

# 令和3年第3回定例会 建設環境委員会 所管事務調査経過報告書

## 1 「水道施設の危機管理体制について」

### 説明の概要

水道事業の運営に当たり、第2次狭山市水道ビジョンにおいて、安全・安心な水の安定供給を基本理念として掲げており、水道施設は市民生活にとって重要なライフラインの一つであり、災害時においてもその機能を維持または早期回復することが必要不可欠であることから、業務継続計画を策定し、危機管理対策を強化することとしている。策定に当たっては3つの基本方針を掲げている。

(1) 市民、職員及び関係者の安全確保を第一優先とする。

(2) 水道事業が果たすべき重要なライフラインの機能を回復し、早期に平常時の業務レベルへの復帰を目指す。

(3) 大規模災害を対象リスクとし、実効性の高い水道BCPとする。

災害時の体制については、震度5弱以上の地震が狭山市内で観測された場合、上下水道部長を最高責任者とした水道対策本部が設置され、その中で、上下水道部の水道施設課と経営課の各担当で班編成し、班ごとに役割分担を行い、職員の安否確認をはじめ、施設点検などを行い、必要に応じ各機関への支援要請などを行う。また、災害時は通常の業務レベルを維持したまま、災害対応業務を行うことは困難であることから、非常時優先業務の優先度の選定基準を定め、応急業務と通常業務の優先度の選定と着手時期について決定している。

災害発生前の対策の水道施設の耐震化については、大規模な地震が発生した場合においても、生活維持に必要な最低限の給水を継続するため、重要拠点施設である浄水場や配水場、基幹管路に絞った耐震化を図ることにより、その後の復旧期間が大幅に短縮されるなどの効果も期待できるものであり、そのため、狭山市水道施設耐震化計画に基づき、効率的な耐震化を推進している。

他の水道事業体との相互応援体制については、近隣の水道事業体や公益社団法人日本水道協会などと協定や覚書を締結し、災害発生後に相互応援を行う体制を整えている。

また、災害時の停電対策については、各浄水場、配水場に自家発電設備を設置しており、1回の給油で7時間から25時間、運転が可能である。

備蓄や資機材の確保については、応援給水栓や非常用飲料水袋などの応急給水機械器具や修理用の管材料や水中ポンプなどの応援復旧資機材を確保するとともに、復旧工事関連の業者について一覧表を作成し、一目見て分かるように管理をしている。

災害発生後の対策の応急給水については、災害給水拠点施設として、運搬給水の基地となる鶴ノ木浄水場や稲荷山配水場などの浄配水場6カ所のほか、市民の方が直接給水を受けることができる、公園や小学校などに設置してある緊急貯水槽7カ所、狭山稲荷山公園の臨時給水施設などの県営水道応急給水設備2カ所を利用できる体制としている。万が一県営水道からの供給が停止し、さらに各浄水場の停止により、入間川の伏流水や井戸水の自己水が取水できない場合でも、災害給水拠点施設などにおける貯水量は、災害発生から10日分程度の必要な水道水を確保している。

応急給水訓練については、災害時において遅滞なく応急給水ができるよう、関係機関と連携し、訓練を毎年定期的に行っている。なお、緊急貯水槽を設置している場所では、自治会と連携し給水訓練を行っている。また、毎年、埼玉県大久保浄水場職員と県営狭山稲荷山公園内の臨時給水施設を使用した合同給水訓練を行っている。

## 主な質疑

○全ての浄水場で24時間発電機を回した場合、必要な燃料は1万1,448リットル。これに対して不足する軽油が5,013リットルという記述があるが、これの確保については、石油業協同組合は対応できる備蓄を持っているのか。

●全部確保できるかどうかについては不明であるが、優先的に調達できるよう協定を結んでいる。

○危機管理体制について、水道施設課の職員のスキルアップが併せて必要になると思うが、どのような取組をしているか。

●県、日本水道協会などで設計や水道事業における水質検査などに関する研修を受けている。また、普段の修繕に関するノウハウについては、日頃の業務の中で漏水修理などに経験の浅い職員も携わることで、スキルアップに取り組んでいる。

○県水の流れは、日高市から来たり、川越市から来たりしていると思うが、複数の県水の系統は。

●現在は、大久保浄水場から一系統だけであるが、将来的には、県の吉見浄水場から、上赤坂中継ポンプ所にもう一系統整備される予定で、県により令和8年度を目途に工事を進めている。従って、吉見経由と大久保経由で確保できるような計画になっている。

○大久保浄水場から受水できなくなった場合、柏原と堀兼の井戸を使ったと思うが、どのくらいの給水量があるのか。

●入間川の取水と井戸を併せて市内浄水場をフル稼働させた状態で、今の配水量の約3分の1までは賄える。入間川と井戸から取水できない場合であっても、配水施設、緊急貯水槽などを合わせれば、10日分は確保できている。

○狭山市水道事業業務継続計画を、平成31年3月末に作成したが、4月にすぐ改定がされているのはどのような状況によるものか。

●人事異動の関係で人数や班編成に変更があった時点での改定である。

○地域防災計画の中の市の対策本部と水道の関係の対策本部の位置づけ、連携はどのようになっているか。

●地域防災計画上位計画と位置づけ、水道事業に関連することは水道BCPにより対応し、水道施設関連の被害状況、給水状況などについては、組織図の中の連絡体制に基づいて、市長や副市長、教育長に報告をするとともに、危機管理監や、日本水道協会などにも報告することとしている。

- 副市長、市長には報告と書いてあるが、大きな災害があったときには、対策本部があり、単なる報告だけで済むのか。例えば市長から指示・命令の可能性があるがその際に対応するのか。
- 大規模災害が起きた場合上下水道部長は、水道BCPにおける最高責任者として報告を受けるとともに、地域防災計画における対策本部の一員として市長に水道関連の情報の報告を行う。その際、市長からの指示がある場合には、対応する。
- 不測の事態があって上下水道部長が不在、もしくは被災して対策本部に参加できない場合の代理責任者についての考えは。
- 非常時においては、常に補完体制が必要であり。上下水道部長に不測の事態があった場合、次長、次長に不測の事態があった場合、課長という対応になっていくと考えている。

## 主な意見

- 水道BCP中の災害給水拠点施設などの給水量に、受水槽の水量を加算して表示してほしい。
- 給水を行う場合には一回の給水量の制限や、給水順番の指定により、整然と給水を行われたい。
- 大きな災害時には、災害対策本部内の指揮命令系統や対外的支援要請の指揮命令系統を明確にされたい。
- 責任者に不測の事態が生じた場合の代理責任者の順位を明確にすべき。
- ゆとりのある災害対策を目指してほしい。
- 市民にとって安心できる水道BCPとして、計画だけではなく実践できるものとしていただきたい。

## 2 「入曽駅周辺整備事業における入曽駅橋上駅舎及び東西自由通路整備の進捗状況について」

### 説明の概要

駅舎の施設や設備については、駅舎の面積が、基本設計その②で示された1,033平方メートルから673平方メートルに縮小された。市で管理する東西自由通路については、当初から検討していた幅員6メートルで、上下のエスカレーター2基を東西口にそれぞれ設置することとし、仕様の変更はない。

工事費として、現在の物価や労務費の高騰などにより自由通路と橋上駅舎、既存駅施設の解体などの合計で約33億9,000万円となっている。設計費、事務費、消費税を合わせると、総額で約37億2,000万円となる。実際の事業費は実施設計により確定するので、概算事業費で約37億2,000万円についてはあくまでも参考の金額としてとらえて欲しい。

現段階での事業費の増額見込みである7億2,000万円については、令和4年から令和6年度の実施計画に盛り込み、市全体の財政計画を踏まえ、財政当局とともに検討を進めていく。また、現段階で示せる財源の内訳としては、入曽駅周辺整備事業の全体事業費で約49億1,000万円、そのうち国庫支出金として、社会資本整備総合交付金で10%の約5億円、地方債として、入曽駅周辺整備事業債で33%の約16億円、都

市基盤整基金として26%の約12億円、一般財源として32%の約16億円とし財源を見込んでいる。

鉄道事業者との実施設計に関する協定は、12月議会の債務負担行為の議決を経てから協定を取り交わし、令和4年度中に実施設計を完了し、令和5年3月議会に工事費に対する債務負担行為や施工協定締結について、議決を経て協定書を取り交わし、令和5年度から橋上駅舎、東西自由通路の工事に着手する。

工事期間中は、各年度ごとに鉄道事業者と年度協定を取り交わし、工事を進めていく。工事期間については、鉄道事業者からの聞き取りにより、一般的に工事に2年、撤去に1年必要とのことから、令和6年度末の橋上駅舎、東西自由通路の工事の完了をもってまち開きを行い、その後、駅施設の撤去については令和7年度に行う予定である。

## 主な質疑

○全体のスケジュールについて、令和6年度末のまち開きが現時点の予定だが、当初のまち開きはいつを予定していたか。

●令和5年度末を予定していた。

○1年の遅れの要因は。

●実施設計に係る期間が見えてからの工程で、令和3年度から令和4年度末まで約1年かかるということで、鉄道事業者のほうから話があり、それらを踏まえて工程を1年間ずらすことになった。

○工事費として見込んでいた額から大幅なずれが生じているが、そのことについての市の見解は。

●今回、最終的に基本設計の成果が確定し、鉄道事業者のほうから積算の結果が提示された。見込んだ額とのずれについては、労務単価と物価の上昇が顕著であること。また、新河岸駅22億円程度の工費を参考に30億円程度と見込んでいたが、工事方法の違いなどがあり、鉄道事業者との考えにずれがあった。

○入曽駅の開発については様々な意見があると思うが、必要なのは住民理解の促進を図ることである。住民に対しての情報提供は、どのように行っているか。

●自治会連合会を通して説明をしている、また、公式ホームページに細かい内容をアップして、それぞれ市民の皆さんが見やすい形で、理解できるような形の対策を取っている。

○ホームページに公開していることが決して公開に結びついているとは思っていない、手持ちのツールでインターネットを利用になれない方もいると思うので、より一層地域に対する説明が必要になると思う。公民館を通してなのか、あるいは回覧板という手法を用いてなのか、今後の住民理解の促進に向けての取組は。

●現在も行っているが、入曽地域交流センターの中に、比較的大きめの掲示板を設置して、まちづくりだよりを掲示していて、パンフレットを持ち帰られるような形を取っている。地域交流センターだよりを入曽地区の地域交流センターで配布しているので、今後は、そこに記事を掲載して、ホームページの内容も含めて皆さんに周知していきたい。

○多磨駅を参考に概算額を確認したとのことだが、多磨駅と入曽駅の状況が似ているとすれば、どのような点が似ているのか。

●今現在、駅前広場も道路も全くなく、都市計画道路と駅前広場を整備するような形で、周辺に飲食店が数店舗あるような状況であった。私見だが、ここの現場に行ってみると、都市計画道路の図などが貼ってあり、入曽駅と共通したイメージを持った。東口については、先ほど商業施設という話もあったが、まだこれから具体的に整備を進めていこうという状況であるところも、似ていると考える。

○この事業の概算費、基本計画上には、平成25年に実施を断念した6.9ヘクタールの土地区画整理事業の設計資料を参考に概算事業費を算出していると書いてあるが、今回提示された資料は、平成23年度からの物価上昇や労務単価の上昇と表に示されている、その辺はどうなのか。

●当時断念をしたときも、鉄道事業者と綿密に打合せをしながらやってきた。30億円の事業費の中には、将来的な投資ということも考えて、東西自由通路は一般的な4メートルから、6メートルに拡幅という話もあった。しかし、物価上昇などが想定以上となったため、30億円を超える形になっていったと承知している。

○平成30年9月6日、鉄道会社と入曽駅の整備に関する覚書を取り交わしたが、このとき鉄道会社としては、30億円という金額を基に協定内容を確認し、納得して覚書を交わしたのではないか。

●覚書については、基本的な鉄道事業者とのやり取りであり、基本的な事項をまとめた形になっている。最終的に設計をある程度進めていった段階でないと積算できない実情があり、そのような中で今回提示された、という経緯である。

○駅の機能向上といった場合に、面積が広がるだけが、機能向上だと思っていない。面積要件だけで考えることはおかしいと思うが、いかがか。

●今回の基本設計の負担分については、面積でカウントするしかない、実際工事費については、機能向上分、例えば店舗とか、女性の宿直施設とか、そういう部分については、基本的に機能向上分という形になり、工事費が鉄道事業者の負担となる。

○橋上駅舎工事費は算定の途中の話で、まだ変わっていく可能性もあるのか。

●橋上駅舎の工事費37億円という数字は、すべて確定したものではなく、低くなる可能性もあるが、高くなる可能性もある。

○現在の財源は、地方債が33%、国の支出金が10%、その他都市基盤整備基金が26%、一般財源が31%ということだが、この財源問題については、各補助金、負担金等もらえるものは全部もらってきてほしいと思うが、これについてどうか。

●厳しい財政状況ということは承知をしている。この事業費の見直し等も含めて、実施計画は大体3年間を見ている。また、毎年ローリングしていることもあり、その中で、きちんと庁内で整理していきたいと考えている。

- 工事費の中に、エコに対する費用として、例えば太陽光パネルとか、雨水貯留施設などは入っているか。
- 雨水の貯留施設については、この設計の中に外構その他工事という形で入っている。太陽光パネルについては、今後の維持管理と、設備投資を考えた場合に、つけるべきか否かという議論がある。その他にも、自然光を生かす、自然の風を取り入れるなど、今回の施設コンセプトに示す環境配慮に取り組みたいと考えている。
- この鉄道事業者は、近い将来100%再生可能エネルギーで電車を走らせると言っている。将来のエコのことを考えて、全体として民も官もCO<sub>2</sub>を削減していかななくてはならないが、それに積極的に投資してほしいが、どうか。
- ここで明言することはできないが、エコの関係でいろいろと率先して取り組んでいこうということは、示しており、その中で何ができるか、詳細設計の中できちんと検討はしたいと思う。

## 主な意見

- 情報の公開の在り方を見直し、幅広い方法を用いて丁寧な説明を行い、住民理解の促進に努めていただきたい。
- 進捗の大小にかかわらず、委員会への報告・情報提供をお願いしたい。
- まちの起爆剤としての橋上駅舎であり、自由通路だと思う。コンセプトをきちんと実現できるようなものを造ってほしい。
- 財源は他のところへしわ寄せにならないようにしてほしい。
- 駅にかかる金と周りがにぎやかになるのは別だと思う。駅はしっかりした予算内でやってほしい。
- 入曽駅周辺整備事業の全てが駄目ということは言っていないが、今の段階では、市民を含めて議論が深まっていない、戻るところまで戻すべき。