

# 港のたより

Letter of Port

Vol. 151

2026.3.31

一般社団法人 寒地港湾空港技術研究センター

COLD REGIONS AIR & SEA PORTS ENGINEERING RESEARCH CENTER



厚岸漁港(写真提供:北海道開発局)

## Contents

<b>行事報告 みなとの ニュース</b>	ザ・シンポジウムみなと in 十勝	2
	第14回北海道みなとオアシス活性化協議会が開催されました	3
	第63回北海道開発局空港技術研究会議の開催	4
	小樽港防波堤施設(北防波堤、南防波堤、島防波堤)が国の重要文化財に新指定 ～百年を超えて小樽港を激浪から護り続ける長大な防波堤～	5
	稚内港港湾脱炭素化推進計画の策定について	7
	「みなとオアシスのもい」における新たな防災の取り組み ～官民共創による「備蓄水ボックス」の設置～	8
	船舶×鉄道で実現する北海道内貨物輸送のモーダルシフトへの挑戦	9
	「北海道マリンビジョン」のモデル地域選定について	12
	「マリンビジョン女性交流会議」の開催について	14
	令和7年度「函館漁港地域活性化プロジェクト」について	15
<b>センター通信</b>	水産王国・北海道の未来を担う漁場生産力の強化	16
	令和7年秋の褒章北海道開発局関係では1名が受章	18
	令和7年度 助成事業報告	19
<b>お知らせ</b>	令和7年度 広報委員会の開催について	26
	令和7年度 第2回技術委員会の開催について	26
	令和7年度 第2回常任委員会の開催について	27
	令和7年度 寒地港湾空港技術研究センター技術講習会(室蘭)の開催について	27
	令和8年度「積雪寒冷地港湾・空港の地域振興のための助成」に関する募集	28
<b>編集後記</b>	定時総会(第15回)開催のご案内(予告)	28
	メールアドレス登録のお願い	28
	図書サービス(閲覧・貸出)のシステム	29
		30

# 行事報告

## ザ・シンポジウムみなと in 十勝

令和7年11月27日(木)に帯広市民文化ホールにおいて、「ザ・シンポジウムみなと in 十勝」を開催しました。「ザ・シンポジウムみなと」は、港湾の重要性や必要性を理解していただくとともに、広く港湾をPRすることを目的として平成6年より開催しており、33回目の開催となります。今回のシンポジウムでは「産直港湾・十勝港の利活用拡大に向けて」をテーマに、講演とパネルディスカッションを行い、十勝港の果たす役割や将来像について討論が行われ、約220名の方が熱心に聴講されました。

はじめに、主催者を代表してザ・シンポジウムみなと実行委員会の遠藤仁彦委員長、開催地を代表して、田中靖章広尾町長、米沢則寿帯広市長(吉田誠 帯広市経済部長代読)から開会の挨拶がありました。

第1部の講演では、「島国北海道～海上物流の重要性～」と題して、丸谷智保(株)セコマ取締役会長から、食糧の安全保障に関わる、食料の安定供給と北海道の重要性や港湾の役割の説明があり、北海道の物流の9割以上は船に依存しており、海上物流は道内と道外、海外を結ぶ生命線であり、また、国内輸送では海運が

必ずしも時間がかかるわけではないことなどセコマでの物流の取組み事例を交えて、ご講演いただきました。

第2部のパネルディスカッション

では「産直港湾・十勝港の利活用拡大に向けて」をテーマに、ご講演の丸谷智保(株)セコマ取締役会長に加え、田中靖章 広尾町長、野口正浩 北海道十勝総合振興局長、藤江成宏 DP World Japan(株)代表取締役社長、河辺肇 日清製粉(株)業務本部ふすま・末紡グループ グループリーダー、池下藤一郎 池下産業(株)代表取締役社長の6名が登壇し、キャスターの菅井貴子氏をコーディネーターとして討論が行われました。

丸谷会長からは十勝港を使うメリットは何か魅力をはっきり示すことが重要、田中町長からは輸出拡大の体制整備、野口局長からは航空関連産業の集積等による十勝港の利用拡大の可能性、藤江社長からはコンテナ内の荷物を載せるパレットの規格の統一や複数船社による利便性向上の提案、河辺グループリーダーからは小麦粉の副産物であるふすまのコンテナ輸送や課題、池下社長からはイワシが原料の魚粉及び魚油の輸

出状況や輸出拡大の可能性など、十勝港の利活用拡大について、それぞれ発言され理解が深まりました。

また、会場の入口ホールにお



第2部 パネルディスカッションの状況

いて、NPO 法人北海道みなとの文化振興機構による「みなとパネル展」も開催され、多くの方にご覧いただきました。



第1部 講演状況

※シンポジウムの内容(挨拶、第1部、第2部)の動画(約140分)は、寒地港湾空港技術研究センターのホームページにてご覧いただけます。

# みなとのニュース

## 第14回北海道みなとオアシス活性化協議会が開催されました

北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課

令和8年1月14日に「第14回北海道みなとオアシス活性化協議会」が開催されました。協議会にはWEB参加を含む全道11オアシスが参加し、活発な意見交換が行われました。

はじめに、各オアシスから今年度の活動について報告があり、開催されているイベントや取組の紹介のほか、「Sea級グルメのご当地化」、「動画やポスターによるみなとの紹介」など、みなとオアシスの認知度アップに向けた、他オアシスの参考となる良い取組が多く

紹介されました。

協議会の後半では、みなとオアシスの認知度向上に向けた今後の取組について意見交換が行われ、各オアシスから様々な意見が挙がるなど、活発な議論が行われました。

今年のみなとオアシス活性化協議会で交わされた議論を踏まえ、来年度以降のみなとオアシスの取組や、みなとオアシスの更なる活性化につなげてまいります。



みなとオアシス活性化協議会の様子



意見交換の様子

# 第 63 回北海道開発局空港技術研究会議の開催

北海道開発局 港湾空港部 空港・防災課

令和 8 年 2 月 20 日(金)、札幌第 1 合同庁舎 2 階講堂において、第 63 回北海道開発局空港技術研究会議が開催され、会場には空港管理者、建設・舗装会社、建設コンサルタントなど、道内外からおおよそ 30 名、WEB 参加者はおおよそ 60 名の方にご参加いただきました。

本研究会議は、昭和 37 年から継続して開催しており、最近の空港整備に係る技術動向や取組について、広範かつ多様な発表内容で構成しています。

## 第 63 回北海道開発局空港技術研究会議プログラム

発表件名	発表者
発表 1 丘珠空港機能強化に関する PI (パブリックインボルブメント) の取組紹介	北海道開発局 本局 港湾空港部 空港・防災課 水野 憲弥
発表 2 人工衛星を用いた漏水調査	株式会社 NAA ファシリティーズ 機械部 冷熱供給課 萩原 雅人
発表 3 運用時間中に UAV(ドローン) を用いた構造物点検の実施事例について	北海道エアポート株式会社 函館空港事業所 空港運用部 施設管理課 兼 総合企画本部 空港計画部 空港計画課 東島 良勲
発表 4 関西国際空港の護岸等における気候変動適応の取組み	関西エアポート株式会社 基盤技術部 空港保全グループ アシスタントマネージャー 田中 大介
発表 5 東京国際空港における飛行場面点検	東京航空局 保安部 運用課 谷口 紗那

### 〈各団体の発表〉

最初の『丘珠空港機能強化に関する PI(パブリックインボルブメント)の取組紹介』では、北海道開発局で現在行っている丘珠空港の機能強化に関する PI 活動について、PI とはどのようなものかから、これまで行ってきたオープンハウス型などの広報活動についてご紹介いただきました。

『人工衛星を用いた漏水調査』では、一般的な漏水調査に関する説明や、人工衛星という新技術を利用した漏水検知のメカニズムや調査事例の紹介をいただきました。また、今後の精度向上に向けた更なる取組みについてもご説明いただきました。

『運用時間中に UAV(ドローン)を用いた構造物点検の実施事例について』では、函館空港の維持管理について、UAV(ドローン)の測量方法や測量により入手した 3 次元点群データの利用に関するメリット・デメリット

トなどご説明いただきました。さらに関係各所との調整フローなどより現場での細かい部分の内容についてもご説明いただきました。

『関西国際空港の護岸等における気候変動適応の取組み』では、沈下が継続して起きている関西国際空港について、海上空港として護岸の嵩上げ時に考慮している気候変動適応に向けた取組みや防災対策についてご紹介いただきました。

最後に『東京国際空港における飛行場面点検』では、航空機の走行が安全に行われるよう日々行われている滑走路などの点検に関して、動画などを用いてご紹介いただきました。



関西エアポート株式会社 基盤技術部  
空港保全グループ アシスタントマネージャー 田中 大介様

今回の研究会議の発表内容は、北海道にはない海上空港ならではの台風・津波対策、気候変動に対する取組や、空港施設の維持管理における人工衛星や UAV (ドローン) などの新技術を用いた省力化・効率化といった関心の高い内容となっており、各発表後には活発な質疑が相次ぎ、有意義な研究会議となりました。

最後に、御多忙の中、本研究会議で発表していただきました皆様、並びに聴講いただいた皆様、改めて感謝申し上げます。



会場の様子

# 小樽港防波堤施設(北防波堤、南防波堤、島防波堤)が 国の重要文化財に新指定 ～百年を超えて小樽港を激浪から護り続ける長大な防波堤～

北海道開発局 小樽開発建設部 小樽港湾事務所

このたび、小樽港の三つの防波堤(北防波堤、南防波堤、島防波堤)が、文化審議会文化財分科会での審議・議決を経て、重要文化財に新規指定するよう文部科学大臣に答申され、令和8年1月15日の官報告示をもって、「小樽港防波堤施設」として正式に国の重要文化財となりました。

小樽港防波堤施設の重要文化財指定は、北海道開発局の土木構造物で初となります。

(登録の概要)

小樽港防波堤施設 3所(写真1、図1)

北防波堤 延長1,559.9m(完成年：明治41年)

南防波堤 延長914.8m(同：大正前期)

島防波堤 延長915.5m(同：大正9年)

附 旧北防波堤斜塊1個、銘板4枚

(所在地)北海道小樽市手宮1丁目地先、同築港地先、  
同築港2番2号

(所有者)国(国土交通省)

小樽港防波堤施設は、北海道における海陸運輸の要衝として発展してきた小樽港を、激しい波から守るために築られました。整備は二期に分けて行われ、第一期工事(明治30年～同41年)では北海道廳技師であり「港湾工学の父」と称される廣井勇(小樽築港事務所初代所長)(写真-2)が中心となり、北防波堤が建設されました。廣井は風や波、地質の調査をはじめ、海底地盤の強さ、捨石の挙動、



写真-2 廣井 勇



写真-1 小樽港防波堤施設

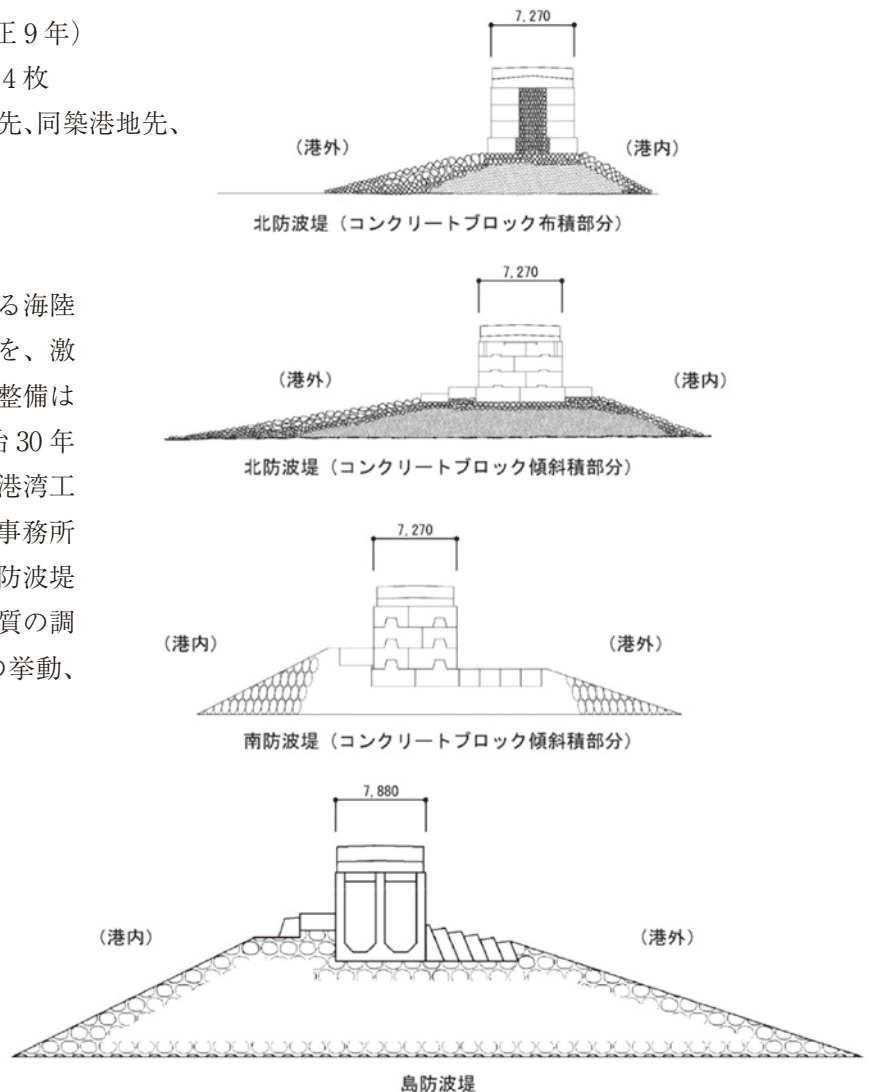


図-1 小樽港防波堤施設 断面図

コンクリート強度など、数多くの入念な調査を重ね、その成果を設計・施工に反映させました。また、施工においては英国製の機械を取り入れるなど、当時としては先進的な工夫も取り入れられました。

続く第二期工事(明治41年～大正10年)では、廣井の計画を踏襲しつつ最適化を図り、北海道廳技師の伊藤長右衛門(小樽築港事務所第三代所長)(写真-3)が中心となって南防波堤、島防波堤、そして北防波堤の延長部が整備されました。こうした取り組みにより、小樽港は近代北海道の物流と産業を支える重要拠点として機能するようになりました。

小樽港防波堤施設は、巨大なコンクリートブロックを傾斜して積み上げる手法(写真-4、5)や鉄筋コンクリート製ケーソン(写真-6)による安定性に優れた構



写真-3 伊藤 長右衛門

造体と、火山灰を混合した経済性と強度を両立したコンクリート技術により、竣工から100年以上経過してなお激浪の衝撃に耐え続ける、明治期及び大正期の最高水準の港湾技術で築かれた土木構造物です。また、日本人技術者が調査、計画、設計、製作、施工までの全てを統括して完成し、北海道開拓の重要拠点である港湾都市小樽の発展を支え続けた記念碑的な大規模港湾施設でもあり、近代港湾史上、価値が高いものとして、重要文化財の指定となりました。

小樽港湾事務所では、先人たちが築いた技術力と挑戦の精神を受け継ぎ、これらの歴史的資産の保全と活用に一層取り組んでまいります。

なお、当事務所併設の「みなとの資料コーナー」では、廣井勇や伊藤長右衛門らが手がけた小樽港防波堤施設に関する貴重な資料を展示しています。小樽へお越しの際には、ぜひお気軽にお立ち寄りいただければ幸いです。

【見学可能時間】 平日9:00～16:30

(※土日祝・年末年始を除く)



写真-4 傾斜積ブロック

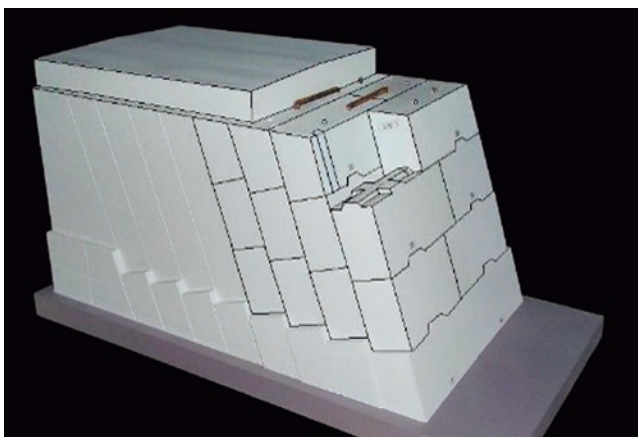


写真-5 傾斜積ブロック(模型)

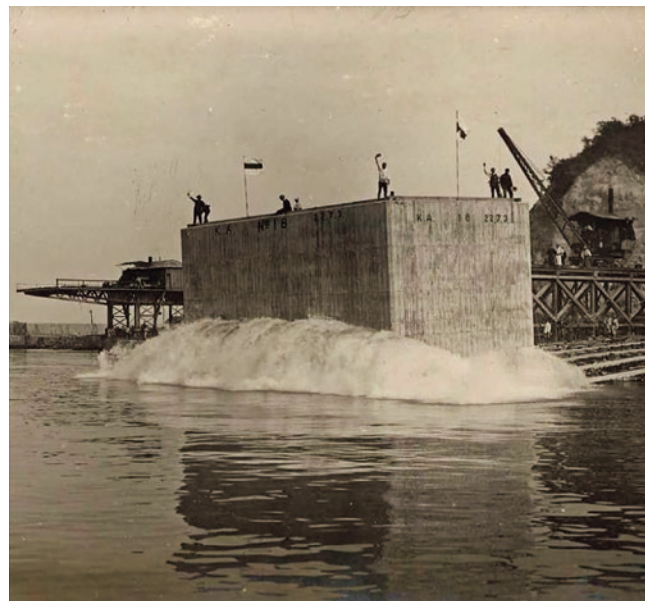
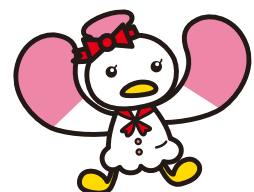


写真-6 鉄筋コンクリート製ケーソン



# 稚内港港湾脱炭素化推進計画の策定について

稚内市 建設産業部 港湾空港課

稚内港では、カーボンニュートラルポートの形成に向け、令和6年2月に港湾利用者や行政機関等を構成員とした稚内港港湾脱炭素化推進協議会を設立し、計4回の協議会における議論やパブリックコメント等を経て、令和7年9月26日に稚内港港湾脱炭素化推進計画を策定しました。

本計画では、カーボンニュートラルやカーボンマイナスの目指す姿を明確にするため、現在の稚内港のポテンシャルを活かした目指す将来像として次の3つの取組方針を定めました。

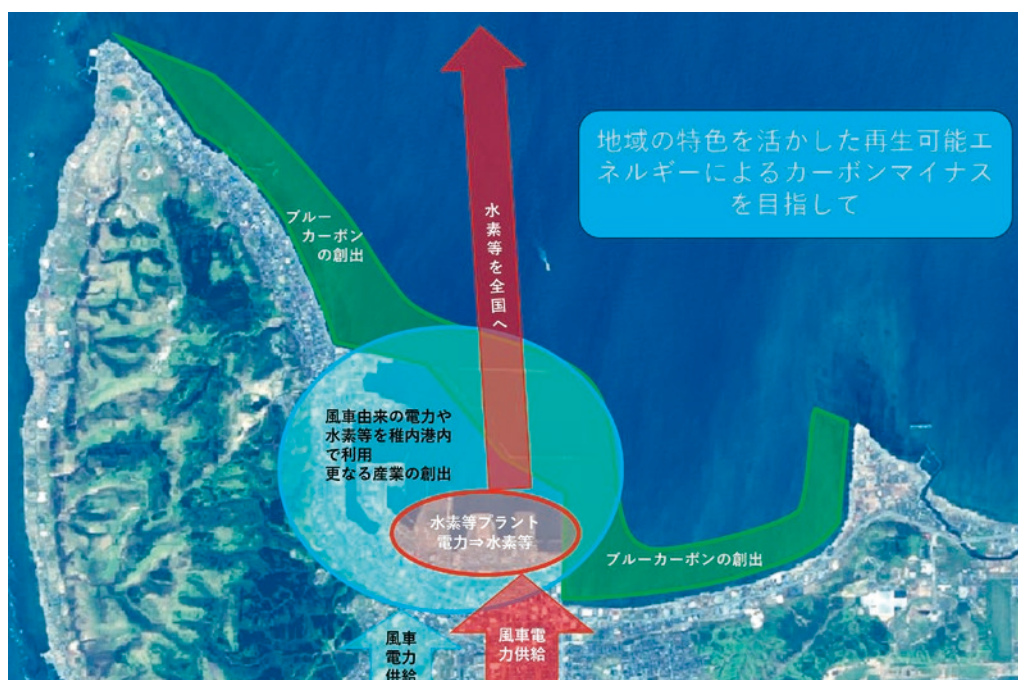
- ①「道北地域の再生可能・次世代エネルギーの活用・供給拠点」として、地域に必要な水素等次世代エネルギーの貯留機能の導入、フェリー・漁船等の停泊船舶へのグリーン電力供給機能の導入、臨港地区内の各事業所の省エネ化・グリーン電力供給などによる港湾の脱炭素化を目指します。
- ②「ブルーカーボン生態系によるCO<sub>2</sub>吸収源の創出」として、港湾区域内において漁業者等と連携して藻場の造成・保全を行うことにより、ブルーカーボン生態系の創出によるCO<sub>2</sub>吸収源の増加と持続可能な漁業活動の両立を目指します。
- ③「グリーン水素等の生成拠点」として、稚内港背後



第1回稚内港港湾脱炭素化推進協議会開催の様子

圏で生産された風力発電等のグリーン電力を港湾及び臨港部で利用するとともに、将来的には臨海部で余剰電力を活用した水素等を生成し、稚内港から全国へグリーン水素等の排出を目指します。

稚内港は、道北の産業拠点、離島とのフェリー基地、沿岸沖合漁業基地などとして重要な役割を担っている港であるとともに、稚内港背後圏では、全国屈指の恵まれた風況を活かした風力発電を中心に、太陽光、バイオマスなど再生可能エネルギーの導入に官民挙げて取り組んでおり、これらの地域特性を活用しながら、新たな産業の創出やGX関連産業の集積も視野に入れ、2050年のカーボンニュートラル実現を目指し、稚内港の脱炭素化を推進していきます。



稚内港における脱炭素化推進計画のイメージ

# 「みなとオアシスるもい」における新たな防災の取り組み ～官民共創による「備蓄水ボックス」の設置～

留萌市 地域振興部港湾・再生可能エネルギー室

「みなとオアシスるもい」は、みなととまちなかや周辺地域との交流機能の強化、観光客への留萌地域の情報発信を強化し、まちの活性化や魅力ある街づくりを進めるため、令和2年7月26日に登録されました。

代表施設である「るしんふれ愛パーク」（船場公園）は「道の駅るもい」でもあり、年間約40万人もの市民や観光客が集う交流・観光の拠点として大きな賑わいを見せています。

近年、全国各地で地震や暴風雨などの自然災害が頻発・激甚化しており、地域の防災力向上が喫緊の課題となっています。「みなとオアシスるもい」もまた、平時は憩いの場として機能する一方、災害時には一時避難場所や広域防災拠点としての重要な役割を担っています。

この度、「留萌市」および「みなとオアシスるもい運営協議会」は、「北海道コカ・コーラボトリング株式会社」様との官民共創により、地域の災害支援機能の充実を目的とした新たな取り組みをスタートさせました。その一環として、令和8年1月28日(水)、同社との協

働により「るしんふれ愛パーク管理棟」内に、災害時に活用可能な「備蓄水ボックス」を設置いたしました。

この「備蓄水ボックス」は、同施設1階の24時間トイレ入口付近に設置されており、万が一の災害発生時には、飲料水を提供できる仕組みとなっています。なお、民間企業との連携により「みなとオアシス」へ備蓄水ボックスを設置するこの取り組みは、北海道内で初の事例となります。設置当日には関係者による設置式も執り行われ、地域の防災機能強化に向けた結束を新たにいたしました。

今回の「備蓄水ボックス」の設置により、「みなとオアシスるもい」を訪れる皆様に、より一層の「安全・安心」を提供できるものと確信しております。留萌市では、今後も「みなとオアシスるもい」の魅力向上に努めるとともに、関係機関や民間企業との連携をさらに深め、みなとの賑わい創出、災害に強い港湾空間の形成と地域振興を推進してまいります。

読者の皆様におかれましても、留萌市へお越しの際は、ぜひ「みなとオアシスるもい」へお立ち寄りください！



備蓄水ボックス（設置場所）



備蓄水ボックス（設置式）



備蓄水ボックス設置式(コカ・コーラ山田専務、中西市長、佐藤会長)



関係者集合写真

# 船舶×鉄道で実現する北海道内貨物輸送のモーダルシフトへの挑戦

苫小牧港管理組合 施設部 計画課

北海道は広大な面積を有し、都市間距離が長いという地理的特性があります。こうした特性を踏まえ、「物流の2024年問題」への対応については、地域の実情に応じた取組みを進めていくことが重要と考えています。

苫小牧港は、フェリーやRORO船、コンテナ船など、週110便以上の定期船が就航する内貿取扱貨物量日本一の港湾です。「物流の2024年問題」により、苫小牧港が取扱う貨物輸送の停滞は、北海道経済に大きな影響を及ぼすことが懸念されることから、道内物流を取り巻く課題をしっかりと把握し、安定的で持続可能な物流体制の構築が求められています。

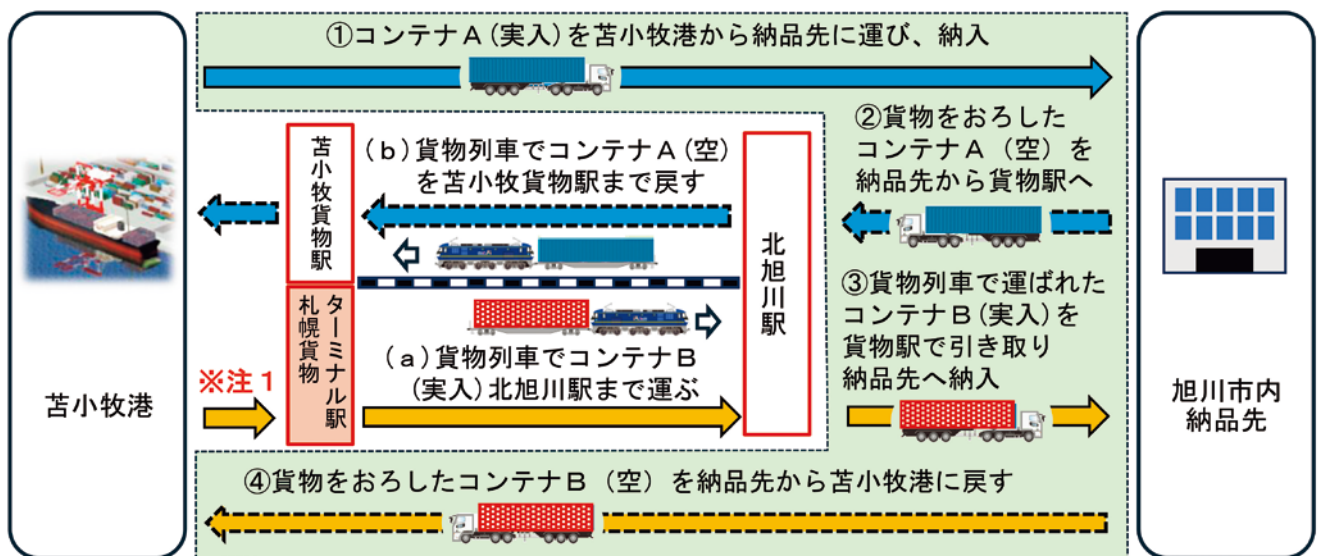
このため、国土交通省の「地域連携モーダルシフト等促進事業」を活用し、苫小牧港を起点とする道内貨物輸送において、貨物鉄道を活用した複合一貫輸送が有効な選択肢となり得るのか、苫小牧埠頭(株)、日本貨物鉄道(株)北海道支社と共に官民協議会を立ち上げ検討を進めました。北海商科大学 相浦宣徳教授にオブザーバーとしてご参画いただき、2つの実証実験を通じてモーダルシフトの有効性と課題を検証し、将来的な社会実装に向けた改善点を明らかにすることを目的として取組みを進めました。

## 1. 実証実験① 貨物鉄道の活用による幹線輸送転換の検証

2025年12月9日～11日にかけて、苫小牧港にコンテナ船で海上輸送された20ft海上コンテナ2本を、トレーラーと貨物鉄道を組み合わせて旭川市内の納品先まで輸送する実証実験を実施しました。通常は海上コンテナ1本につきトレーラー1台が必要となりますが、苫小牧港の最寄り駅である苫小牧貨物駅と、納品先の最寄り駅である北旭川駅の間を貨物鉄道の活用によって、2本の海上コンテナを1名のドライバーで納品先まで輸送しました。

12月10日に納品することで調整していたことから、貨物鉄道輸送する海上コンテナについては、納品日前日の12月9日に苫小牧貨物駅へ搬入する予定でした。しかし、12月8日に発生した青森県東方沖を震源とする最大震度6強の地震により、12月9日は室蘭線などを通過する貨物・旅客鉄道の多くが運休となったことから、急遽、海上コンテナの搬入先を苫小牧貨物駅から札幌貨物ターミナル駅へ変更する対応をとり、納品先への納期を遅延することなく貨物輸送を実施しました。

【20ft海上コンテナを貨物鉄道により輸送した実証実験】



- コンテナA
- コンテナB
- トレーラー輸送(1台)

※貨物鉄道の活用により、2台必要だったトレーラーを1台で輸送(1台で①→②→③→④) (緑色枠内)

※注1 12月8日23時15分頃、青森県東方沖を震源とするマグニチュード7.5、最大震度6強の地震発生の影響により、12月9日は室蘭線などを通過する貨物・旅客鉄道の多くが運休となった。これを受け、当初予定していたコンテナB(実入)の搬入を、急遽、「苫小牧貨物駅」から「札幌貨物ターミナル駅」へ変更した。



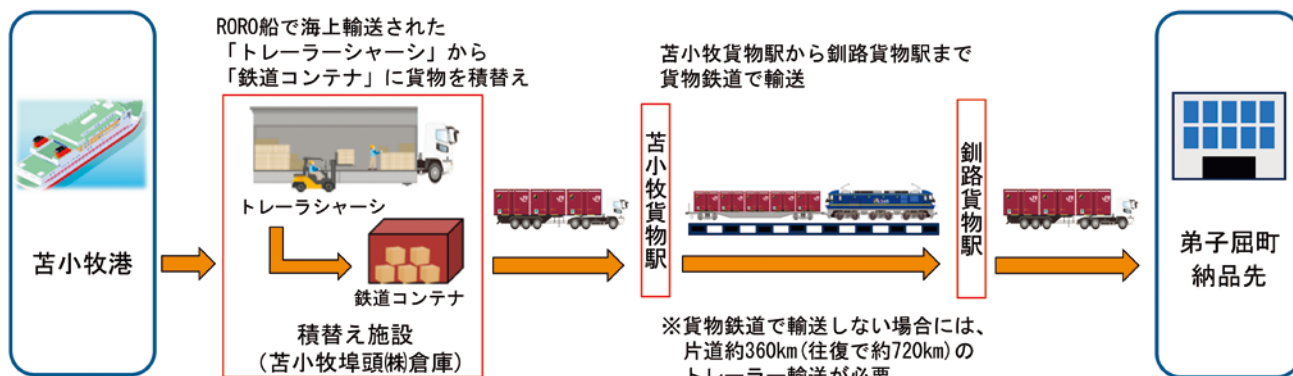
写真(左)：12月9日 苫小牧港から札幌貨物ターミナル駅へ搬入した実入コンテナ  
 写真(右)：12月11日 北旭川駅から苫小牧貨物駅まで貨物鉄道輸送した空コンテナ

## 2. 実証実験② RORO 船輸送シャーシから鉄道コンテナへの積替え輸送の検証

2026年1月15日～16日にかけて、苫小牧港にRORO船で海上輸送された貨物をシャーシから鉄道コンテナへ積替え、トレーラー輸送と貨物鉄道を組み合わせて弟子屈町の納品先まで輸送する実証実験を実施しました。臨港地区内にある積替え施設(苫小牧埠頭(株)

倉庫)を活用して貨物をシャーシから鉄道コンテナへ積替え、苫小牧貨物駅から釧路貨物駅まで貨物鉄道で輸送後、トレーラーに載せ替え納品先まで配送しました。苫小牧～弟子屈間は片道約360kmのトレーラー輸送が通常であり、ドライバーの負担が大きい状況ですが、貨物鉄道を組み合わせることでドライバーが担う輸送距離を短縮させ、安定的な貨物輸送を実施しました。

【シャーシから鉄道コンテナへ貨物を積替えして輸送した実証実験】



写真(左)：1月15日 積替え施設にてシャーシから鉄道コンテナへの貨物積替え状況  
 写真(右)：1月16日 納品先にて鉄道コンテナからの荷降ろし状況

### 3. 2つの実証実験での成果と今後の取組み

実証実験①では、貨物鉄道の活用によって2本のコンテナを1人のドライバーで納品先まで効率的な輸送が可能であることが明らかとなりました。一方で、ドライバー1人の拘束時間が増加することに加え、貨物駅でのコンテナ積み下ろし作業が発生することにより、結果としてドライバーの負担が大きくなること、また、コンテナ載せ替え作業の増加により、従来のトレーラー単独輸送に比べて輸送コストが増加する点が課題として確認されました。

実証実験②では、幹線輸送をトレーラーから貨物鉄道へ転換することにより、ドライバーの運転距離や拘束時間を大幅に削減出来る可能性を確認しました。一方で、鉄道コンテナへの積替え作業の増加や、鉄道ダイヤに合わせた輸送計画が必要となることから、関係事業者間の調整が複雑化するなど、スケジュール管理の難易度が高まる課題も明らかとなりました。

将来にわたり安定的な物流体制を確保するためには、運賃体系の見直しや余裕を持ったリードタイムの設定など、荷主と物流事業者が一体となって取組む姿勢が求められます。2つの実証実験を通じて、モーダルシフトを推進するためには、荷主、運送会社、鉄道会社など複数の関係者の協力を前提となること、特に

荷主の理解と合意形成が極めて重要であることを改めて認識しました。また、貨物の積替えや付帯作業の増加に伴う輸送コストの在り方についても重要な検討課題です。

今後、トラック輸送を取り巻く環境は一層厳しさを増すことが見込まれる中、モーダルシフトは持続可能な物流体制を構築していくための有効な選択肢の1つです。長距離輸送の一部を鉄道や海運に転換することにより、労働時間の短縮や宿泊運行の削減が期待され、ドライバーの労働環境の改善や、多様な人材の就業機会の拡大につながる可能性があります。また、荷主にとっても、貨物の種類や特性、納期条件に応じた輸送モードの選択肢拡大に繋がり、BCP対策にも資するものと考えられます。

今回得られた知見を踏まえ、道内各地への安定的で持続可能な物流体制の構築に向けて、引き続き関係者と連携しながら取組みを進めてまいります。

最後に、本取組みに当たり、協議会メンバーである苦小牧埠頭(株)、日本貨物鉄道(株)北海道支社を始め、北海商科大学 相浦宣徳教授、大北運輸(株)、日本フレートライナー(株)の皆様にご多大なるご協力を賜りました。深く感謝申し上げます。



# 「北海道マリンビジョン」のモデル地域選定について



北海道開発局 農業水産部 水産課

北海道開発局では、「北海道マリンビジョン」の実現に向け、新たに策定された「地域マリンビジョン」の中から、独創性・先駆性が認められ、他地域のモデルとして見込める地域を“モデル地域”として7地域を選定しました。

## 【新たに選定した7地域】

### モデル地域①「積丹地域マリンビジョン」

～官民連携の“輪と力”を活かした海業による地方創生～

#### 【地域の将来像】

官民連携による海業の振興とブルーカーボンの推進

#### 【取組内容】

積丹半島の景勝地やウニのブランド力を生かしつつ、観光客の滞在性向上や水産物の付加価値化を目指し、水産加工・物販・飲食・体験を統合した海業交流拠点の整備を官民連携で進めています。

また、ウニ殻肥料を活用した循環型藻場造成やブルーカーボンによるCO<sub>2</sub>削減の取り組みも実施しています。

「官民」+「政策間」+「広域」の連携による

#### 漁業・漁村の活性化事業モデル



### モデル地域②「奥尻地域マリンビジョン」

～宝の島「イクシュン・シリ」に海のキセキを探しに行こう～

#### 【地域の将来像】

産・学・官・民の協働で行う漁村地域の活性化

#### 【取組内容】

離島特有のエネルギー供給コストの高さを改善するため、奥尻町が策定した再生エネルギー導入計画を活用し、島全体の脱炭素化を推進。漁港での再生エネルギー活用によるコストを低減し、Jブルーカーボンクレジット認証等による脱炭素社会の実現に取り組んでいます。



藻類養殖によるブルーカーボンプロジェクト  
「サスティナブル・アイランド奥尻」

### モデル地域③「厚岸地域マリンビジョン」

～新時代の水産業を目指して～

#### 【地域の将来像】

水産業を核とした地域づくり

#### 【取組内容】

厚岸水産物のブランド強化、ICTを活用した衛生管理体制や増養殖体制の構築を進め、省人化・省力化と安定的な生産活動を両立。ブランド価値向上を通じ、広域的にも応用可能な取り組みを進めています。



ブランドをPRするポスター

### モデル地域④「根室地域(落石地区)マリンビジョン」

～独自の自然環境・景観と共生した漁業と暮らしの再構築～

#### 【地域の将来像】

未来へつなぐ漁村づくり

### 【取組内容】

水産資源の減少や人口減少を背景にネイチャークルーズや漁業体験などの体験型観光を強化。SNSを活用した水産物のブランド化や、廃船再利用による宿泊施設の整備など、新たな観光価値創出を進めています。



ネイチャークルーズ

### モデル地域⑤「根室地域(歯舞地区)マリンビジョン」

～最東端の海からのメッセージ～

#### 【地域の将来像】

海業を核とした漁村地域づくり

#### 【取組内容】

衛生管理型市場・防災機能、海業支援機能などを兼ね備えた歯舞漁業協同組合新施設の活用を進める一方で、通過型観光から滞在型への転換を目指し、宿泊環境の整備を進行。また、コンブ漁の担い手不足を補う学生インターンの受け入れ、将来担い手確保に取り組んでいます。



昆布漁業体験型インターンシップ

### モデル地域⑥「ウトロ地域マリンビジョン」

～丸ごと感じて!! 海トロの恵み～

#### 【地域の将来像】

漁業と観光の相乗効果

#### 【取組内容】

サケ・マス資源の維持増大に向けた人工ふ化増殖事業の強化、自然産卵環境の保全と拡大、釣ルール普及を推進。知床世界遺産の玄関口に位置している強みを活かし、知床ブランドを活かしたPRに取り組んでいます。



### モデル地域⑦「サロマ湖地域マリンビジョン」

～サロマ湖自然環境と共生する漁業～

#### 【地域の将来像】

適切な資源管理と地域連携

#### 【取組内容と選定理由】

ICT観測ブイを活用し、湖内の環境データを蓄積。専門機関との連携強化により環境変動に対応した持続的な漁業生産体制の構築を進めています。



ICT観測ブイ



観測データ

以上の7地域は、地域特性を生かしながら未来につながる漁村づくりを進める先駆的な取り組みとして高く評価され、モデル地域に選定されました。

# 「マリンビジョン女性交流会議」の開催について



北海道開発局 農業水産部 水産課

令和7年11月4日、令和7年度マリンビジョン女性交流会議が札幌市での意見交換および広尾町での現地調査の二部構成で開催されました。会議には片石温美委員長をはじめ8名の女性委員が参加し、WEB参加を含め各地域の女性部が活動状況を共有しました。

## 【1日目：講演(ピロロツーリズム推進協議会)】

今年度のテーマは「他分野と連携した漁村地域の発展・振興に向けた女性の関わり」で、広尾町の魅力発信に取り組むピロロツーリズム推進協議会の代表・菊地亜希氏を講師にお招きし、副代表の保志弘一氏にはWEBでご参加いただき、広尾町における他分野連携・協働の取り組みについてご講演いただきました。

菊地代表からは、地域の人口減少を目の当たりにして広尾町と一次産業に活気を取り戻したいとの思いから協議会を設立した経緯、酪農家・漁師・デザイナーなど多様なメンバーとともに地域資源を生かした商品開発を行っていること、放牧地を望むカフェを拠点とした酪農体験など体験観光の展開についてご講演いただきました。

保志副代表からは、漁業衰退への危機感から協議会へ参画した経緯や、コンブの端材を活用した高付加価値商品「星屑昆布」などの商品開発の取り組みについてご紹介いただきました。

## 【意見交換の主な内容】

各地域の女性部からは、食育活動、地域イベント参加、清掃活動、漁業体験の受け入れなど、地域の実情に応じた取り組みが報告されました。また、他分野と連携した地域づくりに関して、一次産業間の共通課題、外部人材との連携、地域資源の価値向上の重要性について活発な議論が行われました。



## 【2日目：現地調査(菊地ファームカフェ・昆布小屋)】

他分野(水産業・農業等)と連携するピロロツーリズム推進協議会を対象に現地調査を行いました。

菊地代表が経営する広尾町の「菊地ファームカフェ」で昼食をとり、その後、同協議会で猟師の中村麻矢氏より、狩猟免許取得をきっかけに北海道へ移住した経緯、猟師としての食のツアーの提供や地域資源の価値向上の取り組みについてご講演いただきました。

その後、菊地氏が経営する牧場の現地調査を実施し、保志氏が運営する「昆布小屋」を訪問して現地調査を終了しました。

## 【おわりに】

本会議および現地調査を通じ、地域の担い手である女性の視点から、漁村地域の発展に必要な連携や課題が共有されました。特に、他分野との協働や地域資源の活用は、今後の地域づくりにおいて重要なポイントとなります。

本会議の開催にあたり、ご講演いただきましたピロロツーリズム推進協議会の皆様に対して、この場をお借りしてお礼申し上げます。



代表 菊地 亜希氏(右)  
副代表 保志 弘一氏(左)  
同会員 中村 麻矢氏(中)



「星屑昆布」と「うずまき昆布」

# 令和7年度「函館漁港地域活性化プロジェクト」について

北海道開発局 函館開発建設部 函館港湾事務所

函館港湾事務所では、北海道教育大学函館校の学生、函館市漁業協同組合、建設会社、実業家と事務所若手職員がチームを組んで、「函館漁港を核とした函館西部地区の活性化プロジェクト」を立ち上げ、令和8年10月より、月1回ワークショップを開催し、2月23日に今年度最終回となる第6回ワークショップを開催しました。

活動拠点となる函館漁港は、市電で「函館駅」から最寄り駅である「どっく前」を経由して20分ほどの位置にある「街に近い漁港」です。

「函館名産のイカ」を水揚げしており、港内には歴史的土木遺産である「船入潤防波堤」があります。周辺には古寺・古民家などもあり、函館山を望む港内は、夕映えに照らされると更に景色が良く、写真を撮りたくなる素敵な場所です。

近年はイカの水揚げも減少し、周囲には空き家も目立つ漁港となってきていますが、前述の好条件を活用しながら函館漁港の活性化策をワークショップで話し合ってきました。漁港をテーマに「フォトコンテスト」の開催や、漁港内での子供もOK「手ぶら釣り体験」、「食育体験」「漁港コンサート」などのアイデアが、第5回までに出ていました。今回は最終回のため、これらを通じて「将来どんな函館漁港にしたいのか」をキャッチフレーズで表してもらいました。「函館漁港で遊ぼう」「隔たりを無くして親しみやすい場所に!」「漁港に来る人を増やそう」というキャッチフレーズが各班から提案されました。

それらを実現するため、函館漁協組合長の意見なども伺いながら、来年度に向け複合型イベントを実施し、様々なリスクや、漁港の可能性を検証していこうと来年度への意向確認をして終了しました。

安全に、漁師と市民と観光客が、交流できる拠点を目指し、来年度は、より一層関係者と協力しながら活動を進めていきます。



第6回ワークショップの様子



函館漁港から望む函館山



函館漁港から望む夕日

# 水産王国・北海道の未来を担う漁場生産力の強化

国立研究開発法人土木研究所 寒地土木研究所 水産土木チーム

我が国の漁業生産量の1/4を占める北海道は、国民への水産物の安定供給において、重要な役割を果たしています。しかし、近年では全国と同様に漁業生産量は減少傾向にあるほか、地域を支える産業である漁業の就業者が減少するとともに、高齢者割合も高い水準にあるなど多くの課題を抱えています。

寒地土木研究所水産土木チームは、藻場や魚介類の生息場・産卵場として必要な環境条件を解明し、漁港や港湾の防波堤などの沿岸構造物をそれらの生息空間として積極的に利用又は保全する手法の開発を目指すとともに、水産有用種の生産性向上と港内等の閉鎖水域における水質・底質等の環境維持のための研究を進めることにより、港内静穏水域の増養殖場としての活用にもつながる取組を進めています。

現行の第5期中長期計画期間(R4~R9)では、次の3つの主要な研究課題に取り組んでいます。

## ① 持続可能な水産資源増養殖に資する寒冷沿岸域の漁港等施設の活用技術に関する研究

令和3年の北海道沿岸での赤潮による大規模な漁業被害は記憶に新しいところです。これまで赤潮被害の発生がなかった北海道においても地球温暖化による海水温の上昇により今後もその被害が発生することが想定されます。このような漁場環境変化を踏まえ、マコンブ等の海藻から殺藻細菌が発生することに着目し、藻場造成により赤潮発生を抑制する研究開発を行っています(図-1)。

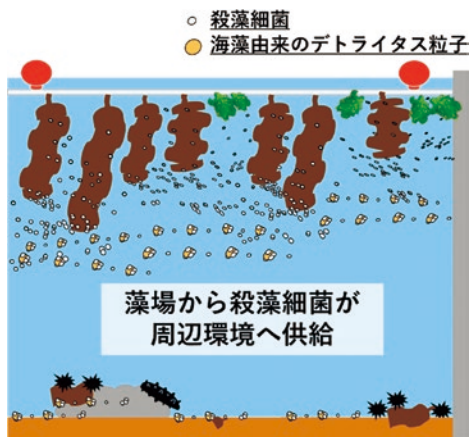


図-1 藻場から殺藻細菌が周辺水域へ供給

## ② 寒冷河口域に位置する漁港等施設の水生生物の生息環境改善技術に関する研究

我が国の漁業・養殖業生産量は1984年をピークにその後減少し、近年ではピークの1/3にまで落ち込んでいます。貧栄養となっている海域では河川から供給される栄養塩を効果的に活用することにより、水産資源の増大につなげることが可能です。本研究では、河口に隣接した漁港において、その特徴を活かした生息環境改善技術の開発を行っています(図-2)。

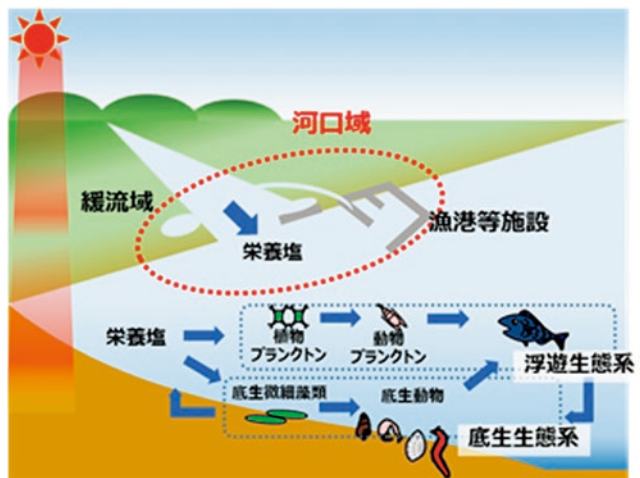


図-2 河口域の生態系構造のイメージ

## ③ 北方海域における沖合構造物による漁場環境改善技術に関する研究

沖合構造物による漁場環境改善機能(餌料培養効果・魚類増集効果等)に基づく沖合域における新たな漁場整備手法の開発を行っています。本整備手法の開発によりこれまで漁場整備が行われていなかった沖合域において水産資源の生産力を向上させることが可能となります(図-3)。

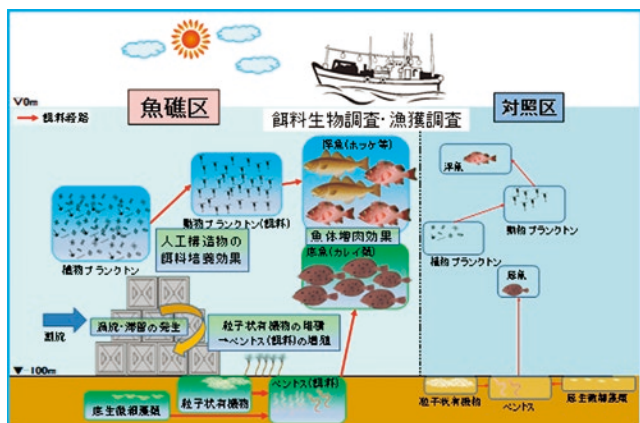


図-3 新たな漁場整備手法の開発のイメージ

このほか、短期間に取り組む研究として、「漁港・港湾における新たな藻場現存量算定手法の開発」を実施しています。

藻場は、魚類の産卵や幼稚仔魚の成育の場を提供するほか、水質浄化や環境学習、レクリエーションの場となるなど多様な機能を有していることで知られていますが、近年では、政府が2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルを目指す中、二酸化炭素の吸収・固定の機能を持つブルーカーボンとして注目を集めています。

これを受け、漁港や港湾では可能なかぎり藻場機能を付加した施設整備が行われており、このような整備により造成された藻場の二酸化炭素吸収量を効果的に定量評価する手法の開発が求められています。

現在主に藻場造成の効果把握は、潜水調査等の水中での調査が中心になっていますが、空中から藻場を観測する手法を開発することで広い範囲の藻場を効率的に把握することが可能となります(図-4)。

最後に、前中長期計画期間での研究成果を紹介します。

近年、ナマコの資源量は減少を続けており、北海道の漁獲量も2007年をピークに下がり続けています。資源回復に向けて、各地で人工種苗放流(陸上で人工的にふ化させたナマコをある程度の大きさまで育てて海に放流する取組)が行われていますが、期待された効果は得られていません。

これは、これまで自然の中でのナマコの生態や分布などについての知見が少なく、どのような環境に放流すれば生き残りやすいのかという最適な方法が分かっ

ていなかったためです。

そこで、海洋建設株式会社と共同で、2016年から6年間にわたり北海道内の漁港で現地調査や実証試験を実施しました。そして、得られた結果をもとに、静穏な漁港水域を活用した、放流種苗の高い生残率を維持しつつ短期間での高成長を実現する中間育成礁「ナマコのゆりかご」を開発・製品化しました。

また、調査の中で、オオヨツハモガニ(カニ類)とケブヤヒメヨコバサミ(ヤドカリ類)がナマコにとって特に危険な食害生物であることを、世界で初めて明らかにしました。

開発した「ナマコのゆりかご」には、次のような特徴があります。

(1) 生残率の大幅向上

何も対策をせずに1~2cmのナマコ種苗を漁港内に設置した基質に放流すると、半年から1年後の生残率は10%を下回る場合もありますが、防護ネットで外敵(特にカニ・ヤドカリ類)から守られることで、70~100%まで生残率を高めることができます。

(2) 成長しやすい環境づくり

内部にはナマコが付着・生息するための基質としてホタテ貝殻を使用しており、餌となる微生物や有機物がつきやすく、成長を助けます。

(3) さまざまな場所に設置可能

構造を工夫しており、土砂が流れ込みやすい場所や柔らかい海底でも設置できます。

(4) 外敵は防ぎつつ、目詰まりしにくい設計

防護ネットの目合いを調整することで、外敵の侵入やナマコの流出を防ぐ一方、浮泥や付着生物などで目詰まりしにくくしています。

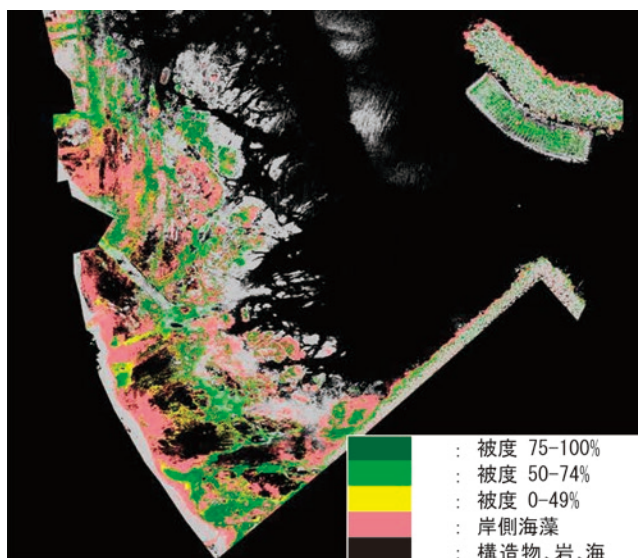


図-4 藻場解析の事例(寿都漁港)  
空撮データによる藻場分類

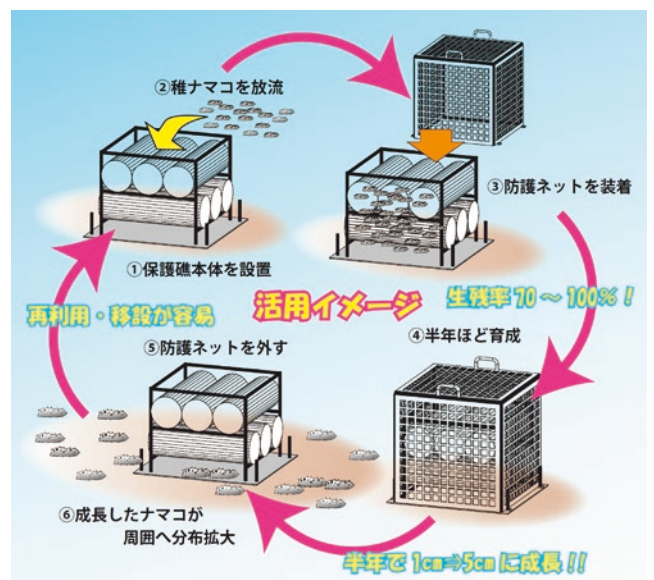


図-5 「ナマコのゆりかご」の活用イメージ

### (5) 小型・軽量で扱いやすい

本育成礁は小さく軽いため、大型クレーンなどの重機を使わず、漁業者自身で設置できます。

「ナマコのゆりかご」を利用することで、放流後の生残率と成長を大幅に向上させることができ、漁獲量の増大が期待されます。



写真-1 設置前の「ナマコのゆりかご」

「ナマコのゆりかご」は北海道・福島町など道内を中心に各地で導入が進んでいます。

今後も水産資源を育む漁場環境の適切な保全・管理及び海域の生産力の向上に貢献していきたいと考えています。



写真-2 防護ネットの装着

## 令和7年秋の褒章 北海道開発局関係では1名が受章

北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課

令和7年秋の褒章の受章者が11月3日付けで発令され、北海道開発局の港湾関係では、白崎義章氏(釧路市・白崎建設(株)代表取締役会長)が「黄綬褒章」を受章され、11月21日に国土交通省で行われた伝達式へ出席されました。

白崎氏は、平成11年に白崎建設(株)の代表取締役に就任し、重要港湾釧路港など北海道内の港湾の整備促進に貢献されるとともに、北海道港湾空港建設協会

理事、北海道建設業協会理事、釧路建設業協会会長、釧路商工会議所副会頭などの多くの要職を歴任され、港湾建設業の発展や地位の向上に尽力されました。

この度の受章にあたり、白崎氏からは「今後もこの榮譽に恥じぬよう、一層精進し些かなりとも港湾建設事業の推進と、港を核とした地域の発展に貢献していきたい。」と今後の抱負のお言葉をいただきました。



伝達式会場にて褒章の記を手にする白崎義章氏



国土交通省・廣瀬技監から受章者への祝辞



2月19日に道央圏で暴風雪となった日、ちょうど出張と重なってしまい、案の定、JRが大幅に遅延しました。気が付けば、駅で2時間以上も待つことになっていました。アナウン

スによると、降雪の影響で特急列車を駅舎から出すことができなかったようです。今年は、大雪によるJRの遅延と出張が重なるのは、これで二度目です。

雪でこれほど頻繁に運休や遅延が発生することは、以前はあまりなかったように思います。しかし最近では「想定外」という言葉を耳にする機会が増えています。その背景には、短時間で集中的に雪が降るなど、これまでとは異なる気象の変化が生じていることがあるのだと思います。2月の暴風雪では比較的気温が高かったこともあり、珍しく湿った重たい雪となりました。また、私が住む街でも場所によって降雪状況が大きく

異なり、自宅付近はまったく雪が降っていないのに、2駅先では10cm以上も積雪があり、今年の冬は気象の変化をより強く感じました。

札幌の月別降雪量をまとめたサイトを確認すると、1~2月の年平均降雪量は約130cmで、降雪量が多かった令和3年度でも約180cmでしたが、今年は年平均降雪量の1.8倍となる約240cmに達したようです。

こうした気象の変化により、これまでの経験則だけでは対応しきれない場面が増え、JRの運休や遅延が発生する要因に繋がっているのかもしれませんが。また、労働人口の不足や維持管理コストの増大といった課題も重なり、安全を最優先に考えると、結果として運休や遅延が増えてしまうのかもしれませんが。

私が携わる港湾整備においても、防災・減災対策や老朽化対策への対応が一層求められる時代になっています。これまでの経験則だけに頼らず、新たな視点を持って取り組んでいく必要性を強く感じています。

(K.K)

#### 表紙の写真：①厚岸漁港全景 ②サンマの陸揚状況 ③サンマの荷さばき状況

厚岸漁港は、北海道東南部の太平洋沿岸に位置する第3種漁港で、道内外のサンマ棒受網、サケ・マス流し網漁業等を主体とした全国有数の流通拠点であるとともに、コンブ、カキ、アサリ等の沿岸・養殖漁業の拠点として重要な役割を担っています。また、



コンブやアサリ、特に厚岸ブランドとして名高いカキの養殖が盛んで、湖と海の汽水環境を活かした生産体制が整っています。

令和2年には、衛生管理機能の強化を図るための屋根付き岸壁等が供用し、令和5年には、その屋根付き岸壁を特設会場として、天皇・皇后両陛下ご臨席の下、第42回全国豊かな海づくり大会が開催されました。

屋根付き岸壁等の整備により、大規模災害等における防災機能の強化や水産物の早期再開を図られることで、国内外への安定的な水産物の供給体制が確保されています。

## 港のたより 【Vol.151】 2026年3月31日

一般社団法人 寒地港湾空港技術研究センター

〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目2番17号 セントラル札幌ビル5階  
TEL(011)747-1688 FAX(011)747-0146 <https://www.kanchi.or.jp>

