

県に対し、県西方沖地震による津波被害の想定を求めよ

次の質問は、地震災害、津波に関するものです。

8月28日に、住吉公園で、津幡町の防災総合訓練が実施されました。訓練会場の準備など、そして当日参加された住民の方々も、大変ご苦労さまでした。どれも大切な訓練ばかりでしたが、もっと地域に密着した防災訓練、たとえば避難訓練を各地区ごとに実施することが必要ではないかという感想を持ちました。来年はぜひ各地区に密着した避難訓練を検討してください。

さて、あさっての9月4日には、加賀市で第52回県防災総合訓練が行われます。この訓練は、石川県の西方沖を震源とするマグニチュード7.8の地震により、4.1mの津波が来ると想定して行われます。標高の低い沿岸に住む加賀市の住民たちが避難訓練に参加します。

津波を想定して、小学生が高台に避難するなどの訓練も行われるそうです。

今まで県は、能登半島東方沖で地震が起きた場合にのみの津波しか想定していませんでした。その場合の加賀市の津波浸水は約2mと想定されていたのですが、今回初めて西方沖地震による津波が想定されることになりました。

今年6月定例会で、5mの津波が内灘の海岸に押し寄せた場合、河北潟放水路に設置されている防潮水門を乗り越えてくるとどのような影響がでるのかについて、町長に質問をいたしました。県が想定していないので答えられないという町長の答弁で、がっかりでしたが、今回県が想定した4.1mの津波とは、見渡す限りの海面が4.1m上昇して、障害物を乗り越えて内陸へ海水が侵入してくるということです。そのような津波が河北潟放水路の防潮水門や両端の開口部から押し寄せてくるとしたら、またその高潮位が数10分間続いたら、干拓地やその周辺の低地に浸水することはないのでしょうか。

加賀橋立から羽咋までの海岸線は砂丘が続き、天然の防潮堤となっています。その防潮堤の人口の切れ目といえるのが、金沢港と河北潟放水路の存在です。

河北潟放水路の防潮水門は幅約100メートル、開口部の法面が左右にそれぞれ約150メートル広がっています。今回、県が4.1mの津波を初めて想定したのですから、内灘に同様の高さの津波が来た場合、どのような影響を周辺地域に及ぼすのか。かほく市、津幡町、内灘、金沢市の干拓地及び河北潟周辺地域はどうなるのでしょうか。

町長には、津波被害を想定した、津波浸水想定区域に関する情報を、ぜひとも県に対し、求めていただきたい。町長、答弁をよろしくお願いします。

志賀原発は高さ15m、海に面して1キロの防潮堤を作り、津波対策強化に150億円かけるといっています。こんなお金も電気代に上乗せされて徴収されるのかと思うとたまりません。絶対安全な原発は、絶対ないのですから、このお金は自然エネルギーの開発に向けて欲しいと思います。しかし、15mの津波がきたら、河北潟周辺地域はどうなるのか。この想定はすべきです。

県の危機管理対策室に、河北潟放水路の防潮水門と津波に関して聞きに行きましたら、防潮水門はあくまで、水位調整をするもので、津波対策がされているものではないし、当然、津波が来た場合、開口部の法面からも海水は入ってくるといっていました。津波による浸水状況によっては、当然県に対しその対策も求めるべきだと思います。町長、お願いします。

「核兵器廃絶平和都市宣言」の津幡町は原発からの脱却を目指すべき

核兵器のない世界の実現への決意を示す「非核宣言」をした自治体の全都道府県・市町村に占める割合が今年、85パーセントに上ったそうです。非核宣言をした自治体は1950年代以降、年々増え続け2004年には82パーセントに上りましたが、平成の大合併で町村が半減するなか宣言が次々失効したものの、その後、再び非核宣言を宣言・決議する自治体が増加し、いまや85パーセントを超えたということです。津幡町は1992年3月議会で、「平和都市を宣言する決議」を異議なし採決で採択しています。その決議文には津幡町は「核兵器廃絶平和都市」であることが謳われています。

今年7月31日、女優の吉永小百合さんが、広島国際会議場で行われた原爆詩の朗読会で、今回の福島第一原発事故に触れ、「原子力発電所がなくなってほしい」と挨拶したと新聞報道にありました。ここで吉永小百合さんは重大な発言をしています。

「原子力の平和利用」という言葉を、今まであいまいに受け止めてしまっていた。もんじゅが恐ろしいことは聞き、廃炉に向けた運動はしていたが、普通の原子力についてももっともっと知っておくべきだった。世の中から核兵器がなくなってほしい。原子力発電所がなくなってほしいと訴えたそうです。

吉永さんは、核兵器と原子力の平和利用とされる原子力開発は、表裏一体だとおっしゃっているのです。

松井・広島市長は、8月6日の平和記念式で、核兵器廃絶を訴えると同時に、「福島第一原子力発電所の事故も起こり、今なお続いている放射能の脅威は、被災者をはじめ多くの人々を不安に陥れ、原子力発電に対する国民の信頼を根底から崩してしまった」と核の平和利用について、原子力発電という核の平和利用について疑問を投げかけました。

また、田上・長崎市長は「原子力にかわる再生可能エネルギーの開発を進めることが必要」とする平和宣言を読み上げ、被爆地として脱原発へ踏み出す考えを示しました。

また

核兵器廃絶国際キャンペーンの代表でもある、オーストラリアのメルボルン大学の准教授 ティルマン・ラフさんは、原発であれ核弾頭であれ健康に与える影響は同じだ。すべての原子炉や原発から出る使用済み核燃料プールは「事前に配備された、放射能を出す巨大な兵器」といっています。

8月16日のテレビ朝日の報道ステーションでは「原発わたしはこう思う」と題して、石破茂氏は、「日本以外のすべての国は、原子力政策というのは核政策とセットである。

日本は核を持つべきだと思っははいないけど、同時に、日本は（核を）作ろうと思えばいつでも作れる。1年以内に作れると。それはひとつの抑止力ではあるのでしょうか。原発はなくすべしとしてそれを本当に放棄していいのですか。私は放棄すべきだとは思わない。」とっています。つまり、いつでも核兵器が作れる状況を放棄すべきでないという論理です。

自民党政調会長である石破氏自身が、原子力開発は核爆弾製造能力維持のためにこそ必要だと認めているのですから、「原子力開発は核製造能力の維持」であるというのは自民党の党是のひとつであると考えべきでしょう。

広島も長崎も福島も、被曝したひとたちにとっては、原爆も原発も同じではないですか。原爆も原発も、同じ放射能を出すということにかわりはありません。核兵器と平和利用の名のもとでの原子力開発は人類に同じ結果をもたらすのです。世界には核弾頭が2万500発以上とも言われ、原発は440基余りあります。

「核兵器廃絶平和都市」をもって、20年も前に津幡町は、核とは共存できないことを宣言しました。その同じ核である原発からの脱却を町は目指すべきではないですか。あらゆる核兵器に反対する「核兵器廃絶平和都市」を宣言した津幡町は、当然、核兵器製造能力の維持につながる原子力開発にも反対するものと理解しますが、町長の見解を問います。

また志賀原発についてですが、

志賀原発が、福島第一原発事故のようになれば、津幡町の住民の放射線被曝もまぬがれません。事故が起これば津幡町も被曝の被害を受けるにもかかわらず、現状ではわたしたちは説明を受ける場も、情報を共有することも、意見をいう場もなく、原子力防災訓練地域の対象にすらなっていません。町長は町民を守る立場として、このような状況をどう考えるか。

8月、七尾市と羽咋市、中能登町が、北陸電力志賀原発の安全協定の見直しを求める申し入れ書を県に提出しました。津幡町も、防災対策重点実施地域とするよう、あるいはかほく市や内灘町と連携して県に申し入れてください。

前向きな、町長の考えをぜひお願いします。

新聞に県のサポート体制が弱いという報道がありました。県の姿勢に県内の市町はみんな戸惑っていると思います。各市町には原子力の知識や防災面のノウハウがありません。北陸電力に説明会を開いてもらうことも必要であり、勉強会を開くことが大切です。

原子力開発の建前は平和利用であり、核政策とはセットではないけれど、本音は原子力開発によっていつでも核を作れる状況にしておきましょう、核が持てるようにしておきましょうということ。そんな原発と町は共存できるのですか。

議会の審議、議決を経ずして、みどり市とポートピアに関する細目協定を結んだ経緯とその理由を問う

今年6月27日にみどり市と津幡町との間でポートピアに関する細目協定が結ばれました。その細目協定書には、公営ギャンブルの運営がはじまることによって住民に与える影響に対し、どう対応していくかが書かれています。その中で、環境委員会という協議機関が設置されることになっていて、この環境委員会というのは、町住民の代表とみどり市行政、津幡町行政、運営会社グッドワンが一同に集まる委員会であり、そこではポートピア施設運営に起因する環境整備に関すること、交通への影響、環境保全、防犯について、また青少年への対応や防災などの諸問題に関して意見を調整し、対策が協議されます。じつに住民にとっては、大切な細目協定です。

町からこの細目協定書（案）が議会に示されたのは、今年3月10日の全員協議会でした。

わたしは、その4日後の3月14日に、議長あてに、細目協定書案について議会でも審議することを求める文書を提出しましたが、会議はいまだ開かれていません。

約5年前の2008年4月22日に開かれたみどり市の全員協議会に提示された細目協定書案には、環境委員会の構成委員のメンバーは「本件施設周辺地域の地区の代表（庄区、緑が丘区、加茂区）」であると、きちんと地区の名前まで明記されていました。

6月の定例会の一般質問で、細目協定について質問し、環境委員会に周辺地域の代表が入っていないのはおかしい、周辺地域の代表は入れるべきだと主張しました。町長はみどり市の案は津幡町のものとして公表したものでないのではお答えできませんと答弁されました。では津幡町としては、このポートピア施設周辺地域の地区代表を環境委員会の構成員として入れることについて、あるいは入れないことについてどう考えたのですか。締結した協定書には、なぜ、庄、緑が丘、加茂の代表が消されていたのでしょうか。津幡町がなくてもいい、無いほうがいと判断したのではないのですか。一般質問で取り上げた保護者同伴の未成年者の入場の問題、学生生徒の入場の問題などについても、何の見直しもなく、6月27日に細目協定が締結されました。みどり市とは具体的にどのように協議していたのか、さっぱりわかりません。きちんとしっかり説明してください。

住民が安全安心な生活を送るためにも、実に重要な協定です。締結以前に、議会の意見、審議、そして議決を求めるべきではなかったのか。町長に答弁を求めます。

5年前のみどり市による協定書案と、今回実際に結んだ協定書とはどこが違うかと言うと、ひとつは環境委員会の構成員です。庄、緑が丘、加茂の代表がなくなったこと、そして区長会の代表、行政、運営会社が加わったことです。そしてもうひとつは防災対策の項目が加わったこと。これだけで、あとはほぼみどり市の案のとおりです。

みどり市は同じような細目協定を他の自治体と結んできました。しかし、津幡町は、

なにからなにまで初めてのことです。実際にポートピアによって生活上の影響を受けるのは津幡町の住民なのです。同じ案といってもみどり市と津幡町とではその重みが違うのです。細目協定の内容について、住民の声を聞く、議会の声を聞くことがあって当然ではないですか。

ポートピア周辺に住むからこそ抱える問題が出てくると十分に想像されます。環境委員会にはぜひ庄、緑が丘、加茂地区の住民の代表を入れるようにしていただきたい。施設周辺の住民からもそのような要望がある場合は、ぜひとも委員会に加えるようにしてください。みどり市は、それでは困るとは決していわないと思います。町長、ここで約束してください。

デマンド交通システムの導入を検討し、住民のニーズに応えるバス事業を

2年半ほど前、わたしは河北中央病院に通院する患者さんたちの送迎にバスが利用できないだろうかと考えたことをきっかけに、町のバス事業に興味を持ち、今回でバス事業に関する一般質問は、4回目になります。

自家用車を利用できない人たちにとっても住みよい津幡町にするためには、公共交通は重要であり、バス事業はかせません。2009年9月議会でのバス路線改正に関するわたしの質問に対して、産業経済課榊田課長は、次回のバス事業の更新登録は2011年9月末であり、新たなバス運行改正はこうした更新登録手続きの際に行うことが妥当であると答弁しました。あれから2年たち更新登録時期となり、改正案に深い関心を持っていたわたしは、担当課にその進捗状況を尋ねたところ、バス運行改正の案はあるが、まだ検討中であり、改正はすぐにはしないとのことで、ちょっと肩すかしをくらったような気持ちになりました。

バス事業については、多くの自治体が赤字を抱えています。赤字をかかえても、公共交通の役割はしっかりと果たされなければなりません。いや赤字を抱えているからこそ、その中身をきちんと精査してよりよいものにしていかなければならない。そのためには、研究、調査、情報収集、公共交通に関わる各団体や住民との協議が必要です。

町のバス運賃収入が最高額をあげたのは、1999年、約3740万円（37,441,089円）で、それ以降、収入は下がり続け、昨年の2010年の運賃収入は約1550万円（15,483,049円）に減少し、10年間で運賃収入は約6割減っています。2007年以降、県の補助金も減額され、その分、町の負担は増え続けているのが現状です。昨年は、一般会計から約3470万円（34,728,360円）を繰り入れています。

この2年間、バス路線の見直しが行われなかった理由をまず問います。

また今後どのような時期に改正を行う見通しであるかをお聞きします。

そして、バス事業の財政についてですが、昨年は3470万円余りを一般会計から繰り入れています。町債や基金からの繰り入れを加えれば、実際の町負担は、もっと大きいはず。近年、バス事業に対する町の負担はどのように推移していますか。負担が増えているとすればその原因は何だと考えるか。打開策を検討しているかについても質問します。

この12年間に収入が半分以下に減額しているのに、歳出は7000万円前後と変わっていません。今後もこの事業規模で続けていくのかについてはどのように考えていますか。

産業経済課、課長に答弁をお願いします。

バス運行改正に際しての提案です。

現在のバス事業は7000万円前後の事業です。そこで中身なのですが、はたしてバス事業の歳出額に見合う住民サービスが行われているのだろうか。住民のニーズにしているのだろうかという疑問がわいてきます。

現在、デマンド運行のバスは山森、倶利伽羅方面の（大窪、南横根、常德、舟尾、材木、瓜生地域の）一路線の福祉バスに対し、毎週火曜日と金曜日に1往復しています。利用日の前日の正午までに産業経済課に電話して予約すれば翌日バスが迎えに来てくれます。デマンドの利用者も2007年、年間363人だったのが、去年は195人に減少しています。（中山間地域の人口の減少なども要因のひとつでしょう。）現行のデマンド運行は、福祉バスの一路線、週2回、1往復のみで、デマンド運行と言ってもいわゆるデマンド交通システムとは、意味合いが違います。

デマンド交通システムとは、乗合のタクシーやバスが、予約に合わせてご自宅や外出先まで迎えに行き、エリア内の行きたいところまで住民を送迎するサービスであり、タクシーの便利さをバス並みの料金で利用することができます。自治体によってその料金は異なりますが、エリア内ならば、どこで乗ってもどこで降りても通常300円から500円でいけます。現在、ほとんどのデマンド交通システムはCTI（コンピュータ・テレフォニー・インテグレーション）やGPS（全地球測位システム）など、車を効率的に運行・管理する仕組みを備えています。県内では、宝達志水町が2003年に導入しています。タクシー会社に委託しての事業で、乗合タクシー3台と10人乗りのジャンボ・タクシー1台、運転手4人を1日8時間、土日は休みで年間243日借り上げています。

福岡県八女市は、オンデマンド交通システムを昨年導入し、予約型乗合タクシーの運用を始めました。利用者は利用したい日時日の30分前までに予約センターに電話し、目的地を伝えて予約します。自宅からはもちろん、外出先からも利用できます。料金はサービスエリア内であれば、どこへ行っても片道300円。コンピュータと電話をつなぐCTI機能を搭載し、オペレータが予約の電話を受け付けると、利用者の電話番号をもとにデータベースを検索し事前登録済みの個人情報が見られるようになっていました。予約状況を確認して、満席であれば利用時間をずらすなどして調整するというものです。ドア to ドア、すなわち住まいから目的地まで送り届けることができます。（日本ラッドが開発したパッケージソフト「オンデマンド交通システム」（NTT 東日本・西日本）を導入しているそうです。）

まだまだ他の自治体例がありますが、紹介する時間がありません。資料を渡してありますのでご覧ください。

単に路線を変更するというだけでなく、津幡町の公共交通の問題点を根本的に考えることが大切だと思います。

そこで主に4点の提案、要望をさせていただきます。

1) 町内のタクシー会社との連携のもと、デマンド交通システムを積極的に取り入れられないでしょうか。導入自治体を視察するなど、研究、調査する価値は充分にあると思います。デマンド交通システムの初期費用、維持管理費について、当然調査したうえでの検討が必要ですが、最近はシステムの改善や低コスト化が進んでいるそうです。

2) また、たとえばですが

相窪線、九折線、池ヶ原線、河合谷線はデマンド交通システムで対応してドア to ドア、ドア to ポイントを実現し、町中心地域は、循環路線バスの運行を充実させて、1時間1便を実現させてはどうでしょうか。

このたびの路線改正案を見ると、太田線（フルーティタウン太田、太田旭ヶ丘団地）と能瀬・清水線（浦能瀬、プラント3、庄、清水）の2路線が新規路線として思案されています。いままで、路線バスの恩恵を受けることができなかった地域であり歓迎できますが、バス路線は主要道路にこだわるのではなく、もっと住宅街の中を運行することができないでしょうか。主要道路のバス停に行くまでが大変で、遠くてバス停までいけないということがないように、町内をきめ細かくめぐる循環バス路線を考えてください。

3) 住民の声をもっと聞け、もっと拾えということです。

たとえば、大阪の箕面市のコミュニティバス「オレンジゆずるバス」の運行に際し、約50名参加のワークショップ形式による分科会を経て具体的ルートを検討し、全自治会に「移動のためのバス交通に関する意向調査」を実施し、それを受けて協議会では「市内バス交通の運行計画」を策定し、住民説明会を開催し、実証運行を重ねてきました。住民の生の声を集め、これなら利用したいという住民が増えるような仕組みを考える必要があると思います。

4) 現在、町営バスと福祉バスは、小型バス3台、中型バス6台、10人乗りが1台の計10台で運行されています。小型バスは、席が14席から20席で、立ち乗りをあわせると30から40人を運べます。中型バスになると55人前後も運べますが、これからの需要を考えると、バスの小型化が求められると思います。10人乗りや小型のバスが、町を小まめに周回することが、求められるのではないのでしょうか。今後のバス購入にあたっては、中型バスより、小型バス、10人乗りが主流になるとと思いますが、町長はどのように考えますか。

以上たくさんの質問ですので、ひとつひとつ確実に、答弁を、町長にお願いします。

住民のニーズに応えるため、半年あるいは1年をかけて情報を集め協議を重ねて作ったバス運行プログラムを実証実験して、本格運行に至った自治体は数多くあります。たとえば県内では、野々市町は、2009年10月1日～12月31日までの3カ月間、移動する人の需要を調べるため、町の南北を周回する「南北シャトルバス」を実験運行し、バス停は500メートルおきに全部で29か所設け、1周約15キロの距離を1時間かけて周回し、基本的に1時間に1本の運行改正を試みました。4日間をバス料金の無料期間とし、実験運転中にアンケート調査を実施しています。

能登町では、2009年10月1日～翌年3月31日までの半年間実証運行し、採算や需要を検証して、その結果を受けて路線バスとして本格運行を試みました。

かほく市のだれもが無料で乗れる福祉巡回バスの路線も、本格運行するまでバスを1年間実験的に走らせ、その結果を受けて路線を決定しています。

実証実験をすることも、無料にして試しに乗ってもらうことも、これは、住民にバス事業を知ってもらういい機会、アピールできる絶好のチャンスとして捉えることができます。宣伝にもなり、利用してもらうことで、住民からの意見もきけます。運行改正にあたっては、実証運行（実験的な運行）や一時的無料化も考えていただきたいと思えます。ぜひやってください。