

令和元年第4回定例会 文書質問
はたの 昭彦 議員

回 答 書

I. 庁舎内環境について	
質問の要旨 ①	1. 国は地球温暖化対策の一環として、冷房時の室温28℃を目安に夏を快適に過ごすライフスタイルを平成17年に提唱、足立区でも毎年の室温を28℃に設定するクールビズを実施している。「28℃」という数字の根拠は、政府広報オンラインによれば、「建築物における衛生的環境の確保に関する法律」（通称・ビル管理法）及び「労働安全衛生法の事務所衛生基準規則」で定められた室温の範囲が17℃から28℃とあり、その上限である28℃を目安にしたとされる。しかし、日本気象学会によると、熱中症に警戒すべきWBGT（暑さ指数）は25℃以上であり、例えば気温28℃湿度55％ではWBGTが25℃となり、布団のあげおろしや階段昇降などの中等度の生活活動でも熱中症が起こる危険性があるとしている。室温28℃でも、湿度などの室内環境や個人差で熱中症リスクはあると思うが区の認識はどうか。
回 答 ①	区は平成17年度より夏の地球温暖化対策の一つとして庁舎及び区の施設の冷房時の室温を28℃に設定するとともに、そうした中でも暑さをしのいで快適に過ごすことができるビジネススタイル「クールビズ」を推進しています。 ご質問の日本気象学会による「日常生活における熱中症予防」には、熱中症は気温や湿度の「環境」だけでなく、体調や年齢といった「からだ」やスポーツ、労働などの「行動」が関係し、同一室温下でも熱中症が起こる危険性（リスク）が変動することが示されており、区としても同様に認識しています。 （担当所管：環境部 環境政策課）
質問の要旨 ②	2. 人間は、体内で発生させた熱を外部環境と熱交換を行って、体温の調整を行っている。この熱交換に影響を与える要素は、温熱環境要素と呼ばれ、「代謝量」「着衣量」「気温」「熱放射」「風（気流）」「湿度」の6

	要素が挙げられている。オフィス等においては、パソコンやプリンター、コピー機といった熱源や日射による「熱放射」の影響、「湿度」の管理方法等によって体感温度が変わってくる。環境省は「地球温暖化対策のため、冷房時の室温を28℃で快適に過ごせる軽装や取組を促すライフスタイル『クールビズ』の取組にご理解をいただき、28℃を目安に、冷房時の外気温や湿度、建物の状況、体調等を考慮しながら、無理のない範囲で冷やし過ぎない室温管理」と呼び掛けており、室温28℃はあくまでも目安であり、絶対的なものではない。また、庁内では、全館空調のため執務環境によっては28℃を超えている状況について、どのように認識しているか。
回 答 ②	本庁舎では全館で約150箇所、1時間毎に室内温度を計測しており、通常的全館空調での執務環境においては、クールビズ開始以降、計測上28℃を超える状況はございませんでした。しかしながら今夏においては、空調設備の突発的な故障や、自動ドアの開閉状況により一時的に28℃を上回る箇所があり、その都度、職員が現場で確認し、来庁者や所管の職員の意見を聞き取りながら対応いたしました。 今後もビル管法等の規定に基づき適切な温度管理に努め、28℃以下の執務環境を確保してまいります。 (担当所管：資産管理部 庁舎管理課)
質問の要旨 ③	3. 医師でもある清元秀泰姫路市長は「室温が25℃から28℃に上がると、作業効率が6%低下する」との専門家による分析を受け、市役所本庁舎で今夏の冷房時の室内温度を25℃にする実証実験を実施した。その結果、職員の8割以上が「業務効率が向上した」と答え、前年と比べて総残業時間は14.3%減り、人件費を約4,000万円減らすことができたとのことだ。一方で光熱費の増加は約7万円で済んでおり、経済効率も高いとして来夏も実験を継続するとのことだ。 区も庁舎の冷房設定について、28℃ありきではなく、職場環境の改善、業務効率も考慮した庁舎環境について検討すべきだがどうか。
回 答 ③	現在、環境省は冷房時の室温について、28℃という数値を目安として無理のない範囲で冷やしすぎない室温管理を推奨しています。 今後、庁内の冷房設定について28℃を目安としつつ、業務効率向上の視点からの職場環境の改善について、姫路市の他、国や都、研究機関等の動向を注視し研究してまいります。 (担当所管：環境部 環境政策課)

II. 東部地域のまちづくりについて	
質問の要旨 ①	1. 北綾瀬駅について 北綾瀬駅は現在、環七に面した出入り口が工事のため使用できず、朝の通勤時間帯は東側の出入り口に乗降客が集中し大変混雑している状況だ。環七北側に出入口を増設し、道路をまたぐ連絡通路は令和2年6月に完成予定であったが、工期延伸により12月になるとのことで、このままでは出入口の混雑は1年続くことになる。 環七に面した出入り口の完成を前倒しするか、一部を仮設利用として開放するなど、安全面からの対策を区として東京メトロに強く求めるべきかどうか。
回 答 ①	北綾瀬駅につきましては、これまでも安全対策に努めるよう東京メトロに対して要望してまいりました。 今回の工期延伸をうけ、ご質問のとおり環七に面した出入り口の完成の前倒しや一部を仮設利用するなど、混雑解消に向け一層取り組むよう更に強く東京メトロに要望してまいります。 (担当所管：都市建設部 企画調整課)
質問の要旨 ②	2. コミュニティバス「はるかぜ」について (1) コミュニティバス「はるかぜ」9・12号は地域の足として重要な役割を果たしているが、利用者数の減少や運転手の確保ができないなどの理由で便数減が繰り返し行われている。今般、老朽化に伴う廃車を理由に減便との報告があった。バスの老朽化を理由に減便されれば、今後、減便の一途をたどることになりかねず、繰り返される減便が利便性を後退させ、ますます利用減になる悪循環になると思うがどうか。
回 答 ②	はるかぜの減便につきましては、バス事業者より、バスの老朽化に伴う廃車や利用者数が少ないため、廃車に合わせてやむを得ず減便することとしたと聞いております。 また、このような減便を回避するには、1台あたり3、4人しか乗っていない時間帯がある状況を改善する必要があると聞いております。 区としては、足立区総合交通計画に基づき、はるかぜ利用者が増加するよう、バス事業者と協力して、はるかぜ利用に関する情報をわかりやすく、幅広く伝えるなど利用促進を進めることで、利用者減少の悪循環を回避できるよう取り組んでまいります。 (担当所管：都市建設部 交通対策課)

質問の要旨 ③	(2) 区は交通不便地域へのバス導入に向け、財政投入を行った社会実験の実施を進めている。しかし、既存路線である「はるかぜ」は区財政を投入せず事業者による独立採算で運行されてきた経緯があるが、人口減少による利用者減や免許返納者の足の確保など、自治体として公共交通をどのように支えていくかが問われている。 コミュニティバスに対しては23区中14区が運行経費補助に上乗せる形で車両購入補助(4区は区が保有)を行っており、少なくともイニシャルコスト支援をすべきだ。足立区でも「はるかぜ」運行継続のため、既存路線も支援を強めるべきではないか。
回 答 ③	現時点では、イニシャルコストも含め既存のコミュニティバスはるかぜに対する財政支援は考えておりません。しかしながら、今後、足立区総合交通計画の進行管理を行うための組織として足立区総合交通推進会議(仮称)の設置を予定しており、この中でバス事業者の意見や他区の事例も研究にしながら具体的な公共交通維持方策を検討してまいります。 (担当所管：都市建設部 交通対策課)