

令和 7 年度予算審査特別委員会第 1 分科会（建設所管事項）－03 月 04 日

◆西哲史 委員 お疲れさまです。創志会の西でございます。

第 1 分科会、建設委員会の所管事項について、通告に基づいて質問させていただきたいと思います。まず冒頭、西川議員からも自転車取組について質疑がありましたけれども、ぜひ自転車の話からさせていただきたいと思いますが、8 款土木費、2 項道路橋梁費、第 4 目交通安全対策費に関連してお聞きをしたいと思いますが、本市は、サイクルティ堺ということで、非常に珍しい横文字の片仮名の部署名を掲げて、いろいろと取組を進めておられますけれども、自転車通行環境整備事業、令和 7 年度の予算額、どのようになっているか、お示しください。

◎高科 自転車環境整備課長 自転車通行環境整備事業の令和 7 年度の予算額は、工事請負費 4,630 万円、その他、需用費など 107 万 1,000 円の計 4,737 万 1,000 円を計上しており、府道大阪和泉泉南線や府道堺泉北環状線において、車道内に自転車の通行位置を示す矢羽根型路面標示などを設置し、安全・快適な自転車通行環境を整備するなどの内容です。以上です

◆西哲史 委員 それでは、令和 6 年度自転車通行環境整備事業、どのように取り組まれたか、お示しください。

◎高科 自転車環境整備課長 自転車通行環境整備事業については、平成 29 年に定められた自転車活用推進法や、これに基づき本市で策定した堺市自転車活用推進計画により、自転車及び歩行者の安全性、快適性を高めるために、自転車通行環境の整備を進めてまいりました。令和 6 年度は、大和川リバーサイドサイクルラインから大阪ベイサイドサイクルラインへ接続する府道堺大和高田線の延長約 0.3 キロメートルや大阪・関西万博へのシャトルバス発着駅となる堺駅へアクセスする市道戎島出島線の延長約 0.4 キロメートルなど、本市域内における重要区間の延長約 1.6 キロメートルにおいて、矢羽根型路面標示などを設置する混在型の通行空間整備を行いました。以上です。

◆西哲史 委員 先ほど西川議員からも御紹介がありましたけども、やっぱり堺には自転車の産業も、いろんな歴史的経緯も含めてあって、いろんな取組が平成 20 年代の前半からいろいろと堺の取組、非常に頑張って取組を進めてきたというのは、ここにいらっしゃる皆さんにとっては論をまたないことだと思いますし、積極的に取組を進めてきたことは、さっき西川議員からも御紹介がありましたけれども、視察も含めて、全国から注目が集まっているところであります。

こういった取組はいろいろと進んでいるんですけど、今ちょっとえつと思うんですが、

重要区間の延長約1.6キロなんですよね。非常にだんだんペースダウンしているなと。サイクルシティ堺と掲げて、見出しが変わって、非常に取組がさらにさらに進むのかなと思いきや、1.6キロですか、というふうに思うわけでありますが、これ予算額、非常に少ないんですね。堺市内の自転車通行環境の整備については、平成27年度から令和4年度まで、堺市自転車ネットワーク整備アクションプラン50キロ、さっき1.6キロという単位がありましたけど、50キロを策定して、計画的に進めてきて、令和4年度までこの計画を進めてきたと思いますが、その成果、今後の整備計画、どのようにになっているか、お示しください。

◎高科 自転車環境整備課長 本市の自転車通行環境の整備については、堺市自転車活用推進計画に、自転車ネットワークとして位置づけた約250キロメートルのうち、平成27年度から令和4年度までに優先的に整備する路線を堺市自転車ネットワーク整備アクションプラン50キロメートルと位置づけ、整備しました。

平成27年度から令和4年度までの8年間の自転車通行環境の整備については、目標となる整備延長50キロメートルに対して、整備実績は延長約44キロメートルであり、整備率は約88%でございました。計画期間完了後の令和5年度からは、大和川リバーサイドサイクルラインを中心とした重要路線を優先的に整備しています。

今後は、堺市自転車活用推進計画や自転車通行環境の安全性向上、自転車の利用促進、利用ニーズ等を踏まえ、優先的に整備する路線を選定して、自転車通行環境の整備に取り組んでまいります。以上です

◆西哲史 委員 最初に250キロの全体計画をつくりました。その後、平成27年から令和4年の8年間で50キロを整備しました。去年は1.6キロですということなんですね。現場の皆さんには、どんどんどんどん調整が大変なところになっていて、非常に様々な関係のステークホルダーとの調整も非常に御尽力していただいているというふうに聞いていますし、だんだんペースダウンしてくることも、それは大変なことあると思います。ただ、ちょっと距離が短くなっているなというところも感じるところであります。ところで、大和川リバーサイドサイクルラインは、今年度末に完成予定ということですが、その整備概要と整備効果をお示しください。

◎高科 自転車環境整備課長 大和川リバーサイドサイクルラインの整備概要については、東は樋原市から、西は大阪市咲洲までの総延長約25キロメートルのうち、本市域部分の延長約8キロメートルについて、安全・快適な自転車の通行空間を整備するものです。本サイクルラインは、石川リバーサイドサイクルラインや大阪ベイサイドサイクルラインとも接続し、3つのサイクルラインの総延長は約70キロメートルで、大阪府内だけでなく、奈良県や和歌山県にも通じる広域的なサイクルラインを形成します。サイクルシ

ティ堺の象徴となる本サイクルラインの完成により、安全・快適な自転車による広域的な移動が促進され、健康増進や市内周遊促進、観光誘客などの相乗効果が期待できます。以上です。

◆西哲史 委員 リバーサイドサイクルラインの整備が非常に進んでいると。広域的な移動に関しても、ぜひ進めていただきたいなど、ずっと思っていましたし、非常にこれが進んでくるということは、利用促進がされると思いますが、併せて、市内交通、広域的な部分もありますが、やはり市内いろんなステークホルダーがある中で、非常にしんどいと思います。大変だと思います。でも、そんな中で、現場の皆さん、非常に調整を頑張っていただいているということは積極的に評価をしたいと思いますが、まだまだ進めていただきたい部分もあります。特に、過去にも委員会でも取り上げられてますけれども、不連続区間というのがあります。矢羽根型の路面標示がなく、通行空間として不連続になっているという場所について質疑があった部分もあると思います。例えば、堺の郵便局の前、市役所の西側ですね。郵便局の前、市役所の前から堺駅方向に向かって走っていくところ、あそこの阪神高速下をどう越えるのかという議論はあります。あれは明らかに歩道を走れということに、道路構造上、促されるような状況になっています。エレベーターで自転車を上げる。そして、上を走ってもらう。そして、エレベーターで下がるようなふうに見えかねない仕組みもあります。もちろんスロープもありますけれども、構造的にそれに近い構造になっています。交通量多いだろうと思われるかもしれません、議会でも例に出したことがあります、東京の環状道路、もっと通行量多いところでも、しっかりと車道上に矢羽根が引いてあるというところもあります。そういった意味では、通行量、あの通行量が非常に多いということは、全国的な事例から言うと、矢羽根を引かない理由にはならないというふうに思うわけですが、例えば、不連続区間にもっともっと矢羽根型路面標示を設置することが、やはり自転車が、後ほど議論しますけれども、しっかりと車道走行して、交通ルール、遵守をしていただく、そのことで交通事故が減っていくということにもつながってくるんじゃないかなというふうに思います、当局の認識をお示しください。

◎高科 自転車環境整備課長 自転車通行環境の整備済み区間について、交差点部や橋梁部などで一部未整備となり、矢羽根型路面標示の連続性が確保できていない箇所があることは、今後の課題であると認識しています。今後も引き続き、堺市自転車活用推進計画に基づき、優先的に整備する重要路線を選定し、自転車通行環境における矢羽根型路面標示の連続性を確保し、整備効果を発揮できるよう、警察などの関係機関と協議を進めてまいります。以上です。

◆西哲史 委員 ゼひ不連続区間の解消について、ゼひ積極的に御尽力いただきたいな

というふうに思います。ぜひとも関係機関との皆さんとの協議について、積極的に取り組んでいただきたいと思います。まず、サイクルシティ堺として、市長の記者会見で何回も言うんですね。でも、距離がどんどん落ちてくる。整備が少なくなっているというのは、非常に引っかかります。もちろん現場現場でいろいろ先ほど申し上げたように、努力がされている部分もありますし、大変なところもありますから、徐々に速度が落ちてくると思いますけれども、しかしながら、計画的にしっかりと進めていただきたい。最初にかなり長い距離250キロですね、掲げているわけありますから、このことをしっかりと頭に置きながら、整備に必要となる予算の確保に努められたいというふうに思いますので、よろしくお願いします。自転車の利用促進に向けて、本市の特徴である自転車と観光をつなげ、環濠エリアなど、本市の貴重な文化観光地を自転車で巡るためにも、そして市内で様々な交通を、自転車ではしっかりと選択肢の1つとして選ばれていくためにも、シェアサイクルの活用が必須というふうに考えますが、現在のシェアサイクル、非常に当局の皆さん努力をしていただいて、ポート数が非常に増えてきているというふうに見えてますけれども、どのような状況になっているか、お示しください。

◎増田　自転車企画推進課長　本市におけるシェアサイクルポートの設置状況については、本年1月末時点で217か所に設置しており、令和5年1月末時点の110か所と比較して、この2年間で約2倍に増加しています。シェアサイクルの利用状況については、昨年2月から本年1月末までの直近1年間の利用回数は19万3,415回であり、令和4年2月から令和5年1月末までの1年間の利用回数6万4,628回と比較して、この2年間で約3倍に増加しております。

今年度は、大和川リバーサイドサイクルラインの完成や、大阪・関西万博開催も見据えて、環濠エリアにおけるシェアサイクルポートの拡大に重点的に取り組んでいます。環濠エリアにおけるシェアサイクルポートの設置状況については、本年3月末には20か所に設置し、昨年8月末時点の11か所から、この半年間で約2倍に増加させる予定です。以上です。

◆西哲史　委員　ポートの数も大きく増えていて、ポートの提案は、我が会派からも、この場所でいいんじゃないか、あの場所でいいんじゃないかという提案もさせていただきました。それぞれ困難なところいっぱいあった中で、非常に調整をしていただいて、これだけ増えたと。しかも、精査をしていただいて、利用状況が増えるようにということで頑張っていただいたということ、本当に評価をしたいというふうに思っているところですが、特に、実はポートの数が増えることというのは、大事ではなくて、と言うと、誤解を生みやすいと思いますが、大事ではなくて、ポート増えたことによって、利用状況が圧倒的に増えたと。このトリップは何かから置き換わったり、もしくは生み出されているわけですから、非常にこのことがすばらしいなというふうに思うわけであります。積極的にい

ろんな調整の結果、これだけ増えたということについて、前向きに評価をしたいなというふうに思います。ところで、自転車が安全に移動していくためには、自転車の交通ルールを守ることが重要だと思います。これは自転車の皆さんにとってだけじゃなくて、交通事故は、自転車と車、自転車と歩行者というのは大きな割合を占めているわけでありますから、交通ルールをしっかりと守って、交通事故をしっかり減らしていくことが大事なんだと思います。例えば、自転車がスピードを出して歩道を通行しているという事例は、堺市の中でもいっぱいあります。ルール上は、歩道走行というのは徐行なんですね。徐行規定がかかっていますから、警察庁の答弁によると、約5キロぐらいということで規定がかかっています。5キロの徐行が守られている場合は、もちろん一般の成人というわけじゃなくて、高齢者の皆さんやお子さんということが歩道を走っていいということになっていますけれども、徐行が守られていれば、交通事故というのはかなり少なくなるはずなんですが、かなり高速で歩道を走行している事例がまだまだたくさん見られるということになりますが、これはなぜかと言えば、法律を守ることが大事なんじゃなくて、交通事故を減らすためにこのことが大事なんだということで、改めて認識を広げていただきたいなどいうふうに思うわけであります。自転車の歩道通行について、本市はどのように認識されているか、お示しください。

◎増田　自転車企画推進課長　　自転車で歩道を通行する際の交通ルールについては、道路交通法により、13歳未満または70歳以上の方、障害のある方が通行する場合や、自転車通行可の標識がある場合などは、徐行による歩道通行が認められており、歩行者の通行を妨げるような場合は、一時停止することが定められています。特に、歩行者との距離が十分に取れない狭隘な歩道や視認性が確保できない歩道については、交通ルールである徐行を守らずに歩道を通行した場合、高齢者や子どもを含む歩行者が危険を感じたり、歩行者の通行の妨げや接触事故の原因になると認識しております。以上です。

◆西哲史　委員　　自転車の車道通行時には、車道の左側を通行することが基本なんですね。このことが守られないといと、自転車同士、さらには自転車と車、自転車と歩行者の衝突事故が増加をするというふうに考えます。自転車での車道の左側通行について、本市はどのように認識されているか、お示しください。

◎増田　自転車企画推進課長　　自転車で車道を通行する際の交通ルールについては、道路交通法により、原則車道の左端に寄って通行することが定められています。交通ルールを守らず車道を逆走した場合は、対向から進行してくる車と自転車とが衝突する可能性が高くなるだけでなく、衝突時の衝撃も高くなる場合があり、大変危険な行為であると認識しております。以上です。

◆西哲史 委員 今お示しをいただいたとおり、自転車利用者が交通ルールを守らない場合、事故に遭う可能性が増加するということあります。

議事録で残るものに、なかなか説明しにくい部分もあるんですが、やはり交差点で横から入ってくる車は、右側の車を見るんですね。皆さん、イメージしていただきたいんですけど、右側から来る車なり自転車に意識が行きがちですね。皆さん、運転されるときイメージしていただきたいんですけど。そうすると、自転車は右側進行なり歩道を走ってくると、左から走ってくるわけですから、非常に意識的に左側が見にくくなるというのは、運転される皆さんにとっては、当然御理解いただけるというところだと思います。

こういった点からも、自転車の歩道通行ないし右側の車道通行は論外ですが、そういう点から自転車に対して交通事故が起きやすいということだと思います。

自転車事故を減らしていくためには、歩道通行や車道通行時の逆走をなくすことが重要というふうに考えますが、本市はどのように認識されているか、お示しください。

◎増田 自転車企画推進課長 自転車の交通ルールの啓発については、警察と連携した交通安全イベントや運転者講習会、SNSや市ホームページへの掲載などにより実施しております。交通ルールの啓発に際しては、単に交通ルールを知ってもらうだけでなく、交通ルールを守ることにより、歩行者や自転車利用者などの安全が確保され、交通事故の防止につながることを理解していただくことが重要であると認識しております。以上です。

◆西哲史 委員 ぜひ認識を広げていただくように、当局の積極的な取組をお願いしたいなというふうに思います。次に、長年の課題である堺東駅周辺における駐輪場環境についてお聞きをしたいと思いますが、以前、我が会派から、堺東駅南側の駅勢圏からの自転車アクセスについて、駐輪機能が不十分であるというふうに指摘をさせていただきましたが、その後の対応状況をお示しください。

◎林 自転車対策事務所長 堀東駅南方面からの自転車利用者向けの駐輪場は、堺東踏切沿いに設置している市営堺東駅前東第二駐輪場がございます。利用状況といたしましては、常に満車状態であり、増設前には利用待機者が約80人発生していたことから、昨年10月に近接であるジョルノ横の鉄道敷を活用し、56台分の駐輪場を増設いたしました。本年3月末には、ジョルノ前のデッキ下を活用し、16台分の駐輪場の増設が完成する予定でございます。以上でございます。

◆西哲史 委員 何回か分科会や委員会等で取り上げさせていただいているが、旧建設省都市局監修により刊行された、平成9年につくられたんですけど、自転車駐車場整備マニュアルにおいては、日常的な通勤・通学利用の利便性の観点から、駐輪場は駅から2

00メートル以内に設置することが望ましいというふうにされています。これは全国でもまだまだ使われているマニュアルだというふうに聞いていますが、やっぱり200メートルを超えると、急激に利用率が激減をするという事例が各地の調査結果の中で上がっていますけれども、今回、堺東駅周辺で増設をした2か所の駐輪場は、200メートル圏内であるかどうか、お示しください。

◎林 自転車対策事務所長 ジョルノ横の鉄道敷やジョルノ前のデッキ下を活用する駐輪場につきましては、駅から200メートル圏内に当たります。以上でございます。

◆西哲史 委員 200メートル圏内というのは非常に重要になってくると思いますが、今後の堺東駅周辺の駐輪場の課題に対する対応方針、どのようななっているか、お示しください。

◎林 自転車対策事務所長 今後の対応につきましては、商店街関係者や庁内関係部局と連携し、自転車の利用目的別の駐輪場の駅勢圏の整理や駐輪ニーズの把握、放置自転車等の状況を把握し、堺東駅周辺の適切な駐輪環境に取り組んでまいります。また、堺都心未来創造ビジョンを踏まえ、駐輪環境の改善や自転車の利便性の向上などについて整合を図り、一体的に取り組んでまいります。以上でございます。

◆西哲史 委員 自転車の駐輪場を造っていくに当たっては、200メートルというのは非常に重要な基準になると思うんですね。200メートルから過ぎると一気に利用率が下がるということが各地で報告がされていますけれども、そうなると、遠くに造っても、造るだけ逆にお金がもったいないということにもなってくるというふうに思いますが、今後、堺東駅も含めて、駅周辺で整備する駐輪場というのは、やっぱり全て200メートル以内に造っていかなくちゃいけないんではないかと思いますが、考え方をお示しください。

◎林 自転車対策事務所長 駐輪場の整備に際しては、日常の通勤・通学利用者の利便性を考慮すると、駅から200メートルに整備することが望ましいと考えております。

今後、自転車の利用目的別の駐輪場の駅勢圏の整理や駐輪ニーズの把握、放置自転車の状況等を把握し、適切な駐輪環境の確保に取り組んでまいります。以上でございます。

◆西哲史 委員 市内でいろいろと駐輪場の議論出ていると思いますけれども、ぜひ、日常的な通勤・通学利用者の特性を考慮し、利便性確保の観点から、駅から200メートル以内に設置をするように努めていただきたいというふうに思います。そのことが、公共交通をしっかりと担保していくということにもつながってくるというふうに思いますので、

よろしくお願ひします。最後に、大和川リバーサイドサイクルラインは、今年度末に完成予定ということですが、併せて、その隣接地に、にぎわい拠点の整備を進めています。今後の取組などについてお示しください。

◎高科 自転車環境整備課長 サイクルシティ堺の象徴となる大和川リバーサイドサイクルラインが今年度末に完成することを踏まえ、3月29日に本サイクルラインの完成記念式典及び完成記念イベントを実施し、今後の利用促進及び大阪・関西万博の機運醸成も図ってまいります。また、自転車にぎわい拠点は、令和9年春に供用開始を予定しており、本市の観光、健康、スポーツなどの施策と連携した事業展開や、公共交通機関などとの連携による周遊促進などに取り組むことで、市民が自転車に愛着を持ち、本市を訪れる人にも自転車を活用した都市魅力を感じられるサイクルシティ堺を推進してまいります。

以上です。

◆西哲史 委員 今月末に完成記念イベントがあるということで、私も楽しみにしていますが、サイクルシティ堺の象徴となる取組、さらにこの取組が始まりますけれども、充実をしていただくように取り組んでいただきたいなというふうに思いますし、市役所からそこまでのアクセス、途中に自転車博物館もありますが、ここはぜひ重点的にいろんな取組を進めていただきたいなというふうに思いますので、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目都市計画総務費のバス運行事業の概要についてお示しください。

◎中辻 公共交通担当課長 バス運行事業に関わる令和7年度当初予算額としまして、2億4,231万6,000円を計上してございます。その内訳は、美原区域と市内鉄道駅とのアクセス確保を目的に、路線バスの運行を行う美原区域路線バス運行事業として1億3,966万8,000円、また、路線の維持が困難なバス路線のうち、日常生活に必要不可欠な路線に対する補助を行う路線バス網再編等対策補助事業として2,486万8,000円、鉄道駅から堺市立総合医療センターへの移動手段確保のために路線バスの運行を行う堺市立総合医療センター線運行事業として1,027万2,000円、最後に、乗合タクシーの運行及び予約システム開発として6,750万8,000円でございます。以上でございます。

◆西哲史 委員 主にバス路線の維持にかかる予算であるというふうに理解をしますが、全国的にバスの運転手不足が問題となっていて、バス路線の廃止、減便が発生をしています。市長の記者会見の中でも、SMIの趣旨にも、バスの運転手さん不足というのが上げられています。はるか先の、まだこれからやっていて、大分先のことをおっしゃられていますけど、そんなに余裕があるのかなというふうに思うわけありますが、本市の状

況はどのようになっているか、お示しください。

◎中辻 公共交通担当課長 バスの運転手不足は全国的な問題となってございまして、一昨年には富田林などで運行する金剛バスが運転手不足により廃業したほか、梅田駅などの乗降が多い駅に発着する路線も、運転手不足により廃止となってございます。本市におきましても、運転手不足によるバスの減便が発生しており、具体的には、昨年10月に南海バスが実施したダイヤ改正では、バス路線の日中の運行本数の見直し、朝・夜時間帯の減便、最終便の繰上げに係る改正がなされてございます。以上でございます。

◆西哲史 委員 運転手不足というのは、もう既に堺市でもいろんな課題を発生させているということで、はるか先じゃなくて、もっと直近でいろんな取組しなくちゃいけないなというふうに思うわけであります。ほかの自治体では、運転手不足の募集、募集、募集だけじゃなくて、連節バスの導入とか、再配置を行って、路線の維持を図っているという取組もあると思いますが、改めて横浜市の取組をお示しください。

◎中辻 公共交通担当課長 横浜市の取組でございますが、バス利用者の減少やバス運転手不足などにより、バスネットワーク維持が困難な状況になっており、市とバス事業者が連携し、便数が多い路線における連節バスの導入や、連節バスの導入により生じる運転手を他路線に再配分し、ネットワークの維持をめざす取組が行われてございます。

具体的には、駅から大学キャンパスを結ぶ路線や、駅から大規模集合住宅を結ぶ需要の多い路線におきまして、連節バスを導入することにより生じる運転手を連節バスからの乗り継ぎにより、おのとの目的地につなぐ路線に充てる取組を行ってございます。以上でございます。

◆西哲史 委員 この取組だけじゃなくて、バスネットワークの維持に向けて、運転手の再配置などの取組が、自治体も大いにコミットして行われている事例がたくさんあります。しかしながら、本市はそういう大変な状況が、先ほどお示しいただいた状況にもあるにもかかわらず、まだまだ、いまだ議論をされていないように見えます。募集という議論をされていますが、どうやって再配置とか効率化とかということができるか、これ市民理解もありますね。さらに、国の補助金をどう自治体が中継をして、支援できるかということもあります。こういった議論をすぐ進めていく、早くやるべきじゃないかというふうに思いますが、当局の御見解はいかがでしょうか。

◎中辻 公共交通担当課長 バス路線につきましては、基本的には、バス事業者がバス路線の利用状況や利用者の移動利便などを総合的に勘案し、ネットワークを構築してございます。そのような中、他都市では、バスネットワークの維持に向けて、市、バス事

業者が連携し、大量輸送による便数が多い路線に対して、走行率が高い車両の導入により、運転手、車両を生み出すケースやバス路線を再編するケースが見られます。

本市におきましても、バスの運転手不足により、減便等が発生している状況を鑑みますと、市、バス事業者の双方がバスネットワークの維持に向けた議論を進める必要があるというふうに考えてございます。以上でございます。

◆西哲史 委員 運転手不足は待ったなしの状況であり、再配置の検討に、ぜひ積極的に取り組んでいただきたいというふうに思います。ただし、取組を進めるに当たっては、例えば、市民の皆さんとの理解や走行空間の整備などの課題は発生するというふうに考えます。事業者だけでなく、市の協力もしっかり必要ではないかというふうに思いますか、いかがでしょうか。

◎中辻 公共交通担当課長 横浜市におきましては、連節バスの導入や路線の再編に当たりまして、バスの運行計画などの運行に関わる部分は事業者が担当し、道路の走行環境の整備に関わる部分は横浜市が担保するなどし、利用者と市が役割分担し、取組も進めたというふうに聞いております。本市域におきましても、バスのネットワークの維持に向けた取組を進める際に、南海バス、関係局などと連携を図ってまいります。以上でございます。

◆西哲史 委員 時間が限られてますので、細かい議論は避けますけれども、今の事例だけじゃないですよね。先ほど申し上げたように、環境省の補助金を中継したのは横浜市ですね。そういう自治体が積極的にコミットするというのは、いろんなやり方があると思います。ぜひ、これ待ったなしで、そんなに余裕がある議論ではないと思いますので、市民の皆さんとの移動のしっかりと手段を守っていくためです。ぜひ、積極的な関わりをよろしくお願いします。

次の項目に移ります。令和7年度の道路維持管理に関する予算のうち、8款土木費、第2項道路橋梁費、第2目道路橋梁維持費のうち、交通安全施設の補修に関する予算額及び事業内容をお示しください。

◎松本 土木監理課長 令和7年度の道路橋梁維持費のうち、交通安全施設の補修に関する予算として1億6,900万円を計上しております。主な事業内容といたしましては、薄くなった路面標示、破損した防護柵やカーブミラーなどの補修・更新を行うものです。以上です。

◆西哲史 委員 多くの議員の皆さんと、薄くなった路面標示という、市民の皆さんからの声たくさんいただいています。これ大丈夫か、横断歩道消えているけども、この規制

線消えているけども、この白線消えているけどもという声をいただいている。

薄くなった路面標示を補修するということであります、路面標示には、道路管理者が管理するものと交通管理者が管理するものがあります。それなどのようなものか、お示しください。

◎松本 土木監理課長 道路管理者である本市が設置・管理する路面標示には、車道の境界を示す区画線や、停止や十字の交差点マーク、通学路、速度落とせといった道路利用者に注意を促すものがあります。

交通管理者である大阪府警察が設置管理する路面標示には、横断歩道や停止線、矢印、止まれといった道路利用者に規制や指示を行うものがあります。以上です。

◆西哲史 委員 横断歩道の停止線が薄くなっていて、安全確保ができているとは言い難い状況があります。府警の皆さんのが担当されているということですが、予算がない等の理由で、対応が遅れることがあるというふうに聞いています。

当然、府警なんですけど、堺市民の皆さんとの交通安全にも大きく関わるわけであります、このような課題に対して、本市がどのように取り組んでいるか、お示しください。

◎松本 土木監理課長 まず、大阪府警察においては、大阪府内全域の路面標示の補修に関わる予算は、近年増加傾向にあり、路面標示の点検を行い、順次補修を進めていると聞いています。

本市の取組としましては、令和5年度より、本市が実施する舗装補修工事や、ガス管などの専用事業者が実施する舗装復旧工事といった、本市が把握している情報と大阪府警察が実施する路面標示の補修工事などの情報について、本市と大阪府警察で共有しております。お互いに情報を共有することで、工事箇所が重複することを避け、少しでも多くの路面標示を補修できるよう、大阪府警察と連携して取り組んでおります。以上です。

◆西哲史 委員 長年、この委員会でいろんな議員さんが取り上げて、情報共有という取組が進んでいるということは理解をしますけども。自動運転というのが進み始めてまして、カメラでスキャンしながら、道路上の表示を読んでいくというふうに聞いていますけど、こうなると余計白線というのは非常に気になるわけでありますが、さらにこれ重要になってくるんじゃないかなと思いますけど、その辺りも踏まえ、本市として危機感を感じているかどうか、お示しください。

◎松本 土木監理課長 委員お示しのとおり、自動運転が普及すると車両通行の誘導機能といった面で、路面標示の重要性はより高まる可能性があり、今後の自動運転の技術開発の動向や社会情勢の変化を注視する必要があると認識しております。

道路管理者として、道路の交通安全を確保することは重要であると考えており、薄くなつた横断歩道や停止線は、道路の交通安全上、危険であることから、補修などの対応が遅れることには危機感を感じております。引き続き大阪府警察と連携し、道路交通の安全確保に取り組みます。以上です

◆西哲史 委員 ぜひ積極的な取組をお願いします。

最後の項目です。下水道事業会計、1款下水道事業費用、1項営業費用、3目処理場費の予算についてお示しください。また、水再生センターを建設する場合の水処理方式は、全国一律に決まっているか、お示しください。

◎木村 事業マネジメント担当課長 令和7年度の処理場費の予算額は40億448万7,000円でございます。水処理方式は、流入水量、用地面積、計画放流水質など、諸条件を踏まえ選定しております。そのため、水処理方式は全国一律に決まるものではなく、各自治体によって様々な水処理方式を採用しております。以上でございます。

◆西哲史 委員 全国で様々な処理方式がある中で、堺市に合った処理方式、堺市がベストと思う処理方式を採用しているというふうに思いますが、そのシステムを支えるサプライチェーンを守るために、ビジネス展開していくということは、企業会計ということも考えると、重要ではないかというふうに思いますけど、いかがでしょうか。

◎木村 事業マネジメント担当課長 本市が導入した下水処理システムに関して、議員ご指摘のシステムの構築に関連する企業群、サプライチェーンを守ることは、本市上下水道事業における役割であるとは認識しておりません。当該システムに関連する製品の生産や販売、流通、サービス提供など、一連のビジネス展開につきましては、構成する民間事業者が主体となって行うものであると考えております。以上です。

◆西哲史 委員 このお答えが意外なんですね。発注者側として、最適なシステムを守っていくためのサプライチェーンを維持しようというのは、企業会計、企業をやっている皆さんにとっては、非常に重要な取組になってくるはずなんですが、企業会計たる堺市の上下水道局は、そんなに重要と思っていないんじゃないかなと、今のお話を聞きながら思うわけでありますけど。マーケットが縮小しています。人口減少、もしくは長寿命化、マーケットが縮小していく中で、サプライチェーンが維持できなくなると、製品価格の上昇や入手が困難になると思います。システムを維持するためにはどのように考えているか、お示しください。

◎木村 事業マネジメント担当課長 導入したシステムの年数経過に伴って、新たなシ

システム構築が必要になった際には、その後の技術革新をはじめ、関連する基準や制度の見直し、社会的動向などを総合的に勘案し、より効果的で、低いコストで性能を発揮できる最適なシステムを導入することが望ましいと考えております。以上です。

◆西哲史 委員 ありがとうございました。もう時間が終わりになりましたので、これで終わりますが、システムを維持していく、先ほど申し上げたように、長寿命化で受注側からしたら、売上げが減ってくる、年スパンで見たらですね。

もしくは人口減少でマーケットが減ってくるということの中で、堺市がベストと考える、もしくはいろんな条件がベターと考えている仕組みを守っていくために、サプライチェーンをどうやって維持していくかという議論をぜひやっていただきたいなというふうに申し上げて、時間がなくなりましたので質問を終わります。ありがとうございました。