3月議会大綱質疑議事録

先日の3月議会の大綱質疑の議事録がオンラインで公開されましたので、貼付けます。長いですが、ご意見いただければ幸いです。

----以下議事録-----

◆8番(西哲史君) (登壇)民主党・市民連合の西哲史でございます。どうぞよろしくお願いたします。

昨年4月に議会に初めて送っていただいて以降、最初の大綱質疑となります。ふなれな点もございますが、よろしくお願いたします。今回の大綱質疑は私にとって初めての本会議での質問となりますが、同時に、私たちの世代がこの堺市議会において初の質疑をする機会となります。私たちの世代はバブルを知らない世代です。私たちが自分たちの意思で経済活動を行い始めたとき、既にバブルは崩壊をしていました。また、私たちが就職活動を行ったころには、既に就職超氷河期と言われて久しく、不況や低成長経済と言われる現在の経済状況も私たちの肌感覚においては、ある意味で普通のこととして受けとめられています。また、いい学校を出て、いい会社に就職して、人生バラ色という成長神話も我々の世代では崩壊をしています。学生時代には、山一証券倒産や雪印問題によって、同じ大学先輩が就職の内定を次々と取り消されるのも目の当たりにし、また生きるために働いているのか、働くために生きているのかわからないくらい、一生懸命働いていた父親たちがリストラの憂き目に遭う姿を見て、一体何なのだろうと戸惑っている世代でもあります。このような世代が10年、20年たったとき、これから堺の中枢に入ってくるということをどうかご認識をいただきたいと思っております。

このような世代にとって、将来へ希望を持つということは単純ではありません。民主党は96年9月の第1期結党にあたっての理念の中で、私たちは過去の延長線上で物事を考えようとする惰性を断って、今から15年後にこの国の形をどうしたいかに思いをめぐらせるところから出発したいとしています。将来へ希望を持てるような社会づくりをめざし、あるべき未来の名において現在を検証し、当面の問題を解決していくために大綱質疑を行ってまいります。

なお、先月、議会からの派遣団の一員としてドイツを視察してまいりました。派遣団の正副団長から、開催のお願いをしております報告会や報告書の中でも内容について報告をいたしますし、これからの議会活動においてさまざまな提言を行ってまいりたいと考えておりますが、今回の大綱質疑においても一部取り上げてまいります。

まず初めに、堺の持続可能な開発への意識改革の重要性についてです。将来へ希

望を持ちにくい理由の大きなものとして、環境問題、とりわけ地球温暖化が存在をしています。温暖化問題は、ともすると、大きな問題になり過ぎて、自分だけ取り組まなくても大きな問題ではない。堺市だけ取り組まなくても、さして影響はない。少なくとも率先しての取り組みは必要ではないということになりがちです。しかし、これはギャレット・ハーディンが1968年に発表したように、それぞれの短期的利益を追求する行動によって、全体では被害をこうむる、共有地の悲劇を生み出します。このような共有地の悲劇を防ぐためにも、また環境の世紀と言われる21世紀においての都市ブランド形成という攻めの戦略のためにも、環境問題への取り組みが不可欠であると考えます。

さて、今回、ドイツ視察において環境問題や温暖化問題について各行政が積極的に取り組んでおられる事例をたくさん拝見をいたしました。その中で、非常に興味深かったことが、環境問題への行政の取り組みの原点が環境問題に損得を抜きにして取り組まなければならないというもののみならず、コスト削減といった視点があったことがあげられます。

例えばフランクフルト市の学校において、新設校では、パッシブハウス型の学校施設づくりが導入をされ、また既存施設においても省エネルギー化の改修が行われています。このパッシブハウス型学校というものは、断熱材の積極的な導入と地中熱交換の活用、その他さまざまな取り組みによって、堺並みに暑い夏においても、また堺より冷え込む冬においても、冷暖房を使用することなく快適な学校生活を送ることができる学校です。フランクフルト市の担当者の方によると、この方式で建設した場合、従来の学校と比較して約5%建設コストが高くなるものの、その高くなった分は、省エネルギー化して払う必要性がなくなる電気代10年分で賄える予定となっており、昨今の原油高を考えれば、さらに短くなる可能性もあるそうです。

そこでお尋ねをいたします。地球温暖化防止の取り組みと今後の方向性についてお示しください。また、本市においては、行財政改革を市長が積極的に推し進めておられますが、堺市の全市有施設の光熱水費用については多額であると考えられ、1割を削減するだけでも大きな行財政改革となると考えます。少々、建設コストや既存施設の改修コストが追加が必要としたとしても、省エネルギー化することができれば、財政的側面からも非常に有意義ですし、環境側面からも非常に有意義であると考えますが、ご見解をお示しください。また、教育施設における省エネルギー化改修や徹底的に省エネルギー化した新設校舎の建設は、環境教育の観点からも非常に重要であるため、文科省も積極的に推進していると思っておりますが、あわせて当局のご見解をお示しください。

次に、都心の交通についてお尋ねいたします。

現在、中心市街地の衰退は全国的に大きな問題となっており、各地で議論がなされています。堺においても、堺の看板的地域である堺東駅を中心とした中心市街地の

衰退は、憂うべき状況であり、早急な議論が必要だと考えます。実際、堺市の発信力を強め、都市ブランドを形成し、持続可能な都市をつくっていくためにも、堺の象徴的地域である中心市街地の活性化は喫緊の課題と言わざるを得ません。本市では、堺東駅を中心とした中心市街地再開発プロジェクトやLRTの計画の議論が始まっており、この時期に交通の視点から議論していくことは、非常に重要だと言えます。実際、LRT導入にあわせて、TOD、トランジット・オリエンテッド・ディベロップメント、公共交通指向型開発を積極的に行って、中心市街地の活性化を取り戻すきっかけとなったというアメリカのポートランド市のような事例も多々存在しています。今こそ、この観点での議論が必要なのではないのでしょうか。

現在、日本の多くの地域では、自動車に過度に依存した社会が形成されており、堺の中心市街地も例外ではありません。自動車は一個人にとっては便利で快適なものですが、その反面、渋滞問題や中心市街地の空洞化などの社会全体としての新たな問題も生じさせていると言わざるを得ません。この自動車依存型の都市構造は、高齢化の急速な進展や地球環境問題の進展、また災害時への対応などを考えると、非常に問題が多いと言わざるを得ません。高齢者などの交通弱者の移動自由度を高め、環境負荷が小さい交通手段である公共交通と、その公共交通の周辺に地域の必要な都市機能を集中させた回遊性の高い中心市街地の両者をあわせ持つ地域づくりは非常に重要であると考えます。そのためには、中心市街地における通過交通に対する対策が必要であることは否めません。

1963年に発表され、以降の道路計画の基本となったイギリスのブキャナン・レポートでは、都市を通過交通のための空間(都市の廊下)と通過交通が進まず静穏な環境が保たれる空間(都市の部屋)に分離すべきであると主張しています。実際、今回のドイツ視察においても、ミュンスターなどで環状道路の整備や交通規制、道路構造などのさまざまな施策を通して、中心市街地への交通の流入を極力防ぎ、都心部で市民が安全に通行でき、地域が活性化をしている事例はたくさんあります。

そこでお尋ねをいたします。堺東駅周辺でも、堺東に目的が存在しているためではなくて、都心をただ単に通過していただくだけの自動車交通が多くあると思いますが、そのことによって発生する悪影響に対するお考えをお示してください。また、通過交通を減少させることによって、どのようにまちづくりに貢献できるのか。そして最後に、今後の都心交通のあり方についてもお示してください。

次に、堺における自転車活用推進施策についてお尋ねをいたします。

私は、10年間、ほぼ毎年夏、地球温暖化防止を訴えて堺市役所にゴールをしている自転車キャラバンの98年度の実行委員長として、北海道から堺市役所に自転車まで到着をし、市役所の皆さんに迎えていただいたときから、堺における自転車の活用推進を10年間、訴えてまいりました。大きく分けて2つの視点から、今こそ堺において自転車を交通体系の中において明確に位置づけ、施策を推進していくときだと考えます。

1つ目の視点は、社会状況です。地球温暖化の進行は喫緊の課題となっており、これに対応するためには、二酸化炭素の排出に占める割合が非常に多い自動車での短距離移動に関して自転車へのシフトが必要です。また、さらに健康維持の問題への自転車の貢献も論を待つものではありません。また、渋滞対策としても自転車は有益であることも自明です。また、自転車が衝突する事故が年間1,000件を超えるなど急増していますが、この問題は自転車の位置づけが交通政策上あいまいであることに起因しており、早急に対応していく必要性があることも、また事実です。

2つ目の視点ですが、堺だからこそという視点です。堺市は、都市ブランド形成に取り組もうとしています。都市ブランドづくりとは、ロゴマークを作成したり、商品に地域名をつけたりすることでは決してなく、地域資源の発掘から始めて、他地域と比較して優位性のある特性を差別化し、コミュニケーションしていくことであると言っても過言ではありません。そういった意味では、この堺における比較優位なる地域資源の一つは、まさに自転車なのです。堺の鉄砲鍛冶の技術がもとになって自転車のまち・堺が誕生し、現在でも国産自転車のシェアの約4割を堺が占め、また変速機やブレーキの世界シェアのほとんどを持つ世界メーカーも存在をしております。実際、今回のドイツ視察でも、堺という場所を聞いて、外交辞令的にうなずいている相手自治体の方も、世界最大の自転車部品メーカーの名前を出して、本社が堺にあることを伝えた途端、前のめりになって、堺に行きたいとうなずくことが多々あり、改めてそのブランド力に圧倒されました。

先ほど申し上げたような社会情勢、また堺だからこそその理由、その2つの視点から、今こそ名実ともに、日本に、世界に誇れる自転車のまち・堺になるような取り組みが必要ではないでしょうか。実際、市長も平成20年度の予算のプレス発表の中で、新金岡地区での自転車走行環境モデル事業など、自転車道の整備やLRT事業の推進などにより、環境負荷の少ない交通体系の確立に努めてまいりますという発表をされております。

自転車政策においては各論で切り出すわけにはいかず、パッケージ戦略で対応することが必要であると考えます。一部のみ取り出せば、例えば自転車の増加によって違法駐輪や交通事故がふえる。違法駐輪や交通事故のみ取り上げて、安易なネガティブキャンペーンとなれば、せっかくの有益な自転車交通が弱体化するなど、さまざまな問題が発生しかねません。総合的な戦略が必要であると考えますので、通告資料として皆様のお手元にもお届けをしておりますとおり、3つの部分に分けて、1つ、環境整備について。2つ、LRTについて。3つ、自転車の通勤の奨励についてそれぞれお尋ねをしてみたいと思います。

まず1つ目の環境整備についてですが、自転車にとって走行空間のネットワーク化は非常に重要なものです。新金岡地区でのモデル事業を点で実施することが重要なのではなく、自転車にとって走りやすい地域が市内を網羅しており、また車にとっての

幹線とは別の意味で、自転車にとっての幹線が整備されていることが自転車の利用を促進します。実際、神奈川県や堺市と同じ政令指定都市の静岡市でも、自転車道路のネットワーク化は非常に進んでおり、ネットワーク化なくして自転車の活用推進はないと言えると思いますが、自転車走行空間に関するネットワーク化についてどのようにお考えか、お示してください。また、国土交通省道路局長から、自転車走行環境の整備について通達が出されており、都道府県には、警察庁交通局長より同趣旨の内容で通達が出されていると思います。この通達の趣旨は、自転車の交通事故に対して道路構造から緊急な整備を求めているものです。実際、自転車対歩行者の交通事故の増加は、交通政策上最大の失敗とも言われることに起因をしております。

今回視察で訪ねたドイツでは、交通事故が増大する中で、車にとって自転車が邪魔なので、車道を削ってでも自転車道を設置したという経緯があるそうです。しかしながら、日本では道路交通法によると、車道通行が原則で、歩道は例外的に通行可指定がある場所しか走れないとなっているにもかかわらず、自動車と分離された通行空間が十分に確保されずに、歩道走行が事実上黙認されたため、歩道上での歩行者対自転車の事故が大幅に増加をしています。これを交通政策史上、最大の失敗と言わずして何と言うのでしょうか。これらの交通政策史上、最大の失敗からの修正のために、前日の通達が出されていると思いますが、これらを受けて、本市の自転車走行環境に対する考え方と取り組みについてどのようなお考えをお持ちか、お示してください。

また、この通達や警察庁方針に基づいて、国土交通省が各自治体に応募を呼びかけた自転車走行環境のモデル事業に対して、堺市として積極的に応募し、さらにはそれをもとに積極的展開をするように、民主党・市民連合議員団としても要望してきたわけですが、道路法上の道路を新設し、または改築する場合における道路の構造の一般的・技術的基準を定めた政令である道路構造令も平成13年以降、自転車の一定交通量が想定をされる場合、歩行者や自転車の安全確保のために、自転車専用道の設置を求めている中で、新設道路や既存道路改修における自動車、自転車、歩行者の通行空間の分離についてどのようにお考えか、お示しいただきたいと思います。

ところで、自転車の積極的活用施策に取り組んでいく中で重要な問題として実効的な駐輪対策があります。例えば今回の海外視察地であるミュンスターにあるノルトライン・ヴェストファーレン州においては、駅から200メートル以内に駐輪場を設置することが義務づけられています。この趣旨は、結局駐輪場は駅から遠い駐輪場を幾ら設置しても利用されることはほとんどなく、近くに設置しなければ、逆に設置費用もむだになるというところから出発していると推測できます。

そこでお尋ねしたいと思いますが、堺における駅前放置自転車問題と自転車駐車場整備の状況についてお答えください。また、今後の自転車等駐車場整備についてのお考えをお示してください。あわせて自転車駐輪問題への最適な処方せんとして、自転車1台当たりのスペースが狭くて済む、つまりは土地収用効率が高く、結果としてコ

ストパフォーマンスもよいために、駅近くでの設置が可能な機械式駐輪場について、全国各地で導入が進んでいることから、我が民主党・市民連合議員団の池尻議員より、12月議会で強く導入を要望いたしました。検討状況がいかに進んでいるかについてもお示しください。

また、自転車の利用拡大について、市民の皆さんの一部からは、マナーに対する懸念の声があります。最近、自転車を利用する人のマナーの悪さが目につきます。そこでお尋ねいたしますが、自転車利用者のモラルの低下に対処するため、どのような交通安全教育をされているのかお示しください。

2つ目のLRTについてですが、電車の中に車いすやベビーカーと同様に、そのままの状態自転車の持ち込みを可能とするサイクルトレインは欧米において広く普及をしています。今回のドイツ視察においても、各地のLRTにおいて自転車が持ち込まれているほか、ドイツ国鉄の一般車両にも一部座席スペースを改造して自転車をそのまま持ち込めるスペースが確保されている状況も多く見ることができました。今後、市長が記者発表の中で、環境負荷の少ない交通体系の確立とお話をされているように、公共交通が拡大をしていく中で、自転車による移動範囲が電車を介して拡大することで自動車利用からの転換が図られ、新たな需要が喚起される可能性があると言えます。そこでお尋ねいたしますが、市長が積極的に進めておられる東西鉄軌道事業において、サイクルトレインの実施についてどのようにお考えか、お示しください。

続いて、自転車通勤の奨励策についてお尋ねいたします。自転車を生かしたまちづくりの推進にあたっては、市の職員がみずから課題を発見していただくという意味でも、また率先垂範という意味でも、自転車を利用することが重要であり、そのための環境整備の必要があると考えます。そこでお尋ねいたしますが、職員の通勤時における自転車利用の割合をお示しください。また、民間企業や名古屋市、八日市市においては、自転車通勤をする職員に特別な手当を支給したり、屋根つきの駐輪場やシャワー施設の整備など、自転車を利用しやすい取り組みを行っているところもあります。堺市としても、何らかの促進策を検討すべきと考えますが、ご見解をお伺いいたします。

次に、堺東中瓦町2丁地区市街地再開発事業の中で事業化が予定をされている文化芸術ホール及び市民会館の建替事業についてお尋ねをいたします。

この建設場所に関しては、我が会派において、現地建替論もありますので、建替場所に関しての議論ではなく、ソフト面での議論をさせていただきたいと思っております。これまで行政主導で建設されてきた多くの公共施設が、その建設過程においてハード先行になりがちで、ソフト面は後からという傾向にあるのではと感じております。実際、全国各地で箱物行政と言われるものが多く見られ、今回の市民会館の建替えについても、そのような懸念を持たれていることは否定できない事実であると思っております。実際、市長の定例記者会見では、客席数などは発表されたものの、どのような文化ソフトを展開しようとしているのか、現段階では明らかではありません。

現在の市民会館は貸し館中心で受け身の運営を行っているために、興行的施設としては余り利用されず、地域文化施設的に利用されています。一部の区で文化会館が現在のように整備されていなかったときは、地域文化施設的な利用も重要であったかとは思いますが、文化会館が市内各地で整備をされてきた現在、このような状況を肯定的にとられることはできません。このまま事業が進めば、コンセプトとして中途半端なものができ上がり、ただ単に施設のみが更新をされ、仏師、仏つくて魂入れずのことわざどおりとなってしまうのではないかという懸念があると言わざるを得ません。堺市が本来持つ広域圏からの集客力を最大限に生かすためには、積極的に観賞魅力ある公演や興行の誘致などを行う必要があると思います。そこでお尋ねしますが、文化芸術ホールでは、どのような文化ソフトを展開されようとしているのか、お聞かせください。

次に、将来世代に良好な河川環境を残すという視点から、生活雑排水対策についてお尋ねをします。9月の市民環境委員会でもこの問題について取り上げましたが、総合的な施策の必要性から、本大綱質疑において取り上げてまいります。

河川は、本来、人々にとって恵みや人間らしさをもたらすものであり、良好な河川環境は、人の心に豊かさをもたらすはずのものです。私の地元である西区においては、石津川、百済川、百舌鳥川を初めとして多くの河川が存在していますが、率直に言って、市民は川に背を向けて生活していると言わざるを得ません。鶏卵論争とも言えますが、その原因の多くは、依然として激しいと言わざるを得ない河川の汚染や悪臭に起因していると考えられます。実際、先般の市民環境委員会の議論の中で、大阪府で見た場合、河川の水質汚濁負荷量の8割が生活排水であることが明らかになりました。生活排水のうち、トイレの排水を除いたものが生活雑排水ですから、下水道とくみ取りや浄化槽処理を合わせると、トイレの排水対策は完了している堺市においては、ふろやトイレ、台所などから出る生活雑排水対策がまだまだ必要な状況であると考えます。

そこでお尋ねいたします。堺市においては、下水道事業を最優先施策として位置づけし、整備などに重点を置き、都市の健全な発達及び公衆衛生の向上、あわせて公共水域の水質保全をめざしてこられたと聞いていますが、堺市における公共下水道の普及状況と水洗化状況を具体的に数字でお示しください。市民の皆さんにとって、わかりやすい説明とするためにも、堺の全人口を100とした場合の数値でお示しください。また、未水洗化家屋をゼロ化させるために、阻害となっている理由についてもあわせてお示しください。また、単独浄化槽並びにくみ取り浄化槽を利用している世帯の割合もお示しいただいて、下水道の水洗化率とあわせて算出される生活雑排水を流している世帯、流さざるを得ない世帯が堺市の全世帯に占める割合もお示しください。

次に、将来の堺を担う人材づくりのため、青少年の健全育成に大きな影響力を持つ

と考えられている中学校の部活動の活性化についてお尋ねをいたします。

私は市立上野芝中学校の出身ですが、現在の中学校部活動における制度的問題の代表的事例とも言えるような事例がこの上野芝中学校に存在をしています。上野芝中学校吹奏楽部は、南大阪で全国大会に唯一出場経験があり、84年の全日本吹奏楽コンクールでは銀賞を受賞しています。しかし、その当時の顧問の先生が転勤をした後、上野芝中学校の吹奏楽部は衰退化し、地域の誇りであった伝統ある上野芝中学校吹奏楽部は現在廃部となり、伝統は絶たれ、楽器の一部はむだになっています。これは非常に残念な状況です。さらに、上野芝中学校区を構成をする小学校の一つである向丘小学校の音楽隊は、本年度、マーチングバンド関西大会で銀賞をとるほどになっていますが、この大阪でトップレベルの演奏を行う音楽隊の子どもたちが上野芝中学校に進学をしても、伝統ある吹奏楽部が廃部となってしまうため、演奏活動が続けられないという状況になっており、非常にもったいない状況であると言わざるを得ません。

そこでお尋ねをいたします。中学校での部活動は、顧問の先生の指導力や特質に負うところが非常に大きいと考えますが、顧問転勤の影響と、それらに対する対策についてどのようにお考えか、お示してください。また、昨今、2007年問題とも言われますが、団塊の世代と言われる方々が会社を退職して地域に大量に戻って来始めており、生きがいや働きがいを探しておられる方も多いと聞いています。この団塊世代の方々には、さまざまな専門的な技能や経験をお持ちの方もたくさんおられると思います。この方々に専門的な技能を発揮していただくことによって、顧問の先生の異動に余り影響を受けることのない地域に支えられた継続的な部活動が実施できると考えますが、これについてのお考えをお示してください。

次に、持続可能な社会づくりを担う人材形成の場として非常に重要であると考え、図書館についてお尋ねをいたします。

私は、幼少時より図書館に通い、多くの書籍に触れ合うことができたことが現在の私自身の基本となっていると考えており、過去の図書館行政に大いに感謝をしています。現在の生涯学習時代と言われる時代の中で、その生涯学習の振興を図るとき、図書館は市民の身近にあって、学習活動を支援する極めて重要な施設であると考えています。また、ドッグイヤーと言われ、従来の何十倍もの速さで情報が日々更新をされていく情報化社会の中で、市民単独では情報の更新に対応していくことは困難だとも言える状況にあります。そのような背景の中で市民共有の財産として図書館における図書の更新や拡充を進めていくことは非常に重要であると考えます。そのような趣旨に基づき、民主党・市民連合議員団としては、平成20年度予算編成に対する要望の中で、政令指定都市平均並みの図書購入費への増額と司書増員を求めてまいりました。そこでお尋ねをいたします。図書館における資料の重要性について教育委員会としてどのようにお考えか、お示してください。

最後に、予算編成全体を通して質問をさせていただきます。

昨今、大きな問題になっている大阪府や夕張市を初めとした地方自治体の借金の問題ですが、これは私たちの世代にとって非常に不安が大きい問題です。堺市では、議会からの積極的提言もあり、行財政改革が進んでいますが、一般会計の規模が約3,000億円、特別会計の規模が約3,100億円といった状況の中で、地方債残高が普通会計・企業会計あわせて約6,000億円、1人当たりで約80万円、そして次年度予算で見た場合は、市債が歳入で618億円、歳出で公債費が658億円と、40億円返済されますが、一般会計では10億円ふえている状況であり、予算がそのまま執行された場合、10億円、一般会計で借金が上乗せされていく、こういった状況は不安な状況にあると言わざるを得ません。

行財政改革によって、この6,000億円を上回る市債残高をどのように減らしていくのか、最終的にこのツケを払う世代として大変注目をし、またプレッシャーを感じているところでもございます。

そこでお尋ねをいたしますが、財政の借金の拡大について、どのようにお考えか、お示しください。また、このような借金を拡大するにあたって、成長の予測が根拠にあると思いますが、これについてもお知らせください。また、行財政改革は、ともすると、人件費の削減ばかりが論点になりますが、9月議会で民主党・市民連合の水谷議員が要望いたしました庁内分権の徹底と、枠別予算の徹底的な推進も重要であると考えますが、この点についてもご見解をお示しください。

以上、8テーマにわたって質問をし、第1回目の質問を終わります。

○議長(西村昭三君) これより答弁を求めます。

◎市長(木原敬介君) (登壇)民主党・市民連合代表西哲史議員ご質問の、堺の持続可能な開発への意識改革の重要性についてのうち、地球温暖化防止の取り組みと今後の方向性についてお答えを申し上げます。

地球温暖化問題は、その予測される影響の範囲や深刻さから見て、人類が解決すべき最優先課題と認識をいたしております。こうした人類の危機を克服し、持続可能な社会を実現するためには、今世紀半ばまでに地球全体の温室効果ガス排出量を現状から50%削減することが必要とされており、今後10年、20年の取り組みが人類の将来を決定づけるものと考えております。

本市におきましては、環境基本計画に基づきまして、平成14年2月、認証取得いたしましたISO14001等の環境マネジメントシステムによる温暖化対策を進めまして、平成15年には堺市地域省エネルギービジョン並びに市みずからの取り組みとして堺

市地球環境温暖化対策実行計画を策定いたしまして、対策の拡大を図ってまいったところでございます。こうした成果として、先般、日経グローバルが行った全国サステナブル度調査におきまして、本市は地球温暖化対策で全国都市の中で5位という評価をいただいているところでございます。今後におきましては、堺市全体の一層の低炭素化をめざしまして、市施設を初めとする省エネ対策の拡充や太陽光発電等の自然エネルギー、そして木質等のバイオマスエネルギーの活用、校庭の芝生化や緑化など、総合的な地球環境対策を市民、事業者との緊密な連携のもとに推進してまいり所存でございます。

なお、その他のご質問につきましては関係局長からご答弁を申し上げます。

◎財政局長(松藤保孝君) 環境問題に対する財政的側面からの考え方についてお答えいたします。

本市では、従来より省エネルギーや経費削減の面から、市有施設全体で年間約40億円の光熱水費の削減や紙類と消耗品の削減など経常経費の削減に努めております。また、省エネルギーや経費削減の面から、既存施設の改修の必要性を検討するとともに、新規施設の建設に際しましては、ランニングコストを含めたトータルコストを検証し、省エネルギーや経費削減に対する施設面での取り組みも検討してまいります。

なお、平成20年度は本市施設全般にわたり、エスコ事業の導入に向け、省エネルギーや経費削減の可能性を検証してまいります。以上でございます。

◎教育次長(木村正明君) 学校施設のエコスクール化についてお答えいたします。

近年の地球規模の環境問題に対応するため、本市では、これまで学校施設の整備におきましても、省エネルギー、省資源型、資源リサイクル型の標準指標を定めるなど、環境負荷の低減を考慮した施設づくりに努めております。また、教育活動の中で地球環境にやさしい生活を実践できる子どもの育成をめざしたエコスクール事業を市立学校園で実施しているところであります。教育委員会におきましては、施設整備において、さらに環境に配慮することによるソフト面での教育効果だけでなく、ランニングコストを含めた経費削減効果などについても十分検証しつつ、エコスクール化について関係部局と一層連携協力してまいりたいと考えております。以上でございます。

◎建築都市局長(赤石宗嗣君) 都心交通についてお答えいたします。

まず、都心地域の通過交通流入による影響についてでございますが、自動車交通

の増大は、二酸化炭素排出量の増加や大気汚染など、地球環境に対して大きな影響をもたらしており、また、交通渋滞等に伴う排気ガスや騒音等は身近な生活環境に影響を及ぼしています。本市におきましては、都心への通過交通の流入により、大気汚染や騒音の増加、また渋滞等から路線バス運行の定時性の低下や交通事故の増加などの影響が考えられます。そのため、環状道路の整備、阪神高速道路大和川線の整備推進などで自動車交通の分散を図り、都心への通過交通の流入の抑制に努めているところでございます。今後一層道路ネットワークの整備、公共交通利用促進に努め、都心の通過交通の抑制に向けた取り組みを進めてまいります。

次に、通過交通の減少によるまちづくりへの貢献についてでございますが、排気ガス、騒音等の環境の改善、交通事故の軽減、路線バス運行の定時性の確保、道路空間の活用など、人と環境にやさしいまちづくりに貢献するものと考えております。

また、今後の都心交通のあり方についてでございますが、都心における魅力と活力ある都市空間の形成に向けまして、鉄軌道や路線バスと連携したLRTを導入し、都心へのアクセス性を高めるとともに、徒歩・自転車で安全・快適に回遊できる交通環境を形成することにより、にぎわいのあるまちの創出に資するものと考えております。以上でございます。

◎建設局長(西川久君) 自転車活用推進政策についてお答えいたします。

まず、自転車走行空間に関するネットワークについてご答弁申し上げます。

道路における自転車走行空間につきましては、自動車、自転車、歩行者の安全・快適な空間とするため、利用状況等を考慮し、既存空間の再配分に鋭意努めているところであり、今後、大規模河川や大規模公園、都市公園などの空間利用なども視野に入れ、都市内交通としての自転車ネットワーク化を図ってまいります。平成20年度から全市的な自転車ネットワークの形成に向けて課題の整理を行い、先導的に整備を進める都心百舌鳥古墳群エリア、臨海部、大和川沿い、丘陵エリアについて整備計画を策定し、事業を進めてまいります。

続きまして、国土交通省の道路局通達を受けての本市の対応についてご答弁申し上げます。

昨今、自転車に関連する交通事故が事故全体の2割を超えるなど、第8次交通安全基本計画に定める目標を達成する上で、自転車対策に取り組むことは重要な課題であります。平成19年7月12日の国土交通省道路局長通達では、自転車走行環境の整備を推進するため、緊急対策の実施、推進体制の確立、計画的な整備の推進の取り組みを各道路管理者において実施するようになっております。これに基づき、大阪府道路交通環境安全推進連絡会議において、自転車通行環境の整備促進を図るため、モデル地区として本市の新金岡地区を選定し、平成20年1月17日に大阪府

内で唯一の自転車通行環境に関するモデル地区として国土交通省の指定を受けたところでございます。

今後、当モデル地区におきましては、平成20年度に詳細設計を行い、平成21、22年度に工事を実施してまいります。全市的には、歩行者、自転車、自動車の3者が調和し、安心して安全に通行できる道路空間とするため、道路管理者や交通管理者だけでなく、自転車利用者や歩行者や沿道住民など多くの関係者とのパートナーシップなどにより、道路空間の利用についての検討を行い、モデル地区事業の成果を生かしながら、既存の道路空間の再配分を基本として、安全な道路空間の確保に努めてまいります。

続きまして、新設道路や道路の改修時における自動車、自転車、歩行者の通行空間の分離についてご答弁申し上げます。

道路における通行空間の分離についてでございますが、まず、都市計画道路などの新設道路におきましては、自動車、自転車、歩行者、それぞれの交通量に応じ、地形及び沿道状況等を勘案し、決められた道路幅員の中で、それぞれの通行空間の分離について検討を進めてまいります。また、既存の道路におきましては、現況交通量、沿道状況、車道の幅員、歩道の幅員及び連続性等を考慮し、地域との協働によるまちづくりや交通施策に合わせて、それぞれの通行空間の視覚的、または行動的分離について検討を進めてまいります。

続きまして、駅前の放置自転車問題と駐車場整備の状況についてお答えいたします。

駅周辺に放置される自転車、原動機付自転車が昭和50年代に著しく増加し、通行の妨げとなるなど、社会的問題となっております。このことから、駅周辺の良好な都市環境の確保と交通の円滑化を図るために、昭和62年に、堺市自転車等の放置防止に関する条例を制定し、平成15年10月、三国ヶ丘駅を最後に、市内主要27駅すべてに、この条例の適用を行っております。この条例に基づき、自転車等の放置禁止区域を駅からおおむね半径300メートルの範囲で指定し、放置禁止区域内の駅近くで用地の確保を行い、自転車駐車場の整備を行ってまいりました。現在、駐車場は公営が100カ所、民営が22カ所あり、公営と民営を合わせまして、駅周辺に集中する自転車等を収容できる台数は確保されております。なお、市の駐車場の利用率は、平成19年5月の調査では、全駐車場で約72.5%、駅より200メートル以内の駐車場は78カ所で、78.6%、200メートルを超えた10カ所では30.8%となっており、駅から遠く、アクセスがよくないところは利用が少ないという状況でございます。

続きまして、今後の自転車等駐車場の整備についてお答えいたします。

駅に集中する自転車、原動機付自転車を十分に収容できる駐車場を確保しているにもかかわらず、利用率が低いのは、駅より遠いことが原因の一つと考えております。平成20年度には利用性の高い駐車場用地の確保や財源に限界がある中で、深井

駅前では泉北1号線の高架工事の完成により、高架下を活用して自動ゲートやスライドラック、防犯カメラなどを設置して省力化した駐車場の整備を行う予定をしております。また、萩原天神駅前では、市の駐車場整備を補完するものとして、民間駐車場の設置にその費用の一部を補助し、民間活力の導入による整備も予定しております。今後とも駅近くで利便性の高い駐車場整備に努めてまいります。

なお、コインパーキング式の駐輪機や機械式駐車場等につきましては、自転車関係の担当部署合同で先進事例の視察に赴くなど、現在、設置場所の確保等について研究を行っているところでございます。放置自転車対策といたしまして、自転車が都市生活における重要な交通手段として十分な機能を発揮するためには、引き続き、より利便性の高い駐車場の整備を行ってまいりたいと考えております。

続きまして、交通安全教育についてお答えいたします。

市民の交通事故防止を図るとともに、交通安全の確保に寄与することを目的として、昭和38年に、「交通事故をなくす運動」堺市推進協議会を設立いたしました。この協議会は、本市を初め市内警察署など92の交通安全推進機関や団体等で構成されておりまして、春秋の全国交通安全運動などの機会を利用した街頭キャンペーンや、自転車の乗り方指導を実施するなど、広く市民への啓発に努めております。また昭和59年度から、小学校、幼稚園、保育所等を巡回する交通安全教室を実施しており、自転車の実技講習などを通して、幼少時より安全な自転車の利用方法を身につける指導をしております。平成18年度の交通安全教室の実施回数は、小学校65回、幼稚園・保育所160回でございます。また、その他の年齢層におきましては、所轄警察署が巡回し、交通安全教室を実施しております。平成18年度の実施回数は、中学校・高校14回、一般35回、高齢者53回となっております。このように幼児から高齢者まで交通安全教室等を通して教育指導を行っておりますが、今日におきましても、なお一部の自転車利用者のマナーの悪さが指摘されているところでございます。

こういった状況を踏まえ、今後も啓発活動を通して、自転車利用者のマナーの向上に努めてまいりますとともに、特に歩行者や自転車が混在する歩道上におきましては、歩行者が優先であるというルール徹底と自転車の利用者として思いやりのある安全な交通行動がとれるよう、警察や地元自治会、事業者などと協働して、官民一体となり教育啓発等を積極的に推進してまいります。以上でございます。

◎市長補佐官(西野秀樹君) 東西鉄軌道におけるサイクルトレインについてお答えいたします。

電車の中に車いすやベビーカーと同様に、そのままの状態自転車の持ち込みを可能とするサイクルトレインが欧米などでは広く普及していることは認識いたしております。東西鉄軌道事業におけるサイクルトレインについての考え方でございますが、

本市がめざします公設民営のスキームにより決定しました経営予定者と運行計画等の協議を進める中で、LRTへの自転車持ち込みの可能性などについて検討してまいりたいと考えております。以上です。

◎総務局長(佃芳治君) 職員の自転車通勤の奨励についてお答えをいたします。

まず、通勤時における自転車利用の実態でございますが、正規職員の平成20年2月時点の通勤届によりますと、自転車を利用して通勤する者の全職員に対する割合は15.3%となります。また、主な自転車利用者層であると考えられるところの5キロ未満の交通用具利用者に占める自転車利用者の割合は63.5%であります。

次に、職員の自転車利用の促進策でございますが、自転車を生かしたまちづくりを掲げる本市といたしましては、やはり職員に率先して自転車に乗る機会をふやしてもらいたいと考えております。通勤手段としての自転車利用を奨励するとともに、環境保全や健康増進を初めとした自転車利用の効用についても啓発してまいりたいと考えております。以上でございます。

◎市長補佐官(池川哲彦君) 文化芸術ホールにおけるソフト展開についてお答えいたします。

現在、ホールについて、オーケストラによるクラシック演奏会、オペラ、多彩な舞台芸術が開催・鑑賞できる客席、舞台、音響性能はもとより、楽屋、器材搬入口などのバックヤードの規模・配置等について検討するとともに、市民会館機能につきましても、利用者の多様なニーズにおこたえできるように、集会室ほか諸室の規模や配置について検討いたしております。新たな施設では、魅力ある公演や興行の積極的な誘致に努め、市民にすぐれた芸術の鑑賞機会をより多く提供していきたいと考えております。また、常に開かれた施設として、芸術文化に関する情報の提供や、交流の機会を提供するとともに、学校や地域施設へアーティストを派遣するなどの文化芸術普及活動を行ってまいりたいと考えております。また、集客力の高い興行を誘致し、施設稼働率の向上や収益性を確保していくために、ホール全体の総合的なマネジメント、興行誘致のプロデュース、貸し館等のホールセールスができる人材と体制を検討してまいります。

今後、施設計画、事業、運営計画といったハード・ソフト両面を検討するにあたって、先行施設の例を参考に早期に事業手法、事業主体の確立を図ってまいりたいと考えております。以上でございます。

◎上下水道局長(樋上隆雄君) 堺市の下水道普及状況でございますが、平成18年度末の普及率につきましては96.8%でございます。また、水洗化率につきましては92.2%でございます。下水道で定義された集計ではございませんが、下水道の整備されていない区域をも含めた堺市全体を100とした場合の下水道接続率は85.2%になります。また、単独浄化槽並びにくみ取り便層を利用している割合は10.1%と聞いております。水洗化率向上につきましては、下水道事業の各種説明会に加え、広報等によるPR、水洗化促進実態調査業務としての戸別訪問、郵送による促進、水洗化の補助制度の充実など、私道を含め精力的に取り組んでいるところでございます。

次に、公共下水道への切りかえができていない理由でございますが、上下水道局では、供用開始後3年目を迎える区域を対象といたしまして、水洗化促進実態調査を実施し、公共下水道への切りかえのお願いと、その実態の把握に努めております。その調査結果から、供用開始区域内で公共下水道へ接続できない理由、主な理由といたしましては、経済的な問題、浄化槽の設置で不便を感じない、建替計画があり、時期を待つなどございまして、あわせると全体の約60%を占めております。ほかに私道の土地所有者から承諾を得られないことから、水洗化がおこなわれている一つの要因となっております。以上でございます。

◎教育次長(鳥井廣二君) 部活動における地域活用施策についてお答えいたします。

各中学校では、部活動の維持・活性化に努力しておりますけれども、顧問教員の転勤などによりまして、時として、その部活動の顧問がいなくなった場合、廃部に至るケースも起こっております。教育委員会では、こうした問題に対応するため、部活動の専門的な指導ができない教員が顧問となった場合でも、外部人材を活用いたしまして、技術指導が行えるようにしております。また、自校に希望する部活動がない生徒を受け入れるための種目別拠点校を設置したり、教員の人事異動において部活動顧問を一つの大きな条件とするなど、引き続き部活動を支援してまいりたいと考えております。

次に、2007年問題との関連についてですが、教育委員会では、現在、地域協働型の教育を推進しております。部活動の維持・活性化において、今後、団塊世代の方の蓄えられた専門的な技能・技術を發揮していただけるよう、仕組みづくりについて検討してまいります。以上です。

◎教育次長(木村正明君) 図書館の充実についてお答えいたします。

図書館は、地域や市民の自立を支援する知的情報拠点であります。本市立図書館は、図書館法、文字・活字文化振興法、子ども読書活動推進法の基礎理念のもとに、市民が文化的で潤いのある生活を営むための情報や資料を提供し、市民の読書活動、生涯学習の支援、地域の文化や経済社会の発展を支える情報拠点施設として市民の暮らしに役立つ図書館をめざしております。そのためにも、図書館資料の充実が最も重要であり、図書館としても、市民の方々から図書を寄贈していただくなど、努力しております。平成20年度の図書購入費につきましても、昨年度より1,000万を増額し、7,134万2,000円を今議会に上程しているところです。今後とも図書館のかなめともいべき図書館資料の充実と図書館サービスの向上に努めてまいります。以上でございます。

◎財政局長(松藤保孝君) 予算編成についてお答えいたします。

本市の公債費ですが、平成18年度決算では、普通会計から公営企業会計などへの繰出金も含めた実質公債費比率は、16から18年度の3カ年平均で12.6%と、政令市中3番目に低く、また市債残高でも市民1人当たりで政令市中2番目に低い状況であります。今後も将来の財政運営に注意しながら、世代間負担の公平の観点から起債の適正な発行に努めてまいります。

続きまして、成長予測につきましては、我が国が人口減少社会に突入する中で、本市の人口は増加しており、まちづくりの一定の成果が出ているものと考えております。今後も人口増加や交流人口の拡大に向けて、都市魅力の創出や文化観光の振興などを通じて、魅力あるまちづくりに取り組んでまいります。また、市税収入におきましても、景気回復や企業誘致などの影響で法人関係税や固定資産税は一定の伸びが期待できるものと考えております。

また、枠予算につきましては、平成20年度当初予算編成では、基本的に既存経費は枠的配分を実施し、各局が中心となり編成を行ったところでございます。今後、この手法の検証をした上で、来年度以降のあり方を検討してまいります。以上でございます。

○議長(西村昭三君) 質疑の途中ではありますが、この際、午後3時20分まで休憩いたします。

○午後2時51分休憩

○午後3時20分再開

- 議長(西村昭三君) 休憩前に引き続き会議を開きます。
西哲史議員の質疑を継続いたします。8番西哲史議員。

◆8番(西哲史君) ご答弁ありがとうございました。3つ目のテーマである自転車活用推進政策と5つ目のテーマである生活雑排水対策を含む河川汚染についてに関しては、引き続き質問を行いますので、まず、残りの6つのテーマに関し、ご要望を申し上げます。

まず、1つ目のテーマである堺の持続可能な開発への意識改革の重要性についてですが、市長は、地球温暖化対策について、最優先課題だとの位置づけを示されました。地球温暖化対策は喫緊の課題です。これについて、市政を挙げて積極的に取り組んでいただきたいと思います。また、ドイツにおける事例を先ほど申し上げましたが、財政的視点からも積極的に取り組んでいただきたいと思います。実際、約40億円の光熱水費がかかっているということですが、この1割削減できれば、非常に大きな額となります。ただし、私が申し上げたいのは、我々は職員の皆さんがどれだけ我慢をしたかを競い合うということを求めているではありません。パッシブハウス化のように、断熱材の活用や地中熱交換の利用のように、工夫によって省エネルギー化を行う余地はまだまだあると思います。そして、それらのノウハウを蓄積し、行政の率先垂範として市民や企業の皆さんとも共有をしていただきたいのです。長期的視点に立って初期投資がかかっても、長期的に見ればお得である。そういった視点での取り組みをもっと積極的に取り組んでいただくことが必要だと思います。これはある意味で、行政のパラダイムシフトを求めているものなのです。

実際、ドイツのフランクフルト市では、専任の省エネ担当を置いて省エネルギー化の工夫を凝らし、年々、その担当の方の人件費をはるかに上回る光熱水費の削減が行われている実績があるとのことでした。市当局全体で再度温暖化防止について取り組みの位置づけを議論していただき、ドイツのような省エネルギーについて工夫をしていく専門部署の設置や、行政施設での省エネルギー化の拡大について検討していただくよう要望しておきます。

また、学校施設のエコスクール化については、先ほど来申し上げている理由とあわせて、環境教育の視点からも非常に重要と考えていますし、子どもの健全な教育環境の確保ということから、冷房のようなアクティブクーリングの対局に位置する屋上緑化や壁面緑化、すだれの活用などのパッシブクーリングの活用を通じたエコスクールの設置についても要望しておきます。この議論は、平成9年より本市議会で行われている議論にもかかわらず、率直に申し上げて、まだまだ進捗をしなければいけない部分がたくさんあるということを言わざるを得ないことも申し添えておきます。

また、市長がさまざまな環境対策の成果をお示しになりましたが、ぜひとも、政府

の地域活性化本部が1月末に募集開始を決定しました。環境モデル都市に堺として応募していただき、堺の環境対策をぜひとも発表していただくとともに、なお一層の先駆的な環境対策をとって、都市ブランド形成にも役立てていただくことをあわせて要望し、この項目を終わります。

次に、都心の交通についてですが、ぜひとも今回の中心市街地についてさまざまな計画がなされていることや、LRT事業との関連で、ぜひとも真剣に取り組んでいただきたいテーマだと思っています。全国各地の中心市街地において、通過交通が非常に問題となっています。また、にぎわいを取り戻した中心市街地の多くは通過交通の排除、場合によっては、搬出入車や公共交通を除く車自体の排除を、都心からの排除を行い、歩行者や自転車を積極的に交通手段として位置づけ、活用したまちです。実際、この堺東においても、堺東に用事がないにもかかわらず、通過していく車がたくさんあります。これらの車に対する対策は急務であると言わざるを得ません。また車は駐車空間や移動空間が、徒歩や自転車の5から20倍必要であり、高度利用すべき都心において、車利用が問題があることは自明であるとも言えます。にぎわいのある都心を形成するためにも、安全な人にやさしいまちづくりのためにも、自転車走行者を初めとした低速度な交通手段に配慮した車自体の流入への規制も必要だと考えます。

交通計画において位置づけがあいまいである自転車の位置づけを早急に明確にするとともに、京都や浜松のようなトランジットモールの実験、また欧州各地で見られるパークアンドライドを参考にして、自動車の流入規制を初めとした都心交通の変革とにぎわいの創出への取り組みを早急に開始していただくよう要望し、この項目を終わります。

続いて、文化芸術ホール及び市民会館建替についてですが、ご答弁では、施設計画と並行して文化ソフトについても検討されているとのことですが、できれば早い段階で我々議会にもお示しいただき、議論をしてみたいと考えています。よりよいホールとは、施設の規模や豪華さをいうのではなく、ソフト事業の展開を通じてでき上がってくるホールイメージが重要なポイントになると考えています。堺市都心のシンボル施設として多くの方々から、すばらしいと評価されるようなホールを建てていただきたい。そのためには、文化ソフト面をいかに展開していくかが非常に重要な要素となると考えます。まして、先ほども申し上げましたが、各区においてホールが整備されてきている中で、それらとの比較においても、ソフト面におけるクオリティーの高さが求められています。ソフト面においてクオリティーの高い興行を行うためにも、音響を初めとした目に見えない部分での取り組みが、この事業の生死を決すと言っても過言ではないと考えます。

多彩なホール公演や効率的な施設運営を行うためにも、今からでも総合的なプロデューサーの登用など、文化ソフトの確立、ホールマネジメントができる体制の整備が

必要です。実際、オーケストラやプロの芸術家の皆さんから、全国でもトップクラスだと評価が高く、有名な公演が多く行われ、観客動員も多い兵庫県立芸術文化ホールの成功の理由として、芸術監督に佐渡裕氏、芸術顧問に山崎正和氏など一流の芸術家を配置していることと、設計段階から運営する側の方々が参加してきたことがあげられています。また、それらを推進する庁内組織の強化も重要であり、組織の拡充について早期に対応していただくことを要望いたします。

また、この大綱質疑の1テーマ目との関連で、せっかくの新設の建物ですので、率先垂範のモデルとなるような徹底した省エネルギー化建設の推進や新エネルギーの活用、同種の建物である新潟の市民芸術文化会館のような屋上緑化、壁面緑化の実施もあわせて要望し、この項目を終わります。

次に、部活動における地域活用施策についてですが、部活動は、青少年の健全育成において非常に有意義であります。実際の状況を見ると、さまざまな壁にぶつかっているとと言っても過言ではありません。専門的な指導者の不在、余りにも顧問の先生への俗人的な指導体制等々があると言えるでしょう。2007年問題と言われ、地域に有為の人材が戻り出してきている今こそ、地域の人材を積極的に活用し、部活動の活性化を図っていく必要性があると思います。極端に言えば、部活動の当該種類に対して顧問の教職員が全く知恵や経験がなくとも、専門性を持った地域の人材に参加をしていただくことによって、それらの方々をコーディネートしていく力が顧問の教諭にあれば、部活動は推進できていくといった構造をつくっていくという必要性があります。学校が外部人材を必要だと思ったとき、ささやかな広報をして募集をする。そんな程度ではなくて、制度をもっと拡充し、データベース的な制度化をして広報の積極展開も行っていただくことを要望いたします。

また、部活動が顧問の異動により影響を大幅にこうむることを少しでも緩和するために、また少子化の中で部活動が成立しにくくなっている状況の中で、中学校のクラブ活動と、その校下の小学校のクラブ活動を一体化させた活動なども検討していただくことも要望しておきます。また、平成20年度から文部科学省が全国各地の中学校区の一部において、学校支援地域本部の設定という施策の推進をすると聞いています。学校支援地域本部は、部活動にはとどまらず、さまざまな局面で学校を支援する人材をコーディネートする地域コーディネーターを養成していくという事業だと聞いています。ぜひとも、この学校支援地域本部の事業を堺市が積極的に活用していただくよう要望いたします。また、今回冒頭、一つのサンプル的事例として取り上げた向丘小学校を卒業し、上野芝中学校に入学していく中で起きている非常にもったいない状況、かつ子どもから見たら、大人の事情としか言えない状況の改善に関して、教育委員会の積極的な関与もあわせて要望し、この項目を終わります。

続いて図書館の充実についてです。

各地の図書館の資料費が減額をされている中、図書館を知的情報拠点としての認

識のもと、費用の拡充に乗り出していただき、民主党・市民連合が平成20年度への予算要望の中で要望していたことに応じ、昨年度より1,000万円、つまりは前年度比1割5分近い増額をされたことは率直に評価をしたいと思います。ただ、この図書資料費を人口1人当たりで計算したときの金額86円は、平成19年度の各政令指定都市の中に当てはめてみた場合、平均の129円にはほど遠く、依然として17都市中最低の横浜市の63円の次に低い水準になってしまいます。市当局として、知的情報拠点としてとらえられている以上、さらに拡大をしていただきますよう、よろしくお願いいたしますします。

民主党・市民連合としての平成20年度予算への要望書に記載しましたとおり、平成21年度予算においては、政令指定都市平均並みに図書費を拡充し、高度情報化社会やドックイヤーと言われる社会への対応をしていただくよう改めて要望して、この質問を終わります。

次に、予算編成全体を通してについてですが、今回の財政局長の答弁によると、財政運営について、政令指定都市平均で見た場合、非常に低い公債費比率であり、市債残高でも低い水準にあるということで、ひとまず安心をしておりますが、しかしながら、借金がふえていく構造に対しては、ぜひとも改善をめざしていただきたいと思っています。細かい数字に関する議論は、委員会での議論を待つものでありますが、巷間では、各地方自治体の人口予測や成長予測を足し合わせたら、日本の人口はとてつもない数字となり、アメリカのGNPを追い抜くことも、いとも簡単にできそうに見えるということもよく言われます。これは非常に問題のある状況であると思っています。堺においても、右肩上がりのバラ色の成長予測や経済予測を描くことなく、率直に事実に基づき、厳しい予測に基づいた財政運営を行っていただくよう改めて要望しておきます。

また、庁内分権の拡大と枠予算については、現場に応じた予算運用を行っていくためにも、また、むだのない財政支出のためにも、我が会派としてはこれからも非常に注目をしていきます。また、区役所単位で行われていたはずの行政が整備事務所の一部統合、市税事務所の統合準備がなされていくのを見るにつけ、庁内分権とは逆の方向に行っているのではないかとの懸念も持ちます。ぜひとも、厳しい成長予測に基づいた将来へツケを先送りしない財政の運営と徹底した庁内分権化を要望して、この質問を終わります。

次に、自転車活用推進政策についてですが、私は、先ほども申し上げましたとおり、自転車政策はパッケージで実施されないといけないと考えるため、先ほどの質問で申し上げた、どの施策の推進も抜け落ちることなく、一体化した戦略的な政策推進が重要であると考えますので、各施策について、素早いスピードで展開をしていただきたいと思っています。

まず、自転車道の整備・推進、ネットワーク化ですが、新金岡地区のモデル地区をも

とに進め、全堺において歩行者や自転車の安全確保のために進めていただきたいと思います。ネットワーク化に関していえば、自動車の幹線と自転車にとっての幹線は必ずしも一致する必要はないと考えていますので、今回の新金岡地区のモデル事業が浜寺常磐線、通称ときはま線上ではなくて、1本裏の道にあったことは非常に意義があったと思います。今回のネットワーク化に関する答弁では、どちらかといえば、観光重視のネットワークの形成のお話のように見受けられますが、神奈川県や静岡市では、通勤・通学用を初めとした市民生活のためのネットワークを整備しています。観光も重要ですが、ふだんどのように自転車をまちづくりに生かしていくかのためには、通勤通学用のネットワークの整備が重要となってくると考えますので、設定を要望しておきます。

また、道路構造の話であります。道路構造令も平成13年に変わっていますとおり、自転車に乗りやすい道づくりは、国交省も強力に推進をしています。自転車の交通手段としての位置づけを明確にし、歩行者、自転車、自動車、それぞれが安全に走行でき、また道路交通法の基本的理念である弱者優先の実体化のためにも、空間分離に関しては、地理的・物理的制約があったとしても、徹底的に実施を検討していただきたいと思います。また、放置自転車の対策の問題ですが、駐輪場の利用は、距離が一定程度遠くなった途端に一気に利用率が落ちる現状があることは、既に交通政策上通説であり、堺においても同じ状況であることが先ほどのご答弁の中で、駅から200メートル以内と200メートル以上で40%近い利用率の差が存在することからも明らかになりました。そこで、駅直近で大量の駐輪スペースを確保できる土地収用率の高い機械式駐輪場の設置を早急に求めるものであり、検討や計画スピードを速めていただくよう要望いたします。

このような違法駐輪対策の問題は対症療法的な手法のみならず、処方せんの手法が非常に重要であるはずで、その処方せんとしては、レンタサイクルの活用を要望いたします。本市では、レンタサイクルは産業振興局のもとで観光用として管理をされていますが、全国各地で違法駐輪対策として、そして地域の公共交通の補完として、タウンサイクルやコミュニティサイクルという事例があります。実際、パリで市長もコミュニティサイクルをごらんになったと聞いていますが、観光が主目的でない定期利用のできる都市型レンタサイクルは非常に価値があると思います。

この練馬区や世田谷区、さらにはJRや阪急、近鉄などでも沿線で導入をされ、四国各地の自治体でも導入を検討されている、タウンサイクルと呼ばれていることも多い都市型レンタサイクルのため、自転車の収容効率は非常によい上に、通勤通学の際、自宅から駅に向かう人と、駅をおりて勤務先や学校に向かう人に時間差で1台を共用してもらえる仕組みで、双方向型レンタサイクルともいえ、駅前の放置自転車を減らす効果があります。ぜひとも、違法駐輪対策の処方せんとして、このようなレンタサイクルシステムの導入をしていただくよう要望いたします。また、このような施策を進める

中では、交通政策、自転車のマナーアップも重要です。あわせて強化を要望しておきます。

また、LRTにおける自転車活用ですが、これは日本でもJR四国の一部や熊本電鉄、三岐鉄道などでも、自転車を載せることができるようになっている事例があります。しかしながら、それらでは初期思想に入っていなかったため、つぎはぎ的対応となっている状況が各所に見られ、設計段階から自転車の設定を入れておくべきだったと言えます。そういった意味で、自転車のまち・堺の実態化のために、LRT導入への議論が行われている現段階から、早急に取り組んでいただくように要望いたします。

また、自転車通勤も、自転車通勤によって、まちの隅々を感じ、ソフト・ハードともに変化をさせていくためにも必要なことと言えます。ぜひとも積極的に行政の率先垂範として取り組んでいただくよう要望いたします。

実際、市職員の皆さんに向けては、駐輪場が設定されておらず、例えば金岡から自転車で通われている方の通勤手当は3,000円、そこから市役所の近郊で、有料駐輪場を2,000円で借りて、残りは1,000円、雨の日が月数日あることを考えると、明らかにマイナスであり、まさに自転車通勤するなどと言わんばかりと疑問を呈さざるを得ません。この問題に対する対応もあわせて要望いたします。

ところで、今回の自転車によるまちづくりの質疑にあたって、関係部局が多局にわたっていることに愕然いたしました。建設局内で各部署があり、またレンタサイクルを中心とした産業関連や自転車のまちづくり計画の事務局は産業振興局内にあり、また交通計画の関連は建築都市局、自転車通勤の問題になると総務局、交通手段による環境影響評価は環境局と、多岐にわたっています。自転車利用の促進に向けては、このように各種施策が複雑に絡まっている状況とも言えます。ドイツでは、この種の問題に対し、自転車計画部というものが存在し、自転車にかかわる政策を調整しています。また、アメリカ各州でも自転車・歩行者統括監というものが置かれ、自転車にかかわる政策をコーディネートしています。

そこでお尋ねをいたしますが、自転車政策は、ハード・ソフト多岐にわたっているため、全体をコーディネート、評価をしていく組織が必要ではないでしょうか。当局の見解をお示してください。

さて、先ほどの答弁をいただいた生活雑排水を含む河川汚染についての質問ですが、実際に下水道に接続している世帯は、堺市全体でいえば85.2%、10.1%が単独浄化槽処理とくみ取り浄化槽処理ということで、私が肌感覚で感じていた下水道普及率96.8%とは言うが、実際は3.2%よりもはるかに多い世帯が依然として生活雑排水をそのまま流さざるを得ない状況であるという肌感覚が改めて事実であるということが明らかになったと思います。

そもそも、下水道普及率が96.8%とされている中で、河川が生活雑排水で環境問題を引き起こすこと自体、何か見落としているように思います。本市では、下水道事

業を最優先施策として整備などに重点を置き、都市の健全な発達及び公衆衛生の向上、あわせて公共水域の水質の保全をめざしてこられました。しかしながら、地域によっては河川などに流入している生活雑排水が少なくなっても、わき水などの水がないため、臭気や美観などの問題が改善をされていないように感じます。一定量の水量がないことで、河川が持つ自浄作用が発揮されずに起こる環境問題について、それぞれ所管の立場から見解をお示しください。

◎総務局長(佃芳治君) 自転車によるまちづくりの推進組織についてお答えをいたします。

自転車によるまちづくりにつきましては、さきに所管局長から答弁がありましたとおり、環境対策、それから健康増進等多様なアプローチが考えられるところでございます。また、違法駐輪、交通事故等の課題もあるところでございます。このような単独の局では対応できない全庁的な課題に対しては、関係部局が相互に連携し、一丸となって組織横断的に対応していくことが重要であると考えます。こうしたことから、現在、関係部局から構成する自転車、環境共生まちづくり推進庁内連絡会議を設けるなど、庁内連携の取り組みを進めております。また、平成20年度組織改正において、自転車道の整備にあたり、ハード整備とソフト施策を集約して、一元的・総合的に推進する組織の設置を検討しているところでございます。

今後、事業の進捗や機運の醸成も見きわめながら、全体のコーディネートや成果の検証を担う組織体制について、引き続き検討してまいりたいと考えております。以上でございます。

◎上下水道局長(樋上隆雄君) 生活雑排水を含む河川汚染につきましてお答え申し上げます。

下水道整備の進捗によりまして、河川・水路の水量が大きく減少し、その自浄作用に影響を及ぼしている一因であることは認識しております。本市におきましては、平成19年3月に策定いたしました堺市下水道事業長期構想で、みずからおさめるまちの再生を行動の理念とし、浸水、利水、治水、環境などを基本方針としております。今後、河川、水路、壕や残されたため池、また地下水・海水をどのように機能的に連携させ、水辺環境を保全していくかが課題であると考えております。

河川・水路の水資源の確保につきましては、今後、下水道の普及に伴いまして、大量に存在する下水処理水や一時的に貯留した雨水の利用なども検討し、関係機関や住民の皆様と連携を図りながら、自己水源の持たない河川・水路の新たな水資源としての再利用につきましても、積極的に研究を進めてまいりたいと思っております。

◎建設局長(西川久君) 水環境の取り組みについてお答えいたします。

現在、仁徳陵・内川水環境再生プランに基づきまして、仁徳陵へ芦ヶ池より地下水を水源として導水しております。今後、狭山池から仁徳陵、内川、土居川へつながる水のネットワーク再生に取り組む予定であり、その水源として狭山池からの余剰水に加え、都市特有の水源である地下浸出水などの活用を検討しております。まず、来年度からは中百舌鳥にあります信濃池から地下水を水源とした都市水路の再生を計画しております。また、自己水源を持たない土居川の水環境改善を目的として出島漁港より海水を導水する事業に着手いたします。

本市管理河川におきましては、下水道整備やため池の減少などの都市化に伴い、河川の維持用水量は減少しており、都市における河川の水源・水量の確保は今後の課題であると考えております。今後も関係部局とも連携して、この問題解決に取り組んでまいりたいと考えております。以上でございます。

◆8番(西哲史君) 議長。

○議長(西村昭三君) 8番西哲史議員。

◆8番(西哲史君) ご答弁ありがとうございました。まず、自転車活用推進政策についてですが、自転車道整備の面で、ハードやソフトを一元的に管理する部署を設置されることは、先進的な取り組みとして評価をしたいと思っております。しかしながら、自転車道の面以外でも自転車政策は各分野にわたるソフト・ハード面をコーディネートしていく必要があるものです。ぜひとも全体をコーディネートし、運用していく部署づくりを、例えば堺浜プロジェクト推進室のようなアプローチを持って、ぜひとも実施していただくよう要望しておきます。

ところで、市役所1階の市民の皆さん向けの駐輪場において、屋根がない状況です。市民の皆さんが雨の日も自転車で市役所に来られていることを考えると、自転車のまち・堺の象徴として、このような状況は看過できませんので、ご対応いただきたいことを申し添えて、この項目を終わります。

最後に、生活雑排水を含む河川汚染についてですが、河川の管理のために最低限必要な水量も維持できていない現状がある中で改善の努力が検討されていることはすばらしいと思います。さらに改善速度を速め、エリアを広げた早急な対応をお願い

いたします。また、公共下水道への接続が進んでいる地域でも、資金的な問題や近隣関係の問題などで下水道に接続したくても接続できない現状があることも質疑で明らかになりました。ところで、生活雑排水がまだまだ流れ込んでいる現在、河川では、重大な環境問題が起こっていると言わざるを得ず、看過できません。実際、これについては環境問題ですので、生活雑排水完全処理化に向けて環境局がリーダーシップをとって、下水道を初めとしたほかの部局とともに、インセンティブ施策、規制施策などの検討を総合行政的に行っていただくことを強く要望いたしまして、私の大綱質疑を終わります。ありがとうございました。