

○議長（岡 弘悟君）順番9、3番 杉本君。

〔3番（杉本俊彦君）登壇〕

○3番（杉本俊彦君）議員になって市役所の中を歩くのが多くなってきて、ちょっと気がついたことがあります。今まで仕事をしてきた環境の中と少し違うのが、昼御飯のときに電気を消して、職員の方が、ほとんどの方が弁当を食べているという、誰も外に食べに行かないのかなというふうに思ったんです。例えば、500人いらっしゃる職員の方が500円の弁当を1日食べて、月20日働いてすると25万円。月当たり500万円、年間にしましたら6,000万円のそういうお金が主に市内の方の食堂であったり、弁当販売所であったりに落ちることを考えれば、家で弁当をつくって持ってくるのもいいとは思いますが、いろんな面で、どないかしてまちを活気づけようと思うのであれば、毎月500万円というのは大きなお金やと思いますので、ぜひ職員の方も弁当を食べるのもそうですが、外に食べ行くのもちょっと努力してみてもいいかなというふうには思っております。

それで、ちょっと話それているんですけども、部課長になれば、公務員における損害保険とか傷害保険とかというのが、公務員賠償保険ですね。これ、皆さん、入っているのかなというふうに思いました。というのは、ちょっと大阪で人と会ったときに、その人も府の職員の方だったんですが入っていると。へー、そんなあるんやということで、何かあったら個人的にそんなことってあり得るのかなとかと思ったんですよ。

いろいろ調べていまして訴訟事例というのがあって、住民訴訟というのを見たときに、

例えば、税金滞納者に対して、時効処理を適用したところ、徴収する努力が不足していたとして損害賠償請求が出ています。あるいは、事前調査が不十分なまま、再開発事業を実施したため、市の財政を悪化させたとして損害賠償請求が出ております。あるいは、補助金を支出した際、その金額が過大であるとして適正な金額を超えた部分に対して損害賠償請求が出ております。また、民事訴訟に関したら、窓口に来られた方の職員の対応に問題があるとして、名誉毀損により損害賠償を出されています。また、個人情報情報を誤って開示したため、プライバシーを侵害されたとして損害賠償請求を出されております。

この結果、公務員が損害賠償を負担するということは、今まであまり凡例としてはいいですね。それは国家賠償法によって守られておるといってもありますが、ところが、個人として訴えられた場合、裁判費用は自前です。部課長になって責任を持った人間が、住民から個人的な名前でも訴えられた場合、弁護士費用は出さなくてはなりません。そこも含めて、こういうふうな形で府の職員の公務員の賠償保険というのを聞いたのでちょっと調べたところ、こういうもんがあるんやというのを気がついたので、一応、事例も含めて紹介させていただきまして、おどしではありませんが一般質問に入っていきます。

歩道整備についてであります。

歩道整備、広い道では歩道がついているのが普通ですが、その整備についてお尋ねします。きのう質問された、13番 樽井議員の国道・県道の歩道というものに質問が重複する部分もありますので、その部分のところは説

明は省略していただいて結構です。

例えば、私、胡麻生のしまむらの前あたりの歩道としらさぎ耳鼻咽喉科あたりの歩道では、路面が斜めになっていて非常に通りづらい箇所があります。高齢者や乳母車やベビーカーを押している人、車椅子など、安全な歩道を優先して通るべき人が、そこに行くときわざわざ車道におりるとというのが実態であります。

一方、向かいの歩道は路面がでこぼこになっていたり、一部に道路標識などのポールが立っているために、歩道全体では一定の幅があるにもかかわらず、こちらも途中で車道におりるような状況になっています。

こういったことを踏まえて、市内の歩道の整備について、方針や状況、今後の対策を含め、説明をお願いいたします。

○議長（岡 弘悟君）3番 杉本君の質問、歩道整備に対する答弁を求めます。

建設部長。

〔建設部長（塙阪 隆君）登壇〕

○建設部長（塙阪 隆君）歩道整備についてお答えします。

今日のように、バリアフリー化が社会全体として大きな流れになるまでの歩道形状は、車道地盤高に対し歩道地盤高を15cm程度高くし、一定の速度における車両の逸脱防止や排水性にすぐれたマウントアップ形式が多く採用されてきました。

しかし、平成12年に交通バリアフリー法が施行されたことを受け、現在では、車道と歩道の段差を5cm程度とし、縁石で車道と歩道を分離するセミフラット形式が標準となっています。この形式は、車両乗り入れ部などに波打ちや傾斜等がないため、全ての利用者にやさしい歩道となっています。

本市の市道は、歩道が整備されていない路線が大半を占め、歩道整備がなされている幹

線道路においても、歩道付近が狭隘であったり、マウントアップ形式のところが多く、波打ちや傾斜等が生じており、高齢者や身体障がい者等の方の移動のしやすさを制約しているのが現状です。

本市では、これまで国庫補助などを活用し、歩道環境の改善対策を一部図ってきましたが、今後、抜本的な対策を行なうためには、多額の費用負担が必要となります。

そのため、現状では予算的に、また技術的に可能な範囲で、緊急性の高いところから市道修繕という形で順次対応していきたいと考えていますので、ご理解をお願いします。

○議長（岡 弘悟君）3番 杉本君、再質問ありますか。

3番 杉本君。

○3番（杉本俊彦君）ありがとうございます。

まず、わかりにくいところが、歩道の波打ちと傾斜なんです。波打ちというのを想像してもらったらわかるんですが、普通に真っすぐおりて上がるのであれば波打ちなんですが、ここに傾斜が入ってきますと、波打ちから傾斜なので、三次元的な非常に通りにくい形になっておるんです。それを私は今回お願いしておるわけですし、市道との取り合いが、これ、実は県道だったんですが、県道に対しての市道の取り合い、私が数えただけなんですけど17箇所の市道との取り合いがあります。40年、50年前の道路工事に関して、市はこういう形、県はこういう形ということで、見ていただいていた感じはわかるんですけども、ここから先は市の仕事やからというような形が明らかにわかりそうな、歩道やのにとっても歩道とは言えないような場所もあります。そこで、予算は県であっても市がタッチしないというわけではありません。工事のでき具合に関しても、チェックしてほしいんです。

それで、再質問です。過去の歩道形式と現

在の形式の特徴、メリット、デメリットについて、もう少し詳しく説明させていただきます。

○議長（岡 弘悟君）建設部長。

○建設部長（塙阪 隆君）歩道についてご説明させていただきます。

まず、歩道につきましては大きく分けて三つの形式がございます。一つはマウントアップ形式、それから、フラット形式、それと、セミフラット形式、大きく分けて三つがございます。

マウントアップ形式なんですけども、先ほども壇上のほうから説明させていただきましたように、歩道と車道の段差が15cm以上ということで、分離が一番明確になった形式というふうになってございます。車が車道のほうから歩道のほうに逸脱してきたりとか、あるいは、路面の雨水の排水性能がすぐれているとかということがございまして、過去においては最も多く採用されてきた歩道形式でございます。

しかし、道路の沿線の施設でありますとか、土地の乗り入れ部分で、先ほどから議員もご説明がありましたように、乗り入れ部分のところで高さを切り下げる必要が出てくる場合でありましたりとか、あるいは、歩道が狭いために乗り入れ部分のところで勾配がきつくなるといったようなことがございまして、また、その乗り入れ部分が連続しますと波打ちというか、波が打ったような現象も起こってくるというようなことがございまして、高齢者とか車椅子といった方には非常に制約を受けて、利用がしにくい歩道ということも言えるかと思えます。

次に、フラット形式なんですけども、これにつきましては、歩道と車道のところに段差がない、そういう形式になります。高齢者とか車椅子の方にとっては最も制約を受けない形式ということになるわけなんですけれども、一

方で、例えば、視覚的な障がいのある方については、その境界部分の確認が困難であるといったこととか、先ほども言いましたけども、路面の排水とか、そういったところでの問題点というのはございます。

最後に、セミフラット方式ですけれども、これにつきましては、路面と、それから車道のところの段差が5cm程度ということで、その境界部分については縁石を設けます。先に説明しました二つの形式の欠点を補うというような形の形式になっておりまして、平成12年の交通バリアフリー法の施行以来、標準的な形式というふうになってございます。

○議長（岡 弘悟君）3番 杉本君。

○3番（杉本俊彦君）ありがとうございます。ということは、今後、市内の市道に関して、セミフラット方式を一応基本的に考えていくというご回答だったというふうに思いましたので、そうかなという形ですね。

質問もう一つ、次、再質問でよろしいですか。

○議長（岡 弘悟君）はい。まだ、建設部長はセミフラット方式を取り入れているというお話はされずに、三つの方法を今、説明されました。

○3番（杉本俊彦君）説明の中で三つあって、最後にさらにセミフラット方式は両方のええところを利用したもんやということを言っておったわけですから。

○議長（岡 弘悟君）そうですね、そういう説明で。

○3番（杉本俊彦君）わかりました。次、質問します。

歩道における自転車の通行について、どのように考えていますか。

○議長（岡 弘悟君）建設部長。

○建設部長（塙阪 隆君）道路交通法でいきますと、自転車というのは軽車両に位置づけ

されますので、基本的には車道を通行するということになります。しかし、道路法の道路構造令に基づきまして、十分な幅員を有して自転車歩行者道として整備された歩道であれば、当然、通行することができます。

また、それ以外の歩道でも、自転車の安全を確保するというために、特に必要と認められるところにつきましては、規定よりも狭い歩道であっても、公安委員会の承認を受けて自転車の通行をさせることができます。市内におきましても、こういった歩道が存在するわけでございますけれども、やはり実態としてはマウントアップ形式のところが多くございます。こうした歩道では、歩行者のみならず、当然、自転車の安全性もより高める必要があるということになると思いますので、今後については、そういった実態把握なりをしていかなければならないというふうに考えております。

○議長（岡 弘悟君）3番 杉本君。

○3番（杉本俊彦君）先ほど例に挙げました県道二見御幸辻停車場線について、私も胡麻生の理事をやっていた頃お願いしたことがあったと思うんですが、たしか、地元から歩道の整備要望が出ていると思います。それを確認したいので、お願いします。

○議長（岡 弘悟君）建設部長。

○建設部長（塙阪 隆君）確認をいたしました。平成26年の2月に当時の関係区として、紀見、細川、胡麻生、橋本ニュータウン、しらさぎ台区と学校の関係者ということで、城山小学校、紀見東中学、城山小学校のPTA、紀見東中学校のPTA、これらの方からの連名による要望書が県のほうに直接出されているということでございます。

以上でございます。

○議長（岡 弘悟君）3番 杉本君。

○3番（杉本俊彦君）わかりました。地元か

らの要望に対して、市として現場状況を把握されていますか。

○議長（岡 弘悟君）建設部長。

○建設部長（塙阪 隆君）現状でいきますと、先ほど議員からもありましたように、しまむらからしらさぎ台の耳鼻咽喉科付近までのところにつきましては、歩道付近が非常に狭くて、また、横断方向の勾配が急なところもございました。また、歩道内には、案内板であるとか、中には信号柱、それから、電柱等も設置されているところがございます。歩道の通行には非常に制約のある区間であるというふうに認識をしております。

○議長（岡 弘悟君）3番 杉本君。

○3番（杉本俊彦君）このような状況、橋本市内にはいろいろあるとは思いますが、早期に解消するために、市は今後、県に対してどのように働きかけていきますか。

○議長（岡 弘悟君）建設部長。

○建設部長（塙阪 隆君）県のほうに確認をいたしましたところ、本年度から事業化をするということで、本格的に測量設計を実施する予定になっているということで回答をいただいております。高齢者の方の移動には支障を来す箇所が多くて、改修の必要性というのは市も当然感じているところでございます。

また、この県道には接続しております市道も多いということで、当然、今後、改修ということになりますと、市道部分での影響というんですか、そういった部分も必要になってくる可能性があるかなというふうにも思っております。今後につきましては、県の実施します測量設計、これにしっかりと連携と、それから、協力をしていきたいというふうに思っております。

○議長（岡 弘悟君）3番 杉本君。

○3番（杉本俊彦君）いい話でしたので、これで終わります。

○議長（岡 弘悟君） 3 番 杉本君の一般質問は終わりました。

（午前11時48分 休憩）

この際、午後 1 時まで休憩いたします。