

藤井しんすけ 議会ニュース 議会録

平成 28 年 建設・企業常任委員会 (2)

平成 28 年 10 月 3 日

藤井

ちょうど 9 月 16 日の本会議の一般質問で谷口議員が質問しまして、その際に、空き家の所有者などに適切な管理を促すための相談支援について質問をさせていただきました。

その中で県土整備局長から答弁を頂きましたけれども、国の補助事業を活用した新たな取組を開始したという御答弁を頂いたんですが、この取組の具体的な内容について、何点かお伺いをしたいと思っています。

まず、今回、活用する国の補助事業の制度概要について御説明をお願いします。

住宅計画課長

今回、活用いたします補助事業は、国土交通省が今年度から新たに創設した事業でございまして、空き家対策について、市町村や民間事業者等が協力して、先駆的に実施される取組を支援し、その成果を全国的に普及させることを目的にしております。

事業の採択条件でございますけれども、市町村にノウハウの蓄積が十分でない事業などにつきまして、法務、不動産等の専門家など官民が協力して取り組むこと、そして、この実施結果について公表すること、これが要件になります。

今回、全国で 59 件の応募がございまして、本県も構成員となっておりまして神奈川県居住支援協議会の提案を含めまして 20 団体の提案がこの 5 月に採択をされました。

なお、この居住支援協議会の今年度の事業予算は 630 万円でございます。財源は全て国庫補助事業で賄われると思っております。

藤井

今、答弁をいただきました神奈川県居住支援協議会の事業を実施する主体となる機関ですけれども、協議会はどういった組織なのかという点と、また今後どのようにこの事業を進めていくのかお伺いします。

住宅計画課長

神奈川県居住支援協議会は、住宅確保、要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律、いわゆる住宅セーフティネット法と申しますけれども、この法律に基づきまして、高齢者や障害者などの民間賃貸住宅への円滑な入居を支援する目的で平成 22 年に設立された法定の協議会でございます。県や市、町、不動産関係団体、福祉関係団体などで構成をされております。

この協議会の中に県の空き家対策を検討する目的で、法務や不動産取引などの専門団体で構成します空き家問題対策分科会を平成 25 年度から設置しております。

今回、この事業は、この分科会が中心になるほか、日頃から空き家相談などで御協力を頂いております建築士事務所などの認可事業者などにも御参加をいただきまして、専門家団体や民間事業者のノウハウを活用しながら官民が協力、連携をしまして実施してまいります。

藤井

官民主体となって進めていただくんですが、本会議の答弁で、この事業によって空き家の所有者などを特定する手法や、特定空き家の判断基準などを作成するという御答弁でしたけれども、これの具体的な実施内容についてお伺いします。

住宅計画課長

具体的な実施内容は、主に3点ほどございます。1点目は、空き家の所有者等の特定手法についてでございます。

空き家調査におきましては、相続の未登記などによりまして、所有者の特定に時間を要するといったような課題がございますことから、登記簿謄本や住民票等の調査手法に加えまして、有効な手法とされております自治会や近隣への聞き込みによる調査方法などについて適宜検討いたします。

また、2点目は特定空き家等の判断基準についてでございますけれども、空き家対策法に提示します特定空き家等に該当するか否かの判断基準が必ずしも明確でないといった課題があることから、これら多くの事例を集めまして分析、検討し、客観的、定量的な判断基準を作成いたします。

それから3点目は、空き家の内部動産の処分、管理手法についてでございます。

管理が不十分なまま放置されている空き家について、行政代執行等により除却をする場合、内部に残された家財をどう処分するかについて判断が付かないという事例が見受けられることから、動産の管理、処分について、関係法令を整理しまして、その対処方法について検討をいたします。

これら3項目につきまして、それぞれ検討結果に基づきモデル地区で実際に実態調査を今年度中に行う予定としてございます。

藤井

今、3点御説明いただいた中に、モデル地区という、例えば実態調査なんですけれども、これに関して市町村は特定されているのでしょうか。

住宅計画課長

居住支援協議会の市町の構成員、モデル地区での実態調査について協力を要請しましたところ、平塚市と大磯町から協力の申し出がございました。

基本的には、両市町の協力を得て調査を行う予定としてございますけれども、具体的なモデル地区の設定等の枠組みにつきまして、詳細は今後決めていく予定としてございます。

藤井

本会議の答弁では、最終的にはマニュアルを取りまとめて市町村に情報提供していくと御答弁いただきましたけれども、どのように行っていくのかお答えください。

住宅計画課長

今年度は、検討結果の手法を用いてモデル地区での実態調査までを行いまして、その結果を検証しますけれども、さらに来年度は検証結果を反映させたマニュアルとして、検討した項目ごとにそれぞれ取りまとめを行います。

これらの成果につきましては、国土交通省のホームページにおいて公表されますけれども、神奈川県居住支援協議会のホームページでも広く周知するとともに、県と全市町村で

構成し、情報交換を行う場でもございます空き家対策行政実務者会議というのがあるのですけれども、この会議を活用しまして市町村に対して具体的に説明を行いまして、普及啓発に取り組んでまいります。

藤井

今後、人口減少が進んでいく中で、空き家対策というのは本当に深刻なものだと思いますし、より一層重要になってまいりました。

そこで、市町村での支援を含めて、県として空き家対策にどのように今後取り組んでいくのか、最後にお伺いします。

住宅計画課長

市町村への支援につきましては、空き家対策行政実務者会議を通じまして引き続き情報共有を図るなど、市町村と十分に連携をとりながら進めてまいります。

また、民間事業者とも神奈川県居住支援協議会を通じまして、今後ネットワークを活用して、様々な専門分野におきます課題にも対応してまいります。

このように、官民相互の取組を連携させながら広域自治体としての県の役割を十分に果たせるよう、今後とも積極的に空き家対策に取り組んでまいります。

藤井

空き家対策に関しては、本当に様々、声高く皆さんからの要望を提出されているところだと思います。本当に地域を歩けば、空き家だと思われるところが多くなってまいりました。

今、先ほど答弁していただきましたとおり、官民一体となってしっかりと取組をしてもらいたいと思いますし、少しでも空き家がなくなるように、エリアの皆様が安心して長くそこに住めるようにしていただきたいと思います。

次に、ホームドアの設置について、鉄道駅の安全対策ということで進められているホームドアについては、私たちもこれまでたびたび取り上げてまいりました。この8月に銀座線の青山一丁目、東京メトロで視覚障害者の方がホームから転落して亡くなられたという、大変痛ましいことが起きました。駅ホームにおける安全の向上というのは、視覚障害者のみならず駅を利用する全ての人に大変重要な課題だと思います。

そこで、ホームからの転落事故防止に有効な手段であるホームドアの設置について、何点かお伺いしていきたく思うんですが、まずホームドアについて、国が設置に関する基本方針を定めて、鉄道事業者がホームドア設置に対して県も支援している、このことは認識しているのですが、まず国の基本方針と県の支援の内容について伺いたいです。

交通企画課長

ホームドアの設置については、国は平成32年度を目標とした移動等円滑化の促進に関する基本方針を定め、1日の利用者数が10万人以上の駅で優先的に整備を進めるとしています。

県は、ホームドアの設置を促進するため、平成26年度から鉄道事業者が行うホームドアの設置事業に対して、国、地元市と協調して財政支援を行っています。補助対象の駅は国の方針と整合を図り、1日の平均利用者数が10万人以上の県内の鉄道駅を基本としております。

藤井

国の方針として優先的に設置するとされております利用者数 10 万人以上の県内の鉄道駅のホームドアの設置状況と県の補助状況をお伺いいたします。

交通企画課長

現在、県内に 1 日の平均利用者数が 10 万人以上の駅は 44 駅あり、そのうち 8 駅にホームドアが設置されています。県は平成 26 年度以降、みなとみらい線の横浜駅、東急東横線の武蔵小杉駅、菊名駅など 6 駅に対し補助を行っており、本年度は新たに J R 京浜東北線の鶴見駅、東急東横線の日吉駅を予定しています。

藤井

県がホームドアの設置の促進をしているというのはよく分かりますが、県内同様に、全国的にもホームドアの設置はなかなか進んではいないわけであります。どうして鉄道事業者によるホームドアの設置が進まないのか、理由を説明願います。

交通企画課長

ホームドアの設置が進まない理由として、技術面と費用面の二つの課題があると言われております。

まず、技術面の課題として、ホームドアは非常に重いため、それを支えるホームを補強する工事が必要になる駅があるということ。また、扉の位置、数が異なる車両が停車するホームでは、ホームドアの開口部と扉の位置を一致させることが困難であります。

次に、費用面の課題としては、ホームドアを 10 両編成の上下線のホームに設置する、こういった場合、費用が今約 4 億円にもなります。さらに、ホームの補強などが必要な場合は、追加工事により、より費用がかさむという状況になっております。

藤井

そういったことで、ホームの補強などに、ばく大な費用が掛かるという御答弁ですけれども、ホームドアの設置は、今、御答弁いただいたような課題があることもよく分かりました。これからも、こういう課題解決に向けて、鉄道事業者が自らどのような工夫がなされているのを伺いたいと思います。

交通企画課長

課題の解決に向けては、鉄道事業者やホームドア製作メーカーによる技術開発が期待されています。J R 東日本は、横浜線の町田駅で従来のホームドアより開口部が広く、低コストで軽量化された新たな形式のホームドアを試行導入する予定で、今後の展開に向けた検証を進めるとしています。

また、国は製作メーカーが行う課題に対応する新しいホームドアの技術開発に対して補助を行っており、この補助制度を活用し、京浜急行の三浦海岸駅では扉の数や位置が異なる車両にも対応できるマルチドア対応ドアの実証実験を今年の秋頃から実施する予定です。

藤井

さっき言った三浦海岸駅の実証実験は楽しみでありますけれども、県内には、まだたくさんホームドアを設置すべき駅があると思っておりますけれども、今後、県としてホームドア設置促進のため、どのように取り組んでいくのかお答え願います。

交通企画課長

県は、補助制度の創設に合わせて計画的なホームドアの設置促進を図るため、県、関係市、鉄道事業者とホームドア設置促進連絡調整会議を設置し、鉄道事業者の意向を確認しながら次年度以降の具体的な設置予定箇所などの調整などを図ってまいりました。

引き続き、この会議において関係市や鉄道事業者との連携を深めるとともに、国に対しても財政支援を働き掛けるなどして、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えてホームドアの設置促進に取り組んでまいります。

藤井

冒頭でもお話しさせていただきましたとおり、東京メトロの青山一丁目で発生した、大変痛ましい事故というのは二度と起きないようにしないといけないと思いますし、今、御答弁もいただきました2020年東京オリンピック、パラリンピック競技大会の開催により、これからいろんな方が神奈川県を訪れることを考えていくと、一日も早いホームドアの設置促進をやっていただきたいと思います。

御答弁いただきましたように、様々課題はあるのは十分に分かりましたけれども、更に知恵を出して、乗り越えていくということが必要だろうと思いますので、是非お願いをしたいと思います。

特に、先ほどの御答弁いただいた利用者数10万人ということで、国に対して一つの要望があるんですが、県内をよく見渡していくと、例えば二俣川駅みたいに、がんセンターとか病院の多いところ、それから利用者は少ないんですけども、JRの大口駅みたいに盲学校があるところとか、細かく見ていくと、やはりここは必要だということも、県内にあると思いますので、そういったところは是非優先的に設置すべきだと思います。また知事がマグネットと言われている観光地もやはり必要になってくると思います。その観点を見失わないようにしていただきたいと思いますし、ホームドアとは直接関係ないですけども、駅の安全ということから言うと、今、点状ブロック、内方線付きの点状ブロックというものもあります。ただ費用がかかるということで、ずっと放っておくよりは、そういった内方線付きの点状ブロックを設置しておくことも一つの案だろうと思いますので、そういうところも含めて検討いただきたいということを要望させていただきます。

次に、公共工事の建設発生土について質問させていただきます。

皆さん御承知のとおり、地震や津波、ゲリラ豪雨で自然災害に強い県土づくりということで、神奈川県をひっくるめ、この地域の社会経済活動を支える都市基盤整備を確実に促進するためには、効率的な公共工事の執行はもとより重要ですが、公共工事から発生する建設発生土の計画的な処理について伺いたいと思います。

先ほど、冒頭触れられたところですけども、建設発生土は建設工事に伴って副次的に得られる再生資源であるために、公共工事においても工事の計画段階で発生土そのものを抑制することになることの検討、それから、他の建設工事で活用を図る取組がなされていると思いますが、そういった経過を経てもなお、現場外へ搬出しなければならない場合、県ではどのように行っているのか。

建設リサイクル課長

県及び指定都市を除く市町村の公共工事から発生する建設発生土の搬出先として、岩石採石場や港湾埋立地など21箇所の受入れ地をあらかじめ指定し、工事案件ごとに搬出先を決定しておくことで、不法投棄を防止するとともに搬出処理の円滑化を図っております。

具体には、県と市町村などで構成される建設発生土連絡協議会を各土木・治水事務所の

管轄する地域ごとに設置し、発生土量の見込みと受入れ地の受入れ能力を勘案した上で、工事案件ごとの受入れ地へ搬出するといった搬出計画を事前に策定することにより、各工事の搬出処理に支障が生じないよう必要な調整を行っております。

藤井

公共工事において、各地域の連絡協議会において事前に搬出計画を策定するということがなんですけれども、昨年度の計画と、それに対する実績を教えてくださいと思います。

建設リサイクル課長

平成 27 年度の搬出計画につきましては、県及び指定都市を除く市町村の公共工事から県が指定する受入れ地への搬出予定土量は約 76 万立方メートルとなっております。この搬出予定土量に対し、平成 27 年度の搬出実績は県の公共工事では藤沢市における引地川の下土棚遊水地整備工事や、厚木市における国道 129 号戸田交差点立体工事、川崎市における矢上川地下調節池整備工事などから約 33 万立方メートルが発生し、また、市町村等の公共工事では藤沢市の新庁舎建設工事や柄沢特定土地区画整理事業の雨水調整池整備工事などから、約 26 万立方メートルが発生しております。これらを合わせた 59 万立方メートルを岩石採石場や港湾埋立地など、県が指定する受入れ地に搬出しております。

また、工事工程の変更などにより、実績としましては、計画していた搬出予定土量の約 78%の土量となっておりますが、搬出計画に基づき適所に処理しております。

藤井

それでは、続いて今年度の搬出計画についてはどうなっているのかと、それから将来的な搬出予測として、今後どのように整備していくことを考えておられるのか、お聞かせくださいと思います。

建設リサイクル課長

平成 28 年度の搬出計画につきましては、県及び指定都市を除く市町村等の公共工事から県が指定する受入れ地への搬出予定土量は約 75 万立方メートルと見込んでおります。そのうち、県の公共工事では約 33 万立方メートル、市町村等の公共工事では約 35 万立方メートル、NEXCO 中日本の新東名高速道路の工事では約 7 万立方メートルの搬出が見込まれているところでございます。今後、受入れ地側との調整を行いながら、円滑な搬出処理を図ってまいります。

なお、将来的な搬出土量の予測につきましては、今後の公共工事の実施や、その進捗状況等に大きく影響を受けるため、不確定な要素はありますが、ここ 5 年間の搬出土量を見ますと、年間でおおむね 70 万立方メートル前後で推移しており、今後も同程度の搬出土量があるものと考えております。

藤井

現在、NEXCO 中日本による新東名高速道路の建設が、今進められているんですけれども、こういった県とか市町村以外の都市基盤整備からの建設発生土の何万立方メートルの建設発生土の受入れについて、今後どのように考えているのか教えてくださいと思います。

建設リサイクル課長

県が指定する受入れ地においては、各地区の連絡協議会の建設発生土の発生量に応じて受入れ地の事業者と協定を締結しているものであります。

まずは、県及び土木事務所管内の市町村の公共工事からの建設発生土を優先して受け入れることとしております。その上で、県や市町村の公共工事による建設発生土の受入れに支障がなく、かつ、受入れ時期等の条件や土質等の受入れ基準に見合うものであれば、県や市町村以外の都市基盤整備に伴う建設発生土の受入れは可能であると考えております。

平成 24 年度から平成 26 年度にかけては、国からの要望を受け、さがみ縦貫道路の建設発生土、約 50 万立方メートルを県の指定する受入れ地で受入れを行っております。

本年度につきましては、NEXCO 中日本から要望を受け、新東名高速道路の工事について、約 7 万立方メートルの受入れを予定しているところでございます。

藤井

今後も、引き続き、様々な公共工事が県内で実施されるとして、一定量の土砂が発生することになると思うんですけども、県はそうした量の予測や工事の動向等を把握するものとして、将来的な県の受入れ地の在り方などについて、どのようにお考えなのか教えてください。

建設リサイクル課長

平成 27 年度には、新たに 5 箇所の受入れ地を確保し、受入れ容量の拡大を図ったところです。

また、今後の受入れ地の残余年数につきましては、受入れ事業者からの聞き取りによる、現在計画中の岩石採石場等における潜在的な受入れ地の受入れ容量などから、残余年数は 10 年以上と見込んでいます。中長期的な受入れに関し、当分の間、支障は生じないものと考えております。

県としましては、引き続き、今後予定される公共工事や建設発生土量の動向及び既存の受入れ地の受入れ量などについて情報収集に努めてまいります。

なお、将来的に大規模な公共工事などにより大量の建設発生土の搬出が生じた場合には、公募による新たな受入れ地の確保や指定都市などが設置する受入れ地の活用により、建設発生土の受入れに支障が生じることのないよう、万全を期して受入れ地の確保に努めてまいります。

藤井

県民が、安全で安心して暮らすことができ、活力と潤いを育む県土の形成を目指す都市基盤整備を着実に推進していただかないといけない。特に工事のスケジュールに遅延を生じさせることがないように、是非、建設発生土の円滑な処理をお願いしたいと思います。

今の御答弁を聞きますと、安心して、しばらくはこのままで大丈夫とは思いますが、特に県におきまして、引き続き、是非、計画的な受入れ地の確保をしていただいて、適正処理の徹底にしっかりと取り組んでいただくことをお願いいたします。

次に、今年の 4 月に発生した熊本地震、それから 8 月から 9 月にかけて、先ほど来、様々な質問にもありましたけれども、台風により神奈川県でも施設被害とか、災害が発生したわけですが、この災害から県民の生命、財産を守る対策が今一番求められていると思います。万一、災害が起きてしまった場合には、迅速な復旧・復興が求められるというわけですが、それをしっかりと今後も進めていかなければいけないと思うん

です。一方で、災害で土地の形状が変わってしまう場合、これは何度もそういう場面を見てまいりました。こういった中で復旧・復興活動を円滑に進めていくには、その基礎となる境界、それから権利関係を明確にしていくことだと思います。これもしっかりと取り組まなければいけません。

本県では、市町村が主体となって土地に関する情報を整理する地籍調査事業を進めてまいりましたけれども、そこで本県における地籍調査事業についての取組を伺います。

はじめに、地籍調査事業の概要について伺いたい。

技術管理課長

地籍調査は、国土調査法に基づき、事業費の2分の1を国、4分の1を県が負担し、市町村が主体となって土地の境界や面積などについて一筆ごとに確認するものであります。

この調査により、正確な公図や登記簿は作成されますので、土地取引の円滑さや公共事業の効率化などが図られます。また、土地境界の位置が地球上の座標値と結び付けられるということから、GPS等の人工衛星を使った測量技術も活用できます。このため、境界の復元も容易になるため、大規模災害後の早期復旧や復興にも貢献する事業となっております。

藤井

今、答弁でありましたとおり、大規模災害後の早期復旧に効果的であるということなんですけれども、具体的にどういった効果があるのか、事例があれば教えていただきたいと思えます。

技術管理課長

国の資料によりますと、東日本大震災の被災地の事例なんですが、地籍調査が未実施であった地域における復旧事業に大きな遅れが生じたとされる一方で、実施済みの地域ではその成果を活用することで、用地測量に係る費用や期間が大幅に短縮されています。

具体の例で申し上げますと、甚大な津波被害を受けた宮城県の名取市でございますが、家屋の集団移転に係る用地測量費と測量の期間について、地籍調査を実施していなかった場合、費用は約2,200万円、期間も約1年から1年半を要すると試算されたところなんです。実際には、地籍調査の成果を活用することで測量費は約1,200万円、期間は約7箇月で済み、その事業に今速やかに着手することができたということでございます。

藤井

明らかに効果があるということでありまして、津波被害への備えとして地籍調査ではどういった取組を行っているのかお願いいたします。

技術管理課長

本県では、東日本大震災の教訓を踏まえて、津波被害への備えとして平成24年度から10箇年の計画で相模湾沿岸の13市町において、津波による浸水が想定される都市部について緊急重点地域地籍調査事業を実施しております。

この事業では、効率的に調査を進めるため、一筆ごとではなく、まずは道路等の公共物と民有地の境界についてを優先して行う官民境界等先行調査の手法を活用して、事業促進に努めているところでございます。

藤井

それでは、緊急重点地域地籍調査事業の進捗について伺いたいと思います。

技術管理課長

まず、事業の実施状況でございますが、対象となる13市町のうち、平塚市は既に調査が完了しましたので、現在は12市町が対象となりますが、このうち横須賀市や藤沢市など10の市町で、今、調査を実施しております。三浦市と葉山町の2市町が未着手となっております。

平成24年度から4年間での進捗率ということになりますが、平成27年度末を面積ベースで申し上げますと、約33%となっております。

藤井

約33%ということですか。この緊急重点地域の調査に着手していない市町への働き掛けは今後どのようにやっていくのか教えていただけますか。

技術管理課長

調査に着手していない三浦市と葉山町、両市町とも着手できない主な理由として、財政状況の厳しさや人員不足による担当職員の確保が難しいということが上げられております。

県はこれまでも、この事業を実施していない市町については、直接伺って、事業の効果や重要性、さらには国や県における担当職員への支援策などを丁寧に説明して、早期着手に向けた働き掛けを行ってきたところです。

こうした中、三浦市については、本年度、事業着手に向けた準備調査を実施することになりました。残る葉山町についても引き続き積極的に働き掛けてまいりたいと考えております。

藤井

私も知り合いがいるので、働き掛けておきます。

確かに、名取市の事例を話していただきましたけれども、いざ災害があった場合、復旧が本当に早いということですか。もう一つ、個々の県民の皆さんに対しては、個人負担はないんですね。

技術管理課長

地籍調査をやるときには、個人の測量に関する負担等は一切ございません。

藤井

そういったこともしっかり話していただいて、市町村と連携していくんだということを説明していただきたい。特に、今後の未着手のところでの、やはり、人材の確保、財政状況、これを言われますと先に進まないというのもありますし、是非とも何とかいい方法をしっかりと議論していただきたい。特に三浦市、葉山町は特に海に近いところがありますので、力添えを頂きたいと思います。

いずれにしても、頻発する自然災害の備えとして、また、市町村としっかり連携をして、この地籍調査事業を進めていくのは本当に必要だと実感しております。予算の確保も含めて、一層の地籍調査の促進に努力していただきたいと思いますので、是非よろしく願います。

次に、東名高速道路の渋滞対策について質問したいと思いますが、本県、昨年3月に圏央道の一部であるさがみ縦貫道路が開通し、10月には圏央道が湘南から東北道までつながるということで、観光振興や企業活動の活性化など様々効果が現れていると思っております。

こうした効果を広く波及させていくためには、ネットワークが有効に機能することが重要でございます。そのような視点に立ちますと、東名高速道路の大和トンネル付近で、局所的に発生している深刻な交通渋滞が、県内の経済活動に大きな損失を与えていることは喫緊の課題でもあります。

そこで、東名高速道路の渋滞対策について、昨年この委員会で取り上げさせていただいたのですが、その後の状況も含めて何点かお伺いしたいと思います。

まず、東名高速道路の渋滞対策に関して、国への要望など積極的に県も取り組んでおられますけれども、県の取組について伺いたい。

道路企画課長

県では、関係自治体や経済団体と連携して東名高速道路の大和付近などにおける渋滞対策の早期実施について、国や高速道路会社に働き掛けを行ってきました。特に、昨年9月には知事が国土交通大臣に直接お会いし、対策の早期実施について要望を行いました。

また、国が設置した渋滞対策を検討するワーキンググループに県も参画し、国や高速道路会社、神奈川県警などとともに具体的な渋滞対策の検討を進めてきました。

こうした中、東名高速道路と圏央道が接続する海老名ジャンクションにおける渋滞対策は既に実施され、大和トンネル付近についても今年度より対策工事が着手されております。

藤井

東名高速道路の渋滞対策は、まずは圏央道と接続する海老名ジャンクションにおいて対策を実施されるんだけれども、その具体的な内容について伺いたいと思います。

道路企画課長

海老名ジャンクションでは、圏央道の整備の進展に伴い、圏央道と東名高速道路を往来する交通量が増加し、圏央道の八王子方面と東名高速道路を連絡するランプ付近において渋滞が顕在化しました。

このような局所的な渋滞に対して、高速道路会社では、1車線で運用しているランプ部の道路について、全体の幅は変更せず、車線や路肩の幅を狭め、暫定的に2車線で運用する対策を実施しております。

藤井

早速、効果が現れているということでもございました。

それでは、次に東名高速道路の大和トンネル付近の対策についてお聞きしたいんですが、まず、東名高速道路の大和トンネル付近の渋滞の要因について確認をさせていただきたいと思っております。

道路企画課長

大和トンネル付近では、トンネル進入時における速度の低下や道路の勾配が下り勾配から上り勾配に切り替わる、いわゆるサグ部の影響による速度低下などが渋滞の要因とされております。

藤井

それでは、この渋滞対策の内容についてお願いいたします。

道路企画課長

今回、実施される局所的な渋滞対策の対象は、大和トンネルを含めまして上り線については約4キロメートル、下り線については約5キロメートルの区間となっています。この区間について、車線や路肩の幅を見直すことにより、新たに必要となる用地を最小限にとどめながら、上り線と下り線にそれぞれ2車線の付加車線を1車線ずつ設置することで渋滞の緩和を図るものでございます。

藤井

上下1車線ずつ設置するという事なんですけれども、単純に考えましてもトンネル内部での車線追加は、どういう工事になるのかと思いますし、大変だろうと思うんですが、具体的にはどういった形で工事を進めていくのか、概要が分かれば教えていただけませんかでしょうか。

道路企画課長

現在の大和トンネルは、断面が長方形の、いわゆるボックス型のトンネルとなっております。その上部は厚さ3メートル程度の土で覆われています。通常の間接部のトンネルと異なりまして、地表からトンネルまでが浅いことから、今回の工事では、まずトンネルの上部や側面の土を取り除き、既存のトンネルの横に施工スペースを確保いたします。次に、既存のトンネルの両側にボックスを継ぎ足す工事を実施し、その後、既存のトンネルの側面の壁を撤去します。

このような手順で、上り線、下り線それぞれに付加車線1車線ずつ追加するものでございます。

藤井

かなりの工事になると思いますが、この対策の概要について、御説明いただいたので理解したんですけれども、現在の対策の進捗状況について伺いたいと思います。

道路企画課長

大和トンネルの拡幅工事については、高速道路会社がこの7月に工事契約を行いまして、現在、トンネル本体の開削工事の準備工に着手したところでございます。

藤井

それでは、最後になりますけれども、大和トンネル付近の渋滞対策の今後の見通しについて伺います。

道路企画課長

大和トンネル付近の対策については、この6月に国土交通大臣が高速道路会社に対し、東京オリンピックまでに運用開始するよう指示をされました。それを踏まえ、高速道路会社は、この渋滞対策について東京オリンピックまでの完成を目指しております。

藤井

いずれにしましても、大和トンネル付近の渋滞対策は、大変皆さん喜んでいただける内容だと思っています。特に、こういう局所的な渋滞対策は、ネットワークの効果を最大限に発揮する、県民の利便性の向上だとか、経済の活性化にも大いに貢献するものだと思います。

県としましても、引き続き高速道路会社をはじめとしまして、このような関係者に積極的に働き掛けていただいて、引き続き、渋滞のない神奈川をしっかりと目指していただいて、これからの御努力をお願いいたしまして質問を終わります。