

波となぎさ

Wave & Beach



表紙写真／「海を守る」佐藤圭夫
北海道初山別村豊岬海岸

C O N T E N T S

特集1 国土交通省港湾局 海岸事業の平成29年度概算要求について

02 国土交通省港湾局 海岸事業の平成29年度概算要求について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 津波対策企画調整官 佐溝 圭太郎

特集2 11月5日の津波対策の取組について

04 11月5日の津波対策の取組について

～「津波防災の日」そして「世界津波の日」としての啓蒙活動へ～

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 専門官 古池 清一

TOPICS

08 尾鷲市の津波防災対策

三重県尾鷲市防災危機管理室総合防災係 西村 美克

連載コラム

11 なぎさグルメ紀行 下関市

下関市 港湾局 経営課 課長補佐 関本 和夫

下関市 観光交流部 観光政策課 企画振興係長 萱野 浩司

17 私と海岸 錦秋の五目釣り

愛知県釣りインストラクター連絡機構 顧問 大田 豊明

全国海岸リレー紹介

20 北海道／東北／関東／北陸／中部／近畿／中国／四国／九州／沖縄

データで見る海岸・防災

26 東日本大震災で被災した港湾・海岸の復旧状況

28 各地域における東日本大震災以降の想定津波の検討状況

30 「港湾の事業継続計画」における全国の検討状況一覧

32 港湾海岸における水門・陸閘等の状況

34 平成28年度事業実施予定海岸

国土交通省港湾局 海岸事業の平成29年度概算要求について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課
津波対策企画調整官 佐溝 圭太郎



概算要求の基本方針

港湾局の海岸関係の平成29年度予算概算要求にあたっては、「経済財政運営と改革の基本方針2016（平成28年6月2日閣議決定）（以下、「骨太の方針」という。）」及び「ニッポン一億総活躍プラン（平成28年6月2日閣議決定）（以下、「一億総活躍プラン」という。）」等を踏まえ、『被災地からの復旧・復興』、『国民の安全・安心の確保』の強力な推進を基本方針としています。

『被災地からの復旧・復興』

東日本大震災や熊本地震からの復旧・復興に資する海岸保全施設

の整備を推進する。

『国民の安全・安心の確保』

大規模災害に備え、海岸においてソフト・ハード一体となった防災・減災対策を進めるとともに、海岸保全施設の老朽化に対応する戦略的な維持管理を推進し、国土の強靱化を図る。

概算要求の内容

平成29年度海岸事業の概算要求（港湾局所管分）は一般会計予算114億円（対前年度比1.17）を要求しています。その内訳は、「通常枠」として88億円、「新しい日本のための優先課題推進枠（以下、「推進枠」という。）」

として26億円となっております。「推進枠」については、「骨太の方針」及び「一億総活躍プラン」等を踏まえ、切迫性の高い南海トラフ地震・津波対策のための海岸保全施設の整備を推進するため、「南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域」における事業を要求しています。

上記のほか、社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金、復興庁計上の社会資本整備総合交付金も要求しています。

主要施策

以上の予算により、切迫性の高い南海トラフ地震・津波や頻発する台風等に備え、引き続き津波・高潮等による被害から背後地を防護するため海岸保全施設の整備を推進します。また、冬期風浪等による高波に対する防護機能の改善や越波・浸水被害の軽減のため、侵食された砂浜の再生等の侵食対策を講じます。

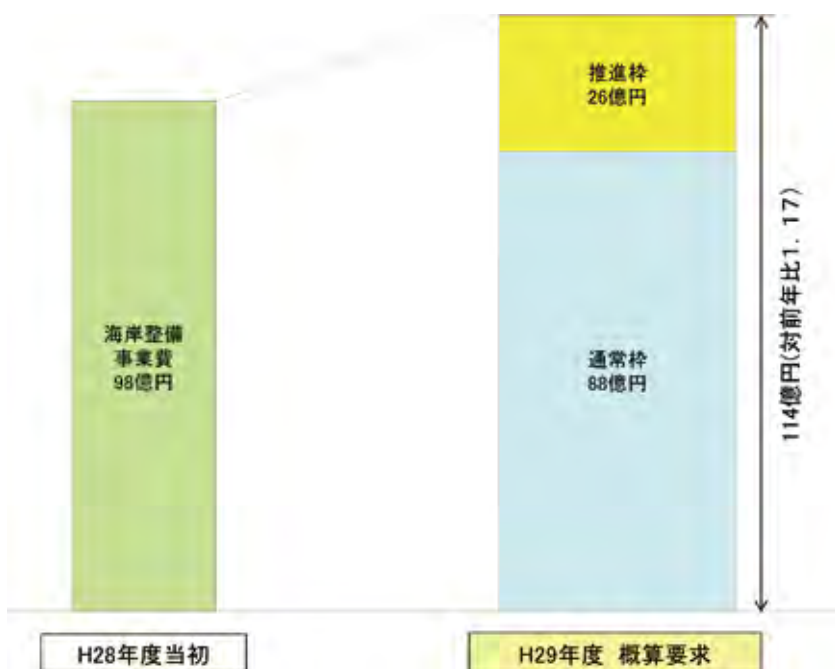


図-1 平成29年度概算要求の規模



図-2 港湾局所管海岸事業における新しい日本のための優先課題推進枠



図-3 護岸嵩上げによる防護効果:下関港海岸



図-4 背後の産業を守る護岸の嵩上げ状況:広島港海岸

11月5日の津波対策の取組について

～「津波防災の日」そして「世界津波の日」としての啓蒙活動へ～

国土交通省 港湾局 海岸・防災課
専門官 古池 清一



1. 「世界津波の日」の制定

「津波対策の推進に関する法律」では、広く津波対策についての理解と関心を深めることを目的として、11月5日を「津波防災の日」と定め、全国各地で様々な活動や教育に取り組んでいるところです。

更に、昨年12月の第70回国連総会本会議において、11月5日を「世界津波の日」と定める決議が、日本をはじめ142か国が共に提案し採択されました。これにより津波の脅威についての関心を高め、その対策が国連をはじめ世界中で進められることが期待されます。また、我が国としても、世界各地での津波の啓発活動や津波対策の強化を通じ、イニシアティブを発揮していくこととしています。

このような中、内閣府（防災）では、「世界津波の日」および「津波防災の日」である11月5日を含む10月29日（土）～11月6日（日）の9日間に、国、地方公共団体及び民間企業等において、津波防災に関する行事を重点的に計画するよう働きかけを行っています。

2. 津波防災訓練の取組

国土交通省においても「津波防災の日」に全国各地で各種訓練を予定しています。

特に、港湾周辺は、物流・産業や住

居が集積していることから、津波の発生による被害は甚大なものとなります。港湾局においては、防潮堤や津波避難施設等の整備の推進を図っているものの、想定を超える被害に対してはハードだけでは対応できないため、避難や応急復旧訓練などのソフト対策が重要であることから、津波防災の訓練に積極的に取り組んでいます。

以下に、港湾エリアでの実働津波防災訓練が行われる主な事例として、高知港（高知県）及び細島港（宮崎県）の訓練内容を紹介します。

今回の高知港及び細島港の訓練では、「世界津波の日」制定後、初の大規模津波防災訓練として、留学生など外

国人の訓練参加、在京大使館等による視察、「世界津波の日」に関する広報展示等を行う予定です。

【四国地方整備局（高知港）の訓練概要*】

[訓練名] 大規模津波防災総合訓練
[日 時] 11月5日（土）9:00～12:00
[場 所] 高知新港高知県高知市
[参加機関] 国土交通省、高知海上保安部、海上自衛隊宮崎地方総監部、陸上自衛隊第14旅団、高知県、高知市、高知県警察本部、西日本高速道路（株）、四国電力（株）、西日本電信電話（株）、（株）NTTドコモ、四国ガス（株）、

15年「世界津波の日」訓練に必要取組状況について
10月29日～11月6日に実施予定の訓練

平成28年度実施団体数 246団体（10/29～11/6実施）

各機関のとりくみ状況

【国】 11省庁（内閣府、警察庁、総務省、消防庁、法務省、財務省、経済産業省、国土交通省、気象庁、海上保安庁、環境省）において訓練を実施
【地方公共団体】 154団体（11道府県、143市町村）において訓練を実施
【民間企業等】 民間企業・団体等81団体において訓練を実施

国土交通省（地方整備局）のとりくみ状況

<p>○国土交通省 （国土交通本省・四国地方整備局） 南海トラフ巨大地震による津波を想定し、高知県沿岸部において情報伝達や避難誘導などの一般的な災害対応訓練に加え、TEC-FORCEによる被災状況調査及び緊急排水、道路啓開、航路啓開などの実働訓練、世界津波の日広報 （北海道開発局） 災害発生時に資機材運搬や復旧作業支援に活用される防災フロントの迅速な派遣を可能とするための実働を想定した各種手続きに係る机上訓練（重開発建設部） （東北地方整備局） 大規模地震による津波を想定し、関係機関と連携した港湾BCPを踏まえた航路・緊急輸送路啓開等の実働訓練</p>	<p>（北陸地方整備局） 地震・津波を想定した初動体制並びに橋門ゲート操作実働訓練 （近畿地方整備局） 津波避難訓練、人命救助・消火訓練等、応急復旧訓練、緊急支援物資輸送準備訓練、航路啓開訓練を含む緊急支援物資輸送訓練、ライフライン復旧訓練 （中国地方整備局） 津波による大きな浸水被害、がれき堆積を想定した、現地災害対策支援班の設置・運営訓練 （九州地方整備局） 南海トラフ巨大地震を想定した、情報伝達訓練、道路啓開訓練、航路啓開訓練及び大規模油回収訓練などの実働訓練 （沖縄総合事務局） 大規模地震による津波を想定した情報伝達訓練、航路啓開訓練、流出油拡散防止訓練などの実働訓練</p>
---	---

※上記のとりくみは、平成28年9月30日に内閣府（防災）が公表したものを港湾局で編集したものである。

図1 地震・津波防災訓練の取組状況

オーシャントランス（株）、（一社）高知県トラック協会、（一社）日本埋立浚渫協会四国支部、（一社）港湾技術コンサルティング協会、（一社）日本海洋調査協会、四国港湾空港建設協会連合会、（一社）日本海上起重協会四国支部、四国地方防災エキスパート 他

[参加人員数] 約5,000人

[訓練概要]

(1)被害想定

- ・南海トラフ巨大地震
- ・マグニチュード9.0～9.1（震度6強～7）
- ・最大津波高約34m（高知県黒潮町）

(2)訓練項目

①船舶避難誘導訓練

・海上自衛隊、高知海上保安部、高知県警察本部、四国地方整備局、日本埋立浚渫協会四国支部会員の船舶による避難誘導・沖出し訓練

②港湾施設被害調査訓練

・TEC-FORCE等による港湾施設の被害調査訓練

③航路啓開訓練

・四国地方整備局の港湾業務艇を使用した日本海洋調査協会による沈降物確認深浅測量結果に基づき、日本埋立浚渫協会四国支部、日本海上起重協会四国支部の起重機船による航

路上の浮遊物・沈降物等揚収訓練

④流出油防除訓練

・九州地方整備局の大型浚渫兼油回収船「海翔丸」による油回収訓練
・高知海上保安部、四国地方整備局の船舶による放水・航行拡散訓練

⑤緊急物資等輸送訓練

・オーシャントランスの大型フェリー「しまんと」を活用し、高知県トラック協会によるトラックでの緊急物資輸送、四国港湾空港建設協会連合会による資機材の搬送及び陸上自衛隊による緊急車両等の搬送訓練



図2 四国地方整備局(高知港)訓練概要

3. 国際表彰制度の創設

「世界津波の日」の制定を受け、今年度から津波・沿岸防災分野で顕著な功績を挙げた方を対象とした、国際的な表彰制度を創設することとなりました。この賞の名前にもなっている濱口梧陵氏は、江戸時代末期に村が大きな津波災害に見舞われた際、自らの稲むらに火を放ち、村人を高台へと避難誘導した人物です。さらに、被災後も私財をなげうって堤防を築く等、村の復旧・復興にも尽力されました。この濱口梧陵氏の行動と努力は、「稲むらの火」という逸話として、現在も広く知られています。

「濱口梧陵国際賞」の創設により、津波防災をはじめとする沿岸防災技術分野で顕著な功績を挙げた国内外の個人又は団体を表彰し、その功績を称え、広く世に知って頂くものです。

【濱口梧陵国際賞授賞式及び記念講演会の概要】

[日 時] 10月31日(月) 15時～

[場 所] 東海大学校友会館

(虎ノ門・霞が関ビル35階)

[プログラム] 授賞式

記念講演会

レセプション

[濱口梧陵国際賞選考委員会(敬称略)]

河田 恵昭(委員長)

京都大学名誉教授、関西大学教授、人と防災未来センター所長

藤田 光一

国土交通省 国土技術政策総合研究所長

春日井 康夫

国土交通省 国土技術政策総合研究所 前副所長

魚本 健人

国立研究開発法人 土木研究所 理事長

栗山 善昭(事務局)

国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 港湾空港技術研究所長

Dr. Jane McKee Smith

Scientific and Professional, Coastal and Hydraulics Laboratory, Engineer Research & Development Center, U.S. Army Corps of Engineers

Mr. Deepak Vatvani

Senior Advisor on Coastal Flooding, Deltares, Netherlands

Dr. Giovanni Cuomo

Research Director, Maritime and Coasts, HR Wallingford, United Kingdom

Prof. Billy Edge

Professor, North Carolina State University

[後 援] 国土交通省、内閣府(防災

担当)、和歌山県、広川町、地域安全学会、土木学会海岸工学委員会、日本建築学会、日本災害情報学会、日本自然災害学会、防災科学研究所

コラム

～ 津波防災の日の由来～

津波防災の日は、東日本大震災が起きた「3月11日」ではなく、安政南海大地震(1854年)が発生した「11月5日」とされている。これは地震により紀伊半島一帯を襲った大津波に対して、濱口梧陵(ヤマサ醤油7代目濱口儀兵衛)が、脱穀前の稲の束の稲むらに次々と火を放ち、暗闇で逃げ惑う村人達を安全な高台(和歌山県広川町)まで避難させたという「稲むらの火」の逸話に因んでいる。



稲束(稲むら)に火をつける濱口梧陵

尾鷲市の津波防災対策

三重県尾鷲市防災危機管理室総合防災係
西村美克

1. 尾鷲市の概要

尾鷲市は、三重県南部、東紀州地域の中央に位置し、北は北牟婁郡紀北町、西は大台山系を境に奈良県に接し、東は太平洋(熊野灘)に臨んでいます。総面積の90%は山林で覆われ、沿岸部には変化に富んだリアス式海岸が形成され、平坦地が極めて少なく集落は湾奥に位置しています。

黒潮の流れる熊野灘に面し、背後が三方高い山に囲まれていることから、全国有数の多雨地帯であり、年間降水量は約4,000mmに及びます。

人口は18,867人、高齢化率40.9%(平成28年7月1日現在)と少子高齢化が進んでいますが、温暖多雨な気候と黒潮により古くから自然の恵みを受け、林業や漁業が栄えてきました。

熊野灘に面した複雑な海岸地形は、尾鷲湾、賀田湾という2海湾と、九木浦、早田浦という入り江を形成しています。沿岸部は100m等深線が距岸2km以内に迫り、この水深100m等深線上に大小の天然礁が続き、好漁場を形成しています。

特に浦々には天然の良港があり、これまで尾鷲港を中心に遠洋、近海漁業が発展してきました。また、沿岸では大型のブリ定置網などの定置網漁業が盛んに行われており、県下でも有数のマダイ、ブリなどの魚類養殖の生産地となっています。

また、世界遺産「熊野古道」をはじめ、豊かな自然、歴史文化などの観



尾鷲市の全景(市長公室)

光資源も多く、潮干狩りや海水浴、釣り、ダイビングなど年齢を問わず楽しめるマリレジャーなどのスポットがあります。古江町にある海洋深層水取水施設「アクアステーション」では、施設見学やイベントなどを開催し、地域資源を活用した観光集客に取り組んでいます。

2. 尾鷲市の過去の地震津波による災害について

尾鷲市では、古来より地震と津波に見舞われ、そのつど被害と犠牲者を出しています。その中でも江戸時代に2度・昭和に2度の地震津波では甚大な被害を受けました、過去の災害を知り再び地震と津波の惨事を繰り返さないために、ホームページにての掲載や尾鷲市防災センターにて写真等の展示を行っております。

・宝永地震・津波

宝永4年10月4日(1707年)正午頃、東海道沖と南海道沖とからほとんど同時に発生した巨大な双子地震で

この両地震の時差は数分であったと考えられています。

※尾鷲市での犠牲者は「男女老幼溺死者千余人」

・安政(嘉永)の地震・津波

嘉永7年11月4日(1854年)午前9時ごろ遠州南東部の海底を震源地とする地震で、家屋倒壊範囲は伊豆から伊勢にいたる沿岸と甲斐、信濃、近江、越前、加賀に及び、津波は房総から土佐にいたる沿岸を襲いました。

※尾鷲市での犠牲者は死者200名以上、流出家屋900以上

・東南海地震・津波

昭和19年12月7日(1944年)午後1時36分頃、紀伊半島東方に発生した地震で震源地は志摩半島の東40km、被害は主に愛知、三重、静岡で地震にともなう津波は伊勢湾、熊野灘沿岸にかけて襲いました。

※尾鷲市で犠牲者は死者65名以上、流出家屋800以上(戦時下により詳細不明)



昭和東南海地震による尾鷲市内の惨状(防災)

• チリ津波

昭和35年5月23日(1960年)チリのチェロ半島で大地震があり、それともなう津波が翌24日午前2時頃から日本各地の海岸に襲来しました。三陸海岸では津波高が6mにも達し、三陸海岸を含め北海道南道、志摩半島などで大きな被害ができました。

※尾鷲市で建物被害(浸水被害含む) 800以上

3. 尾鷲市の津波被害想定と課題に対する防災対策

三重県では平成24～25年度に地震津波想定調査を実施し、地震及び津波によるハザードと、リスクを予測しました。想定される地震のモデルとして、プレート境界型地震については、過去最大クラスの南海トラフ地震、理論上最大クラスの南海トラフ地震の2つの地震モデルを設定しており、内陸直下型地震については、プレート境界型地震と比較して本市への影響が小さいため対象外としております。

ハザード予測結果としまして、地震

動は過去最大クラスでは市内全域が震度5強以上、尾鷲湾の低地等で震度6強が予測され。また理論上最大クラスでは市内全域が震度6弱以上、尾鷲湾及び賀田湾の低地等で震度7が予測されています。

津波については、市内の低地がほぼ全域浸水し、浸水が深いところでは過去最大クラスでは約10m、理論上最大クラスでは約17mになると予測されています。

リスクの予測結果では、尾鷲市内の建物15,481棟のうち、過去最大クラスでは、約5,000棟(32%)が全壊焼失し、死者は約5,700人(30%)に上ると予測され、また、理論上最大クラスでは約9,500棟(61%)が全壊、焼失が発生し、死者は約6,700人(43%)と予測されています。

尾鷲市ではこの衝撃的な被害予測に対して様々な防災対策を強力に進めています。

(ハザードマップ作成業務)

尾鷲市では、平成18年3月に津波予測浸水区域図及び土砂災害危険区域図を記載したハザードマップを作

成していましたが、東日本大震災を受け、南海トラフ巨大地震の被害想定が国により公表され、それを受けて三重県での被害想定も進み、又新たに土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域が三重県により指定され、これらの国、県の最新の情報を確実に周知するとともに、住民の更なる防災意識の向上につなげるため、平成27年4月に津波ハザードマップ、土砂災害ハザードマップを平成27年4月に全戸配布しハザードマップを活用した避難訓練を実施し防災意識の向上に繋げております。



平成27年4月発行 津波ハザードマップ
土砂災害ハザードマップ

(標高表示板設置事業)

本市では南海トラフ巨大地震などによる津波被害が懸念されるなか、平成27年度4月に全戸配布した津波ハザードマップとリンクさせる形で、主要道路等に標高表示ポストを設置し、なお道路の縁石に小学生がペンキ塗装を行うことで、まちそのものをハザードマップ化させ日常的に適切な避難誘導体制を確立させ市民に周知すると共に、子供達への防災教育の一貫として、今後も継続して行きます。

(防災施設整備の拡充)

中村山避難路(いのちの架け橋)

整備工事・桜茶屋避難広場整備工事

尾鷲市については三重県が公表した「理論上最大クラスの南海トラフ地

震」で発生する津波によって避難が困難となる30センチの津波が地震発生後12分後に到達し、旧尾鷲市内においては、最大11メートルの津波が想定されます。地震発生後5分後に避難した場合7分間の避難可能時間しかなく、既存の施設だけで迅速かつ円

滑に避難できる避難施設が不十分な状況になっていることから、避難施設の不十分な状況になっていることから中村山への避難路整備工事を行いました。

中村山については、尾鷲市内中心部の小高い山であり多くの避難等の避難経路として整備を行う事により地域の避難困難者が避難できます、今まで中村山へは津波進行方向と同じ向きの最短ルートとなる避難経路がなく、迅速かつ円滑な津波からの避難に支障をきたしている状況であることから浸水域外へ逃げる標高46メートルの中村山の整備を行いました。

※全長：55.8m 幅：2m 高さ：尾鷲小学校校舎側4.66m 中村山側10.62m

桜茶屋市有地については、海拔20m以上あることから、宮ノ上地区や北浦地区住民の地震津波図の避難広場として造成工事を実施しました。

避難広場としての有効面積は1,450㎡ 収容人数1,263名

尾鷲市防災情報システム (エリアワンセグシステム)

本市の防災対策は、災害が起こる前に逃げることを大前提として取り組みを進めており、住民の皆様が適切な避難行動を取っていただけるよう、命に係わる防災情報を迅速かつ的確に伝達する情報伝達体制の確立を進めてきました。

また平成25年度には、5GHz専用災害ネットワークを活用し、市内全域でエリアワンセグ放送が出来る基盤整備を完了しました、これは、市民や観光客等に音声・文字・映像にて地域に密着した詳しい防災情報を配信するとともに、防災情報を多様化・重層化をはかり平成27年度末には尾鷲市全世界帯に専用端末機の全戸配布を完了しました。



エリアワンセグ受信端末機画像(防災)

4. さいごに

尾鷲市は過去にも大きな災害があり、また、近い将来にも大きな災害が予想されています、

これからも過去の災害から得た教訓を忘れず、住民への啓発を進め、また津波防災教育にて“生き抜く力を育み”防災対策を進めていきます。

**「津波は逃げるが勝ち！」
揺れてから、
5分で逃げれば被災者0！**



尾鷲小学校5年生による標高表示ライン塗装作業(防災)



いのちの架け橋画像(教育委員会提供)



桜茶屋避難広場画像(建設課提供)

下関市

下関市 港湾局 経営課 課長補佐
関本 和夫



1. はじめに

下関市は、本州の最西端に位置し、東は周防灘(瀬戸内海)、西は響灘(日本海)、南は関門海峡と三方を海に開かれた『海峡と歴史の街』です。

市域の面積は約716平方キロメートル、海岸延長224キロメートル、人口は27万206人(平成28年8月末日現在)となっています。

下関市は、関門海峡を挟んで九州と相对し、大陸に近い地理的な好条件もあり、古くから海上交通の要衝として栄えてきました。

また、源平壇ノ浦の合戦をはじめ、巖流島での宮本武蔵と佐々木小次郎の決闘、明治維新の胎動となった長府功山寺での高杉晋作の決起、史蹟・春帆楼(しゅんぱんろう)での日清講和条約(下関条約)の締結と、日本の歴史が大きく動くとき、非常に重要な役割を果たす歴史舞台となりました。

このような歴史遺産の他、市内には優れた景観、良質な温泉、海の幸や山の幸の宝庫でもあり、これらを有効に活かして調和のとれた「自然と歴史と人が織りなす交流都市」の実現を目指しています。豊かな自然と食文化に溢れた下関の味覚として代表的なものは、ふく料理(写真1)です。ふく刺し、ふくチリ、唐揚げ等本場のふく料理を満喫できます。また、あんこうの水揚げでも日本一であり、寄せ鍋やチゲ(写真2)で食します。

調査捕鯨船の母港である下関は、クジラ料理(写真3)も味わえます。また、加工うに発祥の地でもあり、うに料理(写真4)も楽しめます。韓国にゆかりの深い下関ならではの焼肉(写真5)・ホルモンも名物料理であり、下関オリジナルのホルモン鍋「とんちゃん鍋」として人気メニューとなっています。



写真3



写真4



写真5



写真1



写真2

2. 下関港について

下関港は、江戸時代毛利氏の治世下で北前船による諸国物産の集積地として発展し、明治時代に入ると、関門・関釜両連絡船の基地となり、九州及び大陸への窓口として整備が進みました。

戦後は、大陸貿易が途絶え、また、関門トンネルの開通などから連絡船基地としての性格は薄くなりましたが、1970年(昭和45年)に韓国・釜山との間に日本初の国際定期フェリー航路が就航したのを始めとして、現在では、中国・蘇州太倉へも国際定期フェリー航路が就航し、国際拠点港湾である下関港は、2航路週9便を擁する「日本最大の国際フェリー基地」として重要な役割を担っています。

主要な施設として、『本港地区』は、第1・第2突堤及び細江ふ頭によって形成されています。本港地区には税関を始めとする海事官公庁があり、また、大型の倉庫・冷凍冷蔵倉庫などが配置されています。(写真6)



写真6

細江ふ頭には、日本最初の外国航路用旅客ターミナル「下関港国際ターミナル」があり、関釜フェリー、蘇州下関フェリーの国際定期フェリーが発着しています。国際フェリーでは旅客の他に貨物の取り扱いも行っており、RORO荷役(写真7)によりコンテ

ナはもちろん、コンテナに入りきらない背高・長尺・幅広の貨物(写真8)やショックを嫌う貨物、乗用車・トラックなどの輸送も行っています。

『東港地区』は、下関市の中心部に位置し、関門海峡の素晴らしい景観を楽しむことができるウォーターフロント地区で、市立しものせき水族館「海響館」やアミューズメント施設「はい! からっと横丁」、コーヒー専門店、飲食店、近隣には唐戸市場などがあり、「憩い・賑わい・癒し」の空間を創出し、多くの市民・観光客が訪れています。

特に、毎年8月に開催される「関門海峡花火大会」では、当該地区が下関側の主会場となり、多くの見物客が集まります。その際には複数の大型クルーズ客船が本港地区に寄港するなど下関港は大いに賑わいます。

東港地区には5万トン級の船舶が着岸できる客船専用バース「あるかぼーと岸壁」(写真9)があり、国内外のクルーズ客船や帆船が寄港しています。

『新港地区』では、国際コンテナ貨物の増大や船舶の大型化に対応するため、関門海峡内に比べて制約が少



写真7



写真8



写真9



写真10

ない下関市新垢田沖に沖合人工島「長州出島」を整備(写真10)しています。



写真11

2009年(平成21年)3月には、延長300メートル(取付部60メートルを含む)、水深12メートルの岸壁1バース及びふ頭用地・港湾関連用地の8.2ヘクタールが一部供用開始しました。長州出島には、ジブクレーンや約3600平方メートルの上屋・CFS、3倉のくん蒸庫、リーファー施設を整備し、迅速な検査を行うため2箇所に分けた検査場を確保しています。

2014年(平成26年)4月には、自動車運搬船「ホーグ・トライデント号」が初めて入港し、今では定期的に中古車の積込・運搬(写真11)を行っています。

2015年(平成27年)4月からは、

コンテナ貨物の取り扱いが始まるなど本格的な利用がなされています。現在、新たにガントリークレーンを整備中であり、更なる港湾荷役作業の効率化に努めます。

また、長州出島では、2014年度(平成26年度)に浚渫土砂の搬入が完了し、地盤改良、インフラ等の整備を行っており、国際物流ターミナル背後地の貸付や売却が可能になります。

2つの国際航路については、いずれも下関港細江ふ頭「下関港国際ターミナル」を発着する国際定期フェリー航路で、旅客や貨物も運んでいます。国際旅客数は、2010年(平成22年)の25万人をピークに減少していま

したが、2015年(平成27年)には19万人を超え、増加に転じました。日韓両国の政治問題や長期化する原発問題、更にはLCCの隆盛などが落ち込みの原因と言えますが、関釜フェリーの旅客受付時間の繰り下げやフェリーターミナルにおけるエレベーター設置による大量荷物を持ち込む利用者への利便性向上を図り、新規航路の誘致についても積極的に展開し、旅客数の回復を図っています。(図1)。

国内旅客航路については、下関市と北九州市との両岸を結び関門海峡を横断する航路で、地元住民のみならず観光客の重要な移動手段になっています。海峡の最も狭いところでわずか650メートルです。

国内旅客数は、観光施設のオープンや大河ドラマによる観光ブームなどに大きく影響を受けていることが伺われます(図2)。

また、下関港近辺の発着となりますが、下関市宮渡船が下関漁港(竹崎)一六連島間、吉見漁港一蓋井島間を運航し、地元住民の通勤通学や観光客にも利用されています。

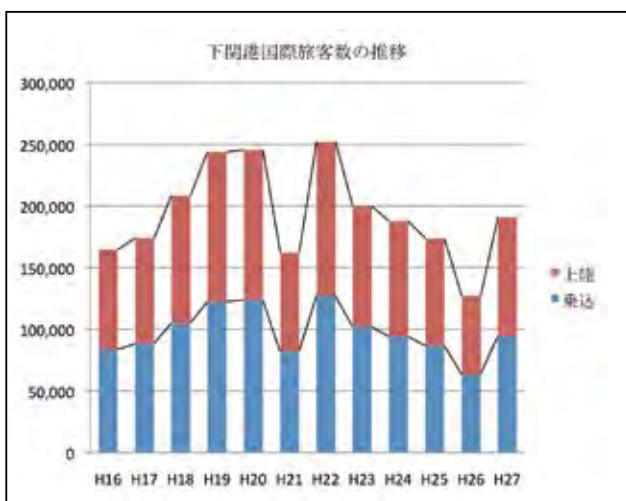


図1



図2



3. 下関市の観光について

○下関市の観光の経緯

下関市の観光の新たなスタートは、平成8年の「観光都市宣言」及び国際会議都市の認定が契機となっています。その後、ソフト面では平成12年の「しものせき観光キャンペーン実行委員会」の設立、ハード面では、平成13年の新水族館「海響館」と新「唐戸市場」のオープンと言えます。(01関門海峡)

それまでの下関市は、産業の中心的存在であった水産業、造船業等の地場産業の衰退がすすみ、観光素材についても、源氏と平家の壇ノ浦合戦に敗れて関門海峡に入水された安徳天皇を祀った赤間神宮、長府毛利藩の城下町として栄えた長府地区、関門海峡を一望できるビュースポットである火の山公園といった「歴史」をテーマとしたものが中心で、観光コースとしては、それらを観光バス

で巡り、他都市に移動するといった、いわゆる通過型観光が主であったため、経済効果も低いものでした。

この状況を一変し、これまでの観光が「産業」と言えるまでに変化したのは、平成13年、21世紀に入って世界で初めて開館した市立しものせき水族館「海響館」や、観光的要素を備えた水産市場「唐戸市場」、翌平成14年の飲食と物販を兼ね備えたシーサイドモール「カモンワーフ」の整備であり、これらの施設によって唐戸エリアの関門海峡沿いに新たな観光エリアが誕生しました。いわゆるバブル崩壊後、全国的に停滞する景気の中で、三つのハードの連続整備は、旅行会社からも大きな注目を浴びました。

本市の観光振興におけるソフト面での柱である「しものせき観光キャンペーン実行委員会」は平成12年に設立されました。この委員会は、行政だけでなく商工会議所や観光協会等

とともに官民一体となって観光振興に取り組むための組織で、本市の観光イベントの企画・運営のみならず、官民のネットワーク化やキーパーソンの育成等、様々な面で成功の鍵を握る組織と言えます。前述のハード整備の前にこの委員会が存在し機能していたことも本市の観光振興の推進にとって重要であったと言えます。

さらに、同時期に本市の歴史と関連するNHKの大河ドラマが数年おきに放送されたこと、JR西日本による「関門地区キャンペーン」が実施されたこと等も追い風となり、観光客が飛躍的に増加しました。

現在もこれらの組織や施設、関係者の協力もあり、今日まで「観光都市・下関」として様々な施策を推進することができています。

○下関市観光交流ビジョン 2022

本市では平成24年12月に、本市観光振興戦略としての「下関市観光交流ビジョン2022」を策定し、10年後の観光客数1,000万人、宿泊客数100万人の数値目標を掲げることとしました。

2022年を目標に、全ての下関市民が「誇りを持てる観光都市 下関市」の構築に向けて邁進していくため、ここに第二の「観光都市宣言」として改めて「観光交流都市 下関市」を宣言するとともに、前述の数値目標を設定しました。

本ビジョンは行政だけでなく、しものせき観光キャンペーン実行委員会をはじめ関係者の協力を受けてで



01 関門海峡

きた下関独自で作成したもので、いわゆる一般的な観光の計画とは一線を画するものであると自負しております。

本ビジョンに基づく観光キャンペーンをいくつかご紹介します。

◆「歴史体感☆紙芝居」

関門海峡をバックに、昭和初期の懐かしい紙芝居自転車と個性豊かな演者により、下関ゆかりの紙芝居を上演します。こちらは年末年始を除く毎日、午前10時から午後3時まで上演し、年間2万人以上の方が観覧されており、本市の観光キャンペーンのテーマである「365日毎日楽しい下関」を支える人気イベントです。

○「灯りのまちイルミネーション水族館」

本市で集客力の高いエリアのひとつである唐戸地区において、LED照明を活用したペンギンやイルカのオブジェを設置、海峡の夜をロマンティックに彩ります。これらのイルミネーションはLEDを使用しており、実施期間である5月末から7月下旬は本市の宿泊客が少ないことから、



03甲冑・官女着付体験

滞在時間延長にもつながる夜のイベントとして毎日実施しました。(02灯りのまちイルミネーション水族館)

◆甲冑・官女着付体験

長府毛利藩の城下町として栄え、国宝功山寺をはじめ歴史的建造物や遺構が多数残っている城下町長府地区。この地区にある長府毛利邸において、総重量約20キロの本格的な甲冑や、きれいな官女の衣装を身につけて、紅葉鮮やかな庭園で記念撮影をすることができます。

これらの衣装は5月の連休に行われる「しものせき海峡まつり」で行われる武者行列で使用しているもので、

観光客誘致のイベントを開催される場合には貸出も行っています。(03甲冑・官女着付体験)

○下関市の観光スポット

◆市立しものせき水族館 海響館(かいきょうかん)

関門海峡の潮流を再現した大水槽や世界中のフグの仲間の展示、世界でも数体しかないシロナガスクジラの全身骨格標本(実物)、日本最大級のペンギン展示施設「ペンギン村」など見どころ多数。イルカとアシカの共演ステージも人気です。(04海響館)

◆唐戸市場

唐戸市場はふぐの市場としてはもちろんのこと、タイやハマチの市場としても有名です。地元の漁師さんたちが育てた魚も直接販売しており、地方卸売市場としては全国的にも珍しい販売形態を行う市場です。毎週末と祝日に開催される「活いき馬関街(ばかんがい)」は、旬の魚をリーズナブルにお買い求め頂けるほか、多数の海鮮屋台が出店し、出来立ての魚料理を味わって頂ける、目にも舌にも楽しいイベントです。(05唐戸市場(活いき馬関街))

◆角島大橋

平成12年開通。通行料無料の離



02灯りのまちイルミネーション水族館



04海響館



05唐戸市場(活き活き馬関街)

島架橋としては、日本屈指の長さ1,780メートルを誇ります。白い砂浜とコバルトブルーの海、途中に浮かぶ小さな島は絶景で、さまざまな映画やCMのロケ地として、たびたび取り上げられています。

角島は北長門海岸国定公園に指定されており、島内には、日本海側で

は初めてとなる洋式灯台で、今なお現役で活躍中の角島灯台や、地元で取れる新鮮な食材にこだわった食事や特産品を提供している施設「しおかぜの里」等があります。(06角島大橋)

◆川棚温泉

下関の奥座敷として親しまれている、八百年以上の歴史を誇る温泉街

で、老舗旅館を中心に古風な情緒を醸し出しています。熱した瓦の上に茶そばと具を乗せた「瓦そば」が、ご当地グルメとして人気です。(07瓦そば)

○終わりに

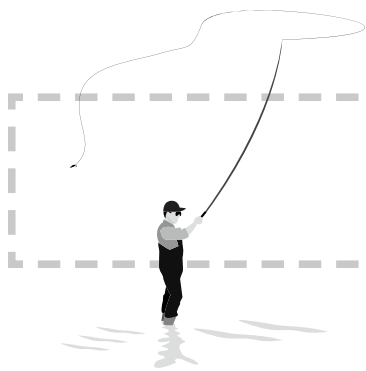
現在、下関市のみならず、全国的にも、社会経済や地域社会の状況は大きく変容しており、常に戦略の見直し等が必要となってまいります。そのため、観光客や観光関係者、市民の皆様からのご意見にも幅広く耳を傾け、より時勢に沿った観光振興戦略になるように見直しを行い、市全体で名実ともに「観光交流都市 下関市」構築に向けたたゆまぬ努力を継続してまいります。



06角島大橋



07瓦そば



錦秋の五目釣り

愛知県釣りインストラクター連絡機構

顧問 大田 豊明



♪村の鎮守の神様の

今日はめでたい御祭日

どんだんひやらら どんひやらら

どんだんひやらら どんひやらら

朝から聞こえる笛太鼓

(「村まつり」作詞：不詳、作曲：南能衛。1912(明治45)年刊行文部省唱歌)

実りの秋を迎え、里は祭りの活気と華やぎのなかにある。一方海中は季節がやや遅れ、晩夏と初秋が入り交じり1年の内でもっとも多種の魚が釣れる。いま、同じ仕掛け、同じポイントで投げの五目釣りが面白い。

釣れる魚の一例を挙げる。代表魚は落ちのキスだが他にキューセン(通称ベラ)、ネズッポ(通称メゴチ)、ハゼ、セイゴ、エソ、シマイサキ、

クロダイ、マダイ、マゴチ、ヒラメ、カレイ、アイナメ、クジメ、カサゴで15魚種。これにアジ、サバ、タコ、カニなども釣れれば20種近くになる。

標準的な仕掛けとエサを投げ込み、こんなに多彩で意外性に富む釣りも珍しい。釣りは目当ての魚を決めて出かける。いわく「キスを釣ってくる」「チヌ釣りに出かける」などで



キス4連(愛知県)



泳いでいるキス



三重県九鬼のキス 28 cm



落ちキス釣り(愛知県)



愛知県篠島の風景



落ちキス釣り(愛知県)

ある。それが秋の投げ釣りだと「今日は5目釣りに…」ということになる。

私は過去40数年間、遠征釣行、転勤などでほぼ全国を釣り歩いた。なかでも印象深いのは瀬戸内海である。海の豊かさ、魚影の濃さ、魚種やエサの豊富さでは、おそらく右に出る地はないだろう。1970（昭和

45）年～1988（平成1）年までの18年間を阪神、香川、愛媛、広島県をベースに瀬戸内で過ごした。2～4年での転勤は辛かったが、釣りに関しては素晴らしい思い出と地域性、師や友との出会いに恵まれた。なかでも日本を代表する釣り師で文化人の小西和人、鴨谷計幸、金森直治の三師に会えたことが転勤の宝も

のとして感銘深い。

先日亡くなった永六輔氏の言葉に「その人の運、つまり『幸運』とは、一生のうちで誰に会えるかだけだ」と。

米3,000本安打を達成した野球選手イチローは「小さなことを積み重ねることが、とんでもないところに行けるただ一つの道」と語っている。



三重県神島の風景



三重県神島のクロダイ



三重県神島のクロダイ



三重県九鬼のマゴチ



エサの地堀の岩イソメ



エサの青イソメ



エサの塩漬の岩イソメ



エサのコウジ



広島県江田島のキューセン



山口県周防大島のマダイ



マダイの顔のUP

話を秋の五目の投げ釣りに戻そう。標準的な仕掛けは幹糸4号、ハリス2号、針はキツネ系の11号の2本針。狙いは落ちキスだが、大きい魚にも対応できる仕様になっている。エサは青イソメや岩イソメが主。最近の虫エサは地堀りのものが少なく、もっぱら中国からの輸入に頼っている。

竿は複数本を使い、置き竿にして待つことが多い。釣り場は砂浜や堤防、沖の防波堤、磯など。釣りの時間帯は朝マズメとタマズメを中心に

するが、半夜釣りや夜釣りで狙うこともある。

大型魚を想定し、リールはドラグ付きを使う。投げ終わったらドラグを緩め、瞬発的で引きの強い大魚に思いをめぐらし、静かに魚信を待つ。

釣り人は涼風と潮の香に包まれながら、ゆったりと豊饒のときを過ごす。この自然のぜいたくさを感じるには多少の経験と年齢が必要かもしれない。釣りとは…無限の遊び心と無心さの交点にあるのではないだろうか。



福井県美浜町の風景



福井県若狭町の風景



伊勢湾のアイナメ

全国海岸リレー紹介

北海道

みなとオアシス室蘭

室蘭市港湾部港湾政策課

1.みなとオアシス登録までの経緯

室蘭港は古くから工業港として発展してきました。昭和40年には特定重要港湾の指定を受けて、公共埠頭やフェリー埠頭等の港湾施設の整備が進みました。しかしながら本港の臨海部は、多くが外貿埠頭や工業用地として開発されてきたことから、一般市民が水際に近づくことができる親しみやすい空間とは言い難いのが現状でした。

これを踏まえ本港では、親水緑地やマリナー等の既存施設を活用して地域の賑わい創出を図ることを目的として、まちづくりに関わりの深い団体の皆様と共にみなとオアシス室蘭運営協議会を平成24年5月に

設立、同年7月に「みなとオアシス室蘭」が認定・登録されました。

2.最近の主な活動

平成27年には、平成30年に岩手県宮古市との間に新規フェリー航路就航が予定されていること、また地元Sea級グルメ「ヤンコンブうどん」のPRのため、Sea級グルメ全国大会in宮古に出品し、『用意していた500食が見事完売!』と嬉しい結果になりました。

また、一般社団法人ウォーターフロント協会の「豊かなウォーターフロント形成支援事業」の助成金を活用し、みなとオアシスの施設「白鳥大橋記念館」に「みなとオアシス室蘭」の看板を設置し、大型クルーズ船「クァンタム・オブ・ザ・シーズ(168,666GT)」等の寄港時には、岸壁から記念館までを

シャトルバスで結び、市民や乗客に「みなとオアシス室蘭」をPRする等、新たな取り組みも行っています。

この他、平成26年からは、市民の港への理解を深めるため「港湾施設見学会」を開催し、北海道開発局の港湾業務艇による海上からの室蘭港の見学も行ってあります。

3.これから

室蘭市では毎年「むろらん港まつり」や「むろらん港鉄人舟漕ぎ大会」など様々なイベントを開催しており、みなとオアシス室蘭では構成施設等で市民や観光客に情報発信を行い、地域の賑わい創出に努めて参りました。

今後も、フェリー航路の就航を弾みに、地域の賑わい創出に向けて一層努力して参ります。



白鳥大橋記念館に看板を設置



Sea級グルメin宮古



港湾施設見学会



むろらん港鉄人舟漕ぎ大会

東北

道川漁港とその周辺を活用した事業について

秋田県由利本荘市建設部建設管理課

●はじめに

由利本荘市は、秋田県の南西部に位置し、面積は県内一を誇り、南は秀峰鳥海山、東に出羽丘陵を背にし、中央部を流れる子吉川が貫流して西側に面した日本海にそそぐ自然豊かな環境となっており、砂浜が連なる海岸線は県内屈指のマリンスポーツの盛んなエリアにもなっております。

道川漁港が整備されている岩城地域は、県都秋田市に隣接し、空港、そして市内中心市街地からそれぞれ約30分の移動圏内にあり、国道7号のほか日沿道岩城ICやJR岩城みなと駅が整備されるなど交通アクセスも充実しています。

●地域密着型+観光客の憩いの場として

道川漁港は、本州初の鳥式漁港であり、親水性を考慮した「ふれあい漁港」として整備され、日本海に浮かぶ漁港と陸地を結ぶ連絡橋「アイランドブリッジ」の形状は岩城地域がワインの生産に取り組んでいること

から、上空から眺めるとワイングラスの形状になっています。

連絡橋「アイランドブリッジ」には、歩道やバルコニーを設置し、陸域からの連続性により来訪者にも解放することで、単に橋を渡るという機能面だけではなく、連絡橋から望む夕日と漁港のコントラストが美しく「たたずむ」「眺める」「感じる」そしてその先にある期待感を演出しているとも言えます。

併設する「道の駅岩城」には、温泉施設、オートキャンプ場やコテージ等魅力的な施設が充実しており、レストランや水産物の直売所では新鮮な地元魚介類も提供しております。

これらを含めた岩城アイランドパークエリアでは、「日本海洋上花火大会」や「岩城ふれあい港まつり」等のイベントを開催するなど、年間を通して利用客が賑わっており、観光資源としての役割と地域の活性化と都市交流の一翼を担っております。

また、本市海岸沿線には「道川海水浴場」「西目海水浴場」「本荘マリーナ海水浴場」と3つの海水浴場があり、海洋性レクリエーション基地として整備された本荘港は、シーズンには県内外から多くの海水浴客が訪れ、数多くのヨットが波間に浮かぶ光景が見られ、平成18年には「みなとオアシスほんじょう」として認定を受け、鳥海山観光と連携する重要な観光拠点にもなっております。

●おわりに

岩城地域は、かつて亀田藩として栄えた城下町であり、現在NHKで放送中の大河ドラマ「真田丸」の主人公真田信繁(幸村)の五女、直(なお・御田の方)が嫁いできた東北では数少ない「真田ゆかりの地」として注目を浴びており、その影響もあり、御田の方が両親を弔うために建立したと言われる妙慶寺等、地域の観光施設や史跡には来訪者が大きく増加しております。

魅力ある道川漁港そして由利本荘市へぜひお越しください。



道川漁港と岩城海岸



アイランドブリッジから見る夕日



日本海洋上花火大会



亀田藩「旧藩祭」

伊豆諸島利島における人工海浜の整備について

東京都港湾局離島港湾部計画課

1. はじめに

東京都では、伊豆諸島の一つである利島において、島民の長年の悲願である人工海浜の供用を開始しました。

利島は、東京の南方海上約130kmに位置し、面積4.12km²、人口約300人の離島で、標高508mの宮塚山を頂とする円錐状の地形が特徴です。事業箇所である利島港海岸は、島の北側に位置し、断崖が続く島の海岸線においては、比較的傾斜が緩やかな箇所です。しかしながら、大きな玉石が散在していることから、親水性は低い状況でした。海が身近でありながら、子供達が安全に海

水浴を楽しめる場所がなかったため、人工海浜の整備は、島民の切実な願いでした。

2. 侵食対策の実施と突堤の整備

東京都は、本海岸において、平成12年度から24年度にかけて侵食対策として離岸堤の整備を実施しました。そこで、この離岸堤背後の静穏な水域を有効に活用し、人工海浜を計画しました。離岸堤の背後に突堤2基を整備し、突堤と離岸堤に囲まれた水域に人工海浜を整備するものです。突堤2基については、平成23年度より交付金事業により整備を行い、27年度に完成しました。

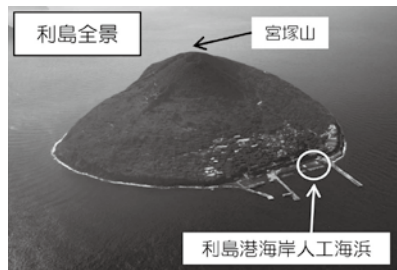
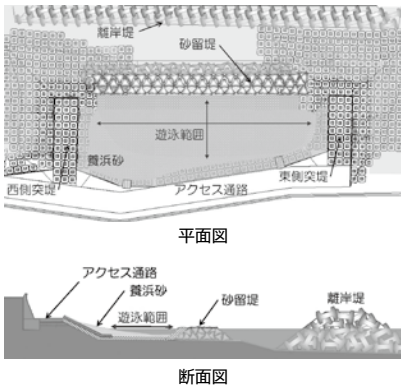
図る必要がありました。この際、現地材料の活用、施工方法の工夫により、工期の短縮及びコストの縮減を図りました。これにより、1日も早い実現を求める地元からの強い要望に応え、平成27年夏に海開きをすることができました。

4. おわりに

利島港人工海浜は、村の小・中学生の多数の応募の中から、地域周辺の地名を使用した「カケンマ浜」と呼ばれ、島の子供達から親しまれています。東京都では、現在、厳しい波浪から砂浜を維持するため、消波工を整備する等、施設の改良を行っています。利島の皆様に末永く愛される人工海浜を目指して、今後も安全性、利便性を向上させる取り組みを進めてまいります。

3. 砂留堤の整備

利島の海象条件は厳しく、養浜を行うためには、砂留堤を整備し、更なる波浪低減を



和田港海岸の保全とブルーフラッグの取得について

福井県 土木部 港湾空港課

主査 中村 健志

1. はじめに

福井県高浜町にある和田港海岸(和田地区)は、若狭和田、白浜、鳥居浜、城山の4つの海水浴場を有しており、海水浴客の入込客数は、福井県で最多の約18万人になります(平成27年度現在)。特に若狭和田海水浴場は、平成18年に環境省の「日本の快水浴場百選」に選定されています。

2. 海岸環境整備事業について

和田港海岸(和田地区)は、冬季風浪等により、白浜・鳥居浜の砂浜が侵食され、海岸線の後退が進んでおりました。そこで、平成17年度に学識経験者、国、県、町、地元で構成される「和田港海岸漂砂対策検討会」を開催し、対策工法の整備方針を決定しました。現在、その整備方針に従って、白浜で潜堤工事を進めており、潜堤背後では、砂浜の堆積傾向が見られるなど、整備の効果が確認されています。

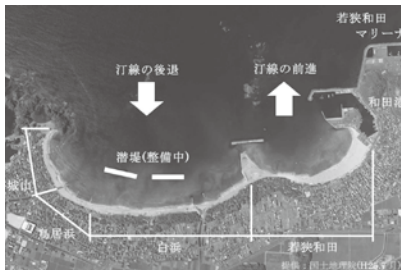
で、取得には「水質」「環境マネジメント」「環境教育と情報」「安全性・サービス」の4分野において設定された33の基準を達成しなければなりません。このため、平成27年に和田地区の地元関係者(観光協会、地区委員会、海浜組合、小学校、保育所、PTA、まちづくり団体等)による「ブルーフラッグ推進部会」を結成し、清掃活動の実施や年間を通じた体験型教育プログラムの実施など、ブルーフラッグ取得の実現に地域が一体となって取り組みました。

推進部会では、今後もこの取り組みを継続し、ブルーフラッグ認証を維持しながら、観光客の入込数の増加だけでなく、地域の目標である美しい海を将来にわたって引き継いでいくこととしています。

本誌読者のみなさまも、お近くにお越しの際には、「水質、環境、安全、サービス」に優れたビーチとして世界的に認定された和田港海岸に是非お越し下さい。

3. ブルーフラッグの取得について

平成28年4月14日、若狭和田海水浴場は、安全や環境保全などの基準を満たした海岸に与えられる国際環境認証「ブルーフラッグ」をアジアで初めて取得しました(神奈川県鎌倉市の由比ヶ浜海水浴場も同時に取得)。ブルーフラッグは、世界50の国の約4,000箇所で開催されているビーチやマリナーを対象とした環境認証



和田港海岸(和田地区)



ブルーフラッグ掲揚



海を守るライフセーバー



清掃活動



環境教育

全国海岸リレー紹介

中部

伊豆稲取⇄伊豆大島 航路復活

東伊豆町観光商工課
森田 七穂

●はじめに

静岡県東伊豆町は伊豆半島東海岸の中央に位置し、東京から特急電車で2時間半の距離にある風光明媚な温泉観光地で、首都圏からの観光客を中心に、年間80万人以上の方が6つの温泉場(大川温泉、北川温泉、熱川温泉、片瀬温泉、白田温泉、稲取温泉)に宿泊します。

また、金目鯛や現在では全国に広がる「雛のつるし飾り(つるし雛)」発祥の地としても知られています。

●稲取漁港と金目鯛

稲取漁港は金目鯛の水揚げが有名で、平成25年6月には「稲取キンメ」の名称で特許



稲取岬



金目鯛

庁の地域団体商標に登録されました。日戻りの一本釣りで大切に扱われる脂の乗った金目鯛は、煮付けやしゃぶしゃぶなどとして供され、東伊豆町の観光資源となっています。

●浮棧橋の整備と伊豆大島航路の復活

稲取漁港と伊豆大島を結ぶ航路は2003年を最後に休止されていましたが、東伊豆町の「雛のつるし飾りまつり」、河津町の「河津桜まつり」、大島町の「椿まつり」が同時期に開催されていることから、周遊観光ルートの一環として、稲取～大島航路の復活を目指し活動をしてきました。しかし、水中翼を使う高速船の接岸のためには水深が足りないことが判明したことから、急遽、浮棧橋を整備することにより、期間限定ですが、航路の復活



浮き棧橋

を実現させることができました。今後は通年での就航を目指して活動を継続していく予定です。

●終わりに

今年度は漁港周辺の街灯等を暖色系の照明に変更するなどしてノスタルジックな雰囲気を出す照明実験を実施しました。住民や観光客にも好評だったことから、今後の漁港周辺の賑わい創出に活用したいと考えています。

また、今秋より「稲取漁港周辺整備推進協議会」を立ち上げ、津波対策や親水施設の整備など港を中心とした地域振興について総合的に検討していく予定です。

近畿

海岸事業・大阪港開港150年記念事業

大阪市港湾局

●堤防の耐震・液状化対策

大阪市域は、海拔ゼロメートル地帯が広がっており、堤防整備が十分でなかった昭和の初め頃は、室戸台風、ジューン台風、第2室戸台風等の大きな台風が来襲した際、度々高潮による浸水被害を受けてきました。大阪港では、これらの被害を教訓として、昭和40年代に「大阪港高潮恒久計画」を策定し、延長約60kmの堤防を整備しました。以降、高潮による浸水被害は皆無となりました。

一方で、平成23年に発生した東日本大震災では未曾有の津波被害が発生し、大阪湾においても、南海トラフ巨大地震に伴う大津波が

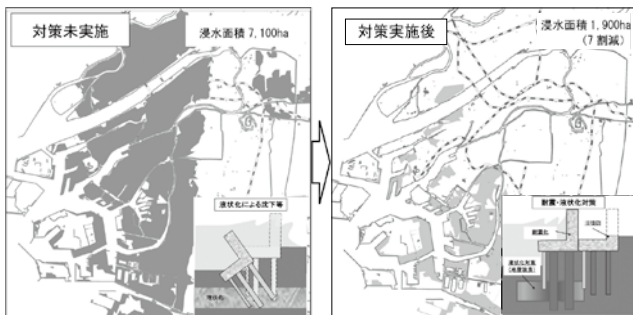
来襲する危険性が注目されることとなりました。平成25年8月に大阪府から公表された南海トラフ巨大地震に伴う津波浸水想定においては、巨大地震の長時間の揺れで地盤が液状化することにより、堤防が変位(沈下等)して十分機能しなくなるため、大阪市域の3分の1に及ぶ7,100haが浸水するという想定が示されました。そこで、津波浸水被害を軽減するため、大阪府市が連携し、「南海トラフ巨大地震への対策の大きな柱」として、平成26年度から概ね10年で港湾・河川堤防の耐震・液状化対策に集中的に取り組んでいます。

●大阪港開港150年記念事業について

大阪港は1868年に安治川上流の西区川口に開港し、貿易港としての役割をスタートさせて以来、市民の港として発展してきましたが、来年2017年に開港150年を迎えることとなります。そこで、大阪港の将来を見据え、市民とともに祝すため、来年は「記念式典」や「練習船の一般公開」など大阪港開港150年記念事業を実施します。さらに、これを節目として、大阪港の港勢伸長の契機とするとともに臨海地域の活性化に寄与していきたいと考えています。



大阪港開港150年記念事業ロゴマーク



堤防の耐震・液状化対策の効果(南海トラフ巨大地震に伴う津波浸水想定)



堤防工事の施工状況



大阪港天保山 ル・ソリアル(左) & シルバーシャドー(右)

「潮風公園みなとオアシスゆう」

山口県土木建設部港湾課
主任 内山 信昭

●はじめに

由宇港海岸は、山口県東部の岩国市に位置しており、大都市の広島都市圏から約1時間という地理的な利点や、大きく海に眺望が開け海岸美に恵まれている地形の活用、さらには地元からの「海と憩える親水空間の創出や地域活性化の拠点整備」の要望等を踏まえ、防護と利用・環境を兼ねた人工海浜公園(養浜、階段式護岸、遊歩道、緑地、海浜棟等)と交流館を備えた総合交流ターミナルとして、平成17年7月に「潮風公園みなとオアシスゆう」に認定されました。



潮風公園みなとオアシスゆう全景

●地域振興・イベント

潮風公園みなとオアシスゆうの交流館内には、レストラン、水産鮮魚加工品などの水産物を中心とした特産品の販売を常設しています。

さらに、魚のつかみ取り・フリーマーケット・スワンボートレース・シーカヤック・花火大会などが行われる「YOU・ゆう・フェスタ」や「サマーフェスタ」を毎年開催しており、多くの人で賑わっています。

また、交流館内にある微生物館では、微生物の幻想的で多様性あふれる姿や、自然環境との関わり合いなどについて、楽しく学んでいただけます。



サマーフェスタの様子



海水浴利用状況



シーカヤック体験

●おわりに

潮風公園みなとオアシスゆうは、年間10万人を超える来場者で賑わっています。また、岩国市由宇町では、ヒルクライム自転車レース「ツール・ド・ゆう」が毎年開催され、さらに広島東洋カープ由宇練習場での「ウエスタン・リーグ」は大勢のファンで賑わっています。皆様も、海と道、人と自然のクロスポイント「潮風公園みなとオアシスゆう」にお越しください。まっちょるけーね。

「高知港海岸直轄海岸整備事業(三重防護による浦戸湾(高知港)の地震津波対策)」について

高知県土木部港湾・海岸課

●はじめに

高知港は、土佐湾の中央部に位置し、浦戸湾の内港と外洋に面した高知新港とで構成されている重要港湾です。背後の県都・高知市には県人口の約45%が集中し、また、社会基盤・経済基盤が集積し、石油備蓄基地や造船、鉱産物等を取り扱う企業が立地しています(図1)。

海岸堤防の多くは昭和45年の台風10号の被害を受けた後に高潮対策として整備されていますが、近い将来発生が確実視されている南海トラフ地震に対する機能は有していないため、海岸堤防の地震・津波対策が急務となっております。

このため、平成25年度より高知港における地震・津波対策について検討を重ね、図2に示す3つのラインで津波から背後地



図1 高知港の位置図

を守る「三重防護」の考え方で対策を実施する方針となりました。

●事業化および着手式

平成28年4月に高知港の地震・津波対策として「高知港海岸直轄海岸整備事業」が新規事業として採択されました。この事業は、総事業費600億円(直轄事業350億円、県事業250億円)で平成43年度完成を目標に海岸堤防等の整備を行うもので、本県にとって悲願であり歴史的な事業であります。

事業採択を受け、平成28年5月28日に「高知港海岸直轄海岸整備事業着手式」を開催し、国会議員、高知県知事、高知市長をはじめ、経済界や国、県、市の関係者など約110名の皆様にご出席いただきました。式典では、地元の高知市立南海中学校にもご協力をいただいでくす玉開披を行い、事業開始を祝いました。

また、着手式後に高知工科大学の磯部雅彦学長を講師に招き、「浦戸湾の津波防災を考える講演会」を開催し、貴重なお話を頂きました。

●おわりに

本事業の実施にあたっては、地元住民、関係企業等のご理解、ご協力が不可欠です。地元の皆様に対して事業内容についてしっかりと説明し、早期完成に向けてスピード感をもって取り組んでまいります。

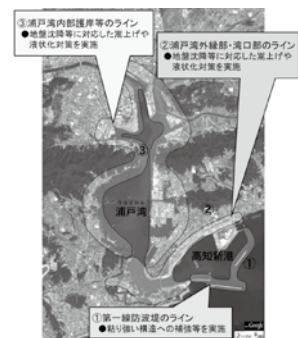


図2 高知港における三重防護のイメージ
「高知港における地震・津波対策の最終とりまとめ」より抜粋



写真1 着手式の様子(くす玉開披)

九州

国東港海岸(武蔵(藤本)地区)の 海岸環境整備事業について

港湾課 港湾環境班
主査 後藤 靖博

●はじめに

大分県の海岸線は、豊前豊後沿岸と豊後水道西沿岸の2つの沿岸からなり、白砂青松の風光明媚な景観を有した海岸と複雑な凹凸を繰り返した典型的なりアス式海岸で形成されています。

豊前豊後沿岸に属する当海岸は、国東半島の東端部に位置し、目前には大分空港があります。飛行機の離発着が見られる海水浴場として、また、学校の遠足に利用されるなど地域の憩いの場として活用されています。さらに、国東半島県立自然公園特別地域にも指定されており、伊予灘に面した穏やかで美しい海岸線は、優れた景観を有しています。

●整備概要

当海岸の既設護岸は、老朽化が著しく天端高も不足していたため、台風等による越波被害が生じていました。また、護岸敷と海浜敷との高低差が大きいことから、背後地と海浜地が隔絶された状態でした。このため、地域住民からは保全機能の向上と親しみが持てる利用しやすい海岸の整備が求められました。

そこで、潜堤・離岸堤・人工海浜・護岸・植栽等による面的防護方式を採用し、越波対策と海浜へのアクセス改善(階段やスロープを設置)及び親水性に優れた海岸空間の整備を行うため、平成2年度より海岸環境整備事業にて整備を進めています。

●おわりに

当海岸は、現在整備中ですが、平成31年度には完了する見込みです。大分空港から飛び立つ飛行機と穏やかで美しい海岸線を見ることができる国東港海岸に、ぜひお越しください。



位置



航空写真



利用状況写真(海水浴)



利用状況写真(遠足)

沖縄

石垣港緑地等施設整備事業 ～魅力ある親水空間を目指して～

石垣市建設部港湾課
久場 良也

●はじめに

石垣港は、沖縄本島の南西約410km以西にある八重山諸島の中心である石垣島の南西部に位置する日本最南端の重要港湾である。本港は、日本本土、沖縄本島、台湾等諸外国と八重山圏域を結ぶとともに、八重山諸島の各離島への連絡基地である。また、八重山観光の拠点として、八重山経済圏において重要な役割を果たしている。

平成25年12月に改訂された港湾計画では、クルーズ船の大型化や需要拡大に対応するターミナル機能の充実やアクセスの利便性を図り、東アジアの中心に位置する特性を活かした交流・サービス機能の強化、観光レクリエーション機能の充実を目指し、平成30年代後半を目標年次とし、-12m岸壁等の旅客船埠頭計画や新たな臨港交通施設計画、領海警備体制への強化策等が盛り込まれた。

新港地区への導入部メインゲートとなる場所に新港地区内の人工海浜と一体となった緑地を位置づけ、リゾート、レクリエーション地としての印象をあたえる空間づくりのため整備を推進している。



新港地区完成イメージ図

●人工ビーチについて

海浜緑地は、平成22年度から着手し、突堤、養浜等の整備を推進している。その背後地では、昨年度、シャワー・トイレ・管理棟や芝生広場等が一部完成し、今年の7月に石垣市民待望の人工ビーチをオープンした。当ビーチは、市街地から1番近い海水浴場として、市民からの期待も高いことから夏場の海水浴シーズンに合わせて一部暫定供用を開始し、市民をはじめ、石垣島を訪れる観光客に喜ばれている。

本海浜緑地は、整備途中となっており、今年度は7月から9月末までの限定的な供用を行い、その他の期間を整備に充てることにしている。

●イベント

日本最南端の南の島で行われるトライアスロン大会として毎年行われている「石垣島トライアスロン大会」では、スイム会場として使用され、当ビーチから競技がスタートされた。



南ぬ浜町海浜緑地(人工ビーチ)



石垣島トライアスロン大会



人工ビーチからのサンセット

日本のトライアスロン大会屈指の美しい海、空、大地を背景に島を駆け抜けるコース設定で総勢約700名が参加した。本大会は多くの市民がボランティアとして運営に関わり、その日は石垣島全体が活気に溢れ、当ビーチにも多くの人が訪れて賑わいを見せた。

●おわりに

南(ばい)ぬ島(しま)石垣空港の開港後、入域観光客が大幅に増えており、観光産業をはじめ圏域の経済が活気を見せはじめているため、今後は、この好調な経済を持続させる施策が求められており、海の玄関口である石垣港の果たす役割はさらに重要となってくる。当ビーチもトライアスロン大会やフライングディスク大会開催など様々なイベントも予定されており、事業完了に向けて早期整備に努めていきたい。



北海道／室蘭港
→p.20

東北／道川漁港
→p.20

北陸／和田港海岸
→p.21

近畿／大阪港
→p.22

中国／由宇港海岸
→p.23

関東／利島港
→p.21

中部／稻取漁港
→p.22

四国／高知港
→p.23

九州／国東港海岸
→p.24

●——— 沖縄／石垣港
→p.24

データで見る海岸・防災

①東日本大震災で被災した港湾・海岸の復旧状況

○東日本大震災では八戸港から鹿島港など26港^{※1}が被災しました。その被災報告額は約4,138億円に及んでいます。

○各港に設置された協議会において策定された「産業・物流復興プラン」に基づき、復旧工程計画に定められた(復旧に期間を要する防波堤等を除く)全ての港湾施設について本格復旧を目指します。また、復旧に期間を要する港湾防波堤、海岸保全施設については、工程管理等適切に実施し早期の完了を目指します。

1 (a)港湾の復旧状況(暫定利用可能岸壁数)(平成28年6月末現在)

八戸港以南の水深4.5m以深の公共岸壁(公社含む)が対象。

港名		港格	①震災前 バース数	②暫定利用 可能バース数 ※2	(②/①)	③本復旧済み バース数 ※3	(③/①)	④本復旧工事 着手済みバース数 ※4	(④/①)
1	八戸港	重要	44	44	100%	44	100%	44	100%
2	久慈港	重要	24	24	100%	24	100%	24	100%
3	宮古港	重要	26	26	100%	26	100%	26	100%
4	釜石港	重要	7	7	100%	7	100%	7	100%
5	大船渡港	重要	10	10	100%	10	100%	10	100%
6	仙台塩釜港 (石巻港区)	国際拠点	31	31	100%	27	87%	27	87%
	仙台塩釜港 (塩釜港区)	国際拠点	20	20	100%	18	90%	18	90%
	仙台塩釜港 (仙台港区)	国際拠点	22	22	100%	22	100%	22	100%
7	相馬港	重要	13	13	100%	13	100%	13	100%
8	小名浜港	重要	72	72	100%	72	100%	72	100%
9	茨城港 (日立港区)	重要	18	18	100%	18	100%	18	100%
	茨城港 (常陸那珂港区)	重要	25	25	100%	25	100%	25	100%
	茨城港 (大洗港区)	重要	13	13	100%	13	100%	13	100%
10	鹿島港	重要	18	18	100%	18	100%	18	100%
小計(国際拠点港湾・重要港湾)			343	343	100%	337	98%	337	98%
1	八木港	地方	4	4	100%	4	100%	4	100%
2	小本港	地方	1	1	100%	1	100%	1	100%
3	気仙沼港	地方	6	6	100%	5	83%	6	100%
4	女川港	地方	4	4	100%	4	50%	4	100%
5	久之浜港	地方	1	1	100%	1	100%	1	100%
6	江名港	地方	7	7	100%	7	100%	7	100%
7	中之作港	地方	7	7	100%	7	100%	7	100%
小計(地方港湾)			30	30	100%	29	97%	30	100%
合計			373	373	100%	366	98%	367	98%

※1 上記17港の他、御崎港、雄勝港、金華山港、表浜港、荻浜港、翁島港、川尻港、河原子港、土浦港にて被災し、計26港が被災。

※2 港長(海上保安部)、港湾管理者、地方整備局(東北、関東)の確認により暫定利用が可能と判断された施設。
施設の大部分で復旧工事が必要であり、利用にあたっては、吃水制限や上載荷重制限がかかっている施設もある。

②暫定利用可能バース数には、③本復旧済みバース数も含む。

※3 査定を受けて採択された災害復旧事業が完了したバース数(被害のない施設も含む)。

※4 着手済みは工事契約済みの施設。

(b) 港湾海岸の復旧状況(平成28年6月末現在)

港湾海岸の復旧状況

	地区海岸数	被災地区海岸数(注)				
		うち本復旧 工事着工済	(着工率)	うち本復旧 工事完了	(完了率)	
被災6県計	113	59	54	(92%)	15	(25%)
青森県	34	1	1	(100%)	1	(100%)
岩手県	14	13	12	(92%)	3	(23%)
宮城県	35	32	28	(88%)	2	(6%)
福島県	11	8	8	(100%)	4	(50%)
茨城県	7	3	3	(100%)	3	(100%)
千葉県	12	2	2	(100%)	2	(100%)

(参考1) 海岸全体の復旧状況(農林水産省及び水産庁所管海岸を含む)

	地区海岸数	被災地区海岸数(注)				
		うち本復旧 工事着工済	(着工率)	うち本復旧 工事完了	(完了率)	
被災6県計	983	501	442	(88%)	153	(31%)
青森県	275	7	7	(100%)	7	(100%)
岩手県	120	108	105	(97%)	27	(25%)
宮城県	286	265	211	(80%)	61	(23%)
福島県	109	85	83	(98%)	22	(26%)
茨城県	82	26	26	(100%)	26	(100%)
千葉県	111	10	10	(100%)	10	(100%)

(参考2) 海岸の復旧状況の推移(被災6県計)

	地区海岸数	被災地区海岸数(注)				
		うち本復旧 工事着工済	(着工率)	うち本復旧 工事完了	(完了率)	
平成26.3末時点	983	471	318	(68%)	86	(18%)
平成27.3末時点	983	501	397	(79%)	105	(21%)
平成28.3末時点	983	501	440	(88%)	148	(30%)
平成28.6末時点	983	501	442	(88%)	153	(31%)

(注) 福島県の帰還困難区域は含まれていない

平成26年9月末より、復旧を行わないとした3地区海岸を除外

データで見る海岸・防災

②各地域における東日本大震災以降の想定津波の検討状況

[凡例] ◎:検討結果公表済、○:検討中、()内は公表日または検討開始日、☆:津波防災地域づくり法に基づき設定

地方	地域		L1 津波の検討状況		L2 津波の検討状況	
				想定津波高 (T.P.)		想定津波高 (T.P.)
北海道	北海道	太平洋側	◎ (H25.2)	1.3 ~ 12.8 m ※津波のせり上がり高	◎ (H24.6)	1.1 ~ 34.6 m
		日本海側	○ (H27年度~)		○ (H24年度~) ☆	
		オホーツク海側	—		—	
東北	青森県	太平洋側	◎ (H25.1 検討済) (八戸港公表 H25.3)	2.1 ~ 7.0 m 八戸港内のみ公表	◎ (H27.3) ☆	1.5 ~ 23.5 m
		陸奥湾		非公表	◎ (H27.3) ☆	1.1 ~ 3.7 m
		日本海側		非公表	◎ (H27.3) ☆	1.6 ~ 22.6 m
		秋田県	◎ (H25.9)	3.0 ~ 6.0 m	◎ (H28.3) ☆	9.8 ~ 14.1 m
		山形県	◎ (H27.3)	3.6 ~ 4.5 m	◎ (H28.3)	8.8 ~ 13.3 m
		岩手県	◎ (H23.10)	4.8 ~ 13.7 m	◎ (H23.10)	非公表
		福島県	◎ (H23.10)	2.4 ~ 8.7 m	○ (H23.7~) ☆	未公表
		宮城県	◎ (H23.9)	1.5 ~ 13.7 m	◎ (H23.9)	2.4 ~ 24.0 m
関東		茨城県	◎ (H24.8)	3.1 ~ 4.2 m ※各地域海岸の最大水位	◎ (H24.8) ☆	4.1 ~ 14.8 m
	千葉県	東京湾沿岸 千葉東沿岸	◎ (東京湾 H25.3) (千葉東 H25.5)	2.6 ~ 4.9 (東京湾) 1.2 ~ 7.8 (千葉東)	○	
	東京都	東京湾内	—		◎ (H24.4 元禄型関東地震、 東京湾北部地震)	2.6 m
		伊豆 小笠原諸島	◎ (H26.1)	2.5 ~ 6.8 m	◎ (H24.4: 元禄型関東地震) (H25.5: 南海トラフ巨大地震・ 元禄型関東地震)	7.3 ~ 24.5 m
		神奈川県	◎ (H27.1)	1.8 ~ 7.1 m	◎ (H27.3) ☆	3.5 ~ 24.9 m
北陸		新潟県	○ (H25.10~)		◎ (H25.12) ※修正版	0.7 ~ 7.3m
		富山県	—		◎ (H24.3)	0.1 ~ 7.1 m
		石川県	—		◎ (H24.4)	0.5 ~ 18.6 m
		福井県	—		◎ (H24.9)	0.8 ~ 8.7 m
中部		静岡県	◎ (H25.6.27)	1.0 ~ 11.0 m	◎ (H25.6.27) ☆ (H25.11.5 駿河・南海 トラフ側)	1.0 ~ 33.0 m
		愛知県	◎ (H26.11~)	2.6 ~ 10.2 m	◎ (H26.11~) ☆	2.2 ~ 20.6m
		三重県	◎ (H26.3~)	2.3 ~ 11.7 m	◎ (H27.3) ☆	4.0 ~ 27.0m

【凡例】 ◎:検討結果公表済、○:検討中、()内は公表日または検討開始日、☆:津波防災地域づくり法に基づき設定

地方	地域	L1 津波の検討状況		L2 津波の検討状況		
			想定津波高 (T.P.)		想定津波高 (T.P.)	
近畿	大阪府	◎ (H28.4)	1.6 ~ 4.2 m	◎ ☆ (H25.8)	3.2 ~ 4.9 m	
	兵庫県	◎ (H28.4:大阪湾・播磨) (H28.3:淡路) ○ (H24.6~:但馬)		◎ (H25.12:大阪湾・淡路) (H26.2:播磨) ○ (H24.4~:但馬)	2.0 ~ 8.1 m	
	和歌山県	◎ (H26.10:東海・東南海・ 南海3連動地震)	~ 9.9 m	◎ ☆ (H25.3)	~ 18.3 m	
	京都府	—		◎ ☆ (H28.3)	0.6 ~ 10.9 m	
中国	岡山県	◎ (H26.4.15)	1.9 ~ 3.0 m	◎ ☆ (H25.3 及び H25.7) ※1	2.3 ~ 3.3 m	
	広島県	◎ (H26.9)	2.1 ~ 3.1 m	◎ ☆ (H25.3)	3.1 ~ 4.0 m	
	山口県	瀬戸内海側	◎ (H27.11)	1.6 ~ 2.8 m	◎ ☆ (H25.12)	2.4 ~ 3.8 m
		日本海側	◎ (H27.11)	1.4 ~ 2.5 m	◎ ☆ (H27.3)	2.0 ~ 6.0 m
	鳥取県	○ (H23.7 ~)		○ (H23.7 ~)	3.2 ~ 7.6 m	
	島根県	○ (H22.11 ~)		○ (H22.11 ~)		
四国	高知県	◎ (H25.11)	2.7 ~ 19.3 m	◎ ☆ (H24.12)	13.0 ~ 34.0 m	
	徳島県	◎ (H25.3)	2.0 ~ 13.1 m	◎ ☆ (H24.10)	2.1 ~ 20.9 m	
	香川県	◎ (H26.3)	2.3 ~ 3.2 m	◎ ☆ (H25.3)	2.8 ~ 3.8 m	
	愛媛県	◎ (H26.6)	2.4 ~ 5.4 m	◎ ☆ (H25.6)	3.1 ~ 21.3 m	
九州	福岡県	○ (H26.3 ~)		◎ ☆ (H28.2)	1.8 ~ 4.6 m	
	佐賀県	—		◎ ☆ (H27.7)	2.2 ~ 3.5 m	
	長崎県	○ (H24.4 ~)		◎ ☆ (H26.3)	2 ~ 7 m	
	熊本県	—		◎ ☆ (H25.3)	2.0 ~ 3.8 m	
	大分県	検討済 (H27.9)	未公表	◎ ☆ (H25.2)	2.7 ~ 13.5 m	
	宮崎県	◎ (H25.12)	2.4 ~ 7.8 m	◎ ☆ (H25.2)	8.8 ~ 16.0 m	
	鹿児島県	検討済 (H27.3)	未公表	◎ ☆ (H26.9)	2.2 ~ 12.8 m	
沖縄	沖縄県	◎ (H28.3)	1.0 ~ 2.6 m	◎ ☆ (H27.3)	2.8 ~ 34.3 m	

※1:岡山県においては、津波防災地域づくり法に基づいた津波浸水想定を行い、浸水想定図等をH25.3に公表していたが、地域防災計画の見直しを進めるに当たり、新たに国の被害想定に準じて「津波の越流後に堤防等が破壊される」条件での津波浸水想定を行い、地震・津波被害想定をH25.7に公表している。

データで見る海岸・防災

③「港湾の事業継続計画」における全国の検討状況一覧（平成28年6月末現在）

【地域の「港湾の事業継続計画」等】

地域名	協議会等	設立時期	検討状況	策定時期
北海道	道央圏港湾連携による防災機能強化方策検討会	H23.9.7	◎	H24.4
北海道	北海道太平洋側港湾BCP策定検討会	H27.2.16	◎	H28.4
東北	東北広域港湾防災対策協議会	H25.3.5	◎	H27.2
東京湾	港湾BCPによる協働体制構築に関する東京湾航行支援協議会	H21.9.8	◎	H27.3
関東	関東港湾広域防災協議会	H26.3.27	○	(H28d)
北陸	北陸地域における港湾の地震・津波対策協議会	H25.3.8	○	(H28d)
伊勢湾	伊勢湾港湾機能継続計画検討会議	H25.11.27	◎	H28.2
大阪湾	大阪湾港湾機能継続計画推進協議会	H23.9.16	◎	H26.3
広島湾	広島湾連携BCP関係者会議	H22.10.4	◎	H24.2
四国	四国の港湾における地震・津波対策検討会議	H23d	◎	H26.3
九州東岸地域	九州東岸地域の港湾における地震・津波対策検討会議	H23d	◎	H24.7

◎ 策定済み	9件
○ 策定中	2件
－ 準備中	0件
合計	11件

【各港別「港湾の事業継続計画」】

港名	協議会等	設立時期	検討状況	策定時期
室蘭港	室蘭港湾BCP協議会	H27.11.25	◎	H28.3.31
苫小牧港	苫小牧港湾BCP協議会	H26.7.1	◎	H27.3
石狩湾新港	石狩湾新港湾BCP協議会（仮称）	(H28d)	－	(H28d)
稚内港	稚内港湾BCP協議会	H28.6.27	○	(H28d)
函館港	函館港湾事業継続連絡協議会	(H28d)	－	(H28d)
小樽港	小樽港湾BCP協議会（仮称）	(H28d)	－	(H28d)
釧路港	釧路港湾BCP協議会	H24.11.28	◎	H26.3.31
留萌港	留萌港湾BCP協議会	H27.8.25	○	(H28d)
十勝港	十勝港湾BCP策定協議会	H28.6.30	○	(H28d)
紋別港	紋別港湾BCP協議会	H28.5.27	○	(H28d)
網走港	網走港湾BCP協議会（仮称）	(H28d)	－	(H28d)
根室港	根室港湾BCP協議会（予定）	(H28d)	－	(H28d)
八戸港	八戸港湾機能継続協議会	H25.6.14	◎	H25.3
青森港	青森港湾機能継続協議会	H25.7.29	◎	H26.3
むつ小川原港	むつ小川原港湾機能継続協議会	H27.9.4	◎	H28.3.2
宮古港	宮古港湾機能継続協議会	H27.2.24	◎	H27.6.30
大船渡港	大船渡港湾機能継続協議会	H27.2.26	◎	H27.6.30
久慈港	久慈港湾機能継続協議会	H27.2.23	◎	H27.6.30
釜石港	釜石港湾機能継続協議会	H25.8.2	◎	H27.6.30
仙台塩釜港	仙台塩釜港湾機能継続協議会	H25.7.23	◎	H27.3
秋田港	秋田港湾機能継続協議会	H25.5.29	◎	H26.10
船川港	船川港湾機能継続協議会	H25.5.29	◎	H26.10
能代港	能代港湾機能継続協議会	H25.5.29	◎	H26.10
酒田港	酒田港湾機能継続協議会	H25.5.28	◎	H27.3
小名浜港	小名浜港の港湾機能継続協議会	H25.7.24	◎	H26.11
相馬港	相馬港の港湾機能継続協議会	H27.3.3	◎	H28.3.2
茨城港	港湾BCPによる協働体制構築に関する茨城港連絡協議会	H24.7.26	○	(H28d)
鹿島港	港湾BCPによる協働体制構築に関する鹿島港連絡協議会	H24.7.27	○	(H28d)
千葉港	千葉港BCP連絡協議会	H24.10.10	◎	H26.6.9
木更津港	木更津港BCP連絡協議会	H25.2.27	◎	H26.6.9
東京港	港湾BCPによる協働体制構築に関する東京港連絡協議会	H24.5.18	◎	H25.3.4
横浜港	港湾BCPによる協働体制構築に関する横浜港連絡協議会	H21.9.8	◎	H27.3.23
川崎港	港湾BCPによる協働体制構築に関する川崎港連絡協議会	H23.2.21	◎	H27.3.24
横須賀港	港湾BCPによる協働体制構築に関する横須賀港連絡協議会	H24.3.30	◎	H27.3.19
新潟港	新潟港湾BCP協議会	H25.3.15	◎	H26.3.25
両津港	佐渡地域港湾BCP協議会	H25.10.25	◎	H26.3.20
小木港	佐渡地域港湾BCP協議会	H25.10.25	◎	H26.3.20
直江津港	直江津港湾BCP協議会	H25.11.29	◎	H27.2.27
伏木富山港	伏木富山港災害時における官民連携協議会	H25.2.25	◎	H26.12.19
七尾港	七尾港災害時連携協議会	H25.3.27	◎	H27.3.31
金沢港	金沢港災害時連携協議会	H24.7.2	◎	H26.3.31
敦賀港	事業継続検討会	H25.3.19	◎	H28.1.18
清水港	清水港防災対策連絡協議会	H25.7.8	◎	H27.2
田子の浦港	田子の浦港防災対策連絡協議会	H25.9.24	◎	H26.3
御前崎港	御前崎港みなと機能継続計画策定協議会	H26.1.23	◎	H26.7
名古屋港	名古屋港BCP協議会	H27.3.25	◎	H27.6.1
衣浦港	衣浦港BCP協議会	H27.3.20	◎	H27.3.20
三河港	三河港BCP協議会	H27.3.20	◎	H27.3.20
四日市港	四日市港湾機能継続計画協議会	H27.10.8	◎	H27.10.8
津松阪港	津松阪港湾機能継続計画協議会	H27.10.8	◎	H27.10.8
尾鷲港	尾鷲港湾機能継続計画作業部会（仮称）	(H28d)	－	(H28d)
舞鶴港	京都舞鶴港湾BCP協議会	H27.7.9	○	(H28d)
大阪港	大阪港BCP協議会	H27.3.25	◎	H28.3.18

堺 泉 北 港	堺泉北港湾事業継続計画協議会	H27.9.28	◎	H28.3.24
阪 南 港	阪南港湾事業継続計画協議会	H27.9.28	◎	H28.3.24
神 戸 港	神戸港湾 BCP 協議会	H27.11.5	◎	H28.3.17
姫 路 港	姫路港湾 BCP 協議会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
尼崎西宮芦屋港	尼崎西宮芦屋港湾 BCP 協議会	H27.12.11	◎	H28.2.18
東 播 磨 港	東播磨港湾 BCP 協議会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
和歌山下津港	和歌山下津港湾機能継続協議会	H27.8.5	◎	H28.3.30
日 高 港	日高港湾機能継続協議会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
鳥 取 港	鳥取港 BCP 連絡協議会	H27.5.15	◎	H28.3.15
境 港	境港 BCP 連絡協議会	H27.12.7	◎	H28.3.25
浜 田 港	浜田港・三隅港 BCP 連絡協議会	H28.2.12	○	(H28d)
三 隅 港	浜田港・三隅港 BCP 連絡協議会	H28.2.12	○	(H28d)
西 郷 港	西郷港 BCP 連絡協議会	H28.2.9	○	(H28d)
岡 山 港	岡山港 BCP 協議会	H27.12.24	○	(H28d)
宇 野 港	宇野港 BCP 協議会	H27.11.19	○	(H28d)
水 島 港	水島港 BCP 協議会	H27.12.22	○	(H28d)
福 山 港	福山港 BCP 連絡協議会	(H28d)	—	(H28d)
尾道糸崎港	尾道糸崎港 BCP 連絡協議会	(H28d)	—	(H28d)
広 島 港	広島港 BCP 連絡協議会	H28.4.25	○	(H28d)
呉 港	呉港 BCP 連絡協議会	H28.3.25	○	(H28d)
岩 国 港	岩国港事業継続計画協議会	H27.11.11	○	(H28d)
徳山下松港	徳山下松港事業継続計画協議会	H27.12.21	○	(H28d)
三田尻中関港	三田尻中関港事業継続計画協議会	H27.11.26	○	(H28d)
宇 部 港	宇部港・小野田港 BCP 協議会	H27.12.17	○	(H28d)
小 野 田 港	宇部港・小野田港 BCP 協議会	H27.12.17	○	(H28d)
徳島小松島港	大規模災害時における徳島小松島港の機能継続協議会	H24.10.30	◎	H26.3
橋 港	大規模災害時における橋港の機能継続計画検討会	H26.12.8	◎	H28.2.19
坂 出 港	坂出港機能継続連絡協議会	H28.3.22	○	(H28d)
高 松 港	高松港連絡協議会	H22.2.1	◎	H23.9
宇和島港	宇和島港機能継続連絡協議会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
松 山 港	災害時松山港活用方策検討関係者会議	H26.1.17	◎	H27.3
東 予 港	東予港機能継続連絡協議会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
三島川之江港	三島川之江港機能継続連絡協議会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
今 治 港	今治港連絡協議会	H28.6.29	○	(H28d)
新 居 浜 港	協議会名称は調整中	(H28d)	—	(H28d)
高 知 港	高知港機能継続連絡協議会	H23.10.31	◎	H25.2
須 崎 港	須崎港機能継続連絡協議会	H25.9.5	◎	H26.3
宿 毛 湾 港	宿毛湾港機能継続連絡協議会	H25.12.2	◎	H27.3
下 関 港	下関港事業継続推進協議会	H27.12.2	◎	H28.3.10
北 九 州 港	北九州港事業継続推進連絡会	H27.3.27	◎	H27.3
博 多 港	博多港事業継続推進連絡会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
苅 田 港	苅田港事業継続推進連絡会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
三 池 港	三池港事業継続推進連絡会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
唐 津 港	唐津港事業継続推進連絡会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
伊 万 里 港	伊万里港事業継続推進連絡会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
佐 世 保 港	予定：佐世保港事業継続推進連絡会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
長 崎 港	長崎港湾 BCP 協議会	H28.1.29	○	(H28d)
福 江 港	福江港湾 BCP 協議会	H28.3.18	○	(H28d)
郷ノ浦港	郷ノ浦港湾 BCP 協議会	(H28d)	—	(H28d)
厳 原 港	厳原港湾 BCP 協議会	H28.3.14	○	(H28d)
熊 本 港	熊本港事業継続推進連絡会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
三 角 港	三角港事業継続推進連絡会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
八 代 港	八代港事業継続推進連絡会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
中 津 港	中津港湾 B C P 連絡協議会	H27.3.11	◎	H27.3
別 府 港	別府港湾 B C P 連絡協議会	H27.8.18	◎	H27.8.18
大 分 港	大分港湾 B C P 連絡協議会	H26.5.22	◎	H26.10
津 久 見 港	津久見港湾 B C P 連絡協議会	H27.2.10	◎	H27.2
佐 伯 港	佐伯港湾 B C P 連絡協議会	H27.1.27	◎	H27.1
細 島 港	細島港湾事業継続推進協議会	H25.1.25	◎	H25.3
宮 崎 港	宮崎港湾事業継続推進協議会	H25.8.30	◎	H25.11
油 津 港	油津港湾事業継続推進協議会	H25.11.18	◎	H26.2
鹿 児 島 港	鹿児島港湾事業継続推進協議会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
志 布 志 港	志布志港湾事業継続推進協議会	H27.3.11	◎	H27.6.15
川 内 港	川内港湾事業継続推進協議会	H28.2.9	◎	H28.3.11
名 瀬 港	名瀬港湾事業継続推進協議会	H28.2.4	◎	H28.3.7
西 之 表 港	西之表港湾事業継続推進協議会	H28.3.3	◎	H28.3.3
那 覇 港	那覇港湾 B C P 協議会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
平 良 港	平良港湾 B C P 協議会	H28.1.29	◎	H28.3.25
石 垣 港	石垣港湾 B C P 連絡協議会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
運 天 港	運天港湾 B C P 連絡協議会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
金 武 湾 港	金武湾港湾 B C P 連絡協議会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)
中 城 湾 港	中城湾港湾 B C P 連絡協議会 (仮称)	(H28d)	—	(H28d)

◎ 策定済み	69 港
○ 策定中	25 港
— 準備中	31 港
合 計	125 港

データで見る海岸・防災

④ 港湾海岸における水門・陸閘等の状況（平成28年7月末現在）

○津波・高潮等の災害が発生した際に、水門・陸閘等の現場操作員の安全を確保しつつ確実に閉鎖するため、操作規則に基づく操作・退避ルールの徹底や統廃合、常時閉鎖、自動化・遠隔操作化の取組を進めています。

○港湾海岸では、堤防や護岸、胸壁の前面の港湾等を利用する車両や人の通行のために多くの陸閘が設置されています。

○現在、各海岸管理者において、水門・陸閘等の効果的な管理運用体制の構築を進めています。

地方	都道府県	水門・陸閘等の施設総数				これまでに統廃合した施設数
			自動化・遠隔操作化等の施設 ^{注1}	現場で操作を伴う施設		
					常時閉鎖	
北海道	北海道	158	10	148	65	6
東北	青森県	30	0	30	26	0
	岩手県	15	6	9	9	23
	宮城県	226	100	126	126	48
	秋田県	—	—	—	—	—
	山形県	—	—	—	—	—
	福島県	3	3	0	0	0
関東	茨城県	—	—	—	—	—
	千葉県	104	19	85	22	0
	東京都	64	17	47	10	13
	神奈川県	64	1	63	6	0
北陸	新潟県	10	0	10	10	0
	富山県	—	—	—	—	—
	石川県	54	0	54	54	1
	福井県	—	—	—	—	—
中部	静岡県	195	42	153	75	4
	愛知県	330	20	310	50	30
	三重県	1,144	189	955	251	32
	津松阪港海岸（直轄）	1	1	0	0	1
近畿	京都府	2	0	2	1	0
	大阪府	432	11	421	55	4
	兵庫県	1,071	63	1,008	166	0
	和歌山県	330	27	303	84	52
	和歌山下津港海岸（直轄）	1	0	1	1	0

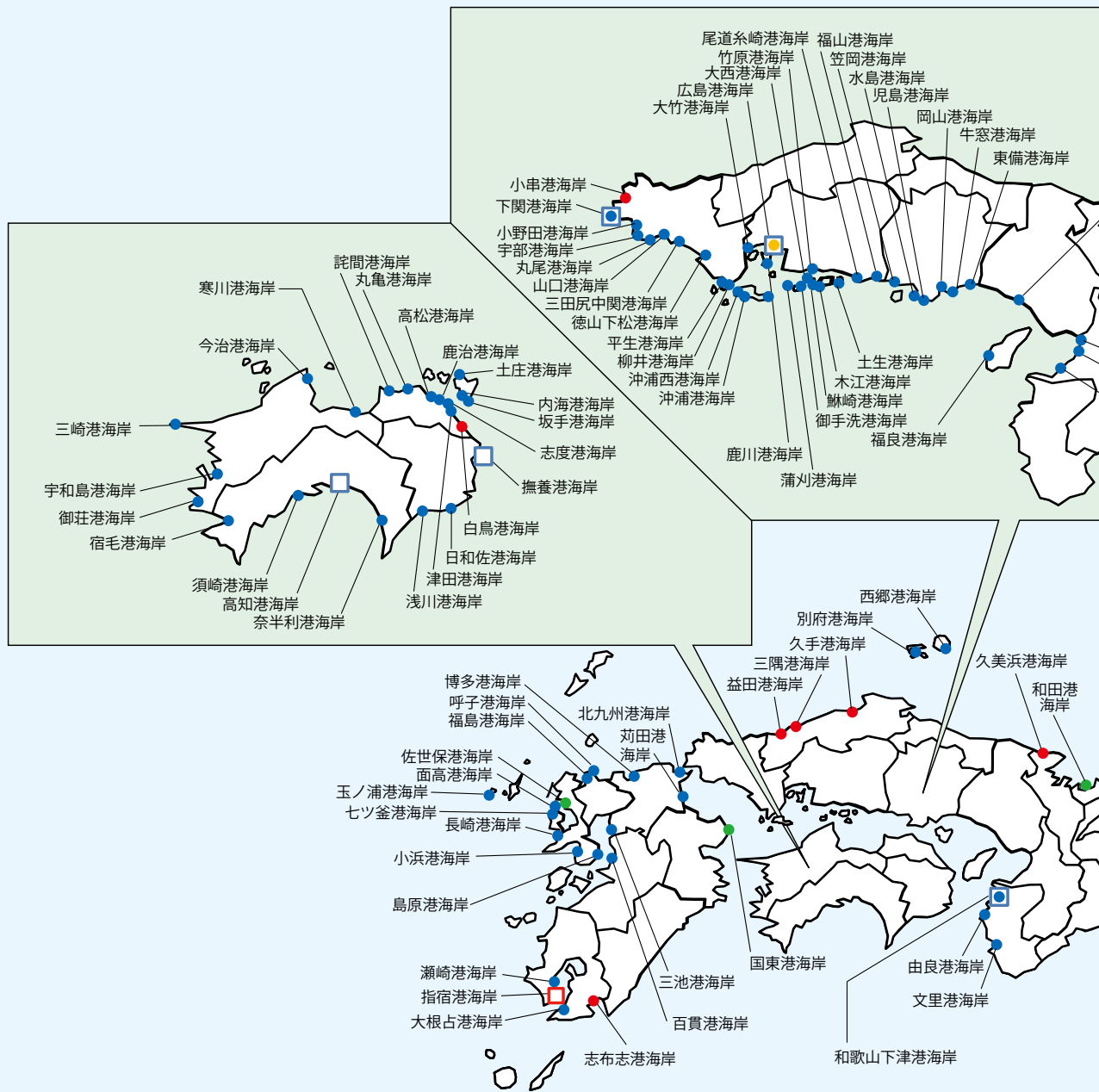
地方	都道府県	水門・陸閘等の施設総数				これまでに 統廃合した 施設数
			自動化・ 遠隔操作化等 の施設 ^{注1}	現場で操作を伴う施設		
					常時閉鎖	
中国	鳥取県	28	0	28	27	0
	島根県	2	0	2	1	0
	岡山県	350	0	350	60	2
	広島県	1,842	8	1,834	59	37
	広島港海岸(直轄)	99	0	99	11	0
	山口県	1,263	7	1,256	143	23
	下関港海岸(直轄)	1	0	1	1	0
四国	徳島県	445	65	380	142	52
	撫養港海岸(直轄)	14	0	14	8	6
	香川県	1,274	0	1,274	38	27
	愛媛県	491	53	438	240	1
	高知県	381	19	362	26	146
九州	福岡県	51	3	48	10	10
	佐賀県	69	22	47	22	0
	長崎県	970	16	954	14	124
	熊本県	486	122	364	213	0
	大分県	326	55	271	84	3
	宮崎県	45	0	45	5	0
	鹿児島県	74	4	70	7	0
沖縄	沖縄県	40	1	39	0	0
合計		12,369	883	11,486	2,101	638

注1:「自動化・遠隔操作化等の施設」は、自動化、遠隔操作化及びフラップゲートの施設

データで見る海岸・防災

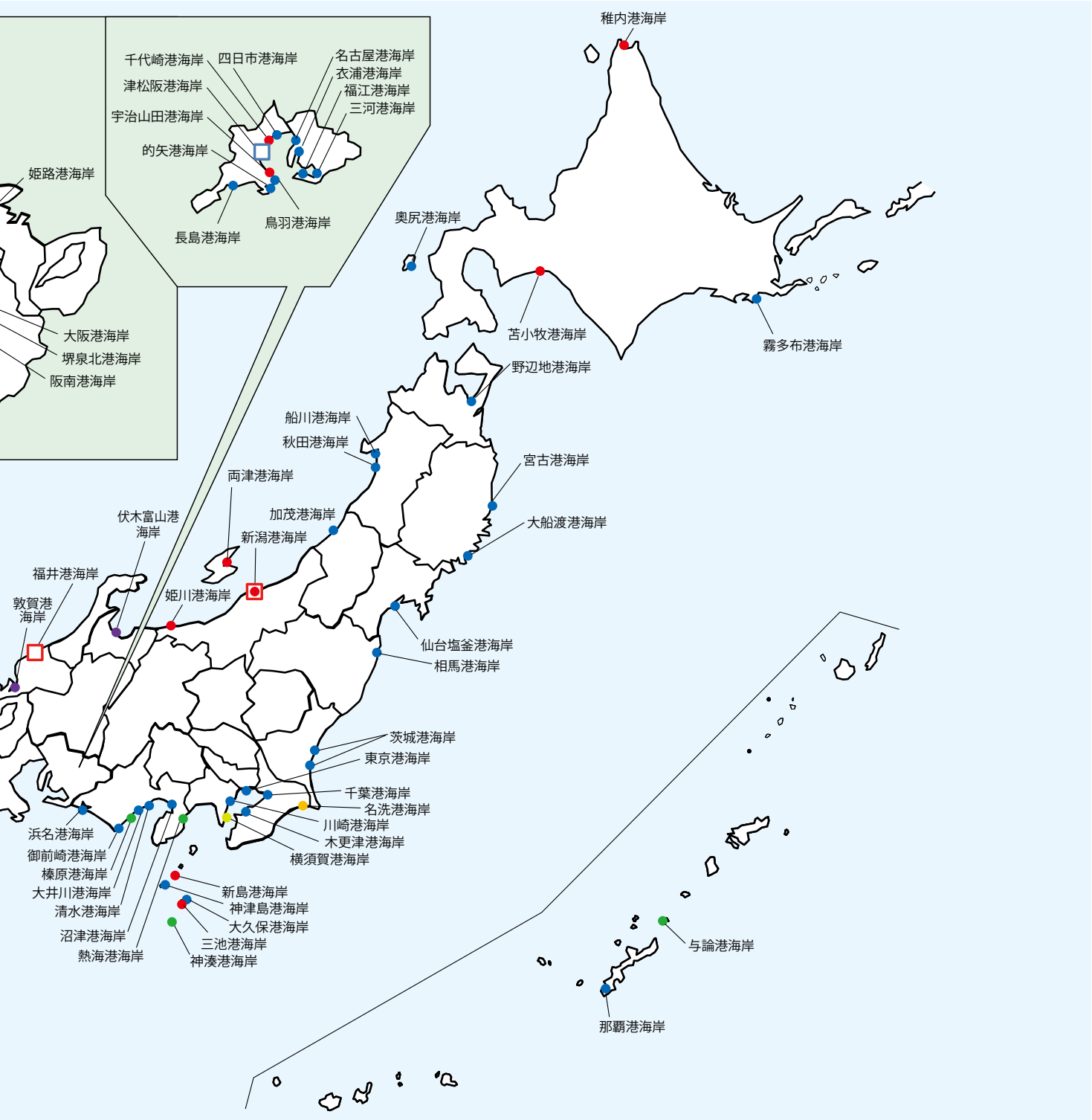
⑤平成28年度事業実施予定海岸

※直轄事業及び社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金事業



凡例	
□ 直轄事業	○ 交付金事業
○ 交付金事業	
● 高潮対策事業	● 海岸環境整備事業
● 侵食対策事業	● 高潮及び環境事業
● 高潮及び侵食事業	● 高潮・侵食・環境事業
● 侵食及び環境事業	

高潮対策事業等 (その他事業)	北海道	青森県	岩手県	宮城県	千葉県	東京都	川崎市	横須賀市	新潟県	石川県	福井県	静岡県	名古屋港 管理組合	愛知県	三重県
海岸耐震対策緊急事業															
海岸堤防等老朽化対策緊急事業	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
津波・高潮危機管理対策緊急事業			○	○	○							○	○	○	



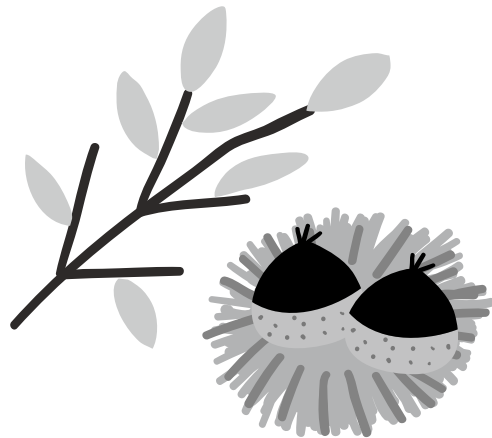
京都府	大阪府	兵庫県	神戸市	和歌山県	鳥取県	岡山県	広島県	山口県	徳島県	香川県	愛媛県	新居浜港務局	高知県	福岡県	福岡市	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	鹿児島県
				○		○		○							○					
○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○		○	○	○	○	○
		○	○	○					○		○		○			○		○	○	

| 編 | 集 | 後 | 記 |

今月号の原稿は8月に作成顶きましたが、8月はリオデジャネイロオリンピックが開催され、国内外でスポーツの話題が盛り上がった月でした。4年後の東京では、サーフィンが新種目として追加され、カヌー、ボート、トライアスロンとともに世界中から日本の海を訪れる方々が増えることが予想されます。

人々が豊かに安全に暮らし、憩い、集うことができる日本の魅力的な海岸を全世界に発信するため、海岸管理者の皆様方の役割もますます重要なものになってくるかと思えます。

当協議会では海岸防災という観点から、魅力ある海岸づくりの手助けができればと考えておりますので、引き続きご協力よろしく申し上げます。



原稿募集のお知らせ

本誌では、読者相互の交流・情報交換を図るため、読者の皆様からの投稿コーナーを設けています。採用させていただいた方には薄謝、掲載誌を差し上げます(応募者多数の場合は、すべて掲載できないこともあります)。皆様のご応募、お待ちしております。

■コラム「私と海岸」(毎号2名程度掲載予定)

ビーチ・海岸に関わる趣味の話、体験談、失敗談、おもしろ話、身近なこと、旅行話等、なんでも結構ですので、気軽にご投稿ください。

- ①文字数:1,000~1,500字程度(本誌1ページ分) ②テーマに沿ったお写真2~3枚程度

■「TOPICS」

「『波となぎさ』に掲載された活動の“その後”をお知らせしたい」、「今、こんな取り組みをしています」——そうした情報の原稿をお待ちしています。

- ①文字数:1,500字程度(本誌1ページ分) ②テーマに沿ったお写真、図表2~4枚程度

■「ビーチライフ」

皆様の「ビーチライフ」に関するさまざまな活動や体験についての原稿を募集します。

- ①文字数:4,000~6,000字程度(本誌2ページ分) ②テーマに沿ったお写真、図表3~7枚程度

■原稿送付先：郵送、FAX、メールにて承ります。

原稿形式は、データ、原稿用紙いずれも承ります。原稿送付の際には後日編集部からご連絡させていただきますので、ご連絡先等を必ず明記してください。

- ①郵送先:〒107-0052 東京都港区赤坂3-3-5 住友生命山王ビル8階 日本港湾協会内 港湾海岸防災協議会
「波となぎさ」編集担当宛
②FAX:03-3505-5400
③e-mail:naminagi@tbss.co.jp

※原稿に関するお問い合わせは上記連絡先③へメールにてお問い合わせください。



発行 平成28年10月28日
発行所 港湾海岸防災協議会
〒107-0052 東京都港区赤坂3-3-5 住友生命山王ビル8階
TEL. 03-5549-9575 (代表)
発行兼編集者 佐々木 利広
印刷所 株式会社 TBS サービス
〒107-8482 東京都港区赤坂5-3-6
TEL. 03-3505-7148

本誌の購読については、上記発行所にお問い合わせください。

その先の向こうへ

GOING FURTHER

1896年、広島県呉市にて創業した当社は、
進取気鋭の精神と先端の建設技術をもって社会に貢献し、
社会とともに成長してきました。
新たなフィールドへ常に挑戦し続ける心は、
いまでも当社のDNAに引き継がれています。
時代が変わっても変わらないチャレンジスピリットと、
時代の変化に応じた柔軟な自己革新力。
現状に甘んじることなく、一步一步着実に前に進む。
その先の向こうへ…五洋建設

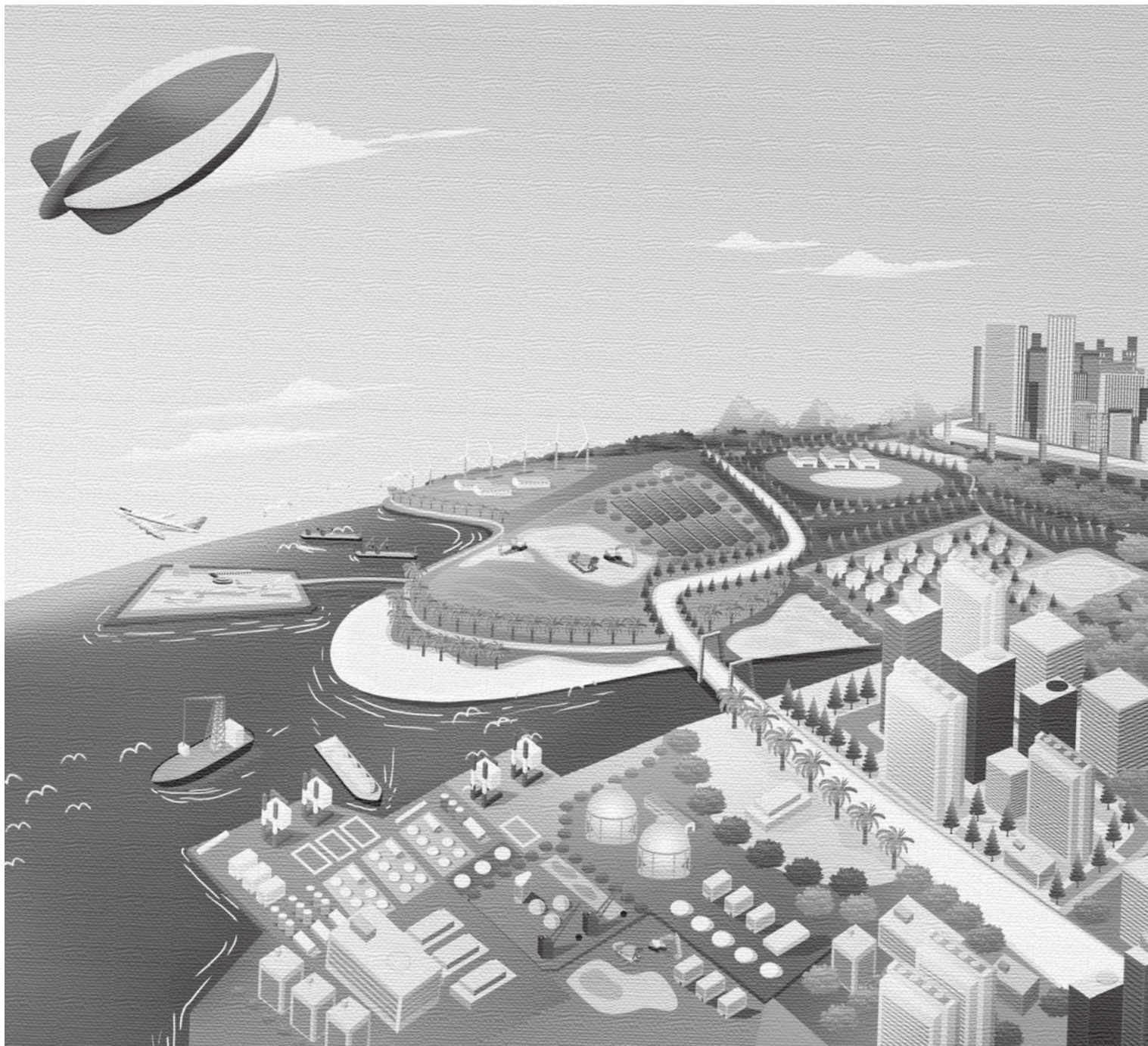
人と地球にあたたかな技術、 ハートテクノロジー。

海の息吹、大地の鼓動、そして都市の活気。

地球の自然と快適な生活の調和こそ、私たちの願いです。

人にあたたかな技術を追求し、夢を確かなカタチに育て、

感動の明日を築いていきます。



こころを刻む。



私たちの暮らしている社会は
少しずつ変化し、成長しています。
若築建設は、しっかりと今を見つめながら、
人のこころを刻む企業として、
一步一步着実に歩み続けます。



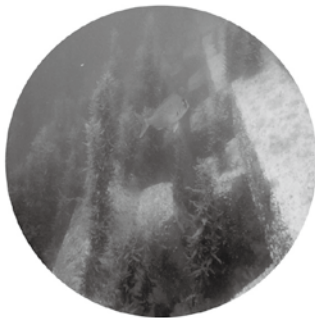
豊かな未来へ 技術のメッセージ

若築建設

〒153-0064 東京都目黒区下目黒 2-23-18
TEL. 03-3492-0271
FAX. 03-3490-1019

技術と信頼で未来を創る

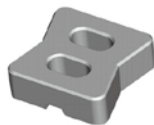
長年にわたって培ってきた技術と信頼によって
障害から国土を、そして人々の生活を護り
安全で住み良い未来を創ります



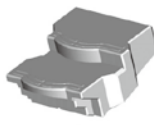
かんらん岩



バラクロス



ロウタスユニ



アゴスW

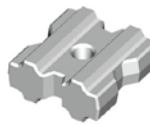


六脚ブロック

国土保全
環境創造



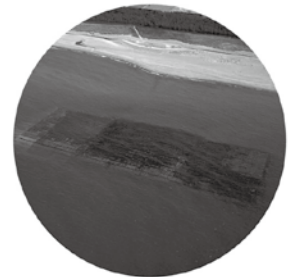
ビーハイブ



ビーハイブS



トライアン



技研興業株式会社

<http://www.gikenko.co.jp/>

本社

東京都杉並区阿佐谷南三丁目7番2号

TEL 03-3398-8521

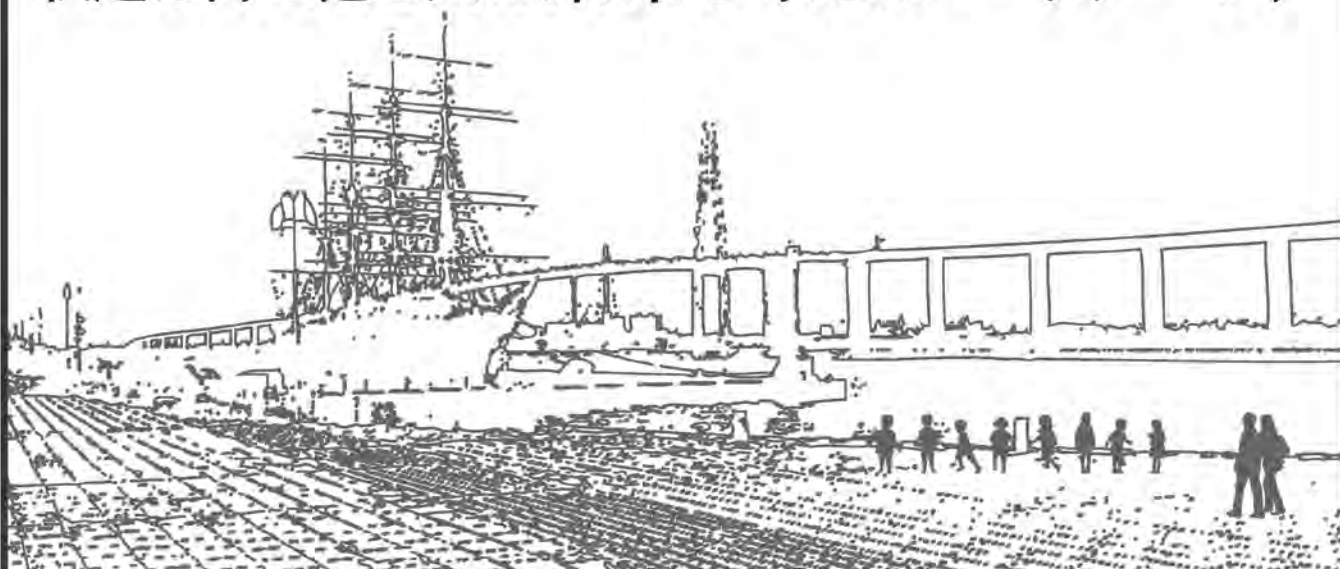
FAX 03-3398-8553

自然と人を技術で結ぶ。

株式会社 **ニュージェック**
<http://www.newjec.co.jp>

○大阪本社
大阪市北区本庄東2-3-20 TEL. 06-6374-4901
○東京本社
東京都江東区亀戸1-5-7 TEL. 03-5628-7201

私達は海と港と人の未来を考えるパートナーです



株式会社 **日本港湾コンサルタント**
Japan Port Consultants, Ltd.

本 社 〒141-0031 東京都品川区西五反田八丁目3番6号
<http://www.jpportc.co.jp>



子供たちの笑顔が広がる、
そんな街を創っていききたい。

街を明るく、元気にする子供たちの笑顔を、
私たちは守っていききたい。
環境に優しく、地域の皆様が安全で安心して暮らせる街を、
次の世代へ引き継いでいききたい。

本間組はこれからも、
そんな街創りに取り組んでまいります。

<http://www.honmagumi.co.jp>

創ります。人と自然と文明の共存を。



株式会社本間組

新潟本社 〒951-8650 新潟市中央区西湊町通三ノ町 3300-3 TEL 025-229-2511(代表)
東京本社 〒101-0033 東京都千代田区神田岩本町 4 番地 TEL 03-3256-0920(代表)
支店 東北・東京・名古屋・関西・中国・四国・九州・佐渡

SHIBATA

海洋開発・港湾整備・防災設備・環境保護のニーズにも対応できる、
防舷材総合メーカーとして体制を完備し、その製品は国内はもちろん、
世界の海洋で人と海とのより良い関係を支えています。



【受衝板付防舷材CSS型】



【浮体式係留索ラバージョイナー】



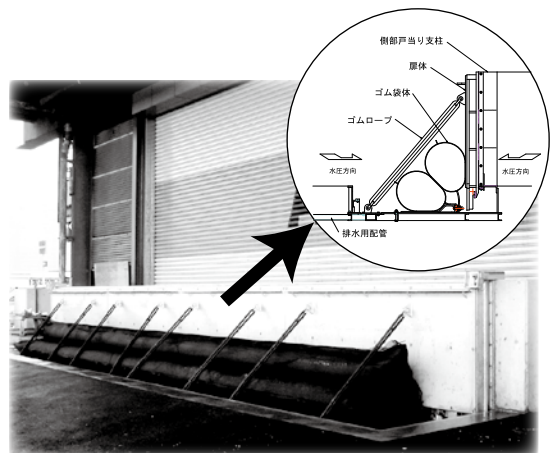
【ケーソン用目地材RF型】

■営業品目■

防舷材(受衝板付・汎用型・洋上接舷用(空気式)・漁港用・作業船用・ドックゲート用他)、緊張係留システム、浮体式係留索(ラバージョイナー)、浮体動揺制御システム(クッションローラー)、バリアー式防衝システム、ケーソン用目地材、汚濁防止膜、透水性土木シート、土木遮水シート、高潮対策用防潮扉等、その他建設土木、環境景観、建築防水、化成品、産業物流、特殊履物等



【遮水シート：管理型廃棄物海面処分場】



【高潮対策用ゴム袋体防潮扉】
(豊国工業(株)製)

～「ゴム+α」の複合素材で、環境・防災・安全に貢献する～

シバタ工業株式会社

本社工場 〒674-0082 兵庫県明石市魚住町中尾1058

東京支社 〒101-0054 東京都千代田区神田錦町3-21 (JPRケスト竹橋ビル8F)

神戸支社 〒650-0023 神戸市中央区栄町通4-1-10 (新和ビル5F)

支店・営業所／札幌・仙台・名古屋・福岡・長崎・沖縄

ISO9001&ISO14001認証取得

<http://www.sbt.co.jp/>

TEL.078-946-1515 FAX.078-946-0528

TEL.03-3292-3861 FAX.03-3292-3869

TEL.078-362-6030 FAX.078-362-6094