

小倉りえこの質問及び、区長・教育長からの答弁（全容）

質問項目：

【連携事業】

全国連携を通じた港区の成長について
近隣・周辺区との連携について
企業連携について



【行政評価制度】

政策評価に用いる事業の成果・指標について

【区道における自転車ナビマーク】

道路管理者として自転車ナビマークのあり方について
啓発すべきターゲット層について

【港区観光ボランティアガイド】

地域通訳案内士との差別化について
ネイティブボランティアガイドについて

【国際理解教育】

2020 年以降の英語教育について
国際学級のあり方について

* 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 30 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。

まず始めに、全国連携の取り組みについてです。港区が連携する自治体は多く、港区役所の部署名も『自治体間連携推進』から『全国連携推進』と名称が変わり、全国との繋がりを更に強くしていこうという港区の姿勢をまず評価させていただきたく思います。

平成 26 年度から開始した 特別区全国連携プロジェクトにより、特別区長会や東京 23 区は 関西や東北などと連携協定を結び、経済の活性化やまちの元気に繋げる取り組みを始めています。そもそも地域連携は東京を含む 全国各地域がともに発展・成長し、共存共栄を図ることが目的とされ、地方がある上で東京都、ひいては港区があるという点を大切にしたいという区長の考えは素晴らしいものと感じています。

区民の認識の中でも、区内で地方物産展を含む食に関する連携、サマースクールのような自然体験に関する連携、有事の際の防災物資供給の面などにおける連携がよく知られています。この他にも、区と様々な分野で連携・交流のある自治体の観光パンフレットを本庁舎に置いたり、港区民に向けて全国各地の魅力を紹介するなどしていますが、港区が求める全国連携のあり方について疑問の声が少なからずあることも事実です。

特に産業経済の分野では、人口の多い都心にビジネスポテンシャルが集中してしまうため、地方にしてみればとても良いことでありますが、港区にとってはどうでしょうか。都内・区内業者の立場では販路拡大含め、海外にしか帰路を見出せないようになるか、また廃業せざるを得ないかと不安の声もあります。

全国連携の基本姿勢は win-win であることが前提と考えますが、現時点では防災や教育観点以外での可能性や広がりを見せるまでには至っていません。港区としてもこれからのところであると思いますが、自治体連携が開始され既に数年経過している中でどう港区と全国を繋げていきたいのか、繋げることでどのように新たな分野で連携が見いだせるか、区が打ち出す方向性に関心と期待は大きいものです。そこで質問いたします。

この全国連携の取り組みにおいて港区がどう成長しているか、区長の見解を伺います。

次に、近隣・周辺区との連携についてです。全国連携の中でも、近隣・周辺区と近いエリ

アでの連携をあまり聞くことがありません。過去の議会の指摘や提案の中で、周辺区との関わりを重視すべきと一番多かった意見が自転車シェアリングについてであり、これは狭い都市部だからこそ近隣区と連携して効果が発揮され、成功事例として拡大を続けています。

ただ、良いことばかりではなく、各区で抱える課題の中に必ず共通のものはあるはずです。港区がリーダーシップを発揮して、課題解決や発展のために近隣・周辺区を巻き込んだ政策立案の視点も必要になり、隣接しているからこそ検討が必要なことも今後出てくるかもしれないと感じます。

例えば医療分野であれば、台場地域に急性期病棟がないことから江東区や品川区と連携が出来ると素晴らしいです。交通機能という観点では東京駅を有する千代田区・中央区との連携は必須、観光分野においてはリニア新駅の品川駅が日本の玄関になると言えど、空港を有する大田区無しには実現しない話ですし、羽田から港区に来るには避けて通れない品川区との連携があるともっと発展できる可能性もあります。

発災時の帰宅困難者対策の視点でも、昼間人口の差が大きい港区では区外からの通勤者を念頭に置いた対策に重点を置いています。周辺区で被災した港区民を安全に帰宅させる対策等も重要となるかもしれません。このようなことから隣接している区との協力は必須であり、避けられないと思われ。是非足元から見直しをしていただきたく思います。そこで質問いたします。

港区で成功した取り組みを広げるべく近隣区にも協力を要請する、また他区で成功している取り組みを港区にも取り入れる、このような視点も港区から広がる将来の広域連携の発展に寄与すると思いますがいかがでしょうか。

次に、企業連携についてです。先ほど申し上げましたが、全国自治体の他、都内において共通の課題を抱える区は多いです。この数年、複数の議員から連携に関する指摘や提案がいくつもあった中で、一番多かったのが自転車のことに関してだと思います。自転車シェアリングに関しては結果的に採用する他区を含めた行政の判断もありますが、実際に実施してくれる企業があってこそのもので。2020年東京大会においても港区の推進に企業との連携は欠かせず、期間と目的が明確だからこそしっかりと連携できています。

平成 30 年 2 月現在、港区は 100 近くの事業者と連携協定を締結しています。例えば、医療の分野において健康づくりやがん対策で製薬企業と、地域振興や国際交流の分野において近隣の私立学校と、また安全において複数と「ながら見守り」の連携を締結し、港区をさらに住み良く、区民の暮らしに寄与する取り組みが展開されています。どれもすべて素晴らしい内容の協定ではありますが、締結後の話やどのように発展しているのかなど、その後の話はあまり聞きません。連携後の継続に苦戦しているとも取れます。

区内に本社を持つ企業も多く、多岐に渡る分野に置いて連携が可能な企業が多いことが港区の特徴であり、大きな利点です。現在では協定を締結することが最終目標となり、単発のイベントや事業など短期間で終了してしまっているようなことが多数あるのではないかと感じることもあり、非常にもったいないと感じることも少なくありません。4 月からの組織改正で企業連携推進担当が新しく設置されますが、今までの業績や課題を振り返ってみることも重要です。そこで 2 点質問いたします。

これまでに港区にもたらされた企業連携による成果はどのようなものか、区長に伺います。港区が直面している企業連携に関する課題は何か、区長の見解を伺います。

次に、行政評価制度についてです。港区基本計画・実施計画の後期 3 年改訂にあたり、付随する各分野におけるプランや計画も同時に改訂が行われます。予算や決算、また今後の方向性などを決定付けるため、設定目標の達成状況から判断される業績評価が元となっていますが、このような目標管理だけでは自治体が成長可能な様々な機能が失われているような気がします。

評価を実施するにあたって誰からも見やすく、丁寧で親切的な成果が数値の変動です。ゼロかイチかの実施の有無、増加、削減、割合の変化など、特定の事業推進のために取り組む事業の成果としては非常にわかりやすいですが、過去数年、行政評価委員会の委員より成果目標や活動指標の設定について改善をすべきとご意見をいただきながらも、残念ながら未だ求められる方向へ修正がされていないように見えます。

その中でも、区が行う政策評価については改善が早急に行われることが重要なのではないかと考えます。数値を評価として良いもの、数値より質で評価を求められるもの、事業は様々あり、例えば保育需要に関しては、保育園の増加という課題に対する結果として件数という数値評価は良いでしょう。

その一方で、地域振興課及び各総合支所協働推進課の事業の中に、『地域住民が地域に密着した情報を手軽に入手し、活用できている』とする目標では地域情報誌の発行数が指標となっています。これはマンション建設が進み人口が増加すれば自然と達成しますし、予算を費やすことでも容易に達成できることです。本来であれば、『情報をもとにどのように活用できているか』という手法と結果をみなければならぬものですが、このように事業によっては同じ数字評価でも評価結果の質が異なることも少なくはありません。

まちづくりの点においても、『地域住民の発意と合意に基づく都市ルールの確立』とする目標では、地区計画が定められた区域数が指標となっています。しかし、区が達成と判断した地区計画数は区と事業者による大規模開発を含む、区有地が含まれることもある場所がほとんどです。

区内では条例に基づくまちづくり組織が登録され、平成 29 年 12 月時点で 9 組織が登録されていますが、地区計画を制定するためのハードルは高く、区民発案のまちづくり協議会の活動による地区計画制定は条例制定以降、今までひとつも達成できていないのが現状の港区です。その地域にふさわしいまちづくりをどのように進めたいのか、事業者主体のまちづくりから守っていけばいいのか試行錯誤をしている協議会が少なからずある中で、地区計画数だけでは都市ルールの確立ができていないか評価することはできません。

このように、活動指標は本来の港区行政・事業の質を高めていくこととはかけ離れたものも少なからずあり、どのように改善を図るのかはこれからも課題として認識し続けてもらいたいと思っています。達成度を適正に評価できる指標として設定していると聞きますが、そうは思っていない区民もおり厳しい目を持っています。

目標・指標はあくまでも通過点であり、そこに至るまでの設定外の業績評価やもたらされた結果をもとに包括的に評価されるべきだと思います。

また、行政評価委員会に関わる人員も区職員が多く、行政による行政評価の有用性に疑問があるという声も少なからずありますが、だからといって外部委員を増やせば良いというものではありません。評価そのものにもっと工夫が必要なのではないでしょうか。そこで 2 点質問いたします。

港区政策評価に用いる事業の成果目標・活動指標の見直しについて、区長の見解を伺います。そして、港区の事業の質を高めるという目的を加味した、包括的な成果目標・活動指標の設定改善、また評価方法について今後の検討の方向性も伺います。

次に、区道における自転車ナビマークのあり方についてです。昨年、港区内区道における自転車歩行者道の混在する自転車ネットワークの整備のあり方について質問をしました。その時の区長からの回答は、ルートを適切に選定し、ネットワークの整備を急ぐというようなものだったと思います。

港区の自転車ネットワークはすべての道路で整備するものではなく、自転車走行空間を効果的、効率的に整備することを目的だと聞いています。その中で国や都、警視庁とも連携して平成 25 年に『港区自転車利用環境整備方針』を策定しています。しかし、この整備方針も地域の意向がどれほどヒアリングされていたか、今になってではありますが疑問の声は少なくありません。

昨年、自転車ナビマークが町中の至るところに設置されて混乱した地域がありました。港区の自転車ネットワーク計画には含まれない区道上に、警視庁が独自の計画と目的を持ってナビマークを設置したからです。港区と警視庁が計画する自転車ナビマーク設置場所に整合性がまったく無かったことから、地域だけではなく本庁や支所も混乱していたように見えました。

交通管理者である警視庁が行う駅周辺自転車ネットワークは、自転車の交通秩序の整備に向けた取り組みであり、自転車利用者の意識向上や事故削減のため、駅周辺すべての道路への整備が目的とされています。そこには少なからず 2020 年のオリンピック・パラリンピック競技大会までに設置しなければならないというタイムスケジュールが何よりも優先され、設置することが目的そのものと認識されても仕方がないようにも取れます。

このことから、区道における自転車ナビマーク設置の優先順位は港区と警視庁とどちらにあるのかという素朴な疑問が湧きました。すると、港区の目的はネットワーク化の整備、そして警視庁の目的は自転車利用者の意識向上や事故削減ということであって、港区としては区と警察の計画において区道の優先順位があるものではないという考えとのことでした。これでは地域や区民が納得できるものではありません。

軽車両であるから道路を走行しなければならない、また、条件を満たしていれば自転車は歩道を走行して良いなど、自転車走行については道路交通法に基づく様々な見解や意見があります。唯一の解決策ともとれるのが自転車利用者のマナーの向上とされていますが、港区も警視庁もマナー啓発を日常的に行っているものでなく、罰則もありません。そしてその中で事故が起きた際は当事者の責任となります。そこで 2 点質問をいたします。

交通管理者と道路管理者という 2 つの異なる組織がある中で、道路管理者として区道における自転車ナビマークのあり方について区長の考えを伺います。自転車利用者のマナー啓発において、区は様々な機会を通じて自転車利用の遵守やマナーの徹底に努めていると聞きます。しかし、本当にマナー啓発が必要な方々へはこの取り組みが届いていないように思います。自転車利用ルールやマナーを啓発すべきターゲット層はどこか、そして現状について区長がどのように課題を認識されているのか伺います。

次に、港区観光ボランティアガイドについてです。2020 年東京大会開催を念頭に、港区では国内外からの観光客に対し港区の魅力を直接伝え、多様なニーズにきめ細かく対応できる観光ボランティアの育成に注力しています。公募による「ガイド企画ツアー」や受託による「まち歩きガイドサービス」などのまち歩きを実施し、今後も体験型ガイドやツアーの実施を支援していくと聞いており、ガイドをする側もされる側にとっても今後どのように活躍の場が広がり展開されていくのか楽しみのひとつとなっています。

その中で、観光に関しては国も大きく方針を変えることとなりました。通訳案内士という国家資格があります。語学はもちろんのこと、地理や歴史に詳しい、言わば外国人観光客相手のプロの観光ガイドです。外国語通訳や観光案内を行って報酬を得て良いとお墨付きを与えられた職業であり、ビジネスとして確立されています。

国は訪日外国人旅行者の受け入れ環境の整備を図る目的で、観光通訳ガイド制度における改正通訳案内士法が平成 30 年 1 月 4 日に施行となりました。この改正により今後通訳案内士は「全国通訳案内士」と名称が変更となります。そして最大のポイントは通訳案内士の業務独占規約が廃止され、今後は資格を有さない者でも有償で通訳案内業務が行えるようになるなど、通訳案内士制度の内容が大きく変わることになりました。

通訳案内士は基本、国家試験に合格した者のことを指します。この法改正により新しく制定されるのが「地域通訳案内士」です。資格を有さない者が「通訳案内士」と名乗ること

はできないので名称はそれぞれ変わることとなりますが、このようないわゆる「国家資格を有さない地域の通訳案内士のような人々」の全国展開が期待されています。

この通訳案内士制度の緩和が行われた理由のひとつに、アジア圏の言語を中心とした通訳案内士の育成が計画通りにできなかったこと、英語以外の言語のニーズを満たすことができなかったことが挙げられます。

ただ、本来国家資格である通訳案内士と比較し、この地域通訳案内士は自治体からの認定や研修を受けるだけのいわゆる民間資格のようなものです。通訳案内士制度の崩壊や国家資格の無価値化に大きな不安の声があるのも事実です。

民泊と同様、オリンピック・パラリンピックを契機とした観光事業や区民意識の変化がみられることとなります。区民や区内外の企業から個人でも十分に活動できる「港区限定の地域通訳案内士」の制定やあり方を求められることも今後あるかもしれません。

ただ、港区には観光ボランティアガイド事業というものがあります。平成 24 年度から開始されたこの事業では、平成 28 年度までに 110 名が観光ボランティア育成講座を修了し、70 名を超える方々が港区観光ボランティアの会に所属していると聞いています。平成 29 年度は 43 名が育成講座を修了し、今後さらに多くの方がボランティアの会で活動することになります。

港区が提供する講座・研修はとても充実したものだとの評判も高く、自治体では類を見ない質の高いガイド育成が進められていると評価は高いです。そのような中で、条件が緩和された地域通訳案内士制度がどのような発展を見せていくか、需要や他自治体を見守っていくことになると思いますが、港区としては既に活動している観光ボランティアガイドと差別化していく必要があるのではないのでしょうか。そこでまず質問いたします。

今後もモチベーションの低下を招かないためにも、港区観光ボランティアガイドをなんらかの形で区が認定するなどの検討が必要と考えますが、区長の見解を伺います。

多言語対応が可能な観光ボランティアの育成など、繰り返しになりますが港区のボランティアガイドの育成・支援体制は充実しています。外国語を母国語とする、いわゆるネイティブの観光ボランティアの育成も、国際環境豊かな資源や環境を持つ港区にとってプラス

になります。

地域通訳案内士の条件緩和は対応言語が英語に偏っていたこともありますし、やさしい日本語を駆使しながらでも、英語以外の言語が母語の方にもボランティアガイドとして活躍してもらう機会を作ることも充実策となります。そこで質問いたします。

港区観光体制の価値最大化のため、様々な言語のネイティブボランティアガイド育成ができるような研修体制も検討をすべきと考えますが、区長の見解を伺います。

次に、2020 年以降の英語教育についてです。2020 年は英語教育改革の年とされています。英語を楽しむ・親しむから、『できる』ようにならない教育内容に変わり、全国的に小学校 3 年生から外国語活動が必修化、小学校 5 年生から教科化が行われます。小学校 5、6 年生では過去に起こった出来事を表現できるようにする、といわゆる文法でいうところの『過去形』に触れる教育内容となり、日本語言語としての文法、文構造までそこまで理解できていない小学生に語順の違いなどに気付かせることになる計画とのことでした。

中学校においては基本授業をすべて英語で行うなど、『聞くこと』『読むこと』『話すこと』『書くこと』のいわゆる 4 技能の習得を更に強化し、コミュニケーションを図る資質・能力の育成が期待されています。港区における公立中学校では平成 18 年度から週 1 時間の英語科国際という独自の授業が開始されており、その中でも六本木中学校では港区で初めてとなる習熟度別の授業展開を行うネイティブ・コースが昨年 4 月から開設されました。

児童・生徒の国籍を含め国際環境豊かな港区ではありますが、海外の経験やルーツがない、いわゆる非ネイティブの生徒にとっても新しい挑戦ができる機会が提供されることになり、学校選択理由の上位であることを聞きました。このような習熟度別の需要は公立小学校の英語教育・国際理解教育の充実による成果が現れてきたものと思われます。

このように、港区における公立小中学校の英語教育はどここの自治体よりも進んでいます。すべての公立小学校 18 校において小学校 1 年生から国際科の授業が行われ、既に成績がつく教科化がされています。

全国展開に先立ち、港区のような先進事例の手法と効果をまとめ発表することは、公立の小学校でも素晴らしい教育を提供することが可能であると、悩む他自治体へのヒントとな

り得ることを提供する意義は大きいと思います。そこで 2 点質問いたします。

全国に先駆けた港区の教育の取り組みにおいて、どのような成果が得られていると認識しているかを教育長に伺います。次期学習指導要項では 2021 年から中学校における英語教育改革が開始されます。港区が独自で週 1 回行っている英語科国際授業ですが、どのように展開していくのか、これからの検討の方向性を伺います。

最後に、国際学級のあり方についてです。幼稚園・小学校・中学校とアカデミー制を設けている港区の教育では、各アカデミーで特色のある教育方針や到達目標を掲げています。

その中でも六本木アカデミーは今後国際学級・日本語学級を持つ小学校、充実した英語科国際を展開しつつ日本語学級を持つ中学校と、港区の中でも国際色豊かな地域を代表するように、キーワードを『グローバル』とした小中一貫性のある教育を提供する環境というものがあるのが初めて整い始めたアカデミーと言えるのではないのでしょうか。

本来、特色づくりは手段であって目的ではありません。その中で、国際学級・日本語学級という手段から、継続した国際環境を保ちつつ地域の子供が進学しやすい受け皿となる魅力ある中学校ができることで、地域の一員としての自覚を持つというアカデミーの目標に近づきつつあります。グローバル社会で生き抜く力を育てるという目標のもと、児童だけではなく保護者にとっても国際理解力というものを得ることのできる機会を提供できると、とても良い決断だったと思います。

国際学級を有する学校が増えたことから、これからも他の学校へ導入を希望する区民は多くいらっしゃると思います。ただ、国際学級や日本語学級のようなクラスは需要があって初めて供給できるものです。

現在の規定では日本国籍を有している児童は国際学級に入級することはできません。1 学年に 10 名以内と限定されていますが、外国籍だけを持ち、英語力があり、公立小学校に通学を希望する児童の数は限定的です。

国際学級が新設された際の当初の目的は、その多くが数年で帰国する外国人児童のための教育を提供することでしたが、中長期で日本に滞在する家庭も増えてきたとも聞いています。

そのような家庭の児童は将来を見据え、国際学級より日本語学級のある学校を選択することも考えられますし、これからも規定に該当し通学を希望する児童が増えていくのか減っていくのか、多からず少なからずの適正規模を保ちつつ本来の趣旨で設立された国際学級の運営に支障が出ないと保証されるのか、先の見通しは社会状況によって変わります。

昨年から国際学級も 2 校に増えたことで、学年 1 クラスに児童がまとめられることになりました。講師の確保や効率化のメリットも理解できますが、外国籍だけを持ち、英語力があり、公立小学校に通学を希望する児童の数は限定的であることから、安定的な運営を継続していただくためにも、入級等の優先順位を設けてでも資格修正の検討が将来必要になるのではないかと考えます。そこで質問いたします。

国際学級の今後はどうあるべきか、教育長の考えを伺います。

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、連携事業についてのお尋ねです。まず、全国連携を通じた港区の成長についてです。阿波踊りを縁とした区内商店街と徳島県阿南市との連携は、地域に新たな人の流れとにぎわいを生み出しました。北海道豊富町の温泉を区内の銭湯で体験できるイベントでは、区内銭湯の魅力高めるとともに、利用者の増加につなげ、多くの区民から好評を得ております。さらに、全国各地の自治体と互いの障害者就労支援施設等で生産された商品を販売し合うことで、双方の障害者の就労機会の拡大を図るなど、これまで事例が無かった福祉施策の分野にも取組を広げてまいりました。今後も、区民の皆さんと全国をつなぐことで、区と全国各地域の成長につながる様々な全国連携を実現し、その効果を実感していただけるよう取組を充実してまいります。

次に、近隣・周辺区との連携についてのお尋ねです。

区では、自転車シェアリングをはじめ、災害時における帰宅困難者対策や清掃事業など、近隣・周辺区と様々な連携を行っています。昨年 11 月に開催した「みなと森と水サミット」では、公共建築物への木材活用を積極的に行っている江東区の協力を得て、江東区の現状とこれからの取組について、区長に直接ご講演をいただきました。また昨年度、港区と同様に区政 70 周年を迎えた品川区、大田区と連携し、それぞれ見どころを紹介する展示を、東京モノレール浜松町駅 3 階コンコースで実施し、沿線の魅力を紹介いたしました。今後も様々な分野で、近隣・周辺区との連携を推進してまいります。

次に、企業連携による成果についてのお尋ねです。

区は、企業の知見や高い技術力、ネットワークなどを生かした質の高い区民サービスを提供するため、地域の企業に対し、区との連携を呼びかけています。その結果、区政 70 周年記念事業や、東京 2020 大会に向けた気運の醸成、企業が日常業務をしながら高齢者の見守りを行う事業、がん治療に伴う外見変化の悩みをサポートする事業など、様々な分野において効果的な企業連携が実現しています。こうした企業連携により深まった区と企業の結びつきは、区政に気づきと刺激を与え、新たな発想による効果的な事業創出に大きく寄与しております。

次に、企業連携に関する課題についてのお尋ねです。

企業連携には、区が単独で実施する場合と比較すると課題もあります。2つ例を挙げたいと思いますが、1つは、新橋 S L 広場に設置した大型デジタルサイネージの事例です。当初は、提供企業から広告収入を得て自ら運営するという事業提案がありましたが、道路に位置付けられる S L 広場では、東京都屋外広告物条例の規制を受けることから、企業が直接ではなく、区が主体となって広告を募り、提供企業に運営を委託するという形態になりました。こうした規制は、今後の企業連携に支障をきたすことから、私は、小池百合子東京都知事に規制緩和を先日申し入れたところです。また、同じく、新橋 S L 広場の実証実験を行いました、ミストを活用したクールスポットの整備では、提供企業における実験後の商品開発から販売までに、相当の期間がかかるなどの理由から、来年度の設置開始まで約 2 年の期間を要することとなりました。今後も引き続き、企業連携を進める上で明らかになった課題を解決しながら、企業連携を推進してまいります。

次に、行政評価制度についてのお尋ねです。

まず、事業の成果目標・活動指標の見直しについてです。今年度実施した政策評価において、港区行政評価委員会の委員の皆さんからは、「政策による施策数、事業数にばらつきがあり、評価に濃淡が出てしまう」、「成果目標・活動指標の設定がわかりにくい」など現在の成果目標・活動指標では、政策の達成度を評価することに苦慮したとの意見をいただきました。このたびの見直しでは、こうした意見を受け、政策の達成度を的確に評価するために政策を分割・統合するとともに成果目標・活動指標を可能な限り数値化し、活動の成果がよりわかりやすくなるよう改善いたしました。

次に、成果目標・活動指標の設定及び評価方法改善の方向性についてのお尋ねです。

港区基本計画後期 3 年の見直しにおいて、前期計画では施策ごとに 1 つの事業だけに設定していた成果目標・活動指標を、すべての事業に設定するように改めました。このことにより、これまで以上に政策を総合的に評価することが可能となり、その結果を区民の皆さんにわかりやすくお示しすることができるようになりました。政策を推進する各部門においても、見直した成果目標・活動指標の達成に向け、事業の進捗を適切に管理・推進していきます。今後も行政評価制度が、事業の質や効果を高めることにつながるよう、成果目標・活動指標及び評価方法の改善に努めてまいります。

次に、自転車ナビマークについてのお尋ねです。

まず、区道における自転車ナビマークのあり方についてです。自転車ナビマークは歩道の幅が狭い道路において、自転車が通行すべき部分と進行すべき方向を路面に標示するものです。

区は、国や東京都、警視庁と連携して、安全で快適な自転車走行空間の整備を推進しております。整備にあたりましては、区道を管理する立場から、警視庁との情報交換を密に行うとともに、地域の方々のご理解を得ながら取り組んでまいります。

次に、自転車利用マナー啓発の現状と課題についてのお尋ねです。

区内の自転車事故は、20歳代から40歳代までが全体の7割以上を占めており、また、事故の9割程度が区民以外の在勤者や来街者で占められているという特徴があります。区は、これまで、安全を確保するため、区民に対しては、保育園児、幼稚園児、小学生、中学生及び高齢者といった対象者別に自転車交通安全教室を、また、在勤者や来街者に対しては、通勤時間帯での駅頭キャンペーンなどで広く啓発を行ってまいりました。今後は、これらに加えて、企業等に対する交通安全教室についても、区内各警察署と連携しながら実施するなど、対象者に応じた効果的な啓発を工夫してまいります。

次に、港区観光ボランティアガイドについてのお尋ねです。

まず、観光ボランティアガイドの認定についてです。区は、1年間の講座を通じて技術等を習得する育成講座を開催し、観光ボランティアガイドを育成しております。育成講座の修了生で組織された「港区観光ボランティアの会」は、港区観光協会を通じて港区の観光案内活動を積極的に担い、国内外の観光客から大変好評を頂いております。今後、「港区観光ボランティアの会」に加入するボランティアの活動意欲をさらに向上させるため、港区観光協会と連携し、認定証の発行など観光ボランティアガイドの認定制度について、検討してまいります。

最後に、外国人のボランティアガイドの育成についてのお尋ねです。

区が実施している「港区観光ボランティア育成講座」では、外国語に堪能な日本人や、外国人の方も受講しております。国際色豊かな港区には、港区の実情に詳しい外国人も多く居住しており、区の観光資源を外国人が、自国の言語により紹介することで、外国人観光客の区への関心が更に高まり、来訪者の増加が期待されます。今後は、外国人に対して「港区観光ボランティア育成講座」の参加を促すとともに、講座に参加する外国人に理解しやすい研修内容を工夫するなど、外国人ボランティアガイドの育成を進めてまいります。

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。

最初に、国際理解教育についてのお尋ねです。

まず、英語教育の取組の成果についてです。現在、東京都の学力調査や区で実施する国際科の意識調査、各中学校の代表生徒が参加する中学校英語発表会の実施など、さまざまな角度から国際科の授業の効果を検証しております。学力調査の結果では、毎年、「話す」「聞く」「読む」「書く」という中学校英語の4つの技能すべてにおいて、東京都の平均よりも際立って高い数値が出ており、確実に成果が現れております。区の国際科の意識調査では、「英語が好きですか」との質問に中学校3年生の8割を超える生徒が肯定的な回答をしております。また、中学校英語発表会では、英語でのスピーチや劇などにおいて、日頃の取組の成果を高いレベルで発揮しております。

次に、中学校における英語科国際の今後の展開についてのお尋ねです。

今年度、六本木中学校に開設した英語科国際のネイティブ・コースでは、習熟度別授業を展開することで、英語能力に応じたきめ細かな指導ができ、英語によるコミュニケーションを図ろうとする生徒の意欲が向上しているとの報告を受けております。今後は、ネイティブ・コースでの成果と課題を検証した上で、英語科国際のカリキュラムを改訂し、効果的な指導法や教材を全中学校へ提供してまいります。また、英語科国際の目的である、「英語を使用して自分の思いや考えを意欲的に発信していこうとする力」を育むために、英語科教員対象の研修の充実を図るとともに、ネイティブ・ティーチャーや区で採用している講師を活用し、生徒の英語能力に応じた少人数指導を全中学校で展開してまいります。

最後に、今後の国際学級のあり方についてのお尋ねです。

国際学級は、既に英語能力を有し、帰国後、英語圏で生活していく外国人児童に、英語での学習の機会を提供し、英語能力を維持していくことを目的として設置しております。現在、平成24年度から開設している東町小学校の国際学級には、1年生から6年生が51人、平成29年度から開設している南山小学校の国際学級には、1年生が7人在籍しております。国際学級の入級等の資格要件を含む将来的な国際学級のあり方につきましては、外国人の児童に多様な教育の機会を提供するという国際学級開設の主旨等を踏まえつつ、国際学級の在籍児童数の推移や、学級運営の状況等を注視する中で、今後の検討課題としてまいります。