

[平成26年 6月17日建設委員会-06月17日-01号]

◆芝田 委員 皆さん、おはようございます。公明党堺市議会議員団の芝田一でございます。トラブルがありましたけれども、そういうのはつきものでありますので、吹き飛ばして、しっかり質問してまいりたいと思います。

私も現在3期目の12年目を迎えておまして、1年目に建設常任委員会に入らせていただきまして、以来11年ぶりの建設委員会であります。

思い起こせば、その当時もですね、阪神高速大和川線の工事の話もありまして、用地買収等も進んでる中で、地元の議員としても、イの一番で質問させていただいたのが阪神高速大和川線と大和川のスーパー堤防でございまして、以来11年たちましたけども、きょうは、まず阪神高速大和川線事業について、そして公園整備について質問させていただきたいと思います。

きょうは隣も文教委員会やっておまして、先に向こうがスタートいたしましたけども、現在、堺市議会におきまして、こういった常任委員会でもインターネット中継、生中継がされておまして、画面の向こうの方にはおくれたことを、音声のトラブルということで、私のほうから紹介をさせていただきたいと思います。

きょうは市長も出席していただいておりますし、この大和川線の高速道路は大変市長も思い入れがあり、また御苦勞もされた事業だというふうに思っております。堺市の公共交通におきまして、今議論はされておまして、東西の交通軸がなかなか前に進まないのが現状であります。この高規格道路、高速道路におきましては、いち早く、いわゆる大阪の循環道路の一翼を担う、そしてまたいろんな面でこのメリットがあるということで、私も当初より推進をさせていただきました。ただ、公共事業の大変なところは、総論賛成、そしてまた各論、現場では地域の方は、やはりそうではないと、いろんな問題が、工事が始まれば、また工事に関係していろんな問題が発生するというので、遅々として進まなかったのも現状でございます。

それでは、この阪神高速大和川線の進捗状況についてお聞きいたします。

◎西川 大和川線推進室次長 阪神高速道路大和川線事業は、阪神高速道路4号湾岸線と14号松原線を連結する全長約9.9キロメートルの道路で、阪神高速道路株式会社、大阪府、本市の3者による共同事業として実施しております。

具体的には、阪神高速道路株式会社が堺区三宝付近から北区常磐町付近までの約5.6キロ区間、大阪府が松原市域の約2.7キロメートル区間、本市が北区常磐町付近の約1.6キロメートル区間について事業主体として事業を行っております。おのおのの事業主体ごとの進捗状況につきましては、平成25年度末の事業費ベースで、阪神高速道路株式会社事業区間が約58%、大阪府事業区間が約82%、本市事業区間が約60%となっております。3者合わせた全区間の進捗率は約63%というふうになってございます。以上でございます。

◆芝田 委員 御答弁では、全体で約63%が進捗しているという状況でございます。全体の区間も御説明いただきまして、その中で、堺市は北区常磐町付近の約1.6メートル区間ということで、今スクリーンにお示ししている、これはもちろん堺市の一部であります。1.6キロ区間、あと左のほうですね、JRの高架橋のところは阪神高速株式会社の区間ですが、どっちかといえば東のほうも堺市の区間ですが、先ほども言いましたように、記憶では平成19年度には完成します、を駅前で言った記憶もございますし、また、その後、平成22年に完成をしますということと、最近では平成26年からその後というようなことも、私も街頭でもお話をさせていただきました。

先ほど申し上げましたように、大変やはり難しい、人がそこに住んでおりますしね、いろんな問題がございますので、おくれたことはある程度は我々も理解をさせていただいておるんですが、沿線の方も、なら、大和川線いつできるのやと、供用時期はいつなんやというのが市民、そしてまた地元の皆様方の関心であると思うんですが、その辺についてお聞かせください。

◎西川 大和川線推進室次長 大和川線の供用状況につきましては、平成25年3月に松原市の三宅インターチェンジ付近の600メートル区間を供用いたしました。また、同年12月に堺区の三宝ジャンクション部分におきまして、大阪市方面の出入り口、それと関西空港方面からの出口について部分的に供用を開始しております。なお、三宝ジャンクションは、平成26年度末に関西空港方面への入り口部を供用する予定となっております。また、大和川線全線の本線供用につきましては、平成28年度末を目標に鋭意工事を進めている状況でございます。以上でございます。

◆芝田 委員 今御答弁では、平成28年度末を目標にということで、目標ということなんで、これからまたその辺が近くなればはっきりしてくるかなというふうに思います。早期に供用できるようにお願いしたいと思います。

このスクリーンのちょうど半分の右側ですね、東側のほうが、いわゆる常磐町1丁、2丁ということで、いわゆる開削というか、ランプができるので、そこは地上を掘っていくということで、これが地元の反対派の当初の計画とは違うというような、そういう論点がございます、最終的には開削で、そしてまた、それも地域の方にできるだけ御不便、また騒音、そしてまたいろんな面で配慮されて、今進んでいるわけでありまして。

西のほうはシールドという、御存じのように、ここは真ん中のほうが大和川ですが、西除川という字がありますけどもね、いわゆる大和川の南に支流がありまして、西除川がありまして、ここを川が流れてましたけど、この下をシールド工法で行うということでありまして。

それでは、この常磐町1丁、2丁付近の開削の状況も含めて、工事の状況についてお示しください。

◎西川 大和川線推進室次長 工事の状況でございます。北区常磐町1丁、2丁付近における常磐工区開削トンネル工事の状況につきましては、大和川線本線部の工事と常磐浜

寺線と接続するランプ部の工事を今現在行っております。現在、主要工種である掘削工では約63%の進捗となっております、今年度中の掘削完了をめざしているところでございます。以上でございます。

◆芝田 委員 それでは、この工事によって、もともとありました西除川を一時的に今埋めておりますが、この復旧については、どのような方針で取り組んでいるのか、お答えください。

◎西川 大和川線推進室次長 西除川の復旧につきましては、西除川の河川管理者である大阪府と事業者である本市と阪神高速道路株式会社で組織する大和川線に関する西除川検討会におきまして、西除川の復旧方法や望ましい河川環境整備をめざして検討を行いまして、復旧計画を策定しております。この復旧計画の策定に当たりましては、策定の各段階で住民の方々の意見を取り入れて策定しております、方針検討する段階と計画立案する段階で意見聴取を行っているとともに、その御意見を踏まえて策定した計画を住民の方々に報告させていただいております。

意見聴取の方法といたしましては、御協力いただけた自治会に全戸配布のアンケート調査や説明会、本市ホームページや本市広報紙などの各種媒体を用いて、なるべく幅広い意見聴取を行っております。

このように地域の声を聞きながら計画の検討を行いまして、平成24年3月に策定した復旧計画におきまして、川の流れを残した環境の改善という復旧の考え方を取りまとめ、計画の概要について近隣にお住まいの方々に全戸配布するとともに、本市ホームページ上におきまして周知を行っているところでございます。

したがいまして、西除川の復旧については、この復旧計画をもとに工事を進めてまいりたいというふうに考えております。以上でございます。

◆芝田 委員 ありがとうございます。完成後の、高速道路ができた供用の後の、いわゆる川を再度復旧してということで、その後の形いとかね、どのような状況にするかというのは、今御答弁いただいたように、丁寧に、地域の声を、またアンケートをしながら、また説明会もしながらというのは、私も地元なんで、それは現場でも確認をさせていただいております。やはりこういったことが大事であるし、また市民の声をいただいて、それを声に反映したまちづくり、また後のこういった西除の復旧をしていただくということで、大変、そこは評価させていただいておりますが、それでは、この西除川の復旧は、どのようなスケジュールを考えておられますか。

◎西川 大和川線推進室次長 スケジュールでございますけども、平成28年度末の大和川線の本線供用をめざして工事を進めておりますが、西除川の復旧につきましては、高速道路本体と常磐西出口ランプの構築後に復旧できる箇所から順次整備していくことになりますので、高速道路の供用の後となる予定でございます。以上でございます。

◆芝田 委員 それでは、この堺市の1.6キロ区間ではなく、このスクリーンの左のほう、西側のほうが阪神高速の事業区間でありまして、以前から高速のために移動してい

ただいと、家を移っていただいたということで、空地がずっと以前よりございます。そういう意味では、工事としてはシールドなんで、今そこには阪神高速関係の車とか、そういう形で今使われてるんですが、こういうシールド工事で施工してる区間において、西除川や、そしてまた現在空地となっているところの上面整備についてはどのようにするのか、お示してください。

◎西川 大和川線推進室次長 今、委員がお示しのOHPの中で、ちょうど真ん中より左の区間ぐらいが、ちょうど阪神高速道路の事業区間というふうになっております。また、この区間の工事につきましては、非開削工法、要はシールド工法で行っております。西除川の河川構造物の取り壊しを行っていないことから、この工事による川の上面復旧というか、川の復旧工事を行う必要はございません。しかしながら、この河川部に沿って阪神高速道路株式会社が用地買収を行いまして、現在、空地になってる部分につきましては、阪神高速道路株式会社のほうで、高速道路の上部土地の上面利用方法を計画していく必要があるものと考えております。

この西除川も含めた上面の利用方法について阪神高速道路株式会社に確認したところ、現在、その上面の利用計画は決まっておられませんけども、今年度中をめどに、その利用の基本方針を定めていきたいというふうに聞いております。以上でございます。

◆芝田 委員 空地ですけれども、いわゆるこのでいけば、これが西除川ですので、ちょうどこの辺からこっちが阪神高速道路株式会社の事業区間で、ちょうどこの川の南側とかこの辺がいわゆる立ち退きになって、そのままずっと、ここ10年以上ですね、空地になっているということでございます。

それで、この今年度中を目途に基本方針を定めるということではありますが、やはりここに堺も積極的にかかわってしていくことが大事だと思うんですが、その辺についてはどのようにお考えでしょうか。

◎西川 大和川線推進室次長 市の考えでございます。今後、阪神高速道路株式会社が上面の利用計画の基本方針を定めるに当たりまして、本市事業区間で行う、先ほどの西除川の上面整備ともですね、密接に関係することでございますので、阪神高速道路株式会社と十分協議調整を行ってまいりたいというふうに考えております。以上でございます。

◆芝田 委員 よろしくお願ひします。これまでも阪神高速と堺市、いわゆる大阪府もそうですが、特に阪神高速とは連携もとって進めておりますので、やはり堺市の意見というのは、かなり私は重要でありますし、また、その堺市の意見もやはりいろんな面で御不便をかけた地域の声が反映されなくてはならないとは思ひます。

それでは、この高速道路が供用開始して、どれぐらいでこの辺の空地の整備とか、また、先ほど言いましたように、西除川の復旧の後の川の流れを残した環境の改善ということが言われましたけども、いつごろをめどにこういうのが大体完成するんでしょうか。

◎西川 大和川線推進室次長 今、委員の質疑の中で、例えばその西除川の上面整備、それと阪神高速道路区間の空地の利用についてというふうな計画でございますが、まず、

堺市の事業区間におきまして、先ほど私ちょっと答弁させていただきましたが、堺市の事業区間の西除川の復旧につきましては、基本的には、順次高速道路本体の工事に進めて、順次復旧してまいりたいと思いますので、若干、本線供用からおくれようかというふうに思いますので、時期については、今現在精査しておる状況でございます。

それと、先ほどの阪神高速道路株式会社の所有している区間、その部分について、今年度、その基本の土地の利用計画を定めるというふうな中で、そういった整備の時期についても、はっきりさせた段階でまた御報告させていただければというふうに考えております。以上でございます。

◆芝田 委員 よろしくお願いたします。できるだけ早く復旧、高速道路も供用ができ、そしてまた、その後も今の段階から仕込みをしっかりとさせていただいて、できるだけ早くまちづくりに寄与できるようにお願いしたいと思います。

今、スクリーンにお示したのは、先ほどの拡大でございます。ちょっと赤いマジックでして西除川のどこ、2カ所ですね、近く2カ所させていただきました。まず、西側のJR浅香山駅の危険な交差点なんです、きょうも朝、ちょっと写真撮ってプリントアウトしたんですが、ここは東浅香山小学校の通学路でありまして、また長尾中学校に行く通学路であります。いわゆる大変危険な交差点というか、信号がないんですが、見守り隊の方も、毎日学校があるときは立っていただいて、ちょうどあそこの見守り隊の方、多分連合長やと思いますが、ちょうどあの横断歩道のところに2人立たれているんですが、そこでやっぱり車がなかなかとまらないと。スピードがあるということで大変あれです。

カーブミラーは、私も北部の地域整備事務所に行ってつけていただいて、そこも喜んでいただいているんですが、なかなか改善ができないということで、ただ、我々がいろいろ要望聞いた中で、阪神高速道路が供用開始になれば、ここも一体的に、地域の皆様方、そしてまた安全・安心のために我々も意見を申し述べてということと言わせていただいているエリアでございます。

また、原課でもこういった地域の声をお聞きして、いろんなことを考えられると聞いておりますが、やはりこういったところも、空地だけではなく、こういう危険なところも、やはりしっかり改善をしていただきたいなというふうに思います。

ここは先ほどの赤のこのまだ東側のところですが、ここも道路が、どっちかというとい狭い、いわゆる片方しか、左側のほうしか歩道がない、右がないという中で、あそこを歩いていく、学校に行く人もおるわけですね。幼稚園に行ったりね。そういう意味では、あそこにミラーはありますけども、ここも危険で何とかしてほしいというような声がございませぬ。我々の声で、いろんな中では、ここをもうちょっと広くして、人が、また自転車が通れる、今、人も自転車も通れるんですが、そういう意味では、この辺も危険なエリアなんで、私も向こうのほうから、役所に行くときもここを通るんですが、やはりミラーがあっても、ちょっと減速はしますけど、全然減速しない、朝なんかはそういうのを見まして、冷やっとしたことが何回もありましたので、この辺も整備してほしいなというふうに思い

ます。

今、2つの例を出しましたが、この辺について、当局の御見解はどうでしょうか。

◎西川 大和川線推進室次長 委員、今お示しのJR浅香駅前のちょっと危険な、交通安全上ちょっと問題がある箇所、それと第二上浅香橋と市道常磐黒土線との交差部分等、こういった箇所を含めまして、この地域が抱えている課題解決に向けて、その内容を十分把握した上で、かつ地域住民の方々声を聞きながら、その対応方法について検討してまいりたいというふうに考えております。以上でございます。

◆芝田 委員 最後に市長に質問ですが、このように最初から私が話させていただきました、質問させていただいて、お聞きになって、そういうことは大体把握もされていると思います。平成30年の春の供用開始を目標に頑張っているということで、ゴールが見えてきた。そしてまた後のデザインも、以前より地域の声も聞きながらやってこられたということと、今、阪神高速ができるから、ちょっといろんな整備がとまってた。もっと、ここは何もなければいろんな形で、安全・安心のために施策が進んでたというふう思うんですが、公共事業でいろんな形で御苦労されて、そしてまた、その当事者として思いも私と同じ、またそれ以上にあると思いますので、この辺を阪神高速の話はあれで、あとのこういったデザイン、空地の利用、そしてまた危険な箇所の対応について、市長の御答弁をお聞きいたしたいと思います。

◎竹山 市長 大和川線の推進に当たりましては、私も直接地域の方々といろいろお話しさせていただきましたし、また、地域の皆さん方の求めに応じて、いろいろな要望も受けているところでございます。そして、今のJR浅香山の駅のところも、私も街頭演説、あそこでさせていただきまして、いろいろ見知っているところでございます。

今御指摘いただいたものも含めまして、地域の方々との理解と協力がこの事業で根本やというふうに思っておりますので、今後も御指摘いただいた事業の部分につきましての環境整備をしっかりとやっていくということで、御協力していただいた皆さん方に報いたいなというふうに思っております。

◆芝田 委員 よろしくお願ひします。それと、ちょっと言い忘れたんですが、私もこの地元に住んでまして、当局の皆さん方が丁寧に地元説明も定期的に、ある自治会ではしていただいておりますし、また、いろんな面でも御苦労されてここまで来ましたので、あとは、やはりできた後をよりいいものに、そしてまた長い間苦労したけどよかったと言える、そういうこの辺の地域になってほしいと思いますし、また、それを要望して、この質問を終わります。

次に、公園行政についてですが、ここもまた公共事業と言えば公共事業なのかもわかりませんが、堺市北区の新堀公園の事業についてお聞きしたいと思ひます。

それでは、新堀公園の事業のこれまでの経過について御説明ください。

◎榎木 公園緑地整備課長 新堀公園は、昭和49年に都市計画決定された計画面積1.6ヘクタールの近隣公園でございます。平成20年度に用地を先行取得するとともに、地

域住民の参加によるワークショップを開催し、基本計画を策定しております。

その後、平成25年度から基本設計と土砂搬入口の整備に着手しました。土砂搬入口は、ことし5月に完了し、現在、公園の基本設計に取り組んでおるところでございます。以上でございます。

◆芝田 委員 それでは、新堀公園の整備計画の内容についてお示しください。

◎榎木 公園緑地整備課長 計画の内容でございますが、災害時は一時避難地ともなる多目的広場を中央部に配置し、周辺に防火樹林帯を設ける計画としております。また、防災機能充実のため、防災トイレや公園入り口部へのLED誘導灯なども設置する予定としております。以上でございます。

◆芝田 委員 今、スクリーンで見えていただいているのが新堀公園の場所で、今、もう池は埋まっております。この南側にも池があったんですが、そこも埋めてマンションでございます。下の赤の斜め線は公園というか、広域避難所になっております。東側のほうが大泉公園、西側のほうが金岡公園になっております。位置的には、大和川の南で、北区のこの位置でございます。

先ほどの御答弁では、昭和49年、いわゆる40年前に都市計画が決定されたということでございます。そして、平成20年度に、6年ぐらい前に地域住民の参加によるワークショップを開催したと。ここで基本計画を策定したということでございます。ここは西側、左のほうが東浅香山小学校区、そしてまた、池があったこの場所は五箇荘校区で、2校区がございます。

20年度にワークショップしたのに、実際予算がついたのが、この基本設計と土砂搬入で昨年度ということなんですが、そしてまた、今の答弁では防災機能も取り入れるということなんですが、ちょっとここで3年前に東日本大震災が起きましたけども、この防災機能というのは、どのときに計画に入ったんでしょうか。

◎榎木 公園緑地整備課長 平成20年度、ワークショップをやった時点で、防災トイレという計画はありませんでした。その後、やっぱり防災に対する意識が高まりましたので、今回、基本設計をやるにあたり、そういった機能も盛り込んだという状況でございます。以上でございます。

◆芝田 委員 それは賢明だというふうに思います。新堀公園の整備に係る予算額の推移について、それではお示しをください。

◎榎木 公園緑地整備課長 予算額の推移でございますが、平成20年度に基本計画策定予算として約350万円を計上しております。昨年、平成25年度には基本設計費と土砂搬入口の整備費、合わせて約870万円を計上しております。そして、今年度ですが、平成26年度当初予算では、実施設計費と基盤整備費として約3,100万円を予算化しております。以上でございます。

◆芝田 委員 さっきもちょっと言いましたけど、なぜ、21年、22年、23年、24年、予算がつかなかったのか。一番ちょっと肝的なのところですが、よろしくお願ひします。

◎榎木 公園緑地整備課長 新堀公園は、非常に東浅香山小学校区、五箇荘校区と、道が狭い位置に位置しております。ということで、工事用の進入路をどうすべきかということで、非常に苦慮しており、そういった検討経過も踏まえまして、年数がかかっておった次第でございます。以上でございます。

◆芝田 委員 工事車両のいろんな面で苦勞された。それも私も聞いておるんですが、それにしても、ちょっとかかり過ぎかなというふうに思います。1年前の3月の予算審査特別委員会の総括質疑でも、私もこの新堀公園のお話もさせていただきまして、早くしていただくように要望させていただいたわけでありまして。

それで、その間に大きな地震もございまして、防災意識が全国的に高まり、堺市におきましても、市長のリーダーシップで、大きな安全・安心のまちづくりにおいて、いろんな予算、そしてまた事業が進んだのは、私も身近におりまして、評価もさせていただいております。そういった意味では、やはり公園の整備計画について、その辺がちゃんと全体的な中で進められているのか、ロードマップがきっちり、いろんな公園もいろんな位置づけがございます。いわゆる運動公園、そしてまた都市公園、地区公園とかございますが、そういう全体の中で、これが取り残されたのは、やはり私は堺市の公園行政の大きな、言い方悪いですが、失態ではないかと、そのように思うんですが、その辺はどうでしょうか。

◎榎木 公園緑地整備課長 委員御指摘のように言われても仕方がないんですが、本市では公園の計画は、シンボルパークから身近な街区公園まで、いろいろと整備する予定はございますので、その辺の御理解をいただきたいと思っております。以上でございます。

◆芝田 委員 前を向いて頑張っていきましょう。やはりそこはいろんなことがござったとは思いますが、やはり反省は反省として、それを生かさない、と思っております。

それでは、新堀公園事業の今後の予定、またどのようになっているのか、また完成予定はいつなのか、御答弁ください。

◎榎木 公園緑地整備課長 今年度、基本設計終了後、引き続き実施設計に取り組む予定としております。そして、一部基盤整備にも着手いたします。引き続き来年度も基盤整備工事を行い、平成28年度から本格的な公園整備に着手する予定としております。

先ほども委員に御説明申し上げましたように、新堀公園の周辺道路は非常に狭く、工事車両の通行に関しては、地域の皆様の理解と御協力が不可欠と考えております。そのため基本設計を進める際には、搬入土量の削減をするなどによって工事期間の短縮を図り、地域への負担を軽減したいと考えております。このように整備条件が厳しい状況ではありますが、平成30年春の完成をめざして取り組んでまいります。以上でございます。

◆芝田 委員 今回のスクリーンで示したのが、ここから工事車両が入るということ、これ5月に完成しているわけですけど。あそこのマンションのちょっと上に上がる機会がありまして、上から見て、工事が今とまっているので、この工事大丈夫なのかというような、また、やはり近隣の方も会って、きょうはこういう答弁もいただきましたので、平成30年春、もちろん段階を経て、基盤整備から上ということになっていくかなというふう

に思います。

ただ、今答弁の中で、搬入土量の削減をするなどによって工事期間の短縮を図ると。これ何かちょっと矛盾しているように思うんですが、どうでしょうか。

◎榎木 公園緑地整備課長 本来、公園はため池跡ですから、一番上までといいますか、盛り土をするべきなんだろうと思いますが、今回、ため池の地形を利用しまして、言ってみれば、すり鉢状に造成をしようということ、造成高を低く抑えることによって、こちらへ持ち込む土量を減らし、ダンプの台数を減らすというふうな工夫により、工期の短縮にもつながると考えております。以上でございます。

◆芝田 委員 わかりました。工事車両がどこを通るかというのも、ある程度めどが立って、そのような形で、平成30年春完成ということでございます。ここも先ほどの公共事業、大和川線の問題と一緒に、市長もいろんな形で現場に行けば、いろんなことをお聞きして、おくれた分は何とか取り返してほしいという、またいいものにしてほしいと。また、やはり防災という意味で、先ほどの一番最初にお示したように、学校は意外とあるんですが、やはり何かこう大和川もあって、水害の問題もあり、また地震とかいろんなあって、やはり一時避難の、私は大きな役割を担うんじゃないかと、そのように思っております。

そういった意味では、マンホールトイレもできるとかいうのをお聞きをしておりますし、先ほども御答弁ございました。ここを、そういう意味では前倒しにして、30年春と言わずにさせていただきたいと思うんですが、市長の御決意をお伺いしたいと思っております。

◎竹山 市長 新堀公園につきましては、私も直接地元の方々から早期公園整備の推進と安全施工の要請、両方受け取っているところでございます。そして、基本設計が始まりましたので、スピード感を持って公園整備にかかりたいというふうに思っております。そして、そんな指示も行っているところでございます。地域の身近な都市公園というのは、日常は子育て環境の充実にも寄与しますし、災害時には避難地としての機能する安全・安心のための重要な施設でございます。日ごろから子育て世代やお年寄りの皆さん方に喜んで使っていただいて、親しまれる公園として、完成に向けて取り組んでまいります。これからも地域の声をしっかりと現場主義で市政に届けたいと思っております。よろしく願いします。

◆芝田 委員 ありがとうございます。私、市長の全部は好きじゃないんですけども、現場主義が一番好きですし、やはりその感覚というのは大事、現場に行って、地域の生の市民の声を聞けば、考えはそっちになびきますよね。それはやっぱり現場主義の一番大事なことであり、それが本当にその人たちのいろんな面で、長年待ち望んだことが、そういう生の声を聞けば、やっぱり努力しよう。職員にもハッパをかけて、実際はどうなんやというような、やはりリーダーシップがとれると思っておりますので、今、御決意をお聞きしましたので、しっかりよろしくお伺いしたいと思っております。

最後に1つだけ要望なんですが、ここは何か城址というか、新堀城址という、昔、城跡

があったということで、こういう名勝を、今、(仮称)新堀公園とお聞きしておりますが、また、公園の名前もファーストネーム、セカンドネームとか、いろんなどこであるらしいので、こういうことも検討にさせていただいて、地域の方が喜んでいただく、そしてまた、安全・安心なまちづくりに寄与する声になるようお願いをいたしまして、質問を終わります。ありがとうございました。

[平成26年 6月17日建設委員会-06月17日-01号]

◆芝田 委員 お疲れさまです。午前中に引き続きまして質問をさせていただきます。通告に従いまして、まず自転車の行政についてということで質問をさせていただきます。今般、堺市自転車のまちづくり推進条例を提案されまして、そしてまた議決されれば10月施行ということで、以前より我が会派もこの自転車を生かしたまちづくり、そしてまた安全利用等を早期の条例制定にさせていただくよう要望させていただきまして、それが実現に近づいたということで大変評価もさせていただいております。

ただ、自転車を生かしたまちづくりの中で、やはり交通事故が全体が減っている中で、大阪府内では約3割が自転車事故ということで、特に高齢者等が自転車に接触すれば、いわゆる骨折し、そしてまた寝たきりになって、そのまま余生が病院施設ということも私も現場を見ましたのでね、そういった意味では事故にならないようにしっかり取り組んでいただきたいということで、今回、放置自転車の取り組みについて集中して質問させていただきます。

まず、放置自転車のこれまでの取り組みと課題についてお示してください。

◎貝塚 自転車対策事務所長 放置自転車対策としまして、昭和62年に堺市自転車等の放置防止に関する条例を制定しまして、平成15年には市内27駅全駅に条例を適用いたしました。

これまでの取り組みの結果、市内27駅の放置自転車の合計は、今年度6月の調査では770台と、昨年度の920台と比較すると2割近く減少しております。20年前の平成6年度では、調査の中では1万台以上あったということからしますと、通勤通学者の放置自転車対策については、おおむね解消されていると認識しております。しかしながら、撤去を行っていない休日や夕方以降の放置自転車は多く、課題となっております。以上でございます。

◆芝田 委員 皆さん方の御努力で、そういった放置自転車が減ってるということですが、それ以上にいろんな対策をして減ってるわけですけども、今課題で、いわゆる撤去をしていない休日や、また夕方以降の撤去がされてないということで、それは課題であるということですが、現状の休日及び夕方の撤去の取り組みについてお示してください。

◎貝塚 自転車対策事務所長 休日及び夕方の対策としましては、昨年度より、休日については月に1回程度、夕方につきましては月に2回程度の抜き打ち撤去を実施しており

ます。

休日及び夕方の撤去につきましては、いずれも保管返還所があいている日に実施しており、休日については土曜日に、夕方については水曜日に実施しております。

撤去回数につきましては、同時に複数駅実施しておることから、土曜日の撤去につきましては、中百舌鳥駅、堺駅、北花田駅、新金岡駅、深井駅、光明池駅の6駅を14回、延べ36駅、それから夕方撤去につきましては、堺東駅を加えて7駅を19回、延べ23駅実施しまして、徐々にではありますが、放置自転車は減少してきております。以上でございます。

◆芝田 委員 二、三年前は、いわゆるこの主要駅で年1回から2回に拡充がなって、今の話では25年度からは休日につき1回ということと、夕方については月2回程度、そういう抜き打ちでされてるということが減少にはなっていると、それは間違いないことだというふうに思います。ただ、いわゆる撤去の計画が今後はどのようにされるかお示しいただきたいと思います。

◎貝塚 自転車対策事務所長 今後とも、休日及び夕方の放置自転車を減らすよう、休日撤去及び夕方の撤去を効果的に実施しまして、自転車利用者のマナー向上を図ってまいります。以上でございます。

◆芝田 委員 御答弁で効果的に実施をするということは、拡充の流れにもリンクして取り組みを進めていただきたいと思っておりますが、歩道を自転車が占拠すると、いわゆる事故の可能性がふえるということで、そしてまた車道になかなか自転車はとめませんが、歩道にはとめるということで、このさらなる拡充、また効果的な取り組みについて当局の考えをお示しく下さい。

◎貝塚 自転車対策事務所長 これまでの土曜日の撤去は午前中に実施しておりますが、撤去後放置自転車がふえている駅につきましては、午後からの撤去も今後実施していきたいと考えております。繰り返しになりますが、放置自転車対策は、自転車利用者のルール、マナーに期するところが大きいと考えております。そのことから、休日及び夕方の放置自転車を減らすよう、商業事業者などの協力も得ながら、引き続き、それから粘り強く放置自転車対策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。

◆芝田 委員 午後からも撤去をすると、土曜日の休みの土曜日の撤去も昼からもするという御答弁いただきました。私なんかは、やはり日曜日も撤去をしていただきたということ要望させていただきます。

というのは、やはりよく知ってます市民の方は。本当、それがいいかどうかというよりも、やはり抜き打ちで、日曜日もやるんやということが私は放置自転車をゼロに近づけることになると思いますので、当局の御努力をお願いしたいと思います。

また要望ですが、安全カバーですね、ひたたくり防止の。このちょっとデザインが堺という、そしてまたシルバーメタリックの色で、女性にはちょっと人気がないんですね。デザインも女性に受け入れられるような、そういったデザインをお願いいたします。

最後にあと1項目で、通学路についてお聞かせいただきます。

通学路でも、時間規制が通学路にも入ってるところがあるんですが、なかなかそれが守られてない現状になっておるんですが、その辺、当局はどのような認識をお持ちでしょうか。

◎小島 土木監理課長 通学路におきます時間帯の通行規制がしかれてるところはございます。実際に通学時間、例えば7時半から8時半まで車両の通行を禁止しているという交通規制を行っている路線もございます。実際に市民の方から等ですね、通行規制をしいてる中で、通行許可証を申請、許可を得てない車が通ってるよという、そういう要望を受ける場合がございます。本市がそういう取り締まりの要望を受けた場合は、現状を調査した上で、その調査結果を所轄警察署に報告するとともに、取り締まりについて要請を行っております。以上でございます。

◆芝田 委員 この質問の中でいろいろ打ち合わせた中で、やはりそういった声がですね、学校から、また地域から上がれば、警察に申し入れするわけですけども、なかなか通行規制というのは、警察もなかなか対応がすぐにはできないのが現状だというふうに思います。ただ、今現時点、通行規制があるんであれば、しっかり取り締まりをするべきであるし、また、そういうのがやはり当局も監視をしながら、警察と連携をとってお願いしたいというふうに思います。

ここでちょっと話題をかえますが、横断歩道橋、いわゆる高架の歩道橋がございますが、堺市が管理する横断歩道橋のうち、通学路に指定されている数をお聞かせください。

◎小島 土木監理課長 本市が管理しております横断歩道橋は、平成26年5月末現在、73橋を管理しております。そのうち、通学路に指定されている横断歩道橋は37橋ございます。以上でございます。

◆芝田 委員 本市が政令市になってから、地元からの要望により撤去した横断歩道橋の数をお示してください。

◎小島 土木監理課長 これまでに地元からの要望により撤去した横断歩道橋の数でございますが、平成18年度に1橋、平成25年度に2橋の合計3橋であり、今年度につきましても、南清水歩道橋1橋を撤去する予定でございます。以上でございます。

◆芝田 委員 今、スクリーンに示したのは、いわゆる常浜線の高架歩道橋の3月の下旬まであったんですが、これが撤去されました。

ちょっと角度が違ったところから撮ってますが、かなり地域の方から、委員長も努力もしていただきました、地域の声をですね。上げていただいて、本当に地域の方が今でも喜んでいただいている状況でございます。そういった意味では、やはり昔はこういう横断歩道橋というのはかなり効果がありましたけども、現在、バリアフリーの観点から、そしてまたやはり下をですね、横断歩道橋と交差点を整備するほうがかなりいいということが実証されました。今後、通学路指定がある横断歩道橋の管理と撤去について、どのように行うのか、お示してください。

◎小島 土木監理課長 通学路の指定がある横断歩道橋につきましては、引き続き、適切に維持管理を行いながら、5年ごとの点検結果を踏まえ、計画的に補修を行い、健全度を保ってまいります。地元などからの撤去要望があるものにつきましては、地元や学校、教育委員会事務局、所轄警察署など関係機関と協議を行い、通学ルートの変更、撤去後も代替施設が確保できるなど、条件の整った箇所につきましては、撤去を行ってまいります。以上でございます。

◆芝田 委員 最後に要望ですが、あそここのとも最初は通学路でしたが、地元等要請があって、働きかけがあって、通学路を変えて撤去になったということでございますので、堺市内にはかにもあると思いますので、皆さんの御努力をお願いいたしまして質問を終わります。ありがとうございました。