

[平成29年 第2回定例会]-[06月28日-08号]-P. 532

◆50番(織田勝久) 私は、事前の通告のとおり順番にやらさせていただきます。

まず、バス停留所周辺の環境整備について。これはバス停付近の歩道の縁石の高さと、あと、ベンチの設置の問題について質問したいと思います。バス車両製造会社が乗客の乗降時のステップの高さを、誰もが歩くように乗り入れできる高さに最適化している、ということで今取り組まれていると聞いています。ニーリング時——ニーリングといいますのは、乗降時に車両を左に傾けるということで、より低い乗降口を実現することだそうですけれども——に路面と乗降口の高さが、交通局在籍の中型バス車両で今23センチということであります。ところが、本市が政令市に移行する以前、県が道路を整備していた時代に歩道の縁石が25センチで整備されていたということでありまして、簡単に言いますと、その25センチの縁石に今の低床車両のバスの左側がぶつかるという問題なんですね。路線バスがバス停留所にまさに正着をさせる——乗りおりを考えてぴったりくっつけたいときに、今申し上げました歩道の縁石の高さが障害となり正着しづらい、バス停留所付近の改造をお願いできないのかという要請を民間バス事業者からいただきました。特に、中原街道の千年バス停から大戸小学校前のバス停まで、武蔵中原駅方向の5カ所のバス停留所周辺の歩道の縁石の切り下げなど、対応について建設緑政局長に伺います。

◎建設緑政局長(藤倉茂起) バス停留所周辺の環境整備についての御質問でございますが、主要地方道丸子中山茅ヶ崎線の千年バス停から大戸小学校前バス停までの停留所における歩道の縁石の高さにつきましては、バス事業者から縁石が高くノンステップバスの正着に支障となっており、高さを20センチメートル程度に下げる要望をいただいているところでございます。区役所道路公園センターにおいて現地調査を行ったところ、千年バス停から武蔵中原駅方面の5カ所のうち3カ所のバス停について縁石の高さが約25センチメートルでございましたことから、川崎市移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準に関する条例に基づき、年内を目途に補修工事を実施し、交通環境の改善に対応してまいりたいと考えております。以上でございます。

◆50番(織田勝久) ただいま御答弁いただきましたが、これにつきましては高津区と中原区の道路公園センター、それから建設緑政局が非常に連携をしていただいて早急な対応をしていただくということになりました。これについて改めて感謝を申し上げておきたいと思います。

先ほど申し上げましたが、かつて県が整備した歩道縁石の高さが25センチということでありますが、ちなみに、今は、移動等円滑化基準の運用指針などにより15センチというのが整備基準になっているということであります。そこで、ただいま指摘しました箇所と同じような課題を抱えるバス停留所付近の縁石の高さの調査と実態の把握、さらに、その上での改善の方針を策定する必要があると思いますが、対応を伺います。

◎建設緑政局長(藤倉茂起) バス停留所周辺の環境整備についての御質問でございますが、本市は誰もが安全・安心、快適に利用できる交通環境の確保を図るため、バス停留所

周辺の歩道につきましても移動等円滑化に関する条例等に基づき、歩道などの構造や交通の状況などに考慮して整備を行っているところでございます。今後におきましても歩道の縁石の高さについてバス事業者などの要望を踏まえて実態を把握し、関係機関と協議を行い改善に努めてまいります。以上でございます。

◆50番（織田勝久） バス事業者などの要望を踏まえるということでありますので、要望箇所ごとの整備を、またぜひ臨機応変の対応をお願いしておきます。

次に、バス停留所のベンチの設置について伺いたいと思います。地域の高齢化に伴い、バス利用者の利用機会が増大しているということをやはり認識しております。それに伴い、バスの停留所にベンチの設置を求める要望というものが大変ふえておりますし、私もたくさんいただいているわけであります。そこで、改めて確認いたしますが、市内バス停留所の標識数及び市交通局管理分と民間バス会社管理分の内訳数並びに市交通局バス停留所のベンチ設置可能なバス停留所数及びその設置状況について、それぞれ交通局長に伺います。

◎交通局長（平野誠） バス停留所のベンチの設置についての御質問でございますが、市バスのバス停留所の標識数は1,021カ所でございます。そのうち交通局が管理している標識は833カ所で、民間バス事業者が管理している標識は188カ所でございます。また、市バスが管理しているバス停留所においてベンチが設置可能な箇所は445カ所で、既にベンチを設置しているのは385カ所でございます。以上でございます。

◆50番（織田勝久） ただいまの答弁で、現状でもベンチの設置が可能であるのにもかかわらず設置ができていない箇所が60カ所あるということです。ここで改めて、歩道の整備に当たって、法令の基準及び歩道上にベンチを設置する上での法令の基準について、それぞれ建設緑政局長に伺います。

◎建設緑政局長（藤倉茂起） 歩道の整備等についての御質問でございますが、初めに、本市の道路構造の一般的技術基準につきましては、道路の構造の技術的基準に関する条例に規定しており、歩道の幅員については歩行者や車椅子の占有幅などを考慮し、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては2メートル以上となっております。次に、歩道上にベンチを占用する場合につきましては法令に基づき道路管理者の許可が必要となっており、主な許可の基準としましては占用者が地方公共団体やバス事業者などに限られていること、また、ベンチを設置した後に2メートル以上の歩行空間が確保されていることが必要となっております。以上でございます。

◆50番（織田勝久） 答弁いただきましたが、簡単に言いますと、歩道整備の有効幅員は2メートル以上、また、ベンチ設置後2メートル以上の歩行空間が必要ということでありますから、理屈から言うと、これはベンチを置けないということなんですね。そこで、大変交通局は頑張っているわけでありましたが、ベンチの奥行きを従来のものから約27センチメートル狭くした狭小ベンチの試験的設置を始めたわけであります。ディスプレイをお願いします。これは井田営業所に、今、1基試験的に置かれております。これが

奥行き。従来のものよりも27センチ程度小さいということですね。私の顔はいいんですが、ちょっと様子を見ていただければと。かなりコンパクトにできております。実際座りましたが、座り心地も決して悪くないということで、今、井田営業所に1基だけでありますので、どんどん拡大してほしいと思うのでありますが——ディスプレイは結構です——これにより新たに設置が可能となるバス停留所の箇所数、さらに民間バスとの共同もしくは競合するバス停留所の箇所数を伺います。また、これらのバス停留所にベンチを設置する取り組みについても伺います。

◎交通局長（平野誠） バス停留所の狭小ベンチについての御質問でございますが、市バスでは3月に営業所敷地内において狭小ベンチを試験的に設置し、安全性、耐久性等の確認を行っているところでございます。この狭小ベンチにより道路占用規則に適合すると思われるバス停留所は17カ所でございます。このうち民間バス事業者との共同もしくは競合するバス停留所は6カ所でございます。狭小ベンチにつきましては、引き続き安全性、耐久性等の確認を行うとともに、道路占用規則に適合すると思われる停留所について、地下埋設物や停留所周辺の状況を確認し、設置の可能性について年内を目途に検討してまいります。以上でございます。

◆50番（織田勝久） 交通局の取り組みに改めて敬意を申し上げ、どんどん進めていただきたいと、要望もあわせて申し上げたいと思います。法令の基準に照らすと、なかなかベンチが置けない点というのを先ほど指摘いたしました。法令の基準を踏まえつつバス停留所にベンチの設置を進めるべきと思うのでありますけれども、高齢者が、バスに乗らない方もバスの停留所のベンチで一息つくという光景も本当に珍しくなくなったわけでありませう。しかし、既存の物理的な環境ではベンチ設置後の空き歩道スペースが2メートル必要、確保するということの制約により、いかんともしがたいケースもあるわけでありませう。このような場合の占用許可判断対応のあり方について建設緑政局長に伺います。

◎建設緑政局長（藤倉茂起） ベンチの占用許可についての御質問でございますが、歩道上にベンチを設置する場合の有効幅員の基準につきましては、歩行空間のバリアフリー化の観点から車椅子同士がすれ違うことができる必要な空間を確保するために設けております。このためベンチを設置した後の歩行空間が2メートル以上確保できない場合につきましては、原則としてベンチの占用を認めておりません。しかしながら、既にベンチが設置されており、道路管理上支障がない場合におきましては、バス利用者の利便性に配慮し、ベンチ設置後の有効幅員を1.5メートルまで緩和するよう取り扱っている事例もございます。いずれにいたしましても、ベンチの占用許可に当たりましては道路交通の安全性の確保と道路空間の適正利用が図られるよう、区役所道路公園センターと連携し、適切に対応してまいります。以上でございます。

◆50番（織田勝久） 箇所により臨機応変の対応をするとの答弁でございました。推移を見守っていきます。今回はバス停のベンチを取り上げましたけれども、バス停以外の、例えば上り坂の歩道などにベンチを置く、そんなようなことも高齢者の有効な外出支援策に

なると思っております。建設緑政局には内部での検討をぜひ進めていただくことを要望しておきたいと思えます。

次に参ります。市バス乗務員——これは運転手ではありますが——の公務災害認定について伺いたいと思えます。市バス運転手への公務時間内における直近3年間の暴力行為発生件数について、年度、営業所ごとに伺います。

◎交通局長（平野誠） 市バス運転手への暴力行為についての御質問でございますが、発生件数につきましては、平成26年度がゼロ件、平成27年度が4件、平成28年度が3件となっております。営業所別の状況といたしましては、塩浜営業所におきましては1件、井田営業所におきましては2件、鷲ヶ峰営業所におきましては4件となっております。以上でございます。

◆50番（織田勝久） 平成27年度に4件、平成28年度に3件ということでもありますけれども、例えば平成28年度の3件は、バスの停留所からバスが発進したときに、自分の進行を妨げた、自分に道を譲らないというふう後ろから来た乗用車の運転手が勘違いをされて、信号でとまっているときに、たまたま車の中にスパナがあったそうではありますが、そのスパナを持ち出して運転席から運転手に殴りつけたと。そういうのが一つですね。それから、もう一つ、満員通過で乗れなかったという乗客が怒って、タクシーに乗って追っかけて先で待っていたんですね。それで、途中でバスはお客さんが減ってきますから、待っていたバス停から乗り込んで、運転手に対して何で俺を乗せなかったんだということ、いきなりひっぱたいたということ。それから、もう一つは、これはお酒を飲んでいたお客さんだそうですが、運転が荒いということで、これもいきなりひっぱたかれまして、その運転手は首の脊椎の捻挫と、眼鏡が飛んで壊れた、そんなようなことなわけですね。これはたまたま警察も呼んで事件化になったということでもありますけれども、それ以外に事件化しない暴力事件は複数というふうにも聞いておりまして、これにつきましては、ある種、運転手という職業に対する差別意識と、場合によっては公務員ということへの、市民の皆さんの優越意識という言い方がいいのかどうか分かりませんが、公務員だからというふうな、場合によっては間違った考え方があるのかなと、そんなこともちょっと懸念されるわけでもあります。そこで、メンタルで困難を抱える職員がふえているということでもありますけれども、特に本市職員における精神疾患関連の公務災害等の認定状況について職種ごとに、これは総務企画局長に伺います。

◎総務企画局長(加藤順一) 精神疾患関連の公務災害についての御質問でございますが、地方公務員災害補償基金川崎市支部における精神疾患に関する認定件数は過去20年間で12件でございます、このうち公務上は5件、公務外は7件となっております。また、同基金における職種別の件数につきましては、運輸事業職員が4件で、このうち公務上が1件、その他の職員が8件で、公務上が4件でございます。以上でございます。

◆50番（織田勝久） 今、御答弁いただきましたが、ちょっとわかりにくいのでありますけれども、簡単に言い直しますと、運転手については4件中1件しか公務災害、公務認定

にならなかったということであります。公務認定の1件について内容を確認したいと思ったのでありますが、その書類については保存期間が過ぎているので処分しているということで、大変これは残念でありまして、貴重な認定の例については書類の保管をしっかりとお願いしておきたいと思えます。平成27年度の公務災害申請事案については、運転手の2件とも公務災害の認定とはなりませんでした。その事由について伺います。ポイントを簡潔に御答弁いただきます。

◎総務企画局長（加藤順一） 公務災害の認定等についての御質問でございますが、職員が災害に遭った場合は本人からの認定請求を受けて内容を審査し、一定の基準に基づき公務上と認定されますと、療養等の補償が行われます。その認定に当たりましては、各法令や具体的運用を定めた通達等の基準をもとに、本人の申し立てや所属からの資料、専門医の医学的知見等を参考に総合的に判断いたしますが、平成27年度の2件の申請につきましては、そうした総合的な判断の結果、公務外と認定したものでございます。以上でございます。

◆50番（織田勝久） ただいま答弁をいただきましたけれども、総合的な判断の結果、認定されなかったということであります。交通局としては運転手の立場を非常に尊重、理解しながら公務災害認定の手続はしているんですね。ただ、判断や認定に関する権限はないということですね。交通局の立場はそういうことであります。さきの答弁で、技能職である運転手の精神疾患関連の公務災害の認定は1名のみということでありましたけれども、特に運転手の精神疾患関連の公務災害認定については、専門医の医学的知見についてなど、特に医学的知見というのが、どうも認定のハードルを高くしているというふうに、いろいろ調べて感じました。運転中に暴力行為を受けた場合などの実態に即した運用、判断の見直しなどが必要と思えます。精神疾患関連の公務災害の認定のあり方について災害補償基金の支部である本市から本部へ意見具申を行ったり、他支部との事務担当者会議などで意見交換を行うなど、認定のための運用基準をどのように実態に照らして改善していくのか、本市から積極的に働きかけを行う必要があると考えますが、これからの対応について総務企画局長に伺います。

◎総務企画局長（加藤順一） 公務災害の認定等についての御質問でございますが、精神疾患などの事案の認定につきましては、詳細な調査に基づく客観的な情報の収集に多くの時間を要しているのが現状でございます。今後につきましても他支部等との会議や研究会の場を活用し、積極的に意見交換を行うとともに、基金本部に対しましても必要に応じて協議等を行っていくなど、引き続き災害補償事務の適正な執行に努めてまいります。以上でございます。

◆50番（織田勝久） せっかく御答弁いただきましたので、運用の改善につながる取り組みをぜひお願いしたいと思います。

次に参ります。都市計画道路の整備について、また改めまして横浜生田線の水沢工区の進捗について伺いたいと思えます。これは後ほど質問いたしますが、鷺沼駅周辺再開発に

関連する都市計画道路梶ヶ谷菅生線との相乗効果も期待されるという道路でもございます。以前の質問にて、平成33年度までの着手、完成を目指す旨と答弁をいただいております。用地取得に向けての測量は既に平成27年9月に実施、さらに平成28年4月には予備設計委託を行っております。その後の進捗状況を伺います。また、スケジュール全体に変更はないのか確認をしておきます。ディスプレイをお願いします。これが横浜市側に立っている看板であります。これは公有地に立っております。この突き当たりがちょうど菅生緑地であります。ここを抜けるということ。これは70メートルのところでありますね。こういうものが立っているわけでありまして、これは確認しましたが、公有地であります。あわせて、今、指摘いたしました横浜市側の公有地に建築されている不法占有看板2基につき、撤去を要望しておきました。その後の対応についてそれぞれ伺います。

◎建設緑政局長(藤倉茂起) 都市計画道路横浜生田線についての御質問でございますが、初めに、水沢工区の進捗状況についてでございますが、昨年度実施した予備設計において道路の基本構造についての比較検討を行い、ボックスカルバートや掘り割り等の複数の形式案を選定し、現在、横浜市と協議を進めているところでございます。また、今年度、横浜市が開催する予定の住民説明会におきましても、引き続き横浜市民の方々の御理解が得られるよう連携して取り組んでまいります。次に、スケジュールについてでございますが、横浜市と十分な調整を図り、第2次道路整備プログラムで示されている平成33年度までの完成を目指し事業に取り組んでまいりたいと考えております。また、横浜市域に設置された看板についてでございますが、これまでも横浜市に適切な対応を要望しているところでございまして、引き続き同市と調整してまいります。以上でございます。

◆50番(織田勝久) スケジュールについては変化がない、また、看板については横浜市のほうに引き続き働きかけるとのことですので、ぜひよろしくお願いをしたいと思います。

次に参ります。鷺沼駅周辺再開発事業について伺います。鷺沼駅周辺再開発事業に関連して、都市計画道路梶ヶ谷菅生線の整備、特に犬蔵2丁目地先から東名高速下を抜けて鷺沼駅方面へつなぐ約400メートルの未着工部分の整備について、この間ずっと求めてきたわけであります。ディスプレイをお願いします。オレンジ色の線が尻手黒川線ですね。大動脈。その下の青い線が梶ヶ谷菅生線ということですね。左にちょっと目を移していただくと、丸い円が描いてあるところが横浜生田線の今申し上げた水沢工区、ここの70メートル。これと梶ヶ谷菅生線は、もちろん接続をするということですね。右のほうに目を向けていただくと犬蔵2丁目地先という、ここが向丘方面と宮前方面をつなぐ一つの大きなハブの交差点になる可能性があるということですね。東名高速の下を抜けて400メートルで、尻手黒川線から鷺沼にアプローチする、その黄色いラインにつながるということでもあります。ちなみに土橋、それから特に犬蔵の渋滞が今多くなっております、この水沢工区が抜けることになると犬蔵の渋滞も減るだろうと。それから、犬蔵の小学生が大変ふえておりまして、尻手黒川線を渡るということでの平日の昼間の渋滞も発生しているということで、ぜひ水沢工区と、あと、この梶ヶ谷菅生線の、とにかく犬蔵2丁目地先からの400メートルをお願いしたい、そういうことなのであります。6月1日に所管のまちづくり委員会

へ報告のありました川崎市総合都市交通計画の見直しの検討の方向性では、路線バスを基本とする地域公共交通ネットワークの形成や、路線バスの走行環境の改善や駅周辺の特性に応じた交通環境の整備が項目として書かれているわけであります。その後の取り組み状況について伺います。

◎建設緑政局長（藤倉茂起） 都市計画道路梶ヶ谷菅生線の取り組み状況についての御質問でございますが、本路線の整備につきましては、今年度末を目途に見直しが予定されております川崎市総合都市交通計画における交通施策の方向性や、鷺沼駅周辺再編整備に関連した交通アクセスなどの施策と連携を図りながら、適切に判断してまいりたいと考えております。以上でございます。

◆50番（織田勝久） 適切に判断をするという御答弁でありました。鷺沼駅周辺再開発事業の目玉は、バス等の交通アクセスの向上というのが一番の目的でございますので、ぜひ適切な判断ということでの取り組みをお願いしておきます。

宮前区の取り組みについても伺っておきたいと思えます。以前の質問にて前宮前区長から、鷺沼駅周辺の再整備の機会を捉えた駅周辺の魅力づくりや、多様なライフスタイルに対応する公益的機能について検討を行い、多世代にとって利便性の高い、安全なまちづくりに向けて取り組むとの答弁を、ちょうど1年前のこの6月定例会でいただきました。多様なライフスタイルに対応する公益的・公共的機能について区役所機能の移転なども提案してまいりましたが、この間、どのように議論を進めてきたのか、また、関係機関や区民とどのように協働の取り組みを進めてきたのか、宮前区長に伺います。

◎宮前区長（小田嶋満） 鷺沼駅周辺再開発事業についての御質問でございますが、本事業は多様なライフスタイルに対応する都市機能の集積や、交通結節機能の強化に向けまして、事業区域や事業手法等についてさまざまな可能性を視野に入れながら検討が進められており、宮前区としても区民の利便性向上に資するまたとない機会であると捉えているところでございます。この間、宮前区といたしましては、さまざまな団体や関係機関等の役員の方々のお話を伺ったり、総会等に出席して地域課題の解決にかかわるそれぞれの思いや願いを伺うなどの機会を得てまいりましたが、公益的・公共的機能に関する検討につきましては、事業計画の検討が進む中で区民のニーズを十分に把握しながら、さらにそれらの意見を反映できるよう関係局と連携するとともに、再開発事業に際し、地域課題の解決に向けて積極的に取り組んでまいります。以上でございます。

◆50番（織田勝久） 代表質問でも取り上げましたが、全戸を対象にアンケートの集約等もやらせていただいております。区役所機能を求める声が大変大きいということを改めて申し上げておきます。区長がかわられてから積極的に取り組むとの答弁を初めていただきました。大変これは期待をしておきます。どうぞよろしくお願いをいたします。

次に参ります。動物愛護の取り組みについて。動物愛護法が改正されたにもかかわらず、8週齢規制について附則により49日と読みかえられて運用されています。動物の福祉の向上の観点から幼い子犬や子猫の適正な社会化を促すために、本市においても札幌市と同様

に生後8週間は親子をともに飼養するように努めることと条例で上書きできないのか提案をしてきたところであります。日齢制限の改正に対し、川崎市からこの間何をどのように国へ働きかけてきたのか、健康福祉局長に伺います。

◎健康福祉局長（成田哲夫） 日齢制限についての御質問でございますが、動物の愛護及び管理に関する法律の本則に規定される8週齢規制につきましては、犬や猫を親兄弟から引き離す理想的な時期に関する調査研究や社会等への浸透状況などを踏まえて施行されることとされておりまして、その調査検討を丁寧かつ速やかに進めるよう、平成29年1月に環境省自然環境局長へ要請してまいりました。現在、環境省においては新たな犬猫の飼い主へのアンケート調査等を実施しており、本年8月ごろまでに回収、解析し、秋には政府へ中間報告を行う予定であると同省担当部署から説明を受けております。以上でございます。

◆50番（織田勝久） 法で犬猫の販売業者に提出の遵守が義務づけられている犬猫等健康安全計画に、生後何日まで自分のところで育てているのか具体的に記入するように指導できないのか、健康福祉局長に伺います。

◎健康福祉局長（成田哲夫） 犬猫等健康安全計画についての御質問でございますが、犬猫等販売業者は新たに営業するときと登録を更新する際に、幼齢の犬猫等の健康及び安全の保持に配慮した飼養方法などを犬猫等健康安全計画書に記載し提出することとなっております。その記載内容については、各区役所衛生課で具体的に記すよう説明しているところでございますので、今後におきましても日齢制限について、より指導を徹底できるよう、販売や展示を開始する日齢の記載例を記した説明資料を作成するなど、検討してまいりたいと存じます。以上でございます。

◆50番（織田勝久） 販売業者に日齢制限に対する本市としての問題意識をしっかりと伝えるということが大事だと思いますので、指導の徹底を求めています。

次に参ります。小学校の給食調理室等の改修、改善について、西有馬小学校、白幡台小学校、2校の給食調理室の営修繕の課題と対応について教育次長に伺います。

◎教育次長（西義行） 西有馬小学校及び白幡台小学校の給食室についての御質問でございますが、初めに、西有馬小学校につきましては給食室内の暑さや結露が課題となっておりますので、回転釜の上部にある排気フードの機能を向上させることにより、給食室内の温度対策等を図ってまいります。次に、白幡台小学校につきましては、下処理スペースの狭隘が課題となっておりますことから、調理器具の移設や水槽の入れかえ等を行うことによりスペースを確保し、課題の解決を図ってまいります。なお、両校とも今年の夏休み期間中に対応する予定でございます。以上でございます。

◆50番（織田勝久） 次の質問は、ちょっと時間がなくなりましたので、教育次長、済みません。いずれにしても小学校の給食調理室の非常な老朽化という問題が出ておりますの



で、ぜひそれぞれ学校のほうとしっかり情報交換等をしていただいて、当然財源の問題もありましょうが、適宜対応していただくようお願いをして質問を終わります。