



●都市整備委員会所管

公共施設のファシリティーマネジメントの道路部門について

◆福田たえ美 委員 では、私からは、まず、持続可能な社会の実現に向けてということで、公共施設のファシリティーマネジメントの道路部門ということで伺ってまいりたいと思います。

本区が管理対象とする特別区道は、路線延長が約一千九百四十四キロメートルで、五千三百八十路線となっており、二十三区でも最大規模というふうに言われております。ということは、最大の資産を保有しているということになります。近年増え続ける道路施設の維持管理を安全第一に効率的、経済的に行い、長寿命化を図ることが本区にとって大きな課題であります。

区において、今後、老朽化をしていく道路施設の維持管理について、道路を資産として捉えたファシリティーマネジメントの考えを導入をすることが必要不可欠となってきております。道路の整備は、維持、更新と、そして新規整備、これを世田谷区舗装更新計画とせたがや道づくりプランという二つの計画で進めております。世田谷区舗装更新計画では、年平均六・七万平米の舗装を九十七年かけて行う計画というふうになっております。しかし、現在の施工単価の高騰などで目標平米を下回る舗装計画にならざるを得ないなどが見えてきて、道づくりにおいては、都市計画道路の整備率が二十三区の平均六五・九%を下回る五〇・五%で、二十三区で三番目の低さであるということで、今後の計画推進には多くの課題が残っております。限られた財源で道路の安全を維持していくためには、道路全体を詳細に把握をし、より具体的に延命、長寿命化技術や新たな維持管理手法などの導入について、時代を先取りをしながら取り組んでいかななくてはなりません。

少子・高齢化と物価高騰など、社会環境の変化に応じた道路のファシリティーマネジメントを計画的に推進するためには、道路を資産として捉え、維持、管理及び整備を行うための基礎となるデータをまとめた資料が必要です。本区における資料の作成とデジタル化について伺ってまいります。

◎山梨 道路管理課長 世田谷区では、昭和二十八年より一括に認定した道路など、それまで東京都が管理していた現況の道路を簡易な図面で引き継いでいるため、世田谷区で個別認定した道路や区画整理が行われた箇所を除き、道路現況平面図を航空写真測量のデータをベースに電子地図として整備し、この図面を基に管理しております。この図面はホームページ上で公開しており、道路の現況幅員を示す平面図として活用していただいております。実際の道路の現況ですが、状況によっては、区が管理している道路内に私有地が越境している場合もあり、財産境界と道路区域との整理も含め、引き続き課題を整理し、道路の適正管理に努めてまいります。

◆福田たえ美 委員 今回の御答弁ですと、航空写真測量のデータというのを基礎にしてい
らっしゃるということで、私の想像していたものと若干違っているんですが、ここでは財
産管理という視点も含めると、最後に御答弁ありましたが、境界確定とか様々な課題が
あるということで、そこをどう進めていくかによって、本来、ファシリティーマネジメン
トを行う資料が確実に作られていくのかと思っております。

区におけるこの資料が資産としての視点が十分に把握されていないということを今感じ
ましたが、私が平成二十四年二月二十四日の第一回定例会において、東日本大震災の後と
いうこともありまして、地籍調査の必要性を、実は区民の方からお話を伺い、大変に重要
だということを感じておりました。その当時の地籍調査の実態を取り上げて、その当時、
質問してまいりましたが、平成二十二年度三月末の調査のときの状況では、全国平均が四
九%に対して、新宿区が一一%、大田区一〇%ということで、都内というのは、大変低い
地籍調査の状況だということが分かりましたが、世田谷区は二%ということで、他区に比
べて、また、二十三区の平均の五%より低いという状況が分かりました。

先ほども、他会派からも御質問等がありましたが、ここで、私からまた改めて聞いてい
きたいと思いますが、災害復旧という観点と、また、ファシリティーマネジメントを推進
するという観点から、この地籍調査を今後どのように進めていくのかというのは、私が初
めて質問したときから状況が大きく変わっております。ですので、この推進状況などにつ
いて、区の状況をお聞かせください。

◎山梨 道路管理課長 地籍調査は、一筆ごとの土地における所有者、地番、地目の実地
調査、境界及び土地面積に関する測量を行い、その結果を地図及び簿冊に取りまとめる調
査でございます。

世田谷区における地籍調査の進捗状況ですが、平成十六年度より調査に着手し、これま
でに若林三丁目、五丁目、梅丘三丁目、大蔵四丁目、五丁目など、四十二地区で十八町丁
目において現地調査を実施してきており、令和四年度末で調査対象区域の約四%が完了見
込みとなっております。地籍調査は、土地取引の円滑化やまちづくり事業、道路事業への
活用、地震など災害時における迅速な災害復旧にメリットがあるなど、重要な事業である
と認識しております。

区といたしましては、今後とも、着実に地籍調査事業を進めてまいります。

◆福田たえ美 委員 地籍調査は相手のいることでもありますが、大変だとは思いますが、
十二年間で約二%進んだということで、先ほども、他会派からの質問のときにも、広大な
時間がかかるということもありますが、そこはやはり私からもしっかりと進めていただきた
いと思います。

道路の舗装に関しては、面積が大変広いということと、維持管理に多額の予算が必要と
なっております。また、舗装の穴とか、事故の原因になりかねないものがあります。特

令和5年3月 予算特別委員会 質疑 福田たえ美
令和5年3月15日



に私たちから目に見えない、大事故につながりかねないのが道路の下の空洞というものです。我が党は、区に調査及び空洞に対する対応を求めてまいりました。安全を第一に考え、今後、区民の身近な道路施設の維持管理を行うためにも、路面下空洞について、現在の調査状況と対応について伺います。

◎北川 土木計画調整課長 区は、路面陥没による突発的な事故を未然に防ぎ、道路の保全と利用者の安全確保を図ることを目的として、平成二十六年度からレーダー調査などによる路面下空洞調査を実施してございます。この間、平成二十六年度には緊急輸送道路やバス路線、交通量の多い主要な区道、約百五十キロメートルの空洞調査を行うとともに、平成二十九年度より五か年かけて、幅員四メートル以上の道路、約五百二十キロメートルの区間の調査を行い、合わせて六百四十か所の空洞を発見してございます。なお、令和二年度までに発見した五百三十一か所につきましては、各占用企業者や区により補修を既に完了しております、今年度は令和三年度に発見した百九か所につきましては、残る十三か所を除いて補修を終えてございます。

区といたしましては、引き続き、各占用企業者と連携を図り、残りの空洞箇所の補修を速やかに進め、道路陥没による第三者被害が起きないように、道路の保全に努めてまいります。

◆福田たえ美 委員 ありがとうございます。空洞がかなり発見されたということで、しかし、それに対しての対応も行っているということですが、やはり地震など災害が起きたときに、こういう弱いところが一番影響が出てきてしまうと思いますので、また残りの補修もしっかりと行っていただきたいと思います。

あと、最近、区民の方からの御相談が大変多いと感じるのが、御自宅にいるときに、道路の段差によります振動、そしてあと、歩行をしている際に、やはり年齢的にも高齢になってきているからなのか、亀裂とか小さな段差につまずいてしまうといった御相談が多く、いつも土木部工事第二課とかに御相談させていただきまして、御対応していただいています。

この道路の段差や亀裂というのが生活の中で大きな影響を与えているということもありますが、この道路の老朽化などによる傷み、亀裂、また電気、ガス、上下水道などの工事の跡による複数の段差というのが大変影響を与えているように思います。このような複数の工事を調整する道路工事調整会議というのがあり、道路の掘り返しを抑制する工夫などを行っているというふうにはお聞きしていますが、この道路の傷み、段差の相談が本当に後を絶ちません。道路整備に関する予算額の割合は、低いところで横ばい状態になっておりますが、高齢化が進んでいるということも安全な道路を維持していくためのポイントにもなりつつあります。

本区における道路に関する通報と対応件数の近年の状況とかかる費用の状況について伺

いたいと思います。

◎若松 工事第二課長 まず、通報対応件数について御答弁申し上げます。道路維持管理における区民などからの通報対応件数は、令和四年度二月現在につきまして、区内全域で五千七百九十五件、令和三年度は六千五百五十八件、令和二年度は六千五百四十一件でございます。そのうち、路面に関するものが令和四年度二月現在で区内全域二千百五十九件、令和三年度は二千四百十二件、令和二年度は二千四百九十七件でございます。高齢化の進行に伴い、砧・玉川地域において、小さな段差により転倒したと通報が増えてきていることから、今後につきましては、道路パトロールや補修作業の在り方について、時代のニーズに応じた手法を検討してまいります。

続きまして、コストについてでございます。道路維持に関するコストにつきましては、令和四年度は道路維持に関する予算として、約九億九千万円が計上されております。毎年おおむね高い執行率を達成していることから、現状、マンパワーと予算のバランスが取れていると考えております。一方で、後は事業量が増加していくことも想定されることから、それに対応するための予算と区技術職員や工事業者のバランスを考慮した、時代のニーズに対応した道路維持管理に取り組んでまいります。

◆福田たえ美 委員 今御答弁いただきましたけれども、件数はそう大きく変わってはいないにしても、やはり年間二千件を超える数と、あと、高齢化への対応というのが今後を見据えた形にした予算の配分も必要になってくるのかなと思っております。そういう意味でも、ある意味、民間との連携もどうしていくのかとか、様々な観点からも検討が必要かと思えます。

こういったこれらの公共施設の管理が管理のみという時代から、今話をしましたが、最大限にどう活用していくのかといった資産活用の視点が一層求められてきております。道路については安全というのが第一で、これは変わらないと思いますが、有効に活用をしていくという視点で、道路代替地の有効活用も必要かと思えます。

税外収入にもつながるとして、我が会派としても取り上げてきたテーマでもありますが、昨年の第三回定例会の代表質問で取り上げました稼ぐ公共では、持続可能な社会の実現に向けて、ぐんまトライアル・サウンディングというのを提案をいたしました。民間事業者を募り、一定期間、暫定利用をしてもらい、民間事業者、行政の双方で一定期間という条件の中で、確認をしながら使用していくという仕組みです。このような一歩踏み込みながら有効活用を行う視点が必要な時代に突入をしてきております。土木施設の維持管理費用としても活用できる道路代替地の税外収入の確保に向けて、一層取り組むべきというふうと考えておりますが、区の見解を伺います。

◎田波 道路事業推進課長 道路代替地につきましては、道路事業に御協力いただきまし

た地権者の生活再建地として取得した用地であり、道路事業を進めていく上では欠かせない用地でございます。

区におきましては、現在、約百三十か所の道路代替地を所有しておりますが、地権者の方にあっせんするまでに時間を要する場合、貸付けに適した比較的面積規模が大きい道路代替地につきましては、暫定的な有効活用の一つとして、時間貸し駐車場などの貸付けや公共工事における資機材の一時置場としての短期貸付けを行い、税外収入の確保に努めているところでございます。時間貸し駐車場につきましては、最大五年間を貸付期間として、入札により事業者を決定しており、令和四年度につきましては、時間貸し駐車場として十一か所の貸付けを行っております。また、短期貸付けにつきましては二十八か所の貸付けを行っており、時間貸し駐車場と合わせますと合計で三十九か所の貸付けで、一年間で約五千三百万円の税外収入を得ているところでございます。

区といたしましては、引き続き道路代替地という性格上、事業の推進に影響が出ない範囲で道路代替地の有効活用を積極的に図り、税外収入の確保に努めてまいります。

◆福田たえ美 委員 道路代替地という特殊な場所になりますので、お貸しするというのにもいろいろと条件があるとは思いますが、今お話をしたぐんまトライアル・サウンディングというのは、まさに一定期間ということで使っていただくということで、民間からも提案をいただくので、さらに、私たち、行政の側からは、ここは使わないだろうと思うようなところでも、もしかしたら向こうから提案があるかもしれないといった観点でも、有効活用ができると思いますので、ぜひとも進めていただきたいと思っております。

高齢者も安心して歩けるまちづくりについて

では次に、高齢者も安心して歩けるまちづくりとして、ベンチなどの設置について伺いたいと思います。

令和三年三月十八日の予算特別委員会において私から、高齢化の進展に伴い、外出時に安心して移動できるよう、座れる場づくりとして、坂道を上がり切った体力の消耗などを訴える声などへも対応していけるよう、歩道に腰かけ防護柵などの設置を求めてまいりました。先日の我が党の代表質問でも取り上げました高齢者の外出支援として、バス停、商店街、緑道へのベンチの設置を求め続けてきたことに触れ、一層の推進を求めてまいりました。質問に対しては、今年度、ユリの木通りなどに設置を進めるとの御答弁をいただきましたが、ベンチの設置を検討する上で、座れる場づくりガイドラインに基づきながら行っていると思っておりますが、区は路上ベンチについて新たに十六か所を選定しているともお聞きをしております。これに関してはどのような視点で選定をしているのか、伺います。

◎北川 土木計画調整課長 区では、歩道の幅員が三メートル以上ある区道の中から、ベンチの設置の候補地としておおむね六十か所を抽出し、路上ベンチ等設置指針に基づき、

さらに精査の上、十六か所を選定しております。設置場所の選定に当たりましては、ベンチなどに人が座った状態を考慮して、車椅子使用者同士がすれ違える歩道の有効幅員二メートル以上を確保できる場所の中から、座れる場が百メートルから二百メートル程度の間隔となるところを十六か所選定しております。なお、歩行者の交通量が少ない場所、また、防護柵を設置することにより安全性を確保できる場所などにつきましては、設置に向けまして、今後、引き続き検討してまいります。

◆**福田たえ美 委員** 今御答弁いただきましたけれども、やはりこのガイドラインで安全な場所に設置をするというのは、もちろん大切ですが、お声を聞くのは、そこだけであると、なかなか高齢者の外出支援にとってはまだ不十分な場所が多いということで、御相談をいただいております。

この区民の方のお声をお聞きする中で、バスの時間を待っているというときに一番課題があるというふうにお聞きしております。それで、今日はパネルを作らせていただきましたが、これがバス停のすぐそばに設置をされている防護柵というのでしょうか、ガードパイプというふうなものになります。これがあることによって、普通のガードパイプと異なりまして大変に頑丈で、そして、高さがちょうど手が置けて、場合によっては、この太いパイプのところ、縦のパイプに少し腰をつけておけるというような、普通の一般的なガードパイプと違うということで、実は、バスの時間を待っている足腰が弱い方にとっては、座ることはできなかったとしても立ったままで寄りかかったり、もしくは、足がやっぱり不自由になってくると、何かに手をつけて体を支えるだけで随分楽になるということで、いろんな行動を行うときに足が不自由になってきたりした方にとっては、実は負担軽減になっているというお声をいただきました。

実は、これが区内の複数のバス停で見かけております。一般的なガードパイプと比較して頑丈であり、このようなガードパイプで、例えば、二メートルないような狭い歩道のところでバスを待つときに体の負担が少しでも軽減できるようなものであれば、今後も設置をしていけないかといったお声をいただきましたが、このようなガードパイプの設置について、今後、どのように展開できるか、区の見解を伺います。

◎**若松 工事第二課長** 基本的に、道路上において交通安全施設として設置されるパイプ式の柵につきましては、車両から歩行者の安全を確保するために設置する防護柵と、歩行者と車両を分離し歩行者の乱横断を防ぐために設置する横断防止柵の二つの種類がございます。御紹介いただきました箇所のものにつきましては、先ほど御説明した種類の柵とは違う設置目的があると思われることから、設置された経緯については後ほど確認して御報告をさせていただきます。

今後は、バス停付近の幅員二メートル以下の歩道などで横断防止柵が設置されていない箇所や単柱式の車止めが設置されている箇所については、現場の状況を確認した上で、パ

イプ式の柵の設置が有効な場合は対応をしていきたいと考えております。

公共交通不便地域について

◆福田たえ美 委員 次に、最後に、公共交通不便地域について伺ってまいりたいと思います。

昨年の決算特別委員会でも質疑をさせていただきましたが、区民の方から寄せられた多くの声で、改めてお聞きしたいと思います。少子・高齢化の波が急激に押し寄せて、人生を豊かに、一人一人の尊厳を守るとの観点から、移動手段の確保は大変重要です。高齢になると、身体機能の変化で車の免許返納、自転車に乗ることもできない、ただ歩くという手段だけになります。私の両親を見ていても、年齢を重ねると、身体機能の変化が避けられないということをよく見ておまして、足腰が弱くなった上に歩行しか手段がないという状況です。高齢化が進む中で、岡本地区などではバス路線が廃止された上、遠方のバス停までは急な坂道で移動の困難さを訴えられています。

昨年の決算特別委員会でも質問しましたが、実は周囲の環境がそこから変わってきております。砧地域で、いよいよオンデマンドバスによる実証実験が開始されること、また、宇奈根、鎌田、喜多見地域のバス運行が変更され、オンデマンド方式に一部変更されたこと、新たな方法によるバス運行や交通不便地域対策の実証実験が始まっているというのが去年の決算特別委員会のときと違ってきています。

砧まちづくりセンター内の岡本地区がまちづくりセンター、あんしんすこやかセンターに相談に行く移動手段が確保されていない実情をどう捉えているのでしょうか。公共交通不便地域を考えると、バス路線廃止、変更による地域の公共交通の変化、地理的環境など、様々な要因を再点検する必要があります。公共交通不便地域の定義を見直す必要があると考えますが、高低差のある道の歩行は平坦な道より体への負担が大きいとして、高齢者にとっての負担を少しでも軽減してほしいという思いがあります。この交通不便地域の定義の検証について、考え方について改めて伺いたいと思います。

◎堂蘭 交通政策課長 公共交通不便地域は、法令や国などの基準を含め明確な定義は定められておらず、各自治体がそれぞれの地域の実情に合わせて定義しております。世田谷区においては、最寄りのバス停から二百メートル以上かつ鉄道駅から五百メートル以上離れている地域を公共交通不便地域と定義しているところでございます。多くの自治体において、駅やバス停からの距離で定義しておりますが、一方で、河川等による地域分断など、距離以外にも不便の度合いに影響する指標もあるものと認識しております。

委員御指摘の土地の高低差などもその一つであり、区といたしましては、来年度より検討を開始する地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画の検討作業において、公共交通不便地域の定義に関する課題についても検証してまいります。

令和5年3月 予算特別委員会 質疑 福田たえ美
令和5年3月15日



◆福田たえ美 委員 私の時間がなくなりましたので、次は要望だけにさせていただきますが、決算特別委員会でも質疑をいたしました。スピード感がないというところに大変に憤りを感じる思いがあります。高齢者の方々からは、スピード感を持って、この公共交通不便地域対策を促進してほしいということです。しっかりと進めていただきたいと思えます。

以上で、平塚委員に代わります。