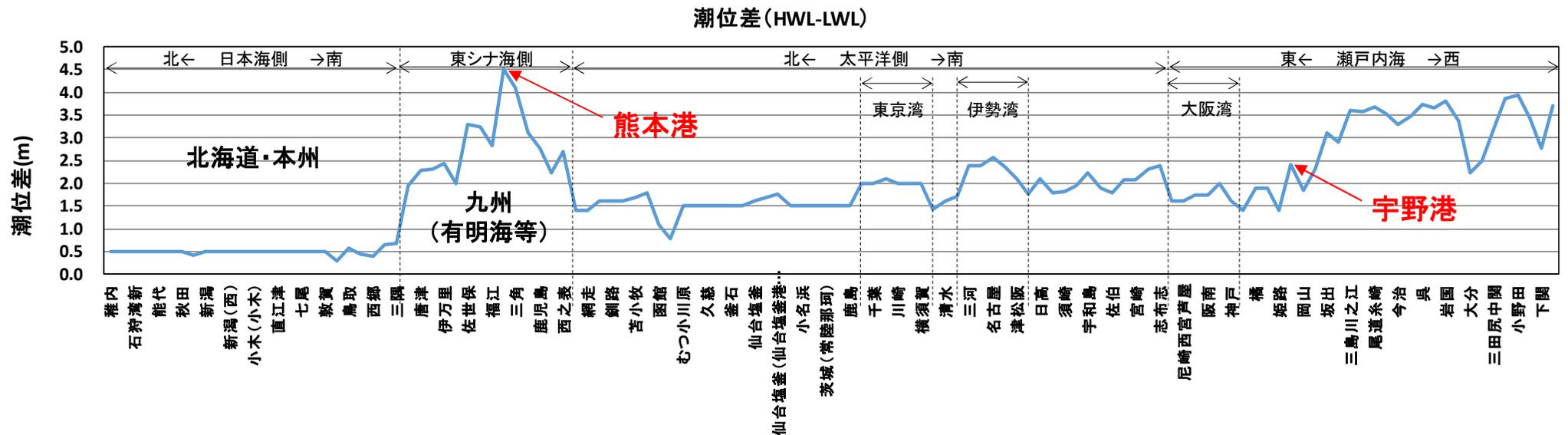


潮位差の大きい地域における参考事例

令和4年3月
国土交通省 港湾局
海岸・防災課

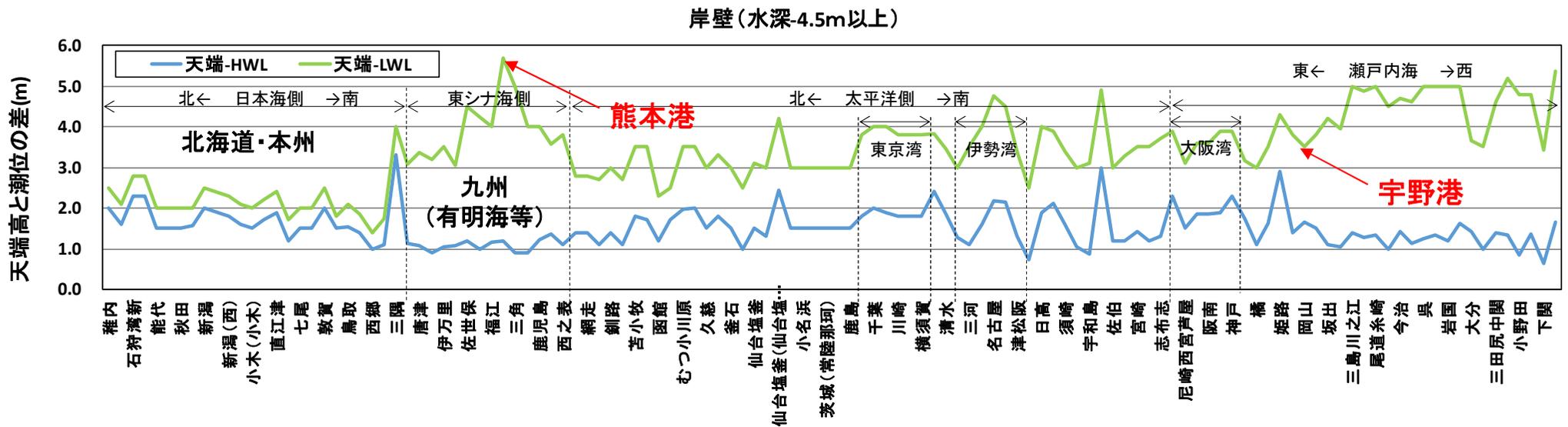
全国港湾における潮位差(H.W.L - L.W.L)

- 北海道・本州の日本海側では、潮位差は概ね0.5mで一様である。
- 東シナ海側の九州の港湾では、複雑に入り組んだ内海に位置する港湾が多く、潮位差が大きい。熊本港において、最大4.5mの潮位差が生じている。
- 北海道・本州の太平洋側では、潮位差は概ね1.5m前後であり、東京湾・伊勢湾でやや増大する。
- 瀬戸内海側では、本州・四国間の海峡幅が狭くなる宇野港以西で潮位差が増大し、3.5m程度の潮位差となる。



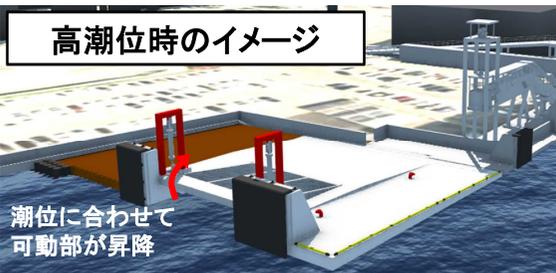
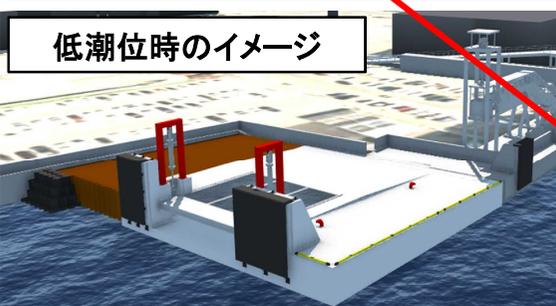
全国港湾における天端高と潮位の差(水深4.5m以上の施設)

- 水深4.5m以上の比較的大規模な岸壁について、各港湾の代表的天端高(最も施設数が多い天端高)を抽出し、潮位(H.W.L及びL.W.L)との関係を整理した。
- 天端高とH.W.Lとの差は、水深4.5m未満の施設と比較して、全体的に0.5~1.0m程度増大する。
- 北海道・本州の日本海側では、天端高とL.W.Lとの差は2~3m程度となる。
- 東シナ海側の九州の港湾では、天端高とL.W.Lとの差が大きく、3~6m弱程度となる。熊本港において、最大5.7mの差が生じている。
- 北海道・本州の太平洋側では、天端高とL.W.Lとの差は概ね3~4m程度であり、東京湾・伊勢湾で4~5m程度まで増大する。
- 瀬戸内海側では、本州・四国間の海峡幅が狭くなる宇野港以西で天端高とL.W.Lとの差が増大し、4~5m程度の値となる。



天端高と潮位の差が大きい港における利用上の工夫～瀬戸内海における事例～

- 瀬戸内海の港湾や漁港では、小型船舶の係留に浮棧橋を用いる例が多い。
- フェリー岸壁では、フェリー側に加えて係留施設側にも可動橋を設置して潮位差に対応している場合もある。



天端高と潮位の差が大きい港における利用上の工夫～九州における事例～

○ 古くに整備された岸壁は、潮位差に対応するため、階段形状にしている事例が多い。

