

平成 24 年第 3 回定例会 建設常任委員会

平成 24 年 12 月 21 日

高橋（稔）委員

公明党の高橋でございます。何点かにわたって質問をさせていただきます。

まず、かながわ都市マスタープランの一部改訂素案について伺ってまいりたいと思います。

本定例会に神奈川県地震災害対策推進条例が上程されていまして、全 18 条から成っており、理念条例と言われておりますが、本県の地震災害対策を推進していく上で大変重要な条例というふうに認識をしております。今回のかながわ都市マスタープランの一部改訂で、この神奈川県地震災害対策推進条例をどう受け止めていくのか。また、今回のかながわ都市マスタープランの一部改訂と地域防災計画、特に地震災害対策編とはどのような関係になっていくのか、確認の意味で、伺っておきたいと思います。

都市計画課長

上程されております地震災害対策推進条例では、この基本理念といたしまして、県民の生命を守ることを最も優先とする。それから自助、共助、公助を基本として県、県民、事業者、それぞれが自らの役割を果たすと、こういった理念を掲げてございまして、こういった考え方は、今回の都市マスタープランの津波対策編に盛り込んでございまして、条文の趣旨をしっかりと受け止めたものとなっております。

また、県の地域防災計画との関係ですが、平成 24 年 4 月に県の地域防災計画は修正されておりますが、この計画の中におきまして、地域防災計画と都市計画が有機的に連携をして取組を進めることということになっております。

地域防災計画の修正に当たりましては、都市の安全性の向上という項目がございまして、この中に海岸保全施設、それから避難施設の整備といった項目について、色濃く記載しています。反対に今回の津波対策編においては避難計画、それから災害廃棄物への対応といった項目についても盛り込んでおり、また、地域防災計画等の対応についても盛り込んでございまして、双方向、計画の有機的な連携を図るところでございます。

高橋（稔）委員

そういった地震災害対策推進条例の 15 条には、津波対策の実施ということも盛り込まれてございまして、津波に対する対応ということも一層強化していかなければならないというふうに思いますが、今回、かながわ都市マスタープランの一部を改訂する上で、その基本となる考え方をもう一度、確認させていただきます。

都市計画課長

大きく 2 点ありまして、1 点目ですが、沿岸部の津波の浸水が想定される区域においては、危険性と隣り合わせてお住まいになっているということを確認していただきたいという点でございます。これまでも自然災害に関しましては、減災

力を高めた都市づくりを進めるということで対応してまいりましたが、東日本大震災で経験しました津波に対しては、その頻度としてはおおむね数百年から千年に一度、規模といたしましても、これまでの想定をはるかに超える規模でございまして、現在の海岸保全施設を中心としたような行政の公助だけでは守ることができないということが分かってまいりました。

そこで、最大クラスの津波に対しまして、危険と隣り合わせで住むということについて、この現実を直視していただきたいということを都市づくりの中に盛り込んでございます。

2点目でございますが、数百年から千年に一度、来襲する津波に対応する都市づくりは、短期間で都市づくりを進めることは困難でございまして、息の長い取組が必要でございます。そこで社会資本の更新時期がそれぞれ迎えますが、こういう更新時期に合わせまして、順次更新をしていくという、いわば現実的な対応を盛り込んでございまして、無理のない形で都市づくりを進めていく。こういったことを掲げてございます。

高橋（稔）委員

千年に一度ということ想定しても、とにかく最大クラスの津波に備えたまちづくりに向けて、津波対策編を盛り込んだということになってきますと、この津波対策編の内容、これをより具体的に施策の展開にどうつなげていくのか、ここが非常に重要になってくるわけですが、県土整備局として、どう具体的に施策につなげていくのか、改めて確認させていただきます。

都市計画課長

県土整備局といたしましては、様々な都市基盤施設の整備の主体、それから管理の主体となっておりますので、まずはそういった観点から様々な予防対策を推進していくという役割を担ってございます。具体には今回の計画の中にも海岸、港湾、道路、公園、下水等々、様々な分野について対策を掲げておりまして、中には既に事業に着手してるものもございまして、これから着手しようとしているものもございまして。それぞれ状況は様々でございまして、それぞれの分野において事業のプログラムがございまして、そういった中にしっかり組み込んで事業を進めていくと、こういった役割がございまして。

それから別の視点としまして、事業の推進に当たりまして都市の将来像をしっかりと位置付けて、その中に明記して事業に取り組むべき施策もございまして。具体的に申しますと、災害時、緊急時の輸送ネットワーク等々については、広域的な視点からしっかりと道路ネットワークを構築するという視点が重要でございまして、被害想定等々と相まって、しっかりと広域的な観点から都市計画の中に位置付ける必要がございまして。こうした分野につきましましては、これから進める第7回線引き見直しの中で整備、開発及び保全の方針を策定してまいりますので、こういった中にしっかりと位置付けをして、インフラの整備につなげてまいりたいと考えております。

高橋（稔）委員

沿岸部にお住まいの方々、特に住居に限りませんが、あらゆる社会インフラ、沿岸部に位置しているものの津波対策を考える上で、今、県の施策展開をしていく上でどう取り組んでいくかという考え方の一部を述べていただいたわけですが、なかなか県だけでは施策の展開は難しいかなど。やはり公助の前提として市町との連携もあるでしょうし、自助的な、民間活力というものも駆使していかなくてはいけないかなとも思うところですが、今回、最大クラスの津波対応ということで重要なのは、津波防災地域づくりに関する法律に基づく具体的な推進計画のような総合的な施策展開が求められているかなと思います。その策定主体というのは、たしか市町ということになってきますと、今回の津波対策編の追加、このことを県とともに市町がどう受け止めていくかということも大変重要じゃないかなと思います。

したがって、どういう意見が市町から出ているのか、まちづくり、住宅政策、道路、インフラ政策、いろんなことも鑑みまして、どういう意見が出ているのか、それを県としてどう受け止めておられるのか確認させていただきます。

都市計画課長

市町には具体の施策を担っていただく部分はかなりありますので、4回ほど、意見交換を実施してまいりました。土地利用に関して、大きく二つの意見が出されて、まず1点目ですが、地形的に津波の浸水のリスクの程度が変わるので、地域の特性を踏まえて、様々な地域に対応できるような観点を盛り込んでほしいと、そういった点を要望としていただきました。具体的には、沿岸部に住宅地が広がっていて、後背地も平地である場合にはなかなか逃げる場所がございませんし、一方で数分程度で高台まで逃げられるような、そういった地形のところもございます。したがって、画一的な逃げる対策を述べるのではなく、地域の地図上に応じた対策を記載すべきと、こういった御意見を頂いて、地域特性を配慮した上での予防対策に言及しております。

それから別の意見といたしましては、都市がこれまで発展してきた過程を踏まえますと、都市活動の場を簡単に移すのは難しいということで、例えば沿岸部で漁業を営んでいらっしゃる方々はどうしても生活の場がそこにございますので、生活の場を一朝一夕に移していくのは難しいという御意見がありまして、どうしても今、使っている市街地をこのまま使い続ける必要があると、こういった御意見がございました。この点についても、ごもっともでございまして、命を守るための予防対策を進めるに当たりましては、市街地を簡単に移すわけにはいきませんので、できることから順次、対策を進めていくといった現実的な対応を記載することといたしました。

高橋（稔）委員

広域行政を担う県として、大きなマスタープランというものをつくっていくわけですが、具体的に県内には33市町があり、そこで様々な思いを抱きながら、都市づくりをしていくということを考え合わせますと、市町とのしっかりとした連携が大事になってくるなということも今、痛切に感じたんですが、特に沿岸市町、14

市町におかれましての津波対策については、十分念頭に置かなければならないという思いも、おっしゃった意見の中にしっかりありながら、どう命を守っていくのかということの意見を強く感じたわけですが、やはりいくら計画を立てても、そういう最大クラスの津波に備えた都市づくりを進めていくためには、その計画の実効性をどう担保するかということが極めて大事になってくるかなと思うんですが、そこでそういう推進体制についても市町としっかり協議、連携していく必要性があるかなと思います。今後、市町の取組と、どう連携をしながら実効性をしっかり担保していくのか、推進体制について確認をさせていただきたいと思います。

都市計画課長

地域防災計画で防災面からの県の考え方をお示しいたしまして、今回、都市マスタープランの津波対策編で、都市づくりの面から考え方をお示しいたしました。

県として防災面、都市づくりの面と両面から計画をお示しいたしましたので、これをこれから沿岸市町において、それぞれ防災面、それから都市づくりの面で計画に反映していただきたいなどと思っておりますが、計画をつくるのことに意味があるのではなくて、委員御指摘のように事業を進めることが重要でございますので、その推進体制を図ってまいりたいと思います。まだ具体にはありませんので、これから検討してまいります。例えば市町の都市づくりについて、それから防災部局が入ったような組織をつくって、それぞれの計画にいかに関与していくかを検討してまいりたいと思っております。

高橋（稔）委員

もう少し具体的に、県としてできることをしっかり打ち出していくべきではないかなと思います。市町の考え方もあるでしょうが、県として、決して上から目線ではなくて、しっかり現場に即しながらどうあるべきかということで、知恵や知見を、胸襟を開いてオープンに議論していくのが大事なことじゃないかなと思うのですが、大胆な指導も時には必要ですよ。これまでの概念をある程度、取っ払って、喫緊の課題として、最大クラスの津波に備えたまちづくり津波対策編として、明確に位置付けたわけです。例えば容積率の緩和とかあるかもしれません。どういうゾーニング設定をしていくのか、沿岸地域の住宅政策において、どうやってそういった考え方をリンクさせていくのか、もしお考えがあれば、伺っておきたいと思います。

都市計画課長

委員から頂いた御意見でございますが、正に様々な分野に多岐にわたり対策が必要でございます。そういった意味からも私どもの、都市計画を担う部署がしっかりと計画策定に入って行って、なかなか指導するという立場にはないものがございますが、市町とともにどんなことができるか、共に考えながら進めてまいりたいと思います。

高橋（稔）委員

市町の思いも尊重しながらということなので、具体的に何をしますというのは、

言えないということは分かりますが、今回上程されています地震災害対策推進条例を、決して理念条例と受け止めてしまうのではなく、第15条に明確に津波対策の実施というふうに明記されて、そこには、県民、さらに事業者の努力ということまで明記されていることを重く受け止めていかななくてはならないと思います。特に都市づくりのプロである県土整備局におかれましては、そういった知見を大いに披れきして、住宅政策だけでなく、インフラ構築に生かしていただくことを要望して、この質問を終わりたいと思います。

続きまして、由比ガ浜地下駐車場・片瀬海岸地下駐車場の指定管理者の選定基準について何点か伺っておきたいと思います。

先日、残念なことに、金沢市でエレベーターの誤作動による死亡事故が発生してしまいました。利用者の安全確保を図る上で、設備やシステムの安全性、信頼性を高めていくことが重要であるというふうに強く認識をしたわけですが、地下駐車場には主にどのような設備があるのか、この際、確認をさせていただきたいと思います。

道路管理課長

二つの駐車場に配置されております主な設備ですが、まず一つ目が駐車券を発券したり、精算、ゲートの開閉、その状況を事務室でモニタリングするための駐車場管制システムというのがございます。また、この他、エレベーターにつきましては由比ガ浜が1基、片瀬海岸が2基、この他に換気設備、給排水衛生設備、また、消防設備や災害時の非常用電源として自家発電設備、こういったものが主な設備でございます。

高橋（稔）委員

由比ガ浜地下駐車場・片瀬海岸地下駐車場の指定管理者の選定をしていくということで今回、委員会に諮っているわけですが、この両駐車場もやはり津波が大変に心配でありますし、地下であるがゆえに早急な退避といえますか、避難も本当に重要な観点であろうかと思えます。特にエレベーターに関してだけ申し上げましたが、様々な設備の安全管理が非常に重要だというふうに思うのですが、機械設備についても定期的な改修や修繕が必要であろうというふうに思うのですが、指定管理者になった場合に、県と指定管理者とどのような役割分担をしていくのかということが、非常に大事になってくると思えます。コストだけを考えているわけではないと思いますが、県と指定管理者のいわゆる安全点検等についての役割分担は、どういうふうになっているのか確認をさせていただきます。

道路管理課長

機械設備の点検等にかかる県と指定管理者の役割分担ですが、指定管理者の方には、現在は指定管理料の中に小規模な修繕、これは、今ついているものを基本的に機能回復ということございまして、例えば照明器具とかシャッターが壊れたら、その修繕をすとか、そういったものが主なものです。それ以外に設備の大きな改修、また、交換といったものにつきましては、これは県が毎年度、予算を確保させていただいた上で実施していると、このようになっています。

高橋（稔）委員

小規模と大きな設備ということなのですが、具体的にどのぐらいの金額で線引きをしているんですか。

道路管理課長

指定管理料の中に入れてやっていただいている主に小規模なものというのは、100万円から200万円ぐらいになっております。また、県が予算措置しているものにつきましても、これは設備の使用頻度、また、耐用年数によって年度ごとに差はありますが、二つの駐車場を合わせて、少ないときですと、県が予算設定するのは大体200万円ぐらいのときもありますし、また、多いときですと、例えば先ほど申し上げました駐車場管制システム、これはメーカーの推奨が、耐用年数が8年といわれておりますが、由比ガ浜地下駐車場の方が供用から10年を迎えたということで、平成23年に交換したわけですが、この際には約3,000万円を要したということになっております。

高橋（稔）委員

そうしますと、施設の管理運営上、支障があっては困るんですが、当然設備改修もしていかななくてはなりません。その設備改修にかかる費用は、両駐車場で大体どのぐらい、具体的に要するのかわかっておきたいと思います。

道路管理課長

実際、設備を改修していくものにつきましても、すぐ交換になるのか、パーツの交換になるのかということによって異なるわけですし、そういう意味では設備全体の今後の改修がどのぐらいかかるかというのは、実はまだ把握しきれていないというところがございます。先ほど言いましたような管制システムのような割と耐用年数が短いものについては、それなりの金額がかかってきているというふうに考えております。

高橋（稔）委員

それでは、由比ガ浜地下駐車場と片瀬海岸地下駐車場の料金収入から、指定管理料を差し引いた県の収入額について確認をさせていただきたいと思いますが、平成23年度ベースで結構ですので、どれぐらいの県収入になっているのか、過日、他の委員からもあったと思いますが、お願いします。

道路管理課長

平成23年度におけますそれぞれの駐車場における県収入額ということですが、まず由比ガ浜地下駐車場ですが、料金収入は約7,000万円です。指定管理料が約6,200万円ということですので、差し引いた分が県の収入額ということですので、約800万円となっております。

また、片瀬海岸地下駐車場につきましても、料金収入が約1億2,500万円です。指定管理料は約5,600万円ということですので、差し引いた県の収入額は約6,900万円となっております。

高橋（稔）委員

由比ガ浜の県収入が800万円、片瀬海岸の県収入が6,900万円ですか。大変差

異があるわけですが、こういった収入はやはり利用者増が収入増に直結するといっても過言じゃないと思うのですが、やはり利用者の方がどこまでも安心していただけるような、そういう設備のメンテナンスも大事かなと思います。

説明を受けましたが、今回の指定管理者選定の審査項目の中に、施設の維持管理ということが定められておりましたが、指定管理者の選定に当たり、どのような点をこの施設の維持管理というところで重視しているのか確認をさせていただきます。

道路管理課長

今、委員からお話がありましたように、管理設備、またエレベーターとか消防設備、こういった設備の不具合、故障というのはやはり事故を誘発する原因になると考えておりますことから、設備の定期点検など、メンテナンスは大変重要であると私どもも認識しております。このため、指定管理者の選定に当たりましては法定点検等の確実な実施というのはもとより、日常的な点検や、またモニタリングなど、そういったものをしていただくといったような、より高いレベルに審査の視点を置いて評価をしていただくよう外部評価委員の方とも調整してまいりたいと考えております。

高橋（稔）委員

そういうしっかりした点検ということが大事になってくると思うんですが、点検についても新しい技術といいますか、そういったものを常に追い求めていくことが大事かなと思います。国交省においても様々な指導基準等も研究されていると聞いていますので、そういったところはしっかり連携をとりながら進めていただきたいことを要望しておきます。

次に、資料の中の審査項目5番では、事故防止等の安全管理ということが定められておりました、特に緊急時の対応という点に視点を置いて、指定管理を選定していくとされているわけですが、事故や災害等が発生した場合、指定管理者はどのような対応を図ることになっているのか、これも確認させていただきます。

道路管理課長

現在の指定管理者につきましては、台風とか豪雨、地震、津波等の異常気象時、また、火災を想定して災害対応マニュアルというのを作成しております、事故や災害が発生した場合、速やかに初動対応を行うということになっております。

このため、少なくとも常時3名以上の人員を配置しております、災害が発生した場合には1名がまず場内放送で利用者に、こういうものが発生しましたということを周知し、それと避難を促すということ。そして、他の2名が場内の確認や避難誘導、また、負傷者が出た場合の救急対応というのをを行うということになっています。また、このマニュアルに基づく訓練については、年1回行っていると、こういった状況です。

高橋（稔）委員

冒頭にも申し上げましたように、両駐車場とも正に沿岸部にあるわけですから、ましてや地下構造ですから、津波への対応は十分に考えておかなければいけないの

ですが、今の緊急時の対応等の視点で津波への対応はどうなっているのか確認させていただきます。

道路管理課長

津波警報が発令された場合の対応ですが、まず場内放送で速やかに利用者に周知することとなっております。津波避難ビルにつきましては、片瀬海岸地下駐車場では海側と山側に階段があるのですが、山側海岸の直近に1棟、また、150メートルぐらい離れたところに2棟あります。由比ガ浜地下駐車場でも階段から200メートル圏内に2棟ありますので、そこへの避難誘導をすることとなっております。また、各施設内の階段、待合所、事務所の前など、分かりやすい場所に避難場所、その経路等の案内図を掲示して、日頃から利用者への周知を図っているところではあります。

高橋（稔）委員

しっかり避難誘導のサインとかそういったところにも是非、腐心していただきたいと思います。

最後になりますが、地下駐車場の指定管理者の選定に当たりまして、緊急時の対応について、どのような点を特に重視しようとしているのか、確認させていただきます。

道路管理課長

緊急時の対応につきましては被害の拡大防止、また、利用者、職員の安全確保の観点から迅速で的確な対応が大変重要になってくると認識しています。このため、指定管理者の選定に当たりましては、そうしたマニュアルの整備など、訓練の実施、人員配置体制など、より実効性の高い防災対策を提案していただくということで、そういったところに審査の視点を置いて評価するように、外部評価委員会の方とも調整してまいりたいと考えております。

高橋（稔）委員

由比ガ浜地下駐車場・片瀬海岸地下駐車場の指定管理の選定については、安全管理の視点を十分担保していただきたい。さらに緊急財政対策等の視点を考えますと、指定管理の選定については県内企業等という視点も置きながら、納税義務をしっかりと果たしていただいた上で、本県の緊急財政対策に資するような、そういう視点も十分担保していただくことを要望しておきたいと思っております。

それでは、県営住宅におきます施策について何点か伺っておきたいと思っております。

まず、先ほども申し上げましたが、口頭陳情でも先ほど述べていらっしゃいましたが、建て替えるときにはエレベーターを設置してほしいという要望が出ておりました。

特に昨今、エレベーターの事故がクローズアップされておりました。私どもも、県営住宅に限らず、あらゆる公共施設等でエレベーターの重要性や、利便性という視点からも必要性が増しているなというふうには思っているところではあります。そういった中で何点か質問させていただきます。

県営住宅におきます、シンドラエレベーター(株)製のエレベーターがどの程度、



設置されているのか、確認の意味で伺うとともに、それらのエレベーターに、今回の金沢市内での事故と同型のものがあるのか、併せて伺っておきます。

公共住宅課長

県営住宅は全部で 221 団地ございますが、県営住宅に設置されておりますエレベーターのうち、シンドラ社製のものについては、14 団地で、41 基が設置されております。また、その中に今回の事故を起こした機種と同型のエレベーターはありません。

高橋（稔）委員

同型のものがなかったということですが、死亡事故が金沢市内で起きてから、本県ではどのような対応をとられたのか確認させていただきます。

公共住宅課長

事故の報道に接しましたのは 10 月 31 日でした。私どもでは、翌 11 月 1 日に県営住宅に設置済みのシンドラ社製のエレベーター 41 台につきまして、緊急点検を行うように指定管理者に対して指示をいたしました。11 月 1 日から、同日から点検が開始されまして、その結果、この時点ではエレベーターに異常は認められておりません。また、その後、国から通知がまいりまして、改めてシンドラエレベーター社に対して、国から示された重点点検項目について緊急点検を行うよう要請いたしまして、現在、同社において順次、点検作業が行われているところでございます。

高橋（稔）委員

先ほど、事故を起こしたものと同型のものはなかったということであり、指定管理者に緊急点検をさせて点検継続中ということなのですが、全国的にもエレベーターの使用禁止措置をとった施設もあるというふうに伺ったわけですが、本県ではそこまではしていないということで、改めて確認をさせていただきます。

公共住宅課長

委員のお話のとおり、現時点では県営住宅においてはエレベーターの使用禁止等の措置はとっておりません。その理由でございますが、若干、先ほどの御答弁の繰り返しになりますが、事故を起こした機種と同型のエレベーターがまずないこと、それから指定管理者によります自主点検で異常が見られなかったこと、さらにはやはり委員の御案内のように、上層階には障害者の方ですとか高齢者の方もお住まいということでありまして、例えばエレベーターを止めると生活しにくく、いろいろ支障が出るということでそういった使用禁止等の措置はとっておりません。ただ、今回の事故の状況を踏まえまして、利用者の方にもやはり十分注意して利用していただくことは必要かと考えまして、指定管理者に入居者の乗り降りの際には注意喚起を行うよう指示をしているところです。

高橋（稔）委員

全国に公営住宅は、かなりの数がありまして、国でも事故原因の調査ということで現在、行っているというふうに側聞していますが、かなりの数のシンドラ社製エレベーターが設置されているという状況の中で、国でも、国交省を中心に

様々な対策の検討がされていると思いますが、どういう動きなのか把握していただければ、確認させていただきます。

県土整備局参事（住宅企画調整担当）

国における対応ですが、まず事故原因につきましては現在、国の社会資本整備審議会昇降機等事故調査部会において調査中でございます。

次に公営住宅のエレベーターについてですが、国の調べによりますと、平成 24 年 11 月時点で全国に 1 万 9,000 台のエレベーターがある。そのうちシンドラ社製は 1,152 台ということでございます。こうしたものにつきましては事故原因にもよりますが、扉が開いた状態で上昇や下降しないというような安全装置を設置していくことも必要となると考えられます。

しかしながら、こうしたエレベーターの改修にはコスト面ですとか、あるいは居住者がいながらの工事であるとかいろいろ課題もございます。このため、全国の都道府県などの公共住宅の事業主体からなる協議会の中に、今回、新たに国が指導しまして主要都道府県や都市再生機構から成る、検討会を立ち上げまして、課題の共有化や解決策を検討するという事としております。この検討会には神奈川県も参画しておりまして、12 月 14 日に第 1 回目の会合を行ったということでございます。

今後はこの検討会におきまして、エレベーターメーカーからのヒアリングを行いつつ、例えばコストダウンの可能性の有無だとか計画的に改修に取り組むための方策ですとか、安全確保に向けた対応について検討するという事になってございます。

高橋（稔）委員

国交省のホームページを見ましたら、既設昇降機安全確保緊急促進事業の提案募集開始ということが来年の 1 月 18 日までということで、何回かやってきているわけですし、こういふことで既設昇降機安全確保緊急促進事業ということで国の補助 3 分の 1 というスキームの中で、今おっしゃったような形で技術提案を受けながら進めていくというふうに私も認識はしているんですが、そういった中で本県としてどういうふうに、国の動きと連携していくかということが大事になってくるということ強く申し上げておきたいと思いますが、シンドラ社製エレベーターは、かなりの台数が全国的にもあるということが分かったわけですが、先ほど、課長の方から、本県では 41 台が県営住宅に設置されているということでしたけれども、具体的にどういう団地にあるのか。もう入居者の方は分かっているわけですから、シンドラ社と書いてありますから、どういう設置状況なのか、41 台の内訳を大きいところで結構ですから、5 台以上設置している県営住宅を一つ教えてください。

公共住宅課長

先ほど、お答えいたしました 14 団地の 41 基のうち、今 5 基以上の設置がされている団地でございますが、まず大きい順で申し上げますと、横浜市の細谷戸ハイツに 7 基、それから大和市のいちよう下和田団地に同じく 7 基、川崎市の野川

南台団地に6基、そして最後ですが、厚木市にございます吾妻団地に5基ということでございまして、その他、建物の規模等がございまして、一つの団地当たり1基ないし3基といったところでございます。

高橋（稔）委員

是非、点検という視点もさることながら、入居者の方に安全の確保の視点から、十分な注意喚起は促されているというふうに思いますが、しっかり対応をお願いしておきたいと思えます。

県は施設管理者として、そういった意味で適切に施設を管理していく責任が伴うわけですが、今回の事故を受けまして、エレベーターの安全確保をしていく上でどう対応していくのか、確認の意味で伺っておきます。

公共住宅課長

県営住宅においては、現在、エレベーターの保守点検について、法律で定められた定期点検を行っております。それに加えて、県としては自主的に指定管理者を通じて、月1回の設備点検を実施しております。その際、万が一、異常が認められたときにはエレベーター製造会社との保守点検となつてございまして、直ちに部品等の交換をするような形で対応できるような体制を整えております。ただ、今回、こうした事故が起きたので、私どもとしては現在、実施している緊急点検の結果、あるいは、国における事故原因の調査等の動向も見極めながら、今後、必要な措置を検討してまいりたいと考えてございまして。

高橋（稔）委員

公営住宅に居住されている方においては、正に居住の安定というのは第一義として、さらに日常生活における利便性の確保、こういったエレベーター等の利用においても安全性の確保、こういったところは十分担保しなければいけないというふうに強く申し入れておきたいと思えますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

特に高齢者の方が階下ではなくて、上階の方に住まわれている場合にはエレベーターの利用というのは日常の普通の行動となっているわけですから、特に配慮していただきたいわけですが、今、国交省の動き等も確認させていただきましたが、既設エレベーターの改修ということになってきますと、それなりの影響が工事期間中に出てきたり、いろんなところで日常生活に不便を来しかねない、こんなことも考えてしまうわけです。

さらに今回のエレベーターの事故を受けて、住宅政策においてエレベーター設置というのが後退しないことを要望しておくわけですが、住宅政策の観点からどう受け止めておくのかということを確認させていただきます。

公共住宅課長

県営住宅における住宅政策の根幹であるエレベーターについてお答えさせていただきますが、平成21年の建築基準法の改正によりまして、エレベーターの安全装置の追加など、安全面での仕様が実は強化されてございまして。その仕様に基づいているエレベーターであれば、安全性はより高いものと認識しております。

また、入居者の方の高齢化が全般的に進んでおります。県営住宅団地の現状を考えますとエレベーターのある団地につきましては、高齢者の方をはじめ、団地のバリアフリー化をしていくという観点からは必要不可欠なものかなと考えてございます。したがって、今後も限られた予算の範囲ではございます。ですので、他のいろんな計画修繕ですとか緊急修繕等々との兼ね合いもございしますが、県営住宅へのエレベーターの設置につきましては引き続き、可能な団地から対応していけるように努めてまいりたいと考えてございます。

高橋（稔）委員

県営住宅につきましては居住の確保、居住の安定を第一義としながら、可能なところからエレベーター設置にしっかり取り組んでいくという住宅政策は揺るがないということを確認させていただいたと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

最後の質問ですが、東海道貨物支線貨客併用化について伺っておきたいと思ひます。来月、視察ということもありますが、数点だけ確認させてください。

今回、東海道貨物支線が通っております京浜臨海部において貨客併用化という動きがこれまでもありましたが、一層、弾みをつけていかなければいけないと思っておりますが、十数年前にはかなり京浜臨海部の貨物支線の周辺に、遊休地もあつたりしまして、貨客併用化の必要性が今一つ、盛り上がりには欠けているかなと思ひますが、現在、遊休地の活用状況、都市インフラの状況、そして貨客併用化の引き寄せ、これを含めて、どういうふうにお考えか伺っておきたいと思ひます。

道路企画課長

委員お話し京浜臨海部の遊休地の問題ですが、かつて工場三法の規制等により、遊休地等が発生しておりました。これにつきましては、県の中では政策局の方で平成8年以降、調査を行っております。その調査結果によりますと、遊休地等は平成11年の約320ヘクタールをピークに減少傾向にございます。平成22年は約27ヘクタールと、ピーク時と比べて10分の1以下となっております。この遊休地等であつた場所は商業、物流施設や環境関連施設などへ転換したほか、将来の事業用地として位置付けが進められていると、そのように聞いております。

また、東海道貨物支線の重要性というか、必要性でございしますが、京浜臨海部は御案内のように重工業を中心に発展してきましたので、やはり貨物線中心になっております。そこに貨物と旅客、両方が必要ということで取り組んでおりますが、貨客併用化することによりまして、京浜臨海部がいろいろな都市とつながるという形の中で、京浜臨海部の活性化につながる。また、新たな鉄道のネットワークが首都圏の中に構築される、そのような効果を期待しながら我々としては取り組んでいくということでございます。

高橋（稔）委員

京浜臨海部の発展、特に国際戦略総合特区ということでクローズアップされているわけですから、多摩川対岸の東京地域が総合特区に指定されたり、本県でも

そういう大きな特区を形成して、国では両特区の連携という視点で検討会も立ち上げているということは承知しているんですが、本県政策局もこのことについては十分、取組を開始しておりますが、今回の国の両特区の連携をにらんだ国の検討会、この目的やこれまでの検討内容、このことについて確認をさせていただきます。

道路企画課長

委員お話しのように、平成 23 年 12 月に国におきまして、神奈川県側では京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区、東京都側ではアジアヘッドクォーター特区が指定されております。本年 8 月には日本の成長戦略に資する国際競争力を高めるために、この二つの特区が互いに連携しながら相乗効果を高めることを目的として、内閣官房が事務局となりまして国土交通省、厚生労働省、経済産業省、自治体といたしましては東京都大田区、神奈川県側では本県と横浜市、川崎市を構成メンバーといたしますアジアヘッドクォーター特区と京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の連携に関する検討会が設置されております。

具体的な検討は、この検討会の下に設けられました幹事会で行うこととされております。これまで 3 回開催されておまして、第 1 回目、第 2 回目の幹事会では企業誘致、企業連携、交流拠点形成について取り上げられております。今週の 18 日になりますが、第 3 回の幹事会が開催され、インフラの整備について検討が行われております。

3 回目の幹事会において、東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会、これが本県と横浜市、川崎市、東京都側の自治体も入っている検討組織でございますが、その事務局を本県が担っております。その事務局といたしまして、これまでの貨客併用化の検討に加えまして、既存の鉄道ネットワークの活用の視点も含めた羽田空港及び国際戦略総合特区の拠点への鉄道アクセスの向上について提案をしているところでございます。

高橋（稔）委員

その中で鉄道アクセスの向上ということで、既存線を活用していくということの必要性が起案されたというふうに思うんですが、そもそも既存線というのは、それなりに重要なものとしてこれまでも貢献してきた路線ですが、新線の整備というのもこれまでの検討計画の中ではあったというふうに認識しておりますが、新線の整備機関というのは今回の検討会の中ではどういうふうに位置付けられているんでしょうか。また、今回の検討会の提案の趣旨、そこをもう一度確認させていただきます。

道路企画課長

まず提案の趣旨の方から答弁させていただきますが、羽田空港や国際戦略総合特区の拠点への鉄道アクセスの強化につきましては、この拠点の整備状況等も踏まえながら、これまでの貨客併用化の検討を基本といたしまして、必要な調査、検討など、国際競争力強化に向けて、着実に取り組んでいく必要があると、その

ように考えております。

しかしながら、東海道貨物支線の貨客併用化につきましては、委員お話しのように既存線を利用する区間と新線を整備する区間がございます。この全線整備には非常に大きな事業費が必要となっております、課題の一つとなっております。

このような点も踏まえまして、今回、既存の鉄道ネットワークの有効活用の視点も入れた中で調査、検討を行っていくことの重要性について提案したものでございます。

新線の方につきましては、まずはそういう形で少しずつ、この取組を前に進めながら、そういうことを実際にやりながら新線整備についても段階的に対応していくものと考えてございます。

高橋（稔）委員

かなりばく大な経費がかかる。そして、今のお話ですと、周辺のまちづくりも進めていかなければいけないでしょうし、段階的に新線もにらみながら進めていくのかなど、こういうような考え方がベースにあるのかというふうに感じたんですが、そうは言っても、東海道貨物支線貨客併用化については、平成12年の運輸政策審議会でも今後、整備について検討すべき路線、いわゆるB路線ということで位置付けられてきたというふうに認識しています。その答申の目標年次がたしか平成27年ということになっている。今後、整備すべき路線、つまりB路線が平成27年度というところにエンドを置いてやってきたわけですが、平成27年以降、どうなってしまうのかと、今後、整備する路線ではなくなってしまうのは困りますよという思いもあるわけです。

したがいまして、今おっしゃったこれから段階的に整備していきますということと、今、私が懸念していることをどういうふうにご考慮いただければいいのか、県は東海道貨物支線貨客併用化の検討について、今後、どのように取り組んでいくのか確認をさせていただきます。

道路企画課長

委員お話しのように、東海道貨物支線貨客併用化につきましては、国の位置付けにつきましては、今後、整備について検討すべき路線ということでB路線という形で位置付けられております。貨客併用化の実現のためには今後とも、沿線のまちづくりの進展の調査などを国の位置付けも得ながら行っていくことが必要と考えております。

国においては今年度、次期答申に向けた東京圏における望ましい都市鉄道の在り方に関する調査を行っております。このような国の動向や特区連携の幹事会で提案した内容も踏まえまして、国や学識者、鉄道事業者等の協力を得ながら、東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会を基本といたしまして、東京側と神奈川側の自治体による協力体制をつくりながら、東海道貨物支線貨客併用化の実現に向けて着実に取り組んでまいりたいと、そのように考えております。

高橋（稔）委員

何点かの視点から、正に神奈川の県土づくりということで質問させていただきます

ました。公営住宅における日々の居住の安定の確保の政策展開から始まって、駐車場管理等、そういった県民の利便性の確保。さらに、京浜臨海部の発展のためのロングスパンでの対応、また、津波対策というかながわ都市マスタープランという大きな県土づくりと、本当に県土整備局は、大変な御努力があろうかと思いますが、頑張ってくださいたくことを要望しまして、質問を終わります。

#### 高橋（稔）委員

公明党神奈川県議団を代表し、付託された諸議案に関して意見を申し述べます。

本定例会で神奈川県地震災害対策推進条例が上程されておりますが、津波対策に重きを置いていく施策には賛意を表します。まず、かながわ都市マスタープランの一部改訂素案について意見を申し述べます。

かながわ都市マスタープランは本県の都市づくりの基本方向を定める根幹的な計画であり、ここに津波対策編を追加する今回の一部改訂は、沿岸部を抱える本県において重要な取組であります。最大クラスの津波は数百年から千年に1回程度の発生頻度であり、いつ来るか分からないわけではありますが、都市づくりの面から十分、備えをしていくことが重要です。被災後の早期の復興までも視野に入れた都市対策に取り組んでいただきたいと思います。

そこで行政だけでなく、県民総力戦での取組が必要であり、そうした意味で県民への浸透も必要であります。今後も最大クラスの津波に備えた都市づくりに向けて、市町と推進計画の立案、推進体制の確立など、しっかり協力しながら取り組んでいただくことを要望いたします。

次に中央自動車道笹子トンネルのつり天井板落下やエレベーター事故など、予測不可能な事故が起こっている今日、しっかりした点検などの取組が求められております。そこで、管理の在り方に関連して意見を申し述べます。

まず、由比ガ浜地下駐車場・片瀬海岸地下駐車場の指定管理者の選定基準に際してであります。公の施設として設備のメンテナンスや災害等が発生したときの適切な対応が、利用者のために安全で安心して利用できる施設を提供することになり、次期指定管理者の選定に当たりましては、防災、減災に対する指定管理者の取組をしっかり評価するよう努めていただきたいと思います。

次に県営住宅におけるエレベーター事故に対する取組と緊急財政対策における県営住宅の扱いについてであります。

県営住宅に設置されたエレベーターは、特に高齢の入居者にとって必要不可欠なものであり、その安全性が損なわれることは県営住宅の居住性そのものが損なわれるものであります。一刻も早い対策を立てることにより、施設管理者として安全・安心の確保に努め、県営住宅におけるバリアフリー化に支障が出ないよう要望いたします。既設昇降機安全確保緊急促進に関して、国の補助施策なども大いに取り入れていただくように努力されるように要望しておきます。

また、県営住宅については居住者の居住安定を第一に考え、住まいそのものを

廃止することは考えていないということを入居者へ十分に周知し、今後の住宅政策の執行に取り組んでいただくことを要望しておきます。

最後に京浜臨海部の活性化に向けて取り組んでおられる東海道貨物支線貨客併用化の検討について意見を申し述べます。

京浜臨海部は、昨年 12 月から京浜臨海部ライフノベーション国際戦略総合特区の指定を受けるなど、まちづくりが進んでおります。多摩川対岸の東京都側も総合特区に指定されたことにより、国では本県と東京の両特区の連携に関する検討会を設置し、議論がされはじめております。本県では着実にまちづくりを進め、既存線の早期活用は当然として、新線整備についても大事な取組であることから、これまで以上にしっかり取り組んでいただくことを要望いたします。貨客併用化の国における位置付けを明確に得る努力を行いながら、調査検討を行っていくことなどを要望しておきます。

以上、意見、要望を申し述べましたが、付託された諸議案に賛成いたします。