



# 開発保全航路事業

開発保全航路事業

近年、船舶の大型化や通航船舶数の増加に伴い、安全な航路の開発と保全の重要性が高まっています。特に今治地域の島しょ部では、島が点在し、水道が狭く、潮の流れも速いことから、海難事故が頻繁に発生しています。また、リアス式海岸が長く続く南予地方は、半島の先端周辺に難所が多く、多大な災害を受けてきました。

そこで、私たちの事務所では、航路にある岩礁を取り除き、細長い半島を開削して新たな航路をつくるなど、船舶航行の安全性確保と海上交通の整備に努めています。また、整備後の施設は安全で正常に保たれているか、港湾業務艇「くるしま」にて定期的に巡視や深淺測量を行うとともに、日々、航路管理用カメラで異常がないか点検を行っています。

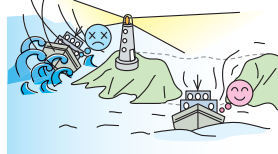


港湾業務艇「くるしま」



開発保全航路位置図

## ●開発とは

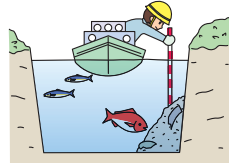


新しい航路の開削工事

## ●保全とは



岩礁などの障害物の除去

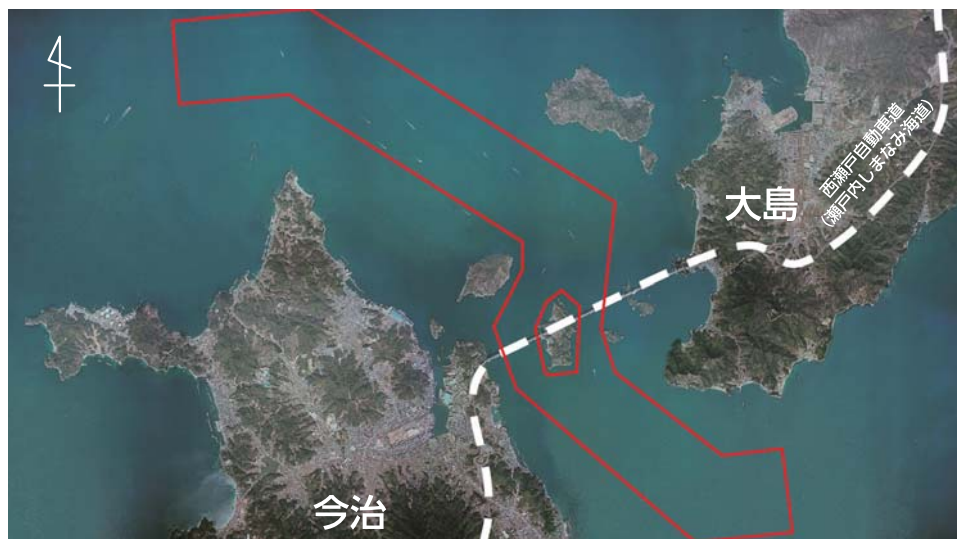


航路機能の管理

## くるしま 来島海峡航路

4つの狭い水道からなる来島海峡航路は、船舶量が多く、潮の流れも速いため海難事故が絶えず、瀬戸内海随一の難所と呼ばれています。その対策として、昭和52年度から56年度にかけて、西水道北口に点在した岩礁約35,000㎡を除去しました。これによって航路の幅を広げ、複雑で速い潮の流れを緩和することができました。また、平成20年に海上交通安全法と同じ範囲を開発保全航路として区域指定し、現在の形となっています。

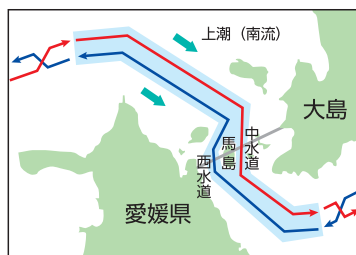
開発保全航路指定：昭和49年 幅員：700メートル、水深：14メートル



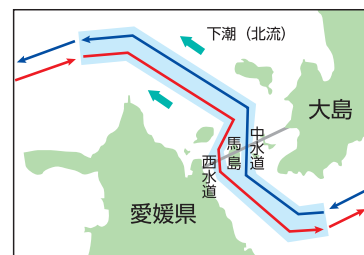
※開発保全区域・航路法線は一致する

## 【順中逆西航法とは】

来島海峡航路内は、海上交通安全法で潮流の向きによって通航方向が変わる航法が採用されています。具体的には順潮時（潮流の流向と同じ方向に航行する時）は中水道、逆潮時（潮流の流向と反対方向に航行する時）は西水道を航行することとなっています（イメージ図の赤線を参照）。この航法は「順中逆西」と呼ばれ、来島海峡航路にだけ採用されている世界唯一の航法です。



順中逆西イメージ図（順潮時）



順中逆西イメージ図（逆潮時）

はなぐり  
**鼻栗瀬戸航路**

瀬戸内海の大三島と伯方島の間にある鼻栗瀬戸航路は、本土と四国を結ぶ最短コースにあるため、高速船舶が頻りに往来します。この航路は水道の幅が狭く、湾曲し、潮の流れも速いため、海難事故の発生が懸念されていました。そこで、昭和58年度から60年度にかけて、航路内に点在する岩盤と土砂約70,000m<sup>3</sup>を取り除きました。  
開発保全航路指定：昭和54年  
幅員：180メートル、水深：8メートル

凡例 ———— 開発保全区域 ———— 航路法線



**四国西南航路**

おくな  
**奥南航路**

この航路は大正時代に個人によって開かれた航路で規模が小さく、最小部で水深1.2m、幅が8m程度しかありませんでした。特に、この地域は漁業が盛んなため、漁船が2隻以上航行する際には危険を伴いました。その対策として、昭和49年度から55年度にかけて、水深を深め、航口を広げる開発工事を実施しました。また、平成26年度には航路の浚渫を行うなど、適切な航路保全に努めています。  
開発保全航路指定：昭和49年  
幅員：20メートル、水深：3メートル



ほそき  
**細木航路**

リアス式海岸が続く愛媛県南予地域。特に細木航路がある三浦半島の先端周辺には、船舶が航行する際、危険を伴う場所が点在していました。そこで、昭和31年度から35年度にかけて、約53,000 m<sup>3</sup>の土砂と岩盤を削り、三浦半島の一部に新たな航路を設け、船舶の安全な航行と地域開発の推進力につなげました。また、平成19、20年度には法面補修、平成26年度には航路の浚渫を行うなど、適切な航路保全に努めています。  
開発保全航路指定：昭和49年  
幅員：20メートル、水深：3メートル



ふなこし  
**船越航路**

細木航路のある三浦半島からさらに南にある由良半島。この半島の先端周辺にも難所が存在し、多大な被害を受けていました。そこで、昭和35年度から41年度にかけて、半島の一部を開削し、新たな航路を設けました。また、平成10年度に護岸のかさ上げ工事、平成19、20年度に航路の浚渫や護岸補修、平成26年度には航路の浚渫を行うなど、適切な航路保全に努めています。  
開発保全航路指定：昭和49年  
幅員：20メートル、水深：3メートル

