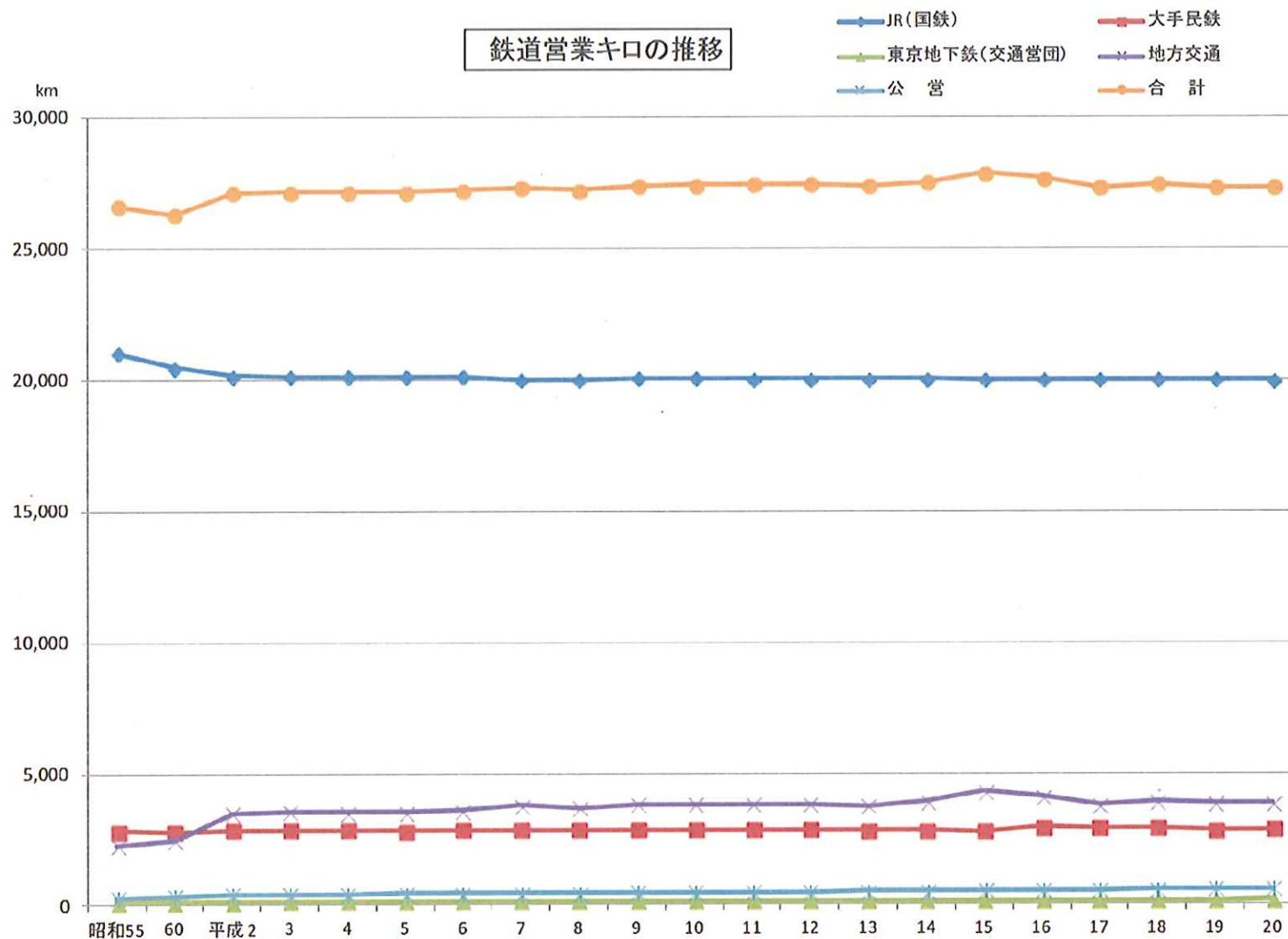
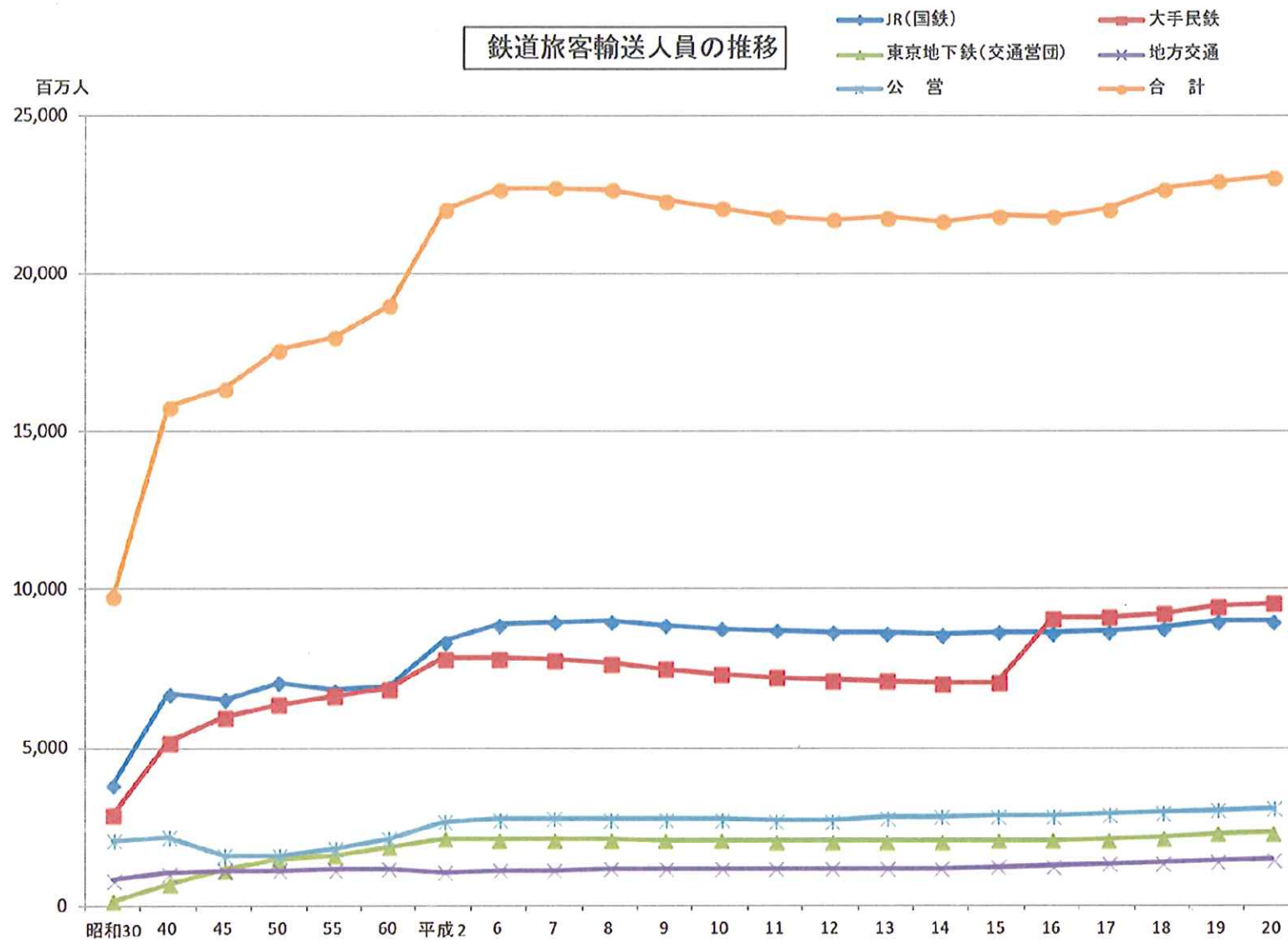


# 鉄道関係① 鉄道の営業キロの推移

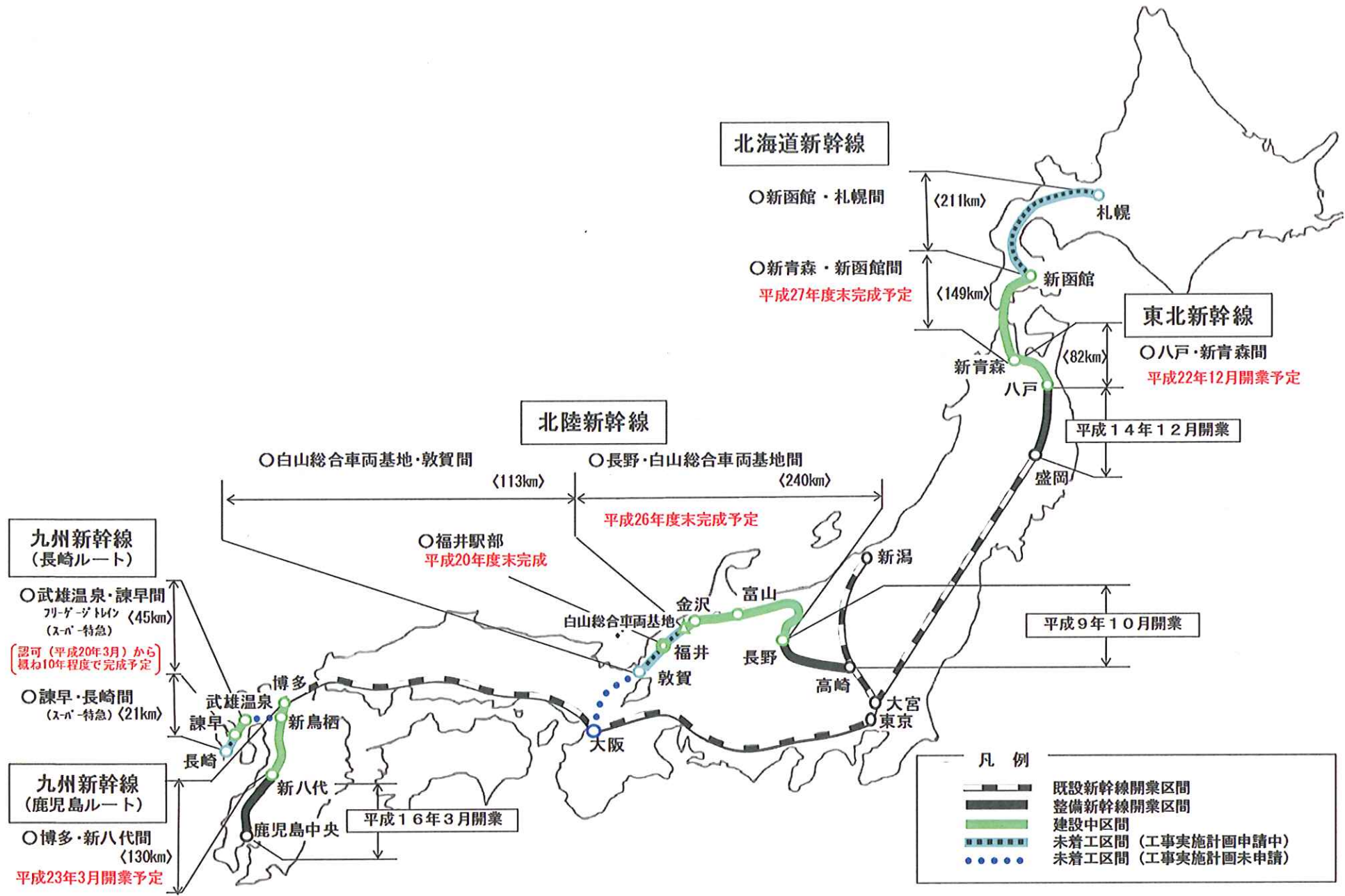


1. 鉄道統計年報による。
2. 平成16年度以降の大手民鉄には東京地下鉄(交通営団)を含む。
3. 地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車をを含む。
4. 端数処理してあるため、合計が合わない場合がある



1. 鉄道統計年報による。
2. 平成16年度以降の大手民鉄には東京地下鉄(交通営団)を含む。
3. 地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。
4. 端数処理してあるため、合計が合わない場合がある

# 鉄道関係③ 整備新幹線の現状

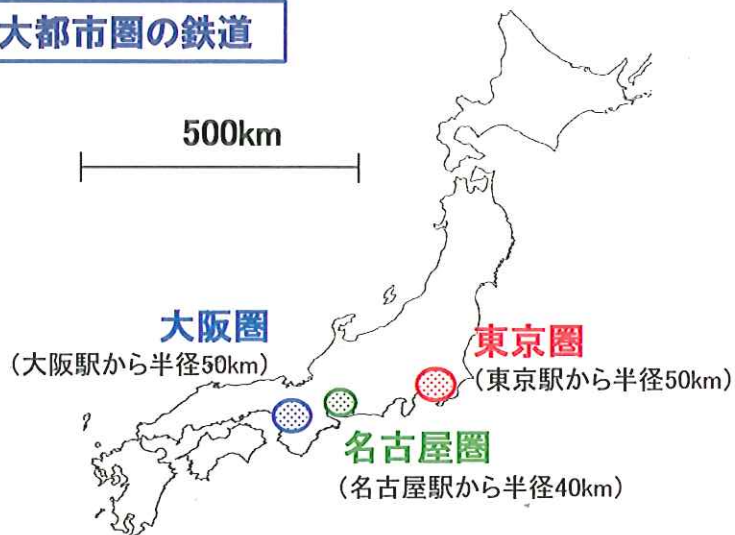




# 鉄道関係④ 都市鉄道の現状

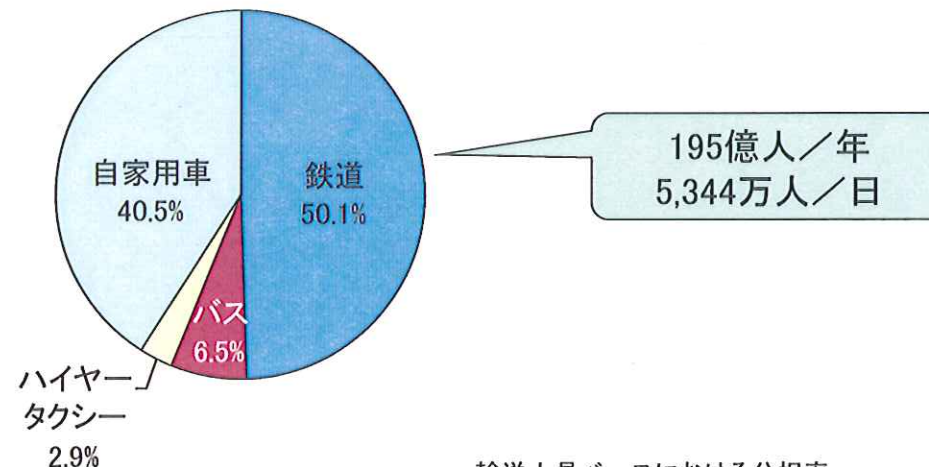
- 都市鉄道の路線延長は全国の20%にも満たないが、**輸送人員では全国の9割近く**を占めており、極めて重要な役割を担う。
- 特に、三大都市圏における旅客輸送の機関分担率では、**鉄道の占有率は約50%**に達する。

## ■3大都市圏の鉄道



## ■鉄道の輸送機関分担率

○3大都市圏における鉄道の輸送シェアは約50%

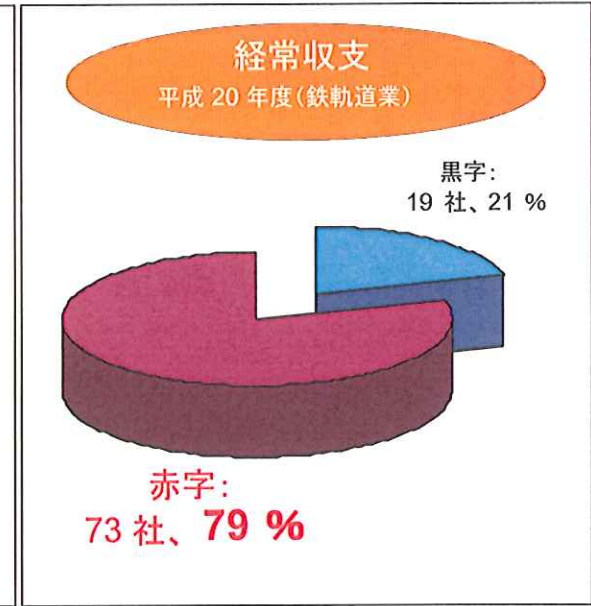
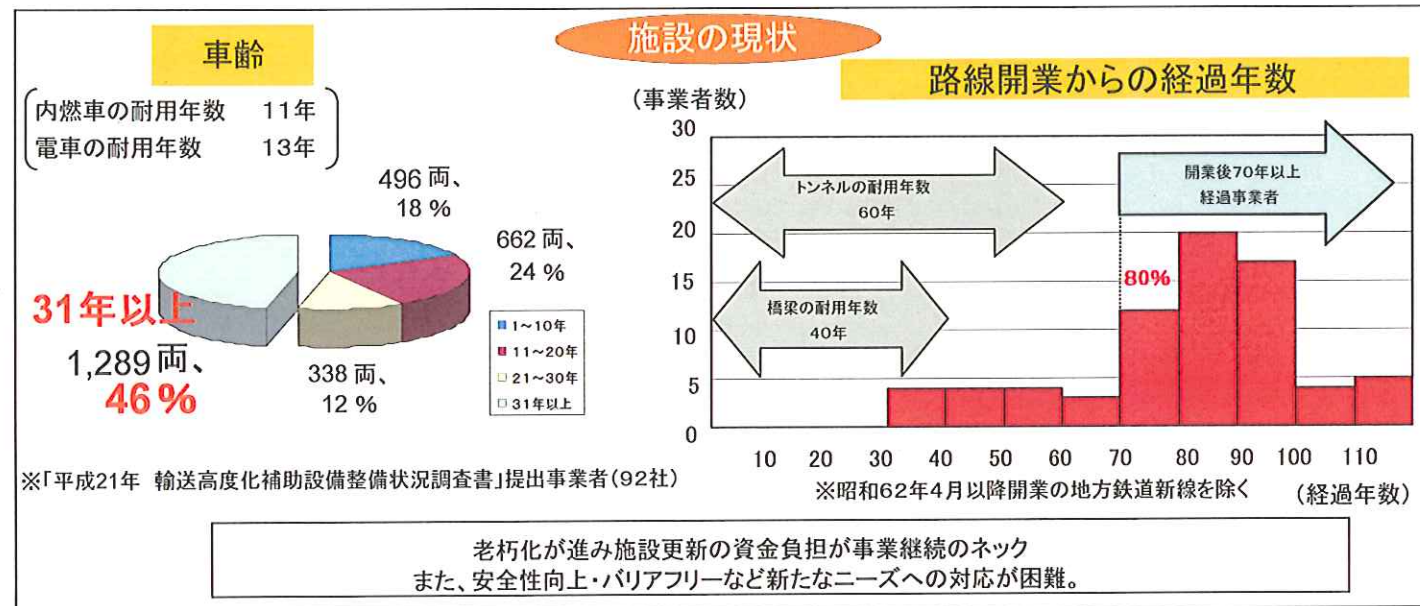
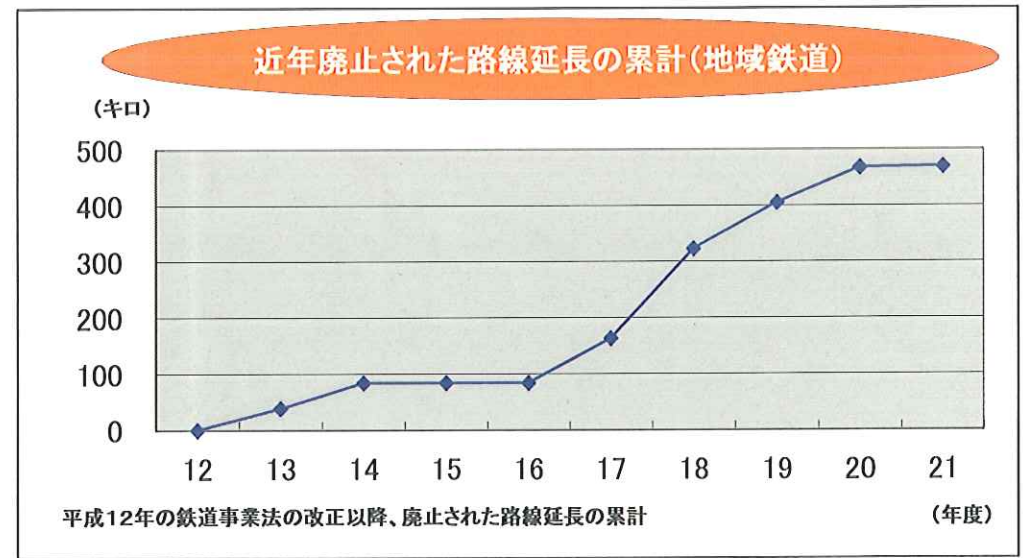
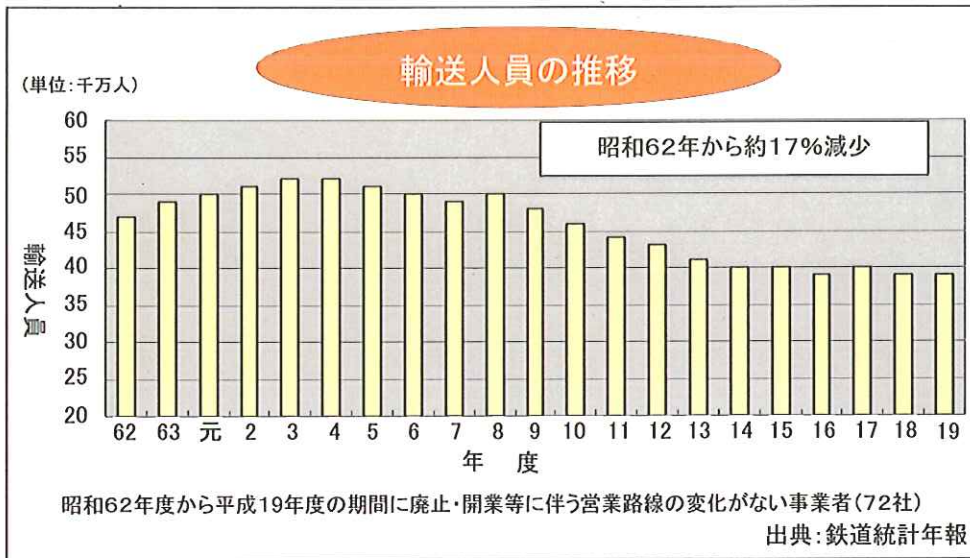


輸送人員ベースにおける分担率。  
都市交通年報(平成20年版)をもとに作成。

	路線延長 (km)	年間輸送人員 (百万人)
東京圏	2,369	13,799
名古屋圏	917	1,111
大阪圏	1,484	4,596
3大都市圏	4,770	19,506
全国	25,018	22,383

都市交通年報(平成20年版)、数字で見る鉄道2009をもとに作成。  
ただし、新幹線の数値は含まれていない。





# 空港関係① 空港分布図

## 空港分布図

平成22年6月14日現在



種別	供用	供用		未供用
		ジェット化	大型化	
A 拠点空港	28	28	26	0
① 会社管理空港	3	3	3	0
② 国管理空港	20	20	19	0
③ 特定地方管理空港	5	5	4	0
B 地方管理空港	54	33	8	1
C その他の空港	9	1	1	0
D 共用空港	7	6	5	1
合計	98	68	40	2

A 「拠点空港」とは、空港法(昭和41年法律第80号)以下「法」という。)第4条第1項各号に掲げる空港(成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港並びに国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港)をいう。

①「会社管理空港」とは、成田国際空港、中部国際空港及び関西国際空港をいう。

②「国管理空港」とは、法第4条第1項に規定する国管理空港をいう。

③「特定地方管理空港」とは、法第4条第1項に規定する特定地方管理空港をいう。

B 「地方管理空港」とは、法第5条第1項に規定する国際航空輸送網又は国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港をいう。

C 「その他の空港」とは、法第2条に規定する空港のうち、「拠点空港」、「地方管理空港」及び「公共用ヘリポート」を除く空港をいう。

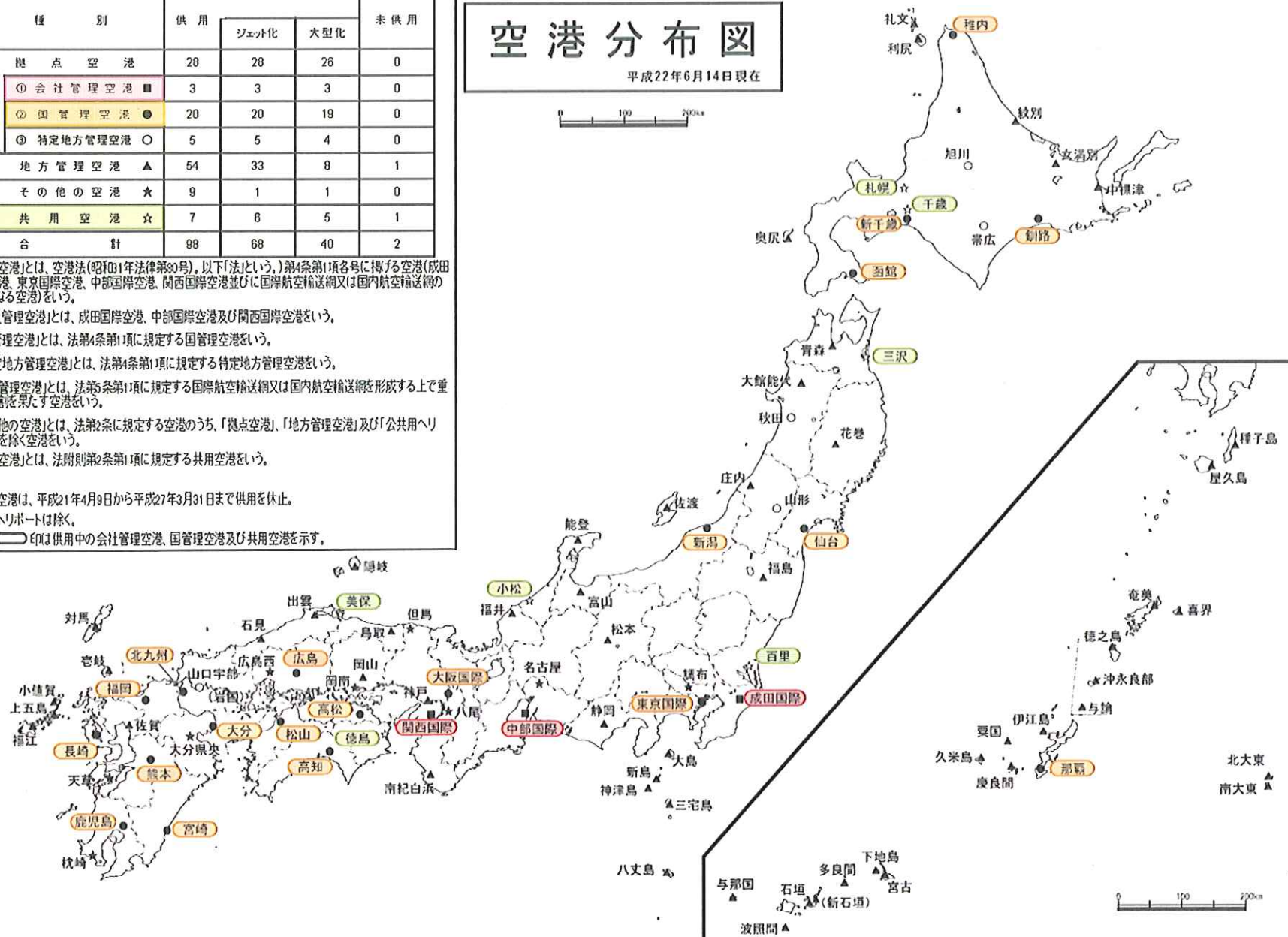
D 「共用空港」とは、法附則第2条第1項に規定する共用空港をいう。

(注)

\* 礼文空港は、平成21年4月9日から平成27年3月31日まで供用を休止。

・公共用ヘリポートは除く。

・図中の○印は供用中の会社管理空港、国管理空港及び共用空港を示す。





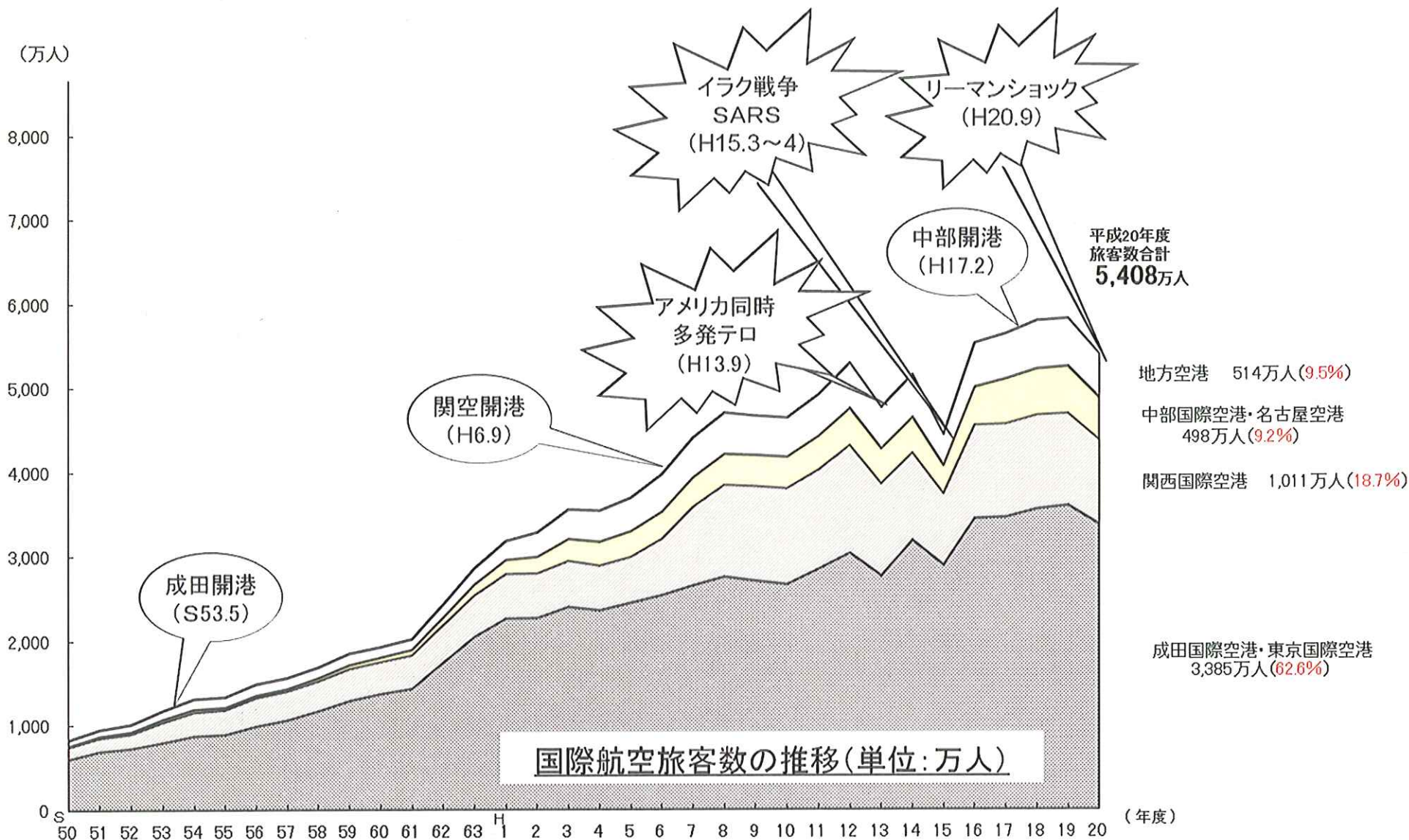
## 空港関係② 空港の種別

	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社等が管理する拠点空港)	成田、関空、中部	羽田、伊丹、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部
地方管理空港(54) (地方自治体が管理する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀
			<離島空港 (34空港)> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、壱岐、新種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、石垣、波照間、与那国
その他の空港(16) (自衛隊等との共用空港、コミューター空港等)		丘珠、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾	調布、名古屋、但馬、広島西、岡南、大分県央、枕崎、天草
合計 (98)	3	28	67



# 空港関係③ 我が国の国際航空旅客輸送の動向

アジアの経済発展、国際観光交流の増大とともに、国際航空旅客需要は増加してきたが、20年秋のリーマンショック以降の世界的な景気後退を受けて低迷。

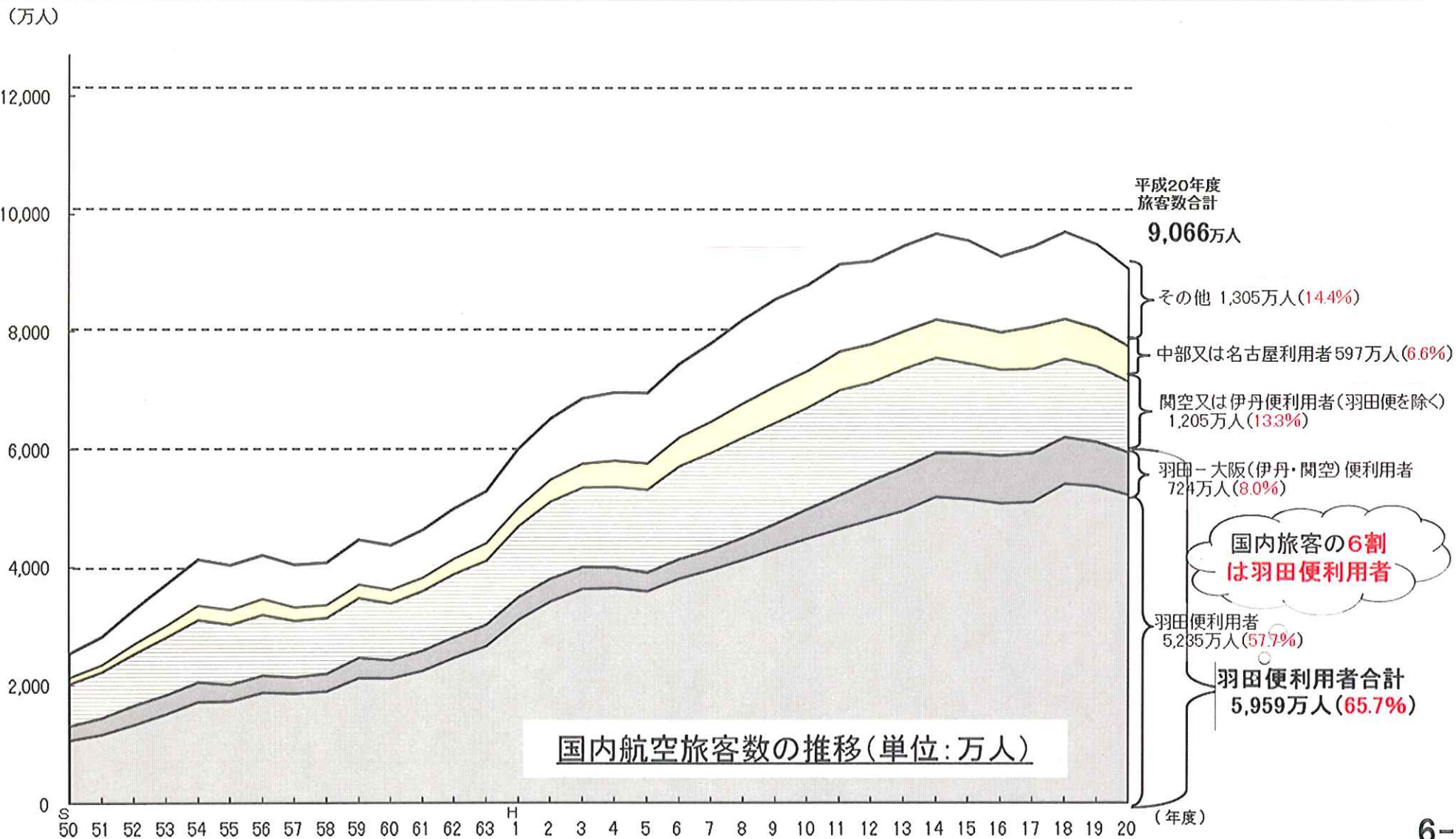


注) 関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における旅客数を示す。

※ 空港管理状況調査より作成

# 空港関係④ 国内航空旅客輸送の動向

速く、快適に移動できる航空輸送の特性と航空サービスの低廉化により、国内航空旅客は増加してきたが、20年秋のリーマンショック以降の世界的な景気後退を受けて減少。



※ 航空輸送統計年報より航空局作成。

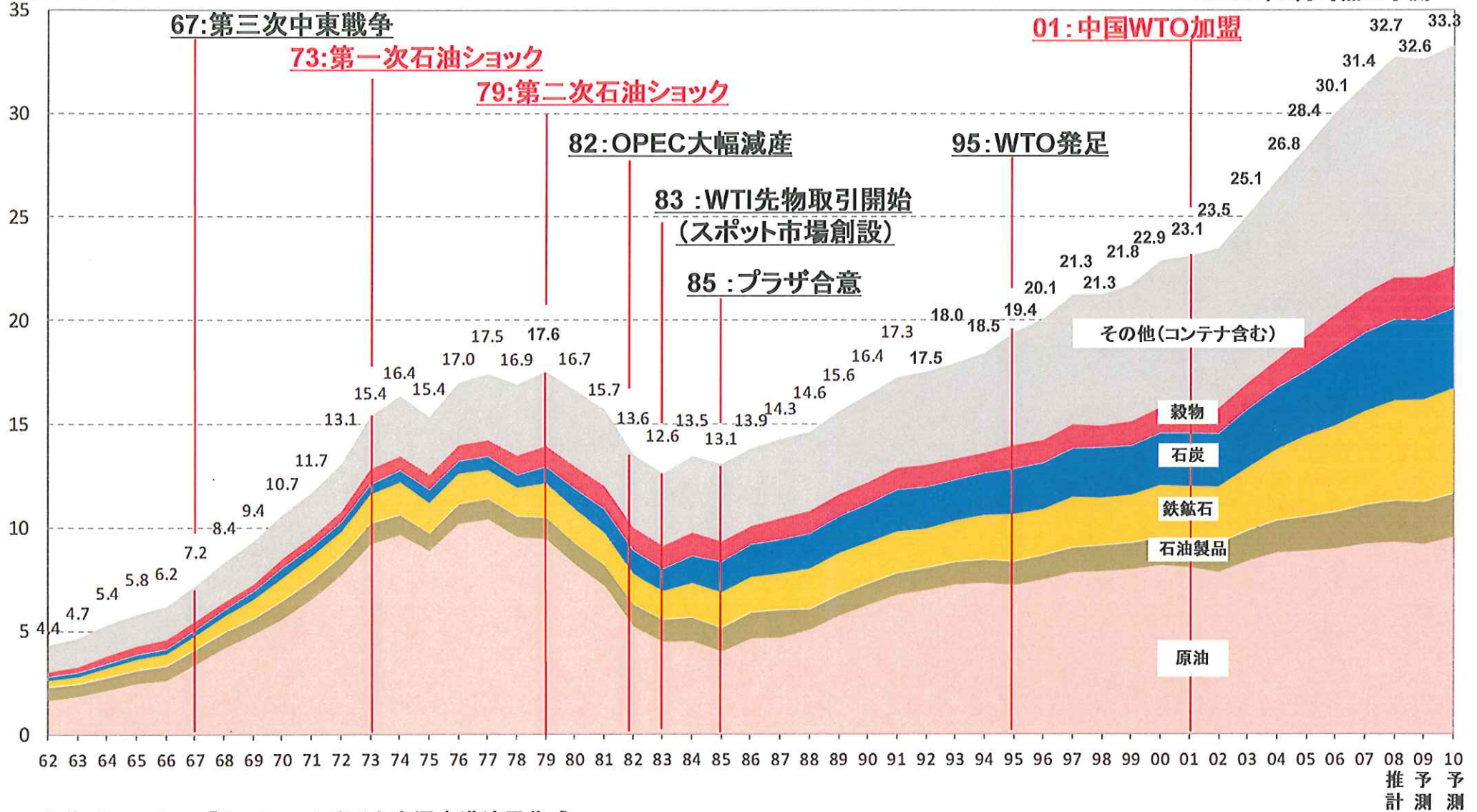


# 港湾関係① 急増する世界の海上荷動量

- ・ オイルショック後を除き、基本は拡大基調
- ・ 中国のWTO加盟後は急拡大

兆トンマイル

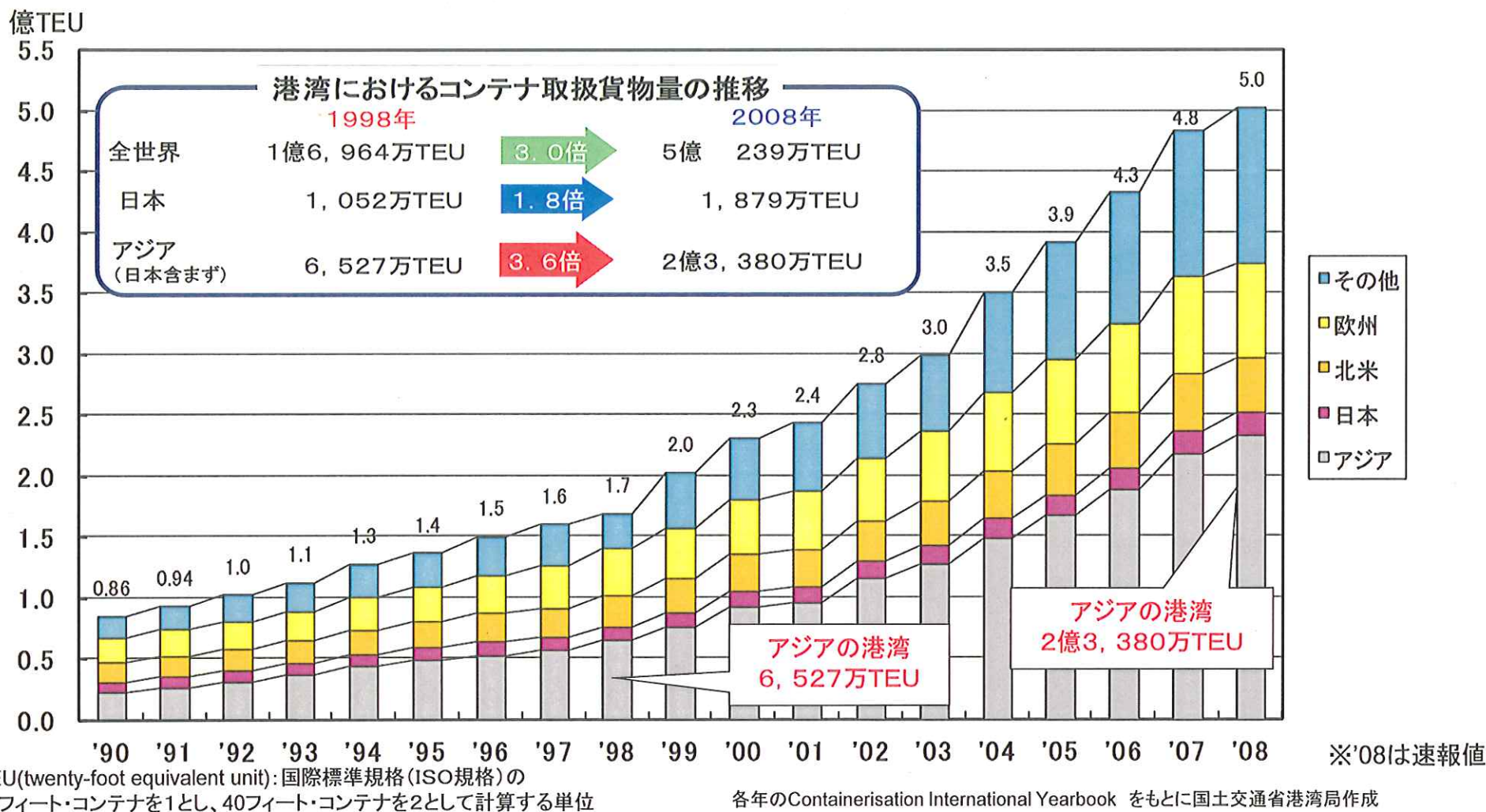
2009年2月時点の予測



出典:Fearnleys「Review」より国土交通省港湾局作成



- ・ 全世界のコンテナ取扱量は10年間で約3倍、アジアでは約3.6倍に増加
- ・ 一方、日本のコンテナ取扱量は約1.8倍の増加に留まる



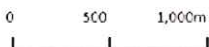
○アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア  
 ○北米: アメリカ、カナダ  
 ○欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク  
 ○その他: 日本と上記以外



# 港湾関係③ コンテナターミナル規模の国際比較

## コンテナターミナルの規模

(単一オペレーターによる区画を同一縮尺で比較)

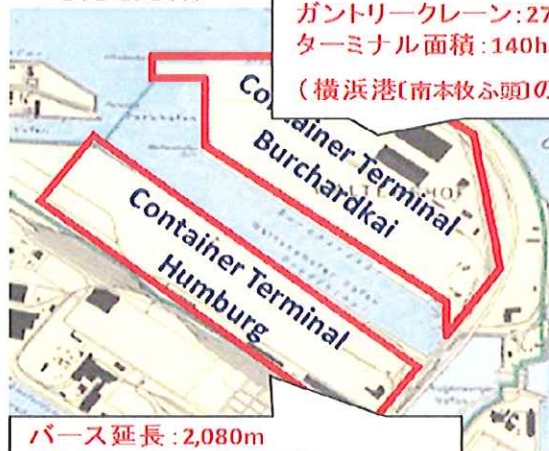


フェリクスストウ港  
Trinity Terminal



バース延長: 2,354m  
ガントリークレーン: 27基  
ターミナル面積: 124ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.1倍**)

ハンブルク港  
CTB & CTH



バース延長: 2,850m  
ガントリークレーン: 27基  
ターミナル面積: 140ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.5倍**)

バース延長: 2,080m  
ガントリークレーン: 21基  
ターミナル面積: 140ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.5倍**)

ロングビーチ港  
Pier T



バース延長: 1,524m  
ガントリークレーン: 14基  
ターミナル面積: 156ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.9倍**)

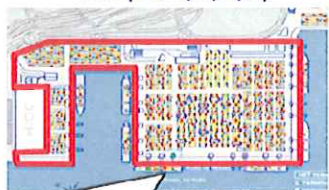
横浜港  
南本牧ふ頭



バース延長: 700m  
ガントリークレーン: 5基  
ターミナル面積: 40ha

香港

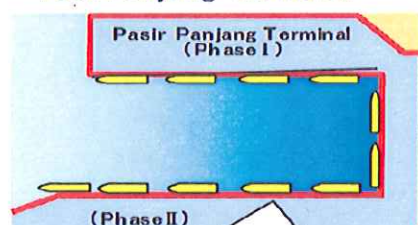
HIT(CT4,6,7,9)



バース延長: 4,292m  
ガントリークレーン: 43基  
ターミナル面積: 111ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**2.8倍**)

シンガポール港

Pasir Panjang Terminal



バース延長: 7,900m  
ガントリークレーン: 87基  
ターミナル面積: 335ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**8.3倍**)

釜山新港

North Container Terminal(PNC)



バース延長: 2,000m  
ガントリークレーン: 18基  
ターミナル面積: 約85ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**2.1倍**)

名古屋港  
飛島ふ頭南



バース延長: 750m  
ガントリークレーン: 6基  
ターミナル面積: 36ha





## スケールメリットによる輸送コスト低減のため、バルク船が大型化

### ■穀物・石炭等を輸送する船舶

<p>パナマックス (船型6~7万DWT程度)</p>	<p>&lt;7万DWT級の例&gt;</p>  <p>満載喫水 12.0m 全長225m</p>
<p>ポストパナマックス(仮称) (船型10万DWT程度)</p>	<p>&lt;12万DWT級の例&gt;</p>  <p>満載喫水 15.2m 全長250m</p>



### ■鉄鉱石等を輸送する船舶(パナマ運河を經由しない)

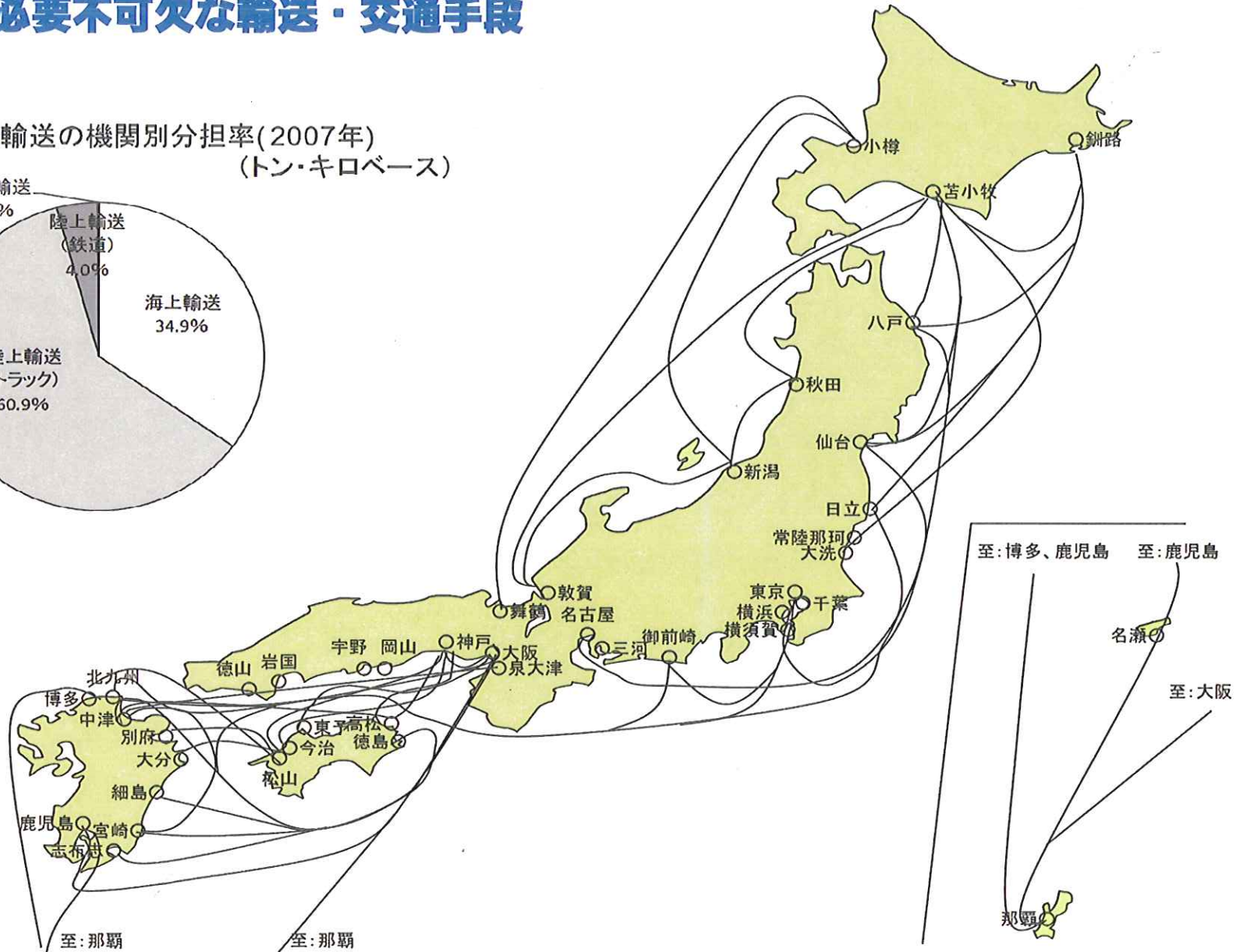
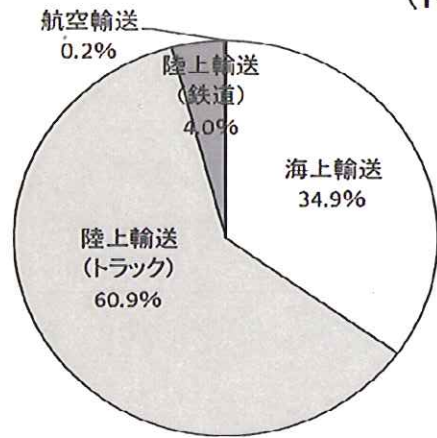
<p>ケープサイズ (船型10~20万DWT程度)</p>	<p>&lt;15万DWT級の例&gt;</p>  <p>満載喫水 17.7m 全長292m</p>
<p>最大級の鉄鉱石輸送船舶 (船型30万DWT程度)</p>	<p>&lt;33万DWT級の例&gt;</p>  <p>満載喫水 21.1m 全長340m</p>





国内海上輸送は国内貨物輸送量の35%を担う我が国の経済活動・国民生活にとって必要不可欠な輸送・交通手段

・国内貨物輸送の機関別分担率(2007年)  
(トン・キロベース)



航路標識とは、灯光、形象、彩色、音響、電波等の手段により港、湾、海峡その他沿岸水域を航行する船舶の指標とするための灯台、灯浮標、その他の施設である。平成21年度末現在、海上保安庁は全国に5,393基を設置し運用している。

## 光波標識 (代表例)

### 灯台

船舶が主要変針点又は船位、港湾の所在などを確認する際の目標となる。



灯台(沿岸)

### 灯浮標

船舶が障害物の存在や航路を適切に航行する際の目標となる。



灯浮標

## 電波標識 (代表例)

### ロランC局

船舶がロランC受信機により、船位を確認するための電波を発射する。3~6局で1チェーンを構成する。



慶左次ロランC局

## その他 (代表例)

### 船舶通航信号所 (海上交通センター等)

船舶交通のふくそうする海域における船舶交通の安全に関する情報を収集し、その情報を無線電話、テレホンサービス、電光表示板で知らせる。



船舶通航信号所  
(海上交通センター)

種類		基数	
航路標識		5,393	
光波標識	夜標	灯台	3,264
		灯標	516
		照射灯	153
		導灯	50
		指向灯	17
		灯浮標	1,218
	昼標	立標	39
		浮標	24
電波標識	ロランC局	3	
	ディファレンシャルGPS局	27	
	無線方位信号所   レーダービーコン	28	
音波標識	霧信号所	9	
その他の標識	船舶通航信号所	37	
	潮流信号所	8	



## 老朽化した灯台の補修



永年の風雨による亀裂



改修工事の状況

## 自然災害で倒壊した灯台の復旧



地震による被災の復旧



台風による被災の復旧



## 浮標の高規格化



視認性に優れた灯標の設置

## 災害に強い航路標識の整備



独立電源（ソーラーパネル）の確保



## 都市公園の整備

＞みどり豊かな都市環境の形成、良好な景観の創出等を図る都市公園等の整備



梅小路公園(京都府京都市)

○都市公園等の整備状況

箇所数	都市公園等面積(ha)	一人当たり都市公園等面積(m <sup>2</sup> /人)
96,808	114,990	9.6

(平成21年3月末現在)

＞災害時に避難地、延焼防止帯や復旧・復興拠点となる防災公園の整備



大洲防災公園(千葉県市川市)

○防災公園の整備状況

箇所数	面積(ha)
3,740	28,832

一定の災害応急対策機能を備えたオープンスペースが確保された大都市の割合 **約26%**

(平成21年3月末現在)

＞バリアフリー新法に基づき、都市公園をバリアフリー化



園路の段差解消

移動円滑化基準を満たす園路及び広場が設置された都市公園の割合 **約45%**

(平成21年3月末現在)

## 緑地の保全・都市緑化の推進

＞都市緑地法等に基づき、都市に残る重要な緑地を都市計画法の地域地区として現状凍結的に保全



吉田山緑地保全地区(京都府京都市)

○特別緑地保全地区の指定状況

地区数	面積(ha)
387	2,146.5

(平成21年3月末現在)

○近郊緑地特別保全地区の指定状況

地区数	面積(ha)
26	3,471.3

(平成21年3月末現在)



円海山近郊緑地特別保全地区(神奈川県横浜市)

＞緑地の所有者と地方公共団体が契約し、地域住民が利用できる緑地を設置管理



市民参加型の管理

○市民緑地契約締結状況

地区数	面積(ha)
145	79.7

(平成21年3月末現在)

＞建築物の屋上等の緑化計画に対して、市町村長が認定し、税制優遇措置



六本木六丁目地区第1種市街地再開発事業(東京都港区)

○緑化施設整備計画認定状況

都市数	件数	面積(m <sup>2</sup> )
8都市	24	59,177.8

(平成21年3月末現在)

## 古都における歴史的風土の保存

＞古都保存法等に基づき、京都、奈良、鎌倉などの古都における歴史的風土を構成する緑地等を現状凍結的に保存



清水歴史的風土特別保存地区(京都府京都市)

歴史的風土保存区域		歴史的風土特別保全地区	
地区数	面積(ha)	地区数	面積(ha)
32	22,487.0	60	8,832.4

(平成22年3月末現在)

## 良好な景観の形成

＞景観法に基づき、都市等の良好な景観形成を規制誘導



景観計画策定都市(滋賀県長浜市)

景観計画を策定している景観行政団体の数

**237団体**

(平成22年6月末現在)

＞景観法に基づき、地域の景観上重要な建築物・樹木等を指定し積極的に保全



景観重要建造物(北海道東川町)

景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数

**263件**

(平成22年6月末現在)

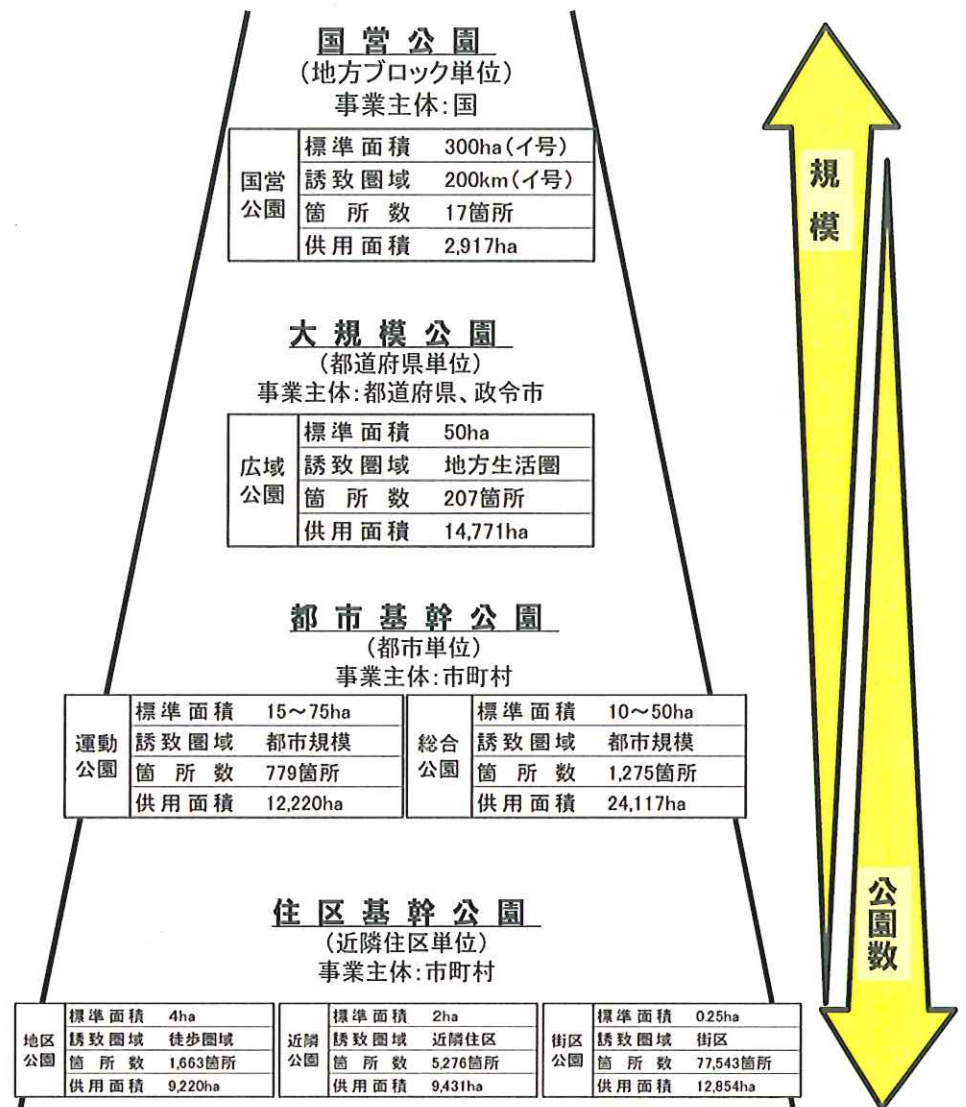


景観重要樹木(奈良県橿原市)



種類	種別	内容
住区基幹公園	街区公園	主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、街区内に居住する者が容易に利用することができるように配置。
	近隣公園	主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、近隣に居住する者が容易に利用することができるように配置。
	地区公園	主として徒歩圏内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で徒歩圏内に居住する者が容易に利用することができるように配置。
都市基幹公園	総合公園	都市住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園。
	運動公園	都市住民全般の主として運動の用に供することを目的とする公園。
大規模公園	広域公園	主として一の市町村の区域を超える広域のレクリエーション需要を充足することを目的とする公園。
国営公園		一の都府県の区域を超えるような広域的な利用に供することを目的として国が設置する大規模な公園にあっては、1箇所当たり面積おおむね300ha以上として配置。国家的な記念事業等として設置するものにあつては、その設置目的にふさわしい内容を有するように配置。
特殊公園		風致公園、動植物公園、歴史公園、墓園等特殊な公園で、その目的に則し配置。
緩衝緑地		大気汚染、騒音、振動、悪臭等の公害防止、緩和若しくはコンビナート地帯等の災害の防止を図ることを目的とする緑地。
都市緑地		主として都市の自然的環境の保全並びに改善、都市の景観の向上を図るために設けられている緑地であり、1箇所当たり面積0.1ha以上を標準として配置。
緑道		災害時における避難路の確保、都市生活の安全性及び快適性の確保等を図ることを目的として、近隣住区又は近隣住区相互を連絡するように設けられる植樹帯及び歩行者路又は自転車路を主体とする緑地

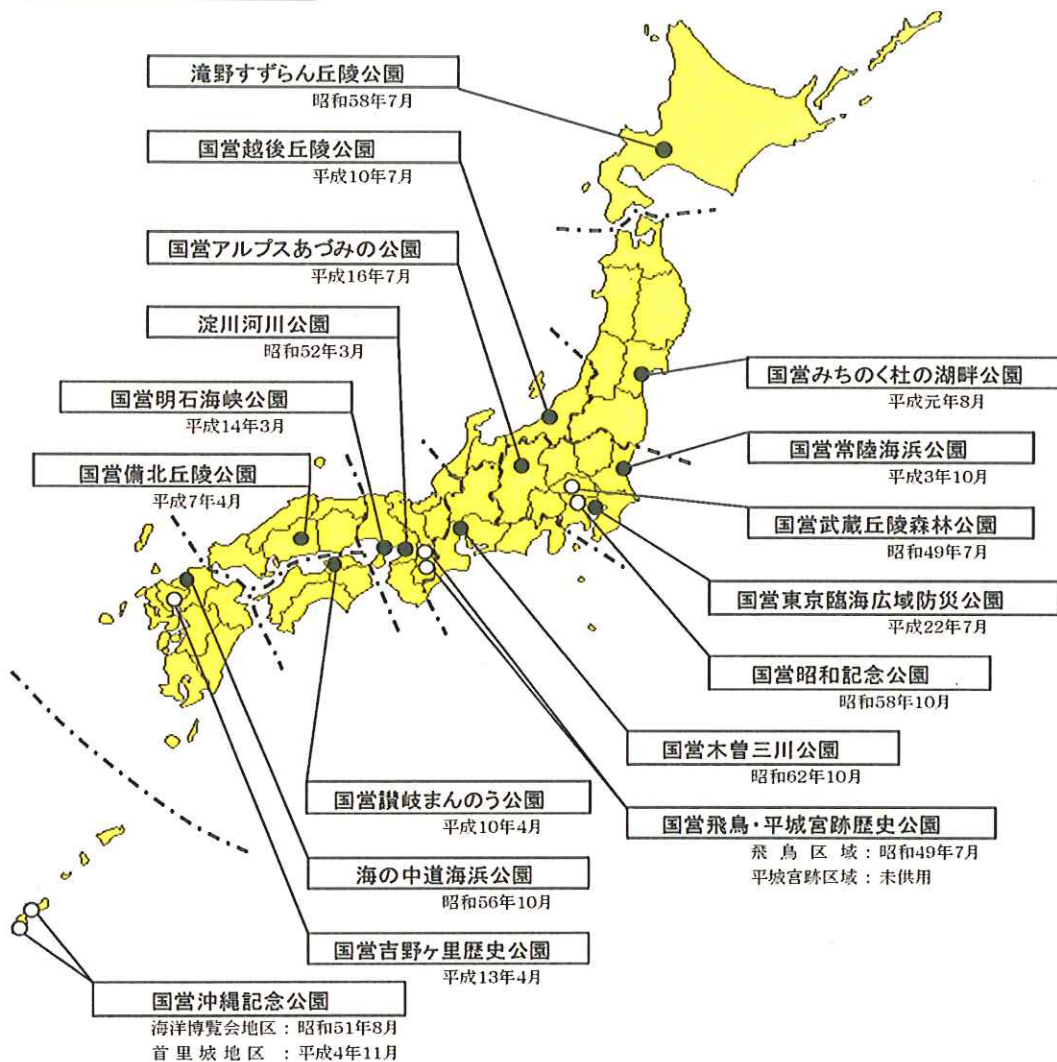
## ○ 都市公園の体系



※箇所数、供用面積は、国営公園は平成22年7月1日現在、その他は平成21年3月末



## 国営公園位置図

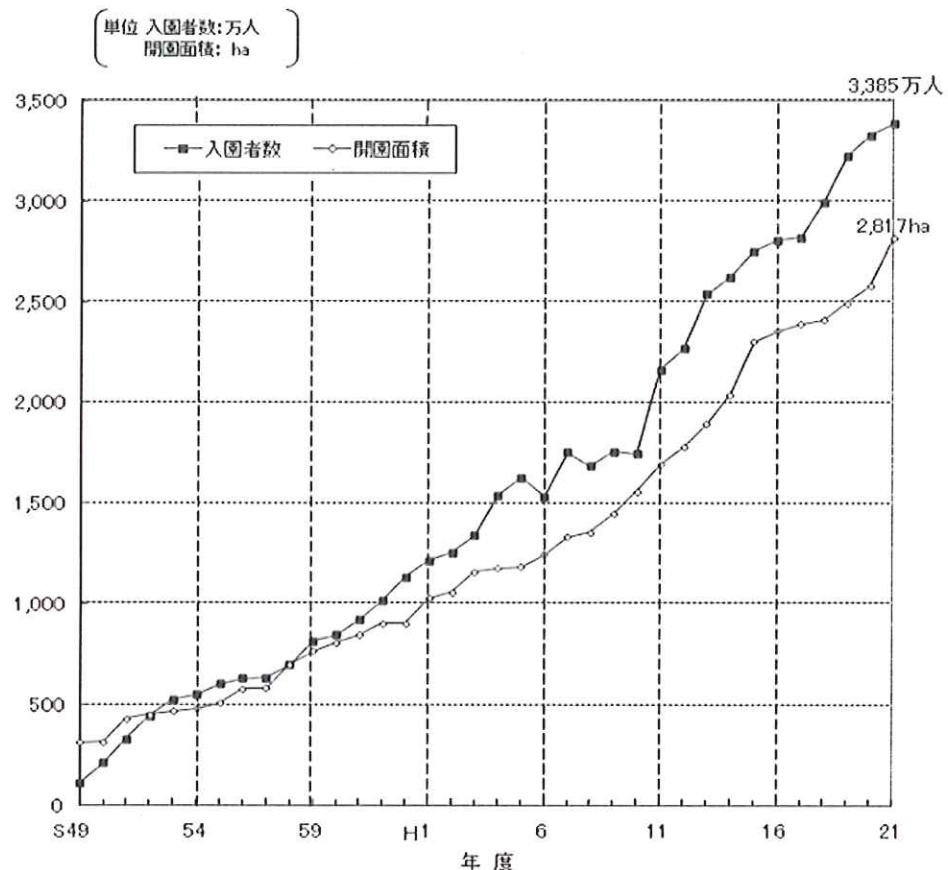


※ [ ] : 国営公園名と第1期開園年月

- イ号公園：一の都府県の区域を超えるような広域の見地から設置(12ヶ所)
- ロ号公園：国家的な記念事業又は我が国固有の優れた文化的資産の保存及び活用を図るために設置(5ヶ所)

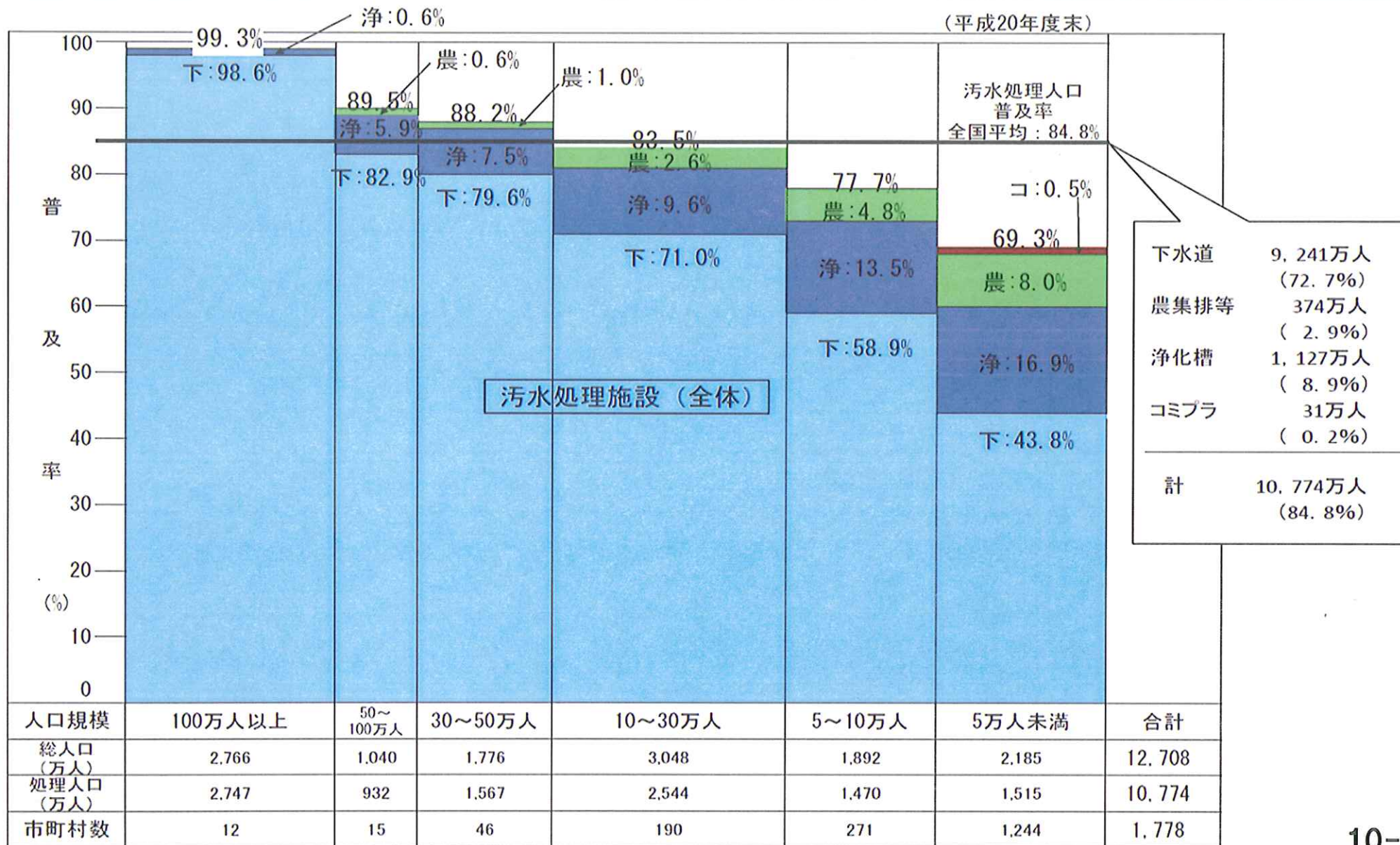
## 国営公園の供用面積と入園者数の推移

○国営公園は平成21年度末現在で約2,817haを供用しており、平成21年度の年間入園者数は約3,385万人となった。



# 下水道関係① 都道府県別下水道処理人口普及率

○中小市町村では下水道を含む污水处理施設整備が遅れている。

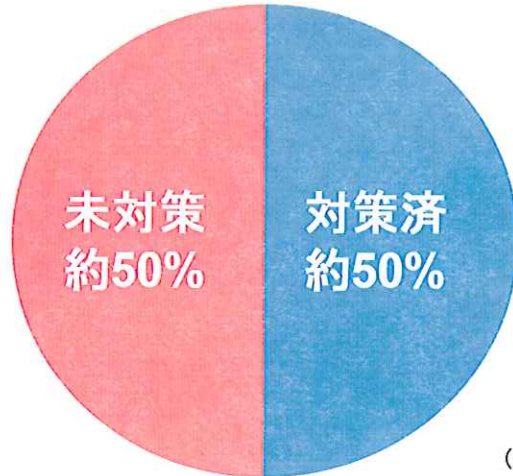




# 下水道関係② 内水氾濫による被害の発生状況

## ■下水道による都市浸水対策達成率

【全体】

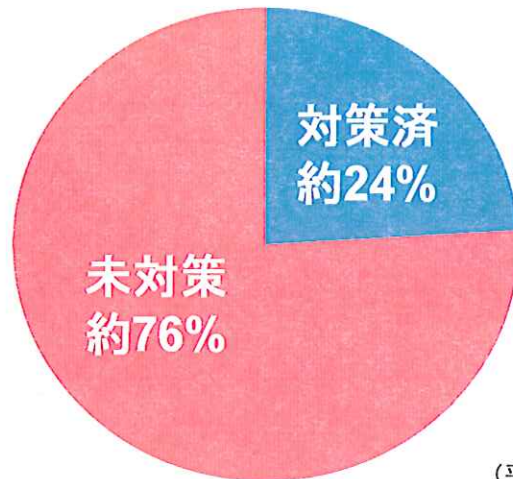


(平成20年度末)

浸水被害が発生するおそれがあり都市浸水対策を実施すべき区域の面積のうち、当面の整備水準として、概ね5年に1回程度発生する規模の降雨に対して安全であるよう、既に整備が完了している区域の面積の割合

【重点地区※】

※地下高度利用地区  
業務集積地区等



(平成20年度末)

浸水被害が発生するおそれがあり都市浸水対策を実施すべき区域の面積のうち、当面の整備水準として、重点地区(地下高度利用地区、業務集積地区等)において、概ね10年に1回程度発生する規模の降雨に対して安全であるよう、既に整備が完了している区域の面積の割合



平成22年福島県郡山市  
郡山駅前地区の浸水被害

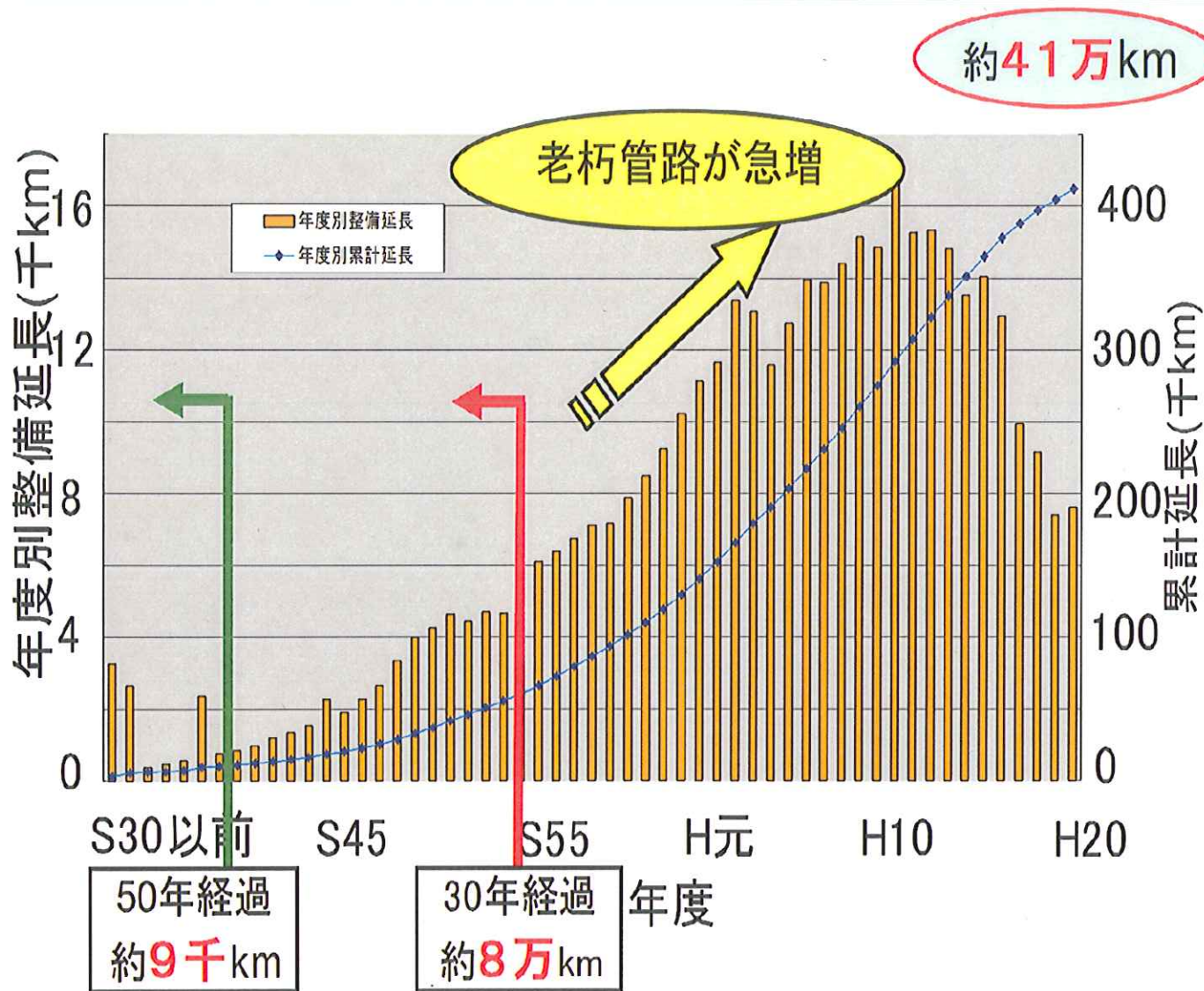


平成15年福岡市  
地下街の浸水被害



# 下水道関係③ 下水道管路の年度別整備延長

○下水道整備の進展に伴い、老朽化した下水道ストックが増大し、日常生活や社会活動に重大な影響を及ぼす道路陥没事故が多発。



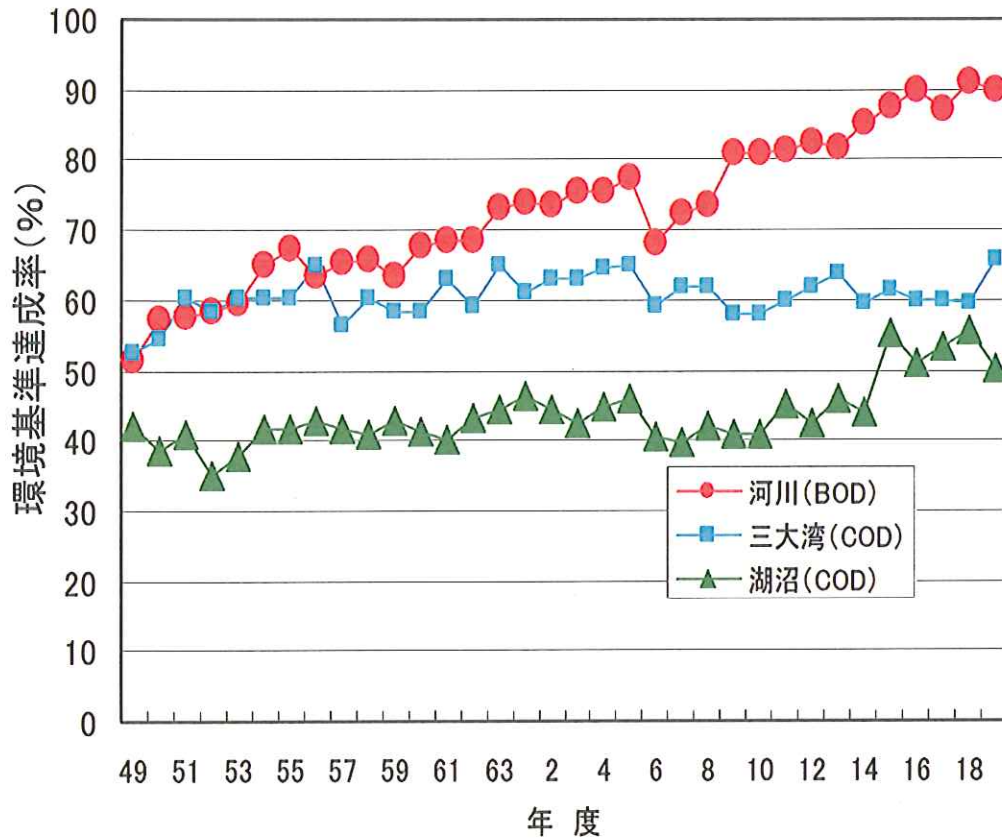
道路陥没による事故



# 下水道関係④ 公共用水域の水質汚濁状況

○公共用水域の水質は、高度処理や合流改善対策の進展で改善しつつあるものの、三大湾や湖沼などの閉鎖性水域において、未だに富栄養化による赤潮・青潮、アオコ等が発生し、生態系や水産業に深刻な影響。

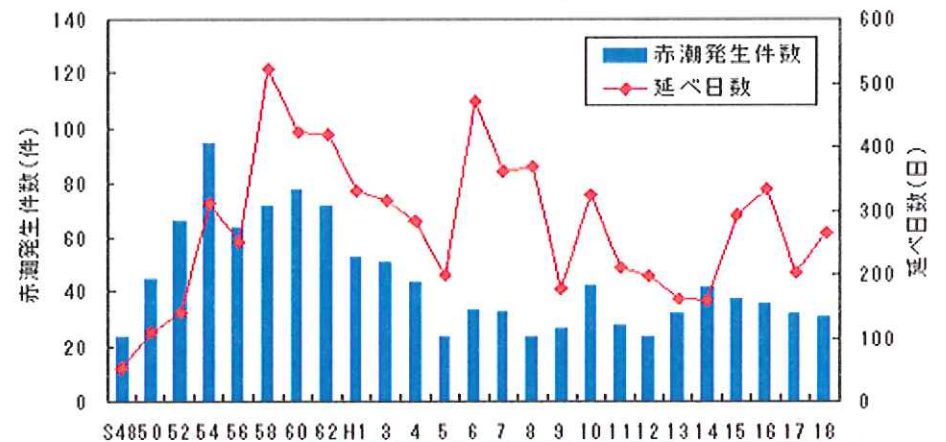
## ■環境基準達成率の推移



平成19年度公共用水域水質測定結果(環境省)



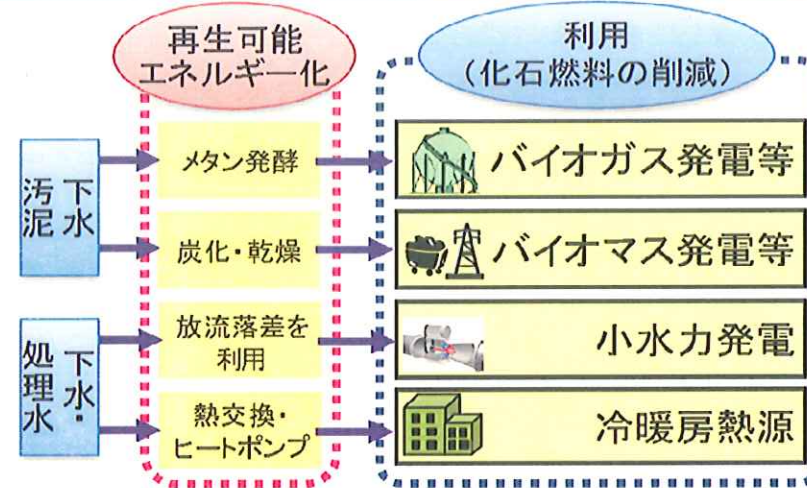
赤潮の発生(三河湾)



近年においても、赤潮が200日以上発生

# 下水道関係⑤ 下水道資源の有効利用状況

下水道は、都市活動から発生する下水や熱を収集しており、大きな資源・エネルギーポテンシャルを保有しているが、利用状況は低水準。



ポテンシャルの区分	賦存量	利用状況
下水汚泥	下水汚泥発生量: 223万トン/年 (乾燥ベース) 〔 発電可能量:36億kWh/年 →約67万世帯の 年間電力消費量に相当 〕	エネルギー利用 された割合は約1割
下水熱	下水処理量: 140億m <sup>3</sup> /年 〔 7,800Gcal/h →約1,500万世帯の 年間冷暖房熱源に相当 〕	下水熱を利用した 地域熱供給は3箇所

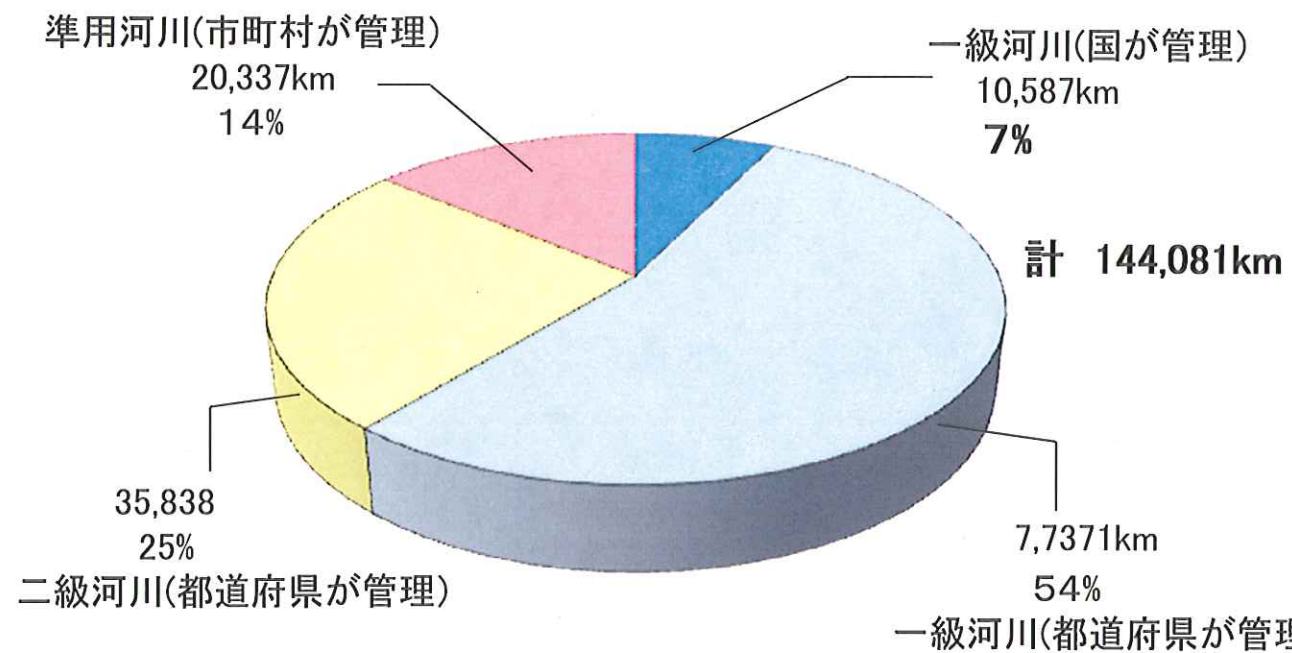
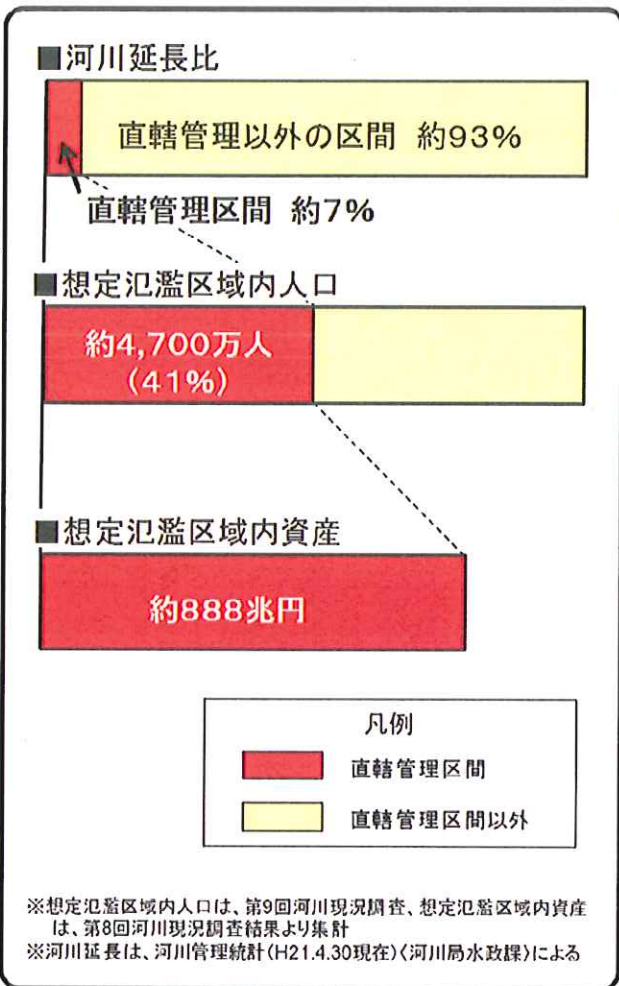
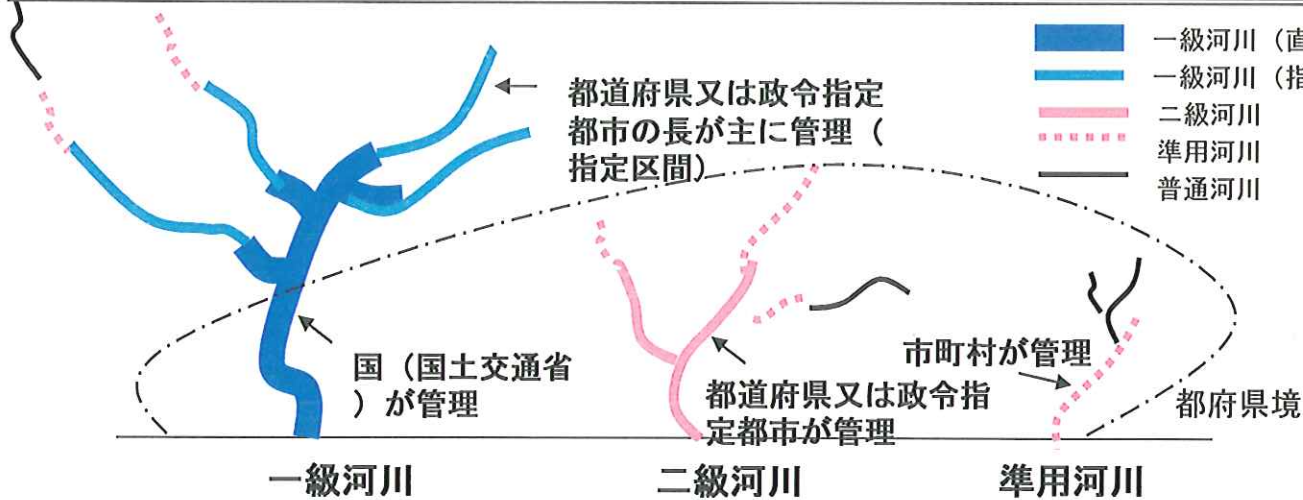
太陽光発電 風力発電 小水力発電	処理場数: 2,023箇所 〔 発電可能量: 23億kWh/年 →約43万世帯の 年間電力消費量に相当 〕	エネルギー利用された 割合は約0.2%
------------------------	---	------------------------







国土保全上又は国民経済上特に重要な水系（一級河川）のうち、重要度の高い区間（全河川延長の約7%）を直轄が管理

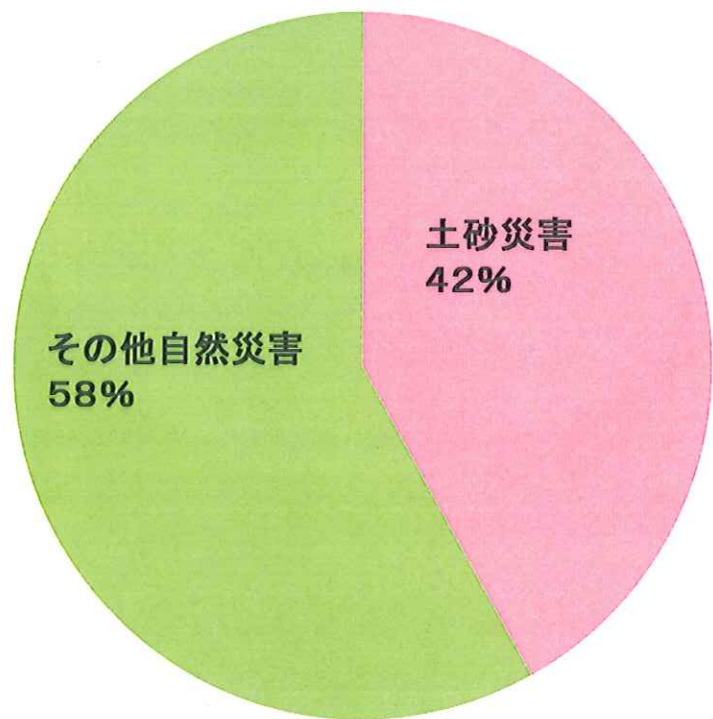






- 自然災害による死者・行方不明者のうち、土砂災害によるものが半数近くを占める
- 土砂災害危険箇所は、全国に約52万箇所あり、全国の約9割の市町村に存在
- そのうち、人家5戸以上の土石流危険渓流、急傾斜地崩壊危険箇所と地すべり危険箇所の合計は約21万箇所にのぼる

自然災害の死者・行方不明者に占める割合



昭和42年～平成20年

(阪神・淡路大震災における死者・行方不明者数を除く)

※各年の死者・行方不明者のうち、全自然災害については防災白書(平成21年版)による。土砂災害については国土交通省砂防部調べ

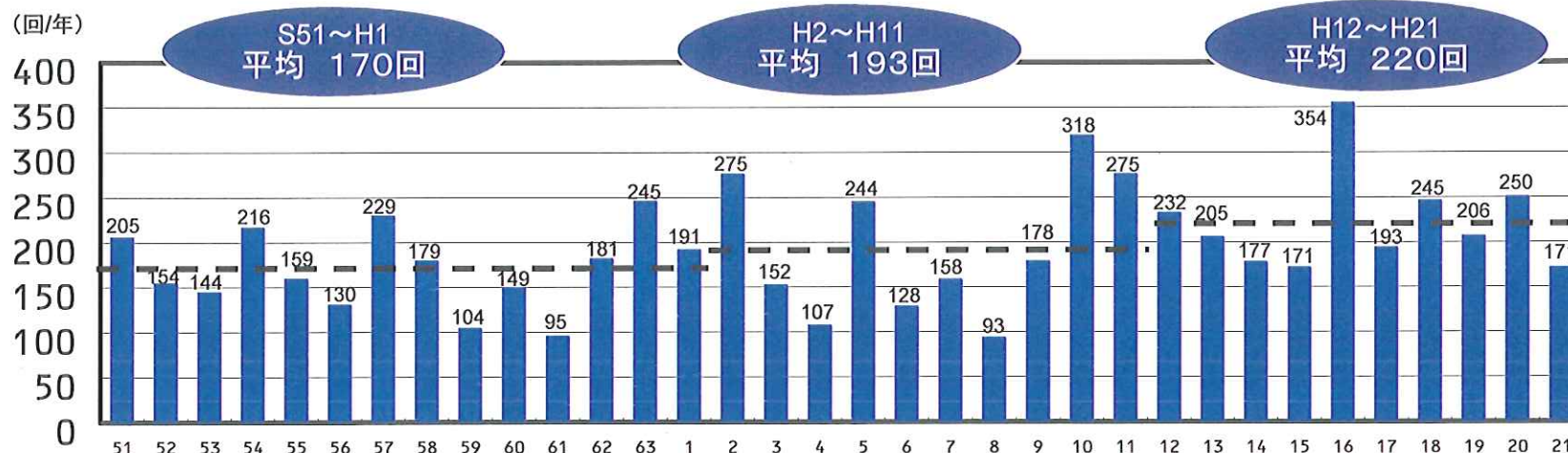
土砂災害危険箇所数

	箇所数		定義等
		うち人家5戸以上	
土石流危険渓流	183,863	89,518	土石流の発生の危険性があり、人家等に被害を与える恐れのある渓流 (H14年公表)
地すべり危険箇所	11,288		地すべりしている或いは地すべりする恐れのある区域のうち、人家等に被害を与える恐れのある箇所 (H10年公表)
急傾斜地崩壊危険箇所	330,156	113,557	傾斜度30度以上、高さ5m以上の急傾斜地で、人家等に被害の与える恐れのある箇所 (H14年公表)
合計	525,307	214,363	

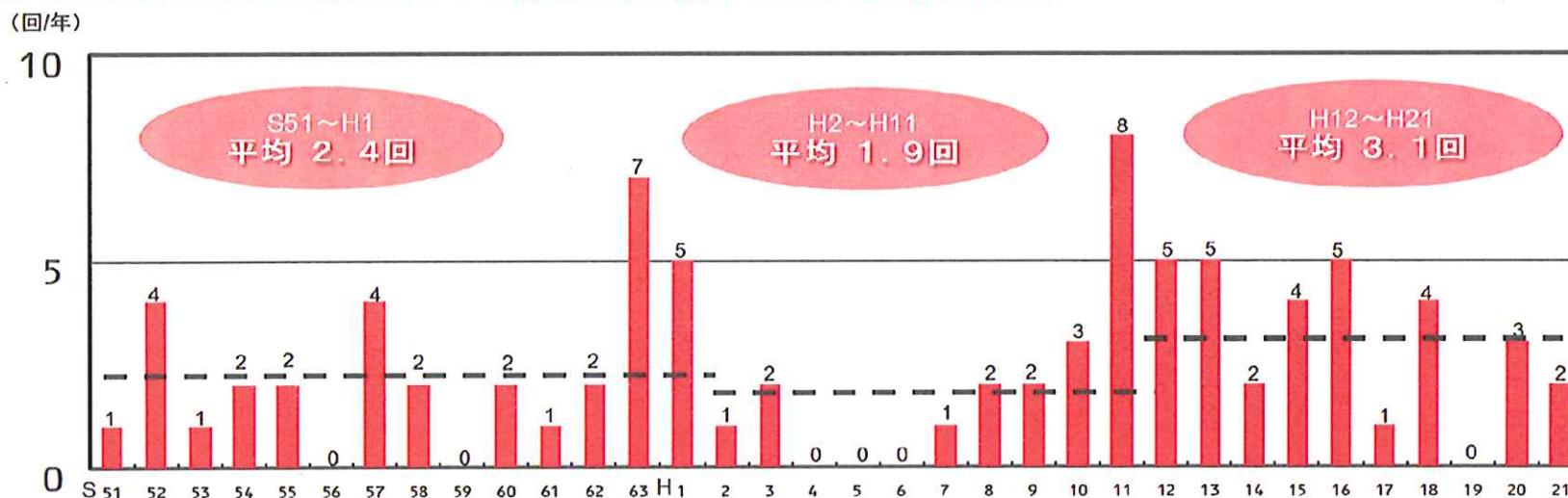


30年前と比べて最近の10年間では、1時間に50mm、100mmを超える大雨が増加

## 1. 1時間降水量50mm以上の年間発生回数(1000地点あたり)



## 2. 1時間降水量100mm以上の年間発生回数(1000地点あたり)





全国各地で時間雨量100mmを超える大雨が発生し、浸水被害が発生

## 平成21年7月中国・九州北部豪雨による被害

- 時間雨量116mm(福岡県福岡市(博多))
- 時間雨量72.5mm(山口県防府市(防府))
- 九州北部から中国地方にかけて土石流等の被害が発生  
死者:31名  
床上浸水:2,152戸 床下浸水:9,285戸



九州地方整備局

※H21.9.3現在(消防庁発表)

福岡県大野城市乙金  
(九州縦貫自動車道)  
被災状況

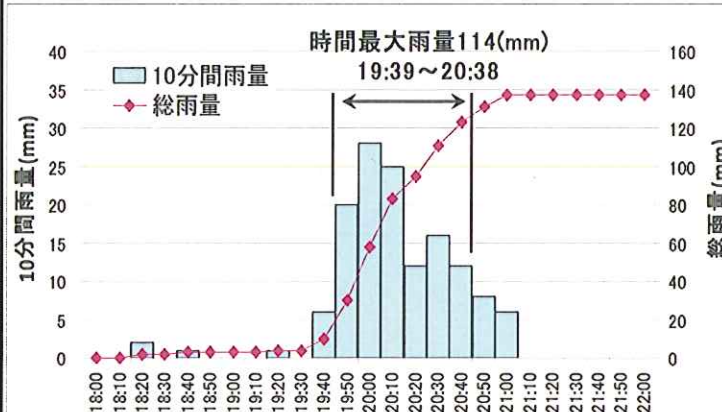
福岡県大野城市乙金上空



山口県防府市  
(特別養護老人ホーム)  
被災状況

## 平成22年7月5日のゲリラ豪雨による東京都板橋区の被害

- 時間雨量114mm(板橋区観測所(石神井川流域))
- 時間雨量 82 mm(青岸橋観測所(残堀川流域))
- 石神井川が氾濫し、板橋区で浸水被害が発生  
床上浸水:58戸、床下浸水:50戸 ※数値は速報値



板橋区観測所



19:50から20:00までの10分間に3.45mの水位が上昇



19:00



20:00

石神井川の水位の変化

提供: 日本気象協会、板橋区ホームページ 11-6



# 治水関係⑦ 総雨量1,000mmを超える大雨の発生

全国各地で総雨量1,000mmを超える大雨が毎年のように発生し、水害・土砂災害が発生

## 2005年

- ・台風14号により、総雨量1,000mm以上(九州南部)
- ・大淀川や五ヶ瀬川などで氾濫が発生

	中国地方	九州地方
死者	4名	19名
床上浸水	1,678棟	3,960棟
床下浸水	2,969棟	5,085棟



大淀川の氾濫  
(宮崎県宮崎市)



上椎葉地区の土石流  
(宮崎県椎原村)

## 2006年

- ・7月豪雨で総雨量1,200mm以上
- ・川内川や米ノ津川において氾濫が発生

	7月豪雨
死者	5名
床上浸水	899棟
床下浸水	2,674棟



下手仲間地区の土石流  
(鹿児島県菱刈町)



川内川の氾濫による家屋損壊(鹿児島県さつま町)

## 2007年

- ・台風4号により総雨量が1,000mm以上
- ・緑川等では浸水被害が発生

	台風4号
死者	3名
床上浸水	169棟
床下浸水	1,152棟



緑川の氾濫(熊本県甲佐町)



緑川支川の氾濫(熊本県甲佐町)

## 2010年

- ・7月梅雨前線豪雨で総雨量1,200mm以上
- ・鹿児島県等においてがけ崩れ等が発生

	梅雨前線等
死者数	12名
床上浸水	1,921棟
床下浸水	3,821棟

平成22年7月18日現在



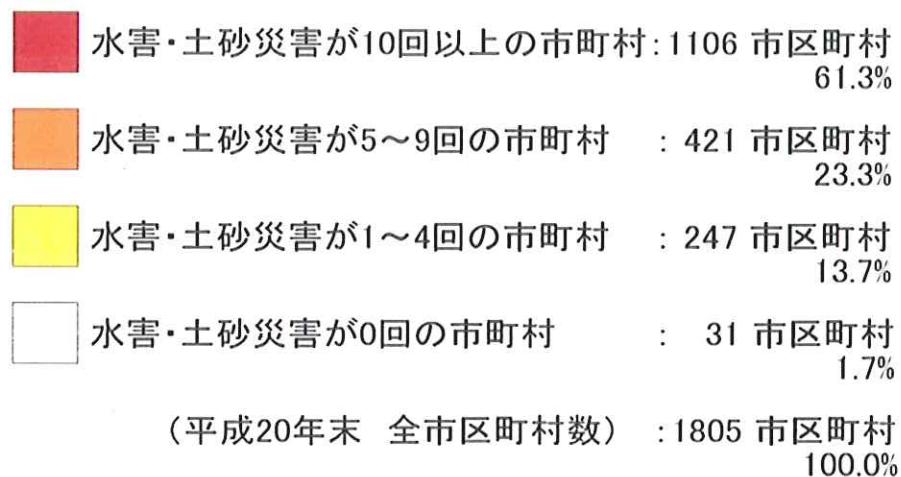
県道74号の被災状況  
(鹿児島県南大隅町)



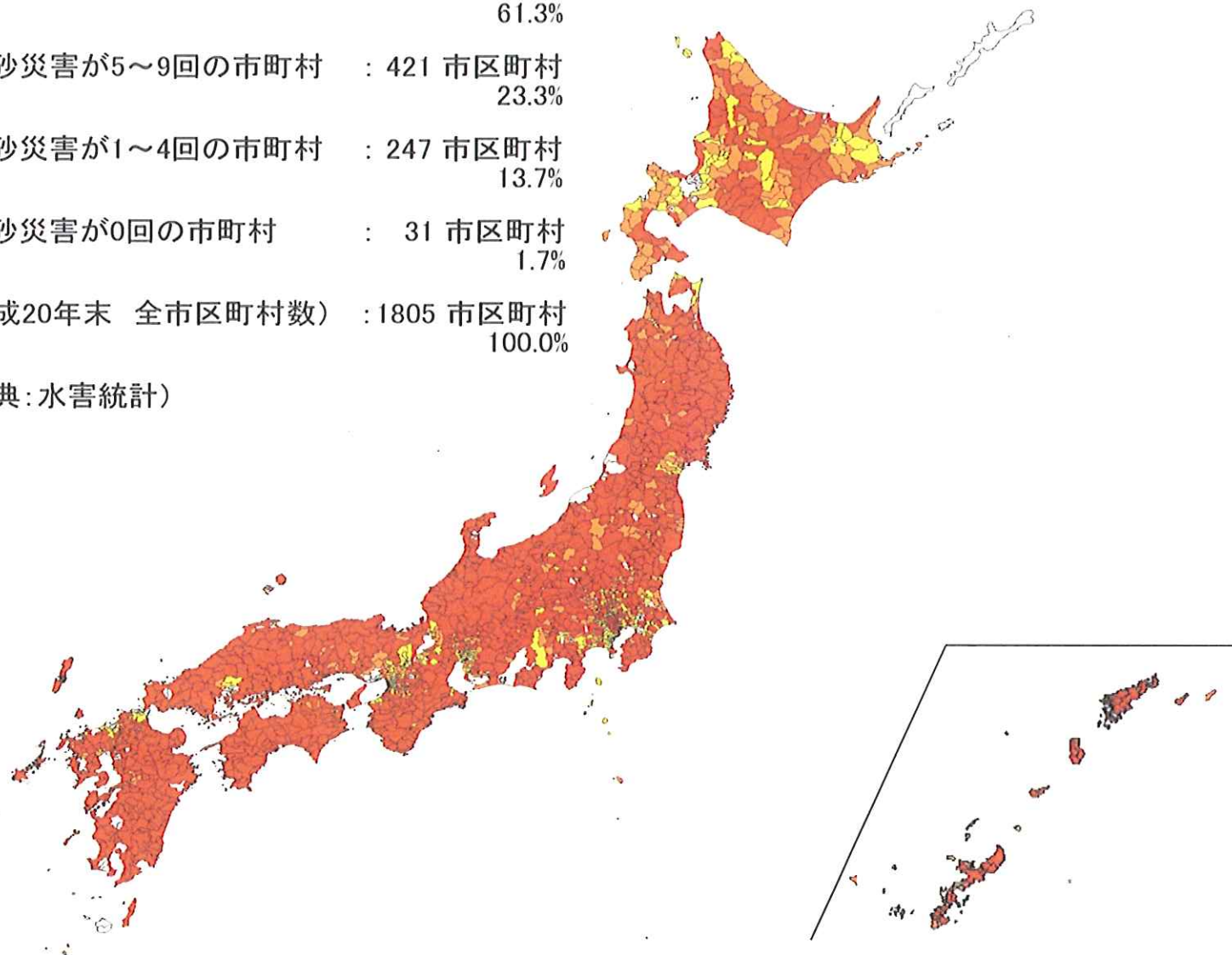
がけ崩れによる家屋損壊(鹿児島県さつま町)



## 過去10年間でほぼ全ての市町村において災害が発生



(出典:水害統計)



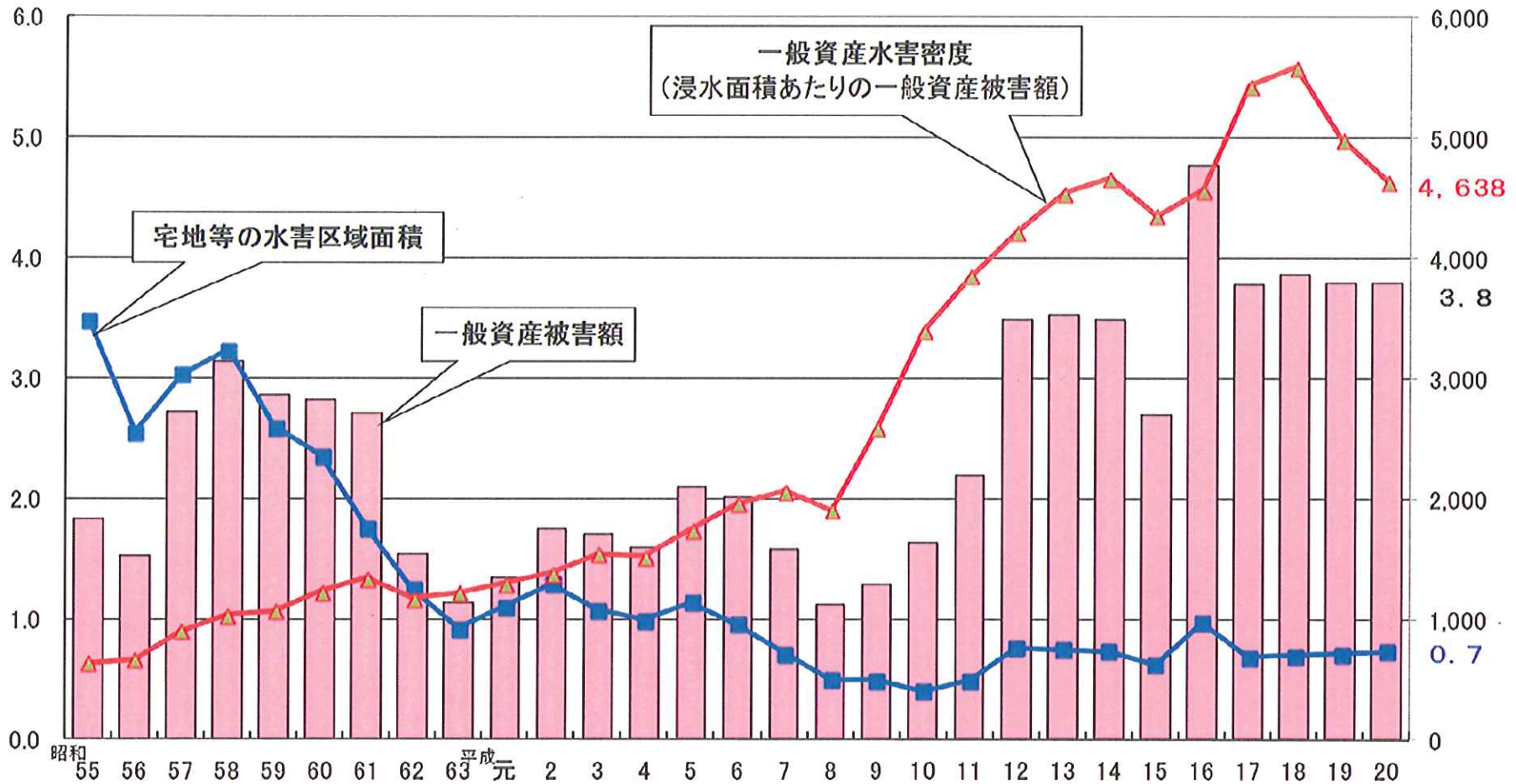


# 治水関係⑨ 浸水面積と一般資産被害の推移

治水対策により宅地等の浸水面積は減少してきたが、氾濫域の都市化、水害に弱い資産の増大等により、浸水面積あたりの一般資産被害額は増加傾向

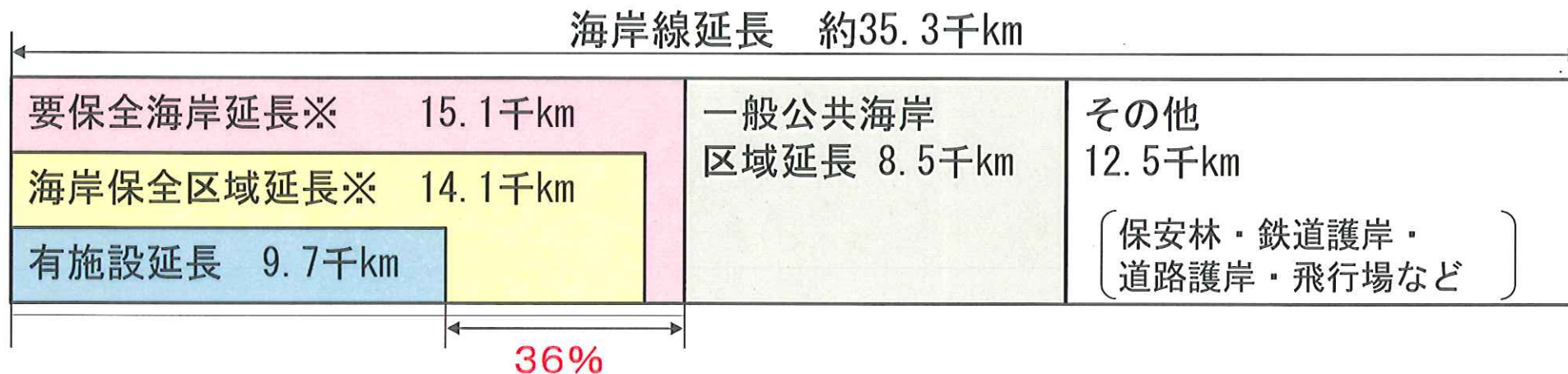
一般資産被害額(千億円)  
水害区域面積(万ha)

水害密度(万円/ha)  
浸水面積1haあたりの  
一般資産被害額(平成12年価格)



注1:値は過去5箇年の平均値である。  
 注2:一般資産被害額及び水害密度には、営業停止損失を含む。  
 注3:出典:国土交通省河川局「H20水害統計」より。  
 注4:価格は平成12年価格である。

- 我が国は約35,300kmに及ぶ海岸線延長を有し、このうち、海水や地盤の変動による被害から海岸を防護するために海岸保全施設の設置等が必要な延長(要保全海岸延長)が約15,100kmである。
- 要保全海岸延長のうち、海岸保全施設を有する延長は約9,700kmであり、要保全海岸延長のうち約36%については施設を有さない。

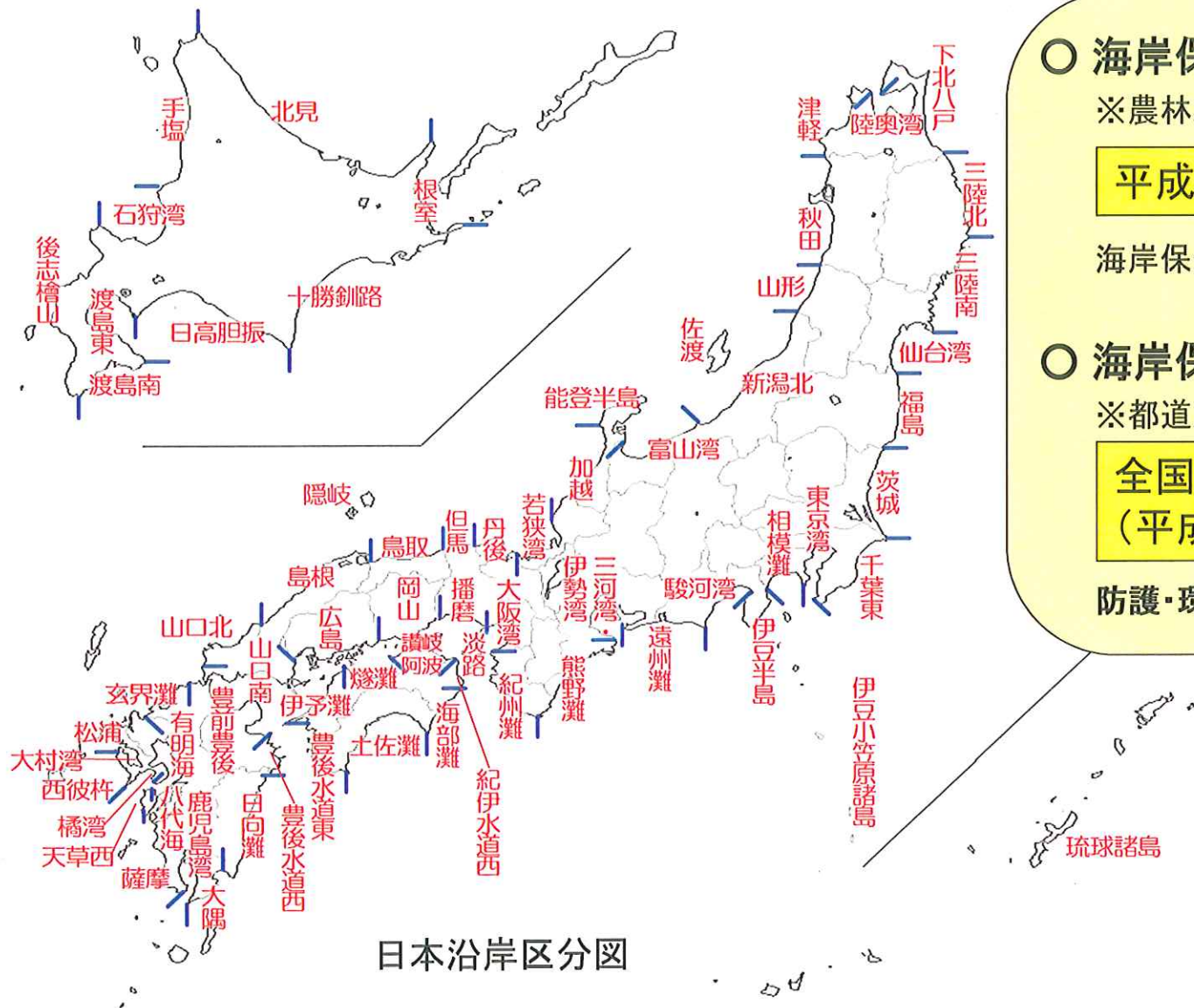


- 海岸線延長: 春分の日における満潮面と陸岸との交線の延長
- 海岸保全区域延長: 海水又は地盤の変動による被害から海岸を防護するために海岸保全施設の設置その他の管理を行う必要があるとして、都道府県知事により海岸保全区域に指定されている海岸線延長
- 要保全海岸延長: 海岸保全区域延長に要指定延長(都道府県知事が今後5年以内程度の間新たに海岸保全区域を指定し、海岸の保全をしたいとしている海岸線延長)を加えた延長
- 有施設延長: 堤防、護岸、突堤等の海岸保全施設等を有する海岸線延長
- 一般公共海岸区域延長: 国又は地方公共団体が所有する公共の用に供されている海岸の土地及びこれと一体として管理を行う必要があるものとして都道府県知事が指定する「公共海岸」の区域のうち、海岸保全区域以外の区域の延長

※ 要保全海岸延長及び海岸保全区域延長は、二線堤(0.5千km)を除く。



海岸の保全に関する基本的方向性を明らかにするとともに、地域の意向等を反映するため、主務大臣による海岸保全基本方針と都道府県知事による海岸保全基本計画を策定。



日本沿岸区分図

○ 海岸保全基本方針(海岸法第2条の2)

※農林水産大臣・国土交通大臣共同策定

平成12年5月に策定

海岸保全の基本理念

○ 海岸保全基本計画(海岸法第2条の3)

※都道府県知事策定

全国71沿岸全てにおいて策定  
(平成18年3月)

防護・環境・利用の基本的事項



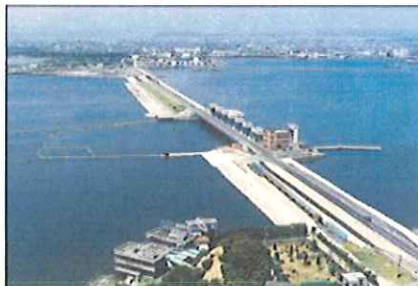
### ③ 海岸事業における津波・高潮・侵食対策

#### 人工リーフ

人工リーフに波が当たり消波することによって越波を減少させ、また、漂砂を抑制することによって汀線の維持・回復を行う



#### 水門 背後地への津波・高潮の侵入を防ぐ



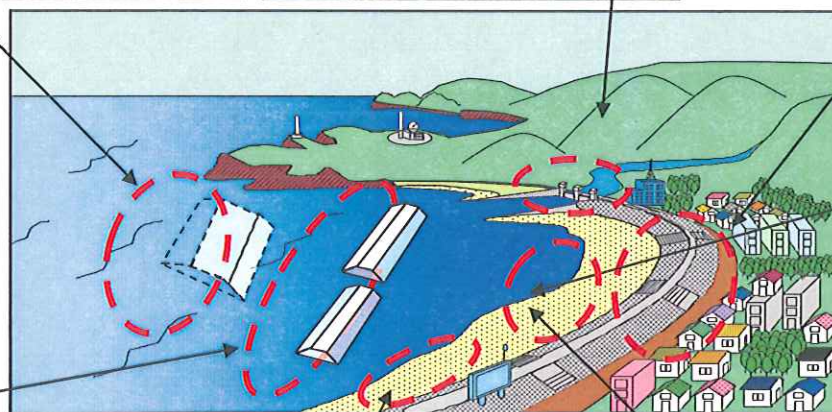
#### 海岸堤防

背後地への津波・高潮による海水の侵入を防止し、また波浪による越波の減少や、海岸侵食も防止する。

#### 離岸堤



離岸堤に波が当たり消波することによって越波を減少させ、また、漂砂を抑制することによって汀線の維持・回復を行う



#### 消波工



外海から侵入する波のエネルギーを減殺して、堤防等の構造物に作用する波の力を小さくする

#### サンドリサイクル



流れの下手側に砂がたまり、上手側の海岸で侵食を受ける場合、下手海岸にたまった砂を上手海岸に戻し、砂浜を復元する

#### 養浜



波によって海岸の砂が削り取られた海岸等に再び砂を戻す