

防災対策条例調査特別委員会

(平成29年7月6日)

○ 小林博次委員長

それでは、ただいまから防災対策条例調査特別委員会を開催させていただきます。

きょうのお時間は、後ろの日程もございますから1時間ちょっとぐらいで終わりたいと思いますので、ご協力をよろしくお願いします。

それでは、この前の委員会で富田の高架橋及び跨線橋に関する資料請求がありましたので、タブレットのほうに資料が入っていますので、説明を受けたいと思います。

ちょっと待ってください。

どうぞ説明してください。

○ 川尻道路整備課参事・課長

道路整備課、川尻でございます。

それでは、タブレットに配信してございます都市整備部前回請求資料につきまして説明させていただきます。

さきの6月27日の防災対策条例調査特別委員会で資料請求いただきました富田高架橋・跨線橋の耐震化の状況について報告いたします。

これにつきましては、実は2月定例会議会の都市・環境常任委員会のほうでも請求があり同様の報告をさせていただきましたが、改めまして照会先、国土交通省三重河川国道事務所道路管理第二課のほうに問い合わせをいたしまして、本当に大丈夫なのかという確認をしております。

結果といたしましては、こちらに記載のとおり、耐震対策については阪神・淡路大震災クラスの地震でも大丈夫、補強の必要はないというふうに聞いてございます。

ただ、老朽化対策が必要ということで、これにつきましては道路法の改正で橋については近接目視をしながら点検することになっておりますが、国道1号の富田高架橋、これは市道の上なんかを走っている橋の部分、高架橋は平成26年度、27年度に、それからJR関西線の上を走っている富田跨線橋については平成27年度1年間で点検を実施しております。若干、コンクリートの剥離等があるということで、それについては、現在その補修計画を策定中ということです。いつするのかということも確認いたしました。今、策定中ということで、改めましてまた確認できましたらご報告させていただきたいと思っております。

説明は、以上でございます。

○ 小林博次委員長

ありがとうございます。

質問があれば受けます。質問があれば手を挙げてください。

森委員、いいかな。

○ 森 康哲委員

この問題は、ただ単に国道1号の安全対策というだけではなくて、その下を通っている関西線の複線化という問題もあわせて問題になっている箇所だと思いますので、その辺の計画をきちっとすり合わせをして、緊急輸送道路の整備とあわせて関西線の複線化、そして都市計画上のいろいろな計画に基づいて計画を進めるべきだと思うので、目視によって大丈夫だというと、なかなか数字が出てこないと信用できない部分があるんですけども、何か数字的に大丈夫だというのはないんですかね。

○ 川尻道路整備課参事・課長

済みません。例えばこれは富田の高架橋ですが、例えば市道の道路、市道の走っている橋について耐震化が終わっているかどうかというのは、設計された基準年度、それと、それに対してどういうふうにクリアしているかということをチェックして、それがクリアしているかしていないかということになりますので、この後また橋梁の耐震化のほうで説明いたしますが、桁かかり長、橋の桁が台の上に乗っている、そのかかり長がどれぐらいあるんや、どれだけやったら大丈夫ですというチェックをしているので、何%耐震化しているとか総数の数とかではなしに、一個一個の橋の割合とかパーセントを出すようなものではないので、ここについては阪神・淡路大震災のクラスの地震が来ても壊れないという照査が終わっておるということでございます。

○ 森 康哲委員

例えば、コンクリート建築やと何十年が耐用年数で、スクラップ・アンド・ビルドで補強したり、または壊して新しいのをつくったりというのを検討していくと思うんですけども、この跨線橋の橋台に関してもコンクリート建築であると、そして、中に鉄筋が入っ

ているということを考えると、やはり老朽化、目視だけで剥離の部分だけを見るのではなくて、やはり内容的なものもしっかり調査をした上での判断というのが必要だと思うんですが、その辺、市としての見解はどうなんでしょうか。

○ 川尻道路整備課参事・課長

当然、耐用年数というものも必要になりますし、それから経年、何年ぐらい経ったら見直しをするというのが当然ありますので、そういう時期が来れば、当然、その時点でその橋の構造のチェックをかけて一個一個照査をかけます。例えば、コンクリートの強さが今も昔の同じだけの強度があるのかというのを、そういう機械がありますのでその機械で調査をしますが、四日市でいくと、まだ、そういう照査をしなければいけないという橋はないんですけど、この橋についても、まだ国土交通省ではそういう対象になってはいないということだと思います。

○ 森 康哲委員

ちなみに、そういう基準というのはあるんですかね。10年に一度確認しなきゃいけないとか、100年に一度確認しなきゃいけないという基準とか何か。

○ 川尻道路整備課参事・課長

年数に関する基準はございませんので、やはり、あくまで100年程度、例えばチェックをかけにいくんだと思います。

○ 小林博次委員長

よろしいか。

○ 森 康哲委員

はい。

○ 小川政人委員

阪神・淡路大震災程度では大丈夫という答えが出てきておるわけであって、その答えを出したものを資料として国に請求できやんのか。

○ 川尻道路整備課参事・課長

一度請求してみます。

○ 小川政人委員

それなら、請求して、もらえたらここへ配ってもらえる。

○ 川尻道路整備課参事・課長

請求の後、いただけましたら配付させていただきます。

○ 小林博次委員長

ほかは。

○ 早川新平委員

今、森委員が質問されておったので、現実、きのう、橋梁、福岡県やったかな、大分県かな、あれ、線路、鉄道のあれが流れていますやんか。あれ、絶対安全やというふうな基準があったと思うんやけど、並行して走っている道路のほうは橋もきちっと立っておるけれども、そういったところで、富田の国道1号のところというのは、地元の方々というのは、やっぱり非常に目視というか危険性を、安全やということを余り理解していないんだよね。だから、そこで数字的なものとか、それから、幾ら安全や安全やと言われても、ちょっとやっぱり疑心暗鬼になっているところがあるので、今小川委員が言ったように数字とか、実際ただ安全ですよと言われるだけやと危惧をるところがあるので、よろしくお願ひします。

○ 小林博次委員長

要望ですね。

○ 早川新平委員

はい。

## ○ 小林博次委員長

ほかに。

この問題について、次、本日の議題にも関連をしますので、あわせて2番目の問題に入って引き続きその中でも質問をいただけるように対応したいと思いますので、よろしくお願ひします。

それでは、前回の議論に引き続いて、緊急輸送路の確保、これについて議論をさせていただきたいと思ひます。

それでは、まず、緊急輸送道路と、それから橋梁の耐震化対策の現状、これを危機管理室及び都市整備部から報告をいただきながら論議を進めたいと、そう思ひます。

## ○ 蒔田危機管理室長

危機管理室長の蒔田でございます。

私のほうからは、先ほど委員長申し上げていただきました緊急輸送道路についてというところの項目につきましてご説明、ご報告をさせていただきます。

タブレットのほうでいきますと、03危機管理監のところをおあけいただきたいと思ひます。ちょうどタブレットページ上に30ページございます。

私のほうからは、その紙面の中で重要と思われるところを要約しながらご説明をさせていただきたいと思ひます。

まず、30分の3のところでございます。

ちょっとこちらが表紙になっておりまして、今回お付けをさせていただきます資料の表紙でございます。三重県緊急輸送道路ネットワーク計画ということで、三重県のほうが策定したものでございます。

紙面上、あと2ページほど飛ばしていただきまして、5分の30のところをおあけいただきたいと思ひます。

その5分の30につきましては、この計画の策定の経緯が少し県のほうにおいて記載がなされています。今回ご説明申し上げる中で要約させていただきますと、一番最終行のところに、現在の路線につきましては403路線、1817km指定をしておるというのをご確認いただきたいと思ひます。現在、県では403路線、1817km指定をしております。

次のページをおあけいただきたいと思ひます。ちょうどページは30分の6でございます。

こちらでは、緊急輸送道路の指定の定義ということで、ちょうど中ほどに表のようなも

のがございまして、緊急輸送道路の第1次、第2次、第3次ということで、大きく三つに分かれているのがご確認できるかと思えます。

特に第1次につきましては、県庁であるとか地方の都市、重要港湾などということで、そのあたりを連絡する道路となっておりますし、第2次につきましては、それと、要は、四日市の庁舎であるとか主要な防災の拠点を連絡する道路、第3次のほうはちょっと省略をさせていただきますけど、大きく1、2、3ということでランクづけがされているというのがご確認いただけたらと思います。

続いて、もう一枚紙面を送っていただきまして、30分の7ページです。

30分の7ページのところでは、(2)として緊急輸送とは何ぞやということが書かれております。災害発生時における人命の保全、被害拡大の防止、災害応急対策の円滑な実施を図るための救助、救急、医療、消火活動及び避難者への緊急物資の供給等、必要な人員及び物資の輸送をいうというふうに定義づけられております。

2枚ほどめくっていただきまして、30分の9ページへお進みいただきたいと思えます。

ちょうどこの紙面につきましては、防災拠点とその緊急輸送道路の区分ということで、それが少し図表的にわかりやすく表現がなされています。

県庁と県の庁舎につきましては、1行目でございますけれども、第1次の道路で結ぶであるとか、3段目になりますけれども市町の庁舎を結ぶのは第2次で結びますという、そのような類で、表形式で見やすく整理がなされております。

続いて、少し飛びますけれども30分の19へお進みいただきたいと思えます。

ちょうど30分の19ページにおきましては、ちょうど三重県の地図がございまして、少しちょっと見にくいですがけれども、色別に第1次が赤になっていたり色表示で路線名がわかるようになっております。ちょっと参考にご覧いただければなと思えます。

続いて、あと2ページほど送っていただきまして、30分の21へお進みいただきたいと思えます。

30分の21ですけれども、このページにつきましては、私どもの地域防災計画の中での記載のところがございます。緊急輸送道路及び防災ヘリポートの整備ということで緊急輸送道路の項目がございますので、そのみご紹介させていただきます。

(1) 緊急輸送道路の指定ということの欄でございます。災害時にはということで、先ほどほぼ申し上げましたのでちょっと割愛をさせていただきますけれども、また書きのところからご案内させていただきます。

市は、防災関係機関と連携して、河川、海路、空路といった道路以外の輸送網との連携に配慮をしますと、そのような感じで記載をしております。

それと、2番につきまして緊急輸送の体制の確立ということですがけれども、こちらも記載がございまして、このところでは、特にまた書きのところでございます。道路啓開を迅速に行い、必要な緊急輸送を確実にを行うため、関係団体と応援協定を締結し、緊急輸送における運用の取り組み等を定めます。

道路啓開につきましては、ともかく1車線でも通れるようにということで、現在も福岡県、大分県のほうで行われている作業がこれに該当するものでございます。

続いて、紙面をあと2枚ほど送っていただきまして、30分の23へお進みいただきたいと思えます。

先ほど三重県地図のほうで、ちょっとなかなか見にくい図面でしたけれども、これは、私どもの地域防災計画で記載をする路線の路線名でございまして。

次の30分の24も同じでございまして。

それでは、少しまた進めさせていただきまして、最後になりますけれども30分の27ページのほうをお進みいただきたいと思えます。

このページにつきましては、私どもの市と災害時に応援協定を締結しているところでございまして、本日ご紹介をさせていただきますのは左の番号でいきますと22番と23番という、この二つの項目についてご紹介をさせていただきます。

22番につきましては、災害発生時における調査及び災害用応急復旧工事に関する協定、それと23番、災害時における緊急通行妨害車両等の排除業務に関する協定ということで、二つご紹介をさせていただきたいと思えます。

説明のほうは以上でございまして。

## ○ 小林博次委員長

ありがとう。

## ○ 川尻道路整備課参事・課長

道路整備課、川尻でございまして。

資料につきましては、戻っていただきまして、04都市整備部というものがございましてのでご覧ください。9ページのものでございまして。

9分の2をご覧ください。目次でございます。

きょうは、1番、本市における耐震化の現状と、2番で耐震化対策とはどういうものかという、この2点についてご説明させていただきます。

9分の3ページをご覧ください。

本市における耐震化の現状でございます。

黄色い四角い枠に書いてあるところが重要な橋梁として位置づけて、こういう橋梁から優先的に耐震対策をしていくということでございます。

鉄道をまたぐ橋梁、跨線橋、道路をまたぐ橋梁の跨道橋、そして、緊急輸送道路にある橋梁、次に、幹線道路にある橋梁で、こういうもののうち橋長が15m以上の橋梁を優先的に耐震対策するというところでございます。

9分の4ページをご覧ください。耐震化の現状でございます。

緊急輸送道路にある橋梁につきましては、真ん中に記載してございます6橋ございます。そのうち、ボックス構造のものが1橋ございます。これは耐震対策が不要でございます。ですから、5橋対策済みでございますので、緊急輸送道路にある橋梁については対策済みでございます。

また、緊急輸送道路にある橋梁のうち鉄道をまたぐ橋梁とか道路をまたぐ橋梁については上の二つのカテゴリーになるんですが、跨線橋、歩道橋についても、緊急輸送道路にある跨線橋、歩道橋は耐震対策が済みでございます。それが9分の5——ちょっとサイズが大きいですけど——の図面のほうに記載してございます。非常に見にくい図面でございますが、大きいですけど、国道1号と23号に平行して少し四日市の中心部ににつきまして、富田山城線からスタートして、青い線になるんですが、山手中学校の横を抜けている阿倉川西富田線というものが実は第4次緊急輸送道路。これ、先ほど危機管理室長の説明では第3次まででしたが、ここで市が指定している第4次ということで、第1次緊急輸送道路である国道1号、23号が浸水する可能性もあるということで、それを補完する意味で、少し山手側で南北に通るところを第4次としてございます。青い実線になっております。山手中学校の横を抜ける阿倉川西富田線。海蔵地区市民センターの西で赤堀山城線という道路になって、これは西浦通りにつながってくるんですが、末広橋を越えてまいります。そして、湯の山街道を越えて中央通りでぶつかって、一旦、中央通りを西へ戻っていただきます。図書館の前の道、堀木日永線になります。これを笹川通りまで緊急輸送道路の第4次になっております。そして、笹川通りで国道1号へ戻るというのを第4次としてございま

して、こちらに四日市市が管理しておる緊急輸送道路がございまして、この中にある橋につきましても耐震対策が済んでおるという現状でございます。

続きまして、9分の6をご覧ください。

これは、代表的な橋梁の写真でございます。一度見ていただければと思います。

続きまして、9分の7、耐震化対策とはどういうものかというのを少し説明させていただきます。

橋梁の耐震化対策としては、地震の揺れにより上部工である橋桁が落ちないようにするための落橋防止対策と、橋脚が壊れないようにする橋脚補強、この二つがございます。

まず、落橋防止対策につきましては、地震の揺れで上の上部部分が落ちないように橋座、橋台とか橋脚の桁が乗っている座、乗っている部分を広くすること、拡幅や、それから落ちないようにチェーンで結んだりとかということなんか、そういうことを下の表で記載してございます。

工法としては、目的に合うように桁かかり長の確保、橋座拡幅。落橋防止構造は、PCケーブルやチェーンによる連結。変位制限構造というのは、その橋台とか橋脚の中にコンクリートなんかの突起物を出して桁が落ちないようにするようなものでございます。その事例が下の図1に幾つか記載してございますのでご覧ください。

続きまして、9分の8をご覧ください。橋脚補強についてでございます。

これは、地震の揺れによって橋脚が折れたり変形したりすることを防ぐために、柱部分を鉄筋コンクリートなどで巻き立てて、ざくっと言えば太くして強くしたりするとか強い鉄板を巻いて強くするというようなことですが、下に概要がございまして、代表的なものでございます。

工法として、RC巻き立て工法、既設橋脚を鉄筋コンクリートで巻き立て補強するもの。それから、薄層巻き立て工法というのは、河川とか線路なんかの近くで橋脚を太くできない場合には、これをポリマーセメントモルタルとかちょっと強いものを使うことで薄くして強くするというものです。そのほか、三つ目で、鋼板巻き立て工法、これは鉄板で橋脚を巻き立てるといような工法でございます。こういうふうなもので橋脚を補強します。

9分の9をご覧ください。

その事例を少し写真でつけてございますので見ていただければと思います。

説明は、簡単でございますが以上でございます。

○ 小林博次委員長

もうそれだけかね。

説明に対して、また質問を行ってください。意見でも結構ですから。

○ 森 康哲委員

何度も同じ場所の質問になるんですけども、消防本部にちょっとお尋ねしたいんですが、富田のあの陸橋のところは、日常の例えば緊急出動、救急出動のときに、今、問題になっているのかなっていないのか。安全に緊急車両が通行できる状態なのかどうかをちょっとお尋ねします。

○ 坂倉消防長

消防長の坂倉でございます。よろしくお願いいたします。

今、森委員から、いわゆる富田の跨線橋といいますか、今、実際に私どもは通常の救急出動、火災出動において特に何か何らかの支障があるとかそういう話は出ておりませんので、今、私どもの認識としては現在問題にはなっていないと、そんなふうに思っております。

以上です。

○ 森 康哲委員

私は、消防団で火災出動するときに富田地区で火災があると羽津地区から消防車を運転してあそこを通るんですね。非常に見通しが悪くて、トラックが、大型車が両車線にとまっている場合、中央をすり抜けることができない、それぐらい狭いですね。

そういう状態が分団でさえあるのに、日常のそういう緊急出動、毎日何回ありますか。結構頻度が高いと思うんですけども、それで問題がないという発言は問題だと思う、逆に問題があると思うんですが。

○ 坂倉消防長

申しわけございません。例えば、車の渋滞しているときの状態、先ほど森委員が言われるのは大型車がとまっている中で、やはり道路幅員が狭いのではないかと、そういうようなご指摘でございます。

そういった面では、私ども緊急走行をしていく中で、いわゆる車両が退避していただく、どのようにどいていただく、そういうことについては、サイレン、赤色灯、それからマイク放送、そういうのを使いながら、これも当然、森委員も分団車両を運転されているのでよくご存じだと思いますけれども、そういったところで、いわゆる通行車両を、言葉としてはどけながら、排除しながら緊急走行をしておるというのが現状でございます。

どれが困難かというようなこともございますけれども、私ども、いろんな道路幅、道路幅員、それから交通量、ケース・バイ・ケースでいろんな状況になるというのはこれはやむを得ない状況ですけれども、そういった段階で全て全くスムーズに、例えば、緊急車として50キロとかで走れるかということ、そういうようなことではなくて、確かに跨線橋ですのでカーブもあって坂になっていてというようなことが委員ご指摘のとおりではございません。

以上です。

#### ○ 森 康哲委員

北消防署の位置もあると思うんですけれども、コンビナート災害に備える上に当たっても、必ずあそこを通らなければ最短で出動できない位置にあるんですね。そうすると、今の北署の場所を移さない前提で考えると、やはり道路のほうを改善してもらった方がいいんじゃないかと。それを全く問題ないと言うと改善してもらえないので、やはり、日常的に幅員がもう少しあればいいところとして、勾配のきつき、あそこは雪が降ると大渋滞になります。いつもあそこ、つるつるになって立ち往生してしまう。そうすると、そこを避けなきゃいけない事態になるんです。前回のあの大雪、あれでも救急車、あそこを通れなかったところなんですけれども、勾配だけではなくて幅員やいろいろな要素が絡み合っただけであそこはなかなかネック点になっていると思うので、消防のほうから問題はないということではなくて、やはり改善の提案ぐらいは要望を出していくべきだと思うので、その辺、もう一度消防長、考え方をお伺いします。

#### ○ 坂倉消防長

森委員、おっしゃったように、道路、いわゆる緊急車両が走行する道路について、以前も都市整備部と、特に通行上、私ども一番大きいのは隅切りの問題もございます。そういったところでも点検をしながらやるということでございます。

ここについては、今、委員ご指摘のように、いろんな現場の声も私もしっかり吸い上げて、それで必要な部分についてはまた要望してまいりたいと、そのように考えております。以上です。

○ 小林博次委員長

よろしいか。

○ 森 康哲委員

はい。

○ 小林博次委員長

じゃ、ほかの委員の人、どうですか。

○ 加納康樹委員

私たち、あくまで防災対策条例調査特別委員会の委員ですので、都市・環境常任委員会のような質問をするつもりは全くありません。

今、話題になっているところ、きょう、取り上げていただいているのは岡崎市さんの条例でいくと第20条の緊急輸送の確保という、ここを盛り込む必要があるんじゃないかというところの裏づけを今させていただいておるのかなという認識です。

いろいろ意見もあるようですので、ぜひ私としては、この条例の中にこの緊急輸送の確保というものも盛り込んで市民の安全、安心を確保するという、そんな条例に向かうべきだと思います。

以上です。

○ 早川新平委員

今の加納委員の発言と同じように、30分の5のところには計画策定経緯というところがあって、ネットワークとして機能するよう代替性が確保されていることが必要であるとはつきり県のほうもうたっているんで、今のそのところというところ、代替性は多分なくて、あれ1本に頼っておるということになるので、そこが逆に言うたらネック箇所になるので、そういうところもバイパス機能なり何なりで確保しておかんと代替性が全くないので、緊

急輸送道路としての、だから、そののところもやっぱり今のご指摘のように確保して入れていかなあかんとおもいますけれども。

○ 小林博次委員長

関連することはありませんか。

○ 伊藤嗣也委員

落橋する云々の話があると思う、道路が通れないとか橋が渡れない。きょうの題の緊急輸送の確保でという観点だったときに、例えば電柱は、倒れたりしても通れなくなると思うんですね。さまざまな要因があると思うんですが、その辺をちょっとこの特別委員会でどう条例化に向けてどう捉えていっていいのか、ちょっと私も深さとか幅がちょっとわかりかねている部分がありまして、ちょっとその辺、委員長、お示しいただければと思うんですが。

○ 小林博次委員長

そのあたり、誰。

電柱がこけたり道路の件は、都市整備部。

○ 川尻道路整備課参事・課長

電柱の地中化につきましては、やはり利害者等々の関係もあるのでここで私が答弁できるわけではないんですが、倒れた電柱については、道路啓開としてきちっと撤去して緊急輸送道路を確保するということが第一義になるんだというふうに認識しております。

○ 伊藤嗣也委員

ありがとうございます。

当然そう思うんですけれども、条例にどのようにうたっていったらいいのかというところをひとつ考えていきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

○ 小林博次委員長

関連する意見はありますか。このあたりを条例の中にもうたい込んでおきたいということ

ですが、全体審査が終わったところでそういうまとめをしたいと思うので、よろしくお願  
いしたいと思います。

ただ、ちょっと私のほう、二、三点疑問があるんやけど、一つは、緊急輸送道路であっ  
ても通常は走っているわけで、通常の交通状態があったまま地震という極限状況を迎えた  
ときに、そのまま車が道路上にある危険がある。

それから、海岸部から山の手逃げなさいということですから車で逃げてもいいよとい  
うことになると、避難路そのものがもう渋滞を起こしてしまう。だから、緊急輸送道路そ  
のものの、ここから輸送道路ですよと言う前に入ってしまう。そういう場合の対応策とか  
を考えていないと。例えばレッカーで車を路肩にどけてしまうとか、何かそういうあたり  
がないといかんのかなと。

それから、さっき出ておったみたいに構造物がこけたり飛んできたりそういうことにつ  
いて、どんな対応、どんなチームをもってどうやって対応しようとしているのか、そのあ  
たり。

それから、もう一つは、関西電力と中部電力を比べると中部電力が比較的浅いんですね。  
だから、前にも深さを掘り下げて電柱を埋設するようにと。

阪神・淡路大震災のときにテレビに映っておるのは、電柱が揺れて家屋を壊す、こうい  
う現象が見られたので、そういうあたりの対応策。だから、電柱が勝手にぐらぐらせんよ  
うにしないと次の被害に絡まっていく、こういうことがあったのかなと思うので、そのあ  
たり。

前から随分時間が経っておるので少しぐらいは前へ進んでおると思うので、もし何か答  
えがあれば聞かせてください。

## ○ 蒔田危機管理室長

委員長のほうからは、冒頭、通行している車両がたまたま地震に遭遇してというところ  
のあたりがございました。

私どものほうで、災害対策基本法の中でも、基本的な行動のあり方については、車両が  
当然運転ができなくなるという条件ですので、左側なり広いところにとめて鍵をつけた状  
態で、どうしても車を使いたい気持ちはわかりますけれども、信号等、全部点灯はしなく  
なりますし交通が当然ながら動かないので、徒歩で山側へ逃げてくださいというような広  
報をしております。

したがいまして、避難行動につきましても、車を使うというところもかなり敬遠はされますけれども、もうかなり車につきましても西側への避難の重大な支障になると思います。私どもも、このあたりにつきましては、十分認識をしております。

以上でございます。

## ○ 山本都市整備部長

都市整備部、山本です。

委員長のほうから、阪神・淡路大震災の検証業務が始まった平成12年、13年の防災特別委員会のときからおっしゃっていただいております中部電力の電柱の根入れ長をふやすというようなところについて、当時、防災対策課にありましたもので、その関係のところでお答えしたいと思います。

その当時から四日市市議会のほうからはそういうようなご要望をいただいて、そして、中部電力に申し入れをさせていただいております。それで、1規格上のものをしていただいているというような、当時は報告をいただいております。そして、なおかつ、やはり、それ以降震災が起こっております、いろいろな技術基準の改正がされているというところを伺っているところでございます。

ですから、建て替えられるとか電柱を移設されて対応されると、その新しいほうの基準でやれているというふうに認識をいたしております。

そして、ちょうど国道1号におきましては無電柱化の工事が日永の中央緑地周辺のところで行っていただいておりますし、富士町のあたりのところでも歩道整備とあわせて無電柱化をしていただいております。ですから、この中央の部分からと、南北に渡って徐々に無電柱化が進んでいっているというようなところでございます。

そのような形で、東京都は、新設の電柱をオリンピックへ向けて禁止するとかというような対処がなされておられますが、全国的に東京都がずば抜けて無電柱化が進んでいるところでもございますが、なかなか無電柱化は進んでいないのが現状でございます。電力の自由化以降、なかなか電力会社のほうが協議に応じていただけないというような状況が続いておるのは事実でございます。その辺の中で、国もいろいろ対策協議会を設けてやっていただいておりますが、四日市としては、現状としては国道1号が徐々に無電柱化が進んでいるというような状況ではございます。

以上です。

○ 小林博次委員長

ありがとうございます。

ほかに質問がありますか。

○ 森 康哲委員

霞ヶ浦羽津山線が、以前一般質問したときには緊急輸送道路に指定されていたという認識だったんですけど、地図には落とし込んでいないんですが、垂坂公園内に市の備蓄倉庫がありますよね。市の備蓄倉庫から運び出すのに指定されているはずなんですけど、これはどうなっているんですかね。

(発言する者あり)

○ 川尻道路整備課参事・課長

済みません、ちょっと確認させていただきます。

○ 森 康哲委員

あわせてなんですけど、南部分署ができましたよね。防災備蓄倉庫ができたと思うんですけど、そこへのルートのところもまだ地図に落とし込んでいないと思うんですが。

あと、寺方の部分ですね、今度購入しようと議案に上がってきている。そういうところというのも、やはり当然、道路、安全の確保というのは必要になってくると思うので、そこら辺ちょっと教えてほしいんですけれども。

(発言する者あり)

○ 蒔田危機管理室長

森委員のほうからは、垂坂の防災倉庫に向けての路線はどうなっているのかということで、現在のところ指定はしてございません。

といいますのは、安島の防災倉庫ができておりますし、今後、新しく四日市東インターのところにもできる関係で、この路線については、指定は現在のところしてございません。

それで、後段のほうで、南部の防災拠点倉庫の部分を、今ちょうど、少しですけれども路線が欠如しております。接続しておりますので、この部分と今後整備を進めていきます神前地区の部分については、市道の部分を延長しようというふうな検討に着手をしております。

以上です。

○ 森 康哲委員

じゃ、一般質問でその答弁をしたんですね。安島の防災倉庫ができる前に質問しているんですよ、垂坂の防災倉庫について。そこまでの道路について答弁があったと思うんですが。

○ 山本都市整備部長

この緊急輸送道路につきましては、何回か改正をさせていただいています。私が防災対策課におったころは第5次まで指定をさせていただいて、その上で防災連絡道路という6次に相当するまでの設定をさせていただいて対応させていただいていた時期があります。もう一度、その中で道路整備が進んできて、県の第1次から第3次までの見直しが行われる中で随時改訂を行っていく段階で、どうも落とさせていただいた経緯になろうかと思えます。

今、消防本部のほうも分署を新しくつくられたり、そして緊急備蓄、寺方のほうであったりとかするものがありますので、次期見直しについてはその辺を含めた改正をすべきではないかというような認識でおります。

○ 森 康哲委員

石油貯蔵施設の交付金事業を質問したときに緊急輸送道路の整備も使いますよという答弁があって、じゃ、その位置はどこなのというのをお聞きしたときに、垂坂の備蓄倉庫まで整備した経緯があるという答弁だったわけです。

いつの廃止になったんですか、それ。交付金事業でつくった道路を指定外したんですか。

○ 小林博次委員長

わかる。

○ 山本都市整備部長

手持ちにちょっと資料がないものであれなんですが、垂坂公園・羽津山緑地の建設に関して、当時の場合には阿倉川西富田線がそのような対象の道路になっていた。そして、それで整備を進めさせていただいていたというところがあります。そして、羽津部分における道路改修につけての石油貯蔵施設の交付金を受けて舗装のやり直しなどをさせていただいているというようなところもあります。

それで、四日市としては、阿倉川西富田線が国道23号、1号の第1次緊急輸送道路を補う意味で第4次、これは四日市オリジナルの緊急輸送道路として指定させていただいたという経緯がございます。

ちょっと細かいものについては、ちょっとうろ覚えで申しわけございませんが、第4次、第5次を決めたときの選定としては、そのようなことをさせていただいたというふうに覚えております。

以上です。

○ 森 康哲委員

じゃ、そこら辺整理して、また資料としていただけますでしょうか。経緯がわかるものをよろしくお願いします。

○ 小林博次委員長

よろしいか。資料できますか。

ならば、そのあたり、後日打ち合わせをします。

○ 伊藤嗣也委員

済みません、ちょっと確認だけさせてください。

きょうのテーマの論点2、緊急輸送の確保なんでございますが、緊急輸送道路及び橋梁の液状化対策、これ要は緊急輸送道路については液状化が起こっても大丈夫なのか。それから、橋梁については、例えば橋台とか橋脚について液状化等で沈下して問題が起こったりは、補強したとしても、あったとしても、その辺の確認だけさせてください。

○ 川尻道路整備課参事・課長

液状化については、その状況、その規模によって変わってくるんですが、沿岸部にある道路につきましては、阪神・淡路大震災あるいは東日本大震災クラスの地震が南海トラフとかで発生した場合に沿岸部にある橋梁で液状化が大きく出た場合に、橋台、橋脚が想定以上に動く可能性はあるというふうに認識しております。そういう意味でも、この第4次とか、それからこの東名阪自動車道とか、このあたりはほぼ液状化がないので、そういう部分で補完するような形になろうかと思えます。

○ 伊藤嗣也委員

ありがとうございました。その辺の迂回といいますか、使える緊急輸送道路と何か橋脚も含めて使えない部分が出てくる、その液状化の状況によってあるという理解でよろしいでしょうか。

○ 川尻道路整備課参事・課長

はい。

○ 伊藤嗣也委員

ありがとうございました。

○ 小林博次委員長

このあたりは、最後に確認させていただきますけれども、条例の中にうたい込んでいく、こういう確認だけは皆さんでしていただきたいなと思っておりますが、よろしいですか。

もともと、そんな方向でこれ、問題提起がされていますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

○ 樋口博己委員

済みません。

ちょっと聞き漏らしたのかもわかりませんが、緊急輸送道路の沿道の建築物の耐震化なり耐震診断を進めていただいていると思うんですけれども、最新の状況だけちょっと教えていただけますか。

○ 山本都市整備部長

緊急輸送道路沿いにある大型建築物については、耐震診断を行うように当たらせていただいております。

ただ、申しわけございません、ちょっとその方のところ、資料を持ち合わせておりませんので、またその辺の資料は次回にでも提出させていただくような対応をさせていただければというふうに思っております。

ただ、いろいろ大型建築物については指導に当たらせていただいたのは事実でございます。

○ 小林博次委員長

よろしいか。

○ 樋口博己委員

はい。

○ 小林博次委員長

じゃ、これは、条例化の方向で話を進めていくと、こういう確認をさせていただきます。よろしいですね。

(異議なし)

○ 小林博次委員長

ほかにありますか。

(なし)

○ 小林博次委員長

きょうの話題とは違うけど、液状化の話が出たので、河川なんかはどんなになっているの、液状化対策は。もちろん、きょうの話題からいくと、緊急輸送道路の橋というのは、

今、伊藤委員が言われたようなことにつながると思うんですけど。

○ 山本都市整備部長

ご想像の範疇と同じと思うんですが、やはり土堰堤で基本的に河川堤防はでき上がっておりますので、古いあたりのところでは同じように液状化が起こるものだろうと思います。

でも、1級河川あたりは、鈴鹿川でもそうですけど、矢板を打ったりとかいろいろしていただきながら改良を行って高潮の工事を進めていただいておりますので、やはり市管理ぐらいではなかなかそこまではできないのが現状ではございます。

○ 小林博次委員長

県管理で矢板を打って工事も見たとあるんですけど、どのぐらいのところまで対応が進んでいるのか。資料がもし手に入るのなら出してください。

○ 山本都市整備部長

三重県もそれほどやっておられるというのは聞いたことがございませんが、一応、四日市建設事務所のほうに液状化対策でどういうことをやっているかというところを照会かけさせていただいて対応させていただきたいと思います。

○ 小林博次委員長

ありがとう。

このあたりの議論は、この程度にとどめますか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○ 小林博次委員長

またあれば、引き続き次回以降も議論をいただきます。

次回の中で何か質問するようなことがあれば、資料請求があれば出してください。なければ、今まで出ているので資料があれば、資料の提出を求めておきます。

それでは、その次の項に移らせていただきます。

その次の項は研修視察でございます。前回お話しをさせていただきましたが、8月17日

木曜日、名古屋大学減災連携研究センターへの視察、これをさせていただくということで。  
この資料はないのか。

(発言する者あり)

○ 小林博次委員長

タブレットのその他に。これやな。

これ、二つ案があります。1案が、8時45分集合でマイクロバスで名古屋大学減災連携研究センターに向かいます。それから、もう一案が、7時45分集合で名古屋大学大学院工学研究科水谷法美教授、津波によるコンテナ等の流出について、これのどうも権威みたいで、この方の時間の関係で1時間早く出発をさせていただく、こういう二つの案を用意しました。できれば、ちょっと朝早いですけれども2カ所見せていただく、こういう行程で行きたいと思いますが、どうでしょうか。

○ 加納康樹委員

今、きょう初めて見せていただいて大変興味深いのですが、事前に日帰り視察というのを聞いていなかったものですから、当日、私、12時までしか時間を確保していないので、断腸の思いですが欠席させていただきます。

○ 小林博次委員長

途中までもあかんの。

○ 加納康樹委員

帰れますか。

(発言する者あり)

○ 小林博次委員長

じゃ、これ、両方とも対応させてもらうという2案のほうで決めさせていただきたいと思います。

(発言する者あり)

○ 荻須智之副委員長

ちょっとその水谷教授のことをよろしいですか。

○ 小林博次委員長

水谷教授ですが、副委員長が段取りをしていただきましたので、ちょっと説明をいただけますか。

○ 荻須智之副委員長

済みません。水谷法美教授、たまたま高校、大学の同級生でして、豊橋港のコンテナ流出の解析をやった実績から、海洋土木がもともと専門で、かねがね早川委員から、霞ふ頭などの丸太ログの流出とかいろいろ心配されていると伺っていて、ちょうど適任者ですね。

3.11の東日本大震災の前になぜか津波の実験水槽を計画していたらしくて、ちょっと規模は途中予算を削られてちっちゃくなったみたいですけど、実際の実験ができる水槽があるらしいので、その辺、見せてもらえたらどうなのかなと思ひまして。たまたま減災館と近いので、ということで1時間早まってしまって委員の方には非常に申しわけないんですが、せっかく行かれるのであれば、この際この人物をお知りになっておいていただいているんじゃないかと。四日市市の仕事も以前何かさせていただいているみたいですので、よろしくをお願いします。

○ 小林博次委員長

ということです。

それでは、2案で決定させていただいて、午前7時45分に市役所南の地下玄関地下1階に集合してください。

それでよろしいですか。

(異議なし)

○ 小林博次委員長

じゃ、それぞれにお願いいたします。

それでは、その次の日程に移ります。

そうすると、8月17日というのは、第5回がこれに変わるのか。そうやな。8月17日が視察に変わるということでございます。

それから、決めてありますが、第5回、8月29日は午後1時半からここで議論をさせていただきますので、よろしくお願いをいたします。

きょうのところの日程は、これで全部やな。

休憩なしでございましたけれども、きょうの会議はこの程度にとどめさせていただきます。

また、こういう資料が欲しいということがあれば、ここで申し出ていなくても事務局を通して申し出てください。用意できやんやつがあるかもわかりませんが、可能な限り対応しますので。

では、きょうはこれで終わります。ありがとうございました。

14：29 閉議