

令和3年3月4日

西村委員

まず、私からはPFIによる県営住宅の建て替えについて伺っていきたくと思います。

既に先行会派からも質疑がありましたが、この事業に関しては令和3年第1回定例会の代表質問において、我が会派から質問をしたところでもあります。上溝団地と追浜第一団地において、入居者や地域住民に寄り添いながら事業を進め、県営住宅で初となるPFIによる建て替えに、県内企業が積極的に参画できるようしっかり取り組むとの答弁も頂きました。このことについて、何点か改めて確認をしたいと思います。

さて、その代表質問で県は、県が進めるPFI事業の考えを示して、県内の建設関係団体等の意見を聞く場を設けたという答弁がありました。これは先行会派のやり取りを聞いておりますと、神奈川県県営住宅建替PPP/PFIプラットフォームの設立ということになるのでしょうか、具体的にどのような審議をしたのか、またどういった団体が参加されたのか教えてください。

公共住宅課長

委員御指摘のとおり、これは神奈川県県営住宅建替PPP/PFIプラットフォームのことで、この構成団体は、県、神奈川県建設業協会などの県内建設関係4団体、それから(株)横浜銀行で構成されています。

この取組ですが、PFIで県営住宅の建て替えを行うに当たって、県内企業も参加しやすい事業とするため意見交換を重ねてきた、あるいは組合の開催を行ってきました。

西村委員

主な事業者の意見が、常任委員会報告資料に記載されていますが、その内容についてお伺いします。まず、提案書の作成資料をできるだけ少なくしてほしいという意見が記載されていますが、どういった趣旨なのか。また県はこの意見に対して、どのように対応していこうと考えているのか教えてください。

公共住宅課長

まず、趣旨としては、本事業は入札参加者に技術提案等を求め、価格と提案の内容を総合的に評価し落札者を決定する総合評価、一般競争入札で行うこととしています。これについて事業者は提案書の作成が必要となります。

また、本事業では設計から建設、入居者の移転支援、余剰地の活用など業務が多岐にわたります。こうしたことから、提案書として建て替え後の住宅の配置計画はもとより、平面図、立面図、断面図などの各種設計図書、そして、入居者の移転支援、余剰地の活用の提案など、多数の資料を作成していただくことが必要です。

こうしたことから、提案資料を作成する負担が重いといった御意見がありました。こうした御意見を参考に、県のPFIでは提出が求められていた模型など手間のかかる資料の提出は不要とし、簡素化を図る方向です。

西村委員

提案書の作成内容を具体的に提示してほしいとありますが、これはどういった趣旨で、どのように対応していますか。

公共住宅課長

同様に趣旨からお答えします。趣旨ですが、提案内容に関して県営住宅に共通して必要な間取り、あるいは仕様といったものを県があらかじめ示すことで、事業者の提案に係る負担を軽減してほしいという趣旨です。

次に対応です。この御意見を参考に、県では県営住宅の間取りについての標準プランを示すなど、県営住宅に関する条件をできる限り、詳細に示すこととしています。

西村委員

中小企業が参加しやすい規模にしてほしいという御意見に対しては、どのようなお考えがあるのでしょうか。

公共住宅課長

常任委員会報告資料の一番後ろに参考としてつけていますが、具体的には上溝団地の事業です。上溝団地は、今現在管理戸数が1,000戸近い大規模な団地です。こうしたことから、やはり事業者から中小企業でも参加できる規模にしてほしいといった御意見を頂きました。

こういった御意見を参考に、この資料の地図でいうところの実線部分、東側を今回事業区域にしました。

西村委員

分割して、規模的に対応できるようにしたということでした。違う工事になっても、その前に作成内容の具体的な提示等があるので、大きな違いが生まれることもないであろうという御配慮をいただいているようです。

県が県内事業者参画に向けて、様々な対応をしていると、理解したところですが、実際に県内事業者が参加する見込みは、どうなのでしょう。

公共住宅課長

令和2年11月から12月にかけて、県ではPFIによる県営住宅建て替えの事業条件を検討するため、事業への参加意向のある民間事業者に、一般的にはサウンディング調査と呼ばれる意見聴取を行いました。

この調査に参加した民間事業者の数ですが、上溝団地の場合では15法人が参加し、このうち8法人が県内事業者でした。また、追浜第一団地の事業では11法人が参加され、5法人が県内事業者ということで、この結果から一定数の参加はあるのではないかと見込んでいます。

西村委員

令和3年3月に実施方針を公表するとありますが、実施方針公表後の事業者の意見を聞く場というのは設けるのでしょうか。

公共住宅課長

実施方針公表後、財務規則に基づき、民間事業者が意見を述べる機会を設けます。これを一般的に、意見調整手続と呼んでいます。この手続により受け付けた意見を、必要に応じ、事業者の募集手続に反映していきます。

西村委員

しっかりと意見調整を行っていただきたいと思います。

一方で、代表質問では、入居者に寄り添いながら事業を進めていくという旨の御答弁も頂きました。建て替えにおいては、入居者の意向を把握することが重要と考えますが、どのように把握、掌握していこうと考えていますか。

公共住宅課長

まず、県営住宅における建て替えについてですが、住宅困窮者世帯の割合を推計し、子育て世帯の入居促進あるいは団地の実情などを勘案し、実際に供給する部屋タイプの数などを決めています。

また団地の実情を把握するため、入居者の方々に今後世帯人数が変わる見込みや、あるいは建て替え後の住宅への入居希望、さらには希望する間取りなどに係る調査を実施しています。この調査に当たっては、入居者の方々の質問や疑問に丁寧にお答えすることで、建て替えに対する不安感の解消に努めるとともに、その結果をPFI事業の要求水準書に示す参考とするということです。

西村委員

しっかりと様々な意向の把握に努めていただきたいと思います。

さて、建て替えにおける入居者の移転の際、当然引っ越し費用が発生しますが、それに対して県の支援はあるのでしょうか。

公共住宅課長

建て替えに伴って住居を移転する場合、移転を行う入居者に対し、通常必要となる移転料を補償しています。入居者の方々はこの移転料を引っ越し費用などに充てることになっています。

西村委員

経済的な負担を県がするのは承知の上で、高齢者の方が多かったり、障害をお持ちの方も入居していたりするので、様々な御意見や不安などお声があると思います。そちらもしっかりと把握をしていただきますよう、よろしく願いします。

県で初めてのPFIによる県営住宅の建て替えは、多くの県内企業が注目をするとともに、団地入居者の皆様も建て替えを心待ちにしている方も多いと思います。団地入居者の皆様の御意見もしっかり伺いながら、本事業を県内企業が希望を持てるリーディングケースとして進めていただけますよう、よろしくお願いします。

次に、ホームドアの設置状況について伺います。

ホームドアの設置は、鉄道事業者が行うものであるということは承知していますが、県も財政支援を行っていき、進めてきていると思うのですが、十分なのかという声をよく頂くところです。令和2年にも東京メトロ東西線で、視覚障害者の男性がホームから転落し、電車にはねられ死亡する事故がありました。駅にはもう転落を防ぐホームドアが設置されていたのですが、稼働開始前であったという悲劇です。改めて県内でも確実にホームドアの設置を進めていただきたいという思いを込めて、お伺いします。

まず、確認で、県はホームドアの設置促進に向け、どのように取り組んでいるのでしょうか。

交通企画課長

県は、駅のホームからの転落や列車との接触事故を防止し、利用者の安全と鉄道の安定輸送を確保するため、ホームドアの設置を促進することは重要であると考えています。そこで、ホームドアの設置には多額のコストがかかるため、県は国や地元市と協調して1日の利用者が10万人以上の駅などを対象に鉄道事業者へ財政支援を行い、ホームドアの設置促進を図っています。

具体的にはホームドアの設置費用の2分の1を鉄道事業者、3分の1を国、残りの6分の1を県と地元市で半分ずつ負担するというもので、県はホームドアの設置費用の12分の1を鉄道事業者に補助しています。

西村委員

答えていただいたのに恐縮ですが、平成25年に我が会派から質問し、第2回定例会で、まずホームドアについて実証実験のお答えを頂きました。そして、同年10月の予算委員会で国の補助制度を神奈川県でも取り入れたらどうかと提案しました。もう東京都、千葉県、埼玉県は新たにそういうスキームをつくらうとしていたところだったと思います。いち早く手を打っていただき、平成26年から国及び地元市と協調して財政支援を行う補助制度の創設月になると、10万人規模の駅を抱えている市に、県が呼びかけしたという記憶があります。

それでもなかなか進まない中で、改めて我が会派からは質問、提言しているところですが、県が財政支援に取り組む中で1日の利用者が10万人以上の駅のホームドア設置状況について、確認させてください。

交通企画課長

ホームドアの設置状況ですが、県内にある1日当たり10万人以上の方が利用する駅は44駅です。令和元年度末では17駅でホームドアの設置が完了しています。令和2年度は4駅で設置が予定されており、これまで令和2年6月に京急本線京急川崎駅で、令和2年11月にはJR根岸線関内駅で設置が完了しています。

西村委員

1日の利用者10万人以上の駅において、令和2年度末の状況を確認しましたが、次に令和3年度の1日の利用者が10万人以上の駅におけるホームドアの設置状況はどうなっていますか。

交通企画課長

令和3年度は小田急小田原線の登戸駅、JR横浜線の菊名駅、新横浜駅、長津田駅の4駅で設置が完了する予定です。

また、JR南武線の川崎駅、武蔵溝ノ口駅、登戸駅の3駅ではホームドアの製作等が始まるという予定です。

西村委員

ここを詳しく聞いている理由が、川崎駅、私も栄居委員長も利用する駅ですが、JR東海道線がなかなか出てきません。JR東海道線ではホームドア設置の取組が進んでいないようですが、ホームドアの設置についてどのような課題があるのか確認させてください。

交通企画課長

ホームドアの設置の課題として、特急列車やグリーン車など扉の数や位置が

異なる場合、様々な車両が停車する駅では、車両の扉とホームドアの開口部の位置を一致させることが困難なことなどが課題です。現在、課題解決に向け技術開発を進めていると聞いています。

西村委員

技術開発は、鉄道事業者の方が様々な企業に働きかけをしたり、自ら研究開発をされたりしていると思うのですが、県でも県土整備局あるいは産業労働局でしょうか。いろいろなところの力を合わせて、何かしらの方法がないかという次のチャレンジを行っていただきたいと思います。

最後に、県は今後どのようにホームドアの設置促進に取り組んでいこうと考えているのか伺います。

交通企画課長

鉄道事業者は1日10万人以上を利用する駅全てのホームドアを設置することとしています。そのような中、国、県、地元市が協調してホームドアの設置費用の半分を鉄道事業者に補助することは、鉄道事業者の負担が軽減され、ホームドアの設置促進につながることから、県の財政支援の効果は大きいと考えています。

県としては、引き続き国や地元市と協調し財政支援を行いながら、ホームドアの設置促進に取り組んでいきたいと考えています。

西村委員

駅でホームから転落があったり、あるいは列車と接触したりする事故は、今も実際に起こり続けています。ホームドアの設置は、鉄道の安定輸送の確保のほか、駅利用者の安全・安心に寄与する大変重要なことであると考えています。ホームドアの設置は、鉄道事業者が行うべきですが、財政支援を創設し、活用いただいています。今後もこれを継続、また力強く拡充、推進をしていただけますよう、また先ほど申し上げました不可能なところがどうやったら可能になるのかということも、鉄道事業者任せではなく様々な参入をいただいている仕組みをぜひ考えていただけますようによろしく願います。

続いてもう一つ、これも代表質問で触れさせていただきました。リニア中央新幹線の安全で着実な整備推進について伺います。

JR東海は品川名古屋間の早期開業に向け、沿線各地で工事を進めています。県内においても、県立相原高校跡地にリニア県内駅の工事が本格的に進められているほか、川崎、相模原の両市内においても準備工事が進められていると承知しています。

そうした中、東京都調布市で、道路のトンネル工事に起因して陥没事故が発生しました。今後、本格的に行われるリニアのトンネルの工事に対する安全性について、県民の関心が高まっておりますし、実際にお問合せも頂いています。

そこで、県はリニアの工事を安全かつ着実に進めていくために、どのように取り組んでいくのか確認させてください。また、リニア中央新幹線の品川名古屋間のうち、トンネル区間の延長について確認させてください。

交通企画課長

リニア中央新幹線は東京都から大阪府に至る全長約440キロメートルで、JR東海が整備、運行するものです。現在は、品川名古屋間で事業が進められて

います。品川名古屋間の延長約 286 キロメートルの約 86%に当たる約 247 キロメートルがトンネル区間となっています。この区間には開業時に避難経路として、また、工事中にはトンネル掘削工事の立て坑などとして活用される、非常口が合計で 47 か所計画されています。

西村委員

それでは、次に神奈川県区間でのトンネル区間の延長と、トンネル工事の現在の状況を確認させてください。

交通企画課長

県内区間では、延長約 39 キロメートルの約 97%となる約 38 キロメートルがトンネル区間となります。工事の状況ですが、川崎市内は延長約 16 キロメートルの全てがトンネル区間で、非常口が 5 か所設置されます。市内区間全ての工事の契約が完了し、現在 4 か所の非常口で工事着手しています。また、相模原市内では延長 23 キロメートルの約 94%となる約 22 キロメートルがトンネル区間で、非常口が 4 か所設置されるほか、県内駅、変電施設、また車両基地が設置されます。トンネル区間の約 84%と全ての非常口をはじめ、県内駅や変電施設の工事に係る契約が完了し、現在、県内駅が 2 か所の非常口で工事に着手しています。

西村委員

先ほど冒頭お話しした、令和 2 年度に、東京都調布市の東京外郭環状道路の建設現場で地表面が陥没する事故が発生しましたが、この事故の概要を伺いたいと思います。

交通企画課長

東京外郭環状道路の東京外環トンネルでは、事業者の N E X C O 東日本が大深度地下を活用し、シールド工法によるトンネルの掘削工事を行ったところ、令和 2 年 10 月に住宅地で陥没が発生しました。陥没が確認された箇所は地表面から約 46 メートル下をシールドマシンで掘削した後に、縦約 5 メートル、横約 3 メートル、深さ約 5 メートルの陥没が発見されました。また、周辺の地盤を調査した結果、陥没には至っておりませんが、地中に縦約 30 メートル、横約 4 メートル、深さ約 5 メートルの空洞が 2 か所確認されました。

西村委員

現在、事故原因や再発防止策などを、有識者から構成される委員会で検証していると伺っていますが、委員会ではどのような見解を示しているのでしょうか。

交通企画課長

東京外環トンネルでは、トンネル工学の専門家などで構成される有識者委員会がこれまで 6 回開催され、検証作業を行っています。委員会では、通常、常時運転されるシールドマシンを周辺住民の要望によりやむなく夜間止めたことで、翌日の再稼働時に地盤を掘削しやすくするため、薬剤を投入するなどの作業が必要となりました。その作業によって地盤に緩みが発生し、土砂を取り込み過ぎたことが陥没の原因となっています。

なお、N E X C O 東日本は年度内に再発防止策を発表する予定で、その後、工事を再開することとしています。委員会の結果などを踏まえ、住民の不安に

寄り添いながら適切な対応をすとして、住宅被害に対して補償していく予定となっています。

西村委員

同じような工事、同じような工法と伺っており、リニアのトンネル工事でも同様の工法が用いられる。そうすると県内全ての区間のトンネル工事で、この事故が起こった場所と同じような工法が用いられるのですね。

交通企画課長

リニアの川崎市内の全線と相模原市内の相模原までの区間は、住宅地を中心とした都市部を通過することから、外環道と同様に都市部で数多くの実績があるシールド工法を用いることとしています。シールド工法は鋼製の筒に守られる中をカッターがゆっくりと回転し、土を削りながら掘り進めるもので、止水性が高く、地上における騒音や振動が小さい利点があります。

また、相模原市内の相模原以西では主に山間部を通過することから、シールドマシンではなく一般的な掘削機で掘り進めていく山岳トンネル工法を用いることとしています。

西村委員

都市部と山岳部でトンネル工事の施工方法が異なるということは分かりましたが、都市部では全て東京都調布市と同様に、大深度地下を活用した工事が行われるのでしょうか。トンネルが地表面からどのくらいの深さで工事が行われるのか教えてください。

交通企画課長

地表面から40メートルを超える大深度地下は、土地所有者等による通常利用が行われない空間であるため、首都圏など三大都市圏の一部を対象区域にして活用が認められています。JR東海は東京都品川区から本県の川崎市を経て町田市まで、延長約33.3キロメートルの区間において平成30年10月に国土交通省から大深度地下の公共的使用の認可を受けました。

県内区間では、川崎市内の全線で大深度地下を活用した工事が行われ、地表面からの深さについては最も深いところで約113メートル、最も浅いところでは約44メートルとなっています。なお、相模原市内は県内駅が地表面から約30メートル程度のところに設置されることから、大深度地下の活用は行われていません。

西村委員

法的には大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づいていることが分かりました。JR東海は東京都調布市の事故をどのように受け止め、今後どのように工事を進めようと考えているのか伺います。

交通企画課長

JR東海は、これまでのシールドトンネル工事による陥没事故などの事象を踏まえ、土を取り過ぎないように取り組むよう、適切に監督しながら施工することとしています。また、トンネル掘削工事を進める中で施工状況の計測を行い、水や土の圧力に耐えられる安定した状態で掘り進めるとしています。

なお、今回の陥没を受けJR東海は必要な対策を講じ、住民に説明した上で工事を進めると聞いています。

西村委員

それでは、県はリニアの工事を安全かつ着実に進めていくために、今後どのような対応を考えているのか教えてください。

交通企画課長

県は川崎市、相模原市とともに、令和3年2月19日に次の内容について要請を行いました。まず、工事着手前には十分な調査を行い、安全を確認した上で沿線地域に対し、工事内容を丁寧に説明し、工事中は適切に施工管理等を実施し、安全確保に万全を尽くすこと、また、万が一工事に伴い地表面などの異常が認められた場合は、速やかに安全を確保し、原因究明を行った上で必要な措置を講じ、その都度地域住民に状況を丁寧に説明することを求めています。

県は市と連携し、JR東海が県民の不安を解消するための対応ができているのか確認しながら、必要に応じて助言、指導を行っていきます。

西村委員

リニア中央新幹線の実現は、本県の経済の一層の発展に寄与する機会だと思います。細やかに確認しながら、川崎市や相模原市とも連携して、沿線地域の方々がまず一番は安心していただけるということを最優先に考えていただきたいと思います。そして、安全にリニアの工事が進められるよう、引き続きJR東海の対応を注視しながら、適切に指導し、リニアの安全で着実な整備推進につなげていただくことを要望して、本日の質問を終わります。