令和6年12月 定例会（第4回）会議録（抜粋）

○16番（渡辺厚子議員） 皆様、こんにちは。公明党の渡辺厚子でございます。

今回の私の質問は、大綱1点、交通の利便性と安全性の向上についてでございます。

私は、令和4年3月定例会で、誰もが移動しやすいまちを目指して、障がいのある方等が利用できる移動支援や、高齢ドライバーの安全運転講習について、そして地域特性に応じた生活交通等について、質問いたしました。本日は、それ以降に地域の皆様からいただいた様々なお声も踏まえて、交通の利便性と安全性が少しでも向上することを願い、中項目2点について、質問させていただきます。質問の中では、関連する計画の文章や過去の質問に対する答弁などの引用を多く含んでいるため、そうした箇所は少しゆっくりと読ませていただきますので、よろしく願いいたします。

中項目1、地域交通の利便性を高める施策について。

現在、本市の公共交通政策は、令和5年3月に策定され、令和12年度までを計画期間とする木更津市地域公共交通計画に基づいて進められています。その基本理念を持続可能なまちづくりを支え、利用者のニーズに応えた、地域公共交通ネットワークの構築として、3つの基本方針に沿った目標を掲げています。とりわけ基本方針2の地域特性に応じた地域公共交通ネットワークの構築では、路線バスの再編や新たな交通システムの導入を計画目標としており、これらが地域の方の関心が高いテーマであることは、計画策定前に行った市民アンケート調査の分析結果のまとめからもうかがえます。例えば、路線バスや高速バスを利用するための条件と利用意向については、路線バス、高速バスともに、運行本数の増加、他の公共交通との接続、自宅や目的地から最寄りのバス停までの距離が近いことなどを求めています。また、利用したい交通サービスでは、アプリ等で予約して、自宅の近くで乗車できる交通サービスや、低額で利用できる交通サービスなどのニーズが高いことが示されています。

そこで、今回は、地域交通の利便性をより一層高めるために、4つの施策について確認させていただきます。

初めに、小項目1、市街地循環バスについて伺います。

地域公共交通計画によりますと、地域公共交通ネットワークの再構築を目指し、令和4年度に取り組んだのが、市街地循環バスの実証運行です。木更津駅を中心に放射状に形成された既存のバス路線網に、新たに市街地を循環する路線を加え、循環線の内側は、重複する既存路線と循環線を統合し、循環線の外側は、循環線のルート上にある商業施設などの拠点で路線バスを乗り継ぐ、あるいは新たな交通システムとの乗換えを行うよう、地域公共交通ネットワークを再構築することで、地域公共交通の効率的な運行と経費の削減を図り、地域公共交通の持続可能性を高めることを目指した取組です。すごく長くなりましたが、そのようにされています。

そして、この実証運行を踏まえた検討状況について、昨年9月の交通政策特別委員会では、次のような説明がございました。自動車運転業務に係る働き方改革への対応として、まずは既存の路線ダイヤの見直しが必要であることから、新規路線となる市街地循環バスの本格運行の開始時期については、令和6年度後半以降を想定しているという内容です。そこで、現在の検討状況はどうか、ご説明ください。

次に、小項目2、グリーンスローモビリティについて伺います。

先月、杉並区で本格運行が始まったことが話題となった、グリーンスローモビリティですが、私は、令和4年3月議会で、その活用について提案いたしました。それに対して渡辺市長は、グリーンスローモビリティは、電動車を活用した低炭素型・脱炭素型の持続可能な交通や地域社会の実現を図る一つの手段とされており、本市が2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指すことを宣言したきさらづゼロカーボンシティ宣言にも資する交通手段であると認識しておりますと話され、重ねてメリットやデメリットについても言及された上で、今後は、本市の公共交通の課題を解決す

るため、グリーンスローモビリティをどのような場所でどのように活用することができるのか、他市の取組事例も参考にしながら整理してまいりますとご答弁されました。その後、グリーンスローモビリティに関する調査検討などは進んでいるのか、お伺いします。

小項目3点目は、デマンド交通についての質問です。

今年度の施政方針の中で、公共交通については、「持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を目指し、交通事業者とともに、市街地循環バスの導入を含めた、バス路線の再編やAIオンデマンド交通の導入検討に取り組んでまいります。また、富来田地区の自家用有償旅客運送ふくちゃんバスの運行を支援するとともに、交通不便地域における地域主体による新たな交通システムの導入に向けて、地区まちづくり協議会等へ必要な支援を行ってまいります」とされています。デマンド交通には、もちろんメリットもデメリットもあると言われておりますが、多くの自治体に取り組んでいる交通手段であり、近くでは、袖ヶ浦市の「チョイソコがうら」の運行が、本市の方からも注目されております。そこで、このような他市の状況をどのように認識しているのか、また、本市でのデマンド交通導入についての考えを、お聞かせください。

小項目4点目は、自動運転バスについての質問です。

地域公共交通計画において、基本方針3、利用しやすい環境整備及び公共交通の利用促進の中で、鉄道駅や車両のバリアフリー化、運転士不足への対応、公共交通の運行情報の情報発信、AIやMaaSなどの新たなモビリティの導入検討など、利用しやすい環境整備を検討すると思いますが、自動運転バスには言及されておられません。自動運転バスについては、過去に、他の議員からの質問に対して、バスやタクシーの運転手不足の状況を踏まえると、今後有効な手段となり得るものと認識している一方で、市の財政負担を大きく増加させることは、なかなか難しい問題であると答弁されています。そこで、本市の将来的な地域交通の在り方に関して、自動運転バスをどのように考えているのか、市の検討状況について伺います。

続いて、中項目2、市が進める整備事業周辺の信号機について。

交通量の多い交差点は市内各所にありますが、その安全対策としての信号機設置要望をお受けすることが多く、地域の役員の方々と共に市へ届けることがあります。しかし、県警の所管ということもあり、設置までには相当の時間を要するのが現状です。そうした中であって、今回は、市が進めていく新たな施設や道路整備に関連した2つの周辺地域に絞って、整備事業完了時にきちんと信号が機能することを確認したく、質問いたします。

初めに、小項目1、吾妻公園文化芸術施設周辺について伺います。

本年3月に策定された木更津飛行場周辺まちづくり実施計画(吾妻公園)によりますと、文化芸術施設を含めた公園全体の駐車台数を、常設駐車場約210台、臨時駐車場約220台、合計約430台を確保することになっております。そして、自動車の動線については、中央部交差点に入出庫動線を確保する、イベント時の北側交差点からの出庫動線確保の検討を進める、金田方面から右折入庫に対し、中野畑沢線における右折車線設置の検討を進めるとあります。このようなことから、施設の供用開始によって交通量が増えることを前提に、周辺の信号機はどのようになるのが気になります。公園の出入口となる吾妻神社前の交差点については、金田方面から右折入庫に対し、中野畑沢線における右折車線を設置するのであれば、右折信号も必要であると考えますが、その点についても県警と協議していくのか、お伺いします。

最後は、小項目2、中野畑沢線桜井工区周辺の信号機についての質問です。

令和5年6月議会で、草刈議員が桜井工区の進捗について質問された際に、執行部からは、順調に工事が進んだ場合には、令和10年度末に港南台から桜井までの区間について、供用開始ができる予定と考えているとの答弁がありました。順調に工事が進んだ場合には、あと4年後の完了となりますが、供用開始に合わせて、北側の信号機の改良と南側、港南台1丁目の新設が不可欠です。特に港南台地域の方からは、信号機の設置が間に合わなければ、極めて危険であると

の心配の声が寄せられていますので、県警との協議はどのように進めていくのか、お伺いします。
以上で最初の質問を終わります。

○市長(渡辺芳邦市長) 渡辺厚子議員のご質問に、ご答弁申し上げます。

私からは、大綱1、交通の利便性と安全性の向上について、中項目1、地域交通の利便性を高める施策について、お答えいたします。

初めに、市街地循環バスについて、現在の検討状況についてのお尋ねでございますが、実証運行を行ったバス事業者とは、継続的に協議を行っているところでございます。この中で、当初、バス事業者からは、一般の路線バスとしての本格運行に向けた検討を進めているが、採算性確保の観点から、実証運行では一律200円とした均一運賃から、ほかのバス路線と同様に、距離制運賃へ変更する必要がある。また、自動車運転業務に係る働き方改革への対応として、既存路線のダイヤの見直しを優先して進める必要があり、新規路線となる市街地循環バスの導入については、令和6年度の後半以降を想定していると伺っていたところでございます。この後、今年度、協議を進めていく中で、バス事業者からは、近年のエネルギー価格をはじめとする物価高騰の影響や、運転手確保のための待遇改善に伴う人件費の高騰などにより、当初見込んでいた以上に、市街地循環バスを運行させるために必要な経費が増加している。このような状況の中、便数の削減やルートの一部見直しなど、様々な検討を行ったものの、独立採算により本格運行することは、困難な状況であるとの報告を受けたところでございます。このため、現在は、バス事業者が算定した市街地循環バスの運行に係る収支見込みや根拠等について、改めて確認を行っております。また、市街地循環バスの導入が困難であれば、実証運行で得られた乗降ニーズに対応するため、既存のバス路線の再編や延伸等ができないか検討するよう、提案を行ったところでございます。今後でございますが、まちづくりの進展に伴う人流の変化に対応した効率的・効果的なバス路線の再編に向けて、市街地循環バスの本格運行の可否も含め、引き続き、バス事業者と協議を重ねてまいります。

次に、グリーンスローモビリティについて、調査検討についてのお尋ねでございますが、ご案内のとおり、グリーンスローモビリティは、時速20キロメートル未満で公道をゆっくり走る電動バスを活用した交通サービスでございます。環境への負荷が少なく、狭い路地も通行可能であることから、新たなモビリティとして期待されており、全国約400地域で実証実験や運行がされております。本市におきましても、こうした他市の事例について情報収集を行い、調査研究を行っているところでございます。この中で、課題といたしましては、グリーンスローモビリティは時速20キロメートル未満と低速度のため、運行地域に向き不向きがあるものと考えております。一方で、県内の他の自治体におきましては、買物やグループ活動などをはじめ、地域課題の解決に活用されている事例もございまして、本市の交通不便地域における地域主体の新たな交通システムの一つの手段として活用することも、有効であると考えております。このため、引き続き調査研究を行いながら、本市における導入の可能性について検討を行ってまいります。

次に、デマンド交通について、導入の検討についてのお尋ねでございますが、議員ご指摘のとおり、袖ヶ浦市では、令和4年10月から、デマンド交通実証事業「チョイソコがうら」が長浦地区で開始され、本年10月からは、市内全域にエリアが拡大されたものと承知しております。この実証事業の具体的な内容でございますが、運行日時につきましては、月曜から土曜日の午前9時から午後

5時までで、運賃につきましては、乗車1回につき300円となっております。車両につきましては、ワンボックスカー3台で、市内全域を2つのエリアに分け運行しており、エリアをまたいで移動する場合には、中間地点で車両を乗り換えていただくことになります。また、停留所につきましては、地域の商業施設や病院、公共施設、ごみステーション、公園等となっております。運営主体は民間事業者でございますが、市は負担金として、令和6年度は5,182万3,000円を、予算措置しているものと承知しております。運行実績につきましては、袖ヶ浦市に確認いたしましたところ、令和5年度は延べ6,657件の利用があり、運行に係る支出に対する運賃等の収入の割合であります収支率につきましては、7.69%とのことでございます。また、同様の取組は、県内では鴨川、南房総・館山、八街で実施されているものと承知しております。

一方で、本市の地域公共交通計画におきましては、地域特性に応じた地域公共交通ネットワークの構築に向けて、路線バスの再編等と交通不便地域における新たな交通システムの導入を推進することとしており、デマンド交通につきましては、地域主体の新たな交通システムの一つの運行方式として、位置づけております。こうしたことから、引き続き、近隣市の取組状況について情報収集等を行うなど、調査研究を行ってまいります。

次に、自動運転バスについて、検討状況についてのお尋ねでございますが、現在、全国各地において深刻化しているバスの運転手不足解消の一助となり、市民生活に欠かせないバス路線の維持確保につなげることを目的として、自動運転バスの導入や実証運行がなされております。本市におきましても、現在、自動運転バスに関連する事業者へのヒアリングや意見交換を行うとともに、県内の先進自治体への視察や、国や事業者が開催する各種研修会、セミナーに参加するなど、導入に当たっての課題等について、調査研究を行っているところでございます。現時点では、安全面や費用面等の観点から課題となっている点につきましても、今後、技術開発の進歩と普及がスピードアップしていくものと考えており、導入に向けたハードルは低くなっていくものと見込んでおります。このため、近い将来には、慢性的な運転手不足の解消に向けた、一つの方策となり得るものと考えておりますことから、本市における導入に向けて、引き続き調査研究を進めてまいります。

続きまして、中項目2、市が進める整備事業周辺の信号機について、お答えいたします。

初めに、吾妻公園文化芸術施設周辺についてでございますが、吾妻公園文化芸術施設の整備に伴う自動車動線につきましては、議員ご指摘のとおり、木更津飛行場周辺まちづくり実施計画（吾妻公園）に基づき、中野畑沢線の吾妻神社前交差点を改良し、吾妻公園への出入口を設ける予定としており、また、金田方面からの右折車線も整備したいと考えております。これに伴い、右折信号の設置についても必要であると考えておりますことから、今月から開始を予定しております県警との交差点改良に係る協議の中で、併せて要望してまいります。

次に、中野畑沢線桜井工区周辺についてでございますが、中野畑沢線桜井工区の北側信号機の改良につきましては、現在、交差点形状について、県警と協議を行っており、港南台1丁目交差点への信号機新設につきましても、現在行われている協議の中で、調整を進めているところでございます。整備完了後は片側2車線の道路となり、通行する皆様の安全性と円滑な交通の流れを確保するためには、信号機の改良・新設が必要でございますので、道路の供用開始に合わせ、信

号機が設置されるよう、県警に要望してまいります。

私からは以上でございます。

○16番(渡辺厚子議員) それでは、再質問させていただきます。

初めに、市街地循環バスについてですが、バス事業者からは、便数の削減やルートの一部見直しなど、様々な検討を行ったものの、独立採算により本格運行することは、困難な状況であるという報告を受けたということなんです、その報告があったのはいつなんでしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) お答えいたします。

バス事業者からの報告につきましては、先月22日に打合せを行った際に、受けたところでございます。

○16番(渡辺厚子議員) つい最近のことということで、その後のことなんです、市街地循環バスの運行に係る収支見込みや根拠等について、改めて確認を行っているというご答弁でした。いつ頃までに確認結果が出される予定なんでしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) バス事業者に対しましては、市街地循環バスの運行に係る収支見込みの一部数値を、最新の実績値に置き換え、12月の第2週までに再提出するよう、依頼しているところでございます。

○16番(渡辺厚子議員) それでは、まちづくりの進展に伴う人流の変化に対応した効率的・効果的なバス路線の再編に向けて、市街地循環バスの本格運行の可否も含めて、引き続きバス事業者と協議を重ねるとのご答弁ですが、この協議はいつ頃までやっていくのか、時期は決まっているのでしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) 協議の時期についてのお尋ねでございますけれども、市街地循環バスの本格運行の可否も含め、令和7年10月を目途に、バス事業者と協議をしております。

○16番(渡辺厚子議員) 令和7年10月ということなんです、本格運行の可否も含めての協議ということで、当然、採算性は大事ではございますが、実証運行を経験された方々からは、本格運行を期待するお声も寄せられております。仮に当初の形とは変容したとしても、利用者のニーズにできるだけ応えられるような運行方法を検討いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、次に、グリーンスローモビリティについて。

ここからは略して「グリスロ」という言葉を使わせていただきます。市長のご答弁では、環境への負荷が少なく、狭い路地も通行可能であることから、新たなモビリティとして期待されていると。全国約400地域で実証実験や運行がされていると。本市も情報収集して研究していくよということなんです、本市の参考として現在注目している自治体というか、事例があれば教えてください。

○企画部長(渡辺則行部長) 現在、千葉市の桜木地区の取組につきまして、情報収集を行っているところでございます。こちらの取組は、本年5月から本格運行されている県内の事例であり、ま

た、住民主体の運行であることに加え、ボランティアドライバーとして、参加しやすい仕組みづくりを意識していることなどから、本市にとりましても、参考になるものと考えております。

○16番(渡辺厚子議員) 先ほどのご答弁で、向き不向きがあるというお話がありましたが、どのような地域がグリスロに向いているとお考えでしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) 商店ですとか医療機関、介護施設等のいわゆる目的地が比較的狭い範囲内に複数存在しており、それらへの移動に、交通量の多い幹線道路などを避けた経路設計が可能となる地域が、適しているものと考えております。

○16番(渡辺厚子議員) このグリスロの実証運行を行う多くの自治体は、国の補助金を活用しております。この補助事業はいつ頃まで実施される予定なんでしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) グリーンスローモビリティの導入促進に係る国の補助金につきましては、環境省と国土交通省が連携した地域の公共交通×脱炭素化移行促進事業補助金がございます。当該補助金につきましては、令和9年度までが実施期間とされております。

○16番(渡辺厚子議員) 令和9年度までに補助金を活用しての実証運行をしようとした場合、あまり期間がございません。補助金の活用前提で、これに間に合うように準備を進めることはできないでしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) 今後、調査研究を進めた結果、仮にグリーンスローモビリティの導入が有効であると判断し、補助金を活用して市が車両を購入する場合には、当該補助金の補助率は、総事業費の2分の1となっておりますことから、一般財源が必要となってまいります。このため、令和9年度を始期といたします次期総合計画の策定スケジュールを踏まえつつ、調査研究を行ってまいりたいと考えております。

○16番(渡辺厚子議員) 令和9年度を始期とする次期総合計画の話がありましたが、地域公共交通計画の中間見直しも令和8年度かと思っておりますので、上位計画である総合計画の策定スケジュールと合わせて、グリスロが本市の計画に位置づけられることを願っております。

グリスロの件で最後に、県内の取組の事例の中から1つご紹介させていただきます。四街道市では、令和2年度に実施した国土交通省のグリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業における課題等を踏まえた上で、令和3年10月から、グリスロを活用した市独自の実証実験を、千代田地区というエリアで行っております。これはグリスロを活用して、千代田地区における移動等を支援することで、多くの方に路線バスをご利用いただき、5年後、10年後も、地域公共交通全体の利便性と持続可能性を確保することを主な目的としまして、1つに、千代田地区の活性化、例えば人口の流入、2つに、地域のコミュニティの増進、外出意欲の向上、3つ目に、千代田線の減便に歯止めをかけ、市内全体の路線バスを維持することなどについて、効果を検証しようという取組でございます。先ほど注目しているとおっしゃられた、千葉市の事例と併せて、参考にさせていただきたいと思っております。

それでは、次に、デマンド交通について。

「チョイソコがうら」の実証事業では、収支率は 7.69%とのことなんですが、目標としては、どのような数値を設定しているのか、分かれば教えてください。

○企画部長(渡辺則行部長) 袖ヶ浦市におきましては、令和6年度末の長浦地区における目標値を、収支率 15%以上に設定していると伺っております。

○16 番(渡辺厚子議員) 設定した目標の半分ぐらいの結果だったかと思うんですが、それでも運行地域を拡大したというのは、ほかの地域のニーズがあったんだろうと思います。今後の実施状況や成果も把握していけますようお願いいたします。この「チョイソコがうら」の運営主体は民間事業者ですが、本市では、新たな交通システムについて、タクシー事業者との協議は行っているのでしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) タクシー事業者とは定期的に打合せを行っており、その中で、交通不便地域において、新たな交通システム導入への協力依頼があれば、可能な限り協力したいというふうに向っているところでございます。

○16 番(渡辺厚子議員) では、その後、交通不便地域とされる富来田地区で、まちづくり協議会が主体となって運行しているふくちゃんバスですが、このふくちゃんバスのような事業の他地域での展開については、どのような状況でしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) 現在は、東清川地区まちづくり協議会と、意見交換をしているところでございます。

○16 番(渡辺厚子議員) 今まででは金田や鎌足地区の名前が挙がっていたかと思うんですが、東清川地区も交通不便地域に該当するということなんですね。

○企画部長(渡辺則行部長) 木更津市地域公共交通計画におきまして、鉄道駅から 800メートル以上離れている場所や、バス停から 300メートル以上離れている場所を、交通不便地域と定義しております。このため、東清川地区におきましては、犬成、それから笹子などの一部地域が、交通不便地域に該当しているものでございます。

○16 番(渡辺厚子議員) 分かりました。

私、過去の議会質問で、地域が新たな交通システムの検討をする際に参考となるような事例を、行政側から情報提供してほしい旨の提案をいたしました。現在、地域に向けてはどういった事例を紹介しているのでしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) 現在、まちづくり協議会等に対しまして、新たな交通システムについて説明をする際には、自家用有償旅客運送であるふくちゃんバスの運営事例に加え、市原市で

実施されております、地域が主体となってタクシー事業者にデマンド運行を委託する方式などについて、情報提供を行っているところでございます。

○16番(渡辺厚子議員) 分かりました。

地域公共交通計画の中では、「新たな交通システムについての説明会を市内の13のまちづくり協議会等の単位で行っていきます。交通不便地域に該当する地域において、新たな交通システムを主体的に取り組む意向がある地域については、市が導入に向けて支援を行っていきます」とありますが、各まちづくり協議会は、地域内に交通不便地域に該当するエリアがどのような感じであるのか、把握されているのでしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) 各まちづくり協議会等に説明を行う際には、木更津市地域公共交通計画に掲載しております交通不便地域の地図等をお示ししながら、地区内のどの地域が交通不便地域に定義されているのか、ご理解をいただいた上で、説明を行っているところでございます。

○16番(渡辺厚子議員) 地域住民が日頃感じている移動手段のお困り事が、市が定義する交通不便地域と合っていない場合は、全く支援が受けられないものなのか、それとも、何らかのサポートはされるのでしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) 高齢者の移動支援に関しましては、中部地域包括支援センターが開催いたします地域ケア会議に参加するなど、意見交換を行っております。この中では、交通不便地域以外におきましても、移動支援についての課題があるものと認識をしているところでございます。このため、既存の公共交通を補完する観点から、道路運送法における許可または登録を要しない、ボランティア輸送等を行う団体に対する支援について調査研究を行っているところでございます。

○16番(渡辺厚子議員) 市内には、坂道の多い住宅地やバスの運行本数が少ない地域は幾つもあります。それに加えて、高齢化率が高いエリアを持つまちづくり協議会のリーダーの方々は、何とかしたいと思っただけでも、車両やドライバーの確保など、様々な課題がありますので、スタートするには、行政のサポートが必須です。既存の公共交通と新たな交通システムが連携するために、地域ではどのようなことができるのか、その可能性や方途について、地域と事業者と行政で、発展的な協議を進めていただきますようお願いいたします。

続きまして、自動運転バスについては、事業者へのヒアリングや意見交換を行っているということでしたが、事業者側はどのように考えているのでしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) システム関連の事業者からは、国の補助金を活用した提案を受けているところではございますが、一方で、地域のバス事業者からは、現時点では、費用対効果の観点などから、導入に向けては課題があるというふう伺っております。

○16番(渡辺厚子議員) 現時点では様々な課題があると思うんですが、自動運転バスについては、全国各地の取組を、ニュースなどで度々見かけるようになりました。そうした先行事例を捉えながら、事業者との積極的な協議、検討の継続をお願いいたします。

次に、中項目2、市が進める整備事業周辺の信号機について。

まず、吾妻公園文化芸術施設周辺についてでございますが、金田方面からの右折車線の整備に伴って、右折信号の設置についても必要性があるという考えの下、交差点改良に係る協議の中で、併せて要望していくというお話ということなので、設置に向けて、着実に協議を進めていただきたいと思いますと思うんですが、その北側の吾妻保育園前の交差点の金田方面からの信号機は、変更の予定はないのでしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) 吾妻保育園前の交差点につきましては、吾妻公園において大規模なイベント等が開催される際に活用を予定しております臨時駐車場に駐車をされた方が、出庫の際にのみ通行していただく路線計画を予定しております。このため、現時点では、右折信号の設置までは必要ないものと考えております。

○16番(渡辺厚子議員) そうしますと、工事期間中というのは、吾妻保育園前の交差点を、工事車両は行き来はするのでしょうか、しないのでしょうか。

○企画部長(渡辺則行部長) 工事車両等の動線計画につきましては、現在検討中ではございますが、文化芸術施設の工事への着手に先立ち、吾妻神社前の交差点の改良を行い、工事車両の出入口として活用したいと考えております。このため、現時点では吾妻保育園前の交差点から、工事車両は出入りしないものと考えております。

○16番(渡辺厚子議員) 工事車両は今のところは出入りしないという考えだということなんですが、要は、いろいろな環境が変わる中で、安全対策がきちっと取られることを望んでおりますので、この周辺で事故等がないように、検討いただきたいと思います。

実は、この小項目1では、もう1ヶ所の信号機についても、質問する予定でございました。といいますのは、通称新宿交差点、北側から港のほうへ右折する矢印信号の設置を求める声が多く寄せられておりまして、担当課を通して、県警に要望しておりましたが、なかなか進展がございませんでした。そこで、今回の質問で、吾妻公園文化芸術施設の整備に併せて、交通量が多くなる新宿交差点の改善も県警と協議してもらおうと思っておりました。ところが、質問通告の後に、つい先日、右折信号の準備がなされまして、原稿の内容は変えることになりました。結果的に長年の改善要望がかなうこととなったということで、よかったよかったというお話なんですが、突然、その準備が進められたので、関係部署にもいろいろとお尋ねしたんですが、これはいい意味でのびっくりしたニュースが入ったということで、ちょっと余談ですが、話させていただきました。

それでは、最後に、小項目2、中野畑沢線桜井工区周辺について、お伺いいたします。

交差点形状について、県警と協議しているところであり、港南台1丁目交差点への信号機設置につきましては、現在も行われている協議の中で、調整を進めているところとのご答弁がございました。県警との協議は、これは定期的に行っているものなのではないでしょうか、お伺いします。

○都市整備部長(吉田 究部長) 桜井工区の交差点協議は、1回目の協議を本年9月20日に、2回目の協議を本年11月29日に行っているところであり、現在も協議が継続しております。県警との協議につきましては、定期的に行うものではなく、随時実施しているところでございます。

私からは以上でございます。

○16番(渡辺厚子議員) 分かりました。

道路の供用開始に合わせて信号機の設置ができるよう、要望していくというご答弁でしたので、もうそれは絶対実現すると思っておりますが、供用開始のどれくらい前に設置が決定するものなのでしょうか。

○都市整備部長(吉田 究部長) 信号機の設置につきましては、供用開始に合わせ、工事がなされますので、その予算化の段階で設置が決定されている必要がございます。信号機の設置は、遅くとも供用開始の前年度には、決定されているものと考えております。

私からは以上でございます。

○16番(渡辺厚子議員) その信号機設置が決まった際には、地元、この南側でいえば港南台の役員には、何らかの方法でお知らせいただけるのでしょうか。

○都市整備部長(吉田 究部長) 信号機の設置が決まった際には、地元の役員にお知らせするとともに、工事のお知らせ文書に掲載するなど、地域の方々に周知してまいります。

私からは以上となります。

○16番(渡辺厚子議員) 分かりました。地域の心配が少しでも減ることを願っております。

まとめといたしまして、今回は、2つの整備事業に関係した周辺の信号機についてお伺いしましたが、これからも交通量が増加する道路環境については、市が責任を持って安全対策を講じていただきますようお願いしまして、全ての質問を終わります。

ありがとうございました。