

平成22年12月16日建設委員会 西てつし発言分

◆西 委員 民主党・市民連合の西でございます。おはようございます。

まず、午前中、市長への質問ということで、2テーマ挙げさせていただきました。1つ目は、この委員会でも何度か取り上げさせていただいておりますコミュニティサイクルについてでありますけれども、まず、このコミュニティサイクル、建設局の中に取り組んでいただいている部署がありますけれども、実はこのコミュニティサイクル、何度か申し上げてますけれども、建設局的な課題といたしますか、違法駐輪の問題等々のみならず、実はまちづくりとか、環境モデル都市計画の中でも非常に重要な役割を担っているんだと私は考えているところでありますけれども、まず、細かい話に入らせていただく前に、前お聞きしたところと重なるところもあると思っておりますけれども、現時点で、市長はコミュニティサイクルの重要性について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。

◎竹山 市長 自転車のまち堺にとりまして、コミュニティサイクル、この事業につきましては、本当に意義があるというふうに思っております。環境保全の面からも意義があると思っておりますし、そして今大きな問題になっております駅前の違法駐輪、この問題についても意義があると思っております。そしてまた、お互いの自転車をシェアしていくという、この考え方、これも新しい考え方で、非常に先進的だなというふうに思っております、この普及促進を我々は課題だというふうに思っております。

◆西 委員 ありがとうございます。この点にずっと市長は重要だということを認識を示していただけてまして、違法駐輪の問題のみならず、シェアにとっても重要だということもお示しをいただいていることは非常にうれしく思っています。

来年の予算編成に向けても拡充を検討していただくということで、いろいろとお取り組みをいただいていると思っておりますけれども、現在の拡充の検討状況についてお示しをいただければと思います。

◎京谷 自転車まちづくり推進次長 コミュニティサイクルは新しい交通システムとして、自動車利用中心から電車・バス等の公共交通や自転車利用への転換を図ることを目的としております。このことから、コミュニティサイクルの利用の促進を図るためには、公共交通と連携できる場所へのサイクルポートの増設が必要と考えております。

来年度は、現在設置している4カ所の駅前のサイクルポートから阪堺線との連携を図ることで、相互の利用促進が図れるよう、阪堺線沿線などまちなかへの設置に向けて現在検討しております。また、堺東駅前のサイクルポートは駅から遠く、近くに設置してほしいとの要望がございますので、駅により近い場所へのサイクルポートの設置についても検討しているところでございます。以上でございます。

◆西 委員 今お示しをいただいたところが非常に重要なポイントを前段でおっしゃられたと私は考えております。自動車利用中心から公共交通や自転車利用への転換を図ることというところに、この計画のみそといいますか、ポイントがあるんだと私は考えているところでもあります。

といった観点からいえば、今の現状って少し課題があるというか、もちろん拡充を検討していただいているんですけども、公共交通を減らしてまでコミュニティサイクルをふやすことが果たして重要なのか、少し減ることは構わないと思いますけれども、かといって公共交通を妨げるのではなくて、自動車利用から一部のトリップをシフトさせていくというところに、大いに意味があると考えております。そういう意味では、今、堺東駅もしくは堺駅等々、この中心部に4カ所、公共交通が充実しているところのみにある現状というのは、少し課題が多いのかなと思っていますので、これをぜひ、今、公共交通が余り充実していない、もしくはバス路線が結んでいない、そういう区間で利用ができるようにしていただきたいと考えているところでもありますけれども、バス路線がない駅間もしくは公共鉄道が結んでいない駅間を結んでいくという意味でのサイクルポートというのは、どのように検討をされているのかお示しをいただければと思います。

◎京谷 自転車まちづくり推進次長 委員のお示しの、電車とかバス路線がない間の移動でございますけれども、各駅前にサイクルポートを設置することにつきましては、市民の皆様の利用の意向や需要を踏まえながら検討を行ってまいりたいと考えております。検討に当たりましては、自転車と公共交通が相互に補完することによって、利便性の高い交通体系を構築し、自家用車から自転車や電車、バスの公共交通への利用の転換を促進していくということが重要でございます。このことから、今年度行われておりますパーソントリップ調査の結果とか、現在検討が進められております総合都市交通計画との整合を図りながら、サイクルポートの設置駅を総合的に検討してまいりたいと考えております。以上でございます。

◆西 委員 ぜひともですね、総合都市交通計画の中に位置づけをいただきたいと思い

ますので、位置づけて、こういう駅間をどのように結んでいくかと、公共交通と連携をして、あくまで公共交通を減らすのではなくて、連携をして、自動車利用中心からトリップをシフトさせていくという意味でお願いをしたいと思っておりますけれども、そういった意味でも、なかなかこのコミュニティサイクルの認知が進まないという現状も大いに問題があると考えています。

また、実は市役所から少し遠いところにサイクルポートが今あるという現状もあります。そういう意味では、やはりシンボリックな意味で重要な意味を持つ市役所の下、市民広場、もしくはその周辺に設置をしていただいて、広報的な意味とさらには堺東中心部へのアクセス性という意味からでも、この周辺にぜひ市役所直近にポートを設置をしていただいて、積極的利用を促していただきたいと思っておりますけれども、なかなか市中心部への設置についてはなかなか困難な面もあると思っております。そういう意味では、市長にぜひともリーダーシップをとって御尽力をしていただきたいと思うんですが、市役所周辺への設置についての考え方について、また、これからどのように拡充をしていこうとされているのかについて、お考えをお示しいただければと思います。

◎竹山 市長 私は、コミュニティサイクルはやっぱり見せる化せんとあかんと思うんですね。町なかにコミュニティサイクルがあって、あ、これはおもしろいな、乗ってみようかというふうにしなければならないというふうに思っています。そういう意味で、今のサイクルポート形式もええと思うんですけど、町なか見せる化コミュニティサイクルというふうなものも、やっぱり有効やというふうに思っています。そういう意味で、堺東、市役所周辺というのは、そういうコミュニティサイクルの適地ではないかというふうに思っています。

それ以上に、やはり私はチンチン電車、阪堺線と結ぶような形でコミュニティサイクルポートみたいなものがあったらいいと思いますし、それが観光客の誘客や、そして阪堺電車の利用促進につながれば、もっと市内の自転車利用がふえるん違うかとも思っております。

◆西 委員 ありがとうございます。ぜひともトリップを公共交通が今ないところのトリップをどうつくっていくか、阪堺線の駅もしかりです。駅からのアクセスがなかなかないということで、駅になかなか阪堺線の利用者が少ないという観点もあると思っておりますので、ぜひともお願いをしたいと思っております。

ごめんなさい、申しおくれましたが、ちょっと体調不良で、のどの調子が悪くてお聞き苦しくて済みません。

もう1点挙げさせていただいている項目についてお聞きをしたいと思うんですが、まず、

素朴にお聞きをしたいんですけども、市長、この場所でおられたことありますか、堺インターですけど。

◎竹山 市長 何度もございます。

◆西 委員 実は4年間議会で活動させていただいておりまして、私も含めてですけども、堺東駅中心の議論というのは多々ありますけれども、この出口の周辺の議論というのは余り聞いたことがないなというのが非常に私の素朴な思いでございまして、果たしてこの場所で多くの方がおられているのかなと思ったりするのが率直な、私はよく利用させていただいていますけれども、この役所の中、もしくは議会の中という方が利用されていることが少ないのかなと思ったりするわけで、市長に素朴にお聞きを試みたわけですけども、もちろん多くの方が利用されているわけですけども、その周辺で、少し寂しいといいますか、悲しいといいますか、そういうことが多々あります。

写真でお見せをして恐縮ですけども、幾つかあります。これが泉北2号線周辺の街路樹の現状ですね。木がほとんど、木らしい形といいますか、木にふさわしい形はなく、いろんな形で枯れ木のように立っている、季節的な問題もあると思いますけれども。あと、これも同じような場所ですけども、中央の分離帯の植栽といいますか、あれもいろんなまちまちな形で切られている。さらには左側には同じく木がばらばらな状況になっているというところですよ。

域外の方が来られるというのは、堺東駅にも来られると思いますけれども、先ほど市長がおっしゃってくださったように、堺インターからも多くの観光客の皆さんや市外からの流入の皆さんもたくさん来られていると思います。こういった意味では、この場所の印象づけというのは、堺の印象なんだと私は個人的に考えているところであります。

先日、調布インターでおりました。調布インターの周りは、東京の調布インターの周りはこちらの状況です。こういう状況のところも多々あります。幹線です、これ2車線の幹線です。調布駅でおりにくことはなく、先日私は調布インターでおりに、調布のまちは調布の駅でイメージせずに、これを、この場所で調布のイメージが記憶に残っているところがあります。

何を申し上げたいかといいますと、こういう街路樹の現状によって、市の印象が非常に変わってくると思いますけれども、お聞きをしたいんですけども、泉北2号線の街路樹の現状と維持管理の視点について、市の当局は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。

◎長谷川 南部地域整備事務所長 府道堺かつらぎ線は、政令都市に移行した平成18年に大阪府から引き継がれたものです。本路線の街路樹の現状は、毛穴大橋周辺から庭代台周辺の間を見ましても、先ほど委員お示しの高木のユリノキが数多く植えられた区間もあれば、ほとんど低木のシャリンバイだけが植えられている区間という形になっております。

また、維持管理につきましても街路樹は自然樹形で美しく育てていくように取り組んでおります。しかしながら、近隣にお住まいの方々の要望や、通行に障害が出るような、例えば枝が張ってきたとかいうふうな状況の中で、それらを一体的に考慮した中で、剪定を行っているというのが現状でございます。それで今後とも通行の安全確保に重きを置いた維持管理、なおかつ緑の基本計画や景観などを念頭にして、周辺との調整を行いながら、樹木管理を行っていきたいと思っております。以上です。

◆西 委員 1つこういうお話をお聞きをすると、この写真はきのうの夜ずっといろいろ探していたときに見つけたところの1つ、自分が通ったところ、どんな映像だったかなというところで探していたところの写真の1つなんですけれども、この安全確保に重きを置くと、また要望や通行に支障となるのでこのような形になってしまったとおっしゃるんですけれども、この調布の周辺の場所も、安全はもちろん気をつけていらっしゃると思いますし、さらには左見ていただくとわかると思いますけれども、広告の看板もあります。商業者さんがこの国道の周辺にいる、いないわけではないというのは当然御理解をいただけたところだと思います。

そういった意味で、なかなか安全確保にも気を使っているのもわかりますし、周辺の住民の方、この2号線はほとんど商業者の方ですけれども、商業者がほとんどでいらっしゃいますけれども、商業者の方からの要望ということも踏まえても、このような形になるところと、もしくは2号線のような形になってしまうところが出てしまうというのは、少し残念な状況だなと申し上げざるを得ないかなと思っております。

また、環境モデル都市の宣言の中にも、この周辺はクールラインとして位置づけられている石津川水系が横にありまして、非常に緑の点でも重要な場所だと考えております。そういった意味で、クールシティ宣言の現状とも余り緑が枯れ木のようにになっている現状というか、余り緑らしくない緑になっている現状というのは、余り合っていないように感じるわけでありましてけれども、その状況について市当局としてはどのようにお考えかお示しをいただければと思います。また、大阪府のほうでも取り組みをなされていると、検討されているとお聞きをしておりますけれども、その現状についてお示しをいただければと思います。

◎中野 土木監理課長 現在、本市では泉北2号線と石津川が並走しております地域につきましては、堺市環境モデル都市行動計画で涼しい風と文化を通すクールラインとして位置づけられております。その中でも、堺インターチェンジ及び泉北2号線は堺南部の玄関口でもあり、緑豊かな周辺の景観との調和が必要であると認識しております。その中で一方、大阪府におきましては、みどりの大阪推進計画というのを策定しておりますが、その計画では府下の山景や農空間が荒廃や減少しております。緑の保全・創出・ネットワーク化を図り、実感できる緑を創出しようと考えております。

その中で泉北2号線と石津川につきましても検討されております。あわせて2級河川石津川水系河川整備計画策定に向けた地域住民の意見を反映させるために、流域懇談会を開催し、石津川のあり方について検討を始めるなど、当該地域の景観にかかわる議論が今高まりつつあるところがございます。既にこの計画の中には、堺市も参画しておりますけれども、泉北2号線の現状を踏まえて、今後道路景観を初め、周辺との調和を図るために、これらの計画と整合を図ってまいりたいと今考えているところがございます。以上でございます。

◆西 委員 ぜひとも景観の整合性を図っていただきたいと考えております。これもこの画面にお示ししている写真も三多摩地域の1つであります。東京は駅前は大阪の駅と変わらない雑多な感じのところ、いっぱいあります。ただし、高速おりると、特に三多摩地域の周辺に、このように緑あふれる景観があつて、少なくとも車で来られた皆さんの都市イメージは、このような緑が多いところがいっぱいあるというのが、三多摩地域のイメージであります。そういった観点でいえば、堺インターおりたときに何が見えるかといいますと、看板が乱雑にあるなど、さらには緑は全く樹形どおりになっていないなど、さらに雑草が多いなど、さらにはこれはお聞きをしたいところですが、すぐにはできないと思いますけれども、さくもさびたさくが多いと、焦げたような色が多いなどという声も、域外から来られた方には聞こえます。堺東駅、中心は観光客の皆さんがいらっしゃるということで、いろいろと議論は進んでいるんですが、堺インターおりた周辺のところの景観についての議論は、全く聞こえた記憶が、少なくとも私個人の勉強不足かもしれませんが、聞こえないところであります。

そういった意味では、実はハーベストの議論も皆さんのところでよくされているところでもあります。ハーベストは堺東駅から行くわけではなくて、多分、堺インターから多くの方が行かれるんだと思います。そういう意味では、泉北2号線、堺病院も移転することであることでもありますし、2号線一体となってクールラインといいますか、緑の景観を配慮した将来像をつくっていただきたいと思いますけれども、市長のそこの御意思を、それに対する御意思をお示しをいただければと思います。

◎竹山 市長 確かに堺インターチェンジおりたところ、そのたたずまい、雑然として
いるという感じでございます、この三多摩地域とちょっと違う。ただ、ここは市街化区
域でございますね。調整地域でございますので、ちょっとそういう意味で、まちの住むと
いう、憩いというたたずまいとちょっと違うなというふうに思っております。

将来ビジョンを大阪の中でも大阪府が緑の風を感じるということで、堺港から石津川、
そして南部丘陵まで、これをクールライン、そして緑の風を感じるラインとして、今、検
討しようというふうにしています。そういう意味からいうたら、ここで、やはり堺の緑を
本当に感じられるような場所にしなければならないというふうに思っております。ちょっ
と時間はかかるかもわかりませんが、このあたり、大阪府と一緒に、緑をどうい
うふうにして育てていく、そして景観の問題もございます。景観をどういうふうにして、
堺に来てやっぱり、ああ、堺らしいなというふうな思えるような景観をつくっていき
たいなというふうに思っています。

◆西 委員 ありがとうございます。もちろん調整区域とそうじゃない区域の違いはあ
るの理解をしているところであります。ただし、今の現状、残念ながら緑を感じられる
地域じゃないというところも事実でありますし、市民の皆さんはふだんいろんなところへ
行っていらっしゃる。僕も市の中いろんなところ行きますから、イメージは、いろん
な堺に対するイメージを持っていらっしゃるけれども、堺にいらっしゃる皆さんは、く
どくなりますけど、堺インターおりてハーベスト行って、またそのまま堺インターから乗
ったときの堺に対するイメージを、ぜひともここにいらっしゃる皆さんに想像していただ
きたいと思います。なかなかハーベストの丘はよかったかもしれないけれども、周辺はえ
らく汚いまちやったなと言われていることが、周辺の方から私の知人の方も含めて言われ
ることがあります。そういった意味で、その現状をぜひとも理解をしていただいて、いろ
んな取り組みが、いろんな困難なこともあると思いますけれども、取り組みをしていただ
いて、堺のブランドイメージ向上のために御尽力をいただきたいと思います。よろしくお
願い申し上げまして、前半の質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

◆西 委員 引き続き質問させていただきます。西哲史でございます。よろしくお願
いします。

それでは、河川の水質浄化についてお尋ねをさせていただきたいと思いますが、現在も
堺市内の河川を見ると、水質汚濁がまだ残っている部分、残っている河川が幾つか見受け
られると思いますけれども、河川の水質汚濁についてどのような原因が考えられるかお示
してください。

◎出口 河川水路課長 河川の水質汚濁の原因には、主に家庭からの生活排水の流入、事業所からの工場排水等が考えられますが、大阪府の資料によりますと、近年8割が生活排水が原因と言われております。そのほか流域の都市化による河川の自己流量の減少も水質汚濁の原因の1つと考えられます。以上でございます。

◆西 委員 ごめんなさい、確認なんです、生活排水と生活雑排水はイコールでおっしゃっていますか。

◎出口 河川水路課長 生活雑排水は、トイレの浄化槽とか排水を除いた、台所とかおふろの排水を言います。生活排水といいますと、浄化槽も含めた排水すべてを生活排水と呼んでおるところです。以上です。

◆西 委員 浄化槽の生活排水といいますか、特に河川の浄化においては浄化槽が整備されていない部分、もしくは単独浄化槽のところの雑排水のカットや、もしくは河川の水量の確保が必要になってくると考えますけれども、近年河川の水が減っている原因について、どのようなものがあるか、さらにあわせて対策についてどのようなことを行われようとしているかお示してください。

◎出口 河川水路課長 流水の減少につきましては、大きくは泉北ニュータウンなどの都市開発に伴い、不浸透面が増大したこと、また水害を防止するために、雨水を速やかに排除する施策を実施したことによります。そして、また近年は、工業用水道の進捗により、平常時の河川水量が減少しております。対策といたしましては、流域の保水機能や地下水涵養機能を有する緑地、農地、ため池などの保全が有効であると考えますが、それ以外にも都市部の緑化や雨水の貯留浸透を初め、市域におけるさまざまな環境への取り組みが、水質改善や水量確保につながるものと考えております。以上でございます。

◆西 委員 ぜひとも取り組んでいただきたいところであるんですが、1つ申し上げるならば、緑地、農地、ため池等々の保全ということですが、これは保全はされても、今より減りにくくなることはあっても、ふえることはないと思います。ぜひとも全庁挙げてふやすという取り組みをしていただきたいと思っております。もちろん防災のこと重要なの

はわかるんですが、大量に出るときはもちろん水は多くないにこしたことはないと思いますが、平常時は逆に余り少ないというのも、非常に余り河川の維持という意味ではよくないと思いますので、そういう意味では平均化していくといいですか、ある程度保水機能を持たしていくということの取り組みも含めて、河川のほうから発信をしていただいて、ぜひともそのような取り組みをお願いしたいと思っております。

さてですね、先ほども生活排水が多くの原因だということをおっしゃられました。そういう意味では、河川の浄化を考えますと、堺の下水整備率というのは非常に高くなってきていると思いますので、その整備された地域においては、ぜひとも下水道を早く使用していただかないと、依然、雑排水が流れてくるということがあると思います。もちろん水洗化促進については全力で取り組んでくださっていることは存じ上げておりますし、私としては、ぜひとも進めていただきたいと思っておりますけれども、どのようなことを実施をされてきているのか、改めてお示しをいただきたいと思っておりますが、またあわせてその水洗化率、現在どこまで来ているのかお示してください。

◎近藤 給排水設備課参事 これまでの水洗化促進の取り組みと、水洗化率についてお答えいたします。

本市では、公共下水道の整備を進めていく中で、市民の皆様や事業所の方々に水洗化の意識を持っていただくため、各種地元説明会における水洗化のお願いや広報紙、上下水道局のホームページにおける情報の提供、公共下水道の整備が完了した地区に対し、水洗化のお願いのビラを配布するなど、あらゆる機会をとらえ、幅広くPRしてまいりました。また、効果的に水洗化促進を行うために、公共下水道使用開始の工事後3年目を迎える区域の未水洗建物に対し、戸別訪問による水洗化のお願いや、各種制度の説明と水洗化できない理由の聞き取りの調査を実施してきました。また、下水道の接続工事に要する費用を無利子でお貸しする制度や、下水道へ接続していただき、不要となった浄化槽を雨水貯留施設に転用する工事への補助金制度、生活扶助世帯への補助制度などさまざまな施策を実施してまいりました。また、未水洗の水道大口使用者に対しましては、堺市水道サービス公社と連携し、水洗化を促進するとともに、未水洗理由の把握に努めてまいっております。なお、平成21年度末の水洗化率は93.4%となっております。

◆西 委員 未水洗である理由について、どのようなことが挙げられているかお示してください。

◎近藤 給排水設備課参事 未水洗の主な理由でございますが、平成21年度に実施し

ました水洗化促進実態調査の結果によれば、最も多かった理由で経済的な理由が39.7%、続いて浄化槽を使用しているが30.3%、以下、老朽家屋や空き家のため、水洗化の実益がない19.2%、移転や建てかえ予定3.7%といった理由が続きます。以上です。

◆西 委員 1つわからないので教えていただきたいんですが、この理由は役所が調べた結果なのか、もしくは申し出なのかお示してください。

◎近藤 給排水設備課参事 これはですね、水洗化促進実態調査いうものをやってみて、これは委託でやっております。以上です。

◆西 委員 役所で把握をされた理由か、もしくは当事者の方から説明があったほうなのか、どちらかお示してください。

◎近藤 給排水設備課参事 これは委託に出していますので、業者のほうが当然所有者と聞き取りをしまして、その結果であります。

◆西 委員 例えば経済的理由というのは、聞き取りの結果にすぎなくて、役所のほうで経済的な理由だと判断をしたというわけではないですよ。

◎近藤 給排水設備課参事 そうですね。うちのほうではそこまで把握はしておりません。当然、業者のほうの聞き取りということになりますので、以上です。

◆西 委員 ところでお聞きをしたいんですが、下水道法や下水道条例では、公共下水道に目の前までは来ているけれども接続をしないということに対しての規定はどのようになっていますでしょうか。

◎近藤 給排水設備課参事 接続についての規定についてお答えいたします。これは下水道法第11条の3では、下水の処理を開始すべき日から3年以内にくみ取り便所を水洗

便所に改造しなければならない義務が定められ、規定に違反した場合、相当の期間を定めて水洗便所に改造することを命ずることができるとされています。ただし、改造しないことについて相当の理由があると認められた場合には、免除されることが規定されております。また、下水道法第10条第1項では、排水設備の設置義務が規定され、堺市下水道条例第8条の2により、排水設備の設置義務を履行しないことに対し、排水設備を設置するように命ずることができるようになっております。以上です。

◆西 委員 93.4%の残りの6.6%のうち、開始すべき日から3年以上たっているものって多々ありますよね。

◎近藤 給排水設備課参事 これは平成21年度末の水洗化世帯数約2万2,000世帯ございます。そのうち約1万7,000世帯が3年以上未水洗であります。以上であります。

◆西 委員 それに対して命令されたことありますかでしょうか。

◎近藤 給排水設備課参事 命令につきましては、今のところありません。以上です。

◆西 委員 理由も自主的で、申し出によってこちらで確認ができていないということで、さらにそれに対して、取り組みも命令がされていないということに少し疑問を持っています。これから水洗化の向上を図っていくためには、促進、皆さんの御努力をお願いしていく、その取り組みのみならず、やはりしっかりと調査をしていただいて、取り組んでいない家庭はしっかりとした明確な明らかなはっきりと認定できる理由があればもちろん別ですけれども、それは取り組みをしていただいて、それとは別に、単に申し出をされているだけで、つながっていない家に対しては、命令をしていくということも必要になってくるのではないかなと思いますけれども、御見解をお伺いしたいと思います。

◎近藤 給排水設備課参事 接続促進につきましては、国や下水道協会等においても、幾度となく検討はされております。主な未水洗理由としまして、高齢化、低所得及び浄化槽設置による水洗化等が挙げられるとともに、未水洗の理由に応じた接続支援策をとって

いくことが重要であると考えております。また、従来の便所の水洗化による快適な生活環境の実現という個人の利益を柱とした接続促進対策から、公共用水域の水質保全や未処理下水が環境に与える悪影響、こういうものが非常に多くありますので、こういうことを市民の方々にやっぱりわかりやすく説明していくことが1番ではないかと思っております。

当然、下水道へ接続していただくんですが、やはり社会的コンセンサスを形成することがやっぱり不可欠となっておりますので、本市としましてもこれまでの取り組みに加え、電算システムの機能強化、環境部局、地元との連携等により、未水洗者の状況をより詳細に把握しまして、未水洗による社会的影響を説明するとともに、未水洗理由に応じた対策へとつなげていくことが重要であると考えております。さきに延べました未接続状況を詳細に把握する中で、メリット、デメリットを整理した上で、国や他の政令指定都市と連携の上、方針のあり方について今後も研究してまいり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す。ぜひともお願いしたいんですが、一応念のため申し上げますと、誤解のないように申し上げますと、低所得者の方に命令を出せと言っているわけではなくて、本当に低所得者なのであれば、それに対するしっかりとした対応をしていただいた上で、接続命令を出していただいたらいいと思っているということを申し上げておきたいと思えます。

あわせてもう1点お尋ねをしていきたいと思えますが、家の前まで来ている方とは別に、私道が家の前にあるために、その私道に下水を引くことを了承されないためにつなげないということもあると思えますけれども、そういうケースの理由についてどのようなことがあると御認識をされているか、また把握している件数等々あればお示しをいただきたいと思えます。

◎池崎 下水道整備課長 整備のされていない私道の多くは沿道住民の方々の経済的な理由や浄化槽利用によるもの、また衛生観念の欠如など個々の理由でありまして、私道そのものに係るものとしたしましては、沿道の方々の意見相違や私道の整備方法や手続などがわからない、私道敷地の布設承諾が得られないなどがございまして、そのうち、布設承諾が得られない主な理由としたしましては、敷地境界や迷惑駐車、建築時やごみの集積、不仲など利害関係者間の過去からのさまざまな紛争がございまして、そのほかに私道敷地所有者の所在不明、私道敷地の買い取りや承諾料の要求などでございまして。

なお、処理区域内において不承諾を理由とするものの件数は把握しておりますもので45路線ございまして、先ほどの未水洗人口に対する割合は約2%でございまして。以上でございます。

◆西 委員 これも45路線2%あるということですが、これも先ほどと一緒に、いろいろな理由をつけてつなげられない方がいるということに驚いています。そういう意味では、承諾が得られない私道の場合、強制的にやっぱり下水管を布設していくということも取り組みとして必要だと、場合によっては条例の制定ですね、必要だと考えますが、お考えお伺いしたいと思います。

◎池崎 下水道整備課長 下水道の施設は公共的設備として布設し、かつ将来においても維持管理のためには土地の承諾は必要不可欠と考えております。また、不承諾の理由も先ほど申しあげましたようにさまざまでありまして、一律条例において強制的に下水管を布設できるような私権の制限をすることはできないと考えております。以上でございます。

◆西 委員 これに関しては強制的に下水管を布設することはできないということでもありますけれども、今までも努力はされていると思いますが、今後どのように促進を図られていこうとしているのか、ぜひお示しをいただきたいと思いますが、この件で裁判等々もあって、私権を裁判で制限をして引かれたような事例もあると思います。そういう意味では、そのような取り組みの事例も共有していくということもあわせて必要と考えますが、今後どのようにさらに、今、頑張ってくださいと思っていますけれども、さらに進めようとしているのかお考えをお示しをいただきたいと思います。

◎池崎 下水道整備課長 先ほども申しあげましたように、不承諾の理由はさまざまございまして、その多くは土地の所有者と沿道の方々に係るものでございますので、当事者間において解決を図っていただくものと考えております。しかしながら、市といたしましても、下水道整備を促進する観点から、今後も沿道の方々と連携して、時間を要するものもございしますが、承諾が得られるよう説得、説明に取り組んでまいりたいと考えております。また、今、委員からのお話もございましたように、過去の事例や判例等多くはございませんけれども、研究を行いまして参考となるものにつきましては、利害関係者の方に情報提供するなど支援策を講じてまいりたいと考えております。以上でございます。

◆西 委員 ぜひともよろしく願い申し上げます。税金と一緒にまじめに生活が苦しい方も含めてまじめにつながれている方が不公平だと感じないように取り組みをお願いしておきたいと思っております。

次に項目を移りたいと思います。順番を少し変えますが、新病院についてであります。私、津久野に事務所がありますけれども、津久野地域、多くの皆さんが新病院が来るということで期待をされているところであります。ただあわせて、交通量がふえるんじゃないか、もしくはいろんな方がいらっしゃるんじゃないか、また、この地域、非常に古い建物多々あります。そういう意味でも、この地域のまちづくり、どのようにされるのかなという声は疑問も含めて多くの声があります。そういった意味では、新病院のあの敷地内に病院をつくっていくということだけではなくて、地域と連携をしながらまちづくりですね、総合的に検討していただく必要があると思いますけれども、病院も含めて、さらに、ここ建設委員会ですけれども、建設局の皆さん、建築都市局の皆さんと一緒に連携をしながら進めていただきたい、まちづくりを進めていただきたいと思いますけれども、どのようにお考えかお示しをいただければと思います。

◎中島 新病院建設準備室参事 御質問いただきました新病院の整備による交通量の増加等、周辺地域全体へ少なからず影響が生じるものについては、庁内部局が連携して対応する必要があるものと考えております。このことから、新病院を含む周辺のまちづくりを円滑に推進するための庁内組織として、医療監を初め関係局長を委員とする新病院整備検討庁内委員会を平成22年6月24日に設置しており、その下部組織として案件ごとに関係課長が参加する幹事会を設けております。これらの幹事会のうち、御指摘の新病院を含む周辺整備についての関係各課の調整につきましては、新病院周辺整備関係という幹事会を設けており、その幹事会で行うことにしております。この幹事会において、交通量の増加などの影響に対する施策のほか、新病院へのラインアクセスの拡充や、地域における他事業との連携等について、庁内横断的に議論、協議を行い、情報共有を図りながら、各事業を推進してまいります。以上です。

◆西 委員 ぜひとでもですね、ここにいらっしゃる皆さんにお願いを申し上げたいと思うんですが、病院の建設ではあるものの、地域の皆さんから見れば堺市全体でやることだと見なされております。そういう意味では、ぜひとでも横連携、積極的議論をしていただい、取り組みを進めていただきたいと思いますので、よろしく願い申し上げます。

さて、都市計画法第34条11号についてお聞きをしたいと思っております。条例廃止に向けて検討が進んでいるとお聞きをしておりますけれども、その経緯について説明をしていただければと思います。

◎七堂 開発指導課長 平成12年に都市計画法が改正され、本市では平成14年に一

定の基盤の整っている区域については、住宅開発を容認してまいりました。本条例による住宅開発により、都市の持続的発展に必要な人口増や税収増といった効果がある一方、優良な農地の減少、虫食いの小規模開発、開発区域周辺での自動車交通問題等の課題も出てまいりました。また、最近の住宅開発では、市街化調整区域の開発区域面積が市街化区域を上回っていることもあります。この条例が施行されて8年が経過し、この間に国や府及び本市を取り巻く社会経済情勢が大きく変化し、集約型都市構造への移行が進められている中、環境面からも農地や緑の重要性が問われてまいりました。本条例による効果と課題の検証を行う中、今後も集約型都市構造を推進し、市街化調整区域の農地や緑の保全を図るには、都市計画法第34条11号に基づく開発許可制度を廃止する方向へ進めることとなりました。以上でございます。

◆西 委員 ありがとうございます。ぜひともですね、緻密な議論をお願いをしたいというところでもありますけれども、これについて1つ地域から声が上がっております。幾つか声があると思いますが、私を取り上げたい声もあります。区役所で説明をしていただいているということでもありますけれども、なかなか区役所に遠い地域がこれに該当する地域に入っている場合が多いということもお聞きをしております。そういう意味では該当する地域の校区、もちろん地主さんは違う地域に住んでいらっしゃる方もいると思いますが、少なくともその土地で活動されているわけですから、遠いということはないと思いますので、関係する土地の場所で、ぜひともその校区の会館等々で説明を行っていただくようお願いを申し上げておきたいと思います。駆け足で進んで済みません。

自転車走行空間についてお聞きをしていきたいと思っております。自転車走行空間、後ほど水谷委員からも質問があると思いますが、なかなか実は、これ、率直に申し上げなきゃいけないんですけれども、取り組み、どこまで進んでいるのかなという声があるところから聞こえます。今年度どのように取り組まれたのかお示してください。

◎岡澤 自転車まちづくり推進室参事 本市では自転車利用者、歩行者が安心して通行できる安全で快適なまちづくりを推進するため、全市的な自転車走行空間のネットワークの形成に努めているところです。今年度は深井駅東側の市道深井73号線において自転車専用通行帯を想定した社会実験をこの1月に実施するため、現在、大阪府警、地元、高校など関係者と協議を進めているところです。

この社会実験は自転車を利用する住民や通勤、通学の方々に道路の路肩部に設置する自転車走行空間を通行していただくことで、歩道での歩行者や自転車との錯綜を防ぐとともに、自転車の路肩部走行の快適性を実感していただくため実施するものでございます。以上です。

◆西 委員 ありがとうございます。技監、よく御存じだと思いますけども、国交省は路肩部でと言っていますので、路肩部でのこれら社会実験が進められるということは非常に素晴らしいことだと思っておりますけれども、来年度はどのように走行空間を設置されようという取り組みを、今予算要求もされていると思いますけども、目標についてお示しをいただければと思います。

◎岡澤 自転車まちづくり推進室参事 来年度はこの社会実験結果をもとに課題を抽出し、問題点があれば改善策を立てた上で、当該区間等において大阪府警との協議が調い次第、路肩部を活用した自転車走行空間の整備に努めます。また、泉北1号線の北条町等、歩行者と自転車が構造分離されていない歩道部において、自転車道の整備を行う予定です。既に整備が完了した地区におきましては、その効果について検証しながら、他の地域においてもより安全で快適な自転車の走行空間の整備を進めてまいります。以上です。

◆西 委員 ありがとうございます。ぜひとも来年も積極的に取り組んでいただきたいと思いますが、今、路肩というお話がありました。諏訪森神野線についてのお話をお伺いをする途中段階で、このお話をさせていただきたいと思うんですが、前回の建設委員会でも取り上げをさせていただいた場所がありますけれども、一部車道において路肩の部分でこのように大きな段差が生じているというところがありますけれども、どのように認識をされていますでしょうか。また、原因は何かとお考えでしょうか、お示してください。

◎楠 道路計画課長 一部車道において路肩部に段差が生じている区間がありますが、段差が著しい場合は自動車、自転車、歩行者等の走行に支障を及ぼすものと認識しております。原因といたしましては、大型車の通行に伴うわだち掘れや、アスファルトの経年劣化、街渠の沈下などが考えられます。以上でございます。

◆西 委員 今、先日委員会で取り上げさせていただいて、いろんな議論をしていたとはお聞きをしておりますけれども、路肩部の段差について、今どのような対応を考えられているのかお示してください。

◎楠 道路計画課長 アスファルト舗装は施工性がよく、維持修繕が容易なことなど利点が多く、全国の道路舗装に使われてきたものです。その耐用期間は一般に10年程度と考えていますが、交通条件などにより舗装の傷みはまちまちで、現在、現場状況に応じて適正な維持管理に努めているところでございます。以上でございます。

◆西 委員 このような道ができると、10年たてばこのような道ができるのかというところがあると思いますけれども、すごい疑問が、とても疑問が多いと言わざるを得ません。できればもちろん諏訪森神野線を例に挙げて恐縮ですけれども、新しい道ができいくときは、このようなことがないように取り組みを進めていただきたいと、私、土木の素人ですから、どのようにするかということは率直に申し上げてわからないところもありますけれども、このようにならないように想定をして取り組んでいただきたいと思うんですが、こういう道路の、特に諏訪森神野線は都市計画道路になると思いますけれども、その設計の考え方ですね、こういうことがないようにされているかも含めてお答えをいただけませんかでしょうか。

◎楠 道路計画課長 舗装につきましては、舗装設計施工指針に基づきまして設計しております。計画交通量と原地盤の土質調査等の結果から、舗装断面を決定しております。路肩部においても車道と同様の検討を行っており、一般的な道路の使用状況下に耐用年数期間内に段差が生じることはないと考えております。しかしながら、大型車など重車両の通行頻度などが多い場合においては、耐用年数期間内に段差が生じることもあり、現場状況に応じた適正な維持管理が必要になるものです。以上です。

◆西 委員 済みません、このときの基準と変わったのであればお示しをいただきたいんですが、このときの基準と変わってないのか、確認できるかどうかお示しいただけませんか。

◎楠 道路計画課長 基準については、土質調査を行いまして、舗装断面を決定しておりますので、条件は変わっていないものと認識しております。以上でございます。

◆西 委員 確認をさせていただきたいんですけど、すると10年後には諏訪森神野線でもこういうことが起きることは大いにあるということですか。

◎楠 道路計画課長 同じ答弁になるかと思いますが、大型車両などの重車両の通行頻度が多い場合においては、生じる場合があるかというふうに考えております。以上でございます。

◆西 委員 なかなかそれ以上申し上げにくいところあるんですけども、10年後にこういうことが起きないように、ちょっと取り組みをぜひお願いをしておきたいと思っております。通告してないんですけど、土木監理の交通安全担当の方にお聞きをしたくなるんですが、ここはもうこの部分を除くと、そんなに車道幅って広くないんですね。自転車どこ走ったらいいですか。

◎中野 土木監理課長 一般的には車両ということにございますので、車道を走ると、軽車両でございますので、車道を走ることになるかと思っておりますけども、現場の状況によりましては、歩道があるところにつきましては、歩道のほうを徐行していただくというような形になるのかと考えております。以上でございます。

◆西 委員 歩道は緊急時ですよ。せっかくこの空間があるのに、自転車が走れないって問題じゃないですか、交通安全担当の方、お答えください。

◎中野 土木監理課長 こういう現場の状況の悪い車道につきましては、現場のほう調査しまして、早急に車道のほうを走れるような状況に修繕なりの工事をやっていきたいと考えております。以上でございます。

◆西 委員 ぜひともお願いをしておきたいと思っておりますけれども、こういうところはいっぱいありますので、よろしく申し上げます。

そここでお尋ねをしたいんですが、現在事業中の都市計画道路諏訪森神野線で、自転車走行空間はどこを走るとお考えかお示してください。

◎楠 道路計画課長 都市計画道路諏訪森神野線は、計画幅員は18メートルであり、

片側9メートルのうち車道部分が4.5メートル、自転車歩行者道が4.5メートルとなっており、その4.5メートルの部分を行くものと、今現在考えております。以上でございます。

◆西 委員　　そこでですね、ちょっと技監、教えていただきたいというか、お答えをいただきたいところがあるんですけども、国交省はずっと自転車と歩行者を分離すべきと、2007年の通達から進んでいると思いますけども、依然として堺の道路はほとんど自転車歩行者道という議論が出てきます。国交省の方針と堺市の方針というのは少しずれがあるように感じられるんですが、国交省からいらっしゃってくださっていると思いますので、その乖離についてお答えいただければと思いますが。

◎藤崎 技監　　ただいま西委員から御質問がありました国交省のほうで出されています自転車走行空間を確保するための方針が出てからの堺市の対応との乖離という話だと思いますけども、御案内のように、国土交通省自体、昔、建設省で運輸省と合併したんですけども、もともと建設省のときから道路の車の走行空間を確保するというのを第1にずっと進めてきてまして、余り幅の広い道路を整備してきておりません。車道空間だけ確保するというの大優先にやってきましたので、その中で歩行者の安全も考えなきゃいけないということで、歩道空間の整備が進められるようになってきて、歩道改築とかで順次歩道整備を進めるようになってきたんですけども、ようやく都市交通の中で自転車の重要性というのが認知され始めまして、数年前から警察庁と一緒に自転車の走行空間をきちんと確保していこうという方針が出されています。

ただ、実態としまして、長年にわたって整備してきた道路が、車のためにつくられた車道幅員になっていますので、空間がなかなかとりにくいというのが実態としてございます。今、堺の現状として、新しい道路は基本的には今説明がありましたように、自転車も走れる空間をどこにとるかということ的前提にして、基本的には計画されていると思うんですけども、今ある道路空間をどうやって自転車が通れるようにするかというのは、御案内のように、今、自転車の走行空間のネットワークの整備計画にまだオーソライズされてません。今つくっているところで、今の空間をどうやって使っていくかという考え方を、市役所の中の担当部局のほうと連携をとって、意識を高めて、これからみんなの共通認識でもって進めていこうという状態に今あるんだと思っています。

具体的に、今すぐ成果が出るわけじゃないですけども、日常的な道路の設計とか管理とか、それからメンテナンスの件で、今、西委員が言われたような自転車の走行空間として使いやすい空間をどうやって確保していくかということ、我々それぞれの部局で連携して常に意識をしてきめ細かい対応をしていくことが必要になると考えています。基本的な

方針としては、国交省が出した自転車の走行空間をきちんととっていきましょうという方向だと、市の職員はみんな認識してはいると思いますけれども、長年にわたって、まだそういう空間とか考え方がきちんと根づいてないので、西委員の御指導とかもいただきながら、市全体で自転車をもっと大事にした空間の整備の考え方をみんなで共通してずっとこれから持っていくことが必要なんだと思っています。これからのお話です。

◆西 委員 ありがとうございますと言いたいところなんですけど、1個だけもう一度だけ確認をさせてください。旧道に関して、今ある道に関してはおっしゃるとおりだと思うんです。ただ、設計されたのは、道路構造令の2000年の改正の前かもしれませんが、幅員のあれが始まったのは、ただ諏訪森神野線は御存じのと通りの新しい道ですので、そこのところのお考えをお聞かせいただければと思います。

◎岡本 道路部長 今、委員、今現在の諏訪森神野線の今そこに挙がっているところについての特化の質問ということで、ちょっとお答えさせていただきます。

我々も、委員と私どもといろいろな打ち合わせをさせていただいています。説明も行っております。諏訪森神野線は、これごらんのように、車道部分が片側4.5の、今、表示になっていますが、これは実は3メートルと、車道部分が3メートルと停車帯1.5メートル、合わせて4.5メートルでございます。それから歩道部分につきましては、これは1メートルと書いてありますが植栽帯、それから残り3.5メートル、これが今、先ほど課長が答弁しました自歩道という位置づけで我々今考えているところでございます。

それで、これからの歩道の活用とか、歩行者と自転車のふくそうとか、そういうものをいかに接触を避けて、それぞれが独立した空間をいかにそろえていくかというふうな時代というのは十分私も認識しているところでございます。

それから、あともう一つは、この車道3メートルの横に停車帯1.5とってございます。私どもこの諏訪森神野線につきましては、実はこれ部内でもいろいろ議論はいたしました。結果、これは私が皆と話した中での、僕、今思っているところなんですけども、今、新病院の建設というふうなところも非常にございまして、泉南線から新病院へ利用しようと思いますと、泉南線を南に行きまして、阪和鳳自動車学校のところまで行って、それから戻って病院まで行かないかとか、あるいは手前の常磐浜寺線の側道、本線に乗ってですね、津久野のほうに行く方法、それともう一つは、この今のこの諏訪森神野線いいますのは、大阪和泉泉南線とJRから西側については、もう既に供用開始させていただいております。今後、今、委員がお示しの部分につきましては、それから常磐浜寺線まで今計画してございまして、そのような観点からいきますと、やはり諏訪森神野線というのはやっぱり新病院の交通の問題とか、そういうふうなものが非常に大きいだろうというふうな、今現在は

僕ら今思っております。

ただ、これから警察との協議等もございまして、3.5メートルの自歩道という位置づけの、どういうふうな使い方をするとか、あるいはこの1.5メートルの路肩部、いわゆる停車帯部ですけれども、この辺の部分については、もう十分やはり、今一番御指摘どうか、質問いただいている委員等も含めて、やはりはっきりとした考えを持っていきたいと。今、我々はやっぱりそういうところで、新病院についてはたくさんやっぱりあちらのほうへ、建設に際しまして車もたくさんあそこへ来るだろうというふうなことも十分予測はいたしております。そうした総合的なところから、この諏訪森神野線については、今我々はそういうふうなところの位置づけを、この道路自体に持たせてございまして、そのように進めたいというふうには考えてございまして。

ただ、一般論として、前回もそうでございますが、委員から質問いただきまして、路肩部についてはどうするんだと、これから新たにつくる道路というところで、先ほどの御指摘があったかと思っておりますけれども、諏訪森神野線は、今も申しましたように、JR阪和線から西側については、もう既に供用開始してございまして、ある一連区間の走行性を持ったものを考えていかないかというふうなところでございまして。これから十分、今後新たに事業認可を取得してつくっていく道路については、十分、委員おっしゃるように、そういうふうな方向で進めていきたいということが1つと、今現在策定中でございますが、堺市自転車走行環境整備計画ですか、こういうものの位置づけも、方向も含めて十分に考えていきたいというふうに思っております。以上でございます。

◆西 委員　ごめんなさい、いろいろ申し上げたいことあるんですが、例えばその国交省の方針は2000年の改正の後には、基本的にはその後に事業免許を取ったものではなくて、2000年以降に新規建設をする道路に関しては、基本的に自転車走行区間、車道につくるということを国交省はずっと方針として言っているわけです。それは中辻さん行かれたと思っておりますけれども、2007年の国交省の近畿地整で行われた勉強会でもそういう発言が国交省からあったはずですよ。

そういう意味では、今から事業認可を取得するところなんていうことは違うということをお聞きをしたかったわけです。そういう意味で、諏訪森神野線が例外だとおっしゃるのであれば、それはそれで構わないですけども、これからの新規道路に関しては、基本的に車道につくるって国交省が方針を出しているにもかかわらず、堺の道路はなぜかずっと自転車歩行者道が普通なんだという議論が起きてくるというところに、率直に申し上げて疑問が多いと言わざるを得ないんです。そのところに関して、技監にお答えをいただきたいということをお願いをしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

◎藤崎 技監 済みません、今、西委員御質問の、自転車の通達の詳細について、今、正確に私覚えているわけじゃないですが、基本的に自転車は路肩を走行できるようにするというのが原則になっていることは、委員御指摘のとおりです。過去からの経緯でこういう作り方してるんだと思いますけど、現実的に道路の走行空間を警察とかと協議して、これから運用を決めていくことになるんだと思いますけども、その場合に、できるだけ原則的な使い方ができるように、最終的なこの作り方も含めて、担当部局と詰めるようにしていきたいと思います。

◆西 委員 ありがとうございます。当時の担当の課長さん、今この場所にいらっしやらないんで申し上げにくいんですけども、2007年の近畿地整で行われた議事録をぜひ見ていただきたいと思うんですが、勉強会ですんで、公式の場ではないと思いますけれども、その場で警察のほうでも、この議論は警察の本庁のほうでは車道で分けるべきだ、車道上で分けるべきだという議論をされています。ただ、各都道府県警の現場サイドで、それに対して異論・反論がある場合は、国交省道路局長みずから出ていって、各県警に行ってお話をしても構わないというお話もあったやに、私のほうではお聞きをしております。そのところは公式な発言ではありませんので何とも言えませんが、そのお考えを持っておられると仄聞をしております。

そういう意味では、現場で各交渉の中で、こういうふうに堺の皆さんが頑張られたけれども、自転車歩行者道にならなきゃいけなくなったということもあるのかもしれない。また、そのように理解をしているところでもあります。ただ、そういうふうに国交省本省とさらに警察局、警察庁でも議論をした結果、車道のほうで分けるという議論の経過がありますので、今、事業認可を今から取る、免許を取るというところではなくて、やはりできれば、できればですけども、2000年以降に道路設計をした道路に関しては、幅員の問題はあっても、ぜひ自転車走行空間は車道上で分けると。

そういう意味では、先ほどお示しをした端の部分の50センチ、舗装はがたがたになっている、段差があって、実質的に排水としては機能しているのかもしれませんが、実質的に走行空間としては死んでいるというか、活用されていない、そういう空間も含めて使っていただいて、車道上で分離をする、それが国の方針と一致をする。すべてが、地域主権の時代ですから、国と一致をする必要性がないのかもしれませんが、国と一致した見解で、私としては取り組んでいただきたいと思っておりますので、よろしく願い申し上げます。ありがとうございました。