

一般質問

ふじた かつき

藤田 克樹

2024年
9月9日(月)

公共交通の活性化について

藤田議員

公共交通の活性化に向けた社会実験として、市営八尾コミュニティバスで新たな停留所の設置やルート・ダイヤ改正が進み、利用者が増加していることを実感しています。これまでの成果や今後の取組について教えてください。

活力都市創造部長

八尾コミュニティバスは令和4年8月から令和6年3月まで2期にわたる社会実験を実施しました。主な見直し内容は、パターンダイヤ化、乗り継ぎ無料化、商業施設への乗り入れです。その結果、コロナ禍で減少した利用者数が回復し、令和5年度は月平均利用者数が1,682人、令和6年度には1,895人となり、コロナ前を上回りました。さらに、小中学生の運賃無料化、各地区センターでのバス停新設、EVバス導入によるイメージアップも進め、利用者のさらなる増加が期待されています。

藤田議員

越中八尾駅を地域拠点としてより便利に活用するべきです。例えば、Wi-Fiや冷房完備の学習スペースの設置、農産物直売所の設置などが利用促進につながると考えますが、見解を伺います。

活力都市創造部長

令和5年3月策定の高山本線ブラッシュアップ基本計画では、地域ニーズに応じた公共交通サービスの提供を目指しています。越中八尾駅では、地域イベントやマルシェを定期開催し、にぎわいを創出しています。今後も八尾地域と連携し、これらの取組が他地域にも広がるよう働きかけていきます。

藤田議員

八尾中核工業団地周辺では、通勤時の渋滞が大きな問題です。コミュニティバスの増便やダイヤ見直し、公共交通への転換促進を進めるべきです。さらに、EVバス導入も環境負荷低減に有効だと考えますが、見解を伺います。

活力都市創造部長

通勤手段を公共交通に切り替えることで、渋滞緩和、CO2削減、健康増進が期待されます。本市では八尾中核工業団地の14社を訪問し、企業ニーズや条件を把握しながら運行ダイヤやルートの見直しを進めています。ただし、企業の位置や勤務形態が異なるため課題も多く、引き続き有効な対策を検討していきます。

先進安全自動車に対する取組について

藤田議員

自動運転実証事業では、道路環境の整備も重要です。見通しの悪い交差点や歩車分離が進んでいない場所では自動走行が困難です。具体的な改修事例を教えてください。

活力都市創造部長

昨年度の実証事業で課題となった箇所を改善するため、見通しの悪い箇所にセンサーやカメラを設置し、道路情報を車両に送信するシステムを整備しました。また、歩行者の車道へのはみ出しを防ぐ視覚的な道路区分も整備し、自動運転の安全性を向上させています。

藤田議員

先進安全自動車の機能を最大限活用するためには、道路の環境整備が必要不可欠です。現在、衝突被害軽減ブレーキや車線逸脱防止支援システムなどの運転支援技術が普及していますが、これらの機能が効果を発揮するためには、道路上のラインが明確であることが重要です。特に老朽化した道路ではラインが消えている箇所が多く見られ、せっかくの機能が十分に活用できない状況があります。このような課題への対応状況と、今後の計画について教えてください。

建設部長

令和2年度から令和3年度にかけて、幹線道路や通学路などの区画線を重点的に補修し、総延長約2,900kmのうち約780kmの区画線を更新しました。ただし、道路利用状況や機械除雪の影響などで区画線の劣化速度が一律でないため、補修箇所の選定には優先順位を設定する必要があります。限られた予算の中で、交通量や通学路の指定、損傷の程度などを考慮しながら対応しています。

藤田議員

現場の優先順位を考慮した対応は重要ですが、先進安全自動車が本来の性能を発揮できる環境を整備することは、交通事故の減少にも大きく貢献します。また、運転支援システムを活用することで、高齢ドライバーの事故リスクを軽減できる可能性があります。例えば、交通量の多い幹線道路や通学路に加え、観光地や商業地域など利用者が集中する箇所でも、区画線の鮮明化や標識の更新を優先すべきと考えますが、見解を伺います。

建設部長

ご指摘の通り、先進安全自動車の普及は高齢ドライバーの安全運転支援にも寄与するものと考えています。本市では、特に通学路の安全性向上に重点を置きながら、交通量が多い道路や観光地付近の道路についても段階的に整備を進めています。また、地域住民からの情報提供をもとに補修が必要な箇所を特定し、効率的な予算配分に努めています。

藤田議員

運転支援システムは、道路環境が整備されて初めてその効果を最大化できます。例えば、車線逸脱防止支援システムが機能するには、道路の区画線が鮮明であることが必要です。しかし、道路の劣化によってラインが途切れている場合、ドライバーが誤操作を起こすリスクが高まります。このような状況を防ぐため、継続的な区画線の更新と計画的な維持管理が重要と考えますが、見解を伺います。

建設部長

現状、道路の補修には一定の限界があるものの、先進安全自動車の普及を見据えた区画線の維持管理は引き続き重要な課題と認識しています。補修の頻度や範囲を最適化するため、パトロールやデジタル技術を活用し、必要性や緊急性を正確に把握していきます。

藤田議員

本市の道路環境整備が先進安全自動車の普及を支える基盤となるよう、積極的に取り組んでいただきたいと思います。

地籍調査について

藤田議員

本市の地籍調査は昭和33年度から取り組まれていますが、進捗率は16.1%と全国平均の52%を大きく下回っています。特に市街地での進捗が遅れており、災害時の復旧や土地利用計画の精度向上のためにも調査の加速が必要です。農用地と市街地それぞれの進捗率を教えてください。

農林水産部長

令和6年3月末時点で、農用地は79.4%、市街地は17.9%の進捗率です。市街地では権利関係の複雑さや境界確定の難しさが遅れの要因です。

藤田議員

地籍調査事業は国や県の補助が手厚く、本市の負担は実質5%にとどまります。リモートセンシングや新たな制度も導入されているため、これらを活用して市街地での調査を加速させるべきと考えますが、見解を伺います。

農林水産部長

調査事業の負担割合は国50%、県25%、市25%で、特別交付税措置により本市の負担は軽減されています。また、筆界案通知やリモートセンシング技術の活用が調査促進に寄与しており、これらを効果的に活用していきます。

藤田議員

災害復旧の観点からも、ハザードマップで特に被害が予想される地域を優先して地籍調査を進めるべきと考えますが、見解を伺います。

農林水産部長

地籍調査は災害復旧に役立ちますが、ハザードマップに基づく優先順位付けは、災害の種類や発生箇所の予測が難しいため、現在は考えておりません。

藤田議員

市街地は建設部、農用地は農林水産部が担当するなど、分担して進める仕組みが必要です。部局間の連携を強化することで、調査を効率化できると考えますが、見解を伺います。

農林水産部長

業務分担には新たな人員や予算が必要となり、現状では難しいと考えています。しかし、部局間での協力体制や情報共有は重要であり、引き続き効率的な進め方を模索します。

富山市議会 会派 自由民主党

〒939-8510 富山市新桜町7板38合 自由民主党会派控室
TEL 076-443-2152 / FAX 076-431-6100

✉ info@jimin-toyamacity.jp



富山市議会 会派 自由民主党
www.jimin-toyamacity.jp



動画で定例会の様子をご覧ください

富山市議会インターネット中継 検索



LINE公式アカウント
市議会を身近に感じてもらえるような
情報発信をしています。
ぜひ登録よろしくお願います!