

## 平成 22 年 6 月 11 日建設委員会発言録（西てつし分）

◆西 委員 民主党・市民連合の西哲史でございます。3年前に議会に送っていただいて以降、初の建設委員となりましたので、よろしく願いをいたしたいと思っております。

さて、通告に基づき質問をさせていただきたいと思っておりますが、市長に質問をさせていただくわけではありませんが、市長がせっかくいらっしゃっていますので、ちょっと1つだけテーマの順番を変えさせていただきたいと思っております。

それは、コミュニティサイクルについて通告の中に入れさせていただいておりますけれども、実は私ごとにはなりますが、市長と同じ高校でございまして、先日、市長が高校の同窓会の会報誌の中でコミュニティサイクルについておっしゃってくださっています。

私、実はコミュニティサイクルの話、2年前の3月の大綱質疑で取り上げさせていただいていまして、実はこの話は97年に私が学生のときに地球温暖化のキャンペーンで堺へ戻ってきたといいますか、訪れたといいますか、練馬のタウンサイクルの事例をもとに学生ながら生意気に提案をさせていただいたということで、非常に思いのあるものでございますが、少しこのコミュニティサイクルについて確認といいますか、懸念がありまして、確認をさせていただきたいと思うんですが、市長は同窓会報の中で、きょう市長がいらっしゃる間にお話ができると思っていまませんでしたので、持ってこなかったんですけども、違法駐輪対策の話が現役の高校生から出たときに、それに対して目玉的にコミュニティサイクルがあるんだということをおっしゃってくださっていたと思うんですね。

もちろんそういう目的もあるとは思いますが、コミュニティサイクルというのはそれが主目的ではないんじゃないかなと私は思っております、その点少し懸念を持っていまして、実際その話の中で市長は、違法駐輪は多いと思いますよと高校生がおっしゃられたのに対して2,000円でできますということで、そうすると高校生からは、2,000円というのは高いですねという議論が出たと思うんですね。

もちろん彼らは高校に無料で駐輪をしておりますから、2,000円と言われると非常に高いというふうに感じると思うんですけども、コミュニティサイクルは多分違法駐輪対策ではないと、私は少なくとも理解をしておるんですが、そこで当局のほうにお尋ねをさせていただきたいと思うんですが、コミュニティサイクルというのは駐輪対策の切り札かのような答弁が大綱質疑の中でも少し見られるように受けとめるんですが、コミュニティサイクルというのは何かということと、あと、放置自転車対策は主目的なのかどうかということをお答えをいただければと思います。

◎京谷 自転車まちづくり推進室次長 御質問のコミュニティサイクルとは何かという

ことでございますけれども、コミュニティサイクルとは、共用の自転車を複数のサイクルポートに設置し、どこのサイクルポートでも自転車の貸し出し、返却が可能な新しい交通システムでございます。

本市におきましては、自転車市民共同利用システムとして位置づけまして、バス、鉄道等によります公共交通ネットワークと連携することによりまして、移動の利便性の向上を図り、自動車利用からの転換を進めるなど、環境に優しい交通システムとして、昨年度に環境省の補助金を受け整備したところでございます。

現在、堺東駅、堺駅、堺市駅、百舌鳥駅の各駅前の既設の駐輪場の一角に設置しましたサイクルポートには、24インチ自転車を総数で410台、電動アシスト自転車を40台配置しておりまして、本年9月からの運用開始に向け準備を進めているところでございます。

御質問の違法駐輪対策ということでございますけれども、これらのサイクルポートが効率よく運用できれば、1台の自転車を複数の方で利用することによりまして、限られたスペースにより多くの自転車が収納できることから、全体的にとらえれば、既存の駐輪場に余裕が生じ、適正駐車への誘導、そういうことを行うことによりまして、あわせて放置自転車対策にも効果があると考えております。以上でございます。

◆西 委員 放置自転車対策にもあわせて効果があるということですから、安心をするんですけれども、まさに私、事業仕分けの資格を構想日本からいただいていますけれども、事業仕分け的な議論で言いますと、何が成果指標になるかということが非常に重要になってくると私は思っています。そういった意味では、放置自転車対策はあくまでも副次的であり、環境モデル都市にふさわしい交通ということが主目的ということによろしいでしょうか、確認だけさせていただければと思いますが。

◎京谷 自転車まちづくり推進室次長 委員のおっしゃるとおりでございます。以上でございます。

◆西 委員 ありがとうございます。ぜひともよろしくお願ひしたいと思っております。さて、コミュニティサイクルは、どのようにこれから発展をする、もしくは拡張しているのかについて、今検討されている内容についてお示しをいただければと思います。

◎京谷 自転車まちづくり推進室次長 コミュニティサイクルの拡張に向けました考え方としては、運用開始後に利用者のニーズの把握や貸出実績など多面的に検証を行うとともに、他都市の実施状況なども踏まえまして、中百舌鳥を初めとする市内主要鉄道駅前へのサイクルポートの設置に向け検討を進めるとともに、市街地内でのサイクルポートの設置についてもあわせて検討してまいります。以上でございます。

◆西 委員 ありがとうございます。

ぜひ、例えば富山とかパリの事例といいますと、町なかにサイクルポートを設置をして交通手段として活用していく。どちらかといえば、駅前につくるとというのが旧来より日本国内各地で練馬、世田谷等々で行われておりまして、そういう意味では、町なかポートは最近富山市で特に始まりましたけれども、そういうことも含めて、ぜひとも先進事例を研究をしていただきたいと思っております。

例えば、さらにこのコミュニティサイクルをどのように活用できるかという観点で言えば、西区と南区の間を結ぶ交通手段が少し不便だということが大綱質疑の中でもほかの会派の議員から取り上げられましたけれども、深井・津久野間とか、上野芝・深井間、私は西区ですけども、上野芝・中百舌鳥間等々、交通手段が今余りないということが実際現状です。車以外の交通手段が余りないところですね。公共交通、バスもありませんから。そういう意味では、そういうところの補完手段になっていくのではないかと期待をしておりますので、ぜひとも積極的に拡張のお願いをしておきたいと思えます。

さて、通告の順番に戻りまして質問をさせていただきたいと思っております。

堺市は昨年3月、我が会派から提案をさせていただいたことを皮切りに、2008年環境モデル都市に応募し、2009年環境モデル都市に認定をされたということで私は認識をしておりますが、先月、政府は環境モデル都市となつての取り組みについて評価をし、京都市に対してはA判定を行ったものの、堺市はB判定になったと仄聞をしております。

B判定だからといって、取り組みがおくれていると判断をされたわけではないとお聞きをしておりますが、B判定になったということで、少し残念といいますか、評価をされなかったという観点もあると思えますが、B判定ということで、ぜひA判定をめざしていただきたいと思っておりますけれども、昨年10月の就任直後の臨時議会において、我が会派の質問で、先導的自治体として積極的に取り組むべきだと考えますがとの質問に対しまして、市長は、市内全組織が一体となって環境モデル都市の取り組みを進められるよう、私自身がリーダーシップを発揮して積極果敢に挑戦をすると御答弁をいただいております。この御答弁は我々としては非常に評価をしております、期待をしております。ぜひとも市長にリーダーシップをとっていただいて、積極果敢に挑戦をして京都市や北九州市、富山市などのように、さらにはそれを上回るように努力をしていただきたいと思っております。

そこでお尋ねをいたしますけれども、建設局、建築都市局、もちろん上下水道局の皆さんもいらっしゃるわけでありますが、建設局、建築都市局がこの場所にいらっしゃいますけれども、市長のリーダーシップを受けて、建設局はどのような環境モデル都市の取り組みをなされているのか、お示しをいただきたいと思います。

◎東山 建設総務課長 環境モデル都市として、環境モデル都市行動計画に位置づけた建設局の事業についてお答えいたします。

モビリティ・イノベーションにおきましては、自転車を生かしたまちづくりとして、安全で利便性の高い自転車利用環境を整備するとともに、市域内を結ぶ自転車ネットワークを形成する自転車走行環境整備事業や、市民や来訪者が自由に利用でき、観光レンタサイクルとしても活用できるコミュニティサイクル事業に取り組んでおります。

また、幹線道路ネットワークの形成や道路の渋滞緩和など、自動車交通の円滑化によりCO<sub>2</sub>排出量の削減に寄与するために、南海高野線連続立体交差事業、南海本線連続立体交差事業、阪神高速道路大和川線事業、その他の都市計画道路の整備に取り組んでおります。

また、ライフスタイル・イノベーションにおきましては、市域のヒートアイランド現象を緩和するために町なかに緑や水辺の自然をとというものと、また、自然を保全、創出していくSAKAIグリーンプロジェクトというものがございますが、そのうち建設局としましては、堺自然ふれあいの森事業、緑化推進事業、水環境改善事業などに取り組んでおります。以上でございます。

◆西 委員 幾つもの取り組みがあるということで評価をさせていただきたいと思いますが、1点だけ申し上げると、立体交差事業というのは多分もともと二酸化炭素削減が主目的ではないと思いますけど、まさに繰り返しになりますけど、事業仕分けの議論のスタイルで言えば、何を主目的にやるのかということが非常に大事だと思いますので、ぜひともその二酸化炭素削減を主目的とするオリジナル事業をぜひともたくさんやっていただきたいと思っております。

それで、自転車走行環境や先ほど取り上げさせていただきましたけれども、コミュニティサイクル事業、さらには水辺の自然を創出していくことなどに取り組まれているということは非常に評価をしたいと思っております。

次に、建築都市局は環境モデル都市としてどのような取り組みをなされているのか、お示してください。

◎宮尾 都市政策課長 建築都市局における低炭素都市クールシティ・堺の実現に向け

た取り組みについて、環境モデル都市行動計画に掲げる3つの基本視点に沿ってお答えをいたします。

まず、産業構造の転換、エネルギー・イノベーションにつきましては、CO<sub>2</sub>削減やヒートアイランド現象の緩和、都市環境の改善等を図るため、堺北臨海部地区、堺第2区の北泊地における海域の水環境改善や新たなにぎわいの場をつくる浅場の創出などの先導的な取り組みを進めているところでございます。

都市構造の変革、モビリティ・イノベーションにつきましては、これまでの自動車中心の交通から公共交通を中心とした交通への転換を図るため、広域的な公共交通網から市民の生活圏の交通に至る総合的な公共交通体系の形成に向け、総合都市交通計画の策定などの取り組みを進めているところでございます。

環境文化の創造、ライフスタイル・イノベーションにつきましては、低炭素型の居住環境の普及を図るため、建築物総合環境性能評価システム、いわゆるCASBEEを活用して容積率を緩和する総合設計制度や、既存住宅における耐震改修とあわせて行う省エネルギー改修への補助制度等を実施しております。また、あわせて、本市独自のCASBEE堺の構築にも取り組んでおるところでございます。以上でございます。

◆西 委員 建築都市局としても、さまざまな取り組みが市長のリーダーシップのもとなされていることがわかり、とても評価できると考えております。

特に、自動車中心の交通体系から公共交通を基本とした交通体系へ転換を行うということですから、それについては後ほど取り上げさせていただきますけれども、それは評価を非常にさせていただきたいと考えております。ぜひともさらに取り組みを拡大をしていただいて、早急にさまざまなプランが実行に移されて、実際に二酸化炭素の削減が進んでいく。そのために、さまざまな局に取り組んでいただくように要望させていただきたいと思っております。

ところで、CASBEE堺の構築についてというお話等々がございましたけれども、2008年9月の大綱質疑で私が、民間建築物が低炭素化するように、誘導措置も含めて堺独自の取り組みを進めていただくように要望いたしましたけれども、取り組み状況について御説明いただけますでしょうか。

◎谷口 建築指導課長 先ほどの都市政策課長の答弁と重複いたしますが、ライフスタイル・イノベーションの1つとして取り組んでおります総合設計制度による民間建築物の低炭素化への誘導についてお答えいたします。

この制度は、敷地内に公開空地などを確保することにより、市街地環境の整備に関する計画に対して容積率や高さ制限などを緩和するもので、平成21年度、その総合設計制度

に建築物総合環境性能評価システム、いわゆるCASBEEによる評価を導入いたしました。

CASBEEは建物を環境性能によって評価する方法で、省エネや環境負荷の少ない資機材の使用といった環境配慮はもとより、室内の快適性や景観への配慮なども含めた建築物の環境性能を総合的に評価するシステムでございます。

本市では他都市に先駆け、このシステムを用い、より高度かつ総合的に環境に配慮された建築物と認められる場合には、総合設計制度において独自に容積率を割り増しし、環境配慮がなされた建築物の普及促進を図っております。

また、次の取り組みといたしまして、近年、全国各地で大規模な地震が発生しております。堺市におきましても、今後30年以内に発生する確率が60%から70%と言われている東南海・南海地震や、また直下型地震である上町断層地震などの発生により、甚大な影響を及ぼすことが懸念されます。

このような中、本市では建築物の計画的な耐震化を図るため、堺市耐震改修促進計画を策定し、地震時の建物の倒壊などによって発生する人的被害及び経済被害の軽減に努めており、住宅の耐震改修工事にも補助制度を設けているところです。この耐震改修工事と同時に行う窓の断熱改修や、それにあわせて行う壁、天井、床の断熱工事などの省エネ改修工事に対して、工事費の3分の1かつ30万円を限度として本市独自の補助制度を本年度より実施しております。

さらに、大阪府温暖化の防止等に関する条例により、一定規模以上の建築物はCASBEEによる評価をし、建築物環境計画書の届け出をすることが義務づけられております。届け出されたものは、その内容が公表され、すぐれた取り組みをしたものには顕彰が行われています。本市では、この制度の一部を担い、よりきめ細やかな指導を行うため、CASBEE堺の構築に取り組んでおり、現在、大阪府と協議、調整を行っております。以上です。

◆西 委員 確認をさせていただきたいんですが、容積率の割り増しと補助制度は堺独自、そして、もう一つおっしゃられたCASBEEの評価で顕彰が行われるということは、大阪府の各自治体それぞれ共通ということでしょうか。

◎谷口 建築指導課長 そうでございます。

◆西 委員 ありがとうございます。ぜひとも堺独自の取り組みが何なのか、そして、環境モデル都市だからこそ、こういう取り組みをやっているんだよということを積極的に

発信をしていただくことをお願いをさせていただきたいと思います。

○西井 委員長 この際、午後1時5分まで休憩いたします。

○午後0時3分休憩

○午後1時5分再開

○西井 委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を継続いたします。

◆西 委員 引き続き質問をさせていただきます。

現在、国のほうで政権交代の後に、交通基本法ということで制定プロセスが三日月国交政務官のもと進んでいると思いますが、交通基本法の制定プロセスに対して、どのように理解をされているかお示してください。

◎平松 交通政策課長 交通基本法等についてお答えをさせていただきます。

国土交通省におきましては、平成22年3月に交通基本法の制定と関連施策の充実に向けての中間取りまとめが行われてございます。その中で、車に依存する社会となったため、車を使える者と使えない者の間に大きな格差が生じ、多くの方々が社会参加の機会を制約され、活力のない暗い社会に向かってしまうのではないかと、また移動権を法律に位置づけ、人と環境に優しい交通体系の実現が地域や国全体の活性化につながると提起されてございます。

しかしながら、現在、検討されてございます交通基本法案には、理念的なものが中心となっておりまして、関連する施策について明らかになっておりません。そういったことから、本市としてはどのような対応を行うべきかについては、まだ判断できない状況であると考えております。以上でございます。

◆西 委員 理念的な条例ということで、堺市としてはどのような対応を行うかについては、まだまだ判断できないということでありましたけれども、ただ、しかしながら、公共交通なり環境配慮型の交通をつくっていくということに関しては、私も先日三日月政務官ともお話をさせていただきましたし、また、この理念の中でも既にたくさんの議論がうたわれているということですので、公共交通再生なり環境配慮型の交通を推進していくと

ということについて、ぜひとも取り組んでいただきたいと私は考えておりますが、交通基本法とは別にして、公共交通再生についてどのように堺市としては取り組んでいこうとされているのかお示してください。

◎平松 交通政策課長 公共交通再生についてお答えいたします。

近年の地球環境問題に対する意識の高まりや、少子高齢社会の到来といった社会情勢の変化の中で、過度な自動車交通から脱却し、環境への負荷の少ない公共交通への転換が求められているところでございます。過度な自動車利用という点におきましては、短距離の移動において自動車の利用が増加していることなどが指摘されてございまして、自動車から鉄軌道やバス、自転車への転換を促進していく必要がございまして、本年度に実施いたしますパーソントリップ調査の結果等も踏まえまして、総合都市交通計画を検討していく中で、どのように転換を図っていくか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。

◆西 委員 ぜひとも転換を図っていくように御検討いただきたいと思っているんですが、私はもちろん自動車も自転車も、そして時には町を見るために、実は西区から市役所まで何度か歩いてきたこともありますけれども、ぜひですね、突然お聞きをさせていただくのは非常に恐縮でありますけれども、転換を図るということは、つまり車の機能の一部を代替をするという構造をつくっていかないといけないと思うんですね。そういう意味では、転換を図るということは、つまりは道路空間の再配分、もしくは公共交通へしっかりと交通配分を移していく、そういうことが必要であると私は考えますけれども、交通政策担当としてはどのようにお考えですか。

◎平松 交通政策課長 先ほども申しましたように、地球環境問題ですとか、少子高齢といった社会の変化が今起きている中で、交通のモードをどのように転換していくかといった点で、転換をするための取り組みというものが非常に重要になっていると考えておりまして、1つは物理的に転換のいろいろなモードを用意といいたいまいしょうか、形づくっていくという取り組みが1つは重要というふうに思っておりますし、また、使われる、利用者の方々の意識の変化というものをどうやって促していくのかと、大きく分けると、この2点が重要というふうに考えております。以上でございます。

◆西 委員 重ね重ねになりますけれども、私は自動車も乗りますけれども、それでも



当局としては、よく使われるお言葉でいえば、車をいじめるということも環境モデル都市としては必要になってくると思いますが、いかがですか。

◎平松 交通政策課長 自動車の利用をどのように抑制していくかという点につきましては、非常に難しい点があるかと認識しております。といたしますのも、非常にやっぱり自動車はドア・ツー・ドアで便利な乗り物でありますので、その便利さをほかの交通モードに転換していただくためには、やはりその意識の変化といいましょうか、先ほど言いましたように、交通ということに対しての意識を変えていただく、そういった取り組みとあわせて、やはり車の使い方の中でも、最近ですと鉄道と車の乗りかえですとか、それから車の共用といいましょうか、そういったさまざまな方法が出てきておりますので、そういったものも研究してまいりまして、自動車交通からの転換をどのように図っていくかについて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。

◆西 委員 ぜひともですね、車をいじめるといいますか、自動車交通そのまま残したままで転換を図っていくということはなかなか難しいと思いますんで、限られた土地資源といいますか、土地配分を土地容量を再配分をしていくということをしつかりと御検討いただきたいと思いますが、そういった意味で、非常に参考になるのは金沢市の事例だと考えております。先日来、お調べもいただいておりますけれども、金沢市においては、しつかりと交通をバス並びに自転車ということを積極的に推進をしていくという事例を行われていると思いますが、それに対してどのように御理解をされているかお示してください。

◎平松 交通政策課長 金沢市での事例につきましては、バス専用レーンを設置いたしまして、また、そのバス専用レーンの一部に自転車走行指導帯というものを設けている事例がある等々を認識してございます。バス専用レーンにこの自転車走行指導帯が設置されておりますのは、そこでの歩道が極端に狭く、自転車利用者の安全を確保するということが目的であるというふうにお聞きをしております。

本市におきましては、バス専用レーンは実施した事例はございませんが、平成13年4月に大阪和泉南線の南陵町交差点から堺東駅前交差点までの区間に、公共車両優先システム、いわゆるPTPSを導入してございます。公共車両優先システムはバス優先信号とバス優先レーンから構成されてございまして、交通管理者と道路管理者が協力して事業を実施してございます。

あわせて、バス事業者はバスロケーションシステムも実施してございます。導入後の調査によりますと、所要時間が約1分30秒ほど短縮されてございまして、違法駐車台数も

減少するなどの効果が出てございました。バス優先レーンは一定の効果を発揮することが実証されてございますが、自動車利用を制約するという点もございまして、今後の導入に向けましては片側2車線以上の道路で、バスの本数が多く、高い効果が得られることが必要であるというふうに考えております。バス専用レーンやバス優先レーンの導入につきましても、今後ともバスの定時性の状況等を把握し、必要な区間に対しまして検討をしてみたいと考えております。以上でございます。

◆西 委員　これ以上申しませんが、先ほども、今の御答弁の中でも自動車利用を制約するものでありという御答弁がありました。つまりは、制約するからなかなかできないんだということをいつまでもおっしゃられていれば、これは環境モデル都市にふさわしい交通分担率なりということの実現は、なかなか遠くなってしまうんじゃないかという懸念を持つ次第であります。交通分担率を環境配慮型にしっかりと設定をしていく、変化をさせていくという思想を持っていただきたいと思っております。

例えばヨーロッパの各自治体の事例を見れば、しっかりと目標を定めて、それに向けてさまざまな施策、政策を導引をしていくという事は行われていますので、ぜひともよろしくお願いをしたいと思いますし、先ほどパーソントリップ調査というお話がありましたけれども、調査はあくまでも生データといいますか、ローデータといいますか、数字だけのデータですので、交通分担率をどのように持っていくのかという前提というか、調査にあたる前提を持って、それをしっかりと分析をしていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いを申し上げます。

さて、自転車のまちづくりについてお聞きをさせていただきたいと思います。

堺市の自転車のまちづくりに対する考え方、どのように進められているのかお示してください。

◎田中 自転車道整備担当課長　本市では自転車のまち・堺として、自転車を活用し、環境と人に優しいまちづくりを推進するため、歩行者、自転車利用者が安全で快適なまちづくりを進めております。自転車まちづくりにつきましては、年々増加している歩行者と自転車利用者との事故への安全対策や、本市が取り組んでいる低炭素型都市への実現をめざし、環境負荷の少ない交通システムとして、自転車の利用を促進するとともに、市民の健康増進や観光振興に資するための1つとして、全市的に自転車ネットワークを形成する自転車走行環境整備に取り組んでおります。また、環境モデル都市行動計画におきましても、自転車走行環境の整備は低炭素型社会への実現に向けた取り組みの1つとして位置づけられておるものでございます。以上でございます。

◆西 委員 ぜひともですね、この低炭素型社会の実現に向けた取り組みの1つと認識をしていただいておりますから、それに向けて積極的に取り組んでいただきたいと思います。ですが、実はこのような取り組みがさまざまに全国各地で進んでいます。そういう意味では、その背景には2007年に国交省がモデル事業を始めたこと、国交省が大幅に方針転換をして、自転車交通を環境負荷の少ない交通手段であることから、積極的に推進をしていかなければいけない、そして人に優しい交通をつくっていかなければいけないという方針を転換したことに起因があって、堺のみならず、全国各地で取り組みが始まっていると私は理解しておりますが、国の自転車道の取り組みに対する理解について、どのように理解をされているのかお示しくください。

◎田中 自転車道整備担当課長 国土交通省におきましては、近年、自転車は環境負荷の少ない交通手段として見直され、健康志向の高まりを背景に利用が高まっています。その一方で、交通事故件数の減少傾向に比べまして、自転車関与事故は増加傾向にあり、特に歩行者と自転車の交通事故が増加していることから、警察庁と連携し、有識者等からなる新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会からの提言を受けまして、自転車走行環境の整備に取り組んでおります。本市におきましても、国の考え方に基つきまして、平成20年1月、新金岡地区が自転車通行環境整備モデル地区の指定を受けまして、市道新金岡80号線において既存の道路空間を再配分し、車道と歩道から物理的に分離した自転車道の整備を進めております。また、国土交通省の考え方に基つきまして、既存の道路空間の中で、沿道関係者や地元自治会、警察と協議の上、自転車走行空間の原則分離を基本としたそれぞれの道路状況により、適合した整備手法を検討してまいりまのでございます。以上でございます。

◆西 委員 国土交通省からの通知というお話がありましたけれども、平成19年7月12日に、国土交通省から各整備局長並びに政令指定都市長、さらに都道府県や政令指定都市の道路の担当の局長さんあてに通知が出されています。建設局長、これ、ごらんになっていますよね。ぜひ、この内容を詳しく精査をしていただきたいと思いますし、この背景にどういう議論があったかということもぜひ研究をしていただきたいと思います。この国土交通省の通知の趣旨について御理解をされているところをお示しをいただければと思います。

◎田中 自転車道整備担当課長 先ほど述べました国土交通省と警察庁が共同で開催しました懇談会からの提言の中で、自転車の安全を確保するため、歩道上で歩行者・自転車が混在することを前提とする空間の整備が全国的に行われたということが、歩道上での歩行者対自転車の事故増加の一因となっているという趣旨が書かれております。このため、歩行者や自転車のための道路空間を構築するためには、歩行者、自転車、自動車の交通量等の実態、将来像を踏まえまして、それに応じて通行空間を適切に分離する必要があるとの提言がなされています。このことなどを受けまして、平成19年7月12日、国土交通省より自転車走行環境整備についてという通達を受けまして、自転車に関連する交通事故の増加から計画的な整備の推進が国土交通省から通知されたものでございます。以上でございます。

◆西 委員 おっしゃるとおりでございまして、さらにその通知の中の趣旨としては、結局これまでの道路整備は、歩道上で自転車と歩行者がふくそうするということが起きていた、それに対して抜本的な改善がそろそろ必要になってきていると、そういう意味で、歩道上に自転車と歩行者が実質的には混在をしていると、これ道路交通法違反なんですけど、混在をしているということに対して分離をするようにと、整備の観点から分離をするようにというのが、この通知の趣旨でございます。

そういった通知を受けて、本市ではどのように整備をされてきたのか、計画がどのように進捗をしているのかお示してください。

◎田中 自転車道整備担当課長 自転車走行環境整備計画につきましては、昨年度、庁内関係各課や交通管理者などと協議を進め、堺市における自転車走行空間の整備に関する考え方について意見を取りまとめているところでございます。今年度は、この計画につきまして、パブリックコメントなど、市民の意見を聞くなどし、成案としていく予定でございます。また、自転車専用通行帯や路肩のカラー化などを整備していこうと考えている箇所につきましては、今年度において地元及び交通管理者などの関係者との協議を進めまして、社会実験を行う予定でございます。その後、その効果を確認しまして、整備を進めていくこととしております。

自転車走行空間の整備につきましては、昨年度より新金岡80号線において自転車道の整備を行っているほか、金岡公園東線などでは自転車走行空間の整備を行っており、今年度は引き続き新金岡80号線の整備を行うほか、堺狭山線ほかにおきまして自転車走行空間の整備に取り組んでまいります。以上でございます。

◆西 委員 社会実験を行うということは非常に評価をしたいと思っておりますが、その整備の考え方というのが通知とそろっているのか、もしくは違うのか、非常に懸念を持つところではありますが、走行環境整備の考え方について、堺市はどのような考え方で整備をされているのかお示してください。

◎田中 自転車道整備担当課長 自転車走行環境の考え方につきましては、平成19年7月の国土交通省から出されました自転車走行環境の整備についての通達や、前述しました国土交通省と警察庁が共同で開催しました有識者等からなる懇談会での考え方を踏まえて、また、平成21年7月に国土交通省と警察庁から出されました自転車走行空間の設計のポイントを参考にしまして、堺市の自転車走行環境整備計画に盛り込んだところで、歩行者・自転車・自動車との分離を原則としまして、自転車走行空間の整備に努めてまいりたいと考えております。

現道につきましては、現状の植樹帯等を極力残すことも視野に入れながら、自転車の走行空間について整備形態を個別に、その道路ごと個別に検討してまいりたいと考えております。新設の道路につきましては、計画する幅員の中で自転車走行空間の分離を基本としまして、整備に努めてまいりたいと考えております。以上でございます。

◆西 委員 少し実はお聞きをしたいんですが、その整備の各地を見てみると、視覚分離が中心のようにお見受けをしますし、当局の皆さんとさまざまな場所でお話をする中で、それが中心のように仄聞もしておりますけれども、視覚分離が中心なのかどうかお答えください。

◎田中 自転車道整備担当課長 堺市の自転車走行環境の整備の進め方につきましては、先ほども申し上げていますように、国土交通省からの通知のもとに歩行者・自転車・自動車との分離を原則にしまして考えております。ただ、国土交通省からの設計のポイント等々で、整備手法が示される手法を採用しまして、その道路ごとの状況によりまして、その整備手法の中から選択していくというふうな考え方を持っております。以上でございます。

◆西 委員 実はですね、先日も委員会質問で御質問させていただいたときお示しをしましたが、新潟市が堺市とほぼ同サイズの政令指定都市ですけれども、新潟市にも22年3月、新潟市自転車利用環境計画というものがこの国土交通省の通知に基づいた議論を踏まえて策定をされました。その中に、やっぱり、自転車は車道の左側を通行するこ

とを基本とすると書いてあります。そういう意味では、基本は自転車の走行空間は車道の左側とするのが、この通知を見ても、さらにそれを受けて議論されている他市の事例を見ても、左側通行は基本であって、それがどうしても無理な場合は視覚分離なり何なりということがあってしかるべきだと思いますが、いかがですか。

◎田中 自転車道整備担当課長 新潟市の環境整備計画につきましても、我々は見えておりました、その中でも国交省の基本的な考え方をもとにつくられているものと思っております。その中でも、考え方としまして、基本方針、新潟市でも書かれております基本方針並びにネットワークの考え方とか、それは当然我々も同じように考えております。ただ、整備断面につきましては、やはり我々は道路状況が、その道路の状況に応じまして整備を考えていかなあかんということで、若干新潟市とは整備断面におきます手法は若干違うところがございます。以上でございます。

◆西 委員 これについては、引き続き議論はさせていただきますが、先ほど申し上げましたように、この通知の趣旨は、新潟市にとっても堺市にとっても、この基本原点になっている通知の趣旨は、歩道上での事故がふくそうしているということなんです。そういう意味では、歩道上のふくそうを防ぐために整備計画なり何なりがスタートをしているにもかかわらず、車道の左側の通行が基本とならないというのは、非常に違和感があります。そういう意味では、解消していただきたいと思っておりますが、きょうの議論のみならず、さまざまところで皆さんとお話をさせていただくと、これは市民の皆さんも含めてですが、誤解が少しあるように、勘違いといいますか、誤解が流通をしているようにこの間感じておりますけれども、自転車は車道走行ですか、それとも歩道を走行していいんですか、お答えをいただければと思います。

◎中野 交通部副理事兼公共交通課長 自転車の走行につきましては、道路交通法では自転車は車両に位置づけられており、車道の通行が原則で、そして車道の左側を通行することとなっております。ただし、同法第63条の4第1項には、普通自転車は、車道や交通の状況に照らして歩道を通行することがやむを得ないときには、歩道を通行することができることとされておまして、同条第2項では、普通自転車が歩道を通行する場合は、歩道の中央から車道寄りを徐行しなければならないと明記されております。さらに、同法第2条第1項第20号では、徐行とは「車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう」ということで定義されております。以上でございます。

◆西 委員 つまりですね、基本的にはやむを得ないときに、基本的にはじゃないですね、やむを得ないときには自転車は歩道を通行することができる、さらに歩道通行するときは徐行するというふうにルールでは決まっているということであります。徐行とは一体どれぐらいの速度でしょうか。

◎中野 交通部副理事兼公共交通課長 自転車の徐行とは、先ほど申しあげましたように、直ちに停止することができるような速度ということをごさいますして、条文では数字の明記はございませんが、過去には1978年の国会で警察庁交通課長は四、五キロぐらいであろうと思うと答弁し、また道路交通法解説書には6キロから8キロメートル程度と行うことができようとして記述されておまして、速度につきましては諸説ございませけれども、いずれにしましても徐行とは直ちに停止することができるような速度であると認識いたしております。以上でございます。

◆西 委員 じゃあ、お尋ねをしたいと思いますが、感覚的なところで結構でありますけれども、堺市の歩道において自転車走行はたくさん見られますが、そのような速度で走っていることがほとんどでしょうか。

◎中野 交通部副理事兼公共交通課長 自転車が歩道において走行する場合、いろんな状況といいますか、本人の身体能力もございませし、また、道路の幅員、それから歩道上における交通量によって、さまざまあるかと思ひます。感覚的にどうかと言われませけれども、私としては守っておる人もおるだろうし、また、人がおるにもかかわらず、すり抜けていく自転車もあるなというふうに認識いたしております。以上でございます。

◆西 委員 それ以上申しあげませませんが、ここにいらっしやる皆さんのほとんどが、堺の道路において、自転車が8キロ未満なり四、五キロで走っているばかりだとは、まさか思っただけじゃないと思ひますけど、私が地元で見せていただいている限りにおいては10キロをはるかに上回る速度で走っていると。ただ、これをじゃあ、取り締まれということを申しあげたら、それは実際は、走行空間が先ほども申しあげたようになかなかないという現状でありますから、走ることもできない。つまり、違法状態を黙認をせざるを得ないという状況になっているということなんだと思ひます。

そういった意味では、走行空間をしっかりと整備をしていただかないと、自転車はよく

マナー、マナーと言われますけれども、走行空間が担保されていないのに、マナー論もないんじゃないかなと、私は思っているということを申し上げたいと思います。

ところで、道路交通において、日本の法律においては、実は明記をされていないんですが、世界じゅうでよくある議論としては、道路交通は弱者優先であるべきである、車よりも自転車、自転車よりも歩行者の安全が優先されるべきであるということを、世界各国でさまざまな道路交通法ある中で、明記をされているところもあるとお聞きをしておりますけれども、私はこのような弱者優先といいますか、車より自転車、自転車より歩行者という発想、当然だと私は考えておりますけれども、堺において、こういった発想についてどのように御理解をされているのかお示してください。

◎田中 自転車道整備担当課長 平成18年3月に中央交通安全対策会議が発表しました第8次交通安全基本計画には、自動車と比較して弱い立場にある者すべての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要になると記載されております。本市におきましても、人優先の交通安全思想を基本とし、有効な施策を推進していくべきと考えております。

道路空間におきましては、歩行者、自転車、自動車の分離を基本に安全対策が必要であり、車道での自転車の走行空間確保のため、道路空間の再配分は不可欠で、道路の現状を踏まえまして、現道の幅員の中でいかに安全な走行空間を確保していくかが今後の重要な課題であると考えております。以上でございます。

◆西 委員 確認をさせていただきたいんですが、車より自転車、自転車より歩行者の安全が優先ということよろしいですか。

◎田中 自転車道整備担当課長 先ほどの説明と重複しますが、第8次交通安全基本計画の中での考えのもと、歩道上での状況、そして車道上での状況、それぞれの安全対策を確保しながら、弱者を安全対策を守っていかなければならないと考えております。以上でございます。

◆西 委員 済みませんが、その順番でいいかどうかだけお答えをいただければと。

◎田中 自転車道整備担当課長 委員仰せのとおりだと思っております。



◆西 委員　　そこでですね、お聞きをしていきたいんですが、今、プロジェクター映させていただけてますけれども、右側が、これ、きょう、けさとってきたんですけれども、13号線の賑町の近くですね。左側が、西区の上野芝町の周辺の場所であります。車よりも自転車が優先、自転車よりも歩行者が優先と、今お認めになりましたけれども、そういった意味で、この右側の写真を見ていただいてもわかりますし、13号線の泉南線ですね、道路交通法に基づいて、道路の左側を走ろうとしたら、私は時々自転車で市役所に来てますけれども、端っこを実質的に走れない状況にあるということについて、どのようにお考えかお示しをいただければと思います。

◎田中 自転車道整備担当課長　　本市の道路の路肩につきましては、コンクリートで排水勾配をつけた街渠や集水ますが設置されております。自転車専用通行帯や路肩のカラー化を今後整備するためには、道路空間の再配分を検討する中で、街渠部における安全な自転車走行を確保するため、路面の平滑化が必要と考えております。自転車専用通行帯や路肩のカラー化を整備する路線につきましては、それぞれの路面状況にもよりますが、平滑な構造や集水ますの改良などの検討が今後必要であると考えております。以上でございます。

◆西 委員　　ぜひともやっていただきたいと思うんですが、今おっしゃられたことで少し気になることがあります。自転車専用通行帯や路肩カラー化を整備する路線につきましては改良の検討が必要であるというお答えをいただきました。しかしながら、この今写真に映らせていただいている場所は、その対象ではなっているとは少なくとも現時点では聞いておりません。そして、そのほかにもこのような事例、堺市内でたくさん見受けることができます。現在も堺市のさまざまところで道路改修等々が行われていると思います。そのときのタイミングに合わせて、道路整備をしっかりと端まで舗装をしっかりとさせていただいて、走行空間を確保していくことを同時にやっていただかないと、一度整備して道路を掘り返して、また次のときにネットワーク化だとか通行帯の確保ということでまた舗装をやり直していく、そんなことが起きないように、端までしっかりと走りやすいように舗装していくということを、道路整備の要件といいますか、条件に入れていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

◎田中 自転車道整備担当課長　　自転車通行帯や路肩のカラー化を検討する路線以外に

つきましては、各事業ごとに整備する部局が多岐にわたることや、路面を平滑にするための新たな構造物が必要になり、また整備面での事業ごとの財源等を要することから、今後は関係部局間の調整が必要と考えております。以上でございます。

◆西 委員 おっしゃるとおりなんです。部局がまたがるということで、実は当局の皆さんと各地でお話をさせていただくと、自転車と名がついた瞬間にすべて自転車まちづくり推進室に言ってください、聞いてくださいという話になってしまいます。先ほど申し上げたように、常に日常的に整備をする中で、道路を掘り返す、そしてその後にもまた自転車担当の皆さんが道路をカラー化するためにまた舗装をやり直す、これは2回投資で無駄だと思います。そういう意味では、常に道路を整備するときに、要件として入れていただく、部局をまたがることですから、ぜひ建設局長に決意を示していただきたいと思いますが、いかがですか。

◎坂本 建設局長 委員御指摘の、自転車専用通行帯や路肩カラー化の整備を検討する路線以外の他事業による路肩整備につきましては、事業部局全体で考えていく必要がありますので、建設局として研究してまいります。以上です。

◆西 委員 ぜひともよろしくお願いをさせていただきたいと思います。

最後に関連してもう1点、もう一度担当の方にお答えをいただきたいことがあるんですが、ちょっとこの周辺の文章のところは関係ないんで、図を見ていただけたらと思うんですが、堺市内の各地の交差点を見ていると、車道の左側を自転車が走ってきて、交差点に差しかかると歩道の横を走るということで、一たん内側といいますか、外側というか、直進から外れてしまう。もう一度道路に戻ってくるということが多々あります。この左、ここから走ってきて、そのまま1回中に入って、もう一回戻って本線に戻ってくるということが、そういう道路がたくさんあります。これは非常に私は車も先ほど申し上げたように乗りますから、車から見ると左から自転車が飛び込んでくるように見えて怖いということ、危ないということがあると思いますが、これについて改善をしていただきたいと思いますが、いかがですか。

◎田中 自転車道整備担当課長 交差点部における走行空間の考え方につきましては、これまでは車道走行の自転車について、交差点手前で歩道部のほうに誘導しまして、自転車横断帯を通行させる事例が多く見られますが、これは交差点部におきまして、自転車の

左巻き込み等の事故を防止するための措置と考えられます。堺市におきましても、今後担当部において自転車道、自転車専用通行帯、路肩のカラー化など新しい整備形態を進めていく上では、このような交差点での安全対策が一番重要と考えておりまして、自転車の通行処理が今後の課題になってくると認識しております。

整備にあたりましては、先進都市の事例などを参考にしまして、交通管理者と十分に調整を図りながら、安全な走行空間が確保できるよう整備を進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

◆西 委員 ありがとうございます。

次に、駐輪場、自転車のところで、自転車悪玉論のよく原因になるといいますか、そういう問題になる違法駐輪の問題について取り上げさせていただきたいと思いますが、結局、自転車を交通手段として位置づけていないから、こういう問題は発生をしているんだと思いますけれども、堺東駅・中百舌鳥駅前の放置自転車対策の現状と課題について御説明ください。

◎柴田 自転車対策事務所長 堺東駅前では通勤・通学や大型店舗、商店街などの利用のため、市営・民営合わせて10カ所、4,088台収容の駐輪場を設置しておりますが、平成21年5月の調査では、駅周辺に1,152台の放置自転車がありました。これは特に大型店舗を利用する買い物客による短時間の放置であり、この状態の解消が課題となっております。そこで、昨年9月、民営駐輪場の改良にあわせ、放置自転車啓発・誘導員を配置し、放置自転車を一掃した結果、平成22年6月の調査では336台に減少しました。しかし、いまだ一部の自転車が商店街に放置されていることから、商店街との共同による放置解消が課題であります。

また、中百舌鳥駅前では8カ所、6,931台収容の駐輪場を設置し、平日につきましては撤去を強化したことで、放置はほぼ解消いたしましたが、土日・休日には約1,000台の放置が見られ、この解消が課題となっております。以上でございます。

◆西 委員 時間がないので少しだけにしますが、違法駐輪対策にいろいろ行われているということですが、どれぐらいの費用がかかっているのかお示してください。

◎柴田 自転車対策事務所長 駐輪対策にどれぐらいの額が使われているかということですが、平成21年度放置自転車対策としての支出は、駐輪場の管理運営業務に要

する費用として7億2,621万9,000円、放置自転車の撤去保管返還業務に要する費用として1億2,834万5,000円であります。また、収入は駐輪場使用料など7億8,582万円、撤去保管手数料といたしまして3,120万7,000円であり、収支は3,753万8,000円の支出超過となっております。以上でございます。

◆西 委員 非常に多額の費用がかかっていますが、こういう問題の先進事例として江戸川区の事例がさまざまところで言われますが、この現状について、江戸川区の設置の状況、そしてどのように違法駐輪対策をなされているかについて、どのように認識されているかお示してください。

◎柴田 自転車対策事務所長 江戸川区では駅前の放置自転車対策を進める中で、放置自転車解消に向け、駅直近に機械式地下駐車場を設置し、マナー啓発や土・日の放置自転車撤去もあわせ実施し、放置解消に取り組まれています。中百舌鳥駅前での土・日、休日の自転車等の放置は約1,000台ありますが、放置防止のため、駅から200メートル以内に6カ所、5,931台収容の駐輪場を設置しており、本年5月15日土曜日の利用状況は2,698台であり、3,236台が未使用となっていることから、啓発・誘導員による啓発指導の強化と撤去をあわせ、駅前の放置自転車対策に取り組んでまいります。以上でございます。

◆西 委員 ぜひですね、駅直近につくった江戸川の事例を参考にさせていただきたいと思えます。

最後に、景観について議論をさせていただきたいと思いますが、堺の市民の多くが親戚や友人から、堺の景観はきれいだねと言われたことは余りないというのが、私の実感でございます。そして、どちらかといわれれば汚いとか言われたりすることが多々皆さんもあると思うんですが、景観について、どういうところに課題があると認識をされているのかお示しをいただけませんか。

◎宮尾 都市政策課長 本市では、平成5年に堺市景観条例を制定し、周辺に大きな影響を及ぼす大規模建築物等について届け出制度を導入し、形態意匠等に関する助言・指導を行っております。また、平成6年よりすぐれた景観を有する建築物や、地域の景観づくりに取り組む団体等を表彰する堺市景観賞を実施しております。これらを通じて、市民、事業者、行政が協力・連携し、良好な都市景観の形成に取り組んできたところでござい

す。しかしながら、こうした中、課題といたしましては、大規模建築物等の外観の色彩について助言・指導に限界があることや、定量的な基準が設けられていないことが課題であるものと認識しております。以上でございます。

◆西 委員 特に外観の色彩について議論が多いということをお示しをいただいたんだと思います。さらに、どういう景観がいいのかという仕組みづくりも必要なことなんだと私も考えております。そういった課題に対して、どのように対応していこうとしているのかお示しをいただければと思います。

◎宮尾 都市政策課長 課題に対する取り組みでございますが、現在、よりよい景観形成に向け、総合的な景観施策の展開と、より実効性ある景観誘導を進めるため、景観法に基づく景観計画の策定に取り組んでいるところでございます。現在、景観審議会におきまして、大規模建築物の外壁の色彩基準や、地域特性に応じた景観形成の方針等について御議論をいただいております。以上でございます。

◆西 委員 ぜひとも色彩基準さらには景観形成の方針、議論を早急に前に進めていただきたいと思っております。といいますのは、やはり残念ながら、景観が汚いと言われることを私も知人が来たときに言われること多々あります。これは非常に悲しいことでありまして、堺を見てきれいなまちだねと言ってもらえないと、堺に住む者として、生まれたときから堺に住んでいる者として、堺に誇りを持たないということにつながってることになりかねません。そういった意味では、堺の景観きれいだねと言われることのために、皆さんに御尽力していただきたいと思っておりますし、私もその最たる要因は色彩の問題、私も広告の仕事に従事をしておりましたので、明度、彩度、そういったところには関心がありますけれども、そういったところに大きな議論があるということも御認識をいただいて、早急に取り組みをしていただくことをお願いを申し上げまして、私の質問を終わります。ありがとうございました。