

●都市整備委員会所管

バス路線廃止に伴う代替手段について

◆福田たえ美 委員 私からは、バス路線廃止に伴う移動手段の確保について伺ってまいります。

昨年十一月十二日の公共交通機関対策等特別委員会において、東急バス路線成城学園前駅～都立大学駅北口までの都立 01 系統の廃止が報告されました。このことに関しましては、多くの会派からも御質問がなされておりましたが、私の下にも、バス路線の存続等のお声をたくさんいただいております。再編を繰り返し、平成六年から現行の都立 01 系統として再スタートをしましたが、路線維持の努力もかなわず、今月、三月三十一日で路線廃止決定となりました。

全国共通の課題でございますが、バス路線の廃止と重ねて、高齢者の場合は、自動車免許の自主返納があります。それにより移動手段を大きく失っていきます。自動車免許証の自主返納をした人の数は、制度導入をした一九九八年以来、二〇一九年は最多の六十万一千二十二人、そのうち七十五歳以上は五八%を占めております。本区における自動車免許証の自主返納者数も全国と同様な傾向があると考えます。自動車免許証を自主返納された方の移動権と、また交通権を保障することは重大な課題です。

まずは、近年の区内のバス路線廃止の状況について伺います。

◎堂下 交通政策課長 最近のバス路線の廃止についてでございますけれども、平成三十年以降では、平成三十年四月に世田谷区民会館と田園調布駅を結んでいた園 02 系統が廃止されまして、同十二月に、一年間の期間限定で運行していた上野毛駅から二子玉川駅経由で世田谷美術館を結んでいた玉 35 系統が廃止されております。また、令和二年二月には、渋谷駅と東京医療センターを結んでいた渋 34 系統が廃止されました。そして、今月末をもって、成城学園前駅と都立大学駅を結ぶ都立 01 系統、等 11 系統の桜小学校と祖師ヶ谷大蔵駅間が廃止され、また、幡ヶ谷折返所と渋谷駅を結ぶ渋 55 系統については、区が整備した東北沢駅の駅前広場へ乗り入れと合わせて運行区間が変更され、幡ヶ谷折返所と東北沢の一部区間が廃止されることとなります。

◆福田たえ美 委員 これまでもですが、また今月も廃止される予定がございますが、このバス路線が廃止される場合は、地域や交通事業者等と協議を進めて、地域の実情に即した需要に応じた必要最小限の代替交通の確保というのが必要だと考えます。そこで、廃止されたバス路線の代替交通の状況について伺います。

◎堂下 交通政策課長 バス事業者は、路線の廃止に際しましては、利用者への影響を軽減するために、代替路線として、新規路線の開設とか既存路線の延長などの対策を講じて

おります。例えば世田谷区民会館と田園調布駅を結んでいた園 02 系統の廃止の際には、沿線の学校の通学なども考慮いたしまして、用賀駅から農大前を經由して渋谷駅へ至る渋 22 系統が新設され、また、渋谷駅と東京医療センターを結ぶ渋 34 系統の廃止の際には、都立大学駅を起点とする都立 34 系統が新設され、実質的には下馬一丁目～渋谷駅間が廃止となっております。また、今月末をもって廃止される都立 01 系統廃止に当たりましては、二子玉川駅方面から成城学園前駅方面への利用者の利便性を高めるため、成育医療センターが終点だった玉 31 系統が成城学園前駅まで延伸されることとなります。

区の対応といたしましては、今月末をもって廃止される都立 01 系統につきましては、バス事業者からの情報提供を受け、バス事業者に対して路線の存続に関する働きかけをいたしましたが、採算面や運転手不足、使用している車両の生産中止などの理由から、路線を存続させることはできませんでした。また、バス事業者に対しまして、廃止路線の近くを通る他の路線に新たなバス停をつくれぬか打診をいたしましたが、残念ながら適地がなく、停留所の新設には至りませんでした。

◆福田たえ美 委員 今御答弁いただきましたけれども、岡本地区におきましては、この都立 01 系統の路線廃止後の代替がないと言っているかと思えます。この路線廃止により五か所のバス停が廃止されます。そのうち岡本一丁目はバス路線の空白エリアで、かつ急坂を有する地域のため、移動の負荷をより一層感じる場所であります。

この地域でバス路線の廃止が大きく影響するのが、先ほども申し上げた自動車の免許証を自主返納した高齢者です。病院や買物などの移動にはタクシーを頼りにしなくてはなりません。ところが、タクシーの予約にも一苦労するとのことをお声いただいております。タクシー会社に次々と電話をしますが、予約を取れず、困っているとのことお声です。アプリを使用しているタクシーの予約もありますが、高齢者の方にはハードルが高く、取り残されている状況です。

国土交通省は、地域の移動手段の確保として、タクシーが重要な役割を担っているとの観点から、タクシーの利便性向上の取組を進めています。他自治体では、乗合タクシー、定額タクシー、会員制タクシーなど新たな取組を行っているところもあります。この他の自治体が行っている会員制タクシーや相乗りタクシーなど新たなタクシーの活用を検討すべきと考えますが、区の見解をお聞かせください。

◎堂下 交通政策課長 タクシーはドア・ツー・ドアのサービスでございまして、利用者の身体的負担が他の交通手段より小さく、また、一部のタクシー会社では、陣痛時に妊婦の方を病院まで送迎する出産支援タクシーや、学童保育、塾等へ子どもを安全にエスコートし送迎する子育て支援タクシーが提供されるなど、利用者のニーズに応じたきめ細やかなサービスの提供が可能な交通手段であると考えます。一方で、駅や幹線道路などの人が集まりやすい場所で利用客を確保する傾向があることから、お話にありましたように、タ

令和3年3月 予算特別委員会 質問 福田たえ美 令和3年3月18日

クシーを呼んでも近くに配車できる車両が走っておらず、タクシーが来てくれない状況があるものと認識しております。

一部の自治体では、地域住民組織とタクシー事業者が運行協定や貸切り運行契約を結び、会員のみの利用に限定した会員制タクシーを導入している事例もあります。また、国土交通省が昨年導入を発表いたしました、タクシー運賃として一定額を前払いすることで、回数券、定期券のように割安に乗れる制度の活用事例も今後出てくるものと思われます。会員制タクシーにつきましては、コストの高さや地域組織の負担といった課題がありまして、また、タクシーの回数券、定期券の導入はタクシー事業者の申請によるものであるといった状況でございますが、委員御指摘の点を踏まえまして、タクシーの新しい活用に関し、研究を進めてまいります。

◆**福田たえ美 委員** 本日も多くの会派から、この交通手段の移動支援というところで質問がありました。やはり地域の特性とか資源の違いというのがあるかと思えます。そういう中でも、我が会派からは、官民連携の視点でしっかりと推進していくことをずっと求め続けてまいりました。先ほどの河村委員も、平成三十年第一回定例会では、官民連携の視点が欠かせないのではないかとということで質問をし、答弁でも、視点は欠かせないという認識の上で、新たに公共交通の研究に取り組むと答弁をされていますが、一向に進んでいないというふうに感じております。今回も、この御答弁の中でも、タクシーの新しい活用に関して研究を進めていくということをおっしゃってございましたけれども、今後、この研究についても御報告をいただけるのかということですが、すみませんが突然ですが、部長、いかがでしょうか。

◎**田中 道路・交通計画部長** 昨今のバス路線廃止に伴いまして、地域の方も大変お困りだと思いますので、様々な交通手段等、コミュニティー交通も含めまして、事業者や地域との連携を含めて、様々研究してまいります。今後その結果についても、機会あるごとに御報告をしていきたいと考えております。

◆**福田たえ美 委員** 今後、すぐに結果は出なかったとしても、取組の状況なども含めて、しっかりと御報告いただければと思います。

国分寺崖線付近の急な坂道への手すり設置など高齢者に優しい環境づくりについて

では次に、坂道への手すりの設置についてということで質問させていただきます。

先ほども岡本地域のバス路線廃止について伺ってまいりましたが、岡本地域をはじめ区内には、国分寺崖線を有した地域では、急な坂道の往来がこの日常生活に有しており、高齢者にとっては負荷が大変大きいということが事実です。令和元年台風十九号の際、避難

所に移動した八十代の女性は、急な坂道を上るつらさを訴えてこられました。洪水ハザードマップには、多摩川の浸水想定区域の住民は、国分寺崖線より上に避難を勧める大きな矢印が記載されています。多摩川の氾濫時には、車などの移動手段がなければ、この急坂である国分寺崖線を徒歩で上るといった課題が残ります。

一方で、国土交通省は、身体活動の基本であり、まちづくりの指標となる歩行量の調査のためのガイドラインを策定し、まちづくり計画における目標設定に際し、一日プラス千五百歩増やすことで、年間三万五千円の医療費抑制効果の試算を出しています。超高齢社会において、自立的に、より活動的に暮らせるまちづくりを掲げ、町歩きを促す歩行空間の形成に取り組むことが示されています。高齢になっても自分の足で歩き続けたいとの思いと、洪水時の避難で国分寺崖線を上る後押しとなるのが坂道への手すりの設置です。

これは目黒区の行人坂という坂です。これは目黒区が設置した手すりでございます。目黒区では、昭和六十年から、急な坂道に手すりを設置する取組を行っています。公共施設等につながり、高齢者の利用が多く勾配の高い坂などを選定し、区内約十九か所に設置しております。バス路線も廃止される岡本地区の高齢者にとっては、急坂の上り下りは大きな負担であります。また、多摩川浸水想定区域の住民は、国分寺崖線を上って避難をすることを余儀なくされます。国分寺崖線のような急坂に手すりを設置し、高齢者の日頃の歩行や水害時の避難の支援をすべきと考えますが、区の見解をお聞かせください。

◎丸山 工事第二課長 高齢化が進展する中、高齢者の移動の手助けとして、特に急な坂道には手すりの設置が有効であると区も認識しております。設置に当たりましては、一定以上の道路幅員や、沿道の土地利用状況による位置の制約に加え、沿道の合意を得る必要があるなど課題も多くございます。上野毛二丁目にある特に急な坂道の明神坂につきましては、地域住民からの要望もございまして、沿道の合意も得られたため、現在手すり設置工事を進めており、今月末には完成する予定でございます。区といたしましては、本工事の効果を検証し、公共施設や公共交通機関につながる急な坂道などを対象に、手すり設置の在り方を検討してまいります。

◆福田たえ美 委員 御答弁にもありましたが、公道に手すりを設置するためには、道路幅員や沿道の御理解など、一定の条件クリアが必要だということは理解ができました。それでも、必要な場所に可能な限り手すりの設置が進められないかと探したところ、室蘭市の事例を見つけました。この写真は、先週、室蘭市の都市建設部土木課の職員の御協力をいただきまして撮影をしていただいたものです。室蘭市の母恋中央通線に設置をされた手すりです。この手すりはガードパイプに後づけになっているものです。坂道の多い室蘭市では、平成元年度から平成二十年度にかけて、高齢者、障害者を中心とした歩行者の安全確保のため、手すりの整備を進めてきたそうです。手すりの設置に十分な歩道幅がないが、手すりが必要な判断から、ガードパイプに手すりを後づけし、坂道の補助として活躍をし

ています。歩道幅員の狭い道路にも設置可能のみならず、手すりを単体で整備するより、コスト削減にもつながっているそうです。

世田谷区交通まちづくり計画に、誰もが快適に安全・安心な移動ができる世田谷との基本理念の下、安全安心な移動として、安全な歩行空間の確保により歩行環境の向上を図る目標を掲げています。これから整備がされる避難所につながる補助二七号線や補助四九号線などの都市計画道路の整備においても、コスト削減にもつながる室蘭市の手すりなど、他の自治体の事例も参考に、誰もが上りやすい坂道になるよう、手すりの設置を進めていくべきですが、区の見解をお聞かせください。

◎丸山 工事第二課長 委員お話しのとおり、ガードレールと手すりが一体となった製品を使用した場合、歩道の有効幅員の確保や工事費の縮減といったメリットがあると認識しております。その一方で、自転車の走行が可能な歩道の場合、道路交通法では自転車は車道寄りを走行する義務があることから、室蘭市のような事例の場合は、交通管理者との協議を経る必要があると考えております。こうした点からも、歩行者の安全性を考慮しますと、宅地側に手すりを設置することが望ましいと考えております。区といたしましては、他の自治体の事例も研究し、今後予定している都市計画道路の整備のうち、急な坂道の整備を検討する際の参考として活用するなど、誰もが安全安心に移動できる環境整備に向けて取り組んでまいります。

◆福田たえ美 委員 ぜひよろしく願いいたします。

続いて、座れる場づくりについて伺ってまいります。

区は、平成三十年に座れる場づくりガイドラインを作成しています。ガイドラインには、高齢化の進展などへの対応として、外出中に一休みができる場がいろいろなところにあることで、多くの方が安心して町を移動することができるとし、世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例に基づく世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画（第二期）を具現化するための事例が掲載されています。ガイドラインに基づき座れる場づくりが進んでいるのでしょうか。避難をした高齢者は、坂道を上り切った瞬間疲れ果てて、ちょこっと座れたらと思ったそうです。

国土交通省が示した道路におけるユニバーサルデザインに向けた取組で紹介された土木計画学研究委員会による研究報告では、高齢者のベンチ設置に適切な間隔は百メートルから二百メートル、設置場所は体力消費の多い坂道や待ち時間を要する駅、バス停などを示しています。特に後期高齢者になると、坂道に対する要望が高いことが明らかとなりました。

新宿区では、高齢者が安心して通行できるよう環境づくりを推進し、高齢者の休憩場所として利用できるよう、歩道に腰かけ防護柵等の設置を進めています。区としても、高齢者も安心して歩ける環境づくりの推進として、腰かけ防護柵等の設置を効果的に整備すべ

令和3年3月 予算特別委員会 質問 福田たえ美

令和3年3月18日

きと考えますが、区の見解をお聞かせください。

◎高橋 都市デザイン課長 区では、平成三十年三月に座れる場づくりガイドラインを策定いたしまして、座れる場が町なかにあることで気軽に外出できるユニバーサルデザインのまちづくりを進めております。今年度は、道路上の座れる場の詳細検討のため、世田谷区座れる場づくり検討会を開催いたしまして、(仮称)世田谷区路上ベンチ等設置指針について検討を進めるところでございます。

委員よりお話がございました、道路上のガードレールやガードパイプに少し腰かけるスペースのある防護柵につきましては、道路の歩道の幅が狭い場所などに有効であると考えられるため、こうしたタイプの設置についても併せて検討しているところでございます。今後も関係所管と連携し、場所の状況に応じまして適切に座れる場を設置することができるよう、具体的な検討を進めてまいります。

◆福田たえ美 委員 ぜひともよろしく願いいたします。

続いて、区において、景観法に基づき、景観計画区域に指定された地域での建設行為等における風景づくりの誘導を行っています。建設行為における誘導を進める一方、道路等における附属物への景観を配慮した取組が統一されていません。国土交通省は、平成十六年に、景観に配慮した防護柵の整備ガイドラインを策定しています。このガイドラインでは、美しい国づくり政策大綱を契機として、道路景観全体の向上を目指すことを目的に、防護柵の設置、更新を検討するに当たって、本来の安全面での機能を確保した上で景観に配慮への考え方をまとめています。この国のガイドラインに基づき、区内の景観を配慮した道路附属物となる防護柵の設置の推進をなすべきではないでしょうか、区の見解をお聞かせください。

◎高橋 都市デザイン課長 ガードパイプは、道路附属物の防護柵として、車両から歩行者等の安全性の向上を図る機能を持つ一方で、地域の風景においても影響を与えるものです。そのため、防護柵の性格から、存在を認識させる必要がありながらも、風景づくりにおいて配慮すべきものと考えてございます。現在、公共施設を対象とした風景づくりの考え方を整理していくため、区内の公共施設について、風景づくりの視点での調査を実施して検討を進めているところでございます。道路につきましても、道路通称名のある区内の六十二か所を対象に、ガードレールやガードパイプ、街路灯、街路樹や植栽帯、また舗装の状況などが風景に与える影響や、改善の可能性について調査しております。今後、新たな道路整備に当たっては、これらの検討結果を踏まえ、国のガイドラインを前提といたしまして、現地の安全性の状況を優先しつつ、設置場所ごとに統一性のある形状としていくことや、周辺の風景になじむ色彩の製品を選定していくなど、土木部と連携して対応してまいります。



ゾーン30の実効性について

◆福田たえ美 委員 最後に、ゾーン30について伺います。

我が国の二〇一〇年までの十年間における車道幅員五・五メートル以上の道路における交通事故発生件数は二九・二％減少したのに対し、車道幅員が五・五メートル未満の道路においては八・〇％の減少にとどまっているということで、車道幅員の狭い生活道路での歩行者等への安全対策が急務となりました。そこで、この生活道路における歩行者の安全を確保するために、ゾーン30が全国的に導入されました。

ゾーン30は、二車線以上の幹線道路に囲まれた生活道路を含む区域を設定して、自動車の最高速度を三十キロに速度規制するもので、公安委員会が決定をいたします。区内におけるゾーン30の導入は、平成二十五年度の玉川三・四丁目を皮切りに、十五か所に広がりました。効果については、警視庁のホームページの検証結果を見る限りでは、規制速度の三十キロ厳守率が十二・二ポイント向上と一定の効果があったとされていますが、効果が十分でない道路もあります。通学路内に指定されたゾーン30エリア内で、抜け道として利用する道路を通過する車両が速度制限三十キロを大きく超えて通過をしている、一層効果ある対策をお願いしたいとお声をいただいております。区内のゾーン30が導入されている区域内で一層の対策を講じていくべきと考えますが、区の見解をお聞かせください。

◎丸山 工事第二課長 区では、交通管理者によるゾーン30の指定に当たり、要請に基づき路面標示の設置について協力するなど、連携して取り組んでまいりました。その一方で、エリアに入ると速度規制が分かりにくいという御意見があることも聞いております。区といたしましては、エリア内でも通過交通が多い路線につきましては、交通管理者に速度の取締りを改めてお願いするとともに、薄くなった路面標示の引き直しや、ゾーン30エリア内であることを啓発する電柱幕を設置するなど、交通管理者と連携して取り組んでまいります。

◆福田たえ美 委員 以上で私からの質問を終わり、津上委員に替わります。