

# 平成25年第4回定例会・一般質問

豪雨災害について・南古河駅の設置について

2013/12/16

園部 増治

## ＜平成25年第4回定例会一般質問＞

13番議員、真政会の園部増治です。議長のお許しをいただきましたので質問通告に従い「豪雨災害について」と「南古河駅の設置について」の2件について執行部のご所見を伺います。誠意ある答弁をお願いいたしまして、質問に入ります。資料を用意いたしましたので、併せてご覧ください。

まず、「豪雨災害について」であります。今年、近年になく自然災害が発生いたしました。10月16日伊豆大島では台風26号により大規模な土石流が発生して死者行方不明者を合わせて39名という大きな災害となりました。また、9月16日京都の桂川が氾濫したり、9月2日越谷市では竜巻や突風による被害もありました。さらに、11月8日フィリピンでは台風30号により大きな被害が発生いたしました。いずれの災害も地球温暖化が要因の一つとして考えられていますが、このような災害は、これからいつ、どこで起こるかわかりませんので、災害に対する備えをしておくことが大切であると考えます。ちなみに古河市におきましても、豪雨による被害が頻発いたしました。集中豪雨や台風の度に道路の冠水や床下浸水等が発生しておりますが、どのような気象状況の下で、被害が発生しているのか。被害の状況やその対策についてどのように考えているかお伺いいたします。

次に「利根川や渡良瀬川の洪水対策について」お伺いいたします。

本定例会冒頭の市長報告の中にもありましたが「利根川や渡良瀬川の洪水に対する防災意識を高めるため想定される浸水の範囲や深さを表す標識を公共施設に設置するとともに、国土交通省と連携して啓発用のDVD等の作成を進めています。今後、災害に強いまちづくりをめざし、市民への啓発に努めます。」と報告されました。

私は、土地改良区の理事長を受けて働かせていただいておりますが、土地改良区では市から委託を受けて利根川への排水作業をしておりますが、大雨の時

には役・職員が風雨の中で合羽を着て一生懸命に排水作業に当たってくれています。特に利根川が増水し3 mを越してくると向堀川に逆流してしまいますので利根川に通じる樋管のゲートを閉めなければなりません。そのまま出羽向堀川が溢れてしまいますので向堀川の水を排水機場に落としてポンプにより排水をしなければなりません。向堀川の上流は栃木県の小山市間々田まで達しており、その流域面積は約3,000 haであります。雨水と一緒に大量のごみも流れてきますので、ゴミ揚げも大変な労力であります。大雨の時でもこのように排水作業に当たっている人がいるおかげで、安心して生活が送れるものと考えております。また、普段何気なく生活をしていると、利根川や渡良瀬川が増水していることには気づかないで生活していることが多いと思われます。万一ことが起こってからでは間に合いませんので、早めに情報を伝達することが必要であると考えます。利根川や渡良瀬川の消防団待機水位、氾濫注意水位、避難判断水位、氾濫危険水位はどのようになっているか。また、情報の伝達体制や避難指示の方法についてのご所見をお伺いいたします。

3点目は「大堤都市下水路について」ということで通告をさせていただきましたが、土地改良区にある資料を調べましたところ大堤排水路となっておりますので「大堤排水路について」ということで質問をさせていただきます。大堤排水路は、旧古河市内の古河駅周辺の駅東地区はもとより駅西地区の古河二高北側付近から本町、・横山町までの雨水が集まってきて、みずきの街歩道橋付近で国道4号線を横断し、さらに国道354号線を横断して下辺見・思案橋の下流で向堀川に合流しています。国道を横断したところで、南町からの雨水と国道4号線側溝からの雨水が合流するため豪雨のたびに被害が出ているところでもあります。

現在の大堤排水路は資料にもありますように、昭和52年に県営・団体営圃場整備事業が行われた際に、土地改良事業の中で整備されたものです。大堤排水路の位置づけが承水路、農林水産省の用語解説集によりますと「後背地から

の水を遮断して、区域内に流出させず排水させるための水路」となっていますが、この排水路は承水路として整備をしていただいたもので古河市70%と総和町30%の負担割合で土地改良区の負担はゼロで整備をしていただきました。

その後、駅南区画整理事業が実施されたために昭和58年に再度協定が結ばれているところであります。内容は、国道4号線より一級河川向堀川に至る排水路整備の必要が生じたときは、古河市・総和町において協議する。というものであります。合併をいたしましたので、「必要が生じた時は、古河市において整備する。」と読み替えることができるものと思います。

今年は、特に集中豪雨の被害が相次ぎ、資料1ページの写真を見ていただくとわかりますが、堤防からの越水や洗掘により柵渠が落下したり、法面が崩落したりしているところもあります。特にひどいところは、市道が流されてなくなってしまっているところもあります。

大堤排水路は、土地改良事業で整備した時のままでありますので、今まさに「必要が生じた時」なのではないでしょうか。早急な対応をお願いしたいと考えますが、今後の対応策についてのご所見をお伺いいたします。

2件目は「南古河駅の設置について」であります。

前回の第3回定例会における私の一般質問におきまして陸川副市長より、南古河駅は、日野自動車の移転計画の前倒しもあり取り組みを始めてから30年の中で最大のチャンスであるというご答弁をいただき、大変心強く感じているところであります。

南古河駅は、合併における市民アンケートでも多くの市民が望んでおり、特に10代、20代、30代という若者の多くが望んでいるところであります。菅谷市長も若者に選ばれるまちづくりをしたいというお考えありますので、まずこのような多くの若者が望んでいる施策を進めることが若者に選ばれるまち

づくりにつながるものと思います。ぜひ早期に実現をしていただきたいと考えますが、早期実現を図るための方策についてどのような考えかをお伺いいたします。

次に、周辺整備についてであります。市長は前回の答弁で、**JR**に陳情に行ったときに「2万人の乗降客が必要だ」といわれたとご答弁をされていますが、そのためにはまず何と言っても新駅周辺の整備をすることが先決であると考えます。周辺整備をして、駅の用地を確保すること、そして**JR**に陳情することが必要であると思います。新駅周辺整備についての考えを伺います。

3点目は、**JR**への陳情についてであります。

前回の市長答弁の中に、とにかくあそこは**JR**が作る駅です。という答弁がありました。昔の国鉄時代ならあった話でしょうが、今は自治体からの請願駅という形でなければ駅はできません。まずはこの古い考え方を変えていただかなければならないと思います。

また、前回の市長答弁の中に「私も総和の町長になって**JR**に赴いたとき大宮支社の課長から、このような陳情に何回も来るけれども、あなた達は人の迷惑を考えたことがありますか。ここに駅を作れば東京に向かう方、その北側の方全員がたとえばここに電車を3分間止めれば、1日何十万人という方が迷惑する。」と言われたと答弁されていますが、総和町長の時にも平成16年4月号の後方そうわ「町長室は、はれ時々くもり」の中で同じことを言っていましたので、本当に**JR**の課長さんがこんなことを言ったのかと思います。私も平成16年5月13日に、**JR**大宮支社に出向いて確かめました。平成16年当時でしたので、当時**JR**大宮支社で塩崎企画調整課長さんに対応していただきました。「迷惑をかけたという発言に関しては私も前任者も言ったとは思えないが、町長さんが言ったというのであれば謝罪します。しかし2キロメートル以内に3万人以上の市街地を形成しなければならないという条件はありません。町長さんが自分で考えたことではないんですか」ということでありました。市長の発言という

ものは大変重いものがあると思いますので、市民が迷うようなことは言わないでほしいと思います。さらに、私と陳情にいっしょに行ったことがないということですが、今まで陳情に行くときに声をかけていただけませんでしたので行けなかつただけで、今度行くときには、ぜひ声をかけていただきますようお願いいたします。

4点目は、「新駅ができた場合の波及効果について」であります。新駅は、古河市の将来の発展のカギを握るものであると考えております。様々な波及効果が頭の中をよぎり、期待も大きく膨らみます。経済波及効果やその他考えられる波及効果についてどのようなものがあるかをお伺いいたしまして、1回目の質問といたします。

## 【2回目】

2回目ですので自席から質問いたします。

まず豪雨災害について、市内における道路冠水等の状況について答弁をいただきました。

特に9月1日の集中号の際には、市内22カ所で冠水があったということですが、気象災害がこれまでとは違い、広範囲で被害の程度も大きくなってきているように感じます。冠水被害に関しては、そこだけ直してもまた違うところで冠水するといった具合であると思います。全体的な計画の中で整備していかなければならないと考えます。また、下流部の流れを良くすることで、冠水する時間や冠水量を小さくすることが出来るものと思いますので、計画的かつ迅速な対応を望みます。

2. また「利根川や渡良瀬川の洪水対策について」ご答弁をいただきました。

公共施設に洪水が起きた場合の範囲や深さを示す標識を設置したり、啓発用DVDを活用していくということですが、大山沼土地改良区の事務所も平

成10年8月30日に向堀川が決壊して床上31cm浸水をしておりますが、その時の水位を記しておきいつも忘れないように見えています。このような取り組みは大変有効な取り組みになると思いますので、是非早急に取り組んでいただきたいと思ひます。

さらに、啓発用DVDの活用につきましては、自治会や地域の各種団体、学校やPTA、消防団などに積極的に、待っているのではなく、こちらからでも出向いて出前講座を開くくらいの気持ちで取り組んでいただきたいと思ひます。

それから情報の伝達についてであります、豪雨災害は意外と夜中に起こることが多いような気がいたします。カスリーン台風で利根川が決壊したのも夜中ですし先日の伊豆大島の土石流も夜中でした。また、気象災害は曜日を選んでくれませんので、土曜日や日曜日、夜間でも対応できるような態勢をとっておいていただきたいと思ひます。

さらに、利根川や渡良瀬川の水位は、国土交通省のホームページ「テレメーター水位」から見られますが、圧倒的に見られない人が多いと思ひます。また、利根川や渡良瀬川の水位は、ここで降っていなくても上流の群馬県や栃木県で降ると増水します。また、降ってすぐに上昇するわけではなく、約5、6時間後から水位が上昇してきますので、気をつけなければなりません。是非、的確な情報の伝達に努めていただきますようお願いをいたします。

### 3. 大堤排水路について

大堤排水路はにつきましては、国道4号線から下流部の部分をかさ上げしていただけるということでもありますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。この排水路は、承水路として土地改良事業の中で整備されそのままの状態あります。旧古河市内の排水を、田んぼの中に流れ込まないようにして向堀川まで落とすていくものであります、当時の設計が3.33m<sup>3</sup>/sでしたが、駅南地区の区画整理事業や上流部の開発や排水路の整備などにより排水量が増え、一気に流

れてきますので、容量が足りなくなっています。

昭和58年当時に駅南区画整理事業をした時の協議書の写しが土地改良区の事務所に保管してありましたが、資料の最後のページに添付させていただきましたが、大堤排水路の整備をしないと駅東地区の十間道路の冠水やみずきの街の冠水なども解消しないと思います。大堤排水路はすでに限界を超えておりますので、いつ堤防が決壊するか分からない状況です。決壊すると大きな被害が出てしまいますので、計画を立てて磯部都市下水路のようなコンクリートの3面張りで整備出来るように取り組んでいただきたいと思います。

### 南古河駅の設置について

#### 1. 早期実現を図るための方策は

JR宇都宮線におきましても、土呂、新白岡、東鷲宮、自治医大と新駅が出来ておりますし、川越線でも「西大宮」駅が開業いたしました。

新駅を設置した自治体に学び、どのようにすれば駅が出来るのかを教えてください。真剣に取り組んでいけば必ずできると思います。

川越線の西大宮駅は、日進・指扇間に出来ましたが、付近には、埼玉栄高校やさいたま市の西区役所があります。西大宮駅も区画整理事業で用地を生み出して作っていますが、宇都宮線に新駅を作るよりも大変だったということです。それは、川越線が単線だったことです。駅の前後600mを複線化しなければ駅が出来なかったために、駅用地のほかに線路敷きの用地も確保しなければならなかったので大きな事業費がかかったということでもあります。

私も駅が出来る前に「指扇地区街づくり事務所」に何度か足を運び勉強をさせていただきました。「区画整理事業で反対はありませんでしたか」と尋ねると、反対はありましたよ。区画整理事業で反対のない事業なんてないと思います。しかし、それをいかにして説得して進めるかだと思います。反対の人を説得して進めるのは私たち職員の仕事です。

また、JRに1年に1回くらい陳情に行ったのではだめですよ。私たちも何度



足を運んだか分からないくらい足を運びました。さらに、地権者の方には減歩とか移転とかで協力をしていただかなければなりませんので、市として出来るだけのことはさせていただきます。

西大宮駅につきましても周辺整備と新駅設置に向けた取り組みを同時並行的に進めておりましたが、このような進め方をしていけば実現できるものと考えます。

また、JRの示す新駅設置の条件は、6つあります。

1. 地形（カーブや坂道でないこと）
2. 収支採算性があること
3. 新駅の用地と建設費の負担ができること
4. 新駅周辺の整備と駐車場（駐輪場）の確保
5. 関係自治体や地元住民の意思統一
6. 鉄道関連事業発展の可能性

これがJRの示す条件です。「2km以内に3万人以上の人口が張り付かなければできませんという条件はありません」ということでした。

さらに、南古河駅につきましても、県でも大変にご心配をいただいているところでもあります。大堤南部地区の区画整理事業が平成8年に菅谷市長が総和町長になる前に、都市計画決定を受けていただいておりますが、進捗率0であります。

この中には、都市計画道路「原・大堤線、大堤・横山線」という2本の都市計画道路が計画されておりますので、県でも駅が出来るように少しずつでも環境を整えていきたいと思います。ということで、古河二中前の県道の整備をいただいているところでもあります。大変にありがたく思っているところでもあります。

## 2. 波及効果について

駅が出来ると、地域の経済に大きな波及効果があるといわれていますし、私もそのように考えるところでもあります。早いところでは5～6年から10年ぐら

いで元が取れてしまうといわれています。交通の便が良くなればおのずと人口もはりついてまいります。人口を増加させる為の一番の方法なのではないでしょうか。また、商業施設もできますし、若者が望んでいる映画館もできたり、学校なども考えられると思います。古河第三高等学校も、交通の便が良くなれば、志願者も増えるのではないのでしょうか。

さらに、筑西幹線道路も合わせて整備すれば、日野自動車へのアクセスポイントとしての役割も果たすことが出来ます。

そして、古河市のイベント「もも祭り、花ももマラソン、花ももウォーク、菊祭りよかんべまつり、ど真ん中祭り、さんさん祭りなどのときにも利用していただけるものと思います。

JRに示す乗降客数は、このような利用が予想される人数を最大限予想して積算して持っていけばいいんです。新駅の設置を考えると、夢と期待が膨らみます。是非、若者に夢と希望を与えられるようなまちづくりをお願いいたしました。二回目の質問を終わります。

### 【3回目】

豪雨災害についてのご所見をいただきました。

昔から、「治山治水」という言葉があります。また、「水を治める者は国を治める」という言葉もあります。今も同じで、水治めることができ初めて安心安全なまちづくりができるのではないのでしょうか。

昨日の読売新聞・日曜版に田中正造先生が亡くなる1年前に日記に記された言葉が紹介されていきました。「真の文明ハ、山を荒さず、川を荒さず、国を破らず、人を殺さざるべし」公害闘争の原点伝える湖、渡良瀬遊水地、谷中湖が紹介されていきましたが、今の私たちにも通じる教えであり、共感をいたしました。

また、南古河駅に関しましては、若者が夢と希望の持てるまちづくりに取り組んでいただきますようお願いをいたしまして私の一般質問を終わります。