

一般質問

本定例会の3月5日から4日間にわたり、17人の議員が市政について47項目の一般質問を行いました。その要旨は次のとおりです。紙面の都合上、1人1項目のみ掲載しています。なお、その他の質問項目については、市議会ウェブサイトに掲載しておりますのでご覧ください。

※茶色く太字になっている用語については10面で詳しく説明しています。

センシティブシティ(官能都市) 2025に向け



中田 議員

問 魅力的な街路は民有地の中だけで完結するものではない。官と民の空間を一体的に活用する空間づくりについて、歩道にオープンカフェを設けるなど、もう一步踏み込んで取り組んでほしいが、考えは。

答 賑わいと町なかの魅力向上を図るための有効な施策の一つと考えるが、都市基盤整備の状況や観光施策の取り組み、「TOKYO GIANTS TOWN」構想などを総合的に勘案し、判断する必要がある。

問 今後の観光や賑わいづくりの事業評価では、心地よく滞在できるかという質の視点を組み込むべきと考えるが、認識は。

答 質的視点の導入は、個人の感性によるところが大きく、定

義が困難と考える。一律の数値基準より、アンケートの自由記載などから得られる情報が実態把握に適していると考え、意見を聞いている。

問 シビックプライドを育むのは、利便性や快適性ではなく、ここでしか味わえない体験だと思つ。地域の一員としてごみ拾いできれいにした三沢川の周りで、桜・梨の花まつりに参加するなどの機会を増やす取り組みこそ、シビックプライドの醸成につながるかと考えるが、認識は。

答 自分たちが住むまちに自ら関わり、よくしていこうという意識や、自分たちがこのまちをつくっているという誇りであり、様々な取り組みを通じて醸成されると認識している。

自転車の交通ルールについて



池田 議員

問 道路標識や道路標示で歩道を行きとせられていて、例外的に歩道を自転車で行けるとのことだが、市内のそれが可能な主な路線は。

答 川崎街道や南多摩尾根幹線道路などの一部の路線となっている。

問 前述以外の例外的に歩道を自転車で行うことができる条件などについては。

答 警視庁ウェブサイトによると、道路工事や連続した駐車車両などのために車道の左側部分を通行するのが困難な場合や、著しく自動車の通行量が多く、かつ車道の幅が狭いなどのために、追越しをしようとする自動車などの接触事故の危険性がある場合など、自転車の通行の安

全を確保するためにやむを得ないと認められる時となっている。

問 自転車の交通ルールにおいては、路線によっては途中から走行ルールが変わる箇所もあるなど、複雑なところもある。市民などへの自転車交通ルールの周知方法については。

答 市広報のほか、市ウェブサイトにて自転車の交通ルールについて解説動画を掲載するなど、分かりやすく周知を図ってきている。その他にも、多摩中央警察署や多摩稲城交通安全協会と連携し、市内の小学3年生を対象とした自転車免許試験や自転車利用者への各種交通安全キャンペーンなどを継続して実施している。

稲城市における「東京アプリ」の活用について



中島 議員

問 都公式アプリ(通称「東京アプリ」)の概要については。

答 都とGovtech東京が協働でデジタル技術を活用し、都民一人一人がスマートフォン一つで行政とつながり、日常生活がより便利になったと実感できる社会を実現することを目的に開発したもので、現在、東京ポイントの獲得、管理、交換や都の各部署の各種アプリの一部との連携などを実装している。

問 都が東京アプリを活用して行っている生活応援事業の内容については。

答 東京アプリを通じて物価高騰の影響を受ける都民の生活を支援およびアプリの普及促進を図る事業である。対象となる15歳以上の都民一人につき

1万1000円相当の東京ポイントが付与され、付与されたポイントは主要な民間キャッシュレス決済のポイントに交換し、買物などに利用できる。

問 東京アプリの活用方法の一つとして、手続きごとに異なる窓口やサイトを訪れずに、ワンストップで完結することができ社会的実現に向けた取組は重要と思うが、市の考えは。

答 市民の利便性向上および行政運営の効率化を図る上で有効な手段であると認識はしているが、システムの完成度や他自治体の活用状況、利用に当たる費用負担などを慎重に見極めた上で、市の政策として活用可能であるのか、十分に検討を行っていく必要があると考えている。

起立性調節障害のある児童・生徒への支援について



佐藤 議員

問 起立性調節障害は、症状に波があり、外見からは分かりにくい疾患であると言われている。担任の教員や養護教諭、スクールカウンセラーなどを含めた校内での情報共有や必要に応じた医療機関との連携など、現状の取り組みについては。

答 特別支援に係る校内委員会などにおいて、児童・生徒の障害の状態や必要な支援などについて情報共有を図るとともに、医療機関から必要な支援などについて助言を得るなど、連携を図っている。

問 起立性調節障害に対する基本的な考え方や配慮の方向性について、教育委員会として統一的な整理や共有は行っているのか。対応は各学校の判断に委ね

られているのか。

答 起立性調節障害のある児童・生徒に対し、十分な配慮が必要であることや、個々の状況によって違いがあることなどを教育委員会と学校とで共有している。また、各学校で児童・生徒の状況を面談などを通して把握し、必要に応じて関係機関と連携しながら対応している。

問 起立性調節障害への適切な理解と対応を不登校の未然防止の観点からも、重要な取り組みとして位置づけていく考えは。

答 起立性調節障害を含む様々な障害への理解を進め、障害の程度に応じた対応を行っていくことが重要と考えており、今後とも障害者理解への取り組みおよび対応を行っていく。

ゾーン30について



角田 議員

問 ゾーン30の概要および導入の経緯は。

答 警察庁の「ゾーン30による生活道路対策について」によると、これまで、一定の区域の中に交通規制を設定する方法として、スワールゾーンなどのゾーン対策が実施されていたが、ゾーン設定が困難などの理由から、全国的な普及に至らなかった。そのため、生活道路での歩行者などの安全な通行を確保することを目的として、ゾーンを定めて最高速度30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度の抑制や、抜け道として通行する車両の抑制などを図る生活道路対策として、平成23年から取

り組みを開始したと聞いている。

問 市内で指定されている区域と指定された経緯は。

答 市民などからの要望に基づき、交通管理者である警察と道路管理者である市が連携し、警視庁により、平成26年度に百村堅台地区、令和2年度に稲城第三小学校周辺地区、令和3年度に稲城第七小学校周辺地区がそれぞれ指定されている。

問 市民への周知方法は。

答 ゾーン30の入り口に「ゾーン30」の路面溶着や速度規制標識および区域内が規制速度30キロであることを標示するシンボルマーク看板を設置するとともに、市ウェブサイトにて説明や指定地区図などを掲載し、広く周知を図ってきている。



ゾーン30区域の例