

◆海老取川について

○田中委員 続きまして、海老取川についてお聞きしたいと思います。

海老取川においては、古くから多くの漁業関係者の小型船の船だまりの場として利用されてきた経緯があります。

以前は、多摩川の河口方面から羽田空港の南側をずっと回って、羽田沖の浅場や、お台場や浅草方面に向かっていた多くの小型船が、今回、羽田空港のD滑走路の事業の着手後には、D滑走路、かなり出ておりますので、その南側から迂回する必要性が生じてきました。

これに伴って、小型船は、これまで以上に長い距離を航行する必要性が生じるとともに、大変波ができますので、専門用語では波浪というんでしょうか、その高い海域や、大型船が多く航行する第一航路の近くの海域などを、小型船が航行するには危険な海域を通る必要性が生じていて、実際には大変困難な状況が生じております。

そのため、多摩川の河口方面からお台場、浅草方面へ北上するかわりのルートとして、この海老取川を経由する重要性がますます高まっております。

以上から、小型船舶の航行ルートとして今大変に需要が高まっている海老取川の航路の機能の確保は、必要不可欠であります。

まず、羽田の空港再拡張に伴う海老取川しゅんせつ工事の実施状況についてを伺います。

○前田港湾整備部長 船舶の航行安全の観点から、羽田空港再拡張事業の工事中及び供用後におけます小型船の代替の航行ルートの確保が課題となっておりました。

ご指摘のとおり、海老取川を経由いたしまして北上するルートが重要な航行ルートとなることから、都としましては、羽田空港再拡張事業の事業者でございます国土交通省に対しまして、海老取川のしゅんせつ工事について調整を行い、平成十九年度には国土交通省が工事を実施いたしました。

しゅんせつ工事は、幅員十五メートル、水深二メートルの航路を確保する目的で行われておりまして、しゅんせつ土量は約一万二千立方メートルでございました。

○田中委員 これまでの取り組みというのは、海老取川については理解をしたんですが、実際この海老取川を利用している漁業者、また漁業関係者の皆さんから、その土砂の堆積が航行する小型船の支障になるという声も上がっております。

実際、私もここにいるメンバーと、また、民主党の一期生のメンバーと海老取川を船で通りました。大変橋ぎりぎりのところをやっと通れるような状況が続いております。

また、地元の人にとっては、海老取川が多摩川を通る船舶の避難航路としての役割も果たしております。引き続き、この海老取川を航行する小型船の安全な航路機能を確保する必要があると考えます。

今後、小型船のこのルートとなる海老取川の適切な維持管理をどのように東京都としては実施していくのか、伺います。

○前田港湾整備部長 都といたしましては、地元の要望を踏まえまして、必要な測量等の調査、しゅんせつ工事の実施につきまして、今後とも国土交通省に働きかけていきたいと思っております。

○田中委員 先ほど、国のしゅんせつの話がありました。平成十九年ということですので、もうそれから三年以上がたっております。先ほどいったように、現場はいつ事故や、また、支障が起きるかわからないというようなことが続いておりますので、ぜひ早急にその声を、国が事業主体ということではありますが、国に伝えていっていただきたいと思っております。

それに関連して、羽田空港のD滑走路がことしの十月に供用開始を予定し、あわせて国際化をされます。この供用にあわせて、多様なアクセス手段の確保の観点から、旅客を空港から、今いった海老取川、また運河を経由して、お台場、浅草方面を船舶で結ぶ輸送ルートの確保をすることが重要ということをお伝えしました。

東京都も、この舟運のネットワークの整備の必要性をこれまでずっと唱えてきました。羽田空港からの旅客を船舶により移動できるルートを確保するためには、運営事業者の確保や、船着き場、旅客の待合所の整備、その他整備用地の確保など、さまざまな課題が必要と考えます。

船着き場の整備箇所としては、多摩川や海老取川の河川のエリア、この港湾局が管理している海老取川—この場合、運河というんですが、運河の港湾のエリアが候補地として考えられると思っております。

そこで、港湾局が管理している港湾区域において、羽田空港に近隣した場所に船着き場を整備しようとした場合は、適切な地はどこになると考えられますでしょうか。

○前田港湾整備部長 羽田空港からの旅客を船舶で輸送するためには、ご指摘のとおり、運営事業者の採算性の確保という課題を初めとして、船着き場や船客待合所の整備用地の確保など、多くの課題があると認識しております。

港湾局が管理しております港湾区域におきましては、羽田空港に近接した場所は、海老取運河となりますけれども、この海老取運河は、羽田空港のターミナルから二ないし三キロメートルと相当離れていること、また、同運河には、船着き場の整備にあわせて必要な船客待合所を整備する用地の確保が困難であること等の課題がございまして、船着き場としての適地を確保することは容易ではないと考えてございます。

○田中委員 大変丁寧にいただいたのですが、できないということであるというふうに理解しますが、港湾局だけの管理の区域では、確かに運河しかできないということですが、先ほどいいました多摩川や海老取、川として見ればまだまだ可能性はあると思えますし、

ぜひその舟運のネットワークをつくるためにも検討を続けていただきたいと思います。よろしくお願ひします。

最後に、津波の対策についてを伺いたひと思ひます。

二月の二十七日に発生したチリ地震に伴う津波では、東京湾の内湾にも高さ一メートルとする津波の警報が発令されました。ちょうど東京マラソンのときで、テレビを見ていると、右の片隅でちかちかちかと、一日じゅう津波警報が出ていることを皆さんも覚えていらっしやるんじゃないでしょうか。

実際に東京湾で観測された津波は、お聞きしますと最大三十センチということで、予測を下回ったようではあります。被害も報告されていないということでもあります。しかし、東京を襲う可能性のある津波というのを、このような際にきちんと想定して、それに応じた対策をとっておく必要があることはいうまでもありません。

東京湾の津波対策は、どのような津波を想定しているのでしょうか、お聞きします。

○前田港湾整備部長 東京港における津波対策でございますが、平成三年九月に東京都防災会議が取りまとめました、東京における地震被害の想定に関する調査研究で想定された津波を考慮したものでございます。

地震は、相模トラフに震源を持つ関東地震、マグニチュード七・九程度でございますが、この再来を想定してございます。

地震を引き起こす断層は、長さ八十五キロメートル、幅五十五キロメートルで、津波の想定高さは、荒川河口部で一・〇ないし一・二メートル程度、隅田川河口部で〇・九ないし一・二メートル程度、多摩川河口部では〇・四メートル程度でございます、最大でも一・二メートルとなっております。

なお、直下型地震による津波は、平成十七年七月の中央防災会議の首都直下地震対策専門調査委員会報告による想定でございます、東京湾北部、マグニチュードは七・三でございますが、などの五つの地震を設定しております、いずれも〇・五メートル未満と想定されております。

これらは、東京港で想定される高潮による水位の上昇二ないし三メートルに比べ、はるかに低いことから、施設といたしましては、高潮対策施設が津波対策施設を兼ねる形となっております。

○田中委員 対策の方はわかりましたが、港湾局としては、現場を担当しております、現場の対応というの、今回についてまず伺いたひと思ひます。

今回の津波でも、港湾局の職員は非常参集を行って、水門の閉鎖等を行って、その来襲に備えたということもお聞きしました。

しかし、その一方で、私の地元の方では、水門や、また防潮扉があるんですが、津波警報下にもかかわらず、陸上の防潮扉が閉鎖されておらず、その外側にいる人たち、また中にいる人たち、両方とも不安を覚えたという声もあります。また、一部のマスコミでは、そのことを報

道したことも載っております。

このときに、その防潮扉の外側の海に面した敷地には、お年寄りが入所する福祉施設や工場があり、その際、都の港湾局としては、閉鎖すると車の出入りができないと判断したと説明をしたと報道されておりました。敷地は、私たち大田区のところに関していえば、造船場の跡地で、この防潮扉や堤防の外側の海に面した場所にあつて、この高潮、今回の津波など、防潮扉を閉鎖すると施設や工場が孤立するおそれがあります。

このような現状があつて、防潮扉がまず閉められていなかったとの報道がありますが、安全は確保できるのでしょうか。

○前田港湾整備部長 津波警報を受けた場合、東京都地域防災計画及び東京港海岸保全施設操作規程に基づきまして、水門はすべてを閉鎖することとしております。

一方で、陸上の防潮扉につきましては、おおむね水面から三メートル以上の陸上に設置されていることから、直ちに閉鎖する必要はなく、不測の事態を想定し、閉鎖準備の態勢をとることとしております。

当日は、非常配備体制を発令し、水門につきましては、津波到達時刻の十四時三十分について一時間先行しまして、十三時四十分までにすべての閉鎖を完了いたしました。

また、東京港に設置されている陸上の防潮扉につきましては、準備作業の一環といたしまして、交通等に支障のない防潮扉の先行閉鎖を行うとともに、残りの扉につきましては、先に津波が到達する小笠原諸島等の状況に応じ、速やかに閉鎖できる態勢をとりつつ、待機しておりました。

なお、防潮扉の閉鎖時間に要する時間はおおむね十分程度でございまして、小笠原から東京港までの津波到達時間約九十分に対しまして、十分な時間的余裕がございました。

準備行為により閉鎖した防潮扉は、全四十六カ所のうち十三カ所でございます。小笠原諸島で観測された実際の津波高さは〇・五メートルでございまして、気象庁の予報の二メートルに比べて大幅に下回っておりました。したがって、このため、その他については閉鎖を行いませんでした。

今回の津波に際しましては、十分な安全が確保されていたものと考えております。

○田中委員 二点ありまして、まず一点は、今、大変丁寧な説明をしていただいたんですが、そのような説明をしていただければ、住民の方も大変安心していただけると思うんですが、特に今回は気象庁との予報の大きなずれや、また、ある一部、それに対して混乱をした部分もあったので、特例かもしれないんですが、なるべく、特に陸上におけます防潮扉は、あいていまして、それで警報がテレビで一日中流されていますと、やはり住んでいる人には心配で、どうなっているんだろうというのがありますので、今いってもらったように、十分程度ですぐ閉められる、また、それに対応できるということを周知徹底していただきたいと思ひます。

また、前段でいってもらいました東京都の対策についてなんですが、これも平成三年ということで、もう二十年近くがたつております。今回の津波も、まさかチリの沖の地震がこのように

して私たちの生活に関係するとは思ってもよらなかったということもありますので、地震の対策としては、あくまで関東大震災の想定。しかも、それが一・二メートルということでもありますので、これからそのような世界的な災害が起こる可能性というのも多々あることかと思っておりますので、ぜひそのようなことも検討をしていただきたいと思います。最後に要望して終わりたいと思います。ありがとうございました。