

# 行政調査報告書

- ・ 山梨県庁
- ・ 信玄堤
- ・ 静岡県地震防災センター
- ・ 静岡モデル防潮堤「一条堤」

令和7年1月29日（水）～30日（木）

大阪維新の会大阪府議会議員団

## ◇視察期間

令和7年1月29日（水）～1月30日（木）

## ◇視察参加者

杉江 友介、中川 あきひと、山本 真吾、大野 ちかこ、坂元 正幸、堀江 ゆう  
計6名（随行なし）

## ◇視察先

≪第1日目／1月29日（水）≫

- 山梨県庁
- 信玄堤

≪第2日目／1月30日（木）≫

- 静岡県地震防災センター
- 静岡モデル防潮堤「一条堤」

◇視察行程

	行程
1 月 29 日 (水)	<p>杉江 友介議員、中川 あきひと議員、山本 真吾議員、大野 ちかこ議員 坂元 正幸議員、堀江 ゆう議員 (期別年齢順)</p> <p>7:15 新大阪駅集合 7:36 新大阪駅出発 9:57 三島駅到着 10:00 三島駅出発 12:00 甲府市 レストランワインクラブ到着 (昼食) レストランワインクラブ 山梨県甲府市東光寺3丁目13-25 13:00 山梨県庁 (山梨県議事堂 委員会室棟1階 第1委員会室) 山梨県甲府市丸の内1丁目6-1 リニア駅前エリアのまちづくりについて他 概要説明・質疑応答 14:30 山梨県庁出発 15:00 信玄堤 (信玄堤公園、ドラゴンパーク展望台) 山梨県甲斐市竜王 河川砂防における治水機能について 概要説明・現場視察・質疑応答 16:00 信玄堤出発 18:00 宿泊先到着 (宿泊先) くれたけインプレミアム静岡アネックス 静岡県静岡市葵区日出町10番38 19:00 意見交換会兼懇親会 (夕食) 鹿島屋 静岡県静岡市葵区上石町7-15</p>
1 月 30 日 (木)	<p>9:00 ホテル出発 9:30 静岡県地震防災センター 概要説明・現場視察・質疑応答 静岡県静岡市葵区駒形通5丁目9番1号 11:00 静岡県地震防災センター出発 12:30 浜松市 うなぎ藤田 浜松駅前店到着 (昼食) うなぎ藤田 浜松駅前店 静岡県浜松市中央区砂山町322-7 ホテルソリッソ浜松 2F 13:30 うなぎ藤田 浜松駅前店出発 14:00 静岡モデル防潮堤「一条堤」(馬込川インフォメーションセンター、凧場公園) 静岡県浜松市中央区中田島町 静岡モデル防潮堤について 概要説明・現場視察・質疑応答 15:00 静岡モデル防潮堤「一条堤」出発 15:30 浜松駅到着 15:51 浜松駅出発 17:51 新大阪駅到着・解散</p>

## ◇視察の内容

**山梨県庁：リニア駅前エリアのまちづくりについて、リニア駅の経済波及効果について**

・説明者：知事政策局 リニア・次世代交通推進グループ 青木副主査  
県土整備部 リニア整備推進室 横内主任

### (概要説明)

リニア中央新幹線整備計画では 2037 年を開業目標に東京～大阪間を結ぶ計画となっている。2031 年開業予定である山梨県のリニア中央新幹線開業に向けた取り組みについて調査を実施した。山梨県では、2020 年にリニア山梨県駅の駅前エリア整備の在り方や、リニア駅を中心とした県内交通アクセスの検討を行うことを目的とした「リニア駅前エリア整備の在り方検討会議」を開催し、整備方針等についてとりまとめるとともに、リニア中央新幹線の開業を契機として確実に山梨に富を呼び込み、県民生活の豊かさに直結させていくため、「リニアやまなしビジョン」を策定している。

リニアやまなしビジョンは東京・品川から 25 分で行き来できる近接性を活かし、山梨県のテストベッドの聖地化を目指すものであり、山梨県全体で最先端技術やサービスの社会実証プログラムを募集し職員の派遣や経費支援等によるサポートする「TRY！YAMANASHI！実証実験サポート事業」を行っている。

また、リニアを軸として県全体の公共交通網再編を進め、スムーズな移動の提供を図るとともに二時交通の適切な整備による、東京、名古屋、大阪と各地を結ぶ広域的なゲートウェイを目指している。加えてリニア駅～富士山五号目の直結など、県内各地を結ぶネットワークを結ぶ新モビリティ（仮称）富士トラムの検討にも取り組んでいる。

リニア駅周辺のまちづくりについては、所在地である甲府市と県で連携しながら民間活力の導入も含めたまちづくりに着手している。山梨県は空飛ぶクルマなど次世代交通機関の乗り入れも視野に様々な交通機関を集積させたモビリティハブとしての機能を重視したまちづくりを目指している。

防災面においては、2 階の床高さを最大浸水想定ライン以上に設定し、垂直避難を可能にするなど、浸水時に影響を受けない駅構造を構築している。

リニアの建設促進に向け、各種イベントにおける啓発活動、国への要望活動など昭和 55 年より県の期成同盟会を結成し取り組んでいる。

また、リニア開業への期待感向上を目指し、リニア見学センターを整備しリニアの時速 500km 走行を間近で体感することができる。

### (質疑応答)

Q：「リニアやまなしビジョン」は、県の計画か。甲府市などと一緒に作っているのか。

A：県の全体計画。駅周辺のまちづくりは、甲府市が主体になると思うが、「リニアやまなしビジョン」は、県としてリニアの対策をどのように最大化していかを示した基本方針。

Q：計画はいつできたのか。

A：令和2年。

Q：計画は2027年の開業に向けたビジョンか、それともその先まで含んでいるのか。

A：その先も含めたもの。

Q：大阪では万博を見据えて「空飛ぶクルマ」の話がでていますが、山梨では「空飛ぶクルマ」の取組は具体的にどのくらい進んでいるか。

A：新モビリティの所管において、各事業者と「どんな機体があるのか」「県内で運航するとすればどういう形態があるのか」などを検討中。まだ物自体はできていないので、具体的な話はこれから。

Q：リニアにかかる県内の用地はすべて確保済みか。

A：まだ2割くらいは残っている。初期はJRから受託し、県の用地事務所を備えて買収を進めていたが、用途が立ったので、残りはJRで直接実行している。

Q：リニアの説明資料にあるパークアイランドの駐車場は、何に対するものか。

A：そこに車を停めてリニアに乗り換えするためのもの。車でないと不便なところもあるので、駐車場所をひとまず確保したうえで公共交通機関を併せて整備している。

Q：ここまで進めてきた中で、調整などで苦労した点は。

A：水枯れなどの環境面への配慮。今まで実用を重ねていない乗り物なので、沿線住民への説明の際には、注意を払い、科学的根拠を積み上げるなど行った。

また、地元住民やJR東海との関係づくりが工事を円滑に進める秘訣かと思う。歩調が合わなければ、色々なところでコンフリクトが生じる。

Q：JR東海との人事交流はあるのか。

A：ない。

Q：建設総概算額93百億円とあるが、県での予算配分はどのくらいか。

A：基本的にJR東海の事業になるので、リニアの建設工事費自体には県負担はないが、駅周辺設備の工事は県負担。また、実験場の建設の際にはJRに貸付を行うことで、円滑な事業実施を支援してきた。

Q：全体として、各都道府県、名古屋までの接続にかかる調整や会議などは山梨県と同程度のスピードで進捗しているのか。

A：そのとおり。10都府県の期成同盟会で適宜情報交換している。また、長野や静岡、神奈川など隣接県同士は元々の付き合いも深いので、密に情報交換している。

Q：その会議体の中で、静岡以外は大体予定通りに進んでいるのか。

A：昨年末頃にJRから「ちょっと遅れそう」との発表があったところ。JRが工事全体の進捗状況を見ているが、県としてもなるべく遅れないようにJRの動きを応援していく。

Q：ほとんどトンネルとのことだが、地上の山間に作るからか、または地下に潜るからか。

A：首都圏や名古屋島の人口密集地は、地下鉄同様に地下トンネル。山梨県内のトンネルはほとんど山岳トンネル。

Q：周辺駅における交通機関整備について、甲府駅はともかく、小井川駅は小さい駅に思えるが、1000人規模の人数に耐えられるよう整備するのか。

A：過去の計画では、小井川駅に交通広場を整備し、甲府駅とシャトルバスで結ぶことを計画していた。実際にどうなるか不透明なところもあるので、交通機関の形態に合わせてリニア駅以外の場所でも色々な整備を進めていくことになると思う。

Q：「TRY!YAMANASHI!」は国の事業か。一部のエリアを特区指定して行っているのか。

A：昨年度までは国のデジタル田園都市交付金 1/2 補助でやっていたが、今年度からは全額県負担で行っている。特区はとくに設けておらず、あくまで企業の提案を受けて審査し、県域で実証実験を行っている。現在も甲府市南部や県西部など、様々な場所で実施。

Q：「富士トラム」の進捗は。

A：昨年12月に始まったばかりで、県内でどこまでできるか検討を深めているところ。

Q：「富士トラム」は公営か民営か。

A：それも含めてこれから検討。

Q：ここに行けばリニアに乗車できる、体験できるといったことについて具体的には。

A：体験乗車について、JRで年に複数回募集しているほか、年に数回の山梨県民枠も設けてもらっている。また、リニア見学センターでは、オープンデッキでリニアの走行試験を見ることができ、走行試験は日曜以外大体実施しており、頻度はおよそ30分間隔。体験乗車や走行試験は決まった時間がない。JRがやっている実験なので、県の都合では調整不可。走行試験の有無はJRのホームページで確認可能。

Q：まちづくりの最前線では市の職員が稼働すると思うが、県からのサポートはあるのか。

A：まちづくりは市主体だが、甲府市のまちづくり検討会に県もオブザーバーとして参加するなど、県としても適切にサポートしている。

Q：「リニアやまなしビジョン」において、水素や燃料電池などのクリーンエネルギーを、どのように活用しているのか。

A：県では、リニア近くの米倉山にて水素産業の集積を進めている。つくった水素は県内の工場や、協定締結先の東京都へ供給している。

Q：スマートインターチェンジを色々なところで活用していると思うが、設置後、まちにどのような影響があったか。

A：NEXCOで進めていたこともあり、新幹線の駅と接続している箇所が少ないのが新しいスマートICの特徴。影響はこれからだが、ニア駅が活発化しているよう。

## (まとめ)

リニア中央新幹線線の開業に向けては、開業効果を最大限に高めるために、他のインフラ整備も併せて充実を図りメリットを最大化するとともに、全体像を示し、広く社会全体のリ

ニア開業への機運を醸成する必要がある。

航空機なみのスピードと新幹線なみの輸送能力を有するリニア開業により期待される効果には、三代都市圏を結ぶ高速交通の安定化、移動時間の短縮による交流機会の拡大、先進的な鉄道技術の確立が挙げられ、これによりビジネスチャンスの拡大や交流人口の増加が考えられる。駅周辺のまちづくりを含め広域的にリニア開業の有する効果を発揮させるための青写真を描いていくことの必要性を再認識。



## 信玄堤：河川砂防における治水機能について

・説明者：甲府河川国道事務所 内藤副所長、山田係長

### （概要説明・現場視察）

#### ◆富士川流域の概要

鋸岳を源流とし、土砂生産量の多い大武川、小武川及び御勅使川、釜無川等を合わせ、甲府盆地を貫流し駿河湾に注ぐ。流域面積の約 8 割が山林であり、甲府盆地と富士平野に集積している。平均河床勾配は約 1/240 で急流河川となっている。

地質的にも糸魚川・静岡構造線が縦断し、土砂生産量が極めて多い。

このため、天井川の様相を呈し一度氾濫すると土砂混じりの濁流により家屋流出などの甚大な被害が発生すると共に、甲府盆地では長期湛水（最大湛水深 5M 超）により壊滅的な被害が発生する。また、排水が良好でない甲府盆地南部では、天井川となったことと相まって、内水被害が発生しやすい。

#### ◆甲府盆地について

河川から運ばれた土砂で形成された扇状地。河川堤防がなければ、住める場所、農地はごく僅かである。

#### ◆信玄堤について

釜無川と御勅使川の治水整備は甲府盆地の開発と安定した土地利用において大変重要であった。特に両河川の合流地点では御勅使川からの大量の土砂による、度重なる釜無川の氾濫により甲府盆地は幾度となく災害があったと記録されている。

1541 年には武田信玄が領主となった翌年、釜無川・御勅使川の大氾濫を契機に甲府盆地の開発と安定した土地利用の為、釜無川と御勅使川を一体とした治水対策が必要と考え「釜無川・御勅使川が一体となった治水システム」の整備を行った。20 年の歳月をかけ自然の力を利用した治水機能と新田開発を整備した信玄堤を完成させた。

#### ◆信玄堤公園

堤防の横に位置し散策、BBQ、釣り、祭りなど季節折々で多くの県民に利用されている。特に春は約 200 本の桜が咲き誇る桜の名所である。

#### ◆ドラゴンパーク展望台

山梨県甲斐市にある赤坂台総合公園内の高さ 33 メートルの展望塔。前段で視察した信玄堤の全貌を視認することが出来た。

## (質疑応答)

Q: 年々災害リスクは上がっていると思うが、ハザードマップの更新は常時行っているのか。

A: 国道河川事務所で河川管理している釜無川などは洪水浸水想定区域図を作成し、市町に提供している。県でも支線について同様に浸水想定し、市町の方で避難先を追加し、ハザードマップを作成するなど、全体でソフト対策を強化している。

Q: 昔の御勅使川の流れから、現在では、かなり北側に河川が付け替えられているかと思うが、理由は。

A: 急流河川になるので、昔の流れ方では一気に盆地に流れ込むおそれがある。「高岩」が強固なので、そこに向かって御勅使川をぶつけるようにすることで、流量が多いときにも氾濫しないようにしたと言われている。

Q: 昔の御勅使川があった場所は現在どうなっているか。

A: 現在は道路になっている。

Q: 最近で堤防ぎりぎりまで水が満ちた事例はあるのか。

A: 近年はない。直近の富士川で大規模な洪水があったのは、昭和 57 年、昭和 34 年。

Q: 現在は特に堤防の工事はしていないか。

A: 上流ではほとんど完了している。下流・中流の山間部で少し工事が遅れており、そちらは事業中。

Q: 河川事務所でどこまで管理しているのか。

A: 河口まで管理している。

Q: 水深はかなりあるのか。

A: 水深はそこまでないが、流れが早く、水に入るには注意が必要。

Q: 少し流量が増えたら現在陸地となっている周辺の草地に浸水するか。

A: 浸水する。流水は土砂を伴い、土砂の出方によって流れが変わるので、余り川の流れを制御できない。ある意味ではそれが河川を長年維持できる特徴となっているかも。

## (まとめ)

我々の住む大阪平野は淀川、大和川、神崎川などの河川が運んだ土砂が堆積して形成されたデルタと呼ばれる地形である。その特徴として土地が低く「ゼロメートル地帯」が多く水害に弱い地域であり、歴史的にも治水対策は重要な課題となってきた。

そのため、今回の調査では大阪平野が持つ治水課題とよく似た条件を持つ、甲府盆地を視察し、河川に囲まれた土地の開発と安定した土地利用のため、いかに治水事業が重要であるかを視察した。その中には、伝統的水防工法として「聖牛」（洪水時の川の勢いを弱めるために設置されるもの）も活用されており、堤防の保全とともに治水技術の習得・伝承を図るため甲斐市（消防団）と甲府河川国道事務所が共同で設置しているとのことだった。過去の歴史を教訓に、地元と管理者が連携を図り治水整備を進めることが重要であることを学んだ。大阪府でも今回の視察で得た学びや観点を適宜活用していきたい。



## 静岡県地震防災センター

・説明者：危機管理部危機情報課 鈴木インストラクター、田中防災指導専門監

### (概要説明・現場視察)

#### 1. はじめに

大阪府は、南海トラフ巨大地震による甚大な被害が想定される地域の一つです。特に津波や液状化現象による被害が懸念され、府民の防災意識向上と対策の強化が喫緊の課題となっています。本視察では、静岡県地震防災センターの取り組みを学び、大阪府の防災対策に活かせる点を考察しました。

#### 2. 静岡県地震防災センターの視察内容

静岡県地震防災センターでは、地震のメカニズムや備えの大切さを学び、災害時の適切な行動を習得するための多様な体験プログラムが用意されていました。

##### (1) ふじのくに防災シアター

自然豊かな静岡県の魅力と、これまでに我が国で発生した災害の脅威、災害発生時の初動や日頃の備えの大切さを大型スクリーンで学びました。

##### (2) 地震体験コーナー

地震が発生するメカニズムや仕組み、南海トラフ巨大地震が発生する可能性や想定被害等を視覚的に学べる展示があり、起震装置で過去に我が国で発生した東日本大震災、阪神淡路大震災等、震度 7 クラスの揺れを体験し、地震発生時の行動や備えの大切さ等、適切な初動対応を学ぶことができました。

VR 機器により、地震発生後に津波が来た場合の被害や避難行動について学ぶことができました。

##### (3) 日頃の備えや災害時の生活について

過去の災害を教訓に、家屋の倒壊や家具の固定の重要性、水や食料等の備蓄品や防災バッグの準備のほかに、家庭での避難活動でできることや、災害発生後に、避難所での生活を余儀なくされた場合の共同生活に備えて、平常時から各地域の自主防災訓練に参加する等、防災意識を高めておく必要性について学ぶことができました。

### (質疑応答)

Q：他府県民でも案内は受けられるのか。

A：ホームページから予約してもらえば案内可能。

## (まとめ)

静岡県地震防災センターの視察を通じて、大阪府の防災対策に活かせる多くの示唆を得ることができました。今後、府民の防災意識向上と実践的な防災対策を強化するために、府内の学校教育においても、例えば地震発生時の初期行動や避難経路の確認、避難所での生活を体験する防災キャンプを実施する等の体験型防災教育の充実や、SNS を活用した情報発信や防災イベントの開催、地域防災訓練への参加促進や防災情報の個別配布など、年齢層に合わせた情報提供を実施する等、防災意識の向上や、ゲーム感覚で避難所運営を学べる HUG 等による避難所運営訓練の強化に取り組む必要があります。

災害はいつ発生するか分かりません。「知る、備える、行動する」を念頭に、府民の防災意識を高め、南海トラフ巨大地震への備えとして、今回の視察内容をもとに、大阪府の防災計画のさらなる発展を目指していく必要があります。



## 静岡モデル防潮堤「一条堤」：静岡モデル防潮堤について

・説明者：浜松土木事務所沿岸整備課 徳増課長

### (概要説明・現場視察)

今回の調査では、静岡県浜松市内における防潮堤（津波対策）に関する調査を実施した。浜松市域では、天竜川河口から浜名湖今切口まで約 17.5km の区間において、レベル 1（東海地震クラス）津波高を上回る防潮堤の整備を行っている。この事業の特徴は、地震発生後、約 20 分で津波が到達すると言われていることから、国の整備基準（補助要件）を上回る高さの堤防が整備されていることであり、その財源の多くを地元の民間企業（一条工務店グループ）からの寄付（300 億円）で賄っているところである。また静岡県は、防潮堤の整備や補助金、浜松市は整備に必要な土砂の確保や地元調整等、3 者が緊密に連携し、事業が実施されたことが確認出来た。

本事業により、宅地浸水面積の約 8 割低減、宅地浸水深 2 m 以上の範囲を 98% 低減するなど、大きな減災効果を発揮するものとなっています。しかし、大規模で社会的に大きな影響がある事業であったことから、地元調整も様々工夫されたとお伺いしました。防潮堤は、海岸防災林の国有地や県有地に基本的に整備されており、用地買収はゼロで事業が実施された。地元調整の中で、当初一律 13m で整備予定であった堤防高を 14m | 5m に変更された。また環境面でも、海岸はウミガメの産卵地にもなっており防潮堤ルートを変更し砂浜を残したり、防潮堤整備後の堤体の盛土部分に海岸防災林を植栽し、飛砂防止等の配慮が行われた。これ以外にも、40 数カ所ある防潮堤内外を結ぶ通路も、単純階段だけでなく、漁業者へ配慮した坂路やサーファー用の幅員の広い通路等が整備されていた。本事業は、着工から約 6 年という短期間で竣工しており、オール浜松で事業推進されたことが垣間見えた。更に現在、静岡県が管理する馬込川に水門整備を行っており、こちらも令和 9 年度完成予定になっており、これが完成することで、浜松市域の津波対策は概成することとなる。また当該工事では、工事の進捗状況を Youtube で適宜配信しており、若い方や子ども達に関心を持ってもらえているとのことであった。

### (質疑応答)

Q：防潮堤の距離が 17.5 km と非常に大きい中、地元からの理解が大事とのことだが、地元から一番強くあった要望は何か。

A：最も要望が強かったのは、「少しでも効果が上がるよう、一律 13m ではなく、高さを上げてほしい」という要望。

防潮堤の高さは、レベル 1 を上回っているが、レベル 2 には足りていない。また、津波高と同じ高さで防潮堤をつくっても、津波が堤に当たれば、水はせりあがって乗り越えてくるので、防潮堤は、津波を防ぐというより減災が目的。

少しでも高さを上げることで、少しでも減災効果を高くできないか、との要望が強かった。

Q：日頃の利用は。サイクルロードになっていたりするのか。

A：海岸防災林の中にあって大半の部分は砂利道であるため、サイクリングは積極的に推奨していないが、海側の方は舗装されており、サイクリングされている方も多い。

最も多いのは散歩での利用。また、駐車場が整備されているので、車で来て砂浜を見学したり、サーフィンをしたり、釣りをしたりなど、海岸利用者には比較的に利用されている。

また、浜松まつりの会場にもなっており、防潮堤が良い観覧席となっている。

ちょうど現在施工中の水門が出来上がると、17.5 kmすべてがつながるので、利活用については、今後新たに別の活用も考えられる可能性がある。

Q：以前、スーパー堤防を工事する際、高さを上げると水が乗り越えた際の勢いで下の街がつぶれてしまうため、高さではなく厚みを出すことで水流を弱めているとのことだった。厚みではなく、高さで防潮しているのは何かねらいがあるのか。

A：元々緩い勾配となっているほか、木を植えていることもあり、もっと緩くといった声はあまりなかった。スピード感が非常に重要視される中、コストや時間をかけずに施工できる土地として、ほとんどが国有地、県有地となっていて用地買収が不要な「海岸防災林」に立地している。勾配を緩くするには土地の幅を広げる必要があるが、海岸防災林は西の方に行くとどんどん狭くなっていく。用地の限られた幅の中で最大限つくれるものという形でつくっている。

Q：用地買収はほとんどないということか。

A：ゼロ。全くない。

Q：海岸沿いが工事完了するとのことだが、天竜川などの河川側は高さを上げなくていいのか。水門でおさまるのか。

A：今切は川幅が200mぐらいあり、水門はつukれない。対岸の湖西市側で津波避難マウンド（高台）をつくって、それに繋がるような形で防潮堤をつくることで、浜名湖の中に入ってくる水量を大幅に減らすことによって、減災され、水門でその効果を発揮できる。天竜川は国の管理になるが、国からは遡上しても溢れないような検討になっていると聞いている。

Q：浜松市域では港はないのか。

A：沿岸域にはないが、浜名湖の中に入ったところに舞阪漁港など小さな漁港がいくつかある。

Q：水門の工事は国費や寄付金を使ってやっているのか。

A：国へは水門としてではなく、ダムと同様、身替り建設費という考え方になる。馬込川の津波対策を行う上で、堤防のかさ上げをした場合にいくらかかるかを算出し、その費用の1/2を交付金でもらっている。ただ、水門はそれを上回るものでつくっており、上回る部分については寄付金や浜松市の予算も活用してつくっている。

Q：土砂はどこからもってきたのか。

A：今回必要な土砂の量が400万 $\text{m}^3$ 。うちCSGが200万 $\text{m}^3$ で両側の盛土が200万 $\text{m}^3$ 。

CSGは、セメントも混ざった固いもので土質が均一でないといけないため、天竜川上流25kmほどのところにある白倉山から200万 $\text{m}^3$ 調達した。

白倉山は、浜松市合併前の天竜市の時代に、将来工業団地として造成しようとしていた土地で、バブル崩壊以降ずっと塩漬けになっていた。その後、東日本大震災を受けて内陸での工業団地需要が増したことや、塩漬けの土地の有効活用を理由に活用したもの。

一方、両側の盛土は、量的に白倉山への依存が難しかったので、浜松市内や愛知県などの隣接県も含めた公共残土などを中心に、民間企業の工場造成時残土の土質を確認して良質なものを受け入れる形も含め、200万 $\text{m}^3$ のうち、180万 $\text{m}^3$ を賄った。

Q：YouTubeは土木事務所で作成しているのか。わかりやすい。

A：そのとおり。防潮堤建設時代から一番力を入れているのが、小中高校生などの比較的年齢層で、特に小中学生は味方につけると、親に話して輪が広がるため、大きな力になってくれる。より分かりやすいものをとということでYouTubeを作成している。

Q：防潮堤の総事業費は。

A：約330億円。うち300億円が一条工務店グループからの寄附。残りの30億円のうち、15億円が地元経済界や自治会を含めた地元からの寄附。残りの15億円を浜松市と静岡県で負担している。数百m程度、レベル1に達していない箇所があり、それに対する費用が約8億円。うち7億円を浜松市が負担している。

Q：一条工務店からの提案がなければどうしていたのか。

A：この事業は進んでいないと思う。事業のきっかけの一つは、海岸防災林というただで手に入る土地。これがなければ、この規模の防潮堤はつくれていない。海岸防災林は昔から地元住民が守り育ててきたもの。こういうものがあつての防潮堤になっている。

Q：維持管理費用の金額、負担割合は。

A：基本的には海岸を土で盛って木を植えているだけなので、ほとんどメンテナンスフリー。本来は下草刈をすれば、木の成長が早まるが、なかなか予算がないので、そこまではやっていない。

唯一お金がかかるのが、砂丘で強い風が吹くので、盛った砂がどんどん風で舞って行ってしまい、上の部分がCSGの表面が見える状態になってしまう。CSGは長期間日光にさらされると、劣化してくることから、それを防ぐため、定期的に砂を戻す作業が必要で、これに年間維持管理費、数百万円を費やしている。

Q：浜松駅まではほとんど高低差がないとのことだが、海拔ではどのくらいか。

A：浜松駅の標高が5m。3mの沿岸部から内陸に5km行っても2mしか変わらない。そのため、防潮堤がない状態で津波がくると内陸まで行ってしまう。

Q：津波が来てから20分で内陸まで到達するとのことだが、高低差がほとんどない中で、地域住民の防災意識向上に向けてどのような対策をしているのか。

A：「防潮堤を造成した目的は、津波の完全な遮蔽ではなく、減災である」との啓発は常に

行っている。

また、遠くに逃げられないことから、垂直避難として、耐震性の高い建物なら、2階以上に逃げれば命は最低限助かるようなレベルで整備を進めている。

また、浜松市の地震対策施設として、防潮堤のほか、津波避難マウンドや津波避難タワーを整備している。

このほか、民間のマンションや会社のビルに外階段をつけて、平常時には間仕切りのようなものを設置し、地震発生時にはこれを蹴破って住民以外の方もビルの上まで避難できるように、整備を進めている。こうした対策と防潮堤の両輪で対策を進めている。

Q：建築物に外階段を設置する事業には補助金はあるのか。

A：浜松市がやっているが、交付金が付いていると聞いている。

### (まとめ)

当該事業は、本当の意味での官民連携事業であり、地元浜松を津波被害から何としても守るという関係者の熱意が感じられた。ただ、浜松市の中心市街地（浜松駅）まで約5km、津波到達まで約20分という大変厳しい環境に変わりなく、防潮堤が完成したから絶対に安全ということではなく、住民への津波情報の提供や迅速な避難等ソフト面の対応中心に、今後も官民連携で取組を強化していくとのことであった。大阪においても、南海トラフ地震に備え、防潮堤の液状化対策が概ね完成し、三大水門の整備も鋭意進められているところであり、今回の地震対策先進地域の取組を踏まえ、大阪における地震防災対策の強化につなげていきたいと思う。



以上