

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。

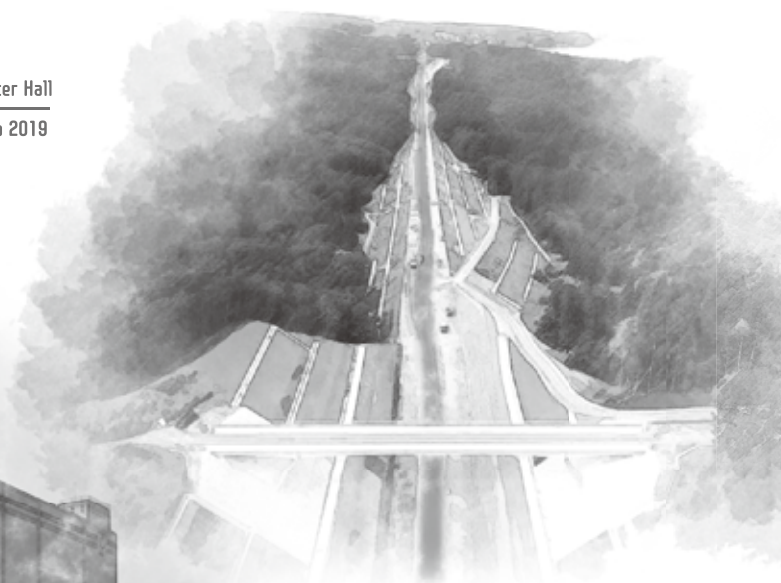
Bali Theater Hall
Indonesia 2019



Toyo Suisan Ishikari
Distribution Center
Hokkaido, Japan 2020



Improvement of
National Route 45 at Sakanoshita
Iwate, Japan 2020



東亜建設工業
TOA CORPORATION

波となぎさ

Wave & Beach



表紙写真／「石積み波止の春」白石信夫
（「港の風景」写真コンテスト2022 入選作品）

C O N T E N T S

海岸・防災行政をとりまく最近の動向

02 海岸・防災行政をとりまく最近の動向

港湾局 海岸・防災課 海岸・防災企画調整官 小山 真人

特 集

06 港湾法等の一部を改正する法律（令和7年法律第25号）について

関東地方整備局港湾空港部港湾空港企画官（前国土交通省港湾局港湾法改正プロジェクトチーム室長）
平澤 興

報告事項

10 官民連携による海岸管理について 研究会を開催しました

港湾海岸防災協議会 事務局

19 令和6年度 災害対応総括

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害対策室 原 健悟

TOPICS

21 地域における海岸美化への取り組みについて

23 大分港海岸直轄海岸保全施設整備事業について

九州地方整備局 別府港湾・空港整備事務所 海岸課 栗田 健太郎

25 ビーチクロス国際大会初開催へ！「ビーチライフin九十九里町」

NPO法人日本ビーチ文化振興協会 代表理事 佐伯 美香

28 災害対策や防災・減災対策に必要な緊急予算を支援 ～「防災・減災対策等強化事業推進費」のご案内～

国土交通省国土政策局地方政策課調整室

全国海岸リレー紹介

30 北海道／東北／関東／北陸／中部

データで見る海岸・防災

34 令和7年度事業実施予定海岸

36 「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

ビーチライフ

38 あおもり駅前ビーチの取組の紹介

NPO法人あおもりみなとクラブ 副理事長 志田 崇

連載コラム

42 グルメ紀行 青森市

みなとまち・あおもり誕生400年実行委員会

46 私と海岸 海よ永久なれ（釣り団体の60年史）

愛知県釣りインストラクター連絡機構 顧問 大田 豊明

両ガイドラインの本体については、港湾局HP³でご確認下さい。

変動に関する情報開示に適切に取り組めるよう、気候関連リスクの中でも特に港湾に関係の深い高潮・津波等による浸水リスクの評価に係る具体的なポイントを解説した「港湾立地企業における気候変動リスク評価手法ガイドライン」を6月に公表しました。

両ガイドラインの本体については、港湾局HP⁴でご確認下さい。

6. 海岸事業の推進

全国8箇所において、当該地域の重要性や対策の技術的困難性に鑑み、直轄にて海岸保全施設整備事業を推進しております。このうち、四日市港海岸は、令和6年度から新規事業化し、現地調整が整ったことから、令和7年3月15日に、吉井大臣政務官ご出席のもと事業着工式典を開催し、吉井政務官は現地も視察されました。

また、直轄事業の他にも、浸水対策や耐震対策、侵食対策など、各地域のニーズに合わせて、補助事業、交付金事業で支援しています。着実に事業を推進し、安全・安心の確保に努めてまいります。

7. 危機管理関係

現在、「2025年日本国際博覧会（大

阪・関西万博）」が開催されています。大阪港夢洲地区を会場とする、この世界的イベントの安全な開催に向けて、港湾において万全な保安対策を行い、テロ等による危害行為を未然に阻止することで、万博会場のセキュリティの確保に努めてまいります。

また、全国の港湾エリアでの危機管理を一層徹底すべく、各港で設置されている「水際・防災対策連絡会議」を活用して、港湾管理者や国関係機関、民間事業者等において、緊密な情報共有・連携に努めることにより、水際からの保安確保を推進していきます。

8. 水門・陸閘を巡る課題

津波・高潮からの浸水防護のために、防潮堤とともに整備される水門・陸閘は、当該箇所の水路・道路の交通確保のために開閉操作を伴う、いわゆる操作施設です。この安全かつ確実な運用の観点から、海岸法において「操作規則」の作成を求め、それに基づく安全かつ確実な操作運用を行うこととなっています。

令和3年11月の四国行政評価支局の調査により、操作規則が作成されていない施設があることが判明し、以降その作成徹底を促してきたところで、港湾局所管海岸における水門・陸閘については、全施設について、操作規則の作成を完了したところ

です。

引き続き、各現場の操作員までを含む全ての関係者に、安全な運用の徹底や、そのための訓

練の実施などを促し、国全体としての海岸保全を推進してまいります。

9. 国土強靱化実施中期計画

能登半島地震や、その後発生した奥能登豪雨が、多くの人命や家屋、ライフライン等に甚大な被害をもたらしました。また、本年1月に八潮市の道路陥没事故が発生し、インフラ老朽化に対する国民の不安も高まりました。

切迫する巨大地震や、激甚化・頻発化する大規模自然災害による被害を軽減・回避するためには、インフラ老朽化対策を含め、国土強靱化の取組を更に加速化・深化を図る必要があることから、これまでの国土強靱化の取組に関する評価の結果を踏まえ、6月6日に第1次国土強靱化実施中期計画が閣議決定されました。今後推進が特に必要となる施策と目標を積み上げた結果、その裏付けとなる事業規模は、5年間でおおむね20兆円強程度とされており、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映することとされています。

南海トラフ地震の30年以内に発生する確率が8割程度とされていること等に鑑み、おおむね20年から30年程度を一つの目安として、ハード・ソフトの施策を効果的に組み合わせ、政府全体として着実に取組を進めることになっております。

10. 南海トラフ地震対策

南海トラフ地震に関しては、中央防災会議における「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」（平成26年3月）の策定から10年が経過することから、



⁴ https://www.mlit.go.jp/report/press/port07_hh_000250.html

基本計画の見直しに向けた防災対策の進捗状況の確認や新たな防災対策の検討を目的として、中央防災会議防災対策実行会議の下に、「南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ」が設置され、3月に最大クラス地震における被害想定が公表されました。

これを受けて、7月には「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」が改訂されました。

改訂計画においては、最悪の場合、死者が29万8000人にのぼると想定された南海トラフ巨大地震について、今後10年間の減災目標として、死者数をおおむね8割減らすことや、そのためには、海岸堤防の整備などのハード面の強化も進めることなどが盛り込まれています。

今後は、政府の「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」や各自治体の「南海トラフ地震防災対策推進計画」の見直しが予定されております。

11. 首都直下地震に係る被害想定の見直し

首都直下地震に関しては、防災対策実行会議の下に設置された「首都直下地震対策検討ワーキンググループ」において、地震に対する被害想定を公表し、平成27年3月に減災目標を含む基本計画を定めました。今般、10年が経過することから、基本計画の見直し等のため、内閣府の下にWGが令和5年12月に設置され、令和7年夏頃の取りまとめに向けて、計16回議論が行われております。(7/1時点)

海岸・防災分野においても、前述の南海トラフ地震・津波対策及び首都直下地震対策は非常に重要かつ喫緊

第1次国土強靱化実施中期計画

- 第1次国土強靱化実施中期計画において、「本計画の計画期間は令和8年度から令和12年度までの5年間とする。」とされ、「推進が特に必要となる施策」の事業規模は、「今後5年間でおおむね20兆円強程度を目標とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映する。」とされた。
- また、「推進が特に必要となる施策」として、港湾の耐震性能の強化、「協働防護」による気候変動適応など、港湾・海岸に係る施策が盛り込まれている。



の課題であり、引き続き適切に対応してまいります。

拠点化を進めること等が盛り込まれました。

12. 防災庁設置に向けた動き

防災庁の設置に向け、近年激甚化・頻発化する災害や、今後差し迫る巨大災害に対し、政府として強化すべき防災施策の方向性と、そのために必要な組織体制の在り方等について、外部有識者から意見を聴取するため、防災庁設置準備アドバイザー会議が設置され、8回の議論を経て、報告書が取りまとめられました。令和8年の通常国会への法案提出に向けて準備が進められることになっています。

13. 半島振興法の改正

能登半島地震を教訓に、三方を海に囲まれる地理的特性を踏まえた「半島防災」を進めることなどを盛り込まれた半島振興法が、3月に改正・施行されました。

また、改正法に基づき、半島振興基本方針が6月に改訂され、港湾の防災

14. おわりに

海岸・防災行政を円滑に進めていくためには、関係者の皆様方との円滑なコミュニケーションが必要不可欠であることから、現在、リモート会議なども活用しながら、効率的に業務を遂行し、地域の安全・安心の確保に向け、取り組みを進めているところです。

また、今年度については、国土強靱化実施中期計画が策定され、初めての予算編成となります。防災・減災対策、老朽化対策など必要な事業にしっかり取り組んでいきたいと考えております。

いずれにしても、本稿で示したような要請・課題に対して、過去の経緯や知見を踏まえて、新たな取組にもチャレンジしつつ、適切に対応していくことが重要であります。

引き続き、港湾海岸防災協議会の会員の皆様と連携して、取組を推進してまいりますので、ご支援、ご協力をお願い申し上げます。

港湾法等の一部を改正する法律 (令和7年法律第25号)について

関東地方整備局港湾空港部港湾空港企画官
(前国土交通省港湾局港湾法改正プロジェクトチーム室長)

平澤 興

I. はじめに

「港湾法等の一部を改正する法律(令和7年法律第25号)」は、「緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等」、「気候変動に伴う海面上昇に対応した港湾の保全(協働防護)」、「公共岸壁等の適切な機能確保のための工事代行等」及び「洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応」の4つの政策を柱として、港湾法(昭和25年法律第218号。以下「法」という。)等を改正するものであり、令和7年4月16日に第217回国会において成立し、同月23日に公布された。

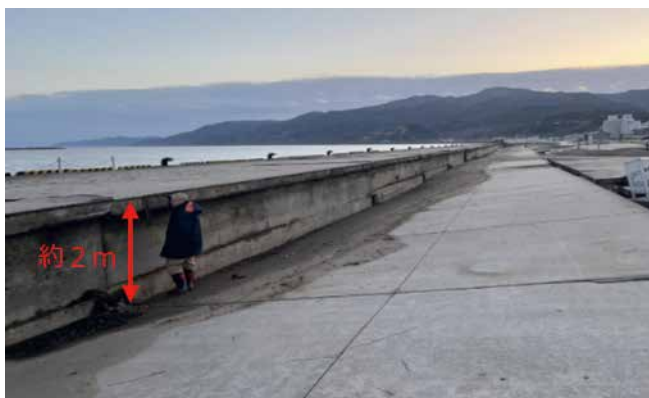


図-1 被災した港湾施設の例(輪島港・岸壁背後の沈下)

II. 今回の法改正の背景

(1) 令和6年能登半島地震で明らかになった課題

令和6年1月に発生した能登半島地震では、緊急物資の輸送などの被災地支援を行うため、港湾を拠点とした海上ルートの活用的重要性が改めて認識された。

一方で、発災直後においては、陸路の寸断のため、被災した港湾施設(図-1)における応急復旧のための資材等の調達に滞り、緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能に支障が生じた。

こうした課題に対応するため、災害時における港湾の緊急物資等の輸送拠点としての機能を速やか、かつ確実に確保するための体制構築を図る必要があった。

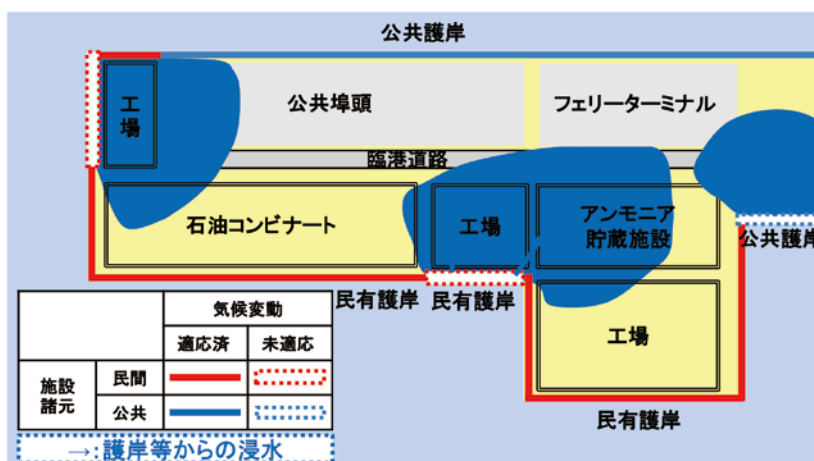


図-2 水際線が一連で防護されない場合の浸水被害(イメージ)

(2) 気候変動に伴う海面上昇

我が国の産業活動・国民生活を支える重要な物流拠点である港湾では、近年、気候変動に伴う海面上昇等を背景に、高潮・高波による貨物の流出といった被災が頻発化している。場所によっては、2040年には計画上の護岸高を現在より1m程度引き上げる必要が生じると予測されるなど、将来的に港湾機能に大きな影響が生じることが懸念されている。

港湾には、官民の多様な主体が

立地しており、この状況に対応するためには、関係者の連携と協働によって「切れ目のない防護ライン」を形成する協働防護の取組が有効であり、この取組を推進するための措置を講ずる必要があった。

(3) 港湾管理者の技術職員不足

港湾インフラの老朽化が進展する中で、港湾管理者の技術職員不足が深刻化しており(図-3)、一部の港湾管理者においては、港湾インフラの従

前の機能確保に係る工事の実施が困難な状況に陥っている。

この状況を放置すれば、安全かつ円滑な海上輸送に支障が生じ、地域の生活・産業に大きな影響を及ぼすことが想定されるため、困難な状況に陥っている港湾管理者をサポートする仕組みを構築する必要がある。

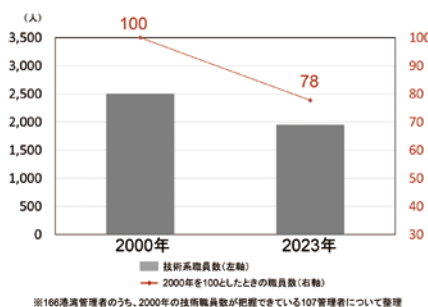


図-3 港湾管理者の技術職員数の推移

(4) 洋上風力発電の導入促進に向けた課題

洋上風力発電は、本年2月に閣議決定された第7次エネルギー基本計画において「我が国の再生可能エネルギーの主力電源化に向けた『切り札』」とされ、「2030年までに10GW、2040年までに30GW～45GWの案件を形成することを目指す」との目標を設定している(図-4)。

これまで、我が国では再エネ海域利用法に基づく公募を10海域において実施し、2024年末時点で累計約5.1GWの案件形成を実現しているが、第7次エネルギー基本計画で設定されている目標達成のためには、今後、我が国のEEZも視野にさらなる案件形成を加速していく必要がある。

一方、案件形成目標の達成に向けて洋上風力発電の導入が進む中、洋上風力発電の設置・維持管理に必要な基地港湾の利用スケジュールが

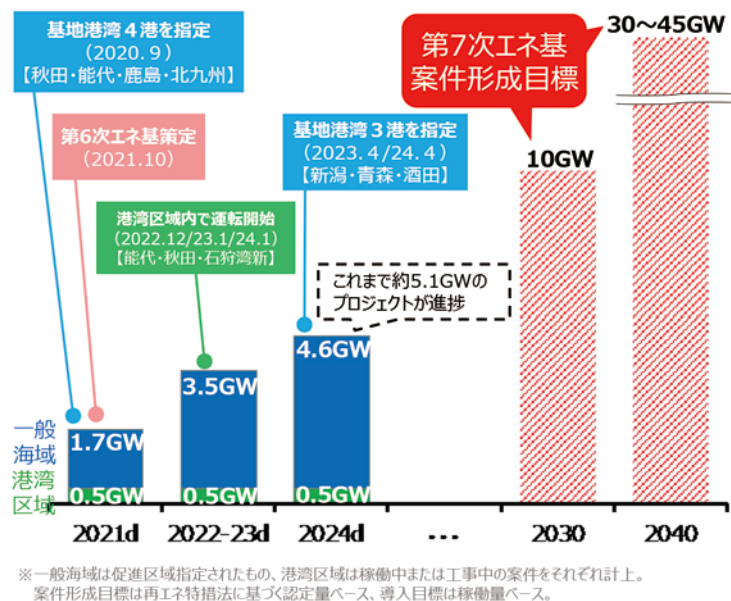


図-4 「第7次エネルギー基本計画」(2025.2)の目標達成に向けた案件形成状況

さらに過密になることが予見されている。それにより、落雷等の自然災害による風車修繕等の突発的な対応が必要な場合には柔軟な基地港湾の利用が困難となることが想定される。

このため、基地港湾のさらなる有効利用を図る取組や、基地港湾の広域的な利用調整を行う仕組みの構築が必要であった。

Ⅲ. 今回の法改正の内容

(1) 緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等

災害時の円滑な被災地支援のため、耐震強化岸壁や内陸へ緊急物資を輸送するための臨港道路等、一連の施設の健全性を確保した防災拠点からなる海上支援ネットワークの形成を図る必要がある。その観点から今回の法改正において、以下の措置を講じる。

① 応急公用負担措置の拡充(法第55条の3、第55条の4)

災害時やむを得ない場合、港湾施

設の応急復旧に他人の土石等を活用可能とする制度(応急公用負担)を創設する。

2.(1)で述べたとおり、復旧のための資材等の迅速な確保が課題であることから、港湾施設の応急復旧を緊急に行う必要があり、他に手段がない場合においては、港湾管理者が、その現場にある土石等の資材等を用いて、港湾施設の応急復旧をできるようにするための改正である。

なお、これらによって生じた損失については、補償措置を講じることとしている。

② 災害応急対策港湾施設使用協定(法第55条の4の2～法第55条の4の4)

緊急物資等の輸送拠点としての機能強化に資する民有港湾施設を災害時に港湾管理者が使用することができる協定制度を創設する。

港湾が、緊急物資輸送やインフラ復旧といった災害対策の拠点としての役割を果たす上で、災害の規模等によっては、港湾管理者が管理する荷さ

ばき地や上屋のみでは復旧に要する資機材・物資等の仮置き場が不足するなど、その役割を十分に果たせない場合が想定される。一方、臨港地区内には、民間所有の上屋などの港湾施設が存在しており、港湾の災害対策拠点としての機能確保を図る上で、災害時において港湾管理者がこれらの民間施設を活用できるような体制を構築するものである。

③特定技術基準対象施設の対象拡大（法第56条の2の21）

倒壊した場合、緊急物資等の輸送に支障を及ぼすおそれのある民間の港湾施設（荷さばき施設等）に対する港湾管理者による勧告制度を拡充する。

老朽化したクレーン等が倒壊し、臨港道路等を塞いでしまった場合、緊急物資等の輸送に支障が生じるおそれがある（図-5）。

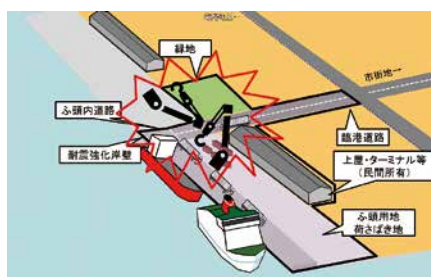


図-5 想定される事態のイメージ

倒壊等のおそれがある民間の港湾施設への措置としては、法第56条の2の21において、特定技術基準対象施設を管理する者に対する勧告制度が設けられている。しかし、これまでの制度は、民有岸壁が地震によって崩落して、水域施設である航路を塞ぐ場合を念頭に置いており、維持すべき機能が「船舶の交通」に限定されていた。このため、確保すべき機能に「臨港交通施設の機能」を追加するものである。

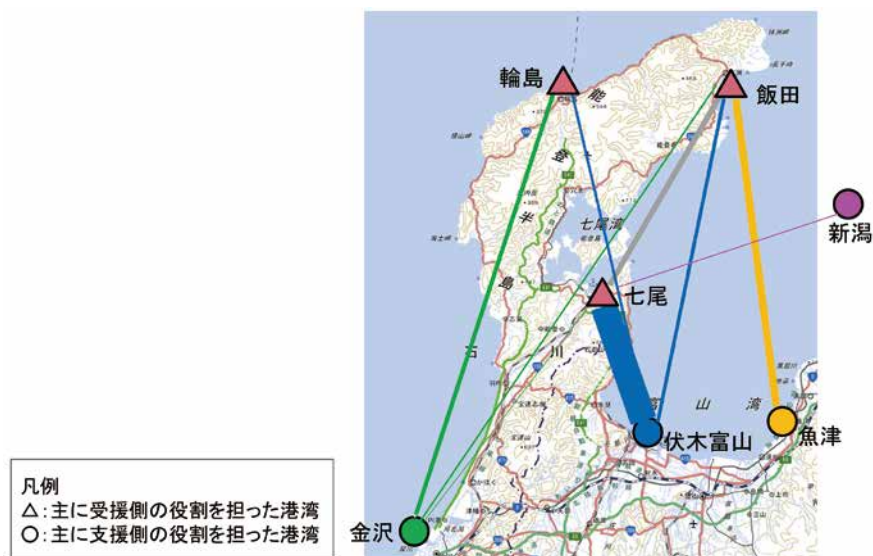


図-6 港湾間の支援船の動き（線の太さは往来隻数を表す）

④国から港湾管理者に対する情報提供（法第55条の3の3）

災害時において、国から港湾管理者に対し支援船舶の入港需要等の必要な情報を提供するものとする。

能登半島地震の対応においては、能登半島地域外の港湾でも、船舶の燃料補給や支援物資の積み込みなどのため、支援船舶が多数寄港したが（図-6）、このような支援側の港湾管理者が寄港情報を直前まで入手できなかったことなどから、別の寄港予約を優先せざるを得ず、支援船舶が遠方の港湾まで往復する事例が発生した。

このように、支援側の港湾の港湾管理者が、支援を行う船舶の寄港情報

等について正確に把握することは困難であることから、国がこれらの港湾管理者に対し船舶の寄港情報を提供することを法律上明記するものである。

(2)気候変動に伴う海面上昇に対応した港湾の保全（協働防護）（法第9章第5節）

気候変動に伴う海面上昇から港湾の保全を図るための護岸の嵩上げ等といった官民協働の取組を促進するべく協働防護計画・協議会制度、計画に基づく取組を促進するための協定制度を創設する。

2.(2)で述べた「切れ目のない防護ライン」を形成するためには、海水の浸

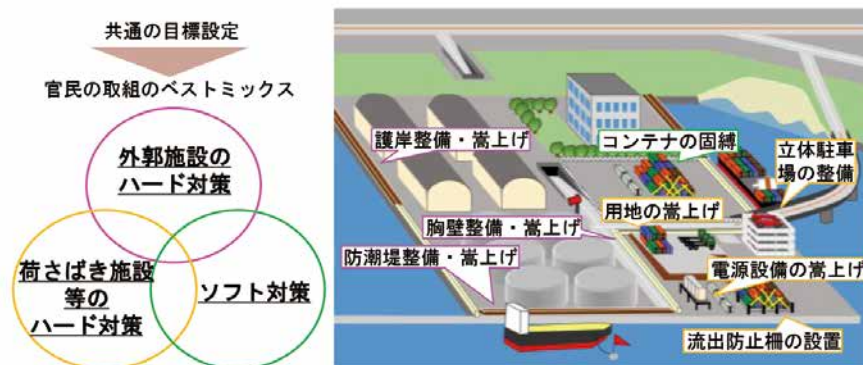


図-7 協働防護の取組（イメージ）

入を防ぐという性格上、一団の土地を防護エリアとして設定し、防護エリアごとに、立地する大多数の施設所有者（港湾管理者、民間企業等）が参画する形で対策を実施する必要がある。

しかし、護岸や荷さばき地等の港湾施設は、港湾管理者が管理するものもあれば、民間企業が管理するものもあり、多くの関係者の利害が複雑に絡み合うため、護岸の嵩上げ等に関する合意形成には多大な労力と時間を要する。

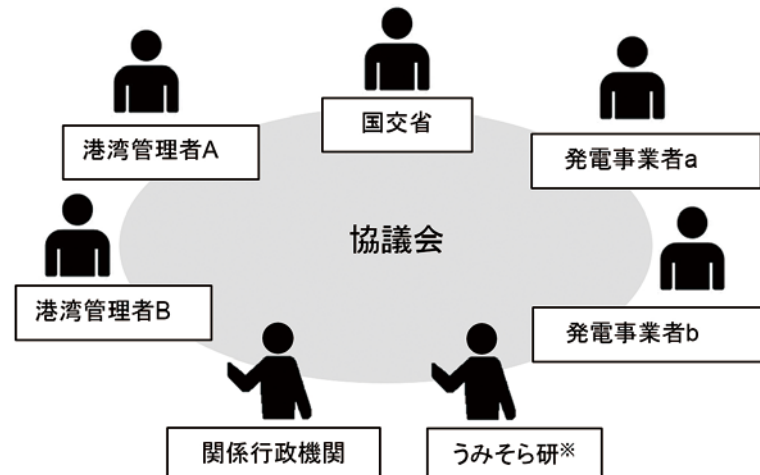
このため、港湾管理者、民間企業、港湾所在地地方公共団体等の関係者が合意形成を図りつつ、連携・協働して対策を実施する（図-7）ための環境整備を図るものである。

また、民間企業の取組みを後押しすべく、港湾管理者が民間企業にリスクを示すための、浸水想定計算などを含む協働防護計画作成に対する補助、協働防護協定の締結等一定の条件を満たした民有護岸の整備に対する固定資産税特例の支援措置を設けている。

(3) 公共岸壁等の適切な機能確保のための工事代行等 (法第52条の2、法第52条等)

本来の港湾管理者が行うべき港湾工事を、当該港湾管理者における工事の実施体制などの事情により実施困難である場合には、港湾管理者の要請に基づき、高度な技術等を要する港湾工事を国が代行することができるとする制度を創設する。

併せて、国が行う工事の実施に必要な場合において、港湾管理者と協議の上、国による権限の代行措置を創設する。



※うみそら研：(国立研究開発法人)海上・港湾・航空技術研究所

図-8 利用調整協議会のイメージ

(4) 洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応

① 利用調整協議会の創設（法第55条の2の2）

基地港湾の混雑が予見される中、突発的な基地港湾の利用ニーズ等に対応できるよう、基地港湾の一時的な利用に関する協議を行うための利用調整協議会を創設する。

本協議会は、発電事業者自らが借り受けた基地港湾が利用できない場合等に、他の発電事業者が借り受けている基地港湾を一時的に利用する「発電事業者間の助け合い」を制度化するものである。

具体的には、基地港湾の貸付けを受けている発電事業者から、他の基地港湾の一時的な利用に係る申し出があった際に、全ての基地港湾の港湾管理者、一時的な利用の申し出をした発電事業者、協議対象となる基地港湾の貸付けを受けている全発電事業者、技術的観点から（国研）海上・港湾・航空技術研究所（港湾空港技術研究所）、基地港湾の利用に関係する関係行政機関等を構成員として、国土交通大臣が協議会を組織することとしている。

協議結果については、尊重義務を課すのみならず、基地港湾の賃貸借

契約書に協議結果の履行に関する契約条項を定める旨の規定を設けている（法第55条の2第5項）。

② 公募占用計画の記載事項追加（法第37条の3～第37条の8）

利用調整協議会における協議に資するよう、港湾区域における洋上風力発電の公募占用計画において、「洋上風車の設置・維持管理に関し一体的に利用する港湾」を追加し、洋上風車の設置・維持管理に利用する港湾・埠頭を明らかにさせることとする。

※(3)、(4)に関し、「北海道開発のためにする港湾工事に関する法律」及び「沖縄振興特別措置法」にも適用するための所要の改正を併せて行う。

IV. おわりに

今後、災害時における海上支援ネットワークの構築、気候変動による海面上昇等からの港湾の保全、港湾インフラの適切な機能確保及び洋上風力発電の導入促進に向けて、制度の円滑な運用に努めてまいりたい。

本法律に係る条文、新旧対照表等は、国土交通省ホームページ（下記URL）を参照されたい。

https://www.mlit.go.jp/report/press/port01_hh_000287.html

官民連携による海岸管理について 研究会を開催しました

港湾海岸防災協議会 事務局

港湾海岸防災協議会では、港湾海岸防災事業の促進運動、海岸シンボジウムの実施、雑誌「波となぎさ」発行等による防災関係事業等にこれまで取り組んでまいりました。

こうした従来の活動に加え、会員の方々が抱える海岸関係及び防災関係の課題について、分析及び施策の検討を行い、その結果を会員の方々に提供することによって会員の業務に資することを目的として研究会を平成29年度に設置し、今回で7回目の開催となります。

今回は、「官民連携による海岸管理」をテーマに、青森県、神戸市及びシーウォール推進協議会よりご講演いただきました。また研究会冒頭では、港湾局海岸・防災課から最近の港湾海岸防災行政に係るトピックスを紹介していただきました。

令和7年2月6日（木）（14:00～16:30）に、対面・オンライン併用で開催し、東京都港区赤坂の（公社）日本港湾協会会議室にて対面で約20名、オンライン参加者が約130名と多数の参加を得ての開催となりました。

はじめに、港湾局海岸・防災課 海岸・防災企画調整官 小山 真人 様より、『最近の情勢について』と題し、



(図-1)



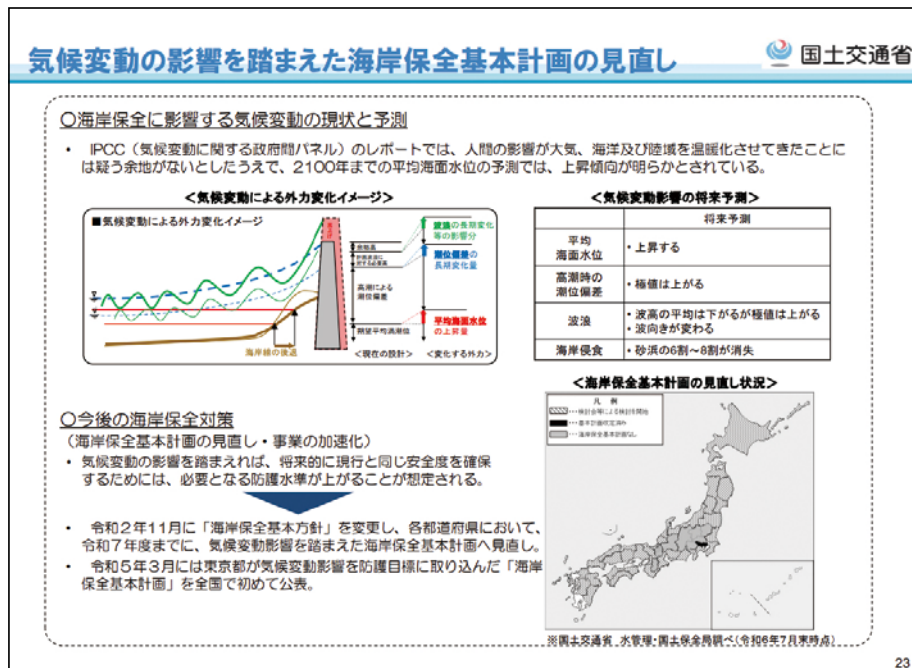
(図-2)

能登半島地震（令和6年1月1日発生）の概況と各港での被害状況、被災の特徴として岸壁の背後の沈下があり、緊急物資輸送に際し条件付きの運用を強いられ、現地での資機材調達により応急復旧が実施されたことなどの説明がありました。現状として応急復旧により求められる港湾機能は一定程度確保され、本格的な復旧工事を迅速に進めるため輪島港、和倉港等の8港で、大規模災害復興法に基づき、国による災害復旧事業の一部代行措置（図-1）がとられていることや、今回の被災支援の特徴として、民間団体等から多くの支援船による災害支援物資の輸送などの様々な支援活動があったが、これらの船舶が金沢港や伏木富山港などの近隣の港を支援側拠点とし支援物資の積み込みや船舶への給油等の上、再度能登半島へ向かう船舶が多い傾向が見られたとのことでした。これらを踏まえ国において、交通政策審議会港湾分科会防災部会への諮問・答申を受け、その概要として、港を核とした海上支援ネットワークの形成に向け、ハード面の施策として一貫通貫した施設の健全性を確保した防災拠点の形成、広域防災拠点（支援側）と被災地の地域防災拠点を線で結ぶ海上支援ネットワークの形成、応急復旧に備えた資機材の準備（図-2）、ソフト面の施策として岸壁の利用可否判断の迅速化、国による一部管理等を通じた支援活動の円滑化、発災後のスムーズな民間リソースの活用に向けた協定の締結、これ



次に、「協働防護」による気候変動への適応について、気候変動を要因とし現在に近づくに連れて世界平

均海水位の急速な上昇があり、日本海面でも同様に平均海面水位の上昇や台風等による高潮や波浪の増大などがあり、国連でつくられている温度上昇シナリオが2℃上昇シナリオ



(図-5)

水により、港全体が被害を受けることになるため、関係者が気候変動への適応水準など共通の目標等を定め、ハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」の必要性(図-3)や、国による支援・特例措置などの主な施策(予算措置《協働防護計画(仮称)作成》、税制特例措置《民間護岸等への固定資産税への低減》、技術的支援《各種ガイドラインの作成》)(図-4)の説明があり、「協働防護」の推進に向けては、気候変動によるリスクを把握した上、民間事業者や立地企業と将来に向けたリスクコミュニケーションを図り、計画を早期作成した上で、被害が及ばないうちに対策進めることが重要との説明がありました。



(図-6)

最後に、気候変動の影響を防護目標に取り込んだ海岸保全基本計画の見直し作業(図-5)が全国各地において進められており、計画の見直しは各地域での外力の影響度合いなどにより試算した結果、これまでの防護水準の考え方などに影響を及ぼすものであることから、技術的な面も含め必要な相談に応じてまいります。とのことで、講義を締めくくられました。

続いて、青森県県土整備部 港湾空港課 課長 橋本 公学 様から『青森港海域環境創造事業 ～あおもり駅前ビーチ 通称:A-BEACH～』と題し、ご講演いただきました。

青森県では、水質改善と親水空間づくりを目的として、かつて青函連絡

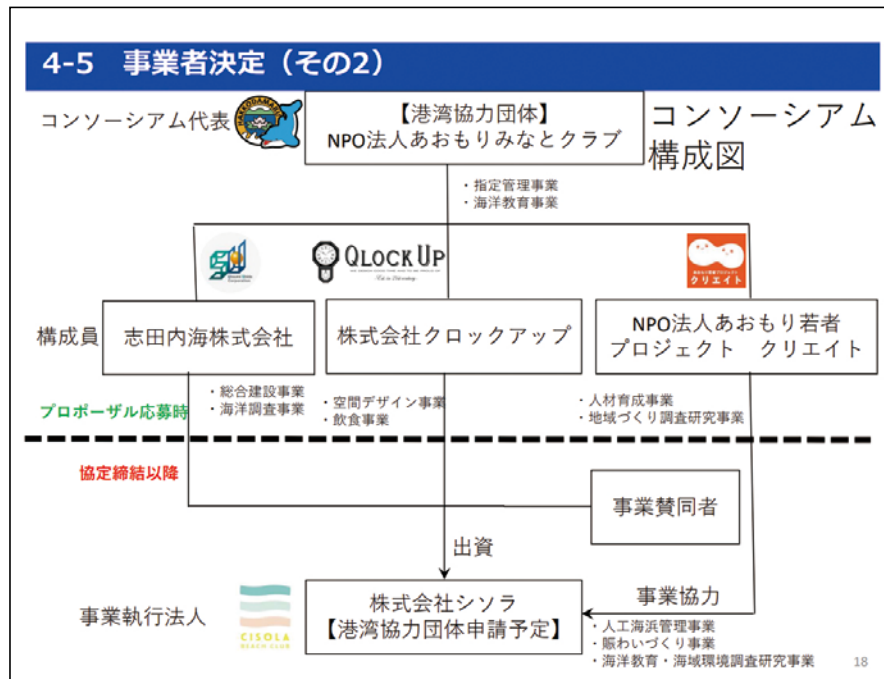
の場合、東京港の場合で2040年までに1m程度の嵩上げが必要になるという試算結果が得られているとのこと。これら潮位偏差や気候変

動に伴う外力の変化とその影響を踏まえ、公共や民間など様々な主体が集積する港湾では一部の主体が対策を講じなかった場合、そこから浸

船（八甲田丸）バースであった入江に7,300㎡の人口海浜を整備し、2021年7月にオープンしました。（図-6）観光施設であるねぶたの家ワ・ラッセの前面に海浜が整備され、周辺には物販、カフェなどが入るA-FACTRYが隣接され、青森市の象徴でもある青森県観光物産館アスパムがあり、青い海公園では、ねぶた制作やグルメイベントなどが開催され、観光スポットとして賑わい創出が可能となりました。

人工海浜の整備開始以前から、干潟造成箇所の水域では、浮遊ゴミの滞留や夏場の悪臭による苦情が寄せられていたが、実験的にミニ干潟を造設したところ魚群が確認され、稚魚の放流などの体験型イベントを開催した結果、多くの市民や観光客の参加があり、海浜の環境再生と人的交流機会の向上を目標とする新たな親水空間を創出するため、海域環境創造事業が2015年度に新規事業化されました。

その後干潟の実証実験などを経て2019年度より工事に着手し、整備後はPPP方式を活用することとされ、駅前ビーチに隣接する港湾緑地の一部を民間事業者へ貸与して、駅前ビーチを利用したイベント運営、飲食、物販等の収益などで清掃等の管理の一部を担ってもらうこととし、人工海浜エリアを利活用する事業者を公募による選定の結果、事業期間を10年間（協議により10～20年の間で延長可）とした上で、複数のNPO法人や株式会社からなるコンソーシア



（図-7）



（図-8）

ムのチームシソラと2021年に協定を締結しました。（図-7）

これにより青森県としては、漂着ゴミの収集費用（200万程度）の削減効果が得られたとのこと。

ビーチにおける賑わいづくりのイベントとして、ボランティアによる漂着ゴミの清掃活動や、夏はシーカヤックやBar、小学生によるビーチサッカーなど、また冬場も雪灯籠や

6-3 J-ブルークレジット申請

あおもり駅前ビーチでブルーカーボン (J-ブルークレジット令和6年3月19日認定) NPO法人あおもりみなとクラブ 志田内海株式会社 八戸工業大学地域産業総合研究所

プロジェクトの概要

【フィールド：あおもり駅前ビーチ】

青森県が青函連絡船の発着所であった岸壁を「人と海のふれあい再生」を目的に、自然豊かで触れ合える港として整備した人工海浜 (2021年7月開港)

【活動内容】

自治体、市民団体、企業、大学が連携して「人と水生生物が共存する居心地のいい空間づくり」のために以下のことを行っている。

- ① 海岸及び海中清掃。(居心地のいい空間づくり)
- ② アマモの花枝採取、播種、栄養株の移植によりアマモ場を造成。

(気候変動対策としてCO₂の吸収及び生物多様性を創出するため)

【結果 (2021年7月～2023年8月)】

- ① 0.027haのアマモ場を認定。クレジット認証対象のCO₂吸収量0.2t。

- ② カレイ類、メバル類、ハゼ類、ウミタナゴなどの水産動物が生育。

プロジェクトの特徴・PRポイント

【人と水生生物が共存する居心地のいい空間づくり】

- ☆アマモの重要性を発信できる場所。
- ☆地域のコミュニティ及び憩いの場。
- ☆青森港の賑わい創出の一環を担っている。

【青森県では2番目、アマモでは初となるクレジットの取得】

- ☆情報発信により、陸奥湾内のアマモのブルーカーボン事業のフラグシップに。
- ☆活動を拡大していき、気候変動対策及び水産資源の増加に貢献していきたい。



(図-9)

ビーチサウナなどが開催されています。(図-8)

また、ブルーカーボンの取組としては、ビーチで創生されたアマモ場は2024年3月にブルーカーボンクレジットが認証され、県内の企業にて買い取りされました。

環境保護への取り組みとしては、「あおもり駅前ビーチで里海づくり」という名称で自然共生サイトへの登録申請をおこなっています。(図-9)

今後、環境保全の取り組みが県内様々な場所で期待され、あおもり駅前ビーチは、自然環境保護をしながら賑わい創出をする象徴的な役割を果たしているとのことでした。官民連携による海岸での賑わい空間を創出する方策を検討している地方公共団体にとって、大変参考になるご講演でした。

続いて、神戸市港湾局 海岸防災課 課長 森本 良二 様から『1000年に一度の津波対策の完了について』と題し、ご講演いただきました。

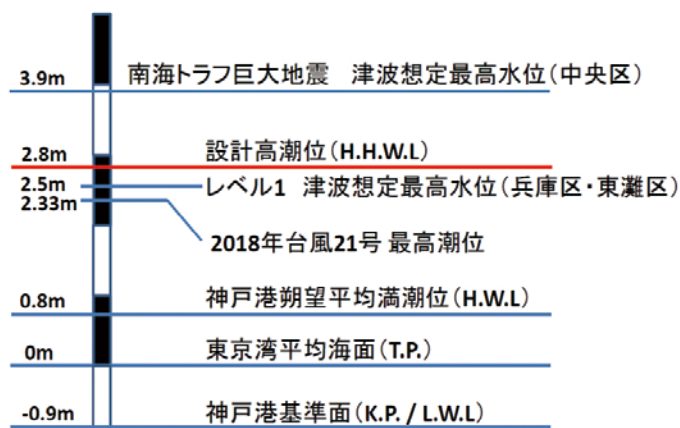
はじめに神戸港における海岸保全施設の概要や防護水準、高潮や津波の想定水位についてご説明がありました。防護水準について、高潮対策は設計高潮位 (T.P.+2.8m) を基準とし波浪や余裕高を求め防潮壁の高さを決定しており、レベル1津波対策は設計高潮位で既にカバーできているというような状況の説明がありました。(図-10)

神戸港の紹介

BE KOBE

▶ 防護水準

計画天端高 = 設計高潮位 + 波浪(算定値) + 余裕高 (0.1~0.2m)



(図-10)

次に神戸港高潮対策事業について、1964年台風により約4000戸が床上浸水被害にあったことを機に、伊勢湾台風が室戸台風のコースを満潮時に通過する最悪のケースを想定し、1965年から50年間かけ2015年に完了しました。その後2018年の台風20、21号により堤内地は浸水被害がなかったものの、中心部分が住宅エリアになっている六甲アイランドやポートアイランドなどの港湾エリアが被害を受けたことから、現在、港湾エリアに限ったヤードの嵩上げや内水等排除のためのポンプ施設などの再度災害防止対策を継続して実施しているとのことでした。

続いて津波対策について、1000年に一度の津波（レベル2）を想定した対策として、防潮胸壁の嵩上げや補強増厚、洗掘防止対策のコンクリート舗装、目地開き対策などの粘り強い構造への整備や防潮鉄扉の遠隔操作化などを2015年～2023年までの8年間で整備しました。（図－11）

遠隔操作化においては、南海トラフ巨大地震発生時には夜間など職員が鉄扉まで移動し閉鎖までに時間がかかることや、操作職員の安全確保の観点から全国初となる遠隔操作化に取り組みました。

タブレット端末により78基の鉄扉が遠隔操作可能であり、全体を一括で順番に閉鎖することや個別に選択して開閉することや、カメラ映像による安全確認もできるとのことでした。また、J-ALARTが発動すると、その

神戸港の津波対策事業

BE KOBE

【2016年度実施】

中神戸地区（新港）防潮施設補強及びメリケンパーク歩道拡幅工事



（図－11）

防潮鉄扉の遠隔操作化

BE KOBE

タブレット端末の操作によって防潮鉄扉を遠隔で閉鎖



専用のタブレット端末を操作

▶ J-ALARTとの連動による自動閉鎖

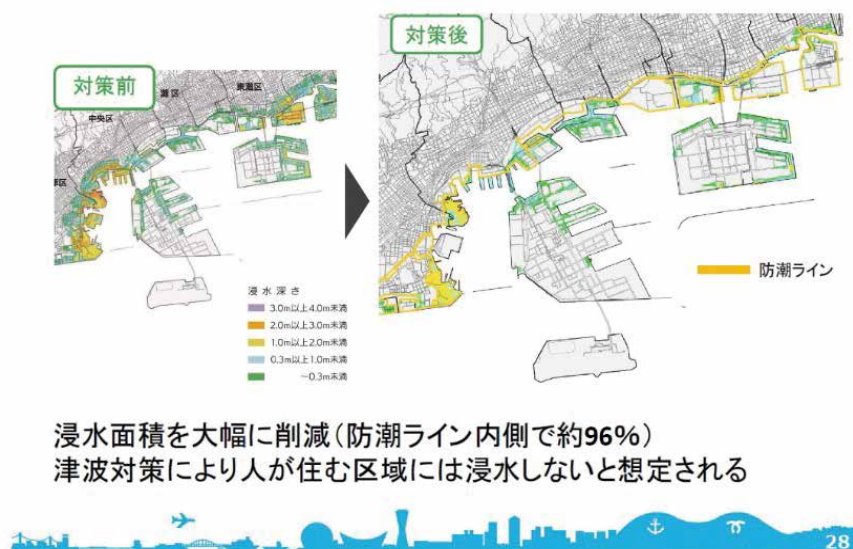
津波警報・大津波警報が発表されてから30分後に閉鎖開始

閉鎖の際は多言語（日本語・英語・中国語・韓国語）で閉鎖案内が行われる

（図－12）

津波対策の効果

BE KOBE



(図-13)

後30分間は避難誘導の案内が4カ国の多言語で自動放送され、その後、鉄扉が閉鎖される仕組みとなっています。J-ALART発動から45分間で閉鎖されることとなるので、津波到達時間の90分までには鉄扉が閉まっているという想定で整備されています。(図-12)

この対策により堤内地の約96%は浸水せず、人が住む区域には浸水しないと想定され、神戸港の1000年に一度の津波対策が完了したということになりました。(図-13)

神戸市はこの津波・高潮対策の内容を住民へ周知するため、写真や動画を使ってHPにて紹介(図-14)しており、また、地元住民や消防団員らで防潮鉄扉の閉鎖訓練を実施し、電動や手動により実際に体験してもらう機会も設けられています。

最後に新技術の活用事例として空中ドローンでの防災情報の収集が有効であるとの紹介があり、今後も安全で安心なまちづくりのため、最新の技術や知見の活用、地元住民との連携などハード・ソフト両面の対策を着実に進めてまいります。とのことでした。

地元住民への認知度を向上に向けた様々なPR活動や体験学習などの取り組みを効果的に取り入れながら、住民と一体となった防災対策の重要性について深い学びとなり、全国各地での今後の津波・高潮事業の推進に向けても大変参考となるご講演でした。

住民への周知

BE KOBE

神戸市HPで津波・高潮対策の内容を紹介するページを作成



神戸港海岸の津波対策を
絵や写真、動画を使って説明



津波対策ページ
(神戸市HP)
2次元コード



各区の浸水範囲が
わかる資料を掲載



高潮対策ページ
(神戸市HP)
2次元コード

(図-14)

ここで守谷座長より、海岸防災のための技術などを紹介することを新しい取り組みとしたいとのご紹介があり、シーウォール推進協議会 北濱 小百合 様より『アクリル防潮壁の適切な使い方について』と題し、ご講演いただきました。

はじめに、シーウォール協議会について、防潮堤・防潮壁に透明な窓を設けることで防災と景観を両立させる考えを広めることを目的として活動している民間団体との紹介がありました。

アクリル版を使った透明窓のついた防潮壁が注目されはじめたのは東日本大震災以降とのことですが、復興に向けた議論において、巨大な防潮堤は人命や財産を守るため必要なものではあるが、その構造物があることでの安心感により逃げ遅れてしまった方が多数おられたことや、コンクリートの直立堤の場合、海側の様子が見えないため、避難要否の状況判断が難しいという声もあり、このような防災面での問題や、景観面においても高いコンクリート壁による圧迫感や閉塞感、日常の海との関わりが希薄になりがちとなってしまう、まちづくりにも相容れないなどの問題があり、これらを解決するため「せめて見えるようにしたい」との考えにより、防災と景観を両立させる災害対策のソリューションとして、防潮堤の窓が開発されたとのことでした。(図-15)

SEEWALL™

1 見えることの大切さ

様々な防災技術の中で、防潮壁の透明窓が担う役割とは。






○防災目的…手段は様々
津波監視カメラ、防潮堤の階段、水門・陸閘、透明窓がそれぞれの役割を果たす。

○景観目的…手段は限られる
水門・陸閘、透明窓が役割を果たす。
水門・陸閘の常時閉鎖も検討されている。




防潮壁の透明窓は、防災と景観を両立する災害対策のソリューション

02

(図-15)

SEEWALL™

2 防潮壁の透明窓に必要なこと

防潮堤の耐用年数は50年とされることから、堤防機能を担う透明窓にも相応の性能が求められる。



陸側からの写真



海側からの写真

○透明部
透明度
長期間クリアな視界を確保できること
耐候性(耐光性)
紫外線による影響を受けづらいこと
強度
津波や高潮の波圧に耐えられること
維持管理性
透明板の交換が容易であること

○固定部(枠)
水密性
必要な水密性を十分確保できること
耐腐食性
沿岸部でも腐食しづらいこと
維持管理性
構成部材の交換が容易であること

03

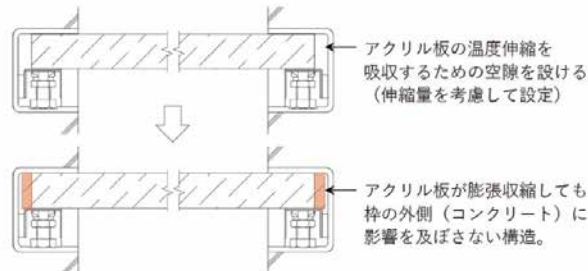
(図-16)

SEEWALL™

5 アクリル板の温度伸縮を吸収する構造

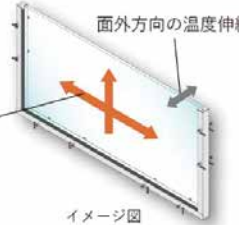
アクリル板と、そのアクリル板の温度伸縮を吸収する枠構造で一体化させ、枠ごとコンクリートに埋め込むことでアクリル板に内部応力が溜まらず、いつでも同じ強度を保つことができる。

枠構造の例(シーウォール断面イメージ)



アクリル板の温度伸縮を吸収するための空隙を設ける。(伸縮量を考慮して設定)

アクリル板が膨張収縮しても枠の外側(コンクリート)に影響を及ぼさない構造。



面外方向の温度伸縮

面方向の温度伸縮

イメージ図

この構造は、一般財団法人 沿岸技術研究センターで評価を取得しています。



炎天下でのアクリル板表面温度 40.5℃

06

(図-17)

6 導入事例

設置場所：兵庫県神戸市 神戸港
発注者：神戸市
設置年度：平成 20 年

防潮壁高：1.5m
枠の形状：四方枠
開口寸法：W1220mm × H1210mm



07

(図－18)

6 導入事例

設置場所：大分県別府市 別府港
発注者：九州地方整備局
設置年度：平成 26 年

防潮壁高：1.7m
枠の形状：四方枠
開口寸法：W2960mm × H810mm



10

(図－19)

などの導入事例が紹介されました。

(図－18) (図－19)

住民からの要望や商業施設からの依頼などにより、防潮堤の設置が困難な場所での折衷案として活用されていることが多いとのことでした。

最後に今後の気候変動での影響や堤防高がさらに必要となってくる傾向にあり、景観にも配慮してほしいとの声も高まる中で、防潮壁の窓が果たす役割は重要であると考えているとことでアクリル防潮壁の紹介を終えられました。

各講演直後には、参加者と講演者との間で忌憚のない質疑応答がなされ、充実した内容となりました。質疑応答の概要は、港湾海岸防災協議会 HP に掲載しておりますので、ぜひご覧になってください。(https://www.kaiboukyo.jp/society.html)

ご多忙にもかかわらず快くご講演をお引き受けいただきました講師の皆様には、この紙面をお借りして改めてお礼申し上げます。

当協議会では、令和7年度以降も継続して研究会を開催し、会員のみなさまへ情報発信することにより、そのニーズに応えていきたいと考えています。

(注) 掲載の写真や資料は、ご講演資料の一部を抜粋しました。

次に防潮壁の透明窓として最も適しているアクリル板の特性や、求められる性能として透明度、耐光性、強度、耐腐食性、維持管理性能などがあること。安全面や炎天下でも堤防の機能を担うよう常に同様の強度を保つため、温度伸縮を吸収するための枠構造などについて、説明がありました。(図－16) (図－17)

全国で初めてアクリル防潮壁が採用された神戸港のハーバーランドについては、阪神淡路大震災からの復興で地元の方から港の景観を生かした整備などの要望もあり、景観配慮目的に神戸市が導入を決定された事例のほか、比較的堤防高が高い箇所に設置された釜石港や海に家屋が隣接する箇所に設置された別府港

令和6年度 災害対応総括

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害対策室
原 健悟

1. はじめに

近年、気候変動の影響により、災害が激甚化・頻発化していることに加え、南海トラフ地震や首都直下地震等の大規模地震の発生が切迫しています。

令和6年度においては、令和6年能登半島地震で被害を受けた港湾の本格的な復旧が進む一方、台風10号や日向灘を震源とする地震など、多くの自然災害が発生しました。

本稿では、令和6年度に発生した自然災害による港湾の被害および港湾局の対応について紹介します。

2. 令和6年度の主な災害

1) 日向灘を震源とする地震

令和6年8月8日16時43分頃、日向灘を震源とする最大震度6弱の地震が発生しました。また、この地震を受け、「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」が気象庁より発表され、各地で巨大地震発生時に備えた対応の確認と注意喚起が行われました。

港湾施設については、地震発生後に緊急点検を実施し、宮崎県の内海港では物揚場に段差が発生、油津港では岸壁のひび割れや荷捌き地の液状化、外浦港では護岸のひび割れが確認されました。鹿児島県の志布志港では野積場の液状化やエプロン部コンクリート舗装の沈下が確認され

ました。なお、被害が確認された4港は、いずれも港湾利用に影響なしと判断され、早期に利用を再開しました。



(a) 岸壁のひび割れ（油津港）



(b) 野積場の液状化（志布志港）

写真1 日向灘を震源とする地震による被害（令和6年8月）

2) 台風第10号

令和6年8月22日にマリアナ諸島で発生した台風10号は、8月27日から9月1日にかけて九州地方を中心に、西日本の広い範囲で猛威をふるいました。

港湾施設について、鹿児島県では、鹿児島港で作業船の沈没や施工中の護岸の転倒等、指宿港海岸で離岸堤ブロックの傾斜、宮之浦港で水域への漂流物、安房港で岸壁への漂流物が確認されました。熊本県では、水俣港で照明灯の倒壊や倒木、八代港で漂流物や倒木、三角港で倒木、百貫港で漂流物が確認されました。宮崎県では、延岡港海岸、

美々津港海岸で漂流物が確認されました。大分県では、別府港で小型船2隻の沈没、浦代港、別府港、佐伯港、大分港、国東港、守江港、臼杵港、別府港海岸で漂流物が確認されました。

3) 低気圧と前線による大雨

令和6年9月20日頃から、低気圧や前線に向かって暖かく湿った空気が流れ込んだ影響で、東北地方から西日本にかけて、幅広い範囲で雷を伴った大雨が降りました。特に石川県では線状降水帯により猛烈な雨が降り、河川の氾濫や土砂災害等により甚大な被害を受けました。

港湾施設においては、宇出津港で臨港道路の一部が冠水し、排水作業を実施しました。輪島港ではマリントウン岸壁において港内に土砂が流入し港湾利用に影響のある浅所を確認し、応急復旧を実施しました。また、海岸護岸の一部も被災し、応急復旧を実施しました。



海岸護岸の応急復旧（輪島港）

写真2 低気圧と前線による大雨（令和6年9月）

3. 港湾局の取組

地震等の災害時においては、一度に大量の人員・物資等を輸送できる海上ルートの活用が有効であることから、港湾局では大規模災害発生時においても海上交通ネットワークを維持し、緊急物資輸送機能を確保できるよう、港湾施設の耐震化等を推進しています。具体的には、輸送船舶が利用する岸壁、物資の仮置き等のための背後用地に加え、これらにつながる道路や航路等、一連の施設の耐震化・液状化対策等を講じた「地域防災拠点」を確保し、海上支援ネットワークの形成を推進しています。

また、“みなと”の機能を最大限活用した緊急物資や被災者等の海上輸送を円滑に行うため、令和4年9月より開始している「命のみなとネットワーク」の形成に向けた取組として、令和6年度も全国各地で人員・物資輸送の訓練が実施されており、8月23日には愛媛県において、緊急物資輸送訓練、給水支援訓練、被災者輸送訓練が実施されました。

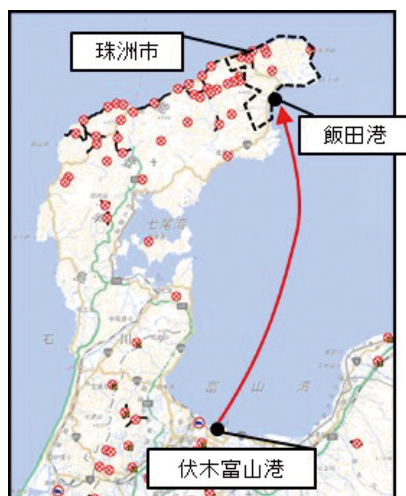


(a) 被災者輸送訓練 (篠塚漁港)



(b) 緊急支援物資輸送訓練 (弓削港)

写真3 愛媛県での訓練の様子 (令和6年8月)



(a) 支援物資輸送の経路



(b) 支援物資の積卸し (飯田港)

写真4 支援物資輸送の様子 (令和6年9月)

令和6年度の“みなと”を活用した災害対応支援事例については、令和6年7月に梅雨前線による大雨が降り続いた出雲市において、孤立集落から観光客の避難支援 (人員輸送)

および支援物資の輸送を実施しました。令和6年9月に発生した低気圧と前線による大雨においては、珠洲市より支援物資の要請を受け、伏木富山港から飯田港への支援物資輸送を実施しました。

“みなと”を活用し災害対応支援を行った事例については国土交通省ホームページ (https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk7_000030.html) に公表しておりますので、ぜひご覧ください。

4. おわりに

近年、我が国では気象災害が激甚化・頻発化し、各地で甚大な被害が発生しております。また、南海トラフ地震等の大規模地震の発生も懸念されており、国内外の物流や地域の経済活動を支える港湾の防災・減災は極めて重要です。これまでの災害から得られた教訓を活かし、港湾管理者や関係機関などと連携し、事前の対応や船舶を活用した支援、訓練などに取り組むことで、引き続き防災力向上に努めてまいります。



図1 台風10号による港湾の被害

地域における海岸美化への取り組みについて

「海をきれいにするための一般協力者の奉仕活動表彰」の受賞者をご紹介します。

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

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

以下、港湾海岸に係る令和7年度の国土交通大臣表彰受賞者（地方整備局関係）及び地方整備局長表彰受賞者をご紹介します。

令和7年 海をきれいにするための一般協力者の奉仕活動表彰受賞者一覧

国土交通大臣表彰

受賞者名	ブロック名
八戸市立金浜小学校	東北
八戸市立種差小学校	東北
久慈港環境美化協会	東北
三種町サンドクラフト実行委員会	東北
阿字ヶ浦・磯崎里浜づくり実行委員会	関東
運河のまちを愛する会	北陸
特定非営利活動法人夢生の会	中部
チームつながり	中部
鳥羽清港会	中部
特定非営利活動法人 神戸海さくら	近畿
笠岡市 PTA 連合会	中国
三原市立鷺浦小学校	中国
山口県釣り団体協議会	中国
海辺ばきれいにしよう会	九州
大牟田市明るい町づくり推進協議会	九州

各地方整備局長表彰

受賞者名	ブロック名
小泊海岸を守る会	東 北
株式会社鳥山土木工業・株式会社高田工業・ 株式会社岡山建設・附田建設株式会社	東 北
久慈市立小袖小学校	東 北
SEVEN BEACH PROJECT	東 北
一般社団法人 石巻海さくら	東 北
男鹿市立美里小学校	東 北
一般社団法人海洋会 横浜支部	関 東
つながりの丘	関 東
東亜建設工業株式会社 横浜支店	関 東
柏崎市立 松浜中学校	北 陸
特定非営利活動法人 Earth Communication	中 部
東ソー株式会社四日市事業所	中 部
津市立豊津小学校	中 部
特定非営利活動法人 チーム御前浜・ 香櫨園浜里浜づくり	近 畿
社会福祉法人 洛西永正福祉会	近 畿
日高町商工会青年部	近 畿
伊予市立双海中学校	四 国
愛媛銀行従業員組合	四 国
特定非営利活動法人環境とくしまネットワーク	四 国
関門地区スキューバダイビング安全対策協議会	九 州

大分港海岸直轄海岸保全施設整備事業について

九州地方整備局 別府港湾・空港整備事務所
海岸課 栗田 健太郎

1. はじめに

大分港は、瀬戸内海の西に位置し、豊後水道や関門航路に繋がる九州の海上交通の要衝にあり、16世紀後半の当時の日本では有数の貿易港であり、国際色豊かに彩られ中世日本を代表する貿易港として栄えていた。

大分港海岸は、一級河川が複数流入する沖積低地に埋立てによって形成された海岸で、背後は県都大分市の市街地や製鉄業と石油化学工業を中心とした我が国有数の臨海工業地帯が広がっている(図-1)。



図-1 大分港位置図

また、台風襲来地帯にある大分港海岸は、これまでに、1954年の台風12号や1993年の台風13号により、床上・床下浸水被害が発生したほか、死傷者を含む甚大な被害をもたらしており、2014年の台風19号でも高潮による越波や浸水被害が発生している(写真-1、2)。



写真-1 道路冠水状況



写真-2 越波状況

2. 事業の概要

このように、大分港海岸の背後地域は過去から台風による甚大な被害が発生しているなか、現在の護岸は整備から約50年が経過し、上部コンクリートには劣化による亀裂などの変状が目立つほか、水叩きの空洞化現象による陥没など老朽化が顕著である。

また、近年は、襲来する台風が大型化しているほか、南海トラフ地震の発生によって、震度6弱の地震と3~5mの津波の来襲が想定されており、既設護岸が倒壊し、より大規模な浸水被害が危惧される。

このような自然災害の発生が切迫す

るなか、大分港海岸の護岸整備では、設計津波及び、高潮・高波による浸水から背後地域を防護することで、地域住民の安全・安心を守り、地域経済の安定と持続可能な発展のため、海岸整備事業を進めている(写真-3)。

3. 大分港海岸整備事業の特徴

大分港海岸整備事業は、住吉地区~鶴崎地区迄の約21kmを整備対象範囲としており(写真-3)、平成29年度より、北側の護岸延長が最も長い津留地区より整備している。

整備対象区間の土質性状は大まかに、DL-8~-19mまで液状化層となる



写真-3 事業実施箇所

砂質土層が厚く堆積しており、それ以深には、非液状化層の粘性土層が堆積している。このような土質性状において、約21kmに及ぶ護岸嵩上工事の液状化対策に地盤改良工法を採用した場合、事業費及び事業期間が長期に及ぶことが想定された。

また、地盤改良工事を実施する場合、護岸背後の企業用地を広く占有する必要が生じるため、事業実施によって企業の操業に大きな影響を及ぼす懸念があった。

このような、企業用地が近接する狭隘な施工条件でも施工可能で、比較的経済性に優位でかつ迅速に液状化層へ対応が可能な工法として櫛形鋼矢板壁工法を採用した(図-2)(写真-4)。

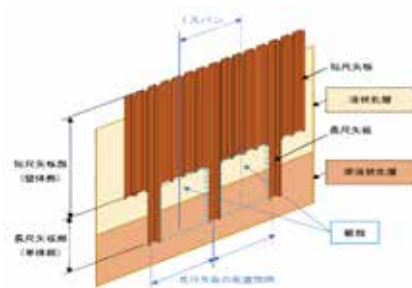


図-2 櫛形鋼矢板壁工法



写真-4 施工状況

4. 櫛形鋼矢板壁工法について

櫛形鋼矢板壁工法とは、図-2に示すとおり、矢板壁の大部分の根入れ深度を液状化層より上部又は液状化層の途中までの高さにとどめ、液状化層の流動力を逃がす一方、矢板壁の自重を

支持するために最低限必要な数の矢板のみ液状化層下の支持層(非液状化層)まで打ち込むことで矢板壁天端の大きな沈下を防ぐ工法である。

なお、櫛形鋼矢板壁工法では、長尺矢板が単体で自重を支持する構造であり法線直角方向の曲げ変形が比較的大きいため、1枚あたりの剛性が高く、壁体の中立軸と矢板1枚あたりの中立軸が一致する断面形状である「ハット形鋼矢板」を用いることを基本としている。

櫛形鋼矢板の主な特徴としては、以下が挙げられる。

- ①液状化対策(地盤改良)をしなくても地震後の津波や高潮・高波等からの防護のために必要な護岸高さを確保可能である。
- ②非液状化層まで長尺矢板を根入れし、鉛直方向の変位を抑制するとともに、鋼構造物として大変形が生じた場合でも容易に倒壊しない粘り強さを付加する。
- ③櫛形とすることにより、整備延長全体では短尺矢板分の鋼材重量や鋼材打設長が短くなり、コスト縮減や工期短縮につながる。
- ④鋼矢板の施工に自走式の圧入工法を用いれば、狭隘地においても、省スペースかつ低騒音・低振動の施工が可能である。
- ⑤護岸改良においては、既設の水叩きや排水溝をそのまま流用することも可能である。

櫛形鋼矢板壁工法の適用に適した条件の例としては、以下が挙げられる。

- ①液状化層が厚く、地盤改良による液状化対策が現実的でない場合。
- ②護岸前面に設置された消波ブロック等の構造物撤去が困難であり、護岸法線の前出し等の対策が著し

く不経済となる場合。

- ③地震により護岸全体が変位しても護岸高さを維持できれば良い場所、あるいは地震時の変位量が小さいことが見込まれる場合。
- ④地中に埋設物がない場合。(地中に埋設物があると、それが障害となり鋼矢板の連続壁が形成できないため)。

なお、櫛形鋼矢板壁工法では地震動や液状化による水平方向の変位が大きいことを十分に配慮する必要がある、液状化を許容することによるコスト縮減効果のみにとらわれて本工法を選定することがないように留意しなければならない。

5. おわりに

海岸保全基本計画に定められている豊前豊後沿岸の海岸の保全に関する基本理念では、古来より海上輸送や沿岸漁業を通じて地域の生活や経済に深いつながりを持ち、現在でも県民の生活に潤いや恵みを与える貴重な空間と記されている。

一方で、南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域及び台風常襲地帯に位置することから、高波・高潮による浸水被害などの海岸災害から国民の安全・安心を守るべく、本事業を実施している。

今後の整備計画については、津留地区(東工区)への整備着手へ向け、関係企業との調整を進めつつ、並行して、乙津地区(北護岸)及び鶴崎地区(北護岸)への整備着手に向け、関係企業との調整や設計検討を進めている。

引き続き、地元調整を進めつつ、地域とも連携し、海岸整備事業の進捗に努めて参りたい。

ビーチクロス国際大会初開催へ！ 「ビーチライフin九十九里町」

NPO法人日本ビーチ文化振興協会
代表理事 佐伯 美香

太平洋に面した千葉県九十九里浜。その中心に位置する片貝中央海岸（千葉県九十九里町）は、広大な砂浜と雄大な水平線が広がり、海水浴シーズンにはビーチに色とりどりのパラソルやテントが広がり賑わいを見せている。またサーフィンの聖地として知られ、県内外から多くのサーファーが訪れ、海上には波待ちしている姿を見かける。

九十九里町は、都心から約60km圏内に位置し、東京駅から高速バスが出ていたり、世界への玄関口である成田国際空港からもほど近い。漁業の町として栄えてきた歴史があり、水産業は町の重要な産業の一つで、イワシやハマグリなど海の幸が豊富に獲れる。また、日本地図を作製した伊能忠敬生誕の地として知られ、町は海辺とともに歴史を創り上げてきた。

地域の基盤を支え、多くの可能性を持つ片貝中央海岸を全国に発信



波打ち際を滑走する参加者

し、海水浴時期以外の活用により、年間を通して海辺の活用を高め、地域全体の活性化に繋げることを目指し、2023年より「ビーチライフin九十九里町」を開催している。

日本初開催の「ビーチレース」

広大な砂浜とパウダー状の砂質が特徴的な片貝中央海岸。これを大いに活かすプログラムのメインとして国

内初となる自転車ビーチレース「ビーチクロス」を開催した。

自転車競技が盛んなヨーロッパ北部では、オフシーズンに選手たちがオフロードでトレーニングを行っていたものが「シクロクロス」として競技化され、砂浜をコースにしたのが「ビーチクロス」として誕生した。雄大な太平洋を見ながら潮風を浴び、波打ち際を駆け抜ける唯一無二の競技に関東圏を中心とした自転車愛好者が注目し、昨年の開催では約680人を動員した。

そして今年、「UCI（国際自転車競技連盟）」の公認レースとして登録され、国際大会として日本で初めて開催されることとなった。九十九里の砂浜でビーチを舞台に白熱したレースが繰り広げられる。ニュービーチスポーツの誕生に全国から注目を集め各地からの問い合わせがはじまりつつ



ある。

また、一般参加しやすいビーチから街並みを走るサイクリングコースを新たに設定し、成田国際空港から九十九里町、山武市、芝山町と横断して横の繋がりをつくり、スポーツを通じた広域による観光誘客へと発展させている。途中休憩するエイドステーションには、各町の特産品や地元で生産している企業が商品提供をするなど、当企画に大いに期待している。

地域に根差したプログラム

「ビーチクロス」以外にも、海辺の魅力を体感できる様々なビーチレクリエーションを本イベントでは実施している。

昨年は、ビーチサッカー日本代表の上里 琢文（うへさと たくみ）選手（東京ヴェルディビーチサッカー所属）がスクール講師として参加し、ビーチサッカーの魅力を伝えていた。通常のサッカーとは異なり、足元の感覚や砂に足を取られながらもパスを繋いでいく砂浜ならではの競技に、子どもたちもはだしになって楽しんでいた。

そして、地元の子どもたちを対象とした「ちびっこはだし運動会」では、「ビーサン跳ばし」「レスキューレース」「麻袋リレー」の3種目のプログラムを実施した。このうちの「レスキューレース」は、自分の身を守るために重要な「ライフジャケット着用ゾーン」と「レスキューゾーン」をクリアしてゴールする障害物競争となっており、海で遊ぶときに命を守るラ



ビーチサッカー



「ちびっこはだし運動会」レスキューレース



オリジナルビーチクリーンエコバッグ

ライフジャケットの重要性と、溺者を救助する活動の様子を楽しく体験し、ライフセーバーの務めを理解する機会となっている。ビーチにおける健全な青少年育成に大いに活用することができる。

子どもから大人まで誰もが気軽に参加できる「ビーサン跳ばし」では、ビーサン協会公式選手権全国大会の予選会を行った。ビーチサンダルを範囲内でどれだけ遠くに跳ばせるかを競う競技で、全国各地で予選を行い、16歳以上の大人の部門男女上位3位までが全国大会に出場できる。童心に返り、遠くに跳ばそうと力が入るがなかなか思うようには跳ばず後ろにビーチサンダルが跳んでしまったりと会場は笑いに溢れていた。昨年の予選会では、見事優勝したのが、九十九里町の浅岡厚町長であった。町長のビーチサンダルは飛距離を伸ばし9m17cmと好記録を出した。そして、今年5月に「ジャパンビーチゲームズ®フェスティバルおだいば2025」ビーサン跳ばし選手権全国大会（会場：東京都港区お台場海浜公園）に出場し、町のPRを大いにされて会場を盛り上げていただいた。

会場では、海辺の豊かさを守る活動として「ブルービーチプロジェクト・ビーチクリーン」活動を実施している。参加者へ配布している「オリジナルビーチクリーンエコバッグ」は、メッシュ地でできており、拾ったゴミを袋に入れると砂が落ちてゴミだけが残し分別しやすい仕組みとなっている。また、洗って繰り返し使えるエコバッグとしての機能も兼ね備えているため、持ち歩きにも便利である。「ビーチに落ちているゴミを拾う、持ち帰る」という習慣が根付くよう活動に努めていく。

そして、今年10月12日(日)、「ビーチライフin九十九里町2025」ではビーチクロス国際大会が日本で初開催となる。ビーチクロス発祥の地として九十九里町を世界へ発信し、日本のビーチを大いにPRしていくことを目指す。

ビーチに特化したポータルサイト「ジャパンビーチゲームズコミュニティ」スタート

海水浴時期以外の活用、地域資

源を活かした新たな取り組みについて考え、模索している自治体からの問い合わせが年々増加している。一方で、海辺を活用する競技団体や環境団体も活発になり、活動拠点や合宿地、大会場所を探している相談も寄せられるようになった。このような背景から全国のビーチ情報を集約し、ビーチに特化したポータルサイト「ジャパンビーチゲームズコミュニティ」(JBGC)を立ち上げた。

本サイトでは、各地のビーチ施設情報やイベント情報、ビーチスポーツ施設の紹介、防災情報など、ビーチに関するあらゆる情報を掲載し、一般の方も閲覧できるサイトとなっている。そして、単なる情報提供にとどまらず、海辺を持つ自治体とビーチスポーツ競技団体との情報交換、マッチングの場として機能することから、地域創生やスポーツツーリズムの発展、地域交流がより活発になることが期待できる。

本サイトをさらに活発化させ、海辺に関わる自治体、団体とのネットワークを形成し、ビーチ創生に繋げていけるよう、邁進していく。

07JBGC ご案内状



「ビーチライフin九十九里2024」実施報告映像



「ビーサン跳ばし選手権全国大会」予選会の様子

災害対策や防災・減災対策に必要な緊急予算を支援 ～「防災・減災対策等強化事業推進費」のご案内～

国土交通省国土政策局地方政策課調整室

1. はじめに

近年、気候変動の影響により水災害が激甚化・頻発化しており、令和6年度も東北・北陸地方を中心に、全国各地で浸水被害や土砂災害が発生しました。また、北海道や東北地方等の豪雪地帯では、春先の融雪に伴う落石や崖崩れなど、比較的小規模な降雨等でも突発的な災害が発生しています。

このような、予算編成過程には予見できない災害等への対応は、年度当初に予算計上されていないため、早期の対策が困難になることが想定されます。そこで、当室では年度途中に発生した災害や重大な事故等に対して緊急的かつ機動的に対応するため、「防災・減災対策等強化事業推進費」（以下、「推進費」という。）を目未定経費として備え、国及び地方公共団体等の事業へ年度途中に配分しています。（令和6年度の採択件数：国48件、都道府県26件、市町村2件）

2. 概要

推進費は、事業所管部局（他省庁含む）からの申請に基づき、災害を受けた地域等において再度災害の防止等を図る「災害対策事業」、公共交通に係る重大な事故が発生した箇所

等において安全性の向上を図る「公共交通安全対策事業」、突発的な事象が発生した箇所等において事業推進により早期に防災・減災効果を発揮する「事前防災対策事業」に活用することができます。（令和7年度予算：約139億円（国費））

(1)災害対策事業

災害対策事業は、暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波、噴火、地すべり、山崩れ、崖崩れ、その他の異常な自然現象により生じる災害を対象とし、一定の要件を満たす対策が該当します。

- ①災害復旧事業にあわせて、公共土木施設等の防災機能の強化・向上を行う対策
- ②地域は被災したものの、公共土木施設における被害・損傷がない場合の対策
- ③災害復旧事業の対象とならない自然災害（風化や劣化による崖崩れ等）により被災した場合の対策
- ④全国的な緊急点検の結果、要対策箇所の実施の必要が生じた場合の対策

(2)公共交通安全対策事業

公共交通安全対策事業は、道路、鉄道、航路、港湾等の公共交通を支える社会基盤における重大な事故を対象とし、一定の要件を満たす対策が該当します。

- ①死傷者を伴う等、社会的影響の大

きい事故への対策

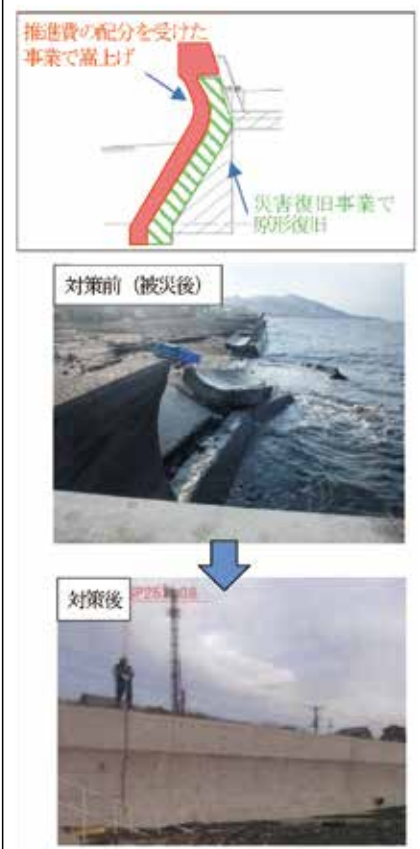
- ②全国的な緊急点検の起因となった想定外の事故への対策

(3)事前防災対策事業

事前防災対策事業は、「ソフト面での防災・減災対策」が地方公共団体によって図られていることなどの事業を対象とし、一定の要件を満たす対策が該当します。

- ①突発事象型：突発的な事象が発生し、緊急的な対策を必要とする箇所、住民、利用者の早急な安全・

〔(1)-①の例〕被災した護岸を災害復旧事業による原形復旧にあわせて、推進費を活用して嵩上げを実施。



安心の確保に資する対策

- ②追加対策型：新たな課題が確認され追加対策を必要とする箇所、事業を推進し早期に事業効果を発揮するための対策
- ③課題解決型：事業推進に向けた地域等の課題が解決した箇所、事業を推進し早期に事業効果を発揮するための対策

3. 対象事業

推進費は、一定の計画等に基づき実施される公共事業関係費に分類される公共事業で、配分することで早期に効果が発現する事業が対象になります。なお、要求に関する主な留意事項は以下の通りです。

- ・各省庁が所掌する事業に配分する予算であるため、配分する各事業の採択要件を満たす必要があるほか、地方公共団体が単独で実施する事業（国庫補助を受けない事業）には配分できない。
- ・事業の実施にあたり、新規事業採択時評価を要するものは、当該評価が実施済みであること。
- ・単なる維持管理费用など、防災・減災の機能を強化する効果に乏しい場合は配分できない。
- ・「災害対策事業」及び「公共交通安全対策事業」への配分が優先される。

4. 令和7年度の配分計画

推進費は年3回の配分を予定しており、要求から配分までの流れは図-1のとおりです。なお、甚大な被害を伴う災害や重大な事故等が発生した場合は、適宜緊急配分を検討します。

- ・第1回配分 6月下旬（配分済）
- ・第2回配分 9月下旬予定
- ・第3回配分 11月下旬予定

※第3回の募集期間は、7月18日～10月10日までの予定。

5. 活用事例（参考）

港湾施設の被災形態と類似している他事業の事例を紹介します。

【事業名】河川維持修繕事業

【事業主体】国土交通省

【場 所】三重県四日市市地先

【被害状況】令和5年4月25日からの豪雨により、鈴鹿川派川において捨石の流出が発生した。

【対策内容】再度災害防止を図るため、推進費を活用して緊急的に根固め工を実施し、次期出水に備えることができた。



6. おわりに

緊急的・突発的な災害や重大な事故等の発生により、当初予算に計上されていない事業を実施する必要性が生じた場合に備えて、令和7年度も推進費の活用により支援する予定です。

推進費に関する制度の詳細や採択事例、最新の募集情報等については、国土交通省国土政策局のウェブサイトに掲載しておりますので、ご不明な点がありましたら、当室までお問い合わせください。

【問い合わせ先】

国土政策局地方政策課調整室
TEL：03-5253-8360（直通）

【国土交通省HPのアクセス方法】

防災・減災対策等強化事業推進費

検索

<参考>

当室では、民間活動と連携した地方公共団体（一部事務組合等）のインフラ整備の概略設計等を支援する、「官民連携基盤整備推進調査費」も所管しています。

港湾施設や緑地の整備などの事業化に向けた調査に活用いただければ幸いです。

官民連携基盤整備推進調査費

検索

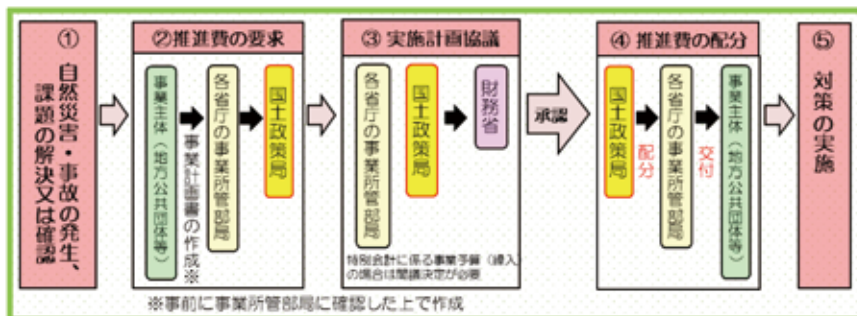


図-1 要求から配分までの流れ

全国海岸リレー紹介

北海道

ノシャップ地区海岸の護岸整備について

稚内市建設産業部港湾空港課

●はじめに

ノシャップ岬は、「岬のそば」というアイヌ語、「ノッ・シャム」が語源となった稚内の西北端に位置する岬で、西には眼前の海にぽっかり浮かぶ利尻島と礼文島を、東には風車群と自然が見事に調和した宗谷岬を望むことができます。

岬周辺のノシャップ地区海岸では、7月から8月の早朝に夏の風物詩である「利尻昆布」の採取で賑わいを見せます。

●護岸整備事業

ノシャップ地区海岸は昭和38年頃までに整備され、後背地にある昆布の干場や加

工場などを守る護岸としての役割のほか、昆布漁などの漁船を揚げ降ろしする斜路として稚内の一次産業を支えてきましたが、築造から50年以上が経過し、老朽化による劣化が進行していることから安全性の確保が課題となっていました。

そのため、平成22年から社会資本整備交付金事業、令和4年度から海岸メンテナンス事業として護岸の機能回復を目的に主に天端部と法面部の改良を行い、令和6年度迄、ノシャップ地区の海岸護岸改良事業を行いました。引き続き、未改良区間の機能回復のため改良事業を行って参ります。

●おわりに

ノシャップ岬周辺は、日本最北の水族館である「ノシャップ寒流水族館」や、夕日の美しい景勝地である「恵山泊漁港公園」などの観光施設があるほか、沿岸の海域には、利尻昆布やウニ、稚内ブランド認定の天然海藻である「銀杏草」など、稚内を代表する海産物の漁場が広がっており、多くの観光客や市民が訪れる場所となっています。

今後も、ノシャップ地区海岸を訪れる多くの観光客や市民の利便性と安全性を向上させる取り組みを進めていきます。



昆布漁で賑わうノシャップ海岸



海岸護岸の整備状況



ノシャップ岬から望む利尻島

東北

自然と地域の魅力が交差する「みなとオアシスみやこ」

岩手県県土整備部港湾空港課

「みなとオアシスみやこ」が位置している宮古港出崎地区は、美しい自然と地域の活気が調和したエリアで、宮古市の重要な観光拠点でもあります。出崎地区は、宮古湾の北西側に広がり、太平洋の壮大な景観を提供しています。

出崎埠頭の中心施設である「みなとオアシス シートピアなあと」は、新鮮な地元特産品や海産物を購入できる施設であり、地元の味を楽しめるレストランも併設されています。



出崎地区全景

また、館内では宮古市や周辺地域の観光情報を提供しており、旅の計画に役立つスポットです。このみなとオアシスは地元住民からも新鮮な魚介類や特産品を求める場として親しまれています。

さらに、近年就航した遊覧船「宮古うみねこ丸」は、宮古湾を巡るクルーズ体験を提供しています。このクルーズでは、国指定の名勝「浄土ヶ浜」をはじめとした三陸海岸の壮大な風景や自然の美しさを海上から眺めるこ



遊覧船「うみねこ丸」



「うみねこ丸」クルーズの眺め

とができるほか、うみねこパンの餌付けでうみねこの愛らしい姿にも出会えることがあります。宮古湾の澄んだ青い海と豊かな自然が織りなす景色は、心に残る感動を与えてくれるでしょう。

また、隣接する「しおかぜ公園」は、家族連れにも人気のある広々とした公園です。宮古湾を一望できる展望広場、潮だまり、釣りエリア等が整備されており、桜やツツジが植えられた広い芝生のエリアは、のんびりと過ごしたい人々にぴったりのスポットです。公園内から眺める海の景色は格別で、訪れるたびに新たな魅力を発見できます。

宮古港出崎地区では訪れるたびに季節ごとに変わる自然の美しさや地域ならではの催しを発見できます。宮古市を訪れた際には、ぜひ出崎地区の魅力を存分に堪能していただきたいと思います。出崎地区で過ごす時間が、忘れられない思い出になること間違いありません！



「しおかぜ公園」でのイベント開催状況



みなとオアシス シートピアなあと

川崎港における海岸事業の取組について

川崎市港湾局港湾振興部誘致振興課
同局港湾経営部整備計画課

川崎港は京浜工業地帯の中核を成す工業港として、またエネルギー供給基地として、首都圏の産業と市民生活を支えてきました。近年は、商港機能の中心である東扇島ロジスティクス機能の充実により、首都圏の物流拠点としても、大変重要な役割を担いながら、国際貿易港として発展を続けております。

現在、川崎臨海部では多様なプロジェクトが進められており、川崎港には、海・陸・空

の結節点として、高いポテンシャルを活かした魅力あふれる空間が形成されています。

さて、本港は、昭和37年8月21日に海岸管理者となり、また、海岸保全区域13,515mを津波、高潮、波浪等の災害から人命・財産を防護するため、防潮堤など海岸保全施設を昭和36年度から昭和41年度までに整備し、管理してきました。

その後物流機能の強化及び高度経済

成長期以降整備した老朽化した施設への対応、大規模地震時等の災害対策の推進に早急に取り組む必要があることから、物流機能の強化・安全性の向上及び防災・減災機能の強化を図るため、海岸保全施設の長寿命化に向けた維持管理計画を策定するとともに、海岸保全施設の維持補修工事を順次実施してきました。

また、平成23年の東日本大震災で、海岸保全施設の閉鎖作業員が津波被害にあったことから、作業員の安全確保のため迅速な閉鎖ができるよう陸開の改良工事を実施しております。今後も、災害に対する予防保全の考え方に基づき海岸保全施設の適切な維持管理・更新を図り、高潮・津波などの被害防止を図っていきます。

【防潮扉(陸開)改良工事 実施状況】



【改良前】角落し式



【改良後】引戸式

佐渡島・小木港海岸「矢島・経島」のご紹介

新潟県 交通政策局 港湾整備課

矢島・経島(やじま・きょうじま)は、日本海側最大の離島「佐渡島」の南端に位置する美しい海岸景勝地です。穏やかな入り江に大きな島(矢島)と小さな島(経島)が寄り添うように浮かぶ景色が印象的なこの場所は、昨年世界遺産に登録された佐渡金山などの主要な観光地からもアクセスしやすい場所にあります。歴史と自然が調和した、佐渡の名所のひとつです。

矢島・経島は、1300万年前の海底火山活動によって形成された荒々しい火山岩塊が特徴で、島まで歩いて渡れるよう、入り江を一周する遊歩道が整備されています。中でも一際目を引くのが、赤い太鼓橋「矢島経島橋」です。晴天時には太鼓橋が水面に映し出され、「橋の赤」「海の青」「島の緑」が織りなす風景が広がります。



矢島・経島遊歩道と太鼓橋

写真愛好家の皆様にもおすすめのスポットです。

矢島・経島と呼ばれるようになった由来は諸説ありますが、「矢島」は源頼政が京都御所に潜む怪物の退治に使用した矢(竹)の産地であるとして、「経島」は日蓮上人の弟子・日朗が佐渡に漂着した際にこの場で読経して一夜を明かしたという伝承があります。これらの伝説は神秘性を高め、人々の想像をかき立てます。

小木港海岸の名物として「たらい舟」がありますが、矢島・経島は悠々とした「舟旅」にとっても魅力的です。矢島・経島のたらい舟は、太鼓橋を下からくぐることができますし、青緑に美しく澄んだ水面を眺めれば、リラックスできること間違いありません。

佐渡に渡った数多の文化人により形成

された個性豊かな「歴史／文化」や、雄大な自然を存分に味わう「海の幸／アウトドアスポーツ」など、佐渡には多彩な魅力があふれています。佐渡に興味をお持ちの皆さん、ぜひ、佐渡で楽しいひと時を過ごしてみませんか。そして、よろしければ、ぜひ「矢島・経島」へ、足を伸ばしてみてください。



たらい舟乗り場と奥に広がる入り江



赤(橋)・青(海)・緑(島)が調和する風景



めがね橋とたらい舟

津松阪港海岸における直轄事業完了後の取り組みについて

三重県県土整備部港湾・海岸課

1. 津松阪港海岸の直轄海岸整備事業の経緯

伊勢湾に面した松阪市から津市にかけて広がる津松阪港海岸は、昭和28年（1953年）の台風13号による被害を受け、堤防、護岸、突堤などの防護施設が整備されました。その後、伊勢湾台風襲来時にも、台風13号からの復旧・復興事業の効果で大きな被害は免れましたが、県北部における壊滅的な被害を教訓に、より高度な対策の必要性が認識されました。

これを踏まえ、運輸省（現：国土交通省）は平成4年（1992年）度から海岸保全施設整備事業を直轄事業として開始し、高潮・高波対策や地震対策など、多角的な

視点から整備を進め、令和5年（2023年）度に完了しました。かつて自然災害の脅威にさらされていたこの海岸は、安全で安心して利用できる場所へと再生しました。

2. 直轄事業完了後の取り組み

(1) 施設の長寿命化への取り組み

ライフサイクルコストの最小化を目指し、長寿命化計画を策定しています。

(2) 気候変動への影響を考慮した取り組み

令和7年度（2025年度）中に海岸保全基本計画の変更を予定しており、気候変動の影響を考慮した整備を進めています。また、砂浜が残る海岸では、砂浜の安定化と予測に基づく順応的な砂

浜管理の実現に向けた検討を進めます。

3. まとめ

直轄事業完了後、適切な維持管理を実施することで、地域の安全・安心を確保してきました。今後は気候変動の影響を踏まえ、効率的かつ効果的な管理を行うため、科学的データに基づく計画策定により、地域の安全・安心の確保に一層努めます。

4. さいごに

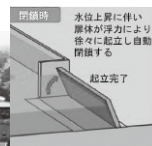
直轄事業区間内である津市の通称御殿場海岸（津松阪港海岸阿漕藤枝米津地区）では、毎年ビーチバレー大会が開催されています。砂浜での熱い戦いはもちろんのこと、三重県が誇るブランド牛・松阪牛など、地元グルメもお楽しみいただけます。ご来県をお待ちしています。



直轄区名：阿漕浦御殿場区（県管理名：阿漕藤枝米津地区海岸）



県内初、国内最長幅の自動起立式陸間





北海道／ノシャップ地区海岸

東北／
みなとオアシスみやこ

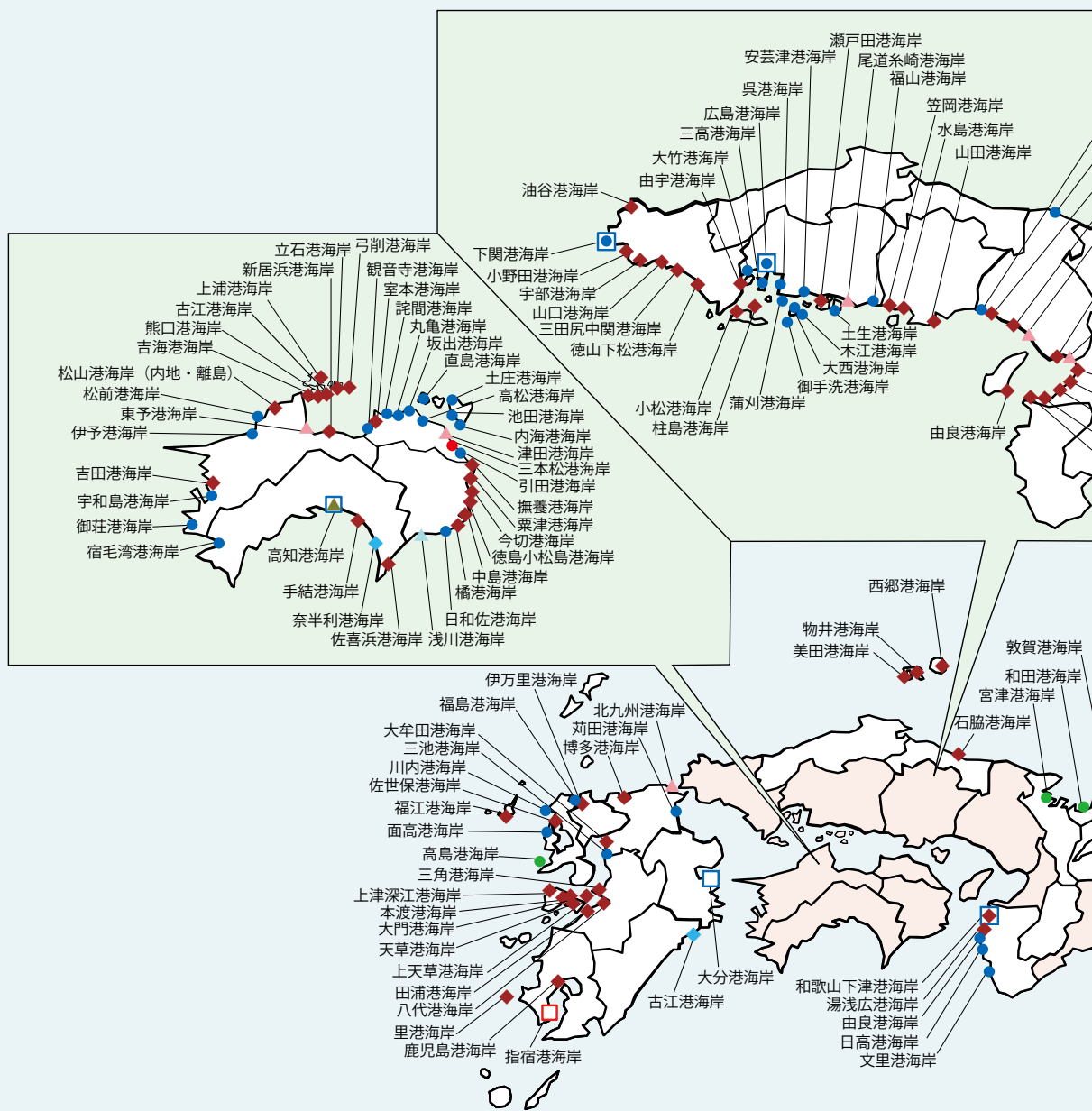
北陸／
佐渡島・小木港海岸「矢島・経島」

関東／川崎港

中部／津松阪港海岸

データで見る海岸・防災

①令和7年度事業実施予定海岸 ※直轄事業、補助事業及び社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金事業



凡例

□直轄事業

□高潮対策事業

□侵食対策事業

○交付金事業

●高潮対策事業

●侵食対策事業

●海岸環境整備事業

●高潮対策及び侵食対策事業

●高潮対策及び海岸環境整備事業

◇補助事業

◆海岸メンテナンス事業

◆津波緊急事業

△交付金事業及び補助事業

▲高潮対策及び連携補助事業

▲高潮対策及び海岸メンテナンス事業

▲高潮対策及び連携補助・海岸メンテナンス事業

▲高潮対策及び津波緊急事業

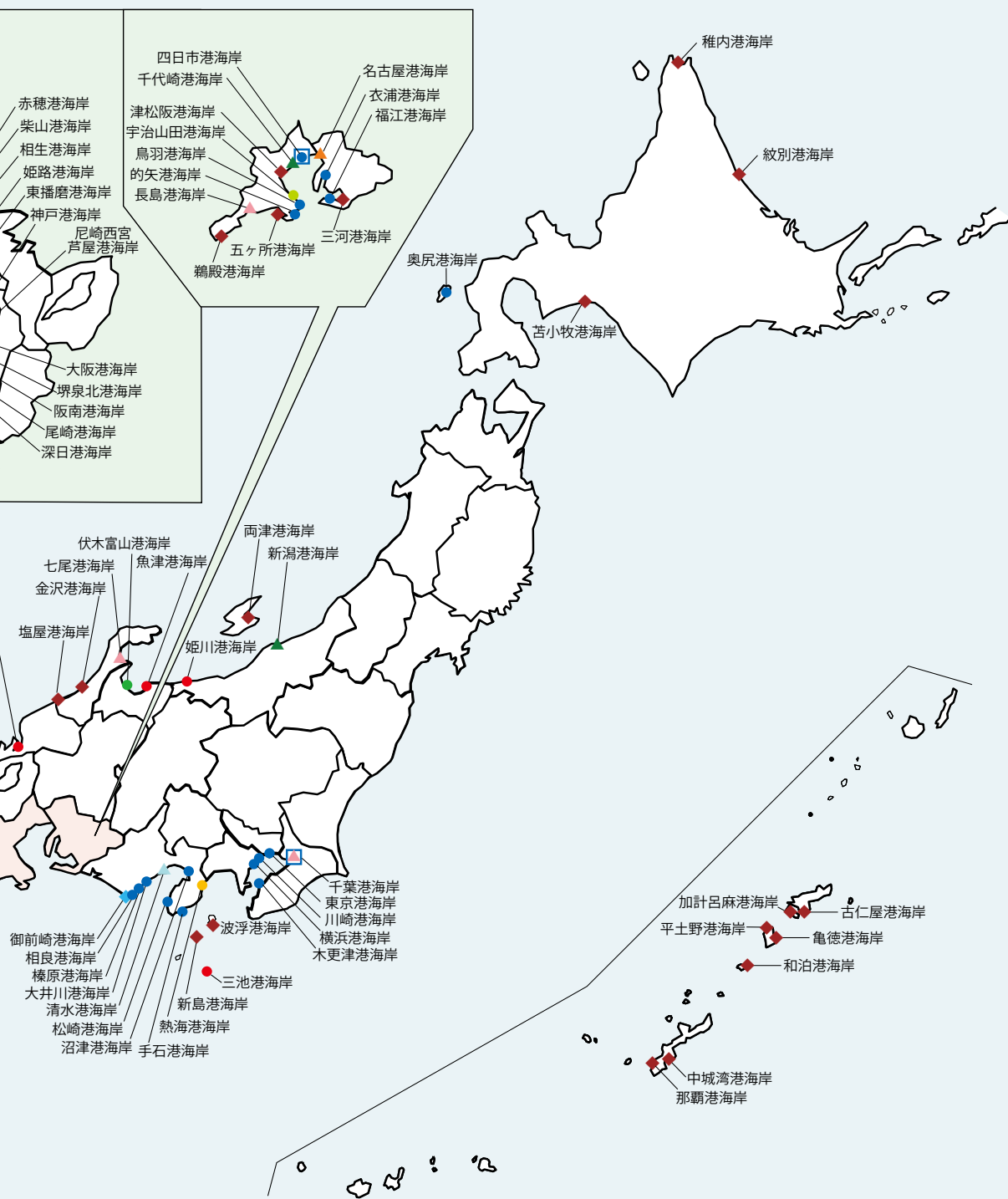
▲侵食対策及び海岸メンテナンス事業

▲海岸環境整備及び海岸メンテナンス事業

▲高潮対策及び侵食対策及び海岸メンテナンス事業

高潮対策事業等（その他事業）	青森県	東京都	新潟県	石川県	静岡県	愛知県	京都府	大阪府	兵庫県	広島県	徳島県	香川県	愛媛県
海岸耐震対策緊急事業	○												
津波・高潮危機管理対策緊急事業		○	○	○	○	○	○	○	○*	○	○	○*	○

*:2か所



※交付金については令和7年7月1日時点で交付申請済みのもの。

高知県	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県
				○			
○	○	○	○	○	○	○	○

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7年6月末現在）

港名	協議会等名称	設立時期	策定時期	訓練実施状況			R7年度実施日 (実施予定時期)
				R5年度	R6年度	R7年度 (～6月末)	
室蘭港	室蘭港湾BCP協議会	H27.11.25	H28.3.31	○	○	○	R7.5.30実施
苫小牧港	苫小牧港湾BCP協議会	H26.7.1	H27.3	○	○	○	R7.6.12実施
石狩湾新港	石狩湾新港湾BCP協議会	H28.10.4	H29.3.7	○	○	-	R7.10月頃(予定)
稚内港	稚内港湾BCP協議会	H28.6.27	H29.3.3	○	○	○	R7.6.5実施
函館港	函館港湾事業継続連絡協議会	H28.7.1	H29.2.8	○	○	○	R7.5.27実施
小樽港	小樽港湾BCP協議会	H28.11.4	H29.3.30	○	○	○	R7.6.10実施
釧路港	釧路港湾BCP協議会	H24.11.28	H26.3.31	○	○	-	R7.10月頃(予定)
留萌港	留萌港湾BCP協議会	H27.8.25	H28.12.27	○	○	○	R7.6.3実施
十勝港	十勝港湾BCP策定協議会	H28.6.30	H28.9.20	○	○	-	R7.10月頃(予定)
紋別港	紋別港湾BCP協議会	H28.5.27	H29.3.28	○	○	○	R7.5.26実施
網走港	網走港湾BCP協議会	H28.12.16	H29.3.24	○	○	○	R7.5.29実施
根室港	根室港湾BCP協議会	H29.3.23	H29.3.29	○	○	-	R7.10月頃(予定)
八戸港	八戸港湾機能継続協議会	H25.6.14	H25.3	○	○	-	未定
青森港	青森港湾機能継続協議会	H25.7.29	H26.3	○	○	-	未定
むつ小川原港	むつ小川原港湾機能継続協議会	H27.9.4	H28.3.2	○	○	-	未定
宮古港	宮古港湾機能継続協議会	H27.2.24	H27.6.30	-	-	-	R8.2月頃(予定)
大船渡港	大船渡港湾機能継続協議会	H27.2.26	H27.6.30	-	-	-	R8.2月頃(予定)
久慈港	久慈港湾機能継続協議会	H27.2.23	H27.6.30	-	-	-	R8.2月頃(予定)
釜石港	釜石港湾機能継続協議会	H25.8.2	H27.6.30	-	-	-	R8.2月頃(予定)
仙台塩釜港	仙台塩釜港湾機能継続協議会	H25.7.23	H27.3	○	-	-	未定
秋田港	秋田港湾機能継続協議会	H25.5.29	H26.10	○	○	-	R8.2月頃(予定)
船川港	船川港湾機能継続協議会	H25.5.29	H26.10	○	○	-	R8.2月頃(予定)
能代港	能代港湾機能継続協議会	H25.5.29	H26.10	○	○	-	R8.2月頃(予定)
酒田港	酒田港湾機能継続協議会	H25.5.28	H27.3	○	○	-	R7.11月頃(予定)
小名浜港	小名浜港湾機能継続協議会	H25.7.24	H26.11	○	○	-	R8.2月頃(予定)
相馬港	相馬港湾機能継続協議会	H27.3.3	H28.3.2	○	○	-	R8.2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	○	○	-	R8.1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	○	○	-	R8.1月頃(予定)
千葉港	千葉港BCP連絡協議会	H24.10.10	H26.6.9	○	-	-	R7.7月頃(予定)
木更津港	木更津港BCP連絡協議会	H25.2.27	H26.6.9	○	-	-	R7.7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	○	○	-	R7.7月頃(予定) R8.1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	○	○	-	R7.7月頃(予定) R8.1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	○	○	○	R7.6.25実施 年度後半予定
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	○	○	○	R7.6.25実施 年度後半予定
新潟港	新潟港湾BCP協議会	H25.3.15	H26.3.25	-	-	-	未定
両津港	佐渡地域港湾BCP協議会	H25.10.25	H26.3.20	○	○	-	未定
小木港	佐渡地域港湾BCP協議会	H25.10.25	H26.3.20	○	○	-	未定
直江津港	直江津港湾BCP協議会	H25.11.29	H27.2.27	-	-	-	未定
伏木富山港	伏木富山港災害時における官民連携協議会	H25.2.25	H26.12.19	-	-	-	未定
七尾港	七尾港災害時連携協議会	H25.3.27	H27.3.31	○	-	-	未定
金沢港	金沢港災害時連携協議会	H24.7.2	H26.3.31	○	-	-	未定
敦賀港	敦賀港湾BCP協議会	H25.3.19	H28.1.18	○	○	-	R8.1月頃(予定)
清水港	清水港防災対策連絡協議会	H25.7.8	H27.2	○	○	-	R7.3月実施
田子の浦港	田子の浦港防災対策連絡協議会	H25.9.24	H26.3	○	○	-	R7.12月頃(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	○	-	-	R7.9月頃(予定)
名古屋港	名古屋港BCP協議会	H27.3.25	H27.6.1	○	○	-	R7.9月下旬頃(予定)
衣浦港	衣浦港BCP協議会	H27.3.20	H27.3.20	○	-	-	未定
三河港	三河港BCP協議会	H27.3.20	H27.3.20	○	-	-	R7.9～11月頃(予定)
四日市港	四日市港BCP協議会	H27.10.8	H27.10.8	-	○	-	R7.10月頃(予定)
津松阪港	津松阪港湾機能継続計画協議会	H27.10.8	H27.10.8	-	-	-	R7.8月頃(予定)
尾鷲港	尾鷲港湾機能継続計画協議会	H28.11.17	H29.3.10	-	-	-	R7.7月頃(予定)
舞鶴港	京都舞鶴港湾BCP協議会	H27.7.9	H29.3.2	○	○	-	R7.7.2(予定)
大阪港	大阪港BCP協議会	H27.3.25	H28.3.18	-	○	-	R7.7.1(予定)
堺泉北港	堺泉北港湾事業継続計画協議会	H27.9.28	H28.3.24	○	○	-	R8.1月頃(予定)
阪南港	阪南港湾事業継続計画協議会	H27.9.28	H28.3.24	○	○	-	R8.1月頃(予定)
神戸港	神戸港湾BCP協議会	H27.11.5	H28.3.17	○	○	-	R7.7月頃(予定)
姫路港	姫路港湾BCP協議会	H29.2.10	H29.3.23	-	-	-	R8.2月頃(予定)
尼崎西宮芦屋港	尼崎西宮芦屋港湾BCP協議会	H27.12.11	H28.2.18	-	-	-	R8.1月頃(予定)
東播磨港	東播磨港湾BCP協議会	H28.11.30	H29.3.28	-	○	-	R7.11～12月頃(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	-	-	-	未定
日高港	日高港湾機能継続協議会	H28.12.1	H29.3.1	-	-	-	未定

鳥 取 港	鳥取港BCP連絡協議会	H27.5.15	H28.3.15	○	-	-	未定
境 港	境港BCP(事業継続計画)連絡協議会	H27.12.7	H28.3.25	-	-	-	未定
浜 田 港	浜田港・三隅港BCP連絡協議会	H28.2.12	H28.7.25	-	-	-	未定
三 隅 港	浜田港・三隅港BCP連絡協議会	H28.2.12	H28.7.25	-	-	-	未定
西 郷 港	西郷港BCP連絡協議会	H28.2.9	H29.3.3	○	○	-	未定
岡 山 港	岡山港BCP協議会	H27.12.24	H29.3.15	-	○	-	R8.2～3月頃(予定)
宇 野 港	宇野港BCP協議会	H27.11.19	H29.3.15	-	○	-	R8.2～3月頃(予定)
水 島 港	水島港BCP協議会	H27.12.22	H29.3.15	○	-	-	R8.2～3月頃(予定)
福 山 港	福山港BCP連絡協議会	H28.7.19	H29.3.30	-	-	-	R8.2月頃(予定)
尾道糸崎港	尾道糸崎港BCP連絡協議会	H28.7.28	H29.3.30	-	-	-	R8.2月頃(予定)
広 島 港	広島港BCP連絡協議会	H28.4.25	H29.3.30	○	○	-	R8.2月頃(予定)
呉 港	呉港BCP連絡協議会	H28.3.25	H29.3.31	-	○	-	R7.10月頃(予定)
岩 国 港	岩国港事業継続計画協議会	H27.11.11	H29.2.28	○	○	-	R7.11月頃(予定)
徳山下松港	徳山下松港事業継続計画協議会	H27.12.21	H29.2.21	○	○	-	R7.11月頃(予定)
三田尻中関港	三田尻中関港事業継続計画協議会	H27.11.26	H29.2.15	○	○	-	R7.11月頃(予定)
宇 部 港	宇部港・小野田港BCP協議会	H27.12.17	H29.2.20	○	○	-	R7.11月頃(予定)
小 野 田 港	宇部港・小野田港BCP協議会	H27.12.17	H29.2.20	○	○	-	R7.11月頃(予定)
徳島小松島港	大規模災害時における徳島小松島港の機能継続協議会	H27.1.23	H26.3.7	○	○	-	未定
橋 港	大規模災害時における橋港の機能継続協議会	H28.3.29	H28.2.19	○	○	-	未定
坂 出 港	坂出港機能継続連絡協議会	H28.3.22	H29.2	-	○	-	R8.1月頃(予定)
高 松 港	高松港連絡協議会	H23.9.14	H23.9	○	○	-	R8.3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	○	○	-	R7.7月頃(予定)
松 山 港	松山港機能継続連絡協議会	H26.1.17	H27.3	○	○	-	R7.9月頃(予定)
東 予 港	東予港湾BCP協議会	H28.11.11	H29.2	○	○	-	R8.1月頃(予定)
三島川之江港	三島川之江港湾BCP協議会	H28.11.11	H29.2	○	○	-	R8.1月頃(予定)
今 治 港	今治港連絡協議会	H28.6.29	H28.9	○	○	-	R7.12月頃(予定)
新 居 浜 港	新居浜港湾BCP協議会	H28.8.5	H29.3	○	○	-	R8.2月頃(予定)
高 知 港	高知港機能継続連絡協議会	H25.10.23	H25.2	○	-	-	R7.12月頃(予定)
須 崎 港	須崎港機能継続連絡協議会	H26.12.24	H26.3	○	-	-	未定
宿 毛 湾 港	宿毛湾港機能継続連絡協議会	H27.1.9	H27.3	○	-	-	未定
下 関 港	下関港事業継続推進協議会	H27.12.2	H28.3.10	○	○	-	R8.3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	○	○	-	R8.3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	○	-	-	R7.7月頃(予定)
刈 田 港	刈田港湾BCP協議会	H28.8.9	H29.3.16	-	○	○	R7.5.21,22実施
三 池 港	三池港湾BCP協議会	H28.8.1	H29.3.15	-	○	○	R7.5.21実施
唐 津 港	唐津港湾BCP協議会	H28.12.1	H29.3.16	-	-	-	R8.2～3月頃(予定)
伊 万 里 港	伊万里港湾BCP協議会	H28.12.1	H29.3.17	-	-	-	R8.2～3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	-	-	-	未定
長 崎 港	長崎港湾BCP協議会	H28.1.29	H29.2.21	○	○	-	R7.7.2(予定)
福 江 港	福江港湾BCP協議会	H28.3.18	H29.3.14	-	-	-	未定
郷ノ浦港	郷ノ浦港湾BCP協議会	H28.7.21	H29.2.1	-	-	-	未定
巖 原 港	巖原港湾BCP協議会	H28.3.14	H28.11.29	-	-	-	未定
熊 本 港	熊本港湾事業継続推進協議会	H29.2.20	H29.3.24	○	-	-	R7.8～9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	○	-	-	R7.8～9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	○	-	-	R7.8～9月頃(予定)
中 津 港	中津港湾BCP連絡協議会	H27.3.11	H27.3	○	○	-	R8.3月頃(予定)
別 府 港	別府港湾BCP連絡協議会	H27.8.18	H27.8.18	○	○	-	R8.3月頃(予定)
大 分 港	大分港湾BCP連絡協議会	H26.5.22	H26.10	○	○	-	R8.3月頃(予定)
津 久 見 港	津久見港湾BCP連絡協議会	H27.2.10	H27.2	○	○	-	R8.3月頃(予定)
佐 伯 港	佐伯港湾BCP連絡協議会	H27.1.27	H27.1	○	○	-	R8.3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	-	○	-	R7.11月頃(予定)
宮 崎 港	宮崎港湾事業継続推進協議会	H25.8.30	H25.11.26	○	○	-	R7.11月頃(予定)
油 津 港	油津港湾事業継続推進協議会	H25.11.18	H26.2.14	○	○	-	R7.11月頃(予定)
鹿 児 島 港	鹿児島港湾事業継続推進協議会	H28.11.22	H29.2.10	○	○	-	年度後半予定
志 布 志 港	志布志港湾事業継続推進協議会	H27.3.11	H27.6.15	○	-	-	R7.9月頃(予定)
川 内 港	川内港湾事業継続推進協議会	H28.2.9	H28.3.31	○	○	-	年度後半予定
名 瀬 港	名瀬港湾事業継続推進協議会	H28.2.4	H28.3.7	○	○	-	年度後半予定
西 之 表 港	西之表港湾事業継続推進協議会	H28.3.3	H28.3.3	○	○	-	年度後半予定
那 覇 港	那覇港湾BCP協議会	H28.10.28	H28.12.13	○	○	-	未定
平 良 港	平良港湾BCP協議会	H28.1.29	H28.3.25	○	-	-	未定
石 垣 港	石垣港湾BCP協議会	H28.10.26	H29.1.31	○	○	-	未定
運 天 港	運天港湾BCP連絡協議会	H28.12.27	H29.1.31	○	○	-	R7.11月頃(予定)
金 武 湾 港	金武湾港湾BCP連絡協議会	H28.12.27	H29.1.31	○	○	-	R7.11月頃(予定)
中 城 湾 港	中城湾港湾BCP連絡協議会	H28.12.27	H29.1.31	○	○	-	R7.11月頃(予定)

あおもり駅前ビーチの取組の紹介

NPO法人あおもりみなとクラブ 副理事長 志田 崇

1. はじめに

青森県は本州最北端、青森市は青森県のほぼ中央に位置し、南側には八甲田山、北側は陸奥湾に面しており、豊かな自然に囲まれた街です。青森市誕生のきっかけは、寛永2年(1625年)、弘前藩第2代藩主・津軽 信枚が、幕府から津軽米を江戸に輸送することを許され、太平洋海運への参加が促されることで、陸奥湾に面した現在の青森市中心部に新しい港町を作ることから始まりました。以後、みなと街として交通・物流の拠点とし発展してきました。特に明治41年(1908年)青森港と函館港を結ぶ青函連絡船の始まりに伴い、砂浜であった場所に岸壁を設け、青森駅を中心に街が広がってき

ました。しかし、1988年(昭和63年)の青函トンネルの開通によって、青函連絡船は80年の歴史に幕を閉じました。青函連絡船の終航により、青森駅周辺は賑わいを失ったかと思われましたが、ねぶた祭りに関する観光施設、青森の名産品が購入できる商業施設及び青森駅に直結したウェルネスが体験できる宿泊施設が建設され、2024年には36隻のクルーズ客船が寄港するなど、新たなみなと街の姿を作り出してきました。

一方、残された青函連絡船の岸壁はそのままとされており、海はそこからただ眺めるだけのものとなっていました。そこで、2014年12月、新たな利活用を図るべく、青森県では、かつての豊かな海辺の再生を目指し、事業の推進体制構築に着手し、

2015年4月には国の交付金事業に採択され、2021年7月人工海浜、名称「あおもり駅前ビーチ」(通称・A-BEACH)が完成しました。次いで、あおもり駅前ビーチの賑わい創出及び清掃管理の事業者として民間の事業体「チームシソラ」を結成し、当クラブは代表者となり、青森県と協定を結び、ビーチ開園以降、「人と水生生物が共存する居心地のいい空間づくり」をモットーに活動を続けてき



ビーチ内に設置している
AOMORIのモニュメント



あおもり駅前ビーチの位置図



開園当時、上からビーチを見た様子



活動にて、ゴミを回収している様子



活動にて、ゴミを分別している様子



スゲアマモを播種している様子



生物調査で見つけたイソシジミ



「青森セブンの海の森」活動集合写真

ております。今回は、当該ビーチにおいて行われている清掃活動、環境保全、イベントなどの取組についてご紹介いたします。

2. 環境保全活動による賑わい

2021年10月、青森市とセブン・イレブン記念財団と当クラブの三者において、「青森セブンの海の森」事業に係る連携に関する協定を締結しました。



小学生によるゴミの回収の様子



小学生による清掃後の集合写真



中学生による清掃活動の様子



企業による清掃活動の様子



企業による清掃活動の様子

目的は青森市の豊かな環境を健全な姿で次世代に引き継ぐことを目指し、地域の一層の活性化等を図ることとしました。1年に2回程度連携して、「青森セブンの海の森」活動としてビーチ清掃、生物調査、アマモ場の保全活動を実施し、2025年6月まで総勢379名が参加するイベントとなりました。

また、地元の小学校による海洋ゴミの学びの場としてゴミの回収及び分別も、地元中学生も飛び入りで、地元企業や団体独自によるビーチ清掃も盛んに行われております。まさに市民、地元企業、地域一体となって、このビーチを守っていきたいという思いを感じています。このような環境保全活動による新たな賑わいが創出されております。

3. イベントによる賑わい

毎年7月、「八甲田丸港フェスタ」を当クラブ主催で開催しております。その中でもあおもり駅前ビーチを活用し、カヤック体験会、フラダンスショー及びMr.防波堤コンテスト（消防ポンプから放水した水圧にどのくらい耐えられるかを競うコンテスト）を開催しております。Mr.防波堤コンテストは水圧に耐えられるかを競うコンテストですが、お笑いの要素もあるため、仮装する参加者も多く、それを楽しみにしているギャラリーも多いです。

また、1625（寛永2）年5月に、津軽から江戸への廻船就航を許可する連署奉書を幕府年寄衆より拝領しました。このことが「開港の契機」と言われており、今年は400年を迎える年になります。それを記念してあおもり駅前ビーチにはサンドアート



フラダンスショーの様子



カヤック体験会の様子



Mr. 防波堤コンテストの様子



サンドアート上から見た様子





ビーチバレーボールツアー試合中の選手の様子



ビーチバレーボールツアー試合中の選手の様子

を市民の手により製作され、ビーチ上の青森ベイブリッジから眺めるとその全貌が伺えます。



自然共生サイト認定証



ビーチの海中の様子



ビーチの海中の様子

4. スポーツによる賑わい

2023年よりジャパンビーチバレーボールツアーが8月末に開催されており、今年2025年も8月30日、31日に開催される予定であります。プロの白熱した試合を間近で観戦できたり、会場そばにはキッチンカーなどが設置され、飲食を楽しみながら試合観戦も可能なため、多くの来場者で賑わいます。

5. 自然共生サイトに認証

あおもり駅前ビーチの開園以降、アマモ場の保全に取組、生物調査の結果からこれまで約30種類の水産動物が確認されました。そこで、



日常のビーチの様子

生物多様性の保全が図られている区域として、ビーチが自然共生サイトに認証されました。

6. さいごに

2021年7月にあおもり駅前ビーチがオープンしてから今年で5年目になりますが、清掃活動、イベントの開催、スポーツ大会の誘致などで賑わっております。ビーチを1日観察していると、朝は散歩やジョギングしている人を見かけ、昼は砂遊びや海水に触れ合う親子を見かけ、夕方は学生らが遊びに来ていたり、夜はカップルや友達同士で海を眺めながら語り合っていたり、週末は観光客などで賑わっていたりと、暮らしや観光の中にビーチは根付いていると考えられます。そんな大切なビーチを生物多様性にとって重要な場所、安全で居心地のいい場所として継続できるよう、活動を続けていきたいです。

青森市

みなとまち・あおもり誕生 400 年実行委員会

1 青森港の概要

青森港は、津軽半島と下北半島に囲まれた陸奥湾の奥部に位置しています。

商港として発展し、明治24年（1891年）東北本線、同27年（1894年）奥羽本線の開通、さらに同41年（1908年）には青函連絡船も就航し、北海道への表玄関として、あるいは東北地方北部における物流の中心基地として重要な役割を果たしてきました。

また、この間明治39年（1906年）4月1日には特別輸出港となり、貿易港として開港指定となっています。

昭和26年には重要港湾の指定を受け、中央埠頭、浜町埠頭、堤埠頭と順次整備が進められました。その後、取扱貨物の増加に伴い新たに係

留施設が整備され、現在、-13m岸壁、フェリー埠頭等が整備されており、平成20年4月には耐震強化岸壁(-7.5m)が供用開始されました。

また、青森港の東西を結ぶ臨港道路（青森ペイブリッジ）が整備され、物流の円滑化が図られています。

豊かで潤いのある港湾空間の再生を図るため、「青い海公園」の整備が進められたほか、新中央埠頭においては、平成15年8月に耐震強化岸壁である旅客船バース(-10m)、平成16年4月にふ頭先端部の親水防波堤、平成31年4月に青森港国際クルーズターミナルが供用開始されています。浜町埠頭においては、平成29年9月に浜町緑地が整備され、同年12月からは雪処理施設としての利用を開始しています。令和3年7月には、青森駅北側の閉鎖的水域

に新たな賑わい空間の創出と豊かな海辺の再生を図ることを目的に整備された、人工海浜「あおもり駅前ビーチ（通称：A-BEACH）」の供用を開始しています。また、ビーチに隣接する区域には、民間事業者「TEAM CISOLA」が運営する新たな賑わい施設がオープンしました。そして、「青函連絡船メモリアルシップ八甲田丸」、「観光物産館アスパム」、ねぶたを体感できる「ねぶたの家ワ・ラッセ」、シールド工房等のある「A-FACTORY」などの集客施設との相乗効果により、青森ウォーターフロント全体の更なる魅力向上が期待されます。

また、平成18年7月には、「みなとオアシス」に認定され、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に寄与しているところです。

クルーズ船寄港数も東北最多・過



去最多を更新し続け、観光拠点として注目を集めています。

2 みなとまち・あおもり誕生400年

青森市は2025年に「青森開港400年」、2026年に「青森まちづくり400年」を迎えます。青森市は港の力をもって成長したまちであり、物流だけでなく人の往来も支えるまちとして発展しました。港と歩んだ青森市の歴史について、少しご紹介します。

～青森の開港～

今からさかのぼること約400年前、江戸時代初めまで、まだ「青森」は歴史上にその名を見せておらず、「外浜(そとのはま)」と呼ばれた地でした。1625(寛永2)年5月15日、弘前藩第2代藩主津軽信枚(つがるのぶひら)は、江戸幕府より、津軽



津軽信枚画像(長勝寺蔵)

から江戸へ米を運ぶことなどを目的とした廻船を許可する連署奉書を拝領しました。そこで信枚は、その拠点となる新しい港町を建設することにしました。これが、「開港の契機」と言われています。

～青森のまちづくりの方針～

翌年の1626(寛永3)年4月6日、信枚は家臣の森山弥七郎(もりやまやしちろう)に黒印状を下し、地名を「青森」として町づくりを命じました。「青森」の町づくりの方針は、①青森に商人を集住させること、②外浜(※現在の「外ヶ浜」のこと)中の商人船を青森へ集中すること、③六斎市の開催が可能であること、この3つが大きな柱となっていました。中でも、六斎市(1か月に6度の定期市)の開催は、外浜中から米や生物、野菜などが集められ、商売や物々交換が行われました。当時の新町は、農耕や漁を営む人達が住んでいたと考えられますが、市の開催とともに、増えつつある周辺の村落を抱き込みながら、小さな商業圏をつくり、その拠点となっていきました。このように「青森」は、港を中心とした商都としての機能が中核となった町であり、のちには弘前に次ぐ人口が集まる大きな町へと成長していきました。

～青森の完成～

青森の町づくりは、およそ45年の歳月と3段階の手順で行われました。(左下図参考)

【第1段階】

まずは、現在の本町周辺、安方町・浜町・大町・米町の町づくりに着手しました。浜町には船問屋、米町には米問屋を配置することが企画され、幕府から許可された「江戸に米を運ぶ」港町ということを意識した町づくりとなっています。また、善知鳥宮(現・善知鳥神社)の北側に「越前町」がありますが、ここは越前(現在の福井県比部)出身の人々によって構成される町であったと考えられます。戦国時代以来、外浜(陸奥湾西岸部)と北陸地方には活発な交易活動が行われており、その結び付きが示されているものと考えられます。

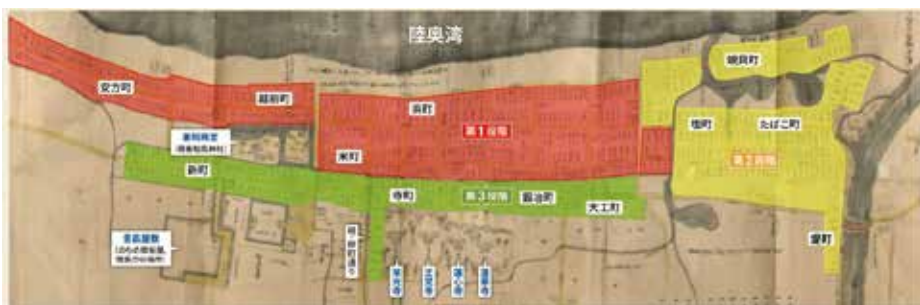
【第2段階】

次に、町の東側を流れる堤川周辺の町づくりとなります。この辺りは江戸時代より前から堤川河口部に堤浦と呼ばれる港町があり、再開発のような側面がありました。

【第3段階】

最後に、現在4つの寺(常光寺、正覚寺、蓮心寺、蓮華寺)がある場所から新町通り周辺が整えられ、現在まで続く、碁盤目状の町ができあがりました。

そして、1671年(寛文11年)、現在の青森県庁の位置に青森屋敷(後の御飯屋)が建てられ、「青森」は完成に至りました。



3 豊かな自然が育む“幸(さち)”

陸奥湾や八甲田といった雄大な自然に囲まれた青森市には、ホタテやおもりナマコ、マボヤ、トゲクリガニといった海の幸のほか、おもりカシス、八甲田牛などの山の幸・里の幸がたくさんあります。

このように、青森市は、自然からの恵みである“幸(さち)”が豊富にあるからこそ「幸たっぷり青森市」を全国に向けて掲げるキャッチフレーズとしています。

～ホタテ～

むつ湾には、東に位置する下北半島、西に位置する津軽半島、南に位置する八甲田山系の自然豊かな山々からミネラルを含んだ雪解け水が流れ込みます。また日本海に流れる暖流の対馬海流も流れ込みますので、山の水と海の水が混ざり合って、むつ湾の水は、ホタテ貝の餌となるプランクトンを育てる良質な水となります。

北国のほどよい寒冷気候と湾特有の静穏さが、ホタテ貝の生育に最も適した環境となっており、品質、味ともに優れたホタテが生産されています。



白く光沢のある良質なホタテ

ます。むつ湾のホタテは、うま味はもちろん、引き立つような甘味と貝柱の高さが特徴です。

～あおもりナマコ～

青森のお正月といえば、ナマコ！コリコリとした歯ごたえが絶品で、実は日本では平安時代以前から食されている、日本人となじみ深い食材です。

ナマコは水温が低くなると盛んに活動するため、肉が良く締まり、冬至の頃が一番おいしいことから、「冬至ナマコ」ともいわれています。

ナマコ料理の定番といえば、やっぱりナマコ酢。コリコリとした独特な触感と、酢で和えることで磯臭さが和らぎ、さっぱりとした味わいと、甘味と酸味のバランスが絶妙です。

また、ナマコの腸の塩辛は「このわた」と呼ばれ、日本の三大珍味の一つに数えられています。

中国では古くから、健康食材や高級食材として珍重され、日本産のナマコは品質の良さから「黒いダイヤ」と称され、トップブランドとしての地位を確立しています。

青森県内では資源管理のため、漁期を10月から4月（地域によっては



色黒でイボの大きさが特徴のむつ湾産のナマコ

12月のみ)と決められています。また、青森市では、稚ナマコの生産と放流を行い資源確保に努めています。

～マボヤ～

特徴的な形から「海のパイナップル」と呼ばれているホヤは、青森市民に古くから愛され、酒の肴として欠かさず楽しむかたも少なくありません。

味は磯の風味が強く、ふわふわした食感がたまらないです。見た目がちょっと…、という理由でまだ食べたことがないかた、ぜひ一度は食べてみてください。

青森の郷土料理として親しまれている「ミズとホヤの水物」はミズのシャキシャキとした食感とホヤの塩味が相性抜群で、ホヤ好きにはたまらない一品です。刺身や水物のほかにも、焼きホヤやフライ、ぱくらい（このわたとともに塩辛にしたもの）など様々な食べ方があります。



見た目は少し怖い…？
でも、とっても美味しいマボヤ

～あおりカシス～

青森といえばリンゴ！と思う方も多いかと思いますが、実は「あおりカシス」の生産も有名です。

あおりカシスのルーツは、1965年（昭和40年）に弘前大学の教授がヨーロッパから苗木を取り寄せ、青森市へ渡ったことが始まりと言われています。青森市の夏季冷涼な気候がカシスに適していたため市内全域に栽培が広がり、今では日本でトップクラスの生産量を誇っています。今日に至るまで品種改良など人の手を加えていないため、本来のカシスの姿と味のまま栽培されています。

また、2015年（平成27年）12月、農林水産省が農林水産物や食品の名前を、国が地域ブランドとして保護する「地理的表示保護制度」における初めての登録産品として、青森市特産であるあおりカシスが全国の中で第1号に登録されました。

鮮やかな赤紫色とほのかな甘味、野趣溢れる風味と酸味、渋みがある独特の味から、飲料やお菓子などの加工、調理の材料として使用されています。カシスを使用したジャムやゼリーは青森市内の学校給食にも取り入れられており、青森の子供たちにも大変人気がある特産物です。



一粒ずつ手摘みで、丁寧に選別・収穫されるあおりカシス

～八甲田牛～

ブナ・ミズナラなどの原生林が広がる標高約500メートルの八甲田牧場で、清涼な水と空気に囲まれながら、豊富な牧草を食べ、ストレスフリーで飼育される、健康で安全な青森市を代表するブランド牛です。和牛4品種のひとつ日本短角種で、生産頭数も少なく、特定の地域で見られないため「地方特定品種」に指定される希少性の高い品種です。

夏は広大な八甲田山麓に放牧、冬は人里に戻って牛舎で飼育する「夏山冬里（なつやまふゆさと）方式」で生産されます。体が丈夫で病気にも強いうえ、泌乳量が多く、子育てが上手なため放牧に高い適応性が特徴です。

肉質は赤肉主体。見事な濃紅色の赤身肉は脂肪が少なくヘルシーで肉汁がジューシー。旨味成分のアミノ酸に富んでおり、しっかりとした歯ごたえで牛肉本来の味わいを堪能できます。

ステーキ・焼肉・しゃぶしゃぶはもちろん、肉質がしっかりしているので、ハンバーグや煮込み料理にも適しています。



ノビノビ育つ立派な八甲田牛

Sea級グルメ全国大会の会場となるメモリアルシップ八甲田丸周辺

4「第16回みなとオアシスSea級グルメ全国大会inあおり」

9月27日（土）・28日（日）の2日間、青森市で「第16回みなとオアシスSea級グルメ全国大会inあおり」が開催されます。

昨年の境港市での盛り上がり続き、今年は青森開港400年の節目に、青森港を舞台に全国の“海の幸”を使ったグルメが大集結します。

現在、全国26のみなとオアシスが出店を予定しており、それぞれの地域が誇る個性豊かなSea級グルメを味わうことができます。

この大会は、青森港が育んできた400年の歴史と地域の発展を支えてきた港の役割を再認識する機会となり、美味しいグルメを楽しみながら、港が紡ぐ未来への期待を感じられる祭典を目指し準備を進めています。

青森港はまさに「文化の交差点」、この大会を通じて、青森市だけでなく出店する各みなとオアシスの魅力を全国に発信し、地域の活性化に繋げていくとともに、港が生み出す賑わいと文化の価値を再確認し、次の100年に向けて、地域間の交流を深め、多様な文化が共存する未来を築くための取り組みを進めていきます。



とわ
海よ永久なれ（釣り団体の60年史）愛知県釣りインストラクター連絡機構
顧問 大田 豊 明

2024年、創立60周年を迎えた釣り団体がある。「全日本サーフキャスティング連盟」といい、数ある釣種の中、「投げ釣り」一筋、長きにわたって活動を続けている。彼らが投げ釣りの普及と健全な発展を願い、自然環境や魚族保存に寄与した実績は大いに称えられているだろう。

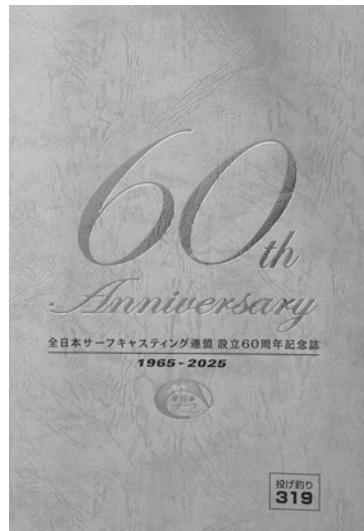
量と漁を求める釣り界に、文化と組織化を持ち込み、社会に果たした役割は大きい。今春4月「60周年記念誌」を発刊したので、その中から、団体が果たしてきた社会的な意味合いなどについて紹介する。

60年前と言えば1964（S39）年。東京オリンピックが開催され、東海道新幹線が開通した。当時の日本は経済成長のさなかにあり、

躍進に次ぐ躍進を遂げていたころである。

モノや現象に光と影があるように、この時代の「影」は成長の落とし子とでも言うべき「公害」であろう。当時、7公害と言われたのが……、1.大気汚染 2.水質汚濁 3.土壌汚染 4.騒音 5.振動 6.地盤沈下 7.悪臭である。

また4大公害病は、1.水俣病（1953～1960年頃熊本県水俣で発生したメチル水銀汚染） 2.イタイイタイ病（1955年頃富山県神通川流域のカドミウム汚染） 3.四日市ぜんそく（1960年三重県四日市で発生した大気汚染） 4.新潟水俣病（1964年阿賀野川流域のメチル水銀汚染）。



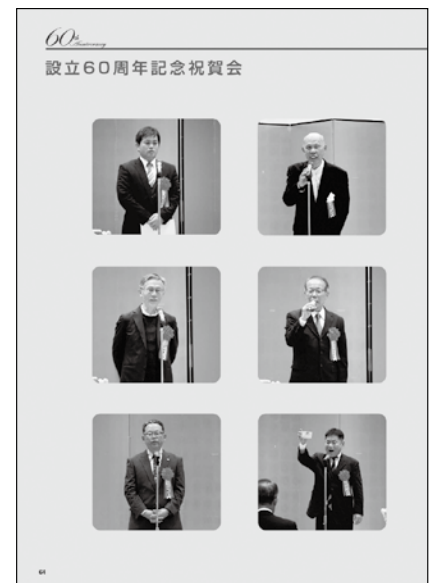
全日本サーフ設立60周年記念誌



p29「特別寄稿」京都大学名誉教授田中先生



p33「特別寄稿」広島大学大学院教授海野先生



p64「祝賀会」

か?」を問う行動が「入浜権運動」である。

小西和人らは進出企業に「海岸に遊歩道を」「なぎさを返せ」などと書いた旗を釣竿に掲げ、世に問うた。主張はやがて認められ、埋立地の渚沿いは釣人や地域住民に解放されるに至る。

「森は海の恋人運動」

1989 (H1) 年、気仙沼のカキ養殖漁師、畠山重篤が提唱。山に広葉樹を植え海を育てる運動はたちまち全国へと広がった。全日本サーフでは兵庫県下で運動に参加してきた。

「水辺のクリーンアップ」

海浜のゴミ清掃活動を全国で展開している。

「釣りの未来のために」

自然環境の保全や魚族の保存、釣りのルールやマナーなど釣りの抱える課題は多い。それらを次代に託す人材の育成を目的として、全国で子ども達を対象にした「釣り教室」を展開してきた。

烏合の衆と揶揄される釣人を組織化し、理念を掲げ、釣り文化へと高め、豊かな自然を未来に残すために力を尽くしてきた。昭和の時代に奇形した魚を全国から集め、渚を返せと立ちあがり、世に訴え、世の中を変えたことは驚異に値する。これら活動が経済成長のひずみを問い、公害を訴え、海はだれのものかを質し、海浜や海水をもとのきれいな姿へと変えていった。

しばし来し方に目を転じ、先人の苦難と偉大さに想いを馳せてみよう。

今組織をリードするのは岩田政文。その眼は確かな未来を見据えている。



p82「懐かしのオールドタックル ロッド」



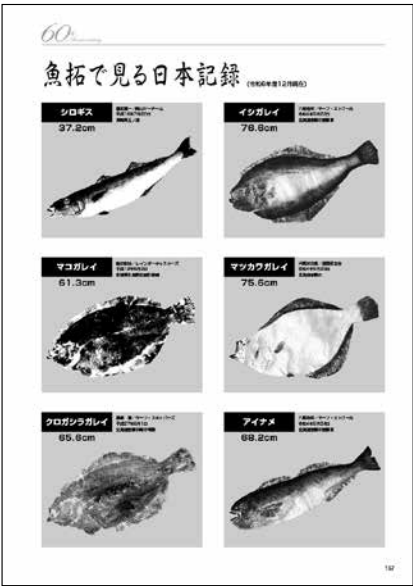
p93「懐かしのオールドタックル リール」



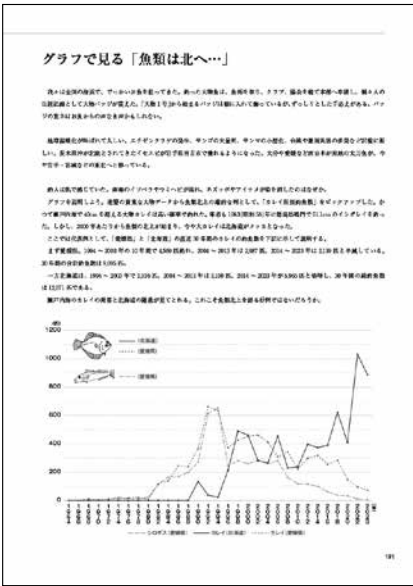
p112「釣り場今昔 四国」



p114「釣り場今昔 中国」



p157「魚拓で見る日本記録」



p191「グラフで見る魚類は北へ」

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 港湾海岸防災協議会 事務局
「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。



発行 令和7年8月31日
発行所 港湾海岸防災協議会
〒107-0052 東京都港区赤坂3-3-5 住友生命山王ビル8階
TEL. 03-5549-9575（代表）

発行者 事務局長 中島 洋
編集者 事務局次長 内竹敏秋

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

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



NEWJEC
総合建設コンサルタント

認証登録 ISO 9001
ISO 14001
ISO/IEC 27001

自然と人を技術で結ぶ

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

○大阪本社
大阪市北区本庄東2-3-20
○東京本社
東京都江東区亀戸1-5-7

TEL. 06-6374-4901
TEL. 03-5628-7201

Wave & Beach