

第28回遠州灘沿岸侵食対策検討委員会 議事概要

日 時	令和7年3月11日（火）14：00～16：00
場 所	浜松総合庁舎 1階大会議室 （浜松市中央区中央1-12-1）
出席者 職・氏名	委員長 宇多高明（一般財団法人土木研究センター なぎさ総合研究所長） 委員 加藤 茂（国立大学法人豊橋技術科学大学建設・都市システム学系 教授） 委員 野口賢二（国土交通省国土技術政策総合研究所河川 研究部海岸研究室 主任研究官）【代理】 委員 中村聡志（国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所 港湾空港技術研究所沿岸環境研究領域 上席研究官） 委員 八木 宏（防衛大学校システム工学群 教授）【欠席】 委員 栗山 康弘（国土交通省中部地方整備局浜松河川国道事務所 副所長）【代理】 委員 山田 真史（静岡県交通基盤部 河川砂防局長） 委員 戸谷 洋子（静岡県交通基盤部 港湾局長） 委員 山本陽次（静岡県経済産業部 農地局 農地計画課 技監）【代理、Web】 委員 伊藤直之（静岡県経済産業部 森林・林業局 森林保全課長）【代理、Web】 委員 中津川英彦（浜松市土木部 河川課長）【代理】 委員 片山徳二（湖西市都市整備部 土木課長）【代理、Web】 委員 匂坂正勝（磐田市建設部長）【代理、Web】 委員 清水修二（袋井市都市建設部次長兼都市計画課長）【代理、Web】 委員 中山教之（掛川市基盤整備課長）【代理、Web】 委員 松井厚樹（御前崎市建設課長）【代理、Web】 委員 源間成紀（牧之原市建設課長）【代理、Web】 事務局 静岡県河川企画課長、河川海岸整備課長 ほか
議 事	(1) 前回委員会における意見と対応 (2) モニタリング結果に基づく現状評価と対応方針 (3) 浜岡・御前崎・相良海岸の侵食対策の検討状況 (4) 検討・報告事項
配布資料	議事次第、出席者名簿、座席表、設立趣意 資料1：遠州灘沿岸侵食対策検討委員会設置規約（案） 資料2：第28回遠州灘沿岸侵食対策検討委員会 説明資料 資料3：第28回遠州灘沿岸侵食対策検討委員会 資料集 資料4：天竜川水系河川整備計画について 資料5：天竜川流砂系総合土砂管理計画【第2版】に向けた検討方針 資料6：天竜川ダム再編事業 実施状況の報告

<議事概要>【凡例 ○：委員、●：事務局】（単に“資料”とあるものは“資料2”を指す。）

遠州灘沿岸侵食対策検討委員会設置規約の改正

（委員からの異議なく、承認された。）

2 モニタリング結果に基づく現状評価と対応方針

- 資料p. 22：天竜川河口左岸の竜洋海岸では2010年から2024年にかけて汀線が約120m後退している。福田漁港では顕著な堆積ではないため沿岸漂砂は漁港の沖側を通過している。侵食の原因は天竜川からの土砂供給が少なくなったことが原因である。
- 資料p. 19：菊川河口より東側では砂浜が消失した区間が多い。護岸に波が直接作用する状態に近づいており、冬季の西風による飛砂で保安林区域内に堆積している。そのため、海岸保全区域内の砂浜は全体的に痩せてきている。
- この委員会は20年やっているが、その間も砂浜がじりじりと減ってきている。
- 資料p. 22：天竜川東側の砂浜面積の消失具合を土量換算すると16.8万m³/年の土砂が減少しており深刻な状況である。特に天竜川河口部の西側と東側に河口砂州の後退、河口テラスの縮小について注視していく必要があるという認識である。

- 砂が内陸に堆積しているとのことであるが、どこに堆積しているか確認をしているか。また、侵食された土砂がどこにいったのか探っておかないといけない。
- 県有防災林を管理しているが、掛川の周辺ではかなり堆砂が進んでおり、自転車道を含めて防災林が埋まっている。また、森の防潮堤づくりとして、防災林の嵩上げを新たに実施しているが、未施工箇所では堆積が進行している状況である。
- 結局はどこに砂が行っているのかを分析しないと解決策が見えてこないため、その分析があればお聞きしたい。
- 資料 3 p. 55 : 福田漁港防波堤沖側を土砂が浅羽側に回り込んでおり、堆積域が伸びている。
- 資料 p. 26 : 採砂地点の沖側が棚地形の堆積域ができているため、採砂ポンプ位置は今より300m沖合の方に行かないとうまく行かないように見える。そのため、漁港サイドで対策を検討中であるということである。
- 令和 6 年度は養浜材の確保が厳しかったという報告があった。また、令和 7 年度は計画量の予定であるが、養浜材の調達の見込みを説明してほしい。
- 養浜材については、主に天竜川河道掘削土砂を活用して養浜を実施している。アカウミガメの自然保護団体との調整により、大きい礫が含まれる際はふるい分けを行いながら、浜松五島海岸は粒径100mm以下、竜洋海岸は粒径40mm以下の養浜材としている。また、浜松篠原海岸ではもともとの底質である中砂を主体に養浜材の確保に随時努めている。
- 今年度の天竜川河道掘削土砂は養浜材に適さない礫であったため、磐田市の防潮堤の造成工事に有効利用されている。
- 防潮堤の造成の際に発生する砂を海岸の養浜材に使用するなど交換はできないだろうか。
- 例えば、天竜川河道掘削土砂で礫が多い場合は、天地返しして深いところの砂分を多く掘削してもらえとか、ふるい分けする等の調整が考えられるが、コストがかかるため、養浜材の量が減ってしまうことに繋がる。
- 資料 p. 22 : 区域Ⅲの2010～2024年は0.5万m³増えているが、変化していない状態なのではないか。減り続けてきたのか、最近減ったのかが不明なため、期間をさらに分けた方がよいのかとも思う。
- 区域Ⅲについて、御前崎寄りでは通常と異なる東寄りの波向きの頻度もあるため、その際は西向きの漂砂となることもあり、そのような変動が汀線変化にあらわれていることも考えられる。また、期間は10年単位を目安に砂浜の増減について分析してみた結果である。区域ⅠやⅡは2010年までは砂浜は増えていたが、それ以降は減少した。今後も砂浜は減少してさらに深刻化することが懸念される。
- 資料 p. 21 : 海岸保全区域内の砂浜が減少している。御前崎では道路陥没が生じているが、そのような場所が今後増えることが懸念される。また、天竜川ダム再編では砂を流す、礫を運ぶという話であるが、遠州灘の大部分は砂質であり、絶対量として砂質分が不足しているため、その影響が海岸に出てきて、10年単位で影響を見ると確実に悪くなると思う。
- 資料 p. 21・22 : 2010～2024年の汀線変化をみると、前時期に比べて堆積域が減少し、侵食域が増加しているため、その傾向が続きつつあることが心配だということが分かった。
- 領域ⅠとⅡがそれぞれ9万m²であり、次の10年経過時にも合計20万m²にならないようにしていく必要がある。

3 浜岡・御前崎・相良海岸の侵食対策の検討状況

意見なし

4 検討・報告事項

- 資料 p. 66 : 天竜川河口砂州への置土について、左岸側の赤枠で囲った河川区域内に置土した場合、河道内に逆流することが考えられるため、海岸にうまく土砂供給されるような地点等を考えていくことでよいか。
- 学識委員の方々の意見やアドバイスをいただきながら検討を進めていきたい。
- 資料 p. 49 : 大規模出水の発生頻度が多いとのことであるが、本日午前中の国の天竜川流砂系総合土砂管理計画検討委員会（第6回下流部会）では、最近大きな出水がなく流出土砂量も少ないとの話であった。
- 資料 p. 39 : 国の解析期間は2017～2021年までであり、県の解析期間は2020～2023年の情報を国から提供いただき示している。特に2023年6月の台風2号に関しては観測史上最大の出水であった。
- 国と県の解析期間が2年かぶっているのに出水が多いと出水が少ないとで異なっている。記載する表現を考えてほしい。
- 資料 p. 39 : かつては天竜川の河口の左岸側だけでも30万 m^3 /年の土砂供給があった。左側の近年の土砂収支では粒径集団Ⅱでは1.2万 m^3 /年しか出ていない。また、もともと30万 m^3 /年の土砂供給量であったため、目標とする通過土砂量22万 m^3 /年でも足りていない。
- 第一版では粒径集団Ⅱが、12万 m^3 /年出てくる予定だったのに対して、1.2万 m^3 /年しか出ていなかったということで、資料 p. 22 の2010～2024年の土砂変化量が-16.8万 m^3 /年となっており、この数字とよくバランスしている。
- 資料 p. 39: 既往のシミュレーションモデルは100年間計算した結果から目標値を設定しており、左側の近年の土砂収支はそのモデルをベースに2017年から2021年の流量規模が小さい流況の条件で計算した結果である。本日午前中の国の会議では、モデルの信憑性として、支川からの流出土砂量なども不確定そうなところもあり、今後見直していくということを議論した。
- 流量が少ない時期の試算の結果であり、真値かどうかは分からないということで承知した。また、国には願わくば p. 39 右側の目標とする通過土砂量の20万 m^3 /年位の砂分を中心に出していただくとう有難い。
- 目標とする通過土砂量に対して、足りない量については、養浜でカバーする等、全体としての必要量を確保していきたいという指標である。

一般からの質疑応答

- 浜松五島海岸では車の乗り入れが多く、海浜を守っている海浜植生も踏まれて大分傷んできている。菊川より東では車の乗り入れをやめているが、浜松篠原・浜松五島海岸はどちらも風致地区になっているので、手をつけにくい。管理者の方で、車の乗り入れを少しでも規制できるようにするか、境界線を設けるかなど検討をしていただきたい。

以上