

日本の経済を守る低潮線巡視  
 ～約99%の職員が知らない貴重な体験～

河川部 河川管理課 泉山 脩斗

1. 低潮線の保全とは？

皆さんは「低潮線」という言葉を聞いたことがあるだろうか？おそらく、ほとんどの人が聞いたことがないのではないだろうか。

低潮線とは干潮時の最低水面の位置を言い、この低潮線を基点として12海里(約22km)を「領海」、200海里(370km)を排他的経済水域 (EEZ : Exclusive Economic Zone) と呼んでいる。(図-1)

我が国は約37.8万km<sup>2</sup>の国土面積を有しているが、排他的経済水域の面積はその約12倍の約405万km<sup>2</sup>を有しており、これは世界第6位の排他的経済水域の面積である。領海や延長大陸棚を含めると、実に約477万km<sup>2</sup>もの広大な水域が国土の領域に含まれる。(図-2)

国土交通省は「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」(平成22年法律第41号)に基づき、この排他的経済水域の基点を囲む「低潮線保全区域」の巡視を行い、低潮線及びその周辺について人為的な損壊や自然浸食等の状況調査を実施し、異常の有無を確認、保全している。言わば「我が国の領域を守る一役を担っている」といっても過言ではない。

関東地方整備局には約3,900人の職員が在籍しておりそのうち船での巡視を経験しているのは約30人となる。今回は船舶での低潮線保全区域巡視についてお伝えしたい。

2. 関東地方整備局の低潮線巡視

低潮線保全区域は全国で185箇所あり、関東地方整備局では全体の約4分の1にあたる50カ所を管轄している。(表-1)(このうち河川部では45箇所を巡視している。)

範囲は銚子から伊豆諸島、小笠原諸島、沖ノ鳥島、南鳥島にまでおよび、基本的に年1回の巡視を行い、人為的破壊等、損傷の有無を確認している。

巡視は防災ヘリコプターや船舶により職員自ら実施する必要がある。関東地整の場合、区域のほとんどが離島にあり、防災ヘリコプターによる巡視ができないため船舶に頼るしかない。しかしながら、数百km離れた離島まで行ける船舶を所有しておらず、東京都島しょ農林水産総合センターや小笠原漁業協同組合等、他機関の便宜供与及び備船により巡視を行っている。

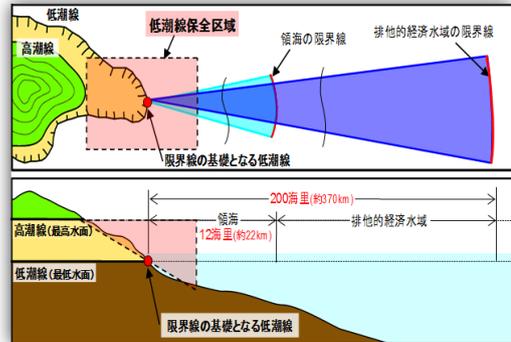


図-1 低潮線と領海、EEZの関係



図-2 日本の領海等概念図  
 (出典：海上保安庁海洋情報部 HP)

表-1 日本の低潮線保全区域

低潮線保全区域(都道府県別)			
地方整備局等	都道府県	区域数	合計
北海道開発局	北海道	48	48
東北地方整備局	青森	1	9
	岩手	4	
	宮城	3	
	福島	1	
関東地方整備局	千葉	4	50
東京	46		
北陸地方整備局	石川	2	2
近畿地方整備局	和歌山	2	2
中国地方整備局	島根	1	2
	山口	1	
四国地方整備局	高知	3	3
	福岡	1	
九州地方整備局	長崎	26	31
	鹿児島	4	
沖縄総合事務局	沖縄	38	38
合計	16	185	185

### 3. 低潮線保全区域巡視の難しさ

小笠原諸島における巡視（図-3）をどのような状況で巡視を行っているか実態を紹介し、低潮線保全区域巡視の難しさをお伝えしたい。

巡視に行くためには、巡視に適した時期を考慮して日程を決め、父島まで行くおがさわら丸のチケットの入手、巡視で使用する船舶の確保、宿の手配をする必要がある。

まず気象庁が発表する潮位予報を見ながら、潮位が低くかつ、大潮の日を狙っておおよその巡視日を決める。その後、潮位の都合に合ったおがさわら丸の空き状況を確認する。

次に、漁業協同組合にその日程で対応可能かを確認する。組合は本業が漁師のため、タイミングによっては漁業に集中するために断られることもある。対応可能となれば、おがさわら丸のチケットの取得と同時に宿の空き状況を確認する。巡視に適した時期が6月から9月頃であるため、小笠原諸島の観光時期と重なり、おがさわら丸のチケットが確保できなかつたり、チケットが確保できても宿が空いていなかったりして、日程の変更を余儀なくされるのが現状である。

さらに、上記すべてをクリアしたとしても、巡視行程期間における天気の問題が発生する。台風や熱帯低気圧の影響により船を出すことができなくなり、巡視を行えない場合もあるため、手配を終えても巡視日までは安心できない。

巡視に行く際は東京から1日掛けて父島へ渡り、小型船舶（図-4）に乗り巡視を行うことになるのだが、海象条件によっては、酔い止めの薬は飲むのだが経験したことのない船の揺れにより吐き気などに襲われるなかで、低潮線保全区域がどこにあるのかを確認しながら巡視を行うのである。

現地には低潮線保全区域としての印が無いいため、GPS位置情報が頼りである。1人はタブレットを用いナビゲーション（図-5）にて現在の位置と向いている方角を確認。もう1人が低潮線保全区域をカメラにて撮影。（図-6）過年度のものと比較しながら損傷の有無を確認する。

### 4. 終わりに

低潮線巡視が始まり令和6年度で13年になる。この河川部の巡視に携わった人数は船に乗っていない人も含めて約80人であり、ごくごく一部の職員の巡視により低潮線保全区域の変化を確認している。

低潮線保全区域の巡視は、我が国の領域を守るために重要な役割を果たしている。しかし、巡視には多くの困難が伴い、関係機関との調整や天候の影響など、様々なハードルがある。これらのハードルを乗り越え、今後も低潮線の保全に努めていくことが求められる。職員自身も巡視の重要性を再認識し、関係機関に協力していただきながら取り組むことが重要である。



図-3 小笠原諸島巡視範囲と巡視ルート



図-4 巡視に使用した小型船舶



図-5 タブレットを用いたGPSナビゲーション



図-6 巡視での撮影風景