

平成 30 年 10 月 31 日  
(2018 年)

### 常任委員会行政視察報告書

委員会名	建設環境常任委員会
視察委員	委員長 玉井美樹子 副委員長 馬場慶次郎 委員 澤田 直己、川本 均、井口 直美、奥谷 正実、 小北 一美、上垣 優子
視察期間	平成 30 年 7 月 30 日（月）から 7 月 31 日（火）まで 2 日間
視察内容等	<p>1. 視察先及び調査事項</p> <p>1 日目 愛知県豊田市 交通まちづくりについて たすけあいプロジェクトについて</p> <p>2 日目 東京都杉並区 狭あい道路拡幅整備事業について</p> <p>2. 視察調査の概要及び意見（豊田市）</p> <p>ア. 豊田市の主な事業概要</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・市域が広大なため、公共交通ネットワークの構築を行うとともに、トヨタ自動車等と協働するなど多角的に交通まちづくりを推進</li><li>・中心部から離れた地域で暮らす高齢者の移動手段の確保と、コミュニティの構築を複合的に実施</li></ul> <p>イ. 主な質疑内容</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) 自動走行の社会受容性実証実験事業の状況と今後の展望</li><li>(2) 公共交通ネットワーク事業に要する予算と民間バスへの補助額</li><li>(3) たすけあいプロジェクトを開始した経緯</li></ul> <p>ウ. 委員会としての所感</p> <p>豊田市は山間部の住民の移動支援のため、トヨタ自動車のバックアップを得て一人乗り電気自動車のシェアリングシステムを導入したり、病院や大学との連携を基に、タブレットを活用したマイカー等の相乗りの支援を行うなど、総合的な交通政策を展開している。多様な移動手段を提供することは、暮らしの満足度の向上につながる効果も期待できると考える。</p> <p>高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、移動手段の確保や</p>

コミュニティの構築を進めることは本市においても大いに参考となる取組であると考えます。

#### エ. 各委員の所感

- (1) 豊田市が郡部の交通対策に力を入れていることが分かった。ただ公費を投入するだけではなく、市民の助け合いの力を活用し、大学や病院との協働でプロジェクトを実施している点はすばらしく、本市も見習うべきと感じた。  
トヨタ自動車のお膝元であり、新技術の導入にも前向きである。自動運転の実用化についても、引き続き取り組むとのことで、期待したい。
- (2) 通勤目的での自動車利用割合は高く、公共交通機関の利用割合が低い。バス路線が縮小された。平成 19 年 3 月に豊田市公共交通基本計画を作成し、鉄道、基幹バス、地域バス等、交通結末線、利用促進策の五つを柱として、利便性の高いネットワークの構築により公共交通機関の利用促進を図っている。足助・旭地区での、高齢者がタブレットを使い、安全で自由な移動手段の確保と、地域で安心して暮らせるコミュニティの構築を目的とした取組が大変興味深かった。
- (3) 豊田市は、6 町村が合併し、面積が本市の 25 倍の広さがあり、そのため各地域との交通ネットワークが課題である。たすけあいプロジェクトは、トヨタ自動車の協力を得ている利点があり、参考できる取組は多くあるが、本市とは面積の違いや、電車の利便性の違い、連携できる企業もないことから、転換できることは、限られていると考える。
- (4) 高齢者が住み慣れた地域で医療・介護・住宅支援が受けられる地域包括ケアシステムの構築が各自治体に求められている中で、交通の不便な地域の高齢者が、住み慣れた場所で最後まで暮らせるよう、安全で自由な移動と地域で安心して暮らせるためのコミュニティの構築を目指す、たすけあいプロジェクトの施策は参考になった。ただ豊田市は、トヨタ自動車のお膝元ということもあり、このような施策が展開できるが、本市ではなかなかハードルが高く、違う手法での展開が必要であると思う。
- (5) 交通利便地域とされる本市であるが、最寄りの鉄道駅やバス停までの徒歩移動が困難となる高齢者の移動手段の確保は大きな課題である。身近な移動支援策として、たすけあいプロジェクトに注目した。マイカーやタクシーの相乗りなどが実験的に行われており、好循環すれば実効性のある事業であると考えますが、利用者数の推移は目標どおりには進んでいないとのことである。いずれも、地域の強いコミュニケーションが前提となり、同時にそれぞれのニーズをつなぐソフト面でのシステムが必要と感じた。

### 3. 調査の概要及び意見（杉並区）

#### ア. 杉並区的主要事業概要

- ・狭あい道路の拡幅に関する条例の制定及び改正に基づく拡幅整備の促進
- ・狭隘道路の拡幅事例や重点的な取組地区の設定
- ・狭隘道路拡幅整備の課題と加速化に向けた取組

#### イ. 主要質疑内容

- (1) 狭隘道路対策としての無電柱化（地下埋設）の検討
- (2) 支障物件の設置違反者に対する代執行
- (3) 狭あい道路の拡幅に関する条例の制定についての市民への周知
- (4) 狭隘道路拡幅整備において、区の整備事業ではなく自主整備をすることになった件数
- (5) 条例制定、改正時の議会での議論及び賛否

#### ウ. 委員会としての所感

本市においても旧市内には狭隘な道路が多く、特に私道は個人では対応が難しい場所もあり、補助制度はあるが拡幅整備が進んでいない。杉並区では後退した部分の整備は区の負担で実施している。整備後の維持管理は個人の負担となる問題はあるが、災害時に円滑に避難できるように取組を進めるべきであると考えている。

拡幅整備を円滑に進めるためには、個人の財産権の制約が必要となる場合もあるが、区民の命を守るための取組であると丁寧に説明することが必要であると感じた。

#### エ. 各委員の所感

- (1) 道路の中心点の決定、対面との協議など強引な部分もあると感じるが、提供部分は民間所有のまま市が管理するなど、毎年 10 億円前後の予算を投じるほど狭隘道路対策に重点を置いていることが分かった。電柱設置事業者も移設に前向きにに応じていることも区の姿勢を理解しているためであると考えられる。無電柱化は歩道部分で 3 m を確保できる主要道路に限られているということであるが、区長から狭隘道路対策としても検討するよう指示が出ており、今後の動きを注視したい。
- (2) 本市でも狭小幅員整備事業として、2 項道路の後退用地の寄付を受けて進めているが、実際は進んでいない。杉並区でも拡幅整備の効果が見えにくい等の課題があるものの、条例に基づき重点路線、重点地区を定めて整備を推進し、延長 214 km（全体の 32%）を整備している。また、協議会の設置や支障物件の設置者に対する罰則規定を条例で定めるとともに、拡幅整備助成金も充実させており、本市としても積極的に取り組んでいかなければならない事業であるため、大変参考になった。

- |  |   |
|--|---|
|  | <p>(3) 狭あい道路の拡幅に関する条例を制定し、重点地区を決めて取り組んでいることが参考になった。本市も旧市街地など、狭隘な道路が多く残る地域があるため、本気で取り組むべきである。杉並区は予算が10億円もあり、本気で住民の命を守ろうとしている。</p> <p>本事業は、一つの部局だけでできる事業ではなく、市長の判断、決断が大きく作用するように思える。本市も防災の観点から狭隘道路の整備事業に着手すべきであると考えます。</p> <p>(4) 狭隘道路拡幅整備事業については、本市でも泉町を始め各地に狭隘道路があり、杉並区の実績は非常に参考になった。特に平成元年に、狭あい道路の拡幅に関する条例を制定し、2項道路の拡幅整備事業への取組を始めてから約30年間もの長きにわたって、条例改正や事前協議、狭隘道路拡幅整備の助成金の交付など、区の重点施策としていることが伝わった。事業の予算も非常に手厚く、この事業に従事する職員が30名もいることに驚いた。</p> <p>(5) 大阪府北部地震の発生で、本市でも狭隘道路の拡幅が防災上の視点から重要であることが改めて認識された。杉並区は30年前に狭あい道路の拡幅に関する条例を制定しており、その後の課題を整理し、2年前に改正している。建物の建て替えに伴う狭隘道路の拡幅だけでなく、重点地域を設定して職員が住民等に丁寧に働き掛け、計画的に拡幅に取り組んでいることが先進的であると感じた。緊急性と重要性の点で、自治体としてこの課題の位置付けを明確にしていることがよく理解できた。</p> |
|--|---|