼和灣口,提供許多停泊選項,儘管許多現在受到渡輪交通和商業運輸的干擾。日和佐町(約 34°04'N 134°40'E)是該區域中最活躍的漁港之一,提供基本的現代設施和停泊地。該港口靠近一個小城鎮,提供購物和飲食選項,儘管大部分基礎設施針對商業捕魚優化。該地區通常具有光滑的水況,儘管強北風可能使其變得不適合,西南季風時的南風可能很強。

多島海的南部區域包括幾個活躍和不活躍的漁港,其中許多現在經歷衰退或商業活動減少。保津港(約 34°10'N 134°36'E)和明神港(約 34°08'N 134°34'E)是該區域中保存較好的港口,儘管設施往往較簡陋。該區域的停泊地往往受潮流影響很大,需要在潮汐時間和流強度上小心規劃。許多停泊地在高潮時受到限制,許多現在被現代漁船發展所擾亂。對於尋求在多島海進行小巡航和真正體驗當地漁業的人,有幾個有趣的選項,儘管大多數需要當地知識或通過詢問當地漁民獲得本地智慧。

阿南市本身是一個繁忙的商業港口,提供現代設施但對遊艇停泊不特別歡迎。該市靠近四國的東端,是進入或離開瀨戶內海的主要集散地,儘管大多數商業海員會使用鳴門海峽進出。該地區的海況往往受潮汐和風的影響很大,特別是在轉變季節。該市有許多購物和食品設施,儘管價格往往高於農村選項。對於那些尋求現代便利性和足夠停泊地的船員,阿南可能是一個有用的停留點,儘管該地區的繁忙性質意味著許多更原始的體驗可在附近多島海區域中找到。

紀伊水道的西部邊界由和歌山半島的東海岸形成,該海岸往往比東側更平靜。本州南部沿岸,紀伊水道實際上是一個寬闊的灣,而不是狹隘的通道,許多停泊地點沿著西側海岸分佈。由良港(約 $34^{\circ}06'N$ $135^{\circ}40'E$)是該區域中最發達的停泊地之一,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近由良鎮,提供購物和飲食選項。該港口往往在東到東北風時受到影響,儘管西風可能會在某些情況下帶來某些浪湧。由良港是一個有用的停留點,用於在紀伊水道通航過程中的休息,特別是對於那些尋求現代設施和良好保護的人。



沿著和歌山半島向南延伸,幾個較小的港口提供更純粹的漁村體驗,儘管許多現在經歷衰退或發展壓力。印南港(約 $33^{\circ}50'N$ $135^{\circ}25'E$)和美浜町的幾個較小的灣口提供基本設施和相對保護的停泊地。這些港口往往擁擠,儘管許多仍然保留著其真正漁村性質。該區域沿著通常受保護的內陸海一側,儘管當東北風強烈時可能變得不愉快。許多船員尋求停留以在這些地區進行食物購買,本地市場提供新鮮海鮮和本地製品。對於那些願意尋求更小港口並與當地人互動的人,該地區提供了一些最真實和最有回報的停留體驗。

和歌山南部沿岸的地形變得更陡峭,隨著西南季風帶來的風和海浪增加,海況往往變得更複雜。白濱町及其周邊地區已發展成為日本最大的溫泉度假勝地之一,儘管港口設施主要針對商業漁業而非遊艇優化。白濱港(約 33°54'N 135°26'E)提供活躍的漁港設施,儘管對遊艇的歡迎程度往往有限。該地區提供許多現代設施,包括溫泉和住宿,儘管價格往往高於更農村地區。白濱是一個有用的停留點,用於訪問日本著名的溫泉和放鬆,儘管其發展和商業性質意味著體驗往往不如該地區較小港口純粹。

白濱南部是和歌山最南端的陸地,由紀伊大島標記,位於約 33°45'N 135°52'E。大島本身是一個相對未開發的島嶼,儘管由於其位置和周圍水域的複雜潮流,通常不建議進行小型遊艇訪問。但是,該島北側的檜野崎港提供了一個避風的停泊地,對於那些尋求在日本最南端區域進行冒險的人來說很有用。檜野崎港是一個非常小的村莊,提供基本設施和足夠的停泊地,儘管設施往往相當簡陋。該地區的潮流往往很強,特別是在檜野崎周圍,需要在潮汐時間上謹慎規劃。該地區提供了迄今為止最邊遠和最真實的日本沿岸體驗之一,儘管所有這些都帶有相應的風險和挑戰。

檜野崎港是一個非常偏遠的停泊地,大多數配給必須從附近的村莊帶來,儘管通常可以獲得新鮮當地漁獲和當地製品。該港口本身在強風時可能變得不舒適,儘管由於其位置它通常受到南部東風帶來的外港停泊地的保護。潮汐在該地區變化很大,許多停泊地,在高潮和低潮時變得危險,需要實時潮汐信息和謹慎的停泊地選擇。檜野崎港對於希望在日本最南端進行探險並體驗偏遠日本沿岸的真實和往往困難的一面的人來說非常值得訪問。該港口代表了日本沿岸巡航的最終遙遠邊界之一。

從檜野崎港向北沿著紀伊半島的太平洋海岸,一系列海灘和灣口提供了許多停泊選項,儘管許多現在受到現代發展和道路建設的干擾。勝浦港(約 33°56'N 135°57'E)是該區域中最活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近勝浦鎮,提供購物和飲食選項。該港口往往在南風時受到影響,儘管西風往往提供足夠的保護。許多較小的停泊地沿著該海岸提供,儘管許多現在經歷衰退。勝浦港是一個有用的停留點,用於在紀伊南部沿岸進行休息,特別是對於那些尋求現代設施和相對保護的人。

沿著勝浦南部,那智勝浦町及其周邊地區提供許多停泊選項,儘管許多現在因現代發展而減少。那智勝浦港本身是一個活躍的漁港和度假地,提供現代設施和可靠的停泊地。該港口靠近一個小城鎮,提供購物和飲食選項。港口的東端由那智瀑布標記,日本最著名的瀑布之一,許多停靠點可從港口的上部到達。該區域往往在西風時提供足夠的保護,儘管強南風可能進入港口並導致搖晃。那智勝浦港是訪問日本沿岸該地區的一個有用停留點,特別是對於那些尋求既尋求現代便利性又想體驗該地區的人。

勝浦港南部是一系列幾乎無人居住的海灣和岬角,代表日本太平洋海岸最荒蕪的部分之一。尤多米港(約 33°50'N 136°04'E)和周圍的幾個灣口提供避風的停泊地,儘管設施往往相當簡陋,許多停泊地現在無人居住。該區域的海況往往波動,特別是當西南季風增加時,許多停泊地在強風時變得不安全。該地區應僅由經驗豐富和自給的人訪問,儘管對於那些尋求最邊遠和最真實的日本沿岸體驗的人,獎勵可能很大。該地區代表了日本沿岸巡航的最終邊界之一,需要自給和適當的應急準備。

尤多米港本身是一個非常小的停泊地,提供最少的設施,儘管相對保護的停泊地。港口可通過陸路不易接近,許多補給必須從遠處帶來或通過市場交易獲得。該港口往往在強東風時變得不舒適,儘管西風往往提供足夠的保護。該地區的潮流往往很強,特別是在更南部區域,需要在潮汐時間上謹慎規劃。尤多米港對於希望在日本太平洋海岸最邊遠地區進行探險的人來說值得訪問,儘管所有這些都伴隨著相應的風險和自給要求。

從尤多米港向南繼續,熊野灘沿岸變得幾乎完全無人,除了幾個極其邊遠和不發達的停泊地外。熊野大社及其周邊地區是該地區最著名的文化地標,儘管海邊通道困難,許多遠足者到達聖地。灘港(約 **33°46'N 136°06'E**)是該區域中最活躍(雖然最小)的港口,儘管設施基本到無。該港口完全未開發,提供只有最基本的停泊地,許多停靠點可能需要陸路支援。該地區應僅由經驗豐富和充分準備的人訪問,儘管對於尋求最邊遠和最真實的日本沿岸體驗的人,獎勵可能非常大。

灘港南部的沿岸變得幾乎完全無人,代表日本太平洋海岸最邊遠和最未探索的地區之一。尾鷲港南部的區域,有時稱為鬼怒川海岸,偶爾會由冒險型遠足者和登山者訪問,但幾乎沒有海上訪問者。該地區的沿岸是陡峭和危險的,許多岩石突出物和潛在的危害,沒有適當的海圖或當地知識,航海極其危險。該地區應由非常經驗豐富和充分準備的人訪問,對於大多數遊艇遠航者來說超出了合理的航海邊界。該地區代表了日本太平洋沿岸的最終邊界,對於大多數現代巡航者來說是不可通航的。

日本太平洋沿岸的南部邊界由紀伊半島南端的陸地標記,太平洋浪直接進入該地區,創造了一些日本最危險和最不可預測的海況。高野山及其周邊地區是著名的精神中心,儘管從海邊到達極其困難且危險。大浦港(約 **33°42'N 135°52'E**)是該地區可找到的最南端的停泊地,儘管設施和改進可忽略不計。該港口只有非常基本的停泊地,大多數補給必須從遠處帶來。該地區應僅由最經驗豐富和充分準備的人訪問,此外還應具有適當的緊急程序和支援計劃。

大浦港本身是一個極其邊遠的停泊地,提供幾乎沒有現代便利性,儘管確實提供了相對被保護的停泊地避免太平洋的最壞浪。該港口幾乎完全無人,除了偶爾的漁民停留,許多時期的年份可能無人訪問。港口陸路通道極其困難,需要通過當地知識或多天登山來到達。該港口往往在強風時變得不舒適,儘管其位置往往保護它免受太平洋的最嚴重浪襲。該地區應僅由最經驗豐富和充分準備的人訪問,對於大多數遊艇遠航者來說超出了合理的航海邊界。該港口代表了日本沿岸巡航的最終邊界之一。

從紀伊半島向西離開日本南海岸,沿岸進入四國北側的瀨戶內海地區,該地區的海況往往平靜且適合小型船隻。鳴門海峽連接太平洋和瀨戶內海,但潮汐流往往非常強,往往不適合小型船隻通過。鳴門周圍(約 **34°23'N 134°35'E**)有幾個停泊選項,儘管該地區通常非常繁忙,對於小型遊艇的容納有限。鳴門市本身是一個現代城市,提供所有現代便利性,儘管港口設施主要針對商業運輸優化。對於那些尋求進入瀨戶內海的人,鳴門通常是主要入口點,儘管許多更經驗豐富的巡航者會選擇南邊替代路線以避免主要海峽。

鳴門北邊是淡路島,一個相對大的島嶼,東側有許多停泊選項,儘管該地區往往繁忙且針對現代遊艇運動優化。岩屋港(約 **34°21'N 134°38'E**)是島東側最活躍的停泊地,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近一個相對大的城鎮,提供購物和飲食選項。該港口往往在北風時受到影響,儘管東風往往提供足夠的保護。該地區通常是進入瀨戶內海的首個停泊地,對於大多數進行此路線的巡航者來說是有用的。港口本身往往擁擠,特別是在週末和假期,儘管通常可以找到停泊地。

淡路島西側是播磨灣,通常較平靜且適合小型船隻。姬路港(約 **34°26'N 134°27'E**)是該灣最大的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近姬路市,一個相對大的城市,提供所有現代便利性。該港口往往在西風時受到影響,儘管南風往往提供足夠的保護。播磨灣本身通常是靠近和歌山的最平靜的停泊地選項,儘管該地區往往繁忙且針對現代遊艇運動優化。對於那些尋求進入瀨戶內海的人,姬路港通常是有用的停留點,特別是對於那些尋求現代設施和相對平靜水域的人。

播磨灣南邊是一系列較小的停泊地和灣口,其中許多現在經歷衰退或發展壓力。相生港(約 **34°41'N 134°46'E**)是該區域中較活躍的港口之一,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近相生鎮,提供購物和飲食選項。該港口往往在西風時受到影響,儘管東風往往提供足夠的保護。許多較小的停泊地沿著播磨灣南部提供,儘管許多現在經歷衰退或無人。對於尋求播磨灣停泊地的人,相生港通常是最合適的選擇,儘管許多其他選項仍然可用於那些願意探索的人。

播磨灣向東離開是瀨戶內海的中部地區,該地區變得更複雜,擁有許多島嶼和狹隘的通道。淡路島西南邊是南淡路及其周邊地區,提供許多停泊選項,儘管許多現在經歷衰退。慶野松原港(約 34°28'N 134°50'E)是該區域中較活躍的港口,提供相對現代的設施。港口靠近一個相對大的鎮,提供購物和飲食選項。該地區通常在夏季提供足夠的保護,儘管秋季季風可能帶來強烈的南風。該地區對於進行瀨戶內海探險的人提供許多有用的停泊選項。

小豆島西邊是屋島及其周邊地區,提供許多停泊選項。高松港(約 34°20'N 134°05'E)是瀨戶內海該地區最大的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近高松市,一個相對大的城市,提供所有現代便利性和文化景點。該港口往往在北風時受到影響,儘管西南風往往提供足夠的保護。高松港是瀨戶內海探險的重要停留點,特別是對於那些尋求進入四國的人。該港口往往擁擠,特別是在週末和假期,儘管通常可以找到停泊地。

瀨戶內海的中部由許多小島和狹隘的通道組成,許多停泊選項沿著瀨戶內海提供,儘管許多現在經歷衰退。小豆島(約 34°31'N 134°31'E)是該地區的主要島嶼,提供許多停泊選項和現代設施。島上有幾個港口,其中坡手港和土庄港是最活躍的。這些港口提供現代設施和可靠的停泊地。該島靠近本州和四國,提供許多文化景點和購物選項。該地區是進行瀨戶內海探險的很好的停留點,特別是對於那些尋求島嶼探險體驗的人。

高松港北邊是香川縣北海岸,提供許多較小的停泊選項。丸龜港(約 34°17'N 133°47'E)是該地區較活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近丸龜市,提供購物和飲食選項。該港口往往在西風時受到影響,儘管北風往往提供足夠的保護。該地區通常是進行瀨戶內海東部探險的有用停留點。許多較小的停泊地沿著香川北海岸提供,儘管許多現在經歷衰退或無人。

丸龜港西邊是大阪灣,該灣往往繁忙且更受現代遊艇運動的發展。岡山市(約 **34°38'N 133°55'E**)沿著瀨戶內海東部邊界,提供現代港口設施。該港口往往在東風時受到影響,儘管西風往往提供足夠的保護。岡山和周圍地區提供許多現代設施和購物選項。對於進行瀨戶內海探險的人,岡山通常不是首要停留點,儘管該港口提供所有現代便利性。大阪灣本身往往繁忙,許多原始停泊地現在已開發或受到商業交通的干擾。

瀨戶內海的東部邊界由本州東海岸標記,該地區往往繁忙且針對現代遊艇運動的發展。明石海峽(約 **34°38'N 135°00'E**)連接瀨戶內海和大阪灣,潮汐流往往很強,許多較小的船隻需要謹慎航海。該地區周圍有許多停泊選項,儘管許多現在經歷發展或受到商業交通的干擾。神戶港(約 **34°40'N 135°09'E**)是該地區最大的港口,是一個主要的商業和遊艇中心。港口提供所有現代設施,儘管價格往往高於瀨戶內海西部地區。該地區對於進行瀨戶內海探險的人提供主要停留點,儘管許多原始體驗可在瀨戶內海西部地區中找到。

明石南邊是播磨灣和和歌山灣之間的中間地區,該地區往往受到潮汐流的影響。洲本港(約 **34°19'N 134°55'E**)是該地區的主要停泊地,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近淡路島中部,提供購物和飲食選項。該地區往往在北風時提供足夠的保護,儘管強南風可能進入並導致搖晃。對於尋求進入或離開瀨戶內海的人,洲本港通常是有用的停留點,特別是對於尋求平衡便利性和相對寧靜體驗的人。

播磨灣北邊是兵庫縣北海岸,該地區往往較平靜且適合小型船隻。城崎港(約 **35°37'N 134°41'E**)位於該地區北方,提供基本設施和保護停泊地。港口靠近城崎溫泉鎮,一個著名的溫泉度假勝地,提供許多現代便利性。該地區往往受到潮汐流的影響,特別是在更北部地區。城崎港對於尋求訪問日本著名溫泉和體驗較平靜海況的人來說是有用的。該港口往往在冬季受到強烈的北風影響,儘管春夏季往往提供足夠的保護。

城崎港向西延伸是京都北海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。伊根港(約 35°34'N 135°02'E)是該地區較活躍的港口,提供相對現代的設施。港口靠近伊根鎮,一個著名的傳統漁村,提供許多文化景點和購物選項。該地區往往受到潮汐流的影響,特別是在更北部地區。伊根港對於尋求體驗傳統日本漁業文化和訪問著名漁村的人來說是有用的。該港口往往在冬季受到強烈的北風影響,儘管春夏季往往提供足夠的保護。

敦賀港向北延伸是日本海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。小松島港(約 36°24'N 136°30'E)位於該地區,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近小松島鎮,提供購物和飲食選項。該地區往往受到潮汐流和季風的影響,特別是在冬季。小松島港對於尋求進行日本海沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在冬季受到強烈的北風和降雪的影響,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

伊根港向西延伸是福井縣海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。敦賀港(約 35°38'N 136°05'E)是該地區最大的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近敦賀市,一個相對大的城市,提供所有現代便利性。該港口往往在西風時受到影響,儘管東風往往提供足夠的保護。敦賀港是進入日本海上部地區的主要停留點,提供進入該地區偏遠海岸的通道。該地區往往在冬季經歷強烈的季風,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

小松島港向北延伸是新潟縣海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。新潟港(約 37°54'N 139°02'E)是該地區最大的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近新潟市,一個相對大的城市,提供所有現代便利性。該港口往往在西風時受到影響,儘管東風往往提供足夠的保護。新潟港是進入日本本州北部的的主要停留點,提供進入該地區偏遠海岸的通道。該地區往往在冬季經歷強烈的季風和降雪,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

新潟港向北延伸是秋田縣海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。秋田港(約 39°36'N 140°04'E)是該地區較活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近秋田市,一個相對大的城市,提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。秋田港對於尋求進行日

本本州北部沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在冬季受到強烈的北風和降雪影響,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

秋田港向北延伸是青森縣海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。青森港(約 40°49'N 140°44'E)位於該地區,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近青森市,一個相對大的城市,提供所有現代便利性。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。青森港對於尋求進行日本本州最北部沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在冬季受到強烈的北風影響,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

青森港向西延伸是北海道南部海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。函館港(約 41°46'N 140°44'E)是該地區較活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近函館市,一個相對大的城市,提供所有現代便利性。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。函館港是進入北海道的�主要停留點,提供進入該地區偏遠海岸的通道。該港口往往在冬季受到強烈的季風影響,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

函館港向東延伸是北海道南部太平洋海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。釧路港(約 42°58'N 144°22'E)是該地區較活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近釧路市,一個相對大的城市,提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。釧路港對於尋求進行北海道沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在冬季受到強烈的季風影響,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

釧路港向東延伸是北海道東部海岸,該地區往往較冷且提供許多停泊選項。網走港(約 44°01'N 144°16'E)位於該地區,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近網走市,一個相對大的城市,提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。網走港對於尋求進行北海道東部沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在冬季結冰,限制了航海,儘管春夏秋季往往提供足夠的航海條件。

網走港向北延伸是北海道北部海岸,該地區往往更冷且提供許多停泊選項。稚內港(約 45°24'N 141°40'E)是該地區最活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近稚內市,一個相對大的城市,儘管位於日本最北部。該地區往往受到強烈季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全或結冰。稚內港是進入北海道最北部地區的主要停留點。該港口往往在冬季結冰,限制了航海,儘管春夏秋季往往提供足夠的航海條件。

稚內港向西延伸是北海道西部海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。留萌港(約 $43^{\circ}11'N$ $141^{\circ}38'E$)是該地區較活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近留萌市,提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。留萌港對於尋求進行北海道西部沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在冬季受到強烈的季風影響,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。



留萌港向南延伸是北海道南部日本海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。小樽港(約 $43^{\circ}11'N$ $140^{\circ}49'E$)是該地區較活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近小樽市,一個著名的旅遊目的地,提供許多購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。小樽港對於尋求進行北海道西部沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在冬季受到強烈的季風影響,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

小樽港向南延伸是北海道東南部海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。札幌港(約 $43^{\circ}02'N$ $141^{\circ}21'E$)位於該地區,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近札幌市,日本最北部的主要大城市,提供所有現代便利性。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。札幌港是進入北海道中部的主要停留點。該港口往往在冬季受到強烈的季風影響,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

札幌港向東延伸是北海道東南部太平洋海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。苫小牧港(約 $42^{\circ}36'N$ $141^{\circ}36'E$)是該地區較活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近苫小牧市,一個相對大的工業城市,提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風

時變得不安全。苫小牧港對於尋求進行北海道東南部沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在冬季受到強烈的季風影響,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

苫小牧港向東延伸是北海道南部太平洋海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。浦河港(約 $42^{\circ}08'N$ $142^{\circ}47'E$)位於該地區,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近浦河鎮,提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。浦河港對於尋求進行北海道南部沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在冬季受到強烈的季風影響,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

浦河港向東延伸是北海道東南部太平洋海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。十勝港(約 $42^{\circ}30'N$ $143^{\circ}20'E$)是該地區較活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近十勝平原地區,一個著名的農業地區,提供許多購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。十勝港對於尋求進行北海道東部沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在冬季受到強烈的季風影響,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

十勝港向東延伸是北海道東部太平洋海岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。釧路港(約 $42^{\circ}58'N$ $144^{\circ}22'E$)是該地區較活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近釧路市,一個相對大的城市,提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。釧路港對於尋求進行北海道南部沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在冬季受到強烈的季風影響,儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

從日本南部向東進入太平洋,沿著紀伊半島南端的陸地,四國南部的沿岸逐漸進入更原始和較少訪問的地區。室戶岬(約 $33^{\circ}16'N$ $134^{\circ}08'E$)是四國最東端的陸地,以其危險的潮流和強烈的海況聞名。該地區應由具有適當經驗和準備的人訪問,儘管該地區確實提供了一些最獨特和最具挑戰性的航海體驗。室戶市靠近該岬,提供基本的港口設施,儘管大多數補給通常需要從其他地方帶來。該地區代表了日本太平洋沿岸的重要導航里程碑。

室戶岬向西延伸是高知縣沿岸,該地區往往風浪較大且提供許多停泊選項,儘管許多現在經歷衰退。安芸港(約 $33^{\circ}34'N$ $133^{\circ}55'E$)是該地區較活躍的港口,提供相對現代的設施。港口靠近安芸鎮,提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響,特別是在西南季風季節,許多停泊地在強風時變得不安全。安芸港對於尋求進行高知沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在西南季風季節受到影響,儘管春夏初期往往提供足夠的航海條件。

安芸港向西延伸是高知南部沿岸,該地區往往風浪較大且提供許多停泊選項。佐賀港(約 $33^{\circ}09'N$ $133^{\circ}36'E$)位於該地區,提供相對現代的設施。港口靠近佐賀鎮,提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響,特別是在西南季風季節,許多停泊地在強風時變得不安全。佐賀港對於尋求進行高知南部沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在西南季風季節受到影響,儘管春初期往往提供足夠的航海條件。

佐賀港向西延伸是高知西部沿岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。須崎港(約 $32^{\circ}48'N$ $132^{\circ}39'E$)是該地區較活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近須崎市,一個相對大的城市,提供購物和飲食選項。該地區往往在春夏季提供足夠的保護,儘管秋季季風可能帶來強烈的南風。須崎港是進行四國南部沿岸探險的一個有用停留點。該港口往往在西南季風季節受到影響,儘管許多月份提供足夠的航海條件。

須崎港向西延伸是四國西部沿岸，該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。仁淀川河口(約 33°26'N 132°46'E)附近提供幾個較小的停泊地，儘管許多現在經歷衰退。該地區往往在春夏季提供足夠的保護，儘管秋季季風可能帶來強烈的南風。河口地區對於那些尋求進行較短巡航和體驗河流景觀的人提供有趣的停泊選項。許多較小的停泊地沿著西部沿岸提供，儘管許多現在經歷衰退或無人。

四國西端由鬼北角標記，位於約 33°08'N 132°44'E。該地區以其複雜的潮流和不可預測的海況聞名，應由具有適當經驗的人訪問。香美市(約 33°35'N 132°48'E)靠近該地區，提供基本的港口設施。該地區往往受到季節性風的影響，特別是在西南季風季節。該地區代表了日本四國南部沿岸的重要導航里程碑。

鬼北角向西延伸是愛媛縣南部沿岸，該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。鬼北港(約 33°20'N 132°30'E)位於該地區，提供相對現代的設施。港口靠近一個小鎮，提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響，特別是在西南季風季節，許多停泊地在強風時變得不安全。鬼北港對於尋求進行愛媛南部沿岸探險的人來說是有用的。該港口往往在西南季風季節受到影響，儘管春夏季往往提供足夠的航海條件。

鬼北港向北延伸是愛媛縣沿岸，該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。松山港(約 33°43'N 132°46'E)是該地區最活躍的港口，提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近松山市，一個相對大的城市，提供所有現代便利性。該地區往往在春夏季提供足夠的保護，儘管秋季季風可能帶來強烈的南風。松山港是進行愛媛沿岸探險的一個有用停留點。該港口往往在西南季風季節受到影響，儘管許多月份提供足夠的航海條件。

松山港向北延伸是兵庫縣南部沿岸(瀨戶內海的西端)，該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。尾道港(約 34°24'N 133°12'E)是該地區較活躍的港口，提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近尾道市，一個著名的旅遊目的地，提供許多購物、飲食和文化景點。該地區往往在春夏季提供足夠的保護，儘管秋季季風可能帶來強烈的南風。尾道港是進行瀨戶內海沿岸探險的一個有用停留點。該港口往往在冬季受到影響，儘管許多月份提供足夠的航海條件。

尾道港向北延伸是廣島灣，該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。廣島港(約 34°23'N 132°27'E)是該地區較活躍的港口，提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近廣島市，一個相對大的城市，提供購物和飲食選項。該地區往往在春夏季提供足夠的保護，儘管秋季季風可能帶來強烈的南風。廣島港是進行瀨戶內海沿岸探險的一個有用停留點。該港口往往在冬季受到影響，儘管許多月份提供足夠的航海條件。

廣島港向西延伸是山口縣沿岸，該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。防府港(約 34°17'N 131°34'E)是該地區較活躍的港口，提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近防府市，一個相對大的城市，提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響，特別是在冬季，許多停泊地在強風時變得不安全。防府港是進行山口沿岸探險的一個有用停留點。該港口往往在冬季受到強烈的北風影響，儘管春夏秋季往往提供足夠的航海條件。

防府港向西延伸是九州北部沿岸，該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。佐世保港(約 32°45'N 129°44'E)是該地區較活躍的港口，提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近佐世保市，一個相對大的城市，提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響，特別是在冬季，許多停泊地在強風時變得不安全。佐世保港是進行九州北部沿岸探險的一個有用停留點。該港口往往在冬季受到強烈的北風影響，儘管春夏秋季往往提供足夠的航海條件。

佐世保港向西延伸是長崎縣沿岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。長崎港(約 32°44'N 129°51'E)是該地區最活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近長崎市,一個相對大的城市,提供所有現代便利性。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。長崎港是進行九州西部沿岸探險的一個有用停留點。該港口往往在冬季受到強烈的北風影響,儘管春夏秋季往往提供足夠的航海條件。

長崎港向南延伸是佐賀縣沿岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。唐津港(約 33°26'N 129°32'E)是該地區較活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近唐津市,一個著名的陶瓷中心,提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。唐津港是進行佐賀沿岸探險的一個有用停留點。該港口往往在冬季受到強烈的北風影響,儘管春夏秋季往往提供足夠的航海條件。

唐津港向南延伸是福岡灣,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。博多港(約 **33°35'N 130°25'E**)是該地區最活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近福岡市,日本最大的西部城市之一,提供所有現代便利性。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。博多港是進行福岡沿岸探險的一個有用停留點。該港口往往在冬季受到強烈的北風影響,儘管春夏秋季往往提供足夠的航海條件。

博多港向南延伸是熊本縣沿岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。八代港(約 **32°30'N 130°36'E**)是該地區較活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近八代市,提供購物和飲食選項。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。八代港是進行熊本沿岸探險的一個有用停留點。該港口往往在冬季受到強烈的北風影響,儘管春夏秋季往往提供足夠的航海條件。

八代港向南延伸是鹿兒島縣沿岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。鹿兒島港(約 **31°36'N 130°33'E**)是該地區最活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近鹿兒島市,一個相對大的城市,提供所有現代便利性。該地區往往受到季風的影響,特別是在冬季,許多停泊地在強風時變得不安全。鹿兒島港是進行九州南部沿岸探險的一個有用停留點。該港口往往在冬季受到強烈的北風影響,儘管春夏秋季往往提供足夠的航海條件。

鹿兒島港向南延伸是沖繩北部沿岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。那霸港(約 **26°12'N 127°41'E**)是該地區最活躍的港口,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近那霸市,沖繩的主要城市,提供所有現代便利性。該地區往往受到颱風的影響,特別是在夏秋季,許多停泊地在強風時變得危險。那霸港是進行沖繩沿岸探險的一個有用停留點。該港口往往在颱風季節受到影響,儘管許多月份提供足夠的航海條件。

那霸港向南延伸是沖繩南部沿岸,該地區往往較平靜且提供許多停泊選項。石垣港(約 24°20'N 124°10'E)位於沖繩最南端,提供現代設施和可靠的停泊地。港口靠近石垣市,提供購物和飲食選項。該地區往往受到颱風的影響,特別是在夏秋季,許多停泊地在強風時變得危險。石垣港是進行沖繩最南部沿岸探險的一個有用停留點。該港口往往在颱風季節受到影響,儘管許多月份提供足夠的航海條件。

久部良港與那國島是日本最西端的有人居住地點,超越此點進入開放太平洋。來自台灣的輕易可見,該地區代表了日本領土和東海的最終邊界。該港口往往在強風時變得不舒適,儘管其位置往往保護它免受最嚴重的颱風襲擊。該地區應僅由最經驗豐富和充分準備的人訪問,儘管對於尋求探索日本領土最遠點的人,獎勵可能非常大。該港口代表了日本沿岸巡航的最終邊界,大多數現代巡航者會在此掉頭。

石垣港向東延伸是與那國島,日本最西端的陸地,位於約 24°27'N 122°56'E。該島相對未開發,儘管提供了一個極其邊遠和原始的停泊地體驗。久部良港(約 24°27'N 122°57'E)位於該島,提供最少的設施。港口完全未開發,提供只有最基本的停泊地。該地區應僅由最經驗豐富和充分準備的人訪問,對於大多數遊艇遠航者來說超出了合理的航海邊界。該港口代表了日本沿岸巡航的最終西部邊界。

對日本沿岸進行完整巡航,從本州東端的東京灣到日本最西端的與那國島,需要至少一個完整的航海季節,對於那些不趕時間的人來說更長。該路線涉及多種海況,從相對平靜的內陸海到日本最暴露和最波浪的太平洋海岸。大多數巡航者會選擇在春季和初夏進行部分路線,夏季處於大風和颱風風險增加的時期,並在秋季進行另一部分,冬季變得充滿挑戰和危險。該路線提供了日本海岸的完整和多樣的體驗,從繁忙的商業港口到最邊遠和原始的漁村。

進行日本沿岸巡航的船員應認真準備好充分的補給、適當的海圖和最新的氣象信息。許多港口和停泊地設施相對簡陋,特別是在較小的漁村,儘管當地人通常樂於幫助提供建議和補給。使用當地知識和詢問當地漁民和港口官員的建議對於訪問許多較小港口至關重要。許多停泊地往往擁擠,特別是在週末和假期,提前規劃停靠點通常是明智的。尊重當地習俗和規定對於確保未來船員的歡迎也至關重要,許多港口和漁村對西方船員仍然相對陌生,謹慎和尊重的行為對於維護日本沿岸作為有趣和令人歡迎的目的地至關重要。

日本沿岸的安全航海考慮包括對強潮流、特別是在海峽(如鳴門和明石)和海岬(如室戶和伊良湖)周圍充分尊重。許多停泊地往往擁擠,需要謹慎停泊,特別是在強風或潮汐情況下。可見度在沿岸地區往往有限,特別是在霧或降雨時,良好的雷達和聲納使用對於安全航海至關重要。許多漁港往往繁忙且不適合大型遊艇,進入前應尋求當地許可。對於那些計劃進行任何沿著日本沿岸的巡航的人,適當的準備和對當地條件和習俗的尊重是確保安全和令人享受的航海體驗的關鍵。

日本沿岸巡航的最佳時間通常是春季(四月至五月)和初夏(六月),此時天氣往往相對穩定且可預測。秋季(九月至十一月)也提供不錯的條件,儘管颱風風險增加,特別是在九月和十月初。冬季(十二月至二月)可能具有挑戰性,特別是在北部地區,強北風和冬季風通常帶來粗糙的海況和降雪。夏季中期(七月至八月)可能很熱,儘管通常提供足夠的航海條件,儘管颱風風險增加,需要密切監測天氣預報。對於計劃首次進行日本沿岸巡航的人,春季通常是最佳選擇,具有穩定的天氣、相對溫暖的溫度和通常可靠的停泊地條件。

日本沿岸巡航的附加資源包括日本海岸警衛隊提供的詳細海圖和導航信息,以及當地港口當局提供的天氣預報和潮汐信息。許多船員發現與當地航海俱樂部的聯繫有益,這些俱樂部往往提供建議、海圖和當地知識。在進行任何沿著日本沿岸的巡航之前諮詢最新的海圖和導航信息至關重要,因為許多區域歲月中可能有變化。日本的許多港口都有英語使用者提供幫助,儘管在較小的漁村中英語通常有限。對於不說日語的人,攜帶良好的日英翻譯詞典或使用翻譯應用程式對於與當地人交流往往很有用。

進行日本沿岸巡航時財務方面包括港口費用,這些費用往往根據港口大小和位置而變化。較小的漁港往往比現代海濱度假村便宜得多,儘管設施往往較簡陋。許多停泊點允許自由停泊或對於小型遊艇施加最少費用,儘管在繁忙地區或大型港口,停泊費用可能很高。燃料成本往往因港口而異,許多較小的漁港可能沒有容易獲得的加油設施。食物成本往往相對於其他發達國家的日本而言合理,許多當地市場提供新鮮且廉價的海鮮。對於預算意識的巡航者,停留在較小的漁港並購買本地食物往往比停留在發達度假村時更經濟。

進行日本沿岸巡航對於尋求體驗真正和原始日本海岸線的巡航者來說是一個令人難以置信的體驗。從繁忙的商業港口到最邊遠和無人的停泊地,日本沿岸提供了海上世界的多樣視角,結合了現代發展和傳統漁業生活方式。對於願意進行適當準備並尊重當地習俗的人,日本沿岸提供了難以忘懷的體驗和機會,以真實方式體驗日本海事文化。無論是尋求現代便利性還是邊遠和原始的停泊地,日本沿岸都有所有巡航者的東西,從初級船員到最經驗豐富的航海者。

日本伊豆半島沿岸提供從伊豆身那邊至伊豆南端的多個停泊地選項。伊豆北部沿岸(伊豆山至伊豆大島之間)往往較平靜,許多停泊地適合小型遊艇。伊豆東部沿岸(伊豆大島至伊豆南端)往往受到更多太平洋浪的影響,儘管許多停泊地在正常條件下仍然可到達。伊豆沿岸對於進行短期巡航和體驗日本最自然和最少開發的海岸線之一來說是一個有用的目的地。伊豆大島本身是一個火山島,提供獨特的景觀和停泊地選項,儘管進出該島往往受到天氣限制和通訊限制。



伊豆半島向南延伸是大島,一個獨立的火山島,位於約 $34^{\circ}45'N$ $139^{\circ}22'E$ 。該島提供幾個停泊地選項,儘管往往受到天氣限制和聯繫困難所困擾。元町港是島上最活躍的停泊地,提供相對現代的設施和可靠的停泊地。該港口靠近一個小村莊,提供基本的購物和飲食選項。該地區往往受到來自太平洋的浪的影響,特別是在強東北風時。大島是進行短期島嶼探險和體驗日本火山地質學的一個有用目的地。

大島向南延伸是一系列較小的島嶼,包括利島(約 $34^{\circ}31'N$ $139^{\circ}18'E$)和新島(約 $34^{\circ}25'N$ $139^{\circ}16'E$)。這些島嶼提供較小的停泊地選項,儘管往往相對原始。利島本身提供最少的設施,儘管在較好的天氣下相對容易到達。新島提供比利島更多現代設施,儘管許多船員發現首次航海的挑戰。該地區往往受到來自太平洋的浪的影響,特別是在強東北風時。這些較小的島嶼提供了相對原始和遙遠的停泊地體驗,儘管到達往往受到天氣限制。

新島向南延伸是式根島(約 $34^{\circ}20'N$ $139^{\circ}15'E$)和神津島(約 $34^{\circ}11'N$ $139^{\circ}16'E$)。式根島提供一個較小的停泊地,儘管往往相對原始,儘管有許多溫泉浴設施,對尋求傳統日本體驗的訪客很有吸引力。神津島提供一個較大的港口和更多現代設施,儘管許多訪客仍然發現該島相對邊遠。該地區往往受到來自太平洋的浪的影響,特別是在強東北風時。這些島嶼提供了相對原始和遙遠的停泊地體驗,對於尋求離開主要巡航路線的人很有用。

神津島向南延伸是三宅島(約 34°05'N 139°33'E),一個具有活躍火山的較大島嶼。該島提供一個現代停泊地和相對良好的設施,儘管該島最近經歷火山活動。島港是主要停泊 Awashima 地,提供可靠的停泊地和現代設施。該港口靠近島內主要村莊,提供購物和飲食選項。該地區往往受到來自太平洋的浪的影響,特別是在強東北風時。三宅島對於進行中等長度的島嶼探險和體驗日本火山地質學的人來說是一個有用的目的地。

三宅島向南延伸是微島(約 33°53'N 139°34'E),一個較小的火山島。該島提供一個較小的停泊地,儘管往往相對原始。港口設施往往非常基本,儘管許多船員發現孤立和原始的體驗很有價值。該地區往往受到來自太平洋的浪的影響,特別是在強東北風時。微島提供了一個相對原始和遙遠的停泊地體驗,對於尋求探索日本火山島嶼最邊遠部分的人很有用。

微島向南延伸至八丈島(約 33°07'N 139°17'E),一個較大的火山島,比微島更發達。該島提供幾個停泊地選項,儘管往往受到天氣限制。大賀鄉港是島上最活躍的停泊地,提供相對現代的設施和可靠的停泊地。該港口靠近島內主要村莊,提供購物和飲食選項。該地區往往受到來自太平洋的浪的影響,特別是在強東北風時。八丈島對於進行較長的島嶼探險和體驗日本最偏遠的有人居住地之一來說是一個有用的目的地。

八丈島向南延伸至青島(約 32°23'N 139°34'E),一個非常小的島嶼,提供最少的停泊地。該島往往極少有人訪問,許多時期可能長期無人停留。港口設施往往不存在或非常基本。該地區往往受到來自太平洋的浪的影響,特別是在強東北風時。青島提供了日本最邊遠的停泊地體驗之一,對於尋求探索日本領土最遙遠部分的最冒險型人士。

進行沿著伊豆、大島和南方各島的巡航需要適當準備、詳細海圖和對天氣的密切注意。許多這些島嶼往往受天氣限制,進入和離開往往在惡劣條件下變得危險。許多港口往往相對原始,提供最少現代設施,儘管當地人往往樂於幫助並提供建議。伊豆和伊豆諸島對於尋求進行原始和相對遙遠巡航體驗的人提供有趣的停泊地選項,儘管所有這些都伴隨著相應的風險和挑戰。

往南進一步進入小笠原群島(約 27°N 142°E)代表日本最邊遠的有人居住領土,距東京灣約一千公里。該島嶼通常只能由相當大和裝備精良的船隻通過,因為大部分由該地區的大洋浪和不可預測的天氣所造成的環境。父島提供主要停泊地,具有現代設施,儘管往往相對簡陋且容量有限。進行小笠原群島巡航需要大型和充分準備的船隻、詳細的海圖、廣泛的準備和對日本海岸警衛隊和當地當局的適當許可。許多較小的島嶼往往無人,提供相對原始的停泊地體驗,儘管到達往往需要當地知識和經驗。

小笠原群島代表日本最後的邊界之一,超越此點進入開放太平洋,沒有進一步的陸地,直至波利尼西亞。該地區應僅由最經驗豐富和充分準備的人訪問,對於大多數遊艇遠航者來說超出了合理的航海邊界。該群島提供了日本領土內最邊遠和最原始的停泊地體驗,儘管所有這些都伴隨著相應的風險和自給要求。對於願意進行廣泛準備並接受與極端航海環境相關的風險的人,小笠原群島提供了難以忘懷的體驗和機會,以真實方式體驗日本最遙遠和最邊緣的海岸線。

進行日本完整沿岸巡航,結合本州、九州、四國、北海道和伊豆/伊豆諸島區域,代表了難以忘懷的航海冒險,總距離超過 7,000 公里。該路線涉及多種海況、許多文化體驗和廣泛的環境,從現代發展港口到最邊遠的原始停泊地。對於願意進行適當準備、尊重當地習俗並接受所涉及風險的人,日本沿岸提供了難以忘懷的體驗和機會,以真正方式體驗日本多樣和複雜的海事文化。無論是進行完整的沿岸巡航還是更選擇性的部分路線,日本沿岸都為所有技能水平的巡航者提供豐富的航海和文化體驗。

進行任何日本沿岸巡航的最終建議包括完全尊重當地法律、習俗和規定,特別是關於停泊地選擇和港口進入規則。許多港口和停泊地往往對西方船員仍然陌生,謹慎和尊重的舉止對於維護日本沿岸作為有趣和令人歡迎的目的地至關重要。進行廣泛的準備,包括詳細的海圖、當前的氣象信息、適當的通訊設備和充分的供應,對於確保安全和令人享受的航海體驗至關重要。與當地港口官員、漁民和航海俱樂部聯繫往往提供有用的建議和信息,對於計劃特定的沿岸路線和停泊地選擇至關重要。

進行日本沿岸巡航的時間框架應謹慎計劃,考慮到季節性天氣模式、颱風風險和許多停泊地的季節性可用性。春季(四月至五月)和初秋季(九月至十月初)通常代表進行日本沿岸巡航的最佳條件,具有相對穩定的天氣和溫暖的溫度。冬季(十二月至二月)可能具有挑戰性,特別是在北方地區,儘管在南方地區可能提供平靜的冬季窗口。夏季(六月至八月)通常炎熱潮濕,儘管通常提供足夠的航海條件,儘管颱風風險增加,需要密切監測天氣預報和及時調整計畫。

進行日本沿岸巡航時,對待和尊重當地漁業社群至關重要,許多地區仍然高度依賴商業和小規模漁業來謀生。許多停泊地往往在周末和假期擁擠,避免在這些時期停泊往往是明智的,除非尋求繁忙港口體驗。許多較小的漁港往往對遊艇相對陌生,對港口官員有禮貌的詢問和徵求許可通常會導致良好關係和有用的建議。支持當地經濟,通過進行食品和補給購買,幫助維持許多依賴於當地商業和旅遊的社區。尊重當地習俗和環境保護實踐對於維護日本沿岸作為未來巡航者有趣和令人歡迎的目的地至關重要。

進行日本沿岸巡航的最終建議涉及享受體驗、放慢速度和盡可能多地進行文化參與。許多巡航者發現停留比預定時間更長,與當地人交流、學習當地習俗和參與社區活動會帶來最豐富的體驗。許多最美好的航海記憶往往來自於出乎意料的停泊地發現、當地人的友好和熱情款待,以及與日本海事文化和沿岸社區的親密聯繫。無論是進行完整的沿岸巡航還是更選擇性的部分路線,日本沿岸都提供了豐富的獎勵,對於那些花時間探索和欣賞其獨特和令人難以置信的海岸線的人。

日本沿岸巡航代表了對許多西方巡航者來說獨特和有益的航海體驗,提供了體驗真實日本文化、傳統漁業社區和自然沿岸風景的機會。從繁忙的商業港口到最邊遠和無人的停泊地,日本沿岸提供了海上世界的多樣視角,結合了現代發展、傳統漁業和獨特的日本海事習俗。對於願意進行適當準備、尊重當地習俗並接受所涉及風險的人,日本沿岸提供了難以忘懷的體驗和機會,以真正方式體驗日本多樣和複雜的海事文化和令人難以置信的沿岸風景。

進行日本沿岸巡航的追加資源包括日本海岸警衛隊出版的詳細海圖和導航指南,以及許多商業出版社出版的各種導航指南。許多當地港口當局提供關於潮汐、天氣預報和港口設施的信息,往往可通過互聯網或直接聯繫港口官員獲得。與日本航海俱樂部、帆船運動員協會和其他水上運動組織聯繫往往提供有用的本地知識、建議和社區。英語信息資源可能有限,特別是在較小的社區,攜帶良好的翻譯詞典或使用翻譯應用程式對於與當地人交流往往很有用。

進行日本沿岸巡航的安全考慮包括對當地法律和規定的充分尊重,特別是關於停泊地選擇和港口進入規則的規定。許多區域可能受到軍事或國防設施的限制,應避免無許可進入。許多停泊地往往擁擠,需要謹慎停泊和尊重其他船隻的空間和設施。對於那些計劃進行任何日本沿岸巡航的人,適當的準備、對當地條件的尊重和對當地當局和社區的禮貌是確保安全、令人享受和文化上豐富的航海體驗的關鍵。

日本沿岸巡航最終代表了海洋冒險、文化探索和航海卓越的結合,為巡航者提供了體驗世界上最複雜和最獨特的海岸線之一的機會。無論是進行完整的沿岸巡航還是更選擇性的部分路線,日本沿岸都為所有技能水平的巡航者提供豐富的航海、文化和自然體驗。對於願意進行廣泛準備、尊重當地習俗並接受

與極端航海環境相關的風險的人,日本沿岸提供了難以忘懷的體驗,將永久標記任何真誠巡航者的精神和靈魂。

進行日本沿岸巡航時需要特別注意季節性天氣模式和潮汐流,特別是在海峽和海岬區域。許多停泊地往往受到季節性變化的影響,許多在冬季可能變得不安全或不可到達。許多當地港口往往在特定季節期間相對空蕩蕩的,反而在假期和季節性休閒時期擁擠。與當地港口當局聯繫以確定最佳停泊地時間和任何季節性限制通常是明智的。對於計劃進行多月份沿岸巡航的人,季節性計劃和對預期天氣條件的充分準備對於確保令人享受和安全的體驗至關重要。

進行日本沿岸巡航的財務計劃應考慮港口費用、燃料成本、食物和飲水費用,以及任何維修或緊急服務可能所需的費用。許多較小的漁港往往非常廉價,儘管設施往往較簡陋,而許多現代度假村往往非常昂貴,儘管提供全面設施。燃料往往可以在許多較大的港口以合理的價格獲得,儘管在較小的漁村中往往困難且昂貴。食物往往相對廉價,特別是在當地市場購買,儘管許多遊客往往發現當地餐廳通常提供良好的價值。對於預算意識的巡航者,停留在較小的漁港和進行當地食物購買往往提供最佳價值和最令人享受的體驗。

進行日本沿岸巡航時的溝通考慮包括確保與沿岸當局的適當無線電通信設備和當地港口和海岸警衛隊之間的聯繫。許多港口往往英語有限,特別是在較小的社區,攜帶翻譯詞典或使用翻譯應用程式對於與當地人交流往往很有用。許多港口往往提供關於停泊地條件、天氣預報和當地活動的信息,可通過互聯網或直接港口接觸獲得。與其他巡航者聯繫和加入當地航海論壇往往提供有用的信息、建議和社區支持。許多港口和社區往往樂於幫助和提供建議,禮貌的詢問和尊重的舉止往往導致有用的信息和友好的關係。

進行日本沿岸巡航的環境考慮包括遵守當地環保規定、適當處理污水和垃圾,以及尊重當地海洋資源和漁業。許多沿岸地區往往在漁業社群中受歡迎,謹慎和尊重的舉止對於維護日本沿岸作為未來巡航者有趣和令人歡迎的目的地至關重要。許多停泊地往往相對小,適當停泊和對其他船隻空間的尊重至關重要。進行環保實踐,如最小化水使用、適當回收垃圾和避免毒性清潔用品,有助於維持許多沿岸社區的環保。對於那些計劃進行日本沿岸巡航的人,環境尊重和責任對於確保未來巡航者的持續歡迎和可用性至關重要。

進行日本沿岸巡航時健康和安全的考慮包括確保適當的醫療用品、急救設備和通訊設備可用於任何醫療緊急。許多較小的停泊地往往醫療設施有限,許多港口可能相距遙遠,緊急撤離可能複雜且費用昂貴。許多港口和社區往往英語有限,特別是在較小的社區,翻譯幫助往往對於解釋醫療問題必要。許多沿岸地區往往可能有特定的健康風險,包括鉤蟲和其他衛生相關疾病,適當的預防措施和清潔實踐至關重要。對於那些計劃進行任何日本沿岸巡航的人,適當的健康準備、醫療用品和通訊設備對於確保安全和令人享受的航海體驗至關重要。

進行日本沿岸巡航時的文化敏感性和禮儀包括尊重當地習俗、傳統和宗教實踐,這些對於許多沿岸社區往往至關重要。許多停泊地往往有特定的進入規則和禮儀,與當地港口官員確認適當的停泊程序和任何限制通常是明智的。許多社區往往樂於與訪客分享其傳統和文化,許多當地人往往樂於幫助和提供建議,儘管適當尊重和禮貌交互往往至關重要。許多停泊地往往靠近神社或佛教寺廟,對這些聖地的尊重和禮貌對於當地社區往往至關重要。對於那些計劃進行任何日本沿岸巡航的人,文化敏感性和尊重對於確保積極社區關係和令人享受的文化體驗至關重要。

日本沿岸的最後邊界包括遙遠的島嶼,如小笠原群島、伊豆諸島和南方偏遠島嶼,這些往往需要大型且裝備精良的船隻進行通航。許多這些島嶼往往相對無人,並提供極度原始和邊遠的停泊地體驗,儘管所有這些都伴隨著相應的風險和自給要求。對於那些願意進行廣泛準備並接受與極端航海環境相關的風險的最冒險型人士,日本最遙遠的島嶼提供了難以忘懷的航海冒險和機會,以真實方式探索日本領土的最邊遠和最邊緣部分。

進行日本沿岸巡航的最終考慮涉及享受體驗、放慢速度和充分欣賞日本沿岸的獨特和令人難以置信的風景和文化。許多最好的航海記憶往往來自於出乎意料的停泊地發現、與當地人的友好相遇和與日本海事文化和沿岸社區的親密聯繫。無論是進行完整的沿岸巡航還是更選擇性的部分路線,日本沿岸都提供了豐富的獎勵,對於那些花時間探索和欣賞其獨特和令人難以置信的海岸線的人。對於任何認真的巡航者,體驗日本沿岸應該位於其海上目的地的清單上。

進行日本沿岸巡航的總結涉及結合航海冒險、文化探索、自然欣賞和人際聯繫,共同創造許多巡航者一生中最令人難以忘懷的體驗。日本沿岸提供了獨特的機會,以真實方式體驗世界上最複雜和最獨特的海岸線之一,同時尊重和融入當地社區和文化。無論是進行完整的沿岸巡航還是更選擇性的部分路線,日本沿岸都為所有技能水平的巡航者提供豐富的體驗。

為了成功進行日本沿岸巡航,巡航者應考慮進行以下準備步驟:獲得詳細的日本海圖和導航指南;確保適當的通訊設備和及時天氣預報;與當地港口當局和漁村聯繫以獲取建議;學習基本日語短語或攜帶翻譯工具;確保適當的醫療用品和急救設備;規劃根據季節性天氣模式和潮汐流的路線;準備充分的食品、水和燃料供應;尊重當地法律、習俗和環保規定;並與其他巡航者交流以獲得有用的建議和信息。通過進行適當的準備和尊重當地社區,巡航者可以確保安全、令人享受和文化上豐富日本沿岸巡航體驗。

進行日本沿岸巡航時需要深刻理解和尊重當地海事文化、傳統和實踐,其中許多源於日本海事歷史悠久。許多停泊地往往保留著傳統漁業方法和習俗,儘管現代技術和發展逐漸影響許多地區。許多沿岸社區往往依賴於特定的漁業實踐和傳統,這些實踐往往受到現代發展和全球化的威脅。通過尊重和欣賞這些傳統,同時支持當地經濟和可持續發展,巡航者可以幫助維持許多沿岸社區的文化遺產和經濟活力,同時體驗世界上最獨特和最令人難以置信的海岸線之一。

日本沿岸巡航最終代表了對許多西方巡航者來說真正變革性和令人難以置信的航海體驗,提供了體驗世界上最複雜、最獨特和最美麗的海岸線之一的機會。從東京灣的繁忙港口到小笠原群島的邊遠島嶼,日本沿岸提供了多樣的風景、文化和航海挑戰,共同創造了永久難以忘懷的記憶和體驗。對於那些願意進行廣泛準備、尊重當地習俗並接受所涉及風險的人,日本沿岸提供了難以忘懷的冒險,將永久改變任何真誠巡航者的視角和精神。

進行日本沿岸巡航的最終考慮涉及認識到這種類型的冒險的特權和責任,並確保未來巡航者可以繼續享受訪問日本沿岸。通過尊重當地法律和習俗、進行環保實踐、支持當地經濟和社區,以及與當地居民和當局進行友善和尊重的互動,巡航者可以幫助維持日本沿岸作為有趣和令人歡迎的目的地。無論是進行完整的沿岸巡航還是更選擇性的部分路線,每個巡航者都有責任確保他們的行為和決定不會危害當地社區或環境,並將日本沿岸保持為未來一代令人難以置信的目的地。

<p>日本沿岸巡航的終極目標應該是創造一個結合航海卓越、文化敏感性和環保責任的令人難以忘懷的體驗。通過適當的準備、尊重當地社區和習俗,以及承諾保護環境,巡航者可以確保他們對日本沿岸的訪問不僅成為他們自己人生中最令人難以置信的冒險,而且有助於維持這一獨特和令人難以置信的海岸線,供未來巡航者享受。無論是第一次訪問日本沿岸還是回訪多次的經驗豐富的航海者,每個航海者都應努力成為負責和尊重的訪客,欣賞並保護使日本沿岸如此特別和令人難以置信的獨特和多樣化因素。</p>	<p>最後,進行日本沿岸巡航應該被視為體驗世界上最複雜、最獨特和最美麗的海岸線之一,同時尊重和融入當地文化、傳統和社區的機會。無論是尋求現代便利性、原始漁村體驗,還是邊遠島嶼探險,日本沿岸都為所有技能水平和興趣的巡航者提供豐富的體驗。通過進行適當的準備、尊重當地習俗、支持當地經濟,以及承諾環保實踐,巡航者可以確保他們的日本沿岸體驗不僅成為他們自己的冒險的頂峰,而且有助於維持這一令人難以置信的目的,供未來巡航者世代享受。</p>
<p>交通</p>	<p>JR 新潟站 (新幹線至東京, 2 小時) ; 渡輪至佐渡 (2.5 小時或 1 小時噴射快艇) ; 機場</p>

東北海岸



東北地區—日本本州東北部—是日本的邊界地帶：鄉村、人口稀少且風景優美。太平洋沿岸以三陸海岸聞名，具有深刻的峽灣般的灣流—提供特殊的自然庇護所和日本最壯觀的風景。2011 年大東日本地震和海嘯以巨大的威力摧毀了這片海岸，改變了景觀和當地居民的生活。十多年後訪問三陸，人們會遇到該災難的強有力提醒：巨大的堤牆、保存的海嘯紀念碑和重建生命與生計的捕魚社區的非凡韌性。這些紀念碑不是哀傷的遺物—它們是非凡人類決心的象徵，參訪它們既是尊重又令人深感動容。

靠近仙台市的松島灣被認為是日本三大風景區之一（日本三景），與天橋立和宮島並列。海灣點綴著 260 多個松樹覆蓋的島嶼，提供在非凡美景的自然圓形劇場中極好的受保護帆航。詩人松尾芭蕉在 1689 年訪問時，被眼前景象震撼得無言以對，只是簡單寫道：「松島啊！」松島遊艇港

($38^{\circ}22.000'N$ $141^{\circ}03.690'E$) 提供現代設施，是訪問遊艇的主要停泊點，但進港時需注意淺水和左舷特有的岩架。附近的濱田錨地 ($38^{\circ}20.910'N$ $141^{\circ}02.550'E$) 提供另一個受保護的停泊位置。從松島看，高聳的大島上的鳥居神社可隱約看見，乘小艇前往附近島嶼及其佛教寺廟是非常值得的。仙台是東北最大的城市，人口超過 100 萬，位於內陸，以牛舌烤肉聞名—在數十家專門餐廳供應。8 月的七夕祭將城市的購物商場變成一場視覺盛宴，有數千個精心製作的紙飾，是永遠不會被遺忘的景象。

在松島南面和東面是三陸里亞斯地區，一系列深層的峽灣般的海灣，提供日本一些最壯觀和受保護的帆航。鹽釜港是該地區的主要門戶，位於受保護的入口處，設施良好，靠近溫泉。從這裡向北，海岸變得越來越崎嶇和凹陷。松川浦漁港為該初始部分北端的外層範圍提供服務。石卷港 ($38^{\circ}24.750'N$ $141^{\circ}14.740'E$) 位於三陸地區的入口處，提供良好的停泊和供應，但該城鎮在 2011 年海嘯中受到重創，除了恢復紀念碑外，還留下了明顯的疤痕。女川港 ($38^{\circ}26.180'N$ $141^{\circ}27.790'E$) 和附近的鮎川港 ($38^{\circ}17.570'N$ $141^{\circ}30.260'E$) 作為向北進一步探索受保護海灣的基地。這裡的漁港對訪問遊艇非常歡迎，當地居民—他們見證並倖存了自然界最大的災難之一—以溫暖和好客聞名。

從松島向北，海岸變得越來越壯觀。釜石、山田和宮古的深層峽灣般的海灣提供特殊的庇護和平靜的水域，陡峭的林地邊坡坡向翠綠的大海。志津川港 ($38^{\circ}40.190'N$ $141^{\circ}27.130'E$) 標誌著一個中間位置，小型船舶港口提供日本最親密海岸地帶的真實景象。氣仙沼港 ($38^{\circ}53.700'N$ $141^{\circ}35.750'E$) 是一個主要漁港，以鯊魚翅加工聞名—該城鎮生產日本大部分供應—自 2011 年以來已令人印象深刻地重建。整個這一段的風景崇高：由岩石岬角構成的狹窄入口，您可以在絕對寂靜中拋錨的平靜內水，以及陡直向大海坡落的林地邊坡。在主要港口之間，較小的港口如四家港和國波浜港是探險者探索較靜謐地帶的歡迎避難所。

這裡的新鮮海鮮是日本最好的海鮮之一。三陸海岸的冷、營養豐富的水產生了特別風味的貝殼類動物—牡蠣（卡基）、扇貝（熱塔）、海膽（美）和鮑魚（阿瓦比）都是當地特產。許多漁港歡迎訪問遊艇並在商業碼頭或指定的漁船錨地提供停泊。到達時向當地漁業合作社（勤況）詢問；他們通常幫助安排停泊位置。這些小城鎮的補給有限但足夠，魚市是一流的。似乎每家餐廳都提供新鮮的生魚片，價格是東京無法想像的。

宮古港 ($39^{\circ}37.720'N$ $141^{\circ}58.620'E$) 是三陸的主要港口之一，提供良好的設施，並作為探索該地區的絕佳基地。該城鎮在 2011 年海嘯中被摧毀，但已重建，增強了保護和現代印象深刻的設施。淨土濱海灘就在城鎮南面，以白色鵝卵石海灘和從翠綠水中出現的戲劇性白色岩石構成，是東北最美麗的海灘之一。進入宮古需要仔細注意當前圖表和現代導航輔助，因為三陸海岸可能會經歷顯著的潮汐流。山田港 ($39^{\circ}27.950'N$ $141^{\circ}57.490'E$) 和釜石港 ($39^{\circ}16.210'N$ $141^{\circ}53.760'E$) 為該壯觀地區提供

替代基地。特別是釜石被選擇為 2020 年東京奧運會主辦帆航賽事（延遲至 2021 年），該港的港口設施可與日本太平洋海岸上的任何設施相媲美。

進一步向北，越過釜石，是三陸一些最壯觀的港口。大船渡港（39°03.860'N 141°43.390'E）位於深灣的入口處，提供良好的庇護，而久慈港（40°11.360'N 141°48.760'E）為三陸的北方地帶提供服務。在這些之間，是該地區一些最有益的漁港：島越漁港（39°55.070'N 141°56.640'E）位於里亞斯的中心，提供典型的三陸體驗—陡峭的岩石海岸、平靜的受保護水域和歡迎的當地漁民。更北的太郎是 2011 年海嘯影響最嚴重的城鎮之一，已重建為大規模的新堤牆；舊堤牆的廢墟被保存為災難的紀念碑和自然力量提醒。三陸的北方進入特色較小港口的太郎和其他捕魚社區，提供真實的、較少訪問的航海。

當您繼續沿三陸向北，海岸變得越來越野生和遠離。八戶港（40°33.730'N 141°32.110'E）在青森縣，是一個主要漁港，以其魚市—八食中心—聞名，因新鮮海鮮而出眾。港灣口進入陸奧灣，一個大型受保護的入口，標誌著從三陸的戲劇性里亞斯到青森周邊更寬闊水域的過渡。在八戶南面，較小的港口如小名濱港和中湊港為三陸適當和中央東北較寬闊海岸性質之間的過渡區提供服務。進一步向南，長野港在該地區的南方極端處標誌著東北和關東之間的邊界，在水域變得越來越商業和擁擠之前提供最後的主要港口。這是真正的邊界地帶：世世代代與嚴峻冬季和兇猛海浪搏鬥的捕魚社區，現在在前所未有的災難後重建。

青森位於本州的北端，是渡過津輕海峽至北海道的門戶。該市位於陸奧灣，一個大型受保護的入口，提供極好的帆航和安全的錨地。青森以蘋果果園聞名—該縣生產日本整個蘋果作物的 60%—以及 8 月壯觀的睡魔祭，日本最充滿活力的傳統慶祝之一。該祭有大型照亮的浮動（睡魔）描繪戰士和神話生物，在太鼓鼓聲和笛聲中遊行街道。如果您能調整您的航海時間表以恰好與該祭相一致，從青森港灣停泊處的體驗是難以忘懷的。

下北半島從青森向東延伸，提供一個獨特的航海目的地。火山地貌是獨特的，擁有溫泉和獨特的地質特色。恐山（Mount Fear）火山口，在日本佛教中被認為是來世的門戶，位於內陸但可通過山路到達。含硫火山口湖，由彩色礦物沉積和朝聖者留下的小石紀念碑環繞，創造了一個超越現實的氣氛。下北半島海岸線沿線的漁港，包括下浦漁港（41°28.230'N 141°05.580'E），對訪問遊艇非常歡迎，提供進入該遠離和引人注目景觀的通道。

東北最北的港口標誌著津輕海峽的進入。白糠漁港（41°07.920'N 141°23.720'E）和下浦（41°28.230'N 141°05.580'E）是小型但功能性的漁港為其當地社區提供服務。特別是下浦位於溫泉區，提供進入高品質溫泉—歐西和新西的通道，都具有乳白色的水。進入這些最北端的港口需要謹慎；導航信標有限，與當地漁業合作社的溝通在停泊前至關重要。這是三陸里亞斯最終讓步於開放海岸水域，而通往北海道的通道在津輕海峽對岸誘人接近。

三陸與東北其餘地區之間的對比無法過度強調。在短短數百海里的海岸線，航海者體驗了日本一些最壯觀的峽灣景象，與難以置信的熱情好客的捕魚社區互動，品嚐了世界上一些最好的海鮮，並獲得了對日本與海洋關係的直觀理解。2011 年海嘯的紀念碑不是令人沮喪的—它們是人類韌性和決心的證明。沿三陸的航海不僅是帆航冒險；它是對日本真實核心的一次相遇。

港口設施

港口類型	鹽釜港；松島港灣；石卷港
停泊位置	鹽釜的碼頭牆；松島島嶼間的停泊；石卷漁港
水	在鹽釜和石卷可用
燃料	兩個城鎮均提供加油站交付
補給	仙台優秀（從鹽釜乘火車 20 分鐘）—牛舌烤肉專家餐廳；鹽釜魚市
運輸	JR 至仙台（20 分鐘）；新幹線至東京（1.5 小時）；仙台機場

航道規劃：北本州

從東京灣向北至北海道的路線可沿太平洋海岸或日本海海岸，許多經驗豐富的航海者做一個迴圈，向北在一側，向南在另一側返回。太平洋海岸路線隨著向北進行經過越來越壯觀的風景—從東京灣的城市化水域到三陸的遠離里亞斯—但在主要港口之間有較少受保護的港口，需要更仔細的航道規劃。日本海路線更受保護，有更頻繁的漁港提供避難所，提供非常不同的帆航特徵。

對於北向太平洋海岸行程，典型的航線運行：東京灣/橫濱→下田/伊豆島（1-2 天）→圍繞駿河灣與富士山景觀（1 天）→沼津/清水（1 天）→沿海通道或離岸路線至仙台地區（2-3 天）→松島灣和仙台（1-2 天）→三陸里亞斯（至少允許該壯觀海岸 1 週；2 週更好）→青森（2-3 天）→津輕海峽至北海道函館的穿越（1 天）。根據天氣和您在三陸花費多少時間探索，整個此路線需要三到五週。

北本州的主要海洋學特色是太平洋流和季節性風型。黑潮，沿日本太平洋海岸帶來溫暖熱帶水的，在這裡是一個次要因素—進一步向北，寒冷的親潮佔據主導地位，帶來冷凍水和營養豐富條件支持非凡的漁業。季節性策略極其重要：5 月末至 9 月提供最佳天氣，風可管理且颱風風險較低。冬季（11 月至 3 月）從西伯利亞帶來強大的西北風和頻繁的風暴，使帆航困難和危險。許多航海者在冬季在受保護的港口基地或退往南方錨地。

津輕海峽—本州和北海道之間的通道—是一個重大挑戰。只有 17 海里寬在其最狹窄的地點，它是最繁忙的航運航道之一，大型渡輪和貨輪頻繁進行。海峽中的潮汐流可超過 3 節，這些強大流和太平洋海浪之間的相互作用可創造陡峭、混亂的海浪。當前表至關重要—日本海岸警衛隊發佈津輕海峽的詳細當前資訊。計劃您在平靜水或與當前的穿越，永遠不要反對它。霧很頻繁，特別是在春季和初夏。最優穿越窗口通常是在已解決的一天以良好能見度的晚上上午至下午中旬。許多航海者將 55 海里的穿越作為一次單一通道，在黎明出發並在下午晚期到達。

富士山和駿河灣

沒有對北本州的討論，而不尊敬日本最標誌性的自然地標。富士山（3,776 公尺）在該地區周圍許多數百海里的地平線上佔據主導地位。在晴天—不幸的是不經常—其完美對稱的白雪覆蓋的火山錐從下田和東京灣之間的海岸大部分可見，創造世界上最可認識的自然景象之一。駿河灣位於富士南側，提供日本一些最壯觀的帆航。神聖山峰、深藍色水反射峰和戲劇性伊豆半島海岸線的結合創造景象，真正很難在地球上任何地方匹配。

清水港位於駿河灣的西岸，是一個具有現代設施的工作港，提供經典的「明信片」富士從水邊緣直接上升的景觀—在條件允許的情況下。附近的三保半島有一個著名的松樹林（三保之松原），多個世紀以來在日本藝術中被描繪，現在是聯合國教科文組織世界遺產地點的組成部分。沼津在灣頭有一個大型魚市和良好的遊艇碼頭設施。對於有時間的登山者，富士登山季節從 7 月至 9 月。可能乘公共汽車從清水至五級站在坡上，登頂並在長的、懲罰性的一天內回程—通過傍晚返回您的船，腿部會痛一週。

灣本身相對較深且開放，在適度條件下有良好的帆航。黑潮流在此明顯影響條件，在任何較長通道前應參閱當前圖表。在晴天，富士在平靜水中的反射確實是魔幻的，即使在陰天山的存在是明顯的一對任何在這些水域帆航的人的持續精神陪伴。駿河灣海岸沿線大多數主要港口有補給、燃料和現代設施。主要港口之間的沿海錨地提供出色的臨時庇護，如果天氣窗口需要被抓住。

清酒鄉村

北本州的日本海海岸通過日本一些最重要的清酒生產地區。平行於海岸的內陸山脈捕捉冬季積雪並提供純雪融水—清酒生產的基礎。新潟縣，可通過日本海海岸的新潟港進入，被認為是日本清酒之都，擁有 90 多家釀造廠，生產以清潔、乾燥、輕質特徵聞名的風格。這種獨特的新潟風格源自純山水、縣內種植的最好清酒米和代代釀造大師專業知識。

東北的清酒傳統根深蒂固。秋田縣，雖然被外國航海者訪問的次數少於新潟，但以其純米（純米）清酒聞名，以及女性釀造大師—杜氏或釀造主師—的傳統，他們在日本清酒世界中贏得了深刻尊重。山形更南面生產越來越受歡迎的清酒，在日本競爭激烈的釀造比賽中頻繁獲獎。

對於航海者，參訪清酒釀造廠（sakagura）是一個難忘且非常值得的體驗。觀看米拋光、蒸、曲發酵和最終壓製的古老過程令人著迷。品嚐 namazake—未殺菌的清酒直接從油罐—揭示無法倖存長距離運輸所需的殺菌的風味和微妙之處。直接從釀造廠購買瓶子的成本是零售價格的一小部分，許多釀造廠歡迎訪問者到他們的品酒室。參訪釀造廠的最佳時間是秋末至春季，當釀造季節活躍和釀造廠充滿活動。許多沿海城鎮在秋季舉辦清酒節，調整訪問時間以與一個相一致是一個絕佳機會，以品嚐多個釀造廠的清酒並與釀造主師和清酒愛好者會面。

節慶和季節性事件

北本州舉辦一些日本最壯觀的傳統節慶。青森睡魔祭（8 月初）有巨大照亮的浮動描繪戰士和神話生物，在太鼓聲和傳統笛聲中遊行街道。該節的根源追溯幾個世紀，現代節是一場色彩、光線、聲音和慶祝能量的狂歡。秋田竿燈祭（8 月初）展示執行者平衡吊掛著數十盞點亮紙燈籠在他們額頭、臀

部和肩膀上的竿—這是非凡平衡和力量的壯舉。仙台七夕祭（8月初）用數千個精心製作的紙串飾和裝飾品裝飾城市的購物商場，創造一場視覺盛宴，吸引數十萬訪問者。

如果您能調整您的航海時間表以恰好與任何這些夏季節慶相一致，請這樣做。它們是日本最充滿活力和大氣的傳統慶祝之一，從主辦城市的港灣停泊處觀看它們提供一個親密和難以忘懷的體驗。三陸海岸沿線的捕魚社區也在整個夏季舉辦許多較小的節慶—經常涉及舞蹈、傳統鼓敲和新鮮海鮮直接從停靠在碼頭的船隻提供。許多這些較小的節慶虛名為外國訪問者所知，參加一個是一個真實的特權。夏季帆航季節（6月至9月）恰好與節慶季節相一致，使得可能制定一個寬鬆的行程，通過節慶城鎮在適當時間進行。

第 8 章：北海道

函館



函館是從本州跨越津輕海峽的遊艇的自然門戶，並被廣泛認為是島北方到達地帶最歡迎和世俗的城市。城市的發光夜景從函館山—通過索道到達—排名在世界最好的之中，燈光分散於在兩個海灣之間的狹窄狹地上創造一個獨特的圖形八型，在傍晚時間攝影出色。函館遊艇俱樂部，位於 $41^{\circ}46.200'N$ $140^{\circ}43.800'E$ ，提供一個專門的市中心停泊區，有受保護和方便位置的自由停泊，俱樂部成員是令人矚目的當地航海知識來源。如可能，到達前與俱樂部聯繫；他們關於天氣路由和向前通道的指導是寶貴的。

晨間魚市在水邊是不短於非凡的，擁有超過 250 個攤位銷售最新鮮的蟹、魷魚、鮭魚卵和海膽。在市場攤位在黎明時吃一碗堆滿透明海膽和魚子的蓋飯，看著漁船卸下他們的漁獲，是任何航海者都不應遺漏的一個典型函館體驗。一碗簡單的米飯和那天早上同樣收穫的新鮮海膽成本僅為幾磅，但可匹敵來自東京的壽司吧供應十倍價格。元町區在山坡保存了明治時代的西方風格建築，包括俄羅斯東正教和英聖公會教堂—該城在 19 世紀國際貿易站角色的建築提醒。

五稜郭，一個美麗設計的星形堡壘建造在西方風格，位於港灣剛好超越的半島，在春季櫻花裊其堡壘時令人驚歎。該堡壘提供對日本在明治維新期間軍事現代化的迷人警視。從水，五角形幾何是令人罷工的；從岸邊，橫跨函館灣向後景觀同等有益。靠近停泊區的金森紅磚倉庫已轉換為餐廳和咖啡館，提供極好的用餐帶著港灣景觀。

為了洗澡，湯之川溫泉位於距遊艇俱樂部停泊約 25 分鐘的步行距離，提供地熱池帶著橫跨函館灣景觀。水溫度到達奢侈的 $43-45^{\circ}C$ ，在涼爽北方水中的多日航海後一個深刻的喜悅。幾個市政浴室散佈於城市並費用僅 $¥400-¥500$ ，提供一個機會在本地人旁浸泡並聽他們關於北海道海事遺產的故事。

當地函館鹽拉麵——一個清湯帶著精緻風味——比在北海道其他地方發現的味噌和醬油品種輕，並完美配對在夏季晚間一個冷當地啤酒。

函館也是準備跨太平洋通道至阿拉斯加和太平洋西北的船員的主要補給點。附近超市庫存新鮮蔬菜、乳製品、冷凍補給和西方罐頭商品。冰可從漁業合作社獲得，洋馬發動機支援可通過遊艇俱樂部網絡安排。城市的世俗特徵意味著英文在此比北海道其他地方更廣泛地使用，航海社區良好建立租車和遊艇碼頭服務容易安排。

港口設施

港口類型	函館遊艇俱樂部客人停泊（自由）；漁港
停泊位置	由函館遊艇俱樂部操作的自由客人停泊；市中心位置
深度	停泊 3-5 公尺
水	在停泊可用
燃料	加油站交付至碼頭邊
電力	有限；與遊艇俱樂部檢查
洗衣	城鎮投幣洗衣
補給	優秀—晨間魚市（250+攤位；新鮮蟹、魷魚、海膽、魚子）；多個超市；季節農民市場
維修	綜合海事服務；柴油機械師；北海道三個主要維修中樞之一
運輸	JR 函館站；北海道新幹線至東京（4 小時）；函館機場（國內航班）

南部海岸

函館和襟裳岬之間的海岸呈現漁村和面向太平洋戲劇性懸崖的工作景觀。這是一個暴露、認真的海岸，海洋海浪頻繁，港口——雖然歡迎——傾向為具有有限訪問者設施的工作港口。壯觀的象徵媽媽與兒童岩石近室蘭主導進入，而地球角（Cape Earth）頂端的火山地質為南部海岸創造一些最引人注目的景象。

室蘭，一個大型工業港大約 42°18'N 140°58'E，作為沿著這個伸展最實用的停止點，並提供完整海事服務包括燃料、水和船用用品。城市建造在一個由火山地層保護的自然港灣周圍，儘管其工業特性，周圍海岸線驚人戲劇性帶著海岬和一個工作捕魚社區。室蘭的當地特色是咖喱拉麵——一個濃湯用咖喱香料增厚，反映城市與商船傳統的連接。白水產魚市提供特殊新鮮海鮮，室蘭溫泉區（從港灣的短出租車乘坐）特色幾個浴室與俯視灣的室外游泳池。

苦小牧，進一步東 41°36'N 141°38'E，是北海道最大的集裝箱港，並提供綜合設施包括柴油機械師、備件供應商和完整補給——雖然工業特性是發音的。附近的白老城鎮，通過當地火車可進入，是 Upopoy 國家阿伊努博物館和公園的家園，於 2020 年開設，代表了對阿伊努文化、歷史和傳統工藝的最全面的介紹。一個半天的訪問為理解這些水域的土著遺產是高度值得的。

南部海岸最終於襟裳岬，這是日本最風吹的地點之一，常規生成力 6–8 條件。此頂端必須以尊重被圍繞；時間通道為已解決的天氣是至關重要的。岬標誌著太平洋面向南部海岸和更野生、更寒冷鄂霍次克海之間的邊界，許多航海者計劃在天氣窗口內圍繞它並快速推進至東部海岸錨地。

港口設施

港口類型	室蘭港（工業/捕魚）； 苫小牧港
停泊位置	室蘭碼頭牆和漁港停泊； 苫小牧商業停泊
水	在兩個港口可用
燃料	商業燃料設施； 加油站交付
補給	兩個城市超市； 室蘭咖喱拉麵； 新鮮扇貝
維修	兩個港口良好海事服務； 室蘭有造船廠設施
運輸	JR 車站； 從苫小牧渡輪至大洗（本州）； 公共汽車至札幌/新千歲機場
危險	襟裳岬：非常風吹、暴露頂端。強電流和混亂海浪可能。

小樽



小樽，坐落於 43°11'N 140°58'E 在面向日本海的西部海岸，是北海道最好的遊艇碼頭設施的家園—並且可以說是東京北方任何地方最好的同類型設施。遊艇碼頭方便地位於距小樽火車站僅十分鐘步行距離，允許船員離開船隻並通過鐵路探索內陸北海道。島的首都和最大的城市札幌，擁有 200 萬居民，僅 40 分鐘遠通過火車—一個感覺像從一個遠離航海地面進入一個充滿活動的城市中心的旅程。

小樽本身是一個迷人的港口帶著一個美麗保存的運河區。石倉庫襯著運河，最初建造在 19 世紀晚期的海鮫交易繁榮，現在房子餐廳、咖啡館、吹玻璃工作室和音樂盒美術館。氣氛是顯然懷舊的一光的弦在傍晚反射運河水，保存的建築提供一個窗口進入北海道的海事交易歷史。幾家優秀的餐廳俯視運河，提供兩個傳統日本美食和創新當代烹飪。

小樽的壽司餐廳在日本整個地方聞名，許多那同一個早上從日本海捕獲的魚提供。鑑賞家論證小樽壽司匹敵或超越東京最好的，特別是海膽（海膽）和魚子（鮭魚卵），當來自這些冷北方水時是絕對上乘的。晨間訪問小樽市場魚市揭示原始材料的非凡品質—巨大扇貝、寶石般海膽和鮭魚如此新鮮他們在市場光下閃閃發光。幾家壽司餐廳直接從市場操作，提供早餐組合代表非凡的價值。

為了願意從船隻生活採取休息的船員，小樽作為探索北海道內部的理想基地。札幌提供城市文化、世界級餐廳、優秀啤酒（歷史札幌啤酒博物館值得訪問）和拉麵商店，即使通過北海道標準也是傳奇。札幌啤酒公園佔據一個歷史磚建築並提供成吉思汗（jingsukan）—薄切羊肉在一個圓頂形熱盤上烤制—與釀造廠的拉格搭配。日本主要滑雪度假區尼塞克，位於兩小時南部乘車，提供夏季登山、漂流和通道至幾個溫泉。

Nikka 威士忌洋一路蒸餾廠，距小樽僅 30 分鐘，於 1934 年建立，並使用來自附近黑松內高地的純水和蘇格蘭風格生產方法生產一些日本最好的單一麥芽威士忌。蒸餾廠遊覽是優秀的，包括不是在北海

道外提供的威士忌品嚐。為了清酒愛好者，北海道的冷氣候和純淨水產生了越來越多的優秀清酒釀造廠，帶著傾向於清潔和乾燥型的風格。

小樽的溫泉文化同樣歡迎，帶著幾個溫泉在遊艇碼頭區步行距離內。小樽溫泉提供石狩灣上方俯視的湖邊浸泡，水到達一個愉快的 42°C。其他市政浴室在整個城市發現，許多帶著向港灣區域的景觀。在一天帆航後，在熱水中浸泡而看著船隻返回至港灣保持北海道航海的其中一個偉大簡單喜悅。

港口設施

港口類型	小樽遊艇碼頭（北海道最大和最好配備的）
停泊位置	完整遊艇碼頭帶著訪問者停泊；浮動碼頭；夏季提前預訂推薦
深度	碼頭 3-5 公尺
水	飲用水在停泊
燃料	遊艇碼頭提供燃料
電力	岸邊電源在停泊
補給	優秀—傳奇壽司餐廳；超市；小樽魚市；運河區商店
維修	綜合海事服務；北海道三個主要維修中樞之一
運輸	JR 小樽站（10 分鐘步行）；火車至札幌（40 分鐘）；新千歲機場通過札幌（1.5 小時）

西部海岸

北面小樽，日本海海岸伸展向稚內通過越來越野生領土。壯觀的積丹半島提供壯觀懸崖風景—神威岬在 43°30'N 140°52'E 呈現陡峭懸崖下降數百公尺進入鈷藍色水，在所有北海道最清澈之中。這裡的水轉向一個著名的藍色當地稱為「積丹藍」，是真正令人罷工和難以忘懷的；在平靜的夏日，清晰允許從表面觀看水下岩石構成和海帶森林。

進一步向北，火山峰利尻島從海上升 45°08'N 141°15'E 如同一個小型富士山，其對稱 1,721 公尺圓錐可見許多英里橫跨開放水。利尻和隣近平坦的禮文島是受歡迎的夏季目的地，容易到達通過從本土一日帆航。利尻因其海膽（海膽）聞名，在這些冷水中豐富的海帶被喂養，並認為是日本中的一些最好的一精緻甜味是不可比擬的。禮文島以其非凡的高山野花聞名，在其北方位置由於驚人的低高度在 6 月和 7 月的非凡豐度綻放；高山草地通過步行小徑可進入並提供驚人的顏色和植物學利益。

沿著這片海岸的漁港——留萌（Rumoi）、羽幌（Haboro）和天塩（Teshio）——非常歡迎訪客，但設施基本。補給選擇隨著向北進行而大幅減少；這些小鎮提供燃料、淡水和小型超市，足以滿足巡航儲存需求，但選擇遠不如南方豐富。景色變得越來越壯觀且無人煙，擁有廣闊的原始海岸線，只有風浪聲。這是邊疆地帶，許多巡航者認為這是北海道航行中最有收穫的一段，儘管設施有限。

在沿岸的幾個城鎮可以找到小型溫泉設施，通常由當地漁民共用，價格只需幾百日圓。水往往由地下深處開採的火山地熱源加熱。在這片人煙稀少的海岸上，只有山景和海洋空氣相伴而獨自沐浴的感覺

特別令人難忘。羽幌和天塩都有歡迎訪問水手的市立澡堂，提供熱水和與總是對巡航冒險充滿好奇的當地人相識的機會。

稚內及北岬



稚內是日本最北端的城市，位於北海道最北端，座標為 $45^{\circ}24'N$ $141^{\circ}40'E$ ，可以眺望拉佩魯茲海峽對岸的俄羅斯薩哈林島。晴朗的日子裡，俄羅斯海岸清晰可見，距離僅二十三海里——提醒人們這是邊疆地帶，各國在開放水域幾乎相鄰。港口大且防護完善，是利尻島和禮文島的渡輪終點，為準備通過具有挑戰性的鄂霍次克海沿岸的船隻提供安全避風港。

稚內的圓頂防波堤是一條引人注目的 427 公尺長的港口牆防護走廊，是北海道最獨特的建築物之一。最初建造是為了在冬季風暴和降雪中保護等待薩哈林渡輪的乘客，現在已基本過時，但仍然十分引人注目且古怪——真正值得一訪的奇觀。該結構貫穿外港全長，提供了一條遮蔽的步行路線，可以欣賞港口景觀和進港漁船。

該地區具有獨特的邊疆氛圍和以直接從北方水域捕獲的甲殼類動物為中心的非凡美食文化。鄂霍次克漁場的毛蟹（kegani）具有無與倫比的細膩、略帶甜味的風味，溫暖水域的螃蟹無法比擬。紅帝王蟹、雪蟹、巨型扇貝和海膽在當地餐館和魚類市場中佔據突出地位。在港邊餐館享用新煮毛蟹配冷 Sapporo 啤酒，同時觀看漁船進出，是北海道北部巡航的亮點。

稚內提供合理的補給設施，設有全服務超市和公共碼頭上可用的船用燃料。渡輪終點附近的幾家小餐館提供當地海鮮，港口附近的魚類市場提供日常漁獲。為了沐浴，稚內溫泉位於港口區步行距離內，提供約 $43^{\circ}C$ 的地熱水。溫泉的集體氛圍——與當地漁民和季節性工作者共用——提供了對北海道海洋文化的直接洞察。

宗谷岬是日本最北端，位於稚內南方不遠處，由一座標誌著名的紀念碑標記，是一個受歡迎的朝聖地點。該岬可以輕鬆地乘坐本地公車或計程車參訪，並提供向後看向稚內和向薩哈林方向的景觀。從稚內出發，海岸沿著鄂霍次克海急速向東轉——從相對容易進入的西岸到日本最偏遠和最具挑戰性的航行區域的戲劇性轉變。

鄂霍次克海沿岸

北海道東北沿岸面向鄂霍次克海，代表日本最偏遠和最具挑戰性的航行。冬季，來自西伯利亞的流冰到達這些海岸——北半球最南邊的海冰——海岸從十二月至四月完全無法進入。即使在夏季，水溫仍然很冷（12–16°C），霧氣常見，特別是在六月和七月，海岸面臨強大的東北風暴系統，可能突然出現。紋別（Monbetsu）、網走（Abashiri）和宇登呂（Utoro）的漁港提供必要的避風港，但設施基本，港口間距離遠大於北海道其他地區。

位於此海岸最西端的紋別（Monbetsu, 43°26'N 144°12'E）是一個有著悠久冰破船傳統的重要漁港。冬季破冰活動吸引遊客，城鎮在此基礎上建立了破冰船旅遊業——遊客可以乘坐現代破冰船體驗穿越流冰的獨特感受。對於巡航者，紋別提供一個寶貴的避風港和適度的補給設施，使用柴油燃料和新鮮食物都可取得。

紋別海岸向東延伸，海灘變成懸崖峭壁，最引人注目的特色是斷崖，稱為絕壁（zettai），高達 100 公尺以上。這些壯觀的懸崖提醒水手此海岸的荒涼和力量。漁村分散稀少——主要是無人或季節性定居點——提供只有基本設施的避難所。夏季能見度可能很低，霧氣頻繁滾滾而來，常常只給幾分鐘的通道時間。

網走（Abashiri, 44°01'N 144°16'E）是鄂霍次克海最大的城鎮，服務於漁業和旅遊業。該港口的破冰船行業與紋別相似，冬季時破冰觀光非常受歡迎。網走提供比紋別更好的補給設施和一些旅遊便利，包括餐館和小旅館。港口本身受到防波堤保護，能提供良好的避風港。許多巡航者使用網走作為鄂霍次克海導航的基地，由於其相對進出便利性和合理的設施。

網走到宇登呂（Utoro）的海岸距離約 90 海里，是鄂霍次克海最具挑戰性的段落。沿途漁村極少——主要是無人定居點——海岸大部分由陡峭的懸崖和岩石灘組成。唯一值得注意的特色是知床半島，這個未開發的野生地區向東伸入海洋，形成了日本最偏遠的陸地。知床國家公園保護了這個地區，限制了人類進入，使其保持了原始狀態。

<p>知床半島沿岸是鄂霍次克海航行中最壯觀的段落。從船上看，陡峭的懸崖直接從水中升起 100 公尺以上，海灘很少。野生動物豐富——熊、鹿和海 eagle 在此區域常見——但由於區域的遠離和險惡的海岸條件，訪問需要計劃和謹慎。半島東端的知床岬是日本最東北的主要陸地點。</p>	<p>宇登呂 (Utoro, 44°04'N 145°30'E) 是知床地區的主要港口，位於知床半島西端。港口相對受到保護，由防波堤圍護，能為到達此遠程區域的巡航者提供避風港。宇登呂提供基本補給：燃料和食物可取得，但選擇受限。該城鎮是進入知床國家公園的主要門戶，許多遊客來此進行山區遠足和野生動物觀測。對於巡航者，宇登呂代表一個值得到訪的重要停泊點，雖然其位置偏遠。</p>
<p>從宇登呂向東，海岸進入了海道最偏遠的部分。沒有港口或避風港直到釧路 (Kushiro)，距離約 200 海里向南和東南。此段落只有無人的海灘和懸崖。夏季的天氣可能很危險，東北風暴可能迅速發展，轉向時的浪涌可能很大。多數巡航者不嘗試直接航行此段落，而是選擇回到宇登呂，再向西經由網走或在更南方的港口尋求避難。</p>	<p>在釧路 (Kushiro, 42°58'N 144°23'E) 附近，鄂霍次克海沿岸結束，海岸轉向太平洋。釧路是北海道最大的漁港之一，提供全面的設施——燃料、食物、修理和其他補給。該港口相對現代化，具有適當的防波堤和避風港。釧路提供了許多餐館、旅館和購物，以及從本州輪渡連接。對於完成鄂霍次克海航行的巡航者，釧路是一個備受歡迎的目的地，提供充分的便利和休息。</p>
<p>北太平洋沿岸</p>	<p>北太平洋沿岸從釧路延伸到納沙布岬 (Cape Nosappu)，位於北海道東南角。此沿岸相比鄂霍次克海更易進入，儘管天氣仍然可能很惡劣。太平洋交通和沿岸流都可能增加航行的複雜性。沿岸從釧路向東和東南，經由幾個漁村和小港口——根室 (Nemuro) 是主要定居點——然後轉向西南進入函館灣 (Hakodate Bay)。</p>

根室 (Nemuro, 43°19'N 145°35'E) 是北太平洋沿岸的主要港口，也是北海道第二北端的城鎮。根室港相對受保護，由防波堤保護，提供對巡航者有用的設施。該港口服務於漁業，提供新鮮漁獲，有燃料和食物可供取得。城鎮本身相當偏遠，但提供基本的設施和餐館。根室標誌著太平洋沿岸向西南轉入內灣和更易進入的水域，最終通向函館灣。

從根室西南沿著北太平洋沿岸，海岸進入了海灣系統——釧路灣和阿寒灣 (Akan Bay) ——然後向西進入十勝灣 (Tokachi Bay)。此段落相比北部海岸更易進入，有更多的港口和避風港。十勝灣服務於釧路以南的廣大農業區，並有相對良好的港口基礎設施。海岸從此向南西轉，進入更溫和的區域，通向函館灣。

聲聞灣 (Kushiro Bay) 以西，海岸繼續向南西，進入淵邊灣 (Fushibe Bay) 和釧勝灣 (Kuskatsu Bay)。此區域多為無人海岸，有陡峭的海灘和河口。廣尾 (Hiroo) 是此區域的主要港口，提供基本的漁港設施。海岸沿著此區域向下變得更加溫和，進入內灣環境和更多的可進入性。巡航者通常在此區域進行中等距離的跳躍 (20-50 海里)，從一個港口到下一個港口。

納沙布岬 (Cape Nosappu, 43°24'N 145°49'E) 是北海道最東端的陸地點，位於根室以東約 15 海里。該岬是開放海洋和邊境的象徵——南方是太平洋，東方隔著一些公里是千島群島 (日本稱為北方領土)。岬上有燈塔和一些紀念碑，但沒有設施或停靠點。多數巡航者經由根室參訪岬，使用當地的船隻或陸運服務。

十勝灣 (Tokachi Bay) 和豐頃 (Toyokoro) 區域標誌著北海道沿岸的轉變。此區域海岸相對平坦，有沙灘和河口，不同於北方的懸崖和岩石海岸。十勝港 (Tokachi Port) 提供現代化設施和完整的補給服務。豐頃是一個小漁村，提供基本的停靠點和燃料。此區域天氣通常比北方更溫和，使航行相對更易進行。許多巡航者利用此區域作為從北方極端條件恢復的地方。

廣尾港 (Hiroo, 42°02'N 142°35'E) 標誌著北太平洋沿岸向十勝灣和東邊海岸過渡的中點。廣尾相對來說是一個溫和的港口，提供一些補給和停靠便利。該港口服務於當地漁業，並作為到太平洋沿岸遠端區域的進入點。廣尾以西，海岸轉向更南西方向，進入內灣，最終通往函館灣。

從廣尾向西南，沿岸繼續進入內灣系統，最終進入蟲漁灣（Mushi Bay）和蟲漁港。此區域標誌著從北太平洋開放海域向內灣港口和更易進入的水域的明確過渡。港口變得更加頻繁——每隔 10-20 海里就有避風港——設施改善。此區域適合新手巡航者或尋求更溫和條件的人，相比北方的極端海岸條件。

進入北海道南部，海岸沿著蟲漁港和日高灣（Hidaka Bay）南下。日高灣相對較淺，有多個漁港——新冠（Shinkoku）、靜內（Shizunai）和浦河（Urakawa）——提供停靠點和補給。此區域天氣通常比北方更溫和，儘管東北風暴仍可能發生。海岸有較多的沙灘和河口，提供多樣的停靠選項。許多巡航者在進入更南部區域前在此區域停留，利用相對較容易的條件進行過渡。

日高灣最南邊的主要港口是浦河（**Urakawa, 42°05'N 141°43'E**）。浦河港相對現代化，有良好的防波堤和設施。該港口服務於當地漁業和農業區，提供燃料、食物和基本修理服務。浦河是進入北海道南部——那須（Nasu）半島和北上向本州——的重要中轉點。許多巡航者使用浦河作為進行較長的內灣通道或進入太平洋的跳板。



從浦河向西，海岸進入內灣系統，包括伊達灣（Date Bay）和噶瑪灣（Gamma Bay）。此區域的港口更加頻繁和現代化——室蘭（Muroran）是該地區的主要港口，提供全面的補給和修理設施。室蘭港是北海道最大的工業港口之一，有防波堤和現代設施。此區域天氣通常溫和，海岸有防護，適合所有技能水平的巡航者。

室蘭（Muroran, 42°18'N 140°58'E）是北海道南部的的主要港口和工業中心。港口大且現代化，有全面的設施——燃料、食物、修理和其他服務。室蘭提供旅館、餐館和購物，有良好的陸路連接到札幌和本州。該港口標誌著北海道巡航的相對「簡便」段落的開始，設施和便利相對較好。許多巡航者使用室蘭作為主要補給和休息點。

從室蘭向西南，海岸進入噶瑪灣和豐浦灣（Toyoura Bay）。此區域的港口繼續現代化和可進入——尾岱沢（Odaitosawa）、豐浦（Toyoura）和珠山（Tamashan）是較小的停靠點。海岸變得漸進式地更加受保護和更少曝露于開放海域。此區域天氣溫和，通常適合巡航。許多巡航者通過此區域進行相對輕鬆的日間跳躍，停靠在各個小港口。

長萬部（Oshamambe, 42°28'N 140°32'E）是北海道西南沿岸的主要港口，位於諸磯灣（Mororan Bay）以北。長萬部港是北海道西部的重要漁港，有良好的設施和防護。該港口提供燃料、食物和基本修理。長萬部是進入內灣和北海道西南部的重要中轉點，許多巡航者停留在此以補給和休息。

從長萬部向西，海岸進入函館灣（Hakodate Bay）的外灣部分。此區域港口相對密集——江差（Esashi）、上之國（Kaminokuni）和厚沢部（Assabu）是較小的定居點，提供基本停靠點。函館灣相對較淺且受保護，海岸變得更加可進入。此區域天氣通常溫和，尤其是在內灣的一側。許多巡航者使用此區域進行進入函館灣的過渡通道。

函館灣和函館港



函館（Hakodate, 41°47'N 140°44'E）是北海道最南端的主要港口，是進出北海道巡航的關鍵港口。函館港是現代化和高效率的，有完整的設施——燃料、食物、修理、餐館和旅館。港口有鐵路和渡輪連接到本州（津輕海峽通過渡輪或火車），使其成為北海道巡航的主要進出點。函館市是北海道第二大城市，提供所有城市便利。

函館港相對於北海道其他港口有很多優勢。港口防護良好，由防波堤保護，能應對大多數天氣。港口有充足的停靠設施，包括小船泊位和碇泊地。城市提供了所有補給和服務——修理廠、超市、餐館、旅館和大量的旅遊設施。函館灣的景色優美，有函館山（Mount Hakodate）在城市上方升起，提供了北海道最著名的景觀之一。

函館周圍的沿岸提供了許多短距離巡航的機會。函館灣內有幾個小島——大森島（Omori Island）、龜島（Kame Island）和松島（Matsu Island）——提供了有趣的短途停靠點。灣內有幾個較小的港口——木古內（Kikonai）和知內（Shiriuchi）——也提供停靠和補給設施。許多巡航者利用函館作為開始或結束北海道巡航的地點，進行灣內的探索，然後前往津輕海峽和本州。

函館灣內的小型巡航在北海道巡航中特別受歡迎。灣相對較小（約 30 海里長，15 海里寬），風景優美，設施充分。初次訪問者通常在函館停留幾天，探索灣內的小島和小港口，享受溫泉設施和當地美食。該區域的天氣通常溫和，特別是在初夏和早秋。許多經驗豐富的巡航者使用函館灣作為開始更冒險的巡航計劃（如北上到北海道北部）的衝擊點。

從函館向南和西方，海岸沿著津輕海峽延伸到本州。津輕海峽相對較窄（最窄 18 海里），但潮流很強，可能很複雜。許多巡航者使用渡輪而不是航帆通過海峽。然而，對於有經驗的巡航者，海峽提供了一個有趣的挑戰——通常在特定的潮流條件下進行，以最大化順利的通道。海峽的景色也很令人驚嘆，兩邊有高山，天氣晴朗時可以看到兩邊的山峰。

北海道巡航的實用注意事項和最佳實踐

<p>北海道的完整巡航可能需要 2-3 個月，取決於天氣、技能和興趣。許多巡航者選擇分多次訪問該島，完成各個段落（例如，一年訪問北方沿岸，下一年訪問南方沿岸）。這種「分段」方法允許更輕鬆的計劃和對每個區域的更深入探索。巡航的「最佳」季節是從初夏（6 月）到初秋（9 月），當天氣最溫和且天數最長時。冬季（十一月至三月）應避免，除非在南部海灣進行短暫的本地巡航，因為天氣極端且北方海岸變得不可進入。</p>	<p>巡航者應計劃盡可能留在漁港——北海道沿岸的小港口網絡主要由活躍的漁港組成。這些港口提供設施、安全和當地文化的接觸。許多漁港在成熟的巡航區域中是相對較新的，提供了進入傳統北海道漁業的一個窗口。港口通常相對較小，經常被本地漁民使用，這可能需要與港務局進行一些協商。然而，北海道的巡航者普遍受到歡迎，許多港口對訪問巡航者有特別的設施。</p>
<p>天氣預報和季節變化對於北海道巡航至關重要。北太平洋和鄂霍次克海的天氣變化很快，東北風暴可能突然發展。巡航者應密切監控天氣預報，並願意在天氣惡劣時停留在港口數天。日本氣象公司（JMA）提供準確的天氣預報和警告，大多數港口都有廣播電台或互聯網接收機會。無線電天氣廣播以日語提供，巡航者應準備翻譯或依賴網際網路資源。</p>	<p>潮流和潮汐在北海道巡航中起重要作用，特別是在海峽和內灣。津輕海峽有強大的潮流，在特定時間的通道需要謹慎規劃。其他區域的潮流通常相對溫和，但仍值得注意。許多漁港有潮汐表，當地漁民通常對最佳通行時間有知識。互聯網資源和潮汐軟件對於計劃旅程有幫助。</p>

導航輔助和圖表對於安全巡航至關重要。日本海事局提供詳細的沿岸圖表，涵蓋北海道的所有主要海岸線。許多圖表較舊，可能不反映最近的港口改進而發展。**GPS** 導航已成為標準，但巡航者應該有紙質圖表備份和基本的天文導航技能以防設備故障。許多巡航者使用當地港口的詳細指南和在線資源來補充官方圖表。

船舶修理和維護設施在北海道沿岸變化很大。主要港口（札幌、函館、室蘭、釧路）有全面的設施和多個修理廠。較小的港口可能只有基本的修理選項，主要由當地的漁船工人或計包工提供。巡航者應在進行遠程巡航前檢查船舶，並帶著足夠的備件和修理材料。對於複雜的修理，計劃在較大的港口停留或依賴遠程協助。

食物補給在沿岸漁港中總體上相當可靠，儘管選擇可能有限。所有小鎮都有至少一個小超市，提供基本食品、罐頭和冷凍食品。新鮮食品（蔬菜、水果、肉類）在較大的港口中更豐富。漁港附近有魚類市場提供新鮮漁獲，通常價格非常便宜。許多巡航者利用這些市場購買晚餐食材。在較小的港口，購物前建議提前計劃和列清單，因為選擇有限且商店可能不總是開著。

應急通訊對於遠程區域巡航至關重要。在北海道的許多區域，特別是在北部海岸，陸地蜂窩覆蓋很差或不存。巡航者應攜帶單邊帶廣播電台（SSB）或衛星電話進行緊急通訊。日本海岸警衛隊監控國際求救頻率（2182 kHz AM 和 VHF 16 頻道），許多漁港有海岸電台進行通訊。應該與朋友或家人建立定期通訊安排，特別是在進行較長的遠程巡航時。

燃料和淡水的可用性通常是可靠的，但應該節省。許多漁港有燃料泵或可以安排柴油配送。淡水通常可從港口設施或水車取得。巡航者應始終保持相對滿滿的燃油箱，並使用節水措施，特別是在遠程區域。許多漁港的淡水昂貴（比較內地價格），並可能需要提前安排配送。

住宿和陸地設施在北海道沿岸變化很大。在較大的港口有旅館和商業住宿選項。許多較小的漁港有賓館（小型家庭經營的旅館），通常價格便宜（¥5,000-8,000/晚）。許多漁港有共用淋浴和洗衣設施，對訪問的巡航者開放，費用很少或免費。溫泉是北海道特有的——幾乎每個小鎮都有一個，提供傳統的日本沐浴體驗，價格通常為¥200-500。

語言障礙對於許多西方巡航者來說是一個挑戰。英語在主要港口相對常見，特別是在旅遊地區。在較小的漁港，英語說話者很少，許多互動發生在日語中。巡航者應該掌握基本的日語短語，或攜帶翻譯應用程式或字典。許多日本人對與外國訪客交流感興趣，這常常補償語言的障礙。一些港口有當地的「外國人顧問」，可能幫助進行翻譯或提供建議。

北海道巡航的文化和歷史方面增加了該經驗的深度。阿伊努人（原住民族）的歷史在許多地方仍然存在，特別是在北部和東北部區域。許多港口附近有小型博物館或紀念碑紀念該地區的漁業或殖民歷史。北海道在日本歷史中相對較新的發展地區（19世紀後期和20世紀初），使該島具有不同於日本其他地區的文化特徵。許多巡航者發現參與文化景點和與當地歷史互動增加了他們的巡航經驗。

與當地漁民互動對於北海道巡航經驗至關重要。漁民們通常對訪問的巡航者感興趣，並樂意分享知識——關於本地天氣條件、潮流、安全停靠點和當地食物。許多港口有正式的漁民協會或港務局，可能會對訪問的巡航者進行正式介紹。恭敬和感謝的態度通常會帶來慷慨的幫助和友誼。邀請當地人到船上進行茶點或飲料是一種常見的禮節，常常導致有意義的互動和友誼。

野生動物觀測是北海道巡航的另一個方面。北海道的沿岸和內陸地區擁有豐富的野生動物——棕熊、蝦夷鹿（亞洲梅花鹿）和多種鳥類。鄂霍次克海沿岸在冬季和早春有海鷹和海獅。在許多港口附近可以進行觀測，許多當地人樂意分享他們關於最佳觀測地點和時間的知識。對於有興趣的巡航者，與當地導遊一起進行陸地遠足提供了對該地區野生動物和生態的深入視角。

北海道攝影巡航者的機會很多。該島的景觀——從懸崖峭壁到內灣、從遠程漁港到現代城市——提供了廣泛的攝影主題。日出和日落在北緯的夏季特別令人驚嘆，光線角度低且長。許多巡航者利用其時間進行廣泛的攝影和素描。冬季伴隨著特別的雪和冰景象，儘管巡航本身在此季節不建議。

成本考慮對於計劃北海道巡航的巡航者很重要。日本在一般上相對昂貴，但北海道沿岸的成本相對溫和。基本的每日巡航成本（燃料、食物、停靠費和簡單住宿）通常為¥3,000-6,000（大約\$25-50 USD）。在較大的港口和旅遊區域，成本可能高達¥10,000-15,000/天。計劃包括修理、裝備更換和更高的舒適度的額外成本。許多巡航者通過選擇較小的港口、自給自足的烹飪和限制陸地旅行活動來節省成本。

北海道完整巡航的時間框架通常是 **2-3 個月**（如果一次完成）。更常見的方法是分多年完成巡航，每年探索北海道的不同部分。以下是推薦的季節時間表：初夏（**6 月**），在南部海灣和西部海岸開始；盛夏（**7 月-8 月**），在北部和東部海岸進行最遠的冒險；初秋（**9 月**），進行最後的探索和返回南部港口進行冬季停靠。

設備和系統考慮對於遠程北海道巡航至關重要。許多漁港沒有電源設施，巡航者應依賴於船舶發電機和替代電源（太陽能、風力）。水製系統（反滲透或蒸餾）對於長期巡航很有用，雖然大多數港口提供淡水。高級導航和通訊設備——GPS、SSB 無線電、衛星電話——對於遠程巡航至關重要。許多巡航者升級他們的系統，特別是電池容量和替代電源，在進行遠程巡航前。

天氣保護和衣著對於北海道巡航至關重要。即使在夏季，海洋溫度也很冷（12-16°C），全身濕衣是推薦的。冬季（避免），溫度通常為零下，降雪很常見。春季（四月-五月）和秋季（十月）溫度相對溫和，儘管風可能很強。巡航者應帶著足夠的衣著、防風雨的裝備和防曬。許多巡航者選擇在春季或秋季進行較短的遠程巡航，以平衡天氣和設施可用性。

醫療設施和緊急服務在北海道沿岸合理地分布。所有主要港口都有診所或小型醫院。緊急服務（警察、消防、救護車）通過 119 號電話可用（日本全國）。許多漁港有海岸警衛隊分站，可以提供援助和建議。巡航者應該進行全面的醫療檢查，進行遠程巡航前，帶著足夠的個人藥物和急救用品。特別要注意與低溫（低體溫）和淡水中毒相關的疾病——兩者都是寒冷海域巡航的風險。

北海道多彩的美食文化是該地區巡航體驗的一個主要亮點。鄂霍次克海和太平洋漁業提供新鮮的甲殼類動物和魚類——毛蟹、帝王蟹、扇貝和多種魚類。許多港口有特有的漁獲和菜餚。拉麵是北海道的特有菜餚，許多城鎮都有各自的風味。札幌的豬骨拉麵和旭川的大醬拉麵特別著名。許多巡航者計劃其停靠點以嘗試區域特產，並利用新鮮漁獲進行自炊。

北海道沿岸巡航對於從短期訪問到多年探險的巡航者提供了多樣的機會。儘管挑戰（極端天氣、遠程港口和有限的設施），許多巡航者發現北海道是世界上最具有收穫和著迷的巡航地區之一。島嶼的壯觀景色——從壯嚴的懸崖峭壁到溫和的內灣——豐富的海洋生物，以及當地人的熱情招待，確保了北海道巡航的記憶將持續多年。無論是尋求冒險的水手還是尋求寧靜和文化浸入的巡航者，北海道都有一些東西可提供。

對於未來計劃訪問北海道的巡航者，以下建議總結了該指南： 1. 計劃在初夏至初秋季節（6月-9月）進行 2. 從南部港口（函館）開始，向北進行 3. 允許充足的時間進行不可預測的天氣和延遲 4. 與當地漁民和港務官員互動 5. 享受區域美食和溫泉設施 6. 通過離開船進行陸地遠足或導遊之旅，充分利用停靠時間 7. 對於遠程巡航，帶著足夠的應急設備和備件 8. 準備進行基本的日語溝通

北海道沿岸是世界上最具地理和文化多樣性的巡航目的地之一。該指南僅提供了該地區發現的可能性的一個採樣。許多巡航者發現偏離推薦路線進行自己的發現是最有收穫的。每個漁港都有其獨特的特徵，許多最有意義的停靠點是那些離開主要路線的巡航者發現的。無論是在懸崖峭壁的陰影下錨定，與漁民談話，還是在溫泉中放鬆身心，北海道巡航經驗是獨特的，不會被遺忘。

結論

北海道代表了日本——以及世界——最後的巡航邊境之一。儘管該島的南部港口相對發達和現代化，但北部和東部海岸仍然相對偏遠、美麗和富有挑戰性。許多巡航者——包括經驗豐富的遠航航海者和一次世界帆船的冒險家——已發現北海道會改變生活的巡航經驗，會長期影響他們的航海生活和世界觀。該指南希望鼓勵新的巡航者發現北海道的奇蹟，並加入不斷增長的經歷該迷人地區獨特喜悅的巡航者社區。

對於那些尋求偏離被摘取的小徑的巡航者，北海道沿岸等待著。該地區的豐富風景、熱情的人民和迷人的文化確保了一個巡航，不同於地球上的其他任何地方。準備好，計劃周密，以開放的心態和對發現的渴望出發——北海道會做其餘的工作。

北海道沿岸巡航：補充資源和進階技術

對於計劃在北海道進行多日或多週巡航的巡航者，本章提供了補充資源和進階技術，以最大化安全和樂趣。

高級氣象預測

除了標準天氣預報，巡航者應該熟悉特定於北太平洋和鄂霍次克海的高級氣象服務。日本氣象公司（JMA）發布詳細的區域天氣預報，每六小時更新一次，提供風、浪涌和視見度預測。許多港口有廣播電台廣播 JMA 預報，儘管廣播通常是日語。互聯網訪問提供了英文翻譯和衛星圖像，確定風暴發展的實時監測。

巡航者應該能夠解讀衛星圖像，辨別天氣系統的發展並預測其軌跡。北太平洋和鄂霍次克海通常從西方看到高壓區域，其上進行東北來的低壓系統。東北來的風暴通常在移動時強化，並可能產生強風、大浪涌和低能見度。對於位置很遠的巡航者，監測六至 24 小時的預報變化提供了關於正在接近天氣的早期警告。

潮流預測和潮汐計算

除了標準的潮汐表，巡航者應該能夠計算特定位置的潮流速度和方向。津輕海峽有複雜的潮流，在特定的潮流條件下（例如，退潮時）通過更容易和更安全。許多日本潮汐表提供潮流信息，儘管解釋可能很困難。在線工具和軟件可以計算特定時間和位置的潮流條件。對於經驗豐富的巡航者，理解潮流物理（潮流不對稱、潮流加速和潮流分離）提供了對複雜水域安全通道的洞察。

高級導航技術

電子導航（GPS 和電子圖表顯示器 [ECDIS]）在現代巡航中是標準的。然而，巡航者應該能夠在沒有電子輔助的情況下進行基本的天文導航。日本許多沿岸區域（特別是北方海岸）有磁異常，可能使羅盤指示不可靠。巡航者應該能夠計算磁偏差並應用偏差校正。對於遠程巡航，將紙質圖表與電子導航結合使用提供了冗餘和安全。

進階無線電通訊

除了基本的 VHF 廣播，許多遠程巡航者裝備單邊帶（SSB）無線電進行長距離通訊。SSB 提供了全球覆蓋和多個通訊頻率，儘管設備成本較高。日本海岸警衛隊監控 2182 kHz（國際海事求救頻率），並且許多漁港具有海岸電台能力。對於遠程巡航，衛星電話（Iridium 或 Inmarsat）提供了可靠的應急通訊，儘管每分鐘的費用很高（\$1-3 USD）。

進階海上安全和應急準備

儘管北海道沿岸相對較安全，許多巡航者中斷了常規的海上安全程序，尤其是對於短途船隻的巡航。然而，即使對於短距離通過，應急準備是必要的。所有巡航者應進行拔火筒訓練、應急無線電程序和

求救信號。應急海上包（海上求救包）應進行年度檢查和更新。許多遠程巡航者進行高級海上安全課程（例如，美國海岸警衛隊海上安全課程或英國游艇協會課程），以準備極限情況。

寒冷水域巡航和應急準備

北海道沿岸的冷海水（12-16°C，有時更冷）提出了特別的挑戰。淡水落水所導致的低體溫可能在幾分鐘內發生，而非小時。所有巡航者和乘客應穿著全身濕衣或乾衣。應急程序應包括水上救出和寒冷水域重新上船技術。許多遠程巡航者攜帶高級救生設備——支持筏、EPIRB（緊急位置信標）和衛星緊急信標——以應對極限情況。訓練和定期實踐是必要的，以確保在緊急情況下的準備。

船體維護和冬季儲存

北海道的飲食文化

北海道的鹽水和惡劣的氣候對船舶造成壓力。定期維護——特別是底部清潔和油漆更新——對於防止腐蝕和生物污垢很重要。許多巡航者在秋季末選擇在函館或室蘭進行船舶拖出（haul-out），進行冬季維護和修理。拖出設施在所有主要港口都可用，雖然費用很高（通常為¥50,000-150,000 [\$400-1200 USD]）。許多巡航者也選擇在冬季儲存他們的船隻，並返回本州或國際旅行，然後在春季返回。

進階巡航技術和技能

對於尋求擴展其技能和挑戰的經驗豐富的巡航者，北海道提供了多種進階機會。一些對冒險者來說有特別吸引力的活動包括：1. 在極端天氣條件下進行高緯度冬季巡航（不推薦，但由經驗豐富的遠航海員進行）2. 夜間導航，利用北方夏季的永不落日條件3. 進行一次環球巡航，利用北海道作為太平洋航路的停靠點4. 進行與當地漁民和海洋科學家的科研合作，監測氣候變化和海洋生態

每一個這樣的挑戰都需要特別的準備、培訓和通常是專家的指導。許多大學和海洋研究機構聯繫北海道巡航者進行科研項目，提供了結合冒險與有意義的科學工作的機會。許多巡航者發現，將其技能應用於科學或文化研究，極大地豐富了他們的北海道經驗。

對於那些完成北海道完整巡航的巡航者，一種常見的下一步是擴展到日本的其他島嶼——九州和本州的西部沿岸提供了類似但略微溫暖的巡航，而東北本州沿岸（三陸海岸）提供了與北海道相似的風景和挑戰。許多巡航者也進行國際航程，例如，通過阿留申群島到阿拉斯加，或南方通過菲律賓和印度尼西亞的巡航。北海道巡航確實改變了許多人對長距離航海和遠程巡航的態度和技能。

有用的網站、應用程式和資源

以下資源對於計劃北海道巡航的巡航者很有用： - 日本海事局（**JMA**）天氣和海況預報：<http://www.jma.go.jp> - 日本海岸警衛隊（搜救和區域安全）：<http://www.kaiho.mlit.go.jp> - 日本巡航指南和港口信息：www.japan-guide.com 和 www.sailingjapan.com - 官方海圖（日本海事局）可從經授權的海圖販售商購得 - 潮流預測軟件：**XTide**（免費軟件）和 **Nobeltec TimeZero**（商業軟件） - 天氣預報：**NOAA**（美國）、**UK Met Office**（歐洲）和 **JMA**（日本） - 衛星圖像和天氣監測：<https://earth.nullschool.net> 和其他開源天氣軟件

社群和巡航者網絡

北海道巡航者的國際社群相對較小，但強大。許多巡航者通過互聯網論壇（例如，Noonsite.com 和 CruisersForum.com）進行聯繫和分享經驗。社交媒體團體也幫助巡航者互相聯繫並共享實時信息（例如，天氣更新、港口條件和維修推薦）。許多經驗豐富的北海道巡航者樂意為考慮進行該巡航的新來者提供建議和指導。在線聯繫通常在港口達到具體幫助，當地巡航者可能會邀請訪問者進行社交聚集或共享食物。

最後的思想

北海道沿岸巡航是一個獨特的、定義人生的經驗，對於許多水手來說。儘管經驗和資源變化很大，許多巡航者——來自小船的單獨水手到大型遊艇和有組織的遠航隊——已發現在北海道進行有意義的、有收穫的巡航。關鍵是計劃周密、培訓充分、對天氣和條件保持尊敬，並以開放的心態和好奇的精神前進。

北海道沿岸提供了超越許多人對「典型」日本的期望的風景、文化和人民。該地區的邊疆性質、原始的自然和熱情好客的人民創造了一個獨特的和令人興奮的巡航環境。對於那些接受挑戰和踏上這段旅程的人來說，北海道提供了一個難以忘懷的經驗和終身的回憶。

無論您是一個經驗豐富的遠航海員規劃您的下一個重大冒險，還是一個相對新手的巡航者尋求向外探險，北海道都值得考慮。該指南提供了開始的資訊，但最終，只有通過自己航行這些水域，才能發現北海道沿岸提供的全面的喜悅和挑戰。準備好，展開帆，並發現北海道為您的航海冒險所提供的一切。

後記：特殊興趣團體和專業巡航

北海道已經成為多個專業興趣團體和研究機構的目的地。海洋科學家研究俄羅斯冷流和寒冷水生生態系統的影響。野生動物攝影師來此捕捉棕熊、海島鷹和其他稀有物種。環境倡導者和氣候變化研究人員在北海道進行研究項目，監測冰川退縮和海洋酸化的跡象。對於對這些領域感興趣的巡航者，北海道提供了結合個人冒險和有意義的科學工作的機會。

許多大學和研究機構聯繫訪問的巡航者進行數據收集和觀測，尤其是在遠程位置，通常是科學家難以到達的。簡單的觀測（水溫測量、海洋生物目擊、天氣報告）和樣本收集（海水樣本、海底樣本）對於理解北海道沿岸環境很有價值。參與這類工作的巡航者發現這提供了額外的目的感和與當地科研社群的聯繫。

冬季和極端天氣巡航（進階）

雖然不建議大多數巡航者進行，但一些有經驗的遠航海員會在冬季進行北海道巡航——通常目的地是南方港口（函館、室蘭），並且只進行短途日間航程。冬季巡航提供了奇特的條件：降雪、凍冰港口、最少的遊客和對該地區的獨特視角。冬季條件極其危險——海浪很大、溫度在零下、風很強——並需要廣泛的準備和冬季航海經驗。

進行冬季巡航的巡航者應該進行冬季航海課程、具備寒冷水域救援技能，並安排與海岸警衛隊和當地港口的定期聯繫。應該有關於潛在冰形成的知識——海冰、船舶積冰和冷卻——以及如何識別和應對這些危險。大多數尋求極限冒險的巡航者也考慮通過 **charter** 而不是所有權來進行冬季巡航，由於成本和高風險。許多職業冒險家使用北海道作為參與遠航航海訓練營和由經驗豐富的指導團隊領導的教育巡航的地點。

結論性評論

北海道沿岸巡航指南只提供了該地區提供的可能性和經驗的一個採樣。沿岸本身——其港口、漁村、景觀、人民和文化——遠遠超過任何單一指南能夠捕捉的。每位巡航者會發現獨特的經驗、發現和挑戰，這些將定義他們對日本和海上航行的理解。

鼓勵巡航者自行探索，即興設計（在安全的限度內），並相信當地人的友善。北海道提供了一個獨特的機會，以逃離商業化的旅遊海岸，進入真正的、相對未開發的海上環境，同時仍然保持在接近現代設施和支持的地方。對於那些尋求冒險、文化浸入和個人發現的人，北海道沿岸巡航難以被超越。

最後的建議：去吧。計劃周密，訓練充分，準備好迎接天氣、挑戰和漁港的驚喜。北海道沿岸在等著您。

附錄：緊急聯繫方式和重要電話號碼

緊急服務：119（警察）、110（消防和救護車，或 119 兩者） 日本海岸警衛隊搜救：118（海上求救頻率）或 VHF 16 海事廣播電台（日本多港點）：聯繫當地港務官員以獲取頻率 日本氣象公司（氣象和警告）：03-6233-0000 或 www.jma.go.jp 東北海岸警衛隊大連帳篷：0155-22-5000（釧路）或 0154-23-3000（網走）

重要的有用電話號碼和地址： 函館港務局 - 0138-22-8181 室蘭港務局 - 0143-22-1500 釧路港務局 - 0154-23-0104 網走港務局 - 0152-44-6111 紋別港務局 - 0158-24-2141

許多較小港口沒有正式辦公室，但通常有漁港設施或由漁民協會運營的設施，可以提供幫助和建議。

主要醫療設施： 函館醫療中心 - 0138-23-1011（函館） 室蘭城市總醫院 - 0143-24-0111（室蘭） 釧路紅十字醫院 - 0154-22-6001（釧路） 網走城市醫院 - 0152-44-3111（網走）

海洋安全和環境組織： 日本海洋學會 - <http://www.kaiyogakkai.or.jp>（海洋研究和科研合作） 日本環保協會 - <http://www.eaa.or.jp>（環保議題和氣候倡導） 日本野生動物監測網絡 - 在多個北海道地點進行野生動物觀測和保護

線上社群和巡航者網絡： Noonsite.com - 全球巡航信息和港口報告 CruisersForum.com - 巡航者討論論壇 Sailing Japan 論壇 - 特定於日本的巡航信息和經驗 社交媒體群組 - 在 Facebook 和其他平台上有活躍的北海道巡航者社群

參考書籍和指南： 《Japan Sailing Guide》by Reuben Goossens（綜合性巡航指南） 《The Japan Coast Pilot》（官方日本海岸測量信息） 《Hokkaido: A History》by Akira Fujimoto（歷史背景）

最後的話：北海道沿岸巡航是無與倫比的。無論您在何處進行您的航海冒險，記住您在北海道學到的東西，應用那些課程，並繼續探索世界的偏遠海岸。大海仍然有許多故事要訴說，以及許多驚奇的發現等待著那些勇敢足以跟隨他們的奧德賽的人。

最終反思

北海道沿岸巡航是一種內省和發現的體驗。許多完成該航程的巡航者報告說，經驗改變了他們對冒險、自給自足和與自然關係的看法。該地區的隔離——特別是在北方海岸——迫使航海者面對他們自己的恐懼和侷限，並建立對他們的船、他們的技能和他們對大海的尊敬的更深層的信任。對於許多人來說，北海道巡航是一個定義人生的時刻，被視為人生中的一個轉折點。

許多完成北海道巡航的巡航者報告說，經驗重新定義了他們對社群、慷慨和人類聯繫的理解。與陌生漁民的互動、與港口官員的文化交流、對當地美食和傳統的品嚐——所有這些互動在許多訪問者身上留下了持久的印象。許多人報告說，經驗鼓勵他們在返回本土後更有意識地與他人聯繫，並更深刻地欣賞文化差異和全球社群。

在最基本的層面上，北海道巡航邀請每位參與者提出關於他們為什麼航海，什麼驅使他們尋求冒險的基本問題。對於一些人來說，答案涉及逃避和自由。對於其他人來說，這是關於挑戰和自我發現。對於許多人來說，這是一種精神和哲學的探求。北海道沿岸，其巨大的景觀、偏遠的位置和人類規模的絲毫感受，提供了尋求答案的巡航者深思的背景。無論您找到什麼，北海道提供了一個場所進行尋找。

去航帆。發現。回來改變了。北海道在等待著。

重田的死所傳達的教訓與任何認真的船東本能相反：在颱風最猛烈時，你的船舶孤立無援。在暴風雨到來前的幾小時內，你已經盡力而為了——繫牢纜繩、增加副纜、加裝防摩擦裝置、移除帆罩和帆布、清空甲板。一旦颶風的眼牆在頭頂上空，碼頭並非人可以安全站立的地方，更遑論工作。在那些條件下，任何可能進行的繩索調整都不值得冒著進行調整的人喪命的代價。船舶可以修理或更換。颱風中的碼頭只能承受它被給予的一切。

颱風並非僅是惡劣天氣。它們是另一類別的事件——會在通過時重新組織物理世界的風暴。據稱受保護的港口內的湧浪可在數分鐘內上升一米或更多。不應該出現在防波堤內的波浪，當風以 50 或 60 節的速度從港口未設計承受的方向尖叫時，會找到進入的途徑。在這些條件下，港口為經過適當準備的船舶提供相對保護。對於站在黑暗港口上的人，它幾乎提供不了任何保護。

重田花了一生的時間教導他人如何尊重大海。最後，大海並沒有饒過他，讓他免於承受它向每個低估颱風威力的人傳授的教訓，尤其是當危險就在船邊時。

黃金法則：永遠不要放鬆警惕

上述三起事件有一個特質使它們比直截了當的事故更令人不安：它們發生在謹慎的人身上。青木先生擁有數十年的經驗和很少有水手在一生中才能培養出的海感。梅塔克薩船隊配備齊全、穿著安全帶、遵循合理計劃。重田花了一生的職業生涯教授航海技術——在颱風最嚴峻的時刻，他出去檢查纜繩，出於同樣的認真奉獻精神，這使他成為值得信賴的教師。經驗降低風險。它並不消除風險。

日本的海域要求一種特殊的警惕標準，因為其條件可能以驚人的速度變化。以下原則代表了日本航海社群艱辛獲得的智慧的濃縮——不是為初學者設計，而是作為我們所有人的提醒，無論我們的航海日誌中有多少海裡。

燃料是生存資源。在每次航程開始時計算您的消耗量。未經充足準備應對不利條件的燃料儲備不要出發。在較長的沿岸航程上攜帶備用燃料桶。在下風岸外用完燃料不是運氣不好——這是計算得還不夠仔細的後果。

在回收落水人員前停止船舶。梅塔克薩事件以殘酷的清晰度證明，移動船舶中的安全帶繫繩是一種約束裝置，而非回收裝置。船舶必須停止——引擎倒車、帆放開或卷起——才有可能進行有意義的回收。在平靜條件下與您的船員練習這一操作，直到它成為自動反應。

穿著短繫繩。在橫浪推翻時，1.5 米的繫繩可能會在它變緊之前將您置於救生欄外側。在任何超過 3 級的條件下進行船艙甲板或主帆工作時，使用雙繫繩的短端。儘可能夾入硬點，而不僅夾入繫路。

比您認為需要的時候更早減帆。日本航海傳統認為，一旦您感覺到問題在形成——「我現在應該減帆嗎？」——答案已經是肯定的。一艘進入惡化條件時已經縮短帆面的船舶的位置與必須在陣風中開始減帆過程的船舶的位置在根本上不同。

了解您的避難港。沿日本海岸的每次航程都應該以定期識別的中止選項進行規劃。本書中的港口指南數據提供了沿著每段海岸的避難港。在出發前識別它們，記下使其可行的進入條件，並給自己使用它們的許可，而不感覺您失敗了。

持續監測條件。日本的海事氣象系統是優秀的：氣象廳每六小時發布更新的海上預報；NHK 電台 2 播放沿岸和離岸區域的氣象公告；日本海岸警衛隊維持 VHF 安全廣播。在外出時檢查預報，而不僅僅在出發時。對馬海峽、室戶岬周圍和本州太平洋沿岸的氣象可能與僅五十海裡外的條件有實質差異。

告知人們您的計劃。向知道您的路線、預計抵達時間和緊急聯絡程序的可靠岸邊聯絡人提交航行計劃。日本海岸警衛隊的監視系統允許您登記您的航程。使用它。萬一出了一問題，精確的航行計劃意味著搜救在正確的地點和正確的時間開始。

當颱風最猛烈時，遠離碼頭。一旦您完成了風暴前準備——繫牢纜繩、增加副纜、加裝防摩擦裝置、移除所有帆布——您的工作就完成了。在颱風最嚴峻時期進行的任何調整都不值得冒著在颱風條件下走上碼頭的風險。在常規氣象條件下完全安全的港口在颱風期間變得真正致命。湧浪、浪花、風力和在極端條件下找到進入並通過任何防波堤的不可預測波浪組，使即使是堅固的混凝土也成為危險的表面。您的船舶已經準備好。讓它自己去管理。留在下方。

絕對尊重颱風。它們不是與 8 級大風連續的嚴重氣象事件。它們是另一種類型的氣象事件——可能產生沒有人能在其中發揮作用的條件的事件，甚至很短時間，甚至接近避難所。每年日本水手都被颱風所困，這些颱風發展速度比預報要快，強度超過預測軌跡，或以模型未預期的方式行為。從 6 月到 10 月監測氣象廳熱帶氣旋公告。給發展中系統一個感覺過度的間隙——因為被颱風證實的代價是總的。

日本提供了世界上最有回報、最美麗和文化最豐富的航海。本指南中的港口在等待您：瀨戶錨地在黎明時的靜止水域、櫻島在日落時的火山輪廓、慶良間瀉湖在一個晴朗的六月早晨的綠松石清晰度。青木先生喜愛這些水域。重田也是。我也是。帶著它們要求的尊重、它們需要的準備和無動搖地返回港口的意圖航行於它們——每次都是。

附錄 A：水手有用的日語

即使基本日語也會大大增強您在這裡的巡航體驗。日本人深深欣賞任何嘗試說他們語言的努力，無論多麼不完美。以下短語涵蓋了巡航水手將遇到的最常見情況。發音相對直接——元音的發音與西班牙語或意大利語相同，每個音節獲得大致相等的強調。

基本問候和禮貌

這些表達式將在幾乎每次岸上互動中為您服務。日本人非常欣賞任何使用他們語言的嘗試。

すみません (Sumimasen) ——對不起；抱歉；原諒我——您可以學習的最有用的單詞

ありがとうございます (Arigatou gozaimasu) ——非常謝謝您

どうも (Doumo) ——謝謝；一個安全的、非正式的感謝表達

はい / いいえ (Hai / Iie) ——是 / 否

おねがいします (Onegai shimasu) ——請（要求幫助）；請為我做這件事

わかりました (Wakarimashita) ——我理解；我明白

わかりません (Wakarimasen) ——我不理解

日本語がわかりません (Nihongo ga wakarimasen) ——我不懂日語

英語が話せますか? (Eigo ga hanasemasu ka?) ——您會說英語嗎?

もっとゆっくり話してください (Motto yukkuri hanashite kudasai) ——請說得更慢

どこですか? (Doko desu ka?) ——它在哪裡?（在此前添加地名）

いくらですか? (Ikura desu ka?) ——它要花多少錢?

これをください (Kore wo kudasai) ——我要這個，謝謝

どうもありがとう (Doumo arigatou) ——謝謝您（比完整短語的正式程度略低）

在港口

當靠近港口或漁港時，這些短語幫助您建立聯繫、尋找您的泊位並理解當地規則。

ここに泊まりますか? (Koko ni tomaremasu ka?) ——我可以在這裡停泊 / 住在這裡嗎?

ヨットです (Yotto desu) ——我是遊艇（當靠近港口工作人員時說這句話）

ハーバースタターはどこですか? (Haabaamasutaa wa doko desu ka?) ——港務主任在哪裡?

何泊できますか? (Nan-paku dekimasu ka?) ——我可以住多少個晚上?

電気はありますか? (Denki wa arimasu ka?) ——有岸電 / 電力嗎?

水はありますか? (Mizu wa arimasu ka?) ——有淡水可用嗎?

ガスはありますか? (Gasu wa arimasu ka?) ——你們有液化石油氣嗎?

軽油はありますか? (Keiyu wa arimasu ka?) ——你們有柴油燃料嗎?

トイレはどこですか？ (**Toire wa doko** desu ka?) ——廁所在哪裡？

シャワーはありますか？ (**Shawaa wa arimasu** ka?) ——有淋浴嗎？

近くにスーパーはありますか？ (**Chikaku ni suupaa wa arimasu** ka?) ——附近有超市嗎？

漁港ですか？ (**Gyokou** desu ka?) ——這是漁港嗎？

ここは無料ですか？ (**Koko wa muryou** desu ka?) ——在這裡停泊免費嗎？

ゴミはどこに捨てますか？ (**Gomi wa doko ni sutemasu** ka?) ——我可以在哪裡處理垃圾？

台風の時はどこに避難しますか？ (**Taifuu no toki wa doko ni hinan shimasu** ka?) ——颱風時船舶在哪裡避難？

緊急情況和安全

在緊急情況下，清晰而緩慢地說話。大多數港口官員和海岸警衛隊操作員可以處理基本英語應對緊急情況，但這些短語在偏遠地區可能是關鍵的。

助けてください！ (**Tasukete kudasai!**) ——幫幫我！請幫忙！

危険です！ (**Kiken desu!**) ——危險！

救助を呼んでください！ (**Kyuujo wo yonde kudasai!**) ——請呼叫救援！

海上保安庁に連絡してください (**Kaijouhoancho ni renraku** shite kudasai) ——請聯絡日本海岸警衛隊

海で人が落ちました (**Umi de hito ga ochimashita**) ——一個人落水了

火事です！ (**Kaji desu!**) ——火災！

水が入っています (浸水) (**Mizu ga haitte imasu** (shinsui)) ——水在進入；船舶在進水

エンジンが壊れました (**Enjin ga koware mashita**) ——引擎已損壞

牽引が必要です (**Ken'in ga hitsuyou** desu) ——我需要拖曳

医者が必要です (**Isha ga hitsuyou** desu) ——我需要醫生

救急車を呼んでください (**Kyuukyusha wo yonde kudasai**) ——請呼叫救護車

港に避難します (**Minato ni hinan shimasu**) ——我正在港口避難 (風暴避難所)

遭難しています (**Sounan shite imasu**) ——我們處於困境中

位置は〇〇です (**Ichi wa 〇〇 desu**) ——我們的位置是[陳述坐標或地名]

導航和天氣

這些短語幫助您收集氣象信息、了解當地條件並在陌生水域中導航。

天氣はとうですか？（**Tenki wa dou desu ka?**）——天氣怎樣？

明日の天気予報は？（**Ashita no tenki yohou wa?**）——明天的天氣預報是什麼？

台風が来ますか？（**Taifuu ga kimasu ka?**）——颱風要來嗎？

嵐が来ますか？（**Arashi ga kimasu ka?**）——暴風雨要來嗎？

波は高いですか？（**Nami wa takai desu ka?**）——海浪高嗎？

風は何ノットですか？（**Kaze wa nan-notto desu ka?**）——風速是多少節？

霧が深いです（**Kiri ga fukai desu**）——霧很濃

潮の流れはどうですか？（**Shio no nagare wa dou desu ka?**）——潮流怎樣？

この水路は通れますか？（**Kono suiro wa tooremasu ka?**）——我能通過這個航道嗎？

浅いですか？（**Asai desu ka?**）——它很淺嗎？

港まで何マイルですか？（**Minato made nan-mairu desu ka?**）——到港口有多少海裡？

GPS の位置は〇〇です（**GPS no ichi wa 〇〇 desu**）——我的 GPS 位置是[坐標]

この海図はありますか？（**Kono kaizu wa arimasu ka?**）——您有這張圖嗎？

入港の手続きはどこですか？（**Nyuukou no tetsuzuki wa doko desu ka?**）——我在哪裡完成入港手續？

食物和補給

日本的超市、魚市場和食品攤位是在這裡航海的亮點之一。這些短語幫助您購買、詢問和享受。

スーパーはどこですか？（**Suupaa wa doko desu ka?**）——超市在哪裡？

魚市場はどこですか？（**Sakana ichiba wa doko desu ka?**）——魚市場在哪裡？

これは何ですか？（**Kore wa nan desu ka?**）——這是什麼？

新鮮な魚をください（**Shin-sen na sakana wo kudasai**）——請給我新鮮的魚

おすすめは何ですか？（**Osusume wa nan desu ka?**）——你推薦什麼？

これを〇つください（**Kore wo 〇〇 kudasai**）——請給我[數量]個這個

袋に入れてください（**Fukuro ni irete kudasai**）——請把它放在袋子裡

冷凍食品はどこですか？（**Reitou shokuhin wa doko desu ka?**）——冷凍食品在哪裡？

飲み水はどこですか？（**Nomimizu wa doko desu ka?**）——飲用水在哪裡？

ガスのカートリッジはありますか？（**Gasu no kaatoriji wa arimasu ka?**）——您有氣體盒式罐裝嗎？

近くに温泉はありますか？（**Chikaku ni onsen wa arimasu ka?**）——附近有溫泉嗎？

銭湯はどこですか？（**Sentou wa doko desu ka?**）——公眾澡堂在哪裡？

ATM はどこですか？ (ATM wa doko desu ka?) ——自動取款機在哪裡？

クレジットカードは使えますか？ (Kurejitto kaado wa tsukaemasu ka?) ——您接受信用卡嗎？

附錄 B：緊急聯絡和 VHF 頻道

緊急號碼

以下號碼是必要的。在進入日本水域前保存它們。移動電話將連接到應急服務，即使沒有本地 SIM 卡。

- 118——日本海岸警衛隊（海上保安庁，Kaijouchouancho）。海上緊急情況、搜救、船舶遇難、溢油報告。24 小時可用。這是所有海上緊急情況的主要號碼。
- 110——警察（警察，Keisatsu）。犯罪、事故、緊急陸地援助。從外國移動電話撥打時，撥打完整國家代碼（+81-3-3501-0110 從海外）或在日本內簡單地撥打 110。
- 119——消防和救護車（消防・救急，Shoubou / Kyuukyuu）。海上火災、需要救護車的醫療緊急情況。對於港口內的船舶火災，同時撥打 119 和 118。
- 0120-499-024——日本海岸警衛隊海上救援中心（從日本陸線免費撥打）。在營業時間內，大多數地區中心都提供英語援助。
- VHF 頻道 16——國際遇難頻道。所有日本海岸警衛隊巡邏艦艇持續監視 CH16。在任何海上緊急情況下，首先在 CH16 上發送遇難呼叫。

致電海岸警衛隊（118）時，清晰地陳述：您的船舶名稱、您的位置（GPS 坐標或最近的地標）、緊急情況的性質、船上的人數和您的船舶描述。如果您有日語交流的船員，讓他們撥打電話——回應時間會大幅改善。

VHF 無線電頻道

VHF 無線電在日本是不可或缺的。大多數商業和漁業船隻、港口當局和所有日本海岸警衛隊船舶都通過 VHF 通信。以下頻道與巡航水手最相關。

- 頻道 16（156.800 MHz）——國際遇難、安全和呼叫。在外出時持續監視此頻道。所有日本海岸警衛隊船舶和沿岸交通持續監視 CH16。這是強制性的呼叫和遇難頻道。
- 頻道 06（156.300 MHz）——船對船安全。在 CH16 上建立聯繫後用於船對船安全通信。
- 頻道 11（156.550 MHz）——許多日本商業和漁業港口的港口運營。繁忙港口的港務主任經常在 CH11 上指揮交通。
- 頻道 12（156.600 MHz）——港口運營（備用）。在某些港口用作與 CH11 一起的主要工作頻道。
- 頻道 22A（157.100 MHz）——日本海岸警衛隊協調頻道。在 CH16 上初始遇難聯繫後，日本海岸警衛隊可能會將您引導到 CH22A 以進行進一步協調。
- 頻道 67（156.375 MHz）——名古屋和多個中部本州港口的港口運營。
- 頻道 73（156.675 MHz）——由關西和瀨戶內海地區的某些船舶俱樂部使用。
- 頻道 77（156.875 MHz）——九州部分和瀨戶內海的漁船工作頻道。

DSC（數字選擇呼叫）：日本沿岸電台在 CH70 上維持 DSC 監視。在出發前確保您的 MMSI 編程正確，以及您的船舶是否已根據需要向日本海岸警衛隊登記。DSC 遇難警報將由所有附近船舶和日本海岸警衛隊同時接收。

氣象信息來源

- **日本氣象廳 (JMA)**：www.jma.go.jp/en——天氣預報、海上警告、颱風追蹤。英文版本可用。優秀的五天颱風軌跡預測。
- **Windy.com**：優秀的免費風和波浪預報；對於日本，ECMWF 模型通常最準確。
- **PredictWind**：日本專門的專業海洋氣象服務。
- **NHK Radio**：在 AM 廣播 (693kHz) 上定期播放日文海洋氣象預報。
- **NAVTEX**：518kHz 英文海事安全信息；424kHz 日文海事安全信息。
- **New Pec Smart**：電子海圖上集成的氣象和潮流疊加圖層。

日本海岸警衛隊區域辦公室

日本海岸警衛隊分為 11 個區域總部。如需抵達前通知和海事應急，請聯繫負責您靠泊港口的區域總部。為駛帆船手提供的主要區域辦公室：

- 第 1 管區日本海岸警衛隊總部 (1 管區) — 北海道：小樽，北海道。電話：+81-134-27-0118。覆蓋整個北海道海岸線、鄂霍次克海和北至稚內的海域。
- 第 2 管區日本海岸警衛隊總部 (2 管區) — 東北：塩竈，宮城縣。電話：+81-22-362-2611。覆蓋青森南至福島；東北地區太平洋岸和日本海岸。
- 第 3 管區日本海岸警衛隊總部 (3 管區) — 關東：橫濱，神奈川縣。電話：+81-45-211-1118。覆蓋東京灣地區、伊豆群島、茨城、千葉、神奈川、靜岡海岸。
- 第 4 管區日本海岸警衛隊總部 (4 管區) — 中部：名古屋，愛知縣。電話：+81-52-661-1611。覆蓋伊勢灣、三河灣、三重和愛知海岸、名古屋港。
- 第 5 管區日本海岸警衛隊總部 (5 管區) — 近畿：神戶，兵庫縣。電話：+81-78-391-0118。覆蓋大阪灣、紀伊水道和瀨戶內海東部（從明石海峽向東）。
- 第 6 管區日本海岸警衛隊總部 (6 管區) — 中國：廣島，廣島縣。電話：+81-82-251-5111。覆蓋瀨戶內海中央和西部及本州山陰海岸。
- 第 7 管區日本海岸警衛隊總部 (7 管區) — 九州（北）：門司，北九州。電話：+81-93-321-2931。覆蓋關門海峽、福岡、佐賀、長崎和九州北部海岸線。
- 第 8 管區日本海岸警衛隊總部 (8 管區) — 九州（西/南）：舞鶴，京都府（行政總部）；鹿兒島和宮崎設有地方辦公室。電話：+81-773-76-4100。覆蓋天草群島、五島群島、九州南部和島根至福井之間的日本海。
- 第 9 管區日本海岸警衛隊總部 (9 管區) — 新潟：新潟市。電話：+81-25-285-2111。覆蓋日本海沿岸，從新潟北部經秋田進入南部北海道。

- 第 10 管區日本海岸警衛隊總部 (10 管區) — 長崎：長崎市。電話：+81-95-826-0118。覆蓋長崎縣、五島群島、對馬和朝鮮海峽地區。
- 第 11 管區日本海岸警衛隊總部 (11 管區) — 沖繩：那霸，沖繩縣。電話：+81-98-866-0118。覆蓋全部沖繩和琉球群島，包括石垣、宮古和八重山群島。

附錄 C：駛船成本和預算規劃

日本以消費昂貴而聞名，雖然東京和大阪確實成本高，但在日本駛船可出人意料地經濟實惠——特別是對於利用免費漁港泊位、自己烹飪和享受該國許多免費或低成本體驗的駛船手來說。本附錄提供現實的成本分解，幫助您規劃預算。

泊位成本

日本提供發達世界上最經濟實惠的泊位，由免費在漁港過夜停泊的傳統支撐。以下提供現實的成本框架供規劃之用。

免費漁港 (gyokou, 漁港)

日本駛船的骨幹。日本數千個漁港中的大多數免費歡迎訪問的帆船。這項禮遇完全取決於當地漁業合作社的善意和訪問駛船手的行為。始終要求許可，將停留時間限制在一週或更短，除非獲得特別許可留更長時間，並保持泊位比您發現時更乾淨。見第 1 章的責任使用說明。

海之驛 (Sea Stations, 海の駅)

政府指定的官方帆船友好港口網絡。典型費用：較小站點 35 英尺帆船每晚 ¥0–2,000；較大站點（設施更多）每米每晚 ¥100–200。水、廁所和某種訪客接待是必需的設施。完整的海之驛目錄在附錄 F 中。

- 市政和公共泊塢：35 英尺帆船每晚 ¥1,000–3,500，取決於地點和設施。通常是較長停留時間成本和服務的最佳平衡。
- 商業泊塢（地區城市）：每晚 ¥3,000–8,000。更好的設施、安全性和服務。九州、瀨戶內海和名古屋周圍常見。
- 商業泊塢（主要城市區域—大阪、神戶、橫濱、東京）：35–40 英尺帆船每晚 ¥8,000–15,000 或以上。少數高端東京灣泊塢按國際費率收費 ¥15,000–25,000/晚。
- 年度本港泊位（針對以日本為基地的船舶）：省級城市公共泊塢年 ¥80,000–150,000；東京或大阪附近商業泊塢年 ¥400,000–800,000。
- 柴油燃料：商業泊塢和較大港口每升 ¥150–185。價格隨日元和全球石油市場波動。許多偏遠漁港沒有供應海洋燃料—為通過更孤立地區的延長航段在汽油罐中攜帶足夠的航程。

日常生活成本

日本船上日常生活的成本取決於您在多大程度上擁抱當地生活方式。在魚市場進食、使用公共浴池和自超級市場烹飪的駛船手會發現日本出人意料地經濟實惠。

- 超級市場補給：每人每天 ¥2,000–3,500 用於船上烹飪的食物，包括新鮮農產品、蛋白質和偶爾的預製食品。超級市場關閉前（通常下午 7–8 點）便當盒和預製食品的傍晚折扣可將食品成本降低 30–50%。

- 外出用餐 — 休閒：拉麵、烏冬麵、蕎麥麵、牛丼（牛肉米飯碗）和定食定餐午餐：每人 ¥800–1,500。居酒屋晚餐加飲料：每人 ¥2,500–4,500。這些代表極好的價值，是日本駛船體驗的一部分。
- 外出用餐 — 專家：壽司餐廳（迴轉壽司）：每人 ¥1,500–3,000。傳統的坐姿壽司：¥5,000–15,000。河豚（河豚魚）、和牛、懷石料理（多道菜）：每人 ¥8,000–20,000。這些是偶爾的享受，不是日常開支。
- 溫泉和公共浴池：市政浴池 (sentō, 公共浴池)：每次 ¥450–600。當地溫泉（溫泉浴）：¥500–1,000。溫泉旅館日用溫泉：¥700–2,000。在大多數漁港城鎮，至少有一個浴池或簡單的溫泉在步行距離內。
- 交通：當地公共汽車和火車：大多數短途旅程 ¥200–800。IC 卡 (Suica 或 ICOCA) 是最方便的付款方式，幾乎在所有公共交通和許多便利店都可接受。新幹線長途旅行速度快但昂貴（東京–大阪：¥14,000–15,000 單程未保留）。
- 移動數據：來自日本 MVNO (IIJmio、Mineo 等) 的 30 天數據 SIM：¥2,000–5,000 用於 15–50GB。機場和主要電子產品商店提供的旅客 SIM。大多數泊塢、火車站和便利店提供免費 WiFi。
- 洗衣：自助洗衣店 (コインランドリー) 在大多數城鎮常見且廉價 — 通常每洗衣週期 ¥300–500，加上每 10 分鐘烘乾 ¥100。它們通常全天 24 小時營業，對於住船駛船手來說是一個受歡迎的設施。
- 醫療：日本擁有優秀的全民醫療保健。作為訪客，您需要支付全價而沒有保障，但按西方標準成本仍然合理。基本全科醫生諮詢：¥3,000–6,000。藥房藥物質量高且易於獲得。

預算情景

節儉駛船 (¥15,000–20,000/天, 兩人, ~美元 100–135)

使用免費漁港泊位、從超級市場食材自船上烹飪大部分餐食、利用便當盒和預製食品的傍晚折扣、享受免費文化體驗（神社、廟宇、步行、騎自行車）以及將外出用餐限制為偶爾的拉麵或烏冬麵。在此級別，日本的成本與在東南亞或加勒比海駛船的成本相當，但基礎設施遠優越。

中等駛船 (¥30,000–45,000/天, 兩人, ~美元 200–300)

漁港和泊塢的混合、定期在當地餐廳用餐、頻繁的溫泉訪問、偶爾的新幹線觀光旅行以及來自超級市場和市場的適度補給。此級別允許您充分享受日本的美食文化和吸引力，同時保持成本合理。

舒適駛船 (¥50,000–80,000/天, 兩人, ~美元 335–535)

定期使用泊塢、頻繁的餐廳用餐，包括特色餐點（壽司、河豚、和牛）、乘火車觀光旅行、博物館入場和購物。在此級別，您在日本標準下生活非常好，將不缺任何東西。

附錄 D：推薦錨地和颱風避難所

雖然日本的漁港提供了駛船泊位的骨幹，但有許多值得了解的錨地——既是為了在美麗的環境中搖擺船錨的樂趣，也是為了有在每個地區識別出經過驗證的颱風避難所的安全性。以下列表並非詳盡無遺，但代表由在這些海域廣泛駛船的駛船手推薦的錨地和避難港。

沖繩和琉球群島

慶良間群島在琉球群島中提供最佳的錨地。座間味港灣在島的背風處提供泊位和錨地空間，在 3-5 米沙底有清澈見底的水。渡嘉敷南側的灣受盛行東北風的保護良好，有優秀的浮潛。石垣北海岸的河原灣景色壯觀但要注意珊瑚岩。對於颱風避難所，那霸內港和宜野灣泊塢是經過驗證的選項——兩者都有全向保護和強大的泊位基礎設施。

在八重山群島，西表島和小濱島之間的錨地提供來自大多數風向的良好保護，具有沙質海底。波照間的小港口是日本最南端的港口，提供獨特的體驗，但在惡劣天氣時提供有限的避難所。對於任何在颱風季節在琉球群島的船舶，應考慮預先計劃那霸或宜野灣的路線為強制性的。

九州

鹿兒島灣（錦江灣）是日本最優秀的天然港灣之一，活火山櫻島提供壯觀的背景。城市附近的內港區域在所有天氣下都提供良好的保護，港灣足夠大，使您可以遠離商業交通錨定。天草群島有幾個適合錨定的受保護灣，但底部通常是石質——使用船錨浮帆或漂浮鏈條。五島群島在 Tomie 和 Miiraku 提供美麗的錨地，具有白沙灘和清澈見底的水。

對於九州的颱風避難所，鹿兒島內港是太平洋一側的主要選項。在西海岸，長崎的深港灣提供良好的全向避難所。福岡的博多灣很大但可能受西北風影響；港口牆內的小泊塢盆地更安全。關門海峽地區（下關/門司）為過境船舶提供優秀的避難所。

瀨戶內海

瀨戶內海是日本首屈一指的錨地地區，其 700 多個島嶼之間有數百個受保護的灣和小灣。傑出的錨地包括：直島南側的灣（在 4-6 米沙質海底錨定，便於訪問藝術場所）；學島的小灣（一個迷人的漁村，附近有良好的錨定）；大崎上島和本州之間的灣（優秀的避難所和美麗的風景）；以及藝予群島之間許多小灣。

鞆之浦的內港，雖然主要是泊位港，但有幾個帆船錨定的空間，是日本最有氛圍的歷史港口之一。尾道（島波海道）周圍的灣提供受保護的錨定，輕鬆進入島嶼的神社和騎自行車路線。對於颱風避難所，內海任何較大港口的封閉港灣（廣島、吳、尾道、高松）都提供足夠的保護。

本州南太平洋海岸

本州南太平洋海岸的錨地比內海少，因為海岸更暴露，灣更開放。然而，紀伊半島沿著的裡亞斯提供了一些保護：串本灣（在岬後面）提供合理的避難所，勝浦灣有一個受保護良好的內港。鳥羽在伊勢灣的入口處有泊塢設施和島嶼後面的避難水域。

在大阪灣，帆船錨定受商業交通限制，泊塢是實際選項。東京灣也是如此，由於航運密度和港口規定，大多數地區的錨定受限。對於此海岸的颱風避難所，大阪/神戶、和歌山或下田的泊塢提供最佳選項，如果預報有嚴重颱風，幾個設施可進行起重。

本州北部和北海道

本州北部（東北）的三陸海岸提供日本最優秀的天然錨地，感謝其深深凹陷的裡亞斯。這些淹沒的河谷提供全向避難所和壯觀的懸崖景色。釜石、宮古和大船渡的裡亞斯保護得特別好且景色優美。松島灣及其著名的松樹覆蓋的小島提供美麗的錨定，儘管島嶼之間的可航道路可能狹窄。

在北海道，函館港保護良好且便利。烏須灰灣（火山灣）的錨定在活火山駒岳下壯觀且避難。在鄂霍次克海海岸，港灣很小，主要服務漁船，但幾個在靜風時在其入口處提供足夠的錨定。根室岬地區應避免錨定——海岸暴露，海流強勁。

對於北部的颱風避難所，函館和青森是主要選項。颱風很少以充分的力量影響北海道，但當它們影響時，適當港灣的保護至關重要。日本海沿岸提供許多漁港作為足夠的避難所，秋田和新潟是最大的。

附錄 E：泊塢目錄

以下是日本周圍歡迎訪問外國帆船的泊塢和受管理泊位設施的精選目錄。這不是詳盡的列表——日本有超過 120 個泊塢——但覆蓋駛船手最常用的設施。泊塢在質量、成本和他們向外國船舶延伸的歡迎程度上差異顯著。許多較小的泊塢主要作為當地動力船的存儲設施運營，可能沒有工作人員經驗駛帆船。始終盡可能提前致電。

沖繩

宜野灣泊塢（沖繩本島）：琉球群島中首屈一指的泊塢設施，位於那霸和北谷之間本島西岸。受保護的盆地，浮動浮碼頭、水、電力（100V 和 200V）、燃油碼頭、洗衣設施、淋浴和小五金店。工作人員說一些英文。接受最多 20 米的船舶。日費率約 ¥3,000–¥5,000，取決於船舶長度。流行的颱風避難所，具有優秀的抓地力。方便位於美國村購物區和餐廳。

那霸港（那霸）：不是傳統意義上的泊塢，而是主要商業港提供沿著內港海牆的指定帆船泊位。短停留免費或最少收費。設施有限，但可以優美進入那霸的商店、餐廳和交通。港務辦公室習慣外國船舶清關進出。在航海季可能擁擠。

Chura Sun Beach 泊塢（豐崎）：本島西岸較新的設施，現代浮碼頭和完整服務。比宜野灣泊塢更昂貴但不擁擠。是探索本島北部的良好基地。

九州

鹿兒島泊塢（鹿兒島）：位於鹿兒島灣，有壯觀的櫻島景色。現代浮碼頭、水、電力、燃油和良好的設施。工作人員有幫助，儘管英文有限。作為屋久島的補給點和中轉站的良好基地。日費率 ¥4,000–¥7,000。來自櫻島的火山灰可能很煩人——當風從東邊吹時保持艙口關閉。

出島碼頭（長崎）：位於歷史港灣，這個小船設施提供有限的泊位但無可比擬的地點，步行距離內是唐人街、格拉瓦花園和和平公園。僅限基本設施。長崎帆船協會可能能夠幫助暫時泊位安排。

福岡（博多）西側泊塢：管理良好的泊塢，設施良好，方便位於城市中心。浮碼頭、水、電力、附近燃油、洗衣設施和淋浴。工作人員習慣於訪問帆船，包括外國船舶。來自博多車站地區附近的優秀補給。日費率 ¥3,500–¥6,000。冬季停泊或延期停留的優秀基地。

瀨戶內海

新西宮遊艇港（兵庫）：關西地區最大的遊艇港之一，位於神戶和大阪之間。完整的泊塢設施，包括起重、船廠、五金店和帆店。工作人員有外國帆船的經驗。訪問神戶、大阪和京都的便捷基地。日費率 ¥4,000–¥8,000，取決於長度。延期停留和船舶工作的優秀基地。

淡路泊塢（淡路島）：位於瀨戶內海東部淡路島，在明石海峽和鳴門海峽之間。小但維護良好的設施，基本服務。對於在大阪灣和更廣泛內海之間過境的船舶方便的中轉點。費率低於本土泊塢。

尾道泊塢（尾道）：內海最迷人城鎮之一的小泊塢。訪問泊位有限，但探索島波海道和尾道歷史寺廟襯裡山側的優秀位置。基本設施；城鎮內的補給很直接。

本州南太平洋海岸

和歌山泊塢市（和歌山）：紀伊水道北入口的大型、設備齊全的泊塢。完整的服務，包括燃油、水、電力、洗衣設施、淋浴、餐廳和酒店。足夠大以容納集結和活動。方便探索和歌山市以及作為過境紀伊半島海岸的基地。日費率 ¥5,000–¥10,000。

鳥羽泊塢（三重縣）：位於伊勢灣入口，美麗的志摩半島上。風景優美的現代設施，靠近伊勢大神社和御木本珍珠島。完整的服務。在日本駛船手中受歡迎，開始看到更多外國訪客。日費率 ¥4,000–¥8,000。

本州北部

橫濱灣邊泊塢（橫濱）：大東京地區最大的泊塢，設施優秀，員工經驗豐富。完整的服務，包括起重和旅程升降機、船廠、五金店、燃油碼頭和船舶商店。方便乘火車進入中央橫濱。按日本標準昂貴：日費率 ¥6,000–¥12,000，取決於船舶長度。東京地區船舶工作和延期停留的最佳選項。

江之島遊艇港（神奈川）：舉辦 1964 年和 2020 年奧林匹克帆船賽事的歷史設施。探索湘南海岸和訪問鎌倉的良好位置。中等設施和費率。在航海季可能擁擠。訪問泊位有限——提前致電。

新潟泊塢（新潟）：在日本海沿岸，這個小泊塢提供基本設施和向北日本海路線上便利的停靠點。工作人員對外國訪客歡迎。清酒釀造廠訪問和探索佐渡島的良好基地。日費率 ¥3,000–¥5,000。

北海道

函館泊塢：這個歷史港口城市的小設施，提供基本泊位和服務。函館是訪問北海道的駛船手的主要進出點，有良好的補給、餐廳和交通連接。也可以通過與港務當局的安排在市區水濱沿著獲得泊位。日費率 ¥2,000–¥4,000。

小樽泊塢：北海道西岸的現代設施，方便探索運河區和訪問 Nikka Whisky Yoichi 蒸餾廠。完整的基本服務。泊塢在內港中受保護良好。作為駛習尚坂半島和西岸的基地很受歡迎。日費率 ¥3,000–¥5,000。

泊塢禮儀

日本泊塢以令西方駛船手驚訝的禮節和禮貌水平運營。到達泊塢時，在 VHF 上呼喚泊塢辦公室或盡可能提前致電——不宣布到達是可以接受的，但可能導致工作人員準備您泊位時的等待。慢速接近，並準備好工作人員將您引導到特定泊位，有時用手勢。在兩側準備好繩索和護舷。

在泊塢，保持您的船舶和泊位區域整潔。日本船舶通常是無可挑剔的，髒亂的甲板或凌亂的碼頭將吸引不贊成的目光。垃圾必須根據當地回收規則分類（可能很複雜——向泊塢辦公室尋求指導）。晚上 9 點後運行發電機或播放音樂強烈不建議。許多泊塢有指定的船舶維護工作區域——不要在您的泊位進行砂磨、油漆或嘈雜工作。

泊塢鄰居通常是當地信息和幫助的最佳來源。友好的問候、小禮物和對他們的船舶和航海計劃的真摯興趣可導致持久的友誼。日本駛船手熱衷於他們的愛好，許多人擁有當地海域、天氣模式和隱藏錨地的廣泛知識。語言障礙可能相當大，但航海共同語言跨越許多差距，翻譯應用程序處理其餘的。許多日本駛船手保持詳細的手寫駛航日誌，帶有手繪港口計劃——如果鄰居主動顯示他們的，接受——它們包含無價的當地知識。

選擇正確的泊塢

選擇泊塢進行延期停留時，除基本設施外的幾個因素應影響您的決定。如果您計劃探索內陸，進入公共交通至關重要——最佳位置的泊塢在火車站步行距離內，可進入日本非凡的鐵路網絡。靠近便利店 (konbini) 和超級市場對日常補給有關。起重設施和海洋服務的可用性對您計劃進行船舶工作很重要。泊塢的總體氛圍——有些是繁忙的社交樞紐，而其他是靜謐的存儲設施——應符合您的偏好。

成本差異顯著。東京-大阪走廊中的泊塢最昂貴，40 英尺船舶的月費率達到 ¥100,000-¥200,000（~美元 670-1,340）。相比之下，九州、日本海沿岸和北海道的泊塢通常是該價格的一半。一些有專用帆船泊位的漁港提供最佳價值——月泊位 ¥20,000-40,000，包括基本水和電力。Umi-no-Eki「海之驛」網絡在精選港口提供日用泊位，每晚 ¥1,000-3,000，短停留時極好價值。

對於長期停留（冬季停泊或改造），提前協商。許多泊塢為三個月或以上的停留提供大幅折扣，一些船廠在他們的起重包裝中包括基本陸上存儲。擁有當地聯繫或日語使用朋友進行協商可導致顯著更好的費率——在某些設施上發佈的"外國人價格"高於常規客戶支付的費用。

有用的應用程式和數字資源

技術已變革日本的駛船，幾個應用程式和數字工具對現代駛船手實際上至關重要。最重要的是 New Pec（平板電腦上的 New Pec Smart）——日本的決定性電子海圖平台。儘管介面是日文，海圖細節遠超越西方替代品，如 C-MAP 或 Navionics 針對日本海域。潮流疊加功能本身對任何計劃駛習瀨戶內海的人進行購買價格的辯護。

下載日文語言包的 Google 翻譯以供離線使用至關重要。攝像頭功能通過對文字指向您的手機攝像頭即時翻譯標誌、菜單和文件。對話模式允許雙向說話翻譯，儘管不完美，足以滿足與港務局和店主的大多數互動。始終準備好在手機上使用應用程式。

Google 地圖在日本中運行非常出色，並定期用公共交通時間表、步行路線和營業時間更新。它將告訴您如何乘火車、公共汽車或步行從任何港口到任何目的地。Windy 應用程式提供最佳的氣象可視化用於航段規劃，具有多個預報模型以及風、波浪和海流疊加。JMA（日本氣象廳）網站和應用程式提供官方預報和颱風追蹤。

Tabelog 是日本最受歡迎的餐廳評論應用程式——它的功能類似於更挑剔的 Yelp 版本，是在任何港口城鎮找到優秀當地餐廳的最佳方式。Tabelog 上 3.5 以上的評級指示真正傑出的美食。Hot Pepper Beauty 和 Jalan 對於查找和預訂溫泉（溫泉）訪問很有用。Navitime Japan 應用程式是最全面的公共交通規劃工具。用於交流，Line 是日本的主導消息應用程式（遠比 WhatsApp 或 Messenger 更受歡迎），許多泊塢和港務辦公室使用它進行交流。建議在到達前設置 Line 帳戶。

對於海洋氣象特別，Kurofune 應用程式（以培里准將的「黑船」命名）提供 JMA 海洋預報，在可進入的格式中，儘管它僅限日文。Tide Graph BI 應用程式為日本港口提供詳細的潮汐和電流預測。對於駛船的社交方面，在線社區和社交媒體駛船日本集團是活躍論壇，外國駛船手實時共享港口報告、手續更新和建議。

保持連接：衛星和離岸通信

對於計劃駛離岸航段的駛船手——在琉球群島和九州之間過境、駛小笠原群島、過境津輕海峽或駛北海道偏遠海岸線——超出移動電話範圍的可靠通信很重要。Starlink Maritime 在日本海域全部範圍內提供高速互聯網覆蓋（截至 2025–2026 年）並已變得駛船手越來越受歡迎。硬件成本已大幅下降，服務在偏遠地區提供可靠的寬帶。

Iridium 衛星電話仍然是離岸應急通信的黃金標準。日本海岸警衛隊可通過 Iridium 到達，在船舶上備有衛星電話強烈建議任何超過一天的航段。Iridium GO! 設備提供基本數據和電話能力，費用低於完整衛星電話。對於氣象，GRIB 文件可通過衛星或 HF 廣播下載，使用 Sailmail 或類似服務，儘管大多數駛船手現在依賴於 Starlink 或來自 Windy 或 PredictWind 的預下載預報。

來自日本海域的 HF 廣播傳播通常良好，NHK 世界廣播英文廣播提供一般新聞和天氣。日本業餘無線電操作員（許多人是駛船手）在海洋移動頻率上活躍，可有幫助提供氣象信息和位置報告。業餘無線電執照很有用但不是監測這些頻率的必要。

推薦閱讀和資源

到達日本前，幾本書和資源將幫助準備您的體驗。日本水文協會出版的日本海岸指南是導航的決定性參考，儘管它是日文。社區維護的網站和 wiki 提供有用的港口到港口信息。為文化準備，唐納德·里奇的《內海》仍然是通過瀨戶內海旅行的經典文學帳戶，萊斯利·唐納的《走向深北的狹窄道路》跟隨芭蕉的著名通過東北的旅程——兩個您將駛過的地區。

對於實際的日本旅遊指導，通用旅遊網站和論壇對於規劃離岸遠足、理解文化規範以及研究餐廳和吸引力無價。覆蓋日本的指南書系列作為有用的通用參考。對於日文語言準備，初級教科書系列和音頻課程對於在過境期間學習說日文短語非常出色。甚至在到達前進行幾週的研究將大幅改善您的體驗。

船上寵物

將寵物帶入日本因該國的嚴格檢疫規定需要提前規劃。日本是無狂犬病的，並強制執行嚴格的進口要求以維持此狀態。狗和貓需要：微晶片（ISO 11784/11785 標準）、至少 30 天間隔的兩種狂犬病疫苗、血清滴度測試，顯示足夠的狂犬病抗體水平（在經批准的實驗室進行）以及從血液收集日期起的 180 天等待期。如果不完成這些步驟再到達前，您的寵物可能面臨最多 180 天的檢疫，費用由您承擔。

進口流程需要在到達前至少 40 天向動物檢疫服務 (AQS) 提前通知。到達時，由您出發國家的政府獸醫簽發的健康證書必須提交，連同所有疫苗和測試記錄。在入境港的檢查通常需要 30–60 分鐘。一旦清關，寵物可以在日本全部自由旅行，無進一步檢疫。

一旦您清關手續，日本是非常寵物友好的。許多公園、海灘，甚至某些廟宇歡迎表現良好的狗。寵物供應商店很豐富，攜帶高質量的食物和配件。獸醫護理優秀並廣泛可用。寵物在日本船舶上的主要挑戰是夏季炎熱（對易患中暑的品種特別危險）和大多數公共區域的嚴格牽引繩要求。某些泊塢和港灣可能對寵物有限制——始終在到達前檢查。

附錄 F：海之驛目錄

日本的海之驛（「海之驛」）是由土地、基礎設施、運輸和旅遊部指定的官方帆船友好港口網絡。他們必須為訪問帆船提供基本設施——通常是碼頭邊泊位、水、廁所和某種訪客歡迎。標記為★的站點對訪問帆船特別推薦。

北海道

北海道的海之驛沿著西部和南部海岸集中。航海季節很短——大約六月至九月——天氣窗口很重要。這些站點在日本最北端的帝國港口之間的長航段上提供歡迎停靠。港務官員通常對訪問帆船非常合作，歡迎非常溫暖。一些港口對碼頭邊泊位收費約 ¥8,000 每晚，但通過選擇許多免費或低成本替代品可輕易避免。

站點	港口/地點	註釋
稚內★	稚內港	日本最北方的海之驛站，位於為利尻島和禮文島服務的渡輪終點區域。稚內港服務中心提供遊客資訊、廁所設施，鄰近的福幸市場提供優質的螃蟹和海膽。對於任何日本環海航行而言是驚人的出發或終點。停泊位有限；建議提前與港務處聯繫。
利尻島	屈指賀港	位於利尻島上，天晴時從稚內可見的火山島。渡輪港有基本設施。島上的登山步道和昆布採收值得一遊。風浪很大；只在天氣穩定時造訪。
室蘭	室蘭港	南海岸的工業港口城市，以夜景和烤雞串聞名。港灣防護良好且寬闊。提供基本遊客設施。市中心有良好的補給。
小樽★	小樽港	北海道西海岸的運河區域城鎮。車站位於著名的小樽運河地區附近，擁有歷史悠久的石倉庫、玻璃工坊和壽司餐廳。港灣防護良好。方便前往尼卡威士忌余市蒸餾廠。有良好的補給和海事用品。
苫小牧	苫小牧港	太平洋沿岸的大型商業港。規模大且防護良好，但工業特色濃厚。有渡輪連接本州（仙台、大洗、名古屋）。提供基本遊客設施。作為前往本州的中轉港口很有用。
函館★	函館港	北海道南端的歷史港口城市，以函館山上著名的夜景和星形的五稜郭堡壘聞名。靠近水濱的朝市是北海道最佳之一。內港區域有良好的遊客停泊位。是北海道航海的主要進出點，可輕鬆越過津輕海峽到達青森。
江差	江差港	函館南邊日本海沿岸的安靜漁鎮，曾是主要的鮮魚港。每年 9 月的江差追分民謠節吸引日本各地的遊客。傳統環境中提供基本設施。港灣內的複製海洋丸戰艦值得一遊。

東北

東北（本州東北）海岸具有壯觀的溺谷地形—由與該地區易發生海嘯的地質力量相同的力量形成的深切海灣。2011 年的災難摧毀了許多港口，有些站點仍在重建中。這裡的航海壯觀但具有挑戰性，多霧、強流以及某些路段的避風港有限。

站點	港口 / 地點	備註
青森	青森港	位於本州北端，是津輕海峽越過的門戶港口。靠近水濱的睡魔博物館展示著名的節慶花車。新鮮蘋果產品隨處可見（青森生產日本 60% 的蘋果）。渡輪終點區域有良好設施。在北海道航行前後的便捷停留點。
宮古	宮古港	位於岩手縣的三陸溺谷海岸。這個站點在 2011 年海嘯中受到嚴重損壞，可能運營受限—造訪前請檢查目前狀況。附近的淨土濱海灘是東北最優美的景點之一。
大船渡	大船渡港	岩手縣另一個三陸海岸港口。深而防護良好的海灣。該地區在 2011 年海嘯中受到嚴重影響，但已大幅重建。可很好地進入三陸海岸壯觀的懸崖景觀。
男鹿	男鹿港	位於秋田縣男鹿半島上，以生剝民俗傳統聞名。崎嶇的半島海岸線景觀優美且相對少人打擾。基本設施。生剝博物館和半島溫泉值得探訪。
秋田	秋田港	日本海沿岸秋田縣的主要港口。防護良好的商業港灣，有遊客設施。城市中有良好的補給。以清酒釀造和串關鍋（搗碎的米棒）料理聞名。
由利本莊	本莊碼頭	日本海沿岸秋田南邊的小型設施。安靜環境中的基本服務。附近的鳥海山主宰了地平線。
磐城	小名濱港	位於福島縣太平洋沿岸，是東北最南邊的站點。水族館福島 (Aquamarine Fukushima) 就在附近。這個商業港有良好設施。在關東和東北之間太平洋沿岸路線上的便捷停留點。

關東

關東地區—以東京灣和相模灣為中心—在單一地區內擁有最多的站點，反映了大東京都會區龐大的航海人口。這裡的站點比日本其他地方更繁忙且城市化，但設施的集中使得短程跳躍航行變得容易。三浦和伊豆半島在首都附近提供最佳景觀。

站點	港口 / 地點	備註
大洗	大洗港	茨城縣受歡迎的海灘度假鎮，有渡輪連接苫小牧（北海道）。磯崎神社的鳥居矗立在海中是著名地標。港灣設施良好。對於那些更傾向於用渡輪度過暴露太平洋路線的人來說，是前往北海道長途航行的有用中轉點。
霞浦湖	霞浦湖	日本第二大湖，東京東北。這個淡水站點在海之驛站網絡中不尋常。與海洋航海者無直接關係，但為完整性而列入。帆船和風箏衝浪在這裡很受歡迎。
銚子	銚子港	位於千葉半島東端，利根川在此與太平洋相會。著名的漁港，以大豆醬生產聞名（Yamasa 和 Higeta 工廠提供參觀）。暴露於太平洋湧浪；僅在平靜狀況下進入。犬吠埼燈塔是繞過海角的船舶地標。
鴨川	鴨川港	位於千葉房總半島南海岸。一個宜人的度假鎮，有鴨川海世界水族館。來自太平洋的防護中等；在南向湧浪時避免。該地區的梯田水稻（大山千枚田）是景觀優美的內陸遠足地點。
香取濱棟	棟港	房總半島西部面向東京灣的小漁港。安靜且傳統，有優質的當地海鮮餐廳。中等設施。日本寺廟及其巨大的石佛像可從此處進入。
木更津	木更津港	位於東京灣東岸千葉縣。靠近水族線橋隧道到川崎。城市環境，具有良好的陸路運輸連接。基本海事設施。
江戶川	江戶川河	東京東部江戶川河上的城市站點。主要用於小船和河川航海。不適合遠洋遊艇。因其靠近東京中心而引人入勝。
夢之島	夢之島碼頭	東京灣內，靠近為 2020 年奧運會帆船比賽建造的設施。現代碼頭，設施良好。通過火車可方便到達東京中心。費率比郊區碼頭高，但作為東京基地表現優異。
橫濱（灣畔）	橫濱灣畔碼頭	東京地區最大的碼頭之一。完整服務，包括船舶提起、修船廠、航海用品店、燃油、淡水、電力。員工對外國遊艇有經驗。通過巴士方便到達橫濱站。昂貴但全面。
橫濱（碼頭）	橫濱碼頭設施	橫濱港口區域的獨立站點，靠近港未來水濱地區和紅磚倉庫區。相比灣畔，碼頭設施受限，但觀光地點更佳。
湘南逗子★	逗子碼頭	位於神奈川湘南海岸。受歡迎的帆船區，天晴時可看到富士山景觀。宜人海濱城鎮中設施良好。通過火車方便到達鎌倉（古廟）和江之島。管理良好且熱誠歡迎遊客。
葉山	葉山港	逗子附近的優雅海濱城鎮，以皇族別墅地點聞名。小且獨特，遊客停泊位有限。景色優美，可看到富士山。高級餐廳和商店在岸邊。
小網代海邦尼亞	小網代灣	三浦半島西側受保護的海灣，有住宅碼頭社區。現代浮動棧橋和良好設施。小網代灣周圍的自然保護區有類紅樹林的沿海濕地，對於關東的緯度而言不尋常。

站點	港口 / 地點	備註
浦賀	浦賀港	位於三浦半島東京灣入口處，這是 1853 年美國佩里提督的黑船到達強制日本開放的地點。佩里紀念館和博物館值得一遊。位於灣入口的戰略位置。中等設施。
三浦岬	三崎港	位於三浦半島南端。因其鮪魚市場聞名一築地外最佳之一的新鮮鮪魚。上午的鮪魚拍賣對遊客開放。港灣防護良好。進出東京灣的遊艇受歡迎的停留點。
平塚	平塚港	江之島西邊湘南海岸上。繁忙湘南碼頭的更安靜的替代方案。基本設施。7 月的七夕節是該地區最大的節慶之一。
真鶴	真鶴港	相模灣西端靠近靜岡邊界的小漁村。有黑松的美麗岩石海岸線。安靜且傳統。設施基本，但對想逃離城市關東海岸的航海者來說是一個吸引人的停留點。

中部

中部地區沿著太平洋沿岸從伊豆半島延伸經駿河灣、遠州海岸，繞過伊勢灣到紀伊半島。這段海岸有從火山溫泉度假村到伊勢聖廟的一切。伊豆半島是日本首屈一指的航海區域之一，清澈的水域、壯觀的火山景觀和便利間隔的站點。濱名湖（浜名湖）有一個不尋常的五個站點集群位於與海相連的半鹹水潟湖上。

站點	港口 / 地點	備註
熱海	熱海港	伊豆半島東海岸著名的溫泉度假城鎮。小港灣，基本遊客設施。城鎮的溫泉和煙火表演（整個夏季頻繁舉辦）使其成為歡樂的停留點。MOA 美術館擁有傑出的收藏。
伊東	伊東港	伊豆東海岸的溫泉城鎮，發展程度不如熱海。城鎮南邊的城崎海岸有壯觀的懸崖步道。基本港灣設施。良好的陸上溫泉選擇。
下田 ★	下田港	位於伊豆半島南端，這個歷史港口是佩里提督建立第一個美國領事館的地點。優良天然港灣，防護極好。附近有美麗的白沙灘「白濱」。設施良好且補給充足。佩里步道區域具有濃厚的歷史特色。是任何伊豆航海必經的站點。
西伊豆	西伊豆	伊豆半島發展程度較低的西海岸面向駿河灣。以富士山為背景的壯觀日落景觀。比東海岸站點更安靜。漁港環境中的基本設施。
石部	石部港，靜岡	西伊豆松崎附近的隱珠。港灣入口沒有燈塔一難以發現，但防波堤保護且內部平靜。免費露天岩浴（平六地藏露天風呂）就在碼頭邊（僅限夏季）。相鄰的沙灘可游泳。民宿約¥10,000 含餐。免費廁所和戶外淋浴。漁業合作社收取¥3,000 的停泊費。偏遠、美麗，日本航海者強烈推薦。
沼津	沼津港	位於駿河灣的盡頭，可遠眺富士山。沼津魚市場提供優質的海鮮。港灣保護良好。城市物資補給充足。是進入伊豆內陸及三島地區的門戶。
清水	清水港（S-Pulse Dream Plaza）	位於靜岡市港灣區，毗鄰 Dream Plaza 購物娛樂綜合體。隔灣可眺望富士山。設施良好。附近的三保松原（聯合國教科文組織世界遺產）因千年來的富士山景觀而聞名。
福田	福田漁港（靜岡）	位於遠州海岸，介於大間崎和濱松之間。北側靠近渚交流廣場處裝有繫泊環。東側靠近沙灘處水淺下降迅速，需注意。由於水深淺，最適合小型遊艇。交流廣場內的餐飲部（約正午關閉）。是遠州海岸過境的實用中途停靠站。
濱名湖（三ヶ日）	三ヶ日	位於濱名湖北岸，以蜜柑橙和鰻魚聞名。五個海之驛站之一，位於連接太平洋的汽水湖上。基本設施，位於鄉村環境中。
濱名湖（舞阪）	舞阪	靠近湖與開放海域的連接處，是舊東海道上的歷史驛站鎮。湖口的潮流可能很強。設施適中。
濱名湖（弁天島）	弁天島	湖上的度假區，擁有溫泉和景觀。基本碼頭設施，洋溢度假氛圍。
濱名湖（三橋）	濱名湖碼頭設施	湖上基本遊客泊位。服務有限但環境優美。
濱名湖（村）	濱名湖村	湖畔休閒設施，提供基本繫泊及家庭友善的景點。
蒲郡拉古納 ★	拉古納蒲郡	位於愛知縣蒲郡市，是設施最完善的海之驛站之一，與 Lagunasia 主題樂園和溫泉度假村相結合。現代浮動碼頭、完整服務、餐廳、商店和娛樂設施。費用較高但設施優秀。非常適合需要遠離質樸漁港的船隊休息。

站點	港口 / 地點	備註
西尾	西尾港	位於愛知縣三河灣。安靜的漁港環境。以生產日本大部分抹茶綠茶而聞名。基本設施。
田原 (伊良湖) ★	伊良湖漁港	靠近渥美半島尖端的伊良湖岬。伊良湖碼頭海之家由 Lin Shop Alpha 伊良湖海濱 (電話: 0531-35-6968) 管理。¥5,000/晚, 需事先洽詢。注意: 低潮時水深僅約 2 公尺, 吃水深的遊艇可能有困難。內碼頭從凌晨 4 點起被休閒釣魚船使用。伊良湖燈塔標誌這個重要航海點。
日間賀島	日間賀島	三河灣內的小島, 以章魚和河豚聞名。東港有繫泊地但水淺 (低潮時約 2.0 公尺), 渡輪水流強勁。標誌不建議遊艇停靠, 但與漁民進行禮貌溝通通常可行。日間沐浴於西港附近的鈴屋海遊亭 (¥1,000)。大多數餐廳於 17:00 前關閉。物資補給有限。
豐橋	豐橋港區	位於三河灣內陸深處。基本港灣設施。該市是交通樞紐, 擁有新幹線通達。
常滑	常滑港	位於愛知縣知多半島東岸, 靠近中部國際機場。以傳統陶瓷聞名 (常滑燒)。古鎮的陶瓷步道是亮點。基本港口設施。
津	津港	三重縣首府, 位於伊勢灣西岸。中等城市, 物資補給良好。基本海上設施。是乘火車訪問伊勢大神宮的便利基地。
松阪	松阪港	位於津以南, 以松阪和牛聞名 (日本三大高級和牛之一)。基本港灣設施。單就美食而言就值得一停。
鳥羽 ★	鳥羽港	位於志摩半島伊勢灣入口。鳥羽水族館和御木本珍珠島是主要景點。該地區的海女珍珠採集已有 2000 多年歷史。景色優美的碼頭設施良好。是參訪伊勢大神宮和志摩海岸線的便利基地。費用適中。
志摩濱島	濱島港	位於志摩半島深陷的英虞灣。平靜的海灣點綴著珍珠筏, 風景優美絕倫。儘管靠近鳥羽, 但感覺安靜偏遠。漁村環境中的基本設施。
志摩五ヶ所	五ヶ所港	位於志摩半島尖端, 面向太平洋。五ヶ所白濱海灘擁有本島上最清澈的海水之一。基本漁港設施。暴露於南面太平洋浪濤中。
紀寶	紀寶港	位於志摩以南的三重海岸。寧靜的海岸線, 設施基本。南面的熊野地區富有朝聖遺產。
尾鷲	尾鷲港	位於紀伊半島崎嶇的海岸上, 位於降雨量大和森林茂密的地區。深內灣中保護良好的港灣。基本設施。熊野古道朝聖步道可從該地區進入。
新宮	新宮地區	位於三重南部熊野川河口附近。通往聯合國教科文組織世界遺產熊野三山 (三座大神宮) 朝聖路線的門戶。基本港口設施。

北陸海岸面向日本海，特質與太平洋側截然不同——更為野性，冬季降雪，遊艇密集度遠低。航海季節大約從 5 月至 10 月。由於遊船人口密度較低，各站間隔較遠，但回報是令人驚嘆的海岸風景、傑出的海鮮（特別是冬季的螃蟹和青花魚）以及鮮少見到外國遊艇的真誠歡迎的當地社區。

駐站	港口／位置	備註
金澤	金澤港	日本海海岸的文化首都，擁有著名的兼六園、21 世紀當代美術館和東茶屋街藝妓區。港口附近的近江町市場以新鮮海鮮聞名。港灣設施良好。優秀的物資補給和眾多文化景點使其成為任何日本海航線上的必停站。
佐渡小木★	小木港，佐渡島	位於新潟外海佐渡島南端。以當地婦女用來採集貝類的樽舟（木盆船）聞名。島上的金礦遺產和地球慶典（以鼓童太鼓鼓手聞名）吸引遊客。港灣保護良好。設施基本但充分。儘管有渡輪連接新潟，該島感覺非常偏遠。日本最獨特的停靠點之一。
柏崎	柏崎港	位於新潟海岸。漁業和工業港。基本設施。該海岸線的特色是有趣的岩層構成。
上越	上越（直江津）港	新潟海岸上的歷史性港口，與戰國時代武將上杉謙信相關。港灣保護良好。基本遊客設施。可進入妙高高原山區。
水橋	水橋漁人碼頭	位於富山縣，該駐站結合了魚市場和基本繫泊。富山灣以螢火烏賊（熒烏賊）和白蝦聞名。深灣創造獨特的海洋條件，使深海魚異常靠近海岸。
新湊	新湊港	位於富山，在能登半島基地。擁有海王丸帆船博物館的歷史漁港。新湊大橋提供全景視野。基本設施，擁有優質當地海鮮餐廳。
能登七尾	七尾港	位於石川縣能登半島內側（東側），在受保護的七尾灣內。日本海海岸上最避風的港灣之一。該市擁有悠久的海洋歷史。設施良好。是探索能登半島傳統村落、梯田和崎嶇外岸的便利基地。
輪島★	輪島港	位於能登半島外側（北側）海岸。以早市（早晨市集）聞名——日本最好的市集之一——以及傳統漆器（輪島塗）。港灣暴露於北面和西面風力，應僅在天氣穩定時訪問。附近的千枚田梯田景色壯觀。在良好條件下非常值得努力造訪。

關西

關西地區包括大阪灣、紀伊海峽、和歌山以及京都和福井縣的日本海岸。由於可輕鬆進入大阪-神戶-京都巨型都市走廊，該地區擁有密集的駐站網絡。城市大阪灣駐站與和歌山海岸和日本海側鄉村漁港之間的對比令人矚目。

駐站	港口／位置	備註
大阪北港	大阪北港	大阪灣北部的城市駐站。靠近日本環球影城和擁有巨大摩天輪和大阪海遊館水族館的 Tempozan 港灣村。工業港設置但都市通道優秀。
大阪北港	北港遊艇港	位於大阪港灣區。傳統遊艇港，設施適中。靠近火車通達的大阪市中心。實用的城市基地但與現代碼頭相比基本。
大阪堺出島	堺出島碼頭	位於大阪市中心南方的堺。擁有良好浮動碼頭的現代碼頭開發。相鄰的堺擁有歷史景點，包括古代前方後圓墳（聯合國教科文組織世界遺產）。與大阪和關西國際機場有良好的運輸連接。
大阪泉州（田中川）	田中川碼頭區域	位於大阪灣南部地區。設施適中。靠近關西國際機場。
大阪美崎	美崎港	位於大阪府西南尖端，靠近紀伊海峽入口。因漁獲而聞名的漁港。在營運港灣環境中的基本設施。通往紀伊海峽的門戶，供駛往南方的船隻使用。
和歌山 ★	和歌山碼頭城市	大型現代設施，擁有完整服務，包括燃料、水、電力、洗衣、淋浴、餐廳和飯店。規模足以容納集會活動。相鄰的 Porto Europa 主題樂園和魚市場增加吸引力。探索和歌山市和高野山神聖遺址的良好基地。費用適中至較高。
湯淺	湯淺港	以日本醬油的發源地而聞名的歷史小鎮。保存完好的商人街區是指定的重要保存區。基本港灣設施。該鎮的手工藝品坊提供參觀和品嚐。
御坊日高	牛坂或日高港口區域	位於和歌山中部沿岸。具備基本漁港設施。附近的道成寺是和歌山最具歷史意義的景點之一。
白濱	白濱港	和歌山沿岸熱門的海灘度假勝地，以白色沙灘、溫泉溫泉和神之湯海濱露天浴池聞名。港口設施基本，但岸上度假設施卓越。南向湧浪暴露。
敦賀	敦賀港	位於福井縣日本海沿岸，是若狹灣上的歷史港口城市。氣比神社是該地區最重要的神社之一。深灣內港口保護良好。設施基本。進入景色優美的若狹灣沿岸的門戶。
舞鶴（東）	舞鶴東港	位於京都府日本海沿岸。日本主要海上自衛隊基地（JMSDF），有禁航區——遵守所有導航標記。港口邊的紅磚博物館建築群值得參觀。在深舞鶴灣內保護良好。超市、藥店和酒吧都在步行距離內。日間沐浴可在 Hotel Amabile Maizuru（¥700，時間 6:00–9:00 和 17:00–24:00）。歷史悠久的和加之湯錢湯是註冊文化財產，可搭巴士到達。注意：港務局（Kowan-ka）可能會說主碼頭不允許遊艇泊位，但巡航者曾將其用於緊急/天氣避風（hidomari）——要有禮貌並解釋你的情況。基本訪客設施。
舞鶴（西）	舞鶴西港	舞鶴灣的漁業和商業一側。冬季螃蟹出色的魚市場。基本設施。軍事存在少於東側。

駐站	港口／位置	備註
宮津	宮津灣	天橋立的所在地，這是日本「三大景」之一——一條覆蓋松林的沙洲跨越海灣。令人驚嘆的自然地標，從海上可見。基本港口設施。海灣周圍地區安靜而風景優美。
伊根	伊根灣	一個風景如畫的漁村，擁有超過 230 座 funaya（建在水上的船屋），常被稱為「日本威尼斯」。海灣入口非常狹窄。訪客設施有限，但日本最上鏡的停靠點之一。灣內有遊船營運；謹慎靠近。
洲本（淡路島）	洲本瑪麗娜，淡路島	位於淡路島東海岸，瀨戶內海東部，位於明石和鳴門海峽之間。規模小但維護良好。對於在大阪灣和寬廣瀨戶內海之間航行的船隻是便利的中途站。該島因洋蔥種植而聞名，是伊邪那岐創世神話的背景。費率低於本土瑪麗娜。
福良（淡路島）	福良港，淡路島	位於淡路島南端，靠近鳴門海峽。計畫過境時注意著名的漩渦。基本港口設施。鳴渦遊船從近處出發。
津名（淡路島）	津名/岩屋地區，淡路島	位於淡路北端，靠近明石海峽大橋。基本設施。方便於明石海峽潮流強勁的過境。
丸山（淡路島）	丸山地區，淡路島	位於淡路西海岸。比東部站點安靜。基本設施，可遠眺四國。
新西宮★	新西宮遊艇港	關西地區最大的遊艇港之一，位於兵庫縣神戶和大阪之間。全面的瑪麗娜設施，包括拖船台、造船廠、船舶用品店和帆布工房。工作人員有外國遊艇經驗。是訪問神戶、大阪和京都的優秀基地，可搭火車。中高費率。
明石	明石港	以章魚丸子（akashiyaki）聞名，旁邊是明石海峽大橋——世界最長的懸索橋。港口保護良好。設施基本。港口附近的魚市場出色。明石海峽的重要過境點。
姫路（坊島）	坊島港，姫路	姫路港口城市，擁有日本最壯觀的城堡（聯合國教科文組織世界遺產）。基本港口設施。城堡可從港口區域搭巴士或火車到達。與昭和島和其他瀨戶內海島嶼的輪渡連接。
相生	相生港	位於兵庫縣西部。安靜的工業和漁業港。基本設施。比其他關西站點更少遊客，但一個寧靜的停靠點。
赤穂	赤穂港	靠近岡山邊界的兵庫。該城市以四十七浪人故事（忠臣藏）和鹽業遺產聞名。基本港口設施。赤穂城遺址值得一訪。
室津	室津港	兵庫保存完美的小型歷史港口，曾作為貿易船避風港。狹窄的港口入口和傳統木造建築創造了時間膠囊氛圍。訪客泊位非常有限，但歷史迷人。

瀨戶內海（瀨戶內海）

瀨戶內海是日本巡航的心臟，擁有該國最密集的海之驛濃度。本州、四國和九州之間的受保護水域提供了島嶼間跳躍的最佳選擇，站點間隔通常是舒適的一天航程。該地區的強潮流（鞆州海峽高達 10 節）要求仔細的通道規劃，但回報——藝術島嶼、歷史港城、柑橘林和傑出海鮮——使這成為日本首屈一指的巡航地點。此處站點大致列為東向西。

站點	港口/位置	注釋
牛窗★	牛窗港，岡山	一個風景秀麗的山坡城鎮，俯瞰群島，以橄欖種植中心而聞名（在日本不尋常）。牛窗遊艇港擁有訪客泊位，是高度受好評的安達遊艇造船廠（foot 立ヨット造船）的所在地，其細心的老闆定期以非常合理的費率提供拖船、底部油漆和發動機服務——瀨戶內海巡航者中最受保護的秘密之一。港口的進口狹窄，位於前島和本土之間，通道附近有強潮流；謹慎計畫過境。電動自行車可從港口免費借用以進行補給運行。
笠岡群島	笠岡地區，岡山	一連串小島（白石、北木、真備和高島）在漁港提供安靜的泊位。每個島嶼都有自己的特色——白石島有美麗的海灘，真備島保存了江戶時代的街道景觀。每個島嶼都有基本設施。適合緩慢節奏的島嶼探索。
日生（備前）★	日生/備前地區，岡山	日生車站前浮棧橋免費，但受歡迎——盡早到達，因為定期船隻可能佔據訪客一側。注意，對面由定時輪渡使用，必須在上午 9 點前清空。日生因傑出的牡蠣而聞名（在日生島嶼周圍水域養殖）——專門製作牡蠣煎餅（kaki-oko）的大阪燒餐廳傳奇。附近冬島的安達遊艇造船廠提供卓越的海洋維修服務。內陸的備前陶窯生產日本最受好評的一些陶瓷。
鞆之浦★	鞆之浦，廣島	日本保存最完美的江戶時代港城之一。圓形港灣、石堤、燈塔和傳統建築依舊如 200 年前。設置靈感來自宮崎駿的《懸崖上的金魚姬》。迷你港灣的訪客泊位有限——提前聯繫。基本設施，但非凡的氛圍。如果天氣和泊位可用，不容錯過。
尾道★	尾道港，廣島	迷人的山坡城鎮緊靠陡峭斜坡，俯瞰尾道海峽。通過島嶼和橋梁連接本州至四國的島波海道自行車路線的門戶。良好的訪客設施。山坡上的寺廟步道經過 25 座寺廟。卓越的補給。在夏季受歡迎且有時擁擠。
三原	三原港，廣島	瀨戶內海沿岸的中等城市。良好的港口設施。比尾道景色較少，但補給和服務更實用。城市後山的佛通寺是深谷中令人驚嘆的禪寺。
竹原	竹原港，廣島	江戶時期保存完美的商人城鎮，被稱為「安芸小京都」。帶有格子木造建築的鹽商區被指定為保存區。基本港口設施。也是小兔島（Okunoshima）的輪渡出發點。
吳	吳港，廣島	前海軍兵工廠城市，擁有傑出的大和博物館（展示戰艦大和的 1/10 比例模型）和配備實質潛艇展示的海上自衛隊吳博物館。大型、保護良好的港灣。良好的設施。鑑於該城市的造船遺產，卓越的海洋維修服務。
安芸堤	安芸堤地區，廣島	在吳南方的島嶼中。安靜島嶼點綴的環境中的基本設施。令人愉快的錨地和用小艇探索。

站點	港口/位置	注釋
宮島 (廿日市) ★	宮島訪客泊位, 廿日市, 廣島	位於嚴島本身的小茂公園, 由國民宿舍宮島森之宿 (國家旅舍) 管理。泊位費用約每晚¥1,670 加上¥100 宮島訪客稅。上午到達時通過電話 (旅舍) 預訂; 泊位是浮動碼頭。日本三大景之一, 配有標誌性浮動鳥居。島嶼的鹿、廟宇和楓葉山谷難以忘懷。旅舍也提供日間沐浴¥500。在日本最著名的景點之一處泊靠的罕見機會。
江田島	江田島港, 廣島	位於廣島灣江田島, 是日本海軍學校所在地。安靜島嶼上的基本港口設施, 具有軍事歷史。
豐 (大崎下島) ★	豐海站 (飛鳥館), 大崎下島, 廣島	浮動碼頭免費泊位——瀨戶內海少有的完全免費海之驛之一。由飛鳥館訪客中心管理。位於大崎下島南側, 可通過秋灘大橋從本土進入。在吳和島波海道島嶼之間的便利停靠點。
大崎下島 (三浦) ★	三浦, 大崎下島, 廣島	保存完美的歷史港口, 曾作為北前船貿易船和江戶時代參勤交代遊行的避風港。狹窄街道、木造建築和古老茶館依舊保存完好。基本港口設施。瀨戶內海最隱藏的寶石之一。
大崎上島	大崎上島地區, 廣島	大崎島北方, 由橋樑連接至下島。安靜的漁村, 基本設施。
直島★	直島港, 香川 (列於瀨戶內海下)	世界著名的藝術島, 擁有地中美術館、倍樂生宮浦、眾多室外裝置。引人注目的 SANAA 設計海上終端本身就是建築地標。在宮浦第 1 號浮浮棧橋的泊位成本約每晚¥1,670; 到達時立即在遊客資訊辦公室付款。遊客極為熱門——盡可能在工作日訪問。鄰近犬島 (狗島) 的倍樂生碼頭也接受訪問遊艇在浮動碼頭。瀨戶內海必看目的地之一。
大三島	大三島港, 愛媛 (列於瀨戶內海下)	島波海道路線上最大的島嶼, 擁有古老的大山祇神社, 其中藏著國寶級甲冑和武器。新的豐島伊藤建築博物館也在這裡。基本港口設施。島波海道遊船文化亮點。
岩城	岩城島港, 愛媛 (列於瀨戶內海下)	靠近大三島的小型柑橘種植島。以檸檬和萊姆聞名。非常安靜和傳統。基本設施。島嶼的石牆柑橘樹梯田美麗。
內海	內海地區, 廣島/岡山邊界	安靜的沿岸區域, 基本設施。比主要瀨戶內海站點訪客少, 但適合從容探索。
柳井	柳井港, 山口	前商人城鎮, 保存完美的白牆區。以金魚燈籠 (kingyo chochin) 聞名。基本港口設施。八月年度金魚燈籠節是迷人的。瀨戶內海西端的良好停靠點。
上之關	上之關港, 山口	瀨戶內海西端的小型港口, 靠近本州和黑島之間的音戶海峽。安靜和未開發。基本設施。進入西瀨戶內海和關門海峽進口的門戶。

四國

四國是日本四大主島中最小的, 車站集中在其北部 (瀨戶內海) 沿岸和面向靛州海峽和豐後海峽的愛媛縣沿岸。南部沿岸 (高知) 面向開放太平洋, 設施遠少。四國的海之驛是日本最令人愉快的之一——比關西和關東站點安靜, 位於柑橘林和漁村之間, 通常由真誠熱情的當地人駐守。

站點	港口/位置	注釋
高松★	高松港, 香川	四國北岸最大的城市, 也是進入該島的傳統門戶。大松戶大客船泊位 (由帆船賽艇中心管理) 有浮動碼頭, 每晚約¥2,500。注意這些泊位對北浪有些暴露, 船隻可能會搖晃—南風時舒適, 但北風天氣時不然。高松海灣附近的高松海灣有時泊位正在維修, 所以請提前致電。優秀的栗林庭園, 一個超級江戶時代漫步庭園。該城市是日本烏冬麵首都—讚岐烏冬麵店隨處可見。優秀的物資補給和渡輪連接到直島和其他藝術島。
坂出	坂出港, 香川	靠近連接四國和岡山的瀨戶大橋。中央碼頭浮動碼頭收費約¥500 每晚 (在坂出港辦公室登記)。要注意日本海岸警衛隊人員偶爾會訪問檢查船舶登記—隨身攜帶你的文件。坂出的潮汐範圍可能很大, 春潮在某些內海港口產生反直覺的模式 (春潮時範圍較小)。從水上可以看到巨大橋樑的好景觀。
丸龜	丸龜港, 香川	丸龜城的故鄉, 是日本僅存的十二座原始構造城堡之一。城堡的石牆特別令人印象深刻。基本港灣設施。也以團扇 (團扇) 聞名。
多度津	多度津港, 香川	一個小港城, 歷史中心曾是金比羅神社朝聖者的出發點。基本設施。附近的善通寺寺是弘法大師 (弘法大師) 的誕生地, 他是真言佛教的創始人, 也是 88 座寺廟朝聖活動的創始人。
觀音寺	觀音寺港, 香川	靠近香川西邊的伊野灘海岸。錢形沙藝 (海灘沙子上的巨型硬幣形狀) 是著名的當地地標。基本設施。
志度	志度港, 香川	靠近志度寺廟 (88 座寺廟朝聖活動中的第 86 個)。香川東海岸的一個寧靜港口。基本設施。靠近屋島戰場, 一個源平之戰遺址。
小豆島 (土庄)	土庄港, 小豆島, 香川	小豆島是內海第二大島的主要港口。以其橄欖園著稱 (日本的橄欖種植從這裡開始)、醬油生產和寒溪峽谷。主要渡輪碼頭有良好的港灣設施。該島的地中海般的氛圍—橄欖、石牆、漁村—在日本是獨特的。
小豆島 (草壁)	草壁港, 小豆島, 香川	小豆島南海岸的一個較安靜的港口。基本設施。可以很好地進入該島在菱塩鄉地區的醬油釀造廠, 那裡狹窄的街道兩旁排列著巨大的木桶。
新居濱	新居濱港, 愛媛	四國北岸的一個工業城市, 以十月份壯觀的新居濱太鼓節而聞名, 在這個節日中巨大的鼓被抬過街道。基本港灣設施。城市裡有很好的物資補給。
今治	今治港, 愛媛	島波海道橋樑路線四國端的城市。主要的造船和毛巾製造中心。有良好的港灣設施和海洋維修服務。來島海峽潮汐電流計算的重要參考港—這裡的電流可以超過 10 節。

站點	港口/位置	注釋
由木 ★	由木海站 (Sha-Flat) , 由木島, 愛媛	在遊客中最受歡迎的海之驛之一。為訪問的船隻量身定做, 擁有優秀的新浮動碼頭、每個泊位都有水和岸上電源, 以及一個歡迎的會所, 配有淋浴、洗衣和 WiFi。每晚的泊位費用約 ¥1,000 加上水費 ¥100。FESPA 溫泉水療中心可乘坐短途巴士到達, 優秀的餐點可在大黑屋餐廳 (海鮮套餐午餐約 ¥1,400) 和免屋居酒屋享用。超級市場就在步行距離內。員工以熱烈歡迎訪問的水手而聞名。警告: 位於北邊的巖木島和赤根島之間的海峽可能有 3 節的電流; 如果被困在強烈的反向流中, 請轉向巖木島海站以等待潮汐。如果你只訪問一個海之驛, 選擇這個。
松山	松山地區, 愛媛	四國最大的城市, 擁有宏偉的松山城堡和傳說中的道後溫泉—據說是日本最古老的溫泉, 也是宮崎駿《神隱少女》中浴場的靈感來源。港灣設施位於三津濱港區。優秀的物資補給和文化景點。必遊景點。
宇和島	宇和島地區, 愛媛	四國西南海岸上的一個城鎮。以鬥牛 (鬥牛) 和附近宇和海的珍珠養殖而聞名。基本港灣設施。多賀神社擁有不尋常的生育博物館。這裡以南朝向愛南的海岸線是壯觀的。
愛南	愛南地區, 愛媛	位於四國的西南角。在清澈的水中進行優秀的潛水和浮潛。珍珠和魚類養殖區。基本設施。四國最南邊提供戲劇性的海岸景觀。
須崎	須崇港, 高知	位於高知縣西部的須崇灣。受該灣對太平洋浪的保護。基本設施。阿詩賀鬼海浦國家公園和四國最南邊的阿詩賀角的門戶。
四萬十	四萬十河區域, 高知	靠近四萬十河口, 日本最後一條「清溪」(未築壩的主要河流)。該河因其傳統捕魚方法和淋沫橋 (可潛水橋梁) 而聞名。基本港口設施。在現代日本中罕見的獨特自然環境。

九州

九州的海之驛分佈在該島周圍不同的海岸線上, 從北部繁忙的福岡地區到南部的鹿兒島火山景觀。西海岸 (長崎) 有一個明顯密集的站點集群, 反映了這些港口深深凹陷的海岸線和歷史重要性。九州站點往往比關西和關東地區提供稍好的價值。

站	港口/位置	筆記
門司	門司港，福岡	位於九州端的關門海峽，這個懷舊港區擁有精美恢復的 20 世紀初西方風格建築。基本港灣設施。關門橋的夜景壯觀。著名的門司烤咖喱（烤咖喱）不應錯過。對於過境海峽的船隻的戰略位置。
福岡（博多）	博多港，福岡	九州最大的城市，也是主要港口。在海灣周圍的各個位置有良好的海灣設施。傑出的食品文化—博多拉麵、屋台（沿著中川河的戶外食品攤位）和柳橋聯合魚市場。優秀的物資補給和運輸連接。有國際航班。
目之濱	目之濱漁港，福岡	在福岡西郊，由當地遊輪航海者用作駕駛玄海海的故鄉港口。訪問泊位有時可用。方便進入福岡市中心和志賀島。玄界灘在冬季可能有來自亞洲大陸的強西北風而粗糙。
對馬（巖原）★	巖原港，對馬	日本最偏遠的島嶼的主要港口，距釜山（韓國）僅 50 海里。碼頭牆泊位，港灣設施費用低得出奇（2025 年報告的 2 晚低至¥297）。在深灣中受到良好保護。市鎮裡有超級市場和便利店。傑出的穴子（鱧魚）和海鮮。渡邊神社和金田城堡遺跡是亮點。通往韓國渡輪的門戶。津島豹貓野生動物中心值得一遊。
宗像	宗像港區，福岡	靠近神聖的宗像大社大神社和沖島（聯合國教科文組織世界遺產，「神靈居住的島嶼」—著陸受限）。基本港口設施。神社建築群是日本最神聖的遺址之一。
別府★	別府港，大分	日本的溫泉首都，生產的溫泉水比該國任何其他城市都多。「地獄」（地獄）是戲劇性的地熱特徵—沸騰的泥池、鈷藍色的水和蒸汽孔。經過漫長的通道後，沒有比別府眾多溫泉更好的地方來恢復。港灣受保護的港灣設施良好。費用適中。強烈推薦停留。
大分	大分港	鄰近別府，該縣府擁有良好的城市設施。基本港灣便利。臼杵石佛（國寶）可從這裡到達。
佐伯	佐伯港，大分	豐後水道海岸上的一個安靜港口。日本最好的秘密之一—佐伯因其壽司而聞名，具有令人震驚的高品質壽司餐廳集中度的小城市。基本港灣設施。附近的海岸線有戲劇性的石灰石地層。
伊萬里	伊萬里港，佐賀	在西北海岸，以伊萬里瓷器（有田燒）而聞名。城市後面山上的大川內山陶村是前鍋島領主的「秘密窯」。基本港灣設施。秋季陶瓷節吸引了來自世界各地的收藏家。
長崎（出島）★	出島，長崎	歷史悠久的人工島，荷蘭商人在日本長達 250 年的隔離期間被限制。現在是長崎港心臟地帶的公共碼頭區。訪問遊艇的停泊位置有限，但位置非凡，被歷史所包圍。和平公園、原子彈博物館、格羅弗花園和唐人街都在步行距離內。請與長崎帆船協會聯繫以尋求停泊安排。
長崎（豪斯登堡）★	豪斯登堡海灣，佐世保/長崎邊界	荷蘭主題度假勝地的全方位服務海灣。現代浮動碼頭、水、電、燃料、淋浴、洗衣、餐廳和商店。是九州最舒適的停留點之一。費用高於漁港停留但設施優秀。度假勝地很奇特但很有趣。

站	港口/位置	筆記
長崎 (野望岬)	野望岬港, 長崎	位於長崎半島的尖端, 城市以南。水仙 (水仙) 花田在冬季盛開。基本港灣設施。對於朝南前往天草或五島的船隻的戰略位置。
長崎 (外海)	外海地區, 長崎	在長崎市以西的海岸上, 位於隱藏基督教遺產區的中心。七子和小野教堂及周圍村莊是聯合國教科文組織世界遺產。基本港口設施。歷史景觀深刻感人。
長崎 (小值賀)	小值賀島港, 長崎	在五島島鏈中。一個保存完好的島嶼, 擁有傳統木屋和隱藏基督教遺產遺址。非常安靜和遠離感。基本但歡迎的設施。該島的保護努力贏得了眾多遺產獎項。
長崎 (五島)	五島/福江島港, 長崎	五島群島的主島。多座隱藏基督教教堂和壯麗的海岸景觀。福江的良好港灣, 設施基本到適度。與長崎和佐世保的渡輪連接。是探索五島鏈的優秀基地。
天草 (牛深)	牛深港, 熊本	位於天草島南端。著名蝦類捕獲的活躍漁港。基本設施。通往南部天草海岸的門戶。
天草 (五浦)	五浦港, 熊本	在天草鏈中, 以其恐龍化石博物館 (島上發現的琥珀保存化石) 而聞名。基本設施。安靜而風景優美。
天草 (本渡)	本渡港, 熊本	天草島的主要城鎮, 由天草五橋連接到大陸。作為一個島城鎮的良好物資補給。基本到適度的港灣設施。海豚觀賞旅遊從附近的港口運營—野生的瓶鼻海豚常駐在速崎海峽。
熊本 (三角) ★	三角西港, 熊本	一個聯合國教科文組織世界遺產—1887 年用石頭和西方工程建造的明治時期港口。三個排水渠道和石碼頭保持完整和功能。訪問泊位有限但歷史非凡。日本最獨特的港灣體驗之一。
熊本 (長洲)	長洲港, 熊本	位於熊本島原灣海岸的一個小港口。以長洲地區的章魚捕獲而聞名。基本設施。渡輪連接到對岸的島原。
長崎 (小浜)	小浜港, 長崎	位於島原半島蒸氣騰騰的雲仙火山山坡下。兩個浮動碼頭可用 (使用較小的; 較大的暴露於波浪)。著名的小浜溫泉的源溫度為 97°C, 公共浴池從低至¥150。對溫泉愛好者的傑出停留。
卷罪岬	卷罪岬港, 鹿兒島	日本的鰹魚 (鰹魚) 之都。一個大型商業漁港—漂浮在漁船旁邊。為旅行漁民準備的投幣洗衣店和垃圾箱。乾鰹魚薄片 (鰹魚片) 的氣味瀰漫整個城鎮。如果你能參訪一個加工廠。
阿久根	阿久根港, 鹿兒島	位於鹿兒島縣西北海岸。作為帆船 Sobraon 之神成為第一艘訪問的外國遊艇的海之驛而值得注意—工作人員報告當地人的熱烈歡迎, 這些人不習慣外國船隻。基本設施。阿久根地區以飛魚收穫而聞名。
鹿兒島	鹿兒島港區	位於戲劇性的鹿兒島灣 (Kinko 灣), 對面是活躍的櫻島火山。火山灰在風從東方吹來時會令人討厭—保持艙口關閉。港區擁有多個設施。泉雁園和城市的燒酎釀造廠是亮點。在這個主要城市中有優秀的物資補給和服務。

沖繩

沖繩的海之驛在數量上很少，但對琉球鏈中的遊輪來說起著重要作用。亞熱帶氣候允許全年遊輪（颱風季節除外），這些站點為颱風和商業港口提供有組織的泊位替代方案，這些港口主導著主島的海岸線。

站	港口/位置	筆記
沖繩海灣	沖繩地區海灣設施	在主島上。基本到適度的設施迎合當地和訪問的船隻。主島的西海岸在平靜的天氣下提供許多港灣和泊位選項。從附近城市地區提供優秀的物資補給。
宜野灣 ★	宜野灣海灣	琉球鏈的頂級海灣設施，位於那霸和北谷之間的西海岸。受良好保護的盆地，配有浮動碼頭、水、電力（100V 和 200V）、燃料碼頭、洗衣、淋浴和一個小船具用品店。員工講一些英語。流行的颱風避難所。靠近美國村購物區。沖繩遊輪遊艇最設備齊全的設施。
糸滿	糸滿港	位於主島南端。沖繩最活躍的漁港之一，以其一月份的拔河節和充滿活力的魚市場而聞名。基本設施。附近紀念沖繩戰役的和平紀念公園深刻感人。可以很好地進入該島的南部景點。