

09月14日

平成21年度決算審査特別委員会（建設分科会）

西てつし発言分

◆西 委員 おはようございます。民主党・市民連合の西でございます。

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、河川の浄化についての項目は12月の議会に諸般の事情により移させていただきたいと思っております。

では、中心市街地の低炭素化について質問をさせていただきたいと思います。

環境モデル都市の行動計画の最初のところに、絵が掲げられておまして、その絵の2つのうちの1つは、きのう市長から話題になりました鉄軌道の絵と、そしてもう1つはシビックコア計画に基づくトランジットモールの絵がかかれております。そういった意味では、中心市街地の低炭素化について、非常にモデル的に注目されてるのかなと思って、行動計画をみております。また、環境モデル都市各市の低炭素化のいろんな計画を見てますと、やはり中心市街地ということが非常に大きなテーマとして他都市でも取り上げられています。そういった意味では、堺市の中心市街地の低炭素化について、どのように取り組まれていこうとしているのか注目をするところでありますけれども、この低炭素化についてどのように取り組まれようとしていますのか。また、中心市街地において、ではこの場所でどのように二酸化炭素を削減をしていこうとしているのか、目標についてもお示しをいただけないでしょうか。よろしくお願い申し上げます。

◎土岐 都心まちづくり推進室次長 ただいま委員御指摘の行動計画でございますが、その中に基本的な視点の1つといたしましてモビリティ・イノベーション、これがうたわれておるところでございます。その基本的な取り組みの方針といたしましては、公共交通の利用促進、自転車、徒歩での移動が便利なまちづくりを進めると、こういった方針がうたわれてございます。その中で、中心市街地において計画しております事業の中では、歩いて楽しいまちづくりの取り組みといたしまして、堺東中瓦町2丁地区市街地再開発事業とあわせて整備を予定しておりますペDESTリアンデッキ、これをもちまして歩行者にとって安全で快適、歩いて楽しい空間の創出、これをうたっておるところでございます。

また、この行動計画以外にも、ただいま役所の西側で進められております国の地方合同庁舎の建てかえ計画、これにおきまして国交省の官庁営繕部の定める環境配慮型官庁施設計画指針、いわゆるグリーン庁舎計画指針に基づき、新庁舎の設計を進めているとお聞きしておるところでございます。

また、先ほど申しました市街地再開発事業におきましても、今後再開発事業の再開発組合の設立後に行われます実施設計において、環境に配慮した建築物にさせていただくようお願いをしておるところでございます。

最後、その中心市街地における削減の目標につきましては、具体的な削減量の数値、これは現在のところ定めるに至っておりません。以上でございます。

◆西 委員 削減の目標については、現在のところ定めてないということでございます。また、取り組みについてもまだまだしていただかなきゃいけないのかなと思うわけがありますけれども、そういった意味では建築都市局としてどのように目標を削減されようとしているのかなということが前回の建設委員会も含めて疑問に持つところでありまして、建築都市局として二酸化炭素の削減目標を定めておられるのかどうか、お示しをいただきたいと思います。

◎宮尾 都市政策課長 先に、都心まちづくり推進室のほうから御答弁させていただきましたとおり、中心市街地の低炭素化の取り組みを初め建築都市局におきましては、低炭素都市クールシティ・堺の実現に向け、公共建築物の低炭素化、民間建築物の低炭素誘導、公共交通を中心とした総合的な公共交通体系の形成、堺2区北泊地における海域の水環境改善などの施策事業に取り組んでおります。

委員御指摘の局としてのCO₂削減目標につきましては、個々の施策、事業ごとのCO₂排出量を把握する仕組みが全庁的に構築されておらないことなどから、現時点ではせていたしておりません。以上でございます。

◆西 委員 局では、目標が設定をされていないということでありまして。これは環境局との問題でもあると思いますので、御答弁求めませんけれども、少しこの状況にはこの間、疑問を持っています。環境モデル都市は庁議で決められたわけですから、全庁的に目標が定められていて、それで各事務事業なり施策、政策なりに削減目標が当然割り当てられているのかなと思いきや、それぞれ局にも、さらに施策にも割り当てられていないと。では、この数字は一体何を根拠に目標が設定をされているのかが少しよくわからなくなった上に、財政の状況がある中で、目標値のために効率的にどう二酸化炭素を削減していくのかという効率的な展開というのもできるのかなという疑問を持たざるを得ないと考えております。そういった意味では、建築都市局の事務事業の積み上げ、さらには建設局の事務事業の積み上げ、さらに上下水道局の皆さん、その積み上げとしてどのように二酸化炭素を削減する目標があるのかということをしつかりと規定していただきたいと思いますので、ここにいらっしゃる局の皆さんにはくれぐれもよろしくお願いを申し上げます。

次の項目に移りまして、都市計画道路についてであります。本会議の大綱質疑においても我が会派の辻宏雄議員から質問がありましたけれども、都市計画道路の整備状況、これからどのように整備しようとしているのか、計画について簡単にお示しをいただければと思います。

◎楠 道路計画課長 都市計画道路の整備状況は、平成22年4月1日現在、計画延長約273キロメートル、91路線あり、その整備率は約70%となっております。現在、延長約17キロメートル、18路線について事業を進めています。以上でございます。

◆西 委員 そこでお尋ねをしたいわけでありませうけれども、6月の建設委員会で道路を改修するときについて、自転車の走行空間を改修時にセットにして整備をしてくださいということをお願いを申し上げました。そうしないと、例えば整備事務所の人が補修をする、その後、自転車まちづくり推進室でまたもや道路を掘り返して、自転車走行空間を改修をしていく、両方大事なんですけれども、二度手間になるんじゃないかということをお願いを申し上げました。そういった意味では、現在整備をされようとしている都市計画道路においても、全区間において自転車走行空間を整備できないとしても、今から建設されていく新規道路においては自転車走行空間をしっかりと整備をしていくという必要性があると思いますけれども、特に路肩部走行空間として非常に苦しいところ多々、今の堺の既存の道路の中ではありません。がっとならぬ部分といいますか、路肩の端のところは実質50センチぐらいは、水路としては重要な機能になっていると思いますけれども、走行空間としてはあの50センチは実質死んでいるという言葉が正しいのかわかりませんが、使えない状況になっているということでもあります。そういった意味では、新規道路で建設をするにあたって、路肩部を活用して自転車走行空間を確保していただくように、それは新規道路建設のマニュアルといいますか、などに入れていただきたいと思いますが、どのようにお考えかお示しをいただきますでしょうか。

◎楠 道路計画課長 路肩部の活用につきましては、道路の排水など本来路肩の機能を確保した上で、どのような形状や構造が望ましいか、ライフサイクルコストもあわせて十分に検討し、今後新規に建設する都市計画道路の整備に取り組んでまいりたいと考えております。以上でございます。

◆西 委員 ライフサイクルコストも十分に検討しておっしゃられました。2度掘る、3度掘るということがライフサイクルコスト上、大きな問題があると思いますので、そこについては御留意いただきますようによろしくをお願いを申し上げます。

市長は、きのうも自転車のまちとおっしゃられました。そういった意味では、計画をつくっていく、自転車まちづくり推進室のほうでも自転車の走行空間に既存の道路を改修をしていく、そういうことを行われてますから、そういった意味ではライフサイクルコスト、しっかりとそういった意味で認識をしていただきますようによろしくをお願いを申し上げます。

最後に、駐輪場についての項目に移らせていただきたいと思っております。

中百舌鳥の駅前の放置自転車対策、さらには堺東の放置自転車対策、しっかりと駐輪場を確保すること、取り締まること、配慮することが大事なのではなくて、駅直近に確保し

ていくということが大事なのではないかと、我が会派では再三大綱質疑で申し上げてきましたし、ほかの会派の皆さんからもそのような観点でたくさんの質問が、御意見、要望が本会議でも、さらに委員会等々でも各会派から出されているのは御案内のとおりだと思います。そういった意味で、今中百舌鳥の取り組みとしてどのようにされているのか、お示しをいただけますでしょうか。

◎柴田 自転車対策事務所長 中百舌鳥駅前の土日の約1,000台の放置自転車対策として、9月から現在配置しております啓発誘導員により駐輪場利用促進の啓発ビラを配布し、駅直近の定期専用駐輪場の約2,500台の空きスペースに自転車利用者を駐輪場へ誘導しております。さらに10月からは地元自治会等の協力を得た放置自転車クリーンキャンペーンを実施するとともに、放置自転車の撤去を強化するなど、放置の解消に取り組めます。以上でございます。

◆西 委員 放置の解消に取り組めますという答えなんですね。これが少し認識の相違なのではないかと私は考えているわけでありますけれども、もちろん放置自転車は困るわけですが、どうも解消と、撤去するということが中心なように考えております。そういった意味では、箱を用意するといいますか、収容するスペースをしっかりと用意をして、トリップをもっと公共交通や自転車に変化をさせていく一環として、やはり機械式駐輪場、必要じゃないかなと私たちとしては提案をしておりますけれども、機械式駐輪場をどのようにとらえられているか、お示してください。

◎柴田 自転車対策事務所長 放置自転車の撤去業務というのは対症療法であり、根本的な解決策としては利便性の高い駐輪場を駅直近に整備することであると考えております。また、機械式地下駐輪場は平面駐輪場に比べ、限られた敷地に多くの自転車が短時間で入出庫できる施設であり、駅前など利用者が多く見込まれる場所では有効な駐輪場整備の手法であるとと考えております。しかしながら、利用可能な自転車が限定されることやシステム故障時の台車や規格外の自転車を収容する平置き駐輪場併設が必要となるなど、利用面での制約もあると理解しております。以上でございます。

◆西 委員 この最後の一言も再三おっしゃられますけれども、利用可能な自転車が限定されること、これ当然であります。しかしながら、平面の駐車場は既にあるわけですから、こここのところにこの規格の設定外の自転車を置けばいいわけですから、逆に多くの自転車は共通の形ですから、その共通の形を収容する駐輪場ということは、駅直近であっていいんじゃないかなと。そうじゃないと周辺の、非常に駅から遠方の駐輪場を利用していくという市民の皆さんからたくさんの声寄せられてると思いますけれども、それに対する対応はできないんじゃないかなと私たちは考えているところであります。

機械式駐輪場設置を検討するために、再三検討するという御答弁をいただいておりますけれども、その取り組み状況について御説明いただけますでしょうか。

◎柴田 自転車対策事務所長 これまでの放置防止対策として、機械式地下駐輪場導入に取り組んでいる東京都練馬区、世田谷区、江戸川区を視察し、なお本年8月には関西で初の阪急南千里駅前西第1駐輪場並びに現在建設中の阪急西宮北口駅北西第4駐輪場を視察いたしました。阪急西宮北口駅北西第4駐輪場は駅に隣接するポケットパークを利用した機械式地下駐輪場で、整備費用3億555万円にて2基、414台の駐輪場を整備し、10月1日のオープン予定と聞いております。以上でございます。

◆西 委員 西宮北口でも、最近私も行ってまいりましたけれども、建設を行われています。そういった意味では、この議論はもう3年前から機械式駐輪場、我が会派だけじゃありませんけれども、他会派も含めて提示をされていますが、全く今おっしゃられた限りにおいては、視察をしたということ以外進んでいないというのが非常に残念なのでありますが、視察以外は進んでないんですか。

◎檀野 自転車まちづくり推進室副理事 視察ばかりというお話でございましたけれども、費用面等につきましても検討しております。何分にも駅前の一等地ということで、なかなか場所的にも難しい問題もございまして、中百舌鳥駅でも西側で計画しておる段階ではございますけれども、なかなか実施には踏み切れないというところでございます。

ちなみに、1台当たり何10万円相当の費用を要するというのを聞いております。以上でございます。

◆西 委員 通告してませんので、数字についてはお持ちじゃないと思いますが、駅直近の駐輪場で機械式駐輪場は高いというふうにおっしゃられますが、絶対量としては高いと思います。ただ、相対的に比較をした場合に、例えば中百舌鳥の北側で見たときに通路もありますし、また照明も各地に設置をされてますし、1台当たりのスペースとしては平家式よりもはるかに小さなスペースで機械式駐輪場が駅直近でできます。そういう意味では、果たして平家式と比べて相対的に1基当たりの値段、高いとおっしゃられますか。お示しをいただければと思います。

◎檀野 自転車まちづくり推進室副理事 普通の平置き等でしたら、1平米に1台という形で自転車駐輪場の整備のための敷地面積の確定なんかに使っております。この機械式駐輪場につきましては、10メートル四方、8.9メートル近くの円形を20メートル近く掘りまして、1基大体200台を想定しております。大体100平米で200台ということになりますと、0.5平米に1台ということですので、非常に、委

員お示しのとおり効率的な駐輪場であると理解しております。以上でございます。

◆西 委員 ありがとうございます。ぜひ、効率的な駐輪場ということをお示しをいただいたと思います。私もそのように認識をしております。もちろん、整備コストとして高いのは、絶対的には高いというのは同じく同意ができる場所でもありますけれども、駅直近で駐輪場をつくらないと、駅の遠方、ドイツでは法律があるということも以前申し上げたことがありますけれども、駅直近200メートルの圏内に駐輪場をつくらないといけないという法律も州法によって規定をされているドイツの事例もあります。そういった意味では、駅直近にしっかりと収容力のある駐輪場をつくらなきゃいけないというのは、皆さん御理解をいただける場所じゃないかなと思っております。効率的な駐輪場という意味で、機械式駐輪場が有効ではないかということを再三提言を申し上げておりますので、そのところは御理解いただきますようによろしくお願いを申し上げたいと思っております。

自転車の利用促進をしていくために駐輪場を整備をしていかなければいけない、抑制をするという意味ではなくて拡大をしていく、そういった観点で必要ではないかと。自転車のまち・堺ですから、そういった意味で必要だと思っておりますけれども、その認識を私は持っておりますけれども、当局の皆さんとしては駐輪場は抑制のためなのか、利用促進をしていくためなのか、どのように認識をされているか、お示しをいただければと思います。

◎近藤 自転車まちづくり推進室長 自転車は環境に優しい、健康によい乗り物として、自転車を生かしたまちづくりを推進するため、放置自転車対策とともに自転車利用促進策として自転車走行環境の整備やコミュニティサイクルシステムの拡大などを図るとともに、安全に優れ、駅前の景観に配慮し、利便性にすぐれた、また収容力の高い駐輪場の整備に努めてまいりたいと考えております。よろしくお願いたします。以上です。

◆西 委員 ぜひとも我が会派のみならず、他会派の皆さんからもこの提言、多々されております。それをぜひとも御理解をいただいて、検討をさらに進めていただきますようによろしくお願申し上げまして、私の質問を終わります。ありがとうございました。