



NAVIGUER AU JAPON

Secrets des eaux japonaises

Des îles Ryukyu à Hokkaido

Par Paul Tsai

DEUXIÈME ÉDITION • 17 MARS 2026

À propos de l'auteur

Paul Tsai est un citoyen double des **États-Unis et Taiwan** avec une vaste carrière dans la finance et les marchés internationaux. Un **Ingénieur mécanicien formé à l'UCLA et MBA de Carnegie Mellon**, Paul applique une approche rigoureuse basée sur les systèmes aux complexités de la logistique maritime.

Son engagement avec le Japon a commencé à l'âge de 10 ans, suscitant une connexion à vie qui comprenait un séjour en tant qu'étudiant en échange à **Tokyo University's School of Engineering**. Maintenant résident **Permanent Resident of Japan** avec plus de **40 ans d'expérience culturelle et technique approfondie**, Paul possède **maîtrise de niveau natif de l'anglais, du japonais et du mandarin**. Ce contexte unique lui permet de naviguer dans les nuances juridiques et sociales complexes du système portuaire japonais avec la précision d'un ingénieur et l'intuition d'un local.

Le voyage en voile de Paul a commencé au Japon sur un Yamaha 30C, explorant progressivement les côtes accidentées des îles japonaises avant d'affiner ses compétences dans les eaux exigeantes du Pacifique Nord-Ouest. En 2019, il a acheté *Arona*—a **Hallberg-Rassy 40**— pour commencer une circumnavigation.

S'appuyant sur sa précision en ingénierie, le cadre analytique de son MBA et quatre décennies d'immersion au Japon, il a rédigé *Sailing Japan: Secrets of Japanese Waters*, le premier guide logistique complet en langue anglaise pour la région.

When he's not aboard *Arona*, Paul writes for **Diamond Financial Research** et apparaît sur les médias financiers comme **StockVoice** et **PIVOT**. Le rêve d'une circumnavigation complète reste très vivant.

Présenté dans le magazine Kazi

La croisière caribéenne de Paul Tsai à bord de *Arona* a été présentée dans *Kazi* (舵), l'un des magazines de navigation les plus respectés du Japon, dans le numéro de janvier 2025.



www.svarona.com

Avis important et clause de non-responsabilité

À DES FINS DE PLANIFICATION UNIQUEMENT — NON DESTINÉ À LA NAVIGATION

Cette publication est destinée uniquement comme aide générale de planification pour les navigateurs récréatifs intéressés par la croisière dans les eaux japonaises. Les informations contenues dans les présentes ont été compilées à partir d'observations personnelles, de notes informelles sur le terrain et de sources publiques, et sont fournies strictement à titre de référence de fond et à des fins de planification de voyage uniquement.

CE GUIDE N'EST PAS UNE PUBLICATION NAUTIQUE OFFICIELLE ET NE DOIT PAS ÊTRE UTILISÉ COMME RÉFÉRENCE PRIMAIRE OU UNIQUE POUR LA NAVIGATION, LE PILOTAGE, L'ENTRÉE AU PORT OU TOUTE DÉCISION AFFECTANT LA SÉCURITÉ D'UN NAVIRE, DE SON ÉQUIPAGE OU DE SES PASSAGERS. Toutes les décisions de navigation, de pilotage et d'entrée au port doivent être prises en utilisant les cartes hydrographiques officielles actuellement publiées, les directions de navigation, les tables de marée et les avis aux navigants émis par la Garde côtière japonaise (JCG) et le Département hydrographique et océanographique du Japon (JHOD).

Limitation de responsabilité

L'auteur, le compilateur, l'éditeur et tout distributeur de ce guide déclinent expressément toute responsabilité et responsabilité — que ce soit en vertu du droit des contrats, des délits (y compris la négligence), de la responsabilité stricte ou autrement — pour toute perte, blessure, dommage, dépense, retard ou inconvénient de quelque nature que ce soit, y compris sans limitation les blessures corporelles, le décès, la perte de navire, les dommages au fret, l'échouement, la collision ou la perte économique, découlant directement ou indirectement de la confiance accordée à, l'utilisation de ou l'incapacité d'utiliser toute information contenue dans ce guide.

Aucune garantie, expresse ou implicite, n'est donnée quant à l'exactitude, l'exhaustivité, la devise, l'adéquation à un usage particulier ou la fiabilité de toute information dans ce guide. Les conditions portuaires, les profondeurs, les aides à la navigation, les installations de mouillage, les heures d'exploitation, les frais et les réglementations changent fréquemment et sans préavis. Les informations qui étaient exactes au moment de l'observation peuvent être considérablement obsolètes au moment de la lecture.

Responsabilités de l'utilisateur

Il est la seule responsabilité du maître et de l'équipage du navire de : (1) obtenir, porter à bord et consulter les dernières éditions de toutes les cartes marines officielles applicables pour les eaux navigées ; (2) consulter les directions actuelles de navigation japonaise (Suiro-Shi) et les guides portuaires publiés par le JHOD ; (3) vérifier les derniers avis aux navigants pour les changements pertinents aux installations portuaires, profondeurs, aides à la navigation ou réglementations ; (4) obtenir et se conformer à toutes les lois japonaises applicables, réglementations et exigences des autorités portuaires, y compris celles régissant les navires battant pavillon étranger ; (5) vérifier indépendamment toutes les coordonnées GPS, profondeurs, dégagements et informations

d'amarrage avant de s'y fier ; et (6) exercer une bonne seamanship et un jugement indépendant en permanence.

Les coordonnées GPS fournies dans ce guide ne sont que des points de cheminement indicatifs. Ils n'ont pas été vérifiés par rapport aux levés hydrographiques officiels et peuvent contenir des erreurs. Les navigants doivent croiser tous les positions par rapport aux cartes officielles actuelles et effectuer leur propre pilotage visuel en approchant des ports non familiers. Les profondeurs mentionnées dans les présentes sont approximatives, peuvent avoir changé en raison de l'envasement, du dragage ou des dommages causés par les tempêtes, et ne sont pas référencées au datum de la carte à moins que cela soit explicitement indiqué.

Conformité réglementaire et douanière

Les navires battant pavillon étranger entrant dans les ports japonais sont soumis aux douanes, à l'immigration, à la quarantaine et aux réglementations portuaires japonaises. Ce guide ne fait aucune déclaration quant à la légalité, à l'admissibilité ou aux exigences procédurales pour appeler à un port spécifique. Les marins doivent consulter la Garde côtière japonaise, les autorités portuaires compétentes et leur propre autorité d'État du pavillon concernant toutes les exigences d'entrée applicables, les conditions de visa, les permis de croisière et les zones interdites avant le départ.

Conditions environnementales et de sécurité

Les eaux japonaises sont sujettes aux typhons (généralement juin à octobre), aux forts courants de marée dans les passages confinés tels que la mer intérieure de Seto, aux variations saisonnières significatives des conditions météorologiques, aux zones à risque de tsunami et aux zones restreintes ou interdites autour des installations navales, zones de préservation des pêcheries et zones naturelles protégées. Aucun de ces risques n'est documenté de manière complète dans ce guide. Les navigants doivent effectuer une planification de sécurité indépendante pour toutes ces conditions.

En utilisant ce guide, vous reconnaissez que vous avez lu, compris et accepté les conditions complètes de cette clause de non-responsabilité, et que vous assumez tous les risques découlant de votre utilisation des informations contenues dans les présentes.

Table des matières

À propos de l'auteur	2
Avis important et clause de non-responsabilité	3
Table des matières	5
Chapitre 1 : Introduction à la croisière au Japon	14
Pourquoi le Japon ?	14
Une note sur l'utilisation responsable des ports de pêche	15
Géographie et régions de croisière	16
Climat et saisons	17
Navigation	20
Amarrage	23
Ravitaillement et services	29
Communications	30
Argent et coûts	31
Assurance et exigences juridiques	31
Santé et médical	32
Japan's Maritime Heritage	32
Conseils linguistiques et culturels	34
Sécurité en mer	34
Obtenir de l'aide et des ressources	35
Culture et étiquette nautiques japonaises	35
Planifier votre croisière : itinéraires suggérés	37
Stratégie de typhon et préparation aux tempêtes	38
Guide de ravitaillement	38
Entretien et réparation des bateaux	39
Options d'hivernage	40
Chapitre 2 : Formalités	41
Aperçu du processus de dédouanement	42
Procédures pré-arrivée	42
Ports d'entrée	43
Immigration et visas	43
Douanes et permis Naikosen	43
Le permis de port fermé	44
Quarantaine	45

Importation de pièces et équipements	45
Documents requis	46
Départ.....	46
Résumé des formalités	47
Conseils pratiques de croiseurs expérimentés	47
Contacts et ressources utiles.....	48
Chapitre 3 : Okinawa et les îles Ryukyu	49
Introduction aux Ryukyus	49
Ishigaki.....	50
Les îles Yaeyama.....	52
Îles Miyako.....	54
L'île principale d'Okinawa : Naha et au-delà.....	55
Les îles Kerama	58
Les îles Tokara et les mouillages reculés.....	59
Amami Oshima et les Ryukyus du Nord	60
Planification du passage : Okinawa et les Ryukyus.....	63
Plongée et snorkeling	64
Nourriture et boisson d'Okinawa	64
Histoire et culture d'Okinawa.....	65
Chapitre 4 : Kyushu	67
Kagoshima.....	68
Yakushima et Tanegashima	70
Nagasaki	72
Dejima	73
Huis Ten Bosch.....	74
Ikeshima.....	75
Amakusa Islands	77
Beppu et Usuki.....	79
Fukuoka (Hakata).....	81
Nokonoshima	83
Marinoa Marina	83
Genkaijima.....	84
Shikanoshima	84
Karatomari	85
Ainoshima.....	85

Yobuko	86
Les îles Goto	88
Arikawa et Kamigoto	90
Île Nozaki	91
Île Uku (Ukujima)	92
Tsushima	93
Sasebo et les Kujukushima (99 îles)	95
Île d'Iki	96
Karatsu, Hirado et Takashima	97
Le détroit de Kanmon	98
Planification du passage : Kyushu	100
Nourriture et boisson de Kyushu	101
Paysage volcanique de Kyushu	101
Les Chrétiens cachés de Kyushu	102
Guide des sources chaudes	103
Ports supplémentaires : Kyushu occidental	103
Ports supplémentaires : Kyushu du Sud	103
Ports supplémentaires : îles Tokara	104
Chapitre 5 : Shikoku	105
Introduction : les deux visages de Shikoku	105
Takamatsu et la porte nord	106
Naruto et le détroit oriental	106
Tokushima et la porte orientale	107
La côte du Pacifique : Muroto et le sud-est	108
Kochi et la côte du Pacifique	109
Cap Ashizuri et l'approche sud-ouest	111
Le fleuve Shimanto et les mouillages reculés	112
Uwajima et le sud-ouest	113
Matsuyama et la côte Ehime	114
Imabari et le Shimanami Kaido	115
Planification du passage : Shikoku	116
Le pèlerinage des 88 temples	117
Nourriture et boisson de Shikoku	117
Rivières de Shikoku et merveilles naturelles	117
Festivals et événements à Shikoku	117

Chapitre 6 : Honshu du Sud	118
La mer intérieure de Seto : côte nord	118
La mer intérieure de Seto : côte nord—Shimonoseki	118
La mer intérieure de Seto : côte nord—Uno et Kojima	118
La mer intérieure de Seto : côte nord—Ushimado	119
Hiroshima and Miyajima	119
Onomichi et Tomonoura	120
Naoshima et les îles d'art	121
Okayama et Kurashiki	121
Le détroit d'Akashi et la baie d'Osaka	122
Kobe	123
Osaka	123
La mer intérieure de Seto : un regard plus approfondi	125
Croisière sur le Shimanami Kaido	125
Points forts culturels du sud Honshu	126
Nourriture et boisson du sud Honshu	127
Wakayama	129
La péninsule de Kii	132
Nagoya et la baie d'Ise	133
Planification du passage : Honshu du Sud	135
Chapitre 7 : Honshu du Nord	136
Baie de Tokyo	136
Les îles Ogasawara (îles Bonin)	139
La péninsule d'Izu et ses îles	141
La côte de la mer du Japon	146
La côte de Tohoku	151
Planification du passage : Honshu du Nord	155
Mont Fuji et la baie de Suruga	156
Pays du saké	156
Festivals et événements saisonniers	156
Chapitre 8 : Hokkaido	158
Hakodate	158
La côte sud	159
Otaru	161
La côte ouest	162

Wakkanai et le cap nord	163
La côte de la mer d'Okhotsk	164
Navigation sur la côte de Shiretoko	165
Kushiro et la côte orientale	166
Nemuro et cap Nosappu	167
Planification du passage : Hokkaido	168
L'héritage aïnou	169
Sources chaudes de Hokkaido	169
Faune de Hokkaido	170
Nourriture et boisson de Hokkaido	170
Chapitre 9 : Sécurité en mer — Leçons des eaux japonaises	172
Sécurité en mer : Leçons des eaux du Japon	172
Le Kuroshio et les courants formidables du Japon	173
Saison des typhons	174
Avertissement : Histoires des eaux japonaises	175
Aoki-san: Shimoda, November 2014	176
Metaxa: Off Tsushima, May 2013	177
Captain Shige: Izu Oshima, October 2013	179
Les règles d'or : ne jamais baisser la garde	180
Annexe A : Japonais utile pour les marins	181
Salutations essentielles et politesse	181
Au port	181
Urgences et sécurité	182
Navigation et météo	183
Nourriture et ravitaillement	183
Annexe B : Contacts d'urgence et canaux VHF	185
Numéros d'urgence	185
Canaux radio VHF	185
Sources d'information météorologique	186
Bureaux régionaux de la Garde côtière japonaise	186
Annexe C : Coûts de croisière et planification budgétaire	188
Coûts d'amarrage	188
Coûts de vie quotidiens	188
Scénarios budgétaires	189
Annexe D : Mouillages recommandés et refuges contre les typhons	189

Okinawa and Ryukyu Islands	190
Kyushu	190
Seto Inland Sea	190
Côte du Pacifique du sud Honshu	190
Honshu du Nord et Hokkaido	191
Annexe E : Répertoire des marinas	192
Okinawa	192
Kyushu	192
Seto Inland Sea	193
Côte du Pacifique du sud Honshu	193
Honshu du Nord	193
Hokkaido	193
Étiquette des marinas	193
Choisir la bonne marina	193
Applications et ressources numériques utiles	195
Rester connecté : communications par satellite et offshore	195
Lectures et ressources recommandées	195
Animaux à bord	195
Annexe F : Répertoire des Umi-no-Eki	196
Hokkaido	196
Tohoku	196
Kanto	197
Chubu	198
Hokuriku	200
Kansai	201
Setonaikai (mer intérieure de Seto)	204
Shikoku	206
Kyushu	207
Okinawa	209

Croisière au Japon : 10 règles essentielles

Suivez ces dix règles - vous éviterez presque toutes les erreurs majeures que les croiseurs étrangers commettent au Japon.

1. Se procurer le Naikosen immédiatement

Sans cela, la croisière au Japon est bureaucratique. Avec cela, vous êtes effectivement un navire domestique.

2. Respecter les ports de pêche — C'est un privilège

Toujours demander avant d'amarrer. Ne jamais laisser votre bateau sans surveillance. Laisser une bonne impression au prochain navigateur.

3. Ne pas naviguer la nuit

Les filets de pêche, les flotteurs et les lignes d'aquaculture rendent la navigation nocturne véritablement dangereuse.

4. Planifier les marées — Surtout dans la mer intérieure de Seto

Les détroits tournent régulièrement à cinq à dix nœuds. Si vous vous trompez, vous ne ferez pas de progrès.

5. Surveiller les typhons quotidiennement (juin-octobre)

Le Japon a une excellente prévision. Utilisez-la. Quand une tempête arrive, entrez dans un port tôt.

6. Préférer les ports de pêche, les Umi-no-Eki ou les marinas, pas l'ancrage

Le Japon est un pays de mouillage. Venez préparé avec :

- planches à défenses
- long lignes
- échelle

7. Porter de l'argent liquide en permanence

Le Japon rural reste basé sur le numéraire. Le carburant, les frais et les petits magasins n'acceptent souvent pas les cartes.

8. Utiliser le japonais simple — Cela change tout

Même quelques phrases améliorent dramatiquement votre expérience :

- *Sumimasen* (excusez-moi)
- *Arigatou gozaimasu* (merci)
- *Tomete mo ii desu ka ?* (puis-je amarrer ici ?)

9. Éviter les grandes villes en bateau

Tokyo et Osaka sont mieux visités en train. Votre temps est mieux dépensé dans les endroits que seuls les bateaux peuvent atteindre.

10. Toujours avoir un plan de refuge

Chaque passage doit inclure :

- ports de secours
- alternatives météorologiques
- marges de temps

Au Japon, il y a toujours un port sûr à proximité — si vous le planifiez.

Chapitre 1 : Introduction à la croisière au Japon



Pourquoi le Japon ?

Le Japon est l'une des plus grandes destinations de croisière inconnues du monde. Un archipel de près de 7 000 îles s'étendant sur 1 620 milles nautiques de latitude—des îles Ryukyu subtropicales du sud à la nature sauvage accidentée de Hokkaido au nord—offre une diversité de croisière que peu d'endroits sur terre peuvent égaler. Peu de yachts étrangers s'aventurent ici, ce qui laisse le navigateur en croisière avec une expérience véritablement riche et peu fréquentée.

Pour ceux qui font l'effort, les récompenses sont énormes. Le Japon combine l'infrastructure moderne avec la culture ancienne, la cuisine exceptionnelle avec les ports de pêche reculés, et les villes animées avec les îles inhabitées. Le pays vante plus de 3 000 ports, plus de 120 marinas qui acceptent les visiteurs, et un vaste réseau de ports de pêche où les yachts de croisière sont largement accueillis — souvent gratuitement.

Le peuple japonais est réputé pour son hospitalité, et les croiseurs rapportent régulièrement que la chaleur et la générosité montrées aux marins en visite figurent parmi les aspects les plus mémorables de la croisière ici. Ne soyez pas surpris si un maître du port vous apporte un sac de poisson frais, ou si un pêcheur local vous invite à dîner. La barrière linguistique, bien que réelle, est facilement surmontée avec de la patience, une bonne application de traduction et une volonté de communiquer par geste et bonne volonté.

L'infrastructure maritime du Japon est exceptionnelle. Les ports sont bien entretenus avec de solides brise-lames en béton, un éclairage précis et des chenaux clairement marqués. L'Association hydrographique du Japon produit des cartes marines de classe mondiale, et les options de

cartographie électronique se sont considérablement améliorées ces dernières années. La prévision météorologique est excellente et facilement accessible. Pour un pays ayant une littoral, le Japon est remarquablement bien mis en place pour la navigation côtière — le défi pour les croiseurs étrangers ne réside pas dans la navigation elle-même, mais dans la navigation dans la bureaucratie et la langue.

La variété des expériences de croisière disponibles dans un seul pays est stupéfiante. Vous pouvez faire du snorkeling sur les récifs coralliens des îles Ryukyu, vous tremper dans les sources d'eau chaude volcaniques de Kyushu, naviguer à travers les îles enveloppées de brume de la Mer Intérieure de Seto, expérimenter l'énergie urbaine de Tokyo et Osaka depuis votre bateau, explorer la côte sauvage et fjordienne de Tohoku, et observer les ours bruns sur les plages de la Péninsule Shiretoko de Hokkaido—tout sur une seule croisière vers le nord dans l'archipel.

Un conseil qui transformera votre expérience de croisière au Japon : restez en dehors des sentiers battus. Les transports en commun au Japon figurent parmi les meilleurs du monde—le shinkansen, les trains locaux et les réseaux de bus peuvent vous emmener dans n'importe quelle grande ville rapidement, bon marché et confortablement. Il n'y a pas besoin de naviguer votre bateau à Tokyo ou Osaka pour voir ces villes. Visitez-les en train hors-saison lorsque les marinas sont de toute façon moins attrayantes.

À la place, consacrez votre précieux temps de navigation aux endroits difficiles ou impossibles à atteindre par voie terrestre : les ports de pêche éloignés de Kyushu, les eaux parsemées d'îles de la Mer Intérieure de Seto, et la beauté subtropicale d'Amami Oshima et des Ryukyus du nord. Ce sont les eaux où la croisière au Japon brille vraiment—où un yacht visiteur est encore une vue rare et bienvenue, où les fruits de mer sont tirés de l'eau ce matin-là, et où le rythme de la vie a à peine changé en générations. Les grandes villes seront toujours là, à un trajet en train. Les ports cachés sont ce qui fait du Japon l'un des plus grands terrains de croisière du monde.

Une note sur l'utilisation responsable des ports de pêche

Avant d'aller plus loin, un mot de prudence et de responsabilité. Les ports de pêche du Japon sont des installations de travail exploitées par des coopératives de pêche locales pour le bénéfice de leurs membres. La tradition d'accueil des yachts visiteurs est une courtoisie, pas un droit, et ces dernières années, cette hospitalité a été mise à rude épreuve par un petit nombre de navigateurs qui en ont abusé.

Le problème le plus grave est l'abandon à long terme. Plusieurs ports de pêche ont signalé des yachts étrangers et domestiques laissés sans surveillance aux murs du port pendant des semaines ou même des mois tandis que leurs propriétaires voyagent ailleurs. Ce n'est pas acceptable. Cela bloque l'espace d'amarrage dont les bateaux de pêche commerciale ont besoin, crée des problèmes de responsabilité pour les responsables du port, et — surtout — érode la bonne volonté qui rend la croisière au Japon si spéciale. Si chaque croiseur qui visite un port de pêche laisse une impression positive, le prochain croiseur sera accueilli. Si vous en laissez une négative, le port peut fermer ses portes à tous les yachts en visite.

En règle générale, les séjours de plus d'une semaine dans un port de pêche unique doivent être évités à moins d'avoir une autorisation explicite du maître du port ou de la coopérative de pêche. De nombreux ports vous demanderont de partir après trois à cinq jours, et cette demande doit toujours être respectée sans discussion. Si vous devez laisser votre bateau pendant une période prolongée,

arrangez un amarrage approprié à une marina ou un Umi-no-Eki qui offre un stockage à long terme — ne vous amarrez simplement pas à un port de pêche et ne disparaissiez pas.

Demandez toujours la permission avant d'amarrer. Présentez-vous au capitaine du port ou au pêcheur le plus proche, expliquez que vous êtes un yacht en visite, et demandez s'il est acceptable de rester. Dans presque tous les cas, vous serez chaleureusement accueillis—mais le fait de demander est important. Cela montre du respect, et cela donne aux autorités portuaires l'occasion de vous diriger vers le meilleur endroit et de laisser les pêcheurs locaux savoir que vous êtes là. Gardez votre bateau propre, vos cordages bien entretenus et vos défenses correctement placées. Laissez chaque port plus propre que vous ne l'avez trouvé. Ces petites courtoisies sont le prix du privilège extraordinaire de croiser les ports de pêche du Japon gratuitement.

Géographie et régions de croisière

L'archipel du Japon forme un long arc le long du bord occidental de l'océan Pacifique. Les quatre îles principales—Honshu, Hokkaido, Kyushu et Shikoku—sont complétées par des milliers de petites îles, chacune ayant son propre caractère. Pour le navigateur en croisière, le pays se divise naturellement en plusieurs régions distinctes :

The Ryukyu Islands (Okinawa Prefecture)

S'étendant de Kyushu presque à Taiwan, la chaîne des Ryukyu est l'endroit où la plupart des navigateurs étrangers entrent pour la première fois au Japon. Ishigaki et l'île principale d'Okinawa sont des ports d'entrée populaires. Les îles offrent des eaux tièdes et subtropicales, des récifs coralliens et une atmosphère décontractée tout à fait distincte du Japon continental. Naha, la capitale d'Okinawa, offre un excellent ravitaillement et est un point de départ commun pour le voyage vers le nord. La chaîne des Ryukyu peut être navigée confortablement comme une série de sauts d'une journée, avec les îles Yaeyama à l'extrême sud offrant certains des meilleurs sites de snorkeling corallien du Pacifique occidental.

Kyushu

L'île principale la plus au sud du Japon est un merveilleux terrain de croisière avec un paysage volcanique spectaculaire, des sources d'eau chaude en abondance, et certains des meilleurs aliments du pays. Les villes de Kagoshima et Fukuoka offrent des services complets, tandis que les ports plus petits le long de la côte offrent des escales tranquilles. Kyushu est aussi la porte d'entrée de la Mer Intérieure de Seto. La côte ouest de l'île, face à la Mer de Chine Orientale, est particulièrement gratifiante, avec les îles Goto et Hirado offrant une croisière en dehors des sentiers battus que peu de yachts étrangers ne connaissent jamais.

La mer intérieure de Seto (Setonaikai)

Souvent appelée la Méditerranée du Japon, la Mer Intérieure de Seto est un plan d'eau abrité entre Honshu, Shikoku et Kyushu parsemé de centaines d'îles. C'est peut-être le meilleur terrain de croisière du Japon : les eaux protégées offrent une navigation relativement facile, le paysage est spectaculaire, et les îles sont riches en histoire et en culture. Cependant, les forts courants de marée dans les détroits de connexion exigent une navigation prudente et une planification des marées—certains passages voient des courants dépassant dix nœuds.

La mer intérieure de Seto mérite une attention particulière de la part du marin de croisière. Mesurant environ 240 milles nautiques de long et variant de 8 à 30 milles nautiques de large, elle

contient plus de 700 îles et îlots. L'extrémité orientale se connecte au Pacifique via le canal de Kii et le détroit dramatique de Naruto ; l'extrémité occidentale s'ouvre à la mer du Japon par le détroit de Kanmon. Le régime de marée est complexe et puissant : les amplitudes de trois à quatre mètres sont courantes, et les détroits de connexion génèrent des courants qui peuvent dépasser dix nœuds aux sources. Chronométrer vos transits à travers ces détroits est sans doute l'aspect le plus critique de la navigation dans cette région.

Principaux détroits de marée :

- Détroit de Naruto (dix nœuds et plus)
- Détroit de Kurushima (environ dix nœuds)
- Détroit d'Akashi (environ sept nœuds)
- Détroit de Kanmon (environ cinq nœuds)

La côte du Pacifique de Honshu

La côte sud de Honshu fait face au Pacifique ouvert et est influencée par le puissant courant du Kuroshio. Bien que plus exposée que la mer intérieure de Seto, cette côte offre l'accès à des grandes villes comme Osaka, Kobe, Nagoya et Tokyo, ainsi que des tronçons plus calmes le long de la péninsule de Kii et des îles d'Izu. Le Kuroshio peut donner une poussée utile en direction de l'est, mais sa vitesse et sa variabilité exigent du respect. La côte est plus industrielle et urbanisée que la mer intérieure, et trouver un amarrage devient progressivement plus cher en approchant du couloir Tokyo-Nagoya-Osaka.

La côte de la mer du Japon

La côte ouest de Honshu le long de la Mer du Japon est moins visitée par les navigateurs étrangers mais offre une navigation excellente avec moins de trafic commercial. La Péninsule de Noto, la côte de San'in, et les îles au large sont particulièrement gratifiantes. Les hivers sont durs ici, avec de fortes chutes de neige, mais la navigation d'été est délicieuse. Les ports de pêche sont abondants et accueillants, et le navigateur qui s'aventure sur cette côte trouvera certains des meilleurs aliments du Japon, des villes les plus traditionnelles et des paysages les plus frappants.

Honshu du Nord (Tohoku)

Le nord-est de Honshu—la région de Tohoku—est la frontière du Japon. La côte du Pacifique est profondément dentelée de rias (baies de type fjord) qui offrent un abri naturel exceptionnel et des paysages spectaculaires. La région a été fortement affectée par le tremblement de terre et le tsunami de 2011, et bien que la côte ait été reconstruite, elle conserve une qualité tranquille et contemplative. Les fruits de mer ici sont exceptionnels, et les gens sont réputés chaleureux et accueillants.

Hokkaido

L'île septentrionale du Japon offre une croisière de nature sauvage avec un caractère entièrement différent du sud. En été, la côte de Hokkaido est spectaculaire, avec des falaises accidentées, une faune abondante et un climat frais. Hakodate est un port favori pour les navigateurs se ravitaillant avant une traversée océanique en Alaska ou vers le Pacifique Nord-Ouest. Une circumnavigation de Hokkaido est d'environ 1 000 milles nautiques et devrait être planifiée pour huit à dix semaines.

Climat et saisons

L'énorme étendue latitudinale du Japon signifie que les conditions varient considérablement d'une région à l'autre. Comprendre les modèles saisonniers est essentiel pour planifier une croisière. L'aperçu suivant se déroule tout au long de l'année, mais notez que les conditions à Okinawa et à Hokkaido sont radicalement différentes à un moment donné.

Région	Meilleure saison	Éviter	Température de l'eau	Risque de typhon	Notes
Okinawa	mars-mai, oct.-nov.	Juil.-sep. (pic de typhon)	22–29°C	Élevé	Hivers doux possibles ; premier atterrissage au Japon
Kyushu	avr.-juin, sep.-nov.	Juil.-août (chaleur+typhons)	18–27°C	Modéré-Élevé	Sources chaudes toute l'année
Seto Inland Sea	avr.-juin, sep.-nov.	mi-juin–mi-juil. (tsuyu)	16–26°C	Faible-Modéré	Meilleure croisière globale au Japon
Honshu du Pacifique	avr.-mai, oct.-nov.	Juin-juil. (pluie), août (chaleur)	17–27°C	Modéré	Fort courant Kuroshio
Mer du Japon	Juin-sep.	nov.-mars (hiver sévère)	15–25°C	Faible	Été seulement ; côte spectaculaire
Tohoku	Juil.-sep.	nov.-avr. (froid)	14–23°C	Faible	La côte accidentée (ria) est spectaculaire
Hokkaido	Jul–Aug	Oct–May (ice, cold)	12–22°C	Very Low	Short season; bears et wilderness

Spring (March–May)

Le printemps est l'une des meilleures saisons pour la croisière au Japon. Les célèbres fleurs de cerisier marchent vers le nord de fin mars à mai, et le temps est généralement stable avec des températures modérées. Okinawa se réchauffe à partir de mars, tandis que le Japon continental devient agréable à partir d'avril. C'est une période populaire et la meilleure saison pour la Mer Intérieure de Seto. Les températures de l'eau dans le sud atteignent 22–24°C en mai.

Spring winds sont generally moderate, though cold fronts de le Asian continent peut bring strong northerlies that persist pour two à three days. These fronts sont well-forecasted et simply require patience. Between fronts, conditions sont often ideal: light à moderate winds, clear skies, et comfortable temperatures.

Summer (June–August)

Le rainy season (tsuyu) affects most de Japan de mid-June through mid-July, bringing persistent overcast skies et rain. Winds sont light during this period et sailing est possible, but le lack de visibility et constant dampness faire it less enjoyable. Once le rains break dans mid-July, summer est hot et humid across most de le country, avec temperatures regularly exceeding 35°C dans Osaka et Tokyo. Hokkaido, which largely escapes le rainy season, est à its best dans summer avec daytime temperatures de 20–25°C.

Summer winds sont typically light southerlies, avec thermal sea breezes developing along le coast dans le afternoon. Calms sont common, et motoring est often necessary. Water temperatures reach 26–29°C dans le south, 22–25°C dans le Seto Inland Sea, et 18–22°C around Hokkaido. Le heat

dans southern et central Japan peut être oppressive—adequate shade, ventilation, et hydration sont essential.

Typhoon Season

Typhoons sont le cruising sailor's chief concern dans Japan. Le season runs broadly de May through November, avec le greatest frequency between July et October. Typhoons typically approach de le south et southwest, et while their tracks sont impossible à predict avec Certainement plus que quelques jours avant, Okinawa et Kyushu subissent le poids. La Mer Intérieure de Seto offre une protection naturelle, et Hokkaido est rarement frappée de plein fouet. La prévision météorologique moderne donne un avertissement adéquat, et l'abondance de ports bien protégés du Japon signifie qu'un refuge sûr n'est jamais loin.

On average, Japan est directly affected par approximately three typhoons per year, avec another five à ten passing close enough à bring strong winds et heavy rain. Okinawa sees le most, averaging one direct hit per year. When a typhoon approaches, le prudent course est à trouver le best-protected harbour available, add extra lines et fenders, et sit it out. Japanese fishermen sont experts à typhoon preparation et sera often help visiting yachts secure properly. Many fishing ports ont designated typhoon moorage areas avec extra-strong bollards.

Le Japan Meteorological Agency (JMA) provides excellent typhoon tracking et forecasting, available dans English à weather.jma.go.jp. Forecast updates sont issued every three hours, et five-day track predictions sont generally reliable pour planning purposes. Monitoring le Pacific typhoon season est a daily habit pour any sailor cruising Japan between June et November.

Autumn (September–November)

L'automne est sans doute la plus belle saison pour la croisière au Japon continental. Le risque de typhon diminue à travers octobre, l'air devient clair et frais, et le feuillage d'automne rivalise avec les fleurs de cerisier du printemps en beauté. Les températures de l'eau restent assez chaudes pour une baignade confortable jusqu'en octobre dans les régions du sud. Octobre et novembre apportent un temps stable avec des vents modérés—d'excellentes conditions de navigation dans toute la Mer Intérieure de Seto et le long des deux côtes.

Winter (December–February)

Winter est generally not cruising season dans Japan, though Okinawa remains mild avec air temperatures de 15–20°C et water temperatures around 20–22°C. Le Sea of Japan coast receives heavy snowfall de Siberian weather systems, et le Pacific coast peut experience strong north winds. Most cruisers either haul out pour le winter ou head south à le Ryukyu Islands. Those who faire winter over dans their boats often choose marinas dans le Seto Inland Sea, where conditions sont milder than le exposed coasts.

Navigation

Charts et Electronic Navigation

Les eaux japonaises sont excellemment cartographiées par l'Association hydrographique du Japon (JHA). L'option de cartographie électronique la plus utile pour la croisière au Japon est New Pec (également disponible sous la forme de l'application New Pec Smart pour tablettes), qui est un programme de cartographie spécifique au Japon avec des informations côtières détaillées, des données de courants de marée et des dispositions portuaires. Bien que l'interface soit en japonais, elle est navigable avec de la pratique. Les plateformes de cartographie internationales standard comme C-MAP et Navionics couvrent les eaux japonaises mais manquent de détails importants—notamment, de nombreuses hauteurs de ponts et dégagements de câbles aériens ne sont pas indiqués.

Paper charts sont available de le JHA et peut être purchased à chart agents dans major ports. They sont de excellent quality. Le JHA also publishes a set de Sailing Directions (Suiroshi) covering le Japanese coast dans detail—these sont dans Japanese only but contain invaluable port plans et approach information.

In addition à charts, le New Pec software provides integrated tidal current overlays that sont invaluable pour passage planning dans le Seto Inland Sea. Le software shows predicted current direction et speed comme animated arrows overlaid sur le chart, allowing you à visualise exactly when et where currents sera être favourable. For le Seto Inland Sea, this single feature makes New Pec worth its cost many times over.

Tides et Currents

Tidal ranges vary considerably around Japan. In le Seto Inland Sea, ranges de three à four metres sont common, et le currents through le connecting straits peut être ferocious—le Naruto Strait est famous pour its whirlpools et currents exceeding ten knots. Even dans less dramatic locations, tidal planning est essential when cruising Japan. Le New Pec software est invaluable pour current prediction. For le Seto Inland Sea specifically, le MIRC Marine Information tool (available free à mirc.jha.or.jp) provides current predictions à ten-minute intervals pour all major passages et est particularly useful pour planning transits through tighter channels.

Le key tidal straits that every cruiser doit plan around are: le Naruto Strait (up à 10+ knots à springs), le Kurushima Strait near Imabari (up à 10 knots), le Akashi Strait near Kobe (up à 7 knots), le Kanmon Strait between Kyushu et Honshu (up à 5 knots), le Hayasui Strait between Kyushu et Shikoku (up à 7 knots), et le Hirado Strait off Nagasaki (up à 4 knots). At all de these, transit à ou near slack water est essential pour a comfortable passage.

An invaluable free resource est le Japan Coast Guard's tidal current tables, published par le Japan Hydrographic et Oceanographic Department (JHOD). These tables provide predicted current direction et speed pour all major straits et channels around Japan, including Hirado Strait, le Kanmon Strait, le Seto Inland Sea passages, et many smaller channels. Le tables sont available comme downloadable PDFs de le JHOD website à no cost. For example, le Hirado Strait current table gives hourly predictions referenced à high water à le standard port, allowing you à plan your transit precisely. Cruisers who study these tables before each passage sera trouver that even le most daunting straits become manageable when transited à le right time. In addition à le JHOD tables, le

Japan Meteorological Agency (JMA) publishes tide tables avec predictions pour hundreds de ports, also available free online.

Le Kuroshio Current—Japan’s equivalent de le Gulf Stream—runs along le Pacific coast avec average speeds de two à three knots, sometimes reaching five knots. It peut shift its course significantly et devrait être accounted pour dans all passage planning along le south coast. When le Kuroshio flows against wind de le south, dangerous steep seas peut develop—a condition analogous à le Agulhas Current off South Africa. Real-time Kuroshio position data est available de le JMA et de le Japan Coast Guard.

AIS et VHF

L’AIS est largement utilisé par le transport maritime commercial dans les eaux japonaises, et tous les yachts étrangers devraient transporter un transpondeur AIS de classe B comme minimum. La densité du trafic commercial dans des zones comme le Détroit de Kanmon, la Baie d’Osaka et la Baie de Tokyo est extrêmement élevée, et l’AIS aide énormément au suivi et à l’évitement des navires. Les navires de pêche japonais sont moins cohérents dans leur utilisation de l’AIS—de nombreux petits bateaux ne le transportent pas.

Le standard VHF calling channel dans Japan est Channel 16, comme elsewhere. Le Japan Coast Guard monitors Channel 16 continuously. Vessel Traffic Services (VTS) operate dans several congested areas including le Kanmon Strait, Tokyo Bay, et Osaka Bay. VTS communications sont typically dans Japanese, but operators peut often switch à basic English when communicating avec foreign vessels. It est courtois et prudent à monitor le local VTS channel when transiting these areas.

Navigational Hazards

Japan’s waters sont busy avec commercial traffic, et major shipping lanes require careful navigation. Fishing vessels sont abundant, particularly à night, et many utiliser fixed nets that peut extend well offshore—these sont usually marked avec small flags ou lights but peut être difficult à spot. Aquaculture installations sont common dans many bays et doit être navigated around. Large-scale set nets (teichi-ami) sont found along many coastlines et sont marked sur Japanese charts avec a distinctive symbol. These fixed nets peut extend up à one nautical mile de shore et sont supported par floats that peut not être visible dans rough weather ou à night.

Drifting debris est another hazard, particularly after heavy rain when rivers wash logs, bamboo, et other material into coastal waters. After typhoons, le volume de floating debris peut être substantial. A strong bow watch est always advisable when sailing near river mouths ou after storms.

Night Sailing

Night sailing dans Japanese coastal waters est strongly discouraged. Le density de fishing nets, floats, algae lines, et fish farms makes it genuinely hazardous à navigate after dark. Even dans daytime, a dedicated bow watch est necessary when sailing through le Seto Inland Sea et other areas avec heavy aquaculture. Plan your passages à arrive dans daylight et allow generous time margins. Japanese commercial fishermen routinely set out before dawn et return dans le early morning—if you doit être underway à first light, être especially vigilant pour small fishing boats.

Le one exception est open-water passages well offshore, such comme crossing de Okinawa à Kyushu ou de Honshu à Hokkaido, where le route est clear de fixed obstructions. Even sur these passages, however, le density de fishing activity means a continuous radar watch est essential. Spring fog est

an additional hazard dans le Seto Inland Sea et inner channels. Le waters around Jizo Cape (地藏崎) sur le eastern approach à Shodoshima Island sont particularly prone à sudden thick fog; visibility peut drop à fifty metres ou less avec little warning. AIS et GPS cross-referencing across multiple devices est strongly recommended when transiting this area.

Moorage

Fishing Ports

Japan a over 2,500 fishing ports, et they sont le backbone de cruising dans Japan. In rural et regional areas, moorage dans fishing ports est almost always free—experienced cruisers report being asked à pay only a handful de times over years de sailing dans Japan. Le harbourmasters (who generally speak little English) sont usually welcoming once they understand you sont a visiting cruiser. Side-tying à breakwaters et quay walls est le standard arrangement. You cannot reserve a spot; you simply poke your bow dans et trouver an available berth.

Fishing port etiquette est important. Always approach slowly et look pour le harbourmaster's office (usually a small building near le harbour entrance marked avec a signboard). If no office est visible, trouver a fisherman et ask. Use your best Japanese—even a simple *konichiwa* et a gesture toward a vacant berth sera usually être understood. When you tie up, keep your lines tidy et leave adequate space pour fishing vessels à manoeuvre. If asked à move, faire so without complaint. Most fishing activity takes place very early dans le morning (3–5 AM), so expect engine noise et activity before dawn. In some ports—particularly those avec active squid ou tuna fleets—le harbour peut être completely full de fishing boats avec no room à all pour a visiting yacht. In this case, you peut besoin à raft alongside a work boat ou crane barge à a neighbouring quay avec le owner's permission, ou simply move sur à le next port.

Be aware that dans areas avec large tidal ranges, particularly le Seto Inland Sea, you peut trouver yourself four metres ou more below le top de le wall à low tide. A sturdy fenderboard avec large fenders underneath est essential à protect your topsides de le barnacle-encrusted concrete walls. Always carry a lightweight folding aluminium ladder pour getting sur et off le boat à low tide, et rig long spring lines à accommodate le tidal range. Some cruisers carry a portable gangplank comme well.

An important caveat: le closer you obtenir à major cities, le harder free moorage becomes. Fishing ports near Tokyo et Osaka sont more crowded, less accustomed à visiting yachts, et more likely à turn you away ou charge a fee. In le heavily urbanised Tokyo–Nagoya–Osaka corridor, plan sur using marinas rather than relying sur fishing port hospitality. In contrast, along le Sea of Japan coast et dans le Seto Inland Sea away de major cities, you peut cruise pour weeks without paying a yen pour moorage.

Important : Utiliser les ports de pêche est un privilège, pas un droit — Ces règles doivent être respectées

Au Japon, les bateaux de plaisance — y compris les voiliers sous pavillon étranger — n'ont **aucun droit légal** d'utiliser les ports de pêche publics. L'utilisation est un privilège, pas un droit, accordé uniquement par autorisation locale et soumis à une réglementation stricte en vertu du droit japonais. Les bateaux de pêche ont la priorité légale ; les bateaux de plaisance sont classés comme « autres navires » sans accès garanti. Les règles ci-dessous ne sont pas des coutumes informelles — elles ont force de loi, et le non-respect entraîne de véritables sanctions.

Position juridique et contrôle

- Les ports de pêche sont des installations publiques gérées par les préfectures ou les municipalités en vertu de la loi sur le développement des ports de pêche. Les bateaux de

pêche ont la priorité d'utilisation légale, et les bateaux de plaisance sont traités comme des « autres navires » sans droit d'accès garanti.

- Les préfectures et les villes établissent des « zones de non-abandon » dans les ports de pêche et peuvent infliger des amendes ou ordonner le retrait des bateaux autres que des pêcheurs amarrés sans autorisation.
- Il n'existe pas de concept selon lequel un propriétaire acquerrait une part dans les installations portuaires simplement en y amarrant son bateau ; tous les postes d'amarrage et structures restent sous gestion publique en tout temps.

Amarrage temporaire ou à long terme

- Les directives nationales du MLIT et de l'Agence des pêches distinguent formellement les escales à court terme (ichiji teikei-haku) du stockage à long terme. Les escales à court terme ne sont autorisées que dans des installations désignées ; l'amarrage à long terme n'est permis que là où un plan d'amarrage désigné existe.
- De nombreuses préfectures opèrent des systèmes de permis : dans des zones désignées au sein de certains ports de pêche, un bateau de plaisance ne peut amarrer qu'avec un permis d'amarrage valide et le paiement des frais prescrits. En dehors de ces zones désignées, l'amarrage est interdit ou automatiquement traité comme un abandon.
- Si aucune zone pour petites embarcations ou système de permis n'est désigné dans un port de pêche donné, la position par défaut est que les bateaux de plaisance n'y restent pas du tout — sauf pour des escales très courtes explicitement tolérées par la direction locale.

Les droits d'utilisation dont vous disposez réellement

- Vous ne pouvez entrer et amarrer temporairement que dans des installations que le gouverneur ou le maire a publiquement désignées pour les navires non pêcheurs. Les directives nationales exigent que toute personne souhaitant s'arrêter temporairement utilise ces installations désignées — et non simplement n'importe quel quai disponible.
- Même pour une utilisation temporaire autorisée, les règles locales peuvent exiger une notification ou une autorisation préalable, et vous devez partir immédiatement si le personnel du port ou les gestionnaires des pêches vous le demandent. Les opérations de pêche et la sécurité portuaire ont la priorité absolue.
- Le stockage à long terme ou le fait de laisser un voilier dans un port de pêche sans être inscrit à un plan d'amarrage autorisé est considéré comme un abandon illégal et est passible de retrait et de sanctions en vertu de l'ordonnance préfectorale.

Propriétaires de voiliers étrangers et japonais

- Pour le droit intérieur régissant les ports de pêche, les propriétaires étrangers et japonais sont traités de manière identique : les deux doivent se conformer aux mêmes règles et systèmes de permis d'amarrage préfectoraux et municipaux. L'immatriculation étrangère ne confère aucune exemption.
- Les bateaux de plaisance sous pavillon étranger font face à une couche nationale supplémentaire : pour visiter des ports non ouverts à des fins touristiques, le propriétaire peut demander une autorisation générale d'escale dans un port fermé, qui permet l'entrée

dans plusieurs ports non ouverts (dont beaucoup sont des ports de pêche) dans une période définie.

- Cette autorisation couvre uniquement les aspects d'immigration et de douane. Elle ne confère **pas** de droits d'amarrage supplémentaires à l'intérieur des ports de pêche au-delà de ce que les gestionnaires portuaires et des pêches locaux autorisent en vertu du droit préfectoral.

Implications pratiques pour un voilier de croisière

- L'amarrage à court terme ne peut généralement être demandé que dans des zones clairement désignées pour les « autres navires » ou les « petites embarcations ». Ne supposez pas que n'importe quel quai disponible vous est accessible.
- Un permis local (et des frais) est requis pour tout poste d'amarrage semi-permanent dans les ports de pêche où de tels plans existent. Il n'existe pas de raccourci pour contourner cette exigence.
- Dans certains ports de pêche, l'amarrage des bateaux de plaisance est complètement interdit par ordonnance locale — quelle que soit l'amabilité des pêcheurs locaux à votre égard.

AVERTISSEMENT : Conséquences du non-respect de ces règles

Si vous ignorez les règles japonaises sur l'utilisation des ports de pêche avec un voilier, vous risquez des amendes, le retrait forcé de votre bateau à vos frais, et dans certains cas des sanctions pénales. Ces conséquences sont réelles et activement appliquées.

Conséquences juridiques typiques

- L'amarrage non autorisé à long terme ou l'« abandon » d'un bateau de plaisance dans une zone interdite d'un port de pêche peut être puni d'amendes pouvant atteindre 300 000 ¥ ou 500 000 ¥, selon l'ordonnance locale et que la loi sur les ports ou les ports de pêche s'applique.
- L'occupation à long terme des eaux portuaires sans autorisation peut être traitée comme une occupation illégale de la zone d'eau, passible d'amendes de 50 000 ¥ à 500 000 ¥ et de sanctions administratives supplémentaires.
- Si votre bateau met en danger la navigation ou la sécurité, des dispositions pénales pour obstruction du trafic ou navigation dangereuse peuvent également s'appliquer.

Actions administratives contre votre bateau

- La préfecture, la ville ou le gestionnaire du port peut émettre des avis, puis des ordres de retrait formels. Si le propriétaire ne se conforme pas, les autorités peuvent retirer le bateau par exécution administrative et **facturer au propriétaire le coût total**.
- Les bateaux « abandonnés » ou amarrés illégalement peuvent être désignés pour être éliminés. Les lignes directrices officielles prévoient explicitement le retrait, le stockage et la mise au rebut comme outils pour éliminer ces bateaux des ports — y compris les navires étrangers.
- En pratique, les préfectures ont procédé à des retraits massifs de bateaux de plaisance amarrés illégalement, remorquant ou soulevant des bateaux même lorsque les propriétaires s'y opposent, puis cherchant à récupérer l'intégralité des coûts par voie judiciaire.

Mesures centrées sur le propriétaire

- Les enquêtes locales identifient activement les bateaux de plaisance non déclarés dans les ports de pêche et exigent des propriétaires qu'ils déposent des notifications d'utilisation et paient des frais arriérés. Le non-respect peut escalader directement en traitement de violation formelle.
- Certaines ordonnances préfectorales interdisent explicitement le « stationnement » non autorisé de navires non pêcheurs dans les zones désignées des ports de pêche et imposent des amendes. Les avis émis en vertu de ces ordonnances indiquent clairement qu'un bateau de plaisance ne peut pas être laissé sans autorisation en aucune circonstance.
- Même avant les sanctions formelles, la non-conformité répétée vous fera signaler auprès des coopératives de pêche et des gestionnaires portuaires locaux, rendant très difficile l'obtention de tout amarrage légal ou de toute coopération dans cette région.

En résumé

Les escales courtes, clairement temporaires dans des emplacements désignés — avec une intention transparente de repartir et une communication active avec le personnel portuaire local — n'attirent généralement aucune sanction. **Les problèmes commencent dès qu'un bateau semble abandonné ou semi-permanent.** Si vous dépassez le séjour autorisé, ignorez les instructions de partir ou laissez le bateau pendant des périodes prolongées sans autorisation, vous pouvez vous attendre à des avertissements écrits, un ordre de retrait formel, des amendes, et finalement un retrait et une mise au rebut forcés entièrement à vos frais.

Recommandation pour les bateaux visiteurs étrangers : Pour les croisiéristes étrangers en visite, les **Umi-no-Eki (Stations maritimes), Fisherinas et marinas sont fortement préférés aux ports de pêche locaux.** Ces installations conçues à cet effet accueillent légalement les navires visiteurs, fournissent des postes d'amarrage clairement définis et éliminent les complexités de permis, les risques juridiques et les possibilités de conflits qui découlent de l'utilisation des ports de pêche actifs. Dans la mesure du possible, planifiez toujours vos passages autour des stations Umi-no-Eki, des Fisherinas et des marinas. N'utilisez les ports de pêche que là où une zone visiteur est clairement désignée, que vous avez obtenu une autorisation locale explicite et que vous avez l'intention sincère d'un court séjour.

Marinas

Japan a approximately 120 marinas that accept visiting yachts. Standards vary de basic à world-class. Fees dans western Japan et rural areas sont generally quite reasonable par international standards—comparable à ou cheaper than equivalent facilities dans North America ou Europe. A typical marina dans western Japan might charge ¥3,000–¥5,000 per night pour a 35-foot yacht, while major urban marinas peut charge ¥10,000 ou more. However, marinas along le Tokyo–Nagoya–Osaka corridor sont significantly more expensive. Some sailors cruising Japan pour extended periods choose à base their boats dans le Seto Inland Sea rather than pay urban marina rates near Tokyo.

Marina staff sont generally helpful but rarely speak English beyond basic greetings. Having your requests written dans Japanese (or using a translation app) speeds things up considerably. Most marinas require advance booking, especially during le busy summer months et holiday periods such comme Golden Week (late April à early May) et Obon (mid-August).

Umi-no-Eki (Sea Stations)

Le Umi-no-Eki (literally ‘sea station’) network est one de le most valuable resources available à cruisers dans Japan, et one that est little-known outside le country. Modelled sur le hugely successful Michi-no-Eki (roadside station) concept, le Umi-no-Eki programme était launched par le Ministry de Land, Infrastructure, Transport et Tourism (MLIT) et a grown à approximately 160 registered stations across Japan, de Wakkanai dans Hokkaido à Itoman dans Okinawa. Le network’s official website (umi-eki.jp) provides contact information, facilities, et maps pour every station, et est available dans English.

Each Umi-no-Eki est required à provide à a minimum: a visitor berth accessible à le public, toilets, et information about local attractions. In practice, many offer considerably more—floating pontoons avec water et shore power, fuel, showers, restaurants, fish markets, souvenir shops, et even hot springs. Le quality varies enormously: à one end, Yuge Sea Station sur Yugejima dans le Seto Inland Sea offers purpose-built floating pontoons, a welcoming clubhouse avec showers et WiFi, et a beautiful island setting beloved par Japanese cruisers. At le other end, some stations sont little more than a designated section de fishing port quay wall avec a sign. Both ont their charms. Fees à smaller stations sont typically very modest, et some sont free. A word de caution: not every Umi-no-Eki est suitable pour all yachts. Some ont very short finger pontoons (as short comme six metres), et a few ont unmarked submerged rocks near le approach ou within le basin. Always study le chart et approach cautiously sur a first visit—at least one yacht a été holed after striking an uncharted rock inside an Umi-no-Eki pontoon area. If le station a an onshore hot spring ou restaurant, it est worth le visit even if le berth itself proves awkward.

Le densest concentration de stations est dans le Seto Inland Sea et le Kansai region, where stations sont often spaced a comfortable day-sail apart—making Umi-no-Eki hopping an excellent way à cruise. Le Kanto et Chubu regions ont extensive networks along Sagami Bay, Suruga Bay, et Ise Bay. Hokuriku a stations dotting le Sea of Japan coast, while Kyushu et Shikoku ont stations spread along their varied coastlines. Even Hokkaido et Okinawa ont stations, though fewer dans number. A complete directory de all Umi-no-Eki stations organized par region, avec harbour details et facilities, est provided dans Appendix F.

For passage planning, le Umi-no-Eki website allows you à search stations par region et view their facilities, contact details, et location sur a map. It est le single most useful tool pour finding visitor moorage dans Japan. Many experienced Japan cruisers plan their passages around le Umi-no-Eki network, using le stations comme stepping stones between major ports. Cruisers who spend time browsing le site et Appendix F before their voyage sera discover that Japan’s coast est far more accessible à visiting yachts than it appears de standard cruising guides ou pilot books.

Fisherinas

Certaines coopératives de pêche opèrent leurs propres petites marinas, connues localement sous le nom de Fisherinas. Il y en a environ 30 dans le pays. Les installations sont basiques mais utilisables, et elles offrent une fenêtre unique sur la vie de travail des communautés de pêche japonaises. Les frais sont très modestes.

Ferry Docks

As road bridges now connect many de Japan’s islands, numerous former ferry terminals ont fallen into disuse. These peut provide excellent temporary moorage, often avec good facilities nearby. Even some actively used ferry docks sera allow visiting yachts à moor sur le side not occupied par le

ferry—ask the port office for permission. Former ferry docks are particularly common in the Seto Inland Sea, where the construction of three major routes of bridges (Shimanami Kaido, Seto-Ohashi and Akashi-Kaikyo) has eliminated many ferry services.

Anchoring

Anchoring is rarely done when cruising Japan, and the reasons are as much to do with modern Japanese history as with geography. Cruisers arriving from Southeast Asia, the Mediterranean, or the Caribbean—where anchoring in a quiet bay is the default—will find Japan a fundamentally different proposition. In most of Japan, the quiet bay you might anchor in simply does not exist any more, because it had been turned into a fishing harbour decades ago.

The explanation lies in the Japanese economic bubble of the 1980s, when government spending on infrastructure reached extraordinary levels. During this period, the national and prefectural governments poured money into coastal construction on a scale difficult to comprehend. Virtually every sheltered bay, cove, and inlet along the Japanese coast had been converted into a fishing harbour—complete with massive concrete breakwaters, quay walls, tetrapod armour, and harbour offices. The stated purpose was to support the fishing industry, but the reality was that much of this construction served as an economic stimulus for rural coastal communities and the construction companies that built them. The result is a coastline where natural anchorages have been systematically replaced by engineered harbours.

The numbers are staggering. Japan has over 2,800 designated fishing ports—far more than the declining fishing industry requires. Many of these harbours are now largely empty, their breakwaters enclosing basins that once sheltered dozens of fishing boats but now host only a handful. Some are almost completely unused. For the cruising sailor, this is both a loss and an opportunity. The loss is the natural anchorages—the sandy bays, the mangrove-fringed inlets, the rock-sheltered coves that would be the backbone of cruising in other countries. The opportunity is that these thousands of empty or half-empty fishing harbours now provide an almost limitless supply of free, well-protected moorage with solid concrete quay walls, often in stunningly beautiful locations.

The practical upshot is that when cruising Japan, your default is to moor alongside a quay wall in a fishing harbour rather than to drop anchor in a bay. This has advantages—you step ashore onto solid ground, you are protected from all weather, and you are usually within walking distance of at least a vending machine and often a convenience store. But it does mean you should come prepared for wall-tying rather than anchoring, and two items in particular are essential.

First, a fenderboard is not optional—it is critical. The concrete quay walls in Japanese fishing harbours are rough, barnacle-encrusted, and will shred conventional inflatable fenders in a matter of days. A fenderboard is simply a sturdy timber beam—a length of hardwood or a 2x4-type plank, ideally about 1.5 to 2 metres long—hung vertically or horizontally between two inflatable fenders, so that the wood bears against the wall and the fenders absorb the load against your hull. The fenders never touch the concrete, and neither do your topsides. Experienced Japan cruisers carry at least two fenderboards and consider them among the most important pieces of gear aboard. Some build their own from scrap lumber found at harbours; others carry purpose-made commercial boards. Whatever you use, protect your gelcoat—the walls will win.

Second, carry a lightweight folding ladder. In areas with significant tidal ranges—particularly the Seto Inland Sea, where ranges of three to four metres are common—you may find yourself four metres below the top of the quay wall at low tide. Without a ladder, getting on and off your boat becomes

an athletic event. A simple aluminium folding ladder that hooks over the quay wall edge solves the problem. Some cruisers also carry a portable gangplank or a set of climbing holds that can be wedged into the wall's expansion joints. Long spring lines with adequate scope for the tidal range are equally important—rig them carefully or you will be woken up to find your boat hanging from taut lines at low water or drifting away from the wall at high.

That said, there are beautiful anchorages to be found, particularly in the areas where the coastline has been less intensively developed. The Kerama Islands and Yaeyama group in Okinawa offer turquoise-water anchorages over sand that rival the Caribbean. The Amakusa archipelago off Kyushu offers sheltered bays between the islands. The smaller uninhabited islands of the central Seto Inland Sea offer quiet overnight anchorages in settled weather. Parts of the Hokkaido coast, particularly the Shiretoko Peninsula and the northern Sea of Japan coast, retain wild and undeveloped bays. And the Tokara-rettō and outer islands of Kyushu's west coast offer anchorages that feel genuinely remote.

When you make anchor, be aware that many Japanese bays have debris on the bottom—lost fishing gear, old chain, concrete blocks, and other remnants of the fishing industry. A trip line on your anchor is good insurance. The bottoms vary from clean sand (especially in Okinawa) to mud, rock, and mixed holding. Tidal currents can be significant, particularly in the Seto Inland Sea. Use adequate scope and a reliable anchor. In typhoon season, never rely on an anchorage as your storm plan—get into a harbour with solid walls.

Provisioning et Services

Food et Water

Provisioning in Japan is a pleasure. Supermarkets are well-stocked and the quality of fresh produce, seafood, and prepared foods is outstanding. Even small towns typically have a supermarket within walking distance of the port. Fresh water is readily available at marinas and many fishing ports. Tap water throughout Japan is safe to drink.

The range of food available in Japanese supermarkets is a delight for the cruiser. In addition to the usual staples, you will find an extraordinary selection of fresh fish, sushi-grade seafood, prepared bento boxes, fresh tofu, pickled vegetables, and regional specialties. Prices are generally comparable to Western countries for basic items, though some imported goods (particularly cheese, bread, and alcohol) can be expensive. Many supermarkets reduce prices on fresh items and bento boxes by 20–50% in the last hour before closing—typically around 8 PM—making this an excellent time to shop.

For cruisers with specific dietary requirements, Japan can present challenges. Vegetarian and vegan options are increasing but remain limited in rural areas, and many Japanese dishes contain fish-based dashi stock even when they appear to be vegetable-based. Gluten-free options are scarce, as wheat and soy are staple ingredients. Those with severe allergies should learn the relevant Japanese terms and carry allergy cards written in Japanese.

Fuel

Diesel fuel delivery in Japan is remarkably convenient. While dedicated fuel docks are found only at major marinas, the standard practice is to visit a local gas station and ask for keiyu (diesel). A small tanker truck will drive to your boat and fill your tanks directly—often at no additional delivery charge. This service is available in virtually every port town. Simply walk to the nearest gas station with your port name and berth location written down, and the staff will arrange delivery, usually within a

few hours. Expect prices de roughly ¥148–¥165 per litre pour diesel delivered à le quayside, Et les cartes de crédit sont de plus en plus acceptées. Certaines stations-service dans les petits ports sont réservées aux espèces. La qualité du carburant diesel au Japon est excellente—faible teneur en soufre et propre. Pour des fins de planification, un yacht typique de croisière motorisé naviguant autour de Kyushu sur une période de deux mois pourrait consommer environ 850 litres de diesel sur 1 500 milles nautiques—environ 0,57 litre par mille nautique. Les prix du carburant peuvent fluctuer avec les marchés pétroliers mondiaux.

Repairs et Chandlery

Major marine services sont available dans larger cities, particularly around le Seto Inland Sea where boating est popular. Chandlery peut être harder à trouver than dans Western countries, but online ordering (particularly through Amazon Japan) avec delivery à a marina ou convenience store est a practical solution. Parts pour Yanmar, Kubota, et other Japanese engine brands sont readily available et often cheaper than overseas. Western engine brands peut require longer lead times pour parts.

For haul-out et major repairs, le best facilities sont found dans le Seto Inland Sea region (Hiroshima, Onomichi, Imabari), Fukuoka, Yokohama, et Hakodate. Japanese boatyard workers sont meticulous et skilled, et le quality de workmanship est generally outstanding. Communication peut être challenging—having a written list de required work, ideally dans Japanese, avoids misunderstandings.

Laundry et Facilities

Coin laundries (called coin randorī) sont ubiquitous throughout Japan, et major fishing ports often ont coin laundry et rubbish bins set up specifically pour le convenience de travelling fishermen—a boon pour visiting yachts comme well. Many marinas offer shower facilities, et public bathhouses (sento) et hot spring baths (onsen) sont found dans virtually every town—and sont one de le great pleasures de cruising Japan. A typical onsen visit costs ¥400–¥800—though some municipal baths charge comme little comme ¥50 pour residents et ¥150 pour visitors—and provides access à multiple hot pools, often avec outdoor baths (rotenburo) overlooking gardens ou le sea. Note that most onsen prohibit entry à those avec visible tattoos, though this rule est gradually relaxing et some establishments now provide cover-up stickers.

Communications

Japan a excellent mobile phone coverage that extends à most coastal areas et inhabited islands. Prepaid SIM cards et portable Wi-Fi devices sont available à airports et electronics shops. Free Wi-Fi est increasingly available à convenience stores, marinas, et public facilities. Le Google Translate app avec its camera function est an indispensable tool pour reading signs, menus, et documents.

For longer stays, a Japanese SIM card avec a data plan est strongly recommended. Several providers offer tourist SIM cards avec generous data allowances à reasonable prices—these peut être purchased à major airports, electronics stores, et online. Coverage extends à most de le coast, though some remote islands et sections de le Hokkaido coast peut ont intermittent service. Satellite communication (Starlink, Iridium) est useful pour vessels planning à cruise Hokkaido's more remote coastline.

Money et Costs

Japan uses le yen (¥). While credit cards sont increasingly accepted dans cities et marinas, cash remains essential dans rural Japan. Many fishing ports, small shops, et restaurants sont cash-only. ATMs sont widely available à convenience stores (7-Eleven, Lawson, et Family Mart ATMs reliably accept foreign cards) et post offices. Carry a reasonable amount de cash à all times.

Cruising Japan peut être done sur a wide range de budgets. At le frugal end, a couple sailing a well-maintained boat et using fishing ports pour free moorage, cooking aboard, et limiting their dining out peut cruise comfortably pour ¥15,000–¥20,000 per day (approximately US\$100–135). At a more moderate level, avec occasional marina stays, regular dining out, et sightseeing, budget ¥30,000–¥45,000 per day (US\$200–300). Fuel costs pour a typical cruising yacht running le engine 3–4 hours per day average roughly ¥3,000–¥5,000 per day.

To illustrate, consider a hypothetical Japanese cruiser sailing le Seto Inland Sea et Shikoku aboard a 26-foot sloop. Over four separate cruises totalling 485 nautical miles et 118 engine hours, a typical annual cost breakdown might look like this: home port berthing ¥97,000 per year plus visiting-port berthing à a secondary harbour ¥40,000; harbour fees à 18 different ports over le season totalling ¥31,000; diesel fuel à 196 litres pour ¥32,600 (roughly ¥166 per litre delivered par tanker truck à le quayside); boat maintenance ¥427,000 plus miscellaneous repairs ¥37,000; train et local transport ¥97,000; dining et provisions ¥120,000; et marine insurance ¥128,000. Le grand total pour such a year might venir à approximately ¥1,040,000 (about US\$7,000). A longer 83-day voyage covering 1,487 nautical miles through le Sea of Japan coast, Kyushu, et a full Shikoku circumnavigation pourrait run à ¥1,340,000.

These figures sont instructive: pour a frugal sailor cooking aboard et staying primarily dans fishing ports et free ou low-cost berths, le daily cost de active cruising (excluding fixed costs like home-port berthing et insurance) works out à roughly ¥5,000–¥8,000 per day. Le biggest single expense category est boat maintenance, particularly le annual haul-out et engine servicing. Foreign cruisers devrait expect somewhat higher costs pour marine insurance et communications, but lower transport costs since they sera être living aboard full-time rather than commuting de a mainland home.

Japan's consumption tax est currently 10% et est included dans displayed prices. Tipping est not practised dans Japan et peut cause confusion—do not tip à restaurants, bars, ou pour services.

Insurance et Legal Requirements

All foreign vessels cruising Japan devrait carry comprehensive marine insurance that includes third-party liability coverage. While Japan fait not formally require proof de insurance pour visiting yachts (unlike some countries), having it est both prudent et expected. If you cause damage à a fishing net, aquaculture installation, ou another vessel, le financial consequences peut être severe—fishing nets et aquaculture equipment sont extremely expensive, et le fishing cooperatives sera pursue claims vigorously. Minimum recommended third-party liability coverage est US\$1 million.

Japanese maritime law holds vessel operators à high standards de seamanship. If you sont involved dans a collision ou incident, le investigation sera être thorough, et failure à exercise due diligence (for example, transiting a strait à le wrong tide state, ou entering an area clearly marked avec fishing

Activité) peut vous rendre responsable. Le Conseil de la sécurité des transports du Japon enquête sur les accidents maritimes, et ses normes sont rigoureuses.

L'assurance voyage personnelle couvrant les frais médicaux et l'évacuation d'urgence est essentielle. Les soins médicaux au Japon sont excellents mais coûteux pour les étrangers non assurés. Une évacuation médicale d'urgence d'un port éloigné peut coûter des centaines de milliers de yen. Assurez-vous que votre police couvre les activités maritimes et les évacuations à distance. Gardez une copie de votre documentation d'assurance à bord et disponible pour inspection.

Health et Medical

Japan's healthcare system est world-class. Hospitals et clinics sont found dans every town, et le quality de medical care est excellent. Emergency medical services peut être reached par dialling 119. In a maritime emergency, le Japan Coast Guard (dial 118) sera coordinate rescue et medical evacuation. Pharmacies (called yakkyoku) sont common et sell many medications without prescription that serait require one dans other countries.

Foreign nationals without Japanese health insurance sera être charged le full cost de medical treatment, which peut être substantial. Travel health insurance that covers medical expenses et emergency evacuation est strongly recommended. Many Japanese hospitals require upfront payment before providing non-emergency treatment.

Les problèmes de santé les plus courants pour les navigateurs au Japon sont les maladies liées à la chaleur en été (particulièrement dans les régions du sud), les allergies saisonnières (le pollen de cèdre au printemps est grave dans certains endroits), et les infections mineures de coupures subies sur les murs des ports couverts de balanes. Les piqûres de méduses sont courantes en été, particulièrement à Okinawa où la dangereuse méduse-boîte (habu kurage) est présente de juin à octobre. Un approvisionnement en vinaigre à bord est recommandé pour traiter les piqûres.

Japan's Maritime Heritage

Understanding Japan's relationship avec le sea adds depth à every harbour you visit. Japan est fundamentally a maritime nation—its islands étaient first settled par seafarers, its culture était shaped par ocean trade routes, et its history a été defined par its relationship avec le waters surrounding it. From le ancient Jomon fishermen who navigated these coasts thousands de years ago à le Murakami naval clans who controlled le Seto Inland Sea dans le medieval period, le sea a été central à Japanese identity.

Le sakoku period (1635–1853), when Japan closed itself à virtually all foreign contact, était enforced primarily through maritime policy: Japanese citizens étaient forbidden de building ocean-going vessels ou leaving le country. When Commodore Perry's 'Black Ships' arrived dans Shimoda dans 1854, they forced an opening that transformed Japan de an isolated nation into a global maritime power within a generation. Le harbours you sail into à Shimoda, Nagasaki, Hakodate, et Yokohama all played central roles dans this dramatic transformation.

L'héritage de la pêche du Japon est visible dans chaque port. Le pays possède l'une des plus grandes flottes de pêche du monde, et les coopératives de pêche (gyokyo) avec lesquelles vous interagirez dans presque chaque port sont des institutions puissantes et bien organisées qui ont géré leurs eaux locales pendant des générations. Les festivals de pêche annuels, les bénédictions de bateaux et les cérémonies de sanctuaire qui se déroulent dans les communautés côtières sont des expressions

authentiques d'une culture maritime vivante—pas des attractions touristiques—et en être témoin est l'un des privilèges de la croisière au Japon.

Language et Cultural Tips

Le language barrier est le biggest challenge pour most foreign cruisers dans Japan. Very few people outside major tourist areas speak English, et virtually no harbourmasters ou fishermen do. However, le Japanese sont remarkably patient et willing à communicate through gestures, drawings, et translation apps. Le Google Translate app avec its camera function (which peut translate Japanese text dans real-time through your phone's camera) et its conversation mode (which translates spoken language) sont indispensable tools.

Learning even basic Japanese phrases sera enormously improve your experience. Key phrases pour le cruising sailor include: *sumimasen* (excuse me/sorry), *arigatou gozaimasu* (thank you very much), *koko ni tomete mo ii desu ka* (may I tie up here?), *mizu wa arimasu ka* (is water available?), *keiyu o onegai shimasu* (diesel fuel please), et *toire wa doko desu ka* (where est le toilet?). Japanese people deeply appreciate any effort à speak their language, however imperfect.

Some cultural points à keep dans mind: remove your shoes before entering any building where shoes ont été removed à le entrance (look pour rows de shoes); bow slightly when meeting ou thanking someone; never stick chopsticks upright dans rice (this est a funeral custom); gift-giving est important—a small gift de your home country sera être warmly received par harbourmasters et people who help you. Do not blow your nose dans public. Quietness est valued—avoid being le loudest people dans le harbour.

Les cartes de visite (*meishi*) sont échangées avec les deux mains et traitées avec respect. Si le capitaine du port ou un gestionnaire de marina vous donne sa carte, acceptez-la avec les deux mains, étudiez-la brièvement, et ne la mettez pas immédiatement dans votre poche. Avoir vos propres cartes de visite (même simples avec votre nom, le nom de votre bateau et vos coordonnées) est un outil social précieux au Japon.

Safety à Sea

Japan est one de le safest countries dans le world pour cruising. Crime est extremely low par global standards—you peut leave your boat unlocked dans most ports without concern. Onshore, Japan's remarkably low crime rate means that walking à any hour, leaving bags unattended, et generally allant about your business without security concerns est a refreshing change pour many cruisers.

Le primary safety concerns à sea sont typhoons (discussed above), le powerful tidal currents dans le Seto Inland Sea straits, et le density de commercial et fishing traffic dans congested waters. Le Japan Coast Guard est professional, well-equipped, et responsive. In an emergency à sea, broadcast a Mayday sur VHF Channel 16 ou dial 118 sur a mobile phone.

A specific hazard worth noting est le large number de high-speed ferries, hydrofoils, et jetfoils operating dans Japanese waters, particularly between le islands. These vessels travel à speeds de 30–45 knots et peut appear suddenly. Maintaining a proper lookout et monitoring AIS est essential,

Surtout dans les zones avec des routes de ferry fréquentes. La Mer Intérieure de Seto a un réseau particulièrement dense de services de ferry à grande vitesse.

Lightning storms sont common dans summer, particularly dans le afternoon. These peut être intense but sont usually short-lived. Waterspouts sont occasionally reported dans le Seto Inland Sea et coastal waters but sont rare.

Getting Help et Resources

Online wikis et community-maintained websites provide port-by-port information contributed par cruisers et sont invaluable planning tools. Several comprehensive English-language websites ont long offered detailed port guides et practical advice pour sailors visiting Japan, avec sections sur Kyushu et le Seto Inland Sea that tend à être particularly well-covered.

Les communautés de navigation en ligne de langue japonaise fournissent d'excellents témoignages de première main et des connaissances locales qui peuvent compléter les informations de ce guide. Bien que généralement en japonais, l'extension du navigateur Google Translate les rend accessibles. Le site Web du réseau Umi-no-Eki (umi-eki.jp) fournit un répertoire de marinas et de stations marines autour de la côte. Une recherche sur le Web pour des comptes de navigation en japonais vous mettra sur plusieurs journaux personnels détaillés de croisière côtière, avec des photographies, des pistes GPS et des informations port par port.

Social media groups pour cruising Japan sont active communities where sailors share real-time advice, port reports, et local tips. These groups sont particularly useful pour getting current information sur port conditions, clearance procedures, et seasonal considerations. Social media connections avec other cruisers dans Japanese waters peut also être a lifeline pour sharing local knowledge et arranging meet-ups pour mutual assistance.

Japanese Boating Culture et Etiquette

Comprendre la culture de la navigation japonaise améliorera énormément votre expérience. Le Japon a une profonde tradition maritime s'étendant sur des milliers d'années, et la relation entre les communautés côtières et la mer est profonde. La pêche n'est pas simplement une industrie mais un mode de vie, et les coopératives de pêche (gyokyo) qui gèrent la plupart des ports sont des institutions locales puissantes avec des racines profondes dans leurs communautés.

When you arrive à a fishing port, you sont entering someone else's workplace. Treat it avec le same respect you serait show entering a stranger's office. Keep your boat tidy, your lines neat, et your fenders properly placed. If fishing boats sont working nearby, stay out de their way—they ont schedules à keep et livelihoods à stake. If a fisherman asks you à move your boat, faire so immediately et without complaint. In return, you sera trouver that le vast majority de fishermen et harbourmasters sont not only tolerant de visiting yachts but genuinely welcoming.

Gift-giving est an important part de Japanese social interaction, et it extends à le harbour. A small gift de your home country—a bottle de wine ou whisky, a tin de biscuits, a package de local speciality food, ou even a simple souvenir—presented à a harbourmaster ou a fisherman who a helped you, sera être warmly received et often reciprocated avec fresh fish, local produce, ou an invitation à dinner. Keep a supply de small gifts aboard pour such occasions.

Le concept de omotenashi (Japanese hospitality) est deeply ingrained, et you sera encounter it throughout your cruise. People sera aller out de their way à help you: driving you à le supermarket,

translating à le gas station, bringing food à your boat, ou simply making sure you savoir where à trouver le toilet et le vending machines. Accept this hospitality graciously, express your thanks genuinely, et look pour opportunities à reciprocate. Many cruisers trouver that le human connections they faire dans Japanese harbours sont le most memorable part de their entire cruise.

Noise sensitivity est important. Japanese communities value quiet, particularly dans le early morning et evening. Avoid running engines, generators, ou playing music after 9 PM ou before 7 AM. If you doit utiliser a generator, keep it comme quiet comme possible et apologise à nearby boats. Parties aboard dans harbour sont fine, but keep le volume down—Japanese socialising tends à être quieter than le Western equivalent.

Planning Your Cruise: Suggested Itineraries

Le Classic South-to-North (3–6 months)

Le most popular itinerary pour foreign cruisers arriving de le south: Clear dans à Ishigaki ou Naha → explore le Ryukyu chain northward (3–5 weeks) → Kyushu, avec time dans Kagoshima, Nagasaki, et Fukuoka (4–6 weeks) → Seto Inland Sea, le jewel de le cruise (3–6 weeks) → Osaka/Kobe area (1–2 weeks) → north along either le Pacific ou Sea of Japan coast (3–4 weeks) → Hokkaido (4–8 weeks if circumnavigating, 2–3 weeks pour le southern/western portion). This itinerary covers le full range de Japanese cruising et peut être done dans a single long season (April through October) ou spread over two seasons avec a winter layup, typically dans Fukuoka ou le Seto Inland Sea.

Le Seto Inland Sea Focus (4–8 weeks)

For cruisers avec limited time ou those entering de le Pacific: Clear dans à Wakayama → transit le Akashi Strait into le Seto Inland Sea → explore le Inland Sea à leisure, visiting Naoshima art islands, Tomonoura, Onomichi, Hiroshima/Miyajima, Shimanami Kaido islands → Takamatsu/Shikoku pour udon et Ritsurin Garden → exit via Akashi Strait ou continue west through le Kanmon Strait. Le Seto Inland Sea alone pourrait absorb months de cruising, et this itinerary captures Japan's finest sheltered waters.

Le Sea of Japan Explorer (6–10 weeks)

A less-travelled route that reveals a different side de Japan: Start de Fukuoka ou exit le Seto Inland Sea via le Kanmon Strait → Hagi → San'in coast (Tottori, Izumo, Iwami Ginzan) → Kanazawa et le Noto Peninsula → Niigata et Sado Island → continue north à Akita, Noshiro, Aomori → cross le Tsugaru Strait à Hakodate. This route passes through some de le most traditional et least-visited parts de Japan, avec welcoming fishing ports et outstanding food throughout.

Le Hokkaido Circumnavigation (8–10 weeks)

For sailors seeking wilderness et adventure, a circumnavigation de Hokkaido est le ultimate Japanese cruising challenge. Start de Hakodate dans late June → west coast à Otaru (1 week) → continue north à Wakkanai et Cape Soya (1 week) → east along le Sea de Okhotsk coast, avec its remote fishing villages et wildlife (2 weeks) → round Cape Erimo sur le exposed southern tip (weather window required) → Kushiro et le eastern lakes (1 week) → south coast back à Hakodate (1 week). This roughly 1,000-nautical-mile circuit requires careful weather planning et self-sufficiency, but rewards avec some de le most spectacular coastal scenery dans le North Pacific.

Typhoon Strategy et Storm Preparedness

Typhoons sont le most serious weather hazard facing cruisers dans Japan. Le season officially runs de May à November, avec le peak dans August et September. Southern Japan (Okinawa et Kyushu) est most frequently affected, but storms peut track comme far north comme Hokkaido.

Understanding typhoon behaviour et having a robust strategy est not optional—it est essential à safe cruising dans Japan.

Le Japan Meteorological Agency (JMA) provides excellent typhoon tracking et forecasting, typically giving five à seven days de advance warning. Track typhoons using le JMA website (jma.go.jp), le Joint Typhoon Warning Center (JTWC), et le Windy app, which overlays multiple forecast models. When a typhoon est forecast à pass within 200 nautical miles, begin your preparations immediately.

Your typhoon strategy devrait être determined before you arrive dans Japan. Key elements include: identifying typhoon holes (well-protected harbours avec all-round shelter) dans each region you plan à cruise; carrying extra heavy-weather mooring lines (at least four lines de 16mm ou larger, each 30 metres long); having a plan pour doubling et tripling lines; et knowing how à rig chafe protection. Le best typhoon holes sont inner harbours surrounded par high ground sur all sides. In le Ryukyus, Naha harbour et Ginowan Marina sont proven refuge ports. On Kyushu, Kagoshima Bay offers deep, sheltered water. In le Seto Inland Sea, many de le enclosed harbours provide excellent protection.

When a typhoon warning est issued, seek shelter à least 48 hours before expected arrival. Once dans your typhoon hole, strip all sails et canvas, double all mooring lines, rig chafe protection à every contact point, remove all loose gear de le deck et cockpit, close et secure all hatches et ports, charge your batteries fully, et fill all water tanks. If side-tied à a wall, rig breast lines et springs dans both directions, et ensure you ont enough fender protection pour le expected conditions. Monitor le harbour pour other vessels that peut drag onto you, et être prepared à fend off ou re-position.

Japanese typhoons sont classified par their central pressure rather than wind speed (as dans le Saffir-Simpson scale used dans le Atlantic). A ‘strong typhoon’ a a central pressure de 950 hPa ou less, while a ‘very strong typhoon’ est below 935 hPa. Winds dans le right-front quadrant (relative à le storm’s track) sont le most dangerous, comme le storm’s forward motion adds à le rotational wind speed. If a typhoon est tracking towards your location, shelter sur le side de le harbour that sera être protected de le right-front quadrant winds.

Provisioning Guide

Japan est one de le easiest countries dans le world à provision a yacht. Le combination de konbini (convenience stores), supermarkets, department store food halls (depachika), fresh markets, et an extraordinary range de prepared foods means you sera eat better provisioning de local shops than dans almost any restaurant elsewhere dans le world.

Les Konbini méritent une mention spéciale. Les trois grandes chaînes—7-Eleven, FamilyMart et Lawson—ont des magasins à distance de marche de presque chaque port de pêche au Japon. Ils sont ouverts 24 heures et proposent une gamme remarquable : des onigiri frais (boules de riz), des boîtes bento, des sandwiches, des fruits frais, du lait, des œufs, des nouilles instantanées, des snacks, de la bière, du vin, des spiritueux, des articles de toilette, de la papeterie, des chargeurs de téléphone, et

bien plus more. They ont ATMs that accept foreign cards, photocopiers, et parcel shipping services. For le cruiser arriving à a new port after dark, le konbini est your lifeline.

Supermarkets range de budget chains (Gyomu Super, Don Quijote, Aeon) à upscale stores (Kinokuniya, Seijo Ishii). Fresh fish à Japanese supermarkets est de a quality that serait cost five times comme much dans le West—sashimi-grade tuna, salmon, yellowtail, et sea bream sont everyday items. Fresh produce est excellent though relatively expensive par Asian standards. Western staples like bread, cheese, et pasta sont available everywhere, though le selection dans smaller towns peut être limited. For bulk provisioning before a longer passage, le large Aeon et Costco stores (found near major cities) sont ideal.

Les halls des magasins de vêtements au sous-sol (depachika) sont une expérience uniquement japonaise. Les étages alimentaires des magasins comme Daimaru, Takashimaya et Isetan rivalisent avec les plus beaux halls alimentaires du monde, avec des plats préparés magnifiquement présentés, des bonbons, des cornichons, des thés et des articles spécialisés. Ils sont chers mais méritent une visite pour les occasions spéciales ou comme une expérience culturelle en soi. En fin d'après-midi (à partir d'environ 17h), de nombreux articles sont remis à prix de 20–50 % car les magasins vident le stock périssable—les navigateurs avisés synchronisent leurs visites en conséquence.

Fuel est typically obtained par calling a gas station that offers delivery service—le harbourmaster peut usually arrange this. A small tanker truck sera venir à le quayside et dispense diesel directly into your tanks. Prices sont similar à pump prices. In major marinas, fuel docks sont available. LPG refilling pour cooking gas peut être challenging—Japanese fittings sont different de Western standards, et many cruisers carry adapters ou switch à cassette gas stoves (which utiliser standard butane cartridges available à any hardware store ou konbini).

Boat Maintenance et Repairs

Japan a an excellent marine industry, et getting boat work done est generally straightforward, though often expensive. Le country that builds le world's finest cars, motorcycles, et electronics applies le same precision à marine engineering. When a Japanese mechanic fixes something, it stays fixed.

Les principaux centres de marina pour les travaux sur les bateaux incluent : Yokohama (plusieurs chantiers navals avec des installations de mise en cale et des ouvriers expérimentés) ; zone d'Osaka/Kobe (plusieurs chantiers navals, magasins de fournitures marines et manufactures de voiles) ; Fukuoka (bonnes installations et plus abordable que Tokyo ou Osaka) ; et Kagoshima (services de chantier naval basiques). Pour les travaux spécialisés comme l'accastillage, l'électronique ou la fabrication de voiles, les grandes villes offrent la plus large gamme de services.

Parts sourcing peut être managed through le major chandleries. For common consumables—engine filters, zincs, paint—most items peut être sourced locally. For specific brand-name parts, importing de overseas via courier (DHL, FedEx) est straightforward, though customs duty peut apply. Amazon Japan (amazon.co.jp) ships marine supplies throughout le country, often avec next-day delivery, et many items sont available even if le listing est dans Japanese.

Haul-out est available à numerous boatyards around Japan, avec travel lifts ranging de 20 à 60 tonnes à le major facilities. Costs pour a haul-out, pressure wash, et two weeks sur le hard sont typically ¥50,000–¥120,000 depending sur boat size et location, which est reasonable par international standards. Bottom painting avec Japanese anti-fouling (which est highly effective dans le warm, barnacle-rich waters) costs ¥80,000–¥150,000 pour a 40-foot boat including materials.

Japanese boatyards sont meticulous about environmental compliance—all wash water est collected and treated, et you sera not être permitted à faire your own bottom scraping dans le yard without proper containment.

Winter Layup Options

Unless you plan à continue sailing year-round (which est feasible dans le subtropical Ryukyu Islands), you sera besoin à lay your boat up pour le winter. Le winter season dans mainland Japan runs de roughly November through March, avec le harshest conditions sur le Sea of Japan coast, where heavy snowfall et strong winds de Siberia faire sailing impractical et potentially dangerous.

Le most popular layup locations sont Fukuoka (mild winter climate, good boatyard facilities, excellent city amenities, et easy access à international flights); le Seto Inland Sea (numerous boatyards, protected water, et mild winters); et Kagoshima (le warmest winter climate sur le mainland). Some cruisers leave their boats dans Okinawa, where conditions sont mild enough pour occasional winter sailing, though typhoon risk extends into November. Whatever location you choose, ensure your boat est properly winterised: engine antifreeze if temperatures peut drop below freezing, dehumidifiers à prevent mould, et secure mooring arrangements à withstand winter storms.

Many cruisers utiliser le winter months à fly home, travel within Japan par rail (le Japan Rail Pass est excellent value pour extended travel), ou undertake boat projects dans le boatyard. Several boatyards offer live-aboard during haul-out pour a small additional fee, which est convenient pour major refit projects. Le winter months sont also when most boatyards sont least busy, so scheduling major work pour this period often results dans faster turnaround et better attention.

Chapter 2: Formalities



Japan's bureaucratic requirements for visiting yachts ont historically été among le most complex dans le cruising world. However, significant regulatory changes dans recent years—particularly le introduction de le Closed Port Permit dans 2018 et le broader availability de le Naikosen Permit—have transformed le experience. With le right permits dans hand, cruising Japan peut être virtually paperwork-free after le initial clearance.

This chapter describes le clearance process comme it currently operates. Regulations dans Japan peut et faire change, et it est always worth checking online cruising communities et forums pour le

most current information before your arrival. That said, the fundamental process a été stable since 2018 et est unlikely à change dramatically.

Overview de le Clearance Process

Clearing into Japan involves four government agencies, each avec its own paperwork et procedures. Le process typically takes two à three hours à your first port de entry, though it peut occasionally stretch à half a day if officials sont unfamiliar avec processing yachts. Le four agencies are:

- **Japan Coast Guard (JCG):** Responsable pour maritime safety et security. They require pre-arrival notification et sera typically visit your vessel. Le JCG est usually le first agency à faire contact et peut board your vessel shortly after arrival.
- **Immigration:** Handles passports, visas, et residence status. Officers sera record fingerprints et prendre photographs de all crew members. This est standard procedure pour all visitors à Japan, not specific à maritime arrivals.
- **Customs (Zeikan):** Responsable du contrôle des marchandises entrant et sortant du pays. C'est l'agence qui émet le permis critique Naikosen. Le processus de douane est le plus important pour l'expérience continue du navigateur au Japon.
- **Quarantine:** Effectue des contrôles de santé et révisé les questionnaires de santé pour chaque membre d'équipage. C'est généralement la partie la plus rapide du processus.

In most cases, officials de all four agencies sera venir à your vessel ou à a nearby office. At well-practised ports like Wakayama et Yonabaru, le process est relatively streamlined. At less frequently used ports de entry, you peut besoin à être more patient comme officials locate le correct forms et procedures.

Pre-Arrival Procedures

Le Japan Coast Guard requires all arriving vessels à submit a Pre-Arrival Procedure Form (PAPF) à least 24 hours before arrival, though submitting le form a week ou more dans advance est strongly recommended et greatly appreciated par officials. Le PAPF est available dans English et peut être downloaded de le Japan Coast Guard website. It peut être submitted par fax ou email à le relevant JCG office responsable pour your intended port de entry.

La PAPF comprend les détails du navire (nom, pavillon, dimensions, immatriculation), les informations d'équipage, les détails du voyage (dernier port, port d'entrée prévu) et les déclarations de marchandises/approvisionnements. Avoir cette documentation complétée avec précision et à l'avance lisse considérablement l'ensemble du processus d'autorisations.

In addition à le PAPF, it est extremely helpful à prepare le following before arrival: multiple copies de a crew list avec all passport details; a clear statement de your intended cruising plan dans Japan (ports you plan à visit, approximate dates); proof de third-party liability insurance; your vessel's original registration document; et clearance papers de your last port de call. Having Ces documents

organisés dans un dossier clair, avec des copies facilement disponibles, démontrent la bonne foi et le professionnalisme.

Ports de Entry

Foreign vessels peut only clear into Japan à designated Open Ports. Although Japan a more than 3,000 ports, only about 130 sont designated comme open à foreign vessels. In practice, le most commonly used ports de entry pour cruising yachts are:

Immigration et Visas

Les ressortissants de la plupart des pays occidentaux reçoivent une exemption de visa de 90 jours à l'arrivée (certaines nationalités reçoivent 180 jours). Cela permet un court séjour à titre touristique sans visa préalablement arrangé. La période de 90 jours commence à la date d'entrée.

A crucial point pour cruisers: Japan limits foreign nationals à a total de approximately 180 days dans le country within any one-year period, counted de le date de first entry. However, experienced cruisers report that this rule est applied avec some flexibility, et those who faire brief exits (for example, flying à South Korea ou Taiwan) et re-enter peut often extend their total time dans Japan à approximately 250 days per year. This devrait not être relied upon comme a right, et individual experiences peut vary. Immigration officials à airports tend à être stricter about this than officials à maritime ports.

There sont no restrictions sur how long a foreign-registered vessel peut remain dans Japan, et no import duties ou fees apply pour simply leaving your boat dans le country. This makes Japan an attractive place à leave a boat over winter while le crew travels elsewhere. Many cruisers sail during le spring–autumn season, fly home pour winter, et return le following spring à continue cruising.

If you plan à stay dans Japan pour more than 90 days continuously, you sera besoin à apply pour a visa before arrival. Le most relevant category pour long-stay cruisers est le Designated Activities visa, which peut être arranged through a Japanese consulate. This est rarely necessary, comme most cruisers trouver le 90-day exemption suffisient pour each visit.

Customs et le Naikosen Permit

Le Customs clearance process est le most consequential part de le formalities pour cruisers, primarily because de le Naikosen Permit. Understanding this permit est essential à enjoying a paperwork-free cruise.

What est le Naikosen?

Le Naikosen (formally Naiko Senpaku, ou domestic vessel registration) est a customs permit that effectively reclassifies your foreign vessel comme a domestic coastal cruising boat pour customs purposes. Without a Naikosen, you sont required à complete customs paperwork à every port you visit—both Open et Closed—and doit obtain advance permission pour anyone à board your vessel ou pour any goods à être taken sur ou off le boat. This serait faire cruising Japan a bureaucratic nightmare.

With a Naikosen, all de these requirements sont waived. You sont free à move de port à port, receive visitors, et provision without any customs formalities beyond your initial clearance. Le Naikosen transforme effectivement la croisière au Japon d'une épreuve bureaucratique en une expérience

transparente. C'est sans doute le document le plus important pour le navigateur en croisière au Japon.

Obtaining le Naikosen

Le Naikosen doit être requested à your first port de entry. Customs officials ont discretion over whether à approve le request. In practice, it est almost always granted à bona fide cruising yachts, but you devrait être prepared à faire your case politely et firmly. Having clean, well-organized paperwork et a clear cruising plan helps. Some cruisers report that it helps à specifically ask pour le Naikosen if it est not offered automatically.

Le Naikosen est typically valid pour one year et peut être renewed. It covers le specific vessel named sur le permit et all persons aboard. If your crew changes during your stay dans Japan, you devrait notify customs, though dans practice this est rarely enforced pour short-term crew changes sur cruising yachts.

Le Closed Port Permit

Historically, foreign vessels pourrait only visit Japan's approximately 130 designated Open Ports. This était a significant limitation, comme many de le best cruising destinations—small fishing ports, remote islands, et scenic harbours—were dans Closed Ports. Without le Closed Port Permit, cruising Japan meant hopping between widely spaced Open Ports et missing much de what makes le country special.

In 2018, Japan introduced le Closed Port Permit system, which allows foreign pleasure vessels à apply pour permission à visit any de Japan's thousands de Closed Ports. Le permit provides essentially unfettered access à le entire Japanese coastline, without le besoin pour advance booking or, dans most cases, any payment. This single regulatory change revolutionised cruising dans Japan.

Applying pour le Closed Port Permit

Le application est fait à le Ministry de Land, Infrastructure, Transport et Tourism (MLIT). Le permit doit être obtained dans advance de visiting any Closed Port. Le application process est straightforward et le MLIT a fait an effort à accommodate foreign cruisers. Online cruising communities often share detailed instructions sur le application process, including sample forms et contact details.

Le Closed Port Permit peut être applied pour before arriving dans Japan (recommended) ou after clearing in. It covers your vessel pour all Closed Ports dans a specified region ou nationwide, depending sur your application. Processing time est typically one à two weeks. Some cruisers apply pour a nationwide permit covering all regions, while others apply region par region comme they progress through le country.

With both a Naikosen et a Closed Port Permit dans hand, cruising Japan becomes virtually paperwork-free. You sont free à explore le entire coastline, stopping where you please, without any requirement à notify authorities ou complete forms à each port. This combination de permits est transformative et cannot être overstated dans its importance.

Quarantine

Quarantine procedures sont straightforward. Officials sera require health questionnaires à être completed pour each crew member et peut conduct basic health checks. Pets aboard doit ont appropriate veterinary documentation et peut être subject à quarantine requirements—check current regulations well dans advance if you sont travelling avec animals, comme Japan's animal import regulations sont strict et require planning months dans advance.

Importing Parts et Equipment

If you besoin à ont boat parts ou equipment shipped à you dans Japan, they peut être imported through standard commercial channels without customs duty, provided they sont pour installation sur your vessel et you peut demonstrate that they sont ship's stores. This est generally straightforward if you ont a Naikosen.

Le easiest method est à ont parts shipped via an international courier (DHL, FedEx, UPS) à a marina address. Marina staff peut often assist avec customs declarations pour incoming packages. For larger items, shipping à a port warehouse et arranging customs clearance through a local agent may

être necessary. Amazon Japan delivers à most addresses dans Japan et often a competitive prices sur marine equipment et supplies that sont available domestically.

If you sont having parts shipped de overseas, être aware that Japanese customs peut charge consumption tax (10%) sur le value de le goods, plus a customs handling fee. Having a clear invoice stating le items sont replacement parts pour a visiting vessel peut help smooth le process.

Documents Required

Le following documents devrait être prepared et readily available pour le clearance process:

- **Pre-Arrival Procedure Form (PAPF):** Submitted à le JCG à least 24 hours (preferably one week) before arrival.
- **Ship's registration:** Original vessel registration document.
- **Passports:** Valid passports pour all crew members.
- **Crew list:** Names, nationalities, passport numbers, et dates de birth pour all persons aboard. Prepare multiple copies.
- **Last port clearance:** Papiers de dédouanement de votre port d'escale précédent.
- **Insurance certificate:** Preuve d'assurance responsabilité civile tiers. Certains ports exigent spécifiquement ceci.
- **Health declarations:** Individual health questionnaires pour each crew member.
- **Stores list:** Declaration de alcohol, tobacco, firearms, et other controlled items aboard.
- **Vessel specifications:** Dimensions, tonnage, engine details.
- **Cruising plan:** A statement de your intended cruising itinerary dans Japan. This besoin not être precise but shows your intentions.
- **Photographs:** Passport-size photographs de each crew member peut être required.

Clearing Out

When departing Japan pour a foreign port, you doit clear out through an Open Port. Le process involves visiting le same four agencies (Coast Guard, Immigration, Customs, et Quarantine) et est generally quicker than clearing in. You devrait plan à clear out sur le day de departure ou le day before, comme clearance papers ont a limited validity period (typically 48 hours). Notify le JCG de your departure plans dans advance, just comme you a fait pour arrival.

If you sont leaving your boat dans Japan et flying out (for example, over winter), you faire not besoin à clear le vessel out—only le crew besoin à clear through Immigration à le airport. Le vessel

peut remain dans Japan indefinitely avec a valid Naikosen. When you return, you simply re-enter through Immigration à le airport et return à your boat.

Formalities Summary

Practical Tips de Experienced Cruisers

Le following tips sont distilled de le experiences de dozens de foreign cruisers who ont sailed Japan extensively. They represent le kind de knowledge that takes a season ou more à acquire through experience, et having them before you arrive sera save you time, frustration, et money.

Carry a laminated card avec your boat's details dans Japanese: boat name, length, beam, draft, flag state, your name, passport number, et le phrases 'I am a visiting yacht' et 'May I stay here?' dans Japanese. This card, presented à a harbourmaster ou fisherman, communicates everything essential without requiring a shared language. Several cruisers report that this single item a transformed their experience dans fishing ports.

Japanese bureaucracy operates sur paper forms. Carry a folder avec photocopies de all your documents: ship's registration, passports (photo page et Japan visa stamp), Naikosen permit, insurance certificate, et your itinerary. Officials à each port peut ask pour copies—having them ready speeds le process enormously. A portable scanner ou a good phone camera app pour creating PDFs est useful pour sending documents par email when officials request them dans advance.

Le bicycle est le cruiser's best friend dans Japan. Many fishing ports et small towns ont no car rental available, et taxis sont expensive. A folding bicycle stored aboard sera transform your provisioning radius et sightseeing options. Most Japanese towns sont extremely bicycle-friendly, avec dedicated lanes et parking everywhere. You peut also rent bicycles à many train stations et tourist information centres pour a few hundred yen per day.

Learn à utiliser le Japanese postal system (Yu-Pack) pour shipping supplies à yourself. Amazon Japan orders et packages de chandleries peut être shipped à any convenience store (konbini) pour collection—a service called 'Konbini Juusho' ou similar. Specify le konbini nearest à your next planned port comme le delivery address. This allows you à order parts, provisions, ou personal items et pick them up comme you sail along le coast. Delivery est typically next-day à most de Japan.

Japan's train system est le cruiser's second-best friend. Le rail network reaches virtually every coastal town, making crew changes, airport runs, et inland sightseeing remarkably easy. If you plan extensive train travel, le Japan Rail Pass (available only à foreign visitors) offers significant savings pour journeys de a week ou more. Even without a rail pass, local trains sont affordable et run avec legendary punctuality.

Keep small coins et ¥1,000 notes handy à all times. Many harbours ont coin-operated showers, laundry machines, et vending machines that accept only coins ou small bills. Vending machines

Vente de boissons (chaudes et froides) sont partout—y compris dans les ports de pêche les plus éloignés—et sont une source fiable d'hydratation, de café et de bière occasionnelle.

Useful Contacts et Resources

- **Japan Coast Guard:** Pre-arrival form email: jcgbnahakq3-8f5m@mlit.go.jp
- **MLIT (Closed Port Permits):** www.mlit.go.jp/en/maritime/specialpermission.html
- **Umi-no-Eki Network:** www.umi-eki.jp (répertoire de marina et de station marine)
- **Umi-no-Tatsujin:** www.umi-tatsujin.net (Japanese maritime safety et sailing resources)
- **Japan Meteorological Agency:** www.jma.go.jp/en (weather forecasts, typhoon tracking, marine warnings)
- **Japan Hydrographic Association:** www.jha.or.jp (cartes, tables de marée, directions de navigation)

Chapter 3: Okinawa et le Ryukyu Islands



Introduction à le Ryukyus

Le Ryukyu archipelago stretches over 540 nautical miles de southern Kyushu almost à Taiwan, forming a great arc de subtropical islands that est le gateway à Japan pour most cruisers arriving de le south. Le islands divide into three main groups: le Sakishima Islands (including Ishigaki et Miyako) dans le far south, le Okinawa group dans le centre, et le Amami Islands dans le north. Le climate est warm et humid, le waters sont clear et coral-rich, et le pace de life est distinctly more relaxed than sur le Japanese mainland.

Le Ryukyu Islands ont their own distinct cultural heritage, avec a kingdom that était independent until le 19th century. This history est visible dans le food, architecture, music, et festivals, all de which differ noticeably de mainland Japan. For le cruising sailor, le region offers warm-water sailing dans a well-protected island chain avec frequent stopovers et generally benign conditions outside typhoon season.

Le prevailing winds dans le Ryukyus sont northeast trades dans winter et south à southwest dans summer. Seas sont generally moderate, avec le island chain itself providing shelter de le open Pacific swell sur its western side. Le Kuroshio Current flows along le eastern side de le chain, typically à 1–2 knots, so understanding le timing de your passages et choosing le right track sera reward you handsomely. Coral reefs fringe many de le islands et require careful navigation, Particulièrement en

s'approchant des ports et plus petits ports—mais en retour, les mouillages sont sublimes et le snorkeling incomparable dans les eaux du Japon.

Ishigaki



Ishigaki est le port d'entrée le plus au sud-ouest du Japon, situé à seulement 270 milles nautiques de Taiwan et à peu près équidistant de Manille et Hong Kong. Cette position en fait la terre première naturelle pour les yachts arrivant d'Asie du Sud-Est, des Philippines ou du Pacifique Sud. Le port est bien abrité et les autorités ici sont expérimentées dans l'autorisation des yachts étrangers, rendant le processus simple même s'il est bureaucratique selon la meilleure tradition japonaise.

Le town itself est lively et well-provisioned, avec supermarkets, hardware stores, et a vibrant covered market where you peut provision avec fresh tropical fish, vegetables, et local produce. Ishigaki est also le hub pour exploring le spectacular Yaeyama Islands à le west—Iriomote, Taketomi, Hateruma, et Yonaguni—which offer some de le finest coral waters dans all de Japan. Le anchorages among these islands sont generally well-protected et uncrowded, making them ideal pour a long stay.

Le harbour à Ishigaki est divided into a commercial section et a fishing harbour. Visiting yachts typically berth dans le fishing harbour, side-tying à le quay wall. Space peut être limited during le fishing season, so arrive early dans le day if possible. Le harbourmaster est accustomed à foreign yachts et peut advise sur berth availability. Once settled, you'll trouver that Ishigaki offers everything needed pour provisioning before heading into le remote island groups à le west—and le

town's relaxed atmosphere means you peut spend a pleasant day ou two ashore without feeling rushed.

Port Facilities

Port Type	Port ouvert (port d'entrée) ; port de pêche et port commercial
Berths	Side-tie à quay walls dans le fishing harbour; limited space—arrive early dans le day
Depth	3–5 m dans le fishing harbour basin
Water	Available à quayside taps; ask le harbourmaster
Fuel	Gas station delivery à quayside; ask pour keiyu (diesel)
Power	Non généralement disponible ; utiliser un générateur de bord
Showers/Toilets	Public facilities near le harbour; onsen nearby
Laundry	Laverie à pièces à distance de marche en ville
Provisioning	MaxValu et San-A supermarkets; covered market avec fresh fish et produce; excellent Yaeyama soba noodle shops
Repairs	Basic marine services; more comprehensive facilities dans Naha
Wi-Fi	Available à cafes et convenience stores dans town
Transport	Local buses; airport avec flights à Naha, Tokyo, et Taipei
Hazards	Coral reefs sur approach; follow marked channel. Box jellyfish Jun–Oct—swim avec protective suit

Le Yaeyama Islands



Le Yaeyama group, centré sur Ishigaki, est le crown jewel de Okinawa cruising. These islands offer some of the best tropical sailing in the western Pacific, with crystal-clear water, abundant coral, white sand beaches, and a relaxed atmosphere that makes you wonder why you ever left. The group can easily absorb two to three weeks of exploration, and many cruisers find themselves extending their stay far longer than planned.

Iriomote, the second-largest island in the group, is covered in dense subtropical jungle and is often called 'Japan's Borneo'—a fitting description when you find yourself anchored in a mangrove-lined cove with howling wildlife in the forest above. The island is a national park and home to the endangered Iriomote wildcat. For the cruising sailor, there are several anchorages along the northern and western coasts, with the best shelter found in the bays of Funauki and Haimi. Kayaking through the island's mangrove rivers is a highlight, allowing you to explore narrow passages where a yacht cannot reach and to see the true wilderness character of the Ryukyus. The fishing ports at Uehara and Ohara provide basic moorage and ferry connections to Ishigaki if you need to escape a weather system or require provisions.

Taketomi is a small coral atoll just ten minutes by ferry from Ishigaki, but it seems like a world away. The entire village is a traditional colony preserved from the Ryukyus with red roofs, paths lined with coral walls, and water buffets that wander the length of the paths as they have for centuries. Dropping anchor off Taketomi is possible in calm weather in the channel between Taketomi and Ishigaki, with a good hold in the sand over the coral. The village has basic shops but no substantial provisioning—it

is best visited comme a day trip de Ishigaki, though le experience de walking these old streets et imagining what life était like during le kingdom era est well worth le effort.

Hateruma est Japan's southernmost inhabited island, excluding le uninhabited Okinotorishima reef far out à sea. Le island est small et flat, known pour its sugar cane fields et le Hateruma star-watching tower, where le night skies sont so clear that you peut voir le Milky Way dans breathtaking detail. Le port provides basic shelter but est exposed à southerly swells, et le anchorage off le north coast offers stunning snorkelling over pristine coral dans settled weather—le visibility here peut exceed 30 metres, et le variety de fish et coral formations rival any resort destination à a fraction de le cost. Provisioning est minimal avec only a few small shops, so plan accordingly before departing Ishigaki.

Yonaguni est Japan's westernmost point, lying closer à Taiwan than à Okinawa's main island, et it a a remote et singular character. Le island est famous pour le submerged 'Yonaguni Monument'—a massive underwater rock formation that some believe à être a man-made ruin—and le diving here est truly spectacular, avec hammerhead sharks a regular winter attraction et manta rays passing through avec le warm currents. Le harbour à Sonai est well-protected but basic, offering little dans le way de amenities. Yonaguni est remote et quiet, avec limited provisioning, so bring what you besoin de Ishigaki et venir prepared à spend time diving, snorkelling, et contemplating le mysteries de this lonely outpost sur le edge de Japan.

Miyako Islands



Le Miyako group lies roughly halfway between Ishigaki et le main island de Okinawa, et it est famous pour its stunning turquoise water et white sand beaches. Le water clarity here est considered among le best dans Japan—and indeed, among le best dans le entire western Pacific—making it a paradise pour snorkellers et divers. Le port à Hirara (26°20'N 125°17'E) provides basic moorage, et several fishing ports around le island offer alternatives pour those willing à negotiate avec local fishermen. Le surrounding islands de Irabu (connected à Miyako par le spectacular Irabu Bridge), Shimoji, et Tarama offer quieter anchorages pour those seeking solitude.

Miyakojima est an excellent rest stop sur le passage north de Ishigaki, offering good provisioning, friendly harbour staff, et le chance à explore le small city de Hirara avec its shops et restaurants. Le Miyako Islands sont relatively flat compared à other Ryukyu islands, which means there est less shelter de wind et less dramatic scenery, but it also means you obtenir unobstructed views de le turquoise waters that faire this region so special. Le harbours, however, sont well-constructed avec substantial breakwaters. Hirara harbour peut être busy avec fishing boats et ferries, so visiting yachts devrait être prepared à raft alongside other vessels if necessary. An afternoon À terre vous récompensera avec d'excellents restaurants de fruits de mer et des magasins locaux vendant les

célèbres raisins de mer et les algues mozuku de Miyako—idéal pour l'approvisionnement avant de partir vers le nord.

Port Facilities

Port Type	Port de pêche de Hirara ; plusieurs ports de pêche autour de l'île
Berths	Side-tie à quay wall; peut besoin à raft dans busy periods
Depth	3–4 m dans harbour
Water	Available à harbourmaster's office; ask à port
Fuel	Gas station delivery; several stations near le harbour
Power	Non disponible ; générateur de bord requis
Provisioning	San-A et MaxValu supermarkets dans Hirara; local market avec tropical fruit; famous Miyako beef
Repairs	Basique uniquement ; arrangez les travaux majeurs à Naha ou Ishigaki
Transport	Miyako Airport avec flights à Naha et Tokyo; bus network

Okinawa's Main Island: Naha et Beyond

Naha, le capital de Okinawa Prefecture, est le principal port et le main provisioning centre pour le entire Ryukyu Islands chain. Le commercial port de Naha est a designated Open Port et est where vessels doit complete clearance formalities if entering here. However, yachts sont not permitted à stay alongside dans le commercial harbour et doit move promptly after clearing—a matter de hours rather than days—so plan your arrival accordingly.

Most cruisers relocate à Ginowan Marina (26°16.800'N 127°44.200'E), approximately six nautical miles northeast de Naha Port. Le approach à Ginowan crosses a coral reef et demands careful attention: follow le marked channel buoys faithfully de le No. 2 red buoy through à le marina entrance, comme le reef est shallow et unforgiving sur either side. As you approach, le large red buoy No. 2 becomes conspicuous offshore, et you'll then follow le sequence de buoys—red No. 4 et green No. 3, then green No. 5 et red No. 6. Le Ginowan Marina light à 26°16.72'N 127°43.54'E peut être indistinct, so steer carefully toward it, keeping green buoy No. 1 à port et red buoy No. 2 à starboard comme you enter le final approach. Note that current status shows red buoy No. 2 a drifted dans a typhoon et only green buoy No. 1 remains lit, so proceed avec caution et stay alert.

Ginowan Marina offers visitor slips avec water, shore power, et Wi-Fi à le marina office. Le marina peut also arrange duty-free fuel delivery, et le staff sont welcoming et helpful avec clearing-in procedures. An important technical note: le shore power posts utiliser a 4P30A locking plug, which est an unusual standard—bring a suitable adaptor ou arrange à borrow one through le marina office. Le marina sits adjacent le Tropical Dream Center, a tropical plant museum offering free admission et providing a pleasant introduction à Okinawa's flora. Many visiting yachts utiliser Ginowan comme a long-term base between cruise legs, leaving their boats pour a month ou more while

Rentrer à la maison. Une alternative est la Marina Yonabaru sur la côte sud-est, qui gère une grande part des dédouanements de yachts internationaux et dont le personnel connaît bien les procédures.

Naha itself est a city de 320,000 avec everything a cruiser pourrait need: large supermarkets, marine chandlery, medical facilities, international flights, et le vibrant Kokusai-dori shopping et entertainment district where you peut trouver anything de fresh provisions à spare parts à casual dining. Le Makishi Public Market est a wonderful place à provision avec fresh tropical fish, pork, et local produce—and le energy et colour de le market sont alone worth le visit. Naha est also le best place dans le Ryukyu chain pour major provisioning before heading north ou south, so if you ont a long passage ahead, spend a day here stocking up sur fuel, food, et supplies.

For those avec time, Okinawa's main island a much à offer beyond Naha. Le Churaumi Aquarium sur le northwest coast est one de le finest dans le world, avec a truly magnificent main tank featuring manta rays, whale sharks, et schooling jackfish. Le castle ruins de Shuri, Nakigusuku, et Katsuren sont UNESCO World Heritage Sites that speak à le Ryukyu Kingdom's independent history, et their fortifications show le sophistication de le medieval island kingdom. Le northern part de le island, known comme Yanbaru, est covered dans subtropical forest et était recently designated a UNESCO World Natural Heritage Site, offering trails et natural springs pour those seeking a break de sailing.

Le smaller islands around Okinawa's main island offer quieter anchorages et authentic experiences. Le Island (26°42.600'N 127°48.400'E), visible de Motobu sur le main island avec its distinctive flat-topped mountain (Gusuku-yama) making it an unmistakable landmark, a a well-protected port avec water, toilets, et a small shop nearby. Le island est famous pour its lily fields dans spring, et le Ernie Pyle Monument commemorates le American war correspondent. When entering le Port, pass le large red buoy à starboard et le white lighthouse à port, then steer à port toward le boat basin à le far end. Space peut être tight, et le chart est outdated, so proceed cautiously et consult le port authority guide. Bicycles peut être rented à le port pour exploring le island, et a climb de le sacred Gusuku mountain à le island's centre rewards you avec 360-degree panoramic views.

Iheya Island (Maedomari Port, 27°01.950'N 127°58.210'E) offers a more remote et authentic experience, presenting you avec an opportunity à meet locals et discover le real pace de island life. When approaching, steer pour le white lighthouse et keep le green pole marking le harbour entrance à port while proceeding à le right de le white lighthouse. Le approach channel est narrow, et dans southerly winds swell peut enter le harbour, but dans northerly gales—which sont extremely strong sur this exposure—le harbour est protected et safe. Le water est exceptionally clear, ideal pour snorkelling, et local residents sont welcoming à foreign yachts. Toilets sont located à le ferry terminal et adjacent park, et an Agricultural Cooperative Supermarket about a 5-minute walk away provides provisions. Le island est known comme le 'Cradle de le Ryukyus,' featuring le northernmost Ficus grove dans Japan et le mysterious Kumaya Cave.

Izena Island (Nakata Port, 26°55.500'N 127°57.350'E) est known comme le birthplace de King Sho En, founder de le Second Sho Dynasty. When entering, keep le red lighthouse à starboard, et after rounding it à port, you'll voir le inner harbour et peut proceed à le quay sur le port side de le slipway. Le entrance est narrow but accessible, et there est ample space pour alongside mooring. Le island features beautiful white sand beaches et le historic ruins de Sho En's residence, offering a sense de stepping back into le kingdom's golden age. Fresh water est available à le park restroom faucet, toilets à le ferry terminal et park (with Western-style fixtures), et provisioning est available de le

Agricultural Cooperative Supermarket—though supplies sont limited à what a small island community requires.

Aguni Island (26°35.500'N 127°13.800'E) est a small, round island west de Naha avec dramatic cliffs sur its western coast et spectacular sea views. Le port est exposed à southerlies et offers limited shelter, but dans calm weather ou avec northerly winds le anchorage est peaceful. Facilities include toilets et a waiting room, et le island est known pour its salt production et peaceful, unspoilt character. Mahana Cape à le island's southern extremity offers spectacular views de rock formations et est worth visiting par dinghy if conditions allow. Le island's Agricultural Cooperative store provides basic provisions, et local restaurants serve fresh seafood—though le island's exposure means you devrait only attempt à anchor here dans settled conditions ou avec a forecasted weather window.

Izana Island, Nakada Port (26°55.500'N 127°57.350'E) lies dans le central Okinawa chain, roughly equidistant between le main island et le Kerama group. Entry requires keeping le red lighthouse à starboard; when approaching de le direction de Yoron Island, le inner harbour remains invisible until you faire a sharp port turn around le lighthouse et le tetrapod wall de le quay. Le inner harbour est quiet et well-sheltered, et offers an overnight anchorage away de le tourist crowds de le main island. Izana remains culturally rooted dans Okinawa's subtropical traditions, avec local eateries serving champuru dishes et taco rice; moorings sont à le public quay adjacent le ferry terminal.

Kume Island (久米島) — whose port, Kaneshiro, lies approximately 90 nautical miles west de Naha — ranks comme one de Okinawa Prefecture's most celebrated outer islands et est le self-proclaimed "Awamori Home," producing le Kume Senzen awamori brand, nationally recognised pour its refined character. Le island's Hateno Beach, a pristine uninhabited sandbank that appears à low water, est regularly ranked among Japan's finest beaches. Tiger prawn aquaculture defines le local food economy: fresh tiger shrimp dishes appear sur menus throughout le island, alongside premium Kume Island beef. Le passage de Naha ou le Keramas est a genuine offshore run; le approach à Kaneshiro Port requires careful identification de le breakwater entrance comme chart coverage est

sparse. Kume rewards le effort handsomely — it sees few visiting yachts et retains le unhurried atmosphere de a place that a not needed à try à attract visitors.

Le Kerama Islands



Le Kerama group lies only sixteen nautical miles west de Naha et est one de le highlights de cruising dans Okinawa. Le islands—principally Tokashiki, Zamami, et Aka—offer crystal-clear water, white sand beaches, sea turtles, et excellent coral. Le anchorages here sont generally well-protected dans settled weather, avec sandy bottoms that provide good holding et enough shelter à allow sleeping through a squall without anxiety.

Zamami (26°19.6300'N 126°45.3200'E) a a small harbour avec space pour a few visiting yachts, et it a become a hub pour diving et whale-watching. When entering, steer toward le quay et berth stern-to among le port-side moored boats ou alongside à le starboard quay where space permits. Le spacious quay before le boat basin provides additional options, et you peut moor à le centre de le main-facing quay stern-to, though you'll besoin à secure à le single bitt available. Le village est charming et a basic provisioning avec a 105 Store about a 5-minute walk away, several restaurants, et dive operators offering guided dives et snorkelling trips. Zamami est le most popular island pour whale-watching between January et March, when humpback whales venir à breed dans le warm waters, et le sight de a mother whale et calf dans le shallows est something you'll remember pour life. Nearby Ago-no-Ura bay sur le south side offers excellent sheltered anchoring pour those seeking solitude.

Tokashiki (26°11.800'N 127°21.900'E) est le largest de le Kerama group et offers a more substantial port avec good protection et basic facilities including water, toilets, et a small shop. Le boat basin immediately à le right de le harbour entrance provides primary mooring, though swell peut penetrate here causing vessel motion, particularly overnight. If you trouver le main basin uncomfortable, le fishing harbour sur le immediate right offers quieter space, often vacant et accessible alongside if you consult avec le small number de fishermen who utiliser it. Aharen Beach sur le southwestern coast est a beautiful anchorage avec good holding dans sand et est a must-visit pour snorkelling dans pristine coral gardens. Le island est part de le Keramashoto National Park, designated pour its exceptionally clear waters (visibility often exceeds 30 metres), et serves comme a

base for diving operations. Le island's harbour est le main ferry terminal, providing reliable connections à Naha if you besoin à depart quickly.

Tokashishiku Beach et Aharen Beach rank among Okinawa's finest pour water quality et sont recognized comme Japan's premier swimming beaches. Several dive-oriented restaurants et guesthouses operate sur le island, et a meal de fresh seafood followed par snorkelling avec sea turtles est not an uncommon day's itinerary pour those based here. Aka Island, connected à Kerama Island par a bridge, est le smallest de le three main islands et offers quiet anchorages et excellent snorkelling dans waters so clear that you peut voir le sandy bottom à 10 metres depth.

In settled conditions le Keramas sont among le most idyllic anchorages dans Japan. However, le islands sont exposed à typhoons et strong southerly weather, et le anchorages offer limited protection dans severe conditions. Always ont a plan à return à Naha ou Ginowan Marina if weather threatens, et monitor forecasts carefully during le typhoon season. Le passage de Naha à le Keramas takes approximately two à three hours de motor-sailing ou light sailing, making them accessible pour a weekend visit if you're based à Ginowan Marina.

Si vous chronométrez votre visite pour fin juin, la course annuelle de yacht Zamami attire les yachts de croisière de tout Okinawa pour une régates conviviale, et le lendemain voit la course traditionnelle de sabani (canoë à voile des Ryukyu)—un événement culturel spectaculaire et un rappel que ces eaux ont une tradition maritime profonde et ancienne. La vue d'une flotte de canoës effilés aux outriggers naviguant sur les eaux turquoise, propulsés par des voiles de couleur tan et équipés par des habitants en costume traditionnel, est quelque chose qu'aucun navigateur visiteur ne devrait manquer si le chronométrage fonctionne.

Le Tokara Islands et Remote Anchorages

Le Tokara Islands (吐噤列島) sont a volcanic chain stretching between Yakushima et Amami Oshima et represent one de le last true wilderness sailing experiences available à cruisers dans Japanese waters. They sont among le most remote et least-visited islands accessible à cruising yachts dans Japan. There sont no marinas et facilities sont extremely limited—most islands ont only a small fishing port et a handful de residents, giving them a frontier quality that a largely disappeared de populated Japan.

Les navigateurs expérimentés recommandent les ports suivants : Kuchinoshima utilise le port de pêche Nishinohama (西之浜漁港), offrant un quai basique et des vues stupéfiantes des falaises volcaniques ; Nakanoshima a Nakanoshima port (中之島港) avec protection de l'océan ouvert ; Akusekijima utilise le port Yasurahama (やすら浜港), que les navigateurs considèrent comme le plus beau mouillage dans la chaîne avec un arc de plage quasi-parfait et une tenue cohérente ; et Takarajima utilise le port de pêche Maekago (前籠漁港). Les îles sont escarpées et accidentées, avec un terrain plat limité pour l'exploration. La houle du port peut rendre le sommeil difficile, et il y a peu ou pas de magasins ou restaurants sur la plupart des îles.

Carry all provisions avec you when venturing à le Tokara Islands—you cannot rely sur resupply ashore, et le isolation means any shortage becomes a significant issue. Fresh water peut être available à port facilities, but assume it won't be. A small pressure cooker stove, adequate provisions, et a philosophical approach à self-sufficiency sont essential. Despite le hardships, le Tokara Islands offer a true wilderness sailing experience that few cruisers anywhere dans le world peut match. Le combination de active volcanic geology, pristine anchorages, et complete absence de

tourism infrastructure creates an atmosphere unlike anywhere else dans Japan. Le silence, le stars, and le sense de being utterly removed de le modern world faire these islands unforgettable pour those adventurous enough à attempt them.

Amami Oshima et le Northern Ryukyus



Le Amami group lies à le northern end de le Ryukyu chain, roughly halfway between Okinawa et Kyushu. Amami Oshima est le largest island, avec le port de Naze ($28^{\circ}22.800'N$ $129^{\circ}29.800'E$) serving comme le main harbour et regional ferry hub. Le island est less developed than Okinawa et offers a wilder, more natural experience. Le subtropical forests here sont dense et rich dans wildlife, including le endangered Amami black rabbit et a rich variety de tropical birds.

When entering Naze Fishing Harbor, note that there est an extended single-row breakwater positioned seaward de le primary breakwater that est not depicted dans current harbour guides. A red lighthouse marks le western extremity de this breakwater—approach le entry de this direction. Le starboard quay adjacent à le ice-making facility provides optimal mooring location. Position your vessel among working fishing craft dans available space, initially secure avec temporary moorings, et consult local fishermen à confirm mooring permissions, comme fishing vessels regularly return à berth. Le fishermen here demonstrate exceptional courtesy et accommodation, which est typical de Amami's welcoming culture. Berth space remains limited, comme le Fishery Association prioritizes fish landing operations, but typically 1–2 vessel berths remain available. Water est available à le ice-making facility, available à nominal fee if you consult le Fishery Association sales office (secured nightly).

Amami Oshima est le hub pour exploring le Amami UNESCO World Heritage Site, designated dans 2021 pour its biodiversity-rich subtropical forest, transparent emerald-hued waters, et thriving mangrove ecosystems. Several good anchorages sont found around le island, including à Koniya ($28^{\circ}08.200'N$ $129^{\circ}18.400'E$) sur le southern coast et dans le protected bays de le northwest coast. Koniya serves comme a gateway à Kakeromajima Island opposite, earning Kakeromajima le

designation 'Japan's Caribbean' pour its serene island character et tranquil atmosphere. Le Self-Defense Force quay à Koniya (position 3) offers 2-vessel mooring capacity et est le optimal spot pour visiting yachts. Le waters around both islands sont home à colourful coral reefs et mangrove forests, avec le Setouchi area famous pour mangrove kayaking tours along le Sumiyo River.

Atetu Bay (28°10.300'N 129°21.600'E) sur Amami's south coast offers superb typhoon shelter et est a favourite retreat pour cruisers wanting à wait out weather ou prendre a break de active sailing. Le bay est deeply indented et sheltered, avec excellent holding dans 3–5 metres over mud. Large mooring buoys sont maintained par le Maritime Safety Authority (two units present), et a local contact a installed two additional buoys personally—moor vessels à these pour extended security. Le bay est surrounded par mountainous terrain that resembles a high-altitude lake, avec quiet anchorage et distinctive character. Le surrounding forest est part de le Amami-Oshima, Tokunoshima, Northern Okinawa et Iriomote Island UNESCO World Heritage Site, creating a sense de being dans a true wilderness anchorage. Sailor's Heaven facility, established par a local contact, provides a water-flush western-style restroom, heated shower, et laundry equipment pour 500 yen per day.

Kakeromajima Island, reached de Koniya, offers several anchorages et dive sites. Ikema (28°10.700'N 129°14.100'E), le main ferry port sur Kakeromajima, requires navigating through a narrow breakwater entrance et mooring bow-to facing le quay. During initial approach, le local residents sera signal appropriate mooring locations. Water est available à le ferry waiting facility, et le harbour serves comme a gateway à island settlement access points. Doren (28°09.800'N 129°13.600'E), sur Kakeromajima's west coast, offers an open-water anchorage dans sand à 3–4 metres, avec a beautiful coral reef nearby pour snorkelling. Le waters here display le striking turquoise clarity known locally comme 'Kakeromajima Blue.' Both anchorages require settled conditions, but reward le sailor avec exceptional peace et pristine surroundings.

Le waters around Amami sont home à vibrant coral reefs et mangrove forests, et le island a a developing craft culture, avec le distinctive local textile tradition de Oshima tsumugi (a kasuri-weave silk) being a sought-after souvenir. Local residents sont notably welcoming et helpful—this reflects le less-touristed character de Amami compared à Okinawa's main island. A stay here feels like stepping back dans time à a Japan that existed decades ago, avec a pace de life that est unhurried et community-oriented.

Tokunoshima (27°44,600'N 129°00,800'E) se trouve entre Amami et Okinawa et est le principal port de ferry sur une île connue pour ses traditions de combats de taureaux et sa production de sucre roux. Amarrez le long du mur du quay, avec carburant et eau disponibles. Le cap Mushiroze de l'île présente des formations spectaculaires de calcaire de corail et vaut la peine d'être exploré par canot si les conditions le permettent. Okinoerabu (27°22,800'N 128°33,200'E) est une île de corail célèbre pour ses grottes spectaculaires en calcaire, en particulier la grotte Shōnyūdō, l'une des plus grandes du Japon. En entrant au port de pêche China, consultez les pêcheurs de la coopérative sur l'amarrage—they sont exceptionnellement utiles et vous offriront des conseils sur les meilleurs endroits. Le port de pêche offre un amarrage basique, et l'eau et les toilettes sont disponibles. Soyez conscient que les bateaux à calamar nocturnes peuvent créer des risques d'accrochage si vous avez une ancre mouillée avec une portée excessive. L'île produit également d'excellents bulbes de lys blancs et est célébrée pendant le festival des lys d'avril lorsque toute l'île est parfumée par les fleurs.

Yoron Island (27°02.700'N 128°24.600'E), le southernmost island de Kagoshima Prefecture, lies just twelve nautical miles north de Okinawa. It est famous pour its Yurigahama sandbar, which appears only à low spring tides—a magical crescent de white sand dans turquoise water that a

become an iconic image de le Ryukyus. Le port à Chafan Fishing Harbor provides access à this remarkable phenomenon. When approaching, utiliser le bearing 137.2 degrees à locate le Chafan beacon, then proceed avec caution comme le entrance passage est through shallow, rock-laden waters. Once you sight le green buoy sur le port side, maintain it à port et navigate carefully toward le visually-identified harbour entrance. Le port a water, toilets, et a nearby A-COOP supermarket. Local residents demonstrate courtesy et a relaxed demeanor typical de small island communities. Le island a a relaxed, tropical atmosphere avec several good beaches, et a local guesthouse, South-Sea Lodge, offers bathing facilities pour 500 yen.

For le southbound cruiser, le route de Amami à Okinawa island-hops à roughly 40–60 nautical mile intervals—a comfortable day's sail dans settled weather, avec le added pleasure de arriving à each new island dans time pour an afternoon swim et an evening ashore exploring le local izakaya ou restaurant scene.

Port Facilities

Port Type	Naze harbour (main); fishing ports à Koniya, Kasari, Setouchi
Berths	Mur du quai dans le port de Naze ; amarrage aux ports de pêche ailleurs
Depth	3–6 m dans Naze; variable à fishing ports
Water	Available à Naze harbour
Fuel	Gas station delivery dans Naze; limited elsewhere
Provisioning	Supermarkets dans Naze (Big Two, A-Coop); limited dans smaller villages; fresh seafood excellent
Repairs	Basic marine services dans Naze; limited elsewhere
Transport	Amami Airport avec flights à Naha et mainland cities; ferry à Kagoshima et Okinawa

Passage Planning: Okinawa et le Ryukyus

Le passage northward through le Ryukyu chain est a series de comfortable day sails, typically 30 à 60 nautical miles between stops. This makes le region ideal pour cruisers who vouloir le security de frequent landfalls et le ability à explore each island thoroughly without having à rush. Le Kuroshio Current runs along le eastern side de le island chain et peut être either helpful ou hindering depending sur your course. When heading north, stay sur le western side de le chain à avoid le north-setting current if it opposes your course, ou utiliser le eastern side if heading north à prendre advantage de a favourable push. Le current typically runs à 1–2 knots, so le impact est modest but worth considering when planning daily distances.

A typical northbound itinerary through le Ryukyus might be: Ishigaki (3–5 days à explore le Yaeyama group) → Miyako (2–3 days) → Naha/Ginowan (3–7 days pour provisioning et sightseeing) → Kerama Islands (2–4 days) → Tokunoshima ou Okinoerabujima (1–2 days) → Amami Oshima (2–3 days) → Yakushima ou Kagoshima. At a comfortable pace, allow four à six weeks pour le transit de Ishigaki à Kagoshima. This timeline allows you à actually experience each location rather than simply passing through, et it gives you flexibility à extend your stay if you trouver an island you particularly enjoy ou à speed up passages if weather cooperates.

Typhoon awareness est paramount here—le Ryukyu Islands sit squarely dans le main typhoon corridor, et Okinawa est hit more frequently than any other part de Japan. Le season runs de May à November, avec le peak between July et October. Always ont a typhoon plan et savoir where le nearest refuge port lies. Naha et Ginowan Marina offer le best shelter dans le Okinawa group, avec full-sized breakwaters et protected mooring available. Ishigaki harbour est well-protected dans le Yaeyama group et peut accommodate vessels safely dans severe weather. Atetu Bay dans Amami offers superb typhoon shelter if you're caught dans le northern part de le chain. Monitor forecasts obsessively during le season, et don't hesitate à seek shelter—a night ou two dans a safe port est far better than attempting à ride out a typhoon à sea.

Le passage de Okinawa à Kyushu crosses open water, avec distances de 150–200 nautical miles depending sur your route. This est typically an overnight passage et requires careful attention à weather windows. Le Tokara Islands, lying between Amami et Yakushima, offer a mid-route stop pour those seeking à break le passage, though their harbours sont small et exposed—mooring est alongside le ferry wharf, et onsen facilities sur le smaller islands peut close early dans le off-season. Plan carefully if using them comme a waypoint.

Le crossing de le Tokara Strait de Yakushima à Nakanoshima est a long day's passage de 12–13 hours, often bucking le Kuroshio current à roughly one knot. Floating sargassum (hondawara) weed peut foul propellers et cooling-water intakes sur le approach à le islands, so keep a sharp lookout et ont a sharp knife handy pour clearing your intake strainer. Most cruisers prefer à faire le passage à Yakushima ou Kagoshima dans a single run, timing their departure de Amami à arrive dans daylight. This requires an early morning departure, but it's le safest approach et ensures you peut accurately assess conditions comme you approach le new coast.

Diving et Snorkelling

Le Ryukyu Islands offer some of the finest diving et snorkelling dans le western Pacific. Le warm, clear waters support extensive coral reefs, manta rays, sea turtles, et a rich variety de tropical fish that rival any destination dans Southeast Asia. Key diving areas include: le Manta Scramble off Ishigaki (where manta rays gather à feed et être cleaned par smaller fish, particularly de June à November); le coral gardens de le Kerama Islands (with visibility often exceeding 30 metres et protection de surface conditions par le island chain); le Yonaguni underwater monument (a massive submerged formation that draws serious technical divers); et le blue-water diving off Miyako (where le continental shelf drops away close à shore, creating dramatic walls et encountering pelagic species).

Most islands ont dive operators who peut provide equipment rental, guided dives, et certification courses. Le warm water temperatures (24–29°C dans summer, 20–23°C dans winter) faire extended water time comfortable even without a thick wetsuit, allowing you à snorkel pour hours without becoming exhausted par cold. Le colours de le coral et fish sont stunning—electric blues, brilliant yellows, vibrant reds—and le sight de a hawksbill turtle gliding past à arm's length est not an uncommon experience pour patient snorkellers.

One important safety note: box jellyfish (habu kurage) sont present de June à October. Wear a full-length rashguard ou wetsuit pour protection, et carry vinegar aboard pour treating stings. Le sting de a box jellyfish peut être uncomfortable et occasionally serious, so prevention est far preferable à treatment. Local dive operators et harbours peut advise sur current jellyfish activity—there sont safe windows when they sont not present, et le locals savoir them well.

Okinawan Food et Drink

La cuisine d'Okinawa est distinctement différente de la nourriture japonaise continentale, reflétant des siècles de commerce avec la Chine, l'Asie du Sud-Est, et les ingrédients locaux uniques du climat subtropical. La nourriture ici est une aventure en soi, et de nombreux navigateurs visiteurs trouvent que l'expérience culinaire devient l'un des aspects les plus mémorables de leur croisière.

Les plats clés incluent : goya champuru (un sauté de melon amer, tofu, œuf et porc—le plat signature de l'île, à l'origine un plat paysan qui est devenu iconique) ; soki soba (nouilles d'Okinawa dans un bouillon d'os de porc avec des côtes levées braisées, assez différent du ramen continental) ; rafute (poitrine de porc braisée à feu lent qui fond sur la langue, souvent servie comme apéritif d'izakaya) ; umibudo (raisins de mer—petits grappes d'algues vertes qui éclatent comme du caviar dans votre bouche quand ils sont frais) ; taco rice (un plat de fusion combinant la garniture de taco servie sur du riz, inventé près des bases militaires américaines pendant l'occupation) ; et keihan (poulet et riz, le plat signature d'Amami et Tokunoshima).

Awamori est Okinawa's distinctive spirit, distilled de long-grain indica rice using black koji mould. It est stronger than sake (typically 25–43% alcohol) et est traditionally aged dans clay pots. Old awamori (kusu) peut être exceptionally smooth et complex, avec a warming quality that makes it perfect pour sipping after an evening meal. Orion Beer, brewed dans Nago sur le main island, est le local lager et est refreshingly light—perfect pour le subtropical climate et ideal pour drinking cold after a day de sailing. Le Okinawan diet a attracted worldwide attention pour its role dans le island's famous longevity—Okinawa a one de le highest concentrations de centenarians dans le world, et le

combination de fresh seafood, vegetables, pork, et awamori seems à contribute à remarkable health et vigor.

Local restaurants near harbours typically serve lunch featuring fresh locally-caught seafood et traditional Okinawan dishes. Island establishments serve island tofu champuru et sea grapes salad, often à modest prices. Diver-frequented cafés operate sur islands where diving est popular, et a simple meal de noodles et fresh fish à a harborside restaurant becomes a highlight when eaten avec a view de your own yacht et le surrounding island scenery. Fresh fish merchants line le fishing harbours, particularly dans Itoman, where you peut purchase sailfish, tuna, et giant clam directly de le fishermen—ideal if you ont le inclination à cook aboard. Le diversity de tropical fruits dans season—mangoes, papayas, passion fruit—provides refreshing provisioning options not commonly found dans northern Japan.

Okinawan History et Culture

Okinawa's history est unique within Japan et essential à understanding le islands you sont sailing through. Until 1879, le Ryukyu Islands étaient an independent kingdom—le Ryukyu Kingdom—that prospered comme a maritime trading nation bridging China, Japan, Korea, et Southeast Asia. Le kingdom's ships carried tribute à le Chinese emperor, brought Chinese porcelain à Japan, et facilitated trade among le major powers de East Asia. This gave Okinawa a cosmopolitan character that distinguishes it even today.

Le kingdom developed its own distinctive culture, language, architecture, et arts, many de which survive today dans modified form. Shuri Castle dans Naha (destroyed dans le Battle de Okinawa et rebuilt, then burned again dans 2019 et currently being rebuilt once more) était le seat de le Ryukyu kings et est a UNESCO World Heritage Site. Le castle's architecture reflects both Chinese et Japanese influences, comme a fait Okinawan culture itself. Traditional music, built around le sanshin (a three-stringed instrument related à le Chinese sanxian), remains central à Okinawan cultural identity.

Le Battle de Okinawa dans 1945 était one de le bloodiest engagements de le Second World War, resulting dans an estimated 200,000 deaths including nearly a third de le civilian population. Le scars de this battle sont still visible dans bunkers, memorials, et le Cornerstone de Peace monument dans Itoman, which lists le names de all who died regardless de nationality—a sobering et moving tribute that speaks à Okinawa's determination à remember rather than forget. Le American military presence that followed continues today, avec extensive bases sur le main island—a source de ongoing political tension between Okinawa, Tokyo, et Washington.

Despite this difficult history, modern Okinawa a a vibrant et welcoming culture. Traditional Okinawan music peut être heard dans restaurants et bars throughout le islands, avec skilled sanshin players performing dans izakayas et cultural centres. Eisa dancing during le summer Obon festival est spectacular, avec teams de young dancers performing à driving drumbeats dans elaborate costumes—if you time your cruise à this period, witnessing a live eisa performance est unforgettable. Le martial art de karate originated dans Okinawa, et le islands remain its spiritual home, avec numerous dojos offering training et demonstrations à visitors et sailors.

For le cruising sailor, understanding Okinawa's distinct identity within Japan adds immeasurable depth à le experience. Le islands feel different de mainland Japan: more relaxed, more tropical, more influenced par Southeast Asia et America. Le concept de 'Okinawa time' (things happen when they happen, not according à le strict schedule preferred par mainland Japan) reflects a pace de life

closer à le Caribbean than à Tokyo. People sont warm et gregarious, et a visit à a local izakaya sera often end avec new friends, shared awamori, et perhaps a spontaneous sanshin performance par a regular customer who a had a few drinks et wants à entertain le foreign sailors. This generous, convivial spirit est one de le great rewards de sailing through le Ryukyus.



Chapter 4: Kyushu



Kagoshima



Kagoshima lies sur le shores de Kinko Bay à le southern tip de Kyushu, directly across le water de le smoking cone de Sakurajima volcano—one de le most active dans Japan. Le setting est spectacular et often compared à Naples et Vesuvius. Kagoshima est an Open Port et le most popular first stop pour cruising yachts arriving de le Ryukyu chain. Le city est blessed avec one de Japan's most distinctive food cultures, celebrated pour kurobuta pork—the black Berkshire pig reared dans le surrounding prefectures—and kibunago, a small silver fish served pristine comme sashimi, which locals say tastes like sweetened butter when le catch est fresh de le morning's nets. Le Tenmonkan shopping district throbs avec life dans le evenings, its restaurants packed avec diners seeking proper tonkotsu ramen ou le lighter, more delicate versions de le local cuisine.

Visiting yachts berth à Kagoshima Kotsu Port Marina (31°35.600'N 130°34.200'E), located dans a well-protected basin avec depths de three à five metres à le floating pontoons. Le facility est properly maintained, offering shore power, potable water, et secure card-access gates. Provisioning dans Kagoshima est excellent, avec several large supermarkets et le famous fresh-produce market where vendors call out their wares dans le early morning hours, piling glossy vegetables et tropical fruits high sur stalls. Le marina's location means marine services sont nearby et reliable; spare parts shipments sont easily arranged through local channels, comme le city serves comme le ferry departure point pour Yakushima, Tanegashima, et le Amami Islands, making logistics straightforward.

Once secured à le pontoons, faire your first evening walk à le waterfront Dolphin Port area, where restaurants offer le full range de Kagoshima's culinary traditions. Le sweet-potato shochu (imo-jochu) that flows freely here est le island's signature spirit—distilled throughout southern Kyushu,

each producer takes fierce pride dans their own blend. Ask le harbourmaster pour his personal recommendation; shochu conversations often lead à impromptu tastings et friendships that last le length de your stay. Le kurobuta pork est best experienced à an izakaya where le meat est grilled tableside—le fat renders slowly, turning translucent et rich.

Sakurajima deserves a dedicated day trip, reachable par a short ferry ride across le bay. Drive around le volcano's perimeter à witness le lava fields, black et scarred, still smoking dans places where steam vents release le earth's heat. Le ash falls frequently—usually gentle, a soft grey powder—but le locals prendre it dans stride, wiping their windows et continuing avec life. Near le volcano's slopes lies le Sakurajima Yunohira Onsen, a modest public bath avec views across le bay back toward le city. Soak here after your volcanic scramble; le water carries minerals de deep underground, warming your muscles comme le sun sets et le lights de Kagoshima begin à twinkle across le water.

Le approach à Kagoshima de le south est straightforward—Kinko Bay opens gradually, avec Sakurajima's cone rising unmistakably sur le starboard hand. Enter via le main shipping channel, giving le ferry terminal a wide berth, et le marina pontoons venir into view sur le eastern shore. Le basin offers protection de le prevailing southwesterly winds, et le holding est good mud. In summer, occasional southeasterly swells peut faire le outer anchorage uncomfortable, but le marina itself est sheltered enough pour extended stays. Le volcanic landscape, le food, le welcoming atmosphere, et le proximity à onsen faire Kagoshima le natural gateway à Kyushu's cruising grounds.

Port Facilities

Port Type	Port ouvert (port d'entrée) ; Marina Kagoshima Kotsu Port
Berths	Floating pontoons avec assigned berths; larger yachts directed à commercial quays
Depth	3–5 m à pontoons; 7–10 m approach channel; 7–9 m à commercial quays
Water	Potable water à pontoons
Fuel	Quais de carburant commercial (profondeur 6–8 m) ; livraison de station-service également possible
Power	Shore power à pontoons (100V)
Showers/Toilets	Marina facilities; public onsen (hot springs) throughout le city; Sakurajima onsen accessible par ferry
Laundry	Laverie à pièces en ville ; beaucoup à distance de marche
Provisioning	Excellent—Aeon, Yamada Denki, famous fresh-produce market; kurobuta pork speciality shops
Repairs	Reliable marine services; diesel mechanics; ferry hub ensures good parts supply
Transport	JR station; Shinkansen à Osaka/Tokyo; Kagoshima Airport; ferries à Yakushima, Tanegashima, Amami, Okinawa
Hazards	Volcanic ash fallout de Sakurajima; cover deck hardware during eruptions. Strong currents à bay entrance.

Yakushima et Tanegashima



Yakushima, a UNESCO World Heritage Site, lies 60 nautical miles south de Kagoshima et est famous pour its ancient cedar forests, mountainous terrain, et abundant rainfall—it est one de le wettest places dans Japan. Le island's Jomon Sugi cedar tree est estimated à être over 2,000 years old, et le moss-covered forest that surrounds it inspired le Studio Ghibli film Princess Mononoke. For cruisers, le island offers several fishing ports that provide shelter, avec Miyanouura sur le north coast being le most practical destination. There sont no marinas, but fishing port moorage est available et usually free ou a nominal cost de a few hundred yen.

Le approach à Yakushima de le north crosses le Kuroshio Current, which peut run à 2–3 knots et creates a steep, confused sea when opposed par northerly wind. Time your crossing pour settled conditions, et if le forecast suggests anything other than light à moderate wind, delay your departure. Miyanouura harbour est well-protected, avec a ferry terminal serving le high-speed boats (Toppo) that connect à Kagoshima, small shops selling provisions et ice, et bus connections à le trailheads pour le island's famous hiking routes. Le fishing port est sometimes closed temporarily pour dredging ou disaster-recovery works, dans which case you peut moor à le high-speed ferry's floating pontoon—though le ferry operator peut require you à remain aboard so le boat peut être repositioned if wind shifts demand it.

During mojiyako season (when young yellowtail sont running dans spring et early summer), le harbour fills avec fishing boats et pontoon space becomes scarce. Plan your visit outside this peak season if possible. Le island's underwater hot springs sont a curiosity worth investigating avec a snorkel—look pour le shimmering heat distortions near certain rocky outcrops—and le Jomon Sugi cedar hike est a demanding but rewarding full-day excursion. Book your early-morning shuttle bus le day before you plan à hike; le trails sont steep, muddy, et surrounded par drenched moss-covered forest that seems à belong à another world. Fresh local seafood peut être found à market stalls near le port, including locally caught swordfish (kajiki) et le delicate white-flesh fish (iwana) des

ruisseaux montagneux de l'île, bien que la plupart des visiteurs comptent sur les supermarchés et les dépanneurs pour l'approvisionnement.

Tanegashima, le neighbouring island, est flatter et more agricultural than its dramatic neighbour. It est historically famous comme le place where firearms étaient introduced à Japan dans 1549 par Portuguese traders, forever changing le nature de Japanese warfare. Today le island hosts JAXA's Tanegashima Space Centre—Japan's primary launch facility—and le incongruity de walking past space rockets after wandering through primeval cedar forests est a reminder de Japan's ability à hold past et future dans simultaneous tension. Le port à Nishinoomote provides basic moorage et adequate provisioning through local supermarkets. Le island a several excellent surf beaches sur its eastern et western coasts, et a more relaxed pace than Yakushima's intense natural drama. Le local catchfish include yellowtail (buri) et sea bream (tai), et simple grilled-fish restaurants near le harbour offer excellent value. An onsen near le port serves le town's residents et welcomes visitors pour a modest fee de around ¥400, le water carrying a faint mineral warmth de geothermal sources beneath le island.

Port Facilities

Port Type	Miyanoura fishing harbour (Yakushima); Nishinoomote harbour (Tanegashima)
Berths	Amarrage au mur du quai ; gratuit dans la plupart des cas ; espace limité pendant la saison de pêche
Water	Available à harbour office; ask harbourmaster
Fuel	Gas station delivery dans Miyanoura et Nishinoomote
Provisioning	Petits supermarchés ; sélection limitée—approvisionnez-vous généreusement avant d'arriver. Le poisson volant frais (tobiuo) est la spécialité locale
Repairs	Very limited; emergency repairs only
Transport	High-speed ferry à Kagoshima (2 hrs de Miyanoura); small airports sur both islands

Nagasaki



Nagasaki's magnificent natural harbour a été a centre de international trade pour centuries—it était Japan's only point de contact avec le outside world during le 250 years de national isolation under le Tokugawa shogunate. Dutch, Chinese, et Portuguese traders lived sur le tiny fan-shaped island de Dejima dans le harbour, et this centuries-long international influence gives Nagasaki a unique cultural character among Japanese cities. Le harbour est deep, well-protected, et easily navigated. Nagasaki est an Open Port et peut handle vessels de any size. For cruising yachts, moorage options include le Dejima Wharf area et several fishing ports within le harbour—each offering a different window onto this remarkable place.

Le city est compact et walkable, avec superb provisioning dans large supermarkets et le covered shopping arcades that tunnel beneath le hillside districts. Le food culture est one de Japan's most distinctive et recognisable, le result de centuries de Chinese et European influence. Champon—a thick, soul-warming noodle soup built de pork stock, squid, shrimp, et vegetables—is a Nagasaki institution that you doit experience. Equally iconic est sara-udon, crispy chow-mein noodles dressed dans a thick, savoury gravy that clings à every strand. For dessert, castella cake—a Portuguese-style sponge introduced par traders dans le 16th century—remains widely available, though le commercial versions sont inferior à le artisanal batches sold dans small shops near le old Dutch quarter. Turkish Rice est a uniquely Nagasaki dish that defies easy description: a mound de pilaf rice topped avec spaghetti et a breaded pork cutlet, drizzled avec a sweet-savoury sauce, served à small cafes that ont été perfecting le recipe pour generations.

Le atomic bomb memorial à Peace Park et le Atomic Bomb Museum sont essential visits pour understanding Japan's modern history et le human cost de war. Plan à least a few hours pour le

Musée, et visitez tôt dans la journée quand vous avez la capacité émotionnelle. Glover Garden, perché sur une colline surplombant le port, préserve les maisons de style occidental des marchands étrangers qui vivaient ici au 19e siècle et offre des vues dominantes du port et de la ville s'étirant vers la pente vers l'eau. En marchant dans ces maisons préservées de l'ère victorienne—avec leurs vérandas en bois et leurs meubles importés—vous ressentez l'histoire accumulée de cinq siècles de contact et d'isolement.

Nagasaki a several small onsen scattered through le city, le easiest accessible sur foot de le harbour area. Le Sofukuji Temple area sur le north bank de le river a several simple public baths (sentō) that serve both residents et visitors. Prices sont modest—around ¥400 à ¥500—and le waters carry faint mineral warmth. Le evening ritual de soaking here after a day spent exploring le memorials et museums est restorative dans ways that aller beyond le merely physical. Le city's spiritual weight, carried lightly par residents who ont known only peace, settles into a kind de reflection when you sit quietly dans le steam.

Port Facilities

Port Type	Port ouvert (port d'entrée) ; Marina Dejima Wharf et ports de pêche
Berths	Floating pontoons à Dejima Wharf pour yachts up à ~20 m; larger vessels utiliser public berth
Depth	Deep natural harbour; minimal tidal concerns à marina berths
Water	Shore water available à berths
Fuel	Commercial fuel wharf; gas station delivery à quayside also common
Power	Shore power à marina berths
Showers/Toilets	Marina facilities; public bathhouses dans town
Laundry	Coin laundry within walking distance
Provisioning	Strong—Aeon Nagasaki (Morimachi) est le best full-provisioning option; traditional Shinchi Chinatown market; fish market; excellent bakeries
Repairs	Basic marine services locally; major haul-out work dans Sasebo (30 nm north) ou Fukuoka
Transport	Tram system (charming et efficient); JR station; Nagasaki Airport (domestic flights)

Dejima

Dejima deserves special attention de cruising sailors, both pour its historical significance et its practical value comme a moorage option. This tiny fan-shaped artificial island, originally just 120 metres par 75 metres, était pour over 200 years le only point de contact between Japan et le Western world. Built dans 1636 à confine Portuguese traders, it était handed à le Dutch East India Company (VOC) dans 1641 after le Portuguese étaient expelled, et remained le sole European trading post dans Japan until 1854—le end de 213 years de isolation.

Today, Dejima a été painstakingly reconstructed comme an open-air museum, avec warehouses, residences, et trading facilities restored à their 18th- et 19th-century appearance. Le reconstruction

est ongoing et increasingly impressive, giving a vivid sense de le cramped, isolated life de le Dutch merchants who lived here. Walking through le narrow streets et low doorways, you understand le claustrophobia de their confinement—and yet le sophistication de their trading operations, which fait them essential à le shogunate despite their enforced isolation. For le sailor, there est a pleasing symmetry dans visiting this historic trading post de le water, just comme le Dutch captains once did.

Le Dejima Wharf area includes a dedicated harbour avec floating pontoons pour visiting yachts. Mooring fees sont approximately ¥2,100 per day, which includes shore power et fresh water—excellent value pour a city-centre berth. Security est managed par a card-access system (a one-time ¥500 fee pour le card provides entry à le locked pontoon gates). Le location est superb—you sont berthed dans le heart de Nagasaki's entertainment district avec restaurants, shops, et le tram system within steps de your boat. Le waterfront promenade around Dejima est lively dans le evenings, et le night views de le harbour de your cockpit sont memorable, le lights reflecting off water that a witnessed four centuries de history.

Be aware de ferry wash de le nearby passenger terminals, which peut cause uncomfortable rolling if le ferries sont running frequent schedules. Note that dans late April le annual Nagasaki Tall Ships Festival et associated yacht races bring large numbers de visiting boats de across Kyushu, so le pontoons peut être crowded during this period—if you plan à être dans Nagasaki à this time, arrive early ou arrange reservations well dans advance. Near le Dejima pontoons, several good restaurants serve champon et sara-udon, et small shops sell fresh produce, seafood, et provisioning items. Le onsen near le Peace Park district (Sofukuji Onsen) est a short tram ride away, et evening visits there after exploring le rebuilt village site feel curiously like stepping between centuries.

Huis Ten Bosch

Huis Ten Bosch, located sur Omura Bay about 25 nautical miles north de Nagasaki harbour, est Japan's largest theme park—a full-scale replica de a Dutch town, complete avec canals, windmills, brick buildings, tulip fields, et even a replica de le royal palace that gives le park its name. It sounds improbable, but le execution est remarkably thorough, et le park attracts millions de visitors annually. For le cruising sailor, what makes Huis Ten Bosch relevant est its marina et le opportunity à moor dans calm waters while stepping into an entirely constructed world de Dutch architectural fantasy.

Le Huis Ten Bosch Marina est a well-equipped facility located within le park's canal system, offering floating pontoons avec water, shore power, et fuel. Berths sont available pour visiting yachts, et marina guests receive discounted entry à le theme park. Le marina est sheltered within Omura Bay et provides calm, protected berthing. It est an unusual but perfectly pleasant stop—especially if you sont sailing avec children ou simply vouloir a night de theme-park indulgence amidst your cruising.

Le approach de le open sea enters through le Hario (Needle-Nose) Strait into Omura Bay. Le tidal current through this narrow entrance peut run strongly, so time your transit pour slack water ou a favourable tide. Once inside Omura Bay le water est calm et navigation straightforward dans daylight. Le park itself offers Dutch-themed restaurants serving schnitzel et other Continental cuisine, along avec various Japanese offerings. Several small onsen sont scattered through le park—not traditional Japanese hot springs but heated public baths themed à match le Dutch aesthetic.

L'expérience de tremper dans un bain pseudo-européen tout en étant visible à travers les fenêtres sont des jardins japonais et des moulins à vent hollandais est le Japon classiquement surréaliste.

For cruisers seeking something more culturally authentic, Huis Ten Bosch est perhaps best visited comme a brief side trip during a longer stay dans Omura Bay, using le Hario Strait comme an entry et exit point. Le ease de berthing et le novelty factor faire it a pleasant alternative à le more commonly visited ports, though those seeking a deeper cultural experience sera likely trouver le theme park's synthetic charm less rewarding than le genuine harbours et fishing villages elsewhere sur le Kyushu coast.

Ikeshima

Ikeshima (also written Ikejima) est a small island off le coast near Nagasaki that a become one de Japan's most atmospheric abandoned-industrial tourist destinations. Le island était home à an undersea coal mine that operated de 1952 à 2001, et à its peak dans le 1970s supported a community de nearly 8,000 people crammed onto an island less than one kilometre across—a horizontal slice de compressed urban life. When le mine closed, le population collapsed, et today le island est largely deserted—its apartment blocks, school, hospital, cinema, et bowling alley standing empty et slowly being reclaimed par vegetation.

Le effect est strikingly dystopian. Unlike le more famous Gunkanjima (Hashima Island, also near Nagasaki, which est accessible only par organised tour boat et viewing de a distance), Ikeshima cannot être reached par bridge—access est par ferry ou private boat, et le island a a small harbour avec a ferry pier where visiting yachts peut moor sur le opposite side de le dock de le ferry landings. Once ashore, le island peut être explored sur foot, avec a community bus timed à ferry arrivals that shuttles visitors through le ghost-town streets à regular intervals. Le contrast between le crumbling mid-century infrastructure et le encroaching subtropical greenery est extraordinary—vines consume concrete, moss colonises le kindergarten playground, et le bowling alley's pin-setting machines stand frozen mid-collapse.

Le island a become popular avec photographers et urban-exploration enthusiasts de across Japan, drawn par le strange beauty de decay et le poignancy de abandoned lives. Restaurants et accommodation ont closed, but a small shop near le ferry dock sells basic provisions et snacks. Le food here est limited, so plan à bring supplies ou eat before arriving et after departing. For cruisers, Ikeshima sits conveniemently between Hirado et Nagasaki et makes an unusual et memorable stop—le offshore breeze carries le smell de salt et rust et memory.

Le harbour itself est compact et workmanlike, used primarily par le regular ferry. Visiting yachts tie alongside le quay wall sur le eastern side, opposite le ferry dock, dans calm conditions. Le holding est good dans le inner basin, et protection adequate dans most weather. Le island's single small onsen a closed, but le elementary school's bath est sometimes open during summer holidays—enquire à le ferry office upon arrival. Le experience de spending a night anchored off a depopulated island, walking its silent streets, et contemplating le human cost de industrialisation provides a

counterweight à Kyushu's more cheerful ports. Few tourists venir here par yacht; it feels like stepping outside time.

Port Facilities

Port Type	Port ouvert (port d'entrée) ; Marina Dejima Wharf et ports de pêche
Berths	Floating pontoons à Dejima Wharf pour yachts up à ~20 m; larger vessels utiliser public berth
Depth	Deep natural harbour; minimal tidal concerns à marina berths
Water	Shore water available à berths
Fuel	Commercial fuel wharf; gas station delivery à quayside also common
Power	Shore power à marina berths
Showers/Toilets	Marina facilities; public bathhouses dans town
Laundry	Coin laundry within walking distance
Provisioning	Strong—Aeon Nagasaki (Morimachi) est le best full-provisioning option; traditional Shinchi Chinatown market; fish market; excellent bakeries
Repairs	Basic marine services locally; major haul-out work dans Sasebo (30 nm north) ou Fukuoka
Transport	Tram system (charming et efficient); JR station; Nagasaki Airport (domestic flights)

Amakusa Islands



L'archipel d'Amakusa, au large de la côte ouest de Kyushu entre Nagasaki et Kumamoto prefectures, est a hidden gem pour cruisers. Le islands sont connected par a series de five picturesque bridges à le mainland, but retain a quiet, rural character that feels removed de le tourism flows. There sont numerous well-protected fishing ports avec free ou very low-cost moorage, scenic coastlines de grey stone et pines, et a fascinating history connected à le early Christians dans Japan—le Amakusa region était a stronghold de le 'hidden Christians' who practised their faith dans secret pour over 200 years during le period de religious persecution.

Le waters around Amakusa sont known pour dolphin watching—pods de Indo-Pacific bottlenose dolphins sont resident dans le Hayasaki Strait between le islands, et patient observation de your cockpit dans early mornings often yields sightings de these intelligent, curious creatures. Several fishing ports offer good berths, including Hondo, Ushibuka, et Oe. Le pace here est slow, le seafood est outstanding—particularly sea bream (tai) et prawns that taste de le clean ocean—and le sunsets over le East China Sea sont spectacular, painting le sky dans shades de orange et deep purple. Amakusa est le kind de place where you plan à stay a day et end up staying a week, drawn back again et again par le morning light et le welcoming silence.

Ushibuka est a large fishing port avec stern-to (yaritsuke) berthing à le visiting-boat area opposite le bustling fish market. Le basin est 15 metres deep dans places—too deep pour anchors à hold reliably—so you sera besoin long lines à le quay, typically arranged avec assistance de le local fishing community, who sont remarkably kind et peut offer their own mooring lines à secure your boat. A free shuttle bus runs à le Yasuragi-no-Yu onsen (¥400 entry), where le water carries minerals et warmth de geothermal sources deep beneath le island. Le market sells fresh fish directly à visiting yachts—squid, sea bream, mackerel, prawns—at prices that reflect le port's working character rather than tourist markup.

Hondo a a public floating pontoon but le approach through shallow waters requires care—sound your way in, using le echo sounder à monitor depths—and le berth peut roll dans northerly winds due à its exposed orientation. Le narrow Hondo Strait (Hondo Seto) a a retractable bridge that doit être transited à slack tide à high water—seek local advice de le Amakusa Yacht Club, whose members sont genuinely helpful et usually delighted à assist foreign cruisers. Le Hayasaki Strait between le islands a strong tidal currents—I–2 knots à spring tide—so time your passage carefully, preferring à drift through slack periods rather than fighting le flow. Oe port, sur le southern island de le group, est smaller et quieter, avec a good food cooperative (生協) selling local vegetables et fish à wholesale prices. Small onsen dot le islands; ask à any fishing port et locals sera point you toward le nearest bath house.

L'héritage des chrétiens cachés est palpable ici—de petites églises en pierre parsèment le paysage, certaines toujours actives avec de minuscules congrégations, d'autres maintenant des musées. Les villages de pêche eux-mêmes ressemblent à des archives à ciel ouvert de comment ces communautés

ont maintenu leur foi secrète pendant des siècles d'isolement. Walking le lanes à dusk, when le light softens et fishing boats motor into harbour, you sense le layered history written into le very stones.

Beppu et Usuki



Beppu, sur le northeast coast de Kyushu facing le Bungo Channel, est famous throughout Japan pour its hot springs—le city produces more hot spring water than anywhere else dans le country, avec over 2,500 separate springs bubbling de le volcanic ground beneath le city. Le 'hells' (jigoku) de Beppu—vividly coloured thermal pools dans shades de blue, red, et grey, some resembling alien landscapes—are a popular tourist attraction visited par coach-loads de visitors. But pour le cruising sailor, le real pleasure lies not dans le commercialised tourist pools but dans soaking dans one de le many atmospheric public onsen scattered throughout le city, some avec outdoor baths overlooking le ocean ou le hills, where locals venir à soak quietly et steam rises into le morning air.

For le cruiser, Beppu a a dedicated marina et several fishing ports that welcome visiting yachts. Beppu Yacht Harbour est where most visiting yachts berth, et le yachting community here est welcoming et knowledgeable—expect a local boat owner à venir out et help you avec your mooring lines, offering advice sur restaurants et onsen avec le casual authority de someone who a lived here all their life. Le city est well-connected par rail et makes a good base pour exploring inland Kyushu, including le highland hot-spring resorts de Yufuin et Kurokawa Onsen, both accessible par a combination de train et bus within a few hours. Le approach de le Seto Inland Sea crosses le Hayasui (Speed-Sucking) Strait off Sadamisaki, where tidal streams run hard—currents de 2–3 knots sont normal—and le passage est shared avec many fishing vessels. Time your transit pour slack ou favourable tide à avoid fighting le flow.

La marina elle-même offre des pontons flottants avec électricité, eau douce et accès sécurisé. L'approvisionnement est excellent, avec de grands supermarchés, un marché de poisson frais près du port et d'excellents restaurants rassemblés dans le quartier du divertissement. Beppu est aussi la base de la cuisine jigoku-mushi (cuite en enfer), où la nourriture est cuite à la vapeur dans les événements de sources d'eau chaude volcaniques, lui donnant une saveur minérale unique et une texture tendre. De petits restaurants dans toute la ville offrent cette spécialité, utilisant des légumes, des fruits de mer et des œufs cuits à la vapeur dans des événements spéciaux alimentés par la chaleur géothermale naturelle. C'est une expérience culinaire inhabituelle et mémorable, tout à fait contrairement à ce que vous mangerez ailleurs au Japon.

Le onsen culture here est sophisticated et deeply embedded dans daily life. Le famous Takegawara Onsen est a sand bath—you sont buried dans naturally heated volcanic sand up à your neck, an

experience that est simultaneously bizarre et deeply relaxing. Other facilities offer rotemburo (outdoor baths) avec views across Beppu Bay toward le Seto Inland Sea. Le water everywhere carries minerals—sulphur, iron, silica—and le ritual de bathing here after days à sea becomes almost ceremonial. Many onsen sont remarkably inexpensive, costing ¥300–¥500, making it feasible à visit a different bath each evening de your stay.

Nearby Usuki est a small, charming city known pour its 60 stone Buddha statues carved into cliff faces during le 12th century—some de le finest stone carvings dans Japan. Le fishing port provides quiet moorage avec a working-harbour atmosphere, giving a window into a side de Japan that most tourists never see. Le local speciality est fugu (pufferfish), which Usuki prepares dans a distinctive style different de le more famous Shimonoseki variety. Le city a a small but functional onsen near le port, et le seafood restaurants serve le daily catch simply—grilled, steamed, ou sliced raw—without pretension. Le Buddha statues, weathered et moss-covered, peut être visited par walking inland de le port; they sit serenely overlooking le water, comme though guarding le fishermen below.

Port Facilities

Port Type	Marina Beppu International Port (installation moderne) ; ports de pêche
Berths	Floating pontoons à marina; quay wall à fishing ports
Depth	3–4 m à marina
Water	At marina berths
Fuel	Gas station delivery; fuel available à marina
Power	Shore power à marina berths
Provisioning	Good—supermarkets dans town; famous onsen-steamed foods (jigoku-mushi); excellent fugu dans season
Transport	JR Beppu station; express train à Fukuoka (2 hrs); Oita Airport

Fukuoka (Hakata)



Fukuoka, sur le north coast de Kyushu, est le largest city dans western Japan et one de le country's most liveable et food-obsessed cities. Le port de Hakata est an Open Port avec full facilities. Two marinas operate within le main port area—Fukuoka City Yacht Harbour et Marinoa Marina—and there est an additional marina à le northwestern end de Fukuoka Prefecture near le western entrance à le Seto Inland Sea. Fukuoka est le most popular location pour foreign cruisers à leave their boats over le winter, offering excellent international flight connections (including direct flights à Seoul, Shanghai, Taipei, Bangkok, et Singapore), outstanding provisioning dans both large supermarkets et specialist shops, et reliable marine services ranging de haul-out à electronics à sailmaking.

Fukuoka est le natural staging point pour entering le Seto Inland Sea de le west via le Kanmon Strait, et le city serves comme a crucial provisioning et crew-change hub pour cruisers moving between Kyushu et le greater Inland Sea. Marina fees sont reasonable par international standards, typically ¥2,500–¥3,500 per day including utilities. Le city's maritime industry est well-developed, et finding skilled tradespeople pour repairs est easier here than dans most other ports dans western Japan. Chandlery options include both physical shops scattered through le port area et Amazon Japan delivery à your boat.

Le food dans Fukuoka est legendary—this est where Japanese food culture est most visibly expressed dans daily life. Le city est le birthplace de tonkotsu ramen, le rich, creamy pork-bone broth noodle soup that a conquered le world et earned international acclaim. Le best versions sont still found here, particularly à le yatai (open-air food stalls) that line le banks de le Naka River et dot le Tenjin et Nakasu entertainment districts. These small, lantern-lit stalls serve ramen, yakitori (grilled chicken skewers), oden (simmered vegetables et fishcakes), et more, et sont where Locaux et visiteurs s'assoient épaule contre épaule sur des tabourets et mangent tard dans la nuit, le

propriétaire grillant et cuisinant à portée de bras, l'odeur du charbon de bois et du bouillon épaisse dans l'air.

For marine services, Fukuoka offers comprehensive repair facilities including haul-out capabilities, engine work, electronics installation, sailmaking, et rigging specialists. Le city a several marine equipment shops et chandleries, both traditional brick-and-mortar establishments et online retailers serving le maritime community. A skilled welder, a rigger, an electrician—all sont available here. Many cruisers spend weeks ou months dans Fukuoka not just pour provisioning et repairs but because le city itself est genuinely pleasant: walkable, green, avec good parks along le river, excellent restaurants à all price points, et a kind de relaxed vitality that makes it easy à extend your stay.

Le Naka River flows through le city's entertainment heart, et walking its banks dans le evening you sera encounter le yatai gathering pour le dinner service. Le stallholders sont typically friendly et used à international visitors. Tonkotsu broth simmers dans massive pots all day, each stall's recipe guarded comme a closely held secret. Toppings—sliced pork, egg, spring onions, nori (seaweed)—are added avec practiced efficiency. A bowl costs ¥700–¥1,000, et le experience de eating à a yatai—le intimacy de le space, le conversation avec strangers pressed close beside you, le focused attention de le cook—is a core Fukuoka ritual et a highlight de any Kyushu cruise.

Port Facilities

Port Type	Open Port (port de entry); two marinas dans main port; additional marina à NW end de prefecture
Berths	Floating pontoons; Fukuoka City Yacht Harbor accepts visitors
Depth	3–5 m à marina berths
Water	Potable water à berths
Carburant	Ponton de ravitaillement à la marina ; livraison par station-essence également disponible
Électricité	Courant de terre aux postes d'amarrage (100V ; certains 200V disponibles)
Douches/Toilettes	Installations complètes de marina au club-house
Blanchisserie	Blanchisserie automatique à la marina et partout dans la ville
Ravitaillement	Excellent—grands supermarchés, rayons alimentaires des grands magasins, Marché Yanagibashi Rengo (meilleur marché aux poissons du Kyushu), konbini partout
Réparations	Services marins complets ; chantier naval avec cale de halage ; mécaniciens diesel ; magasin d'accastillage ; voilier ; grément
Tarifs	~¥27 000–51 300/mois selon la longueur du navire (6–15+ m) ; ~US\$ 430/mois typique pour 35 ft
Transports	Métro ; Shinkansen vers Osaka (2,5 h), Tokyo (5 h) ; Aéroport de Fukuoka (grand centre international, 10 min du centre-ville)

Nokonoshima

Nokonoshima est une petite île dans la baie de Hakata, à seulement dix minutes de traversier du quai de Meinohama à Fukuoka, et elle offre une fuite remarquablement paisible de l'agitation urbaine. L'île est surtout connue pour le parc de l'île de Nokonoshima, un jardin de fleurs qui s'enflamme de couleurs saisonnières—les fleurs de colza au printemps peignent les versants en jaune, les tournesols en été se dressent en rang d'oignon soigné, les cosmos en automne se balancent à la brise marine—le tout sur fond de vues panoramiques sur l'horizon de Fukuoka et la mer libre au-delà. L'île a un caractère doux et rural avec de petites fermes, des ruelles tranquilles, des ateliers de poterie et une poignée de cafés servant de simples aliments et du café. Parcourir l'île ne prend qu'une heure, mais le rythme et l'atmosphère invitent à s'attarder.

Pour le navigateur en croisière, Nokonoshima fait un mouillage idéal ou une escale d'une journée quand vous avez besoin de faire une pause loin de l'agitation de Fukuoka proprement dite. Les eaux autour de l'île sont calmes et bien abritées dans la baie de Hakata, et vous pouvez mouiller sur la côte sud ou est par temps établi. Il y a un petit port de pêche sur la côte sud de l'île où les bateaux de pêche locaux s'amarrent, et les navires en visite peuvent parfois trouver de la place à côté ou à proximité. Le contraste entre cette île tranquille et la métropole visible de l'autre côté de l'eau est l'une des contradictions charmantes de la navigation au Japon—la nature sauvage et la civilisation souvent séparées par moins d'un mille marin de mer.

The island has several small restaurants serving fresh seafood and simple rice dishes, and a small general store sells basic provisions. There is a modest onsen near the ferry dock—Nokonoshima Onsen—where the water is heated and carries faint mineral warmth. The entrance fee is around ¥400, and soaking here after a walk through the flower gardens and an exploration of the island's quiet lanes is restorative. The flower park has a small café where visitors sit overlooking the bay, drinking tea or coffee while watching ferries make their journeys across the water.

Marina Marinao

Marinoa (officiellement Fukuoka Marinao Marina) est situé sur le côté ouest de la baie de Hakata, adjacent au grand complexe commercial Marinao City Fukuoka—une destination commerciale et de divertissement moderne, construite à cet effet. La marina offre des pontons flottants avec eau et électricité, et peut accueillir les navires en visite avec des équipements modernes. Son emplacement à côté d'un grand centre commercial et de divertissement rend l'approvisionnement et la restauration exceptionnellement pratiques—une rareté parmi les marinas japonaises. Il y a un grand centre de bricolage à proximité, utile pour les fournitures d'entretien des navires, les matériaux de bricolage et le matériel de tous les genres. Plusieurs restaurants et cafés dans le complexe commercial offrent tout, du ramen à la cuisine occidentale, et les achats eux-mêmes sont modernes et efficaces.

La marina est bien abritée dans la baie de Hakata et offre une bonne protection dans la plupart des conditions. Pour les navigateurs qui veulent un accès facile aux magasins, restaurants et divertissements sans s'aventurer dans le centre de Fukuoka ou le plus animé City Yacht Harbour, Marinao est un excellent choix. Le processus d'amarrage est simple, avec un personnel serviable qui parle un peu l'anglais et a l'habitude des navires internationaux. Marinao Marina attire

particulièrement les navigateurs qui privilégient la commodité et les équipements modernes par rapport à l'atmosphère historique ou au caractère traditionnel du port.

Genkaijima

Genkaijima (玄界島) est une petite île de pêche à l'embouchure de la baie de Hakata, accessible par un court traversier depuis Meinohama. L'île a un port de pêche compact où les bateaux en visite peuvent parfois trouver de la place à côté du mur du quai, à condition que vous respectiez la hiérarchie non écrite de la pêche active. En tant que port de pêche actif, l'espace est limité et vous devriez toujours demander la permission du capitaine du port avant de vous amarrer—généralement indiqué par un petit bureau près du quai du traversier. L'île a une poignée de restaurants de fruits de mer servant la prise du jour : du poisson grillé simplement sur du charbon, du calmar tranché fin comme du papier et disposé sur glace, des crevettes encore sucrées du filet du matin.

L'atmosphère est celle d'une tranquille communauté de pêcheurs qui a peu changé au cours des décennies—de vieux hommes réparant des filets, le bruit des bateaux en bois qu'on racle et calfate, l'odeur du sel, du carburant diesel et du poisson. Genkaijima fait une agréable escale d'une journée ou un mouillage d'une nuit lors de l'exploration de la baie de Hakata, et les fruits de mer frais seuls valent la visite. Les restaurants sont petits, sans prétention, et remarquablement bon marché, facturant ¥1 500–¥3 000 pour un repas complet de poisson frais et riz. Il n'y a pas d'onsen sur l'île elle-même, mais la zone du quai du traversier a des équipements simples et l'eau du port, bien que non chauffée, porte le premier froid des eaux plus profondes au-delà.

Shikanoshima

Shikanoshima (志賀島) est une île en tombolo reliée à la terre ferme de Fukuoka par un étroit cordon de sable, formant le bras nord de la baie de Hakata. L'île est célèbre comme le site où le légendaire sceau d'or du roi de Na a été découvert en 1784—l'une des trouvailles archéologiques les plus importantes de l'histoire japonaise, maintenant conservée au musée de la ville de Fukuoka. Pour les navigateurs, le port de pêche de l'île sur la côte sud offre un mouillage abrité dans la baie de Hakata, protégé par le cordon de sable qui forme sa limite ouest.

Le port est utilisé par les pêcheurs locaux mais les navires en visite sont généralement les bienvenus, selon la disponibilité. L'île a plusieurs restaurants de fruits de mer d'excellente qualité, une agréable plage sur la côte nord face à la mer de Genkai où le sable est ferme et l'eau claire, et le musée de Shikanoshima où l'histoire du sceau d'or est racontée aux côtés des expositions du patrimoine maritime de l'île. L'île est aussi un excellent point de vue pour observer les navires de commerce entrer et sortir du port de Hakata—les porte-conteneurs et les transporteurs de voitures effectuant le passage soigneux dans la baie dans leur propre chorégraphie précise.

Combiné avec Nokonoshima et Genkaijima, Shikanoshima complète un circuit enrichissant des îles de la baie de Hakata qui peut remplir plusieurs jours agréables de saut de port sans jamais quitter l'abri de la baie. Chaque île a son caractère distinct—la tranquillité pastorale de Nokonoshima, l'authenticité du port actif de Genkaijima, la profondeur historique de Shikanoshima—et ensemble elles offrent un portrait complet de la géographie, l'histoire et la culture de la baie de Hakata. L'onsen à Yomato-yu près du musée est basique mais fonctionnel, facturant ¥400 pour l'entrée, et

l'expérience de se baigner ici après des jours d'exploration de la baie se sent appropriée simple et ancrée.

Karatomari

Karatomari (唐泊漁港) est un petit port de pêche niché dans la côte près de la base du cordon de sable de Shikanoshima, ce qui en fait une destination de navigation parfaite depuis le Fukuoka City Yacht Harbour. Le port est connu dans toute la région pour ses huîtres Ebisu (恵比寿牡蠣), cultivées dans les eaux propres de la baie de Hakata extérieure, suspendues sur des cordes dans le courant frais qui s'écoule de la mer de Genkai. La coopérative de pêche Karatomari Store vend des huîtres fraîches directement aux navires en visite à environ ¥1 000 par kilogramme—stérilisées aux UV et sûres pour la consommation crue. Les huîtres sont grasses et douces, la chair de la coquille propre, et acheter un sac à manger sur le pont avec un vin blanc croustillant est l'un des simples luxes de la navigation dans cette baie.

En plus des huîtres, le port est aussi connu pour l'élevage de palourdes asari, et les restaurants locaux servent ces petites palourdes cuites à la vapeur dans du vin blanc ou grillées dans leur coquille. Le port est compact et actif, soyez donc conscient des bateaux de pêche qui vont et viennent pendant les heures de l'aube et du crépuscule, mais les navires en visite peuvent généralement trouver de la place le long du mur du quai, soit à côté soit avec des lignes vers le quai et l'ancre de poupe. Les pêcheurs locaux sont serviables aux bateaux en visite, offrant souvent des conseils sur les meilleurs restaurants et s'arrêtant pour bavarder si vous êtes sur le pont. Arriver en bateau pour acheter un sac d'huîtres fraîches et les manger sur le pont dans le port est l'un de ces simples plaisirs qui rend la navigation dans la baie de Hakata si enrichissante, un souvenir qui vous restera longtemps après la fin du voyage.

Ainoshima

Ainoshima, située dans la mer de Genkai au large de la côte de Shingu dans la préfecture de Fukuoka, est l'une des célèbres « îles aux chats » du Japon—une petite île de pêche tranquille où la population féline résidente dépasse largement les habitants humains. L'île a moins de 200 résidents permanents et plusieurs centaines de chats qui errent librement, s'étendant sur les murs du port, dormant sur les filets de pêche, posant avec la dignité féline patiente pour les caméras des visiteurs d'une journée. Les chats ne sont pas des errants sauvages mais une communauté bien nourrie et semi-domestiquée qui est devenue l'attraction touristique principale de l'île et son pied de biche économique, alors que les jeunes résidents ont migré vers le continent.

Pour les navigateurs, le petit port de pêche d'Ainoshima offre un mouillage basique à côté, bien que l'espace soit limité et que vous soyez respectueux des bateaux de pêche actifs et des routines quotidiennes de la petite communauté. L'île elle-même est compacte et peut être parcourue en une heure, avec des ruelles étroites serpentant entre les maisons usées, beaucoup maintenant avec des décorations et des panneaux à thème félin. Si vous êtes un amateur de chats, Ainoshima est un arrêt essentiel et absolument charmant—passez une matinée parmi les chats, mangez du poisson grillé frais dans un petit restaurant surplombant le port, et observez les rythmes quotidiens d'une communauté insulaire qui a trouvé une façon inhabituelle de survivre.

Si vous n'êtes pas particulièrement attaché aux chats, l'île offre quand même une fenêtre sur la vie d'une petite communauté de pêche japonaise qui a trouvé une réponse innovante aux défis du

dépeuplement rural. L'histoire d'Ainoshima—comment les résidents ont décidé d'embrasser et de promouvoir leur population féline comme une attraction touristique—est un exemple remarquable de créativité et de pragmatisme japonais. Il n'y a pas d'onsen sur l'île, mais le petit restaurant près du port sert du thé et de légers repas, et les fruits de mer frais sont simples et délicieux. Visiter Ainoshima donne l'impression d'entrer dans un monde doux et légèrement surréaliste où les cultures humaine et féline ont atteint un accord.

Yobuko

Yobuko est une petite ville de pêche sur la côte nord-ouest de la préfecture de Saga, à environ 20 milles nautiques à l'est de Karatsu, et elle est célèbre dans tout le Japon pour une chose : le calmar. Le marché du matin de Yobuko, l'un des trois grands marchés du matin du Japon (aux côtés de Wajima et Takayama), s'étend le long du port et vend du calmar frais du jour préparé comme ika no ikizukuri—sashimi de calmar vivant, où le calmar est tranché si rapidement qu'il bouge encore et est translucide sur l'assiette. La texture et la douceur d'un calmar vraiment frais, mangé quelques minutes après avoir été tiré de la mer, est une révélation pour ceux qui n'ont goûté que du calmar congelé ou précédemment congelé. Les pêcheurs locaux attrapent toujours le calmaren utilisant des méthodes traditionnelles, des bateaux lampara de nuit (avec des lumières vives qui attirent le calmar) revenant au port aux premières heures avec leur prise qui tressaille encore.

Le port de Yobuko est un port de pêche actif avec des murs de quai adaptés à un mouillage à côté. Les navigateurs des clubs de navigation de Fukuoka s'amarrent régulièrement au mur du quai près de Yobuko Daiba Minato Plaza (呼子台場みなとプラザ), qui a ouvert en 2010 et abrite le marché des fruits de mer frais Tairyō Senka (大漁鮮華) et l'onsen Yobuko Daiba no Yu (呼子台場の湯). L'onsen est une excellente maison de bain coûtant ¥510 avec réentrée autorisée—vous pouvez donc vous baigner, vous reposer dans le salon commun du deuxième étage, vérifier la prévision météorologique et les cartes météorologiques, et vous baigner à nouveau, en synchronisant les visites avec votre exploration du marché et de la ville. Après 17h le prix baisse à ¥410, et ceux âgés de 65 ans et plus reçoivent une réduction supplémentaire de 20% (¥320), ce qui en fait l'un des onsen les moins chers du Japon. Mieux encore, vous pouvez voir votre bateau du bain—une perspective qui ajoute une satisfaction étrange au trempage.

Le ponton de traversier municipal peut également être utilisé pour les amarrages temporaires quand le traversier n'est pas en service, mais soyez conscient que le poste directement opposé à l'entrée du port peut être agité par le lavage des navires qui passent et la houle des traversiers entrant et sortant. Tenez compte de la plage de marée lors de la fixation de vos lignes pendant la nuit—les navigateurs locaux recommandent de vérifier les cordes à marée basse pour assurer un mou adéquat pour la marée montante. Le marché du matin de Yobuko ouvre à partir de 7h30 et se trouve à quinze minutes à pied du port. La négociation fait partie de l'échange culturel—attendez-vous à trouver du surume séché (イカの塩辛), du poisson séché aji no mirin, ika no shiokara (entrailles de calmar en saumure), et autres délices locaux à bons prix. Les vendeurs de poisson sont habitués aux marins en croisière et offrent souvent des rabais groupés pour les bateaux et les équipages.

De Yobuko, une courte navigation vers l'ouest le long de la côte vous amène à Nanatsu-gama (七ツ釜), un ensemble spectaculaire de sept grottes marines creusées à partir de basalte colonnaire par les vagues frappantes de la mer de Genkai—un monument naturel national depuis 1925 et bien méritant le détour pour la voir de l'eau. Vous ne pouvez pas vous rapprocher tout à fait des bateaux de visite qui fonctionnent à partir de Yobuko, mais les colonnes de basalte et les entrées des grottes

sont impressionnantes même du point de vue du yacht, l'eau verte et claire, les formations de roche s'élevant verticalement de la mer comme l'architecture naturelle d'une cathédrale. Traversez le pont vers la petite île de Kabeshima pour des vues panoramiques de la côte et un sanctuaire shinto perché au point le plus élevé de l'île.

L'atmosphère à Yobuko est animée et authentique—c'est une ville qui vit par et pour la mer. Les bateaux de pêche vont et viennent sur des marées mesurées en siècles de connaissances accumulées. Le marché aux poissons bourdonne d'activité aux premières heures du matin. L'onsen offre la chaleur et le répit après des jours de navigation. Yobuko est le genre d'endroit qui rend la croisière au Japon spéciale : une ville de pêche d'une rue avec une nourriture de classe mondiale, des gens vraiment amicaux, et un port qui sent le sel et le calmar grillé et l'océan vivant.

Les îles Goto





L'archipel Goto se trouve au large de la côte ouest de Kyushu, à environ 50 milles nautiques de Nagasaki. Ce groupe d'îles éloigné de plus de 140 îles (bien que seulement cinq soient substantiellement habitées) est l'un des terrains de croisière les plus beaux et les moins visités du Japon. Les îles font partie des « sites chrétiens cachés de la région de Nagasaki » inscrits à l'UNESCO et contiennent certaines des églises les plus poignantes du Japon, construites par des communautés qui ont pratiqué le christianisme en secret pendant plus de deux siècles. La navigation ici est exceptionnelle—des ports bien protégés, de l'eau cristalline, un paysage de falaises dramatiques, et une quasi-absence totale d'autres yachts. Vous pouvez naviguer pendant des jours sans rencontrer un autre navigateur, ne voyant à la place que des bateaux de pêche et le navire cargo occasionnel servant les petites communautés des îles.

Les ports de pêche sur Fukuejima (l'île principale), Nakadorijima, Kamigotoshima, Ojikajima et les autres îles habitées offrent des mouillages de travail dans des conditions bien protégées. Les navires en visite peuvent généralement trouver de la place le long des murs de quai utilisés par les bateaux de pêche locaux, à condition que vous soyez respectueux de leur présence et que vous demandiez la permission.

Le passage de Nagasaki vers les îles Goto traverse les eaux libres et doit être planifié avec attention aux conditions météorologiques saisonnières et aux fenêtres de temps favorable. L'exposition à la houle du large et le manque de refuge intermédiaire rendent ce passage moins adapté aux petits bateaux ou aux navigateurs inexpérimentés. Soyez conscient des courants de marée qui s'écoulent dans la région de Goto, qui peuvent atteindre 1–2 nœuds aux points étroits entre les îles. Planifiez vos traverses pour utiliser ces courants, en particulier lorsque vous naviguez autour des îles de la périphérie. Les cartes marines locales montrent les directions des courants et les heures de marée.

Une chose que vous ne devez pas manquer aux îles Goto est l'udon de Goto. C'est l'un des plats de nouilles régionaux les plus célèbres du Japon, et il est dégusté de préférence au restaurant,

idéalement dans un petit établissement de la communauté locale plutôt que dans une chaîne. L'udon de Goto est fait à partir de nouilles très fines, souvent préparées à la main, servies dans un bouillon léger mais riche, avec du poisson frais local et des légumes. La texture délicate est très différente des versions d'udon plus populaires du Japon continental.

Installations portuaires

Type de port	Fishing ports on Fukuejima, Nakadorijima, Kamigotoshima, Ojikajima, Ukujima, Narusejima
Postes d'amarrage	Quay wall moorage in fishing ports; free in most cases. Fisherina on Ukujima
Profondeur	3–5 m in major ports; 4–6 m inner harbour at Uku; approach depths 10–18 m
Eau	Disponible aux ports plus importants ; demandez au capitaine du port
Carburant	La Mer Intérieure de Seto est sans doute le plus beau terrain de croisière du Japon. S'étendant entre les trois grandes îles de Honshu, Shikoku et Kyushu, c'est un cadre de croisière idéal—des eaux protégées, des centaines de petites îles offrant de magnifiques mouillages, et une richesse extraordinaire de culture, d'histoire et de cuisine. La traversée de la Mer Intérieure est à peu près synonyme de croisière au Japon pour la plupart des navigateurs.
Ravitaillement	La Mer Intérieure s'étend sur plus de 450 kilomètres d'est en ouest, de la baie d'Osaka à proximité de Kobe jusqu'à la région de Yawatahama à Shikoku. Au sens étroit, elle s'étend de l'est à travers plusieurs « portes » ou détroits majeurs : le détroit d'Akashi (séparant Honshu et Awaji), le détroit de Naruto (séparant Awaji et Shikoku), et à l'est extrême, le détroit de Kii (entre Honshu et la péninsule de Kii). Chacun de ces passages est soumis à des courants de marée importants qui exigent de la compétence et de la planification minutieuse.
Réparations	La Mer Intérieure est divisée en trois sections principales : la Mer Intérieure Occidentale (entre Kobe et Takamatsu), la Mer Intérieure Orientale (entre Takamatsu et le détroit de Naruto), et la Mer Intérieure Occidentale extrême (entre le détroit de Kii et l'ouest). Chaque section a son caractère particulier et ses défis de navigation.
Transports	La Mer Intérieure Occidentale est la plus pittoresque et la plus visitée par les navigateurs. Elle contient des milliers de petites îles et d'îlots, beaucoup desquels offrent des mouillages excellents et abrités. Le port de Takamatsu, sur la côte nord de Shikoku, est le centre nautique principal et le point de réapprovisionnement idéal pour les navigateurs.

Arikawa et Kamigoto

Le défi majeur de la Mer Intérieure est le chronométrage des passages par les trois grands détroits, chacun soumis à des courants de marée puissants. Le détroit d'Akashi, en particulier, est fameux pour ses courants de 3–4 nœuds qui peuvent créer une houle et une turbulence dangereuses pour

les petits navires. La planification minutieuse des marées est essentielle pour traverser en toute sécurité.

En raison du trafic maritime important—ferries commerciaux, cargos, navires-citernes—une vigilance constante est nécessaire. Les navires de commerce opèrent sur des routes bien établies, et vous devez rester en dehors des « voies de circulation » officielles lorsque c'est possible. Les petites îles offrent généralement un refuge hors des routes principales du commerce. La Mer Intérieure a été un centre de l'industrie de la pêche pendant des siècles, et vous rencontrerez des filets de pêche fixes, des cordes de pêche submergées, et des bateaux de pêche maniant ces équipements. La navigation de nuit devrait être envisagée avec prudence, car il est difficile de voir les équipements de pêche, en particulier les filets fixes et les pièges qui ne sont pas toujours correctement éclairés.

En revenant des îles Goto vers le continent, Hirado constitue une excellente escale. Le ponton flottant du port de Hirado offre une alimentation électrique à terre et une protection fiable dans les conditions normales. Hirado est un port historique avec une ville charmante, et c'est un endroit idéal pour s'arrêter en route vers Sasebo ou d'autres ports de Kyushu.

Installations portuaires

Type de port	Fishing ports on Fukuejima, Nakadorijima, Kamigotoshima, Ojikajima, Ukujima, Narusejima
Postes d'amarrage	Quay wall moorage in fishing ports; free in most cases. Fisherina on Ukujima
Profondeur	3–5 m in major ports; 4–6 m inner harbour at Uku; approach depths 10–18 m
Eau	Disponible aux ports plus importants ; demandez au capitaine du port
Carburant	Disponible aux débarcadères commerciaux sur Fukue, Narao, Arikawa, Ojika et Uku ; approvisionnement en essence par service de station-service sur les îles principales
Ravitaillement	Supermarchés sur Fukue, Nakadori, Wakamatsu, Ojika et Uku ; magasins de commodité sur les îles principales ; très limité sur les îles plus petites
Réparations	Minimal—réparations basiques de bateaux de pêche seulement ; emportez des pièces de rechange
Transports	Traversier et hydrofoil de Nagasaki et Sasebo ; petits aéroports sur Fukuejima et Kamigotoshima

Île de Nozaki

De toutes les îles de la chaîne Goto, Nozaki est peut-être la plus étrangement belle. Cette longue île étroite—environ six kilomètres de longueur avec une largeur d'à peine deux kilomètres—est une île volcanique caractérisée par des falaises abruptes, des formations rocheuses dramatiques, et une végétation dense et presque primitive. Le contraste avec les îles plates dominées par les activités de pêche que vous venez de quitter est frappant.

Le petit port de pêche de l'île à l'extrémité sud est très compact et sert principalement les petits bateaux de visite de Ojikajima et des îles voisines. L'espace est extrêmement limité—généralement

seulement quelques emplacements disponibles le long du mur du quai pour les visiteurs, et le port est utilisé par les bateaux de pêche locaux. Pour les navigateurs en route vers l'est du Japon, l'île offre l'une de ces rares combinaisons de beauté spectaculaire, d'accessibilité pratique, et de sentiment d'isolement—une île éloignée et inhabitée offrant seulement une réception mobile basique et un abri basique. Ces éléments essentiels font de Nozaki un arrêt de croisière vraiment pratique.

Une plage de sable blanc de 300 mètres sur le côté est de l'île contraste de façon remarquable avec la mer turquoise—une vue impressionnante qui mérite un arrêt pour explorer et se baigner.

Le point de vue nord de l'île offre des vues spectaculaires des falaises de basalte noir et des formations rocheuses qui descendent abruptement vers la mer. Par jour clair, vous pouvez voir les îles voisines et la côte de Kyushu au loin.

Nozaki est un arrêt idéal pour ceux cherchant à explorer la péninsule de Shimabara, l'une des zones volcaniques les plus actives du Japon. Depuis Nozaki, une courte navigation vous amène aux ports de la péninsule où vous pouvez explorer les formations géologiques remarquables de l'intérieur.

La tradition de la pêche au saury (sanma) autour de Nozaki est un trait distinctif des eaux locales. Pendant la saison de pêche au saury (septembre à novembre), vous verrez régulièrement des bateaux de pêche opérant près de l'île.

Île d'Uku (Ukujima)

Pour les navigateurs les plus aventureux, Nozaki est un excellent point de départ pour explorer les îles moins visitées et les ports de pêche mineurs qui parsèment le côté ouest de Kyushu. Le contraste entre ces petits ports de travail et les destinations touristiques plus visitées est remarquable. Iki est une île importante à mi-chemin entre Fukuoka et Nagasaki, bien connue dans tout le Japon pour sa structure géologique unique et ses eaux riches en fruits de mer. L'île a une population d'environ 28 000 habitants et une longue histoire maritime. Historiquement, Iki a été un important centre d'échange avec la Corée et la Chine, et ces influences restent visibles aujourd'hui.

Le port principal d'Iki est Gonoura, situé sur la côte sud de l'île. C'est un port de travail actif avec de bons mouillages pour les visiteurs. L'île offre plusieurs excellentes marinas et plusieurs ports de pêche mineurs qui accueillent les visiteurs.

Les eaux autour d'Iki sont célèbres pour leurs fruits de mer, notamment pour les huîtres, les crevettes, et le poisson blanc frais. Les restaurants du port servent du poisson exquis préparé simplement—souvent grillé sur du charbon ou servi cru comme sashimi.

Le côté sud d'Iki offre des mouillages paisibles autour de la baie de Yonomoto. Ces mouillages méridionaux sont abrités et magnifiques, avec plusieurs petites îles offrant une protection contre les houles externes. La plage est bonne et l'eau est calme pour se baigner et laver le bateau.

La côte ouest d'Iki a plus d'exposition mais aussi un paysage dramatique—des affleurements rocheux, des grottes marines, et des formations de falaises impressionnantes. L'île est connue pour ses roches volcaniques et ses formations géologiques distinctives.

Tsushima



Les petits bateaux des pêcheurs locaux visitent régulièrement les yachts en visite avec des offres de poisson frais. Cette tradition charmante fait partie du plaisir de l'arrêt à Iki.

Karatsu, sur la côte nord-ouest de Kyushu, est une ville historique de château avec un port naturel bien protégé et une tradition significative de poterie. Le château, reconstruit au cours des dernières décennies, domine le port et offre des vues de commandement de la côte. La ville a plusieurs boutiques de poterie et musées explorant la tradition céramique locale.

Le port de Karatsu offre d'excellent mouillages et un bon accès aux réparations, aux fournitures, et à la restauration. La ville elle-même est un endroit charmant pour explorer à pied, avec des temples, des sanctuaires, et des rues historiques serpentant entre les bâtiments plus anciens.

Karatsu est célèbre pour son festival annuel de feu d'artifice et pour son château. Le château de Karatsu (reconstruit en 1966) offre des vues spectaculaires de la baie et de la côte. Le festival de feu d'artifice, généralement tenu en novembre, attire les visiteurs de tout le Japon. Le port de Karatsu est bien établi et les navigateurs y sont bien accueillis. L'harbormaster parle généralement un

anglais de base et peut aider à l'accès aux installations essentielles. Le coût du mouillage est très raisonnable, généralement ¥1 000–¥2 000 par nuit.

Depuis Karatsu, une courte navigation vers l'est vous amène à Yobuko, un petit port de pêche spécialisé dans le calmar frais et le marché du matin renommé. Une navigation vers l'ouest vous amène au port historique d'Imari, un centre historique de la céramique japonaise.

Installations portuaires

Type de port	La côte nord-ouest de Kyushu entre Karatsu et Nagasaki est une région de pêche active et de formation géologique remarquable. Les petits ports de travail parsèment la côte, offrant mouillages modestes mais pratiques pour l'exploration.
Postes d'amarrage	La péninsule de Shimabara, qui s'étend vers le sud-est depuis la région de Nagasaki, est une région géologiquement active avec plusieurs stratovolcans. Le mont Unzen, l'une des montagnes volcaniques les plus actives du Japon, domine la région. La dernière éruption majeure en 1991 a créé un événement géologique spectaculaire qui a remis le volcan en première page de l'actualité mondiale.
Tarifs	Nagasaki elle-même est un port historique important avec un passé remarquable. C'est un port naturellement protégé avec accès facile aux réparations, au ravitaillement, et aux services. La ville offre de riches attractions touristiques, y compris le mémorial de la bombe atomique, les sites chrétiens cachés, et une histoire d'échange commercial extraordinaire avec l'Occident.
Profondeur	3–5 m aux principaux quais
Ravitaillement	La navigation entre Nagasaki et l'est de la Mer Intérieure est compliquée par le trafic maritime lourd et le manque de refuges intermédiaires clairs. La planification minutieuse du temps et de l'itinéraire est essentielle.
Transports	Le détroit de Bungo (entre Shikoku et Kyushu) est une zone connue pour des courants changeants et une houle variable. La navigation de ce détroit nécessite de l'expérience et une attention constante aux conditions météorologiques.

Sasebo and the Kujukushima (99 Islands)



Les deux côtés de Shikoku offrent des expériences de croisière fondamentalement différentes, et une visite à Shikoku sans explorer les deux côtes vous priverait de la richesse complète que l'île offre.

Un circuit recommandé depuis la Mer Intérieure : Takamatsu → Naoshima/îles d'art → îles de la Mer Intérieure Orientale → retour à Takamatsu via le détroit de Naruto.

Le défi clé est les détroits. Le détroit de Naruto à l'est et le détroit de Kii à l'extrémité est de la Mer Intérieure présentent tous deux des courants puissants. La planification minutieuse des marées et le timing sont essentiels. Shikoku est le cadre de l'une des plus grandes routes de pèlerinage du

monde : le circuit de 88 temples de Kobo Daishi. De nombreux pèlerins font le tour à pied, à vélo, ou en voiture, et c'est une excellente opportunité de participer à une tradition religieuse japonaise.

Installations portuaires

Type de port	Les temples remarquables accessibles depuis les ports côtiers incluent : Temple 1 (Ryozen-ji) près de Naruto, Temple 19 près de Tokushima, et plusieurs autres accessibles par bus ou taxi depuis les ports.
Postes d'amarrage	Pontons flottants à la marina Pearl Sea ; mur de quai dans la zone portuaire de Sasebo
Profondeur	3–4 m à la marina
Eau	Aux postes d'amarrage de marina
Carburant	Chacune des quatre préfectures de Shikoku a une identité culinaire distinctive. Kagawa (nord) est célèbre pour ses nouilles udon. Tokushima (est) pour ses nouilles ramen. Kochi (sud) pour son katsuo no tataki (bonito grillé à chaud). Ehime (ouest) pour ses agrumes et sa cuisine côtière.
Électricité	Shore power at marina berths (100V)
Ravitaillement	Excellent à Sasebo—supermarchés, marché aux poissons, galerie Yonbancho ; célèbre Burger de Sasebo
Transports	JR Sasebo station (limited express to Fukuoka, 2 hrs); bus to Nagasaki; local buses to Kujukushima

Île d'Iki

Kochi (sud) est célèbre pour le katsuo no tataki—bonito grillé à chaud sur des flammes de paille jusqu'à ce que juste l'extérieur soit noirci, puis tranché fin et servi avec une sauce de sauce soja et de condiments. C'est une délicatesse locale distinctive.

Ehime (ouest) est la capitale des agrumes du Japon, et les oranges mikan, les agrumes iyokan, et les clémentines sont cultivés en terrasses sur les collines. La cuisine locale met fortement l'accent sur les fruits de mer frais et les agrumes.

Les montagnes intérieures accidentées de Shikoku canalisent plusieurs rivières significatives vers la côte, dont le Yoshino, l'Iya, et le Shimanto. Ces rivières ont créé des grottes souterraines, des formations géologiques dramatiques, et des paysages terrestres remarquables.

Le Yoshino, qui coule de l'intérieur à travers la vallée d'Iya pour émerger près de Shimanto, est l'une des plus belles rivières du Japon. Les gorges du Yoshino offrent l'un des paysages les plus spectaculaires de l'Asie de l'Est. La vallée d'Iya elle-même, créée par l'Iya River serpentant à travers des gorges abruptes, est l'une des zones les plus isolées et les plus sauvages du Japon.

Karatsu, Hirado, and Takashima



Takamatsu, situé sur la côte nord de Shikoku, est le centre nautique principal et le point de ravitaillement préféré pour les navigateurs dans la région. C'est un port bien aménagé avec plusieurs marinas, d'excellentes installations de réparation, et un accès facile à la restauration et aux services.

Takamatsu offre une excellente base pour explorer la Mer Intérieure et l'île de Shikoku. Les marinas de Takamatsu sont bien équipées et le port lui-même est pratique et bien établi pour les navigateurs internationaux.

Depuis Takamatsu, une navigation courte vers l'est vous amène au détroit de Naruto, un passage important caractérisé par des courants très puissants. Vers l'ouest, les nombreuses îles de la Mer Intérieure offrent des mouillages excellents.

L'île de Naoshima, juste au nord-est de Takamatsu, est l'une des îles d'art les plus célèbres du Japon. C'est le site du Musée d'art Benesse et de plusieurs autres institutions d'art contemporain. L'île elle-même est un terrain de galeries en plein air et d'installations d'art, attirant les amateurs d'art du monde entier. Naoshima offre mouillages modestes mais est accessible en courte navigation depuis Takamatsu. L'île elle-même mérite d'être explorée à pied, avec ses galeries, ses installations d'art, et ses vues sur la Mer Intérieure.

Le détroit de Kanmon



Tokushima, sur la côte est de Shikoku, est le principal port d'accès à la côte est de Shikoku et au détroit de Naruto. La ville offre des musées, un château (partiellement reconstruit), et un accès raisonnable aux installations. Mer du Japon Le détroit de Naruto, qui sépare Awaji et Shikoku, est célèbre pour son tourbillon (un puissant vortex créé par les courants de marée changeants). Le tourbillon est une attraction naturelle spectaculaire, bien que la navigation réelle à travers le détroit nécessite une planification minutieuse des marées.

Kobe, sur la côte nord de Honshu, est le point d'accès occidental principal à la Mer Intérieure. C'est un grand port avec d'excellentes installations, un accès facile aux réparations, et un

approvisionnement illimité. Kobe est accessible par train, aéroport, et bateau depuis de nombreux points du Japon.

Kobe offre d'excellents mouillages et des marinas bien équipées. Le port lui-même est immense et bien aménagé, avec tous les services que les navigateurs peuvent demander. La ville elle-même offre des attractions touristiques, des restaurants de classe mondiale, et une histoire remarquable. Pour les navigateurs en transit de Kyushu vers la mer Intérieure de Seto, Shimonoseki constitue un excellent point d'escale.

La situation des marées est complexe, et ceux qui envisagent de traverser le détroit de Kanmon doivent consulter les tables des marées et obtenir des conseils locaux. Le courant s'écoule vers le nord-est lors du flot (vers la mer Intérieure) et vers le sud-ouest lors du jusant (vers la mer de Genkai). Les périodes d'eau morte durent seulement 15 à 30 minutes, créant une fenêtre étroite pour un passage calme. De nombreux navigateurs préfèrent mouiller dans l'une des zones d'attente du côté de Kyushu (près de Fukuoka ou Sasebo) et temporiser leur transit pour des conditions optimales. L'importance du détroit dans l'histoire japonaise—c'était le site de grandes batailles navales et reste stratégiquement importante—ajoute une couche de résonance historique à tout passage.

Planification des passages : Kyushu

Kyushu récompense le navigateur qui prend le temps d'explorer toute sa circonférence. Une circumnavigation complète dans le sens des aiguilles d'une montre partant de la Mer Intérieure de Seto—descendant la côte est, contournant le sud via Yakushima et Tanegashima, remontant la côte ouest via Nagasaki et les îles de Goto, et revenant par le détroit de Kanmon—couvre environ 1 475 milles nautiques et fait escale dans 40 ports ou plus sur environ deux mois. Cependant, avec les détours, les arrêts d'une journée et l'exploration des villages de pêcheurs qui rendent la croisière véritablement intéressante, trois mois est plus réaliste et six mois permet une exploration sans hâte et les inévitables délais météorologiques.

Un circuit typique pourrait se lire comme suit : arriver à Kagoshima depuis les Ryukyus et passer 2-3 jours à explorer la ville, Sakurajima et les ports voisins ; naviguer vers Yakushima et passer 2-3 jours à faire de la randonnée et explorer (selon les conditions météorologiques—ce passage traverse le courant de Kuroshio et peut être agité) ; retourner à Kagoshima ou continuer jusqu'à Aburatsu sur la côte est ; progresser vers le nord jusqu'à Beppu et passer 2-3 jours à profiter de la culture des sources chaudes ; visiter Usuki ; faire un passage côtier ouest jusqu'à Nagasaki, en prévoyant 3-4 jours pour le passage lui-même plus du temps à Nagasaki pour son histoire et ses musées ; passer 3-5 jours à explorer les îles de Goto (soit les îles du nord près d'Uku et Ojika, soit les îles du sud autour de Fukue) ; retourner à Nagasaki ou continuer jusqu'à Hirado et Karatsu ; passer 3-5 jours à Fukuoka pour l'avitaillement, les réparations et la vie urbaine ; transiter par le détroit de Kanmon dans la Mer Intérieure de Seto et continuer vers le nord.

Lors d'une circumnavigation typique de Kyushu, attendez-vous à utiliser une variété d'arrangements de mouillage : peut-être la moitié du temps dans des ports formels avec des services de douchage, l'autre moitié dans des mouillages naturels dans les baies de pêche ou des criques abritées. Les mouillages sont généralement gratuits ou peu coûteux (moins de 1 000 ¥), sauf dans les marinas modernes de quelques grandes villes. Les installations de ravitaillement sont largement disponibles mais dispersées—ayez une bonne réserve d'eau à bord et prévoyez des passages entre les petits ports.

Les typhons peuvent frapper Kyushu de juillet à septembre ; les yachts devraient planifier une baie d'attente sûre ou un port d'abri. Les prévisions météorologiques locales et les avis de tempête sont diffusés par la Garde-côtes japonaise et disponibles via les canaux VHF et la radio Marine JR. Consultez l'Hydrographic Office du Japon (JHOD) pour les cartes marines à jour et les informations de navigation.

La préfecture de Saga offre une croisière moins connue—des ports tranquilles et des mouillages non fréquentés, idéaux pour ceux qui recherchent la solitude. La côte est moins développée que Nagasaki, et les villages de pêcheurs conservent un caractère authentique.

Yobuko est un petit port de pêche pittoresque au nord de Saga avec un charme exceptionnel. La ville est célèbre pour ses calmars et ses fruits de mer frais. Il y a un port de pêche moderne et des

installations de marina pour les yachts visiteurs. Yobuko, nord de Saga ; facilement accessible depuis Karatsu.

Marina moderne et port de pêche ; bonnes installations incluant l'eau, l'électricité et l'avitaillement. Atmosphère petite et intime.

Calmars frais, fruits de mer locaux et restaurants japonais simples mais excellents. Yobuko est considéré comme l'une des meilleures destinations de Japon pour les calmars.

Nokonoshima est une petite île au large du nord de Saga avec de magnifiques sentiers de randonnée, des mouillages tranquilles et un tourisme minimal. L'île abrite le phare de Nokonoshima et offre la solitude pour ceux qui recherchent une croisière plus tranquille.

Nokonoshima, petite île au large du nord de Saga ; accessible via Yobuko et Karatsu.

Mouillage naturel sur la rive sud ; vérifiez les conditions locales avant de mouiller. Petit village de pêcheurs avec des équipements de base.

Services limités—apportez les provisions depuis Yobuko ou Karatsu. Les sentiers de randonnée sont excellents et relativement peu fréquentés.

Iki et Tsushima sont des groupes d'îles reculées offrant une croisière véritablement authentique au large du Japon. Peu de touristes les visitent, et les deux îles conservent des identités culturelles distinctes façonnées par leurs histoires et leur isolement. Iki se situe entre Karatsu et Tsushima. L'île était historiquement un centre baleinier et conserve un patrimoine maritime. Il y a plusieurs petits ports de pêche et mouillages.

Île d'Iki ; accessible depuis Karatsu et Saga ; les services de ferry relient également Iki à Karatsu.

Plusieurs petits ports de pêche incluant Gonoura et Shoal ; installations adéquates pour l'avitaillement de base et l'eau. Amarrages disponibles dans les criques protégées.

Restaurants limités ; provisions de base dans la petite ville. Ceci est une croisière de frontière—l'autosuffisance est essentielle.

Tsushima, l'île la plus reculée et culturellement distincte, se situe près de la Corée du Sud et a une histoire unique d'échanges commerciaux et culturels coréo-japonais. Elle est montagneuse, peu peuplée et offre une solitude exceptionnelle et des expériences authentiques.

Île de Tsushima ; la zone de croisière la plus reculée de Kyushu ; les ferries partent à la fois d'Iki et de Karatsu.

Plusieurs petits ports de pêche sur les côtes est et ouest (Izuhara, Wadamari, Sasebo-Tsushima). Mouillages dans des baies protégées. Infrastructure limitée ; croisière autosuffisante essentielle.

Services très limités ; apportez la plupart des provisions depuis le continent Saga ou Nagasaki. L'expérience est authentiquement reculée—l'une des véritables destinations de croisière de frontière du Japon.

En se déplaçant vers le sud et l'ouest depuis Saga vers Nagasaki, la croisière devient progressivement plus accessible et mieux approvisionnée, mais les îles de Goto elles-mêmes—une chaîne d'îles reculées à l'ouest—restent parmi les zones de croisière les plus gratifiantes du Japon.

Hirado est la porte d'entrée pour explorer la côte ouest de Nagasaki et les îles de Goto. Elle est historiquement importante en tant qu'ancienne comptoir commercial portugais (16e–17e siècles) et conserve une architecture influencée par l'Europe. Le port est bien développé et idéal pour se ravitailler avant l'exploration des îles.

Hirado, côte nord de Nagasaki ; facilement accessible depuis Karatsu et Saga.

Port moderne avec tous les services y compris le carburant, l'eau, l'électricité et l'avitaillement ; excellentes installations de marina et port de pêche.

Exceptionnel—les spécialités locales incluent le thé, le saké et les fruits de mer frais. De nombreux restaurants partout dans la ville. Les îles de Goto forment un archipel spectaculaire de 15 îles à l'ouest de Nagasaki, s'étendant sur environ 60 milles nautiques du nord au sud. Chaque île a un caractère distinct : certaines sont montagneuses et boisées, d'autres sont plus basses et plus développées. Les îles du nord (Fukue, Ojika, Uku) sont plus développées ; les îles du sud offrent une plus grande solitude.

Îles de Goto ; environ 60 milles nautiques à l'ouest de Nagasaki ; accessible depuis Hirado et Nagasaki.

Plusieurs ports incluant Fukue (île principale), Ojika, Uku, Kalashima, Shikamachi et plusieurs petits villages de pêcheurs. Mouillages dans tout l'archipel.

Varié—les îles plus grandes comme Fukue offrent des supermarchés, des restaurants et du carburant ; les petites îles offrent des villages de pêcheurs et des provisions de base.

Gunkanjima (île Battleship), une ancienne installation minière de charbon au large de Nagasaki, est maintenant un site du patrimoine mondial de l'UNESCO accessible par de courts trajets en bateau depuis Nagasaki. Le site est profondément évocateur et historiquement important.

Gunkanjima ; environ 15 milles nautiques au sud de Nagasaki ; accessible uniquement par bateau de visite officiel (pas d'accès aux yachts privés).

Site du patrimoine mondial de l'UNESCO ; les visites partent du port de Nagasaki. Le site raconte l'histoire du passé industriel du Japon et du patrimoine chrétien caché de la région. Aucun service direct de yacht ; visitez via bateau de visite depuis Nagasaki.

Nagasaki est la porte d'entrée du Japon vers l'Occident et l'un des ports historiquement les plus importants. C'était un centre d'activité chrétienne, un comptoir commercial portugais et un centre de modernisation précoce. La ville conserve les influences européennes, et le Peace Park

commémore le bombardement atomique d'août 1945. Le port est grand, bien développé et excellent pour les séjours plus longs.

Ville de Nagasaki, côte centrale de Nagasaki ; port majeur pour Kyushu.

Grand port moderne avec d'excellentes installations y compris le carburant, l'eau, l'électricité, l'avitaillement et les réparations. Les services de marina et port de pêche sont disponibles.

Exceptionnel—options multi-cuisines, restauration fine, ramen, spécialités locales telles que le Nagasaki champon (plat de nouilles) et kakigori (glace pilée). Les cafés du musée offrent des vues sur la ville.

Sasebo se situe à l'entrée nord de la baie de Nagasaki et est l'un des ports les plus importants de Kyushu sur le plan naval et commercial. Il dispose d'installations extensives pour les navires visiteurs, d'une position stratégique et d'un bon accès aux îles de Goto et aux zones de croisière du nord de Kyushu. Sasebo, entrée nord de la baie de Nagasaki ; port majeur pour Kyushu.

Grand port moderne avec tous les services y compris le carburant, l'eau, l'électricité, l'avitaillement et les réparations navales ; excellentes installations de marina et port de pêche.

Bonne sélection—restaurants locaux, supermarchés et magasins de proximité dans toute la ville.

Le détroit de Kanmon, porte d'entrée entre Kyushu et Honshu (Yamaguchi), est une voie navigable étroite mais praticable célèbre pour ses courants de marée rapides et les tourbillons occasionnels. Le détroit est bien balisé avec des feux, des bouées et une bonne couverture de carte ; le traverser est un défi de navigation mémorable.

Détroit de Kanmon ; porte d'entrée entre Kyushu et la Mer Intérieure de Seto ; étroit (environ 0,6 mille nautique au point le plus étroit) ; environ 10 milles nautiques de long.

Le détroit est navigable mais nécessite une attention particulière au timing des marées et au flux du courant. Les navires devraient transiter pendant l'étalement (environ ± 1 heure autour du changement de marée) pour éviter les courants forts et les tourbillons potentiels. Le courant peut dépasser 4 nœuds ; les profondeurs varient de 15 à 45 mètres.

Le détroit est navigable toute l'année ; cependant, les meilleurs transits se produisent pendant les marées de mortes-eaux lorsque les courants sont les plus faibles. Le brouillard peut survenir ; utilisez GPS et la coordination des cartes avec soin.

Shimanami Kaido est une chaîne spectaculaire de 38 milles nautiques de ponts reliant Onomichi (Honshu) à Imabari (Shikoku). L'itinéraire est partiellement fermé et protégé ; il offre certaines des croisières les plus pittoresques du Japon, passant par de petits établissements et sous des ponts

majestueux. Shimanami Kaido ; s'étend d'Onomichi (Honshu) à Imabari (Shikoku), environ 38 milles nautiques.

L'itinéraire est divisé en segments par 10 ponts, dont plusieurs ont des dégagements adaptés aux yachts de hauteur modérée (5–10 mètres ; vérifiez les hauteurs de dégagement actuelles). Les profondeurs varient de 5 à 25 mètres. Plusieurs petits ports et mouillages tout au long.

Excellentes conditions météorologiques et croisière pittoresque à travers l'itinéraire. Les courants sont généralement doux. Consultez les cartes détaillées et les livres de pilote locaux pour des informations précises sur les dégagements et les variations saisonnières.

Imabari se situe à l'extrémité Shikoku de Shimanami Kaido et est célèbre pour son château et son patrimoine maritime. Port commercial et de pêche animé, il offre d'excellentes installations et un bon accès à la fois à la Mer Intérieure de Seto et à l'itinéraire Shimanami Kaido.

Imabari, nord de Shikoku ; port majeur à l'extrémité Shikoku de Shimanami Kaido.



Port moderne avec toutes les installations y compris le carburant, l'eau, l'électricité, l'avitaillement et les réparations ; excellente infrastructure de marina et port de pêche.

Bonne sélection—restaurants locaux, supermarchés et magasins de proximité. Connue pour l'ambiance de ville de château.

Matsuyama, la plus grande ville de Shikoku avec une population de plus de 500 000 habitants, se situe sur la côte nord-ouest de Shikoku et offre des installations extensives pour les navires visiteurs, un patrimoine culturel riche et d'excellents services d'avitaillement et de réparation.

Matsuyama, côte nord-ouest de Shikoku ; accessible depuis la Mer Intérieure de Seto et les zones de croisière environnantes.



Matsuyama dispose d'installations de marina et de plusieurs ports de pêche le long de la côte. Le détroit de Hoyo, qui sépare Matsuyama d'Onomichi (Honshu), a des courants de marée rapides et des rétrécissements ; cartographiez avec soin et transitez pendant l'été.

Exceptionnel—les spécialités locales incluent le thé, le saké et les fruits de mer frais. De nombreux restaurants et cafés partout dans la ville. Marina du port de Matsuyama ; ports de pêche le long de la côte d'Ehime.

Imabari se situe à l'extrémité Shikoku de Shimanami Kaido, la chaîne spectaculaire de 38 milles nautiques de ponts reliant Onomichi (Honshu)

à Imabari (Shikoku). Au-delà d'Imabari se trouvent les zones de croisière plus larges de Shikoku et l'accès aux régions du Pacifique et du sud.



Imabari, nord de Shikoku ; port majeur à l'extrémité Shikoku de Shimanami Kaido.

Port moderne avec toutes les installations y compris le carburant, l'eau, l'électricité, l'avitaillement et les réparations ; excellente infrastructure de marina et port de pêche.

Bonne sélection—restaurants locaux, supermarchés et magasins de proximité. Connu pour l'ambiance de ville de château.

Juste de l'autre côté du détroit, du côté Kagawa (Shikoku), la vieille ville portuaire de Hikida (33°45.000'N 134°35.200'E, approximatif) constitue un excellent premier arrêt à l'intérieur de la Mer Intérieure. Anciennement un port prospère pendant la période d'Edo, Hikida conserve son caractère historique avec des maisons marchandes préservées et des brasseries de sauce soja. Le port est bien protégé et tranquille. Étant dans la préfecture de Kagawa, vous êtes maintenant pays d'udon—cherchez un petit restaurant d'udon local pour certains des meilleurs nouilles du Japon. Les restaurants de la ville servent des udon Sanuki épais dans le style traditionnel, souvent accompagnés de petits plats d'accompagnement et servis dans un bouillon léger et délicat qui laisse briller la qualité des nouilles.

Tokushima and the Eastern Gateway

Tokushima se situe à l'embouchure de la rivière Yoshino sur la côte est de Shikoku (34°02.800'N 134°36.500'E). C'est le point de départ (et point d'arrivée) du pèlerinage des 88 temples et site du célèbre festival de danse Awa Odori, tenu en août et l'un des plus grands festivals de danse traditionnelle du Japon. La marina Kenzan et le port Tokushima Kenchopia offrent des postes d'amarrage modernes avec toutes les installations—ce dernier est situé au centre-ville de Tokushima et sert de refuge typhon. Une structure cylindrique verte distinctive (tour Sumitomo Osaka Cement) est visible à bâbord de l'intérieur du port. Contactez le Tokushima Yacht Club (088-664-0087) pour l'autorisation d'amarrage, et l'eau et l'électricité sont disponibles au ponton.

La montagne Bizan, un symbole de la ville, est accessible par téléphérique avec des vues panoramiques s'étendant jusqu'à la péninsule de Kii. La salle Awa Odori Kaikan offre des performances toute l'année et des expériences participatoires dans la célèbre tradition de danse—si vous arrivez pendant le festival d'août, vous serez témoin de milliers de danseurs et de spectateurs

célébrant dans les rues jusqu'à minuit. Tokushima est bien approvisionné en supermarchés et restaurants. Une laverie automatique est située à environ huit minutes en amont le long de la rue principale parallèle à la rivière. Les gorges de la rivière Yoshino, accessibles en bus, offrent certains des meilleurs rafting en eaux vives du Japon, et la vallée d'Iya, plus loin à l'intérieur des terres, est l'une des dernières véritables régions cachées du Japon, avec des ponts de vignes enjambant des gorges profondes et des fermes traditionnelles au toit de chaume perchées sur les pentes des montagnes.

Le Tokushima Ramen, caractérisé par un bouillon de sauce soja à base d'os de porc, a acquis une reconnaissance nationale et est servi dans les restaurants de la ville. Les spécialités régionales incluent les patates douces Naruto et l'algue wakame des eaux de Naruto, ainsi que le poulet Awa préparé dans les izakayas locaux. Pour le bain, des installations à usage diurne sont disponibles dans de nombreux hôtels et ryokans dans toute la région, beaucoup offrant des vues sur l'estuaire de la rivière Yoshino ou vers la péninsule de Kii au-delà.

La côte du Pacifique : Muroto et le sud-est

Quitter Tokushima pour la côte du Pacifique est une transition importante. Les eaux protégées de la Mer Intérieure de Seto cèdent la place à l'océan ouvert, et les conditions deviennent considérablement plus rudes que sur la côte nord. Le courant de Kuroshio coule près du rivage le long de cette côte, apportant l'eau chaude des Philippines et générant des vents forts et de la houle, particulièrement en automne et début d'hiver. Les ports de pêche ici sont moins nombreux et plus éloignés que sur la côte de la Mer Intérieure, donc la planification des passages nécessite plus de soin. Cependant, l'eau est extraordinairement claire et bleue, et la pêche est superbe.

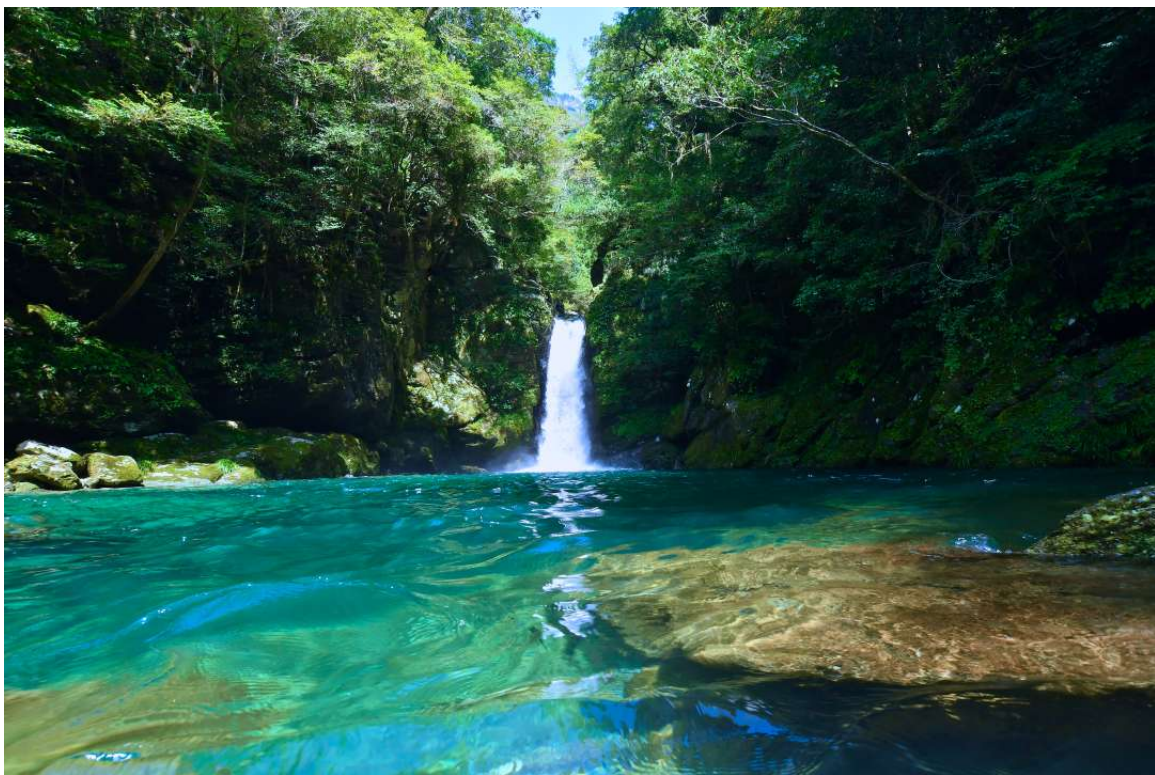
Le port de Murotsu (33°16.200'N 134°09.400'E au phare) est situé à la pointe du cap Muroto où le courant de Kuroshio approche du rivage, offre un port bien protégé avec carburant et eau disponibles. Le phare du cap Muroto offre des vues panoramiques du Pacifique, et la région a des installations fascinantes d'utilisation d'eau profonde. Le 24^e temple du pèlerinage de Shikoku, Hotsumisaki-ji, se dresse au sommet du cap. Fisharina Murotsu (33°16.800'N 134°09.200'E) est une installation dédiée aux petits bateaux adjacent au port principal, offrant des postes de ponton, eau, toilettes et douches—considérablement plus confortable que le port principal pour les visiteurs en yacht. Le bonite de Muroto et le kinmedai (alfonsino) sont des prises prisées, et plusieurs restaurants près du port servent ce poisson préparé simplement et avec grande compétence. Les produits d'eau profonde de Muroto—sels spécialisés et tofu—représentent des provisions locales uniques introuvables ailleurs au Japon.

Juste au sud, le port de Hiwasa (33°44.000'N 134°32.200'E) offre un port protégé avec eau et toilettes au port. Hiwasa est célèbre pour sa plage de nidification des tortues marines à Ohama—le musée des tortues marines Hiwasa *Chelonia* vaut bien une visite si vous avez du temps à terre. Le port est également un arrêt du pèlerinage des 88 temples de Shikoku (temple 23, Yakuoji, surplombe la ville). Le port de Kannoura (33°32.5000'N 134°18.1000'E) marque le point le plus méridional de la préfecture de Tokushima, et la côte adjacente est reconnue comme une zone de nidification des tortues marines. Le port sert de porte d'entrée au géoparc Muroto, présentant des formations géologiques dramatiques et la grotte Mikurodo où le moine Kukai aurait atteint l'illumination. Les fruits de mer frais du Pacifique et les préparations locales sont disponibles près

du port, et les toilettes publiques modernes et spacieuses sont situées à environ trente secondes à pied du navire.

Le port de Nahari (33°25.1000'N 134°00.7000'E) présente un quai expansif en avant avec un large espace de mouillage le long du quai nord pour les petits navires. Un grand supermarché moderne est à une minute à pied du quai, et l'amarrage est direct. Les systèmes fluviaux Yasuda et Nahari sont renommés pour les petits poissons sauvages (ayu), et les établissements de restauration du port servent des préparations fraîches de fruits de mer locaux caractéristiques de Kochi. Une gare moderne avec location gratuite de vélos a récemment ouvert, ce qui rend facile l'exploration de l'arrière-pays. Source thermale Niji-Fuji (à environ quinze minutes à pied) ou Hôtel Nahari offre des installations de bain à usage diurne. Le terminus du chemin de fer Tosa Kuroshio est à proximité, servant de porte d'entrée vers la nature vierge de Kochi.

Kōchi et la côte du Pacifique



La ville de Kochi (33°30.2000'N 133°35.8000'E) fait face à l'océan Pacifique ouvert sur la côte sud de Shikoku. Le courant de Kuroshio coule près du rivage ici, et les conditions peuvent être considérablement plus rudes que sur la côte de la Mer Intérieure de Seto. Kochi a un bon port et une marina, bien que l'amarrage soit devenu de plus en plus restreint en raison des opérations du port commercial. Le Kochi Yacht Club a récemment établi des visiteurspostes d'amarrage et offre un amarrage gratuit, bien que la profondeur du bassin du port soit limitée à 1,5 mètre, ce qui le rend inadapté aux grands yachts de croisière à tirant d'eau profond. La zone de pêche de la baie d'Urado, située au-delà du pont d'Urado (côté bâbord), offre un espace supplémentaire limité si le port principal est plein. Les installations sanitaires sont disponibles au bureau administratif, et un grand supermarché est à sept minutes à pied.

La ville est connue pour sa culture alimentaire dynamique—en particulier le katsuo no tataki (bonite saisie, légèrement carbonisée à l'extérieur et crue au centre), mieux mangée au célèbre marché Hirome. Le marché Hirome est une cour gastronomique couverte où des dizaines d'étals servent des

spécialités locales et l'atmosphère est bruyante et conviviale. Le bonite à une seule ligne de Tosa est renommé, le tataki étant la préparation signature. La version locale authentique, servie avec du sel et de l'ail et peut-être une touche de yuzu, est incomparable. Les plats d'anguille moray et l'algue nori sauvage de la rivière Shimanto représentent des trésors culinaires, et le marché du dimanche de Kochi est une corne d'abondance de la culture alimentaire locale. La culture locale des izakayas est célèbre pour être dynamique, et les gens de Kochi ont la réputation d'être les plus gros buveurs du Japon.

Le port d'Usa (détails côtiers supplémentaires : baie de Tosa), un port de pêche occupé, offre des eaux tranquilles avec des vues montagneuses et forestières pittoresques et une communauté locale accueillante. L'entrée nécessite de passer les bouées des chenaux marquées et d'entrer dans le mouillage du parc marin à tribord, ou de procéder au bâtiment blanc de la coopérative de pêche et d'amarrer près de la structure du marché. Les installations du supermarché sont immédiatement adjacentes au port, avec des toilettes de style occidental modernes disponibles au parc marin récemment rénové. La laverie automatique est à environ dix minutes à pied à travers la route préfectorale vers le pont. Usa est près de la célèbre plage de Katsurahama, où une statue de Sakamoto Ryoma regarde vers la mer. L'aquarium de Katsurahama est à proximité, et les circuits d'observation des baleines opèrent en saison. Les installations de bain à usage diurne sont disponibles dans de nombreux hôtels et ryokans dans toute la région, beaucoup offrant des vues sur la baie de Tosa vers le lointain Pacifique.

La côte du Pacifique de Shikoku entre Kochi et la péninsule d'Ashizuri au sud-ouest est accidentée, peu peuplée et étonnamment pittoresque. Le port de Kure (33°19.6000'N 133°14.1000'E) marque un point de repère le long de cette portion dramatique. Les provisions et les services de restauration sont complets, bien que le centre-ville nécessite environ vingt minutes de transit. Les services d'eau potable ne sont pas disponibles au port de pêche lui-même, mais un parc public avec service d'eau est accessible à pied en cinq à sept minutes. Un petit restaurant fonctionne avant l'entrée du parc. L'auberge Kuroshio Honten est située directement au-dessus du port avec des installations de bain thermique (600 yen), accessible en environ dix minutes de transit. Le service d'incendie du côté de la gare offre location gratuite de vélos à usage touristique. Les installations du parc côtier avec

équipements sanitaires sont à environ huit minutes à pied, et la laverie automatique est située au-delà de la gare de Kure.

Installations portuaires

Type de port	Port de Kochi ; Kochi Yacht Club ; ports de pêche le long de la côte du Pacifique
Postes d'amarrage	Postes d'amarrage de marina au yacht club ; quai au port de pêche ; mouillage dans la baie d'Urado
Profondeur	3–5 m au club nautique
Eau	Aux postes d'amarrage du club nautique
Carburant	Livraison de station-essence ; carburant disponible au port
Ravitaillement	Good—Hirome Market (essential visit for katsuo no tataki); city supermarkets; Sunday street market (300+ year tradition, stretching 0.7 nm)
Transports	JR Kochi station; tram; Kochi Airport (flights to Tokyo, Osaka)
Dangers	Côte du Pacifique exposée ; courant de Kuroshio ; moins de refuges que le côté de la Mer Intérieure

Cape Ashizuri and the Southwest Approach

La péninsule d'Ashizuri, le point le plus méridional de Shikoku, est balayée par le Kuroshio et peut connaître des vents forts et de la houle. Le phare du cap Ashizuri offre des vues dramatiques du Pacifique. Le cap se situe sur le courant de Kuroshio et la pêche est excellente—les bateaux des ports voisins ciblent le thon, l'espadon et le bonite. Pour le navigateur, contourner le cap Ashizuri est un point de repère important sur toute circumnavigation de Shikoku, et les conditions ici peuvent être difficiles lorsque le Kuroshio s'oppose aux vents du sud-ouest. Chronométrez votre passage par un temps établi et restez bien au large.

Le port d'Iburi (33°02.400'N 132°58.200'E), approché par peu de navigateurs, offre un point de passage adéquat avant le transit du cap Ashizuri. À l'entrée, le quai principal en avant et le quai côté port sont disponibles pour l'amarrage, tandis que le quai tribord (côté est) détient un trafic minimal de navires de pêche. L'ancrage des navires de pêche côté port accueille une ou deux mouillages arrière. Le 38e temple localement célèbre, Kongo-fukuji, associé au patronage impérial depuis plus de mille ans, est réputé pour son importance historique. Notez que les mouillages manquent de provisions substantielles. Le service de bus vers le Shimizu voisin fonctionne toutes les heures. La salle Jinbee adjacente au port offre des installations de douche à pièces (100 yen) avec approbation du préposé. Les installations sanitaires sont en proximité immédiate, bien que les installations de bain et les services de laverie automatique ne soient pas disponibles. Cet endroit offre un excellent positionnement pour l'approche du cap Ashizuri.

Le port de Tosa Shimizu (32°46.1000'N 132°57.2000'E), situé à la pointe sud-ouest de Shikoku près du cap Ashizuri, constitue un excellent arrêt d'avitaillement pour les yachts contournant le cap. Le poste d'amarrage est à l'extrémité du port contre un quai haut—amarrez à côté près de la concession Yammer où une échelle en acier inoxydable facilite l'accès. Utilisez une ancre flottante ou une ligne arrière pour vous tenir à l'écart du quai, car les vents du sud peuvent vous repousser contre. Il y a

toujours un espace de mouillage suffisant le long du quai, bien que les bateaux de pêche se mettent parfois en radeau à côté. Une maison de bains et une laverie automatique sont à cinq minutes à pied, et un grand supermarché est également pratique. Un centre d'accueil avec fournitures marines est à environ dix minutes—idéal pour stocker des provisions et des pièces de rechange. L'huile moteur peut être achetée en vrac au revendeur Yammer directement devant le poste d'amarrage. L'eau est disponible auprès de la gyōkyō ou de la boutique de carburant voisine.

L'avitaillement complet est disponible à Tosa Shimizu, ce qui en fait optimal pour un ravitaillement substantiel avant de quitter cette côte. Plusieurs restaurants sont en ville, avec un bon magasin d'udon et soba près du centre de bus offrant des prix raisonnables. L'établissement près de la laverie automatique (localisation arrière) offre une propreté supérieure pour le bain. Toutes les grandes commodités—bain, laverie automatique et grand supermarché—sont à cinq minutes à pied. Le bonite à une seule ligne de Tosa est renommé, et la version locale authentique, servie avec du sel et de l'ail, est incomparable. Pour le bain, l'auberge Kuroshio Honten offre des installations de sources chaudes avec des vues sur l'océan Pacifique, et le bain à usage diurne est disponible dans de nombreux ryokans dans toute la région.

The Shimanto River and Remote Anchorages

La rivière Shimanto, souvent appelée 'le dernier fleuve à flux clair du Japon', se jette dans le Pacifique à l'extrémité ouest de la côte sud. La rivière est célèbre pour ses chinkabashi (bas ponts conçus pour être submergés pendant les inondations plutôt que de résister à l'eau) et sa clarté pristine. Si vous pouvez vous amarrer à ou près de l'embouchure de la rivière, une excursion en kayak en amont est hautement recommandée. La rivière reste l'une des dernières voies navigables du Japon relativement intacte par le développement industriel, et le pagayage en amont révèle un paysage inchangé depuis des siècles.

Komame Port (32°47.3000'N 134°42.4000'E), rarely visited by yachtsmen, offers pristine waters, scenic surroundings, and exceptional water clarity. Harbor entry requires turning to port at the market; the inner quay displays mooring buoys extending along the northern quay. Fishing vessel occupancy is minimal, typically one to two small fishing craft only. Deploy stern anchors in vacant positions. Note: anchors do not set reliably here due to the deep basin (minimum depth at anchorage exceeds twelve metres; even sixty-metre anchor scope proves ineffective). The Kochi Yacht Club recommends the innermost position beyond the park for optimal holding. Local fishermen express welcoming disposition. Dining options include one small café with restaurant service. Provisions: no supermarket facilities are available—advance provisioning is essential before arrival. Fish retail sales by the fishery cooperative occur during morning hours, and produce vendors operate mobile services. Fuel is available at service stations along the secondary route toward Urashio. Potable water is accessible from the fishery cooperative, and sanitary facilities can be arranged with cooperative personnel.

Le port d'Okino-Shima (île Mère) (32°44.3200'N 132°32.7200'E) est une île reculée au large de la côte sud-ouest de Shikoku—à ne pas confondre avec d'autres îles du même nom. Le phare d'entrée du port de Mother Island est rouge ; approchez du port autour de la digue. Après la rénovation, le quai et le matériel d'amarrage sont bien entretenus. Aucun autre navire n'était présent pendant les périodes d'amarrage typiques. Les opérations portuaires sont minimales sauf pour les nageurs riverains et les visiteurs occasionnels. Le bassin des navires de pêche intérieur prohibe probablement l'amarrage externe. Le trafic maritime primaire transite via le port intérieur, avec des ferries programmés vers Shikoku et un service de navires en circumnavigation opérant

régulièrement. Les services d'affrètement opèrent fréquemment. Les hébergements côtiers incluent un gîte avec restauration et installations de bain. Malgré la petite taille de l'île, les ruisseaux d'eau douce sont présents à proximité du port. L'île a une excellente pêche et plongée, avec une eau claire et une vie marine abondante.

Uwajima et le sud-ouest

Uwajima, sur la côte sud-ouest, est une petite ville de château avec un héritage de pêche fort et des festivals de combats de taureaux célèbres (togyu—les taureaux se battent les uns contre les autres, aucun humain n'est impliqué, et c'est traité comme une tradition locale vénérable). Le château d'Uwajima, l'un des seulement douze châteaux originaux restants au Japon, se dresse sur une colline surplombant la ville et le port. Le port est bien protégé et la côte environnante a de nombreux ports de pêche tranquilles. Les eaux entre Uwajima et le canal de Bungo offrent une croisière excellente à travers une série de baies protégées et de petites îles. D'Uwajima, c'est un court passage à travers le canal de Bungo vers Kyushu—Saiki ou Usuki du côté Kyushu sont des destinations naturelles. Le passage peut avoir un courant important, particulièrement près du détroit de Hoyo.

Sukumo, plus au sud le long de la côte d'Uwajima, est un autre port agréable avec une atmosphère décontractée et une bonne cuisine. Les eaux ici sont connues pour l'élevage de perles, et les petites îles au large offrent des ports protégés. La région représente la dernière partie de la côte sud-ouest de Shikoku avant que les routes de navigation ne deviennent plus chargées alors que vous approchez du canal de Bungo. Les izakayas locales servent des fruits de mer frais élevés en perles, et la communauté portuaire est notamment accueillante pour les navigateurs visiteurs.

Matsuyama and the Ehime Coast



Matsuyama, la plus grande ville de Shikoku avec une population de plus de 500 000 habitants, se situe sur la côte nord-ouest de Shikoku et offre des installations extensives pour les navires visiteurs, un patrimoine culturel riche et d'excellents services d'avitaillement et de réparation.

Matsuyama dispose d'installations de marina et de plusieurs ports de pêche le long de la côte. Le détroit de Hoyo, qui sépare Matsuyama d'Onomichi (Honsu), a des courants de marée rapides et des rétrécissements ; cartographiez avec soin et transitez pendant l'étalement.

Installations portuaires

Type de port	Marina du port de Matsuyama ; ports de pêche le long de la côte d'Ehime.
Postes d'amarrage	Marina pontoons; fishing port quay walls
Profondeur	3–4 m à la marina
Eau	Aux postes d'amarrage de marina
Carburant	Gas station delivery; fuel at marina
Électricité	Shore power at marina (100V)
Ravitaillement	Exceptionnel—supermarchés de la ville ; Matsuyama est célèbre pour Botchan Dango (boulettes sucrées) et jakoten (gâteau de poisson). De nombreux restaurants et cafés partout dans la ville.
Transports	JR Matsuyama station; tram system; Matsuyama Airport; ferry to Hiroshima (1 hr high-speed)

Imabari and the Shimanami Kaido

Imabari se situe à l'extrémité Shikoku de Shimanami Kaido, la chaîne spectaculaire de 38 milles nautiques de ponts reliant Onomichi (Honshu) à Imabari (Shikoku). Au-delà d'Imabari se trouvent les zones de croisière plus larges de Shikoku et l'accès aux régions du Pacifique et du sud.

Omishima en particulier, avec son ancien sanctuaire Oyamazumi (qui abrite la plus grande collection d'armures et d'armes anciennes du Japon), mérite un arrêt. L'île a également une réputation croissante pour la culture d'agrumes et la bière artisanale. Hakatajima possède une petite marina bien entretenue. La chaîne d'îles offre certaines des croisières les plus protégées de la mer Intérieure, et chaque île a son propre caractère avec des restaurants locaux servant d'excellents fruits de mer frais.

Imabari lui-même est une ville industrielle connue pour la fabrication de serviettes (elle produit 60 % des serviettes du Japon) et la construction navale. Pour le navigateur, elle offre un excellent ravitaillement, des services maritimes et une base excellente pour explorer les îles de la Shimanami Kaido. La célèbre route cycliste qui traverse les ponts est l'une des plus populaires au Japon, et de nombreux navigateurs apprécient de louer des vélos et de traverser à vélo les îles tandis que leur bateau reste au port. La sensation de naviguer à travers un paysage conçu à la fois pour le bateau et le vélo est uniquement satisfaisante.

Planification des passages : Shikoku

Les deux côtés de Shikoku offrent des expériences de croisière fondamentalement différentes, et la plupart des navigateurs voudront expérimenter les deux. La côte de la mer Intérieure (nord et ouest) est abritée, a des ports fréquents et se prête bien aux sauts d'une journée. La côte du Pacifique (sud et est) est plus exposée, a des passages plus longs entre les ports et nécessite plus d'attention aux conditions météorologiques et aux courants. Une circumnavigation de Shikoku fait environ 500 milles nautiques et peut être réalisée en deux à trois semaines à un rythme modéré, bien que les transits du détroit nécessitent un timing minutieux.

La côte d'Uwa est la plus dramatique et la plus difficile du côté Pacifique de Shikoku.

Les courants forts et une topographie sous-marine complexe rendent la navigation exigeante.

Les rochers Tatsutajima présentent un défi important, même pour les navigateurs expérimentés.

Mouillage derrière les rochers Tatsutajima dans 4–5 mètres, en restant bien à l'écart des principaux rochers.

Petit port à proximité de Susaki avec ravitaillement et carburant.

Usuki possède un petit port de pêche avec des installations basiques.

Muroto est un point de transit important sur la côte du Pacifique.

Les courants ici sont extrêmement forts et nécessitent un timing minutieux.

Shimanto offre une côte spectaculaire avec des options de mouillage limitées.

Le meilleur mouillage se trouve au large de Yoshui dans 5–6 mètres.

Le courant Kuroshio s'écoule fortement au large de la côte.

Anan possède un petit port de pêche avec d'excellents fruits de mer frais.

Le chenal de Kii est une route de transit majeure pour les grands navires.

La visibilité peut être très mauvaise par gros temps.

La péninsule de Kii est une caractéristique géographique majeure de la côte du Pacifique.

Les rochers dangereux et les courants forts caractérisent les eaux autour du cap Muroto.

La navigation dans cette zone nécessite une expérience considérable et un travail de carte minutieux.

Les petits ports près de la côte du Pacifique de Shikoku offrent des services limités mais essentiels.



La meilleure stratégie est de planifier les passages avec soin et les synchroniser avec les marées.

Kusatsu possède un petit port avec des équipements basiques. Wakamatsu possède un petit port de pêche avec des fournitures.

Naruto a une réputation d'excellents restaurants de fruits de mer.

Le détroit de Naruto a des courants de marée puissants qui créent un fameux tourbillon.

Même par beau temps stable, ces courants sont un défi important.

Une fenêtre de marée existe mais nécessite un timing minutieux. Awajishima est une grande île offrant du répit de la côte du Pacifique.

Elle a plusieurs ports avec de bonnes installations pour les navigateurs.

Sumoto est le port principal d'Awajishima et offre d'excellentes installations.

Il sert de bonne base pour explorer les eaux autour du détroit de Naruto.

L'île a de bons restaurants avec des fruits de mer frais et des spécialités locales.

Les marinas et les clubs nautiques sont bien équipés avec des installations modernes.

Le carburant et l'eau sont facilement disponibles.

De petits villages de pêcheurs parsèment la côte avec leur charme caractéristique.

L'île a de bonnes routes et d'excellentes pistes cyclables.

De nombreux restaurants se spécialisent dans les plats locaux de fruits de mer.

Les méthodes de pêche traditionnelles sont toujours pratiquées par les pêcheurs locaux.



L'histoire de l'île est profondément liée à la mer. Plusieurs petits sanctuaires dédiés aux divinités marines sont dispersés partout.

Les guides locaux peuvent fournir des informations sur les traditions de pêche et l'histoire maritime.

Les eaux autour d'Awajishima sont calmes et bien adaptées à une croisière tranquille.

Les passages d'une journée entre les ports durent généralement 2–4 heures.

Une bonne tenue du fond est généralement disponible dans les baies.

Les courants de marée sont gérables en dehors du détroit de Naruto.	Les côtes sud et ouest sont les plus abritées.
La côte nord fait face à la mer Intérieure et offre une certaine exposition au vent.	L'hiver est la principale saison des tempêtes.
Les typhons se produisent occasionnellement en septembre et octobre.	La plupart des passages peuvent être complétés en heures de jour.
Météo-France Marine fournit des prévisions précises pour la région.	La radio VHF est recommandée pour la sécurité.
Un balise de détresse est un équipement de sécurité essentiel pour la navigation sur la côte du Pacifique.	De nombreux petits ports manquent d'installations de communication modernes.
Les fréquences VHF locales sont énumérées dans l'Annuaire nautique.	La couverture du téléphone mobile est généralement bonne dans toute la région.
La connectivité Internet augmente dans les marinas et les ports.	La pêche est restreinte dans certaines zones pour protéger les stocks.
Les pêcheurs locaux ont souvent des connaissances détaillées sur les courants et les aléas.	Le respect des pratiques de pêche locales est essentiel.
La côte est riche en biodiversité et écologie marine.	Les tortues de mer nichent occasionnellement sur des plages isolées.

Les dauphins sont parfois aperçus dans les canaux plus profonds.

L'observation des baleines est possible à certaines saisons.

La chaîne d'îles abrite de nombreux oiseaux marins.

Les cormorans sont couramment vus plongeant pour attraper du poisson. Les récifs autour des îles soutiennent de riches communautés coralliennes.

La pêche d'espèces spécifiques nécessite des permis locaux.

Les réglementations marines locales doivent être respectées.

La zone est une zone de conservation marine désignée.

Les navires de pêche commerciale utilisent extensivement ces eaux.

Les petits bateaux de pêche pêchent souvent la nuit avec des lumières vives.

Il faut faire attention pour éviter les collisions avec les chalutiers.

Les eaux sont généralement calmes mais peuvent devenir très rudes très rapidement.

La direction de la houle provient généralement du sud-est en été.

Les houles hivernales arrivent du nord-ouest et peuvent être importantes.

Pendant la saison des typhons, les conditions peuvent être extrêmement dangereuses. Un guide complet de la mer Intérieure du Japon et des régions du Pacifique, conçu pour les navigateurs en croisière.

Ce guide couvre la géographie, le climat et les considérations pratiques de navigation pour la région.

Des informations détaillées sur les ports, les mouillages et les détails de ravitaillement sont fournies.

Les considérations de sécurité et les aléas de navigation sont longuement discutés.

Des informations sur les coutumes locales, la culture et l'histoire maritime sont incluses.



Le guide est basé sur l'expérience de navigation professionnelle et les connaissances locales.

Les mises à jour régulières garantissent que le guide reste précis et utile.

Les commentaires des navigateurs sont bienvenus et contribuent à améliorer les futures éditions.

Ce guide n'est pas destiné à remplacer les cartes nautiques officielles et les directions de navigation. Les navigateurs sont conseillés de toujours consulter les cartes nautiques à jour, les prévisions météorologiques et les publications officielles.

L'auteur ne peut être tenu responsable des accidents, blessures ou pertes découlant de l'utilisation de ce guide.

Toutes les décisions de navigation restent la responsabilité du capitaine du navire.

Les informations de ce guide sont réputées exactes à la date de publication.

Cependant, les ports, installations et conditions peuvent changer sans préavis.

Les navigateurs doivent vérifier toutes les informations critiques auprès des autorités locales avant l'arrivée.

L'auteur prend grand soin d'assurer l'exactitude des informations fournies.

Cependant, l'auteur ne peut être tenu responsable des erreurs ou omissions.

Ce guide est publié comme une aide aux navigateurs planifiant des passages au Japon.

L'auteur espère qu'il sera utile et accueille tous les commentaires.

La navigation dans les eaux japonaises nécessite une familiarité avec les pratiques et réglementations locales.

Ce guide vise à fournir suffisamment d'informations pour planifier les passages avec confiance.

Priorisez toujours la sécurité et exercez la prudence dans les eaux inconnues.

Les eaux au large du Japon sont sujettes à des courants forts et des typhons.

Les conditions météorologiques peuvent changer rapidement et de manière inattendue.

Un équipement approprié, une préparation et une connaissance locale sont essentiels. Ce guide est conçu uniquement pour les navigateurs expérimentés.

Les débutants doivent demander une instruction de navigation professionnelle et des conseils locaux.

Profitez de la magnifique navigation et de la chaleureuse hospitalité du peuple japonais.

Des vents favorables et des mers suivantes.

Le quartier Shinsekai, avec sa Tour Tsutenkaku (un point de repère inspiré de la Tour Eiffel de 1912) et l'atmosphère animée de Osaka, offre une expérience urbaine vibrante pour les visiteurs.

L'Aquarium Kaiyukan, l'un des plus grands au monde, est situé sur le front de mer près du vieux port d'Osaka et constitue une attraction majeure pour les voyageurs.

La culture de la restauration rapide d'Osaka est véritablement de classe mondiale. Au-delà des articles célèbres mentionnés ci-dessus, les brochettes grillées et les plats locaux offrent une gamme remarquable de saveurs.

Installations portuaires

Type de port	Osaka Hokko Marina (modern urban facility)
Postes d'amarrage	Pontons flottants ; postes d'amarrage pour visiteurs disponibles ; réservation à l'avance recommandée
Profondeur	3–5 m aux postes d'amarrage
Eau	Eau potable aux postes d'amarrage
Carburant	Fuelling available at marina
Électricité	Shore power at berths (100V and 200V)
Ravitaillement	Outstanding—Kuromon Market ('Osaka's Kitchen') for fresh seafood; department store food halls; supermarkets
Réparations	On-site maintenance yard; comprehensive services; chandlery
Transports	Train/subway throughout city; Shinkansen at Shin-Osaka; Kansai International Airport (1 hr)
Tarifs	Premium urban rates; expect ¥8,000–¥15,000+/night for a 35 ft yacht

The Seto Inland Sea: A Deeper Look

La mer de Seto, située entre Honshu au nord et Shikoku au sud, est l'une des mers intérieures les plus remarquables au monde et offre certaines des meilleures navigations en croisière au Japon.

La culture maritime du Seto a des racines anciennes. Pendant plus de mille ans, il s'agissait de la principale route commerciale reliant l'est et l'ouest du Japon.

Le port de Mitarai (34°10.840'N 132°52.010'E) exemplifie la ville portuaire traditionnelle de l'époque d'Edo. Les rues étroites et les maisons d'époque en font une destination unique pour les navigateurs.

L'île Ituki (île Saiji) (34°07.240'N 132°47.610'E) est une approche de mouillage tranquille mieux réalisée à marée haute pour éviter les hauts-fonds.

La station maritime Yutaka (34°11.400'N 132°51.250'E) et la station maritime Kamigari (station maritime Urakari) offrent toutes deux des installations modernes et un accès facile.

La marina Sakaigahama (34°23.100'N 133°16.900'E) offre des installations plus modernes et des conditions d'approche plus faciles que certains mouillages plus petits de la région.

La marina Okinoshima (34°09.500'N 132°26.400'E) se situe au carrefour de plusieurs passages importants et offre une excellente base pour explorer la région.

L'abondance du Seto est remarquable. Les huîtres — en particulier les huîtres de Hiroshima, qui vantent la production la plus élevée du Japon — sont parmi les meilleures au monde. Le gâteau de poisson, l'anguille de Kagawa (petits poissons conservés dans le vinaigre) et les nouilles udon Sanuki de Kagawa sont d'autres spécialités régionales renommées.

Les installations thermales ponctuent le Seto, particulièrement le long de la route du pont Shimanami Kaido. Les aires de repos et les stations routières proposent d'excellentes installations de bains à usage diurne, nombreuses avec vue sur la mer. L'eau thermale chaude et le rituel du bain deviennent partie intégrante de votre expérience quotidienne de croisière.

Cruising the Shimanami Kaido

Le Shimanami Kaido—littéralement la 'route de la mer d'îles'—est une chaîne de ponts et d'îles reliant Onomichi de Honshu à Imabari de Shikoku. L'itinéraire s'étend sur environ 38 milles nautiques, passant entre les îles avec des paysages spectaculaires de tous côtés. Ce qui a commencé comme un rêve dans les années 1970 est devenu l'une des plus grandes routes cyclables du monde, et l'Expressway Nishi-Seto (le nom officiel) a transformé les îles de zones économiquement isolées en communautés prospères.

Pour les croisiéristes, l'itinéraire Shimanami offre un type d'expérience différent. Les îles reliées par des ponts signifient que l'exploration à pied, à vélo ou par les transports locaux est exceptionnellement pratique. De nombreux croisiéristes choisissent de s'établir dans un port central et de faire de courtes navigations d'un jour vers différentes îles, apportant leur annexe à terre dans de petits ports et explorant à pied ou à vélo de location.

Hiroshima Kannon Marina (34°21.200'N 132°24.800'E), situé sur les approches occidentales, sert de porte d'entrée à la région du Shimanami. Les installations modernes incluent des amarrages, de l'eau potable et de l'électricité. Le personnel du port parle un peu l'anglais et peut aider avec les formalités de visite.

Miyajima (Itsukushima Harbour & Miyajima Visitor Berth) (34°18.200'N 132°19.400'E) est l'un des sites les plus emblématiques du Japon. Le port accueille les voiliers de passage avec des installations limitées mais adéquates. Le célèbre torii flottant du sanctuaire d'Itsukushima est visible depuis le mouillage.

Yasiro Island Kommatsu Harbour (33°56.500'N 132°11.200'E), Nagashima Kanonseki Port (33°49.930'N 132°06.820'E), et le port de pêche voisin offrent des mouillages plus tranquilles dans les îles centrales du Seto. Ces petits ports disposent de restaurants locaux et d'accès aux installations communautaires.

Onomichi, sur le continent de Honshu près de la porte orientale du Shimanami, est une charmante ville de montagne longtemps associée à la navigation côtière. La ville conserve son atmosphère historique avec ses temples et ses petits restaurants. Un petit port de pêche moderne accueille les croisiéristes.

Tomonoura, à l'ouest le long de la côte depuis Onomichi, est l'un des meilleurs ports de la période Edo préservés au Japon. Pendant plus de 1 000 ans, ce port a servi de base d'approvisionnement pour les navires côtiers. Aujourd'hui, ses entrepôts et ses rues préservées offrent une fenêtre sur le passé maritime du Japon.

L'expérience cycliste du Shimanami Kaido est justement célèbre. Les vélos peuvent être loués en divers points le long de la route. De nombreux croisiéristes achètent des forfaits combinant l'amarrage du yacht et la location de vélo pour explorer les îles.

Le détroit de Naruto, à la limite nord du Seto intérieur, est célèbre pour ses tourbillons spectaculaires. Lors de certaines marées, l'eau crée des vortex visibles et des courants extrêmement forts. La navigation doit être entreprise avec prudence, de préférence à des périodes de marée faible.

Le sud de Honshu contient certains des sites culturels les plus importants du Japon, allant des anciens sanctuaires religieux aux forges d'art contemporain. Les croisiéristes ont l'occasion d'explorer cette richesse culturelle en navigant entre les mouillages.

Naoshima et les îles d'art représentent l'un des exemples les plus ambitieux au monde de l'art contemporain transformant une zone rurale. Les musées d'art de classe mondiale attirent des visiteurs du monde entier.

Le petit port de Naoshima offre un espace d'amarrage très limité—une planification anticipée et une arrivée précoce sont essentielles. L'alternative consiste à mouiller dans les eaux intérieures et à se rendre au musée en annexe.

Kurashiki, sur le continent près d'Okayama, conserve un extraordinaire quartier de canal avec des entrepôts traditionnels aux murs blanchis. De nombreux croisiéristes font une excursion à terre pour explorer ce patrimoine préservé.

Les 25 temples d'Onomichi, reliés par des escaliers en pierre et des ruelles étroites grimpant la montagne, créent un réseau de sites sacrés. Les croisiéristes qui montent peuvent visiter plusieurs temples et jouir de vues spectaculaires sur le port.

Le caractère préservé de l'époque Edo de Tomonoura comprend plusieurs brasseries de saké, certaines fonctionnant depuis des siècles, où la fermentation se poursuit selon les méthodes traditionnelles. Les visiteurs peuvent déguster le saké local.

Le Parc commémoratif de la Paix de Hiroshima et le Musée représentent la réponse du Japon au bombardement atomique de 1945. Les expositions sont puissantes et éducatives.

Le quartier préservé Kitano de Kobe présente des maisons de style occidental de l'ère Meiji, époque où le Japon se modernisait rapidement. Les croisiéristes peuvent visiter ces demeures historiques d'un jour.

Les croisiéristes qui visitent le Seto intérieur devraient prévoir de rester au moins 2 à 3 semaines pour bien explorer la région. Le temps nécessaire pour naviguer entre les mouillages et explorer chaque île est considérable. Une visite précipitée ne rend pas justice à la richesse de cette région.

La culture alimentaire du sud de Honshu est l'une des caractéristiques déterminantes de la région, et la qualité et la diversité des restaurants régionaux sont remarquables. Les croisiéristes qui s'arrêtent dans les petits ports peuvent déguster une gastronomie locale authentique.

Les richesses marines de la mer de Seto forment le fondement de la culture alimentaire de la région. Les huîtres—particulièrement de Hiroshima—sont réputées pour leur saveur délicate. Les restaurants côtiers servent des huîtres fraîches cuites de mille façons.

L'okonomiyaki de Hiroshima est une variation régionale distincte de la crêpe salée. Contrairement à la version d'Osaka, qui est mélangée, la version de Hiroshima est construite en couches, chaque ingrédient restant distinct. Des restaurants de tous les styles servent le plat, des comptoirs de service rapide aux établissements plus raffinés. Le repas s'accompagne invariablement de vin local froid et de chou frais.

La culture de la restauration de rue d'Osaka est justement mondialement célèbre. Le takoyaki—petites sphères de poulpe pané, servies bien chaudes avec du bouillon—est une spécialité ubiquitaire. Les croisiéristes trouveront des kiosques takoyaki dans chaque port.

Les régions d'Okayama produisent des aliments distinctifs. Le mamakari, un petit poisson argenté, est traditionnellement conservé au vinaigre et servi comme accompagnement. Cette spécialité régionale est délicieuse avec du riz blanc chaud.

Shodoshima (Small Bean Island) est célèbre pour la production à la fois d'huile d'olive et de sauce soja traditionnelle (shoyu). Plusieurs brasseries familiales proposent des visites et des dégustations.

La préfecture de Kagawa, du côté de Shikoku du Seto, est célèbre pour les nouilles Sanuki udon. Les nouilles de blé, distinctement épaisses et moelleuses, sont servies dans des restaurants spécialisés qui remontent à des générations.

Le bœuf de Kobe—le véritable article provenant du bétail Tajima élevé dans les montagnes voisines—reste l'une des viandes les plus célébrées au monde. Les restaurants haut de gamme à Kobe servent ce bœuf comme point focal.

La production de saké (vin de riz) dans le district de Nada de Kobe, et partout dans la préfecture de Hyogo, représente certaines des plus anciennes et plus prestigieuses brasseries du Japon. De nombreuses brasseries accueillent les visiteurs.

Les phares et les marques de navigations sont bien entretenus dans le Seto intérieur. Les autorités maritimes japonaises maintiennent un excellent système d'aide à la navigation. Les croisiéristes peuvent compter sur ces marques pour naviguer avec confiance.



Wakayama Marina City, positionnée à 34°09.700'N 135°10.400'E, marque l'un des grands points d'entrée pour les croisiéristes s'approchant de la péninsule de Kii. Le port de plaisance moderne offre des amarrages confortables et des installations complètes.

La marina elle-même est unique : un complexe entièrement moderne qui tisse ensemble la navigation de plaisance, le commerce et le divertissement dans une harmonie surprenante. Les restaurants offrent une vue spectaculaire sur la baie.

Au-delà du périmètre de la marina, la ville de Wakayama révèle son héritage en tant que l'une des grandes villes des châteaux du Japon. Le château de Wakayama domine la côte et reste un symbole du pouvoir féodal historique.

La région environnante est célèbre pour les mandarines de Wakayama (mikan), qui mûrissent en automne tardif et parfument la côte. Les croisiéristes visitant à l'automne peuvent acheter le fruit frais sur les marchés côtiers.

La visibilité dans le Seto intérieur est généralement bonne, sauf par temps de brouillard ou en cas de pollution atmosphérique. Les croisiéristes doivent allumer leurs feux de navigation même pendant la journée si la visibilité est réduite.

<p>Les services de communications maritimes dans le Seto intérieur incluent les radiocommunications marines et les services de sauvetage en mer. Les croisiéristes doivent maintenir une radio VHF en bon état de fonctionnement.</p>	<p>Port ouvert (port d'entrée) ; Wakayama Marina City...</p>
<p>Les fournitures de navigation dans le Seto intérieur incluent les cartes marines, les tables de marée et les guides de navigation. Les croisiéristes doivent avoir des copies à jour de tous ces documents avant de partir.</p>	<p>La température de l'eau dans le Seto intérieur varie de 8°C en hiver à 28°C en été. Les vêtements de baignade sont recommandés en hiver pour ceux qui se baignent. En été, une protection solaire est essentielle.</p>
<p>Les conditions de lumière dans le Seto intérieur changent rapidement en automne. Les couchers de soleil sont spectaculaires, particulièrement observés depuis les petites îles. Les photographes trouveront de nombreuses occasions d'obtenir de belles images.</p>	<p>Les équipements d'urgence et de sécurité sont essentiels pour la navigation dans le Seto intérieur. Tous les croisiéristes doivent avoir des gilets de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des kits de premiers secours.</p>
<p>Les petits restaurants sur les îles du Seto servent souvent une cuisine régionale unique. Les fruits de mer frais pêchés localement sont une spécialité. Les croisiéristes devraient explorer les options de restauration locale.</p>	<p>L'assurance maritime pour les croisiéristes étrangères est recommandée. Plusieurs fournisseurs offrent une couverture pour la navigation côtière en Asie de l'Est. Les croisiéristes doivent vérifier les conditions de leur assurance.</p>

<p>Les itinéraires alternatifs à travers le Seto intérieur permettent aux croisiéristes d'éviter les zones de trafic lourd. Les petits chenaux entre les îles offrent souvent une navigation plus tranquille et pittoresque.</p>	<p>Les associations de croisiéristes au Japon offrent des conseils et un soutien aux navigateurs étrangers. Les croisiéristes peuvent rejoindre des groupes pour partager des expériences et des conseils pratiques.</p>
<p>La mouillage à proximité du phare de Kashii offre une bonne protection contre la majorité des directions de vent. Les croisiéristes reconnaissent ce mouillage comme l'un des plus fiables du Seto intérieur.</p>	<p>Les jeunes qui naviguent pour la première fois dans le Seto intérieur devraient d'abord explorer les îles bien développées. Ces îles offrent des installations complètes et un accès facile à l'aide en cas de besoin.</p>
<p>Les cartes bathymétriques détaillées du Seto intérieur montrent tous les bancs de sable et les zones peu profondes. Les croisiéristes utilisant des sondeurs doivent établir une corrélation avec ces cartes pour naviguer avec précision.</p>	<p>Marina City dispose de boutiques et de restaurants ; Marché Kuroshio (thon frais) ; supermarchés municipaux complets accessibles en bus/taxi...</p>
<p>L'atterrage des croisiéristes sur les petites îles privées du Seto intérieur n'est pas autorisé sans permission. Les croisiéristes doivent respecter la propriété privée et rester sur les îles publiques.</p>	<p>Les tempêtes locales dans le Seto intérieur sont généralement brèves mais intenses. Les croisiéristes doivent être préparés à des conditions météorologiques changeantes et avoir un plan d'évacuation en cas d'urgence.</p>

Les croisiéristes qui parlent japonais auront une expérience beaucoup plus enrichissante dans le Seto intérieur. Les interactions avec les habitants deviennent plus significatives et les opportunités s'élargissent.

La péninsule de Kii représente l'une des portions de côte japonaise les plus dramatiques et spirituellement significatives. Jutting des falaises escarpées, le paysage intact attire les pèlerins et les chercheurs de paix.

Les sentiers de pèlerinage Kumano Kodo, qui traversent l'intérieur montagneux, portent un poids spirituel qui imprègne la région. Ces anciens chemins restent des lieux de pèlerinage importants.

Le courant Kuroshio court près de la côte sud et est de la péninsule et doit être pris en compte dans la planification des passages. Ce courant chaud peut atteindre 2 à 3 nœuds.eau. Pour les passages vers l'ouest le long de la côte de la péninsule, planifiez d'être positionné à l'aube, quand les brises terrestres offrent souvent un soutien favorable.

Les ports de pêche le long de la côte de Kii sont plus espacés que ceux de la mer de Seto intérieure, et l'approvisionnement nécessite une planification soigneuse. Faites le plein des provisions principales avant d'entrer dans cette région.

Nachi Fishery Marina, à 33°38.630'N 135°56.410'E, sert de porte d'entrée à cette région extraordinaire. L'approche nécessite une attention à la profondeur et une bonne navigation.

Katsuura Fishing Harbor se trouve juste à l'ouest de Nachi, et bien que moins développé en tant qu'installation d'amarrage, il offre une expérience plus intime de la vie portuaire de pêche traditionnelle.

La côte sud de la péninsule—les approches orientales et méridionales dramatiques du cap Shionomisaki (le point le plus méridional de Honshu)—offre une navigation époustouflante.

Shirahama Tunasirazu Marina, à l'approche occidentale de la péninsule près de Tanabe, fournit un point d'entrée plus doux pour les croisiéristes. Le port offre un bon mouillage et sert de porte d'accès alternative. mouillage et sert de porte d'accès alternative aux sanctuaires intérieurs et aux sentiers. Ao Fishing Harbor et la plus petite ancrage de Shingu offrent également d'excellentes installations.

Anori Port (34°21.920'N 136°53.850'E), à la pointe même de la péninsule de Shima dans la préfecture de Mie, mérite une attention particulière. Le port offre un havre protégé loin du trafic principal.

Hamashima Port (34°17.100'N 136°45.400'E) se situe profondément dans la baie d'Ago, une voie navigable enclavée qui offre certains des mouillages les plus abrités de la côte est du Japon.

Hikimoto Yaguchi Inlet (引本港矢口浦) offre un refuge caché sur la côte intérieure de Kii, niché dans la géographie profondément dentelée de cette région côtière spectaculaire.

Les îles de Miyako et d'Ishigaki, bien qu'en dehors du Seto intérieur, offrent une expérience de navigation similaire. Les croisiéristes qui visitent le Seto intérieur pourraient envisager d'explorer plus au sud.



Baie d'Ise, enclavée entre la péninsule de Kii au sud et la péninsule d'Atsumi au nord, est fondamentalement différente en caractère et en défi de navigation par rapport au Seto intérieur.

Nagoya elle-même mérite une brève exploration, bien que peu de croisiéristes choisissent de s'amarrer dans le port commercial. La ville est célèbre pour ses châteaux restaurés et ses musées modernes.

Le Grand Sanctuaire d'Ise (Ise Jingu), situé sur la péninsule de Shima au sud-est, est le site le plus sacré dans la pratique shintoïste. Les croisiéristes peuvent visiter ce lieu de pèlerinage depuis les mouillages côtiers.

L'entrée nord de la baie d'Ise est marquée par le cap Irago, à la pointe sud de la péninsule d'Atsumi. Irago Fishing Port et ses installations connexes servent de point d'entrée.

Himakajima, une petite île à environ 34°39'N 137°03'E dans les zones septentrionales de la baie de Mikawa (le bras nord-ouest de la baie d'Ise), offre un mouillage tranquille et un accès facile.

Plusieurs petits ports de pêche ponctuent les étendues intérieures de la baie de Mikawa. Kowaura Harbor, Nishiki Port, Kuki Inlet et Katanishiura offrent des alternatives plus rustiques aux grandes marinas.

Fukuda Fishing Port, situé sur la côte de Shizuoka à environ 34°44'N 137°48'E entre Omaezaki et Hamamatsu, sert d'alternative majeure aux installations de plaisance côtières de la baie d'Ise.

Les installations de marina autour de la baie d'Ise tendent vers l'extrémité chère du spectre et offrent rarement le caractère ou la commodité des ports côtiers de Shikoku ou du Seto intérieur.

Le passage à travers la baie d'Ise nécessite une attention à la synchronisation des marées, particulièrement à travers les détroits majeurs. Le courant Kuroshio complique davantage les passages contre le courant.

Les fleurs de cerisier au printemps offrent une décoration naturelle supplémentaire aux paysages du Seto intérieur. De nombreux mouillages offrent des vues sur les cerisiers en fleurs.

Le sud de Honshu offre deux expériences de croisière fondamentalement contrastées, et votre stratégie de planification des passages dépend presque entièrement de la saison et des conditions météorologiques.

Un itinéraire vers l'est typique suit ce modèle : Entrez dans la mer de Seto intérieure par le détroit de Kanmon à l'ouest → explorez les îles → sortez par le détroit de Kii à l'est → naviguez vers la péninsule de Kii.

La synchronisation des marées à travers les détroits majeurs est votre contrainte de planification primaire. Le détroit de Kanmon a des courants de marée forts (jusqu'à 4 nœuds) qui nécessitent une planification minutieuse.

Le courant Kuroshio est la deuxième grande considération de planification. Ce courant chaud puissant s'écoule vers le nord-est le long de la côte sud du Japon et doit être navigué stratégiquement.

Le passage vers l'ouest le long de la côte de la péninsule de Kii nécessite des tactiques différentes. Le courant crée un vent de face, mais la côte offre de nombreux mouillages de refuge.

Les modèles météorologiques changent dramatiquement à mesure que vous progressez à travers les saisons du sud de Honshu. Les mois d'été (juin à août) apportent une chaleur extrême et un risque de typhon. La saison atteint son apogée. L'automne (septembre à novembre) est un excellent temps de croisière—ciel dégagé, vents modérés et bonne visibilité.

L'approvisionnement le long du sud de Honshu est simple. Les grandes villes comme Kobe, Osaka et Nagoya offrent un approvisionnement complet, tandis que les petits ports offrent des provisions de base.

Une dernière note sur la planification des passages : la saison de croisière pour le sud de Honshu s'étend généralement de fin avril à début novembre. Évitez les mois d'été en raison des typhons.

Les cultures côtières de l'aquaculture marine dans le Seto intérieur sont visibles partout. Les croisiéristes doivent être conscients de ces structures et naviguer autour d'elles.

Les tarifs de remplissage de carburant diesel varient légèrement entre les ports. Les croisiéristes devraient comparer les prix et remplir aux ports où c'est le moins cher.



La baie de Tokyo est le grand carrefour maritime de l'est du Japon, où les eaux intensément urbanisées autour de Yokohama et Tokyo contrastent fortement avec la tranquillité relative des péninsules côtières.

Yokohama (35°26'N 139°38'E) est le principal centre de plaisance de toute la région de la baie, accueillant le magnifique Yokohama Bayside Marina et de nombreuses autres installations de plaisance.

La péninsule de Miura, s'étendant au sud dans la baie près de Tokyo, se termine à Misaki (35°08.420'N 139°36.970'E), autrefois un port de pêche prospère et maintenant un mouillage populaire. Les frais de quai sont 1 030 yen en semaine (les frais d'amarrage indépendants de la longueur du navire sont 2 580 yen ; l'eau coûte 500 yen d'une hydrant à terre).

Au nord de Misaki se trouve Aburatsubo (Abura Bay; 35°09.530'N 139°36.830'E), une ancrage plus intime favorisée par les voiliers nationaux et offrant plus de tranquillité.

La péninsule de Boso, du côté oriental de la baie, offre plusieurs ports utiles pour ceux qui entrent ou sortent. Tateyama (35°01.570'N 139°52.900'E) et Isomi offrent des alternatives aux mouillages encombrés.

Enoshima et la baie de Sagami (zone 35°18'N 139°29'E) représentent certains des terrains de navigation les plus populaires près de Tokyo. Enoshima, une petite île avec un sanctuaire et des plages, attire les voiliers de fin de semaine.

La navigation dans la baie de Tokyo elle-même nécessite une vigilance constante et le respect des voies de navigation. La baie est l'un des plus occupés au monde. La baignade, et les vues sur la ligne d'horizon de Tokyo, le Rainbow Bridge et les énormes terminaux de conteneurs sont véritablement impressionnants.

**Les services de pilotage pour les navires de grand tirant d'eau sont disponibles aux ports majeurs.
Les croisiéristes avec des navires profonds doivent envisager l'utilisation de ces services.**

<p>Les droits d'atterrissage sur les îles publiques du Seto intérieur sont généralement gratuits. Les croisiéristes peuvent explorer librement les îles publiques.</p>	<p>Port ouvert (port d'entrée) ; Yokohama Bayside Marina...</p>
<p>Les espaces verts des îles du Seto intérieur offrent une fuite des zones urbaines. Beaucoup d'îles conservent une végétation naturelle dense.</p>	<p>Les tarifs de réparation des moteurs diesel dans le Seto intérieur sont compétitifs. Les croisiéristes doivent établir un accord écrit avant les travaux importants.</p>
<p>Les festivals maritimes du Seto intérieur sont l'occasion de célébrer la culture maritime. Les croisiéristes coincidant avec ces festivals vivent une expérience enrichissante.</p>	<p>Les tunnels sous-marins reliant certaines îles du Seto intérieur sont des exploits d'ingénierie. Les croisiéristes passent souvent au-dessus de ces tunnels sans le savoir.</p>
<p>Les polices d'assurance maladie des croisiéristes étrangers sont recommandées. Les frais médicaux au Japon peuvent être élevés sans couverture appropriée.</p>	<p>Les îles artificielles créées dans le Seto intérieur offrent des perspectives sur le développement moderne. De nombreuses îles artificielles ont été créées pour l'industrie manufacturière.</p>
<p>Les réserves marines du Seto intérieur protègent les zones sensibles d'un point de vue écologique. Les croisiéristes doivent respecter les limites de ces réserves.</p>	<p>Les services de douane au Japon pour les navires de plaisance étrangers sont généralement détendus. Les croisiéristes doivent cependant avoir toute leur documentation en ordre.</p>

<p>Les épices et saveurs de la cuisine du Seto intérieur reflètent les traditions régionales. Les croisiéristes devraient essayer les plats locaux spécialisés.</p>	<p>Les noms des îles du Seto intérieur ont souvent des significations historiques ou géographiques. Les croisiéristes qui apprennent les significations enrichissent leur compréhension.</p>
<p>Les raffineries côtières du Seto intérieur ont un impact sur l'environnement local. Les croisiéristes conscients de l'environnement peuvent envisager d'éviter certaines zones.</p>	<p>Les temples sur les îles du Seto intérieur offrent des lieux de culte tranquilles. De nombreux temples accueillent les visiteurs avec hospitalité.</p>
<p>Les tarifs de divertissement dans les ports du Seto intérieur sont raisonnables. Les bars et restaurants offrent des expériences sociales agréables.</p>	<p>Services de réparation sur place ; services marins complets dans la grande région Yokohama et Tokyo...</p>
<p>Les signalisation nocturne dans le Seto intérieur utilise des systèmes de navigation modernes. Les croisiéristes doivent savoir interpréter les feux de navigation.</p>	<p>Les contacts d'urgence pour les gardes-côtes japonais doivent être notés par tous les croisiéristes. Le numéro de secours en mer est facilement accessible.</p>
<p>Les restaurants à thème maritime du Seto intérieur offrent une atmosphère nostalgique. De nombreux restaurants sont situés au bord de l'eau.</p>	<p>Les tarifs d'essence pour les petits moteurs hors-bord varient légèrement entre les îles. Les croisiéristes doivent remplir leur carburant aux ports majeurs.</p>

Les critères de sélection du mouillage dans le Seto intérieur incluent la profondeur, l'abri du vent et la proximité des installations. Les croisiéristes doivent évaluer tous ces facteurs.

Pour le croisiériste cherchant l'aventure en mer ultime à portée du Japon, les îles Ogasawara gisent à environ 540 milles nautiques au sud-est de Tokyo. Pour d'autres besoins—carburant, blanchisserie, bains chauds—consultez le bureau du maître de port ; les îles sont petites et les approvisionnements sont limités.

Le passage de Tokyo ou Shimoda aux Ogasawara prend quatre à sept jours selon les conditions météorologiques et comment le courant Kuroshio vous affecte.

Le caractère subtropical des Ogasawara signifie que la planification météorologiques est critique. Les typhons peuvent frapper de juin à novembre.

La visite aux Ogasawara nécessite une planification anticipée et une permission. Contactez le bureau du village des Ogasawara bien avant votre arrivée prévue.

Les îles elles-mêmes offrent des expériences extraordinaires. Chichijima dispose d'un approvisionnement modeste—suffisant pour les fournitures de base si vous avez planifié à l'avance.

Les précautions antichute pour les enfants sur les voiliers sont essentielles. Les parents croisiéristes doivent prendre les mesures de sécurité appropriées.



Izu représente la destination suprême d'eau chaude du Japon, et les eaux de la péninsule d'Izu et de sa chaîne d'îles volcaniques offrent un véritable paradis pour les amateurs d'onsen.

En s'approchant de la péninsule d'Izu du nord, Atami et Ito ($34^{\circ}58.430'N$ $139^{\circ}06.200'E$) servent de principaux points d'entrée de la région. Les deux ports offrent des installations adéquates pour les croisiéristes.

Inatori ($34^{\circ}46.420'N$ $139^{\circ}02.830'E$) se situe sur la côte est d'Izu entre Ito et Shimoda, un village de pêche réputé pour ses eaux thermales et ses vues spectaculaires sur la baie. L'approche présente des défis : les brise-lames nord et sud convergent à l'entrée étroite du port, et l'eau peu profonde nécessite une grande prudence.

Shimoda, à l'extrémité sud de la péninsule d'Izu ($34^{\circ}40.400'N$ $138^{\circ}57.300'E$), est imbue de l'histoire du Commodore Perry, qui a forcé l'ouverture du Japon aux échanges étrangers en 1854.

La côte ouest de la péninsule d'Izu présente un caractère contrasté : une côte rocheuse dramatique face à la baie de Suruga avec des ports isolés et des eaux abritées.

Koura ($34^{\circ}40.100'N$ $138^{\circ}47.200'E$), immédiatement au sud de Meura, présente un défi différent : c'est fondamentalement un petit port de pêche avec des installations limitées.

En progressant le long de la côte ouest d'Izu, Numazu ($35^{\circ}04.80'N$ $138^{\circ}51.07'E$) à la tête de la baie de Suruga offre une expérience complètement différente des petits ports de montagne. fait face au marché aux poissons de Numazu où des créatures extraordinaires de la baie de Suruga sont débarquées quotidiennement—crevettes de cerisier, blanchaille, crevettes épineuses.

Enoura Yamaha Marina Numazu (35°03.00'N 138°53.70'E) offre une alternative importante au port de pêche occupé. Le ponton offre un amarrage moderne avec toutes les installations.

Toi (35°54.78'N 138°47.15'E) et Matsuzaki (34°44.930'N 138°45.640'E) représentent les principaux points d'accès établis de la côte ouest pour les croisiéristes.

Au-delà de Matsuzaki, la section sud de la côte ouest d'Izu contient un groupement de très petits ports de pêche espacés seulement de quelques milles nautiques: Omosu (35°01.10'N 138°53.20'E), Kou (35°01.60'N 138°50.60'E), Ukusu (34°51.10'N 138°46.27'E), Arari (34°49.730'N 138°45.960'E), Hagiya Inlet, Iwachi, Ishibe, et Kumomi. Ce groupement se situe dans la section de 5,8 milles nautiques de Matsuzaki au promontoire du cap Hategatsuki — navigable en une matinée. Chacun nécessite de naviguer parmi les champs de filets de pêche en utilisant les trajectoires de contournement désignées; les balises d'approche sont minimales et la couverture cartographique à grande échelle est clairsemée. Ce que ces petits ports offrent en retour est une authenticité complète: il n'y a pas d'installations pour visiteurs, pas d'infrastructure touristique, et aucun autre yacht. Les communautés sont de minuscules villages de pêcheurs dont les rythmes ont peu changé en des décennies. Pour le navigateur disposé à jeter l'ancre et aller à terre en dinghy, chacun offre un aperçu du Japon côtier qui s'est retiré de la plupart des ports plus accessibles.

Arari (安良里) se distingue même parmi ce groupement pour une caractéristique naturelle particulière: la falaise Kogane, une formation rocheuse spectaculaire teinte orange immédiatement au sud qui est désignée comme un point de vue pour le coucher de soleil de vue. La caverne Heaven Window de l'île Doga — accessible depuis Arari par navire touristique — offre l'expérience insolite de voir le ciel à travers une ouverture creusée par la mer dans le rocher de l'île. À l'extrémité nord du groupement, Omosu et Kou sont les plus accessibles, tous deux approchables par une trajectoire de contournement sans difficulté particulière. Toute la côte ouest d'Izu partage le même patrimoine d'onsen — Toi Hot Spring, Matsuzaki Hot Spring, et Doigashima Hot Spring sont collectivement connus sous le nom des « Eaux Thermales Ouest Izu » — et la cuisine régionale se concentre sur le maquereau espagnol de la baie de Suruga, les préparations de maquereau séché, et les créatures extraordinaires des profondeurs débarquées à Numazu: crevettes sakura, crabe araignée épineux, et vie marine rarement vue à table ailleurs au Japon. L'aquarium des poissons des profondeurs du port de Numazu, le premier établissement au monde entièrement dédié aux poissons des profondeurs, est un court trajet le long de la côte depuis ce groupement.

Traverser depuis la péninsule vers les îles Izu marque une transition de la croisière abritée vers une navigation plus océanique. Les îles Izu volcaniques—Ōshima, Toshima, Nijijima, Shikinejima, Kōzushima, Miyakejima, et Hachijōjima—s'étendent vers le sud dans le Pacifique, représentant parmi les plus belles croisières dans les îles à portée de la baie de Tokyo. Le courant Kuroshio domine la planification du passage, traversant la chaîne d'îles avec une position variant selon les saisons. Le courant peut s'opposer aux passages vers le sud, construisant deux à trois nœuds de courant défavorable qui augmente le temps de passage; les retours vers le nord bénéficient de la poussée du même courant. Vérifiez le rapport Kuroshio hebdomadaire de la garde-côtes japonaise avant tout passage—la position exacte du courant se déplace constamment et devrait informer chaque décision de départ. Les ports des îles sont petits et occasionnellement sujets aux appels d'eau par mauvais temps du sud; les conditions calmes sont essentielles pour la planification du passage, et toujours maintenir des options de mouillage de secours.

Ōshima, l'île la plus septentrionale et la plus grande (34°41.200'N 139°26.200'E pour le port de Habu), est une île volcanique dominée par le spectaculaire cratère du mont Mihara et facilement accessible depuis la baie de Tokyo. Le port de Habu offre un excellent abri protégé contre tous les

vents sauf les fortes brises de sud-est ; l'entrée est étroite et souvent agitée, nécessitant une approche disciplinée. Placez un waypoint à 34°40.650'N 139°27.080'E (environ un mille au large) aligné avec les deux feux de balisage à l'arrière du port, en se positionnant sur un cap de 314,1 degrés. Une fois à l'intérieur, tournez à droite vers le quai aux rayures de tigre (noir et jaune) à gauche du bâtiment bas de Gyōkyō — le poste d'amarrage désigné pour les navires de plaisance pouvant accueillir deux ou trois yachts à quai. Évitez le quai bas en mouillage du fait de la montée des eaux à marée haute atteignant le niveau du quai. La disponibilité d'eau au Gyōkyō présente une mise en garde : l'eau d'Ōshima est dessalinisée et fortement chlorée, impropre à la consommation. La livraison de carburant est disponible via la boutique Misakiya ; quatre supermarchés se trouvent à dix minutes de marche. Remarquablement, un point officiel de dépôt d'ordures existe au quai le plus intérieur — une rareté dans tout l'archipel des îles Izu. Le paysage volcanique du mont Mihara domine l'île ; les fleurs de camélia fleurissent en hiver, et les sources thermales multiples de l'île attirent les visiteurs. Le port de Motomachi (34°45.110'N 139°20.920'E), le port principal, offre un meilleur ravitaillement : mouillez au quai aux rayures de tigre immédiatement avant le bassin des bateaux de pêche sans permission formelle. Deux sources thermales à proximité incluent Motomachi Hamanoyu (extérieur, ¥400, maillot requis) et Gojinka Onsen (établissement de spa, ¥1 000). Le supermarché Benya, le plus grand d'Ōshima, se trouve à sept à huit minutes de marche avec un excellent assortiment de produits frais.

Toshima (34°32.070'N 139°16.830'E), l'une des îles les moins visitées de l'archipel, ne doit être tentée que dans des conditions météorologiques bien établies — le guide du port lui-même note que l'amarrage n'est possible que lorsque l'état de la mer reste calme. Les postes d'amarrage pour visiteurs sont effectivement inexistantes ; le Gyōkyō ne peut désigner d'espaces spécifiques, et le port se remplit rapidement de bateaux de pêche. La meilleure stratégie est un hébergement minshuku à l'avance avec amarrage pré-arrangé à côté d'un bateau de pêche. Le quai gauche à l'intérieur du port peut offrir un espace temporaire ; évitez absolument le quai de droite où la houle entre et endommage les bateaux. À seulement 12,1 milles de Habu, mais la voie de navigation principale entre Ōshima doit être franchie avec prudence.

Niijima (34°22.220'N 139°14.510'E) s'approche via le waypoint 34°22.500'N 139°14.200'E, offrant une vue complète du port. La zone de bateau de plaisance désignée est le bassin de bateaux immédiatement à droite après l'entrée — les yachts mouillent généralement au quai sud-est à l'arrière. L'espace est limité ; s'il est plein, essayez le quai gauche. Un robinet d'eau robuste est encastré dans le sol du quai ; des toilettes occidentales propres se trouvent à proximité. Trois onsen à distance de marche offrent des bains exceptionnels : source thermale en plein air Yunohama (gratuit, 24 heures, maillot requis), Mamashita Onsen (¥300, vues sur l'océan), et Niijima Hot Spring Lodge (¥400, avec buanderie à pièces). Le magasin Niijima en centre-ville fournit le ravitaillement en dix minutes de marche. La plage Habushiura sur la côte est représentée un terrain de surf de classe mondiale.

Shikinejima offre deux ports distincts révélant le caractère double de l'île. L'anse de Fukinoe (34°20.150'N 139°12.495'E) est largement considérée comme l'ancrage le plus beau de la région de Kanto — une anse complètement naturelle sans quai accessible uniquement via des lignes d'étambot ou de proue ancrées à des bittes montées sur roche. Placez les waypoints d'approche à 34°20.470'N 139°12.530'E (aperçu) et waypoint d'entrée 34°20.150'N 139°12.495'E. L'entrée s'avère extrêmement difficile à repérer depuis le large ; sans waypoints précis, les visiteurs réguliers peinent à localiser l'étroit passage entre la roche de ressac (à peine visible à marée haute) et la paroi rocheuse de droite. Le fond marin présente roche et sable avec une mauvaise tenue ; sécurisez-vous toujours aux bittes en complément de l'ancrage. La capacité maximale est d'environ cinq bateaux. Avertissement

critique : les fortes brises de l'ouest causent des vagues roulant dans l'entrée étroite, rendant la sortie impossible et les conditions dangereuses à l'intérieur. Vérifiez les prévisions attentivement avant de vous engager. Fukinoe n'offre pas d'eau ou d'installations. Le port de Nobuse (34°20.050'N 139°12.980'E), le port principal de Shikinejima, fournit un amarrage plus accessible où le Gyōkyō accueille favorablement les yachts visiteurs — demandez à l'arrivée les assignations de poste souvent près du ferry inter-îles Nishiki. L'eau est disponible au Gyōkyō. Shikinejima est une île onsen ; Jinata Onsen, une source thermique dramatique à la base d'un canyon rocheux, reste hautement recommandée, tandis que le bain public Ikoï-no-ie coûte ¥200.

Kōzushima présente un avantage exceptionnel pour le cabotage limité en eau : l'île la plus riche en eau de l'archipel, avec une magnifique source naturelle 24 heures à la baie de Takō produisant une eau de source excellente à boire. Le port de pêche Miura dans la baie de Takō (34°12.000'N 139°09.500'E au phare du brise-lames) sur la côte est est plus grand et plus calme que le port principal sur la côte ouest. L'approche nécessite une navigation prudente : suivez le long brise-lames avec son phare blanc à bâbord, passez une balise jaune à tribord, tournez à droite derrière elle, puis à gauche au petit phare blanc (34°12.04'N 139°09.31'E) à travers le chenal étroit dans le bassin de bateaux. Le meilleur poste est à côté du côté sud du brise-lames intérieur. Mise en garde critique : n'ancrez pas — des câbles sous-marins couvrent le fond marin et accrocheront les ancres. L'eau est disponible de la magnifique source naturelle ; les installations de toilettes et douches se trouvent juste au port. Pour les sources thermales, prenez le bus (¥400 total) au centre Kōzushima Onsen Hoyō sur la côte ouest (¥800, maillot requis). Le carburant est disponible mais coûteux à ¥200 par litre ; le ravitaillement nécessite un voyage en bus au supermarché Maruhan dans le village principal.

Miyakejima (34°04.070'N 139°28.650'E pour le port de pêche de Ako) offre d'excellentes conditions de navigation avec un grand espace d'amarrage et un calme remarquable à l'intérieur du port même lors de gros temps. Approchez comme pour la plupart des ports des îles Izu : suivez le long brise-lames avec phare blanc à bâbord, passez la balise jaune à tribord, tournez à droite, puis à gauche au petit phare blanc à travers le chenal étroit. Le quai de gauche (ouest) offre un ample espace ouvert pour les yachts visiteurs ; les autorités portuaires demandent généralement seulement un formulaire de visiteur sans frais. Miyakejima est une île volcanique active ; l'éruption dramatique de 2000 a forcé une évacuation complète de cinq ans, laissant un paysage de falaises de lave volcanique noire plongeant dans une eau bleu profond. L'eau, les toilettes équipées de douchette washlet et les installations de camping se trouvent à la plage de camping Sabigahama, à sept minutes de marche. L'hôtel Kairaku offre un bain à ¥500 et un restaurant avec buanderie à pièces à ¥200. Le supermarché Tsuchiya Shokuhin couvre les bases avec variété limitée. Les eaux tièdes du Kuroshio amènent des espèces de poissons tropicaux étonnamment loin au nord — poisson-papillon, poisson-ange, et même tortues marines habitent les roches volcaniques, rendant la plongée et le snorkeling exceptionnels.

Les îles Izu sont renommées pour le kusaya — poisson séché fermenté avec un arôme extraordinairement pungent considéré comme un mets délicat par les locaux et une agression sensorielle pour la plupart des visiteurs. Essayez-le au moins une fois, ne serait-ce que pour pouvoir le dire. Les îles sont aussi distinctives pour la cultivation d'herbe ashitaba et la production de shochu, des spécialités régionales reflétant le sol volcanique et le caractère insulaire. Mikurashima (33°53.840'N 139°35.210'E) représente le port accessible le plus méridional et ne doit être tenté que dans des conditions particulièrement calmes ; le guide du port lui-même note que l'amarrage n'est possible que dans un état de mer bien établi. Le phare triangulaire rouge identifie uniquement l'entrée ; le quai de gauche est extrêmement haut, accessible uniquement via des échelles en

caoutchouc également utilisées par les bateaux d'observation des dauphins. Les quais intérieurs sont occupés par les bateaux locaux. Traitez Mikurashima comme un arrêt diurne bref dans un temps calme plutôt que comme un mouillage de nuit. L'île est célèbre pour sa population de dauphins sauvages ; la baignade avec les dauphins forme l'attraction touristique principale. Pour ceux qui recherchent l'aventure océanique ultime depuis les eaux japonaises, ces îles représentent le seuil de la vraie navigation océanique — des eaux où la lave noire rencontre le bleu profond, où la géologie volcanique crée des paysages spectaculaires, et où l'étreinte du Kuroshio transforme chaque passage en une rencontre avec l'âme maritime du Japon.

Port Facilities

Port Type	Shimoda Port; marina and fishing harbour
Berths	Marina pontoons and quay wall berths
Depth	3–5 m
Water	At marina berths
Fuel	Gas station delivery
Provisioning	Supermarchés en ville ; excellent poisson frais ; le kinmedai (vivaneau aux yeux dorés) est la spécialité locale
Transport	Izukyū Railway to Tokyo (2.5 hrs via Atami or direct express); local buses

The Sea of Japan Coast



La côte de la Mer du Japon du Nord Honshū représente l'un des terrains de navigation les moins visités mais les plus gratifiants des eaux japonaises. Cette côte lointaine et dramatique s'étend des confins sud de la préfecture de Yamaguchi vers le nord à travers Shimane, Tottori, Hyogo, Fukui, Ishikawa, Niigata, Yamagata, et Akita, atteignant finalement le détroit de Tsugaru. Contrairement à la côte Pacifique bien cartographiée et très touristique, la Mer du Japon reste agréablement calme, ses villages de pêche et ports tranquilles pratiquement intouchés par les croisiéristes étrangers. Le paysage accidenté — formé par les montagnes Alpines du Japon s'élevant précipitamment de l'eau — crée certains des paysages côtiers les plus spectaculaires du pays, avec des falaises dramatiques, des affleurements rocheux, et des villes de pêche historiques qui semblent figées dans le temps.

La navigation en Mer du Japon exige plus d'autosuffisance que les eaux méridionales, et la météo peut être sévère, particulièrement durant les mois d'hiver lorsque les vents continentaux apportent de la neige lourde aux montagnes côtières. Cependant, pour ceux qui s'aventurent ici durant les saisons calmes, les récompenses sont incommensurables : la chance d'expérimenter le Japon côtier authentique, d'ancrer dans des ports où les yachts étrangers sont des curiosités rares, et de découvrir certaines des plus fines spécialités régionales du pays — en particulier les fruits de mer, le saké, et les sources thermales. Le courant qui s'écoule le long de cette côte, circulant du nord vers le sud, influence à la fois les régimes météorologiques et la distribution des stocks de poisson, en faisant l'une des régions de pêche de premier plan du Japon. C'est le domaine du crabe Matsuba et du crabe Echizen en hiver, du buri (sérieole) prisé en fin d'automne, et des approvisionnements toute l'année en calmar, huître, et délices saisonniers qui varient par région.

Les confins septentrionaux de la côte de la Mer du Japon commencent dans la préfecture de Niigata, foyer des régions de brassage de saké les plus célèbres du Japon. Le port de Niigata dans le district Ouest (37°58.100'N 139°04.300'E) est le port en eaux profondes principal et représente le point d'entrée principal pour les croisiéristes arrivant du nord ou se dirigeant vers Hokkaido. Le port lui-même est moderne et bien équipé, avec des installations de yacht désignées et un bon ravitaillement

à terre. La ville de Niigata, bien que principalement industrielle, possède une véritable culture de navigation en eau salée et de nombreuses brasseries de saké offrant des dégustations et visites — un incontournable pour tout marin passant par ici. Le port est bien positionné pour l'exploration de la côte environnante et constitue une excellente base pour le ravitaillement et l'évaluation météorologique.

Situé entre Niigata et la côte continentale, l'île de Sado (Sado-ga-shima) est l'une des destinations les plus fascinantes de la Mer du Japon. L'île, d'environ 135 milles nautiques de circonférence, a été habitée pendant des millénaires et était traditionnellement utilisée comme lieu d'exil pour la noblesse japonaise et les moines bouddhistes. Aujourd'hui elle reste une capsule temporelle de la vie japonaise rurale, avec des rizières en terrasse, des villages traditionnels, et certaines des traditions d'arts de la scène les plus anciennes du Japon toujours florissantes. Le port de pêche Awa de Niigata (38°28.070'N 139°15.430'E) sert de point d'entrée secondaire pour la région, avec services de ferry et bonnes installations pour les yachts visiteurs. Awashima Le port de pêche d'Awa (38°28.070'N 139°15.430'E) sert de point d'entrée secondaire pour la région, avec services de ferry et bonnes installations pour les yachts visiteurs. Le port de Nou (37°06.900'N 138°00.000'E) sur la côte nord-ouest fournit un bon abri et est la porte d'accès à l'exploration des confins ouest plus tranquilles de Sado. De Nou, le port Kashiwa voisin (37°22.980'N 138°32.580'E) au sud offre un abri supplémentaire et un accès à la côte sud dramatique de Sado. Le port de Terado fournit un accès supplémentaire au sud vers l'arrière-pays agricole de l'île et d'excellentes opportunités pour explorer les villages traditionnels à pied.

L'île offre des vues dramatiques à travers les eaux ouvertes et sert de barrière météorologique pour les navires s'approchant. À Niigata City proprement dit, les installations du district Ouest du port de Niigata fournissent des services complets y compris l'eau, le carburant, et le ravitaillement complet. Les brasseries de saké dans toute la préfecture sont de renommée mondiale ; en hiver, les vents continentaux froids qui apportent de la neige lourde créent aussi les conditions parfaites pour le brassage du saké, et les visiteurs peuvent observer le processus de fermentation et goûter les produits finis à de nombreuses brasseries dans toute la région. La cuisine locale célèbre le buri, avec la tête de buri grillée (burikabu) et le hot-pot buri-dai (buri-nabe) étant des spécialités hivernales dans tout Niigata. Les minshuku traditionnels dans tout Sado offrent des repas mettant en vedette les produits frais de l'île et les fruits de mer pêchés par les bateaux locaux.

Se déplaçant vers le sud le long de la côte, la péninsule de Noto émerge comme l'une des destinations de navigation les plus remarquables de toute la Mer du Japon. Cette péninsule montagneuse, désignée site du patrimoine mondial de l'UNESCO en 2024 pour son paysage satoyama et satoumi (mer-montagne) exceptionnel, offre aux croisiéristes une fenêtre incomparable sur la culture côtière japonaise traditionnelle et certaines des plus fines cuisines régionales du Japon. La péninsule est célèbre pour sa cuisine 'seafizen' — une philosophie de cuisine qui célèbre l'interconnexion des montagnes, des terres agricoles, et de la mer — et pour la production de laque Wajima, un métier délicat pratiqué ici depuis plus de 1 500 ans.

Le port de Kanazawa (36°38.620'N 136°35.990'E), à la base de la péninsule, est un port moderne substantiel avec des installations de yacht complètes. La ville adjacente de Kanazawa est l'un des trésors culturels du Japon, foyer du magnifique jardin Kenroku-en — l'un des trois grands jardins du Japon — et des quartiers historiques de Naga Machi et Higashi Geisha où les visiteurs peuvent encore voir les geishas en costume complet se dirigeant vers les engagements du soir. Le marché Nishiki de la ville, une arcade couverte de plus de 170 magasins alimentaires spécialisés, offre une sélection extraordinaire de produits régionaux y compris les fruits de mer frais, les légumes locaux,

et les ingrédients spécialisés. De nombreux étals prépareront du sashimi et des sushi frais sur place. Kanazawa est aussi célèbre pour sa production de feuille d'or ; de nombreux restaurants locaux préparent des plats mettant en vedette la feuille d'or comestible, et les visiteurs peuvent visiter les studios de battage de l'or où les artisans martellent l'or pur en feuilles paper-minces. La ville possède d'excellentes installations onsen, y compris la contemporaine Spa House Kanazawa près du port.

De Kanazawa, le port de Fukuura (37°05.080'N 136°43.550'E) marque le début des véritables terrains de navigation de la péninsule Noto. La région environnante est connue pour l'élevage d'huître et la pêche au calmar ; la coopérative de pêche locale a souvent une prise fraîche disponible pour l'achat directement au quai. Le port de Wajima (37°24.140'N 136°54.290'E), sur la côte nord de la péninsule, est le cœur spirituel du tourisme de la péninsule Noto et peut-être la meilleure destination de navigation sur cette section de la côte de la Mer du Japon. La petite ville de pêche a préservé remarquablement son caractère traditionnel, avec des ruelles étroites de vieilles maisons en bois, un marché de poisson actif, et de nombreux petits restaurants et minshuku (maisons d'hôtes familiales) servant le nombre croissant de visiteurs découvrant la région. Le marché du matin de Wajima, tenu quotidiennement sauf les jeudis, est une explosion sensorielle de couleur, d'odeur, et d'activité — poisson frais, légumes locaux, artisanat, et aliments préparés sont marchandés avec grande énergie. De nombreux vendeurs prépareront des plateaux de sashimi frais sur commande. Le musée célèbre de la laque Wajima met en vedette l'extraordinaire travail des artisans locaux, et les visiteurs peuvent organiser des visites d'atelier pour regarder les artisans au travail. Le port de Noroshi (37°31.380'N 137°19.840'E) à la pointe est de la péninsule offre un abri et un accès à certains des paysages côtiers les plus dramatiques de la péninsule — falaises hautes et affleurements rocheux plongeant directement à la mer. Le port de Ogi voisin (37°18.410'N 137°14.100'E) fournit l'ancrage et est le foyer d'une flotte de bateaux japonais traditionnels. Le port de Nanao (37°02.930'N 136°58.350'E) sur la côte sud offre un bon abri et un accès à Nanao City, qui possède un excellent ravitaillement et de bonnes installations onsen. Toute la péninsule Noto est célèbre pour sa tradition onsen ; presque chaque village possède au moins un bain public, et beaucoup offrent des vues époustouflantes sur l'eau.

Partout dans la péninsule Noto, les restaurants locaux servent les fruits de mer saisonniers : au printemps, calmar ; en été, poisson de roche et poisson blanc local ; en automne, buri et vivaneau rouge ; en hiver, le crabe Matsuba prisé — une variété locale du crabe-araignée avec une douceur extraordinaire. Un dîner de sashimi de crabe frais, crabe cuit à la vapeur, et soupe de crabe miso peut être arrangé dans de nombreux minshuku en bord de port. La désignation du patrimoine mondial de l'UNESCO de la péninsule Noto reflète la biodiversité exceptionnelle de ses eaux et les pratiques de pêche durable qui ont été maintenues ici pendant des siècles — une raison convaincante pour les croisiéristes de passer du temps étendu à explorer ces eaux et soutenir les communautés de pêche locales.

Partout dans la péninsule Noto, les restaurants locaux servent les fruits de mer saisonniers : au printemps, calmar ; en été, poisson de roche et poisson blanc local ; en automne, buri et vivaneau rouge ; en hiver, le crabe Matsuba prisé — une variété locale du crabe-araignée avec une douceur extraordinaire. Un dîner de sashimi de crabe frais, crabe cuit à la vapeur, et soupe de crabe miso peut être arrangé dans de nombreux minshuku en bord de port. La désignation du patrimoine mondial de l'UNESCO de la péninsule Noto reflète la biodiversité exceptionnelle de ses eaux et les pratiques de pêche durable qui ont été maintenues ici pendant des siècles — une raison convaincante pour les croisiéristes de passer du temps étendu à explorer ces eaux et soutenir les communautés de pêche locales.

Au sud de la péninsule Noto, la côte de la préfecture de Fukui contient certains des ports les plus accessibles et gratifiants pour les croisiéristes recherchant des activités côtières et une exploration culturelle. Le port d'Echizen dans le district de Kuriya (35°55.900'N 135°59.700'E) sert la région traditionnelle du washi (papier japonais) d'Echizen, célèbre pour la production de papier fait à la main utilisant des méthodes inchangées depuis des siècles. Les visiteurs peuvent visiter les studios de fabrication de papier et acheter les produits finis directement. Le port lui-même offre un bon abri et ravitaillement.

Mikuni (36°13.070'N 136°07.650'E) dans le district de Mikuni de la préfecture de Fukui et le port de pêche Hashitate (36°21.590'N 136°18.850'E) représentent les points de transition entre la côte San'in lointaine au sud et la péninsule Noto plus développée au nord. Ces ports sont bien protégés et possèdent de bonnes installations d'amarrage. Les restaurants locaux dans toute cette région servent le crabe Echizen en hiver et un magnifique plat de poisson grillé appelé 'hiougi-yaki' (poisson grillé sur une palette en bois) toute l'année. Les brasseries de saké locales ici sont parmi les plus fines du Japon, et beaucoup offrent des dégustations et des visites.

Le port d'Ine (35°40.430'N 135°17.250'E), niché dans la péninsule de Tango de la préfecture de Hyogo, est l'un des ports les plus inusités et pittoresques du Japon. Le village d'Ine est célèbre pour ses 'funaya' — uniques maisons-bateaux qui se situent directement sur l'eau sur des pilotis, avec des bateaux entreposés directement sous les quartiers de vie. Ces structures extraordinaires, au nombre de plus de 200, créent l'un des ports les plus distinctifs et photogéniques du Japon. Les funaya sont en utilisation continue depuis plus de 500 ans et restent l'habitation principale pour la plupart des résidents d'Ine. Mouiller au large du village offre des vues à travers des douzaines de ces structures en bois, leurs réflexions reflétées dans l'eau calme. Le village lui-même est accessible par petit bateau ou en marchant le long des ruelles étroites entre les funaya, et les restaurants locaux servent des fruits de mer extraordinairement frais — souvent du poisson et du calmar pêchés ce matin.

Un onsen appelé Ine no Yu se situe au bord de l'eau ; tremper ici en regardant le coucher de soleil sur l'eau est une expérience inoubliable. L'approche...

La côte de San'in, comprenant les rivages sauvages et peu visités des préfectures de Hyogo, Tottori et Shimane, représente la section la plus reculée et la moins touristique des zones de croisière de la mer du Japon. Cette région se caractérise par des falaises spectaculaires, des affleurements rocheux et des villages de pêche traditionnels qui reçoivent peu de visiteurs étrangers. La côte de San'in est célèbre pour ses paysages naturels spectaculaires, notamment les célèbres dunes de sable de Tottori — les seules grandes dunes de sable du Japon, s'étendant sur des kilomètres le long de la côte. Pour les navigateurs, la région offre une excellente navigation à la voile dans des eaux vierges et des ports où vous serez probablement le seul navire étranger.

Les parties nord de la côte de San'in commencent autour du port de Shichirui (35°34.500'N 133°14.200'E) et de la marina publique de Sakaikou (35°30.870'N 133°15.260'E) dans la préfecture de Tottori. Ces ports offrent un bon abri et l'accès au littoral spectaculaire de Tottori. Les dunes de sable de Tottori, les seules dunes de sable significatives du Japon, se trouvent à une courte distance à l'intérieur des terres ; les dunes descendent jusqu'à la ligne d'eau par endroits, créant un paysage presque désertique. Le port de Shibaieama (35°39.600'N 134°40.100'E) et le port d'Inaba Ajiro (35°34.980'N 134°16.910'E) offrent un abri supplémentaire et l'accès aux villages traditionnels et à la côte spectaculaire d'Inaba. Le port d'Akasaki (35°30.850'N 133°39.580'E) complète ce trio de ports de la région de Tottori, chacun offrant un bon abri et l'accès à l'arrière-pays. Les restaurants locaux dans toute la région servent le crabe Matsuba (une spécialité d'hiver d'une douceur extraordinaire et d'une viande tendre) et le crabe d'Echizen. Un plat de poisson grillé traditionnel

appelé « yotsutsubo-yaki » — littéralement « gril quatre-pot » — reste populaire ici, où un petit poisson entier est grillé sur charbon jusqu'à ce que la peau soit croustillante et la chair tendre. Plusieurs bonnes installations onsen existent dans la région, y compris les bains communaux traditionnels et les installations plus modernes.

The Oki îles, lying offshore in a dramatic cluster, represent one of the most unusual and rewarding detours on the Sea of Japan coast. These remote îles, largely untouched by mass tourism, offer visitors a genuine glimpse of traditional Japanese île life. The archipelago consists of three main îles (Dogo, Nakashima, and Nishinoshima) plus numerous smaller îles and rocky outcrops. Oki Island Shimogo—Saigo Port (36°11.970'N 133°20.100'E) offers the main vessel access, with modern facilities including a distinctive tiger-striped ferry quay. Alternative poste d'amarrages include Hishiura Port (36°06.200'N 133°04.700'E) on Nakashima, which provides excellent shelter and is surrounded by dramatic coastal scenery. Turumaru Pontoon (36°05.700'N 133°00.600'E) on Nishinoshima offers mouillage alongside a working fishing port. Chibu Fishing Harbor (36°00.550'N 133°02.630'E) on Chiburi Island provides the most remote and pristine mouillage, accessed only by small boat. Throughout the Oki îles, local restaurants serve an extraordinary variety of fresh seafood—squid, fish, and shellfish caught from boats visible from the port. Several small minshuku offer simple accommodation with meals; asking at the portmaster's office or local fishing cooperative will result in recommendations and introductions. The îles have several onsen facilities, including a traditional communal bath where local fishermen bathe after working their boats.

En continuant vers le sud le long de la côte de Shimane, les ports de pêche actifs de la région offrent des expériences portuaires authentiques avec un bon abri et un approvisionnement basique. La côte ouest de San'in, avec ses petits ports traditionnels et ses villages côtiers, offre un refuge à la navigation à la voile. Cette zone offre des eaux généralement plus calmes que celles du côté plus exposé de la mer du Japon, et les navigateurs apprécient les petits havres protégés et les communautés côtières préservées. Matsue, la préfecture de Shimane, est dominée par le château de Matsue, l'un des trésors culturels du Japon. Bien que le château de Matsue soit clairement le point de repère historique dominant, la préfecture dans son ensemble offre aux navigateurs un paysage fascinant de villages de pêche traditionnels, de sanctuaires historiques et de paysages côtiers spectaculaires. Des mouillages faciles d'accès parsèment la côte, offrant aux navigateurs des refuge pour explorer l'arrière-pays.

En poursuivant vers l'ouest en direction de la préfecture de Yamaguchi, le port de Yunotu (35°05.760'N 132°20.330'E), le port de Sagi Uura et d'autres petits ports traditionnels accueillent les navigateurs avec un authentique port de pêche. Ces installations offrent un bon abri et un accès aux villages côtiers de la région. Le port de Shimane, plus à l'intérieur, sert de point focal pour approvisionner les navires se dirigeant vers le nord ou le sud le long de la côte de San'in.

La section la plus septentrionale de la côte de la mer du Japon, englobant les préfectures de Yamagata et d'Akita, offre un terrain de croisière de plus en plus dramatique. À mesure que vous vous dirigez vers le nord depuis la mer de San'in, la côte devient plus escarpée et plus reculée, les petits villages de pêche se succèdent régulièrement. Ces ports offrent une expérience authentique du Japon côtier, loin des zones touristiques principales.

Dans tous ces ports du nord, la pêche traditionnelle reste l'activité économique dominante, et les restaurants locaux servent le poisson frais pêché localement et d'autres fruits de mer. Les installations portuaires restent basiques mais fonctionnelles, et les navigateurs y trouvent généralement un accueil chaleureux. L'approvisionnement dans les petits ports nécessite une

planification minutieuse, avec un arrêt préalable à la ville la plus proche pour obtenir les fournitures essentielles.

Les zones les plus au sud de la côte de la mer du Japon dans la préfecture de Yamaguchi contiennent certains des paysages côtiers les plus spectaculaires et les plus reculés de toute la région. La baie de Seto Interne, s'étendant à travers les détroits de l'ouest, offre un terrain de croisière abrité avec des îles spectaculaires et des villages côtiers traditionnels. Cette zone offre une bonne navigation en eaux relativement abritées et un accès à l'arrière-pays montagneux.

La navigation en Mer du Japon exige plus de préparation et d'autosuffisance que les eaux méridionales, mais les récompenses sont incomparables. L'absence de foudres...continental winds and heavy snow to the coastal mountains, making November through March a challenging season except during calm interludes. Spring (April–May) and autumn (September–October) offer the most reliable cruising conditions, with summer (June–August) bringing calm conditions but the complication of the rainy season. The fishing communities along this coast remain among Japan's most traditional and welcoming, and local fishermen and port masters often go to considerable trouble to assist visiting yachts. A basic knowledge of Japanese and a willingness to participate in port life will greatly enhance the experience—fishing cooperatives often have fresh catch available for purchase, and relationships built over a few days in a single port can result in invitations to local bateau de pêches, festivals, and family meals ashore.

Port Facilities

Port Type	Port de Niigata (installation majeure) ; port de Ryotsu sur l'île de Sado
Berths	Marina et poste d'amarrage sur quai à Niigata ; postes d'amarrage de port de pêche sur Sado
Water	Available at both locations
Fuel	Fuel dock in Niigata; gas station delivery on Sado
Provisioning	Excellent in Niigata—Koshihikari rice; premium sake breweries; fresh seafood market
Transport	JR Niigata station (Shinkansen to Tokyo, 2 hrs); ferry to Sado (2.5 hrs or 1 hr jetfoil); airport

The Tohoku Coast



La région du Tohoku — le nord-est de Honshu — est le pays frontière du Japon : rural, peu peuplé et frappant de sauvagerie. C'est une région d'une beauté brute et d'une splendeur naturelle, avec des côtes spectaculaires qui s'élèvent dramatiquement des eaux de la mer du Japon et de l'océan Pacifique. Au Japon. Le grand tremblement de terre du Japon oriental en 2011 et le tsunami ont dévasté une grande partie de cette côte avec une férocité terrifiante, détruisant les petites villes côtières et reconfigurant à jamais le paysage côtier. Cependant, la résilience remarquable des communautés de la côte de Sanriku a transformé la catastrophe en une occasion de renouvellement.

Matsushima Bay, near the city of Sendai, is considered one of Japan's three most scenic views (Nihon Sankei), alongside Amanohashidate and Miyajima. The baie is dotted with over 260 pine-covered îles and offers wonderfully protected sailing in a natural amphitheatre of extraordinary beauty. The poet Basho visited in 1689 and was so overwhelmed by the sight that he wrote simply, 'Matsushima—ah!' The Matsushima Yacht Harbor (38°22.000'N 141°03.690'E) provides modern facilities and is the principal mouillage point for visiting yachts, though care is required on approach to watch for shallow water and the distinctive rock shelf to port. Nearby Hamada Anchorage (38°20.910'N 141°02.550'E) offers an alternative sheltered poste d'amarrage. From Matsushima, the towering Torii Gate shrine on Oshima Island is visible across the water, and a tender excursion to the nearby îles and their Buddhist temples is deeply rewarding. Sendai, Tohoku's largest city with over one million residents, sits inland from the coast and is famous for gyutan—grilled beef tongue—served at dozens of specialist restaurants. The Tanabata Festival in August transforms the city's shopping arcades with thousands of elaborate paper decorations and is a sight never to be forgotten.

Au sud et à l'est de Matsushima se trouve la région de Sanriku Rias, une succession de baies profondes de type fjord qui pénètrent loin dans les terres. Ces baies offrent une protection exceptionnelle et un amarrage paisible, avec des villages de pêche authentiques nichés autour des bords de l'eau. Pour les navigateurs, cette région offre une croisière idéale dans un cadre préservé.

Au nord de Matsushima, la côte devient de plus en plus spectaculaire. Des baies profondes de type fjord à Kamaishi, Ofunato et Miyako pénètrent le cœur de la campagne, offrant à chaque fois un

nouvel paysage de falaises spectaculaires, de roches nues et de villages de pêche accroché à la côte. Chaque baie offre un refuge unique et un accès à l'arrière-pays.

Les fruits de mer frais ici sont parmi les plus fins du Japon. Les eaux froides riches en nutriments de la côte de Sanriku produisent certains des meilleurs poissons et crevettes du Japon, et les restaurants locaux servent invariablement ce qui a été attrapé ce jour-là. Pour un navigateur, il n'y a rien de mieux que de manger un repas de fruits de mer fraîchement pêchés dans un petit restaurant de village surplombant le port. Consultez la coopérative de pêcheurs locale (gyōkyō) à votre arrivée ; elles aident généralement à organiser les postes d'amarrage. L'approvisionnement dans les petits ports de Sanriku est limité, et tous les articles spécialisés doivent être achetés à la ville la plus proche avant d'arriver au port de mouillage.

Le port de Miyako (39°37.720'N 141°58.620'E), l'un des ports principaux de Sanriku, offre de bonnes installations et un bon accès à l'approvisionnement. Le château de Miyako, bien que plus récent qu'il n'y paraît, domine le port et offre une vue spectaculaire sur la côte de Sanriku. Des restaurants locaux servent le fruit de mer local et d'autres spécialités régionales, et le port offre un refuge sûr pour les navigateurs.

Plus au nord, après Kamaishi, se trouvent certains des ports les plus spectaculaires de Sanriku. Le port d'Ofunato (39°03.860'N 141°51.470'E) offre un abri protégé dans une baie profonde, avec un accès à un arrière-pays montagneux. Le village côtier offre une expérience authentique de la vie côtière de Sanriku, avec de petits restaurants et une atmosphère paisible.

En continuant vers le nord le long de Sanriku, la côte devient de plus en plus sauvage et reculée. Le port de Hachinohe (40°32.150'N 141°29.280'E) marque le passage vers le nord de Honshu, offrant un dernier port majeur avant d'entrer en Aomori. Cette zone représente la transition entre la côte spectaculaire de Sanriku et les eaux plus calmes qui approchent du détroit de Tsugaru.

Aomori, à la pointe nord de Honshu, est la porte d'entrée vers Hokkaido à travers le détroit de Tsugaru. La ville offre une excellente approvisionnement et des installations marines, y compris un yacht club accueillant avec une marina bien aménagée et des équipements complets.

La péninsule de Shimokita, s'avancant vers l'est d'Aomori, offre une destination de croisière unique. Le volcan actif de Osorezan, « montagne de la peur », domine la péninsule, et l'air sulfureux du volcan s'échappe des fissures du cratère créant une atmosphère d'un autre monde. accessible par une route de montagne. Le lac de cratère sulfureux, entouré de dépôts minéraux colorés et de sources thermales fumantes, s'élève au-dessus de la baie avec une perspective dramatique. C'est un repère clairement visible de la mer, et le paysage offre une vue spectaculaire lors de l'approche de la péninsule de Shimokita.

Les ports les plus au nord du Tohoku marquent l'approche du détroit de Tsugaru. Le havre de pêche de Shiranuka (41°35.480'N 141°09.560'E) offre un refuge avec un bon accès à l'approvisionnement et un paysage côtier reculé. À partir d'ici, la navigation vers le détroit de Tsugaru et au-delà vers Hokkaido commence en vrai.

Le contraste entre Sanriku et le reste du Tohoku ne peut pas être exagéré. En quelques centaines de kilomètres à peine, vous passez des eaux froides et de la côte sauvage de l'océan Pacifique aux terres agricoles relativement calmes et abritées de la mer du Japon. Cette transition, ainsi que l'accueil chaleureux des habitants et la beauté préservée de la région, rend le Tohoku une destination de croisière inoubliable.

Port Facilities

Port Type	Port de Shiogama ; ports de Matsushima ; port d'Ishinomaki
Berths	Quay wall at Shiogama; moorage among Matsushima îles; fishing port at Ishinomaki
Water	Available at Shiogama and Ishinomaki
Fuel	Gas station delivery in both towns
Provisioning	Excellent à Sendai (20 min en train de Shiogama) — restaurants spécialisés en gyutan ; marché aux poissons à Shiogama...
Transport	JR to Sendai (20 min); Shinkansen to Tokyo (1.5 hrs); Sendai Airport

Passage Planning: North Honshu

L'itinéraire de Tokyo Bay vers le nord jusqu'à Hokkaido peut suivre soit la côte du Pacifique, soit la côte de la mer du Japon. Chaque route offre des expériences de croisière distinctes : la côte du Pacifique est généralement plus calme et plus abritée en été, tandis que la côte de la mer du Japon offre un terrain plus reculé avec moins de trafic commercial.

For a northbound Pacific coast itinerary, a typical passage runs: Tokyo Bay/Yokohama → Shimoda/Izu îles (1–2 days) → around Suruga Bay with Mount Fuji views (1 day) → Numazu/Shimizu (1 day) → coastal passage or offshore route to Sendai area (2–3 days) → Matsushima Bay and Sendai (1–2 days) → Sanriku rias (allow 1 week minimum for this spectacular coast; 2 weeks is better) → Aomori (2–3 days) → Tsugaru Strait crossing to Hakodate in Hokkaido (1 day). This entire route requires three to five weeks depending on weather and how much time you spend exploring the Sanriku.

Les caractéristiques océanographiques dominantes du nord de Honshu sont les courants du Pacifique et les régimes de vents saisonniers. La branche nord du courant Kuroshio apporte des eaux chaudes le long de la côte du Pacifique oriental, tandis que les vents de mousson et les typhons saisonniers dictent les conditions de navigation. Comprendre ces caractéristiques est essentiel pour planifier en toute sécurité une croisière le long de cette région.

The Tsugaru Strait—the passage between Honshu and Hokkaido—is a significant challenge. Only 17 milles nautiques wide at its narrowest point, it is one of Japan's busiest shipping lanes, with large ferries and cargo vessels transiting frequently. The tidal streams in the détroit can exceed 3 nœuds, and the interaction between these strong courants and the Pacific houle can create steep, chaotic seas. Current tables are essential—the Japan Coast Guard publishes detailed courant information for the Tsugaru Strait. Plan your crossing for slack water or with the courant, never against it. Fog is frequent, particularly in spring and early summer. The optimal crossing window is typically late morning to mid-afternoon on a settled day with fair visibility. Many cruisers make the 55-nautical-mile crossing as a single passage, leaving at dawn and arriving by late afternoon.

Mount Fuji and Suruga Bay

Aucune discussion du nord de Honshu ne serait complète sans honorer le repère naturel le plus emblématique du Japon. Le Mont Fuji, le volcan icône du Japon, domine le paysage à l'est et est clairement visible de Suruga Bay lors des jours clairs. C'est la première région où le Mont Fuji devient un repère de navigation utile.

Le port de Shimizu, sur la rive ouest de la baie de Suruga, est un port actif avec des installations modernes et offre un accès excellent à la baie elle-même. Le port de Shimizu sert également de première étape majeure pour les navigateurs qui se dirigent vers le nord le long de la côte du Pacifique de Honshu.

La baie elle-même est relativement profonde et ouverte, avec une bonne navigation à voile dans des conditions modérées. Le courant Kuroshio qui traverse la baie crée des conditions océanographiques complexes et des régimes de vagues importants. Le Mont Fuji, clairement visible de la baie lors de jours clairs, crée une perspective rappelant les estampes anciennes de la région.

Sake Country

La côte de la mer du Japon du nord de Honshu passe par certaines des plus importantes zones productrices de saké du Japon. Les trois préfectures de Niigata, Akita et Yamagata, produisent ensemble environ 30 % de tout le saké du Japon, et chacune revendique son style distinctif et son excellence reconnue.

La tradition du saké du Tohoku court profondément. La préfecture d'Akita, bien que moins visitée par les navigateurs étrangers que Niigata, produit un saké d'une qualité exceptionnelle, avec une saveur distinctive et un caractère robuste. Les petites brasseries d'Akita offrent une expérience de dégustation plus intime que celles du grand centre de production de Niigata.

Pour le navigateur, une visite à une brasserie de saké (sakagura) est une expérience mémorable et hautement gratifiante. Bien qu'elle ne soit accessible que par des autobus occasionnels ou une visite à terre arrangée à partir d'un port, vous apprendrez le processus minutieux de la création du saké et comprendrez la fierté que les maîtres brasseurs japonais tirent de leur métier. La plupart des brasseries accueillent les visiteurs à leurs salons de dégustation. Le meilleur moment pour les visites aux brasseries est la fin de l'automne jusqu'au printemps, lorsque le processus de brassage est actif et que l'intérieur de la brasserie est en pleine activité.

Festivals and Seasonal Events

Le nord de Honshu accueille certains des festivals traditionnels les plus spectaculaires du Japon. Le festival Nebuta à Aomori, avec ses énormes lanternes flottantes illuminées et ses cortèges de danseurs en costumes traditionnels, est régulièrement cité comme l'un des trois plus grands festivals du Japon. Le festival Tanabata de Sendai et le festival Kanto d'Akita offrent également des expériences culturelles remarquables.

Si vous pouvez synchroniser votre croisière pour coïncider avec l'un de ces festivals d'été, faites-le. Ce sont parmi les expériences les plus inoubliables de la vie japonaise, avec des cortèges de lanternes illuminées, de la danse traditionnelle et des célébrations communales. Les ports sont chargés de

visiteurs japonais et internationaux, mais l'atmosphère festive rend la fréquentation portuaire largement mémorable.

Chapter 8: Hokkaido

Hakodate



Hakodate stands as the natural gateway to Hokkaido for yachts crossing the Tsugaru Strait from Honshu, and it is widely regarded as the most welcoming and cosmopolitan city in the île's northern reaches. The city's luminous night view from Mount Hakodate—reached by ropeway—ranks among the finest in the world, with lights spread across the narrow isthmus between two baies creating a distinctive figure-eight pattern that photographs beautifully in the evening hours. The Hakodate Yacht Club, located at $41^{\circ}46.200'N$ $140^{\circ}43.800'E$, offers a dedicated downtown moorage area with free poste d'amarrages in a protected and convenient location, and the club members are remarkably welcoming sources of local cruising knowledge. Contact the club before arrival if possible; their guidance on weather routing and onward passages is invaluable.

The morning fish market at the waterfront is nothing short of extraordinary, with over 250 stalls selling the freshest crab, squid, salmon roe, and sea urchin. Sitting at a market stall eating a donburi piled with translucent uni and ikura at dawn, watching the bateau de pêches discharge their catches, is a quintessential Hakodate experience that no cruiser should miss. A simple bowl of rice and fresh sea urchin harvested that same morning costs only a few pounds, yet rivals sushi bar offerings from Tokyo at ten times the price. The Motomachi district on the hillside preserves Western-style buildings from the Meiji era, including Russian Orthodox and Anglican churches—architectural reminders of the city's role as an international trading post in the 19th century.

Goryokaku, un fort magnifiquement conçu en forme d'étoile construit dans le style occidental, est saisissant lorsque les fleurs de cerisier encadrent ses remparts au printemps. La forteresse offre un aperçu fascinant de la modernisation militaire du Japon pendant la Restauration Meiji. Depuis l'eau, la géométrie pentagonale est frappante ; depuis la côte, les vues sur la baie de Hakodate sont

tout aussi impressionnantes. Les entrepôts de briques rouges Kanemori, près de la zone de mouillage, ont été convertis en restaurants et cafés offrant d'excellents repas avec vue sur le port.

Pour les bains, Yunokawa Onsen se trouve à environ 25 minutes de marche du mouillage du Yacht Club, offrant des piscines géothermales avec vue sur la baie de Hakodate. La température de l'eau atteint un luxueux 43–45°C, un plaisir profond après des jours de croisière dans les eaux fraîches du nord. Plusieurs bains publics municipaux parsement la ville et ne coûtent que 400–500 ¥, offrant l'occasion de se baigner aux côtés des locaux et d'écouter leurs histoires du patrimoine maritime de Hokkaido. Le ramen shio local de Hakodate — un bouillon clair au goût délicat — est plus léger que les variétés miso et shoyu que l'on trouve ailleurs à Hokkaido, et s'accompagne parfaitement d'une bière locale fraîche lors d'une soirée d'été.

Hakodate est également le principal point d'approvisionnement pour les équipages se préparant aux passages transpacifiques vers l'Alaska et le Pacifique Nord-Ouest. Les supermarchés proches vendent des légumes frais, des produits laitiers, des provisions congelées et des conserves occidentales. La glace est disponible auprès des coopératives de pêche, et les services de réparation mécanique peuvent être organisés via le réseau du Yacht Club. Le caractère cosmopolite de la ville signifie que l'anglais est plus largement parlé ici qu'ailleurs à Hokkaido, et la communauté de croisière est bien établie avec des voitures de location et des services de marina facilement disponibles.

Port Facilities

Port Type	Hakodate Yacht Club guest moorage (free); fishing harbour
Berths	Free guest berths operated by Hakodate Yacht Club; downtown location
Depth	3–5 m at berths
Water	Available at berths
Fuel	Gas station delivery to quayside
Power	Limited; check with yacht club
Laundry	Coin laundry in town
Provisioning	Excellent—morning fish market (250+ stalls; fresh crab, squid, uni, ikura); multiple supermarkets; farmers markets in season
Repairs	Comprehensive marine services; diesel mechanics; one of three major repair hubs in Hokkaido
Transport	JR Hakodate station; Hokkaido Shinkansen to Tokyo (4 hrs); Hakodate Airport (domestic flights)

The Southern Coast

La côte entre Hakodate et le cap Erimo présente un paysage de villages de pêche et d'une beauté dramatique côtière. Bien que le développement industriel soit apparent dans les villes majeures, la majeure partie de la côte sud de Hokkaido conserve un caractère côtier authentique et traditionnel.

Muroran, un port industriel substantiel à environ 42°18'N 140°58'E, sert de point d'arrêt le plus pratique entre Hakodate et Tomakomai pour les navigateurs se dirigeant vers l'est. Le port offre

d'excellentes installations marines, un bon approvisionnement et un accès à une arrière-pays montagneux spectaculaire. La ville est construite autour d'un port naturel protégé par des formations volcaniques, et malgré son caractère industriel, reste une destination attrayante pour les navigateurs. L'approvisionnement est bon et les réparations marines sont disponibles à des prix raisonnables. Les restaurants locaux servent une excellente cuisine, y compris des spécialités de poisson frais et des plats traditionnels d'Hokkaido.

Tomakomai, plus à l'est à 41°36'N 141°38'E, est le plus grand port de conteneurs de Hokkaido et offre des installations complètes pour les navires de tous les types. Le port est un centre commercial majeur avec d'excellentes installations d'approvisionnement et des services de réparation marine complets. C'est le point d'approvisionnement final majeur avant de partir vers l'est le long de la côte de Hokkaido.

La côte sud culmine au cap Erimo, qui est l'un des endroits les plus venteux du Japon, avec des vents régulièrement supérieurs à 40 nœuds enregistrés. Le cap est marqué par une baie peu profonde et des eaux confuses avec des courants forts et une forte houle. Les navigateurs à la voile doivent planifier les passages au cap avec une extrême prudence et en tenant compte des conditions de vent et d'état de la mer.

Port Facilities

Port Type	Port de Muroran (industriel/pêche) ; port de Tomakomai
Berths	Poste d'amarrage sur quai et port de pêche à Muroran ; postes d'amarrage commerciaux à Tomakomai
Water	Available at both ports
Fuel	Commercial fuel facilities; gas station delivery
Provisioning	Supermarkets in both cities; Muroran curried ramen; fresh scallops
Repairs	Good marine services in both ports; Muroran has shipyard facilities
Transport	Gares JR ; ferry de Tomakomai à Oarai (Honshu) ; bus vers Sapporo/aéroport de New Chitose
Hazards	Cap Erimo : très venteux, promontoire exposé. Courants forts et mers confuses possibles.

Otaru



Otaru, nestled at 43°11'N 140°58'E on the west coast facing the Sea of Japan, is home to Hokkaido's finest marina facility—and arguably the finest facility of its kind anywhere north of Tokyo. The marina is conveniently located just ten minutes' walk from Otaru train station, allowing crews to leave the boat and explore inland Hokkaido by rail. Sapporo, the île's capital and largest city with two million residents, is only 40 minutes away by train—a journey that feels like stepping from a remote cruising ground into a vibrant metropolitan centre.

Otaru itself is a charming port with a beautifully preserved canal district. Stone warehouses lining the canal, originally built during the herring-trading boom of the late 1800s, now house restaurants, cafés, glass-blowing workshops, and music box galleries. The atmosphere is distinctly nostalgic—strings of lights reflect off the canal water in the evening, and the preserved architecture provides a window into Hokkaido's maritime trading history. Several excellent restaurants overlook the canal, offering both traditional Japanese cuisine and innovative contemporary cooking.

Les restaurants de sushi d'Otaru sont légendaires dans tout le Japon, beaucoup servant du poisson attrapé ce jour-là. Les qualités supérieures du poisson local et les techniques traditionnelles de préparation du sushi font de ces établissements parmi les meilleures adresses de sushi du Japon. Les prix sont très raisonnables comparés au sushi de Tokyo ou Osaka.

Pour les équipages souhaitant faire une pause de la vie à bord, Otaru sert de base idéale pour explorer le sud de Hokkaido. La station de ski primeur du Japon, Niseko, se trouve à deux heures au sud en voiture et offre la randonnée estivale et autres activités de plein air. Niseko, la zone de resort de ski de haut niveau du Japon, se trouve à deux heures au sud en voiture et offre la randonnée estivale, le VTT et d'autres activités de plein air. La distillerie Nikka Whisky Yoichi, à seulement 30 minutes d'Otaru, a été fondée en 1934 et produit certains des whiskies japonais les plus renommés au monde.

La distillerie Nikka Whisky Yoichi, juste à 30 minutes d'Otaru, a été fondée en 1934 et produit certains des whiskies japonais les plus renommés au monde. Les visites de la distillerie offrent un regard facile sur la production de whisky et comprennent des dégustations de produits premiers.

La culture des sources chaudes d'Otaru est tout aussi accueillante, avec plusieurs onsen à distance de marche de la marina. Les sources thermales géothermales fournissent l'eau chaude aux onsen, et la tradition du bain aux sources chaudes peut être pratiquée juste à quelques minutes de marche du port.

Port Facilities

Port Type	Marina d'Otaru (la plus grande et la mieux équipée de Hokkaido)
Berths	Marina complète avec postes d'amarrage pour visiteurs ; pontons flottants ; la réservation préalable est recommandée en été
Depth	3–5 m at pontoons
Water	Potable water at berths
Fuel	Fuel available at marina
Power	Shore power at berths
Provisioning	Excellent—legendary sushi restaurants; supermarkets; Otaru fish market; canal district shops
Repairs	Comprehensive marine services; one of three major repair hubs in Hokkaido
Transport	JR Otaru station (10 min walk); train to Sapporo (40 min); New Chitose Airport via Sapporo (1.5 hrs)

The West Coast

Au nord d'Otaru, la côte de la mer du Japon s'étend vers Wakkanai à travers un territoire de plus en plus sauvage. La spectaculaire péninsule de Shakotan offre des falaises à couper le souffle — le cap Kamui à 43°30'N 140°52'E présente des falaises verticales plongeant de plusieurs centaines de mètres dans une eau bleu cobalt parmi les plus limpides de tout Hokkaido. L'eau prend ici une teinte bleue remarquable connue localement sous le nom de « Shakotan Blue », véritablement saisissante et inoubliable ; par temps calme, la clarté permet d'observer les formations rocheuses sous-marines et les forêts de varech depuis la surface.

Further north, the volcanic peak of Rishiri Island rises from the sea at 45°08'N 141°15'E like a miniature Mount Fuji, its symmetrical 1,721-metre cone visible for many miles across open water. Rishiri and the neighbouring flat île of Rebun are popular summer destinations, easily reached by a day sail from the mainland. Rishiri is celebrated for its uni (sea urchin), fed on the abundant kelp in these cold waters and considered some of the finest in Japan—the delicate sweet flavour is incomparable. L'île de Rebun est connue pour ses remarquables fleurs alpines sauvages qui fleurissent en extraordinaire profusion en juin et juillet, à une altitude étonnamment basse en raison de sa situation nordique ; les prés alpins sont accessibles par des sentiers de randonnée et offrent une couleur et un intérêt botanique surprenants.

Les ports de pêche le long de cette côte — Rumoi, Haboro et Teshio — sont accueillants mais basiques dans leurs services. Les options d’approvisionnement se réduisent considérablement à mesure qu’on avance vers le nord ; ces petites villes proposent du carburant, de l’eau et de petits supermarchés suffisants pour les provisions de croisière, mais sans la variété disponible plus au sud. Le paysage devient de plus en plus dramatique et inhabité, avec de vastes tronçons de littoral vierge où les seuls sons sont le vent et les vagues. C’est un territoire frontière, et de nombreux navigateurs le trouvent le tronçon le plus enrichissant de la navigation à Hokkaido malgré les équipements limités.

Small onsen facilities can be found in several of the coastal towns, often shared by local fishing families and accessible for a few hundred yen. The water is often warmed by volcanic geothermal sources tapped deep beneath the île. The sense of bathing in isolation with only mountain views and ocean air is particularly memorable on this sparsely populated coast. Haboro and Teshio both have municipal bathhouses that welcome visiting sailors, offering both hot water and the chance to meet locals who are invariably curious about cruising adventures.

Wakkanai and the Northern Cape



Wakkanai, Japan's northernmost city, lies at the very tip of Hokkaido at 45°24'N 141°40'E with sweeping views across the La Perouse Strait toward the Russian île of Sakhalin. On clear days, the Russian coast is visible, lying only twenty-three milles nautiques distant—a reminder that this is frontier country where nations nearly touch across open water. The port is large and well-protected, serving as the ferry terminal for Rishiri and Rebun îles and providing secure refuge for vessels preparing for the passage along the challenging Okhotsk coast.

Le brise-lames du dôme de Wakkanai, une remarquable promenade couverte de 427 mètres le long du mur du port, est l'une des réalisations d'ingénierie les plus impressionnantes du Japon. La promenade s'étend au-delà du mur du port, offrant un endroit pour les piétons de marcher même par temps difficile.

The area has a distinctive frontier atmosphere and a remarkable food culture centred on crustaceans harvested from waters directly north. The hairy crab (kegani) from the Okhotsk fishing grounds has a delicate, slightly sweet flavour unmatched by crabs from warmer waters. Red king crab, snow crab, enormous scallops, and sea urchin feature prominently at local restaurants and fish markets. A meal of freshly boiled kegani with a cold Sapporo beer, sitting in a portside restaurant watching bateau de pêches come and go, remains a highlight of northern Hokkaido cruising.

Wakkanai offre une approvisionnement raisonnable avec un supermarché de service complet et du carburant marin disponible au port. La marina offre des services basiques et un accès à la réparation de petits navires, bien que les réparations majeures doivent être arrangées à Hokkaido du sud.

Le cap Soya, le point le plus au nord du Japon, se trouve à une courte distance au sud de Wakkanai et est marqué par un monument. Le cap marque le passage entre la mer du Japon et la mer d'Okhotsk, et le paysage change radicalement à partir d'ici vers l'est.

The Sea of Okhotsk Coast

La côte nord-est de Hokkaido, face à la mer d'Okhotsk, représente la région la plus reculée et la plus difficile pour la croisière en bateau à voile. Cette zone est caractérisée par la glace dérivante saisonnière, les brouillards fréquents, et un accès limité aux services. Cependant, pour le navigateur aventureux, c'est aussi l'une des zones de croisière les plus sauvages et les plus préservées du monde.

Abashiri à 44°01'N 144°16'E est le plus grand établissement sur cette côte et sert de base pour les opérations commerciales et de pêche. Le port offre des installations de base pour les navires et un accès à l'approvisionnement par les magasins locaux.

La cuisine locale d'Abashiri reflète son patrimoine maritime et sa proximité aux eaux de glace dérivante. Les fruits de mer frais, y compris le crabe des neiges, l'oursin et le poisson blanc d'Hokkaido, dominent les menus locaux. Les restaurants locaux du port servent une excellente nourriture à des prix très raisonnables. accueillir les équipages de pêche et les marins visiteurs, offrent souvent des plats attrapés du jour à des prix raisonnables. La qualité de la nourriture est exceptionnelle et l'expérience est profondément authentique.

Pour les bains, Abashiri a plusieurs installations onsen à distance de marche du port, avec l'eau chauffée géothermalement. L'expérience du bain dans une onsen locale tout en regardant le port et la baie offre une détente inégalée et une occasion de rencontrer les habitants locaux.

Port Facilities

Port Type	Utoro fishing harbour (Shiretoko gateway); Rausu fishing harbour
Berths	Quay wall moorage; limited space; bateau de pêche priority
Water	Available at harbour office
Fuel	Gas station delivery; limited hours
Provisioning	Petites boutiques uniquement ; faites le plein à Abashiri avant de visiter Shiretoko
Repairs	Minimal—bateau de pêche repairs only; carry all spares
Hazards	Eau froide ; brouillard ; abri limité ; reculé — les services d'urgence peuvent être lents à réagir. Ours sur le rivage — maintenez une vigilance constante.

Sailing the Shiretoko Coast



La péninsule de Shiretoko, un site du patrimoine mondial de l'UNESCO situé à 44°10'N 145°00'E, est l'endroit le plus sauvage et le plus préservé du Japon. La péninsule s'élève abruptement de la mer, avec des falaises spectaculaires et un paysage intact de forêts anciennes. Pour les navigateurs, la péninsule offre un cadre de croisière absolument inégalé dans le Japon civilisé.

Le passage requiert des conditions météorologiques stables, une bonne visibilité et une planification minutieuse des passages. Les courants forts, les changements rapides de météo et les brouillards fréquents rendent cette zone exigeante pour la navigation à voile.

Utoro sert de base naturelle pour explorer la péninsule par voie maritime. Le port est bien protégé et offre un bon accès à l'approvisionnement basique et aux services. C'est le seul port fiable le long de la côte de Shiretoko.

À la pointe de la péninsule, le cap Shiretoko marque la limite où la mer d'Okhotsk se transforme en océan Pacifique. Cette zone est caractérisée par des courants forts, une houle importante et un paysage dramatique de falaises côtières.

Pour la plupart des navigateurs, la meilleure approche reste de naviguer le long de la côte ouest depuis Utoro, admirant les spectaculaires falaises de Shiretoko et le paysage intact, en restant à une distance confortable de la terre.

Kushiro and the Eastern Coast



Kushiro, positionnée à 42°58'N 144°22'E sur la côte orientale de Hokkaido, est le plus grand établissement à l'est de la péninsule de Shiretoko. Le port offre d'excellentes installations marines et un bon accès à l'approvisionnement. C'est le dernier port majeur le long de la côte est avant de tourner vers le sud pour quitter Hokkaido.

Le marché aux poissons Washo de Kushiro se classe parmi les plus beaux de Hokkaido, exploitant un fascinant système « katte don » où les visiteurs peuvent acheter du poisson frais directement auprès des pêcheurs et le faire préparer dans un restaurant à proximité.

La zone humide de Kushiro, la plus grande zone humide du Japon couvrant 26 000 hectares, se trouve à l'intérieur des terres à partir du port et abrite une extraordinaire variété d'oiseaux migrateurs et d'autres espèces fauniques. C'est un site du patrimoine mondial de l'UNESCO et l'une des zones humides les plus importantes du monde.

Kushiro est l'endroit où la plupart des navigateurs étrangers se préparant au départ transpacifique finalisent leurs bateaux, approvisionnent les dernières fournitures et organisent les formalités d'amarrage. C'est effectivement le port de départ final majeur avant le passage vers l'Amérique du Nord ou d'autres destinations transpacifiques.

Pour les bains, les plusieurs installations onsen de Kushiro offrent l'eau géothermale et les vues sur le port. Les onsen locaux offrent une occasion de détente et de rencontre avec les habitants avant le départ transpacifique.

Port Facilities

Port Type	Major commercial and fishing port
Berths	Fishing harbour berths; side-tie to quay walls
Depth	3–6 m in fishing harbour
Water	Available at designated taps
Fuel	Fuel stations near waterfront; gas station delivery
Provisioning	Excellent — marché aux poissons Washo (système katte don) ; supermarchés ; dernier approvisionnement majeur avant le transpacifique
Repairs	Reliable marine services; diesel mechanics; welding; Yanmar support; one of three major repair hubs in Hokkaido
Transport	JR Kushiro station; Kushiro Airport (flights to Tokyo); bus network

Nemuro and Cape Nosappu

Nemuro, Japan's easternmost city, lies further east along the coast at 43°18'N 145°33'E and represents the final substantial settlement before the coast becomes increasingly remote. The city sits at the closest point to the disputed Northern Territories (the Russian-administered Kuril îles), and Cape Nosappu, the easternmost point of Hokkaido, lies nearby at 43°23'N 145°50'E, offering views of the Habomai îles only two milles nautiques distant across the boundary waters—a striking reminder of the geopolitical sensitivity of this coast.

Le crabe Hanasaki, une variété à coquille épineuse trouvée dans ces eaux, est la friandise locale et peut être commandée fraîchement cuite dans la plupart des restaurants locaux. Le poisson blanc du Hokkaido, l'oursin et d'autres fruits de mer spécialisés complètent le menu.

Nemuro Onsen sits within walking distance of the port and offers bathing facilities with views across the Nemuro Strait toward the disputed îles. The water is pleasantly warm (42–43°C) and the sense of bathing at the edge of Japan's territorial claims, while gazing across contested waters, creates a rather unique atmosphere. The small bathhouse is typically frequented by local fishermen and offers an authentic glimpse of everyday life in this remote corner of Japan.

Au-delà de Nemuro, la côte devient progressivement plus reculée. Plusieurs petits villages de pêche s'accrochent à la côte, offrant un refuge calme mais avec une approvisionnement limitée. Les navigateurs doivent planifier avec soin pour assurer une approvisionnement adéquate à partir de Kushiro ou Nemuro.

Passage Planning: Hokkaido

La saison de croisière à Hokkaido court strictement de juin à septembre, avec juillet et août offrant les meilleures conditions de navigation. Les tempêtes d'hiver, la glace dérivante et les vents puissants rendent la saison d'hiver extrêmement dangereuse pour les navigateurs à voile.

A clockwise circumnavigation follows the most natural progression: Hakodate (entry port) → west coast to Otaru allowing 3–4 stops and one week → Shakotan Peninsula → Rishiri and Rebun îles (3–5 days) → Wakkanai → east along the Okhotsk coast to Abashiri (3–4 stops, allowing 1.5 weeks) → Shiretoko Peninsula (2–3 days for western coast, longer if attempting circumnavigation) → Kushiro and eastern coast exploration → south past Cape Erimo to Muroran → return to Hakodate. A complete circuit requires eight to ten weeks of cruising, weather delays, and provisions.

Pour les navigateurs ayant un temps limité, l'itinéraire sud-ouest de Hakodate à Otaru via Muroran et Tomakomai offre les meilleures installations et le temps de port. Pour les navigateurs ayant plus de temps, l'exploration de la côte nord-est jusqu'à Shiretoko offre une expérience de croisière absolument inégalée.

Pour les réparations majeures et l'approvisionnement, Hakodate, Otaru et Kushiro offrent les services marins les plus complets. Les petits ports offrent des installations basiques mais adéquates pour les réparations de routine et le ravitaillement.

Boats continuing from Hokkaido across the Pacific should plan their departure for late August or September, when the typhoon season is winding down further south and the North Pacific weather window reaches its optimal window. Kushiro and Hakodate are the most common departure points. The Great Circle route to the Pacific Northwest passes through the Aleutian îles, where weather can be quite challenging; an alternative route via the Hawaiian îles is longer but offers more moderate conditions. Either way, thorough provisioning and complete boat preparation in Hokkaido is absolutely essential before committing to the open ocean.

The Ainu Heritage

Hokkaido is the ancestral homeland of the Ainu, an indigenous people with a distinct and ancient language, sophisticated culture, and profound spiritual tradition that predates Japanese settlement of the île by many centuries. The Ainu lived as hunters, fishers, and gatherers throughout Hokkaido, the Kuril îles, Sakhalin, and parts of northern Honshu for thousands of years. Their culture was centred on a deep reverence for the natural world—bears, sea eagles, owls, salmon, and whales were all considered kamuy (gods or spirits in the Ainu language) that had graciously chosen to visit the human world in animal form. This spiritual worldview created a sustainable relationship with the environment that allowed human communities to flourish without depleting natural resources.

Les Ainu ont été systématiquement marginalisés et opprimés pendant la colonisation agressive du Japon du Hokkaido. Bien que les Ainu constituent la première nation du Hokkaido, leur culture et leur langue ont été largement supprimées au cours du 19ème et au 20ème siècle.

For the cruising sailor exploring Hokkaido's waters, understanding the Ainu heritage adds profound depth to the experience. Place names throughout the île preserve the Ainu language, providing geographical poetry: Sapporo ('sat poro pet,' literally 'a large dry river'), Niseko ('nis-ko-an-pet,' a river running between cliffs), Shiretoko ('sir-etok,' meaning 'the end of the earth'), and Kushiro ('kus-sur,' a passage or détroit). These names encode centuries of Ainu understanding of the landscap—each name describes something essential about the geography or ecology of the place.

Les ours en bois sculptés distinctifs vendus comme souvenirs partout à Hokkaido sont une expression moderne de l'art ainu traditionnel. Bien que beaucoup ne soient que des imitations commerciales, les meilleurs exemples conservent la qualité et la fierté de la tradition artistique ainu.

Hokkaido's Hot Springs

Hokkaido sits on active volcanic geology and is blessed with abundant geothermal springs throughout the île. The contrast of soaking in a steaming outdoor onsen after days of sailing cool northern waters is among the great simple pleasures available to cruising sailors. Several onsen are directly accessible from coastal ports, making them convenient destinations during planned passages along the coast.

Noboribetsu, sur la côte sud entre Muroran et Tomakomai à 42°26'N 141°07'E, est considéré comme l'une des plus grandes régions de sources chaudes du Japon. La petite ville de montagne offre de nombreuses installations onsen et est un centre touristique régional important, bien que totalement contrôlé par les navigateurs à partir du port de Muroran. paysage presque surnaturel en caractère. La ville est facilement accessible en bus à partir du port de Muroran, et l'expérience du bain dans une onsen dans un cadre de montagne spectaculaire est parmi les grandes joies de la croisière à Hokkaido.

On the east coast, Utoro, the primary gateway to Shiretoko, has several onsen facilities including cliff-top baths with views over the Sea of Okhotsk. These facilities remain modest in scale but are remarkably placed, allowing bathers to watch bateau de pêches returning to port while soaking in geothermal water. Kawayu Onsen, inland from Kushiro and situated within Akan–Mashu National Park, features notably acidic water (pH 2.2) that has a distinctive metallic taste and is said to have therapeutic properties for muscle soreness and general wellness. The water colour appears distinctly orange due to iron content, and the experience of bathing in such mineral-rich water is quite unlike standard onsen.

Dans tout Hokkaido, même les petits villages de pêche ont invariablement une salle de bains communautaire (généralement ¥300-500 par visite). Ces salles de bains publiques, appelées sento ou onsen locales, offrent l'eau chaude géothermalement et une occasion d'interagir avec les habitants locaux.

Wildlife of Hokkaido

Hokkaido's wildlife represents one of its greatest attractions for the cruising sailor. The île supports an abundance of species that have largely disappeared from the rest of Japan, and wildlife encounters from the water or ashore are regular highlights of any Hokkaido voyage. The île's isolation and northerly latitude have created ecological conditions that favour large predators and marine megafauna rarely encountered elsewhere in Japanese waters.

Les ours bruns (higuma) sont présents dans tout Hokkaido, avec les plus hautes concentrations sur la péninsule de Shiretoko. Bien que les attaques contre les navigateurs à proximité du port soient extrêmement rares, une vigilance constante doit être maintenue si vous vous aventurez à l'intérieur des terres.

Les aigles de mer de Steller (oten-washi) comptent parmi les plus grands et les plus impressionnants rapaces du monde, avec une envergure jusqu'à 2,5 mètres. Ces rapaces majestiques peuvent être aperçus tout au long de la côte de la mer d'Okhotsk et offrent l'une des expériences fauniques les plus mémorables de Hokkaido.

Marine wildlife is equally impressive and accessible from the deck of a cruising yacht. Sperm whales are regularly encountered in the Nemuro Strait between Shiretoko and the Kuril îles, particularly from May to October when they feed in these nutrient-rich waters. Orca (killer whales) are present year-round in the same waters, with pods of 5 to 20 animals commonly sighted. Minke whales, Dall's porpoises, and Pacific white-sided dolphins are common throughout Hokkaido's waters. Steller's sea lions haul out on rocky shores along the northern coast, and northern fur seals pass through on their annual migration routes. The waters around Hokkaido are arguably the richest marine wildlife habitat in the entire western Pacific, offering cruisers regular opportunities for extraordinary wildlife encounters.

For birdwatchers, Hokkaido is paradisiacal. In addition to the magnificent sea eagles, the île hosts the endangered red-crowned crane (tancho) in the Kushiro Marshland, Blakiston's fish owl (the world's largest owl species with a wingspan exceeding 2 metres), and hundreds of migratory species that pass through during spring and autumn passages. The Notsuke Peninsula near Nemuro and the lakes of Akan National Park are particularly rewarding sites for serious birdwatchers, with guide services and facilities available.

Hokkaido Food and Drink

La nourriture de Hokkaido est légendaire dans tout le Japon, et beaucoup de Japonais la considèrent comme la meilleure cuisine du pays. Les mers froides produisent certains des meilleurs fruits de mer du Japon, et l'agriculture locale offre des produits frais exceptionnels.

The île's dairy industry produces Japan's finest milk, butter, and cheese—a welcome revelation for Western cruisers accustomed to the limited dairy options elsewhere in Japan. Fresh milk from Hokkaido cooperatives is richer and more flavourful than standard Japanese dairy products. Hokkaido butter and several small-batch cheeses have become luxury products throughout Japan.

Hokkaido melon, particularly the famous Yubari King variety, is considered a luxury fruit throughout the country, with premium specimens sometimes costing several hundred pounds—though smaller varieties are available at reasonable prices.

Le ramen revêt une signification presque religieuse à Hokkaido, chaque grande ville revendiquant un statut supérieur pour son style unique de ramen. Les styles locaux varient de manière significative, et essayer le ramen local des différentes villes est une activité de croisière obligatoire.

Genghis Khan (jingisukan) est le plat de viande signature de Hokkaido — de l'agneau finement tranché grillé sur un brasero distinctif qui ressemble à un chapeau mongol. C'est le gril d'agneau à la table style coréenne du Japon, avec de la viande savoureuse et des légumes grillés. speciality.

Outdoor beer gardens in Sapporo serve jingisukan paired with Sapporo beer, creating the quintessential Hokkaido summer evening experience. Small restaurants throughout the île offer variations, some with organic or heritage lamb varieties.

Hokkaido beer, particularly Sapporo brand, is the île's most famous beverage export. The Sapporo Beer Museum, located conveniently in Otaru, offers excellent brewery tours, tastings, and a restaurant serving traditional Japanese beer-pairing dishes. Local sake production has expanded considerably, and Hokkaido's cold climate and clean water produce clean, dry sake styles that pair beautifully with seafood. The Nikka Whisky Yoichi Distillery in Otaru produces single-malt whisky of international quality using pure mountain water and Scottish production traditions; the distillery tour and tasting remain a memorable experience for whisky enthusiasts.

Chapitre 9 : Sécurité en mer — Leçons des eaux du Japon

Sécurité en mer : Leçons des eaux du Japon

Le Japon est un pays d'une beauté stupéfiante sur l'eau, mais les mers qui l'entourent comptent parmi les plus exigeantes du monde. Le Japon est situé à proximité de trois lignes de faille océanique majeures et subit régulièrement des typhons puissants. La navigation à la voile au Japon nécessite un respect absolu des conditions océaniques locales et une planification minutieuse des passages.

Japan's geographical position at the junction of the Pacific Ocean, the Sea of Japan, and the East China Sea exposes it to some of the planet's most energetic atmospheric and oceanic systems. The Kuroshio Current — sometimes called the Japan Current — is one of the world's most powerful ocean currents, flowing northeast along Japan's Pacific coast at speeds regularly exceeding three nœuds and occasionally touching five or six nœuds in areas where it interacts with coastal topography. Weather systems develop rapidly in these waters. A forecast of Force 4 at departure can become Force 7 by nightfall. Confused, short-period seas develop quickly in haut-fonding areas, and the combination of Kuroshio-driven houle with locally generated wind sea can produce chaotic wave trains that a vessel's motion cannot predict. In the Tsushima Strait, the Sea of Japan's outflow meets Pacific systems in a maritime junction that generates conditions of legendary severity in spring. The Kanmon Strait, the Hayasui Passage, and the eastern exits of the Seto Inland Sea all produce tidal currents that can exceed seven nœuds at springs — capable of pinning a sailing vessel in place or sweeping it onto a lee shore before it can respond.

Le détroit de Tsugaru, séparant Honshu de Hokkaido, gagne sa réputation de l'un des détroits les plus dangereux du Japon. Les courants puissants, les régimes de marée complexes et les changements météorologiques rapides le rendent particulièrement dangereux.

Le Kuroshio et les courants formidables du Japon

The Kuroshio is not merely a courant — it is a river in the ocean, visually distinct from the surrounding sea in its deep cobalt colour and its warmth. For passage planning along the Pacific coast, it is the single most important variable after weather. The Japan Coast Guard publishes weekly updates on the Kuroshio's position, and these reports should be consulted before any passage along the Pacific coast of Honshu or through the Izu îles. The courant's axis shifts with the seasons and in response to meso-scale eddies; what was five miles offshore last week may be pressing the coast today.

In the Izu Island chain, the Kuroshio runs through the inter-île passages with force. Southbound passages fight it; northbound passages — returning from Hachijojima or Miyakejima toward Tokyo Bay — benefit from it, but the same push that accelerates a fair passage can make an adverse one brutally slow. Tides in the Seto Inland Sea run hard at springs; the western exits through the Hayasui Passage and Kanmon Strait require timing to within an hour. The Sea of Japan's Tsushima Warm Current flows northeast through the détroit between Kyushu and Korea, but the interaction with the local outflow from the détroit and wind-driven counter-flows can produce courant-against-sea conditions without warning. Any passage in Japanese waters begins with courant research, not just weather research.

Typhoon Season

La saison des typhons du Japon s'étend de juin à octobre, avec une activité maximale en août et septembre. Les typhons sont l'une des forces les plus destructrices de la nature et doivent être traitées avec un respect absolu.

La réalité stratégique pour le navigateur à voile est simple : ne soyez pas en passage quand un typhon approche. Les typhons se développent sur plusieurs jours et la prévention des conditions météorologiques japonaises est excellente — il n'y a aucune excuse pour se trouver en passage quand un typhon approche.

Warning: Stories from Japanese Waters

Les trois incidents qui suivent ne sont pas des statistiques. Ce sont des histoires de vraies personnes – des marins expérimentés qui ont fait des erreurs ou des choix malheureux avec des conséquences tragiques. Ces leçons peuvent vous sauver la vie.

Aoki-san: Shimoda, November 2014

Aoki Yoshikazu était l'un de ces marins qui semblait avoir navigué partout. Il avait circumnavigué le monde, avait livré des navires à travers le Pacifique nord, et avait une expérience de décennies en navigation. Il était le type de marin que vous admireriez et apprendre.

En novembre 2014, Aoki-san était en cours de livraison — apportant un yacht de plaisance de 7,7 mètres vers le sud le long de la côte du Japon — quand ses réservoirs de carburant, qui s'étaient usés à cause du mauvais calcul de la consommation de carburant et des délais attendus, se sont avérées vides loin au large.

À 14 h 55, la société de remorquage a reçu une seule transmission du yacht : « Nous allons frapper. » Quarante-cinq minutes plus tard, le yacht avait coulé. Aoki-san a été tué.

Les leçons ici sont celles qui font mal le plus, précisément parce qu'aucune erreur évidente n'a été commise. Aoki-san n'était pas insouciant ou reckless. Il n'a pas ignoré les prévisions météorologiques ou pris des risques inutiles. Il a simplement mal calculé la consommation de carburant — une erreur que presque tous les navigateurs font à un moment ou à un autre.

La gestion du carburant n'est pas une vérification de routine — c'est une discipline de survie. Surveiller votre consommation de carburant à chaque passage et ne jamais partir sans une marge de sécurité de carburant suffisante. Consultez la garde-côtes si vous n'êtes pas sûr du stockage de carburant.

Metaxa: Off Tsushima, May 2013

The second incident begins in a familiar place to many who have sailed from Fukuoka: Odo Yacht Harbor — 小戸ヨットハーバー — on a fine spring afternoon. On 30 April 2013, the 40-foot sloop Metaxa departed at 13:15 bound for Busan, South Korea, to participate in the 21st Japan-Korea Friendship Ariran Race. The crew of five were experienced club sailors: the skipper Mo (65), and crewmembers Ta (78), K (52), To (63), and Ichiki Masaharu (61). The passage plan was routine — north at 330° toward a waypoint off the northern tip of Tsushima, then across to Korea. The initial conditions were benign: 8–12 nœuds westerly, half-metre to one-metre houle, good visibility.

By 02:00 on 1 May, they had passed the Tsushima waypoint and conditions had deteriorated. Wind had built to 15–18 nœuds with two-metre triangular seas — short, steep vagues characteristic of the Tsushima Strait under these conditions. The skipper made the decision to lower the mainsail. It was a sound decision; reducing canvas in building conditions before they become acute is seamanship, not caution. Ichiki took position at the gooseneck on the starboard side to manage the sail. He was wearing a lifejacket and harness. His harness was clipped to the starboard jackstay via the long leg of a double tether — 1.5 metres — with the short leg unattached.

À 02 h 30, alors que le butoir de grand-voile était libéré et que la voile commençait sa descente, une vague déferlante a frappé le navire d'une force extraordinaire. L'incident a jeté Shige hors du navire et l'a placé dans une situation extrêmement grave — un homme à la mer avec une houle importante et des conditions océaniques difficiles.

What followed was an hour of desperate and ultimately futile effort that reveals one of the most important and least-understood realities of offshore sailing: being tethered to a moving boat does not guarantee rescue. The crew lay flat on deck and reached down for Ichiki. Hands found his harness ring and sections of his tether. But the boat was making 3–4 nœuds through the water — driven by vagues even with sails down and engine in reverse — and a person being dragged through seawater at that speed generates a hydrodynamic drag force approximately equal to their own body weight. The physics are unforgiving: to lift a 80-kilogram man being dragged at 4 nœuds requires exerting roughly 1000 Newtons of sustained upward force, without purchase, in darkness, in breaking seas with the boat rolling 45 degrees. The crew could not do it. Nobody could have done it.

By 02:50, Ichiki was unconscious. Winds had built to 25–30 nœuds; seas were now 4–6 metres. The crew tied lines to the harness tether, repositioned Ichiki alongside the swimming step, winched him to within arm's reach — but still could not lift him over the transom. At 03:30 the Japan Coast Guard responded to VHF calls. A patrol vessel arrived at 04:30, but seas were too rough for even the patrol boat's rescue tender. A helicopter arrived at 05:30. Two rescue swimmers were lowered and could not catch the moving yacht. They cut Ichiki free with a buoy attached and a third swimmer secured him at 05:45. Ichiki Masaharu died at Nakatsu Tsushima Hospital. The cause of death was drowning.

The official incident report, published jointly by JSAF Gaiyō Genkai, the Fukuoka Prefectural Sailing Federation, the Fukuoka Yacht Club, and the Hakata Yacht Club, contains a piece of physics that every offshore sailor should internalise. The drag force on a 100-kilogram person being towed through water at 4 nœuds is approximately 1000 Newtons — equivalent to lifting 100 kilograms vertically. The tether keeps the person with the boat. It does not make recovery possible. The only intervention that makes recovery possible is stopping the boat first.

The report's conclusions on prevention are direct: fit netting to lifelines as a primary barrier; reef and douse sails early before conditions deteriorate; ensure the crotch strap of the inflatable lifejacket is secured (an unsecured lifejacket can ride up and occlude the airway when inflated); use the shortest tether setting practical for the working position; and practise MOB recovery before it is needed. In the event of an MOB, contact the Japan Coast Guard via mobile phone rather than VHF alone — GPS position can be confirmed directly and more accurately. The safety committee chairman's comment in the incident report has become a widely cited phrase in Japanese sailing circles: 'There is no method or means superior to not falling overboard.'

Captain Shige: Izu Oshima, October 2013

Le port de Motomachi sur Izu Oshima est l'un des ports décrits dans ce guide — un endroit où de nombreux marins ont jeté l'ancre par belles soirées, regardé le profil volcanique du mont Mihara contre le ciel, et se sont sentis parfaitement à l'aise. En octobre 2013, lors du typhon Wipha, il est devenu le théâtre d'un troisième décès que ce guide ne peut passer sous silence.

Le capitaine Shigeru Okusaki — connu de tous ceux qui ont navigué avec lui simplement sous le surnom de Shige — était un homme dont la vie incarnait le respect absolu de la mer. Il avait navigué dans les eaux du Japon pendant plus de 40 ans et était réputé comme l'un des meilleurs capitaines du Japon.

Le typhon Wipha a touché terre au Japon en octobre 2013 comme l'une des tempêtes les plus puissantes de la décennie. Sur Izu Oshima, la tempête a délivré des vents de force ouragan et des vagues décrites par l'Agence météorologique japonaise comme une occurrence séculaire. Dans les premières heures du matin, alors que Wipha était à son pire, Shige craignit que son navire soit poussé contre le mur en béton de la jettée de Motomachi par la houle. Il sortit seul sur la jettée, dans l'obscurité, dans toute la force du typhon, pour vérifier ses amarres.

Il n'est pas revenu. La Garde-côtière japonaise a retrouvé son corps près du brise-lames le lendemain matin. Il avait été soit emporté directement de la jettée par une vague scélérate — le type de vague qu'un typhon peut projeter même dans un port — soit avait perdu pied dans le vent de force ouragan sur une surface rendue traîtresse par les embruns et la houle. La distinction importe peu. Le port qui l'avait abrité pendant des années est devenu, dans les pires heures de la pire tempête, un endroit aussi mortel que tout océan ouvert.

La leçon que la mort de Shige enseigne est celle qui va à l'encontre de chaque instinct qu'un navigateur consciencieux possède : lorsqu'un typhon est à son apogée, votre navire est livré à lui-même. Vous avez fait ce que vous pouviez faire dans les heures avant l'arrivée de la tempête — doublé vos amarres, ajouté des gardes, gréé des protections contre le frottement, retiré les capots de voiles et les biminis, dégagé les ponts. Une fois que le mur de l'œil de Wipha est au-dessus, la jettée n'est pas un endroit où une personne peut se tenir debout en sécurité, et encore moins travailler. Aucun ajustement de cordage possible dans ces conditions ne vaut la vie de la personne qui l'effectue. Le navire peut être réparé ou remplacé. La jettée dans un typhon prend ce qu'elle reçoit.

Les typhons ne sont pas seulement une mauvaise météo. Ce sont des événements d'une catégorie différente — des tempêtes qui réorganisent le monde physique pendant leur passage. La surcôte à l'intérieur d'un port prétendument abrité peut s'élever d'un mètre ou plus en quelques minutes. Des vagues qui n'ont rien à faire à l'intérieur d'un brise-lames s'y infiltrent quand même lorsque le vent hurle à 50 ou 60 nœuds dans une direction pour laquelle le port n'a pas été conçu. Dans ces conditions, le port offre une protection relative pour un navire qui a été correctement préparé. Pour une personne debout sur une jettée dans l'obscurité, il n'en offre presque aucune.

Shige a passé sa vie à enseigner aux autres comment respecter la mer. À la fin, la mer ne l'a pas épargné de la leçon qu'elle donne à quiconque sous-estime ce qu'un typhon peut faire, même — surtout — lorsque le danger est juste à côté du bateau.

The Golden Rules: Never Lower Your Guard

Les trois incidents décrits ci-dessus partagent une qualité qui les rend plus troublants que les accidents directs et évidentes. Ils partagent une qualité d'inévitabilité — un sentiment que compte tenu des circonstances, le résultat tragique n'aurait pu être évité.

Les eaux du Japon exigent une norme particulière de vigilance parce que leurs conditions peuvent changer rapidement avec peu d'avertissement. Planifiez en conséquence et respectez les avertissements météorologiques. Ceci est le domaine fondamental de la navigation à voile sûre.

Le carburant est une ressource de survie. Calculez votre consommation au début de chaque passage. Ne jamais partir sans une réserve de carburant suffisante — une règle absolue sans exception jamais, ne jamais, jamais être cassée.

Arrêtez le bateau avant de récupérer un homme à la mer. L'incident du Metaxa démontre avec une clarté brutale que la récupération d'un homme à la mer dans une mer agitée est extraordinairement difficile. Arrêter le navire est la première étape.

Portez le câble de sécurité court. Un câble de sécurité de 1,5 mètre dans un chavirage par mer à travers peut vous placer hors bord de la coque, risquant la mort. Un câble de sécurité court — 0,75 mètre ou moins — vous maintient dans le navire où vous êtes sûr.

Reef earlier than you think you need to. The Japanese seamanship tradition holds that once you feel the question forming — 'should I reef now?' — the answer is already yes. A vessel that enters deteriorating conditions already shortened-down is in a fundamentally different position from one that must begin the reefing process in the teeth of a gust.

Connaître vos ports de refuge. Chaque passage le long de la côte japonaise devrait être planifié avec des options d'abandon — des ports où vous pouvez se réfugier en cas de conditions météorologiques dégradantes. Planifier le passage en fonction des options de refuge disponibles.

Surveiller les conditions continuellement. Le système de météorologie maritime du Japon est excellent : la JMA publie des mises à jour régulières des prévisions et des avertissements de typhon. Consultez les prévisions JMA au moins trois fois par jour lors du passage le long de la côte.

Informez les gens de votre plan. Déposer un plan de flottaison auprès d'un contact côte fiable qui connaît votre itinéraire, votre calendrier attendu et vos options de refuge. Assurez-vous que la personne comprend où vous allez et ce qu'elle doit faire si vous ne pointez pas à l'heure.

Quand un typhon est à son apogée, restez loin du quai. Une fois que vous avez effectué la préparation avant tempête — doublé les amarres, mis en place l'ancrage, arrêté la machinerie — sortir du port et chercher un refuge sûr dans une baie protégée. C'est le choix le plus sûr.

Respecter les typhons absolument. Ce ne sont pas des événements de mauvais temps sur un continuum avec une tempête de Force 8. Ce sont des phénomènes naturels de violence extraordinaire. Planifiez vos passages à voile à Hokkaido pour rester complètement en dehors de la saison des typhons si possible.

Le Japon offre certaines de la croisière la plus gratifiante, la plus belle et la plus riche culturellement du monde. C'est un pays de traditions anciennes, de paysages naturels spectaculaires et de gens accueillants.

Appendix A: Useful Japanese for Sailors

Même le français basique améliorera grandement votre expérience de croisière. Les gens japonais apprécient profondément les efforts que les visiteurs étrangers font pour parler la langue locale.

Essential Greetings and Politeness

Ces expressions vous serviront dans presque chaque interaction à terre. Les gens japonais apprécient grandement les tentatives de parler le français, même si votre prononciation n'est pas parfaite.

すみません (Sumimasen) — Excusez-moi ; pardon ; pardonnez-moi — le seul mot le plus utile que vous pouvez apprendre

ありがとうございます (Arigatou gozaimasu) — Thank you very much

どうも (Doumo) — Thanks; a safe, informal expression of gratitude

はい / いいえ (Hai / Iie) — Yes / No

おねがいします (Onegai shimasu) — S'il vous plaît (demander une faveur) ; s'il vous plaît faire ceci pour moi

わかりました (Wakarimashita) — I understand; I see

わかりません (Wakarimasen) — I don't understand

日本語がわかりません (Nihongo ga wakarimasen) — I don't understand Japanese

英語が話せますか? (Eigo ga hanasemasu ka?) — Can you speak English?

もっとゆっくり話してください (Motto yukkuri hanashite kudasai) — Please speak more slowly

どこですか? (Doko desu ka?) — Où est-ce ? (ajouter le nom du lieu avant ceci)

いくらですか? (Ikura desu ka?) — How much does it cost?

これをください (Kore wo kudasai) — I'll have this one, please

どうもありがとう (Doumo arigatou) — Merci (légèrement moins formel que la phrase complète)

At the Harbour

Lors de l'approche d'un port ou d'un port de pêche, ces phrases vous aident à établir le contact, à trouver votre poste d'amarrage et à organiser les permis. Ces expressions sont essentielles pour négocier avec le personnel portuaire et les autorités locales.

ここに泊まれますか? (Koko ni tomaremasu ka?) — May I moor / stay here?

ヨットです (Yotto desu) — Je suis un yacht (dites ceci quand vous vous approchez du personnel du port)

ハーバースタターはどこですか? (Haabaamasutaa wa doko desu ka?) — Where is the harbourmaster?

何泊できますか? (Nan-paku dekimasu ka?) — How many nights may I stay?

- 電気はありますか? (**Denki wa arimasu ka?**) — Is there shore power / electricity?
- 水はありますか? (**Mizu wa arimasu ka?**) — Is there fresh water available?
- ガスはありますか? (**Gasu wa arimasu ka?**) — Do you have LPG gas?
- 軽油はありますか? (**Keiyu wa arimasu ka?**) — Do you have diesel fuel?
- トイレはどこですか? (**Toire wa doko desu ka?**) — Where is the toilet?
- シャワーはありますか? (**Shawaa wa arimasu ka?**) — Is there a shower?
- 近くにスーパーはありますか? (**Chikaku ni suupaa wa arimasu ka?**) — Is there a supermarket nearby?
- 漁港ですか? (**Gyokou desu ka?**) — Is this a fishing harbour?
- ここは無料ですか? (**Koko wa muryou desu ka?**) — Is it free to moor here?
- ゴミはどこに捨てますか? (**Gomi wa doko ni sutemasu ka?**) — Where can I dispose of rubbish?
- 台風の時はどこに避難しますか? (**Taifuu no toki wa doko ni hinan shimasu ka?**) — Où les navires se réfugient-ils lors d'un typhon ?

Emergencies and Safety

En cas d'urgence, parlez clairement et lentement. La plupart des officiers de port et des opérateurs de la garde-côtes peuvent gérer l'anglais de base — et les formulations simples et lentes facilitent la communication. Évitez l'argot nautique compliqué et utilisez des mots simples et directs.

- 助けてください! (**Tasukete kudasai!**) — Help me! Please help!
- 危険です! (**Kiken desu!**) — Danger!
- 救助を呼んでください! (**Kyuujo wo yonde kudasai!**) — Please call for rescue!
- 海上保安庁に連絡してください (**Kaijouhoancho ni renraku shite kudasai**) — Please contact the Japan Coast Guard
- 海で人が落ちました (**Umi de hito ga ochimashita**) — A person has fallen overboard
- 火事です! (**Kaji desu!**) — Fire!
- 水が入っています (浸水) (**Mizu ga haitte imasu (shinsui)**) — L'eau entre ; le bateau entre en eau
- エンジンが壊れました (**Enjin ga kowaremashita**) — The engine has broken down
- 牽引が必要です (**Ken'in ga hitsuyou desu**) — I need a tow
- 医者が必要です (**Isha ga hitsuyou desu**) — I need a doctor
- 救急車を呼んでください (**Kyuukyuusha wo yonde kudasai**) — Please call an ambulance
- 港に避難します (**Minato ni hinan shimasu**) — Je me réfugie dans le port (refuge contre la tempête)
- 遭難しています (**Sounan shite imasu**) — We are in distress
- 位置は〇〇です (**Ichi wa 〇〇 desu**) — Our position is [state coordinates or place name]

Navigation and Weather

Ces phrases vous aident à recueillir des informations météorologiques, à comprendre les conditions locales et à naviguer dans les situations difficiles. Les utiliser démontre le respect de la culture locale et augmente la probabilité de recevoir de l'aide en cas d'urgence.

天気はとうですか？ (Tenki wa dou desu ka?) — What is the weather like?

明日の天気予報は？ (Ashita no tenki yohou wa?) — What is tomorrow's weather forecast?

台風が来ますか？ (Taifuu ga kimasu ka?) — Is a typhoon coming?

嵐が来ますか？ (Arashi ga kimasu ka?) — Is a storm coming?

波は高いですか？ (Nami wa takai desu ka?) — Are the waves high?

風は何ノットですか？ (Kaze wa nan-notto desu ka?) — What is the wind speed in knots?

霧が深いです (Kiri ga fukai desu) — The fog is thick

潮の流れはどうですか？ (Shio no nagare wa dou desu ka?) — What are the tidal currents doing?

この水路は通れますか？ (Kono suiro wa tooremasu ka?) — Can I pass through this channel?

浅いですか？ (Asai desu ka?) — Is it shallow?

港まで何マイルですか？ (Minato made nan-mairu desu ka?) — How many miles to the harbour?

GPS の位置は〇〇です (GPS no ichi wa 〇〇 desu) — My GPS position is [coordinates]

この海図はありますか？ (Kono kaizu wa arimasu ka?) — Do you have this chart?

入港の手続きはどこですか？ (Nyuukou no tetsuzuki wa doko desu ka?) — Où complétez-je les formalités d'arrivée ?

Food and Provisioning

Les supermarchés, marchés aux poissons et étals alimentaires du Japon comptent parmi les points forts de la croisière ici. Ces établissements offrent une fenêtre sur la vie quotidienne japonaise et offrent une cuisine de première qualité à un prix remarquablement abordable.

スーパーはどこですか？ (Suupaa wa doko desu ka?) — Where is the supermarket?

魚市場はどこですか？ (Sakana ichiba wa doko desu ka?) — Where is the fish market?

これは何ですか？ (Kore wa nan desu ka?) — What is this?

新鮮な魚をください (Shin-sen na sakana wo kudasai) — I would like fresh fish, please

おすすめは何ですか？ (Osusume wa nan desu ka?) — What do you recommend?

これを〇つください (Kore wo 〇〇 kudasai) — Please give me [number] of these

袋に入れてください (Fukuro ni irete kudasai) — Please put it in a bag

冷凍食品はどこですか？ (Reitou shokuhin wa doko desu ka?) — Where are the frozen foods?

飲み水はどこですか？ (Nomimizu wa doko desu ka?) — Where is the drinking water?

ガスのカートリッジはありますか？ (**Gasu no kaatoriji wa arimasu ka?**) — Do you have gas cartridges?

近くに温泉はありますか？ (**Chikaku ni onsen wa arimasu ka?**) — Is there a hot spring (onsen) nearby?

銭湯はどこですか？ (**Sentou wa doko desu ka?**) — Where is the public bathhouse?

ATMはどこですか？ (**ATM wa doko desu ka?**) — Where is the ATM?

クレジットカードは使えますか？ (**Kurejitto kaado wa tsukaemasu ka?**) — Do you accept credit cards?

Annexe B : Contacts d'urgence et canaux VHF

Emergency Numbers

Les numéros suivants sont essentiels. Enregistrez-les avant d'entrer dans les eaux japonaises. Les téléphones mobiles fonctionnent partout au Japon et les appels au 118 (garde-côtes) sont gratuits depuis n'importe quel téléphone.

- 118 — Garde-côtes japonais (海上保安庁, Kaijouchouancho). Urgences maritimes, recherche et sauvetage, dépistage des navires. Peut être appelé depuis un téléphone mobile ; appels gratuits.
- 110 — Police (警察, Keisatsu). Crime, accidents, assistance urgente basée sur la terre. Quand vous appelez à partir d'un téléphone mobile, vous pouvez avoir de la difficulté à vous connecter ; les appels d'un téléphone terrestre sont plus fiables.
- 119 — Pompiers et ambulance (消防・救急, Shoubou / Kyuukyuu). Feu en mer, urgences médicales nécessitant une évacuation. Appelez à partir d'un téléphone terrestre pour la fiabilité maximale.
- 0120-499-024 — Centre de sauvetage maritime de la Garde-côtes japonaise (numéro sans frais depuis les téléphones fixes japonais). Anglais limité ; parlez clairement et lentement.
- VHF Channel 16 — International Distress Channel. All JCG patrol vessels monitor CH16 continuously. In any maritime emergency, transmit a MAYDAY call on CH16 first.

Quand vous appelez la Garde-côtes (118), déclarez clairement : le nom de votre navire, votre position (coordonnées GPS ou description du lieu), le type d'urgence et le nombre de personnes à bord. Parlez lentement ; ne supposez pas que l'opérateur comprendra l'anglais technique.

VHF Radio Channels

La radio VHF est indispensable au Japon. Le trafic commercial et de pêche, les autorités portuaires et tous les services d'urgence fonctionnent sur VHF. Maintenez une montée VHF constante sur CH16 lorsque vous naviguez dans les eaux japonaises.

- Canal 16 (156.800 MHz) — Détresse internationale, sécurité et appel. Surveiller ce canal à tout moment lors de la navigation dans les eaux japonaises.
- Canal 06 (156.300 MHz) — Sécurité internavirale. Utilisé pour la communication de sécurité internavirale après l'établissement sur CH16.
- Canal 11 (156.550 MHz) — Opérations portuaires à de nombreux ports commerciaux et de pêche au Japon. Les maîtres de port surveillent ce canal.
- Canal 12 (156.600 MHz) — Opérations portuaires (alternative). Utilisé dans certains ports comme le canal de travail primaire ; demander au personnel du port quelle canal utiliser à l'arrivée.
- Canal 22A (157.100 MHz) — Canal de coordination JCG. Après le contact de détresse initial sur CH16, les opérateurs de la Garde-côtes vous demanderont peut-être de basculer vers CH22A pour la communication supplémentaire.
- Canal 67 (156.375 MHz) — Opérations portuaires à Nagoya et à plusieurs ports du Honshu central.
- Canal 73 (156.675 MHz) — Utilisé par certaines marinas et clubs de yachts dans la région de Kansai et la Mer Intérieure de Seto.

• **Chenal 77 (156.875 MHz)** — Chenal de travail des chalutiers dans certaines parties de Kyushu et de la Mer Intérieure de Seto.

DSC (Appel sélectif numérique) : les stations côtières japonaises maintiennent une montée DSC sur CH70. Assurez-vous que votre appareil MMSI est programmé correctement.

Weather Information Sources

- **Japan Meteorological Agency (JMA):** www.jma.go.jp/en — Prévisions météorologiques, avertissements maritimes, suivi des typhons. Version anglaise disponible.
- **Windy.com:** Prévisions d'excellentes vents et ondes libres ; le modèle ECMWF est généralement le plus précis pour le Japon.
- **PredictWind:** Service météorologique maritime professionnel avec prévisions spécifiques au Japon.
- **NHK Radio:** Marine weather forecasts broadcast in Japanese on AM radio (693kHz) at regular intervals.
- **NAVTEX:** Maritime safety information on 518kHz in English; 424kHz in Japanese.
- **New Pec Smart:** Superposition intégrée de la météo et des courants de marée sur les cartes électroniques.

Japan Coast Guard Regional Offices

La Garde-côtes japonaise est organisée en 11 quartiers généraux régionaux. Pour la notification de pré-arrivée et les conseils nautiques, contactez le siège régional approprié.

- 1er siège régional de la Garde-côtes (1 管区) — Hokkaido : Otaru, Hokkaido. Tél : +81-134-27-0118. Couvre l'ensemble de Hokkaido et la mer du Japon du nord.
- 2e siège régional de la Garde-côtes (2 管区) — Tohoku : Shiogama, Préfecture de Miyagi. Tél : +81-22-362-2611. Couvre le Tohoku et l'océan Pacifique nord.
- 3rd Regional Coast Guard HQ (3 管区) — Kanto: Yokohama, Kanagawa Prefecture. Tel: +81-45-211-1118. Covers the Tokyo Bay area, Izu îles, Ibaraki, Chiba, Kanagawa, Shizuoka coasts.
- 4e siège régional de la Garde-côtes (4 管区) — Chubu : Nagoya, Préfecture d'Aichi. Tél : +81-52-661-1611. Couvre la baie de Suruga et la baie d'Ise.
- 5e siège régional de la Garde-côtes (5 管区) — Kinki : Kobe, Préfecture de Hyogo. Tél : +81-78-391-0118. Couvre Osaka, Kobe et la Mer Intérieure de Seto.
- 6e siège régional de la Garde-côtes (6 管区) — Chugoku : Hiroshima, Préfecture de Hiroshima. Tél : +81-82-251-5111. Couvre la côte sud de Honshu et l'ouest de la Mer Intérieure de Seto.
- 7e siège régional de la Garde-côtes (7 管区) — Kyushu (nord) : Moji, Kitakyushu. Tél : +81-93-321-2931. Couvre le détroit de Shimonoseki et le nord de Kyushu.
- 8e siège régional de la Garde-côtes (8 管区) — Kyushu (ouest/sud) : Maizuru, Préfecture de Kyoto (siège administratif) ; patrouille basée à Sasebo, Nagasaki. Tél : +81-956-22-0118. Couvre Nagasaki et l'ouest de Kyushu. Amakusa îles, Goto îles, southern Kyushu, and the Sea of Japan between Shimane and Fukui.

- 9e siège régional de la Garde-côtes (9 管区) — Niigata : ville de Niigata. Tél : +81-25-285-2111. Couvre la mer du Japon (région de Niigata).
- 10th Regional Coast Guard HQ (10 管区) — Nagasaki: Nagasaki City. Tel: +81-95-826-0118. Covers Nagasaki Prefecture, the Goto îles, Tsushima, and the Korea Strait area.
- 11th Regional Coast Guard HQ (11 管区) — Okinawa: Naha, Okinawa Prefecture. Tel: +81-98-866-0118. Covers all Okinawa and Ryukyu îles, including Ishigaki, Miyako, and the Yaeyama group.

Annexe C : Coûts de croisière et planification budgétaire

Le Japon a la réputation d'être un pays coûteux, et si Tokyo et Osaka peuvent certainement être coûteux, la croisière au Japon offre une valeur exceptionnelle. L'hospitalité généreuse, l'approvisionnement abordable et les frais portuaires remarquablement bas font du Japon l'une des meilleures valeurs de croisière au monde.

Moorage Costs

Le Japon offre un certain des meilleurs amarrages à valeur dans le monde développé, soutenu par la tradition des petits ports côtiers qui accueillent les navigateurs visiteurs.

Free fishing ports (**gyokou**, 漁港)

La colonne vertébrale de la croisière japonaise. La majorité des plusieurs milliers de ports de pêche du Japon accueillent les navigateurs étrangers avec un accès aux services de base, à l'approvisionnement et aux installations de mouillage.

Umi-no-Eki (**Sea Stations**, 海の駅)

Le réseau désigné par le gouvernement des ports privilégiés pour les yachts. Tarifs typiques : ¥0–2 000 par nuit pour un yacht de 35 pieds.

- Marinas et ports publics municipaux : ¥1 000–3 500 par nuit pour un yacht de 35 pieds, selon l'emplacement et les équipements. Généralement le meilleur équilibre coût et services pour les séjours plus longs.
- Marinas commerciales (villes régionales) : ¥3 000–8 000 par nuit. Meilleures installations, sécurité et services.
- Marinas commerciales (grandes zones urbaines — Osaka, Kobe, Yokohama, Tokyo) : ¥8 000–15 000+ par nuit pour un yacht de 35–40 pieds. Un petit nombre de marinas premium de Tokyo Bay facturent ¥15 000–25 000/nuit aux tarifs internationaux.
- Poste d'amarrage à domicile annuel (pour les navires basés au Japon) : ¥80 000–150 000/an dans un port public ; ¥200 000–500 000/an dans un port privé.
- Carburant diesel : ¥150–185/litre dans les marinas commerciales et les ports plus grands. Les prix fluctuent avec la variation du yen et le prix mondial du pétrole.

Daily Living Costs

Les coûts du Japon pour la vie quotidienne à bord dépendent fortement de la façon dont vous acceptez les façons locales de faire les choses.

- Approvisionnement en supermarché : ¥2 000–3 500 par personne par jour pour la nourriture cuite à bord, y compris les fruits et légumes frais, le riz, les œufs et la viande maigre.
- Manger dehors — décontracté : Ramen, udon, soba, gyudon (bol de riz de bœuf) et déjeuners teishoku avec ensemble de repas : ¥800–1 500 par personne. Haute gamme : ¥4 000–8 000+ par personne.

- Dining out — specialist: Sushi restaurants (conveyor belt kaiten-zushi): ¥1,500–3,000 per person. Traditional sit-down sushi: ¥5,000–15,000. Fugu (puffer fish), wagyu beef, kaiseki (multi-course): ¥8,000–20,000 per person. These are occasional treats, not daily expenses.
- Onsen et bains publics : Sento municipal (bain public) : ¥450–600 par visite. Onsen local (source chaude) : ¥800–1 500 par personne pour l'accès aux installations.
- Transport : Bus et trains locaux : ¥200–800 pour la plupart des trajets courts. La carte IC (Suica ou ICOCA) est la méthode de paiement la plus pratique, acceptée sur pratiquement tous les transports publics et dans de nombreux magasins de proximité. Les voyages longue distance en shinkansen sont rapides mais coûteux (Tokyo–Osaka : ¥14 000–15 000 aller simple sans réservation).
- Données mobiles : Une SIM de données de 30 jours auprès des MVNO japonais (IIJmio, Mineo, etc.) : ¥2 000–5 000 pour 15–50 Go de données.
- Blanchisserie : Les blanchisseries à pièces (コインランドリー) sont courantes dans la plupart des villes et sont peu coûteuses — généralement ¥300–500 par charge pour laver et sécher.
- Médical : Le Japon dispose d'un excellent système de santé universelle. En tant que visiteur, vous payez le prix plein sans couverture d'assurance maladie — prévoir environ ¥5 000–10 000 pour une visite chez le médecin sans rendez-vous.

Budget Scenarios

Croisière Économique (¥15 000–20 000/jour pour deux, ~US\$100–135)

Utilisation des ports de pêche pour mouillage gratuit, cuisson de la plupart des repas à bord à partir des ingrédients de supermarché, profiter des réductions en fin de journée sur les boîtes bento et plats préparés, profiter des expériences culturelles gratuites (sanctuaires, temples, marche, vélo), et limiter les sorties au restaurant à l'occasionnel repas de ramen ou udon. À ce niveau, le Japon est comparable en coût aux croisières en Asie du Sud-Est ou aux Caraïbes, avec une infrastructure largement supérieure.

Croisière Modérée (¥30 000–45 000/jour pour deux, ~US\$200–300)

Un mélange de ports de pêche et de marinas, repas réguliers dans les restaurants locaux, visites fréquentes aux sources thermales, voyages occasionnels en Shinkansen pour le tourisme, et approvisionnement modéré dans les supermarchés et marchés. Ce niveau vous permet de profiter pleinement de la gastronomie et des attractions du Japon tout en maîtrisant les coûts.

Croisière Confortable (¥50 000–80 000/jour pour deux, ~US\$335–535)

Utilisation régulière de marina, restauration fréquente aux restaurants, y compris les repas spécialisés (sushi, fugu, bœuf wagyu), voyages touristiques par train, accès aux musées, et shopping. À ce niveau, vous vivez très bien selon les normes japonaises et ne manquerez de rien.

Appendice D : Mouillages Recommandés et Abris Typhoniques

Bien que les ports de pêche japonais constituent l'épine dorsale des mouillages de croisière, il existe de nombreux mouillages intéressants à connaître—à la fois pour le plaisir de mouiller au large dans un cadre magnifique et pour la sécurité d'avoir identifié des refuges éprouvés contre les typhons dans chaque région. Les listes suivantes ne sont pas exhaustives mais représentent les mouillages et ports de refuge recommandés par les navigateurs qui ont sillonné ces eaux de manière intensive.

Okinawa et Îles Ryukyu

Les îles Kerama offrent les meilleurs mouillages de la chaîne Ryukyu. Le port de Zamami propose à la fois des amarrages et des espaces de mouillage sous le vent de l'île, avec une eau cristalline sur le sable à 3–5 mètres. La baie côté sud de Tokashiki est bien protégée des vents dominants du nord-est et offre un excellent site de snorkeling. La baie de Kabira à la côte nord d'Ishigaki est magnifique mais attention aux têtes de corail. Pour un abri contre les typhons, le port intérieur de Naha et la marina de Ginowan sont les options éprouvées—tous deux offrent une protection à 360° et une infrastructure d'amarrage solide.

Dans le groupe Yaeyama, le mouillage entre les îles Iriomote et Kohama offre une bonne protection contre la plupart des directions du vent avec un fond sablonneux. Le petit port de Hateruma est le port le plus méridional du Japon et offre une expérience unique, mais offre un abri limité en cas de tempête sévère. Pour tout navire aux Ryukyus pendant la saison des typhons, disposer d'une route pré-planifiée vers Naha ou Ginowan devrait être considéré comme obligatoire.

Kyushu

La baie de Kagoshima (Kinko Bay) est l'un des plus beaux ports naturels du Japon, avec le volcan actif Sakurajima offrant un arrière-plan dramatique. Le port intérieur et Kinko Bay offrent d'excellents mouillages toutes saisons avec une excellente protection.

Pour les refuges contre les typhons à Kyushu, le port intérieur de Kagoshima est l'option principale côté Pacifique. Sur la côte ouest, le profond port de Nagasaki offre une bonne protection, ainsi que le port intérieur de Sasebo avec son excellente infrastructure militaire convertie.

Mer Intérieure de Seto

La mer Intérieure de Seto est la région de mouillage de premier plan du Japon, avec des centaines de baies et d'anses protégées parmi ses plus de 700 îles. Les mouillages exceptionnels incluent la baie de Tomonoura, l'ancienne région portuaire d'Onomichi, la baie bien protégée de Bayside et les îles Bisan pour des eaux tranquilles.

Le port intérieur de Tomonoura, bien que principalement un port d'amarrage, dispose de l'espace pour quelques yachts au mouillage et est l'un des ports historiques les plus atmosphériques et bien préservés du Japon.

Côte Pacifique du Honshu Sud

La côte Pacifique du sud de Honshu compte moins de mouillages que la Mer Intérieure, car la côte est plus exposée et les baies moins fermées. Cependant, les baies côtières avec leurs rias offrent des alternatives de mouillage intéressantes.

Dans la baie d'Osaka, le mouillage pour yachts est limité par le trafic commercial, et les marinas sont l'option pratique. Il en va de même pour la baie de Tokyo, où l'ancrage est soumis à des réglementations strictes.

Honshu Nord et Hokkaido

La côte Sanriku du nord de Honshu (Tohoku) offre l'une des plus belles formations côtières naturelles du Japon, avec de magnifiques rias et de nombreux mouillages protégés parmi les îles côtières.

À Hokkaido, le port de Hakodate est bien protégé et pratique. Le mouillage à Matsumae est pittoresque, tandis qu'Aomori offre un accès à la Baie de Mutsu.

Pour l'abri contre les typhons dans le nord, Hakodate et Aomori sont les options principales. Tous deux offrent une protection adéquate et des services de secours côtiers fiables.

Appendix E: Marina Directory

Le répertoire suivant est une sélection de marinas et d'installations de mouillage gérées au Japon qui accueillent les yachts visiteurs étrangers. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive — le Japon compte plus de 120 marinas — mais couvre les installations les plus fréquemment utilisées par les navigateurs en croisière. Les marinas varient considérablement en qualité, en coût et dans l'accueil qu'elles réservent aux bateaux étrangers. De nombreuses petites marinas fonctionnent principalement comme installations de stockage pour les bateaux à moteur locaux et peuvent ne pas avoir de personnel expérimenté avec les yachts de croisière. Appelez toujours à l'avance dans la mesure du possible.

Okinawa

Marina de Ginowan (Île principale d'Okinawa) : L'installation de marina de premier plan dans la chaîne Ryukyu, située sur la côte ouest de l'île principale entre Naha et Chatan. Bassin bien protégé avec pontons flottants, eau, électricité (100V et 200V), ponton à carburant, laverie, douches et une petite chand-lerie. Le personnel parle quelques mots d'anglais. Accepte les navires jusqu'à 20 mètres. Tarif journalier d'environ ¥3 000–¥5 000 selon la longueur du navire. Refuge typhon populaire avec excellent mouillage. Commode pour le quartier commercial d'American Village et ses restaurants.

Port de Naha (Naha) : Pas une marina au sens traditionnel, mais le principal port commercial propose des postes d'amarrage désignés pour les yachts le long de la digue dans le port intérieur. Gratuit ou minimal pour les courts séjours. Installations limitées mais excellent accès aux boutiques, restaurants et transports de Naha. Le bureau du port est habitué aux navires étrangers entrant et sortant. Peut être bondé en haute saison.

Marina de Chura Sun Beach (Toyosaki) : Une installation plus récente sur la côte ouest de l'île principale avec des installations de base.

Kyushu

Marina de Kagoshima (Kagoshima) : Située dans la baie de Kagoshima avec les vues spectaculaires du Sakurajima. Pontons flottants modernes, eau, électricité, carburant et de bonnes installations. Le personnel est serviable bien que l'anglais soit limité. Bonne base pour l'approvisionnement et comme escale vers Yakushima. Tarif journalier ¥4 000–¥7 000. Les cendres volcaniques du Sakurajima peuvent être gênantes — gardez les hublots fermés quand le vent vient de l'est.

Ponton de Dejima (Nagasaki) : Situé dans le port historique, cette petite installation portuaire offre des amarrages de bateaux avec accès à la ville historique.

Marina Ouest de Fukuoka (Hakata) : Une marina bien gérée avec de bonnes installations, pratique pour les réparations et les approvisionnements.

Mer Intérieure de Seto

Port de Plaisance Shin-Nishimiya (Hyogo) : L'un des plus grands ports de plaisance du Kobe-Kansai avec des installations complètes et modernes.

Marina de Sumoto (Île d'Awaji) : Située sur l'île d'Awaji dans la mer Intérieure de Seto orientale avec de bonnes installations côtières.

Marina d'Onomichi (Onomichi) : Une petite marina dans l'une des villes les plus charmantes de la Mer Intérieure de Seto.

Côte Pacifique du Honshu Sud

Marina de Wakayama City (Wakayama) : Une grande marina bien équipée à l'extrémité nord du détroit du Kii avec des installations complètes.

Marina de Toba (Préfecture de Mie) : Située à l'entrée de la baie d'Ise sur la côte magnifique de la Péninsule Shima.

North Honshu

Marina Bayside Yokohama (Yokohama) : La plus grande marina de la région métropolitaine tokyoïte avec des installations complètes et modernes.

Port de Plaisance d'Enoshima (Kanagawa) : Une installation historique qui a accueilli les compétitions de voile de 1964 et 2020.

Marina de Niigata (Niigata) : Sur la côte de la Mer du Japon, cette petite marina offre des installations de base dans un cadre pittoresque.

Hokkaido

Marina de Hakodate : Une petite installation dans ce port historique offrant des amarrages de base et un accès à la ville, restaurants, et connexions de transport. Les amarrages le long du quai urbain sont également disponibles avec un accès facile à la ville.

Marina d'Otaru : Une installation moderne sur la côte ouest de Hokkaido, pratique pour explorer l'ouest de l'île.

Marina Etiquette

Les marinas japonaises fonctionnent avec un niveau de discipline et de courtoisie qui peut surprendre les navigateurs occidentaux. Respecter les règles est essentiel.

À la marina, gardez votre bateau et votre zone d'amarrage impeccables. Les bateaux japonais sont généralement entretenus à un niveau très élevé.

Les voisins de marina sont souvent votre meilleure source d'information locale et d'assistance si vous rencontrez des problèmes.

Choosing the Right Marina

Lors du choix d'une marina pour un long séjour, plusieurs facteurs au-delà des installations basiques jouent un rôle : les commodités côtières, les services de réparation, l'accès aux transports, et le respect des règles locales.

Les tarifs varient considérablement. Les marinas du corridor Tokyo–Osaka sont les plus chères, tandis que les installations côtières reculées offrent des prix réduits.

Pour les longs séjours (hivernage ou radoub), négociez à l'avance. Nombreuses marinas offrent des tarifs réduits pour les séjours d'un mois ou plus. Avoir un représentant nipophone ou une personne fluide en japonais qui négocie en votre nom peut entraîner des tarifs considérablement meilleurs—le « prix gaijin » affiché à première vue peut souvent être réduit.

Useful Apps and Digital Resources

La technologie a transformé la navigation au Japon, et plusieurs applications et outils numériques facilitent considérablement la vie du navigateur moderne.

Google Translate avec le paquet de langue japonaise téléchargé pour une utilisation hors ligne est indispensable pour naviguer dans les ports et les démarches administratives.

Google Maps fonctionne exceptionnellement bien au Japon et est régulièrement mis à jour avec les établissements publics et les services côtiers.

Tabelog est l'application d'avis de restaurants la plus populaire au Japon—elle fonctionne comme une version plus complète de Yelp.

Pour la météorologie marine spécifiquement, l'application Kurofune (nommée d'après les « Navires Noirs » d'expédition Perry) offre des prévisions météorologiques côtières fiables.

Rester Connecté : Communications Satellite et Offshore

Pour les navigateurs prévoyant des passages offshore—traversées entre les Ryukyus et Taiwan ou passages trans-Pacifique—les communications satellite deviennent indispensables.

Les téléphones satellites Iridium restent la norme d'or pour les communications d'urgence offshore avec une couverture mondiale fiable.

La propagation HF depuis les eaux japonaises est généralement bonne, et la radio mondiale NHK propose des services radio émettant en anglais sur les bandes HF établies.

Recommended Reading and Resources

Avant d'arriver au Japon, plusieurs livres et ressources vous aideront à vous préparer à la navigation et à la vie côtière.

Pour des conseils pratiques de voyage au Japon, les sites web généraux de voyage et les forums en ligne sont inestimables pour obtenir des conseils de première main.

Pets Aboard

Introduire des animaux domestiques au Japon exige une planification préalable en raison des strictes quarantaines du pays.

Le processus d'importation exige une notification préalable au Service de Quarantaine Animale du Japon avec soumission de tous les documents vétérinaires pertinents.

Une fois que vous avez dépassé les formalités, le Japon est remarquablement favorable aux animaux domestiques. Nombreux parcs, plages et établissements acceptent les animaux domestiques.

Appendix F: Umi-no-Eki Directory

Les Umi-no-Eki (« Stations Maritimes ») du Japon sont un réseau officiel de ports accueillants aux yachts avec mouillages désignés et services de base.

Hokkaido

Les Umi-no-Eki de Hokkaido sont concentrés le long des côtes ouest et sud. Ils offrent les installations les plus spacieuses et les mieux entretenues du Japon.

Station	Port / Location	Notes
Wakkanai ★	Wakkanai Port	Le Umi-no-Eki le plus septentrional du Japon, situé à la zone du terminal de ferry desservant Rishiri et Rebun depuis Wakkanai.
Rishiri	Kutsugata Port	Sur l'île de Rishiri, l'île volcanique visible depuis Wakkanai par temps clair. Installations et services de base dans un cadre spectaculaire.
Muroran	Muroran Port	Une ville portuaire industrielle sur la côte sud connue pour ses vues nocturnes et son yakitori (brochettes grillées). Installations modernes de marina.
Otaru ★	Otaru Port	La ville du district des canaux sur la côte ouest de Hokkaido. La station est près du célèbre musée du vin blanc et des canaux historiques.
Tomakomai	Tomakomai Port	Un grand port commercial sur la côte Pacifique. Grand et bien protégé mais industriel avec services de mouillage limités.
Hakodate ★	Hakodate Port	La ville portuaire historique à la pointe sud de Hokkaido, avec sa célèbre vue nocturne depuis les hauteurs de Goryokaku.
Esashi	Esashi Port	Une tranquille ville de pêche sur la côte de la Mer du Japon au sud de Hakodate, autrefois un port important de traite de fourrures.

Tohoku

La côte Tohoku (nord-est Honshu) présente une côte ria spectaculaire—profondément indentée avec des îles à pic et des baies enclavées.

Station	Port / Location	Notes
Aomori	Aomori Port	À la pointe nord de Honshu, cette ville portuaire est la porte d'entrée du Déroit de Tsugaru vers Hokkaido.
Miyako	Miyako Port	Sur la côte ria Sanriku de la préfecture d'Iwate. Cette station a été gravement endommagée lors du tsunami de 2011 mais a été reconstruite.
Ofunato	Ofunato Port	Un autre port côtier Sanriku à Iwate. Baie profonde et bien protégée. La région a été lourdement touchée par le tsunami de 2011.
Oga	Oga Port	Sur la péninsule d'Oga dans la préfecture d'Akita, célèbre pour la tradition folklore du Namahage.
Akita	Akita Port	Le port principal de la préfecture d'Akita sur la côte de la Mer du Japon. Port commercial bien protégé avec services de marina modernes.
Yurihonjo	Honjo Marina	Une petite installation au sud d'Akita sur la côte de la Mer du Japon. Services de base dans un cadre tranquille.
Iwaki	Onahama Port	Dans la préfecture de Fukushima sur la côte Pacifique, la station Tohoku la plus méridionale. Tragiquement affectée par le tsunami de 2011.

Kanto

La région Kanto—centrée sur la baie de Tokyo et la baie de Sagami—a le plus grand nombre de stations de tous les Umi-no-Eki du Japon.

Station	Port / Location	Notes
Oarai	Oarai Port	Dans la préfecture d'Ibaraki, une ville de villégiature de plage populaire avec connexions de ferry à Tomari.
Kasumigaura	Lake Kasumigaura	Le deuxième plus grand lac du Japon, au nord-est de Tokyo. Cette station d'eau douce est inhabituelle—amarrages pour petits navires.
Choshi	Choshi Port	À la pointe orientale de la péninsule de Chiba où la rivière Tone rencontre le Pacifique. Une ville de pêche active avec services de mouillage.
Kamogawa	Kamogawa Port	Sur la côte sud de la péninsule de Boso à Chiba. Une agréable ville de villégiature avec plages facilement accessibles.
Kyonan-Hota	Hota Port	Un petit port de pêche sur la côte Boso ouest face à la baie de Tokyo. Tranquille et traditionnel avec services de base.
Kisarazu	Kisarazu Port	Sur la rive orientale de la baie de Tokyo à Chiba. Proche du pont-tunnel Aqua-Line avec connexions de transport faciles.
Edogawa	Edogawa River	Une station urbaine sur la rivière Edogawa à l'est de Tokyo. Principalement pour les petits bateaux avec services de marina de base.
Yumenoshima	Yumenoshima Marina	Dans la baie de Tokyo, adjacent à l'installation construite pour l'événement de voile des Jeux Olympiques de 2020.
Yokohama (Bayside)	Yokohama Bayside Marina	L'une des plus grandes marinas de la région tokyoïte. Services complets incluant halage, réparations, et accès aux commodités urbaines.
Yokohama (Pier)	Yokohama Pier facility	Une station séparée dans la zone portuaire de Yokohama, plus proche du front de mer Minato Mirai du centre-ville.
Shonan-Zushi ★	Zushi Marina	Sur la côte Shonan de Kanagawa. Zone de voile populaire avec vues sur le Mont-Fuji par temps clair.
Hayama	Hayama Port	Une élégante ville balnéaire près de Zushi, connue comme le lieu de la Villa Impériale d'été du Japon.
Koajiro-Seabonia	Koajiro Bay	Une baie abritée sur la péninsule Miura occidentale avec une communauté de marina résidentielle.
Uraga	Uraga Port	À l'entrée de la baie de Tokyo sur la péninsule Miura, c'est là que le Commodore Perry a débarqué en 1853.
Miura Misaki	Misaki Port	À la pointe sud de la péninsule Miura. Célèbre pour son marché aux thons—l'un des plus grands du Japon avec des navires de croisière visiteurs.
Hiratsuka	Hiratsuka Port	Sur la côte Shonan ouest d'Enoshima. Alternative plus tranquille à la zone Shonan plus fréquentée.
Manazuru	Manazuru Port	Un petit village de pêche à l'extrémité ouest de la baie de Sagami, près de la frontière avec la préfecture de Shizuoka.

Chubu

La région Chubu s'étend le long de la côte Pacifique de la péninsule d'Izu jusqu'à la préfecture d'Aichi.

Station	Port / Location	Notes
Atami	Atami Port	La célèbre ville de villégiature thermale sur la côte est de la péninsule d'Izu. Petit mouillage avec accès aux onsen célèbres.
Ito	Ito Port	Une ville thermale sur la côte est d'Izu, moins développée qu'Atami. Les falaises spectaculaires de Jogasaki offrent des panoramas côtiers remarquables.
Shimoda ★	Shimoda Port	À la pointe sud de la péninsule d'Izu, ce port historique est où le Commodore Perry a débarqué en 1853.
Nishiizu	Nishiizu	Sur la côte moins développée ouest d'Izu face à la baie de Suruga. Vues dramatiques du Mont Fuji et petite marina côtière.
Ishibu	Ishibu Port, Shizuoka	Un joyau caché à l'ouest d'Izu près de Matsuzaki. L'entrée du port n'a pas de phare—difficile à naviguer sans expérience locale.
Numazu	Numazu Port	À la tête de la baie de Suruga avec des vues commandantes du Mont-Fuji. Le marché aux poissons de Numazu offre des fruits de mer extraordinaires.
Shimizu	Shimizu Port (S-Pulse Dream Plaza)	Dans le district portuaire de la ville de Shizuoka, avec le centre commercial et de divertissement Dream Plaza.
Fukuda	Fukuda Fishing Port, Shizuoka	Entre Omaezaki et Hamamatsu sur la côte Enshu. Anneaux de mouillage installés sur plusieurs points autour du port.
Hamanako (Mikkabi)	Mikkabi	Sur la rive nord du lac Hamana, célèbre pour les agrumes mikan et l'unagi (anguille). Petit mouillage pittoresque.
Hamanako (Maisaka)	Maisaka	Près de la connexion du lac à la mer ouverte, une ville postale historique sur l'ancien Tokaido.
Hamanako (Bentenjima)	Bentenjima	Une zone de villégiature sur le lac avec sources chaudes et vues. Installations de marina basiques à modérées.
Hamanako (Sanbashi)	Lake Hamana pier facility	Amarrages de visiteurs de base sur le lac. Services limités mais cadre agréable.
Hamanako (Village)	Hamanako Village	Une installation de loisirs au bord du lac avec mouillage basique et attractions orientées vers les familles.
Gamagori Laguna ★	Laguna Gamagori	À Gamagori, préfecture d'Aichi, c'est l'une des installations Umi-no-Eki les plus développées avec des services complets.
Nishio	Nishio Port	Sur la baie de Mikawa à Aichi. Cadre de port de pêche tranquille. Connu pour produire la plupart des anguilles d'élevage du Japon.
Tahara (Irago) ★	Irago Fishing Port	Près du cap Irago à la pointe de la péninsule d'Atsumi. La marina Irago Uminoie a des installations modernes.
Himakajima	Himakajima Island	Une petite île dans la baie de Mikawa populaire pour le poulpe et le fugit. East Port a des amarrages côtiers basiques.
Toyohashi	Toyohashi Port area	Sur les limites intérieures de la baie de Mikawa. Installations portuaires basiques. La ville est un carrefour de transport.
Tokoname	Tokoname Port	Sur la côte est de la péninsule de Chita à Aichi, près de l'aéroport international Chubu.

Station	Port / Location	Notes
Tsu	Tsu Port	La capitale de la préfecture de Mie sur la rive ouest de la baie d'Ise. Une ville de taille moyenne avec installations de marina modernes.
Matsusaka	Matsusaka Port	Au sud de Tsu, célèbre pour le bœuf Matsusaka (l'une des trois marques de bœuf haut de gamme du Japon).
Toba ★	Toba Port	Sur la péninsule Shima à l'entrée de la baie d'Ise. L'Aquarium de Toba et les fermes perlières Mikimoto.
Shima Hamajima	Hamajima Port	Sur la baie profondément indentée d'Ago dans la péninsule Shima. La baie calme parsemée de radeaux d'élevage de perles.
Shima Goza	Goza Port	À la pointe de la péninsule Shima face au Pacifique. La plage de Goza Shirahama a du sable blanc spectaculaire.
Kiho	Kiho Port	Sur la côte de Mie au sud de Shima. Un tronçon tranquille de côte avec installations de base.
Owase	Owase Port	Sur la côte accidentée de la péninsule de Kii, dans une région de fortes précipitations et de forêt dense.
Shingu	Shingu area	Près de l'embouchure de la rivière Kumano dans le sud de Mie. Porte d'entrée vers les montagnes sacrées Kumano Sanzan.

Hokuriku

La côte Hokuriku fait face à la Mer du Japon et a un caractère entièrement différent du Pacifique—plus froide, plus brumaise, et pittoresque.

Station	Port / Location	Notes
Kanazawa	Kanazawa Port	La capitale culturelle de la côte de la Mer du Japon, avec le célèbre jardin Kenrokuen et les châteaux.
Sado Ogi ★	Ogi Port, Sado Island	À la pointe sud de l'île de Sado au large de Niigata. Célèbre pour le taraibune (bateaux en bois traditionnels).
Kashiwazaki	Kashiwazaki Port	Sur la côte de Niigata. Un port de pêche et industriel. Installations de base. La côte offre peu d'ancrage visible.
Joetsu	Joetsu (Naoetsu) Port	Un port historique sur la côte de Niigata, associé au seigneur de la guerre Uesugi Kenshin.
Mizunami	Mizunami Fisherman's Wharf	Dans la préfecture de Toyama, cette station combine un marché aux poissons avec mouillage basique. Toyama offre un accès aux Alpes japonaises.
Shinminato	Shinminato Port	À Toyama, à la base de la péninsule de Noto. Un port de pêche historique avec le musée maritime du Kuroshio.
Noto Nanao	Nanao Port	Sur la côte intérieure (est) de la péninsule de Noto dans la préfecture d'Ishikawa, à l'intérieur de la baie Toyama.
Wajima ★	Wajima Port	Sur la côte extérieure (nord) de la péninsule de Noto. Célèbre pour son marché du matin pittoresque et ses spécialités locales.

Kansai

La région Kansai englobe la baie d'Osaka, le détroit du Kii, Wakayama et la Mer de Seto occidentale.

Station	Port / Location	Notes
Osaka North Port	Osaka North Port	Une station urbaine dans la baie nord d'Osaka. Proche de Universal Studios Japan et des attractions commerciales.
Osaka Hokko	Hokko Yacht Harbor	Dans le district portuaire d'Osaka. Un port de plaisance traditionnel avec installations modérées.
Osaka Sakai-Dejima	Sakai-Dejima Marina	À Sakai, au sud d'Osaka central. Développement de marina moderne avec de bons pontons flottants.
Osaka Senshu (Tanagawa)	Tanagawa Marina area	Dans la zone de la baie sud d'Osaka. Installations modérées. Près de l'aéroport international du Kansai.
Osaka Misaki	Misaki Port	À la pointe sud-ouest de la préfecture d'Osaka, près de l'entrée du détroit du Kii. Un port de pêche avec services de marina.
Wakayama ★	Wakayama Marina City	Une grande installation moderne avec services complets incluant carburant, eau, électricité, réparations et installations d'amarrage.
Yuasa	Yuasa Port	Une ville historique célèbre comme le berceau de la sauce soja japonaise. Le quartier préservé offre restaurants et musées authentiques.
Gobo-Hidaka	Gobo or Hidaka Port area	Sur la côte centrale de Wakayama. Installations portuaires de pêche basiques. Le temple Dojoji offre une retraite pittoresque.
Shirahama	Shirahama Port	La célèbre station balnéaire sur la côte de Wakayama, célèbre pour sa plage de sable blanc spectaculaire.
Tsuruga	Tsuruga Port	Sur la côte de la Mer du Japon de la préfecture de Fukui, une ville portuaire historique sur la baie de Wakasa.
Maizuru (East)	Maizuru East Port	Sur la côte de la Mer du Japon de la préfecture de Kyoto. Une base de la Marine japonaise majeure (JMSDF).
Maizuru (West)	Maizuru West Port	Le côté commercial et de pêche de la baie de Maizuru. Marchés aux poissons avec excellentes spécialités hivernales.
Miyazu	Miyazu Bay	Maison d'Amanohashidate, l'une des « trois vues pittoresques » du Japon—un cordon de pin couvrant une baie pittoresque.
Ine	Ine Bay	Un village de pêche remarquablement pittoresque avec plus de 230 funaya (maisons-bateaux construites sur pilotis le long des côtes).
Sumoto (Awaji Island)	Sumoto Marina, Awaji Island	Sur la côte est de l'île d'Awaji dans la mer Intérieure de Seto orientale, entre les détroits d'Akashi et de Naruto.
Fukura (Awaji Island)	Fukura Port, Awaji Island	À la pointe sud de l'île d'Awaji, près du détroit de Naruto. Attention au célèbre phénomène des vortex de marée.
Tsuna (Awaji Island)	Tsuna/Iwaya area, Awaji Island	À l'extrémité nord d'Awaji, proche du pont Akashi Kaikyo. Installations de base avec vues spectaculaires du pont.
Maruyama (Awaji Island)	Maruyama area, Awaji Island	Sur la côte ouest d'Awaji. Plus tranquille que les stations orientales. Installations de base.
Shin-Nishimiya ★	Shin-Nishimiya Yacht Harbor	L'un des plus grands ports de plaisance de la région Kansai, situé entre Kobe et la baie d'Osaka.
Akashi	Akashi Port	Célèbre pour ses akashiyaki (boulettes de poulpe) et le pont Akashi Kaikyo adjacent. Une ville côtière traditionnelle.

Station	Port / Location	Notes
Himeji (Shikama)	Shikama Port, Himeji	Le port desservant Himeji, maison du château le plus spectaculaire du Japon (patrimoine mondial de l'UNESCO).
Aioi	Aioi Port	Dans la préfecture ouest de Hyogo. Un port industriel et de pêche tranquille. Installations de base.
Ako	Ako Port	Près de la frontière d'Okayama à Hyogo. La ville est célèbre pour l'histoire des 47 Ronin (Chusingumi).
Murotsu	Murotsu Port	Un minuscule port historique magnifiquement préservé à Hyogo qui servait autrefois de havre de refuge.

Setonaikai (Seto Inland Sea)

La Mer Intérieure de Seto est le cœur de la navigation au Japon et a la plus dense concentration de stations Umi-no-Eki.

Station	Port / Location	Notes
Ushimado ★	Ushimado Port, Okayama	Une ville pittoresque surplombant les îles, célèbre comme centre de culture de l'olivier.
Kasaoka Islands	Kasaoka area, Okayama	Une chaîne de petites îles (Shiraishi, Kitagi, Manabe et Takashima) offrant des mouillages tranquilles et pittoresques.
Hinase (Bizen) ★	Hinase/Bizen area, Okayama	Le ponton flottant de la station avant Hinase (日生駅前浮棧橋) est gratuit mais populaire—arrivez tôt pour l'amarrage.
Tomonoura ★	Tomonoura, Hiroshima	L'une des villes portuaires d'époque Edo les plus magnifiquement préservées du Japon. L'architecture circulaire distinctive est remarquable.
Onomichi ★	Onomichi Port, Hiroshima	Une charmante ville de colline s'accrochant à des pentes abruptes surplombant le canal d'Onomichi.
Mihara	Mihara Port, Hiroshima	Une ville de taille moyenne sur la côte de la Mer Intérieure. Bonnes installations portuaires. Moins pittoresque que certains endroits.
Takehara	Takehara Port, Hiroshima	Une ville marchande magnifiquement préservée de l'époque Edo, connue comme la « petite Kyoto ».
Kure	Kure Port, Hiroshima	Une ancienne ville d'arsenal naval avec le musée Yamato exceptionnel présentant une maquette 1/10e du cuirassé Yamato.
Aki-Tsutsumi	Aki-Tsutsumi area, Hiroshima	Dans les îles au sud de Kure. Installations de base dans un cadre tranquille parsemé d'îles.
Miyajima (Hatsukaichi) ★	Miyajima Visitor Berth, Hatsukaichi, Hiroshima	Situé au parc Omoto sur l'île d'Itsukushima elle-même, géré par Kokuminshukusha.
Etajima	Etajima Port, Hiroshima	Sur l'île d'Etajima dans la baie de Hiroshima, maison de l'Académie navale japonaise. Installations portuaires de base.
Yutaka (Osaki-Shimojima) ★	Station Maritime Yutaka (Tobishimakan), Osaki-Shimojima, Hiroshima	Mouillage gratuit au ponton flottant—l'un des rares Umi-no-Eki complètement gratuits des îles Osaki.
Osaki-Shimojima (Mitarai) ★	Mitarai, Osaki-Shimojima, Hiroshima	Un port historique magnifiquement préservé qui servait autrefois comme havre de refuge pour les typhons.
Osaki-Kamijima	Osaki-Kamijima area, Hiroshima	Le nord des îles Osaki, relié par pont à Shimojima. Un cadre tranquille de port de pêche.
Naoshima ★	Port de Naoshima, Kagawa (listé sous Setonaikai)	L'île d'art mondialement célèbre, avec le Chichu Art Museum, Benesse House et de nombreux autres musées d'art.
Omishima	Port d'Omishima, Ehime (listé sous Setonaikai)	La plus grande île sur la route Shimanami Kaido, maison de l'ancien sanctuaire Oyamazumi.
Iwagi	Port de l'île d'Iwagi, Ehime (listé sous Setonaikai)	Une petite île productrice d'agrumes près d'Omishima. Célèbre pour ses citrons et limes. Très pittoresque.

Station	Port / Location	Notes
Utsumi	Utsumi area, Hiroshima/Okayama border	Une zone côtière tranquille avec installations de base. Moins visitée que les principales stations de la Mer Intérieure.
Yanai	Yanai Port, Yamaguchi	Une ancienne ville marchande avec un district aux murs blancs bien préservé. Célèbre pour son indigo séculaire.
Kaminoseki	Kaminoseki Port, Yamaguchi	Un petit port à l'extrémité ouest de la Mer Intérieure, près du détroit d'Ondo entre Shikoku et Honshu.

Shikoku

Shikoku, la plus petite des quatre îles principales du Japon, a des stations concentrées le long de sa côte nord.

Station	Port / Location	Notes
Takamatsu ★	Takamatsu Port, Kagawa	La plus grande ville de la côte nord de Shikoku et la porte traditionnelle d'entrée à l'île.
Sakaide	Sakaide Port, Kagawa	Près du pont Seto-Ohashi reliant Shikoku à Okayama. Le Central Wharf flottant offre des installations modernes.
Marugame	Marugame Port, Kagawa	Maison du château de Marugame, l'un des seulement douze châteaux de construction d'origine restant au Japon.
Tadotsu	Tadotsu Port, Kagawa	Une petite ville portuaire avec un centre historique qui servait autrefois de point de départ pour les pèlerinages.
Kan-onji	Kan-onji Port, Kagawa	Près de la côte Iyonada à la limite ouest de Kagawa. L'art sablonneux Zenigata (une giant figure d'argent) dans une baie côtière.
Shido	Shido Port, Kagawa	Près du temple Shido-ji (numéro 86 sur le pèlerinage des 88 temples). Un port tranquille avec accès au pèlerinage.
Shodoshima (Tonosho)	Tonosho Port, Shodoshima, Kagawa	Le port principal sur Shodoshima, la deuxième plus grande île de la Mer Intérieure. Célèbre pour l'huile d'olive.
Shodoshima (Kusakabe)	Kusakabe Port, Shodoshima, Kagawa	Un port plus tranquille sur la côte sud de Shodoshima. Installations de base. Bon accès aux côtes accidentées.
Niihama	Niihama Port, Ehime	Une ville industrielle sur la côte nord de Shikoku, célèbre pour le spectaculaire festival de cuivre Niihama.
Imabari	Imabari Port, Ehime	La ville à l'extrémité Shikoku de la route pont Shimanami Kaido. Une grande ville constructrice de navires avec histoire navale.
Yuge ★	Station Maritime Yuge (Sha-Flat), Yugejima, Ehime	L'une des stations Umi-no-Eki les plus hautement considérées par les navigateurs. Construite à dessein pour les visiteurs.
Matsuyama	Matsuyama area, Ehime	La plus grande ville de Shikoku, maison du magnifique château de Matsuyama et des célèbres sources chaudes de Dogo.
Uwajima	Uwajima area, Ehime	Une ville du château sur la côte sud-ouest de Shikoku. Célèbre pour le sumo de taureaux (togyu) et les pêches.
Ainan	Ainan area, Ehime	À la pointe sud-ouest de Shikoku. Excellent plongée et snorkeling dans des eaux claires avec récifs coralliens.
Sukumo	Sukumo Port, Kochi	Sur la baie de Sukumo dans la préfecture ouest de Kochi. Protégée par la baie contre les crêtes du Pacifique.
Shimanto	Shimanto River area, Kochi	Près de l'embouchure de la rivière Shimanto, le dernier « cours d'eau clair » du Japon (principalement non damé).

Kyushu

Les Umi-no-Eki de Kyushu sont dispersés autour des côtes variées de l'île, de la buissonneuse baie de Fukuoka aux eaux sud chaudes de Okinawa.

Station	Port / Location	Notes
Moji	Moji Port, Fukuoka	À l'extrémité Kyushu du détroit de Kanmon, ce district portuaire rétro a de magnifiques vues sur le détroit.
Fukuoka (Hakata)	Hakata Port, Fukuoka	La plus grande ville de Kyushu et un port majeur. Bonnes installations de marina dans différents endroits.
Meinohama	Meinohama Fishing Port, Fukuoka	Dans les banlieues ouest de Fukuoka, utilisée comme port d'attache par des navigateurs locaux naviguant vers la Corée.
Tsushima (Izuhara) ★	Izuhara Port, Tsushima	Le port principal sur l'île la plus reculée du Japon, à seulement 50 NM de Busan, Corée. Quai avec services commerciaux.
Munakata	Munakata Port area, Fukuoka	Près du sanctuaire Munakata Taisha sacré et d'Okinoshima (patrimoine mondial de l'UNESCO). Petite installation côtière.
Beppu ★	Beppu Port, Oita	La capitale des sources chaudes du Japon, produisant plus d'eau chaude que toute autre ville.
Oita	Oita Port	Adjacent à Beppu, la capitale préfectorale a de bonnes installations urbaines. Installations portuaires de base.
Saiki	Saiki Port, Oita	Un port tranquille sur la côte du canal de Bungo. L'un des secrets culinaires les mieux gardés du Japon.
Imari	Imari Port, Saga	Sur la côte nord-ouest, célèbre pour la porcelaine Imari (Arita-yaki). L'Okawachiyama préservée offre un musée de la porcelaine.
Nagasaki (Dejima) ★	Dejima, Nagasaki	L'île artificielle historique où les commerçants néerlandais étaient confinés pendant l'isolationnisme du Japon.
Nagasaki (Huis Ten Bosch) ★	Huis Ten Bosch Marina, Sasebo/Nagasaki border	Une marina complète au village de villégiature thématique néerlandais. Pontons flottants modernes avec all services.
Nagasaki (Nomozaki)	Nomozaki Port, Nagasaki	À la pointe de la péninsule de Nagasaki, au sud de la ville. Les fleurs de narcisse (suisen) y poussent abondamment.
Nagasaki (Sotome)	Sotome area, Nagasaki	Sur la côte nord-ouest de la ville de Nagasaki, au cœur des sites du patrimoine chrétien caché.
Nagasaki (Ojika)	Ojika Island Port, Nagasaki	Dans la chaîne d'îles Goto. Une île magnifiquement préservée avec maisons traditionnelles en bois et églises chrétiennes cachées.
Nagasaki (Goto)	Goto/Fukue Island Port, Nagasaki	L'île principale de l'archipel Goto. Plusieurs églises chrétiennes cachées et paysages maritimes spectaculaires.
Amakusa (Ushibuka)	Ushibuka Port, Kumamoto	À la pointe sud des îles Amakusa. Port de pêche actif célèbre pour ses pêcheries de perles.
Amakusa (Goshoura)	Goshoura Port, Kumamoto	Dans la chaîne Amakusa, connue pour son musée de fossiles de dinosaures (fossiles préservés dans l'ambre).
Amakusa (Hondo)	Hondo Port, Kumamoto	La principale ville des îles Amakusa, reliée au continent par le pont Amakusa Five Arch.
Kumamoto (Misumi) ★	Misumi West Port, Kumamoto	Un site du patrimoine mondial de l'UNESCO—un port de l'ère Meiji construit en 1887 avec pierre et brique occidentale.

Station	Port / Location	Notes
Kumamoto (Nagasu)	Nagasu Port, Kumamoto	Un petit port sur la côte de la baie de Shimabara de Kumamoto. Connu pour l'industrie de sauvetage de Nagasu.
Nagasaki (Obama)	Obama Port, Nagasaki	Sous les pentes fumantes du volcan Unzen sur la péninsule Shimabara. Deux pontons flottants avec services de base.
Makurazaki	Makurazaki Port, Kagoshima	La capitale du bonite (katsuo) du Japon. Un grand port de pêche commercial—radeaux flottants chargés de poisson frais.
Akune	Akune Port, Kagoshima	Sur la côte nord-ouest de la préfecture de Kagoshima. Remarquable comme le Umi-no-Eki où se trouvent les plus beaux paysages volcaniques.
Kagoshima	Kagoshima Port area	Dans la baie dramatique de Kagoshima (Kinko Bay) avec le volcan actif Sakurajima directement en arrière-plan.

Okinawa

Les Umi-no-Eki d'Okinawa sont peu nombreux mais servent une fonction importante pour les navigateurs accédant aux Ryukyus.

Station	Port / Location	Notes
Okinawa Marina	Okinawa area marina facility	Sur l'île principale. Installations de base à modérées destinées aux navires locaux et visiteurs.
Ginowan ★	Ginowan Marina	L'installation de marina de premier plan dans la chaîne Ryukyu, sur la côte ouest entre Naha et les îles de Kerama.
Itoman	Itoman Port	À la pointe sud de l'île principale. L'un des ports de pêche les plus actifs d'Okinawa, célèbre pour ses chalutiers modernes.