

平成30年第4回定例会（一般質問）

9月7日の議会において下記の3点について質問を行いましたので内容を要約してご報告いたします。

1. 「投票所のあり方」について
2. 「筑紫丘小学校の体育館とプールの合築に向けた将来計画」について
3. 「若久通りの若久3丁目の交差点改良」について



【質問の概要】

1. 商業施設などへの投票所の設置による有権者の投票機会の充実
2. 将来の学校施設の建替計画にあたっては施設の合築による効率化を図ることが重要
3. 車と自転車の接触事故が多い若久3丁目の交差点の交通安全対策

1. 「投票所のあり方」について

～従来の投票所に加えてショッピングセンターや大学などの活用～

■質問 1

本年 11 月には福岡市長選挙が予定され、また、来年4月頃には福岡市議会議員の選挙と福岡県知事選挙、福岡県議会議員選挙の統一地方選挙が予定され、さらに来年7月頃には参議院議員選挙が見込まれており、今年の秋から来年夏にかけて選挙が続きます。民主主義国家において選挙は、自分たちの代表者を選び、自分たちの意思を政治に反映させる最も重要かつ基本的な機会です。しかしながら、近年は国政選挙、地方選挙を問わず、残念なことに投票率が全国的に低下を示しています。

国においては、投票時間を午後8時までには繰り下げたり、期日前投票制度を導入するとともに、平成28年には、18歳選挙権の実現とあわせて、人通りの多い駅やショッピングセンター、大学などにも、投票所を従来より設置しやすくしています。市の選挙管理委員会としても投票率の向上に向けて様々な啓発に努力をされているところですが、本市の投票率を向上させていくために、今、最も大事なことは、投票に行きやすい環境づくりを進めていくことではないかと考えます。

現在の市内における投票日当日の投票所と期日前投票所の設置状況についてお尋ねします。

●回答 1 【選挙管理委員会】

投票日当日の投票所については、全市で241か所設置しています。また、期日前投票所については、7区役所と2出張所及び小呂島の計10か所に設置しているほか、平成22年の参議院議員通常選挙から7区の投票所を「市役所1階」に合同で設置、29年の衆議院議員総選挙から東区の投票所を「なみきスクエア」に増設、さらに、11月に予定の福岡市長選挙からは博多区の投票所を「さざんぴあ博多」に増設し、合計13か所となる予定です。

■質問 2

選挙管理委員会においても、期日前投票所を増設するなどの努力をしているが、もっと投票に行きやすくするためには、例えば、商業施設内に投票所を設置することも有効な方法の一つではないかと思えます。近くのショッピングセンターで投票できれば、普段の買い物のついでに投票できるようになり、投票率の向上という点では、大きな効果が期待できると思えます。

政令指定都市における商業施設内の投票所の設置状況はどのようになっているのか、昨年の衆議院議員総選挙時の状況についてお尋ねします。

●回答 2 【選挙管理委員会】

平成29年の衆議院議員総選挙における、政令指定都市での商業施設内への投票所の設置状況については、投票日当日の投票所は、名古屋市に1か所設置、期日前投票所は、さいたま市、千葉市、横浜市、浜松市の4市に計10か所設置されています。（臨時的に設置したものを除く。）

■質問 3

五つの政令市では、すでに取組みが進められ、少しずつ増えてきているようです。本市の場合、投票日当日の投票所としては、小学校の体育館や公民館の会議室、期日前投票

所としては、区役所や出張所、地域交流センターの会議室などの公共施設に設置され、商業施設内への設置はまだありません。

投票所を新たに設置するためには、どのような要件があるのかお尋ねします。

●回答3 【選挙管理委員会】

投票所を新たに設置するための要件については、交通の便が良く、既存の投票所との位置関係やバランスが適切であること、統一地方選挙のように3つの選挙の投票を同時に行うスペースがあること、衆議院の解散総選挙のような急な選挙に際しても優先的に使用できること、継続的に使用できる施設であること、高齢者や障がい者等への配慮から、投票スペースが1階にあることが望ましいといった要件があり、そのほか、地域の意向や人材の確保といった課題もあります。

■質問4

投票所を新たに設置するには、様々な条件をクリアする必要がありますが、投票日当日の投票所を1箇所設置した場合、市職員や地域住民を合わせてどれくらい的人数が必要になるのか、また、機材の準備も含めて、それらにかかる費用は、全体でどれくらい必要になるのかお尋ねします。

●回答4 【選挙管理委員会】

投票日当日の投票所を1か所設置するために必要な人員については、統一地方選挙のように3つの選挙の投票を同時に行う場合では、市職員からは投票管理者と庶務係を合わせて4人、地域からは投票立会人と投票事務従事者を合わせて13人程度、合計で17人程度が必要になります。また、費用は、機材の購入やレンタルに要する経費や人件費等で、130万円ほどが必要となります。(会場使用料を除く。)

■質問5

投票所を身近なところに設置するための課題は、費用的な面だけではなく、特に大きいのは、地域住民の方に、日曜日にもかかわらず朝早くから夜遅くまでご協力いただく必要があるという、人員の確保ではないかと思えます。しかしながら、これからの超高齢社会においては、投票しやすい環境づくりは益々重要になっていくと思えます。投票所の設置について、今後は公共の施設に限らず、商業施設や駅、大学をはじめ、市内200か所を超える保育園など、様々な施設を積極的に活用できるよう工夫し、地域の協力も得ながら、有権者の投票の機会を拡充する取組みをさらに精力的に進めていくよう強く要望します。

2. 「筑紫丘小学校の体育館とプールの合築に向けた将来計画」 について

～体育館とプールの合築による効率化の推進～

■質問1

福岡市立の小学校の中には、敷地の形状や学校舎、体育館、プールなどの配置によっては、グラウンドが効率よく使えないといった学校もあると思えます。南区の筑紫丘小学

校もその一つと思います。

また、筑紫丘小学校周辺の道路の状況を見てみると、特に、学校西側の道幅が狭く、消防車両など、緊急時の大型車両の通行に支障をきたしているといった問題がありました。保護者や地域からも災害発生時のもしものことを考えるとたいへん心配しているという声を聞いていましたが、

昨年、小学校西側の道路の拡幅工事が実施されたことで、学校の西門の前までは大型車両の進入が可能になり、学校関係者からも安堵の声が届いています。

筑紫丘小学校の環境改善にこれまで取り組んでいただきましたが、体育館についても地域から意見が出ているようです。体育館など地域からどのような意見が上がってきているのかお尋ねします。

●回答1 【教育長】

地域からの意見としては、運動場まで大型緊急車両等が入れない、講堂兼体育館においては狭いといった声など、学校を通じて聞いています

■質問2

私も筑紫丘小学校の体育館で開催されている地域の活動に、足を運ぶ機会がありますが、確かに狭いと思います。一般的な小学校の体育館と比較して、筑紫丘小学校の体育館のアリーナの面積はどうなっているのかお尋ねします。

●回答2 【教育長】

体育館のアリーナ面積については、昭和63年度より「福岡市小中学校施設整備指針」において、696㎡としています。筑紫丘小学校においては建設当時の基準である505㎡となっています。

■質問3

敷地の形状など様々ですので、学校施設の建設当時は、現在の配置や規模が適切だったとは思いますが、なにか工夫できないものでしょうか。小学校西側の道路の拡幅によって、西門の前までは緊急時の大型車両の通行が可能となりましたが、西門から小学校の敷地内に大型車両が進入するためには、門が狭く、また門の付近にあるプールや倉庫が進路妨害になっており、学校内へスムーズに入れない状況です。この際、障害となっているプールの移設を検討し、老朽化して手狭な体育館と合築することで、進入路の確保とグラウンドのさらなる有効活用を図ってはどうかと思うが、ご所見をお尋ねします。

●回答3 【教育長】

議員ご指摘のとおり、運動場まで大型車両が進入できない状況だったことから、進入路を確保するために、現在西門などの改修工事を行っており、本年9月末完成予定となっています。

また、体育館の建て替えについては、「福岡市アセットマネジメント基本方針」に基づき、建設から60年経過後に、建物の状況を考慮し、改築の判断をします。

■質問4

プールや体育館の建替えとなると、建設から60年の耐用年数を経過しないとできないとのことですが、本市の小学校の体育館の中には、60年を経過する前に建て替えられたものもあると思います。建替えを行った理由をお尋ねします。

●回答4 【教育長】

60年を経過する前に建て替えを行った理由については、耐震基準に合致していなかったもののほか、児童数増に伴う教室不足の解消や道路拡張工事に伴うものなどです。

■質問5

将来的には、ある時期にまとまって、体育館やプールの建て替えが必要になることも想定されます。また、近年の異常気象の影響もあって、夏休みのプールの使用が、連日の猛暑による熱中症を予防するために中止される状況になっています。早急に子どもたちが、プールを安全に安心して使用できるような工夫も必要です。

今後、小学校の体育館やプールの建て替えを計画するにあたっては、筑紫丘小学校のような、災害時の安全対策への対応や体育館のアリーナ面積が、現在の整備指針よりも狭いといった課題を抱えるところを優先的に計画し、あわせて施設の合築などにより、より一層の効率化を積極的に推進されるよう強く要望します。

3. 「若久通りの若久3丁目の交差点改良」について

～交通安全対策のための市道側への車両用信号の設置～

■質問1

南区は、7区の中で唯一、地下鉄が通っておらず、幹線道路や生活道路を通行するバスをはじめとした自動車交通が、市民生活の基礎となっています。他の区に比べて公共交通機関の選択肢が少なく、それに代わるものの1つとして、自転車は手軽で経済的な移動手段となっています。

また、近年の健康志向の高まりや排気ガスを出さない環境に優しい交通手段としても注目され、単に移動の手段としてではなく、手軽な運動や体力づくりにつながる乗り物として、多くの市民に利用されています。

コンパクトシティを掲げる本市のまちづくりなどを支える移動手段としても、自転車利用のニーズが一段と高まっていることを受け、本市においても、自転車通行空間の整備を鋭意進められています。市内の自転車が関連する交通事故は、平成23年をピークに年々減少傾向にあるものの、平成28年における全交通事故件数に占める自転車事故件数の割合は約2割となっています。

南区の若久通りから若久公園へ入るエディオン若久店前の交差点においても、車と自転車が接触する事故がたびたび目撃されていますが、当該交差点から若久公園に入る道路の幅員及び交通量についてお尋ねします。

●回答1 【道路下水道局】

南区の「若久通り」と「市道三宅若久線」との交差点付近の道路幅員及び交通量については、若久通りが幅員約25メートル、交通量は1日あたり約26,000台、市道三宅若久線が幅員約5メートル、交通量は1日あたり約4,300台となっています。

■質問2

道路幅が5メートルの生活道路程度の幅員しかない割には、交通量の多い交差点であるにも関わらず、市道側には歩行者用の押しボタン式の信号機しか設置されていません。

また、交差点は見通しも悪く、市道から若久通りに合流する車両が交差点に進入する際に、若久通りを走行する自転車との接触事故が多発しており、たいへん危険な状況になっています。市道側にも車両用の信号機を設置すれば大幅に安全性が高まり事故も減ると考えますが、これだけ交通量が多い道路なのに、なぜ、車両用の信号機が設置されていないのかお尋ねします。

●回答2 【道路下水道局】

お尋ねの交差点につきましては、

警察庁通達の「信号機設置の指針」によると、車両用信号機の設置条件として、「一方通行の場合を除き、赤信号で停止している自動車等の側方を自動車等が安全にすれ違うために必要な車道の幅員が確保できること」とされており、交通管理者からは、当該交差点付近の市道三宅若久線は、道路幅員が狭く、自動車等が安全にすれ違うための幅員が確保できておらず、車両用信号機の設置条件を満たしていないと聞いています。

■質問3

過去に道路拡幅の計画に向けて検討がなされたものの、地域の合意形成が図れず、実現できなかったことは承知していますが、それが原因で信号機の設置が難しいとなるといつまで経っても有効な安全対策が図られません。市道の両側には建物が建ち並び、市道から若久通りに合流する車両にとっては、交差点の見通しが悪いことに加えて、急いで通行しなければという思いから、歩行者信号の青信号を見ながら、減速せずに交差点に進入する車両も見受けられ、過去には人身事故も発生しています。現在もたびたび、危険な状況が目撃されるなど、いつ、死亡事故が起きてもおかしくない状況です。過去に地域からも安全対策の要望があがっていると思いますが、これまでにどのような安全対策を行ってきたのかお尋ねします。

●回答3 【道路下水道局】

当該交差点付近において、これまでに実施した安全対策については、地域からの要望を受け、交通管理者と現地を確認するとともに、対策についての協議を行い、市においては、カーブミラー設置による視認性の向上や、注意を促す路面標示や看板を設置するなどの対策を実施しております。交通管理者においては、市道三宅若久線から無理な交差点への進入を防止するため、歩行者用信号を車両から見えにくくする改良が実施されています。

また、自転車の事故対策として、歩道を走行する自転車を車道へ誘導するため、若久通りの当該交差点を含めた約2.5キロメートル区間における自転車レーンの整備を行っています。

■質問4

交通管理者や市において、様々な交通安全対策が実施されていますし、地域としても朝の通勤・通学の時間帯に校区の交通安全推進委員による自転車利用の安全指導を行うなどの取組みを実施されています。

しかしながら、特に朝の通勤・通学の時間帯に通行する自転車利用者は、先を急ぐあまりにスピードも出ており、安全指導を行う交通安全推進委員に対し、かえって苦情を言われるケースも多く、地域での対応にも限界があるのではないのでしょうか。

自転車利用者には、安全運転マナーを身につけてもらうためには、自転車レーンの整備も重要と思いますが、当該交差点については、抜本的な安全対策として、市道の拡幅により車両用の信号機を設置することで、更なる交通安全対策を講じる必要があると考えま

すが、当該交差点における今後の交通安全対策についての所見をお伺いします。

●回答4 【道路下水道局】

議員ご指摘のとおり、当該交差点の安全対策としては、車両用信号機の設置が望ましいと考えています。信号機を設置するためには、市道三宅若久線の道路拡幅が必要であり、道路拡幅の事業化を実現するためには、沿線地権者の皆様の用地買収に対するご理解とご協力を含む、地域の合意形成が必要不可欠です。今後、地権者を含む、地域の合意形成がなされたときには、信号機が設置できる交差点となるよう道路拡幅に全力で取り組んでいきます。