

一山議員 それでは、通告してありました3件について、お伺いをいたします。まず初めに災害への備えと発達障害時への災害時の支援について、お伺いをいたします。東日本大震災から、丁度、今日で3年になりますが、復興はまだまだ厳しいところがございます。徳島県は南海トラフ巨大地震が起こった場合、県内の避難者は発生から一週間後には、最多の36万2600人になるとの被害想定を公表し、津波被害を受ける9市町で避難者が人口の50%を超え徳島市が15万2800人と最も多く経済的な被害は内閣府の想定より6千億円少ないが、6兆4千億円に上ると言われております。被害想定では県全体の避難者数は、津波警報が解除された日が31万600人、断水や停電が続くなど、ライフラインの復旧に時間がかかるため、地震発生から1週間後がピークとなり、1ヵ月後も34万1700人に上ります。1週間後の避難者数を市町村別に見ると、徳島市に次いで、阿南市、鳴門市、小松島市、被害者の割合が人口の50%を超えるのは、これら4市と牟岐、美波、海陽、松茂、北島、の5町で小松島市が72.6%と最も高く、1週間後の避難所での生活者は県全体で22万6500人。このうち一人暮らしの高齢者、障害者ら災害時要援護者は4万3400人で19%を占めると言われております。県と24市町村でつくる災害時相互応援連絡協議会は、南海トラフ巨大地震の際、避難所生活者に供給する食料や水の備蓄方針をまとめ、地震発生直後の避難所生活者を20万2千人と想定し、2日分に当たる食糧80万食、水120万リットルを県と市町村で2分の1ずつ確保するという県の被害想定から策定した避難所生活者数を基に各市町村の備蓄量を決定し、1日当たりの1人分の食料は、アルファ米だと100gを2食、水は3リットルとし、国などから支援物資が届くまでの2日分を確保すると言っており、各市町村はアルファ米や乾パン、クラッカーなどの食料と水を購入し、高台などに設置した備蓄倉庫、避難所に保管する。それは2014年から5年間で完了すると言っておりますが、本町の計画はどうなっているのでしょうか。お伺いします。また、今後の避難所の設置計画はどのようなになっているのでしょうか。備蓄品につきましても大きな経費も考えられますが、高台の避難所に備蓄の倉庫を造り、例えば、貸しロッカーのような

形のもので希望する人が、そこに自分の備蓄品をそれぞれの管理責任のもとで置き、条令や要綱に従い、管理をしていくという考え、計画はどうでしょうか。それから、避難所でパニックになる。また、こだわりが強く、支給された食べ物が食べられないといった発達障害者の災害時支援についても、災害弱者の中でも発達障害者の対策には、関係者の危機感は強く発達障害を抱える子どもがいつもと違った場所で落ち着いて寝泊りすることは難しいと言われ、過去の震災で避難所を退所せざるを得ないケースがあったことなどから、テントや寝袋を使って、屋外で寝る訓練も考えた方がいいとか周囲に理解してもらうには日頃から地域の人達と付き合っ、自分達の存在を知ってもらうことが大切だなど発達障害児はこだわりが強いため、普段食べ慣れている飲食品や特定の毛布などを非常用持ち出し袋に入れておくことも必要と言われております。文部科学省が公立小中学校の通常学級を対象に行った調査によると、発達障害児は6.5%に上るにもかかわらず、対策は進んでいないといっておりますが、本町における発達障害児に対する災害時の支援対策等の計画はどうなっているのでしょうかお伺いいたします。2点目に女性の視点での防災リーフレットと緊急連絡手段について、お伺いいたします。2011年3月の東日本大震災では、トイレが男女別になっていない、間仕切りがない、女性用の下着や生理用品などの備蓄物資がないことをはじめ、女性への配慮がなされていない現実に直面したことで、女性の視点からの防災行政総点検をしたところがあり、自治体の地方防災会議に女性の委員が一人もいない自治体が291、地域防災計画に女性の意見を反映させていると回答した自治体が269しかないなど、女性の視点が防災に活かされていない実態が改めて浮き彫りになり、防災対策に女性の視点を生かそうと新たに防災リーフレットを作成し、男女双方の視点から、安全、安心、快適に過ごせる避難所づくりや運営のポイント、日頃の備えなどがまとめられて、快適な避難所作りとして、女性トイレの増設や乳幼児に配慮した授乳や育児スペースの確保など、また、避難所運営では食事の準備や片付け、清掃、ごみ処理などで男女双方の参加を提案、さらに日頃の備えとして、生理用品や授乳用品、離乳食、紙おむつなどを備蓄チェックリストの項目に盛り込み、

災害発生時に物資の供給が途絶えることを想定して、各家庭で最低3日分の備蓄を呼びかけております。また、このリーフレットは、小中学校や各自治会などに配られ好評を得ておるそうですが、本町での防災リーフレットはどのようなになっているのでしょうか。女性の視点からの計画も大事なことはないかと思いますが、どうでしょうか。リーフレット計画には、女性の方も参加しているのでしょうか。また、東日本大震災では、携帯電話がつながりにくくなったことから、自前で確保できる通信手段として、周波数を合わせておけば、全員が聞くことができる状況を同時に把握できるメリットがあるトランシーバーに着目し、全自主防災会と小中学校、消防団に免許なしで使えるトランシーバーを配備し、電波が届きにくい山間部には専用のアンテナを立てて、月1回の伝達訓練もしている所もありますが、避難者数の早急な把握に有効なほか、住民同士の助け合いにも役立つと期待されているトランシーバーを自主防災組織や小中学校、消防団、そして、避難所に備蓄品の一つとして置いてはと思いますが、どうでしょうかお伺いいたします。3点目にDMVの導入について、お伺いいたします。阿南と高知県室戸・安芸の3市の官民でつくる、AMA、地域連携推進協議会が周辺町村を含めた広域連携に乗り出し、四国東南部全体で滞在型の観光地づくりに取り組むとともに、阿南・安芸自動車道、海部道路の早期整備にも弾みをつけたい考えで、AMAはこれまで四国や関西圏に情報発信することで、四国東南部への誘客と地域振興を目指してきましたが、取り組みが結果に結び付いているとは言えないなど、AMA3市での活動の行き詰まりを指摘する声もあり、四国東南部には観光振興に欠かせない主要幹線道が国道55号一本しかなく、交通アクセスが良いとは言い難く、そこで近隣自治体が集まり災害時に必要な道路であることも訴えながら、阿南安芸自動車道・海部道路実現への機運を盛り上げようとしております。2012年度に開いたAMAの観光会議で周辺町村も巻き込んだイベントによるPR活動が提案され、効果的に誘客を図ろうと広域連携を進めることにいたしました。一昨年の2012年2月に阿佐海岸鉄道の赤字路線再生のため低コストで利用規模に合った鉄道車両、そして、地元を走る鉄道やバスの価値を考え直し、公共交通機関を考

える暮らし方に変えることが重要ということで、一般道路と鉄道線路を操行できる車両、DMVの実証走行が行われましたが、徳島県はこのDMVの営業運転をJR牟岐線・阿波海南駅から阿佐東線の甲浦駅間の約10kmで行う方針を決め、これに基づいて車両が線路と一般道を行き来できるように両駅を整備するなどの駅舎改築基本計画をまとめ、阿波海南駅は高架駅ではない上、国道55号に近いので、アクセス道の整備費が大幅に抑えられることから起点の駅に決めたと言っており、県交通戦略課は、JR四国の理解も得ているとしております。2014年度は図面を作成し、国土交通省と協議を行い、JR北海道がDMVを導入決定した後、詳細設計・駅の改築工事に入り、早ければ一年で完了するという新聞報道がありましたが、一昨年の実証走行は牟岐駅から甲浦駅まで行われたために、多くの人達が牟岐駅が起点だと思っていたのではないのでしょうか。総務課長の説明もありましたが、本来、DMVは阿佐東線の運行目的で導入するものですが、阿波海南駅を起点とする新聞報道を見て「あれっどうして」と思った人もおられるかと思いますが、この件については、各町にどのような説明があったのでしょうか。また、仮に牟岐駅を起点とした場合と、しない場合には、本町への経済効果への影響はどうか。また、DMVが導入になれば本町からの補助金等はどうなるのか、お伺いいたします。

杣富議長 福井町長。

福井町長 一山議員のご質問にお答えいたします。まず、備蓄品や避難所等の災害への備えについてでございますが、現在、牟岐町地域防災計画において、大規模災害時の備蓄計画を定めております。基本的には、自らの命は自ら守ることとし、大規模災害時には、行政の対応の限界も想定されることから、食料、水など生活必需品については、極力、3日から1週間の備蓄を家庭や事業所でお願いしています。しかしながら、家屋倒壊等で備蓄品の搬出もできない方々が居ることも想定し、町でも生活必需品の他、毛布や簡易トイレなど緊急時に必要な物を定め、津波被害の及ばない避難所等に備蓄をしております。ただ、

食料品や水は、一定の期間しか利用できないことから、定期的な入替えが必要となり、現時点では、浸水被害の想定される全ての町民の方に、3日間支給できる数量は確保できておりません。今後、津波被害の及ばない中山間地域の部落の方々、自主防災組織の方々、あるいは、防災協定を締結している少年自然の家など、徳島県の各施設等とも連携し、適正な備蓄を確保して参りたいと考えております。また、貸ロッカー型の備蓄倉庫を高台に設置してはどうかというご意見でございますが、現在、各地区の自主防災組織において、貸ロッカーのように一人一人にボックスがあり鍵がかかる物はございませんが、要望のある世帯の備蓄品を収納しているところはございます。しかしながら、備蓄は、将来的な管理の継続が重要でございますので、基本的には、各地区の自主防災組織で検討し、必要であれば設置し管理していただくことになると思います。自主防災組織で将来の管理も含めご検討され、ご要望があれば、町としても具体の対応を検討してまいりたいと考えております。発達障害児に対する対応については、担当課長の方から、後で答えさせていただきます。つぎに今後の避難所の設置計画についてでございますが、現在、牟岐町で、県の津波災害警戒区域図案の基準水位を基に、津波避難マップを作製中でございます。その際、避難所の基準をどうするか、今、ここで苦慮しております。つまり、避難所として指定できる高さの基準をどうするか、余裕は必要なのか、より高い場所へ避難できなくなっても良いのか。また、高ささえクリアできれば、避難所の設備は必要ないのかなど、特に避難所の数が限定されている地域では、取りあえず避難できる場所の確保が大切ではないかなどと、悩んでいるところでございます。いずれにいたしましても、先ほど樫谷議員のご質問にもお答えいたしましたように、4月中には、町民の皆様が安全でより理想的な避難所を臨機応変に、ご自分で選択できるような避難マップをお届けしたいと考えております。つぎに女性の視点での防災リーフレットの作成等についてでございますが、議員、ご質問のとおり、これまで防災リーフレットは、主に男性が作成し、女性にとり肝心なことが記載されていないとのご指摘がございます。特に妊婦さんとか、乳幼児を連れたお母さんに対する配慮が欠けているとのご指摘もあると

聞いております。このようなことから、最近では、女性の視点を入れた防災リーフレットの作成が行われていると聞いていますが、牟岐町では、現在は、独自の防災リーフレットは作成していませんので、国や県で作成されたものをお配りしております。しかしながら、今後、町外からお越しの方々のためにも、また、より地域に身近な情報を提供するためにも、町独自で作成する必要もあるかと思っておりますので、その時は、是非とも女性にも参加いただいて作成してまいりたいと考えております。それから、携帯電話にかかるトランシーバーの配備については、また、後ほど課長の方から答えさせていただきます。つぎにDMVの導入についてでございますが、これも担当課長から詳しく回答させていただきますので、よろしくお願いいたします。

杣富議長 仁田総務課長。

仁田総務課長 それでは、私の方からは、一山議員さんのご質問の中で、災害への備えの中の備蓄品の保管状況について、ご説明をさせていただきます。町内での備蓄品の保管状況でございますが、25箇所、それぞれ保管している場所がございます、その合計では、飲料水は6,768リットル、これは500ミリリットルのペットボトルにそれぞれ入っているものを備蓄しております。それと、食料はアルファ米などで7,480食、毛布が657枚、簡易トイレは62セット、1セットにつき200回分のシートが付いております。他に救急箱やブルーシート、発電機、折りたたみ式のリヤカーなど、それぞれの箇所に保管しておりますが、先ほど一山議員さんが質問の中でご指摘もございました、徳島県災害時応援連絡協議会で決めております、市町村別の備蓄目標数量というのがございまして、その中の食料と飲料水、毛布、その備蓄品も1日分に相当する分につきましては、今のところ、その数量を超えているところがございます。それと、保管場所でございますが、先ほど25箇所ということでございますが、その内、9箇所につきましては、各地域の避難場所に町が設置しました備蓄倉庫に備蓄をしております。今後もその内容物等につきましては、

定期的に点検をしまして、使用期限の経過するものにつきましては、取り換えるなど、各地域の自主防災組織と協議しながら備蓄品の充実につきまして、今後も努めていきたいというふうに考えております。次に緊急連絡手段につきましてのトランシーバーについてのご質問でございますが、今、牟岐町が装備しております、防災行政無線の携帯型無線機でございますが、平成24年度で新たな機器に取り換えております。今は消防団の分団長以上の方と牟岐小学校、牟岐保育園、牟岐無線局と牟岐少年自然の家に合計で16台設置しております。これは、それぞれの端末同士が連絡を取り合うことも可能でございますので、トランシーバーというご質問でございますが、今後の管理の問題もございまして、今後、消防団とも協議しながら通信手段をどういうふうな形で確保していくかということも協議し、今の携帯型のものを台数をどういうふうに増やしていくかということも含めて検討を進めていきたいというふうに考えております。また、他には通常の通信手段が機能しなくなったときの外部との連絡方法として、衛星の携帯電話を1台配備しております。当然、これは県庁、南部総合県民局、町内の牟岐警察署や海部消防組合、県立海部病院などとの連絡もそれで可能でございますので、そういうふうな使用が期待できるというふうに考えております。つぎにDMVについてのご質問でございますが、DMVの導入につきましては、平成23年7月25日に第1回のDMV実証運行の推進委員会というものを県と関係市町村で開催しまして、実証運行に向けての検討を始めております。その年の10月に第2回委員会で夜間走行試験について検討しまして、11月16日から18日にかけて夜間走行の試験を行いまして、DMVが実際に走らせて、どれぐらいの時間がかかるかとか、そういうふうな走行試験を行っております。その年の12月に第3回の委員会を開催しまして、DMVの実証運行について決定し、平成24年12月10日から12日の3日間、牟岐駅から穴喰間で、その実証運行を行いました。議員の皆様にもご試乗いただいたところでございます。その後も阿佐東線へのDMV導入におきまして検討を進めてまいりました。まずDMVの実証走行とその後の検討に要した経費でございますが、23年度の実証走行に使いました総事業費で66,310千

円、うち国庫補助金が32,600千円ございまして、残りのうち牟岐町の負担分は、103千円。ごく少額でございました。殆どが徳島県、高知県、海陽町、東洋町の関係市町村が負担をしているというところでございます。その後、24年度につきましては、運行コースの調査をしております。観光地も含めまして、どういう運行コースが適当かということで調査をしまして、その経費、2,732千円につきましては、阿佐東地域公共交通懇話会の前年度からの繰越金を利用しておりますので、各町の負担はしておりません。つぎに25年度、今年ですが、事業費15,000千円をかけまして、甲浦駅、海部駅、海南駅の実際に走行させるためのホームの改築並びにアプローチ、坂道ですね、列車の回転台等の基本計画と建設コストの試算をしております。そのうちの牟岐町の負担は63千円でございましたが、その中で結局、甲浦駅は敷地も広いので、その中でアプローチも十分とれるということで、できるのですが、最初の開会日に説明しました、阿佐東線の阿佐海岸鉄道が運行している区間が甲浦駅と海部駅でございまして、海部駅で降りそうとしますと、敷地が大変狭いのです。高さもございまして、アプローチを取るについては、下の道路も改修が必要ですし、追加の用地買収も必要だということで、かなり高額になるという試算がでております。海部駅から1.5kmしか離れていない阿波海南駅でアプローチを取ったらどうなのかということも含めて、その時に基本計画の中で試算をしまして、阿波海南駅ですと、コストが大変安くなるということでございまして、それも含めて阿佐海岸鉄道は、今、JR四国と協議をしている。県も含めて協議中であるということでございます。新聞報道にございました、阿波海南駅から甲浦駅に決まったような報道がございましたけれども、県とは、まだ案という形で海部駅から乗り降りする案と海南駅から乗り降りする案、両方含めてJR四国と協議中ということで、阿波海南駅から甲浦間で決まったわけではないということでございました。それと、経済効果はどうなのかというご質問でございますが、南部バスも今現在運行しておりますし、当然、JRの牟岐線の運行等もございまして、その辺との協議はまだ一切なされていないような状況ではないかというふうに思っております。そういうことで、今のと

ころどういうふうになるかというのは、なかなか難しいというふうに考えております。それと、導入後の牟岐町からの補助金ということでございますが、それについても、まだ案ということでございますので、その辺の検討はされておられません。最初の開会日の日も申しましたけれども、あくまでもDMVの運行につきましましては、議員もおっしゃりますようにＪＲ北海道が営業運転を開始する目途が立つことが前提でございますので、それも含めて今後の状況につきましましては、注目をしていきたいというふうに考えております。以上でございます。

杣富議長 岩田住民福祉課長。

岩田住民福祉課長 一山議員の本町における発達障害児に対する災害時の支援対策の計画はというところでございますが、本町におきましては、発達障害児につきましましては、数名程度おります。その災害時につきましましては、当然のことながら支援が必要な災害弱者と認定されておりますが、その災害弱者の中でも特に発達障害児の支援につきましましては、日頃から生活面等で支援している人が関わるのが有効であろうという形の考え方がされております。しかし、災害時に限定させていただきますと、この人達が支援できるかというような環境になるのかというようなことを考えますと、現在のところは有効な手立てが見いだせるかというのが疑問になってこようかと思えます。また、災害弱者の観点で議論した場合、この人達以外にも高齢者から始まりまして、たくさん災害弱者とされる人がおります。その人達も含めた形での検討もしていかなければならないだろうなという形で考えております。今現在、支援計画としては、確立されておきませんが、今後におきましては、行政の方から発信を行い自主防災、また、関係住民等と協議を行いながら災害弱者とされる人、全てを網羅した計画等が構築できるような形で検討を重ねてまいりたいと考えております。

杣富議長 一山議員。

一山議員 今、総務課長の方からDMVについて、答弁いただいたのですが、阿波海南駅が起点となるということがはっきり決まっていないのですね。それだったら、経済効果のことから、いろいろ考えまして、牟岐駅からという案は出てはこないのでしょうか。牟岐駅だったら構内も広いし経費もかからないのではないかと思いますけどね。海南駅からだったら、また、新しく線路のことから考えなければいけないと思いますけど、牟岐駅からという案はどうでしょうか。

杣富議長 福井町長。

福井町長 先ほど課長の方からお答えいたしましたように、これまでの経緯からして牟岐町の負担割合というのは非常に低いのです。つまり県の方でも牟岐町は殆ど影響ない、関係ないということで、最初から考えられているということもございますし、基本的に阿佐東線に替わるものというふうな、本当に別の分がございますので、これを牟岐町からというのは、今の時点で非常に難しいというふうに考えております。ただ、特別な理由があつて、こういう理由でというのがあれば、別だと思うのですが、今の時点では、そのような理由というのが見い出せないと考えております。

杣富議長 仁田総務課長。

仁田総務課長 牟岐駅からというご質問でございますが、仮に阿波海南駅までDMVの運行区間を延ばすということになりますと、結局は、その区間は阿佐海岸鉄道が運用しなければならなくなるということで、海南駅から海部駅の間設備も施設も全部阿佐海岸鉄道が維持管理をしていかなければいけないということになります。それは牟岐駅まで延びますと、阿佐海岸鉄道の運行区間がかなり延びますので、それだけ施設の維持管理についても阿佐海岸鉄道に負担がかかってくるという大きな問題がございますので、なかなか運行区間を延長

するというのは難しいのではないかというふうに思っております。