

## 平成27年 9月10日建設委員会

◆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。通告に基づきまして、質問をさせていただきたいと思っております。3項目、午後1時からの市長いらっしゃる項目除いて、3項目質問をさせていただきたいと思っております。

まず1問目、バスについてお聞きをしたいと思います。

私の地元の事務所のあります津久野周辺のことではありますが、堺市立の総合医療センターの開設に伴って、中百舌鳥から先日来よりバスが中百舌鳥と総合医療センターの間に通行と申しますか、路線開設をしていただいております。実はこの路線は、もう御記憶ない方もいらっしゃるかもしれませんが、以前は中百舌鳥から津久野駅間というバスがありまして、このバスがなくなったことによって、阪和線津久野方面から中百舌鳥との間にバス路線がなくなったということで、非常に中百舌鳥駅のアクセスが不便になって、非常に地域の皆さんとしては残念だなと、悲しいことだなということになって、もう時間が長らくたっておったわけではありますが、この総合医療センターができたことで、さまざまな理由があって開設をしていただいた路線だと思っておりますけれども、非常にまた中百舌鳥へ少し行きやすくなったなど、この路線の話をする、地域の皆さん、非常に喜んでおられるところであります。そういった意味では、今ここにいらっしゃるわけではありませんが、医療センターの皆さんと、そして交通部の皆さんに非常にたくさんの御尽力をいただいたんだと改めて感謝を申し上げたいところであります。

この路線について、停留所やダイヤはどのようにして決められたのか、またどのような理由から現在の停留所やダイヤになったと認識をされているのかお答えをいただきたいと思います。

◎河合 公共交通課長 堺市立総合医療センターと中百舌鳥駅を結ぶ路線につきましては、地方独立行政法人堺市立病院機構と南海バスが共同で運行している路線であり、停留所の箇所やダイヤなどの運行内容は両方で協議して決められたと聞いております。また、新たな路線を検討する際には、設置の目的や既存の路線バスの状況、定時性や速達性を考慮して停留所を設定し、使用できる車両数の中で最も効率的な運行となるようにダイヤを設定するのが一般的でございます。この路線につきましても、そのような考え方に基づいて設定されたと考えております。以上でございます。

◆西 委員 御答弁ありがとうございます。この路線について、まずは開設を、先ほど申し上げましたとおり、開設をしていただいたことは非常に感謝をしているところでありますが、幾つか要望が出ています。例えばこの路線、先ほども申し上げましたとおり、地域の

皆さんにとっては、もちろん総合医療センターのためということには理解しつつも、会話の中で日常的な、会話の言葉で恐縮ですけれども、バスが復活した、中百舌鳥・津久野間のバス、復活した、復活したと、こういうような言葉遣いで地域の中では会話をされます。そういった意味では、何かといえば、以前には向ヶ丘町1丁であったり、上野芝中学校の前のバス停というのはありました。当初、これ病院にお聞きをしたときも、この路線は以前あったバス停をとりあえず使って復活をさせた路線ですということは、これ平場の会話ですけれども、どなたがおっしゃられたかは全く申し上げるつもりありませんが、このような感じなんです。そういった意味では、バス停では上野芝中学校前と向ヶ丘町1丁の常浜線上のバス停が、なぜ復活をされないのかなというふうに地域の皆さんは思われているところです。新たなバス停をつくれと申し上げているわけではありません。以前あったバス停をそこだけ復活されないのは、ちょっと残念なものですから、それはぜひ復活をしていただきたいと思っております。

また、津久野駅にも寄られていないという現状であります。病院に寄ることを否定するつもりは全くありません。病院に寄られる後に津久野駅ロータリーにも入っていただくことができないかなということも、地域の声として上がってます。このことについては、実は津久野駅に入っていないものですから、地域の皆さんにお聞きをすると、これ定量的にたくさんサンプルをとったわけではありませんが、50以上のサンプルでありますけれども、え、そんなバス復活したのと、そんなバスできたのという声もたくさんあります。なぜそれが知られてないんだろうと思いきや、やっぱり津久野駅に入っていないので、病院を利用された方以外にとっては、知られてないこともたくさんあります。まだまだ利用者数が伸びる可能性があると思います。知られてなくて乗られないのではなくて、知ってて乗らないのであれば別ですけれども、津久野駅に入ることによって、認知も広がってくると思いますし、利用者数もふえてくると思いますから、これも津久野駅に入ることもぜひ検討していただきたいと思っております。

また、ダイヤなんですけれども、実は中百舌鳥駅南口の出発時刻を見てますと、13時、例えば13時台から見ますと、13時22分、14時15分、15時25分、16時2分といったような、いろんな事情があってこうなってると思うんですけれども、発車時間が毎時何分というような状態では全くなってません。そういった意味では、御高齢の方が例えば医療センターからもう一度乗って帰ろうかなと思ったときに、一体何時にバスやったかなと、できれば毎時15分とか、毎時何分という設定にさせていただいたほうが、御高齢の方にも記憶に残りやすく、そういった意味で利用者数がまたふえてくるんじゃないかなというふうに思います。これも地域から上がっている声であります。ぜひとも御検討いただきたいと思っております。

また、今、向ヶ丘住宅前のところに、これはバス停があります。これは堺東から行っているバスについてもあわせてそうなんですけれども、このバス停、向ヶ丘住宅前というバス停が、今ここにおられている皆さんにも全員にはわかっていただけないと思いますが、そこが

1つの今度の医療センターの真横のバス停になります。向ヶ丘住宅前と堺東に書かれていたり、中百舌鳥に書かれていたりすると、それが実は病院への1つの近いバス停だということは、なかなか認識をされないと思いますので、このバス停の名前の案内の仕方についても検討していただきたいと思っております。

こういったことを幾つかは、今、西区の自治連合会でも先日話をされているようだけれども、地域から要望が出ておりますけれども、これについて、当局としてどのように対応していただけるかお答えいただきたいと思っております。

◎河合 公共交通課長 御要望の件につきましては、本路線の共同運行の主体である堺市立病院機構及び南海バス株式会社に申し伝えてまいりたいと考えております。よろしく申し上げます。失礼します。

◆西 委員 それ以上は申し上げませんが、ぜひともよろしくお願いを申し上げたいと思っております。

次、2テーマ目に移らせていただきたいと思っております。

津久野駅、前の議会でも取り上げさせていただきましたが、駅の北側から南側ロータリーに入っていくところに関して、車椅子、どのように回るんだらうというところ、いろいろ交通の問題は多々発生をしております。このことについては、引き続きお願いをしていきたいと思っておりますが、取り急ぎといいますか、今、南側の改札におきましても、スロープといいますか、車椅子の皆さんにとっては非常にまだまだ困難な状況があります。北側には商店街側にはスロープがありますけれども、このスロープの位置について、どのような経過で整備をされたものか、どのように今理解をされているかお示してください。

◎河合 公共交通課長 御指摘のスロープにつきましては、平成20年度に、国の移動等円滑化基準に沿って整備されたものでございます。現在の位置に整備された理由につきましては、券売機や改札口等の適切な配置や、駅利用者の動線を勘案し、利用者がふくそうしないよう配慮したと、西日本旅客鉄道株式会社から聞いております。以上でございます。

◆西 委員 改札の北側から来ていただく方については、このスロープ、非常にありがたい状況でありますけれども、実は交番側といいますか、南側から来られる方は、改札を通して北側までぐるっと回って、このスロープを渡っていかなくてはいけないというような状態になっています。そういった意味では、今、キオスク休止になったばかりですけれども、

このキオスク側の階段のところを、少し2段しか階段がないんですけれども、改善ができませんかなと思いますけど、この施設管理は誰がされているのかお示してください。

◎河合 公共交通課長 今お示しの段差のある2段の階段の部分でございますけども、そこから駅施設というふうに聞いております。以上でございます。

◆西 委員 西日本旅客鉄道株式会社の管理場所だということでもありますけれども、ぜひ、先ほど出てました総合医療センターもできたことですし、交番側から車椅子で入られる方の利便性を改善をするためにも、ぜひ西日本旅客鉄道株式会社に申し入れをお願いをしたいと思いますが、御見解をお願いしたいと思います。

◎河合 公共交通課長 今、御指摘の件につきましても、西日本旅客鉄道株式会社に申し入れ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 ありがとうございます。ぜひともよろしくお願いを申し上げたいと思います。

続きまして、津久野の下水ポンプ場跡地利用計画についてお聞きをしたいと思います。

先日、都市計画の変更について説明会をしていただきました津久野下水ポンプ場が都市計画変更をされるということで、今、地域の中では、この跡地利用についてどのようになるんだろうなど、いろんな思い、要望等々もありますけれども、実は先日の都市計画変更の説明会でも、地域の皆さんからはその説明会でこれに使ってほしい、こういうやり方をしてほしいという声を質問をしたんですけれどもというお話もたくさんありました。でも、この説明会は、その跡地利用の説明会ではありませんとただし書きも書いてありました。その中で、地域の皆さんとしては、今回に関してはこれに使ってほしい、あれに使ってほしいということは基本的には申し上げないというスタンスで、地域の皆さんはその説明会に臨まれたとお聞きをしております。

この下水ポンプ場の跡地利用、今、都市計画変更をされようとしてますが、その後、これをどのように利用していこうとしているのか、計画を立てていこうとしているのか、今後のスケジュールについてお答えをいただければと思います。

◎角 下水道計画課長 津久野下水ポンプ場用地の一部におきましては、今、委員お示し

の都市計画の区域から外す手続を現在行っております。先ほど委員お示しの、先月8月29日に津久野小学校におきまして、都市計画変更手続に係る地元説明会を開催をいたしました。今後の予定でございますが、12月ごろに都市計画案の縦覧、平成28年2月ごろに堺市都市計画審議会に付議をいたしまして、都市計画の変更、告示を行う予定となっております。その後、来年度、平成28年度に都市計画法の事業認可変更、下水道法の事業計画変更を行う予定となっております。今回の計画変更で、下水道として不要になる用地につきましては、事業計画から外れる平成28年度以降、堺市公有財産管理・活用庁内委員会におきまして、庁内の利活用など関係部署と検討いたしまして、庁内利用の予定がもしない場合は売却を検討していきたいと考えているところでございます。以上でございます。

◆西 委員 この場で申し上げませんが、先日の地元説明会の中におきましては、地域の皆さんからさまざまな御意見があったと思います。特にもう、今、担当の方はほとんどこの場所にいらっしゃらないときの話がたくさんあったと思います。あのときに地域にこんなことがあった、地域と堺市の間でこんな見解の相違があった、こんなことがあったけどやってくれなかった、そこはどう思うねんと言われても、もう堺市の中にも書類が残っていないということも多々あって、そういういろんな経過があったポンプ場であります。このポンプ場について、ぜひ跡地利用についても地域の皆さんからこういうことに活用してほしい、本当に活用できるかどうかはいろんな議論があると思います。堺市のいろんな事情もあると思います。そういった意味でいろんな活用方法を地域の皆さんと議論をしたり、意見交換をしたり、地域の要望を聞いて、しっかりと活用の仕方を考えていただきたいと思っております。特に関係部署と検討しということになってますけれども、関係部署の検討をさらに、その関係部署に対して、地域はいつ意見を言うのかということ、地域の皆さんは非常にわからない、どうしたらいいだろうということをおっしゃっています。関係部署にヒアリングされるだけでなく、関係部署の先に地域の声があるというふうに理解をしていただきたいと思っておりますが、そういった意味で、下水道部局だけでなく、その地域の要望が出てきて、このことに活用してほしい、これに活用してほしいという声が出てきた場合は、その担当の課の皆さんも入っていただいて、地元の皆さんと意見交換なり議論していただきたいと思っておりますけれども、そういった機会、いつあるのか、地域としては疑問に思っておりますけれども、そういう機会はあるのかお示しをいただけませんか。

◎角 下水道計画課長 今後進めていきます庁内利活用等を検討する段階や、また売却を検討する段階で、地元の皆様には情報提供を市のほうから確実に行うとともに、地元の方との意見交換を通じまして、御意見、御要望を十分に把握しながら進めていきたいというふうに考えております。以上でございます。

◆西 委員 確認ですが、2段階、庁内利活用など検討する段階と、売却を検討する段階、2段階あるということでしょうか。

◎角 下水道計画課長 まずは今御答弁申し上げた庁内利活用の検討段階で、地元の御意見を把握する必要があると考えております。またさらに売却の検討を行うときなど、状況が変化する段階で御意見を伺う必要があると考えてます。以上でございます。

◆西 委員 今、2段階以上あるということのお答えだと思いますので、随時いろんなところでお聞きをしていただきたいと思います。よくあるのは、これで決まったのでよろしくお祈いしますという情報提供ではなくて、意見交換ということで、ぜひお祈いをしたいと思っておりますが、今お答えをいただいた機会の時期についてお答えいただければと思います。

◎角 下水道計画課長 委員お伺いの時期につきましては、平成28年度に行う事業計画などの変更の後となります。したがって、28年度の下半期になるかと考えております、という予定でございます。以上でございます。

◆西 委員 くれぐれも28年度下半期以降、地域の皆さんと活発な意見交換をしていただくことをお祈いをして、まずは質問を、午後、市長への質問に続けたいと思います。よろしくお祈いします。

(市長質問)

◆西 委員 お疲れさまでございます。ソレイユ堺の西でございます。

景観についての項目で、市長への質問を挙げさせていただきました。答弁、この所管事項の担当でありますけれども、一方で、景観というのはシティプロモーションの観点も当然あると思いますし、ぜひちょっと市長以外の当局への皆さんにもお聞きをしなくちゃいけない部分がありますが、市長にもお聞きをいただければと思っております。よろしくお祈いを申し上げます。

以前、平成22年の9月の建設委員会で、この景観、特に色彩の問題等々についてお尋ねをしたときに、当時の荻田建築都市局長から、まさに堺市が外に打って出る、また外の方に

インパクトを与えるという形についても、景観行政は非常に大事だということをお答えをいただいておりますけれども、今、世界遺産の登録に向けて今頑張っていることも含めて、景観形成ということが、まさに市の中でも議論になってると思いますが、特に屋外広告物に関する規制が重要と考えますけれども、このことに関してどのように今取り組んでおられるか御説明お願いしたいと思います。

◎前田 都市景観室長 屋外広告物に関する規制については、景観に対する社会的関心の高まりや、社会環境の変化を受け、国においても良好な景観形成が重要視されてまいりました。本市におきましても、平成23年に良好な景観形成を図るため、堺市景観計画を策定するとともに、屋外広告物の許可基準の見直しを進めてまいりました。さきの5月議会で堺市屋外広告物条例の改正の御承認をいただき、来年1月から新たな基準により施行実施することとしており、現在、新たな制限内容に関し、関係団体の協力も得ながら周知に取り組んでいるところでございます。特に百舌鳥古墳群周辺地域につきましては、屋上広告物を全面禁止するなど、良好な景観形成に向け、重点的に取り組むこととしており、現在、路線沿道を個別に回り、新しい基準等について周知啓発に努めているところでございます。以上でございます。

◆西 委員 非常に周知啓発は、非常に頑張っているというところではありますが、市民の皆さんからは、さまざまな広告物について非常にぎょっとしたとか、あんな広告物でいいの、もしくは、あんな大きな看板かけていいのというような声、これ堺市のルールでどう決まってるのと、ルールをあんなルールでいいのと聞かれますけれども、実は違反じゃないかと、違反のものも多くあるんじゃないかと思いつきながらお聞きをしたいと思いますが、違反広告物、本当に全国的にもたくさんあると聞いてますけれども、今、違反広告物がたくさんあるのかどうかも含めて、現状と対策についてお伺いしたいと思います。

◎前田 都市景観室長 本市におきましても同様に、違反広告物が多い状況にある状況でございます。関係団体の協力を得ながら、機関誌などに啓発記事を掲載いただき、関係者のさらなる意識醸成を図っているほか、今現在、まさにこの時期でございますが、毎年9月初旬の屋外広告物適正化巡回においてパトロールを実施するとともに、啓発チラシの配布などを通じて、啓発に努めているところでございます。今回、許可基準の見直しに合わせて、屋外広告業団体や関係者に対ししっかりと周知啓発を行う中で、適切な屋外広告物の掲出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 　ぜひですね、まずはルールを守ってないものが多いということがあると思いますので、その取り組みについては力をぜひ傾けていただきたいと思いますが、先ほどお示しをした平成22年の建設委員会の前後にも何度か本会議や委員会でお聞きをしておりますけれども、やはり色彩という議論が非常に重要になってくると思います。なかなか簡単な議論ではないのも承知をしておりますが、マンセル値等々でまず基準について議論する、さらにどこの地域を色彩の規制をかけていくのかという議論はあるのはよくよく理解をすることでありますけれども、しかしながら、よく京都を極端な例として挙げられますけれども、それ以外の京都以外の地域でも、小さな単位も含めてエリアを指定かけたり、もしくは色彩の基準をしっかりとかけたりという地域は、さまざまところでされていると思いますけれども、この22年の委員会でも、当時の担当課長さんからは、ここにもいらっしゃいますけれども、色彩の取り組みの重要性についてお答えをいただいております。そういった意味では、色彩に関する規制をしっかりと議論して進めていただきたいと思いますが、この色彩に関する規制の取り組み、このことについてどのように取り組んでいるかお示しく下さい。

◎前田 都市景観室長 　屋外広告物でございますが、屋外広告物は情報の提供やにぎわいを創出する役割を持つ一方で、景観を阻害する一因にもなり得るという認識をしております。今回、特に百舌鳥古墳群周辺地域につきましては、世界文化遺産登録をめざすことから、景観阻害につながりやすい広告物の大きさや高さ、掲出個数について制限を強化したものでございます。お尋ねの色彩につきましては、これまで大規模広告物に関する届け出を通じて個別に協議を行い、有識者のアドバイスも受けながら、周辺との調和を図るよう指導・助言を行ってまいりました。しかし、広告物全般に関し、色彩に関して広告物全般に関する基準として、色彩に関し導入することについては課題も多いことから、現在のところ引き続き研究を行っていきたいと考えております。以上でございます。

◆西 委員 　確認ですが、大きさとか、高さ、掲出個数については一定基準が出てきましたけれども、色彩については、引き続き研究を行いたいにとどまるということによろしいですか。

◎前田 都市景観室長 　大規模な広告物につきましては、今回、許可に先立ちまして、これまでと同様、有識者のアドバイスを受けながら、指導助言、明確なちょっと基準はござい

ませんが、指導助言は行っていきたいと考えております。しかし、色彩に関するいわゆる具体的なそういった定量的な基準というんですか、そういったものについては、先ほど御答弁させていただいた、引き続き研究を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 それ以上申し上げませんが、平成22年の建設委員会的时候でも、同種の答弁なんですね。色彩について、大型の施設に関しては協議をされているけど、ほかについては、色彩についてまだ今から研究を進めていくという段階が22年もことしもという状態であります。大型がとおっしゃるんですが、大型のところだけで規制をかけて、小型のものとか、同じエリアで別々の基準をかけていくと、結局この色彩というのは競争になってきますので、ゾーンで一定の基準をはめていかないと、なかなか大変だと思います。そういう意味で、ぜひ色彩に関する研究、22年よりもっともっと前へ進めていただきたいと思っておりますので、またこれは機会を捉えて聞いていきますので、よろしく願いを申し上げたいと思っております。

景観つながりでありますけれども、同じ時期の平成22年の12月のときに、市長も出ていただいて、堺インターおられってますでしょうかということをお聞きをしました。大変失礼な質問をして恐縮だったわけではありますが、何度もおりていると、その場所についても、ぜひ景観をどういうふうにしていくか、堺に来て、やっぱり、ああ、堺らしいなというふうな思えるような景観をつくっていききたいなというふうに思っていますと、市長があのお答えをいただいております。今、あの状況がまだまだ堺らしいなと言える状況ではないかなと、あれで堺らしいなであれば、残念だなと思うわけではありますが、いろいろとあの後もいろいろと御尽力をいただいているとはお聞きをしておりますので、道路管理者として、まずあの場所を、景観をどのように改善をしていこうとしているか、取り組みについてお示しをいただけますでしょうか。

◎小島 土木監理課長 堺インター付近の良好な景観形成のための取り組みとしましては、堺インターを利用される来訪者の視点に立ち、堺インターと接続する府道堺かつらぎ線、通称泉北2号線の約500メートル区間におきまして、平成24年度に桜の木を68本、ツツジを約1,200株植樹を行っております。また、中央分離帯におきましても、車の運転者の視距の障害にならないよう配慮した上で、花木の植栽も行っております。植樹後3年経過しておりますが、桜の木などはまだ成長途上であり、今後も低木を含め、当該地域の景観形成の一翼を担う立派な街路樹となるよう努めてまいります。以上でございます。

◆西 委員 良好な景観形成のために、あのおとき指摘をさせていただいたのは、木がちょ

っと強剪定過ぎて、樹形の形が自然な形ではなくて、言葉ちょっと正しくなくて恐縮ですけども、枯れ木のように見える木もたくさんあって、非常に寂しい形だなど、堺インターおりて、道路を右に行かれる方、左に行かれる方、見たときに、そのまま、例えばハーベストの丘に行かれる、あのときも例示をしましたけれども、ハーベストの丘に行かれて帰ってきて、そのまま堺インターで乗って帰られる方がたくさんいると思いますので、そういう方にとっては非常に、堺ってこの木も含めてどうなんだろうなと思われるんじゃないかということを受けて、取り組んでいただいたんだと思いますし、まだまだ木は成長途上だということですので、あと数年、また待って、このこともお聞きをしたいと思いますが、堺インターおりて、どうしても高速のインターというのは、そういうふうになりがちなのかもしれませんが、名前が堺のどこかの地名がついてるインターではなくて、堺という言葉だけの堺インターなので、堺市民の方ではなくて、全く違う地域から来て、例えば我々が東京のどこかの市の名前のインターをおりたときは、やはりおりたときに、市のイメージって、非常にその周りの景色から受けると思うんですけども、余りにもおりたところの看板も風景も雑然としてて、非常に入り口が、間口が広いだけに余計そう思うのかもしれませんが、雑然としているように感じますが、そこに一番前にぱっと目に入るのが看板ですね。このような看板について、どのように当局としてはお考えになっているのかをお示しをいただければと思います。

◎前田 都市景観室長 堺インター前付近については、高速道路利用者への案内を目的とし、多数の看板が掲出されるなど、素朴な景観を損なうものもあると認識しております。以上でございます。

◆西 委員 先ほどの質問と似てくるんですけど、あの看板って全部合法的なのとよく聞かれますけども、違反の看板もあるんじゃないですか。

◎前田 都市景観室長 違反広告物も含まれているものと考えております。以上でございます。

◆西 委員 あの看板の中で、違反がどれが具体的に違反かっていうの、今この場でお聞きはしませんけども、違反看板についてどのように取り組まれていくのかをお聞きしたいと思います。

◎前田 都市景観室長　これから屋外広告物の適正に向けては、広告主や屋外広告業者を初めとする関係者への意識醸成が必要であり、そのための周知啓発が重要であると考えております。引き続き、関係団体の協力も得ながら、今回の新たな許可基準の周知とあわせて、屋外広告物の適正化に向けた啓発に鋭意取り組んでいきたいと考えております。また、屋外広告物の適正化を推進するために、一定地区において重点的に取り組み、その経過を見える形にすることも有効であると考えておるところから、今回、まず百舌鳥古墳群周辺地域を1つのモデル地区として取り組みを進めていきたいと考えております。以上でございます。

◆西 委員　百舌鳥古墳群周辺地域を1つのモデル地区として取り組みを進めたいというお答えをいただいたのは、そういうことだと思いますけれども、この平成22年の建設委員会でも申し上げてるんですが、堺東の議論というのはよくあります。その内容を否定するものでもありません。きょうの委員間討論でも中心市街地の活性化ということが出てきます。これはこれで重要だと思いますけれども、先ほどの申し上げたことと重なりますが、高速をおりたところのイメージというのも、シティプロモーションの観点からはすごい重要なことだと思っております。市長が22年にもお答えをいただいておりますけれども、ぜひですね、ハーベストへ行く方、それから津久野方面、病院に行かれる方もいるでしょう、お見舞いに来られる方、行って帰ってきて、堺ってこんなまちやったなというときのイメージに、余り悪い影響がないように、もう少し前向きに、さらに速度を上げて景観のイメージ、シティプロモーションの観点からも取り組んでいただきたいと思いますけれども、ぜひ市長の御意見をお願いできませんでしょうか。

◎竹山 市長　お示しのように、堺インター周辺は、阪和自動車道の出入り口で、堺へおりる際には、自動車から最初に目につく場所であるということでございます。そして、御指摘の雑然とした看板、それ等々によって、イメージとしても好ましくないというふうなことはよく私もわかります。適正な屋外広告物の規制が、今後、検討していかなければならないというふうに思っております。

私どもの都市計画マスタープランでは、南部丘陵から臨海部につながる水と緑のネットワークとして位置づけているところでございます。緑豊かな周辺の景観との調和が必要な地域でございまして、そういう意味で、植樹もこれからもうちょっと育って来ると思っていますので、植樹も計画的にやっていきたいというふうに思っております。23年に策定いたしました堺市景観計画に基づきまして、この付近の集落や田畑、ため池、河川など、素朴な田園景観などを大切にしながら、この地域も含めまして、堺がやはり堺らしい落ちついた歴史文

化を感じさせる、そして自然も感じさせるまちだというふうに市内外の人に思っていたできるように取り組んでまいりたいというふうに思っております。以上でございます。

◆西 委員 ぜひですね、まさかあの状態が堺らしいなということではないと思いますので、市長に強い思いをお聞かせいただきましたので、堺インターのところもその思いで、原課の皆さんにも、それぞれ当局の皆さんにも取り組んでいただきたいと思います。よろしくお願い申し上げまして、質問を終わります。ありがとうございます。

## 平成26年度決算審査特別委員会（建設分科会）－09月10日

◆西 委員 お疲れさまです。ソレイユ堺の西でございます。通告に基づきまして質問をさせていただきますと思います。

まずは、決算説明資料の301ページの自転車通行環境整備事業に関連をしてお尋ねをしてみたいと思いますが、まず、自転車通行環境整備について、非常に自転車の話、堺は自転車のまちということもあって、さまざまな議論させていただきますけれども、実は世界的な自転車メーカーが堺にあるということもあって、世界中からお客さんいらっしゃるんですけども、自転車に乗られる過去のオリンピック選手の方も含めて話をしていると、大小路歩道橋って恥ずかしいんだよねと、お客さんに見せるの恥ずかしいんだよねという話が出てまいります。自転車まちづくりという観点から見ると、少し違和感があるというか、いささか違和感があるというような状態になってますけれども、それは後ほど申し上げますが、まずこの大小路歩道橋のできた経緯と、その構造についてお示しをいただければと思います。

（西川副会長、芝田会長にかわり会長席に着く）

◎梅原 自転車環境整備課長 経緯といたしましては、大小路歩道橋は、平成11年度に大小路シンボルロード整備事業として整備されました。みんなに優しい安らぎの橋として、身障者、お年寄り、ベビーカー、妊産婦、自転車利用者、そして散歩する人と全ての人が使いやすい橋となってリニューアルしたものです。その構造は、エレベーターを5カ所に設置し、エレベーターのかごは間口1.5メートル、奥行き2メートルと大型で、双方向扉形式を採用することで、車椅子などの乗りおりをスムーズにしたものです。階段は緩やかな勾配で、幅員4メートルと広く、自転車を押して上がることができる車路が設置されています。大小路橋交差点は、広幅員の大小路線、砂道翁橋線と、翁橋3号線が変則に交差する大型の交差点であり、この歩道橋は一体性と安全性を考慮し、橋上での移動距離をできるだけ短く設計されたものです。以上です。

◆西 委員 ありがとうございます。いろいろとコンセプトをお聞きしましたけれども、実はあの場所は、歩道からそのまま基本的にはエレベーターで自転車を持って上がって、上を自転車で走るかどうかは別にして、押していただいて、最後またエレベーターでおりるなり、もしくは階段の中の通路を通っていただくということになりますけれども、あれはまさに時代が変わってますので、当時の方を責めるつもりは全くありませんけれども、今となって見ると、自転車を上に持ち上げると、東京でも環状道路の周辺見ていただくと、歩道橋の下のところは自転車レーンになっていると、もっとあの交差点よりもはるかに多い交通量のところでも、下を自転車レーンで通すということがありますけれども、なぜか自転車を上に上げてしまうと。つまり道路交通、何度かこの場所でも申し上げてますけれども、弱いも順であるはずが上に上げると、配慮がないところだなということが恥ずかしいんだということ、自転車のまちづくりにかかわっていらっしゃる方、よくおっしゃいますけれども、だからこそ、時々堺市の、どの方とお話をしているかどうかは別にどうでもいいんですけど、あれ自慢の歩道橋なんですという話が出ますけど、出ることがありますが、自転車のまちづくりという観点から見たら、あのことはいかなものかと思っておりますけれども、自転車通行に関して、あの大小路歩道橋の自転車通行していくということに関して、当局のお考えをお示しをいただければと思います。

◎梅原 自転車環境整備課長 自転車は車両であり、車道通行が原則、歩道は例外であるということから考えると、歩道橋を利用することなく平面通行が理想であると考えます。しかしながら、大小路線、砂道翁橋線、翁橋三号線の歩道は、普通自転車歩道の通行可とされていることから、当該歩道橋も含めて、自転車が通行している状況です。当該交差点の車道は、自動車の通行量が多く、大型車も多い上に、砂道翁橋線は北から南方向へY字路となっていることから、自転車動線の想定が難しく、自転車レーンなどの整備には課題のある交差点と認識しています。今後、歩道や歩道橋の機能を残しつつ、車道通行を基本とした安全な自転車通行環境の整備に向けて、関係部局や大阪府警察と協議、調整してまいります。以上です。

◆西 委員 ぜひですね、この課題を認識をしていただいているようですから、ぜひ御検討したいと思いますが、交通量が多いからというのはありますけれども、もっと東京ではさまざまな事例ありますから、ぜひ研究していただきたいと思っておりますし、南北に関しては難しい状況もまだまだ研究をしていただかないといけないと思っておりますが、東西に関して、まず始めるとか、いろんな方法論はあると思っております。きょう、会派で話をしておりましたら、やは

りあの歩道橋が東西のにぎわいを阻害をしている要因もあるんじゃないかという声もありましたので、そこも含めて研究をしていただきたいなと思っております。

さて、建設委員会でも自転車の保険の話がありました。また、マナー論の話もありました。よく違和感はあるんですけど、マナー論というよりは、自転車道のところでも、レーンのところでも、違法駐車車両があるということのほうが、もっと危険なんじゃないかと思ったりもしますが、自転車事故は実は、これちょっと古い新聞で2011年の1月6日の毎日新聞ですけど、ほとんど交差点で事故の7割は起きています。そういった意味で、交差点の対応について、非常にまだまだ研究をしていかなくちゃいけないと思いますが、特に実は信号のある交差点よりも、信号のない細街路と本線道路との間のところの交差点の事故が非常に多いと思います。

これはちょっと私の余りない技術でパソコンでつくっただけの図ではありますが、図にあるような歩道の視覚を分離された信号のない、視覚分離されてる、歩道上で青色に塗られて視覚分離をされている、もしくは泉北1号線等々にありますけれども、自転車道で右側走行が可能になっているようなところがありますけれども、図にあるような、視覚分離された信号のない交差点における事故について、どのように考えられているかお示してください。

◎梅原 自転車環境整備課長 自転車が関与する交通事故の多くは、交差点や交差点付近で発生しています。図における幹線道路と細街路の交差点における事故の発生確率は、細街路から進入する自動車から見て、車道を逆走する自転車や歩道の民地側を通行する自転車は事故に遭う確率が高くなっています。反面、歩道や車道寄りを通行する自転車は事故が少なく、車道を通行方向のとおり通行する自転車には、全く事故がなかったという調査例があります。このことから歩道上での自転車の通行位置を車道側に寄せることで、事故件数は減らせるものと考えています。以上です。

◆西 委員 今の御答弁で少し異論があるんですけど、車道を通行方向とおっしゃいましたが、車道進行方向のとおりだと思いますが、車道進行方向のとおり通行する自転車には全く事故がなかったという調査例があるとお答えいただきました。そこまでは納得できます。その先に歩道上での自転車の通行位置を車道側に寄せることで、事故件数は減らせるものと考えてる、確かに減りますが、今この図を見ていただいてもわかりますけれども、細街路から入ってくる車にとって、右側走行という車は、右側走行している自転車、非常に怖いと思いますね。細街路から入ってくる車は、幹線道路の車を見ながら主にも皆さん運転される時そうだと思いますけれども、車のほうを見ながら、そっちに意識を向けながら幹線道路に向かっていく、そういった意味では、右側走行する自転車というのは非常に危険なので、事故件数を減らせるということに180度反対でもないんですけど、なかなかこ

の状態では危険じゃないかなと思いますが、歩道の視覚分離で整備をしていくと、自転車のスピードがアップをすると思います。特に視覚分離だけじゃなくて、自転車道であればもっとそうだと思いますが、視覚分離で整備をすると、歩行者に対してより危険になるんじゃないかなと思いますが、いかがですか。

◎梅原 自転車環境整備課長 歩道では歩行者が優先で、自転車は徐行しなければならないといった基本ルールがあります。道路交通法第36条の4第2項では、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならないと、また普通自転車の通行が歩行者の通行の妨げとなるときは一時停止しなければならないとなっています。歩道の交通量が多い路線では、自転車の徐行を徹底させ、自転車専用の空間であるとの誤解を与えないようにするため、徐行や歩行者優先を示す看板を設置し、注意喚起を促しています。

歩道の視覚分離は、比較的幅の広い普通自転車歩道通行可の規制のある歩道において、歩道の車道側を青色に着色、自転車マークや矢印等で表示することにより、自転車を車道側に誘導するようにしています。視覚分離することにより、歩道内で歩行者と自転車の錯綜を避けられ、安全が高まると考えています。以上です。

○西川 副会長 西委員の質疑の途中ではありますが、この際お諮りいたします。

本日の会議時間は議事の都合によりあらかじめこれを延長いたしたいと思っております。これに御異議ありませんか。

(「異議なし」の声起こる)

御異議なしと認めます。よって、本日の会議時間は延長することに決定いたしました。

質疑を継続いたします。

◆西 委員 36条っておっしゃいましたが、63条じゃないですか。

◎梅原 自転車環境整備課長 63条の間違いです。訂正させていただきます。

◆西 委員 ところで視覚分離をするということで、歩行者と自転車の錯綜を避けられということは、まあ、あると思います。先ほど来申し上げているように、右側走行をする自転車というのと細街路から入ってくる車は非常に危険な状況で、このことが右側走行を歩道上で視覚分離したりして許してしまうと、非常に危険な状況になってくると思います。と

すると、余り右側走行を促すような歩道上での分離って、視覚分離というのは、逆に事故をふやしてしまうんじゃないかというふうに考えますけれども、このような信号のない交差点での自転車対自動車の事故対策として、やはり車道走行を積極的に促していく必要があるんじゃないかなと思いますけれども、いかがでしょうか。

◎梅原 自転車環境整備課長 自動車は交差点を通行する際、自転車が車道を逆走、または左側の歩道から来た自転車は交差点において自動車からの死角になりやすく、出会い頭事故の危険性が高まるとされています。このような事故を減らすためには、自動車、自転車双方に注意喚起を促す対策や死角を減らす対策など、必要に応じて注意喚起標識の設置や障害物の撤去等を行っています。また、車と同じ方向に車道を通行する自転車の事故は極端に少ないという調査例があり、今後、自転車の車道走行を積極的に促してまいります。以上です。

◆西 委員 ぜひですね、歩道上での視覚分離というのは、余り事故対策にならないということも御理解いただいて、今おっしゃっていただいたように、車道走行を積極的に促していくということですから、車道空間での自転車レーン、もしくは自転車が走る空間の確保をぜひお願いをしていきたいと思いますが、先ほど来、6月に道路交通法が変わった、変わったという話が出ています。実際はあの改正はよく誤解があるんですけど、取り締まりを強化するという以外は、中身はほとんど変わっていません。前から左側を走れということ、車道の左側と言われてありますし、当然ほかにもいろいろ決められたルール、広報はされていますが、道路交通法上、ほとんど変わりはないと思います。そういった意味で、左側を走れということ、いろんなところで地域で申し上げるわけですが、西さん、そう言うけど、実際車道を走れと言われてたって、堺の道路、走れると全然ないよと言われて、いつも困っております。ルール上は前からそういうものですから、前からこの自転車走行空間の確保というのは、再三この場所でも言わせていただいておりますけれども、道路拡幅をしたり、道路空間の再配分、当局の皆さん、よく車道をいじめる、いじめるとおっしゃいますけれども、道路構造令でも車道の幅についてもいろいろと弾力的な幅はあると思いますけれども、道路空間の再配分をして、ぜひ自転車の走行空間の整備をしていただきたいと思いますし、整備すべきじゃないかと思っておりますけれども、御見解お願いしたいと思います。

◎梅原 自転車環境整備課長 市街地では、多くの場合、自転車通行空間を整備するために、新たに道路用地を確保することは困難です。このため限られた道路幅員の中で再配分が必要となります。道路空間の再配分の検討に当たっては、道路を構成する全ての要素を再配

分の対象といたします。道路を構成している要素とは、車線、中央帯、路肩、歩道、植栽帯等の幅員や設置状況とともに、立体施設等の道路附属物等の設置状況も大きな要素です。また、自動車交通量、規制速度、大型混入率も重要な要素であります。現在これらの要素をもとに整備手法について費用等も含めて総合的に判断しています。しかし、この要素は時代とともに変遷するため、今後も交通管理者と調整し、道路空間の再配分を検討してまいります。以上です。

◆西 委員 再配分、ぜひ検討していただきたいと思うんですけども、当局がよくおっしゃる自動車の車線をいじめたり、もしくは植樹帯を少し減らしたりなくしたりして、自転車道、自転車レーンなどを整備するおつもりはありませんでしょうか。

◎梅原 自転車環境整備課長 本市としましては、自転車道や自転車レーンの整備を第一の手法と考えています。しかし、限られた道路空間の中で再配分を検討しても、自転車の通行空間が確保できない場合は、車道を減らしたり植樹帯をなくしたりできないか検討いたします。この整備には多額の費用が発生するとともに、交通渋滞の発生、環境面や景観面への影響があるなど意見が分かれるところでございます。限られた予算の中で多くの自転車通行環境の整備を行い、ネットワークの形成を進めていくことが、自転車関連事故の減少につながると考えています。自転車道、自転車レーンの整備は始まったばかりであり、これらの整備を市域に広げていき、広く自転車の通行環境整備を市民の皆様には知らせ、通行ルールの遵守やマナーの向上に取り組むことで、安全・安心さらに快適な自転車利用を促進いたします。以上です。

◆西 委員 先ほど来、自転車歩行者道の整備と申しますか、もしくは歩道上の視覚分離、危険ですと申し上げてますけれども、自転車歩行者道の整備はどのように考えられますか。

◎梅原 自転車環境整備課長 自転車通行空間の整備は、自転車道や自転車レーンに重点を置いた整備を進めています。しかしながら、車道の中での再配分で自転車通行空間の確保ができない場合、歩道において自転車対歩行者の接触事故が多発している路線である府道大阪高石線などに限定して、歩道の視覚分離を行っています。以上です。

◆西 委員　　そうお答えいただくしかないと思うんですけど、先ほどお示しをさせていただいている右側走行ですね、歩道の視覚分離を切るところということが起きてますので、ぜひともお酌み取りをいただきたいと思いますが、先ほども申し上げましたけれども、交通ルールが6月1日厳しくなってきたということをよく言われますけど、それで自転車の車道の左端走れと言われても困る。自転車の事故が多いから、車道の左端を走れと言われても、走るところがない、もしくは走ってもがたがたしている、危ない、さらには路肩の幅が狭い、さらにはL型側溝との段差があって走りにくい、実際はどこ走れというんですかと、そう言われても困りますという声は市民の中でたくさんいただきます。私個人的にも自転車のまちづくり、こだわっているもので、市民の皆さんにもぜひ車道の左を走ってくださいねと、かなり強く言うので、よくそういうことを言われるんですけども、自転車の走りやすさについて、車道の左端を通行するに当たっての、自転車の走りやすさについての対策は考えてくださってますでしょうか。

◎梅原 自転車環境整備課長　　自転車通行空間が整備されているところでは、安全性・快適性の向上のため、集水ますのふたがえや、舗装の改良等を行っています。しかしながら、自転車は全ての道路において車道の左側を通行するものであることから、自転車の走りやすさに影響を与える道路状況を市全体で客観的に把握する必要があります。その道路状況とは、舗装の老朽化等に伴う段差、滑りやすい集水ますふた、マンホールふたなど、路面状況、自転車通行空間を遮る街路樹の枝等、さまざまなものがあります。以上です。

◆西 委員　　本当に今おっしゃっていただいたように、集水ますのふたとか、路面状況や、さらに街路樹も目の高さに木が出てたりして、非常に危険な状況がたくさん自転車で走っていると実際ここ走れって言うんかいという場所がいっぱいあります。そういった意味で、ぜひ道路を見回っていただくときに、いろいろと車が走るところの部分を中心にパトロールを行っていただいているように思うんですけども、どのような視点で道路状況のパトロールを行っていただいているか、お示しをいただけますでしょうか。

◎小島 土木監理課長　　道路パトロールは、車上から視認できる範囲で路面の損傷、交通安全施設の損傷、落下物などの発見及び応急処置を行っております。点検に際しまして、車道、歩道、地下道、橋梁、構造物などそれぞれに点検項目を設けており、舗装につきましては、舗装の剥離、穴、陥没、わだち、ひび割れなどの有無や状態を点検し、危険な状態を発見した場合は、速やかに応急処置を行っております。以上でございます。

◆西 委員 　ぜひですね、まだまだ本線はきれいだけれども、端にいったらL型側溝との落差があるとか、さまざま自転車で走っていると、左肩のところに疑問がたくさんあります。そのつなぎ目でがたっと、これをどういう専門用語で言うのかわかりませんが、非常に自転車で走ると段差があったりですね、舗装が逆にL型側溝でも、上にはみ出ているというようなところもあります。そういう意味ではパトロールのときに、ぜひ左肩も、やはり自転車のまちを標榜している堺ですから、左肩のところも重点的にパトロールをして見ていただきたいと思います。

　実は、局長に御答弁お願いするということは言ってないんですけど、実はきのうの夜、ずっとこの話を見てまして、22年6月11日には建設委員会の質疑で似たようなことをお聞きをしております。そのことに関連して、ぜひ局長の御意見お伺いをしたいんですけども、そのときも申し上げてるんですけど、自転車の走行空間とか、自転車レーンという、自転車まちづくりさんに、すぐ当局さんとの打ち合わせでも、それは自転車のまちづくりですという話になります。これは道路だけではありません、ほかのことも含めてなんですけど、このテーマに関しては、よくよくお聞きをすると、青色レーンを中心に自転車のまちづくりのほうでは整備をしていただいているようですが、実は青色レーンだけが自転車を走る空間でないのは、皆さん御理解いただいているところだと思います。そういった中で、この平成22年6月の建設委員会では、それ以外のところの整備を、左肩以外のところを整備するときもあわせて、左肩もきっちりメンテナンスをしていくということをお願いしますねということをお上げたところ、当時の自転車道整備担当課長は、いろいろと調整が大変ですということをお答えいただいているんですけど、その後に坂本建設局長は、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とお答えをいただいております。そういった意味では、ぜひそういう観点で、さらに前へ進めたいと思いますが、決意をお願いできませんか。

◎柴 建設局長 　今、先ほど来から委員の質疑を聞いておりまして、自分の中でも、たしか私がまだ堺浜整備推進室におったころですけども、堺浜の周回道路をつくるに当たって、当時、新日鐵住金さんとか、国と話す中で道路の幅員の話がありまして、自転車レーンも考えて幅員をという話をしてたんですけども、当時、まだ自転車が車道を走るということが、まだまだ認知をされてない状態でした、結論としまして、歩道、車道、必要な最低限の幅で結局整備をしたというのが、自分の中、残ってます。それから以降、今回の改正の道路法ですね、それを受けまして、自転車が車道を走るということが、おかげさまで随分はつきりと、こちらからも言えるようになったなど、そういったことから、先ほど御指摘受けましたように、自転車が左側を走ることについての安全性の確保というのが、これは道路管理者にや

っぱり求められるかなど。走ってくださいという限りは、安全性を確保せなあかんというふうに認識ございますので、一足飛びになかなかしんどいところありますけども、そこは各事業者と連携をとりながら、専門業者も含めましてその辺は連携を図ってまいりたいと思っております。以上です。

◆西 委員 ぜひ、まさか2区の話は申し上げないでおこうと思ってたんですが、自分でおっしゃってくださったので、ありがとうございます。ぜひともよろしくお願いを申し上げたいと思います。

では、次の項目に移らせていただきたいと思います。

どのページをお示しをしてもいいんですけど、ぱっとページをあけて、決算説明書です。主に総務財政委員会でこの話を議論、いろんなところでさせていただいているんですが、建設委員会の皆さんにとっては余り聞きなれない話かもしれませんが、今回の決算説明書、いろいろと見させていただいておりました。正直申し上げて、余り内容が、例えば建設局の皆さんから見て建都の決算説明書、詳しく御説明いただけるのかなと思いつつながら、内容について、これだけでは全然わからないなと思いつつながら読ませていただきました。

これは実は、建設局と、建築都市局の皆さんの各全ての課にお聞きをしたいのが本音なんですけれども、代表してそれぞれの局の局総の皆さんにお答えをいただきたいところでありまして、実は上に何と書いてあるか、皆さん見ていただければわかると思いつつけれども、主要な施策の成果及び執行の概要って書いてあります。でも、ほとんどこのページを見ていただくと、他局と比べてもという皆さんに申しわけないですけども、施策の数字は決算の金額は書いてありますけれども、成果についてほとんど記載がないと思いつつあります。あるとして、成果ではなくて、行動指標が幾つか見受けられるというような状況で、残念ながらそういうことだと思いつつあります。これはなかなか成果は難しいというのは、総務財政委員会でも何度も議論させていただいているのでよくわかりますけれども、こう書いてある以上、施策の成果についてしっかりと書いていただかないと、なかなか適切な評価ができないと思いつつあります。なぜこのように、ほとんど成果指標書いていただけてないのか、それぞれの建設局と建築都市局の総務担当にお聞きをしたいと思いつつあります。よろしくお願ひします。

◎坂本 都市政策課長 決算書の記載方法についてお答えいたします。建築都市局におきましては、市営住宅の建てかえ事業については、その概要でありますとか、進捗状況を記載しておりますが、全般的に定量的な評価をすることが困難な施策も多く、成果指標などの記載が少ないものとなっております。このようなことから、現状の決算説明資料では、予算執行額の記載が中心となっております。以上でございます。

◎松田 建設総務課長 建設局におきましては、道路、公園などの整備を行っていくに当たりまして、事業として完了するまで複数年度かかるものが多いということがございます。また、道路や公園などの維持管理事業は、毎年これは継続的に行うものでございまして、単年度ではその効果を評価することが困難であるということもありまして、成果指標の記載が少ないものとなっております。このようなことから、決算説明資料では事業ごとの予算執行額を中心に記載しております。以上でございます。

◆西 委員 それ以上詳しく問いかけを、議論するつもりはありませんけれども、ぜひ総務財政委員会でも最初この議論始めたころは、成果指標についてとかアウトカムについてということは、最初それは何だということから始まったわけでありましてけれども、ぜひそれぞれやってどういう便益を、先ほど委員間討論のところでも吉川委員からもありましたけれども、便益をしっかりと書くということが、実は各行政理解も深まることになると思いますし、PRになると思います。それぞれの成果指標を書いていただくことをぜひ検討していただきたいと思いますし、またできなくても、せめて成果指標を書くの難しいと先ほど来おっしゃってるんですが、せめて行動指標は書くことができると思います。行動指標を最低限記載をするとか、成果指標を記載をして、市民が見てわかりやすい決算説明書とするべきだと思いますし、なかなか言いにくいんですけど、率直に申し上げて、これでは適正な予算執行だったかどうかというのを、果たして決算できるのかと思いつつながら、この書類を見ておりますけれども、ぜひ成果指標等記載をしていただきたいと思いますが、もう一度、それぞれの局のお考えをお示しいただけませんでしょうか。

◎坂本 都市政策課長 決算につきましては、予算の執行の概要とあわせまして、その主要な施策の成果を説明するものとして決算説明資料を作成しております。委員御指摘のとおり、今後はその施策の成果が市民に理解していただけるよう、決算説明資料に事業の達成度などをできる限り記載するよう努めてまいります。以上でございます。

◎松田 建設総務課長 委員御指摘のとおり、より一層市民の方にわかりやすい決算説明書となるよう、今後、成果指標なども含めて、わかりやすい記載に努めてまいります。以上でございます。

◆西 委員 ぜひお願いをしたいところではありますが、まず、この決算資料に成果指標を

載せてください、行動指標載せてくださいとお話をしたら、まず当局の皆さんはどうお考えになるかというのは、少し想像できない部分もないんですが、何かというと、書いたらどれだけの幅になるねんと、分厚さになるねんということはあると思います。それは大いに承知をした上で、例えば金額をどのぐらいサイズの以上のものを書くとか、ほとんどこれ決算説明書と、その前の決算附属書で書いている内容、ほとんど変わりません。そういった意味では、逆にこのままの状態では決算説明書をつくることが紙もったいないんじゃないかというぐらいになりかねないです。

ここの施策の成果と書いてあることが、じゃあ問題なのかと、そこも含めて財政の皆さんとぜひ議論をしていただきたいと思います。成果と書くのであれば、ぜひ成果を書いてください。書いていただいて、分厚くなるということであれば、一定の金額以上のものを書くとか、そこら辺はぜひ、今ここで答えを申し上げるつもりはありませんので、ぜひ議論をしていただきたいと思います。少なくともずれがあるというのは問題だと思いますので、よろしくお願いを申し上げたいと思っております。

さらに一例を申し上げますと、これについては聞いたら、聞いてくれるなということですので、聞かないでおこうと思っておりますが、このページの310ページの左側のところに、左上のところに総合交通体系調査、交通政策課と書いてありますけど、やり玉に上げて申しわけないですが、総合交通体系調査の政策評価は何ですかとお聞きをしようかなと思ったら、その下に、大浜北町バス停留所整備工事と書いてあります。そんな状況であれば、政策評価は全くできないと思います。申し上げている意味はおわかりになっていただけたと思います。それ以上は、質問としてなぜこんなところに書いてあるねんと聞くつもりはありませんが、ぜひそういうところも含めて、お酌み取りをいただきたいと思っております。

実際、事例として、全然違う目的でお聞きをしようと思っていたんですが、少し方向が、この関連で、ぜひ、じゃあ事例としてお聞きをしたいんですけど、バス利用等促進等総合対策事業補助金について概要をお示しいただけますでしょうか。

◎河合 公共交通課長 堺市バス利用促進等総合対策事業補助金につきましては、事業者が行うICカードシステムの導入、ノンステップバスの導入など、公共交通の利便性の向上や利用促進につながる取り組みに対して補助を実施しております。平成26年度の事業といたしましては、南海バス株式会社の泉北営業所、光明池営業所、河内長野営業所及び近鉄バス株式会社の松原営業所、八尾営業所におけるICカードシステムの導入、及び南海バス株式会社の大型ノンステップバス2両の導入に対して補助を実施いたしました。以上でございます。

◆西 委員 その事業の成果をお示しくください。

◎河合 公共交通課長 この補助金による成果につきましては、南海バスは平成25年度から平成26年度に、近鉄バスは平成26年度にICカードシステムの導入がされ、関西の大手私鉄系路線バスで導入が進む中、堺市内の路線バスにおいてもICカードが利用できるようになりました。また、ノンステップバスにつきましても、本市における南海バスの導入率が約32%となっており、乗りやすさが向上しております。これらにより路線バスの利便性が向上し、利用促進につながるものと考えております。以上でございます。

◆西 委員 このバス利用促進総合対策事業、私、公共交通充実させるべきだと思ってますから、これ非常にすばらしい事業なんだろうなと思って、ぜひこの事業さらにもっと強化をしてください、どれぐらい成果があって、その予算をさらにつけてほしい、これから来年度に向けて頑張ってもらいたいなと要望したいなと当初思って、この話を通告項目、もっとたくさん入れてた中の1つとして出しました。ただし、それは思いは変わってません、それはまず前提として申し上げますけど、ただし今おっしゃってくださったような成果の中に、成果指標はあったでしょうか。成果ということで、アウトカムという議論を、もう本会議も含めてさせていただいてます。でも、これ事前にお聞きをしたときも、成果ってなかなか数字であらわしにくいんですよと、そんなことはもう経営管理との間での議論はもう終わったはずなんです。でも、そういうことを成果指標が出てこない、それが残念なことです。つまり、この決算書の中に主要な施策の成果ということをちゃんと記載してくださいということを、各局内で余り議論していただけてないから、こういう成果というものが具体的数字としてなかなか出てこないのかなというように思わざるを得ないのが残念なところがあります。

そういった意味で、ぜひですね、もとに戻しますが、施策の成果ということをしつかりと数字なり何なりで記載をしていただくということを、ぜひお願いをするとともに、あわせて、今申し上げた総合バス利用促進はぜひ積極的に進めていただきたいということを申し上げて、質問を終わります。ありがとうございます。