

令和6年度 第3回 公共事業等審査会 議事録

日時：令和6年11月18日（月） 13:30～16:30

場所：女性交流会館501会議室

（1）街路 都市計画道路城東線（河間工区）

○会長

ありがとうございました。

それでは、委員の先生方、御意見、御質問、コメントございましたらお願いします。
いかがでしょうか。どうぞ。

○委員

事業自体の目的はすごくよく分かって、ぜひ早く進めていただきたいなと思います。
この最初の事業評価が平成26年、27年に事業採択されていますが、道路をここに拡幅しなければいけないと分かっている計画の中で、問題になっている文化財はこの位置から動いていないと思います。当時はここの扱いをどのように考えておられたのかという事がもし分かりましたら教えていただけたらと思います。

○県

昭和21年の頃から都市計画道路の線が入っておりまして、事業着手当時、平成27年は古い建物であるということが分かっていたものの、当時はまだ文化財ではなかった状況でございまして、普通の社寺仏閣として補償する予定でございました。事業着手当時はまだそこまで文化財に関しては分からない状況でございました。令和4年頃に文化財登録ということで話が出てきまして、文化財として補償していく、検討していくという方向に変更になったという次第でございます。

○会長

文化財登録をされて、それでこれはしっかりとしたケアが必要だということになったというのは理解される場所ですが、この国にはいっぱいいろいろな文化財候補者があって、もともとの都市計画がそれらを何らかの形で毀損するようになっていたとすると、将来、文化的な遺産を後世に伝える意味ではマイナスになるので、何とかそれを保護しようということもあるんだろうなと思います。今の御意見はそういう観点で、もともと文化財の有無にかかわらず、都市計画、これは安全・安心と、それから利便性の向上のために我々が絶対にしないといけないという計画ですが、杓子定規じゃなくて柔軟に対

応するという事は可能なんですか。

この神社仏閣のところだけ、拡幅部分をやめたとする歩道と自転車道がなくなるんですが、それで造ってしまうということはやっぱり安全・安全に対しては非常によろしくないことになるのでしょうか。または、反対側のほうへちょっと迂回させるとかいう手だては取れないでしょうか、反対側というのは神社仏閣の対面側に対して、もうちょっと用地買収をそちら側から頂いて、道路の線形を少し変えるとかという手だてというのは考えられないでしょうか。

○県

やはりそこだけ歩道を整備しないとネック部分になって、交通事故を誘発するという事にもなりかねませんので、そういうことは避けたいと思っておりますし、線形を変えて、そこだけ対面側に振るということも、やはり交通の安全上考えると、道路の線形からも好ましくないと思いますので、我々としては文化財の価値を残すような補償をして事業を進めていきたいと、そのように考えております。

○会長

ありがとうございます。多分、県民の中にはこういう意見を持つだろうと思って代弁させていただいた限りでございます。

○委員

今の関連ですが、もしも、文化庁の調査の遅れによって交渉が停滞したという理由になっていますが、結果、登録有形文化財にならなかった場合はどういう扱いになった可能性がありますか。

○県

それは普通のお寺を補償することになると思います。具体的に申しますと、門は現在のそのものを残すのではなくて、新しく造るとか、そのような従前機能の確保みたいな補償になると思います。

○委員

ということは、登録有形文化財になることによって扱いが大きく変わったということになるわけですか。

○県

補償の方法は変わります。

○委員

県とか市の文化財に指定された場合も同じような扱いになるわけですか。

○県

すみません。その扱いは分かりません。

○委員

というのは、2年半、調査が遅れています。遅れた期間はともかく、その間に例えば県とか市の教育委員会の文化財担当の方に問い合わせ、これは動かすべきものか、あるいは一般のお寺として扱えるかどうかということを知照するような形で判断を進めていくのは難しかったということになるんですか。

○県

県とか市にお問合せしてという方法ですね。

○委員

いやいや、それは文化財の担当の方がおられるので、これは残すべきものなのか、あるいは一般のお寺としての扱いをしてもいいのかというのを判断していくというのは、やっぱり文化庁の調査を待たないと難しかったということなんですね。

○県

国の調査でございますので、その辺は調査結果を受けてから補償の考え方を決めていくということだと、そのように考えております。

○委員

分かりました。ありがとうございます。

○会長

ほか、ございますでしょうか。どうぞ。

○委員

前回の調書ですと5年間でこの区間で41件、事故があったということですが、今回の調書では14件まで減っています。これは何か部分的にもう拡幅したことの影響とかなのでしょうか、道路の効果でお伺いします。

○県

この区間で道路を広げているわけではございませんので、この5年で集計すると減っているという状況でございます。道路が広がったから減ったというようなことではございません。

○委員

分かりました。

工程が延びる話が主に文化財のお話で延びるという説明でしたが、資料を見ると、ま

だほかにも用地買収が終わっていないところが残っています。そちらは取得の見込みと
か立っておられるのでしょうか。

○県

現在のところ用地が、まだ16件ほど残っております。

○会長

この黄色のところですよ。

○県

そうです。

○会長

委員の御質問は、ここのお寺以外のところの見込みは立っていますかという御質問だ
と思います。

○委員

まだ延びる可能性があるのか、見込みのところをお伺いします。

○県

まだ16件ほど残っておりますが、雲松寺の補償は6年近くかかるということですので、
その間で補償できるのではないかと考えております。さらに延びるということは今の時
点では想定はしておりません。

○委員

分かりました。ありがとうございました。

○会長

ありがとうございました。

○委員

話が元に戻ってしまって申し訳ないですが、都市計画道路に指定されたのが昭和21年と
いうことですが、ここに限らずほかの案件でも仮にこういうような古い伝統的な建物を
補償するようなところでこういうことがまた起こる可能性もあるかもしれないと思いま
すので、今後急に6年、7年延びるといようなことにならないように事前の調査とい
うか、その可能性があるのかないのかということもスケジュールの中に組み込んでいた
だけのようにしていただけたらと思います。

○県

文化財の話ですが、よくあるのは、地下を実際に調査してみると埋蔵文化財が発掘さ
れて、発掘調査を行うような話が出てきますので、そういうことも含めまして分布調査

なんかもしております。その辺も含めまして適切な工期設定に努めていきたいと思えます。

○委員

ぜひお願いします。

○会長

ありがとうございました。この案件について委員の先生方の御意見は、やはり早期に安全・安心を実現してくださいということが念頭にあって御質問されていたと私は理解しています。県、市町で教育委員会とかそういうところで、こういう文化財に対しては知見をお持ちである。他の部署のそういう知見を積極的に活用して、よりよい整備に結びつけてくださいということと思います。

○委員

そのとおりです。

○会長

です。ぜひこれは酌んでいただく意見かと思えます。

○県

御指導ありがとうございます。

○会長

ほかにございますか、よろしいですか。

(2) 街路 都市計画道路朝霧二見線（江井島工区）

○会長

ありがとうございました。

委員の先生方、御意見、御質問、コメントございませんでしょうか、よろしくお願ひします。

これも工期の延長が長くなるということで、多分、今までの委員の先生方の御意見のベースから見ると、お金の増額以上に、これをできるだけ早期に実現すべきであるところかなと思います。これを早期に実現するためにはボトルネックになっている方がいらっしゃるかと御説明いただきました。でも、資料を拝見すると、未買収のところ、黄色になっていたと思いますが、これ全部、その方の不動産ではないはずで、そこだけがネックになっているわけではないのではないかと。買収が済んでいない黄色で塗られているところがかなり多そうに感じますが、これは初期の見通しがもう一つうまくいかな

かったということでしょうか。

○県

そうです。ただ1人がもめているわけではなくて、区間全体で用地補償の対象は88件ほどございます。今は40件終わっていますが、まだ48件残っているということで、年間、ここ最近2年間の実績で言いますと、令和4年、令和5年で22件、契約させていただいております。そのペースでいきますと、令和9年度ぐらいまではかかりますというような状況でございます。用地買収については頑張っているところですが、時間がかかっているところでございます。

○会長

ちょっとクリアにしておきたいのですが、この審議会はこの継続事業が継続するのに適切かどうかを審議させていただき審議会でございまして、用地買収を円滑に進めてください、そういうのは我々委員会からは申し上げることはできるとは思いますが、それをどうやってやるかという手だてについては、ちょっと無責任かもしれませんが、我々が申し上げるところではなくて、御担当のところでは鋭意検討していただく必要があるかと思えます。

それで、その観点から申し上げますと、この事業がこれほど工期が延びていくということに対しては、多分、委員の先生方全員が何とかならないかと、それじゃないと、こういう非常に交通が厳しいところで、交通事故も50件とかおっしやいましたですかね、頻発していると。これは県民の安全・安心を非常に毀損しているんじゃないかとお考えだろうと想像します。ですから、これをどうすれば工期を、この安全・安心を実現させるのが目的ですので、そのための手段として工期を短縮させるという努力ができるかと、ここはまた御検討いただきたいというところだと思います。

よろしいでしょうか。

(3) 街路 JR山陽本線（東加古川駅付近）

○会長

ありがとうございました。

幾つか多岐にわたるポイントを御説明いただいたと思います。1つは、この事業の特殊性について御説明いただきました。それからもう一つは、技術的な困難さというのに言及もしていただきましたし、それから3つ目には、コミュニティーをしっかりと形成して合意形成を図っていく重要性というのを御説明いただきました。それらを踏まえた上

でこの事業を準備していきたいという御説明でございました。委員の先生方、御意見ございますでしょうか。

もう多分、あまり意見が出ないというのは、説明があまりにも完璧過ぎたんで納得してしまったということかなと思いますが、この事業で、3つのポイントがしっかりと成就できるように、それで遅延なくこの事業が完成に至るということが大事だろうと思って、それが多分、この委員会の皆さんの御意見の総意かなと思って、今、しゃべらせていただきました。

既に加古川駅付近で高架ができています。新たに東加古川駅付近を高架していくということで、どうして擦りつけないのかというところが、つまり高架を連続させない、山陽本線が加古川駅を出て高架を走りますが、しばらくすると地べたへ下がって、それからまた新たなところで高架に至ると、こういう設計になっているようですが、これはどうしてですか。

○県

J R 山陽本線加古川駅付近の高架が終わるところに橋があります。これも道路が線路の上を越えるところでもございまして、具体的に言いますと旧県道野口尾上線といって跨線橋になっています。道路が上を交差しておりまして、これを連続させようとする、この跨線橋も逆転立体をしないといけないということで、この近くに整備済みの区画整理事業を実施しているところもございまして、そこにも影響してくるということが考えられます。この跨線橋自体がコントロールポイントになっているという状況でございます。全て連続できれば一番いいのかなとは思いますが、そのような課題もございまして、一端ここで切れて、それでまた新たに高架させていくというような形になっております。

○会長

ありがとうございました。道路が上、鉄道が下、それをひっくり返すという事業、いろいろなところに波及が大き過ぎるのでここはそのままとしたいという御回答だったと思います。そうやっていかないとなかなか前に進まないというのが実態だろうと理解しました。

何か委員の先生方ございますか。どうぞ。

○委員

工事中の迂回の話、すごい大変そうだなと思いながら、あまりよく分かっていないのですが、踏切の遮断時間が3分の2ぐらいは閉まった状態になるということでしたか。

○県

ピーク時で電車が走るときの時間で、1時間のうち40分程度は踏切が遮断されます。

○委員

道路が跨線橋になって、踏切がない状態でもいつも渋滞しているところだとは思いますが、迂回工事の期間とか、迂回をしながら工事をしているときに発生する渋滞の予測や、それをどうさばくかとか、その辺のめどみたいなものはありますか。

○県

今のところはそういう大きな課題があるので、着工するまでにそういったことをどのように解決していくかというのを決めていく、検討していくということですので、今、めどがあるかという、まだないという状況でございます。

○委員

地域の方の合意にあたり、その辺りの工事期間中の不便さに関わってきそうなことは、見通しのようなものを示せるほうがいいのかなと思いました。

○県

御指摘どうもありがとうございます。そういうところで、まだ本格的着工ではないので、そういう課題をこの着工準備の中で検討していくということでございます。

○委員

分かりました。

○会長

今の御意見は、地域の方へ焦点を絞った質問をされましたが、想定されるリスクと言ったらいいんですかね、困難さというのは、できるだけあらかじめ洗い出されたらいかがですかという御意見と受け取っていただきたいと思います。

○県

分かりました、ありがとうございます。

○会長

それと今、御意見の中のポイントにあった地域の方との合意というものから、これも、よりよいまちづくりの機運を高めるとおっしゃいました。これは大事な活動だと思えます。その意味で阪神鳴尾・武庫川女子大学駅前の事例というのは、その地域ににぎわいというか活気をもたらす好例ということでお示しいただきましたが、確かに昔、高架下というのは暗いイメージでしたが、今やそうではなくて、人々が集ってきて、それでここで何か新たな楽しみを見つける場所となっているようでございます。ここは地域の

方々と何かをつくっていく上で1つのポイントになるのかもしれないなと思って期待を寄せたいと思います。

○県

ありがとうございます。

○会長

ほかにございますでしょうか。よろしいですか。

(4) 砂防 六甲山系グリーンベルト整備事業（武庫川ブロック）

○会長

ありがとうございました。それでは委員の先生方から御意見いただきたいと思います。お願いします。

○委員

樹林を使って防災機能を高めていくということですのでごくいい事業であると思います。この中で目標とする植生としてコナラ・アベマキ群集の種組成で植栽をしていこうということですが、2010年頃から阪神地区でもナラ枯れの被害がすごく激しくなっていて、植栽直後の若いコナラ・アベマキはおそらくナラ枯れに対しても抵抗性があると思いますが、将来的には樹齢が高くなるにしたがってナラ枯れの被害を受けるようになっていく可能性があるかと思っています。そうすると枯損木の伐倒除去が必要になったり、枯損木自体がリスクを高めていくといったことがありますので、植栽樹に占めるブナ科樹種の比率を見直すとか、コナラ・アベマキ群集の種組成、あるいは六甲山系に自生する根の深い樹種のうちナラ枯れの被害を受けにくい樹種の利用を検討するとか、そういったナラ枯れへの対応というのでも織り込んでいく必要があるのかなと思いました。恐らくその辺も考えておられると思いますが、森林林業技術センターとかの協力とかも得られると思いますので、進めていただきたいと思います。

○県

貴重な御意見ありがとうございます。ナラ枯れにつきましては、平成27年度にナラ枯れの対策を実施しております。阪神地域のナラ枯れの被害は、平成29年がピークだったように記憶しております。それ以降、減少しています。現在はピーク時の100分の1程度と聞いております。ただ、言われるように今後どうなるかというのはまだ分かりませんので、その辺りは我々、農林部局も含めて意見を聞きながら、今回のこのグリーンベルトのエリア全体の中では、農林部局も用地を持っている場所、それから、このエリア

ではないですが、神戸市域側には国有林もございますので、そういうところでも実施している状況を収集しまして対策、後手にならないように努めていきたいなと思っております。ありがとうございます。

○委員

ピークが過ぎたというのは、たまりにたまっていた老齢木が一気に枯れ切ってしまったので、今、発生が抑えられているような、そういう状況かと思えます。原因となる虫はずっとおりますので。同齡集団のコナラ・アベマキが大きくなっていったら、今度またそれらが一斉に枯死していくような時期が来てしまうと思うので、樹齢をばらつかせるとか、いろんなやり方がきっとあると思えますので、よろしくをお願いします。

○県

ありがとうございます。

○会長

アドバイスとして受け取っていただければと思います。

ほかにごございますでしょうか。ウェブのほうはよろしいでしょうか。どうぞ。ウェブ優先をお願いします。

○委員

非常に長期的な視点で考えておられるということで、今回5回目の評価ということも理解できた話になっています。ただ、長期にわたるということは、事業をやったところを再度また手を入れていかないといけないという、そういう話になってくるかと思えますので、この樹林整備のヘクタールというものが大体足して250になるような形でいっていいのかという辺りについての御説明をお願いします。

○県

質問ありがとうございます。今ここで調書に書かせていただいております樹林整備の250ヘクタール分につきましては、この事業で公有地化した後に1回目の樹林整備に入るという面積です。長期的には、その後は、いわゆる維持管理の中で進めていこうと考えております。初期に、まず1回目、樹林整備をして、その後、土地は全部、県の管理する土地になりますので、2回目以降は、いわゆる維持管理の事業のほうに移行した形でやっていくと捉えております。その部分の面積を加えて300になるとか、400になるとかという、そういう趣旨ではございません。

○委員

分かりました。維持管理の事業というのは、今回のこのお話しされた事業とは別に、別立てでまた評価を受けておられるような理解でよろしいのでしょうか。

○県

維持管理事業については事業評価等について受けてはおりません。

○委員

維持管理の評価は受けておられないということで、維持管理費用の不足等が恐らく問題に既になってきているのではないかと思いますので、そういったところについても附帯事項か何かで言及いただけるといいかなと思いました。

○県

維持管理では県単独事業で、例えば台風などで風が強くて、折れた木が発生しているという連絡をもらうことがあれば、それは緊急業者で県単独事業で対処しております。

○会長

お答えを聞いていると、それは私の所掌とは違うところだと聞こえるわけです。維持管理は多くに所掌にまたがる可能性があるため、それも考慮した上で御説明されると非常に分かりやすいのではという御指摘だと理解します。

○委員

おっしゃるとおりです。

○会長

今お答えされたことは答えになっていないと感じますので、御考慮をお願いします。

ほかにございますでしょうか。

今日御説明は、このグリーンベルトに関してアメニティーの部分と、それから防災の部分と2つの側面を御説明くださって、これ、どちらも大変重要だと委員の先生方、お感じになっていらっしゃると思います。

防災の部分で、災害を防ぐということで、この山麓に住んでいらっしゃる方に対してのハザードマップはどうなっているんだという質問です。

○県

ハザードマップにつきましては、今の時点でいきますと、土砂災害の警戒区域、それから特別警戒区域、これをハザードマップとしてそれぞれの市で配付をしております。兵庫県のホームページでもそれは掲示をして住民の皆さんに分かるようにお知らせしてございます。

○会長

こういう整備が進むとハザードの範囲が変わりますでしょう。

○県

すみません、土砂災害の場合につきましては、イエロー区域（土砂災害警戒区域）は1回設定したときには、その山自体とか斜面自体がなくなる限り、イエロー（土砂災害警戒区域）の範囲は変更しません。

○会長

それ、おかしくないですか。

○県

国の土砂災害の警戒区域の設定自体でそうなっております、レッド区域（土砂災害特別警戒区域）は対策が進んだところは変わるという、そういうことになっております。

○会長

何かの施策があれば、それで安全・安心が高まるはずだから、どれだけ高まったかということはやっぱり住民の皆さんに知ってもらいたいというのが大事。それがハザードマップの1つの役割でもあって、または自分で危険をちゃんと知ってもらい。そのためにも、せっかくの施策が反映されていないとおかしいわけで、今、レッド区域（土砂災害特別警戒区域）、つまり危険地域はそうなっていますという御説明いただきましたので、ぜひそれが安全・安心が広がっていくことを期待します。それでグリーン地域はよりよくアメニティーが向上していくということで、我々の生活空間が豊かなものになると理解をさせていただくというのが正しい理解ですね。ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

（5）河川 淀川水系神崎川圏域左門殿川

○会長

ありがとうございました。

それでは委員の先生方から、御意見、御質問、コメントお願いしたいんですが。どうぞ。

○委員

同じ川の中で半分大阪府、半分兵庫県になっていて、大阪府側は終わっているという御説明をいただきましたが、兵庫県側が終わっていないことによる大阪府側への影響というのがあるのかないのか。

先にされた大阪府側ではダイオキシンの情報はなかったのかということをお教えください。

○県

大阪府側が終わっていることへの影響ですが、川自体を見ますと、半分は掘削が終わっていますので、治水安全度は向上しているということでございます。兵庫県側が遅れている理由としましては、県境が川の中央でございまして、川幅が広くないため同時施工というのは無理でして、まずは大阪府側から施工をする。それが終わったら次、兵庫県ということで、そういう理由で少し大阪府側を先行して、兵庫県が少し遅れているという状況でございます。

大阪府が掘削したところのダイオキシンですが、大阪府が掘削したところもダイオキシンが出てきております。大阪府につきましては、大阪府が持っている海の埋立地に処分をしている状況でございます。

○会長

ほか、ございますでしょうか。よろしいですか。

これ、神崎川ですね。河川の下流部、河口部分というのは、実は高度成長期のときにいっぱい汚いものを流した結果が積み上がっています。それが堆積している。ダイオキシンはちょっと大きい問題ですが、砒素なんかは神戸港でも確認されており、港湾でも水深を深くするために掘削することがあります。国の汚染基準を超えている土壌というのは日本全国、都市部では至るところにあって、それは我々としてはもう何とかしなければならない課題になっている。ですから、この特殊事例でないという認識をぜひ持っていただきたいと思っております。

処分ですが、国の港湾も対応しておられる。大阪府も埋立地に持って行って処分する。外に漏れないように密閉的な処分をされると思いますが、兵庫県もそういうところとぜひ連携をして、処分できる場所を常に確保しておくということが今後必要になると思いますが、いかがですか。

○県

現在、海で処分できる処分地につきましてピックアップをしております。兵庫県も、この左門殿川は平成30年頃までは尼崎沖のフェニックスのところに埋め立てておりました。現在はもう満杯状態になりまして受入れを終了しておりますが、兵庫県域におきましては、こういった汚染土を処分する場所というのは今のところないということで、現在は陸上で処分する、六甲アイランドの近くまで陸上輸送をして運ぶということになっ

ております。ただ、そういった汚染土壌を処分できる場所の確保というのは非常に重要なことですので、そこは連携して、何か処分できる場所がありましたらそこに持っていくというようなことを考えていきたいと考えております。

○会長

ありがとうございました。多分ここだけの話じゃないはずで、今後、浚渫されるとそういう問題が出てきます。

それから減容化というのも多分必要な技術として出てくるでしょうから、それも頭の中に入れていただくと効率的です。

ほかにございますでしょうか。よろしいですか。

(6) 河川 加古川水系下流圏域水田川（上流工区）

○会長

ありがとうございました。

それでは委員の先生方、御意見、御指摘ございましたらお願いします。よろしいですか。

進捗率が72%に達しているのに、それで10年延びるといのは何か違和感を感じます。施工業者は一般的に工期を守ることにに対して神経質になられます。もちろんいろんな事情によって工期が延びることもあります。それに比べて行政側の工期というのは、何か継続事業は全部そういう類いなのでそう感じるのかもしれませんが、よく遅れるという、これではなかなか県民に対する安全・安心が担保できないのではないかとということが委員の先生方が一様に御指摘いただくところで、できるだけ工期を守るというか、短くするという努力というのがもう少し見える形になってもいいのではないかと思います、いかがですか。

○県

工期が延びるということにつきましては我々も非常に危惧しているところです。鉄道交差点ですが、山陽電車と新幹線、これを同時施工できると想定をしていましたが、やはり同時施工ができないということで、ここだけで5年間延びてしまうというような事情が生じております。我々としてもやむを得ないということで理解をしておりますが、この事業につきましても何もせずに事業効果を上げていないわけではなく、下流側の300メートルにつきましてはもう既に改修が完了しております。ここは過去に浸水したエリアです。ここにつきましては、既に事業効果が出ているということでございますので、

やはり少しずつでも事業効果は出ているということで地元の方にも御理解をいただいているところでございます。

○会長

ありがとうございます。大分、委員の先生方、安心した回答いただいたと思いますけど、何かございますでしょうか。よろしいですか。

(7) 再開発 神戸三宮雲井通5丁目地区

○会長

ありがとうございました。

三宮の景観が今大きく変わろうとしています。その目玉の1つだと理解されます。委員の先生方、何か御意見ございますでしょうか。

(8) 漁港 沼島地区

○会長

ありがとうございました。

今日の審議の委員からの基調はお金の増額のところはあまり質問が出てない、工期の延伸のほうに関心が移っています。今回、南海トラフということをおっしゃって、30年を見ると7割もリスクがあると国が言っている。それに対して人々を守っていくためにこの事業必要だ。しかしながら何年延びるんですか。

○県

6年です。

○会長

6年延びます。そしたら36年後は何パーセントに増えるのかというリスクです。

それでは委員の先生方、御意見お願いします。

○委員

今回、1つの大きな理由が岩盤が発生、砂地盤だったと思っていたところが岩盤があったということですが、それについては事前に把握できなかったかということ。ここだけに特殊な状況で岩盤が出てきたのか、いや、沼島ならここに岩盤がありそうだと分かっていたのではと推察しての質問が1点です、お願いします。

○県

岩盤の想定について、委員おっしゃるとおり、そういった話はないのかという話はあるかと思います。我々としては、まず事業評価前に概略の事業検討を行います。ボーリングを現地でした上で設計などを行う方がベストだとは考えます。ですが、やはり事業着手前の段階では国の補助がもらえないということから、できるだけ既存資料を活用して事業計画を策定しているところでございます。今回は本港地区の水門の位置から150メートルほど離れた位置に既設のボーリングのデータがございましたので、それを参考に設計したものでございます。その後、事業採択を受けて、国の補助を頂きながら現地のボーリングの調査をし、詳細設計などを行い現在こういった形で御報告させていただいているというような状況になっております。現状としてはこのような取組となっております。

○委員

了解いたしました。ありがとうございます。詳しい説明いただいて、やむを得なかったんだなということは理解できました。

あと今回、お金のほうについては積算単価などを詳細に出していただいて、非常に詳しく価格上昇について拝見することができた点については感謝申し上げたいと思います。

○会長

ありがとうございます。

ほかにございますか。

今の質問に関連してですが、岩盤はどれぐらいの深さのところに出てきたのですか。

○県

約15メートルの深さのところには沖積砂礫層、沖積粘土層がございまして、そこを基礎地盤として当初、計画しておりました。それが令和6年度の資料ですが、こちらがボーリング結果となっており、現地で確認された岩盤となっております。この岩盤に定着するために、杭長で言いますと18メートルの杭を現地で施工となっております。

○会長

細かなこと聞いて申し訳ございません。地形的に見て、たかだか18メートルぐらいで岩層が出てくるというのは何か不思議に感じます。河口付近ですよ。そうでもないですか。その辺の話はやめときましょう。

○委員

大きな川がある島ではない。

○会長

ほかにございますでしょうか。お願いします。

○委員

生態系の存続効果ということで、この事業が生態系の保全に効果を発揮しているという意味で、これは書かれているんですか。

○県

本来、完全に津波を防ぐために閉め切ってしまうと水の循環が悪くなりますので、平時は水門を開けておくことで津波対策前の状況と変わりません。津波が来るとか台風が来るときだけ閉めますので、今の生態系に対しては大きく影響は、工事期間中はございますが、完成してしまうと大きな影響はないということで、こういう評価をさせていただいております。

○委員

分かりました。影響が小さい工事であるということで書かれているんですね。これがあつことで、より守られるという意味ではないということですね。

○県

はい。

○委員

その際に生態系への影響、水門の部分が開いていますが、大部分が閉鎖されるので、いろいろと変化はあるのではと思います。工事前、工事中、工事後でモニタリングの計画はありますか。

○県

まず、モニタリングの計画でいきますと、着手前に水中調査を実施しております。具体的には付着生物層とか魚介類、あと大型海藻類、こういったものの生息状況を目視で確認し、かつ水中カメラで保存している状況になっております。

また、潮の満ち引きするようなところにつきましても付着生物の採取を行いまして調査を実施しております。そうした結果ですが、特別な環境対策を必要とするような生物は確認されておりませんので、着手前の状況をしっかり保存しておきたいと考えております。

○委員

ビフォーのデータがきちんと取られているので、今後、アフターのデータも見て、「確かに生態系への影響はなかった」とか、あるいは「これを行ったことによってより

よくなっている」とか、何かしらの答えが出せると思うので、工事後にも何回かはモニタリングをぜひしていただきたいと思います。ここは漁港なので、漁港内の藻場なんかは水産資源であるお魚を育む場所になるわけで、それが今、大型海藻などがどれだけあるというのがビフォーのデータがあります。アフターがちゃんと取ればこの事業は「漁業にとってもそれはすごくよかったな」、あるいは「ちょっと藻場が減ってきているから何らかの修復が必要だ」とか、そういった評価や判断につなげていけるといいますので、モニタリングのことも検討していただけたらと思います。

○県

ありがとうございます。検討させていただきたいと思います。

○会長

今の御質問に関してなんですけども、ここ、漁業従事者の方々はこの工事に対して非常に前向きに賛同してくださっているんですか。

○県

はい、安全・安心の工事ということでございますので、協力いただいております。

○会長

なおさら今の先生の御指摘というかアドバイスを積極的に言うと、漁業従事者の方々にもよりよくこの事業が大事なんですと、安全・安心以外の側面からもアピールさせていただくことにつながるかもしれないですね。

○県

ありがとうございます。

○会長

ほかにというか、委員の先生方、よろしいでしょうか。