

令和 2 年 第 1 回浜松市議会定例会
一般質問及び浜松市答弁

質問者 市民クラブ 岩田邦泰

質問	答弁
1 行政区再編について さきの特別委員会では、令和 2 年 12 月までに再編の有無を決定し、結論が「有」の場合、その後あるべき姿を求めることとなった。 (1) 結論を導く時期について 特別委員会で私は「有無の結論は 9 月に置き、12 月末には具体策を確定するくらいの高めの目標を持ち、前倒していくべき」と発言した。そこで、結論を導く時期についての考えを伺う。 (2) 特別委員会の今後の議論に対する期待について 特別委員会に対する報道では「区再編是非から再び議論」などとされた。今回示された工程には平成 27 年からの過去議論と重複している部分もあると思われる。このような中、今後特別委員会にどのような議論を期待するか考えを伺う。	1 (1) (2) 鈴木市長 1 点目。特別委員会です承された行程における協議は、委員間討議により進められると承知している。区再編には、団体意思の決定として、私と同様に直接市民に選ばれた議員による条例改正の議決が必要であり、今後の議論が加速し、一日も早く結論を導き出していきたいと考えている。 2 点目。区のあり方については、平成 27 年 5 月に特別委員会での議論が再スタートし、5 年近くにわたり、協議を積み重ねてきた。特別委員会が了承した行程の議論においては、こうした積み重ねを生かし、これまでの議論の繰り返しや蒸し返しをすることなく、結論へ収れんしていくことを強く期待している。
2 エネルギー政策について 本市の再生可能エネルギーへの取り組みは、非常に先進的である。令和元年 11 月定例会にて浜松市適正な再生可能エネルギーの導入等の促進に関する条例が制定され、導入促進と災害対策や自然環境・生活環境の保全を両輪で行っていくことが明確化されたことは、さらなる取り組みの深化と受け取っている。	2 (1) (2) 渡瀬産業部長 1 点目。本市では、エネルギービジョンに基づき、エネルギー政策を積極的に推進してきた。この結果、恵まれた日照条件などの地域特性を活かし、太陽光発電の導入量が全国市区町村でトップを堅持している。一方で、施設立地にあたって事業者の説明不足などの要因で、地域住民から、防災、環境、景観等に関する不安や懸念の声が寄せられていた。こうしたことから、地域と調和した適正な導入を目的とした条例を制定し、地域の理解が第一と考え、住民説明を義務付けた。条例の周知は、市ホームページへ掲載したほか、発電事業者

質問	答弁
(1) 条例の周知について この条例は新たに周知義務を課される発電事業者はもとより、今後発電施設の設置が計画される地域住民の理解が重要と考える。そこで、周知についてどのような具体策を考えているのか伺う。 (2) カルテによる発電事業者指導について 今年度開催の決算審査特別委員会では、発電事業者への調査で太陽光発電設備カルテがまとめられ、対象の7割に不備があることが報告された。そこで、このカルテを活用した指導を徹底するべきと考えるがどうか伺う。 (3) 農業用水での小水力発電の可能性調査について 浜松市適正な再生可能エネルギーの導入等の促進に関する条例に明記はないが、市内には水力の利用が可能な農業用水がある。過去長きにわたって農業用水を利用した小水力発電が議論され、都田川ダムでは小水力発電の導入可能性調査が完了し計画段階に進んでいるとのことだが、他の農業用水の調査の進捗について伺う。	に対しては、2月に実施した太陽光発電セミナーで内容を説明した。また、施設が立地する周辺の市民の皆様への啓発も重要であるため、説明チラシの全世帯回覧や協働センターへの配架のほか、SNSを活用した周知についても検討していく。 2点目。太陽光発電施設の長期持続的な運営をするためには、発電事業者とメンテナンス事業者が連携して適正な維持管理を行うことが重要である。その実情を把握するため、昨年度、市内太陽光発電設備の実態調査を行い、それらの情報が把握可能となるようカルテの作成とデータベース化に取り組んだ。その結果、標識未設置と柵塀の不適切な設置、さらには雑草の繁茂など対象施設の約7割に何らかの不備のあることが明らかとなった。このため、調査対象となった管理不十分な発電事業者に対して、不適切な管理がFIT法に抵触し、発電事業者の認定が取り消される可能性があることや、近年多発する自然災害に備えた対応と適正管理の徹底を、あらためて通知したところである。また、これらの施設の近隣住民から寄せられる苦情などに対しては、カルテを活用して現地調査や改善指導を行うとともに、それら情報を追加・修正し、カルテの更新をおこなった。今後においても、カルテを活用した改善指導を行うとともに、FIT法など国の制度・規制の最新情報や動向を、事業者に発信していく。 2(3) 山下農林水産担当部長 3点目。小水力発電は、一定の水量と落差があれば発電できる環境調和型のエネルギーである。本市では、農業水利施設の維持管理費の軽減を図るため、平成25年度から国や県と協力して、農業用水を活用した小水力発電導入の可能性調査を実施している。その結果、浜名湖北部用水の都田川ダムにおいては、高い効果が得られる事がわかったため、平成30年度から、県が主体となり、令和4年度の完成に向けて事業を実施している。一方、三方原用水においては、候補地はあったものの、採算性や騒音発生等の問題により実施には至っていない。現在、天竜川下流用水では、国営二期事業実施に向けた、国の調査が行われており、その中で、導入の可能性を検討している。小水力発電の技術開発は日進月歩であり現時点で事業化が難しい箇所においても、将来的には採算性等の問題を解決できる可能性があるので、広く情報収集を行い、導入に向けた取り組みを着実に進めていく。

質問	答弁
3 U I J ターン促進について 本市に生まれ育ち、学生時代はさまざまな場所で広い見識を得た優秀な人材や、生まれた場所は違っても、本市のすばらしい環境の中で働きたいという人材の力は、本市を持続可能にする上で非常に重要な要素であると考ええる。 (1) マッチングアドバイザー事業の拡充について 本市としてU I J ターンでの求職者の増加に向けた施策の展開が続けているが、新卒者の売り手市場の中では非常に厳しい状況と聞いている。待ちではない攻めの手法が必要でありマッチングアドバイザーの活動をより拡充していく必要があると考えるが、マッチングアドバイザー事業の現状と今後の取り組みについて伺う。 (2) 県立・私立高校への働きかけについて 現在、市内小・中校生に対しては、将来の進路について考えるキャリア教育が行われており、市立高校も独自の浜市（はまいち）ふるさと講座にて地元企業の魅力を伝えている。しかし、その他の多くの市内にある県立・私立高校の進学希望の高校生に対してもUターンに対する意識醸成を図るべきである。そのためには市内の県立・私立高校へ協力を働きかけるべきと考えるが伺う。 (3) はじめようハマライフについて 転職者の獲得策として移住・就業支援金の最大100万円を受け取ることができる、はじめようハマライフ助成事	3 (1) (2) 渡瀬産業部長 1 点目、地域産業の持続的な発展に向け産業人材を獲得するため、首都圏などで学内セミナーや業界研究フェアを開催するほか、浜松就職・転職ナビ「JOBはま！」での、市内企業の情報や魅力発信など、様々な視点からU I J ターン就職に取り組んでいる。中でも、マッチングアドバイザー派遣事業では、首都圏において約60の大学キャリア支援室と連携を図るとともに、U I J ターンを希望する学生等の就職相談から企業とのマッチングまで、一人ひとりに寄り添った支援を行い、令和2年2月末現在の内定者数は昨年度の約3倍の121名となっている。今後さらに、マッチングアドバイザー派遣事業を充実させるため、企業、大学、行政など産学官との情報交換会を新たに開催し、U I J ターン就職を促進していく。 2 点目。若者のUターンを促進するため、進学を希望する高校生が市内企業や地域産業の魅力を知るきっかけとなるよう、進学後の学びと仕事のつながりを体験できる未来ビュー浜松を開催しており、今年度は約1,800名の参加があった。また、今年度新たに企業の紹介や、浜松で働くことの良さや魅力を高校生に企業が直接伝えるセミナーを市内高等学校4校で開催している。今後においても、県立・私立それぞれの高校の協力を得ながら、高校生への情報提供をより充実させていく。 3 (3) 山下市民部長 3 点目。「はじめようハマライフ助成事業費補助金」は、国が創設した全国一律の移住支援事業に合わせ、本市においても今年度から開始したものである。国は、首都圏から地方へのさらなる移住促進のためこの制度を活用し、6年間で6万人の移住を目指している。しかし、今年度の本市の交付見込みは2件、本市を含む静岡県内は6件であり、当初の見込みを下回っている状況である。議員指摘のとおり、本事業は初年度のため、制度が対象者に十分浸透していないことなどが考えられることから、引き続き、本市が首都圏で年10回以上開催している移住相談会などの場を活用し、周知をはかっていく。また、首都圏に在住している子供たちへ、親から本制度を伝えてもらうことは有効であると考え。盆休みなどの時期に、首都圏から浜松市へのUターンを希望する方や、その親世代などを対象とした移住相談会を市内で開催す

質問	答弁
業費補助金については、余り知られていないと感じる。東京23区に既に住み、現在働いている人たちにこの制度を知らせること自体が非常に難しいと考える。まずは浜松に住む親へのアプローチを強化し「いずれ浜松に帰って暮らしたい」と考えている子供たちへ、年末年始や浜松まつり、盆休みなどのタイミングで機を捉えて、親から子に伝えてもらえるような戦略が必要と考えるが伺う。	るなどの取組みにより、一層の制度周知を進めていく。
4 音楽の都・浜松の発信について 本市は「音楽の都・浜松」としてさまざまなに取り上げられており、音楽を使った観光誘致をより進めるべきである。本市は「音楽の都・浜松」としてさまざまなに取り上げられており、音楽を使った観光誘致をより進めるべきである。 (1) 「音楽の都」の観光資源化について ユーチューバーには町なかにあるストリートピアノの演奏動画を投稿している人が多くおり、再生回数200万回以上の動画も存在している。これらの動画に登場するピアノは駅コンコースや商店街などオープンスペースにあり、立ちどまって聞きほれる人たちが、知らない人同士のセッションが始まるなど、まさに自然発生的な「音楽のまち」となっている。本市も本来こうあるべきである。そこで、ユーチューブの動画再生回数などを踏まえ、デジタルファーストの本市観光資源として「音楽の都」というキーワードは非常に有効と考えるが伺う。	4 (1) 石坂関係・ブランド振興担当部長 1 点目。本市には、世界的な楽器メーカーや楽器博物館、ヤマハイノベーションロードなどの音楽を楽しむことができるミュージアムがあり、近隣には、楽器の製造工程などを見ることができる工場もある。また、3年に1度開催される浜松国際ピアノコンクールや、週末などに駅前で行われるプロムナードコンサートなど、音楽は市民生活の身近にあり、音楽交流を目的とした海外からの教育旅行の希望も多数ある。このようなことから、「音楽」は本市への来訪の動機になるとともに、シティプロモーションにおいても重要なコンテンツとなっている。1月には、NHKの番組「ブラタモリ」で2週にわたり浜松が取り上げられた。そのテーマのひとつは「なぜ浜松が楽器の町になった」であり、楽器、音楽にかなりの反響をいただいたことから、リーフレットを作成し、今後の誘客に活用していく。来年度は、デジタルマーケティングを実施することから、「音楽の都」をテーマとした動画を制作し情報発信を行うなど、音楽を観光資源にした誘客に繋げていく。 4 (2) 寺田文化振興担当部長 2 点目。2大ピアノメーカーが所在する本市では、両社により、浜松駅構内に誰もが触れることができるピアノが設置されている。ピアノは木と金属で作られる大変繊細な楽器であるため、直射日光や温度・湿度の変化に弱く、調律などのメンテナンスも必要であるが、両社の尽力により常に最良の状態が保たれている。「音楽の都・浜松」として、これ以外

質問	答弁
(2) 行政としてのストリートピアノ設置可能性について 本市には新幹線改札内や新東名浜松サービスエリアにある展示ブースにストリートピアノは存在するが、オープンな場所ではない。2018年10月に市長へのご意見箱へ市民から公共の場所や街角への設置について問い合わせがあったが、その際は民間の活動が始まるよう期待するとの回答であった。観光資源としての価値があるのならば、期待をかけるだけでなく、テレビ番組で紹介された神戸市のように行政としての積極的な設置や、民間への積極的な後押しがあるべきと考えが伺う。	にストリートピアノを実施するのであれば、それらが音楽を愛する多様な市民の手で行われることにこそ意義があるものと考えている。創造都市を標榜する本市では、ストリートピアノを含め、市民発意で行われる多様なプロジェクトが立ち上がることを積極的に支援していくこととしている。市民の創造的な活動を支援するための組織として、「浜松アーツ＆クリエイション」を整備しているので、プロジェクトを立ち上げたい市民の皆様による活用がさらに広がるよう努めていく。
5 交通安全対策について 本市が政令市中、人口10万人当たり的人身事故発生件数がワーストワンになって10年が経過し、11年連続も確実視されている。ワーストワン脱却には他都市より何歩も踏み込んだ安全対策が求められるが、道路を走ってみると、まだまだ課題は多い。 (1) 交差点などのカラー舗装について 視認性を高める目的でカラー舗装された交差点は年々増加しているが、同じ市内でも所により塗色が異なる場合があり運転者として混乱する。中には二輪車で通行の際、特に雨天では滑りそうなペイント素材で塗られている箇所も見受けられる。この素材は交差点だけでなく、追突注意喚起の帯状のものにも使われている。視認性	5 (1) (2) (3) (4) (5) 柴山土木部長 1点目。本市の人身交通事故は、約7割が追突と出会い頭事故が占め、全体の約5割が交差点や交差点付近で発生していることから、路面をカラー化し、注意を喚起している。路面のカラー化は、過去には異なる色を使用していることもあったが、現在は、追突や出会い頭事故の削減対策には赤色、歩行者の安全対策には緑色に統一して整備を行っており、今後塗り直す際には順次統一していく。また、カラー舗装の滑り止め対策については、道路利用者の安全確保を図る上で、重要と考えており、滑り抵抗値の高い資材を採用するなど安全確保を図っているところである。今後も交差点事故の防止に向け、効果的な対策を推進していく。 2点目。本市の自転車事故件数は、近年横ばい状態であり、自転車利用者の安全確保は重要な課題と認識している。このため、自転車通行空間整備を国のガイドラインに準拠して進めているところである。しかしながら、整備には現道の拡幅が必要となり、通行空間の早期整備が難しいことから、車道の左端に矢羽型路面標示を設置し、自転車走行を促すとともに、ドライバーに注意喚起する車道混在型の整備を進めているのが現状。一方、新規に整備を進める路線においては、昨

質問	答弁
の向上や注意喚起など路面をカラー化する効果は高いと考えるが、「バイクのふるさと」である本市として二輪車転倒事故の抑止を初め、交通事故全体の削減のためにも、カラー舗装は塗色を統一し、滑りづらいものにするべきであると考えているが対策について伺う。	年4月の道路構造令の改正により、自動車、自転車、歩行者の交通量や設計速度に応じた整備形態が示されたことから、自転車の通行を分離する自転車通行帯の設置を検討している。今後も自転車が安全で快適に走行できる通行空間の整備を進めていく。
(2) 自転車通行標示について 自転車は軽車両であるため車道を走ることが基本とされている。そのため車道に矢羽根マークが施されている箇所をよく見るが、これは暫定的な措置である。国土交通省・警察庁のガイドラインでは、四輪車の走行車線の横に自転車通行帯を設けるべきところ、幅員が不足するなどしてすぐには整備できない場合の暫定措置として車道に自転車の矢羽根の通行標示をするとある。この視点で現在の整備状況を確認し、課題対策の上、今後の道路計画に反映していくことが必要と考えるが伺う。	3点目。まず、市内における高校生が関係する人身交通事故の件数は、平成29年435件、平成30年405件、令和元年は369件と減少傾向にある。市としては、高校生の交通事故防止に向け、警察、交通安全協会、学校等と連携し、街頭指導や広報を実施するとともに、体験型を含め、交通安全教室を昨年4月から本年1月末までに64回開催し、15,961人が受講している。交通安全教育の基本的な考えについては、家庭や職場、学校や地域等において、それぞれの立場、環境等を踏まえ主体的に取り組むことが重要と考えている。各区役所においても、地域との連携を図りながら課題解決に向け取り組んでおり、西区の高校における取組もその一つで、交通安全意識の高揚及び交通事故削減に繋がると考えている。今後においても、警察や交通安全協会等関係団体と連携し、交通ルール、マナーの遵守を呼び掛けるとともに、より効果的な交通安全教育に向けて庁内関係部局と調整していく。
(3) 高校生世代への交通安全教育について 西区の県立高校では民間交通教育機関の協力を得て体験的なカリキュラムを地域力向上事業の一つで行っているが、本来は交通部門として市内全体の高校で同様の教育をするべきである。卒業後にはみずからハンドルを握り交通社会に出ていく「プレドライバー世代」として高校生のうちにしっかりと交通教育を受けておくことは、通学時の自転車利用時のみならず、卒業後の初心運転者事故の減にもつながる。他自治体では二輪車運転免許を取得した高校生に体験型交通教	4点目。J R 浜松駅周辺については、本市の重要な課題である放置自転車対策を優先し、自転車等駐車場再整備の計画策定を進めてきたが、現在は、原付二種を含む自動二輪車の駐車対策も併せ、一体的な再整備について検討を始めている。具体的には、J R 浜松駅周辺の4箇所、合計収容台数252台分の自動二輪車駐車場と自転車等駐車場が相互にバランスを保ちながら、自動二輪車の利用環境の向上、並びに放置自転車の解消等を総合的に判断する中で、最適な配置を計画する。引き続き、中心市街地における自動二輪車の利便性向上に向け、自動二輪車の駐車場再整備計画の策定及び必要となる条例改正に取り組んでいく。 5点目。浜松市土木スマホ通報システム「いっちょお」は、道路をはじめとした土木施設の損傷情報を収集するツールとして、平成27年4月から運用を開始した。指摘のとおり、スマートフォンのOSが更新された際に、動作が不安定になる現象が発生しており、その都度システムの改修を行ってきた。「いっちょお」による通報は、自治会へのチラシ配布、広報はままつや自動車保険パンフレットへの広告掲載などの広報活動により、昨年度から増加傾向にあり、本年度は1月末時点で運用開始以来、既に最も多い通報件数となってい

質問	答弁
育を行う先進事例もある。そこで、本市においても高校生に体験型の交通教育を行うべきと考えるが伺う。 (4) 二輪車の駐車場対策について 走行空間や歩行空間の確保という観点で二輪車駐車場対策も交通安全対策の一つである。本件については、今年度開催の決算審査特別委員会にて、125ccまでの第二種原動機付自転車を自転車駐車場に受け入れる条例改正を行うよう指摘しているが、その進捗とあわせて原付二種以上の二輪車駐車場対策の進捗について伺う。 (5) 「いっちゃお！」の機能強化について 本市には「いっちゃお！」という、道路舗装やガードレールなどの異常箇所を市民がスマホで通報して修繕を依頼できる便利なアプリがある。しかし、平成27年4月の供用開始から約5年となるが、スマホの機能も発達した現在、使い勝手や動きなどアプリ自体、またステータス更新遅延など運用面でも課題がある。加えて市民の認知度も高くない状況も大きな課題である。しかし、この便利な「いっちゃお！」をより使いやすく、より機能をふやしてさらなる周知を行うことで、市民利用をふやすことができれば、「市民協働での住みよいまちづくり」につながるものと考え。そこで、「いっちゃお！」の強化について考えを伺う。	るが、引き続き、広報活動を継続し、利用拡大を図っていく。また、一人でも多くの皆様から情報提供をいただくために、安定した動作環境の確保は重要であると考えており、基幹システムの改修を行うなど、運用の改善を含め、利用者の利便性向上に努めていく。
6 排水路能力最大化について 私の住む西区入野町は堀留川があ	6 (1) (2) 柴山土木部長 1点目。本市では、県から移譲を受けた九領川などの二級

質問	答弁
り、周辺地域と同様に川の堤防沿いは昔の養鰻池の低地である。現在は宅地化が進む中、昨年 7 月豪雨の際には床上床下とも浸水が発生した。 (1) 水路の維持管理について 本市は堀留川流域を浜松市総合雨水対策計画に基づき重点対策エリアに指定し、県事業の堀留川改修工事に係る区間での樋門統廃合などが計画され、安心・安全の進展が期待されている。しかし、樋門に通じる水路は周囲が養鰻池だったところに整備されたものも多く、擁壁老朽化などの課題があり、将来発生する豪雨時の浸水原因となることを懸念する。そこで、市の水路維持管理の現状と今後の対応について伺う。 (2) タマネギ畑周辺の側溝の現状と対策について 西区や南区では地物野菜として新タマネギが有名であり、砂地を利用した畑で栽培されている。しかし、その砂が飛砂や降雨時の流出により道路側溝にたまっており、加えて側溝にふたがされている場合には、内部で植物が根を張るなどして土砂が固まっている場所もある。これでは近年の豪雨事情において排水能力が不足し、道路・畑とも冠水する原因となることが容易に想定できる。側溝にたまった土砂は、自治会が主体になって道路まで上げておけば、市が回収する仕組みはあるが、住民の少ない広範囲な農地周辺で住宅地と同じやり方は難しいと考える。そこで、現状認識と今後の具体的な対策を伺う。	河川や準用河川及び排水路と呼ばれる普通河川、延長約 4,257 キロメートルの河川施設を管理しており、その内の 98 パーセントが普通河川となる。普通河川の維持管理については、現在、自治会や沿川の市民の皆様からの通報などにより、除草や破損した水路壁などの修繕を行っているところである。このことから、市では現在、令和 2 年度の完成に向け、定期的な巡視や計画的な点検方法などを定める「浜松市河川維持管理計画」の策定作業を進めている。この計画では、点検結果を基に、土砂堆積や破損の状況及び補修記録などをデータ化した河川カルテも作成する予定。今後は、市民の皆様の通報だけでなく、策定する「浜松市河川維持管理計画」に基づき、水路の適切な維持、管理に努めていく。 2 点目。海岸に近い砂質土壌の地域では、風や降雨により流出した土砂が、道路の側溝に堆積しやすい傾向にあり、道路冠水一要因となっている。こうしたことから、篠原地区などでは、土地改良区を主体とした排水路の土砂撤去、各自治会による側溝清掃を積極的に取り組んでいただいております。市が排出土砂の処分を受け持ち、市民協働による道路の維持管理を推進している。その他、市の取り組みとしては、側溝蓋の取り外しが困難であるなど市民の対応が難しい箇所において、自治会要望による堆積土砂の撤去や、豪雨による浸水被害では、災害復旧対策として、排水路・側溝の埋そく土砂の撤去を実施している。引き続き、道路冠水等の浸水被害軽減のため、地域をはじめ関係機関と連携し、道路側溝等の排水能力向上に努めていく。

質問	答弁
7 アクトシティ浜松の動く歩道について 本市のランドマークとしてアクトタワーは昨年25周年を迎え、長寿命化に向け今後はさまざまな修繕が必要になる。 (1) 動く歩道の今後について 令和元年11月定例会で、動く歩道修繕費用として約2500万円を含む補正予算が可決された。今後同時期に設置された残り7本も修繕の可能性があると考え、数年内に合計2億円の修繕費発生も考えられる。別の視点で、車椅子利用者がこの通路を利用する際、動く歩道が逆に邪魔になるのではないかと懸念する。そこで、コストと利用実態を踏まえ、動く歩道の廃止を含め今後の考えを伺う。 (2) ユニバーサルデザインの検証について 前問の動く歩道は、浜松市のユニバーサルデザイン啓発資料にも掲載されている。しかし、時代の流れに合わせた住みよいまちづくりをしていくためにも、動く歩道の例のように、現在行っているユニバーサルデザインの啓発について、一度立ちどまって内容の検証をする考えはないか伺う。	7 (1) 寺田文化振興担当部長 1点目。アクトシティ浜松の動く歩道は、大中ホールのあるAゾーン、ホテルや民間商業施設、オフィスなどが入居するBゾーン、展示イベントホールのあるCゾーンまで、横に長い都市空間を快適に歩行者が移動できるよう整備した。動く歩道は、移動利便性の向上のみならず、駅に隣接した都市空間の高質化を図り、エリアイメージを高める効果も担ってきた。一方、日常的なメンテナンスのほか、定期的な機器更新など、動く歩道を長期的に運用するためには相当の費用を見込む必要がある。動く歩道に関しては、設置から四半世紀が経過しており、その存続に関して様々な意見をいただいていることから、まずは来年度、改めて現在の利用実態など検討に必要なデータ等に関する調査を実施していく。 7 (2) 山下市民部長 2点目。ユニバーサルデザインには、公平性やスペースの確保などの基本となる考え方があり、これからのまちづくりを担う子供たちがその考え方に気づき、理解を深められるよう、様々な啓発資料を作成し活用している。その一つに、まちなかにある施設の設備を掲載し、どのような工夫がされているかをまとめたリーフレットがあり、一例としてアクトシティの動く歩道を紹介している。この動く歩道については、建設当時、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき設置したものではないが、高齢者や妊婦などが楽に移動できるという点で、ユニバーサルデザインの考え方に合致している。一方で、多くの人の社会参画が進む中、施設の利用者も多様化し、利用者が施設に求めるユニバーサルデザインも変わってきている。今後は、変化する社会環境の中ですべての人に配慮されたデザインとなっているかという視点で啓発資料を検証し、見直しを行っていく。
8 子育てサポート「はますくファイル」について 本市は自然に囲まれ、働く場所があり、子供を育てる環境はととてもすぐれている。また市の手厚い子育て支援も素晴らしいと感じている。しかし、過	8 金原こども家庭部長 はますくファイルは、保護者が妊娠中から出産後の子どもの成長を記録していくことで、健康・医療・福祉・教育などの関係機関と情報を共有し、子どもの成長を支えていく「サポートファイル」としての役割を担うとともに、子育て中の保護者の悩みや不安の軽減を図るための有用なツールとな

質問	答弁
ぎたるは及ばざるがごとしという言葉がある。 本市は妊娠がわかった段階で母子手帳とともにA4版のはますくファイルを配付し、妊娠中から育児までの困り事への対応方法などを広報している。しかし、母子手帳は常に持ち歩くが、はますくファイルは大き過ぎて使っていない人が多いとの声がある。他市では携帯アプリで同様のサービスをしている例もあることから、本市としてアプリ化していく考えはないか伺う。	っている。平成30年度に行った活用状況調査では、72%の人が活用しているとの結果となっていることから、多くの人に使われていると認識している。一方、A4版では持ち運びにくいとの意見もあり、また、浜松市総合教育会議において委員から「はますくファイル」のアプリ化による利便性の向上について提案があった。このような中、令和元年9月の総務省の調査によると、主なソーシャルメディア系サービスの利用は、全世帯で「LINE」が8割を超え、最も高くなっているとの報告があった。こうしたことから、「はますくファイル」のアプリ化については、市民が日常的に利用できる「LINE」等の活用を視野に入れ、使いやすいものとなるよう調査・検討していく。