

福江港泊地における流木等漂着物対策について

五島振興局 建設部 河港課 ◎ 尾崎 博和
○ 福丸 俊哉

1. はじめに

五島列島は、長崎市の西方海上約 100km に浮かぶ中通島、若松島、奈留島、久賀島、福江島など大小 152 の島々からなる幅 30 km、長さ 80 km(男女群島はさらに南西海上 70km)の島群である。五島振興局管轄の港湾・漁港は、重要港湾 1 港、地方港湾 7 港、6 漁港である。この中でも福江島にある重要港湾の福江港は本土と福江島及びその他の 2 次離島を結ぶ下五島圏域の人流・物流拠点となっており地域住民の安定した暮らしに欠かせないものとなっている。

この福江港には北側から二級河川福江川が流入しており、豪雨時には河川上流域から流木や草木類が流出し、港内泊地や定期船浮棧橋周辺に滞留することで港湾機能に支障を及ぼしている。これまでは福江川水系の現地状況や水位変化等を踏まえ、河道内伐採や巡視強化などの対策を実施してきたが、漂着物の発生は継続しており、原因側への対策のみで完全に防止することは困難な状況にある。

そこで本稿では、福江川流域における流出抑制対策と、福江港における漂着物撤去体制の構築について報告する。

発生年度	発生日	撤去量 (m3)	撤去費用 (千円)	最大時間 雨量 (mm)
R4	R4.6.21	7	558	39.0
R5	R5.5.1	7	631	32.5
R6	R6.7.16	16	471	85.5
	R6.11.3	10	418	47.5
R7	R7.5.9	29	1,591	62.0
R8	R8.6.24	25	1,486	36.5
合計	-	94	5,155	-
平均		13.8	859	51

表－1 近年の福江港における漂着物撤去実績

福江港での過去5ヶ年の漂着物撤去の実績は表-1のとおりである。撤去費用は1回あたり約86万円（47万円から159万円）であり、令和7、8年度は撤去量も多く100万円を超えているが、単に漂着物量や撤去費用だけが問題とはなっていない状況にある。漂着物が発生すると、定期航路に影響がないようにしなければならないため、大雨が降るたびに早朝から現場確認、建設業協会・船会社との調整を行い、施工業者においては作業船や陸上機械の手配、仮置き・処分までを短時間で行う必要がある点も管理上の大きな課題である。



図-1 福江港位置図と埋塞時の定期船浮棧橋状況



図-2 埋塞時の港内状況（福江港）

2. 発生原因

福江港の泊地埋塞は、主として外洋からの漂流物ではなく、港に注ぐ二級河川福江川からの流入によるものである。福江川水系は流域面積約23.4km²、幹川流路延長約9.1kmで、鷹ノ巣川、牟田川、後の川などの支川を合流し、市街地を経て福江港へ注ぐ。河道内には広範囲に草木が繁茂している。

過去の検討では、①本川・支川の河道内繁茂樹木、②周辺田畑等から河道へ流入する伐採草木、③第三者による草木の投棄を主な候補として調査した。出水前後の比較では繁茂樹木に顕著な変化が見られず、河道内の立木だけを主要因と断定することはできなかった。

以上のことから、流出源は河道内植生、周辺農地からの刈草等の流入及び第三者による投棄など複数存在すると考えられ、その寄与割合を定量的に把握することは困難である。このため、流域内の複数箇所から草木類が流出することを前提とした対策が必要である。また、網場等による流木捕捉施設の設置については、洪水時の流



下断面を阻害し河川管理上の課題が生じることから、河道内の適切な維持管理と港湾側での迅速な撤去体制を組み合わせることが現実的であると考えられる。

3. 福江川及び支川の伐採等について

河川側では、洪水の安全な流下を確保するための維持管理を基本とし、その中で流出する可能性のある草木を減らすことが重要となる。福江川水系では河道内に草木が広く繁茂していることから、河積阻害の程度、橋梁等への影響、枯木・倒木の有無等を踏まえて優先順位を付け、伐採や堆積土砂の撤去を実施する。

過去の漂着物撤去実績と河川維持管理履歴を比較した結果、伐採直後に漂着物量が減少するなどの明確な相関関係は確認できなかった。これは河道内植生だけでなく、周辺山林や農地等から流入する草木類の影響も考えられるためである。したがって、現時点では河道内伐採による漂着物抑制効果を定量的に示すことは困難であるものの、洪水時の流下能力確保及び河川環境維持の観点から、引き続き適切な維持管理を実施していく必要がある。

年度	伐採箇所	伐採完了時期	伐採延長	伐採処分量
R6	牟田川	R6.5月	360m	398m ³
R7	福江川	R7.7月	230m	115m ³
R8	後の川	R8.8月末	120m	26m ³
R8	牟田川	R8.5月末	900m	218m ³

表-2 福江川水系における過去の伐採状況



図-4 令和8年4～7月の牟田川の伐採状況（左：伐採前、右：伐採後）

4. 対策会議について

未然対策を継続しても、豪雨時の漂着物発生を完全に防止することは困難である。このため福江港では、漂着物発生後に港湾機能をいかに早期に回復させるかという観点から、対応体制そのものの見直しを行った。

まず令和7年6月、五島振興局と長崎県港湾漁港建設業協会（五島地区）に所属する5社で協議を行った。これまでは幹事会社を通じて対応可能な施工業者をその都度調整していたが、作業員確保が困難な状況を踏まえ、五島地区5社による輪番制を導入した。担当会社をあらかじめ明確化することで、初動時の調整を簡素化し、迅速な対応体制の構築を図った。

さらに五島振興局河港課職員と管理用地課職員及び長崎県港湾漁港建設業協会（五島地区）5社で構成する「福江港漂着物対応検討会」を開催し、実際に撤去を担う事業者と県が、過去の対応で生じていた課題を共有した。第1回検討会では次の課題が挙げられた。

- ①土日等は作業員やリース機械の確保が難しい
- ②大波止地区・丸木地区は定期船や多数の係留している漁船をかわしながらの作業となる
- ③当日の要請では始発便までの復旧が現実的に難しい
- ④水分を含む漂着物は直ちに処分できず仮置きが必要である
- ⑤海上作業に伴う海上保安部への手続きが負担となる

これらを受け、県側では「漂着物が発生してから業者を探す」のではなく、発生を見越して事前に準備する運用へ転換した。大雨警報等を目安にパトロールし、撤去が必要となる可能性が高い段階で定期航路船会社や五島市港湾管理事務所などへの情報提供及び撤去作業を担当する会社へ連絡し、作業員・リース機械の確保等の準備を依頼する。あわせて定期船の運航状況を確認し、撤去時には航路上の漂着物を岸壁際等へ一時的に寄せることも含め、完全撤去より先に定期航路の機能回復を優先する方針を明確にした。

5. ガイドライン策定と対応の効率化

検討会で得られた意見を一過性のものとせず、担当者が交代しても同じ水準で対応できるよう、令和7年11月に「福江港漂着物対応のガイドライン」を策定した。ガイドラインでは、撤去作業前・作業中・作業後の役割分担と行動フローを整理し、輪番制、関係者連絡先、仮置きヤード候補、リース可能な作業船・陸上機械等をあらかじめ一覧化した。

段階	五島振興局	港湾漁港建設業協会（五島地区）の所属会社
作業前	大雨警報等を目安にパトロール、船会社確認、事前準備・撤去要請	機械・人員の確保、開始時間・方法の報告
作業中	撤去状況を確認し、船会社等へ情報共有	定期航路の機能回復を最優先に撤去、進捗報告
作業後	完了確認、災害報告	完了届、処分、写真等の提出

表ー3 ガイドラインにおける基本的な対応

また、事務の効率化の面では、海上作業に伴う手続きの整理を行った。従来は施工業者が五島海上保安署へ作業届を提出していたが、緊急対応の負担軽減について協議した結果、令和7年6月に、本撤去作業は緊急性が高いことから工事作業届等は不要であることを確認した。これにより、早朝の限られた時間で行う撤去作業の初動に必要な手続きを一つ簡素化できた。

平成18年締結の災害協定という既存の枠組みを活用しながら、輪番制及びガイドラインを整備したことで、漂着物発生時の迅速な対応が可能となった。本取り組みは、新たな施設整備を伴うものではなく、既存の地域資源である人員、作業船及び建設機械を有効活用し、発災時に迅速に機能させる仕組みを構築したものである。その結果、比較的低コストでありながら実効性の高い漂着物対応体制を確立することができた。



図-5 漂着物撤去状況写真（左：人力による回収、右：回収した漂着ゴミの陸揚バックホウ）

6. 今後の検証と課題

福江港の泊地埋塞は、福江川水系から豪雨時に流出する草木類等が主な要因と考えられるが、その発生源は河道内植生、周辺農地及び山林等の複数要因が複合しており、単一の対策による根本的な解決は困難である。

このため、河川側においては適切な維持管理を継続するとともに、港湾側においては漂着物発生を前提とした迅速な対応体制を確保することが重要である。

今後は、漂着物量、撤去作業時間及び復旧時間等のデータを継続的に蓄積し、本取り組みの有効性を検証するとともに、運用改善を図る必要がある。

また、離島地域では人口減少や建設業従事者の減少が進行していることから、引き続き地元建設業界との連携を強化し、持続可能な漂着物対応体制の構築に取り組んでいく必要がある。