

6月17日建設委員会西哲史発言分

○西委員 おはようございます。ソレイユ堺の西でございます。復帰初めての委員会ですので、ふなれで緊張すると思いますが、御容赦をいただきたいと思えます。 通告に従いまして質問をさせていただきたいと思えますが、まずは大綱でも取り上げさせていただきました津久野駅北側の問題についてであります。大綱でもお示しをさせていただきましたこの写真でございますが、津久野駅の南側と北側の間にある自由通路、地下通路、そして両側に車道がありますけれども、この道路構造の現状についてお示してください。

○小畠土木監理課長 津久野駅のガード下の市道と地下通路の現状でございますが、駅南側の道路、市道津久野15号線でございますが、ガード下の幅員2.6メートル、高さ2.0メートル、駅北側の道路、市道下田津久野1号線でございますが、ガード下の幅員3.0メートル、高さ2.0メートルでございます。また、駅舎下でございます地下通路につきましては、幅員3.0メートル、高さ2.55メートルとなっております。以上でございます。

○西委員 この通路について、北側と南側の道路に関してはそれぞれ幅員が2メートルということで、非常に通りにくい現状であるということをお示しをいただいたと思えますが、さらに上の写真は朝の地下通路をお示しをさせていただいてますけれども、非常に朝の8時前後、ここにはいらっしやいませんけど、西区の議員が朝駅立ちをしてるとよくわかるんですが、非常に朝危険な状態になっています。北側に自転車をとめていく方、さらには北側にとめてから改札に向かってくる方でも非常に危険な状況になっています。さらには大綱でも申し上げましたけれども、車椅子は一体どこを通るんだろうなというような状態であります。非常に私どもの見てる限りにおいては、さまざまな方が行き来して危険な状態ではないかと思えますけれども、当局のお考えをお聞きをしたいと思えます。

○小畠土木監理課長 人、自転車、自動車がふくそうし、すれ違うには余裕のない道路であり、安全に通行しにくく、危険な状況があると考えます。以上でございます。

○西委員 非常に歩行者も車椅子も含めて危険な状況であるということだと思えますが、危険な状況にあるならば改善をしていただきたいと思えますが、当局のお考えをお聞きをしたいと思えます。

○小島土木監理課長 南側及び北側ガード下の道路空間において、必要な幅員や高さを確保するためには、道路構造上、かなり広範囲から道路をすりつける必要があります。これによりまして、沿道の土地利用を阻害するなどの問題が生じるとともに、影響範囲が大きく、莫大な費用が必要となるため、現在のところ、拡幅や新たな道路整備の予定はございません。以上でございます。

○西委員 拡幅や新たな道路整備の予定はございませんというお答えでありましたけれども、非常に危険な状況を放置することもできないと思いますが、大綱でも申し上げましたけれども、北側の改札を設置をすることによって、こういうことも改善を進んでくると思いますが、北側の再整備について、改札の設置の要望が再三地域から出てると思いますが、市のお考えを改めてお示しをいただきたいと思います。

○河合公共交通課長 津久野駅北側改札の増設につきましては、以前より地域から御要望いただくごとに、ＪＲ西日本旅客鉄道株式会社に申し入れを行っておりますが、設置については困難であるとの回答でございました。改札の増設につきましては、乗降客数の増加や周辺環境の変化などが必要となってくると考えておりますが、改めて地域の思いを市からＪＲ西日本旅客鉄道株式会社に伝えてまいります。以上でございます。

○西委員 大綱とは重複を避けますけれども、ぜひＪＲ西日本にもお願いをしていただきたいと思っておりますが、乗降客数の増加、乗降客数が減少しているなどの理由には、さまざまな理由が大綱でも申し上げました。そのこともお酌み取りをいただきたいと思っております。北側の改札設置の要望がある中で、北側ロータリー、後ほども申し上げますが、再三この地域の再整備を求められていると思いますが、要望のある中で、北側ロータリーの再整備、どのように考えているかお示してください。

○小林道路整備課長 津久野駅北側に改札が設けられると、今まで以上に自家用車や自転車といった交通手段からの乗りかえや、歩行者が増加することなど、新たな流れも生まれるため、より効率的かつスムーズな相互乗り入れが行えるよう、交通結節点としての機能向上がより一層必要となります。今後、駅前ロータリーの再整備については、庁内の関係する部局と連携しながら検討する必要があると考えております。以上です。

○西委員 ぜひ検討していただきたいと思いますが、ところでこの要望の発端となっているのは、昭和40年代に津久野北側を土地区画整理事業を行われていることに1つの理由があると思います。この土地区画整理事業についての概要についてお示してください。

○河井都市整備推進課長 堺市津久野土地区画整理事業は、昭和40年11月30日に組合設立認可を受け、組合施行により事業を行い、昭和46年11月19日に換地処分の公告を行いました。当時、本事業地区の東側では、さきに行われた日本住宅公団施行による向ヶ丘土地区画整理事業により、商店街の開設や高層ビルの建設などの整備が行われ、急速な市街化が図られていたことから、本地区についても22.65%の減歩により津久野駅北側駅前広場を含む都市計画道路百舌鳥下田線や常磐浜寺線などの道路及び公園などの公共施設の整備を行い、良好な市街地が形成されました。以上でございます。

○西委員 この土地区画整理組合というのは、どのようなものになるのでしょうか。行政にとってパートナーというか、協働相手ということではよろしいでしょうか。

○河井都市整備推進課長 委員お示しのとおりでございます。

○西委員 では、減歩とは何かについて少しお示しいただけませんでしょうか。

○河井都市整備推進課長 減歩とは、事業に必要な土地は区域内の地権者から事業による個々の土地の利用増進に見合った分だけ公平に出し合う仕組みになっており、この出し合いにより、個々の土地が減少することを減歩と申します。この減少した土地を集めまして、公共施設の用地に配分するほか、保留地として売却し、事業費に充当いたします。以上でございます。

○西委員 減歩をすることによって資産価値が向上したり地域の価値が向上することによって、土地所有者さんは、ある意味、渋々ながらというか、自分の土地を削り出すということだと思いますが、それでよろしいでしょうか。

○河井都市整備推進課長 委員お示しのとおりでございます。

○西委員 その土地区画整理事業の、今申し上げたような地権者さんといいますか、所有者さんが納得をするということは、最終的にこの事業が達成をされる

ということだと思いますけれども、この土地区画整理組合の、もしくは土地区画整理事業の目的の1つは、津久野駅の南北の連絡であったのではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○河井都市整備推進課長 竣工記念誌を拝読したところ、津久野駅の表と裏の広場の連絡を見ないままで終わること、いわゆる画竜点睛を欠いていることを遺憾のきわみといたしますと当時の土地区画整理組合理事長の挨拶文が寄稿されており、地元の思いが委員お示しのとおりと推察されますが、本事業は既に完了しており、津久野駅の南北の連絡が事業目的であったかどうかは確認できません。以上でございます。

○西委員 その今お示しをいただいた遺憾のきわみといたしますの次の行もお示しいただけませんでしょうか。

○河井都市整備推進課長 堺市当局におかれては、既にその設計もできている由と承ります。

何とぞ一日も早くこれが実現を図られ、区画整理事業の真価が発揮できますよう御尽力を賜らんことを堺市並びに国鉄御当局、その関係各方面に懇願申し上げて、私の挨拶を結びます。以上でございます。

○西委員 次のページに津久野駅前の写真が載ってまして、その下にどのように書いているかお示しいただけませんでしょうか。

○河井都市整備推進課長 国鉄阪和線津久野駅、施工地区に隣接し、大阪市内、和歌山方面とを結んでいる。駅裏には当事業で新設された駅前広場があり、改札新設も目前である。以上でございます。

○西委員 ありがとうございます。先ほどお示しをいただいたように、整理組合、勝手に書いたわけではなくて、あくまでもパートナーとして設立をされている事業組合さんですから、この中に書いてあることは、ある程度、このとおりじゃないかなと推測をされます。当然、先ほどお示しをいただいたように、もう公文書としては古くなっている中で、確認はできないということではありますが、パートナーが書いておられる文章ですから、全く違うものでもないと言えないのではないかと考えております。先ほど申し上げたように、南北の危険な状況も含めて、この今の状況について、やはり地域からも積極的な要望が出ていることもありますし、さらには堺病院が新しく7月から移転をしてくる津久野駅

でもあります。そういった意味で、この地域について、ぜひ再整備、検討していただきたいと思っておりますけれども、まちづくりの担当の局長に御見解をお示しをいただければと思います。

○島田建築都市局長 津久野駅のところの再整備の検討ということでございます。先日の大綱の質疑の中でも答弁させていただいておりますし、今の質疑の中でも委員のほうから津久野駅開設以降といいますか、土地区画整理事業も含めて数十年にわたる地域の熱い思いというところについては理解をしております。ただ、この問題につきまして、今後どのようにかということにつきましては、さきの答弁でもさせていただきましたように、今後地域の皆様の取り組みやJR西日本の動向も見ながら、北側ロータリーの再整備など含めて、関係する部局で調整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。

○西委員 ぜひとも前へ進めていただくように、よろしくお願いを申し上げたいと思います。

次の項目に移らせていただきたいと思っております。土砂災害危険箇所の対策についてであります。昨年台風が来たときに2回ほど避難準備情報が発令をされました。その地域はどこかと危機管理のほうにお聞きをすれば、土砂災害対象区域に指定をされているところだということですが、土砂災害危険箇所の基礎調査及び区域指定の予定について、今年度以降どのように取り組みをされていこうとしているのかお示してください。

○楠河川水路課長 大阪府において、平成26年度に38カ所の調査が完了しました。平成27年度から平成28年度にかけて63カ所の基礎調査を行う予定でございます。これらの調査結果に基づき、平成28年9月末までに必要な箇所には区域指定を行う予定でございます。以上でございます。

○西委員 西区で今年度基礎調査を行うのはどこかお示してください。

○楠河川水路課長 家原寺町2丁及び1丁の2カ所、上野芝向ヶ丘町、太平寺の合計4カ所でございます。そのうち家原寺町2丁については、既に土砂災害危険箇所に指定されており、残り3カ所については新たに基礎調査実施箇所として抽出した新規箇所でございます。以上でございます。

○西委員 非常に影響が大きい中で、さらに新規箇所が抽出されるということに驚くわけですが、なぜ新規箇所が抽出をされたのかお示してください。

○楠河川水路課長 基礎調査箇所を選定に際し、より精度の高い地形図を用いた結果、新たに土砂災害のおそれがある3カ所が抽出されました。以上でございます。

○西委員 精度が高くなったことは評価をさせていただきたいと思いますが、例えば家原寺町2丁、これまでであった家原寺1丁、2丁の基礎調査を行う際に、地元住民にぜひともPRしていただきたいと思いますが、行われるのでしょうか、お示しをください。

○楠河川水路課長 連合町会長、単位町会長へ通知を行った後、地元住民の皆様方に対し、ビラによりお知らせを行います。御指摘の家原寺町2丁の基礎調査の具体的な予定は、27年6月末までに連合町会長へ、7月以降に単位会長及び地元住民に対しPRを行った後、基礎調査を行う予定でございます。以上でございます。

○西委員 基礎調査の結果は、地元住民にも通知をしていただけるのでしょうか。

○楠河川水路課長 基礎調査の結果につきましては、大阪府から本市に通知されるとともに、関係する地元住民の方に通知され、あわせて本市河川水路課及び大阪府鳳土木事務所にて閲覧できます。また、昨年の法改正により、基礎調査結果に関しては大阪府のホームページに公表されます。以上でございます。

○西委員 地元住民の皆さんに基礎調査結果を通知をしていただけるということですが、危険があるならば、やっぱり土地所有者にもあなたの土地が原因でこういうことが起きてますよ、という通知をしていただく必要があると思いますが、土地所有者さんには通知は行っていただけるのでしょうか。

○楠河川水路課長 土砂災害防止法は、土砂災害から住民の命を守るため、土砂災害のおそれのある区域について危険の周知、警戒避難体制の整備等のソフト対策を推進しようとするものでございます。そのため区域内に住居のある住民については通知を行いますが、住居等のない土地の所有者に対しては通知は行っていないと大阪府から聞いております。以上でございます。

○西委員 基礎調査を完了した後に、区域指定まではどのように進められるかお

示してください。

○楠河川水路課長 大阪府が本市へ意見照会を行った後、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域の指定が行われます。以上でございます。

○西委員 先ほどの1個前の質問についても重なりますが、基礎調査結果の通知を地元に行っていたきながらも、土地所有者には通知が行われなかったことが、非常に違和感といいますか疑問があります。最終的に原因が、もし土砂災害が起きたらその原因者にも一定の請求というか、責めが負われることとなりますし、その方に対しても、ぜひ危険性があなたの土地が原因で、これいろんな事情があって仕方がない部分も多々あると思いますけど、少なくともあなたの土地が理由でそういう土砂災害の危険性があって、それがさらにはそういう災害、避難準備勧告といいますか、準備情報につながってきて、避難される方がいるんですよということで、どのようにしていくかはいろんなプロセスがあると思いますけども、通知をしていただきたいなと思いますので、これは府のことも関係あると思いますから、ぜひ協議を行っていただきたいと要望しておきたいと思います。

次の項目に移ります。おでかけ応援制度について、いろいろと御尽力をいただいて、非常に活性化をしているということは、ありがたいことだなと地域の皆さんともよくお話をさせていただいているところです。ぜひ頑張っていたきたいと思っていますが、今年度から制度が変わって、ICカード化になるということで、高齢者の皆さんの中でいろいろと話題を呼んでおりますが、どのようにICカード化を進めようかとされているのかお示してください。

○池川交通政策課長 ICカード化、どのように進めようかと考えているのかということについてでございますが、おでかけ応援カードのICカードにつきましては、今年度の4月より対象者の方に申請書兼納付書の送付を開始いたしました。対象者が平成27年度末で約24万人と多数でございます。したがって、対応が短期間に集中することで混乱が生じ、高齢者の方々に御迷惑がかけると、そういうようなことから、対象者の誕生日をもとに5回に分けて申請書を発送しております。なお、現時点で5回に分けたうちの3回分、誕生日が4月から11月生まれの対象の方、約13万7,000人の方に、申請書兼納付書を既に発送しております。今後は7月と8月に2回分、対象者全員に申請書兼納付書を発送する予定でございます。なお、申請いただいた後、ICカードの発送までには、カードの作成など約2カ月から3カ月の期間を必要とすることから、9月14日までに申請いただいた方には、おでかけ応援制度の拡

充及びＩＣカード化の運用を実施する１１月１日までにＩＣカードを申請者の御自宅にお届けする予定となっております。以上でございます。

○西委員 申請及び納付方法についてお示してください。

○池川交通政策課長 申請書及び納付方法ということでございますが、まずは申請書を指定銀行、市内農協、本庁及び各区役所の指定金融機関、派出所に行って負担金を納付いただきまして、その情報が私どものほうに伝えられます。本市にてその納付確認の後、申請者の御自宅にＩＣカードを発送させていただくこととしております。以上でございます。

○西委員 ここでお尋ねしたいと思いますが、カードの発行、申請方法や納付方法はこれまでの制度と変わっておりますので、高齢者の皆さんが非常に混乱をしている部分もあります。これまでの紙カードについてはどこで発行されているのか、お示しをいただければと思います。

○池川交通政策課長 これまでの紙カードでございますが、これまで発行してまいりました紙のおでかけ応援カードでございますが、堺市内の郵便局で申請書を御記入いただきまして、御本人確認の後、即時発行してきたところでございます。以上でございます。

○西委員 そこで疑問になってくるのが、これまでは郵便局で行われて、高齢者の皆さんも郵便局で発行するもんだと思い込んでこれまでこられてます。その中で、今回のＩＣカードの納付先に、なぜ郵便局が入っていないんだろうかということ、よく私ども聞かれますけれども、郵便局がなぜ含まれていないのかお示してください。また、申請者の利便性を高めるためには、郵便局もぜひ含めていただきたい、含めるように努力をしていただきたいと思いますが、あわせてお聞きをしたいと思います。よろしくお願ひします。

○池川交通政策課長 現在御案内しております納付先は指定銀行及び市内農協、本庁及び各区役所、指定金融機関、派出所となっております。郵便局での納付につきましては、利用者の利便性の観点からこれまでもゆうちょ銀行の関係者と取り扱いについて協議を重ねてきたところでございます。特にこの間、ゆうちょ銀行との協議の中で、振込用紙の様式の問題であるとか、ゆうちょ銀行のコードをその様式はどのようなふうに埋め込むとか、その取り扱いに関する手数料のこととか、そこら辺の話を協議を重ねてきたところでございます。引き続

き、協議・調整を行いまして、本年度秋以降の発送分より郵便局でも申請いただけるよう調整を進めているという、今現在はそういうところでございます。郵便局での納付など、その対応が可能となりましたら、改めて広報等でお知らせさせていただきます。以上でございます。

○西委員 今、協議ついて頑張っていたいただいているということをお示しをいただきました。この制度、非常にいい制度ですが、この申請方法のところ少し混乱がありますので、郵便局でぜひともできるように、今、最終段階入っているところだというお話だと思いますけれども、郵便局での納付ができるように、引き続き御尽力をいただきたいと思います。よろしく願いを申し上げます。次の項目に移らせていただきたいと思います。

おでかけ応援制度と同じく、高齢者の皆さんの非常に移動のしやすい環境づくりということに御貢献をいただいていると思います乗り合いタクシーの制度について概要をお示してください。

○河合公共交通課長 乗り合いタクシーにつきましては、公共交通空白地域と最寄りの鉄道駅を結ぶ形で、市内に9ルートを設け、対象地域内に停留所を設置し、午前2便、午後3便の計5便の運行ダイヤを設定しております。運行につきましては、利用者から電話で予約をいただき、予約のあった停留所間を運行する形態としております。また、予約の受け付けにつきましては、乗車の1週間前から2時間前までとし、第1便については前日の18時までとしております。運行日は土・日・祝日及び年始を除く月曜日から金曜日、運賃につきましては、大人300円、子ども150円、65歳以上の堺市民の方につきましては、おでかけ応援カードを提示の上100円で御利用いただいております。車両につきましては、地域の道路状況等を勘案し、セダン型のタクシー車両を使用し、予約があった場合のみ運行することで、経費の効率化を図って運行しております。以上でございます。

○西委員 ちょっと利用者についてお尋ねをしたいと思いますが、もちろん全ての世代がターゲットではあると思いますが、コアターゲットとして高齢者の皆さんがコアターゲットになっていると思いますが、いかがですか。

○河合公共交通課長 利用者について限定しておるわけではございませんけれども、実際の利用者としては、約8割ぐらいの方が高齢者となっております。以上でございます。

○西委員 乗り合いタクシーについて、公共交通の空白地域と最寄りの鉄道駅を結んでいるということで、いろいろなお声がありますけれども、特に先ほどおっしゃっていただいたように、高齢者の方がメインターゲット、コアな中心なターゲットになっている中で、区役所に特に用事がある、高齢者の方、特に区役所等々に用事があると思います。西区でも老人福祉センターが西区役所の横にあって、ここへ行く用事があるんやっていう声も多々聞きます。また、津久野ルートにおいては、これから堺病院も出てきます。そういった意味で、駅直結、こういうことを申し上げるとふさわしくないかもしれませんが、高齢者の皆さん、時間をとてとて1分1秒を争って急ぐというよりは、自分の行きたい場所にしっかりと回っていただくことのほうが重要、高齢者の方々の中では多いんじゃないかなと思いますけれども、区役所に行ってほしいという要望や、病院等々に行ってほしいという要望もあると思います。まだ病院は開設されているわけではありませんので、区役所にも行ってほしいという要望については、市に届いてますでしょうか、お示してください。

○河合公共交通課長 日常の問い合わせや市民の声などで、今まで区役所に行ってほしいというような要望を受けたことはございませんが、本年の2月から3月にかけて、沿線地域を対象に行ったアンケートにおきましては、停留所を設置してほしい場所として区役所を挙げた方が数名おられました。以上でございます。

○西委員 非常にいい制度だと思いますが、なかなかまだ1台平均の利用者数が1人台というような状態もあります。まだまだこれはさらに伸ばす余地がたくさんあると思いますが、その余地の1つが区役所へ行くようになれば、もうちょっと利用しやすいのに、利用するのにという高齢者の方の声も私のところにも届いておりますけれども、そのようにしていただくように検討していただくお考えはないものか、お示しをいただければと思います。

○河合公共交通課長 乗り合いタクシーは、日常生活の移動手段の確保を目的に、鉄道駅やバス停から離れた地域、いわゆる公共交通空白地域と最寄りの鉄道駅を結ぶルートとしております。そのためルート中にある公共施設を初めとする個別の施設等には停車しておりません。今後とも利用者を初め、沿線の方々の意向把握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 ありがとうございます。ぜひとも先ほど申し上げたような区役所や市立堺病院、移転する、今度津久野に移転する病院についても経由をするという

ことについても御検討いただければと思いますので、よろしくお願いを申し上げます。

続いて、私道について質問をさせていただきたいと思いますが、まずですね、私道について、非常に市道認定等々の要望、私たち議員にもいただくことがあります。そのときに雨水の管理について、非常に問題になることが多々あります。雨水が適切に管理されてないから、市道認定ができないこともあるというような話をよくお聞きをします。そういった意味では、私道に設置をされている雨水を排水をしていく施設等々の管理というのはどこになるのかなとお聞きをしたいところではありますが、お示しをいただけませんかでしょうか。

○島原下水道管理課長 原則的に私道に設置されています雨水排水施設は、私道公共下水道布設制度を活用し整備された管渠や市で権利設定している管渠などを除き、管理は当該雨水排水施設を御利用されておられます住民の皆様で管理をしていただくこととなっております。以上でございます。

○西委員 私道の雨水排水施設を市で引き取って維持管理を行っていただくということはできないのでしょうか。

○島原下水道管理課長 あくまで雨水排水施設の財産は、住民の皆様の持ち物であるため、先ほども述べましたが、原則的に市で維持管理は行えません。ただし、市道認定されるか、汚水環境整備に合わせまして、私道公共下水道布設制度により雨水環境の再整備を行った場合は、市に雨水排水施設の財産権が移り、維持管理を行うことが可能となります。以上でございます。

○西委員 今おっしゃっていただいた私道公共下水道布設制度での雨水の再整備について詳しくお示してください。

○島原下水道管理課長 私道公共下水道布設制度での雨水の再整備とは、雨水排水施設が汚水整備に支障となる場合や、雨水排水施設が側溝で通行に支障となるなどの場合、汚水整備と同時に雨水管渠の再整備を行うことです。この場合、再整備された雨水管渠は市で維持管理することになります。以上でございます。

○西委員 済みません、通告してないのに申しわけないんですけど、先ほど市道認定されるかということで、された場合は維持管理を行うことになるというお答えだったと思いますが、市道認定するに当たって雨水管理のリスクがあったら市道認定できないんじゃないですか。路政課長さんお答えいただければ

と思います。

○鈴木路政課長 市道認定の要望の場合でございますけれども、市道認定することは、市のほうでその道路を管理するということになりますので、その道路に附属する道路施設に関しましては、その施設の管理者に市が今後管理する上で問題がないかどうかを問うていただくわけでございます。だから、今回の場合も、雨水管に関しましては、下水道部さんのほうに引き取れるかどうか、問題がないかどうかをお聞きしていると、そういうふうな状況になっております。以上でございます。

○西委員 ありがとうございます。通告せずに失礼をいたしました。先ほど市道認定された場合は維持管理を行うことになりましたということでしたが、その前段階でさまざまな問題が発生をしているんだと思います。汚水整備が行われている、既に行われている私道は、市道認定でしか市で維持管理ができなければ、なかなかこれから今リスクが現状ある中で、問題があると思いますけれども、改良する余地はありませんでしょうか、お示してください。

○島原下水道管理課長 現在の私道公共下水道制度では、汚水整備と同時でない雨水の再整備は行いません。しかしながら、近年、全国的に激しいゲリラ豪雨が増加していることから、私道であっても浸水対策の観点から、何らかの対策が必要であると認識してございます。今後、他都市の状況などを調査した上で、制度の見直しについて研究してまいりたいと思います。以上でございます。

○西委員 ぜひとも先ほど申し上げた状況を改善するためにも、制度の見直し、御検討をお願いをしたいと思います。引き続きこれは9月以降の委員会でもお聞きをしてまいりたいと思っています。続きまして、下水道促進についてのテーマに移らせていただきたいと思います。先ほど下水道会計の話もありましたけれども、1つは普及率より水洗化率のことが会計の貢献もあると思いますけれども、下水道促進について、なぜ必要だと考えているのか、改めてお示してください。

○角下水道計画課長 下水道の接続の促進ということでございますけれども、まず下水道の目的からお答えさせていただきます。下水道法第1条には、公共下水道は都市の健全な発達及び公衆衛生の向上に寄与すること、またあわせて公共用水域の水質を保全するということが大きな目的とされております。本市ではこの目的を達成するために、公共下水道の整備事業というのを今までも推進

してきております。この整備完了後には、このような目的を達成するために、公共下水道の接続を進めることが重要なことと考えております。以上でございます。

○西委員 公共下水への接続は、今どの程度まで進んでいるか、堺市の水洗化率をお示してください。

○中野給排水設備課参事 平成27年3月末現在で、公共下水道の供用開始を公示した区域内の人口は82万7,578人、そのうち公共下水道に接続されている水洗化人口は77万9,701人であり、水洗化率は94.2%となっております。以上でございます。

○西委員 82万7,578人ということなんで、ほぼ堺市民の人口に近づいてきていると思いますが、実際はつながれているおうちは約78万人ということで、まだまだつながっていない方がいるのも1つの下水道会計といいますか、上下水道会計を圧迫することの1つだと思いますけれども、公共下水道に接続をしていない方、どのような理由で接続をされていないのか、把握をされていまずでしょうか。

○中野給排水設備課参事 過去5年間に実施した水洗化促進実態調査の結果では、未水洗の主な理由としましては、約45%の方が工事費や下水道使用料といった経済的理由を挙げておられます。2番目に多いのは、浄化槽を設置しているための約33%であり、老朽化などによって水洗化の実益がないが約11%と続いております。以上でございます。

○西委員 お尋ねしますが、経済的理由というのは、あくまでも深刻なのでしょうか、確認されたのでしょうか。

○中野給排水設備課参事 今回の調査結果は所有者への聞き取りで、アンケート調査として実施したもので、市が確認したものではありません。以上でございます。

○西委員 先ほども下水を接続しなきゃいけない大義について、いろいろとお示しをいただいているにもかかわらず、経済的理由は聞いただけと。浄化槽、完全に否定するものではありませんけれども、先ほど大義の観点からいえば、浄化槽を設置しているためと言われただけで、そのまま、そうですかというふ

うに引き下がることはできないんじゃないのかなと、先ほど大義をお聞きをしながら思うわけでありませうけれども、特に今、実際、経済的に非常にしんどくても、下水道につながなくちゃいけないと、真面目に考えてつないでおられる方のことを、もう少しおもんばかっていただきたいと思うわけでありませうけれども、未接続の使用者への対応について、どのような取り組みをされているのか具体的にお示しください。

○中野給排水設備課参事 事業所や大規模なマンションなどの水道の大口使用者及び供用開始から3年目の地域を重点的に戸別訪問するなど、さまざまな機会を通じて水洗化の啓発を行ってきており、先進都市の事例を研究しながら、水洗化促進に取り組んでいるところでございます。接続促進施策としましては、下水道への接続工事に要する費用を無利子でお貸しする制度や、下水道へ接続していただき、不要となった浄化槽を雨水貯留施設の転用する工事への補助金制度、また生活扶助世帯への補助制度など、水洗化促進のためのさまざまな施策も実施しております。また、昨年度から2カ年かけて下水道使用料を徴収していない水道契約者、約2万8,000件を対象とした未水洗建物調査を実施し、その中で水洗化促進に取り組んでいるところでございます。以上でございます。

○西委員 まさに補助制度とか、経済的に本当に困っている方には、制度をしっかり実施していただいているんだと思います。そんな中で、実際確認もせずに、経済的理由だからということと終わるのは少し違和感があります。経済的理由と言われる方には、ぜひ積極的にこの今お示しをいただいた制度を使ってくださいと、そうじゃない方に関しては、やっぱり接続してください、ちゃんとお願いをしていただきたいと思いますが、未接続に対しての規定というのはどのようなになっていますでしょうか。

○中野給排水設備課参事 未接続に対しての規定についてお答えいたします。下水道法第11条の3第1項では、下水の処理を開始すべき日から3年以内にくみ取り便所を水洗便所に改造しなければならない義務が定められておまして、規定に違反した場合、相当の期間を定めて水洗便所に改造すべきことを命ずることができることとされております。また、下水道法第10条第1項では、排水設備の設置義務が規定され、堺市下水道条例第8条の2により、排水設備の設置義務を履行しないことに対し、排水設備を設置するよう命ずることができるようになっております。以上でございます。

○西委員 以前にも、このようなつながらない方に関して、法的措置までいくかどうかは別にして、さまざまな改善措置をとるように検討してくださいというお願いを委員会でさせていただいたことがあります、どのようにお考えかお示してください。

○中野給排水設備課参事 改善命令等の法的措置に関しましては、命令は強制力を持った義務を生じさせる行政処分であり、非常に重みのある行為です。行政処分を行う際には一定の平等性が保たれなくてはならず、本市におきましては、直ちに命令や罰則という手段をとらずに、お客様への下水道事業の趣旨の説明に努め、排水設備の設置を丁寧にお願ひし、御理解をいただいた上で、公共下水道に接続していただくという方針のもとで取り組みを進めているところでございます。以上でございます。

○西委員 確かに命令や罰則というのは非常にハードといたしますか、非常に行政的にはハードルが高いことだと思いますけれども、その途中段階として指導や勧告という措置はできるんじゃないかと思えます。政令指定都市、他市でも先進的な事例もあるようですし、近畿の中でも事例があるようですけれども、それはどのようになっていますでしょうか。また堺市はそれに対してどのようにその事例を取り込んだりしながら対応していこうとしているのかお示してください。

○中野給排水設備課参事 他都市で独自に接続指導制度を設けて、指導・勧告を実施しているところもありますが、対応に苦慮していると聞いております。本市においても接続指導を要綱に定めていますが、実際は正当な理由かどうかの判断が難しいこともあり、水洗化促進の依頼やお願いにとどめておるところです。下水道への接続促進に向けて、今後とも丁寧な対応に努めるとともに、意見御指摘の点も含め、より一層実効性のある方策を模索していきたいと考えております。以上でございます。

○西委員 細かい議論は避けませんが、要綱についても、もう少し他市については細かく規定をして、もう少し指導しやすいように規定をしている事例もあるとお聞きをしております。ぜひともその指導・勧告をしっかりともしっかりとブラッシュアップしていくということについてもお願いをしたいと思います、私道の下水整備制度についてお聞かせをいただければと思います。

○岸田下水道部副理事兼下水道促進課長 未整備の私道を対象に一定の条件を

満たせば利用できる制度が2つございます。1つは市で工事を行う私道公共下水道布設制度で、もう一つは地元が業者に依頼して工事を行い、その工事に対して市が補助金を支出する私道排水設備工事補助金制度でございます。以上でございます。

○西委員 私道についても、まだまださきの水洗化率との関係もあると思いますが、実は整備をされてない私道が多々あるようです。整備をされてない私道の原因にはどのようなものがあるとお考えかお示してください。

○岸田下水道部副理事兼下水道促進課長 私道に下水道が整備されていない理由には、沿道住民の個々の理由といたしまして、経済的理由や浄化槽利用によるものなどと、私道そのものに係るものとして、私道の沿道の方々の意見相違や、私道の布設承諾が得られないなどがございます。布設承諾が得られない主な理由といたしましては、敷地境界や迷惑駐車等による不仲など、利害関係者間の過去からのさまざまな紛争がございます。そのほかに、私道敷地所有者の所在不明、私道敷地内の買い取りや承諾料の要求などがございます。以上でございます。

○西委員 承諾をいただけない私道への対応策について、どのように今考えておられるのかお示してください。

○岸田下水道部副理事兼下水道促進課長 不承諾の理由はさまざまで、その多くは土地所有者と沿道住民の方々によるものでございますので、沿道の方々において解決を図っていただくとしております。しかし、市といたしましても、整備を促進する観点から、沿道の方々と連携して、承諾を得られるよう説明・説得に取り組んでおります。以上でございます。

○西委員 詳しくは申し上げませんが、100軒近いおうちが下水を望まれて、下水布設を望まれているにもかかわらず、その中で道路を持たれている方が1軒当たり数万円の承諾料をくれとか、また別の場所で私道の奥の場所に建物が設置されているから、その建物がどかない限り下水の判こを押さないということで、数十軒の方が下水が引けないとか、そういう1人の方が非常にとんでもない理由をつけて、下水ができないということが、ほとんどの方が望まれているのにできないという事例が多々あるように聞いております。このことに対して、以前も条例で何とか促進するということを、過去の判例ももとにお願いできないかと申し上げてますけれども、事前にお聞きをしている中でも、

なかなか条例制定の議論進んでないようですので、これについてはもう一度、何とか御検討をお願いをしたいと思いますとおっしゃっていますが、私道の下水の整備について、以前、委員会で質問させていただいた点よりも、幾つか改善をさせていただいているとお聞きをしておりますので、改善をさせていただいた点についてお示しください。

○岸田下水道部副理事兼下水道促進課長 下水道整備につきまして、昨年度で公道部分の整備がほぼ完了し、今後は私道の下水道整備を積極的に行っていくこととなります。そこで、これまで未整備私道への対応は、ビラ配布が中心であったところ、今年度から私道沿道の方々に戸別訪問を行い、より積極的に啓発活動を行っております。また、下流側の承諾があるにもかかわらず、上流側で承諾をいただけない場合などは、部分施工等による下流側だけの一部工事も制度上可能とし、既に取り組んできております。以上でございます。

○西委員 ぜひとも、まず困難なところもちゃんとやっていただきたいんですが、まず困難でもないところで、まだまだお願いができてないところ、啓発ができてないところに関しても、しっかり取り組んでいただいて、会計に貢献するためにも、さらには先ほどもおっしゃっていただいた意義のためにも、全力で頑張ってくださいと思います。お願いを申し上げて、この項目を終わります。それでは大綱でちょっと残しました、中古住宅の流通についてに移らせていただきたいと思いますが、選挙のときも地域を歩いていると、同じ町内といいますが、同じ班の中でも新しい家が建っていて、その横で5年、10年、もっと15年建っている家が、全く売れずに何年もたっているというような状況を多々地域でお見かけをしました。その地域自体の魅力が下がっているのでは別ですけれども、非常に同じ地域の中でそういうことが起きているということに違和感があります。本市の住宅戸数と居住世帯の状況についてお示しをいただければと思います。

○白石住宅まちづくり課長 本市の住宅戸数と居住世帯の状況についてでございますが、平成25年に実施された住宅土地統計調査によりますと、本市には約40万6,300戸の住宅がございます。そのうち賃貸用や売却用などで居住世帯のない住宅が約5万3,800戸で、約13.2%の割合となっております。なお、前回調査でございますが、平成20年の約13.4%と比較しまして、割合としては、約0.2%下がっておりますが、総住宅数では約1万9,600戸増加しており、また居住世帯のない住宅についても、約1,900戸増加している状況となっております。以上でございます。

○西委員 確認ですが、割合がほとんど変わらないということは、新規住宅と、さらには居住世帯のない住宅、両方同時に増加しているということでしょうか。

○白石住宅まちづくり課長 委員仰せのとおりでございます。

○西委員 それでは、この中古住宅の流通状況と課題について、どのようにお考えかお示してください。

○白石住宅まちづくり課長 まず、住宅の流通状況につきましては、平成25年の住宅土地統計調査及び着工統計調査によりますと、国内の流通市場に占める中古住宅の割合につきましては14.7%となっております。一方、平成20年の調査結果でございますが、本市の住宅流通市場に占める中古住宅の割合につきましては27.1%となっております。いずれにしましても、国内では新築住宅の流通が中心となっておりまして、中古住宅の流通につきましては、その割合が7割から9割を占める中古住宅の流通が中心となっている欧米と比較しましても、低い状況となっております。

次に、課題といたしましては、1つ目に、建物の価値が減価法により経年で一律に低下する建物評価の課題、2つ目としましては、建物の品質が客観的にわからないなどの流通市場の課題、3つ目としましては、建物が担保の対象とされにくい住宅金融の課題、この3つの点におきまして、課題として我々としては捉えております。以上でございます。

○西委員 今おっしゃっていただいた課題を踏まえて、国や府がどのように取り組みられているかお示してください。

○白石住宅まちづくり課長 国や府の取り組みでございますが、まず国におきましては、平成25年度に中古戸建て住宅に係る建物評価の改善に向けた指針が策定されるなど、建物の維持管理状況が適切に反映される評価手法の整備が進められております。また、平成25年度より住宅ストックの長寿命化を図る優良な取り組みに対しまして、国が費用の一部を補助する長期優良住宅化リフォーム推進事業が実施されており、その成果を踏まえまして、平成28年度以降に既存住宅を対象とした長期優良住宅認定制度が定められる予定とお聞きしております。一方、大阪府におきましては、平成24年12月に中古住宅流通やリフォーム、リノベーションにかかわる民間団体、事業者、公的団体により構

成される大阪の住まい活性化フォーラムが設立され、中古住宅の魅力の向上や、市場の環境整備など、中古住宅流通、リフォーム市場の活性化を図るための取り組みが進められておるところです。以上です。

○西委員 今お示しをいただいた既存住宅の長期優良住宅の認定制度とはどのようなものかお示してください。

○白石住宅まちづくり課長 既存住宅の長期優良認定制度につきましては、現在、新築住宅を対象にして制度化されております長期優良住宅認定制度を、中古住宅、既存住宅についても拡大して対象にするものでございます。現在、国において劣化対策、耐震性、維持管理、更新の容易性、省エネルギー対策などの認定基準及び評価の方法などが検討されているところでございます。本市におきましても、本制度の円滑な運用に向けて準備を整えてまいりたいと、このように考えております。以上でございます。

○西委員 中古住宅の流通促進について、堺市がどのように取り組もうとしているのかお示してください。

○白石住宅まちづくり課長 先ほど申しましたように、国の中古住宅の長期優良住宅の認定制度という準備が進めておられます。一方、その進めている中で、そういう制度が開始された折には、市としても積極的にその制度を運用してまいりたい、その準備を進めているところでございます。以上でございます。

○西委員 国や府で取り組みが進んできているのはわかりますし、堺市としてもかかわろうとしてくださっているのはよくわかるんですけども、まだまだ昨今始まった議論なんだと思いますけれども、もっと積極的にコミットしていただければなと思っております。そして、やはりこの問題、起きてきたら、この間の特措法の問題ではありませんが、やはり基礎自治体の中でその地域が元気がなくなってしまうとか、廃墟化してしまうとか、まちづくりの課題ですから、基礎自治体として積極的にかかわっていただくことをお願いを申し上げまして、この項目を終わりたいと思います。

続きまして、道路橋梁のメンテナンスについての項目に移らせていただきたいと思います。と思いますが、平成25年1月にNHKがアンケートを各政令市に対して、笹子トンネルの事故を受けてされています。堺市も答えたということですが、87%の自治体で詳細な図面が橋やトンネルについて残っていないということの結果がNHKの報道でありました。本市はどのような状況かお示ください。

い。

○小畠土木監理課長 本市におきましても、建設年次の古い橋梁など、一部詳細図が残っていない状況でございます。以上でございます。

○西委員 あのニュースを見ていて、詳細図が何で残っていないんだろうというのは、率直に申し上げて、報道のつくり方もあるとは思いますが、視聴者として不思議に思いました。なぜこのような状況になってしまっているのか、今わかる範囲で、推測できる範囲でお示しをいただければと思います。

○小畠土木監理課長 詳細な図面が残されていない理由は定かではございませんが、高度成長期や、ニュータウン開発などに伴い、多くの橋梁が建設され、その当時は建設が中心であり、維持管理に対する意識が薄かったのではないかと推測されます。以上でございます。

○西委員 最近ずっと感じていることですが、建設が中心で維持管理というメンテナンスという意識に、国も含めて、行政というものは少し過去は薄かったということが非常に残念だなと、違和感があるなと思いますけれども、詳細な図面がない橋梁の補修を行うと、実際どのようなことが問題になるのかお示してください。

○小畠土木監理課長 詳細な図面がないため、補修などの設計を行うに当たり、建設当時の基準をもとに図面を復元する作業が必要となる場合がございます。以上でございます。

○西委員 いつかどうにかなるだろうという発想があったのかなとしか思えないわけですが、笹子トンネルの事故の後に、国においては平成26年7月にトンネルや橋梁などの定期的な点検を行うように義務づけられました。本市が管理する道路延長と、トンネルと橋梁はどのような距離になるかお示してください。

○小畠土木監理課長 平成26年4月1日現在でございますが、本市が管理している道路延長は約2,078キロメートル、トンネル数2本、橋梁数689橋となっております。以上でございます。

○西委員 それでは、国において義務づけられました点検について、現在、堺の

トンネルと橋梁について、点検状況についてお示してください。

○小畠土木監理課長 トンネルにつきましては、昨年度点検を実施しております。橋梁につきましては、平成19年度から平成23年度に点検を完了しており、引き続き、定期的に点検を行っている状況でございます。以上でございます。

○西委員 道路舗装など、トンネルや橋梁以外での道路施設はどのように点検されてますでしょうか。

○小畠土木監理課長 舗装につきましては、交通量の多い幹線道路を中心に、路面のひび割れや平坦性などを調査する路面性状調査を定期的実施しており、歩道橋、大型標識柱、道路照明灯などにつきましても、順次点検を行っております。以上でございます。

○西委員 点検結果をもとに、どのようにメンテナンスを行っているかお示してください。

○小畠土木監理課長 点検の結果、損傷や劣化が激しい施設につきましては、補修など、緊急的な対応を行うとともに、橋梁や舗装につきましては、損傷や劣化が大きくなる前に事前に対処し、施設の長寿命化を図る予防保全の考え方にに基づき、メンテナンスを行っております。以上でございます。

○西委員 先ほど、以前には図面等も残っていない場合があつて、非常に維持更新の中で課題が起きているというお話がありました。今後メンテナンスについて、データをどのように保管をされていくのかについてお示してください。

○小畠土木監理課長 実施した点検や診断結果、措置内容につきましては、今後のメンテナンスに必要なデータについては継続的に活用できるようカルテに記録し、保存しております。以上でございます。

○西委員 ぜひとも高度成長期やニュータウン開発時期に本市でもたくさんの道路や、さらにはトンネルや橋梁をつくっていただいていると思いますけれども、それが一気に老朽化してきて、メンテナンスの課題がたくさん出てくると思います。過去はメンテナンスのことは余り考慮に入れてなかったというようなこともあったようですが、それについても、ぜひ点検の結果、蓄積して、さらには財源も必要になってくると思いますけれども、今後どのようにメンテナ

ンスを考えておられるのかお示してください。

○小畠土木監理課長 多くの施設で構成されている道路を維持管理するに当たりましては、点検、診断、措置、記録のメンテナンスサイクルを確実に実行してまいります。その上で、各施設の重要度や損傷状況、更新に要する費用などを総合的に考慮し、国費など必要な財源を確保しつつ、長寿命化などの予防保全型を推進し、事後保全型はもとより、施設の廃止も含め、計画的な維持管理を行ってまいります。以上です。

○西委員 ぜひともよろしくお願いを申し上げたいと思います。道路管理の予算も、工賃等々が上がっていく中で、実質的に目減りをしていると、総体的に実際、仕事がたくさん、管理する道路もふえていく中で、総体的には減っていると言わざるを得ない状況にあると聞いております。これについても、ぜひ、今たくさん維持をしなきゃいけないものがありますから、それについて御尽力をいただくように、よろしくお願いを申し上げたいと思っております。次に自転車のまちづくりについて、最後移らせていただきたいと思いますが、自転車まちづくり部、設置をしていただいて本当にありがとうございます。平成20年の第1回定例会で、私は初めて自転車について大綱で取り上げさせていただいたときは、5局7部9課にわたる自転車関連の皆さんとお話することになりました。そのときは本当に、それはあっち、これはこっちということで、全然横串になっていない状況がありまして、その後の予算審査特別委員会でも、我が会派の大毛議員からも、この状況について、堺は自転車のまちなんだから、ちゃんとコーディネートする組織をつくってほしいという要望がありました。実際、まちづくりというのは、先ほどオールマイティーなことのようなお話がありましたけれども、その地域の伝統と特徴をしっかりと生かしたまちづくりをやらないと、やるという議論が最新の議論のはずで、書庫の中にあるような議論じゃなくて、最新の議論は特徴をしっかりと取り出していくという議論だと思いますが、その堺の特徴の1つが自転車なんだと思っています。そういった観点で、自転車のまちづくり部ができたということは、非常に歓迎をしたいなと思っていますが、この設置までの経過についてお示してください。

○出口自転車まちづくり部長 本市における自転車のまちづくりへの取り組みといたしましては、平成13年度に創設した堺市自転車環境共生まちづくり基金を財源に、市民の皆様が主体になって、自転車業界、行政、学識経験者と連携しながら、地球環境と人に優しい自転車を活用したまちづくりに取り組みました。その後、新金岡地区の自転車通行環境整備のモデル地区指定を契機に、

平成20年度に道路部に課相当組織の自転車道整備推進室を設置し、翌年の平成21年度には自転車のまちづくりを担当する部相当組織として新たに自転車まちづくり推進室を設置いたしました。さらに平成25年度に堺市自転車利用環境計画を策定いたしまして、平成26年度には堺市自転車のまちづくり推進条例を施行し、本市並びに市民、事業者の皆様が、ソフト・ハードの両面から自転車のまちづくりに取り組んでいく指針を定めました。今年度、これまでの取り組みをさらに推し進めていくために、交通安全担当係を土木部より移管いたしまして、自転車を初めとした交通安全対策全般について一層強化していくために、自転車まちづくり部に組織を改編し、自転車まちづくりに関する施策を総合的に推進してまいります。以上でございます。

○西委員 ぜひ頑張っていたいただきたいと思いますが、当時も平成20年のときもアメリカやヨーロッパの自転車歩行者政策統括官の事例を挙げて、コーディネートする組織をぜひつくっていただきたいと申し上げました。そういった意味についても、ぜひ研究をしていただいて、さらにコーディネート能力を強めるということをお願いをしたいと思います。今現在、組織改編したことによって、どのような効果があるとお考えかお示してください。

○出口自転車まちづくり部長 昨年度までの自転車まちづくり推進室では、従来の組織を横断した総合的な自転車対策に取り組んでまいりました。具体にはコミュニティサイクルの導入、堺自転車のまちづくり・市民の会による自転車ルール啓発、自転車通行環境整備、駐輪場整備や放置自転車削減など、効果的・効率的に進めることができてまいりました。今年度、室から部へ組織を改編したことにより、さらに前進し、自転車のまち堺のさらなる飛躍をめざしてまいります。そのため、自転車施策をより計画的・恒久的に取り組めます。これら取り組みによりまして、市民の皆様が自転車を大切に扱い、市民、事業者、行政が協働して交通ルールの遵守、マナーの向上を図るとともに、安全で安心して、そして楽しく利用することができる自転車のまちづくりを進めてまいります。以上でございます。

○西委員 ぜひともよろしくをお願いをしたいと思います。おっしゃいます。

ところでコミュニティサイクルを平成20年第1回の定例会で取り上げさせていただいてから以降、非常に御尽力をいただいていると思いますけれども、コミュニティサイクルの現在に至るまでの事業拡充、どのようにされてきたかお示してください。

○竹内自転車企画推進課長 堺コミュニティサイクルは、自動車利用中心から環境負荷の少ない自転車や公共交通機関の利用を中心とした都市構造への変革を進め、快適な暮らしとまちのにぎわいが持続する低炭素都市、クールシティ・堺の実現に寄与することを目的としまして、平成22年9月に運用を開始し、ことしで5年になります。

当初、堺東駅、堺駅、堺市駅及び百舌鳥駅の4駅前のサイクルポートに共用自転車の450台を配置して事業をスタートし、平成24年4月には堺市役所前の大小路歩道上及び堺伝統産業会館前にラック式のサイクルポートを開設いたしました。平成26年4月には中百舌鳥駅前に、平成27年3月にはさかい利晶の杜にもサイクルポートを開設し、ポートの拡充を積極的に展開してまいりました。配置自転車の台数も追加購入や寄贈により増車していき、現在では8カ所のサイクルポートで690台の共用自転車の貸し出しを行っております。

○西委員 コミュニティサイクルについて、平成22年ごろでは議会の中でも利用率が非常に低いので、このまま経営大丈夫かと、このような状態ではっといていいのかと、こんな事業やっていいのかという声もあったような気がしますけれども、ポートがふえてくれば、確実に改善はしてくると私は委員会で申し上げてきたつもりでありますけれども、今の利用状況、どのように推移をされているかお示してください。

○竹内自転車企画推進課長 コミュニティサイクルの契約台数につきましては、平成22年9月の運用開始時は、知名度が低かったこともありまして、1日平均77台で、450台の共用自転車に対する契約利用率は17%と低調な出だしではありました。しかし、その後、利用者の口コミなどにより認知度が高まってきたことや、ポートの増設や長期利用料金の割引など、利用促進策を積極的に推し進めてきた結果、利用状況は順調に右肩上がりの増加傾向で推移しており、平成27年4月の1日当たりの契約台数は828台で、690台の共用自転車に対する契約利用率は120%と多くの方が通勤、通学や市内観光に利用していただいております。以上でございます。

○西委員 非常に大幅に改善をされていて、いいことだと思いますが、今のコミュニティサイクルの課題はどのようなものでしょうか。

○竹内自転車企画推進課長 コミュニティサイクルの主な利用形態としては2つのパターンがございます。まず1つ目は、主に夜間に貸し出される自宅と駅との往復に利用されるパターン、2つ目は主に昼間に貸し出される駅と職場や

学校との往復に利用されるパターンでございます。コミュニティサイクルの夜間利用がなかなか進まない理由といたしましては、自宅と駅等、往復する方は既に自宅に自転車を所有しており、共用自転車をわざわざ利用する必要がないことが考えられます。一方、駅と職場等との往復におきましては、自宅と離れた場所で自転車を調達する必要があることから、昼間の共用自転車の利用は順調に増加しております。このことから、昼間と夜間の貸し出しバランスが不均等で、シェアリングが円滑に回っていないことが課題と認識しております。特に堺駅前及び堺東駅南口サイクルポートでは、昼間利用のニーズの増大に 대응するために、自転車の貸し出し台数をふやしてきたことから、現在、夜間には多くの返却自転車で満杯となっております。昼間利用への自転車の貸し出しをこれ以上ふやせば、夜間にはポートが返却自転車でオーバーフローすることになるおそれがあるため、現在、堺東駅南口、堺駅前及び堺駅サイクルポートで、主に昼間に利用される方の定期利用の新規登録の受け付けを制限し、昼間と夜間の貸し出し返却バランスの適正化を図っております。以上でございます。

○西委員 これから昼間と夜間の貸し出し返却バランスの適正化を図らなくちゃいけないということだったと思いますが、それぜひとも頑張ってくださいと思っています。

あとコミュニティサイクル、今後、堺区外、周辺、北区や西区に対しても拡大をしていただければと思っていますが、その堺区外でサイクルポートを設置をすることについて、どのように考えているかお示しをいただければと思います。

○竹内自転車企画推進課長 サイクルポートの設置につきましては、これまで旧市街地を中心に進めてきており、一定のネットワークの形成がなされていると考えております。今後の展開といたしましては、まず昼間と夜間の貸し出し返却バランスの均等がとれたポートにおきまして、利用者の増加に応じて、自転車を増車することを検討し、さらなる事業拡大を図っていきたくと考えております。ポート拡充の今後の展開といたしましては、市民の皆様の利用の意向や、利便性の向上などを踏まえ、また百舌鳥古墳群や旧市街地の観光文化施設が資源が点在する地域との回遊性の向上なども考慮しながら、ポート拡充の検討を行ってまいります。以上でございます。

○西委員 ぜひ拡充の検討をお願いしたいと思います。上野芝・深井間、津久野・深井間、中百舌鳥・上野芝間、こういうことも交通を置きかえるという意味では重要となると思いますので、よろしくお願いします。自転車走行環境について

でも質問させていただきたいと思いますが、済みません、ふなれなため時間切れとなりました。またぜひ次回お願いしたいと思います。ありがとうございました。