

平成 27 年 3 月定例会 一般質問
(2015 年 3 月 6 日)
真木 大輔

挨拶

真木大輔

おはようございます。

ことしに入りまして、過激派組織による日本人殺害であったり、また、川崎市の中学生殺害など、痛ましい事件が起きておりますが、しかし一方で、交通事故によって、依然、日本では1日平均12名の方が亡くなられているという、その事実も改めて見詰め直していかなければいけないと考えております。

それでは、一般質問に入ります。

1. 福祉センターの多世代利用に向けた見直しについて

(1) 福祉センターについて。

- ① 設置の経緯について。
- ② サービスの内容について。
- ③ 現在の利用状況について。

(2) 多世代交流の観点に立った福祉センターの見直しについて。

真木大輔

件名1、福祉センターの多世代利用に向けた見直しについてです。

1月に公共施設ファシリティマネジメント講演会が開かれました。その中で、利用者だけでなく、サイレントマジョリティーである非利用者も交えて、今後、必要なサービスを議論していくことが必要とのお話がありました。

戸田市の公共施設マネジメント白書の中では、市内4館の福祉センターの稼働率は大変低くなっております。一方で、子育て世代の方から、福祉センターをなかなか使わせてくれないという不満の声を多くいただいております。具体的な御意見として、戸田公園駅の近くに住んでいるお母さんからは、先日、赤ちゃんを含む子連れで福祉センターを利用しようとしたところ、畳の利用を却下されました。畳が傷むからだそうです。でも、赤ちゃんを寝かせようにも土足の床の上ではということで、プレーマットを持参した次第です。子連れで、だっこやベビーカー、もしくは歩ける子供だとしても大荷物での利用となり、これでは福祉センターの利用は面倒ということになりかねませんでした。また、子連れで予約しに行ったら、職員さんが不在で手続きができないから、あす以降、また来るようにと言われました。幅広い世代の利用ができるようお願いしたいですというものです。

この中に出てきた畳の部屋というものは60畳ほどある部屋で、お母さん方いわく、いつも決まった10数人程度の高齢者の方が利用しているのみということです。また、福祉センターの前を通るときに聞こえてくるのはカラオケの音ということで、高齢者の方のカラオケ自体が悪いわけではありませんが、子育て世代の方が、現状の扱われ方のままでは納得しないのではないかと感じております。

そこで、福祉センターの見直しが必要ではないかと思えます。新曽南の「さくらパル」、また、上戸田福祉センターを建てかえる「上戸田地域交流センター」など、多世代交流をコンセプトとした公共施設の整備が戸田市で進んでおります。子育て世代の中にも、高齢者とかかわりたい、また、自分の子供を高齢者と交流させたいとお考えの方々もいらっしゃいます。また、子育てが落ちついて、赤ちゃんや子供と触れ合いたいとお考えの高齢者の方もいると思えます。それらの方々が交流できるような場所で、例えば、お弁当を持ち寄って食べるなどもよいのではないかと思います。現在は、福祉センターを高齢者の方が利用している一方で、子育て世代の方がファストフード店や、また、大型ショッピングモ

ールのフードコートに集まっているということで、世代間に断絶があるのではないかと感じております。もちろん子育て世代の全て、また、高齢者の全ての方がそれらの交流を望むわけではないとは思いますが、公共施設の中には多世代交流の場があってもよいのではないかと考えます。

そこで、以下、質問させていただきます。

(1)福祉センターについて。①設置の経緯について②サービスの内容について③現在の利用状況について。畳の部屋についても詳しくお聞かせいただければと思います。

(2)多世代交流の観点に立った福祉センターの見直しについて。こちらは、福祉センターを所管する福祉部、また、ファシリティマネジメントの観点から財務部、そして多世代交流について市民生活部に、それぞれお伺いいたします。

よろしく申し上げます。

松山由紀 福祉部長

1の福祉センターの多世代利用に向けた見直しについて、(1)、①の福祉センター設置の経緯から、順次お答えいたします。本市における福祉センターは、老人福祉法に定めるところの老人福祉センターとの位置づけではございませんが、高齢者に対する健康の増進、教養の向上及びレクリエーションのための便宜を総合的に供与する機能を持ちつつも、幅広い市民の福祉と文化の向上を図る施設として、昭和43年の上戸田福祉センター開館を皮切りに、昭和47年には西部福祉センター、昭和49年に東部福祉センター、そして昭和52年に新曽福祉センターを開設し、市民の利用に供しているところでございます。この間、昭和51年から、生活に即する教育、学術及び文化に関する各種の事業を行い、住民の教養の向上、健康増進、社会福祉の増進等に寄与することを目的とする公民館を、順次、各福祉センターに併設して、今日に至っております。

次に、②サービスの内容についてお答えいたします。高齢者が気軽に集える場所の提供といたしまして、いこいの室がございます。いこいの室には、畳敷きの和室、男女別のお風呂、マッサージチェアなどの健康器具を設置した機能回復訓練室があり、午前9時から午後4時まで、原則60歳以上の市民の方を対象として開放しております。また、いこいの室の和室を利用したふれあい事業を実施し、65歳以上を対象に、介護予防のための体操や健康を維持するための各種講習を行っております。なお、いこいの室の和室については、午後5時以降は一般貸し出しをしております。また、いこいの室以外の会議室等につきましては、貸し室として、地域の集会やサークル活動の場として広く利用されております。そのほか、公民館の業務として、市民向けの各種講座を実施しているほか、地域の生涯学習推進を目的に、サークル団体の育成・支援に寄与しているところでございます。

次に、③現在の利用状況についてお答えいたします。福祉センターの貸し室利用状況について、平成25年度の年間利用延べ人数は、上戸田が約5万3,000人、西部1万5,000人、東部8万5,000人、新曽5万1,000人であります。稼働率につきましては、6割に近

い会議室等もありますが、用途が限定される料理室や茶室などのように数%の稼働率の貸し室もあり、全体としては3割を下回っております。次に、いこいの室についてお答えします。上戸田の年間利用延べ人数は9,464人、西部5,479人、東部が1万7,717人、新曽1万8,835人であり、1日の平均利用人数は、上戸田28人、西部16人、東部53人、新曽56人になります。なお、カラオケができる日には、通常の三、四倍の人が利用されます。新曽福祉センターは週に2回、他のセンターでは週1回行われており、その数字も利用者数に反映されております。

続きまして、(2)の多世代交流の観点に立った福祉センターの見直しについてお答えします。現在、子供から高齢者まで、誰もが利用しやすい施設をコンセプトとした上戸田地域交流センターの建設が行われておりますが、この施設整備については、さまざまな市民の御意見を伺ってまいりました。既存の3つの福祉センターについても、時代や社会のニーズに合わせて、施設の機能や運営の方法についても柔軟に対応することが必要であると認識しております。その中でも、現状の福祉センターについて、利用する世代を固定することなく、子供からお年寄りまで、さまざまな世代の交流が大きな課題であると感じております。そのためには、これまで施設を利用してきた方々の状況を把握し、その意向を配慮する必要もありますし、現在は利用していない新たな市民の意向も丁寧に聞き取っていく必要があると思っております。また、今後の公共施設の基本的な運営方針を定めた戸田市公共施設再編方針において、施設の複合化の可能性も視野に入れて検討することが示されております。戸田市の公共施設のあり方については、この方針に基づき、地域の方々との協働の中で、市の他の部署とも連携しながら、今後も検討を行ってまいります。

田中庸介 財務部長

ファシリティマネジメントの観点から、今後の福祉センターの見直しについてお答えをいたします。

平成25年6月に作成いたしました公共施設マネジメント白書でも整理したとおり、福祉センターの貸し室の稼働率は多くが3割未満であり、有効活用し切れていない状況であることは認識しております。ファシリティマネジメントを進めていく上で、建てかえや複合化などの長期的な視点だけでなく、既存施設の有効活用など、機能面から見た短期的な視点についても重要であるというふうに認識しております。公共施設を満足度の高い施設として維持していくためには、人口構成の変化や生活環境の多様化など、時代のニーズに合わせた施設の使い方を適宜見直していくことが必要であります。そして、その見直しの際には、建物とサービスの概念を切り離して、いかによりサービスを提供できるかを考えていくことが重要だというふうに認識しております。ファシリティマネジメントを推進していく上では、市全体として最適なサービスを提供できるように、各部局の縦割りの考え方を改め、職員の意識改革を図っていくということも必要なこととございます。市では、今後2年をかけて公共施設再編プランを策定する予定となっております。この再

編プランは施設の建てかえや複合化などの再編計画を定めるもので、福祉センターも他の公共施設とあわせて検討していくこととなりますが、その検討においては、地域性に配慮しつつ、機能の見直しや最適配置などのソフト的な視点についても、関係部局と連携して検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

伊藤幸子 市民生活部長

協働推進課において実施している多世代交流に関する事業についてお答えいたします。近年では、都市化が進み、核家族化や少子化に伴い、従来、家族内や地域で行われていた世代間の交流は減少しており、地域コミュニティの希薄化の大きな要因になっているものと考えます。また、若い子育て世代の多い本市において、協働のまちづくりを進めていく上では、生活形態や考え方の違いなど世代間のギャップを埋めるために、多くの世代が交流することは重要であると考えます。このようなことから、地域や施設において、多世代の市民が触れ合う機会を創出し、互いに理解し、認め合うといった仕組みやきっかけをつくっていくために、多世代交流事業を進めているところでございます。事業の一つとしては、新曽南多世代交流館「さくらパル」がございまして、さくらパルは、自由に使える交流スペースを広くとるなど、幅広い世代の市民が集まり、交流を図ることのできる施設として、昨年4月にオープンいたしました。平成27年度からは指定管理者制度を導入し、交流のきっかけとなるような施設主催事業の実施により、今まで以上に多くの地域の皆さんに利用していただき、多世代や多様な市民の交流を推進していけるものと考えております。

次に、多世代交流ひろば「わいわいスポット」について御説明申し上げます。わいわいスポットは、身近な地域で、幅広い世代の市民が気軽に集まり、いつでも交流できる場所をつくることにより、地域コミュニティが活性化されとの考えから、平成26年12月からスタートした事業でございまして、現在は、各施設の既存の場所を活用する形で、さくらパルを初めとする4つの公共施設と、2つの民間施設の、計6カ所となっております。下戸田地区には民間施設の「ぼけっと」と「オリーブ」があり、上戸田地区には福祉保健センターと男女共同参画センター、新曽地区にはさくらパル、美笹地区には西部福祉センターがございまして、今後も、公共施設・民間施設の区別なく、施設の協力を得ながら、わいわいスポットをさらに広げていきたいと考えており、あわせて交流が促進されるようなイベントなどを実施していただける団体を募集してまいりたいと考えております。

以上でございます。

真木大輔

御答弁ありがとうございました。

先ほど御答弁の中に、既存施設の有効活用など、機能面から見た短期的な視点も重要と

ございました。今回の3月議会に、市内の方から陳情が提出されました。件名は、「新曽福祉センター内、多世代交流スペースの常設に関する陳情」です。538筆の署名のうち捺印つきの署名は、陳情提出者を含めて506筆集まったとのこと。本日も傍聴にいらっしやっておりますが、議事録に残すためにも、ここで陳情文書表を読ませていただきます。

要旨。新曽福祉センター内に、子育て世帯と地域住民の方々の居場所として、常設の多世代交流スペースを設けてください。

理由。新曽地区(特に新曽北小学校周辺)には、遊具のある公園が少なく、また、児童館の機能を有した施設もないことから、未就学児や小学生が遊んだり、保護者同士が気軽に集ったりすることが難しい状況です。

その対策として、未就学児に関しては、小学校の学童保育室を利用した「親子ふれあい広場」や、福祉センターの会議室を利用した「ぷくぷく」が実施されています。しかし、それらは既存施設の空き時間に開催するものであるため、「親子ふれあい広場」は学期中の午前の実施、また、「ぷくぷく」は不定期かつ短時間の開催となっており、利用者にとってはとても不便です。さらに、利用は、おおむね3歳未満の子供とその保護者に限定されているため、3歳以上の兄弟を一緒に連れていくことはできず、子供の年齢による分断が生じています。

小学生に対する居場所事業としては、新曽福祉センターにおいて「青少年の居場所」が定期的で開催されていますが、その開催時間は午後4時15分から夕焼けチャイムまでであるため、夕焼けチャイムが午後4時30分に放送される冬場(10月1日から3月14日)の5カ月半は、小学生の利用時間はわずか15分です。それだけのために「青少年の居場所」を利用する小学生はほとんどいません。さらに、利用は小学生以上とされているため、小学生が未就学児の弟や妹を連れていくことはできません。

保護者同士が気軽に集える場もほとんどなく、異年齢の子を持つ親同士の交流が生まれにくい状況にあります。

新曽福祉センターが、子供や子育て世代にとって気軽に入りやすく利用しやすい施設であれば、雨天や酷暑、酷寒のときでも常時利用できる場所が確保され、また、そこで地域の方々との交流が生まれることも期待できます。しかし、現状では、一部の利用者のための施設となっています。

新曽福祉センターが全ての世代に開かれた施設になるよう、新曽福祉センター内に多世代交流スペースを常設することを求めます、というものです。

この陳情の内容に対して、例えば、こどもの国やプリムローズがあるのではないかという疑問をお持ちの方もいらっしゃると思いますが、新曽北小学校区から気軽に行ける場所にはありません。過去の議会でもお話ししましたが、蕨市では小学校区にほぼ1つの児童館があります。近くにあるということは意外に重要で、歩いて行けるというメリットや、また、地域の人で集まりやすいというメリットもあります。さらに、戸田市は子育て関連の施策が充実しているという意見もあると思いますが、戸田市の子育て施策に多いのはイ

ベント型のもので、あそこに行けば誰かがいるというような常設型の居場所が少ないことは、見落とされているのではないかと思います。

戸田市への転入や、また、戸田市からの転出をされる方には、口コミの評判を頼りにされる方もいると思います。戸田市の人口構成を将来も維持することを考えるのであれば、今の子育て世代のニーズを満たす公共施設のあり方が求められているのではないかと思います。

そこで、再質問させていただきます。まずは、このように声の上がっている新曽福祉センターについて、多世代交流スペースの設置を検討してはいかがでしょうか。

松山由紀 福祉部長

若いお母さんやお子さんなど、世代に関係なく誰もが気軽に利用できる多世代交流の場の設置についてでございますけれども、先ほど申し上げましたように、福祉センターについては、長年、高齢者を中心とした施設として利用されてきた経緯がございます。しかしながら、時代の変化とともに、市民を取り巻く環境や利用者のニーズも大きく変化をしているということは認識をしております。現在、本市においては、先ほど市民生活部のほうからもありましたけれども、多世代交流の場として誰もが気軽に利用できる多世代交流ひろば「わいわいスポット」を広げており、西部福祉センターにおきましてはロビーの一部を提供しているところでございます。御要望のありました新曽福祉センターにつきましても、施設の稼働状況、地域住民の方々や利用されている方々の意向を踏まえ、今後、実施の可能性について探っていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

真木大輔

ありがとうございました。

では、ぜひその可能性を探っていただきたいと思うのですが、そこで1点、要望させていただきます。わいわいスポットを広げていく可能性についてですが、ぜひ、ロビーを使うというような簡易的なものではなくて、例えば、畳の部屋など、子供と一緒にくつろげるスペースでの検討をお願いしたいと思います。それにより、今後、福祉センター内で実施されている「ぷくぷく」や「青少年の居場所」などの実施時間の拡大も期待できますし、もしくは、それらのような利用者の年齢で区分するという事業自体の意味がなくなっていくということになれば、さらにすばらしいのではないかと思います。利用者と、今は使っていない潜在的な利用者の中で協議すれば、お互いがより納得した使い方になるのではないかと思います。そして、それが戸田市の進める協働によるファシリティマネジメントの事例の一つとなることを期待して、この質問を終わらせていただきます。

2. 歩行者と自転車の安全を守る道路行政について

(1) 今後の自転車走行空間の整備について。

① 市役所南通りの自転車レーンについて。

(ア) 北大通りに合流するY字路の処理について。

(イ) 歩道が既に整備されている市役所付近における自転車走行空間の整備形態について。

② 車道混在型ナビライン(矢羽根)について。

(ア) 車道混在型ナビラインの整備費用の見積もりについて。

(イ) 狭い歩道に対する自転車通行可の指定を見直すに当たっての、車道混在型ナビラインの積極的な活用について。

(ウ) 今後、「戸田市歩行者自転車道路網整備計画」を見直す際に、生活道路への車道混在型ナビラインの整備を計画に追加してはどうか。

(2) 車道に置かれた違法広告物の回収について。

(3) 照射範囲の狭い従来の水銀灯では照らし切れない道路における優先的な道路照明灯のLED化について。

真木大輔

続きまして、件名2、歩行者と自転車の安全を守る道路行政について質問いたします。川端部長と1対1でやりとりするのは最初で最後になってしまうと思いますが、よろしくお願いたします。

議場に配付させていただきました資料を参照いただければと思います。また、ネットなどでごらんいただく方には、恐縮ですが、フェイスブックに資料を掲載しておりますので、そちらを御参照ください。

では、(1)今後の自転車走行空間の整備についてです。

ちょうど1週間前の金曜日に、渋谷や六本木を通る国道246号に自転車走行空間が整備されて、テレビのニュースになりました。配付資料の①、ごらんください。こちらは一番左側のバス専用レーンの中に自転車ナビラインが整備されて、バスと自転車が共存して一緒に道路を走ることができるという、とても画期的な整備形態でございます。このように全国的に自転車レーンの整備が拡大しており、また、自転車が車道を走行することによる自転車事故の減少のデータが続々と出ております。

配付資料の②をごらんください。こちらは東京都の国道17号の自転車レーンとナビラインの設置前後における自転車に関連する事故のデータです。左側をごらんいただければわかりますように、自転車に関連する事故のほとんどは横断歩道で起きております。これは、車道を走る車から見て、歩道を走る自転車は余り認識されない、そして横断歩道で急

に自転車が飛び出してくるようになり、それによって横断歩道で事故が起こるといえる。自転車レーンと交差点のナビラインが整備された右側におきましては、自転車事故が減っておりますが、依然2件の自転車事故は横断歩道で起きております。このように自転車レーンを整備すれば、自転車事故自体が減っていく、そして自転車を車道に戻させるという、移らせるということが大事だと、そういうことがわかると思います。このデータには載っておりませんが、この自転車レーンの整備によって、歩道における自転車と歩行者との事故も、恐らく減っているのではないかと思います。

戸田市の自転車レーンですが、全国の専門家から高い評価をいただいております。今後も質の高い自転車走行空間の整備を進めていただきたいという、そのような思いで以下、質問いたします。

①市役所南通りの自転車レーンについてです。戸田駅近くの市役所南通りの自転車レーンの整備が進んでおりますが、今後、延長が見込まれる東西の接続点の整備について、それぞれお伺いします。

(ア)北大通りに合流するY字路の処理についてです。これは西側の接続点に当たります。昨年の文教・建設常任委員会では、委員の方から、現状の危険性を指摘する意見が出ました。自転車レーンにおけるY字路の処理は全国的に大きな課題で、ようやく先進的な事例が出てきたばかりでございます。そこで、配付資料の③の左側をごらんください。こちら、左上の図が現状のY字路です。この場合、左上の道路にいる自転車が、どのように右下の自転車レーンに移るかといいますと、まず、車用信号が赤になっているとき歩行者用信号が青になっていて、ここは横断歩道を渡るには手押しでなければいけないということで、点線で書いております。その後、ここは自転車歩行者道に一応なっておりますので、車道寄りをつらぬき徐行して、その後、横断歩道の横にある自転車横断帯を渡り、そこでようやく自転車レーンに入ることができるんですが、そこで自転車レーンに入るときに少し膨らんでしまうということで、車から見て接触の危険があると、そのような意見が委員会の中で出ました。このY字路をどのように整備すればよいかという一つの案なのですが、それが右下の図です。自転車レーンだけでなく、交差点に自転車ナビラインを設置し、さらに自転車用信号を設置するというものです。ここで左上の道路の車用信号が赤になってまわっているときに、自転車用信号は右斜め前に進んでいいよという標示をすることで、自転車はスムーズに右下の自転車レーンに移ることができます。これは、安全面はもちろんですが、自転車の走行の快適性を確保するという意味でも意味があるのではないかと思います。

そこで、お伺いします。このY字路について、今後どのような整備を行う予定でしょうか。

続きまして、(イ)歩道が既に整備されている部分についてです。これは東側の接続点です。亀井鮎さんから国道17号までの歩道が既に整備されている箇所なのですが、ここの歩道の縁石には電線が埋め込まれているため、自転車レーンを整備するために縁石を動か

すということは困難だとのこと。そのような場合、ほかの自治体においては、歩道を色分けして自転車通行位置を明示するという整備形態がとられることがありますが、その効果は低くなっております。

配付資料③の右をごらんください。こちらが歩道を色分けするという整備形態なのですが、これをごらんいただければわかりますように、自転車と歩行者によって、その区分けは、ほぼ守られておりません。そうしますと、やはり歩行者と自転車との衝突事故も起こり得ますし、また、歩道を勢いよく飛び出た自転車と車との横断歩道での事故の危険性も残るのではないかと思います。また、そもそも国のガイドラインにおきましては、この歩道の色分けは、基本的な整備形態には含まれず、自転車交通量が少なく、歩行者と自転車を分離する必要がない場合に限っての、当面の整備形態と示されております。やはりその点からも、車道上に自転車レーンを敷くべきと考えます。また、この戸田市の歩道が整備された部分の車道の幅員は10メートルとなっております。既に自転車レーンが整備済みの亀井鮎さんの前の車道の幅員は9メートルとなっており、それよりも広がっていることから、自転車レーンの整備は可能なはずであると考えます。

そこでお伺いいたします。この箇所について、今後どのような整備を行う予定でしょうか。

②に移ります。車道混在型ナビラインについてです。自転車レーンは路肩に整備するものなのですが、その余裕がない道路においては、車道の左側に青い矢羽根——ナビラインを引く方法がありまして、それを車道混在型のナビラインと、ここでは呼んでいます。ここ2年間で全国的に事例が急増しております。その理由の一つは、道路全体の改良が不要で、塗るだけということで、簡単、費用が安く、また、効果が期待できるためであると思われれます。ナビラインを車道の左側に塗るだけで、車に対して自転車が通る場所はここだよというアピールができて、それにより自転車は自信を持って車道を走れます。それにより、自転車と車との交差点の事故が減り、歩行者も守られます。そもそも道路で守られるべき優先順位は、高齢者や車椅子の方を含む歩行者、次に自転車、最後に車となっております。

そしてここで、昨日のニュースなのですが、3月5日の朝、神奈川県厚木市の県道で、路側帯を自転車で通っていた女子高生が、路側帯を歩く高齢女性をよけた際に、高齢女性の所持品——リュックに接触して車道側に転倒、路側帯のそばを走っていた後続の大型トラックに引かれて亡くなった、そのような報道がございました。この事例からも、初めから車道の左側に自転車が通る場所を示しておくべきであると考えます。

そこで、(ア)整備費用についてです。車道混在型ナビラインの整備費用の見積もりは、大まかにどれほどでしょうか。

(イ)自転車通行可の指定見直しについてです。狭い歩道にもかかわらず、自転車通行可と指定されている自転車歩行者道、通称・自歩道の話です。自転車通行が認められている自歩道及び横断歩道の横にある自転車横断帯は、日本の交通戦争時代に自転車を歩道に追

いやるためにつくられて、その後の自転車事故をふやした負の遺産であると考えます。国からは2011年に、幅員3メートル以下の自転車歩行者道の指定見直し及び自転車横断帯撤去の通達が出されております。昨年、文教・建設常任委員会が提出した改善要望の中でも、幅員の狭い自転車歩行者道の点検と見直しを求めています。

配付資料④の左をごらんください。こちら、左上が戸田市の一つの自転車歩行者道の事例です。この歩道を自転車と歩行者が通行するという事は、少し無理があるのではないかと感じます。左下が先進事例の川崎市の写真なのですが、車道の左側にナビラインが設置されたことで、歩行者は歩道を安全に歩け、そして、ここに少し注目してほしいのですが、車もナビラインをよけるように車道の真ん中寄りをきちんと走っております。このようにナビラインを設置すれば、現在の自転車歩行者道の自転車通行可の指定解除も進められるはずではないかと考えます。

そこで、伺います。狭い歩道に対する自転車通行可の指定を見直すに当たり、車道混在型ナビラインを積極的に活用してはいかがでしょうか。

(ウ)生活道路の自転車レーン計画についてです。自転車走行空間の整備のうち、実は一番効果が見込めるのが生活道路、主に歩道のない路側帯の道路におけるナビラインの整備です。日本の全ての自転車事故のうち、一番事故が多いのが生活道路同士の交差点です。しかもその事故の9割弱が交差点での出会い頭事故となっております。

配布資料④の右をごらんください。右上が戸田市の事例になっております。この、歩道がなく肌色に塗られているところが路側帯なのですが、右下、先進事例、目黒区の写真をごらんいただきますと、車道の左側に自転車を通る位置が示されております。これによって、自転車がきちんと左を守るということで、交差点で車が急に出てきても、出会い頭事故が防げるのではないかと思います。

また、この路側帯のナビラインを引くことによる、もう一つ大きな効果があると、私、考えておりました。逆走している場合でも、簡単に左側にちゃんと移ることができるということで、教育的効果も高いのではないかと、私、考えております。例えば、子供と一緒に自転車で走っている親子でも、きちんと、じゃあこっち側に移ろうと言って、ふだんからやることができるので、子供もきちんと原則を覚えることができる、そのようなことを思います。

宮崎市や金沢市では生活道路も含めた自転車レーン計画があるのですが、戸田市の自転車レーン計画は幹線道路のみとなっております。

そこで、伺います。今後、戸田市歩行者自転車道路網整備計画を見直す際に、生活道路への車道混在型ナビラインの整備を計画に追加してはいかがでしょうか。

(2)車道に置かれた違法広告物の回収についてです。

最近、車道の路肩に置かれた、住宅展示場の場所を矢印で示す三角コーンの広告をよく目にします。市民の方から、自転車で走っているときに危ないという声をいただいております。そもそもこの広告物は、道路管理者の許可を得ていないものであり、さらに交通の

支障となれば、道路法と道路交通法に違反するものです。道路法第 43 条 2 によりますと、何人も、みだりに道路に土石、竹木などの物件を堆積し、その他、道路の構造または交通に支障を及ぼす行為をしてはならない。また、道路交通法第 76 条 3 では、何人も、交通の妨害となるような方法で、物件をみだりに道路に置いてはならないとあります。

そこでお伺いします。車道に置かれた違法広告物は即時回収すべきと考えますが、いかがでしょうか。

(3)道路照明灯の優先的な LED 化についてです。

こちら、地域の方から、新曽福祉センターからシルバー人材センター周辺の道路が、夜に暗くて、防犯上、危険なのではないかという声をいただきました。一つの対応策としては、防犯灯を新しく設置するということがあるかと思いますが、その設置にもお金がかかります。担当課の方にお伺いしたところ、1 基当たり約 14 万円かかるということで、また、それに加えて修繕費や光熱費などのランニングコストもかかります。道路照明灯を LED 化すれば、車道だけでなく道路全体が明るくなります。それによって、その暗いという問題が、ある程度解決するのであれば、市全体で見て歳出の削減につながると思い、また、環境のためにもなると思います。戸田市では道路照明灯の LED 化を進めていますが、全ての LED 化には期間を要すると思います。

そこでお伺いします。今後、道路照明灯を LED 化していくに当たり、夜に薄暗い場所の道路照明灯を優先的に LED 化してはいかがでしょうか。

質問項目、多くなりましたが、以上、よろしく願いいたします。

川端富士夫 都市整備部長

件名 2、歩行者と自転車の安全を守る道路行政について、順次お答えいたします。

最初に、(1)今後の自転車走行空間の整備について、①市役所南通りの自転車レーンについての(ア)北大通りに合流する Y 字路の交差点でございますが、本交差点は、学校や商業施設、また、戸田駅に近接しておりますことから、歩行者、自転車、自動車の交通量が多い交差点でございます。また、特異な形状であることから、自動車が西側から交差点に入ってきた場合、直進方向と左斜め方向にそれぞれ車線が分かれ、信号表示もそれぞれ分離された交差点となっております。そのことから、自転車が西側から市役所方向へ直進する場合の交通処理は、2 段階右折の要領で進行する形となっております。今後の本交差点における自転車レーンの整備は、北大通りの自転車走行空間の整備に合わせて実施予定でございますが、新曽第一土地区画整理事業の区域内に位置することから、区画整理事業の進捗状況を鑑みながら進めていきたいと考えております。なお、整備に当たっては、他市における同様な交差点の整備事例を参考にして、蕨警察署とも協議した上、最善の交通処理が可能となるような整備を実施していきたいと考えております。

次に、(イ)歩道が既に整備されている市役所付近における自転車走行空間の整備形態についてお答えします。本路線は、国道 17 号と戸田駅を結ぶ幹線道路であり、市のメイン

通りの一つでもございます。自転車の利用者も多い路線であることから、自転車走行空間の整備をする際、十分な検討が必要であると認識しております。自転車は、道路交通法上、軽車両であり、歩道と車道の区別があるところでは車道を通行することが原則となります。したがって、自転車走行空間の確保については、原則として車道部で整備することを優先しております。また、議員のおっしゃるとおり、歩道内での歩行者と自転車の混在は好ましくないと認識しております。しかしながら、本路線は歩道幅員が広いいため、歩道内を自転車と歩行者の通行区分を物理的に分けずる整備手法も挙げられます。整備に当たりましては、西側との接続も踏まえ、車道への自転車レーンの設置を含めて、その時点における交通状況や沿道状況、また、連続性、経済性等を考慮して検討してまいりたいと考えております。

次に、②車道混在型ナビラインについて、(ア)ナビラインの整備費用の見積もりでございますが、車道混在型ナビライン、いわゆる青色の矢羽根マークの整備費用でございますが、現場の状況により一律ではございませんが、10メートル当たり約2万円程度でございます。

次に、(イ)自転車通行可の指定を見直すに当たってのナビラインの積極的な活用についてお答えいたします。平成24年度に戸田市歩行者自転車道路網整備計画を策定し、平成25年度から自転車レーンの整備を進め、平成27年3月現在、整備延長は約2.7キロメートルとなっております。今後も、学校周辺や商業施設周辺、駅周辺など、整備効果の高い路線を優先的に進めていく必要があると考えております。このことから、今回の御質問につきましては、当該計画に基づく整備を進めていく中で検討してまいりたいと考えております。

次に、(ウ)戸田市歩行者自転車道路網整備計画を見直す際、生活道路の整備計画を追加してはどうかについてお答えいたします。本計画は、PDCAサイクルを設定し、事業の進捗を管理していきます。事業を進めていく中で効果を評価しながら、必要に応じて見直しを実施し、改善・充実を図ってまいります。見直しの際には、その時点での情勢を的確に把握し、生活道路のナビライン設置も含め、課題やニーズに対応した計画としてまいりたいと考えております。

次に、(2)車道に置かれた違法広告物の回収についてお答えいたします。許可を得ずに道路上に設置された広告物の対応につきましては、屋外広告物法等の規定に基づき対応しているところでございます。対応方法といたしましては、まず、張り紙、張り札等の、再利用される可能性が低く、かつ財産的価値の低い物件につきましては、設置者への指導・警告を行わずに広告物を回収できる、いわゆる簡易除却の方法により、即時に回収を行っているところでございます。この方法につきましては、主に業務委託により、市内4地区に分け、それぞれの地区を月1回巡回し、回収を実施しているところでございまして、昨年度の除却数は4,229件でございました。しかしながら、現状、パイロン広告物等の取り扱いにつきましては、再利用が可能であることに加え、財産的な価値があると判断し、広告

物の設置者へ指導・警告を行い、設置者が除却しない場合に市で回収を行っております。ただし、交差点内での車両交通の支障になるなど危険があると判断される広告物につきましては、発見時に簡易除却を実施しているところでございます。

次に、(3)従来の水銀灯では照らし切れない道路における優先的な照明灯のLED化についてお答えいたします。市では、現在、道路照明灯のLED化を進めており、平成26年度におきましては、1、2級幹線道路や幅員6メートル以上の道路交差点に設置している200ワット以上の水銀灯道路照明灯をLED灯に更新することを進めております。また、今後は生活道路に設置されている40ワットや80ワットの道路照明灯を段階的にLED灯へ更新していく予定でございます。御指摘の路線につきましては、道路照明灯設置基準にのっとり、約40メートル間隔で東京電力柱に80ワットの水銀灯が設置されており、同様な他の路線と比較しても遜色のない配置となっております。夜間の通行上、特に支障がないものと捉えております。しかしながら、夜間におきましては、人通りが少ないと不安に感じられる場所もあると思われま。今後は、このような要因も踏まえつつ、道路照明灯の照射範囲や明るさ等の対応可能なLED灯の仕様や設置方法について検討してまいります。

以上でございます。

真木大輔

どうもありがとうございました。では、(2)に関して、初めに再質問いたします。

御答弁の中で、交差点内などで車両交通の支障となるなど危険であると判断される広告物については簡易除去を行うとありましたが、交差点内でなくとも、車道上に置いてあれば、車道を通行する自転車からすれば、転倒を招いたり、そのコーンをよける際に、車との接触を招いたりとの危険があると思えます。

そこで再度伺います。車道上にある全ての広告物を即時回収すべきと考えますが、いかがでしょうか。

川端富士夫 都市整備部長

許可を得ることなく車道上に設置されたパイロン広告物等の現状につきましては、先ほど答弁をさせていただきましたとおり、そのもの自体が再利用可能であり、かつ財産的価値が見込まれるものであることから、指導及び警告を中心に実施し、所有者に直接撤去させることにより、反省を促してまいったところでございます。しかしながら、昨今、指導や警告の実施に当たりまして、一部ではございますが、所有者による撤去までの時間がかかったり、所有者が撤去しないこともありますことから、市内においてパイロン広告物等の増加傾向にあると思料されます。今後は、許可を得ないで車道上に設置されているパイロン広告物等につきましても、簡易除却を主体に対応してまいりたいと考えております。

真木大輔

ありがとうございます。では、よろしく申し上げます。

では最後に、(1)、②、(ウ)について再質問いたします。自転車レーン計画を見直す際に、生活道路、主に路側帯の道路にナビラインをぜひ追加していただきたいと思うのですが、まず、費用が安く高い効果も見込まれるということから、試験的に整備してみてもいいかでしょうか。お伺いいたします。

川端富士夫 都市整備部長

生活道路にナビラインを試験的に設置してはどうかでございますが、交通状況を確認の上、必要性や整備効果が高いと見込まれる箇所につきましては、関連する防犯くらし交通課、また、蕨警察署とも協議して検討してまいりたいと考えております。

真木大輔

どうもありがとうございました。

では、私の一般質問を終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。