

海難事故の発生状況図

狭大な東京湾口航路は、1日600隻を超える船舶が航行する我が国中枢の基幹航路です。

今でも記憶に新しい平成9年のダイヤモンドグレース号のような大規模な油流出事故が発生すると国際海上輸送及び国内海上輸送を担う船舶等の航行に影響が生じ、その経済的被害は甚大であるため、東京湾口航路の保全により海難事故を防止し安全な航行を確保することが重要となっています。

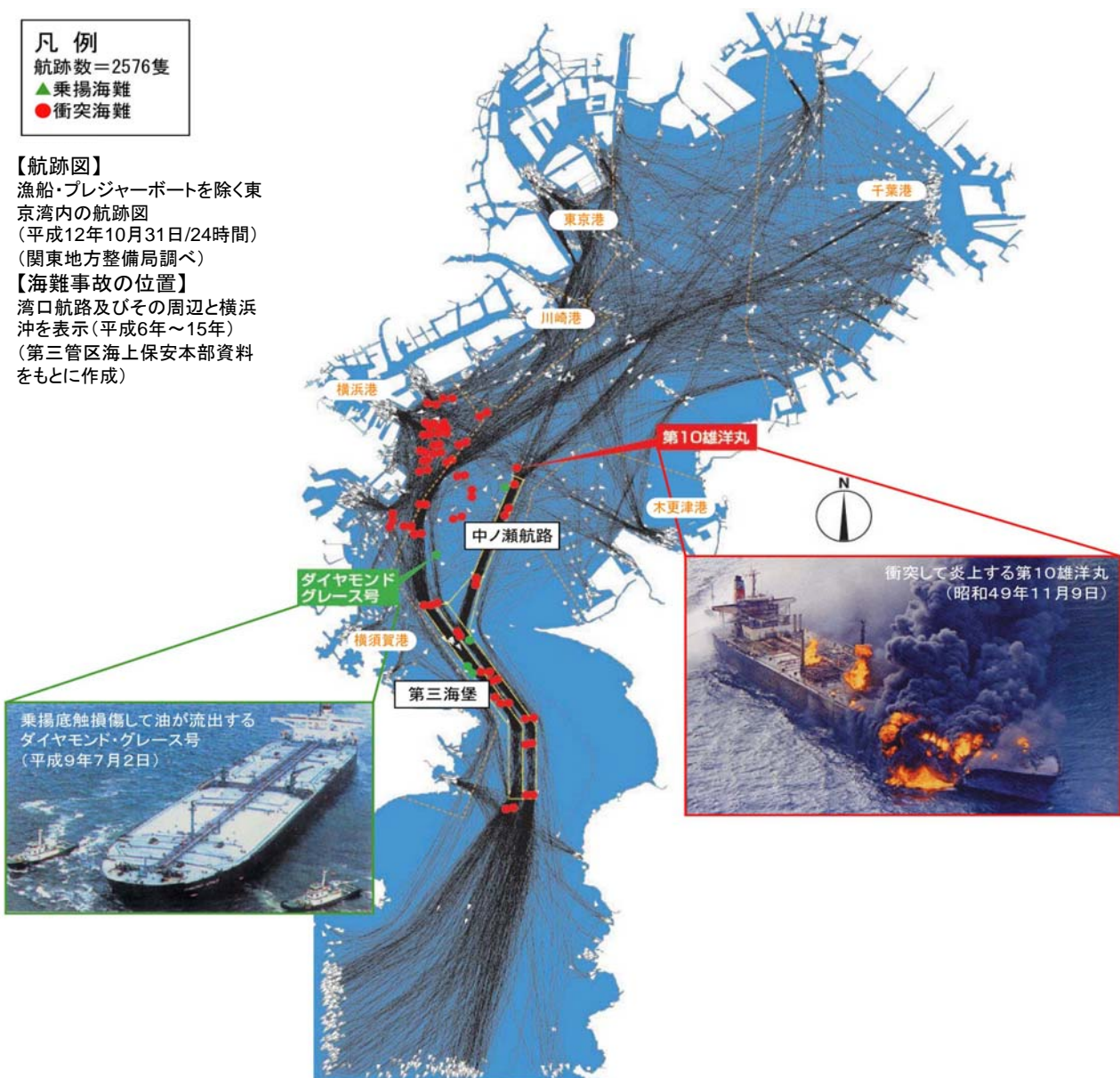
凡例
 航跡数=2576隻
 ▲乗揚海難
 ●衝突海難

【航跡図】

漁船・プレジャーボートを除く東京湾内の航跡図
 (平成12年10月31日/24時間)
 (関東地方整備局調べ)

【海難事故の位置】

湾口航路及びその周辺と横浜沖を表示(平成6年~15年)
 (第三管区海上保安本部資料をもとに作成)



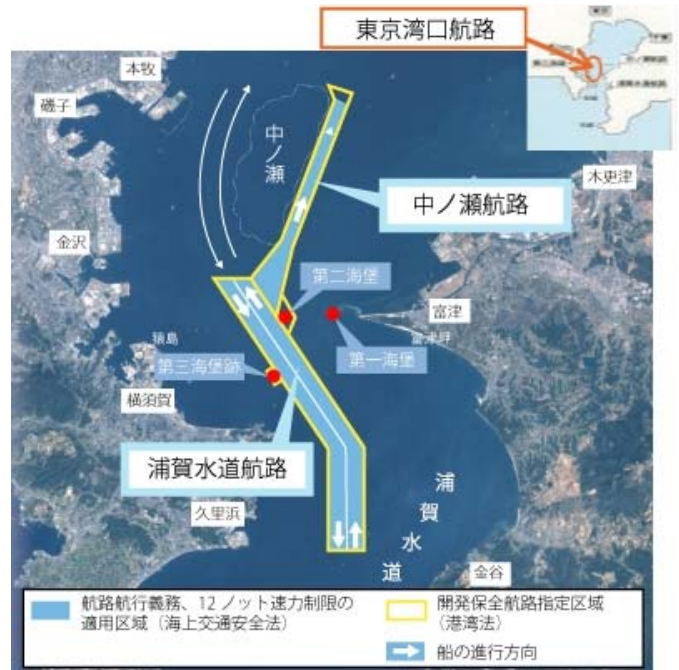
湾口航路の整備・管理

東京湾の湾口には、観音崎と富津岬約6.5km間に分離通航の「浦賀水道航路」（北行・南行の航路）と湾奥に向かう一方通行の「中ノ瀬航路」（北行の航路）が設定されています。

東京湾防衛のために、明治25年に着工し大正10年に完成した第三海堡は、大正12年の関東大震災により、壊滅的な被害を受けて放置され、水没、暗礁化し、船舶航行の難所になっていました。そのため、船舶航行の安全性向上を図ることを目的として、第三海堡を撤去し、浦賀水道航路の水深を-23mまで確保しました。

中ノ瀬航路は、点在する浅瀬のため喫水17m以上の船舶が航行できず、大型の船舶が中ノ瀬西側海域に集中していましたが、航路の浚渫（※1）を実施し、平成20年度に水深-23mを確保しました。中ノ瀬航路の水深が-23mに増深されたことから、東京湾奥（鶴見航路以北）に向けて航行する船舶の中で、中ノ瀬航路の航行義務が免除される船舶の喫水が17m以上から20m以上に変更されました。

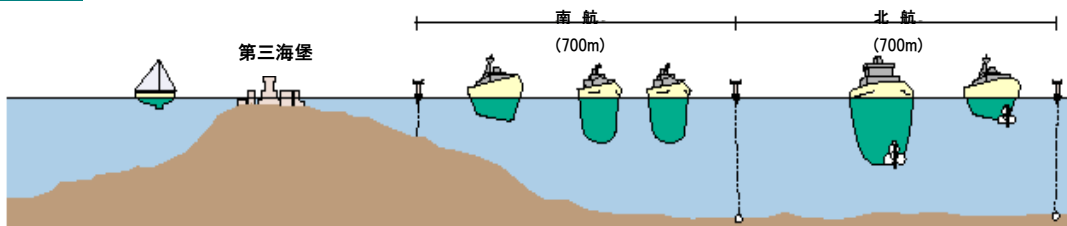
整備された浦賀水道航路及び中ノ瀬航路における船舶の安全かつ円滑な航行の確保を図るため、計画的に監視パトロールを実施しています。また、-23mの水深に維持されているか確認するため、定期的に深淺測量を実施しています。所定の水深が確保されていないことが判明したときは、維持浚渫工事を実施します。



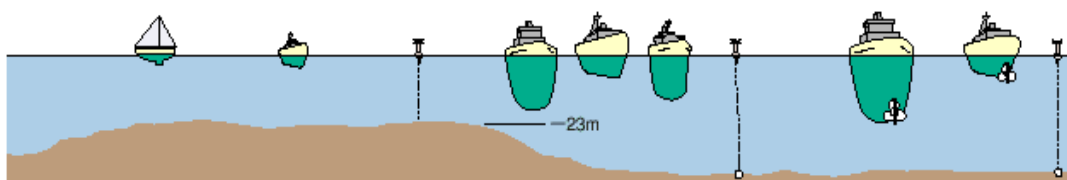
注) 開発保全航路(港湾法第2条8)
港湾区域及び河川区域以外の水域における船舶の交通を確保するため開発及び保全に関する工事を必要とする航路

浦賀水道航路<第三海堡>

撤去前 暗礁化した第三海堡により浦賀水道の難所になっていました。



撤去後 第三海堡の撤去により必要水深が確保され、船舶が安心して航行できます。



※水深-23mとは、干潮時でも水面から船底までの20mの船舶が安全に航行できる深さです。

用語の説明

※1 浚渫(しゅんせつ): 水深を深くするために海底・河床の土砂を掘削すること