



横浜市議員 自民党 高橋のりみ

のりみが行く No.50

市政報告

発行：自民党横浜市議員団
編集：高橋のりみ政務調査事務所
事務所：金沢区六浦 1-1-13
電話：045-780-3199
メール：nori_i.takahashi.love@gmail.com
サイト：<http://norimi.jp>

のりみ VS 道路局長 平成 29 年横浜市決算特別委員会の道路局審査において

1 水路の保全

のりみ

横浜市には比較的断面が大きく、治水上重要な役割を持つ水路が約 160km あります。主要な水路のうち、まずは河川のような護岸構造を持つ水路を対象として、3 か年程度で保全計画を策定すると伺いました。そこで、水路保全計画の策定状況は？

河川部長

28 年度に、水路保全計画の対象になってございます、約 80 キロメートルにわたる護岸構造の水路を調査し、ひび割れや、護岸の根元が洗い流される、いわゆる洗堀、そうしたものが約 300 箇所あることを確認しました。29 年度には、損傷の度合いや現地の状況に応じた施工方法を検討してございます。現在、こうした検討結果を元に、全体事業費や、事業期間、対策の優先順位等を整理しておりまして、今年度末までに、水路保全計画を策定していきます。

のりみ

私の住んでいる金沢区には六浦川という水路があります。

護岸の老朽化が進んでおり、特に上流部分ではこの写真のように、ひび割れや隙間などが発生している状況です。平成 28 年 1 月には護岸の一部が崩落する事故が発生しており、特に老朽化が著しい箇所については、護岸崩落を防ぐための対策を緊急的に実施していただいたところでした。

六浦川は護岸構造であり、保全計画の対象となっていると聞いていますので、今後策定する計画に基づいて、本格的な対策を進めていただきたいと思っております。対策の方法として、例えば六浦川の場合ですと、上流からの水を流すためのパイプを設置して埋め立てしてしまうことも一つの方法で、埋めた敷地の活用などにもつながるのではないかと考えています。河川の場合は管理用の通路があり、工事や維持管理のためのスペースが確保されています。しかし水路の場合、民地と接している場合も多く、住宅への影響が出ないように工事方法など、対策には工夫が必要になると思いませんか？



河川部長

家屋等が近接した箇所においては、建物への影響が出ないように、施工性や安全性に配慮して対策を進めていくことが必要となります。具体的には、水路の内側に下水道管を整備したり、コンクリート製品などによりまして、既存構造物を補強するなど、水路の保全に取り組んでいきます。

のりみ

一方で、市内の水路は、今回計画策定の対象とした 80km 以外にもあります。これらも保全していくことが必要と考えますが、

局長

まずは、先ほど河川部長が答弁しました、今年度末に策定いたします水路保全計画に基づきまして、護岸構造の水路につきまして、着実に対策を進めてまいります。また、主要な水路のうち、今回の計画対象としていない 80 キロメートルでございますけれども、これにつきましては 31 年度から現地調査に着手し、その後、水路保全計画へ位置付けて、対策を進めていきます。その他の水路につきましても、現状把握を進めるとともに、保全計画について検討していきます。

2 河川の氾濫への備え

のりみ

私の地元、金沢区を流れる神奈川県管理の侍従川では、川の中にアシが生い茂り、私の背丈よりも高く育っている状況です。

川一面が覆いつくされていて、水の流れが見えないような場所もあります。

近年、岡山県の小田川の氾濫など、全国で毎年のように大規模な水害が発生しており、地域の住民からは、アシや土砂が川の流れをさまたげて、水害につながるのではないかとといった不安の声が上がっています。神奈川県からは、侍従川のアシや土砂の除去については今年度対応していただけると聞いていますが、市内の他の川においても草木や土砂を取り除き、大雨時においても、川の流れをさまたげないようにするための対応が重要であると考えますが、川の中の草木や土砂の除去に対する取組は？

局長

毎年、土木事務所と共同で実施しております河川点検で、川の中の状況を確認しており、草木については、大きく成長して、川の流れの支障となっている樹木を優先的に伐採するとともに、市民の皆様からご要望のございました箇所を中心に、除草しています。また、土砂については、堆積により、大雨時の水位上昇に影響があると判断した箇所から順次、浚渫しています。



のりみ

草木や土砂を除去した3か年の実績

河川部長

27年度から29年度までの3か年の実績でございますが、除草につきましては、除草した面積でございますが、27年度は約30万平方メートル、28年度は約21万平方メートル、29年度は約23万平方メートルまた樹木を伐採した本数でございます。27年度は約3,800本、28年度は約2,300本、29年度は約2,500本となっています。また、土砂につきましては3か年とも概ね2,000立方メートルの土砂を浚渫しています。草木や土砂の除去にかかる予算は、毎年増額していますが、労務単価の上昇等を背景に、実施できる事業量としては、減少傾向にございます。

のりみ

近年の水害を踏まえた今後の草木や土砂の除去の進め方

河川部長

現状におきまして、川の流れを阻害して草木や土砂については、しっかりと予算を確保して、集中的に除去していくことが必要と考えております。除草、あるいは浚渫した後でございますけれども、草木の生えやすさや、土砂の溜まりやすさなどを、河川ごとに更に詳細に把握して、コスト縮減や事業費の平準化も考慮した、計画的な草木や土砂の除去に取り組んでいきたいと考えております。

のりみ

さて、市民の生命・財産を守るこのような取り組みは非常に重要ですが、万一大きな災害に見舞われてしまった場合には、被災された

市民の生活再建を速やかに図る必要があります。東日本大震災における津波被害を受けた地域のうち、地籍調査等によって土地の境界が確定していた地区の中には、短期間で境界を復元でき、早期に復旧事業に着手できた事例があります。

昨年の環境創造局での局別審査でもお話ししましたが、この写真は7年前に発生した東日本大震災時における宮城県名取市の津波被害の様子です。

次に、平成24年度から始まった住民の集団移転促進事業の造成中の写真です。

名取市は、地籍調査の進捗率が93%と、全国的（全国平均52%）に見ても高く、境界の確定が進んでいたために、これだけの大災害であったにもかかわらず、住民の集団移転先の整備を速やかに行うことができたそうです。本市の地籍調査の進捗率は38%ですが、大災害から迅速に復旧を果たすためにも、地籍調査等により、境界を確定しておくことは、とても重要だと考えています。

そしてこちらは、道路台帳というもので、こちらの図面には道路と道路に隣接する土地の境界が示されています。道路局では、この道路台帳の整備を進めておりますが、そこでまず、道路台帳の整備率は？

道路部長

本市で管理している約7,600キロメートルの道路のうち、道路台帳の整備率は約80パーセントとなっております。

宮城県名取市 津波被害の様子
(宮城県名取市ホームページより)



平成23年3月11日東日本大震災発生

宮城県名取市 防災集団移転促進事業
造成地の様子
(宮城県ホームページより)



平成26年度の様子(平成7年3月完成・入居済)

のりみ

道路台帳の整備率が、地籍調査の進捗率よりも高いことが分かりましたが、まだ整備されていない箇所もあるということでございます。未整備の部分については、災害時において道路を迅速に復旧するためにも、ぜひとも積極的に整備を進めていただきたいと思います。ところで、道路台帳の整備や地籍調査を進めるためには、いずれも境界を確定する必要があります。そうすると、この二つの事業は、とても近い関係にあるように思えますが道路台帳と地籍調査の関係は？

局長

地籍調査で確定しました境界のデータを、道路台帳の整備に活用することができます。一方で、道路台帳の整備で確定した境界のデータを、地籍調査に活用することも可能となります。道路台帳と地籍調査の境界のデータは互換性がございますので、引き続き、関係局とも連携して、効率的に道路台帳の整備を進めていきます。

3相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業

のりみ

本市では現在、相模鉄道本線の星川駅から天王町駅の間で連続立体交差事業が進められており、16年もの年月をかけて今年11月にようやく全線高架化されると聞いています。連続立体交差事業は、課題のある複数の踏切を一度に除却することができ、踏切に起因する交通渋滞や踏切事故の解消、まちづくりへの寄与だけでなく、地域防災力も向上するなど、効果の大きい事業です。

連続立体交差事業を推進する我が党としては、課題のある踏切を抱える地域においては、ぜひ事業を進めてもらいたいと考えますが、すでに同じ相模鉄道本線の鶴ヶ峰駅付近において、次期連続立体交差事業の検討が進められていますが、29年度までの検討内容は？

局長

28年度から2か年をかけまして、基礎的な調査、設計等を実施しながら、国に対して事業化に向けた手続きに着手するための要望を行ってまいりました。その結果、本年3月に、「着工準備採択」を、国からいただくことができました。



のりみ

私も先日、事業区間の約3kmを歩き全ての踏切を見てきました。当該区間には、10箇所の踏切があり、その中でピーク時間1時間当たりの遮断時間が40分以上もあるいわゆる「開かずの踏切」が5箇所もあります。鶴ヶ峰駅直近の鶴ヶ峰2号踏切ですが、踏切を起因とする慢性的な渋滞が発生し市民生活に大きな支障をきたしています。鶴ヶ峰5号踏切ですが、近くの小学校の通学路に指定されており、登下校時には短い時間に小学生が踏切を渡らなければならず重大な事故につながる危険性が高く、保護者の方による見守りが欠かせません。

このように鶴ヶ峰駅付近で抱えている課題は、踏切に起因しているものがほとんどであり道路と鉄道を連続的に交差化する連続立体交差事業を実施し安心・安全に暮らせるまちづくりを行うことが大変重要になってきますが現在の進捗状況は？

局長

先ほど答弁で申し上げましたけれども、「着工準備採択」をこの3月に頂戴いたしました。それを受けまして、今年度から、国との協議や都市計画、環境影響評価の手続き等を、5か年を目途に進めてございます。法令や条例に定められた手続きとしまして、横浜市環境影響評価条例に基づきまして、9月25日に、計画段階配慮書を公告し、10月9日まで、縦覧を行いました。また、構造形式を決定するための国との比較設計協議も、併せて行っているところでございます。



5 金沢シーサイドライン延伸事業

のりみ

これまで、シーサイドラインの金沢八景駅につきましては、長い間、仮駅舎が利用されてきており、京浜急行への乗り換えには、国道を横断する必要がありました。今回、土地区画整理事業に合わせ延伸整備することにより、京浜急行駅舎と直結し、スムーズに乗り換えできるようになります。さらに、駅前交通広場や自由通路が整備され、交通結節点として機能が大きく強化されます。これにより、金沢八景駅周辺は、国道16号、京浜急行、金沢シーサイドラインが集結する交通の要所として、海の公園、八景島、産業団地など、臨海部への玄関口としても、また、古都鎌倉への横浜市南部の拠点としても、大きく生まれ変わります。

今年9月には、新駅舎建設工事の足場が撤去され、白を基調とした屋根や歴史を感じさせるこげ茶色の縦格子など駅舎の全貌が目に見えるようになり、自然と期待が膨らみます。そこで、金沢シーサイドラインの開業までのスケジュールは？

局長

昨年度にすべての桁の架設を完了してございます。現在、新しい駅舎の建築工事、またレールなどの軌道部の設備工事を進めているところでございます。平成29年度決算第一特別委員会(局別審査10月22日前半)来年31年3月に、新駅舎が開通いたしますけれども、国道16号の東側にあります現在の仮駅舎、これが残りますから、当面の間は単線の開業となります。引き続き、仮駅舎の解体や撤去、軌道工事などを行いまして、31年度末までに、複線による開業を予定してございます。

のりみ

暫定開業は31年3月とのことですが、通勤や通学の定期券利用者は、年度の切り替え時期に新規購入される方が多いと思います。新規の定期券利用者の増加につなげるためにも、また、駅利用者や周辺住民の期待に応えるためにも、早期に駅前交通広場を含めたまち開きをしていくことが必要だと、そこでシーサイドラインの新駅舎での開業時期を3月初旬にできないのか？

局長

現在行っております、駅前交通広場の関連工事、これらと綿密に調整しながら軌道法に基づく各種検査、これらを円滑に行われるよう、株式会社横浜シーサイドラインと連携して、一日でも早い開業を目指してまいります。来年3月に予定してはいますが、委員がおっしゃったとおり新年度がわりでございますので、定期券の購入の切り替わりもありますので、なるべく早い開業を目指していきたく思っております。



6 地震火災対策重点路線の整備と朝比奈インター交差点の直進化

のりみ

近年、風水害や地震など自然災害が頻発しておりますが、今年度に入ってからには特に多発しているように感じます。災害時の被害軽減、円滑な救助活動等を考えると、都市計画道路の整備を推進すべきと考えます。特に、震災時の火災による被害を軽減するためにも、住宅密集地での延焼遮断帯として、いわゆる「地震火災対策重点路線」の整備が急務だと。地震火災対策重点路線の事業化の状況は？

建設部長

地震火災対策重点路線ですけれども、今委員からのご紹介をいただきましたとおり、木造密集家屋での延焼遮断という目的がございまして、神奈川区の六角橋線、南区と磯子区に跨る汐見台平戸線、金沢区の泥亀釜利谷線が位置づけられてございます。すでに事業化してございます六角橋線1地区、汐見台平戸線2地区の進捗状況を踏まえまして、これまで未着手となっていました、汐見台平戸線2地区、泥亀釜利谷線1地区の計2路線3地区につきまして、新たに事業化したところでございます。順次、地元説明会を開催しておりまして、今は測量や設計を進めているところでございます。

のりみ

今年度、新たに事業化する泥亀釜利谷線は、私の地元である金沢区の都市計画道路です。道路計画は、両側歩道ありの幅員15メートル、延長約500メートルのほぼ直線で、住宅地の中に新たに整備する計画になっており、完成しますと泥亀釜利谷線は全線が繋がることとなります。

この地域は、狭い道路が入り組む木造住宅の密集地であるため、道路整備によって、延焼遮断帯を形成することは、この地域にとって必要な地震火災対策であり、早期に進めていくべきと私も認識しています。一方で、昭和32年の都市計画決定からだいぶ時間がたっていますので、道路整備については、地域の中でもいろいろな意見があると思います。当局は、地域に事業説明会を行ったと聞いていますが、泥亀釜利谷線の計画に対する地域の意見にどのようなものがあるか？

局長

測量の説明会では、測量に関するご要望・文庫小学校の通学路の安全性向上を期待するご意見としては事業の必要性や用地補償に関するご質問などがございました。年内に、道路計画の内容、具体的な用地補償の説明会を予定しておりまして、引き続き、地域の皆様のご理解が得られるよう、丁寧に対応してまいります。

寺前地区の概要

起点・終点：寺前二丁目から寺前一丁目
 規模：延長510m、幅員15m
 (文庫小学校前交差点付近～田圃道1.6号分岐付近)
 (車道2車線、両側歩道あり)



のりみ

泥亀釜利谷線は、交通安全と地震火災対策として地域に必要な道路ですので、理解を得られるよう丁寧に説明いただき、一日も早く整備ができるよう進めさせていただきたいと思っております。また、消火活動が難しい地域でありますので、実際に火災が起きてしまった場合に備え、例えば消火栓の配置など消防活動にも配慮いただき、地域の防災力が向上できるよう、関係機関とも調整をお願いします。

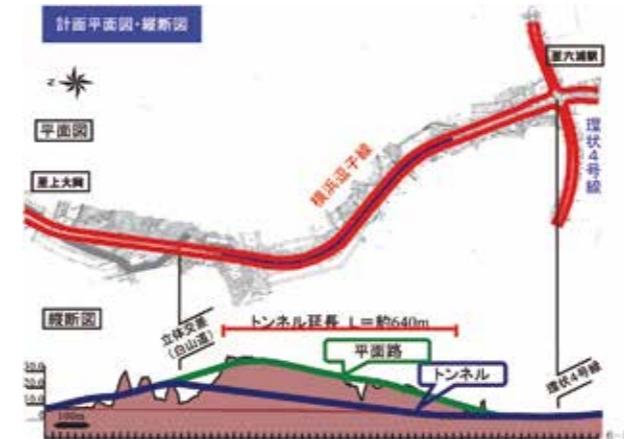
都市計画道路の整備は、市内の移動を円滑にし、市民生活や経済活動の下支えとなるとともに、防災面で人命や財産を守る重要な事業です。

道路ネットワークの視点で考えますと、金沢区内で計画されている横浜逗子線の整備も積極的に進めるべき路線です。金沢区の内陸部では、釜利谷南から環状4号線へ抜ける交通が高舟台などの住宅街を通行していることが課題となっています。

横浜逗子線の釜利谷六浦地区は、このような通過交通の減少が期待できる路線であり、早期の整備が望まれています。現在、用地取得率は約8割とのことですが、現場では、なかなか工事が始まりません。横浜逗子線釜利谷六浦地区の状況は？

局長

当地区ですが、トンネルや擁壁など、構造物が大変多く、工事費が大きい地区となっております。国の事業の要件に該当しないため、所要の予算を措置することが難しい状況となっております。今後、道路整備を着実に進めるためには、工事費を縮減する方策を検討するとともに、引き続き、重点事業に該当するよう国と調整していきます。



のりみ

横浜逗子線は、地域の安全性向上に大きな効果がある路線と考えていますので、引き続き、都市計画道路の整備をしっかりと推進していただくことを要望します。朝比奈ICは、現行では金沢八景方面と栄区方面への出入りはできますが、釜利谷方面への直進ができない状況となっています。このため、朝比奈ICを降りて環状4号線を強引にUターンし、釜利谷方面へ抜ける車も多くあり、非常に危険な状態です。今後、横浜環状南線や横浜湘南道路が整備され、圏央道との連絡が強化された時には、朝比奈ICの交通量が増えることは容易に予測でき、さらに危険な状態となることは明らかです。

平成29年度の予算特別委員会で必要であるとの答弁をいただきました朝比奈インター交差点における直進化は、ますます重要性が高まってくるのではないのでしょうか。そこで、朝比奈インター交差点における直進化の取組状況は？

局長

朝比奈インター交差点の直進化によりまして、利便性の向上が図られます。一方でそれに伴う交通量の増加、沿道環境の変化が予想されますので、周辺地域の皆様のご意見を伺いながら、事業化を検討する必要があると考えてございます。このため、現在、区と連携を図りながら、周辺地域の皆様のご意向を把握していく方法、また必要となる環境対策等について検討しているところでございます。



全国的に多発している局地的な大雨等や、近い将来に発生が危惧されている大規模地震から市民の生命と財産を守るため、災害に強いまちづくり、自助・共助の取組に力を入れ、防災・減災機能の強化を進めて参ります。また、横浜市の2018-2022年までの中期4か年計画にある市民生活や経済活動を将来にわたり支えるため、政府が進める国土強靱化を踏まえ、これまでの防災・減災の考え方を一歩進め、様々な自然災害に対し、被害を最小限に抑え、迅速に復旧・復興できる「強さ」と「しなやかさ」を持った都市づくりが大切だと思っておりますので、今回の決算審査ではその視点で議論を進めました。