

○小泉やすお 委員長

それでは、増田裕一委員、質問項目をお願いいたします。

◆増田裕一 委員

まず、都営成宗3丁目第3住宅の跡地利用について、続きましてすぎ丸バスに関連して何点か、続きまして指導力が不足している教員について、次が浜田山駅について、先日に引き続きまして、東京メトロ丸ノ内線南阿佐ヶ谷駅周辺の自転車及びバイク駐車場について、時間があれば成宗城について、自転車のマナー向上について、お尋ねします。

我が会派の最後の質疑でございますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

まず、都営成宗3丁目第3住宅の跡地利用についてお尋ねしていきたいと思います。

成田東3丁目26番6号及び7号、18号、具体的に申し上げますと、区立成田図書館の南側に都営成宗3丁目第3住宅がございます。今現在解体作業を行っておりますが、区はご存じでしょうか。

◎住宅課長

東京都から、老朽化のため解体するというようなことは聞いてございます。

◆増田裕一 委員

多くの議員のもとにもご要望が寄せられているかと思いますが、地域の方からは、公園等の緑地にとの声もございまして、また、介護施設にとの声もございまして、いずれにしましても、区として土地利用の優先順位を定め、東京都に土地譲渡等の働きかけを行うべきと考えますが、区のご見解はいかがでしょうか。

◎企画課長

そのお話については聞いております。そういう中で、土地の状況ですとか、今お話のありました地域の方のご要望ですとか、総合的に今後情報を把握して対応策については考えていきたいと思っています。

◆増田裕一 委員

東京都のほうでも、跡地利用につきましては今現在検討しているという状況でございますので、早急な対応をよろしくをお願いいたします。

続きまして、すぎ丸バスに関連して何点かお尋ねしたいと思います。

まず、すぎ丸バスの停留所でベンチやいすが置かれている停留所がございますが、区はご存じでしょうか。

◎交通対策課長

現在、3路線で西荻窪を除く起終点にベンチを設置しております。あと、けやき路線で杉並第二小学校の敷地内をお借りしてベンチを設置しているところがございます。あと1カ所、区役所前、中杉通りのバス停にもベンチを設置したところがございます。

◆増田裕一 委員

区がベンチやいすを設置している停留所につきましては、今ご答弁いただきました。では、区が設置していないものにつきましては、法的にはいかがなんでしょうか。

◎交通対策課長

区として設置できるところには設置してきておりますので、それ以外の、地域の方々等設置しているものに関しては、やはり法的に問題があるものというふうに認識しております。

◆増田裕一 委員

請求した資料、整理番号333を拝見いたしますと、先ほど来お伺いしておりますベンチやいすが置かれている停留所ですが、1日の乗客が大体20人以上の停留所であるという傾向がございます。

そこでお尋ねいたしますが、区有地等設置場所の確保が可能であれば、1日の乗客が大体20人以上の停留所にベンチやいすを設置することも視野に入れるべきと考えます。例えば浜田山南行き塚山公園停留所などは区有地ですので、適地だと思いますが、いかがでしょうか。

◎交通対策課長

バス停設置に当たりまして、いろいろ周辺住民の方等と協議を重ねて設置などしておりますけれども、まだバス停設置のご要望等あり、また設置可能な場所があれば、関係課とも調整の上、検討してまいりたいと思います。

◆増田裕一 委員

区が設置したのものに関しましても、また、地域の住民の方が置いたものに関しましても、その停留所を使用する乗客の方が多いということでございます。今後も適地があれば、お年寄りの方も腰掛けやすいベンチやいすを設置していただ

きたいと思います。

また、同様の視点から、利用客が多い停留所につきましては、雨よけ用の屋根を設置してはいかがかと考えます。特に浜田山駅行きの杉並区役所前停留所につきましては、他社の路線バスの停留所とも重なっておりますし、区役所の玄関口とも言えますので、その必要性は小さくはないと思います。杉並区役所前停留所に雨よけ用の屋根を設置することにつきまして、区のご見解をお尋ねいたします。

◎交通対策課長

昨年度ベンチを設置したところでございますけれども、かなり東京都の第三建設事務所との協議、調整も要したものでございます。道路の構造令によりまして、ベンチ、上屋を設ける場合は2メートル、その余地がなければいけないという決まりもございますので、それら調査の上、検討はしてみたいと思いますけれども、かなり難しい状況であるというふうに考えております。

◆増田裕一 委員

請求した資料にも、けやき路線の中でも杉並区役所前が一番乗客数が多いということでございますので、困難性も伴いますが、機会がございましたらご検討いただきたいなというふうに思います。

今し方お話ししましたが、すぎ丸バスと他社の路線バスの停留所が重なる場所がございます。利用者にとりましては、バスの行き先と出発時間を確認できればよいわけでありまして、スペースの有効活用の視点からも、バス会社と協議しながら、統合したバス停を設置すべきと考えますが、区のご見解をお尋ねいたします。

◎交通対策課長

以前バス事業者の連絡会でも話題になったように記憶しております。各バス会社が責任を持ってバス停を管理しているということで、1つのバス停をどうやって管理するかという課題がある。また、共同運行している同じ行き先のバス停に関しましては、乗客数、また路線の距離とで案分して区間ごとに管理をしているという話も伺っております。

またバス事業者連絡会のほうで、その課題につきましては投げかけてみたいというふうに思っております。

◆増田裕一 委員

ぜひ前向きにご検討いただければと思います。先ほど、私どもの会派の安齊委員からも、るるコミュニティバスにつき

ましてはお話をさせていただきました。地域の公共交通という位置づけから、杉並のコミュニティバスも含めて、バス会社とも協議していただければと思います。

続きまして、指導力が不足している教員についてお尋ねしてまいりたいと思います。

人生というものは一生に一度しかないわけでございまして、今というものもその一瞬しかないわけでございます。何やら哲学的な出だしでございますが、学校の先生というものもまた、めぐり合った人の人生を左右するほどの影響力を持った存在であると言えます。そういう意味で、先生のめぐり合わせのよしあし、特にあしのほうで人生が左右されてしまうということもまた避けなければなりません。以下、そうした趣旨から質疑を行ってまいります。

まず、指導力が不足している教員につきまして、どこがどのように把握しているのでしょうか。

◎教育人事企画課長

済美教育センターの指導主事や教育人事企画課の職員が計画的に学校を訪問し、授業観察をしたり、双方が連携して校長のヒアリング等を行い、学校の実情を把握したりする中で、教員の指導の実態についても把握しているところでございます。

◆増田裕一 委員

平成21年度におきまして、教員の指導力が不足していることによって起きたトラブルはどのくらいございましたでしょうか。

◎教育人事企画課長

主に指導上の問題に起因するケースといたしましては、小学校で6件、中学校で2件でございます。

◆増田裕一 委員

結構な数ですね。細かな事例についてはお尋ねいたしませんか、指導力が不足している教員に対して、区教委はどのような対応を行っているのでしょうか。

◎教育人事企画課長

まず、保護者や学校からの相談、要請に応じまして、教育SATの担当職員が直ちに管理職の聞き取りを行ったり、あるいは授業観察を行いまして実態を把握した上で、管理職に対して適切な指導助言を行っているところでございます。

◆増田裕一 委員

区教委からの指導助言が行われても状況が改善されない場合、さらにどのような対応を行うのでしょうか。

◎教育人事企画課長

繰り返し指導したにもかかわらず、なかなかその成果があらわれなくて、その後も心配な状況が予想されるケースにつきましては、指導力不足教員の認定制度というものがございますけれども、この制度の適用も視野に入れた上で、その後の対応策について校長と協議してまいります。

◆増田裕一 委員

指導力不足等教員については後ほど触れますが、その前に、学級担任の交代等、人事上の措置を行うことはできないのでしょうか。

◎教育人事企画課長

担任の交代につきましては、基本的には校長の権限によるものでございます。年度途中であっても交代することが最善と判断するものであれば、行ってまいります。ただし、年度途中の交代となりますと、児童生徒への心理的負担がある、こういった影響も与えてしまうということも踏まえた上で判断しなければならないと考えているところでございます。

◆増田裕一 委員

学校長の権限ということですね。影響以上に、交代したほうがいい場合は交代をしたほうがよいと私は考えますが。

また、続きまして、都教委が認定する指導力不足等教員につきまして、どのような認定要件なのでしょう。また、認定されるとどのような指導が行われるのでしょうか。認定に至るまでの手続上の課題はいかがでしょうか。

◎教育人事企画課長

まず、指導力不足教員の認定の要件についてでございますが、これは教育職員特例法に基づきまして、指導力不足教員に対する仕組みが整えられているところではございますけれども、東京都教育委員会の指導力不足等教員の取扱いに関する規則によりますと、教科に関する専門的知識、技術等が不足していたり、指導方法が不適切であったりするために学習指導を適切に行うことができない教員、あるいは児童生徒の心を理解する能力あるいは意欲に欠け、学級経営や生活指導を適切に行うことができない教員などと定義しております。

続いて、認定されるとどのような指導が行われるかというご質問ですが、1年間を単位といたしまして、指導改善研修という研修が実施されます。この研修は、当該教員の指導力の程度あるいは実態に応じまして、東京都教職員研修センターと学校とで分担しながら、長期コース、通所コース、短期コースの3つのコースがありますが、このいずれかの研修を受けるということになります。

主な研修の内容につきましては、いずれも学習指導案の作成、模擬授業の実施など、授業力を身につける授業研修、あるいは教科の専門性、指導技術、児童生徒理解について学ぶ講義研修で計画されております。

最後に、認定に至るまでの課題につきましては、申請から事実確認、判定に至るまでおよそ3カ月ほどかかってしまう。こういった関係で、手続上一定程度の時間がかかるので、それまでは対応ができないというようなところが課題と受けとめております。

◆増田裕一 委員

3カ月かかるということで、問題発覚から認定に至るまで約1学期分を使ってしまうということでございますので、これはこれでなかなか課題があるのかなと私も思いました。

この認定制度なんですが、区費教員につきましても適用されるのでしょうか、いかがでしょうか。

◎教育人事企画課長

現在のところ、区費教員につきましては、こういった制度をまだ作成している途中でございます。したがって、適用はされません。

◆増田裕一 委員

区費教員に関しては、入り口のところで研修を積んでいるということが前提だというふうに受けとめました。

学校の先生はめぐり会った方の人生を左右する存在ですので、今後とも教員の適切な指導に当たっていただきたいと思っております。

続きまして、浜田山駅についてお尋ねしたいと思います。

平成19年の決算特別委員会でも質問いたしましたが、京王井の頭線の浜田山駅につきまして、平成16年から20年にかけての1日の乗降人員の推移が、26,549人、27,117人、28,084人、28,634人、29,389人と、過去5年間、1日当たりの駅の利用

客が年々増加し続けている傾向がございます。浜田山駅は出入り口が1つしかないため、朝晩の通勤通学ラッシュ時には大変込み合い、時折危険な場面も見受けられます。今後、周辺の大型宅地開発が進むにつれて、駅の利用客が爆発的に増加することも想定されますが、こうした状況につきまして、区の認識及び対応はいかがでしょうか。

◎拠点整備担当課長

ご指摘のとおり、浜田山駅の南口の開設については重要な課題であると認識しております。

◆増田裕一 委員

これは平成19年の決算特別委員会でも質問いたしました。その後の対応はいかがでしょうか。

◎拠点整備担当課長

平成17年から隣接地の土地所有者と用地交渉を重ねましたが、合意には至っておりません。

◆増田裕一 委員

今後の見通しはいかがでしょうか。

◎拠点整備担当課長

地権者のプライバシーにかかわる部分もございますけれども、ちょっと条件面で折り合いがなかなかつかないというような状況でございます。

◆増田裕一 委員

浜田山駅は島式ホームで大変狭いです。利用客が増えると、朝晩の通勤通学ラッシュ時におきまして、乗降に危険な場合もございます。ホームドア等の安全対策を京王電鉄株式会社に要望すべきと考えますが、区のご見解をお尋ねいたします。

◎拠点整備担当課長

京王電鉄に対しまして、ホームの安全対策について要請していきたいというふうに考えております。

◆増田裕一 委員

乗客の安全性にかかわることでございますので、どうぞよろしく申し上げます。

それでは、南阿佐ヶ谷駅周辺の自転車及びバイク駐車場についてお尋ねしたいと思います。

先日の予算特別委員会におきましては、区有地を活用して南阿佐ヶ谷駅周辺に自転車及びバイクの駐車を整備できないかを模索いたしました。その際の答弁では、適地を調査中とのことでしたが、今後の見込みはいかがでしょうか、区のご見解をお尋ねいたします。

◎交通対策課長

南阿佐ヶ谷地域に関しましては、常に担当が周辺を歩いたりしまして適地を探しているところでございます。今回1件ございましたけれども、担当のほうで調査しましたところ、現在既に民間に競売にかけているという状況でございます、今のところ、適地候補になる土地の見込みはございません。

◆増田裕一 委員

割れ窓理論や犯罪機会論というものがございしますが、犯罪が起きやすい環境として、入りやすく見えにくい環境というものがございます。見えにくい、すなわち人が関心を寄せていない状態もまた犯罪が起きやすい環境と言えまして、自転車やバイクが放置されたままの状態は、まさに防犯面におきましても好ましくない状態と受けとめております。この点につきまして、区、特に危機管理室のご見解はいかがでしょうか。

◎危機管理室長

おっしゃるとおりでございます、落書きの多いところ、ごみの散乱しているところ、それからいろいろなものを放置されているところにおきましては、犯罪環境が多くございまして、犯罪を誘発するというようなものでございます。

◆増田裕一 委員

南阿佐ヶ谷駅周辺におきまして、自転車及びバイクの駐車が不足している状況は長年の課題でもあり、早急に解決を図っていただきたい課題であります。適地を調査中とのことでしたが、先ほどのご答弁にもございましたとおり、駐車用地の取得は容易に進まないのが現実であります。

改めてお尋ねいたしますが、区有地を活用いたしまして、自転車及びバイクの駐車を設置するお考えはございますでしょうか、区のご見解をお尋ねいたします。

◎交通対策課長

民間の適地のみならず、周辺の区施設、区有地につきましても、候補になるようなところがあれば、関係課と協議をし



ていきたいというふうに思っております。

◆増田裕一 委員

区役所の足元の地域の課題ですので、引き続き区議会で取り上げてまいりたいと思います。

それでは、時間も少々ございますので、成宗城についてお尋ねしたいと思います。

まず、成宗城につきましてご存じでしょうか。

◎社会教育スポーツ課長

伝説という形では承っておりますけれども、今のところ遺構も発掘されていないということなので、現在のところ、そういうところでの認識に立っているところでございます。

◆増田裕一 委員

伝説ということですが、私が調べましたところによりますと、戦国時代に中野氏という一族、豪族がこの近辺を領土としておりまして、ちょうど成田西4丁目、今現在共立女子大学の寮があるあたりに成宗城、もしくは成宗矢倉台と呼ばれている場所があったというふうに言われております。また、地域には屋倉橋という名の善福寺川にかかる橋もあって、この杉並というところはお城というイメージはないんですが、農村というイメージなんですが、こうした城跡があったということは大変貴重なものであるというふうに私は理解をいたしております。

まず、教育委員会としてそうした過去の歴史的遺物と申しましょうか、そういったものを何か銘板をつくって、五日市街道ですとか、何か解説をしている銘板があると思うんですが、あれの基準は一体何でしょうか。

◎社会教育スポーツ課長

基本的には、一定程度の遺構なり物的なものを確認した上で掲示しているものが大半でございます。

◆増田裕一 委員

遺構ということでございますが、遺跡が発掘されたというような情報も、私が調べました資料にはございましたので、それは私も今後の調査の課題とさせていただきたいと思いますが、区として、こうした歴史的な遺物に関しましては、今後どういった方針で銘板を地域の存在として認めていくのか。

◎社会教育スポーツ課長

基本的にこれは杉並の中の遺産文化でございますので、実証されたものについては、積極的に皆さんに共有財産としてお知らせしてまいりたいというふうに考えているところでございます。歴史というものは足元にあります。大事にしていきたいと思えます。――