
◆8番（西哲史君）（登壇）辻宏雄議長のお許しをいただきましたので、民主党・市民連合を代表し、大綱質疑をさせていただきます。

質問に先立ちまして、日ごろから堺市民83万のために精いっぱい働いていただいております市長を初め幹部職員の皆さん、さらには第一線で市政を担っていただいている職員の皆さんに対し感謝の意と敬意を表します。私は10年先、20年先から振り返って、今何をなすべきかを考え、政治に取り組むべきだと訴えをして議会へ送っていただきました。10年先、20年先、将来に希望を持てるような社会づくりをめざし、あるべき未来の名において大綱質疑を行ってまいります。通告に従い質問を進めてまいります。今から10年先、20年先から振り返って今何をなすべきかを考えていくことの最たるものが環境問題への取り組みであると考え、まずはその観点から今年度前半、市長が非常に積極的に取り組んでおられた環境モデル都市への応募、低炭素型都市の実現に関連しての質問から行ってまいります。

まず、我が民主党・市民連合として3月の大綱質疑及び予算審査特別委員会にて要望いたしました環境モデル都市へ、市長を初め各部局のご尽力により応募がなされたことを積極的に評価をしたいと思えます。候補にとどまってしまうことは残念ではありますが、改めてモデル都市になるべく提案の改善の努力をしていただきたいと思います。ただ、我が会派としましては、さきの議会の大綱質疑で水谷議員が申しあげましたように、モデル都市の可否にかかわらず、積極的に温暖化対策を初めとした環境問題への取り組みを進めていくべきだと考えていますので、定例記者会見において市長が、自治体として地球温暖化問題に取り組む、低炭素型都市、クールシティ・堺の実現をめざし、関係者の皆様とともに推進してまいりますと発表されたことは、とてもすばらしいことだと考えますし、この市長方針に基づいて、庁内すべての部局が低炭素化へ向けて積極的な取り組みをされることを強く求めるものです。そこで市長にお尋ねをいたします。低炭素型都市をめざした今後の取り組みについて市長のお考えをお示しいただきたいと思えます。

ところで、温暖化対策は大きな単位、長い年月単位での目標や計画だけでは対策が進みにくいものと考えます。できる限り、小さな単位でプラン、ドゥー、チェック、アクションのPDCAサイクルを回してチェックし、修正をしていく必要性があります。そこで、お尋ねをいたします。環境モデル都市への応募資料の中で、2030年と2050年の目標が設定をされていますが、もっと短期間で目標を設定し、PDCAサイクルを回していくことが重要だと考えますが、どのようにお考えでしょうか。また、温暖化対策推進法改正に伴い、自治体の役割の強化が言われています。自治体行政内においても二酸化炭素の排出量の目標をさかいしCO2スリム作戦にあるような部門別の削減目標を設定す

るのみならず、施設ごとに目標を設定し、P D C Aサイクルを回しやすくするべきだと思いますが、ご見解をお示し願います。

また、今回の改正温暖化対策法は見える化が特徴だと言えます。そういった意味では堺市全体の事務事業についても自主的な取り組みを進めるために各事務事業での排出量が簡単に把握できるような新しいシステムづくり、つまりは見える化をつくっていく必要があると考えますが、いかがお考えかお示し願います。また、地球温暖化防止なり、低炭素型都市の実現のために、環境モデル都市として全庁的な、全庁並びに市民全体とともに温暖化防止に取り組む組織づくりが必要だと考えますが、いかがお考えでしょうか。

次に、市長が言われる低炭素型都市をめざすということを受けて、環境局以外の庁内各部門がどのように取り組んでいかれるおつもりかについてお聞きをしたいと思います。環境モデル都市の応募内容の主たるものとしてL R Tの推進が掲げられています。L R Tは単なる鉄道の線を引くということのみならず、低炭素型都市の象徴的なまちづくり、中心市街地づくりの一環、一部として設定されていると理解をしておりますし、設定されるべきだと考えています。そういった意味では、低炭素型都市の象徴的なまちづくりとしての中心市街地の再生にL R Tはどのように位置づけられていると当局はお考えかお示し願います。

また、市内における二酸化炭素排出量の多くが、建築物から排出されているのも事実だと思います。そういった意味では、環境モデル都市の実現や低炭素型都市をめざす本市としては、省エネルギー型の建築物をふやしていくために、公共建築物であれば市独自の省エネルギー基準、そして民間の建築物であれば省エネルギー化、低炭素化に向けて経済的インセンティブの導入や規制的手法も検討されるべきと考えますが、市当局としてのご見解をお示しください。

次に、現在策定中の環境基本計画についてお尋ねいたします。平成11年3月に本市において策定されました環境基本計画について環境問題の拡大や状況の変化に対応し、環境の保全と創造に関する施策を総合的、計画的に推進するため、現行計画の見直しを進めていると聞いています。時間的変遷の中で、環境基本計画の対象とする環境の範囲が公害防止を含む生活環境、自然環境、都市環境という枠組みから地球環境にまで広がったことを受けて、新たな基本計画では環境負荷の低減、持続的発展が可能な社会、良好な環境の将来世代への継承、環境資源の有限性への配慮、各主体の積極的参加と役割分担などのキーワードをもとに地域特性などを踏まえ、自治体環境政策の方向性を示していくことが求められると思います。

ここで気になるのが、新しい環境基本計画を通してうたわれる理念は何かであります。環境問題は発生より前に防ぐとともに、発生時にはどれだけ影響を防ぐかが非常に重要なのは言うまでもありません。そういった意味では、リスクの発生確実性をどれだけ重視するかによって政策や施策の内容が大きく変わっていくことが考えられます。日本の国内法においては、リスクの発生確実性に関して未然防止の概念の適用がほとんどと言っても過

言ではありません。多くの識者によって未然防止は化学物質や開発行為と影響の関係が科学的に証明されており、リスク評価の結果、被害を避けるために未然に規制を行うということであり、予防の原則はリスクアセスメントによってさえも科学的に確実な結果が導かれない問題に対し、人の健康や環境の保護に時間的な前倒しをして何らかの手を打つべきであるという概念という整理がなされています。言いかえると、影響が明確である場合に取り組むのが未然防止であり、影響が確実でなくても手を打つのが予防の原則と言えます。そういった意味では、全国の自治体の環境基本計画で挿入され始めている予防の原則は、既存の国内法に多く見られている概念より進化したものと私は考えています。この予防の原則こそが環境先進都市をめざす堺の環境基本計画では必要不可欠なものと考えています。

実際、議員になって1年半、堺市の市政各般にわたって委員会等で議論をしてきましたが、環境への影響が明らかである場合を除いて、環境問題への取り組みはほとんど行われていないように感じています。今こそ、予防の原則の考え方に基づいて、環境問題への取り組みをもっと積極的に進めていくべきだと考えています。実際、本年1月、議会の公式派遣団の一員として視察を行ったドイツでは、1971年に制定をされた連邦環境計画の中で環境の三原則の1つ目として予防の原則をうたっており、多くの自治体においてもこの原則は貫かれ、その結果、積極的な環境問題への取り組みが行われていました。

そこでお尋ねをいたしますが、改定をなされる予定の環境基本計画において、ぜひとも予防の原則を挿入していくべきだと考えますが、当局のお考えをお示し願います。また、環境基本計画の内容から考えると、その性格は行政のみに専有をされる行政計画ではなく、地域社会の市民や事業者にとっても共有される社会計画的な側面を持つ計画と言えると思います。基本計画に掲げられる目標は、自治体にとって行政上の目標であると同時に、市民などにも共通する行動目標となります。そういった意味で、計画策定時における市民意見の聴取手続は必須の条件であると考えます。そこで先ほどの予防の原則の質問とあわせてお尋ねをいたしますが、参加協働による取り組みの誘導を図っていくために、環境基本計画の策定段階において市民意見を積極的に反映していくべきだと考えますが、当局のお考えをお示しいただきたいと思えます。

次に、自転車首都・堺をめざしてについて、本市における自転車活用推進施策についてお尋ねをいたします。

昨今、自転車は地球温暖化対策、まちのにぎわいの復活、健康維持、人に優しいまちづくりなど、さまざまな観点から重要性が指摘されており、ほぼ毎日、新聞各紙のどこかには自転車の重要性についての記事が掲載されています。また昨日は、北京でのパラリンピックにおいて、自転車競技で藤田選手が日本人選手メダル第1号として銀メダルを獲得したとのうれしいニュースも飛び込んでまいりました。また堺市は、日本の自転車、自転車部品の生産高の約4割を占めている、自転車の分野において非常に重要な都市です。そのような状況の中で、良好な都市ブランド形成のためにも、そしてもちろん、市民の暮らしを快適なものにしていくためにも、自転車政策の拡充に努めることは、堺市政において重

要なことではないでしょうか。今こそ、堺において自転車を交通体系の中において明確に位置づけ、施策を推進していくべきだと考えます。この自転車政策についてさまざまな観点からの議論をこれからの議会を通して行ってまいりたいと考えていますが、今回は4点お聞きしたいと考えています。

1つ、自転車道の推進をどのようにされていくのかについて。2つ、道路構造令と新規建設道路における自転車道の推進について。3つ、機械式駐輪場について。4つ、レンタルサイクルの推進についてそれぞれお尋ねしてまいります。

まず1点目の自転車道の推進についてですが、本年4月、道路部の中に自転車道整備推進室が設置をされ、自転車道の整備推進について積極的に取り組まれているとお聞きしています。我が会派としては自転車道整備推進室の設置に関し、非常に評価をしていますし、この自転車道整備推進室の設置により、堺市において道路空間の再配分等が行われ、堺市において自転車にとって走行しやすい空間の総延長距離が飛躍的に増加をすると大いに期待もしています。

そのような中で、先月、国土交通省は自転車専用道路、自転車道を2010年度から本格的に整備する方針を明らかにしました。報道によると有識者を集めた会合を開いて検討を進め、09年度、つまりは来年度中に候補都市を決定をするということです。堺市は自転車道整備モデル事業を新金岡地区で実施しているわけですし、ぜひとも候補都市の一つとなるべく努力をしていくべきだと考えます。そこでお尋ねいたしますが、候補都市になるべく、どのような取り組みをお考えなのかお示してください。また3月の大綱質疑の中で、自動車、自転車、歩行者の空間的分離が必要であるとの認識を示し、当局のご見解をお伺いしたところ、建設局長より自動車、自転車、歩行者、それぞれの交通量に応じ、地形及び沿道状況などを勘案し、決められた道路幅員の中でそれぞれの通行空間の分離について検討を進めてまいります。また既存の道路におきましては、現況交通量、沿道状況、車道の幅員、歩道の幅員及び連続性などを考慮し、地域との協働によるまちづくりや交通施策にあわせて、それぞれの通行空間の視覚的、または行動的分離について検討を進めてまいりますとのご答弁がありました。進捗状況についてお知らせください。

また自転車道整備推進室設置にあたっては、その前提となるべき自転車道整備計画の目標計画があると考えますがお示してください。あわせて、整備延長の目標だけではなく、例えば自転車分担率のような自転車利用環境のめざすべき将来像をイメージできる目標の設定も重要であると考えます。実際、環境省の温暖化対策とまちづくり検討会報告書では、国レベルでの自転車分担率の設定を求めています。堺においても自転車分担率の目標などを設定して、それに向けた施策を設定すべきだと考えますが、どのようにお考えでしょうか。

例えばオランダでは、自転車と歩行者の合計のトリップ数割合を倍増する、自転車と歩行者の交通事故の死者数を10%削減するという指標を設定し、英国では1996年と比較して2002年までに自転車トリップ数を倍増、さらには2012年までに倍増すると

いう指標を設定しています。幾つかの指標設定をして、その結果として、自転車道ネットワーク化をなされるべきだと思いますが、当局のご見解をお示してください。

また、自転車道モデル事業を新金岡地区で実施することが決定していますが、その前提として国土交通省は平成19年2月19日付警察庁丙規発第7号自転車の通行に係る危険箇所の点検についてで、抽出をした場所からモデル事業を行うよう要請していたと聞いていますが、その危険箇所は堺市に何カ所あって、現在どのように対策を進めているかについてお示し願います。

次に、2点目の道路構造令と新規建設道路における自転車道の推進についてですが、道路構造令とは道路に携わる者にとって道路の分野における道路の憲法とも言うべき政令だと聞いています。実際、道路構造令第1条に「道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めるものとする」との記載があり、平成16年6月15日の本市の建設委員会においても、我が会派の辻宏雄議員の質問に対し、当時の道路課長である岡本道路課長が、本市といたしましても道路構造令に基づきまして、都市計画道路などの整備を進めてきたところでございますが、今後新たに行います道路整備にあたりましても、歩行者や自転車、環境等に配慮するなど、道路構造令の趣旨に従いまして進めてまいりたいと考えておりますとご答弁されています。

その道路構造令の第10条には「自動車及び自転車の交通量が多い第3種又は第4種の道路には、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない」、第10条第2項には、「自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない」と記載があります。この内容は、平成13年の改正で挿入されたものでありますが、第3種、第4種道路というのは、高速自動車国道、自動車専用道路を除くほとんどすべての道路ですから、よほどの例外がない限り、平成13年以降、堺市内において新規着工するすべての道路において自転車道を基本的に敷設もしくは自転車の通行帯の物理的分離が実施されると読めますが、ご見解をお示し願います。

3点目の機械式駐輪場の設置についてですが、3月の大綱質疑において、駅より200メートル以内の駐車場の利用率は78.6%、200メートルを超えた10カ所では30.8%となっており、200メートル以内と以外で約40%も利用率が違うことが明らかになったことをもとに、駅直近の駐輪場の設置こそが大規模な費用を要している違法駐輪対策につながるとして、土地利用効率が圧倒的に高く、1台当たりのコストを安く抑えることができるため、東京の江戸川区などで画期的な処方せんとなっている機械式駐輪場の駅直近の設置こそが処方せんであるとして先進事例をもとに設置を強く求めてまいりました。当局においても、現地視察をされ、調査検討をされていると伺っておりますが、当局のご

見解をお伺いいたします。

4点目のレンタサイクルの推進についてですが、3月の大綱質疑において、違法駐輪対策として、そして地域の公共交通の補完として、タウンサイクルやコミュニティサイクルという事例を紹介し、堺市での施策の検討を要望いたしました。そして、その後に発表されました堺市の交通ビジョンや堺市環境モデル都市提案書ではコミュニティサイクルシステムの導入を検討するとされています。実際、市長は平成19年10月の定例記者会見の中で、パリのコミュニティサイクル、ヴェリブを見た感想として、堺市でも観光用レンタサイクルなどを取り入れています。環境に優しいまちづくりという面で、自転車のまち堺としても大いに参考になりましたと述べられています。堺市における放置自転車対策に大きな費用を費やしている中で、コミュニティサイクルシステムはその処方せんとしても有効であると考えています。低炭素都市を実現していくためにも、主たる取り組みとして導入の検討をすべきと考えますが、当局のご見解をお伺いをいたします。

次に、行政評価について、特に事務事業の見える化と定量的指標の拡大についてお尋ねをいたします。

堺市は、平成18年度、19年度と事務事業評価を行われたと聞いています。しかしながら、この事務事業評価についての現状は不満が多いと言わざるを得ません。総務省が設置をした分権型社会に対応した地方行政組織運営の刷新に関する研究会が、行政評価について行政の施策、事務事業の成果などを客観的基準に基づいて把握し、不断に見直す仕組みを通じて、継続的に施策、事務事業を改善し、成果達成に有効な施策などに重点的かつ効果的に経営資源を配分することに資するとともに、住民に対し説明責任を果たし、透明性の高い行政を実現することを趣旨として導入されるものであると指摘をしています。

実際、先般、総務財政委員会で視察を行った広島市では、事務事業の7割5分近くについて客観的な視点からベンチマークを設定し、ホームページでわかりやすく一覧表にして内容と評価を掲載するとともに、予算にも反映し、効果的な資源配分へと生かしていました。そういった意味では、本市の事務事業について幾つかの問題を指摘せざるを得ません。事務事業を行ったとするものの、その評価の詳細についてはもちろんのことながら、すべての事務事業がどのような内容で行われているかの一覧についても、市民にも議会にもお示しいただいていません。私は、平成18年度、19年度に実施をなされた事務事業評価について、市民への説明責任向上の観点や、市民の市政への理解の促進の観点から、事務事業の見える化を行うとともに、定量的指標を一部の例外を除きすべての事務事業において設定・拡大をするべきだと考えますが、堺市の現状と考え方を示してください。

次に、キャリア教育推進についてお尋ねをいたします。

近年、子どもや若者の自己実現についての考え方や社会に対する価値観が変化をし、フリーターやニートと呼ばれる若者が増加をしていると言われます。こうした状況のもと、子どもたちが社会と自分とのつながりを実感し、考えることができるような機会を提供していくことは、社会的課題ではないでしょうか。今の子どもたちが21世紀を担う世代に

なったとき、課題を見出して解決する力、知識・技能の更新のための生涯にわたる学習、他者や社会、自然や環境とともに生きることなど、変化に対応し自分自身の力で人生をデザインし、切り開いていく能力が今以上に問われることは明らかです。そのためにも、早い時期、例えば小学校段階から系統的に学ぶこと、働くこと、生きることを関連づけ、意識させることで勤労観や職業観の形成の基礎となる具体的な意欲や態度、能力を育成しようとする文科省が言うところのキャリア教育が重要であると考えます。

実際、平成17年度から3年間、経済産業省が地域自律・民間活用型キャリア教育プロジェクトを開始し、小・中・高校の各段階において働くことのおもしろさの体験や理解を促すため、NPO、企業等の民間主体の経験やアイデアを活用したキャリア教育事業を展開し、堺市においても南大阪地域大学コンソーシアムが経済産業省から受託し、堺市内の小学校においてキャリア教育を実施したと聞いていますが、この事業の評価についてお示してください。

また、この事業は経済産業省としては3年の時限型事業であり、その後は地域で自立して実施していくことを求めていると聞いていますが、今後の推進に向けた基本的方針についてお示してください。

次に、部活動の活性化と学校支援地域本部についてです。

3月の大綱質疑において、学校教育全体において地域の協力を得やすい構造を積極的に導入すべきだとの視点から、文部科学省が募集していた学校支援地域本部の仕組みを導入することを要望いたしました。この4月から学校支援地域本部が堺市内の学校においても一部導入されたことを評価したいと思います。

昨今、学校現場では少子化に伴い、各学校の所属する教職員の絶対数が減少した結果、部活動を初めとしてカバーできる分野数が減少している現状があると考えます。それに対し、2007年問題とも言われることがあります。団塊の世代と言われる方々が会社を退職して地域に大量に戻ってき始めており、生きがいや働きがいを探しておられる方も多いと聞いています。この団塊世代の方々にはさまざまな専門的な技能や経験をお持ちの方もたくさんおられると思います。この方々に外部人材として専門的な技能を発揮していただくことによって、部活動を初めさまざまな教育場面において有意義な活動ができると考えます。

そこでお尋ねをいたします。団塊の世代と言われる方々のみならずではありますが、有意な地域の外部人材が学校教育の現場で活躍できる仕組みづくりが必要だと考えますが、制度の現状についてお示してください。また地域に支えられた部活動の推進の現状についてお示してください。また学校支援地域本部を活用した地域協働型教育の進捗状況と今後の取り組みの方針についてお示してください。

次に、現在進行中の堺市ブランド創造発信事業についてお尋ねいたします。

平成19年度から21年度にかけて4億5,000万円の市税を投入し、堺市ブランド創造発信事業が行われると聞いています。このブランド形成は何を目的としているのでし

ようか。この事業の概要について当局からお示しいただきたいと思います。実際、ブランド創造や形成について一言で言いかえると、ブランディングとは決められたブランド、つまりは企業ブランド、事業ブランドなどのブランドを、決められたターゲットに向かってポジショニングや言葉、ビジュアル、経験などといったブランド要素によって消費者に認知をさせ、理解、認識をさせて浸透させるロイヤルティーを向上させるコミュニケーション活動と言えると考えます。そういった意味では、どういったブランドをどのターゲットに向かって、いかにコミュニケーションしていこうとしているのか、既出の資料ではわかりにくい側面がありますので、その点も踏まえてご見解をお示しください。

また、現在までに仄聞している限りでは、堺ブランドの話にもかかわらず、堺市内の人や物とのかかわりについての話が少ないと思います。ブランディングとは内発的なものをコミュニケーションしていくことが重要であり、堺市内の人や物がこの事業にどのようにかかわるかについて考えるべきだと思いますが、あわせて当局のご見解をお伺いいたします。

最後に、大店立地法の手続についてです。大型店が開店をしますと買い物をする場所や商品の種類がふえて便利になる反面、交通渋滞や騒音などが近隣生活環境にさまざまな影響を与える可能性があります。大規模小売店舗立地法は影響を受ける立場にある地域住民の皆さんの声を聞きながら、大型店に対して生活環境上の問題への適切な配慮を求めていくことを趣旨とした法律だと聞いています。しかしながら、西区鳳南町において大型店舗が出店した後、大規模な渋滞が頻繁に発生をし、地域住民の皆さんに対して生活環境上の影響が発生をしています。このため、私のもとには市民の方から鳳南町周辺や大阪和泉泉南線の渋滞について苦情が届いています。大規模店舗立地法の趣旨からいえば、このような渋滞については当然想定をして対策をとっているはずなのに、なぜこのような渋滞を想定したまま許可が出ているのかについて、本年7月調査を行いました。

調査を行ったところ、非常に驚いたことに、大規模店舗立地法に基づいて堺市に提出された資料に記載された開店後の想定交通状況と現状に大幅な相違があることが明らかになり、その点を指摘するとともに改善を求めます。なぜこのような問題が発生をしたのか、経過をご報告していただくとともに、鳳南町周辺の生活環境の改善策と、以降、同種の問題が発生をしないように、どのように取り組んでいかれるおつもりなのか、あわせてお示しをお願いをいたしまして、私の1回目の質問を終わります。

○議長（辻宏雄君） これより答弁を求めます。

◎市長（木原敬介君） （登壇）民主党・市民連合代表西哲史議員のご質問のうち、低炭素型都市をめざした今後の取り組みについてお答えを申し上げます。

ご案内のとおり、私たちは今、人類がかつて経験したことのない深刻な地球温暖化に直面しております。今世紀中ごろまでに世界全体の温室効果ガス排出量を半減させなければ、大規模な海面上昇による陸地の消失や、水不足、農業への打撃、自然災害の激化など、人類の生存基盤を揺るがすさまざまな影響が複合的に生じるおそれがあると懸念されております。こうした地球温暖化問題に対しましては、国のみならず自治体におきましても世界的な視点に立って全力を挙げて対策に取り組む必要があります、そのため本市では今般国の環境モデル都市に応募したところでございます。

モデル都市への応募にあたりましては、本市では低炭素型都市クールシティ・堺の実現のために3つの戦略を提案いたしました。1点といたしましては、低炭素型産業モデルの実現やクリーンエネルギーの活用による低炭素型の産業構造への転換を図ることでございます。2点目といたしましては、自動車交通の適正化を初め、LRTや自転車を中心とした交通システムの面から低炭素型の都市構造への変革を図ることでございます。3点目といたしましては、町中の緑や水辺の保存など、人に楽しく地球に優しいライフスタイルへの転換を図ることでございます。幸い、本市ではクリーンエネルギーの普及、拡大を図るために臨海部第7-3区産業廃棄物処分場跡地並びにシャープ21世紀型コンビナート内におきまして、我が国最大規模の太陽光発電計画が推進されることになりました。これをインパクトとして、学校を初めとする公共施設、各家庭、事業所などでの太陽光発電の導入機運を一気に高めたいと考えております。それらを初めとする低炭素型都市への取り組みを進めることにより、2050年度までに温室効果ガス排出量を1990年度に比べ70%削減する目標を掲げたところでございます。

堺市は過日、環境モデル都市の候補として国から選定されたところでございますが、今後、環境モデル都市行動計画の策定を通じまして、堺の特色を最大限に発揮した低炭素型都市のモデルを示し、国に対して働きかけを行ってまいります。あわせまして、地球温暖化問題に対し、堺市みずからの課題として人と環境に優しいクールシティ・堺の実現に向け、市を挙げて取り組んでまいりたいと考えております。

なお、その他のご質問につきましては関係局長からご答弁を申し上げます。

◎環境局長（塩尻春夫君） 二酸化炭素削減の短期目標の設定でございますが、クールシティ・堺の取り組みでは、ご指摘のように2030年度と2050年度といった中長期的な目標設定となっております。これは、提案段階の国の様式に従い設定したものであります。今年度中に策定する環境モデル都市行動計画では、今後5年以内に実施する施策についても削減見込みを記載することとなっておりますことから、ご質問の趣旨に合致するものと考えております。

次に、各施設の削減目標の設定と二酸化炭素排出量の見える化でございしますが、まず見える化につきましては、さまざまな製品やサービスの製造、使用段階等における二酸化炭

素排出量を表示し、省エネ製品の買いかえ時等におきまして、消費者が評価、判断できるよう、京都議定書目標達成計画の追加対策に盛り込まれたところでございます。そこで、さかいしCO2スリム作戦では、部門的削減目標を定めておりますが、今後、クールシェイ・堺の大幅な削減目標を達成するためには、本市施設におきましても一層の取り組みが必要となることから、今後は一定規模以上の施設に係る削減目標の設定とともに、施設ごとの排出量の見える化及び公表についても検討する必要があると考えております。また、すべての事務事業からの二酸化炭素排出量の見える化につきましては、先進事例等、調査検討に努めてまいります。

次に、地球温暖化対策の推進体制につきましては、市民、企業、大学等、さまざまな主体が参加、協働するための協議会を立ち上げるなど、産学官民が一体となった推進体制を整備し、全市を挙げて低炭素型都市の実現をめざしてまいります。以上でございます。

◎建築都市局長（正木博明君） 中心市街地の再生にLRTはどのように位置づけられているのかについてお答えいたします。

堺東駅周辺の中心市街地は近年のモータリゼーションの進展や郊外型ショッピングセンターの立地等により活力の低下が進んでおります。そのような中、政令指定都市堺の玄関口として多様な都市機能を備え、にぎわいが持続する環境にも配慮したまちとして再生を図るために、現在、中心市街地活性化協議会から広く意見を聞きながら、中心市街地活性化基本計画を作成中でございます。もとよりLRTは東西交通軸の強化とにぎわいの創出や、バリアフリーで、だれもが利用しやすく、また環境に優しい公共交通としての特色を持っていることから、中心市街地にLRTを導入することによりアクセスが高まり、にぎわいの創出が図れるなどの相乗効果が期待できるとともに、環境にも寄与できるものと考えております。

続きまして、建築物の省エネルギー化についてお答えいたします。

建築物の省エネルギー化につきましては、官民を問わず、エネルギーの使用の合理化に関する法律や、大阪府温暖化の防止等に関する条例による届け出等により進められております。公共建築物につきましては、今後とも省エネルギー性能の向上に向けた取り組みを進めてまいります。また、民間建築物を省エネルギー性能の高い建築物とするための経済的インセンティブの導入や規制的指標につきましては、今後、温室効果ガスの大幅な削減を実行するためのアクションプラン策定の中で、二酸化炭素の排出量の削減をめざした具体的な取り組みの一つとして調査検討してまいります。以上でございます。

◎環境局長（塩尻春夫君） 環境基本計画の改定にあたってについてお答えいたします。

まず予防の原則の挿入でございますが、その対応につきましては、環境基本法第4条に

規定されております。これは1992年、環境と開発に関するリオ宣言の原則15で示された予防的な取り組み方法の考え方、すなわち重大あるいは取り返しのつかない損害のおそれがあるところでは、十分な科学的確実性がないことを環境悪化を防ぐ費用対効果の高い対策を引き延ばす理由にはならないという趣旨を踏まえたものであります。本市におきましても、これまで環境アセスメントによる環境汚染等の未然防止、化学物質排出把握管理促進法、いわゆるP R T R法等に基づく化学物質に対する環境リスクの低減や地球温暖化対策など予防的な観点が必要とされる分野において取り組んでまいりました。次期計画の策定に際しましては、さらに生物多様性などを加え、一層の取り組みを進めてまいります。

次に、市民等の意見反映についてお答えいたします。地球温暖化や身近な自然の破壊等、今日的な環境問題は我々の日常生活や事業活動に起因するものであり、一人一人の意識や行動が環境に大きな影響を及ぼしております。これらを解決するためには、市民、事業者の参加、協働による取り組みへの誘導及び評価を図り、環境を保全する実践活動へと結びつけていく必要があります。このため、計画策定の段階において市民等の意見を十分把握し、それらが反映された計画にする必要があります。したがって、昨年度は市民及び事業者へのアンケート調査を実施してまいりました。今年度は、環境づくりについて市民等に議論をしていただく場を設定するとともに、計画案についてパブリックコメントを実施を予定しております。以上でございます。

◎建設局長（西川久君） 自転車首都・堺をめざしてのうち、自転車道の推進についてお答えいたします。自転車道推進に向けた取り組みにつきまして、本市では今年度から自転車道整備推進室を設置し、自転車のまち堺として自転車走行環境の整備に鋭意取り組んでいるところでございます。また、自転車利用環境の整備に関して、国においては支援方策等について検討していく方針が示されたところであります。本市といたしましても、自転車利用環境の国の支援策をよく研究し、事業の推進に有効に活用できるものについては積極的に活用してまいります。

次に、自転車道整備方針と進捗状況については、新金岡モデル地区整備事業の実施設計を今年度行い、平成21年度から2カ年で現道幅員の中で自転車道の分離工事を行います。また今年度から全市的な自転車ネットワークの策定に向けて課題整理を行うとともに、先導的に実施予定の丘陵エリア、都心部から百舌鳥古墳群エリア、臨海部から大和川沿いの3エリアについての調査検討を行ってまいります。来年度は全市的なネットワークのための基本計画を策定する予定であり、整備手法や整備延長などの目標を設定してまいります。また、自転車の通行に係る危険箇所の点検について、警察において抽出されました箇所は4カ所であり、現在既に対策を進めております。

次に、道路構造令と新規建設道路についてお答えいたします。

ご質問の道路構造令第10条及び第10条の2における自転車道整備のただし書きにつきましては、地形や沿道の状況、地域や交通特性などを勘案し、地域に適した道路構造とするため設けられているものと考えております。また、自動車及び自転車の交通量が多い新設道路については、自転車道の整備が基本であります。道路幅員や交通の状況などにより、その必要性を個別に判断することになります。

続きまして、機械式立体自転車駐車場についてお答えいたします。

放置自転車対策として駅に近く、より利便性の高い自転車駐車場整備が市民の皆様から要望されている中で、特に放置自転車が多い堺東駅、中百舌鳥駅につきましては、駅近くでの自転車駐車場の確保が必要と考えております。当面、民間駐輪場の活用として駅近くの自動車駐車場から自転車駐車場への転用や、既存の駐輪場改良による利用促進策、道路歩道上を利用した機械式駐輪ラック設置等を、また駅前再開発等に伴う自転車駐車場整備も検討してまいりたいと考えております。

ご提案の機械式立体自転車駐車場につきましては、駅前の限られた狭い敷地に多くの自転車が収容可能な施設で、駅近くで利便性の高い自転車駐車場整備の一つの手法であると考えておりますが、引き続き、他の整備手法ともあわせ費用対効果を対比し、調査検討を行ってまいります。

続きまして、レンタサイクルの推進についてお答えいたします。コミュニティサイクルシステムにつきましては、自転車利用を促進する施策であると考えております。また、鉄道駅を中心に行き帰りを別の人が利用する双方向型レンタサイクルといえるものであり、道路上の放置自転車を減らす効果があることから、今後、システム等について関係部局と連携し、調査研究してまいりたいと考えております。以上でございます。

◎総務局長（芳賀俊洋君） 行政評価のご質問についてお答えをいたします。

まず事務事業の見える化についてでございますが、本市におきましては、まちづくりの基本指針である自由都市・堺ルネサンス計画を初め、さかい男女共同参画プラン等の計画において、定量化した目標指標を設定することにより、行政経営能力の向上と成果思考の行政経営への質的転換を図っております。さらに、市の政策形成過程における透明性や公正性の向上のため、パブリックコメントを実施し、市の基本的な政策に関する計画、指針等を公表するなどの見える化を行っております。

議員ご指摘の事務事業につきましても、市の政策や施策とあわせて体系的に市民にわかりやすくお示しすることが重要であると認識しております。今後ともさまざまな見える化を工夫していくことにより行政サービスの向上や市民サービスに合致した行政執行の実現に努めてまいります。

次に、定量的指標の拡大につきましては、施策や事業の実施に要した人、金、時間などの投入量や、その結果実施できた事業数や内容など、さらに成果や効果についてそれぞれ

の段階で検証し、効果測定を行いながら、定量的指標の改善や見直しを行っていくことが重要と考えております。また、定量化では図りがたい定性的指標についても十分考慮し、市民アンケートや意識調査の実施などを通じて、市民ニーズや生活実感に合った目標、指標の設定や成果測定に努め、住民満足度や利便性の向上に尽力してまいります。以上でございます。

◎教育次長（鳥井廣二君） 教育の可能性の拡大について、キャリア教育プロジェクトの評価と活用方法についてお答えいたします。

社会の変化の中で将来直面するであろうさまざまな課題に柔軟にかつたくましく対応し、社会人、職業人として自立していくためには、子どもたち一人一人に勤労観、職業観を育てるキャリア教育を充実していく必要がございます。本市では、これまで経済産業省の地域自律・民間活用型キャリア教育プロジェクトを受託いたしました南大阪地域大学コンソーシアムによる自転車などをテーマとしたプログラムを平成17年度から3年間に延べ25校で、また本市独自の地球環境問題をテーマにしたプログラムでは、昨年度5校で実施する一方、職場体験学習や各分野のエキスパートによる出前事業なども実施しております。

昨年度、教育委員会ではプール学院大学の協力を得まして南大阪地域大学コンソーシアムとともにキャリア教育プログラムの効果検証に関する研究会を立ち上げまして定量的評価を行う方法や評価項目を検討してまいりました。その結果、その道の専門家に参与してもらうことで、子どもたちの課題解決に向けた論理的な思考力や説得性のあるプレゼンテーション能力などの向上に効果があることが明らかになりました。今年度はこのような成果を踏まえまして地域連携型キャリア教育プログラムを7校で、環境教育をテーマにしたプログラムを7校で実施し、生きる力をはぐむキャリア教育の充実を図ってまいります。

続きまして、部活動の活性化と学校支援地域本部についてのうち、まず外部人材の活用状況についてお答えいたします。

本市におきましては、地域社会全体で子どもを育てる横にひろがる教育を堺の教育活性化のため一つの基本的視点として掲げ、本年度は家庭や地域との強固な連携・協力による地域協働型教育の推進を学校教育における重点課題として取り組んでいます。そのため、これまでも学校教育アシスタント、学力向上サポーター、部活動技術指導者等、すぐれた知識や能力を有する方々に教育活動を支援していただけるさまざまな授業を実施し、特色ある学校づくりに努めてまいりました。

次に、地域に支えられた部活動の推進についてでございますが、部活動の推進に対する取り組みといたしましては、本市では部活動推進事業において、部活動技術指導者として地域人材の活用を図っております。この事業により部活動が活性化されるとともに、青少年の健全育成にも大きく貢献できてきているものと考えております。しかし、地域からの

部活動に対する要望に十分こたえられていない状況もあることから、教育委員会といたしましては、各学校と連携しながら地域と結びついた部活動のあり方について研究を進めています。

最後に、地域協働型教育の進捗状況と今後の方針についてお答えいたします。

地域協働型教育の取り組みの一つとして、本年度より文部科学省委嘱学校支援助地域本部事業を2小学校区で実施しております。これらの学校区では地域コーディネーターを配置し、地域のボランティアによる学校支援活動の企画、調整、広報活動などを担っていただき、地域の方々の専門的な技能、技術を生かす教育活動を進めています。今後、これらの成果や課題を踏まえまして、各学校園や地域等の特性を生かす形で地域の方々のボランティア活動による積極的な学校支援の取り組みを促し、地域全体で学校教育を支援するため、学校と地域との連携体制の構築を図ってまいります。以上でございます。

◎産業振興局長（太田慶一君） 堺市ブランド創造発信事業についてお答えいたします。

本市産業が飛躍的に発展するためには、本市のすぐれた製品や人材を世界に発信していくことが重要であると認識し、世界の情報発信の中心地であるニューヨークをその舞台として選定いたしました。本事業の目的は、そのニューヨークにおいて世界的に著名なデザイナーやクリエイターなどを活用して、プロデュースド・バイ・サカイというトータルブランドを確立し、本市にイメージと知名度を向上させるとともに、ファッション性やデザイン性を中心に販路開拓とネットワーク形成を行った上で、本市産業の国際化と地域産業の振興に資することにあります。

このため、海外事業としてスペインのサラゴサ国際博覧会の日本館のスタッフの制服を手がけたファッションデザイナーによる販売ルートの開拓を支援するとともに、日本の伝統文化を具現できる京都高台寺の庭を修復するなどして高い評価を得ている庭師の第一人者や、先般の洞爺湖サミットで和食を担当した料理人の知名度を活用する事業をニューヨークにおいて展開してまいります。

このような海外事業と並行いたしまして、国内におきましては、堺市産業振興センター内にすぐれた人材や製品を発掘、育成、開発する機能を有した（仮称）堺デザインビジネスセンターを開設し、海外でのファッション情報を提供するセミナーや公募展の開催、運営、さらには他地域の製品と地場産品とのコラボレーション事業などを展開しつつ、このセンターで手がけた人材や製品をニューヨークに発信してまいります。

次に、本事業と堺の人と物とのかかわりについてでございます。

現在、本市出身のファッションデザイナーである堀畑裕之氏にはニューヨークでの取り組みに参画いただいております。また堺打刃物業界と著名な和食料理人である徳岡邦夫氏とのコラボレーションによる堺打刃物、徳岡モデルの開発を進めております。今後さらに本市

の伝統産品やその他の地域資源を取り込むとともに、地域の人材にも事業に参画していただけるよう取り組んでまいります。こうした取り組みを通じて、ニューヨークを端緒として、本市産業の国際化と地域産業の競争力強化に努めてまいります。

続きまして、西区鳳南町における大店立地法の届け出と現状認識についてお答えいたします。

本件につきましては、関係各課及び大阪府警との協議を経て、平成18年5月17日届け出を受理いたしました。届け出では来店車両数がピーク時1,167台、周辺主要交差点の飽和度は最大0.63と適切な交通処理が可能な内容でありました。その後、公告・縦覧、地元説明会の手続きを経て、堺市大規模小売店舗立地審議会の意見を踏まえ、平成18年12月19日本件届け出が法の趣旨に適合しているとの判断を行いました。平成20年3月31日の開店後、来店車両数はピーク時に1,049台と届け出の範囲内でありましたが、自転車通行量の増加等想定を超える要因もあり、一部の交差点において時間帯によっては渋滞が発生しているものと認識しております。

次に、今後の対応であります。本年7月のご指摘もあり、現在、建物設置者に対して交通量の再調査と交通処理に関する対応策の提示を求めているところであります。具体的には、効果的な交通誘導員の配置や臨時駐車場の開設等が考えられますが、いずれにいたしましても、今後、建物設置者が提示します対応策の内容を精査し、適切に対応するよう求めてまいります。また、大店立地法の運用につきましては経緯を生かし、まずは届け出を精査して現実との差異が少なくなるよう努めるとともに、開店後に周辺環境に影響が生じた場合には、都道府県に比べ身近な運用主体として建物設置者に再調査、対応策を求めるなど、敏速な対応を図ってまいります。以上でございます。

○議長（辻宏雄君） 8番西哲史議員の質疑の途中であります。この際、午後1時10分まで休憩いたします。

○午後0時9分休憩

○午後1時10分再開

○議長（辻宏雄君） 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。8番西哲史議員。

◆8番（西哲史君） ご答弁ありがとうございました。まず、低炭素都市の実現についてですが、市長から低炭素都市推進に向けての強い決意を示していただきました。市長の強力なリーダーシップのもと、各局が全力を挙げて低炭素化に取り組んでいただくことを望

みます。

議員になって1年半、各部局と日々議論する中で残念なことがあります。環境や温暖化と名がつけば、すぐ環境局のみが担当することになってしまいます。温暖化対策、低炭素化は、環境局だけの取り組みではないと思います。市長が全力を挙げて取り組むとおっしゃっているのですから、各部局がそれぞれの立場で温暖化対策を今まで以上に積極的に取り組んでいただくよう要望しておきます。この件に関しては、これからも機会を見つけては、市長の発言を受けて、各部署がどのように温暖化対策について取り組んでいるのか尋ねていきたいと考えています。

また、策定をされます環境モデル都市行動計画においては、ぜひとも大型のプロジェクトのみに頼るのではなく、草の根レベルでのプロジェクトも拡充し、南大阪の各市や政令指定都市各市に対して横展開できるようなモデル的施策を積極的に導入していただくことを要望しておきます。また、二酸化炭素の短期目標の設定について、今後、5年以内に実施する施策についても削減見込みを決定するということから、早急に決定していただき、お示しいただきますよう、よろしくお願いたします。あわせて、10年先、20年先などの中期的な目標を極力細分化をして、PDCAサイクルを回しやすくするよう要望いたします。

2050年には、本年入庁した職員さんも、もう定年退職しているだろうと予想できます。そのような責任関係があいまいになり得る長期的な目標のみにはならないよう、改めて求めておきます。また、施設ごとの削減目標の設定に関しては検討されるということですが、削減の実効性を上げるためには、一定規模以上ではなく、すべての施設において目標を設定し取り組むことが重要です。また、3月の大綱質疑における財政局長の答弁で明らかになりましたが、市の施設における光熱水費の総額は約40億円にも上ります。温暖化対策のみならず、歳出削減という視点からも、すべての施設において二酸化炭素削減目標を設定することを改めて強く要望いたします。また、事務事業の二酸化炭素排出量の見える化についても先進事例を研究ということでしたが、早急に見える化を行っていただくよう要望しておきます。

また、地球温暖化対策の推進体制についてですが、協議会を設置するとの答弁をいただきました。しかしながら、率直に申し上げて、それだけでは不足の感が否めません。環境モデル都市の応募資料にあるような低炭素型都市推進室の設置と、その組織への強力な権限付与を早急に進めていただくよう要望しておきます。

実際、京都市では、京都市温暖化対策条例に掲げた2010年までに市内からの温室効果ガス排出量を1990年に比べて10%削減するという当面の目標の達成に向けて、市民、事業者、環境保全活動団体等とのパートナーシップに基づく地球温暖化対策をより一層強力に推進するため、地球温暖化の防止に関する重要政策を統括する地球環境政策監が新たに設置されました。また、環境局地球温暖化対策課は総合企画局に移され、総合企画局地球温暖化対策室として重要性を増し、再出発をすることになりました。同室は、これ

まで環境局地球環境政策部地球温暖化対策課が所管していた地球温暖化対策に関する事務を移管され、地球環境政策監のもとで地球温暖化対策に関する京都の市役所全庁挙げての取り組みを一層強化することになっています。堺においても、市長が強力に進める低炭素化なのですから、早急に強力な権限を持った部署を、できれば市長直轄の局長級、もしくは少なくとも部長級を長として設置をしていただくよう強く要望しておきます。

また、低炭素型都市の象徴的なまちづくりとしての中心市街地の再生におけるLRTの位置づけについてですが、中心市街地の再生、にぎわいの創出に向けては、商業機能、文化機能、交流機能の強化・充実を図ることが必要であると考えています。その中でも、大小路筋はLRTが設置されるのをきっかけとして環境モデル都市の中心地にふさわしく、エコロードとして打ち出すべきだと考えております。低炭素都市の実現に向けては、この筋において、LRTを含む公共交通の強化・充実により、中心市街地への通過交通の抑制や市民広場へのクールスポット構築、トランジットモール化、自転車の活用、フリッジパーキングの実施など、立体的な取り組みをぜひ進めていただきたいと思います。このことが市長のめざす低炭素都市化にも寄与するのではないかと考え、強く要望しておきます。

建築都市局長からご答弁をいただきました。建築物の省エネルギー化についての取り組みですが、民間建築物に対しての省エネルギー化の促進については、環境モデル都市に既に認定をされました横浜市が提案書の中にたくさん取り入れています。堺市も調査検討するということですが、やはり低炭素都市実現のためには、民間の参画も重要なことは言うまでもありません。大規模プロジェクト以外でも、民間の協力や参加を得やすい構造をつくっていくことが重要だと考えますので、よろしく願いをいたします。

また、公共の施設において建築都市局内では、やれることはやっているとの声も仄聞いたしますが、もっと積極的に取り組んでいただきたいと思います。あわせて3月の大綱質疑において財政局長から、エスコ事業についても検討するのご答弁をいただいておりますが、このエスコ事業についても積極的に検討し、公共建築物における省エネルギー化について、さらに取り組んでいただきますよう強く要望し、この項目を終わります。

次に、環境基本計画の改定にあたってですが、予防の原則を挿入していくということに関しては積極的に評価をしたいと考えます。ただ、現在のEUを中心とした議論では、予防の原則と予防的取り組みについても分けて考え、予防の原則の必要性について言われることが主流になっています。約4年半前の化学物質と環境円卓会議（第8回）議事録において、当時の早水千葉市環境保全部長が、環境省勤務時に参加したストックホルム条約の交渉会議での議論経過を報告しておりますが、早水氏によると、EUが言う予防原則は、リスクについて科学的に確定していなくても何らかの対応策をとろうとする考え方で、十分な科学的確実性がないことよりも、一步踏み込んで、もっと積極的な環境問題への取り組みを求めている考え方と言えます。この考え方の積極的取り入れを要望したいと考えます。

また、PRT法などの事例も出されましたが、予防の原則についての議論は、確かに

化学物質の議論から始まったものではありませんが、現在では、化学物質以外にも地球環境問題などにも拡大しているのがほとんどだと思いますので、堺市の環境基本計画においても、対象範囲をあらゆる分野へ広げることを強く要望しておきます。

実際、環境基本計画を制定する意味の目的の一つは、全庁的に取り込まれる縦割りの法律や条例、各種の制度において環境の視点から横糸を通し、さまざまな施策事業の中で環境配慮を徹底することにあると私は考えます。その意味からも、環境理念の優位性、既定性を明確に基本計画中に位置づけていただくことを強く求めておきます。

また、市民の意見の反映についてですが、積極的に拡大をしていくというお答えをいただきました。ぜひとも、市民参加を得る仕組みづくりを行い、この環境基本計画の遂行にあたっての強い正当性を獲得していただくことを要望し、この項目を終わります。

次に、自転車首都・堺をめざしてに関してですが、今回の自転車に関する質問も実は建設局内のさまざまな課にわたる質問でした。改めて自転車政策が各部門にまたがることの多さに驚きを禁じ得ません。

まず、自転車道の推進についてですが、道路空間の再配分について積極的に進めるということですので、評価をしたいと思います。しかしながら、今のご答弁を聞くと、私は率直に申し上げて、不思議でならないことがあります。自転車道の整備を行うと何の指標が好転するのかオーソライズされていないように見えます。自転車道を何キロつくるのかだけでなく、その上位概念である自転車の例えばトリップ数、もしくは分担率をどう改善していくのかがあって、それに基づいて、では何キロつくらなければいけないのか、どこにつくらなければいけないのかという議論があるべきだと思います。そういった観点からいえば、整備指標の設定の調整が今からなされていくということは大いに疑問です。早急なプロセスの改善と、そのための指標の設定を求めます。

また、道路構造令と新規建設道路についてですが、新設道路について、道路構造令に基づいて自転車道を設置するかは個別に判断をしていくということですが、もともと当局の聞き取りによれば、都市計画決定をした道路に関しては幅員が変えられないため、単純に道路構造令を適用できず、個別に判断せざるを得ないと、つまりは基本的にはできないということでした。しかし、多くの自治体関係者が使用していると言われる都市計画学会編の都市計画マニュアルには、改正道路構造令の都市計画道路への適用の考え方として、今後、新設・改築する道路に関しては、改正道路構造令に適合するよう都市計画を変更するとされており、沿道に堅固な建築物が立地している等により、都市計画変更は困難な場合は関連道路の計画は変更などにより当該道路の自転車または歩行者、自転車の交通量を見直し、改正構造令に適合させるとされています。

都道府県レベルでは、多くの自治体が都市計画道路の見直しマニュアルの改正道路構造令の適用に関しての項を、このマニュアルを根拠として作成し運用しています。そういった意味では、堺市も早急に、この改正道路構造令に対応するよう要望しておきます。

実際、堺市において都市計画図を見て、ほとんど建設されていない都市計画道路を拾い

集めてみてところ、少なくとも9路線、24.6キロ以上あります。改正道路構造令に都市計画道路をどのように対応させていくのかについて改めて検討していくことを求めます。またレンタサイクルや機械式立体駐輪場についても検討や調査、研究をしていくということですから、積極的な対応を要望しておきます。

この自転車の分野においては、3月の大綱質疑でも申し上げましたが、全体を総合的にパッケージ化して積極的に取り組んでいくことを求めています。ぜひとも、3月にも要望いたしました5局7部にもわたる自転車施策の一元化と責任ある体制の構築を初めとして、レンタサイクルの推進、自転車道の推進、自転車道のネットワーク化、機械式立体駐輪場の設置、交通教育の推進など体系的に整備をし、自転車首都として発信をしていただくよう強く要望いたします。

例えば鹿児島県の旧加世田市では、平成7年にサイクルシティを宣言し、全国初の自転車を活用したまちづくり、サイクルシティかせだを推進していましたし、議会の公式派遣団で訪ねたドイツのミュンスターは、自転車首都として認定をされた結果、市民の中に自転車のまちづくりへの機運が広がっていました。ぜひともご検討をお願いし、この項目を終わります。

次、事務事業の見える化と定量的指標の拡大についてですが、見える化について、市民にわかりやすくお示しすることが重要であると認識をしているとのご答弁がありました。行政は、納税者に対して税金がどう使われたか、事業を実施した結果、どうなったかを示す必要があると思います。広島市がホームページでわかりやすく事務事業評価を公開していることを初め各地で取り組みが進んでいる中、堺市は、行政評価の見える化についてかなり後進的な市であると言わざるを得ません。わかりやすい一覧表にしての開示を改めて強く要望いたします。また、議員になって1年半、行政の中に定量的指標が少なく、定性的指標に偏重していることに対して、率直に申し上げて私は驚いています。何の指標をどのように改善するために資本を投下をするのか、そしてその投下は効率的だったのか、このようなことを精査するためにも、定量的指標を拡大していくことを強く要望して、この項目を終わります。

次に、キャリア教育プロジェクトの評価についてです。このような地域連携型で子どもたちの課題解決のための論理的な思考力や説得性のあるプレゼンテーション能力の向上に貢献できるプログラムは非常にすばらしく、意義があると考えています。実際、私も一昨年、教材を拝見しましたが、企画書の作成からプレゼンまで非常に充実したプログラムでした。課題解決に向けて、受け身ではなく、主体的に論理的な思考をつくっていくプログラムは重要だと思います。今年度は、計14校で実施していくということですが、さらに来年度に向けて拡大をしていただくよう要望して、この項目を終わります。

次に、地域協働型教育についてです。部活動を初めとしたさまざまな教育現場において、開かれた学校づくりへの試みが行われているということですが、まだまだ市民認知が進んでいないように感じますので、定量的指標の設定と、もっと積極的な呼びかけをあわせて

求めます。

学校支援地域本部に関しては、この事業は国からの事業ということですが、この事業の原点となった杉並区の和田中の学校支援地域本部の制度は、国や都の支援なく、基礎自治体だけで進めていたプログラム、積極的に和田中の事例も研究しながら、国の支援がなくても、堺単独で実行し、校数を拡大できるように研究をしていただくことを強く要望して、この項目を終わります。

次に、堺市のブランド創造事業についてですが、この事業についての概要は理解をいたしました。堺の商品を世界的に売り出すために、マーケティングの世界では、基本の基である80対20の法則、つまりはパレートの法則を活用し、堺の商品を世界に売り出していくことの礎をつくるという方針なのだと私は思います。しかしながら、ブランドのつくり方などには、まだまだ議論しなければいけない点が多々あるような気がします。その点については、大綱質疑ですので、控え、委員会での議論にゆだねたいと思います。しかしながら、このような多額の予算を使用し行われている事業なので、先ほどの総務局長にお答えをいただいた質問でも取り上げましたが、定量的指標の設定が不可欠だと思います。多額の市税を投入したにもかかわらず、定性的指標に偏り、定量的指標がいかに拡大したかわからない状況では、私たちとしても承服できる状況ではないと言わざるを得ません。ぜひとも、定量的指標の設定をお願いいたします。また、堺とのかかわりについては、まだまだ不足していると思います。さらに積極的に進めていただくよう要望して、この質問を終わります。

次に、鳳南町の大規模店舗周辺の大店立地法に基づく届け出と現状との乖離について、産業振興局長よりご答弁をいただきました。昨日も西区役所の北側から上の交差点まで大渋滞をしていましたが、通行台数が想定どおりなのであれば、なぜ、交通飽和度がそこまで上がってしまうのか、シミュレーションに大いに問題があると言わざるを得ません。交通飽和度が0.9以上で初めて渋滞の可能性が出てくると聞きます。そういった意味で、当初想定との落差0.23は、なぜ発生してしまうのか、異常としか言いようがありません。一言で言えば、堺市の交通状況について、知恵や経験があるはずの堺市当局が、相手先からの申請書をよく精査せずに受領したのではないかと言わざるを得ません。なぜそんなことになってしまったのか、これからは届け出を精査するということですが、二度とこのようなことのないように、プロセスをぜひとも改善をしていただくことを改めて強く要望するとともに、市民の皆さんがこの場所で困っている状況がありますから、この鳳南町周辺地域の交通渋滞への早急な対策を強く要望し、私の大綱質疑を終わります。ありがとうございました。