

赤井委員

今回報告をされました資料の中から何点か質問させていただきたいと思います。

先日も桐生委員からも話がありました、様々な形での今の入札の問題等についての絡みになると思うんですが、公共建築工事の積算方式の見直しというのが今回、緊急財政対策の中で行われております。県発注工事における民間の取引実態を継続的に調査し、そして反映するというので、今回、国交大臣の方から公共工事の設計労務単価について 15%、また 20%近く上げたということで、これについては、これまでは通常、秋口に取引実態を調査して、その実態を基に公共工事の単価を決めていたということで、結局、今までのデフレの状況から見ると、当然のことながら労務単価がどんどん下がっている。それを今回は一律にとにかく 15%上げろという国交大臣の要請で一気に上がったと思っています。平成 25 年 4 月 1 日から、神奈川県もそれに見合っやり出したというふうに伺っているんですが、取引実態を継続的に調査、この調査というのは具体的に言うと、どういう形で調査をされているのか、お伺いします。

技術管理課長

通常、建築工事を発注しますと、直接契約をした受注者は、下請けと様々な契約を取り交わしながら工事を実施してまいります。こういった取引実態を具体的な工種ごとに調査して、そういった契約が私どもの積算単価とどのような違いがあるかといったようなことを調べながら、私どもの積算単価が実態に合っているかどうか調査しております。

赤井委員

具体的に、例えばどういうゼネコンで何社ぐらいの調査なのか、こういうことを知りたかったんですが、それについては結構です。それから、この中に設計のスピードアップ、発注方法の見直しということで、当然、県発注、公共施設等については、どうしても基本設計をやって、実施設計をやって、それから施工という、こういうような発注という形になるわけなので、公共建築工事、これから公共建築で新たに造るといのも、防災・減災の観点から当然、長寿命化というもの、それからまたスピードアップを図らなければいけないという点では、設計・施工とかという点で入ってもいいのではないかなというふうに思うんですが、どうしてもこれまで公共工事というのは設計、それから施工、又は施工でも当然のことながら一括でなくて分離発注とか、そういう形になっていると思うんですが、そういう点では設計のスピードアップということからいくと、設計まで含めて発注をしてしまうということもかつてあったのではないかなと思うんですが、この辺についての今後の考え方はどうなんでしょう。

営繕計画課長

委員お話しのとおり、設計のスピードアップにつきましては、設計・施工一括

発注という方式の中でも十分可能というふうに考えておりました、今、私どもで考えておりますのは設計のスピードアップとして、今まで基本設計、実施設計に2箇年かけていたものを同時に発注することによってスピードアップしようとするものと、それからもう一つ、設計・施工一括ということで設計も含めて業者の方に工事をお願いするというような形でスピードアップを図っていくというような形で考えております。

赤井委員

設計事務所、仕事がなくなってしまって困っちゃうかもしれませんが、スーパーなんかになれば、当然のことながら設計部隊も持っているわけです。そういう点では、公共事業の規模にもよると思うんですが、ものによっては総合的な総合発注ということでプロポーザルをするだとかいうことで設計と施工を一緒にしてしまうということによってスピードアップが図れるのではないのかなと思うので、この辺については今後是非検討していただきたいと思います。

それから、予算の見積書、工事箇所等についての県のホームページの一元的な公開、見積書と工事箇所の公開についてなんですが、多分これは今、ホームページでたしか入っていくことができると思うんですが、これはどの程度のものをどういう形で公開をしようと思っているのか、また、現在の時点での問題点があるのかどうなのか、この辺についてお伺いします。

県土整備局経理課長

建築工事に関する情報の見える化につきましては、予算見積書、工事箇所表あるいは工事発注予定表、既に公表されているものがありますが、ばらばらに公表されているような形で一元的に見れないという状況です。これを、一つのページを開けば、それぞれ参照、リンクを張るなどして見れるような形で見やすくしていくというような形で考えている状況です。

赤井委員

検討ですので、これから当然、現場の施工業者、それから設計業者などからも様々な意見も聞きながら、是非これについては、実際に工事をされる方たちが見やすい内容にして、一方的にこちらでこれを見ろというような内容ではなく、是非業界の団体などからも意見を聞きながら、本当に見やすい、神奈川県独自のかながわ方式で結構ですので、こういうような内容を是非つくっていただきたいと思います。

それから、これは平成25年6月21日にあったんですが、国土交通省から、来年度から道路などを維持管理する公共工事を発注するときに地元の建設業者を優先する仕組みを取り入れることにしたということで、これについては、今までは価格の問題だけでいろいろ決めていたんですが、どうしても地元で何人雇っているのかとか、それから建設機械をどれだけ持っているのかとか、こういうようなものを重視して地元の業者が受注しやすくすることが国土交通省の方から発表されたわけなんです、ただし、その場合には当然いろいろと機械を購入しなきゃいけないとか、人材も確保しなきゃいけないとか、いろいろなリスクが伴

うわけなんです、この辺についての導入、国土交通省からの呼び掛けがあったと思うんですが、この辺についてどういう形で呼び掛けがあり、そして県としてはこれからどういうふうに検討が進むものなのか、伺います。

都市部長

ただいま委員からお話がありましたように、国土交通省の方は地域により密着した業者が維持管理をしっかりとやっていくという重要性に、ある面では、やっと気付いていただけたというような思いを私どもは持っております。既に、県としてはいろいろなインセンティブ発注等も含めまして、地元の民間のしっかりした企業に発注するというシステムを既につくっております。ただ、今後、道路の維持管理というのは非常に重要、施設の維持管理は非常に重要という視点に着目をして、それを充実させるという取組だと私どもも思っております、そういう思想はしっかりと国からもお聞きしているところであり、そういうシステムというものの精神というものはこれからも重要だと考えております。

赤井委員

今のは道路工事ということだったんですが、公明党の国土交通部会からも先日、国土交通大臣の方に提言をしました。建設業界の仕事の見通しが立つ中長期の展望を示すことが必要だということで、メンテナンス作業の確立、こういうようなことも要望しました。具体的には、それぞれの地域のインフラを地元で一番よく分かっている施工業者が安定的に、継続的に受注できるような仕組み、維持管理できるような仕組み、こういうものをしっかりとつくる必要があるんじゃないか、そういう入札方式が必要じゃないかと。というのは、半年で自分の仕事が終わって、そこまでは技術者を抱えていたんだけど、ここから先が見えないから、新たな技術者、若手の技術者を入れることができないという現場の声をよく聞きます。ですから、そこでメンテナンス作業、維持管理ということも、逆に言うと、その施工業者にある程度任せるといような形ではないのかなというふうにも思うんですが、今、都市部長から話がありましたような総合評価という中にもそういうようなものもいろいろ入れながら、地元の業者、そしてまた特に道路関係、インフラ関係については、地元でいろいろと頑張ってもらっている業者にとっていただけるような体制というのは必要じゃないかなというふうに思います。

それから、先ほど申し上げた公共工事の設計労務単価については、大幅引上げがされたわけですが、先ほど話がありましたように、その調査等についてもしっかりとフォローアップをしてもらいたいなというふうにも思います。また、WTOについては、先日、桐生委員からもいろいろと質問がありました。とにかくかながわ方式についてもしっかりと、どこにも誇れるような内容で是非行っていただきたいなというふうに、この点については申し上げます。

次に、県央・湘南都市圏の整備についてという点で、先日、初めてツインシティ橋の地権者を対象にした説明会というのがありました。いつ頃できるんですか、例えば大家であれば、そこを借りている方々に、いつ出ていったらいいんですかと、非常に具体的な質問等がありました。そういう点では、これから本当にこの

ツインシティについてはやっと始まってきたなというふうにも思います。また、今週の土曜日と日曜日にはツインシティの大神地区の地権者への説明会が行われるというふうにも伺っています。と同時に、区画整理組合の設立の準備も着々と進んでいると思うんですが、それから国道 129 号線から左側には大和ハウス工業、それから右側の商業地区にはイオンモールということで、発表されました。この辺については、地元でもイオンモールが来るのかとか、大和ハウス工業が来るのかとか、こういう形で今、相当地元で騒ぎはじめてきているんですが、こういう点について、区画整理組合の今の進行状況等について、例えばイオンモールが来るとか、それから大和ハウス工業が来るというふうに新聞でも発表されているんですが、今の進行状況というのはどういうところにあるんでしょうか。このフォローという点はあるんですが、もう少し具体的に言うと、これからの進み具合ということで、その辺についてはどうでしょうか。

#### 環境共生都市課長

今お話しいただいたように、先だって大神地区の区画整理組合準備会の方で企業を公募して、産業系については大和ハウス工業が、それから商業系についてはイオンモールが準備会の方から立地予定企業者ということで選定をされたところです。今後は、大神地区の土地区画整理の都市計画決定に合せまして区画整理組合が設置されまして、そこで正式に今回の予定地権者と契約されて、立地の関係が進むということで理解をしております。

#### 赤井委員

先日のツインシティ橋の説明のときに、どの程度のスパンでいくか、例えば完成の予定なんだということに対して、10 年以上かかりますという話でありました。それにしても、大神地区の方と寒川町倉見地区との交通のアクセスの問題なんです。ツインシティへの交通アクセスの整備ということで、その周辺都市と結ぶ道路軸の整備について、都市計画決定では（仮称）湘南台寒川線の事業に着手、その他の道路軸の整備についても検討を始めるということがありました。倉見地区については湘南台寒川線、平成 25 年 3 月に都市計画が決定しました。それから、今、さがみ縦貫道路は寒川北インターチェンジが完成しました。それから、先日の発表がありましたように相鉄線、それから相鉄線の慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスまでの延伸、それから慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスから倉見までの延伸、こういうようなことについては、連絡協議会とかということででき上がってきているということで、鉄道と道路についての交通アクセスについては、倉見地区は今でも相模線もある、相模線の複線化もあるということで、結構進んできているかなというふうにも思うんですが、平塚市方面、大神地区については、国道 129 号、現状のものなんです。それで、現在も国道 129 号の街中に入りますと、ヤマダ電機だとかケーズデンキだとか、とにかく新しいそういうものがオープンするたびに国道 129 号が大渋滞している。国道ですから、県としてはなかなか難しいかもしれませんが、また、これは本来は平塚市で考えなきゃいけないことなのかもしれないんですが、ツインシティの整備ということでは、このように神奈

川県が主導して交通アクセスの整備を考えているわけなので、確かに橋は造るかもしれませんが、これは倉見側に造るのであって、平塚側の交通アクセスについては何も考えられていないと思うんですが、この辺についての今後の検討というか、今後の整備についての検討を始めるというか、今考えられていることについてお聞かせください。

環境共生都市課長

ツインシティを含む周辺の道路軸につきましては、ツインシティ整備計画の中で新たな五つの軸というのを検討しております。その中で、今お話しいただいた藤沢からツインシティへの軸につきましては、(仮称)湘南台寒川線ということで、今年の3月に都市計画決定をしたところです。その他の四つの軸につきましても、今年度、東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会の中で勉強会を立ち上げてまいりまして、軸の在り方ですとか、今後の整備の方法ということについて関係市町とともに勉強会を進めて、軸の早期の整備について検討していくということにしています。

赤井委員

ですから、大神地区の方で具体的にどんなことがあるんですか。今考えられていること、発表できないなら、それはしようがないんですが、今考えられている、検討していることはどんなことがあるんでしょうか。

都市部長

今、課長から答弁させていただきましたように、ツインシティの整備計画については、ツインシティの形成過程に応じた道路軸をどうするかという点と、さがみ縦貫道路との接点接続として、どのような道路にするかというもので、トータル的に五軸というものを検討しております。(仮称)湘南台寒川線につきましては、さがみ縦貫道路の寒川北インターチェンジと接続する道路でありますので、さがみ縦貫道路の進捗に応じて計画決定したということでもあります。委員お尋ねの平塚市側につきましては、具体的にはツインシティの形成過程に応じて、今後整備を検討していく軸の熟度を高めていくという研究をこれからしていく中でやっていくわけですが、具体的にはツインシティのところから西側の方、伊勢原市方面へなり、また平塚市と伊勢原市を南北方向に結ぶ、今、大島明石線がありますが、そういう軸をしっかりと必要性、整備時期も含めてやっていく。ツインシティから平塚市の中心方面も軸に入れた内容の検討を平塚市まではやっていただきたいというふうに思っており、既に平塚市と伊勢原市の間では協議会も立ち上がる予定で、具体的な検討も始めたところです。

赤井委員

平塚市と伊勢原市を結ぶ軸、確かに今、パイロット通りと言われている道路がどん詰まりですから、これを伸ばしていくという話は確かに伺っています。ただ、そのパイロット通りも一車線ですから、朝夕、今の時点で既に大渋滞している。これがつながったとしても、渋滞については全然解消されない。それどころか、もっと大変なことになるかなというふうに思います。そういう意味では、これは

平塚市が本来考えなきやいけないのかもしれないんですが、JR相模線等についての複線化、せつかく複線で今度茅ヶ崎まで伸びるわけですから、茅ヶ崎から平塚方面まで、あるいは国府津方面まで、そのまま単線でもいいから伸ばしていく、こういうことを一つの大きな軸として考えていく。県としても、人の流れ、交通のアクセスということでは、道路ももちろんですが、鉄道の延伸ということも一つ考える必要がある。と同時に、相鉄線の慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス、そして倉見まで来て、それをどういう形になるか分かりませんが、平塚方面に鉄道路線という形で伸ばしていくということも考えられるのかなというふうにも思いますので、今後様々な形で道路軸、また鉄道軸、交通アクセスという点については、いろいろな点が考えられると思いますので、橋ができるのが十年、十二、三年後になるかもしれませんが、そのときに、大渋滞だから、これから考えようというのではなくて、今の時点から是非その辺についてはしっかりと考えてもらいたいなというふうに思います。

それから、さがみグリーンラインの整備ということで、これも代表質問で先日、山本議員がされておりましたが、この取組を進めるということで、具体的にこれについてはどういう形で今後進めていく予定なんでしょうか。

道路整備課長

さがみグリーンラインの整備ですが、具体的にさがみグリーンラインについては、現在、さがみ縦貫道路、それから相模川の河川堤防と一緒に用地買収を進めてきたというところです。今後、さがみ縦貫道路が平成26年度に供用開始をする予定ですので、それ以降、桁下等の空間等が利用できるようになったところから工事の方に着手していくということで、まずは工事のできるところから着手して、少しでも早くグリーンラインの10キロ区間について供用開始をしていきたいというふうに考えております。

赤井委員

さがみグリーンラインの最終形というのは、どういう形で考えているんですか。

道路整備課長

さがみグリーンラインとしては、全体で平塚市の湘南大橋、国道134号から相模川に沿って上がってまいりまして、座間市の座架依橋のところまで、全体で約21キロメートルの自転車道を今後考えていこうと思っています。現在、事業着手しておりますのは、さがみ縦貫道路と並行している10キロ区間です。最終形としては、全体で21キロメートルについて考えてまいりたいと思っています。

赤井委員

これは期待されている方が非常に多いので、例えばさがみ縦貫道も寒川北インターチェンジまでは、茅ヶ崎のジャンクションからそこまででき上がっているわけですから、できるところから先に、こんな形でできるよというようなものを造っておいていただくと、皆様もこれが延びてくるんだなというふうに非常に期待も持てるかなと思いますので、できるところから是非進めていただきたいなというふうにも思います。

それから、報告書の中で神奈川県住宅供給公社の経営計画等についてということで、先日来皆さんが質問されておりましたストック総合活用計画の改正という点があります。これについては、特に私どもの橋稔委員が今回代表質問に立ちました。その中で、特に住宅供給公社が相武台団地でサービス付きの高齢者住宅うんぬんというような話も頂きました。いずれにしろ、新たな神奈川県の置かれている立場、高齢化率がそれこそ全国でトップクラス、埼玉県、千葉県、神奈川県がこれから十年、十五年後には高齢化率が非常に増えるという中で、今の県営住宅を単純に建て替えとか、そういうような形だけでなく、様々な形でこれから検討する必要があるんじゃないかなと思います。そういう意味では、先日、新聞に出ておりましたが、横浜市鶴見区にありました鶴見会館の跡地を横浜市が新たな多世代地域交流型住宅ということで建て替えをするというようなことで、平成25年8月に着工して平成26年9月に入居を開始するというので、超高齢社会に対応した整備をするというふうな話が出ておりました。神奈川県でも是非こういうようなことを考えたらいんじゃないかなと思うんですが、鶴見会館の跡地の建て替え等について、神奈川県としてこれからこういうような方向をとれるのかどうか、検討するのかどうか、お伺いします。

公共住宅課長

委員からお話がありましたように、横浜市は鶴見区の鶴見会館跡地に高齢者住宅と、それから介護や医療のサービスを複合した施設を建てていこうという取組をされているところです。今、県営住宅そのものについても、やはり高齢者の方々が健康で住み続けていただくということの取組をどう進めていこうかということで、ストック計画の中にもその考え方が入っております。先日、知事の答弁にもありましたが、そういった高齢者の方が健康で安心して住み続けていくためには、保健あるいは福祉や医療のサービスなども一緒にやらないといけないのではないかとということで、今、庁内で検討を進めているところです。検討については、始まったばかりで、これからどうしていくのかということ具体的に詰めてまいります。横浜市のように住宅とあるいは介護サービスなどが合築したような、そういったものを建てていくのも一つの方法だとは思っております。ただ、そういった建物を建てていくためには、当然、建てる場所が必要になってまいりますので、今後の検討になりますが、県営住宅の建て替えなどの中で余剰地が出たときに、そういったものが取り組めるのかといった方法での検討になろうかなというふうに思っております。

赤井委員

特に、この鶴見会館の建て替えというのは非常にユニークであります。というのは、横浜市の市有地を貸し出しして、そしてそこに民間の事業者が整備して、運営をするという方式なんです。ですから、全てリスクは事業者の方に背負わせるという意味では、市としては単純に大家として家賃が入ってくるというやり方です。これは非常におもしろいなと思うので、神奈川県としても是非県有地を貸し出しして、民間事業者に整備させて運営させるというような方式、いろいろ様々

な規制があるのかもしれませんが、こういうことは是非今後動向として考えてもらいたいなというふうに思います。横浜市は積極的にこういうような形でやり出しましたが、是非地域で民間がいろいろな形で様々なやり方を考えていると思います。今言った高齢者の問題から始まって、近隣の住民の人たちとのコミュニケーションとか、いろいろなことを考えていると思います。是非こういう点についてはしっかりと取り組んでもらいたいと思います。そして、部局横断的に検討を始めたということなので、この辺については、正に知事が言っているクロス・ファンクションですか、この辺については県の職員が主体になりまして、しっかりと、全国にモデル的になれるようなものというのを是非つくってもらいたいなというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

それから、都市計画マスタープランについての質問をさせていただきました。第7回線引き見直しがあるということで、橋稔議員から質問させていただきました。この中で、特に集約型の都市構造というようなことで目指していくという内容になっているということも知事の方から答弁がありました。この辺については、線引きの見直しですから、市街化調整区域を普通だったら市街化区域にしちゃうんですが、逆線引きということも当然あると思いますし、先ほど来申し上げている高齢化、それから人口が当然減っていくわけです。それから、空き家の問題等も非常にあると思います。ですから、是非空き家などの問題もしっかりと捉えながら、人口の集約化という点では、町の中に様々なものがあつた方が、いろいろな意味で、医療の問題から、様々な問題にいいのかなというふうにも思いますので、そういう点もしっかりと考えながら、是非線引きの見直しに向けては積極的に、と同時に、空き家という話をしましたが、例えば空き家の今の率、そして空き家のデータ、ここら辺についてはなかなかつかまれていると思うんです。この辺についても、市町村等々とよく連携をとりながら、空き家の状況という点についてはしっかりとつかんでもらいたいと思うんですが、この辺の考え方はどうでしょうか。

都市計画課長

空き家の実態に向けてのお尋ねですが、全国的な調査として国土交通省、総務省等がまとめました全市的な集計値を出した調査でしたり、あるいは空き家と特定した上で、個々の空き家の要因を、どうして空家になっていますかという、地権者の調査をしたりですとか、少し観点が違った調査がされておまして、集約型都市構造化をこれから進めていく上に当たりましては、中心市街地の空き家の状況がどうなっているか、それから郊外部では少しすいてまいりますので、郊外部の空き家、それから空き地も含めた状況がどうなっているか、そういったところにつきまして、集約型、どういった構造の都市を目指すかというところをまずしっかりした上で、必要な調査をこれから市町とともにしてまいりたいと思っています。

赤井委員

空き家も同じです。また、空き家と同時に、農地なども同じです。それから空



き商店、こういうような、本当に地域によってこちら辺がすごく顕在化してきているので、この辺についてしっかりと実態を掌握した上で、その線引きの見直しについては行ってもらいたい。と同時に、線引き見直しをすれば、当然今までの調整区域だった人が市街化区域に、市街化区域の人が調整区域にとか、いろいろな問題が出てくると思うので、その辺についてもしっかりと、とにかく丁寧に、ただし大きな枠、広域的な観点から、どうしても必要なのであれば、それはやはりやむを得ないと思います。それについては是非丁寧に行ってもらいたいと思います。

それから、都市計画マスタープランについて、津波対策研究を追加して一部改定を行いました。これは自民党と一緒に、公明党が防災・減災に資する国土強靱化基本法案をつくったことによって、防災・減災という立場からしっかりと災害に備える都市づくりということで、これを追加したというふうに承知しております。この中で、津波対策編、特にこれまで発表されていた津波、またもっと大変な津波、こういうような状況になると思うんですが、今後相模トラフ沿いで発生する地震に対する検討を進めているというのも伺っているんですが、この検討結果が発表された場合、県としてどのような形で対応していくのか、スケジュールも含めてお伺いします。

流域海岸企画課長

平成 24 年 5 月より、内閣府におきまして首都直下地震モデル検討会を設置して、相模湾沿いの巨大地震による震度分布でありますとか、津波高などの検討を進めています。その検討結果に基づきまして新たな知見が発表された場合には、本県の津波浸水想定検討部会を開催して、内容を精査した上で対応を検討します。スケジュールにつきまして、まずは相模トラフ巨大地震の想定公表がまだ決定しておりませんので、そういう知見が発表され次第ということで考えております。

赤井委員

これについては、当然自助・共助・公助ということで、県民の皆様、市民の皆様が一番大事にしなきゃいけないのが、こういう報告あるいはまた地震等があったときに、まずそれに対しての情報を得て、そして逃げるということが一番大事だというふうに、この内容を見ますと、理解されます。ただ、その中でいろいろと神奈川県としても、例えば津波避難のタワーだとか、あるいは自治体によっては津波避難ビルだとか、いろいろなことを考えていると思うんですが、特にこの中で少し気になった点が、海岸保全施設等の構造の検討というのがあるんですが、神奈川県はたしか県の一つのテーマとして、神奈川県は相模湾沿いには構造物を造らないという、いろいろなテーマがあったと思います。ですから、首都圏にありながら、神奈川県は海岸、相模湾というのは本当に構造物がなくて、誰が見ても、とにかくすごいな、白砂青松というふうに言われている。この海岸を私たちが誇りに、また今後、後世にも残していかないといけないと思っているんですが、ここで、例えば海岸保全施設等の構造の検討ということで津波対策編の中の 13 ページ、この中に粘り強い構造の例ということで、こういう海岸保全施設、最大ク

ラスの津波に対して粘り強い構造にする、こういうふうとうたっているんですが、神奈川県内でこういう場所というのはどこになるんでしょうか。

砂防海岸課長

海があって、砂浜があって、それで背後地があるという中で、津波の防御高、設計水位が地盤高よりも高い箇所については、構造物で背後地を守る。そのときに、最大クラスの津波はその上を乗り越えますので、地盤高と天端の間のところに落差ができますので、そこを水が落ちたときに下を掘られるという被災形態が東日本大震災のときにありました。そういうことを防ぐために、例えば下にたたきを打って、その構造物が下を掘られたことによって転倒するとか壊れることがないように、できるだけ津波に耐える構造物にするというのが粘り強い構造物の考え方です。

具体的にどこという話ですが、例えば大磯の金目川の右岸、築堤形式になっていまして、波返しのある天端があります。あそこが海岸と背後地盤、松林になっていますが、包囲する高さ、松林の高さが低いので、そういう構造物を造っております。ですから、それは場所によって、そういう構造物を造るのが最適な場所というのがあるということです。

赤井委員

海岸の堤防という点で、神奈川県相模湾一帯の中で、こういうような形での海岸の堤防というのができ上がっているというところは、相模湾が何キロか忘れましたが、この中で何キロメートルぐらいあるんですか。

砂防海岸課長

今回、津波浸水想定を行いまして、設計の津波高というのを出示しております。海岸保全施設を造るためには、いわゆる高潮、台風時のときの高波の高さというのを想定しまして、今回防ごうとする津波高と台風時の高潮のどちらが高いかということで、高い方で整備をするわけですが、今回新しく見直しました津波の浸水想定設計津波高に対して、現在、高さが足りないというところは約 15 キロメートルほどであると認識しております。また、平成 25 年 9 月を目途ですが、高潮の方の高さを検証しております。それで、どちらが高いかというのを決めて、この数字は若干今後動いていくかと思いますが、目安としては、現状そういう数字と把握しているところです。

赤井委員

相模湾全体で何キロでしたか。

砂防海岸課長

私の方で管理している相模湾の延長は、約 100 キロです。この中で、背後に人家があるところもあるし、山つきのところもありますので、そのうちの海岸保全区域としては 50 キロぐらいだと認識しております。

赤井委員

約 100 キロの相模湾の中で、今、海岸堤防として明確に見えるところが 15 キロ。私はもっと少ないと思うんですが、そういうところについてはこういう形態で、

しっかりとした粘り強い構造を造るという方向で対応する、この辺についてはよく分かりました。

ただ、残念なことに、私の住んでいる平塚市の大浜地区というのは堤防も何もない、少し異常な地域なんです。新港の手前がある相模湾の河口の右岸に位置するところ。一発来たら、もう全てその地域は壊滅してしまうということなので、既にあるところについてもそうなんです。今ないところについても、早急にいろいろと手を打っていただきたい。とにかく市町村と連携をとりながら、県民の命を守る、こういうハード面もしっかりと対応していただきたい。これをお願いして、私の質問を終わります。