

令和 6 年度決算第一特別委員会

【 速 報 版 】

令和 7 年 10 月 9 日
局別審査（道路局関係）

速報版

- この会議録は録音を文字起こした初稿のため、誤字脱字がある場合があります。
- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものため、今後修正されることがあります。
- 正式な会議録が掲載された時点で速報版は削除されます。

横 浜 市 会

道 路 局 関 係

午前10時00分開会

○伊波俊之助委員長 ただいまから前回に引き続き決算第一特別委員会を開きます。

○伊波俊之助委員長 それでは、道路局関係の審査に入ります。

○伊波俊之助委員長 質問の通告がありますので、順次これを許します。

なお、投影資料の使用の申出があったものについては、いずれもこれを許します。

それではまず、かざまあさみ委員の質問を許します。（拍手）

○かざまあさみ委員 おはようございます。立憲民主党のかざまあさみです。トップバッターということで、どうぞよろしくお願ひを申し上げます。

まず、自転車関連施策について伺っていきます。自転車ヘビーユーザーの一人として日頃から市民目線で感じている課題について議論していきたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

初めに、放置自転車対策と駐輪場対策について伺います。

自転車が路上などに放置されてしまうと歩行者、特に高齢者や車椅子利用者等の通行の妨げになるだけでなく防災上の問題や景観の悪化など様々な問題を引き起こします。私の地元である港北区では、特に日吉駅や菊名駅周辺などにおいて放置自転車が多く見られます。

そこで、港北区内の放置自転車台数の推移について伺います。

○村田道路政策推進部長 港北区内の放置自転車台数は10年前の平成26年度に約1700台あったものが令和6年度には約350台となり、おおむね5分の1程度に減少しています。しかしながら、委員御指摘のように日吉駅や菊名駅など特定の駅周辺においては依然として放置自転車が散見されます。

○かざまあさみ委員 港北区全体として放置自転車が大きく減少していることは、これまで移動作業や啓発活動に取り組まれてきた成果であると考えます。しかしながら、おっしゃられたとおり特定の駅周辺では依然として放置自転車が見られ、その背景には駐輪場の不足が一因としてあるのではないかと思います。特に人口が増加し、新しいマンションが次々と建設されている日吉駅周辺では駐輪場が満車で止められないとの声を多く伺っています。子育て中の方からは朝8時頃にお子さんを保育園に送った後、駅前の駐輪場に向かうと既に満車で止められず複数の駐輪場を回ってようやく見つけることができたり、駅から離れた場所まで駐輪しに行かざるを得なかったというお話も伺いました。また確実に駐輪できるよう定期利用の契約を希望しても空きがなく契約できないとの声も寄せられています。朝の忙しい時間帯に自転車を止められるかどうかが分からぬ状況は日常生活に直結する課題であると考えます。ほかにも駅周辺のお店の方からは無断駐輪が多く禁止の張り紙を貼っても一向に改善されず困っているとのお声もお聞きしています。

そこで、港北区における駐輪台数確保の取組について伺います。

○栗本道路政策担当理事 委員御指摘のとおり、日吉駅ですとか菊名駅周辺のような既成市街地は自転車駐輪場の用地確保が困難な状況にあります。そのため長期的には今後の駅周辺の再開発やまちづくりの機会を捉え、関係部局と連携しながら自転車駐輪場の整備を進めてまいります。一方で少しでも多くの需要にお応えできるよう、自転車とバイクの区画を利用実態に合わせて柔軟に変更するなど引き続き既存施設の有効利用にも取り組んでまいります。

○かざまあさみ委員 ありがとうございます。今答弁していただいたとおり駐輪場が不足している駅の周辺はほとんどが既成市街地であり、駐輪場を整備する場所を見つけるのもとても大変なことだと思います。引き続き日々の利用実態を注視しながら区画の柔軟な変更等を取り組んでいただくとともに、長期的には駅前開発などに合わせた整備等チャンスを生かしていっていただけたらと思います。また駐輪場需要を誘発している鉄道事業者や商業施設等々も公民連携で駐輪場の整備を行う等、多角的に取り組んでいただくことをお願いし、次の質問に移ります。

次に、自転車ルールの周知啓発について伺っていきます。

自転車は道路交通法上の車両の一つですが、自動車のような免許制度や運転試験がないためルールやマナーの理解が十分でない利用者も少なくないと感じています。警察による取締りや指導はもちろん重要ですが、行政としても自転車ルールの周知徹底をより一層強化すべきと考えます。道路局では令和6年度から交通安全施策の推進に一層注力するため組織体制を強化して取り組んでいると伺っています。

そこで、自転車ルールの周知の具体的な取組について伺います。

○村田道路政策推進部長 自転車ルールを誰にでも分かりやすく体系的に示したみんなのサイクルルールブックよこはまに加えましてライフステージに応じた啓発チラシやリーフレットを作成し区役所等の身近な場所で配布しているほか、ホームページでも入手できるようにしています。また新たに動画コンテンツを作成しSNS等で発信するなど、幅広い世代に届くよう様々なツールを活用しながら周知啓発の充実に取り組んでおります。

○かざまあさみ委員 これまで様々な取組を進めてくださっていることが分かりました。来年4月からは道路交通法の改正により自転車の交通違反に対する反則金制度が導入されると聞いています。警察が取締りを強化していくのであれば行政としてもより一層ルールの周知に取り組むことが重要であると考えます。また全国的に見ても交通事故全体に占める自転車事故の割合が高くなっています。そのうち16歳が最も事故の多い年代となっていると聞いています。高校入学により通学や交友関係の広がりなどで自転車を利用する機会が増える年代であることから、自転車事故を少しでも減らしていただくためにはより効果的なアプローチが必要だと考えます。

そこで、道路交通法改正を契機により一層効果的な取組を行うべきと考えますが、道路政策担当理事に伺います。

○栗本道路政策担当理事 委員おっしゃるとおり効果的なアプローチが必要と考えまして、今年度から卒業を控えた中学三年生や新たに自転車通学を始める高校生への自転

車講習会など自転車事故の多い年代にターゲットを絞った取組を本市独自で進めてまいりたいと思っております。実施に当たっては警察や教育委員会事務局と連携し、効果的な周知啓発ができるよう工夫しながら積極的に取り組んでまいります。

○かざまあさみ委員 ありがとうございます。これから自転車に乗る機会が増える中高生にターゲットを絞ることはルールの定着に当たって非常に有効な取組だと思います。一方で大人であってもルールを理解していない方、4月からの反則金制度について知らない方もいらっしゃると思いますので、引き続き周知啓発を幅広く行っていただくよう要望し、次の質問に移ります。

次に、シェアサイクル事業について伺います。

シェアサイクルはいつでもどこでも乗れる便利な移動手段であり、本市はその普及により移動しやすくなる環境に優しいまちづくりを進めているところです。今年度当初から横浜市シェアサイクル事業として市内全域で本格実施が開始され、公民連携の枠組みの下、事業者と協力して進められており、市民にとって身近な公共施設や道路、公園などの公有地にもポートが増えてきていると実感しています。

そこでまず、公民連携による事業推進の狙いについて伺います。

○村田道路政策推進部長 効率的なポート整備により短期間でポートの密度を高め、利用しやすい環境を整えることが狙いです。例えば駅周辺などニーズが高い一方で用地確保が難しい場所では公有地を活用した整備を進めています。これにより得た事業収入を生かしまして事業者が郊外部の民有地にポートを展開するなど、公民それぞれの強みを生かした持続可能な事業運営を図っております。

○かざまあさみ委員 ありがとうございます。公民連携で適切に役割分担をされているということが分かりました。今年2月の市会定例会では、全国的な課題に対する横浜モデルとして共同ポート化によるシェアサイクルの相互乗り入れが示されました。共同ポート化は複数の事業者が同じポートを共用し異なる事業者の自転車を相互に利用できる全国初の仕組みであり、この横浜から全国に先駆けた課題解決策が発信されるということで私も非常に期待をしています。

そこで、共同ポート化の現状について伺います。

○村田道路政策推進部長 現在96か所において共同ポート化しております。なお、今年度末までに全域で300か所以上を共同ポート化できるよう調整をしております。

○かざまあさみ委員 ありがとうございます。本格実施から僅か1年半で目標として約300か所もの共同ポート化を進めていくということは、スピード感があり大変評価ができる事かと思います。共同ポートが増加することで市域全域での移動の自由度が高まることをより一層期待しています。

共同ポートを含めたポートの総数はもちろんですが、商業施設等の生活利便施設への設置は利用者満足度に直結するためポート配置のさらなる充実が必要と考えます。その点で利用ニーズの高い区民利用施設へのポート設置は大変重要なので、ぜひ進めていただきたいと考えています。今年度の初めに18区役所の全てに設置されたことは評価していますが、区によっては2台しか置けないところもあり、設置台数が少なく

もっと増やしてほしいといった市民の声も寄せられています。敷地が狭いなど設置できるスペースが限られていることは認識していますが、こうしたニーズに応えていく工夫も必要なのではないでしょうか。

そこで、区民利用施設にポートを増やすべきと考えるが、道路政策担当理事の見解を伺います。

○栗本道路政策担当理事 委員御指摘のとおり区民利用施設には敷地の条件など個別の状況がありますが、歩行者動線など利用者の安全面を考慮しながらスペースを確保し、速やかにポートを設置してまいります。敷地内が難しい場合でもなるべく近くに設けるなどの工夫をしながら利用者の満足度を高められるように着実に進めてまいります。

○かざまあさみ委員 地域の利便性向上に直結する取組ですので、区民のニーズの高い場所により多くのポート設置が進み、市内全域の移動の利便性がさらに向上していくことを期待して、次の質問に移ります。

次に、子どもの通学路交通安全対策事業について伺っていきます。

港北区は子育て世代が増えている一方でとても狭い道路が多く、子供に対する交通安全は喫緊の課題だと認識しています。そのような中、本市では通学路における子供の交通事故死ゼロを目指し令和5年度から子どもの通学路交通安全対策事業を進めています。令和6年度はさらなる安全性向上を図るべく令和5年度の5地区を大きく上回る20地区で交通安全対策の取組が行われました。

そこでまず、令和6年度の取組について伺います。

○村田道路政策推進部長 令和6年度は車両の走行速度が高いなどの潜在的な交通危険箇所にハンプや狭窄、スムーズ横断歩道の設置など速度抑制対策を23か所で実施いたしました。また、あんしんカラーベルトや交差点のカラー化など路面標示等による注意喚起の対策を約1000か所で実施しました。

○かざまあさみ委員 ありがとうございます。特にハンプや狭窄などは速度抑制効果の高い対策だと思いますので、設置を推進していただきたいと思います。

今年度は港北区内の日吉台小学校が交通安全推進校に選定されており、ソフト、ハードの一体的な対策が実施されることに大変心強く感じています。学区内の幼稚園、保育園、小学校、また放課後事業での交通安全教室を優先的に実施していることや令和2年度から区役所が具体的な検討を進めている日吉駅西口の一方通行化の本格実施に合わせてハード対策を実施するということで安全性向上に大変期待しているところです。

そこで、日吉台小学校における取組について伺います。

○村田道路政策推進部長 日吉駅西口の一方通行化により歩行空間を創出することに合わせて狭窄を設置することで歩行者の安全性向上を図ります。交通規制と一体となって実施する取組であり、より安全な道路環境整備に向けて年度内に対策を完了します。また小学校ではこども・安全安心マップ等を生かして児童が交通安全について主体的に考える学習の機会を設けるなど独自の取組を進めています。

○かざまあさみ委員 ありがとうございます。日吉駅の西口は狭い道路に歩行者や自転車に加えて路線バスも乗り入れており、交通が混み合っている状況があります。地域課題の速やかな解決のためにも一刻も早い対策をお願いいたします。こうした課題を抱える地域は日吉駅周辺だけでなく市内に幾つもあるのではないかと思いますので、交通安全対策を広く推進していただきたいと思います。

そこで、今後の事業の進め方について伺います。

○栗本道路政策担当理事 通学路における子供の交通事故死ゼロの目標を達成するためには地域の状況に合わせた予防保全型の交通安全対策が大変重要です。このため引き続きE T C 2.0の速度データや交通事故データなどを活用し、小学校や区役所、警察ともしっかりと連携しながらハード、ソフト両面の対策を広く全市に展開してまいります。

○かざまあさみ委員 引き続き通学路の安全性向上に向けて取組を推進していただくよう要望し、次の質問に移ります。

最後に、道路損傷通報システムについて伺っていきます。

L I N Eを活用した道路損傷通報システムは、わざわざ窓口を訪れたり電話をかけなくても手元のスマートフォンから道路の舗装の傷みなどを写真や位置情報を添えて土木事務所に通報できる仕組みとなっています。令和3年5月の運用開始から今年で5年目を迎え、利用も進んでいるのかと思います。

そこで、令和6年度の通報件数や主な通報内容について道路部長に伺います。

○角野道路部長 令和6年度は全体で2639件の通報をいただいております。内訳としては舗装に関するものが1684件と全体の64%を占めており、排水ますや側溝に関するもの、街路樹に関するものがそれに続いております。

○かざまあさみ委員 システムはある程度順調に活用されているのではないかと思っています。一方で、このシステムは通報者への対応状況の返信は行われていません。私や議員の皆さんの中にも道路の舗装についてなど陳情をよくいただくのですが、その場合、完了したら完了報告をしていますし、できない場合はなぜできないかといった、その理由を御連絡させていただいている。土木事務所においても電話で連絡が来た際には回答を連絡しているとお聞きしています。では、なぜ返信していないかというと、それは通報者の連絡先等の個人情報を収集しない仕組みにしているからとお伺いしていて、通報者への負担を減らし気軽に通報いただけるようにするという狙いがあるとお聞きしています。そうであれば返信が欲しいかどうかの設問を用意し、返信が欲しい方のみ個人情報を収集することもできるかと思いますし、L I N Eで問合せが来たのであればL I N Eで返信することもできるのではないかと考えています。また現在は補修完了等の連絡を希望される方は通報終了時に土木事務所にお問い合わせいただくようメッセージが表示されるようになっていますが、土木事務所の連絡先が記載されておらず、案内としては不十分ではないのかと思います。

そこで、土木事務所の連絡先を記載するなど通報者が問合せをしやすいようシステムを改修すべきと思いますが、道路局長の見解を伺います。

○田中道路局長 今、委員に御説明いただいたこのLINEシステムでございますが、通報者の個人情報を収集しないことから対応状況を通報者に直接発信することができない仕様になっております。そのため通報した方がその後の状況をどうなったのか把握するためにはお問い合わせいただくしかないということになっております。今いただいた御意見は私もごもっともと思っておりまして、土本事務所の電話番号に簡単にアクセスできるように年内にはシステムを改修したいと思っております。御忠告どうもありがとうございます。

○かざまあさみ委員 ありがとうございます。ぜひお願いしたいと思います。市道は対応できませんと最後に出てくるのですけれども、市道かどうかというのも市民の方々はなかなか分からなかったりすると思うので、丁寧に対応できるようにしていただけすると大変助かります。手軽に道路の状態を行政に連絡する手段として一層ブラッシュアップし、市民の皆さん之力も取り入れた道路の適切な管理を着実に進めていただくことを要望し、質問を終わります。

ありがとうございました。 (拍手)

○伊波俊之助委員長 次に、くしだ久子委員の質問を許します。 (拍手)

○くしだ久子委員 日本維新の会・無所属の会のくしだ久子でございます。よろしくお願いいたします。

私は、まず初めに、私の地元の旭区で進められている連続立体交差事業について伺ってまいります。

スライドから御紹介したいと思います。 (資料を表示) 本事業は見ていただいたとおり相鉄線の西谷駅から二俣川駅の約2.8キロメートルの鉄道を地下化することで10か所の踏切を除却し、地域の安全性の向上などが期待されているところであります。現在着々と工事が進んでいることが確認できるようになってまいりました。こちらは先日、私も拝見させていただいたのですけれども、西谷駅付近の工事の様子であります。今、列車が走っている真横でこのような大規模な工事が行われているということに私も大変驚きました。左の写真がまさに列車が走っているところであります。この西谷駅付近以外でも大規模な工事が進められると聞いておりまして、全体の進捗状況が気になるところでございます。

そこでまず、現在の進捗状況について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 委員、スライドで現場の様子を紹介していただいておりますけれども、くしだ委員に御視察いただきました西谷駅付近はシールドマシンが発進する場所となっており、今月中にその準備のための掘削が完了する見込みです。来年1月からはシールドマシンの組立てに着手してまいります。また鶴ヶ峰駅付近においても6月下旬から新駅の掘削工事を開始したところです。シールドマシンが到達する二俣川駅付近でも土留め工事を進めるなど全区間で順調に工事を進めております。

○くしだ久子委員 長期にわたる工事でございますけれども、着実に進めていただけたと思います。

次に、（資料を表示）こちらは今のお話にもございましたけれども、先日地域に配布された鶴ヶ峰連立News第11号でございます。この鶴ヶ峰連立Newsは本事業の進捗状況を定期的に地域情報提供しているものですが、この号では先ほどのお話しのとおりシールドマシンが工場で完成したことなども紹介されております。着々と進められている工事でありますけれども、これだけ大規模な工事ですので、工事中の安全性や騒音対策など周辺環境への配慮も必要だと思います。

そこで、周辺環境に配慮して工事を進めるべきと考えますが、道路局長に見解を伺います。

○田中道路局長 おっしゃるとおり周辺環境への影響を極力抑えるようにしております。防音壁の設置ですか騒音、振動の少ない機械を使用するなど対策を講じているところでございます。また作業内容を事前に近隣の皆さんへお知らせすることも大切なことでございまして、丁寧な情報提供にも努めているところでございます。連立事業は長期間にわたり工事が続きますものですから、引き続き地域の皆様に丁寧に対応するとともに、安全第一で着実に事業を進めていきたいと考えております。

○くしだ久子委員 左の写真の電車の奥のほうを見ていただきますと、住宅が本当にすぐ迫っているようなところでございますので、今後もぜひとも住宅の近くに対しては特にきめ細やかに配慮していただきたいと思っております。引き続き生活環境への配慮や安全性の確保などを徹底していただいて、事業を推進していただくことを要望いたします。

次に、道路を活用した財源確保の取組について伺ってまいります。

高度成長期に集中的に建設した橋梁などの道路施設は今後急速に老朽化が進む見込みであります。最近では、原因はそれぞれだと思いますけれども、道路の陥没事故のニュースも耳にすることが増えました。道路は市民生活において最も基本的なインフラ施設ですので、常に安全で快適に利用できるよう適切な維持管理を行っていく必要があります。令和6年度道路局決算によりますと、維持管理費として約170億円が計上されております。今後もこの費用が減っていくということは難しいように思います。さらに昨今の人件費や物価高騰による厳しい財政状況を踏まえますと、その財源を自らの手で生み出していくということも重要な取組だと思っております。道路局では道路施設を活用した財源確保に取り組んできているわけですけれども、令和6年度の取組状況について計画調整部長に伺います。

○谷津計画調整部長 令和6年度は高架下等の有効活用や道路施設への広告掲出、道路施設のネーミングライツ、道路事業予定地の貸付けなどあらゆる道路資産の有効活用に取り組み、収入額は合わせて約3億8000万円となっています。

○くしだ久子委員 こちらは今のお話にありました一つですけれども、（資料を表示）野毛ちかみちに出されている広告です。御承知の方も多いと思いますけれども、ここは桜木町駅からすぐのところであります。このように駅周辺で人通りの多い道路施設での広告事業は企業にとっても魅力のあることだと思います。また取組の一つにネーミングライツのお話もありました。こちらは新横浜通りのHonda Cars横浜三ツ沢歩道

橋です。そして、こちらが新横浜駅前のAMANOサークルウォークです。これら歩道橋のネーミングライツ事業は数は多くないものの維持管理費の負担を軽減し、企業側にとって宣伝効果やイメージアップができる両者にメリットがあるのかなと思っています。

そこで、現在実施しているネーミングライツの状況について計画調整部長に伺います。

○谷津計画調整部長 道路局では平成29年度から歩道橋を対象としたネーミングライツ事業を開始し、現在8か所で実施しています。委員がスライドでお示ししていただいた新横浜駅前の歩行者デッキの事例につきましては、従来の主桁、高欄への愛称の標示だけではなく写真にあるように階段への標示やフラッグ設置などのスポンサーメリットを新たに加え公募したもので、6月から実施しています。

○くしだ久子委員 いろいろ工夫をされて進められているのかなと思っておりまして、スポンサー獲得に向けて積極的に取り組んでくださっていることと思います。近頃は企業も地域貢献を行うことがステータスとなっている時代でもありますし、スポンサーになり得る潜在的な事業者というのは地元企業の中にもまだ数多くあるのではないかなと思います。

そこで、道路施設のネーミングライツ事業の今後の進め方について道路局長に伺います。

○田中道路局長 これまでのスポンサーメリットの拡充を図るなどしまして、少しずつではありますがネーミングライツを契約していただける企業を増やしてまいりました。今後は施設ごとの市場性を把握するとともに、企業からの企画提案をさらに取り入れながら着実な公募につなげて導入施設数の増加に取り組んでいきたいと考えております。

○くしだ久子委員 双方向で意見のやり取りができるということは新しい企画にもつながると思います。財源の確保は容易ではないと思いますけれども、ぜひいろいろ工夫しながら着実に進めていただきたいと思っております。今後の維持管理コストを抑え一助となることを期待いたします。

最後に、自転車ヘルメットの着用の啓発の取組について伺います。

先日、警察庁より最新のヘルメットの着用率が発表されました。全国平均は21.2%とのことですけれども、神奈川県では昨年より上昇したものの、それでも12.6%と低い状況にあります。令和5年4月から自転車乗車中のヘルメット着用は努力義務となっているわけですけれども、数字が表すとおり、まだ自転車に乗車している人でヘルメットをかぶっている人は少ないのかなと感じる次第であります。自転車の死亡事故を減らすためにはヘルメット着用は非常に重要であります。警察によりますと、自転車乗車中の事故でヘルメットを着用していない場合の致死率は着用時の約2倍にもなるそうです。自転車に乗る方にはもう少しこのあたりの認識を持ってもらうことが必要だなと思っています。

そこで、自転車ヘルメットの着用を促す周知啓発の取組について道路政策推進部長

に伺います。

○村田道路政策推進部長 ヘルメット着用が習慣となるよう、児童向けのはまっ子交通あんせん教室や中高生への自転車教室等で啓発を図っております。また幅広い年代への周知のため、啓発チラシやリーフレット等の配布に加えましてユーチューブ、X等のSNSなどを活用した動画による啓発も進めております。

○くしだ久子委員 様々な手段で取り組んでいらっしゃるということですけれども、中でもSNSを活用した啓発は若い世代にも効果があるのではないかなと思っております。（資料を表示）こちらは先日、本市独自の取組として横浜D e N Aベイスターズと連携し、人気選手の森敬斗選手と山本祐大選手がヘルメット着用を呼びかける啓発動画がSNSで発信されておりました。また市内各所でこのデジタルサイネージの動画も放映されていたわけですけれども、本来動画なのですけれども、ちょっと静止画でこんな感じですということを皆さんには御紹介したいと思います。このように知名度や発信力のある民間の力を活用してアイデアを取り入れることで啓発が少しでも浸透していくような取組を進めるべきと考えます。

そこで、今後、民間企業との連携の効果と今後の進め方について道路政策担当理事に伺います。

○栗本道路政策担当理事 市民の皆様に一層アピールすべく、委員から御紹介いただきました横浜D e N Aベイスターズと連携した取組を今年度から進めております。効果の一つとしてSNS等での閲覧数が1か月に約22万回になりました、好評の声もいただいております。今後はCSR活動の一環で交通安全啓発に取り組む民間企業や団体からアイデアを広く募り、あらゆる視点から取組を進めていきたいと思っております。

○くしだ久子委員 啓発はなかなかいろいろなことをしていかないといけないし、難しいかと思いますけれども、ぜひ進めていただきたいと思います。先ほど申し上げたとおり、自転車ヘルメットの着用は命を守るために大変重要であります。その重要性が少しでも多くの方に伝わって意識に根づいて、さらにはヘルメットの着用につながるように取組を進めていただくことを要望し、質問を終わります。

ありがとうございました。（拍手）

○伊波俊之助委員長 次に、坂本勝司委員の質問を許します。（拍手）

○坂本勝司委員 国民民主党・無所属の会の坂本です。よろしくお願ひいたします。では、順次伺っていきたいと思います。

62年前の1963年に首都圏の3環状9放射道路計画が示され、放射は順調に整備が進んだものの3環状の整備の遅れから都心部の渋滞が大きな課題となっていました。近年、この環状整備が前進し、首都圏道路ネットワークが機能し始めていると感じているところです。この計画と同じように横浜市の重要な道路ネットワークとしても市内の3環状10放射線道路整備計画があり、市民生活向上や災害対応、渋滞緩和や歩行空間の確保などに重要な役割を持って進行中です。現状の整備率は77%、この整備率

を高めていくことが必要です。今回この計画に關係する私の地元戸塚区内の計画道路の整備について伺いたいと思います。

まず初めに、都市計画道路横浜藤沢線、田谷小雀地区について伺います。

スライドを御覧ください。（資料を表示）横浜藤沢線は現在進行中の横浜環状南線の（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクションへのアクセス路として整備が行われております。スライドです。こちらが田谷交差点付近の状況です。ジャンクションの周辺整備により横浜藤沢線や環状4号線の田谷交差点も改良されるとともに、南線のインター入り口への接続路も整理されます。また田谷交差点から藤沢市の川名交差点までの約5キロが全て4車線につながるため、地域の交通利便性が大幅によくなると期待しているところです。私も地域の説明会にも参加させていただきましたが、地元の皆様の期待が大きい事業ですので、毎度、進行状況が気になっております。現地に行ってみると、スライドのとおり、高速道路の工事で阿久和インターの地域変容が見られますが、横浜藤沢線のほうはまだ道路の形状をはっきり確認することができず、横浜市がどのような工事を行っているのか現場ではよく分からない状況です。

そこで、現在の進捗状況について横浜環状道路調整担当部長に伺いたいと思います。

○清水横浜環状道路調整担当部長 道路の本体工事の前の準備工事を行っている段階ですので現地を見ても分かりづらい状況ではありますけれども、現在、鋭意工事を進めています。具体的には水路の付け替えですとか道路の土台となる路床の構築などを行っています。また現道を改良する区間では既設の水道ですとか下水、それから電気、通信線などの移設が必要となりますので、それらの移設工事を各管理者が行っているところです。全体では令和6年度末の用地取得率は88%、事業進捗率は69%となっています。

○坂本勝司委員 道路工事は進んでいるとのことですが、環状4号線の田谷交差点については複雑形状であり、地元の町内会からも安全対策、渋滞対策につながるこの本事業の一刻も早い開通を望んでおります。このため、部分的であってもできたところから速やかに共有させていくことも効果につながると感じます。

そこで、今後の進め方について横浜環状道路調整担当部長に伺います。

○清水横浜環状道路調整担当部長 田谷交差点の渋滞の早期解消に向けて交差点部分を優先して工事を進めています。具体的には現状の交差点の形状を大きく変更しまして右折車両による渋滞を解消するとともに、田谷のバス停にバスベイを設けましてバスの乗降待ちで発生している渋滞の解消を図ります。また田谷交差点から鎌倉市境まで県道の改良工事を進めまして、道路の片側に幅3メートルの歩道を先行して整備していきます。車椅子もすれ違いが可能な歩行空間というのを確保していきます。いずれの改良も南線の開通を待たずに整備効果が早期に発現できるように工事を進めてまいります。

○坂本勝司委員 ありがとうございます。より安全な道路として引き続き地元の声を受け止めていただいて、早期開通に向けて着実に事業推進を図っていただくことを強く

要望させていただきたいと思います。本当は市内初の道の駅ですかニュースポーツ系の公園などこの下の有効活用を期待していたのですが、今回の計画には反映されませんでした。ただ地域の付加価値をさらに高めることは大切ですので、継続して可能性を検討していただくようにお願いしたいと思います。

次に、都市計画道路環状3号線の汲沢地区について伺います。

スライドを御覧ください。（資料を表示）こちらも先ほど質問した横浜藤沢線と同様に横浜環状南線の（仮称）戸塚インターチェンジへのアクセス路としても効果が期待される重要な路線です。令和4年に環状3号線と国道1号下り線が接続をし、残りの汲沢地区が整備されることで上下線接続が完了します。下り線への接続後、地域からは便利になったとの声と併せて上り線への接続を期待する声を多くお聞きします。

そこで、現在の進捗状況について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 令和6年度は環状3号線本線の整備に先立ち必要な現道の付け替え工事に着手するとともに、6件の用地を取得いたしました。現在の用地取得率は73%、事業進捗率は28%となっております。

○坂本勝司委員 ありがとうございます。事業が止まっているように感じていたので、進行しているということで大変よかったです。

スライドを御覧ください。汲沢地区では交通量の多い国道1号線下をくぐるトンネル工事があり、安全への配慮が必要です。この状況を踏まえて当局からは設計段階から施工業者のノウハウを反映させる発注方式、いわゆるE C I方式を横浜市として初めて採用すると伺いました。これにより厳しい施工条件に対し、より質の高い工事が行われることが期待されます。

そこで、トンネル工事に向けた今後の取組について道路局長に伺いたいと思います。

○田中道路局長 今御説明いただいたE C I方式による技術協力委託の公募を今年の4月に開始しまして、9月に提案内容の受付を行っております。今後、有識者で構成する附属機関での審査により令和7年度中に施工業者を決定しまして令和9年度からのトンネル工事着手を目指してまいります。

○坂本勝司委員 よろしくお願ひします。2018年にこのすぐ近くの新宮之谷トンネルトンネルが開通しましたが、これは交通量の多い国道1号の下をくぐる事業で大変苦労されて7年を要したと記憶しております。貴重な前例として経験されていることから、安全に着実に準備を進めていただいておりますし、今後、この先、戸塚警察署の交差点立体化も国道1号のアンダーパス事業が予定されており、さらにより前例となることを期待しております。環状3号線と国道1号の接続は市南部の交通利便性の向上だけではなく災害時の緊急輸送路としての機能も発揮するなど当該区間の整備効果は非常に大きいものであり、着実に進めていただくことを要望させていただきます。

次に、都市計画道路の桜木東戸塚線の平戸地区について伺いたいと思います。

スライドを御覧ください。（資料を表示）桜木東戸塚線は赤色で示す平戸地区が完

成しますと、1946年の計画決定から約86年の月日を経て全線が開通する予定です。スライドを御覧ください。平戸地区は環状2号線と国道1号を2つのトンネルで結ぶ特に重要な区間です。平戸地区の整備により渋滞緩和や生活道路の交通量減少が見込まれ、住宅地での歩行者の安全確保につながることが期待されます。そのため私の元には早期開通を望む声が多数寄せられており、先日、実際にトンネル工事の現場を見させていただきました。スライドを御覧ください。こちらが私が現地で確認した国道1号の山谷交差点付近で行われているトンネル工事の様子です。現在パイプルーフと呼ばれる補助工法の施工が進められています。この工法はトンネル掘削に先立ち地中に天井部分を支える屋根を構築することで掘削時の安全性を高めるものであると伺いました。これは補助的な工事とはいえ、これほど大規模な施工が行われていることに驚きを感じましたし、工事が本格化している様子を目の当たりにして大変うれしく思いました。一方で、工事現場の周辺には住宅ですか小中学校があるため、地域の生活環境に十分な配慮をしながら施工を進めることができます。

そこで、本工事における環境面での取組について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 坂本委員にスライドでお示しいただいております左側の扇状に並んでいる高架の部分がパイプルーフでございますけれども、周辺地盤に影響を与えないためにこうしたパイプルーフなどの補助工法により安全にトンネルを掘削することに加え、通学時間帯の工事車両の通行抑制や、また遮音シートによる騒音抑制など細心の注意を払って工事を進めております。また、これらの取組については現地に設置しましたインフォメーションセンターを通じて地域の皆様へ情報発信を行っているところです。

○坂本勝司委員 周辺環境に配慮しながら工事が進められており、感謝いたします。桜木東戸塚線の整備は地元の長年の悲願でもあり、一刻も早いトンネル工事の完成を地域も望んでおります。

そこで、事業進捗に向けた意気込みについて道路局長に伺いたいと思います。

○田中道路局長 桜木東戸塚線ですけれども、交通混雑の緩和や歩行者の安全性向上など整備等効果の非常に高い路線でございます。本市南部地域における重要な幹線道路と考えております。地域の皆様からの大きな期待に応えるために、令和13年度末のトンネル工事完成に向けて安全を最優先にしっかりと取り組んでまいります。

○坂本勝司委員 引き続き早期開通に向けて安全かつ着実な工事をお願いしたいと思います。道路は市民が安心安全、快適に生活する上で欠かすことができませんので、着実な事業推進をお願いして、質問を終わります。

ありがとうございました。（拍手）

○伊波俊之助委員長 次に、大和田あきお委員の質問を許します。

○大和田あきお委員 日本共産党の大和田あきおです。党を代表して質問いたします。豊田小学校の通学路についてです。

スライドを御覧ください。（資料を表示）このグリーンベルトの部分が戸塚区の豊

田小学校の通学路です。3月の予算特別委員会の道路局審査で道路局長から子どもの通学路交通安全対策事業として戸塚区豊田小学校の通学路の拡幅に取り組むとの答弁がありましたが、その進捗状況と今後の取組について報告をお願いいたします。

○田中道路局長 歩道を整備するための用地確保に向けて地権者との交渉を今進めているところでございます。半数の地権者から事業に対する御理解をいただくことができました。引き続き地域の皆様の切実な思いをしっかりとお伝えしながら地権者の方々の御理解が得られるように取り組んでまいります。

○大和田あきお委員 豊田小学校の通学路の拡幅計画について、豊田小学校や保護者をはじめ自治会町内会の皆さんからも市に対してお礼の言葉が報告されています。その後、計画が進められて半年余りが過ぎましたが、保護者の方々から進捗状況がどうなっているのか問合せが続いています。自治会町内会の方々や豊田小学校の校長先生からもぜひ早期に実現していただきたい、拡幅のための通学路沿いの施設の方との話合いに学校関係者や保護者、自治会町内会の方々も一緒に参加させていただきたいとの要望があります。今後検討していただきたいと思います。

次に、バリアフリー基本構想についてです。バリアフリー法に基づく国土交通省及び警察庁、総務省の義務づけとして、道路管理者はその管理する道路を道路に関するバリアフリー化基準に適用するよう努めなければなりませんとあります。バリアフリー化基準としてベンチなどの休憩施設について定めた基準があります。基本構想について、どのように反映していくのでしょうか。

○村田道路政策推進部長 バリアフリー基本構想の策定に当たりましては、自治会町内会や障害者団体、子育て団体、交通事業者などによる検討部会を設置します。その中で意見交換や現地でのまち歩き点検を行いまして、ウェブ等で広く意見募集を実施するなど当事者の方の声もきめ細かく反映しながら検討を進めております。ベンチの設置については部会で検討した上で基本構想に位置づけることとなります。

○大和田あきお委員 次に、青葉台連合自治会のベンチ設置の取組についてです。次のスライドを御覧ください。（資料を表示）青葉台連合自治会のふれあいベンチです。青葉台連合自治会では地域の強い要望を受け、2017年に地元事業者寄贈の2基を含め5基のふれあいベンチを青葉台駅前通りに2基、桜台に3基を連合自治会からの特別仕様の道路占有により設置したと聞いています。駅前通りの歩道上のベンチは周辺で営業している商店などの利用者の御理解と協力があってこそ成り立ちます。瓶、缶の放置やたばこの吸い殻などの迷惑をかけないようベンチの管理は利用者みんなの協力を呼びかけています。このような取組で歩道上にベンチを設置することについて見解を伺います。

○田中道路局長 自治会が主体となりまして地域の合意形成を図って歩道上にベンチを設置することについては私も大変よい取組だと考えております。こういったお話をございましたら最寄りの区役所に御相談いただければ、土木事務所が速やかに占用許可に向けて対応してまいります。

○大和田あきお委員 地域の住民の声を生かし、市民が主体となり、市の協力を得なが

ら潤いのある市民に優しいまちづくりの実現に向けた貴重な取組であると思います。今後、市として必要な支援も検討していただきたいと思います。

次に、駅前のベンチ設置についてです。次のスライドを御覧ください。（資料を表示）戸塚駅東口のバス停付近のベンチです。ベンチの設置に関して駅前のベンチを要望する市民意見が増えてます。東戸塚駅前のバス停付近ではほとんどのところにベンチが設置されていますが、戸塚駅東口前のバス停付近には1か所しかベンチがなく、この3人用のベンチに高齢者を中心に五、六人の市民がひしめき合って座っており、ベンチ以外のところでも座り込んでいたりしています。

そこで、バリアフリー化基準に基づき混雑している駅前のバス停付近にベンチを設置するためにどのように進めていくか、伺います。

○角野道路部長 バス停にベンチを設置するには、歩行者の通行を阻害しないように歩道の幅員を確保するなど占用許可基準を満たしている必要があります。その上でバス事業者から占用申請が必要です。したがいまして、具体的な要望があったとしても設置に至らない場合があることについては御理解ください。

○大和田あきお委員 次に、駅直近のエスカレーター設置についてです。

次のスライドを御覧ください。（資料を表示）東戸塚駅東口のエスカレーターです。東戸塚駅は1980年10月1日に開業しましたが、駅の開業は半世紀以上にわたる地元住民による請願運動が実った結果であり、東戸塚駅東口のエスカレーターは駅の涵養と併せて整備されたと聞いています。次のスライドを御覧ください。戸塚駅東口の階段です。同じ戸塚区内にある戸塚駅東口にはエスカレーターが設置しておらず、これまで高齢者や障害者を中心に戸塚駅東口に昇降設備としてエスカレーターの設置を要望する声が寄せられています。バリアフリー法の第1条では、高齢者、障害者等にとって障壁となるような事物、制度、慣行、観念その他的一切のものの除去に資することを旨として行われなければならないとされ、また、エスカレーターはバリアフリー法に定められた移動等円滑化基準の対象になっています。高齢者や障害者が安心して移動するためにはエレベーターのみではなくエスカレーターの設置も必要な配慮として多くの市民が要望しています。

そこで、市民の要望に基づき駅直近のエスカレーターを設置するに当たって市はどう対応するのか、伺います。

○田中道路局長 写真でお示しいただいている戸塚駅の東口でございますけれども、既にバリアフリールートが確保されていることからエスカレーター整備の優先順位が低いということをまず御理解いただきたいと思います。道路局としましては、まずはバリアフリールートが確保されていない駅のバリアフリー整備を優先して進めているところでございます。御意見のあるエスカレーターの整備につきましては、バリアフリー基本構想が策定されている全ての駅のバリアフリールートが確保された後に設置について検討していきたいと考えております。

○大和田あきお委員 バリアフリー基本構想ですが、この基本構想はバリアフリー法に基づき市町村が作成するものです。高齢者や障害者などが利用する施設が集まった地

区について公共交通機関、道路、建築物等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため重点整備地区の範囲、生活関連施設、生活関連経路、バリアフリー化のために実施すべき事業内容を定めるものです。この戸塚駅のところのエスカレーターについては本当に市民から多くの、何年もかかって要望が寄せられています。それはやはり実態をもう少し検討していただきたいと思いますので、市民からのエスカレーター設置の要望を受け止めバリアフリー基本構想に反映することを要望し、質問を終わります。

○伊波俊之助委員長 次に、白井亮次委員の質問を許します。（拍手）

○白井亮次委員 おはようございます。自由民主党の白井亮次です。よろしくお願ひします。早速質問を進めてまいります。

まず、緊急走路の道路啓開について道路局の取組状況を伺ってまいります。

緊急輸送路は災害時に消火、救出、救助、その他の応急対策を行う緊急車両が通行する道路であり高速道路や幹線道路を対象として指定されております。大規模地震が発生した際、最も重要な目標は人命を守ることであり、発災後72時間は極めて重要な時間帯となります。そのため道路管理者は瓦礫処理を行い、簡易な段差修正等により緊急車両の通行を確保する道路啓開を行い、緊急輸送路の機能を迅速に確保するという大変重要な使命を担っております。特に大規模地震時に緊急輸送路上で被害が多発した場合、人員、資機材が限られているため優先的に道路啓開を行う路線を定めておくことが重要です。

そこで、まず初めに、道路啓開の優先順位の考え方について道路部長に伺います。

○角野道路部長 県内の道路管理者や関係機関で構成する協議会で定めている神奈川県緊急輸送道路管理マニュアルにおいて緊急輸送路の道路種別やつながる防災拠点の重要度により3つに分類した優先啓開候補路線を制定しています。最も優先度が高いのは高速道路や国道で、次に優先度が高いのはその最優先路線と災害拠点病院や広域応援活動拠点等を結ぶ路線としております。これらの路線の道路啓開の目標時間はその他の路線の目標時間である72時間より短い48時間としております。

○白井亮次委員 優先して道路啓開を行う緊急輸送路が計画的に定めていることが今確認できました。

次に、現場対応の視点で伺ってまいります。8月27日に首都高速道路株式会社が主催する道路啓開実動訓練が首都高速湾岸線の高架下で実施され、横浜市からは金沢土木事務所が実動訓練に参加するということで我が党の黒川議員が視察をしました。この訓練は県内の道路管理者が連携して行う県内で初の訓練で、大規模地震により首都高速道路上に放置された車両の移動を行い、首都高速道路や迂回路として設定された横浜市道に発生した段差を解消し、緊急車両の通行を確保するという訓練でございました。スライドを御覧ください。（資料を表示）左の写真は金沢土木事務所の整備班が横浜市道に発生したと想定した段差を解消している状況です。右の写真は段差解消後、金沢土木事務所のパトロールカーが通行している状況です。私は動画で訓練の状

況を確認しましたが、金沢土木事務所整備班の統率の取れた迅速な対応は目をみはるものがあり大変頼もしく思いました。そして改めて日常の維持管理は言うまでもなく、災害対応においても土木事務所整備班の機動力は市民の皆様をお守りするために必要不可欠であると感じるとともに、緊急輸送路の段差解消への対応は大変重要であると認識しました。

そこで、災害時における緊急輸送路上の段差解消に対する備えについて道路部長に伺います。

○角野道路部長 段差解消のための資材として、日常の応急対応でも使用する舗装材や碎石に加えて人力で作業しやすい軽量土のうやゴムマットを全土木事務所に段差4か所分配備しております。また委員がこちらのスライドで御紹介いただいております発泡スチロール製のスロープにつきましては試行的に金沢土木事務所に配備したものでございますが、今回の訓練で作業の迅速性を確認できたため他の土木事務所へも配備を行っていきます。さらに配備した資材を使いこなせるよう、毎年実施している道路局震災対策訓練において土木事務所が横浜建設業協会と連携して段差解消訓練を実施しております。

○白井亮次委員 ありがとうございます。着実に備えができていることが確認できました。特に土木事務所とおっしゃったように横浜建設業協会との連携強化は大変重要でございますので、ぜひこの取組をしっかりと継続していただきたいと思います。

一方で、道路啓開においては放置車両の移動も大変重要です。スライドを御覧ください。（資料を表示）こちらの写真は首都高速道路上で放置されたと想定した大型トラックを首都高の協力会社によるレッカー車により移動している状況です。スライドを御覧ください。こちらの写真は乗用車を車両移動用ジャッキをタイヤに装着し、人力で上の写真から下の写真のように横移動している状況です。このように道路に障害がなくても放置車両により緊急車両が通行できなくなるため、道路に発生した段差などの対応だけでなく放置車両への対応も大変重要となります。

そこで、災害時における緊急輸送路の放置車両への対応について道路部長に伺います。

○角野道路部長 道路管理者が所有者の承諾なく道路上の放置車両を移動するためには災害対策基本法に基づく対象道路の区間指定が必要となります。そのため放置車両の移動作業に速やかに着手できるよう、大規模地震発生時には直ちに緊急輸送路全線を区間指定することとしております。また車両移動に必要な資機材や体制については、委員がこちらのスライドで御紹介いただいております車両移動用ジャッキを全土木事務所に配備しております。さらに9月29日にJ A Fの神奈川支部と災害時の車両移動に関する協定を締結し、多数の普通自動車の放置車両が発生した場合に協力要請が可能な体制を構築しております。

○白井亮次委員 放置車両への対応もしっかりと取り組んでいることが分かりました。特に大型車の放置車両の移動は対応可能なレッカー事業者も限られていることから、あらかじめ首都高のように協定を締結しておくことが重要であると黒川議員から当局に

提案させていただいていると聞いております。

そこで、災害時における大型車の放置車両への対応について道路局長に伺います。

○田中道路局長 現在、大型車の車両移動が可能なレッカー事業者との災害協定の締結はできていない状況でございます。委員の御指摘のとおり、大型車の車両移動が可能な事業者と災害協定を締結して訓練等により平時から連携を強化していくことは大変重要であると考えております。そこで災害時に大型車の車両移動が可能なレッカー事業者を広く募るためにテーマ型共創フロントを活用し、御協力いただける事業者を募集してまいります。このことについて本日10時に記者発表を行ったところでございます。

○白井亮次委員 早速対応していただき、ありがとうございます。しかし募集するだけでなく、ぜひ道路局からも積極的にレッカー事業者に働きを行い災害時の体制強化に努めていただきたいと思います。

ここまで道路啓開に関する道路局と土木事務所の取組状況について伺ってきましたが、改めて大規模災害時における道路管理者の担う役割は大変重要だと感じました。そこで、災害発生時の道路啓開の迅速化に向けた意気込みについて平原副市長に伺います。

○平原副市長 御指摘のとおり道路啓開はあらゆる応急活動の基幹となるものでございまして、道路管理者である道路局と土木事務所の使命であると認識しているところでございます。そのため、これまで関係機関や横浜建設業協会をはじめとした災害協力団体と道路啓開に関する情報共有、それから訓練を積み重ねることで顔の見える関係を構築し、ノウハウも蓄積してきたと考えてございます。災害時に市民の皆様の生命をお守りするため、府内外の様々な関係機関や災害協力団体との連携強化をこれまで以上に図りながら災害対応力の強化に全力で取り組んでまいります。

○白井亮次委員 ありがとうございます。災害対応力の強化に向けた取組に終わりはありません。市民の皆様をお守りするため、道路局と土木事務所が一体となり府内外の様々な関係機関や災害協力団体と連携し、引き続きしっかりと取組を進めていただくことを期待いたしまして、次の質間に移ります。

次に、自転車通行空間の整備について伺ってまいります。

本市では、横浜市自転車ネットワーク計画に基づきネットワーク路線や重点エリアにおいて優先的に自転車通行空間整備が進められております。来年4月には改正道路交通法が施行され、自転車の交通違反に対する反則切符制度が導入されることになります。これを機に自転車での歩道走行はこれまでも原則違反であったものの、より厳罰化されることで多くの自転車利用者が車道を走行することが想定されます。そのため地域の方々からは自転車がどこを通行すればいいのか分かるようにしてほしいといった車道を走行することに対する不安の声が多数寄せられております。不安の解消には自転車利用者が安心して安全に車道を走行できる環境整備が必要だと思います。私の地元である都筑区では港北ニュータウンが重点エリアに位置づけられていますが、一部の区間を除き自転車通行空間の整備はあまり進んでいないよう思います。

そこで、自転車通行空間の整備を進める上での課題について道路部長に伺います。

○角野道路部長　自転車通行空間は主要施設間や交差点間など連続的に整備することにより初めて効果を発揮するものであり、ある程度まとまった事業費の確保が必要です。財源としては主に国庫補助金を活用しておりますが、近年、国からの配分額が減少している状況でございます。また、この補助金は交通安全対策やバリアフリー化など多岐にわたる事業に充てられるものであり、自転車通行空間の整備のみを優先的に進めることは難しいと考えております。その結果、整備延長は年間約3キロメートル程度にとどまっております。

○白井亮次委員　自転車ネットワーク計画に位置づけられている計画延長約360キロメートルに対し、整備済み延長は約100キロメートルと聞いています。200キロメートル以上も未整備区間が残されている中で、今、年間3キロ程度ということですけれども、整備延長はそのままだとあまりにも少なく感じております。恐らくこのままではあと100年ぐらいはかかるてしまうのではないかと危惧しております。整備推進のためには、できるだけ早期に整備の支障となっている課題の解決を図ることが必要ではないでしょうか。

そこで、課題の解決に向けた取組について道路部長に伺います。

○角野道路部長　自転車通行空間の整備促進に向け、引き続き国庫補助金の確保に努めるとともに、今年度から新たに公共施設等適正管理推進事業債を活用することとしております。また限られた予算の中でも着実に整備を進めるため計画路線においては整備指針の見直しを行い、矢羽根型路面表示の設置間隔を従来より広げるなどの工夫によりコスト縮減を図り、年間の整備延長の増加に努めています。

○白井亮次委員　ありがとうございます。自転車通行空間の整備により自転車利用者の通行環境を整えることは喫緊の課題であり、国費に頼るだけでなく、まずは市費だけでもしっかりと確保して整備推進を図るべきと考えます。また現在、ネットワーク路線や重点エリアを優先して整備が進められていますが、それ以外の路線においても市内には自転車通行空間の整備が必要な路線はあるかと思います。私の元には都筑区のすみれが丘入口交差点から北側に延びる道路について自転車通行空間の整備を求める声が多く寄せられており、この路線は計画路線には含まれておりませんが、こうした要望にも丁寧に対応していくことが必要だと思っております。

そこで、横浜市自転車ネットワーク計画に位置づけられていない路線の整備も柔軟に対応すべきと考えますが、道路局長の見解を伺います。

○田中道路局長　自転車通行空間の整備でございますが、安全で快適な走行環境の実現に向けた重要な取組と考えております。予算の確保やコスト削減の工夫を行いながら、まずは計画路線の年間の整備延長の増加に努めています。加えまして新たに計画路線以外においても地域の御要望や自転車の交通量など現地の状況を踏まえた上で、試験的な取組として現状よりもさらに間隔を広げた低コスト型矢羽根表示の設置などを検討して進めていきたいと考えております。

○白井亮次委員　ありがとうございます。来年4月の改正道路交通法の施行により自転

車通行空間の整備は今まさに取り組むべき重要な事業と考えます。自転車通行空間の整備が大幅に促進するよう我が党としても引き続き応援してまいりますので、しっかりと予算を確保し、効率的に整備を進めていただくことを要望し、次の質問に移ります。

次に、道路崖防災対策事業について伺います。

道路沿いの崖対策は市民の安全と交通機能確保に不可欠で、能登半島地震の教訓を受け、我が党のかねてからの要望により令和6年度から予算を拡充したと認識しております。3月策定の横浜市地震防災戦略でも、緊急輸送路の強靭化に向け官民による崖対策の加速化が盛り込まれました。

そこでまず、道路崖対策の進捗状況について道路部長に伺います。

○角野道路部長 緊急輸送路やバス路線などにおける対策が必要な崖32か所について順次対策をしております。令和6年度は32か所のうち22か所で調査、設計や工事に着手しており、そのうち6か所で対策が完了しております。

○白井亮次委員 着実に対策を進めていることが分かりました。一方で、崖は大地震による被害もさることながら風水害による影響も受けやすいことを考慮しなければならないと考えます。昨今の異常気象により記録的短時間大雨情報が相次いで発令され、各地で甚大な被害が発生しております。本市においても例外ではなく、大規模な風水害が発生する可能性が非常に高いと考えます。そのため風水害により対策が必要な崖が増加することも想定し、崖が崩れる前の先手先手での対策、いわゆる予防保全型の対策が必要ではないでしょうか。

そこで、崖対策をさらに加速し早期に予防保全型管理に移行すべきと考えますが、道路局長の見解を伺います。

○田中道路局長 市民生活の安全安心の確保のために道路崖対策は喫緊に取り組むべき課題と考えております。令和6年度から従前の事業の予算を大幅に増額とともに、新たな事業を立ち上げるなど対策を加速化させています。引き続き予算をしっかりと確保し、令和9年度末までに残りの崖全てで対策を完了させまして予防保全型の管理に移行できるよう全力で取り組んでまいります。

○白井亮次委員 賴もしい答弁をありがとうございます。大地震や風水害等の災害はいつも発生してもおかしくありません。崖対策についても我が党としても強力に応援してまいりますので、スピード感を持って対策を推進し安全安心なまちづくりにつなげていただくことを要望して、次の質問に移ります。

次に、街路樹の維持管理について伺います。

街路樹は都市部における貴重な緑として良好な景観の形成や都市の魅力向上に大きく寄与する重要な都市インフラです。私の地元の都筑区港北ニュータウンは街路樹や公園緑地などにより緑豊かな都市空間が形成されており、区民にとって地域の象徴となっております。しかしその一方で、近年は大きく成長した街路樹の根上がりによる舗装の隆起や低木の張り出しにより歩行空間が圧迫されている事例があり、改善を求める声が多く寄せられております。

そこで、どのような方法で街路樹の根上がり対策に取り組んでいるか、道路部長に伺います。

○角野道路部長 まず応急的な対応として、歩道上で根上がりが顕著な箇所の根を切断し、平たんな歩行空間を確保しております。また抜本的な対策として、歩道の下に特殊な植栽基盤を施行し、根の伸びる方向を誘導することで将来の根上がりの予防に取り組んでおります。

○白井亮次委員 根上がり対策については応急的な対応にとどめるのではなく、再発防止に向けた抜本的な対策を進めていくべきと考えます。都筑区の先ほども言ったすみれが丘では下水道と街路樹の更新を連携し、地元との合意形成を経てケヤキから大きくなりにくく樹種に更新する再整備が実施されました。このように路線単位での街路樹の植え替えによる再整備も対策における有効な選択肢と考えます。

そこで、令和6年度の街路樹の再整備の実施状況について道路部長に伺います。

○角野道路部長 令和6年度はすみれが丘のほかに空きますや切り株が一定程度目立ってきた路線など9路線で植え替えの工事を行いました。植え替えの具体的な内容については、例えば桜では大経木化しやすいソメイヨシノからヨウコウなどの新種に変更するなど維持管理が容易になるような工夫をしております。

○白井亮次委員 個別の根上がり対策と路線単位での再整備を組み合わせながら対策は進められていることは理解いたしました。しかしながら市内の街路樹の多くは整備から数十年が経過したものが多いと聞いており、街路樹の老朽化の進行などに伴う様々な課題は今後さらに顕在化していくものと考えます。こうした状況を踏まえると、街路樹管理において中長期的な視点を持った対応が重要になると考えます。

そこで、更新の本格化を見据えた対策の進め方について道路局長に伺います。

○田中道路局長 委員おっしゃるとおり、街路樹管理の中長期的計画を策定するということは非常に重要であると考えております。現在、道路局では計画策定のために必要な現地調査を進めているところです。高木が10万本以上あるわけですから、このデータを収集し、令和8年度末までにデータ収集が完了する予定でございます。得られたデータを根上がりや老朽化などの観点で分析して、維持管理計画を包括したガイドラインの策定につなげていきたいと考えております。今後、限られた予算の中で最大の効果を発揮できるよう取組を進めてまいります。

○白井亮次委員 10万本の調査は物すごく大変だと思いますけれども、街路樹による良好な都市景観を将来にわたって維持していくことは都市の価値を高める上でも極めて重要であり、将来を見据えた維持管理の推進は本当に大事だと思います。こうした推進を期待して、次の質問に移ります。

次に、栄区の笠間交差点の整備について伺います。

全国有数の交通量を誇る横浜では多くの交差点で渋滞の発生や生活道路への通過交通の流入が生じており、市民生活の利便性や安全性の妨げとなっております。そこで、渋滞対策の具体的な取組である笠間交差点の改良事業について伺います。スライドを御覧ください。（資料を表示）こちらは笠間交差点の記者発表資料です。笠間交

差点は交通が集中する上に六差路という複雑な形状であるため地元でも有名な渋滞箇所であり、我が党の大桑議員もこの交差点の渋滞解消に向けて長年にわたり御尽力されてまいりました。スライドを御覧ください。こちらが渋滞状況の写真です。写真奥の金沢方面からこちらに向かってくる車の列が連なっている状況が分かるかと思います。また切替え翌日の新聞記事によりますと昨年は5件、令和5年には県内の交差点で3番目に多い9件もの事故が発生しており、事故が多発する交差点として知られています。これらの課題を解決するため切替え工事が9月30日の夜間から行われ、大きなトラブルもなく翌10月1日の早朝には完了したと聞いております。

そこで、交差点の切替え後の状況について横浜環状道路調整担当部長に伺います。

○清水横浜環状道路調整担当部長 私は1日だけしか行っていないのですけれども、職員が数日にわたって現地を確認しています。結果、時間帯ですとか曜日ですとか方向にもよるのですけれども、相当程度、渋滞が解消している状況です。このスライドで御覧になっている金沢方面から渋滞の列がずっと伸びていますけれども、これはほぼ解消しています。今後、通学児童を含む歩行者の安全性向上を目的として、今、歩道橋が一時ない状況になっているのですけれども、再び新しい歩道橋を12月から利用できるように工事を進めてまいります。

○白井亮次委員 長年の課題であった複雑な交差点の状況が大きく改善されていることが分かりました。一方、本市では笠間交差点のような渋滞箇所が100か所以上残されていると聞いており、まだまだ全市的にこのような継続的な渋滞対策が必要です。中期計画の政策指標に主要渋滞箇所の減少が掲げられており、目標の達成に向け各施策にしっかりと取り組んでいただきたいと考えております。

そこで、渋滞交差点削減に向けた取組について道路局長に伺います。

○田中道路局長 渋滞交差点の削減に向けた取組についてですが、1つ目は笠間交差点のように交差点を直接改良すること、2つ目は横浜環状道路や都市計画道路の整備によって道路ネットワークを充実させて交通を分散させて渋滞を解消させること、3つ目は連続立体交差事業によって踏切を除却して渋滞を解消させること、これは大きな渋滞対策の3本柱になりますが、これは道路局の主要な事業でございます。これらの事業をバランスよく推進することで効率的に渋滞対策を進めていきたいと考えております。目標としましては、おおむね10年で主要渋滞箇所の2割削減を目指しております。

○白井亮次委員 力強いお言葉ありがとうございます。道路施策の推進には長い年月が必要となりますが、横浜の持続的な発展のため我が党としても当局の取組を全面的に応援してまいりますので、今後もしっかりと取り組んでいただくことを期待して、次の質問に移ります。

次に、都市計画道路横浜生田線の整備について伺います。

スライドを御覧ください。（資料を表示）図の青色で示す横浜生田線は青葉区美しが丘三丁目の市境で横浜市の都市計画道路元石川線と接続する川崎市の都市計画道路ですが、赤色で示す川崎市側の約80メートルの区間が未整備となっております。次の

スライドです。これは市境部分を横浜市側から撮影した写真でございます。行き止まり部分のすぐ奥に川崎市の横浜生田線が計画されており、横浜市側の元石川線はほぼ全線で完成していることが分かります。このように現地の状況を確認すると僅か80メートルの区間が未整備となった経緯が気になるところです。

そこでまず、横浜生田線未整備区間の経緯について計画調整部長に伺います。

○谷津計画調整部長 川崎市の事業である都市計画道路横浜生田線は、昭和50年代の川崎市中央卸売市場北部市場建設の際、整備の話が持ち上がりましたが、交通量の増加を懸念した沿道の皆様の御理解が得られなかつたこともあります。現在も未整備区間が残っています。

○白井亮次委員 昨年の決算特別委員会で我が党の山下議員も発言したとおり、横浜市側は閑静な住宅街となっており、当時から地域の方々が事業が進められた際の環境への影響を御心配していることは認識しております。しかし北部市場建設は半世紀以上前のことであり、当時は周辺に計画されていた日吉元石川線や新横浜元石川線などの川崎市と接続する幹線道路も整備されておりませんでした。現在はこれらの幹線道路が整備されたことに加え、住宅街には大型車の通行規制がされているなど当時とは状況が変わっているのではないでしょうか。

そこで、横浜生田線の事業への対応について道路局長に伺います。

○田中道路局長 都市計画道路横浜生田線でございますが、元石川線とつながることで道路ネットワークが充実して交通の分散化や緊急時における道路の代替機能の確保などにも寄与する重要な路線であると考えております。未整備区間の整備については、これは川崎市の事業となります。川崎市から道路法第19条に基づく道路接続の協議があった場合は、本市は道路管理者としてこれに応じることとなります。川崎市に対しては横浜生田線の整備を進めるに当たっては周辺の地域の方々へ丁寧な説明を行い、御理解いただけるよう努力することを引き続き求めてまいります。

○白井亮次委員 都市計画道路の整備は交通渋滞の緩和のほか、おっしゃるとおり防災力の向上や環境負荷の低減など様々な効果が期待できる大切な取組ですので、横浜生田線の整備を着実に進めていくべきと考えます。道路接続の協議があった場合は川崎市側からの大型車の通行規制を行うなど沿道地域へ可能な限り配慮し、理解が得られるよう努めていただくことが必要かと思います。川崎市に対しては当局からしっかりと働きかけていただくことを要望しまして、次の質問に移ります。

最後に、都市計画道路鴨居上飯田線及び保土ヶ谷二俣川線の整備について伺ってまいります。

スライド御覧ください。（資料を表示）こちらは鴨居上飯田線と保土ヶ谷二俣川線の位置を示した図です。赤色で示す範囲が現在事業中の区間でございます。次のスライドです。こちらがより詳細な位置図となります。鴨居上飯田線は相鉄線二俣川駅の南側で事業が進められており、図の黒色の線で示す約1キロメートルの区間は令和4年度末に開通し、現在は赤色の点線で示す区間で整備が進められております。さらにオレンジ色の点線で示す約400メートルの区間の保土ヶ谷二俣川線も併せて整備が行

われており、これら2つの路線は今年12月までの開通を目指しているということです。私も昨年、現場を訪れ、住宅地に囲まれた狭い作業スペースで安全に配慮しながら着々と工事が進められている様子を視察してまいりました。現在、この地域における東西方面の幹線道路は緑色で示している横浜厚木線のみとなっておりますが、これら2つの路線が開通しますと保土ヶ谷バイパスに直結する新たな道路ネットワークが生まれることになります。これにより生活道路を通過していた車がこの鴨居上飯田線と保土ヶ谷二俣川線を利用するようになり、通学児童をはじめとした歩行者の安全性が高まることに加え、横浜厚木線の混雑緩和にもつながることが期待でき、二俣川周辺地域における交通利便性がさらに向上するものと非常に期待しております。いよいよ開通が年内に迫っている中、工事が行われている現場はどこまで進んでいるのか、その状況を確認したいと思います。

そこで、現在の整備状況について建設部長に伺います。

○田中道路局長 白井委員に御視察いただきました昨年の時点ではまだ道路の形態にはなっていなかったかと思いますけれども、鴨居上飯田線、保土ヶ谷二俣川線とも、その後、地盤の改良や側溝の整備などを進め全区間において歩道や車道の形状が出来上がっております。今後、防護柵などの安全施設のほか、最後の仕上げとなります舗装や区画線の工事を行っていく予定です。引き続き施工会社や監督の旭土木事務所と力を合わせて、開通に向けて全力で工事を進めてまいります。

○白井亮次委員 ありがとうございます。工事がもう最終段階に入っているということで、これまで30年以上事業が行われ、長い間、地元が待ち望んできた道路がついに年内の開通を迎えることができるものと確信いたしました。

そこで、鴨居上飯田線及び保土ヶ谷二俣川線の開通時期について道路局長に伺います。

○田中道路局長 鴨居上飯田線及び保土ヶ谷二俣川線につきましては、11月19日に開通させます。事業化して30年以上が経過しまして、地域の皆様には大変長い間お待たせしてしまいました。また私と建設部長が職員時代、この地元説明会に携わるなど私としても思い入れの強い事業の一つでございます。これまで市会の先生方をはじめ多くの皆様に多大なる御支援、御協力をいただきまして心から感謝申し上げます。また開通に先立ちまして関係者の皆様をお招きし、開通式典を開催する予定でございます。このことについて本日記者発表いたします。

○白井亮次委員 ありがとうございます。この鴨居上飯田線、保土ヶ谷二俣川線は、我が党も地元旭区の佐藤茂議員をはじめとして長年にわたり整備を支援してきた路線であり、11月19日ということで、ついに開通日が決まり大変喜ばしく思います。大変お疲れさまでございます。

そこで、開通に向けた所感について平原副市長に伺います。

○平原副市長 二俣川駅周辺でございますけれども、平成30年には南口の再開発事業が完成しております。また令和5年には相鉄JR直通線、それから令和5年には相鉄東急直通線が開業いたしました。そして、このたび新たに都市計画道路が開通するとい

うことを迎えることになりました。私、担当副市長としてこれら全ての事業に長年携わってまいりました。今回こうして道路の開通という新しい節目を迎えたこと、大変うれしく感じているところでございます。引き続きこの周辺では相鉄線の連続立体交差事業、それから、ここで示していただいております保土ヶ谷二俣川線の未整備区間がございますので、その事業化に向けた検討など、まちの発展をさらに加速させるために取組を進めていきたいと考えております。

○白井亮次委員 ありがとうございます。私もこれまで取り組んできた事業が二俣川駅周辺の価値を大きく向上させたと感じています。実際に旭区では令和6年、転入者数が転出者数を上回る社会増となったそうです。18区全てで社会増となっているわけではない中で旭区の転入者が多いのは、まさにこうした基盤整備による効果が出ているのではないかと思います。ぜひ保土ヶ谷二俣川線の延伸についても早期に進めていただきたいと思います。横浜市の持続的な成長発展のために都市計画道路整備をはじめとした道路事業にしっかりと予算を確保することを要望して、私の質問を終わります。

ありがとうございました。 (拍手)

○伊波俊之助委員長 質問者がまだ残っておりますが、この際10分間休憩いたします。

午前11時25分休憩

午前11時35分再開

○伊波俊之助委員長 休憩前に引き続き決算第一特別委員会を開きます。

○伊波俊之助委員長 それでは、質問を続行いたします。

小松範昭委員の質問を許します。 (拍手)

○小松範昭委員 自由民主党の小松範昭でございます。よろしくお願ひいたします。

それでは、休憩前の白井委員に引き続き、会派を代表して道路局へ質問をさせていただきます。

まず、延焼遮断帯を形成する都市計画道路の整備について伺います。

昨年元日の能登半島地震では大規模な地震火災により多くの家屋が焼失しました。木造家屋が密集する地域ではオープンスペースとなる幅の広い道路が延焼遮断帯として効果を発揮することが期待されております。スライドを御覧ください。 (資料を表示) 横浜市地震防災戦略においては、スライドで示す3路線が位置づけられています。これらの路線は通常の道路整備の予算に加え、住宅地における災害対策として国の補助も活用していると聞いており、道路ネットワーク強化と住宅地の防災力向上の両面で効果が高い事業だと考えています。

それでは、対象路線について順次伺ってまいります。こちらは私の地元神奈川区内を通る六角橋線、六角橋地区です。スライドの赤色で示している約340メートルが事業区間となります。道路幅員が狭いところに木造家屋が密集していることに加え、近くにある神奈川大学へ通う学生なども多く、整備によって歩行者の安全性向上も期待

されます。これまで当局が事業化に向けて進めてきたところ、今年5月に神奈川県の事業認可を取得し、待望の事業化がされたことは大変喜ばしい限りです。今後は整備に向けた準備を進めていくことになるかと思います。

そこで、六角橋線、六角橋地区の今後の進め方について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 今月15日と18日に測量補償に関する説明会を開催する予定です。その後、順次現地での測量作業を行うとともに個別の地権者の皆様と用地取得に向けた話し合いを始めてまいります。また整備に向けた設計作業なども進めてまいります。

○小松範昭委員 六角橋線は防災力の向上に加え交通環境の改善など整備効果も高く、地域の期待も大きく、また余談ではございますが、私の事務所前の路線でもあります。ぜひとも着実な事業推進を要望します。

スライドを御覧ください。（資料を表示）次に、金沢区で事業が進められている泥亀釜利谷線、寺前地区です。スライドの赤色で示している約530メートルが事業区間となります。周辺には国道16号と臨海部を結ぶ東西の幹線道路がなく、大きく迂回する車や生活道路を抜け道として利用する車が多く、小学生が関係する交通事故も起きていると伺っています。

そこで、泥亀釜利谷線、寺前地区の進捗状況と今後の進め方について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 平成30年度の事業開始以降、関係地権者の皆様から御協力をいただいたことで、これまで累計40件の用地を取得し、用地取得率が80%に達しました。このため泥亀釜利谷線として初めての工事を年内に契約しまして、委員のスライドで事業区間をお示しいただいておりますけれども、文庫小学校の前面から工事を着手してまいります。

○小松範昭委員 ただいまよいよ工事を着手するということで、しっかりと進めてほしいと思っております。

次のスライドです。（資料を表示）最後に、南区で整備が進められている汐見台平戸線、大岡地区です。スライドの赤色で示している約320メートルが事業区間となります。本路線はバス通りとなっており、交通量も多く小学校の通学路にも指定されていますが、幅員も狭く歩道もない状況です。本事業により交通の円滑化や通学路の安全性向上も期待されます。

そこで、汐見台平戸線、大岡地区の進捗状況と今後の進め方について、やはり建設部長に伺います。

○樽川建設部長 令和6年度は事業区間の西側で先行的に実施しておりました交差点改良工事が完了し、歩行者空間を確保いたしました。現在の用地取得率は67%、事業進捗率は60%です。引き続き用地取得を進めるとともに、ある程度まとめて用地が取得できた箇所から順次拡幅整備を行ってまいります。

○小松範昭委員 今後も精力的に事業を進めていただきたいと思います。

今回、個別の路線についてそれぞれ伺ってきましたが、どの路線も市民生活の安全安心に直結する大変重要な路線です。より一層の整備促進を図ってもらいたいところ

です。

そこで、延焼遮断帯を形成する都市計画道路の整備に向けた意気込みについて道路局長に伺います。

○田中道路局長 御紹介いただきましたこれらの路線は災害時の延焼遮断帯としての効果に加えまして緊急輸送路のネットワーク強化による防災力の向上、市内経済の活性化、通学児童を含めた歩行者の安全性向上など大変重要な役割を担っております。地域の皆様の安全安心を実現するために必要な予算を確保しながら、しっかりと取り組んでまいります。

○小松範昭委員 我が党も引き続き積極的に応援していきますので、必要な予算をしっかりと確保し、継続的に都市計画道路の整備を推進していただくことを要望し、次の質問に移ります。

次に、青葉区で事業が進められている川崎町田線、恩田地区の整備について伺います。

スライドを御覧ください。（資料を表示）川崎町田線は鶴見区と青葉区を結ぶ延長約20キロメートルの都市計画道路です。スライドの赤色で示している約1.8キロメートルが事業区間の恩田地区、田奈地区で、そのうち西側の約1.1キロメートルが恩田地区です。スライドを御覧ください。現在、車両はスライドの青色で示している道路を利用していますが、右上の写真のとおり、交通量が多いことに加え、子どもの国線の踏切による渋滞が日常的に発生しています。また右下の写真のとおり、周辺の道路では交通量に対し車道も歩道も幅員が狭いため、通学する児童を含めた歩行者や自転車利用者の安全性確保が課題となっております。新たに整備される恩田地区については子どもの国線と立体交差し、踏切なしで東西が結ばれる計画となっており、渋滞の緩和に期待ができます。誰もが安全かつ快適に利用できる道路空間となることを期待しております。

そこで、安全で快適な道路空間とするための工夫について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 横浜市として管理する道路としては初めて独立した自転車道を整備することで道路を利用する歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に通行できるようにいたします。また照明灯について、周囲の農作物へ光による影響を与えないよう通常よりも低い高さ1.2メートルの位置に設置する工夫を行っております。

○小松範昭委員 周辺環境への配慮や安全対策も考慮して、様々な工夫を行いながら道路を造っていることが分かりました。恩田地区は平成8年から事業を開始し、現地では大々的に工事が進められているようですが、現在の進捗状況が気になるところです。

そこで、工事の進捗状況について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 奈良川との交差部分で進めておりました新設橋梁、恩田橋の工事を今年3月に完了いたしました。また用水路の切り回し及び暗渠化工事を周辺で田植えが始まる5月までに完了させることができました。現在、現道部分の拡幅工事や新設区間の基盤整備工事など全区間で工事を進めております。

○小松範昭委員 工事が順調に進んでいるようで私も安心いたしました。周辺では農業を営んでいる方も多く、引き続き地域と良好な関係を築いていってもらえばと思います。令和6年第3回市会定例会において我が党の山下議員からの質問に対し、道路局長から令和7年度中の完成を目指すとの答弁がございました。ぜひ今年度中に完成させてほしいと考えます。

そこで、開通の見込みについて道路局長に伺います。

○田中道路局長 これまで地元町内会や水利組合など関係者の皆様の御協力をいただきながら、監督の青葉土木事務所や施工会社と連携して順調に工事を進めることができました。これにより当初目標どおり令和8年3月に開通できる見込みとなっております。引き続き安全に十分配慮しながら、開通に向けて精力的に工事を進めてまいります。

○小松範昭委員 道路局長より今年度中に開通できるという言葉をいただき、横浜市内の交通事情が改善されることを大変うれしく思います。引き続き恩田地区の完成に向けて着実に工事を進めていただくとともに、残る田奈地区の整備促進を要望して、次の質問に移ります。

次に、トンネル及び橋梁の老朽化対策について伺います。

今年1月に埼玉県八潮市で発生した下水道管の老朽化による道路陥没事故は、インフラ老朽化の怖さと一たび事故が起きた場合の影響の大きさを再認識させられる出来事でした。道路は市民の日常生活や経済活動を支える最も基本的なインフラだと思います。老朽化対策にはしっかりと取り組んでいく必要があると考えます。当局では約100のトンネルと約1700の橋梁を管理しているそうですが、老朽化対策の状況について順次伺ってまいります。

こちらのスライドを御覧ください。（資料を表示）道路施設に関しては、平成24年に起きた中央自動車道笛子トンネルの事故を受けて平成26年度から5年に一度点検を行い、スライドに示すように健全性を診断し、4段階に区分することが法律で義務づけられています。

そこで、令和6年度のトンネル及び橋梁の点検結果について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 每年、管理施設の約5分の1で点検を実施しております。委員のスライドで判定区分を示していただいておりますけれども、トンネルでは18施設を点検し、比較的状態がよいⅠ判定が16施設、早期に措置が必要なⅢ判定が2施設ございました。橋梁は386橋を点検し、Ⅰ判定及びⅡ判定が364橋、Ⅲ判定が22橋ありました。トンネル、橋梁ともに通行止めなどの緊急措置が必要なⅣ判定はございませんでした。

○小松範昭委員 ただいまトンネル、橋梁ともに緊急で補修が必要なものはなかったということで、ひとまず安心いたしました。

次に、点検結果を踏まえた補修の状況について伺っていきます。点検でⅢ判定となつたものは早期に措置が必要な状態ですので、確実に補修を進めることが求められます。まず、トンネルについては令和6年度点検においてⅢ判定が2施設あったとの

ことですが、管理するトンネル全体で補修を進めていく必要があると思います。

そこで、Ⅲ判定のトンネルの補修状況について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 道路局で管理しているトンネル107施設のうち、令和6年度末時点でのⅢ判定のものは8施設となっております。このうち7施設で現在補修の設計や工事に着手しており、今後5年以内に8施設全ての補修が完了する見込みです。

○小松範昭委員 トンネルでは補修工事が着実に進んでいることが確認できました。

次に、橋梁については令和6年度点検ではⅢ判定が22橋あったとのことで、5年分の点検結果を合わせればそれなりの数になるのではないかと思います。そこで、Ⅲ判定の橋梁の補修状況について、再度、建設部長に伺います。

○樽川建設部長 道路局で管理している橋梁1721橋のうち、令和6年度末時点でのⅢ判定の橋梁は168橋となっております。現在70%に当たる118橋で補修の設計や工事に着手しています。

○小松範昭委員 着実に補修を進めていることが分かりましたが、トンネルに比べて橋梁の補修については時間を要していることがうかがえます。スライドを御覧ください。（資料を表示）これは橋梁の建設年数別のグラフです。現在は建設後50年以上の橋梁の割合は3割ですが、20年後には8割となります。今後のさらなる老朽化の進行も見据えた対策が必要です。将来にわたって橋梁の健全性を確保するためには、壊れてから直す自己保全型管理から軽微な損傷のうちに補修を行う予防保全型管理へと変えていく必要があると考えます。

そこで、橋梁の老朽化対策の進め方について道路局長に伺います。

○田中道路局長 橋梁の管理におきましては、老朽化によって車両の通行止めを発生させないことがまずは大切だと考えております。横浜市内においてはそのような維持管理ができていると考えております。今、委員が御意見いただいた予防保全型管理への移行についてですが、現行水準の予算確保が大前提となります。引き続き計画的な補修を進めることで今後20年以内に予防保全型管理に移行できる見込みでございます。少しでも早期に達成できるようしっかりと取り組んでまいります。

○小松範昭委員 長期的な展望を持って取り組んでいることが確認できました。繰り返しになりますが、トンネル、橋梁などのインフラ施設は市民生活や経済活動を支える根本となるものです。我が党も応援ていきますので、必要な予算を確保し、計画的で継続性のある施設の維持管理に努めていただくことを要望し、次の質問に移ります。

次に、建設業の働き方改革について伺います。

建設業では少子高齢化等により人手不足が深刻化しており、将来的な施工体制の維持への影響が懸念されております。地域の建設業は地域生活に必要不可欠なインフラ整備や維持管理のほか災害復旧にも従事し、地域の安全安心を支える重要な担い手となっています。担い手を確保するためには他の業界に見劣りしない魅力的な産業にしていく必要があり、令和6年度には時間外労働の上限規制が導入され、長時間労働の是正が求められています。横浜市では工事が一時期に集中しないよう数値目標を掲げ

て取り組んでいると思います。

そこで、施工時期の平準化への取組について計画調整部長に伺います。

○谷津計画調整部長 計画的な工事発注により令和5年度から平準化率の目標を達成しており、今後も継続できる見通しです。道路局ではさらに一歩進め、年度末の繁忙期の解消を目指し工事検査数を分散する取組を行っています。これにより3月の工事件数が大幅に減り、繁忙期の改善が図られています。

○小松範昭委員 道路局の平準化が進んでいることが分かりました。一方で、数値目標達成が最優先になり、建設業の働き方改革の本来の目的が見失われることも懸念されます。現場で働く人たちが働きやすくなつたと実感できるための取組も進める必要があると考えております。

そこで、建設現場の負担軽減に向けた取組について計画調整部長に再度お伺いします。

○谷津計画調整部長 毎年、建設関係団体の皆様と対面で意見交換を行い、いただいたお声を真摯に受け止め、現場の負担軽減に取り組んでいます。令和6年度は道路局独自の土木工事書類スリム化ガイドにより工事書類を簡素化いたしました。さらにICTを活用した工事やウェアラブルカメラ等による高所作業箇所の履行確認などの取組を進めています。

○小松範昭委員 今年も記録的な暑さに見舞われました。年々厳しさを増す猛暑で熱中症リスクが高まっていると感じております。6月には労働安全衛生規則が改正され、全ての事業者に熱中症対策が義務化されました。建設会社は様々な対策に取り組んでいる中で費用がかさんでいると聞いており、発注者としても費用面での後押しが必要と考えております。

そこで、熱中症対策費用を充実させるべきと考えますが、道路局長に伺います。

○田中道路局長 道路局では、この夏から発注する工事で従前の熱中症対策費用を1.5倍まで増額して計上できるように独自に運用しているところでございます。また、これまで熱中症対策の対象外となっていた、いわゆる管内一円工事についても費用を計上できるよう運用を見直したところです。引き続き働く方々の声をよく聞きまして、現場の環境の改善に努めてまいります。

○小松範昭委員 ありがとうございます。引き続き安全安心な横浜を目指し、現場の声に耳を傾けながら建設業の働き方改革を牽引していただくようお願い申し上げます。

次に、シェアサイクル事業のデータ活用について伺います。

横浜市では電車やバスなどの公共交通を補う手段として、また環境に優しい脱炭素社会の実現に向けてシェアサイクル事業を進めています。今年度から本格的にスタートしたとのことで、市長の定例会見では、全国的に課題になっている駅周辺など便利な場所にポートを設置しづらいといった問題に対して複数の解決策を示した横浜モデルを打ち出したと聞いております。この横浜モデルの取組の一つであるデータを活用した利用環境の改善は民間のポート設置意欲を向上させるための重要な施策であり、非常に注目しています。具体的にデータを使ってどんなふうにポートの場所を決めて

いるのか気になるところです。

そこで、データを活用したポート設置の考え方について道路政策推進部長に伺います。

○村田道路政策推進部長 本市ではポート間の移動実績などをウェブ地図上で一般公開し、いわゆる見える化を実施しております。これによりシェアサイクルの利用の傾向を把握しやすくなり、ポート設置を検討する際の参考資料として活用できると考えています。こうした情報の公開が民間施設へのポート設置を後押ししており、民有地ポートの拡充につながっています。

○小松範昭委員 利用状況の見える化によって民間の土地へポート設置が進むことは利用者の利便性向上に大きくつながると感じました。一方で、ポートが増えて利用者が増えると自転車の走行環境や交通安全の面でも課題が出てくるのではないかと心配しています。令和8年4月からは自転車の交通違反に対して反則金制度が始まると聞いていますし、自転車が車道を安全に走れるような環境整備は急務だと思っております。ただ現状では自動車がどこを走ればいいのか分かりづらい道路も多く、安心して走れる環境が十分とは言えません。シェアサイクルの利用者が実際に走行したルートが分かるデータがあれば、それを使ってどこを重点的に整備すべきかを考えることはできないでしょうか。

そこで、走行データなどを活用した今後のシェアサイクル事業の展開について道路政策担当理事に伺います。

○栗本道路政策担当理事 新たな取組としてシェアサイクルの走行ルートをG P Sデータにより把握し利用することが可能となり、これに既存の自転車利用データを重ね合わせることで利用頻度の高い路線を抽出し、優先的に走行環境の整備を行ってまいります。今後も安全安心な利用環境の構築に向けてデータの活用を一層進めてまいります。

○小松範昭委員 利用者が多いルートを優先して整備していくことは交通安全にもつながる非常に効果的な取組だと思います。こうしたデータを生かした事業展開が今後さらに進んでいくことを期待して、次の質問に移ります。

次に、鶴ヶ峰駅付近の連続立体交差事業について伺います。

本事業は相鉄線の西谷駅から二俣川駅間の約2.8キロメートルを地下化し、開かずの踏切を含む10か所の踏切を除却することで交通の円滑化などの効果が期待されます。また先日発表された県内基準地価では相鉄沿線地価が特に上昇しており、これはこれまで市が進めてきた星川駅一天王町駅間の連立事業や神奈川東部方面線の開業など基盤整備による効果が非常に大きいと思います。現在進めている本事業においても、こうしたまちづくりの効果も期待されており、我が党も事業の推進を応援していました。現在、全国にわたり工事が進捗していることは承知していますが、今後、事業の最盛期を迎えることから、引き続き早期整備に向けた事業を進めていくべきと考えます。

そこで、早期整備に向けた意気込みについて道路局長に伺います。

○田中道路局長 今後シールドマシンの発進を控え、事業はいよいよ最盛期を迎えることになります。連続立体交差事業は慢性的な交通渋滞や緊急活動への影響を解消するとともに、地域のまちづくりにもつながる整備効果の高い重要な事業です。引き続き相模鉄道と連携して、安全第一で着実に事業を推進してまいります。

○小松範昭委員 連続立体交差事業は交通渋滞の解消や安全性の向上が図られるだけでなく、地域のまちづくりを前進させる重要な事業であると考えています。実際に鶴ヶ峰駅周辺では、昨年3月には再開発での準備組合が設立されるとともに事業協力者を選定したと聞いています。

そこで、連続立体交差事業とまちづくりを連携して進めていくべきと考えますが、副市長に見解を伺います。

○平原副市長 連続立体交差事業でございますけれども、鶴ヶ峰駅の地下化を含めまして全区間で順調に工事が進んでいると思っております。この連続立体交差事業に遅れることなく鶴ヶ峰駅北口の再開発事業、それから線路敷きの跡地活用などのまちづくりを進めていくことによりまして鶴ヶ峰駅周辺のまちの価値を最大限に高めができるものと考えてございます。引き続き全力で取り組んでまいります。

○小松範昭委員 我が党も全面的に応援してまいりますので、引き続き事業を力強く進めていただくことを要望し、私の質問を終わります。（拍手）

○伊波俊之助委員長 次に、久保和弘委員の質問を許します。（拍手）

○久保和弘委員 公明党の久保和弘でございます。よろしくお願ひいたします。

初めに、三ツ境駅北口のバリアフリー化について伺います。

三ツ境駅周辺では平成18年に策定されました三ツ境駅周辺地区交通バリアフリー基本構想に基づき、道路のバリアフリー化が進められ、目標としていた整備は平成23年度に完了いたしました。しかしながら、三ツ境駅の改札口から北口バスターミナルへ向かうルートのバリアフリー化については今後検討が必要な事項として残されております。スライドを御覧いただきたいのですが、（資料を表示）現在、駅から北口バスターミナルに向かうバリアフリールートは緑色で示したルートとなっており、三ツ境駅北口歩道橋を利用する場合と比べまして大きく迂回する必要があります。私はこれまで高齢者の皆様などが道路を乱横断する現状をお伝えしてまいりました。この課題については私の元に地域から多くの要望をいただきながら、これまで道路局の局別審査などを通じまして地域の重要な課題として取り上げ、継続的に取り組んでまいりました。当局にも様々御調整を重ねていただき、スライドの赤く示した箇所において今年度からようやくエレベーター工事に着手をし、地域からも喜びの声をいただきます。

そこで、三ツ境駅北口歩道橋のエレベーター工事の進捗状況について道路部長にお伺いします。

○角野道路部長 エレベーターの工事については今年6月に着工し、街路樹や歩道橋の階段の撤去及び基礎ぐいの設置までが完了しております。現在はエレベーターの建屋

の工事を進めており、11月には建屋内の設備工事に着手する予定です。

○久保和弘委員 工事は着実に進んでいるとのことでありますけれども、次に、こちらのスライドを見ていただきたいのですけれども、現在本市で整備中の北口歩道橋エレベーターと駅改札口との動線上には赤い丸で示した箇所に相鉄ライフの階段がありまして、こちらももう一つのバリアとなっております。スライドですけれども、この相鉄ライフ階段については相鉄グループがスライドのイメージに示されたエレベーター整備を進めておりますけれども、私も現場を確認しておりますが、具体的にどのような仕様となるのかということが気になるところでありますので、そこで、相鉄ライフ内に設置するエレベーターの仕様についてお伺いいたします。

○久保和弘委員 相鉄ライフ内に整備されるエレベーターは、現在の階段幅員の約半分の限られたスペースに計画されております。エレベーターは駅改札側と北口バスターミナル側の2方向に乗降口を設け、かごの寸法は内側の幅が90センチメートル、奥行きが150センチメートルで7人乗り仕様であると聞いております。

○久保和弘委員 GREEN×EXPO 2027の開催が迫っており、三ツ境駅は鉄道利用の来場者を迎える玄関口ともなります。世界中から多様な方々をお迎えするためにも、三ツ境駅北口のバリアフリー整備はしっかりと進めていかねばなりません。現在進められているエレベーター工事については過去の私からの質問に対しまして、局長から令和7年度末までの完了を目指し、全力で取り組んでいきますとの御答弁をいただいております。しかし、これまで2度の入札不調がございました。着手時期が遅れたことで完成時期に影響はないかと懸念がされます。実際、地域の高齢者の方、また車椅子ユーザーの方からエレベーターはいつ完成するのかと、久保さん、まだなのかといった御相談というか声をいただくことが大変多く、注目度の高い事業であると実感しております。

そこで、三ツ境駅北口歩道橋のエレベーターを今年度中に完成すべきと考えますけれども、局長の御見解を伺います。

○田中道路局長 委員の御指摘のとおり、2度にわたる入札不調がございまして、エレベーターの工事の契約が約半年遅れているしまったという、大変御心配をおかけして申し訳なく思っております。その後、地下埋設物の先行移設など様々な工事短縮の工夫を図ることで、予定どおり令和8年3月に供用できる運びとなっております。御安心ください。

○久保和弘委員 重ねて失礼でしたけれども、一日でも早く供用開始をお願いさせていただきたいと思います。バリアフリー事業につきましては、我が党としても引き続き強く応援してまいります。市内におけるバリアフリー整備につきましても、より一層進めていくことを要望させていただきたいと思います。

次に、歩道橋の老朽化対策について伺います。

スライドでございますけれども、（資料を表示）こちらは私の地元瀬谷区の三ツ境歩道橋でございます。三ツ境駅から区役所等に向かう主要な動線となっており、階段部が腐食していたり塗装が一部剥がれたりと老朽化が進み、補修を望む声が多く

寄せられていたところ、私からも当局に対しまして歩道橋の補修を要望し、現在工事が進められております。

そこで、三ツ境歩道橋の補修工事の進捗状況について道路部長にお伺いいたします。

○角野道路部長 三ツ境歩道橋については、令和5年度はスライドでお示しいただいた図面の上側の楽老南公園側の階段部を、令和6年度には下側の瀬谷区役所方面の階段部の補修を実施しました。令和7年度は厚木街道沿いの中央部分で補修を実施しており、令和8年度に鉄道をまたぐ部分の工事を実施し、補修が完了する予定でございます。

○久保和弘委員 三ツ境歩道橋は補修が進んでおりますけれども、市内にはほかにもたくさん歩道橋がありまして、市域全域でも老朽化対策が進んでいるのか気になるところでございます。そこで、歩道橋の老朽化対策の実施状況についてお伺いをいたします。

○角野道路部長 本市では327橋の歩道橋を管理しており、定期点検において5年以内に早期の措置を行う必要があると判断された歩道橋は50橋あります。令和6年度末時点では50橋のうち14橋で老朽化対策が完了しており、残りは36橋となっております。

○久保和弘委員 着実な対策をお願いいたしたいと思います。

一方で、まだ対策は完了していない歩道橋についてもしっかりと対策を進めていく必要があります。先般、埼玉県八潮市で起きました道路陥没事故において、老朽化が進み、あるとき臨界点を越えて一気にそのリスクが顕在化するということを目の当たりにいたしました。老朽化を放置するリスクは非常に大きく今まで以上にスピード感を持って老朽化対策を進めていくべきと考えますが、対策を進めるに当たりまして課題もあるものと思います。

そこで、歩道橋の老朽化対策を進める上での課題についてお伺いをいたします。

○角野道路部長 道路構造物の老朽化対策は国庫補助金の対象ですが、国費は橋梁やトンネルなどに重点的に配分されております。そのため歩道橋の老朽化対策については国費の確保が難しく、財源の確保が課題となっております。

○久保和弘委員 財源の確保が課題との御答弁ありましたけれども、国においては、コスト縮減や事業の効率化などを目的に新技術の活用を推進しております。本市でもドローンを活用した点検を実施するなど、新技術を活用しながら老朽化対策を進めていると伺っております。こうした新技術をより積極的に活用していくことでコスト縮減を図りつつ、老朽化対策を進めていけるのではないかと考えております。

そこで、歩道橋の老朽化対策を推進するため新技術を積極的に活用すべきであると考えますけれども、これは局長の御見解を伺います。

○田中道路局長 本市では点検におけるドローンの活用に加えまして塗装の塗り替えの際に鏽転換型防食塗装システムと呼ばれる新工法を今採用しております、工事費の縮減を図るなど工夫しながら対策を進めているところでございます。引き続きこうした新しい技術を積極的に取り入れて、工事費を縮減できるところは縮減を図っていく

ということを徹底していきたいと考えております。限られた財源を最大限活用して、一日も早く予防保全型の維持管理に移行できるように対策を進めてまいります。

○久保和弘委員 ただいま新工法というお話がありましたけれども、対策に必要な財源はしっかりと確保していただきまして、老朽化対策を推進していただくことを要望させていただきます。

次に、橋梁の地震対策について伺います。

令和6年元日の能登半島地震から1年9か月がたちますが、特に道路の寸断などにより復旧活動や被害者支援に大きな影響が生じ、心を痛めました。この地震を踏まえ令和7年3月に市が策定した新しい横浜市地震防災戦略は、緊急輸送路の耐震化の取組目標などが定められております。緊急輸送路は地震発生直後からの支援活動、復旧活動を迅速に開始する上で極めて重要な役割を担っております。特にこれらの緊急輸送路上に位置する橋梁の耐震化を推進することは、災害時における輸送ネットワークの強化に直結する重要な取組であると考えております。

そこで、橋梁の地震対策の考え方について建設部長にお伺いいたします。

○樽川建設部長 震度7クラスの地震が発生しても倒壊せずに緊急輸送路としてすぐに通行機能が確保できることを目標に耐震化を進めております。具体的には、橋脚部の補強や落橋防止装置の設置などの対策を行います。緊急輸送路上にある橋梁260橋のうち251橋で対策が完了し、残り9橋となっております。

○久保和弘委員 ただいま今後9橋の耐震工事を進めていくことありますけれども、橋梁の地震対策は緊急輸送路の機能維持に不可欠であり、まさに市民の命を守ることにつながる重要な取組であると思います。ぜひ早期の対策をお願いしているところでございます。

そこで、早期完了に向けて着実に対策を進めるべきであると考えますけれども、これは局長の御見解を伺います。

○田中道路局長 現在対策が必要な9橋のうち4橋で耐震工事に着手しております、残りの5橋についても設計などを進めているところでございます。鉄道の上とか河川の上にあることなどによって時間的制約があって工事が長期にわたる橋梁もございますが、令和15年度までに全ての橋梁で対策が完了できるよう全力で推進してまいります。

○久保和弘委員 令和15年度までの完了とのことでありましたけれども、国が6月に策定しました第1次国土強靭化実施中期計画でも橋梁等の耐震化、機能強化の対策が含まれており、国庫補助などの予算を活用しまして着実に事業を進めるよう要望させていただきたいと思います。

次に、路面下空洞調査について伺います。

8月下旬に国土交通省は令和6年度道路メンテナンス年報の公表を行いました。内容には、国の管理する国道のうち約3000キロメートルの路面下の調査結果も含まれております。八潮市での道路陥没事故も一つの契機としてインフラの安全性への関心が高まっている中での公表となりました。本市でも継続的に路面下空洞調査に取り組ん

でいるところでありますけれども、そこで、令和6年度の路面下空洞調査の内容について道路部長にお伺いいたします。

○角野道路部長 路面下空洞調査は、道路陥没の原因となる路面下の空洞を超音波レーダーを搭載した空洞探査車等で調査するものです。令和6年度は中区、南区、港南区を中心とした緊急輸送路70キロメートルと神奈川区、西区、保土ヶ谷区を中心としたバス通りなどの幹線道路60キロメートルの合計130キロメートルの調査を行いました。

○久保和弘委員 道路メンテナンス年報によりますと、国の管理する国道約3000キロメートルにおいて陥没の可能性が高いと判断された空洞が119か所見つかり、全ての箇所で修繕等に着手済みとのことでございます。原因は様々考えられますけれども、数の多さに改めて驚きを覚えております。本市においても令和6年度の調査結果を基に対応していることは思いますけれども、そこで、令和6年度の路面下空洞調査の結果と対応状況についてお伺いをいたします。

○角野道路部長 調査の結果、60か所の空洞が発見されました。15か所につきましては経過観察としまして、45か所が要補修と判定されました。要補修の45か所につきましては年度末までに補修を完了させてまいります。なお、陥没した場合、市民の生活に大きな影響が懸念されるような空洞は発見されませんでした。

○久保和弘委員 先日の新聞記事によりますと、藤沢市では下水道の状況などのデータを用いて市内全域を地下の空洞ができやすいという判定で4段階に区分し、路面下空洞調査や下水道管路調査の優先順位づけなどに活用するとのことでございます。これはあくまで一例にすぎませんけれども、市長の掲げるデータ活用の観点からも、いろいろなデータ指標を用いながら調査を少しでも効率的、効果的に進めていこうという試みには着目すべきかと思います。

そこで、路面下空洞調査に工夫を講じてはどうかと考えますけれども、これは局長の御見解を伺います。

○田中道路局長 路面下空洞調査ですが、まずは社会的影響の大きい緊急輸送路や幹線道路について5年に一度の頻度で調査をして、しっかりと状況を把握することが大切であると考えております。その上で平成25年度に本格的に調査を開始して以来、蓄積している空洞のデータが横浜市にもございますので、このデータに路線の舗装厚ですか、地質条件ですか、上下水道管などの地下埋設物の有無、状態、いろいろな要素を重ね合わせて解析することで調査箇所の優先度を絞り込めるかどうかということについて今後、検討を進めたいと考えています。

○久保和弘委員 従来の手法に一工夫していただきまして、より事業の質と効果を高める取組を要望させていただきたいと思います。

次に、自転車通行空間の整備について伺います。

本市においては、市民の皆様が安全かつ快適に自転車を利用できるよう広域的な自転車ネットワークを形成するために定めたネットワーク路線と自転車利用の多い地域を指定しました重点エリアの2つを優先しまして、自転車通行空間の整備が進められ

ております。スライドでありますけれども、（資料を表示）この図は横浜市自転車ネットワーク計画図から西側エリアを抜粋したものですけれども、赤色で示した路線がネットワーク路線であり、そのうち環状4号線を赤い太線で示しております。環状4号線は本市の自転車ネットワーク計画の外縁部に位置している地域内外の移動を支える重要な路線です。しかし、整備済みの区間はスライドの黄色い太線の区間のみでありますとして自転車通行空間の整備はあまり進んでおりません。

そこで、環状4号線の自転車通行空間の整備の進捗状況について道路部長にお伺いいたします。

○角野道路部長 ネットワーク路線に位置づけられた環状4号線の整備区間は、緑区の恩田川大橋から戸塚区の原宿交差点までの39キロメートルです。令和6年度末では14キロメートルが整備済みであり、整備率は35%となります。

○久保和弘委員 2027年3月にはGREEN×EXPO 2027が開催されます。会場内には来場者のための駐輪場やシェアサイクルポートが設置されるとも伺っております。つまり環状4号線は、自転車利用者にとりましても会場へ向かう主要な動線になります。自転車は環境に優しくエコな交通手段であり、来場者には積極的な利用を促していくことが望れます。会場周辺においては、開催に伴いまして歩行者や自動車の交通量の増加が予想されております。自転車や徒歩で来場される方々の安全性を向上させるためにも、この機を捉えまして自転車通行空間の整備をしっかりと進めるべきではないかと思います。

そこで、環状4号線の自転車通行空間の整備の考え方について、これは平原副市長にお伺いいたします。

○平原副市長 GREEN×EXPO 2027の会場へは公共交通機関や自家用車など様々な交通手段による来場を想定しています。当然、自転車も想定しているわけでございますけれども、この自転車は温室効果ガスを排出しない脱炭素社会の象徴的な交通手段と言えると思います。GREEN×EXPO 2027でも環境への配慮を重視した取組の一環として、自転車の活用を期待しているところでございます。そのため安全かつ円滑に通行いただける環境の整備は大変重要であると認識しております、この貴重な機会を捉えまして道路局と脱炭素・GREEN×EXPO推進局で連携を図りまして、開催までに環状4号線の全ての自転車通行区間の整備を着実に進め、完成させたいと考えております。

○久保和弘委員 ただいまGREEN×EXPO 2027までに整備するとの御答弁をいただき、本当にうれしく思います。GREEN×EXPO 2027の開催を見据えまして来場者の安全な移動させるための着実な整備を要望させていただきます。

次に、データを活用した通学路の安全対策について伺います。

当事業を取り上げるのは3回目になりますけれども、ビッグデータを活用したハンプ設置等による予防保全型の対応は実効性の高い取組として評価をさせていただいております。また私自身もPTAの会長を務めた時期もありまして、子供の命を守る大変重要な取組だと考えてまいりました。これまで地元の原小学校や三ツ境小学校において、私自身からも以前から対策が必要だと考えていました場所に的確な対応がなされ

ているのを拝見しまして、また住民からも好評の声が寄せられております。令和6年度は市内20地区での対策が実施されたとのことでありますけれども、この取組の効果検証の一つとして小学生へのアンケートを実施していると聞いており、小学生自身がどのように感じているのか非常に気になるところでございます。

そこで、令和6年度の小学生へのアンケート結果について道路政策推進部長にお伺いいたします。

○村田道路政策推進部長 令和6年度に交通安全推進校として選定された5校において交通安全対策に関するアンケートを実施し、約1700名の児童から回答を得ております。小学校周辺で実施したハンプや狭窄などの速度抑制対策に対して安全になったと思うかとの質問に対しまして、約9割の児童が安全になったと回答しております。

○久保和弘委員 約9割の児童が安全になったとの回答結果からも、対策の効果が児童自身にも実感されていることが明らかであると思います。子供の事故を未然に防ぐためには、児童自身の声も聞きながら着実に進めていくことが大変効果的だと思います。対策を実施した小学校における効果検証の結果では、交通危険箇所にハンプやあんしんカラーベルトといった対策を実施することで児童の安心した通学につながったと思います。このような安全安心な通学環境を本市全体にスピード感を持って整備していただきたいと思います。

そこで、通学路の交通危険箇所について本市全体に対策を実施するべきであると考えますけれども、道路政策担当理事の御見解を伺います。

○栗本道路政策担当理事 市内に約340校ある市立小学校のうち小学生の交通事故が発生している小学校から優先して、データを活用した交通安全施設の整備等によるハード面での対策を実施してまいります。地域の道路状況や交通事故の発生状況に応じた対策を実施することで通学路のさらなる安全性向上を図ります。

○久保和弘委員 今後の着実な取組をお願いしておきたいと思います。

次に、街路樹管理のDXについて伺います。

身近な緑である街路樹は木陰の提供や良好な景観形成などの機能を果たしつつ、市民生活に潤いや憩いを提供する重要な役割があります。一方で、地域の皆様からは街路樹をもっと適切に維持管理してほしいという声は毎年多く寄せられております。市内には膨大な数の街路樹が存在しており、これらを効率的かつ計画的に管理していくためにはデジタル技術の活用が不可欠です。そのため当局が進める街路樹管理DXの取組については我が党としても大変注目をし、質疑を重ねてまいりました。令和6年度第1回市会定例会では、私の質疑にも今後のデータベース構築の曉には街路樹管理のガイドラインを作成する旨の御答弁もいただきました。スライドでありますけれども、（資料を表示）瀬谷区でも写真のような番号つきタグが街路樹に設置されているのを見かけました。街路樹管理のDXの取組が着実に進んでいることを実感いたしまして、うれしく思うところでございます。

そこで、街路樹管理のDXの進捗状況について道路部長にお伺いいたします。

○角野道路部長 令和6年度は神奈川区、西区、中区、青葉区、泉区、瀬谷区の6区に

おいて街路樹の位置情報や樹種、樹高、幹周などを調査しました。また調査が完了した樹木には、委員からお示しいただいたスライドの写真のとおり樹木タグを設置しました。引き続き残りの12区について調査を進め、令和8年度中のデータベース完成を目指し取り組んでまいります。

○久保和弘委員 着実な現地調査が進み、街路樹の位置情報などのデータの蓄積が進んでいることが確認できうれしく思いますけれども、令和8年度のデータベース完成を目指し取組を進めることでありますけれども、これまでに取得した6区の調査データはデータベース完成までの期間においても活用可能ではないかと考えます。

そこで、蓄積したデータを早期に活用すべきであると考えますけれども、局長の御見解を伺います。

○田中道路局長 現地調査が完了した6区のデータについては、10月から職員が府内で試験運用を開始する運びとなっております。これによりまして陳情の受付時における対象樹木の特定が容易となるなど、作業の迅速な対応が可能となります。また試験運用を通じまして機能面や操作性についての改善点を洗い出し、将来的には地図情報システムと連動させたいと思っているのですけれども、よりよいデータベースにつながるような工夫を試験運用の中でしていきたいと考えています。

○久保和弘委員 ただいま府内での試験運用を開始するということでありましたけれども、私は以前から当局に対しましてニューヨーク市の先行事例を紹介してまいりました。市民協働によるニューヨークの事例では、一般市民がスマートフォンやパソコンから街路樹の位置や樹種などの情報をいつでも気軽に閲覧できるという仕組みが整備されております。街路樹データを可視化しまして、88万本の街路樹が1本1本マッピングされているのですね。市民参加型の管理体制でボランティアによってデータも収集されております。本市においても市民の街路樹に対する関心を高めるため、街路樹の情報を共有できるようにしてほしいと考えます。

そこで、蓄積したデータは市民と共有し街路樹への理解促進につなげるべきであると考えますけれども、局長の御見解を伺います。

○田中道路局長 委員おっしゃるとおり、調査で得られたデータは市民の皆様にとっても大変価値のある情報でありまして、様々な形で活用していただくことが望ましいと考えています。例えばスマートフォンなどで公開マップを閲覧することで自宅前の街路樹の特徴ですか、木陰が形成される路線の情報などを提供できるように検討していきます。ニューヨークの事例を御紹介いただきましたが、私もニューヨークのものをよくよく見ておりますけれども、負けないようないいものをつくりたいと思っております。市民の皆様に街路樹に対する愛着や知識を深めていただけるよう、しっかりと進めてまいります。

○久保和弘委員 ぜひ期待をさせていただきたいと思います。今後、行政と市民が力を合わせまして取り組む市民協働の考え方があらゆる分野で重要になると考えております。街路樹管理のDXが市民のボランティア活動などへの参加促進にもつながっていくように、そういう取組をぜひお願いしたいということを要望させていただきたいと

思います。

最後に、都市計画道路横浜逗子線、釜利谷六浦地区の整備について伺います。

スライドを御覧いただきたいのですけれども、（資料を表示）横浜逗子線は上大岡から逗子市に至る路線であり、スライドの赤色で示すように金沢区内の環状4号線から北側1.4キロメートルを南北に結ぶ区間で事業を進めています。金沢区では国道16号が南北に走る主要な幹線道路となっており、横浜逗子線が整備されると東西方向に走る環状4号線などとの道路ネットワークが強化をされ、国道16号や環状4号線の渋滞緩和が見込まれております。また渋滞をしている国道16号などを避けて生活道路へ流入していた車両が横浜逗子線を通りやすくなり、通学路を含めた生活道路における歩行者等の安全性が向上いたします。スライドでございますけれども、本路線の特徴は、一部の区間で高台の住宅地を通る道路と地下をトンネルで通過する道路からなる2層構造の4車線道路です。令和3年度に予算の重点化がされてから本格的に工事が始まり、高低差のある事業用地では現在擁壁の工事が進んでおります。

そこで、事業の進捗状況について建設部長にお伺いいたします。

○樽川建設部長 委員のスライドで計画図を示していただきておりますけれども、現在工事を進めている環状4号線からトンネル部までの間は高低差のある地形に道路を整備するため、延長約250メートルの区間で高さ5メートルから10メートルに及ぶ大規模な擁壁を築造する必要があります。これまでに6割に当たる約150メートルの区間で擁壁が完成し、現在残りの区間の擁壁工事などを進めています。また令和6年度は2件の用地を取得し、用地取得率は84%となっております。

○久保和弘委員 令和6年第1回市会定例会では横浜逗子線の整備について我が党の竹野内議員が質問し、副市長から令和7年度にトンネル工事に着手をするとの御答弁をいただきました。このトンネルは延長約600メートルで完成すれば本市で管理する道路トンネルとしては最も長くなると伺っております。今年6月に工事が契約となり、現在は工事に向けた準備が進められていることと思います。

そこで、トンネル工事の進め方について局長にお伺いいたします。

○田中道路局長 9月に説明会を開催させていただきまして、延べ83名の地域の皆様に御参加いただきました。参加者からは早期開発への期待の声などをいただいています。現在予定どおりトンネルの掘進に先駆けた土留め工事に着手しております、来年度から六浦小学校付近において本格的にトンネル屈伸を開始してまいります。

○久保和弘委員 着実な工事の進捗は分かりました。ありがとうございます。先ほど私はロクウラと六浦のことを間違って申し上げました。失礼いたしました。引き続き地域へ丁寧な説明をお願いするとともに、安全に留意し、早期の整備を期待しております。

そこで、横浜逗子線の早期整備に向けた考え方について、これは最後、平原副長にお伺いをいたします。

○平原副市長 横浜逗子線でございますけれども、渋滞緩和や生活道路の安全性向上など整備効果が高く本市南部地域における重要な幹線道路だと考えております。そのた

め事業区間のうち4割を占めるトンネル工事を進めることは早期整備を実現するためにも大変重要でございます。引き続き地域の皆様に丁寧に説明しながら安全第一で工事を進めまして、トンネル工事は令和11年度の完成を目指しております。

○久保和弘委員 トンネルに接続する道路の完成をもって初めて共用できるものでありますので、トンネル工事と並行して接続する道路の工事の具体化と予算確保にも取り組んでいただきますようお願いをしまして、質問を終わります。（拍手）

○伊波俊之助委員長 ほかに御質問はございませんのでお諮りいたします。

道路局関係の審査はこの程度にとどめて、経済局関係の審査を行いたいと思いますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○伊波俊之助委員長 御異議ないものと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

○伊波俊之助委員長 この際、60分間休憩いたします。

午後 0 時32分休憩

