

令和8年度予算第一特別委員会
【速報版】

令和8年3月10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

- 黒川勝委員長 ただいまから前回に引き続き予算第一特別委員会を開きます。
-
- 黒川勝委員長 それでは、道路局関係の審査に入ります。
-
- 黒川勝委員長 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、大和田あきお委員の質問を許します。（拍手）
- 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、質問いたします。
まず初めに、交通安全対策事業についてどのような予算編成になっているか、伺います。
- 角野道路部長 令和8年度予算において、交通安全対策事業として2月補正予算を含めて15億7000万円を計上しており、前年度比で3億8000万円の増額となっております。
- 大和田あきお委員 スライドを御覧ください。（資料を表示）戸塚区豊田小学校付近の通学路の安全対策についてです。2025年3月10日の市会予算特別委員会において、豊田小学校の下倉田町付近での危険な通学路に対する安全対策について検討していただきましたが、道路局の見解について説明をお願いします。
- 角野道路部長 昨年の予算特別委員会の局別審査では、県道大船停車場矢部の下倉田町付近について、あんしんカラーベルトは設置されているが、歩道を整備できるならばそれが一番の安全対策であると考えている、歩道を整備するには用地の確保が必須となることから、土木事務所と連携し地権者の理解が得られるよう取り組んでいく旨答弁をいたしました。
- 大和田あきお委員 現在の豊田小学校の危険な通学路の拡幅工事等の計画はどうなっているのでしょうか。
- 角野道路部長 県道大船停車場矢部の下倉田町付近の歩道整備につきましては、全ての用地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。今後、令和8年度から令和9年度までの2か年で用地を取得し、用地取得完了後の令和10年度に工事を実施する計画としております。
- 大和田あきお委員 ありがとうございます。道路局の積極的な取組に対して、豊田小学校や地域の自治会町内会から感謝の声が報告されています。今後の計画について、地域の自治会町内会からは、現状でいつ事故が起こるかもしれない状況であり、時間がかかり過ぎる懸念も出されております。早期に拡幅工事を行ってほしいと要望が出されていますが、住民の要望に対する見解を伺います。
- 角野道路部長 事業に対する御理解はいただきましたが、用地を取得させていただくには測量や物件調査等を行った上で、適正な金額を提示して地権者と交渉することとなるため、手続に期間を要します。特に今回は個人の地権者以外に法人の地権者も対

象となります。法人の地権者からは売却の意思決定に時間を要すると伺っており、用地取得に2か年かかると見込んでおります。

○大和田あきお委員 また、この工事が完了するまで、子供たちの安全対策を強化してほしいという要望も出されております。これらの要望に対する今後の取組について伺いたいと思います。

○田中道路局長 昨年の予算特別委員会の局別審査におきまして委員から御質問いただいた際に、歩道を整備できるのであればそれが一番の安全対策であると御答弁さしあげましたが、地権者の御理解が得られ、歩道が整備できるめどが立ったことについては大変よかったと考えております。ただいま歩道整備が完了するまでの安全対策について御指摘をいただきましたが、引き続き安全確保のための最善の方法を検討してまいります。

○大和田あきお委員 次に、戸塚区東口のエスカレーター設置についてです。

駅周辺の移動環境の確保における歩行空間の改善、拡充、バリアフリーの推進に対する予算案が、昨年度の5億51万円から3億4532万円と減少していますが、その予算内容について伺います。

○角野道路部長 バリアフリー整備の予算が減額となった主な理由といたしましては、シーサイドライン幸浦駅のエレベーター整備費を令和8年度は計上しないため減額となっております。なお、バリアフリー基本構想に基づく駅周辺の歩道整備などの予算につきましては令和7年度よりも増額しております。

○大和田あきお委員 次のスライドを御覧ください。(資料を表示)これまで戸塚区では、エレベーター設置後も何度も戸塚駅東口にエスカレーター設置を求める住民からの要望や意見が多く出されてきました。現在、地域の自治会町内会からJR戸塚駅東口にエスカレーターの設置を求める署名として要望も出されています。今回の署名では、現在、JR戸塚駅東口にはエスカレーターがなく、多くの利用者が不便を強いられています。高齢者、障害のある方、小さなお子様連れの方、通勤通学者など、全ての人々が安全かつ快適に駅を利用できる環境整備は行政の責務であり、地域の持続可能な発展につながると、理由が示されています。

そこで、多くの住民を抱える戸塚区では、1台のエレベーターでは多くの利用者が不便を強いられています。駅や区役所などの高齢者や障害者、子育て世代などがよく利用する施設間を結ぶ経路の一体的なバリアフリー化の推進とともに、横浜市の掲げる魅力あるまち、道づくりに向けて、子供から高齢者まで誰にも優しい歩行空間を整備するため、戸塚駅東口エスカレーターの整備を求めますが、見解を伺います。

○角野道路部長 地域の皆様からの整備要望の声が多くあることは受け止めておりますが、以前にもお答えしたとおり、戸塚駅の東口は既に基本構想に基づく整備が完了し、バリアフリールートが確保されている状況です。道路局といたしましては、バリアフリールートが確保されていない駅の整備を優先的に進めているところでございます。

○大和田あきお委員 改めて、戸塚駅の現状はバリアフリー化においては極めて不十分

だという指摘が多く出されていますので、今後検討をお願いしたいと思います。

次に、戸塚駅の桂町戸塚遠藤線の横断歩道についてです。

市内道路ネットワークの充実における都市計画道路の整備の予算案が3億5000万円減少していますが、都市計画道路の整備に関する予算の考え方について伺います。

○谷津計画調整部長 令和7年度には旭区の鴨居上飯田線等が完成しましたので、令和8年度は令和7年度と比較いたしますと約3.5億円の減額となっております。令和8年度予算編成に際しましては、事業の優先順位や整備効果を比較検討いたしまして、各路線の事業進捗が図れる事業費の確保ができたものと考えています。

○大和田あきお委員 このスライドを御覧ください。（資料を表示）この写真にあるスーパーの前の横断歩道は、道路もそうですが、戸塚駅との往来に地域住民が頻繁に利用している横断歩道でしたが、中外製薬の竣工に伴い廃止されてしまいました。その理由についてお答えをお願いします。

○樽川建設部長 委員御指摘の横断歩道があった箇所は、都市計画道路桂町戸塚遠藤線の事業区間となっており、2車線から4車線に拡幅する計画としております。整備に向けた神奈川県警察との協議の中で、隣接する交差点との距離が近いため無信号であった当該横断歩道を廃止し、信号機付きの交差点に集約することにしました。なお、横断歩道の撤去は、沿道の中外製薬の開発に合わせて今から4年前の令和4年3月に行いました。

○大和田あきお委員 この場所についてですけれども、何度も多くの地域住民から、以前あった横断歩道がなくなったために遠回りして道路を渡らなければならなくなっており、横断歩道を復活させ、スムーズに渡れるようにしてほしいと要望が、何回も今年になっても出されています。住民からの要望を伺うとともに地域住民への理解を得るためにも、住民への丁寧な説明会を実施すべきと考えますが、見解を伺います。

○樽川建設部長 横断歩道の廃止に当たっては、現地への看板設置や地元町内会への資料配布などを通じて周知に努めてまいりました。この件に関しての説明会は予定しておりませんが、今後も工事を進める中で地域の皆様から御理解をいただけるよう、引き続き丁寧な情報提供に取り組んでまいります。

○大和田あきお委員 この場所については、実際に使っている住民の方はほとんど知らされなかったのです。住民への説明会は、桂町戸塚遠藤線の付近の方には行われていました。しかし、これまで、スーパーの前の横断歩道を利用していた方々は、この計画道路について全く知らされていなかったのです。かなりの人が、子供たちから高齢者まで多いわけです。今後この横断歩道を利用していた住民の方々、ちょっと離れているのですがマンションも含めて、そういう方々の理解を得るためにも説明会をぜひ実施していただくことをお願いし、質問を終わります。

○黒川勝委員長 次に、鴨志田啓介委員の質問を許します。（拍手）

○鴨志田啓介委員 自由民主党の鴨志田啓介です。会派を代表いたしまして、令和8年度の道路局の各事業について順次伺ってまいります。

横浜が将来にわたって持続的に発展していくためには、災害に強い幹線道路ネットワークの整備を着実に進めることと、市民が日常的に利用する道路や歩行空間を安全で快適なものとして適切に維持管理し、市民生活を足元から支えていくことが重要であると考えています。令和8年度の道路局予算案は前年度比0.4%の増となっておりますが、この予算編成を終えた所管について道路局長に伺います。

○田中道路局長 令和8年度予算案でございますが、横浜環状道路、都市計画道路、連続立体交差等の基盤整備事業、それから橋梁、歩道橋の耐震、道路がけ、無電柱化等の防災減災対策、加えまして、自転車通行空間やバリアフリー歩行空間の整備等による移動環境の整備などに継続して取り組む予算を確保いたしました。また、令和7年度補正予算の一部を含め前年度比3.6%増とした道路維持管理費におきましては、幹線道路の区画線の計画的な補修、道路緑化の環境改善として防草対策や根上がり対策などの予算を拡充しまして、市民の皆様が安全安心に利用できる道路空間とするため、喫緊の課題に的確に対応できるバランスの取れた予算が編成できたと考えております。

○鴨志田啓介委員 今おっしゃっていただいた道路局の取組は、我が党が掲げる将来の横浜を見据えた政策の基盤となるものですので、引き続き各事業を着実に推進していただくことが重要であると考えます。今後も必要な予算をしっかりと確保し、全力で事業に取り組んでいただくことを要望し、次の質問に移ります。

一次は街路樹でございますけれども、街路樹は都市における身近な緑でございます。良好な景観の形成や都市の快適性の向上など多様な役割を担っております。私の地元緑区の環状4号線の桜並木は、上瀬谷にも続く市内でも有数の美しい景観を誇り、地域の象徴でもあります。一方で、JR横浜線と並行する山下長津田線の歩道では、JRの敷地と道路側の植樹帯の双方から雑草が張り出し、一部には歩行するにも肩幅しかないような狭い空間もあつたりします。地域から草刈りの要望が多く寄せられています。私からも土木事務所に伝えてきましたが、予算等の効率を考え、雑草が伸び切った後での対応となってしまう状況、最も草刈りが必要なタイミングで刈られていないということが続いていました。こうした状況を踏まえ、我が党としても街路樹を含めた道路の緑の維持管理の重要性を訴えてきたところです。令和8年度予算案では新たに道路緑化環境改善事業が立ち上げられ、植樹帯の草刈り回数の拡充や木の根が路面を押し上げてしまう根上がり対策の推進が示されたことは大いに期待するところであり、具体的にどのような取組が進められているのか、関心を持っております。

そこで、事業における具体的な取組内容について道路部長に伺います。

○角野道路部長 温暖化の影響による雑草の著しい成長に対応するため、草刈り頻度を年2回から3回に拡充し、6月、8月、11月を目途に実施することで歩行空間の改善を図ります。また、市内6路線においては、街路樹の植え替えや根上りを抑制する特殊な植栽基盤材の設置など、根上がりに対する抜本的な対策を進めます。委員の地元の緑区では、環状4号線で景観を維持しつつ歩行者の安全性向上を図るため、桜の植え替えによる根上がり対策を加速化しております。

○**鴨志田啓介委員** 今後は、一番刈ってほしい時期に刈っていただけるということで、大変期待しております。雑草対策や根上がり対策は市民からの期待も大きい取組であり、着実に進めていただきたいと考えています。また、近年の夏は危険な暑さが続いており、都市部における熱中症対策の観点からも、街路樹による豊かな木陰の形成の重要性は年々高まっています。さらに、まちの景観向上という観点からも、樹木が伐採された後に切り株が目立つ状況となっている道路では、植え替えなどの対応を求める声も地域から寄せられています。

そこで、多様なニーズに応えられるように街路樹管理を強化していくべきと考えますが、道路局長の見解を伺います。

○**田中道路局長** 街路樹が有する景観や緑陰の形成などの多様な役割を發揮させるためには、剪定や草刈りなどの維持管理を適切に行うことが重要であると考えております。現在、道路局では街路樹の全数調査を進めておりまして、令和8年度末には全ての街路樹情報が可視化されます。調査結果を多角的に分析して、樹木の特性に合わせた剪定計画の立案、樹木の適正配置に活用するなど、マネジメントプランを早期に策定して街路樹管理の最適化を目指してまいります。

○**鴨志田啓介委員** 街路樹がつくり出す都市の景観は横浜の価値を高める上で極めて重要であり、来年にはGREEN×EXPO 2027の開催も控えております。我が党としても引き続き後押ししていきますので、将来を見据えた維持管理の推進を期待して、次の質問に移ります。

次に、自転車通行空間の整備拡充について伺います。

近年、環境配慮の高まりや健康づくり、観光、通勤通学など、自転車を日常の移動手段として利用する市民が増えています。自転車利用者の増加に伴い自転車と歩行者の事故は増加傾向にあり、特に駅周辺や幹線道路など、交通量の多いエリアでは歩行者や自転車との接触リスクが高まっています。本市では、平成18年に策定された横浜市自転車ネットワーク計画に基づき、重点エリアやネットワーク路線において自転車通行空間の整備に取り組んでいます。スライドを御覧ください。（資料を表示）自転車通行空間の整備形態には、自転車道、自転車専用通行帯、そして、矢羽根型路面標示の3つがあります。このうち、自転車道と自転車専用通行帯は車道の両側に一定の幅員を確保することが必要であることから、市内の道路では矢羽根型路面標示による整備が多く行われていると聞いています。

今年4月には、改正道路交通法の施行に伴い、信号無視や歩道走行など一定の違反行為が交通反則通告制度の対象となるため、市民が安全に移動できる自転車通行空間の確保はますます重要になっています。令和8年度の道路局予算概要では自転車通行空間の整備延長は31キロと記載されており、今年度の整備実績7キロメートルに比べて格段に整備延長が増加しています。

そこで、令和8年度の自転車通行空間の整備延長の内訳について道路部長に伺います。

○**角野道路部長** 重点エリア及びネットワーク路線に位置づけられた計画路線の延長は

352キロメートルです。そのうち未整備区間の262キロメートルを今後10年間で整備することを目標として、年間26キロメートルを整備していきます。重点エリア及びネットワーク路線以外にも、令和8年度からの新たな取組として、地域から強い御要望のある路線について5キロメートルを目標に掲げ、合わせて31キロメートルの整備を目指してまいります。

○鴨志田啓介委員 地域からの要望に耳を傾け、計画路線以外の整備にも新たに取り組もうとする道路局の柔軟な姿勢は大変評価させていただいております。令和7年第3回市会定例会の道路局局別審査において、我が党の白井委員からの質問に対し局長より、年間の整備延長の増加に努めていくと力強い答弁がありました。来年度からの大幅な整備延長の増加には、整備促進に向けた道路局の確固たる意思を感じますが、整備予算は多少拡充されているものの、どうすればここまで整備延長を延ばすことができるのか、その理由が気になります。そこで、今後の自転車通行空間整備の進め方について道路局長に伺います。

○田中道路局長 市内全域で早期に自転車ネットワークをつなげることを目的にしております。そのために矢羽根型路面標示の設置間隔につきましては、従来10メートル間隔だったものを30メートル以上に拡大するなど道路線形を考慮した見直しを行い、大幅なコスト削減を図っております。また、予算につきましても、国庫補助金に加えまして、償還時に交付税措置を受けられる公共施設等適正管理推進事業債、いわゆる公適債も活用するなど新たな財源を確保しております。これらの整備見直しや予算確保の工夫によりまして、先ほど道路部長が御答弁さしあげましたが、今後10年以内に計画路線352キロメートルの整備を完了させる見込みでございます。

○鴨志田啓介委員 市内の道路で自転車や歩行者が安全に通行できるよう、様々な取組を通じて早期に自転車通行空間の整備を進めていただきたいと思います。我が党としても引き続き応援していきますので、今後の自転車通行空間整備の着実な推進を要望し、次の質問に移ります。

次は、自転車つながりということでシェアサイクル事業について伺います。

横浜市では2014年から都心部においてコミュニティサイクル事業がスタートし、観光や通勤等のスポット的短距離利用を中心に一定の需要があります。郊外部においては今年度から全市一体でのシェアサイクル事業が展開されたことを受け、少しずつ広がりを見せているところであります。

スライドを御覧ください。（資料を表示）このような背景の中、私の地元である緑区の中山駅北口には既にサイクルポートが設置されていますが、実際にはシェアサイクルの利用があまり進んでいない状況を目にしています。さらに、そのすぐ右側には、写真のとおり多くの放置自転車が並び、この奥の道路側にも道路をはみ出して駐輪されている自転車が多数見受けられます。結果として、このシェアサイクルポートが違法駐輪を助長するような状況になっているのではないかと感じており、利用者に対するパフォーマンスも含め、現場を通るたびにその政策効果について疑問を抱いているところです。

都心部においては観光スポットを巡る移動や駅から職場への移動などでの利用が主なものと考えられますが、一方で郊外部では、先ほど申し上げたように、都心部における施策展開の延長線上で捉えるのではなく、地域の実情に応じた取組が必要ではないかと感じています。都市型のモデルをそのまま横展開した場合、郊外部では十分な成果を上げることが難しい可能性もあるのではないかと考えます。

そこで、郊外部におけるシェアサイクル事業の今後の展開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 都心部と郊外部では移動特性が異なり、主な利用目的にも違いがあるものと考えております。このため、都心部では回遊性を高める観点から高い密度でポートを配置する一方、郊外部では買物や手続など立ち寄り先で便利に利用できるように商業施設や公共施設などにもポートを配置し、事業を推進していきます。

○鴨志田啓介委員 そうですね。郊外部では都心部に比べてそういう利用が多いと。自転車保有率が高いのです。マイ自転車も多いのですけれども、シェアサイクル事業が今後促進されれば、駅前の駐輪場利用の縮小、放置自転車の防止、さらには駅前の公共空間の秩序回復といった社会的効果につながりますが、現状を踏まえると果たして根づくかと気がかりです。

そこで、マイ自転車とシェアサイクルの役割分担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 個人所有の自転車は、自宅と駅や商業施設等の往復など、主に日常的な移動を担っています。一方、シェアサイクルは、目的地周辺の施設間の移動など、その時々ニーズに応じて柔軟に活用できる点が特徴と考えています。個人所有の自転車とシェアサイクルをどちらも利用しやすくすることで、市民や来街者の皆様の移動の選択肢を広げ、より便利で快適な移動環境の構築につなげていきます。

○鴨志田啓介委員 そうおっしゃっていただきましたけれども、この駅前の現状を見てもなかなかバランスが悪いなと感じているところがございます。自転車利用の促進というのは、マイ自転車かシェアサイクルかという2項対立ではなく、マイ自転車とシェアサイクルを用途に応じて本当にバランスよく配置して、社会的効果の最大化を図る視点が重要だと考えています。

そこで、単なる交通施策にとどまらず、郊外部の生活環境や都市構造の質を高める施策としてのシェアサイクル事業の位置づけが必要であると考えますが、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 シェアサイクルは、令和7年4月に策定した地域交通計画において、既存の公共交通ではカバーし切れないきめ細やかな移動ニーズへの対応が可能な交通サービスと位置づけており、特に郊外部の生活環境において移動の自由度を高め、利便性の向上に寄与します。また、脱炭素社会の形成や都心部の回遊性向上による都市の活性化に寄与し、横浜という都市全体の魅力を高める効果が期待できる施策です。今後も、地域の実情や特性を踏まえながら、事業のさらなる推進を図っていきたいと思っております。

○**鴨志田啓介委員** 交通空白地対策としてシェアサイクルのポートを設置する取組は重要であると認識していますが、しかしながら、地図上に円を描き一定の範囲をカバーできたという形だけの整備では、まちの活力や市民生活の質の向上に十分つながらないのではないかと考えています。単に交通手段を点在させるのではなく、人々の実際の行動や生活動線を踏まえながら、まち全体における人の移動をどのようにデザインしていくのか、そうした総合的な視点が求められていると思います。今後、交通政策を主に所管する新たな局の設置も検討されていると伺っており、その点については大いに期待をしております。その中で自転車は重要なファクターになると考えていますので、総合的な位置づけを明確にしながら、引き続きしっかりと取組を進めていただくことを要望して、次の質問に移ります。

次に、都市計画道路の整備に関して幾つかの路線について順次質問します。

初めに、都市計画道路山下長津田線の整備について伺います。

こちらについては鴨居でも何度か説明会を開いていただきまして、樽川部長や梅津部長に御足労いただきまして、いろいろとありがとうございました。このスライドを御覧ください。（資料を表示）青色で示しているのが山下長津田線です。この路線は中区山下町から緑区长津田町を結ぶ延長約19.8キロメートルの都市計画道路で、現在、赤色で示す私の地元である鴨居地区で事業が進められています。スライドを御覧ください。鴨居地区の位置図です。西側の約750メートルは平成22年に完成していますが、残る東側の約750メートルが未整備となっているため、周辺では複数の箇所では渋滞が発生しています。東側区間も現地は起伏がある地形のため、途中で立地する丘をトンネルでつなぐ計画です。スライドを御覧ください。主要渋滞箇所の一つになっている鴨居駅前交差点付近の現在の状況です。山下長津田線が整備されていないことにより、慢性的に渋滞が発生しています。また、通学路となっている住宅地内の生活道路を抜け道として、車両が流入している状況も見受けられます。鴨居地区が整備されることでこうした問題が解消されるものと、私の下にも地域の皆様から多くの期待の声が寄せられています。

そこで、事業の進捗状況について、建設部長、伺います。

○**樽川建設部長** 事業推進を図る上で、トンネル工事に早期に着手することが重要となっており、現在そのための設計や関係機関協議、用地取得などを進めております。令和7年度は、トンネル整備に必要となる用地1件を取得し、用地取得率は95%となりました。

○**鴨志田啓介委員** 事業が着実に進められていることが確認できました。ぜひ残りの用地取得についても精力的に取り組んでいただきたいと思います。これからも継続して事業が進められていくものと期待しておりますが、地域の願いは一日も早い開通でございます。

そこで、事業推進に向けた考えについて局長に伺います。

○**田中道路局長** ただいま委員に御指摘いただいたとおり、山下長津田線の鴨居地区の整備によりまして本市の幹線道路ネットワークが強化され、鴨居駅前交差点などの渋

滞解消が期待されます。また、これまでの住宅地内の通学路を抜け道として利用していた通過交通の減少も見込まれ、通学児童を含む歩行者の安全性向上が期待されるなど、整備効果の高い大変重要な路線と認識しております。事業着手から時間が経過して大変心苦しく感じておりますが、地域の皆様から寄せられる大きな期待に応えるためにも、着実に用地を取得し、完成に向けて引き続き取り組んでまいります。

○鴨志田啓介委員 地域で説明会を開きますと、早く開通してほしいという熱をがんがん部長、課長にぶつけられて、本当に申し訳ないなと思う一方で、本当にこの地域の開通を願っている気持ちが強いので、ぜひともよろしく願います。全線開通を心待ちにしており、我が党も引き続き本事業の推進を応援していくので、ぜひ地域の方々に丁寧な説明を行いながら事業を着実に進めていただきたいと思います。

また、この山下長津田線に接続する中山北山田線についてですが、JR横浜線中山駅付近の川和踏切を含む約600メートルの区間が未着手となっています。スライドを御覧ください。こちらは中山北山田線が計画されている川和踏切の状況です。写真中央に電車が走り、踏切が閉まっているところです。そこから渋滞が発生しているため、この地域における生活の妨げとなっているのが分かるかと思えます。また、過去には痛ましい事故も発生しており、踏切の撤去が望まれています。抜本的な対策としては、中山北山田線の整備が必要です。整備には多額の予算やJRをはじめとした関係機関との調整など課題も多く、難しい事業だと思いますが、この中山北山田線の早期事業化を要望し、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、鶴見区と緑区、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で、そのうち西側の約1.1キロメートルが整備区間です。私の地元である緑区との区境で進められている事業であり、私も日常的に利用していますが、こどもの国線の踏切による渋滞や、小学生が狭い歩道からあふれて通学している様子を目の当たりにしてきました。川崎町田線が完成すると、こどもの国線の踏切を通行することなく東西が結ばれるため、渋滞の緩和が見込まれるほか、広い歩道に加え、横浜市が管理する道路としては初めて自転車道が整備されるため、誰もが安全に利用できる道路空間となることが期待されています。現地では既に区画線も引かれている場所もあり、開通が目前と見受けられます。

そこで、具体的な開通時期について道路局長に伺います。

○田中道路局長 川崎町田線の恩田地区につきましては、3月26日に開通する運びとなりました。これまで市会の先生方をはじめ多くの皆様に多大な御支援、御協力をいただきましてありがとうございます。この場を借りて心から感謝申し上げます。

また、開通に先立ちまして、前日の3月25日に関係者の皆様をお招きして開通式典を開催する予定でございます。このことにつきましては本日記者発表いたします。

○鴨志田啓介委員 ただいま3月26日に開通するとの答弁をいただきました。長年開通

を待ち望んできた地域にとっては大変喜ばしいことだと思います。また、開通に至るまでに多くの苦労もあったことと思いますが、関係する皆様が誠心誠意取り組んできた成果だと考えます。

そこで、開通に向けた所感について鈴木副市長に伺います。

○鈴木副市長 まずは、私からも長年御理解と御協力をいただきました市会の先生方をはじめ、関係者の皆様に心より感謝申し上げます。

通学時の安全性向上や踏切渋滞の緩和といった大きな効果が期待されるこの路線が開通の日を迎えられることを、私自身大変うれしく思っております。今回横浜市で初めて独立した自転車道を整備し、多様な移動手段に対応した取組も実現いたしました。今後もさらなる安全性向上と利便性の向上に向けまして、隣接する田奈地区も含めた都市計画道路の整備に着実に取り組んでまいります。

○鴨志田啓介委員 開通という節目で大変うれしく思います。引き続きよろしくお願います。隣接する田奈地区の重要性も高まると思いますので、こちらの早期整備も要望し、次の質問に移ります。

次に、都市計画道路六角橋線について伺います。

スライドを御覧ください。（資料を表示）六角橋線は、神奈川区内を東西に通る主要な幹線道路で、防災力の向上に加え交通環境の改善など、多くの整備効果が期待される路線です。続いて、こちらのスライドに示すとおり、左側の地区と右側の六角橋地区で事業が行われています。このうち、地区は道路幅員が約7メートルと狭く、歩道もなかったことから、路線バスの円滑な通行や歩行者の安全確保などが課題となっており、神奈川土木事務所が平成9年度から継続的に道路の拡幅を進めてきました。令和4年度決算第一特別委員会においても、我が党の藤代委員が地区の進捗状況について確認していますが、用地取得については残すところあと僅かという状況だったかと思えます。

そこで、用地取得の進捗状況について部長に伺います。

○樽川建設部長 神大寺地区の用地に関しましては2か所が未取得となっておりますが、1か所については令和6年度に無事御契約をいただきました。また、残り1か所は権利者が50名以上にのぼるマンションの駐車場部分でしたが、お一人お一人丁寧に交渉し御理解をいただいたことで、昨年9月に全ての権利者の方と契約を完了することができました。これによって神大寺地区の用地取得率は100%となっております。

○鴨志田啓介委員 事業化から30年近くとなりましたが、事業を進めてきた神奈川土木事務所と用地取得を担当してきた道路局建設課に、地域の皆様に代わり感謝申し上げます。用地取得は今年度をもって完了し、残すところ工事という段階かと思えます。

そこで、令和8年度の事業内容について道路部長に伺います。

○角野道路部長 現在、用地取得した箇所について地権者の施設等の撤去工事が行われています。撤去が完了し、用地の引渡しを受け次第、電柱などの占用物件の移設を行う予定で、令和8年度中に暫定的な歩道整備を行います。

○鴨志田啓介委員 歩道整備も鋭意進めていただいているとのこと、地域の方々は大変

喜んでいただけたと思います。また、地区の東側では、先ほどスライドで示したとおり、六角橋地区の整備が控えています。六角橋地区は、沿道に木造家屋が密集し、歩道もない狭い道路に学生や車が交錯しているなど課題のある地区です。六角橋地区については、令和7年度から事業に着手しており、これから本格的に用地取得を進めていくことになると思います。六角橋地区とともに地域からの期待も大きく、早期整備が望まれている路線です。一日も早い完成を目指してほしいと思います。この意気込みについて道路局長に伺います。

○田中道路局長 六角橋線につきましては、歩行者の安全性向上やバスを含む地域交通の円滑化に加えまして、災害時には延焼遮断帯としての効果が期待されるなど、市民生活の安全安心を支える重要な路線となっております。赤色でお示しいただいている六角橋地区につきましては、令和7年度に事業化したばかりではございますが、今後積極的に用地取得を進めてまいります。また、青で示していただいた神大寺地区治区につきましては令和9年度中に完成するように、積極的に事業に取り組んでまいります。

○鴨志田啓介委員 今、令和9年度中の完成を目指すという答弁をいただきました。工事中は周辺環境に配慮していただくとともに、六角橋地区については関係者の皆様に対し丁寧に対応していただくことを要望して、次の質問に移ります。

次に、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います。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。（資料を表示）赤色で示す範囲が現在事業中の区間です。こちらが、より詳細な位置図となります。図の黒色と赤色の線が鴨居上飯田線、オレンジ色の線が保土ヶ谷二俣川線で、赤色とオレンジ色の合わせて約1.2キロメートルの区間が今年の11月に開通しました。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、私も以前現場を訪れ、着々と工事が進められている様子を視察しまして、共に応援をしてまいりました。30年以上にわたり事業が進められてきた道路が、ついに開通したことを大変うれしく思っております。

こちらが11月に開通した鴨居上飯田線です。広い車道と歩道が新しく整備され、車も歩行者も安全に通行することができています。こちらは新しい道路が開通する前に二俣川駅と保土ヶ谷バイパスの南本宿インターチェンジとを結ぶルートとして主に利用されてきた生活道路です。こちらは歩道がない狭い道路であり、左の写真のように、開通前は特に朝夕のラッシュ時は非常に渋滞し、通勤や通学の歩行者と錯綜している危険な状況が見受けられました。しかし、右の写真のように開通から3か月程度たった今、車の交通量は減って、歩行者の方々も安心して歩ける環境になったのではないかと思います。

そこで、実際に交通量などの面でどのような変化があったのか、開通による整備効果について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 このたびの開通により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完成したことで、生活道路を通過していた車が新しい道路を利用するように

なりました。開通前後の調査によりますと、ちょうど委員のスライドでお示しいただいております生活道路では、朝の時間帯にこれまで約700メートルもあった渋滞が9割減少したことを確認できており、地域の皆様からは通学児童など歩行者が歩きやすくなったなどの声をいただいております。また、これまで相鉄線をまたぐさちが丘陵橋付近が慢性的に渋滞しておりましたが、南本宿インターへのアクセス性が高まったことでさちが丘陵橋の通行時間が約半分になりました。

○鴨志田啓介委員 データ上も整備効果がしっかりと表れており、交通利便性や市民の安全性につながっているものと思います。加えて、今回開通した鴨居上飯田線、保土ヶ谷二俣川線では自動運転バスの実証運行が行われるなど、道路整備が市民の移動手段の確保に直結する取組であることが分かります。改めて、このように効果が大変大きい都市計画道路の整備は、横浜の将来に向けてしっかりと進めていかなければならない重要な事業であると強く訴えたいと思います。

次に、こちらを御覧ください。すみません。私のスライドミスでございます。

保土ヶ谷二俣川線は、今回開通した区間から先、横浜厚木線に至るまで都市計画決定がされています。この残る約300メートルの区間がつながると、さちが丘陵橋のさらなる渋滞緩和が期待されるのではないかと思います。この区間の相鉄本線は、連続立体交差事業により線路の地下化が進められており、これを機に事業化に向けた検討を進めていると聞いています。

そこで、保土ヶ谷二俣川線の新たな事業化の検討状況について道路局長に伺います。

○田中道路局長 開通した保土ヶ谷二俣川線から厚木街道までつなぐ区間のことを御質問いただきました。これまで進めてきた警察など関係機関との協議が完了しまして、道路の基本的な形が確定したところでございます。具体的には、整備後の円滑な交通を確保するために横浜厚木線を拡幅しまして右折レーンを設置する計画となったことから、保土ヶ谷二俣川線の事業化の前に横浜厚木線の都市計画変更手続を進めてまいります。

○鴨志田啓介委員 検討が順調に進んでいることが確認できました。渋滞緩和など整備効果が大きいことから、一昨年令和6年第3回市会定例会における旭区選出の増永議員からの質問をはじめ、我が党は早期に事業を進めていただくことを要望しており、これまで平原副市長からは、連続立体交差事業絶好のチャンスと捉え、まちの発展のために早期事業化に取り組むと答弁いただいております。

そこで改めて、事業化に向けた意気込みについて鈴木副市長に伺います。

○鈴木副市長 この未整備の残る区間を整備することによりまして、南北方向の新たなネットワークが形成されます。これによりまして交通の分散化や円滑化に加えて歩行者の回遊性の向上など、これまで鉄道で分断されていたまちをつなぐ、非常に大きな整備効果が期待できます。地域の皆様からの期待も大きいと認識しておりますので、今後必要となる都市計画手続に速やかに着手いたしまして、令和9年度の事業化を目指してまいります。

○**鴨志田啓介委員** 保土ヶ谷二俣川線の具体的な着手状況を答弁いただきました。我が党としても応援してまいりますので、保土ヶ谷二俣川線の確実な事業化と連続立体交差事業の着実な推進を要望いたします。今日はいろいろなわくわくする答弁をたくさんいただきまして、本当にありがとうございました。引き続きよろしく願います。

以上です。（拍手）

○**黒川勝委員長** 次に、伏見幸枝委員の質問を許します。（拍手）

○**伏見幸枝委員** すみません。今日は喉がかれておりまして、こんな声で申し訳ございません。聞き取りにくいと思いますが、よろしく願います。自由民主党の伏見幸枝です。鴨志田委員に引き続き、質問させていただきます。よろしく願います。

初めに、横浜環状南線と横浜湘南道路、インターチェンジアクセス路線である横浜藤沢線、田谷小雀地区について伺います。

横浜環状南線と横浜湘南道路は、圏央道の一部を構成する路線であり、広域的なアクセス性の強化、災害時の緊急輸送路の確保、幹線道路の渋滞の緩和などに資する本市にとって大変重要な路線です。スライドを御覧ください。（資料を表示）横浜環状南線は、金沢区の横浜横須賀道路の釜利谷ジャンクションから戸塚区の国道1号までを結ぶ高速道路です。スライドの青丸で示す栄区田谷町で整備が進んでいる栄インターチェンジジャンクションは、横浜環状南線と横浜湘南道路が接続し、一般道路から高速道路にアクセスできる重要な施設です。こちらは現在の栄インターチェンジジャンクションの工事の様子です。代替部の橋梁の桁が架設されるなど工事も終盤に差しかかっているように見えます。

そこで、横浜環状南線の進捗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** 仮称栄インターチェンジジャンクションの橋梁工事の進捗率は、橋脚が99%、橋桁が77%でございます。また、栄区桂台地区のトンネルは令和6年11月、それから公田笠間地区のトンネルにつきましては令和7年10月に掘削が完了してございます。そのほかの区間につきましても全区間で順調に工事が進んでございます。

○**伏見幸枝委員** 次に、横浜湘南道路について伺います。現地を見ると栄インターチェンジジャンクションから戸塚区小雀までの区間は橋梁工事が進んでいることが分かりますが、藤沢市の新湘南バイパスまでの路線はほとんどがトンネルであるため、現在の工事の状況が気になります。

そこで、横浜湘南道路の進捗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** 橋梁区間の工事はおおむね完了しているのですが、その先のトンネル区間につきましては、上下線2本のトンネルのうち1本、上り線のトンネルは掘り終わってしまっていて、もう1本、下り線のトンネルを現在掘削を開始したところでございます。なお、横浜湘南道路全体では、進捗率は59%と聞いて

いるところでございます。

- 伏見幸枝委員 横浜湘南道路は藤沢市や鎌倉市も通る路線なので、両市や神奈川県とも連携して事業者への早期開通の働きかけをお願いいたします。一方、高速道路を利用するためにはインターチェンジをアクセスするための道路も必要不可欠です。次のスライドを御覧ください。こちらは私の地元戸塚区周辺で、インターチェンジアクセスをするための道路として神奈川県と横浜市により整備が進められている都市計画道路横浜藤沢線の位置図です。このスライドは、神奈川県が事業を行っている関谷地区の暫定4車線の供用開始のお知らせです。県の整備区域は昨年12月22日に供用が開始されました。一方で、横浜市内も事業中ですが、まだ用地買収のめどが立った段階で、道路の完成にはまだ時間かかるように感じます。特に田谷交差点付近は朝夕混雑しており、地元からも早期の改善を求める声が上がっています。

そこで、横浜藤沢線、田谷や小雀地区の今後の整備予定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はとても大事なことだと考えておりますので、その交差点部分を優先して工事を進めているところがございます。また、田谷交差点から鎌倉市境までの区間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まして、車椅子もすれ違いが可能な歩行空間を確保していきます。いずれの改良も横浜環状南線の開通を待たずに整備効果が早期に発現できますよう、全力で事業を進めてまいります。

- 伏見幸枝委員 ぜひ早期の渋滞解消に向け着実に工事を進めていただきたいと思います。横浜環状南線や横浜湘南道路は圏央道の最後の区間であり、本市の発展にとって大変重要な路線です。インターチェンジアクセス路線も含め、早期開通に向けて事業者と横浜市が全力で取り組むことを要望して、次の質問に移ります。

次に、都市計画道路環状3号、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）こちら先ほど質問した横浜藤沢線と同様、横浜環状南線へのアクセス路としての効果が期待される重要な路線です。令和4年の一部開通により、国道1号下り線とは既に接続が完了しており、汲沢地区が整備されることで国道1号上り線とも接続がされることとなります。スライドを御覧ください。こちらは国道1号西側の工事状況の写真です。大規模な掘削作業が行われており、いよいよ汲沢地区の工事が本格的に始まるのだと期待が高まります。

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7年度は2件の用地を取得いたしました。また、委員にも御視察いただきましたけれども、環状3号線本線の整備に先立ち工事用道路の整備など準備工事を進めております。令和7年度末の用地取得率は75%、事業進捗率は27%となる見込みです。

- 伏見幸枝委員 次に、こちらのスライドを御覧ください。環状3号線本線は、交通量が非常に多い国道1号の下をトンネルで通過する計画となっています。より安全で質の高いトンネル工事を行うために、設計段階から施工業者のノウハウを施工計画に反

映させる発注方式、いわゆるECI方式を横浜市として初めて採用すると伺っており、その進捗状況が気になります。

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ます。

○田中道路局長 今回本市の大動脈である国道1号の交通を確保しながら、安全で確実なトンネル工事を進めるためにECI方式を採用いたしました。昨年4月の公募に対しまして5者から応募がありまして、今年1月の外部有識者による評価委員会において非開削工法を取り入れた提案に決定いたしました。令和8年度から設計及び関係機関協議を進めまして、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。

○伏見幸枝委員 環状3号線が国道1号に接続すると、湘南方面や横浜新道を経由して横浜方面へのアクセス性が飛躍的に高まります。災害時の緊急輸送路としての機能も発揮されるなど、当該区間の整備効果は非常に大きいものです。ぜひとも着実に進めていただくことを要望します。

次に、桂町戸塚遠藤線、上倉田戸塚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）青線が桂町戸塚遠藤線を示したものです。桂町戸塚遠藤線は、栄区桂町から泉区下飯田町までの延長約10.2キロの道路で、環状3号線や環状4号線などと接続し、本市南部の交通ネットワークを強化する重要な幹線路です。そのうち赤線部分の上倉田戸塚地区で事業が進められています。こちらを御覧ください。上倉田戸塚地区は、国道1号から下永谷大船線に至り、JRや柏尾川により東西に分断された地域を結ぶ延長約1キロの路線です。過去に用地取得に協力してくださった方々や次の世代を担う若い方々からも、より一層の早期整備を求める声が寄せられています。これまでJRを横断する人道橋の撤去、国道側においても道路拡幅工事が行われているなど、事業が着々と進んでいることがうかがえます。その中でもとりわけ大きな関心を抱いているのが柏尾川を横断する高島橋の架け替え工事です。スライドを御覧ください。こちらは高島橋の現状写真です。橋の土台部分が出来上がって、目に見えて現場が進んでいることが確認できます。

そこで、高島橋の架け替え工事の進捗状況と今後の予定について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 これまで新しい高島橋の土台となる1基の橋脚と2基の橋台の築造を進めてまいりました。委員にも現場を御視察いただきましたけれども、土台部分は先月完成いたしまして、現在は橋桁の仮設に向けた準備工事を実施しております。また、工場で橋桁の製作を進めており、令和8年度から橋桁の架設に着手してまいります。

○伏見幸枝委員 来年からいよいよ橋桁の架設に着手するというところで、いつ開通するのか気になるところです。

そこで、高島橋の開通見込みについて道路局長に伺います。

○田中道路局長 高島橋の架け替えにつきましては、想定していない障害物が地中から発見されるなど多くの課題がある非常に難易度の高い工事でしたが、地域の皆様の御理解や御協力、市会の先生方の御支援の下、ここまで工事を進めることがで

きました。引き続き、安全に十分配慮しながら精力的に工事を進めまして、令和8年度中に完成するよう全力で取り組んでまいります。

○伏見幸枝委員 令和8年度内に開通するよう全力で取り組むという局長の力強い答弁で、期待がさらに高まります。引き続き、安全第一で工事を進めていただくよう、よろしく願いをいたします。高島橋の架け替え工事は橋が開通した後も、仮設道路の撤去や河川の復旧など工事はまだしばらく続き、国道1号から下永谷大船線までつながることでさらに効果を発揮すると思っておりますので、高島橋からの東側の区間の整備も待たれるところです。ぜひとも上倉田戸塚地区の早期整備を要望いたします。

次に、都市計画道路桜木東戸塚線、平戸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）桜木東戸塚線は、中区桜木町を起点とし、戸塚名瀬町に至る延長約10.5キロメートルの都市計画道路で、スライドの赤色で示す平戸地区以外は既に整備が完了しており、平戸地区が完成すると桜木東戸塚線の全線が開通します。こちらを御覧ください。現在事業中の平戸地区は、本市の大動脈である環状2号線と国道1号を2つのトンネルでつなぐ特に重要な区間となっており、早期開通を望む声が多数寄せられています。こちらは、現地に設置されたインフォメーションセンターです。ここでは模型や動画を使って工事内容を分かりやすく説明していて、昨年8月の開設以来多くの地域の方々に利用いただいていると聞いています。こちらのスライドは国道1号の山谷交差点で、奥付近で行われている第2トンネルの工事の様子です。こちらの工事は周辺の住宅に近接して行われることから、特に慎重に工事を行う必要があると聞いています。そのため、トンネルの掘削を安全に行うための対策として、あらかじめ地盤内へ銅製の管を押し込み、トンネルの屋根となる構造を形成するパイプーフ工法と呼ばれる補助工事が行われています。御覧のように押し込まれた銅製の管がトンネルの形に沿ってアーチ型に並び、着実に進んでいることを実感しました。

そこで、国道1号側の第2トンネルの進捗状況と今後の予定について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 委員のスライドでお示しいただいております山谷交差点側で進めているパイプーフの工事は、今月中に完了する見込みです。また、トンネル終点側では、道路を一部閉鎖してトンネル築造のための土留め工事を実施中でございます。令和8年度は山谷側からトンネルの掘削工事に着手してまいります。

○伏見幸枝委員 現場の方にもこれは大変珍しい工法だとお話もお聞きしました。桜木東戸塚線のトンネル整備は地域住民にとって30年来の悲願であり、いよいよ工事が本格的に動き出したことで地域の期待は一層高まっています。こちらのスライドは、環状2号線側にある整備予定の第1トンネルを西側から見た現在の状況です。正面に向かって山を貫通させて、山谷交差点の方向に向かってトンネルを整備する計画で、こちらのトンネルについても、いつ工事が始まるか気になります。

そこで、環状2号線側からの第1トンネルの進捗状況と今後の予定について建設部長に伺います。

○**樽川建設部長** 令和7年度は3名の地権者の方から用地を取得させていただいたことなどにより、第1トンネルの工事に必要な用地の確保が完了いたしました。令和8年度からは、トンネル工事に先立ち、委員のスライドでお示しいただいておりますが、こちらののり面で大規模な切土工事に着手してまいります。

○**伏見幸枝委員** いよいよ令和8年度から国道1号側と環状2号線側の両方から同時並行で工事が進められることとなり、トンネル整備のスピードアップが図られることが期待されます。そこで、事業推進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** 桜木東戸塚線でございますが、道路ネットワークの強化による渋滞緩和、それから生活道路の通過交通の減少による歩行者の安全性の向上、周辺的生活環境の改善が期待されるなど、整備効果の高い路線であると認識しております。市街地で大変難しい工事ではありますが、地域の皆様から寄せられる大きな期待に応えるためにも、計画どおり令和13年度末の完成を目指しまして、着実に進めてまいります。

○**伏見幸枝委員** ぜひ地域に寄り添いながらトンネル工事を着実に進め、早期に完成することを要望します。今回幾つかの路線について質問させていただきましたが、これらに限らず、都市計画道路の整備は我が党の重要政策であり、引き続き積極的に進めるべきと考えます。

そこで、都市計画道路の整備推進に向けた考えについて、昨年11月から道路局を所管している鈴木副市長に伺います。

○**鈴木副市長** 横浜の持続的な発展に向けまして都市計画道路は不可欠でございます。昨年11月に私、副市長就任直後に幸運にも都市計画道路の開通式に出席することができました。そこで地域の方々がもう本当にうれしそうにする、笑顔あふれる姿を目の当たりにいたしまして、地域を貫く骨格的な道路への期待の高さというのを肌で感じたところでございます。引き続き、その御期待に応えていかなければならないと痛感しているところでございます。市民の皆様の利便性や都市の防災力の向上、そして経済の活性化に向けまして、引き続き整備を着実に進めてまいります。

○**伏見幸枝委員** ありがとうございます。我が党も都市計画道路の整備推進を引き続き応援してまいりますので、今後とも整備に関わる予算をしっかりと確保し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。

街路樹は都市部の貴重な緑として、有効な景観の形成や木陰による快適な歩行空間の提供などの役割を果たしています。例えば私の地元である戸塚区の柏尾川の桜並木は、江戸時代から桜の名所として親しまれ、関東屈指の景観として多くの方に愛されてきました。しかし、その多くで老朽化が進んでいたため、点検において不健全と診断された樹木を新たに植え替える桜並木の保全再生の取組が進められています。このような老朽化した街路樹による事故を未然に防ぐため、本市では倒木や枝折れが発生しやすい8種の樹木及び第一次緊急輸送路上の樹木については樹木医による点検を実施し、その他の樹木については土木事務所による日常的なパトロールを実施していると伺っています。多くの街路樹を管理している本市について、点検の実施に当たって

いろいろと苦勞する点もあるのではないかと思います。

そこで、街路樹点検における課題について道路部長に伺います。

○**角野道路部長** 職員による点検では、枯れた樹木や枝葉の張り出しなど危険な状況の発見に努めておりますが、樹勢悪化など将来の枯れ木につながるような兆候の発見には樹木に関する専門知識が必要となります。そのため、潜在的に危険な樹木の早期発見が難しいことが課題となっております。また、樹木医の有資格者数が限られている中で、全国的に街路樹の点検に対するニーズが高まっておりまして、今後、樹木医の不足も課題になると考えております。

○**伏見幸枝委員** 人材に限られる中では樹木医による全数点検の実施は難しいと思いますが、街路樹のリスクを早期に把握するため、専門的な知見に基づく点検を推進してほしいと考えています。近年、民間ではデジタル技術が次々と開発されていますので、これらをうまく活用することで効果的に点検を進めていけないのでしょうか。

そこで、デジタル技術を活用し効果的、効率的に点検を進めていくべきと考えますが、局長の見解を伺います。

○**田中道路局長** 現在、民間で開発が進んでいますA I画像解析技術を活用した樹木点検が実用化されれば、街路樹点検の大幅な効率化が図られることが期待できます。それに加えまして、点検精度の向上にも寄与できると期待しております。そのため、共創フロントの枠組みを活用いたしまして、令和8年度からA Iを活用した樹木リスク評価システムの実証実験を行い、その実用性を検証してまいります。なお、この件につきまして本日14時に記者発表させていただきます。

○**伏見幸枝委員** 大変よい取組ですのでぜひとも進めていただきたいと思います。

一方で、横浜市には街路樹だけでなく公園や緑地などにも多くの緑があります。先日世田谷の砧公園で倒木のニュースもあり、倒木のリスクは街路樹のみに限られるものではありませんので、市内の様々な緑に対して幅広くデジタル技術の活用を進めてほしいと考えます。

そこで、庁内での横展開を見据えて取組を進めていくべきと考えますが、副市長の見解を伺います。

○**鈴木副市長** 都市に潤いをもたらします緑を適切かつ効果的に維持管理し、良好な状態で次世代に引き継いでいくためには、今回の取組をはじめ新技術の積極的な導入は不可欠だと考えております。そのため、今回の実証実験の結果をしっかりと分析いたしまして、庁内で情報を共有しながらさらなる展開について検討を進めてまいります。

○**伏見幸枝委員** 担い手不足や老朽化をする樹木への対応は今後ますます重要になってくると思います。デジタル技術を積極的に活用し、緑あふれる魅力的な都市環境の創出を推進していただくことを要望します。

次に、先ほど大和田委員からも質問がありました県道大船停車場矢部の歩道整備について、私からも質問させていただきます。

スライドを御覧ください。（資料を表示）県道大船停車場矢部は、国道1号の不動坂交差点とJR大船駅を結ぶ主要な幹線道路です。続いてこちら、戸塚区下倉田町付近の状況です。この路線は豊田小学校の通学路に指定されていますが、写真で示すとおり、下倉田歩道橋付近から北側約70メートルは歩道が東側にしか設置されていません。こちらはその現場の写真です。交通量が多いゆえ、バス通路になっていますが歩道がないため、歩行者、バスや自転車等の車両が頻繁に通過し、安全対策として路側帯にあんしんカラーベルトは設置されていますが、幅が狭く車道との区切りがないため、下校する子供たちをはじめ歩行者にとっては危険な状況が続いています。特に下校時は後ろから車が通ってくるので、地域の方も長年本当に心配されているのです。

そこで、道路局は戸塚土木事務所への歩道整備の早期実現を求めてきましたが、当局からは地権者の合意を得ることが難しく用地の確保が課題となっていると伺っていました。そこで、例えば豊田小学校や地元の自治会等の連名で地域の声を要望書として形にし用地交渉に臨むなど、地域の皆様の切実な思いを誠意を持ってお伝えすれば、うまくいくのではないかという提案もさせていただきました。このたび、全ての地権者から御理解が得られたため令和8年度から歩道整備事業が始まるとのことですが、難航していた地権者との交渉をどのように進めたのか気になります。地権者との合意形成をどのように進めたのか、道路部長に伺います。

○角野道路部長 委員に御助言いただいたとおり、豊田小学校をはじめ同校のスクールゾーン安全対策協議会、地元の3つの自治会町内会の連名で、地域の切実な思いが込められた要望書を戸塚区長にいただきました。戸塚区から地権者の皆様に対し、要望書に込められた思いや行政としての考え方をしっかりとお伝えし、事業への協力を正式に依頼しました。その結果、事業に対する御理解をいただくことができたものと考えております。

○伏見幸枝委員 地域の皆様の切実な思いを、区長を介してお届けしたことが突破口となり、交渉が難航していた地権者の理解が得られ、歩道整備の事業化につながったことを非常にうれしく思います。事業には大変期待しています。一方で、先ほど大和田委員への答弁もありましたが、歩道整備が完了するまでは、まず用地を取得し、その後工事を実施するため完成まで3年の期間を要するとのことですが、現地の危険な状況を踏まえると、子供たちが安全に登下校できるように少しでも早く安全な歩行空間を確保することを考えたいと思います。例えば用地が確保できた箇所から順次整備するなど、事業の進め方を工夫することはできないのでしょうか。それで一日も早く安全安心な歩行空間を確保できるように事業の進め方を工夫すべきと考えますが、局長の見解を伺います。

○田中道路局長 歩道整備に向けましては、まずはできるだけ早期に用地取得を完了できるように契約手続を進めてまいります。ただいま委員に御指摘いただきましたが、用地を取得できた箇所から速やかに歩道整備を進めるべきとのことですが、そういうことも考えられますし、地権者との交渉にはなりますけれども、用地の契約前であっても、地権者からの施工承諾をいただければ歩道の整備を先行させるなどが可能にな

りますので、進め方にはまだまだ工夫の余地があると思っております。全体の完成には3年かかる見込みでございますけれども、歩道を段階的に整備する方策が取れないか、関係する皆様を含めてしっかり検討してまいります。

○伏見幸枝委員 子供たちの安全確保は後回しにできない最重要の課題ですので、一日も早く歩道が完成するように取り組んでいただくことを要望します。少しでも、ちょっと貸していただけるというのであれば、何かちょっと端の境みたいなものをちょっと外させていただいて通れるようにさせてもらったりとか、何かそんな工夫でもいいのかとも思います。ぜひよろしく願いをいたします。

次に、子供の通学路の交通安全対策事業について伺います。

本市における交通事故は減少の傾向にあります。死亡者数を見ると令和7年中にも42名の方が亡くなっており、引き続き交通安全対策を推進していく必要性を感じています。このような中、道路局では令和5年からデータを活用した子供の交通安全対策に取り組んでおり、交差点のカラー化やあんしんカラーベルトなどの対策に加え、道路上に段差を設けるハンプや道路の幅を狭める狭窄といった車両の速度を抑制する対策を目にする機会も増えてきました。この3年間で取組が進んでいるのを実感しています。

そこで、事業の進捗状況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 令和5年度に全国的にも先進的な取組として、ビッグデータを活用した予防保全型の交通安全対策を4つの小学校周辺で開始しました。その結果、車両の速度抑制の効果が確認されるとともに、地域の皆様や児童から安全になったとの大きな反響をいただきました。こうした成果と期待を受けて取組を加速化し、3年間で当初予定の約5倍となる54校で集中的な安全対策を実施することができました。

○伏見幸枝委員 こうした交通安全対策を進めることで毎日の安心安全が向上し、誰もが暮らしやすい住みたいまち、住み続けたいまちとさせていただけるまちになるといいと思っています。次期中期計画の素案でも、通学路での子供の交通事故死亡者数ゼロが引き続き指標に掲げられており、目標達成に向けた予防保全型の取組のさらなる推進に期待をしています。

そこで、子供の交通事故死亡者数ゼロに向けた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 過去に子供の交通事故が複数発生している全ての小学校において、ビッグデータを活用した予防保全型の交通安全対策を中期計画期間内に完了させます。あわせて、地域の皆様、警察、民間企業との連携を一層強化し、データ分析に基づくハード対策と世代に応じた効果的な交通安全教育などを組み合わせ、ハード、ソフトの両輪で進めていきます。引き続き、実効性の高い交通安全施策を着実に推進し、安心で安全なまちを実現していきます。

○伏見幸枝委員 本日は大変聞きたいことがたくさんありまして、駆け足で質問をさせていただきましたが、引き続き、この道路の事業は大変時間もかかる事業です

けれども、いずれ将来の子供たち、また皆様たちにお役に立つ道ができてくるところと、またこれからの子供たちに安心安全な環境づくりをしっかりと政策に盛り込んでいただけるようお願いをして、私の質問といたします。

ありがとうございました。お聞き苦しくてすみませんでした。（拍手）

○黒川勝委員長 次に、望月康弘委員の質問を許します。（拍手）

○望月康弘委員 公明党、望月でございます。よろしくお願いいたします。

初めに、鶴見川の中下流域の橋梁新設について伺いたいと思います。

早速ですがスライドです。（資料を表示）道路局では、鶴見川中下流域において交通やまちづくり防災性といった観点から橋梁の新設が必要な箇所を整理してきましたが、スライドの写真のとおり、鶴見区で令和7年3月、鶴見川人道橋が開通したところです。供用以降、スライドにあるとおり多くの市民の方に利用いただいていると伺っております。次、またスライドですが、私の住む港北区でも橋梁の新設に向けた検討が、新羽橋、それから新横浜大橋の間、2.2キロの区間ですけれども、ここを対象にいたしまして検討が進められております。港北区では地理的に鶴見川で分断され、橋がかかっている箇所も限られていることから対岸へ渡る際に迂回を余儀なくされるなど、市民生活の妨げとなっております。橋梁を新設すれば、通勤や通学、買物やレクリエーションなどの地域の利便性の向上につながるとともに、兩岸のそれぞれの魅力を共有することが可能となり、新たなコミュニティの創出にも寄与します。そのような思いを抱きまして、私はこの事業に大きな期待を寄せているところです。

そこで、現在の検討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7年度は、周辺の歩行者等の交通量調査や地形測量といった基礎的な調査を行うとともに、橋を架ける位置の概略検討を行ってまいりました。あわせて、具体的な検討を進めるための関係機関調整を鋭意行っているところです。

○望月康弘委員 新たな橋をかけるためには、いろいろ詰めていかなければならないことや課題等もあるため、位置や橋の形式など、具体的な橋そのものは検討にはまだ至っていないようですけれども、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 今年度実施しました歩行者等の交通量調査の結果、新羽橋において1日当たり約5000人以上の歩行者や自転車が行き交っていることを確認できました。新たな橋を架けた場合、昨年度開発した鶴見川人道橋と同程度の需要が期待できると考えております。今後は、さらなる調査設計を進めるほか、橋梁新設の実現に向けて重要となる事業スキームの確立に向けまして調整を進めてまいります。

○望月康弘委員 このスライド見ますと真ん中あたりにできるのではないかとも思いますけれども、先に開通をした鶴見川人道橋のような人と自転車だけの橋梁でも効果が絶大でありまして、人々の暮らしに大きく寄与することは間違いありません。実現に向けまして、今後とも事業の推進をお願いいたします。

次に、温暖化に対応した街路樹の管理について伺います。

街路地は、都市部において市民の潤いや憩いを提供してくれる貴重な緑となっております。

りますが、近年は温暖化の影響もあり雑草の繁茂も著しく、道路沿いにお住まいの方々や道路を通行する方々からは改善を望む声が寄せられております。我が党は、こうした状況を踏まえて、温暖化に対応した街路樹の維持管理の重要性を繰り返し訴えてまいりました。そのような中で、令和8年度の予算においてGREEN×EXPO 2027を見据えて新規に立ち上げられました道路緑化環境改善事業には、我が党として大変期待をしておりまして、さきの予算関連質疑においても安西議員からの質問に対し市長から、植樹帯の草刈り頻度を年3回に拡充し、安全で快適な歩行空間の創出を進める旨の答弁をいただいたところです。先ほども答弁でございましたが、6月、8月、11月という形で管理をしていくということでもございました。

しかし、道路には植樹帯以外にも雑草が繁茂していたり、意図して植えられたものではない樹木が自生をしたりしている状況を目にします。例えば、歩道と車道との境界部にある側溝、縁石などの周りに繁茂する雑草は歩行の妨げになっています。また、中央分離帯などに自生する樹木は見通しを悪化させますし、車両に接触する危険性もあります。新たな事業の効果を市民に実感していただくためにはこうした箇所についてもしっかりと対応を進めるべきです。

そこで、道路上の雑草などにどのように対応するのか、道路部長に伺います。

○**角野道路部長** まず、街路樹の植樹帯につきましては、草刈りの頻度を年2回から3回に拡充し、雑草の繁茂に対応します。また、植樹帯以外の雑草や自生した樹木については、今年度から土木事務所が実施している道路パトロールでの除去を強化しております。これに加えて、令和8年度から道路清掃業務において中央分離帯の雑草や堆積土砂などを効率的に除去できる機械を新たに導入するなど、対策をさらに強化いたします。

○**望月康弘委員** 植樹帯以外の細かな箇所についても雑草対策が強化されるとのことですので、安全で快適な道路空間づくりが進むものと大変期待をしております。

ところで、街路樹の維持管理は草刈りだけではなく、大きく成長した高木の剪定や低木の刈り込み、樹木の点検、枯れた樹木を更新する改良等の工事と多岐にわたります。近年の温暖化やGREEN×EXPO 2027を契機とした草刈り回数の拡充は非常によい取組だと評価をしておりますが、街路樹が健全な状態に維持できるように、高木剪定や低木刈り込みなどを含めた適切な維持管理が必要だと考えます。

そこで、総合的かつ継続的な視点を持って街路樹を維持管理していくべきと考えますが、局長に見解を伺います。

○**田中道路局長** 温暖化により雑草の繁茂のほか、御指摘ありました大径木化や老朽化など街路樹の課題にも対応し、街路樹が有する多様な機能を適切に保全していくことは、横浜の魅力を高める意味でも非常に重要であると考えております。先ほど道路部長が御答弁しましたが、年3回の草刈りの継続に加えまして、現在進めている街路樹調査の結果に基づきまして、街路樹管理の方向性を示すマネジメントプランを早期に策定し、維持管理の最適化を目指してまいります。

○**望月康弘委員** 街路樹の適切な管理に向けた道路局の取組を我が党としても引き続き

応援していきたいと思ひます。また、公園や緑道、河川などの雑草に対しても対策を望む声が多数寄せられておりますので、市内での連携、また、必要であれば県、国との連携も図りながら、市内における一体的な雑草対策を推進していただくことを要望しておきます。

次に、地域、事業者との連携による道路清掃、美化について伺いたいと思ひます。

GREEN×EXPO 2027の開催が1年後に迫ってまいりました。日本中、世界中から多くの方々をお迎えする大きなイベントとして開幕までにできる限りの機運醸成に努めることが不可欠なことは言うまでもありません。本市では、道路の清掃、美化に地域のボランティアであるハマロード・サポーターに御活躍いただいておりますが、地域貢献の気持ちにあふれる皆さんがGREEN×EXPO 2027の機運醸成を担ってくださっているケースもあると思ひます。

そこで、GREEN×EXPO 2027の機運醸成に向けたハマロード・サポーターの取組状況について道路部長に伺ひます。

○角野道路部長 瀬谷区では、瀬谷駅から会場に通じる環状4号線におきまして花植え等を行うフラワーロードプロジェクトを令和3年度から年2回行っております。これはハマロード・サポーターが中心となって、近くにお住まいの多くの方々や小学生、企業の皆さんと協働で活動しております。また、会場に近い緑区では、ハマロード・サポーターが花植え等による花壇の整備や横断幕の設置を行うことで、機運醸成に御協力いただいております。

○望月康弘委員 GREEN×EXPO 2027の機運醸成の高まりを、積極的に連携を進めることなどにより一層広げていただくよう努めていただきたいと思います。

さて、港北区の新横浜駅周辺では、新横浜町内会が道路協力団体として活動しております。平成28年の道路法改正により、道路協力団体の指定を受けることで清掃などの道路管理への充当を前提に、広告や物販等による収益活動ができるようになりました。新横浜町内会が日常的な道路の清掃、美化活動に携わっているのはもちろんですが、毎年秋に行われる新横浜パフォーマンスというイベントでは、収益活動を最大限に活用し、広告収入を原資にした取組で歩行者デッキなど、周り一帯がきれいになった上に大変なにごわい空間が生み出されております。新横浜におけるこうした取組を地域や事業者との連携による道路の維持管理の好事例として幅広く展開していくことも、今後は道路管理者として求められるかと思ひます。

そこで、道路協力団体の取組を積極的に展開していくべきと考えますが、局長に見解を伺ひます。

○田中道路局長 本市の道路協力団体は、平成30年に政令市で初の指定を横浜駅西口エリアで行ったのを皮切りに、令和4年には、ただいま委員に御紹介いただいた新横浜駅周辺、令和5年には鶴見駅西口、令和7年には横浜駅東口と、指定が相次いでいる状況でございます。特に横浜駅東口につきましては、全国で初めて国道事務所と自治体によるあの同時指定を果たすことができました。引き続き、にごわいづくりのポテンシャルがある地域や事業者と積極的にやり取りをしまして、道路協力団体の取組を

市内各地に展開していくことで魅力ある道路空間の創出につなげていきたいと考えております。

○望月康弘委員 ぜひしっかり取り組んでいただくようお願いいたします。

次に、自転車の駐輪環境整備について伺いたいと思います。

本市では、横浜市自転車活用推進計画において自転車で安心して移動ができ、にぎわいが生まれるようなまちづくりを進めておりますが、そのためには行き先で安心して自転車を止められる環境が必要です。本計画の中でも利用目的に応じた駐輪場所の確保が大切だとされております。

そこで、本市における駐輪場の整備状況に関する認識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 毎年、市内の自転車駐車場の利用状況や放置自転車の状況について調査を実施しております。その結果、市内全体で見ると自転車駐車場の収容台数は実際の利用台数を上回っており、おおむね充足している状況です。一方で、駅ごとに見ると駐輪需要が高く、十分な収容台数を確保し切れていない地域があることも把握しております。

○望月康弘委員 実際、私の地元であります港北区でも、特に東横線沿線の菊名駅、綱島駅、日吉駅など駅周辺の駐輪場不足を心配する声を多くいただいております。市としても、これまでの民営駐輪場の整備支援や大型店舗等に対して、条例に基づき駐輪スペースの確保を求めるなど、様々な取組を進めていただいていることは理解しております。しかし、それでもなお、収容台数の不足している地域があるというのが現状であります。

そこで、駐輪需要が特に高い駅については市営駐輪場の新規整備を積極的に検討すべきと考えますが、道路政策担当理事に見解を伺います。

○栗本道路政策担当理事 適切な駐輪環境の整備は放置自転車の防止にも資する重要な施設であると認識しております。そのため、各駅における自転車駐輪場の利用状況や定期利用の待機数などを把握しながら、特に収容能力が不足している地域を優先し、令和8年度より市営自転車駐輪場の新設や拡張を進めていきたいと考えています。

○望月康弘委員 人口減少の進む中、公共施設についても全体としては縮小の方向にあります。駐輪場については市民生活を支えるインフラとして重要性が増していると感じております。既成市街地において新たに駐輪場を整備する場所の確保が難しいことは承知しておりますが、今後さらに使いやすい駐輪環境が整っていくことに期待しております。よろしくようお願いいたします。

次に、専用駐車場付子乗せ電動自転車、専用のチャイルドシートがついた電動アシスト自転車のレンタル事業社会実験について伺います。

子育て世代の日常の移動手段として町なかで子乗せ電動自転車を見る機会が非常に多くなっております。小学校入学までのお子様を2名まで乗せることができ、手軽で大変便利な一方、子供を乗せての利用期間が短い割に高額なことから、購入をためらう方もいると聞いております。こうした中、道路局では、令和7年度から公民連携に

より専用駐車場付き子乗せ電動自転車レンタル事業社会実験に取り組みられています。いわゆるサブスク形式で子乗せ自転車を借りることができ、契約期間中は保育園の送迎や買物など自由に使える上、市営駐車場の駐車スペースが確保されているので通勤にも便利ということでもあります。子育て世代のニーズをダイレクトに受け止めた施策であり、大変に期待しております。

そこで、本事業の狙い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 本事業は、忙しい子育て世帯の移動を支援し、時間的なゆとりを創出することで生活の質の向上を図り、子育てしたいまち横浜の実現を目指すものです。さらに、ヘルメットの無償提供や自転車保険の自動加入により、本市と事業者が連携して安全な自転車利用環境の形成にも取り組んでいます。

○望月康弘委員 移動支援だけでなく自転車の安全対策にもつながり、複数の課題を同時に解決する大変有意義な取組であると感じます。ヘルメットの無償提供や保険の自動加入を市費の負担なく実現できている点など、まさに公民連携の強みが活かされており、こうした取組が広がることで、課題となっているヘルメット着用や保険加入へのハードルが下がり、市民の安全意識の向上にもつながっていけば、大変大きな成果だと思います。地域でも関心が高く実効性の高い子育て支援策となっております。

そこで、社会実験の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 これまで市内7駅で実施しており、利用者からは利便性に関して高い評価をいただいております。令和8年度は、新たな事業者の参入も見据え、実施箇所の拡大を図るとともに事業採算性等の検証を進め、持続可能な事業スキームの構築に取り組んでまいります。

○望月康弘委員 利用者から高い評価を得ていることは、この支援策がしっかりと機能しているあかしだと思います。新たな事業者も加わるということですので、今後の拡大展開の中では、ぜひとも子育て世代を多く抱えます港北区におきましても導入を検討していただくよう、よろしくお願いいたします。

次に、橋梁の老朽化対策について伺います。

令和7年1月に埼玉県八潮市で発生した大規模な道路陥没事故は、インフラの老朽化問題を象徴する深刻な出来事でした。高度経済成長期に集中的に整備されたインフラが一斉に老朽化の時期を迎え、日常生活の安全に直結する課題であると痛感しております。こうした事態を防ぐためにも、インフラ施設の維持管理の重要性は一層高まっていると感じます。特に橋梁は、万が一落橋などの重大な事態が発生すれば、交通網は分断され、社会経済活動に甚大な被害を与えてしまいます。本市が管理する約1700橋の橋梁について計画的な補修更新を着実に実施することが安全確保の観点からは不可欠ですが、まずは5年に一度の定期点検によって橋の損傷を踏まえた健全度を的確に把握する必要があります。

そこで、令和7年度の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 令和7年度は357橋で定期点検を実施いたしました。その結果、約

95%に当たる340橋はおおむね健全な状態であることを確認しており、残り約5%に当たる17橋が早期に措置が必要な状態である健全度Ⅲ判定となっております。なお、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。

○望月康弘委員 今年度の橋梁点検では多くの橋梁がおおむね健全な状態で状況であるということが結果として示され、一定の安全性が確保されたものとして評価をしております。こうした橋梁の点検作業は市民の生命と安全を守る上で極めて重要な業務ですが、昨今の物価上昇に伴う点検コストの増大や、現場を支える技術者の担い手不足といった課題があると伺っております。こうした課題に対し定期点検を継続的かつ確実に実施していくためには、DXなどの新技術を積極的に導入し、作業の効率化とコスト削減を図っていくことが不可欠だと思います。

そこで、橋梁点検における新技術の導入状況について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 委員にただいま御指摘いただきましたとおり、新技術の活用による点検の効率化とコスト削減は非常に重要であると考えておりまして、河川をまたぐ橋梁など、高架下の利用状況に応じて新技術を積極的に活用しております。令和7年度はロボットカメラやドローンといった新技術を42橋で導入しており、今後も開発動向などを注視しながら積極的に活用してまいります。

○望月康弘委員 新技術を積極的に取り入れることにより、コスト削減はもちろん作業の効率化による働き方改革への対応にもつながるなど、多面的な効果が期待できると思います。現在、建設後50年以上を経過している橋梁は全体の3割程度ですが、20年後には全体の8割まで増加すると伺っており、橋梁の老朽化対策の重要性は今後さらに増していくと考えます。

そこで、今後の老朽化対策の進め方について局長に伺います。

○田中道路局長 老朽化によりまして車両の通行止めを発生させないことが何よりも大切であると考えております。現在そのような維持管理ができていると考えております。引き続き計画的な補修を進めることで、壊れてから直す事後保全型管理から、軽微な損傷の段階で補修を行う予防保全型管理へ今後20年以内に移行することを目標に進めていきます。これによってライフサイクルコストの大幅な低減につながるものと考えております。

○望月康弘委員 橋梁の老朽化の進行を放置すれば、安全性の低下や重大な事故につながるおそれがあります。道路は市民生活や経済活動を支える最も基本的なインフラであり、橋梁の健全性を確保することは極めて重要です。必要な予算を確保し、引き続き橋梁の老朽化対策にしっかりと取り組むことを要望しておきます。

最後に、鶴ヶ峰駅付近の連続立体交差事業の推進について伺います。

本事業は、相鉄線の西谷駅から二俣川駅間の鉄道を地下化し、10か所の踏切を除去することでまちの課題を解消し、交通の利便性などの向上につながる大変重要な事業です。令和7年第3回市会定例会の一般質問におきまして、我が党の木内議員からの質問に対し市長から、着実に事業を進めていくとの答弁がありました。先日発行された鶴ヶ峰連立News第12号でも進捗が報告されましたが、令和8年度は事業の最盛期を

迎えると聞いておりまして、具体的な事業の内容に注視しております。

そこで、令和8年度の事業内容について建設部長に伺います。

○樽川建設部長 西谷駅付近の発信立て坑でシールドマシンの現地組立てを進め、いよいよシールドマシンが発進する予定です。また、新駅を整備する鶴ヶ峰駅付近やシールドマシンが到達する二俣川駅付近においても土留め工事や掘削工事を行うなど、全工区で精力的に工事を進めてまいります。

○望月康弘委員 全工区で工事を進めていただくこと、大変喜ばしいことですが、周辺には家屋や生活道路が近接している箇所も多いことから、地域への安全対策を十分に配慮し、工事を進めていただきたいと思います。令和8年度はシールドマシンが発進するとのことで、今後の進捗に対しても地域の期待も一層高まってくると感じております。

そこで、事業の着実な推進に向けた意気込みについて局長に伺います。

○田中道路局長 シールドマシンの発進は本事業にとって重要な節目となります。この工事は鉄道の営業線直下を大断面で掘り進める難易度の非常に高い工事となっております。相模鉄道と連携しましてトンネル専門家にも御意見を伺いながら、最新の知見をもって安全を最優先に、令和15年度の完成に向けてしっかりと取り組んでまいります。

○望月康弘委員 安全には十分配慮しながら事業を進めることをお願いしておきます。鉄道の地下化は、交通課題の解消に加え、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ます。令和3年度に事業が完了した相鉄線星川駅から天王町駅間の連続立体交差事業では、新たに生まれた高架下の活用により町なかのにぎわいが創出され、連立事業による効果を感じることができました。鶴ヶ峰駅周辺でも昨年9月に再開発準備組合の事業協力者が選定され、連続立体交差事業を契機としたまちづくりが進められており、今後まちが大きく変わっていくことに期待をしております。

そこで、連続立体交差事業に合わせてまちづくりをしっかりと進めるべきと考えますが、鈴木副市長に見解を伺います。

○鈴木副市長 連続立体交差事業とまちづくりを一体的に進めることは、本市郊外部の重要な拠点であります鶴ヶ峰駅周辺の活性化には不可欠です。連続立体交差事業に遅れることなく駅周辺の再開発などのまちづくりを進めていくことが、まちの価値と魅力を最大限に高めるものと考えておりますので、引き続き、道路局、都市整備局がしっかり連携しまして、両事業を全力で進めてまいります。

○望月康弘委員 連続立体交差事業は、中期計画で目指す市民生活の安心安全と横浜の持続的な成長発展に寄与する大変重要な事業であると考えております。引き続き、着実に事業を進めていただくことを要望いたしまして、私の質問を終わります。（拍手）

○黒川勝委員長 次に、越久田記子委員の質問を許します。（拍手）

○越久田記子委員 立憲民主党・無所属の会の越久田記子です。よろしくお願ひいたし

ます。

初めに、街路樹の根上がり対策について伺います。

街路樹は、春は満開の桜、初夏の新緑、秋の黄色く色づいたイチョウと、日常の中で季節の移ろいを感じることができる、市民の皆様の暮らしに寄り添う大切な緑です。一方で、地域の皆様からは、街路樹をより適切に維持管理してほしいという御意見や御要望も多く寄せられます。スライドを御覧ください。（資料を表示）さきの質疑の中にもありましたけれども、私の地元である緑区の環状4号線では、植栽後、長い年月が経過し、大きくなった桜の根上がりによる歩道のがたつきがありソメイヨシノからヨウコウザクラへ更新する並木の再生が進められています。左の写真は、ちょっと見づらいですが、歩道全体に広がった根上がりによって舗装が波打っている状況です。右はヨウコウザクラが成長し満開となっている写真です。現在、道路局では街路樹の現地調査を行っており、根上がりも調査項目に含まれていると聞いていますが、まず、根上がりしやすい街路樹の樹種について伺います。

○**角野道路部長** 根が地中深く伸びず地表近くに広がるいわゆる浅根性の樹種は、根上がりが生じやすいと言われております。また、街路樹は歩道上に限られた空間で育つため、大径木化しやすい樹種も根上がりしやすい傾向が見られます。現在実施している街路樹調査においても、代表的な浅根性樹種である桜やケヤキ、大径大化しやすいイチョウやユリノキで多数の根上がりを確認しております。

○**越久田記子委員** ありがとうございます。桜やケヤキなどは樹種の特性上根上がりしやすいとのことですが、こうした樹種については、植え替えの際に根上がりしにくい樹種に変えるなど、対応していくことが必要だと考えます。

そこで、街路樹の更新時における樹種選択について伺います。

○**角野道路部長** 新たな道路整備や既存街路樹の変更時には、街路樹の持つ役割を確保しつつ維持管理しやすい樹種に植え替えております。具体的には、比較的成長が緩やかで大きくなりにくい、暑さに強いといった観点などを考慮し、シラカシやクロガネモチ、サルスベリなどを選択しております。また、桜では、枝葉が横に広がりにくく狭い道路空間に適したヨウコウザクラなどの種類を選択しております。

○**越久田記子委員** 街路樹の特性を踏まえて維持管理しやすい樹種や品種への変更を進めているとのことですが、街路樹の維持管理には、根上がり対策だけではなく、草刈り、剪定、危険木の伐採など様々な作業があります。さきの答弁にもありましたけれども、このマネジメントプランの作成、しっかりと行っていただきたいと思いますが、これらの維持管理の推進には街路樹に対する市民の理解や関心を高めていくことも重要だと考えます。

そこで、街路樹に対する理解を促進する取組を強化すべきと考えますが、局長の見解を伺います。

○**田中道路局長** 街路樹につきまして市民の皆様にご覧いただくために、樹木の特徴や街路樹の役割などをまとめた横浜市街路樹ハンドブックを作成しまして、3月1日に本市ホームページで公表したところでございます。さらに、街路樹DXの取組とし

まして、市民の皆様がスマートフォンなどで閲覧できるマップの作成などを現在進めております。様々な媒体を活用して街路樹をより身近に感じていただけるように引き続き取り組んでまいります。

○越久田記子委員 スライドを御覧ください。先日、緑区の十日市場地区に行った際に撮影したものです。街路樹にこの左の写真のようなプレートがつけられておりまして、担当課に確認したところ、この木はソメイヨシノとのことで、このようにつぼみが膨らんでいて春近しと思ったところでした。私は当局に確認してしまいましたけれども、身近にある街路樹の樹種をスマートフォン等で調べられる取組が開始されれば、街路樹に対する理解が深まり、また学びにもなり、身近な存在となった街路樹を通じて自然との共存意識も高まっていくと考えます。引き続き、街路樹を適正に管理していくとともに、地域の街路樹に対する愛着の形成につながる取組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、自転車の安全運転啓発について伺います。

自転車は、環境への負荷が少なく健康増進につながるというメリットもあり、子供から高齢者までが利用する便利で身近な乗り物である一方、基本的な交通ルールやマナーが守られないことから起こる事故も多く発生しています。私の地元緑区では、駅近隣の歩道が狭く、また歩道がないというところもあるのですが、子育て世代の方が電動自転車の前と後ろにお子様を乗せ、歩道をかなりのスピードで走行したり、また、車道を逆走している姿や、お子様の自転車と並んで走行している姿などを見かけることがしばしばあります。これは意図的にルール違反をしているというわけではなく、自転車交通ルールやマナーを御存じないというケースが大半であると考えられ、自転車を安全に利用していただくためには交通ルールやマナーの啓発も大変重要です。

そこでまず、子育て世代に向けた自転車ルール周知の取組について伺います。

○村田道路政策推進部長 子供を自転車に乗せるときのルールに特化したリーフレットを作成し、区役所での乳幼児健診などの機会を捉えて配布しているほか、幼稚園や保育園で実施する保護者向けの交通安全教室でも活用しております。また、親子で楽しく自転車ルールを学べる本市独自の啓発用動画を作成しまして、多くの皆様に御覧いただけるよう、本市ウェブサイトや子育て応援アプリのパマトコ等、様々な媒体を活用して周知に取り組んでおります。

○越久田記子委員 ありがとうございます。様々な工夫を凝らした取組を行っていただいていることが分かりました。

ところで、この4月から自転車の交通ルール違反にいわゆる青切符制度が適用になり、16歳以上が対象となっています。また、全国的に自転車事故の死傷者数が最も多いのも16歳だと伺いました。16歳といえば、主に高校1、2年生で、行動範囲の広がりとともに通学時にも自転車を使う機会が増える年代です。この若い世代を事故から守るために改めて交通ルールの周知徹底が重要だと思います。

そこで、若い世代に向けた自転車ルール周知の取組について伺います。

○**村田道路政策推進部長** これまでも中高生を対象とした自転車交通安全教室やSNSを活用したプロ野球選手によるヘルメット着用啓発の動画配信など、若い世代に関心を持ってもらうための取組を行っております。また、新たに民間企業との連携による交通安全教室を市立の中学や高校で開始し、今年度は6校で生徒自らが企画した内容を盛り込むなど、中高生の特色を生かしたプログラムを実施しております。

○**越久田記子委員** 生徒が実際に企画し体験、そして参加するという視点での取組は非常に有効だと考えました。また、若い世代にまず関心を持ってもらうためのアプローチといたしまして、民間企業の持つ発信力やイメージキャラクター等の魅力的なコンテンツを積極的に活用していくべきだと考えます。

そこで、民間企業と連携した取組の今後の進め方について伺います。

○**栗本道路政策担当理事** 委員がおっしゃるとおり、民間企業との連携は非常に大切だと考えております。複数の企業に呼びかけたところ、体験型出前講座や学習動画の提供等の提案を多くの企業からいただいております。こうした様々なアイデアにより取組を充実させ、若い世代をはじめ多くの皆様に交通ルールを守ることの大切さを自分事として考えていただけるよう、しっかりと取り組んでまいります。

○**越久田記子委員** ありがとうございます。ぜひしっかりと取り組んでいただきたいと思えます。市民の皆様が自転車の交通ルールやマナーに関心を持ちルールを守っていただくためには、世代にかかわらず、まず自分事として考えていただくことが非常に大切だと考えています。交通ルールを守ることが事故の防止につながっていくのですよということが、自転車を利用する全ての世代に効果的に伝わるような取組を期待いたしまして、次の質問に移ります。

次に、道路沿いの私有地崖の対策について伺います。

道路沿いの崖対策については、昨年の予算第一特別委員会の道路局局別審査において我が党の高田議員が取り上げ、緊急輸送路沿いの私有地崖対策を令和9年度までに完了させる旨の御答弁をいただきました。その内容を踏まえて質問いたします。山坂や起伏が多いこの横浜市は、地形的に崖が多く、日頃から崖の安全性について地域から心配の声をいただいております。道路沿いの崖は一たび崩れれば市民生活に大きく影響を及ぼします。適切かつ早急な対策が必要ですが、私有地崖については、経済的な負担から土地所有者による対策が難しく、崩れたときの影響を心配する声をよく聞きます。このような状況を踏まえ、令和7年度から新たに道路がけ緊急防災対策加速化事業が立ち上げられました。

そこで、緊急輸送路沿いの私有地崖対策の進捗状況について伺います。

○**角野道路部長** 崖対策は、緊急輸送路の強靱化を図る上で非常に重要であり、緊急輸送路沿いの私有地崖については、崖が崩れた場合にも人や車両の通行の妨げにならないように、落石防護柵等の設置を進めております。令和7年度は、点検において対策が必要と判断した4か所について調査設計等を実施いたしました。引き続き、令和8年度は地権者との調整が完了した2か所において対策工事を進めてまいります。

○**越久田記子委員** ありがとうございます。対策を迅速に進めていただいていることが

分かり、安心しました。

一方で、近年はゲリラ豪雨が多発するなど風水害が激甚化しています。その影響により、今後新たに対策が必要となる崖も生じてくるのではないのでしょうか。

そこで、対策が必要な崖が増えることも想定し取組を進めるべきと考えますが、局長の見解を伺います。

○田中道路局長 民有地崖につきましては、道路崖と同様に5年に一度の専門家による点検を実施しておりますが、今、委員御指摘いただいたとおり、経年劣化や大雨の影響などによって対策が必要な崖が増えることが間々あります。緊急輸送路の通行機能に支障が生じることがないように、まずは点検をしっかりと行いまして、危険な状態の崖を早期に発見することが大切と考えております。発見した崖につきましては迅速かつ柔軟に対応してまいります。

○越久田記子委員 ありがとうございます。ぜひこの柔軟な対応、よろしく願いいたします。緊急輸送路沿い以外にも、道路沿いの民有地崖はたくさんあるように見受けられます。民有地崖を所管する建築局との連携を強化するなど、対策が着実に進むよう取り組んでいただくことを要望し、次の質問に移ります。

次に、私の地元である緑区で事業が進められている都市計画道路長津田駅南口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）長津田駅は、本市北西部に位置し、JR横浜線、東急田園都市線、東急こどもの国線の3路線が乗り入れ、本市北部のターミナル駅として重要な役割を果たしています。複数の路線が乗り入れていることから、市内外からのアクセス性も高く、多くの市民に日常的に利用されています。左の図です。赤色で示した南口では、駅前広場に接続する駅前道路の整備が進められています。新しい駅前広場は、広場内にあるJRの駅務施設も移転し、現在の約3倍の広さに拡張され、バス、タクシー、一般車の乗降場に加え、歩道上では無電柱化とともに、駅舎と連続した屋根を広場全周に整備する計画であると聞いています。現在は、限られたスペースに多くの車両が流入しているため非常に混雑しており、駅利用者にとっては快適とは言えない状況です。長津田駅南口線の整備により、安全性はもとより利用者の利便性が大きく改善されるものと期待しています。

次のスライド御覧ください。こちらは現在の駅前広場の写真です。左側の写真は、線路沿いの建築中のJR新駅務施設の写真です。先日も横浜線の駅のホームから見てきましたが、外装工事はほぼ完了しているように見えます。右側の写真は現在の駅前広場の写真です。工事が進んでいる現地の状況を日々目にしている駅の利用者、また、地域の住民の方から、事業の進捗を気にする声が多く寄せられています。

そこで、事業の進捗状況について伺います。

○樽川建設部長 委員のスライドの左側の写真でお示しいただいておりますJR駅務施設の新築工事は、令和6年度から主に夜間工事を進め、今年2月に竣工いたしました。また、駅前広場の整備に先立ち実施していたガス、水道、下水の新設工事も昨年12月に完了いたしました。現在は、スライドの右側の写真で現地の状況をお示しいた

だいておりますけれども、主に南側の拡幅エリアにおいて、雨水排水のための街渠工事や無電柱化に必要な電線共同溝の工事を進めております。

○越久田記子委員 ありがとうございます。この工事が本格的に進み出していることが理解できました。この拡幅されるエリアでの工事は順調に進んでいるようですが、多くの利用者が日常的に利用している既存の駅前広場の工事がどのように進んでいくのか、今後の工事の予定について伺います。

○樽川建設部長 令和8年度は、完成に向けて駅前広場の全域において電線共同溝や屋根設置などの工事を進めてまいります。工事実施に当たっては、進捗に応じて、バス停やタクシー乗り場、歩行者通路などの位置を変更し、駅利用者に支障が出ないように工夫してまいります。引き続き、JRと連携協力し、工事内容の周知や誘導についても十分配慮しながら安全に工事を進めてまいります。

○越久田記子委員 ありがとうございます。安全に工事を進めていただくことはもちろん、この地域の皆様にも事前の説明を本当に丁寧に行っていただきたいと思っております。いよいよ来年3月にはGREEN×EXPO 2027が開幕します。緑区に多くの来街者が来ていただいでにぎわうこの契機を捉え、地域の長年の願いである長津田駅南口駅前広場整備をぜひ実現していただきたいと考えています。

そこで、整備に向けた意気込みについて鈴木副市長に伺います。

○鈴木副市長 長津田駅は本市北部の交通結節点として重要なターミナル駅でありまして、この南口線の整備事業は平成25年に完成しました北口の駅前広場と一体となりまして高い整備効果を発揮し、地域のさらなる発展に寄与することを期待しております。長い時間かかりましたが、令和8年度末の完成に向けて精力的に工事を進めてまいります。

○越久田記子委員 ありがとうございます。ぜひよろしく願いいたします。長津田駅の周辺地域の今後の発展のためにも、この駅前広場整備は大変重要な事業であり、地域の皆様も完成を待ち望んでいます。事業を着実に進めていただくことを要望いたしまして、次の質問に移ります。

次に、主要渋滞箇所の削減について伺います。

道路は市民の安心安全な暮らしを守る最も基本的なインフラ施設ですが、渋滞が発生すると、排気ガスによる環境悪化を招くだけでなく、渋滞を避けた車が生活道路に流入するなど、交通安全の問題も生じます。市内では恒常的に渋滞が発生する箇所が多数あることから、道路局では中期計画に主要渋滞箇所の減少を掲げ、渋滞対策を進めていると伺っています。

そこで、主要渋滞箇所のこれまでの削減状況について伺います。

○谷津計画調整部長 現行の横浜市中期計画2022～2025では、令和3年度末に市内で129か所ありました主要渋滞箇所につきまして、令和13年度までに26か所削減することを目標としています。これまでの取組によりまして、現在までの4年間で11か所、約1割削減され、残り118か所となっております。

○越久田記子委員 ありがとうございます。順調に渋滞の削減が進んでいることが理解

されました。主要渋滞箇所の減少は、市民の皆様が実感できる有効な指標と認識していますので、今後も引き続き精力的に取り組んでいただきたいと思います。この渋滞削減に向けた今後の進め方について伺います。

○**田中道路局長** 渋滞削減に向けまして、1つ目は、渋滞している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ることで交通を分散させること、3つ目は、連続立体交差事業により踏切を除却すること、これら道路局従来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まして、次期中期計画の目標として掲げている1割の削減を目指してまいります。

○**越久田記子委員** ありがとうございます。ぜひ効率的な取組をよろしく願います。渋滞の解消は、市民生活の利便性向上に寄与する大切な取組です。渋滞対策のための道路整備は時間がかかる事業だと理解しておりますが、継続的に取組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、路面下空洞調査について伺います。

埼玉県八潮市の大規模な道路陥没事故は下水道管の破損により発生した空洞が原因とされており、本市で発見される規模の小さい路面下の空洞や道路陥没も下水道管等の地下埋設物の破損によるものが多いと伺いました。本市では、道路局が緊急輸送路と幹線道路を対象とする路面下空洞調査を平成25年から本格的に行っていますが、空洞の原因が下水道管によることが多いのであれば、管路を管理する下水道河川局との連携等も必要なのではないかと考えます。

そこで、道路陥没の予防に係る市内の連携状況について伺います。

○**角野道路部長** 道路局では、路面下空洞調査の費用を地下埋設事業者とともに負担する枠組みとしております。また、調査結果を下水道河川局や水道局と共有し、適切な維持管理に役立てております。さらに、道路パトロールにおいて、路面下の空洞や陥没の兆候と見られるような道路のへこみを発見した場合には、各土木事務所の下水道・公園係とともに連携し、迅速に対応しております。

○**越久田記子委員** ありがとうございます。この関係部署の情報共有や現場を管理する土木事務所との連携を通じ、道路陥没の未然防止に努めていることは分かりました。路面下空洞調査の対象となる道路の距離は約1000キロメートルと聞いていますが、それだけの距離の調査を実施するにはどうしても一定の時間がかかると思います。着実に調査を進めていく一方、これまでに蓄積してきたデータの利活用など、効果的な手法の検討も必要ではないかと考えます。

そこで、路面下空洞調査のより効果的な実施を検討すべきと考えますが、局長の見解を伺います。

○**田中道路局長** まず、通行止めになると社会的影響の大きい緊急輸送路と幹線道路を丁寧に調査し、現況をしっかりと把握することがまずは重要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ございますので、それに路線の舗装厚、上下水道管など地下埋設物の有無、それから

埋設時期などの様子を重ねて解析しまして、調査箇所の実優先度の設定に向けて検討を今進めているところでございます。

○越久田記子委員 ありがとうございます。地道で着実な調査の実施と併せ、今御答弁いただいたような蓄積したデータの活用をしっかりとしていただきまして、効果的な道路陥没の未然防止につなげられるよう研究を行っていただくことを要望いたします。

最後にその他として、1問ちょっと鈴木副市長にお聞きしたいのですが、本委員会では、資源循環局、都市整備局の局別審査においても、喫煙所に関する質疑が多くあったと思います。市内全域禁煙化に向けた分煙環境の整備には614か所の喫煙所が必要とされているというような課題提起もありました。このような状況の中で、関係区局のさらなる連携が重要だと考えます。

そこで、道路局が所有している未利用土地で喫煙所として活用できる場所はないか、局横断的に積極的に検討していくべきと考えますが、鈴木副市長の見解をお伺いします。

○鈴木副市長 御紹介いただきましたように、多くの委員会で喫煙所の整備、分煙環境を整えるための喫煙所の整備ということで、たくさん御質問いただき、私も多く答えてまいりました。それだけ喫煙の課題として前向きに取り組まなければいけない事柄だと私自身痛感しております。今年1月に立ち上げました喫煙関係の庁内プロジェクトにおきまして、道路局が所管している土地も含めまして、喫煙所整備に活用できる可能性のある用地について局横断的に調査を進めているところでございます。私がこのプロジェクトのリーダーをしてございますので、関係局の主体的な取組を促しまして、しっかりと連携させながら取組を前に進めてまいります。

○越久田記子委員 力強い御答弁ありがとうございます。

実は私、市議員を目指して初めて駅頭に立ったときにお声がけいただいた市民の方から初めていただいた御要望が、JR中山駅に喫煙所をつくってほしいという要望だったのです。トレーラーハウス型のような常設というか、建てるというのではなく、移動可能な喫煙所というような提案もありましたので、GREEN×EXPO 2027の開催まで1年、急速に準備を進めていかなければいけないという中で、ぜひプロジェクトの中でお話を進めていただいて、各局との連携、また民間との連携も深めまして、全庁的に喫煙所として活用できる場の検討をお願いいたしまして、私の質問を終わります。

ありがとうございました。（拍手）

○黒川勝委員長 次に、いそべ尚哉委員の質問を許します。（拍手）

○いそべ尚哉委員 日本維新の会・無所属の会のいそべ尚哉です。順次質問させていただきます。よろしくお願ひします。

初めに、シェアモビリティサービスについて伺います。近年、乗り物に対し所有から共有へと価値観が変わってきている市民が増えつつあると認識をしています。

シェアカーやシェアサイクルは、環境負荷の低減や都市空間の有効活用にとどまらず、都市交通の在り方を変える可能性を持つ施策と捉えています。

まず、シェアサイクルについて伺いますけれども、当施策においては、私も推進をお願いする立場で、令和5年第3回定例会の決算特別委員会の局別審査で、郊外部で実施されていた社会実験について質問しておりました。その際、道路局長からは、ポート数を400か所まで拡大させるとの答弁をいただいております。その後、社会実験終了後の令和6年度末には745か所まで拡大をし、今年度からは市域全体での横浜市シェアサイクル事業の本格実施へ移行しています。

そこで、シェアサイクル事業の実施状況について伺います。

○村田道路政策推進部長 本格実施に当たり、令和16年度末における市内のポート数の目標値を1414か所としております。そのうち昨年12月末時点でのポート数は1051か所となりまして、令和6年度末の745か所から300か所以上増えております。また、1か月当たりの利用人数も約4万8000人から6万人へと1万人以上増加し、順調に事業が進んでおります。

○いそべ尚哉委員 本格実施から1年で300か所の新たなポート設置、そしてポート数が1000か所を超える規模まで広がっているということで、加速度的に進展していることは評価されるものだと思います。一方、拡大から定着へと段階は移っており、数を増やすだけでなく、生活圏にどう根づかせていくかが重要だと捉えます。その柱が共同ポート化です。公有地だけでなく民有地を含め、面的に広げていく取組がどこまで進んでいるのか、留意すべき点だと思います。

そこで、共同ポート化の状況について伺います。

○村田道路政策推進部長 共同ポートの運用は、昨年6月に都心部の7区から段階的に進め、本年1月に18区全てに展開いたしました。ほぼ全ての公有地ポートと一部の民有地ポートを対象に市内全域で継ぎ目のないシームレスな移動が可能となり、2月に実施した利用者アンケートでは、利便性が向上したとの評価をいただいております。

○いそべ尚哉委員 私もユーザーの一人として、使えるポートが増えれば格段に利便性の向上が実感できると思います。残る民有地ポートの共同化にも期待をしております。

次に、子育て世代への対応です。スライドを使います。（資料を表示）新たな施策として、先番の方も触れられておりました専用駐車場付き子乗せ電動自転車レンタル事業社会実験が都筑区から始まりました。こちらの写真は北山田駅自転車駐車場に整備された専用区画の様子です。この施策、契約期間中は自宅へ持ち帰るなど自由に使えるサブスクサービスとなっています。現在、センター北、南駅のほか、5区7駅で展開されていますが、今後を含む配置の判断について留意すべき点だと思います。

そこで、社会実験の実施箇所の選定方法について伺います。

○村田道路政策推進部長 人口データを用いて周辺に未就学児が多い駅を選定し、駅前の市営自転車駐車場に5台から20台の専用駐車区画を設置しております。直近では契約率が7割を超えと高く推移しており、おおむね需要に見合った配置になっているもの

と認識しております。

○いそべ尚哉委員 データを踏まえた選定ということですが、事業者の採算性を含む持続可能な制度設計を期待しております。

次に、シェアモビリティポート体験会についてです。スライドを御覧ください。昨年11月の都筑区民まつりでは、子乗せ自転車に加え、特定小型原動機付自転車や歩行領域モビリティの試乗が行われました。こちらは高齢者の移動支援としても期待ができます。シェアモビリティは、子育て世代から高齢者までを支える基盤になり得ます。公共交通の補完や環境の配慮とも直結します。

そこで、シェアモビリティポートの設置の狙いと今後の展開について伺います。

○栗本道路政策担当理事 シェアモビリティポートの意義は、地域の実情に応じて様々なモビリティを適切に組み合わせ、最終目的地までの移動の選択肢を広げることにあります。今後は、安全性の検証や利用者の評価といった観点から、行動や地域の拠点での社会実験により課題と解決策を可視化し、設置に向けた要件を整理してまいります。

○いそべ尚哉委員 こちらの体験会ではアンケートで好評を得たと聞いております。引き続き、移動しやすい都市へと戦略的に再設計する取組を要望しまして、次の質問に移ります。

次に、歩道橋の老朽化対策について伺います。

令和8年度定期点検のうち都筑区内が多数見込まれているということで、まず1点フォーカスしてお伺いしますが、本市の中でも都筑区ではグリーンマトリックスの考え方の下で、歩道橋や緑道を活用しながら、人と車を分けた安全設計に取り組んできた地域です。自動車と歩行者を明確に分けるという当時としては先進的な公共都市交通施策を体現してきた地区でもあります。その結果、都筑区には歩道橋が数多く設置されています。安全を守ってきた都市構造ですが、今同時に老朽化の影響が最も顕在しやすいエリアでもあるということだと思います。

スライドを御覧ください。（資料を表示）こちら、つどい歩道橋はセンター南駅と区役所を結ぶ動線で、多くの市民が日常的に利用しています。今年度補修が行われ、歩きやすくなったという声も聞こえてきております。そんな中、築年数を重ねた橋が多数存在しているというのも事実です。この人と車を分けた安全設計という都市モデルをこれからも維持していくのであれば、計画的な維持管理は避けて通れません。

そこで、都筑区内の歩道橋の老朽化対策の実施状況について伺います。

○角野道路部長 都筑区には97橋の歩道橋があり、5年に一回の周期で点検を行っております。点検において早期措置が必要と診断された歩道橋のうち対策が完了していない歩道橋は、匠橋、茅ヶ崎東歩道橋、都筑ふるさと歩道橋、みらい歩道橋の4橋となります。これらについては、令和8年度から補修工事を進めていきます。

○いそべ尚哉委員 次に、市全域の視点で伺います。歩道橋は、高度経済成長期に集中的に整備をされてきました。今、その多くが築40年以上を経過し、一斉に更新期を迎えています。これは都筑区に限らず市内全域で進行している構造的な課題です。点検

は5年周期で実施されているということですが、点検を重ねるごとに早期措置が必要とされる対象は増えていくと考えられます。

そこで、定期点検において早期措置が必要と診断された歩道橋の割合について伺います。

○**角野道路部長** 市内には327強の歩道橋があり、5年に一回の周期で毎年65橋を目安に点検を実施しております。直近2か年の点検では、1割の歩道橋において早期措置が必要と診断されております。今後も点検において同様の傾向が続くとすると、毎年6橋程度の歩道橋で早期措置が必要となると考えられます。

○**いそべ尚哉委員** 毎年要対策の歩道橋が6橋ずつ増えているということで、対策の対象が増えていく中で、単純に後追いで補修を重ねるだけでは、将来的な財政負担は確実に膨らむと思います。大事なのは、維持管理の質をどう高めていくかです。新材料の活用や施工方法の工夫、点検の高度化など、技術を取り入れながらコスト縮減を図る必要があると思います。

そこで、老朽化対策におけるコスト縮減の工夫について伺います。

○**角野道路部長** 塗装の塗り替えの際に黒さびに転換して安定化を図り、腐食の進行を抑えるさび転換型防食塗装システムと呼ばれる新たな工法を採用しております。これにより塗り替え工程を削減し、工費の半分以上のコストカットを目指すなど、工夫しながら対策を進めています。委員の地元である都筑区の折本歩道橋においては、この新技術を活用した補修を実施しております。

○**いそべ尚哉委員** さらに申し上げますと、今、健全と診断されている橋も、いずれは更新期を迎えます。予防保全型へどこまで本格的に転換できるのか、ここが今後の持続可能性を左右すると考えます。歩道橋は通学路であり、通勤動線であり、災害時には避難動線にもなり得ます。安全確保は最優先です。ただ、同時に、財政の持続可能性も確保していかなければなりません。

そこで、歩道橋の老朽化対策の進め方について伺います。

○**田中道路局長** 現在は、劣化が顕在化してから補修する事後保全型の維持管理となっております。委員の御指摘のとおり、今後は損傷が軽微な段階で補修する予防保全型の維持管理とすることで、長寿命化やメンテナンス費用の縮減を図っていきたくと考えております。引き続き、必要な予算をしっかりと確保しまして、一日でも早く早期措置が必要な歩道橋をゼロとし、予防保全型の維持管理に移行できるように取り組んでまいります。

○**いそべ尚哉委員** 歩道橋の老朽化対策、補修の話にとどまらず、都市の安全をどう守り、また、将来世代への負担をどう抑えるかという都市経営自体の課題でもあると捉えます。引き続き、必要な予算を確実に確保していただき、老朽化対策を進めていただくことを要望しまして、質問を終わります。

ありがとうございました。（拍手）

○**黒川勝委員長** 次に、二井くみよの質問を許します。（拍手）

○二井くみよ委員 国民民主党の二井です。よろしくお願ひいたします。

初めに、道路上のごみ対策について伺います。

早速スライドを御覧ください。（資料を表示）皆さんは、スポGOMIというスポーツを御存じでしょうか。チーム戦でごみ拾いを競い合うスポーツ競技で、去年は34か国が参加したワールドカップも開催されています。地元の磯子区でもこれまで3回大会が開かれ、磯子区議員団の有志で過去2回出場しました。昨年12月の大会では、オープン参加ながら、みんなで力を合わせて1位のポイントも獲得させていただきました。1時間ほど新杉田の道路沿いを中心に拾いましたが、達成感があった一方で、短時間でも多くのごみが集まる現状に複雑な思いも抱きました。来年にはGREEN×EXPO 2027も控え、市内全面禁煙の検討も進む中、横浜の道路をもっときれいにしていく視点が重要だと感じています。

そこで、道路空間の質向上を図るため、行政としてもごみ対策をしっかりと行うべきと考えますが、見解を伺います。

○田中道路局長 道路の清掃は、美観の形成、通行車両の安全確保、冠水防止などの観点から非常に重要と考えています。道路局では、市内の幹線道路を対象としまして、車道清掃を月1回以上実施するとともに、人力で中央分離帯、歩道橋、駅前広場や地下道等の清掃も実施しております。引き続き、道路清掃にしっかり取り組み、横浜の魅力向上に取り組んでまいります。

○二井くみよ委員 ぜひよろしくお願ひいたします。

また、今回の質問では、道路ごみの構造的な抑制についても議論がなかったのですが、この観点では資源循環局の所管になるとのことでした。ただ、毎年約10億円をかけて道路清掃を行っているということを考えると、状況を少しでも改善するためには、ごみ削減の取組を有機的につなげながら、道路上のごみ問題に全庁で向き合う視点も必要ではないかと感じています。

そこで、副市長に伺いたいのですが、道路上のごみ対策については、もっと全庁で連携して取り組むべきと考えますが、いかがでしょうか。

○鈴木副市長 道路上に捨てられましたごみにつきましては、道路局や土木事務所が回収に日々取り組んでおりますが、まずはポイ捨てをしない、させないという個人のモラルの啓発を進めていくことが非常に大事だと思っております。その関係で、各区におきまして、まちの美化に加えて、受動喫煙防止や火災予防など様々な観点から関係部署が協力しまして啓発活動を行っておりますし、これを強化しなければいけないと思っております。

GREEN×EXPO 2027開催の機会も捉えまして、横浜にお住まいの方はそれに誇りを感じ、お越しになった方には好感を持たれるよう、庁内でしっかり連携いたしまして、きれいなまち横浜を実現してまいります。

○二井くみよ委員 ぜひ、GREEN×EXPO 2027も契機として、その抑制策もしっかりと連携をしながら取り組んでいただきたいと思います。

次に、バリアフリー整備における歩行空間の確保について伺います。

磯子区においても、令和4年にバリアフリー基本構想が策定され、主要駅周辺の整備が進んでいます。昨年の質疑でも伺いましたが、改めまして磯子区におけるバリアフリーの進捗状況について伺います。

○**角野道路部長** 磯子区では、根岸駅、磯子駅、屏風浦駅、杉田駅、新杉田駅周辺を対象に、バリアフリーの整備を進めております。5駅での計画整備延長は約6.1キロメートルに対しまして、令和7年末時点で約2.5キロメートルが整備済みとなっております。整備率は41%となっております。なお、令和7年度は、新杉田駅の駅前広場など約700メートルの区間において、歩道改修や視覚障害者誘導用ブロックの設置を実施いたしました。

○**二井くみよ委員** ありがとうございます。昨年から約700メートル進んでいるということが確認できました。これはとても大切な取組だと思いますので、引き続きぜひ着実に進めていただきたいと思います。

一方で、駅周辺以外にも対策が必要な道路があります。こちらのスライドを御覧ください。（資料を表示）これは歩道のほぼ真ん中に電柱が立っているという状況なのですが、磯子区内の事例でございますけれども、ベビーカーが通行できずに危険を感じながら車道側を歩いているといった声が寄せられておりまして、2年以上前から改善要望が出されています。歩道が狭くて民有地への移設などが必要となる可能性もあり、簡単に解決ができないケースかもしれません。しかし、こうした場所こそ、民間とも連携しながら解決策を模索していく姿勢が大切だと思っております。

そこで、通行に支障がある歩道への御相談に対し、改善に向けて前向きに対応していくべきと考えますが、見解を伺います。

○**田中道路局長** 今、委員にスライドでお示しいただいている御指摘の箇所につきましては私も改善が必要と思っておりますし、道路管理者として積極的に課題解決に取り組むべき事例であると思っております。現在、土木事務所がこの現場につきまして主体的に関わって調整を進めておりますが、電柱の移設位置の検討ですとか土地所有者との調整に時間がかかっている状況でございます。なるべく早く移設ができるよう努めていきますので、いましばらくお待ちいただければと思います。こうした事例のように、通行に支障がある歩道の改善要望につきましては積極的に関与していきたいと強く思っておりますので、こういった事例につきましてお近くの土木事務所にお気軽に御相談いただければと思います。適切に対応してまいります。

○**二井くみよ委員** 力強く御答弁いただきまして、ありがとうございます。本当に結構危ない場所かと思っておりますので、ぜひ取り組んでいただきたいと思います。ありがとうございます。

次に、駅周辺における駐輪対策について伺います。

本市がこれまでも駅周辺での対策を進めてきたことは承知していますが、地元でいただく御意見の中でも自転車に関するものは大変多いです。つい先日も、洋光台駅前の違法駐輪に困っているのだというような内容のお手紙をいただきました。また、さきの建築局の局別審査にて、洋光台駅周辺の現状に対する課題認識を伺ったところ、

建物の高経年化や駐輪場問題などにより、駅前空間としての魅力づくりやにぎわいの創出が課題であるとの御答弁がありました。早期の改善が求められている状況だと思えます。

そこで、洋光台駅周辺の駐輪状況に対する課題と対応について伺います。

○**村田道路政策推進部長** 洋光台駅周辺は、駐輪需要に対して十分な収容台数を確保できておらず課題と捉えていますけれども、抜本的な対策としての新たな場所の確保は非常に難しい状況と考えております。そこで、比較的利用の少ないバイク区画を自転車区画に転換する取組を進めまして、直近2年間では自転車の収容台数が約80台増加しております。その結果、以前のように朝の早い段階から満車となる状況が緩和されまして、終日満車とならない日も見られるなど、改善が進んでいると考えております。

○**二井くみよ委員** そうした工夫もしていただいているのは、とてもありがたいと思っております。ある程度の改善もされているようなのですが、なかなかちょっと市民の実感にはまだつながっていないのかと受け止めております。いまだにそういうお声もたくさん伺っている中ですので、難しい課題もあるかとは思いますが、今後も重要な対応を進めていただきたいと思います。

次に、これは駐輪場全体に関わる課題と言えますが、同じ駅周辺でも場所によって利用状況に大きな差が生じています。スライドです。（資料を表示）根岸駅周辺に2か所ある市営駐輪場の利用状況を示しています。左側の駅に近い駐輪場は満車で止められないという御相談をいただく一方で、右側のように少し駅から離れると比較的余裕があります。なるべく駅近に止めたいなとも思います。ただ、現状、市営駐輪場の料金体系は、駅からの距離など利便性の違いによらず全て同一ですが、例えば駅から離れた駐輪場を駅近より安く設定すれば、利用が分散し、駐輪場全体の活用にもつながるのではないのでしょうか。

そこで、市営駐輪場は駅からの距離に応じて料金差を設けるべきと考えますが、見解を伺います。

○**栗本道路政策担当理事** 委員おっしゃるとおり、現在収容台数が不足している駅を中心に、駐輪区画の拡張及び受皿の強化を優先して今取り組んでいるところです。料金差の設定については需要の平準化に有効であると捉えていますが、拡張後の稼働率ですとか、利用者への負担への影響、他都市の取組などを踏まえ、場所に応じた料金設定の導入については慎重に引き続き検討してまいります。

○**二井くみよ委員** 検討ということなのですが、ぜひ、いろいろ全体活用ができるような検討をよろしく願いいたします。

また、駐輪場では防犯対策の強化も必要だと思っております。先日早朝に、駅周辺や駐輪場の見守りパトロールをいつもされている自治会の方から、防犯カメラのない駐輪場では明らかに盗難被害が起りやすい傾向にあるので対策をしてほしいと、そういったお話を伺いました。防犯への関心は高まっていると感じています。

そこで、市営駐輪場を安心して利用できる環境づくりに取り組むべきと考えます

が、見解を伺います。

○**栗本道路政策担当理事** 現在、利用率の高い市営駐輪場を中心に約8割で防犯カメラを設置しており、順次拡大を進めているところです。また、地元警察との連携により、定期的な見守りに加え、現地係員が周辺の清掃活動や防犯啓発活動を通じて地域コミュニティと連携した取組を継続しています。今後も、市民の皆様が安心して利用できる駐輪環境の整備を着実に進めてまいります。

○**二井くみよ委員** 地域コミュニティというその御答弁のとおり、地域のつながりなども防犯力の強化にはつながっていると思います。ただ、市としても、収容台数の確保といった整備にとどまらず、安心して利用できる環境面の質の向上も併せて進めていただくようお願いいたします。

最後に、道路施策の推進について伺います。

次期中期計画の素案には隅々まで目を通しましたが、率直に申し上げて道路施策が少ないと感じました。道路局の所管を数えてみると5つでした。例えば2年後や4年後に中期計画の進捗や振り返りを行おうとしても、記述が限定的であるため評価が難しいのではないかと感じております。道路は日常に当たり前に存在している、そのこと自体を成果と捉えてはいますが、こうした計画では目立ちにくいという側面があると思います。

そこで、市民が実感できる目標や成果をより分かりやすく示しながら道路施策を進めていくべきと考えますが、見解を伺います。

○**田中道路局長** 中期計画では、4年間で定量的に成果を示せる施策を主に掲載しているような状況がございまして、道路の施策は10年ぐらい続くものが数多くあることから、道路施策全体を十分に示し切れていないと私自身も考えております。委員のおっしゃるとおり、市民の皆様が日常生活において施策の目標や成果を実感できるようにしていくことは、道路行政を進める上で重要であると認識しております。そのため、道路局では、中期計画ではなくて予算概要に事業の取組や目標を詳しく掲載するなど、分かりやすい内容とするように努めているところでございます。今後も見える化などの工夫をしながら、計画的に道路施策を推進してまいります。

○**二井くみよ委員** ありがとうございます。ぜひそうした見える化の工夫など、積極的に取り組んでいただくことを要望して、質問を終わります。（拍手）

○**黒川勝委員長** 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常任委員会に審査を委嘱したいと思います。が、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○**黒川勝委員長** 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。

○**黒川勝委員長** 以上で局別審査は全部終了しましたので、来る3月18日午前10時から

総合審査を予算第二特別委員会との連合審査会として開催いたします。

○黒川勝委員長 本日はこれをもって閉会いたします。

午後0時23分閉会

速報版