

平成 29 年 6 月議会一般質問

<質 問>

1. 災害時の高齢者・障がい者などの避難について

○ 避難所のバリアフリー対策の整備状況について

自然災害は、時として、想像を超える力で襲ってきます。

近年の災害の発生状況を見ても、地震、火山の噴火、台風、集中豪雨などが、日本の各地で頻発し、その状況は多発化、ゲリラ的傾向にあります。

また、平成 23 年の東日本大震災や、昨年 4 月の熊本地震では、多くの方が被災され、新聞やテレビで震災に関連する報道が、たくさん出ており、私の知人も含め、多くの被災者が避難生活を余儀なくされて、そこでは、避難所における、バリアフリーの問題や、トイレの問題などが、改めて浮き彫りになりました。

高齢者や、障がいのある方にとっては、ことさらに、深刻な問題です。

そのような中で、6 月 9 日の土曜日には、橘湾を震源とする、震度 4 の地震が発生しましたが、4 月 19 日も、ほぼ同じ震源で地震が発生しており、大学教授や専門家の意見として、橘湾は雲仙断層群で、熊本地震クラスのマグニチュード 7 の、地震が発生する可能性があるとのことで、対岸の火事ではないということです。

また、ふり返れば、昭和 57 年の、長崎大水害や、平成 3 年の台風 19 号など、過去には、予想をはるかに超える、自然災害も発生しております。

これらの経験を踏まえ、万一の災害に備えた、避難所の整備について、現在、どのように取り組まれているのか。また、これまでの改修の状況と、今後の計画について伺いたい。

<回 答>

平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災では、多くの高齢者や障がい者、乳幼児を抱えた家族などが被災され、長期の避難生活を送る中で、避難所のバリアフリー化や、食料・飲料水の備蓄など、様々な課題が浮き彫りになりました。

平成 24 年 6 月及び平成 25 年 6 月の 2 度にわたり、災害対策基本法が一部改正され、内閣府は、避難所における良好な生活環境の確保等について指針を示しました。

長崎市では、このような経緯から、備蓄面では従来からの毛布や乾パンなどに加え、平成 24 年から、プライバシー保護のためのパーテーションや、女性用衛生用品などの品目を新たに加え、昨年度は飲料水及び缶詰、アルファ米などの非常食を、1 日分から 2 日分へ拡大しました。

議員ご指摘のバリアフリー化については、平成 24 年度から平成 27 年度にかけて、避難所に指定している 80 か所の市立小学校の体育館などの内、36 ヶ所のトイレを洋式化するとともに、51 か所にスロープや手摺を設置したほか、昨年度は、床が板張りの避難所にクッション性のあるマットを配置し、避難環境の改善を図っています。

さらに、民間所有の指定避難所については、平成 24 年度に段差解消やトイレの洋式化などに活用できる「指定民間避難所改修費補助金」制度を設け、9 か所の避難所で段差解消し、7 か所の避難所でトイレの洋式化を行うなど、避難しやすい環境づくりに支援を行ってきました。

これらの整備により、261 か所の全避難所の内、217 か所で施設入り口の段差を解消し、全ての避難所で洋式トイレが設置され、洋式化トイレの内 90 か所については多目的トイレを整備しています。

今後の取り組みは、中長期の避難生活を想定し、指定避難所の中から、シャワー・空調設備など一定の設備を備えた、拠点避難所の指定について、検討しています。今後とも、避難された方が安心して過ごせるよう、環境整備に努めていきたいと考えています。

○ 避難所のバリアフリー対策の整備状況について。

<再質問>

避難所の整備については、期毎に進んでいるということですので、さらに、改善を進めていただくことを、まず、お願いしておきます。

そして、拠点避難所についてですが、避難生活が長期化した場合の避難者の健康面や衛生面を考え、シャワーや空調などを備えた、拠点避難所の検討を行っているとのことですが、選定については、中長期にわたる避難生活を想定しながら、場所や規模など高齢者や障がい者の利用も想定した検討が必要と考えます。

具体的にどのように進めていくのか伺いたい。

<回 答>

拠点避難所の指定に関する検討状況は、現在、「長崎県地震等防災アセスメント調査報告書」による、最大震度6強の想定避難者数に基づき、拠点避難所の配置イメージや必要な設備など、基本的な方針について検討を行っています。

なお、今後の予定は基本方針策定後、候補施設を選定し、平成30年度以降に所要の整備を進めていくよう、検討しています。

<意 見>

平成30年度以降ということですが、先程も言いましたように、災害が多発傾向にある中で、時期を逸しないよう、検討の加速をお願いします。

○ 福祉避難所について。

<再質問>

東日本大震災では、犠牲者の過半数以上を高齢者が占めております。また、障がい者の犠牲者に至っては、被災住民全体の犠牲者の割合と比較して2倍以上だったと言われており、その対策は急務です。

また、このような方々が、長期の避難所生活を余儀なくされた結果、健康を害し、生活再建への移行に困難を生じた報告も多く上がっています。

この対策として、一般の避難所での生活が困難な方を対象として、福祉避難所がありますが、さきの熊本地震では、その存在を知らなかったため利用が進まなかったなどの、問題点が報告されています。

長崎市は福祉避難所について、どの様に周知しているのか伺いたい。

<回 答>

福祉避難所は、災害救助法が適用される場合に、一般の指定避難所では生活が困難な、高齢者や障がい者の介護が必要な方を、受け入れるために開設するもので、長崎市では、高齢者や障がい者福祉団体と協議の上、福祉避難所としてご協力いただける社会福祉施設等と協定を締結しており、現在、高齢者施設80箇所、障がい者施設9か所の合計89箇所となり、各施設で受け入れ可能と回答いただいた人数の合計は、1450人です。

昨年発生した熊本地震では、福祉避難所の開設体制を整備していたにも関わらず、十分な周知がされていなかったために、利用に繋がらなかったという教訓を踏まえ、長崎市では、平時より市のホームページに施設名と住所の一覧を掲載しています。

今後は、地域の消防団や防災リーダー、民生委員、介護支援専門員等の地域の支援者の方々や、地域包括支援センター等の、関係機関・団体の皆様と、福祉避難所の情報を共有し、災害発生時に緊密な連携が図れるよう努めて参ります。

○ 福祉避難所について。

<再質問>

確かにホームページに施設名と住所の一覧が乗っているが、ホームページを見られる方も限られていると思います。そのような方への周知はどうするのか。

また、ホームページには「福祉避難所への避難を希望される場合は、事前に高齢者健やか支援課または障害福祉課へご連絡下さい」と、注意書きが記載してありますが。

一方で、内閣府の平成28年4月日付の「福祉避難所の確保・運営ガイドライン」では、市町村は、災害時において、福祉避難所の対象となる者を速やかに福祉避難所に避難させることが出来るよう、平時から対象者の現況等を把握することが望ましいことから、データベースの整備や、定期的な登録情報の確認・更新の必要性が記載されております。

これらを踏まえ、長崎市は対象者の現況を把握しているのか。また、把握しているのであれば、福祉避難所への避難の希望については、連絡を待つのではなく、本人意向を確認しておくべきと考えるが見解を伺いたい。

<回 答>

福祉避難所については、その周知が重要と考えており、ホームページのほかに、平成28年度から、福祉避難所のチラシを作成し、地域包括支援センター等の関係機関や地域の支援者の皆様に、周知を図っているところです。

また、福祉避難所を利用される対象となる、避難行動要支援者の把握については、高齢者は在宅で要介護1以上の方、障がい者は在宅で障害者手帳1級または2級の方、療育手帳A1またはA2の方、精神障がい者保健福祉手帳1級の方と定め、避難行動要支援者名簿を作成して登録を行っております。

この名簿の更新状況ですが、新たな対象者については、高齢者の場合毎年夏ごろに、直近1年間で新たに要介護1以上の認定を受けた、在宅生活者宛に、地域の支援者への登録情報の提供について、同意書を送付するとともに、障がい者の場合は、手帳交付のために窓口に来社された際に、同意書の提出を促すことにより、情報提供の確認を行っております。

また、既に登録されている方については、転出時の移動情報等により、名簿の確認・更新を行っております。

特に福祉避難所を利用される可能性の高い、介護度の高い方については、大規模災害時における利用意向等を事前に把握し、介護支援専門員や相談支援専門員と情報を供用しておりますので、災害発生時に迅速に対応できるように、これまで以上に連携に努めて参ります。

<質 問>

対象となる方の名簿を作成しているとのことですが、対象である方がアンケートのはがきに要支援に○を付けて出したが、それを、いつ、どう使うか聞いていないと言われております。

再度確認しますが、福祉避難所で受け入れるべき対象者で、アンケートで支援を希望されている方でも、災害が発生した状況の中で、高齢者健やか支援課か障害福祉課へ事前に連絡をしなければいけないのか。

<回 答>

福祉避難所の開設については、老人福祉施設協議会・障がい者福祉協議会と協議し協定を交わしているが、その中で、避難をされる場合、その方の情報を書面で福祉避難所へ通知することになっております。したがって、避難をされる方は一度行政に連絡するか、普段利用している介護事業所へ連絡いただければ、把握しているデータベースをもとに活用し、福祉避難所へつなぐことになっております。ただ、実際に災害などが発生した緊急事態の場合は、直接福祉避難所へ避難し、その後、行政と連携を取ることもありうると思うので、柔軟に対応していきたいと思っております。

<意見>

対象者名簿の整理や専門員間での情報共有をしているとのことだが、市や関係機関のみが把握していても、有事の際に機能するかが重要です。

現実には福祉避難所そのものが、一般の方にも、避難行動要支援者にも理解をされていないのが実態です。

もう一度機会を捉えて周知を図ることと併せ、それぞれの対象者自身がどのような対応をするのかを知らせるべきだと思いますので、宜しくお願いします。

○ 福祉避難所について。

<再質問>

福祉避難所として1,450名の受け入れが可能とのことだが、長崎市全体の福祉避難所利用予想人数は何名なのか。また、既に施設入所者や利用者がある中で、これだけの人数を受け入れ可能なのか。併せて、受け入れをお願いするそれぞれの施設は、開設に関わる事前の準備はできているのか。

<回答>

平成29年3月末現在、長崎市の避難行動要支援者27,588人のうち、立ち上がりや歩行などが不安定で、排泄や入浴などで介助が必要な状態がある、要介護2以上の方など約14,230人が福祉避難所の利用対象者と想定しており、そのうち、平成18年3月に策定された、長崎県地震等防災アセスメント調査報告書の建物被害予測等に基づき、長崎市の場合を算出すると、全体のおよそ1割弱である約1,420人が実際に福祉避難所へ避難されると想定しています。

平成29年5月末の福祉避難所での受入数は、約1,450人都なっており、加えて、長崎市においては、長崎市旅館ホテル連合会の協力を得て協定を締結し、33のホテルや旅館で高齢者等の受け入れを受諾いただいておりますので、避難行動要支援者の体調等の状況を見ながら、柔軟に対応してまいりたいと考えています。

しかしながら、大規模災害発生時に福祉避難所を迅速に開設し、避難者を受け入れて円滑に運営していくためには、何より、日頃の備えや訓練が重要となることから、関係施設や団体と平時よりの意思疎通や連絡調整について、これまで以上に力を入れてまいります。

<意見>

福祉避難所そのものが一般に理解されていない状況でもある中で、災害時には準備をしていても半分程度しか機能しないと思うので、そういうことを踏まえ更なる整備に努めていただきたい。

2. 地震時等に著しく危険な密集市街地について

<本壇質問>

○ 国の支援策と具体的な解消策

この件については、平成24年の12月の一般質問でも、質問しましたが、平成24年10月12日に、国土交通省が発表した、全国197地区の、著しく危険な密集市街地のうち、長崎市において4地区が該当していた件について、再度お尋ねをいたします。

長崎市では国の発表以前から、その4地区を含む斜面地において、斜面市街地再生事業に着手され、それぞれにまちづくり協議会なども作りながら、地元と一体となって生活道路等の整備をはじめ、老朽危険空き家対策事業や木造住宅の耐震補助事業など、総合的な住環境の改善と防災性向上に、取り組みをされてきました。

そういった今までの取り組みの中での国の発表でしたので、国からこの対策について、新たな支援策が示され対策がさらに加速化されるのではないかと、平成24年10月に質問をしたわけですが、その時の答弁では具体的な支援策は示されていないとのことでした。

その後、国からどのような支援策が示され、どのように対策が進んだのか、この件については、同僚議員からも質問がっておりますが、見解をお示してください。

<回 答>

国は、平成 24 年に密集市街地の内、地震発生時における大規模な火災等の危険のある地区を「地震時等に著しく危険な密集市街地」、いわゆる「新重点密集市街地」として、公表しており、長崎市においては、4 地区、面積 262ha がこれに該当するとされております。

この解消に係る国の支援策については、「新重点密集市街地」内の事業に対して、交付金を重点配分するとともに、平成 28 年度に「空き家等対策計画」に基づき実施する空き家の除去等について、重点的に支援を行う「空き家対策総合支援事業」が創設されています。

これらの国の支援を活用した、長崎市の「新重点密集市街地」の解消に向けた、ハード面での取り組みについては、「斜面市街地再生事業」において、現在、事業に着手している生活道路の早期完成に努めるとともに、併せて、「車みち整備事業」や「老朽危険空き家対策事業」による、空き家の除却と空地の確保を進めています。

また、ソフト面での取り組みについては、「安全・安心住まいづくり支援事業」において、住宅の耐震診断、耐震設計、耐震改修や除却に補助を行うことにより、住宅の耐震性向上を図るとともに、併せて、耐震基準に適合しない住宅の除却を進めております。

このような、ハード・ソフト両面の取り組みにより、平成 24 年度から平成 28 年度までに、生活道路の整備が約 1600m、空き家の除却に伴う広場が 5 箇所完成するとともに、住宅の改修を支援する補助等により、耐震改修が 18 件、除却が 66 件などの進捗が図られております。

今後も、これらハード・ソフト両面の取り組みにより、「地震時等に著しく危険な密集市街地」の解消に努めて参りたいと考えております。

○ 地震時等に著しく危険な密集市街地について

<再質問>

平成 28 年 10 月 24 日、国土交通省に対し、会計検査院から、新密集市街地の解消に向けた事業について次のような検査の指摘結果が示されました。

今回私が質問したのは、こういう指摘を受けたからですが、指摘を受けたのは大阪市と長崎市だけでした。内容は、

- ①道路・公園などの整備を行うこととする住宅総合事業の事業計画は作成しているが、地域住民との合意形成を図るための協議会等を設置していない
- ②ハザードマップ等により危険度を公表していない
- ③27年度末における事業進捗率比は 54.7%にとどまっている
- ④同地区における地区内の閉塞度が 3（災害時に地区内から安全な所へ避難しにくい度合いで 5 段階の 5 が一番悪い）であり、最低限の安全性が確保されていない

というものであり、それぞれに、まちづくり協議会が設けられ、市民も懸命に頑張っておられると、聞き及んでおりますし、各地でまちづくり協議会を作って、それぞれのまちづくりに取り組もうとされている中での指摘ですが、なぜ、このような評価になったのかを伺いたい。

<回 答>

協議会の設置については、「新重点密集市街地」の範囲が、これまでも「まちづくり協議会」を設置して事業を進めている斜面市街地再生事業に概ね含まれることから、新たな協議会は設置しておりません。

ハザードマップ等による危険度の公表については、国のホームページでは面積のみ公表していますが、市のホームページでは「新重点密集市街地」の範囲を示した地図および町名を公表しています。

また、斜面市街地再生事業の進捗が図られていないことについては、事業の中心である生活道路の整備には多くの家屋移転等が伴うこと、工事の施工条件が厳しいことなどに伴い、事業が長期化しておることによるものです。

また、会計検査院からは、国に対して、平成 24 年度公表時の避難困難地区の考え方について指摘がっております。

その内容は、実際は道路などで分断されている複数の地区を、道路が無いものとして、まとめて一つの地区として避難困難性を判断していることが「新重点密集市街地」の面積を過大にしているというものです。

この指摘を受けて、国は、避難困難地区の考え方について、従来は一つであった地区が、道路等の延焼遮断帯で分断されている場合は、それぞれの地区で避難困難性を判断することや、地区の外周道路に隣接する学校や造船所等の空き地は地区から除外するなど見直しが行われております。

その結果、長崎市が手掛けてきた道路整備や建物の除去などの成果ともあいまって、地区内閉塞度が 3 から 2 に解消されたことで、「新重点密集市街地」の面積は、平成 28 年度末時点で約 120ha となり、平成 24 年度から約 142ha 減少しております。

<再質問>

密集市街地の解消について、国は平成 32 年度までに概ね解消するとの目標を定めたところがあるが、長崎市の平成 32 年度末の解消見込みをお示しください。

<回 答>

「新重点密集市街地」解消に対する今後の対応については、斜面市街地再生事業や車みち事業等による生活道路の整備や老朽危険空き家の除却による空き地の確保等のハード整備、それから、住宅の耐震改修への補助等のソフト対策を同時に着実に進めることにより、平成 32 年度末に概ね解消できるよう努めて参ります。

<意 見>

長崎に形成されている、多くの斜面市街地は、本格的な車社会の到来前に、進んだものであり、道路などの基盤整備が、十分ではありませんでした。

また、平坦地と比べて、高い工事費や、接道条件などにより、建替えや修繕が難しいため、建物の老朽化も進んで、高齢化の進展や生活利便性の確保を求めて、平坦地などへ、人口の流出が進んだ結果、空き家や、空き地の増加が進んでおり、安全性の確保や、防犯の面からも、これらの対策が急務となっています。

一方で、斜面地の居住者に対する、ある、意識調査の結果をしてみると、「坂の上下移動」の不便さや、「防災的な不安感」をあげられており、「防災的な不安感」の中では、「空き家から発生する火事」や、「住宅の老朽化に対する不安感」があげられておりましたので、より有利な国の制度を、積極的に活用しながら、今後とも、しっかりと密集市街地対策に、取り組まれますようお願いいたします。

3. 高齢者交通費助成の IC カード化について

<本壇質問>

○ これまでの検討状況と今後の方向性

高齢者がバスや電車を利用し、料金を払おうとするとき、他のお客さんに迷惑をかけまいとして、つい慌ててしまい、車が止まる前に立ち上がり、お金や交通費助成の利用券を落としたり、非常に危ない姿を見かけた

り、聞いたりいたします。

この対策として、13年以上前から、支払いがスムーズになるICカードの作成について、高齢者などの意見を代弁し、何度も先輩議員からも要望が出され、平成23年度に、ICカードの作成費用として、4,284万円の予算案が上程されましたが、費用対効果などに対する検討が、不十分であったことなどから、否決となりました。

しかしICカード化が否決されたわけではないと理解しており、その対策は引き続き急務であることから、この件について、私は、平成27年9月に、質問させていただいたところ、新たなICカードの導入時期を見据えながら、引き続き交通事業者と協議をしていきたいとの答弁だったと思っています。それ以降の検討状況と今後の方向性を伺いたい。

<回答>

高齢者交通費助成については、高齢者が積極的に外出するきっかけをつくり、社会活動への参加促進を目的として、70歳以上の方へ年間5千円相当のバス・電車券等を交付しています。

2002年1月から、長崎市内の交通事業者がスマートカードを導入し、市民へのカードの普及が進んでいることから、高齢者交通費助成事業へのスマートカードの導入に向けて、これまで、交通事業者と協議を重ねてまいりましたが、助成対象者の内、バス・電車券の利用者数が平成28年度末で3万7千人と多く、積み増しの際の交通事業者窓口の混雑の解消や利用者本人の確認の方法などの問題があり、導入できておりません。

しかしながら、交通事業者におかれましては、導入後15年が経過するスマートカードのICチップやカード読み取り機などの周辺機器の経年劣化等の問題があるため、現在、新たなICカードの導入を検討しております。

本市としても、高齢者交通費助成事業の実施にあたり、この新たなICカードを利用することにより、高齢者の利便性や安全性の向上につながるものと認識しておりますので、積み増し時の窓口の混雑や本人確認等の問題の解消や費用対効果等を踏まえながら、今後とも、引き続き、交通事業者と協議してまいりたいと考えています。

○ 高齢者交通費助成のICカード化について

<再質問>

国においては、交通系ICカードの利便性拡大について積極的に検討されております。

また、平成27年の答弁でも、長崎も産学官の連携のもとに地域ICカードを検討するとのことでしたが、今の答弁を聞く限り、何ら具体的に検討がされていないと考えざるを得ません。

しかし、先程も言いましたように、この問題は高齢者の利便性はもとより、さらに優先されるべき安全性を確保しようとするものであります。

このことが改善できなかったばかりに、車内での事故につながりかねないことが一番心配されることであり、交通事業者にとっても重要な問題であると考えます。

したがって、行政側からも積極的に働きかけていただき、その方向性が見えだしたときには、必ず、この長年の懸案事項であるICカードでの助成積み増しができるよう、前向きに対応してほしいと思っておりますが、再度、部長の言葉で決意をお願いします。

<回答>

高齢者交通費の助成について、ICカードを活用することで、利用者の利便性や安全性が増すということから、現在、導入に当たっての課題の解決方法等について、交通事業者と協議を重ねている状況です。

現在、スマートカードに代わる新たな地域ICカードについて、長崎地域の経済団体等で導入を推進しよう

とされているので、長崎市としてもこれらの動きを積極的にとらえ、交通事業者との課題整理について、協議を加速していきたいと考えています。

<意見要望>

是非、部長が在任中に何としても解決するという強い決意で、取組んでいただくことをお願いします。

4. 交通政策について

<本壇質問>

○ 長崎南北幹線道路と、西彼杵道路の検討・進捗状況

本件については、平成 25 年 9 月にも質問をしましたが、この計画は、長崎と佐世保の経済交流や、観光交流などの大きな観点と、生活道路の渋滞緩和にも、大きく寄与する道路であり、市長が今、主要施策として取り組まれている「交流の産業化」をキーワードとする、地方創生と、それにつながる、定住人口対策の成否に直結するような、非常に大事なプロジェクトだと考えますので、現在の検討状況・進捗状況と、今後の取り組みについてお伺いします。

<回 答>

長崎南北幹線道路と西彼杵道路は、長崎市と佐世保市を約 1 時間で結ぶ、総延長約 70Km の地域高規格道路で、市内北部地区の交通渋滞の緩和のみならず、県北と県南地域の交流人口の拡大など、地域の振興にとって重要な道路です。

まず、長崎南北幹線道路は長崎市と時津町を結ぶ全長約 20Km の地域高規格道路で、これまでの浦上川線や「ながさき出島道路」の約 8 Km は供用されております。

松山町から時津町の約 7 Km の区間については、長崎県が事業化に向けて、これまで整備効果やルートの検討等を行ってきており、今後、長崎市、時津町と課題解決に向けて協議検討を行っていくことになっております。

次に、西彼杵道路については、時津町から佐世保市を結ぶ全長約 50Km の地域高規格道路で、西海市の大串から佐世保市の指方までの約 14 Km が供用されております。

平成 26 年度からは、時津町日並郷から野田郷の「時津工区」約 3.4 Km が長崎県において事業化され、現在、延長約 1.7 Km のトンネル工事および用地取得等が進められております。

長崎市としましては、長崎市、西海市、時津町、長与町の 2 市 2 町の首長、議長や経済、交通、運輸、観光の関係者で構成する「西彼杵道路・長最南北幹線道路建設促進期成会」を軸に国や県、関係国会議員に対し、早期整備に向け要望活動を行っており、今年度からは新たに佐世保市が期成会に加入する予定となっております。

今後とも早期整備に向け、市議会のお力添えをいただきながら、関係者の方々に対し、さらに強く働き掛けてまいります。

<意 見>

主目的は経済交流や人の降雨流に対し、効果があると思いますので、将来的視点に立って早期に事業化ができるよう、努力をお願いします。

○ 北部地区の道路の整備状況

<質 問>

北部地区で、整備中の路線で、主要となる、滑石町線・滑石横尾線・虹ヶ丘西町 1 号線・道ノ尾駅前線・白

鳥町西町1号線の進捗状況と今後の取組について伺いたい。

<回答>

北部地区で整備が進められている道路の内、まず、都市計画道路滑石町線は、国道206号の横道交差点を起点とし、滑石3丁目までの延長約1800mの幹線道路で、長崎県において整備が行われております。

このうち、起点側の「横道工区」約580mは、平成25年に完成共用しています。

また、のこる滑石2丁目付近から大神宮交差点を通り、寺川内交差点までの「大神宮工区」約850mは、平成23年度より事業に着手し、平成31年度完成を目標に事業が進められておりますが、用地交渉に時間を要していることから、平成28年度末の進捗率は、約22%となっております。

次に、この都市計画道路滑石町線に接続する市道滑石横尾線については、交通渋滞の緩和を目的とし、大神宮交差点付近の改良を行うものです。

整備内容としては、大神宮交差点から横尾方面に向かって、延長約60m区間で、右折帯およびバスベイを整備中であり、今年8月に完成予定です。

次に、市道虹が丘町西町1号線については、市道油木町西町線から分岐して、虹が丘町までの延長1950mの道路を新設するものです。現在の進捗状況ですが、用地取得はほぼ完了済みで、工事においては、延長120mの橋梁上部工事を含む780mを整備中であり、平成28年度末の進捗率は約47%です。

今後の予定は、橋梁やトンネルといった大型の工事が残っていますが、平成37年度の完成を目指し取り組んでまいります。

次に、都市計画道路道の尾駅前線につきましては、岩屋交差点から道ノ尾駅前までの延長200mの道路を、長崎市が整備するものでございます。

現在の進捗状況としましては、道ノ尾駅前付近の延長約40mが完成し、平成28年度末の進捗率は約43%で、平成32年度の完成に向けて取り組んでまいります。

長崎市としましては、このような道路整備により、北部方面はもとより市全体の交通混雑緩和や、地域の皆様の利便性と防災性の向上が図られるものと考えておりますので、今後も地域の皆様のご理解とご協力をいただきながら、長崎県とも連携して事業の進捗に努めてまいります。

○ 公共交通利用促進による渋滞緩和策

<再質問>

道路整備に時間を要する中、自家用利用者が通勤手段を、公共交通機関への変更を促すことは、交通渋滞緩和につながるばかりでなく、地方の公共交通の、存続にも効果が出るものと考えています。

特に、現在整備中の道ノ尾駅前線を活用して、北部地域にネットワークを持つ、バス路線を、道ノ尾駅に接続させることができれば、北部から中心部へ向かう、自家用車が減り、中心部に向かう交通混雑が、緩和されるとともに、JRへの、乗り継ぎが便利になることで、路線バスの利用者が増え、地域に根差した、バス路線の維持存続につながるのではないかと思います。

こういった観点から、道の尾駅前線の整備と合わせ、交通事業者、そして利用者である市民にも、広くPRして公共交通機関の利用促進を図る考えはないか。

<回答>

議員のご指摘のとおり、道路整備を進める一方で、移動手段をマイカーから鉄道やバスなどの公共交通機関へ転換する取組みは、交通渋滞の緩和や公共交通機関の利用促進を図るうえで、重要であると認識しております。

市内北部地区は、路線バスの系統数も多く、さらに、JRや路面電車も運行しており、公共交通の利便性は

高いものと考えております。

このような中、バス事業者におかれましても、川平バイパスを経由し都心部を結ぶ路線を新設されるなど、更なる利用促進に取り組まれております。

さらに、長崎市におきましても、松山地区に位置する公営駐車場を、一定時間以上の駐車料金を定額料金とする、いわゆるパーク・アンド・ライド駐車場として活用し、公共交通機関への乗り換え促進に努めているところでございます。

議員ご指摘のとおり、道の尾駅付近で整備を進めている道の尾駅前線にバス路線が開設されますと、バスとJRとの乗り継ぎが円滑となり、公共交通の利便性がさらに向上し、国道206号の渋滞緩和などへの効果が期待できますので、その実現に向けて、バス事業者と協議を行ってまいりたいと考えております。

<再質問>

道路の整備状況について、計画が決定し完成予定が示されるが、ほとんどの路線で完成年度が延び延びになり、計画から20年、30年という期間が経過している路線もあるが、本当の完成予想年度をなぜ示せないのか。また、逆に計画より早く完成するようにできないのか。

<回 答>

道路事業において、当初の完成予定が遅れることについては、いくつかの要因がありますが、まず、当初の事業年度の設定で、工事費、必要な用地などの条件、国の補助採択にかかる事業期間を勘案し、概ね5年から10年ということで設定していましたが、実際の事業進捗と整合していないことがあります。また、地質の変化による条件が変わることや、関係機関との協議などの問題もあるが、最大に要因は、用地交渉の難航が、大きな理由でございます。

道路の整備については、今後とも、事業に対する丁寧な説明と周知に努め、地元の皆様のご理解、ご協力を頂きながら、1日も早い完成に向けて、努力していきたいと考えております。

<意 見>

虹が丘町西町1号線は特に、虹ヶ丘から北高方面につながる道路で、開通すると若竹橋・西町方面への渋滞緩和にも効果があると思うが、37年の完成予定であるため、これ以上伸びることが無いようお願いいたします。

また、道ノ尾駅前線については、バス&レールでの移行も期待できることから、早期の道路整備が実現するようお願いする。

<再質問>

渋滞緩和策として、パークアンドライドに取り組まれているが、利用者は増加しているのか。

<回 答>

現在、長崎市では、道路混雑の緩和や公共交通機関の利用促進などを目的として、松山地区においてパーク・アンド・ライド駐車場の取り組みを行っております。

松山町駐車場におけるパーク・アンド・ライド駐車場としての利用傾向といたしましては、平成28年度に行った利用者アンケート調査の結果、約25%となっており、ここ数年の利用につきましても、25%前後の推移となっております。

以上でございます。

<再質問>

第4次総合計画、後期基本計画の中に、(E7-2)既存の道路等の機能を最大限に活用する、交通需要マネジメントを推進するとともに、マイカーから公共交通機関への乗り換えを促すため、多くの情報を発信し市民や企業の理解を深めるとあるが、利用拡大に向けて、どのような取り組みを行っているのか。

<回答>

交通渋滞を緩和するため、これまでバス専用レーンの指定、パーク・アンド・ライド駐車場の導入、コミュニティバスや乗合タクシーの運行、ノーマイカーデーの推進などの取り組みを関係機関と連携しながら実施しております。

特に、ノーマイカーデーの取り組みは、昨年12月14日から20日までの間、県下一斉ノーマイカーデー運動を行い、県内409社が参加し、期間中延べ3万7千人に参加していただいたところです。

いずれにいたしましても、交通渋滞の緩和につながる公共交通機関の利用促進などの取り組みは、大変重要なことだと認識しておりますので、今後とも企業や交通事業者と連携し、取り組んでまいりたいと考えております。

<意見>

超高齢化社会を迎えようとする中で、高齢者の移動手段の確保の観点から、公共交通の整備は重要であり、全国各地で取り組みが行われています。

また、長崎を含む地方においては、自家用車の普及により公共交通の輸送人員が減少し、公共交通事業者の経営を圧迫し、鉄道路線やバス路線の廃止や減少が見られ、高齢者等の足の確保が、大きな社会問題になっております。

一方で、高齢者ドライバーによる、自動車事故が後を絶ちません。

その対策として、運転免許の自主的な返納が推奨されておりますが、公共交通機関の整備が整っていない地域では、自動車の利用が欠かせないものであり、生活を営む上でやむを得ず運転を続けている、高齢者も少なくありません。

公共交通機関への乗り換えが、進まない理由として、利用者側から見た公共交通の不便さ特に、交通結節点における乗り換えの不便さがあげられており、バスから電車に乗り換えるときの連続性や、短時間での移動や雨にも濡れない工夫、あるいはICカード利用による、支払いの簡素化により、お互いの公共交通機関の利便性が高まり、利用の促進も進みます。

また、駅前の整備と合わせて、バスターミナルを合わせて整備することは、利便性をさらに高めて、自家用自動車から公共交通機関への移行が進み、公共交通機関の維持確保につながり、市民の足の確保はもちろんのこと、高齢化社会にむけた安心・安全対策にもつながりますので、市長におかれましては、このような対策にも力を入れられ、定住促進につながる、まちづくりを展開されますよう、強く要望いたします。