遠州灘に面した菊川河口周辺での 砂丘発達と飛砂量の算定

宇多 高明1・内藤 慎也2・八木 裕子3

 ¹正会員 (一財) 土木研究センターなぎさ総合研究所兼日本大学理工学部海洋建築工学科 (〒110-0016 東京都台東区台東 1-6-4)
E-mail: uda@pwrc.or.jp (Corresponding Author)
²静岡県交通基盤部河川砂防局河川企画課(〒420-8601 静岡県静岡市葵区追手町9番6号)
E-mail: kasenki@pref.shizuoka.lg.jp
³正会員 (株) 東京建設コンサルタント海岸・海洋事業本部 (〒170-0004 東京都豊島区北大塚 1-15-6)
E-mail: yagi-h@tokencon.co.jp

遠州灘に面した菊川の河口周辺に位置する測線 No.102, 88,86,84 において,2015~2020 年に取得さ れた縦断測量データを用いて陸向き飛砂量を算定した.また,2021 年4月 20 日には菊川河口周辺の現 地調査を行い,海浜砂のサンプリングを行った.この結果,各測線ごとの陸向き飛砂量は,2.7 m³/m/yr (No.102),3.4 m³/m/yr (No.88),3.9 m³/m/yr (No.86),8.1 m³/m/yr (No.84) と求められた(平均値: 4.5 m³/m/yr).この値は,既往研究において地質学的時間スケールの地形形成から推定した陸向き飛砂 量3 m³/m/yr と同じオーダーであり,長期間の地形形成から推定した飛砂量と,縦断形変化から推定し た飛砂量がオーダー的に一致することが分かった.

Key Words : rate of windblown sand, Kikugawa River, longitudinal profile, angle of repose of sand

1. まえがき

天竜川河口の両翼に広がる遠州灘沿岸では、冬季に強 い西寄りの風の作用を受けるために飛砂が著しい、天竜 川河口の東側に位置する東部遠州灘沿岸では、西寄りの 風による飛砂は東向きの沿岸漂砂とほぼ同一方向であり, 東向きの砂移動を助長する方向となっている. また大部 分の区域では、海岸線に対して風が斜めに海から陸へと 吹き込むため、浜岡砂丘をはじめとして各地で砂丘の発 達が促されてきた. このように東部遠州灘沿岸にあって は、飛砂量が沿岸漂砂量と比べて無視できないオーダー を有している. このことから, 宇多ら¹⁾は, 東部遠州灘沿 岸を対象として、地質学的スケールでの砂丘の発達に要 した総飛砂量をもとに陸向きの飛砂量のcalibrationを行 い,陸向き飛砂量の沿岸方向分布を求めた.一方,宇多 ら²は、図-1に示す東部遠州灘沿岸の海浜変形に関し、汀 線から陸域へと運び去られる飛砂は海浜砂量の低減をも たらすと考え、地形学的時間スケールでの沿岸漂砂分布 を算出した.また、1947年当時沿岸方向に運ばれる飛砂 量は浜岡海岸ではほぼ2万 m³/yrであるとした. さらに海 岸線直角方向の飛砂量分布として図-2の結果を示した. 図は御前崎から浅羽海岸までの地域における海岸線直角

方向での単位長さ当りの飛砂量分布を示しており、この 結果によれば、東部遠州灘沿岸に位置する大浜海岸に流 入する菊川の河口付近では、陸向き飛砂量が3 m³/m/yrと 推定された.しかしこの推定の妥当性は現地海浜では確 認されていない.そこで本研究では、菊川河口周辺で行



われてきた縦断測量データに基づく砂丘地での堆砂量の 変化より,陸向き飛砂量を算定するとともに、2021年4月 20日には菊川河口周辺で現地調査と砂丘と海浜の構成材 料の採取を行い、上記飛砂量の推定の妥当性について考 察した.

2. 飛砂量の算定方法と飛砂堆積状況の確認

本研究では、飛砂の堆積が実際に起きていることをま ず衛星画像により確認し、その上で定期縦断測量に基づ く縦断形の変化から飛砂量の算定を行った。飛砂をひき 起こす風の速度と方向は時間的に変動するものであるが、 長期間で見た砂丘の形成には時々刻々に変動する飛砂と いうよりも、それらを積分した総飛砂量が強く関わると 考えられることから、2015~2020年の6年間の縦断形測量 の結果より平均値としての陸向き飛砂量の推定を行った。

当海岸では、海岸線に沿う砂丘頂付近に旧自転車道が 走っているが、飛砂はこの旧自転車道を横断して砂丘の 裏側に安息勾配の急斜面をつくりながら堆積している. 縦断形変化を算出するための縦断測量は、図-3に配置を 示すように、菊川河口の西側では測線No.93~No.102の4 測線で、河口の東側ではNo.90~No.84の4測線で行われて いる.これらの測線のうち、顕著な飛砂堆積が観察され た測線は、河口の西2 kmを通る測線No.102と、河口左岸 側を通る測線No.88, 86, 84であったことから、これらの4 測線を検討対象として陸向き堆砂量の計測を行った.そ の場合、飛砂は岸沖方向に設定された測線と直角方向、 すなわちほぼ東向きに運ばれているため、測線に沿った



図-3 菊川河口の西側, 東側での縦断測量の測線配置



図-4 菊川河口両側での区域 A, B, C の配置

断面形状の変化のみを調べるのでは不十分であり,海浜 の面的広がりを同時に把握する必要があると考えられる. このため,これらの測線を含む矩形区域を設定し,この 区域内での海浜形状の特徴を衛星画像から把握すること とした.図-3には設定した矩形区域を示す.

さらに飛砂の堆積状況を実際に現地海岸で調べるため に、2021年4月20日に実施した現地調査では、図-4に示す ように、菊川河口の西2 kmを通る測線No.102を囲んで区 域Aを、河口東側の測線No.88とNo.84を囲んで区域B,Cを 定め、これらの区域を対象に詳細な現地調査を行った. なお、測線No.86では現地調査時に津波防潮堤の工事が行 われており、このため土地改変が著しく、現地状況の確 認ができなかったことから除外した.

3. 縦断測量結果に基づく飛砂堆積量の計測

図-5 には飛砂が著しい時期として、2018 年 1 月 13 日 撮影の No.102 付近の空中写真,測線の原点,測線方向を 示す.図には前報¹⁾²⁾で得られた当海岸での卓越風の方向 W+11.25°N も示す.図に示すように、後浜にはきれい に風紋が発達しており,推定された卓越風の方向はこれ らの風紋とほぼ直交していた.また、後浜に造られた多 数の堆砂垣の海側端部から下手側には堆積域が見られ、 その形成区域は上記卓越風の方向と調和的であった.

図-5 に配置を示す測線 No.102 の 2015~2020 年の縦断 形変化を図-6 に示す. 測線 No.102 では、砂丘のピーク近 傍を旧自転車道が縦断方向に走っているが、この旧自転 車道海側の Y=20 m 地点より陸側では経年的に堆積量が 増加しており、しかもこの付近は標高が 6 m 以上と、波 の遡上域より陸側なので、波による地形変化ではなく飛 砂による地形変化として、汀線側から運ばれた飛砂が堆 積して起きたと考えられる. ただし、他の測線では砂丘 背後の安息勾配斜面での砂の堆積量の推定を行うのとは 異なり、この測線では砂丘頂の海側での地盤高の変化か ら砂の堆積量を推定することとし、参考として他の測線 の結果と比較した. この測線上での 2015 年基準での断面 積変化量より、最小二乗法で変化速度を求めると、堆積 速度は 2.7 m³/m/yr ($R^2=1.0$)であった(図-7).

同様にして菊川河口左岸の測線 No.88 を含む区域の空 中写真を図-8 に、縦断形変化を図-9 に示す.測線 No.88 では、自転車道より陸側、砂丘裏側斜面の標高 14~3 m 間に、1/1.5 勾配をなして砂が堆積し、砂丘背後の断面が 陸向きに平行移動している.この砂の堆積は砂丘頂まで 運ばれた砂が砂丘背後に安息勾配をなして堆積したもの であり、砂は砂丘背後の急斜面を滑って斜面下方へと落 ち込んでいる.そこで図-9 に示す砂丘背後の急斜面を含 む積分範囲で堆積断面積を求め、2015 年基準での 2020



年までの断面積変化速度を求めると、砂丘断面積の増加 速度は $3.4 \text{ m}^3/\text{m/yr}$ ($R^2 = 0.9$)となった(図-10).

同様にして測線 No.86 では空中写真として図-11 が, また縦断形変化として図-12 が得られ,この測線でも旧 自転車道より陸側の急斜面で顕著な堆積が見られる.そ こで図-12 に示すように旧自転車道より陸側の斜面上に 積分範囲を設定して断面積を積分し,2015 年基準での 2020 年までの断面積変化量を求めると,その増加速度は 3.9 m³/m/yr (R²=0.8)となった(図-13).この堆積速度は測 線 No.88 の値(3.4 m³/m/yr)とほぼ等しい.さらに測線 No.84 を含む区域の空中写真を図-14 に,縦断形変化を図 -15 に示す.この測線でも砂丘のピークを旧自転車道が 縦断して伸びており,旧自転車道の陸側の急斜面上で顕 著な堆砂が起きている.この場合も2015 年基準での2020 年までの断面積の変化量を算出し、経過時間で除すと、 断面積の増加速度は $8.1 \text{ m}^3/\text{yr}(R^2=1.0)$ となった(図-16). この値は他の3測線で算定された値と比べると大きな値 であった.この測線では図-14に示すように、測線の西側 近傍に blowout が形成されており、そこで局所的に飛砂 量が大きかったことがその理由と考えられる.



図-17 区域A(No.102)の拡大衛星画像



図-18 区域B(No.88)の拡大衛星画像

4. 現地海浜状況の確認

区域A(No.102)での2021年3月23日の衛星画像を 図-17 に示す.海岸線とほぼ直角方向に伸びた海岸への アクセス路を通って背後地から海岸砂丘へと達すると, 海岸線に沿って幅約100mの広い砂浜があり,汀線近く には冬季の西寄りの風の作用により,風向と直角方向に 並んだ多数の小砂丘が形成されていた.また,海浜への アクセス路西側の砂丘地と背後地との境界線付近では, 斜め陸向きの飛砂により運ばれた砂の堆積が著しかった. 現地状況写真は図-17 に示す St.1~St.6 で撮影した.

まず,アクセス路から海岸砂丘に入った後,西側へ移動し,St.1から西向きに海岸を望んだのが写真-1(a)である.この付近では広大な砂浜が西向きに広がっており,砂丘表面には汀線側から内陸へと向かう風紋が多数観察



図-19 区域C(No.84)の拡大衛星画像



写真-1 飛砂の堆積状況

された.また,St1の南東側約55mのSt2では,汀線側 からやや内陸へと吹き込む風により飛砂が堆積し,規模 の大きな barchan (バルハン)が形成されていた(写真-1(b)).Barchanの形成状況から見ても,測線No.102を含 む区域Aでは大量の飛砂が運ばれていることが分かった. さらに barchanの形成地点から東側へ移動し,縦断測量 の行われている測線No.102付近の状況を写真-1(c)に示 す.測線No.102は,地表面が疎らにコウボウムギで覆わ れた所を通っていた.さらにSt.5より西側を望むと,砂 丘頂の北側では飛砂が blowout をなして背後地へと落ち 込んでいた(写真-1(d)).この写真より,測線No.102付 近では飛砂により大量の細砂が陸向きに運ばれ急勾配を なして背後地へと落ち込んでいたことが確認できたが, これに伴い形成されたのが図-6に示した旧自転車道の陸 側に残された急斜面である.

区域B (No.88) 付近の衛星画像を図-18 に示す. この 付近においても砂丘頂付近を通って汀線と平行に旧自転 車道が伸びていたが、その大半は砂に埋まっていた. こ の付近では、海岸へのアクセス路を通って砂丘上に達し、 そこから西側約100m区間で堆砂状況を観察した. 図-18 に示すように、アクセス路を上がりきった場所 (St.7) か ら見て北西側には、海浜から運ばれた大量の飛砂が砂丘 背後の松林を埋めて陸側へと発達していた. St.7 より汀 線側を望んだのが写真-1(e)である. 汀線側から吹き上げ て陸側へ向かう飛砂が大量に堆積し、旧自転車道は走行 不能となっていた. 旧自転車道の両側に立っているフェ ンスはほぼ完全に砂に埋まっていただけでなく、海側の フェンスの外側に設置されていた堆砂垣も全体が砂に埋 まっていた. 写真-1(f)は旧自転車道から離れて砂丘の頂 部に達して北西方向に連なる砂丘を望んだ写真を示す. 砂丘の陸側斜面では安息勾配をなして砂が堆積しつつあ るため、植生は生き埋め状態となっていた. 大量の飛砂 が砂丘背後の急斜面上に滑り落ちるように堆積していた ため、斜面上に生育していた松は枯れつつあった. 最後 に、St.11から休憩所を望んだのが写真-1(g)で、この付近 では旧自転車道は砂丘の下に完全に埋まっていた.

前出の図-9に示した縦断形変化では、砂丘地の陸側の 標高14mから標高約3mまで1/1.5勾配の急斜面ができ ていたが、この急斜面を撮影したのが写真-1(f)で、区域B を通る測線 No.88 では確かに自転車道の陸側に大量の飛 砂が堆積して急斜面が形成されていることが確認された.

区域C (No.84) 付近の衛星画像を図-19 に示す. 海岸 へのアクセス路を通って砂丘地へ到達すると,海浜中央 部に幅約 15 m の上面を植生で覆われたマウンドがあっ た. このマウンドの周辺では風の作用により洗掘が起き ており,またその背後の後流域には砂の堆積が見られた.

写真-1(h)は海岸砂丘への入り口の南東側 30 m の St.12 より東向きに望んだ写真である.砂丘頂付近には矩形状 土木学会論文集B3(海洋開発), Vol. 78, No. 2, I_193-I_198, 2022.

の堆砂垣が設置されていたが、その頂部まで砂に埋まり、 砂丘の陸側斜面へと一部の砂が落ち込んでいた. さらに 南東側に120m移動して測線 No.84の通る付近の海岸状 況を小高い砂丘上の St.13 から望んだのが写真-1(i)で、風 紋の発達状況からこの測線に対して右斜めの方向から風 が吹いて砂丘が形成され、その上部はコウボウムギの低 い海浜植生で覆われていた.

5. 海浜と砂丘の構成材料の粒径

2021 年 4 月 20 日, 菊川河口西側の測線 No.102 と, 東 側の測線 No.88, No.84 において, 海浜と砂丘の構成材料 のサンプリングを行い, 粒径を求めた. 測点は各測線と も汀線付近と旧自転車道上の 2 点に定めた. **表**-1 には測 定結果をまとめて示す. 海浜砂はいずれの地点でも中砂 と細砂の含有率が 98.6%以上を占め, 砂丘頂を通る旧自 転車道上では d_{50} が 0.25~0.30 mm に分布し, 均等係数も 平均で 1.53 と, 淘汰の進んだ砂が堆積していた. 一方, 汀線での底質についても d_{50} は0.30~0.34 mm と旧自転車 道上の値とほぼ同じ範囲に分布し, 均等係数も平均で 1.51 と, ほぼ同一の d_{50} と均等係数を有していた.

6. 考察

海岸線直角方向の飛砂量の分布は図-2に示すように与 えられるが、この陸向き飛砂があるため海浜砂は砂丘を 横断して陸向きに運ばれる.冬季の西寄りの強風はやむ ことがなく吹くので、その量に応じて海浜砂量が減少す るが、海浜砂量が減少して浜幅が狭まり、汀線が後退す れば波起源の漂砂が起こり得る³⁾.すなわち飛砂による 海浜砂の損失を埋め合わせるように波による砂移動が誘 起され、結果として波による砂移動が起きている区域の 砂量の減少に繋がっていくと考えられる.そこで、図-2 において陸向きの飛砂が発達している弁財天川河口の北 側隣接部のX=21 kmを西側境界とする一方、新野川河 口の東側には浜岡原発が立地しており、飛砂の飛ぶべき 空間が存在しないことを考慮し、東側境界を新野川河口 のX=8 km に定めると、この13 km 区間で海浜砂の損失

表-1 粒度分析結果一覧

	旧自転車道			汀線		
	No. 84	No. 88	No. 102	No. 84	No. 88	No. 102
中砂分 含有率(%)	49.1	76.6	75.2	87.2	78.2	90.3
細砂分 含有率(%)	50.9	23.4	24.8	11.4	21.7	9.4
d ₅₀ (mm)	0.25	0.30	0.29	0.34	0.30	0.34
均等係数 Uc	1.43	1.61	1.55	1.55	1.51	1.48

量は総量で 3.6 万 m³/yr と推定できる.

一方,沿岸漂砂量については、宇多ら¹⁾²に示されてい るように、大きな地形改変が行われる前の1946~1966年 では弁財天川河口付近で17.2万 m³/yr,新野川付近で5.0 万 m³/yr と、東向きに低減する分布形を有していたが、 1977~2008年では菊川河口付近での沿岸漂砂量は約10 万 m³/yr にまで減少していた.この沿岸漂砂量と飛砂量 のオーダーの比較は漂砂と飛砂のスケール感を理解する 上で役立つと考えられることから両者の比較を行うと、 沿岸漂砂量約10万 m³/yr に対し、全飛砂量 3.6万 m³/yr はかなり大きな量と考えられる.よって海岸線直角方向 の飛砂が卓越する X=8~21 km 区間では、海浜砂量の低 減を防ぐことが侵食防止上必要で、これには海岸線背後 へ運ばれ、海浜砂の損失となる飛砂を海浜へ戻すことが 必要と考えられる.

7. まとめ

既往研究¹⁾²によれば、菊川河口付近での陸向き飛砂量 が単位海岸線あたり3m³/yr程度存在し、これにより海浜 砂の損失が起こることが明らかにされたが、本研究では これを考慮し、菊川河口の西側を通る測線No.102、河口 東側を通るNo.88,86,84において2015~2020年に取得 された縦断測量データを基に堆砂量の変化を調べた. No.102は他の3測線と条件が異なるので同列には論じら れないが、各測線ごとの飛砂の堆積速度を求めると、2.7 m³/m/yr (No.102),3.4 m³/m/yr (No.88),3.9 m³/m/yr (No.86), 8.1 m³/m/yr (No.84)と求められた(平均値4.5 m³/m/yr). この値は、前報¹⁾²⁾において、長期間の地形形成から推定 した内陸へ向かう飛砂量 3 m³/m/yr と同じオーダーであ り、地質学的時間スケールの地形形成から推定した飛砂 量と、6 年間の縦断形変化から算出した飛砂量が同程度 となる.これより、宇多ら¹⁾²⁾で用いた長期的地形変化か らの飛砂量の推定法が有効であることが分かる.

また、菊川河口の西側 2.0 km に位置する測線 No.102 付近と、菊川河口の東 600 m の No.88、および東 1.4 km の No.84 付近を含んで矩形区域 A, B, C を設定し、これら の区域の 2021 年 3 月 23 日取得の衛星画像から砂丘の発 達状況を調べるとともに、2021 年 4 月 20 日には現地調 査を行ったところ、これらの区域ではいずれも飛砂によ る堆積が進んでおり、縦断形測量データや前報²⁾で求め た飛砂の発達状況と現地状況に対応が見られた.一連の 検討により、この区域での海浜の土砂収支検討において は飛砂の定量的評価が重要なことが再確認された.

参考文献

- 宇多高明,三波俊郎,石川仁憲,伊藤祐介,白石慎重, 佐藤純一郎:御前崎海岸の海浜変形に及ぼす地殻変動 の影響,土木学会論文集 B2(海岸工学), Vol.69, No.2, pp.I 666-I 670, 2013.
- 字多高明,内藤慎也,袴田充哉,八木裕子:東部遠州 灘海岸の地形変化に及ぼす飛砂の影響,土木学会論文 集 B2(海岸工学), Vol.77, No.2, pp.I_421-I_426, 2021.
- (横田拓也,小林昭男,宇多高明,野志保仁,芹沢真澄: 波による漂砂と飛砂を同時に考慮した混合粒径海浜 の変化予測モデル,土木学会論文集 B2 (海岸工学), Vol.77, No.2, pp.I_433-I_438, 2021.

(Received February 3, 2022) (Accepted May 9, 2022)

FORMATION OF SAND DUNES AROUND KIKUGAWA RIVER FACING ENSHU-NADA SEA AND ESTIMATION OF RATE OF LANDWARD WIND-BLOWN SAND

Takaaki UDA, Shinya NAITO and Hiroko YAGI

The rate of landward component of windblown sand was estimated on the basis of the profile changes along transects No. 102, 88, 86 and 84 measured between 2015 and 2020 in the vicinity of the Kikugawa River facing the Enshu-nada Sea. Field observation was carried out on 20 April 2021, and the beach material was sampled. The rate of landward sand transport was estimated to be 2.7 m³/m/yr (No. 102), $3.4 \text{ m}^3/\text{m/yr}$ (No. 88), $3.9 \text{ m}^3/\text{m/yr}$ (No. 86) and $8.1 \text{ m}^3/\text{m/yr}$ (No. 84) with an average of $4.5 \text{ m}^3/\text{m/yr}$. This rate had the same order of magnitude with the value of $3 \text{ m}^3/\text{m/yr}$ estimated from the long-term topographic changes in the previous study. It was concluded that the value estimated from the long-term beach changes corresponds well with that estimated from the survey results.