

2-5 遠浅な海と港の浚渫問題

船を利用して人や物を安全にしかも円滑に運ぶために、港にはいろいろな施設があります。船の通り道となる航路、大きな波から船を守る防波堤、船から貨物を積みおろしするときに船をつなぎとめておくための岸壁が最も基本的な施設です。

外洋に面している港では、大きな波が押し寄せるため、大規模な防波堤が必要となります。しかし県内の主な港は、有明海・八代海といった比較的波が穏やかな内海に位置しているため、大規模な防波堤は必要ありませんが、遠浅な地形をしているため、大型船舶の安全な航行を確保するために海底地盤を掘り下げて航路を確保するとともに、その後の埋没に対する機能維持のための浚渫についても継続する必要があります。

このような航路の浚渫を始めとする港湾工事に伴い発生する土砂は、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」において廃棄物として取り扱われ、むやみに海域で処分することはできません。そこでこの土砂については、海岸事業などで活用を図るほか、適正な処分を図るため護岸等で囲まれた区域の中へ埋立処分を行っています。本県では、このような土砂処分場を熊本港・八代港などで建設しています。



八代港 加賀島地区
土砂処分場

主に八代港の水深12m航路浚渫に伴い発生する土砂の処分場として、国と県とで造った土砂処分場です。現在、浚渫土砂によりほぼ埋立が完了しましたが、多量に海水を含んだ土砂により埋め立てているため、自然沈下により水分が抜けるのを待っている状況です。今後は八代港の新たな物流・人流拠点として整備する予定です。

2-6 港は大規模災害にも対応します

平成7年に起こった兵庫県南部地震では、道路や鉄道とともに当時世界第6位の国際コンテナ港であった神戸港にも多大な影響を及ぼしました。幸いにも耐震強化された岸壁だけは被害を免れたために、その岸壁を利用して救助活動を行うことができました。

この経験を踏まえ、全国の主要な港では地震に強い耐震強化岸壁の整備を進め、災害に強い港づくりを行い、もし地震などによる大災害が発生した場合には、被災者や救援物資の運搬をすることができるよう整備が進められています。

本県では、地震に強い耐震強化岸壁は熊本港において計画されているものの、残念ながらまだ整備には至っていません。

地震の他にも洪水や高潮など大きな自然災害が想定されます。昭和47年梅雨前線による集中豪雨により、天草上島地域を中心に甚大な災害が発生しました。このとき、被災地へ向かう道路も被災しており、救援物資や災害復旧のための車輛を運ぶため、当地にある港湾が活用されています。このように大規模な自然災害発生時の港湾の役割は非常に大きなものがあります。

また、港湾が有する広大なスペースを、非常時のヘリコプター離発着場や避難場所として利用することもできます。現在、地域防災計画において、水俣港や本渡港の緑地が、ヘリコプター離発着場や避難場所として指定されています。

2-7 港にはいろいろな船がいっぱい

港には貨物船やフェリー・旅客船の他に、大型船の活動を支援するポートサービス船（タグボートなど）、官公庁船（巡視艇や消防艇など）、港湾工事を行うための作業船、漁船やプレジャーボート（モーターボートやヨットなど）といった多種多様の小型船が在籍しています。これらの係留施設が不足すると不法係留や暴風時の船舶の流出による二次災害の発生などの恐れがあります。



三角港 際崎地区

熊本の古くからの貿易港である三角港には、三角海上保安部の巡視船や県漁業取締事務所の取締船といった官公庁船や、タグボートなどが多数在籍しています。

