

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「一步先へ」

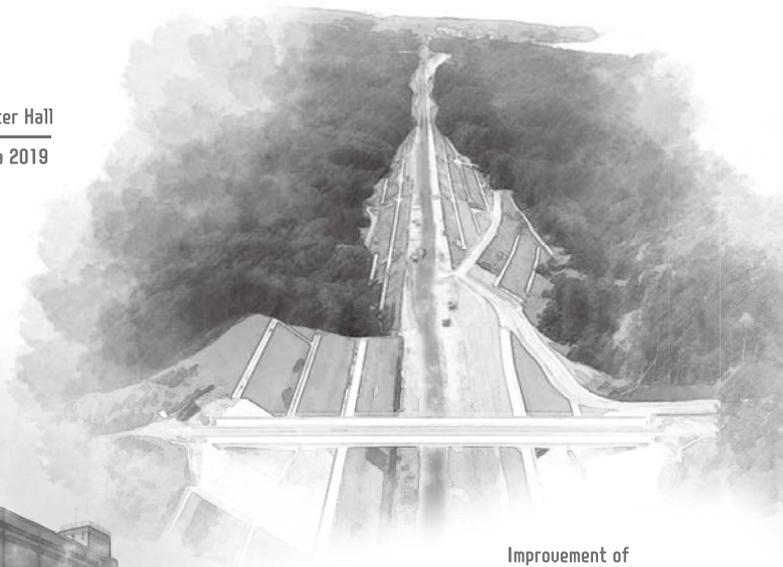
これらは私たちが実践する行動スローガンです。

私たちは今、この時の行動ひとつひとつを大切に、
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らずともに
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

〒163-1031 東京都新宿区西新宿3-7-1 新宿パークタワー www.toa-const.co.jp



CORPORATE SITE

波となぎさ

Wave & Beach



表紙写真／「陸海空の防災訓練」山室正輝
（「港の風景」写真コンテスト2025 港湾海岸
防災協議会会長賞）

C O N T E N T S

特集

02 令和8年度当初港湾・海岸関係予算(案)について

国土交通省港湾局計画課 課長補佐 西田 知洋
国土交通省港湾局海岸・防災課 津波対策企画調整官 邊見 充

04 広域港湾BCP策定ガイドラインについて

港湾局 海岸・防災課 災害対策室 原 健悟

報告事項

07 「第29回海岸シンポジウム」の開催報告

港湾海岸防災協議会

11 令和7年 港湾関係災害復旧事業について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害査定官 櫻井 博孝

15 増田港災害復旧事業について

中種子町役場 建設課 土木港湾係 上浦 雄樹

18 香川県における地震・津波対策について

香川県土木部港湾課

20 千葉県の海岸保全基本計画の変更について

千葉県 県土整備部 港湾課 企画班 副主査 高山 淳平

TOPICS

22 「港の風景」写真コンテスト2025

30 節目の第10回「2025濱口梧陵国際賞」

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害対策室 緊急物資輸送係長 斉藤 宏輔

32 「世界津波の日」2025高校生サミットin仙台の開催について

外務省 国際協力局 地球規模課題総括課 佐伯 勇輔

34 日本初のフレスコボール国際大会開催！躍動感あふれるビーチ 「ジャパンビーチゲームズ須磨 2025」

NPO法人日本ビーチ文化振興協会 代表理事 佐伯 美香

38 インフラ整備の事業化検討を“機動的”に支援

国土交通省 国土政策局 地方政策課 調整室 杉山 直優

40 「新しい地方経済・生活環境創生交付金(第2世代交付金)」について

港湾局 海岸・防災課 藤木 智巳

全国海岸リレー紹介

42 近畿／四国／中国／九州／沖縄

データで見る海岸・防災

46 港湾海岸における水門・陸閘等の状況

48 「水際・防災対策連絡会議」の開催実績

ビーチライフ

50 Park-PFIを活用した上人ヶ浜公園の再整備

別府市建設部公園緑地課 課長補佐 小野 能久

連載コラム

54 グルメ紀行 大牟田市

大牟田市役所 産業経済部 産業振興課観光 おもてなし課

59 私と海岸 海と天使たちの2025

愛知県約リインストラクター連絡機構 顧問 大田 豊明

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

令和8年度当初港湾・海岸関係予算(案)について

国土交通省港湾局計画課 課長補佐 西田 知洋
 国土交通省港湾局海岸・防災課 津波対策企画調整官 邊見 充

1. はじめに

令和8年度港湾局関係当初予算の規模としては、港湾整備事業2,466億円(国費。対前年度比1.00倍)、港湾海岸事業153億円(国費。対前年度比1.00倍)、災害復旧事業等14億円(国費。対前年度比1.00倍)のほか、行政経費として27億円を計上しています。

令和8年度予算においては、「持続的な経済成長の実現」、「国民の安全・安心の確保」、「個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づく

り」を柱とし、令和7年度補正予算と合わせて取組を進めています。また、「危機管理投資」と「成長投資」を強力に進めていくため、後述する取組のうち、港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化、サイバーポートを活用した港湾関連手続きの電子化、「ヒトを支援するAIターミナル」等の取組の推進により、港湾ロジスティクスの強化を図ります。

「ヒトを支援するAIターミナル」の取組を含めた国際コンテナ戦略港湾の機能強化により国際基幹航路の維持・拡大を図るとともに、内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化により海運へのモーダルシフトへの対応を図ります。

港湾の電子化を実現する「サイバーポート」の機能改善及び利用促進に取り組む等、港湾におけるDXを推進するとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の

2. 持続的な経済成長の実現

サプライチェーンの強靱化のため、

<令和8年度港湾局関係予算の規模>

(単位：百万円)

事業区分		令和8年度(A)	前年度(B)	対前年度率(A/B)	(参考)令和7年度補正予算
港湾整備事業	事業費	268,444	272,106	0.99	85,507
	国費	246,613	245,603	1.00	80,614
港湾海岸事業	事業費	19,216	19,326	0.99	10,763
	国費	15,254	15,209	1.00	9,402
災害復旧事業等	事業費	1,528	1,745	0.88	30,018
	国費	1,400	1,400	1.00	29,445
公共事業関係計	事業費	289,187	293,177	0.99	126,288
	国費	263,267	262,212	1.00	119,461
行政経費	国費	2,664	2,641	1.01	294
合計	国費	265,931	264,853	1.00	119,755

注1) 国費には、港湾管理者及び海岸管理者の直轄事業負担金を含む。 2) 上記には内閣府分(沖繩関連)を含む。
 3) 本表のほか、港湾局に関係する令和8年度予算には以下がある。
 ① 受託工事費(267百万円)(国費)
 ② 社会資本整備総合交付金(459,693百万円)の内数及び防災・安全交付金(852,918百万円)の内数(いずれも国費)
 ③ 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所における運営費交付金(5,646百万円)の内数及び施設整備費補助金(108百万円)(いずれも国費)
 ④ 港湾関係起債事業の事業費見込み額(126,670百万円)
 ⑤ デジタル庁一括計上システムにかかる経費(998百万円)(国費)
 ⑥ 国際観光旅客税財源観光振興費のうちクルーズ等訪日旅客の受入促進事業(1,000百万円)の内数(国費)
 ⑦ 地域未来交付金(160,000百万円)の内数(国費)
 4) 総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備については港湾整備事業の内数となる。
 5) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

形成、洋上風力発電の導入促進に向けた基盤整備を行う等、港湾におけるGXを推進します。

クルーズの持続的な成長に向けた受入環境整備を進めるとともに、港湾運送事業の取引環境改善に取り組めます。

3. 国民の安全・安心の確保

切迫する大規模地震や激甚化・頻発化する風水害等への対応のため、第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組を中心に、防災・減災対策を推進します。

海上交通ネットワークの拠点であり、背後に産業・人口が集積している港湾において、高潮・高波・地震・津波等への対策、国土強靱化施策を効果的に進めるためのDXの加速、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策や将来の維持管理コストも考慮に入れた戦略的なアセットマネジメントを着実に推進するとともに、「協働防護」による気候変動適応等に取り組めます。

港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化を図るとともに、総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備を推進します。

4. 個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり

地域の基幹産業の競争力強化や民間投資の誘発等に資する港湾の機能強化に取り組めます。

国際バルク戦略港湾における資源・エネルギー・食糧の安定確保に向けた取組や、農林水産物・食品の輸出に

チャレンジする事業者の投資を促進するための産地と港湾の連携による輸出促進の取組を推進します。

離島における住民生活の安定の確保のため、航路の就航率向上、人流・物流の安全確保のための港湾整備を推進します。

5. 国土交通省港湾局海岸関係予算の概要

令和8年度においては、千島海溝・日本海溝周辺海溝型地震、南海トラフ地震などの切迫性の高い地震・津波災害や激甚化・頻発化する高潮・高波災害等からの背後地の防護を目的とした海岸保全施設の整備を推進するため、港湾海岸関係予算として、

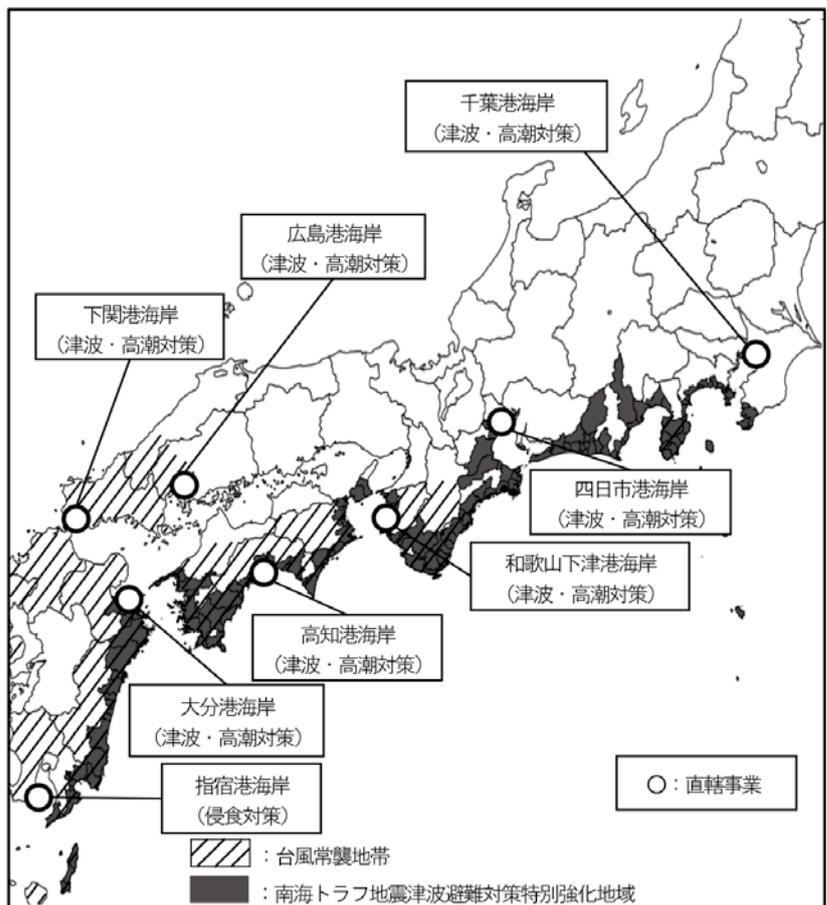
153億円(国費。対前年度比1.00倍)を計上しています。

また、令和7年度補正予算においては、災害の激甚化・頻発化に対応するため、海岸保全施設の地震・津波、高潮・高波対策を実施し、ハード・ソフト一体の事前防災対策を推進するとともに、予防保全型インフラメンテナンスへの転換を図り、港湾海岸において早期に対策が必要な施設の修繕等を集中的に実施するため、94億円(国費)を計上しています。

このほか、社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金を計上しています。

これら令和8年度予算と令和7年度補正予算を合わせて切れ目なく取組を進め、施策効果の早期実現を図ります。

<直轄海岸保全施設整備事業実施箇所(令和7年度時点)>



広域港湾BCP策定ガイドラインについて ～海上支援ネットワークの形成～

港湾局 海岸・防災課 災害対策室 原 健悟

1. はじめに

近年、首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震発生の切迫性が高まっています。

国土交通省港湾局では、港湾の防災・減災対策として、発災後の港湾を通じた速やかな支援輸送を実現するため、港湾施設の耐震化・液状化対策等のハード面の取り組みや、災害時においても港湾の重要機能を最低限維持するための港湾における事業継続計画（以下「港湾BCP」と

いう）の策定・改善等のソフト面の取り組みを推進しています。令和7年6月には、令和6年能登半島地震（以下「能登半島地震」という）の教訓等を踏まえ、港湾BCP策定ガイドラインの改訂及び広域港湾BCP策定ガイドラインの作成を行い、港湾管理者等の関係者から構成される協議会による港湾BCP・広域港湾BCPの策定や不断の見直し・拡充を推進しています。

本稿では、ソフト面の取り組みである港湾BCPや、広域災害において

複数の港湾が相互に連携し、緊急物資輸送等を行うための広域港湾BCPを中心に提起し、災害時においても速やかな被災地への支援輸送を実現するための取り組みを紹介します。

2. 能登半島地震の教訓

令和6年1月1日に発生した能登半島地震では、石川県で最大震度7を観測しました。港湾においては、石川県を中心に、地震動、津波、地



図1 能登半島地震における港湾の被害

盤変動による被害が、計22港で発生しました(図1)。被害が甚大であった地域が半島部という条件不利地域であることに加え、地震動により陸路が寸断されていたため、被災地支援に海上輸送が活用されたところであり、海上ルート活用の重要性が改めて認識されました。

港湾を通じた支援活動においては、事前に策定されていた北陸地域の広域港湾BCPが、緊急物資輸送体制等について、円滑な関係者間の調整等に寄与しました。一方で、地震により岸壁背後の沈下や液状化が発生し、支援輸送に支障を来した事例もありました。また、港湾法に基づく、国による港湾施設の一部管理が実施され、その運用面について検証を行う必要が生じました。そのため、港湾局では、令和6年3月に、交通政策審議会港湾分科会防災部会(部会長:小林潔司京都大学特任教授(当時))を設置し、令和6年7月に、防災部会より国土交通大臣に対し「令和6年能登半島地震を踏ま

えた港湾の防災・減災対策のあり方」が答申されました。答申では、能登半島地震で明らかとなった課題等を示すとともに、これらを踏まえた対策について、ハードとソフト両面の施策が示されました。

ハード面では、岸壁背後の被害が支援物資輸送に支障を来したことを踏まえ、耐震強化岸壁の整備に加え、臨港道路や背後用地について、耐震化・液状化対策等により災害時における施設の健全性を備えた防災拠点の確保を推進する必要があると示されました(図2)。

一方、ソフト面の施策では、北陸地域の広域港湾BCPが効果を発揮した事例も踏まえ、港湾BCP・広域港湾BCPの策定・改訂の推進や、実効性を高めるための定期的な訓練を実施することが必要であると示されました。

3. 港湾BCP・広域港湾BCP

(1) 港湾BCP

港湾BCPとは、大規模地震などの危機的事象が発生した際に、港湾機能を最低限維持するため、事象発生後に行う対応と、平時から取り組むマネジメント活動を定めた計画のことです。計画の策定にあたっては、港湾機能を支える関係者の合意が得られない限り、実効性が担保されないため、港湾管理者及び関係者から構成される協議会等が作成主体となります。計画策定後は、協議会が主体となってマネジメント活動を行い、事前対策や訓練、計画の見直し等を行います。

(2) 広域港湾BCP

広域港湾BCPとは、大規模地震や津波により複数の都道府県にまたがる広域災害が発生した際に、複数の港湾が相互に連携し、緊急物資輸送や港湾機能の復旧に必要な

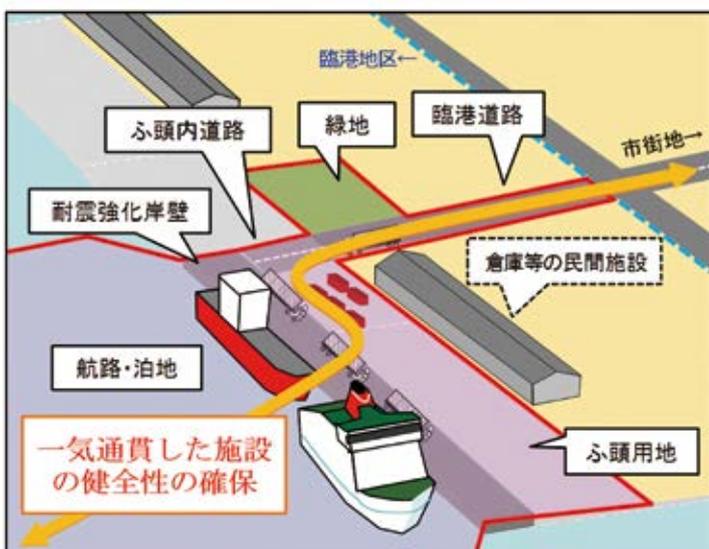


図2 防災拠点のイメージ

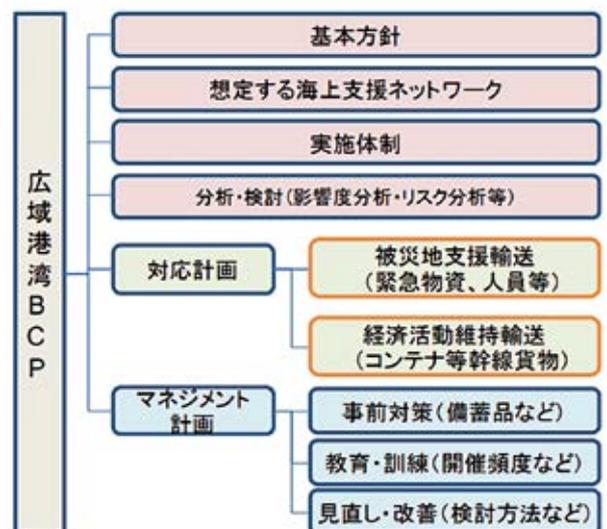


図3 広域港湾BCPの主な構成

資機材の広域調達等の地域の災害対応力の更なる向上を図る内容を定めた計画のことで、基本的な構成は港湾BCPに準ずるものとなっており、発災後の対応には被災地への緊急物資・人員輸送(被災地支援輸送)に関する対応や、経済活動等の機能維持(経済活動維持輸送)に関する対応が定められています(図3)。

また、被災支援輸送については、物資等を受け入れる受援側港湾及び物資の積み込み等を行う支援側港湾から構成される海上支援ネットワークの構想も含まれています(図4)。広域港湾BCPの策定にあたっては、港湾BCP同様に、港湾管理者及び関係者から構成される広域港湾BCP協議会が策定し、事務局は災害対応の主体となる港湾管理者が務めます。

4. 海上支援ネットワークの形成に向けて

港湾局では、広域港湾BCPの策定・改善を推進するため、令和7年6月に広域港湾BCP策定ガイドライン公表しており、支援側及び受援側の港湾が相互に連携した海上支援ネットワークの形成に係る考え方を整理しました。ここでは、広域港湾BCP策定ガイドラインに基づいて、海上支援ネットワークについて説明します。

海上支援ネットワークは、主に受援側の役割を担う「地域支援ふ頭」、 「連携ふ頭」及び受援側に加え支援側の役割も担う「広域支援ふ頭」から構成されます(図4)。これらのふ頭は、支援船舶が利用する岸壁、支援物資の荷さばき・仮置き等を想定する荷さばき地、輸送ルートを形成する臨港道路や航路、等の施設より構成されています。なお、「広域支援ふ頭」「地域支援ふ頭」については、

耐震強化岸壁が整備済みまたは整備中であることを想定しており、これらのふ頭の指定は国土交通大臣が行うこととしています。

海上支援ネットワークの範囲は、円滑な被災地支援のため、被災地との往復や支援活動、支援側拠点での積み込み・補給等を1日サイクルで実施することを想定しています。そのため、一般的なフェリーの航行速度で考えると、支援側と受援側の拠点は片道4～5時間程度で航行可能な範囲に存することになります。

海上支援ネットワークの検討にあたっては、現状の施設整備状況等に基づいて、支援物資輸送体制を確保することや、支援船舶の受け入れ可能性について事前に検証を行うことが重要になります。また、複数の被災シナリオに基づき、複数の海上支援ネットワークを想定しておき、想定をこえるような事象が発生した場合も、柔軟に対応できるような体制を構築することが重要です。

5. はじめに

令和8年度からは、第1次国土強靱化実施中期計画の取り組みが始まり、防災・減災対策の加速化・深化が図られます。港湾局においても、港湾BCP・広域港湾BCPの策定・改訂を始めとした港湾における防災・減災の取り組みを推進し、さらなる災害対応力の強化を進めてまいります。

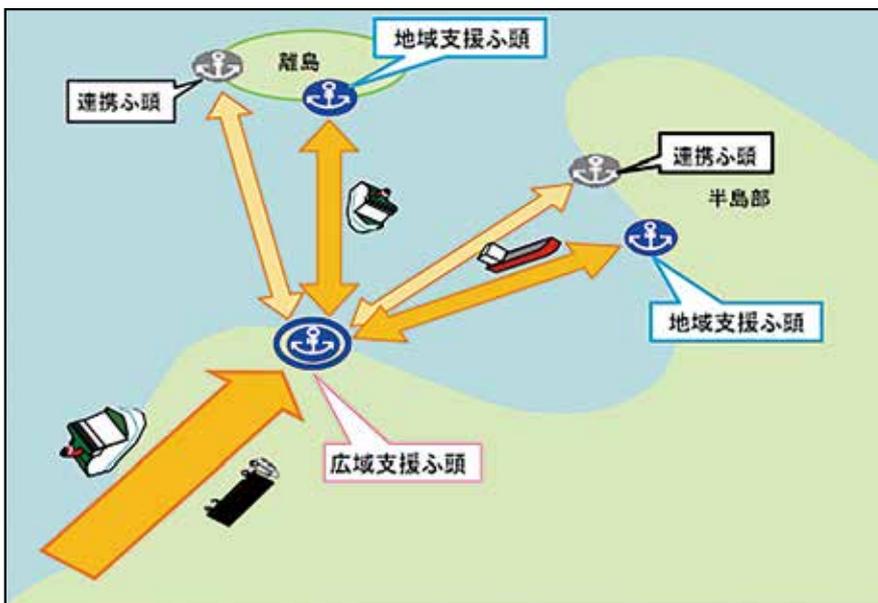


図4 海上支援ネットワーク

「第29回海岸シンポジウム」の開催報告

港湾海岸防災協議会

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

本年度においても、国土交通省及び農林水産省のご後援を頂き、令和7年11月27日(木)(13:00-16:00)に星陵会館ホール(東京都千代田区永田町)にて、第29回海岸シンポジウム『気候変動を踏まえた海岸保全対策』を開催し、日本全国から海岸管理者、関係市町村、コンサルタント企業等の方々にご参加いただきました。

また、昨年度に続き、今回のシンポジウムでもインターネット配信を行いました。

開会に先立ち、全国海岸事業促進連合協議会 いそべ まさひこ 磯部 雅彦 会長よりご挨拶がありました。会長からは、全国の都道府県において「気候変動を踏まえた海岸保全基本方針」に基づく海岸保全基本計画の改定が最終段階にあること、気候変動の将来予測が難しいという側面を踏まえた適応策の重要性が述べられました。本シンポジウムを通じて、これから海岸保全基本計画の仕上げ、そしてそれに引き続く事業の促進に向けて、大いに参考となれば幸いですと締めくくられました。



いそべ まさひこ
磯部 雅彦 様
(全国海岸事業促進連合協議会 会長)

続いて、京都大学防災研究所、横浜国立大学台風科学技術センター もり のぶひと 森 信人 教授より、『海岸に関わる気候変動予測研究の動向』と題し、ご講演いただきました。

まず、気候変動が海岸に及ぼす影響と、近年の研究に基づく予測の動向について解説がありました。海面水位の上昇が今後も継続すると見込まれているほか、台風については発生数の減少傾向が指摘される一方で、個々の強度は増大する可能性が高いこと、また高潮や高波の極値の増加など、海岸保全に影響する外力が多面的に変化していくことが示されました。

こうした将来変化を明らかにするため、国内では大規模アンサンブル気候予測(d4PDF)をはじめとする研究が進展しており、地域ごとの現象の特徴を踏まえた解析が可能になってきていることが紹介されました。

また、気温の上昇に対して海面水位の変化が数百年規模で遅れて現れるといった、特性の異なる時間スケールにも留意する必要があるとの説明がありました。さらに、海岸保全における適応策を考える上では、気候変動の将来予測には不確実性が伴うことを踏まえ、整備の開始時期と完了時期を見誤らないことが重要であると指摘



もり のぶひと
森 信人 様
(京都大学防災研究所、横浜国立大学
台風科学技術センター教授)



されました。その上で、かさ上げに限らず、将来の変化に応じて追加的な対策を講じることができるよう、柔軟に対応可能な構造や仕組みを検討する必要があるとの考えが示され、こうした研究の進展と予測情報を適切に取り入れつつ、行政と学術が連携し、実務に活かせる海岸保全の取組を進めることが重要であるとまとめられました。

続いて、気象庁 大気海洋部 気象リスク対策課 経田 正幸 気候変動対策推進室長より、『日本の気候変動に関する最新動向』と題し、ご講演いただきました。

まず、日本における気温・海面水温・海面水位の長期的な変化について、観測データに基づく状況が紹介されました。日本の平均気温は100年あたり1.40度上昇しているほか、近海の海面水温も上昇傾向にあり、海面水位についても近年は明確に上昇がみられるこ



きょうだ まさゆき
経田 正幸 様
(気象庁 大気海洋部 気象リスク対策課 気候変動対策推進室長)



とが示されました。また、こうした観測結果は世界の傾向とも概ね整合していることが説明されました。

続いて、気候変動の将来予測に関して、海面水位は21世紀末に向けて上昇を続けること、特に2℃シナリオと4℃シナリオでは世紀末の予測値に大きな差が生じることが示されました。高潮や高波については、台風の発達状況や経路の変化に大きく左右され、不確実性を伴うものの、三大湾など一部地域では将来の高潮偏差が増大する可能性があることが紹介されました。

講演の最後には、気候変動に関する最新知見を社会で共有し、行政・研究機関・利用者が連携しながら、適応策の実効性を高めていくことの重要性が述べられました。

事例報告①では、東京都港湾局 佐藤 賢治 港湾整備部長より、「東京港の海岸保全施設の機能強化について」と題してご報告いただきました。

東京港は、首都機能を支える重要な港湾であると同時に、背後地にゼロメートル地帯を含む低平地が広がっており、過去の高潮被害の経験から、防



さとう けんじ
佐藤 賢治 様
(東京都 港湾局 港湾整備部長)

潮堤・水門・陸こうによる外郭防護と、内部護岸・排水機場による内水対策を組み合わせた多重防護が進められていることが紹介されました。また、津波についてはシミュレーションにより最大津波高が計画高潮位を下回ることから、防潮堤の天端高は従来どおり高潮を基準に設定していることが説明されました。

続いて、東京都では令和5年に海岸保全基本計画を改定し、気候変動を踏まえた海面上昇への対応として、海岸施設の段階的なかさ上げを実施していく方針としたことが説明されました。施設の耐用年数である50年を目安にまず第1段階の天端高を設定し、江東区や港南地区など約24kmの区間において、70～80cm程度のかさ上げを優先的に進めていることが紹介され、さらに、排水機場における降雨強度増大(1.1倍)への対応など、内水対策の強化にも取り組んでいるとの説明がありました。

事業の推進にあたっては、海岸施設が公園・住宅・商業施設等と一体的

に利用されている箇所が多いため、景観や利用に配慮した整備が必要であることが示されました。アクリルパネルの活用や、背後地との一体的なかさ上げを行うなど、親水性や眺望の確保に重点を置いた工法が検討されている状況が紹介されました。また、住民理解を得るため、AR・VRを用いて完成イメージを提示するなど、丁寧な調整を進めていることが説明されました。

さらに、ソフト対策として、AIによる潮位予測を活用した水門操作の高度化、高潮浸水想定区域図や高潮特別警戒水位の改定、浸水リスクを地図やスマートフォンで確認できる検索サービスの提供、さらにはライブ映像を配信する高潮防災総合情報システムなど、多様な情報発信の取組が進められていることが報告されました。こうした取組により、都民の防災意識の向上と、迅速な行動につながる環境づくりが進められていることが紹介されました。

事例報告②では、熊本県農林水産部 おおもり なおき 大森 直樹 農地整備課長より、「熊本県における気候変動を踏まえた海岸保全基本計画の変更について」と題してご報告いただきました。

熊本県では、延長約1,000kmに及ぶ海岸線のうち、約600kmを海岸保全区域として県および市町が管理しており、有明海、天草西沿岸、八代海の三つの区域に区分して海岸保全基本計画を策定していることが紹介されました。今回の計画変更では、気候変動に伴う影響を反映するため、まず基準潮位について近年の観測値と将来の海面上昇量を踏まえて再設定を行い、2100年までの海面上昇量を約0.32mと見込んで計算したことが説明されました。

さらに、高潮偏差や波浪について



おおもり なおき
大森 直樹 様
(熊本県 農林水産部 農地整備課長)

も、台風を中心気圧の将来変化を評価するため大規模アンサンブルデータ(d4PDF)等を活用し、現行の想定台風(1999年18号)を基準に気圧低下量の妥当性を検証したうえで、最新の解析手法により再計算を行ったことが報告されました。その結果、有明海・天草西沿岸では高潮偏差や波高が現行値より小さくなる地点がみられる一方、八代海沿岸では逆に大きくなる地点もあるなど、地域によって傾向が異なることが示されました。

こうした再評価結果を踏まえ、代表的な海岸を対象に天端高の概算試算を行ったところ、高潮位が上昇する箇所がある一方、波の影響が低下することで現行の天端高の範囲内で対応可能とされる箇所もあることが紹介されました。今後、実際の整備にあたっては、精緻な検討を行いながら、必要に応じて対策を講じていく方針であることが説明されました。

事例報告③では、国土交通省四国地方整備局 わたなべ くにひろ 渡邊 国広 高知河川国道事務所長より、「不確実性を持つ将来予測を、どう現場に適用するか」と題してご報告いただきました。

まず、南海トラフ地震の発生確率が改定され、30年以内の発生確率が60~90%以上または20~50%と、複数の幅を持つ予測として示されたことに触れ、こうした科学的知見の進展によって、予測がより詳細になる一方で不確実性も増しており、気候変動の将来予測においても同様に、不確実性に対していかに現場で対応していくかが課題であるとの認識が示されました。

高知海岸では、海岸保全基本計画を気候変動の影響を踏まえたものに変更済みであり、平均海面水位の上昇については2100年時点までの0.33メートルプラスという予測値を採用する一方、高潮偏差については将来予測の不確実性が大きいことから、整備時点の耐用期間50年後を目安として段階的に見込む方法を採用していること、また、おおむね5年を目安として適宜見直していくという方針であることが報告されました。

さらに、必要となる防護水準が将来的に変化することを踏まえ、既設施設についても、将来かさ上げすることを想定した改築を検討していることや、養浜によって波浪を低減する対策や、



わたなべ くにしひろ
渡邊 国広 様
(国土交通省 四国地方整備局 高知河川
国道事務所長)

背後地の土地利用の見直すことなどについても検討している旨を紹介されました。

まとめとして、将来の予測には不確実性を伴うものの、できることから段階的に対応し、気候変動の影響を見越した柔軟な海岸保全を進めていくことが重要であるとの考えが述べられました。

事例報告④では、パシフィックコンサルタンツ株式会社 国土基盤事業本部 港湾部 岡田 清宏 技術課長より、「漁港海岸における気候変動を踏まえた海岸整備に関する検討」と題してご報告いただきました。

はじめに、気候変動の進行に伴い、漁港海岸では施設の安定性が低下し、背後地の浸水リスクが増大するおそれがあるという状況を受けて、水産庁において「漁港海岸事業設計の手引」が改定され、外力設定や施設設計において気候変動の影響を考慮する考え方が整理されたことが紹介されました。

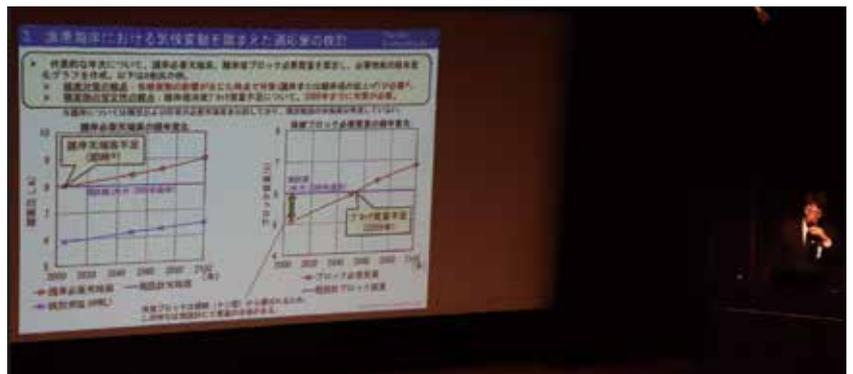
次に、3つのモデル地区を対象に、

現在の計画外力と整合する実績台風を基に、中心気圧の将来変化を反映させて外力を再評価した検討結果が説明されました。評価の結果、将来に向けて高潮偏差が平均で1.06倍、沖波の有義波高が1.03倍となるなど、外力が増大する傾向が示されました。また、これらの外力増加を踏まえ、護岸の必要天端高や離岸堤の消波ブロック質量について、将来の代表年次ごとに必要性能を整理したことが報告されました。

さらに、気候変動への適応策として、護岸のかさ上げや離岸堤の改良など複数の整備案を比較した検討が紹介され、安定性および経済性の両面



おかだ きよひろ
岡田 清宏 様
(パシフィックコンサルタンツ株式会社
国土基盤事業本部 港湾部技術課長)



から比較した結果、対象地区では離岸堤の早期のかさ上げが最も合理的な案となったことが説明されました。

最後に、外力評価手法の高度化や数値解析の活用、海岸施設の多機能化など、実務における今後の検討課題についても言及され、気候変動下における海岸整備の進め方を多角的に捉えることの重要性が述べられました。

最後に磯部会長より、講演・事例報告の要点をまとめられ、今回のシンポジウムを通して、将来の外力変化に内在する不確実性を踏まえつつ、強靱かつ柔軟な海岸整備を進めていく必要性が共有されたと総括のうえ、閉会しました。

港湾海岸防災協議会としましては、気候変動に係る最新の動向や研究・検討状況や、全国の海岸での先進的な取組等を関係者間で共有することができ、海岸保全対策の効果的な推進に向けて非常に有意義なシンポジウムになったと考えています。

この誌面をお借りして、講演者、報告者及び参加者の皆様には改めて御礼申し上げます。

来年度は、記念すべき第30回の海岸シンポジウムになる予定です。

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

令和7年 港湾関係災害復旧事業について

国土交通省 港湾局 海岸・防災課
災害査定官 櫻井 博孝

1. はじめに

令和7年の港湾関係災害は、4月の低気圧から始まり、8月～9月の大雨、10月の台風22号、12月の青森県東方沖地震など、計15箇所の災害報告（令和7年12月26日時点）がありました。

また、令和7年災害査定用積算参考資料については、4月に災害復旧事業設計書作成上の留意事項の一部を変更しました。

本稿では、令和7年に発生した主な災害について振り返りつつ、災害査定関連の情報を報告します。

2. 災害復旧事業設計書作成の留意事項の変更

従来、災害復旧事業において、現場環境改善費（旧イメージアップ経費）は国庫負担の対象外としておりましたが、災害復旧事業の建設現場における作業環境改善やワーク・ライフ・バランスの推進を図るため、現場環境改善費に含まれる避暑（熱中症対策）・避寒対策費及び快適トイレの設置費用を災害復旧事業の対象として取り扱うこととしました。（図-1）

こちらについては、令和7年4月1日以降に公告するものから適用することで運用が開始されております。

また、同じ様な内容は、令和7年災害手帳にも記載されております。

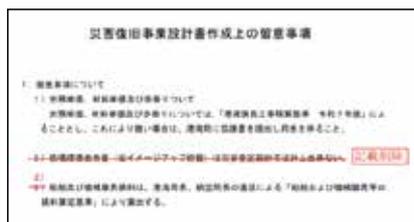


図-1 留意事項の変更

3. 令和7年の主な災害

1) 浮棧橋災害

4月14日、強い寒気を伴う寒冷渦および渦に対応する低気圧がゆっくり南下し、西日本を中心に強い寒気が流れ込みました。

長崎県では、竜巻注意情報が発表され、今回災害を受けた小浜港近傍の四季咲岬灯台（海上保安庁）において、平均風速21メートルが観測されておりました。

被災した浮棧橋は、杭係留によるハイブリット製ポンツーン本体に、下路式鋼製プレートガーダ式の連絡橋が整備されており、ヨット・機帆船・プレジャーボート等の係留施設として利用されておりました。

被災のメカニズムとしては、被災箇所近傍で波浪観測施設がなかったため、波浪推算により浮棧橋に係る波力を算定し、応力度照査の結果、設計以上の波力によってボルトが破断したものと想定されました。（図-2、図-3）

こうした施設の被災については、異

常な天然現象によってどのように引き起こされたことをきちんと整理・説明して頂く必要があります。



図-2 被災した浮棧橋



図-3 被災箇所

2) 港湾保安施設災害

9月2日に酒田市内で発生した落雷が原因と思われる災害として、酒田港の港湾保安施設の監視装置（監視カメラ）の一部機器が過電圧により被災しました。（図-4、図-5）

今回の被災箇所周辺では、同時時間帯に落雷により電柱部品が壊れて停電が発生していたことが新聞で報じられておりました。

このような場合は、異常な天然現象として、この周辺で落雷が発生していたことを気象庁や、民間会社の気

象データなどから証明して頂かなければなりませんし、その前までは、きちんと機能していたこと説明して頂かなければなりません。

港湾保安施設が災害により被災した場合、平成30年10月10日の事務連絡により港湾施設本体（係留施設等）は健全でも、SOLAS条約等の規定により外航船舶を係留し、貨物の積卸しや旅客の乗降することが出来ないとされており、係留施設等として効用を発揮できないと考えております。

このため、単体のみ被災であっても災害復旧事業の対象として認めているところです。

具体的な対象施設としては、侵入防止設備、照明設備、監視装置、その他の設備とされています。

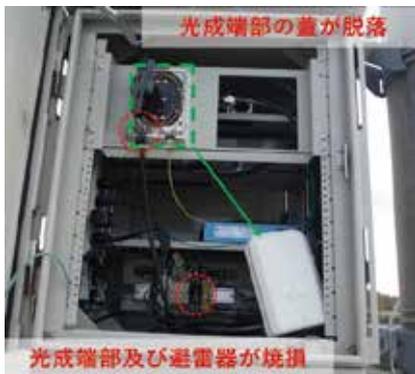


図-4 被災箇所1



図-5 被災箇所2

3) 水域施設災害

8月9日から12日にかけて、前線に向かって、大陸からの西風と太平洋高気圧周辺からの南西風が合流し、暖かく湿った空気が流れ込んだため、福岡県では大気の状態が非常に不安定となり、県内全域に線状降水帯が発生しました。

被災メカニズムとしては、有明海に注ぐ河川の流域内で豪雨が発生し、福岡県や熊本県では各地で土砂災害や河川災害に見舞われ、これにより、木くず等が有明海に流入・漂流したと思われます。特に、8月5日から13日にかけて九州地方を襲った大雨は、大牟田（福岡）観測地点で連続雨量268ミリ、岱明（熊本）観測地点で連続雨量483.5ミリを記録し、この大雨により、有明海沿岸には例年になく量の本片などが漂着したと想定されました。（図-6、図-7）



図-6 埋そく状況1

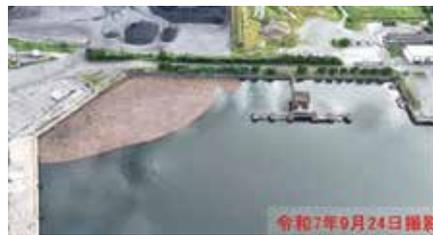


図-7 埋そく状況2

この場所については、泊地に流入した流木等により船舶の接岸等に支障をきたしており、この状態を放置すればコンテナ航路及びバラ貨物の航路事業者に影響を及ぼすとともに、背

後圏域の物流の妨げになるため、応急工事として流木等の撤去を査定前に進めました。

応急工事実施にあたっては、事前に協議して頂ければと思います。（図-8、図-9）



図-8 応急工事1



図-9 応急工事2

鹿児島県福山港でも同じ時期に同様の災害が起きております

8月7日から8日にかけて停滞前線が対馬海峡付近からゆっくり南下、前線に向かって暖かく湿った空気が流れ込み、鹿児島県では大気の状態が非常に不安定になり、線状降水帯が発生するなどして記録的な大雨となりました。

漂着物により泊地が埋そくし、漁業に利用される小型船舶の入出港が困難な状況になりました。（図-10、図-11）



図-10 埋そく状況3



図-11 埋そく状況4

この港においても、応急工事として漂流物の撤去を査定前に進めました。

この他、他港においても同様の泊地埋そくの速報が来ましたが、限度額に満たなかったり、翌日には流れ出て埋そくが解消し、取り下げるといったことがありました。

こちらとしては、申請が来ないと動けませんので、疑義等生じた場合には、ご相談頂ければと思います。

ここまでは、海面上の浮遊物による泊地埋そくを紹介しましたが、海底の土砂による航路埋そく災害も発生しております。

8月6日から8日にかけて、日本海の低気圧からのびる前線に向かって暖かく湿った空気が流れ込み、大気の状態が非常に不安定となり、線状降水帯が発生し非常に激しい雨が降るなど、石川県では加賀北部を中心に記録的な大雨となり、7日に金沢で332.0ミリを観測し、統計開始（1887年2月）以来、通年で第1位となりました。

埋そくした大野川航路は、河北潟から流れだす唯一の川である大野川にあり、金沢港へと続く河口は漁業の玄関口ともなっています。

被災のメカニズムとしては、大野川に合流している浅野川の山沿いで大雨が降ったことにより土砂が航路に流れ込んだことにより埋そくしたのでは

ないかと推測されています。(図-12、図-13)



図-12 埋そく範囲平面図

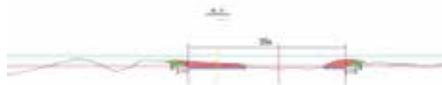


図-13 埋そく標準断面図

査定時においては、自然埋そく土量（維持土量）が推定される場合は、当該土量から自然埋そく土量を控除してもらい、今回の災害分の埋そく土量で申請してもらいます。

その他に、局地的な豪雨により臨港道路に面した緑地法面が崩壊し、臨港道路および緑地に被害が出ました。

今後、「線状降水帯」を耳にした時は、“大きな災害を引き起こすおそれがあるもの”として、備えていく必要があるのかもしれません。

ここからはまだ、査定が終わっていませんが、大きい災害でしたのでご紹介します。

4) 台風22号災害

令和7年台風の発生数は平年並の27個でしたが、台風の被害報告は、これだけでした。

台風22号は、10月8日には急速に発達し、非常に強い勢力を保ったまま9日朝にかけて伊豆諸島に最も接近し、非常に強い台風の接近に伴

い、8日夕方以降、東京都伊豆諸島に順次、暴風、波浪の特別警報を発表されました。

伊豆諸島では、9日は風速30メートル以上の猛烈な風を観測し、海上は猛烈なしけとなりました。また、前線や台風本体の発達した雨雲の影響により、9日明け方から朝にかけて線状降水帯が発生。9日朝に東京都伊豆諸島に大雨特別警報を発表さて、伊豆諸島では、多い所で24時間降水量が300ミリを超える記録的な大雨となりました。(図-14)

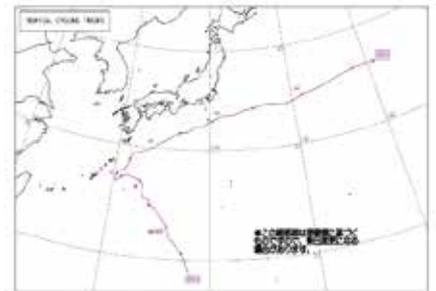


図-14 台風22号進路図

出典：気象庁HP

八丈島神湊港では、防波堤（北）のケーソン1函が最大約6m防波堤法線直角方向に滑動する甚大な被害を受けました。(図-15、図-16)



図-15 防波堤被災箇所1

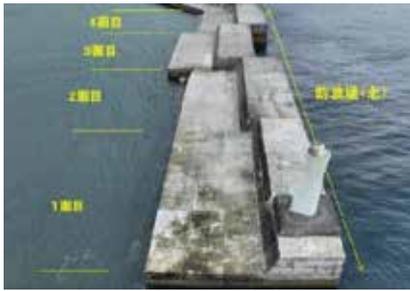


図-16 防波堤被災箇所2

被災しました港湾施設については、災害査定及び早期復旧に向けて応急工事を含めた復旧事業を進めて参ります。

5) 青森県東方沖地震

12月8日23時15分頃に青森県東方沖を震源としたマグニチュード7.5の地震が発生しました。この地震により青森県八戸市で最大震度6強を観測し、北海道および東北地方を中心に広い範囲で揺れが観測されました。(図-17)



図-17 震度分布図

出典:気象庁HP

また、北海道太平洋沿岸中部、青森県太平洋沿岸、岩手県に津波警報が発表され、さらに宮城県・福島県などを含む広域に津波注意報が発表されましたが、比較的小さい高さで

この地震による津波被害は確認されませんでした。青森県八戸港では、岸壁エプロンやその背後埠頭用地で舗装のクラックや地盤沈下が確認されており、港湾活動に支障をきたすほどの大きな被害が発生しました。(図-18、図-19、図-20)



図-18 クラック状況1



図-19 クラック状況2



図-20 沈下状況

これら被災しました港湾施設については、災害査定および早期復旧に向けて応急工事を含めた復旧事業を進めて参ります。

4. おわりに

令和7年は、港湾関係の災害に限って言えば、12月に青森県東方沖地震が発生しましたが、比較的少ない年だったと思います。

ただ、新年早々、令和8年1月6日に島根県東部の震度5強の地震が発生しました。また、小さいながらも各地で地震が起こっています。幸い港湾の被害報告はありませんでしたが異常な天然現象による災害がいつ発生するか予測できないため、日頃からの備えが重要です。

また、管理者の皆様におかれましては、日頃の施設の維持管理についても重要ですのでお願いしているところです。

港湾局では、令和4年度から毎年、本省港湾局及び地方整備局等の職員を対象に、港湾関係災害査定等に関する座学研修および実務研修を行い、災害査定等のスキル習得を目指し取り組んでおります。

リモートやドローン映像・三次元データ等のデジタル技術の積極的な活用により、災害査定の効率化を推進し、災害復旧の更なる迅速化に努めて参ります。

増田港災害復旧事業について

中種子町役場 建設課 土木港湾係 上浦 雄樹

1. 種子島の概要

種子島は、かつてポルトガルから鉄砲が伝えられた地であり、現在は日本最大のロケット発射場があります。鹿児島県本土最南端の佐多岬より南東約40kmに位置しており、平坦で南北に細長い地形はどこかロケットの形に似ています。鉄砲伝来紀功碑がある門倉岬から、そう遠くない場所に最先端科学の種子島宇宙センターが建つという、過去と近未来が融合したような島です。遠浅の美しいビーチではシーカヤックやダイビングなど1年中マリンスポーツが楽しめます。太平洋の荒波が打ち寄せる海岸は絶好のサーフポイントが多数あり全国からサーファーが集まり、ファンウェーブを求めて移住する人も多くいます。安納芋や黒糖、トビウオにナガラメなど食も充実していて楽しみは尽きません。

また、種子島から西対岸にかすかに見える無人島の馬毛島では、自衛隊基地の建設が本格的に始まり、東に12kmのここ種子島は建設関係者の寝泊まりする拠点となっています。

「コンテナハウス」と呼ばれる寝泊まりする仮設住宅は島内の空き地に次々と建てられ、島の変化を象徴しています。消波ブロックなどの製作は種子島でも行われており、かつての穏やかな島とは変わり、生コン車や、ブロックを運搬する大型トラックがひっきりなしに走っており良くも悪くも賑わいを増しています。



位置図



種子島宇宙センター



門倉岬(鉄砲伝来の地)



仮設宿舎「コンテナハウス」

2. 中種子町の概要

中種子町は種子島の中央部に位置する町で北は西之表市、南は南種子町に隣接しています。南北に22km、東西に7kmの広がりを持ち総面積は137.18㎡です。そのうち畑が約28%、山林が約32%を占めており農業や林業が盛んです。気候は温暖で年間平均気温は18℃。年間降水量は2000~2500mm。年間を通して穏やかな気候が続くため、訪れる季節を問わず楽しむことができます。数ある観光スポットの中から一番のおすすめは、「星空日本一スポット」です。この場所は環境省・全国星空継続観察で「夜空の明るさが星の観測に適している場所」として認定されました。周囲に明かりはほとんどなく星空がとてもきれいに観測できます。



星空日本一スポット

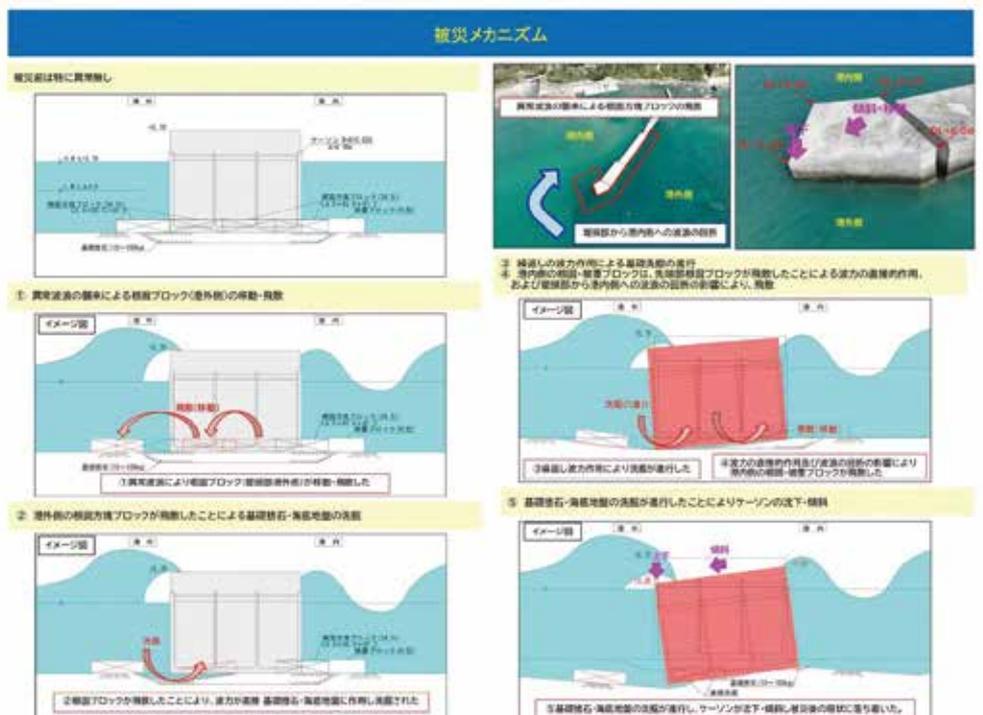
3. 増田港災害について

増田港は種子島の中央付近の太平洋側に面し伊勢海老漁と水イカ漁を盛んに行っています。常時、5・6隻の小型船舶が係留しており沿岸漁業を主体とした港として、重要な役割を担っています。また増田港沖では稚魚の放流事業も行われています。増田港背後には、県道が位置しており、増田地区の集落と島内各地を結ぶライフラインとして利用されています。その増田港が令和4年9月14日に日本の南の海上小笠原近海で発生した台風14号により被災を受けました。台風14号は全国で観測史上4番目に低い中心気圧935hpaで鹿児島市に上陸しました。増田港へ最接近した18日の15時ごろには最大瞬間風速35.5mを記録しました。これにより防波堤堤頭部廻りの根固めブロック及び被覆ブロックが移動・飛散し、基礎捨石・海底地盤が洗掘されたことにより防波堤が沈下、傾

斜し被災を受けました。復旧方法については調査の結果ケーソン外部に損傷がみられなかったため上部工及び中詰材を撤去しケーソンの浮上仮置きを行い、基礎部の整正後、再びケーソンの設置を行うものです。工事に際し一番苦労した事は作業船の確保でした。今回の工事と同時期に、さきに触れた馬毛島の自衛隊基地建設の港湾工事が最盛期の段階で相当数の作業船が馬毛島へ集中し拘束されている状況でした。その影響を受け工事で使用する作業船が確保できずなかなか工事に着手できない状況が続きました。



馬毛島港湾工事の様子



被災のメカニズム

4. ケーソン内部の損傷

令和6年度へ移り、ようやく作業船も確保ができ施工を進めている中ケーソンの蓋コンクリート、中詰材を撤去した段階でケーソン内部の隔壁に損傷が確認されました。やっと作業船の確保ができこれから順調に工事が進捗していくと思っていた矢先にまさに一難去ってまた一難というような状況でした。構造上や施工の安全上のさまざまな観点から今後の方針の検討をした結果、既存のケーソンを再使用しての復旧は不可能と判断されました。中詰材を抜き不安定な状態になっているケーソンを最終方針が決定するまでの間、長期間放置しておくのは危険であったため、損傷したケーソンの撤去及び仮被覆の応急工事協議を行い設計変更の作業と同時に応急工事を行いました。協議を重ね、新たにケーソンを製作し防波堤を復旧することで令和7年1月末に設計変更の同意に至りました。同年3月末で仮被覆などの残工事が終え4年度予算の工事を完了としました。

5. 現状と今後について

現在は、新規ケーソン製作及び据付け工事の発注を終え、無事、受注いただき契約を完了し工事に向けて準備期間中であります。前回苦慮した作業船問題もクリアし使用する作業船も目処がついたところです。しかしながらもう一難、ケーソン製作は鹿児島本土で行うのですが、鹿児島市内の限られた製作施工ヤードがどこも使用中で、かつ今後も予約が入っていて順番待ちという新たな課題が浮上しました。予約を待っていても完成が見込めないため県内さらに視野

を広げて別の製作ヤードを探さなければなりません。

6. おわりに

令和4年に被災を受けて現在まで復旧に向けてさまざまな事がおき現在に至りますが、なんとしても無事に復旧工事を完了させなければならないと真に思うところです。鹿児島本土でケーソン製作が完了したのも離島ならではの約90海里という

距離を異形函のバランスがとりにくいケーソンを回航しなければならない難題にも今後、頭を悩ませることになると思います。ひとつひとつ課題をクリアして完成へ向けて前進してまいりたいと思います。完成するころには、この工事を通して自身がスキルアップできていれぱうれしく思います。今後も引き続き、受注者・地域と連携し復旧に向けて工事の進捗に努めて参りたいです。



被災を受けて傾斜した防波堤堤頭部



ケーソン内部隔壁の損傷

香川県における地震・津波対策について

香川県土木部港湾課

1. はじめに

瀬戸内海に面する香川県は、比較的穏やかな海象条件に恵まれている一方、南海トラフを震源とする巨大地震による津波被害のリスクを抱えています。近年、能登半島地震の発生や南海トラフ地震臨時情報の発表などを契機に、津波防災への関心は一層高まっています。

こうしたなか、香川県では、将来想定される地震・津波による被害を軽減するため、海岸堤防や護岸等の整備を計画的に進めています。

本稿では、香川県の津波対策事業の考え方とともに、港湾等における地域特性を踏まえた整備事例を紹介します。

2. 香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画の概要

香川県では、平成27年3月に「香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画」を策定し、30年間の全体計画から、10年を一区切りとしたI期からⅢ期までの整備期間を設定し、優先度の高い箇所から段階的に整備を進めています。本計画では、比較的発生頻度が高く、津波高は低いものの大きな被害をもたらすL1津波と、これを引き起こす地震動を対象外力としています。

整備の優先順位は、①施設の状況（天端高、構造形式、液状化危険度等）と、②背後地の状況（資産額、重

要施設の有無、津波到達時間等）の二つの評価指標により定量的に設定しました。これにより、限られた予算の中でも、防災・減災効果が高い箇所为重点的に事業を推進することが可能となりました。

I期計画（平成27年度～令和6年度）では、地震直後に堤防等が沈下し、甚大な被害が想定されるなど、優先度が高い箇所を対象に整備を実施し、令和6年度をもって、I期計画（約49km）の整備は概ね完了しました。

3. 地域特性を踏まえた整備事例

（1）高松港コンテナターミナルにおける整備

香川県の中心に位置する高松港の朝日地区は、県内物流機能を支える重要な拠点です。F地区-10m岸壁の背後にはコンテナターミナルが立地し、日々、活発な荷役作業が行われています。一方、本岸壁は津波や高潮に対して天端高が不足しており、地



図-1 位置図

震・津波対策海岸堤防等整備計画において、優先度の高い箇所として位置付けられていました。

整備にあたっての大きな課題は、工事期間中の物流機能に与える影響でした。そこで、防護ラインを岸壁沿いに設定し、津波・高潮によるコンテナ流出等の被害を防ぐとともに、プレキャスト胸壁を採用することで工期短縮と掘削影響範囲の縮小を図りました。また、ガントリークレーン周辺には、将来の点検・更新作業を見据え、取り外し可能な鋼製胸壁を設置するなど、港湾利用にも配慮した構造としています。胸



写真-1 高松港
プレキャスト胸壁採用箇所



写真-2 高松港 鋼製胸壁採用箇所

壁には階段を設け、水際へのアクセス性も確保しました。

施工は、ターミナルが稼働していない夜間を中心に行い、官民が連携しながら工事を進めることで、約10か月という短期間で、延長約630mの胸壁整備を完了しました。

(2) 土庄港海岸における景観と調和した整備

土庄港海岸は、瀬戸内海で2番目に大きい島である小豆島の南西部に位置しています。

2010年に始まった現代アートの祭典「瀬戸内国際芸術祭」において、小豆島は会場の一つとなっており、5回目の開催となる2025年においても、国内外から多くの観光客が訪れ、島の玄関口である港は交流・にぎわい拠点と

しての役割を担いました。

土庄港海岸は、世界で最も狭い海峡としてギネスブックに認定された土洲海峡の両側に位置し、観光地としても多くの来訪者がある場所です。このため、防災機能の確保に加え、周辺景観との調和を重視し、護岸に化粧型枠による石積模様を施すなど、地域の魅力を損なわない工夫を行いました。

4. I期計画の事業効果

I期計画の完了により、県内沿岸部では、地震直後における堤防機能の確保や、津波浸水リスクの低減といった効果が期待されます。こうした整備効果は、被害想定調査の結果にも表れています。

香川県では令和7年度に、南海トラフを震源域とする地震・津波を対象とした「香川県地震・津波被害想定」を実施・公表しました。この調査では、最大クラスの津波（L2津波）に加え、本計画で対象としている発生頻度の高い津波（L1津波）における減災効果について推計しており、整備が行われなかった場合と比較して、香川県全体のL1津波に対する浸水面積は、2,839haから1,032haとなり、約3分の1に減少する結果となりました。

5. おわりに

令和7年度からはII期計画の整備が開始され、I期計画で整備した区間と一体となって、より高い防災効果が発揮される箇所を中心に事業を進めていきます。

今後も、瀬戸内の穏やかな海と共生しながら、県民の安全・安心を支える地震・津波対策を着実に推進していきたいと考えています。



写真-3 土庄港 化粧型枠採用箇所



写真-4
土庄港 瀬戸内国際芸術祭作品
「太陽の贈り物」 チェ・ジョンファ
Photo: ICHIKAWA Yasushi

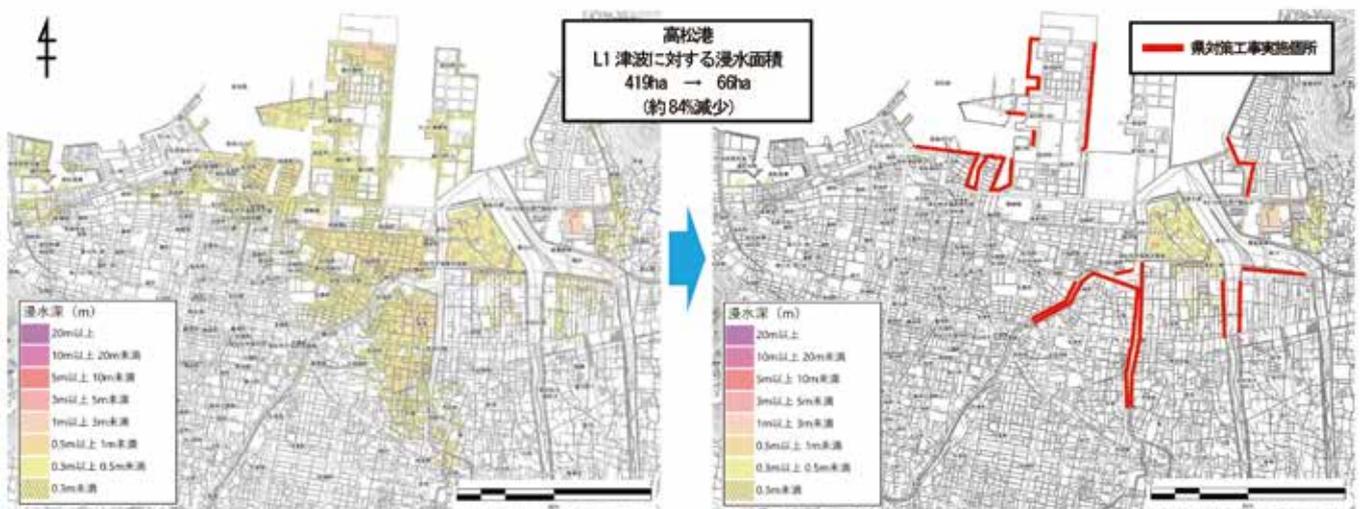


図-2 高松港における整備効果(「香川県地震・津波被害想定」より)

千葉県海岸保全基本計画の変更について

千葉県 県土整備部 港湾課 企画班

副主査 高山 淳平

1. はじめに

このたびは執筆の機会をいただき、誠にありがとうございます。

千葉県では令和7年3月に海岸保全基本計画の変更を行いました。本稿では、その変更の概要や工夫した点、今後の取組予定についてご紹介させていただきます。

2. 千葉県の海岸保全基本計画

千葉県は三方を海に囲まれ、西側には東京湾、南側から東側にかけては太平洋が広がっています。その海岸線は約531kmにわたり、28の市町村と接しています。

海岸の利用状況も多様で、千葉県の浦安市から富津市付近までは京葉臨海工業地帯と呼ばれ、鉄鋼業や重

化学工業、エネルギー関連企業などが多く立地しています。また、物流拠点となる千葉港や木更津港があるため、船舶による輸出入等が盛んに行われています。一方、富津市以南から茨城県境までの区間には豊かな自然が広がり、水産業や漁業、海洋レクリエーションなどに利用され、令和2年に開催された東京オリンピックでは、一宮町の釣ヶ崎海岸がサーフィン競技の会場となりました。

このように多様な海洋空間の利用が行われている千葉県では、東京都との都境から館山市洲崎までの区間を対象とした「東京湾沿岸（千葉県区間）」と、館山市洲崎から茨城県境までの区間を対象とした「千葉東沿岸」の2つの区間でそれぞれ海岸保全基本計画を策定しています（図1）。平成11年5月の海岸法の一部改正を受けて、平成15年8月に千葉東沿岸、平成16年8月に東京湾沿岸（千葉県区間）の海岸保全基本計画（初版）を策定し、その後も社会経済状況の変化に対応した海岸法の改正に伴い、海岸保全基本計画の変更を行っています。なお、本稿で述べる「海岸保全基本計画」とは、「東京湾沿岸（千葉県区間）」および「千葉東沿岸」の両計画を指します。

3. 海岸保全基本計画の変更概要

令和7年3月の海岸保全基本計画の変更では、国土交通省による「海岸

保全基本方針」（令和2年11月20日）、「気候変動の影響を踏まえた海岸保全施設の計画外力の設定方法等について」（令和3年8月2日）の通知を踏まえ、気候変動の影響を踏まえた防護水準の見直しが主な変更点となります。気候変動による影響では平均海面水位の上昇や台風の強大化等が考えられ、これらを考慮した数値シミュレーションを行い、気候変動の影響を考慮した海岸保全施設等の目安となる高さを算出しました。

4. 数値シミュレーションの条件の変更

当課は東京湾沿岸海岸保全基本計画（千葉県区間）を所管していることから、東京湾沿岸（千葉県区間）における数値シミュレーションの設定条件の主な変更点である平均海面水位の上昇量と台風規模について、記載します。

平均海面水位の上昇量は、「日本の気候変動2020」（令和2年12月、文部科学省・気象庁）においてRCP2.6シナリオ（2℃上昇相当）における21世紀末における日本沿岸の平均海面水位は20世紀末からの偏差が約0.39m上昇すると予測されたことから、上昇量を0.4mとし、津波及び高潮・波浪のいずれの数値シミュレーションにおいても適用しています。また、台風に関連する高潮・波浪の数値シミュレーションでは、RCP2.6シナリオ（気温2℃上昇相当）における2100年時点を想定す



図1 東京湾沿岸（千葉県区間）と千葉東沿岸の範囲

RCP2.6シナリオ（2℃上昇相当）：IPCC 海洋・雪氷圏特別報告書（SROCC）で想定する4シナリオの1つで、パリ協定で目標としているシナリオに相当

地域海岸区分		現在 (T.P.+m)	将来(2100年) (T.P.+m)
内湾	地域海岸① 【清安市～袖ヶ浦市】	3.4～7.1	3.8～9.5
	地域海岸② 【木更津市～富津市(富津市)】	3.4～3.8	3.1～7.4
東京湾沿岸	地域海岸③-1 【富津市富津岬～富津市荻生】	3.9～4.5	3.6～7.6
	地域海岸③-2 【富津市荻生～富津市金谷】		3.9～7.6
内海	地域海岸④ 【富津市金谷～西ヶ崎(南房総市)】	3.9～4.5	4.5～7.5
	地域海岸⑤ 【西ヶ崎～大厩岬(南房総市)】	4.4～5.0	4.1～6.4
	地域海岸⑥ 【大厩岬～館山航空基地】	4.9	3.2～5.4
	地域海岸⑦ 【館山市大賀～館山市酒崎】	4.1	3.3～5.7

図2 海岸保全施設等の目安高さ (現在・将来)

るため、台風の最低中心気圧を940hPa (伊勢湾台風級) から930hPa (新伊勢湾台風級)に変更し、気候変動の影響を見込んだ条件を設定しました。

これらの条件に基づく算出結果を図2に海岸保全施設等の目安高さとして整理しています。目安高さの値が一定でないのは、地域海岸ごとに代表施設に対してのみ波浪の影響を考慮した検討をおこなったためであり、波向き等による不確実性があることから本計画では幅がある目安高さとして整理しました。

5. 地域海岸の一部細分化

数値シミュレーションに用いる地形モデルにあたっては、最新の情報をもとに見直しを行いました。数値シミュレーションにおける格子間隔を狭くしたことから、海岸保全施設等の目安高さが計画変更前と比較して大きく変化する区間もあったため、津波外力が作用する一連の区間である地域海岸の一部について細分化を行いました(図3)。

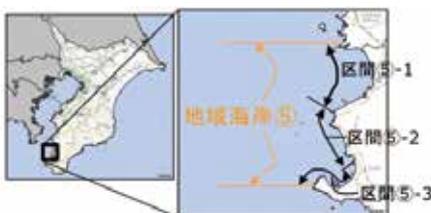


図3 地域海岸の見直し例

6. 計画変更で工夫したこと

東京湾は本県、東京都、神奈川県に囲まれた閉鎖性海域であり、海岸保全については行政の境界を越えて「一つの水域」として捉える必要がありました。設計高潮位や設計波浪の算出に必要な外力については、隣接する都県と異なる設定を行うと境界部で防護レベルに不連続が生じるため、台風モデルや海面上昇量の取り扱いについては慎重に議論を重ねました。一方で、本県は外洋に面した千葉東沿岸も有しており、内湾とは現象が異なることから、県全体として設計思想が乖離しないよう、庁内でも横断的に整合を図ることに留意しました。気候変動への適応策については、すべての施設を将来の海面上昇分等を見越して一度に嵩上げするのは現実的ではないことから、気候変動の不確実性や社会状況の変化を反映できるよう、段階的な整備を実施することとしています。

7. 海岸保全施設の整備事例

千葉港海岸船橋地区の約2.3kmの区間(図4)においては、国の直轄事業として、令和7年3月の海岸保全基本計画に基づく整備が進められています。事業の概要は、護岸915m、胸壁1,255m、陸間7基、排水機場1箇所、水門1基の機能強化を行うもので、事業期間は令和15年までを予定して



図4 整備箇所図



築造前の状況



施工完成後状況

図5 施工状況(上:施工前、下:施工後)

います。現在は胸壁および護岸の整備を進めており、来年度から水門の工事に着手する予定となっています。

8. 今後の取組予定

施設単独の整備とするのであれば気候変動の不確実性や社会状況の変化を反映できるように段階的な整備の考え方がある一方で、県全体の施設整備を同時期に実施するのは、予算や実施体制の面で困難となります。そのため、今後は施設の整備状況等を踏まえ、県として具体的な施設の整備方針の検討に取り組んでいくこととしています。

「港の風景」 写真コンテスト 2025

本コンテストは、写真を通じて津々浦々の港や海辺の四季折々の姿を表現していただき、
ともすれば港と疎遠になりがちな方々に対してその魅力を再認識していただくと共に、
ウォーターフロントへの関心を高めていただくことを目的としています。
今年で34回目の本コンテストには、541点の応募がありました。いただいた作品に対して
令和7年10月24日に厳正なる審査を行った結果、次のとおり入選作品を決定いたしました。

総評

今年の上位入賞者の方々から、ご自身の受賞作品に込めた思いなどを伺う機会がありました。あくまでも参考として、その中で共通して見られた特徴をいくつかご紹介します。

まず一つ目は「意図」です。自分が何に心を動かされたのか、その感動をどのように写真で表現し、見る人に伝えたいのか。撮りたいもの、伝えたいことといった作品の意図が明確であるということです。

二つ目は「執念」です。満足のいく最高の瞬間を求め、同じ場所に何度も足を運ぶ。作品に向き合う強い執念が伝わってきました。

三つ目は「観察力」です。テーマである港を丁寧に、じっくり観察する姿勢です。その観察力こそが既成概念にとらわれない独創的な作品を生み出す源になっているように感じます。

写真は自由です。港という舞台で皆さんが出会い、心を動かされた一瞬の輝きを写真に残し、本コンテストを通じて多くの人たちと共有していただけたら、これほど嬉しいことはありません。来年もまた、チャレンジングな作品のご応募を心よりお待ちしております。



最優秀賞 国土交通大臣賞

奥谷裕 堺旧港
燃ゆる空

大規模な臨海工業地帯を支える堺泉北港。その一角に今も大切に保存されている旧堺燈台は、明治10年から昭和43年まで、約1世紀にわたり港の安全を見守り続けてきました。本作品は、その旧堺燈台がまるで現代に甦ったかのような、ドラマチックな一瞬を見事に捉えています。赤く燃える夕焼けを背に、後光をまとったかのように力強く、堂々と聳える旧堺燈台。その姿は、神々しく、圧倒的な存在感を放ち、いまま変わらず港を静かに見守っているようです。作者はこの瞬間に巡り合うために、何度も何度も現地に足を運び、シャッターチャンスを待ち続けたそうです。



国土交通省港湾局長賞

大島正美
横浜港大さん橋国際客船ターミナル
飛鳥Ⅲデビュー

2025年7月20日。大勢の人々に見送られながら、新造クルーズ船「飛鳥Ⅲ」が横浜港大さん橋国際旅客ターミナルからデビュークルーズへと出航しました。本作品は、その記念すべき就航セレモニーの様子を、魚眼レンズを用いて船体と見物客を画面いっぱい大胆に俯瞰撮影したものです。魚眼レンズならではの空間の広がりや立体感が強調され、現場の熱気がそのまま伝わってくる臨場感あふれる作品に仕上がっています。歓声やブラッソの音色、そして出航を告げる汽笛までもが、今にも聞こえてきそうです。

(公社)日本港湾協会会長賞

宮田敏幸 神戸港
出張「ねぷた」

青森県弘前市のPR事業として、2022年から毎年神戸ハーバーランドで開催されている「弘前ねぷた祭」。本作品は、神戸港のシンボルであるメリケンパークの建物群とねぷたの鮮やかなイルミネーション、そして大勢の見物客を巧みに一つの構図に収め、観光都市・神戸の魅力と賑わいを凝縮した一枚です。人々の優しさや温もりを感じさせるオレンジの色調も非常に効果的で、どこかほっとする雰囲気までも伝わってきます。折しも、阪神・淡路大震災から今年で30年。壊滅的な被害を受けた当時の神戸港の姿を思い返すと、深い感慨を覚えます。



港湾海岸防災協議会会長賞

山室正輝 四日市港
陸海空の防災訓練

日本有数の石油化学コンビナートを擁する四日市港。本作品は、消防出初式のハイライトである陸・海・空の一斉放水訓練の瞬間を見事に捉えています。シンボリックな煙突を中心としたコンビナート施設群を背景に据え、消防車・消防艇・消防ヘリをバランスよく配置。赤と白の鮮やかなコントラストが美しく、力強い印象を与えています。絶妙な撮影ポジションを選択し、高い防災意識をもつ作者だからこそ撮影できた一枚です。

部門賞



部門賞「みなとの活動」

浜田誉 喜入港(鹿児島県)

深夜の石油基地

巨大な石油基地を有する鹿児島県・喜入港。産油国と国内各地の製油所を結ぶ原油の中継備蓄基地として、日本の経済と産業活動を支える重要な役割を担っています。本作品は、人々が寝静まる深夜の時間帯に稼働する大型タンカーと原油タンク群を、望遠レンズの圧縮効果を活かして捉えた迫力ある一枚です。幾何学的でメカニカルな施設群がディテールまでシャープに描写され、その存在感がより一層強調されています。私たちの平穏な暮らしを支えるために、昼夜を問わず365日休むことなく稼働し続けるインフラ施設。その尊さがしみじみと伝わってくる作品です。

部門賞「防災」

小森一美 東京港大島川水門

優しく見守る大島川水門

東京・大横川と隅田川の合流地点に位置する大島川水門。高潮などの水害から地域を守るために設けられた防潮水門です。本来は強固で重厚な施設ですが、本作品では、夕暮れのオレンジ色の照明に照らされた温かみのある姿が印象的に描写されています。私たちの暮らしの安全と安心を静かに支えるこの水門が、まるで優しく寄り添い見守ってくれているかのようです。そんな水門への感謝の気持ちが込められた一枚です。



部門賞「賑わい」

重田圭介 横浜港

クルーズ船の集う日

日本を代表するクルーズ拠点港、横浜港。本作品は、世界中のクルーズ船で賑わう港の様子を俯瞰視点で捉え、クルーズ船や港湾施設、さらに背後に広がる街並みを画面いっぱいに収めています。そのため、大型クルーズ船の圧倒的なスケール感が存分に伝わってきます。手前の新港ふ頭に1隻、大さん橋に2隻、さらにベイブリッジの奥に位置する大黒ふ頭にも1隻。合計4隻もの大型クルーズ船が同時に寄港するという、非常に貴重なシーンが見事に記録されています。青い海と白い船体のコントラストも美しく印象的です。

部門賞「自然・歴史」

藤井昭浩 古宇港(静岡県)

冬の風物詩

富士山を望む静岡県沼津市の古宇港。伊豆半島越しに駿河湾と富士山が織りなす絶景の中、カモメが一斉に飛び立つ瞬間を見事に捉えた作品です。安定した構図と躍動感あふれるカモメの動きが絶妙に調和し、美しさだけでなく、ダイナミックでリズム感あふれる一枚に仕上がっています。作者は、この瞬間を捉えるために3年間通い続けたといいます。その執念と情熱が結実した価値ある作品です。



優秀賞

多養元秀 大阪南港

カラーBOX

国際コンテナ戦略港湾・阪神港の一翼を担う大阪港咲洲コンテナターミナル。その一角にある空コンテナ置き場での一コマを捉えた作品でしょうか。青空を背景に積み上げられたコンテナの鮮やかな色彩と、規則的に並ぶ幾何学模様の美しさが印象的です。コンテナターミナルといえば、多忙でダイナミックな光景が思い浮かびますが、本作品はそのイメージとは対照的に、どこかほのぼのとした情景を切り取りました。一見何気ない風景を見逃さず、ひとつの作品に仕上げた作者の観察力と感性が伝わってきます。



小城原淳 横浜港

初入港を祝う七色のクレーン

横浜港新港ふ頭旅客ターミナルに初入港したのは、ドイツのクルーズ会社が運航する「オイローパ2」。その入港を迎えたのは、1914年に整備され、近代横浜港の基礎を築いた「横浜港ハンマーヘッドクレーン」です。夜空を背景に、美しくライトアップされた新旧の巨大構造物が競演する姿を、スケール感たっぷりに表現した作品です。活躍する時代も役割も異なる両者ですが、互いに敬意を表し、静かにエールを交換しているかのように見えます。



古川佐代美 博多港

歓喜に湧く作業員員

博多港の造船所で行われた貨物船の進水式の一コマです。色とりどりのカラーテープが舞い上がる中、船上で祝福する作業員たちの姿を捉えた作品です。表情は見えなくとも、この日を迎えるまでに幾多の苦難を乗り越え、地道に努力を重ねてきた作業員たちの喜びと安堵の気持ちが伝わってきます。船のスケール感を際立たせる大胆な構図と、絶妙なシャッターチャンスを逃さず捉えた独創性のある一枚です。



宇田川憲一 東京港青海コンテナふ頭

まもなく点検終わります

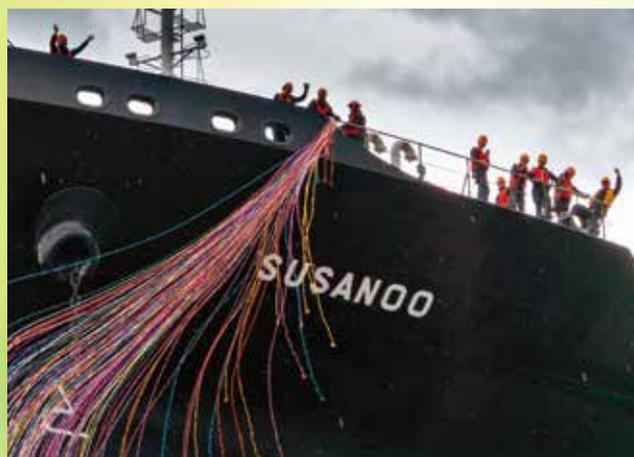
日本一の外貿コンテナ取扱量を誇る東京港を代表するコンテナターミナルのひとつ、青海コンテナふ頭。その隣接地にある青海南ふ頭公園からは、ガントリークレーンによるダイナミックなコンテナ荷役の様子を間近に眺めることができます。本作品は、ガントリークレーンのスプレッダ（コンテナの連結・切り離しを行う装置）を技術者たちが点検している瞬間を捉えたものでしょうか。どれだけ機械化・自動化が進んでも、港の物流を支えるのは最終的に「人」であることを改めて実感させられる一枚です。



竹内秀明 両津港

船をつなぐ

新潟県佐渡島の海の玄関口である両津港。新潟県本土を結ぶカーフェリーは、旅客輸送や生活物資輸送など島民生活を支える必要な生命線です。この作品は、カーフェリーが着岸する際に係留ローブを岸壁の係留柱に繋ぐ「綱取り作業」のワンシーンを捉えたものです。躍動感あふれ、作業員たちの表情がとても印象的でチームワークの良さが伝わってくる一枚です。絶好のシャッターチャンスを見事に捉えています。

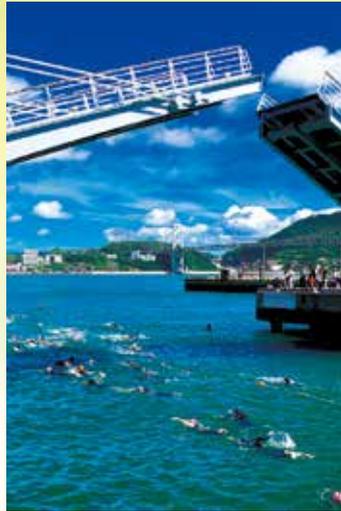


入選

小城原淳
東京湾を染めるダイヤモンド富士



河野サエ子
盛夏海の競泳



松田裕次
最後の鐘の音



宇田川憲一
ロープ受け取りました



勝浦大貴
舳を解け！

大島正美
富士山に見守られ



能登正俊
海と空と



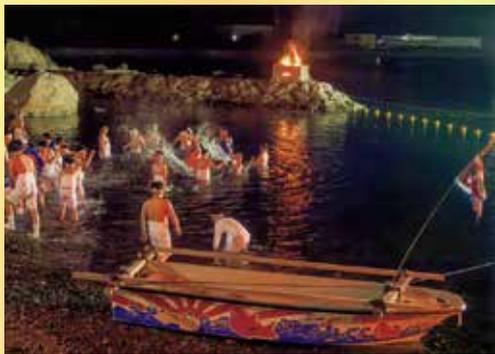
片岡雅子
煌めく港



真船秀章
遠路はるばる



末廣周三
大漁祈願禊ぎ



刈谷直行
Let's try



渡部孝明
ローゼ橋そして半世紀



大西隆
大阪関西万博会場建設中



小西直昭
みなとみらいは今日も晴れ



多賀啓介
アーチ1



樋口真一
黄昏の深色



酒井直人
茜に眠る港



金岡明光
大阪南港の災害訓練



西川靖弘
魚たちの見つめる空

入選

山崎秀司
荒海を見守る



茂泉隆二
夕暮れの盤州干潟



戸崎安司
タグボートは力持ち



城田祥男
雪除け



中林義博
復興中の金沢港耐震岸壁



藤松政晴
世界遺産を臨んで



重田圭介
光彩陸離



後合弘
立山連峰を背に



寺尾幹男
漁港の一日



溝手昌樹
茜色の夕べ



林正和
出港前の聴衆



天満吉宏
力持ち



国土交通大臣賞

奥谷裕「燃ゆる空」(堺旧港)

国土交通省港湾局長賞

大島正美「飛鳥Ⅲデビュー」
(横浜港大さん橋国際客船ターミナル)

日本港湾協会会長賞

宮田敏幸「出張「ねぶた」」(神戸港)

港湾海岸防災協議会会長賞

山室正輝「陸海空の防災訓練」(四日市港)

部門賞「みなとの活動」

浜田誉「深夜の石油基地」(喜入港(鹿児島県))

部門賞「防災」

小森一美「優しく見守る大島川水門」
(東京港大島川水門)

部門賞「賑わい」

重田圭介「クルーズ船の集う日」(横浜港)

部門賞「自然・歴史」

藤井昭浩「冬の風物詩」(古宇港(静岡県))

優秀賞

多養元秀「カラー BOX」(大阪南港)
宇田川憲一「まもなく点検終わります」
(東京港青海コンテナふ頭)
竹内秀明「船をつなぐ」(両津港)
古川佐代美「歓喜に湧く作業員」(博多港)
小城原淳「初入港を祝う七色のクレーン」
(横浜港)

入選

河野サエ子「盛夏海の競泳」(門司港)
宇田川憲一「ロープ受け取りました」
(東京港青海コンテナふ頭)
小城原淳
「東京湾を染めるダイヤモンド富士」
(浦安海岸)
松田裕次「最後の鐘の音」
(佐伯港(大分県))
勝浦大貴「舳を解け!」(徳島港)
大島正美「富士山に見守られ」(横浜港)
片岡雅子「煌めく港」(神戸港)
末廣周三「大漁祈願禊ぎ」
(協之浦漁港(北九州市))
刈谷直行「Let's try」(新潟西港)
能登正俊「海と空と」(東京港)
真船秀章「遠路はるばる」(那覇港)
多賀啓介「アーチ1」
(神戸港六甲アイランド)
樋口真一「黄昏の深色」(大阪港)
渡部孝明「ローゼ橋そして半世紀」
(西郷港(島根県))
大西隆「大阪関西万博会場建設中」
(大阪港)
小西直昭「みなとみらいは今日も晴れ」
(横浜港)

山崎秀司「荒海を見守る」
(間人漁港(京都府))
酒井直人「茜に眠る港」
(江口漁港(鹿児島県))
金岡明光
「大阪南港の災害訓練」(大阪南港)
西川靖弘「魚たちの見つめる空」
(高師浜(大阪府))
藤松政晴「世界遺産を臨んで」(長崎港)
茂泉隆二「夕暮れの盤州干潟」(東京湾)
戸崎安司
「タグボートは力持ち」(千葉港)
城田祥男「雪除け」(津居山港(兵庫県))
中林義博「復興中の金沢港耐震岸壁」
(金沢港)
重田圭介「光彩陸離」(横浜港)
後谷弘「立山連峰を背に」(富山新港)
寺尾幹男「漁港の一日」
(神子漁港(福井県))
溝手昌樹「茜色の夕べ」(宇野港)
林正和「出港前の聴衆」(大阪港)
天満吉宏「力持ち」(木更津港)

(注)撮影地の港名・海岸名は通称名を含みます。

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(現東京科学大学)名誉教授>
廻 洋子<敬愛大学特任教授>
松野正雄<写真家>
逸見 仁<写真家>
西村尚己<写真家/アフロ>
馬場 智<国土交通省港湾局海洋・環境課長>
佐々木規雄<国土交通省港湾局海岸・防災課長>
大脇 崇<(公社)日本港湾協会理事長>

節目の第10回「2025濱口梧陵国際賞」

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害対策室
緊急物資輸送係長 齊藤 宏輔

1. はじめに

2013年、日本では11月5日を「津波防災の日」と法律で定めました。この日は、安政元年(1854年)に発生した安政南海地震に由来します。当時、紀州藩広村(現在の和歌山県広川町)の濱口梧陵は、大地震後に津波が来るという伝統的な知識をもとに津波の襲来を予期し、村人を避難させるため自らの稲むらに火をつけて高台へ誘導しました。この「稲むらの火」の逸話は、日本の防災文化を象徴するものとして広く知られています。その後、濱口梧陵翁は私財を投じて被災地の復興や堤防建設に尽力し、後の津波からも多くの命を守りました。この精神は現代の防災理念にも通じることから、2015年12月、国連総会は11月5日を「世界津波の日」と制定し、津波防災の重要性を国際的に啓発する取り組みが始まりました。これを受け、2016年には沿岸防災技術の啓発と普及促進を目的として、濱口梧陵翁の名前を冠した「濱口梧陵国際賞」が創設されました。今年で節目の第10回目となる2025年濱口梧陵国際賞表彰式典の概要について紹介します。

2. 受賞者とその功績

濱口梧陵国際賞の式典等、表彰に至るまでの一連の事務は、国土交通省関係の18団体が構成される国際津波・沿岸防災技術啓発事業組織委

員会(事務局:国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 港湾空港技術研究所)で実施されています。

多くの候補者の中から、国内外の10名の有識者で構成された選考委員会(委員長:河田恵昭 京都大学名誉教授)による審査の結果、2名が選定されました。

<受賞者と功績の概要>

◎ 三村 信男 博士

(茨城大学名誉教授)

三村博士は、地球環境工学・海岸工学の分野で研究を重ね、津波や高潮の科学的評価や気候変動対策の構築に大きく貢献されました。特に南太平洋の小島嶼国や東南アジア諸国での国際共同研究を主導し、ツバルやタイ、ベトナムでは行政や大学、国際機関と協力して防災対策の策定に寄与しました。また、IPCCの第2次から第6次評価報告書に継続して参加する中、沿岸域や小島嶼国のリスク評価を世界に発信し続け、国際政策に影響を与えました。国内では、茨城県津波対策検討委員会でL1・L2 津波概念の導入を主導するなど、防災対策や海岸管理政策の推進に尽力されました。さらに、茨城大学長として防災・環境教育を推進し、ハノイに設立された日越大学を通じて途上国の人材育成にも尽力するなど、研究・政策提言・教育・国際活動といった多方面から社会のレジリエンス向上に貢献さ

れました。



写真1 三村信男博士への表彰楯授与



写真2 三村信男博士による記念講演

◎ ステファノ・ティンティ博士

(ボローニャ大学母校招聘教授)

ティンティ博士は、40年以上にわたって津波科学を先導してきた国際的権威であり、ボローニャ大学では地球物理学の教授を勤められました。多くの若手研究者を育成し、その門下生は欧州各地で活躍しています。発表論文は270編を超え、津波発生メカニズムや数値モデリング、ハザード評価に大きな成果を挙げております。特に地中海地域における地震・地すべり・火山起源の津波研究を推進し、歴史的な津波の再現や津波カタログの整備を通じて防災計画の基盤を築きました。さらに「最悪ケース想定」に基づ

くりリスク評価や建築物の脆弱性評価手法を普及させ、研究成果を社会実装に結びつけました。UNESCOの北東大西洋や地中海沿岸を対象とする津波警報システム議長や国際津波委員会にも長年関与し、国際的な防災政策の構築にも貢献されました。こうした活動を通じ、欧州および世界の津波防災力の向上に貢献されました。



写真3 ステファノ・ティンティ博士への表彰楯授与



写真4 ステファノ・ティンティ博士による記念講演

3. 濱口梧陵国際作文コンテスト

より幅広い世代に津波防災の普及・啓発を図るため、濱口梧陵のエピソードを読んで、「考えたこと」「感じたこと」「体験したこと」等を綴った作文を、国内外の高校生から募集しました。2023年から始められた新たな取組で、今回が3回目となります。19カ国から123作品の応募があり、作品数は過去最大となりました。濱口梧陵国際作文コンテスト選考委員会による厳正な審査の結果、優秀賞1作品、入選6作品が選定されました。

<受賞者>

◎ 優秀賞

ソフィア・キスリンスカさん

(Vesnyanskyi Lyceum of Mykolaiv Oblast (ウクライナ))



写真5 ソフィア・キスリンスカさんからのビデオレター

◎ 入選

シロタ ミレイさん(スイス)

イ ウンソンさん(韓国)

ゴヤル・プラティアクシュさん

(インド)

クマリ・サラスワティさん(インド)

宮崎 大輔さん(日本)

間瀬 葵さん(日本)

受賞作品は、以下のURL参照。

https://www.pari.go.jp/PDF/r7d_essaycontestwinner_jp_2025R3.pdf

4. 授賞式及び記念講演会

昨年11月11日、東京都千代田区にある海運クラブにおいて、濱口梧陵国際賞、濱口梧陵国際作文コンテスト優秀賞の授賞式を開催しました。受賞者のほか、選考委員会の河田恵昭委員長、濱口梧陵翁のご子孫である濱口道雄ヤマサ醤油(株)会長、永井学国土交通大臣政務官、世界津波の日」提唱者の二階俊博氏、森山裕衆議院議員等、約100名が出席しました。その後の記念講演会では、冒頭で作文コンテスト優秀賞を受賞したソフィアさんが、ビデオにて受賞作品を披露していただき、続いて、国際賞受賞者より津波・沿岸防災技術等に関する取り組みについて、講演していただきました。

5. おわりに

濱口梧陵国際賞授賞式は、2016年に取り組みはじめて以来、今回で節目となる10回目となりました。

これからも、国際津波・沿岸防災技術啓発事業組織委員会と連携を図りながら、濱口梧陵国際賞の啓発活動を行い、津波防災対策の更なる向上に努めて参ります。



写真6 記念写真

「世界津波の日」2025高校生サミットin仙台の開催について

外務省 国際協力局 地球規模課題総括課 佐伯 勇輔

世界津波の日について

11月5日は、「世界津波の日」です。これは、2015年12月、第70回国連総会で、日本リードで142か国が共に提案し、11月5日を「世界津波の日」として制定する決議が満場一致で採択されました。日本国内においても、「津波対策の推進に関する法律」により、11月5日が「津波防災の日」と定められております。

11月5日は、津波から多くの命を救った有名な逸話「稲むらの火」に由来します。これは、安政元年（1854年）11月5日に起きた安政南海大地震の際、伝統的知識から津波を察知した一人の村のリーダー（濱口梧陵）が、自らの稲束（稲むら）に火をつけ多くの村人を高台に避難させ、命を救ったという話です。彼は、その後、堤防の建設にも取り組み、村人の命を守る

ための基盤を築きました。

津波による被害は世界各地で発生していますが、その頻度は高くありません。しかし、ひとたび起きれば、その被害は甚大であり、被災範囲も広いのが特徴で、世界中には津波そのものやその避難方法を知らないために命を落とす人々が多いのも事実です。

「世界津波の日」に合わせて、世界各地において、「津波に対する意識向上のための啓発活動」や「津波対策の強化」等の取組が実施されており、2025年は「世界津波の日」の制定から10周年にあたる節目の年です。

日本政府は、これまで国連防災機関（UNDRR）などと連携し、「世界津波の日」高校生サミットや濱口梧陵国際賞・作文コンテスト、国連本部での啓発イベント、世界津波博物館会議などの取組を実施してきました。

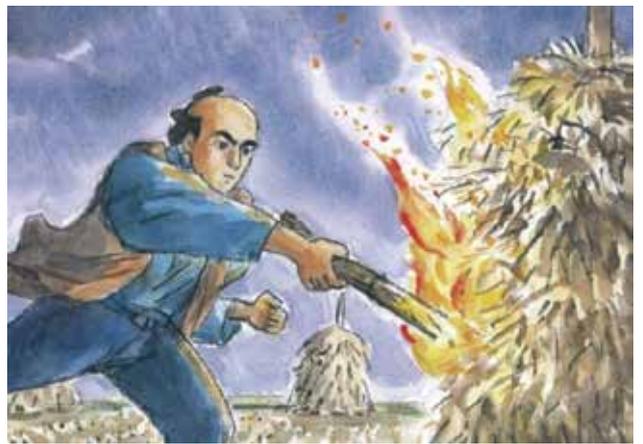
「世界津波の日」高校生サミットについて

「世界津波の日」高校生サミットは、2016年から世界各国の高校生（国内外高校生200～400名）が津波の脅威と対策について学ぶ場です。国際社会において、このようなユースに着目した防災に関するイベントは多くありません。

これまで、高知県・黒潮町、沖縄県、和歌山県・広川町、北海道、新潟県・新潟市、熊本県・熊本市、の計6回開催され、2025年11月に開催した「世界津波の日」2025高校生サミットin仙台が第7回目となり、東北地方で初めての開催となりました。本開催を含めて、これまで延べ200を超える国・地域、延べ2,200名を超える国内外の高校生が参加しました。防災教育という視点からも世界



第70回国連総会本会議の様子



稲束（稲むら）に火をつける濱口梧陵

各国における防災協力の取組を進めております。

「世界津波の日」2025高校生サミットin仙台について

2025年11月27日から28日にかけて、「世界津波の日」2025高校生サミット in 仙台が「“世界とつながろう。津波から未来を守るため”－東日本大震災の教訓と仙台防災枠組から、災害リスクと防災・減災を考える－」というテーマで東北大学災害科学国際研究所において開催されました。

同サミットには、日本国内高校生61名、9か国からの海外高校生27名、合計88名が参加し、津波対策を始めとする防災についてグループディスカッションを実施し、成果として、「仙台未来宣言」を発表しました。同宣言では、津波をはじめとする自然災害の脅威と向き合い、未来の安全と持続可能な社会を実現するために行動する決意を表明されております。

開会式では、郡仙台市長及び英利外務大臣政務官が主催／共催者挨拶を行ったほか、高市内閣総理大臣のメッセージが代読されました。また、閉会式では、UNDRRのカマル・キショー防災担当国連事務総長特別代表からのビデオメッセージも寄せられ、今村東北大学副学長や伊藤宮城県副知事から挨拶を頂きました。

サミットの開催前には、海外高校生はスタディーツアーに参加し、福島県相馬市の取組や仙台塩釜港、震災遺構である仙台市立荒浜小学校等を視察しました。仙台塩釜港では、国際拠点港湾としての役割や、仙台

港区ふ頭再編改良事業等について説明を受けたほか、東日本大震災における被害と復旧、港湾が果たした役割について説明を受けました。海外高校生のアンケート調査には、リアルな災害の現場や復興の様子を見ることができ、防災・減災の重要性についての認識が深まった、という意見が寄せられました。

高校生サミットでは、3つの分科会（テーマ1：大規模災害を教訓としてより良い復興を考える、テーマ2：防災における多様なステークホルダーの参画を考える、テーマ3：教訓をつないでいくための伝承と災害文化を考える）が行われ、その内容は「仙台未来宣言」に反映されました。本宣言は、参加した国内外の高校生がスタディーツアーや分科会を通じ、防災・減災を未来に繋いでいくことの重要性について考えた結果であり、津波をはじめとする自然災害の脅威と向き合い、未来の安全と持続可能な社会を実現するために行動することを決意表明したものです。

避難行動を含め、防災の取組において、ユースの参画は重要であり、日本政府は防災教育の取組を進めております。今般の宣言は、「私たちには、自然の恵みに感謝し、その脅威を正しく理解するとともに、災害の記憶と文化を未来へつなぐ責任があります。このサミットで育んだ絆を力に、私たち一人ひとりが防災リーダーとして、より良い復興と災害に強い未来の実現に向けて行動することを、ここに宣言します。」と結ばれております。本サミットに参加した国内外の高校生が将来の防災リーダーとして活躍することを期待しています。



仙台塩釜港の視察の様子



高校生サミットの集合写真



郡仙台市長挨拶の様子



仙台未来宣言の発表の様子



分科会の様子

日本初のフレスコボール国際大会開催！躍動感あふれるビーチ「ジャパンビーチゲームズ須磨 2025」

NPO法人日本ビーチ文化振興協会
代表理事 佐伯 美香

はじめに

兵庫県神戸市にある須磨海岸は、古くから「白砂青松」として愛されてきた日本を代表する風光明媚な海岸である。古代では海藻を使って塩を作る「藻塩焼き」の町として栄え、万葉集の歌にも「須磨人の海辺（うみへ）常（つね）去らず 焼く塩の辛（から）き恋をも 我（あ）れはするかも」と恋心をのせた歌が数多く残されている。「源氏物語」の舞台の一つとしても知られ、主人公の光源氏が政争に敗れて

都を追われ、移り住んだのが須磨である。初めて見る海や初めて経験する暴風雨に嘆き、都での華やかな生活を懐かしく恋しがりながら過ごした心情が描かれている。また、須磨の一ノ谷は源平合戦の「一ノ谷の戦い」の激戦地として知られ、平敦盛と熊谷直実の悲話は、能や歌舞伎の題材として語り継がれている。

景勝地としてだけでなく、須磨海岸は神戸の都市形成における重要な役割を担っていた。1946年から2005年まで60年間にわたり稼働していた

「須磨ベルトコンベヤ」は、神戸副産物団地と須磨海岸とを結ぶ全長14.5kmの土砂運搬施設で、山の土砂をベルトコンベヤで運搬し、ポートアイランドや六甲アイランド、神戸空港の人工島を造成した。

2017年、須磨海岸一帯は「みなとオアシス須磨」として登録され、「須磨ヨットハーバー」や「神戸市立須磨シーワールド」などが連携して通年の賑わいをつくる「まちづくり」を目指し、県内外や海外の観光客に親しまれ、ビーチ周辺が活気づいている。



歴史と文化が息づく須磨海岸

世界で開催されているビーチ・マリン・ハイブリッドスポーツの国際大会

世界に目を向けてみると、日本よりビーチの活用が活発的に行われている。そのひとつとして、海やビーチを舞台にしたビーチ・マリンスポーツの総合大会「アジアビーチゲームズ（主催：アジアオリンピック評議会（OCA）」「ワールドビーチゲームズ（主催：国内オリンピック委員会連合（ANOC）」が世界各地で開催されている。そして、2026年9月にはポルトガル中部地方最大のリゾート地のフィゲイラ・ダ・フォスにて「国際大学ビーチスポーツ選手権（主催：国際大学スポーツ連盟（FISU）」の開催が決定している。実施競技はビーチバレーボール、ビーチサッカー、ビーチハンドボール、ビーチレスリングの4競技で、2024年開催時には開催地ブラジルに34ヶ国、約1000人の選手が集結した。

自然の砂浜や既存施設を利用し仮



JBG 須磨 2025 ポスター



フレスコボール 試合の様子

設スタンドを設置するため、低コストのインフラ整備で開催することができるのが特徴である。また、選手や帯同役員、観戦客、メディアなど数千人が訪れるため、開催都市への宿泊や交通、施設利用などで観光・消費支出が生まれ、メディア放映、配信により国際的知名度が向上することでオフシーズンの観光誘客などの経済活性が期待されている。

近年の傾向として「環境保全」も視野に含めた持続可能な経済発展モデルとしても注目の大会である。

前述のとおり、須磨海岸は「みなとオアシス」として整備されている場所であり、関西国際空港、神戸空港など利便性の高い立地として好条件の場所に位置し開催しているのが「ジャパンビーチゲームズ須磨（主催：ジャパンビーチゲームズ須磨実行委員会）」であり、今回その歴史に新たなページが刻まれた。

「ジャパンビーチゲームズシリーズ」

関西屈指のシーサイドとして発展している須磨海岸の強みである「恵まれたビーチ環境」「神戸を象徴する景観」「優れた立地・利用しやすいデザイン空間」「都市とビーチの両方を楽しめる旅先」としての特徴を活かし、日本のビーチを世界へ発信していくため2023年より、ビーチ・マリンスポーツのグレードの高い大会が集結する「ジャパンビーチゲームズ須磨」を開催している。

本事業は日本のビーチ資源を活かし、「元気力・活性力・世界への発信力」に繋げることを目指し、2014年「ビーチゲームズ日本招致プロジェクト」を発足し、活動の一環としてスタートしたのが「ジャパンビーチゲームズフェスティバル」である。オリンピック正式種目の「ビーチバレーボール」や子どもから大人まで気軽に楽しめる「ビーチ相撲」など約20種目のビーチ・マ

リンスポーツの公式戦、体験会をお台場海浜公園おだいばビーチ（東京都港区）、稲毛海浜公園いなげの浜（千葉県千葉市）と開催地を広げ、より競技性を重視したイベントとして「ジャパンビーチゲームズ須磨」の開催に至った。日本の最高峰の大会、そして国際大会の招致を目指し活動してきた中で今回、フレスコボールの国際大会を招致することとなった。

日本×ブラジル国交樹立 130周年記念大会

2025年は日本とブラジルとの間で正式な国交が結ばれてから130年の記念の年でもあった。また、明治時代に神戸港からブラジルへの移民が盛んに行なわれていたことから、神戸市とブラジル・リオデジャネイロは姉妹都市提携が結ばれ、スポーツや食文化などの交流が行われている。

そんなブラジルで生まれたスポーツがフレスコボールである。フレスコボールはブラジル・リオデジャネイロのコパカバーナビーチ発祥のスポーツで、味方同士でラリーを続け、ラリー回数やテクニックで採点が行われる。近年、スペインやイタリアなどのヨーロッパやアメリカ、ニュージーランド、韓国など世界のビーチで親しまれ、競技人口も増加している。日本では2013年に「日本フレスコボール協会」が設立され、お台場、三浦海岸、稲毛海浜公園、沖縄などで大会が行われている。

この節目の年を記念し、「ジャパンビーチゲームズ須磨 2025」にて国際大会が行われることとなり、ブラジルをはじめオランダ、イスラエル、アメリカ、



華やかな衣装のサンバダンスチーム



日本人選手が海外選手とたたえ合う姿

韓国など世界から10か国17人の選手が来日し、2日間にわたり須磨海岸で素晴らしい試合、そして国の垣根を越えて日本人とペアを組んで出場するなど、スポーツを通じた国際交流が行われた。また会場内では、一般財団法人日伯協会、一般社団法人神戸ブラジル協会の協力により、サンバダンスチームが会場内を練り歩き、来場者も一緒にサンバのリズムに合わせて踊る様子も見られ、国際色豊かなイベントとなった。

大会を運営した日本フレスコボール

協会の窪島剣聖会長は今回を振り返り、「来日したブラジル人選手のほとんどが初来日であったことから、競技のみならず日本の様々な観光名所を回り日本の魅力を多角的に伝えるためホスピタリティを持ってアテンドを行うことで、再訪の意欲を醸成する機会となった。また、国際組織設立に向けて国際的なルール統一への取り組み、2年に一度のワールドカップ開催、スポンサー協力などブラジルのフレスコボール組織と合意を結ぶことができた。今回のイベントを通じて、一競技の単独

開催ではなく、集合体としての開催がいかに重要で価値あるものかを改めて痛感した」と語った。

今後の展望

国際大会招致に向けて大きな一歩を踏み出した本イベントはまだまだ進化の途中である。2026年のイベントにおいても国際大会を予定している団体もあり、競技団体が「ジャパンビーチゲームズ」に対する価値を再認識していることを感じている。また、新しい競技団体も増え、互いに切磋琢磨しながら競技の普及、PRを行うことで益々ビーチに活気が生まれることが期待できる。

この機運を醸成させるためにも、ビーチスポーツの土壌整備は欠かせ



表彰式の様子

ないものとなる。砂浜の砂質は国際基準を設けている国際競技組織もあることから、自治体、管理者、競技団体が三位一体となって環境を整備するこ

とで開催への近道となる。須磨海岸を「ビーチスポーツの聖地」として昇華させ、新しい歴史が須磨海岸に刻まれていくことを期待する。



参加選手全員で記念撮影

インフラ整備の事業化検討を“機動的”に支援 ～「官民連携基盤整備推進調査費」のご案内～

国土交通省 国土政策局 地方政策課 調整室 杉山 直優

1. はじめに

現在、令和5年7月に閣議決定された第三次国土形成計画を踏まえ、「新時代に地域力をつなぐ国土」の実現に向けた各種取組が行われているところですが、当室では地方公共団体が行うインフラの事業化検討に対して、民間事業実施のタイミングに合わせて“機動的”に支援を行う官民連携基盤整備推進調査費(以下、官民調査費とする)を所管し、全国の地方公共団体において活用されています(R3～R7年度実績:102件)。

2. 官民調査費の概要

官民調査費は、民間の事業活動計画と一体となって推進する事業のうち、地方公共団体によるインフラ整備の事業化検討に活用できる補助金です(令和7年度予算:331百万円(国費))。官民調査費の概要を以下に

記載します。

<対象事業>

国土交通省所管の社会資本整備事業(港湾、海岸、河川、道路、公園等)

<補助対象>

都道府県、特別区及び市町村
(一部事務組合及び広域連合を含む)

<補助率>

1/2 以内

図-1は、官民調査費を活用できる事業のイメージを示したものです。港湾分野での官民調査費の活用例は、民間の事業活動にあわせて地方公共団体が港湾区域内に整備するインフラ(岸壁、港湾緑地、護岸、ふ頭等)の事業化検討が挙げられます。なお、民間の事業活動は、クルーズ船の寄港、港湾緑地内の収益施設の運営、物流倉庫の整備等、ハード・ソフト問わず様々な活動が該当します。

官民調査費の支援内容は図-2上

部に示す、概略設計や関連調査等のインフラ整備の事業化検討に必要な調査で、具体的には①概略設計、②基礎データ収集、③整備効果検討、④PPP/PFI導入可能性検討等に対して支援します。みなと緑地PPPの導入可能性検討も支援対象です。

また、官民調査費を活用可能な段階は図-2下部に示す、事業化検討段階です。事業化検討段階とは、構想段階(インフラの整備が決まっていない、整備可否の検討段階)と事業実施段階(交付金等により事業費が予算化された段階)の間を表します。つまり、インフラを整備することが決まっており、事業化に向けた検討を行う場合に活用できます。

3. 港湾分野における活用事例

国土政策局のHPでは、官民調査費の過去の活用事例を公開していますので、参考にしてください。港湾分



図-1 官民調査費を活用できる事業のイメージ

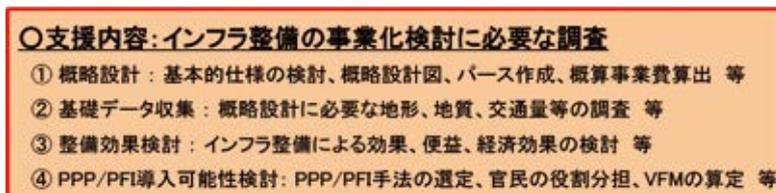


図-2 官民調査費の支援内容

成果事例（三河港蒲郡地区における物流機能の強化とクルーズ船誘致）

- ・三河港は自動車の輸出など物流拠点としての役割を担っているが、取扱量が増加し、既存施設では対応できない課題があった。
- ・あわせて、豊富な観光資源を活かしたクルーズ船の受け入れ強化が図れるよう、ふ頭の再整備を行うための検討を行った。

【H28年度、愛知県実施調査】



図-3 官民調査費の活用事例（三河港蒲郡地区における物流機能の強化とクルーズ船誘致）

野では、みなとオアシスの拠点となる施設やフェリーターミナル、港湾緑地等の整備、クルーズ船誘致のための岸壁改良、物流機能強化のためのふ頭の再編に向けた事業化検討等に官民調査費が活用されています。ここでは、H28年度に愛知県で活用された事例を図-3に示します。本事例は同県蒲郡市に位置する三河港における物流機能強化とクルーズ船誘致を目的に、官民調査費を活用して物流動向調査、港湾施設の概略検討を行いました。物流動向調査では輸出自動車量の需要予測、積込ヤード・岸壁の再整備規模の検討を、港湾施設の概略検討では大型クルーズ船を対象とした係船シミュレーションの実

施、係留設備の配置検討を行いました（図中○調査内容を参照）。また、これらの検討の成果の一部として、係船シミュレーションの実施状況、積込ヤード・岸壁の再整備の検討図、クルーズ船を対象とした係留設備の配置図を図中に示しています。

官民調査費の活用後、クルーズ船誘致のための岸壁及び泊地、物流機能強化のためのふ頭用地の埋立事業が着手され、R5年1月に岸壁が供用されました。

4. おわりに

官民調査費は年度途中の応募・配分が可能で、例年3回程度募集し

表-1 R7年度 募集スケジュール

区分	募集期間	配分時期
第1回	1/22(水)～2/7(金)	4/23(水)
第2回	4/16(水)～6/6(金)	8/8(金)
第3回	6/12(木)～7/25(金)	9/18(木)

ています。R8年度の募集期間は決まり次第HP等でお知らせします。R7年度は表-1に示す日程で募集しました。その他、応募の詳細はHPをご覧ください。また、当室では、官民調査費に関する相談を随時受け付けています。ご不明点等ありましたら、お気軽に下記へご連絡ください。

【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）



「新しい地方経済・生活環境創生交付金（第2世代交付金）」について

港湾局 海岸・防災課
藤木 智巳

1. はじめに

新しい地方経済・生活環境創生交付金（第2世代交付金）（以後、新交付金）は、地方がそれぞれの特性に応じた発展を遂げることができるよう、地方公共団体の自主性と創意工夫に基づき、地域の多様な主体の参画を通じた、地方創生に資する、地域の独自の取組を計画から実施まで強力に後押しする制度として創設されました。

本稿では新交付金の制度概要について紹介します。

2. 旧制度からの改正点

旧制度（デジタル田園都市国家構想交付金）からの改正点として、これまではソフト・拠点整備・インフラ整備は各々の事業として実施されてきましたが、新交付金では3つの区分を統合し、より地方創生に資する取組が行ないやすくなるよう制度を見直すとともに、インフラ整備事業について対象範囲を拡大したところです。

また、新交付金計画の作成からPDCAサイクルの検証にいたるまで、地域の多様な主体（産官学金労言など）の参画を促し、それぞれの知恵と情熱を活かして地域の可能性を引き出すことを後押しする仕組みを構築しています。

さらに、KPI設定後のPDCAサイクルをより実証的なものとするため、取り

組みの効果検証及び評価結果・改善方策の公表を義務付けることとしています。それらを踏まえ、農林水産業や観光振興等の高付加価値化や日常生活に必要な不可欠なサービスの維持向上など地方創生に資する多様な取組を支援します。

3. 新交付金の制度概要

新交付金では、ソフト・拠点整備・インフラ整備が一体となった取組を可能としており、以下に各事業における概要を記載します。

	事業期間	交付上限・補助率
ソフト	原則3年 最長5年	1 団体当たり国費 都道府県：15億円 中核都市：15億円 市区町村：10億円 補助率：1/2
拠点整備	原則3年 最長5年	1 団体当たり国費 都道府県：15億円 中核都市：15億円 市区町村：10億円 補助率：1/2
インフラ整備	原則5年 最長7年	1 団体当たり国費 都道府県：15億円 中核都市：15億円 市区町村：10億円 補助率：各事業事

<ソフト事業>

新たな取組に向けた構想・企画段階、具体化に向けた事業主体の組成段階、事業主体組成後の事業実施段階に要する、ソフト事業を中心とした経費を支援対象としています。

対象経費の例

- 事業推進主体組成経費
- 事業構想・計画立案経費
- 外部人材招聘経費、その他人材確保等関係経費
- 試作・実証経費
- 広報・PR、プロモーション経費
- 市場調査経費
- 施設整備経費

<拠点整備事業>

対象とする施設は、地方創生の充実・強化に向けて効果の発現を期待できる、建築基準法の「建築物」及び「建築物以外の施設（設備整備・用地造成等）」に該当するもので、具体

<共通事項>

事業を進めていく中で、「稼ぐ力」が発揮され、事業推進主体が自立していくことにより、将来的に本交付金に頼らずに、事業として自走していくことが可能となる事業であること。収益性のない事業であっても、一般財源による負担が増大しない仕組みづくりに努め、実施する事業の性格や内容に応じて事業収入等歳入面での財源確保、関連する諸施策等により見込まれる一般歳出の削減効果や相乗的な事業効果が見込まれる事業であること。

この他、限られた予算でより多くの地方自治体への支援が可能となるよう各事業毎に事業計画期間と交付上限額が設けられています。また、各団体当たり、原則10件までの申請上限も設けられています。

例としては下表のとおりです。

また、この表以外でも対象となり得るので、判断が難しい場合は交付金担当までご相談してください。

対象経費の例
●観光や農林水産業の先駆的な振興に資する施設
●地方への人の流れを飛躍的に加速化し、地方への移住・二地域居住、起業等に確実につながる施設
●多様な働き方を先駆的に実現し、女性や高齢者の就業を効果的に促進するための施設
●交流人口の拡大や地域の消費拡大に効果的に結びつく施設
●日常生活に不可欠なサービスを提供するもの
●地域の防犯力強化に資する施設

インフラ整備の対象事業
① 治水事業
② 治山事業
③ 海岸事業
④ 道路整備事業
⑤ 港湾整備事業
⑥ 空港整備事業
⑦ 都市・幹線鉄道整備事業
⑧ 住宅対策事業
⑨ 都市環境整備事業
⑩ 下水道事業
⑪ 水道施設整備事業
⑫ 廃棄物処理施設整備事業
⑬ 工業用水道事業
⑭ 国営公園等事業
⑮ 自然公園等事業
⑯ 農業農村整備事業
⑰ 森林整備事業
⑱ 水産基盤整備事業
⑲ 農山漁村地域整備交付金
⑳ 推進費等

組み合わせパターン
●パターン1 ・インフラ整備事業2事業以上 インフラ整備事業+ソフト or 拠点整備
●パターン2 ・インフラ整備事業1事業 インフラ整備事業+ソフト +拠点整備
※インフラ整備は①～⑱が対象 パターン1を標準とする

<インフラ整備事業>

公共事業関係費のうち下表に示す事業に該当する国庫補助事業。詳細は各事業制度を所管する省庁の新交付金におけるインフラ整備事業の交付要綱等を参照してください。

また、インフラ整備事業の活用にあたっては、必ずソフト事業と拠点事業のいずれか、又はその両方との組み合わせが必要になります。

4. おわりに

インフラ整備事業において海岸事業についても活用が可能となっており、特に海岸を地域資源とした賑わいの創出等への活用が考えられます(図-1参照)。活用についての相談は交付金担当へ気軽に連絡頂ければ幸いです。本稿を参考に活用事例が増えることを期待します。

海岸エリアの魅力向上による地域の観光消費拡大

- 国内の訪問客数は増加傾向にあるが、地域への滞在時間が短く、観光消費が伸び悩んでいる。そこで、貴重な地域資源である海岸において、旅行者のニーズに合わせた利活用を促進することで、既存の観光スポットと連携した「プラスワントリップ」により、宿泊客、観光消費額の向上を図る。

地域創生の実現における構造的な課題(例)

既存の観光スポットは訪問客数が増加傾向であるにも関わらず、地域への旅行者は日帰りが多く滞在時間が短いため、観光消費額が頭打ちとなっている。地域が有する●●海岸は美しい景観と共に、本地域の文化・歴史・風土を培ってきた経緯があり、高度経済成長以降は海水浴やマリンスポーツにより地域経済にも寄与してきた。しかしながら、下記の課題により観光スポットとしての魅力が低下し、貴重な地域資源が生かし切れていない。

- レジャーの多様化や旅行者のニーズの変化(例:海水浴→グランピング、マリンスポーツ、美しい景観 等)
- プロモーション不足による不認知や主要駅からの二次交通手段が不十分
- 旅行者のニーズに合わせた施設や、年間通じて楽しめる施設の不存在・老朽化

ソフト事業

【海岸の利活用方法の検討と認知度・利便性向上】

- ターゲット分析
 - ・ターゲット、ニーズの分析
- コンテンツ造成
 - ・モデルコース造成
 - ・自転車やマリンスポーツ用具等の貸出、荷物預かり・受取・配送サービス等の検討
- プロモーション
 - ・SNS発信、FAMツアー開催
 - ・スポーツや地元食フェス等のイベント立案 等



拠点整備

【海岸利用を促進するための施設】

- ニーズに応じた季節間わない施設の整備
例)駐輪・駐車場、イベントやグランピング施設等利用の多目的広場、地場産品販売所等
休憩所・東屋、トイレ、多言語情報板



整備イメージ

インフラ整備

【海岸環境の整備】

- 海岸の魅力向上に必要な整備
例)養浜、植樹、緑地整備 等



整備前後(イメージ)

想定される多様な参画主体(例)

- ・観光協会、商工会議所、地元自治会、地元大学、環境保全活動を行なう市民団体、海岸協力団体 等

想定されるKPI(例)

- ・海岸利用者数(人)
- ・観光消費額 等

伴走支援(例)

- ・利活用方法の検討における戦略の提案など方針策定への助言 等

図-1

全国海岸リレー紹介

近畿

災害に強く、安全で使いやすい大阪港の実現!!

大阪港湾局 計画課

●はじめに

大阪港は人口約2,100万人の一大生産・消費圏を形成する近畿圏の核となっており、国際コンテナ戦略港湾として、西日本のゲートウェイ機能強化を図っております。

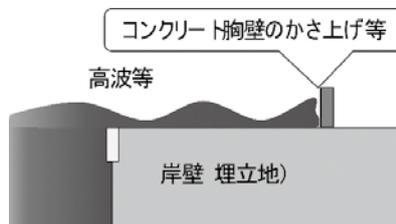
一方、大阪港の背後に広がる大阪市域は、淀川などの土砂が堆積してきた低地のため、水害に弱い地形となっております。このため、水際線に防潮堤を整備(天端高O.P.+7.3~8.2m)し、高潮対策(整備済み延長:60km、整備率:10割)や南海トラフ巨大地震による津波浸水対策(整備済み延長:5.4km、整備率:7割)に取り組んでおり、甚大な被害は発生していません。



大阪港の防潮堤

●埋立地における浸水対策

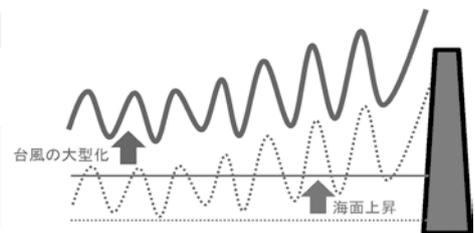
平成30年台風第21号の高波等により、防潮堤内側での浸水被害はなかったものの、埋立地(咲洲・舞洲・夢洲)の一部において浸水被害を受けました。そのため、実際に浸水したエリアを短期対策、過去最大規模の台風によるシミュレーションで浸水が想定されるエリアを中期対策として位置づけ、岸壁(埋立地)で既設のコンクリート胸壁や護岸のかさ上げ等の浸水対策(対策総延長約20km)に取り組んでいます。現在、短期対策(約7km)は概成しており、引き続き中期対策を進めています。



浸水対策イメージ

●気候変動による海面上昇等に対応した海岸堤防の整備

大阪府が開催した「大阪府大阪湾沿岸海岸保全基本計画審議会」において、気候変動の影響による2100年時点での気温2℃上昇シナリオに対して、大阪港では0.3~1.1m(2100年時点)の海岸堤防の天端高不足が示されました。現在、大阪港では市民の安全・安心の確保や災害に強く、安全で使いやすい港の実現に向け、海面上昇等に対応した海岸堤防の整備(天端高O.P.+7.3~8.2m)の検討を進めています。



気候変動による外力変化イメージ

四国

泳ぐ!駆ける!走る!奈半利町ちびっこトライアスロン大会!!

高知県 土木部 港湾・海岸課

●はじめに

奈半利港は、高知県東部の奈半利川河口に位置しており、古くは紀貫之の「土佐日記」にも記されている歴史のある港です。

奈半利港海岸は、海岸線5,275m、海岸保全区域は3,234mの美しい海岸であり、サンゴ遊覧船の運航や、SUP体験などが行われています。

●手づくり郷土(ふるさと)賞

令和7年2月に「奈半利町みなと未来会議」と「一般社団法人なはりの郷」が取り組んできた「奈半利町ふるさと海岸をフル活用した地域振興」が「手づくり郷土(ふるさと)賞」を受賞しました。

平成21年に海浜センターが整備されて



奈半利港海岸の現況

以降、手ぶらで訪れても楽しめるグランピング施設や、ナイトSUP、水中スクーターなど、様々な事業に取り組んでいるとともに、地域の方々によるボランティア活動なども盛んに行われており、交流人口の拡大や、地域経済の発展にも貢献していることが高く評価されたものです。

●奈半利町ちびっこトライアスロン大会

令和7年10月19日(日)にふるさと海岸にてみなと未来会議が主催する「ちびっこトライアスロン大会」が開催されました。

当大会は、平成22年から開催しており、四国内で唯一のキッズトライアスロンとなっています。今回で14回目を迎え、すっかり当海岸の恒例行事となり、たくさん子ども達や地元の方々に楽しまれています。今回は近

年の猛暑による熱中症を避けるため、初めての10月開催となりましたが、関西圏からの参加もあり、県内外あわせて93名の子ども達がふるさと海岸を駆け抜けました。

当大会は学年ごとの3クラスに分かれ、スイム、バイク、マラソンの合計タイムを競いあう大人顔負けのトライアスロンです。地元の皆様の思いが詰まったこの美しい海岸を一心に駆け抜けた子ども達にとっては、忘れられない思い出になったのではないのでしょうか。

●おわりに

今後も、美しい奈半利港ふるさと海岸を奈半利町のすばらしい財産として未来の子ども達に引き継いでいく為に、地元の皆様とともに魅力発信や美化活動などに、一層努めて参ります。



海岸清掃活動(奈半利町提供写真)



大会の様子(奈半利町提供写真)

陸閘の統廃合に向けた取組について

山口県 土木建築部 港湾課

●はじめに

海岸保全施設として設置されている「陸閘」は、平時は港湾や海岸を利用する方々の通行路などとして使われ、津波や高潮の発生時には閉鎖することで背後地への浸水被害を防ぐ重要な役割を担っている施設です。しかし近年では、利用実態の変化や施設の老朽化、維持管理に係る負担の増大といった課題も顕在化しています。こうした状況を踏まえ、現在、山口県では陸閘の統廃合に向けた検討を進めています。



陸閘の現地確認状況

●陸閘の現状

山口県には港湾局所管で管理している陸閘が1,200基以上あり、その中には、周辺の土地利用や交通状況の変化により、日常的に利用されなくなったものや、近接する複数の陸閘が同様の機能を果たしている箇所が見られます。これらすべての陸閘を将来にわたり維持管理していくことは、限られた財源や人員の中では難しく、安全性を確保しながら効率的な施設配置を行うことが求められています。

●陸閘の現地確認と対応方針

このため現在、山口県ではすべての陸閘



役割を終えた陸閘

を対象に現地確認を実施し、実際の利用状況、周辺環境、代替経路の有無、防災上の必要性などについて一つ一つ丁寧に確認しています。また、地域住民や関係者の利用実態にも配慮しながら、陸閘が果たしている役割や必要性を多角的に整理しています。これらの確認結果を踏まえ、引き続き必要な陸閘、集約が可能な陸閘、役割を終えた陸閘に整理し、統廃合または階段等の代替施設への変更の可否を総合的に判断しています。

今後は、地域の安全性や利便性の確保を前提としつつ、維持管理の効率化を図りながら、現地確認の結果を基に、陸閘の統廃合を計画的に進めていきます。



階段へ変更可能な陸閘

外浦港海岸における津波対策事業の推進について

宮崎県 県土整備部 港湾課

●はじめに

宮崎県南部に位置する日南市の「外浦(とのうら)港」は、入り組んだリアス海岸が作り出す穏やかな天然の良港です。古くから近海漁業の拠点として、また美しい景観を活かした観光の拠点として親しまれてきました。

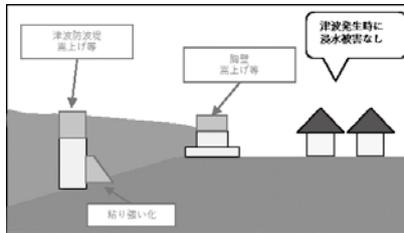
しかし、近い将来発生が予測される南海トラフ巨大地震をはじめ、日向灘沿岸部を震源とする地震・津波被害等に対して、背後地の集落や公共施設は浸水のリスクを抱えています。令和6年8月には最大震度6弱を観測し、大きな被害は無かったものの、地元からの不安の声が高まっており、地域住民の生命と財産を守り、将来にわたって安心できる港づくりが喫緊の課題となっています。



外浦港海岸全景

●事業の概要

外浦港海岸では、津波浸水被害を効果的に軽減するため、令和2年度より「多重防護」によるL1津波対策を進めています。これは、沖合の津波防波堤と陸域の胸壁を組み合わせた二線防護により、津波を段階的に減勢させるものです。



多重防護の概念図

本事業の大きな特徴であり、課題であるのが、日南地域特有の地質であるシラス層への対応です。津波防波堤新設予定箇所において、シラス層を含む非常に厚い軟弱層が確認されており、地震時の液化化や不同沈下のリスクを有しています。現在実施中の設計業務では、土質調査の結果に基づき、地盤改良工法の検討を行っており、事業費の精査と工期短縮を両立させる最適な構造形式の選定を進め、地域の景観や利便性にも配慮しつつ、早期の工事着手を目指しています。

●地域の魅力

外浦港沿岸は日南海中公園に指定されており、当港からは地域のシンボルである水中観光船「マリンビューワーにちなん」が運行しております。船底の窓からサンゴや熱帯魚を観察できるこの船は、日南海岸観光の目玉として多くの人を惹きつけています。また、毎年3月上旬頃には外浦かつお・まぐろ祭りが開催され、カツオ一本釣りの漁獲量日本一を誇る日南市のPR、カツオとマグロの解体ショー等が行われ、多くの人が集まり活気に溢れます。



マリンビューワーにちなん(日南市観光協会HPより)

●おわりに

津波対策事業は、地域の安全・安心の礎です。私たちはこの美しい外浦の「なぎさ」を守りつつ、最新の技術知見をもって強靱な海岸づくりに邁進してまいります。

那覇港三重城海岸老朽化対策事業について

那覇港管理組合 企画建設部 計画建設課

●はじめに

那覇港は、沖縄本島南部、那覇市と浦添市にまたがって位置し、沖縄県の物流、人流の中心的な拠点港湾として沖縄県の経済社会活動を支えており、外国、本土と沖縄、八重山周辺離島と連絡する沖縄で最も重要な港湾となっています。

古くは15世紀頃から琉球王府の貿易の拠点として栄え、今日まで沖縄の海の玄関として発展してきた港であり、一部の石油製品などを除き、沖縄で生産・消費されるほとんどの物資が取り扱われています。

●三重城海岸の老朽化対策について

那覇ふ頭地区にある三重城は、琉球王朝時代に倭寇から那覇港を守るために築かれた城砦であったことから、三重城海岸は文化・

史跡を一体的に感じることができるウォーターフロントとして整備されました。景観に配慮し琉球石灰岩の白を基調とした造りとなっているほか、植栽帯や遊歩道も併設されており、美しい夕日を眺めることができることから、観光客や住民の憩いの場としても利用されています。

築造から40年以上経過し、老朽化による護岸前面の被覆石の移動や消失があることから、背後地の利用状況を踏まえ被覆ブロック設置による老朽化対策を行いました。被覆ブロックへ植石を施し環境と景観へ配慮したことで、さらなる親水性の向

上や憩いの場としての機能向上に寄与出来たと考えています。

●おわりに

那覇港管理組合では、三重城海岸に隣接している三重城小船溜を始め、那覇クルーズターミナル、波の上ビーチ等の9施設を「みなとオアシスなは」に登録しており、地域住民と観光客の交流の連結により活気あふれるみなとまちづくりの実現を図ることを目指しています。

那覇空港から10分と近く、また市街地からもアクセスしやすいので、ぜひお越しください。



みなとオアシスなは



三重城海岸補修箇所



三重城ふるさと海岸遊歩道



中国 /
陸間の統廃合に向けた取組

近畿 / 大阪港

四国 /
奈半利町ちびっこトライアスロン大会

九州 / 外浦港海岸における津波対策事業

沖縄 /
那覇港三重城海岸老朽化対策事業

データで見る海岸・防災

① 港湾海岸における水門・陸閘等の状況(令和7年3月末時点 港湾局調べ)

- 津波・高潮等の災害が発生した際に、水門・陸閘等の現場操作員の安全を確保しつつ確実に閉鎖するため、操作規則に基づく操作・退避ルールの徹底や統廃合、常時閉鎖、自動化・遠隔操作化の取組を進めています。
- 港湾海岸では、堤防や護岸、胸壁の前面の港湾等を利用する車両や人の通行のために多くの陸閘が設置されています。
- 現在、各海岸管理者において、水門・陸閘等の効果的な管理運用体制の構築を進めています。

地方	都道府県	水門・陸閘等の施設総数				平成24年4月以降に統廃合した施設数
			自動化・遠隔操作化等の施設 ^{注1}	現場で操作を伴う施設		
					常時閉鎖	
北海道	北海道	178	11	159	75	6
東北	青森県	45	0	45	23	5
	岩手県	79	65	14	10	23
	宮城県	230	95	135	135	11
	秋田県	—	—	—	—	—
	山形県	2	1	1	1	0
	福島県	3	3	0	0	0
関東	茨城県	29	23	6	6	0
	千葉県	103	20	83	24	1
	東京都	30	17	13	4	37
	神奈川県	53	1	52	5	14
北陸	新潟県	0	0	0	0	10
	富山県	—	—	—	—	—
	石川県	59	0	59	59	8
	福井県	117	0	117	117	5
中部	静岡県	184	62	122	95	10
	愛知県	283	18	265	58	44
	三重県	1,021	218	803	291	93
近畿	京都府	2	0	2	0	0
	大阪府	399	12	387	23	16
	兵庫県	1,038	149	889	147	99
	和歌山県	331	39	292	174	53

地方	都道府県	水門・陸閘等の施設総数				平成24年4月以降に統廃合した施設数
			自動化・遠隔操作化等の施設 ^{注1}	現場で操作を伴う施設		
					常時閉鎖	
中国	鳥取県	28	0	28	27	0
	島根県	1	0	1	0	1
	岡山県	371	0	371	73	33
	広島県	1,769	45	1,724	56	205
	山口県	1,322	25	1,297	180	69
四国	徳島県	428	76	352	134	92
	香川県	1,325	22	1,303	514	190
	愛媛県	874	71	803	352	108
	高知県	345	15	330	34	210
九州	福岡県	54	4	50	12	13
	佐賀県	67	20	47	24	0
	長崎県	900	17	883	872	183
	熊本県	444	75	369	200	310
	大分県	320	58	262	180	24
	宮崎県	44	0	44	15	1
	鹿児島県	161	2	159	36	10
沖縄	沖縄県	56	0	56	55	12
合計		12,687	1,164	11,523	4,011	1,896

注1：「自動化・遠隔操作化等の施設」は、自動化または遠隔操作化している施設ならびにフラップゲートを指す

データで見る海岸・防災

②「水際・防災対策連絡会議」の開催実績

会議名称	対象港湾	事務局	開催日					
			R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
苫小牧港水際・防災対策連絡会議	苫小牧港	北海道開発局	R2.10.7	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17		R6.6.26 R7.3.17	
函館港水際・防災対策連絡会議	函館港	北海道開発局	R3.3.24	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17		R6.6.26 R7.3.17	
室蘭港水際・防災対策連絡会議	室蘭港	北海道開発局	R3.2.17	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17		R6.6.26 R7.3.17	
釧路港水際・防災対策連絡会議	釧路港	北海道開発局	R3.3.11	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17		R6.6.26 R7.3.17	
網走港水際・防災対策連絡会議	網走港	北海道開発局	R3.3.26	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17		R6.6.26 R7.3.17	
小樽港水際・防災対策連絡会議	小樽港	北海道開発局	R3.3.23	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17		R6.6.26 R7.3.17	
石狩湾新港水際・防災対策連絡会議	石狩湾新港	北海道開発局	R3.3.23	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17		R6.6.26 R7.3.17	
留萌港水際・防災対策連絡会議	留萌港	北海道開発局	R3.3.4	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17		R6.6.26 R7.3.17	
十勝港水際・防災対策連絡会議	十勝港	北海道開発局	R3.3.18	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17		R6.6.26 R7.3.17	
根室港水際・防災対策連絡会議	根室港	北海道開発局	R3.3.26	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17		R6.6.26 R7.3.17	
紋別港水際・防災対策連絡会議	紋別港	北海道開発局	R3.3.25	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17		R6.6.26 R7.3.17	
稚内港水際・防災対策連絡会議	稚内港	北海道開発局	R3.3.23	R3.7.9	R4.6.28 R5.3.17		R6.6.26 R7.3.17	
青森港水際・防災対策連絡会議	青森港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
むつ小川原港水際・防災対策連絡会議	むつ小川原港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
八戸港水際・防災対策連絡会議	八戸港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
仙台塩釜港水際・防災対策連絡会議	仙台塩釜港(仙台港区、塩釜港区、石巻港区)	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
相馬港水際・防災対策連絡会議	相馬港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
小名浜港水際・防災対策連絡会議	小名浜港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
秋田港水際・防災対策連絡会議	秋田港	東北地方整備局	R2.11.5	R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
久慈港水際・防災対策連絡会議	久慈港	東北地方整備局	R3.3.25	R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
宮古港水際・防災対策連絡会議	宮古港	東北地方整備局	R3.3.25	R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
釜石港水際・防災対策連絡会議	釜石港	東北地方整備局	R3.3.25	R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
大船渡港水際・防災対策連絡会議	大船渡港	東北地方整備局	R3.3.25	R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
能代港水際・防災対策連絡会議	能代港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
船川港水際・防災対策連絡会議	船川港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
酒田港水際・防災対策連絡会議	酒田港	東北地方整備局		R3.7.1	R4.6.15	R5.4.27	R6.6.14 R7.3.17	
千葉港水際・防災対策連絡会議	千葉港	関東地方整備局		R3.7.6	R4.6.22 R5.3.8		R6.6.21 R7.3.13	
木更津港水際・防災対策連絡会議	木更津港	関東地方整備局		R3.7.6	R4.6.22 R5.3.8		R6.6.21 R7.3.13	
館山港水際・防災対策連絡会議(内航クルーズ部会)	館山港	関東地方整備局	R2.10.29	R3.7.6	R4.6.22 R5.3.8		R6.6.21 R7.3.13	
川崎港水際・防災対策連絡会議	川崎港	関東地方整備局		R3.7.6	R4.6.22 R5.3.8		R6.6.21 R7.3.13	
横須賀港水際・防災対策連絡会議	横須賀港	関東地方整備局		R3.7.6	R4.6.22 R5.3.8		R6.6.21 R7.3.13	
東京港水際・防災対策連絡会議	東京港	関東地方整備局	R2.9.4	R3.7.6 R3.11.19	R4.6.22 R5.3.8		R6.6.21 R7.3.13	
茨城港水際・防災対策連絡会議	茨城港	関東地方整備局	R3.3.3	R3.7.7	R4.6.22 R5.3.8		R6.6.21 R7.3.13	
鹿島港水際・防災対策連絡会議	鹿島港	関東地方整備局	R3.3.3	R3.7.7	R4.6.22 R5.3.8		R6.6.21 R7.3.13	
横浜港水際・防災対策連絡会議	横浜港	関東地方整備局	R2.7.17	R3.7.7	R4.6.22 R5.3.8		R6.6.21 R7.3.17	
新潟港水際・防災対策連絡会議	新潟港	北陸地方整備局	R2.10.23	R3.7.9	R4.6.30 R5.3.20		R6.7.2 R7.3.17	
両津・小木・二見港水際・防災対策連絡会議	両津港、小木港、二見港	北陸地方整備局	R3.3.24	R3.7.9	R4.6.30 R5.3.20		R6.7.2 R7.3.17	
直江津港水際・防災対策連絡会議	直江津港	北陸地方整備局	R3.3.24	R3.7.9	R4.6.30 R5.3.20		R6.7.2 R7.3.17	
伏木富山港水際・防災対策連絡会議	伏木富山港	北陸地方整備局		R3.7.9	R4.6.30 R5.3.24		R6.7.2 R7.3.18	
金沢・七尾・輪島港水際・防災対策連絡会議	金沢港、七尾港、輪島港	北陸地方整備局	R3.3.16	R3.7.9	R4.6.30 R5.3.24		R6.7.2 R7.3.19	
敦賀港水際・防災対策連絡会議	敦賀港	北陸地方整備局	R3.3.16	R3.7.9	R4.6.30 R5.3.22		R6.7.2 R7.3.24	
名古屋港水際・防災対策連絡会議	名古屋港	中部地方整備局	R2.11.16	R3.7.9	R4.6.23 R5.3.23		R6.6.18 R7.3.11	
清水港水際・防災対策連絡会議	清水港	中部地方整備局	R2.12.17	R3.7.9 R3.11.19	R4.6.23 R5.3.23		R6.6.18 R7.3.11	
三重県水際・防災対策連絡会議	四日市港、津松阪港、尾鷲港	中部地方整備局	R3.3.22	R3.7.9	R4.6.23 R5.3.23		R6.6.18 R7.3.11	
御前崎港水際・防災対策連絡会議	御前崎港	中部地方整備局		R3.7.9 R3.11.19	R4.6.23 R5.3.23		R6.6.18 R7.3.11	

会議名称	対象港湾	事務局	開催日						
			R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	
田子の浦水際・防災対策連絡会議	田子の浦港	中部地方整備局		R3.7.9 R3.11.19	R4.6.23 R5.3.23		R6.6.18 R7.3.11		
三河港水際・防災対策連絡会議	三河港	中部地方整備局		R3.7.9	R4.6.23 R5.3.23		R6.6.18 R7.3.11		
衣浦港水際・防災対策連絡会議	衣浦港	中部地方整備局		R3.7.9	R4.6.23 R5.3.23		R6.6.18 R7.3.11		
神戸港水際・防災対策連絡会議	神戸港	近畿地方整備局	R2.9.7 R2.10.9	R3.7.1 R3.12.23	R4.6.20	R5.4.25	R6.6.17 R7.3.18		
大阪港湾水際・防災対策連絡会議	大阪港、堺泉北港、阪南港	近畿地方整備局	R2.10.16	R3.7.5 R3.12.23	R4.6.20	R5.4.25	R6.6.17 R7.3.18		
和歌山港湾水際・防災対策連絡会議	和歌山下津港、日高港、新宮港	近畿地方整備局	R3.3.24	R3.7.5 R3.12.23	R4.6.20	R5.4.25	R6.6.17 R7.3.18		
舞鶴港水際・防災対策連絡会議	舞鶴港	近畿地方整備局	R3.3.22	R3.7.5	R4.6.20	R5.4.25	R6.6.17 R7.3.18		
姫路港水際・防災対策連絡会議	姫路港	近畿地方整備局		R3.7.7	R4.6.20	R5.4.25	R6.6.17 R7.3.18		
東播磨港水際・防災対策連絡会議	東播磨港	近畿地方整備局		R3.7.7	R4.6.20	R5.4.25	R6.6.17 R7.3.18		
尼崎西宮芦屋港水際・防災対策連絡会議	尼崎西宮芦屋港	近畿地方整備局		R3.7.7 R3.12.23	R4.6.20	R5.4.25	R6.6.17 R7.3.18		
鳥取港水際・防災対策連絡会議	鳥取港	中国地方整備局	R3.3.5	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24		R6.6.25 R7.3.13		
境港水際・防災対策連絡会議	境港	中国地方整備局	R3.3.5	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24		R6.6.25 R7.3.13		
浜田港・三隅港・西郷港水際・防災対策連絡会議	浜田港、三隅港、西郷港	中国地方整備局	R3.3.5	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24		R6.6.25 R7.3.13		
水島港 宇野港 岡山港湾水際・防災対策連絡会議	水島港、宇野港、岡山港	中国地方整備局	R3.2.19	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24		R6.6.25 R7.3.13		
広島港水際・防災対策連絡会議	広島港	中国地方整備局	R2.11.24	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24		R6.6.25 R7.3.13		
福山港・尾道系崎港・呉港 水際・防災対策連絡会議	福山港、尾道系崎港、呉港	中国地方整備局	R3.2.26	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24		R6.6.25 R7.3.13		
山口県港湾水際・防災対策連絡会議	徳山下松港、岩国港、三田尻中関港、宇部港、小野田港	中国地方整備局	R3.2.17	R3.7.5	R4.6.16 R5.3.24		R6.6.25 R7.3.13		
山口県港湾水際・防災対策連絡会議	徳山下松港	中国地整 宇部港湾・空港整備事務所						R7.11.14 ～開催中	
徳島小松島港等水際・防災対策連絡会議	徳島小松島港、橘港	四国地方整備局	R3.2.4	R3.7.6 R3.12.24	R4.6.23	R5.4.26	R6.6.18 R7.3.21		
高松港等水際・防災対策連絡会議	高松港、坂出港	四国地方整備局	R3.2.4	R3.7.6 R3.12.24	R4.6.23	R5.4.26	R6.6.18 R7.3.21		
松山港等水際・防災対策連絡会議	松山港、宇和島港、今治港、新居浜港、東予港、三島川の江港	四国地方整備局	R3.2.4	R3.7.6 R3.12.24	R4.6.23	R5.4.26	R6.6.18 R7.3.21		
高知港等水際・防災対策連絡会議	高知港、須崎港、宿毛湾港	四国地方整備局	R3.2.4	R3.7.6 R3.12.24	R4.6.23	R5.4.26	R6.6.18 R7.3.21		
下関港水際・防災対策連絡会議	下関港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R4.12.6 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
博多港水際・防災対策連絡会議	博多港	九州地方整備局	R2.11.30	R3.7.8	R4.6.17 R4.10.27 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
北九州港水際・防災対策連絡会議	北九州港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
三池港水際・防災対策連絡会議	三池港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
苅田港水際・防災対策連絡会議	苅田港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
佐賀県港湾水際・防災対策連絡会議	唐津港、伊万里港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
大分県港湾水際・防災対策連絡会議	大分港、別府港、佐伯港、中津港、津久見港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8 R3.12.24	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
長崎港水際・防災対策連絡会議	長崎港	九州地方整備局	R2.11.18	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
佐世保港水際・防災対策連絡会議	佐世保港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
厳原港水際・防災対策連絡会議	厳原港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
福江港水際・防災対策連絡会議	福江港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
郷ノ浦港水際・防災対策連絡会議	郷ノ浦港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
熊本港水際・防災対策連絡会議	熊本港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
八代港水際・防災対策連絡会議	八代港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
三角港水際・防災対策連絡会議	三角港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
宮崎県港湾水際・防災対策連絡会議	宮崎港、細島港、油津港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8 R3.12.24	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
鹿児島港・川内港・西之表港・名瀬港水際・防災対策連絡会議	鹿児島港、川内港、西之表港、名瀬港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
志布志港水際・防災対策連絡会議	志布志港	九州地方整備局	R3.3.12	R3.7.8	R4.6.17 R5.3.9		R6.6.14 R7.3.13		
沖縄本島重要港湾等水際・防災対策連絡会議	那覇港、運天港、金武湾港、中城湾港	沖縄総合事務局	R2.11.27	R3.7.13	R4.6.29 R5.3.22		R6.7.2 R7.3.14		
平良港水際・防災対策連絡会議	平良港	沖縄総合事務局	R3.1.26	R3.7.13	R4.6.29 R5.3.22		R6.7.2 R7.3.14		
石垣港水際・防災対策連絡会議	石垣港	沖縄総合事務局	R3.2.2	R3.7.13	R4.6.29 R5.3.22		R6.7.2 R7.3.14		

注：この他にも、厚労省等からの感染症やヒアリ等に関する情報を構成員に適宜共有

Park-PFIを活用した上人ヶ浜公園の再整備

別府市建設部公園緑地課 課長補佐 小野 能久

1. はじめに

別府市は、九州の北東部、瀬戸内海に面した大分県の東海岸のほぼ中央に位置し、緑豊かな山々と波穏やかな別府湾に囲まれた美しい景観の間には、大地から立ちのぼる「湯けむり」がたなびき、当市を象徴する風景として市民や観光客から親しまれる国際観光都市です。と、よくあるコラムのような書き出しから始めましたが、やはり「別府と言えば温泉」が大概の方の認識ではないでしょうか。

市内には別府八湯（べっふはっとう）と呼ばれる8つの温泉郷が点在し、湧出量と源泉数は日本一であり、さまざまな泉質の温泉が湧き、世界でも屈指の温泉資源のあるまちです。

ここで紹介する上人ヶ浜公園（しょうにんがはまこうえん）も、温泉の源泉が園内に5つあり、そんな環境の都市公園があるのも別府ならではのかもしれません。

2. 上人ヶ浜公園の概要

上人ヶ浜公園は、市内唯一の海浜公園として、自然の海岸線や松林を活かした整備を図ってきました。公園の北側は高さ20mを超える松が自生する松林を主とした広場が広がり、南側はワシントンニアパームやフェニックスなどが植栽された南国的な雰囲気が出された芝生広場が広がり、ストリートバスケットやスケートボードができるスペースも有しています。

そもそもこの公園名にもなっている「上人ヶ浜」の由来は、今から約700年前に全国巡礼中の一遍上人が九州に立ち寄る際、初めて上陸した場所と言われ、当時この一帯は速水ヶ浦と呼ばれていましたが、一遍上人の上陸を記念して上人ヶ浜と呼ばれるようになったそうです。

その後一遍上人は、鉄輪に滞在し、別府八湯の一つである、今日の鉄輪温泉を開いたとされます。

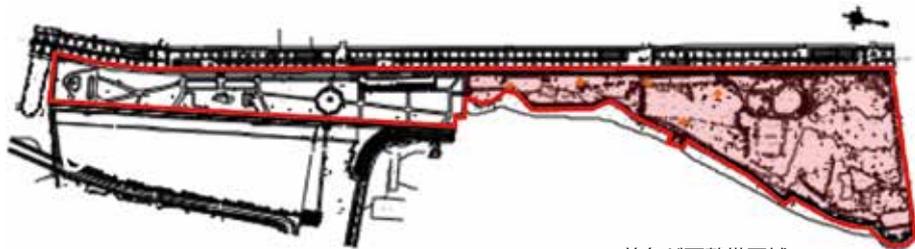
3. 別府海浜砂湯とは

公園名からして、別府の歴史と所縁の深いこの公園には、この度行った事業の主役となる別府海浜砂湯があります。

当市では古くから海岸の砂浜に温泉が湧き出し、別府湾沿岸の各温泉地の砂浜には、いくつもの天然の砂湯があり、多くの湯治客で賑わっていました。その後海岸の埋立てなどにより、天然の砂湯に入れる砂浜がなくなったために、昭和61年に市



海上より公園を臨む



着色が再整備区域



改修前の砂湯

内で唯一自然海岸が残る上人ヶ浜に別府海浜砂湯を設け、市営施設として運営してきました。

事業化までの入浴者数は、年間約5万人を超え、年間約2,000万円の収益を毎年計上する健全な経営を行ってきました。

一方で、施設そのものは、年間約3万人程度の入浴収容数を想定し設置していたため、ゴールデンウィークや週末等の繁忙期には最大3時間の待ち時間が発生し、サービスの向上や施設改修が課題となっていました。

4. 別府市の公園行政運営

ここで、当市の公園行政について少し触れたいと思います。

人口約111,000人の街に都市公園が149箇所あり、公園緑地課では、日々の維持管理や施設の長寿命化対策、こどもまんなか公園づくり事業、Park-PFI事業などを行っています。

別府市総合計画においては、「1日中過ごせる公園の実現」を掲げており、様々なインフラ施設の中で、その存在価値は利用者に公園へ日常的に来てもらいしっかりと使ってもらい、さらには長く滞在することや多様な使い方をしてもらうことで発揮されると考えます。

このことから、公園毎に行う経営アクションとしては「課題解決」と「新たな価値創造」を2つのテーマとし

て、その目標達成に必要な最適手法をまずは検討し、実施しています。

5. Park-PFIによる再整備

上人ヶ浜公園においても課題解決に向けた検討を始めました。

従来型の市が改修し民間事業者が運営する方法やPFI事業として行う方法、また複数の制度をあわせて行うPPP事業など選択肢は様々ありましたが、最も市や利用者、運営する事業者にとって最善なのはどれかと出た答えがPark-PFIを活用した砂湯のリニューアルを主とした公園再整備でした。

公募にあたっては、主に別表-1を

別表-1

公募概要

<事業方針>

自然豊かな公園環境の活用と温泉観光文化の歴史を踏まえて、全国的にも珍しい砂湯の充実を図るとともに、新たな価値を付加するための施設整備を行い、公園全体の利用者の増加、滞在時間の延長を図り賑わいの創出を目指す。

<事業範囲・期間>

公園北側の約42,200㎡で事業期間は20年

<施設整備全般>

区域内の樹木は、原則現状維持すること。ただし、やむなく撤去が必要な際は移植や新植を行い、みどりの総量や景観が大きく変えないこと。

<公募対象公園施設>←民設民営の収益施設

- 既存の2倍以上の浴槽を備えた砂湯を必ず整備すること。
- 砂かけの技術や歴史・文化の継承に努めてください。
- 設置できる施設は休養施設、運動施設、教養施設、便益施設等で、当該施設から生ずる収益を特定公園施設の建設に要する費用に充てることが認められるもの。

<特定公園施設>←公募対象公園施設とあわせて整備が必須となる施設

駐車場、園路、エントランススペース、広場、植栽 等

<市の負担金>0円

砂湯とは？

古くから珠灘湯とも書かれ、文字通り海岸の砂浜から湧出する温泉を利用した浴場で、砂を掘り全身あるいは患部を埋めて温まる入浴法である。温泉の地熱を利用した一種の発汗療法であるが、砂による機械的刺激をはじめ、大気療法や転地療法なども兼ねることになる。

海浜の砂を掘ってその穴に浴衣を着用して横たわり、首だけ残して砂をかぶせる。蒸気浴や熱気浴に似るが、砂湯の温熱刺激はそれらよりもっと穏やかである。

条件として実施した結果、2者から応募があり、有識者等で構成される選定委員会により(株)ティーケーピーが選定されました。

実施設計を行うにあたり、約1年間かけて地元説明会等を3回開催するなど、市民や地域に理解を求め、抱えている不安や懸念払拭に努めました。一方で施設配置・規模等については地域の意見等も可能な限り反映させ設計をとりまとめ、施工のステップに移行し施設整備を行いました。

6. SHONIN PARK

令和7年7月にオープンしたSHONIN PARKは、現在までに多くの市民や観光客に訪れていただいている状況です。

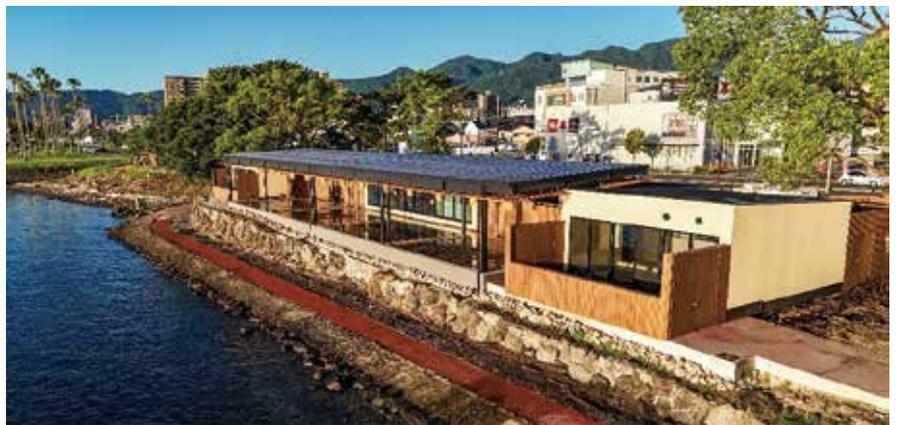
生まれ変わった海浜砂湯をはじめ、レストランやショップテナントエリア、宿泊コテージ等を設置し、その配置は従前からある公園環境を活かしたものとなっています。



施設 全景



施設 レイアウト



砂場 外観



砂場 浴槽



砂湯とシャワーブース

Park-PFI の効果：都市公園の役割の進化



レストラン



松林と共存



宿泊コテージ



ショップエリア

7. おわりに

当市でPark-PFIを活用し事業を行う際には、「四方良しの公民連携」を目指して実施しています。近江商人の言葉を拝借した造語ですが、事業を行う上での登場人物である「行政」「事業者」、「市民」、「観光客」の4者がWIN-WINとなるような事業にしようという気持ちが込められています。今後も公園へのニーズ把握に努め、公園が皆がいつでも行きたくなる「みんなのお庭」となるよう運営していきたいと思ひます。

大牟田市

大牟田市役所 産業経済部 産業振興課
 観光おもてなし課

1. 大牟田市の概要

福岡県大牟田市は、福岡県の最南端、熊本県に接しており九州のほぼ中央に位置しています。東側には三池山や大間山などの丘陵地帯が連なり、西側は日本一の干満差が大きい有明海に面し、温暖な気候と豊かな自然に恵まれた環境の中にあります。

古くは三池炭鉱から採掘された石炭による産業によって栄え、明治から昭和にかけ日本の近代化を支えていました。現在もその歴史や文化が色濃く残っており、現在の主要産業は化学工業や電気機械製造業へと変化し、多様な産業とともに発展してきました。



2. 三池炭鉱と三池港の歴史

皆さんもお耳にしたことのある炭坑節、発祥は同じ福岡県の筑豊地区の田川と言われていますが、一般的に歌われている「月が出た 月が出た 三池炭鉱の上に出た」の歌詞には、大牟田市の三池炭鉱が固有名詞付きで歌われています。

大牟田市における石炭発見は古く、室町時代に地元の農夫が焚火の中で燃える石を見つけたという記録が残っており、江戸時代中期には柳川藩などにより採掘が始まっていたと言われています。

明治時代に入ると、三池炭鉱は日本の近代化を強力に牽引する原動力となりました。官営だった三池炭鉱は1889年（明治22年）に三井組（後の三井三池炭鉱社）に払い下げられ、これを機に最新の洋式採炭技術を導入し増産体制を確立しました。後に世界文化遺産となる万田(まんだ)坑、宮原(みやのはら)坑などを中心にピーク時には年間約600万トンを超える石炭の出炭量となりました。

三池炭鉱での石炭出炭量増加に伴い、明治政府は外貨獲得のため、石炭を海外へ輸出することとしましたが、干満差の大きい有明海に面している三池は遠浅のため、当時は大型船が接岸できる場所がなく、大牟田川河口から小型船で長崎県の口之津港や熊本県の三角西港まで石炭を移送し、そこで大型船に積み替え海外に輸出していました。そのため利便性が悪く、非効率であったため、三井三池炭鉱社の事務長であった団琢磨の決断により、大型船が接岸し直接海外へ輸出を可能とするために、1902年（明治35年）に三池港の築港に着手しました。

干満差が5.5mもある有明海においての三池港築港工事は土砂との闘いであり、ハミングバード（ハチドリ）が羽ばたく形状に設計され、土砂が航路に流れ込まないように2本の防砂堤を築造、長い航路を浚渫し大型船が入港できる水深を確保しました。また三池港の大きな特徴の1つに閘門があります。干満差の大きい三池港では、船渠内の水位を干潮時でも水深を8.5m以上に保つため内港との間に設けられました。これにより、船渠内では1万トン級の船舶が、3隻同時に係留することができ、三池炭鉱から採掘された石炭を海外へ大量に輸

出することが可能となりました。1908年（明治41年）に三池港築港が完了し、その後の日本の製鉄業や造船業など、さまざまな産業の発展を支え、日本の経済成長に大きく貢献しました。2015年、明治日本の産業革命遺産の構成資産の1つとして三池港は世界文化遺産として登録されました。

三池港を築港した団琢磨は「石炭山の永久ということはない、築港をやればそこにまた産業を興すことができる。築港をしておけば、いくらか100年の基礎になる」と残しています。築港から118年を迎える今も現役で稼働する三池港は、100年の礎を考えられた事業であり、現在も大牟田市の発展や地域の産業振興のために三池港は重要な役割を果たしています。



3. 大牟田市の特色

大牟田市は石炭産業により発展してきた都市であることから、市内各地や近隣都市に関連資産が数多く残っています。特に三池炭鉱の主な採掘を行っていた万田坑や宮原坑、それら坑口から採掘された石炭を三池港まで運搬を行うための三池炭鉱専用鉄道敷などさまざまな施設があります。これら施設も三池港と同様に世界文化遺産の構成資産として登録されています。

また、大牟田市にある海洋教育推進校の指定を受けた小学校では、自分の住むまちをより深く知るために、三池港の歴史的価値や産業・物流の拠点となっていることについて学んでいます。

～ 宮原坑 ～

明治31年開坑。明治から昭和にかけての間、三池炭鉱の主力になった坑口です。当時の面影を残す第2豎坑櫓は、高さ約22mで、現存する鋼鉄製の櫓では、日本

最古となっています。

赤レンガで造られているウインチの巻上機室は、「イギリス積み」と言われる組み方で、窓や出入り口がアーチ状になっています。

場所：大牟田市宮原町1丁目86-3 ※入場無料

（西鉄バス「早鐘眼鏡橋」下車徒歩10分）

休：月曜日（祝日の場合は翌平日）、年末年始



～ 石炭産業科学館 ～

日本の近代化と大牟田の発展を支えてきた三池炭鉱の歴史と技術や、石炭産業、世界遺産に関する知識を深めることができるのが大牟田市石炭産業科学館です。

中でも、地下400mの坑内世界を体験できる「ダイナミックトンネル」は、迫力満点。三池炭鉱で行われていた石炭採掘の様子を、実際に機械を観ながらエキサイティングに感じることができます。

場所：大牟田市岬町6-23

（西鉄バス「イオンモール大牟田」下車徒歩8分）

料金：大人420円、小人210円

時間：9:30～17:00

休：月曜日（祝日の場合は翌平日）、年末年始



～ 光の航路 ～

三池港では、年に2回、1月と11月の中下旬頃に夕日が航路先端から閘門を通り、まっすぐに伸びる「光の航路」を見ることができます。普段は立ち入ることができない岸壁を一般開放し、多くの方にお越しいただくなど、撮影スポットとして人気になっています。

場所：大牟田市新港町三池港第一岸壁 ※期間中のみ
(西鉄バス「三川町1丁目」下車徒歩5分)



～ おおむた「大蛇山」まつり ～

大牟田といえば、毎年7月の第4土曜・日曜に大牟田市大正町一帯で開催される、おおむた「大蛇山」まつりが有名です。長さ約10m、高さ約5m、重さ最大3トンもある何台もの大蛇山の山車が、火煙を吐きながら街を練り歩きます。巨大な頭を左右に振りながら、勇壮な掛け声を上げ、縦横無尽に動く姿は、大牟田ならではの風景です。



このほかに、大牟田には「大牟田市動物園」や「ともだちや絵本美術館」など家族で楽しめるスポットもたくさんあります。是非、遊びに来てください。

4. 大牟田のグルメ紹介

大牟田のグルメは、炭坑の歴史に育まれた労働者向けの濃厚な味と有明海の幸や豊かな自然の恵み、そして「饅頭王国」と呼ばれる多様な和菓子の組み合わせが特徴です。また、大牟田駅西口付近にはフルーツサンドやジェラートなどスイーツが楽しめるお店も充実しています。是非、大牟田ならではのグルメを堪能してください。

【大牟田ラーメン】

濃厚な白濁豚骨スープと、少し太めの食べ応えのある麺とが絶妙にマッチ。濃い目の味は、炭坑で働く人々の胃袋を満たすパワーフードでした。

昭和の時代から変わらず愛され続ける味で、お酒のシメにも◎



【お好み焼き(ダゴ)】

昔から市民に愛されているソルフードで、大牟田ではお好み焼きのことを「ダゴ」と言います。ダゴは、お店ごとに様々な特徴があるので、食べ歩きにもおススメです。



【イカタル弁当】

昔から部活帰りの学生や、深夜の飲食店勤務帰りの方まで様々な人に愛され、最近、テレビの放送をきっかけに人気が発しているホットフード。

イカゲソのから揚げとちくわ、昆布の佃煮、おかかとたくあんが乗ったお弁当…こちらにタルタルソースをたっぷり添えるのが大牟田流！お弁当屋さんやスーパーで購入できます。



【三池高菜】

三池地方が発祥の「三池高菜」。ピリリと辛い高菜漬けは、ご飯やラーメン、パスタとの相性もバッチリのお土産です。古くから多くの人に愛される味を、発祥の地でどうぞ。



【草木饅頭】

しっとりとした薄皮で包まれた蒸し饅頭。中には口当たりなめらかな白餡がぎっしり詰まっています。大牟田市の「草木」の地で誕生し、約100年もの間、愛され続けている大牟田を代表する銘菓です。



【かすてら饅頭】

焼き饅頭の元祖がこの「かすてら饅頭」。明治初期に大牟田で誕生し、全国各地の有名銘菓のルーツとなっています。

店舗によって違う食感・風味を是非味わってみてください。



【粕漬け(タイラギ貝柱)】

日本五大珍味の一つに数えられる粕漬け。貝類を酒粕に漬け込んでおり、濃厚な風味が楽しめます。こりこりした食感が特徴です。



【hara harmony coffee (路面電車204号)】

かつて市内を走っていた「路面電車204号」がカフェとして生まれ変わりました。車内では、多くの市民に愛された「コーヒーサロンはら」で提供されていたコーヒーや、フルーツサンドを味わうことができます。

場 所:大牟田駅西口から徒歩すぐ

営業時間:9:00～18:00(定休日:火曜日)

※フルーツサンドの販売は11:00～



【カラへ】

果樹農家直営の手作り本格ジェラート専門店です。

ミルクベースは、大牟田のメーカー、オーム乳業の高級生クリームと牛乳を使用。コクもありつつ、さっぱりと食べられるのが特徴。フルーツなどは自園や農家仲間から仕入れたもので、フレッシュだけど規格外になったものを有効活用しています。素材の味わいや季節感を楽しめ、シーズンごとに様々なフレーバーに入れ替わるので、いつ来ても楽しめます。

場 所:大牟田駅西口から徒歩すぐ

営業時間:14:00～19:00(不定休)



～「おおむたタベトク」のご案内～

現在、大牟田市内のお店では、期間限定特別メニューや、ちょっとしたうれしい特典を用意しています。特典・特別メニューを提供しているお店を掲載しています。「是非、この機会に「大牟田のおいしい」、「知らなかったあのお店」、「久しぶりのあの味」をおトクにお楽しみいただける「大牟田市」へぜひお越しください。



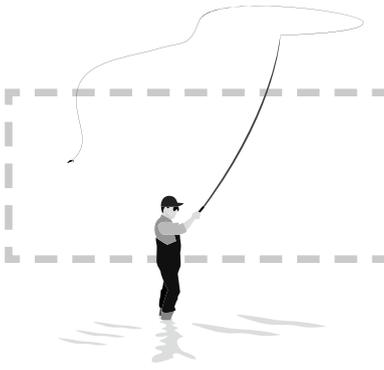
特別メニューや、ちょっとしたうれしい特典を
大牟田市公式観光サイト「おおむたOneplate」で紹介中！

【ご利用方法】

- ①大牟田市公式観光サイト「おおむたOne plate」の「グルメ」ページ内から、特典や特別メニューを利用したいお店を探す。
- ②お店の方に特典・特別メニューのページを提示する。
- ③特典・特別メニューを楽しむ。

←このマークが目印

特典・特別メニュー提供店舗はコチラから



海と天使たちの2025

愛知県釣りインストラクター連絡機構
顧問 大田 豊明



2025年を語るとき、「ぶっ倒れそうな暑さだった!」と言えばオーバーだろうか。

猛暑の2023。これを上回る炎暑の2024。さらに気温の観測記録を塗り替えた2025年は「極暑続きの年」だった。

慣れとは恐ろしいもので、気温が40度を超えてもさほど驚かなくなった。伊勢湾内の海面水温が30度に達するというのに、おおかたの人は

あまり関心を示さない。

ここで高温気象の実態をデータから検証してみる。資料は気象業務支援センターの発表した各年の猛暑日(気温35度以上)の日数をとり上げた。

2021年猛暑日数のトップは勝沼市(山梨県)で年間25日あった。

2022年は豊岡市(京都)がトップで30日。2023年は京都市が43日

でトップ。2024年は太宰府市(福岡)62日、日田市(大分)60日と一気に60日台に突入した。さて、2025年である。日田市(大分)が62日、京都市が61日、京田辺市(京都)が60日とその数字に圧倒される。続いて甲府市(山梨)、多治見市(岐阜)が59日、大垣市(岐阜)、桐生市(群馬)、福知山市(京都)が58日と続く。いずれも内陸部である。

2023年から地球が暑くなってい



釣の安全講習



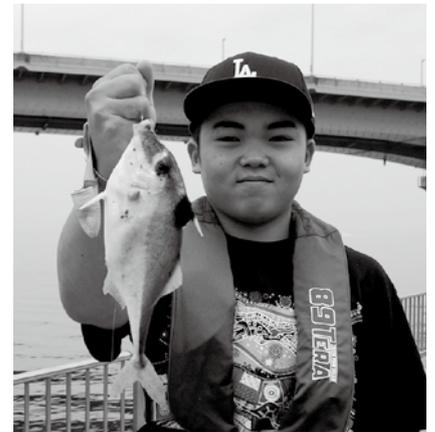
釣り指導



釣れたよ



キューセン20cm



大きなギマ釣ったヨ



大きなキスに笑顔



6月大会集合写真



30cmコノシロとキス



6月大会表彰



キスゲット

るのが分かる。さらに2025年の暑さが飛びぬけて異常だったことも理解できよう。ここに顔を出さないのが沖縄県。同県は国内最南端に位置しながら一度も猛暑日を記録していない。海の恵みはとてつもなく大きい。

少し時代をさかのぼる。レイチェル・カーソン(1907~1964年、米の生物学者)が1962(昭和37)年に出版した『沈黙の春』をご存知の方も多からう。本書は当時の農薬の残留性や生物濃縮がもたらす生態系への影響を訴え、社会に大きな影響を与えた。彼女の提言は「環境保護思想の底流」として広く知られている。

2025年の「環境」に関するニュースとして記憶に残るものを列挙する。
 ①瀬戸内海の養殖カキの大量死
 ②森林減でアマゾンがサバンナ化
 ③米国や国内で発生した森林火災
 ④「国の温暖化対策が不十分」として提訴、などが思い浮かぶ。

また大国リーダーの自国優先主義

による環境や温暖化対策に背を向けた発言にも首を傾げたくなる。水の星のリーダー達は、待たなしの自然環境や地球温暖化に、今後どう道筋をつけるのだろうか。

本誌222号で地球温暖化によるカレイ北上の動きを、釣り団体の30年間の釣魚記録を解析してお伝えした。そう、お魚たちは20数年前から確実に北へ向かって移動している。

大きなカレイやいろいろなお魚が釣れる知多半島や渥美半島。晩秋の乗っ込みカレイが、ここ3年、さっぱり姿を見せなくなった。特に2025年はひどかった。11月2日知多半島常滑でJOFI愛知が開催したカレイ大会では、約50人がエントリーしてカ



9月美浜釣り教室



11月大会表彰式



11月大会

レイはたった1匹。同月23日に全日本サーフが主催した全日本カレイ大会の渥美会場には約40人が参加した。カレイ(30cm以上)は1匹しか釣れなかった。こんな貧果は私の長い釣り歴のなかでも初めてのこと。やはり「海がおかしい」と言わざるを得ない。

2025年、知多半島を中心にファミリー向けの「釣り教室」「釣り大会」を10回開催した。前年の18回に比べて半減したのは、私が7月に右足首くるぶしを骨折したためである。

「釣り教室・大会」では、釣りの基本や目的、海象、自然環境、救命具の重要性、ルール・マナーなどを教え、水辺の清掃を行ってきた。

「釣りは自然の写し鏡、である。次代を担う幼き天使たちのためにも、豊かで清らかな自然を伝えたいと願う。

これらイベントにご支援願った釣りメーカーのがまかつ様、グローブライド様、ささめ針様、マルキュー様に本誌を借りてお礼申し上げます。

杭まはりルアー曳く子ら寒の潮

豊明

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。

波となぎさ

No.224

発行 令和8年2月28日
発行所 港湾海岸防災協議会
〒107-0052 東京都港区赤坂3-3-5 住友生命山王ビル8階
TEL. 03-5549-9575 (代表)

発行者 事務局長 中島 洋
編集者 事務局長補佐 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



WAKACHIKU

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



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
ホロースケヤー



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

みなと、海、地球、そして未来へ…



Japan Port Consultants

株式会社 日本港湾コンサルタント

本社：東京都品川区大崎 1-11-2 ゲートシティ大崎イーストタワー
<http://www.jpportc.co.jp>



いい街、続け。

あなたはこの街と、
どんな思い出がありますか？

初めて手を繋いだあの海も。
みんなで笑って帰ったあの道も。

この街にあなたが居なければ、
その一瞬一瞬は、
生まれていなかったかもしれない。

この街でくらす
あなたのたったひとつの瞬間が、
この街の「今」と「未来」を形づくる。

愛するあなたと、
あなたの愛する街をつくりたい。



本間組

新潟市中央区西湊町通三ノ町3300番地3
TEL.025-229-2511(代表)

