
令和元年 第2回定例会

一般質問 田島 和雄議員

令和元年 6月14日

▶質問

大田区議会公明党の田島和雄でございます。平成最後となった第1回定例会で質問させていただき、令和の時代に入って最初の第2回定例会においても質問させていただきます。理事者の皆様におかれましては、明快なる答弁をお願い申し上げます。

まず、子どもの安全についてお伺いいたします。

去る5月28日の朝、神奈川県川崎市の登戸駅近くの路上でスクールバスを待っていた小学生ら19人が包丁を持った男に襲われ、2名の尊い命が奪われました。被害者の皆様に心からお悔やみを申し上げるとともに、けがをされた方やご家族、関係者の皆様に心からお見舞いを申し上げます。体だけではなく心にも深い傷を負った方々のケアが行われていると思いますが、全ての方が快方に向かわれることをお祈り申し上げます。

このような子どもなどを狙う卑劣な事件は決して許されるものではありません。本区においては、子どもたちを守るために、小学校通学路に防犯カメラを設置する事業、防犯ブザーの配付、防犯教室、不審者対応訓練、地域見守り活動などを推進しております。そのうち、通学路防犯設備整備事業、いわゆる通学路防犯カメラ設置事業についてお伺いいたします。本区における同事業は、通学道路における児童の見守り活動を補完し、防犯体制を強化するためとして、当初5年計画だったものを平成26年度から平成29年度の4年間に前倒しをして、区内の全ての区立小学校の通学路に各校5台の防犯カメラを設置しました。

防犯カメラには三つの効果があるとされております。一つは、潜在的犯罪者に犯行を思いとどまらせる犯罪抑止効果、二つ目は、犯罪に対する不安を緩和し安心感を与える効果、三つ目は、録画した映像で犯人を特定する犯罪捜査に貢献する効果です。小さな犯罪も見逃さないことが大きな犯罪を防ぐことにつながり、まちの安全を確保することが子どもたちの安全を確保することに直結します。そのために、まちなかで起こる犯罪を抑止する防犯カメラの重要性はますます高まっております。一方で、防犯カメラには個人のプライバシー保護の観点からの指摘もあります。本区においては、平成26年に大

田区通学路防犯カメラの設置並びにその管理及び運用に関する要綱を定め、プライバシーにも配慮した厳格な運用がなされていると伺っております。最近、私のもとに保護者をはじめ多くの区民から、通学路の防犯カメラを増やしてほしいとのお声をいただいております。ただ、無限に設置できるわけではなく、きちんと基準なりガイドラインなりを定めた上で進めていく必要があります。

お伺いいたします。小学校の通学路に防犯カメラを設置する事業に関して成果がありましたらお知らせいただくとともに、通学路の防犯カメラをさらに増設することについて本区の見解をお示しくください。

一方、本区においては、中学校生徒の安全確保及び学校施設の安全管理の強化を図るために、全ての区立中学校の校内に防犯カメラを設置する中学校防犯カメラ整備事業が平成30年度までに完了しました。各中学校の実情に合わせた防犯カメラの設置により、事業の効果があらわれていると伺っております。中学校防犯カメラ整備事業は、名称のとおり中学校を対象としておりますが、子どもたちが通ったり利用したりする施設は中学校だけではありません。区立小学校や保育園の出入り口には電気錠が設置されておりますが、抑止力としては不十分です。ぜひ区立小学校や児童館、保育園などの施設にも防犯カメラを設置していただきたいと今回は強く要望することにとどめておきます。

子どもの安全に関し、交通ルール、マナーに関してお伺いいたします。まちを歩いたり自転車で走行しておりますと、前から来る歩行者や自転車を運転している方がスマホを見たりイヤホンで音楽などを聞きながらのいわゆるながら歩行やながら運転をしていることによく遭遇いたします。記憶に新しいのは、平成29年12月に川崎市内の歩道上で自転車に乗った大学生が高齢者をはね死亡させた交通事故が大きく報道されました。その大学生は耳にイヤホン、両手には飲み物とスマホを持ち、自転車を運転していたというのです。その状態で自転車をよく運転できたなどあきれるとともに、子どもや若者であっても加害者になり得ることに危機感を覚えました。被害者が亡くなられてしまえば取り返しがつきません。区内でも、先に述べたながら運転のほかに、主に通学時間帯に自転車に乗った制服姿の高校生などの若い世代が、先を急いでいるのか、歩道をかなりのスピードで走行したり、赤信号を無視したり、傘差し運転をしたり、交通ルール、マナーを守らない場面をよく目にします。川崎市で起きた交通事故を教訓に、若者、特に区内の高校生への自転車安全利用をはじめとした交通安全教育をさらに充実・強化しなければならないと考えます。区の見解をお示しくください。

先に述べた川崎市登戸の事件などに関連し、ひきこもりについてお伺いいたします。

ひきこもりに関しては、我が会派の小峰議員、椿議員からも幾度か質問しております

が、ここ最近の事件でひきこもりについての報道が目につきます。ひきこもり状態であった登戸の容疑者が「自分はひきこもりではない」と発言していたと伝えられております。また、その事件を受けて、ある父親がひきこもり状態の我が子が同じような事件を起こすのではないかと危惧し、自身の子どもを殺めてしまった事件は、私も子どもを持つ親として胸が張り裂けそうなやるせなさを感じます。二つの事件に関して、まるでひきこもりが悪であるかのような報道の仕方も見受けられます。ひきこもりという言葉にはマイナスのイメージが強く、当事者が隠してしまう原因の一つではないでしょうか。好きでひきこもりになったわけではなく、状況を改善したいと当事者の多くは強く願っております。今こそ、孤立する家族を、当事者を社会で支えることが求められておりますしかしながら、当事者が隠してしまう状況で支援を届ける困難さに、これまでの手法では限界が見えてきております。

今後のひきこもり支援の展開として、一つ目は、民間のノウハウとIT技術を活用し、広く網を張ってひきこもり相談の声を上げやすくし、その声をどこかでキャッチができる、そしていつでも相談を受け付ける手法をとること。二つ目は、不登校、就職活動でのつまずき、精神疾患など、原因が多様であるひきこもりに対応できるようにすること。三つ目は、不登校が原因の場合は、小中学校を卒業してからも切れ目のない支援を行うこと。四つ目は、ひきこもりの期間が長くなればなるほど対応が難しくなると言われていることから、息の長い腰を据えた支援をすること。五つ目は、ひきこもり状態の本人と家族をトータルに支援すること。六つ目は、支援の方法を窓口支援からアウトリーチと呼ばれる訪問支援の充実を図ることなどが挙げられると考えます。六つ目の訪問支援の充実については、都議会公明党が代表質問で対象年齢の見直しを強く求めたことを受け、都は今年3日から、相談員がひきこもり状態の当事者の自宅などに出向く訪問相談事業の対象をこれまでの義務教育終了後の15歳から34歳までとしていた年齢制限を撤廃し、35歳以上の中高年でも利用できるようにしました。

伺います。ひきこもりに関してこれまで本区で実施してきた取り組みと今後の展開についてお示しく下さい。

次に、防災・減災対策についてお伺いいたします。

先日、本区主催のマイ・タイムライン講座に参加させていただきました。マイ・タイムラインは、気象情報や避難情報などの情報から自分自身がどのような行動をとるのかを時系列に取りまとめた個人の防災行動計画です。人それぞれ異なる状況などを考慮して、洪水が起こりそうなときにも余裕を持って避難し、命を守ることができることを目指しております。この講座では、本区が4月に公表した改訂版大田区ハザードマップ（風水

害編)を使用しました。この改訂版のハザードマップが以前のものとどこが異なるのか、また、その改訂した狙いについてお知らせください。

マイ・タイムラインという名称はSNSのタイムラインと混同しやすく、なじみが薄いのが実情です。一人ひとりの主体的な防災行動を促すツールの一つとしてのマイ・タイムラインをいかに周知し、普及し、地域に、住民に根づかせていくかが重要です。平成27年9月、関東・東北豪雨で大きな被害が出た流域の鬼怒川・小貝川上・下流域大規模氾濫に関する減災対策協議会は、マイ・タイムラインを普及し、地域に防災・減災活動の推進ができる人材の育成を図るため、マイ・タイムラインリーダーを認定する制度を始めております。また、今回のマイ・タイムラインは個人を対象としております。住民の主体的な防災活動を求めるのであれば、公の自治体が策定するタイムラインと個人のマイ・タイムラインの間に地域のタイムライン、言うなればコミュニティ・タイムラインも策定する必要があると私は考えます。自治会・町会も地震や火災を想定して訓練を重ねてきておりますが、いざ洪水などが起きそうなときに地域の団体はどう行動するのか、風水害に関しても事前に検討していく必要があるのではないのでしょうか。マイ・タイムラインの今後の普及啓発について及びコミュニティ・タイムラインについての区の見解をお示しくください。

5月29日から順次、大雨や洪水時に出る気象庁の防災気象情報や市町村の避難情報に、危険度に応じた5段階の警戒レベルを加える運用を開始しました。レベル1が最新情報に注意、レベル2が避難方法を確認、レベル3が高齢者や体の不自由な方など避難、レベル4が全員避難、レベル5が災害発生で、少しでも命が助かるような行動をとるとされております。中央防災会議は、平成30年7月豪雨で232人という大変多くの死者、行方不明者を出してしまった反省に立ち、各種の防災情報や気象情報からとるべき行動を直感的に理解しやすいものにし、住民の主体的な行動を促すことが必要との結論に至り、平成30年12月に取りまとめた水害・土砂災害からの避難のあり方に関する報告書での提言の一つが5段階の警戒レベルです。自治体が発令する避難準備・高齢者等避難開始避難指示(緊急)などの避難情報も、これまでの災害を教訓に名称を変えてきた経緯があります。私が危惧するのは、それら避難情報の名称の周知が十分とは言えない中で、今回5段階の警戒レベルという新たな情報が増え、さらに混乱するのではないかという点です。複雑な情報をわかりやすくして住民の避難行動につなげることが狙いの5段階の警戒レベルの例えば警戒レベル4の切迫度が住民に理解してもらえなければ、警戒レベルを設定する意味がなくなってしまう。この新しい5段階の警戒レベルの今後の周知、普及について区の見解をお示しくください。大田区ハザードマップに5段階の警戒

レベルの記載もお願いいたします。

あわせて、多摩川流域の洪水対策についてお伺いいたします。本区が多摩川下流域にある羽田水門で、過去、豪雨時に閉鎖するタイミングが遅れ、水位が上昇し家屋が浸水した被害があり、不安に思う住民の方がいらっしゃいます。多摩川の水位は上流の雨量と下流の東京湾の潮位が大きく影響するため、しっかりとモニタリングし、適切なタイミングで水門を閉鎖する必要があります。また、津波発生時にはさらに時間の余裕がなく、速やかに閉鎖する必要があります。羽田水門の閉鎖について、手動で行う方法と遠隔操作で行う方法があると伺っておりますが、どのような運用がなされるのか、また、そうした運用方法を流域住民にしっかりと周知することを、水門を管理する国に求めていると考えていますが、区の見解をお示してください。

また、上流の雨量が増え、ダムが緊急放流すれば、下流である本区流域の水位が上昇することも予想できます。日本災害情報学会が平成30年7月豪雨で被害を受けた自治体を調査した中で、緊急放流をした際、ダム管理者が流域自治体に放流の水量の情報を提供するも、どれだけ水位が上がるか自治体が想定できず、結果として被害を大きくしたことが判明しました。多摩川上流のダム管理者である東京都から緊急放流がもたらす影響が想定できる情報を提供されるようになっているのか、また、その情報を関係機関や区民に提供する体制についてお知らせください。

先に述べた中央防災会議の報告書の末尾には、国民の皆さんへと題し、国民への呼びかけが記されております。報告書に呼びかけを記載することは過去に例がなく、危機感のあらわれであると言えます。呼びかけには、「行政が一人ひとりの状況に応じた避難情報を出すことは不可能です。自然の脅威が間近に迫っているとき、行政が一人ひとりを助けに行くことはできません」、「行政は万能ではありません。皆さんの命を行政に委ねないでください」、「避難するかしないか、最後は『あなた』の判断です。皆さんの命は皆さん自身で守ってください」と記されております。災害過保護とも指摘されている行政任せの防災対策の限界を明らかにし、一人ひとりが主体的に行動しなければ命を守ることは難しいと、防災対策の大きな転換をこの報告書では求めています。ハードとソフトの両方の対策を総動員し、住民の主体性を発揮して、洪水、地震、土砂災害などの様々な災害に全方位で備える防災意識社会の構築に大田区がリーダーシップをとっていただきたいことを念願し、次の質問に移ります。

次に、区内鉄道駅のバリアフリーについてお伺いいたします。

羽田空港跡地第1ゾーンの最寄り駅である天空橋駅は地下駅で、京浜急行電鉄と東京モノレールが乗り入れております。そのうち、京急線の地上への出入り口は第1ゾーン側で

あるA1出入口と海老取川により近い羽田市街地側のA2出入口の2か所あります。A1出入口には、通常は上りとして運行されているエスカレーター1基とエレベーター1基が設置されておりますが、A2出入口は上りのエスカレーターが1基あるのみで、エレベーターがありません。この二つの出入口を隔てる環八通りには横断歩道がなく、A2出入口からエレベーターのあるA1出入口まで行くには、赤い鳥居がある弁天橋近くの交差点を渡る南側のルートか、穴守橋を渡っていく北側のルートか、いずれにしても非常に大きく迂回していかなければなりません。私は実際に南側と北側それぞれのルートを歩いて調査しました。弁天橋の南側ルートはおよそ500メートルの距離で、私の足で約6分20秒かかりました。一方、穴守橋の北側ルートはおよそ700メートル、約8分40秒かかりました。この距離、この時間を障がい者や高齢者、親子連れや大きい荷物を持った方が簡単に移動できるでしょうか。

国は、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、バリアフリー基準の底上げを図るため、ユニバーサルデザイン2020行動計画を取りまとめ、バリアフリー整備ガイドラインを改訂しました。それまで、移動などが円滑化された経路、いわゆるバリアフリールートを1ルート以上設けることとされておりましたが、1ルートのみであることにより、高齢者、障がい者などが車両などに乗降する際に著しく長距離、長時間の移動を余儀なくされるケースがあることから、バリアフリールートの最短経路化と、大規模駅についてはバリアフリールートの複数化が義務づけられました。同ガイドラインは、公共交通事業者が新たに施設などを整備する場合の義務と既存の施設などに努力義務が課されております。天空橋駅の2017年度の1日平均乗降人員は約1万9800人で、区内のほかの京急線の駅、例えば梅屋敷駅や六郷土手駅、穴守稲荷駅よりも多いことはあまり知られておりません。近年、駅周辺にホテルが開業したほか、空港や航空会社関係の社員寮が建設され、空港利用者や勤務者も多く天空橋駅を利用するようになりました。国のガイドラインも踏まえ、京浜急行電鉄に対し天空橋駅のバリアフリールートの追加などバリアフリー強化を働きかけていただきたいと考えますが、区の見解をお示しください。

あわせて、大森駅北口のバリアフリー化の現状についてお伺いいたします。天空橋駅と少し異なりますが、大森駅の中央改札から西口にかけてはバリアフリールートが一つ確保されております。さらに、これまで長年要望のあった中央改札から東口にかけてのバリアフリールートを既存のエレベーターを活用して整備が着実に進められていることを高く評価いたします。一方、大森駅北口については、残念ながらバリアフリー化がなされていないのが現状です。このため、我が会派の岡元議員がこれまで北口のバリアフ

リー化を強く求めるとともに、平成 29 年第 1 回定例会において J R 大森駅北口をバリアフリー化する陳情が採択されております。区からは、「北口のバリアフリー化については引き続き大森駅周辺のグランドデザインなどまちづくり計画と連携しながら J R 東日本に要望する」との回答がありました。当時と比べると、大森駅周辺のまちづくりの検討は随分進んでいると認識しております。大森駅北口のバリアフリー化の現状をお知らせください。区の尽力により、大森駅のバリアフリーが大きく進むことを評価するとともに、羽田空港跡地周辺のバリアフリーをさらに進めていただきたいことを強く求めます。

以上、子どもの安全対策、ひきこもり支援、防災・減災対策、バリアフリー強化について質問させていただきました。孤立や不安が深まる今、安心して暮らすことができる大田区、安心して訪れることができる大田区を実現していただきたいことを求め、質問を終わります。

<回答>

▶井上危機管理室長

私からは、風水害に関する四つの質問にお答えいたします。

まず、ハザードマップの改訂についてですが、これまでのハザードマップは、国が定めた計画規模、2日間の総雨量が457ミリの大雨に対応したものであり、発生確率は0.5%程度とされています。今回改訂しましたハザードマップは、平成30年7月豪雨災害など、国が激甚化する水害へ対応するため、2日間の総雨量が588ミリにも及ぶ激しい大雨、想定最大規模に対応しており、発生確率は0.1%程度とされています。また、国の示した想定最大規模の降雨とは別に、東京都が発表した超大型台風の接近により、東京湾の海面が上昇する高潮による浸水想定も新たに加えております。改訂した狙いといたしましては、想定最大規模の風水害の被害状況を踏まえつつ、ご自分のお住まいの地域の浸水被害などを正しく理解していただくことにより迅速な避難行動へつなげることを目的としたものです。なお、改訂したハザードマップの周知につきましては、区報、ホームページへの掲載に加え、マイ・タイムライン講習会や防災講話など説明の場を設け、より理解を深めていただくため、丁寧に説明することを心がけつつ、配布してまいります。

次に、タイムラインについてですが、マイ・タイムラインは、生活環境や家庭環境に応じて一人ひとりが的確な行動をとるための、事前に作成する防災行動計画の一つです。議員お話しの平成27年の関東・東北豪雨により約4300名の避難の遅れや孤立が発生したことにより、国がその有効性を認め、避難対策の一つとして推奨しております。区といたしましても、大規模水害への避難対策として有効な手段の一つであると認識しており、普及啓発に努めているところです。マイ・タイムラインの普及の取り組みとして、まず、マイ・タイムラインとは何かということを理解していただくため、広く区民を対象とした講演会を5月に開催いたしました。次に、各特別出張所を単位として、地域特性や災害リスクを踏まえた避難情報のとり方やマイ・タイムラインシートの作成など、出前型の講習会を実施しております。参加した区民からは、自分の地域のリスクや避難行動への新しい発見、他の参加者と地域の災害リスクを共有することができたなどの意見もあり、地域の防災力向上に効果のあるものと認識しております。議員お話しのコミュニティ・タイムラインにつきましては、地域の災害リスクを共有し、地域の避難行動計画を策定するものと認識しております。各地区におけるマイ・タイムライン講習会の中でも地域の災害リスクを共有できるものと考えております。地域における避難行動計画策定につきましては、今後必要性も含め研究してまいります。

次に、警戒レベルですが、平成30年7月豪雨においては様々な防災情報が発信されました。しかしながら、避難準備・高齢者避難や避難勧告、避難指示など多様かつ難解でわかりにくく、住民の避難につながりにくかったことが指摘されました。こうした状況を踏まえ、昨年12月、中央防災会議において水害・土砂災害からの避難のあり方についての報告書が示され、住民主体の避難行動等を支援する防災情報の提供や危機感が伝わる情報提供などが提言されました。これを踏まえ、内閣府は避難勧告等に関するガイドラインを改定し、住民に対し、防災情報をよりわかりやすくするため、5段階の警戒レベルとして住民の避難行動を支援することとしました。区では、今回国から示されました警戒レベルを用いた防災情報について、チラシの配布やホームページへの掲載だけではなく、出前型の防災講話や各地区で実施するマイ・タイムライン講習会など、様々な機会を活用し、区民の理解が深まるよう啓発してまいります。

最後に、多摩川上流域のダムの放流に関するご質問です。多摩川上流域のダムにつきましては、長時間の降雨などによりダムの貯水量が増し、ダムの機能を保持するため、放流実施基準に達した場合に放流が実施されます。東京都からは、ダムの水が放流される1時間前に放流開始時間や放流量などの情報が区に提供されます。放流された水が大田区流域に到達するには平均6時間から8時間を要すると言われております。しかし、放流に伴う下流域の水位の変化については予測が困難であるという理由から、大田区流域の水位上昇に関する具体的な数値について区への情報提供はありません。しかしながら、国が設置している田園調布上観測所をはじめ、上流域の複数の観測所において水位を監視しております。区では、観測所からの情報をはじめ、多摩川流域の降雨量や高潮などを総合的に判断し、河川の水位の変化がある場合には、ホームページやツイッター、区民安全・安心メールなどにより速やかに区民へ情報を提供しております。また、改訂いたしましたハザードマップ（風水害編）にも河川等の情報収集方法について掲載してございます。引き続き迅速かつ正確な情報提供を実施し、区民がみずからの命を守るための避難行動をとれるよう取り組んでまいります。私からは以上です。

▶西田保健所長

私からは、ひきこもりに関するご質問にお答えいたします。

区はこれまで、保健師による訪問、面接などの個別相談やひきこもり家族教室を実施してまいりました。昨年度から、NPO法人などと共催してひきこもり・生きづらさ茶話処in大田を実施し、当事者や家族、支援者が知り合い、相談のきっかけとなる場づくりを行っております。また、適切な対応や理解のある地域づくりのため、支援者向けの学習会を実施し、74名の方にご参加いただきました。今年度も同様の事業に取り組む予定です。さらに、ひきこもり地域家族会との連携も行ってまいります。今後は、小中学校における不登校対策や生活困窮者自立支援事業などと連携するとともに、ICTによる自殺対策事業の利活用を検討するなど、ひきこもり対策を充実してまいります。私からは以上です。

▶齋藤まちづくり推進部長

私からは、鉄道駅のバリアフリー化に関する二つのご質問についてお答えをいたします。

まず、天空橋駅に関するご質問でございますが、京急電鉄に確認をしたところ、「天空橋駅は現状で移動円滑化経路が1ルート確保されているため、A2出入口にエレベーターを整備する計画予定は今のところございません。また、仮にA2出入口に整備することになれば、用地や財源の確保等、解決すべき諸課題がありますので、関係機関と連携して検討してまいります」との回答をいただいております。区といたしましては、これまで、東京都との協調補助制度である大田区鉄道駅総合バリアフリー事業費補助金を活用いたしまして、鉄道事業者と一緒にバリアフリールートの確保に努めてきておりまして、天空橋駅についても、平成22年度に本補助金を活用して1ルートを確保しております。しかし、議員お話しのご複数ルートの整備につきましては、今後予定されている東京都の補助制度の見直しなどの動向を注視しながら、複数ルートに増やせるよう京急電鉄に働きかけてまいります。

次に、大森駅北口に関するご質問でございますが、こちらもJR東日本に再度確認したところ、「大森駅は、中央改札口から西口に移動円滑化された経路が1ルート確保されており、北口のバリアフリー化については、駅構内だけではなく、改札外の自由通路の移動円滑化に関する都市側の計画に合わせて検討していく必要がある」との回答をいただいております。区では、大森駅周辺地区グランドデザインにおいて、北口を含む東西通路のユ

ニバーサルデザイン対応を課題の一つに挙げてございまして、歩行者がより通行しやすい動線になるよう、鉄道事業者等との連携が必要と認識しております。こうしたことから、区としては、北口のバリアフリー化につきましては、引き続きJ R東日本等と協議してまいります。なお、東口につきましては、現在、アトレ大森内にある既存エレベーターを活用したバリアフリールート確保に向け、J R東日本、アトレ、東急ホテルズなどの関係者間で協議を進めた結果、今年度の工事着手、来年度の供用開始に向けて準備を進めているところでございます。私からは以上でございます。

▶久保都市基盤整備部長

私からは、二つの質問に対して答えさせていただきます。

まず、高校生の自転車の交通安全教育に関するご質問ですが、区における平成30年の高校生が関与する1万人当たりの自転車関与事故件数は14.1件と、他の年齢層より突出した数字となっております。区としましても、このような状況に鑑み、高校生までにスケアード・ストレイトの枠組みを広げる予定でございます。その中で、ながら運転など危険運転に対する交通安全教育の充実・強化を図ってまいります。今後も国や東京都の交通安全に関する施策を注視するとともに、幼児から高齢者までを含めた年齢層別のきめ細やかな交通安全教育の実施や自転車安全利用の促進を警視庁と連携し、一層の交通安全の啓発に努めてまいります。

次に、多摩川に設置されている水門に関するご質問ですが、議員お話しのとおり、多摩川に設置されている羽田第一、第二水門につきまして、大規模な地震により津波の発生が予想される緊急時には、水門管理者である国土交通省が水門に設置している監視カメラの映像を確認の上、遠隔操作で水門を閉鎖します。また、台風などによりあらかじめ多摩川が増水し操作水位まで上昇が見込まれるときは、水門に人員を配置し、現地で水位や船舶の通航状況、今後の気象状況を確認しながら水門閉鎖を行います。区民の皆様のお安全・安心のため、地域へのさらなる周知について、水門管理者である国土交通省に対して申し入れをしてまいります。私からは以上でございます。

▶ 後藤教育総務部長

私からは、通学路防犯カメラについてのご質問にお答えいたします。

初めに、通学路防犯カメラ設置事業の成果についてですが、議員のお話にありましたように、保護者や地域の方々の安心感の高まりや通学路における犯罪の抑止力を高める効果のほか、警察からの捜査照会により容疑者の検挙に結びつくケースもあったというふうに聞いております。

次に、防犯カメラの増設についてですが、国が策定した登下校防犯プランの中で、緊急合同点検や危険箇所の重点的な見守りのほか、防犯カメラの設置は有効な安全対策の取り組みとして示されております。これまでも区は、PTAや地域の方々と意見交換しながら、優先順位をつけて各校5台の防犯カメラを設置してまいりました。今後は、より一層通学路の安全確保を図るため、防犯効果の高い場所の選定方法など、通学路防犯カメラの増設について検討してまいります。私からは以上です。