

◆ 8 番（西哲史君） （登壇）民主党・市民連合の西哲史です。民主党・市民連合を代表し 3 巡目の大綱質疑をさせていただきます。

地方分権の時代において、地方議会の重要性が飛躍的に増す中、制度改正により大綱質疑の発言者が大幅に増加し、今議会より議会が大いに活性化をしたことについて、辻議長を初め関係各位のご尽力に敬意を表したいと思います。

まず冒頭、昨年 の 第 1 回定例会における私の大綱質疑及び大毛議員の予算総括質疑において我が会派民主党・市民連合として環境モデル都市への応募を要望した結果、市長並びに環境都市推進室を初めとして関係各位の多大なるご尽力をいただき、本年 1 月 23 日、環境モデル都市に国より認定されましたこと、衷心より敬意と感謝の意を表します。当時、私はぜひとも政府の地域活性化本部が 1 月末に募集開始を決定をいたしました環境モデル都市に堺として応募していただき、堺の環境対策をぜひとも発表していただくとともに、なお一層の先駆的な環境対策をとって、都市ブランド形成に役立てていただくことを要望しますと申し上げました。ぜひとも環境モデル都市を都市ブランド発信施策の軸の一つに据えて、積極的な施策展開をよろしくお願いを申し上げます。

以下、通告に基づき 4 つのテーマで大綱質疑をさせていただきます。

まず初めに、環境モデル都市推進についてであります。先ほど申し上げましたとおり、我が会派として環境モデル都市認定について非常に歓迎をしております。その中で、この推進について 4 点お尋ねをしたいと思っております。まずは二酸化炭素削減目標についてです。

環境モデル都市の応募にあたり、堺市が当初内閣府に提出した提案書では 2050 年には 1990 年度比 70%削減、2030 年度には 1990 年度比 10%削減という非常に野心的な目標が掲げられており、認定の中で微修正をされたとは聞いていますが、積極的な目標に敬意を表しているところです。しかしながら、長期的な目標は P D C A サイクルを回しにくくなると思っております。実際、昨年 4 月時点で本市の意思決定をされる方々である局長級の皆さんの平均年齢は 57.4 歳、部長級の平均年齢は 55.8 歳と聞いております。そういったことから考えても、さきの第 3 回定例会でも要望いたしましたとおり、10 年先、20 年先などの中期的な目標を極力細分化するべきだと考えるものであります。

また、おとといの朝日新聞の報道によると、環境省はすべての都道府県、政令指定都市、中核市、特例市に対して 2020 年までの中期目標や 2050 年までの長期目標を示すように求めるとのことです。全国の温暖化問題への取り組みの先導的な自治体であるはずの堺市が同じレベルであってはならないはずで、そういった意味で、ぜひとも短期的目標を定めるべきだと考えますが、現段階で確定をしている二酸化炭素削減目標についてお示しください。

ところで、自治体における温暖化対策の大きな割合を占めるものとして、公共建築物の低炭素化があるのはもうほとんど当たり前となってきています。実際、従業員、職員規模で見た場合、堺市で一番大きな事業体はどの民間会社でもなく、堺市役所であることは明らかです。そういった意味で、排出量に占める割合は大きいゆえに、率先垂範の視点から

も堺市の公共施設や事務事業実施過程における低炭素化は重要だと考えています。

また、昨年第1回定例会において、財政局長からご答弁をいただいたように、光熱水費が約40億円かかっている中では、その削減を企図することは財政改革の一つとも言えると考えています。そこで、まずは廉価でできる削減策として、各部各課で現在どのように二酸化炭素を排出しているのかを認識してもらうことが重要であると考え、第3回定例会の大綱質疑でモニタリングシステムの導入を提案しました。このモニタリングシステムの導入と市施設の低炭素化について当局のお考えをお示してください。

次に、この環境モデル都市の都市推進の施策メニューの一端についてお尋ねをしたいと思います。これからも各機会をとらえてメニューについても議論をさせていただきたいと思いますが、まずはその中から今回は2点、お聞きをしたいと思います。

まずは廃食用油、つまりは使用済みてんぷら油の活用についてです。私は一昨年の市民環境委員会等で堺市の廃食用油リサイクルの実施の有無にかかわらず、既に回収を実施している事業所ルートとは異なる未開発の油田とも言える家庭からの回収によって温暖化対策にも環境教育にもつながるとして、積極的活用とその回収活動への積極的支援を要望してまいりました。この廃食用油の活用の堺市における現状についてご説明ください。

メニューの議論の2つ目は、環境モデル都市行動計画の取り組み内容の2として挙げられているLRTと自転車を生かした低炭素型モビリティについてに関連してお尋ねをいたします。これは後述いたしますコミュニティサイクルとも密接につながってくることは認識をしておりますが、公共交通が拡大をしていく中で、自転車による移動範囲が電車を介して拡大することで自動車利用からの転換が図られ、新たな需用が喚起される可能性があると言えます。そこで、LRTへの自転車持ち込みの可能性について、現在の検討状況をお示しいただければと思います。

次に、2つ目のテーマの自転車のまちづくりについてであります。当局より先日お示しをいただきました平成21年度の組織改正の中に、自転車まちづくり推進室（部相当）を新たに設置するとの内容がありました。昨年第1回定例会の予算審査特別委員会で、民主党・市民連合の大毛議員から自転車のまち・堺として自転車と名がつく関連業務すべてを担うハード整備とソフト施策を一元的に集約した組織がやはり必要ではないかというふうに思いますと提案をしております。庁内でさまざまなご検討をいただいた結果、このような組織が設置されたことかと思いますが、自転車まちづくり推進室の設置目的についてお示してください。あわせて、この推進室を中心に推進されることになるであろう、自転車のまちづくりについて、本市は平成21年度どのような施策展開を図られようとしているのか、概要をお示してください。

次に、自転車道についてですが、市長は先日の平成21年度予算説明の中で、全市的な自転車ネットワークの形成に向けて、自転車走行環境に関する5カ年の整備計画を策定すると同時に、自転車走行環境の整備工事も進めてまいりますとおっしゃられました。そこでお尋ねをいたしますが、自転車道や自転車レーンを初めとした自転車走行空間の平成2

1年度の設置目標について具体的にお示しください。あわせて、市長がこのように積極的な自転車走行空間、走行環境の整備を表明されている中で、新規に建設をされる都市計画道路を初めとした道路における自転車走行空間についてお尋ねをいたします。

市長が表明されている以上、新規建設道路においては、自転車道及び自転車レーンを設置することを基本にするべきだと思っておりますが、新規に建設される道路の構造等について、国が定めたものである道路構造令においても、平成13年改正以降、自転車の交通量の多い道路においては、自転車道を設置するよう定められました。それを受けて、私は道路構造令に基づき、自転車の通行量がかなり少ない道路を除き、堺市の新設道路においては自転車道を設置するべきだと考えています。

そこでお尋ねをいたしますが、道路構造令の遵守について堺市はいかがお考えでしょうか。また、都市計画道路の新設において、道路構造令第10条に基づき自転車道を設置していくべきだと考えますが、いかがお考えでしょうか。また、実際に来年度以降建設される都市計画道路を含む第3種、第4種道路において、自転車道を設置される予定はあるか否かについてもあわせてお答えください。また、昨年第1回定例会や第3回の定例会における私の大綱質疑並びに昨夏の都市魅力・観光文化対策特別委員会の我が会派の池尻議員の質疑において提言をし、要望をしまいにりましたコミュニティサイクルの実施についてですが、来年度、試験的に1,000万円の予算が提案をされています。同じ政令指定都市である横浜市や京都市もコミュニティサイクルについて積極的導入を検討しており、横浜市においては堺市を上回る予算が来年度に向けて提案をされていると仄聞をしております。自転車のまち・堺として来年度どのように事業を行っていくとお考えか概要についてお示しください。

次に、鳳上交差点付近の渋滞の解消についてであります。

昨年の第3回定例会の民主党・市民連合を代表しての大綱質疑において、鳳南町周辺の大規模小売店舗出店にあたって、大規模店舗立地法の枠組みがある中で、なぜ当初想定と大幅に異なる渋滞が発生をしてしまったのか、経過についてご説明と再発の防止をお願いをするとともに、鳳南町周辺の生活環境が交通渋滞により悪化をしている現状に対し、行政として何ができるかを検討し、対策に取り組んでいただくようお願いをいたしました。その結果として、堺市の行政当局としてさまざまな調整やご努力をいただいていると仄聞をしております。また地域の自治会を初めとした地域の皆さんまでもが渋滞解消に多大なるご尽力をされたと聞いております。

そこでお尋ねをいたしますが、鳳南町周辺地域の大型店出店に伴う交通渋滞の解消に向けて、この半年間どのように取り組まれた結果、状況がどのように変化をしたのか、指標をもってお示しいただければと思います。また積極的なご努力にもかかわらず、問題の根本的な解決に至らない現在、根本的な解消に向け、堺市はどのように取り組むべきとお考えかもあわせてお示しいただければと思います。

次に、堺市における中学校の昼食についてであります。

私は間もなく32歳であります。同世代は早ければ子どもが中学校に間もなく進学する、もしくは進学したばかりといった世代であり、子育て世代といっても過言ではないと思います。私は選挙を通して議会に送っていただいたとき、私はこの同世代がどのような状況下にあるかを伝え発信をする役割もあると考えました。その観点から、現在の堺市の中学校における昼食の実態に対し、大きな危惧を抱いており、提言を行ってまいりたいと考えております。

堺の中学校では学校給食等の実施を全く行わず、実態としてはパン等の持参もあるものの、制度としては家庭弁当持参のみをルールとして中学校における昼食が行われてきました。個人的なことを申し上げますが、私は家庭の弁当持参により大変貴重な食育を行ってもらったと考えておりますし、中学校3年間安心な食事をすることができたと考えています。そういった意味で、家庭弁当持参という制度は非常にすばらしい制度だと考えています。

また、堺市の教育委員会や先生方がそういった観点でさまざまな局面で弁当持参の重要性を訴えてこられたことは十分存じていますし、その教育委員会や先生各位の積極的な取り組みを大変評価するとともに、関係各位のご努力には大いに頭が下がる思いです。しかしながら、社会情勢が変化をする中で、現状として家庭でつくられた愛情のたくさん詰まった弁当の持参ではなく、コンビニ弁当の持参や冷凍食品を詰め込んだだけの偏った弁当、毎日パンばかりの昼食等によって、偏った食事をとっている事例がたくさん見られる実態は、中学校教育現場に少しでもかかわりのある方にとっては、もはや当たり前であると言っても過言ではないと思います。つまりは、家庭弁当持参が非常に重要であるとの理想を追求し、家庭弁当持参のみに固執する余り、実態として中学生の食事現場は惨たんたるありさまになってしまったのだと思います。大阪市も従来は堺市と同様の制度であったものの、昨年4月から昼食提供事業として、家庭からの弁当持参と並行して、生徒が家庭弁当を持参しない場合に安全面、衛生面、栄養価に配慮した昼食を校内で利用できる昼食提供事業を開始し、選択肢を提供しています。また、本年1月には、学識経験者等で構成をする大阪市学校給食検討会議が家庭から持参する弁当と学校給食を併用していくことが望ましいとする報告書を大阪市教育委員会に提出したと聞いています。

そこでお尋ねをいたしますが、大阪市の中学校給食検討会議の報告について、堺市としてはどのように理解をされているのかお示し願います。また、中学校の昼食について、17の政令指定都市ではどのような制度があって、それぞれのカテゴリーごとに何市あるのかお示し願います。また、実態として先ほど申し上げたような状況がある中で、教育委員会として中学校における昼食をどのような方向へ改善をしていくべきとお考えかお示しただきたいと思っております。以上、4テーマにわたってご答弁をお願いをして、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。

◎環境局長（塩尻春夫君） 環境モデル都市推進についてのうち、二酸化炭素削減目標についてでございますが、我が国における温室効果ガスの排出状況は2007年度速報値によりますと、二酸化炭素換算で13億7,100万トンであり、基準の1990年度比で8.7%の増加となっております。一方、本市の温室効果ガス削減目標につきましては、2012年度の1,096万トンをピークに2020年度では889万トン、2030年度は692万トンに低減し、2050年度には333万トンと、2005年度比で60%の削減を図ることとしております。

続きまして、光熱費の削減と庁内モニタリングシステムについてでございますが、エネルギーや二酸化炭素は目視できないことから、排出実態や取り組み効果が実感しにくく、オフィスや家庭部門において削減が進まないことの一要因となっております。エネルギー使用や二酸化炭素排出の状況を施設や部署ごとに定量的に把握し、わかりやすく提示すること、いわゆる見える化は効果的な温暖化対策を実施する上で有効な手段と考えられます。このことから、本市のエコドライブ推進事業におきましては、次年度、燃料計の導入によるエコドライブの見える化を進め、エコドライブの教習効果をさらに向上させることとしております。

一方、本市の環境モデル都市行動計画案に掲げる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市みずからが率先して削減に取り組むことによりまして、事業者や市民に削減行動を促す必要があります。そのため、一定規模以上の施設に対する個別の削減目標の設定を検討する中、目標達成度を客観的に把握できるシステムの導入も必要であると認識しており、今後ともシステム導入に向け、民間のノウハウや先進事例等の調査を踏まえ、効果的な運用について検討してまいります。

また、平成21年度の市施設に係る主な低炭素化事業はサッカー・ナショナルトレーニングセンターに100キロワット、美原総合スポーツセンターに16キロワット、市内小学校5校に各10キロワットの太陽光発電の設置や、公共施設の証明のLED化などであり、今後とも太陽光等新エネルギーの導入や設備機器の省エネルギー化を進めるなど、温室効果ガス削減に努めてまいります。

次に、廃食用油の活用による低炭素化についてお答えいたします。

家庭からの廃食用油を活用したバイオディーゼル燃料はCO₂排出量がゼロと見なされるなど、環境に優しい軽油代替燃料として低炭素化及び循環型社会推進の観点から注目されております。本市では、本年度から大阪府立大学の新技術である超音波反応を利用した試験装置により、NPO法人が市内家庭から回収した廃食用油を原料に高品質のバイオディーゼル燃料の製造が可能になり、市のごみ収集車で実証実験を行っているところでございます。試験に要する廃食用油につきましては、当初予定しておりました事業者からの購入を行わず、全量NPO法人が回収した家庭からの廃食用油で賄っております。来年度はこの事業を推進するために、家庭からの廃食用油回収システムを構築し、高品質なバイオ

ディーゼル燃料製造技術を有するNPO法人に対し、原料調達から製造まで一貫した市民主導型のモデル事業を委託する予定でございます。その中で、このシステムにおける発展性や経済性並びに製造技術の実用化を今後も研究・検証するとともに、取り組みに対する市のかかわり方を示し、低炭素型のまちづくりに続けていきたいと考えております。以上でございます。

◎建築都市局長（正木博明君） 環境モデル都市推進についてのご質問のうち、自転車の車内持ち込みにつきましては、客室腰かけの一部をはね上げとすることで、自転車や車いすスペースを確保することは可能でございます。しかしながら、他の乗客との関係もございますので、今後既に実施している水間鉄道や和歌山鉄道などの事例を研究し、経営予定者や関係機関と調整してまいります。以上でございます。

◎建設局長（西川久君） 自転車のまちづくりについてお答えいたします。

初めに、自転車まちづくり推進室の設置目的からお答えいたします。環境問題の解決を図るため、クールシティ・堺の実現に取り組んでおりますが、環境負荷の少ない自転車の普及は健康づくりや地場産業としての自転車産業の振興、観光振興等の面でも非常に重要と考えております。このような取り組みに効果的に対処するために、自転車まちづくり推進室を設置するものでありますが、自転車道整備などのハード面だけでなく、駐輪場対策、自転車利用のルール、マナーの浸透や徹底、また健康づくりや自転車への親しみなどのソフト面の両面から、自転車施策を総合的かつスピーディーに推進するため、建設局の組織であります自転車道整備推進室と自転車対策事務所に企画機能や庁内外の総合調整機能を付加することによって、自転車のまちづくりを総合的に推進するものであります。

続きまして、平成21年度施策についてお答えいたします。

来年度はクールシティ・堺の実現を図るため、モビリティイノベーションとして自転車を生かし、歩いて楽しいまちづくりの推進に向け、新しく自転車走行環境整備事業や、コミュニティサイクルシステムの構築などに取り組みますとともに、引き続き、大仙公園でアジア最大規模の国際自転車競技連合公認ロードレース、ツアー・オブ・ジャパンの第1ステージを開催し、また観光レンタサイクル、交通安全教育や放置自転車対策、小・中学生を対象に自転車を生かした教育キャリアプロジェクトなどに取り組んでまいります。

特に、自転車走行環境整備につきましては、全市の基本計画及び先導的に整備を行う3エリアの整備計画のうち、今後5年間で約70キロメートルの区間についての年次計画を策定します。また自転車通行環境モデル地区として、国から指定を受けている新金岡80号線において、自転車道整備工事に着手します。さらに、既に一定の整備がなされている概成区間のうちの5.6キロメートルについて自転車走行空間の環境整備を図るため、自転車利用者や歩行者にわかりやすい本市として統一した路面の着色や誘導サインの設置等により、自転車通行区分の明確化を図ります。

続きまして、自転車走行空間設置目標についてお答えいたします。

自転車走行空間の設置目標につきましては、既存の道路空間及び河川や公園空間の利用を含め、市民等の方々に広く利用していただける全市的なネットワークを形成するものであり、平成21年度に予定している全市の基本計画及び先導的に整備を行う3エリアとして、都心から百舌鳥古墳群エリア、丘陵エリア、臨海部から大和川沿いの整備計画を策定する中で設置目標を定めてまいります。

続きまして、新設道路における自転車道の設置についてお答えいたします。

まず本市における道路構造令の遵守につきましては、本政令は道路の構造の一般的な技術基準を定めたものであり、本市におきましても、本政令に基づき道路の整備を進めてまいります。

次に、都市計画道路の新設において、道路構造令第10条に基づく自転車道の設置につきましては、同条第1項では「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」となっており、自転車道の設置について示されております。また、同条の2第1項では「自動車の交通量が多い第3種又は第4種の道路には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする」となっており、自転車歩行者道について示されております。したがって、都市計画道路の新設におきましては、本政令に基づき、自動車、自転車、歩行者それぞれの交通量に応じ、地形及び沿道状況を勘案し、決められた道路幅員の中で自転車道の整備も含めた通行空間の分離を進めてまいります。また、来年度以降建設される都市計画道路を含む第3種及び第4種の道路における自転車道の設置予定につきましても、道路の詳細設計を行う際に、本政令に基づき検討を行ってまいります。

最後にコミュニティサイクルについてお答えいたします。

コミュニティサイクルは自転車活用を促進する施策であると考えております。これまでの調査では、既に幾つかの都市において社会実験を行っており、その形態はさまざまなものがあることを確認しております。本市では平成21年度にコミュニティサイクルシステムの構築に向けた社会実験を行う予定でございます。実験の概要につきましては、都心地域、旧市街地から大仙公園周辺をモデル地区として既存の12カ所の観光レンタサイクル貸し出し所のほか、堺区内のコンビニエンスストアなどにも協力を要請し、レンタサイクルスポットの拡充を図るとともに、いつでもどこでも自由に貸し出し、返却ができるシステムを構築するものです。自転車が環境に優しい乗り物として、また町中を快適に乗り継げる乗り物として、社会実験の結果を通じて、そのシステムが生み出す環境面、観光面、健康面、安全・安心なまちづくり等の種々の結果を検証してまいります。以上でございます。

◎産業振興局長（太田慶一君） 鳳上交差点付近の渋滞の解消についてお答えいたします。

本件につきましては、昨年9月の本会議における指摘を踏まえまして、大規模小売店舗

立地法の趣旨に基づき、建物設置者に対し、交通量の再調査と交通処理に関する自主的な対応策の提示を求めました。建物設置者は平成20年9月14日に周辺交通量調査を実施され、地元住民と連携のもと、左折出庫の徹底や交通誘導員による分離誘導等の対応策を策定されました。交通量調査日に見られました最大滞留長400メートルが、昨年11月、4回の施行で半減いたしました。この結果を踏まえ、昨年12月6日より対応策が本格実施され、鳳上交差点の渋滞緩和に効果があったものと認識しております。今後は、都市計画道路南花田鳳西町線の進捗により、根本的な渋滞解消を図ってまいります。以上でございます。

◎教育次長（鳥井廣二君） 堺市における中学校の昼食についてお答えいたします。

大阪市中学校給食検討会議では、家庭弁当持参が定着している大阪市においては、家庭弁当と学校給食との選択を基本とするとともに、弁当箱方式によるデリバリー方式での実施が現実的であるとまとめられております。政令指定都市におきましては、生徒全員喫食する完全給食が6市、家庭弁当との選択制のデリバリーによる昼食等が9市、家庭弁当等の持参が堺市を含む2市となっております。

本市中学校の昼食については、家庭のぬくもりや家庭の味を感じられ、家庭のきずなを深めるものであること、体格、食事量など個人差に応じた対応が可能であることなどから、家庭からの弁当持参としてきたところでございます。しかし、食をめぐる環境の変化に伴い、おにぎりやパン等の簡易な昼食で済ませている生徒が増加している状況が見られることから、家庭における食育の大切さを伝えるとともに、中学生の健全な育成を図るための中学校昼食のあり方等について検討する必要があると考えております。

現在、庁内委員会を立ち上げまして、他の政令指定都市の給食実施状況等をもとに、本市の中学校における昼食のあり方について検討を進めているところでございます。以上でございます。

◆8番（西哲史君） 議長。

○議長（辻宏雄君） 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。1つ目のテーマである環境モデル都市推進についてと、2つ目のテーマである自転車のまちづくりに関しては、引き続き質問を行いますので、まず残りの2つのテーマに関しご要望を申し上げます。

まず3つ目のテーマ、鳳上交差点付近の渋滞の解消について、産業振興局長よりご答弁をいただきました。当局や地元自治会等のご尽力によって、渋滞が大幅に解消されたことに対して、西区の住民の1人として、また上交差点利用者の1人として大いに感謝を申し上げます、積極的に評価をしております。詳細なシミュレーションを行われ、現在の道路状況の中ででき得る限りのことをしていただいたものと考えております。まだ渋滞は残っておりますが、ソフト的取り組みはもう限界に来ているものだと考えておりますので、長期

的な解決策として南花田鳳西町線の上村西交差点東側の早期建設を初めとしたハードの取り組みを早急に行っていただくよう強く要望してこの項目を終わります。

次に4つ目のテーマである堺市における中学校の昼食について、教育次長よりご答弁をいただきました。17政令指定都市の中で、多くが家庭弁当持参と昼食提供事業等を併用している結果が明らかになりました。17政令市中9市が選択制の昼食提供を行っており、堺市と同制度をとっているのは17政令指定都市中2市しかないというこの結果に改めて驚く次第です。さらにこの2市は実は横浜市と堺市なのですが、横浜市では校内でパン販売を行っており、家庭弁当持参のみということにこだわって行政として選択肢を提供できていないのは堺市のみであるとも言えます。そういった意味では議論を早急に前へ進めていく必要性があります。

実際、共働き世帯の増加や、さまざまな社会情勢の変化を顧みることなく、家庭弁当持参率が悪いことを殊さらに取り上げ、弁当持参推進への取り組みを教育委員会や先生方に強いる声を耳にすることがありますが、これは教育委員会や先生方のご努力への冒涇だと私は考えています。教育委員会や先生方は今も、そして今までも十二分に家庭弁当持参の重要性の周知や持参の呼びかけの努力を行われていると私は考えています。今こそ社会変化に応じ、政策的措置つまりは選択肢の追加が要ると考えております。生徒が家庭弁当を持参しない場合には、安全面、衛生面、栄養価に配慮した昼食を校内で利用できる昼食提供事業を実施すべきです。またデリバリー方式で実施すれば、公費負担はかなり廉価で実施できることも大阪市の報告で明らかです。ぜひとも庁内委員会で積極的で前向きな議論を進めていただき、保護者や生徒へ選択肢を提供できるように、教育委員会の強いリーダーシップを強く要望するとともに、私は決して家庭弁当の持参を廃止することや全員参加制の給食実施を望んでいるわけではなく、家庭弁当持参のみであることが問題だと考えているということを重ね重ね申し上げてこの項目を終わります。

次に、1つ目のテーマである環境モデル都市推進について環境局長と建築都市局長よりご答弁をいただきました。二酸化炭素の削減目標が、2012年時点において1,096万トン排出することをピークとして減少に転じることをめざすとご表明をいただいたこと、これまでのご答弁より踏み込んだ内容ですので大いに評価をしたいと思います。この増加はどちらかといえば、低炭素型のシャープの進出が原因なのではなく、既存企業や堺市の二酸化炭素削減努力が機能し始めるのが2012年度なのだという理解を私はしています。ぜひとも、2012年であれば、あと3年ですから、ぜひとも目標を上回った排出をすることのないよう積極的な取り組みを行っていただくよう、改めて要望いたします。

低炭素化のために太陽光発電の設置や燃費計の導入を行われることは大いに評価をいたしますが、モニタリングシステムについては従前と変わらず検討中ということで、少し残念です。二酸化炭素はまず見える化を行って、小さな単位から削減努力をしていくことが重要だと考えます。実際、わかりやすい例えでいえば、家計において節約をするための第一歩として言われるのは、家計簿をつけることです。家計簿をつけて自覚することによっ

て節約につながるのは、皆さんよく肌感覚で感じておられることと思います。ダイエットについてもまずは毎日体重計をつけるだけでいい、そのようによく言われます。例えば非常に小さくて恐縮ですが、市施設における低炭素化の第一歩はそういった意味で見える化、つまりは各部・各課もしくは事務事業単位、できる限り細かい単位でのモニタリングシステムなのだと私は思っています。ぜひとも早期の実施をお願いをいたします。

そこで財政局長に対して2問目のお尋ねをしたいと思います。私は1回目の質問においても申し上げましたが、この低炭素化は約40億円堺市が光熱水費を支払っていることから考えると、環境問題のみならず財政改革でもあると考えております。もちろん、ただ単に市の職員の皆さんにがまん競争を強いるだけのものであっては決してならないと思っています。

昨春の海外視察でたくさんの事例を見てまいりましたが、その一つとして低炭素化実践施設としてパッシブハウスモデルの学校を訪ねました。普通の建物の25%以下のエネルギー使用料で賄える学校であり、フランクフルト市ではこれから建設される学校はすべてパッシブハウス形式でつくるようにということになっているそうです。建設コストはパッシブハウス仕様にする事で約5%増しになるそうですが、日常使うエネルギーが削減できる分で、約10年から15年で元が取れる計算になり、学校の耐用期間を見ると大幅な費用削減となるそうです。このように、初期投資をすることにより、温暖化対策とライフサイクルで見た費用削減ができる事例はたくさんドイツでは見ることができました。堺においてもこのような発想を持って省エネルギー化への投資を行うべきだと考えますが、光熱水費の削減について財政局長のお考えをお示してください。

次に、廃食用油のリサイクルについてですが、全量家庭からの廃食用油、つまり私流に申せば、従来開発されていたところとは別の未開発の油田で賄っておられると聞いて、非常にうれしく思っております。現在、家庭からの回収量は、昨年10月から12月で月平均700リットル前後も回収していると仄聞をしております。先行する京都市にヒアリングをすると、大体1人当たり年間1リットル前後家庭から廃食用油が排出されるとのことです。ぜひ年間約83万リットルの回収をめざして、取り組んでいただきたいと思います。

もちろん、高品質なバイオディーゼルの製造能力を伴わないと回収してもむだになります。実際、京都市では、人口約150万人に応じて年間約150万リットルの回収をめざし、製造能力もそこまで計画しているとのことでした。ぜひとも、環境モデル都市・堺において京都と並ぶ取り組みを行っていただきたいと思います。

またこの回収や製造事業はNPOの方々の献身的なご尽力によって成り立っていると聞いています。ボランティア的貢献に依存するだけでは持続可能な活動にはなり得ません。NPOへの支援を初めとしたしっかりとした持続可能な仕組みづくりをお願いしておきます。

また自転車の車内持ち込みについてですが、ぜひとも検討をしていただきたいと思います。

す。熊本電鉄、三岐鉄道、JR四国予土線では実際に実施をされています。特殊な事例では日本中央バスにおいても自転車の持ち込みが可能だと聞いています。これらはいずれも車両設計では、自転車の持ち込みを想定していない設計にもかかわらずであります。ぜひとも自転車のまち・堺、環境モデル都市・堺の象徴として、当初の車両設計から自転車の持ち込みができるような仕組みを組み込んでいただきたいと思います。近々決定されると仄聞しております車両仕様において、自転車の持ち込みを可能とすると一言が入ることがLRTと自転車を生かした低炭素型モビリティについての体現だと考えておりますので、ぜひとも仕様に組み込んでいただくことを強く要望しておきます。

次に、自転車のまちづくりについて、建設局長よりご答弁をいただきました。自転車まちづくり推進室が部相当で設置をされ、これまで縦割りとなって調整を果たすことがなかなか難しかった自転車政策の庁内外の総合調整機能を行われるということは、我が会派としては大変評価をしたいと思っております。またこれまで対策という旧時代的名称を持った観点しかなかった組織から、環境問題への取り組みや健康への取り組みといった視点を組み込んだ推進といった新時代的視点を持った組織となったことは、中央の官庁を初め全国から注目をされ評価をされていることを申し添えておきたいと思っております。

これからできる組織ですので、内容については、これからまだまだ議論をしていきたいと思っておりますが、北米や欧州の地方自治体における自転車政策統括官の例に倣って、さまざまな権能を持たせることができるよう、これからも積極的にご検討いただくことをお願いをしたいと思います。あわせて、この推進室が自転車マナーの向上にも努力されることを願っています。自転車走行空間の設置目標については、指標が示されなかったのは少し残念ではありますが、ぜひとも今ご答弁をいただいた内容で積極的に施策を推進していただきたいと思います。構造的な分離を基本とし、自転車走行空間の確保を行っていただきたいと思います。

3人乗りの自転車が認可されることがいよいよ目前となる中、3人乗りの自転車は横幅が広いことも想定されております。そんな中、構造的な分離、走行空間の確保は喫緊の課題です。歩道上での色分けによる自転車と歩行者の分離は、結局歩道上での自転車対歩行者の事故の増加への根本的な解決策とはならず、歩道との構造的な分離が到達すべき地点であり、経過措置にすぎないのだということを申し添えておきます。

次に、都市計画道路を初めとした道路の新設における自転車道の設置についてですが、この件について再質問をさせていただきたいと思っております。堺市は、道路構造令に基づいて整備を進めているとのことでした。交通量の多いという単語をどのように解釈するかの幅はありますが、自転車のまち・堺なので、よほど自転車の交通量の少ない場合を除いて、新設道路においては道路構造令を遵守する立場に立ち、都市計画決定を変更し、幅員を変更するか、ほかの都市計画道路に交通量負荷を移しかえて車線数を削減する等検討し、自転車道を設置するべきだと考えます。道路の厚さなど、可能なときだけ道路構造令を遵守するのは問題があると考えます。

そこでお尋ねをいたしますが、平成13年に道路構造令は変更されているのですから、自転車道を設置できない場合、1つの選択肢として都市計画決定の変更が必要になると思いますが、いかがお考えかお示しいただきたいと思えます。

次に、コミュニティサイクルについてですが、平成21年度に社会実験を行われることは積極的に評価をしたいと考えています。まだまだ詳細はこれからのようですので、機会をとらえて議論をさせていただきたいと思えます。私は、このコミュニティサイクル、放置自転車対策にももちろん効果は多少なりともありますが、東西交通の補強、環境に配慮したまちづくり、健康な人づくりなど、さまざまな効果があると考えております。実際、市長がコミュニティサイクル事業をクールシティ・堺の推進のかなめの一つとしてご説明をされているのも、コミュニティサイクルがそのような意味を持っていると市長は理解をされているからだとは私は考えております。決して、放置自転車対策のみを目的とする、もしくはそれが主目的だと矮小化されることのないように取り組んでいただくことと、早急に堺区以外への積極的拡大、展開を検討していただくことを強く要望しておきます。以上で、私の2回目の質問と要望を終わります。

◎財政局長（五嶋青也君） 光熱水費等の削減についてお答えをいたします。

本市では従来より省エネルギーや経費削減の面から、光熱水費の節減や紙類等消耗品の削減など経常経費の削減に努めております。今般提案しております予算の中でも公共施設での蛍光灯のLED化、小・中学校の太陽光発電設置事業や高等学校のエコ回収など、環境と共生する快適都市づくりという観点で種々の施策を盛り込んでいるところでございます。

最近では、省エネルギー回収技術の多様化などから、さまざまな省エネルギー手法に関する提案が行われているようでございます。本市といたしましては、こうした提案なども参考にいたしながら、今後とも光熱水費の削減はもとより、省エネルギーの観点から既存施設の改修の必要性やその手法を検討するとともに、新規の施設建設にあたりましては、ランニングコストを含めたトータルコストを検証しながら、さまざまな手法を検討してまいります。

◎建設局長（西川久君） 自転車道を設置できない場合の都市計画変更の考え方についてでございますが、自転車の走行空間につきましては、先ほどもご答弁申し上げましたように、道路構造令において、自動車及び自転車の交通量に応じ、自転車道または自転車歩行者道を設けるものとされております。都市計画道路における自転車道の設置につきましては、沿道状況や道路幅員などの連続性を考慮すると、必ずしも都市計画変更が必要であるとは考えておりません。都市計画道路において、自転車走行空間のネットワークを形成するにあたり、自転車道によりネットワークの形成を図ることが最良であると考えますが、本政令において示されている自転車道や自転車歩行者道など、地域の状況に応じ、自動車、

自転車、歩行者、それぞれの通行空間の分離を基本として、効果的かつ効率的な自転車道走行空間のネットワークの形成を進めることが可能であると考えております。以上でございます。

◆ 8 番（西哲史君） 議長。

○議長（辻宏雄君） 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。光熱水費の削減について財政局長よりご答弁をいただきました。トータルコストを検証しながら、さまざまな手法をご検討いただくということですから、早急なご検討をお願いしておきたいと思っております。

次に、道路構造令の改正と、その遵守のために都市計画決定を変更することも1つの選択肢かどうかについて、建設局長よりご答弁をいただきました。必ずしも必要とは考えていないのご答弁でしたが、ぜひとも積極的な取り組みをお願いしておきたいと思っております。

前段の、自転車走行空間設置目標についてとも関連して申し上げますが、警察庁は1月29日、08年の交通事故死者数のうち歩行中が33.4%を占め、車に乗車中の33.2%を上回ったと発表しました。08年の自転車乗用中の死者は13.9%を占め、過去10年間で最高になり、歩行中と自転車走行中を合わせると47.3%に達し、これも過去最高です。欧米各国と比べるとその差は歴然です。歩行者の歩行中の死者の割合が高い英国でも21.1%で、その他は10%台前半にとどまっています。自転車乗用中はドイツの10.7%を初めとして、フランス、イタリア、イギリスはいずれも一けた台となっています。このことは一体何を意味するのでしょうか。欧米では死者が出る交通事故の約半分は車同士によるものですが、歩行者や自転車が事故に巻き込まれにくい背景には、車と歩行者、自転車の通行空間が歩道のカラー化にとどまらず、しっかりと分離されている上に、歩行者、自転車、自動車の順で道路上の優先順位が確立されていることがあるからにはほかならないのです。欧米諸国は歩道通行を禁止しつつ、自転車乗用中の死亡事故を減らしています。翻って、日本では自転車が通行する歩道で歩行者が犠牲になり、言うなれば、道路上の優先順位が高い順からむしろ迫害を受けるという、倒錯した構図ができ上がってしまっています。1970年に緊急避難措置として自転車を歩道に上げてから来年で40年、車離れが進行している現在、さらにはこの自転車のまち・堺、この小手先の安易な国の施策を是正する絶好のチャンスではないかと考えています。その先例は私たちが海外視察で行ったドイツには幾つもの事例がありました。ぜひとも安心・安全なまちをめざす堺、環境モデル都市・堺、自転車のまち・堺でこの間違った交通行政を正す先鞭を一緒につけようではありませんか。

以上をもちまして、私の大綱質疑を終わります。ありがとうございました。