

令和3年10月11日

鈴木委員

私からは、大きなまた地震があつて、特に私は前々から懸念していた鉄道の問題が、昨日もどこかの変電所に火災があつたということで、連日鉄道会社のいろいろな対応について報道がありました。

私も前々から気にしているのは、災害のとき、例えば川口駅で人がいっぱい集まったとかというのは、10年前の東日本大震災の教訓が全然生かされていないという話になると思います。電車が途中で止まったらどうするのかと思います。もちろん、電車から出てきて歩いて、中には震度5弱の地震があつたときには、特に線路を午前1時頃に降りて、車内にも2時間近くいたという乗客もいました。

私は、線路を歩く、歩かないというよりも、最大の問題だと思っているのは、これはちょうど2018年の大阪の北部地震でも指摘されたことですが、踏切が閉まったままだということです。救急車もそこに行けないですよ。踏切を誰が上げるのかというような問題について、私も前々から指摘はしてきました。

今年の6月30日に、一応7月に国土交通省から出ているのですが、改正踏切道改良促進法の概要の取組という中に、具体的にこの神奈川県では、災害時に管理の方法を定めるべき踏切道というのが7か所指定されています。これはどこなのか。

道路管理課長

委員おっしゃいました7か所の踏切ですが、まず国土交通省が管理している川崎大師第1踏切です。次に、川崎市が管理している京急川崎第2踏切です。そのほか、神奈川県が管理している、県管理道路沿いにある踏切が5つありますが、鎌倉市に2つありまして、1つは極楽寺4号踏切、それからもう1つは和田塚4号踏切です。続きまして、小田原市にあります穴部踏切です。それから大和市に2つあります。桜ヶ丘1号踏切と大和1号踏切です。

鈴木委員

今、この中でもって、5つは県の管理道路沿いという中で、今の踏切道についての具体的な方法を定めることに対して、来年の6月ぐらいまで猶予があるようだけれども、進捗状況はどうですか。

道路管理課長

指定された踏切ですが、こちらについては災害時の管理の方法を定めるべきということでして、まず、関係機関との災害時の連絡体制を整備するということと、長時間の通行遮断の解消に向けた手順を定めた対処要領を作成するということ、さらに定期的な訓練の実施を策定する、これらを来年6月までに国のほうに報告することになっています。

このうち、現在私どもとしましては、関係機関の災害時の連絡体制の整備は整えたところです。

鈴木委員

連絡体制をつくったってしょうがない。連絡って、電話番号があればいいで

す。今私が言っているのは、こういう、いつ起こるか分からないという状況下で、踏切について、報道ベースの確認だが、自治体の道路管理者が手動で遮断器を上げる段取りなどを定めておくことが大事なことだと思います。こういう具体的な段取りなどはどうするのですか。まだあと1年あるから放ってあるのか。そんな連絡体制を整えたとか、そのような答弁をされていては駄目ですよ。こういう状況下で皆さんに防災体制については、また10年前を思い出して取り組んでほしい。私はこの鉄道問題というのは本当に大きな問題で、踏切だけではなくて、例えば私の住んでいる鶴見でも、鶴見駅から新子安まで行く間に、人の2倍の丈ぐらいの高いフェンスがあります。海側にもし津波が来たら、どうやってこれを乗り越えていくのか。毎回私は言っています。ところが、踏切に対しても、それを開けるような手立てがない。この概要の取組の中に少なくとも入っていない。神奈川県に言ってもしようがないとは思いますが。鎌倉にはまた、その辺りは大変な津波が来ると想定されているではないですか。踏切問題について、あなた方は考え方が甘過ぎるのです。緊迫感がない。

そもそも、こういう形で、国土交通省からこういう通知が出ているのに、一体あなた方はいつまでにどうやってやるつもりですか。もちろん来年の6月までとは思いますが、例えばスケジュールとか、そういう計画を持っているのですか。

道路管理課長

委員御指摘のとおり、具体的な対処方法については、今、鉄道事業者と調整を進めているところでして、具体的なラインについてはまだ、正直に言ってまだ策定できていません。しかしながら、災害時、緊急時の連絡体制は整えておりますので、もし仮に、緊急に開放すべき踏切がありましたら、鉄道事業者のほうと連絡を取りまして、現場での対処方法について対応してまいりたいと考えています。

鈴木委員

今の、あなたの答弁はここで立ち話をしているのではないのです。ここは議会というところで、あなたとやり取りをしているわけで、連絡体制が取れたからと、何を言っているのですか。災害というのは、連絡を取ったって現場は動けないのです。連絡だってどのように取るのか分からないですよ。もちろん、対策本部を設置したりとか、例えば空を飛ばしたりいろいろあるとは思いますが、現実的に多くの踏切や道路が寸断されている状況下において、どここの踏切だけ開けるといふわけにはいかないわけです。だけれども、人命を預かるこういう踏切というようなことについては、国土交通省から指示も出ているのに、いまだにこういう形でもってやっているということは絶対に納得がいきません。いつまでにどうするのか。まずはこの踏切の開ける段取りだけでも大至急やりなさい。手動で上げられるということだけでも。

道路管理課長

委員御指摘のとおり、早急に鉄道会社と調整して、対処方法について検討してまいりたいと考えております。

鈴木委員

指摘したいことはほかにもいっぱいあります。最後に少しお聞きしたいこと

がありますが、例えば防災計画がどんとある。くらし安全防災局がきちんとあるわけです。そして県土整備局が現場を預かっているということで、正直に言って19年ぶりにこの委員会に来て、私はこんな現場のことをいろいろやっぴらっしゃることを初めて知ったわけです。ところが、この防災計画をつくったりするような、ある意味ではブレンである、頭であるところのくらし安全防災局と県土整備局は、例えば連絡やいろいろなことは、どのような形で最終的に、縦割りの局の中で連携を取っているのですか。私は急に心配になった。それは何かと言うと、部局をまとめるということは、そこに対して必ずどこかのグレーゾーンがあるものです。これはどうやって決めているのか。もちろん、連絡会議などがあるとは思いますが、私がすごく心配したのは、これほど現場のことについて、県土整備局の方とやり取りをするとは夢にも思いませんでした。ところが、いざくらし安全防災局についてはこうです、ああですと答える。しかし、いざ踏切のこととなると県土整備ではこう答える。だけれども、その災害の状況下で発生するようなはざまの事態については、どのように解消しているのですか。これは大変な問題ではないのかと思って。どういうふうに県土整備局とくらし安全防災局というのは、災害に対しての縦割り行政をどう対応しているのか。みんな職員の方が知っているのかどうかを、最後に聞かせていただきたい。

県土整備局企画調整担当課長

安全防災に関する事柄については、基本的にはくらし安全防災局が県としての取りまとめという形です。県土整備局については、もともとが所管施設の管理者という立場ですので、施設管理については県土整備局が担っています。

日頃の情報連絡ですが、そういった意味では企画調整担当課長という職が各部局にあります。企画調整担当課長会議等、ミーティングが頻繁に行われますので、こういったところで情報連絡を取っています。もちろん、施設管理については県土整備局だけではなくて、環境農政局等もありますので、こういった部署も含めて、日頃から情報連絡を行っているところです。

鈴木委員

あなたは今そう言われますが、ここでやっている例えば日常のことと、何かそごがあります。確かにそれは企画調整担当課長がいらっしゃると思いますが、本当にいちいち情報連絡をしますか。私はそのところで、例えば作った文書について、現場とそういう間の、要するに境みたいなのが、部局をまたいでいる中で、ある意味ではすごい落とし穴のようなものがあつたらどうするのかという心配をして、私は最後に質問をしたわけです。

もう一度、申し訳ないですけども、くらし安全防災局と県土整備局、これらの具体的な役割と、その日常の災害対策の方向性というようなものを、ぜひとも分かるように出していきたい。それを要望して終わりにします。

意見発表

鈴木委員

私からは、まず県土整備局のほうからですが、かながわ交通計画については私もお話し申し上げましたが、概ね20年の計画ということであるならば、20年後の社会というのはどういうものであるべきか、またあるのかというようなことは明確に書くべきだと考えます。あわせて、平成19年に前のバージョンがあったわけで、そのときの計画に対する反省なり、またこの点が足りない、またこの点をこうしていくべきだという総括があって然るべきだろうと私は思いますので、そこら辺のところをしっかりと全般に書き込んでいただきたい。

2つ目には、車社会が物すごい勢いで変わってきていると。特にEV車、水素エネルギーによる燃料電池自動車、間違いなくこれらは20年の間には大変な形になってくるでしょう。あわせて、今日も一般紙で報道があったけれども、みなとみらいでキックボードのヘルメットをつけない実証実験が始まったということがあって、ますますこの社会は、今考えているような交通の社会ではなくなっていくと思います。それに対する未来にしっかりと向けた形で、例えばインフラ、例えばEVだったら私も申し上げたけれども、EVの電源そのもの自体がない問題についても、積極的に記述していくべきだろうと思いました。

3つ目には、今までの交通計画の実施計画というのは道づくりの計画の中に入れて下がるというけれども、道づくりは別に道路しか書いていないわけで、空並びに鉄道、こういうものについてはどうしていくのか。何の計画でそれを明記していくのかという課題をしっかりと解決していただきたいと思います。

次に踏切の問題、今日もまたお話しさせていただきましたが、災害時の踏切道、この問題については大変大きな問題で、一朝一夕にできないことは私も分かりますけれども、既に国土交通省から、もう1年近く前からこういうアラームが出ているのに、いまだに連携だけということはないだろうと思います。救急車をはじめ輸送、そしてまた緊急事態に対して、踏切が逆に障害になっているという問題もあると思うので、そこら辺のところについてはしっかりとした対応をよろしくお願いしたいと思います。以上が県土整備局関係です。

企業庁については、私も申し上げましたが、ホームページについては本当に整理していただいてありがとうございました。しかし、やはり検索等々を含めた、一步でも、また欲しい情報がすぐ出てくるというようなホームページにしてあげねば何にもならないだろうということで、さらなる御尽力をお願いしたい。

2つ目には、これからの時代にふさわしい水道システムの構築ということについて申し上げました。大変きつい言い方で恐縮だったのですが、やはり私から見てみると、平成22年8月に神奈川県内水道事業検討委員会報告書が出てもう既に10年近くたつ。そして新たに、そういう報告書が出た。説明によれば河川についての記述もしてあるんだということは私も認めますが、そのプロセスというのは県民に知らされていない。結局は10年間どういうふうに行われたのかというように形で、私はずっと、そんなに変わっていないことをなぜ10年もかかるのかというように言い方をさせていただいた。ただ、翻って見るならば、

やはり5事業者ですから、大変な御苦勞があったと私も十分分かった上での発言です。しかし裏を返せば、この5事業者がどういう態度でいるのかというのは、きちんとしたターゲットがあれば、プロセスの中でこういうところは反対している、こういうようなことを足を引っ張っているとよく見えるわけです。ところが、10年頑張りましたと言ったって、誰もそんなこと認めやしません。やはり事業そのもの自体というのはターゲットがあって、そのプロセスをみんなで見えて、そして評価をしていくというのがプロセスであって、こういう事業計画を一刻も早くつくっていただきたい。

あわせて、時代というのはすごく、料金の値上げ問題も含めて、水道事業者の方々に対して理解が深まっていくのではないかと私は思っているんです。要は、水と安全はただだという時代から、既存のものと何か違うものをつくることにはみんな国民は拍手をするけれども、既存の中でもってやるという皆様方、それも使っているお客様のお金でこの事業をやっているという事業というのは、本当に大変な仕事だと私もよく理解しています。だから、逆に私はそういうプロセスの中で、災害対策等々も含めて、皆様方も理解をしていただかないと水道が本当に使えなくなりますよということのアピールも私は必要ではないかと思えます。最後に、ぜひともそういうようなアピールも含めて、攻めの経営というところに転じていただきたいという要望を申し上げて、諸議案に賛成いたします。