

令和3年3月8日 予算審査特別委員会第1分科会（建設所管事項）

◆西 委員 おはようございます。創志会の西でございます。通告に基づきまして、質問をさせていただきたいと思いますが、順番を少し入れ替えますので、御容赦ください。

まず最初に、上下水道事業の予算書についてお聞きをしたいと思います。

令和3年度予算案における水道事業会計収益的支出、第1款水道事業費用、第1項営業費用ほか及び下水道事業会計収益的支出、第1款下水道事業費用、第1項営業費用に関連してお聞きをしたいと思います。

昨年9月の決算審査特別委員会で木畑委員が予算書を見やすくしてほしいということで要望させていただきましたが、取り組んでいただいておりますけれども、内容を御説明ください。

◎谷口 事業サポート課長 これまでは地方公営企業法施行規則に基づき、法定項目等を記載してまいりましたが、予算審議における説明責任を向上させるため、法定項目等に加え、目ごとの業務内容、人件費、委託内容、事業費等の具体的な内訳と成果を示す業務指標を記載いたしました。以上です。

◆西 委員 半年で非常に迅速な対応をしていただいておりますけれども、この見直しを行った理由について御説明ください。

◎谷口 事業サポート課長 上下水道局では、平成28年に策定しました上下水道ビジョンを着実に実施するため、毎年PDCAサイクルによるマネジメントとして局内での内部評価と外部有識者による懇話会を実施し、事業の進捗状況の確認と次年度計画の見直しを行い、これらの評価結果を経営診断書として公表してきました。

しかし、昨今、社会情勢が大きく変化し、厳しい経営状況の中で将来にわたり経営の安定性を確保するためには、経営管理機能の強化が必要不可欠です。そこで従来からのPDCAマネジメントサイクルによる事業計画の進捗管理、業績評価に加え、投資対効果を明確化し管理する仕組みであるコストマネジメントを導入することとしました。

このコストマネジメントの一環として、予算書の記載内容を分かりやすく見直しいたしました。以上です。

◆西 委員 今後の取組をどのようにされようとしているか、お示しください。

◎香山 経営企画担当課長 現在決算結果の評価や予算要求の中で、上下水道ビジョンの施策体系に基づきまして投資対効果を検証し、事業所管課のコスト管理意識を醸成するための制度の確立に向けまして検討を進めております。

また、決算における説明責任の向上に関しましては、1年間の事業進捗と経営状況に対する評価を取りまとめた経営診断書に施策体系別の事業費を新たに掲載するほか、決算書を分かりやすく見直す予定としております。以上でございます。

◆西 委員 決算書、予算書の分かりやすさについてはずっと取り上げてきましたけれども、上下水道局のほうでも迅速に取り上げていただいた。これ不断の取組になると思いますので、ぜひこれまでの取組評価してますし、さらに進めていただきますようによろしくお願ひします。

次の項目に移ります。8款土木費、4項都市計画費、1目都市計画総務費に関連して、津久野駅の再開発及び都市機能についていろいろと取り組んでいただいていると思いますが、これまでの取組について御紹介ください。

◎加藤 都市整備推進課参事 市は平成30年7月に津久野駅周辺の課題解決をめざして設立されました津久野駅前プロジェクト協議会に対しまして、ワークショップや勉強会などへの参加、助言や専門家派遣を行うなど、地元主体のまちづくり活動を支援してきました。また、令和元年度の調査検討支援業務におきましては、駅周辺の現況調査や課題整理、地元意向の把握などを行い、今年1月には地元が主体となって検討していくためのたたき台として、課題を踏まえた方向性の案や絵姿などを地元関係者に提示いたしました。以上です。

◆西 委員 これを示していただいたことによって非常に地元での議論も活性化をしているという状況であります。次年度どのように予算をかけて取り組もうとしているか、お示しください。

◎加藤 都市整備推進課参事 令和3年度は地元主体による市街地再整備をめざし、合意形成、活動支援など、事業化に向けた検討を予定しています。

また、都市計画に当該地区を一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区、いわゆる都市再開発方針の2号地区として指定を進めます。

市としましても、地元組織主体での活発な議論、検討が進められるよう引き続き地元主体の活動を支援していきます。以上です。

◆西 委員 本当にいろいろと支援をしていただいて取組が進んでいく、非常にすばらしいことだと、これ新しい公民協働の姿かなと思ひながら見ているわけですが、これから再開発、市街地再整備を行っていくに当たって、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新、しっかりやっていく必要があると思ひますけれども、再開発による都市機能の充実ですね、津久野駅周辺、どのように魅力をつくっていくかについてお考えをお示しください。

い。

◎加藤 都市整備推進課参事 津久野駅をはじめとする駅前拠点につきましては、都市計画マスタープランにおいて、買物などの日常の利便に供する商業・サービスなどの機能の充実を図るという方針が示されています。

また、令和元年度調査業務の中で行った地元アンケートなどにおきましても、日常生活で利用する飲食、買物ができる店舗、憩いの場が求められているという結果が出ています。

これらを踏まえまして、これから本格的に地元主体でめざすべき駅周辺の姿や市街地整備の事業化を検討していく段階ですので、その中で必要な都市機能についても検討していくこととなります。以上です。

◆西 委員 取組、ぜひ公民協働の新しいモデルとして、いろいろ取り組んでいただきたいと思いますが、これだけ大きいプロジェクトになると、地元の両校区の意見ももちろんのことながら、広範囲の駅勢圏の市民の皆さんがいろんな利用の仕方をされるということに対して色々取組が重要になってくると思います。人が集まったり、そこでいろいろ活動したりということに対して、ぜひ民間投資と歩調を合わせながら様々な新しい公共の姿というのも含めてお示しをいただきたいなと思っています。

図書館や新しいモビリティのスタイルとか、議論にも出てますシェアサイクルポートなど、新しい要素を盛り込んだ都市機能の充実をお願いしたいと思います。

次の項目に移ります。

8款土木費、2項道路橋りょう費、4目交通安全対策費における府道大阪和泉南線の自転車通行環境整備事業費と堺東駅から大和川までの整備内容についてお示してください。

◎高田 自転車環境整備課長 令和3年度の府道大阪和泉南線における自転車通行環境事業費は5,300万円であり、北花田口交差点から大和川までの延長1.8キロ区間において整備を予定しています。

府道大阪和泉南線の自転車レーンの整備内容は、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための青色矢羽根型路面表示と自転車の左側通行を示す路面表示を車道の左側に設置し、整備を行っています。

現在一条通交差点から堺東駅前を通り、北花田口交差点までの延長0.95キロメートルの区間において自転車通行環境整備を実施しており、3月末に竣工予定であります。以上です。

◆西 委員 実はこの間にシマノさんが自転車博物館を新しいものを整備をされようとして、いろいろ様々な世界の、いろんな関係者からも注目を集めているというところですが、8款土木費、4項都市計画費、5目大和川線事業費における大和川沿川のにぎわい創出事業

も用意をされていると思いますが、概要をお示しください。

◎高田 自転車環境整備課長 にぎわい創出事業は、計画中の大和川沿川の自転車通行空間に隣接する阪堺線大和川停留所付近において、サイクルステーションや体験型の自転車教育機能を有した施設等を民間事業者と連携し整備を行い、自転車を活用した都市の活性化を図るものです。

令和3年度は、にぎわい創出施設の整備を行う事業者の募集及び体験型自転車教育施設等の詳細設計業務を予定しており、事業費は3,600万であります。以上です。

◆西 委員 つまり、堺東駅から自転車博物館があって、さらににぎわい拠点、つまりまさにここがこれから今年その名前を変えてサイクルシティということですが、まさにシンボリックな場所になっていくということになりますけれども、そこでお聞きをしたいのですが、この場所皆さんよく御存じの場所ですけど、堺東駅前の商店街の前ですね。この場所は自転車が歩道を走って行って非常にふくそうして危険な状況になって、シンボリックな場所になるはずがこんなに危険な場所がある。このことについて、自転車レーン、どのように整備されるのか、お示しください。

◎高田 自転車環境整備課長 堺東駅南口交差点から北側のバス停連続区間の自転車レーン整備については、交通管理者との協議の中で、本市からは道路の左端に青色矢羽根路面表示を設置する整備を提案しました。

しかしながら、交通管理者からは、バスが停車していると自転車はバスの右側を通行せざるを得ないなど、左側に青色矢羽根路面表示に沿って通行できない区間が発生することになり、自転車利用者がどこを通行すべきなのか混乱することになるとの意見をいただきました。

協議の結果、バス停連続区間については自転車の通行位置を示す青色矢羽根路面表示はせずに、バス停注意の路面表示と自転車利用者にバス停が連続することを注意喚起する看板を設置する整備を行うこととしました。以上です。

◆西 委員 この交通管理者の御説明は驚くべき話で、堺市のまさにシンボルとならなきゃいけない場所にこのような交通管理者の見解がされる、もう驚きなんですね。

国道246、これ世田谷ですが、堺東よりもはるかに実はバスの走行台数ありまして、1日約1,000本バスが通ってます。三軒茶屋交差点。つまりバスと自転車のふくそう、自動車のふくそう、いろいろなことがこの場所で起きている。そういう中でしっかりとレーンを引いている。

そういったにもかかわらず、交通管理者はそのようなことを言う。シンボリックロードで、さらにサイクルシティと言うならば、もうちょっとしっかりと考えてほしい、もう1回再協議

をしてほしいと思いますが、いかがですか。

◎高田 自転車環境整備課長 委員おっしゃるとおり、こちらとしても現在のこの整備で駅前のバス停連続区間については十分な安全が確保されたとは考えていないんです。現実警察協議との過程で担当のほうから、左の端に矢羽根型路面表示ができないということを知りまして、すぐに僕も危機感を覚えまして、大阪府警本部のほうに再協議を依頼をしまして、再度左の端に自転車の矢羽根を設置してほしいということを申入れを行ったんですが、交通管理者の同意を得ることができなかったんです。

今後は今の僕らが自転車通行環境の整備をお手本としている教科書である、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインというのが国土交通省と警察庁から出されているんですけども、そこの中にもこういったバス停の連続する区間についての整備方法とかがはっきりと書かれてないんですね。それで今堺市のほうは、自転車通行環境整備に関する全国的な会とか、例えば全国市区町村長の会とか、あと大阪府や大阪市さんとの連携会議とかをやっておりまして、そういった会議を通じて、国のほうに何とかガイドラインのほうにきちっとした整備方針を載せてくださいというようなことを要望してまいりたいと考えております。以上です。

◆西 委員 矢羽根の大きさにも、いろいろ大きくやりようも札幌市でもありますから、いろいろともう一度議論をちゃんとしていただきたいですが、局長、決意をお願いします。

○西田 副会長 建設局長、指名を受けてから発言してください。

◎中辻 建設局長 すみません。今課長のほうから御答弁申し上げたように、委員がお示しの三軒茶屋ですか、こういう交差点、当然堺東より圧倒的な交通量が非常に多く中で、やはりどうしても堅い言い方をしましたら、なかなか交通管理者さんというのは強い存在でありまして、対等協議とはいえ、なかなか道路管理者との中で多々協議で難航することが多い状況でございます。

ただ、そういうことを言っても、基本的に自転車は車道を走ると、車両だというのは大原則がありますから、基本は道路を走るとというのが原理原則ありますので、ここはこれから課長が申したとおり、それと我々はやっぱりサイクルシティ推進部、新しい名称に変えて心機一転、自転車のまち堺の日本一だというようなことを標榜するため、何とかこういう大きな課題を突破して、これから幸いなことに道路構造を歩道を例えば変えるとか、車道を抜本的に変えるというわけではないですから、今できなくても、例えば来年、再来年、後追いでできることがあります。そういうことを踏まえてしっかり対応していきたいと思っております。以上です。

◆西 委員 ありがとうございました。終わります。