

○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。よろしくお願いいたします。

さて、通告に従って質問をさせていただきたいと思っておりますが、まず津久野駅前ロータリーの件についてお聞きをさせていただきたいと思っております。

この問題は、実は私が小さいときからどうも起きてるような課題のようでして、これをきょうの委員会ですぐ何ができる、これができるということではないというのは十も二十も百も承知をしております、ただそういうこともあって、きょうはカメラも来てくださってるのかなというところでもあります。

それで、まず津久野の駅前に駅前を囲むようにURの団地といいますか、建物が3棟、ほとんど駅ロータリーのほとんどをそのURの建物で今、駅前が囲われてるといえるのか、囲まれている状態になっています。先ほど米田委員とお話をしたんですが、やっぱり米田委員にとっては、あそこができたときはもうすごい輝かしいものができたように言われたということをお聞きをしますし、地域の皆さんにとっても、また泉北から来られる皆さんにとっても津久野駅前すごいもんができたなというふうに、できた当時は言われていたということでもあります。

ただ、今実質的にはあそこ、かなり老朽化が進んでおまして、あれは今どういう状況なのかということについては地域の皆さんとよく聞かれますし、話題にもなります。そういった意味で、あのことについてちょっとお聞きをしていきたいなと思っておりますけれども、あの3つの津久野駅前の建物3棟について、概要についてまずお示しをいただけますでしょうか。

○白石住宅まちづくり課長 建物の概要でございますが、JR津久野駅前ロータリー北東側の津久野アパート1号棟につきましては、昭和38年11月に建設された鉄筋コンクリート造5階建てで、住宅、倉庫、店舗、診療所等で構成された建物でございます。また、南側の2号棟及び南西側の3号棟につきましては、いずれも昭和41年3月に建設されたものでございまして、2号棟につきましては、鉄筋コンクリート造11階建てで住宅、店舗で構成されており、また3号棟につきましては、鉄筋コンクリート造5階建てで住宅、店舗、事務所等で構成されている建物となっております。以上でございます。

○西委員 非常に昭和38年、昭和41年ということですから、私、昭和52年生まれですので、私が生まれるはるか前からあるということで、非常に古い建物になってきているなというところではありますが、都市計画の観点から、津久野アパートといいますか、それぞれのURの団地が駅前に立地していることについてどのように考えておられるか、御説明をいただけますでしょうか。

○土岐都市計画課長 本市におきましては、平成24年12月に策定いたしました都市計画マスタープラン、この計画におきまして、津久野駅前を駅前拠点、このように位置づけてございます。このプランの都市づくりの方針におきまして、駅前拠点につきましては、市民に密

着した生活拠点として日々の買い物など利便に供する商業・サービスなど諸機能の充実により、日常生活の利便性の向上にぎわいを創出することとしております。

ということから、御質問の津久野アパートについて考えてみますと、低層部分に商業・サービス機能が導入されており、津久野駅周辺の皆さん方の必要な日常生活機能も提供されているところをごさいますて、都市計画の面から見れば用途地域などに応じた土地利用がなされておると、このような状況だと考えております。以上でございます。

- 西委員 まず、駅前拠点に位置づけられていることについては、当局の皆さんにも申し上げてますが、病院が来て利用がちょっと形態変わってきていることに関しては、この位置づけの仕方については今回ではなくてまた後々議論させていただきたいなと思っているところがありますが、土地利用については用途地域に応じた利用がされているということで、商業機能と住宅機能を合わせてつくられているということに関しては非常に良好に使われているのかなと思っているところでもありますけれども。

ところで、地域の皆さんといろいろお話をしていると、非常にあそこの権利関係がいろいろ複雑といいますか、いろんな形態が入りまじってるんじゃないかというような話がよく話題になります。今地域でそれぞれ一般的なマンションといいますか、あと今ほかにあるような最近できたURの建物とはちょっと違うような権利関係だというふうにお聞きをしておりますけれども、その権利関係について堺市がどのように理解をされているか、情報を得ていらっしゃるか、お示しをいただけますでしょうか。

- 白石住宅まちづくり課長 土地の権利関係についてでございますが、まず1号棟につきましては、土地の一部193.24平方メートルを本市が所有しておりますて、そのほかにつきましては、UR都市機構及び個人の所有となっております。また、2号棟につきましては、土地1,645.81平方メートルは本市が所有しており、UR都市機構及びそのほかの各区分所有者と賃貸借契約を結んでおります。さらに、3号棟につきましては本市が1,014.47平方メートル、それとUR都市機構の所有が590.97平方メートルとそれぞれ所有しておりますて、各区分所有者と賃貸借契約を結んでいる状況でございます。以上でございます。

- 西委員 ちょっと要約だけさせていただきたいんですけども、つまり土地はURと堺市が持っている。一部の途中の階までの部分は区分所有者が持っている。さらにその上の階はURさんが持って賃貸に供しているというような状態でよろしいでしょうか。

- 白石住宅まちづくり課長 委員お示しのとおりでございます。

- 西委員 非常に私のそんなにたくさん知ってるわけではないですが、私が知ってる限りでは、そのような形態という少し複雑な形態だなと思うわけでありましてけれども、津久野のアパート、UR団地群というのは非常に老朽化が進んでいるように地域の方も心配をされておまして、あれどようになっていくんだらうなということとはよく話題になるわけでありまして

れども、今後どのようにUR都市機構はあの津久野アパートを活用していこうとされているのか、本市が今把握されている状況をお示しをください。

- 白石住宅まちづくり課長 今後の活用方針についてでございますが、UR都市機構では平成19年にUR賃貸住宅ストック再生・再編方針を作成しており、全国に点在する個別団地ごとの再生活用方針案を定めております。

3棟の津久野アパートにつきましては、同方針案の中において土地所有者等への譲渡返還等として位置づけられておりまして、ただ、返還時期等の具体的な内容につきましては、UR都市機構から示されていないと、このようにお聞きしております。以上でございます。

- 西委員 ということは、今お示しをいただいた状況では、いずれは津久野アパートは土地所有者である堺市に向けて返還をされてくるというようなお話であります。

地域としては、あの津久野アパートに関して、例えば除却をされるのか、そのままアパートの形で堺市に戻ってくるのか、どのような形でこれから移行していくのか、いろいろと議論はあっても構わないんですけども、もちろん当然居住者さんの居住環境というか、安心してその場所かどうかは別にして住み続けていく権利は保障されなきゃいけないという前提があつてのことですけれども、しかしながら、あの場所がこのまま置いておいていいのかなという、何か昭和35年、昭和42年につくられてこのまま大丈夫かなと、古い建物違うかと、長周期で地震が起きたりすると倒壊するんじゃないかというような、これは専門家の意見ではありませんので正確性に欠けるかもしれませんが、素朴な思ひとして、ロータリーを歩いてるときに、実際はそこで揺れてなくても、はるかに遠いところ、近畿以外のところで地震が起きても長周期で突然壊れるみたいなこともあるんじゃないかという心配をされてる方もいらっしゃると思います。古い建物ですので、当然堺市内のほかの古い建物はいっぱい耐震診断をされていて当面大丈夫だろうと、専門家の観点から見ても大丈夫だろうという建物も古い建物でもいっぱいあるようにお聞きをしています。しかしながら、あの津久野の駅前の建物というのは耐震上本当に大丈夫なの、何かあったときに突然崩れてきたりすることもあって、歩いてたら駅前、皆さんたくさん通りますから大丈夫なのということをよく聞かれます。

そういった意味で、昭和38年及び昭和41年に建築をされてる津久野アパートについて耐震状況の把握というのはされていますでしょうか。

- 天野耐震化推進室長 UR都市機構のホームページによりますと、耐震診断が未実施であり、耐震診断を実施すべく区分所有者との協議を進めているところと記載されております。以上でございます。

- 西委員 やはり地域で話題になっているように耐震診断は全くされていないということでもありますので、そういった意味で、駅を利用するために歩いてこられた周辺地域の方にとっても非常にあの状況は不安なものと言わざるを得ないと思います。

そういった意味で、耐震診断が耐震的に大丈夫か、大丈夫でないかも含めて不明な状況の中で、地元の皆さんはそういった意味で不安を抱えていると、地元の皆さんは不安を抱えているというような状況の中で、市としては今この課題をどのように考えておられるのか、お示しをいただけますでしょうか。

○天野耐震化推進室長 津久野アパートにおきましては、安全・安心面を初め、地元の皆様の思いについて本委員会で御議論があった旨をUR都市機構に伝えてまいります。以上でございます。

○西委員 ぜひ、確かにURの持ち物です。なのでURさんがもちろんいろいろと努力をしていただかなくちゃいけない部分がほとんどですし、地主のみである堺市として、なかなかいろいろと言にくいこともたくさんあると思いますが、地域住民の市民の不安、さらには津久野駅前がそのような老朽化した建物に囲まれている状況をどのように都市計画の観点から考えていくか、その観点も含めてURの皆さんと早急に議論を進めていただきたいと思えます。

実は、この状況は10年前、20年前からどうしたもんですかねと皆さんいろんなところで話をされてきたままここまで来ているようですので、堺市が悪いと申し上げたいわけではなくて、非常に努力を皆さんと一緒に前向きに進めていただきたいなと思えますのでよろしくお願ひ申し上げまして、この項目は終わりたいと思えます。

続きまして、次の項目に移らせていただきたいと思えますが、同じく津久野駅で大変恐縮でありますけれども、大綱でも再三議論をさせていただいております。津久野駅北側ですね、一部の堺市の文章には西側とも書いてありますが、北側もしくは西側の改札の設置の問題並びに北側もしくは西側のロータリー及びそちら側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っております。

先日、実は交通部の皆さんに大変御尽力をいただきまして、津久野の皆さんとJRにお伺いをさせていただくことができました。そしてJR西日本の皆さんといろいろな意見交換をさせていただきました。津久野の地域としても、いろいろと今起きてる現状、要望をお伝えをさせていただいて、JRさんにとっても非常に初めて聞く話もいろいろとあるなということもJRさんもお答えをいただきました。

その中で、JRさんがどのように津久野の要望に対してお答えをいただいたか、御紹介いただけますでしょうか。

○河合公共交通課長 昨年11月26日に津久野校区の方々とともに西日本旅客鉄道株式会社に対して行いましたJR阪和線津久野駅の北側改札設置の要望について、本年2月2日に同社から口頭による回答がございました。

回答の内容といたしましては、先日、直接地元の方々とお会いし、要望を聞くことで思いは十分に伝わった。一般論として、将来の人口減少などの環境動向を考えると人員増や設備

の増設は困難であり、改札設置についても同様と考える。津久野駅の地下通路のバリアフリー化での北側と南側のアクセスの課題や周辺整備の必要性についても伺った。今後堺市による駅周辺整備計画の策定を通じて、御要望の北側改札設置の位置づけやそれに伴う関係者のメリットについてもあわせて調整するなど、引き続き対応していきたいと考えているということでした。以上でございます。

- 西委員 非常に交通部の皆さんが頑張ってください、JRさんといろいろとお話をその後もして下さったおかげで今お示しをいただいた1つの回答があるんだと思っています。そういう意味で、大変申しわけない言い方になるかもしれませんが、一步とは言わずとも半歩ずつ半歩ずつ進んでいってるんだなと思いながら、今感謝をしているところであります。

そのJRさんの今お示しをいただいた回答の中では、市が駅周辺の特に北側、西側の整備計画を作成すれば北側改札を設置することも検討していこうかなというように、ニュアンス論ですが、そういうふうに解釈できるんじゃないかなと私は自分なりに解釈をしているところであります。そのように読めるんじゃないかということは当局の皆さんともお話をさせていただいているところです。

JRさんの回答を受けて、市としてどのように今考えておられるのか、お示しをいただけますでしょうか。

- 土岐都市計画課長 本市の作成する計画があればということですが、まず本市といたしまして、まちづくりの上位計画といたしまして平成24年12月に策定いたしました都市計画マスタープラン、これにおいて、津久野駅前については駅前拠点に位置づけております。その駅前拠点につきましては、市民に密着した生活拠点として日々の買い物などの利便に供する商業、サービスなど諸機能の充実により、日常生活の利便の向上とにぎわいを創出することとしております。これは先ほど御答弁させていただいたとおりでございます。

また、現在策定中の計画といたしましては、バリアフリー基本構想、これがございます。この構想におきましては、JR津久野駅周辺を重点整備地区と位置づけまして、駅舎や道路、建築物などの整備に取り組むこととしておりまして、昨年11月から12月にかけてパブリックコメントを実施するなど、福祉部局において策定に向けて取り組みを進めておるところでございます。

こういったこれらのバリアフリーに関する取り組み、大変課題も多うございます。しかしながら、本市といたしましても関係部局において連携しながら、着実に進めてまいらなければいけないと思っております。

こういったことによりまして、西日本旅客鉄道株式会社さんにおきましても、北側の改札設置の位置づけやそれに伴う関係者のメリットについてあわせて調整するなど引き続き対応していただけるものと、このように考えております。以上でございます。

- 西委員 ぜひ引き続き頻りにコンタクトをとりながら要望していただきたいと思っております。

バリアフリーの基本構想についてのパブリックコメントの御紹介もありました。仄聞するところによると、その中には、やはり北側、南側、南北通行もしくは東西通行に関して非常にバリアフリーの観点からも問題が多いんじゃないかという声をパブリックコメントとしても上がっているということもやはり聞きます。そういった意味でも、ぜひこの問題さらに、たくさんは申し上げませんが、引き続き私も取り上げていきたいと思っておりますし、ぜひ日常的にいろいろと御協議をいただけたらなと思っております。よろしくお願ひします。

それでは次に、自転車保険についてということで項目を挙げさせていただいております。次に移らせていただきたいと思います。

近年、自転車、近年といいますか、特に数年前よりですけれども、自転車の賠償責任の話がよくテレビ等々で話題になっております。裁判があったり1億円近い賠償を払うことになったと、歩道上で自転車と歩行者がぶつかってということで幾つかニュースになってますけど、その割には自転車の走行環境が整ってない、いろんな問題がこういうことにつながってきているんだと思って、この自転車の走行環境の問題も前から取り上げさせていただいておりますけれども、きょうは損害賠償について取り上げさせていただきたいと思います。

加入促進を一部の市では義務化をしているところもありますけれども、堺においては加入促進努力をいただいていると思っておりますけれども、加入促進に向けた本市の取り組みの状況をお示しをいただけたらと思っております。

○竹内自転車企画推進課長 平成26年10月に堺市自転車のまちづくり推進条例を施行し、自転車利用者の自転車損害賠償保険の加入の努力義務を規定することで保険加入の促進を図ってまいりました。

本市の取り組みといたしましては、啓発用リーフレットの配布や交通安全に係る各種講習会の中でも保険加入の重要性を訴えているところでございます。

また、条例施行に当たりまして、市民ボランティア団体であります堺自転車のまちづくり・市民の会の協力のもと、自転車小売店に自転車の安全利用の啓発をお願いに回り、店頭にて保険加入も含めた自転車の安全利用の啓発リーフレットの配布や自転車販売時での啓発など、自転車小売店による保険加入のPRを行ってまいりました。以上でございます。

○西委員 非常に保険加入のPR頑張っているところは私も理解をしているところでもありますけれども、平成27年4月に兵庫県では保険の加入が既に義務化をされています。今お聞きをするところによれば、現在大阪府でも府議会で大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例案というのが上程をされていまして、保険の義務化についてその条例の中でうたわれているというふうにお聞きをしているところであります。

当然堺市は大阪府の中でもありますので、大阪府の条例の影響を受けるわけでもありますけれ

ども、この大阪府の条例の中身について今堺市が理解されているところを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 大阪府議会に現在上程されております大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例案は、自転車の安全利用に特化した条例であります。一番特徴的な規定は、自転車利用者に対して自転車損害賠償保険の加入を義務づけているところであり、義務違反に対する罰則規定は設けられておりません。以上でございます。

○西委員 堺市でも条例があつて、次、大阪府がさらに条例を制定されると。そうすると2つの関係性というのが気になるところでありますけれども、堺市民の責務というのはどのように影響を受けてくるのか、仮に大阪府の条例がそのまま原案のまま可決された場合ですけれども、それがどのように影響を受けてくるのかについてお示しをいただけますでしょうか。

○竹内自転車企画推進課長 大阪府の条例案に規定されております府民の責務は、本市の条例でほとんどの項目が網羅されており、府議会で条例案どおりに可決された場合、堺市民にとって大筋では新たな責務として追加される項目はございません。

しかしながら、自転車利用者の自転車損害賠償保険の加入につきましては、本市では努力義務としており、大阪府では義務化した点で、府民にとってより重い責務を課した条例となっております。

府条例案のとおり府議会で可決・成立した場合におきましては、堺市民においても保険加入が義務化されることとなります。現在府議会での条例案の審議状況を注視しているところであります。大阪府の条例が制定された場合、本市の条例におきましても、大阪府条例との整合を図るため、自転車損害賠償保険の加入の義務化に関する条例改正手続を進めていく予定でございます。以上でございます。

○西委員 この保険の義務化の部分以外は、大阪府よりも堺市が1年半もいろんな内容を早く制定をしていたんだなということが改めてわかるんだなというところがあります。追加されることがほとんどないということは、堺市が全て網羅をしていたということはすばらしいことだと思っておりますが、大阪府がこれに関連して調査をされたところによりますと、大阪府下の自転車の損害賠償に関しての保険の加入率というのは今現状42%ということだそうですけれども、今本市これまで努力をされてきたことも含めて、本市今加入率というのはどのような状況になっているか、お示しをいただけますでしょうか。

○竹内自転車企画推進課長 本市の条例が施行しましておおむね1年後の昨年9月に行った市政モニターアンケートによりましたら、保険加入率は60.6%でありました。その調査の9カ月前に当たります昨年1月に実施した同アンケートでは38.9%でありまして、比較いたしますと21.7ポイントの上昇で、条例施行により一定の効果が出ているものと考えております。以上でございます。

○西委員 条例を施行してなければ約4割で、やはり大阪府の状態と一緒だったということで、

非常にこの条例を施行した影響だと思えますけれども、約2割も、20%も上昇しているということは、非常に9カ月前に実施した調査より20%も上昇するという事は皆さんの御努力のたまものなんだなと思えながら評価をしたいところでありましてけれども、この20%、なぜこんなに上がったのかということをごどのように要因分析をされているか、お示しをいただけますでしょうか。

○竹内自転車企画推進課長 保険加入率上昇の要因といたしましては、自転車小売店による保険加入のPR効果を初め啓発活動の成果であると考えております。具体的にどのような取り組みが特に良かったのかを調べていきまして、今後の効果的な取り組みにつなげていきたいと考えております。以上でございます。

○西委員 ぜひどの取り組みが具体的によかったのかというのは、ぜひ調べていただきたいと思っています。実は打ち合わせというか、いろいろとお聞きをしているときも申し上げましたけれども、市政モニターアンケートで2割上がったことはわかるんですが、これ何でこういうふうに入ろうと思ったんですかみたいな項目を加えていただくとか、やり方はいろいろあると思えますけれども、ぜひ上がった理由を明確に、いろんなやり方が複合的に絡み合っているとは思いますが、特にどの取り組みが効果があったかを調べておいていただかないと、気づかぬうちに上がっていて気づかぬうちに下がっていたということになりかねませんので、取り組みの何の効果がインパクトがあったかというのはしっかりと調査をしていくという姿勢を常に持っていただきたいなと思っております。ぜひよろしくお願いを申し上げます。さらに堺の加入率を上げていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

保険加入の義務化について、市民が加入できる保険というのはどのようなメニューがあるかというのはなかなかまだまだ知られていないと思っておりますので、どのようなメニューがあるのかをお示しをいただきたいのと、さらに今申し上げたように加入率を上げていただきたいと思えますけれども、どのように促進をしていこうとされているのか、お示しをください。

○竹内自転車企画推進課長 近年の社会的情勢を鑑みまして、最近は多くの保険会社や共済から多彩な自転車保険のメニューが売り出され、またコンビニや携帯電話会社が販売しております自転車保険もあり、簡単に加入することができることになりました。

一般的に自転車保険と呼ばれるものは、主に個人賠償責任保険と傷害保険がセットになっているものでありますが、必要性が特に高い個人賠償責任保険のみの加入では、自動車保険や火災保険などの損害保険に特約を付加することで割安かつ容易に加入することができます。また、これら個人賠償責任保険は契約者の同居の親族全てが被保険者に包含される場合が一般的であるため、保険加入を考える前に、まずは御自身や御家族が加入している保険の内容を確認するようにも伝えているところでございます。

今後も保険加入率を高めるために、従来から行っている啓発用リーフレットの配布や交通



安全に係る各種講習会での地道な啓発活動を続けていくとともに、ほかの自治体の動向を注視し、すぐれた取り組みについては積極的に取り入れていくなどさまざまな取り組みを行ってまいります。以上でございます。

○西委員 ぜひよろしく願い申し上げます。

繰り返しになりますけれども、今御答弁の中で、すぐれた取り組みについては積極的に取り入れていくということをおっしゃってくださいました。つまり逆に言えば、堺でも何がすぐれた取り組みだったのかということを知っておかないと当然取り入れることもできませんから、先ほどの繰り返しになりますけれども、何が効果があったかということをごひよろしく願いたいと思います。

次の項目に移らせていただきたいと思います。

後ほど市長質問で取り上げさせていただきますが、先日、自転車の国際会議がありまして台北に行ってまいりました。台北でいろいろと自転車の走行空間が進んでいるところがあるというふう聞いて、いろいろと自転車で市内を走り回ってうろうろとしておりましたけれども、そこでふと気がついたことがありました。自転車レーン、これ両方とも実は台北の歩道上にある駐輪場だったんですが、自転車空間が進んでるところは左なんですけど、これ右側通行ですので、ちなみに、そうなんですけれども、車道から自転車が駐輪場にとめれるようになっています。逆に台北の中でも自転車が自歩道になってるといいますか、歩道上で自転車が走ってるところは、やはり歩道から駐輪場に入るような仕組みになっています。

これは台北の写真ですが、これを見ながらふと思い出したのは、大小路の郵便局の向かいの駐輪場のことであります。

このように、堺の駐輪場は右側の駐輪場のように歩道上の駐輪場は歩道から入る仕組みになっています。何か変だなとちょっと思っているわけではありますが、後ほどその話は申し上げますけれども、現行の駐車場設置指針、どのようになっているか、お示してください。

○梅原自転車環境整備課長 歩道上の自転車駐車場は平成18年11月15日に国土交通省道路局地方道環境課長通達により、路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針が出されています。その中で、駐車場の配置は原則として自転車を対象とした駐車場を歩道等に設置する場合は歩道等側から出入り、自転車道が設置されている道路の区間に自転車を対象とした駐車場を設置する場合は自転車道側から出入り、自動二輪等を対象とした駐車場は車道側から出入りとなっています。以上です。

○西委員 確認ですが、あくまでも指針には原則としてと書いてあるんですね。

○梅原自転車環境整備課長 委員のおっしゃるとおりです。

○西委員 後ほどその話は議論させていただきたいと思いますが、自転車は車道通行が当然皆さん御存じのとおり原則なんですよね。歩道から出入りするということは、歩道を走らないといけない、もしくは徐行しなきゃいけないんですけど、これ思想の問題として何かおかし

いんじゃないかなと思いますが、どう考えられますか。

- 梅原自転車環境整備課長 当該大小路線は普通自転車歩道通行可の広幅員の歩道であり、指針に従って歩道等側から出入りとしています。

歩道では歩行者が優先、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が、徹底できていないのが現状です。そういった現状の中、国土交通省と警察庁において、歩道上に設置される自転車駐車場の出入り方法について現行指針を見直す考えがあり、安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会で議論されているところです。

- 西委員 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会で議論されてるということですが、その具体的な内容についてお示しをいただきたいのと、先ほど確認をさせていただきましたが、あくまでも原則歩道からということだと思いますので、今でも警察の皆さんとは車道側に出入り口を設けられるんじゃないかという議論ができると思いますのでぜひ進めていただきたいと思いますが、お考えをお示しをいただけたらと思います。

- 梅原自転車環境整備課長 検討委員会からの提言方針案では、自転車を対象とした駐車場を歩道等に設置する際、自転車道や自転車専用通行帯が設置されている場合は車道側から出入りすることを原則とし、その他の場合は車道側から出入りすることも検討すべきではないか、歩道等の有効幅員をできる限り確保するため、駐車ますの斜め配置を提示するとともに車道の車両の通行を妨げないように出入り口に必要スペースを提示すべきでないかとなっています。

本市といたしましても国の提言結果を注視するとともに、自転車専用通行帯などが設置され、新たに歩道上に自転車駐車場を設置する場合は、自転車は軽車両であるという観点から、今後車道側からの出入りについて公安委員会と協議検討してまいります。以上です。

- 西委員 ぜひともよろしくお願い申し上げます。

時間の残りがありますので、次は予算審査分科会で取り上げさせていただくとともに、午後は市長の質問でさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○西委員 お疲れさまでございます。よろしくお願いたします。

さて、市長への質問ということで項目を挙げさせていただいていますが、自転車国際会議ベロシティ・グローバルについてということになってますけれど、何じゃこりゃというところがあると思いますけれども、先月、2月の終わりにヨーロッパからアジアで初めてということで、自転車の世界会議ということでベロシティ・グローバルというのが開催されたのですが、この概要についてお示しをいただけますでしょうか。

○梅原自転車環境整備課長 ベロシティ・グローバルとは、自転車の交流推進や観光、都市開発などについて論議する世界最大の自転車国際会議であり、主催者は欧州自転車連盟ECFであります。

この会議は1年に一度開催されるもので、奇数年は欧州の都市で、偶数年は欧州以外の都市で開催されています。偶数年であることは2月27日から3月1日の4日間にわたり台湾の台北で開催され、世界五十数カ国・地域から1,000人を超える自転車の研究者、有識者、愛好家などが参加されたそうです。あわせて、サイクリングツアーやバイクパレードなど各種サイクリングイベントが開催され、4,000人規模の参加者があったと聞いています。以上です。

○西委員 実は私も先ほど申し上げさせていただいたように、強行軍で2日だけちょっと台北に行って会議を、英語が余りわからないので苦労したんですけれども、会議に参加をさせていただきました。かなりのたくさんの方が参加をされてまして、非常ににぎやかな会議で、世界最大の会議というのはこういうことなんだなと思いつつ見ていたわけなんですけれども、当然本市は市長に御尽力いただいて自転車のまち堺ということを標榜しているわけでありまして、非常に興味深い会議だなと思っております。

ちなみに、この左に映っているのは台北市長さんなんですけれども、自転車のまち台北だということで非常にアグレッシブなプレゼンをされていて、これを見ながら、ぜひ竹山市長にもプレゼンをしていただきたいなと思ったりもしていたんですが、非常に格好いいプレゼンでした。

非常に台北というのは1日しか町なかは見れなかったんですけれども、いろいろともっと深く見ていきたいなと思いつつ、この台北市長のプレゼンを聞いていたわけでありまして、開催効果についてどのようなことがあるかということは今市として認識されている範囲で御説明いただけませんか。

○梅原自転車環境整備課長 ベロシティ・グローバルの開催効果としましては、資料によりますと、世界的な自転車の都市として都市の先進性のPRとなること、多くの参加者、関連イベントの実施により、MICEの効果として大きな経済効果が期待できること、自転車利用環境向上を進めるきっかけとなることなどがあるとされています。以上です。

○西委員 当日もこのような袋に入って、台北市のガイドもたくさんいただいて、台北市の中

の説明もたくさんいろいろと御説明していただいて、台湾の中で高雄とかほかのまちも自転車のまちづくり結構進んでるという話も後でもよく聞いたんですけれども、結局、自転車のまちという台湾では少なくとも台北なんだなという印象をたくさんの方が持って帰られたようなところもありますし、観光客もたくさん来られたということでもありますけれども、これ、開催地を日本に持ってこようという2020年日本へという運動もあるようなんですけれども、これ、次の日本へということになってくると、ぜひ自転車のまち堺も手を挙げてほしいなと思いながら現地ではいたんですけれども、開催地決定までのスケジュールってどんなふうなスケジュールになってるか、把握されているところをお示してください。

- 梅原自転車環境整備課長 資料によりますと、直近で応募が可能なのは平成32年の開催であり、この会議に向けては、まず欧州自転車連盟においてことしの11月に開催都市の募集を開始されます。その後、平成29年10月に最終候補地が選定され、現地視察を経た後、同年12月に開催地が決定する予定となっております。

なお、特定非営利活動法人自転車活用推進研究会が平成32年度のベロシティ・グローバル2020の日本開催をめざして活動していると聞いています。以上です。

- 西委員 自転車活用推進研究会さん、いろんところで、この自転車政策のところではいつも話題に出てくるんですけれども、国土交通省もいろいろと積極的にこの誘致に向けて検討されているというふうに聞いてはおりますけれども、ところで、自転車云々というよりも国際会議というものを本市がこれまでも招致をしようと取り組んできていただいていると思いますけれども、招致についての基本的な考え、どのような考えで今やられているか、お示しをいただけますでしょうか。

- 上西観光推進課長 国際会議の招致についての本市の基本的な考え方でございますけれども、国際会議の招致によりまして、出席者の宿泊や事業支出あるいは周辺観光等によりまして消費支出などの経済効果はもとより、開催地としての認知度の向上あるいは魅力の高まりなど、将来の観光誘客にもつながる効果が期待できると認識してございます。

本市におきましては、民間が主催いたします事業を支援するコンベンション振興補助金制度、こちらを設けまして、国際会議等のコンベンションの誘致による観光振興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 今おっしゃっていただいたその場での観光客誘致も重要かつ将来の観光誘客にもつながってくるというところがポイントだと思っています。

やはり堺がどんなまちかということと密接につながる国際会議を誘致してくる、自転車だけじゃなくてそういうことを取り組んでいただきたいというのは日ごろより申し上げてきましたし、そう思っていますし、そういった意味で自転車なり、ほかにもさまざまな堺の特徴ありますけれども、そういったものと関連した国際会議を誘致することというのは非常にいいことだなと私は思っているところです。

そういった意味で、堺というブランドが持つ資産というか、そういうものを大事にしたいなと。そんな中で自転車のまちというか、自転車の雑誌とかの購読者数とかを見ていただくとわかりますけれども、非常にそういうところの購読者数というのは当然たくさんいらっしゃいます。これが世界中になってくると、自転車のまち堺ということを出していくと、アジアだけでなく欧米からもたくさんの誘客が得れるんじゃないかなと。日本のほかのまちに来たときに、自転車が好きな方というのは1回堺にも寄ってから関空から帰ろうかなとか思ってくれたら非常にありがたいなと思うところであります。

思い出すのは、問題になりました、話題になりました海外視察のときに堺市に来てよというふうに分かったら、向こうのドイツの役所の部長級の方とかは、堺に行きますよみたいな感じで社交辞令みたいな感じで堺に行きます、行きますという感じでおっしゃるので、堺に来てくれたら、皆さんもよくよく知ってる自転車メーカーさんがつくった自転車博物館もあるし、そこにお連れしますよと申し上げたら、一気に僕の自転車の部品はそのメーカーなんやということで、全く食いつきが変わると。今回も台北でどこから来たんやとえらい聞かれるので堺ですよと言ったら、堺のことを非常に残念やったんですけどどこですかと言うから、大阪の隣ですよと言わざるを得ないという状況の中で、その自転車のそれ堺ですよって言ったら、ええって話の反応なんですね。

そういった意味で、ブランドの資産と、せっかく自転車のまち堺なんですから、そういうところはつながっていけばいいなというふうに思っておりますけれども、そういった観点も含めて、ぜひ2020年日本誘致をというまず動きが今ありますから、そうするとその中で、日本誘致をするならば、その中でぜひ堺に誘致をしていただきたいなと、手を挙げていただきたいなと思っております、聞くところによれば、ほかの政令市さんでもう幾つか手を挙げて、国交省さんなり自転車活用推進研究会さんのほうにもう意向を示されている市が政令市で2つ、それ以外にも一般市でも幾つかあるという話も聞いております。どこまでの公式のレベルかわかりませんので、今お名前を挙げることは差し控えますけれども、挙げてることということでありますので、ぜひ堺としてもそれを誘致をして、たくさんの誘客も含めて、まちづくりの前向きなことも含めてぜひやっていただきたいなと思っております、ぜひ市長の御見解をお伺いしたいなと思っております。

○竹山市長 ちょうど1年半前に米田委員と一緒にニュージーランド・ウェリントンに参りました。そのときも、やはり向こうの市長はシマノというふうな言葉で企業名に非常に反応をいたしましたし、向こうの方々もぜひ堺のシマノをこちらのほうにというふうなお話もされておりました。

そういう意味で、堺はシマノを初めとする世界有数の自転車関連企業を有しております。さらには歴史的にも自転車のものづくりにゆかりの深いところであるというふうに認識しております。私も担当からこの話を聞きまして興味を持ったところがございます。まずは、こ

の会議の実績や効果について十分検証するようというふうな指示を出したところでございます。また、会議の運営面や資金面におきましても、日本開催をめざす会ほかの団体がどのように考えているのかとか、企業の支援が本当に得られるのかとかいうふうな具体的なものでやはり含めて研究をしっかり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 ありがとうございます。前向きな御答弁をいただいたと認識をしておりますので、ぜひ御研究をしていただきたいと思えます。

ちなみに、このプロジェクターで見せていただいて右のところに民間企業さん幾つも載ってまして、台北市さんを含め、台北の一番最大のメーカーのジャイアントを初めいろんなスポンサーがついて、この会議も開催をされておりました。こういう会議を誘致をしていく、ちょうど2020年には世界遺産の話もうまいこといっている部分があると思って信じてます。古墳群があることと自転車のまちであることは非常につながってますし、また芸術文化ホールもできてきている時期だと思います。そういった意味で、いろんな意味でタイミングが非常にいい時期だなと思えますので、前向きにお願いしたいと思えますので、よろしくお願ひします。

これで質問を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○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いるところでもありますけれども、小水力発電について今後の取り組み、お示しをいただけますでしょうか。

○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っておりますし、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けれども、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っておりますので、よろしくお願いを申し上げたいと思っております。

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願いしてきました。

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願いするところでもありますけれども、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、お示しください。

○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 今お示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、お示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もありますけれども、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、お示しをください。

○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ならぬ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聞きをします。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し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しますので、要望させていただきたいと思います。

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います。

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、堺東駅前で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 堺東駅前で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ではないので、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。