

# のりみが行く!!

平成28年度予算特別委員会 道路局・局別審査 3月4日(金)



## のりみ vs 道路局長

### 金沢シーサイドラインの延伸事業及び既存駅の改善 延伸工事の進捗状況と見通し

平成30年度の供用開始に向けまして、27年度は、新駅舎の橋脚基礎杭工事を行うとともに、並行しまして橋脚及び桁の工場製作を行っております。28年度は、製作した橋脚及び桁の設置や新駅舎の建築工事等を行う予定でございます。

「並木北駅」、「幸浦駅」においては、並木中央駅と同様に高台に位置していますが、道路から駅舎に至るまでのルートがスロープは、あるものの大きく迂回しなければならない状況となっております。平成27年12月に地元の連合町内会から両駅へのエレベータ設置に関する要望が6,000名を超える署名とともに届いています。実際に地域の方は地域住民の大きな声として受け取って頂き、前向きに対処して頂くよう要望。

### 新駅舎におけるバリアフリー対策

新駅舎には、駅前広場や京急金沢八景駅との乗換え時に必要となるエレベーターを設置します。また、駅構内においては、視覚障害者誘導用ブロック及び点字併用の案内サイン等や、多機能トイレを設置することなどで、バリアフリー対策を適切に講じます。

### 並木北駅及び幸浦駅の エレベーター設置に向けた考え方

高齢化社会への対応として、誰もが安全、安心、快適に利用できる環境整備が求められているとともに、車いす、ベビーカー利用者などの利便性向上のためにも、新たなエレベーターの設置の検討が必要であると認識しています。エレベーターの整備に当たっては、既存通路への接続方法、設置スペースの確保などの課題もございまして、現地の状況を踏まえ、整備方法等の検討を進めてまいります。



### 水路の維持管理六浦川上流部の 今後の対応

先程、崩落した部分につきましては、先生のご指摘のとおり、緊急的な対応ということで、既に実施しておりますが、今後は抜本的な対応ということが必要となります。護岸の再整備の場合、一般的には、老朽化した石積み護岸を積み直すということになりますが、六浦川上流部の護岸は民地に接していることから、川の中からの作業となり、大規模な工事となります。このため、護岸の再整備という考え方に加え、現在の六浦ポンプ場の排水機能などを保ちつつ、この水路のスペースを他の用途としても検討し、抜本的な対策を進めてまいります。

水路についても点検を行い、保全計画を策定し、河川と同様なレベルの維持管理・予防保全に取り組んで頂くよう強く要望します。また、道路沿いにある水路は、暗渠化し、道路拡幅に活用することもできますので、保全計画を策定する際には、暗渠化も含めて検討頂く事を重ねて要望。



### 護岸のある水路の維持管理

これまで、水路の維持管理は、土木事務所のパトロール、また、市民の方からの御連絡で、異常を発見した際に、その都度、補修等を行う事後保全の対策を行ってまいりました。このため、補修件数ですが、年間2~3件程度となっております。視点で、適用の可能性について検討していきたいと考えております。

### 今後の水路の維持保全

現在、水路点検マニュアルを策定しており、それに基づき、28年度に護岸のある水路約82キロメートルを点検する予定でございます。29年度から、点検結果を基に、予防保全の考えに基づいた水路保全計画の策定に着手し、3か年程度で全ての保全計画を策定します。さらに、保全計画が策定できた水路から、順次計画的な補修を行ってまいります。

### 国道357号根岸地区・本牧地区の開通 根岸地区・本牧地区開通による周辺の事業効果

根岸地区の開通により、八幡橋交差点の交通量が開通前約38,100台から、開通1年後約23,900台と約4割減少し、渋滞が解消いたしました。本牧地区の開通により、南本牧ふ頭から大黒ふ頭までの輸送時間は、通過する信号が15から7に減少し、約20分の短縮が見込まれます。また、新たに出入り口を整備することによりまして、本牧A突堤に集中していた交通が分散され、本牧ふ頭と大黒ふ頭間の円滑な交通が確保されます。

### 金沢から大黒ふ頭までが開通することにより期待される効果

内陸部の交通が臨海部に転換され、混雑が緩和されることで、横浜港ふ頭間をはじめ湾岸地域の工場間の効率的な輸送が可能となり、企業の生産性が向上するなどの効果がございます。また、この開通により、沿線に大型物流施設や工場の立地が進むなど、横浜経済の活性化にもつながると考えています。

### 未着手区間の早期整備に関する考え方

国道357号線は、国際コンテナ戦略港湾や国際空港を支えるネットワークを構築し、内陸部の渋滞緩和、物流の効率化などの効果が期待できる重要な路線であります。国際競争力の強化、国土強靱化の推進及び更なる横浜の発展のためには、全線開通が不可欠でございます。引き続き、隣接する市と連携するなど、事業化に向け、国へ強力に働きかけを行ってまいります。

国道357号は、本市の骨格となる幹線道路であり、物流を中心とした港間の連携強化にも大変重要です。国と連携を図るとともに隣接する市を先導する等、積極的に取り組んでいただくよう要望。





## 金沢文庫駅西口駅前広場の改善整備 整備計画の内容

駅前広場のレイアウトを大幅に変更いたしまして、ターミナル中央部にあったバス降車場を駅側に移設し乱横断を抑制するとともに、アピタ前のバス停を移設し歩行者とバス乗降客の錯綜の解消を図ります。また、併せて、バリアフリー対策といたしまして、視覚障害者用誘導ブロックの設置などを行います。

市民にとって、安全で利用しやすく、魅力あるまちづくりは非常に重要ですので、今回の取組を活かし、今後も駅前広場の改善につなげて頂く事を強く要望。

## 駅前広場の外で発着している バスの対策

現在、関係者で調整を行っておりますが、交通円滑化を図るため、駅前広場の外のバス停につきましては、レイアウト変更に伴い併せまして、駅前広場の中へ移設する予定でございます。

## 今回の取組の効果と 他の駅への展開

今回の取組の効果でございますが、乱横断や、歩行者と車両の錯綜などを解消することができ、交通を円滑化するとともに、歩行者の安全性が大幅に向上すると考えております。また、駅前広場の空間が限られている中で、土木事務所を中心に知恵を出しあい、交通施設を効率的かつ適正に配置できたことは成功事例ともなりますので、今後、同様な問題を抱える他の駅についても、既存ストックの有効利用という視点で、適用の可能性について検討していきたいと考えております。

## 道路がけ防災対策 道路がけの防災工事の考え方

27年度から、点検結果に基づき未然に対策を講じる予防保全の考え方を取り入れ、取り組んでいるところでございます。道路がけの中には、私有地も多く、本来は土地所有者に防災対策を行っていただくのが原則でございますが、所有者による実施が困難で対策が行われていない箇所が存在しています。がけの崩壊から道路を利用する市民の皆様を守るとともに、常に交通機能を確保する目的から、私有地の道路がけにおいても、土地の寄付や使用承諾等により、積極的に対策を行ってまいります。

崖崩れは予測が難しく、ひとたび発生すると被害は大きいものとなりますので、市民生活の安全・安心を確保するため、引き続き前向きに柔軟な対応をされるよう期待します。

## 点検結果等に基づく 28年度の取組

これまでの道路防災総点検により経過観察を必要としている134箇所につきまして、25・26年度の2か年で点検が完了いたしました。また、過去に対策を行った179箇所や、パトロールなどで新たに点検が必要であると判断した83箇所につきましても、現在、点検を進めています。この点検結果に基づき、優先度の高い箇所から対策工事を行うこととしておりまして、28年度は、磯子区の、いわゆる「杉田の切通し」など5箇所に対策工事を実施いたします。その他、土砂災害に係る避難勧告の対象区域である、西区北軽井沢など3箇所につきましても対策工事を実施いたします。

## 道路がけ防災対策に ついての所感

27年に道路がけ防災対策工事実施基準を改訂いたしまして、予防保全の考え方や、積極的に私有地を活用することを取り入れたことで、これまで地域の皆様が不安を抱いていた金沢区柴町など3箇所の私有地の道路がけについて、対策工事が完了しております。予防保全型の考え方に転換したことによりまして、道路利用者の安全を、より一層確保できるものと考えています。今後も総合的かつ計画的に、道路がけ防災対策に取り組むことで、都市の防災力向上を図ってまいります。

## 横浜環状南線事業の推進 南線の工事の推進に向けた取組状況

工事内容を地域の方々に丁寧に御説明していくことが大切と考えまして、工事着手前には工事説明会を開催し、着手後も工事進捗にあわせて工事見学会を実施しております。また、庄戸地区については、工事の施工業者が決まる前ですが、工事計画に関する説明会を先週末に開催しています。さらに、公田インターチェンジ周辺では、沿線自治会と事業者及び本市で構成する「横浜環状南線安全対策連絡会」を設けまして、工事の進行状況の確認や安全パトロールなどを御一緒に行っています。

## 南線事業に関する地域の要望

栄区内の沿線の連合町内会などから、「南線及び関連街路の早期完成に向けた事業推進」、「周辺環境への配慮」、「栄インターチェンジ周辺のまちづくりの推進や道の駅の整備の検討」、「トンネル上部利用やバス路線導入の検討」などの御要望を頂いています。



## 要望に対する今後の対応

南線及び関連街路につきましては、32年度開通に向けて全力で取り組んでまいります。また、工事等に伴う周辺への影響が少なくなるよう、引き続き事業者と調整してまいります。さらに、関連するまちづくりの推進やトンネル上部利用、バス路線の導入につきましては、地域の方々の意向を十分に把握しながら、実現に向けて、区役所や関係機関と連携して検討を進めてまいります。

## 環状4号線笠間交差点付近の 渋滞対策

笠間交差点付近の渋滞対策は、地域の皆様にとって長年の懸案ですので、南線事業に伴い併せまして、神奈川県と連携して、笠間交差点から鎌倉女子大前交差点までの区間を4車線に拡幅しまして、合わせて6差路を4差路にする交差点改良を実施し、渋滞対策を進めてまいります。

横浜横須賀道路の朝比奈インターチェンジ出口付近の利便性の向上について、地元からかなりの要望があがっているため、前向きに取り組むよう要望。

## 金沢臨海部に与える 南線の整備効果

さがみ縦貫道路の全線開通により、相模原市では、新たな企業立地や新規求人数が増加し、また、奥多摩湖では神奈川県からの来訪者が約2.4倍に増加しております。南線の整備により、広域的なアクセスが飛躍的に向上いたしますので、金沢臨海部においても、金沢産業団地への企業進出の増加や、八景島や称名寺などの更なる観光振興が期待できます。

## 全線での工事着手に 対する所感

南線につきましては、事業化以来、環境面や道路の必要性について、様々な御意見を頂いてまいりました。これらの御意見に対して、本市は事業者と粘り強く調整を重ね、全線の約7割の区間を地下・掘削構造とするなど、可能な限り環境に配慮した計画とするとともに、25年以上にわたりまして南線の必要性や事業内容などの説明を積み重ねてまいりました。南線は、圏央道の西側区間で唯一の未開通区間となり、一刻も早く開通させることが必要です。32年度開通に向けて、事業者と連携して全力で取り組んでいきたいと、思いを新たにしています。