

# 波となぎさ

Wave & Beach

2024  
No. 220  
冬号



---

令和6年能登半島地震と港湾を通じた支援活動の展開

---

特集

令和6年度当初港湾・海岸関係予算(案)について  
国土強靱化の推進

---

港湾海岸防災協議会

Wharf Construction of  
Tokyo International Cruise Terminal  
Tokyo, Japan 2020



Reclamation of Pulau Tekong  
Singapore 2015



# 私たちの今が、社会の未来を創る

## Create Value, Build the Future

社会情勢の変化に対応する「しなやかさ」、激しい時代の潮流を掴む「俊敏さ」  
志を持って自身の成長を求める「自分らしさ」、地に足をつけて着実に前進する「一歩先へ」

これらは私たちが実践する行動スローガンです。

私たちは今、この時の行動ひとつひとつを大切にし、

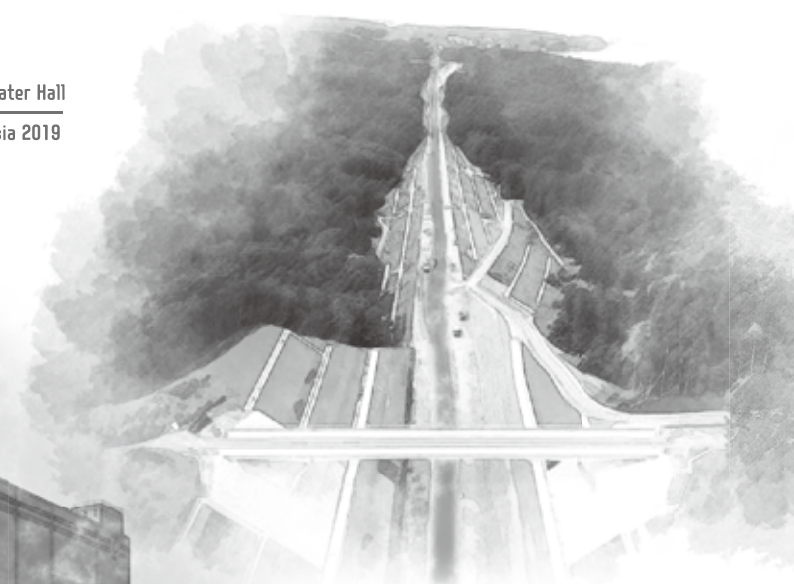
これからの社会に新たな価値を創造し、ステークホルダーのみなさまとともに

未来の社会に貢献し続けることを約束します。



Bali Theater Hall  
Indonesia 2019

Toyo Suisan Ishikari  
Distribution Center  
Hokkaido, Japan 2020



Improvement of  
National Route 45 at Sakanoshita  
Iwate, Japan 2020



# 波となぎさ

Wave & Beach



表紙写真／「波濤を越えて」出口慎也  
（「港の風景」写真コンテスト2023 港湾海岸  
防災協議会会長賞作品）

C O N T E N T S

## 令和6年能登半島地震と港湾を通じた支援活動の展開

### 02 令和6年能登半島地震と港湾を通じた支援活動の展開

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 小島 梨沙

## 特集

### 04 令和6年度当初港湾・海岸関係予算(案)について

国土交通省港湾局計画課 課長補佐 河内 昭徳  
国土交通省港湾局海岸・防災課 津波対策企画調整官 奥田 隆

### 06 国土強靱化の推進

～国土強靱化基本法の改正及び新たな国土強靱化基本計画の策定～

内閣官房 国土強靱化推進室 企画官 鮫島 和範

## 報告事項

### 10 「第27回海岸シンポジウム」の開催報告

港湾海岸防災協議会

### 14 令和5年 港湾関係災害復旧事業について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害査定官 早川 修

### 16 港湾関係の災害査定体制の強化について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 総括災害査定官 相澤 幹男

## TOPICS

### 18 「港の風景」写真コンテスト2023

### 26 2023年「濱口梧陵国際賞(国土交通大臣賞)」について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害対策室 課長補佐 矢野 直

### 30 広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業について

国土交通省 中国地方整備局 港湾計画課 山口 哲也

### 32 令和5年鹿児島県奄美地方の大雨と命のみなとネットワーク

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害対策室 三谷 純平

### 34 かもめ島マリニング～海と日本PROJECT～

かもめ島マリニング運営事務局

## 全国海岸リレー紹介

### 36 北海道／東北／関東／中部／近畿／中国／四国／九州

## データで見る海岸・防災

### 40 人口・資産が高度に集積する港湾海岸

### 42 「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

### 44 「水際・防災対策連絡会議」の開催実績

## ビーチライフ

### 46 北条海岸ビーチマーケット―官民協働で閑散期の海辺に新たなにぎわい―

館山市海岸活性化プロジェクト推進協議会 東 洋平

## 連載コラム

### 50 グルメ紀行 新宮市

新宮市企画政策部商工観光課 課長補佐兼港湾振興係長 上野 貴由

### 54 私と海岸 海と子どもたちの2023

愛知県約リインストラクター連絡機構 顧問 大田 豊明

本文中の執筆者の職名は執筆者からの申し出によっております。  
港湾海岸防災協議会の情報を除き、筆者の責任によって執筆された記事は  
必ずしも港湾海岸防災協議会の見解ではありません。

# 令和6年能登半島地震と港湾を通じた支援活動の展開

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 小島 梨沙

## 1. 地震発生と港湾管理の一部代行

令和6年1月1日に、石川県能登地方を震源とする最大震度7の地震が発生しました。また、北海道から九州にかけて、津波警報・注意報が発令され、北陸地方の各地で津波が観測されました。

震源地となった石川県能登地域では、甚大な被害が発生していることが明らかであったこと等から、1月2日

より、港湾法に基づき、能登地域の6港（七尾港、輪島港、飯田港、小木港、宇出津港、穴水港）の管理の一部を国土交通省が代行することとなりました。

代行管理の一環として、被災状況を踏まえ、港湾施設の利用可否を判定しました。その結果、能登地域には、支援物資輸送の中核を担い得る16の岸壁（水深4.5m以深）がありましたが、同月5日までに、そのうち何とか利用できる状態のものが9つであることを確認しました。

その他の地域にも被害が広範囲に及んでおり、新潟県、富山県、石川県、福井県内の22港で液状化に伴うエプロンの沈下や臨港道路の段差等が生じています。

## 2. 応急復旧と支援活動を担う船舶の活躍

七尾港では、1つの耐震強化岸壁を含め、3つの岸壁が利用可能な状態でしたが、うち2つは、重量物を岸



図 - 1 能登半島地震による港湾の被害状況

壁法線の近くには置かないようにして利用しています。もうひとつの岸壁は、エプロンの一部が液状化による被害が生じていたことから、敷鉄板を敷設することで、車両によるアクセスを可能としました。

輪島港では、岸壁の背後に2m程度の段差が生じたことから、応急復旧でアクセス経路を確保しました。ただ、地盤の隆起により、元々7.5mの岸壁水深でしたが、6m程度のものとして利用しています。

飯田港では、アクセス経路にうねりが生じていたことから、応急復旧により、整地作業を行いました。

このような応急措置を行うことで、支援のための官民の船舶が活動できるようになっています。

防衛省がPFI方式により契約している民間船舶が2隻、七尾港で1月中

旬より活動しています。被災者等に休養施設を提供するもので、延べ2,500人以上（2月5日時点）が利用しています。RORO船「フェリー栗国」は、民間事業者による支援活動のため、1月10日より輪島港に入港し、灯油や軽油等の支援物資を輸送しています。

また、国土交通省も大型浚渫兼油回収船「海翔丸」により、飲料水や食料等の支援物資を輸送しています。

### 3. 大規模災害復興法<sup>(※)</sup>に基づく災害復旧工事の促進

甚大な被害の発生を受け、1月19日、政府は今回の地震による災害を大規模災害復興法に基づく非常災害に指定しました。これを受け、2月1日、国土交通省が管理の一部を代行している6港と、伏木富山港、和倉

港、飯田港海岸、和倉港海岸の計8港2海岸において、本格的な災害復旧工事を国土交通省が代行して実施することで決定しました。

平成25年に同法律が制定されて以降、港湾の災害復旧については、同法律が初めて適用されることとなりました。

### 4. さらなる被災地の支援の展開に向けて

能登地域では、基礎的なインフラの復旧等、様々な支援が必要となっており、港湾分野においても、延べ500人・日以上<sup>(1)</sup>のTEC-FORCEを派遣する等（2月7日時点）、支援活動を展開しているところです。引き続き、被災地の一日も早い復旧・復興に向け、これからも総力を挙げて支援に取り組みます。

#### ○七尾港



(1) 国土交通省九州地方整備局が所有する大型浚渫兼油回収船「海翔丸」による支援物資輸送（1月5日）



(2) 液状化の影響により、車両が走行できないアクセス経路があったため、応急復旧を実施。防衛省がPFI方式により契約している民間船舶「はくおう」が入港し、被災者支援を実施。（1月14日～）

#### ○飯田港



(3) アクセス経路にうねりが生じていたため、応急復旧を実施（1月9日）



(4) 民間船舶による支援物資輸送（左：豊島丸 右：フェリー栗国）（1月14日）

#### ○輪島港



(5) アクセス経路に段差が生じていたため、応急復旧を実施（1月5日）



(6) 民間船舶による支援物資輸送（フェリー栗国）（1月10日）

図 - 2 国土交通省による支援の状況

※正式名称：大規模災害からの復興に関する法律

# 令和6年度当初港湾・海岸関係予算(案)について

国土交通省港湾局計画課 課長補佐 河内 昭徳  
 国土交通省港湾局海岸・防災課 津波対策企画調整官 奥田 隆

## 1. はじめに

令和6年度港湾局関係予算においては、『持続的な経済成長の実現』、『国民の安全・安心の確保』、『個性をいかした地域づくりと分散型国づくり』を3本柱としています。

予算の規模としては、港湾整備事業で2,449億円(国費。対前年度比1.00倍)、港湾海岸事業で152億円(国費。対前年度比1.00倍)、災害復旧事業等で14億円(国費。対前年度比1.01倍)となっています。港湾関係

非公共予算としては、国際戦略港湾競争力強化実証事業等で28億円を計上しています。

## 2. 持続的な経済成長の実現

持続的な経済成長の実現のため、DXやGXなどを原動力とする生産性向上を通じた港湾の国際競争力強化の取組を進め、強靱なサプライチェーンを構築します。

このため、国際コンテナ戦略港湾

を中核とし、港湾を取り巻く様々な情報の有機的な連携を実現するサイバーポートの構築を強力に推進するとともに、カーボンニュートラルポート(CNP)の形成、洋上風力発電の導入促進を図り、港湾機能の強化を通じた我が国経済の持続的な成長を支える基盤づくりを進めます。

また、トラックドライバー不足や「物流2024年問題」に伴い増大する国内物流ニーズを安定的に支える内航フェリー・RORO輸送網を構築・機能強化するほか、クルーズの再興と世界に

<令和6年度港湾局関係予算の規模>

事業区分	令和5年度補正・令和6年度					前年度 (D)	
	合計 (A=B+C)	対前年度倍率 (A/D)	令和5年度補正 (B)	令和6年度 (C)	対前年度倍率 (C/D)		
	公共	港湾整備事業	事業費 3,870	1.38	1,006		2,863
		国費 3,374	1.38	925	2,449	1.00	2,444
	港湾海岸事業	事業費 306	1.56	113	193	0.98	196
		国費 249	1.63	97	152	1.00	152
	災害復旧事業等	事業費 45	2.72	28	17	1.02	16
		国費 33	2.37	19	14	1.01	14
	合 計	事業費 4,220	1.40	1,148	3,073	1.02	3,008
		国費 3,655	1.40	1,040	2,615	1.00	2,610
非公共	国際戦略港湾競争力強化実証事業等	事業費 11	1.00	1	10	0.88	11
		国費 11	1.00	1	10	0.88	11
	港湾におけるカーボンニュートラル実現に必要な経費	国費 8	1.41	1	7	1.23	5
	国際クルーズ旅客受入機能高度化事業等	事業費 6	0.94	0.2	5	0.90	6
		国費 2	1.01	0.2	2	0.90	2
	次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に必要な経費	国費 2	皆増	2	0	-	0
	港湾立地企業が実施する気候変動リスクに係る脆弱性評価の促進に必要な経費	国費 0.4	皆増	0.4	0	-	0
	行政経費	国費 10	1.08	0.6	9	1.02	9
	合 計	国費 33	1.19	6	28	0.99	28
総 合 計	国費	3,689	1.40	1,046	2,643	1.00	2,638

注1) 上記には内閣府分(沖縄関連)を含む。

注2) 本表のほか、港湾局に関係する令和6年度予算には以下がある。

- ① 社会資本整備総合交付金(5,065億円)の内数及び防災・安全交付金(8,707億円)の内数(いずれも国費)
- ② デジタル田園都市国家構想交付金のうち地方創生整備推進交付金(398億円)の内数(国費)
- ③ 受託工事費(港湾:25億円)(国費)
- ④ 港湾関係起債事業の起債見込み額(925億円)
- ⑤ 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所における運営費交付金(51億円)の内数及び施設整備費補助金(1億円)の内数(いずれも国費)
- ⑥ デジタル庁一括計上システムにかかる経費(11億円)(国費)
- ⑦ 国際観光旅客税財源観光振興費(330億円)の内数(国費)

3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

4) 国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備については港湾整備事業の内数となる。

誇るクルーズの拠点形成に向けて受入環境整備を進め、着実なインバウンドの回復のための取組を進めます。

### 3.国民の安全・安心の確保

激甚化・頻発化する風水害や切迫する大規模地震等に屈しない強靱な国土づくりを推進するため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を含むハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策を重点的かつ集中的に講じます。

このため、海上交通ネットワークの拠点であり、背後に産業・人口が集積している港湾において、高潮・高波・地震・津波等への対策、国土強靱化施策を効率的に進めるためのDXの加速、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策や将来の維持管理コストも考慮に入れた戦略的なアセットマネジメント等を着実に推進します。

また、令和4年12月に閣議決定された国家安全保障戦略等に基づく国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備(港湾)に取り組みます。

### 4.個性をいかした地域づくりと分散型国づくり

地方の暮らしや経済成長を支え、地域の個性をいかしながら地方を活性化するとともに、東京一極集中から脱した分散型国づくりを推進します。

このため、地域の基幹産業の競争力強化や民間投資の誘発等に資する港湾機能の強化に取り組むとともに、国際バルク戦略港湾において、資源・エネルギー・食糧の安定確保に向

けた取組を推進するほか、農林水産物・食品の輸出にチャレンジする事業者の投資を促進するための産地と港湾の連携による輸出促進の取組を進めます。

また、離島における航路の就航率向上、人流・物流の安全確保、バリアフリー化等を推進し、住民生活の安定の確保、住民の交流や観光の振興による地域活性化など多様なニーズに対応します。

### 5.国土交通省港湾局海岸関係予算の概要

令和6年度においては、南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震などの切迫性の高い地震・津波災害や激甚化・頻発化する高潮・高波災害等からの背後地の防護を目的とした海岸保全施設の整備を推進

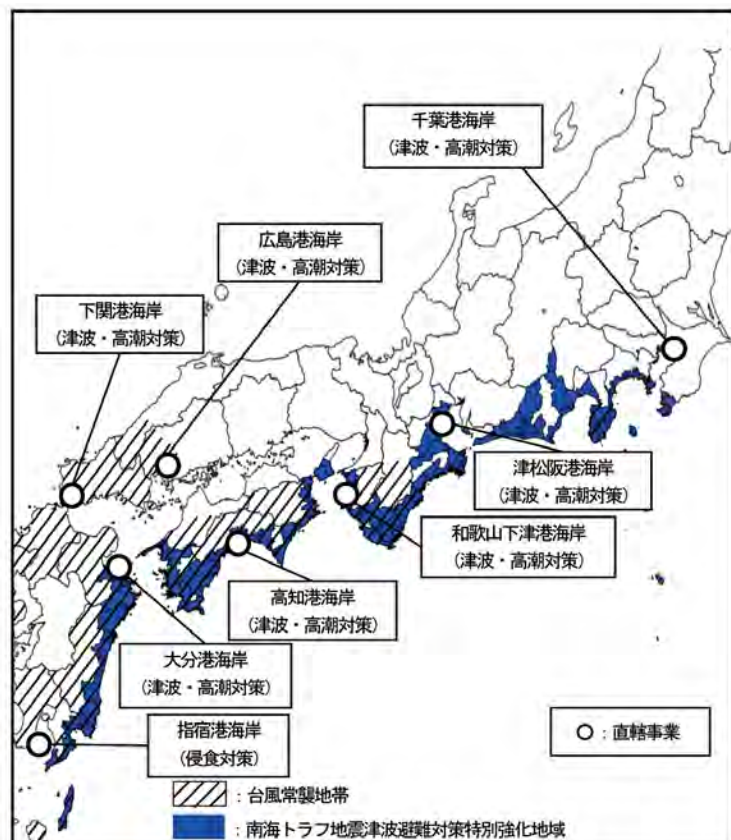
するため、港湾海岸関係予算として、152億円(国費)を計上しています。

また、令和5年度補正予算においては、災害の激甚化・頻発化に対応するため、海岸保全施設の地震・津波、高潮・高波対策を実施し、ハード・ソフト一体の事前防災対策を推進するとともに、予防保全型インフラメンテナンスへの転換を図り、港湾海岸において早期に対策が必要な施設の修繕等を集中的に実施するため、97億円(国費)を計上しています。

このほか、令和6年度予算、令和5年度補正予算において社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金を計上しています。

これら令和6年度予算と令和5年度補正予算を合わせて切れ目なく取組を進め、施策効果の早期実現を図ります。

＜直轄海岸保全施設整備事業実施箇所(令和5年度時点)＞



# 国土強靱化の推進 ～国土強靱化基本法の改正及び 新たな国土強靱化基本計画の策定～

内閣官房 国土強靱化推進室  
企画官 鮫島 和範

## 1. はじめに

我が国は、地理的・地形的・気象的な特性により、これまで地震、台風、高潮、津波、火山の噴火といった数多くの自然災害で、多くの尊い人命を失い、莫大な経済的・社会的・文化的損失を被って来ました。しかし、我が国はそのたびに、そこで得られた教訓を踏まえ、ハード・ソフト両面にわたり、自然災害への対応力を強化してきました。

一方で、近年、気候変動の影響等

により、風水害はより一層激甚化・頻発化しています。今後30年以内に70～80%の確率で発生するとされる南海トラフ巨大地震など、大規模地震の発生もひっ迫しています。

災害に対する国全体の強靱性（レジリエンス）を向上させるためには、自然災害の危機を直視して、平時から備えを行う「事前防災」の考え方に立ち、積極的に取組を進めていくことが極めて重要です。本稿では、「防災・減災、国土強靱化」について、これまでの取組やその効果、国

土強靱化基本法の改正、5年ぶりに改定された国土強靱化基本計画の概要を紹介します。

## 2. 国土強靱化の取組による効果の発現

気象災害の激甚化や切迫する大規模地震等に対し、国土強靱化の取組を加速化・深化させるため、2021年度（令和3年度）から2025年度（令和7年度）までの5年間で、事業規模としておおむね15兆円程度

### 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 概要

令和2年12月11日  
閣議決定

国土強靱化

#### 1. 基本的な考え方

- 近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、南海トラフ地震等の大規模地震は切迫している。また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に老朽化するが、適切な対応をしなければ負担の増大のみならず、社会経済システムが機能不全に陥るおそれがある。
- このような危機に打ち勝ち、国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る必要がある。また、国土強靱化の施策を効率的に進めるためにはデジタル技術の活用等が不可欠である。
- このため、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の各分野について、更なる加速化・深化を図ることとし、令和7年度までの5か年に追加的に必要となる事業規模等を定め、重点的・集中的に対策を講ずる。

#### 2. 重点的に取り組む対策・事業規模

○対策数：123対策

○追加的に必要となる事業規模：おおむね15兆円程度を目標（加速化・深化分）

1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策[78対策]	おおむね 1.2、3兆円程度
(1) 人命・財産の被害を防止・最小化するための対策[50対策]	
(2) 交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策[28対策]	
2 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策[21対策]	おおむね 2.7兆円程度
3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進[24対策]	おおむね 0.2兆円程度
(1) 国土強靱化に関する施策のデジタル化[12対策]	
(2) 災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高効率化[12対策]	
合 計	おおむね 15 兆円 程度

#### 3. 対策の期間

○事業規模等を定め集中的に対策を実施する期間：令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）の5年間

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の概要（2023年（令和2年）12月11日閣議決定）



の「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を推進しており、4年目の予算措置となる2023年度（令和5年度）補正予算を含めると、累計で約8割まで進捗しているところ です。

5か年加速化対策等によりこれまで実施してきた国土強靱化の取組が効果を発揮し、被害が軽減された事例が多数報告されています。

豪雨に対する浸水被害防止対策では、河道掘削や浚渫の集中的な実施（全国で約8,960万m<sup>3</sup>（ダンプトラック約1,800万台分））、ダム の事前放流の実施等により、例えば、東北地方の雄物川水系雄物川では、6年前の2017年（平成29年）7月に大規模な浸水被害（浸水戸数705戸）が発生しましたが、2023年（令和5年）7月中旬の同規模の降雨に対し、浸水戸数ゼロとするなど、過去と同じ規模の雨量が記録された河川において、被害が大きく軽減する効果が確認されました。

道路については、法面・盛土対策や橋梁等の流出防止対策が未実施の箇所では被害が見られましたが、対策実施済みの箇所（全国で法面・盛土対策約5,000箇所、橋梁等の流出防止対策約150箇所）では、2023年（令和5年）の大雨に対し、被害や通行止めが発生せず、交通機能を維持することができました。

また、港湾についても、2022年（令和4年）の台風第14号においては、過去に浸水被害が生じたときと同等の潮位のおそれがあったところ、下関港の直轄海岸整備により高潮被害を防止した事例などの効果が発揮されているところ です。

このほかにも、ため池の防災対策、治山事業による流木・土石流対策、海岸保全施設の整備など、国土強靱化に係る取組は様々な分野で進められており、被害を抑制する効果が確実に積みあがっているところ です。

一方で、気候変動による降雨量の増大や切迫する大規模地震等に備え、未対策箇所の早期対策実施は一

層重要となっています。

### 3. 国土強靱化基本法の改正の概要

2018年度（平成30年度）から3年間で実施した、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」と「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」は、法律に根拠

**浸水被害防止対策（河道掘削、事前放流等）**

○3か年緊急対策、5か年加速化対策等により全国で河道掘削等を集中的に実施。  
3か年緊急対策、5か年加速化対策等による河道掘削量（平成30年～令和4年度末）やまがわ大和川（奈良県）の河道掘削等

本年大雨が降った主な地域	各地方での対策量	（参考）全国
東北地方	約1,214万m <sup>3</sup> の河道掘削を実施 ダンプトラック約240万台	約8,960万m <sup>3</sup> ダンプトラック 約1,800万台
中部地方	約756万m <sup>3</sup> の河道掘削を実施 ダンプトラック約150万台	
近畿地方	約1,096万m <sup>3</sup> の河道掘削を実施 ダンプトラック約220万台	
四国地方	約578万m <sup>3</sup> の河道掘削を実施 ダンプトラック約120万台	
九州地方	約1,156万m <sup>3</sup> の河道掘削を実施 ダンプトラック約230万台	

※3か年緊急対策及び5か年加速化対策に加え、再度災害防止対策として実施した事業分等を含む

○全国のダムで事前放流を実施

対象の雨	実施ダム数
令和5年6月台風第2号等による大雨	全国55ダム
令和5年8月台風第6号及び第7号による大雨	全国86ダム

**効果事例**

**河道掘削、事前放流等の効果により、浸水被害を防止、または大きく軽減。**

令和5年6月上旬の大雨と過去に大規模な浸水被害をもたらした同規模の降雨による浸水戸数の比較				
① 庄内川水系土岐川	【H23.9洪水】	622戸	→	【R5.6大雨】 2戸 <b>(約99%減)</b>
② 大和川水系大和川	【H29.10洪水】	258戸	→	【R5.6大雨】 43戸 <b>(約83%減)</b>
③ 紀の川水系和田川	【H24.6洪水】	116戸	→	【R5.6大雨】 0戸 <b>(100%減)</b>
令和5年6月下旬から7月上旬の大雨と過去に大規模な浸水被害をもたらした同規模の降雨による浸水戸数の比較				
① 筑後川水系花月川	【H24.7洪水】	720戸	→	【R5.7大雨】 11戸 <b>(約99%減)</b>
② 山国川水系山国川	【H24.7洪水】	194戸	→	【R5.7大雨】 30戸 <b>(約85%減)</b>
③ 筑後川水系赤谷川	【H29.7洪水】	258戸	→	【R5.7大雨】 0戸 <b>(100%減)</b>
令和5年7月中旬の大雨と過去に大規模な浸水被害をもたらした同規模の降雨による浸水戸数の比較				
① 雄物川水系雄物川	【H29.7洪水】	705戸	→	【R5.7大雨】 0戸 <b>(100%減)</b>

- 令和5年度は既に全国で300を超える多くの河川において、氾濫危険水位を超過。253河川において越水等による浸水被害が発生。
- また、市街地の排水機能が発揮されないことによる内水被害についても全国各地で発生。
- 気候変動による降雨量の増大に備え、今後必要に応じた**事前防災対策の強化が必要。**

**浸水被害防止対策（河道掘削、事前放流等）**

がなく、閣議決定によって実施されています。

こうした状況を踏まえ、自民党と公明党のそれぞれの党において、地方自治体や全国建設業協会等の団体からヒアリングを実施し、2022年（令和4年）11月に自民党と公明党の共同でプロジェクトチーム（PT）が立ち上げられ、国土強靱化基本法の改正について議論が行われました。

その後、国土強靱化基本法の改正法案は2023年（令和5年）6月14日に可決・成立し、6月16日に公布・施行されました。

改正法では、一定の計画期間を定め、その期間内に実施する国土強靱化施策の内容・目標、推進が特に必要となる施策の事業規模等を定める「国土強靱化実施中期計画」が法定化されました。これにより5か年加速化対策後も実施計画が切れ目なく策定されることとなりました。

また、「国土強靱化推進会議」の設置が規定されたことにより、計画策定時に当たって有識者の意見を聴取する仕組みについて、制度的な公正性・中立性が担保されることとなりました。

#### 4. 新たな国土強靱化基本計画の概要

国土強靱化基本計画は、社会経済情勢等の変化や、国土強靱化の施策の推進状況等を考慮し、おおむね5年ごとに計画内容の見直しを行うこととされており、2023年（令和5年）7月28日に新たな基本計画が閣議決定されました。

新たな基本計画は全4章で構成されており、第1章は、国土強靱化の基本目標である「①人命の保護」「②国家・社会の重要な機能の維持」「③国民の財産・公共施設の被害最

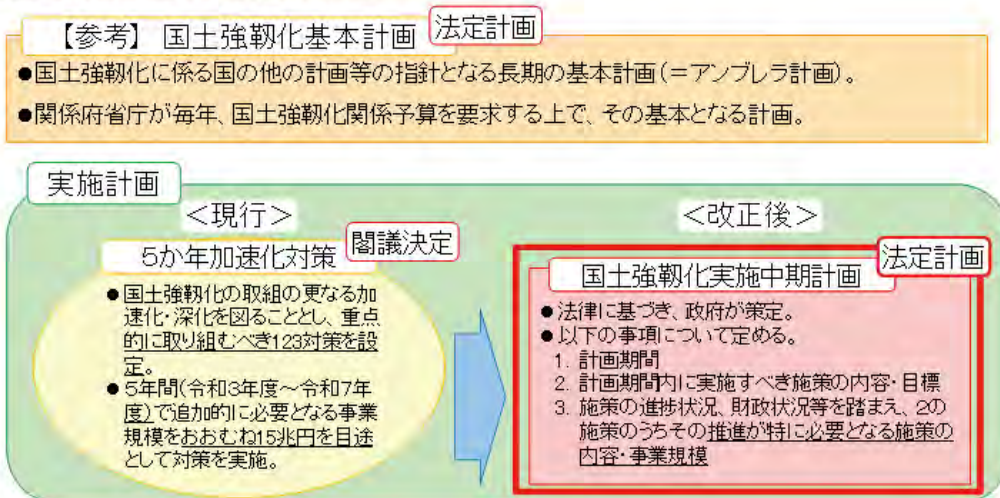
小化」「④迅速な復旧復興」の4点を踏まえ、「国土強靱化に当たって考慮すべき主要な事項と情勢の変化」について新たに記載し、次の5点を政策の展開方向に位置付けました。

- (1) 国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理
- (2) 経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどのライフラインの強靱化
- (3) デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化
- (4) 災害時における事業継続性確保を始めとした官民連携強化
- (5) 地域における防災力の一層の強化

このなかで、(1)においては、地域経済を支える防災インフラの整備、予防保全型メンテナンスへの本格転換など防災インフラの老朽化対策、建設・医療等の国土強靱化に携わる分野で働く人材の確保・育成

### 改正法のポイント

#### 1. 国土強靱化実施中期計画の策定



#### 2. その他

- 国土強靱化推進会議の設置

#### 改正国土強靱化基本法のポイント

などを推進することを記載しています。

また、(3)と(5)には新たな内容が多く盛り込まれています。

(3)では、デジタル・トランスフォーメーション(DX)の進展を踏まえ、デジタル技術を含めて積極的に新技術を活用し、災害対応力の向上などを図ることを記載しています。

(5)では、防災現場における女性の参画拡大や地域の文化財の防災対策など、多様性・持続性・強靱性の観点から、地元企業、NPO等の多様な主体の活動を積極的に支援し、地域コミュニティの強靱化などを通じて地域防災力の向上を図ることを記載

しています。

新たな基本計画の第2章は、計画改定の前段階に行う施策の総点検である「脆弱性評価」について、第3章は、脆弱性評価を踏まえた施策の推進方針を12の個別施策分野と6の横断的分野ごとにまとめています。

最後の第4章では、不断にPDCAサイクルを回すことで、施策の進捗状況及び効果の検証等を行い、35の施策グループの推進方針、主要施策、重要業績評価指標(KPI)について、毎年度「年次計画」として公表するとともに、これまでと同様、おおむね5年ごとに計画内容の見直しを行うことを記載しています。

## 5. おわりに

今後も、新たな基本計画に基づき、ハード・ソフト一体となった取組を進めるとともに、5か年加速化対策後も、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に国土強靱化の取組が進められるよう、改正された国土強靱化基本法に基づき、施策の実施状況の調査など、「実施中期計画」の策定に向けた検討を進めていくこととしています。

災害時はもとより、事前防災を中心とする国土強靱化に関する取組を進めるため、海岸管理者をはじめとする多くの関係者としっかり連携して取り組んでまいります。

# 新たな国土強靱化基本計画の概要

令和5年7月28日  
閣議決定

国土強靱化  
NATIONAL RESILIENCE



新たな国土強靱化基本計画の概要 (2023年(令和5年)7月28日閣議決定)

# 「第27回海岸シンポジウム」の開催報告

港湾海岸防災協議会

全国海岸事業促進連合協議会では、より良い海岸空間の保全と創造に向けて、民間団体や学識経験者を含む様々な分野の方々のご意見を拝聴し、時代の要請に適合した海岸の整備や保全の一助とするため、平成9年以降「海岸シンポジウム」を開催してまいりました。

本年度においても、国土交通省及び農林水産省のご後援を頂き、令和5年11月30日(木)(13:00-16:00)に東京都千代田区永田町星楼会館ホールにて、第27回海岸シンポジウム『海岸保全施設を次世代へ～新技術の活用による維持管理及び長寿命化手法～』を開催し、日本全国から海岸管理者、関係市町村、コンサルタント企業等の方々にご参加いただきました。

また、昨年度に続き、今回のシンポジウムでも、新型コロナウイルス感染症対策のため、インターネット配信を行いました。

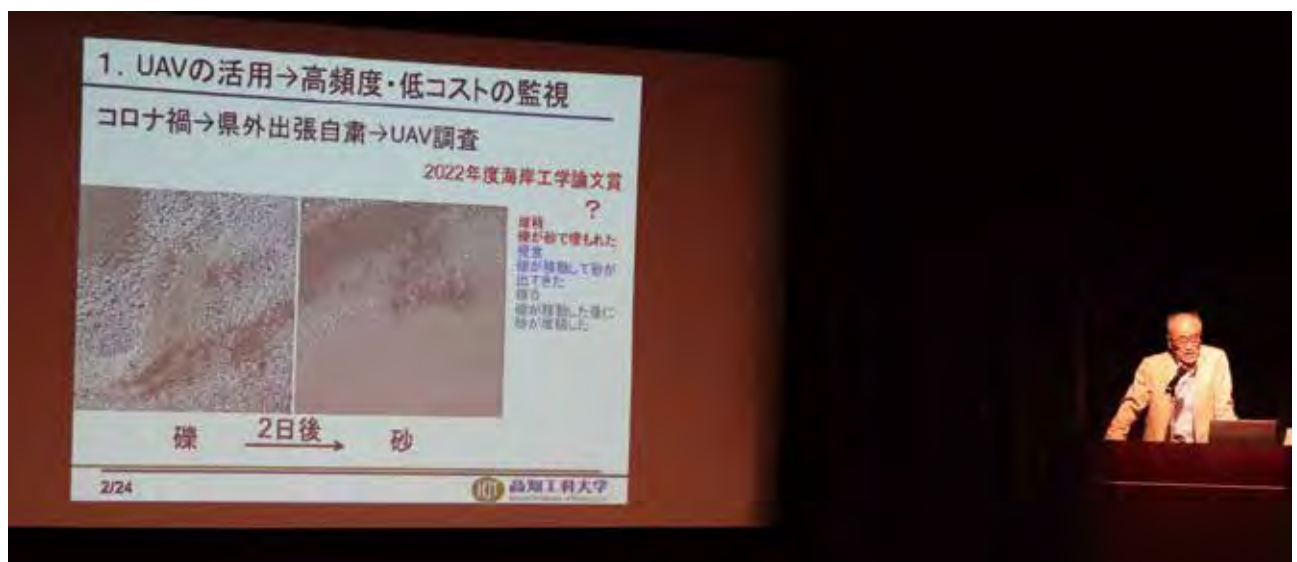
開会に先立ち、全国海岸事業促進連合協議会 磯部 雅彦 会長から、1960年代から1980年代にかけて整備した海岸保全施設により人的被害は大幅に抑えることができたが、最近では、気候変動や外力が増大していることが原因で、既往最高の潮位を記録する等、安心していられない状況になってきている。また、整備された施設をいかに維持管理し、長寿命化していかないと防護レベルを維持できないことになる。基調講演や事例紹介を通じて有用な情報を提供できる機会にしたい旨の挨拶がありました。

まず、基調講演として高知工科大学工学研究科 佐藤 慎司 科長より、『海浜長寿命化のための新技術』と題し、ご講演いただきました。

最初に、UAVを活用した調査について紹介がありました。高知海岸にてUAVを活用し、定期的に撮影を行い、砂礫の分布領域や砂礫の分布領



磯部 雅彦 様  
(高知工科大学 学長)



域と地形の変化の関係、地形変化と  
軋轢変化の関係について調査結果  
を紹介いただき、高頻度、かつ、低コ  
ストで監視ができる旨、講演頂きまし  
た。

後半では、コンクリートを使わない  
海岸保全の事例について2つ紹介が  
ありました。1つ目は宮崎海岸で行わ  
れているサンドバック埋設護岸を活  
用し、海岸保全を行っている事例、2  
つ目は清水海岸で景観改善のため、  
サンドリサイクル工事や有脚式離岸  
堤を整備した上で、消波堤の部分撤  
去を行った事例について紹介頂きま  
した。



さとう しんじ 様  
(高知工科大学工学研究科長)

続いて、学識経験者等、4名の方よ  
り講演及び事例紹介を行っていただ  
きました。

1人目は、国立研究開発法人 農  
業・食品産業技術総合研究機構 農  
村工学研究部門 桐 博英 水利  
工学研究領域長より『無人航空機  
による施設点検手法の手引き』と題  
し、令和3年3月に公表されたUAV計  
測点検手法の手引き(案) - 海岸保  
全施設及び農業水利施設-について  
ご説明頂きました。

まずは、海岸や農地海岸の概要を  
ご説明頂いた上で、点検に使用する  
UAVの機体の開発や飛行コースの  
安定化の検証の検討結果についてご  
説明頂き、その後、被写体の捕捉状  
況について画郭のブレを中心にご説  
明頂きました。また、三次元点群デ  
ータを活用することで、海岸保全施設  
の形状を再現したり、天端のたわみ  
量や土砂の流出(陥没)が確認でき  
たりすることができることを紹介頂き  
ました。



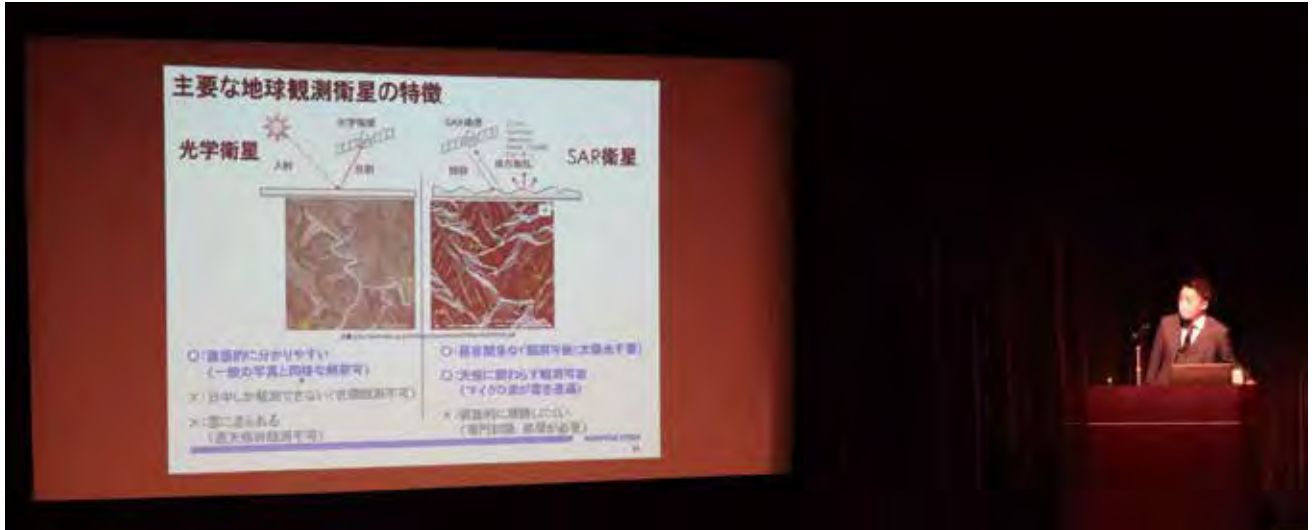
きり ひろひで 様  
(国立研究開発法人 農業・食品産業技術  
総合研究機構 農村工学研究部門 水利  
工学研究領域長)

最後に、UAVに既存のひび割れ画  
像やダム・水路の画像を加えた画像  
データを学習させることで、未知のひ  
び割れ画像に対し、ひび割れを抽出  
し、幅、長さを自動計測できることを  
紹介頂きました。

2人目は、日本工営株式会社 衛星  
情報サービスセンター 野間口 芳希  
課長より、『小型SAR 衛星コンス  
テレーションの近年動向と海岸線モ  
ニタリングへの活用の可能性につい  
て』と題し、ご講演いただきました。

まず、海岸線管理におけるニーズ  
をご説明頂いた上で、海岸線管理に  
おける衛星データの利活用の観点か  
ら衛星リモートセンシングの概要及び





メリット・デメリット、光学衛星・SAR衛星の特徴と活用事例について説明頂いた上で、衛星を活用した海岸線把握に関する既往研究と今後の課題



のまぐち よしき  
野間口 芳希 様  
(日本工営株式会社  
衛星情報サービスセンター課長)

をまとめていただき、SAR衛星について今後の発展が期待される旨、ご説明がありました。

次に、小型SAR衛星の動向と実利用に向けた取組みとして、これまでの光学衛星に関するこれまでの動向、小型SAR衛星による海岸汀線把握の取組についてまとめていただき、小型SAR衛星コンステレーションへの今後の期待についてご講演頂きました。

最後に、社会実装の課題と今後の展望として、既存の課題やそれに対する動き、これからの課題を述べら

れた上で、今後の展望として衛星インフラの基盤を築き、社会実装を推進していくためには、新しい衛星を活用した様々な検証を継続し、利用事例を増やす必要があることをご説明頂きました。

3人目は、一般財団法人 沿岸技術研究センター 遠藤 敏雄 調査役より、『陸開閉感知システムの開発について』と題し、ご説明頂きました。

まず、陸開の特徴について触れられた後、既設陸開の現状と課題についてご説明を頂き、それに対して行っ





えんどう としお  
**遠藤 敏雄** 様  
 (一般財団法人  
 沿岸技術研究センター調査役)

た実証実験の説明がございました。

まずは、LPWA通信の特徴をご説明頂いた上で、実験の方法について実際に使った装置の写真を示しながら説明をされました。当該実験は低コストの乾電池を動力にしており、消費電力の計測により電池寿命の推計も行われました。都市部、離島の2カ所でいずれも通信に成功した結果をご報告されました。

最後に、自治体の防災担当者は、陸閘を閉めたことを消防団等から報告を受けるが、閉め忘れや報告漏れがあることから、再度確認している現状に触れ、社会実装の可能性について有効である旨、ご説明頂きました。

4人目は、徳島県 県土整備部 運輸政策課 石本 晃士 主任より、『徳島県における海岸保全事業について ~UAVを活用した事例等~』と題し、徳島県における海岸保全事業の状況や漂砂対策についてご説明いただきました。

まず、徳島県の海岸保全事業の概要をご説明頂いた上で、新技術を活用した例として、ドローンやグリーンレーザを活用した離岸堤の点検についてご説明頂きました。また、施設点検データベースに関する取組事例をご照会頂きました。次に、那賀川流域における漂砂対策の取組として、那



いしもと こうじ  
**石本 晃士** 様  
 (徳島県 県土整備部 運輸政策課主任)

賀川総合土砂管理検討協議会を立ち上げ、その取組についても紹介頂きました。

最後に磯部会長より、講演・事例紹介の要点をまとめられ、今回の講演・事例紹介を通して、整備された施設を継続的に維持管理し、長寿命化していくうえで、大きな支障となるのはコストや人手であるが、全体を通じてIoT、ICT、センサー技術等のDXの重要性を確認できた。今後いろいろな技術開発がされていくと思われるので、新しい技術を活用することで、維持管理にかかるコストと人手を削減しながら、課題に立ち向かっていただきたいと総括のうえ、閉会しました。

施設の老朽化に伴い、十分な防護機能が果たせなくなる施設が増加傾向にある中、新技術を活用し、維持管理に取り組んでいく上で、大変有意義なものになったのではないかと考えます。

今後とも、海岸事業の推進並びに全国海岸事業促進協議会・港湾海岸防災協議会の活動へのご支援・ご協力をお願い申し上げます。

# 令和5年 港湾関係災害復旧事業について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害査定官 早川 修

## 1. はじめに

令和5年の港湾関係での災害は、1月の冬期風浪から始まり、5月に発生した石川県能登地方を震源とする地震、6月から8月に発生した台風などの被害報告がありました。

## 2. 令和5年の主な災害

### 1) 奥能登地震

5月5日14時42分に石川県能登半地方でマグニチュード(M)6.5の地震が発生しました。この地震により石川県珠洲(すず)市で最大震度6強を観測した他、東北地方から中国および四国地方にかけて震度5強～1を観測しました。(図-1)



図-1 奥能登地震の震度分布図 (出典:気象庁)

この地震の影響により、石川県珠洲市に位置する飯田港では、岸壁エプロン部の変動や液状化現象による

地盤沈下が起こり、港湾活動に支障をきたすほどの大きな被害が多数の箇所が発生しました。(図-2、図-3)



図-2 飯田港 岸壁の変動状況



図-3 飯田港 地震による地盤沈下状況

### 2) 梅雨前線および台風第2号による大雨

6月1日から3日にかけて本州付近に停滞した梅雨前線に、台風第2号周辺の非常に暖かく湿った空気が流れ込んだため、梅雨前線の活動が活発になりました。このため、西日本から東日本の太平洋側を中心に記録的な大雨となりました。

この大雨により和歌山県では、6月2日に線状降水帯が発生したため、

降水が長時間持続し、紀美野町、広川町、海南市、九度山町では「緊急安全確保」が発令されました。

なお、広川観測地点では最大24時間雨量が392mmを記録し、この地点周辺に位置する湯浅広港では航路および泊地が埋塞する被害が発生しました。



図-4 台風第2号の経路図 (出典:気象庁)

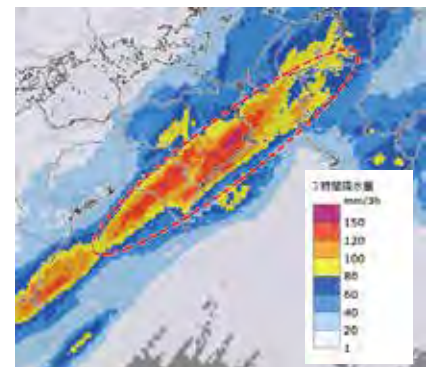


図-5 台風第2号 3時間降水量 (解析雨量) (出典:気象庁)

また、静岡県においても、和歌山県同様に梅雨前線および台風第2号による大雨により線状降水帯が発生し、県の西部、中部、東部の広範囲に渡り、最大24時間雨量が約400～500mmに達する記録的な雨量となり



ました。

梅雨前線および台風第2号による大雨の影響で、清水港および田子の浦港の泊地が埋塞し、港湾機能の一部が喪失しました。(図-6)



図-6 田子の浦港の土砂流入状況

### 3) 6月～7月梅雨前線による大雨

令和5年6月29日～7月3日にかけて、九州付近に停滞していた梅雨前線に向かって、暖かく湿った空気が流れ込んだ影響で、大気の状態が非常に不安定となり、熊本県では記録的な大雨となった所がありました。7月3日には、熊本地方などに線状降水帯が発生し、非常に強い雨が降り続き、繁根木雨量局では、最大時間雨量が74mmの猛烈な大雨を観測しました。

この大雨により、菊池川及び白川流域で護岸の崩壊が発生し、泥流とともに流木が流れ出したことで、熊本県長洲港内に埋塞し、一部港湾機能を喪失しました。(図-7)

このため、現地では港湾機能を早期に回復させるために、応急措置を



図-7 長洲港泊地の被災状況

講ずる必要があったことから、応急工事により流木等の撤去を実施し、泊地の復旧を図りました。

### 4) 台風第6号

7月28日にフィリピンの東で発生した台風第6号は、8月1日から2日にかけて沖縄の南海上を西に進み、4日朝にかけて東シナ海で停滞しました。その後、ゆっくりとした速さで東に進み、7日には奄美大島の東海上で進路を北に変えました。台風第6号はその後も強い勢力を維持したままゆっくりとした速さで北に進み、九州の西海上を北上して10日には朝鮮半島に達しました。(図-8)



図-8 台風第6号の経路図  
(出典:気象庁)

台風第6号により、九州・沖縄地方の港湾・海岸施設が被災を受けました。

鹿児島県屋久島に位置する安房港では、台風第6号により安房川の出水が増大したことから、施設前面の地盤が洗掘され物揚場の一部が倒壊しました。(図-9)



図-9 安房港物揚場の被災状況

また、沖縄県中城湾港の防波堤で

は、台風第6号による潮位上昇により防波堤天端を越流する波が発生しました。

この波により、防波堤背後の被覆石が崩壊し、内部の基礎石まで飛散する被害を受けました。(図-10)



図-10 中城湾港防波堤の被災状況

この他、沖縄県金武湾港海岸の護岸についても、台風第6号により発生した波が長時間作用したことで護岸中詰の洗掘および吸い出しが発生し、被覆石部分が崩壊する被害を受けました。(図-11)



図-11 金武湾港護岸の被災状況

### 5) おわりに

近年、豪雨、地震、火山活動など様々な異常な天然現象が発生し、各地で甚大な被害が発生しております。令和6年1月1日には石川県能登半島で震度7の地震が発生し、港湾施設などに甚大な被害がありました。

今後の災害査定では被災した施設の早期復旧、機能回復、再度災害防止を念頭に置いて実施をします。

# 港湾関係の災害査定体制の強化について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課  
総括災害査定官  
相澤 幹男

## ■はじめに

異常な天然現象で被災した港湾や道路、河川などの公共土木施設は、災害復旧事業で効用を回復します。そのうち、国庫負担を伴う災害復旧事業の場合には、国が事業の採択を適正に判断するために「災害査定」を行います。

災害査定は、災害復旧工事の早期着手のカギを握るため、「査定体制の強化」が重要な課題となっています。

本稿では、課題の背景と課題解決に向けた取組みの現状を報告します。

## ■災害査定とは

災害査定は、国庫負担法※に基づいて主務大臣が災害復旧事業費を決定するための不可欠な手続きです。具体には、主務省庁の災害査定官が被災原因や被害の程度などを確認し、事業者が申請した復旧方法、費用などの合理性を判定します。

港湾関係の災害査定は、本省港湾局の少数の職員が担当しておりますが、大規模災害時には多数の港湾管理者などへの迅速な対応が求められます。  
(※)公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法

## ■東日本大震災の対応と教訓

### (1)平時が一変、非常事態への対応

図1は、「港湾関係災害復旧事業費の推移」を表したものです。平成7年の阪神淡路大震災と平成23年の東日本大震災の発生時における災害査定決定額が突出しています。

3/11に発生した東日本大震災では、港湾管理者の災害申請作業を支援するため、災害査定官経験者2名を被災県へ派遣しています。その後、併任者を含む6名の災害査定官が、平成23年5月～12月の間で、900件を超える災害査定を実施しています。

### (2)気象災害への対応も重要

未曾有の大災害にあっても、台風や風浪などの気象災害による被害への

対応はおろそかにできません。

平成23年には、台風や冬季風浪による港湾施設の被害規模が53億円にのぼり、これらの災害復旧事業も遅延が許されない状況でした。

そのため、東日本大震災と気象災害を合わせると一年間に一人で300件以上を担当した災害査定官もいて、想像を絶する事態でありました。

## ■課題の解決策

今後想定される大規模な地震災害は、東日本大震災の被害規模を大きく上回るものです。よって、現在の港湾関係の災害査定体制では、早期の復旧・復興に向けた災害復旧事業の着手の遅れが危惧されます。

そのため、災害査定遂行の困難性を少しでも和らげるための解決策として、次の3つを考えています。

- ①事業者(申請者)の負荷軽減
- ②ICTの活用
- ③災害査定官・補助者の人材育成

上記のうち、①と②は、すでに実例があるものです。

①は、激甚災害の指定を受けた場合に、災害復旧事業費の国庫負担の高上げや、現場確認を行わない机上査定の上限額の引上げ、災害申請書類の簡略化などです。

②は、申請者などの負担軽減と、業務効率化のためのリモート査定や点群データなどの整備・活用です。

③は、次頁に概要を述べます。

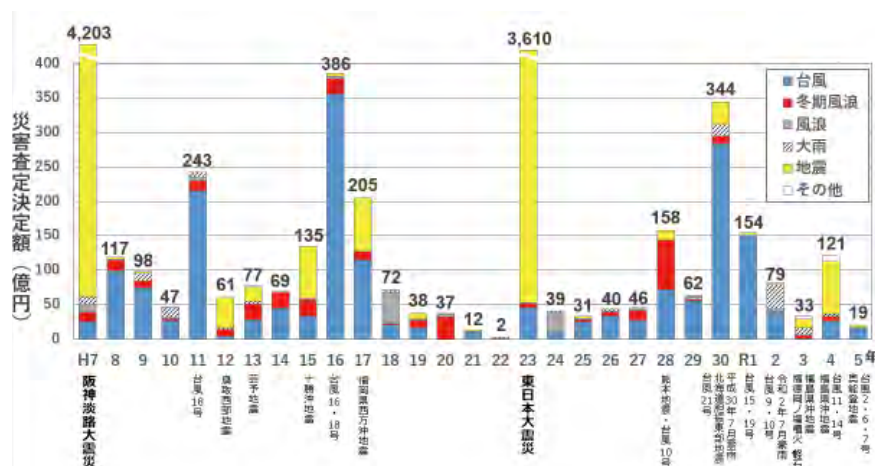


図1 港湾関係災害復旧事業費の推移

## ■人材育成の取組み

### (1)趣旨

大規模災害時において、多数の災害査定を迅速に行うためには、対応する人員の拡充が必要です。

その実現には、本省の現行体制に加えて、地方整備局などにおいても災害査定業務の知識とノウハウを有する人材を育成し、災害査定の特権を付与できる体制の構築が有効です。

それにより、本省と地方整備局などの関係職員が連携して、速やかに被災地の災害査定を実施することで、より早期に復旧・復興を図ることが可能となります。

### (2)港湾関係災害査定実務研修

令和4年度より、地方整備局などの職員を対象とする「港湾関係災害査定実務研修」を開催しています。

この実務研修は、課長補佐クラスの技官を対象とする「災害査定官の育成」と、事務官および技官の係長・係員を対象とする「災害査定補助者の育成」の2種類があります。

講師は、海岸・防災課が務めており、財務省主計局司計課の担当官からも貴重なご講義をいただきます。

研修期間は、両方ともに1～2年であり、1年目に国土技術政策総合研究所が主催する座学（5月、8月）を行い、港湾関係の災害実績、災害復旧事業や災害査定に関する基本事項を学びます。座学受講後は、災害査定などに補助者として参加し、実務研修（OJT）を行い、業務の流れと、関係者の役割や所作を体験します。OJT後は、災害査定官および補助者のリストに登録し、必要に応じて実務に携わるようになります（図2）。

### (3)災害査定官併任枠の増員

令和5年度より、災害査定官の併

任枠が、従来の5名から13名に増員されました。この併任枠は、平時には本省が保留しておき、災害査定時や災害復旧事業の再調査時に、適任者を災害査定官に任命します。

### (4)今後の予定

現時点の受講者数は、災害査定官の研修生が27名、補助者の研修生が52名であり、OJTを進行中です。

他方、海岸・防災課において、研修修了者の運用ルールを検討中であり、令和6年の前半には、運用を開始したいと考えています。

## ■災害査定業務の波及効果

災害査定に携わると、通常業務にも役立つ経験の機会が得られます。次に、その一端を紹介します。

### (1)被災現場を見る機会

災害査定では、被災施設をつぶさに確認し、施設の管理実態や、被災メカニズム、復旧方法について、申請者から説明を受けます（写真）。

それに対して、技術の観点では、損壊時の外力と設計条件の対比や、求める効用を確認しつつ、復旧方法の合理性を議論します。その際に、再度災害防止が議論の重要な観点になりますが、査定の結果講じることとした対策は、防災関係の予算要求や類似施設の設計を考えるうえで



写真 被災現場の確認状況（OJTの様子）

参考になると思います。また、事務の観点では、被災施設の管理・運営方法を確認し、法定手続きや施設管理の不備があれば改善を図ります。

### (2)異なる見方を知る機会

災害査定の手相手方は、申請者と財務省地方財務局の立会官です。両者と交流すると、異なる見方にふれることがあり、「あたり前」となっている考え方に刺激を与えてくれます。

また、合意形成（査定決定）を図る必要があるため、コミュニケーション力が養われます。

## ■おわりに

本稿の執筆時に、能登半島地震が発生し、令和6年の平穏な幕開けが一変する事態となりました。

こうした大規模災害の救援活動や緊急復旧などにおける国土交通省の役割は重大であると実感しており、心を新たに災害査定の実行と、その体制強化に努める所存です。

問題が山積する将来社会において、巨大災害に立ち向かう人材をひとりでも多く育成するために、本取組みを継続してまいります。

皆様のご理解とご協力をよろしくお願い申し上げます。

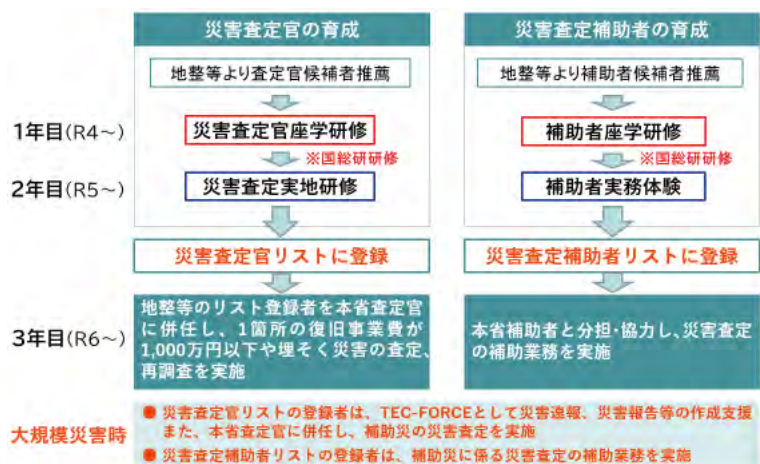


図2 災害査定体制の強化のための人材育成

# 「港の風景」写真コンテスト 2023

本コンテストは、写真を通じて津々浦々の港や海辺の四季折々の姿を表現していただき、ともすれば港と疎遠になりがちな方々に対してその魅力を再認識していただくと共に、ウォーターフロントへの関心を高めていただくことを目的としています。  
今年で32回目の本コンテストには、584点の応募がありました。  
いただいた作品に対して令和5年10月6日に厳正なる審査を行った結果、次のとおり入選作品を決定させていただきました。

## 総 評

テーマフリーの写真コンテストは別として、本コンテストのようにウォーターフロント関連とテーマが限られていると、回を重ねるうちにそれなりの傾向が現れてきます。そのプラス面は、毎回の受賞作品を見ることによって、主催者である日本港湾協会が何を評価しているのか理解が深まることです。今回はより各賞に相応しい応募があり、素晴らしい作品が受賞しました。

逆にマイナス面は、具体的に「どこ」の「何」を写せば選ばれやすいと思ってしまうことです。たとえば、横浜港は被写体豊富ですし、花火大会は目を惹く作品になりやすいのは確かですが、二番煎じではなかなか……。

写真は現実の姿を写すものですが、究極の一期一会でもあります。季節、時間、天候により、絶えずといってよいほど姿を変え続ける被写体を「どう見て」「どのように切り取るか」その視点が評価の対象になります。話が抽象的になりましたが、港湾や海辺の景観の魅力を、新鮮なフレーミングでとらえた作品のご応募を期待しています。



## 最優秀賞 国土交通大臣賞

◎佐藤 孝 四日市港  
車両積み込み

港の一面に建つ高さ100メートルのポートビル最上階「うみてらす14」は、土日祝日の閉館が午後9時。中部地方有数の国際貿易港である四日市港の夜景が一望できます。埠頭の施設だけではなく、遠くナガシマスパーランドのジェットコースターや大観覧車までシャープに描写した望遠撮影が見事。さらに主題の「車両積み込み」の情景描写が秀逸。S字を描いて輸送船内に移動する車のテールランプの赤が、夜も働き続ける港の姿を活写しています。



## 国土交通省港湾局長賞

◎西山昌敏 土肥港  
狙いをつけて

風景としての港や、被写体にしやすい船舶の姿ではなく、日常的な作業に着目、主題としたところがポイント。静岡県の清水港と土肥港を結ぶ駿河湾フェリーの「富士」が土肥港に到着して着岸作業をしているところでしょうか。ヘルメット・マスク・作業ベストの船員や、空中に静止したロープと錘の静止した「形」。肉眼では感じ取りにくい、高速シャッターで写し止めた映像が新鮮です。

## (公社)日本港湾協会会長賞

◎津森富貴子 彦島海士郷(下関漁港)  
海峡花火大会

3年ぶりに開催された関門海峡花火大会。下関と門司の両岸から1万5千発の花火が打ち上げられたそうです。撮影地は関門海峡側ではなく、下関の街と海(小瀬戸)を挟んだ彦島の漁港。この選択が作品に個性を添えました。画面で一番目立つのは花火ではなく下関の街の灯り。そして手前の暗がりには海士郷漁港。身近なところで花火を眺める四人の姿が主題ともいえる視点が画期的です。



## 港湾海岸防災協議会会長賞

◎出口慎也 黄金岬(美国港)  
波濤を越えて

2021年の受賞に続き、同じ被写体で同じ賞に再選されました。今回はさらに風波の迫力が増えています。前作「咆哮」では青味がかっていた色調を修正。その結果、モノクロームのような画面に灯台のくすんだ赤色が印象的です。またより一部分を切り取ったことで、消波ブロックに碎ける波の凄味がクローズアップされました。さらに、空を埋めた数多くの海鳥が画面を引き締めています。

## 部門賞



### 部門賞「みなとの活動」

◎大谷繁一 敦賀港  
荷役は24時間

昔から日本海側の貿易拠点港として栄えてきた敦賀港ですが、夜も作業を続ける港を照らす「人工光」が主題となっています。太陽光に比べれば微弱な点光源ですが、色温度による色調の違いが、港湾設備や貨物船を印象的にとらえています。また、より印象的なのは画面の下半分を占める海面いっぱいに映る光。デジタルカメラの描写力が、見た目以上に光の揺らぎを表現してくれました。

### 部門賞「賑わい」

◎おおきゆうこう 奥武漁港  
奥武島ハーリー

沖縄県南城市の奥武島で最も大きな年中行事が奥武島海神祭。本ハーリーという舟の競漕が有名ですが、これは飛び込みハーリー（流れ船）。船に乗り込むために、橋から5メートルほど下の海に飛び込む瞬間を間近で撮影した画面は、臨場感・迫力最高。このポジションがよく得られたものです。飛び降りる人の動作もそれぞれタイミングが良く、鼻をつまみながらの姿はご愛敬です。



### 部門賞「防災」

◎武内勇雄 須ノ川海岸  
堤防工事完成

「日本の渚百選」に選ばれた須ノ川海岸は、玉の浜石が特長。そこに新しくできた堤防を主題に、真正面から取り組んだということ自体が素晴らしい。わずかに当たる夕日をアクセントに、宇和海に面したコンクリートの壁を量感豊かに描いた力量には感心します。色調はあくまでシンプル。放射状の遠近感を受け止める、画面左の階段の折れ線と黒い柵が臨場感を加えています。

### 部門賞「自然・歴史」

◎芝崎静雄 水ヶ浦港  
段畑の港

国の重要文化的景観に選ばれている遊子水荷浦（ゆすみずがうら）の段畑。ジャガイモなどを栽培している畑の上から、遊子の屋並みと港・宇和海を俯瞰しています。魚眼レンズの広い視野が地形の特長をよく捉えている半面、楕円形の歪みが写実感を削いでいますが、狭い町を取り囲むような段畑の印象は逆に再現されていると思います。撮影場所とレンズの選択が作品を決めました。



## 優 秀 賞



◎能登正俊 東京港

### 出航を待つ

伊豆・小笠原諸島航路の発着する竹芝客船ターミナルを、近くのニューピア竹芝サウスタワーから俯瞰した景観でしょうか。対岸は豊海の高層ビル群、左にライトアップされた築地大橋を始めとする橋梁群、スカイツリーと、賑やかな景観をうまく収めています。手前に停泊する船を写し込むと画面中央が暗く沈みますが、右下からくる二隻の航跡がうまく構図を引き締めてくれました。



◎小森一美 東雲運河(東京港)

### 「止めるぞ高潮 守るぞ都民」

タイトルの文言は水門の上に書かれた標語です。その名のとおり、潮の出入りを調節する大切ですが地味な施設。日中の姿はあまり美的ではないうえに、撮影ポジションも限られるので、その機能を写真で表現しにくい対象です。写真は光、夜の人工照明と青黒く沈んだ空と水面を組み合わせることで、難条件を克服。休みなく都民の生活を守る、寡黙な番人の姿を表現できました。



◎根本竜佳 青海北ふ頭公園(東京港)

### 物流の舞台裏

臨海副都心と港が近いせいで、大型のコンテナ船が至近で見られる珍しい場所だそう。それを生かすために夜を選んだことが成功のポイント。埠頭の照明によるくっきりとしたコントラストが、船やコンテナ、クレーンの金属的な質感を強調。望遠レンズによる距離感の圧縮を生かした密集感、明暗の対比を生かした骨太な画面構成により、日本の物流を支える港の姿が浮かび上がりました。



◎竹下邦茂 堺泉北港

### 雷雨と夕日の港

長い歴史を持つ堺港と大津湾が統合された堺泉北港。堺旧港南波止場にある、明治10年に建てられた洋式木造灯台がある夕日の名所が撮影地。モニュメントとして保存された灯台のディテールがつぶれず、なおかつ夕景を感じさせる露出が絶妙。夕日が白く飛んでいるものの、輪郭が感じられるぎりぎりの描写。雨上がりのようで、濡れた石畳の反射が港の夕景に魅力を添えています。



◎北川隆司 宇野港

### いい日旅立ち

四国への玄関口として発展した宇野港。瀬戸大橋の開通後は3万トン級の大型客船が利用できる岸壁を増設。その宇野港第1突堤大型客船バースに、豪華客船シーニック・エクリプスが着岸。タイトルからすると、その出港風景のようです。大きな水たまりに映った人々の姿を画面構成にしっかり利用したことで、やや寂しげな見送り風景を好被写体として生かしフレーミングできました。

毎回のことですが、受賞作と入賞作の差は僅かといえます。同じ被写体、同じような狙い方の作品のどこで優劣がつくのでしょうか。あくまでも、本コンテストでのということですが、一言でいえば「詰めが少し甘い」です。

- ・写真の完成度は高くとも、テーマに即していない
- ・主体を一つに絞り込んでいない
- ・主体の印象を弱める余分なものが写り込んでいる

などが理由で「競り負ける」結果になります。一番わかりやすいのはフレーミングです。画面構成の工夫をもう少し、ということですが、撮影ポジションの選択とズーム機能の活用を意識してみてください。

今回は、これまでにない初めての被写体、レンズワーク、カメラアングルの作品がかなりありました。これで諦めず、もう少しブラッシュアップして再挑戦をお待ちしています。

◎竹下邦茂  
夢洲の華



◎齋藤雄幸睦  
源平放水合戦



◎芝崎静雄  
ブルーインパルス見物



◎田中泰一  
夕暮れの砲台跡



◎佐藤孝  
インバウンド復活の灯



◎花一彦  
紅白放水合戦



◎川崎信義  
夜のオランダ商館



◎白石信夫  
港のスフィンクス





◎飯田忠雄  
富士山の見える港



◎佐知浩幸  
お披露目の日



◎北村幸雄  
定期船運行



◎宇田川憲一  
安全第一



◎松田吉夫  
一夜干



◎後谷弘  
積載作業



◎白木勇治  
124年間、  
紺碧に輝く経ヶ岬灯台



◎堀内勇  
漁村と農村の共存



◎又城政俊  
定置網漁を終えて



◎遠藤直弥  
夜港



# 入 選

◎奥谷裕  
羊雲たなびく夕景



◎佐藤亜有子  
青函を見守る八甲田丸



◎新居輝雄  
長良川から木曾川へ



◎仲田弘明  
作業船の休息



◎福村修  
土木遺産佐渡大間港・夕日の納涼祭



◎小城原淳  
客船リフレクション



◎山内佳子  
いざない



◎藤原利忠  
港マルシェ



◎白井綾子  
コンテナヤードの主



◎松山進  
年の初めの訓練

◎藤原美義  
雨あがり



◎瀬沼功一  
日本のエネルギーを守る



◎中村光雄  
救助訓練



◎乗松賢二  
常夜灯のある港



#### 国土交通大臣賞

佐藤孝「車両積み込み」(四日市港)

#### 国土交通省港湾局長賞

西山昌敏「狙いをつけて」(土肥港)

#### 日本港湾協会会長賞

津森富貴子「海峡花火大会」  
(彦島海土郷(下関漁港))

#### 港湾海岸防災協議会会長賞

出口慎也「波濤を越えて」(黄金岬(美国港))

#### 部門賞「みなとの活動」

大谷繁一「荷役は24時間」(敦賀港)

#### 部門賞「防災」

武内勇雄「堤防工事完成」(須ノ川海岸)

#### 部門賞「賑わい」

おおきゆうこう「奥武島ハーリー」(奥武漁港)

#### 部門賞「自然・歴史」

芝崎静雄「段畑の港」(水ヶ浦港)

#### 優秀賞

能登正俊「出航を待つ」(東京港)

根本竜佳「物流の舞台裏」

(青海北ふ頭公園(東京港))

小森一美「止めるぞ高潮 守るぞ都民」

(東雲運河(東京港))

竹下邦茂「雷雨と夕日の港」(堺泉北港)

北川隆司「いい日旅立ち」(宇野港)

#### 入選

竹下邦茂「夢洲の華」(大阪港)

芝崎静雄「ブルーインパルス見物」

(今治港)

佐藤孝「インバウンド復活の灯」(長崎港)

齋藤雄宰睦「源平放水合戦」(日生港)

田中泰一「夕暮れの砲台跡」

(高砂向島砲台場跡(東播磨港))

花一彦「紅白放水合戦」(日生港)

川崎信義「夜のオランダ商館」(平戸港)

後谷弘「積載作業」(富山新港)

白木勇治「124年間、紺碧に輝く経ヶ岬

灯台」(経ヶ岬)

北村幸雄「定期船運行」(本渡瀬戸航路)

白石信夫「港のスフィンクス」(宇和島湾)

飯田忠雄「富士山の見える港」

(日の出埠頭(清水港))

佐知浩幸「お披露目の日」

(田子の浦ビーチ(田子の浦港))

宇田川憲一「安全第一」

(青海ふ頭(東京港))

堀内勇「漁村と農村の共存」(日引漁港)

又城政俊「定置網漁を終えて」(久慈港)

遠藤直弥「夜港」

(青海北ふ頭公園(東京港))

奥谷裕「羊雲たなびく夕景」(境旧港)

松田吉夫「一夜干」(網代漁港)

小城原淳「客船リフレクション」(横浜港)

山内佳子「いざない」(苫小牧西港)

佐藤垂有子「青函を見守る八甲田丸」

(青森港)

新居輝雄「長良川から木曾川へ」

(船頭平開門)

仲田弘明「作業船の休息」(木更津港)

福村修「土遺産佐渡大間港・夕日の

納涼祭」(大間港)

中村光雄「救助訓練」(大阪港)

藤原利忠「港マルシェ」(今治港)

白井綾子「コンテナヤードの主」(水島港)

松山進「年の初めの訓練」(横浜港)

藤原美義「あめあがり」(神戸港)

乗松賢二「常夜灯のある港」(鞆の浦)

瀬沼功一「日本のエネルギーを守る」

(新潟東港)

#### 主催

(公社)日本港湾協会  
港湾海岸防災協議会

#### 後援

国土交通省

#### 協賛

(一社)日本旅客船協会  
(一社)ウォーターフロント協会  
(一社)日本外航客船協会  
(一社)日本マリーナ・ビーチ協会  
(一財)みなと総合研究財団  
(一財)港湾空港総合技術センター  
富士フィルムイメージングシステムズ(株)

#### 審査員(順不同・敬称略)

齋藤 潮<東京工業大学名誉教授>  
廻 洋子<敬愛大学特任教授>  
富岡睦草<写真家>  
松野正雄<写真家>  
逸見 仁<写真家>  
中川研造<国土交通省港湾局海洋・環境課長>  
上原修二<国土交通省港湾局海岸・防災課長>  
大脇 崇<(公社)日本港湾協会理事長>

# 2023年「濱口梧陵国際賞(国土交通大臣賞)」について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害対策室  
課長補佐 矢野 直

## 1. はじめに

2015年12月の国連総会において、11月5日が「世界津波の日」として制定されました。日本では同じく11月5日が2013年に「津波防災の日」として法律で定められていますが、この日付は、日本の有名な逸話である「稲むらの火」に基づいています。安政元年(1854年)に紀伊半島一帯を襲った安政南海大地震による大津波の際に、紀州藩の広村(現在の和歌山県有田郡広川町)のリーダーであった濱口梧陵が、大きな地震の後には津波に見舞われるという伝統的知識によって津波の来襲を予期しましたが、村人たちはそのことに気づいていませんでした。夕刻になって辺りが暗くなる中、高台の自らの田にある収穫したばかりの貴重な稲むらに火をつけ、早期に警報を発し、村人を高台に誘導することで、多くの命を救ったという逸話です。



図1 稲むらに火をつける濱口梧陵  
(資料提供:内閣府防災担当)

## 2. 濱口梧陵の業績

「稲むらの火」の逸話には、史実として続きがあります。津波による被災後も濱口梧陵は私財を投げうって、津波の壊滅的な被害を受けた村民のために、農具や漁具の調達などを行うとともに、新たな堤防の建設など広村の復興に取り組み、その後の南海地震(1946年)による津波から多くの村人の命を救いました。

このように日本には、幾多の災害の経験や教訓により、防災に関する様々な知識や技術、そして文化が培われています。2015年3月に仙台市で開催された「第3回国連防災世界会議」では、「仙台防災枠組2015-2030」が採択されましたが、この新しい国際的指針の中には、防災投資の重要性、多様なステークホルダーの関与、より良い復興(Build Back Better)など、日本が提案した考え方が数多く取り入れられています。



図2 濱口梧陵

## 3. 世界各地における津波の脅威

津波は、他の自然災害と比べて、発生頻度は高くありませんが、一度発生すると甚大な被害をもたらします。1960年のチリ、1976年のフィリピン、1998年のパプアニューギニア、1999年のトルコ、2001年のペルー、2004年のインド洋の沿岸諸国、2009年のサモア及びトンガ沖、2007年と2013年のソロモン諸島沖、そして2011年の東日本大震災の際には、多くの人々が犠牲になり、様々な被害が発生しました。インド洋大津波では、津波等の自然災害が少ない欧米等から訪れていた多くの観光客も犠牲になりました。

津波の脅威は、世界共通の課題です。津波による犠牲者を減らすためには、国際社会が津波への理解を深め、津波対策の重要性について認識を高める必要があります。

## 4. 濱口梧陵国際賞の創設

日本の津波防災の日、11月5日が、2015年12月の国連総会において「世界津波の日」として制定されたことを契機に、2016年、沿岸防災技術に係る国内外での啓発及び普及促進を図るべく、濱口梧陵の名前を冠した「濱口梧陵国際賞」が創設されました。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、世界に伝えることで、更なる津波防災の促進を期待するものです。

「濱口梧陵国際賞」は、国土交通省関係の18団体（国立研究機関、財団法人、社団法人）で構成される国際津波・沿岸防災技術啓発事業組織委員会（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）で事業運営されており、受賞者の選考は、組織委員会に濱口梧陵国際賞選考委員会（委員長；河田恵昭 京都大学名誉教授、関西大学社会安全研究センター長、人と防災未来センター所長）が設置され、審査が行われています。

## 5. 2023年 濱口梧陵国際賞の募集

過去7回の募集方法と同様、組織委員会事務局や国土交通省ホームページ等での募集に加え、2023年の募集では、外務省にご協力いただき、2019年に北海道で開催された「世界津波の日」高校生サミットに参加した43の国・地域の在外公館等にも協力していただきました。

## 6. 2023年 濱口梧陵国際賞の審査

濱口梧陵国際賞選考委員会9名による厳正な審査の結果、国内から1名、国外から1名・1団体が選定されました。

### <受賞者の審査結果>

#### ◎磯部 雅彦博士

（東京大学名誉教授／高知工科大学名誉教授）

磯部博士は、海洋波浪の方向スペクトルの推定や非線形波の数値シミュレーションなど、新たな沿岸波浪の解析手法を理論的に導出し、沿岸防災に関わる海岸工学の分野において優れた研究成果を多数発表されました。気候変動や海面上昇の影響評価に関する研究を通じて、国内海岸工学分野で気候変動を包括的に扱った初の図書である「地球温暖化の沿岸影響－海面上昇・気候変動の実態・影響・対応戦略」（土木学会編）の編纂を主導するほか、防災に関する政府機関の検討会の座長や委員を多数務め、特に東北地方太平洋沖地震津波による港湾や海岸の被害を教訓とした海岸法改正や「粘り強い構造」の防波堤・防潮堤の導入など、南海トラフ地震等への防災・減災対策等の政策方針決定に大きく貢献されたことが評価されました。



写真1 磯部 雅彦 博士

#### ◎ローラ・コング 博士

（国際津波情報センター長（米国））

ローラ・コング博士は、政府間海洋学委員会（IOC）と米国海洋大気庁（NOAA）により共同運営されている国際津波情報センター（ITIC）のセンター長を2001年より務め、IOCの津波警報・減災システムを世界的に展開する取り組みを支援してきました。そこでは米国の太平洋津波警報センターや日本の気象庁のほか世界各国の津波警報組織同士の緊密な連携体制を構築しつつ、46か国の政府間協力組織による太平洋津波警報・減災システム（ICG/PTWS）と連携し、各国の津波警報や防災体制の強化に貢献されました。2004年のスマトラ島沖地震によるインド洋大津波の後には、インド洋沿岸のみならず、カリブ海沿岸とその隣接域、地中海、さらに北大西洋など、世界各地の津波発生時の警報システムの評価や改善の提言など、地球規模での津波警報・減災システムの構築・展開に多大なる貢献をされたことが評価されました。



写真2 ローラ・コング博士

## ◎自然災害管理総合研究センター (チリ)

2010年のチリ国内での津波災害を踏まえ、同国内での津波に関する理学・工学・技術面の強化を目的として2012年に自然災害管理総合研究センター(CIGIDEN)は設立され、以来、流体力学などの基礎物理学から、警報システムの構築と改善、都市計画、防災教育と啓蒙、さらに国内外の関係者間での連携に及ぶ、広範囲の分野において、国際的にも認められる専門家の養成に貢献されました。また、チリ国家防災対策庁を支援しながら、チリ海軍水路海洋情報部局が運営する最先端の津波警報システムの開発にも大きく貢献し、垂直避難や津波危険度評価などのガイドラインを作成するなど、科学研究を進めるだけでなく、科学的知見の一般市民への普及にも尽力し、同国内の防災・減災対策の推進に大きな貢献をされたことが評価されました。

## 7. 2023年 濱口梧陵国際作文 コンテストの開催

津波・沿岸防災技術のより一層の普及・啓発を図るための新たな取り組みとして、次代を担う国内外の高校生を対象に「2023年濱口梧陵国際作文コンテスト」を実施し、濱口梧陵のエピソードを読んで「考えたこと」「感じたこと」「体験したこと」等をテーマに作文を募集し、12か国から44作品の応募がありました。

## 8. 2023年 濱口梧陵国際作文 コンテストの審査

濱口梧陵国際作文コンテスト選考委員会9名による厳正な審査の結果、優秀賞1作品、入選2作品が選定されました。

### <受賞者の審査結果>

#### ◎優秀賞

寺井巴菜さん(和歌山県立日高高等学校)

#### ◎入選

宮井沙也奈さん(和歌山県立日高高等学校)

ヌル・アミナ・ムハンマド・マハディさん(プタリンジャヤ第6フォームカレッジ:マレーシア)

## 9. 2023年 濱口梧陵国際賞 の授賞式及び記念講演会

授賞式では、国内受賞者の磯部雅彦博士、国外受賞者のローラ・コング博士、自然災害管理総合研究センターを代表してロドリゴ・シエンフエゴス博士、国際作文コンテスト優秀賞受賞者の寺井巴菜さん、選考委員会の河田恵昭委員長、濱口梧陵翁のご子孫である濱口道雄様、堂故茂国土交通副大臣、二階俊博衆議院議員等、約140名が出席し、表彰盾授与が行われました。その後の講演会では、同国際賞受賞者3名より津波・沿岸防災技術等に関する取り組みについて、講演していただきました。

### 【開催概要】

#### <日時>

令和5年11月1日(水)16時～

#### <場所>

海運クラブ(東京都千代田区)

### <プログラム>

授賞式:16時～16時30分

記念講演会:16時40分～17時40分

レセプション:17時50分



写真3 堂故副大臣挨拶



写真4 磯部雅彦博士への表彰盾授与



写真5 ローラ・コング博士への表彰盾授与



写真6 自然災害管理総合研究センター  
(代表:ロドリゴ・シエンフエゴ  
ス博士)への表彰盾授与



写真7 寺井巴菜さんへ表彰盾授与



写真9 磯部雅彦博士による記念講演



写真10 ローラ・コング博士による記念  
講演



写真11 オレゴン州立大学工学部OH  
ヒンズデル波浪水理実験場  
(代表:ペドロ ロモナコ博士)  
による記念講演



写真8 集合写真

#### <主催>

国際津波・沿岸防災技術啓発事業  
組織委員会(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)

#### <後援>

国土交通省、内閣府政策統括官(防  
災担当)、和歌山県、和歌山県広川  
町、(一社)地域安全学会、(公社)  
土木学会、(一社)日本建築学会、  
日本災害情報学会、日本自然災害学  
会、(国研)防災科学研究所

2023年濱口梧陵国際賞授賞式  
は、2016年に取り組みはじめて以  
来、8回目となりました。同授賞式  
の関連行事であるレセプションは、  
2020年以降、新型コロナウイルス感  
染症拡大を受けて中止してしまっ  
たが、感染症法上の位置づけが5類に  
移行したことを踏まえ開催すること  
となりました。レセプションでは、受  
賞者とその関係者、国際津波・沿岸  
防災技術啓発事業組織委員会の委  
員、加藤竜祥国土交通大臣政務官な  
ど、101名の関係者が集まり、津波・  
沿岸防災にかかる意見交換がなされ  
ました。

2024年1月1日に発生した能登半  
島地震でも、津波により防波堤が決  
壊しました。石川県珠洲市では浸水  
深が約4mに達するなど、大きな被害  
を及ぼしています。

国際津波・沿岸防止技術啓発事  
業組織委員会と連携を図りながら、  
引き続き、国内外に向けて濱口梧陵  
国際賞の啓発活動を行い、津波防災  
の更なる促進を進めて参ります。

# 広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業について

国土交通省 中国地方整備局 港湾計画課  
山口 哲也

## 1. はじめに

広島市街地は、中四国地域最大の人口や資産が集積しているが、地形的な特徴から高潮に対して極めて脆弱であり、過去から度々台風に伴う高潮被害を受けてきた。(表-1)

平成3年の台風19号において、広島港の既往最高潮位を更新するほどの記録的な被害が発生し、平成16年の台風16号及び18号においても、広島県下に甚大な被害が発生した。(写真-1) (図-1)

また、今後発生が想定されている南海トラフ地震等の大規模地震や地震後に発生する津波に起因する、護岸や堤防等の著しい変動や津波による浸水といった甚大な被害の発生が危惧されている。

このため、平成17年度より広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業として整備を進めているところである。

表-1 広島県における主な高潮被害

発生年 [台風名]	広島県下の被災状況		
	死者数 (人)	床上浸水 (棟)	床下浸水 (棟)
1945年(S20) [枕崎台風]	2,558	24,168	28,358
1951年(S26) [ルース台風]	166	5,726	17,863
1991年(H3) [台風19号]	6	3,005	9,162
1999年(H11) [台風18号]	5	141	1,033
2004年(H16) [台風16号]	0	1,379	5,799
2004年(H16) [台風18号]	5	860	3,128
2005年(H17) [台風14号]	0	240	1,741
2007年(H19) [台風5号]	0	1	102

出典：広島県HP ※高潮以外の被害も含まれる。

## 2. 事業の概要

広島市街地の高潮対策は、背後地域の一体的な防護機能を確認するため、国及び県が連携して事業を実施している。

港湾局所管の直轄海岸保全施設整備事業では、中央西地区の観音、江波及び吉島工区、中央東地区の矢野及び船越工区の整備延長12.7kmを対象に、過去に浸水被害の大きかった箇所、企業・民家が集積している箇所から整備を行っている。

現在、中央西地区の観音工区は整備が完了し、江波及び吉島工区、中央東地区の矢野工区について整備を

進めているところである。(図-2)

また、令和2年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策として、令和2年度以降、江波及び吉島工区において、重点的に護岸等の整備を進めているところである。



写真-1 平成16年台風18号による被害状況

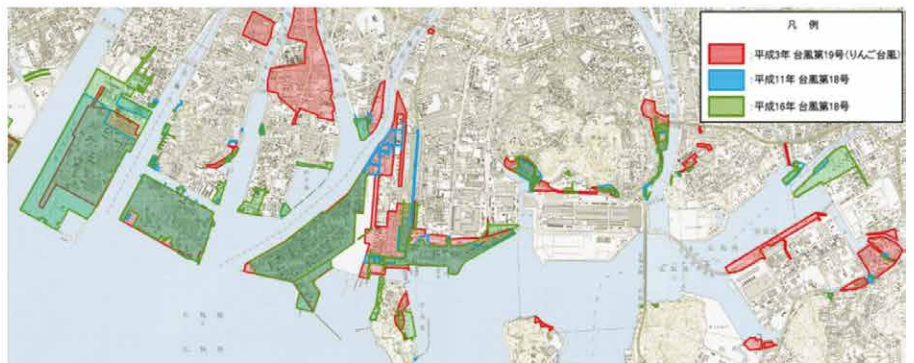


図-1 広島市内における主な台風による浸水区域図(出典：広島市HP)



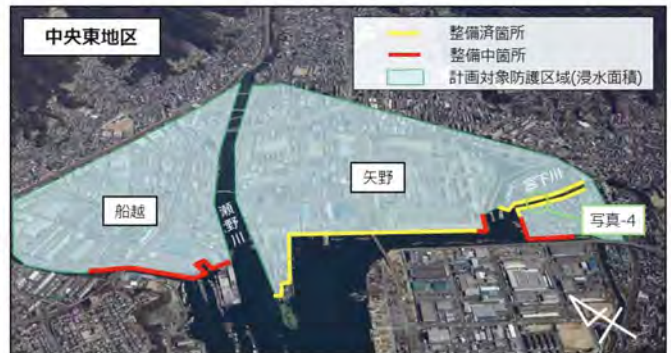
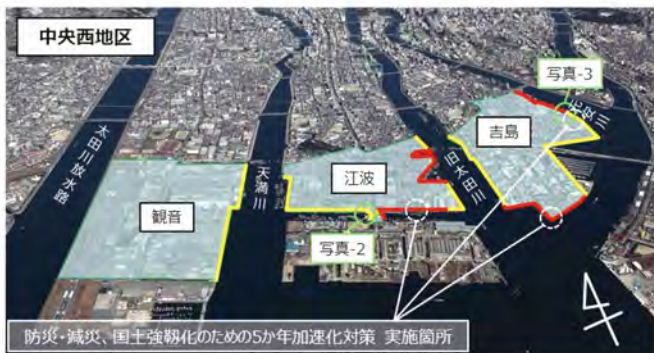


図-2 本事業の整備状況（令和5年度時点）



写真-2 江波工区：護岸の整備状況(左:整備前、右:整備後)



写真-4 矢野工区：護岸の整備状況(左:整備前、右:整備後)



写真-3 吉島工区：護岸の整備状況



写真-5 VRや動画を活用した広報活動

### 3. 整備状況

現在整備を進めている江波工区、吉島工区及び矢野工区においては、いずれの地区も海岸背後の土地利用を考慮しつつ、早急な海岸保全施設の整備が求められている。

各地区の整備状況を以下に示す。

#### 【中央西地区(江波工区)】

江波工区は、背後に住宅やマリーナ、工場等が立地している。平成23年度から護岸等の整備を開始し、令和3年度には西部の護岸整備が完了した。引き続き、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、南部及び北東部における護岸等の整備を進めている。(写真2)

#### 【中央西地区(吉島工区)】

吉島工区は、背後に住宅や小中学

校、ボートパーク等が立地しており、浸水防護機能に加え、環境面や利用面への配慮が求められている。平成20年度から護岸等の整備を開始し、平成24年度には西部の護岸整備が完了した。元安川右岸側では、令和3年度に地元主催の釣りイベントが開催され、利用面での効果も発現している。引き続き、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、南部及び北東部における護岸等の整備を進めている。(写真3)

#### 【中央東地区(矢野工区)】

矢野工区は、背後に住宅やマリーナ、自衛隊駐屯地、工場等が立地している。平成25年度から護岸等の整備を開始し、令和2年度には宮下川両岸の護岸整備が完了した。引き続き、南東部における護岸等の整備を進めている。(写真4)

### 4. その他の取り組み

令和5年度、地元主催の防災訓練及び防災フェアにおいて、海岸事業の事業報告やVR体験を用いた広報活動を行った。(写真5)

防災フェアでは、護岸整備イメージのVR体験や、高潮発生時の浸水想定動画を放映し、海岸事業への理解や防災意識の向上につながった。

### 5. おわりに

広島港海岸の整備にあたっては、市街地海岸という特性から、地元自治体や背後に立地する企業、住民等との緊密な連携が必須となる。激甚化する風水害や切迫する大規模地震に対して、地域の安全・安心を確保するとともに、地元の期待に応えるべく、引き続き事業を推進してまいりたい。

# 令和5年鹿児島県奄美地方の大雨と命のみなとネットワーク

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害対策室  
 三谷 純平

## 1. はじめに

近年、令和元年(2019年)東日本台風及び令和4年(2022年)台風第14号では、既往最高潮位や既往最大有義波高を更新するなど、近年、台風の強大化が顕著となっています。

日本は、人口や資産が臨海部に集中するとともに、製油所、発電所、製鉄所、化学工場の多くが港湾・臨海部に立地しているため、台風に伴う高潮や高波、大雨、地震に伴う津波の被害を受けやすく、気候変動による影響を大きく受けやすいという特性があります。

そのため、大規模災害発生時には、速やかに被災情報を把握し、緊急支援物資の受け入れやサプライチェーン維持の観点で港湾機能の継続が不可欠であり、その後の被災地支援の役割が求められます。

本稿では、令和5年に発生した鹿児島県奄美地方の大雨における対応について紹介致します。

## 2. 気象の概況

鹿児島県奄美地方において、令和5年6月19日と20日に2日続けて前線の活動が活発になり、非常に激しい雨が降り続き線状降水帯が発生しました。

降り始め(16日9時)から22日7時

までの降水量は、奄美地方の瀬戸内町古仁屋で565.5ミリ、和泊町で452.0ミリ、奄美市名瀬で319.5ミリの大雨が降りました。瀬戸内町古仁屋は、6月の平年1か月分を超える降水量となりました。

また、20日6時20分までの1時間降水量は、大和村で106ミリ、宇検村で76ミリを記録しました。

## 3. 被害状況

大島郡宇検村の6つの集落(屋鈍、阿室、平田、佐念、名柄、部連)

では、崖崩れや倒木の影響で県道等が通行止めとなり、合わせて228世帯365人が孤立状態になりました。

また、瀬戸内町大字節子、花天、西古見周辺では約190戸、宇検村、瀬戸内町周辺では、約180戸が停電する状況となりました。

## 4. 災害支援

国土交通省からの災害支援として、6月22日より九州地方整備局から鹿児島県庁に2名、宇検村と瀬戸内町に港湾職員を2名ずつ、リエゾンと



図-1 奄美地域の孤立・通行止め状況

して派遣しました。

リエゾンの派遣に伴い、鹿児島港湾・空港整備事務所に備蓄されていた水（約150L）や食料等の支援物資を宇検村と瀬戸内町に提供しました。

また、22日に停電が続く集落に対し、瀬戸内町長より停電復旧のため、電力関連会社の作業車両等の海上輸送の要請があり、19時より篠川港で積込を開始、23時頃に花天漁港での荷卸しが完了。その後、夜間復旧作業を開始し、停電の早期復旧へ貢献しました。

## 5. 命のみなとネットワーク

近年、気候変動の影響により、これまでに経験したことのない豪雨に

よる洪水や土砂災害等の気象災害が多く発生しています。陸路が寸断して孤立した被災地において、海上輸送を活用した緊急物資や生活物資、救援部隊や被災者の輸送等の事例も増えつつあります。

こうした状況を踏まえ、“みなと”の機能を最大限活用した、災害対応のための物流・人流ネットワークを「命のみなとネットワーク」と名付け、このネットワークの形成に向けた取組を各地域で進めています。具体的な取組として、災害時に速やかに対応できるように、国土交通省と関係市町村等が合同で、物資や人員輸送に係る訓練を行っております。

令和5年5月19日には、各地域でネットワークの構築に向けた取組を進めている、全国20市町の首長と

の「命のみなとネットワーク構築に係る意見交換会」を開催し、各地域の取組等について意見交換を行いました。

また、本災害での対応をはじめ、“みなと”を活用し災害対応支援を行った事例を国土交通省ホームページに公表しています。

## 6. おわりに

日本では、気候変動の影響もあり、各地で気象災害が激甚化・頻発化している中で、国内外の物流・人流や地域の経済活動を支える港湾の防災・減災が極めて重要です。これまでの災害から得られた教訓を活かし、引き続き災害対応力の向上に努めてまいります。



(1) 支援物資の受渡



(2) 篠川港での車両の積込状況



(3) 作業船による車両の輸送状況

図-2 令和5年鹿児島県奄美地方の大雨における国土交通省からの支援



図-3 「命のみなとネットワーク」のかたち

## かもめ島マリンピング ～海と日本PROJECT～

かもめ島マリンピング運営事務局  
(一般社団法人 北海道江差観光みらい機構)

### ●かもめ島マリンピングとは

北海道南部の渡島半島、日本海に面する江差町で2020年から始動した、アウトドア宿泊と海洋体験のロングランイベントが「かもめ島マリンピング」です。市街地と島が防波堤で繋がっているため、内湾側は比較的穏やかな海になっています。そんな恵まれた地理的条件と豊かな海洋資産を活かした海洋体験の拠点づくりを目指している最中です。

ちなみにマリンピングとはご想像通り「海」と「グランピング・キャンピング・アウトディング」を掛け合わせた造語です。

コロナ禍という困難な時期に産声を上げましたが、アウトドアレジャーという特性上おかげさまでこれまでは順調に歩みを進めています。

### ●海との遭遇／再会

私たちがブランドプロミスに掲げている言葉です。海の絶景があり、かつ安全なかもめ島で初めての海との触れ合い又は久々の訪問を果たしていただきたい、という願いから考案しました。

次世代へ豊かで美しい海を引き継ぐために、海を介して人と人がつながる「日本財団 海と日本PROJECT」の一環として、これまでも「サザエさん」との共同事業や海洋イベントの開催など様々な活動を行ってきました。

4年目である2024年度からは、5種のアウトドア宿泊と10種のアクティビティを「海と島」をテーマに提供しながら、皆さまと海を繋ぐ活動に発展させていきたいと考えています。

### ●島でのアウトドア宿泊

山間部や、単に海の世界を楽しめるアウトドア施設なら日本中にたくさんあります。離島でのアウトドアも各所で提供されています。ですが、本土から気軽に歩いて渡れる島で、さらには自然公園内でキャンプをできる場所となると話は変わってきます。

檜山道立自然公園であるかもめ島はもともとキャンプ場のある島でした。キャンプ文化もすでに定着しています。自然や景観を損ねない中でこの利点を最大限活用するため2基のグランピングドームを中心に、容易に撤収可能なテント式「灯台カジュアルマリンピング」や「手ぶらキャンプ」で運営をしています。

島キャンプ・海キャンプ・絶景キャンプを一度に味わえるレジャー事業として、独自性を打ち出しています。



かもめ島  
マリンピング  
海と日本PROJECT

日本財団  
海と日本  
PROJECT

全景



マリンピング



マリンピング



キャンプ系

## ●海洋体験にも注力

島でのアウトドア宿泊を提供するだけでは、海と人を繋ぐ役割は果たせません。海辺に近付いてもらい、夏場には海に入っていたくため、アクティビティ部門にも力を入れています。

特に2023年度より始動したSUP体験では、インストラクターを町民から育成する取組みを実らせています。過疎地において慢性的な観光の担い手不足を解消する手法でもあり、参加者目線では「地域に飛び込んで、歓迎されている」印象がより強く感じていただける仕組みを完成でき

ました。

ほかにも江差町が認定されている日本遺産を「海」をテーマに巡るガイドウォークや水中ドローンを用いたVR疑似潜水体験、安全なシュノーケリングによる島探検など、ここできか味わえないエッセンスを加えたアクティビティを提供しています。

## ●道内に海洋体験拠点の輪を

北海道は言うまでもなく一大観光地です。グルメ・温泉に有名スポット、最近ではアドベンチャートラベルでも注目をされています。

ですが、海に親しむ観光拠点とい

う意味では、そう多くは存在しません。

「わざわざ北海道で海？」と思われるかもしれませんが、江差のような臨海過疎エリアにおいて、私たちはこれまでの経験をもとに「好機」を見出しています。

例えば、道外の方にしてみれば「雪のイメージがある北海道観光で珍しい海洋体験ができた」という特別感が生まれているようです。現段階ではまだまだライバルの少ないタイミングですので、ここに新たなブランディングの活路が見いだせるかもしれないと期待を寄せています。

また、そもそも海洋体験の拠点が少ないため、近隣圏からの利用も多くなっています。

観光資源の豊富な北海道エリアにおいて「海洋資産で人を呼び込む観光振興策」は、まだまだ手付かずの領域といえるため、私たちのような事業が今後増えることを期待しているところです。

「港湾・海岸エリア」を北海道の新たな観光資源として、「みなとオアシス江差」との連携も考えながら、今後も「海」のコンテンツ開発に邁進していく所存です。



SUP

# 全国海岸リレー紹介

## 北海道

### みなとオアシスもんべつ

北海道 紋別市 建設部港湾課

#### ●はじめに

紋別港は、オホーツク海沿岸のほぼ中央部に位置し、古くから漁業基地として利用され、現在では紋別市や遠軽町を含む地域の物流拠点港、沖合・沿岸漁業の基地として重要な役割を果たしています。

平成29年には紋別港を含む道内6港湾が連携して策定した「農水産物輸出促進計画」が全国で初めて認定され、連携水揚げ港湾として、良質なホタテ貝の水揚げと輸出拡大に向けて第2船溜西物揚場に屋根付き岸壁7棟を整備(令和6年完成予定)しています。

#### ●みなとオアシスもんべつ

平成26年に登録された「みなとオアシスもんべつ」では、夏の「ウォーターフロント

フェスティバル」や冬の「イルミネーション点灯式」など、一年を通して豊かな自然環境による賑わい創出と地域活性化を目的としたイベントに取り組んでいます。

また、オホーツク海特有の流水を活かし、流水観光船「ガリンコ号Ⅲ IMERU(イメル)」の発着場でもある「海洋交流館」を中心に、世界初となる氷海展望塔「オホーツクタワー」、第3防波堤「クリオネプロムナード」等を整備し、みなとの資産を活用した交流拠点づくりを推進しています。

#### ●Sea級グルメ全国大会

平成26年のみなとオアシス登録以来、秋に開催されるSea級グルメ全国大会に毎年参加しています。

平成30年の「もんべつ大会(地元開

催)」では、特産のホタテ貝を使用した「ホタテみそ焼きうどん」を出品し初優勝を飾ったほか、令和4年の「八幡浜大会(愛媛県)」では「ホタテステーキ」を出品して準優勝、令和5年の「沼津大会(静岡県)」では同メニューで2度目の優勝と輝かしい成績を収めることができました。

沼津大会では、中国の水産物輸出規制に対する報道を心配する声を多数いただいたことで、地域の大きな励みとなりました。



ホタテステーキ



屋根付き岸壁でのホタテ荷揚げ



令和4年度ウォーターフロントフェスティバル



令和4年度イルミネーション点灯式



令和5年度Sea級グルメ表彰式

## 東北

### 加茂港海岸における海岸漂着物対策について

山形県 県土整備部 空港港湾課

#### ●はじめに

加茂港は山形県の海岸線のほぼ中央に位置している県が管理している地方港湾です。平成29年には「みなとオアシス加茂」として登録され、構成施設である加茂レインボービーチや鶴岡市立加茂水族館などは、県民や観光客から広く親しまれています。

#### ●冬季風浪による枯葉等の大量漂着

加茂港は日本海に面しているため、冬期間は強い風浪を受けます。その影響により、毎年冬から春先にかけて海岸の一部区間に大量の枯葉等が打ち上げられます。この枯葉等は内陸部から河川を下って海に流れついたものと思われ、大半は枯葉ですが

木片やビニールなどのゴミも含まれています。

#### ●漂着枯葉等の撤去及び利活用

枯葉等が大量に漂着する場所が船揚場であるため、そのままの状態では船の出入りができない状況となります。そのため、県では毎年その撤去作業を行っています。撤去した枯葉等の処分が課題となっていました。試行錯誤した結果、1年間ほど陸上に野積みすることで水切り及び塩抜きができ、その後ふるい分けにより大きな異物を取り除くことで土壌改良材として有効利用が可能であることが分かりました。現在では、県のホームページなどで周知しており、県民の方々にも

提供し畑などに利用されています。

#### ●おわりに

一連の漂着枯葉等撤去作業は、環境省の海岸漂着物に係る補助金も利用しながら実施しており、今後も県民の利便性や快適性を確保するため実施していきたいと考えております。また、引き続き広報活動を行うことによって、県の取り組みを広く周知し、土壌改良材としての活用も広めていきたいと考えております。



山形県HP

【加茂港の漂着枯葉  
~あなたも活用してみませんか~】



磯場の利用風景



漂着した枯葉等の状況



漂着枯葉を活用した花畑

## 横須賀港海岸(大津地区)高潮対策事業について

横須賀市港湾部港湾整備課

### ●はじめに

三浦半島の東岸にある横須賀港海岸は、海岸延長が約61kmで多数の入り江があり、背後に住宅や事業所が近接している都市型海岸です。

横須賀市では、横須賀港海岸(大津地区)において、海岸高潮対策事業を実施し、このたび大津地区高潮対策護岸が完成しました。

### ●大津地区高潮対策事業について

当該箇所は、北方向からの強風による越波により、度々背後道路が通行止めとなり、市民生活や事業活動に大きな支障をきたしていました。

この状況を改善するため、平成21年度に横須賀港海岸保全施設整備事業(高潮対策事業)に採択され、令和5年3月に高潮対策護岸(延長517m)が完成しました。

構造形式の選定にあたっては、護岸の前面海域で地先漁業が行われていることから、反射波による影響を極力少なくするため、直立消波ブロック式の構造を採用しています。

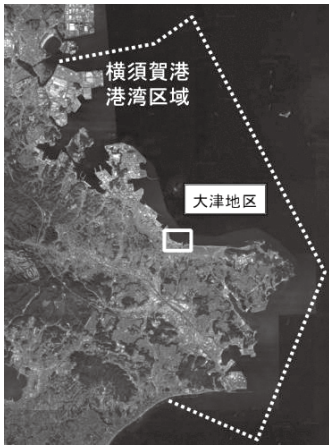
### ●おわりに

大津地区高潮対策護岸は、防護機能だけでなく、護岸上部の管理用通路を一般開放することで、海を身近に

感じられる施設も担い、地域の皆様のウォーキングやジョギング、休息の場などに活用いただき、海と親しめる憩いの場になっています。

また、地元高校生に現場見学と合わせて高潮対策事業について説明をする機会があり、皆、安全・安心、そして未来に残る事業として興味深く聞いていました。

今後も横須賀港海岸の保全に努めてまいります。



位置図



大津地区 整備前(越波状況)



大津地区高潮対策護岸(完成/R5.3)



大津地区 整備前(越波状況)



大津地区高潮対策護岸(完成/R5.3)

## 名古屋港海岸 海岸整備事業について

名古屋港管理組合 建設部 事業推進課

### ●はじめに

名古屋港は、1907年(明治40年)の開港以来、中部地域の海の玄関口として発展を続けてきました。現在ではコンテナ貨物のみならず、バルク貨物、完成自動車を中心に、世界約170の国・地域を結ぶ我が国を代表する国際貿易港となっており、「国際産業戦略港湾」の実現に向けて港湾機能強化の取組を進めています。

一方で、地震、台風等の大規模災害に対応できる地域防災を目指した港づくりを進めており、本組合では4市1村にまたがる名古屋港のうち名古屋市域の海岸につい

て、市民の生命・財産を守るための海岸整備事業に取り組んでいます。

今回は、現在整備を行っている事業について紹介します。

### ●事業内容

名古屋港では、昭和34年の伊勢湾台風を契機に昭和34年から昭和38年にかけて海岸保全施設として防潮壁(26.4km)を整備しました。

今後、発生することが懸念される南海トラフ巨大地震時にも防災施設としての機能を維持できるように防潮壁の地震・津波対策を行っています。

現在、大手ふ頭・中川口地区、築地・ガーデンふ頭地区、築地東ふ頭地区、大江ふ頭地区、潮見ふ頭地区にて海岸高潮対策事業を、昭和ふ頭地区では、海岸保全施設整備連携事業にて液状化対策を実施しています。

また、防潮壁は整備後60年近く経過し、老朽化している箇所があるため、船見ふ頭地区において海岸メンテナンス事業にて老朽化対策を実施しています。

### ●おわりに

引き続き、海岸整備の早期完了に向け、順次整備を進め、安全・安心な港づくりに取り組んでいきます。



名古屋港全景



液状化対策(昭和ふ頭)



老朽化対策(船見ふ頭)

# 全国海岸リレー紹介

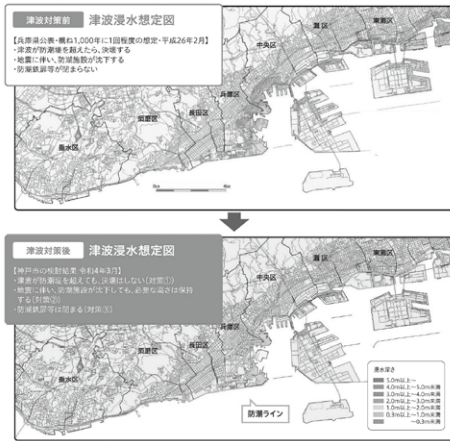
近畿

## 神戸港「1000年に一度の津波対策完了」

神戸市港湾局海岸防災課

### ●はじめに

神戸港では、1964年、1965年に相次いで来襲した台風での甚大な被害を受け、1965年から本格的な高潮対策事業に取り組み2015年度に完了しています。さらに、南海トラフ巨大地震に伴う津波対策として、高潮対策事業で整備した海岸保全施設の強化を進め、1000年に一度の津波に備えた対策が2022年度に完了しました。



### ●津波対策の内容と効果

高潮対策事業で整備した防潮堤は、100年に一度の確率で発生すると言われているM8クラスの地震に伴うレベル1津波にも対応していましたが、概ね1000年に一度の発生確率と言われている南海トラフ巨大地震に伴うレベル2津波（最大クラスの津波）に対しては、一部の地域では機能が不足していました。そこで、1000年に一度の津波にも防潮堤が耐えられるように、「嵩上げ」、「洗掘防止」、「目地開き対策」の補強を行い、「粘り強い」構造にしました。この対策により、1000年に一度の津波が発生しても、人が住むところ



は浸水しないと想定されます。

### ●陸閘の遠隔操作化

1000年に一度の津波対策が完了し、最大クラスの津波に対しても人家部及び都市部における浸水被害を大幅に軽減することが出来ます。ただ、対策の効果を最大限に発揮させるためには、陸閘を確実に閉鎖する必要があります。しかし、大地震に伴う津波の発生は予測が困難です。そこで神戸市ではさらなる取組として、陸閘を確実に安全に閉鎖できるように遠隔操作化を進めています。このシステムには、庁舎に設置している操作用PCに加え、タブレット端末も導入しており、休日・夜間など職員が庁舎にいない場合でも操作できます。また、J-Alertに連動した自動閉鎖も可能です。2020年1月より一部運用を開始しており、2024年度中の完了を目指しています。

中国

## 広島県の「みなとオアシス」の取組

広島県港湾漁港整備課

### 1. はじめに

瀬戸内海のほぼ中央に位置している広島県沿岸は、大小幾多の島々が点在していることから、海岸線延長も非常に長く、約1,124kmにも及びます。そんな広島県の強みとして

- 穏やかな瀬戸内海に面し、日常的に海辺を利用
- 多くの島々が並び、国立公園にも指定されるなど景観に恵まれ、1,000kmを越える長大な海岸線に史跡・歴史文化遺産や交流・レジャー拠点などが数多く点在

上記の強みを生かすため広島県では、みなとオアシス等を活用した賑わいの創出など、地域の魅力を生かしたみなと環境の整

備に取り組んでいます。

### 2. 広島県のみなとオアシス登録数

広島県内の登録数は全国最多の14箇所（令和5年4月28日現在）となっています。また、そのうち9箇所は地方港湾に登録されています。

### 3. みなとオアシス大崎上島

広島県で最も新しく登録（令和4年3月17日）された「みなとオアシス大崎上島」を紹介します。

大崎上島町は、広島県内の単独市町村では唯一の離島の町であり、港は、島民の生活を支える上でなくてはならない場所であり、島の玄関口となっています。代表施設で

ある白水港待合所は、徒歩1分圏内に大崎上島町役場や大崎上島町観光案内所など、島民生活の主要施設が揃う国内ターミナルです。

また、夏には瀬戸内海各地にいた水軍（海賊衆）をルーツに持つ権伝馬競漕（かいでんまきょうそう）がひがしの住吉祭等のメインイベントとして行われており、瀬戸内の夏の風物詩となっています。



### 4. おわりに

広島県では愛媛県を結ぶしまなみ海道がサイクリストの聖地と呼ばれたり、ここでは紹介しきれなかった海の観光資源がたくさんあります。ぜひ皆様も足を運んでいただき、美しく魅力ある広島の海をご体感ください。

名称	所在市町	代表施設	名称	所在市町	代表施設
みなとオアシス三原	三原市	三原港湾ビル	みなとオアシス広島	広島市	広島みなと公園
サイクリングポート みなとオアシス羅道	羅道市	ONOMICHI U2(農芸堂2層2号)	みなとオアシスえたじま	江田島市	小用港旅客ターミナル
みなとオアシス瀬戸田	瀬戸市	瀬戸田港旅客ターミナル	みなとオアシス下瀬川	呉市	鞆島歴史館
みなとオアシスただのうみ	竹原市	ふれあいステーションただのうみ	みなとオアシスみやじま・みやじまく	廿日市市	宮島枝機旅客ターミナル
みなとオアシスたけはら	竹原市	竹原港北崎旅客ターミナル	みなとオアシスみたか	江田島市	みたかゲートハウス
みなとオアシスベイサイドビーチ坂	坂町	ベイサイドビーチ坂	みなとオアシス因島・上島	尾道市・上島町(愛媛県)	土生港旅客ターミナル
みなとオアシス 瀬帯ちの港 瀬の浦	福山市	福山市宮津船場	みなとオアシス大崎上島	大崎上島町	白水港待合所

表 広島県内のみなとオアシス登録箇所(着色は地方港湾)



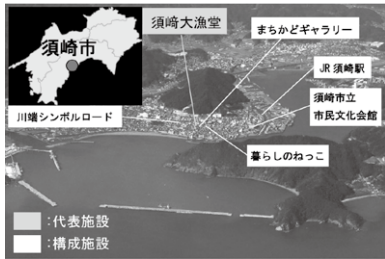
## 美しい景色と昔懐かしい雰囲気を感じられる ”みなとオアシス海のまち須崎”

高知県須崎市 建設課

### ●はじめに

須崎市は高知県のほぼ中央に位置し、南に土佐湾、北に幡蛇森(ばんだがもり)と呼ばれる山があり、西には日本で最後にニホンカワウソが目撃された清流新莊川が流れる自然豊かなまちです。そのニホンカワウソと名物の鍋焼きラーメンをモチーフした「しんじょう君」は、ゆるキャラグランプリにも輝いています。

天然の良港に恵まれた本市は、近隣の物資の集散地として発展し、現在の須崎港は、港湾取扱貨物量(フェリーを除く)が四国一の工業港となっています。また、漁場にも恵まれており、近海で揚がる魚は種類も豊富で須崎の魅力ある食文化を支えています。



須崎港全景/みなとオアシス海のまち須崎

### ●みなとオアシス海のまち須崎

土佐の海洋運輸の要として発展した中心市街地には、大正から昭和の建物や、古代からの歴史を物語る神社や砲台跡なども残っています。それら歴史のある町並みの魅力を活かし、人々がにぎわう取組みを展開していくことを目的に、令和3年“海のまちプロジェクト”が始動し、その一つとして、「みなとオアシス」への登録を行いました。

代表施設である「須崎大漁堂」は、ブランド“須崎の魚”をはじめ、奥四万十の食材を使った料理を提供し、土佐の匠が作り上げた逸品を集めて、紹介する地域の魅力発信基地になっています。



代表施設\_須崎大漁堂/地元食材の料理\_地域の逸品

また、構成施設の一つである「すさきまちかどギャラリー(旧三浦邸)」は、高知を代表する商屋建築と評され、アートや文化交流施設として、「アーティスト・イン・レジデンス須崎(現代地方譚)」※というアートイベントが毎年行われています。“海のまちプロジェクト”では、今後も地域行事、活動グループ等と連携し、様々なイベントを企画・実行するなど、地域活性化を推進していきます。



構成施設\_すさきまちかどギャラリー(旧三浦邸)

### ●おわりに

レトロな雰囲気が漂う海のまちで、美味しいもの巡りに、裏路地散策、歩けば歩くほど、須崎の魅力にであえると思います。是非とも須崎にお越しください。

※芸術家が一定期間滞在し、住民交流、地域資源の活用に取り組み、作品の制作/展示を行う

## 縣市一体となった海岸高潮対策について(島原港海岸)

長崎県土木部港湾課

### ●はじめに

島原港は、島原半島の東部に位置し、有明海に面した天然の良好な泊地を有している半島最大規模の港です。また、熊本港・三池港との間に定期航路を有しているとともに、漁業活動も盛んに行われるなど、人流・物流・水産業の重要な拠点としての役割を担っています。

近傍には、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」(世界文化遺産)の構成資産である原城跡や、ユネスコに認定された「島原半島ユネスコ世界ジオパーク」などの豊富な観光資源があり、県内有数の観光交流拠点として多くの観光客に利用されています。



浸水被害状況(平成24年9月)①



浸水被害状況(平成24年9月)②



高潮対策完成(令和5年5月)

### ●事業概要

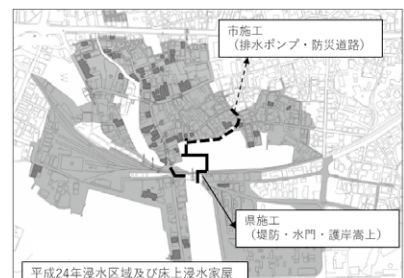
島原港の内港霊南地区は、背後に人家が密集している地区ですが、平成24年には大潮と台風の影響により約300戸が浸水被害を受け、住民生活に著しい影響を及ぼすとともに、将来にわたる生活の安全が脅かされました。

そこで、県では平成27年より社会資本整備総合交付金(防災・安全)事業を活用し、新たな堤防及び水門の整備、既存護岸のかさ上げを実施し、併せて、基礎自治体である島原市において、排水ポンプ、防災道路の整備を実施することで、縣市一体となった高潮対策を実施し、関係者のご尽力もあり令和5年度に完成しました。

### ●おわりに

防災・減災対策は、大型化、激甚化する自然災害に対応するための喫緊の課題であり、急務となっているなか、海岸管理者である県が、背後地の防護・保全を目的として行う防災対策に併せて、基礎自治体による防災道路の整備などの減災対策を一体的に実施することで、より地域に根付いた対策が可能となりました。

また、防災道路の整備による住民生活の利便性の向上など、更なる効果も期待されることから、引き続き縣市町が連携し、必要な対策に取り組んでまいります。



浸水被害及び高潮対策計画図

# データで見る海岸・防災

## ①人口・資産が高度に集積する港湾海岸

- ・港湾区域・港湾隣接地域においては港湾管理者が海岸管理者となることにより、港湾行政と海岸行政の一体的・効率的な運営を行っている(海岸法第5条第3項)。
- ・港湾海岸延長は全体の28%であるが、**防護人口では全体の56%**を占めるとともに、**背後に物流・産業機能が高密度に集積している。**

※港湾所在市区町村の整理は令和6年1月時点

### ● 背後地が大都市やみなとまち

#### 防護が必要な海岸延長

港湾海岸 約28% (約3,900km)	他所管の海岸 約72% (約9,900km)
(約13,800km) 【出典】海岸統計(令和4年度版)(R4.3.31時点)	



東京港海岸(東京都)  
(約38万km<sup>2</sup>)

#### 防護すべき人口

港湾海岸 約56% (約562万人)	他所管の海岸 約44% (約440万人)
(約1,001万人) 【出典】国土交通省、農林水産省調べ(R3.3.31時点)	



呉港海岸(広島県)

### ● 物流・産業機能が高密度に集積

#### 全国の面積に占める港湾所在市区町村の割合

港湾所在市区町村 約32% (約12万km <sup>2</sup> )	その他(内陸部も含む) 約68% (約26万km <sup>2</sup> )
(約38万km <sup>2</sup> ) 【出典】全国都道府県市区町村別面積調(2023.10.1現在)	



大阪港海岸(大阪府)

#### 全国の製造品出荷額等に占める港湾所在市区町村の割合

港湾所在市区町村 約45% (約137兆円)	その他(内陸部も含む) 約55% (約165兆円)
(約302兆円) 【出典】経済センサス(地域別統計表)(値は2021暦年値)	



千葉港海岸(千葉県)

## 物流・産業機能が高密度に集積する港湾（都道府県別データ）

※港湾所在市区町村の整理は令和6年1月時点

地方	都道府県	全国の面積に占める港湾所在市区町村の割合 【出典】全国都道府県市区町村別面積調（2023.10.1 現在）			全国の製造品出荷額等に占める港湾所在市区町村の割合 【出典】工業統計表（地域別統計表）（値は2021 暦年値）		
		都道府県 (km <sup>2</sup> )	港湾所在市区町村の合計 (km <sup>2</sup> )	割合 (%)	都道府県 (兆円)	港湾所在市区町村の合計 (兆円)	割合 (%)
北海道	北海道	83,421	17,045	20	5.59	2.63	47
東北	青森県	9,645	4,586	48	1.68	0.96	57
	岩手県	15,275	3,941	26	2.49	0.30	12
	宮城県	7,282	1,989	27	4.36	1.46	34
	秋田県	11,638	2,784	24	1.31	0.54	41
	山形県	9,323	1,914	21	2.83	0.58	21
	福島県	13,784	2,629	19	4.77	1.75	37
関東	茨城県	6,098	835	14	12.18	4.80	39
	栃木県	6,408	0	0	8.24	0.00	0
	群馬県	6,362	0	0	7.89	0.00	0
	埼玉県	3,798	0	0	12.86	0.00	0
	千葉県	5,157	1,850	36	11.93	8.34	70
	東京都	2,200	616	28	7.08	1.19	17
	神奈川県	2,416	793	33	15.84	8.83	56
北陸	新潟県	12,584	5,847	46	4.75	2.83	60
	富山県	4,248	1,761	41	3.65	2.32	63
	石川県	4,186	2,552	61	2.63	0.91	35
	福井県	4,191	1,515	36	2.14	0.89	41
中部	山梨県	4,465	0	0	2.53	0.00	0
	長野県	13,562	0	0	6.04	0.00	0
	岐阜県	10,621	0	0	5.61	0.00	0
	静岡県	7,777	4,620	59	16.45	8.62	52
	愛知県	5,173	1,665	32	43.99	15.44	35
	三重県	5,774	3,520	61	10.49	6.07	58
近畿	滋賀県	4,017	1,342	33	7.60	1.55	20
	京都府	4,612	1,953	42	5.27	2.41	46
	大阪府	1,905	663	35	16.98	8.32	49
	兵庫県	8,401	3,582	43	15.25	11.33	74
	奈良県	3,691	0	0	1.72	0.00	0
	和歌山県	4,725	2,369	50	2.38	2.01	84
中国	鳥取県	3,507	1,457	42	0.74	0.59	80
	島根県	6,708	4,092	61	1.17	1.02	88
	岡山県	7,115	1,769	25	7.06	5.41	77
	広島県	8,479	4,028	48	8.87	7.79	88
	山口県	6,113	5,640	92	5.62	5.51	98
四国	徳島県	4,147	1,143	28	1.80	1.29	72
	香川県	1,877	1,449	77	2.53	2.35	93
	愛媛県	5,676	4,140	73	3.80	3.69	97
	高知県	7,102	2,596	37	0.55	0.30	56
九州	福岡県	4,988	1,320	26	8.95	4.55	51
	佐賀県	2,441	1,556	64	2.03	0.91	45
	長崎県	4,131	4,050	98	1.62	1.57	97
	熊本県	7,409	2,765	37	2.82	1.17	42
	大分県	6,341	3,278	52	3.85	3.52	91
	宮崎県	7,734	2,723	35	1.64	0.89	54
	鹿児島県	9,186	7,527	82	1.98	1.67	84
沖縄	沖縄県	2,282	1,978	87	0.47	0.38	80
合計		377,975	121,880	32	302.00	136.67	45

# 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5年12月末現在）

港名	協議会等名称	設立時期	策定期間	訓練実施状況			R5年度実施予定時期
				R3年度	R4年度	R5年度 (～12月末)	
室蘭港	室蘭港港湾BCP協議会	H27.11.25	H28.3.31	○	○	-	R6.3月頃(予定)
苫小牧港	苫小牧港港湾BCP協議会	H26.7.1	H27.3	○	○	-	R6.2月頃(予定)
石狩湾新港	石狩湾新港港湾BCP協議会	H28.10.4	H29.3.7	○	○	-	R6.2月頃(予定)
稚内港	稚内港港湾BCP協議会	H28.6.27	H29.3.3	○	○	○	R5.11.21
函館港	函館港港湾事業継続連絡協議会	H28.7.1	H29.2.8	○	○	-	R6.2月頃(予定)
小樽港	小樽港港湾BCP協議会	H28.11.4	H29.3.30	○	○	-	R6.2月頃(予定)
釧路港	釧路港港湾BCP協議会	H24.11.28	H26.3.31	○	○	○	R5.11.27
留萌港	留萌港港湾BCP協議会	H27.8.25	H28.12.27	○	○	-	R6.2月頃(予定)
十勝港	十勝港港湾BCP策定協議会	H28.6.30	H28.9.20	○	○	-	R6.2月頃(予定)
紋別港	紋別港港湾BCP協議会	H28.5.27	H29.3.28	○	○	-	R6.2月頃(予定)
網走港	網走港港湾BCP協議会	H28.12.16	H29.3.24	○	○	-	R6.2～3月頃(予定)
根室港	根室港港湾BCP協議会	H29.3.23	H29.3.29	○	○	○	R5.8.17
八戸港	八戸港港湾機能継続協議会	H25.6.14	H25.3	○	○	-	R6.2月頃(予定)
青森港	青森港港湾機能継続協議会	H25.7.29	H26.3	○	○	-	R6.1.15実施予定
むつ小川原港	むつ小川原港港湾機能継続協議会	H27.9.4	H28.3.2	○	○	-	R6.1月頃(予定)
宮古港	宮古港港湾機能継続協議会	H27.2.24	H27.6.30	-	-	-	日程調整中 (R5d内実施予定)
大船渡港	大船渡港港湾機能継続協議会	H27.2.26	H27.6.30	-	-	-	日程調整中 (R5d内実施予定)
久慈港	久慈港港湾機能継続協議会	H27.2.23	H27.6.30	-	-	-	日程調整中 (R5d内実施予定)
釜石港	釜石港港湾機能継続協議会	H25.8.2	H27.6.30	○	-	-	日程調整中 (R5d内実施予定)
仙台塩釜港	仙台塩釜港港湾機能継続協議会	H25.7.23	H27.3	○	-	-	R6.3月頃(予定)
秋田港	秋田港港湾機能継続協議会	H25.5.29	H26.10	○	○	-	R6.3月頃(予定)
船川港	船川港港湾機能継続協議会	H25.5.29	H26.10	○	○	-	R6.3月頃(予定)
能代港	能代港港湾機能継続協議会	H25.5.29	H26.10	○	○	-	R6.3月頃(予定)
酒田港	酒田港港湾機能継続協議会	H25.5.28	H27.3	○	○	○	R5.12.21実施
小名浜港	小名浜港港湾機能継続協議会	H25.7.24	H26.11	○	○	-	R6.2月頃(予定)
相馬港	相馬港港湾機能継続協議会	H27.3.3	H28.3.2	○	○	-	R6.2月頃(予定)
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	○	○	○	情報伝達訓練 R5.7.25 実施、R6.1月頃(予定)
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	○	○	○	情報伝達訓練 R5.7.25 実施、R6.1月頃(予定)
千葉港	千葉港BCP連絡協議会	H24.10.10	H26.6.9	○	○	○	情報伝達訓練 R5.7.14 実施、R6.1月頃(予定)
木更津港	木更津港BCP連絡協議会	H25.2.27	H26.6.9	○	○	○	情報伝達訓練 R5.7.14 実施、R6.1月頃(予定)
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	○	○	○	情報伝達訓練 R5.6.23 実施、R6.1月頃(予定)
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	○	○	○	情報伝達訓練 R5.6.8 実施、R6.1月頃(予定)
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	○	○	○	情報伝達訓練 R5.4.19、11.7実施
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	○	○	○	情報伝達訓練 R5.4.20、11.7実施
新潟港	新潟港港湾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	-	-	○	R5.12.5実施
小木港	佐渡地域港湾BCP協議会	H25.10.25	H26.3.20	-	-	○	R5.12.5実施
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	-	-	-	未定
七尾港	七尾港災害時連携協議会	H25.3.27	H27.3.31	-	-	○	R5.12.4実施
金沢港	金沢港災害時連携協議会	H24.7.2	H26.3.31	-	-	○	R5.12.4実施
敦賀港	敦賀港港湾BCP協議会	H25.3.19	H28.1.18	○	○	-	R6.1月末頃(予定)
清水港	清水港防災対策連絡協議会	H25.7.8	H27.2	○	○	-	R6.3月開催(予定)
田子の浦港	田子の浦港防災対策連絡協議会	H25.9.24	H26.3	○	○	-	R6.1月開催(予定)
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	○	○	-	R6.3月開催(予定)
名古屋港	名古屋港BCP協議会	H27.3.25	H27.6.1	○	○	○	R5.9.19実施
衣浦港	衣浦港BCP協議会	H27.3.20	H27.3.20	○	○	-	R6.1月開催(予定)
三河港	三河港BCP協議会	H27.3.20	H27.3.20	○	○	-	R6.1月開催(予定)
四日市港	四日市港BCP協議会	H27.10.8	H27.10.8	○	○	○	R5.12.18実施
津松阪港	津松阪港港湾機能継続計画協議会	H27.10.8	H27.10.8	○	-	-	R6.1月開催(予定)
尾鷲港	尾鷲港港湾機能継続計画協議会	H28.11.17	H29.3.10	○	-	-	R6.1月開催(予定)
舞鶴港	京都舞鶴港港湾BCP協議会	H27.7.9	H29.3.2	-	○	○	R5.6.30実施
大阪港	大阪港BCP協議会	H27.3.25	H28.3.18	○	○	-	R6.1月頃(予定)
堺泉北港	堺泉北港港湾事業継続計画協議会	H27.9.28	H28.3.24	○	○	-	R6.1月頃(予定)
阪南港	阪南港港湾事業継続計画協議会	H27.9.28	H28.3.24	○	○	-	R6.1月頃(予定)
神戸港	神戸港港湾BCP協議会	H27.11.5	H28.3.17	○	○	○	R5.11.15実施
姫路港	姫路港港湾BCP協議会	H29.2.10	H29.3.23	○	○	-	R6.2月頃(予定)
尼崎西宮芦屋港	尼崎西宮芦屋港港湾BCP協議会	H27.12.11	H28.2.18	-	-	-	R6.2月頃(予定)
東播磨港	東播磨港港湾BCP協議会	H28.11.30	H29.3.28	-	-	-	R6.1～3月(予定)

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	○	-	-	R6.1~3月(予定)
日高港	日高港湾機能継続協議会	H28.12.1	H29.3.1	-	-	-	R6.1~3月(予定)
鳥取港	鳥取港BCP連絡協議会	H27.5.15	H28.3.15	○	-	-	R6.2月(予定)
境港	境港BCP(事業継続計画)連絡協議会	H27.12.7	H28.3.25	○	-	-	R6.2月(予定)
浜田港	浜田港・三隅港BCP連絡協議会	H28.2.12	H28.7.25	○	-	-	R6.2月(予定)
三隅港	浜田港・三隅港BCP連絡協議会	H28.2.12	H28.7.25	○	-	-	R6.2月(予定)
西郷港	西郷港BCP連絡協議会	H28.2.9	H29.3.3	○	○	○	R5.11.15
岡山港	岡山港BCP協議会	H27.12.24	H29.3.15	○	○	-	予定無し
宇野港	宇野港BCP協議会	H27.11.19	H29.3.15	○	○	-	予定無し
水島港	水島港BCP協議会	H27.12.22	H29.3.15	○	○	-	R6.2月(予定)
福山港	福山港BCP連絡協議会	H28.7.19	H29.3.30	○	-	-	R6.1~3月(予定)
尾道糸崎港	尾道糸崎港BCP連絡協議会	H28.7.28	H29.3.30	○	-	-	未定
広島港	広島港BCP連絡協議会	H28.4.25	H29.3.30	○	-	-	R6.1~2月(予定)
呉港	呉港BCP連絡協議会	H28.3.25	H29.3.31	○	-	-	R6.1~3月(予定)
岩国港	岩国港事業継続計画協議会	H27.11.11	H29.2.28	○	-	○	R5.10.3
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	○	-	○	R5.10.3
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	○	-	○	R5.10.3
宇部港	宇部港・小野田港BCP協議会	H27.12.17	H29.2.20	○	-	○	R5.10.3
小野田港	宇部港・小野田港BCP協議会	H27.12.17	H29.2.20	○	-	○	R5.10.3
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	-	○	○	R5.12.4実施
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	-	○	○	R5.12.4実施
坂出港	坂出港機能継続連絡協議会	H28.3.22	H29.2	○	○	-	R6.3月頃(予定)
高松港	高松港連絡協議会	H23.9.14	H23.9	○	○	-	R6.3月頃(予定)
宇和島港	宇和島港機能継続連絡協議会	H28.9.9	H29.1	○	○	○	R5.12.6実施
松山港	松山港機能継続連絡協議会	H26.1.17	H27.3	○	○	-	R6.1月下旬頃(予定)
東予港	東予港湾BCP協議会	H28.11.11	H29.2	○	○	-	R6.2月中旬頃(予定)
三島川之江港	三島川之江港湾BCP協議会	H28.11.11	H29.2	○	○	-	R6.2月中旬頃(予定)
今治港	今治港連絡協議会	H28.6.29	H28.9	○	○	○	R5.12.14実施
新居浜港	新居浜港湾BCP協議会	H28.8.5	H29.3	○	○	-	R6.2月頃(予定)
高知港	高知港機能継続連絡協議会	H25.10.23	H25.2	○	○	○	R5.4.3他8回実施
須崎港	須崎港機能継続連絡協議会	H26.12.24	H26.3	-	○	-	日程調整中 (R5d内実施予定)
宿毛湾港	宿毛湾機能継続連絡協議会	H27.1.9	H27.3	-	○	-	日程調整中 (R5d内実施予定)
下関港	下関港事業継続推進協議会	H27.12.2	H28.3.10	○	○	-	R6.3月頃(予定)
北九州港	北九州港事業継続推進連絡会	H27.3.27	H27.3	○	○	-	R6.3月頃(予定)
博多港	博多港事業継続推進協議会	H29.2.16	H29.3.27	○	○	-	R6.3月頃(予定)
刈田港	刈田港湾BCP協議会	H28.8.9	H29.3.16	○	○	-	R6.3月頃(予定)
三池港	三池港湾BCP協議会	H28.8.1	H29.3.15	○	○	-	R6.2~3月頃(予定)
唐津港	唐津港湾BCP協議会	H28.12.1	H29.3.16	○	-	-	R6.3月頃(予定)
伊万里港	伊万里港湾BCP協議会	H28.12.1	H29.3.17	○	-	-	R6.3月頃(予定)
佐世保港	佐世保港湾事業継続推進協議会	H28.12.26	H29.3.28	-	-	-	R6.1~3月(予定)
長崎港	長崎港湾BCP協議会	H28.1.29	H29.2.21	○	○	○	R5.7.5実施
福江港	福江港湾BCP協議会	H28.3.18	H29.3.14	-	-	-	R6.1~3月(予定)
郷ノ浦港	郷ノ浦港湾BCP協議会	H28.7.21	H29.2.1	-	-	-	R6.1~2月(予定)
厳原港	厳原港湾BCP協議会	H28.3.14	H28.11.29	○	○	-	R6.1~3月(予定)
熊本港	熊本港湾事業継続推進協議会	H29.2.20	H29.3.24	○	○	-	R6.2月頃(予定)
三角港	三角港湾事業継続推進協議会	H29.2.27	H29.3.24	○	○	-	R6.2月頃(予定)
八代港	八代港湾事業継続推進協議会	H29.2.21	H29.3.24	○	○	-	R6.2月頃(予定)
中津港	中津港湾BCP連絡協議会	H27.3.11	H27.3	-	○	-	R6.3月頃(予定)
別府港	別府港湾BCP連絡協議会	H27.8.18	H27.8.18	-	○	-	R6.3月頃(予定)
大分港	大分港湾BCP連絡協議会	H26.5.22	H26.10	-	○	-	R6.3月頃(予定)
津久見港	津久見港湾BCP連絡協議会	H27.2.10	H27.2	○	○	-	R6.3月頃(予定)
佐伯港	佐伯港湾BCP連絡協議会	H27.1.27	H27.1	-	○	-	R6.3月頃(予定)
細島港	細島港湾事業継続推進協議会	H25.1.25	H25.3.26	○	○	-	R6.1~3月(予定)
宮崎港	宮崎港湾事業継続推進協議会	H25.8.30	H25.11.26	○	○	○	R5.11.2
油津港	油津港湾事業継続推進協議会	H25.11.18	H26.2.14	○	○	○	R5.11.30
鹿児島港	鹿児島港湾事業継続推進協議会	H28.11.22	H29.2.10	○	○	○	R5.11.1実施
志布志港	志布志港湾事業継続推進協議会	H27.3.11	H27.6.15	○	-	○	R5.11.2実施
川内港	川内港湾事業継続推進協議会	H28.2.9	H28.3.31	○	○	○	R5.11.1実施
名瀬港	名瀬港湾事業継続推進協議会	H28.2.4	H28.3.7	○	○	○	R5.11.1実施
西之表港	西之表港湾事業継続推進協議会	H28.3.3	H28.3.3	○	○	○	R5.11.1実施
那覇港	那覇港湾BCP協議会	H28.10.28	H28.12.13	○	○	○	R5.6.28実施
平良港	平良港湾BCP協議会	H28.1.29	H28.3.25	○	○	○	R5.6.28実施
石垣港	石垣港湾BCP協議会	H28.10.26	H29.1.31	○	○	○	R5.6.28実施
運天港	運天港BCP協議会	H28.12.28	H29.3.31	-	○	○	R5.12.21実施
金武湾港	金武湾港・中城湾港BCP協議会	H28.12.28	H29.3.31	-	○	○	R5.12.20実施
中城湾港	金武湾港・中城湾港BCP協議会	H28.12.28	H29.3.31	-	○	○	R5.12.20実施

# データで見る海岸・防災

## ③「水際・防災対策連絡会議」の開催実績（令和5年12月31日現在）

会議名称	対象港湾	事務局	開催日			
			R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
苫小牧港水際・防災対策連絡会議	苫小牧港	北海道開発局	R2.10.7	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17	
函館港水際・防災対策連絡会議	函館港	北海道開発局	R3.3.24	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17	
室蘭港水際・防災対策連絡会議	室蘭港	北海道開発局	R3.2.17	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17	
釧路港水際・防災対策連絡会議	釧路港	北海道開発局	R3.3.11	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17	
網走港水際・防災対策連絡会議	網走港	北海道開発局	R3.3.26	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17	
小樽港水際・防災対策連絡会議	小樽港	北海道開発局	R3.3.23	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17	
石狩湾新港水際・防災対策連絡会議	石狩湾新港	北海道開発局	R3.3.23	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17	
留萌港水際・防災対策連絡会議	留萌港	北海道開発局	R3.3.4	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17	
十勝港水際・防災対策連絡会議	十勝港	北海道開発局	R3.3.18	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17	
根室港水際・防災対策連絡会議	根室港	北海道開発局	R3.3.26	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17	
紋別港水際・防災対策連絡会議	紋別港	北海道開発局	R3.3.25	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17	
稚内港水際・防災対策連絡会議	稚内港	北海道開発局	R3.3.23	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17	
青森港水際・防災対策連絡会議	青森港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
むつ小川原港水際・防災対策連絡会議	むつ小川原港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
八戸港水際・防災対策連絡会議	八戸港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
仙台塩釜港水際・防災対策連絡会議	仙台塩釜港(仙台区、塩釜港区、石巻港区)	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
相馬港水際・防災対策連絡会議	相馬港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
小名浜港水際・防災対策連絡会議	小名浜港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
秋田港水際・防災対策連絡会議	秋田港	東北地方整備局	R2.11.5	R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
久慈港水際・防災対策連絡会議	久慈港	東北地方整備局	R3.3.25	R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
宮古港水際・防災対策連絡会議	宮古港	東北地方整備局	R3.3.25	R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
釜石港水際・防災対策連絡会議	釜石港	東北地方整備局	R3.3.25	R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
大船渡港水際・防災対策連絡会議	大船渡港	東北地方整備局	R3.3.25	R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
能代港水際・防災対策連絡会議	能代港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
船川港水際・防災対策連絡会議	船川港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
酒田港水際・防災対策連絡会議	酒田港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27
千葉港水際・防災対策連絡会議	千葉港	関東地方整備局		R3.7.6	R4.6.22 R5.3.8	
木更津港水際・防災対策連絡会議	木更津港	関東地方整備局		R3.7.6	R4.6.22 R5.3.8	
館山港水際・防災対策連絡会議(内航クルーズ部会)	館山港	関東地方整備局	R2.10.29	R3.7.6	R4.6.22 R5.3.8	
川崎港水際・防災対策連絡会議	川崎港	関東地方整備局		R3.7.6	R4.6.22 R5.3.8	
横須賀港水際・防災対策連絡会議	横須賀港	関東地方整備局		R3.7.6	R4.6.22 R5.3.8	
東京港水際・防災対策連絡会議	東京港	関東地方整備局	R2.9.4	R3.7.6 R3.11.19	R4.6.22 R5.3.8	
茨城港水際・防災対策連絡会議	茨城港	関東地方整備局	R3.3.3	R3.7.7	R4.6.22 R5.3.8	
鹿島港水際・防災対策連絡会議	鹿島港	関東地方整備局	R3.3.3	R3.7.7	R4.6.22 R5.3.8	
横浜港水際・防災対策連絡会議	横浜港	関東地方整備局	R2.7.17	R3.7.7	R4.6.22 R5.3.8	
新潟港水際・防災対策連絡会議	新潟港	北陸地方整備局	R2.10.23	R3.7.9	R4.6.30 R5.3.20	
両津・小木・二見港水際・防災対策連絡会議	両津港、小木港、二見港	北陸地方整備局	R3.3.24	R3.7.9	R4.6.30 R5.3.20	
直江津港水際・防災対策連絡会議	直江津港	北陸地方整備局	R3.3.24	R3.7.9	R4.6.30 R5.3.20	
伏木富山港水際・防災対策連絡会議	伏木富山港	北陸地方整備局		R3.7.9	R4.6.30 R5.3.24	
金沢・七尾・輪島港水際・防災対策連絡会議	金沢港、七尾港、輪島港	北陸地方整備局	R3.3.16	R3.7.9	R4.6.30 R5.3.24	
敦賀港水際・防災対策連絡会議	敦賀港	北陸地方整備局	R3.3.16	R3.7.9	R4.6.30 R5.3.22	
名古屋港水際・防災対策連絡会議	名古屋港	中部地方整備局	R2.11.16	R3.7.9	R4.6.23 R5.3.23	
清水港水際・防災対策連絡会議	清水港	中部地方整備局	R2.12.17	R3.7.9 R3.11.19	R4.6.23 R5.3.23	
三重県水際・防災対策連絡会議	四日市港、津松阪港、尾鷲港	中部地方整備局	R3.3.22	R3.7.9	R4.6.23 R5.3.23	
御前崎港水際・防災対策連絡会議	御前崎港	中部地方整備局		R3.7.9 R3.11.19	R4.6.23 R5.3.23	

会議名称	対象港湾	事務局	開催日			
			R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
田子の浦港水際・防災対策連絡会議	田子の浦港	中部地方整備局		R3.7.9 R3.11.19	R4.6.23 R5.3.23	
三河港水際・防災対策連絡会議	三河港	中部地方整備局		R3.7.9	R4.6.23 R5.3.23	
衣浦港水際・防災対策連絡会議	衣浦港	中部地方整備局		R3.7.9	R4.6.23 R5.3.23	
神戸港水際・防災対策連絡会議	神戸港	近畿地方整備局	R2.9.7 R2.10.9	R3.7.1 R3.12.23	R4.6.20	R5.4.25
大阪港湾水際・防災対策連絡会議	大阪港、堺泉北港、阪南港	近畿地方整備局	R2.10.16	R3.7.5 R3.12.23	R4.6.20	R5.4.25
和歌山港湾水際・防災対策連絡会議	和歌山下津港、日高港、新宮港	近畿地方整備局	R3.3.24	R3.7.5 R3.12.23	R4.6.20	R5.4.25
舞鶴港水際・防災対策連絡会議	舞鶴港	近畿地方整備局	R3.3.22	R3.7.5	R4.6.20	R5.4.25
姫路港水際・防災対策連絡会議	姫路港	近畿地方整備局		R3.7.7	R4.6.20	R5.4.25
東播磨港水際・防災対策連絡会議	東播磨港	近畿地方整備局		R3.7.7	R4.6.20	R5.4.25
尼崎西宮芦屋港水際・防災対策連絡会議	尼崎西宮芦屋港	近畿地方整備局		R3.7.7 R3.12.23	R4.6.20	R5.4.25
鳥取港水際・防災対策連絡会議	鳥取港	中国地方整備局	R3.3.5	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24	
境港水際・防災対策連絡会議	境港	中国地方整備局	R3.3.5	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24	
浜田港・三隅港・西郷港水際・防災対策連絡会議	浜田港、三隅港、西郷港	中国地方整備局	R3.3.5	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24	
水島港 宇野港 岡山港湾水際・防災対策連絡会議	水島港、宇野港、岡山港	中国地方整備局	R3.2.19	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24	
広島港水際・防災対策連絡会議	広島港	中国地方整備局	R2.11.24	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24	
福山港・尾道糸崎港・呉港 水際・防災対策連絡会議	福山港、尾道糸崎港、呉港	中国地方整備局	R3.2.26	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24	
山口県港湾水際・防災対策連絡会議	徳山下松港、岩国港、三田尻中関港、宇部港、小野田港	中国地方整備局	R3.2.17	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24	
徳島小松島港等水際・防災対策連絡会議	徳島小松島港、橘港	四国地方整備局	R3.2.4	R3.7.6 R3.12.24	R4.6.23	R5.4.26
高松港等水際・防災対策連絡会議	高松港、坂出港	四国地方整備局	R3.2.4	R3.7.6 R3.12.24	R4.6.23	R5.4.26
松山港等水際・防災対策連絡会議	松山港、宇和島港、今治港、新居浜港、東予港、三島川之江港	四国地方整備局	R3.2.4	R3.7.6 R3.12.24	R4.6.23	R5.4.26
高知港等水際・防災対策連絡会議	高知港、須崎港、宿毛湾港	四国地方整備局	R3.2.4	R3.7.6 R3.12.24	R4.6.23	R5.4.26
下関港水際・防災対策連絡会議	下関港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R4.12.6 R5.3.9	
博多港水際・防災対策連絡会議	博多港	九州地方整備局	R2.11.30	R3.7.8	R4.6.17 R4.10.27 R5.3.9	
北九州港水際・防災対策連絡会議	北九州港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
三池港水際・防災対策連絡会議	三池港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
苅田港水際・防災対策連絡会議	苅田港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
佐賀県港湾水際・防災対策連絡会議	唐津港、伊万里港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
大分県港湾水際・防災対策連絡会議	大分港、別府港、佐伯港、中津港、津久見港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8 R3.12.24	R4.6.17 R5.3.9	
長崎港水際・防災対策連絡会議	長崎港	九州地方整備局	R2.11.18	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
佐世保港水際・防災対策連絡会議	佐世保港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
厳原港水際・防災対策連絡会議	厳原港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
福江港水際・防災対策連絡会議	福江港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
郷ノ浦港水際・防災対策連絡会議	郷ノ浦港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
熊本港水際・防災対策連絡会議	熊本港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
八代港水際・防災対策連絡会議	八代港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
三角港水際・防災対策連絡会議	三角港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
宮崎県港湾 水際・防災対策連絡会議	宮崎港、細島港、油津港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8 R3.12.24	R4.6.17 R5.3.9	
鹿児島港・川内港・西之表港・名瀬港水際・防災対策連絡会議	鹿児島港、川内港、西之表港、名瀬港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
志布志港水際・防災対策連絡会議	志布志港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9	
沖縄本島重要港湾等水際・防災対策連絡会議	那覇港、運天港、金武湾港、中城湾港	沖縄総合事務局	R2.11.27	R3.7.13	R4.6.29 R5.3.22	
平良港水際・防災対策連絡会議	平良港	沖縄総合事務局	R3.1.26	R3.7.13	R4.6.29 R5.3.22	
石垣港水際・防災対策連絡会議	石垣港	沖縄総合事務局	R3.2.2	R3.7.13	R4.6.29 R5.3.22	

## 北条海岸ビーチマーケット —官民協働で閑散期の海辺に新たなにぎわい—

館山市海岸活性化プロジェクト推進協議会  
東 洋平

### 館山市の北条海岸

千葉県南部の館山市は東京湾の入り口。波穏やかな広大な内湾は、鏡のように景色を映し出すことから「鏡ヶ浦」の異名で親しまれ、日本の夕陽百選にも選ばれています。晴れた日は海越しに富士山を望み、その昔から旅人を癒してきました。

黒潮が育む温暖な気候風土から年間を通じてスポーツイベントも盛んで、早春の「若潮マラソン」を筆頭に、館山わかしおトライアスロン、

館山OWSフェスティバルなど多くのアスリート、スポーツ愛好家が全国から集結します。

### 県から与えられたミッション

一方で、レジャーの楽しみ方が多様化していることや海離れから、海水浴客の減少は著しく、北条海岸もピーク時はパラソルが砂浜を埋め尽くしていた時代から一変しました。こうした変化を背景に、千葉県が海岸の新たな利活用の提案を館山市

含む2カ所の自治体に委託したのが、本イベントの発端です。

ミッションを受けた市は、北条海岸の利用の少ない芝生広場の活用を企画するため市内の事業者に声をかけ、「館山市海岸活性化プロジェクト推進協議会」が立ち上がりました。さまざまな案が上がった中で着手したのが「マルシェ」イベント。コンセプトは、館山らしく温暖で人々を癒やす環境を生かした「美と健康」でした。







## 1年では成果せず、官民で継続を決意

2015年にイベントが始まりましたが、当初は出店数も10店舗ほどで、お客さんもちらほら。他のイベントとのタイアップもしますが、伸び悩みます。県の委託事業は実証実験として1年で終了しましたが、やはり軌道に乗せるには1年では限界がありました。

この年で終了する選択肢もあったのですが、協議会は会議を重ねた末に、せっかく息吹いた動きなのだから、次年度以降も続けようと決断。市も、3年後の自立を念頭に国や市の補助を申請して、官民連携で本格的なプロジェクトが始まりました。

## 目的を整理し人材を生かす

私が企画に関わったのも16年の2年目からです。民間の経営経験豊富な会長、副会長を中心に、市の担当職員も交えて改めてイベントの目的や手法を整理していきました。

目的は海岸線に新たな流入人口を増やすことです。しかし、待っていても人はきませんし、単発のイベントも一過性になってしまう。海岸がにぎわうとは、主体的に海と関わりをもつ人が増えることだと仮説を立

てました。

そこで、「海の楽しみ方」を紹介し、体験するコンテンツを増やそうと計画を始めました。

また、夏季の観光シーズンは海水浴客は減少しているとはいえ、ある程度の集客がすでにあるので、本イベントは春と秋の閑散としたシーズンに海岸線を盛り上げようと目標を立てました。

17年には市内に居住する元広告代理店で働いていたフリーランスの女性に声をかけると賛同していただき、瞬く間にアイデアが広がりました。テーマも、「ミーツ（出会い）」や「リンク（関わる）」を掲げ、広報媒体のデザインも洗練されていきました。

## 催しや体験豊富なイベントに

17、18年は、お客さんに楽しんでいただこうと市内のミュージシャンやダンス団体に声をかけてステージイベントに力を入れました。また、コンセプトとなる「美と健康」そして海と関わる人を増やすために、波穏やかな館山湾に適したSUP（スタンドアップパドル）やウィンドサーフィ

ン、シーカヤック、ヨガ、ヨットクルージングに至るまで、多くの団体にご協力いただいて、豪華なメニューが揃っていきました。

そして、来場したお客さんと出店したお店との出会いを育もうと、実店舗の紹介に積極的に取り組みました。会場ではワイヤレスマイクでお店を回り、一押しの商品を呼びかけることも。

海辺で多くの人がアクティビティを体験し、会場のにぎわいも増してきました。16年には、300人程度だった来場者数は、17、18年には3000～4000人と、見るからに成長をした2年間でした。

## 19年からの自立を目指し

しかし、いかにイベントが盛り上がったとしても、補助金からの自立が重くのしかかっています。イベントには見えないところで多くの経費がかかっています。本イベントの収入は、出店者の出店料に頼るしか



ありません。チラシに広告を載せようとか、スポンサーを求めに都内まで営業に行ったこともありましたが、その労力に見合う協賛は期待できませんでした。

主な費用は、企画費（人件費含む）、チラシ作成費、ウェブ運営費、広告費、トイレなどの設備費、出演者報酬、音響費など。全て切り詰めても補助なしでは運営は難しい状況でした。

さらに、多くの催しやコンテンツは、イベントの目的には合致するものの、打ち合わせや予約受け付けの広報、当日の予約者の対応、音楽イベントに関してはステージの設営、音響なども大変な労力となっていました。

できる限りやれることはやった2年間でしたが、気づけば企画者の負担があまりにも多いイベントになっていたわけです。コスト削減も考えましたが、その時点では現実的な解決策は見出せませんでした。

例えば、体験コンテンツは事業者が個々に集客して対応すればよいものですが、お誘いした以上、イベント側に広報力、集客力がなければ、事業者があえてその日に参加するメリットを感じられません。

つまり収入面、企画の負担面という2つの課題を解決するには、もう1段階イベントが大きくなる必要があったのです。

## 出店者、来場者の最大化

こうして、18年の後半には、19年の自立を目指して「出店者数を最大化する」を目標とし、体験コンテンツは、協議会内の事業者によるSUPやヨガにしぼり、コンセプトも「海辺で過ごす休日」として広く来場者の増加を企図しました。海との関わり方を啓蒙するイベントとしては苦肉の策でもありましたが、背に腹は代えられませんでした。

幸いなことに、来場者の増加によって出店者の売上は伸びていたので、18年の春に62店舗だった出店者数は、出店者への広報活動に力をいれた結果、秋の開催で81店舗になりました。その間目指したのは、「100店舗」という数字でした。

19年の春開催は、90店舗に。そして9月9日、令和元年房総半島台風によって館山、南房総は甚大な被害を被りましたが、その復興を掲げた秋の開催で、初の100店舗を達成することとなりました。

一つ付け加えるべきことは、当初出店者の増加はお客様の奪い合いになるのではないかという懸念を含んでいました。来場者数が変わらなければその事態も想定されました。しかし、結果は逆で、出店者数が増えるほどに来場者は増加してきました。

これは、企画側もSNSなどで丁寧に

ありますが、出店者もイベントの拡散に協力してくださったためです。出店者はある意味では運営側にいる方々です。こちらがお願いをすれば自ずと協力もしてくださり、前日準備はボランティアで毎回20店舗以上の出店者が手伝ってくださいます。

## コロナ禍を経てさらに大きく

そして19年、補助がなくなったと同時に、出店料による収入のみ（値上げも行いました）で初の黒字を達成しました。市の担当課職員が、運営に尽力してくださっているのも、完全な自立とはいえませんが、本イベントとしての「官民連携」の形を模索することになります。

その最中に始まったのが新型コロナウイルスによる社会経済活動のストップでした。20、21年の2年間は他の行事同様に、イベントの中止を余儀なくされました。

市の担当課職員も異動があり、22年は、運営面でも再スタートの年となりました。初期のスタッフは民間も行政も、「イベントを成功させよう」という思いだけで突き進めましたが、コロナ禍の中止からの再開は、イベントを客観的に見つめ直すきっかけにもなったと思います。

22年はまだコロナが収束したとはいえませんが、観光の閑散期に実施しているイベントだったため、行動制限のない時期に開催ができ

ました。長い巣ごもりが続いた人々は、外に出ることを欲していたためか、この年は、来場者6000人(※)という、かつてない入り込みを達成しました。

※22年から来場者数をより正確に把握するため、出店者の事後アンケートで売上を報告していただき、総額を客単価1000円で割って計算しています。

## 千葉県誕生150周年パレードと同日開催

「館山にミッキーがやってくる」。このことが公になったのは、23年5月。千葉県誕生150周年記念のパレードが館山市と千葉市の2ヶ所で開催されることが決まり、東京ディズニーリゾート40周年記念のスペシャルパレードも催されるということで、地域は歓喜にわきました。このパレードと同日開催という栄えある指名を頂戴したのです。

約半年間にわたる県、市、警察など関係機関による入念な準備の結果、市の人口44000人を超える約

57000人(県発表)の観客が集まるという歴史に残るイベントが大きなトラブルもなく無事に開催されました。

当日は朝から雨でしたが、ディズニーパレードが始まると同時に雲から光が差し込み青空が広がるという奇跡的な瞬間も。パレードの到着地点にあった本イベント会場はかつてない人々で溢れかえり、来場者数も最多(8500人)を更新しました。

台風災害を乗り越え館山から元気を発信する「館山チアアップ・千葉県誕生150周年記念パレード」のテーマに重ね、せっかくの多くの来場者が地域外からお越しになる機会なので、出店者を館山をはじめ南房総地域に限定して募集したところ、117店舗に集まっていただきました。ディズニーパレードのおかげですが、イベントの最大化という面では、集大成といえるでしょう。

## 官民連携で当初のコンセプト実現へ

官民連携でこれほどの成果が上

げられたことは、ひとえに市の職員と民間事業者が、目的を整理して共に高い目標のために力を尽くしたからに違いありません。「できない」ではなく、「できること」に目を向けて、互いに汗をかくことで、独特のチーム力が培われていきました。

しかし、一時的に規模拡大に舵を切って比較的大きなイベントにはできたものの、会場の広さも限界であり、このまま同じことを繰り返しても来場者のマンネリ化は避けられないでしょう。

また、こうした地域イベントは、官民連携といっても民間側の関係者はボランティアが多く、志以外にモチベーションが続きません。本イベントも立ち上げ当初は「半分は優しさ」で乗り切ってこれたものの、再編の時期を迎えています。

館山は、海山の自然に恵まれた穏やかな環境により、その昔から転地療養の地として人々を癒してきました。そのポテンシャルは、これからの時代にさらに求められると考えています。

その魅力を伝えるイベントとして、当初掲げていたコンセプトと体験に立ち戻り、どの程度その象徴的な場を提供できるかが今後の鍵となっていくことでしょう。これからの進化に乞うご期待です。



# 新宮市

新宮市企画政策部商工観光課  
課長補佐兼港湾振興係長  
上野 貴由

## 1. 新宮市の概要

和歌山県新宮市は、和歌山県、奈良県、三重県の三県に接する、紀伊半島の東南部に位置し、南に海(太平洋)、北に山(紀伊山地)、東に川(熊野川(一級河川))が流れる、豊かな自然に囲まれ、豊かな水、樹木等素晴らしい自然資源に恵まれた環境の中にあります。

市域の約90%を山林が占め、その豊富な木材資源により、製材、製紙産業を中心に栄え、第3次産業の振興により紀南地方の文化・経済・交通の中心地として発展してきました。

## 2. 新宮港について

新宮港は、本州最南端に程近い、熊野灘に面した紀伊半島南部唯一の外貿港湾で、三重県、奈良県も含めた広域の拠点港として重要な役割を担っています。

昭和54年の第一期施設供用開始により、貨物の輸入、移出入港として発展、平成12年には、国土交通省が地域の振興に重要な役割を果たすことが期待される港湾として、全国で13港を「特定地域振興重要港湾」として選

定、新宮港もその一つとして選ばれました。

また、平成18年度の第二期施設供用開始に伴い、貨物取扱量は飛躍的に増加し、産業振興の取り組みを続けています。その後、平成30年度には、11万トン級岸壁が整備され、大型客船も着岸可能となり、客船誘致活動にも力を入れています。客船入港時には、「熊野の海の玄関口」にふさわしいおもてなしとして、平安衣装や雅楽によるお出迎えや太鼓演奏によるお見送り、バスでは特産品等の物販を実施しており、「クルーズオブザイヤー2018特別賞」もいただきました。



特定地域振興重要港湾新宮港



熊野灘より新宮市街地を望む



平安衣装、新宮市キャラクターの「めはりさん」、和歌山県PRキャラクター「きいちゃん」によるお出迎え



太鼓演奏によるお見送り

### 3. 市の魅力

新宮市は、歴史的に古く遡りますと、神武天皇東征ルートとなっていて、日本書紀などには熊野神邑(くまのかんのむら)と呼ばれ、熊野信仰の中心都市として栄え、中世には「熊野速玉大社」の門前町として発展しました。

平成16年7月7日に「紀伊山地の霊場と参詣道」として世界遺産に登録された「熊野速玉大社」、「神倉神社」、「阿須賀神社」に加え、熊野古道「大雲取越」「小雲取越」「高野坂」や川の参詣道「熊野川」など、熊野の海や山や川の織りなす豊かな大自然にあふれており、令和6年には世界遺産登録20周年を迎えました。

文化面では、作家、「田園の憂鬱」の佐藤春夫や「岬」の中上健次、作詞家、「はとぼっぼ」の東くめ、文化学院創立者で芸術家、建築家でもある西村伊作などの多くの文化人を輩出しています。

また、新宮市と縁のあるサンタクルーズ市、宮城県名取市、広島県三原市と姉妹都市、また、宮城県気仙沼市、岩手県一関市と友好都市となり、高校生のホームステイや市民の相互訪問などの交流を通じて友好を深めるとともに、物産販売などで地元の観光宣伝を図り、さらなる誘客に努めています。



#### 世界遺産 熊野古道

熊野三山(熊野本宮大社、熊野速玉大社、熊野那智大社)を詣でる古くからの道が「熊野古道」です。平安時代後期から熊野三山を多くの人々が巡拝するようになりました。京都・大阪から「紀伊路」を通して、田辺から山中を東に分岐する「中辺路」、海岸線を大回りする「大辺路」、高野山と本宮を結ぶ「小辺路」、伊勢神宮から熊野を目指した「伊勢路」、吉野・大峯山と熊野三山を結ぶ、厳しい山岳信仰の道「大峯奥駈道」が新宮市を通っています。



#### 熊野速玉大社

世界遺産に登録されている熊野三山のひとつで熊野川を背にして朱色に輝く美しい社殿の熊野速玉大社は、生命の根源である水の動きを神格化したものと考えられている熊野速玉大神、熊野夫須美大神を中心に十二柱の神々が祀られ、「新宮十二社大権現」として崇拝されています。



#### 御燈祭り

毎年、2月6日夜に行われる神倉神社の例祭で古代以来の熊野山伏の伝統をもつ。白装束に荒縄を締め、御神火を移した松明をもって、神倉山の山頂から急な石段を駆け降りる男の火まつり(国重要無形民俗文化財)です。



#### 徐福公園

秦の始皇帝の命を受け、不老不死の霊薬を求めて熊野に渡来した「徐福」。徐福は、新宮で農耕や捕鯨、紙すきなどの技術をこの地に伝えたと言われており、平成6年には、徐福を顕彰する公園が整備されました。それらの繋がりにより、現在も中国や台湾をはじめとした多様な異文化との交流などを活発に行っています。

#### 4. グルメ紹介

海・山・川と揃った新宮市は、食材の宝庫です。

地元漁港で水揚げされるカツオやイセエビなどの海の幸、そして自然の恵みを活かした郷土料理やお酒、また、多種多様な銘菓など新宮市ではこのような地元グルメを楽しめる飲食店がたくさんあります。

#### 海の幸



#### 地元の魚介

地元近郊の漁港で水揚げされた魚介類が地元スーパーや飲食店で味わうことができます。

#### 郷土料理



#### めはり寿司

漬物の高菜の葉を広げて、ご飯を包み込んだおにぎりです。昔から伝わる庶民の伝統食で、旅路や仕事のお供として親しまれてきました。食べる時に目を張るほどの大きさからこう呼ばれるようになったそうです。日本郷土料理百選にも選ばれた新宮熊野地方を代表する郷土料理です。



#### さんま寿司

多くの新宮市民に愛されている「さんま寿司」は、熊野灘に揉まれて南下してきた脂の少ない引き締まったさんまを使うのが特徴。祭りや正月など、ハレの日に好んで食べられています。



#### 茶がゆ

一般的に「おかゆ」といえば白米を水で炊いた「白かゆ」ですが、熊野地方では番茶やほうじ茶で炊いた香ばしい「茶がゆ」がよく食べられています。胃にやさしい「おかいさん」は、まさに新宮伝統の味。

#### その他



#### 熊野牛

和歌山県南部の熊野地方で昔から飼われていた和牛を品種改良した和歌山県特産の高級和牛。肉質はきめ細やかで柔らか。甘みのある味わいで、肉そのものの風味に優れています。焼いたときの香りもよく、焼き肉やステーキ、ハンバーグでその魅力をご堪能下さい。



### 熊野の地酒

熊野川の伏流水、良質な原材料にこだわった地酒です。  
本州最南端にある酒造会社尾崎酒造の「純米酒太平洋」は、フランス初の日本酒コンクール・蔵マスターにてプラチナ賞を受賞しました。  
日本酒以外にも焼酎・リキュールなど豊富にあります。



### 徐福茶

秦の始皇帝の命により、約2200年前に不老不死の霊薬を求めてここ熊野の地に渡来したと言われている徐福。  
その徐福が探したといわれる不老不死の霊薬、天台烏薬。鳥のように黒い実がなり、根には体の悪いものを取り除く薬効があるといわれており、その葉と番茶を使った新宮市特産のお茶です。



### 和菓子

新宮藩主水野忠央は、和菓子が好物で菓子の製造を奨励していました。  
また、水野家の茶の先生でもあり、江戸千家流の流祖、新宮出身の茶人・川上不自により、茶会の席に欠かせないものとして和菓子文化が醸成されたともいわれ、現在でもレベルの高い銘菓がそろっています。  
なかでも、明治元年創業の香梅堂にある「鈴焼」は、老若男女を問わず、幅広い方に親しまれています。

### 最後に

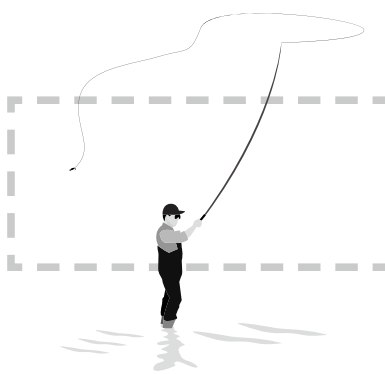
海・山・川に囲まれた豊かな自然に溢れ、熊野古道、熊野速玉大社など世界遺産に恵まれた、また、様々なグルメも味わえる「新宮市」にぜひお越しください。

### 新宮市へのアクセス

電車で、大阪から約4時間、名古屋から約3時間20分。

車でのアクセスは、京阪神方面からは、阪和自動車道・紀勢自動車道を利用し、すさみ南ICから約1時間20分、名古屋方面からは、紀勢自動車道を利用し、熊野大泊ICから約30分。

空の便は、羽田空港より南紀白浜空港へ約1時間、南紀白浜より、電車、車とともに1時間45分となります。



## 海と子どもたちの2023

愛知県釣りインストラクター連絡機構  
顧問 大田 豊明



令和5年の印象を一言でいえば、「とにかく暑かった」。気象観測史上、記録づくめの年でもあった。真夏に40度を超えるのは珍しくなくなり、11月上旬というのに夏日が続いたのも記憶に新しい。海水温も上昇し、

表面水温が30度を超える日も続出した。例年より2～3度高めの水温が12月上旬まで続き、海の生態系にも変化が生じている。

秋の使者といえば「カレイ」。木犀の香るころ、産卵のために深い海か

ら浅瀬へと移動して、投げ釣りで大物が釣れるようになる。しかし、昨年は大型から小さいカレイまで、さっぱり姿を見なかった。「どこへ行ったのか？」が釣り人の挨拶になった。

私は投げ釣りの全国組織・全日本サーフキャスティング連盟に所属して約40年になる。大物魚を求めて全国の海を釣り歩いてきた。団体では毎年同じ時期にそれぞれの魚を対象にした「全国規模の釣り大会」を開催している。大会記録は50有余年連綿と受け継がれてきた。

初夏のキス釣り大会、晩秋のカレイ大会などである。長年のデータをひもとけば、温暖化によると思われる魚の北上傾向があぶり出る。このような全国規模の長年の釣魚データはたぶん日本ではここにしかないだろう。



初夏の安全講習会



釣りの基本指導



釣りの指導





釣り場風景



キスゲット



未来さんカサゴ



キスダブル横江くん



キューセンペラ 中谷くん

各地の協会では、春のアイナメ大会、タイ・チヌ大会などシーズンと魚種に応じて個別の大会を開き、データを蓄積している。

例えば、南の海にいたイソペラが瀬戸内海へ現れたのはかれこれ30年前にならうか。この影響で瀬戸内海からアイナメが消えたといわれる。外海にいたカワハギが瀬戸内海へ入ってきたのも数十年前になる。キスやカレイもずいぶん前から北上を始めている。いずれも釣り大会のデータが如実に物語る。カレイの大会を開いても50cmを超える優勝魚は東北から北海道へと移った。かつてカレイの宝庫だった瀬戸内海では釣れず、全国優勝を夢見る釣友は、大会のたびに北海道へ遠征するようになった。なんとか温暖化を止めなければ、やがて地球環境は破滅するだろう。そんな怖い未来を身近に感じた2023年だった。



カサゴ18センチ小島兄弟

今年は初夏に体調を崩し、一時入院したが、それでもファミリーを対象にした釣り教室を13回、釣り大会を5回開催。海と自然と釣りへの想いを未来を担う子どもたちへ伝えてきた。

イベントでは釣りの基本を教えることはもちろん、安全、ルール・マ

ナー、自然環境、魚族資源の保護などを呼びかける。残念なのは釣り公園などで、釣人が放置したラインや仕掛け、吸い殻などが目立つ。「俺一人くらい」と思う大人のエゴが、水辺の解放感に包まれて溶けだすのだろう。子どもたちに顔向けができるだろうか。

毎週土曜に釣りに通う小3の男の子がいる。初めて釣れたカサゴに驚き、つかめない女の子もいた。と思えばサビキ釣りで釣ったカタクチイワシを「この魚、なんですか?」と尋ねる若者もいる。護岸の捨石上を伝い歩き、良型メバルをかけるベテ

ランも見かける。カーゴを曳き、釣り場でカップ麺を作るファミリーの姿もある。夜通し釣るために簡易テントを張る人もいた。晩秋の寒い早朝、父親とルアーをひく幼子もいる。犬の散歩がてら釣果を尋ねるおばちゃんも。短パンで釣り場沿いを駆けるランナー。ゴミ袋を手に、もくもくと清掃に汗する人が行く。土曜の夜はローラースケートで奇声を

あげる若者も見かける。水上バイクが爆速で沖をすべる。釣り船が沖がかりして竿を振ることもある。近くのイベント広場からロックバンドのかき鳴らす音も届く。結婚会場の乾杯の発声が外部スピーカーから伝わる。ことほどさように釣り公園は雑多でにぎやかだった。

写真は 2023 年の釣り公園や釣り大会での天使たちの微笑みを集めた。しばし心の帯をゆるめていただけるだろうか。

垃麺を啜る釣りの子春隣 豊明



良型キスタブル



ネズミゴチ



釣り公園の落日



常滑初夏の大会

## 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  
③<https://www.tbsglowdia.co.jp/>

※原稿に関するお問い合わせは上記URL③からお問い合わせください。

波となぎさ  
No.220

発行 令和6年2月29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

# 新たな挑戦が始まる

*An Era of New Challenge Begins*

五洋建設は、海の土木にはじまり、陸の土木、建築へと  
業容を拡大してまいりました

DNA である進取の精神でデジタルとグリーンに挑戦します  
部門の垣根を越えて、グローバルに  
さらにその先の未来へ



# 若き感性、築いた伝統。

社会が進化する。ニーズは多様化する。

そのスピードは早まっている。しかし私たちは動じない。

海洋土木という海原で果敢にチャレンジしてきた

しなやかで若い感性が息づいているから。

世界をきり拓いてきた技術力とノウハウ

そして築きあげた伝統があるから。

安全と安心を守る。豊かな暮らしを作る。

そして、次の時代を生み出していく。

世の中が変わっても、その志は変わらない。

若築建設



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  
[www.wakachiku.co.jp](http://www.wakachiku.co.jp)

# 海風とかなえる カーボンニュートラル

1929年の創業から1世紀にわたり  
海とともに歴史を紡いできた誇りを胸に、  
「洋上風力発電」への取り組みをさらに加速し、  
社会課題の解決や豊かな未来づくりに貢献します。

夢から感動へーハートテクノロジー



〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-105  
TEL.03-6361-5450

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



ここにしかない技術で未来を支える。



株式会社 不動テトラ

〒103-0016 東京都中央区日本橋小網町7番2号 ペンてるビル  
TEL.03-5644-8500



防波堤消波工 (クリンガー)

緩傾斜護岸 (スカラ)



消波・根固ブロック  
クリンガー



根固・被覆・傾斜堤ブロック  
ホロスケーヤ



護床・根固ブロック  
リバーストーン



緩傾斜・階段ブロック  
スカラ



## 菱和コンクリート株式会社

本社 〒112-0012 東京都文京区大塚 3-5-9 (住友成泉小石川ビル別館6階)  
TEL 03-5981-8691 FAX 03-5981-8692

北海道支店 TEL 011-860-8333 東京支店 TEL 03-5981-8693  
東北支店 TEL 022-217-2167 大阪支店 TEL 06-6307-2630  
福岡支店 TEL 092-481-7363

## 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

みなと、海、地球、そして未来へ…



# *Japan Port Consultants*

株式会社 日本港湾コンサルタント

本社：東京都品川区大崎 1-11-2 ゲートシティ大崎イーストタワー  
<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「書籍」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

