

## 1-① コミュニティサイクル事業

### 観光レンタサイクル事業（観光振興団体事業補助）

---

(司会)

どうもありがとうございました。

それでは、今の御説明に基づきまして、これから約50分間ほど、検討委員の皆様と市の職員の方の意見交換、あるいは質疑応答をいただきたいと思います。

また、御質問、あるいは御意見のある委員の先生、委員の方々、それぞれ御自由に御発言いただきたいんですが、いかがでございましょうか。

どうぞ。

(森本委員)

検討委員の森本です。質問させていただきます。全体の大枠なんですけれども、堺市として自転車で移動しやすいまちづくりをするというふうなことですけれども、そのあたりの全体像をちょっとお聞きしたいなと考えています。

今回のテーマというのは、自転車のコミュニティサイクル事業ないしは観光レンタサイクル事業だけなんですけれども、もうちょっと大きな視点で堺市をどういう自転車によるまちづくり堺というそういう構想していくのかというのを都市観光モデルの都市構造計画ないしは堺市の自転車による観光計画、そのあたりから自転車でのまちづくり全体像を聞きたいなと思います。できましたら、その予算額プランを出していただければありがたいと思っています。だから、コミュニティサイクル事業、1億円の費用で、観光レンタサイクルは260万円ですから、その事業規模が全然違います。さらにこのコミュニティサイクル事業というものの自転車まちづくりの一環でしょうから、自転車でのマスタープランの方向性、そうすると、コミュニティサイクル事業との関連性をお聞きしたいと思います。よろしくをお願いします。

(所管課)

今、御質問いただきました堺市にとっての自転車のまちづくりというコンセプトと言いましょうか、目標というものでございますけれども、皆さん方も御承知かと思っておりますけれども、堺市は自転車のまちと私も言っています。御存じの方もおられると思うんですけれども、これは中世に堺市のほうに鉄砲が伝わって、堺市の商人がこの鉄砲の製造技術を学んで、堺市内のいろんなところでつくったと。こういったことから、その鉄砲鍛冶の技術が現在まで受け継がれ、その技術というのは、自転車の技術につながっているということで、市内にかなりのたくさんの自転車のメーカーさんがございます。現在は7社、8社のメーカーさんが現存している状況ですし、また、この自転車のパーツをつくる事業所もかなりたくさんございます。こういったことから、堺での地場産業として、この自転車が堺には根づいているというふうになっています。こういったことを、やはり市の特色として生かしたまちづくりを行っていかうということで、平成13年ぐらいから力を入れ始めたところでございます。

御存じのように、シマノさん、自転車の部品をつくってはるシマノさんがございますので、そういったところからのお力添えとか、行政と企業と一体となったまちづくりをしていかうということで、自転車のまちづくりを行ってまいります。

考え方としましては、やはり自転車のまち堺を、さらに飛躍させていきたいという思いがございます。これはやはりまちづくりの中に自転車を用いて、自転車を利用しやすいまちをつくりかうと。自転車は今、国のほうでもバックボーンとしてはかなり自転車の見直しがなされ

ております。やはり東日本大震災の折に、移動手段として自転車が使われた。また、健康にも良い。そういったことから自転車を使ったまちづくりをしていく。

この自転車というのは、やはりいい面もあれば、放置自転車のように悪い面もございます。こういったことを全て見直して、ルール・マナーを守って、より暮らしやすい、移動しやすいまちということで、この自転車利用環境計画をつくったところでございます。

平成21年に環境モデル都市に認定されてますので、このときにも低炭素型の都市構造を実現していくということで、CO<sub>2</sub>の削減、こういったことを自転車とあわせて取り組んでいるところです。自転車は、一つは市にとっての大きな特質的なものとして、まちづくりに生かしていきたいと。計画の中でも市民が自転車を大切に扱い、市民、事業者及び行政が協働して交通ルールの遵守、マナーの向上を図るとともに、安全で安心して、そして楽しく利用することができる自転車のまちづくりを進めていくというように、基本的な理念を打ち出したところでございます。自転車の計画をつくる。そして、平成25年度、今年度には自転車の条例をつくって、市民の自転車レベルを向上させ、先ほども説明させていただいたように、自転車事故の減少に取り組んでいくと。自転車の利用を上げながら、そして事故を削減していくというふうに考えているところでございます。

事業経費につきましては、1億1,000万円ほどの事業経費があげておりますけども、これは管理運営経費5,700万円以外に、今年度には中百舌鳥にサイクルポートを新たに設置しますので、このあたりの費用経費も工事費も見込んでおります。そういったことから、かなりの大きな金額になっております。

このコミュニティサイクル事業以外に、私どもでは自転車道の整備であったり、現在、新金岡のほうで、新金岡80号線自転車道を整備しております。

また、深井のほうでは自転車レーンということで、車道の左側を1.5メートル青く塗りまして、人と自転車と車と分けていくと。自転車が走りやすい通行環境、走行環境をつくっていく、そういった取り組み、また、市内全部の駅前に駐輪場を設けまして、自転車で駅によりつきやすい環境を持っていくという形で、駐輪場関係の事業なんかもやっております。

そういった経費を全て入れますれば、かなり大きな金額になるようになってます。

以上でございます。

(司会)

よろしいですか。

非常に包括的な。まず最初に、森本先生のほうから、大きなところからこの位置づけというのを御確認いただきました。非常に詳しい御説明ありがとうございます。コンセプトとして、伝統に根づいた産業育成、あるいは環境、あるいは健康、あるいは震災対策、そういう復興的なそういう目的のもとでやっておられる大きな柱の事業だと。事業としては、具体的にはこの事業以外にも自転車道の整備とか、駅前の駐輪場の整備とか、いろいろやっておられる中での一つであるというそういう全体像を見せていただいたかと思えます。どうもありがとうございます。

あと御質問ございませんでしょうか。何か御意見。

とりあえず、まず最初、50分ほど、検討委員の先生方にまず御議論いただきまして、その後で御質問と御意見、市民審査員の方からいただく時間を設けたいと思えますので、今しばらく、ちょっとこの議論を聞いていただければと思えます。

あと50分ぐらいしましたら、11時ちょっと過ぎぐらいから、そういう御質問の時間を20分とりたいと思えますので、よろしく願いいたします。

はい、どうぞ。

(増田委員)

検討委員の増田と申します。ちょっと質問をさせていただきたいと思います。

前回、事前のときに、交通事故数とか聞かせていただいて、今日、説明いただいたんですけども、そういうことに対する費用の面から、ちょっと今日は御質問させていただきたいんですけども、事務事業総点検シートの(1)に、支出として、ざくっと各年度の支出があげられているんですけども、負担金、補助及び交付金とか、一般財源とかいうのはどっちか言うところと支出というより、この事業をやっている人から見たら、入ってくるほうのお金なんですけど、この出るほうの内訳として、例えば交通事故の対策だとか、道路整備が入っているのかどうか分からないんですけど、どういうものにざくっと使っていらっしゃるのかということをお伺いしたいんですけども。

(所管課)

事業の総金額と言いましょか、交通事故の対策、これについてはやはり私どもでやっている事業もございまして、また、部署が変わって、交通安全対策をやっている事業もございまして。例えば、そうですね。私どもの所管でございまして、コミュニティサイクル事業のほうを整備も含めて1億1,000万円、これ以外に、例えば、市民の方々、自転車まちづくり市民の会というのを持ってまして、これは市民団体の方々が各区役所の区民まつりであったりとか、イベントを通じて市民の方々に教えていただける。ルール・マナーの啓発を行っていただける。そういったこととか、小学校のほうに出向いて、小学生に直接ルール・マナーを教えたりとか、そういった費用が約900万円別途計上させていただいております。

それとあわせて、自転車道の通行環境、これは先ほども言いましたように、自転車レーンであったりとか、歩道上で人との錯綜を防ぐために、自転車は歩道の車道側を通りなさいと青く塗ったりしています。こういった自転車道関係の工事費として1億2,300万円計上させていただいております。

(司会)

審査員の方、今、どの資料の説明かというのわかりますでしょうか。

(所管課)

資料がないんですけども。

(司会)

ありませんか。

じゃあ、口頭での御説明ということで、お願いします。

(所管課)

このコミュニティサイクル事業以外に、私どもで所管している事業の事業関係の事業費の説明をさせていただいております。

あと、有料自転車等の管理運営事業としては、約4,000万円程度。放置自転車の保管管理ですね。駅前にとめられた自転車を撤去しまして、それを保管し、所有者の方に返却するというような業務なんですけども、こちらのほうで1億3,000万円、また自転車の駐車場の設

置、新たに設置する費用としては7,500万円であったりとか、約4億9,400万円、約5億円ぐらいの金額を私どもで所管しております。

(司会)

ちょっと数字のお話で、耳でお聞きになっただけではわかりにくい話だと思いますが、増田委員、今、数字の中で、コメントがございましたら。

(増田委員)

そうすると、ここに書いてある費用のうち、何に使っている意味の質問だったんですけど、今聞いていると、かなり自転車全体像、先ほど示していただいた全体像でどれだけ自転車の管理するための費用、どれだけかというのを教えていただいたことになるんでしょうかね。この中からこの修理とか、そういうのにやってるといっているのは特にはないんですか。

(所管課)

すみません。この中の事務事業総点検シートの中の12番です。この中で、コミュニティサイクルの整備工事費、平成25年度に3,500万円、それは中百舌鳥サイクルポートの整備費用の工事費になっております。

コミュニティサイクルの管理運営委託費でございます。5,755万4,000円。これにつきましては、現にサイクルポートを管理運営しています、その管理人の費用であったりとか、システムの管理だったりとか、そういった費用になってます。その他、自転車の購入費、設計委託費、これは中百舌鳥に新たにサイクルポートを設置しますのに、自転車を追加購入します。現在160台の自転車を追加購入する予定で、これの費用であったりとか、そのサイクルポート工事費以外に、中百舌鳥に設置する工事費以外に測量であったり、設計であったりする費用、経費を含んでおります。

主にこのその他の中に、若干、通信費であったりとか、自転車の修理費であったりとかいった形で計上させていただいております。

自転車の修理費は、年間50万円…。

(司会)

ありがとうございます。かなり細かい話ですが、今、14ページの12番のその他とか、そういう金額の中に修理も入っているということでございますね。

(所管課)

修理費の件について、自転車まちづくり推進室の竹内と申します。

ちょっと若干、補足で説明させていただきます。

修繕コストにつきましては、小規模なパンク修理なんかにつきましては、業務委託契約の中に含まれておまして、24年度の実績におきましては、約86万円ということになってます。そして、大きなスポークの交換、フォークの交換とか、そういうふうなものにつきましては、市のほうで先ほど、その他のところで計上しておまして、今年度の予算については12万円ということであげさせていただいています。

(司会)

ありがとうございます。

かなり細かい突っ込んだ話になります。

増田委員、御指摘になりたい点は、こちら辺のところは効率的にいけないんじゃないかと、そういう御疑問を持っておられるとか、そんなことはないのでしょうか。

(増田委員)

この表を見て、予算が書いてあるのかどうかというのと、それから、交通事故とか聞いているのは、やはり全体的に安全面とか、交通事故の増減とかいうことにもう少し配慮して、その財源も考えておられるのかどうか。それも含めての費用対効果なので、それに関係することをちょっとお伺いしたかったんですけど、だから、具体的な数字を聞いて、判断するのはちょっとどうなのかなという感じなんですけども、そういうあたりでは、ちょっと聞きたかったんですけども。

(司会)

今回は、市民審査員の方に大きい方向性を議論していただくところですので、細かい数字の議論はなかなか判断しづらい部分がありますので、今の御意見の趣旨は、トータルでこの事業を考えておられると。その中で御指摘のあったような交通事故対策とか、いろんな問題があるだろうと。そういったものに対する経費というのは、どんなふうにご考えておられるのかと、ざっくりそういうお話かなと思いますけれども、そこら辺のところを簡単にコメントをいただければと思いますけれども。

(所管課)

適切な答えができるかどうかわかりませんが、コミュニティサイクルなんかでも利用者の方々にこういうパンフレットをお渡しさせていただいています。皆さん方のほうにも。こういった中に自転車の安全利用5則というのを掲載させていただいて、自転車の安全利用をしてくださいというような形を掲載しています。

これは、定期的に、これ以外にもサイクルポートの中に掲示させていただいたりとか、折に触れて、啓発グッズを配ったり、そういった形で安全に乗っていただくような形をとってます。この事業の中での一環としても、安全啓発を図っているという状況です。

(司会)

わかりました。

この事業と、もう一つ、2つの事業ですが、堺市の中ではもっと大きな事業として、この自転車の利用促進ということを進めておられる中で、その交通事故対策とか、あるいは公共駐輪の問題とか、マイナスの側面についてもやっている事業が当然おありだということで、そういう観点も当然含まれているという御説明ではないかなと思います。そういうことも含めて、大きな中でこれだけやっているというのではなくて、マイナスの面もやっている御説明かなということではよろしいですか。

ほかに。

(有田委員)

すみません。ちょっとだけ先に大きなことを聞きたいんですが、その前に数字のことを私、質問してよろしいでしょうか。

30ページに事業費1億1,000万円と260万円ありますが、コミュニティサイクル事業

では、収入が平成24年度の場合、1,340万円あるんですが、観光レンタサイクルのほう  
は収入は幾らなんでしょうか。

(司会)

すぐわかりますか。大丈夫ですか。

(所管課)

すみません。観光レンタサイクル、順番にいきます。

それでは、22年度なんですけど、174万7,700円、23年度が154万600円、24  
年度が151万2,640円、これにつきましては、ホテルの8カ所を除く部分となっておりますので、コンベンション協会での収入ということになります。

以上でございます。

(有田委員)

はい、ありがとうございます。ちょっと後で対コストを考えたいと思うんですが、ちょっとま  
ず伺いたいのは、地場産業の振興である産業育成というところであるとか、低炭素都市として  
環境モデルを目指していきたい。そのために自転車利用を促進したいという考えに私は全く反  
論することでもないし、そのための環境整備もなさってらっしゃるということなんですけど、で  
あるならば、もっと市民の自転車利用が促進されていけばいいのであって、コミュニティサイ  
クル事業をやらなければならない理由、駅前にちゃんと自分の自転車が置けるような、放置自  
転車にならないようなポートが整備されたり、走りやすい環境が整備されているのであれば、  
これだけコストをかけて、行政がコミュニティサイクルをしなければならない背景とか理由を  
教えていただきたいのと、それをなぜ行政が担わなければならないのかということをまず教え  
てください。

(司会)

ちょっと大きな質問ですけども、必要性の部分と、あと行政がなぜやらなければならないの  
か、端的にお答えいただければと思います。

(所管課)

市民の自転車利用の促進は、市でも図っていきたくて考えております。

ただ、その上で、なぜコミュニティサイクルなのかという場合、これは自転車を公共交通とし  
て使っていただく。例えば、バスとか、電車のように。既存の今の交通体系の中で、プラス自  
転車をまちの中でも移動手段として使うことによって、より素早く迅速に移動できるという交  
通の変革というんですか、モビリティイノベーションを図っていくというふうに考えています。  
これは、都市として、鉄道を新たに敷設するというのはなかなか難しい。バスのルートも例え  
ば、採算性の問題があったりとかして難しい。そういった中で自転車を公共交通として使って  
いただく。そのためにまず取り組みを始めたところですので、環境とかもございますけれども。

(司会)

すみません。ちょっと待ってください。

有田先生、今のお話でかなり最初の説明のところでしたっきり御説明あったんですけど、今回、  
聞いておられるのはどの部分。

(有田委員)

いや、あえてなぜ行政がこれだけコストをかけて、コミュニティサイクルをやらなければならないかということを確認したいんです。

というのは、この中で広域連携はあり得ないと書いてありますし、既に民間委託で管理のところをやってもらっているとか、あと、観光レンタルサイクルのところだと、収入のバランスで支出のほうが多いから、民間委託するのは難しいと書いてあるので、ちょっとこの考え方、何でこんなものが出てくるのかなと思うんです。

逆に自分たちの運営の仕方が不十分で収支の採算が取れるような運営方法になっていないとおかしいということと、本当に今おっしゃったみたいに、公共交通として使うのであれば、別に堺市内に限らなくても、ちょっと近隣の自治体から、そこからでもまた使えるようにしなければならないのではないかなと思うんです。

私は、ちなみに調べてみましたが、南海電車はやってないんですが、阪急電車は阪急レンタサイクルという子会社をつくって、阪急のいろんな駅にレンタルサイクルを置いているんです。駐輪場を運営して。そこでちゃんと採算が取れているような仕組みになっています。

私、阪急さんに取材をしたんですが、高架になったから、土地が余っているからできたんですかと言ったら、そうではありません。普通の住宅地のところでも、駅前の土地を借りて、あるいは阪急が購入してやっておりますということでした。しかも観光レンタルサイクルは京都にないとありますが、京都市がやってないだけであって、阪急さんがやっていますよね。観光レンタルサイクルは。そこは金額300円から800円とか、ちゃんとコストに見合う金額でやっておられるので、趣旨は私、賛同しますが、手法として行政直営でなくても、そういうふうに南海電車さんと話し合っただけで進めていくとか、いろんな方法があるので、これだけのコストをかけて行政がやる必要があるのかなということと、どうしても利用の範囲内、さっき見せていただいたら限られてますので、本当におっしゃる真の公共交通機関としてのモデル都市にするには、もっとやっていかないといけないし、極端なことを言うと、ドイツやオランダのように、自転車が電車に持ち込めるように、電車やバスに。そういう移動可能なことも民間と連携してやっていくということも考えていかないといけないのではないかなというふうに思いました。

(司会)

どうもありがとうございました。非常に重要な視点、御指摘いただきました。

今回、堺市がやっておられる2つの事業の連携と言いますか、統合の可能性というテーマではございますけれども、実は、その背景が本当その民間の活用、ネットワークの活用を含めて、あるいは民間がやることと、行政がやることとの効率性ですね。採算性の問題、そこらも含めて、もう少し大きな目で見直しの可能性があるのかという重要な御指摘だろうと思います。その点、いかがが今、お考えですか。

(所管課)

確かに現在のところ、赤字といったらあれなんですけども、マイナスがかなり出ています。これはおっしゃるとおり、貴重な税金を使っていますので、やはり最少の経費で最大の効果を上げたいというふうに考えています。これについては、やはり自転車台数を増やし、またサイクルポートを増やすことによって相乗的に利用増加を図っていく。収入についても年々増加している状況ですので、そういったことは考えていきたいと。

この中で、16ページに、事務事業総点検シート(3)の真ん中に21番、コミュニティサイ

クルをやっている政令市の状況が載っております。この中では本格実施されているところもありますし、社会実験段階のところもございます。また、民間でされているところもございます。京都市であったり、大阪市であったりとか、札幌市、民間で実施されているところもございます。

政令市以外にも、コミュニティサイクルを実施されている自治体も増えてまして、現在は40の自治体で実施している状況になってます。

いつまでも行政のほうでやっていくということは考えておりません。やはり事業として軌道に乗れば、この事業の運営主体を民間に引き継いでいきたいというようには考えているところです。やはり、これはなかなか新しい交通システムということで、日本でも取り組みが始まったシステムでございますので、このシステムがやはり軌道に乗るように持っていった後に、民間のほうに引き継いでいきたいと思えます。

(司会)

ありがとうございます。

非常に前向きな御意見で、ただ、最初の段階でなかなか事業化しにくい部分があるので、そこは公共でやられて、一定のところ軌道に乗れば、民営化も考えていかれるという御回答だと思います。

はい、どうぞ。

(吉田委員)

時間も限られてますので、短時間でうまいこと説明できるかどうかちょっとわからないんですけども、個別の質問というよりも、全体的な物の考え方について、ちょっと要望をさせていただきたいところがあるんですけど、私、経済学者でかつ財政学者ですから、社会的役割としましては、やっぱり社会メカニズムに基づいて、物の考え方をいろいろアドバイスさせていただくという立場なので、そういう観点からちょっとお話しさせてもらいたいんですけど、まず最初に、堺市さんというのは、基礎的自治体で、社会メカニズムで言うと、川下の部分を担当されているということになります。社会というのは、川上、川中、川下ということでピラミッドのような形をしているようなものを思い描いていただいているんですけども、川下の事業を仕事を担当しているということは、これどっちがいい悪いじゃないですよ。ある意味、国政を担うよりも難しいところが出てきます。説明するのだったら、なぜかという、川上ではこう考えて、川中ではこう考えている。その上で川下でこう考えているというふうな説明をしないといけないですから、ある意味、国政を担うよりも難しいところがある。

そこで、こういう説明をしていただくときに、私がいつもこの説明ではちょっと判断するのはつらいなと思うことがあるんですけども、何かと言いますと、まず最初に、こういう事業の是非を説明するためには、まず、この世の中が混合経済で成立しているということを強く自覚しないとイケないということです。混合経済というのは何かというと、マーケットを使って資源配分できると、それ以外のことです。公的セクター、政府が担っているのは、マーケットが担えないところを担っているわけです。それを把握していただいて、その次に、公的セクターのうち、国が担うのは何か、都道府県が担うのは何か、市町村が担うのは何かというのを整理していくと。次に、市町村の中でも各行政分野がある中で、こういう事業をしていかないとあかんというのを説明、川上から流れるように説明をしていただかないと、社会的に意義のある事業でも、その川下の視線だけで良い悪いを判断されますよと。

先ほど御説明、有田先生からの御質問に対して、軌道に乗ったら、民間に渡そうかなと思って



ますみたいな回答ありましたけど、その回答というのは、そもそも世の中、混合経済ということをもっと理解していますか、そもそもこの事業は、マーケットで処理できる話なのか、マーケットが処理できないから役所がやっているのか。それを理解してこの事業をやっていますかというそのところが、多分、ちゃんと整理されてないんじゃないかなというふうに私は思います。

(司会)

今の重要な点で、まずちょっとここで区切らせていただいて、その点について先生の御意見、今の民営化についての御意見、端的にお願いします。

(吉田委員)

端的にと言いますか、それが説明がないのでわからないんです。ちょっと定量的に数字、ちょっと時間、二、三分だけちょっといただきたいんですけど、定量的に数字を示しますと、日本というのは先進国、OECDなんかに加盟してる先進国の中で、実は、世界で一番小さい政府の国なんです。それを川上で考えるのであれば、こういう事業もじゃんじゃんやったほうがいいんじゃないですかみたいな話になったりするわけです。先進国の中で最も小さい政府の国やから、本来、よその国は公的セクターが担っていることも、日本は実は公的セクターが余り仕事をしてない国なので、そういう意味から言うと、こういうのをやっていいんじゃないかという話も出てくるわけです。例え、市町村レベルの事業であっても、そういうところから仕分けをしていってほしいわけです。先ほど、ほかの委員の先生からも質問がありましたけども、収支バランスどうなんですとかという話ありましたね。収支バランスを気にしなければいけない事業というのは何かというと、マーケットで裁く事業です。この理論がわかっていたら、公的なところが担う、要するにマーケットが裁けない。経済学で言うと外部性という問題があるんですけども、外部性の問題があって、マーケットで裁けないものは、理論的には収支バランスしなくてもいいわけです。一部料金収入をとって、一部税金を原資にしたみんなコスト負担する。そういうのがあっていいわけなんです。その辺を整理して示していただかないと、これをやるのがいいのかというのはよくわからないという話になります。

何で今この話をさせていただいたかということ、私、今年度、今日と明日と2日お世話になるので、最初の事業のところで、そもそも事業の良い悪いと判断するのは、川上から川下にちゃんとどういう考え方でこの事業をしているのか、やっているのかということをおる程度、完璧じゃなくても説明していただかないと、方向性というのは誰も見い出せないですよ。そういう説明を公的セクターの人がやらなかったら、結局、国民の皆さんがどういう判断をするのかということ、もうかっているのか、もうかってないのか、赤字出ているのか、出てないのかだけで判断される。そうなる社会は崩壊していきますよ。その点を強く認識して、事業の説明とかされないと、税金使って、これだけのことをやっているんですから、やっぱりそういうのをちゃんとやっていただきたいなと思います。私で時間をとったらいけないので、とりあえず最初の事業に関しては、考え方の基本だけでちょっとお話しさせていただいて、個別の説明は時間をとったらいけないので、ちょっと質問を置いておきます。

(司会)

ありがとうございます。

これから審査する、本日やる事業、全部に今、共通するような考え方の整理をしていただいたと思います。

やはり後ろに論点がありますように、この事業の必要性ということからきちんと考えていくと。

この事業に関しては、御指摘があったように、民間でもやっている例があるし、またそれで採算性にとってやっている事業もある中で、堺市において、今は公共で立ち上げるんだというところの事業の必要性をきちんと議論しないといけないんじゃないかという、そういう御指摘と、あと堺はとりあえず公共でやらなきゃいけないんだったら、今度は事業の採算性、収支を見て、そこに無駄がないかどうかということもきちんと見なきゃいけないと、そういう御指摘があったのかなと思います。

(丸岡委員)

丸岡と申します。

今の吉田先生の専門的なお話はなかなか私、ちょっと門外漢で難しいところなんですけども、一応、マーケットでやはり処理できないという前提で考えさせていただくと、今度はポートをまた増設されるということですけど、以前にサイクルポートの設置台数と回転率、利用者数とかのミスマッチングが結構あるので、そこら辺の改善をまずはされるべきであろうかとは思いますが、その辺はいかがお考えでしょうか。

(司会)

事業運営の財政面だけじゃなくて、事業としてきつと活動のほう回転率とか、うまくビジネスとしてうまくいっているのかどうか、そういうところだと思うんですけど、ビジネスってちょっと語弊あるか、怒られますけれども、行政の活動として、ちゃんと効率的に動いているのかというそういうことじゃないかと思います。

(所管課)

本当に厳しい御指摘いただきました。このコミュニティサイクル事業につきましては、日本の中ではまだ取り組み始めたばかりで、マーケティングに乗るか乗らないかといったら、多分乗らない事業だと思います。その上で、行政として現在取り組んでいます。これはいろんな環境面のこととか、交通の移動であったりとか、そういったまちづくりを考えた中での取り組みでございます。

海外の事例、フランスなんかでもされているんですけども、この利用料収入だけでは、とんとんにならないので、例えば広告の掲載権を付与したりとか、サイクルポートに広告を入れたりとか、こういうチラシに広告を入れたりとか、こういったトータル的な考え方の中で、効率的な運営を行っているというのが実情でございます。日本の各自治体のコミュニティサイクルについても、黒字というところはありません。そういう自治体の施策として自転車を活用したまちづくり、環境に優しいまちづくり、そういった中での取り組みをされているので、どちらかと言えば、マーケティングに合わないような事業を取り扱っているという状況です。

ただ、うまく有効的な活用とかをしていけば、とんとんに近いような形に持っていけるんじゃないかというような考えは持っています。そういったことをこれから模索していきたいと。その時点で、やはり行政から民間のほうに引き継いでいくのも1つの方法じゃないかなという判断を持っているところです。

ただ、経営上は、やはり今のところは、難しいけれども、極力、貴重な税金を大事に使いたいという思いも持っているのも確かでございます。

(司会)

よろしいですか。

限られた時間の中で、この事業について全部議論することはできないので、とりあえず、市民審査員の方からの質問に入る前に、検討委員の方から出された大きな議論、まずこの事業自身が、この事業、2つの事業、単体であるんじゃないくて、市全体のいろんな環境とか、防災とか、そういうあるいは伝統産業、地場産業の育成、大きな事業の中での一つの事業なんだという位置づけ、公共的な位置づけがあるということが1点と、ただ、その中でも民間企業がやってる例があるという指摘がある中で、本当に民間に任せられないような今、段階なのか。そここのところは、言い方ちょっと悪いですけども、言いわけになってないのか、そここのところの説明がきちんと要るんじゃないかというところの御指摘があったんだろうと思います。

また、仮にと言いますか、御説明のように、今は公共でやらなければいけないと。その中で税金を入れないといけない。そのためには、収支はひよっとしたら赤字になるかもしれない。ただ、それ以外に、いろんな防災面のとか、環境の面とかでいいことがあるわけだから、それトータルで見たら、それで税金の無駄遣いになっていないんだと、そういう御説明だろうと思うんですけども、そういう中であっても、この2つの事業を行政として、ここで言う観光レンタサイクル事業とコミュニティサイクル事業、これはどちらも公共でやっている事業なので、この2つの事業をどうやっていくのかという、この行政でやっている事業の中での討論、今回、正面から出てる問題ですけども、その議論を同時に審査するという事なんですが、それぞれの論点というのはわかったと思うんですけども、その説明された点が、本当に市民の皆さんから見られて、納得のいくものになっているのかどうかというところは、御議論があるところだと思いますので、これから20分ほど、市民審査員の方からそういうことも含めて、御質問とか、コメントございましたら、出していただければと思います。そういったことにかからない、ほかの考え方も結構でございます。

先ほど、挙手いただいた、よろしいですか。

(市民審査員)

この事業をするのやったら、私は車の免許持っているから、事故の会社の補償。乗って借りたら、普通、車やったら、大体保険というのは入りますやん。それで補ってますやん。事故してもいけるように。相手、事故でけがさせても。これ何の説明もないので、その方面、どうかなと思うんだけど。

それに、自転車に対する安全をやってるって言ってますけど、自転車に対しての安全、講習とかどのようにやっているかを聞きたいです。

(司会)

ありがとうございます。

非常に具体的な、この自転車、市の自転車であると思うんですけども、それに乗っていて交通事故に遭ったと。そういうときはどんな対応になるのかとか、そういったことも含めて、御説明いただきたいと思います。

(所管課)

まず、事故の関係でございますが、自転車、例えば、この自転車もコミュニティサイクルを利用して事故を起こした場合、これについては、自転車自体には、このパンフレットにございますように、第2種のTSマーク付の保険に入っています。例えば、自転車で人をはねて死亡させた場合に、2,000万円の補償が出るということでございます。万が一の災害に備えて、

市のほうではこういった死亡補償、後遺症障害が発生した場合に出る保険には入っております。ただ、これ以外に自動車の特約であったり、火災保険の特約であったりとか、日ごろ、このコミュニティサイクル以外の自転車も乗られると思いますので、そういった場合の事故に備えるように、保険に加入しましょうというように、このように自転車利用者の方々、コミュニティサイクル利用者の方々には啓発させていただいている状況です。

これはポートのほうにも啓発のチラシを張ったりとか、パンフレットを渡したりとかはしています。

それと講習でございますが、講習については、このコミュニティサイクル事業とは違って、例えば、自転車まちづくり市民の会で、例えば市役所の1階で自転車シミュレーターを用いて、講習を行ったりとかいったことを年何回か企画させていただいているところです。

あとは、区民祭りで安全運転のパンフレットをお配りしたりとかいうような形で啓発を行って

(市民審査員)

この前、今、ラジオを聞いてて、ニュースで聞いたんだけど、子どもが老人かわかんけどけがさせて、裁判のあれで何か9,000万円と出てました。2,000万円やったらちょっと足らんと思います、100%。そんな場合、もうちょっと考えたほうがいいんじゃないですか。あとこれから老人の高齢化社会と言っているのに、自転車乗る人が増えるかなと思っているんだけど、それも疑問ですけど。

(所管課)

自転車に対する事故というのは、このコミュニティサイクル以外じゃなくて、御家庭の自転車での事故と考えておりますので、これは必ず個人それぞれが保険に入ってくださいというようにお願いしています。機会あるごとにそういう啓発を行ってますし、今後も引き続き、機会を通じて啓発を行っていきたくて考えています。

(司会)

よろしいですか。

(所管課)

あとちょっと補足なんですけど、コミュニティサイクルで、正直言いますと、2,000万円では十分ではございません。制度なんですけど、堺市のほうにつきましても、もっと大きな補償をつけるようなことを模索したんですけど、これ一時的なレンタサイクルでございますので、本来、保険に入るとなった場合ですが、1回ずつ保険の申し込みの契約が必要になってくるということで、ちょっと断念した次第なんですけど、そのかわりに、先ほど説明させていただきましたように、利用規約にも、またポートのほうにも積極的に、こういうふうなので、おっしゃるように5,000万円以上のそういうふうな損害が生じることがありますので、各自、そういうふうな形で保険のほうの加入のほうを推進させていただいております。

(司会)

ありがとうございます。

利用する市民の方の立場から見ると、安全、事故の際、どうなるかと非常に気になる点、的確な御質問、ありがとうございました。

あとどなたか御質問なりコメントなり、ございませんか。

(市民審査員)

簡単なことで申し訳ないんですけど、観光レンタサイクルのターゲット、観光客となっているんですけど、PRの仕方として、新大阪駅や関西国際空港等、そちらのほうでしたり、そういうことはしているのでしょうか。それとも堺市でやって、堺市民だけにわかっていただいても、観光客はいらっしゃらないと思いますし、やり方によっては、収支のバランスがもうちょっと取れるのではないかなという考えはあるんですけど、素人目で申し訳ないんですけど、よろしくをお願いします。

(所管課)

すみません。堺観光コンベンション協会の野口でございます。

先ほど、新大阪とか、そういうところでのPRということなんですけど、それは具体的にはしておりません。観光レンタサイクルのPRにつきましては、堺観光コンベンション協会のほうのホームページ等で、特に市外の方を含めて、見ていただけるような形でのPRというふうなことでございます。

それと、当然、先ほど、そちらのほうの費用対効果などの収入と言うところもあがっております。実際には収支は均衡を取れておりません。これは一つはやはり堺の観光というのが道半ばというところがございます。堺観光の振興を今進めている中で、来場者の方が増えれば、一定の収入が増えてくると。それとコミュニティサイクルの始まる前であれば、一定のビジネスの方の御利用があったというのは事実でございます。そういうことから少し下がっております。ただ、近年、観光客の方も徐々に増えておりまして、ある程度、利用者数というのも上がってきているような状況もございます。その辺、我々、非常に効果的に進めたいということと、当然、全国でも民間でやられていることは我々承知しております。事務事業総点検シートのほうには、これはあくまでも市が直接、あるいは公共的なところがやっているというふうな照会の状況でございまして、民間では大半やられているのは存じ上げております。我々としては、観光客が増えていく中で、民間の業者も参入していけるような状況をもっていきたいというふうにはコンベンションとしても思っております。

以上です。

(司会)

よろしいですか。

今の御質問、非常に議論し切れなかったですね。この2つの事業の関係という当初は説明あったんですけど、議論できていなくて、御説明では、将来、統合の可能性もあるということなんですけれども、別の見方をすれば、観光は観光、これはこれと目的が違うんだから、やり方も違って、それぞれ統合、逆にせずに、いい方向で伸ばしていくと、役割分担していくという方法もあるのではないかと。そういうことを示していただけるような御質問だったと思うんですけど、ただちょっとお聞きすると、その観光ということで、今、具体の提案があったように、堺の中にどのようにならぬところ、新大阪の新幹線の駅とか、そういったところでもっとPRして、観光としての事業の特性を追求したらどうかというそういう御意見だろうと。そこはもう少し。

(所管課)

すみません。レンタルサイクルのPRというふうに受けとってしまったんですけど、そういう市外のほうにいろいろプロモーションして、堺の観光というところはしっかりPRは、今していているところでございます。

(司会)

どうぞ。

(市民審査員)

ただね、役所の方と、私ら民間の考えというのは吉田先生が言ってはったみたいに、はっきり言って、収支が合うことはないんですよ。その収支も合うことがない整備関係。匠の話もしはりました。ただ、この自転車事業の中で、シマノさん、そういう事業をある中で、一つは聞きたいんだけど、放置自転車、堺市は入札とかそういうことやらないんですか。それ私わからないんです。貴重な資源をどうしているのかということ。それと今言っている、青いレーン、私、これ長い間、不動産やってます。34年なります。ただ、北花田の駅前、あの青いレーン、お店の方、やっぱり夜になると青いレーンのところに放置しています。ただこれもいいやないかと商売して行って、シマノさんも事業です。事業の市に対して税金払っています。堺市でやっている方も税金を払っています。今、その自転車に対して、やっぱり夜になれば何も青いところに関して何もついてません。先ほど言いはったみたいに、その自転車に対して、当たる人もおります。これ警察も、自転車やけど、車というのか、自転車に対して放置は関係ないです。ただ、CO<sub>2</sub>、最初に言われたみたいに、そのCO<sub>2</sub>について、国が対策をしているんだから、国から吉田さん、有田先生も言ったみたいな、何で市がやらないかんの。貴重な5億。はっきり言って、商売やっている私らが34年の間に7年間、飯食えませんでした。丸岡さんも商売やってはると思います。はっきり言って事業が合わない。また、今、役員やってはる方も、えらいさん、皆さんやっている方、役所の方、また何年かしたらかわります。ただし、私らも事業の中にこの事業を見直し、みんな考えが中途半端。私らよく言うのは、商売するのに、金を持っていたら商売したらあかんというわけです。みんなアウトになりますわ。金がないから商売やるんです。それが目先の補助。何ぼやってもあきませんわな。市民が集めて、先ほどから言っているみたいに、音頭取ってくればって、吉田先生言っはったように、CO<sub>2</sub>で17トン何ぼか、あれで何ぼか国から引っ張ってくるとか、有田先生言っはったみたいに、民間、これははっきり言って整備やった後、維持管理、コンピューターの維持管理高いですよ。私の兄貴、鏡屋やってますねん。1つの機械・IC、今も言っているみたいに40万円します。はっきり言って、これ整備費用の中、先ほどからいろんな売り上げのことを言ってくれているけど、収支バランスとれませんわ。先ほどあの方言っはったみたいに、方向転換が増田先生が言った流れと違って、お金の元の流れがなかったはずですよ、質問が。ただ、これまでの間にやっぱり出先、民間を取り入れる。それから次変わったよろしいやん、首になることがないんです。私らつぶれたら破産ですよ。えらいすみません。

(司会)

ありがとうございます。

いや、いろいろな論点について貴重な、率直な御意見、要は行政でやるという心してやらないといけないと。その中でいろんなやり方が、補助金をとってくるというふうなやり方も、公共性がある。例えば、不法駐輪の問題なんかにもしするのであれば、国の補助金なんかもある

活用できないのかとか、あるいは議論あったように民間のそういったものも民営化のようなことも入れて、もっと効率的にできないのか、いずれにしても、吉田先生も御指摘あったように、行政がやる以上は、言ってみたら言葉悪いですけど、親方日の丸になっちゃうわけですから、そのところがもっと厳しく採算性なり、事業の効率性というのを見ていかないと、市民の方からの納得は得られないよと、そういう御意見だったのかなと。よろしいですか。そういうことで。

すみません。ありがとうございました。

あと、ぜひこの際、まだ時間ありますので。どうぞ。

(市民審査員)

このコミュニティサイクルという言葉は、私は本日、ここに寄せていただきましたけども、私、知りませんでした。このコミュニティサイクルという、自転車だと思んですが、これ利用したことはございません。初めてこれ4カ所の駅でこういうのがあるということを知ったわけですが、申し訳ないけど、このコミュニティサイクルっていうのは、どんなものなのか、もう一度、わかりやすく。自分の自転車を駅の高架の下で預けて、預けることはやっているんですけども、それとこのコミュニティサイクルというのは、どう違うのか。でないと、意見が言えません。すみませんがよろしくお願いします。

(司会)

ちょっと短い時間の中で、最初の事業説明だけではなかなかわかりづらかったのかなと思いますのですが、ちょっと何分、時間も押しておりますので、最初の本当にエッセンスだけ、もう一度簡単に御説明していただいて、あとはちょっと時間、終わった後でも詳細に御説明するというので、私が今、御意見いただきまして思いましたのは、この事業について御存じない方というのが結構おられるということと、そこら辺の広報なんかについて、どう考えておられるのかということも含めて、今の点、端的にちょっと御説明いただけますか。

(所管課)

すみません。コミュニティサイクルにつきましては、これ皆様方のお手元にパンフレットをお配りさせていただいています。この表紙の真ん中ぐらいに載ってますコミュニティサイクルとは、複数のどのサイクルポートでも共用自転車の貸し出し、返却をすることができる、環境に優しい交通システム。自転車の共同利用をしようということです。このコミュニティサイクルというのは。

(司会)

要は、駅4カ所のところに駐輪場があって、登録していれば、それを自由に乘って帰って、自分の家に置いて、また持って帰る。置く場所が何カ所かあるので、

(市民審査員)

それは人の自転車ですか。

(司会)

堺市の自転車。堺市の自転車がそこへずっと並んでいるので、その登録して、会員になれば、ちょっと言葉平たく言うと、それを自由に乘って、自分の家なり、用事の先まで行って、また

戻すと。戻す先も元のところでなくて、市内に今6カ所ですか、6カ所あるその置くところに置けばいい。そういう仕組みでございます。

大体、イメージをつかみとって。

(所管課)

PRについては、ちょっと引き続き継続してPRしていきたいと考えています。よろしくお願いいたします。

(司会)

今、御質問、案外、行政というか、役人の立場から見ると、毎日これやっているの、皆さん、十分こんなこと御存じだろうという先入観を持ってしまうんですけども、この事業はぱっと聞いただけではよくわからないという方って、結構おられるのかなと思います。

(市民審査員)

すみません。私、西区のほうから寄せていただいたんですけども、西区の中でも自治会とか、いろいろあるんですが、全く参加せずに家の中で介護で、親とずっと家族と。接触って、余り外との接点ってなかったんです。このたび、おっしゃったように、私も初めてこの会に参加させていただいて、コミュニティサイクルとか、いろんなことを知ることができたんです。もっと早く知っていたら、堺市の自転車を利用できたのになと、今日初めて、インターネットで検索して、若い女の子が紹介していたんです。そのまねをして、堺のところからおりて行ってレンタルのところに行ったときに、主婦層なんですけど、例えば、今日、もし日よけ帽子を持ってきていたら、自転車で来れたのになって。バスを利用せずにとか、いろいろそういう本当、低レベルなんですけど、そういうこととかももっと自分自身がうちの家族にも聞いたら知らなかったという恥ずかしい話なんですけども、西区のほうでも、きっといっぱい宣伝はしてくれているんだろうなと思うんですが、全く知らなかったの、もっとPR活動というのをしていただけたらいいのと、吉田先生がおっしゃったように、川上、川中、川下という意味が、ちょっと一般主婦としては理解が違うと思うんですけども、今回のパンフレットを見たときに、CO<sub>2</sub>削減、地球温暖化ということですごくうれしかったんです。実際、自分たち、家の中で削減できるといったら、また検索して初めて知識を得たことが、こういう余りお湯を使わないとか、水を使わないというところに、私たちもこんな賛同したいなって思う気持ちにはなれたんです。レベル、私たちは無知で、全く接触のないものが意識できるということが、その川上のほうからでない、端のほうでってなると、井の中の蛙というか、失礼な言い方なんですけれども、自分たちが行ってないだけなんですけども、知識がないので、もっともっと国レベルというか、地球環境レベルというか、南海地震のこととか、いろいろと不安なので、そういうことを踏まえて、PRしていただいたらうれしいなと思いました。よろしくお願いいたします。

(司会)

ありがとうございました。

市民審査員になっていただく方というのは、市民の方でも、恐らく行政、堺市のことに興味いただいている方だと思うんですけど、そういう方々が余り御存じないというのは、これは市民の方の責任とは私は全然思えなくて、やはり行政の方のPR、あるいは行政がやるから十分にPRできないんだというようなこともあるかもわかりませんし、あるいは非常に目的、CO<sub>2</sub>とか、大きな目的を強調すればするほど、本当に利用されるのは市民の方ですから、その方々



にもっとわかりやすいような、そういう事業の説明というのは要るんだろうと思うんです。いずれにしても、本日、ちょっとこの審査をいただかないといけませんので、今、御意見出たんですけど、ほかの方、この事業、まだちょっとわかりにくいという方がおられたら、ぜひ、今の機会に、どんなことでも結構です。これちょっと御質問して聞いていただければと思うんですけども。

この事業については、皆さん、おわかりでございますか。どんなものかというのは。どうぞ。

(市民審査員)

すみません。根本的なことがちょっとわかってないかと思うんですけども、この事業は、堺の市街地だけのものという考え方で進めていらっしゃるのか、いずれ継続するに当たって、将来的には堺全市に広げたいと思われているのか、どちらかお伺いしたいんですけども。

(所管課)

説明会ででもいただいたんですけども、非常に難しい質問なんです。

当初、この計画を立てたときには、やはり市内の19駅ぐらい、全市的には広げていきたいというふうに考えています。その中で、まずこの堺の旧市街地を中心に設置して、利用状況とかを見ながら拡充を図っていききたいと。どこまで拡充を図っていくのかという構想では、19というのは一つの構想としては持ってましたけども、果たしてこれがこのコミュニティサイクルという事業に合うかどうか。例えば、自転車の利用というのは、この堺区とか、北区が一番多くなっています。美原区、南区といったところは、地形上、また公共交通との連携とか美原区では少ないということで、自動車利用が多くなっています。だから自転車をたくさん利用していただけるような場所、ニーズを踏まえて、拡充の検討を行っていききたいと。堺区だけというよりも、今のところは堺区の整備ですけども、その状況を見ながら、必要などころ、ニーズのあるところには検討はしていきたいという要素は持っています。そういう点で御理解いただければと思います。

(司会)

まだひよっとしたら消化不良の方もおられるかもわかりませんが、ちょっと時間の関係で、整理をさせていただきたいと思います。

場所にも書いていただいているんですけども、事業の必要性ということについては、堺市さんのほうからは、この事業、簡単な事業だけではなくて、もっと地場産業の振興とか、健康とか、災害対策とか、環境とか、いろんな大きな事業で条例をつくってやっている中で、自転車道などの整備も含めてやっている事業の中の一つであると。その中には当然、交通安全の講習なんかもあわせてやっています。そういう中でこの事業を考えてくださいと。その中で必要性を考えてくださいというそういう説明ございました。ただ、この点については、民間でもできるんじゃないかという、行政でやるところの問題点というのが、指摘をされておりまして、御説明では、最初の段階は事業化が、民間であれば困難だから市が担うけれども、将来的には民間業者にはやっていただく方向に検討していくというふうな御説明があったかと思います。

あと、費用対効果でちょっと細かい数字の議論になって申し訳なかったんですけど、ここらはわかりにくかったかなと思いますが、要は、御議論していただきかけたのは、この事業そのものとして、きちんと採算性が取れないにしても、収支として無駄がないのかと。効率的な運営がコスト面でも、事業面でもなされているのかという御指摘で、そこは特に市民の方からは、

行政なんだから市場のチェックが入らないので、ここは本当に厳しくやってほしいというそういう御指摘だったと思います。

あと、関連事業も先ほど言いましたようにいろいろある中でやっている。今後、いろいろな視点として、市民の方にもっとわかってもらおうと。本日、ここに審査員として来ておられる方でも、よくわからないというそういう話で、これちょっと私をもっと早く気がつくべきだったんですけども、ともすれば、行政とか関係者の中の議論では、こういったことはわかった議論があって、かなり深い話になっちゃっているんですけども、もっと市民の利用する立場の方から見て、ほとんどこの事業についてわかっておられないという現実があったと。そういったことについても今後どうするのかというところが、課題として残ったのではないかなと思います。

また、吉田先生のほうからも御指摘ありましたけれども、この資料だけでは、本当に行政が今、やらなきゃいけないのか。民間に任せることができないのかということが、この資料だけでは判断できない。あるいは、増田先生のほうからもありましたけれども、この資料で補足しなければ、収支の中身までよくわからないんじゃないかと思うところもあって、そういったことも踏まえて、審査員の方には、この事業について、これから御評価をしていただくことになるんですけども、わからないことはわからないということで、御判断していただいて結構かと思えます。

それでは、このコミュニティサイクル事業及び観光レンタサイクル事業についての審査のほうに移りたいと思います。

事務局のほうからは、シートの御説明を簡単をお願いしたいと思います。

#### <審査シート記入方法説明及び審査シート記入>

(司会)

ちょっと時間押してまして、誠に申し訳ございませんでした。

既に御記入いただいた方につきましては、回収をさせていただきたいと思えます。

まだ書いておられる方は、そのまま書いていただいて結構なんですけれども、集計の作業がありますので、御回答いただいた方については回収させていただいて、集計作業を始めたいと思えますので、よろしく願いいたします。

まだちょっと御記入の方もおられるんですけども、御記入しておられる方に余り雑音が入ってもいけないんですが、時間も押しておりますので、この場で御意見、御回答いただいたようなことも含めて、御意見ありましたら、市民審査員の方から、御紹介、あるいは御意見、この場で言うていただくというようなことがありましたら。集計の作業中、時間がございますので、いかがでございませうか。

検討委員の先生方でも、ぜひ最後のところであれば、どうぞ。

(有田委員)

すみません。先ほど何人かの市民委員の方がおっしゃっていた放置自転車の件ですけども、1億3,000万円も放置自転車の管理にかけるということは、放置自転車は年間何台ぐらいあって、その収集した自転車ってどう処理されているんですか。簡単をお願いします。

(所管課)

放置自転車の台数は、大体1年間に2万4,000台ぐらいの自転車を撤去しています。放置

されている自転車を撤去しています。それが大体2万4,000台。大体、取りに来られる方が50%、半分ぐらいです。残りの半分、そしたらどうするのかということで、これについては、自転車というのは、産業廃棄物になるんですけども、金属価値がございますので、入札でリサイクル業者のほうに売却している状況です。大体1万3,000台ぐらいの自転車をリサイクル処分、鉄くずとして売り払いを行っています。

(有田委員)

あえて、何でこんなことを聞いたかということ、実は放置自転車の活用というよりも、全体の堺市のビジョンの中に使えるのではないかなと思っておりまして、ちょっと事例を2つだけ御紹介したいんですが、1つは、松山市が放置自転車を回収して、そして、NPOの方たちが市民ボランティアの人たちと一緒に修理をして、モザンビークに届けているんです。モザンビークは内戦があったんですが、子どもが銃を持ったりとかいうようなところだったので、銃をくわに、銃を自転車に変えましょうと言って、銃を持ってきた人に自転車に差し上げて、そして、公共交通が全然普及してませんから、それで活用して学校に行ってください。仕事に行ってください。いろいろなものに利用してくださいというところでされてるんです。輸送代というのは外務省とか、笹川平和財団とかのお金を活用してやっている。なぜこれを言ったかということ、堺市は平和自由都市、国際平和人権都市でしたっけ、そういうふうな国際協力にかかわっていかうと思っていらっしゃるんだったら、そういう貢献もひとつあるかなというのが一つと、国内においては、今、ちまたで話題の若い人たちのNPO法人って、ホームドアというところがハブチャリというのをやっていて、ホームレスの人たちの就業として、放置自転車を区からもらって、ホームレスの人たちに修理の技術を伝えて、その人たちがしかも管理をする。今、住吉区と北区と中央区で協定を市と結んで、ホテルであるとか、区民センターとかに自転車を置いて、これはコミュニティサイクルと同じように移動で、そこで乗り捨ててもいいと。ビジネスマンだとか、観光客に使ってもらいたいというところなんです。実は、ホームレスさんは、西成に多いんだけど、ビジネスや観光として使える中央区だとか北区で、あえてやっているというようなこともあるので、これは参考事例として御紹介するだけです。

(所管課)

説明が抜けて申し訳ございません。放置自転車については、やはりいい自転車をのけまして、その分については、大阪府のサイクルエイド事業のほうに提供しています。これまでずっと南アフリカのほうにずっと提供してしまして、最近ではフィリピンであったりとか、タイであったりとか、東南アジアのほうに自転車の提供をしています。

これまで総台数としては1万台の自転車を海外に無償で渡している状況になります。

そういった取り組みも行いながら、また、公共施設で、公用車を使うんじゃなくて、自転車で市内を回るということで、その放置自転車を公共施設のほうに、区役所とか、学校とか、そういったところに配置して、有効活用を図っているところでございます。

(市民審査員)

何でそんな無駄な、海外にそれだけのお金を使って、大阪市とかほかの行政は、はっきり言って密約か何か知らんけれども、堺市がこの自転車事業の問題の中で、これだけのことを何でやるのかなと。私が言えることは、みんなも私らも一生懸命働いて、だから、今有田さんが言ったみたいに、これはボランティアですわ。はっきり言って。それは建前はものすごいきれい。きれいけど一つの業者で圧力かけられて。私らも金払ってんねん。まけてくれ言うてもまけて

くれません。何か仕事を与える。みんな仕事くれ仕事くれ。私らも欲しい。観光事業でも先ほど言いはったみたいに何も分からない。コミュニティ、なんのこっちゃ。はっきり言って。機械の整備やって。今言ってるみたいに目先が全然違うわけや。丸岡社長なんかもあほかと言ってはった。今吉田先生も言いはった。観点が全部違うやん。これ堺市だけですわと今言いはった。他みんなやってない。

その辺をちょうど聞きたかってん。ちょうどあちらの先生が言ってくればったからちょうどよかった。すみません。

(司会)

自転車というのは、いろいろ今日も議論出たんですけども、本当にいろんな役割があつて、思いもよらんと言ったら語弊ありますけど、今の海外のボランティアの方が、公共で使っているというふうな、放置自転車ですね、いろいろ御意見いただいていますように、そういったものをどう市民の目線でそういう事業をみていくのかということも十分に意識されながら、行政の仕事というのはやっていかなければいけない。一つの事業がいろんな効果を持っているところが、やはり民間がビジネスでしゃべるのとは違う、多面的な効果に税金を使うということについても、厳しいまなざしということも意識して、公共性があるからといって、そのまま許されるんじゃないというご指摘かなと私は思います。

ちょっと時間を押してまして、本来であれば、12時ですので今、終わらなければいけないんですけども、ちょっと集計作業のほうがちよっと手間取っておりまして、こちらの不手際で申し訳ございません。

今、10分ほどお時間をいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

この発表がありますので、今、出していただいたら10分くらいと思ったんですが、もしもその間、何か御意見があれば。どうぞ。

(吉田委員)

時間があるみたいなので、1点、2点ばかり、説明させていただきたいと思います。

先ほど、私の説明の中で外部性と申し上げましたけど、専門用語使って、なかなか難しいところがありましたので、ちょっとそこだけ説明させてもらいたんですけど、世の中というのは、市場によって資源配分する部分と、そうじゃない部分があります。市場、要するに民間企業が資源配分できるところというのは、こういう缶ジュースとかそういうものなんですけども、その財を供給して、その供給されたものの便益もコストも全部買った人のところに帰着するものがマーケットを使って、資源配分できる私的財です。それ以外の例えば道路なんかを想定していただいたらわかるんですけども、そういったものは、財を1つ世の中に供給したらその便益が多くの人に帰着するというもので、マーケットのように財と消費する人が1対1になっていないので、マーケットを使って、資源配分できない。マーケットを使って資源配分できないから、公的セクター、政府が必要やということになります。

先ほど、私が申し上げた、ある事業をするのに、収支云々というのは、基本的にマーケットで資源配分する民間企業の場合は、それは必ずそうです。その収支がちゃんとバランスしてないと、そういう企業は市場から淘汰されていくっていうのはもちろんそうなんですけど、政府の場合、どうなのかというと、この事業をやりますと。やったときに、それを何に基づいて財源を持ってくるのかで、一つは、先ほどの自転車の場合であれば、使用料で賄う部分もあつて、それはいいんですが、もう一つ、その公共財なので、市場と違って、みんなに便益が帰着するので、国民・市民の人から広く集めた財源を使ってそれを行うという部分がはっきりしていま

す。けども、国民・市民から集めた税金を使うというときには、自分たちがやっている事業は、どの外部性を処理しようと思っしてしているのかというのをちゃんと説明できないとだめなんです。マーケットじゃなくて、役所が出ていってするのは、こうこうこういう理由でやりますよというのを説明できないと、皆さん、多分そんなもうからへんのやったらやめろやみたいな話にならざるを得ない。そこをきっちりしていただきたいということと。

あともう一つ、私が言っているのは、非常に酷な要求をしているというのがあります。はっきり言って、日本の今の社会で、いろんな役所ありますけども、きっちりやっているところはほとんどないと思います。堺市の皆さんにそれを要求するのは酷やと思うんですが、ただ、川上から川中、川下って、その説明から言うと、多分、誰にも理解は得られない。それは国の役人も一緒なんですけども、それをぜひ、国の役人がもししないのであれば、できていないのであれば、堺市のお役人の方から始めていってもらったら、こういう仕分けをするのも意味があるかなと。それが開会のときに市長さんもおっしゃってましたけど、国政でやっていたその施策は終わっているのに、堺市はまだ続いているというのは、堺市はその議論のところをきっちり押さえてやっているということで続けていただくと、非常に意義のあることだと思います。

(司会)

ありがとうございます。

審査員の方の評価が出ましたので、御紹介をさせていただきたいと思います。

【コミュニティサイクル事業】

今後の方向性	事業の方向性	拡充	/	(2)	5(1)	2(1)
		現状維持	/	4	6(1)	
		縮小	/			
		廃止	1	/	/	/
	/	ゼロ	縮小	現状維持	拡大	
		公金投入の方向性				

左:市民審査員 (右:検討委員)

左側がコミュニティサイクル事業でございまして、この表の見方でございますが、横の方向が公金投入の方向性と書いてますが、要はこれからもっとお金、市の税金を使ったらいいのか、あるいはもっと縮小したらいいのかということがこちら側。縦の方向が、今後の方向性ということで、お金とは関係なしに、事業、仕事そのものをもっと拡充したらいいのか、縮小したらいいのか。お金を使わなくても仕事を増やしたらいいのか、あるいはその逆なんかもありますので、この2つの軸で整理をさせていただいております。

まず、コミュニティサイクルのほうですけれども、一番多いのがお金の使い方も今のままで6。仕事の量も今のままで6。ここが多いんですけれども、それとほぼ同じくらいで、お金は今のままなんだけれども、仕事はもっと増やせ。拡充するというのが5あります。すみません。黄色い付箋に書いてあるのが市民審査員の方の結果、赤いものは参考までに検討委員の方の結果でございます。市民の方のみ御紹介いたしますが、市民審査員の方が多いのが、このお金のほうは現状維持で、事業の規模は今のままか、それ以上にするというのが多いわけです。その次

に多いのが、お金は縮小して、今よりも予算を減らして、ただ、仕事の量としたら今のままや  
ってほしいというのが4あります。お金も増やす、事業も増やすというのが2ということでご  
ざいます。

全体的に、予算投入ゼロというものの意見もある中で、これどう見るのか難しいんですけど  
も、これ以上、行政としてお金を突っ込まずに、仕事は今のままか、それ以上のところに増や  
して行って、恐らく縮小も含めて、税金投入が少ないというのは、もっと民営化とか、事業効  
率化とか、そういうことを通じて、行政が自分で丸抱えでやるんじゃないかと、やり方をもっと  
工夫しないと。ただ、仕事は増やさないという、そういう御意見ではないかなと私は解釈を  
いたしました。

【観光レンタサイクル事業(観光振興団体事業補助)】

今後の方向性	事業の方向性	拡充		(2)	3(1)	
		現状維持		1	9(2)	
		縮小		4	1	
		廃止				
		ゼロ	縮小	現状維持	拡大	
		公金投入の方向性				

左:市民審査員 (右:検討委員)

一方の観光レンタサイクル事業のほうですけれども、これは現状、お金の使い方が現状維持、  
事業の方向性も現状維持というのが9というので、これが圧倒的に多い数になっております。  
その次に多いのが、お金も減らし、事業も減らす、縮小という4。それと同じように、お金は  
今のままだけれども、事業は増やさないというのが3。ほぼ同じぐらいの数で、これは今の  
ままやればいいんじゃないかという意見が、意外と言ったら語弊ありますけれども、当初の  
御説明では、統合という話が出ていたんですけれども、むしろ、そのままやったらどうかと。  
ただ、御意見は2つに分かれて、事業を縮小するとお金も縮小しろという話と、お金は増やさ  
ないけれども、事業は増やしたらどうかという2つに分かれています。解釈としては微妙なん  
ですが、意見が分かれているのではないかと思います。今のまま頑張れという意見と、もうこ  
れは少なくせえという意見と、お金は出さないけれども、発展させたらどうかという、これも  
分かれる。そういう意味で、評価の難しい事業なんだろうなと思います。雑駁なまとめになっ  
ておりますが、審査員の方の審査はそんな結果になっているのかなと思います。

特に、注目されるのは、コミュニティサイクルのほうで、予算のゼロ、事業を廃止しろとい  
うのが1件あると。これは非常に厳しい意見だろうと思います。余り出ない意見だろうと思  
うんですが、恐らくこの事業の何かが極めて問題だという御認識があったのだろうと思  
いますので、注意点等で何か書いておられるかもわかりませんので、その辺のところはよく行政の方のほう  
でくみ取っていただけたらと私は思います。

本日、時間が10分超過いたしました、誠に申し訳ございませんでした。これにて午前中の  
コミュニティサイクル事業及び観光レンタサイクル事業の審査を終了したいと思います。どう  
もありがとうございました。