

2016 年第 4 回定例会報告（概要）

一般質問（12 月 8 日）

1. 台風被災と対策について

(1) 十勝川水系河川緑地の被災と復旧

- Q. 十勝川水系河川緑地の災害復旧工事は、芝生や舗装など、基盤部分のみの復旧工事であるとされるが、野球場にはバックネットやベンチ、パークゴルフ場にはカップやピン、サッカー場にはゴール、トイレも多く必要である。これらの工作物や備品等はどのように具備するのか。
- Q. また、運動施設や公園施設を市民が再利用できるのはいつ頃か。

《帯広市の答弁》

- A. 河川緑地に設置しているバックネット、ベンチ及びトイレ等は、公園施設長寿命化事業に位置付けられており、今後、交付金事業（の内、公園事業）の中で、復旧を検討していく考えである。
- A. カップやピン及び、サッカーゴール等の備品については、各種スポーツ団体や同好会などが設置しているものがあることから、現在、復旧対応について、関係課と協議をすすめている。
- A. 復旧工事については、実施設計の完了後、来年、夏頃から工事を開始し、平成 29 年度中に完成させる予定。この為、運動施設や公園施設の利用は、芝生の養生期間も必要であることから、平成 30 年、夏頃からの利用を想定している。

(2) 防災対策

帯広市のこれまでの防災は地震対策を主眼にしてきました。しかし、何本もの河川が市内を走っていることから専門家からは水害対策の不足が指摘されてきたところであり、凶らずもこのことが露呈しました。そこで、河川管理と災害情報の発信のあり方、また避難方法、避難所を見直すなど、防災対策のさらなる改善を求めました。

河川管理徹底と適確な災害情報

帯広川の西地区一部流域では氾濫しそうになっても避難情報が出なかったことから自主的に避難した人がいました。また、西地区の 1 グループホームからは、市の安否確認もなければ、災害情報もなく、また、車いすの移送を要請しても避難勧告が出ていないことを理由に拒まれたとの話がありました。福祉施設や介護施設では、特に、早くからの避難が大切であり、災害情報の周知に向けて検証し、改善することが求められます。そもそも、避難情報発信の前提である河川管理を徹底する必要があります。

避難所の開設と地域運営

東地区ではたくさんの方が車で避難所に殺到する事態となりました。堤防が決壊していたら、避難所に入りきれない人が続出、今回以上の大混乱が生じたといえます。

また、避難所の運営は地域が責任をもって行うようにしなければなりません。そのために市の働きかけが必要です。

水害予測地区への恒久的対策

伏古別川木賊原（とくさはら）樋門の近隣地区（西5～6条北4～6丁目）は浸水しやすい地区であり、住民は大雨のたびに不安に駆られます。抜本的対策として河床の掘下げや川幅の拡幅工事といった治水工事と河川整備、また排水場の設置といった対策が必要であり、関係機関と連携して早急に取り組むべきです。



《帯広市の答弁》

- A. 河川管理については、中小河川には水位計が設置されていないことから、国や道においても水位の変化を補足できず、また、市においても限られた職員による現場対応となることから、十分な監視ができないなどの課題があった。
- A. 水害時の避難については、早め早めに行動することが大切なことから、市民の皆さんに対して正確で最新の避難情報を提供する必要がある。また、垂直避難の考え方を踏まえた避難のあり方を理解していただくため、今後も防災出前講座などを通じ、市民の防災意識の向上に努めて参りたい。
- A. 今回の記録的な豪雨による被災箇所への早期復旧はもとより、抜本的な治水対策などを緊急要望している。河川管理者からは、被災箇所への早期復旧は既に着手しており、併せて今後の治水対策として河床の掘り下げや川幅の拡幅などの河川整備を行なうと聞いており、排水機場の設置も検討していると伺っている。

2. 公共交通機能の充実について

JR北海道は11月18日、「当社単独では維持することが困難な線区について」を発表し、「持続可能な交通体系のあり方」について地域と協議を始めたいとの考えを公表しました。「鉄道を維持するための相談のポイント」とするその内容は、赤字経営が続き、困難となってきた「安全な鉄道サービス」を持続的に維持するための費用をどのように地域と分担確保していくかであり、相談と称して行われようとするのは、詰まるところ、鉄道の縮小廃止です。北海道にとっては死活問題であり、わが石勝線についても今後どうなるのか、大変気になるところです。よって、帯広市もこの問題に当事者として関わるように一定の見解をもつべきであり、市の考えを質しました。

- Q1. JR北海道は「JR北海道単独では維持困難な線区」を発表し、バス転換や維持のための仕組みづくりについて、地域と相談したいとの考え方を示した。今回の発表が帯広市に与える影響について伺う。
- Q2. 北海道高速鉄道開発(株)は鉄道の高速化を目的として設立されたものであり、路線の維持のために北海道高速鉄道開発(株)に負担を求めるのは設立の主旨を逸脱するものとするが、認識を伺う。
- Q3. 1987年の国鉄分割民営化時から、北海道1社単独での経営は困難であり、鉄道事業の赤字を穴埋めする経営安定基金の運用益が減少する危険性は指摘されていた。根本の問題はここにあると思うが考えを伺う。

【帯広市の答弁】

- A1. 帯広―釧路間については「当面はJR北海道で維持していくが、線区を持続的に維持するために北海道高速鉄道開発(株)との関連で検討する」とされている。しかし、その具体的な説明は行われておらず、今回の発表が帯広市に与える影響は現時点において明らかではない。
- A2. 北海道高速鉄道開発(株)は、平成4年に、石勝線・根室線（南千歳―釧路間）の高速化事業を行うことを目的に、「道東高速鉄道」として、JR北海道、北海道、沿線自治体である帯広市、釧路市が出資して設立した第3セクターである。出資金については、線路の路盤強化や沿線の防風柵の設置など、鉄道の高速化のための工事に充てられており、出資自治体や出資比率の考え方などは路線の維持を前提としたものではない。
- A3. JR北海道が今回の発表に至った背景には運賃収入の減少や施設の老朽化対応など様々な要因が考えられるが、基金の運用益の減少も一つの要因と受け止めている。

【まとめ】

- Q. 経営赤字を路線の縮小廃止や自治体負担によって解消しようとするのは理解が得られない。まず、行うべきはJRの経営立て直しに向けて継続的に国費を投入するシステムを再構築することである。次に、JRの身を切る経営努力である。合わせて道路に偏ることなく、鉄路を含めた新しい枠組みの公共交通政策を国に求めて北海道が一体となるべきと考える。見解を伺う。

【帯広市の最終答弁】

- A. JR北海道が脆弱な経営基盤を再建し、将来にわたり安定した経営を行うことができるよう、国に対してはJR北海道への支援のあり方について抜本的な見直しを行うこと、また、北海道に対しては、北海道全体の公共交通の将来ビジョンを示し、鉄道網維持への主導的な役割を果たすよう、北海道市長会を通して要請してきたところである。今後も、国や道への要請を続けていきたい。