

2013年 第3回定例会（9月28日）武蔵野市議会

2番（蔵野恵美子君）

それでは、通告に従いまして、質問に入らせていただきます。 今回の質問は、大きな項目としまして3点でございます。1項目は、市内の五日市街道や井の頭通りで普通自転車が歩道ではなく車道を走行することが安全なのか。2項目は、東京都「新たな多摩のビジョン」より、近隣自治体との連携について。3項目は、介護保険、要支援サービスの市町村移管の影響についてでございます。

まず、大きく1項目としまして、武蔵野市の自転車の取り組みについて伺います。

自転車に関する取り組みについては、邑上市長が着任された平成18年から、自転車に関与する交通事故件数が、平成18年の402件から、平成24年には190件に減少し、ワースト1位だった吉祥寺駅放置自転車の順位も、平成24年にはワースト100位にまで改善され、評価をされています。一方で、ことし8月17日、南町コミュニティセンターで、第53回市民と市長のタウンミーティングが開催されましたが、自転車の安全通行については、さまざまな厳しい意見が出ました。改めて武蔵野市の取り組みについて伺います。

道路交通法の第2条では、自転車は車両の中の軽車両に位置づけられています。第17条では、車両は、歩道または路側帯と車道の区別のある道路においては車道を通行しなければならないと定められています。64条の第4項では、普通自転車は、次に掲げるときには、第17条の規定にかかわらず歩道を通行することができるとあります。第1に、道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。第2に、運転者が児童、幼児その他政令で定められた障害者や高齢者であるとき。第3に、車道または交通の状況に照らして、通行の安全を確保するため歩道を通行することがやむを得ないと認められるときの3つが、歩道を通行することができる場合です。

以上を要約すれば、自転車が歩道を通行することができるのは一定程度限られた場合のみということになります。しかし現実には、市内の多くの道路では、特に五日市街道や井の頭通りなど、バスやトラ

ックなどの大型自動車が頻繁に通行する道路では、自転車は車道ではなく歩道を通行している場合がほとんどであります。交通法第 64 条の車道の安全が確保できない場合歩道を走るというよりも、歩道の通行がしにくい場合にやむなく車道を走るというのが実際なのではないでしょうか。

平成 23 年 10 月 25 日、警察庁交通局長名で、各都道府県警察長あてに「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」という通達が発信されています。第 1 の基本的考え方では、いま一度、自転車は車両であるということ、自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を初め交通社会を構成するすべての者に徹底させることとしました。そのためには、自転車道や普通自転車専用通行帯等の自転車の通行環境の整備を推進し、自転車利用者には歩道以外の場所を通行するよう促すとともに、車道を通行することが危険な場合、当該利用者が歩道を通行することがやむを得ない場合には、歩行者優先というルールへの遵守を徹底させることが必要であると通達には明記されています。

しかしながら、本来は自転車の通行環境の整備が推進されてから、自転車を車両として徹底させるべきと考えますが、自転車道のインフラ整備が推進されていないのに自転車を車両として徹底させようとしても、多くの市民は、自転車が車道よりも歩道を走るほうがより安全であるという現実的な判断をしています。自転車利用者だけでなく、狭い道路で自動車を運転する者にとっても、自転車との接触事故のリスクを感じているという声もあります。

武蔵野市内では、1日に約3万台の自転車が行き来しており、これは都内で、三鷹駅1位、吉祥寺駅4位、武蔵境駅は12位という状況です。自転車の安全な走行環境整備のモデル事業として、境南町のかえで通りに自転車道が整備されました。また、市道第16号、かたらいの道では、車道の左側を自転車が通行するよう、路面標示による自転車誘導レーン、武蔵野市方式が整備されました。さらに、調布保谷線でも、自転車走行環境の整備が推進されていることは承知しています。しかし、武蔵野市全体の道路からすれば、こうした整備はごくごく一部にしかすぎず、インフラ整備が市全体として進められているとは言いがたい状況です。

季刊むさしの2012年冬号には、武蔵野市は、自転車事故に遭わない、起こさない、自転車安全利用先進都市を目指しているということですが、現状と照らし合わせた方針を提示しないことには、幅広く市民の皆様にご理解をいただけないのではないかと、先日の南町コミセンでのタウンミーティングにおける意見交換の場を通じて強く感じました。

東京都では、自転車安全利用条例が制定されました。自転車利用者は、第11条で、都が定める自転車安全利用指針等を活用して、交通ルール、マナーを積極的に学び、実践できるようにしましょうと条文が定められています。市内の主な幹線道路は東京都の管轄であり、東京都の条例を踏まえ、武蔵野市がどのように東京都と連携できるかも大いに問われるところです。

ここで第1の質問です。平成23年10月25日の警察庁通達にある自転車道や自転車専用通行帯の自転車の通行環境の整備は、武蔵野市でもごく一部の場所が整備されたにすぎません。それ以外に東京都と協議され、市内では今後どのような計画があるか、具体的な内容を伺います。

さらに、武蔵野市は、自転車の通行環境の整備が進んでいない現状においても、自転車を車両として位置づけ、車道走行を啓発していくというお考えなのか、改めて伺います。

第2の質問です。警察庁交通局長の通達では、自転車安全教育の推進として、小学校、中学校及び高等学校等の教育機関における自主的な自転車安全教育の実施や、警察と連携した自転車教室の授業等への取り組みについて、自動車の事故実態を示すなどして、その必要性を理解させながら、学校当局や教育委員会に強く要請することとあります。

そこで、武蔵野市内の小中学校の自転車安全教育の開催状況について伺います。また、市内の道路で未成年者の自転車のマナーが徹底されていないという市民からの声をどのように受け止めているのか、伺います。

第3の質問です。自転車安全利用五則の第1には、自転車は車道が原則、歩道は例外です。そしてこれに反した項目としては、指導警告票の7番、通行法違反（歩道通行中）が当てはまります。刑罰の内容としては2万円以下の罰金または科料とあります。ところが、警察庁交通局が、この7番、通行禁止違反で検挙した件数は全国で、平成24年21件、23年32件、22年17件にとまっています。しかも、単純に自転車が歩道を走っていたというだけで指導警告を受けたり、検挙されたケースはほぼ皆無ということです。つまり、自転車が歩道を通行しても取り締まりの対象になっていないのが現実です。

警察が指導警告票を交付する件数が多いのは、平成24年では無灯火で22万4,207件、2人乗りで3万8,945件、信号無視で2万5,884件、一時不停止で1万1,209件の順であり、自転車が歩道を走行しているという項目ではデータがないのが現状です。

武蔵野市が行政という立場で啓発を行ったとしても、事実上、警察側が自転車が歩道を通行することの取り締まりをほとんど行っていません。そのような状況の中で、今後武蔵野市は、どのようにして自転車が原則車道で走行することを定着させようとしていくのか、具体的な施策を伺います。

大きく2項目としまして、東京都「新たな多摩のビジョン」より、近隣自治体との連携について伺います。

東京都は、平成13年に「多摩の将来像2001」を策定し、15年後の平成27年の多摩の将来像を掲げました。この間、武蔵野市に関することでは、JR中央線の連続立体交差事業の推進、調布保谷線の整備など交通基盤整備が進められてきました。本年3月、東京都は、平成42年、2030年ごろを念頭に入れた、多摩地域の進むべき方向性を示した「新たな多摩のビジョン」を発表しました。

基本認識の考え方として、右肩上がりの成長・拡大から、活力ある都市の成熟・持続への転換、発想の転換が記されています。日本の人口は、この5年間で37万人減少していますが、多摩地域では平成27年の419万人をピークに人口減少を迎え、平成42年には399万人、2100年には250万人まで

減少すると推計されています。逆に、75歳以上の後期高齢者の割合は、平成22年の9.3%から、平成42年には約17%となり、その後も上昇します。

このような人口減少社会、高齢者への対応など、行政需要の増大が予想されます。一方で、生産年齢人口の減少と所得環境の悪化などにより、個人住民税など税収は減少していくという厳しい自治体運営となることが懸念されます。その上、昭和30年から昭和50年ごろの高度経済成長期に集中整備された都市インフラ、公共施設などの社会資本ストックが、今後一齐に更新時期を迎えます。例えば図書館や学校など、公共施設の建築物の老朽化のみならず、流域下水道、橋梁、さらには首都直下型地震への対応など、施設の補修、改良、更新が必要とされ、東京都、そして多摩地域自治体の運営は、財政的に極めて厳しい状況となることが想定されています。

これまでも各市町村において、一部事務組合、広域連携などにより、自治体同士の連携が進められてきましたが、箱物づくりなどのハード面のみならず、行政サービスなどのソフト面も自治体同士が競争していくという側面が強くなりました。

ここで第1の質問です。「新たな多摩のビジョン」の進むべき方向性として示されている行政サービス水準の低下の回避、安定的で質の高い行政サービスの提供に向け、自治体同士の競争から相互に補完し合う関係へと転換することについて、市長の見解を伺います。

これまで多摩地域全体で進められてきたごみの共同処理など、広域的な連携によるスケールメリットが見込まれる取り組みは代表的なものですが、もっと地域で身近な公共施設などについても、1つの地域単体では現在の行政サービス水準を維持していくことが難しくなる可能性があります。

そこで、第2の質問です。「新たな多摩のビジョン」では、公共施設の運営、管理の効率化や、他の自治体との施設の相互利用の促進に加え、将来の人口減少等を見据え、施設総量の縮減なども検討していくことが提案されています。武蔵野市でも老朽化した公共施設のつくりかえや、市内の公共施設の複

合化や転用だけでなく、近隣自治体で同じ目的、同じ用途の公共施設が存在するのであれば、市民の利便性や生活実態を踏まえて、積極的な相互利用などの連携を大幅に進めることができないでしょうか。見解を伺います。

例えば、武蔵野プレイスは、交通利便性が高く、利用価値が高いことから、三鷹市、小金井市などの周辺自治体の市民から多く利用されています。周辺自治体では、図書館の相互利用も行われています。しかし、もっと枠を広げて、公会堂、体育館、文化会館、商工会館といった老朽化した市内の施設を検討していく際に、武蔵野市単独でつくることありきではなく、「新たな多摩のビジョン」で提案されているように、施設総量の縮減を検討していく視点から、周辺自治体と連携し、合同で建設、運営していくことも検討できるのではないのでしょうか。

季刊むさしの夏号の特集記事では、「わたしたちで考える公共施設の未来」が掲載されています。この特集記事を読んでも、武蔵野市の各公共施設が具体的にどうなっていくかということが伝わってまいりません。公共施設の再編に関する基本的な考え方を説明している記事です。確かに公共施設の再編に関しての具体的なあり方は、地域や市民への影響力が大きいです。市民にとっては厳しい選択が迫られる内容であっても、市長は、公共施設の総量を5%から20%縮減するために、具体的にどの施設を、どう統廃合するのか、複合化するのか、転用するのか。少なくとも築後30年以上の老朽化した施設について、青写真を示すべきではないのでしょうか。

市長選挙が近づいているなら、なおさら次の4年間で、こうする、ああするといった具体的な内容を争点に示すべきではないのでしょうか。先日、邑上市長の2期8年の実績の報告「確かな未来へ」、8つの目標が記されたニュースを読ませていただきました。その中の、「確かな未来へ」8つの目標の1つに、都市インフラの着実なリニューアルが掲げられていますが、まさに今取り上げているテーマの範疇かと思います。

そこで、第3の質問ですが、市長は公共施設再編に関する基本的な考え方に続く、各施設の具体的な青写真は、いつ、どのような手順とスケジュールで示していくのか、お尋ねします。

続きまして、大きく3項目としまして、介護保険、要支援サービスの市町村移管について伺います。

介護保険は平成12年に創設され、国、都道府県、市町村の公費と、40歳以上の方が支払う保険料の半分ずつで賄っている制度です。寝たきりの高齢者や認知症患者ら介護の必要性が高い人から順番に、要介護5、4、3、2、1の認定を市町村から受けると、費用の1割負担で訪問介護の在宅型サービスや、特別養護老人ホームの入所など施設型サービスが受けられます。

今回取り上げるのは、要介護になるおそれのある人たちを対象とした要支援2、1と認定されてきた部分です。安倍内閣は、消費税増税に伴う社会保障改革を進めてきました。民間有識者の集まりで、昨年夏に、自民、公明、民主の3党が消費税増税とセットで成立させた社会保障制度改革推進法に基づいて設けられた、政府の社会保障国民会議における議論が中心となりました。ことし4月以降、社会保障国民会議が論点として取り上げてきたのが、介護を必要とする度合いが低い要支援向けサービスを介護保険から外し、平成27年度から段階的に市町村事業に移すということです。

この社会保障国民会議の提案に対して、8月11日、田村憲久厚生労働大臣は、市町村への移管後も今のまま介護保険の財源を使う。市町村の負担が変わらないように議論する。サービス提供のところを自治体で知恵を出してもらえば費用が抑えられる。いきなりは無理だと思うので、時間をかけて受け皿づくりをしてもらいたいと述べました。しかし、近いうちに要支援向けサービスは、ボランティアなども活用し、コストを抑えるねらいがあるのは明白であり、市町村によるサービスの格差が生じるおそれが出てきました。

8月19日、社会保障国民会議の提言を受ける形で、自民党、公明党は、要支援向けサービスの市町村移管を含む社会保障改革のスケジュールをまとめたプログラム法案の骨子案を了承し、21日には閣

議決定しました。ことし秋の臨時国会に法案が提出されます。さらに、個別の改革法案は、来年の通常国会に提出されますが、現在の国会情勢を踏まえれば法案の成立は確実と言われており、平成 27 年度から介護保険の要支援をサービス対象から切り離すことが段階的に実施されるのではないかと報道されています。

法律案の骨子では、給付範囲の適正化等による介護サービスの効率化及び重点化を図ると、より重い要介護の人たちに介護給付を集中させる方針を明示しました。しかし、介護予防などの要支援サービスを切り捨てていけば、かえって介護状態が重篤化して、要介護度が高い人がふえて、トータルとしては介護保険の財政を圧迫するリスクを指摘する声もあります。確かに平成 12 年に開始された介護保険制度を取り巻く状況は、急速な高齢化の進展により、年々厳しくなってきました。平成 37 年には、介護費は現在の 2 倍以上の 21 兆円にも膨らむ見通しで、全国平均の月 4,972 円の現在の保険料水準が、8,200 円程度までアップする推計が発表されています。

言うまでもなく、施設型、在宅型、それぞれの介護サービスが相対的に充実している武蔵野市の介護保険料は、全国水準に比べて著しく高いという現実があります。今回の社会保障改革に関するプログラム法案では、低所得者を初めとする保険料負担の増大を抑制し、必要な介護サービスを確保するためとしています。具体的には、要支援者の支援見直しだけでなく、地域支援事業の見直し、高所得者の利用者負担を 1 割から引き上げる、特別養護老人ホームは、要介護 5、4、3 の中重度者に限定する、低所得者の保険料を軽減するなどが含まれています。

そこで、第 1 の質問ですが、武蔵野市では、要支援向けサービスから介護保険が外れ、市町村に移管されることで、どのような影響が出ると想定しているのでしょうか。見解を伺います。現在でも武蔵野市では、ことし 3 月現在、要支援 1、2 と認定されている 1,142 人のうち、約半数の 589 の方が介護保険を使用されていると聞いています。これまで地域包括ケアシステム検討委員会において、要支援向けサービスが介護保険から外れた場合についての話が出たと聞きましたが、今後はもっと踏み込んだ分析が問われていくことになると思います。

要支援の人たちは、今までのサービスを受けられなくなるか、不安だと思います。要介護になるのを防ぐための作業療法士や看護師らが施す運動機能訓練や、介護訪問などのサービスである予防給付が外されることが想定されます。厚生労働省は、こうしたサービスを全国一律でなく、地域の実情に見合った形にすればコストを削減できるとしていますが、そう簡単なことではありません。

第2の質問は、これまで武蔵野市における介護サービスにおいて、ボランティアの活用とはどのように行われてきたのか、具体的な事例を伺います。今後は行政が、ボランティアだけでなく、NPO、民間企業との協力で、要支援者を対象にした事業を立案していくことで、要支援者の介護予防につながる形をつくるのが理想とされていくこととなります。しかし、そもそもプロの事業者がこれまで担ってきた介護予防を、ボランティアやNPOで担っていくのは大きな課題があると懸念もされています。

東京都稲城市では、いち早く、平成18年に介護支援ボランティア特区の提案要望を、国の内閣官房長官へ提出しました。翌平成19年には、特区提案の趣旨が認められる形で、厚生労働省と、一定の社会参加活動をした者に対し、活動実績に応じて実質的に保険料負担が軽減できるシステムを導入することになりました。積極的に介護支援ボランティアを推進し、地域で高齢者の社会参加を促して、元気な高齢者が地域に貢献できる介護支援ボランティアのまちとなることを目指しています。広報いなぎにて、稲城市介護支援ボランティア制度の実施予定を公表し、介護支援ボランティア受け入れ団体指定申請受付が開始され、稲城市介護支援ボランティア制度の試行的モデル事業がスタートしました。その後、介護支援ボランティア制度評価委員会の開催などを経て、平成20年には評価ポイントの付与など、稲城市介護支援ボランティア制度が本格実施されました。このような稲城市の事例は、大いに参考となるものです。

最後に、第3の質問です。要支援向けサービスが介護保険から外されると、これまで全額が保険給付で、自己負担が不要とされてきた市内600人の方のケアプランの作成、地域包括支援センター等で行

っている介護予防ケアプランの作成等が行われなくなることが想定されます。このような心配はないのか、あるいは代替案として、現段階で検討できることはないのか、見解をお尋ねします。

以上で壇上の質問とさせていただきます。よろしく御答弁をお願いいたします。

◎市 長（邑上守正君）

それでは、午前中に御質問いただきました蔵野議員からの一般質問にお答えしてまいります。自転車の安全に関するお尋ねかと思えます。

まず、自転車走行空間の整備について、東京都と協議し、市内では今後どのような計画があるかといった具体的な内容についてのお尋ねでございます。市内の道路状況を見ますと、自転車道等の大規模な整備というのはなかなか困難な状況にあるわけでございますので、道路整備だけでなく、さまざまなソフト面も含めた工夫を凝らす必要があると考えております。市内の道路というのは、一般的に4から6メートル程度の生活道路が極めて多いことから、歩行者、自転車、自動車が混在する狭い道路空間における安全性と快適性の確保が課題であると認識しているところでございます。

御案内のとおり、平成17年度より、かたらいの道において、車道の左側を自転車が通行するような路面標示による自動車誘導レーン、武蔵野独自の方式でございますが、法定外の表示でございますけれども、このような整備をしているところでございます。また、御案内のとおり、平成20年1月に国のモデル事業として指定を受けたかえで通り、三鷹市と連携し、武蔵境駅南口付近から東八道路までの間、約2キロにおいて、武蔵野市分は380メートルですけれども、平成21年度に整備してきた経過がございます。東京都は、広域的な取り組みとして、東八道路の自転車道整備が進められておりますし、3・3・6、調布・保谷線などでも自転車の走行区間の整備を進めていただいているところでございます。

歩行者、自転車、自動車が安全で安心して共存できる道路環境を目指して、東京都及び近隣市による自転車走行空間に関する協議会を設置し、私どももこの会に参加しております。これは、東京都北多摩南部建設事務所の補修課長さんを座長として、武蔵野、三鷹、府中、調布、小金井、狛江、西東京、7市の関係者で構成している協議会でございまして、そこでさまざまな協議をしております。路面標示、サイン、色調などの統一化、通行ルールに関する意識の向上策など、さまざまな検討を進めているところでございます。

また一方、警視庁が本市と同じようなやり方で法定外表示の自転車ナビマークを、モデル地区を設定して、3地区でありましたけれども、港区、江戸川区、小平市で設置しているところでございます。

また、国土交通省と警察庁が策定したガイドライン、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」というものがございしますが、このようなガイドラインも参考とさせていただきながら、今後、警視庁あるいは武蔵野警察署とも連携しながら、本市の実情に則した自転車走行空間の創出について、前向きに検討していきたいと思っております。

次の御質問ですが、さらに武蔵野市は自転車の通行環境の整備の進んでいない現状において、自転車を車両と位置づけ、車道走行を啓発していくお考えなのかということですが、自転車の扱いは、御指摘のとおり軽車両という位置づけでございまして、これは私ども独自に定義することはできません。しかしながら、市内の道路の状況を見ますと、必ずしも自転車が安全に安心して走れるような車道の状況にもなっていない箇所もございまして、すべての自転車を車道走行に押しやるというのはなかなか難しいのではないかなと思っております。御案内のとおり、車両でありますと、基本的には歩道と車道の区別があるところでは車道を通行するというのが原則でございまして、基本的には車道走行ではございますが、例外規定としては、歩道に普通自転車歩道通行可の標識があるとき。2つ目に、13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が自転車を運転するとき。3つ目として、車道または交通状況に照らして、通行の安全を確保するために歩道を通行することがやむを得ない

と認められるときといったことで、例外規定、普通自転車の歩道通行が認められているところでございます。

市内の状況を見ますと、市内の歩道は多くが普通自転車通行可となっております。ただ、平和通り、かたらいの道の歩道については、この規定はございませんが、その他の多くは普通自転車通行可となっておりますので、当面は歩行者との共存を図っていくということだろうと思っています。ただ、歩道を走行する際は、これは歩行者が優先であるということでもありますので、そのようなマナー、ルールにつきましては、現在でも自転車安全利用講習会で講義をさせていただいておりますが、歩道走行上の注意点あるいは車道を走行する場合は車道の左側といったことも説明をいただいております。結論から申しますと、先ほど申しましたとおり、車道走行を積極的に進めている状況ではございません。

次に、市内の小・中学校の自転車安全教育の開催状況、私から申し上げますと、小学校においては、全12校で順次、自転車安全教室を実施しております。天候の状況によって中止になるケースがございますが、学校やPTAの協力によって進めているところでございます。24年度からは、実技に加えて、自転車安全教室のおさらいとして、振り返りテストの実施や参加者に運転免許証を模した武蔵野市自転車安全教室修了証の交付、あるいは夜間に赤く点滅するテールライトを配付するなど、自転車安全教室への参加を促す取り組みを行っているところでございます。

中学校におきましても全6校で行っておりますが、スケアードストレート方式、つまりスタントマンで事故の再現をするやり方でございますが、それは各学校が3年に1回、つまり生徒にとって、中学生の間に一度はこの講習を受けるということで対応をしているところでございます。自転車運転のルール周知を目的とした、このスタントマンによる交通事故を再現した講習会は、極めてインパクトが強くて、中学生の意識啓発にも大変つながっているということでございますので、今後とも続けていこうと思っています。

次に、市内の道路で未成年者の自転車の車道走行マナーが徹底されていないという、市民からの声をもどどのように受けとめているかということでございますが、実態は未成年者だけではありません。多くの世代にわたって、マナーがまだまだ徹底されていないという状況だと認識してございます。スピード面から言うと、若い人のスピードを上げての運転が多いのですが、一般の成人あるいは御高齢の方を含めて、車両としてのルールを十分に守られていないというケースが多々ありますので、今、私どもが行っております小学生、中学生、そして一般成人、世代にわたるさまざまな啓発を、自転車の安全教室をつなげていくということで、体系的な安全教育をこれからも進めていきたいと思っております。

なお、平成20年10月に開始しました自転車安全利用講習会、既に1万5,000人以上を超える方に参加していただいております。3年に一度という形をお願いしておりますので、議員の皆様方も3年ぐらい前には多分やっていたと思いますけれども、そろそろ期限切れになっておりますので、今期も受け付けが始まっておりますので、ぜひ講習会等の出席をお願いできたらなと思っております。

次に、今後、武蔵野市はどのようにして自転車が原則車道走行することを定着させようとしていくのか、具体的な施策を伺いますということでございますが、車道走行で安全が確保できるという空間はかなり限られているかなと思っておりますので、現状では現在の取り組みを進めていかざるを得ないのではないかなと思っておりますが、今後、警察ともさまざまな調整をした上で、その啓発の方式についてはよくよく検討を進めていきたいと思っております。

次に、大きなお尋ねで、近隣自治体との連携について、東京都新たな多摩ビジョンというお尋ねの中で、1点目の自治体同士の競争から、相互に補完し合う関係へと転換することについてといったことで、見解をとということでありました。この間、私はさまざまな場面で、自治と連携といった視点でまちづくりを進めていこうという発言をしまりました。とりわけ東日本大震災直後の取り組みとして、自分たちのまちは自分たちで守る。そして、さまざまな連携をもって他都市へのさまざまな支援につなげていくといったことを背景に、まちづくりの視点として自治と連携の取り組みを進めていこうということをお願いを申し上げてまいりました。

実は、東京都が策定されました新たな多摩のビジョンの策定に当たりまして、市長ヒアリングというのがございました。その際にも、従来から私が主張しておりました自治と連携、とりわけ連携ということをもっと多摩の中でも取り組むべきではないかといったことを強調させていただいた経過もございます。当然のことながら、私だけの意見ではございませんが、そのような他の市長さんの意見も含めて連携の必要性を東京都としても認識いただいて、このような形でも掲載していただいたものではないかなと思っております。

それぞれの自治体は、もちろん相互に競争するという視点も必要かもしれませんが、400万多摩としては、「多摩は一つなり」というスローガンもありますとおり、それぞれのよさを持ち合って、出し合って、それでさまざまな行政サービスがより一層充実していく。都市の魅力が相乗効果をもって高められるようなことが、これから進められればいいのではないかなと思っておりますので、多摩のビジョンを東京都のほうで策定いただきましたが、それに基づいて、多摩地区としても大いにさまざまな取り組みを進めていけたらと思っております。この議論は、市長会でもさらに継続しておりまして、今年度も多摩のいろいろな魅力をもっとPRしていこうといったことも申し合わせておりまして、今後の市長会の中でもそれぞれの市の特徴を報告し合うような、そんな機会を設けていこうといったことも、今、予定しているところでございます。

次に、新たな多摩ビジョンに関するお尋ねの2つ目で、積極的な相互利用などの連携を大胆に進めることはできないかということでございますが、先ほど他の議員からもクラウド的な話、あるいは連携の話をしていただいたところでございますけれども、基本、私は大いに連携を進めるべきだということを主張しております。つまり、武蔵野市自身は単独の自治体として単立はできないということもありますので、まずは周辺の自治体とのさまざまな連携。目に見える形としては、防災協定については、周辺のぐるりとした自治体との提携がなされておりますが、それに限らず、例えば今は4市連協という形で、4市というのは、武蔵野、三鷹、小金井、西東京、4つの自治体が連絡協議会を結成し、1つは公共施設の相互利用でスタートしておりますけれども、それに限らず、さまざまな都市の共通課題を共有して、

いろいろ検討していこうよということで、この間、自転車の問題とか、さまざまな課題について研究を進めているところでございますので、そのようなことの発展的な方法として、実際の事業をともに連携していくという取り組みが必要だと思っております。

先ほどは公共施設の御提案をいただきましたけれども、公共施設もそれぞれがばらばらに考えるのではなくて、市民からの利用という圏域を考えれば、隣同士の自治体が何らかの整合を持った施設配置というの、大いに検討すべきではないかなと思っておりますし、例えば駐輪場なども、武蔵野市が設置した駐輪場に周辺の自治体の市民の皆様方が利用されているという実態を見れば、駅周辺の駐輪場ももう少し広域の連携を持って整備すべきものではないかなと思っております。

また、今後の課題の中では、例えば駅には市政センターがあります。このような市政センターも、例えば周辺の自治体が相互の利用ができるようなことも、研究すべき課題ではないかなと思っております。自治体の自治を損なわない範囲での連携の取り組みというのは、大いに検討していくべきではないかなと思っておりますので、このことは事あるごとに周辺自治体の市長さんにも提案し、いろいろな話を今、進めているところでございます。

次に、3点目の公共施設再編の具体的な検討はということでございますが、確かに単に面積削減をすればいいということではないですね。現在、武蔵野市では32万平米の公共施設の床面積を保有しておりますが、今後、維持や更新に当たっては大きな負担がかかるという、当然のことです。公共施設でございますので、床面積にほぼ比例する形で負担増があるわけでありまして、今後、人口の構成がいろいろ変わっていく。人口減少をやがては迎えていくという中で、また新たな行政課題が生まれるという中で、この財政負担をなるべく軽減していくという視点からは、ある程度の総量抑制ないしは床面積等の施設の削減等も必要ではございますが、それだけではなくて、これから市民に対してどのように効率的に、効果的に、安全に、継続して市民サービスが提供できるような施設配置になるかどうか、できるかどうか、これがまず1つ大きな視点としてあるのではないかなと思います。

また、従来、使用しております公共施設がこのまま公としての運営をするべきなのか、あるいは民が既にやっているようなところについては、それは民にシフトしていくべきではないかも含めて議論が必要ですし、あるいは公共施設あるいは公共用地自体も民にさまざまな利用・活用を図っていくということも、大いに検討すべきだと思っております。

また、先ほど申しあげましたとおり、単独の市域の中だけで考えるのではなくて、場合によったら連携によって公共施設の相互乗り入れということによって、もう少し効率的な運用が可能になるのではないかと考えておりますので、そのようなことも含めて、よくよく議論が必要だと思っております。

また、それぞれの施設については、これから議論を進めさせていただきますけれども、例えば公会堂におきましても、そこで単独で建てかえるということではなくて、その前提として公会堂の機能については議論しなければいけません。公会堂用地を含めて、周辺の面的なまちづくりとつながっていかねばいけないのではないかと考えておりますので、機能更新の際には周辺のまちづくりもともに考えていく。そして、単一の単なる建てかえではなくて、その施設に新たな公共的な機能の付加ができないかどうかも含めて議論すべきだと思っておりますので、公共施設の再編につきましては、このような視点でも議論を深めていきたいと思っております。

次に、大きなお尋ねの3番目、介護保険要支援サービスの市町村移管の影響ということで、要支援1、2の認定者が介護保険から外されるという課題は、指摘いただいたとおりでございます。現在、要支援1、2の認定者は1,142人で、サービスを受けている方は御指摘のとおり589人なので、おおむねこのような方々が対象となって、我々もサービスの提供の仕方を大いに検討し、見直さなければいけないという状況でございます。現在、要支援のサービス利用者のサービス利用状況あるいはサービス利用に至った理由なども調査・分析しているところでございます。今後物的確に情報収集しながら、現在、地域包括ケアシステム検討委員会を庁内に設置しておりますが、現利用者が不利益をこうむらないような包括的・継続的サービスによる対応策を検討していきたいと思っております。具体には、検討の

案をもとに、次期介護保険事業計画、高齢者福祉計画の策定の中で決定していきたいと思っております。

次に、介護サービスにおけるボランティアの活用ということでございますが、武蔵野市では早くから、市の日常生活支援事業の食事サービス、あるいは北町高齢者センターのデイサービスなど、多くの場面でボランティアの皆様方の力に支えられて運営してきた事業がたくさんあるわけでありまして。特別養護老人ホームでも、地域の皆様方のボランティアというのは大変助かっているといった話も施設からお聞きしているところでございます。また、公的サービス以外でも、地域でボランティアグループが独自に会食会などを行い、高齢者などの居場所となっている事例もあるわけでございます。具体的な事例では、市の事業である食事サービスは、デイサービスなどで調理した弁当を各地域のボランティアグループが利用者宅まで配達をしており、市は、ボランティア保険や連絡通信費、ボランティア募集記事の掲載などの形で支援しているところでございます。今後もボランティアの活動というのは不可欠なことだと思っておりますし、大いに期待したいと考えています。また、必要な支援については継続していきたいと思っております。

最後に、要支援向けサービスが介護保険から外された場合に、予防ケアプラン作成が行われなくなる心配等がございますが、これに関しましては、介護保険制度ではケアマネジャーが行っていたケアプラン作成を、だれが担うかということ、これもまだよくわかっていない状況です。また、国保連合会が行っていた事業者登録、支払い、精算事務を市が担うことになるとすれば、これは大変事務量がかさんでまいりますので、そういった課題もあるということでございます。いずれにしましても、現段階では国も未確定な事項が多いことから、動向を見ながら対応できる体制などを検討していきたいと思っております。

要支援向けサービスの代替案としましては、地域支援事業の活用、市単独事業や福祉公社、市民社協等の活用、地域互助活動の呼びかけ、民間の自費サービス等の利用などの可能性が考えられますけれど

も、現在のサービス利用状況を把握・分析しながら、受け皿について検討し、次期保険事業計画、高齢者福祉計画策定の中で、さまざまな関係者の意見も踏まえながら確定していきたいと考えております。

2番（蔵野恵美子君）

御答弁ありがとうございます。では、自転車走行から再質問させていただきます。コミュニティセンターのタウンミーティングとか、今回、私もいろいろ調べてみたり、自転車に実際、まちの中、随分乗っていますけれども、そういった経験から感じたことは、結局、都が言っていることと自治体がやっている啓発と、市民・現場の三者が少しずつちぐはぐというか、ちょっとずつかみ合わないところがあって、そこが問題なのではないかなというのを感じたのですね。というのは、都というのは条例で車道を走りましょうと言っていますけれども、自治体では道路事情がいろいろで、武蔵野市でも車道を走るのはなかなか難しい箇所が多い。でも、市民は心の中では、本当は車道を走らなきゃいけないのだろうなと思いながら歩道を走っていて、例外3原則のこととかは余り知られていないのではないかなと思うのですね。市のほうでもいろいろ啓発されていて、「季刊むさしの」とか市報などでも自転車特集で取り上げていますけれども、内容が自転車マナー、安全運転の5原則といったことが割と中心になっていて、車道を走るのは原則だけれども、歩道を走ってもいいのだよという例外3原則など、載っていないわけですね。この辺をもうちょっと啓発してやっていくと、実情に応じて市民も納得しながら歩道を安全に走るのではないかと思います。その辺についての御意見をいただければ、この三者のずれに関する認識と、その辺の啓発に関する御認識をいただければと思います。

それから、多摩のビジョンに関してなのですが、市民にとっては、自分にとって都合のいい、近くにある公共施設が武蔵野市のものであろうと、杉並のものであろうと、小金井のものであろうと、三鷹のものであろうと、余り問題ないと思うのですね。なので、市長がおっしゃっていますように、十分に連携を視野に入れた今後のビジョンをつくっていただければと思います。これは要望でございます。

市長、おっしゃっていました。連携の必要性を訴えてきたと。それで、例えば公会堂のお話なども先ほどいただいて、いろいろ思いは持っていたらっしゃるのだなということがわかったので、せっかくそういったいろいろ考えていらっしゃることを、もうちょっと具体的な部分に落として、一つ二つぐらい御自身の市長選を前にした政策に入れていただくと、とてもよかったのではないかなと思ったのですね。時期的に公共施設に関して、まだ明確な答えが出せない時期で、ちょっと難しかったのかもしれないのですけれども、せっかく持っていたらっしゃるプランをもうちょっと落として訴えていただくと、市民もイメージが湧くし、よかったのではないかと思っています。御意見あれば、お願いいたします。

それから、もう1点、介護保険の部分に関しては、まだ国の具体的な方針がおりてきていないので、具体的なことも自治体ではまだ難しいかもしれないのですけれども、国の今までのやり方は、介護保険にかかわらず、ある程度軌道に乗るまでは支援してくれるけれども、軌道に乗り始めると割と自治体任せ、自治体におりてくるパターンが多いと思うのですよね。ですので、自治体のほうもそれを見越して、稲城市の例などを参考に柔軟性のあるチャレンジをしていただきたいなと思うのです。人材発掘とか地ならしというか。今でも武蔵野市の方はボランティア意識が高いということで、ある程度成り立っているかもしれないのですけれども、新たな発掘として、制度として取り入れて、先を見越した地ならしをしていただきたいと思っているのですけれども、その辺について御意見があればお願いいたします。

市長（邑上守正君）

自転車に関しましては、国の言う、あるいは警察のさまざまな判断の原則論が一部先行して、かなり伝わっているのではないかなと思っています。自転車は車両である。車両は車道走行であるという原則論がかなり先行してしまっているのではないかなと思っています。しかし、我々自治体は実態があるわけですから、現場があるわけですから、現場を見ますと、すぐに自転車が車道を走行をとというのはなかなか結びつかない面がございますので、その辺は今、武蔵野警察署ともいろいろ調整しているところでございます。市民の安全第一でございますので、無理に危ないところを走らせることは、これはあり得ない話でございますので、そのような取り扱いをしたいということと同時に、だとすれば、歩道を自転車

が走る際のマナーの徹底は、より一層強化していかなければいけないということでもあります。歩道は歩行者が最優先でありますから、少なくとも自転車が後ろからベルを鳴らして歩行者にどいてもらうという事は、あってはならないことだと思いますので、そういったマナーも含めて、これから安全講習会などでは徹底して指導していきたいと思っております。

多摩ビジョンに絡んで、公共施設の再編のお尋ねでございますが、あくまで市長としての答弁をしてございますので、計画に基づいて公共施設の再編について取り組んでいくということで、既に検討のプログラムについてはお伝えしていると思っておりますけれども、市民の皆さん方の意見を聞きながら計画策定を進めていきたいと思っております。

また、ボランティアにつきましても、稲城市さんでは早くから介護支援ボランティア制度ということで、独自の取り組みをされておられますので、これも一つの参考になろうかなと思っておりますが、今後、武蔵野市のボランティアに頼るといふか、期待する面、多々ございますので、そのようなボランティアを継続的にしていただくためにも、何らかの制度というものを検討する余地があるのではないかと考えておりますので、今後、他都市でも行われています、例えばポイント制度を含めて大いに研究を進めていきたいと思っております。

2番（蔵野恵美子君）

ありがとうございました。では、自転車走行に関しましては、マナーも含めて、武蔵野ではこうですよということも含めて、実態に応じた啓発も取り入れてくださると、徐々に皆さんにも理解が浸透していくのではないかなと思います。よろしく願いいたします。続いて、公共施設に関してなのですが、いろいろな時期的なものとかあって、なかなか明確なことも難しいと思うのですが、市民というのは、意外と具体的なことを公約は期待しているのだなと、いろいろな方の声を聞くと思うのです。例えば西東京で少し前に市長選挙がありましたけれども、旧保谷市と田無市の市役所が今まで2つ、それぞれあったのだけれども、今までずっと市長が触れてこなかったことを、今度新しく当選された方が1つにするということを公約にばんと掲げて、それで当選された。それだけが原因で当選さ

れたと思わないけれども、そういうふうにきちんと考えを述べてもらうのも、市民も望んでいる部分もあると思いますので、その辺はお願いしたいなと思いました。感想です。 続いて、介護保険に関してでございますけれども、介護保険のみならず、人材発掘というか、市民を巻き込んで、ほかの議員の方もいろいろ取り上げていましたけれども、ほかの市民もいろいろ巻き込んだ形の挑戦ということも制度として取り入れていくと、何かまた新しい進展ができるのではないかと考えております。もし何か以上の中で感想がありましたら、お願いいたします。

市 長（邑上守正君）

この間、防災訓練を行いました。防災にしろ、地域福祉にしろ、地域力なくして、この先、なり得ないのではないかなと考えておりますので、ボランティアも一つの地域力だと思っておりますので、そのような視点でさまざまな支援策を考えていきたいと思っております。

くらのえみこ Official Site

<https://www.emikokweb.com/>