

## 第7回定例会一般質問

(1回目登壇)

皆さん、こんにちは。維新の会、楠村信二でございます。

第7回定例会におきまして、質問の機会を与えていただいたことを感謝いたします。先輩同僚議員におかれましては、最終日で大変お疲れのこととは思いますが、もうしばらくの間、御清聴よろしくお願ひします。また、重複のほうもあるかとは思いますが、どうかよろしくお願ひいたします。市長初め、理事者の皆様には簡潔な御答弁をお願ひいたします。

それでは、まず初めに、尼崎市立あこや学園通園バスについてです。

8月の健康福祉委員会の視察であこや学園に行きました。そのときに、施設概要説明の中で、園児の通園バスでの送り迎えが片道1時間30分かかっているということをお聞きしました。その後、私は、先日このバスに同乗させていただきました。学園を出発して市内20カ所を回りまして、学園から最終乗降場所まで約1時間40分かかっていました。この間、子供たちは、転落防止のために帯のようなシートベルトを装着される子供やチャイルドシートに乗せられている子供は、この状態で長時間過ごします。このような中、疲れて眠る子供が多く、シートベルトをしている状態で眠り、最後はぐったりといったような感じでした。

健常者でも1時間30分バスに乗っていることは楽ではありません。まして障害を持った子供が毎日通園することは、心身への影響も大きいと考えられます。現在、大型バス1台と中型バス1台で、計2台で送迎をしておりますが、もう1台マイクロバスがあれば、片道1時間30分を1時間に短縮することができます。

そこで、お伺いします。

子供たちの通園時の負担軽減のため、マイクロバス1台をふやしていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

次に、自転車先進都市へ向けての交通政策についてです。

昨年、平成25年12月に交通政策基本法が国会で成立し、交通に関して地方公共団体が、その地域の諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務を有するという法律ができました。今後、本市は市バスの民営化も平成27年度末に控え、市内交通の転換点を迎えようとした今こそ尼崎の近未来に合った交通政策を打ち出さなければならないと思います。自転車先進都市とは、走る、とめる、使う、楽しむ、学ぶといった自転車施策が進んだ都市を言います。

近年、自転車が大変すぐれた乗り物だということが注目をされています。環境に優しく、健康増進や災害時にも役立つなど、メリットの塊のような乗り物です。欧米では、未来の乗り物として、自動車より自転車を優先する自転車政策を積極的に進めています。自転車革命と言われます自転車先進都市であるロンドン市では、唯一重要な移動手段であると位置づけています。

我が国では、これまで道路交通における自転車の位置づけが明確ではなく、走行空間の不足、自転車事故が増加傾向にあるなど、自転車利用環境等の総合的な整備が急務となっている中、現在、国でも安全で快適な自転車利用環境等の創出に向けた検討が進められています。

本市は、高度経済成長期、阪神工業地帯の中心として発展を遂げました。そのため、自動車の果たす役割は大きく、自動車をいかにスムーズに市内を走らせるかという観点からの道づくりが行われてきたのではないのでしょうか。

ここで、お伺いします。

今後は、先ほど申した走る、とめる、使う、楽しむ、学ぶといった自転車施策が必要と感じます。現在、総合的な交通政策をつくる過程で、自転車に特化した施策をつくってもらいたいと思いますが、いかがでしょうか。

次に、市民マナー条例についてです。

これまで何度か訴えてまいりました市民マナー条例ですが、3月の予算特別委員会の御答弁で、マナー問題に関する市民アンケートの実施と、車座集会でマナーをテーマに意見交換を行い、これら取り組みを通じ、条例化も検討していくと御答弁いただきました。

ここで、お伺いします。

市民からの声をお聞きになり、市長として条例化するお考えはあるのでしょうか、お聞かせください。

次に、青少年スマホ・インターネット深夜使用規制についてです。

スマートフォンは、ここ数年のうちに社会的に普及をし、成人だけでなく、高校生や中学生、そして小学生の一部まで利用者を広げています。この環境の変化は、わずか数年で進行しており、問題も急速に出てきています。ネット依存症やネットいじめ、学力低下、出会い系から事件や犯罪に巻き込まれるなど、数え上げたら切りがないほどあります。

このような状況を鑑み、愛知県刈谷市は、小・中学校全21校で2014年4月からスマートフォンの利用を制限する呼びかけを始めました。

特に、夜9時以降はスマートフォンを使用させないといったものです。この刈谷市の取り組みは、家庭内での端末利用まで自治体が踏み込んだことが大きな話題になり、賛否両論がありました。その後、同じような問題に直面していた他の自治体でも刈谷市を手本にした取り組みを検討する動きが出ています。

2014年5月には、国会の衆議院青少年問題に関する特別委員会で、刈谷市立雁が音中学校の大橋校長が参考人として招致され、意見を陳述するなど、国家レベルで注目をされています。取り組みが始まった1カ月後の5月に、同市雁が音中学校の生徒850人に実施した調査結果では、同校生徒の49%が制限に賛成、反対は10%を大きく上回りました。さらに、効果として、勉強に集中できるようになった、27%、睡眠時間がふえた、22%、精神的に楽になった、7%と、規制効果が出た調査結果となりました。

ここで、お伺いします。

この刈谷市の取り組みについて、どのように思われていますか、また、本市では何か取り組んでいますか。御答弁をお願いいたします。

次に、公共施設としてのセンタープールのあり方です。

センタープールは、阪神電鉄のセンタープール駅前の資産価値の高い場所に立地しており、総面積も約12万平方メートル、これはJR塚口駅前の森永製菓跡地約8万5,000平方メートルの1.5倍の広大な施設です。他の議員の方が現状分析をされていましたが、センタープールに会場される方の多くは、60歳以上の無職の高齢者が数千円を持って楽しまれているというのが現状です。近年では、電話・インターネット投票など、電話投票による舟券購入が年々増加しており、約3分の1が競艇場に足を運ばず購入をしています。

ここで、お伺いします。今後、公共施設の将来を考える上で、センタープールのあり方について考えていく必要があるのではないのでしょうか。御答弁をお願いいたします。

以上で第1問目を終わります。

(2回目登壇)

御答弁ありがとうございました。

まず、あこや学園ですけれども、現在、私は環境に反対、否定をするわけではないんですけれども、平成26年度に電気自動車促進普及事業というのに約1,360万円予算がついています。これは、電気自動車2台購入をされたということですから、私は、今回この費用です

けれども、バス代、最初に 340 万円ほどかかって、あとランニングコストと言われるのが維持管理費用だとか、バスのアルバイトの方、そして燃料費などが約 500 万円ほどかかるんですけれども、私は、環境に優しい、地球に優しいというのも大事だと思います。

しかし、目の前で本当に困っている、障害を持った子供さんの御負担をぜひとも私は尼崎市として優先的に取り組んでいただきたい、予算をつけていただきたいなということをもまず要望しておきたいと思います。

そして、次に、自転車についてですけれども、尼崎は、これから総合的な交通政策というものを策定していくということですが、本市においても、平成 27 年度末には市バスの民間移譲が予定されておりまして、そして、その後、移譲後 3 年間は、路線網なども維持されると。しかし、その後、不採算路線の廃止、市内交通格差、交通難民ということも、当然民営化ですから予想はされていくと思います。その対策を視野に入れて、私は、自転車利用というものを考える必要があるのではないかとこのように思いますが、いかがでしょうか。

いや、民間移譲されて、現在の尼崎は、大変バスの路線網というのが張りめぐらされていますよ。住宅から少し歩けばバス停がありますけれども、民間移譲されて、この状態を私はキープできるとは思わないです。民営化というのは、そういうものだと思います。民営化して、便利なところはさらに便利になるでしょうし、不便なところはさらに不便になっていく。ここをしっかりと行政としてどうするというのが、私は大事だということに思っています。

ここからは、先ほど申し上げました自転車先進都市の走る、とめる、使う、楽しむ、学ぶのキーワードごとに質問をしていきます。また、自転車道、自転車専用通行帯は、自転車レーンとして質問をいたします。

それでは、とめるについてです。

今後、交通格差、交通難民対策が、本市にとって重要になると思います。市バスの民営化後、不採算路線の廃止に伴い、市バスのバス停が近くになくなることも想定ができます。そのような場合、遠くのバス停まで行かなければなりません。そうした場合に、バス停まで自転車で行き、そしてバス停付近にサイクルラックというのがあれば、大変便利だと思います。今後、サイクルラック設置も有効ではないかと考えますが、いかがでしょうか。

バスと自転車の連携というものを、ぜひ今後考えていただきたいなと思います。

次に、放置自転車についてです。

武庫之荘駅が、全国ワースト 15 位と発表されました。駅周辺では、毎日の放置自転車に悩まされています。放置自転車は、徹底的に取り締まることが、私は大切だと思っています。例えば、毎日放置自転車の車輪にワイヤーロックで施錠し、そして罰金を徴収するなど、放置自転車は絶対に許さないんだという強い取り組みが必要と考えますが、いかがでしょうか。

放置自転車が、ワイヤーロックで施錠して、罰金をするわけですが、残るといふ問題もあるかとは思いますが、しかし、市長が放置自転車をゼロにするんだという強い思いがなければ、私はなかなかこれも難しいんじゃないかと、ゼロにするのは、そのように思います。近隣の方、自分の家の前にとめられたり、大変な思いをされています。自分の家がそうなった場合、どうするんだということを実際考えていただいて、放置自転車ゼロぐらいのしっかりとした思いでやっていただきたいなというふうに思います。

次に、走るについてです。

皆様に資料提供しているところからの質問になります。

本市は、平成 19 年に自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進めるため、国土交通省と警察庁から自転車通行環境整備モデル地区に指定をされました。指定後、本市の自転車レーン等は、何キロ延伸しましたか。

今、1キロほどですか、ちょっと聞こえづらかったんですけども、1キロぐらい延伸されたということですけども、私は、また後でちょっと言いますけれども、もう少しやっぱり延伸していかないといけないというふうに思います。

ここからも資料からの質問になります。平成 13 年から平成 23 年の 10 年間で、全国の交通事故総件数は約 3 割減少していますが、自転車対歩行者の事故が約 1.5 倍増加しております。この資料を見てもらったら、一目瞭然なんですけれども、そして、しかし、この自転車通行環境整備モデル地区が、自転車道や自転車専用通行帯を整備した場合には、大幅に減少しておると、次のページの部分ですけども、大変効果出ているということが示されています。

今後、自転車利用促進の観点からも自転車レーンを積極的に延伸していただき、しかも、断片的ではなく、ネットワークとして広げていっていただきたいなというふうに思います。現在は、この資料でも、日本ではなく尼崎の資料、この地図にありますように、今現在、尼崎では、7.7キロメートルこういう自転車レーン等がありますが、数百メートルというところが3カ所と、あと、1,000メートル以上の長いものが2カ所しかないわけです。私は、これをもっと延ばしていただきたいと思うんですが、今後、自転車レーン等を延伸していくのか、また、延伸するなら、いつまでに何キロ延伸するのか、お聞かせください。

何箇所かされるということですが、走るというのは、自転車施策の基本となる重要な部分だと思っています。市民の自転車活動距離というのが延びれば、環境、健康、そして経済、あらゆる面で市民、そして本市が豊かになると思います。そこに使ったコストというものも、私は2倍、そして10倍になって返ってくると思います。ぜひとも積極的に自転車レーンというのを延伸していただきたいというふうに言っておきます。

次に、使うについてです。

新たな交通手段でありますコミュニティサイクル導入などを検討すべきだと考えています。現在、本市鉄道駅4駅、阪神杭瀬駅、大物駅、阪急園田駅、塚口駅でレンタサイクルを実施しています。貸し出しと返却が同じ場所であるというのがレンタサイクルで、そして、コミュニティサイクルというのは、サイクルポートと呼ばれる貸し出し・返却ができる場所を複数設置すると。そして、それをどこでも貸し出し・返却ができるシステムになっています。

新しい交通システムとして、世界や日本の各地でこういうものをつくっていているわけですが、自転車先進国のヨーロッパでは、主要都市のほとんどでコミュニティサイクルが実施されています。日本でも15都市で社会実験を行っており、8都市では長期社会実験や本格導入が検討されています。本市におきましても、新たな交通システムとして鉄道と自転車の連携、駅と駅との駅間ネットワーク、バスと自転車の連携などを構築し、お互いの弱点を補完し合うこともできるコミュニティサイクルというものを導入されたらどうかと思いますが、いかがでしょうか。

問題、課題というのは、どんなことをしても出てくると思います。

この使うというものを充実させるということは、市を活性させることだと思えます。経済効果もありますし、新しい交通としてコミュニティサイクル導入というもの、ぜひとも考えていただきたいというふうに思えます。

次に、学ぶについてです。

昨日、丸岡議員が発言をされておりました自転車の条例についてですが、質問から要望にちょっと変えさせていただきたいと思えます。

宝塚市、おっしゃっていたように、自転車安全利用に関する条例というものが昨年成立をいたしました。本市においても、自転車分担率というのがすごく高いんだということを知りました。今現在 26%、これは兵庫県下でトップらしいです。そして、平日、休日というものがあるんですが、両方、平日もトップですし、休日も尼崎がトップになっています。自転車と、そして歩行者の事故というものも大変増加しているということからも、私はマナー、安全教育などを定めた自転車安全利用に関する条例制定について要望しておきたいと思えます。

次に、市バスの民営化を控えて、本市の交通の転換点を迎えようとしているわけですが、コンパクトでフラットな本市では、自転車の活用というのが不可欠だと思います。これからの自転車政策をつかさどる自転車まちづくり戦略室を設置されてはいかがでしょうか。

ぜひとも将来を見据えた戦略室、設置していただきたいと思えます。

次、学ぶというお話をさせてもらったんですが、学ぶには、あと講習会などもあります。高齢者、子供たちに、さまざまな機会に自転車についての講習会をぜひとも開いていただきたいと思えます。

次に、楽しむについてです。

今後、自転車レーンは、断片的な整備ではなく、ネットワークとして機能させることが重要だと考えています。また、信号などでとまることなく、長距離移動できる弾丸自転車道というものがあります。大阪には、なにわ自転車道という、神崎川沿いに長さ 21.6 キロメートルの縦貫自転車道があります。本市では、市の真ん中を南北に流れる庄下川があります。現在も一部川沿いを自転車が走れるんですが、この北から南まで全て自転車が通行できるようにし、庄下川南北縦貫自転車道をつくられてはいかがでしょうか。

ぜひともこの弾丸自転車道というものをつくって、おもしろい尼崎

というものも、楽しい尼崎、楽しむですから、つくっていただきたいと思います。

本市は、阪神、JR、阪急、東西に鉄道というのが通っていて、大変利便性が高い地区です。ただし、弱点というのがあって、南北の移動です。また、本市は、市バスの民営化が行われれば、将来的にもバス路線の縮小というものが想定をされ、今後の本市交通というものをどのようにするかという問題が顕在化をしてくる。そうしたときに、コンパクトでフラットな本市ですから、そして自転車の分担率というものも兵庫県ナンバーワンです。今後は、ぜひとも工業のまち、自動車中心からエコと健康、自転車というものを前面に打ち出して、尼崎のカラーを一変させる自転車先進都市をぜひとも目指していただきたいと思います。

そして、マナー条例についてですけれども、私は、尼崎というのは、犯罪率も高く、マナーの悪さがイメージの悪さにつながっていると思います。ぜひとも、尼崎こそ市民マナー条例が必要な市だというふうに思っています。今後も条例制定に向け、活動していきたいと思えます。

そして、青少年スマホ深夜規制なんですけれども、私は、この刈谷市の勇気ある行動を本市でも見習っていただきたいなど、大変子供たちが、スマホとかインターネット、こういうものを深夜に使うことは、弊害がもうほとんどだと思っています。確かに家庭のルールづくり、重要です。それは重要ですけれども、今や家庭教育の低下だとか、親のモラルの問題、そして子供たちと向き合う時間が少ないとか、そういった問題もあります。しっかりと行政が一步踏み込んで子供たちを守っていただきたいと思います。そのためにも、刈谷市のような全小・中学校で通知を保護者に対してした、そして私は、さらにもう一歩進めて条例化も、ぜひとも今後、本市として検討していただきたいというふうに思います。

次に、センタープールです。

現状の分析を大変されていて、努力もされていて、今後も計画では、2億円ずつ繰り出すと5カ年計画を出されていますけれども、センタープールの資産価値というものですけれども、センタープールの近くの明倫中学校跡地が、平成17年に34億で売却をし、1平方メートル当たりの単価が21万8,500円でした。これを単純にセンタープールに置きかえると、約268億円になります。単純計算ですが、大変資産価値が高いことがわかります。平成2年には、繰出金が約170億円、平

成3年には約150億円ありましたが、現在は2.5億円になっています。単純計算ですが、268億円という資産価値の高い施設で、以前と比べて2桁、ゼロが2つ減っています。繰出金が落ちている現状をどのように捉えているのでしょうか。

そして、全国の現在の販売形態というものを見ますと、本場売り上げは、平成3年には93%あったものが、平成24年度には22%まで低下、逆に電話投票は、平成3年に1%だったものが、24年には32%。つまり、センタープールに行かれて、レースを目の前で見て舟券を買われる方、これが4分の1に減っているわけです、この20年。そして、インターネット投票など、電話投票、それが30倍以上になっていると。大変大きく変わっているわけです。

現在、12万平方メートルという広大な駅前施設で収容人員は2万人のこの大きな施設、非効率ではないでしょうか。1日来場者数とあわせて御答弁をお願いします。

私は、費用対効果、現在の来場者動向、発売形態の推移といったソフト・ハード面、両面から見ても、移転、跡地利用を考えるべきだと思います。そして、これからは、コンパクトな競艇場で、ネットユーザーを意識した仕掛けにコストをかけるべきだと思っています。

前回提案させていただきましたパナソニック跡地尼崎港での競艇ですが、湾岸線出入りに隣接をしており、神戸や大阪からも大変アクセスはよく、騒音問題も全くないことから、ミッドナイト競艇といった可能性も広がるのではないのでしょうか。競艇場移転手続としては、県知事の意見を求め、国土交通大臣の許可があれば移転は可能です。

移転後の跡地利用ですが、御承知のとおり、現在、JR塚口駅前の森永製菓跡地8万5,000平方メートルにマンションと一戸建て約1,000戸を計画しています。センタープールは、森永製菓跡地の約1.5倍の広さがあり、さらに大きなまちをつくることも可能になります。売却した場合の売却益も大きいですが、人口増による市税収入増や、南部は商業地区が多いため、経済効果が大きいと考えます。また、跡地活用によっては、廃校予定の若葉小学校の継続利用も可能になります。

いずれにせよ、これだけの施設であることから、今後、移転、跡地利用を含めた総合的、長期的なセンタープールのあり方というものを考えていく必要があると思いますので、要望に変えさせていただきたいと思います。

最後に、1つケースをお話したいと思います。

私が言っている競艇というものですが、例えば思い描いていただきたいんですけれども、大阪の梅田の一等地に工場を営んでいるAさんという方がいます。売り上げ20年前には170万円毎日あったわけですが、現在3万円です。1,000坪で、今は工場やっているんですけれども、今はスペース半分しか使われていません。その工場の回りは住宅地で、騒音問題から夕方までしか操業ができていないんです。経営者大変困りました。2桁売り上げがダウンしているところにきたときに、こういう話がありました。現在の工場を2億で売ってくれと。そして、代替地も紹介します。

その移転先ですが、郊外の工場です。回りには何もなくて、深夜まで稼働ができると。これだったら見込めるなど、売り上げアップも見込めるとその方が考えて、そして、工場の広さを聞くと、今の半分、1,000坪の半分の500坪、ちょうどコンパクトでいいじゃないかと。そして、価格も聞いたら1億円だと。十分販売して、その売却益で次のところに引っ越しもできる。

これは大変わかりやすいケースですが、私は、現在のセンタープールというの、この経営者と同じで、これからのあり方というものをお考えのときに来ているのではないかと考えています。移転、跡地利用も含め、ぜひとも検討、まず検討ということです。決断は、また後でもいいですが、まず検討するという事です。それをぜひとも要望しておきたいと思っております。

そして、最後に、今回稲村市長は、立候補表明をされました。尼崎は大変まちのイメージが悪い悪いと言われてはいますが、人物は大変逸材が多いところです。お笑いでは、ダウタウンやF1レーサーの小林可夢偉選手や球宴で9者連続三振の江夏豊選手などです。この方々に共通しているところがあるんですけれども、先日、私、研修行ったときに、たくさんお友達できたんです。その方たちと話していて、この尼崎の人物について言ったら、大変アグレッシブな方が多いじゃないかと言われてまして、確かにそうだなと。このスーパースターたちは、みんなアグレッシブだなというふうに私は思いました。

私は、今、尼崎市政に足りないもの、それはこのアグレッシブだと思っています。佐賀県武雄市の市立図書館など、その典型だと思われまます。何をやっているかわからない市政ではなく、尼崎が何をやるうとしているのかわかる市政運営を強く要望しまして、私の全ての質問を終わります。

御清聴ありがとうございました。