

小倉りえこの質問及び、区長・教育長からの答弁

質問項目：



【港区のまちづくり】

1. 人口増加に対応するまちづくりについて
  - 港区定住促進指導要綱の住宅附置の見直し
  
2. 地域のためのまちづくりについて
  - 区有施設を活用した電線類地中化
  - 建築計画に関する情報提供のやり方の改善を
  - 駐車施設のあり方について検討を
  
3. 区民発意のまちづくりについて
  - まちづくり協議会の理念を理解したまちづくり
  
4. 国際化のためのまちづくりについて
  - 適切な立地に国際交流スペースの設置を

【港区の教育】

1. 国際学級のあり方について見直しを
  
2. 小学校に教科担任制度の導入を

\* 一般質問とは、区議会定例会の場において、議員が区政に関して広く説明や報告を求めたり、将来に対する考え方などを区長と教育長（教育関連の場合）に質問することです。

平成 31 年第 1 回定例会にあたり、武井区長 及び 青木教育長に質問をさせていただきます。

今の港区のまちづくりは誰のために向けたまちづくりなのかわかりにくくなってきています。港区がまちを作るのではなく、まちが行政以外によって作られているという感じがします。昨年は南青山の施設整備で港区はとて有名になりました。良いか悪いかは別として「なぜこの場所なのか」という、疑問の声が挙がったことに違和感を感じた区民はいなかったと思います。このような疑問がある背景には「港区が主導してどのようなまちづくりを行ってきたか」が見えにくいからなのではないでしょうか。

港区が実践しているまちづくりは施設整備や制度整備など、ハード面ソフト面のバランスによる「区に暮らす区民が暮らしやすいまち」に繋げるトップダウン型、そして、区民が実践するまちづくりは住民自治の拡充やコミュニティづくりなど、自分たちでできる範囲の中でのボトムアップ提案型になります。一方通行だったまちづくりが、住民の声をと求める声が多かったからこそ行政側はそれを理解し、地域を大切に、地域の特色や実情を理解し、このような気持ちに寄り添う関係ができてきました。

その中で支所改革もあり、支所中心・地域中心の草の根型のコミュニティづくりが役割であると、業務がそうシフトしてきたようにも見えます。とても素晴らしいことであり、ありがたいことではありますが、港区の人口増加と発展、それに伴う住民層の変化、社会経済・社会情勢の変化などの外部要因の流れに追いつかず、本来の行政が担うべきまちづくりはどこに行ってしまったのか、そう感じます。

目の前の地域課題をどうやって対処するかに終始追われているようにも見えるようになりました。地域中心になりすぎて、全体構造が見えていないのではないかと心配することもありますし、行政が考えていたはずのまちづくりは機能が縮小し、港区で今できる範囲の中でまちづくりをしようと、そのような流れになってきているのだったらとても悲しいことです。

施設整備ひとつとっても、「空いている用地がそこしかなかった」というのは立派な理由であると思います。ただ、別の視点でみると「なぜ空いてる土地がそこしかないような都市構造を作ってきたのか」、「外部要因との因果関係の検証はされてきたのだろうか」、「そもそも港区は外部努力によってまちづくりが出来上がることについてどう考えているのだろうか」と、区役所の職員のみなさんの頑張りを評価しにくいことが頭をよぎります。

私は港区に「地域のまちづくり」から「全体の都市構造づくり」を今一度推進してもらいたいと思います。ポリシーを持った地域のまちの構造、都市の構造の中で、区民ひとりひとりが港区に暮らしてよかったと思えるような安心の設計図を、港区が責任を持って考え直し、作り直していただきたいと切に願っています。

それでは質問にはいります。

**<はじめに人口増加に対応するまちづくりについてです。>**

人口増加による施設用地の整備が追いついていないと、以前より申し上げてきました。住宅の確保と良好な市街地環境の整備を図り、多様な人々がいきいきと暮らせるまちの実現に寄与したいと、港区が「港区開発事業に関わる定住促進指導要綱」を策定したのが平成 3 年です。

この時代の港区は人口がじりじりと低迷し、どのように人口減少・人口流出にストップをかけるかを真剣に考えていた時、そこで打ち出されたのがこの定住促進指導要綱と思われま。人口を増やすため開発事業者住宅の設置義務を課す、暮らしやすくするための生活利便施設の設置など、暮らしやすい港区を作るための重要な措置でした。

それが策定されてから今年で 28 年が経過します。港区の人口はその時から約 10 万人増加しました。これまで時代の変化のニーズに対応するべく必要に合わせて見直しが行われてきましたが、今度は別の観点から新たな見直しを行い、今直面している課題に対応する時期なのではないでしょうか。

例えば保育施設設置の大部分を民間に頼らなければならなくなった人口増加、追いつかない全年齢の施設整備、足りない学校教室、一向に増えない生活利便施設や保育施設を設けた新規建築など、未だに人口増加を推奨しているようにも取れる定住促進指導要綱の存在が理由のひとつと考えます。制限と緩和はバランスです。まずはこの定住促進指導要綱を今のニーズに合うよう見直し、日々苦悩されている課題を持つ区長部局の支援になるまちづくり・都市づくりをしていただきたいと思います。そこで質問いたします。

- 現状の港区開発事業に係る定住促進指導要綱では、良質な住宅または生活利便施設の附置が選択可能となっています。良質な住宅としてみている高齢者等配慮対策住宅及びサービス付き高齢者向け住宅は必要と考えますが、他の住宅については選択肢から外すことで生活利便施設の附置をより強く求めていくことが必要と考えます。今後の定住促進指導要綱の見直しについて区長の考えを伺います。

**<続きまして、電線類地中化について伺います。>**

既存市街地・既存住宅地にどのように都市機能を持たせ、暮らす区民の生活を維持できるか、住み慣れた地域で暮らし続けることができるかの設計図を、港区にもう少し注力していただきたいと思います。持続可能なまちづくりは決して建物の耐久性や都市発展に留まった話ではありません。暮らしにくくなったと去る人以上に人口を補填するための定住促進でもありません。いかに住みやすく暮らしやすさを残すか、古いものを残して新しいものと調和させるか、都市型発展を継続する港区で継続して考えていただきたいものです。

どんどん街は新しくなり、開発された技術によって都市機能は発展し、開発による緑地整備や電線類地中化など、行政単独では推進が難しかった事業が民間企業との協力で可能になってきました。その中で東京都では無電柱化に関しての条例を策定しています。

東京都無電柱化推進条例の第 1 章 6 条に『都民は無電柱化の重要性について理解と関心を深めるとともに、都が実施する無電柱化の推進に関する施策に協力するよう努めなければならない

い』という、なんともざっくりとした推進条例であっても港区内において、都道や国道の無電柱化は進んでいます。

しかし私たち港区の課題は区道です。港区の区道においては、整備された路線は各電線管理者による単独地中化がほとんどを占めており、これは港区が行う指導・誘導があつてのものとは思いません。

しかし、歩道の幅が 2.5m 未満における通りの電線類地中化が依然課題として残されており、小型化技術の発展・発達を待つ以外に方法はないのだろうかと常に疑問に感じます。

一番の大きな課題はトランスと呼ばれる地上機器の設置が特に困難であり、電柱 1 本の撤去につき、地上機器約 2 台を設置しなければならないとも聞きます。また、様々な配線方式があり、表通りの電柱は撤去されても、裏通りには残ることも地中化のひとつであるとのことですが、現状では開発の進むエリアや歩道の広い区道しか対策を講じることができません。そこで質問いたします。

- 密集した市街地における電線類地中化に関し、区有施設があれば周辺の地中化を推進するため、既存の区有施設内に地上機器設置を積極的に図ることも、課題となっている区道の電線類地中化の促進ができるのではと思いますが、区長の見解を伺います。

**<続きまして、建築計画に関する情報提供についてです。>**

身近なところで何が起きているかわからない、これが残念ながら今の都市の現状です。事業者による開発事業、公共施設の整備事業、官民関係なく住民は情報に翻弄され、公式な情報は自ら努力して取りにいかないことには入手しにくい仕組みとなっています。

情報提供のあり方ひとつとっても、誰が誰にどのようにどのようなツールを用いるか、正しい情報提供のあり方に疑問を呈される時代になってきました。それに関わることのひとつに、

「港区中高層建築物等の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例」というものがあります。この条例では、建築の際の説明会情報提供をする際に基準を設けており、計画建築物の高さの水平距離を基準とし、建築物の壁面からその高さと同じ水平距離、通称で「1H」の範囲内に居住する人を「隣接関係住民」、2 倍の水平距離の通称「2H」の範囲内に居住する人及び土地建築物の権利を有する人を「近隣関係住民」と位置付けています。

平面の地図上でコンパスでぐるりと円を描くように、建築する建物の高さ分の距離内 1H の「隣接関係住民」には全世帯を対象に説明会等の情報提供を義務付けていますが、その 2 倍の距離となる 2H の「近隣関係住民」には、説明を求められた場合にのみ情報提供を行います。基本は建物の高さが 10 メートルを超えるもの、用途によっては 10 メートル以下の建物にも適応します。

個人が建設する施設、民間が建設する施設、そして行政が整備する施設、公平性を持って平等にこの条例に基づいた説明義務がありますが、このように建築物の高さで情報提供範囲が異なるのは、陽当たりや風通しなど、生活環境に及ぼす影響によることが理由とされています。生活に影響が出ることの配慮があることから、地域との間で理解を得るための、重要なプロセスであることは間違いありません。ただ、隣接か近隣か、基準となる距離から少しでも外れた場合、情報入手の手段が大きく変わってきてしまうのです。

建物や道路、公園などが街を作ると同時に、人もまた街を作っていきます。どのような街になるかは、何が建設されるかによると考える人もいれば、どのような関係性が形成されるかによると考える人もいるでしょう。まちづくりという観点では、もう少し地域の方が知ることができ、手段が増えるとより一層の理解が得られるのではないかと思った事例がいくつもありました。

今、セキュリティの高い集合住宅が増えており、全戸配布の手段も限られてきています。地域の最小単位である町会も加入減少で、情報共有できる範囲が限られてきています。ICT を用いた情報発信も触れる機会がなければ届きません。

どのような建物ができるのか、どのような施設ができるのか、それをどこまでの範囲で地域に暮らす方にお知らせすべきか、これは行政も不動産所有者も住む人も、頭を悩ませる問題であることは充分理解をしています。

地域に住む多くの方に情報を提供できれば、寛容な理解に繋がりますが、同時に紛糾する要因を増やす可能性も出てきます。個人宅の建て替え、個人が所有する集合住宅、企業が建設する建物、そして公共が整備する施設など、誰が主体となって整備をするか、用途は何かによってこの建築物等紛争予防条例に定められた基準を変更する努力も必要なのではないでしょうか。そこで質問いたします。

- まちづくりは地域づくりでもあります。説明対象者の範囲や説明が必要な建物用途の取り扱いには、改善しても良いと思われる点がありますが、区長の見解を伺います。

**<続きまして、駐車場の設置義務及び荷捌き駐車場のあり方についてです。>**

東京都の駐車場条例における「駐車場の附置義務」は、ある一定の大きさ以上の建物を建築する際に、一定数の駐車場を設置しなければならないという義務のことです。平成 26 年の東京都条例改定により、特別区でも「低炭素まちづくり条例」を制定し「駐車機能集約区域」と「集約駐車施設の位置と規模」を定めれば、東京都駐車場条例の規定を適用しないことになりました。

都条例改正から 5 年、港区は 23 区内で最初にこの低炭素まちづくり条例を定めることとなり、附置義務台数の適正化を行います。

これまで必要だった附置義務台数の約半数程度に収まるであろうという見込みで、駐車需要と供給のバランスが、今の時代の実情により合うよう修正するのはとても素晴らしいことです。

港区低炭素まちづくり条例によって期待される一番の大きな変化は、この「駐車場の附置義務緩和」です。駐車場を設置しなければならない大きさの建物を町中にたくさん建てることより、この義務を緩和してまとまった場所に駐車場を集約することができることで、不要な駐車場付きの建物が乱立するのを防ぎコンパクトなまちづくりが可能となります。

しかし、駐車施設集約化はまとめて設置できるだけの十分な広さの敷地が受け皿として存在することが前提であるため、再開発などの広大な敷地の都市整備と並行で推進しなければ、地域ルールを作りにくいという難点も同時に挙げられます。

国土交通省が提供している統計によると、全国において自動車の保有台数は 20 年間で約 1.3 倍にとどまる中、駐車場台数は約 2.6 倍に増加しており、特に東京 23 区内においては過去 10 年間で自動車保有台数が約 0.89 倍と減少する中、駐車場台数は約 1.25 倍に増加しています。国内において、自動車の駐車場は主に 4 種類に区別されます。公共主体の都市計画駐車場、民間主体の届出駐車場、民間主体の路上駐車場、そしてやはり民間主体の附置義務駐車場です。設置数としても民間設置の駐車場の数が公共設置の何百倍といった数となっており、都心部に駐車場が過剰に整備された理由の大きなひとつとして、一定規模以上の建物が建築された場合に課せられる、駐車場附置義務が様々な面で社会的損失が発生しているとまで言われるようになりました。

都条例の附置義務設置台数には複雑な計算式があり、商業地域や近隣商業地域における特定用途や非特定用途、基準床面積に至ってはおよそ 250m<sup>2</sup> から 350m<sup>2</sup> に 1 台の駐車場を設置しなければなりません。原則敷地ごとに設ける駐車場の整備が街中に点々とあることで、歩行環境の悪化や街並みの分断が課題とも言えます。

例えば小規模店舗が集合する商店街のような商業地では、老朽化による建て替えはもちろのこと、近隣との合築でもっと効率良い商業活動を視野に入れることも将来的にあると思われます。ただし、これによって一定の延べ床面積を超える建物を建てることで敷地内に駐車場附置義務が生じるところも出てきました。



1 階部分に予定していた店舗の有効活用ができなかったり、車で来街者を想定していない建物にも附置義務が生じることでデッドスペースとなる可能性もあり、商店街は店舗数の減少だけでなく商店の集合体という特色を失うことになるでしょう。1500m<sup>2</sup>を超える建物に駐車場の設置を義務付けることは、それ以下の小規模建物に同様に自転車の駐輪場の設置を義務付けることに等しく、店舗だけでなく地域の商業活動に制限を設けてしまうことは良いことと感じません。

その他、仕入れや集配など商業活動に携わる車両のための駐車施設のあり方が問われています。乗用車のための駐車場は過剰にあるものの、荷捌きのための駐車施設は全体的に不足しているという東京都の見解は変わりません。そこで今回の低炭素まちづくり計画のように、共同駐車場と共同集配を推奨する流れが主流となってきていますが、これだけを解決法として定めて欲しくないのです。

商店街では、建物の規模も小さく荷捌き駐車場の附置義務者ではないケースが多いです。そのため設置される荷捌き施設はほぼ無いに等しく、設置されているとしても建物所有者のためであり、共同で使用できるものではありません。このため商店街の規模や構成する店舗の業種形態によっては、共同駐車場の設置の賛同は得られにくく、まして共同集配は実態に即しません。なぜなら、にぎわいの創出を目的とした大規模商業施設とは事情が異なるからです。

駐車場の集約化は低炭素社会の取り組みの一環として推進されることは理解しますが、指定された地域以外、ひいては港区全体の中で合理的・効果的に成果が出せる仕組みを、商店街のケースからも考えていただきたいと願っています。そこで質問いたします。

- 低炭素まちづくり計画に基づく駐車機能の集約化は是非進めていただきたいと思いますが、更に地域の実情に応じた駐車場のあり方についても検討していただけないでしょうか。区長の見解を伺います。

**<続きまして、区民発意のまちづくりについてです。>**

ボトムアップ型の住民主体のまちづくりを推奨する港区では、港区まちづくり条例が策定されています。住民同士が協力し活動を支援するため、この港区まちづくり条例を活用した区民発意のまちづくりが可能となっています。現在 11 のまちづくり協議会が区に正式登録されていますが、このうちいくつかの協議会設立目的は「地区計画への反映」です。

建築に関すること、例えば景観であったり高さ、建設する際の空地の設け方、商店街・近隣地域内における性風俗店舗の出店制限などが挙げられます。数年間このような活動や相談に関わる中で、常に疑問に感じることがあります。このような地域のささやかな要望を実現するために、行ふべきまちづくりは区民によるものである必要があるのでしょうか。

港区まちづくり条例を活用したまちづくりはルールが複雑で、地域ビジョンを制定するにも地域ルールを制定するにも、登録エリア内の住民や土地所有者の合意が必要です。しかし開発業者による集合住宅などの建設では近隣住民に説明会を設けますが、一定数以上の合意を取得する必要はありません。

地域住民には厳しいまちづくり活動が求められ、行政や事業者が進めるものにそれが無いことに納得している区民はごく少数と思われるます。まちづくり協議会のほとんどは独自の特別なルールを設けてもらいたいものではありません。ごく普通の、当たり前の暮らしやすい・住みやすい・素敵な地域になってもらいたいという願いひとつです。そこで質問いたします。

- 「地域を守りたい」という背景には脅威にさらされていることも同時に意味します。区長の目指す港区の姿、まちづくりマスタープランに示される港区の将来像、区民が安全・安心に暮らし続けられる港区にするには、まちづくり協議会の目的をもっと行政に理解していただくとともに、支援のあり方や運用の見直しをしていただきたいのですが、区長の見解を伺います。

**<続きまして、国際化のためのまちづくりについてです。>**

4 月から改正出入国管理法の新制度導入がされることから、国内における外国人人口に変化が予想されます。港区全体においては元々約 8%、一番多い麻布地区では約 12%と、前々から自

然に共生をしています。日本国内においてもこれまでグローバル人材、国際人などのいわゆる「国際化」というキーワードが席卷し、国際理解教育や外国人居住者相談などの充実が求められてきました。

港区は国際学級や日本語学級というような公立学校での受け入れを充実させ、生活者に向けてはやさしい日本語の使用や日本語教室、コンサルティングなど親切丁寧なサービスを提供することで、共生社会を構築しようと努力をされてきました。港区は国際色豊かな地域です。大使館がたくさんある理由だけではありません。

外国人にとっても暮らしやすく、安全で魅力的な街なのでしょう。国籍・文化の垣根を取り払った上でも、このように感じてもらえるのは非常に素晴らしいことと思います。

しかし、外国人向けの集合住宅の建設や、その近隣にインターナショナルスクール誘致など、最近の開発動向はまるで外国人居住区を作ることがグローバル都市であるかのごとく、共生地域の中での棲み分けを推進するような計画も少なからずあるのも事実です。

国際化を推進していく地域において、解決しきれていない課題があります。それが国際交流です。港区では国際交流に関する情報発信や、日本人との相互交流を推進するための拠点として、国際交流スペースを設置しています。この国際交流スペースは一般財団法人港区国際交流協会が管理をしています。この港区国際交流協会の前会長、港区名誉区民でもあった、故兼高かおるさんは生前次のように述べておられました。

「港区は 80 を超える大使館や多くの在住外国人・来訪者など、様々な異文化に触れる機会に恵まれたまちです。互いの文化や心の交流は代え難い豊かさとなって深く心に留まることでしょう。港区国際交流協会はそうしたきっかけづくりのお手伝いをするためにあります。世界に開かれたふれあいのあるまちづくりにご参加いただきたいと思います」

港区が設置する国際交流スペースは、都営北青山一丁目アパートの地下に位置していますが、建物管理者の東京都との契約の中で大きな看板や標識を掲示することができません。場所もわ

かりにくいと、国際交流の起点であると施設の認知度を高めるために非常に苦勞をされているのではないのでしょうか。港区が目指すこれからの国際化推進を実現可能にするためには、もっと利便性が高く、区の戦略に合致する地域・場所に国際交流スペースを設置する必要があると考えます。

港区の国際化を進めていくには、様々な理解、特に区民レベルにおける相互理解が必要であって、国際交流に特化する場所というものは、これからの港区にはなくてはならない施設です。生活相談や語学教室など港区に暮らす外国人に向けた重要なサービスを提供できる場所でもあり、適切な立地を選択し、施設を設ける必要があります。そこで質問をいたします。

- 国際交流スペースは利便性の高いエリアに設けることが、港区の国際交流にとってプラスとなります。外国人生活者率の多い麻布エリア、今後企業の再開発で国際交流拠点が設けられるという品川エリアなど、港区としても国際交流の拠点を定めていくことについて区長の見解を伺います。

**<次に港区の教育について伺います。まずは国際学級のあり方についてです。>**

需要に応え、国際学級を設置する区立小学校が 1 校から 2 校に増えました。長期滞在をする外国人家庭も増えていますが、本来の国際学級の設置目的は「短期滞在後に母国に帰国する外国人児童」向けとされています。国際学級は外国人児童に対して英語による日本式の教育を展開するもので、日本語学級は日本語の習得を目的とするもので、ふたつの学級の性質は異なります。

長期滞在を予定しているのであれば、入級面談時により学校生活に馴染むことができるように日本語学級を勧めるなど、個々に応じて適切な教育を受けさせるべく対策を取られていると思われませんが、その反面、国際学級継続のために外国人児童を入級させなければというプレッシャーも同時にあるのかもしれない。

港区の公立学校においては、特色を出す教育方針が各校で打ち出されています。学校長に多くの判断が委ねられているとされていますが、国際学級や日本語学級など全体の特別支援や組織、体制の改革は行政の役割です。その中で、港区のような外国人人口が多く、国際環境豊かな地域においては、外国人と共に学ぶことのできる環境が国際理解の向上に繋がることが研究成果にも顕著に現れたことで、国際学級の存在意義はとても重要なものとなりました。ぜひ今後とも安定して適切な運営を行なっていただき、必要な児童の受け皿として港区の教育の向上に繋げていただきたいと思います。そこで質問いたします。

- 国際学級のあり方というものを、一度考え直す時期ではないでしょうか。2校に増えたことで、各学校が打ち出す異なる特色のように、国際学級も差別化が図られていくべきなのか、それとも差がないように扱っていくべきなのか、これからも入学希望が増えると予想される国際学級が向かうべき方向性、またどのような運営をしていくかを教育長に伺います。

**<次が最後の質問となります。>**

2020 年度から変わる学習指導要領で、小学校高学年における英語授業が教科化されますが、これを機に区立小学校の組織改革の実施も検討するべきかと思っています。具体的には教科担任制度の導入です。

現在の港区は複数担任制度で学級内の児童のきめ細かな学習指導をしています。しかし、日本の公立小学校の基本的な考え方の中では、学級という集団はとても大事とされ、担任以外の教員や事務員を十分に配置するということには繋がりにくくなっています。そこで、教員がなんらかの形で授業に専念できる環境を整えることができれば、教員の働き方改革に十分にプラスになりますし、専門で専念できることで子供達により良い指導ができるのではないかと考えました。

教科担任制の大きなメリットは、教員の基本的な業務改善が挙げられます。特に授業準備の効率化、分担による負担軽減だけではなく、多くの教員が子供達の指導に関わることでより一人一人の良さを伸ばすこともできるのではないのでしょうか。結果として充実した質の高い授業を

提供することもできますし、授業研究や教材研究、その他の事務業務など、教員が精神的にも体力的にも余裕ができるようになると思われま

す。教職員定数配置も小学校教員養成過程のあり方にも、まだまだ課題は残されておりますし、教科担任制度を導入することによる教員・児童のメリット・デメリットもあるのは事実です。しかし相対的に考えて、例えば高学年でこの教科担任制を導入することだけでも、アドバンテージが大きいのではないかと考えます。そこで質問いたします。

- 本来であればもっと事務員を増やしていくことで教員としての本領を発揮できる環境が整備されることが一番望ましいのですが、教員・児童のためにも区立小学校に教科担任制度を積極的に導入することについて教育長の見解を伺います。

以上で質問を終わります。ご静聴ありがとうございました。

**答弁（武井雅昭 区長）：**

ただいまの自民党議員団の小倉りえこ議員のご質問に順次お答えいたします。

最初に、**人口増加に対応するまちづくり**についてのお尋ねです。

区はこれまで、大規模な開発事業に住宅を誘導し、人が住むことによってもたらされる、人々の暮らしとうるおいや、にぎわいのある街づくりを推進してまいりました。さらに、平成 15 年に定住促進指導要綱の一部を見直し、住宅に加え、新たに生活利便施設を付置するとともに、その後も社会情勢の変化に合わせた改正を行い、良好な住環境の整備に努めてまいりました。今後も、人々が暮らしやすい、うるおいとにぎわいのある街づくりを推進するため、必要な見直しを行いながら、定住促進指導要綱を適切に運用してまいります。

次に、**地域のためのまちづくり**についてのお尋ねです。

まず、**区有施設を活用した電線類の地中化**についてです。区はこれまで、歩道が狭い区道においては、三田図書館やサンサン赤坂など、区有施設内に地上機器を設置することで、電線類の地中化を進めてまいりました。現在、「(仮称) 港区子ども家庭総合支援センター」の敷地を活用し、地上機器の設置を検討しております。今後も、限られた道路空間の中で電線類の地中化を推進するため、区有施設への地上機器の設置を検討してまいります。

次に、**建築計画に関する情報提供**についてのお尋ねです。紛争予防条例では、住環境に及ぼす影響を考慮し、事業者に対して計画内容の事前周知を義務づけております。区は、現在、まちづくりの機運が高まり、協議会などの組織により、まちづくり条例に基づいて活動している地区を、説明対象に加えていくことを考えております。また、建物用途については、社会情勢の変化にも機敏に対応するために、単身者向け長屋を、新たに事前周知の対象として追加するワンルーム条例の改正案を本定例会に上程いたしました。引き続き、区民の皆さんにわかりやすく、丁寧な説明となるよう、事業者を指導してまいります。

次に、**駐車施設のあり方**についてのお尋ねです。区は、低炭素まちづくり計画に基づく、駐車機能を集約する区域として、「環状 2 号線周辺地区」と「品川駅北周辺地区」の 2 地区を定めるとともに、施策を推進するため、「六本木交差点周辺地区」と「浜松町駅周辺地区」を検

討地区として追加いたしました。しかしながら、区内全域で、この施策を展開していくことは、駐車場法等の法令を順守する必要があるため、現状では、困難な課題と受け止めております。今後も法令改正等の動向を注視し、国や東京都、民間事業者とも連携・協働しながら、駐車施設の適正配置と技術革新による新たな交通手段への対応に取り組んでまいります。

次に、**区民発意のまちづくり**についてのお尋ねです。区は、まちづくり条例に基づき、住民、企業等地域の皆さんが地域の特性に応じ、安心して暮らせるまちづくりへの独自の合意形成に向けた活動を支援しております。これまでも、5年に限定されていたビジョン登録の有効期間を毎年更新できるよう制度を改正するとともに、地区まちづくりルールの認定後の活動が継続的に実施できるように助成制度も改善してまいりました。今後も、各地区総合支所と街づくり支援部が連携して地域に入り、まちづくりに関する相談や情報提供を充実させるとともに、引き続きまちづくりの制度や活動への助成の充実に努めてまいります。

最後に、**国際化のためのまちづくり**についてのお尋ねです。国際交流スペースは、区民の自主的な地域社会貢献活動の促進を図るとともに、地域社会における外国人との交流・共存に寄与することを目的として、平成21年に北青山のコミュニティ施設に設置したものです。国際交流団体等の活動の場として現在12団体にご利用いただくとともに、港区国際交流協会が実施する語学教室や国際交流イベント、相談事業等に広く活用されております。今後も、地域における国際交流の場が区内に一層広がるよう、検討してまいります。

よろしくご理解のほどお願いいたします。教育に係わる問題については、教育長から答弁いたします。

**答弁（青木公平 教育長）：**

ただいまの自民党議員団の小倉りえこ議員のご質問に順次お答えいたします。

港区の教育についてのお尋ねです。



まず、**国際学級のあり方**についてです。国際学級では、外国人児童に、日本の教育を英語で提供することにとどまらず、一人ひとりの習熟に応じたきめ細かな指導を実施し、学力に差を生じさせないことが重要です。このことから、教育委員会では、今年度新たに東町小学校と南山小学校の国際学級連絡会を開催し、両校の教材開発や指導法について情報交換を行いました。今後は、両校の連携をより密にし、国際学級で児童を指導するイングリッシュ・サポート・ティーチャーの指導力を、さらに向上させてまいります。加えて、両校の特色ある学校行事を充実させ、外国人と日本人が日常的に交流し、共に成長できるよう国際学級を運営してまいります。

最後に、**小学校に教科担任制度を導入すること**についてのお尋ねです。教科担任制度は、複数教科を担当する小学校の学級担任にとって、教材研究の負担が減り、より深く担当教科を研究できるようになるほか、児童にとっても複数教員から、より質の高い授業を受けられる効果があります。こうしたことから、現在、一部の小学校では、学級担任同士が、互いの学級で専門性を発揮した授業を行っているほか、小中一貫教育校においては、中学校の教員が小学校で授業を実施している学校もあります。今後は、現在、各小学校に配置している区費講師を、算数の少人数指導などの一部の教科に限らず、校長の方針に基づいて他の教科にも配置することができるようにすることで、学級担任の負担軽減とともに、授業の質的向上を図ってまいります。

よろしくご理解のほどお願いいたします。