



東亜建設工業の仕事。それは、「つくる」こと。

そして、皆様の暮らしを「ささえる」こと。

さらに、環境を「ととのえる」こと。

人と自然の調和をめざす私たちの技術は様々なカタチで、
いつも暮らしの中に活かされています。



Yes! Harmony

東亜建設工業

〒163-1031 東京都新宿区西新宿3-7-1
<http://www.toa-const.co.jp/>

波となぎさ

Wave & Beach



表紙写真／

「港の見える丘」藤原敏明（「豊かなウォーターフロント 2014 フォトコンテスト」国土交通大臣賞受賞作品）詳細は本文 12 ページ

C O N T E N T S

特集1 国土交通省港湾局 海岸・防災関係の 平成27年度予算案・税制改正案について

02 国土交通省港湾局 海岸・防災関係の平成27年度予算案・税制改正案について

国土交通省 港湾局海岸・防災課 津波対策企画調整官 内藤 孝

専門官 河内 昭徳

特集2 海岸法の一部を改正する法律の施行及び 運用について

04 海岸法の一部を改正する法律の施行及び運用について

国土交通省 港湾局海岸・防災課 港湾物流維持係長 志水 康祐

特集3 水門・陸閘等の操作・退避ルール等の 策定指針について

06 水門・陸閘等の操作・退避ルール等の策定指針について

国土交通省 港湾局海岸・防災課 主査 河野 真典

特集4 平成26年災害復旧事業の状況について

08 平成26年災害復旧事業の状況について

国土交通省 港湾局海岸・防災課 災害査定官 西田 光昭

特集5 「第18回海岸シンポジウム」の開催

10 「第18回海岸シンポジウム」の開催

港湾海岸防災協議会

豊かなウォーターフロント2014フォトコンテスト

12 入賞作品

連載コラム

20 なぎさグルメ紀行 いわき市

いわき市役所 商工観光部 産業・港湾振興課 港湾振興係 櫻村 泰裕

24 私と海岸 水辺の天使たち

愛知県約リインストラクター連絡機構 代表 大田 豊明

データで見る海岸・防災

26 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

東日本大震災で被災した港湾・海岸の復旧状況

「港湾の事業継続計画」における全国の検討状況一覧

全国海岸リレー紹介

32 北海道／東北／関東／北陸／中部／近畿／中国／四国／九州／沖縄

磯部雅彦 高知工科大学副学長 第58回交通文化賞受賞

38

港湾海岸防災協議会

国土交通省港湾局 海岸・防災関係の 平成27年度予算案・税制改正案について

国土交通省 港湾局海岸・防災課
津波対策企画調整官 内藤 孝
専門官 河内 昭徳



<政府予算案>

■平成27年度予算の基本方針

港湾局の海岸・防災関係の平成27年度予算においては、「経済財政運営と改革の基本方針2014（平成26年6月24日閣議決定）」、「平成27年度予算編成の基本方針（平成26年12月27日閣議決定）」を踏まえ、「東日本大震災からの復興加速」「国民の安全・安心の確保」に向けた取組

を強力に推進します。

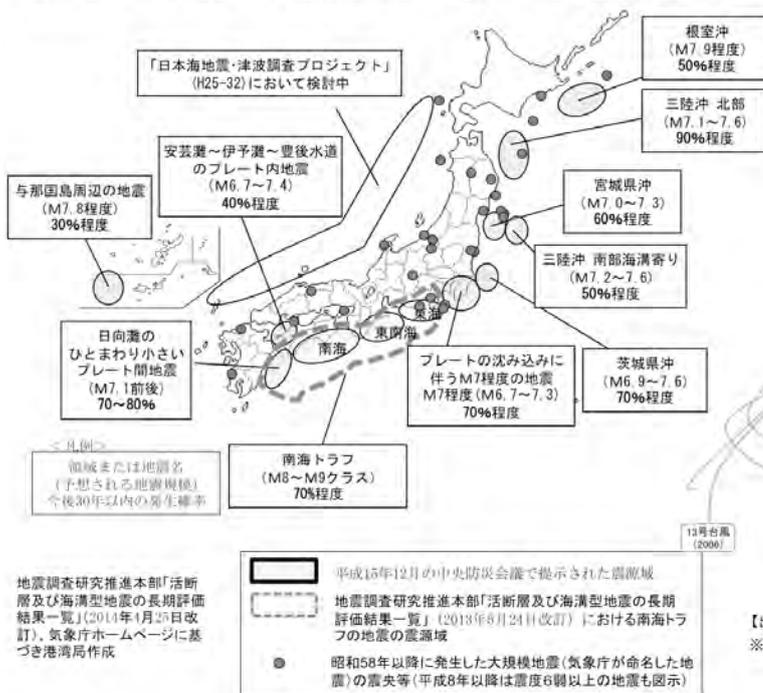
■予算規模

平成27年度海岸事業予算案（港湾局所管分）は9,792百万円、平成26年度予算額（9,782百万円）に対し伸率1.00となりました。他に平成27年度予算案には、東日本大震災復興特別会計に計上する全国防災対策事業143百万円、受託工事費121百万円（いずれも国費）が計上

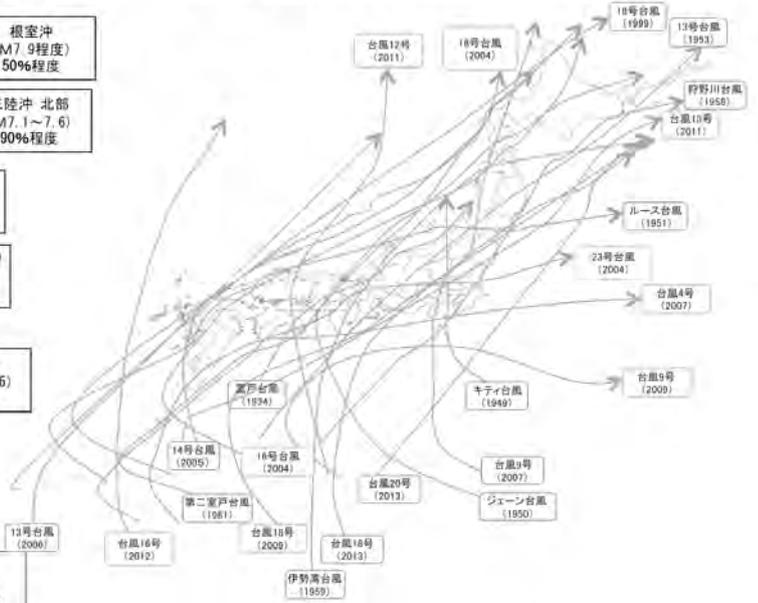
されています。

また、港湾関係の復旧事業予算としては、平成27年度予算案でも過年度の当初予算と同額の1,252百万円（国費）を計上しています。他に東日本大震災復興特別会計として復旧・復興対策事業（港湾：28,702百万円、災害：53,186百万円）が平成27年度予算案に含まれます。

我が国で発生した主な大規模地震と今後30年以内の発生確率



高潮・高波被害を伴った主な大型台風



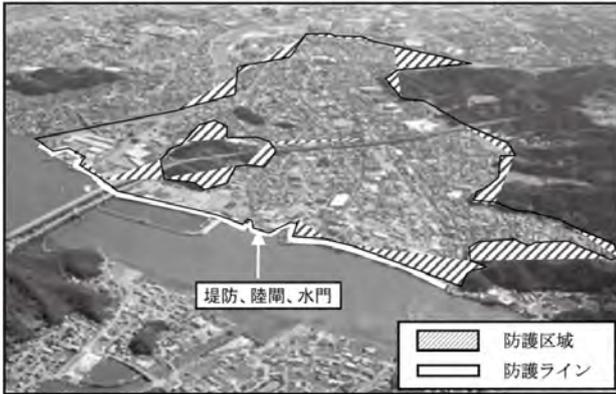
【出典】気象庁ホームページより作成
※高潮・高波による被害以外に、豪雨等による被害を含む。

■主要施策

南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の大規模地震の切迫性が高まり、豪雨・台風・高潮等が激甚化

する中、平成27年度も引き続き、背後地を被害から防護するため海岸保全施設の整備を推進します。また、高波に対する防護機能の改

善や越波・浸水被害の軽減のため、浸食された砂浜の再生や侵食対策を講じて参ります。



【津波対策：撫養港海岸（徳島県鳴門市）】



【海岸堤防嵩上げによる防護効果：下関港海岸】

<税制改正案>

◎緊急物資等の輸送確保に向けた港湾における民有護岸等の耐震改修促進のための特例措置の創設

■背景

東日本大震災では、航路沿いの民有護岸等が損壊し、背後土砂の流出による航路閉塞が生じる等、船舶の航行に支障が生じました。

なお、コンテナが多数立地する東京湾内の港湾において、護岸・岸壁の総延長のうちの約5割を

民間施設が占めるなど、港湾における民間施設の割合は非常に大きいものです。

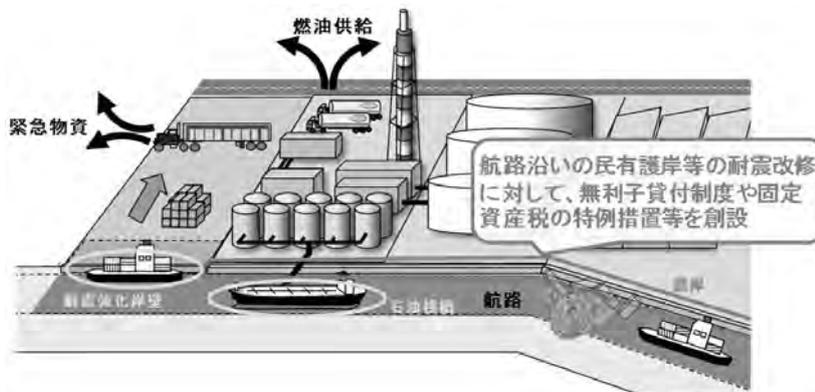
このような状況の中、今後発生することが懸念される首都直下地震や南海トラフ地震により、耐震強化岸壁や石油製品を入出荷するための棧橋に至る航路が閉塞した場合、緊急物資やエネルギー物資の輸送・供給が広域にわたって滞る懸念があります。

そこで、このような重要な航路沿いの民有護岸等の耐震改修を促

進するため、これまでも耐震改修に対する無利子貸付制度や法人税の特例措置（特別償却20%）等が創設されましたが、民間事業者の取組をさらに加速させるため、平成27年度の税制改正案において新たな特例措置が盛り込まれました。

■内容

上記の無利子貸付制度を受けて民間事業者が護岸等の耐震改修を実施した場合、取得後5年間の固定資産税の課税標準を2/3とする特例措置の創設



コンテナ港湾等の強靱水の推進

海岸法の一部を改正する法律の施行 及び運用について

国土交通省 港湾局海岸・防災課
港湾物流維持係長 志水 康祐



1. はじめに

「海岸法の一部を改正する法律」（平成26年法律第61号。以下「改正法」という。）は、平成26年6月4日に改正され、同年12月10日までに全ての規定が施行されました。今回の改正は、南海トラフの地震等による大規模な津波等に備えるため海岸の防災・減災対策を強化するとともに、高度成長期等に集中的に整備された海岸保全施設の老朽化に対応するため海岸の適切な維持管理を推進する目的で行われたものです。ここでは、12月10日に施行された「海岸保全施設の維持・修繕」及び「水門・陸閘等の操作規則等の策定の義務化」に係る改正法及び関係法令の内容とその運用について紹介します。

2. 海岸保全施設の維持・修繕

全国の海岸保全施設のうち堤防・護岸等は全国に8,500km(岩手県、宮城県、福島県を除く。)あり、その多くは高度経済成長期に集中的に整備されたものです。現在、建設後50年以上経過した施設は約4割あり、2030年には約7割に達するなど急速な老朽化が見込まれています。このため、改正法では海岸管理者が海岸保全施設を良好な状態に保つよう、維持・修繕すべきことを明確化するとともに、予防保全の観点に立った海岸保全施設の維持又は修繕に関する基準等(以下

「基準」という。)を省令で策定することとしました。

基準には、予防保全の考え方に基づく維持管理を徹底することを目的に、海岸保全施設の維持及び修繕を計画的に行うこと(海岸法施行規則第5条の8第1項第1号)や巡視、定期及び臨時の点検を適切に行うこと(第2号及び第3号)、点検等によりひび割れや空洞化等の変状を把握した場合に変状の程度に応じて適切な措置を行うこと(第4号)、点検又は修繕を行ったときは点検又は修繕の結果等の記録の作成・保存すること(第5号)を定め、改正法の維持・修繕の規定と併せて平成26年12月10日に施行されました。

基準に沿った実際の運用については、平成26年3月に改訂した「海岸保全施設維持管理マニュアル」(以下「マニュアル」という。)を参考にすることができます。具体的な基準とマニュアルの対応は以下の通りです。

(第1号関係 海岸保全施設の維持又は修繕の計画的な実施について)

基準では海岸保全施設の維持及び修繕を計画的に実施することとしております。具体的には、長寿命化計画を策定し、それに基づき点検及び修繕を行うことです。マニュアルでは長寿命化計画の立案方法について示しています。長寿命化計画は防護機能を確保しつつ、LCCを可能な限り縮減するとともに、各年の点検・修繕等に要する費用を平準化することを目標とする

ものであり、点検に関する計画及び修繕等に関する計画から構成されます。点検に関する計画及び修繕等に関する計画は健全度評価又は劣化予測の結果、背後地の状況、施設の利用状況等を踏まえて点検の実施時期及び点検項目等若しくは、修繕等の実施時期及び方法を定めます。

(第2号関係 海岸保全施設の巡視及び必要な措置について)

基準では適切な時期に巡視を行い、障害物の処分等の海岸保全施設の機能を維持するために必要な措置を講ずることとしております。マニュアルにおいて、巡視は施設の防護機能、背後地や利用者の安全に影響を及ぼすような新たな変状箇所等の発見を目的とし、次の点検までに進展の可能性がある変状の把握を補完するために実施するものであるため、1年に数回、概括的に行うこととしております。一方で、地形等により変状が起りやすい箇所、実際に変状が確認された箇所等は、あらかじめ重点点検箇所として抽出し、巡視の際に重点的に監視を行います。

(第3号関係 海岸保全施設の定期及び臨時の点検について)

基準では定期及び臨時の点検をすることとしております。マニュアルにおいて定期点検は1次点検と必要時に応じて行う2次点検からなるものとしております。1次点検は、施設の防護機能に影響を及ぼす変状の把握として天端高の沈下等を確認するとともに、施設全体の変

状の有無を把握し、応急措置等の必要性の判断するために実施するものです。2次点検は、1次点検の結果、変状が確認され、その規模を把握することが必要と判断された場合において構造物の部位・部材毎に変状の状況を把握し、健全度評価と必要な対策の検討を行う目的で実施するものです。定期点検は5年に1回程度行うことを基本とし、利用状況等を踏まえ必要に応じた頻度を設定することとしております。また、臨時点検は地震、津波、高潮等の発生後等の大きな外力を受けた後に、異常時点検として行うこととしています。巡視と定期及び臨時の点検を組合せることで効率的・効果的な点検が可能となります。

(第4号関係 海岸保全施設の変状を把握した際の必要な措置について)

基準では点検等により変状があることを把握したときは、海岸保全施設の適切な維持又は修繕が図られるよう必要な措置を講ずることとしております。マニュアルでは、海岸保全施設の部位・部材の点検位置ごとに変状ランクを判定し、その結果を踏まえ、一定区間(法線や断面が変わっている箇所を境として設定する区間)毎の健全度を要事後保全(Aランク)と要予防保全(Bランク)、要監視(Cランク)、問題なし(Dランク)の4段階で評価することとしております。事後保全や予防保全が必要な状態を明確化することができ、適切な修繕等の対策の実施が可能となります。

(第5号関係 点検又は修繕に関する記録の作成及び保存について)

基準では点検及び修繕に関する記録の作成及び保存を適切に行うこととしております。マニユ

アルでは付録に点検シートを添付していますので、点検の記録の作成及び保存に活用することができます。点検や修繕の結果を記録・保存することにより、前回の点検からの変状の進展の把握や変状が起りやすい箇所等を分析することができ、効率的・効果的な維持管理が可能となります。

基準に従った予防保全型の維持管理を促進するため、マニュアルによる技術的な支援のほか、平成26年度より防災・安全交付金等により海岸管理者に対して、長寿命化計画の策定やその調査に必要な費用の支援を行っております。改正法の施行にあたり、これらを活用することにより適切に運用され、海岸保全施設の防護機能が効率的に確保されることを期待しています。

3. 水門・陸閘等の操作規則の策定等

東日本大震災においては、水門等の操作に関係していた消防団員が犠牲になったことから、現場操作員の安全を最優先とした水門・陸閘等の管理運用体制の構築が進められています。このような状況を踏まえ、改正法では水門・陸閘等について、操作方法や平常時の訓練、現場操作員の安全の確保等に関する操作規則等の策定を義務付けることとし、水門・陸閘等の安全かつ確実な管理運用体制の構築を推進することとしました。

操作規則等の策定の対象となる施設及び操作規則等に定める内容は、海岸法施行規則に定めております。操作規則等の策定の対象となる施設は規則第5条の5において、水門、樋門、陸閘、開門の他

に津波、高潮等による海水の侵入を防止するために操作を伴う施設としております。また、操作規則等に定める内容は規則第5条の6において、操作の基準(第1号)、操作の方法(第2号)、訓練(第3号)、操作の従事する者の安全の確保(第4号)、点検(第5号)、操作の際にとるべき措置(第6号)及びその他操作に関し必要な事項(第7号)と定めております。

操作規則等の策定にあたっては、「水門・陸閘等の安全かつ適切な管理運用検討委員会」の中間とりまとめ(平成26年11月公表)を参考にすることができます(中間とりまとめについては、次頁の記事をご覧ください)。同委員会では、引き続き検討を進め、平成27年3月頃に「水門・陸閘等管理システムガイドライン」を改訂する予定です。

4. 終わりに

海岸法の改正により、海岸管理者に対して海岸保全施設の維持又は修繕の責務が明確化され、また、水門・陸閘等の操作規則等の策定が義務化されましたが、災害時に十分に防護機能を発揮するためには、長寿命化計画に基づく点検、診断及び修繕のサイクルや操作規則等に基づく点検及び訓練の結果に基づく操作規則等体制の見直しのサイクルを継続することが重要です。海岸関係省庁では、今後も海岸法の改正を踏まえ、海岸施策が効果的で実効性あるものとしていくために、引き続き、海岸管理者や地域で海岸の管理に携わられている方々の意見を取り入れつつ、各施策の充実を図ってまいります。

水門・陸閘等の操作・退避ルール等の策定指針について

国土交通省 港湾局海岸・防災課
主査 河野 真典



1. はじめに

「海岸法の一部を改正する法律」（平成26年法律第61号。以下「改正法」という。）の改正に関連して、前稿の「海岸法の一部を改正する法律の施行及び運用について」に引き続き、操作規則等の策定指針としてとりまとめられた「水門・陸閘等の安全かつ適切な管理運用検討委員会」の中間とりまとめ（平成26年11月公表）の内容を紹介します。

2. 現場操作員の安全の確保を最優先とした操作・退避ルール

中間とりまとめは、現場操作員の安全を最優先とした水門・陸閘等の操作・退避ルール、操作委託契約に基づく操作体制を確立する上で検討すべき事項とその基本的な考え方が提示されております（図1）。

(1) 操作・退避ルール策定前に検討すべき事項

水門・陸閘等の操作を現場で行うことに伴う人的被害のリスクを勘案すれば、現場での操作を要する施設を極力減らすため、まず統廃合・常時閉鎖等を検討することが重要です。

そのため、操作・退避ルールの策定にあたっては、水門・陸閘等の管理体制、利用状況等を調査し、「限られた時間内で水門・陸閘等を閉鎖することが可能か」、「現場操作員の

安全は確保されているか」という観点から現状を評価し、極力、現場での操作が必要な施設を絞り込み、現場操作員を介した操作体制を検討することとしています。

(2) 操作・退避ルールの概要

安全かつ確実な操作・退避活動を支援するためには、適切な操作・退避ルールを定める必要があります。操作・退避ルールの概念図を図2に示します。重要なポイントは、操作・退避ルールは現場操作員の安全を最優先とし、退避しなければならない時刻が来たら、閉鎖できなくても退避すべきであることを明確化している点です。

地震発生から津波到達までは、大きく「初動段階」、「出動・操作段階」、「退避段階」に分かれます。初動段階においては、自身の安全確保から出動可否が判明するまでの「準備時間」、出動・操作段階では、出動開始から水門・陸閘等までの移

動にかかる「出動時間」、水門・陸閘等の閉鎖などにかかる「操作時間」、退避段階では、退避開始から退避完了までにかかる「退避時間」をそれぞれ検討する必要があります。さらに、津波到達予想時刻より余裕を持って退避を完了するため「安全時間」も設定します。

安全に操作を行う上でまず重要なのは、出動するか否かの判断を行う時点です。出動可否の判断は、基本的に気象庁の発表する津波到達予想時刻等に基づき、操作可能時間を確保できる場合に限り、出動します。逆に言えば、操作可能時間を確保できない状況下では、閉鎖できなくとも出動すべきでないことが明確化されています。

次に重要となるのは、退避開始の判断です。現場での判断が最も尊重されるものとし、現場において危険と判断した場合には速やかに退避を行うこととしております。さらに、出動時に設定した操

<p>【I はじめに】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○本委員会設置の経緯、中間とりまとめの策定目的。 ○現場操作を伴う施設の位置づけを明確化（統廃合、常時閉鎖、自動化・遠隔操作化を基本としつつ、やむを得ず、現場操作を必要とする施設）。
<p>【II 操作・退避ルール策定前に検討すべき事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ガイドラインの総合的検討のフローに従って、「現状把握・評価」、「統廃合の可否」、「常時閉鎖の可否」、「設備の改善（自動化・遠隔操作化等）」を前提条件として検討し、極力、現場操作が必要な施設を絞り込んだ上で、現場操作員を介した操作体制を検討。
<p>【III 操作委託契約等に基づく操作・退避ルールの実効性確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○操作・退避ルールの確実な実行を確保するため、海岸管理者直営では閉鎖できない施設（群）の閉鎖については、操作委託契約等に基づく操作体制を確立。 ○委託契約等は、文書化することが重要。委託内容を明確化し、操作に伴う責任が操作員に生じないよう、事前に責任関係を明確にすることを原則。 ○委託契約を締結する上で検討すべき事項として、「操作委託先」、「操作体制の把握方法」、「委託内容の明確化」、「委託料の有無」、「操作に伴う責任の範囲と補償方法」、「操作委託先の「その他の活動」の考慮」を提示。
<p>【IV 操作・退避ルール】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○適切な操作・退避ルールを策定し、安全かつ確実な操作・退避活動を支援。消防団が操作する場合、その適切な安全管理マニュアルと整合を図る。 ○現場操作員の安全を最優先。退避しなければならない時刻が来たら、閉鎖できなくても退避すべきであることを明確化。 ○操作・退避ルールを構成する要素として、「操作の準備から退避までの手順」、「操作・退避にかかる時間設定の考え方」、「初動段階の対応」、「出動・操作開始の判断基準」、「退避の判断基準」、「開放の判断基準」を提示。
<p>【V 操作・退避ルールの実効性確保のための平時の取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○操作・退避ルールを実効性あるものとするため、操作・退避ルール策定後に取り組むべき事項を記載。継続的改善サイクルを提示。 ○平時に取り組むべき事項として、「訓練の実施と操作・退避ルールの継続的改善・周知・理解促進」、「点検・整備」、「統廃合・常時閉鎖・自動化・遠隔操作化の推進」を提示。
<p>【参考資料】操作規則の記載例（検討案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中間とりまとめを踏まえた操作規則の記載例の検討案を提示。

図1 中間とりまとめの概要

作可能時間を経過した時点(退避すべき時刻になった時点)で、閉鎖できていなくとも退避を開始すべきであることを明確化しました。

(3) 操作・退避ルールの実行性確保のための平時の取り組み

操作・退避ルールを定めても実際にそのルールを実行できなければ効果がないため、平時から以下のような取組を進めることが重要です。

① 訓練の実施及び操作・退避ルールの継続的改善等

操作の確実性・迅速性を高め、操作・退避ルールが実態に即したものと

なっているか検証するため、現場操作員を含めて、定期的に訓練を実施することとしております。訓練の結果を踏まえて、継続的に操作・退避ルールを改善することが重要です(図3)。

また、訓練を実施する際に、訓練結果の周知ペーパーを配布するなどして、水門・陸閘等を閉鎖できない場合でも安全を優先して退避する可能性があることについて、地域住民等の理解を得るよう努めることも重要です。

② 点検・整備

津波等が発生した際に器具等の

不良により閉鎖できないということにならないよう、水門・陸閘等を操作するために必要な機械や器具を良好な状態に保つために、定期的に点検・整備することが重要です。

③ 統廃合、常時閉鎖、自動化・遠隔操作化の推進

地域によっては、人口減少等により操作の担い手が減少していくことも想定されるため、適切な操作・退避ルールをきちんと定めるとともに、統廃合、常時閉鎖、自動化・遠隔操作化等に向けた取り組みを推進することが重要です。

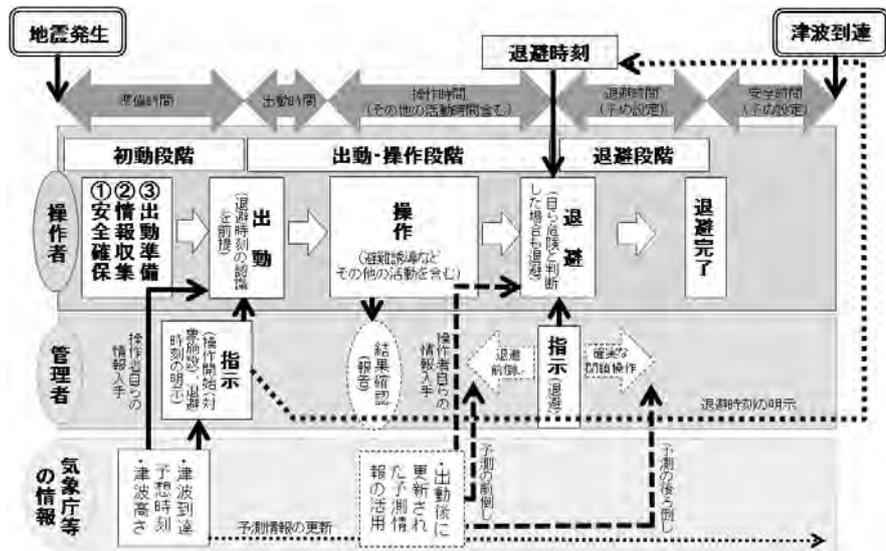


図2 操作・退避ルールの概念図

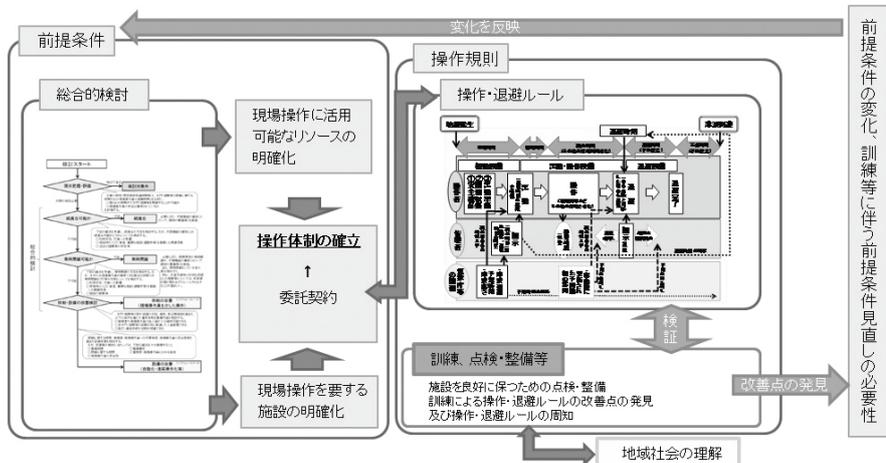


図3 操作・退避ルールの継続的改善サイクル

3. 操作委託契約等に基づく操作・退避ルールの実行性確保

水門・陸閘等のうち約75%が、海岸管理者から地元市町村(消防団等を含む)、近隣民間企業、自治会・町内会、漁協、個人等に操作等が委託されています。委託されているもののうち、約19%は契約書等によらず、つまり口頭等により委託がなされており、また契約書等で委託されている場合でも、委託内容、責任の所在、受託者の被災時の補償等が不明確となっているものも見られました。

適切な操作委託契約等の締結を推進するため、委託を行う上で検討すべき「適切な操作委託先の検討」、「再委託先を含めた操作体制の把握」、「操作・退避ルール等の明確化」、「委託料の検討」、「操作に伴う責任の範囲と補償の方法」、「操作委託先のその他の活動(避難誘導等)の考慮」、「訓練への参加」について、本中間とりまとめにて基本的な考え方を示しました。

平成26年災害復旧事業の状況について

国土交通省 港湾局海岸・防災課
災害査定官 西田 光昭



災害起因となった異常気象

災害起因となった異常気象については表-1のとおりであり、中でも8月に上陸した台風11号と西日本を中心とした8月豪雨による災害は多数の犠牲者を出し、激甚災害指定となった。

また、年明けと年末には、関東を北上した低気圧がオホーツク海で発達し、北海道のほか東北・北陸各方面までも強風と高波におそわれた。その他、豪雨によって河川から流下した土砂や木材等による水域施設(航路・泊地)の埋塞災害も発生した。

異常気象	災害日	備考
低気圧	2月9日	
	5月17日	
台風8号	7月 8日～ 7月10日	
台風11号	8月 9日～ 8月10日	激甚災害指定
豪雨	8月23日～ 8月24日	激甚災害指定
台風18号	10月4日～ 10月6日	
台風19号	10月10日～ 10月14日	
冬期風浪	11月3日～ 11月4日	
	12月16日～ 12月18日	

表-1 災害起因となった異常気象

被災した施設別内訳

被災した施設別内訳は表-2のとおりであり、台風、低気圧等による外郭施設の被災が最も多く、次いで土砂・流木等による水域施設の埋塞災害となっている。防波堤や、海岸の離岸堤などの背後の港湾施設や地域の経済活動等を守る施設の災害が大半を占めている。

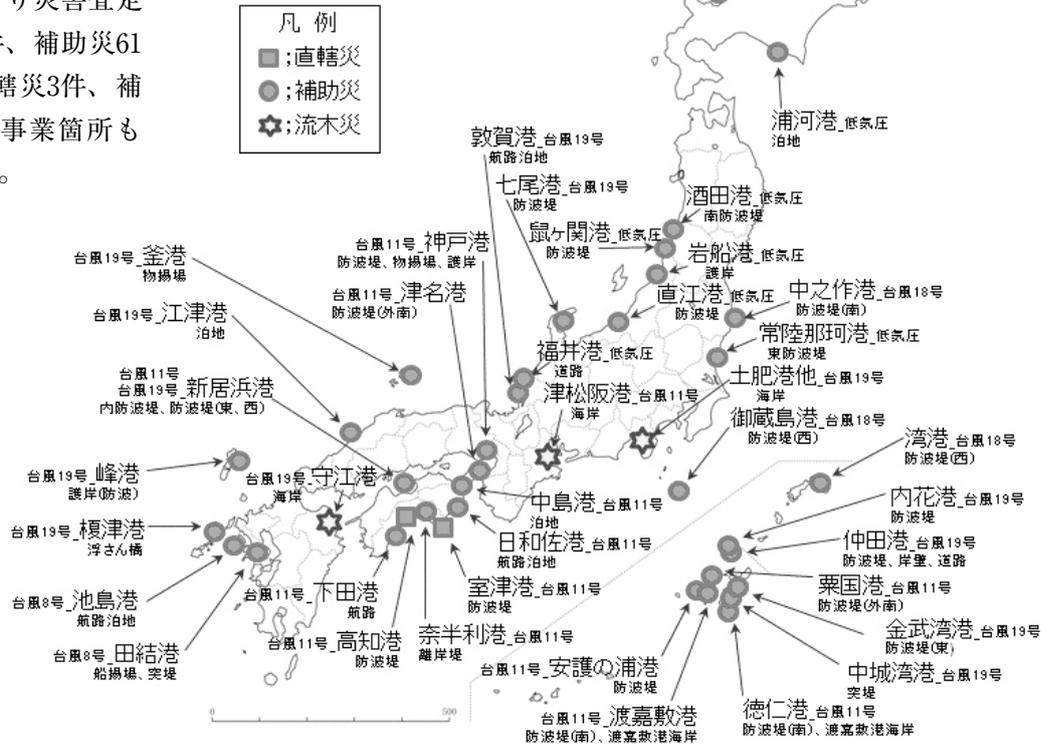
災害復旧事業		
水域施設	8件	航路泊地8件
外郭施設	35件	防波堤34件、護岸1件
係留施設	5件	岸壁1件、物揚場3件、浮棧橋1件
臨港交通施設	2件	道路2件
海岸施設	11件	突堤3件、離岸堤5件、護岸3件
災害関連事業		
一般関連	1件	防波堤1件
環境関連	1件	緑地1件
流木関連	3件	海岸漂着流木3件

表-2 被災した施設別内訳

平成26年災 災害復旧事業箇所

低気圧、台風等により災害査定案件は66件(直轄災5件、補助災61件)が発生(昨年は直轄災3件、補助災44件)。災害復旧事業箇所も全国各地に渡っている。

平成26年災
災害復旧事業箇所



主な被災状況



沖縄県 渡嘉敷港 防波堤(南)



長崎県 峰港 護岸(防波)



高知県 室津港 防波堤



三重県 津松阪港海岸

「第18回海岸シンポジウム」の開催

港湾海岸防災協議会

全国海岸事業促進連合協議会(港湾海岸防災協議会、一般社団法人全国海岸協会、全国農地海岸保全協会、全国漁港海岸防災協会)では、よりよ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さまざま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いたすべく、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。

今年度も平成26年12月2日(火)に東京都千代田区平河町シェーンバッハ・サボ(砂防会館別館)において、日本全国から海岸管理者や海岸所在市町村の皆様をはじめ、約250名の参加を得て、「第18回海岸シンポジウム」が開催されました。

今回のシンポジウムは、15年ぶりとなる海岸法改正において、海岸保全施設の維持修繕基準の策定や海岸協力団体制度が位置付けられたことを踏まえ、今後の海岸保全の維持管理方策及び市民団体との連携のあり方と海岸管理者の役割について、基調講演、意見発表、パネルディスカッションを通じご理解を賜りました。

まず、開会に先立ち磯部雅彦 全国海岸事業促進連合協議会会長が挨拶され、引き続き磯部雅彦 公益社団法人 土木学会会長・高知工科大学副学長より「海岸管理における課題と今後の対応」と題し、15年ぶりに改正した海岸法の改正に照らしながら海岸の種々の問題点(東日本

大震災後の津波対策、海岸保全施設の維持管理、高潮に関する地球温暖化への適応策、海岸侵食対策について海岸にかかわる市民の役割、海岸協力団体の指定等)について基調講演を頂きました。

続いて大西勝也 高知県黒潮町長より「黒潮町の津波への取り組み 南海トラフ地震といかに向き合うか～想定津波高全国一の街の取り組み～について」と題した意見発表では、黒潮町は、東日本大震災の1年後(2012年)に「南海トラフの巨大地震モデル検討会」より「津波高34.4m、最大震度7」という国内最大となる被害想定の数値が示されたことを契機に、「犠牲者ゼロ」を目指した防災まちづくりがはじまり、黒潮町



磯部会長



大西町長



コーディネーター 山崎氏

全職員(約200名)が担当地区を持ち住民と共に防災活動を行う「職員地域担当制」や「個別津波避難カルテ」といった全国でも例のない防災対策の推進活動や山側(津波の被害を受けない地域)と海側との緊急時・避難時の連携及び協力体制の構築の具体的な活動が紹介され、防災活動を行ううえで重要なこととして、その活動主体を行政から住民にシフトさせることの重要性についてご意見を頂きました。

その後、「次世代に引き継ぐ海岸」と題し、パネルディスカッションが行われました。

日本放送協会解説委員の山崎登様のコーディネートのもと、日立おかみの会会長・日立市観光協会理事の永井敏子様、東京大学大学院教授の佐藤慎司様、国土交通省水管理・国土保全局海岸室長の井上智夫様、公益社団法人 土木学会会長の高知工科大学副学長の磯部雅彦様の4名をパネリストとしてお迎えし、

今回のテーマについて様々な立場からのご意見を頂戴しました。

山崎コーディネーターから、これから「次世代に引き継ぐ海岸」というテーマで海岸堤防や砂浜等の維持管理をどのように進めていけばいいのか、市民と行政の連携をどんなふうに進めていけばいいのか、海岸法の改正を踏まえてパネリストの皆様と話し合っていきたいとの方向が示され、それぞれのパネリストが、海岸とのかかわり、市民との連携等、将来に向けての次世代に引き継ぐ海岸について具体的に示唆に富んだ活発な議論がなされ、終わりに山崎コーディネーターから、海岸管理は専門家、研究者がどれだけ分かりやすく市民の理解を得て進めることができるのか、そのために市民に分かりやすい説明をし、データを提供することが課題の一つであるとのご意見を頂きました。

今後発生が想定される南海トラフ地震等による津波や近年激化している台風による高潮・高波、砂浜の侵食に備えるため、海岸における防災・減災対策や維持管理の強化が求められています。また、海岸においては、NPO、市民団体などの多くの法人・団体が清掃・植樹・希少動植物の保護・環境教育の様々な活動が行われています。これらの法人・団体を海岸管理の担い手として、海岸管理者が情報提供・技術支援を行うことにより、連携強化を図る必要があります。今回のシンポジウムを通じて、これらの課題に対応するための施策についての議論を深めることが出来、非常に充実したシンポジウムとなりました。



パネリスト



会場の様子

豊かなウォーターフロント 2014 フォトコンテスト

海とみなと ―― その役割・防災・歴史・観光

本コンテストは、写真を通じて海辺や港の四季折々、津々浦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素晴らしさを再認識していただくと共に、ウォーターフロントの景観への意識を高めることを目的としています。

今年で23回目の本コンテストは、「海とみなとーその役割・防災・歴史・観光」というテーマに491点もの応募がありました。いただいた作品に対して平成26年11月5日に厳正なる審査を行った結果、次のとおり素晴らしい入選作品を決定させていただきました。

総評

本コンテストも歴史あるものとなり、年々作品の質も向上し、審査会は今回も熱気あふれるものとなりました。

前回から6部門のテーマ別による審査となり、より激戦になったと言えるでしょう。

テーマによる応募数のばらつきが多く、「景観」と「観光・イベント」部門が大半を占め、防災、仕事、運河、歴史の部門が少なく、特に歴史部門が難しかったようでした。次回はその辺も考慮して作品づくりをしてほしいと思います。

作品全体を拝見すると、年々ウォーターフロントの開発が進み、美しい景観が生まれているのが分かります。それに加え、LEDをはじめとする照明技術の発展もあり、夜間照明の華やかさには目を見張るばかりです。そして、近年はデジタルカメラの性能も飛躍的に向上し、高感度設定でも高画質の写真が撮れるようになりました。そんなこともあって、夕夜景のスナップに素晴らしい作品が生まれたのでしょうか。

一方、東北の3.11災害をはじめ各地で災害が多発し、大がかりな防災工事が進んでいます。美しい風景と対照的なテーマですが、そのような風景にも目を向けてほしいものです。

前述しましたように応募作品全体のレベルは非常に高く、多くの秀作が選外になったのが心残りでした。次回を期待します。



国土交通大臣賞

港の見える丘

藤原敏明 尾道市因島重井港

昔、初夏には島全体が除虫菊の花でおおいつくされ、多くのカメラマンが訪れた因島。最近はその畑も少なくなったようですが、この作品は、重井港を見下ろす高台に広がる除虫菊の花畑を前景に、日没後の瀬戸内風景を上手にとり入れ、実にファンタジックな光景を描き出しています。長時間露出によって船の光跡を生かした撮影テクニックが功を奏したのです。

藤原敏明さんコメント

気候温暖で多島美と美しい海岸線が続く瀬戸内海に住み、写真を撮る写真愛好家の私にとって年に一度は必ず訪れるのがこの除虫菊と重井港の風景です。島の方がご高齢の体をおして観光用にと丹精込めて作り、守り続けられるこの風景がどうか一年でも長く見られるようにと心から願っています。

自然と人の営みが織りなす美しい風景は守る努力が続けられているからこそ維持されていることを忘れてはいけなと思います。



国土交通省港湾局長賞

巨大フック

白石信夫 愛媛県宇和島市宇和島港

港湾の保善管理も大事な仕事のひとつです。船上での仕事のように、巨大な鉄のフックと格闘するように働く作業員の動きの一瞬を上手にとらえているのが良く、緊張感が伝わってきます。そして、フレーミングの巧みさでクレーンの巨大さも想像でき、ダイナミックな作業の臨場感が伝わってきます。

白石信夫さんコメント

今回この様な名誉ある賞を頂き驚きと共に大変喜んでます。

巨大フックは日本最大級の巨大クレーン船、海翔のクレーン1部です、宇和島と九島を繋ぐ橋脚の設置に来航しました、船の巨大さとクレーン、フック、ワイヤー全ての巨大さに圧倒されました、中でも巨大フック下で作業する人との対比が目にとまり撮影しました。最後に日本港湾協会の更なる発展と皆様の健康と安全を願っています、有難うございました。



日本港湾協会長賞

雨上がりの港

吉井 泉 北海道釧路市釧路港

大雨が降った直後の日没の光景なのでしょうか。漁港と思われる埠頭に雨水が溜まり海面との境が分からなくなっているのでしょう。オレンジ色に広がる世界に漁船と自転車の男を巧みに写しこみ、夢の世界のように美しいファンタジックな光景を創りあげているカメラワークに脱帽です。水面に滲んで映る光景が不思議な魅力をかもし出しています。

吉井 泉さんコメント

受賞することができ心より御礼申し上げます。釧路港は東の海の玄関とも言われ、港へ深く関心を持っております。当日は客船「飛鳥II」が入港、朝からの雨が止み、虹とコラボのイメージは一足遅く消え失せ、思い直して振り向くと世界に誇る釧路の夕景の中、岸壁の水面鏡の上を自転車に乗った船員さんの姿にまるで天からの贈り物かと錯覚の一期一会でした。港は暮らしと相関、更なる貴会並びに港湾の発展をご祈念しております。有難うございました。



港湾海岸防災協議会長賞

有事に備えて

伊豫久人 岡山県玉野市宇野港

大がかりな防災訓練の様子を端正でダイナミックな画面構成でまとめています。ヘリコプターにつり上げられる人物の位置も適切で、緊張感が伝わってきます。宇野港での撮影だそうです、背景に写る島かげやフェリー船の様子から瀬戸内の風情がよみとれます。

伊豫久人さんコメント

この度は「港湾海岸防災協議会長賞」という名誉ある賞を頂き誠にありがとうございます。

私が住んでいる玉野市では、毎年5月に「たまの・港フェスティバル」が宇野港で開催されます。この写真はそこで披露された海難救助訓練の様子を撮影したもので、船・ヘリコプター・人の位置に気を配り、緊張感のある写真が撮れました。

今後も海を題材にした撮影を続けていきたいと思っております。

景観部門賞



ゴールデンウィーク

小形俊幸 神奈川県横浜市横浜港

華やかな横浜港の夜景を見事に表現しています。イルミネーションアートに飾られた公園の向こうにダイヤモンドのように美しく照明された豪華客船。そして右上にベイブリッジを写しこみ、バランスの良い画面構成でまとめたのが良く、日没後の空にわずかに青味が残る時間帯に写すことで、空が濃紺に描写されたのも良く、手前の二人づれも夜のムードを盛り上げています。



漁火の向こうに

岡本芳隆 静岡県沼津市井田井田港

井田港を見下ろせる展望公園からの撮影ですが、実に幸運な条件に恵まれましたね。強烈な光はイカつり船なのでしょうか。半島の斜面がその灯りに照らされているのでしょう。そして水銀灯の緑色に染まる井田港の風景、そして日没後の空に浮き出ている富士、そのコンビネーションで、雄大で重量感のある風景を描き出しています。



朝の海峡

芝崎静雄 愛媛県今治市来島海峡

潮流が急で有名な来島海峡にかかる来島大橋ですが、朝霧の中に昇る淡い色の太陽と、ミルク色の霧の中にすい込まれていくような橋のシルエット、そして島なみの描写から朝の静かなたたずまいが感じられ、日本画を見ているような心の安らぎを覚える雄大で美しい作品です。

仕事部門賞



木材運搬

西山 敦

新潟県新潟市新潟西港

朝なのか、夕方なのか、斜光線が濡れた木材の質感と波立つ水の表情を、超ワイドレンズの効果を生かして描写しているのが良く、実にインパクトの強い画面をつくりだしています。最後尾に立つ男の姿も効果的で、スケール感がよく出ています。



指揮官

佐藤芳恵 新潟県新潟市新潟西海岸

港湾整備は大切な仕事です。海底から消波ブロックを引き上げる様子を大胆なフレーミングで切りとって、迫力ある画面に仕上げています。タイトルからすると、クレーンを操作する人に指示を出しているのでしょうか。作業員のポーズから緊張感が伝わってきます。



シラス漁

杉浦正幸 徳島県徳島市吉野川河口

実に幻想的な情景を創りあげたカメラアイに感心します。光に集まってくる習性を利用したシラス漁。小船を中心に描かれた円形の光跡の微妙な色の変化が神秘的で、暗い水面に模様のように浮き立ち、遠くになるほど小さくなって行くそのリズム感が心地よいです。

観光・イベント部門賞



汐風に涼む

横山宣明

東京都港区お台場海浜公園

ウォーターフロントに集い、楽しむイベントは年々増えてきているようですが、これは、夏のお台場に開設された大きなビアガーデン。華やかにライトアップされたレインボーブリッジや、点々と浮かぶ納涼船をながめながら飲むビールはさぞ美味なことでしょう。実に適切なポジションから狙って、スケールの大きな風景作品をつくり上げています。



イルカの調教師

山田宏作

鹿児島県鹿児島市鹿児島湾

全国の海辺には多くの水族館があり、それぞれ特徴があって子どもたちにも大人気です。タイトルからすると、この水族館では調教されたイルカが、選ばれた子ども達の号令に合わせて芸をしてくれるのでしょうか。後ろ姿ですが子どもたちの得意げな表情が見えるようで、楽しい光景です。

運河部門賞



涼風にフラ

平野 稔

富山県富山市富岩運河

実に華やかで楽しいイベントですね。快晴の下、きれいに整備された運河沿いの公園で行われているフラダンスショーのようですが、運河の情景を上手にとり入れ、タテ位置にフレーミング、小船が来るのを待って写したことで奥行きが出て、とても臨場感のある作品になっています。

歴史部門賞



開閉橋を通る

平井正喜

三重県四日市市四日市港

1931年に開通し、国の重要文化財に指定されていて、日本にただ一つ残る現役の鉄道可動橋だそうです。その歴史のある風景を朝の斜光の中にとらえ、重厚感のある色調に仕上げているのが良く、青空に浮かぶ雲も風情をそえています。

小学生部門賞



客船入港

飯田直暉

静岡県静岡市清水区清水港

雄大な富士を望む清水港に入港してくる大型客船を無駄のないフレーミングでとらえ、迫力のある画面を創り上げています。手前に釣り人をとり入れたことで船の大きさが強調され、半逆光下の撮影で船の立体感が良く出ていて、入港を見守る高揚感が伝わってきます。

防災部門賞



ブロック

真栄城浩

沖縄県国頭村安田

波消しブロックも沖縄の海だとこんなに美しく見えるのでしょうか。サンゴ礁の海に幾何学模様のように並べられたブロックの一部をしゃれたフレーミングで切りとり、パッチワークのような、すっきりとした画面構成に仕上げたセンスに感心します。

中学生部門賞



夜明けの干潟

加藤滉大

兵庫県たつの市新舞子

さわやかな空気感がただよふ美しい風景ですね。日の出直後の美しく焼けた空の反映で、黄金色に輝く干潟の曲線の組み合わせで創られたリズム感のあるパターンがとても幻想的で、空の色の変化もきれいで、見ていて心が和みません。鳥の群れがきれてしまったのがちょっと惜しかったですね。

優秀賞

景観部門



新春の東京港
森住雄一 千葉県浦安市



夕暮れの恐竜橋
松本健一 東京都江東区若洲若洲海浜公園防波堤



舟屋のあさぼらけ
小倉正紀
京都府伊根町伊根湾・伊根漁港



カキ養殖山田湾
因幡繁之 岩手県山田町山田湾内



アンカーとタワー
中村 博 福岡県門司区門司港、ノーフォーク広場



蒼い銀河の夜
富田栄人
富山県射水市海王丸パーク



記念写真
鈴木賢治 兵庫県神戸市神戸港



冬の田子浦
山内 健 静岡県富士市田子浦港



珊瑚礁の海を行く
おおき ゆうこう
沖縄県南城市知念



師走の暮色
坂本泰男 神奈川県川崎市川崎港



出航
佐藤 孝 新潟県新潟市新潟港西港区



海水浴場復活
有田勉
岩手県山田町山田湾

優秀賞

景観部門



夜の出港
堀住雅夫 静岡県静岡市清水港



舟屋の里
山崎秀司 京都府伊根伊根港



荒天の横浜港
玉置 正 神奈川県横浜市横浜港

観光・イベント部門



勇壮な潮干祭
玉置良宗 愛知県半田市亀崎海岸



未来への祈り
水島脩行 千葉県一宮町東浪見海岸



凛々しく、勇ましく
金生敏郎 兵庫県神戸市中央区神戸港新港第1突堤



船上の継獅子
大高久昌 愛媛県今治市九王海岸



航海の無事を願って
池ヶ谷一人 静岡県静岡市清水港日ノ出埠頭



韋太天
村上雅巳 静岡県牧之原市相良海岸



見送り
田中和夫 神奈川県横浜市横浜港



海の灯まつり
神田 昭 東京都港区東京港



飛鳥II & 日本丸、寄港
佐藤 圭 北海道留萌市留萌港



海に翔ぶ
仲川幸延 愛媛県愛南市船越湾



汐ふみ
中根英治 千葉県いすみ市大原海水浴場

優秀賞

観光・イベント部門



どんと焼き

山崎俊泰 静岡県静岡市久能海岸



鯛との戦い

望月政子 愛知県知多半島豊浜



放水と虹

高橋康資 神奈川県横浜市大さん橋埠頭

防災部門



やせ細る渚

堀場靖雄 神奈川県鎌倉市七里ヶ浜



駿河湾に架かる東名高速道路

大塚美代子 静岡県静岡市由比海岸



君と眺めたい

垂 秀夫 大分県豊後高田市真玉海岸



水門&押し寄せる高波

白浜定市 静岡県沼津市沼津港湾



運河部門



赤水門遊覧

多和裕二 東京都北区岩淵水門運河部門



門出の川上り

石村國男 福岡県柳川市柳川堀割



運河を行く

松山 進 東京都江東区東雲運河

優秀賞

仕事部門



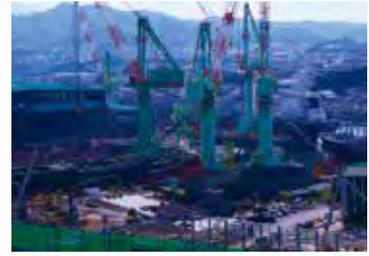
風船と紙吹雪

山本健太郎 愛媛県今治市伯方造船



潜水艦を治す

井関正敏 兵庫県神戸市神戸ハーバーランド



ただ今建造中

末光則夫 愛媛県今治市

歴史部門



漁村の暮らし

山西典夫 高知県香南市手結内港

優秀賞について

総評でも記したとおり、身近な海辺での楽しげなスナップから、華やかで雄大な景観までさまざまな狙いの作品が寄せられました。優秀賞作品もご覧のように、どの作品も素晴らしいもので、技術的にも上位入賞作品とほとんど差がなく、甲乙つけがたいものばかりでした。

結果的には作者のユニークなカメラアイと、被写体に対する強い情熱が良い作品を生むのではないのでしょうか。次回も皆さんの広い視点で捉えたウォーターフロントの世界を見せていただきたいと思います。

国土交通大臣賞

藤原敏明(尾道市因島重井港)

国土交通省港湾局長賞

白石信夫(愛媛県宇和島市宇和島港)

日本港湾協会会長賞

吉井 泉(北海道釧路市釧路港)

港湾海岸防災協議会長賞

伊豫久人(岡山県玉野市宇野港)

景観部門賞

小形俊幸(神奈川県横浜市横浜港)

景観部門賞

岡本芳隆(静岡県沼津市井田井田港)

景観部門賞

芝崎静雄(愛媛県今治市来島海峡)

仕事部門賞

西山 敦(新潟県新潟市新潟西港)

仕事部門賞

佐藤芳恵(新潟県新潟市新潟西海岸)

仕事部門賞

杉浦正幸(徳島県徳島市吉野川河口)

観光・イベント部門賞

横山宣明(東京都港区お台場海浜公園)

観光・イベント部門賞

山田宏作(鹿児島県鹿児島市鹿児島湾)

運河部門賞

平野 稔(富山県富山市富岩運河)

防災部門賞

真栄城浩(沖縄県国頭村安田)

歴史部門賞

平井正喜(三重県四日市市四日市港)

小学生部門賞

飯田直暉(静岡県静岡市清水区清水港)

中学生部門賞

加藤澁大(兵庫県たつの市新舞子)

優秀賞

[景観部門]

森住雄一(千葉県浦安市)

因幡繁之(岩手県山田町山田湾内)

鈴木賢治(兵庫県神戸市神戸港)

坂本泰男(神奈川県川崎市川崎港)

松本健一(東京都江東区若洲若洲海浜公園防波堤)

小倉正紀(京都府伊根町伊根湾・伊根漁港)

中村 博(福岡県門司区門司港、ノーフォーク広場)

山内 健(静岡県富士市田子浦港)

有田 勉(岩手県山田町山田湾)

佐藤 孝(新潟県新潟市新潟港西港区)

堀住雅夫(静岡県静岡市清水港)

山崎秀司(京都府伊根伊根港)

富田栄人(富山県射水市海王丸パーク)

おおきゆうこう(沖縄県南城市知念)

玉置 正(神奈川県横浜市横浜港)

[イベント部門]

玉置良宗(愛知県半田市亀崎海岸)

大高久昌(愛媛県今治市九王海岸)

村上雅巳(静岡県牧之原市相良海岸)

佐藤 圭(北海道留萌市留萌港)

水島脩行(千葉県一宮町東浪見海岸)

山俊泰(静岡県静岡市久能海岸)

田中和夫(神奈川県横浜市横浜港)

仲川幸延(愛媛県愛南市船越湾)

金生敏郎(兵庫県神戸市中央区神戸港新港第1突堤)

池ヶ谷一人(静岡県静岡市清水港日ノ出埠頭)

神田 昭(東京都港区東京港)

中根英治(千葉県いすみ市大原海水浴場)

望月政子(愛知県知多半島豊浜)

高橋康資(神奈川県横浜市大棧橋埠頭)

[防災部門]

堀場靖雄(神奈川県鎌倉市七里ヶ浜)

大塚美代子(静岡県静岡市由比海岸)

白浜定市(静岡県沼津市沼津港湾)

垂 秀夫(大分県豊後高田市真玉海岸)

[運河部門]

多和裕二(東京都北区岩淵水門)

石村國男(福岡県柳川市柳川堀割)

松山 進(東京都江東区東雲運河)

[仕事部門]

山本健太郎(愛媛県今治市伯方造船)

井関正敏(兵庫県神戸市神戸ハーバーランド)

末光則夫(愛媛県今治市)

[歴史部門]

山西典夫(高知県香南市手結内港)

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(東京工業大学大学院教授)

廻 洋子(淑徳大学教授)

富岡畦草(写真家)

松野正雄(写真家)

茶谷 茂(写真家)

眞田 仁(国土交通省港湾局海岸・防災課長)

小谷野喜二(国土交通省港湾局海洋・環境課長)

須野原 豊(公社)日本港湾協会理事長

なぎさ グルメ紀行 No.42

いわき市

1. はじめに

いわき市は、福島県の東南端、茨城県と境を接し、広大な面積をもつまちで、東は太平洋に面しており、海岸線は約60kmに及びます。

寒暖の差が比較的少なく、温暖な気候に恵まれた地域です。

昭和30年代、エネルギー革命の進展により石炭産業が斜陽化し、産炭地域であった本市の経済も大きな打撃を受けましたが、映画「フラガール」にも描かれたように、炭鉱から観光へと地域の再生を果たしています。

この「フラガール」で有名なスパリゾートハワイアンズをはじめ、市内には、いわき湯本温泉、国宝白水阿弥陀堂、美空ひばりのヒット曲「みだれ髪」に歌われた塩屋埼灯台など、

いわき市役所 商工観光部 産業・港湾振興課
港湾振興係 榎村 泰裕



様々な観光スポットを有しています。

また、平成23年3月に発生した東日本大震災では、大震災により、本市沿岸域、また、小名浜港も大きな

被害を受けましたが、全国の皆様の励ましと関係機関の御協力により、小名浜港での物流機能を担う主要な岸壁はすべて復旧しています。



小名浜港の全景



スパリゾートハワイアンズのフラガール



賑わう小名浜港(アクアマリンパーク)

2. 小名浜港の成り立ち

小名浜港の発展には、地元住民の方々の熱意と努力が大きな貢献を果たしてきました。

小名浜港では、1・2号埠頭を舞台とする花火大会が風物史として定着しています。

平成26年度で61回を数えますが、昭和32年に、本格的な商港の象徴として待ち望まれていた、「1万トン岸壁」が、小名浜港1号埠頭に完成したことを記念し、地元住民の手により花火大会が開催され、その後もさまざまなイベントが催され、賑わいの舞台となってきました。

このような賑わい創りの取組みが、平成初期の「ポートルネッサンス」構想とも結びつき、今日の1・2号埠頭は、いわき市観光物産センター「いわき・ら・ら・ミュウ」、環境

水族館「アクアマリンふくしま」、ハマとグルメとのれん街「小名浜美食ホテル」が立地し、県内随一の観光交流人口を誇る親水空間「アクアマリンパーク」へと変貌を遂げており、平成17年には「みなとオアシス」の認定を受けております。

震災後、小名浜港では、周辺も含

め各種の整備事業が進み、小名浜港アクアマリンパークでは各種イベントが開催され、復興の象徴となっています。

今回は、市内及びアクアマリンパークにおける食による取り組みを御紹介します。



アクアマリンパークでのイベントの様子



いわき花火大会



いわき・ら・ら・ミュウ



アクアマリンふくしま



小名浜美食ホテル

3. 食を通じた取組み

○新たな名物「カジキ料理」

黒潮と親潮が交わる潮目の海であるいわき沖は、サンマ、カツオを始め様々な魚種が捕獲される優良な漁場で、地場産の海産物はいわきの名物となっていました。

また、日本最大級のカジキが捕獲される優良なビルフィッシュのポイントでもあり、震災前は毎年ビルフィッシュ大会が開催され好評を博していました。

震災後、原子力事故の影響等により、近海産の海産物の取扱いができなくなり、みなとまち、小名浜から魚食への親しみや文化が失われてしまう事が懸念されたことから、市内の民間業者等が主体となって「カジキグルメ実行委員会」が結成され、食材そのものを売出すのではなく、カジキという名産化されていない食材に独自の加工・調理をすることで、海への親しみと関心を守ろうという取組みが行われています。

○人気を博するカジキメンチ

その取組みの中で生まれ、一番の名物メニューとなっているのが、カジキを使用した特大メンチカツ「ジャンボカジキメンチ」です。

サクサクの衣に包まれ、鳥肉のようなしっとりとした歯ごたえがありつつも、柔らかくジューシーな逸品です。

震災後に開発されて以降、小名浜港で平成24年に開催された「第2回みなとオアシスSea級グルメ全国大会」での優勝、その後の大会でも3位入賞等の好成績を収め、テレビで紹介されるなど全国的な人気を集め、本市のPRに貢献しています。



名物 カジキメンチ

○カジキグルメを通じた復興の取組み

カジキグルメは、商品販売を実施するのみならず、賑わい創り、復興PR活動にも積極的に取り組んでいます。

現在、カジキグルメはいわき市内に広がりを見せており、市内21の店舗で提供されています。

小名浜港においても、前述の小名浜美食ホテルの他、「いわき・ら・ら・ミュウ」では、カジキのみそかつ、メンチカツ膳、餃子が販売され、「アクアマリンふくしま」では、カジキメンチにエスカベッシュソースをかけた「ヘミングウェイのカジキメンチ」がお楽しみいただけます。

また、平成25年からは市内のカジキグルメが一同に集うイベント「カジキグルメサミット」が開催され、参加店舗では品切れが続出するなど、地域の賑わい創出にも貢献しております。

是非ともいわきを訪れ、新名物「カジキグルメ」をお楽しみください。



第2回みなとオアシスsea級グルメ大会の様子



○おいしい水族館
「アクアマリンふくしま」

アクアマリンパークに立地する水族館「アクアマリンふくしま」では、太平洋の「潮目」をテーマとした展示のほか、バックヤードツアーや釣り体験など、様々な体験活動を行っております。

平成25年には、全国的にも珍しい、大水槽前に設置された寿司処「潮目の海」HAPPY OCEANSが開店しました。

この寿司処では、魚介類の資源量の安定性を青色、黄色、赤色の順に評価しています。資源量が安定していることを示す青色のねたを主体に提供することで、水産資源の持続可能な利用について訴えています。

目の前をたくさんの魚が元気に泳ぎまわるのを眺めつつ、寿司をいただくというのは一風変わった風景ですが、目の前の魚を眺めながら食べるという貴重な体験と共に、様々な問題について考えることができるのは、有意義な時間となるでしょう。

是非一度体験ください。



ら・ら・ミュウ内店舗で販売されているカジキのみそかつ丼



アクアマリンふくしま内店舗で販売されているヘミングウェイのカジキメンチ



カジキグルメサミットの様子

○新開発
「いわきご当地弁当(港弁)」

平成27年4月からJR東日本と市内民間業者の共同開発による「潮目の海」をテーマとした、カジキをはじめとする海の幸が詰まった「(仮称)浜街道潮目の駅弁」を「港弁」として販売することが予定されています。

「港弁」は、「駅弁」や「空弁」のように港にちなんだ弁当です。

いわきの魅力が全国に広がることを期待しています。



アクアマリン内に所在する寿司処「潮目の海」HAPPY OCEANS



アクアマリンでは、食を通じ環境への問題提起も行っている

4. 東北の復興は小名浜から

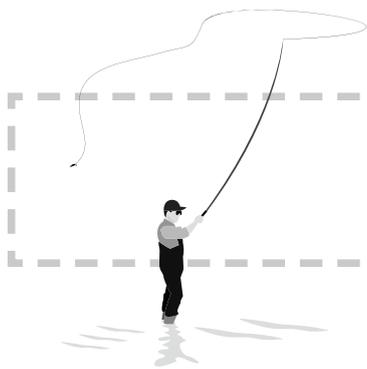
小名浜港周辺では、御紹介した「アクアマリンパーク」の背後地に港と市街地が一体となった再開発事業を進めています

また、国が福島県沖で進めている浮体式洋上ウインドファーム実証研究事業の拠点として利活用され、エネルギー産業の集積が期待されるほか、本市はもとより、南東北の産業経済を支える国際物流拠点として、国際バルク戦略港湾の選定や特定貨物輸入拠点港湾(石炭)の指定も受けながら、国際貿易港として着実な発展をとげています。

本市は被災地である一方、隣接する双葉郡の町村などから約2万4,000人の原発事故に伴う避難者を受け入れており、被災地の中でも特異な状況に置かれていることから、さまざまな取組みで復興したいわき市小名浜港の姿をアピールしていきたいと考えています。



浮体式洋上ウインドファーム



水辺の天使たち

愛知県釣りインストラクター連絡機構
代表 大田 豊明



♪生まれてしほに 浴(ゆあみ)して
浪(なみ)を子守の歌と聞き
千里寄せくる 海の気を
吸ひてわらべと なりにけり♪
(「われは海の子」文部省唱歌。作詞：
宮原晃一郎。作曲：不詳。1910年(明
治43年)発表。掲載詞は2番)

秋の海辺に今年も多くの天使たちがやってきた。ここは愛知県名古屋市南部に突き出た知多半島。行政上は知多郡美浜町小野浦で、この海辺の丘に建つ愛知県美浜少年自然の家で開催される投げ釣り教室がその舞台。

釣りにもいろいろの種類があって、一人で学ぶには難しい面もある。例えば溪流釣りや磯釣りなどは基本的な知識と技能が備わっていることを求められる。一方、やさしい釣りの代表格は防波堤のさびき釣りと砂浜からの投げ釣りだろう。道具立ても簡単で安全なところも人気の秘密だろう。

我々愛知県釣りインストラクター

連絡機構が当つり教室講師として参画して17回目(年)を迎える。この間約2千人を超える少年少女たちが巣立った。当教室は毎年9月、一泊二日の日程で投げ釣りを通じて釣りと自然、安全、マナーなどを学ぶ。公共施設というリーズナブルさとゆったりとした環境が毎回定員の数倍を超える盛況ぶりに伺える。

主催：愛知県スポーツ振興財団、
後援：県教育委員会とお堅いが教室の雰囲気は和気あいあいのうちに学べるように毎回くふうをこらしている。

H26年は9月13日(土)～14日(日)に「親子初心者投げ釣り教室」参加者29組85名、同27日(土)～28日(日)が「音吉つり塾」参加者17組48名。当方の専門講師20名がこれに対応する。前者は初心者向け、後者が経験者のステップアップ講座だが、半数は初心者という例が多い。

子どもたちはまるで天使のようだ。純真無垢で真っ白な心を持っている。その笑顔はくったくがなくついつい惹き込まれてしまう。長く続

けてこられたのも天使たちに魅せられ、感動を貰ってきたからである。残念ながら大人ではこうはいかない。身に着いた知恵が邪魔をする。カリキュラムは午後から講堂で投げ釣りの基本や糸の結び方、安全などについて学ぶ。その後グラウンドでゴムボールを付けて正確に真っ直ぐ投げる練習を積む。合格した参加者から砂浜に出て実釣に挑む。今年から生徒も講師も全員が救命胴衣を着けるように改めた。砂浜といっても大きな浪がときおり襲ってくる。

だれしも最初はうまくいかない。まして幼子である。親に叱られる子もいる。しかし、そこは天使、やわらかな心ですぐに基本通りできるようになる。17時に釣りを終え施設に戻り夕食。その後今日の反省点をアドバイスして提出した環境エコ宣言の表彰を受けて初日を終える。2日目になれば子どもたちの仕草が違ふ。一晩の間にぐんぐん成長していく。これは毎回のようには驚かされる事実である。



「親子初心者投げ釣り教室」集合写真



「音吉つり塾」集合写真

今年はお魚の活性が鈍かった。なかには釣れない子もいるが、その子の発した言葉に目から鱗の感動を貰った。「お母さん、釣りって楽しいね!」、まったく釣れていないのにそう母に語るのである。我々は釣れなくてつらいだろうなあ〜と勝手に思っていたが子どもは違っていた。釣れなくてもなにか大きな宝ものと楽しみを大自然から貰ったようだ。終了後のアンケートにも同じような感動と感謝の言葉が綴られていた。この感動の源はきれいな「なぎさ」にある。遠浅の浜や干潟を残し、未来へつむいでいくのはわれわれ大人の責務だろう。

幼き天使たちもやがて大人になる。この日の感動と自然の素晴らしさを忘れず、あの日と同じように我が子をともなって水辺に帰ってきてほしい。そのとき「われは海の子」を口ずさんでいるだろうか……。



糸の結びかた模範演技



知多半島のなぎさ



正しい構え方



「つれた〜」



糸の結びかた実習



真剣に「釣る」



講堂での座学



「釣れたよ〜」おっかなびっくり



大きなキスに得意顔



ライフジャケットの着用説明



渚での指導風景



ゴミを拾って「終わりの集い」



海のもしものは118



集めたゴミを前に

データで見る海岸・防災

①各地域における東日本大震災以降の想定津波の検討状況

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

地方	地域		L1 津波の検討状況		L2 津波の検討状況	
				想定津波高 (T.P.)		想定津波高 (T.P.)
北海道	北海道	太平洋側	◎ (H25.2)	1.3 ~ 12.8 m ※津波のせり上がり高	◎ (H24.6)	1.1 ~ 34.6 m
		日本海側	—		○ (H24年度~)	
		オホーツク海側	—		○ (H25年度~)	
東北	青森県	太平洋側	◎ (開始 H24.2 ~) (八戸港公表 H25.3)	2.1 ~ 7.0 m 八戸港内のみ公表	◎ (公表 H24.10) ☆	4.4 ~ 23.5 m
		陸奥湾		—	◎ (公表 H25.2) ☆	0.8 ~ 3.7 m
		日本海側		—	○ (公表 H25.1)	1.6 ~ 11.5 m
		秋田県	◎ (H25.9)	3.0 ~ 6.0 m	◎ (H24.12)	9.8 ~ 14.4 m
		山形県	○ (H24.4 ~)		◎ (H24.3)	7.3 ~ 8.8 m
		岩手県	◎ (H23.10)	4.8 ~ 13.7 m	◎ (H23.10)	非公表
		福島県	◎ (H23.10)	2.4 ~ 8.7 m	○ (H23.7 ~) ☆	未公表
		宮城県	◎ (H23.9)	1.5 ~ 13.7 m	◎ (H23.9)	2.4 ~ 24.0 m
関東		茨城県	◎ (H24.8)	3.1 ~ 4.2 m ※各地域海岸の最大水位	◎ (H24.8) ☆	4.1 ~ 14.8 m
	千葉県	東京湾沿岸 千葉東沿岸	◎ (東京湾 H25.3) (千葉東 H25.5)	2.6 ~ 4.9 (東京湾) 1.2 ~ 7.8 (千葉東)	○	
		東京都	東京湾内	設定不要		◎ (H24.4 元禄型関東地震、 東京湾北部地震)
	伊豆 小笠原諸島		○ (H24.9 ~)		◎ (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)	7.2 ~ 24.5 m
		神奈川県 ^{*1}	◎ (H25.1)	1.8 ~ 7.1 m	◎ (H24.3)	3.7 ~ 14.5 m
北陸		新潟県	○ (H25.10 ~)		◎ (H25.12) ※修正版	0.7 ~ 7.3 m
		富山県	—		◎ (H24.3)	0.1 ~ 7.1 m
		石川県	—		◎ (H24.4)	0.5 ~ 18.6 m
		福井県	—		◎ (H24.9)	0.8 ~ 8.7 m
中部		静岡県	◎ (H25.6.27)	1 ~ 11 m	◎ (H25.6.27) ☆ (H25.11.5 駿河・南海 トラフ側)	1 ~ 33 m
		愛知県	○ (H23.9 ~)		○ (H23.9 ~)	
		三重県	○ (H24.10 ~)		◎ (H24.3) ◎ (H26.3)	1.4 ~ 19.2 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	○ (H24.11 ~)		○ (H24.11 ~) ☆	—	
	兵庫県	○ (H24.6 ~)		◎ H25.12 公表済 (大阪湾・淡路) H26.2 公表済 (播磨) ○ (H24.4 ~) (但馬)	2.0 ~ 8.1 m	
	和歌山県	◎ (H26.10: 東海・東南海・ 南海3運動地震)	~ 9.9 m	◎ (H25.3) ☆	~ 18.3 m	
	京都府	—		○ (H26.12 ~)		
中国	岡山県	◎ (H26.4.15)	1.9 ~ 3.0 m	◎ (H25.3及びH25.7) ^{※2} ☆	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	○ (H24.5 ~)		◎ (H25.12) ☆	3.0 ~ 3.8 m
		日本海側	○ (H24.5 ~)		○ (H24.5 ~)	
	鳥取県	○ (H23.7 ~)		○ (H23.7 ~)	3.2 ~ 7.6 m	
	島根県	○ (H22.11 ~)		○ (H22.11 ~)		
四国	高知県	○ (H25.11)	2.7 ~ 19.3 m	◎ (H24.12) ☆	13 ~ 34 m	
	徳島県	◎ (H25.3)	2.0 ~ 13.1 m	◎ (H24.10) ☆	2.1 ~ 20.9 m	
	香川県	◎ (H26.3)	2.3 ~ 3.2 m	◎ (H25.3) ☆	2.8 ~ 3.8 m	
	愛媛県	◎ (H26.6)	2.4 ~ 5.4 m	◎ (H25.6) ☆	3.1 ~ 21.3 m	
九州	福岡県	○ (H26.3 ~)		◎ (H24.5)	0.5 ~ 2.5 m	
	佐賀県	—		○ (H25.4 ~)		
	長崎県	○ (H24.4 ~)		◎ (H26.3) ☆	2 ~ 7 m	
	熊本県	—		◎ (H25.3) ☆	2.0 ~ 3.8 m	
	大分県	○ (H25.6 ~)		◎ (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	○ (H25.4 ~)		◎ (H26.9) ☆	2.2 ~ 12.8 m	
沖縄	沖縄県	—		◎ (H25.1)	3.5 ~ 32.9 m	

※1:神奈川県においては、首都直下地震モデル検討会の公表を受けて、見直しの検討中。

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

データで見る海岸・防災

②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27港^{※1}が被災しました。その被災報告額は約4,138億円に及んでいます。

○各港に設置された協議会において策定された「産業・物流復興プラン」に基づき、復旧工程計画に定められた(復旧に期間を要する防波堤等を除く)全ての港湾施設について、平成26年度内での本格復旧の完了を目指します。また、復旧に期間を要する港湾防波堤、海岸保全施設については、工程管理等適切に実施し、早期完了を目指します。

1 (a)港湾の復旧状況(暫定利用可能岸壁数)(平成26年11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%	3	43%	7	100%
5	大船渡港	重要	10	10	100%	6	60%	10	100%
6	仙台塩釜港 (石巻港区)	国際拠点	31	31	100%	27	87%	27	87%
7	仙台塩釜港 (塩釜港区)	国際拠点	20	18	90%	4	20%	17	85%
8	仙台塩釜港 (仙台港区)	国際拠点	22	22	100%	22	100%	22	100%
9	相馬港	重要	13	12	92%	11	85%	13	100%
10	小名浜港	重要	72	64	89%	64	89%	72	100%
11	茨城港 (日立港区)	重要	18	18	100%	18	100%	18	100%
12	茨城港 (常陸那珂港区)	重要	25	25	100%	25	100%	25	100%
13	茨城港 (大洗港区)	重要	13	13	100%	13	100%	13	100%
14	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	332	97%	305	89%	336	98%
1	八木港	地方	4	4	100%	4	100%	4	100%
2	小本港	地方	1	1	100%	0	0%	1	100%
3	気仙沼港	地方	6	6	100%	3	50%	6	100%
4	女川港	地方	4	4	100%	2	50%	4	100%
5	久之浜港	地方	1	1	100%	1	100%	1	100%
6	江名港	地方	7	7	100%	0	0%	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%	17	57%	30	100%
合計			373	362	97%	322	86%	366	98%

※1 上記17港の他、御崎港、雄勝港、金華山港、表浜港、荻浜港、川尻港、河原子港、土浦港、潮来港、軽野港にて被災し、計27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、吃水制限や上載重制限がかかっている施設もある。

②暫定利用可能バース数には、③本復旧済みバース数も含む。

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

※4 着手済みは工事契約済みの施設。

(b) 港湾海岸の復旧状況(平成26年9月末現在)

港湾海岸の復旧状況

	地区海岸数	被災地区海岸数(注)				
		うち本復旧 工事着工済	(着工率)	うち本復旧 工事完了	(完了率)	
被災6県計	113	59	36	(61%)	11	(19%)
青森県	34	1	1	(100%)	1	(100%)
岩手県	14	13	12	(92%)	2	(15%)
宮城県	35	32	13	(41%)	2	(6%)
福島県	11	8	5	(63%)	1	(13%)
茨城県	7	3	3	(100%)	3	(100%)
千葉県	12	2	2	(100%)	2	(100%)

(参考1) 海岸全体の復旧状況(農林水産省及び水産庁所管海岸を含む)

	地区海岸数	被災地区海岸数(注)				
		うち本復旧 工事着工済	(着工率)	うち本復旧 工事完了	(完了率)	
被災6県計	983	468	341	(73%)	90	(19%)
青森県	275	7	7	(100%)	7	(100%)
岩手県	120	108	89	(82%)	18	(17%)
宮城県	286	261	158	(61%)	24	(9%)
福島県	109	56	51	(91%)	5	(9%)
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24.3末時点	983	471	76	(16%)	9	(2%)
平成25.3末時点	983	471	196	(42%)	60	(13%)
平成26.3末時点	983	471	318	(68%)	86	(18%)
平成26.6末時点	983	468	341	(73%)	90	(19%)

(注)警戒区域内(福島第一原子力発電所から半径20km圏内)を除く
平成26年9月末より、復旧を行わないとした3地区海岸を除外

データで見る海岸・防災

③「港湾の事業継続計画」における全国の検討状況一覧（平成26年12月末現在）

【地域の「港湾の事業継続計画」等】

地域名	協議会等	設立時期	検討状況	策定期		
北海道	道央圏港湾連携による防災機能強化方策検討会	H23.9.7	◎	H24.4	◎ 策定済み	5件
北海道	北海道太平洋側港湾BCP策定検討会	(H26d)	—	(H27d)	○ 策定中	3件
東北	東北広域港湾防災対策協議会	H25.3.5	—	(H26d)	— 準備中	3件
東京湾	港湾BCPによる協働体制構築に関する東京湾航行支援協議会	H21.9.8	○	(H26d)		
関東	関東港湾広域防災協議会	H26.3.27	○	(H26d)		
北陸	北陸地域における港湾の地震・津波対策協議会	H25.3.8	—	(未定)		
伊勢湾	伊勢湾港湾機能継続計画検討会議	H25.11.27	○	(H26d)		
大阪湾	大阪湾港湾機能継続計画推進協議会	H23.9.16	◎	H24d		
広島湾	広島湾連携BCP関係者会議	H22.10.4	◎	H24.2		
四国	四国の港湾における地震・津波対策検討会議	H23d	◎	H26.3		
九州東岸地域	九州東岸地域の港湾における地震・津波対策検討会議	H23d	◎	H24.7		
					合計	11件

【各港別「港湾の事業継続計画」】

港名	協議会等	設立時期	検討状況	策定期
苫小牧港	苫小牧港湾BCP策定協議会	H26.7.1	○	(H26d)
釧路港	釧路港湾BCP協議会	H24.11.28	◎	H26.3策定
八戸港	八戸港湾機能継続協議会	H25.6.14	◎	H25.3策定
青森港	青森港湾機能継続協議会	H25.7.29	◎	H26.3策定
むつ小川原港	むつ小川原港湾機能継続協議会	(H27d)	—	(H27d)
宮古港	宮古港湾機能継続協議会	(H26d)	—	(H26d)
大船渡港	大船渡港湾機能継続協議会	(H26d)	—	(H26d)
久慈港	久慈港湾機能継続協議会	(H26d)	—	(H26d)
釜石港	釜石港湾機能継続協議会	H25.8.2	○	(H26d)
仙台塩釜港	仙台塩釜港湾機能継続協議会	H25.7.23	○	(H26d)
秋田港	秋田港湾機能継続協議会	H25.5.29	◎	H26.10策定
船川港	船川港湾機能継続協議会	H25.5.29	◎	H26.10策定
能代港	能代港湾機能継続協議会	H25.5.29	◎	H26.10策定
酒田港	酒田港湾機能継続協議会	H25.5.28	◎	H26.3策定
小名浜港	小名浜港湾機能継続協議会	H25.7.24	◎	H26.11策定
相馬港	相馬港湾機能継続協議会	(H26d)	—	(H27d)
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	H24.7.27	○	(H26d)
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	H24.7.26	○	(H26d)
千葉港	千葉港BCP連絡協議会	H24.10.10	◎	H26.6策定
木更津港	木更津港BCP連絡協議会	H25.2.27	◎	H26.6策定
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策定
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	○	(H26d)
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	○	(H26d)
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	○	(H26d)
新潟港	新潟港湾BCP協議会	H25.3.15	◎	H26.3策定
両津港・小木港	佐渡地域港湾BCP協議会	H25.10.25	◎	H26.3策定

直江津港	直江津港港湾 BCP 協議会	H25.11.29	○	(H26d)
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 策定
七尾港	七尾港災害時連携協議会	H25.3.27	○	(H26d)
金沢港	金沢港災害時連携協議会	H24.7.2	◎	H26.3 策定
敦賀港	事業継続検討会	H25.3.19	—	(H26d)
清水港	清水港防災対策連絡協議会	H25.7.8	◎	H26.5 策定
田子の浦港	田子の浦港防災対策連絡協議会	H25.9.24	◎	H26.3 策定
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	◎	H26.6 策定
名古屋港	名古屋港港湾機能継続計画作業部会	H24.11.13	◎	H26.3 策定
衣浦港	衣浦港・三河港港湾 BCP 検討会 衣浦港港湾 BCP 作業部会	H25.11.11	○	(H26d)
三河港	衣浦港・三河港港湾 BCP 検討会 三河港港湾 BCP 作業部会	H25.11.11	○	(H26d)
四日市港	四日市港港湾機能継続計画作業部会	H24.11.27	◎	H26.3 策定
津松阪港	津松阪港港湾機能継続計画作業部会	H25.1.22	◎	H26.3 策定
舞鶴港	京都舞鶴港港湾 BCP 策定協議会 (仮称)	(H26d)	—	(H28d)
大阪港	大阪港港湾機能継続計画協議会 (仮称)	(H26d)	—	(H27d)
堺泉北港	堺泉北港港湾機能継続計画協議会 (仮称)	(H26d)	—	(H27d)
阪南港	阪南港港湾機能継続計画協議会 (仮称)	(H26d)	—	(H27d)
和歌山下津港	和歌山下津港港湾機能継続協議会 (仮称)	(H26d)	—	(H27d)
日高港	日高港港湾機能継続協議会 (仮称)	(H27d)	—	(H28d)
徳島小松島港	大規模災害時における徳島小松島港の機能継続協議会 (仮称)	(H26d)	◎	H26.3 策定
橘港	大規模災害時における橘港の機能継続計画検討会 (仮称)	(H26d)	—	(未定)
高松港	高松港連絡協議会	H23.9.14	◎	H23.9 策定
松山港	災害時松山港活用方策検討関係者会議	H26.1.17	○	(H26d)
高知港	高知港機能継続連絡協議会	H25.10.23	◎	H25.2 策定
須崎港	災害時須崎港活用方策検討関係者会議	H25.9.5	◎	H26.12 策定
宿毛湾港	災害時における宿毛湾港の活用検討関係者会議	H25.12.2	○	(H26d)
北九州港	北九州港事業継続計画策定準備会	H26.2.21	○	(未定)
中津港	中津港港湾 BCP 連絡協議会 (仮称)	(H26d)	—	(H26d)
別府港	別府港港湾 BCP 連絡協議会 (仮称)	(H26d)	—	(H26d)
大分港	大分港港湾 BCP 連絡協議会	H26.5.22	◎	H26.10 策定
津久見港	津久見港港湾 BCP 連絡協議会 (仮称)	(H26d)	—	(H26d)
佐伯港	佐伯港港湾 BCP 連絡協議会	(H26d)	—	(H26d)
細島港	細島港港湾運営継続推進協議会	H25.1.25	◎	H25.3 策定
宮崎港	宮崎港港湾事業継続推進協議会	H25.8.30	◎	H25.11 策定
油津港	油津港港湾事業継続推進協議会	H25.11.18	◎	H26.2 策定
鹿児島港	鹿児島港港湾 BCP 連絡協議会 (仮称)	(H27d)	—	(H28d)
志布志港	志布志港港湾 BCP 連絡協議会 (仮称)	(H27d)	—	(H28d)
川内港	川内港港湾 BCP 連絡協議会 (仮称)	(H27d)	—	(H27d)
名瀬港	名瀬港港湾 BCP 連絡協議会 (仮称)	(H27d)	—	(H27d)
西之表港	西之表港港湾 BCP 連絡協議会 (仮称)	(H27d)	—	(H27d)
那覇港	那覇港防災・減災計画検討委員会	(H26d)	—	(未定)
平良港	平良港港湾 BCP 連絡協議会 (仮称)	(H26d)	—	(未定)
石垣港	石垣港港湾 BCP 連絡協議会 (仮称)	(H27d)	—	(未定)
中城湾港	中城湾港港湾 BCP 連絡協議会 (仮称)	(H27d)	—	(未定)

◎ 策定済み	29 件
○ 策定中	15 件
— 準備中	26 件
合計	70 件

北海道

紋別港海岸堤防等 老朽化緊急対策事業について

紋別市建設部港湾課建設係
深尾 真

○事業概要

紋別港海岸は重要港湾紋別港の北東部及び南東部に位置しており、延長約15kmの海岸線を有しオホーツク海に面した比較的遠浅な砂浜海岸です。

本市は古くから、漁業及び水産加工業が盛んな町であることから海岸との関わり合いが深く、昭和40年後半から海岸保全施設である海岸護岸を整備してきました。しかし、その護岸も整備後40年以上が経過し施設各部に劣化が進み、機能低下や更に劣化が進行することが懸念されています。また、近年の海象状況の変化と低気圧の影響により背後地の水産加工場や住宅等に越波被害が発生していることから、背後地の防護と前浜の安全な利用を図るため、北浜地区の護岸を海岸堤防等老朽化緊急対策事業で、平成21

年度から整備を進めているところです。

工事概要は地区延長L=1,199.0mの既設護岸の波返工を高さ1.0m嵩上げし、これに併せて眺望等を考慮して背後の水叩き及び排水トラフも嵩上げています。更に、波の打ち上げ高の大きい約2/3の区間には、波返工前面に消波工を設置し越波の低減を図っています。

平成26年度で全体の約90%が完成し、平成27年度事業完了にむけて事業を推進中です。

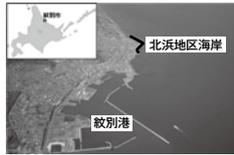
○紋別港が『みなとオアシス』に登録されました！

紋別港は平成26年1月24日に道内で8番目の『みなとオアシス「もんべつ」』として登録されました。今後、中心市街地や「道立オホーツク流水公園」と連携した取り

組みによって、主要施設である流水観光砕氷船「ガリンコ号Ⅱ」の発着場である「海洋交流館」や世界初となる氷海展望塔「オホーツクタワー」、親水防波堤「クリオネプロムナード」、野生のアザラシの保護・観察・体験施設「とっかりセンター（ゴマちゃんランド）」等の、みなとの資産を活用した交流拠点づくりが推進され、地域の活性化に大きく貢献することが期待されています。是非、紋別市に遊びに来ていただき、観光とグルメを十分に満喫していただければと思います。



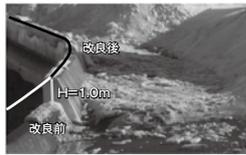
ホタテみそ焼き
うどん
(sea級グルメ)



紋別港と事業区間



越波の状況



事業効果
(改良前は越波により融雪している)



ガリンコ号Ⅱ
(背後はオホーツクタワー)



ゴマちゃんも待っています

東北

中之作港海岸 津波・高潮危機管理対策緊急事業の紹介

福島県 小名浜港湾建設事務所 建設課
技師 鈴木 惇彦

はじめに

中之作港海岸のある福島県いわき市は、東北地方のなかでも冬場の降雪が殆どない温暖な地域です。沿岸域は黒潮と親潮が交差する「潮目の海」となっており、漁業が盛んな土地柄でもあります。



いわき市中之作港(地方港湾)の位置

平成23年3月11日の東北地方太平洋沖地震に起因して発生した津波は、中之作地区で最大津波高5.4mに達しました。中之作港でも防波堤、海岸堤防が大きく被災したうえ、漁業関連施設の流失、さらには背後地の住宅の倒壊、浸水など多くの被害を受けました。

このため、平成23年度から港湾施設の災害復旧事業に取り組んでおり、海岸堤防の無堤区間については、高潮対策事業でT.P.+7.2mの高さの海岸堤防及び陸間3基の整備を進めています。この事業に併せ危機管理対策の一環として実施してい

る「陸間^(※1)自動化」についてご紹介します。



津波状況(中之作港)

津波・高潮危機管理対策緊急事業について

今般の地震による津波では、水門・陸間等の閉鎖や避難誘導のための水防活動中に多くの水防団員の犠牲者が出ました。このため、操作時の安全を確保するうえで、「閉鎖の自動化」「操作の遠隔化」「通信手段・電源等の多重化」の3点を目的とする仕組みを構築することとしました。本事業の特長は、陸間装置側におけるJアラート等の緊急警報放送の受信による自動閉鎖に加え、遠隔監視制御設備側からの遠隔手動操作を可能とした多重対策を講じていることです。また、運用面についても津波到達時間を基に港湾内からの退避時間を検討しシステムに反映しています。それに伴い、自動閉鎖は十分な退避時間を確

保した上で津波到達までに完全閉門できるようにしています。



陸間設置位置図



システム概要図

おわりに

本事業は平成27年度中の完成を目指し、これから工事が本格化していきます。今後は、一日も早く施設を完成させ、住民の安全安心の確保に努めてまいります。

※1 陸間:人や車両の通行のために堤防等を切って設けられた出入口を閉鎖する門。その門扉が、閉鎖時に堤防としての役割を果たす。

伊豆諸島の海岸事業について(東京離島)

東京都港湾局 離島港湾部

はじめに

東京の南方洋上に点在する伊豆諸島は、台風の来襲地帯であるとともに年間を通して風波の強い、厳しい気象条件にさらされています。

一方で、美しい景観やきれいな海など多くの自然が残され、美しい自然を求めて、多くの観光客が島を訪れています。

東京都では、北は大島の岡田港海岸から南は青ヶ島の青ヶ島港海岸まで、12の港湾海岸の建設・維持管理を実施しています。

こうした中、海岸事業では、波浪・高潮・津波から人々の生命や財産などを護り、侵食から国土の保全を図ること、自然環境を保全し海岸の適正な利用とレクリエーション機能の向上を図ることなどを目的として、「防護」「環境」「利用」の調和のとれた海岸保全施設(護岸、離岸堤等)の整備を進めています。

海岸の防災機能の強化

東京離島は、南海トラフ地震の防災対策推進地域に伊豆・小笠原諸島、津波避難対策特別強化地域に伊豆諸島が指定されています。

東京都では、大規模地震により発生が予測されている津波に対しても、対策に取り組んでいます。

現在、社会資本整備重点計画に基づき、高潮事業として神津島港海岸、大久保港海岸、侵食対策事業として利島港海岸、新島港海岸及び三池港海岸においてそれぞれ整備を鋭意実施しています。

港湾、漁港、空港、海岸一覧表

島名	港湾				漁港		空港	
	地方指定	第1種	第2種	第4種	地方管理	港湾	漁港	空港
大島	元町	岡田			元町	岡田		
	岡田	野郷	差木地		野郷	差木地		
利島	利島				利島			
新島	新島	若郷			新島	若郷		
		羽伏						
式根島	式根島	野伏						
神津島	神津島	小浜						
三宅島	三池	湯の浜	阿古	三宅島	三池	阿古		
	大久保	大久保			大久保			
御蔵島	御蔵島				御蔵島			
八丈島	神津	中之郷	神津	八丈島	神津	八重根	御蔵島	
	八重根	伊ヶ谷(出島)	八重根		八重根	八重根		
青ヶ島	青ヶ島				青ヶ島			
父島	二見			二見				
母島	沖			母島				
計	16港	都営1港 14港 都営2港	都営1港	都営6港	5空港	12海岸	10漁岸	

離島の振興を担う「みなと」づくり

今回は神津島港海岸の事例を紹介します。地域の振興を担うみなとづくりの実現に向け、美しい砂浜を利用して平成26年8月30日(日)に神津島アクアスロン大会が開催されました。

黒潮とともに泳いだ後に潮風を感じて走り、島民のぬくもりに触れる離島ならではの大会となり、大いに賑わいました。

また、神津島の真っ白な砂は、東京のお台場海浜公園の覆砂材として活用され、観光客の人気を集めています。

思い立ったら、すぐいける東京の離島

また、平成27年1月25日から3月22日まで、「伊豆大島 椿まつり」が開催されます。

椿を見るなら、やっぱり大島!

読者のみなさまも、東京にお越しの際は、ぜひ「東京の離島」にお立ち寄りください。心ゆくまで椿をお楽しみいただけたらと思います。



第3回神津島アクアスロン大会



お台場海浜公園の白砂

千里浜海岸の侵食対策事業について

石川県土木部港湾課

1. 千里浜海岸

千里浜海岸は、石川県能登南部の西側に位置し、そのうち羽咋郡宝達志水町今浜から羽咋市千里浜町の約6.0kmは日本で唯一砂浜をドライブすることができる千里浜なぎさドライブウェイとして、石川県が誇る貴重な観光スポットとなっています。

この千里浜なぎさドライブウェイですが、平成6年には50メートルあった砂浜が、侵食により平成23年には35メートルへと後退していることから、車が走行できる長い海岸線による美しい景観を維持しつつ次世代へ継承していくことが重要な課題となっています。

2. 侵食対策事業

こうした課題に対応するため、石川県では養浜工事に加え、平成21年度より人工リーフを整備してきました。さらに平成23年度には、新たに金沢港の浚渫土砂を千里浜に供

給するシステムや砂流出防止工を検討するとともに、貴重な砂浜を保全する県民意識の向上を目的としたソフト施策を推進するため、「千里浜再生プロジェクト委員会」を設置しました。

1) 浚渫土砂の海上投入(H24～)

千里浜への砂の供給量を増やすため、現在金沢港で実施されている大水深岸壁整備事業で発生した浚渫土砂を海上投入し、潮の流れを利用して自然のシステムの中で岸側に移動させ海岸に砂を供給する手法をとっています。

2) 砂流出防止対策工(H21～)

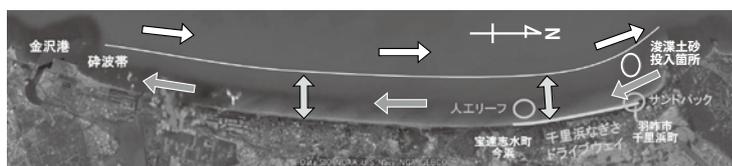
波の勢いを弱めたり、砂浜の侵食を防止するため、今年度までに千里浜海岸南側の今浜地区に人工リーフを2基設置しています。また、北側の千里浜地区では砂の流出を防止するためサンドバックを汀線に約300m設置しています。

3. おわりに

人工リーフ工については設置位置付近で砂浜が平均で約17メートル広がり順調に回復していることから、平成26年度以降も新たな人工リーフを設置する予定です。また、海上投入やサンドバックについても、引き続き整備を実施し導入効果を検証することとしています。

そのほか、石川県では市町と連携し、海岸保全の意識向上を目的としたさまざまなイベントを行っており、貴重な財産である千里浜を官民一体となって後世に残して生きたいと考えています。

本誌読者の皆様におかれましても近くにお寄りの際は、千里浜なぎさドライブウェイを走っていただきたいと思っております。



砂流出防止対策工施工箇所及び浚渫土砂供給の流れ



サンドバック設置状況



なぎさふれあい教室



全景写真(千里浜海岸)



千里浜なぎさドライブウェイ

全国海岸リレー紹介

中部

宇治山田港海岸二見地区 ～海岸侵食対策事業について～

三重県県土整備部港湾・海岸課

1. はじめに

宇治山田港海岸二見地区(伊勢市)は、伊勢湾西岸の南部に位置し、古くから二見興玉神社の夫婦岩で名高く、白砂青松の名勝地「二見浦」として全国に広く知られており、平成18年7月には国指定名勝に指定されました。また、明治15年には日本初の国指定海水浴場に、平成8年には「日本の渚100選」に選ばれている海岸です。海岸堤防の背後には歴史的な雰囲気を残す旅館が広がり、多くの観光客で賑わい、海岸堤防は散策や夕涼みなどに利用されています。



夫婦岩

背後の旅館街

2. これまでの経緯

現在の堤防は、伊勢湾台風による被災を契機に昭和36年までに築造され築後50年以上が経過し、クラックや目地の開きが

見られるなど老朽化が進んでいます。

また、河川からの土砂の供給が減少していることなどから砂浜が侵食を受け汀線は大きく後退しており、台風などの高潮時には波が堤防を越え浸水する被害が発生するなど、背後の旅館街の安全が危惧される状況となっています。



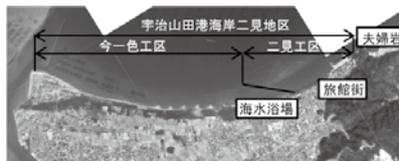
老朽化状況

越波状況

3. 現在の整備状況

県では平成12年度より海岸侵食対策事業として全延長約3.5kmのうち、まずは、二見工区約0.8kmについて事業に着手しています。

二見工区は背後の社会環境や自然景観の阻害を考慮し、緩傾斜護岸・突堤工・養



浜を組み合わせた面的防護方式による整備を行っています。



整備状況

現在、緩傾斜護岸約500m(全体758m)、突堤工3基(全体5基)、養浜約5.5万m³(全体約12万m³)が完成しています。

4. 整備の効果

台風などの高潮時において、整備が完了した区間では砂浜で高波が低減し背後地への越波を防止したことが確認されており、今後とも、早期に事業効果が発現できるよう整備を推進していきたいと考えています。



整備が完了した区間(手前)

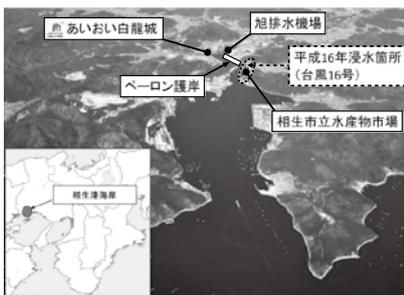
近畿

ペーロンと牡蠣で賑わう 兵庫県相生港海岸

兵庫県県土整備部土木局港湾課整備班
相生市市民生活部地域振興課商工観光係

1. はじめに

相生港海岸は兵庫県南西部の相生湾内に位置し、相生市中心部に近接しており、背後には住宅や商業施設等の生活基盤をはじめ、市役所や消防署、病院等の重要な公共施設が多数立地しています。また瀬戸内海の温暖な気候、風光明媚な自然景観に恵まれ、湾内では干潟が分布しており貴重種であるシバナ群落が自生しています。また相生市は「相生ペーロン祭」でも賑わいを見せており、安全で市民が楽しめる海岸整備を考慮し、観客席としても利用可能な「ペーロン護岸」が整備されました。あわせて湾内では牡蠣養殖など漁業も盛んに行われており、漁業施設の整備も行われています。



相生港海岸(航空写真)

2. 相生港海岸(相生地区)海岸堤防等 老朽化対策緊急事業について

相生港海岸では過去から度重なる高潮被害を受けており、近年では平成16年台風16号、台風18号においても多数の床上・床下浸水被害が発生しました。

今回紹介する旭排水機場は相生地区に位置し、背後地を浸水被害から防護する目的で昭和40年代に高潮対策事業で整備されました。しかし、整備後40年が経過し、機械・電気設備の老朽化が著しく、設備の信頼性が低下していました。そこで、平成21年度より本事業に着手し、機械・電気設備の更新等を実施し、既存設備の機能回復・強化を図っています。

3. 相生港のにぎわいと交流の拠点

「みなとオアシスあいおい」

「みなとオアシスあいおい」は近畿みなとオアシスの第1号として、平成20年1月18日に登録を受けました。日帰り天然温泉を有

する「道の駅・海の駅あいおい白龍城」と、相生牡蠣を中心に近海の水産物を販売する「相生市立水産物市場」を基本施設として、人々の交流や地域の賑わいの創出に取り組んでいます。

また、「みなど」を舞台として、毎年5月の最終土曜・日曜には「相生ペーロン祭」を開催し、播州路の初夏を告げる一大イベントとして定着しています。

ペーロンとは木造で手漕ぎの競漕船であり、「白龍」の中国音「パイロン」が訛ったものといわれ、1655年に中国から長崎に伝来したといわれています。相生市には1922年に長崎出身の造船所従業員によって伝えられ、造船所の例祭として始まりましたが、現在は市民の祭りとして発展しています。

その他、「環境学習」や、カヌー・ディンギーによる「海洋訓練」、企業や自治会による「リフレッシュ瀬戸内(海岸清掃)」などを行い、ふるさとの海である相生湾に関心を持ってもらう活動を行っています。



原動機・発電機(整備後)

みなとオアシスあいおい(ペーロン城)

ペーロン祭ペーロン競漕

ペーロン祭前夜祭花火大会

たぎ
田儀港海岸とその周辺海岸

島根県土木部港湾空港課

はじめに

緑結びの地、島根県出雲市に位置する田儀港は、古くは木材、砂・砂利などの積み出し港として整備されてきました。平成9年には「海と緑の健康地域」指定を受け、健康でいきいきとした地域づくり、高齢者にも優しい海浜づくりを目標に人工海浜や護岸、遊歩道、東屋など親水性を兼ね備えた海岸施設整備を進め、平成21年に完了しました。

海と健康

田儀港海岸での施設整備を進めると同時に、周辺には「健康」をキーワードに多くの施設が立地して来ました。海の恵みで身体の機能を高めるタラソテラピーを体験できる宿泊施設、イルカに遭遇することもある海水浴場、泉質が違う2つの源泉を有する源泉かけ流しの「多伎いちじく温泉」など様々な施設が集まっています。また、日本海に沈む美しい夕日が見える道の駅キララ多伎は「心」も豊かになれるスポットになっています。

SWIMRUN in^{たぎ}多伎

地域の健康づくりのイベントの一つとして、田儀港海岸において「SWIMRUN in 多伎」を毎年8月に開催しています。参加者は、県内はもとより中国各県、近畿、首都圏など遠方からの参加もあります。昨年は男女合わせて356人の参加があり、応援の方も多く来訪されるなど大いににぎわいました。田儀港での一大イベントであり、整備した施設が積極的に活用されているイベントとなっています。

おわりに

田儀港海岸を含めた多伎地区周辺の海岸では、普段から市民の憩いの場、健

康づくりの場として海岸が利用されています。今後も安心・安全に利用していただけるよう適切な管理を行っていききたいと考えています。



田儀港上空より



利用者で賑わう海水浴場と道の駅キララ多伎



SWIMRUN in 多伎の様子

高知港海岸海岸保全施設
整備事業について

高知県土木部港湾・海岸課

□はじめに

高知港海岸は、土佐湾の中央部に位置し浦戸湾を含む、海岸延長は46kmと長く、直背後には県都である高知市街地が広がっています。

約38kmある海岸施設の多くは、昭和45年の10号台風により甚大な被害を受け高潮対策工事として整備、昭和46～48年度までにほぼ完了しています。現在、浸水対策として効果を発揮していますが、近い将来発生が確実視されている南海トラフ地震に対する機能は有していないため、海岸堤防の地震津波対策が、緊近の課題となっています。

位置図



□現在の整備状況

背後の高知市街地は、地盤も低く海面以下の地域もあり過去の経験からも、南海トラフ地震発生後は、長期の浸水が予想されることから、地震津波対策(浸水対策)として平成14年度より、浦戸湾内の4排水機場の耐震補強・水門の自動降下・遠隔化や陸こうの自動化を実施しています。また、平成25年度からは、若松町工区で海岸堤防の液状化による沈下対策を実施しています。



陸こうの自動化



鋼管杭施工状況(若松工区)



多重防護の対策方針案

また、有識者による検討会議(高知港における地震津波防護の対策検討会議)で、多重防護による効率的かつ効果的な対策のあり方について検討を進めています。

□おわりに

今後は、38kmの海岸施設の中から施設の重要性等を整理し、耐震補強や液状化対策を行っていく必要があります。しかし、事業規模が著しく大きく、高度な技術力を必要とすることから、有識者による検討会議の意見をもとに、直轄事業の導入による国の支援も要望しながら、早期の整備を目指したいと考えています。

全国海岸リレー紹介

九州

三池港海岸(四山地区海岸) 高潮対策事業と三池港の産業革命遺産について

福岡県 県土整備部 港湾課
海岸係長 首藤 勝登
技術主査 外園 寿郎

1. はじめに

三池港は、日本一の干満差(約6m)を有する有明海に面しており、日本の産業革命を支えた石炭の積出港として1908年に開港しました。三池炭鉱が閉山となった平成9年以降は、県及び国でふ頭や航路など公共港湾施設の整備を進めてきました。平成15年にはリサイクルボートの指定、平成18年には国際コンテナ定期航路が就航し、県南部地域の国際物流拠点として大きな役割を担っています。

今回は、現在整備を行っている三池港海岸(四山地区海岸)と世界文化遺産の登録を目指す三池港の港湾施設について紹介します。

2. 三池港海岸(四山地区海岸)

当海岸の背後地には、有明海沿岸道路やJR鹿兒島本線、石炭コンビナートを起源とする工場群、最近では大規模太陽光発電所が立地し、住宅地や小中学校もあります。域内にはゼロメートル地帯が広く存在しており、さらに湾口が南に面していることから、高潮災害の発生しやすい地形となっています。現在の海岸施設は天端高不足による越波等の被害の発生に加え、老朽化による堤体破損も見受けられています。

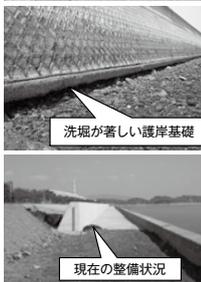
このような状況のなか、大規模災害に対

する事前防災・減災対策、老朽化に対する予防保全を目的とした護岸整備を実施しています。

3. 三池港の産業革命遺産

三池港は、有明海からもたらされる砂泥を防ぐ長大な防砂堤、潮位差を解消するための潮待ちの内港、閘門を備えた船渠など、明治の築港時に建設された港湾施設が、羽ばたくハミングバード(ハチドリ)のような形状を保って配置されており、現在も稼働し続けています。

これら、三池港の港湾施設は、世界文化遺産候補として2015年の登録を目指す「明治日本の産業革命遺産九州・山口と関連地域」の構成資産の一つとなっています。



洗掘が著しい護岸基礎

現在の整備状況

4. おわりに

福岡県の海岸は、白砂青松の風光明媚な海岸線が続く玄界灘沿岸、背後地に自動車関連企業が多数立地する豊前豊後沿岸、日本最大の干満差を有する有明海沿岸と、それぞれ異なる特徴の沿岸を有しています。

これら沿岸の特性を踏まえ、「防護」「環境」「利用」が調和した美しい海岸づくりを目指し、今後も海岸の整備及び管理を実施していきます。



ハミングバードのような三池港の港湾形状と現役で稼働する明治の港湾システム

沖縄

中城湾港海岸(豊原地区)

沖縄県 土木建築部 海岸防災課

はじめに

当海岸は、沖縄本島東海岸(うるま市)に位置しており、戦前に築造された石積護岸のバラベットには、当時日本軍により構築された銃座が残っている。

護岸前面の干潟域には、国内では中城湾にのみ生息しているトカゲハゼ(絶滅危惧ⅠA類)が生息している。

トカゲハゼは潮の引いた干潟を動きまわるハゼ科の一種で、その行動は九州有明海で有名なムツゴロウに似ている。沖縄ではトビハゼとミナミトビハゼを含めトントンミーと呼ばれ親しまれている。



1944年頃 日本軍により構築された銃座

老朽化対策事業

既設の石積護岸は、築造から50年以上経過していることから、老朽化対策事業により改築を行っており、バラベットに残されている銃座は歴史的価値が見込まれることから、文化財調査及び保存を行いながら工事を進めている。

トカゲハゼの保全については、繁殖期となる4月から7月の間の工事は行わず、さらに着手前には環境調査及び専門家の意見を踏まえた個体移動など、保全措置を講じながら環境に配慮した施工を行っている。

また、地元住民から当海岸を憩いの場



中城湾港の干潟域に生息するトカゲハゼ

や健康増進のために活用したいとの声があったことから、水叩き部を遊歩道として活用できるよう配慮を行っている。

おわりに

整備後は自然観察の場や散策路として地元住民に親しまれる海岸となるよう、平成29年度の完了を目指している。



整備前



整備後



北海道／紋別港海岸
→p.34

北陸／千里浜海岸
→p.35

近畿／相生港海岸
→p.36

中国／田儀港海岸
→p.37

九州／三池港海岸
→p.38

四国／高知港海岸
→p.37

中部／宇治山田港海岸
→p.36

東北／中之作港
→p.34

関東／伊豆諸島
→p.35

沖縄／中城湾港海岸（豊原地区）
→p.38

磯部雅彦 高知工科大学副学長 第58回交通文化賞受賞

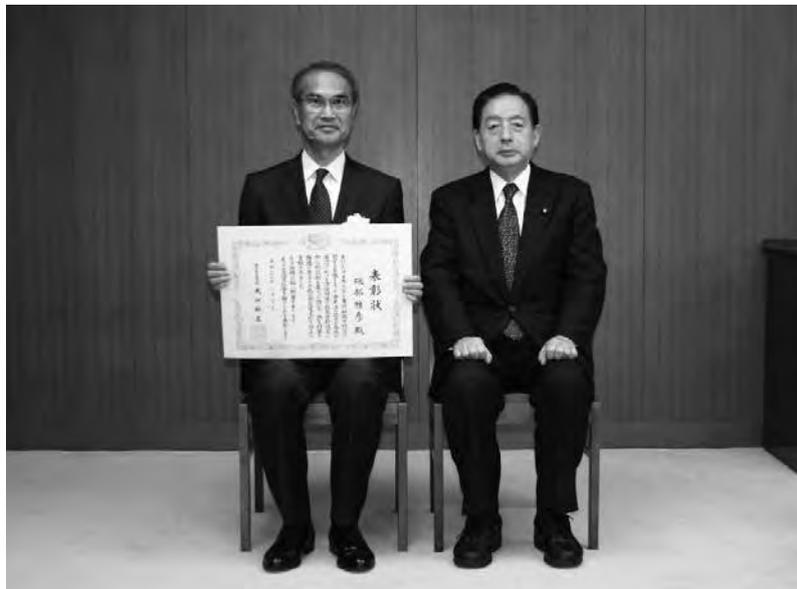
港湾海岸防災協議会

この度、磯部 雅彦 高知工科大学副学長、公益社団法人 土木学会会長、全国海岸事業促進連合協議会会長が、平成26年度(第58回)交通文化賞を受賞され、平成27年1月22日(木)に国土交通省にて授賞式が行われました。

交通文化賞は、公的活動、学術研究、芸術活動、国際的活動等を通じて、我が国交通文化の向上に著しく貢献された者に対して、国土交通大臣から表彰されるものです。

磯部副学長は、土木工学の専門知識や防災に関する見識をもって海岸法の改正や今後の港湾における津波対策の政策方針決定に中心的役割を果たし、防災・減災対策の推進に寄与し、わが国交通文化の向上に貢献され、その功績が認められ、港湾関係者としては8年ぶりの受賞となります。

ここに、本誌にて改めて報告させていただきます。



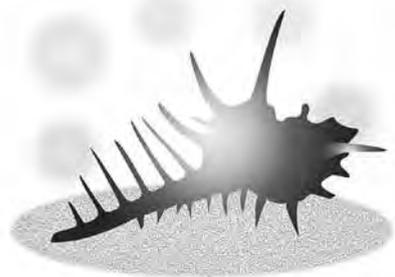
授賞式にて、太田国土交通大臣(右)と磯部副学長(左)

| 編 | 集 | 後 | 記 |

今月号では毎年恒例のフォトコンテストの入選作品を掲載しました。どれも素晴らしい作品で、撮影者の被写体に対する強い情熱が感じられました。来年度のフォトコンテストでは、どんな素晴らしい作品に出会えるのか楽しみです。

まだまだ寒い日が続いておりますが、アメリカの宇宙機関NASAとアメリカ海洋大気庁が行った調査によれば、地球温暖化の影響で、2014年は観測史上最も暑い年だったようです。地球温暖化に伴う海面水位の上昇や台風の強大化等、気候変動による災害リスク増大は、我々の生活に様々な悪影響を及ぼすため、非常に重要な問題です。

温暖化の緩和はもちろんのこと、その適応にむけて、海岸・防災事業の果たす役割は大きいと思いますので、今後も本誌等を通じてこれら事業の促進を図っていききたいと思います。



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」(毎号2名程度掲載予定)

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

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

■「TOPICS」

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

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

■「ビーチライフ」

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

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

■原稿送付先：郵送、FAX、メールにて承ります。

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

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

※原稿に関するお問い合わせは上記連絡先③へメールにてお問い合わせください。



発行 平成27年2月27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 花澤 功
印刷所 株式会社 TBS サービス
〒107-8482 東京都港区赤坂5-3-6
TEL. 03-3505-7148

本誌の購読については、上記発行所にお問い合わせください。

その先の向こうへ

GOING FURTHER

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



人と地球にあたたかな技術、 ハートテクノロジー。

海の息吹、大地の鼓動、そして都市の活気。
地球の自然と快適な生活の調和こそ、私たちの願いです。
人にあたたかな技術を追究し、夢を確かなカタチに育て、
感動の明日を築いていきます。



〒135-0064 東京都江東区青海二丁目4番24号 青海フロンティアビル TEL(03)6361-5450

このころを刻む。

私たちの暮らしている社会は
少しずつ変化し、成長しています。
若築建設は、しっかりと今を見つめながら、
人の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

技術と信頼で未来を創る

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

ロウタスユニ
 六脚ブロック
 かんらん岩
 ビーハイブ
 パラクロス
 アゴスW
 トライアン
 ビーハイブS

国土保全
環境創造



技研興業株式会社
<http://www.gikenko.co.jp/>

本

社

東京都杉並区阿佐谷南三丁目7番2号

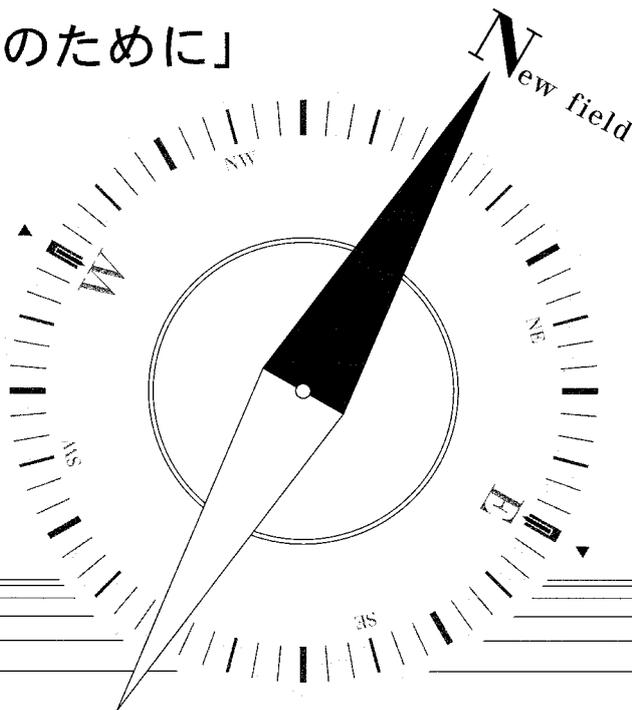
TEL 03-3398-8521

FAX 03-3398-8553

針路は、
「安全・安心な生活環境のために」

不動テトラグループは、
独自の技術と創意工夫で、
豊かで安全な環境づくりに貢献しています。

その新しいフィールドは、
海の底から山の上まで拡がり
災害に強い国土づくり、
安心して暮らせる社会基盤の整備に
お応えします。



株式会社 不動テトラ

東京本社 〒103-0016 東京都中央区日本橋小網町7-2 TEL.(03)5644-8500
大阪本社 〒541-0047 大阪市中央区淡路町2-2-14 TEL.(06)6201-9203

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

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
ホロースケヤ



護床・根固ブロック
リバーストン



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

港湾・海岸・漁港・空港・人工島・海洋構造物・作業船・荷役機械等に関する
調査・計画・設計・施工監理、環境アセスメント、各種プロジェクトマネジメント、
情報技術業務、水理模型実験、地球環境の調査研究等、海洋・河川等の
水質浄化に関する商品開発及び販売等、各種手続業務、技術相談、労働者派遣

 株式会社 **日本港湾コンサルタント**

取締役会長 大村 哲夫

取締役社長 吉田 哲生

本社：東京都品川区西五反田8-3-6 (TK五反田ビル) ☎ 141-0031 電話 03 (5434) 5671
東北支社：仙台市青葉区花京院1-1-5 (タカノボル第25ビル) ☎ 980-0013 電話 022 (215) 9051
北陸事務所：新潟市中央区東大通2-5-8 (東大通野村ビル) ☎ 950-0087 電話 025 (243) 0431
中部事務所：名古屋市中央区椿町18-22 (ロータスビル) ☎ 453-0015 電話 052 (459) 3087
関西支社：神戸市中央区磯上通4-1-6 (シオノギ神戸ビル) ☎ 651-0084 電話 078 (251) 6234
広島事務所：広島市中区上幟町2-3-1 (上幟町井木ビル) ☎ 730-0014 電話 082 (836) 0345
香川事務所：高松市城東町1-6-18 ☎ 760-0036 電話 087 (811) 0053
九州支社：福岡市博多区博多駅東3-13-28 (ヴィトリアビル7F) ☎ 812-0013 電話 092 (482) 0345
沖縄事務所：那覇市松山2-4-11 (松昇ビル202) ☎ 900-0032 電話 098 (869) 3150
海外事務所：インドネシア(ジャカルタ)、ヴェトナム(ハノイ)、ケニア(モンバサ)

環境について
お話しできることがあります。

 HONMA

株式会社 本間組

〒101-0033 東京都千代田区神田岩本町4番地
TEL.03-3256-0921
<http://www.honmagumi.co.jp>

boa
SB3004



GOOD DESIGN AWARD
2014年度受賞



fit&hold safety

世界初の快挙！
Boa®クロージャーシステムを安全靴に搭載。

足を入れてダイヤルを回すだけ。

均等に締め、足を包み込む絶妙のフィット感をミリ単位で調整できます。

史上最高のホールド性能を実現するために生まれた Boa® クロージャーシステムと、
SHIBATA の卓越した安全靴テクノロジーが出会いました。



シバタ工業株式会社

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

Web shop <http://www.rakuten.co.jp/hato-shop/>

本社・工場 〒674-0082 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

TEL.078-946-1515 FAX.078-946-0523(代表)

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

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

