平成29年度予算審査特別委員会－03 月 24 日-03 号

◆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。会派を代表して２人目の総括質疑させていただきたいと思います。

まず冒頭、申し上げさせていただきたいと思いますが、総務財政委員会の分科会でも申し上げましたけれども、本当に予算説明書が１０年前、議会に来させていただいたときと比べてみますと、いろいろと当局の皆さんに御尽力をしていただいて、わかりやすい予算説明書になって、予算の質疑も非常にしやすくなったなと思って、関係の財政初め、行革の皆さん、皆さんが議論していただいて、予算の見える化というか、そういう部分が進んできたんだなと、改めてこの総括質疑をさせていただく中でも、いろいろと熟読をしていたときに非常に痛感をしたところでございます。改めてそこに関しては敬意を表したいなと思っております。

さて、せっかくそのようにわかりやすくなった予算説明書でございますので、ちょっと通告の順番は少し変えまして、予算説明書の順番に基づいてさせていただきたいと思っております。防災について、そしてヘイトスピーチについて、そして自転車について、公園についてという順番で進めさせていただきたいと思っております。

１問目ですが、予算説明書の１０４ページ、２款総務費、１項総務管理費、１２目防災対策費に関連してお聞きをしていきたいと思っております。

防災についてでありますけれども、過去の災害事例、私も高２のときに神戸に行かせていただいて、非常に現場、混乱をしているのをその場でも見させていただきました。その後、新潟に行って、さらに東北に行って、率直に申し上げて、まだまだ改善されていないというか、神戸のノウハウが全然伝わっていないなと思うところ、多々ありました。そうしてると、次、熊本に行かれた職員の皆さんからも、熊本でまだまだ受け入れ体制、足りてないところがたくさんあるというようなお話をお聞きをしました。行ってみて、やることがその場で、堺市が、堺市だけの話じゃないですけども、熊本に行ったときにやることが、その場ですぐ、これやってください、あれやってくださいというのがなかなかない部分もあったと。そういう意味で、それは災害現場ですから、そういうことは多々あると思いますけれども、極力それを減らしていただきたいなと思っているところでありますけれども、本市の防災協定の締結、もしくは応援体制についてどのように応援を受ける体制になってるのかについて説明をしていただきたいと思います。

◎坂本　危機管理課長　　本市地域防災計画では、総合的な防災体制の整備として、自治体相互の応援体制の整備を初め、緊急消防援助隊等の大規模消防応援部隊との連携、関係団体との相互応援、民間事業所との災害時応援、ボランティア等との連携強化について規定しているところでございます。

現在、行政機関を初め、民間団体など１５９団体と防災協定を締結し、人的、物的両面にわたり防災体制の強化に取り組んでいます。人的資源の不足に対しては、関西広域連合

や２１大都市災害時相互応援に関する協定を締結しているほか、全国自治体からの応援職員を初め、緊急消防援助隊、自衛隊、防災関係機関や災害ボランティアなど、応援に駆けつけていただくことになっております。以上でございます。

◆西　委員　　応援に駆けつけていただく予定になっているということでありますけど、先ほど申し上げたように、まだまだ全国の政令市の中でも受け入れの準備が整ってないところも多々あるというふうに思っております。５月の大綱質疑で質問させていただいたとき、議論させていただいた時点では、政令指定都市２０市中６市の策定だったということでありました。

　そんな中で受援計画、ぜひ堺でも策定をしていただきたいという議論を、当時かなり活発な議論をさせていただいたように記憶をしております。来年度予算に受援計画策定のための経費が計上されてるというのを説明資料で見せていただきまして、非常にまだまだこれから議論しなくちゃいけないこと、たくさんあると思いますけど、非常にまずは喜ばしいというか、前向きな評価をさせていただきたいなと思っているところでありますけれども、まず受援計画というのはどのようなものなのか、そしてまた、その効果についてどういうふうにお考えなのか、お示しをいただけますでしょうか。

◎坂本　危機管理課長　　受援計画は災害時に備えて他の自治体等からの支援部隊の受け入れ場所の指定、業務継続計画を踏まえた支援内容をあらかじめ定め、円滑な受け入れと受援のための体制整備を目的に策定いたします。受援計画の策定により、受援対策業務を特定して内部体制を構築し、応援要請先の指定や応援要請の手順等を定めることにより、外部からの人的、物的支援を円滑に受けることができます。また、業務継続計画などの既存の計画やマニュアルを補完し、その実効性を確保するものでございます。以上でございます。

◆西　委員　　業務継続計画の実効性を補完するというふうにお答えをいただきました。これは我が会派の深井議員も業務継続計画についてずっと議論されてきたところでありますけれども、業務継続計画との関係についてぜひ説明をしていただけますでしょうか。

◎坂本　危機管理課長　　災害時には行政も被災し、人的、物的な資源が不足するため、あらかじめ優先的に実施すべき業務を特定し、業務の執行体制や対応手順、行政機能維持に必要な資源の確保を図ることを目的に業務継続計画を策定いたします。

　業務継続計画では、特に重要な要素として、職員の参集体制と災害時優先業務の整理を規定していますが、この要素が受援計画との関係性が強く、応援職員を含めた参集体制を構築することで、より実効性の高い業務継続体制が確保できると考えられます。また、災害時の業務遂行には職員への負担が大きくなりますが、長期にわたる適切な配置とローテを組むことで、職員のメンタルヘルスを維持することも可能になります。以上でございます。

◆西　委員　　受援計画にそれでは定める内容と、主な業務について説明をしていただけますでしょうか。

◎坂本　危機管理課長　　受援計画に定める災害時優先業務といたしましては、医療活動の実施や帰宅困難者の支援、避難所の運営、生活物資の供給、被災者の健康対策や心のケア、生活衛生対策や防疫対策の実施、応急仮設住宅の整備・確保、社会インフラの緊急対策及び復旧、災害廃棄物の処理、被災者の生活支援などがあります。受援計画には災害発生後の初動段階、応急段階、復旧段階のそれぞれのフェーズに応じた業務について定めてまいります。以上でございます。

◆西　委員　　ぜひとも災害、いつ起きるかわかりませんから、急いで受援計画つくっていただきたいと思います。

先日、会派で、会派の有志で福島に行かせていただいたときに、これ、直接的には受援計画の外側になるかもしれませんけども、上水の減圧弁のメーカーの技術者さんの確保ということが全く想定がなかったので、それを技術者さんの応援をもらうのに非常に苦労したと、他市と競争関係になってしまったので苦労したということも福島市の水道局さんからもお聞きをしました。

そういった意味で、当然災害は、もうケースケース、全部違いますから、それは御存じのとおりだと思いますけれども、全部違いますから、それに拘泥をすることがあってはならないとは思いますけれども、基本的な想定はできる限りしておいて、そこからアドリブをきかせていくというか、応用をきかせていくことが重要になると思いますので、受援計画、ぜひ急いで早急につくっていただくように改めて要望しまして、この項目は終わらせていただきたいと思います。

さて、次の項目移らせていただきたいと思います。予算説明書の１０６ページ、２款総務費、４項総務管理費、１３目人権推進費に関連をしてお聞きをしていきたいと思いますが、先日の大綱質疑におきましても、当会派の、我が会派の団長であります山口議員に対しまして、現在もなお、さまざまな人権課題が存在をしていて、近年は新たにＬＧＢＴの方々の生きづらさや在日韓国・朝鮮人を初めとする外国籍住民の方々へのヘイトスピーチ等々が課題になっているという御答弁をいただきました。

そこでお尋ねをしていきたいと思いますが、ＬＧＢＴ、これ、小堀議員に言わせますと、常に略すのではなくて、しっかりと言う必要があるということでありますけれども、レズビアン、ゲイ、バイセクシュアル、トランスジェンダーの皆さんに対して、具体的にどのような取り組みを進めていくのか、お示しをいただけますでしょうか。

◎八木　人権推進課長　　ＬＧＢＴの方々に対する具体的な取り組みでございますが、本市といたしましては、ＬＧＢＴなど性的マイノリティーの方々への正しい理解を深めていただくため、啓発パネルの展示、講演会等の啓発事業や相談窓口担当職員を対象とした研修等を実施し、市民や職員にこの問題の周知を図り、理解を深めるよう取り組んでおります。

今後、相談員の資質向上を図りつつ、ＬＧＢＴの方々を支援するＮＰＯなどの民間団体とのネットワークを構築することで、来年度中に人権推進課において相談に対応できるよ

う取り組んでまいります。以上でございます。
◆西　委員　　このレズビアンやゲイやバイセクシュアル、トランスジェンダーの方々に対する今起きているさまざまな取り組みの必要性や、そして性的マイノリティーの問題については、本市において平成１４年度に制定をされました堺市男女平等社会の形成を推進する条例にも明記をされており、ジェンダー、つまり女性の人権及び男女共同参画の視点から取り組みが進められてきたところだと思います。
　よって、本市行政のもろもろの書類についての性別表記の問題についても山口議員の提言により既に取り組まれています。今後も我が国初の男女共同参画宣言都市であり、男女共同参画日本一と言われた本市が、市民の多様な生き方を尊重する先進都市としてさらなる取り組みを推進をしていただくように要望をさせていただきたいと思います。
　続いて、ヘイトスピーチについて取り上げさせていただきますが、先ほどの関連で、ヘイトスピーチが本市の公的施設で行われないようにしていくために、具体的にどのように取り組みを進めておられるのか、御説明ください。
◎為野　人権企画調整課長　　これまでの議会での御意見等も踏まえ、本市の公的施設におきましてヘイトスピーチ解消法の趣旨に反する活動が行われないようにするには具体的にどのような対応ができるのかを検討するため、関係部局と庁内検討会を立ち上げ、法の趣旨等を確認するとともに、本市の公的施設の設置条例等の洗い出し、他市の事例研究等を行っております。
　今後とも本市の実情に応じた対応の検討を進めてまいります。以上でございます。
◆西　委員　　ヘイトスピーチの本市の施策については、昨年の１２月の大綱質疑において山口議員から提言が行われました。また、国においてヘイトスピーチに関する法律も制定をされていることから、その後、本市庁内会議において公的施設におけるヘイトスピーチの問題への対応に関する検討委員会が設置をされたことは高く評価をさせていただきたいと思っております。
　今後は公的施設は当然のことながら、公共空間や全ての場所においてヘイトスピーチが行われないように、検討委員会における対象の拡大と実効性のある利用規則を策定するなど、引き続き取り組みを進められたいと願います。
　いずれにしましても、堺市は表現の自由は認めるが、あらゆる差別や人権侵害は決して許さないという強い明確な信念を持って市民の人権を守っていただきたいということを申し上げて、この項目を終わらせていただきたいと思います。
　３番目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２４５ページの８款土木費、２項道路橋りょう費、４目交通安全対策費に関連をしてお聞きをしてまいりたいと思います。
　本市はもう皆さん、多くの方が共有をしていただいてると思いますが、自転車のまちづくり、本当に市長が卓越したリーダーシップのもとに自転車のまちづくり、進めていただいてると考えております。政令市の中でも部相当で取り組みを進めているというのは、多

分、私が知る限りでは京都市と堺市。その中で各市がさらに一般、各県とも含めて、さまざま県庁所在地の取り組みが非常に全国的に進んできて、堺市も１つのメルクマールになりながら、堺市を追い越せという勢いで、実際、私としては個人的には少し焦る部分もあるんですが、堺市を追い越そうというふうな取り組みをいろいろと進めておられるところも多々あるように聞いております。

自転車のまちづくりというのをさまざまな観点で非常に重要になってくると思うんですが、先日、私も市長に負けず劣らずの堺愛だと思っておりますので、堺市というキーワードがネットニュースに上がると、すぐアラートがかかるように設定をしておりますので、東洋経済のネット版の記事が掲載をされまして、ちょっと見にくくて恐縮ですが、大阪府堺市という言葉で始まる東洋経済の記事でしたので、すぐアラートがかかったんですけども、これ実は同様に野村議員が直後にフェイスブックで御紹介をされておりました。堺市ではまだまだシマノへのポテンシャルへの理解が足りてないと野村議員が書かれておりましたけれども、ここに書いてあるのは大阪府堺市、ここに本社を構える企業といえば電気大手のシャープだろうと。だが、この地には知る人ぞ知る世界的な高収益企業がある、自転車部品を手がける東証一部上場企業、シマノだと書いてありまして、三菱重工業や富士通、イオンなどよりも株価総額、時価総額が高いという記事が書いてあります。

このポテンシャルについては、実は平成１９年にドイツに一緒に行かせていただいた池田議員と私は非常にドイツで痛感をしているところです。ドイツに行ったら、堺にぜひ来てくださいねと言ったら、行かせていただきますと、この場にいらっしゃるような部長級、局長級と思われる方々の職員さんがおっしゃるわけですけど、いや、シマノがあるまちですよと言った瞬間に、僕の自転車、シマノという、すごい反応がすごくて、ポテンシャルは改めてすごいんだなと、あのとき一緒に行った議員は、今ここにいらっしゃるのは池田議員と私ですので、その場で痛感をしたわけでありますけど、驚いたわけでありますけれども。

また、このプロモーションとか発信の視点だけではなくて、先日、伊豆丸議員もおっしゃってましたけども、高齢者に対してどのようにまちづくりを進めていくのか、免許返納とかもありますけれども、進めていくのかという課題が出てくるときに、警察庁のデータによると、やはりこの短距離移動手段というのは、車からまず移動するのは自転車と歩行者になる。そういった意味では、自転車のまちづくりの取り組みが高齢者のそういう安全というか、そういう部分にもつながってくる取り組みなんだと思います。

そういった中で、本会議でも申し上げましたけれども、去年の１２月、画期的な法案が国で通りまして、衆議院が全会一致で自転車活用法というのが通りまして、国のほうで取り組みが大幅に変わってきまして、各自治体も非常に取り組みが始まるということが予測をされています。

この間も私、定期購読してる非常にニッチな雑誌かもしれませんが、ＢＩＣＹＣＬＥ　ＣＩＴＹという自転車のまちづくりの専門誌があるんですけど、この表紙は公明党の井上幹

事長が表紙を飾っておられまして、井上幹事長も自転車のまちづくりを前向きに進めている、自転車活用推進議員連盟の副会長をされておられまして、この中にいろいろと黄色を引いてるんですけれども、この国を挙げて自転車活用に取り組む大きな枠組みが出てきて、国の責務が生じ、次は地方自治体が同じように自転車活用推進計画をつくっていくということになるというふうに書いてあります。我々としては地方議会と連携してと、自転車の活用を推進していただくということになりますと。議連の副会長としての御発言をされているところであります。

このタスクフォース部隊として私も議論をさせてきていただいてますので、非常に思いはあるところでありますけれども、この関連で自転車走行空間の整備ということから議論をさせていただきたいと思っています。

国道３１０号線の道路改良工事において、歩車道境界の改修に工夫を加えて自転車走行空間整備の改善につなげていますが、その概要についてお示しをいただけますでしょうか。

◎田中　自転車環境整備課長　　委員お示しの国道３１０号線につきましては、現在中百舌鳥５丁南交差点から白鷺方面に向けまして歩道のバリアフリー化と、それに伴う車道のかさ上げの道路改良工事を行っております。この工事におきましては、今、委員、前にお示しいただいておりますけれども、道路改良工事の後に行う自転車の通行環境の整備におきまして、車道の通行環境の空間配分が有利になるように、歩車道境界ブロックをそこであらわしておられますような縁石一体型の側溝で施工しております。この歩車道境界ブロックでございますけれども、歩車道境界のエプロン部、つまり左側の通常のＬ型側溝と書いてるコンクリートの部分、ここのエプロン部分の施工幅を小さくできるために、車道幅員に余裕がない区間での自転車の通行環境整備には非常に有利な方向であると、こういうふうに考えております。以上でございます。

◆西　委員　　改めてお聞きをしたいと思いますけれども、自転車はどこを走らなきゃいけないですか。

◎田中　自転車環境整備課長　　基本的には自転車は車道の左側ということでお願いします。以上です。

◆西　委員　　そのとおりなんですね。だから自転車の左側を、車道を走る、車道の左側を走ってくださいということになったときに、私、親しい方にしかちょっと余り偉そうに言えないんですけども、地域の親しい主婦の方とかに、歩道を走ってたら車道を走らないとだめですよと、また、西が言い出したと笑われるんですけど、チャリ哲が言い出したと笑われるんですが、ここのエプロン部分になってるところががたがたになってるわけです、走ってても。それで、自転車がこの車道の左端空間というのは、今、堺市の、これ堺市だけじゃないですけれども、自転車が車道の左端、実質走りにくいことが起きてるということに対して、この路肩のエプロン部分をこう加工していただいた、もしくは加工していただくことによって、実際その車道の左側を自転車が走るということに非常に走りやすい環境になっているということが今起きています。こうなって初めてルールをしっかり守って

くださいねと、しっかり言っていけるなと。どこ走れというねんと言われたときに、ちゃんと言えるなというふうに私は考えてるわけでありますけれども。

ぜひ全ての自転車通行環境の整備工事にぜひ導入をしていっていただきたいなと思っていますが、いかがでしょうか。

◎田中　自転車環境整備課長　　委員お示しのこの縁石一体型側溝につきましては、確かに自転車の走行環境と道路排水面ではメリットがあります。ただ、コストが若干割高になるというのと、維持管理面でしゅんせつが困難になるというデメリットがございます。

つきましては、委員お示しのこの方法なんですけれども、道路幅員が狭小な路線であるとか、交差点の近傍部というような自転車の通行空間を確保するのに非常に有効であると考えておりますので、今後も自転車の環境整備を推進するに当たりましては、路線ごとにメリット、デメリット、この辺を総合的に判断いたしまして導入を検討していきたいと考えております。以上です。

◆西　委員　　コストが高くなるというのはいろいろと議論していかなくちゃいけないことだなと思いますけれども、道路の補修を行うとき、改めてこの新しくこういう工事をいろいろとこのためだけにやっていくんではなくて、道路の補修を行うときにあわせてこのような補修といいますか、加工していくということであれば、コストが一定、安く済んでいくんじゃないかなと思ったりするわけでありますけれども、道路の補修等を行う場合に、３１０号線の取り組みをさらに広げていくということはできませんでしょうか。

◎小畠　土木監理課長　　道路の維持補修時には、少しでも多くの市民の皆様からの要望に対応できるよう、早急に対応が必要な場所を優先しながら道路の傷んだ部分やふぐあいのある部分の補修等を行っております。

また、委員お示しの国道３１０号の事例でございますが、車道をかさ上げするなど、車道と歩道を一体で改良する工事であるとともに、バリアフリー対策として国の交付金の活用が可能でございましたが、道路補修時に同様の取り組みを行うことは国の交付金の対象とならないこと、横断防止柵や植樹帯、占用物件等の状況による制約を受けることなど状況が異なるため、なかなか難しい状況であると考えております。

このため、今後道路のエプロン部の維持補修に当たりましては、自転車利用者の視点に立った補修に努めるとともに、部分的な補修ではなく、更新が必要な場合などについては沿道状況や費用面、排水管の清掃や車両乗り入れ口の新設時の対応などの維持管理上の課題を踏まえ、補修する上での考え方の整理を行ってまいります。以上でございます。

◆西　委員　　おっしゃるとおりなんだと思いますけども、去年の年末にその先ほど申し上げた自転車活用推進法が通ったことによって、その８条の１項には、良好な自転車交通網を形成するために必要な自転車専用車両通行帯等の整備という項目が入ってます。また、国土交通省道路局は、この自転車利用環境創出ガイドラインというのを出してるわけですけども、この中にやはり同様に単路部の設計という中で、自転車ネットワーク路線以外で自転車通行空間整備を行う場合にもこのような整備を求めているということが書いてあり

ます。平たん性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造としてくださいというところで、同様にこのエプロン幅の狭い平たん性の高いものに置きかえた事例というのは国土交通省も推奨しているというところになってます。

実際、３１０号線だけじゃなくて、実は国道側では大浜の交差点でも同様の取り組みが行われているようであります。また、鳳土木さんもさまざまなところでこのような加工をされています、堺の周辺でもたくさんこの加工をされています。そういった意味で、ぜひこの取り組みを進めていただきたいと思います。

また、政令市の仲間の中で言えば、北九州市、新潟市、福岡市でも同じ工法を使って走行空間の確保に努めているということでありますので、ぜひさらに取り組みを進めていただきたいと思っております。

また、先ほどバリアフリー対策としての国の交付金の活用という話がありましたが、２６９ページの中に特定道路バリアフリー事業というのも予算説明書の中に書いてあります。ここの中では横断・縦断のところの道路確保の話も含んでいるというふうにお聞きをしておりますので、このせめて特定道路バリアフリー事業のところは当然こういうことも検討していただく、さらにほかのところでも活用できないかを検討していただくということでお願いをさせていただきたいなと思っております。

さて、次の駐輪場の整備についての項目に移らせていただきたいと思いますが、当然自転車活用を推進をしていくということは、駐輪施設も整備が伴わなくてはいけないということになってくると思います。堺東駅前の自転車等駐車場再整備について２９年度予算でも当然計上されておりますけれども、堺東駅周辺で整備が必要な台数の根拠についてどのように考えておられるか、お示しください。

◎明石　自転車対策事務所長　　堺東駅周辺全体での公営駐輪場における自転車の収容可能台数を見直しましたところ１，６２０台となっており、休日の利用台数は最大１，４０２台、空き状況は２１８台、平日の利用台数の最大１，４４０台、空き状況は１８０台となっております。

一方、放置自転車につきましては、平日が最大４３８台、休日が最大６６８台ございます。そして、放置自転車所有者へのアンケートを実施しましたところ、撤去が強化されれば約７割の方が駐輪場を利用するというふうな結果となっておりまして、休日の放置自転車を対象とすれば４６８台が駐輪場に入ると想定され、合計１，８７０台の駐輪場が必要であると考えております。以上でございます。

◆西　委員　　この議論、この数字がよくお聞きをするわけでありますけれども、ちょっとこれ、いつも疑問に思ってるところがあるんです。まず、ちょっとその前にお聞きをしたいところですが、この本はどのように活用されてますか。

◎明石　自転車対策事務所長　　自転車駐車場整備マニュアルでございますけども、その中には駐輪場の位置的なもので、駅からの距離によって急激に利用率が下がりますよと、そういうふうな中で、２００メーターが一応ベストなんですけども、２００メーター以内

であればもう少しその２００メーター超えますと利便性を上げるとか、いろいろ工夫をしないとなかなか利用率が上がらないというふうな形で考えてはございます。以上です。
◆西　委員　　どのように活用されてますかというところをお聞きしたら、先までお答えをいただいたわけでありますけれども、９７年に出版をされてる本でして、建設省が書いたということで、今の国土交通省でありますけれども、国土交通省の前の前身の建設省ですけど、多分、今も積極的にこのことに基づいて当然整備をされてるということだと思います。
　その中にどう書いてあるか、今おっしゃられたことですけど、これ、上の黄色のところ、後から出てきます、下のところに駐車場から駐車目的施設への徒歩距離は図３の５の１２、これ右上ですが、書いてあるのは２から３分、２００メートルを限界として急激に利用率が減少するというふうに国土交通省は分析をされていて、このマニュアルが、今、全国でも活用をされているというような状況であります。
　実際、私もサラリーマン時代、自転車で通勤を駅までしてましたが、この感覚は非常に肌感覚としては当然非常に理解ができるところであります。２００メートルを過ぎたら格段に利用率が減少するというような状況になっています。
　そういった中で、改札口から２００メートルまでに駐輪場を整備しないと、ほかのそれより遠いところに整備をしても意味がないとまでは申し上げませんが、実質的には２００メートルまでに整備をしないと、利用率、格段に下がってきますから、整備をしないといけないと思いますけれども、現状の配置状況と利用率及び再配置についてどのようにお考えか、お示しください。
◎明石　自転車対策事務所長　　駅改札口から２００メーター以内の駐輪場は２カ所、平均利用率は９８％でございます。同様に２００から３００メーターは４カ所、平均利用率は８７％、４００メーターを超えているものが１カ所ございまして、利用率が４４％であり、駅周辺には合計７カ所、全体の平均利用率は８７％となっております。
　距離が遠く、利用率の低い駐輪場も含めた既存駐輪場７カ所を活用し、堺東駅周辺の放置自転車を解消すべく、再配置を計画しております。以上でございます。
◆西　委員　　聞き方を変えたいと思いますが、駅から２００メートル以内の２カ所の利用状況はどのようになってるか、お示しください。
◎明石　自転車対策事務所長　　駅２００メートル以内にあるジョルノビル南側の踏切横の東第２駐輪場は、定期利用専用の収容台数１７２台の駐輪場で、満車状態であり、利用希望者の順番待ちが２９名おられる状況で、収容台数に不足が生じております。
　また、大小路筋の駅に近いブロックの一時利用専用駐輪場は常に満車状態でございます。以上でございます。
◆西　委員　　つまり、２００メートル以内に整備をしなくちゃいけないと、国も含めてこういうふうにマニュアルの中である中で、２００メートル以内の２カ所の利用状況、ほとんど満杯どころかあふれていて足りてないという現状であるというのは押さえなくちゃ

いけないと思います。
　果たしてこういう駅からかなり離れた状態の駐輪場は、駐輪場としての機能を当然果たしてるのかなというふうに言わざるを得ないんだと思っております。そのような駐輪場を再整備の収容可能台数に含める必要があるのかなと疑問に思うわけでありますけれども、お考えをお示しください。
◎明石　自転車対策事務所長　　駅周辺での新たな用地取得は困難なことから、既存駐輪場の改良などにより利便性の向上を図るとともに、利用料金の差別化なども含め、総合的に検討し、既存ストックを最大限に活用して駐輪場の再配置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　　なかなかそのお答えが限界だと思いますが、当然２００メートル以内に実際土地がないということもあるとは思います。ただ、先ほど来、お示しをしてるように、２００メートルを超えると一気に利用状況悪化をしますし、ほとんど存在してる価値がなくなってくるというような状況でありますから、やはり２００メートル以上は参考値にしていただいて、２００メートルの中でどれぐらい充実をしていくかという２段階で議論していただくということをお願いをしたいと思っております。
　さて、もう一つ、視点を変えて、堺東駅を中心とした各方面から、東西南北各方面から利用者があると思いますけれども、各方面に対する配置、どのようになってるか、お示しください。
◎明石　自転車対策事務所長　　堺東駅周辺駐輪場の再配置調査検討業務におきまして、利用者の居住地調査を実施した結果、北側に対しては大和高田線高架下の西第１、２、３駐輪場、西側に対しましては、阪神高速高架下の西第４駐輪場と瓦町公園地下駐輪場、東側に対しては、ジョルノビル南側踏切横の東第２駐輪場が利用者の受け皿として利用されていることを確認いたしました。また、南側につきましては、大小路筋に一時利用専用の短時間無料駐輪場がございますが、定期利用者につきましては瓦町公園地下駐輪場や東第２駐輪場を利用されており、南側からの利用者への利便性の高い駐輪場が不足し、適正に配置されていない状況でございます。以上でございます。
　失礼しました、１つ抜けておりました。また、平成２７年９月に堺市中心市街地活性化協議会から同様の提言を受けていることからも、今後も引き続き駅南側からの利用者や、今後利用が見込める潜在的ニーズに合わせた適正配置について検討してまいります。以上でございます。
◆西　委員　　つまり、今のお答えを１つ、いろいろとありますけども、１つまとめると、南側からの駐輪場というのは実質的にほとんどない状況になってるというふうに言わざるを得ないんだと思います。これ、駅勢圏の図ということで、堺東駅周辺自転車利用適正化プラン提言書を出典としてるデータでありますけれども、２００メートルと４００メートルの円、８００メートルの円、そして、これ線を周辺にひし形になってるのは、これは駅と駅の中間点になっています、堺駅と堺東駅の中間点、さらには、その三国ヶ丘駅との中

間点など、その堺東周辺駅との境目のところをあらわしているという表になっています。ちなみに青丸は民間用の、ごめんなさい、赤丸は民間の駐輪場ですので、ほとんど民間を除いたら駐輪場はほとんど南側からはないというのを見ていただけたらわかると思います。また、南アクセスの一番南は、これ駅との単なる境目ですので、これ、御陵通が境目になっているということになります、一番南の端です、この場所は御陵通が境目ということになりますけれども、私の知る限り、当然ここよりもはるか南から堺東に向けて通ってきてる方がたくさんおられます、上野芝方面、西区からもたくさん堺東に駐輪に来てるという方がおられますが、南から来てる方が、実は駅を越えて、大和高田線の下の駐輪場も定期契約をしてることがあるとお聞きをしてますが、それでよろしいでしょうか。

◎明石　自転車対策事務所長　　駅南側から駅を越えまして、大和高田線下の西第１、第２、第３を利用しておられる方は３０名弱おられます。以上でございます。

◆西　委員　　先ほどお示しをしたマニュアルのところにまさに載ってたわけでありますが、ここです、図３の５の１０、上の図のように、主要動線が駅前改札口の前を通過してＵターンをする場合は極端に嫌われる、１００メートルの距離でも利用できないケースがあったと書いてあります。大和高田線の駐車場、駅から何メートルですか。

◎明石　自転車対策事務所長　　２００から３００メーターの間にございます。

◆西　委員　　つまり、これは１００メートルでも利用されないケースがあったと書いてありますけども、二、三百メートルも大和高田線まで堺東の駅も通過してとめてると、本当に南側のアクセスの皆さんにとっては全く駐輪環境というのは、この堺東駅、非常に不便な状況であるというふうに言わざるを得ませんし、こうなってくると、放置自転車の心配もありますし、さらには自転車の活用推進という観点から言えば、そのような状況は非常に問題が多いというふうに言わざるを得ないなと思っております。

お昼まではこの項目で一旦座らせていただきたいと思ってますけど、自転車の駐輪場、これ、それも先ほど申し上げた、池田議員と一緒に行かせていただいたドイツのミュンスターでありますけども、駅前おりたら、自転車の駐輪場、ガラス張りの駐輪場がこのように整備をされていて、自転車のまちとしては非常にシンボリックですばらしいまちだったなと思って、その一緒に行ったメンバー、非常に驚いて、また、びっくりをしたところでありました。

駐輪場南側からぜひこの市役所周辺に来られる方に向けての駐輪場、こういうガラス張りというか、自転車のまちらしい駐輪場を南側から、南側駅勢圏から来る、さらには西区からも来るという方々に向けてしっかりと整備をしていただくことを要望して、この小項目、終わらせていただきたいと思います。

〇吉川敏文　委員長　　西委員の質疑の途中でございますが、この際、午後１時まで休憩いたします。

〇正午休憩

〇午後１時再開

○野里　副委員長　　休憩前に引き続き会議を開きます。
　質疑を継続いたします。
◆西　委員　　お疲れさまでございます。引き続き自転車の最後の小項目３つ目、コミュニティサイクルについてさせていただきたいと思います。
　同じく法律から引っ張らせていただきますが、先ほど自転車活用推進法の第８条の３に、自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に関する施設の整備という項目が入っております。これはまさに今、各地でシェアサイクルとかコミュニティサイクルとか言われながら進んでるものを対象に法律を書かれてるということでありますけれども、堺にもこのさかいコミュニティサイクルという、非常に最初のときは市長も乗っていただきましたし、非常に誇るべきコミュニティサイクルがあるわけでありますけれども、さかいコミュニティサイクルの事業効果についてお答えをいただけますでしょうか。
◎竹内　自転車企画推進課長　　さかいコミュニティサイクルの事業効果といたしまして、まず、過度な自動車利用から環境負荷の少ない自転車や公共交通機関の利用への転換を図り、ＣＯ２排出量を削減することにより、環境に優しいまちづくりに寄与することが挙げられます。そのほかには、駅に集中する自転車駐輪の絶対数を減らすことにより、駅前など放置自転車対策に寄与すること、また市内の総合的な交通ネットワークの形成に寄与することも挙げられます。通勤・通学などの定期利用が主な利用種別でございますが、観光向けの一時利用も可能なことから、点在する文化観光資源を回遊するツールとしても活用され、観光推進やまちのにぎわい創出にも寄与するものと考えております。以上でございます。
◆西　委員　　そういうことなんですよね。自転車の絶対数を減らしていくということも、非常に駅に集中する自転車の総量を減らしていくということも非常に求められてる役割ですし、環境負荷を下げるというためにも必要な役割であると。そういうことであるからこそ、そのイニシャルも含めて堺市が負担するという意義があるということを改めて押さえておきたいと思いますけれども、堺東駅周辺のサイクルポート、再配置をしていくというお考えだとお聞きをしてますが、その内容についてお示しください。
◎竹内　自転車企画推進課長　　堺東駅周辺のコミュニティサイクルポートは、阪神高速高架下で立地条件が悪い堺東駅前サイクルポートと、市役所前大小路歩道上の収容能力の低い堺東駅南口ポートがございます。さらなる利用促進を図るために、まずは阪神高速高架下の堺東駅前サイクルポートの再配置に取り組んでまいります。瓦町公園地下自転車駐車場のリニューアル化に伴いまして、堺東駅前サイクルポートを瓦町公園地下自転車駐車場内に移設し、多くの利用者にも対応できるコミュニティサイクルのメインポートとして集約化を図り、利便性を向上いたします。以上でございます。
◆西　委員　　再配置についてはそのようなお答えをいただきました。集約化を図るということは非常に大事なことであると思いますけれども、一方で、またアラートをかけていたなという話なんですけども、先日サンケイスポーツさんが堺のコミュニティサイクルに

ついて、自転車シェアで自治体快走、堺市が通勤に活用という記事を載せていただいておりました。その中で、こういった写真も活用していただいて、市役所の前の写真ということで、非常に大きく取り上げていただいていた次第であります。

この駅前の、駅前のといいますか市役所前に、そして非常に見えるところに置いてあって、非常に私が知る限りでも、周辺の方からも非常に堺の目立つところにコミュニティサイクルのポートあっていいねという声をいただいております。非常に目立つところにあって、また、瓦町公園は拠点としては大事だと思いますが、この場所はこの場所で非常に大きな意義を持っていると思いますけれども。

例えばシティプロモーションとか、堺が自転車のまちであるということをここでしっかり発信をしていくということも非常に重要な意義を持っていると私は思ってますし、また、そのようなことをたくさん声もいただいてますけれども、景観の面で、このラック式の景観面について、私は非常にすばらしいものだと思ってますが、景観面での評価ですね、堺市どのように考えておられるか、お示しください。

◎竹内　自転車企画推進課長　　ラック式の無人型サイクルポートは堺ブルーの色彩で、同じ形状の貸し出し自転車が整然とラックに収納されており、統一感のあるデザインのよさを感じております。大小路歩道上の堺東駅南口サイクルポートは、シンボルロードになじむ景観であり、ほかの自治体の方からも、堺東駅南口サイクルポートに現場視察に来られる方々からもとても好評でございます。以上でございます。

◆西　委員　　非常にシンボリックで、先ほどお示しをしたミュンスターの駐輪場もそういうふうにシンボリックなわけでありますけど、堺の景観で非常に評価をされてるコミュニティサイクルポートが市役所の真ん前、目立つところにあるというのは非常に有意義なことだと思います。また、景観面でも、今、お話をいただいたように、非常に統一感のあるデザインのよさを感じます。我々も多くの政令市の仲間の友人の議員がここを訪ねてきたりすると、おっ、すごいところにいいものあるねという声が、こんな大阪弁に近い形じゃないと思いますけども、そのような趣旨の声をいただきます。

また、自転車メーカー大きなのありますから、世界中から自転車にかかわる方々が来て、また非常に、あっ、堺、自転車のまちらしいものあるねという、景観面で非常にいい評価をいただいてて、非常に前向きに評価をしていきたいなと思っております。

再配置計画いろいろあると思いますけれども、この場所でぜひ維持をしていただきたいと思っておりますし、また、もしもっと目立つところがあればもっと目立つところで、景観のこのいいものを置いていただきたいなと思っております。景観の面でもまだまだ改善しなきゃいけないことたくさんこの都心市街地においてはありますけれども、ぜひこのすばらしいものはしっかり維持をしていただきたいなと思っているところであります。ぜひともこのポート、そういう意味も含めて、有意義に生かしていただきたいなと思っております。

最後に、この法律の関係では最後に取り上げさせていただきたいと思いますが、１１に

自転車と交通公共機関との連携の促進ということがやっぱりこの法律の中に書かれてますけれども、このコミュニティサイクル、ぜひ公共交通とシームレスな接続といいますか、非常に相互利用できるようにして、シームレスにしていただけたらありがたいなと思うわけでありますけれども、ＩＣカードとか、簡易的にＩＣカードかざせば使えるとか。

この間、台北に行かせていただいたときはクレジットカードで認証ができたので、あとはＩＣカードでできるとか、そういうやり方もあると思いますが、ＩＣカードの相互利用について御見解をお願いしたいと思います。

◎竹内　自転車企画推進課長　　先ほどのＩＣカード、交通ＩＣカードの相互利用についての御質問でございます。公共交通機関との乗り継ぎの利便性を高めた仕組みであります、この駅前収容型のさかいコミュニティサイクルにおきましては、交通ＩＣカードの相互利用はより一層利便性の向上につながるものと考えており、今後、費用対効果等について勘案し、検討してまいります。以上でございます。

◆西　委員　　ぜひ検討お願いをしたいと思っております。

最後に、局長、お願いしたいんですけど、これ、自転車活用推進法が通って、堺のまちとしては、全国の地方自治体と比べても取り組みが問われるということだと思います。これもう釈迦に説法の部分あると思いますけれども、技監もここにいらっしゃいますし、国の概算要求って８月末だと思うんですね。そういう意味では、その活用推進法がこの１２月に通って、国の計画ができて、次、堺の計画大急ぎで策定をして、８月末までに玉出しをしていくというかメニュー出しをしていく、そういうことが求められてくると思っております。それを出すことが次の再来年度予算につながってくるのではないかなと思ってます。

そういう意味では、ことし１年かけて議論する時間もはや既になくて、８月末までに出すことによって非常にいい結果が得られるのかなと、特に御祝儀相場みたいな側面もあると思いますので。法律が通って１年目って非常にそこは重要になってくると思いますけれども、その取り組みに向けて決意をお願いしたいなと思っております。

◎中辻　建設局長　　今、西委員から、法案が通って、特に堺東、きょうは堺東の駅のとこの議論だったかと思うんですけども、当然全体の再配置の問題、あるいは、今の一番新しい交通ＩＣカードですか、そういう問題、いろいろこれから、やっぱりいいもんは取り入れていくいうのが大事なのかな。ただ、一定費用とのバランスを当然考えながら、自転車のまち堺として全国に先進して発信していけるような取り組みをやっていきたいなというふうに考えております。以上でございます。

◆西　委員　　ぜひともよろしくお願い申し上げて、この自転車にまつわる項目は終わらせていただきたいと思います。

最後に公園整備の考え方についてお聞きをしていきたいと思います。２６０ページの８款土木費、４項都市計画費、１４目公園整備費の関連でございますが、都市公園整備事業について、予算書を読んでいると、非常にいろいろと思うところがたくさんあるわけであ

りますけれども、公園整備事業に係る２９年度予算の概要についてお示しください。
◎樫木　公園緑地整備課長　　今議会に上程しております都市公園整備事業に係る一般会計予算の概要は、公園内の古墳を保全活用した総合公園として整備を進めております大仙公園整備事業費として４億３，９５９万１，０００円を、本格的な野球場の整備を進めております原池公園事業費として２０億７，１１６万６，０００円を、そして、防災に資する身近な歩いて行ける公園として整備を推進しております新堀公園事業費が３，８１４万８，０００円、原山公園再整備運営事業費として１億８９０万円など、合計３０億１，８４３万６，０００円を計上しております。以上でございます。
◆西　委員　　それでは、都市公園整備事業の事業計画についてお示しください。
◎樫木　公園緑地整備課長　　都市公園整備事業の事業計画でございますが、緑の保全と創出に関する条例に基づきまして、緑の基本計画にて定めております。この緑の基本計画は、平成２４年度から平成３３年度までの１０年間を計画期間としております。
　同計画におきまして、都市公園の整備は区域間のバランスや公園ごとの役割に配慮しながら、身近に歩いて行ける公園から大規模公園まで重点的に整備する公園緑地を定め、地域ニーズを踏まえて計画的に事業を進めるとしております。具体には、早期に整備する主要な都市公園として大仙公園や原池公園のほか、天神公園、新堀公園、平尾南公園を位置づけております。以上でございます。
◆西　委員　　区域のバランスに配慮してということの御説明いただきましたけれども、どのように把握をされておられるのか、お示しください。
◎樫木　公園緑地整備課長　　公園の充足率の指標でございます１人当たりの公園面積を算出し、把握しております。以上でございます。
◆西　委員　　１人当たりの公園面積を算出をして、各区ごとにバランスを見て整備をしていただいてるということだと思います。これまでの建設委員会や本会議の答弁をお聞きをしていても、どこかの区に比べてどこかの区がまだまだ１人頭の公園面積で見たときに足りてないので整備をしていかなくちゃいけないという答弁を、これまで建設委員会や本会議でいただいてますし、私もそのように理解をしております。
　これが当局の皆さんからいただいた冊子ですけど、平成２８年度公園統計資料ということで、それを見ていて非常に疑問に思ったことがありました。それがその中の表です。ここに１人頭の公園緑地概況ということで示していただいて、一番下に１人当たり公園面積ということで示していただいております。見にくいかな。ただ、ここを見ていて気になるのは、左肩のところに、街区公園からスタートしまして、都市林とかまで入ってるんですね、１人当たりの公園面積に。街区公園のことの、私の勝手な誤解だったんですが、最初に１人当たりの公園面積と聞いてたときは、当然歩いて行ける公園の差なのかなと思いきや、都市林まで入ってるということですが、それでよろしいですか。
◎樫木　公園緑地整備課長　　委員おっしゃるとおりでございます。
◆西　委員　　公園が、街区公園から都市林までいろいろたくさん種類があります、街区

公園、近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園、さらに都市林まで入っているということなんですけれども、それ原池公園などの大規模公園と身近な街区を混在した形で考えているという、その先ほどの１人当たりの公園面積で区バランスを考えてるということでよろしいでしょうか。

◎樫木　公園緑地整備課長　　都市公園の種別につきましては、この平成２９年度当初予算において要求しております公園を例にいたしますと、都市公園は総合公園の大仙公園や運動公園である原池公園のように広く市民の皆さんが利用することができる都市基幹公園。それから、専ら地域の方が利用していただく地区公園である天神公園や近隣公園の新堀公園といった住区基幹公園に大きく分けられます。１人当たりの公園面積の算出に当たりましては、対象となる区域の人口に対する都市基幹公園と住区基幹公園を含めた、全体の公園面積で算出しております。

なお、公園の整備に当たっての区域間のバランスにつきましては、地域の方が利用する住区基幹公園の整備に当たり考慮しております。以上でございます。

◆西　委員　　これが全てを、大きな運動公園とか大きな公園を足した１人当たりの公園面積で、この表を基準に議論をされてるようなので、お願いをしたら初めて街区公園と地区公園までを足した数字が出てきました。詳しくは、今、もう時間がないので避けますけれども、しかし、この近隣、近くの公園だけで算出した場合と運動公園とか算出した場合でバランスが変わってくるわけですね。体現してる価値が、運動公園と街区公園というのは全く違うというのは皆さんわかってくださるとおりだと思います。歩いていって、こう気軽に自転車なり歩きで行く公園と車で行って大規模な運動をする公園。

そら確かに役割は兼ねれる部分もあります、大は小を兼ねるという部分ありますけれども、やはり体現してる価値が全く違うんじゃないかというふうに思いますので、バランスを考えるときに、街区公園なり、これはいろいろと議論がこれからあると思いますが、街区公園から地区公園ぐらいを足したところでバランスを見ていくというのが基本的な指標。そして、そういう運動公園や都市林まで足したものは参考的な指標というふうにしてこれから考えていただけるような研究をしていただきたいと思いますけども、これも局長に聞いてもいいでしょうか。

◎中辻　建設局長　　今、西委員のほうから、確かに表を見ていただいたら、今、映してる表ですかね、一番下のとこに街区公園、小さい公園の１人当たりの面積が出ておりまして。南区なんかはもともと緑が非常に多いということで、全体からも突出してますし、そういう計算の仕方をしてもやっぱりぬきんでてるという状況がございます。その中で、全体の公園の、大きな公園も含めて、堺の中では中区、東区が数字が若干低いと。街区公園のレベルに至っても同じような傾向が見られるのかなということでございますので。

今、西委員言われるように、例えば大きな公園と小さい公園を一定の線で種別して、今後の考え方に反映すべきじゃないかということに関して、我々も確かに言われるように大きな、堺の中でも例えば府が管理しております大泉緑地とか浜寺公園なんかはもうかなり

大きい、１００ヘクタール級の公園でございますので、そこらと別の話で、やっぱり身近に行ける公園をいかに、むちゃくちゃはつくれませんけども、いかに有効に配置、配置いうか建設してやっていくのが今後の大きな課題なのかなと。それも議員のそういう御指摘も踏まえて、いろいろ参考にして、今後の公園整備に当た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　　ありがとうございます。これ各区ごとの争いを巻き起こしたいの、今、巻き起こしたいわけではないので、どのバランスがどうということは今ここでは申し上げませんが、大きなもの含んだ場合と含まないもので少しバランス変わりますので、そこも含めて、今、たくさんつくっていくことはできないとおっしゃったんですけど、ふやしてくださいという議論を今ここでしたいわけじゃなくて、そのまずはかる物差しとして、そういうふうな物差しで考えていただきたいということを、特に予算総括ですので、そういう意味でお願いをして、私の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。