

○西委員 お疲れさまでございます。よろしく申し上げます。ソレイユ堺の西でございます。通告に従いまして●●●いただきたいと思っております。

まず、上下水道局の皆さんにお聞きをしたいと思っておりますが、従前よりさまざまな場所で私は環境負荷の低減をいろんなところで頑張っていたきたいなと思って、いろいろと取り組みの提言もさせていただいてきておりますが、今回予算審査特別委員会の分科会ということで、当然環境負荷だけじゃなくて財政的にも非常によくなることはあるべきじゃないかというふうには思っているわけでありましてけれども、まずお聞きをしたいのは、堺市水道ビジョンにおいて環境負荷の低減記載をしていただいておりますけれども、これまでの環境負荷の低減の取り組みについてお示しをいただければと思います。

○西本配水管理課長 これまでの環境負荷低減の主な取り組みについてお答えします。

浅香山配水場では、大阪広域水道企業団の受水圧力を利用した高架配水池を築造し、従来のポンプ加圧方式から自然流下方式の配水に変更し、平成24年3月から運用を開始しています。また、桃山台配水場では、大阪広域水道企業団からの受水圧力を利用した小水力発電設備を設置し、平成19年2月から発電を開始しています。発電した電力は送水ポンプの電力として配水場内で使用するとともに、余剰電力を電力会社に売却しています。以上でございます。

○西委員 浅香山配水場と桃山台配水場の取り組み効果の状況について教えていただけますでしょうか。

○西本配水管理課長 取り組み効果の状況についてお答えいたします。

浅香山配水場の高架配水池については、年間約50万キロワットアワーの電力量の削減となっています。これは一般家庭約140世帯の年間使用電力量に相当します。また、二酸化炭素の削減量は年間約270トンであり、これは約76万平方メートル、甲子園球場20個分の森林が年間に吸収する二酸化炭素量に相当します。なお、電力料金の削減は年間約870万円となっています。

次に、桃山台の小水力発電設備については、年間約70万キロワットアワーの発電を行っています。これは一般家庭約190世帯の年間使用電力量に相当します。また、二酸化炭素の削減量は年間約365トンであり、これは100万平方メートル、甲子園球場27個分の森林が年間に吸収する二酸化炭素量に相当します。なお、電力料金の削減と売電収入により年間約2,000万円の収益となっており、建設費用及びメンテナンス費用をほぼ回収し、トータルコストが黒字となり、水道料金以外の収入の確保に寄与しております。以上でございます。

○西委員 浅香山で870万円電力料金削減をしていただいて、桃山台配水場で2,000万円の収益ということで、非常にいい貢献をしていただいているんだなと思いながら取り組みを見させていただいているわけでありましてけれども、全国的にもさまざまなところでマイクロ

水力、小水力ということで今取り組みが始まっていますが、またこれからも堺の中でやれるところはぜひやっていただきたいなと思っております。この取り組みでは年間発電量は約70万キロワットアワー、年間二酸化炭素削減量は約365トンと見込んでいます。以上でございます。

○西本配水管理課長 今後の取り組みについてお答えいたします。

平成28年度から陶器配水場に小水力発電設備の設置を開始し、平成30年12月ごろから発電を開始できる予定です。この取り組みでは年間発電量は約70万キロワットアワー、年間二酸化炭素削減量は約365トンと見込んでいます。以上でございます。

○西委員 環境負荷低減がさらに進むということは非常にいいことだと思いますが、先ほど申し上げさせていただいたように、企業会計でもありますので、環境負荷削減のみならず、これもまたもし企業会計に貢献をするような状態であれば非常にいいことだと思っておりますけれども、その点についてはいかがでしょうか。

○西本配水管理課長 今回陶器配水場に設置する小水力発電設備は、固定価格買取制度の適用を受け、設置後20年間は1キロワットアワー当たり36.72円で電力会社が買い取ることで年間売電収入は約2,400万円を見込んでおります。その売電収入に対し、建設費用及びメンテナンス費用を検討した結果、トータルコストが黒字となり、新たな収入確保になると見込んでおります。以上でございます。

○西委員 本当に何度も繰り返しになりますけど、環境負荷削減してさらに会計にも貢献をするというのは非常にいいことだと思いますけれども、料金以外に水道事業における収入確保についての考えをお示しをいただけたらと思います。

○西本配水管理課長 水道事業における収入確保についての考え方についてお答えいたします。

本年2月に策定いたしました本市水道ビジョンでは、将来に向かって継続的かつ安定的な水道サービスを提供できるよう、資産、資源の有効活用による収入の確保を重要な取り組みに位置づけており、今回陶器配水場に設置する小水力発電設備による収入確保のほか、民間企業のビジネスニーズとの連携による未利用施設の上部利用など、新たな収入確保に積極的に取り組むこととしております。以上でございます。

○西委員 ぜひ今後も全国的にも今注目をされています小水力発電設備の設置を初め、大阪府の広域水道企業団の受水圧力の有効利用で省エネ機器を導入していただいたりして、電力消費の抑制や温室効果ガスを削減をすることを、ぜひ環境未来都市ということでもありますのでお願いをしたいと思いますし、今お示しをいただいように収入確保、料金以外で頑張ってくださいと先ほど来話も出てますが、水道料金の値下げということにつながってくる部分はあると思いますので、よろしくお願いを申し上げます。

それでは、次の項目に移らせていただきたいと思っております。

予算説明資料の266ページのところに道路橋梁維持費というものが上がっております。今回配布をいただいている今度の新規事業のいろいろと御案内の中にも挙がっておりました

けれども、道路橋梁のメンテナンスについて、ことしからかなり大きく拡大しながらやっていくというふうにお聞きをしております。これまでも建設委員会や大綱質疑でも道路、橋梁を新しくつくる時はライフサイクルコストと申しますか、つくる時の費用だけじゃなくて、1キロつくるというのはトータル後ろに幾らかかるんやということを見据えながら道路、橋梁をつくっていくということが必要じゃないかということをおし上げてきました。

そういった意味で、このメンテナンスどういうふうに行っているのかということをおしを非常に気になるところでありますけれども、28年度予算で道路、橋梁の計画的な維持管理、どのようにやろうとされているのか、おしください。

○小島土木監理課長 道路の計画的な維持管理予算の内容としましては、主要幹線道路や泉北ニュータウン内の道路約13キロメートルを対象にした計画的な舗装補修工事並びにアンダーパス部にごぞいます大型ボックスカルバートを3基や大型標識600基の道路施設の定期点検などごぞいます。

橋梁の計画的な維持管理予算の内容としましては、工事24橋、設計18橋、定期点検167橋などの実施を予定しております。以上ごぞいます。

○西委員 今おしをいただきましたけれども、改めて前年度と比較してどのような予算がふえたのか、おしをいただけますでしょうか。

○小島土木監理課長 道路、橋梁のメンテナンスに関する平成28年度予算は、道路橋梁維持費43億6,910万3,000円、道路舗装費18億8,816万6,000円、合計62億5,726万9,000円で、前年度の合計金額と比較して11億7,874万9,000円の増加となっております。また、合計金額のうち予防保全など計画的な維持管理には約25億円を計上し、前年度と比較して約6億円の増加となっております。以上ごぞいます。

○西委員 6億円増加したということでありまして、予算書を拝見させていただきますと、ふだんの日常的な維持予算とは別に橋梁長寿命化修繕事業と舗装補修マネジメント事業ということで、項目の外側に出されまして今回のいろいろと説明資料にも書いてありますけれども、おのおのの事業の背景と目的、さらにはめざそうとしている効果、おしをください。

○小林道路整備課長 まず、橋梁長寿命化修繕事業について御説明いたします。

本市で管理する688橋の橋梁のうち、多くは高度経済成長期や泉北ニュータウン開発等に伴い、短期間で集中的に整備されたものであるため、今後20年でこのうち7割が架設後50年以上の高齢化を迎えることとなります。そのため、これまでの損傷が大きくなってから補修する事後保全型の管理手法では、維持管理費が短期間のうちに集中的に必要となるほか、老朽化による大規模な修繕やかけかえが必要な状況となることが予想されます。

そこで、本事業では、市民の安全・安心を確保するために定期的に橋梁の点検を行うこと

で早期に損傷を発見し、それが進行する前に計画的に補修する予防保全型の考えを取り入れた維持管理を計画的に進めることで、維持管理費の縮減と平準化を図り、市民及び道路利用者のために道路交通ネットワーク機能を良好に維持することを目的とするものでございます。

この事業を計画的に推進することにより、今後20年間で約56億円の削減効果があると試算しております。以上です。

○小島土木監理課長 続きます、舗装補修マネジメント事業について御説明いたします。

本市が管理する国府道など主要幹線道路が建設後かなりの年月が経過しており、今後一斉に老朽化が進むことが予想され、舗装補修など維持管理費の増大が懸念されております。

そこで、本事業では予防保全の考え方を取り入れたアセットマネジメント手法により、おおむね5年ごとに行う路面のひび割れやわだち掘れなどを調査する路面性状調査の結果を踏まえ、劣化の速度を考慮し、各年度の補修費を予測し、最適な補修時期や工法を決定することで、維持管理費の縮減と平準化を図ることを目的としています。

事業の効果としまして、予防保全型の舗装補修を行うことで、従来の事後保全型の維持管理と比べ、今後30年間で約75億円の削減効果があると試算しております。以上でございます。

○西委員 橋梁で20年間で約56億円、道路舗装で30年間で約75億円の削減効果があるというお話でございました。本当に事後保全型じゃなくて今から早目にお金を投入していくといいますが、予算を投入していくことによって、このような削減ができるということは、非常にいいことだなと思っております。なかなか短期で支出がふえるので一見予算が財政状況に悪影響を与えているように見えるんですけども、中長期で財政を見ていくことが重要だと思いますので、このような観点での取り組み、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、この項目を終わりたいと思います。

では次、予算説明書の288ページの真ん中、バス運行事業の堺市乗合タクシー運行事業についてお聞きをしていきたいと思っております。

乗合タクシー事業、これまでも実施をしてきていただいております、いろんな市民の皆さん、御意見、お声をお持ちでありますけれども、ついに4月から本格運行に移行すると聞いておりますけれども、その内容についてお示しをいただけますでしょうか。

○河合公共交通課長 乗合タクシーは、日常生活の移動手段を確保するため、公共交通空白地域と最寄りの鉄道駅を結ぶ9ルートにおいて平成26年3月より実証運行を開始いたしました。その実証運行の中でも利用状況や利用者の声などを踏まえて、運行便数の追加や予約締め切り時間の改善、全日運行の開始など、運行内容を改善してまいりました。このたび平成28年4月から本格運行に移行するに際し、さらに全体的なルートの再編や停留所の追加、時刻表の見直しなどを行う予定としております。

ルートの再編については、ルート別の利用状況や利用者の声、停留所の位置などを総合的

に勘案し、より利用しやすく効率的なルートとなるよう、ルートの分割や統合、接続する鉄道駅の変更などを行っております。また、地域住民の要望や必要性などを踏まえ、新たに8カ所の停留所を追加し、夕方遅くに利用しやすいよう時刻表の見直しを行っております。以上でございます。

○芝田会長 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 いろいろと見直していただいているのはありがたいところではありますが、まだまだたくさんの方をいただいている状況ではあります。それも1つや2つではなくて、同じことに関して何人もの方からいただいているという状況でお伝えしているところではありますが、本格運行に移行していくということでもありますけれども、それ以降も当然運行内容の見直しは行っていただき得ると思っておりますけれども、どのように考えておられるのか、お示してください。

○河合公共交通課長 これまでも地域のお声をお聞きしながら検討を進め、運行内容の改善などを実施してまいりましたが、本格運行実施後におきましても引き続き地域住民の意見などをお聞きしながら、制度の周知や改善について検討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 ぜひたくさんの方を聞いていただけたらと思っておりますし、特になかなかまだまだ利用者欲しいところでもありますけれども、利用されてる方に聞くだけ、もちろん利用されていない方にも聞いてるとは聞いてますけれども、もう少し積極的にどうやったらもうちょっと利用されてない方が利用するようになるのかということをお願いしたいということを要望しておきたいと思っておりますけれども、特にその中で私のところにお聞きをしているのは、乗合タクシーというのは、やはり高齢者の方、結構利用される可能性が高い、特に公共交通自体がそういう要素がありますけれども、その中で、やはり堺は区役所中心にいろいろなことを今進めようとしておられると。これは別に所管テーマだけでなく堺市政全体が区役所を中心にいろいろなことを進めようとしている中で、特に高齢者の皆さん、区役所に行く用事が多いということをお願いをします。そういった意味でも、最寄りの鉄道駅に行くルートだけでなく、せめて最寄りの、ルートによっては最終目的地の駅のすぐ近くに区役所がある場合がありますから、区役所の施設にも立ち寄ってもらえないのかという声を私もよく聞いておりますけれども、この件についてどのように考えているのか、お示しをください。

○河合公共交通課長 乗合タクシーは日常生活の移動手段を確保するため、公共交通空白地域

と最寄りの鉄道駅を結ぶルートで運行いたしております。これまでも病院や商業施設などの特定施設の近くに停留所をつくってほしいという要望をいただいておりますが、乗合タクシーの趣旨、他の交通事業者への影響を鑑み、特定の施設への送迎となるような停留所の設置は行っておりません。

今後ともいろいろなお声をお聞きしながら、関係機関との調整や地域公共交通会議における議論なども踏まえながら、よりよい制度となるよう検討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 これ以上申し上げませんが、ぜひお声を聞きながら進めていただきたいなと思っております。よろしくお願いを申し上げます。

では、次の項目に移らせていただきたいと思います。

予算説明書の276ページ、自転車まちづくり企画運営事業ということで予算を上げていただいております。自転車の話いっぱい恐縮なんですけれども、実は私も行かせていただいたんですが、先日1月に京都で自転車利用環境向上会議というのが、全国で第4回目の会議が京都市の主催で行われました。どうしてもお見せをしたかったんですが、ちょっとピントがうまいこと合わないんですけれども、その中で堺市の自転車まちづくり部の自転車環境整備課の大内さんが非常に自転車レーンの整備事例についていいプレゼンを、これ左側の写真なんですけれどもしてくださいました。私も参加をさせていただいて非常に誇らしげに思った次第でありますけれども、この自転車利用環境向上会議、全国の行政関係者や警察やNPOの皆さんが情報共有及びさまざまな課題の解決のために4回目、各自治体を回りながら開催をされてきて、さまざまなテーマで2日間議論されたり情報共有されたりということで行われていたわけでありまして、先ほど御紹介したように、自転車まちづくり部の皆さん、この会議多分初めてだったと思うんですが、参加をさせていただいて意見交換もいろいろさせていただいているのを私もほか全国の地方議員もいましたので、私、地方議員の方と一緒にいながら、それをお見受けして非常に私もうれしく思っていた次第でありますけれども、部長が出席してくださってましたので、ぜひ感想をお聞きをしたいと思っております。よろしくお願います。

○貝塚自動車まちづくり部長 この1月に京都で開催されました今委員お示しの自転車利用環境向上会議には私も出席させていただきました。私、正直言いまして初めての参加をさせていただきましたけれども、この会議は行政のみならず、先ほど委員お示しのおりなんですけれども、NPO団体であるとか、いわゆる研究者、学識の方であるとか警察の方であるとか、自転車の利用環境についてさまざまな意見を出していただいて、私もこの話をお伺いしまして非常に勉強になったというようなことでございます。

それから、私の部の職員も堺市の取り組みを自転車の走行環境の整備を紹介させていただきました。1つ自転車の走行環境をとりましてもさまざまな課題がありまして、こういった

会議の中でいろんな方の意見を聞くことができまして、こういった会議というのは非常に私も貴重な経験をさせてもらったなというふうに思っております。こういったことで、こういったところからいろいろな都市等であるとか研究者であるとかいろんな意見を聞きながら、これからの自転車行政を進めていきたいなというふうに思っております。以上でございます。

- 西委員 本当にありがとうございます。この自転車整備レーンの課題についても、いろいろと堺市側からこんなふうなところ悩んでますと言ったら、国土交通省の担当の方からこういうふうに取り組んだらどうですかと、こんな議論が今国でありますよという御紹介があったりという、非常にいいやりとりがあったわけでありましてけれども、ぜひこれは要望になりますが、先ほどの市長の質問でも申し上げましたけれども、自転車のまち堺なので、近々今度来年は静岡だか、浜松だか、ちょっと今、ど忘れしましたけれども、静岡県であります。そういう意味で、その次の年は堺に来てねと私は思ってますけれども、ぜひ堺でやることも含めて前向きな御検討をお願いしたいと思っておりますので、要望させていただきたいと思っております。

では、この自転車まちづくりの促進についてという項目は終わらせていただきたいと思っております。

そして、最後の項目であります。堺東駅の駐輪場ということであります。

前の12月議会の建設委員会でもお聞きをさせていただいたところではありますが、ごめんなさい、予算説明書によれば、先ほどと同じページのところであります、227ページの関連でございます。

中心市街地における駐輪場の考え方について、必要性についてどのように考えておられるかお示しをいただけますでしょうか。

- 明石自転車対策事務所長 中心市街地における駐輪場の考え方についてでございますが、中心市街地にかかわらず、一般的に駅に近く、利用者ニーズに合った利便性の高い自転車等駐車場が必要と考えております。以上でございます。
- 西委員 前回の委員会の重複になる部分もありますけれども、堺東駅前の自転車等駐車場再配置計画について、内容について御説明いただけますでしょうか。
- 明石自転車対策事務所長 堺東駅前自転車等駐車場再配置計画の内容についてでございますが、堺東駅前における自転車等駐車場の収容台数は全体としては充足しております。しかしながら、通勤・通学、買い物客、従業員等のそれぞれの利用形態に合った自転車等駐車場が適切な位置に配置されていないことが課題であると認識しております。来年度において、それらの利用実態を調査・把握し、適切な配置や収容台数について検討してまいります。以上でございます。
- 西委員 来年度において検討していただくということで、前回の建設委員会的时候には、機械式駐輪場も視野に入れながらということ、いろいろと再配置計画の中で御検討いただくという御答弁を前回いただいております。そこでお聞きをしたいんですが、実際、駅直近で

駐輪場をつくるということが必要だということは、この8年前から議論させていただいてきて、御理解をいただいているところだと思いますけれども、中心市街地活性化基本計画があります。その中で、堺東駅前を進めようとしている建築物の建てかえというのは、どのようなものがあるかお示しをいただけますでしょうか。

○明石自転車対策事務所長 堺東駅前を進めようとしております建築物の建てかえについてでございますが、中心市街地活性化基本計画においては、現在進行中の事業として、地元地権者で構成される再開発会社が施行者となる堺東駅南地区再開発事業がございます。また、今後進めていく事業として、堺まちづくり公社所有の博愛ビルの建てかえ事業がございます。以上でございます。

○西委員 つまり、堺東駅南地区再開発事業というのは、いわゆるジョルノのことでありますので、そうすると、今、把握をされている分だけでは、博愛ビルの建てかえ事業が今後あるのみであるということよろしいでしょうか。

○明石自転車対策事務所長 委員仰せのとおりでございます。

○西委員 そうしますと、機械式駐輪場を検討していただくとすると、1つはロータリーの中に、西宮駅の北口やら、もしくは千葉の葛西のようなやり方をとっていくのか、もしくは建物の横に、機械式駐輪場も少し最近変わっているようでありまして、上か真下かという機械式駐輪場しかなかったものが、江戸川区の船堀のように上か下かしかなかったものが、上に上げてから横に流していくと、つまり機械が2回、1回上に上げた機械と、そこから横にスライドさせる機械があって、横へ持っていくという機械で、機械式駐輪場というようなことも、今、新たなこととして、この間神奈川県に行ったときに、そのような機械式駐輪場も見てきましたけれども、そういうような形も出てきているように聞いております。

そういった意味で、ロータリーだけじゃなくて、そういう博愛ビルしかないのであれば、博愛ビルのところにも、機械式駐輪場、確かにこれは堺市が直接的にやってるわけじゃないので、いろんな困難あるのは承知をしているわけでありましてけれども、堺東駅前で実施建てかえられる建物はそれしかないわけでありまして、そこに向けて機械式駐輪場をつくってくださいねと、一緒につくりませんかという持ちかけは必要じゃないかと思っております。

そこで思い出すのが、先ほどもちょっと触れましたけれども、私が1期目の議員をさせていただいたときに、海外視察、議会でいろいろと話題にはなりましたが、ドイツのミュンスターに行かせていただきました。ミュンスター駅をおりた瞬間に目に入ったの、この左の写真であります。ラドステーションと、ミュンスターの駅前のロータリーそのものにガラス張りの自転車の駐輪場がありました。ドイツのミュンスターは自転車のまち、ドイツの中でも最も自転車のまちだよと聞いて行ったら、やはり駅前にガラス張りで自転車の駐輪場、これ機械式ではありませんけれども、駐輪場が地下駐輪場が設置をされていて、非常にシンボリックで目立っていた。



そういった意味では、堺東の中心部にガラス張りで駐輪場があるというのも、1つの自転車のまち堺のシンボルとしていいんじゃないかと思っていたら、ちょうどさまざまところで自転車の駐輪場をやられているメーカーが幾つかあるようですけれども、そのうちの1つのパンフレット見ていたら、これ多分東京の駅のような絵なんですけど、ガラス張りがお店の上に駐輪場があるというような写真がありました。写真、イラストがありました。もう少し拡大をしてお見せをすると、これ多分後ろにある電車が東京の総武線か何かの写真に見えるんですけど、ガラス張りの駐輪場という形もあるんじゃないかと、こういうやり方も博愛ビルのほうと一緒にやりませんかというやり方を持ちかける、これにこだわってませんが、持ちかけるやり方もあるんじゃないかと思っておりますけども、こういう機械式駐輪場、博愛ビルに配置をして、堺のシンボルとするというようなことに関しては、どのようにお考えかお示しをいただけますでしょうか。

- 明石自転車対策事務所長 機械式駐輪場を博愛ビルに配置という件につきまして、来年度、自転車の利用実態の調査を行い、委員の御指摘も視野に入れながら、堺東全体の自転車等駐車場の適切な再配置について調査・検討してまいります。以上でございます。
- 西委員 ぜひ自転車のまち堺にふさわしい駐輪場、よもや周辺に自転車が違法駐車されているということのないように、そのような取り組みもあわせてお願いをして、私の質問を終わりたいと思います。ありがとうございました。