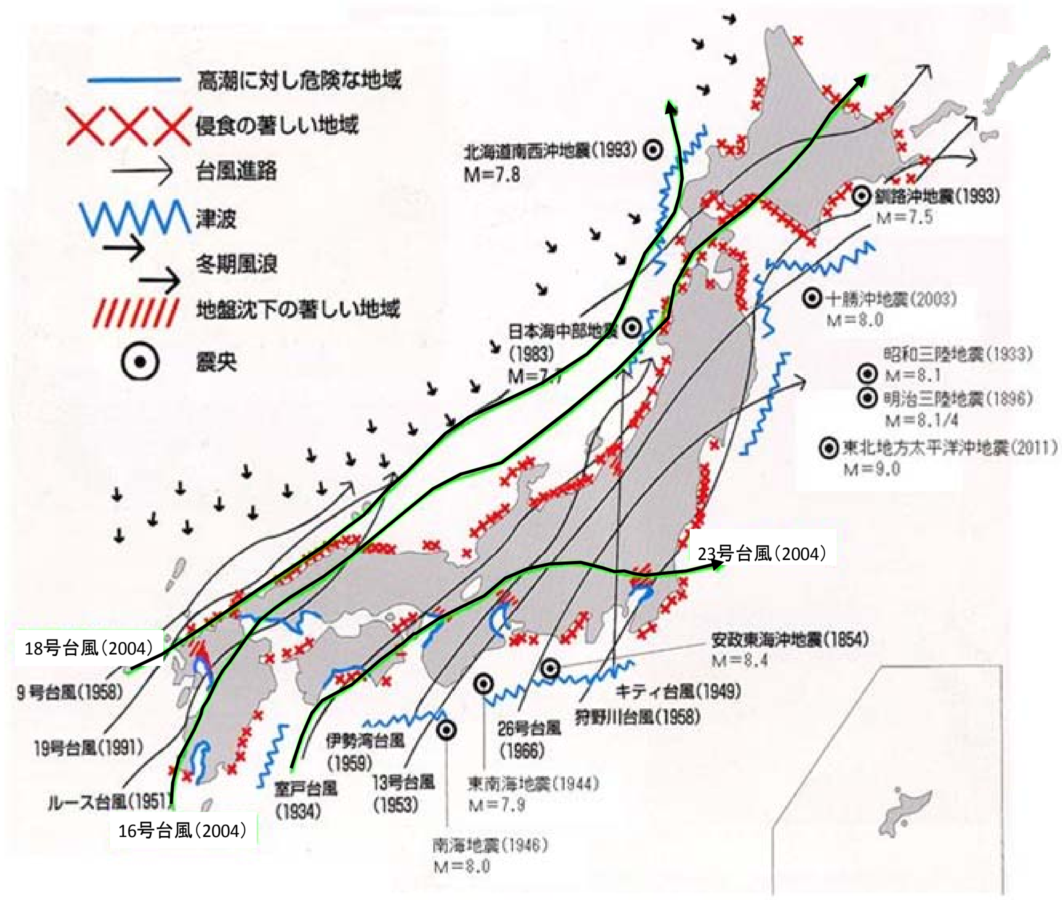
資料４

海岸事業の概要

災害の起きやすい我が国の海岸①

- 我が国の海岸は、地震や台風、冬季風浪等の厳しい自然条件にさらされており、津波、高潮、波浪等による災害や海岸侵食等に対して脆弱性を有している。
- 海岸の背後に集中している人命や財産を災害から守るとともに国土の保全を図ることが極めて重要。



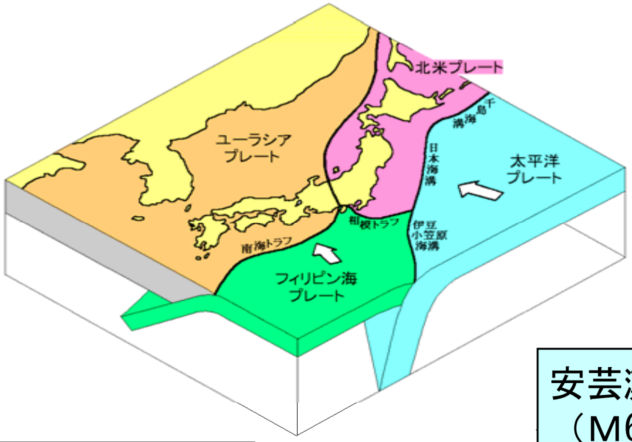
○自然的条件
- 長い海岸線
- 四方を海に囲まれている島国
- 台風の通り道
- 近海にプレートの境界、海溝性地震
- 冬季風浪
- 地盤沈下

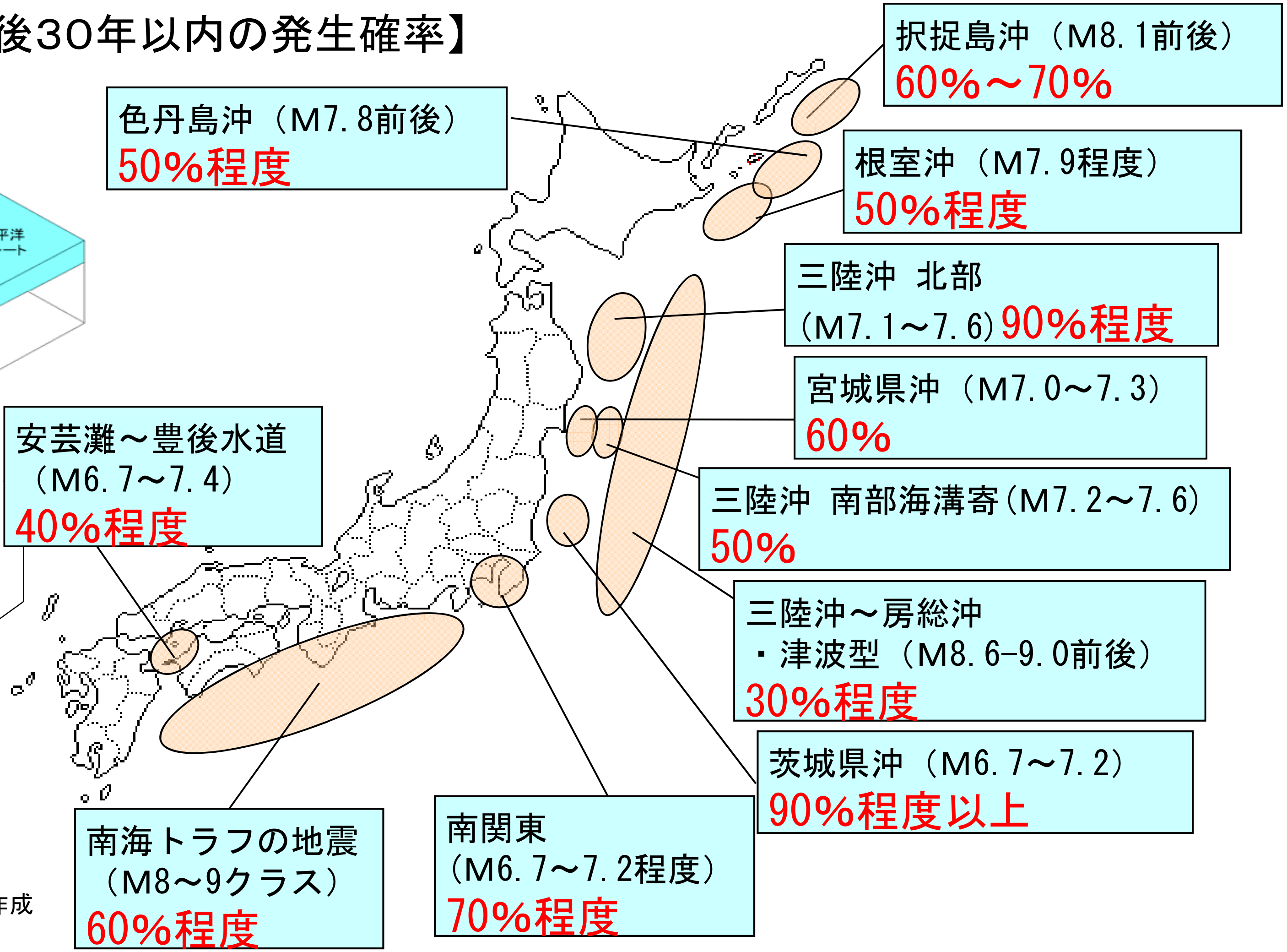
○社会的条件
- 沿岸部に人口・資産が集中
- 沿岸部等の様々な利用により海岸地形が変化

災害の起きやすい我が国の海岸②

- 南海トラフでM8～9クラスの大地震が発生する可能性は、今後30年以内に60～70%であると想定されている。
- 日本海でも、日本海中部地震津波、北海道南西沖地震津波等が発生している。
- 日本海側も含め、各地域において大規模地震の切迫性が報告されている。

【海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率】

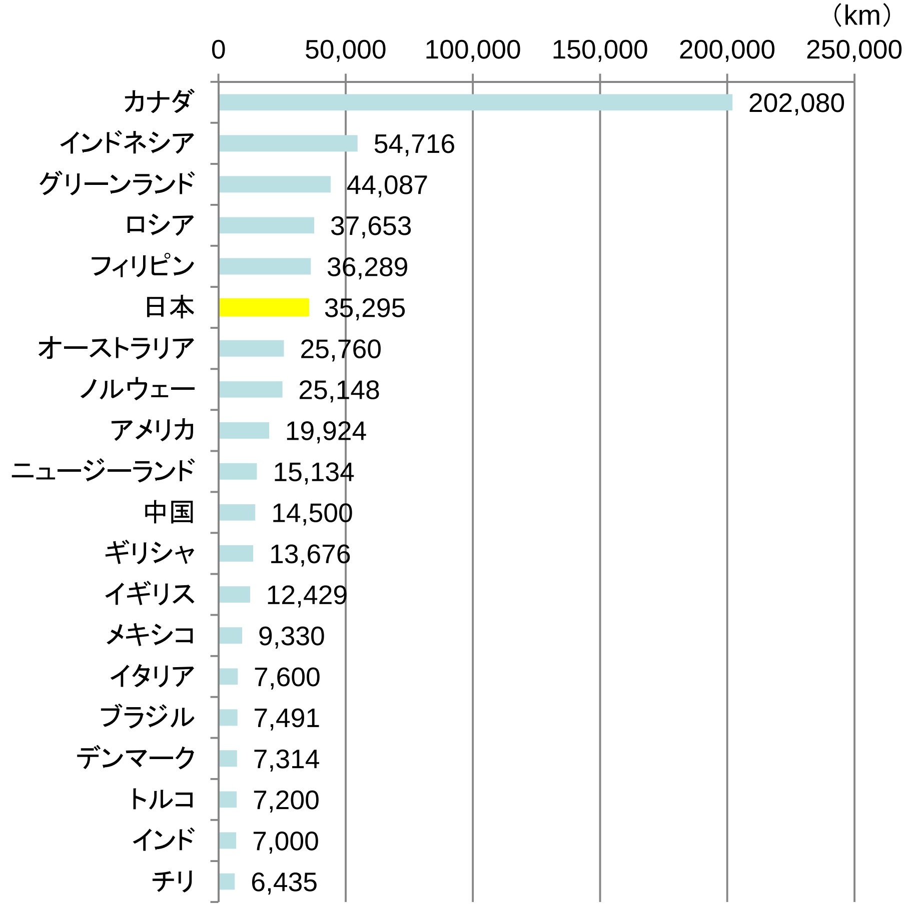




【出典】
地震調査研究推進本部
海溝型地震の長期評価（2013.5.24時点）を基に作成

我が国の海岸線延長の特徴

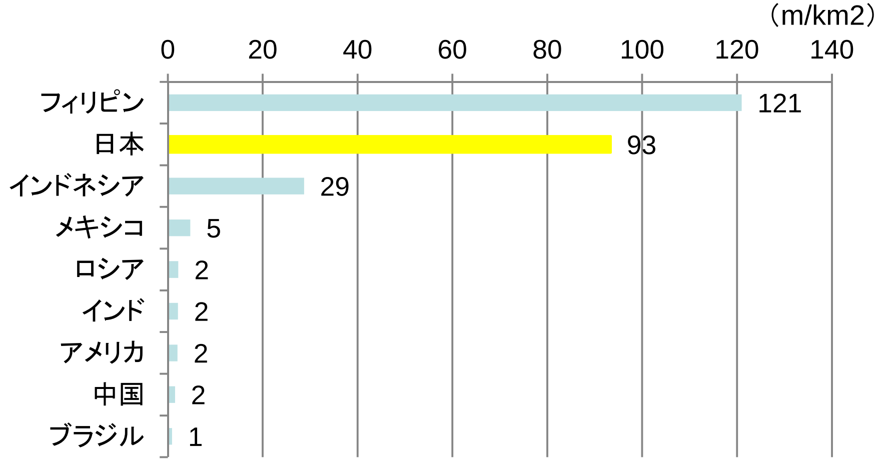
世界の海岸線の延長



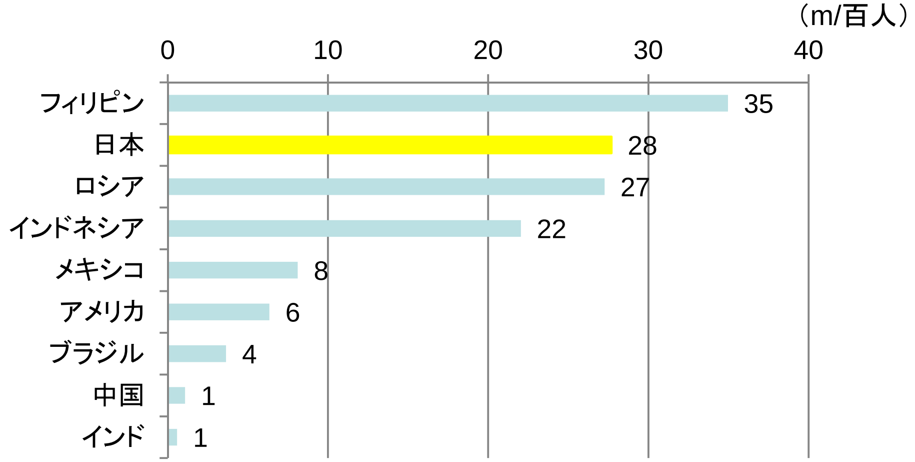
【出典】
人口及び面積）
日本：総務省統計局「人口推計」、国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」
外国：「U.S.Central Intelligence Agency,The Factbook 2012」

海岸線延長）
日本：「海岸統計（平成24年度版）」
外国：「U.S.Central Intelligence Agency,The Factbook 2012」

主な国の面積あたりの海岸線延長※



主な国の人口あたりの海岸線延長※



※海岸線の延長が上位20位の国のうち、人口一億人以上の国のみ抽出して比較

我が国の海岸線の概要

■ 日本の海岸線の総延長は約35千kmと極めて長大であり、このうち防護工事の対象となる海岸として、約14千kmが海岸保全区域に指定されている。海岸線の概要は以下のとおりである。

- 要保全海岸延長※　14.5千km
  - 海岸保全区域延長※　13.7千km
    - 有施設延長　9.6千km
- 一般公共海岸区域延長　8.3千km
- その他　12.6千km
  - ・保安林
  - ・鉄道護岸
  - ・道路護岸
  - ・飛行場　など

砂浜のある海岸線延長 約4.9千km

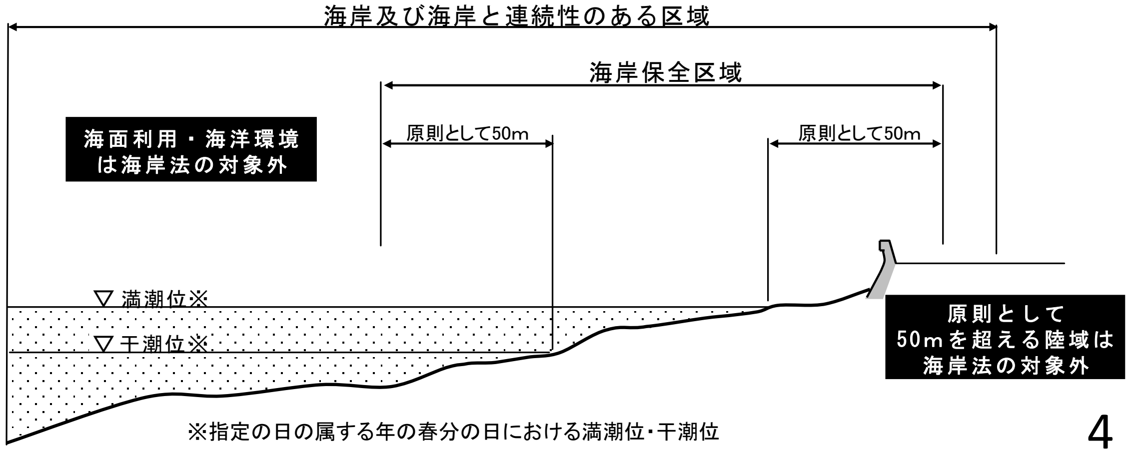
※　「要保全海岸延長」及び「海岸保全区域延長」は二線堤(0.5千km)を除く。
※　「一般公共海岸区域延長」は現在調査中の段階であり、数値は推計値である。
※　「砂浜のある海岸線延長」は図面及び航空写真等から計測された値である。

資料）平成24年度版　海岸統計（平成24年3月31日現在）

海岸線延長　約35千km

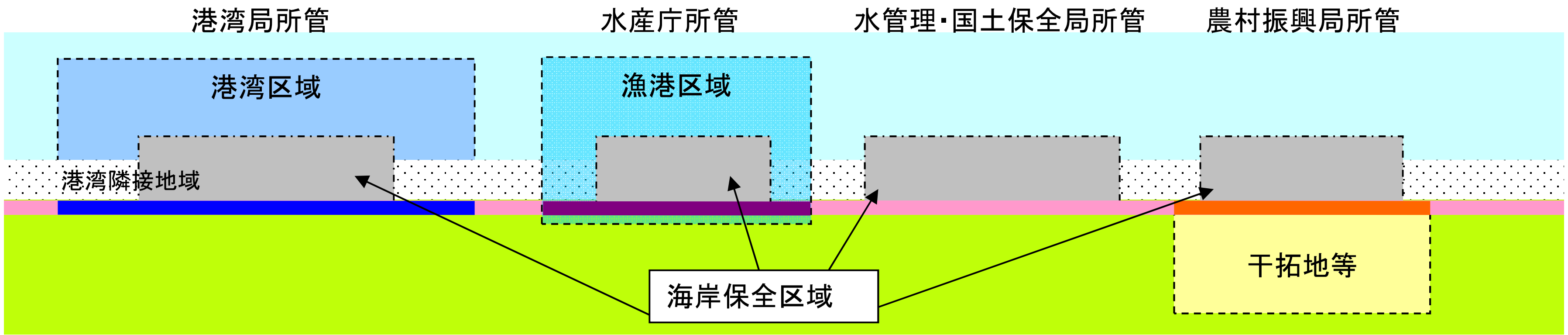
1,600km	3,200km	5,400km	4,100km	200km
農村振興局	水産庁	水管理・国土保全局	港湾局	農振共管 水管理・国土保全局

海岸法の適用範囲



※指定の日の属する年の春分の日における満潮位・干潮位

海岸省庁の役割分担



※ 海岸保全区域以外は一般公共海岸区域

海岸に隣接する農地

漁業を支える漁港

重要交通網、都市、国土を保全する海岸

国際・国内物流を支える港湾

海岸保全施設の例

堤防

離岸堤

人工リーフ（潜堤）

突堤

ヘッドランド

消波工

陸閘

水門

海岸事業1　津波、高潮等対策

■ 津波、高潮、波浪等の災害から海岸を防護するために、堤防、護岸、離岸堤、津波防波堤等の海岸保全施設の新設、改良等による対策を推進する。

低気圧による高波災害
（平成20年、富山県下新川海岸）

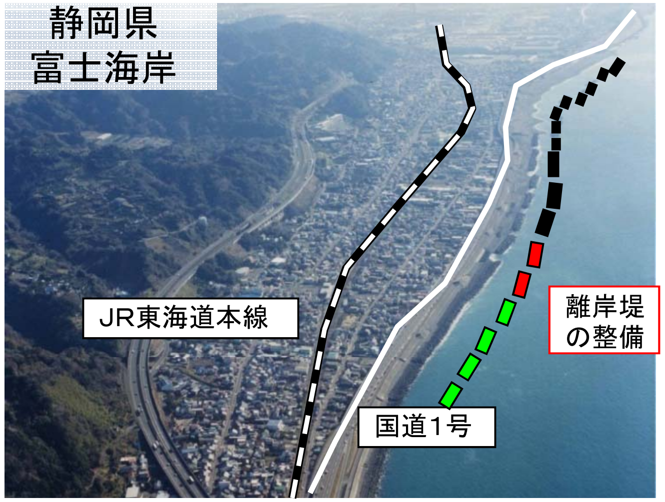
仙台空港への津波侵入状況
（平成23年、宮城県仙台湾南部海岸）

（提供：海上保安庁）

高潮対策の例

千葉県　浦安海岸

静岡県
富士海岸

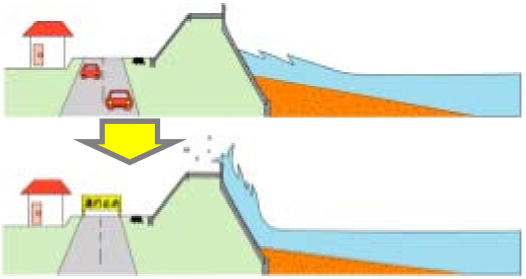


海岸事業2　侵食対策

■ 海岸侵食による被害を防ぎ、防護、環境、利用の調和を図りつつ海岸を保全するため、離岸堤、突堤等の海岸保全施設の新設、改良や養浜等の対策を推進する。

北海道　遠別（えんべつ）海岸の侵食状況

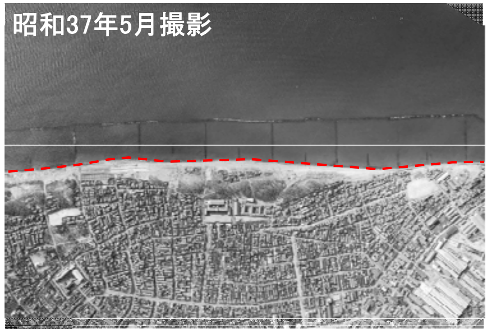
新潟県 桃崎浜（ももざきはま）海岸の侵食状況

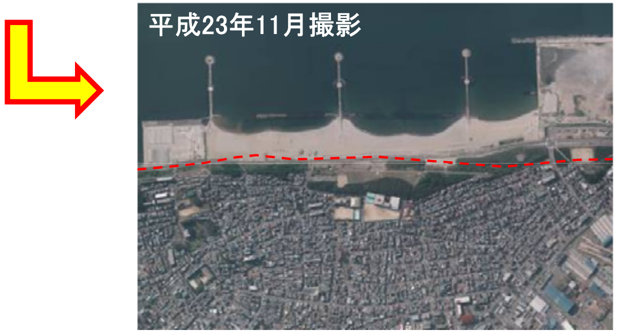


消波機能を有する砂浜の侵食により、海岸防護の機能が損なわれる

侵食対策により、防護、景観、環境、利用の調和した海岸が形成される

新潟県　新潟港海岸における侵食対策





侵食対策の例

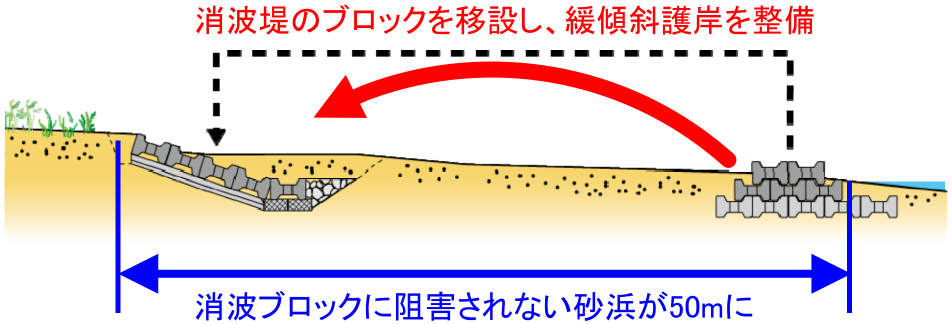
海岸事業3　海岸環境事業

■ 海岸における良好な景観や動植物の生息・生育環境を維持、回復し、また、安全で快適な海浜の利用を増進するための海岸保全施設整備等を行う。

海岸生物に配慮した海岸保全施設配置の例

露出した消波ブロックが産卵のために上陸するウミガメの進路を阻害

地元住民、有識者、環境団体関係者、行政等が連携し検討



安全で快適な砂浜の再生の事例

- 消波ブロックを、沖合の離岸堤に転用し、砂浜を再生
- 防護機能の確保と、環境負荷の低減、景観・利用への配慮を同時に実現

（静岡県富士市　富士海岸）

利用者に配慮した海岸保全施設の事例

（大分県　安芸(あき)海岸）

（神奈川県　横須賀海岸）

（兵庫県　多賀(たが)海岸）

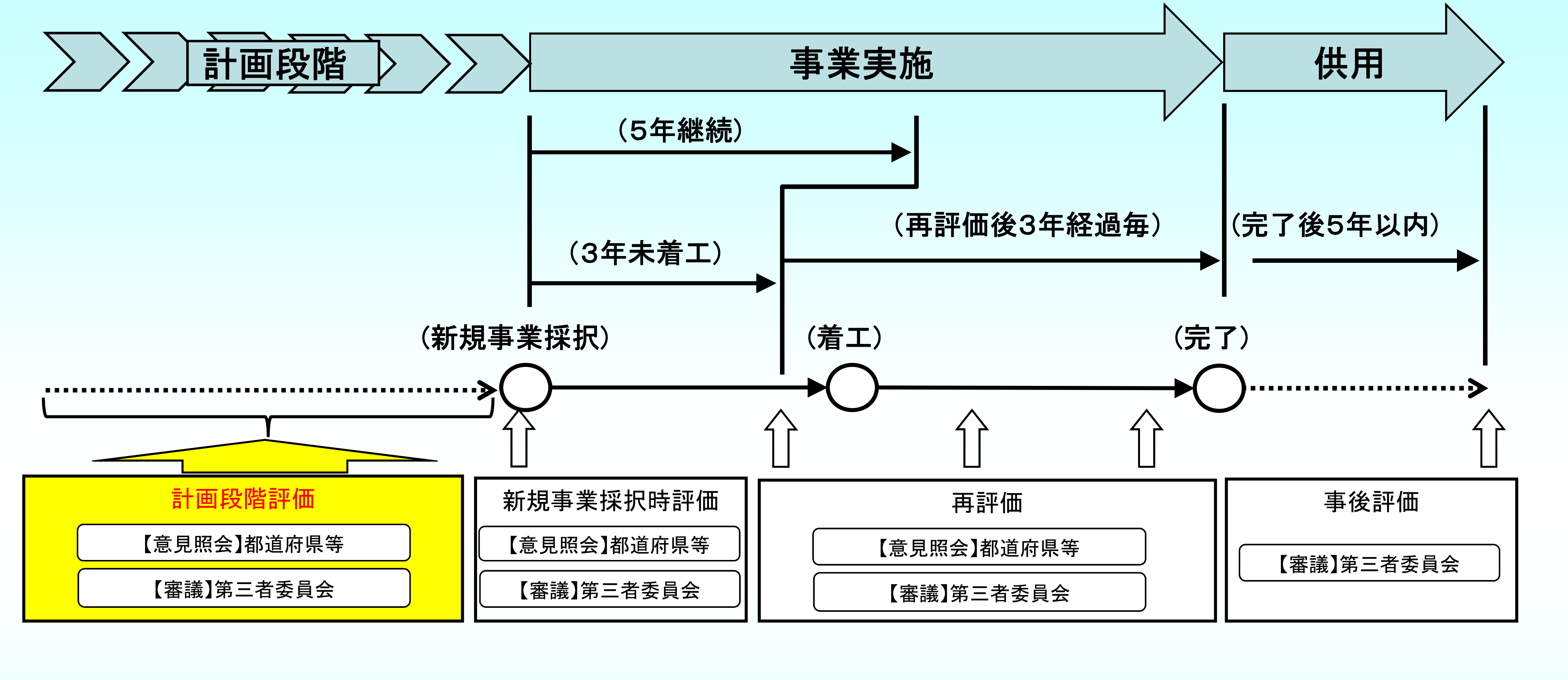
事業評価制度の概要

国土交通省の政策評価の方式

政策評価の方式

- **政策アセスメント**（新規施策の導入に際して、必要性、有効性、効率性などについて評価）
- **政策チェックアップ**（主要な政策目標ごとに業績指標と目標値を設定し、評価）
- **政策レビュー**（国民の関心が高い特定のテーマなどについて、掘り下げた分析・評価）
- **個別公共事業評価**
  - 計画段階評価
  - 新規事業採択時評価
  - 再評価
  - 完了後の事後評価
- **個別研究開発課題評価**
- **規制の事前評価（RIA）**
- **租税特別措置等に係る政策評価**

事業進捗と事業評価の流れ（直轄事業）



【計画段階評価】	新規事業採択時評価の前段階において、政策目標を明確化した上で、複数案の比較・評価を行うもの。
【新規事業採択時評価】	新規事業の採択時において、費用対効果分析を含め、総合的な視点から採択優先度を決定するとともに、予算上の制約条件等を考慮の上、新規採択箇所を決定するもの。
【再評価】	事業継続に当たり、必要に応じて見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止するもの。
【完了後の事後評価】	事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて、適切な改善措置、同種事業の計画・調査のあり方等を検討するもの。

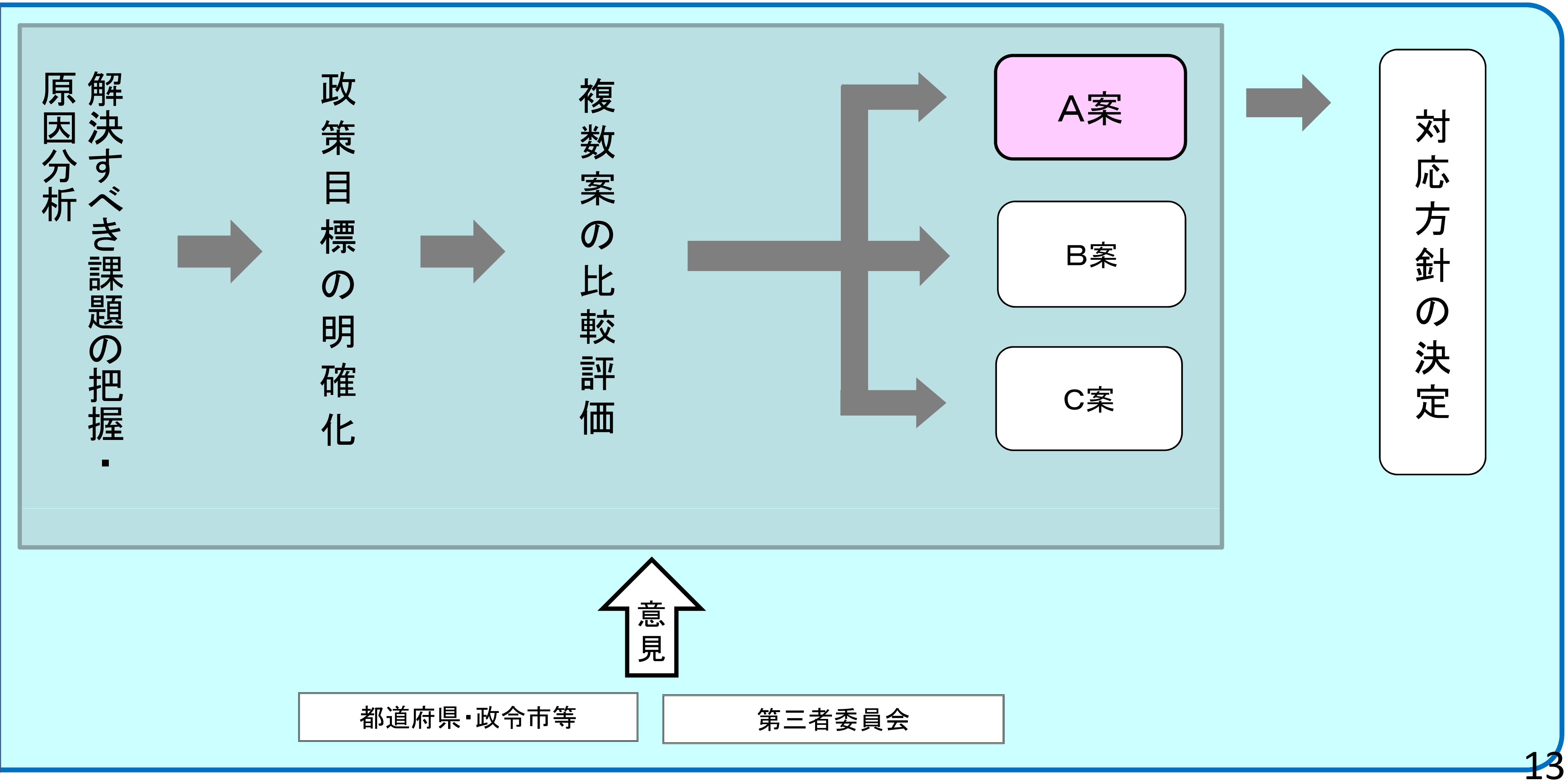
計画段階評価について（直轄事業）

目的

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、
新規事業採択時評価の前段階における国土交通省の独自の取組みとして、
計画段階評価を直轄事業等において実施

〇地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を実施
〇事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証

事業評価の流れ



計画段階評価の流れ（直轄事業）

1. 評価の手続を開始する事業の決定
2. 都道府県等への意見聴取
3. 第三者委員会への意見聴取
4. 対応方針を決定