

波となぎさ

Wave & Beach

2020
No. 212
季刊



特 集

今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な
防災・減災対策のあり方

国土交通省港湾局関係 海岸事業の令和3年度予算概算要求について

港湾海岸防災協議会



思いを新たに

創業者・浅野総一郎は

“人間の目的は「死んだ後まで社会を益すること」を志すにある”
という言葉を残しました。

私たちは創業の志を忘れることなく、
未来に向かって歩んでまいります。



波となぎさ

Wave & Beach

C O N T E N T S



表紙写真／環水公園

特集

02 今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 課長補佐 渡邊 佑輔

08 国土交通省港湾局関係 海岸事業の令和3年度予算概算要求について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 津波対策企画調整官 細見 暁彦

TOPICS

10 緊急確保航路の指定について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害対策室

12 地域における海岸美化への取組みについて

17 令和2年7月豪雨における港湾の対応

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害対策室

19 指宿港海岸で海岸協力団体を指定しました！

九州地方整備局 港湾管理課 管理係長 阿比留 裕一

21 新型コロナウイルス感染症への対応について

国土交通省港湾局 海岸・防災課危機管理室

23 津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業について

中部地方整備局 四日市港湾事務所 国土交通技官 櫻井 日出伸

全国海岸リレー紹介

27 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

32 東日本大震災で被災した港湾・海岸の復旧状況

34 「港湾の事業継続計画」を踏まえた防災訓練の実施状況一覧

36 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

連載コラム

38 私と海岸 なぎさの天使たち

愛知県約リインストラクター連絡機構 顧問 大田 豊明

今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方

国土交通省 港湾局 海岸・防災課
課長補佐 渡邊 佑輔



1. はじめに

我が国の港湾は、近年、台風被害の頻発化や激甚化に直面しており、また、気候変動に起因する海面水位の上昇など将来の災害リスクの増大が懸念される状況である。これらを踏まえ、令和2年8月に交通政策審議会より、「今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方」を答申いただいた。本稿では、港湾における防災・減災対策の基本的考え方や施策方針について示された本答申の内容について紹介する。

2. 背景

我が国の港湾は、貿易量の99.6%を扱い、その背後地には人口と資産の約5割が集中するなど、社会経済を支える重要なインフラである。その一方で、沿岸域に存在するからこそ、地震時の津波や台風等による被害や気候変動の影響が顕在化しやすい特性がある。

近年、我が国の港湾は、台風に伴う高潮・高波・暴風による被害の頻発化・激甚化に直面しており、平成30年台風第21号や令和元年房総半島台風（以下「房総半島台風」という。）及び令和元年東日本台風（以下「東日本台風」という。）では、国際戦略港湾である阪神港、京浜港をはじめ多数の

港湾で、高潮・高波・暴風により港湾及びその背後地に浸水等の被害が発生し、我が国の社会経済に甚大な影響を及ぼした。（図-1）



図-1 横浜港における高波による護岸倒壊事例（令和元年房総半島台風）

加えて、切迫性が指摘される大規模地震・津波災害や気候変動に起因する海面水位上昇など将来の災害リスク増大が懸念される状況である。地震調査研究推進本部地震調査委員会が公表した「今までに公表した活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧」¹⁾によると、今後30年以内に南海トラフ地震（M8～9）は70～80%、首都直下地震（M7）は70%、千島海溝における超巨大地震（M8.8程度以上）は7～40%の確率で発生すると想定されている。

気候変動については、「変化する気候下での海洋・雪氷圏に関するIPCC特別報告書」²⁾において、温室効果ガスが高排出された場合の2100年の世界平均海面水位（GMSL）は、1986～2005年の期間

と比較して0.61～1.10m上昇すると予測されている。また、「気候変動の観測・予測及び影響評価統合レポート 2018～日本の気候変動とその影響～」³⁾では、台風の将来変化予測の研究例として、極端に強い台風の最大強度が顕著に増加し、その強度を維持した状態で日本等の中緯度帯にまで到達する可能性を示唆する予測等を紹介している。

将来の災害リスクの増大が懸念される中、平成28年（2016年）熊本地震、平成30年7月豪雨、平成30年北海道胆振東部地震では、港湾が陸上輸送の代替機能や生活支援の拠点として重要な役割を果たしており、これらの機能の更なる強化が求められている。

このような状況を踏まえ、インフラ整備による「公助」に加え、「自助」「共助」を含めたハード・ソフト一体となった今後の港湾における総合的な防災・減災対策のあり方について、令和元年11月に国土交通大臣より交通政策審議会に諮問された。これを受け、港湾分科会防災部会における5回の審議を経て、令和2年8月に答申としてとりまとめられた。本答申では、東日本大震災の教訓を踏まえた地震・津波対策にとどまらず、切迫する大規模自然災害のリスクや気候変動に伴う災害の激甚化への対応を整理し、港湾における防災・減災対策の基本的考え方や

施策方針について取りまとめたものとなっている。

3. 港湾における防災・減災対策の現状と課題

地震・津波対策における主な課題としては、耐震強化岸壁の延長等の不足が挙げられる。阪神・淡路大震災以降、耐震強化岸壁については、背後人口が多い港湾は水深10mとし、それ以外の港湾は水深7.5m程度、延長130m程度を基本とし整備を推進してきたが、近年の災害派遣で使用されている大型船舶に対して、岸壁の延長や水深が不足する耐震強化岸壁の存在が課題となっている。また、耐震強化岸壁は、昭和58年の日本海中部地震以降、全国的な整備に着手し、平成7年の阪神・淡路大震災以降、新たな設計基準を適用して強力で整備を推進してきたが、初期に整備された施設の老朽化も課題である。

台風による高潮・高波・暴風対策における主な課題としては、被災波に対する施設の高さや強度の不足が挙げられる。房総半島台風及び東日本台風では、設計波を大きく上回る高波で、バラベットの倒壊や揚圧力による栈橋の損傷が発生した。この事態を受け、全国の重要港湾以上の港湾を対象に既存施設の設計に使用している波浪（設計沖波）を調査したところ、設計沖波の設定後20年以上が経過している港湾が多数確認されており、近年の台風等に伴う波浪等に対して高さや強度の不足する施設が存在する可能性がある。この他、近年の台風では走錨による橋梁等への船舶衝突、暴風等

によるコンテナ等の飛散、被災直後の情報や対応の錯綜等も生じており、それぞれの課題に対して早期の対策が必要である。

4. 災害に対して強靱な港湾機能の形成に向けた基本的考え方

国土の中央に急峻な山脈を有し、四面を海に囲まれた我が国にとって、国民生活や産業活動の多くが沿岸部で展開されており、このための物資の補給路となる港湾はまさに島国日本の生命線である。港湾の役割を踏まえつつ、大規模な自然災害の発生に備え、事前の対策により人命防護、資産被害の最小化を図ることは当然として、災害発生時の復旧・復興拠点としての機能強化、複合災害等が発生した場合であっても、国民の安全・安心で豊かな暮らしを支える基幹の海上交通ネットワークを可能な限り維持し、経済活動を支えるサプライチェーンへの影響を最低限に抑制する取組等の推進が求められている。

切迫性が指摘されている南海トラフ地震や首都直下地震では、我が国の政治・経済の中核である三大都市圏が被災地となる恐れがある。このことから、港湾背後の防護とともに、国際的・全国的な視点から、代替輸送ルートの設定やバックアップ体制の確立を通じて、災害に強い海上交通ネットワークを構築する必要がある。

また、近年の台風では、記録的な高潮・高波・暴風により、護岸や係留施設等の損壊、コンテナターミナルや事業所の浸水、さらには走錨船

の臨港道路等への衝突の被害が発生し、社会経済に大きな影響を及ぼした。これを踏まえ、再度災害防止の観点から現時点で発生し得る高潮・高波・暴風への対策を早急に講じるべきである。

将来の気候変動については、IPCC特別報告書の将来予測でも複数のRCPシナリオがあり、海面水位の上昇や台風への影響などの見通しに不確実性があるものの、海面水位については、世界平均海面水位、日本周辺海域の海面水位の平均値とも、近年上昇傾向にある。港湾は水際線に存在する特性上、気候変動に対して将来にわたり適応せざるを得ないことから、今後、整備する新規施設や今後とも長期にわたり供用が想定される既存施設については、供用期間中に気候変動の影響が生じる可能性が高いと考えておくことが妥当である。ハード対策は一朝一夕に完成するものではなく、厳しい財政事情のなか、新規の防災投資にも限界があることに留意し、ソフト面でとり得る対策を十分に講じつつ、計画的な対応を早期に着手すべきである。

5. 港湾における防災・減災対策の施策方針

ここでは、ご提言いただいた今後の施策方針のうち主なものを紹介する。

(1) 頻発化・激甚化する台風による被害への対応

(a) 波浪等に対する施設の安全性確保

既存施設の設計に使用している波浪（設計沖波）について、設定後20年以上が経過している港湾が多

数確認されていることから、最新の観測データや推算手法により設計沖波等を更新し、主要な施設を対象に波浪や高潮に対する高さを改めて照査することが必要である。また、耐波性能が不明な施設が多数存在するため、主要な施設について更新した設計沖波等を用いて波浪や高潮に対する安定性の照査を行う必要がある。これらの照査を実施した上で、被害や影響の甚大性や、過去の被災履歴などの脆弱性等を勘案し、人口や産業が集積するエリアを防護する施設、また、基幹的海上交通ネットワークや緊急物資輸送網を構成する施設など、重要かつ緊急性の高い施設について、嵩上げや補強を実施する必要がある。(図-2)

(b) 浸水発生時の被害軽減

臨海部の多くは平坦な埋立地であり、大量の越波が生じた場合、広範囲に浸水するリスクがあることから、護岸やコンテナターミナル、臨港道路等を対象に、電源喪失やコンテナ流出も含め、波浪や高潮に対する脆弱性を評価し、台風等接近前に直前予防対応が必要な箇所を、優先順位を示して、港湾BCPに明記す

るとともに、計画的に対策を講じることが重要である。

さらに、立地する企業や荷役機械等の機能が確保されることは、基幹的海上交通ネットワークの維持に不可欠である。このため、護岸背後への胸壁の設置、臨港道路や埠頭用地の嵩上げなどにより、陸側の施設にも防護機能を持たせる多重防護が、浸水被害の軽減に有効と考えられる。

(c) 暴風による船舶走錨やコンテナ等の飛散防止対策等

近年の暴風による走錨船舶への橋梁の衝突事故を踏まえ、港内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の避難港等において、防波堤の整備による広域的な視点からの避難水域の確保や船社への周知、また被害軽減に資する橋梁の防衝設備を設置する必要がある。

また、コンテナの暴風からの飛散防止対策について、コンテナの固縛等の技術検討の継続や優良事例の共有を図るとともに、暴風時の対応訓練の実施を呼びかけるなど、港湾関連事業者による取り組みの強化を促す必要がある。

(2) 気候変動に起因する外力強大化への対応

(a) 将来にわたる港湾機能の維持

気候変動に起因する外力強大化に伴う高潮・高波により、特に堤外地における浸水の頻発化が懸念される中、基幹的海上交通ネットワークを維持し、臨海部の安全性を確保するため、気候変動に起因する外力強大化に対して、計画的に対策を講じていくことが必要である。気候変動の影響による将来の海面水位の上昇量等を考慮した港湾計画等の策定や、各港で将来の気候変動に対応するための計画を関係者で策定し、フェーズ毎の将来想定する外力の設定や対策を講じる優先順位等を定めることを検討する。また、施設整備が講じられるまで、台風の来襲等の際に越波等の脆弱性が高い箇所を実施する直前予防対策を港湾BCPに明記する等の取り組みが必要である。

(b) 施設設計への反映

港湾において、気候変動に起因して強大化する外力として、「平均海面水位の上昇量」、「最大風速の増加」、「潮位偏差の極値の増加」、

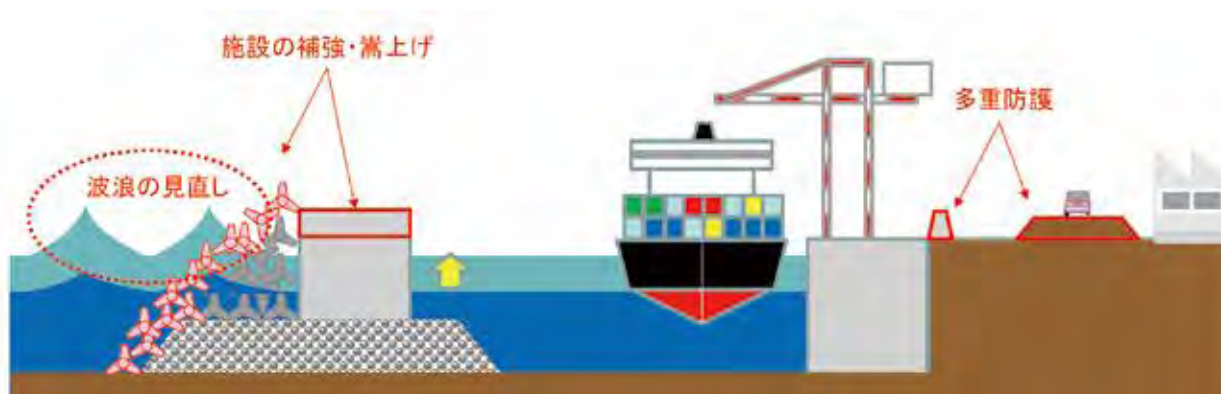


図-2 対策イメージ

「波浪の極値の増加」等の影響が想定される。今後、建設又は改良する港湾施設については、将来にわたり施設を供用するため、将来の外力強大化を考慮した施設設計が必要である。このうち、平均海面水位の上昇に関しては、現時点において、世界や日本周辺海域の平均海面水位の変化について一定程度の定量化が図られている。このため、今後、建設又は改良する施設については、建設又は改良時点における最新の朔望平均満潮位に、当該施設の次の更新時期までに予測される平均海面水位の上昇量を加えて設計等を行うことを基本として、必要な技術基準等の整備を検討する必要がある。

一方で、最大風速の増加、潮位偏差の極値の増加、波浪の極値の増加等については、平均海面水位の上昇量に比べて、現時点では将来予測の不確実性が高い。これらについては、今後、技術的な知見が一定程度得られた時点で、設計に反映することを検討する。(図-3)

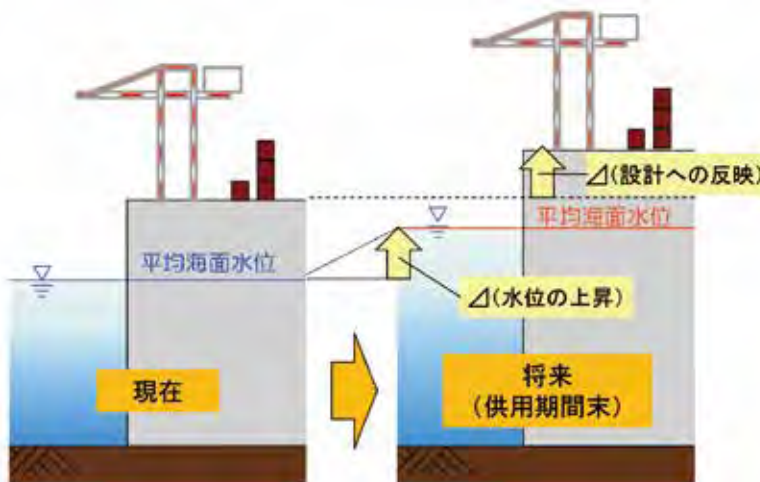


図-3 供用中の水位上昇を加味した設計イメージ

(3) 災害に強い海上交通ネットワーク機能の構築

(a) 災害発生時の基幹的海上交通ネットワークの維持

災害発生時においても、基幹的な人流・物流や緊急物資輸送網を維持し、我が国の社会経済への影響を最小限に抑制することが必要である。災害発生時の対策を講じることで、基幹的海上交通ネットワークの信頼性や港湾背後地の安全性の向上を図ることは、企業が安心して投資できる環境の整備に資するものであり、平常時における企業活動を促進し得る面があることにも着目すべきである。このため、フェリー・RORO船等の就航環境の整備による物流網のリダンダンシーの確保やネットワークを意識したコンテナターミナルやフェリー・ROROターミナルの岸壁・臨港道路や関連施設の耐震化が必要である。

また、近年の耐震強化岸壁の老朽化の進行や、自衛隊や海上保安庁が災害派遣に使用している船舶の大型化を踏まえ、老朽化した耐震強化岸

壁の性能照査を実施し、埠頭再編等と併せて船舶の大型化も考慮した再配置を行うことが必要である。

係留施設については、設計に津波外力や津波発生時の船舶の係留等による外力が考慮されていないことや、多くの港湾では入船係留が採用されているため津波来襲時の迅速な港外避難が困難な場合があるという課題がある。このため、津波来襲時における船舶の沖合退避や係留強化、背後地の安全性確保を考慮した港湾BCPや港湾施設の機能及び整備配置について検討を行う必要がある。

(b) 災害発生時の島嶼部や半島の輸送手段の確保

生活物資が海上輸送に依存する島嶼部や、道路が寸断した場合に代替手段が港湾に限られる半島においては、災害発生後も住民が生活できるよう、交通・物流機能を維持することが求められる。このような地域では、耐震強化岸壁の確保を急ぐ必要があるほか、耐震強化岸壁に求める耐震性能を確保できない場合でも、レベル1を超える地震動に対して、応急的な対応と併せた強靱性を確保する方策等を検討する必要がある。

(4) 臨海部の安全性と災害対応力の更なる向上

(a) 津波被害の軽減

東日本大震災以降、「港湾における地震・津波対策のあり方」⁴⁾を踏まえ、発生頻度の高い津波（レベル1津波）に対しては、海岸保全施設の耐震化や高さの確保に取り組んできた。また、発生頻度は低いが大



図—4 ハード・ソフト一体となった総合的な津波対策

規模な被害を及ぼす可能性が高い津波（レベル2津波）に対しては、防波堤等の粘り強い構造化の推進により減災効果を向上させるとともに、住民等の避難等を軸に、施設による多重防護、土地利用、避難施設などを組み合わせたハード・ソフト一体となった総合的な津波対策等に取り組んできた。南海トラフ地震等の切迫性が指摘される中、さらにこれを加速する必要がある。（図—4）

(b) 災害発生時の迅速な港湾機能の復旧

地震発生直後や台風通過後等において、円滑に初動対応を行うためには、早期の状況把握が必要であるが、現実には人的資源が限られており、また、港湾に接続する道路等の被災や渋滞等により、現地に職員を迅速に派遣することが困難な場合も想定される。このため、リアルタイムで現地情報の収集が可能なライブカメラ、センサー等や、効率的な情報収集が可能なドローンを活用し、迅速に情報収集を行うとともに、IoTを活用した情報の統合・分析を行い、施設の利用可否を早期に判断して、関係者と共有する枠組み

が必要である。また、港湾BCPについては、各港で策定が進められ、全国の重要港湾以上の港湾全てで策定が完了している。この実効性を確保するため、例えば、自然災害や感染症等の危機的事象を想定して港湾BCPのリスクシナリオを具体化すること、その策定を担う官民の協議会を法的な枠組みの中に位置づけることなど、関係者が港湾BCPに定められた対応を遵守する仕組みづくりを検討すべきである。さらに、災害発生時の対応や訓練結果を関係者で検証して港湾BCP等の改訂等を図ることや、国において、港湾BCPの訓練の実施状況をフォローアップして、優良事例を周知することで各主体の対処能力の向上を図るなど、継続的に運用を改善していくことが必要である。

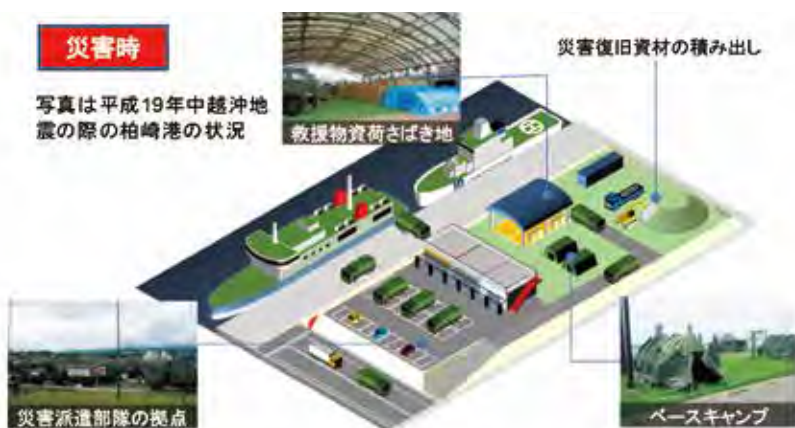
(c) 復旧・復興の拠点としての機能強化

近年の災害発生時の港湾の活用実態を踏まえ、復旧・復興の拠点としての機能を強化することが必要である。耐震強化岸壁やその周辺の緑地等については、港湾計画にて大規模地震対策施設として位置づけられ、地域防災計画（地震災害対策

編）に地震時の緊急物資輸送拠点として、その役割が明記されているが、近年では、台風被害発生後の緊急物資輸送や生活支援の拠点としても活用されていることを踏まえ、耐震強化岸壁やその周辺施設を、地震のみならず、台風等様々な災害に対応した防災拠点として活用することを前提として、高潮・高波等に対して脆弱性を評価し、必要に応じて浸水防止対策等を講じた上で、地域防災計画（風水害編）に、その役割を位置づけることを検討する必要がある。

また、首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模な災害の際には、大量の災害廃棄物が発生する可能性が高く、早期の復旧・復興を行うためには円滑な災害廃棄物の処理が必要である。このため、港湾を活用した災害廃棄物の処理の円滑化に向けた、関係機関の連携体制の構築や災害廃棄物の取扱いのルール策定、港湾BCPへの仮置き場の配置・容量等の明記などに取り組む必要がある。この際、静脈物流の拠点となる港湾いわゆるリサイクルポートとの連携についても検討を行うことが必要である。

さらに、地域住民の交流や観光



図—5 災害対応型「みなとオアシス」

の振興を通じた地域の活性化の拠点である「みなとオアシス」の一部では、災害を想定した訓練等も実施されている状況を踏まえ、一定の条件を満たす「みなとオアシス」を災害発生時に復旧・復興の拠点として機能する災害対応型「みなとオアシス」として位置づけ、資機材や緊急物資の保管等を行うとともに、これらをネットワーク化して広域的な災害に対応可能とする「みなとオアシス防災ネットワーク」を構築することで、港湾の防災機能の更なる向上を図ることが必要である。(図—5)

(d) 複合災害や巨大災害の発生も想定した広域的な支援体制の構築

複合災害や同様に発生頻度が低いとされる巨大災害が発生した際には、ある程度の被害の発生は許容せざるを得ない。しかし、基幹的な人流・物流や、人口・資産が集積する港湾における被害の拡大を抑制する必要があるため、被災状況の迅速かつ的確な把握・分析

が重要であり、港湾工事におけるi-Constructionの取組から得られる3次元データ等を有効活用し、港湾関連データ連携基盤に取り込むなど、情報の共有を円滑に行う枠組みの構築が必要である。

また、複合災害や巨大災害も視野に入れた訓練、港湾法第50条の4に定める港湾広域防災協議会等を活用した広域的な港湾BCPに基づく訓練、さらには地方ブロックを超えた訓練等を通じて、関係者の連携強化や役割分担の明確化を行い、対応能力の向上を図ることが必要である。

加えて、新型コロナウイルス感染症を例とした感染症が発生している状況下であっても、災害が発生した場合には円滑に対応できるよう必要な対策を講じることや、船内で感染者が確認されたクルーズ船の受入対応中においても港湾の物流機能を継続するため、関係行政機関や事業者との連携体制を確保するなど取組が必要である。

6. おわりに

本答申で示していただいた港湾の防災・減災対策の施策の基本的な方向性に基づき、ハード・ソフト一体となった施策を講じることで、災害で発生する事象を「想定外」から「想定内」にすることで、社会経済への影響を極力抑制することが可能となる。施策の実施に際しては、地域の事情に即した「自助」「共助」「公助」の役割分担について、官民が連携して十分に議論を重ね、実効性ある進め方を検討することが重要である。国土交通省では、本答申にてご提案いただいた施策の具体化に取り組み、災害に対して強靱な港湾機能の形成を進めてまいりたい。

参考文献

- 1) 地震調査研究推進本部、活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧(2020年1月1日での算定)、令和2年1月24日(令和2年5月25日訂正)
- 2) Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate, 25th September 2019.
- 3) 環境省・文部科学省・農林水産省・国土交通省・気象庁、「気候変動の観測・予測・影響評価統合レポート 2018～日本の気候変動とその影響～」、2018年2月
- 4) 交通政策審議会、港湾における地震・津波対策のあり方(答申)、平成24年6月13日

1 調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までの全ての建設生産プロセスでICT等を活用し、建設現場の生産性向上を目指す国土交通省の取り組み。

2 港湾物流情報など港湾に関する様々な情報を連携させ、データ活用による我が国港湾の生産性向上及び港湾行政の効率化等を目指す基盤

国土交通省港湾局関係 海岸事業の 令和3年度予算概算要求について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課
津波対策企画調整官 細見 暁彦



概算要求の基本方針

国土交通省港湾局関係海岸事業の令和3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2020（令和2年7月17日閣議決定）」等を踏まえて、「国民の安全・安心の確保」に資する取組を強力に推進します。

頻発化・激甚化する高潮・高波・暴風による被害や切迫する大規模地震・津波等に屈しない強靱な国土づくりを推進するため、3か年緊急対策後も中長期的な視点に立った計画的な取組を行うとともに、海岸保全施設の老朽化に対応するため、新技術やデータの利活用による戦略的な維持管理を推進するなど、引き続き、ハード・ソフトを総動員した防災・減災、国土強靱化を推進します。

概算要求の内容

令和3年度予算概算要求においては、津波・高潮・高波等による被害からの背後地の防護や冬期風浪等による侵食・越波・浸水被害の軽減を目的とした海岸保全施設の整備を推進するため、国費110億円（対前年度比1.00）を要求しています。その他、令和3年度については、国民の安全・

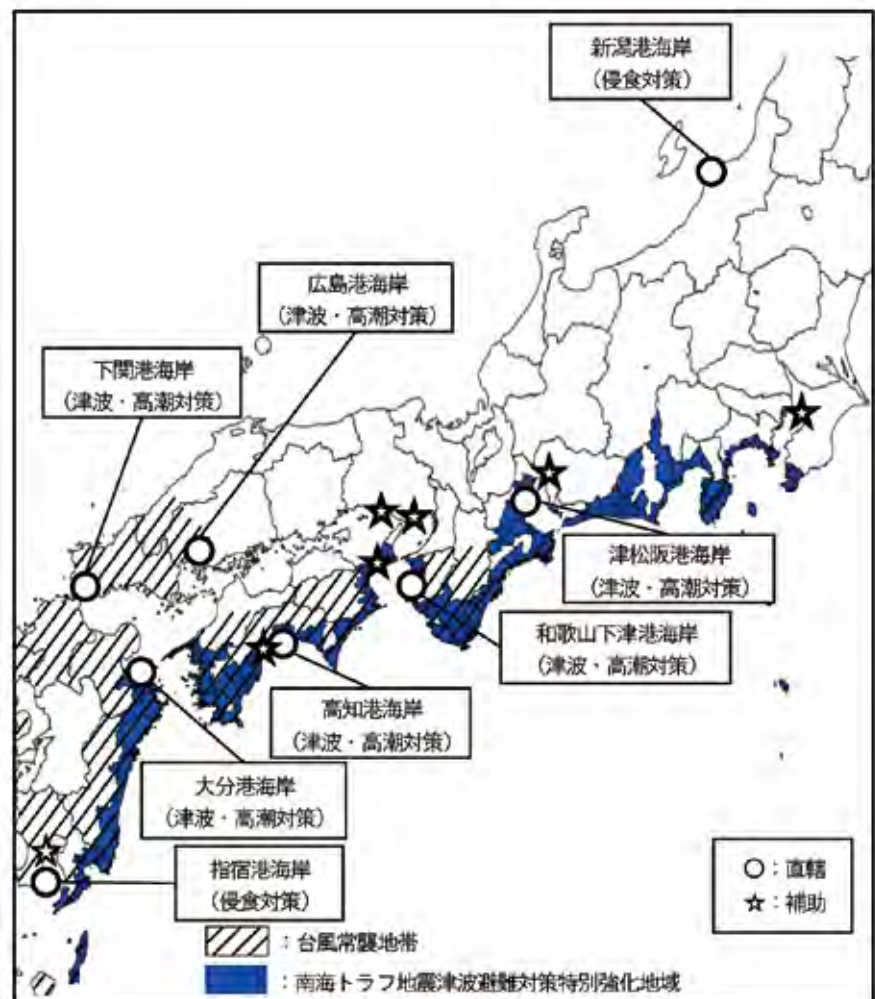


図-1 海岸保全施設整備事業実施箇所（令和2年度時点）

安心の確保を最優先に、3か年緊急対策後の激甚化・頻発化する自然災害や新型コロナウイルス感染症への対応などに必要な「緊要な経費」を要望することとし、予算編成過程で検討します。

このほか、頻発する風水害や大規模地震・津波に対する防災・減災対策など、地方公共団体等の取組を集中的に支援するため、社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金を要求しています。



図-2 津波から市街地を防護する水門
(和歌山下津港海岸)



図-3 高潮から背後地域を守る護岸
(名古屋港海岸)



図-4 海岸整備による砂浜の回復
(新潟港海岸)



図-5 高波から背後地域を守る離岸堤
(指宿港海岸)

新規制度要求 (海岸省庁共同要求)

『気候変動を踏まえた海面上昇対策等の推進』

気候変動を踏まえた、海面上昇対策等を推進するため、変更を予定している海岸保全基本方針に基づき行われる海岸保全基本計画の見直しに対する支援を行います。

『海岸保全施設の長寿命化対策の促進・高度化』

令和2年6月に改訂された「海岸保全施設維持管理マニュアル」に新たに位置づけられた内容に基づき行われる長寿命化計画の見直しに対する支援を行います。

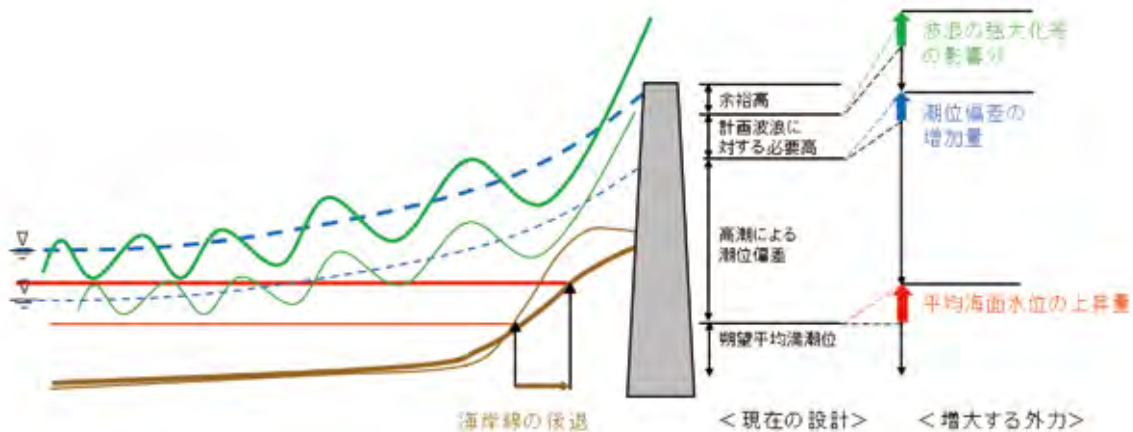


図-6 気候変動による外力変化イメージ

緊急確保航路の指定について

国土交通省 港湾局
海岸・防災課 災害対策室

1. 緊急確保航路の指定 (平成25年12月)

東日本大震災において、津波により港内外に大量の貨物が流出し、航路を塞いだことで、緊急物資輸送船をはじめとする船舶の航行が困難な状況となってしまいました(図1)。

この教訓を踏まえ、平成25年度に港湾法を改正し、港湾に至る船舶の交通を確保するため、一般水域のうち災害が発生した際に障害物により船舶の交通が困難となる恐れのある水域について、緊急確保航路として指定し、災害時には国が自ら航路啓開作業を実施できるようになりました。

その後、緊急性、重要性を考慮して、まずは東京湾、大阪湾、伊勢湾の



図1. 東日本大震災時の航路啓開の様子

三大湾において優先的に取り組んでいくこととし、平成25年12月に港湾法施行令を改正し、三大湾の緊急確保航路を指定しました(図2)。

2. 瀬戸内海に係る緊急確保航路の追加指定 (平成28年6月)

瀬戸内海は西日本の基幹的な海上物流網を担うとともに石油コンビナートが多数立地していますが、南海トラフ地震の発生時には津波による大量の漂流物により、海上からの緊急物資や燃料等の輸送等に支障を来す恐れがあります。

内閣府が公表した南海トラフ巨大地震の被害想定を踏まえ、政府とし

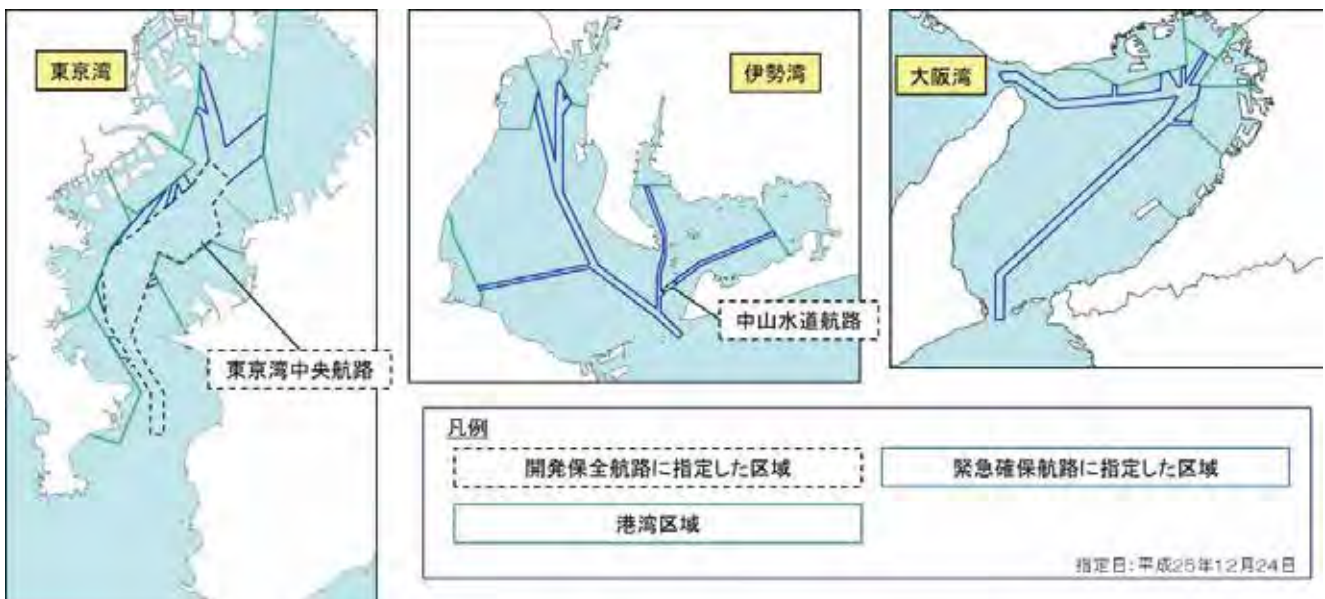


図2. H25年策定時の緊急確保航路

ては「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」(平成26年3月28日中央防災会議決定)を策定するとともに、同基本計画において作成することとされた「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画(以下、南海トラフ具体計画)」(中央防災会議幹事会決定)を平成27年3月に策定しました。南海トラフ具体計画において、瀬戸内海等の港湾が、災害時の人員、資機材等の輸送に活用することを想定する海上輸送拠点として指定され、当該海域の重要性が高まりました。

以上のような理由から、平成28年6月に港湾法施行令を改正し、瀬戸内海において緊急確保航路の区域を指定しました(図3)。

3. 橋港及び東予港に接続する海域の追加指定(令和2年度)

南海トラフ具体計画において、海上輸送拠点として活用する港湾は、

発災時にも有効に機能するよう、当該地点において考えられる最大級の強さをもつ地震動によっても機能を損なわない岸壁を有することや、その港湾が内陸部の広域物資輸送拠点の中継地となり得ること等が条件として定められています(詳しくは南海トラフ具体計画第7章2参照)。

橋港の背後において、平成27年7月に南部健康運動公園屋内多目的練習場がオープンし、当該施設が具体計画に広域物資輸送拠点として位置づけられました。また、東予港において、平成30年8月に耐震強化岸壁が供用開始されました。これらの理由から、両港が南海トラフ具体計画の海上輸送拠点に係る選定基準を満たしたことから、令和元年5月、南海トラフ具体計画が改定され、瀬戸内海に位置する橋港及び東予港が新たに海上輸送拠点に位置づけられました。

そのため、港湾法施行令第17条の10及び別表第5に規定する瀬戸内

海に係る緊急確保航路の区域に、橋港及び東予港に接続する海域を追加することとし、令和2年7月31日に閣議決定、同8月12日に施行されました(図3)。

4. おわりに

国土交通省港湾局では、南海トラフ地震等による大規模災害の発生リスクが高まるなか、緊急確保航路の指定をはじめ、緊急物資等の輸送確保にむけた港湾における民有護岸等の耐震改修促進など、様々な施策に取り組んでおります。

引き続き、我が国の港湾において、インフラ整備による「公助」に加え、「自助」、「共助」を含めたハード・ソフト一体となった防災・減災の取り組みを進めて参りたいと思います。



図3. 瀬戸内海に係る緊急確保航路

地域における海岸美化への取組みについて

「海をきれいにするための一般協力者の奉仕活動表彰」等の受賞者を紹介します。

本表彰事業は、沿岸域の住民、船舶の利用客等、海が大好きな皆様による、海をきれいにするための奉仕活動を顕彰し、国民の皆様により一層海への親しみを深めていただくとともに、海

の利用・開発、海洋環境保全への理解と協力を得て海洋・海事思想のより一層の普及を図ることを目的として、毎年、国土交通大臣及び各地方整備局長等が行っているものです。

以下、令和2年度の国土交通大臣表彰受賞者（地方整備局関係）及び地方整備局長表彰受賞者を紹介するとともに、その取り組み内容を一部紹介させていただきます。

令和2年 海をきれいにするための一般協力者の奉仕活動表彰受賞者一覧

国土交通大臣表彰

受賞者名	ブロック名
青森市相馬町町会	東北
江ノ島湾護美さあくる	関東
鎌倉マリンスポーツ連盟	関東
イオンモール株式会社イオンモール富津	関東
一般社団法人日本サーフィン連盟福井支部	北陸
奥田北校下自治振興会	北陸
田原市サーフィン協会	中部
西尾信用金庫	中部
津市立白塚小学校	中部
江井島の海と子どもを守る会	近畿
岡山県立笠岡工業高等学校 VYS 部	中国
長崎市立野母崎小学校及び 長崎市立野母崎中学校	九州
特定非営利活動法人玄海ライフセービングクラブ	九州
佐賀県立伊万里高等学校	九州

各地方整備局長表彰

受賞者名	ブロック名
深浦町立 岩崎中学校 深浦町立 いわさき小学校	東北
八戸東ロータリークラブ	東北
八戸地区柔道整復師会	東北
潟上市立 出戸小学校	東北
にかほ市立 象潟小学校	東北
酒田小型船舶安全協会	東北
千葉港ポートパークかもめのクリーン隊	関東
新潟県村上市塩谷区	北陸
運河のまちを愛する会	北陸
敦賀市漁業協同組合	北陸
特定非営利活動法人富士山クラブ	中部
一般社団法人愛知県トラック協会海上コンテナ部会	中部
霞ヶ浦地区環境行動推進協議会	中部
特定非営利活動法人神戸海さくら	近畿
大阪海さくら	近畿
みなべ町商工会青年部	近畿
岡山海さくら	中国
阿南市立椿泊小学校	四国
株式会社フジ	四国
東山 福	四国
私たちの未来環境プロジェクト	九州

「きれいなむつ湾を取り戻そう」町内会での海岸清掃活動

青森市相馬町は明治25年、相馬駿氏によって開町され、漁業、水産加工業のまちとして幾多の困難を乗り越え、明治、大正、昭和、平成、令和の永い歴史を刻んでおります。

所在地は、青森市内のむつ湾沿い、東は合浦公園、西は堤川河口に面した地域にあり、448世帯、1,120名で構成され、海や川に囲まれた地域として、地域の方々からは「新鮮な魚介類」を供給する「青森漁港」のあるところとして知られております。

町会の事業としては、相馬町地域市民館建設、クリーンボックス設置、観音堂大改築、延命地藏堂新築等諸事業を実施してきました。また、町会活動として防災訓

練を年2回実施しており、豪雪地域である青森市にとってかせない除排雪対策についても、町会と県、市、民間事業者の協力により実施しております。その他に高齢者の見守り等の高齢者支援活動、ごみの減量化のための資源ごみの回収等のゴミ対策活動も行っております。

むつ湾は津軽海峡の南側、青森市の北方にある大湾です。堤川は八甲田山系から青森市までを流域とし、むつ湾に注ぐ最大の2級河川であります。そのむつ湾と堤川に囲まれた相馬町は景観の良い地域として住民から親しまれて来ました。しかし、近年むつ湾は海岸への漂着ゴミや粗大ゴミの不法投棄、ポイ捨てされるゴミや廃棄された釣り具等に悩まされ、住

民の手に負えない物となってきていました。このため、町会としては環境保全のために地域の企業等の協力者と共同で環境保全活動に取り組むこととし、昭和62年から「きれいなむつ湾を取り戻す」ために町内での海岸の清掃活動を実施しております。春は5～6月、秋は9月の年2回、子どもや高齢者を含め1回50名～100名程度の町会員や協力企業等が参加し、ごみの収集と処分場への運搬用として、町会から軽トラック、協力企業からもトラックがそれぞれ2台ずつ提供、活用されております。その活動は不法投棄やポイ捨ての防止と漂着ゴミの回収により海岸の汚染を防ぎ、むつ湾の環境保全に貢献するものと確信しております。また、子ども達の



参加は環境意識と環境教育の向上に繋がるものとなります。

私たちは引き続き町会活動をとおり、地域の発展と環境の向上に尽力していきます。

鎌倉マリンスポーツ連盟の活動について

1980年、鎌倉マリンスポーツ連盟は、鎌倉の海の安全と秩序を守り、掛け替えのない海の景観や資源を守りつつ、マリンスポーツを通じて老若男女に海のすばらしさ、大切さ等を伝えるとともに、歴史ある鎌倉に調和、協調を意とした普及・発展をはかることを大前提として、各マリンスポーツ関連の業者（材木座から坂の下）または、愛好者を集めて設立された団体です。

鎌倉漁業協同組合、湘南海上保安署、鎌倉市役所、鎌倉警察署、鎌倉消防署、かながわ海岸美化財団、県土木事務所などと協力関係を持ち、海の安全普及活動体

制を整え、以後40年、1年間を通して、マリンスポーツの普及発展活動や海上レスキュー活動、ビーチクリーン活動などを行なっています。

現在28のマリンスポーツ業者が加盟しています。

昨年まで開催していた鎌倉マリンスポーツフェアは、鎌倉でできるマリンスポーツ（ウインドサーフィン、サーフィン、ヨット、アウトリガーカヌー、サーフスキー）のスクールを由比ヶ浜に集めて無料体験できるイベントで、神奈川県内から多くの家族連れや子供たちが集まりました。

マリンスポーツ体験イベントとしては、おそらくこの近辺では最大規模と思われる。また、参加者全員でビーチクリーンも行い、改めてプラごみの多さを実感しています。

その他では、津波警報、注意報が出た場合にオレンジフラッグを海岸に掲げ海上にいるマリンスポーツ愛好者に伝える活動もしています。

今後も鎌倉マリンスポーツ連盟は鎌倉の海の安全と美化、秩序を守り続けて行きます。

会長兼理事長 松田 穂



「富山の宝」 富岩運河の歴史とともに

運河のまちを愛する会は、かつて富山市の水運の拠点であった「富岩運河」を軸とした富山市北部地域のまちづくりを目的として平成16年に設立され、運河周辺住民や県民、企業等の賛同会員で組織されています。

富岩運河は、富山市と市内を流れる神通川の歴史と密接な関係があります。明治時代、当時の神通川は、富山城址の北側を蛇行して流れていて市内は度々水害に見舞われていたため、分水路を設ける工事が行われました(馳越線工事)。分水路が本流化した結果、旧流路は廃川地化し市を分断する形となってしまう、長い間、富山市市街地化の大きな課題でありました。この課題を解決するべく、昭和3

年から運河を開削しその掘削土を利用して廃川地を埋め立てる工事が行われ、昭和10年に、富山市駅北と当時の東岩瀬港(現在の伏木富山港富山地区)を結ぶ水路として富岩運河が誕生しました。

沿岸工業地帯の舟運等に活躍した富岩運河でしたが、高度経済成長期を迎え輸送手段の変化や環境問題などで運河本来の利用がされなくなり、埋立ての計画が持ち上がったこともありました。しかし、まちなかの貴重な水面として再生する方針が打ち出され、富岩運河は市内の水辺空間として生まれ変わることになり、今では都心のオアシスとして多くの市民県民に親しまれています。

本会が富岩運河環水公園を中心に行っ

ているのは『運河のまちクリーン大作戦』と称した清掃活動です。年4回、地元住民や小中学校児童生徒ら毎回170名以上が参加し、草取りやごみ拾いに汗を流しています。参加した中学生は、「夕暮れ時やライトアップされた天門橋、水辺がとてもきれいなので多くの人に来てもらいたい。地域のための活動としてこれからも続けていきたい。」と語ってくれました。

運河に関心と愛着を持った多くの人々が参加し、清掃活動も今年で16年目を迎えます。運河周辺の地域は、まさに富岩運河の歴史とともに歩み発展してきました。これからもこの活動を継続し、運河の美しいまちを後世に繋げていきたいと思



地域の歴史・産業を学び、力強く生きることや郷土を愛する児童を育てる取り組み

本校は、伊勢湾に面した津市白塚漁港の繁栄とともに、発展してきた漁師町に位置する小学校である。地域で大切にされている伝統行事や農水産業などの体験活動を多く取り入れ、地域力で子どもたちを育てている。

300年の伝統を誇る地域まつり「やぶねり」は、自然災害や疫病に悩まされ、日々の生活が、漁獲高に左右される地域ならではの、強く生きるための疫病防除祈願祭りである。少々荒っぽいけんか祭りであるが、6年生は、体験学習として、地域の男たちが、体をはって困難に立ち向かう生きざまを学んでいる。

また、5年生は、米作り体験を行っている。

白塚地区運営協議会、JA、八雲神社総代、自治会長等、総勢26名の地域の方が中心となり「田植え」「稲刈り」「餅つき」の農業体験を行っていただいている。

4年生は、「ラン伴」の取り組みを行っている。白塚地区社会福祉協議会主催の「ラン伴」は、認知症の人と一緒にたすきをつなぐリレー体験を通して、だれもが暮らしやすい地域づくりを推進する活動である。オレンジのたすきをもって全国を順番にリレーしてきます。子どもたちは、分担された地域を走りバトンをつなげます。これには、キッズサポーター養成講座も開催され、地域をあげて高齢者を支える取り組みや困っている高齢者がいたら、声をかけていくことを学んでいる。

3年生の、白塚漁港の見学や、2年生の白塚市民センターの見学も含めて、地域の農水産や共助の取り組みを学んでいる。

今回の表彰は、この地域学習の一環として平成11年から取り組んできた白塚海岸の清掃活動を顕彰されたものです。本校の環境委員会の児童が中心となって、全校約300名が20グループほどの縦割り班で活動します。高学年の子たちが、ごみを分別できるように「カン」「プラ」「燃えるゴミ」「その他」と分担し、それぞれごみ袋を持って、グループごとにごみを集めます。この活動は、地域の自治会や民生委員、放課後児童クラブなども参加していただけるようになり、地域あげでの取り組みと発展してきました。

白塚海岸は、海流が近くまでできていて危険なため、海水浴場にはなっていないので、子どもたちも、遊びに行くことはありませんが、浜清掃の取り組みもあって、ウミガメが産卵にくる浜となり、保存会も誕生しています。地域の海岸を環境の視点で保護していく活動としても、今後発展させていきたいです。



近畿地方整備局 ●特定非営利活動法人神戸海さくら

『国際環境認証「ブルーフラッグ」取得に向けた須磨海岸マナーアップへの取組み』

須磨海岸は古くから白砂青松で知られる風光明媚な海岸であり、日本でも珍しい都市部にある自然海岸として、地域の憩いの場として長く親しまれてきた海岸であるとともに、漁港もあり、地場産業として海苔の養殖も行われています。また、海水浴場開催期間中においては関西最大級の規模を誇る「須磨海水浴場」として有名で、市外からも多くの来場者が訪れるといった、市民にとって大切な生活の場であり、資産でもあります。

しかしながら、近年は海岸へのゴミの不法投棄や海岸利用者のマナー低下が問題となっており、海岸および周辺地域の衛生環境の悪化だけでなく、生態系への被害など海洋環境保護への取組みが課題となっています。今、海に大量に流入

するプラスチックが、世界的な問題となっており、多くのプラスチック製品を生産、消費している日本も無関係ではなく、国際的にも大きな責任を持つ国の一つとして、この「海洋プラスチック問題」の解決に向けて早急に対応していく必要があると考えます。

私たちは、都市部における自然環境の保全という重要かつ困難な課題に挑戦し、全国でも屈指の来場者数を誇る須磨海岸での海洋環境保全の仕組みをボランティアが中心となり構築したいと考え、2013年9月に団体を設立しました。

“楽しくなければ続かない”を基本理念に、参加したみなさんが海の良さや自然の良さを体感できる雰囲気作りに取り組んでおり、毎月1回開催するビーチ

クリーン活動は、これまでに計148回、延べ2,380人の参加者数となりました。(2020年3月末時点)

また、2017年より、神戸市港湾局と連携し、海水浴場開催期間中は毎日、海岸にゴミステーションを設置し、私たちボランティアが海水浴場来場者自らにゴミの分別収集を呼びかける参加型プロジェクト「スマイルビーチプロジェクト」に取り組み、日本で4番目となる国際環境認証“ブルーフラッグ”の取得に貢献しました。

今後も産官学民の連携により、都市型海洋環境保全に取り組むロールモデルとして、全国および世界に発信できればと考えております。



横断幕と参加者



スマイルビーチプロジェクト



環境セミナー

中国地方整備局 ●岡山県立笠岡工業高等学校 VYS 部

地元笠岡のカブトガニ繁殖地を守るために

岡山県立笠岡工業高等学校は、「誠実」の校訓の下、生徒一人ひとりを大切に、個性を伸ばし、思いやりの心や工業人としての知識・技術を身に付けさせ、希望に満ちた明るい学校を目指している、70余年の伝統を誇る県西南部唯一の工業高校です。

本校のある笠岡市は、令和元年に「知っている! 悠久の時間が流れる石の島～海を越え、日本の礎を築いたせとうち備讃諸島～」として日本遺産に認定された島々を有する、人口約4.7万人の自然豊かな街です。

1971年(昭和46年)6月に国指定天然記念物として指定された「カブトガニ繁殖地」を有し、そこでは毎年「リフレッシュ瀬戸内(笠岡市海岸クリーン作戦)」という海岸清掃活動を実施しており、カブトガニ繁殖地と美しい海岸を守る保護啓発活動を行なっています。本校VYS部は現在その活動に参加していますが、かつては独自で海岸清掃を実施し長きにわたり海岸清掃に取り組んできました。そうした継続した活動を認めていた

き、今回受賞の運びとなりました。近年では学年団での海岸清掃や地域清掃も行っており、学校全体で笠岡の海岸や地域の環境保全に取り組んでいます。

また、リフレッシュ瀬戸内(笠岡市海岸クリーン作戦)は、笠岡市や民間企業、小中高校の団体等毎回約35団体、個人参加を含めると1,000名近い市民有志が集い、海岸でのゴミ拾いや天然記念物を保護啓発する活動に汗を流しています。

今回の受賞は本校にとって大変光栄なことであり、また海岸清掃は笠岡市民の多くも参加していますので、笠岡市全体で受賞したものといつてよいと思います。

今後とも生徒と地域で協力しながら、海岸清掃を継続し海岸を守っていく一助となれまよう頑張りたいと思います。

VYS部顧問 山本 茂樹
参考:笠岡市ホームページ

カブトガニ繁殖地の清掃活動に参加して

いる私たちVYS部員の多くが笠岡で育ち、地元の天然記念物であるカブトガニ繁殖地をきれいな状態で保ち、カブトガニだけでなく他の海洋生物も暮らしやすい環境を維持していくことができるように、これからも清掃奉仕活動を継続していきたいと考えています。

そのためには、海ゴミをなくすことや回収した海ゴミの大半を占めているプラスチックゴミによる生き物への危険性、海ゴミが原因で起こる問題などについて、もっと知識を深め、ポイ捨てや不法投棄などが減る活動などへも取り組んでいくことが大切だと感じました。また、VYS部員だけでなく多くの人にも海ゴミについての知識を持ってもらうことや、VYS部の活動として、笠岡の海環境を守るために清掃奉仕活動の回数を増やしていくことが出来たら良いと思いました。

また、回収したゴミの分別時に多く見られたゴミは、お菓子の袋やペットボトルなどの日常生活の中で子供から大人まで多くの人々が利用する物でした。海ゴミのためどこか流れ着いたものはわかりませんが、まずは私たちが正しいゴミの捨て方やリサイクルを実践し、ポイ捨てを減らすことで少しずつ海ゴミが無くなり、クリーンな海環境につながっていくのではないかと考えます。

これからも活動を継続し、海の生き物と私たちが共に暮らしていきやすい環境を守り続けていきたいです。

VYS部部长 渡邊 美和子



四国地方整備局 ●阿南市立椿泊小学校

美しい椿泊湾を守り続ける児童

徳島県阿南市椿泊町にある椿泊小学校は、阿波水軍の拠点地であった「松鶴城跡」に建てられています。阿波水軍は、豊臣秀吉の九州征伐、小田原の北条攻め、朝鮮征伐の時などに活躍し、阿波の殿様の蜂須賀氏が参勤交代を行う際には船を出す役目を果たした水軍であり、その拠点地であった場所に建つ学校の目の前には海が広がっています。子どもたちも先生もみんな毎日、キラキラ輝く椿泊湾の景色を見ながら勉強をしています。

本校は、心身ともに健康で、自他の人権を尊重し、よりよき生き方を目指す児童を育成することを学校目標としています。

その一環として、毎年学校の目の前に広がる海の清掃活動を行っていますが、この

活動は20年以上前から継続しています。

昨年は、大雨の影響で大量のゴミが流れ着き、海に浮かんでいる浮遊ゴミをまるで地引き網漁のように、全校児童6人力を合わせて引き上げました。

今年は全校児童8人(4年生2人、1年生6人)で海に浮かんでいるゴミや打ち上げられたゴミを、網を使ってゴミ袋に詰める作業を行いました。ゴミの中にはプラスチックなどの自然環境を壊すゴミも多く、子どもたちは将来ゴミを捨てない大人になると心に誓ったのではないのでしょうか。

今年は昨年経験した4年生の2人が中心となり、1年生と力を合わせて取り組みました。

近年、大雨や台風により海にゴミが大量に流れてきています。子どもたちは、学校

前の一部の場所ではありますが、ふるさとの宝物であるこの美しい椿泊湾の海を守り続けたいとの思いで今後も頑張って取り組んで参ります。

小学校としても、この清掃活動を続けていくことで、地域の方に理解されることはもちろんのこと、自分たちが、まずゴミを捨てない精神をはぐくみ、地域社会に誇れる生き方を学んで普通の生活に活かして欲しいと願っています。また、心豊かで、思いやりのある子、力を合わせてよく働く子になってくれることを信じて止みません。

この経験をした児童たちが自然環境への問題意識を持ち、この活動を後輩たちへと引き継いでいってほしいと願っています。



九州地方整備局 ●佐賀県立伊万里高等学校

カブトガニ産卵地を守るために

佐賀県立伊万里高校は、佐賀県北部に位置し、大正5年に創設され生徒数は約560名です。

多々良海岸及び多々良南海岸は、波が静かで、粗めの砂が堆積するなど国天然記念物のカブトガニの産卵に適しており、日本最大級の産卵・繁殖地として知られています。

7月から8月の大潮のころ、満ち潮によってカブトガニのつがい産卵にやってきて、砂の中に産卵する様子が観察できます。

当校は、昭和37年から生物部(現在は

理化・生物部)が行政・地域と協働し、カブトガニの調査研究や幼生の飼育、保護活動を続けており、また、平成9年6月から現在まで24年間継続し年1回、カブトガニの産卵を保護するため、高校で有志を募り、毎回約100名で多々良海岸及び多々良南海岸周辺に流れ着いたゴミを拾い集めるなどの清掃奉仕活動を行っています。この活動に多くの生徒が参加を希望し、地域に愛着を持ち、身近な自然について考える良い機会となっています。

今後もこの活動を継続し、カブトガニの保護、環境美化保全、利用者の環境意識

向上に貢献し、未来に引き継いでいきたいと思えます。

この度は本校の活動を表彰いただきありがとうございました。



令和2年7月豪雨における 港湾の対応

国土交通省 港湾局
海岸・防災課 災害対策室

1. はじめに

令和2年7月豪雨では、7月3日から7月31日にかけて、日本付近に停滞した前線の影響で、暖かく湿った空気が継続して流れ込み、九州南部、九州北部地方、東海地方、及び東北地方の多くの地点で24、48、72時間降水量が観測史上1位を超えるなど記録的な大雨となりました。

この大雨により、九州の球磨川、筑後川をはじめ、飛騨川、江の川、最上川等全国の河川で氾濫が相次いだほか、土砂災害、低地の浸水等により、人的被害や物的被害が多く発生しました。(表-1)

港湾関係では、球磨川をはじめとする河川からの有明海・八代海への流木等の漂流物の流入や、一部港湾における護岸の崩壊などが確認されました。

本稿では、令和2年7月豪雨における港湾関係の災害対応について報告いたします。

人的被害	死者	84名
	行方不明者	2名
住宅被害	全壊	1,602棟
	半壊	4,494棟
	一部破損	3,117棟
土砂災害	954件	

被害状況
(10月1日時点※内閣府公表情報)

2. 有明海・八代海における 漂流物回収

7月3日夜からの大雨により、有明海・八代海への流木等の大量の漂流物の流入が予見されたことを受け、航行船舶の安全性確保及び海洋環境保全のため、発災直後の4日早朝から九州地方整備局熊本港湾・空港整備事務所所属の海洋環境整備船「海輝」、「海煌」の2隻を同海域に派遣し、漂流物回収に着手するとともに、同局関門航路事務所所属の海洋環境整備船「がんだりゅう」も担務海域を越えて加わり、3隻体制による回収、同局と災害協力協定を締結している(一社)日本埋立浚渫協会、九州港湾空港建設協会連合会の連携(クレーン付台船を最大6隻/日を投入)による回収、福岡有明海漁業協同組合連合会(所属漁船83隻が漂流物回収に参加)、牛深地区海域環境保全協議会(熊本市、天草市、地元漁業者)等と連携した回収等を実施



海洋環境整備船「海煌」による漂流物回収の様子

し、平成30年7月豪雨時の総回収量の約16倍となる量の漂流物(15,995㎡(8月16日時点))を回収しました。



災害包括協定に基づく民間事業者による漂流物回収の様子



漁船と連携した漂流物回収の様子



漂流物の回収状況
(8月16日時点)

3. リエゾン・TEC-FORCE派遣

(リエゾン派遣)

発災直後の7月4日に熊本県八代市役所及び同県水俣市役所からの要請を受け、同日中に九州地方整備局港湾空港部職員を各2名ずつリエゾンとして市役所に派遣したことを皮切りに、熊本県庁にもリエゾンを派遣し、各種情報収集や関係者調整に当たりました。

(TEC-FORCE派遣)

有明海・八代海に大量の漂流物が流入したことを受け、九州地方整備局港湾空港部職員を7月7日よりTEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)として派遣し、八代海の漂流物回収作業の監督業務に当たるとともに、8日からは中国地方整備局からの広域応援も加わり、同海域における漂流物や漂着物の分布状況に関する現地調査や、海洋環境整備船等に乘船し、漂流物の回収支援を実施しました。



TEC-FORCEによる漂流物・漂着物の分布状況に関する現地調査



TEC-FORCEによる漂流物回収作業の監督業務

4. 八代港における港湾施設の一部管理

八代港港湾区域内への球磨川からの土砂や流木等の流入を受け、八代港港湾管理者である熊本県からの要請に基づき、港湾法第55条の3の3により、7月10日から8月9日まで、非常災害時における国土交通大臣による八代港の港湾施設の管理を実施し、同港の一部の施設(航路・泊地)の国による管理を実施し、港湾機能の早期回復を図りました。

引き続き、令和2年度当初予算と予備費を活用し、八代港の水深14m岸壁前面泊地の浚渫を災害復旧事業により実施しております。

国による港湾管理代行制度は、平成28年の熊本地震発生後、緊急支援物資等の輸送拠点となる八代港等において、通常の貨物船に加え、自衛隊や海上保安庁等の支援船舶が集中したことにより港湾が過度に混雑し、港湾利用者との円滑な調整等に支障が出たことを受け、平成29年の港湾法改正で創設された制度です。今回の八代港への適用は、平成30年7月豪雨の際、呉港(港湾管理者:広島県呉市)において、国による港湾施設の一部管理を実施して以来、2例目の適用となります。

5. 緊急支援物資輸送

7月4日未明、国土交通本省及び九州地方整備局が非常体制に移行したことを受け、国土交通省港湾局では緊急支援物資のプッシュ型輸送の準備に着手し、同日午前、近畿地方整備局の災害時物資輸送協定に基

づき、(株)サカイ引越センターに緊急支援物資の輸送要請を行いました。境泉北港の基幹的広域防災拠点から発電機・照明・水等をトラック輸送し、八代市役所などに届けられた支援物資は被災地で活用されました。また、その他に熊本県葦北郡芦北町や福岡県大牟田市等にも緊急物資の輸送を行いました。



緊急物資の引き渡しの様子

6. おわりに

令和2年7月豪雨では、広域かつ長期間に渡り大雨が降り続け、甚大な被害をもたらしました。

今後も引き続き、大規模災害等に備え、円滑な被災地支援の実施や被災地の早期復旧に向けて関係機関との協力体制の構築を図ってまいります。

最後に、今回の一連の災害活動で御協力を頂きました(一社)日本埋立浚渫協会、九州港湾空港建設協会連合会、各漁協、(株)サカイ引越センターをはじめ、関係機関の皆様から心から御礼を申し上げます。今般の豪雨による被災地の一日も早い復興をお祈りいたします。

指宿港海岸で海岸協力団体を指定しました！

九州地方整備局 港湾管理課
管理係長 阿比留 裕一

1. はじめに

海岸において清掃や植栽等の活動に自発的に取り組まれている団体等があります。海岸協力団体制度は海岸の維持等に関する様々な活動を自発的に実施されている団体や法人を海岸協力団体として指定をし、海岸管理のパートナーとして活動いただくことにより地域との連携強化を図り、地域の実情に応じた海岸管理の充実を図ることを目的としています。

九州地方整備局では、令和2年7月31日に指宿港海岸の海岸協力団体に「指宿港海岸保全推進協議会」を指定しました。

これは九州地方整備局管内の港湾海岸（国土交通省港湾局所管の海岸）では初の指定となります。

2. 指宿港海岸の概要

指宿港海岸は、鹿児島県の薩摩半島南東部、国内でも有数の温泉観光都市である指宿市に位置し、背後には住宅のほか砂むし温泉等の観光施設や多くの宿泊施設が立地しています。

かつて海岸には浜競馬や海水浴などが楽しめた豊かな砂浜がありましたが、昭和26年のルース台風により大量に喪失し、その後も砂浜の侵食が続いたため、度々高潮等による

浸水被害が発生していました。特に、平成24年の台風16号では、背後住宅の3階まで到達する越波により住民や観光・宿泊施設に被害をもたらしました。

また、背後地を守る海岸保全施設である護岸は築造後60年を経過しており、老朽化により護岸の隙間から土砂が吸い出されることで背後道路に陥没が発生する等、通行に支障をきたしていました。

このため、指宿港海岸湯の浜地区

の約1.8kmを対象に、沖に新しく離岸堤を設置し、陸側には護岸及び養浜を設置することにより、段階的に波浪低減効果を発揮する「面的防護」を採用した整備を平成26年度から国が行っており、さらに護岸背後には指宿市が緑地を整備しています。

なお、令和2年7月23日には整備を終えた約200mの区間について一般開放を行ったところです。



図1 指宿港海岸整備施設計画 ※予定であり変更の可能性を含む



現在の指宿港海岸(令和2年5月)

3. 指定団体の活動概要

指宿港海岸保全推進協議会は、地域住民及び事業者団体並びに行政機関等が指宿港海岸の保全について協働して推進し、美しく安全でいきいきとした海岸を次世代に引き継ぐことを目的に平成21年に設立された団体です。

その活動においては、海岸の利用や砂浜の環境保全を図り、海辺と地域の人々の繋がりを培うことを目的に、地元小学校の授業の一環として指宿港海岸でのヒラメ稚魚の放流会や約50チームが参加するビーチバレー大会やカヌー・バナナボート体験教室といったイベントを開催されています。

また、行政機関等が主催する海岸清掃に積極的に参加するだけでなく、ビーチバレー大会の際には海岸清掃もあわせて実施されています。

さらには、指宿港海岸整備事業に対する地元要望や意見の反映を図るため、年数回のワークショップを開催するなど、行政機関等と一体となった取り組みを行っています。

これらの活動に対しては、長年に

わたる活動の継続性、公共性が評価され、令和元年度には九州地方整備局長から「海の日」の海事関係功労者として表彰されています。

4. 指定証の交付

指定日と同日に、指宿市役所において指定証の交付式を執り行い、九州地方整備局遠藤副局長から団体代表者へ指定証が手渡されました。

指定証の交付にあたり、副局長より、

・官民の架け橋としてのワークショップの開催やイベントを通じて若い世代が積極的に海岸に接し、海岸保全の啓発を図る活動に尽力いただいている。

・海岸協力団体に指定されたことを契機に、より地域に根ざした海岸の利用が図られることに期待している。

との挨拶が述べられ、指定を受け、指宿港海岸保全推進協議会の南会長からは、

・平成21年に発足し、市民の念願であった海岸整備事業の実現や、砂浜を取り戻すための活動を行って

きた。

・7月23日の一般開放では市民に向けささやかなセレモニーを行ったが、市民がとても感謝している様子を見て、事業に寄せる期待がよりいっそう高まったと感じた。

・今回の指定を励みにより一層の取り組みを行っていききたい。

とご挨拶をいただきました。



交付式の様子

5. おわりに

現在、国において指宿港海岸の整備を鋭意行っている状況ですが、かつての美しい砂浜を海岸に取り戻し、住民が安全・安心して暮らしていけるような海岸整備が必要だと思います。

今回の海岸協力団体指定を機に、協議会においては、海岸清掃、環境教育等の団体活動を推進していただくことで、美しく安全でいきいきとした海岸を維持し、次世代に継承していただく必要があると考えます。

そのためには、これまで以上に官民一体となった取り組みを推進していくことが重要で、海洋環境の維持・海岸利用の促進活動等を継続できるよう海岸協力団体と協力して取り組んでいくことで、指宿港海岸が観光地として、より魅力のある場所となることを目標に尽力してまいりたいと思います。



ヒラメ稚魚放流会

新型コロナウイルス感染症への対応について

国土交通省港湾局
海岸・防災課危機管理室

1. はじめに

新型コロナウイルス感染症は、中国武漢から始まり世界各地に感染が拡大し、多数の死者を出すだけでなく、経済面でも世界的に大きな影響を及ぼし、その影響はリーマンショックを超えるとの試算がなされています。

また、港湾業界も他人事ではなく、令和2年2月には大型クルーズ客船ダイヤモンド・プリンセス号が横浜港での検疫の結果多くの乗客が感染していることが判明し、このことにより初めて新型コロナウイルスが対岸の火事ではなくなったと感じた方も多かったのではないのでしょうか。

その後も、この感染症の流行は終息することなく、現在まで感染予防などの対応に追われている状況が続いています。他方で、港湾においては、4月7日の緊急事態宣言がなされた際に示された社会の安定の維持のための業種として、緊急事態宣言下にお

いてもに事業の継続が求められたため、感染予防を講じながら業務を継続してきました。本稿では、新型コロナウイルス感染症への対応と今後を見据えた取り組みについて紹介させていただきます。

2. ダイヤモンド・プリンセス号での対応

令和2年1月20日に香港からの男性が横浜で乗船し、1月22日に鹿児島でオプションツアーに参加、そして、1月25日に香港で下船後、2月1日に新型コロナウイルスの陽性であることが判明しました。他方、同船はベトナム、台湾、那覇を経由して2月3日に横浜港内の錨地に到着し、検疫を開始しました。横浜港着岸後も乗客・乗員にはしばらくの間船内にとどまってもらっていましたが、PCR検査が陰性である等の乗客については、2月19日以降23日にかけて順次下船を実施

しました(計933名)。そして3月1日には、乗員・乗客3711名全員の下船を完了することができました。

この間、同船から多数の感染者(696名)となる国内初の集団感染が確認される中、国土交通省は、同船を停泊させる錨地の確保や横浜港での着岸に関する港湾管理者(横浜市)等の関係機関との調整、厚生労働省等の関係機関と連携して、乗客・乗員の下船作業等の支援、防護服着脱場等の仮設施設の設置調整や現場状況の確認・報告を実施しました。また、運航会社の日本支店にリエゾンとして職員を派遣し、運航会社との一層の連携を強化し、この難局に対処してまいりました。

3. 港湾における感染症対策

ダイヤモンド・プリンセス号で本感染症が終息したわけではなく、我々港湾関係者は、その後も引き続き社会の



仮設施設の設置



現場状況の確認

安定の維持のため港湾に係る活動を継続していく必要がありました。そのためには適切に感染予防策を講じる事が重要であり、国土交通省港湾局および海事局においては、令和2年4月30日に「外航貨物船の船内荷役時の新型コロナウイルス感染症への感染防止のための推奨事項」として、感染防止のための推奨事項を港湾運送事業者等に提示しました(7月1日改定)。また、5月4日に開催された第33回新型コロナウイルス感染症対策本部において、「新型インフルエンザ等対策特別措置法」に基づく「基本的対処方針」が変更され、「事業者及び関係団体は、今後の持続的な対策を見据え、5月4日専門家会議の提言を参考に、業種や施設の種別ごとにガイドラインを作成するなど、自主的な感染防止のための取組を進める」とされたことを受け、港湾関連では、一般財団法人日本港運協会や一般社団法人埋立浚渫協会等、港湾建設業関係団体5者による、業種別ガイドラインが作成され、事業者自ら感染予防に努めていただきました。

結果として、港湾運送事業及び港湾建設事業において事業の中断等もなく社会の安定の維持のため貢献することができているものと考えております。また、9月18日には、新型コロナウイルスへの感染の疑いのある船員が乗船する外航貨物船の来航時の当面の対処方針についてまとめ、関係者に周知しました。なお、クルーズについては、「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」を公表しています。

4. 水際・防災対策連絡会議の設置

新型コロナウイルスの感染者数が世界的に増加の一途をたどり続ける中でも、グローバル化した産業構造故、毎日多数の外航船が日本全国の港湾に寄港しておりますが、外航船の乗組員は下船することができず、多くの時間を船上で過ごすことを余儀なくされております。そうした環境も相まってか体調を崩す船員も出始め、都度、新型コロナウイルスに感染しているのではないかと、もし感染者が多かった場合、船舶を運航することができなくなり長期の停留を余儀なくされ、岸壁が使用できなくなるなどの港湾活動に影響を及ぼすのではないかと、懸念されておりました。そのため港湾関係者は船員の健康状態について情報収集・共有をしつつ、連携して対応方針を検討してまいりました。

今般の新型コロナウイルス感染症だけでなく自然災害やヒアリなど、多岐にわたる事案に関係者と協力して対応するためには、日頃からの情報交換が重要なことから全国の主要な港湾において「水際・防災対策連絡会議」を設立することとし、7月17日の横浜港、9月4日の東京港、9月7日の神戸港を皮切りに全国へ展開しております。

会議の中では新型コロナウイルス感染症に係る対応や今後の進め方などについて情報提供を行うことはもとより、津波・高潮などの災害対策についても併せて情報提供を行い、様々な事象に円滑に対応できるように取り組みとなっております。加えて、本会議を活用した更なる連絡体制の整備等によるネットワークの構築を進めていきたいと思っております。

5. 港湾における感染症に関する事業継続計画の策定

これまで、現在までの取り組みなどを紹介してまいりましたが、国民の生活インフラを支える国土交通省としては、今般の教訓も踏まえ、同様な事案が発生した場合にも適切に事業の継続を求めていくことが必要になると考えております。

港湾管理者においては、既に災害に対する港湾業務継続計画(BCP)は策定しておりますが、感染症に関するBCPは十分でないのが現状です。そのため国土交通省港湾局では、感染症の専門家等を交えて、港湾における感染症に関するBCPのガイドラインを策定していく予定です。感染症に関するBCPは、災害等と異なり、事業継続を求めるタイムスパンも大きく異なることにも留意して策定する必要があると考えております。策定に当っては関係者と良い議論を重ね社会に貢献できるような港湾における感染症に関するBCPのガイドラインを策定していければと思います。

6. 最後に

今般の新型コロナウイルス感染症の対応において、港湾に係る事業者の方々に多大なるご協力を賜り、日本の港湾では、これまで大きな混乱を生じることもなく港湾活動を継続することができましたことを関係者の皆様に感謝申し上げるとともに、今後も港湾の非接触化の取組など港湾における感染症対策について検討を進めるなど引き続き関係者一丸となって取り組んでいきたいと思っておりますのでよろしくお願い申し上げます。

津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業について

中部地方整備局 四日市港湾事務所
国土交通技官 櫻井 日出伸

1. はじめに

津松阪港海岸は、昭和28年に来襲した台風13号と、未曾有の災害をもたらした昭和34年の伊勢湾台風により壊滅的な被害を被り、昭和28年から34年にかけて災害復旧事業として現在の海岸堤防が整備された(写真-1)。

その後、約半世紀が経過し海岸堤防の老朽化が見られ、さらには地盤沈下に伴う天端高不足、液状化の可

能性があることが確認され、抜本的かつ緊急的に高潮対策として整備が必要となった。

このため、平成4年度から堤防の整備を開始し、老朽化が著しい松阪地区・三雲地区・香良洲地区・津地区(贄崎工区)の約11kmについては整備を完了した。平成23年度には、新たに津地区(栗真町屋工区、阿漕浦・御殿場工区)約5.5kmが、平成30年度には津地区(栗真工区)約1.2kmの事業が認められ国の直轄事業として整備を実施している(図-1)。

とから、防護水準を確保するため、早急な堤防の嵩上げが必要となった(図-2)。

◆老朽化の進行

平成21年度に三重県にて実施した健全度評価において、ひび割れの発生やコンクリート強度不足の箇所が複数確認された。また、堤体内部の空洞化(1m程度の空洞域も確認)も点在しており、堤防の沈下や吸い出し等が進行し堤体の倒壊が危惧



写真-1 伊勢湾台風(S34)によって水没した様子

2. 整備目的

◆海岸堤防の高さ不足

堤防の計画天端高さはT.P.+6.0mであるが、一部区間では地盤沈下等により必要な高さが不足しているこ



写真-2 海岸堤防に発生したひび割れ



図-1 津松阪港の事業箇所と背後の状況

されることから早急な対策が必要となった。(写真-2、3)。



写真-3 老朽化した堤防

◆液状化への対応

国の地震調査研究推進本部(文部科学省)の発表(平成31年2月26日)では、南海トラフ地震の30年以内の発生確率は70%~80%とされており、大規模地震発生時の緊迫度が高い状況である。堤防の一部は地震発生時に液状化する恐れがあるため、抜本的対策が求められている。

3. 事業の進め方

既存施設の改良にあたっては、背後の街づくりと一体となった良質で多面的な機能を持った海岸保全施設の整備を行い、地域住民に親しまれ、海辺とふれあえる美しい景観をもった安全で潤いのある海岸空間の創出を図ることを目指した(図-3)。

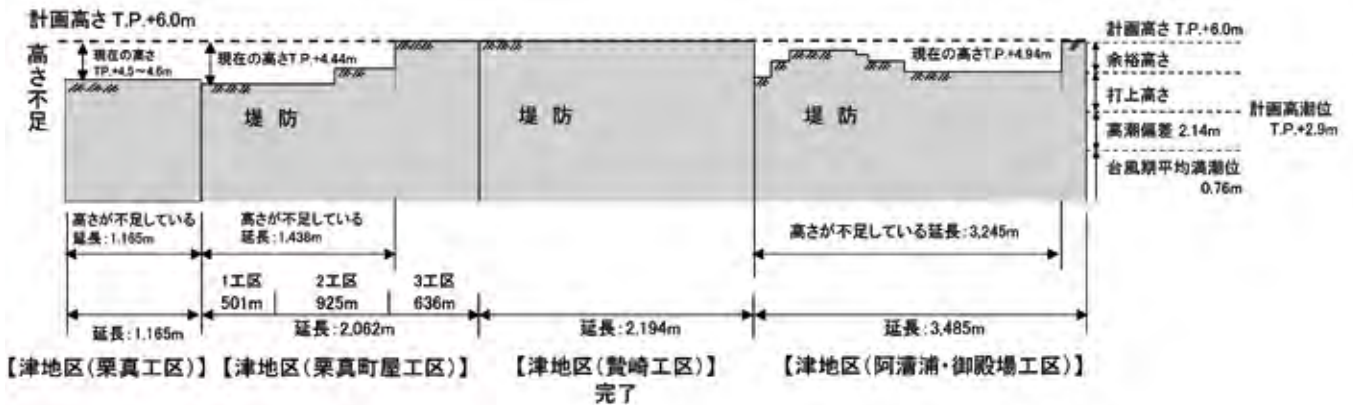


図-2 現況堤防の高さ状況

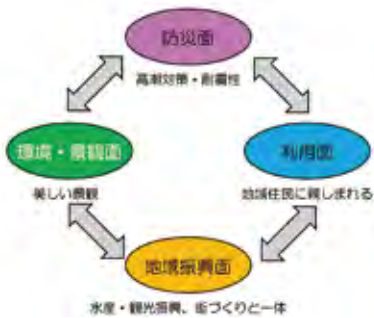


図-3 事業の進め方イメージ



写真-4 委員会等の様子



写真-5 海浜の利用状況



図-4 阿漕浦・御殿場工区整備状況

そのため、平成23～24年度に津地区（栗真町屋工区、阿漕浦・御殿場工区）、平成30年度に津地区（栗真工区）において、地元自治会、関係機関や学識経験者からなる委員会等を開催し、委員からの意見を踏まえた整備計画を検討している。（写真-4）。

4. 各工区整備状況

〈阿漕浦・御殿場工区〉

阿漕浦・御殿場工区は、海浜を利用した多くのイベント（花火大会、ビーチバレー大会、潮干狩り、海水浴など）が開催されている（写真-5）。

こうした利用状況や委員会等の意見を踏まえ、日常利用の安全性等を考慮した調査設計等を行い、平成26年度から海岸堤防の高さ不足が顕著な3工区から現地工事に着手した。

◆三重とこわか国体に向けて

令和3年に開催される第76回国民体育大会(三重とこわか国体)の競技開催地の一部は、阿漕浦・御殿場工区内である。セーリング競技会場は、1工区に立地する津ヨットハーバー、ビーチバレーボール競技会場は、3工区の中央付近「津市御殿場海岸特設会場」を予定している（写真-6、7）。

そのため、当該工区の整備を優先的に推進し、津ヨットハーバー付近は平成31年3月、ビーチバレーボール競技会場付近は令和2年7月に完成した（図-4）。

◆フラップゲート式陸間の設置

海岸堤防の嵩上げに伴い、ヨットハーバーへのアクセス道路利用者の対応が課題であった。

道路面の嵩上げでは、擦り付ける道路が急勾配になり利便性が悪いため、陸間を検討したところ、横引き式

では、高潮等が来襲する場合、事前の閉鎖が必要となり、海岸利用者等の避難に支障をきたすなどが課題となった。

このため、平常時の車両や人の移動を可能とし、かつ高潮等発生時の所要の天端高さを満足するフラップゲート式陸間を採用した。フラップゲート式陸間は、通常時は床となり通行することが可能であり、高潮や津波の際には浮力と水圧で自動的に扉が起き上がることで、浸水を防ぐことが可能となる（図-5、写真-8）。

〈栗真町屋工区〉

栗真町屋工区は、平成24年度から現地着手しており、堤防の高さ不足が顕著な1工区から順次施工を進めている（図-6）。なお、土質調査より



写真-6 セーリング競技会場「津ヨットハーバー」



写真-7 ビーチバレーボール競技会場 付近完成状況



図-5 津ヨットハーバー付近(フラップゲート式陸間含む)完成状況



写真-8 フラップゲート式陸間動作(通常時、起立時)状況

液状化対策が必要と判断された箇所については、施工条件、周辺の地層により、深層混合処理工法とサンドコンパクションパイル工法を組み合わせ実施している。

◆道路事業との一体的な整備

栗真町屋工区には、新設する堤防の背後に都市計画道路(実施主体：三重県)が計画されている。

老朽化に伴い改良する堤防と背後に計画された都市計画道路は一体的な施工が可能であり、施工時の効率面、コスト面や安全面も考慮し、三重県の道路事業受託により海岸整備と道路整備に至る一連施工を行うこととなった。これにより双方の事業を同時完了することで早期事業効果の発現が可能となった(写真-9)。



写真-9 都市計画道路と堤防との一連施工完了状況(栗真町屋2工区)

〈栗真工区〉

水管理・国土保全局所管の津海岸と水産庁が所管する白塚漁港地区海岸は、港湾局が所管する津松阪港海岸に隣接した一連の海岸である。その整備については、3つの海岸を一体的に整備しなければ、高潮による浸水被害対策を目的としている津松阪港海岸の整備効果が十分に発揮されないことになる。また、地元からは本事業と一連による当地域の海岸の早期整備要望が出されていた。整備にあたっては、白塚漁港地区海岸については、水産庁の補助事業で三重県にて整備を進めている。

津海岸については、現在直轄事業を実施中の津松阪港海岸(栗真町屋工区)で対応している湧水排水と背後に隣接する水産加工業者の生け簀の水量・水質確保の両立といった高度な技術について、津松阪港海岸(栗真町屋工区)以上に厳しい条件を強いられる。このため、海岸法第40条第2項にもとづく一連海岸として、港湾局にて栗真工区の名称にて整備することとなった(図-6)。

栗真工区は、令和2年度より現地工事に着手している(写真-10)



写真-10 栗真工区の現地着手状況

6. おわりに

津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業において、海岸堤防の整備にあたり地元の海岸利活用の意見を踏まえての整備を行ってきた。

その過程において、海岸整備に対する地元住民の熱意があり、かつ事業に対して非常に期待されていることがわかった。引き続き、地域の安全・安心を確保するとともに、海辺とふれあえる美しい景観・潤いのある空間を創出することで、地域住民の期待に応えてまいりたい。

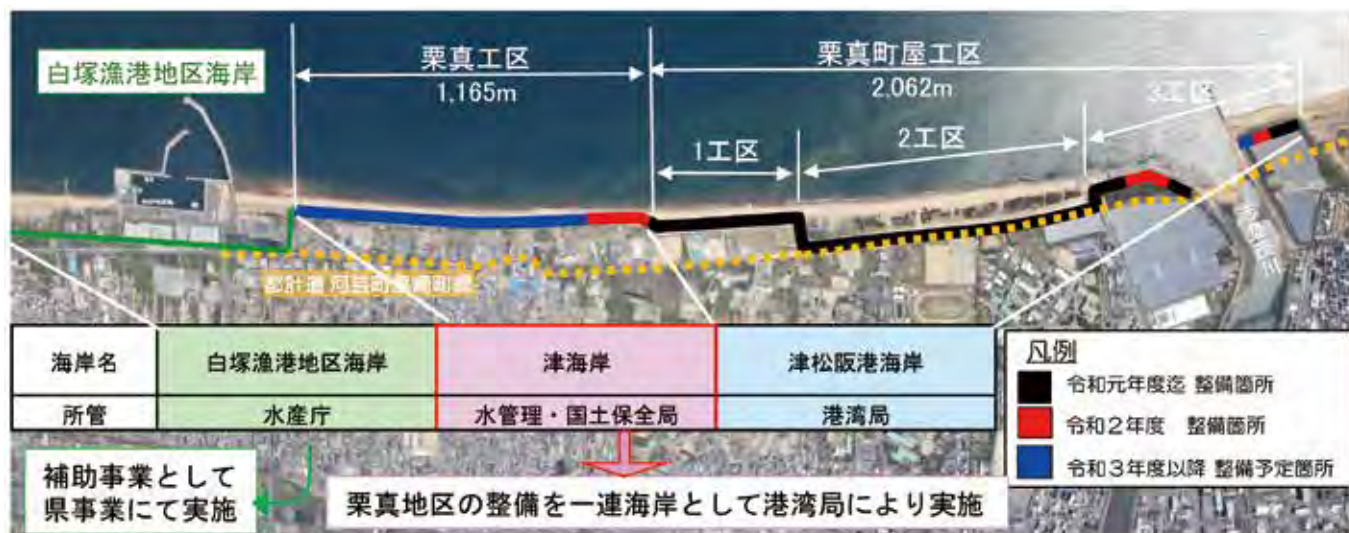


図-6 栗真工区・栗真町屋工区整備状況の現地着手状況及び各海岸の所管区分

全国海岸リレー紹介

北海道

みなとオアシスるもい登録！

留萌市地域振興部経済港湾課

●はじめに

留萌市は、北海道の北西部に位置し、ニシン漁とともに発展した日本一の生産性を誇る「かずの子」をはじめとする水産加工業、重要港湾「留萌港」と国道3路線の結末点、さらに高規格幹線道路深川・留萌自動車道の終点に位置する交通・物流の拠点であるとともに、豊かな自然に恵まれ、西には日本海、南北には暑寒別天売焼尻国定公園が連なり、夕陽に輝く日本海が見られる風光明媚なマチです。

●みなとオアシスるもい

令和2年7月26日に「みなとオアシスるもい」が全国141か所目の「みなとオアシス」として登録されました。

「みなとオアシスるもい」は「船場公園(るしんふれ愛パーク)」、「南岸壁」、「黄金岬海浜公園」「古丹浜ふ頭-10m岸壁」の4施設から構成され、代表施設である「船場公園」は、留萌市の玄関口として多数の観光客を受け入れ、今年7月11日には道の駅として開業するなど、地域特産物の販売や飲食店を備える留萌市を代表する情報発信拠点となっています。

また、構成施設である「南岸壁」と「黄金岬海浜公園」では「うまいよ!るもい市」や



クルーズ船送迎セレモニー

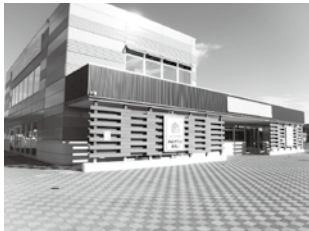


うまいよ!るもい市

「ウニ獲り体験」などの各種イベントが開催され、市民や観光客に親しまれています。

同じく構成施設である「古丹浜ふ頭-10m岸壁」では、クルーズ船寄港の際、物産展の開催などおもてなしのイベントを開催しています。

今後は、構成施設において実施される各種イベントとの連携により、「みなとオアシス」として地域の情報発信をしながら「かずの子のマチ留萌」のブランド力強化など「みなと」を核としたまちづくりや交流促進などの魅力向上につなげていきたいと考えています。



代表施設：船場公園(るしんふれ愛パーク)



登録記念看板除幕式



登録証交付式

東北

みなとオアシス釜石と多重防災施設

東北地方整備局 釜石港湾事務所 企画調整課

「みなとオアシス釜石」の代表施設である「魚河岸テラス」は、地中海料理やお寿司といった地元食材を味わえるお店で皆様をお迎えしています。2020年5月30日、その魚河岸テラスに、地域の味を取りそろえたジェラート店が新たに登場しました。

「魚河岸ジェラート部」では約10種類の味を揃えており、そのなかでも釜石市の特産品をベースにした「いくら醤油味」は、見た

目は薄ピンク色で後味にほんのりといくら醤油の旨味を感じることができ、甘塩っぱさが絶妙です。

魚河岸テラスはコロナ禍の影響で一時は休館を余儀なくされましたが、最近では以前の8~9割の水準まで集客が回復しているとのこと。また、夜でも館内4店のうち3店が営業を再開して頑張っていますので、釜石港を眺めながらの食事、さらに

は前述の独創的なジェラートも味わってみてはいかがでしょうか。

またオアシス周辺では、釜石市が整備を進めてきた遊歩道兼津波避難路となるグリーンベルトが2020年4月1日に利用可能となりました。このグリーンベルトは盛り土堤であり、ギネス認定を受けた湾口防波堤、そして防潮堤と合わせた多重防災の柱となっています。そのため、釜石港湾事務所でもグリーンベルトを新しい津波避難のルートとしたことにより、避難場所に迅速に避難できるようになりました。

グリーンベルトは、3階建ての窓から見える風景と同じ高さなので、みなとオアシス釜石での食事の後は、是非グリーンベルトに足を運んでいただき、釜石港の涼しい潮風を感じながら、東日本大震災を教訓にして整備された多重防災施設をご覧ください。

※みなとオアシス釜石
2019年9月認定



みなとオアシス釜石「魚河岸テラス」



飲食店が立ち並ぶ2階のテラス



2階のテラスから見た景色



ジェラート店「魚河岸ジェラート部」



いくら醤油味ジェラート



グリーンベルト

全国海岸リレー紹介

関東

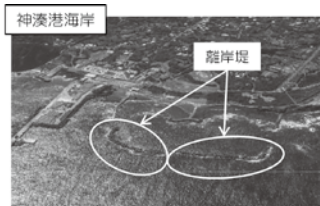
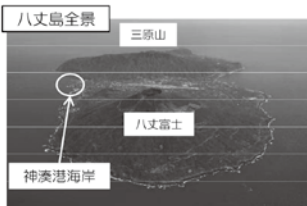
伊豆諸島八丈島神湊港海岸における離岸堤の整備について

東京都港湾局離島港湾部計画課

1. はじめに

八丈島は、東京の南方海上約290kmに位置するまゆ形島の島です。三原山の沿岸及び八丈富士北西部沿岸は急峻ですが、両山系の中間地帯はなだらかな傾斜面、平坦地となっています。

神湊港海岸は、八丈島の北東部に位置し、島内随一の海水浴場があり、海水浴、シュノーケリング、ダイビング等のマリネジャーやイベント等に利用されています。



2. 海岸環境整備事業による離岸堤の整備

東京都は、本海岸において、波浪による侵食から海岸を守るとともに、さらなる海岸利用の促進を図るために、昭和61年から平成16年にかけて海岸環境整備事業として離岸堤の整備を実施しました。しかし、近年の激浪に伴い、離岸堤の消波ブロックの沈下・飛散等が発生し、海浜が波浪により侵食されているため、平成26年度から再び海岸環境整備事業として、離岸堤の改良を行い、海岸の防護機能の確保を図っています。

ています。

3. 離岸堤の整備効果

離岸堤の整備により、台風時などでも大きな波浪による影響を受けない環境ができ、以前からあったサンゴの群集が、ここ20年で立派なサンゴの森に発達しました。また、サンゴ礁域に生息する熱帯魚の群れも見られます。さらには、海浜の保全効果により、ウミガメの産卵など、新たな生命を育む環境が創生されています。

4. おわりに

神湊港海岸では、毎年夏季シーズンを中心に多くの観光客などで賑わっています。東京都では、現在の厳しい波浪等から海浜を維持するため、離岸堤の改良を行っています。八丈島及び島外から来島する皆様にも末永く愛される神湊港海岸を目指して、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。

北陸

日本三大松原「気比の松原」の海岸侵食対策事業

福井県 土木部 港湾空港課 整備・振興G

1. 気比の松原とは？

気比の松原は、福井県敦賀市に位置する白砂青松のコントラストが印象的な松原です。砂浜の長さは約1.5km、赤松、黒松が生い茂る国の名勝地であり、「みなとオアシス敦賀」の構成施設の一つとなっています。静岡県県の三保の松原、佐賀県の虹の松原と並ぶ日本三大松原でもあります。



白砂青松な気比の松原



海水浴場大盛況！

夏には海水浴場が開設され、県内はもちろん中京圏・関西圏からも多くの海水浴客が訪れ賑わいます。また、冬には雪化粧した松と日本海の荒波といった違った一面を見せてくれます。

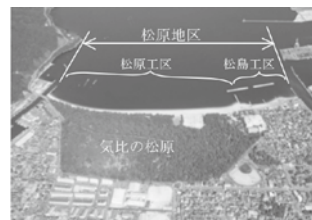
(※海水浴場について、本年は新型コロナウイルス感染症対策のため開設していません。)

2. 海岸侵食対策事業とは？

松原地区を松原工区と松島工区に分け、松林を背後にもつ松原工区では近年の海岸侵食によって汀線の後退や、松林への被害が発生しているため、養浜工を行っています。また住宅地を背後にもつ松島工区では、冬季風浪時に住宅等への越波被害が発生しています。こうした被害を抑えるための離



砂浜侵食による松の被害



位置図

岸堤等の海岸保全施設は既に整備が完了しています。

松原工区の養浜については、現在施工中であり、当工区の養浜砂は景観に配慮して砂の色を現地と合致し、かつ、漂砂しないように粒径を大きくする必要があったため近隣の山の原石を砕いて製作した砂を使用し養浜しています。

3. おわりに

気比の松原は県内有数の観光地として、県内外から観光客が多く訪れます。また、観光客だけでなく、地元住民による「気比の松原を愛する会」が海浜の清掃活動等を行うなど地域住民から愛されている砂浜です。本事業を行うことにより気比の松原を、より多

くの人から愛される場所としてしっかりと保全してまいります。

三河大島遊歩道整備事業について ～新たな観光資源の創出～

蒲郡市 建設部 土木港湾課

●はじめに

愛知県蒲郡市は、本州のほぼ中央部に位置し、渥美半島と知多半島に囲まれた静穏な三河湾に面しています。背後には赤石山脈の山麓があり海岸線に沿って市街地が形成され、前は海、背後は山に囲まれた大変温暖な気候に恵まれたまちです。このため、温暖な気候を活かしたフルーツ栽培が盛んで、特に「蒲郡みかん」の生産が有名です。さらに蒲郡には3つの漁港があ

り、県内で唯一、深海魚を取る底引き網漁が行われており、ニギス、メヒカリ、アカザエビといった深海魚を市内のお店で味わうことができます。

また、市内には三谷、形原、西浦、蒲郡という4つの温泉地をはじめ、多くの観光資源を有する観光のまちです。

●三河大島遊歩道整備について

本市は無人大島である三河大島を有してお

り、夏には定期航路船が運行され、海水浴場等として利用されています。三河大島への観光客は現在、国内客が中心であり、訪日外国人旅行者の利用は少ない状況ですが、「海のまち がまごおり」として、観光PRを推進しており、三河大島がクルーズ船の着岸する岸壁から比較的近いことから、クルーズ乗船客に対しても、新たな観光コンテンツになると考えており、クルーズ旅客等の満足度向上・消費拡大促進事業の補助事業の一環として、三河大島に遊歩道を整備しました。



蒲郡市のシンボルでもある竹島



三河大島にある海水浴場



クルーズ船乗客による竹島散策



遊歩道の整備状況①



遊歩道の整備状況②

●おわりに

蒲郡市は、三河湾蒲郡地区に位置し、観光面以外に物流港湾として、主に国内自動車メーカーの北米・欧州向け輸出拠点として重要な役割を担っております。岸壁など港湾施設の整備や広域的な幹線道路の整備が進捗することにより、さらに発展していくものと期待されています。

「海のまち がまごおり」として今後も発展していけるように物流、観光の両面で取り組んでまいります。機会があれば、ぜひ、愛知県蒲郡市へお越しください。

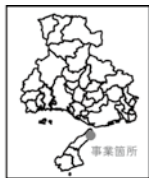
田之代海岸(淡路市)海岸環境整備における取組み紹介

兵庫県県土整備部土木局港湾課

1. はじめに

兵庫県淡路島の北東部(淡路市)に位置する田之代海岸は、明石海峡特有の潮流や台風時の波浪により、海浜部の面積が減少し、背後の道路や民家への越波・飛沫被害が生じておりました。

一方で、当地域はレクリエーションや環境学習等の場にふさわしい自然環境の保全・創造を図るべき地域としても位置づけられていました。



反映させました。整備では、人工リーフ、養浜及び階段護岸の組み合わせによる面的防護を行うことにより、神戸方面の遠景を「借景」として取り入れる景観面での配慮を行う一方で、砂浜の安定と背後地を越波飛沫被害から防止することができます。



礫浜での環境学習

礫浜や養浜の整備によって海生生物の観察がしやすくなり、環境学習・体験学習の場の創出を図ることができました。



田之代海岸全景

2. 海岸環境に配慮した整備

事業計画の策定にあたっては、懇話会を開催し、地元関係者や有識者の意見を

3. 整備による効果

人工リーフ等の整備により、年間1.3mで侵食が進んでいた砂浜がほとんど侵食されなくなりました。また、背後地の道路への越波被害も年間10回程度発生していた

ものがなくなり、防護面での効果も現れています。また、平成20年度に開設した岩屋海水浴場の利用者数は、平成30年度までの10年間で4,496人から12,694人と、約2.8倍に増加し、レクリエーション機能の効果も発揮しています。地元小学校の児童による環境学習や地引き網体験など、様々な活動の場として利用されており、地元地域では自然環境の保全に対する意識が根付いてきています。



岩屋海水浴場

4. おわりに

当海岸は、大阪市内から車で約1時間程度で訪れることができますので、近くにお越しの際は、ぜひお立ち寄り下さい。

全国海岸リレー紹介

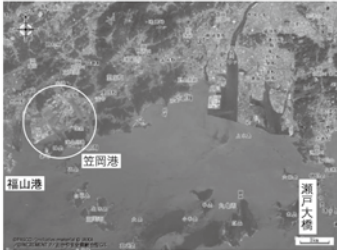
中国

みなとオアシス笠岡諸島

岡山県土木部港湾課計画振興班

●はじめに

岡山県西端に位置する笠岡港は、広島県の福山港と接しており、瀬戸内海のほぼ中央に位置しております。



古くから海上交通の要衝として栄え、白石島、北木島、真鍋島など島嶼部への連絡港として、また、県西部地域の貨物の集散地としても重要な役割を果たしてきました。昨年春には、大小31の島々からなる笠岡諸島が日本遺産として登録されました。我が国の建築文化を支え続けた良質な花崗岩の産地であり、また、そのほか個性溢れる風光明媚な島々であることから、それらの歴史に触れようと、近年では多くの観光客の方で賑わっております。

●みなとオアシス笠岡諸島

令和2年2月22日に、笠岡市の笠岡諸島や陸地部の港周辺にある17施設が、県内4カ所目の「みなとオアシス」として認定されました。



代表施設の笠岡諸島交流センター

「みなとオアシス笠岡諸島」は、地域住民や観光客らが交流、休憩する拠点の役割を担っており、笠岡諸島が持つ離島の魅力を活かした地域振興をコンセプトに、代表施設である笠岡諸島交流センターを中心に、各島で島の歴史文化や大自然を活かした各種イベントを開催しています。

●おわりに

笠岡諸島には島嶼部特有のさまざまな魅力があります。是非、一度足を運んでいただき島々の歴史や文化に触れ、瀬戸内海の多島美に癒やされただけであればと思います。



北木石の丁場(北木島)

四国

みなとオアシス「八幡浜みなと」の紹介

八幡浜市 産業建設部
水産港湾課 壹反田 正好

●はじめに

八幡浜市は、四国、愛媛県の西部に位置し、九州に面しています。八幡浜市の特色である「みなと」「さかな」「みかん」を活かした「八幡浜みなと」について紹介します。

●八幡浜市の再生を目指した、みなとオアシス「八幡浜みなと」の整備

八幡浜市は、商業物流都市として発展しましたが、昭和30年代以降、人口減少が続いており、地域の活力低下が課題であります。そのため、八幡浜市の再生に向けて、みなとオアシス「八幡浜みなと」を平成25年4月に開設しました。

市民の憩いの場として、また、フェリー利用者のサービスエリアとするために、八幡浜の特色である新鮮な魚を提供する海産物直売所「どーや市場」、地元農家が収穫した新鮮な柑橘などの産直・物販・飲食施設の「アゴラマルシェ」等を整備しました。他にも憩いのフリースペースの緑地公園を活かしたイベントを開催しています。(令和元年度は年間47回開催)

開設以降、令和元年度まで7年連続して来場者は年100万人を超えており、来訪者

で賑わっております。特に、令和元年5月には、日本初となるマーマレード世界大会を「八幡浜みなと」で開催し、多くの方で賑わいました。



「八幡浜みなと」イベント開催状況

●「八幡浜みなと」と離島「大島」の連携

「八幡浜みなと」の近隣には、四国と九州を結ぶフェリーの他、約200人が暮らす離島「大島」との定期船が就航しています。いやしの楽園「大島」の観光地化を目指し、平成30年8月に八幡浜大島交流館「大島テラス」を開設しました。この施設をみなとオアシス「八幡浜みなと」に追加登録し、八幡浜の観光地として、「大島」を全国に情報発信

しております。また、「大島」の景観保護のため、ボランティアによる海岸清掃活動を行っております。



「大島テラス」イベント開催状況

●おわりに

「八幡浜みなと」のイベントは、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、令和2年2月以降、中止となっております。しばらくの間は、イベント開催に慎重な対応が必要ですが、令和4年度には隣接する新フェリーターミナルの供用開始や「みなとオアシスSea級グルメ全国大会」の開催誘致への取り組みなど、今後のイベント開催に向けて準備しており、更なる八幡浜港の発展を目指していきます。

与論港海岸(茶花地区)海岸環境整備事業

鹿児島県 土木部 港湾空港課

●はじめに

与論港海岸は、奄美群島の最南端、東シナ海に面する与論島の西側に位置しており、名瀬港から209km、沖縄からわずか28kmの位置にあります。

与論島は、周囲約23kmの隆起した珊瑚礁で形成され、コーラルリーフに囲まれており、白い砂浜と透明度の高い海から「東洋の海に浮かぶ1個の真珠」ともいわれています。

また、島の東側に位置する、大金久(おおがねく)海岸の沖合2kmにある百合ヶ浜(ゆりがはま)は、春から夏にかけての大潮の干潮時間帯にのみ姿を現す砂浜として有名です。



与論島全景

●海岸環境整備事業について

与論港海岸(茶花地区)では、これまで背後地の防護をはじめ、海水浴・ビーチバレー等のマリレジャーや地域住民・観光客の散策のための整備を行ってきましたが、大型台風や冬期風浪等により、砂浜が侵食され、背後地への飛沫・飛砂による被害が発生しています。

このことから、海岸背後の防護機能の向上と、更なる海浜利用を図るため、海岸環境整備事業により、離岸堤、養浜などの整備を進めており、離岸堤の整備を終え、現在は養浜の整備を行っています。



百合ヶ浜

●おわりに

与論港は、与論空港に近く、定期船の発着や生活物資の搬入など、島の経済や観光に重要な役割を果たしています。

また、与論港海岸(茶花地区)は、ヨロノマラソンの完走パーティなどの多くのイベントで使われており、特設ステージ越しに眺める夕日は絶景です。

島の中心部に近く、身近な海岸であることから、安全な海岸環境、安心して利用できる砂浜の復元を早期に実現するため、着実な整備に取り組んでいます。



養浜前の砂浜



現在の砂浜

塩屋港海岸(白浜地区)海岸堤防等老朽化対策緊急事業

沖縄県土木建築部 海岸防災課

●はじめに

塩屋(しおや)港海岸(白浜(しらはま)地区)は、沖縄本島北部の西海岸に位置し、自然豊かで県内有数の景勝地です。大宜味村は長寿の村として知られており、歴史文化が各集落に残っています。代表的なものは、毎年旧盆の明けの初亥の日に行われる豊年祈願行事である塩屋港のウガミ(海神祭)が、国指定重要無形民俗文化財となっています。約500年の歴史があり、五穀豊穡、無病息災を祈願する祭りです。主

に女性中心の祭りで、祭り前夜に神事を司る「カミンチュ(神人)」がニライカナイの来訪神を迎える祈願から祭りは始まります。祭りの一番の見所はウガンバーリー(船漕ぎ競争)です。



©大宜味村

ウガミ ウガンバーリー

できる環境を整備します。そのなかで、沖縄らしい海岸づくりとして、地域特性にあわせて整備方針を定めており、当海岸では、護岸前面の砂浜や、護岸背後の東屋・モクマオウの緑陰が地域の憩いの場となっています。地元住民との合意形成のため、計画段階から説明会を開催し、環境と海浜利用に配慮した美しい海岸を整備していきます。

●おわりに

地元住民や観光客に自然景観と調和した沖縄らしい海岸空間を堪能してもらいたいと考えております。



塩屋港の景色



位置図

●事業内容

当該海岸は、直立の石積式護岸が築造後40年以上経過しており、石材の抜け、波返し工のズレ及び、コンクリートのひび割れが発生するなど老朽化が進行しています。

そこで令和3年度から海岸堤防等老朽化対策緊急事業を予定しており護岸の更新・強化により、地域住民が安心して生活

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全ての港湾施設については、平成30年3月に復旧完了し、水深4.5m以深の公共岸壁については令和2年3月末に復旧が完了しました。残る港湾施設(物揚場、臨港道路等)、海岸保全施設(防潮堤、陸開等)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)(令和2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%	31	100%	31	100%
	仙台塩釜港 (塩釜港区)	国際拠点	20	20	100%	20	100%	20	100%
	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%	343	99%	343	100%
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%	6	100%	6	100%
4	女川港	地方	4	4	100%	4	100%	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%	30	100%	30	100%
合計			373	373	100%	373	100%	373	100%

※1 上記17港の他、御崎港、雄勝港、金華山港、表浜港、萩浜港、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(令和2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	58	58	(100%)	45	(78%)
青 森 県	34	1	1	(100%)	1	(100%)
岩 手 県	14	13	13	(100%)	11	(85%)
宮 城 県	35	31	31	(100%)	20	(65%)
福 島 県	11	8	8	(100%)	8	(100%)
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	965	497	497	(100%)	399	(80%)
青 森 県	275	7	7	(100%)	7	(100%)
岩 手 県	120	108	108	(100%)	86	(80%)
宮 城 県	286	257	257	(100%)	188	(73%)
福 島 県	91	89	89	(100%)	82	(92%)
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 28. 3 末時点	983	501	440	(88%)	148	(30%)
平成 29. 3 末時点	983	500	460	(92%)	211	(42%)
平成 30. 3 末時点	983	498	489	(98%)	277	(56%)
令和 1. 3 末時点	983	497	497	(100%)	334	(67%)
令和 2. 3 末時点	983	502	499	(99%)	395	(79%)

(注)福島県の帰還困難区域は含まれていない

復旧を行わないとした地区海岸として、平成26年9月末より3地区海岸、平成29年3月末に1地区海岸、平成30年3月末より2地区海岸、6月末に1地区海岸を除外

データで見る海岸・防災

②「港湾の事業継続計画」を踏まえた防災訓練の実施状況一覧（令和2年6月末現在）

港名	協議会等名称	設立時期	策定時期	訓練実施状況			R2年度実施予定時期
				H30年度	R1年度 (H31年度)	R2年度 (~6月末)	
室蘭港	室蘭港湾BCP協議会	H27.11.25	H28.3.31	○	○	-	R2.10~11月頃
苫小牧港	苫小牧港湾BCP協議会	H26.7.1	H27.3	○	-	-	未定
石狩湾新港	石狩湾新港湾BCP協議会	H28.10.4	H29.3.7	○	-	-	R2.10月頃
稚内港	稚内港湾BCP協議会	H28.6.27	H29.3.3	○	○	-	R2.10月頃
函館港	函館港湾事業継続連絡協議会	H28.7.1	H29.2.8	○	○	-	R3.3月頃
小樽港	小樽港湾BCP協議会	H28.11.4	H29.3.30	○	-	-	R3.3月頃
釧路港	釧路港湾BCP協議会	H24.11.28	H26.3.31	-	-	-	R3.2月頃
留萌港	留萌港湾BCP協議会	H27.8.25	H28.12.27	○	○	-	R3.2月頃
十勝港	十勝港湾BCP策定協議会	H28.6.30	H28.9.20	○	○	-	R2.11月頃
紋別港	紋別港湾BCP協議会	H28.5.27	H29.3.28	○	○	-	R2.11月頃
網走港	網走港湾BCP協議会	H28.12.16	H29.3.24	○	-	-	R2第4四半期
根室港	根室港湾BCP協議会	H29.3.23	H29.3.29	-	○	-	R2.12月頃
八戸港	八戸港湾機能継続協議会	H25.6.14	H25.3	○	○	-	R2.11月頃
青森港	青森港湾機能継続協議会	H25.7.29	H26.3	○	○	-	R2.11月頃
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	○	○	-	R2.11月頃
宮古港	宮古港湾機能継続協議会	H27.2.24	H27.6.30	○	-	-	未定
大船渡港	大船渡港湾機能継続協議会	H27.2.26	H27.6.30	-	○	-	未定
久慈港	久慈港湾機能継続協議会	H27.2.23	H27.6.30	○	-	-	未定
釜石港	釜石港湾機能継続協議会	H25.8.2	H27.6.30	○	-	-	R2.11月頃
仙台塩釜港	仙台塩釜港湾機能継続協議会	H25.7.23	H27.3	-	○	-	R2下半期
秋田港	秋田港湾機能継続協議会	H25.5.29	H26.10	○	○	-	R2.11月頃
船川港	船川港湾機能継続協議会	H25.5.29	H26.10	○	-	-	R3.2月頃
能代港	能代港湾機能継続協議会	H25.5.29	H26.10	○	-	-	R3.2月頃
酒田港	酒田港湾機能継続協議会	H25.5.28	H27.3	○	○	-	R2.11月頃
小名浜港	小名浜港湾機能継続協議会	H25.7.24	H26.11	-	○	-	R2.10月頃
相馬港	相馬港湾機能継続協議会	H27.3.3	H28.3.2	-	-	-	R3.2月頃
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	H29.3.31	○	○	-	R2.9月上旬、R2下半期
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	H29.3.31	○	○	-	R2.9月上旬、R2下半期
千葉港	千葉港BCP連絡協議会	H24.10.10	H26.6.9	○	○	○	R2.10月
木更津港	木更津港BCP連絡協議会	H25.2.27	H26.6.9	○	○	○	R2.10月
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	○	○	○	R2.10月
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	○	○	-	R2.7月、R2.11月
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	○	○	-	R2.7月、R2第3四半期
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	○	○	-	R2.7月、R2第3四半期
新潟港	新潟港湾BCP協議会	H25.3.15	H26.3.25	-	-	-	未定
両津港	佐渡地域港湾BCP協議会	H25.10.25	H26.3.20	-	○	-	未定
小木港	佐渡地域港湾BCP協議会	H25.10.25	H26.3.20	-	○	-	未定
直江津港	直江津港湾BCP協議会	H25.11.29	H27.2.27	○	-	-	未定
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	-	-	-	R3.2月頃
七尾港	七尾港災害時連携協議会	H25.3.27	H27.3.31	-	○	-	未定
金沢港	金沢港災害時連携協議会	H24.7.2	H26.3.31	-	-	-	未定
敦賀港	事業継続検討会	H25.3.19	H28.1.18	-	○	-	R3.2月頃
清水港	清水港防災対策連絡協議会	H25.7.8	H27.2	○	○	-	未定
田子の浦港	田子の浦港防災対策連絡協議会	H25.9.24	H26.3	○	○	-	未定
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	○	○	-	未定
名古屋港	名古屋港BCP協議会	H27.3.25	H27.6.1	-	-	-	未定
衣浦港	衣浦港BCP協議会	H27.3.20	H27.3.20	○	○	-	未定
三河港	三河港BCP協議会	H27.3.20	H27.3.20	○	○	-	未定
四日市港	四日市港BCP協議会	H27.10.8	H27.10.8	○	○	○	R3.3月
津松阪港	津松阪港湾機能継続計画協議会	H27.10.8	H27.10.8	○	○	-	R2.12月
尾鷲港	尾鷲港湾機能継続計画協議会	H28.11.17	H29.3.10	○	○	-	R2.12月
舞鶴港	京都舞鶴港湾BCP協議会	H27.7.9	H29.3.2	○	○	-	R3.3月頃
大阪港	大阪港BCP協議会	H27.3.25	H28.3.18	○	○	-	R3.1月頃
堺泉北港	堺泉北港湾事業継続計画協議会	H27.9.28	H28.3.24	○	○	-	R3.1月頃
阪南港	阪南港湾事業継続計画協議会	H27.9.28	H28.3.24	○	○	-	R3.1月頃
神戸港	神戸港湾BCP協議会	H27.11.5	H28.3.17	○	○	○	R2.6.8
姫路港	姫路港湾BCP協議会	H29.2.10	H29.3.23	○	○	-	R2.9月頃
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	○	-	-	R3.3月頃
東播磨港	東播磨港湾BCP協議会	H28.11.30	H29.3.28	○	○	-	R2.9月頃
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	○	-	-	R3.3月頃
日高港	日高港湾機能継続協議会	H28.12.1	H29.3.1	○	-	-	R3.3月頃
鳥取港	鳥取港BCP連絡協議会	H27.5.15	H28.3.15	○	-	-	未定

境 港	境港BCP(事業継続計画)連絡協議会	H27.12.7	H28.3.25	-	-	-	未定
浜 田 港	浜田港・三隅港BCP連絡協議会	H28.2.12	H28.7.25	-	○	-	未定
三 隅 港	浜田港・三隅港BCP連絡協議会	H28.2.12	H28.7.25	-	○	-	未定
西 郷 港	西郷港BCP連絡協議会	H28.2.9	H29.3.3	○	-	-	未定
岡 山 港	岡山港BCP協議会	H27.12.24	H29.3.15	○	-	-	R3.1月頃
宇 野 港	宇野港BCP協議会	H27.11.19	H29.3.15	-	-	-	R3.1月頃
水 島 港	水島港BCP協議会	H27.12.22	H29.3.15	-	○	-	R3.1月頃
福 山 港	福山港BCP連絡協議会	H28.7.19	H29.3.30	-	-	-	R2.12月頃
尾道糸崎港	尾道糸崎港BCP連絡協議会	H28.7.28	H29.3.30	-	-	-	R2.12月頃
広 島 港	広島港BCP連絡協議会	H28.4.25	H29.3.30	-	○	-	R2.11月頃
呉 港	呉港BCP連絡協議会	H28.3.25	H29.3.31	-	○	-	R2.12月頃
岩 国 港	岩国港事業継続計画協議会	H27.11.11	H29.2.28	○	-	-	未定
徳山下松港	徳山下松港事業継続計画協議会	H27.12.21	H29.2.21	○	-	-	未定
三田尻中関港	三田尻中関港事業継続計画協議会	H27.11.26	H29.2.15	○	-	-	未定
宇 部 港	宇部港・小野田港BCP協議会	H27.12.17	H29.2.20	○	-	-	未定
小 野 田 港	宇部港・小野田港BCP協議会	H27.12.17	H29.2.20	○	-	-	未定
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	H27.1.23	H26.3.7	○	○	-	R3.1月頃
橘 港	大規模災害時における橘港の機能継続協議会	H28.3.29	H28.2.19	○	○	-	R3.1月頃
坂 出 港	坂出港機能継続連絡協議会	H28.3.22	H29.2	○	○	-	R2.11月頃
高 松 港	高松港連絡協議会	H23.9.14	H23.9	○	-	-	R3.3月頃
宇 和 島 港	宇和島港機能継続連絡協議会	H28.9.9	H29.1	-	○	-	R2.11月頃
松 山 港	松山港機能継続連絡協議会	H26.1.17	H27.3	-	○	-	R2.11月頃
東 予 港	東予港港湾BCP協議会	H28.11.11	H29.2	-	○	-	R2.11月頃
三島川之江港	三島川之江港港湾BCP協議会	H28.11.11	H29.2	-	○	-	R2.11月頃
今 治 港	今治港連絡協議会	H28.6.29	H28.9	-	○	-	R2.11月頃
新 居 浜 港	新居浜港港湾BCP協議会	H28.8.5	H29.3	-	○	-	R2.11月頃
高 知 港	高知港機能継続連絡協議会	H25.10.23	H25.2	○	○	○	-
須 崎 港	須崎港機能継続連絡協議会	H26.12.24	H26.3	-	-	-	未定
宿 毛 湾 港	宿毛湾港機能継続連絡協議会	H27.1.9	H27.3	-	-	-	未定
下 関 港	下関港事業継続推進協議会	H27.12.2	H28.3.10	○	○	-	R3.3月頃
北 九 州 港	北九州港事業継続推進連絡会	H27.3.27	H27.3	○	-	-	R3.1月頃
博 多 港	博多港事業継続推進協議会	H29.2.16	H29.3.27	○	○	-	R2.12月頃
刈 田 港	刈田港港湾BCP協議会	H28.8.9	H29.3.16	-	○	-	R3.1月頃
三 池 港	三池港港湾BCP協議会	H28.8.1	H29.3.15	-	○	-	R3.1月頃
唐 津 港	唐津港港湾BCP協議会	H28.12.1	H29.3.16	○	○	-	R3.1月頃
伊 万 里 港	伊万里港港湾BCP協議会	H28.12.1	H29.3.17	○	○	-	R3.1月頃
佐 世 保 港	佐世保港湾事業継続推進協議会	H28.12.26	H29.3.28	-	○	-	R2年度中
長 崎 港	長崎港港湾BCP協議会	H28.1.29	H29.2.21	○	○	-	R2.7月
福 江 港	福江港港湾BCP協議会	H28.3.18	H29.3.14	○	○	-	R2年度中
郷ノ浦港	郷ノ浦港港湾BCP協議会	H28.7.21	H29.2.1	○	○	-	R2年度中
厳 原 港	厳原港港湾BCP協議会	H28.3.14	H28.11.29	○	○	-	R2.10月頃
熊 本 港	熊本港湾湾事業継続推進協議会	H29.2.20	H29.3.24	○	○	-	R3.2月頃
三 角 港	三角港湾湾事業継続推進協議会	H29.2.27	H29.3.24	○	○	-	R3.2月頃
八 代 港	八代港湾湾事業継続推進協議会	H29.2.21	H29.3.24	○	○	-	R3.2月頃
中 津 港	中津港港湾BCP連絡協議会	H27.3.11	H27.3	-	○	-	R3.1月頃
別 府 港	別府港港湾BCP連絡協議会	H27.8.18	H27.8.18	-	○	-	R3.1月頃
大 分 港	大分港港湾BCP連絡協議会	H26.5.22	H26.10	-	○	-	R3.1月頃
津 久 見 港	津久見港港湾BCP連絡協議会	H27.2.10	H27.2	-	○	-	R3.1月頃
佐 伯 港	佐伯港港湾BCP連絡協議会	H27.1.27	H27.1	-	○	-	R3.1月頃
細 島 港	細島港湾湾事業継続推進協議会	H25.1.25	H25.3.26	○	○	-	R2.11月頃
宮 崎 港	宮崎港湾湾事業継続推進協議会	H25.8.30	H25.11.26	○	○	-	R2.11月頃
油 津 港	油津港湾湾事業継続推進協議会	H25.11.18	H26.2.14	○	○	-	R2.11月頃
鹿 児 島 港	鹿児島港湾湾事業継続推進協議会	H28.11.22	H29.2.10	-	○	-	R2.10月頃
志 布 志 港	志布志港湾湾事業継続推進協議会	H27.3.11	H27.6.15	○	○	-	R2.11月頃
川 内 港	川内港湾湾事業継続推進協議会	H28.2.9	H28.3.31	-	○	-	R2.10月頃
名 瀬 港	名瀬港湾湾事業継続推進協議会	H28.2.4	H28.3.7	-	○	-	R2.10月頃
西 之 表 港	西之表港湾湾事業継続推進協議会	H28.3.3	H28.3.3	○	○	-	R2.10月頃
那 覇 港	那覇港湾湾BCP協議会	H28.10.28	H28.12.13	-	○	-	R2.7.1
平 良 港	平良港湾湾BCP協議会	H28.1.29	H28.3.25	-	○	-	R2.7.1
石 垣 港	石垣港湾湾BCP協議会	H28.10.26	H29.1.31	-	○	-	R2.7.1
運 天 港	運天港湾湾BCP連絡協議会	H28.12.27	H29.1.31	○	-	-	未定
金 武 湾 港	金武湾港湾湾BCP連絡協議会	H28.12.27	H29.1.31	○	-	-	未定
中 城 湾 港	中城湾港湾湾BCP連絡協議会	H28.12.27	H29.1.31	-	○	-	R2.7.1

データで見る海岸・防災

③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(令和2年6月末現在)

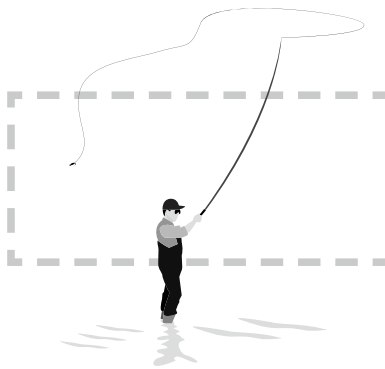
[凡例] ◎：検討結果公表済、○：検討中、()内は公表日または検討開始日、☆：津波防災地域づくり法に基づき設定

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	◎ (H29.8)	1.4 ~ 5.0 m ※津波のせり上がり高	◎ ☆ (H29.2)	2.1 ~ 26.9m
		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)	3.3 ~ 4.5 m	◎ (H28.3)	8.8 ~ 16.3 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	◎ ☆ (H31.3 ~)	11.9 ~ 22.4m	
	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 H25.3) (千葉東 H25.5)	2.6 ~ 4.9 (東京湾) 1.2 ~ 7.8 (千葉東)	◎ ☆ (H30.11)	3.2 ~ 25.2 m	
	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	◎ (H27.3)	1.8 ~ 7.1 m	◎ ☆ (H27.3)	3.5 ~ 24.9 m	
北陸	新潟県	検討済 (H30.3)	未公表	◎ ☆ (H29.11.15)	1.4 ~ 11.0m	
	富山県	検討済 (H29.3)	未公表	◎ ☆ (H29.2)	2.4 ~ 10.2 m	
	石川県	検討済 (H30.3)	未公表	◎ ☆ (H29.5)	1.0 ~ 20.0 m	
	福井県	—	—	◎ (H24.9)	0.8 ~ 8.7 m	
中部	静岡県	◎ (H27.6.18)	1.0 ~ 15.0 m	◎ ☆ (H27.1.30)	1.0 ~ 33.0 m	
	愛知県	◎ (H26.5 ~)	2.0 ~ 10.2m	◎ ☆ (H26.11 ~)	2.2 ~ 20.6 m	
	三重県	◎ (H26.3 ~)	2.3 ~ 11.7 m	◎ ☆ (H27.3)	4.0 ~ 27.0 m	

[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) (H31.3:但馬)	1.1 ~ 5.8m	◎ (H25.12:大阪湾・淡路) (H26.2:播磨) ◎ (H30.3: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	◎ (H30.7)	0.7 ~ 5.1m	◎ (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	◎ (H30.3 ~)	1.9 ~ 3.2m	◎ (H30.3 ~) ☆	3.7 ~ 7.4 m	
	島根県	◎ (H29.3.24)	0.9 ~ 5.9 m	◎ (H29.3.24) ☆	4.2 ~ 7.9 m	
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	検討済 (H29.3)	未公表	◎ (H28.2) ☆	1.8 ~ 4.6 m	
	佐賀県	—		◎ (H27.7) ☆	2.2 ~ 3.5 m	
	長崎県	◎ (H24.4 ~)		◎ (H26.3) ☆	2.0 ~ 7.0 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。



なぎさの天使たち

愛知県釣りインストラクター連絡機構
顧問 大田豊明



- ♪ 十五で姐やは嫁に行き
お里の便りも絶えはてた
 - ♪ 夕焼小焼の赤とんぼ
とまっているよ竿の先♪
- (「赤とんぼ」 詞:三木露風
曲:山田耕筰)

釣り竿の長さは狙うお魚や釣法によって異なる。余談だが師の小西和人は魚と呼び捨てにせず、親しみと尊敬を込めてお魚と呼んだ。私もこれになっている。鮎竿は8mと長く、ルアーロッドや舟竿は2m前後。投げ竿はそれらの間で4mのものが多い。

砂浜で釣りをしていると、釣り人の周りをトンボが舞う季節になった。待ち釣りのときなど、竿先にとまることも珍しくない。「朝顔に釣瓶取られて……」の句の気持ちがよくわかる。

今年も恒例の知多半島南部にある愛知県美浜少年自然の家主催「親子投げ釣り教室」が開催された。教室の講師としてお手伝いを始めて23年になる。その間巣立った親子はゆうに2千人を超える。今年は私たち釣りインストラクターと全日本サーフの計13人の講師で指導にあたった。

いつもと様子が違うのは新型コロナウイルス感染症の影響である。参加者の安全を第一に考え、従来の一泊二



開講式



グラウンドでの投げ方練習



釣り場での指導



釣り風景

日の日程から日帰りへ変更し、2回に分けて実施することになった。1回目は9月5日、2回目が9月19日、いずれも土曜日の開催である。

この稿は初回の9月5日(土)の様相を伝える。

折しも台風10号が接近中で開催が危ぶまれたが、太平洋高気圧の勢いが増して10号を西へ押しやったためことなきを得た。参加者は23家族78人。午前9時の受付を待ちかねたように子どもたちが目を輝かせながらやってきた。

日程は9時半から開講式、集合写真を撮って、3つのグラウンドに分かれて基本となるオーバーヘッドキャストを習う。まっすぐに投げられるようになれば、眼下の小野浦海水浴場へ移動して投げ釣りでキスを狙う。12時に昼食休憩をとり、16時にすべての日程を終える。

当日の潮回りは旧暦7月18日の中潮、満潮7時17分、干潮13時32分。心配ごとが二つあった。一つは台風によるうねりと蒸し暑さ。もう一つが午後から潮が引いて釣りが難しくなること。前者は水分補給と日陰での休憩でしのぐが後者には頭



キス釣果



シマイサキ



釣果



お父さんのキス釣果



講師のキス釣果

を悩ませた。何を教え、何をして遊ばせようか。「案ずるより産むが易し」、答えはちびっ子たち自身が示してくれた。

いつものことだが、幼子に教えられることが多い。彼らは潮の引いた浜で、居残りの小魚をすくい、所々に現れた磯で蟹や海草を採り、砂山を作り、波と戯れる……。これら無限の行動力がなんともうらやましい。

釣り開始が午前11時で下げ潮という条件のため、例年ほどの釣果に

は恵まれなかった。釣れたお魚は、シロギス、シマイサキ、ツバメコノシロ、フグ、キンセンガニなど。

砂浜の釣りは午前8～9時頃が満潮の大潮か中潮の早朝がベストだと改めて思い知らされた。

……10数年後、子どもたちは立派に成人しているだろう。そのときを夢見ながら釣りの文化、自然と環境の大切さ、命の尊さなどを伝え続けていきたい。

愛知県出身で教育の父と言われる森信三は発する言葉が違う。教育の骨格をこう語る。「教育とは流水に文字を書くような、はかない業である。だがそれを、巖壁に刻み込むような真剣さで取り組まねばならぬ」と。

なぎさの天使たちの未来に、期待と幸を願ってやまない。

《居残りの小魚掬ふ秋の浜》

豊明



｜ 編 ｜ 集 ｜ 後 ｜ 記 ｜

本年は、令和2年7月豪雨を初めとした災害により、大きな被害が発生しました。災害が発生した後、砂浜には流木やゴミ等が漂着することにより、一般の利用が難しい状況となる場合があります。

今月号では、「海岸協力団体」や「海をきれいにするための一般協力者の奉仕活動表彰受賞者」を紹介させていただきました。常日頃から、海の環境を守るために様々な活動をされており、その活動は多くの市民、企業、団体などのボランティア活動によって支えられています。本誌で紹介できたのはほんの一部ですが、清掃活動や環境学習など、きれいな海が維持されている背景には、こういった方々の活躍があるのだと改めて認識した次第です。本誌を通じて、こういった取り組みがより広がっていくことに貢献できればと思います。



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」(毎月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。

波となぎさ

No.212

発行 令和2年10月31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グロウディア
〒107-6112 東京都港区赤坂5-2-20
TEL. 03-6230-8934

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。



海洋開発・港湾整備・防災設備・環境保護

様々なニーズに対応できるメーカー



クルーズ船対応の防舷材

■営業品目■ 各種防舷材、ケーソン目地材、透水性土木シート、高潮対策用防水扉等



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クレスト竹橋ビル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

<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

その先の向こうへ

GOING FURTHER

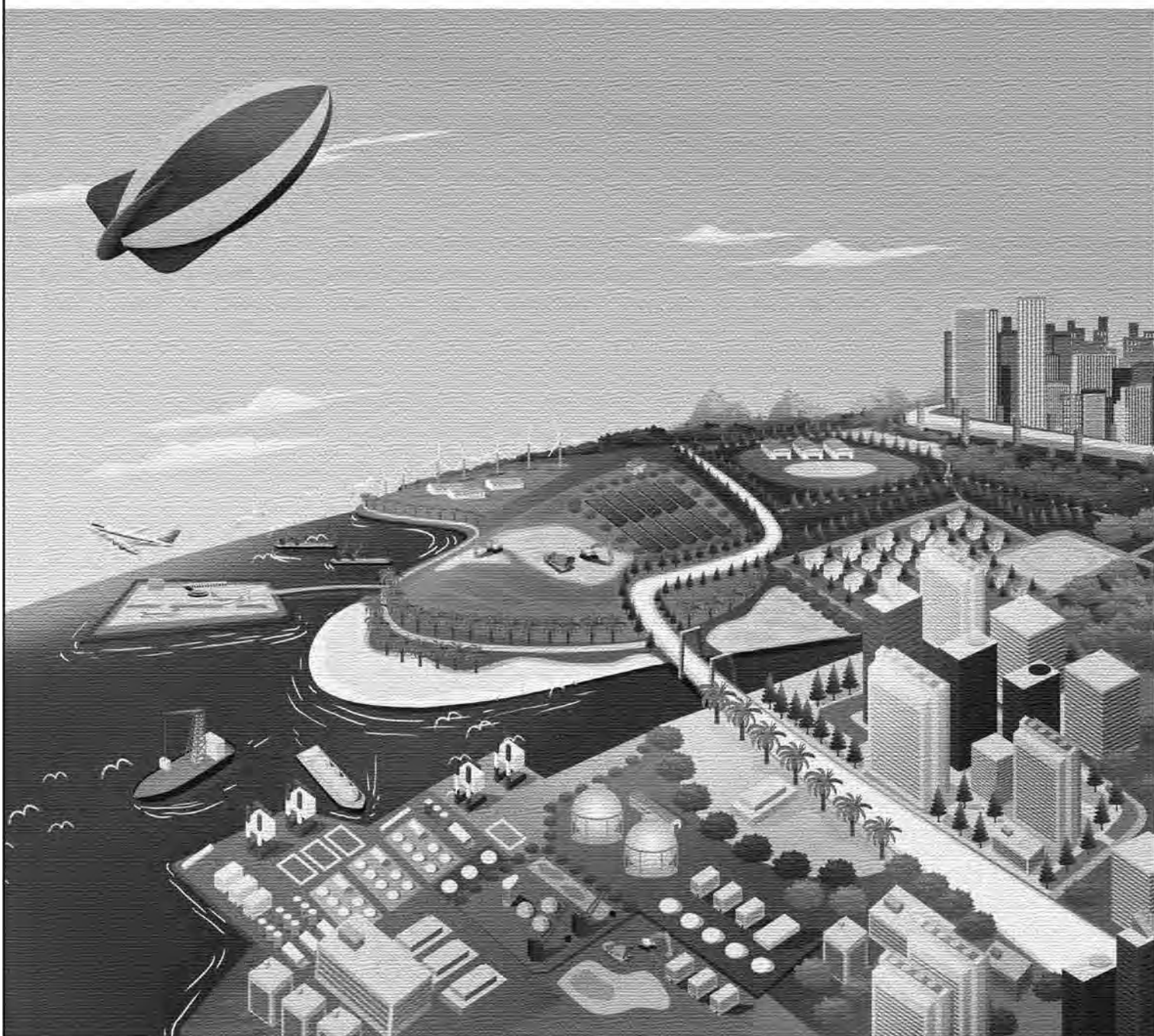
1896年、広島県呉市にて創業した当社は、
進取気鋭の精神と先端の建設技術をもって社会に貢献し、
社会とともに成長してきました。
新たなフィールドへ常に挑戦し続ける心は、
いまでも当社のDNAに引き継がれています。
時代が変わっても変わらないチャレンジスピリットと、
時代の変化に応じた柔軟な自己革新力。
現状に甘んじることなく、一歩一歩着実に前に進む。
その先の向こうへ・・・五洋建設

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。



東洋建設

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町一丁目105番地

Tel. 03-6361-5450

<https://www.toyo-const.co.jp>

ついでに刻む。



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、
人のと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

NEWJEC
総合建設コンサルタント

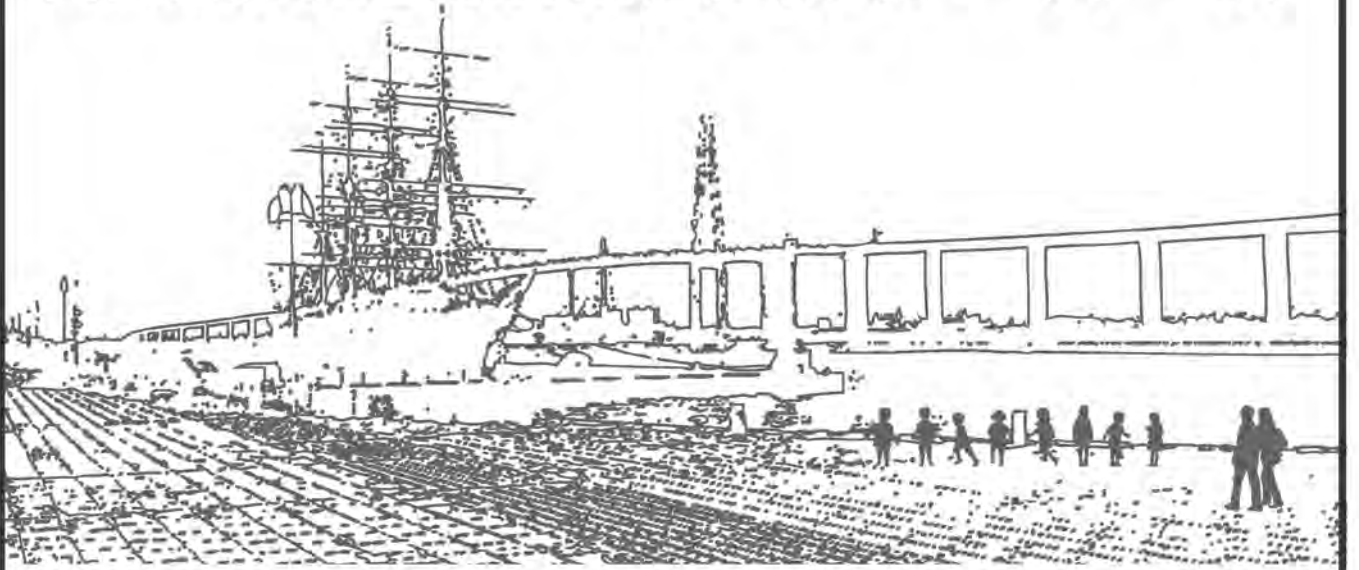
認証登録 ISO 9001
ISO 14001
ISO/IEC 27001

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>

未来は、つくりが**い**がある。

この街の未来をつくるために、本間組は**こど**考動する。

地域の声に耳を澄まし、いま、できることを全てやる。

未来という形ないものと向き合いながら、

今日も、私たちは走り続けます。



本間組

HONMA

新潟市中央区西湊町通三ノ町3300番地3 TEL025-229-2511(代表)

「海岸保全施設の技術上の基準・同解説（H30年8月）」の 出版のお知らせ

H23年3月の東北地方太平洋沖地震・津波によって大きな被害が発生したことを受け、また近年の技術の進展等を踏まえ、H16年に作成された「海岸保全施設の技術上の基準・同解説」が2018年8月に改訂されました。

（公社）日本港湾協会では、改訂された「海岸保全施設の技術上の基準・同解説」を販売しております。

「海岸保全施設の技術上の基準・同解説」の 改訂のポイント

- ・設計津波、津波波力
- ・設計を超える外力に対して施設の損傷等を軽減する機能
- ・設計津波を生じさせる地震
- ・うねり、マウンド透過波
- ・人工リーフ・潜堤
- ・水門、樋門、陸閘の設計および自動化・遠隔操作化
- ・維持管理

に関する記述の追加や充実が行われました。

本書はA4判、366頁で、
価格は7000円（税抜き）です。

購入を希望する方は、日本港湾協会のホームページ（<https://www.phaj.or.jp/>）の右上の「書籍 本の購入」からお申し込みください。

海岸保全施設の 技術上の基準・同解説

平成30年8月

全国農地海岸保全協会
公益社団法人全国漁港漁場協会
一般社団法人全国海岸協会
公益社団法人日本港湾協会

