

○田尻 匠議員 奈良の田尻 匠でございます。質問に入ります前に、6月18日に発生をいたしました大阪府北部地震において、お亡くなりになりました方に心からお悔やみを申し上げます。また、被災されました方にお見舞いを申し上げ、一日も早い復旧、復興をお祈り申し上げ、質問に入らせていただきます。

まず最初に、地震災害時の公共交通の運行確保について質問をさせていただきます。

6月18日午前7時58分ごろ、大阪府北部を震源として、最大震度6弱、マグニチュード6.1の地震が起きました。6月29日現在の取りまとめで、人的被害については死亡が大阪府で4名、重症が15名、軽症が433人にも及ぶ。また建物被害につきましては、全壊が大阪府が4件、半壊が大阪府が46件、一部損壊が京都府で947件、大阪府では1万8,086件、兵庫県で4件、奈良県で22件の計1万9,109件にも及びました。避難者数は、これまでの最大で京都府で279名、大阪府で2,397人、兵庫県で23人、奈良県で1人の計2,700人にもなる大災害となったところでございます。

関西広域連合の対応といたしましては、7時58分に対策準備室を設置後すぐに先遣隊2名を大阪府庁に派遣をされ、情報収集に当たり、翌日には、応援・受援調整室が設置をされ、構成団体や連携県との調整が行われているところであります。具体的には、物的支援といたしまして、大阪府からの要請を受け、兵庫県のブルーシート3,000枚を大阪府内8市に6月19日中に配布したほか、人的支援として避難所運営支援チーム、震災学校支援チーム、家屋被害認定関係職員が派遣され、さらに奈良県のヘリも含め、ドクターヘリも5機が出動待機要請を受けて、3回の患者搬送が行われました。また、関西広域連合構成団体、連携県の体制も直後に災害対策本部の設置がされ、会議開催、情報収集員の派遣、応急危険度判定士の派遣など、すぐさまの対応は高く評価をされるものと思っております。しかし、この震災に伴い関西の主要鉄道、JR在来線、新幹線、近鉄、阪急、阪神、京阪、南海、大阪メトロ、北大阪急行等1日1千万人以上が利用をいたします。関西の主な鉄道路線は地震発生とともに走行中の列車が全て緊急停止をし、全線で運転が見合わせとなりました。

また高速道路の通行止めも近畿各地で相次ぎ、西日本交通道路株式会社によりますと、大阪府中心に11区間を一時通行止めにしたとのことです。また、ライフラインに目を向けますと、ガスは茨木市、高槻市を中心に約11万戸のガス供給が止まり、全面復旧に長い時間を要してしまいました。大阪ガスによりますと、ガスの復旧に時間がかかるのは、作業員が1軒ずつ訪ねて、機器の安全を確認する必要があるそうでございます。電気につきましては、関西電力によりますと、大阪府内を中心に約17万戸が停電をしましたが、こちらは3時間余りで復旧されたようであります。水道も広範囲で被害を受け、厚生労働省によりますと、地震の影響で大阪府内の15市町で断水や減水、漏水や濁水が発生をいたしました。さらに、今回はマンションやビルのエレベーターが止まり、中に閉じ込められている被害も相次いだところであります。国交省の集計では件数は339件で、東日本大震災の約1.6倍にも当たるようでございます。

また、国土交通省によりますと、今回は、大阪府を中心に、エレベーターの管理会社大手三菱電機ビルテクノサービスが管理をする2万2,000台、日立ビルシステムの約1万

5,000台、フジテックの8,000台のエレベーターが停止をしたところでございます。

2009年9月以降に竣工したエレベーターには、強い揺れを感知すると最寄りの階に止まります。地震時管制運転装置の設置が義務付けられていますが、その前に竣工したエレベーターには、同装置がないものがあるようでございます。国においては、南海トラフ巨大地震が発生ときに、最大約4万1,900台のエレベーターが停止をし、最大2万3,000人の人が閉じ込められる被害を想定しております。

さらに電話も故障や通話の集中で、安否確認や勤務先等への連絡ができなくなり、NTT西日本では、通信設備が故障し、大阪府内の一部で午前9時半ごろまでに加入電話約1万2,800回線が不通になり、NTTドコモや、KDDIでもつながりにくくなりました。

このように、大阪北部などを襲った最大震度6弱の地震は、都市機能のもろさをあらわにいたしました。通勤、通学客が駅や列車内で長時間足止めをされ、高速道路は通行止めになり、一般道も大混雑、水道、ガス、電気、インフラにも被害が及び、経済活動も大混乱をいたしました。甚大な被害が想定される南海トラフ巨大地震は、今後30年以内に発生率が約80%と推定をされており、対策が急がれます。

そこで地震災害に対する課題はたくさんあると思いますが、今回は、次の観点からお伺いをいたします。

先の東日本大震災の際に都内でも震度5強の揺れを観測し、首都圏の鉄道が一斉に運行を見合わせました。鉄道利用者に大きな混乱が発生をし、このため、国土交通省は鉄道事業者や関係者等を集め、当時の鉄道再開状況と利用者への情報提供等を検討し、課題と対策を検討して、その結果を報告書にまとめたものがございます。これによりますと、鉄道の早期運行再開のためには4つの課題があり、それは、1つは乗客の避難誘導の迅速化、2つは通信手段等の確保、3つは点検・復旧の要員、移動及び資材運搬の迅速化、4つは利用者等に対する情報提供となっています。当然、この中には鉄道事業者がその責務として対応すべきものもございますが、各鉄道事業者のみでは解決することができない困難な課題もあると思います。例えば、被害がないと確認できたところから、順次列車を動かしても、行った先で足止めになってしまうおそれもあります。したがって、利用者が自分の行動に参考となるよう接続路線や代替輸送も含めた運行状況、運転再開見込み時刻等を迅速・的確に提供する必要があります。関西広域連合はまさしく広域防災を担う部署として、有事にこういった情報を的確に発信することができれば、関西広域連合の認知度も高まり、住民や企業からの信頼も大変大きくなると考えますが、連合長のご所見をお伺いいたします。

次に、PHV・EV・水素自動車の利用促進による環境保全について質問をいたします。

近年増加をしております豪雨や猛暑の背景には、地球温暖化による影響が考えられ、気候変動に対する政府間パネル、IPCCの報告では、この地球温暖化の原因は、二酸化炭素をはじめとする人の活動に起因する温室効果ガスの増加によるものとされております。

地球温暖化対策につきましては、2015年に開催をされました第21回COP21において、パリ協定が採択をされ、地球の温暖、地球の平均気温上昇を産業革命前と比べて、2°C未満に抑えることなどを目標に掲げられました。このことから、我が国においても温室効果

ガス排出量を 2030 年度には、2013 年度比 26%削減することを目標に、さまざまな取組が進められております。全国における、温室効果ガス排出量は、2013 年度をピークに減少傾向にあり、2016 年度では、速報値では、13 億 2,200 万トン、2013 年度比、6.2%減となっております。

しかし、目標達成に向けては、さらなる取組を進めなくてはなりません。とりわけ、温室効果ガス排出量のうち、90%以上を占めるエネルギーの起源の二酸化炭素排出量削減は喫緊の課題であります。二酸化炭素排出量を部門別に見ますと、運輸部門では全体の約 18.8%を占めており、産業部門が 36.5%、業務その他の部門は、19.1%の排出量ですが、その削減率は、基準年比 3.8%減と他部門より低調となっております。このため、運輸部門においては、さらに二酸化炭素排出量削減を進めるために、今以上に P H V ・ E V ・ 水素自動車などの低公害の利用の促進が必要と考えております。

近畿 2 府 4 県の現在の使用状況を見ても、ハイブリット車が占める割合は約 8.7%あるものの、P H V は 0.1%、E V は 0.13%、水素自動車に至っては、0.02%となっており、まだまだ普及が必要と思われまます。E V などの導入に当たっては、車両価格が高いこと、充電設備の設置場所が少ないこと、走行距離が短いことであれば問題とはなりませんが、現在、車両購入代金の公的補助や、自動車税の優遇措置制度が導入されておりますが、電気自動車充電器整備台数は全国で 2 万 2,203 台、近畿で 2,617 台、水素ステーションは、全国では 99 カ所のうち近畿で 12 カ所、奈良県と和歌山県に至っては未設置という状況であります。私はエコ車両の買い替えが進まない最大の原因はここにあると考えております。確かに水素ステーションに係る条件と費用は大変多額でございますが、建設費は土地代で、5 億、維持管理費は年間 1 億とされているんです。しかし、いずれ日本が進む道なら、関西も環境先進国となって、関西広域連合は先頭に立つべきかと思っております。

そこでこのたび知事選挙で再選を果たされ、再び関西広域連合の環境分野の旗手として活躍をいただくことになりました三日月委員に当選のお祝いを申し上げますとともに、お伺いをいたしたいと存じます。

以上でございます。よろしく願いをいたします。

○議長（西村久子） 井戸広域連合長。

○広域連合長（井戸敏三） 田尻議員からのお尋ねにお答えをさせていただきます。

ご指摘もありましたように鉄道でございますけれども、ほとんどが 6 月 18 日中には動き出したわけでありまして、ご指摘にありましたように、午後、しかも夜になってから動き出したところがほとんどでございました。したがって、通勤途上の多くの方々に大きな混乱を生じさせた、今回の地震の特色の一つに上げられようかと思っております。

私どもは、帰宅困難者対策については、いろいろプログラムなども持っていたわけですが、出勤途上対策はあまり想定していなかったこともございますので、これからの教訓にぜひさせていただいて、対策などにつきましても検討させていただこうと考えております。

お尋ねのございました、鉄道の運行再開見込み等に関する情報提供でございますけれども、東日本大震災後に内閣府ですとか、国交省とか、自治体、鉄道事業者が集まりました

協議会におきまして、検討がなされました。そこで、合意したガイドラインでは、まず、鉄道事業者が利用者に対して、迅速・正確に情報提供をするということと、そして、国、自治体、報道機関に連絡することと定められています。これを受けて、国や自治体はそれぞれ関係する不通区間の情報を取りまとめて、ホームページやメールなどを活用して、広く住民に提供する。このような運びにされていますが、今回は、取りまとめるどころではなくて、全面的に止まってしまったわけでありますので、ご指摘いただきましたように、再開のめどをどのように伝えていくかということが課題になったわけでございます。

災害時に複数の鉄道運行状況など、利用者にとって参考となる情報を提供していきますには、鉄道事業者だけではなく、これを指導監督する国交省などの国が運行再開に関する情報発信のあり方について、検討していただくことが有効でありますので、広域連合といたしましては、国に対しまして、緊急提言の中にこのことを盛り込ませていただきました。

そのほか、帰宅困難者対策といたしまして、国、鉄道事業者、関係団体で構成する協議会を設置して、帰宅支援ガイドラインを検討いたしております。混乱収拾後の円滑帰宅に向けての徒歩帰宅ルートやバスによる代替輸送に関する情報提供のあり方などにつきましても、検討してまいりたいと考えています。今後とも鉄道事業者等と検討を重ねまして、帰宅困難者対策、出勤時困難者対策に努力をしてまいります。よろしくご理解をいただきたいと存じます。

○議長（西村久子） 三日月委員。

○広域環境保全担当委員（三日月大造） 田尻議員からご質問をいただきました。引き続き役割を果たせるよう、頑張ってまいりたいと存じます。一昨日、県内の米原市で発生いたしました竜巻被害の猛威におののいている一人でもございます。

運輸部門の温室効果ガス排出削減対策は、地球温暖化対策の中でも、非常に重要であると認識しています。関西広域連合では、運輸部門の温室効果ガス排出削減を図るため、次世代自動車の環境性能や水素充填に係る情報を整理いたしました次世代自動車リーフレットの作成、観光事業と連携したEV・PHV・FCV写真コンテストの実施に加え、今年度は幅広い層を対象としたエコカー検定を行うことといたしております。

しかしながら、関西広域連合圏内における、EV・PHV・FCVの普及につきましては議員もご指摘いただいたとおり、平成30年3月末現在で、車両数は約3万台、急速充電器と普通充電器を合わせた充電施設数は約4,300基、水素ステーションは14カ所となっており、十分普及が進んでいる状況とは言えないと認識しています。これは委員ご指摘のとおり、EV・PHVにつきましては車両代が高いこと、走行距離や充電時間及び充電設備数が十分ではないこと、燃料電池自動車（FCV）につきましては、水素ステーション設置に数億円のコストがかかり、車両数や充填施設数の普及拡大の障害となっていると認識しています。脱炭素社会の実現に向けまして、次世代自動車のメリットを広く連合圏内の個人、また事業所へ積極的に情報発信するとともに、広域連合一丸となって普及啓発に努めていく所存でございます。各構成府県市の皆様にも、一層のご指導、ご協力を賜れば幸いです。