

平成30年3月9日

神奈川県知事

黒岩 祐治 殿

NPO法人 葉山ヨットクラブ

理事長 日原 行隆

葉山港の整備に対する要望

及び

東京2020 オリンピック・セーリング競技江の島開催に伴う葉山港の整備と

オリンピック後を見すえての対応について

日頃よりNPO法人 葉山ヨットクラブ の活動に御理解とご協力をいただき、改めてお礼を申し上げます。

さて、昨年の10/22(日)～23(月)未明、関東地方を通過した台風21号は、神奈川県にも多くの災害をもたらし、相模湾、東京湾で発生した台風による高潮により、特に県東部の沿岸では、これまでには無い、施設の被災がありました。

私たちが年間を通じて活動の拠点としている葉山港においても高潮が原因と考えられる施設の被害がありました。

幸いにも今回は、施設内に係留、又は、陸上保管している船に対する大きな被害は有りませんでした。これまで、葉山ヨットクラブとして、懸念とともに対策を要望してきたポンツーンに係留杭の長さ不足の問題が、今回の台風で現実のものとなりました。

また、スロープのコンクリート版の移動については、これまでも度々同様の被害が有り、台風後にスロープの利用が制限されるだけでなく、船台の破損も生じ、利用者の安全性については、大きな問題となっています。

今後の葉山港の整備につきまして、これまでの要望も含め、別紙の要望書を提出させていただきます。

長い年月、年間を通じてこの港を利用している多くの葉山ヨットクラブのメンバーを代表し、要望書の内容につきまして抜本的な対策を切にお願い申し上げます。

合わせて、東京2020 オリンピック・セーリング競技江の島開催に伴い、神奈川県が掲げる「江の島（湘南港）と葉山港を中心としてセーリング文化を広げる」という方針につきまして、葉山ヨットクラブとしても積極的に協力をさせていただきたいと考えております。

しかしながら、それに伴う葉山港の整備につきましては、関係部局のご担当より説明会等を通じて情報の提供を受けておりますが、情報提供を戴く時期と内容については、後戻りできないものが多く、現状の問題点が解決できないばかりか、利便性が悪くなるのではという懸念を、利用者に抱かせるような内容もあります

葉山港をより良い港にするため、港や周辺海域の状況を把握している港湾施設利用者からの意見も参考に頂き、オリンピック後も見すえながら、具体的な整備や維持管理事業に反映して頂きたいと考えております。

そのため、意見交換や神奈川県の葉山港の位置付け、整備や維持の方向性等の説明会や意見交換会等、関係する県の部局と葉山ヨットクラブで、定期的を実施して戴けますようお願い申し上げます。

以上

添付資料

① 「葉山港の整備に対する要望書」 NPO 法人 葉山ヨットクラブ

平成30年3月9日

② 「台風21号接近に伴う葉山港の被害状況」(2017 10/22(日)~23(月)未明)

20171109 NPO 法人 葉山ヨットクラブ 泊地委員長 真野泰人

葉山港の整備に対する要望書

NPO 法人 葉山ヨットクラブ
平成30年3月9日

1. 新港における、ポンツーンの更新及び陸上電源の設置

新港のポンツーンは、平成10年（1998）の神奈川県体の前年に整備され既に20年経過し、近年特にデッキ材表面の腐食・老朽化が目立つようになっております。

順次更新をする計画となっているようですが、現状の予算処置であると全施設の更新までは、今後10年以上の年月となります。

約4年前（2013年12月）には、枝棧橋の構造材が折れ転覆しました。この時は、台風や高波が発生した時ではなく、比較的穏やかな日に突然発生しました。幸いにも転覆した部分に人が載っていなかったので人身事故となりませんでしたが、浮棧橋は全体的に構造的な劣化が進行し、同じ事が生じる可能性が無いと言えない状態です。

さらに、2020オリンピックを控えて海外からのお客様を含め利用が高まる施設としての安全性に問題があると考えます。ポンツーンの更新の速度を上げて戴くようお願い致します。

また、更新に当たっては、国内で有数のセーリング、マリンスポーツの中心である葉山港として、それに相応しい材質等、外観にも配慮しての整備をお願い致します。

同時にこれまでも何度か要望しております陸上電源供給について、新港側にも本港同様の利便性が受ける事が出来るよう、パワーポストの整備を早急に進めて戴けますようお願い致します。

2. 新港のスロープ及び浮棧橋係留杭について

①新港のスロープ

新港のスロープのコンクリート版は、台風の度にこれまでも何度も移動しています。これについては、台風後にスロープの利用が制限されるだけでなく、その部分は水中なので目に付かない為、段差があることを知らない外来者による船の上下架の際に足を取られる、または船が落ち込む等の事故が起きる可能性もあり、利用者の安全性に大きな問題となります。

また、現実問題として船台の破損も生じています。

これについては、コンクリート版の改良等も含め、抜本的な対策をお願い致します。

③ 新港の棧橋係留杭

新港側の浮き棧橋係留杭については、高潮による海面上昇の実態を葉山港で間直に見ている利用者として、喫緊の課題としてこれまでも何度もその延長について要望しております。

昨年台風21号では、ポンツーンが完全に抜け杭の上に載ってしまいました。

また、杭の先端に取り付けられているパイルキャップが何か所も飛ばされました。

これまでも、高潮と同時に発生する波浪により、ポンツーンが杭から抜けそうな状況も何度か目撃しており、近年の台風の大型化、温暖化による海面上昇等、現実の現象となっており、台風21号は例外とは言えない状況となっております。

台風21号では、係留船の大きな被害はありませんでしたが、ポンツーンが完全に杭から抜けて漂流した場合は、係留船だけでなく周辺の施設にも被害をもたらすこととなります。

これにつきましても早急な対策をお願い致します。

3. 管理事務所

① ゲストルームの整備

東京2020 オリンピック・セーリング競技江の島開催に伴い、葉山港にも海外の大会関係の要人をお客様として迎えることが有ると考えます。

日本ヨット発祥の地と言われてはおります葉山港ではありますが、管理事務所内には、適切なゲストルームのような部屋がありません。

日本ヨット発祥の地としても、それに相応しい部屋がひとつあっても良いと考えております。ゲストルームとしての部屋の整備をお願い致します。

② 上水道の能力の向上

葉山港においてヨット競技の大会等が開催された場合、トイレの水が出なくなり使用ができなくなるという状況が発生しています。上水道の容量が不足していることが原因のようですが、管理事務所の上水タンクの容量を大きくする等、トイレの上水の能力不足の解消をお願い致します。

4. 本港

① 護岸の一部、消波ブロック未設置区間の改良

本港の護岸と新港埋め立てで遇角部となっている部分は波が収斂し、この区間だけ越波が激しく、パラペット背後に陸置きしているディンギーがその影響を受けています。越波の激しさは、この区間だけパラペット上の柵が破損していることから証明されています。

さらに、嵩上げ改良されたと考えられるパラペットの差し筋は、コンクリート表面に錆汁が出ていることから、既に腐食がかなり進行しているものと推察され、このまま放置した場合、波でパラペットが飛ばされ、背後に陸置きしているディンギーが被害を受ける危険もあります。

隣接する消波工設置区間同様にブロックを仮に置くか、又はパラペットの改良嵩上げをお願い致します。

② スロープ部の改良

本港のスロープの先端部の水深不足により、スロープ側の係留ヨットの出入港時、センターボードがあたる事があり、風があるときなどは出入港が困難であるばかりでなく、船体にダメージが生じております。

このスロープ部については、葉山港全体の機能を見越したうえ、将来的な利用を考慮した整備計画に基づき、現状の問題を解決していただきますようお願い致します。

以上

葉山港 (本港)

葉山港 港務管理事務所

臨港道路

K-16
K-15
K-14
K-13
K-12
K-11
K-10
K-9
K-8
K-7
K-6
K-5
K-4
K-3
K-2
K-1

新港のポンツーンのデッキ材が部分的に腐っており、歩行の際に危険な箇所もあり、素足で歩くと破片が刺さる恐れがある部分もある。今年度交換予定の先端側のデッキ材の内、使えるものは、交換用ストックとして、偏んだ部分と交換して欲しい。

新港スリップウエーの北側、法先のコンクリート版2枚が移動して、段差が出来ており、船の上下架の利便性の低下と併に利用上、危険な状態となっている。
さらに、基礎梁石が大きく露出している事や、コンクリート版が不安定な状態である事から、高波浪時に、さらに悪い状態になる恐れがある。先端側のコンクリート版は、最悪の場合は、先端留壁から落下する可能性がある。所定の位置に据え直し、隣接版と連結するべきである。

K-6バースは、既存スリップウエー法先の掘削水深が浅い為、出入港の際に、船のセンターボードの側面、又、潮位によっては底面が当たり、船体にダメージがある。もう少し広い範囲を削ぎして欲しい。

新港の係留杭のローラーが破損部で、重防食がはがれている箇所が多数ある。鋼管杭本体の腐食の進行を止めるため、早急な対策が必要。