

千葉港海岸直轄海岸保全施設整備事業地元説明会（令和4年10月27日、29日）  
における質疑応答の概要

整備計画に関すること

Q：千葉港海岸船橋地区の現況の図に示されている青の防護区域が狭いのは何故でしょうか。また、青の防護区域以外は守られないのでしょうか。（説明資料②P.5）

A（国）：青の防護区域は、今回実施する直轄事業が受け持つ防護エリアで、施設整備をしない場合に浸水が想定されているエリアになります。

A（県）：説明資料①P.1に示している海岸保全施設の全区間の内一部（赤線）を国で整備を行い、それ以外の範囲（黄色線）については、千葉県が整備を行っていくため、青の防護区域以外の区域についても守られることになります。

Q：直轄事業で実施する範囲（赤線）以外のららぽーと側の海岸保全施設（黄色線）はいつまでに整備するのでしょうか。（説明資料②P.5）

A（県）：説明資料①P.1に示している赤着色のゼロメートル地帯が、浸水の危険が高く優先度が高いことから、現在事業を進めているところです。浜町・ららぽーと側についても事業完了後、引き続き整備を行っていく予定です。

Q：整備する海岸保全施設は、地震時の津波を想定しているのでしょうか。

A（国）：地震時の津波も考慮した計画としています。本事業区間については、地震による津波よりも高潮に対する必要防護高の方が高くなります。

## 施設の構造等に関すること

Q：標準断面図の必要防護高（A.P.+7.8m）はどのように設定したのでしょうか。

A（県）：必要防護高は、過去の台風（伊勢湾台風等）を考慮し、シミュレーションを行った結果をもとに算定した高さになります。波浪等の影響で箇所毎に必要防護高は異なります。

Q：必要防護高は、過去の台風をもとに決定しているとのことですが、最近の大型化する台風への余裕分は考慮しているのでしょうか。

A（県）：将来、想定が変更された場合には、最大規模の高潮・津波については、防護出来ない可能性はあります。浸水想定は津波よりも高潮の方が高く、最大規模の高潮に対してはハード・ソフト対策の双方で対応していきたいと考えています。防護高さについては、過去の伊勢湾台風等でシミュレーションしているため、安全性は高いと考えています。

Q：基準高の表記は「D.L.」ではないのでしょうか。

A（県）：本事業区間では荒川改修工事に使用された「A.P.（荒川工事基準面）」を採用しています。

（参考）

「D.L.」は各地の検潮所で潮汐観測に用いる基準面であり、検潮所ごとに定められているもの。

「A.P.」と「D.L.」の差は約0.72mになります。

Q：日の出胸壁の嵩上げ高に幅があるのはなぜでしょうか。（説明資料②P.7）

A（国）：必要防護高は、日の出胸壁の南側が最も高く、奥に行くと波浪が小さくなるため必要防護高さが低くなります。また、胸壁は最も高いところから斜にするのではなく、階段状の形状になると考えています。

Q：新設する護岸・胸壁について、波返し工による越波流量の低減効果は検討したのでしょうか。

（説明資料②P.9,10）

A（国）：設計時に検討した結果、本事業区間については、波返し工の設置は不要と考えています。

Q：既設胸壁は残置する予定でしょうか。また、新設胸壁と既設胸壁の間の隙間はどのくらいあるのでしょうか。隙間がある場合、事故等の発生が考えられますが対策はどのように考えているのでしょうか。（説明資料②P. 9, P10）

A（国）：既設胸壁は残置する予定です。新設胸壁と既設胸壁の間は約 1.0mの隙間となりますが、コンクリートや砕石等での間詰めを考えています。

Q：新設胸壁と既設胸壁を一体化するようには見えますが、十分な耐震性・安全性が確保されるということでしょうか（説明資料②P. 9）。

A（国）：新設胸壁と既設胸壁はそれぞれ独立した構造物になります。胸壁は新たに矢板を設置するため耐震性を確保できます。また新設胸壁と既設胸壁の間に隙間ができるため、コンクリートや砕石等で埋める予定です。

Q：新たな水門を整備する場所は、既設の水門の上流側と下流側どちら側で整備するのでしょうか。

A（国）：現在は、第一水門と第二水門の間に新たな水門を整備することを想定しておりますが、今後の土質調査などの各種調査を行い、設計を進めて行くため、変更となる可能性があります。

Q：船橋排水機場のポンプ能力は変わるのでしょうか。また具体的な排水能力を教えてください。

A（県）：具体的な数値は今後、検討をしてみますが、既設の排水能力よりも上がる予定です。

Q：海老川水門・船橋排水機場は、他の海岸保全施設よりも竣工が古いと思いますが、整備順序をどのように考えているか教えてください。また、老朽化しているポンプは 10 年後の整備で問題ないのでしょうか。

A（国）：海老川水門・船橋排水機場は一体で整備することが必要であると考えています。整備は、まず既存の水門を活かしながら新たな水門を設置します。その後、排水機場の既設の能力を確保しながら設備更新を行い、新たに必要な容量を整備していく予定です。

A（県）：ポンプについては、千葉県で適切にメンテナンスしており問題ないと考えております。

Q：海岸保全施設の整備を行うことで、漁業協同組合前の浸水被害が解消されるのでしょうか。  
(説明資料②P. 2)

A(県)：海側からの浸水については、水門等の海岸保全施設により防護されることとなります。写真の浸水被害については、洪水による影響もあるため、完全に防護できるかは明確に回答できませんが、船橋排水機場のポンプ能力を向上させるため、浸水被害を低減できると考えております。

Q：海老川水門の管理用通路の幅は広がるのでしょうか。

A(県)：当通路は、基本的に水門の管理用通路でありますので、整備後は、管理用車両が通行できるように考えていることから、現在よりも幅員を広げる検討をして参ります。

## 工事に関すること（スケジュール・安全対策等）

Q：工事が始まるのはいつ頃でしょうか。また、住宅地内を大量のトラックが通行すると思いますが、安全対策等はどのように考えているのでしょうか。

A（国）：令和4年度末に工事着工を予定しておりますが、本格的な施工は令和5年度となります。住宅地内の工事車両の通行はそこまで多くはならないと考えておりますが、十分な安全対策を行ってまいります。

Q：千葉県河川整備課より、海老川の河床を水門まで掘り下げると聞いておりますが、本事業との関連性や具体的なスケジュールを教えてください。

A（県）：具体的なスケジュールについては、お答えできませんが、河川部局と調整してまいります。

Q：令和5年度以降の詳細なスケジュールはお知らせいただけるのでしょうか。（説明資料②P.6）

A（国）：各年度の詳細なスケジュールは、今後も船橋地区海岸保全施設耐震化促進協議会と打合せをさせていただき、説明させていただきたいと考えております。

Q：海老川水門の管理用通路は生活道路として通行されていますが、施工中、整備後も通行することはできるのでしょうか。

A（県）：地域の重要な通路になっていることは承知しています。施行中、整備後についても、今まで通り通行できるように調整してまいります。ただし、工事の状況等により、通行が難しい時期が出てくる可能性もありますが、可能な限り通行を確保したいと考えております。

## 浸水想定・ハザードマップに関すること

Q：本事業完了後、船橋市ハザードマップにおける浸水想定は変わるのでしょうか。

A（市）：ハザードマップは、海岸保全施設が機能しなかった場合を想定していることから、事業完了のみをもってハザードマップの浸水想定が変更されることはありません。しかし、市ハザードマップは、県の想定をもとに作成していることから、県の想定が変更された場合は、市ハザードマップに反映いたします。