

○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。きょうはよろしくお願いを申し上げます。もう一度、市長への質問だけ終わった後には、もう一度、井関委員その後質問されまして、その後当局の皆さんにほかのテーマについてはお聞きをさせていただきたいと思っております。

まず、市長質問として挙げさせていただきましたテーマは通告のとおりでございますが、津久野駅の発車時刻と人口誘導についてということでございます。このテーマですね、きょうも津久野の皆さん、周辺4校区の皆さん、注目をしながらネット中継も見てくださっているようですので、ぜひその観点からも御理解をいただきたいと思っております。

津久野でよくいろいろとお話をしていると、津久野の発車時刻よりも天王寺に行くためには津久野が出る時間よりも富木のほうが後で出ていいらしいとか、和泉府中が後で出ていいみたいやみたいな話がよく日常的に津久野周辺、特に出禾さんはよく津久野にいて、病院にいてくださったのでよく話題に出てたの、よく御存じだと思いますが、いろいろと時刻表見てまして、幾つか例を探してありますが、当局さんにもお聞きをしたいと思いますが、例えばですね、阪和線の天王寺駅に8時48分に到着したいなと思った場合に、津久野駅で何時何分の列車に乗る必要があるのか、また富木駅では何時に乗る必要が出てくるのかお示しをいただけますでしょうか。

○河合公共交通課長 阪和線天王寺駅に8時48分に到着するには、津久野駅で8時21分発の普通列車に乗車し、三国ヶ丘駅で後続の8時33分発の区間快速列車に乗りかえていただくことになります。また富木駅では富木駅8時24分発の区間快速列車に乗車することで、同時刻に天王寺に到着いたします。以上でございます。

○西委員 これ8時21分に津久野に乗らなくちゃいけないと。比べて、富木駅は8時24分、つまり3分後に富木駅を乗れば間に合うということが起きてるんだと思います。さまざまほかにもたくさん1つずつ挙げれば切りがないんですけども、ほかの時間帯においてもそのような事例はあるというふうに御承知でしょうか。

○河合公共交通課長 同様な事例につきましても、昼間の時間帯などにも見受けられます。以上でございます。

○西委員 ありがとうございます。今お示しをしている富木駅だけではありませんで、昼間の時間帯でいきますと、天王寺駅に12時25分に着く列車は和泉府中駅を12時4分に出ます。この12時25分に間に合わせようとする、津久野駅何時に出なきゃいけないかという、10分前の11時54分に津久野駅を乗らなくちゃいけないということになります。

きのうも実は、たまたまお話が出たんですけども、津久野の方からは、逆に夜ですね、天王寺から快速で帰ってきたら、津久野でおりようと思うと、堺市、もしくは三国ヶ丘駅で快速電車をおりるということで、津久野に普通電車に乗りかえていったら、津久野に着く前に府中に着いた方から電話かかってきて、まだおまえ着いてないんかという電話がかかって

きたと、何か用事があって電話したらしいんですけども、そういうことも起きてるということですよ。もう皆さん御存じのとおりですけど、津久野駅より南に富木駅はあり、さらにはるかに南に和泉府中駅はあります。こういう状態になっていると、朝の時間のこととかを考えたたり、また夕方の御帰宅のことを考えると、駅の利便性や乗降客数、地域の活性化に大きく影響出てくると思いますが、当局どのお考えかお示してください。

○河合公共交通課長 駅の利便性や乗降客数が地域の活性化に影響を与えているかということにつきましては、そのような御指摘を本市にもいただいております。ついては、地域への影響といった点も踏まえながら、市として事業者に対して駅の利便性向上について働きを行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 そこで市長にお聞きをしたいわけでありまして、市長も当然のことながら政治家でいらっしゃるわけでありまして、私も政治家の端の端くれでありますけれども、実際、堺の議員として、もしくは堺の市長としてお考えなされるに、津久野から上野芝や鳳に少々時間がゆっくり目に出れるからということで移動されたりすることは了とするとか、あり得るといふふうを考えるわけでありまして、津久野から南へ、恐らく地価も堺よりも少し安くなって来るだろうというふうな推測しやすい津久野より南、つまり大阪市内から少しづつ遠ざかったところ、富木や和泉府中のほうが便利で、そうすると、なかなか出身の方はともかくとして、どこに住むかある程度フレキシブルに選べる方々にとっては、いや、富木や府中に住んだほうが便利やないかということにもなり得ると思うんですね。たかが3分とか10分じゃないかということもあるかもしれませんが、このように堺市内よりも、本来地理的には遠いはずの南側にある駅のほうが、時間的距離からいけば近くなっているというふうな状態のギャップについて、地域の皆さん、非常に何とかここを区間快速をとめていただくこととか、快速をとめていただくことによって便利になる、なぜこういうことが起きているかという、最近、時刻表、阪和線の時刻が10分周期から主に15分周期になって、上野芝駅の通過待ち時間が非常に長くなっていることに起因を、ここ数年で非常に長くなっていることに起因をしているわけでありまして、こういった問題の解決について、ぜひ市長、お取り組みをお願いをしたいと思っております。この状況に対しての市長の御見解をお示しをいただけないでしょうか。

○竹山市長 全国的に人口減少と少子高齢化が進む中で、地域の公共交通におきましては、利用者の減少により利便性が低下しているというのは否めないところでございます。さらに利用者が減少する、いわゆる利便性の低下に伴い、利用者が減少するという、いわゆる負のスパイラルに陥っているというふうな面もあると思っております。私たちはこの堺市におきましても、同様の傾向が見られるところも多々ございます。さまざまな取り組みを行うことによって、やっぱり鉄道を初めとした公共交通機関の利便性をしっかりと確保するというのは、やっぱり市の責務であるというふうに思っております。特に近年では、公共交通の利用者数が横ばい

になるような、普通でしたら下がる中で、横ばいになっている、そしてまたちょっと26年度は上がっているという傾向がございます。

そうした中で、阪和線津久野駅の利便性の向上につきましても、機会あるごとに西委員ほか皆さん方から御説明、御要望をお聞きしているところでございます。公共交通が地域にとって重要な基盤であるという観点に立って、引き続き西日本旅客鉄道株式会社に働きかけていきたいと思っております。地域の皆さんの思いをしっかりと受けとめたいと思っております。以上でございます。

- 西委員 ぜひですね、何度も何度も申し上げて恐縮ですけれども、この津久野の時間的距離と地理的距離、逆転をしている問題について、ぜひまた積極的なお取り組みをお願いを申し上げます。ひとまず市長質問はこの項目だけですので、終了させていただきたいと思っております。後ほど井関委員が質問をされた後、もう一度質問させていただきます。よろしく申し上げます。

○西委員 ソレイユ堺の西でございます。引き続き質問をさせていただきたいと思います。

さて、1項目めの私道についてということで項目を掲げさせていただきました。この間、本会議でも話題になっておりましたけれども、私、西区の選出でございますので、やはり西区のテーマでもありますので、お取り上げをさせていただきたいと思っています。最近、報道機関等で西区の往来妨害ということで、当局の皆さんは非常に御苦労していただいているようでございまして、警察は頑張っているのに、当局の皆さん、頑張っていないんじゃないかという苦情の電話もあったような話も仄聞をしておりますけれども、この件、非常に担当者の皆さんも御苦労いただいていると思いますけれども、この往来妨害の事件、概要についてお示しをいただければと思います。

○澤中建築安全課長 堺市西区上において、共同所有する私道に大量の植木鉢などを置いて、他の住民の通行を妨害したとして、平成27年11月24日に77歳の夫婦2人を往来妨害容疑で逮捕されたものでございます。以上でございます。

○西委員 この往来妨害ということで、ちょっと質問に入る前に、1つだけ申し上げておきたいのは、当局の皆さんは御理解されている、当然のように御理解されてることであったが、実は恥ずかしながら、私もできて、ほか地域の皆さん、さらには我が会派の議員さんも一部誤解がありましたので、お伝えをしておきたいと思っておりますけれども、共同所有ということでしたが、これ誤解が、私道の、それぞれおうちの前をそれぞれ個人個人が持たれていて、その中で該当者さんの方の前のおうちが植木で占拠されていると。おれの土地、おれの土地という報道がされてますので、おれの土地かと思いきや、下に書いてありますように、おれらの土地と、その方の言葉をかりれば、おれらの土地ということになるのかなと、つまり共同所有されている1筆の土地でありまして、それぞれの土地ではなかったということが、まず我が会派も含めてこれを確認したときはみんな驚いておりましたので、御報告をしておきたいと思っておりますけれども、この往来妨害ですね、当該道路、私道でありまして、建築基準法の42条2項の道路に該当しますけれども、そのほうの規定についてお示しをいただけますでしょうか。

○澤中建築安全課長 建築基準法第42条第2項には、この章の規定が適用されるに至った際、現に建築物が立ち並んでいる幅員4メートル未満の道で、特定行政庁の指定したものは第1項の規定にかかわらず、同項の道路とみなすと規定されております。以上でございます。

○西委員 この私道ですね、当然のことながら、地域の皆さんはそう思われてたようですし、こういうそのほかにも私道、たくさん西区の中にも、当然堺市の中にもたくさんありますけれども、私道というのは一般の第三者の方は当然自由に通行できるというふうに市民の方は多く理解されていると思いますが、自由に通行できるかお示しをいただけますでしょうか。

○澤中建築安全課長 建築基準法第42条の道路位置指定のある私道については、一般の第三者は、その私道を通行する司法上の権利があるとは言えませんが、一般の人の中の一人とし

て通行する自由はあります。以上でございます。

○西委員 権利はあるとは言えませんが、一般の人の中の一人として通行する自由があるって、ちょっとよくわかりにくいんですけども、詳しく御説明いただけますでしょうか。

○澤中建築安全課長 先ほどの答弁の中で、申しわけございません。1つ訂正をお願いいたします。道路位置指定のある私道についてと申し上げたんですけども、正確には私道等についてでございます。申しわけございません。

先ほど委員の御質問なんですけど、通行の害するようなものは設置されていないのが通常であり、一般の第三者はその私道を通行する自由が結果的に認められるということでございます。以上でございます。

○西委員 法的に非常に難しい御見解だなと思います。結果として、要約すると自由はあるということだと思いますけれども、このような事例、本当に私道、自由があるにもかかわらず、妨害をされているというような状態というのは、非常になかなか当局の皆さんとしてもさまざまな根拠の中で、今回の往来妨害のケースも手の打ちようがなかなか難しいものがあるということをお聞きをしておりますけれども、非常にこの権利を非常に、おれの土地やから何してもいいんやというような権利の主張をされる方、ここ以外にもないことはないと仄聞してはいますが、そういう状態というのはいかがなものかと思っておりますけれども、この種の私道の問題というのは、ほかにもいろんなケースがあります。

その中で私が非常にこの間ずっと気になって、何年来か取り上げさせていただいている下水道の話でございます。本年第2回目の市議会の建設委員会でもお聞きをさせていただきましたけれども、私道に排水設備を設置をする場合、下水道法の規定で土地所有者には受任義務が定められている、つまり受けとめなければいけないという義務が定められているというふうに私理解をしているところでありますけれども、どのような内容かお示しをいただけますでしょうか。

○岸田下水道部副理事兼下水道促進課長 下水道11条は、配水設備を設置しなければならないものは、他人の土地を使用しなければ下水を公共下水道に流入させることが困難であるときは、他人の土地に排水設備を設置することができるかと規定しております。以上でございます。

○西委員 市民がですね、排水設備を設置をする際に、他人の土地を使用しなきゃいけないときに、実際は現状、承諾書を市に提出する必要があると思いますけれども、この受任義務と少し矛盾があるようには感じますけれども、まずはその土地所有者の承諾書を市に提出する必要があるかどう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 市への排水設備計画確認申請時には、市には排水設備の設置及び構造に関して、法令に適合しているかを確認しており、土地使用承諾書の提出は特に必要とはしておりません。以上です。

○西委員 この場合は、じゃあ必要がないということでもありますけれども、それでは市が未整備指導、下水が整備されていない私道ですね、を対象に、公共下水道をつくる場合や、もしくは私道の所有者が直接排水設備を設置する際に、補助金を申請するということがあると思います。そのときに土地所有者の承諾書が提出を求められていると思います。もしくは求めたものの提出がされなくて困った事例で、私もたくさんお聞きをしたことがありますけれども、土地所有者の承諾書を市に提出する必要があるかどう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 市には未整備私道を対象に、一定の条件を満たせば利用できる2つの制度があります。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、地元が業者に工事を依頼して、その工事に対して市が補助金を支出する私道排水設備補助金制度がございます。私道公共下水道布設制度では、土地の利用権限なく施工することはできないため、土地使用承諾は当然に必要であると考えております。また、補助金の交付について、市民の方が布設する管に対して、間接的にはあるものの、公金を支出する関係上、市自身が業務執行の適法性の確保及び適切な公金の支出管理のために、土地使用承諾を必要だと考えております。以上でございます。

○西委員 今、承諾書が必要だということをお示しをいただきました。この話ですね、第2回議会建設委員会でも申し上げましたし、それ以外にもさまざまな場所で全国の地方議員とか国会議員とも話をしていると、実は宅建さん、そんなことないって言ってたよっていう話が出てきました。宅建協会、宅建さんっていうのは、宅建協会の皆さんのことでもあります。ええということで調べてみますと、まず京都の宅建協会さんのホームページの中に文章が出てくるんですけども、協会顧問弁護士の方が書かれてますけれども、私道の所有者、これ蛍光線引いてるんですけど、要は下水に関しては承諾書は必要がありません。私道に関して水道、ガスに関してはまだまだ必要なので、この問題に取り組んでいかなくてははいけませんという趣旨のことを宅建さん、さまざまところで宅建協会の皆さん、おっしゃっておられて、この蛍光引いているところを読み上げますと、他人地が私道である場合は、私道通行権が導管設置権の根拠となります。通行だけでなく導管設置も道路の通常用法なので、私道通行権には通常は導管設置権が含まれていると解されているのですとなどといった文章が出てきますけれども、それで、そういうことを受けて、宅建協会の皆さん、これは協会の会員さんに出されてるんですけども、給水管理設時の承諾書撤廃の提言活動についてという活動をされてます。これは上水道に関してですね。

下水に関しては掘削が必要がないということなので、上水道等の承諾書を撤廃しましょうということ、ええと思って読んでみたら、その次の紙に出てくるのが、これは参考文献なので、具体的に誰に出されたということではまだないそうで、まだ堺市に出されたことは確認できてませんが、この提言書の中に、これ大阪宅建政治連盟の会長さんのお名前を出されている文章であります、その中に、中段にですね、一方、排水設備、下水道については下水道法

第11条に地権者の承諾を要さず掘削することができますという文章が出てきます。この文章と今おっしゃったことには、少しずれがあるんですけども、ずれがあるように感じるんですが、この内容、この蛍光線を引いてある部分というのは、全ての下水道工事に当てはまるかお示しをいただけませんか。

○岸田下水道部副理事兼下水道促進課長 先ほど申しあげました市の2制度がございます。その2制度でございますけども、市が住民から申請を受けて下水道工事を施行する場合や、補助金を交付する場合は、公と民との関係になり、この提言書に掲げていることには当てはまりません。一方、この提言書は排水設備を設置しなければならないものが、他人の土地に排水設備を設置せざるを得ない場合のような民と民との排水設備の設置に関して記述していくものと考えております。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けど、この場合の文章というのは、私道に下水を引く場合は、基本的に可能のように読めることができます。それに対して今おっしゃった部分は、民と民との排水設備の設置に関してという、極めて限定的なケースのみのことのみ、この承諾書は要らないということだと思えますが、そうすると少し誤解を生みやすいかなと思えますけど、いかがでしょうか。

○岸田下水道部副理事兼下水道促進課長 委員の御指摘のとおりだと思います。以上でございます。

○西委員 ちょっとこの誤解を生みやすい文章の中で、例えばこの方、市民見られたときどう思うのかなという懸念を今持っておりますので、またこれは引き続き取り上げていきたいなと思っておりますけれども、ところで先ほどの往来妨害の件と、この下水の問題あわせてお聞きをしたいんですが、たしかですね、こういう私道というのは、実質道路として使われているものですから、土地の固定資産税非課税となっていると思えますけれども、いかがでしょうか。

○牧資産税管理課長 道路につきましては、所有者において何らの制約を設けず、広く不特定多数人の利用に供されている場合、地方税法第348条第2項第5項に規定される公共の用に供する道路に該当するため、固定資産税は非課税となります。以上でございます。

○西委員 公共の用に供する道路であるから、固定資産税は非課税になるということをおっしゃってくださっています。先ほど御紹介した宅建協会さんの京都のサイトの京都のページのところに、実はこう書いてあるんです。他人地が私道である場合は、私道通行権が導管設置権の根拠となります。通行だけでなく導管設置も道路の通常の用法なのでと書いてあります。と読むと、私道のこの下水管の布設を承諾をしないために下水が引けないということは、その道路の持ち主の方、もはや公共の用に供してないから、もうこの方には非課税をやめるということも必要になってくるんじゃないかなと思えますけれども、承諾をしない私道の所有者の固定資産税、どうなるのでしょうか。

○牧資産税管理課長 あくまで私道そのものが公共の用に供する道路であれば、固定資産税は非課税になります。以上でございます。

○西委員 ちょっとこの京都の宅建協会さんのページとも少し見解がまた違うように感じます。さらに言えば、公共の用に供するということですが、質問では申し上げませんが、公共下水道って公共ってついてるのに、公共下水道が入れないけど、公共の用に供しているって、下水道って公共下水道って公共じゃないんですかと言いたくなるということをお願いして、ちょっとこれはこれから取り組んでいただきたいなと思っておりますけれども、このような私道、つまり実質的に公共の用に供してて、非課税に、つまり課税がされてないというところまでいっているにもかかわらず、いろいろな方が権利を主張されると、この間の往来妨害の件も、下水の件では、時間がないので、簡単に御説明したいですけれども、このおうち周辺の方、こういうケースもありました。周辺の皆さん、そして私道を持っている地主の皆さん、みんなみんな下水工事、丸、つまり了解をしているにもかかわらず、ある私道一部分持ってる方が、どうしてもだめだと、この方は実は堺市以外に住んでまして、行っても行っても会ってくれない上に、いらっしゃるのがわかるので、おうちの前で待っていたら、ついに私も含めて不審者として通報をされたということもありました。つまり判こを押してくれない方がいます。

似たような方なんですけど、似たような構造にしてありますが、この場合は、左下のHさんという方が、自分の家は下水を接続していますと、でも自分の前の持ちのところには、いろんな理由で詳しくは申し上げませんが、下水工事を絶対引くのは嫌だと言ってしまったために、この奥の家の方全て下水を引きたい、私道を持ってる方もオーケーと言っているということにもかかわらず、このHさんの前の土地が了解を得れないため袋小路、これ下水引けないということが起きています。ちなみに、詳しくは具体的に申し上げませんが、このHさん、市役所の元部長だか局長だかだそうです。

そういう困った方がいるため、元ですよ、そういう困った方がいるために、こういう下水が引けないというようなことが起きていました。先ほどの往来妨害の件も、そしてこういう下水の問題も余りにも権利の濫用じゃないかなと、おれの土地やおれの土地、何してもいいんや、そんなことはないんじゃないかというふうに私はずっと憤っておりますけれども、こういう私道ですね、一定公共の用に使っている場合は、管理権を一定地方自治体が持つようにするとか、もしくは先ほどの税法を変えるとか、何を具体的にこれこれということは申し上げませんが、申し上げませんが、こういう問題を解決するために、ぜひですね、今でも部が2部門横断してますし、またこれ道路ということで、私道、公道ではありませんから、なかなか建設局さん言われてもということはあると思いますけれども、それぞれの所管部、建築都市局さん、そして下水道、そして建設局、皆さんちょっとこれを連携して取り組んでいただきたいと思っておりますけれども、ぜひこれからの思い、お示しをいただけないでし

ようか。

- 向井下水道部長 下水道が未整備となっている私道につきましては、権利関係の問題ということで、かねてより委員より御指摘を受けておるところでございます。今後、先ほど委員お示しの往来妨害であるとか、固定資産税の関係とか、そういった市内の横の連携、そういったところを今後取り組むことによりまして、現在の私道の未整備の取り組みに加えて、新しく市内の横の連携による新たな情報収集などを行うことによりまして、改めて未整備私道の問題に取り組んでまいりたいと思います。以上でございます。
- 七堂開発調整部長 私道に係る諸問題は民事に起因する建築基準法での対応は非常に難しいものですが、建設委員会でこの議論があったことを市内関係する部署が集まり、今後話し合ってみてまいりたいと思います。以上でございます。
- 中辻土木部長 委員お示しのとおり、建設局では国・府道、市道、法定外でございますが、里道を管理しております。委員がおっしゃっていただいたように、私道に関しては管理しておりませんので、直接、市が関与するということが非常に困難な問題がございます。ただ、このような今回のケース、非常に困っておられるというのは理解できますので、当然、市として今後どのような関与ができるのかを含め、市内横断して話し合ってみ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 ぜひともよろしくお願ひ申し上げたいと思います。では、この私道の問題を終わらせていただきまして、駐輪場について移らせていただきたいと思ひます。
駅ごとに、駐輪場、管理運営をしていただいていると思ひますが、どのような方が管理をしていただいているかお示しをいただけますでしょうか。
- 芝田委員長 所長、マイクが入ってないです。
- 明石自転車対策事務所長 堺市内の阪堺線を除く全鉄道駅である27駅において、周辺を自転車等放置禁止区域に指定し、自転車等駐車を設置しております。そのうち22駅、83カ所が堺市営の自転車等駐車で、指定管理者であるセンターパーキングが管理運営しております。その他重複する駅もございすが、公益財団法人自転車駐車場整備センターや民間が管理運営している自転車等駐車場がございすが。以上でございます。
- 西委員 それでは、違法駐輪対策はどなたがやっていますでしょうか。
- 明石自転車対策事務所長 放置自転車の撤去保管返還業務につきましては、効果的かつ効率的な放置自転車対策を進めるために、自転車等駐車を管理運営する指定管理者センターパーキング堺に随意契約しております。その結果、駅周辺の放置自転車の台数は減少傾向にございすが。以上でございます。
- 西委員 これは一緒にやっていますことにより、少しずつ減少している部分もあると思ひます。ぜひですね、一緒に駐輪場管理をする方、違法駐輪対策をする方、連動しながら取り組むことにより、減らそうという流れができてくると思ひますので、ぜひよろし

くお願いしたいと思っています。

駅直近の自転車等駐輪場を料金格差をつけて、駅遠くを安くしたほうがいいんじゃないかという議論もあるけれども、駅近ければ高くても成り立つんじゃないかというのが大綱で渇上議員から質問がありました。それは川崎の事例等々もあわせてお示しをしたところであります。料金格差をつけて、駅直近に関しては高くてもニーズがあるんじゃないかということの議論についてどのようにお考えかお示してください。

- 明石自転車対策事務所長 これまでは市内の自転車等駐輪場について利用を促進するために利用料金の値下げを行ってまいりました。効果の上がっている駅もあれば、駅から遠いためか効果の上がない駅もございます。逆に利便性の高い自転車等駐輪場であれば、利用料金が高くても自転車等駐輪場の利用率を維持できるかということにつきましては、他の自治体の状況から利用率が下がらない事例がございます。現在、中百舌鳥駅において利用者ニーズを調査しているところであり、今後は利用者ニーズに合った料金体系、利用料金格差などについて検討してまいりたいと考えております。以上でございます。
- 西委員 ぜひですね、検討をお願いしたいと思っておりますけれども、本会議でもお示しをいただいたように、これ赤字になっているわけですから、これを駅遠くを下げるんじゃないかと、やはり利用者ニーズがあっても、高くても利用者ニーズはあるということですから、ぜひその観点も入れていただきたいと思っておりますが、機械式駐輪場、この間、8年間議論してまいりました。この機械式駐輪場の必要性についてどのように御理解をされているかお示してください。
- 明石自転車対策事務所長 機械式駐輪場は、駅近くの限られた土地において自転車等駐輪場を整備するのに有効な手法の1つであると考えております。自転車にICタグの取り付けや、自転車の規格チェックなどが必要であります。通勤・通学者の定期利用者には有効であります。また、駐輪場の施設に入らず簡単に出し入れができるため、高齢者等にも優しく、自転車盗難もない防犯上すぐれたところがございます。以上でございます。
- 西委員 いろいろメリットがあります。今お示しをいただいたように、さらに管理運営費についても機械式駐輪場、安くなると思っておりますが、お示しいただけますでしょうか。
- 明石自転車対策事務所長 一般的に機械式駐輪場の整備には多額の費用がかかりますが、管理運営費につきましては、少ない人員配置により駐輪場の管理が可能となることから、管理体制の見直しにより人件費が削減されます。また機械式駐輪場は利便性が高いことから、利用料金の改定による収入の増加も見込まれます。今後の自転車等駐輪場の再配置計画の中で、駅の特徴や自転車利用者のニーズなど調査検討し、機械式駐輪場も視野に入れながら、ライフサイクルコストも含めて自転車のまち界にふさわしい自転車等駐輪場を検討してまいります。以上でございます。
- 西委員 ぜひですね、ライフサイクルコストという言葉が出ましたけれども、イニシャル高

いということはよく言われるんですが、トータルで見たときに安いかどうかという検討をぜひお願いをしたいと思っています。駅直近に必要なことは、多分、中百舌鳥や堺東、特にですね、御理解をいただいているところだと思いますので、そういう観点での検討を急いでお願いしたいと思っています。

では、次の項目に移らせていただきます。

最近この信号気になって仕方がないんですけども、歩行者自転車専用と書いてあるんですが、外国人の方は、これ自転車専用ってどうやったらわかるのかなというのが非常に最近気になってます。ヨーロッパでは、こうやって自転車のマーク書いてますけれども、歩行者自転車専用って日本語は書いて、歩行者のマークだけ書いてたら、外国人の方はどうやって走るのかなというふうに気になっています。これを変えなくちゃいけないんじゃないかと考えていたところ、もっと根本的な問題があるんじゃないかというような気がしています。ちょっとお聞きをしたいと思いますが、自転車は歩道の信号と、このような信号あった場合に、歩道の信号と車道の信号、どちらに従うべきか、このような信号があった場合のみならず、歩道の信号と車道の信号、どちらに従うべきかお示しをいただけませんか。

- 梅原自転車環境整備課長 歩道の信号機に歩行者自転車専用の標識がついていない場合、どちらの信号に従うかは走行している位置によって変わります。車道を走行中は車道の信号、歩道を通行中は歩道の信号に従うのが基本となります。つまり、自転車は原則車道を走行しなければならないので、基本的には従う信号は車道の信号ということになります。例外として、13歳未満の子どもさんや70歳以上の高齢者や、体の不自由な方が運転しているときなどは歩道を通行してもよく、この場合は歩道の信号に従うこととなります。以上です。
- 西委員 このように歩行者自転車専用の標識がついた場合はどのようになりますでしょうか。
- 梅原自転車環境整備課長 歩道の信号機に歩行者自転車専用の標識がついている場合は、歩道、横断歩道の横に自転車横断帯が設置されております。道路交通法第63条の6、7の規定によりますと、自転車は自転車横断帯によって道路を横断しなければならないこととなっています。このことにより車道を走行してきた自転車は対面する歩道の2灯信号機に従って自転車横断帯を通行することとなります。道路交通法第4条第4項、同第7条及び道路交通法施行令第2条第4項、第5項の規定でも、歩行者自転車専用信号があるときは、自転車はその信号機に従って通行しなければならないとなっております。以上です。
- 西委員 今、図をお示ししていますけれども、このように見通しがいい交差点であればまだいいですけども、歩道にこのような歩行者自転車専用の標識がついた信号機が設置されている場合、車道を走行する自転車から、その信号機本当に見えるんでしょうか。また、逆に見る事が可能だった場合、歩道の信号機に従って停止をすると、非常に危ないんじゃないですか。
- 梅原自転車環境整備課長 車道を走行してきた自転車にとって、対面する信号機とは車道の

3灯信号機となります。歩道の2灯信号機は向かって斜め左に設置され、停止線に至るまで自転車からは見えにくい位置にあります。路面に表示された自転車横断帯も同様であり、とっさの判断は難しい状態にあります。車道の信号機が青なのに、歩道の信号機が赤になっているとき、自転車の運転手が歩道の信号機を見て赤だと急停車したら、後続車に追突される危険性があると考えております。以上です。

- 西委員 非常に危険な状態であると思うし、今おっしゃった観点だけではなくて、自転車が一旦車道から歩道の横のレーンを走って、またもう一回、車道に右に飛び出てくる。この中、車乗られる方たくさんいらっしゃると思いますが、これ車から見ても非常に危険な飛び出してくるように見える状況だと思います。これ自転車のまち堺を標榜している我々ですから、こういったことについても提言をしていかななくてはいけないと思います。この信号機や自転車横断帯の件、当然、公安委員会の所管だということは理解をしておりますけれども、現場で取り組まれている皆さんから見て、このような状況、どのように思われますでしょうか。
- 梅原自転車環境整備課長 車道走行している自転車にとって、歩行者自転車専用信号機の表示は紛らわしく不自然で誤解を生じていると思われまます。信号機、道路標識の設置及び管理は公安委員会の所管であります、あらゆる機会を捉えてそれらの改善に向けて積極的に提案を行ってまいりたいと思います。以上です。
- 西委員 ぜひ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、中古住宅について2回前も取り上げさせていただきました。中古住宅、本当に潰れてしまう前ではなくて、長い間中古住宅残ってしまうと、袋小路の奥とかが本当にまちが死んでしまうといえますか、元気がなくなってしまうようなことが起きています。そのことについて改めて流通状況と課題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 まず、中古住宅の流通状況でございますが、平成25年に国が実施しました住宅・土地統計調査及び着工統計調査によりますと、住宅流通市場全体に占める中古住宅の流通の割合として14.7%となっております。一方、本市における中古住宅の流通の割合は20.1%となっており、全国平均を上回っておりますが、いずれにしても低い状況となっております。

次に、中古住宅の流通を促進する上での課題につきましては、国におきましてフロー拡大からストック充実に向けての質の高い多様な住宅の形成を図る中で、1つ目としまして、建物の価値が原価法により経年で一律に低下する建物評価の課題、2つ目といたしまして、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つ目といたしまして、建物が担保の対象とされない住宅金融の課題が解決すべき主要な課題として位置づけられている状況です。以上でございます。

- 西委員 そのような3つの課題について、国ではどのような取り組みを進められているのか

お示しください。

- 白石住宅まちづくり課長 国が示している課題への対応についてでございますが、まず1つ目の建物評価の課題につきましては、リフォーム等を実施した住宅が適切に評価されるように、築年数のみならず住宅の使用価値を適切に反映した評価方法への改善を図るための指針を定めることによりまして、新たな評価方法の不動産市場での定着を図るよう進めているところです。

次にですね、流通市場の課題につきましては、中古住宅の売買時点での状況を把握するのに必要となる住宅の劣化状況の調査、いわゆるインスペクションのガイドラインを定めまして、インスペクションを利用した取引モデルの宅建事業者等への普及定着を進めております。また、平成28年4月から中古住宅におきまして、一定の増改築を行うことによりまして、長期にわたって利用できる住宅として市が認定する中古住宅版の長期優良住宅認定制度が開始される予定でございます。

次に3つ目の住宅金融の課題につきましては、さきに述べましたように、新たな評価方法やインスペクションの普及等を進めることによりまして、資産としても適切に評価されるよう金融市場への定着を進めている状況です。以上でございます。

- 西委員 この認定制度、非常に重要になってくると思っております、今住める家は逆に大丈夫ですと、確実な保証をしてあげる。逆にもう無理な家は、そういう認定の中で、外に行くことによって淘汰されていくことってということが流通にとって重要だと思いますが、その制度運用の開始時期など国と本市の状況についてお示しください。

- 白石住宅まちづくり課長 認定制度の取り組み状況でございますが、国が進めております中古住宅の長期優良住宅の認定制度につきましては、劣化対策や耐震性、さらに省エネルギー対策などの基準を規定しました既存住宅の増築・改築に係る長期優良住宅認定基準等につきまして、ことしの11月にパブリックコメントが実施されました。今後パブリックコメントの意見を踏まえて、同認定基準等を策定し、来年1月に改正公告の公布が実施され、その後、4月から中古住宅の認定制度が開始される予定となっております。なお、本市におきましても、来年4月からの認定制度の円滑な運用に向けまして、規定の整備などの準備作業を現在進めておる状況です。以上でございます。

- 西委員 この認定制度、本当に先ほども申し上げましたように重要になってくると思いますが、このマーク、数あまたあるマークの1つになってしまえば何の意味もなくなってしまいますから、ぜひこのマーク、広げていただきたいと思いますが、この普及啓発、どのようにされようとしているのかお示しください。

- 白石住宅まちづくり課長 中古住宅の長期優良住宅の認定制度につきましては、良質な中古住宅として市が認定することによりまして、購入者の安心感にもつながり、また将来的な中古住宅市場での適正な評価につながることも期待できる制度であると認識しております。本

市といたしましても、今後、新築の長期優良住宅の認定とともに、同制度のPRに努めまして普及の拡大に努力してまいりたいと、このように考えております。以上でございます。

○西委員 ぜひ普及・啓発、しっかりと力を入れて頑張っていたいただきたいと思っています。方法もいろいろと提言をしていきたいと思えます。

では、次の項目に移らせていただきたいと思えます。本会議でも何度も都市計画道路の見直しの議論、特に池尻議員からされました都市計画道路見直しの進捗状況についてお示ください。

○土岐都市計画課長 平成16年、前回の見直しからおおむね10年が経過しておりまして、その後の経済社会情勢の変化でございますとか、周辺都市の見直しの状況、これらを踏まえて、現在都市計画道路の見直しに取り組んでおるところでございます。進捗状況でございますが、その見直しの基本的な考え方を示す都市計画道路見直し方針、これを平成26年11月に策定いたしました。これに基づきまして、本年7月には都市計画の変更素案作成、8月には地元説明会、10月に都市計画案の縦覧を行うなど、都市計画手続を現在進めておるところでございます。今後、本市都市計画審議会に都市計画の変更案を付議する予定でございます。以上でございます。

○西委員 この都市計画道路見直しの基本的な考え方についてお示しいただけますでしょうか。

○土岐都市計画課長 今回の見直しにおきましては、社会経済情勢の変化を踏まえた本市のまちづくり計画でございますとか、周辺都市の見直しを踏まえて、将来のまちづくりにおける必要性、これを再検証することとしております。具体的に申し上げますと、都市計画道路のうち、事業未着手区間約6.2キロメートルを対象といたしまして、本市都市計画マスタープランなど、まちづくりの計画に基づき、にぎわい、活力、魅力、環境、安全・安心、この4つの見直しの視点から分析を行いまして、社会経済情勢の変化を踏まえた必要性の検証を行っておるところでございます。

また、その際には全ての都市計画道路を一律に分析するのではなく、道路の区分でございますとか、地域の特性を考慮、分析いたしますとともに、他の事業や隣接市の都市計画道路との整合性の検証も実施しておるところでございます。これに基づきまして、都市計画道路4路線について変更、または廃止を行うこととしております。以上でございます。

○西委員 この都市計画道路は、本会議でもお聞きをさせていただきましたけれども、1つの道路をつくるということは、その背景に何年先、10年、20年維持をしていくという、そのライフサイクルコストといいますが、トータルのコストを考えていかなければいけないと思うんですが、この都市計画道路の見直しの議論の中に、ライフサイクルコストの観点というのは含まれていないのでしょうか。

○土岐都市計画課長 都市計画道路は本市のみならず周辺都市も含んで、連続した道路としてのネットワークを形成することで、本来の軌道が発揮されます。また、めざすべき都市像の

実現といった長期的な視点に立った上で、円滑な移動の確保のための交通機能を初めとした空間機能でございますとか市街地形成機能といった、道路として必要とされる機能、この観点で今回見直しを行っているところでございます、今、御質問のありましたライフサイクルコスト、ランニングコストの点の観点は含んでございません。以上でございます。

○西委員 国土交通省の社会資本整備審議会においても議論をさせていただいている状況のようでもありますけれども、人口減少をしてきて、財政も非常に厳しくなってくるのは、もう皆さん御案内のとおりだと思いますけれども、そのライフサイクルコストの概念を議論に入れていただいて、我々議員もよくこの都市計画道路、早よやってくれとか要望するんですけども、その要望をするという裏に、これぐらいのライフサイクルコストあるんですよということも含めて、インフラを計画整備するという観点を持っていただきたいと思いますが、当局の御見解をお示しいただけますでしょうか。

○土岐都市計画課長 ただいま委員から御紹介のありました社会資本整備審議会でございますが、平成26年2月に国土交通大臣から新たな時代の都市マネジメントはいかにあるべきか、こういった広いテーマでの諮問がございました。これを受けまして、当該審議会の中に新たな時代の都市マネジメント小委員会というのが設置されまして、現在、調査・審議が行われているところでございます。その中で、この夏には中間的な取りまとめが行われたところでございます、今後の都市マネジメントの基軸の1つとして、今、議員から御指摘のあった観点も示されておるところでございます。ただ、現在、中間取りまとめがなされたところでございますので、今後、最終取りまとめ、あるいは答申といったことに進んでいこうかと思っております。これを受けて、国土交通省のほうで種々検討されることになってこようかと思っております。今後の国の検討の状況を注視しながら、関係部局とも連携し、適切に対応してまいりたい、このように考えております。以上でございます。

○西委員 ぜひですね、まだ一朝一夕にできるものではないと思いますが、ライフサイクルコストという概念が国でも、これも実は私、自分が考えた言葉と思ってたら、国の中でもいっぱい議論があってびっくりしたんですけども、そういうトータルで考えるという視点をこういう道路施策の中にも議論していただきたいですし、この道路をつくるということはそういうことですよということを議会でもお示しをいただければなと思ってますので、よろしく願いいたします。

それでは次の項目、最後の項目に移らせていただきます。

この間、報道等でも堺だけじゃなくて、特に芦屋の広告物の話が報道等でもよくされています。ついに芦屋市は市役所の市章まで、こんだけ厳しく市民の皆さんにお願いをするんですから、とらなくちゃいけないということで、身を切る改革ということでとったそうであります、とることを決めたそうでありますけれども、この屋外広告物許可基準、そこまで全く厳しいわけではない、それは芦屋の事情、京都の事情、さまざまあると思いますので、基準

の内容について云々ということは今ここで申し上げたいわけではありませんが、ここの指定範囲ですね、について、特に一番気になっているのは、大阪和泉南線、通称13号線の道路を挟んだ左右で、左右というか、東西で許可基準が全く異なっているというところが生じています。制限の指定範囲、どのように考えて指定をされたのかお示しをいただけますでしょうか。

○前田都市景観室長 百舌鳥古墳群の緩衝地帯でございますが、この範囲は平成26年4月14日に開かれました第7回の百舌鳥・古市古墳群世界文化遺産登録推進本部会議において決定したものでございます。来年1月から施行を行います百舌鳥古墳群周辺における景観保全の範囲でございますこの指定の範囲でございますが、これがこの緩衝地帯と同じ範囲として、ことし5月の議会において、このことに係る堺市屋外広告物条例の一部について、所要の改正について御承認いただいたところでございます。この緩衝地帯、この範囲でございますが、百舌鳥・古市古墳群の世界文化遺産登録に当たり、古墳群の世界文化遺産登録に当たり、古墳群の価値を守るために必要な範囲として設定されたものであり、その境界でございますが、土地利用の状況や道路などの地形地物などから、地域としてのまとまりを勘案したものでございます。以上です。

○西委員 古墳群の価値を守るために必要な範囲ということをおっしゃるんですけども、この見直し案についての経緯のところの中段にどのように書いているかお示しいただけませんか。

○前田都市景観室長 世界文化遺産のあるまちとしてふさわしい町並みの形成に向け、緩衝地帯を設定し、建築物の高さや色彩など形態意匠のほか、いわゆる看板など屋外広告物についても制限を設けていく、それと済みません、中段でございますが、市民が誇りを感じ、世界全国の人々が憧れを抱くまちの実現をめざしていますと記述しております。以上でございます。

○西委員 つまりですね、もちろん古墳の価値を守るためということは必要だと思いますけど、ふさわしい町並みをつくるということなのに、東西で全く見え方が違うというのは変だと思いますけど、整合は図れてないと考えますが、当局の見解をお示しいただけますでしょうか。

○前田都市景観室長 まずは、この緩衝地帯において、来年1月からの施工に向け、この秋から屋外広告物の適正化に向け、今現在、一生懸命取り組んでまいりたいと考えて取り組んでおるところでございます。この取り組みが地域の方々に御理解されることにより、緩衝地帯の外への範囲へも広がることを期待できると考えております。以上です。

○芝田委員長 西委員、発言時間が超過しておりますので、簡潔にお願いをいたします。

○西委員 ありがとうございます。ぜひですね、土地単位じゃなくて、筋単位で考えていただかないと、景観の整合性とれないと思いますので、そこのところ、これからの取り組みをよろしくお願い申し上げまして、私の質問終わらせていただきます。ありがとうございます。