



### 東京外かく環状道路事業周辺地の豪雨対策について

◆四十二番（福田たえ美 議員） 質問通告に従い順次質問をしてまいります。

まず初めに、東京外かく環状道路事業周辺地の豪雨対策について伺います。

東京外かく環状道路事業は、大蔵、宇奈根、喜多見地域に流れる野川の新井橋から上流に向けてトンネル施工が行われる事業であります。東名ジャンクションより南側の野川下流域では、平成十七年の大雨により二百世帯以上が浸水被害を受け、令和元年台風第十九号では、多摩川より野川へのバックウオーターにより増水し、浸水被害を避けることができませんでした。

国土交通省が設置した検討会が公表した気候変動を踏まえた治水計画のあり方提言では、気候変動による豪雨災害の激甚化、頻発化するとの考えを基に、治水計画を将来のリスク予測型への転換が急務であることを指摘しています。区が示した世田谷区豪雨対策行動計画改定の素案で、令和十九年度までの各流域対策の目標を示す中で、野川流域の達成時期が他の流域の達成時期と比べスピード感に欠けています。東京都では、野川流域豪雨対策計画において、八か所の調節池の整備予定を示しています。

ここで伺います。東京都が示している東名ジャンクション付近の新井橋から上流の谷戸橋手前までの世田谷区間を含む野川流域の調節池等の整備予定について、今後の気候変動、都市化の促進など、洪水のリスクが高まることを考慮し、あらゆる手法で検討し実現するよう都に働きかけるべきと考えますが、区の見解を伺います。

東京外かく環状道路は東名ジャンクションから東名高速道路につながります。高速道路の機能上、雨水を素早く排出するため約二十メートルごとに排水管が設置されています。降雨量によっては、排水管を通じて何百トンを超える雨水が河川に流れ出ます。高架下に雨水を貯留する施設が設置されれば、河川への雨水流出を抑制できます。他の地域では、道路高架下に設置された雨水貯留施設が流出抑制に寄与をしています。

ここで伺いますが、東名高速道路から排出される雨水に対しても、河川への流出抑制も洪水被害の抑制につながると考えます。事業者にも今後の雨水流出抑制策を講じることを働きかけていくべきです。区の見解をお聞かせください。

先日、東京外かく環状道路工事区間である大泉ジャンクションに隣接する白子川調節池群を見てまいりました。白子川の一時間五十ミリを超える規模の降雨にも対応するため、大泉ジャンクション内に白子川取水施設を設置し、地下三十五メートルに小学校のプール七百杯分相当を貯水する白子川地下調節池を整備し、洪水の大きな受皿として実績を上げています。

ここで伺います。東京外かく環状道路事業に伴う雨水流出抑制施設の整備について、大泉ジャンクションでの調節池なども参考に様々な手法を検討し、今後の気候変動にも耐え得る豪雨対策を進めるべきと考えますが、区の見解を伺います。



### 公共交通不便地域対策の取組について

次に、公共交通不便地域対策の取組について伺います。

本年十一月十二日の公共交通機関対策等特別委員会では、世田谷区宇奈根・喜多見地区バス路線玉04、05系統の運行形態の変更が報告されました。東急バス株式会社が示した新たな運行形態は従来と大きく変わります。定時定路線型は通勤通学の朝の時間帯に限られ、日中から夜間の時間帯は予約に応じたオンデマンド型へと変更され、かつ二子玉川駅に行くには必ず乗り換えが必要となります。玉04、05系統は、地域住民が二子玉川方面に出る路線バスを強く要望したことで、平成十九年度に二子玉川駅から宇奈根地区会館を経由する玉05系統が、平成二十五年度には、約千三百名の署名活動により喜多見住宅まで延長した玉04系統が導入されました。苦勞して勝ち取ったバス路線が実質廃止と言える報告に、存続を願う多くの声が私の下にも届いています。

ここで伺います。宇奈根・喜多見地区の新たな運行形態のバス路線に関して、区はバス事業者と協力しながら、運行形態などの変更の周知はもちろんのこと、オンデマンド方式による利用方法の丁寧な説明をまちづくりセンター、あんしんすこやかセンターの協力も得ながら随時対応すべきと考えます。また、停留所となるミーティングポイントを喜多見東地区会館など、利用者を増やす工夫を区は事業者と連携をし取り組むべきと考えます。区の見解を伺います。

区内の公共交通不便地域解消となるコミュニティバスの導入は、平成十年を皮切りに数年ごとに一路線ずつ導入され、平成二十九年一月に十路線目となる等々力・梅ヶ丘路線導入以降、導入が進んでいません。一般社団法人地域公共交通総合研究所の二〇二〇年の百二十四社のバス事業者へのアンケート調査から、路線廃止や減便の検討路線が五割との数字に、今後のバス事業の継続の困難さがうかがわれます。社会状況の変化も相まって、一向に導入が進まない公共交通不便地域への解消に向けて、あらゆる手法の導入を視野に入れて取り組んでいくべきです。

ここで伺います。今回、東急バス株式会社が示した新たな運行形態について、今後の状況も確認しながら、地域に即した運行方法を既存交通事業者などとの連携で、交通不便地域の解消に向けて取り組むべきと考えますが、区の見解を伺います。

### 医療的ケア児の移動支援について

最後に、医療的ケア児の移動支援について伺います。

医療的ケア児支援法が本年六月十一日に成立、九月に施行されました。医療的ケア児が初めて法律に明文化され、医療的ケア児の健やかな成長を図り、家族のケアが理由による離職の防止を目的として、国や自治体に学校や幼稚園、保育所などに対して、保護者の付き添いがなくとも適切な医療ケアや支援を受けられるよう、看護師などを配置することを求めています。

東京都は、法整備を待たず、都議会公明党の提案、要望を受け、平成三十年度から医療



的ケア児専用通学車両の運行を開始し、看護師を同乗させることで、医療的ケア児の学ぶ機会の拡充及び保護者の負担軽減に喜びの声が届く一方で、一部の車両にはいまだ保護者が乗車していると聞いております。

私の下に、医療的ケア児の通学に必要な移動支援について御相談の声が届きました。相談者の医療的ケア児は、区外の聾学校に往復二時間をかけて通学をしています。当学校においては、医療的ケア児専用通学車両の運行を行っておらず、通学時の親の付き添いを小学校三年生まで、医療的ケアなどが必要な児童は小学校六年生までと長期間にわたります。往復二時間の通学を六年間通じて行うことは、保護者にとって、心身面、家計面に大きな負担がかかっています。医療的ケア児の区外の特別支援学校への通学支援は、法的にも自治体に求められています。

ここで伺います。医療的ケア児の区外の学校への移動支援について区の見解をお聞かせください。

区では、移動が困難な障害児の必要な外出時の支援を行う地域生活支援事業の移動支援事業において、児童に一月支給される基準時間数は四十時間、そのうち通学に使用できるのは二十三時間、通学の二十三時間とは、区内の学校に通う想定で、往復一時間で、二十三日をカバーするものです。往復二時間かけて区外の学校に通う場合は、二十三時間の支給では約十一日分の通学支援にとどまります。支給される基準時間数である四十時間を通学にも使用できるよう、柔軟な対応で保護者の経済的な負担を軽減すべきと考えます。

ここで伺います。医療的ケア児の移動支援事業において、四十時間の支給を通学への支援にも使用できるよう柔軟な対応を行うべきと考えます。区の見解を伺います。

以上で壇上からの質問を終わります。(拍手)

### 東京外かく環状道路事業周辺地の豪雨対策について

◎桐山 豪雨対策推進担当参事 私からは、野川の調節池等の整備に係る東京都への働きかけについてお答え申し上げます。

東京都では、野川など多摩エリアを流れる河川におきまして、時間六十五ミリ降雨に対応する整備を進めており、このうち、時間五十ミリの降雨に対応する部分につきましては、護岸の整備や河道を深く掘削することにより対応しております。また、これを超える十五ミリ分につきましては、調節池等の整備や流域対策により対応することとしております。

野川の東名ジャンクション付近から上流部の調節池の整備につきましては、現在、小金井市内において、最大貯留量が二万八千立方メートルの野川第一調節池と、二万一千立方メートルの野川第二調節池、また、三鷹市内におきましては野川大沢調節池が整備されております。このうち、野川大沢調節池につきましては、東京都によりこれまでの九万立方メートルの最大貯留量を十五万八千立方メートルに拡大する整備が先月末に完成したところでございます。また、野川の河道掘削につきましては、世田谷区内の工事が令和元年度に完了しており、現在では上流側の狛江市内で進められているところでございます。



区といたしましては、世田谷区が野川の最下流地域に位置することを踏まえまして、野川の治水安全度を高めるため、野川の世田谷区間より上流の区間も含めて、野川流域豪雨対策計画に定められている調節池をはじめとする施設整備が早期に図られるよう、引き続き関係自治体と連携を図りながら、東京都に働きかけてまいります。

以上でございます。

◎青木 土木部長 私からは東名高速から排出される雨水について御答弁申し上げます。

区では、世田谷区豪雨対策行動計画に基づき、国、東京都、区並びに区民や事業者が一体となって流域対策を進めております。行動計画では、東名高速道路のような公共公益機関の新築や改築時には、世田谷区雨水流出抑制施設の設置に関する指導要綱に基づき、流域対策の実施を要請していくと定めております。

現在、東名高速道路の高架部に降った雨は、雨どいを通じて地表部にある東名高速道路の敷地内にある排水施設に流れ込んでおりますが、排水施設の詰まり等により、周辺の道路に一部雨水が流れ出ていたことから、先日、施設管理者であるNEXCO東日本に改善を要請し、排水施設の清掃を実施しております。区といたしましては、NEXCO東日本に対し、東名高速道路の適正な雨水処理に努めていただくよう働きかけていくとともに、大規模改修等の協議があった際には、雨水浸透施設等による流域対策への協力を要請してまいります。

以上でございます。

◎田中 道路・交通計画部長 私からは三点順次御答弁申し上げます。

まず、東京外かく環状道路における雨水流出抑制についてです。

外環道の整備に伴う雨水処理につきましては、これまで外環事業者に対し、世田谷区雨水流出抑制施設の設置に関する指導要綱に基づく雨水流出抑制施設を設置するよう指導してきており、事業者におきましても、その必要性について十分認識し、必要な調査検討を行っております。現時点で具体的な設置計画などは決まっておりますませんが、議員お話しの外環道の事業区域で実施された浸水対策なども参考に、豪雨時における東名ジャンクション周辺部の浸水被害の軽減に寄与する必要対策量の確保及び雨水流出抑制施設の設置について、関係所管と連携しながら事業者と調整してまいります。

#### 公共交通不便地域対策の取組について

次に、宇奈根・喜多見地区バス路線の利便性向上についてです。

喜多見・宇奈根地区を運行する玉04、05系統は、二子玉川駅を起終点とする循環バスで、従前から厳しい収支状況である運行であり、新型コロナウイルスの感染拡大による収支悪化が追い打ちとなり、路線維持が困難となったものでございます。こうした厳しいバス事業者の経営状況にあっても、当該バス路線が廃止とならぬよう、区とバス事業者が協





議し、輸送需要に応じた運行形態へ変更することで、区民生活を支える交通網の維持を図るものでございます。

運行形態の変更では、朝方は定時定路線型による運行、日中以降は乗降場所となるミーティングポイント間をワンボックス車両により、予約に応じて運行するオンデマンド型輸送となり、居住地によっては、これまでのバス停よりも近くで乗降できることとなります。

一方、乗車予約の手間や二子玉川駅方面へ向かう際には、砧本村などの停留所で乗り継ぎが必要となることから、高齢者をはじめ区民に向けた丁寧な説明や対応が大変重要でございます。そのため、乗車予約に関しては、専用の予約サイトのほかに、電話予約でも御利用いただけますが、より多くの皆様にバスを御利用いただけるように、予約手続をサポートする説明会等をバス事業者と連携して実施するなど、丁寧な対応に努めてまいります。

最後に、事業者との連携による公共交通不便地域対策についてです。

区と民間事業者が連携する官民連携事業は、厳しい財政状況において、民間企業が有するリソースや発想、手法を活用し、区が抱える様々な課題を解決するための有効な手段であると認識しております。今般、民間のバス事業者が喜多見・宇奈根地区において実施する収支改善に向けた新たな運行形態の取組は、区内では初めてのオンデマンド型輸送による区民生活を支える公共交通でございます。また、今回のオンデマンド型輸送により、新たに乗降場となるミーティングポイントが新設されることにより、喜多見・宇奈根地区の公共交通不便地域の一部が解消される予定でございます。今後も公共交通不便地域対策の検討に、既存交通事業者をはじめ民間事業者との連携による様々な手法を活用しながら、安全で継続した運行ができるよう取り組んでまいります。

私からは以上です。

### 医療的ケア児の移動支援について

◎須藤 障害福祉部長 私からは医療的ケア児の移動支援について二点御答弁申し上げます。

まず、区外の学校への移動支援についてでございます。

都立の特別支援学校は、東京都全体で適正な規模、配置が行われておりまして、世田谷区内には、肢体不自由、病弱、視覚障害、知的障害の生徒を対象とした特別支援学校がありますが、聴覚障害の生徒は区外にある特別支援学校に通学することとなっております。また、特別支援学校での通学送迎バスは、肢体不自由や聴覚障害など、移動の支援が必要な生徒の通う学校では運行されておりますけれども、聴覚障害の生徒を対象とした一部の学校では運行が行われていないというふうに伺っております。区外の特別支援学校に通学する生徒に区が送迎バスによる移動の支援を行うことにつきましては、役割分担や経費面などの課題を整理するなど、慎重に検討する必要があるというふうに認識しております。

続きまして、医療的ケア児の移動支援についての柔軟な対応をとということについて御答



弁を申し上げます。

医療的ケア児と家族が個々の心身の状況に応じて適切な支援を受けられるようにするため、令和三年六月に法が制定されました。その中で、国や自治体、学校設置者については、在籍する医療的ケア児が保護者の付き添いがなくても支援を受けられるよう、必要な措置を講ずるものというふうに定められてございます。こうした法の趣旨を踏まえますと、都立学校の児童生徒については、一義的には学校設置者である東京都が適切に対応すべきというふうに認識をしておりますけれども、せたがやノーマライゼーションプランに掲げます医療的ケア児の支援の充実、こうした観点から、区としても保護者の負担にも配慮する必要があるというふうに感じてございます。区といたしましては、都や学校に働きかけるとともに、移動支援事業の柔軟な対応については、近隣区の状況、想定される対象者の数の把握、財源など課題の整理に努め、検討をしております。

以上です。

#### 訂正

◎青木 土木部長 先ほどの東名高速から排出される雨水についての質問におきまして、NEXCO東日本と申し上げましたが、正式にはNEXCO中日本でございました。申し訳ございませんでした。訂正いたします。

◆四十二番（福田たえ美 議員） 御答弁ありがとうございました。

まず豪雨対策については、やはり激甚化して、また頻発化している自然災害ということもありますので、被害を最小限に抑えて、人命を守る取組を間断なく強化をしていただきたいと思っております。

そして、公共交通不便地域対策の取組についてですが、社会状況が今大きく変わっているときでございます。路線の導入というのがゴールではなく、やはり路線をどう維持していくのかということにも、既存事業者とともに区も取り組んでいただきたいと思っております。

そして最後には、医療的ケア児の移動支援についてですが、先日、区に確認をした際に、区外の学校に通う医療的ケア児を把握されていないということでした。今後また検討される通学支援についても、区外の学校に通う医療的ケア児の保護者にも情報がしっかり届くよう配慮をお願いしたいと思っております。

以上で私からの質問を終わります。