決算特別委員会（第２分科会）記録

１．会議の日時　　令和８年９月28日（月）午前10時０分～午後３時55分
２．会議の場所　　第４委員会室
３．会議の議事　　下記のとおり
４．出席委員の氏名　下記のとおり

協議事項

（建設局）
１．決算第１号　　令和７年度神戸市一般会計歳入歳出決算（関係分）
２．決算第６号　　令和７年度神戸市駐車場事業費歳入歳出決算
３．決算第13号　　令和７年度神戸市下水道事業会計決算
４．報　　告　　令和７年度決算に基づく資金不足比率の報告について（関係分）

出席委員（欠は欠席委員）

主査	前　田　あきら			
副主査	平　野　達　司	宮　田　公　子		
分科員	原　　直　樹	坂　口　有希子	川　口　まさる	ながさわ　淳一
	山本　のりかず	や　の　こうじ	うえなか美貴子	大　野　陽　平
	朝　倉　えつ子	住本　かずのり	あわはら　富夫	松　本　のり子
	欠川　内　清　尚	平　井　真千子	堂　下　豊　史	壬　生　　潤
委員長	吉　田　健　吾			

議　　事

（午前10時０分開会）

○**主査**（前田あきら）　おはようございます。ただいまから決算特別委員会第２分科会を開会いたします。

なお、川内委員より、病気療養のため本日より10月２日まで欠席する旨の届出がありましたので御報告申し上げておきます。

（建設局）

○**主査**（前田あきら）　それでは、日程によりまして建設局関係の審査を行います。

当局におかれましては簡明な説明をお願いいたします。

それでは、当局の説明を求めます。

○**原建設局長**　それでは、建設局の令和７年度決算につきまして御説明を申し上げます。

着座にて説明させていただきます。

一般会計、駐車場事業費、下水道事業会計の順に説明をいたします。

なお、決算説明書の下段にございますページ数で御説明を申し上げます。

４ページを御覧ください。決算の概要、総括事項でございます。

令和７年度は、海と山が育むグローバル貢献都市の実現に向けて、神戸が誇る豊かな森林や里山を次世代に継承していくため、保全・活用に向けた施策を積極的に展開したほか、都心・三宮や駅前空間、公園等における公共空間のリノベーションに引き続き取り組んでまいりました。

また、多様化・激甚化する災害や、社会情勢・環境の変化から、市民の安全・安心な暮らしを守るため、都市活動の基盤となる道路や公園、河川、下水道等の強靱化や防災力の強化に向けた取組を推進するとともに、高温常態化対策にも積極的に取り組んでまいりました。

主要な事業につきましては４ページから19ページに掲載しておりますので、御参照ください。

続きまして、一般会計決算について御説明をいたします。23ページを御覧ください。

令和７年度一般会計歳入歳出決算額一覧表でございます。

なお、計数につきましては100万円未満を省略して御説明をいたします。

歳入につきまして、一覧表の最下段の合計欄に記載のとおり、予算現額526億9,600万円に対し、決算額354億3,100万円でございます。

歳出につきまして、一覧表の最下段の合計欄に記載のとおり、予算現額712億200万円に対し決算額518億7,900万円、翌年度への繰越額は159億円でございます。

続きまして、駐車場事業費決算について御説明いたしますので、44ページを御覧ください。

駐車場事業費歳入歳出決算額一覧表でございます。

駐車場事業費では、三宮や花隈など合計12か所の駐車場を運営しております。

歳入につきましては、一覧表の最下段の合計欄に記載のとおり、予算現額13億7,000万円に対し、決算額13億4,500万円でございます。

歳出につきましては、一覧表の最下段の合計欄に記載のとおり、予算現額13億7,000万円に対し決算額10億2,400万円、翌年度への繰越額は３億4,600万円でございます。

続きまして、下水道事業会計決算について御説明いたしますので、52ページを御覧ください。

１令和７年度神戸市下水道事業報告書、１概況、（１）総括事項でございますが、３段落目にご

ざいますように、令和７年度決算については前年度に比べて下水道使用料収入が減少し、処理場における修繕費や委託費等の営業費用が増加したため、赤字決算となりました。

ア業務実績に下水道処理量等の実績を、イ建設改良事業等に西部処理場・ポートアイランド処理場等の整備実績を、ウ経営状況に収益的収入・支出等の実績を記載しております。

続きまして、85ページを御覧ください。

10令和７年度神戸市下水道事業決算報告書の(１)収益的収入及び支出でございますが、下水道使用料や汚水処理経費等による収益的経費の決算状況を表すもので、収入の表、決算額の欄の最下段に記載のとおり、収入につきましては355億7,900万円でございます。

また、支出の表、決算額の欄の最下段に記載のとおり、支出につきましては344億700万円でございます。

続きまして、86ページを御覧ください。

(２)資本的収入及び支出でございますが、こちらは処理場やポンプ場等の改築・更新による投資的経費の決算状況を表すもので、収入の表、決算額の欄の最下段に記載のとおり、収入につきましては155億1,800万円でございます。

また、支出の表、決算額の欄の最下段に記載のとおり、支出につきましては344億8,400万円でございます。

翌年度繰越額は136億4,200万円で、工程調整等のために令和８年度へ繰り越したものでございます。

続きまして、97ページを御覧ください。

３令和７年度決算に基づく資金不足比率の報告でございますが、下水道事業会計では、資金不足は生じておりません。

以上で、建設局の令和７年度決算につきまして御説明を終わります。何とぞよろしく御審議のほどお願いを申し上げます。

○**主査**（前田あきら）　当局の説明は終わりました。

引き続いて、順位により質疑を行います。

なお、委員会運営の効率化のため、当局におかれましては簡明な答弁に努めるとともに、適当なものについては担当部課長からも答弁されるよう、この際特に申し上げておきます。

また、質疑者が要望にとどめた項目についてはコメントを要しませんので、念のため申し添えておきます。

また、委員各位におかれましては質疑の要点をおまとめの上、簡明にお願いいたします。

それでは、平井委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（平井真千子）　おはようございます。よろしくお願いいたします。

まずは狭隘道路についてお聞きをいたします。

市内には依然として狭隘道路が多く残されており、災害時の緊急車両や介護車両の進入の妨げとなること、また火災の延焼防止などの観点からも、その解消に取り組むべきであります。このことは議会においても繰り返し質疑が行われてきましたが、現在の取組状況について質疑をいたします。

まず、狭隘道路の解消のため、セットバック部分について、所有者からの寄附受けによる適切な管理が必要となりますが、令和７年度に何件寄附を受けた事例があるのか、まずはお聞きをしたいと思います。

○**武田建設局副局長**　御指摘いただきましたけれども、狭隘道路を解消することによりまして、日常的な車両の通行が円滑になるだけではなくて、緊急車両の通行や災害時の避難路の確保、延焼防止など、地域の安全・安心につながってまいりますので、関係部局が連携して、様々な施策や事業等を進めてございます。

建設局におきましては、新築や建て替えの際に公道沿いで敷地のセットバックが必要となる場合に、セットバック部分を寄附していただきまして公道化することに取り組んでございます。公道化されることで道路幅員が将来的にも担保され、土地所有者としての管理義務の負担が解消されるとともに、花壇などの支障物についても、道路法に基づく適正な管理が可能となります。

御質問いただきました実績なんですが、今手元にございますのが令和７年度の実績でございますけれども、これ４件の寄附を受け付けてございます。寄附に当たりましては、個人からの寄附の場合でございますけれども、所有者の負担軽減を図っていくということを目的といたしまして、分筆図作成、所有権移転登記、道路台帳平面図作成、舗装整備等の費用を市が負担してございます。こういったことで、引き続き公道化の促進に向けて取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（平井真千子）　寄附受けについて、これまでも本当に数多く議会での質疑も行われてきているんですけれども、その中でいろいろな補助制度も活用して進めていきたいというようなやり取りをしながらも、やっぱりまだ年に４件ということで、非常に少ないのかなと。とても市内全域の狭隘道路の解消に、しっかり前進している状況とは言えないと思っております。

これもまた過去の答弁の中で、その進捗を確認したい点なんですけれども、所有者からのセットバック部分の寄附を促していくために、セットバックの必要性や公道移管のメリットについて、積極的に周知すべきと思います。

これについて過去の答弁では、建築確認申請の手続のときに詳しく住民の方に説明や案内をすることにより、周知を図るとの答弁がありました。現状では、実際にそのような周知ができているのかお伺いをいたします。

○**澁谷建設局道路管理課長**　ただいまの御質問ですが、寄附受けの御案内に当たっては、現在、市のホームページでございますとか、あるいは建築住宅局と連携いたしまして、建築確認申請等の手続で相談があった際には、窓口として建設局を案内するような運用にしております。

さらに、公道移管の仕組みやメリット、支援内容等について分かりやすくまとめたリーフレットの作成をただいま進めているところであり、こういった資材を活用しながら、寄附制度の周知に今後も努めていきたいと考えております。

○**分科員**（平井真千子）　ありがとうございます。現在リーフレットを作成中ということで、だからまだ現時点では、建築確認申請のときに御案内というのはできていないのかなと思うんですけれども、もう本当に積極的に取組を前に進めていただきたいということをお願いしておきます。

私はやっぱり住民の方と接する中で、セットバックして、しっかりと自分の前を公道にしていきたいという市民の方の関心は決して低くないと思っておりますので、適切な御案内と適切な補助があれば、もうちょっと事例は増えていくんじゃないかと思います。

今いろいろと各局に所管することが分かれている中で、各局ともなかなか積極的にできているとは、実際には言えない状況があるのかなと。密集市街地の解消とかいうことで、エリアを切ってというようなときには、しっかりとされてきたっていうのはあると思うんですけれども、なかなか全市的にということができていないんじゃないかなと思いますので、今後の進め方について、

またしっかりと考えていただきますようによろしくお願いしたいと思います。

次に、分煙施設の設置についてお伺いをいたします。

神戸市では全域でぽい捨て禁止、路上喫煙についても禁止区域を指定するなどして、受動喫煙やたばこのぽい捨てへの対策を進めていますが、道路や公園などの不特定多数の方が集まる場所では、依然として喫煙による被害が見受けられます。

国においても受動喫煙対策を進めるため、総務省からは市区町村に対して、地方たばこ税の活用も含め、分煙施設の整備を積極的に進めるようにとの通知や事務連絡を、継続的に発出されています。

神戸市では全ての公園において、県の受動喫煙の防止等に関する条例を理由に、全面的に喫煙を禁じております。しかし条例では、屋外喫煙区域は設置可能としております。規模が大きく、地域住民のみならず公園内の施設の利用者や観光客等、不特定多数の方が多く集まる公園においては、望まない受動喫煙を防止するために分煙施設があったほうがよい場合も、当然ございます。公園の利用の在り方などによって柔軟に、適切に分煙施設を設置すべきと思いますが、いかがでしょうか。

○**奥野建設局公園部局長**　喫煙に関してでございますが、御指摘のとおり、公園を含む町なかでの喫煙が見受けられる状況でございまして、喫煙対策は必要であるというふうに考えております。

神戸市内の公園でございますが、兵庫県の条例に基づきまして禁煙としております。喫煙所に関してでございますが、県の条例では公園内を禁煙とする一方、分煙を担保するために、一定の基準を満たした分煙施設の設置は可能とされております。その例といたしまして、例えば大規模公園におきまして多数の来場者があるイベント等におきましては、主催者等によりまして仮設の分煙施設を設置している場合がございます。

今後の対応でございますが、分煙施設といいますのは、やはり公園本来の施設でないということ、あるいは公園利用者への影響を考慮いたしまして、設置については慎重な判断が必要というふうに考えております。今後、全市的な喫煙対策も踏まえながら、分煙施設の設置可能性につきまして関係部局と連携を図っていきたい、このように考えております。

○**分科員**（平井真千子）　全ての公園で禁煙というのが、県条例では一応定められておりまして、神戸市でもそのことをかなり厳しく遵守されているというのは、私は非常にいいことだと思います。

公園は禁煙が基本というのは非常に――何といいますか、健康づくりに資するような施設でございますから、それはもう基本ではあるんですけれども、ただ、条例の中でも、やっぱり分煙施設っていうのを適切にということは、考え方として担保されているわけでございます。実際に兵庫県が管理している公園でも、分煙施設というのがかなりの数、設けられていると――公園の施設として、臨時的にということではなく設けられている例が多くあるというふうに存じております。

神戸市の場合も、イベントのときに臨時のとかいうことでは割と対応いただいていると思うんですけれども、そのほかとなると、かなりちょっと厳しく運用し過ぎているのではないかなという印象を持っております。

総務省の通知について挙げさせていただきましたけれども、総務省のほうも分煙施設の整備場所ということで、公共施設・交通施設・公園・観光地・商業施設・避難所・その他ということで、しっかりと公園ということも事例を挙げながら、適切に分煙施設を整備すべき場所であるという

考え方を示しております。

やはり利用者から見ましても、安心して公園を使うためには、やっぱりぽい捨てとかがない環境が望ましいと思いますので、公園の管理者として、そこは積極的に考えていただきたいなと思っています。

そこで、再整備中の例えば王子公園についてでございますけれども、こちらについても分煙施設の設置を検討すべきではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○**奥野建設局公園部局長**　御質問の王子公園でございますが、総合公園ということで規模も大きく、市内外からの観光客等、多数の利用者が訪れる公園でございます。

今、委員からの御指摘もございました、例えば国の通知とか県の対応というのも、我々も認識しておりますが、やはり一方では、先ほども申し上げましたが、公園利用者への影響を考慮し、分煙施設の設置については、現時点では慎重な判断が必要だというふうに考えております。

今後――王子公園再整備を行っている状況でございますが、この再整備後の王子公園内での分煙施設の設置可能性につきましては、先ほどと同様でございますが、全市的な喫煙対策の中で関係部局と連携を図っていきたい、このように考えております。

○**分科員**（平井真千子）　関係部局との連携ということで、具体的には環境局とのやり取りの中で、環境局が設置するのであれば、場合によってはその占用の許可を出すというようなことで、公園での整備ということも全く否定はしていないということだとは思いますけれども、私がこの質問で申し上げたかったのは、環境局なり、また別のところ――民間なりが整備をするということに占用許可を出すというと、公園とはまた別の管理が生じるわけですね。非常に非効率なんじゃないかなというふうにも思っております。

直接管理せずに、別の管理者に清掃なりしていただくっていう、それはそれで理由があることだとは思っているんですけれども、なかなかやっぱり進まない理由の１つになっているのかなというふうに思っていますので、やはり王子公園のような、公園といってもかなり観光とかレジャー施設というような色合いが濃いところはですね――全ての公園で、別に分煙施設は要らないと思います。どこでもあったほうがいいとは全然思わないんですけれども、やはりそういう場所においては、公園の管理者として検討されたほうがいいんじゃないかなと思っておりますので、この点については、今後も条例なり総務省の通知なりに基づきながら、しっかりと検討を進めていただきたいと思いますので、よろしくお願いをいたします。

次に、高温常態化対策についてお聞きをいたします。

近年、夏季の高温が常態化をし、熱中症対策や市民が安心して過ごせる快適な公共空間の確保が、これまで以上に重要となっております。本市においては、東遊園地や磯上公園等におけるミストやクールベンチの稼働を初め、公共空間におけるスマートシェードの設置など、民間企業と協働しながら、新たな技術を活用した対策の研究・実証に取り組んでいると認識しております。

また、街路樹や公園の緑陰、パーゴラなどを効果的に組み合わせた日陰の創出やミスト設備の設置、さらには環境に配慮した木質系舗装の活用など、暑熱環境の改善に向けた様々な手法を試みられています。

そこで、これまで実施してきたスマートシェードや木質系舗装等の実証運用について、その効果をどう検証されているのかお聞きをいたします。

○**原建設局長**　神戸市におきます高温常態化対策につきましては、上からの日差しを遮ること、それから下からの熱を抑えること、そして空気・体を冷やすと、この大きく３つの柱で進めている

ところでございます。

具体的には木質系舗装等、熱をためにくい舗装に転換していくといったことでありますとか、あと水盤の設置等というようなことで、下からの熱を抑える対策を行っております。また、微細ミストでありますとかクールベンチ等の設置におきまして、空気でありますとか体を直接冷やしていく対策、そういったことも行っております。

そして環境省のまちなか暑さ対策ガイドラインによると、最もやはり快適性に効果があるとされておりますのが、日差しを遮る対策でございます。木陰プロジェクトとともに、スマートシェードの設置を市内で進めているところでございます。

効果なんですけれども、神戸大学とともに効果測定を行っているところで、いずれも一定の温度低減効果が認められております。特に日差しを遮る対策では、体感温度で最大約７度の低下を確認しているところでございます。

昨年から設置しておりますスマートシェードですけれども、これはやはり信号待ちをされている方に非常に多く利用されているということを鑑みますと、やはりこれらの対策が、町なかの暑さ対策として非常に有効であるというふうなことで実感しているところでございます。

日差しを遮る対策が有効ということでございますので、今後も歩行者の多い信号・交差点を中心に、木陰の確保、それからスマートシェードの設置、こういったことを進めながら、ほかの木質系舗装でありますとかミスト等の対策につきましても、その設置箇所に応じて複数組み合わせるということも検討しながら、より効果的な高温常態化対策を実施してまいりたいと考えております。

○**分科員**（平井真千子）　非常にこれまで取り組んでこられたことに効果があるということですので、その効果があり、予算の関係もあるとは思いますけれども、できるだけ、今、都心部を中心になさっていることが、全市に広がっていくことを期待いたしております。

そして日陰をつくるということで、木陰プロジェクトについても言及がございました。ただ、木陰プロジェクトは、私はほかのスマートシェードとかに比べて、必ずしも評判がいいものではないなというふうに感じております。木を植えてすぐ木陰が大きくなるわけではないので、あまり意味がないんじゃないかとか、涼しさを感じないであったり、その一方で、やっぱり落ち葉があることに対する苦情の原因になっているような面もあるのかなと思うんですが、こちらについてもどのように効果について検証して、今後も進めていかれるのかということをお聞きしたいと思います。

○**奥野建設局公園部局長**　木陰につきましては、地表面温度の上昇抑制、それから体感温度の低下、蒸発散による周辺気温上昇の緩和といった効果を持っております。その役割は重要であるというふうに認識しております。そこで、こうべ木陰プロジェクトということで、交差点付近など歩行者が滞留する場所に樹木を植え、木陰の創出を行っているものでございます。

また、既存の樹木、既にたくさんの樹木がございます。そういった樹木につきましても木陰をつくる樹冠の拡大、木を大きくするということを目的といたしまして、土壌改良というのを行っております。2023年度以降、これまでに約32本の植樹を行うとともに、既存樹木を31本、土壌改良を行っております。

植栽の箇所の選定に当たりましては、人流や日照のデータ、それから信号待ちの滞留が発生する場所などを根拠として、木陰の効果が発揮される場所を選定しております。

確かに委員御指摘のありました、現時点では樹木が小さいということで、効果の検証につきま

しては今後、この樹木の生長に合わせまして、木陰の利用状況等の確認を行っていきたいというふうに思っております。

今後の計画といたしましては、今年度から旧居留地の仲町通という東西の筋でございますが、連続的に植樹を行う予定としております。土壌改良につきましても、今年度も引き続き、三宮中央通で行う予定でございます。こういった形で、今後も継続した植樹や土壌改良を通して、計画的に木陰の拡大を図っていきたい、このように考えております。

○**分科員**（平井真千子）　御答弁を聞いておりますと、かなりのエネルギーをもって木陰プロジェクトに取り組んでおられるんだなと思います。

景観の創出とかいう点からも、非常に意味のある取組だということは分かっておるんですけれども、ただ、やっぱり町なかの交差点にぼんと木を植えているようなときに、そういう土壌改良とかはもう絶対できないような場所だなと思いますし、ちょっと今後の木の生育具合とか、あと住民の方の反応とかもしっかりと見ながら、木陰がよい場所もあれば、１問目に挙げましたような構造的な日陰――パーゴラとかのほうがいい場所もあると思いますので、どういった環境が市民の方にとって快適と思っていただけるのかということを、しっかりと検証しながら進めていただければと思います。

そしてもう１問、高温常態化対策で、公園などについて、パーゴラの屋根や天井の老朽化によりまして、日陰として機能していないこともございます。こういう既存の施設についても、しっかりとそこを生かしながら、追加的な日よけ対策ができないものかと思っております。

また、暑過ぎる夏場に、せっかくの夏休みも子供たちが公園で遊べない状況になっております。遊具が鉄製の場合は遊具そのものが高温になりまして、子供が利用できないというのもあります。そこで、遊具の場所だけでも暑熱対策や日よけの設置、素材の工夫などができないものでしょうか。

商業施設や保育施設等では、遊び場にタープやシェードなどを活用している例も見受けられます。夏でも安心して利用できる環境づくりについて取組を進める必要があると思いますが、見解を伺います。

○**山本建設局公園部部長**　公園の高温常態化対策につきましても、必要であると考えております。そのため、従来より多くの公園で、あずまやですとかパーゴラといったものを設置してきておりますけれども、老朽化したものも多いことから、屋根の補修ですとか建て替えを行うとともに、新設も進めているところでございます。

また、委員御指摘の既存の構造も活用という観点でございますけれども、こちらにつきましては、パーゴラは天井部分に等間隔に木の板を置いているようなものになりますけれども、あちらが傷んでいるようなときには天井部分のみ取り替えるというようなことも、今後検討していきたいというふうに考えております。

次に、遊具の暑さ対策についてですけれども、遊具の設置に当たりまして、本市では、日射の影響を考慮した設置方向とすることですとか、あと更新に合わせまして、金属製のものから樹脂製のものへ変更するなどの対応を行った事例がございます。

一方、商業施設ですとか、また他都市の状況といたしましては、大型遊具の上にタープを設置したりですとか、パーゴラの上によしずを設置、あるいは遊具そのものに遮熱塗料を塗布するなどの事例を確認しているところでございます。ただ、これらにつきまして、その効果ですとか耐久性、また維持管理の体制ですとか方法ですね、このあたりについて引き続き研究・情報収集し

てまいりたいと考えております。

最後にですけれども、今後も公園内の日陰の確保ですとか遊具の暑さ対策に努めて、利用者が安心して過ごせる公園環境の整備に取り組んでまいりたいと思います。

○**分科員**（平井真千子）　公園についても前向きにお考えいただきまして、ありがとうございます。

昨年もいろいろと市内の暑熱対策で、特に子供たちが夏休みに外に出られないということに対して、各局に対して我が会派からも質疑を行ってくる中で、例えば文化スポーツ局であれば、体育施設を夏休みに開放するであるとか、そういう対策も取られておりますし、また、地域交流センターですね、そういうところで子供を遊ばせてくれるような取組も進んでいて、やはりいろんなところで子供たちが夏休みも体を動かせるようにという配慮が進んでいる、とてもいい動きだなと思っております。そこで、やっぱり身近な公園っていうことも、やはり夏の間も何か活用する方法があるのであれば検討していただきたいというのが、その趣旨でございます。

全ての公園において遊具にタープなどの日陰を設置するというのは、確かに管理上も大変過ぎるというのは想像がつきますので、各区の基幹的な公園といいますか、大規模な公園などを中心に対策を検討いただければいいんじゃないかなと思っておりますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

次に、自転車の利活用についてお聞きをいたします。

道路交通法の改正に不安を覚えている市民への対応、また来街者に神戸の新たな魅力を発信するためにも、自転車関連施策は、より一層推進すべきと考えます。

神戸市は、令和７年11月に自転車利活用推進本部を設置し、「はしる」「とめる」「いかす」の３つの柱で施策を推進しております。本部設置から約１年を迎える今、これまでにどのような取組を実施してきたのかお聞きをいたします。

また、今後は「はしる」「とめる」「いかす」の各分野においてどのような目標を設定し、どのような状態を実現しようとしているのか、局としての見解をお伺いいたします。

○**原建設局長**　自転車利用環境の創出に当たりましては、やはり子育て世代等、誰もが安心・安全・快適に利用できるということを目指しまして、昨年11月に庁内の横断的組織として、小松副市長を本部長とする自転車利活用推進本部を立ち上げ、強力かつスピーディーに進めることとしております。

これまで有識者といたしまして、大阪公立大学の吉田長裕准教授にも参加をいただきながら、その「はしる」「とめる」「いかす」、この３つの柱ごとに、課題の抽出でありますとか自転車の施策の方向性について議論しているところでございます。

並行して、既にポートアイランドなどにおきます駐輪場の新設・増設、それから神戸駅周辺の矢羽根型の路面標示の年内着手に向けた協議といったところで、実務のほうも行っているところでございます。

今後の具体的な方針といいますか、目標でございますけれども、まず、この「はしる」におきましては、例えば交通量の多い幹線道路では自転車道を設置いたしまして、自転車・自動車・歩行者それぞれの空間を確保することが必要と考えております。また、生活道路では矢羽根型の路面標示、こういったものを活用いたしまして、自転車の走行位置を明らかにするということで、自転車はもとより自動車への啓発も行ってまいりたいと考えております。

次に「とめる」におきましては、子供乗せ型の自転車、こういったことの受入れ環境の充実でありますとか、やはり需要が超過しております駐輪場への対応といったことが課題と考えており

ます。

ビッグデータが今ございますので、そういったものを活用いたしまして、現状のその駐輪需要みたいなものを把握しながら、駐輪場の増設でありますとか、あと、次世代型の自転車ラックみたいなものを導入することによって、収容能力の増加を図ってまいりたいと考えております。

さらに商店街等におきましても、やはり地域と連携をしながら、望ましい駐輪場の在り方について検討を進めていきたいと。それから、放置自転車禁止区域の拡大みたいなことで、放置自転車対策を強力に推進してまいりたいと考えております。

また、「いかす」におきましては、例えばウォーターフロントでのシェアサイクルの拡充でありますとか神出山田自転車道のイベント実施、そういったことで自転車を活用した魅力創出、回遊性向上、そういったまちづくりを行っていきたいと思っております。

御指摘のとおり、明確な目標設定と進捗管理というのが重要と考えておりまして、施策を効果的かつ確実に実施するための自転車利活用推進戦略、これを策定したいと考えております。

この戦略では３つの柱――「はしる」「とめる」「いかす」でございますけれども――これごとに方針を位置づけまして、具体化に向けた施策と目標達成に向けて必要な直近５か年の実行計画、こういったことを定めてまいりたいと考えております。この戦略につきましては年度内に策定をしたいと考えておりまして、その中で、自転車の利用環境充実に向けた全体像をお示しすることとしたいと考えております。

○**分科員**（平井真千子）　たくさんの取組があるんですけれども、コンパクトにお答えをいただきましてありがとうございます。

もう、私もこの20年ぐらいずっと、自転車に関して相談を受けないことはないというぐらい、市民相談で一番多いことかなというふうに思っておりますので、しっかりと――最後のほうに目標をちゃんと設定してということもありましたけれども――しっかりと結果を出していっていただきたいと、もう、その１点に尽きます。

その１つ、走行空間についてですけれども、令和８年度予算では、大開通や灘浜脇浜線など、主要ネットワーク路線の自転車道整備が計上されております。こうした交通量の多い主要道路において、塗装によるレーンの分離ではなく、構造で歩行者・自転車・自動車を分離する自転車レーンの整備、これをしっかり実現させていただきたいと思いますが、いつまでにこれ、完了できるのか、見通しをお伺いします。

○**武田建設局副局長**　今御指摘いただきました２つの事例でございますけど、例えば大開通におきましては、今まで自転車レーンでやっていましたけれども、なかなか駐停車がいて使いにくいということがございましたので、歩道内で分離して自転車道を造ろうということで社会実験をして、その結果が出ておりますので、今現在その概略検討を進めておるところでございます。

今後、速やかに地域の方と共有した上で、了解が得られれば警察と協議して、速やかに着手していきたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（平井真千子）　なかなか、いつまでにということのお答えが難しいのかなと思いますけれども、やるのはやってくれていると思います。

警察の協議とかも頑張っていただきたいと思うんですけれども、やはりこういう市民の目に触れる交通量の多いところでしっかりと整備が進めば、市民からも、また来街者の方からも、神戸は自転車走行環境の整備に本当に力を入れているなというのが分かっていただけると思いますので、そういう成果をしっかりと出していただきたいと思っております。

それと「とめる」ほうですけれども、放置自転車の撤去ということも頑張っていただいているんですが、まず、放置されにくくする対策にも力を入れてほしいと思います。

一例として、今、再整備案を策定中の新長田駅前についてですけれども、現状は、駅を出て人が必ず通りたいと思うような動線の上に、必ず迷惑駐輪をされているという状況がございます。再整備を機会に歩行者動線の舗装を色分けするとか、何か心理的にも止めにくいと思わせるようなデザインを検討すべきと考えております。

この整備を担当しているのは建設局ではございませんけれども、駐輪場の整備なども同時にございますので、やはり駐輪場へしっかりと誘導しながら放置もなくしていくということにその知見を生かしていただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○**武田建設局副局長**　新長田駅前の再整備を検討しております都市局とも十分連携しておりまして、駐輪場の機能の見直し等についても検討を始めているところでございます。

放置が増える原因の１つといたしましては、新長田は駐輪スペース自体は結構多くあるにもかかわらず使われていないというところがありますので、やっぱり需要と供給のミスマッチというのがあるのかなと思いますので、例えば機械式駐輪場などを導入することで、夜でも、あるいは短時間でも利用しやすいということになれば、放置も減っていくのではないかというようなことを考えていきたいというふうに思っていますのが１つと、それからピクトグラムを用いた分かりやすい案内ですとか、デザインラックを設置することで整然と並ぶと、そういったようなことも考えていきたいと思っておりまして、こういったことで公共空間の質を高めていくと。そのことによって、まちの景観のみならず、歩きやすさの向上につなげていきたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（平井真千子）　その広場の再整備案とかを見せていただいておりますと、やはり全体のデザインとしてはすごくいい、やっぱりすばらしい専門家がデザインしてくださっているんだなと思うんですけれども、その方は別にそこに暮らして、日々そこの駅を利用しているわけではないですから、駐輪のお困りの状況とかを考えてデザインされているわけではもちろんないのでして、そういうところはしっかりと局のほうで意見を出していただかないと、難しいのかなと思っております。どうぞよろしくお願いしたいと思います。

森の未来都市についてもお聞きをしようと思っていましたけれども、時間がないのでやめておきたいと思いますが、今、熊の出没などによって非常に奥山・里山とまちの在り方について、市民の方の関心も高まっていると思うんですが、その関心が高まっているのに、神戸市が森林政策、すごく頑張っているということは全く知られていないというのを、残念に思っています。

あちこち熊が出ていますけど、神戸は山のことを何かしているんですかっていうふうに市民に聞かれるという状況がございますので、神戸市がすごいエネルギーをもって森の未来都市ということを進めているという、このことを、市民の理解を得ながらしっかりと進めていただきたいと要望いたしまして、質疑を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

次に、平野理事、発言席へどうぞ。

○**副主査**（平野達司）　自民党の平野でございます。よろしくお願いします。

では、早速ですけれども、湊町線・山麓線における海上コンテナ車の通行について、ちょっとお伺いをいたします。

この湊町線・山麓線というのは、湊川公園の交差点から北上して夢野町２丁目の交差点、それ

から西のほうに向かって鴨越の交差点ですね、この区間になりますけれども、こちらにつきましては2025年の１月以降、海上コンテナ車の通行が規制されているという状況だと思うんですけれども、ただ、この規制対象となる海上コンテナ車の通行が、今現在でも見受けられます。

そこで建設局として、この通行の実態をどのようにちょっと把握されているかお伺いしたいのと、それから規制後、この海上コンテナ車の通行が続いている原因をどのように認識されているのか、お伺いできますでしょうか。

○**原建設局長**　道路法では、道路を通行する車両の寸法でありますとか重量、こういったことの最高限度が定められておりまして、海上コンテナ車などはこの限度を超えていく車両でございますので、通行の際には特殊車両通行許可が必要というものでございます。

御指摘の山麓線の西行き車線におきまして、過去にやはり大きな事故があったということで、2023年１月から、海上コンテナ車につきましては、特殊車両の通行を認めないという運用をしているところでございます。通行許可の有効期限というのが２年ございますので、2025年１月をもって、全ての海上コンテナの通行許可が切れているという状況でございます。

実績でございますけれども、過年度、95台程度走っていたところでございますけれども、依然、12台走行している現状を把握しているところでございます。海上コンテナ車が通行している状況というのは、やはり運送会社でありますとかドライバーの遵法意識に原因があるのかなというふうに考えておりまして、そのために、運送会社でありますとかドライバーの双方に対して啓発をしていくことが重要であると考えております。

今後も海上コンテナ車の通行状況、これをきちっと把握に努めながら、警察でありますとか国土交通省、それから業界団体等と連携しながら、啓発活動、それから一斉取締りを行うなど、道路交通環境の改善に努めてまいりたいと考えております。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。

この規制は、今御説明もあったとおり、2022年の６月に菊水町10丁目で、海上コンテナ車がカーブを曲がり切れずに歩道のほうに横転をしたというところでございまして、実際に私もその事故の直後、現地を見ておりまして、地域の皆様とも、ちょっとお話もさせていただいています。

その上で、過去、建設防災委員会のときに御質問させていただいて、安全の観点から、本当に物すごいガードレールを造っていただいて、それから傾斜角も御指摘させていただきましたけれども、そちらも迅速に対応いただいて、地域の皆様にとりましては本当に安心な交差点に――安心といいますか、交通量が多いですので完全な安心は難しいですけれども、対応いただいたということで感謝しております。

とはいいながらも、以前よりかは騒音問題とかも減ってきている状況ではありますけれども、まだその海上コンテナ車は、やっぱり規制だけではなくて、先ほど12台という形で明確に調査をされて発見されているということで、私も見ていましたら、朝の５時台から７時前後ぐらいまで通行されていますし、真面目な海上コンテナ車は、南側から来たときに、ちゃんと新開地の交差点で左折しているんですね。でも、分かっていないコンテナ車というのは北上していっているという状況でございますので、やはりこの規制を守っていただかないといけないというふうに思いますので、今後その道路標識であったり案内板の改善であったり、あと、先ほど国交省だったり警察だったり、お話はありましたけれども、そこを含めた連携を含めて、規制対象車両の通行をどのように実際に減らしていくのか、その具体的な対応についてお伺いしたいと思います。

○**原建設局長**　規制をしているわけでございますけれども、やはり実効性担保のためには、その運

用を徹底しないといけないと思っております。

御指摘いただきましたように、その看板の設置でございますけれども、これはやはり有効だと考えておりまして、通行規制区間におきまして、2026年３月でございますけれども、海上コンテナ車通行不可というような、そういう警告看板を今、３基設置したところでございます。今後も、やはり知らない方にもお伝えできるようにということで、増設についても検討してまいりたいと考えております。

さらに、警察と連携した一斉取締りでございます。これも実施をしておりまして、通行違反があった場合には、その運転手に対して許可証の経路を遵守するよう指導するとともに、事業者に対しては文書による警告を行っているところでございます。

こういった啓発活動の取組といたしましては、国土交通省や関係自治体、それからトラック協会など、業界団体と連携をいたしまして、啓発の動画でありますとかリーフレットなんかを作成しているところで、様々な機会でありますとか媒体を通じて発信しているところでございます。神戸市では、市内の産業団地の入居企業に対してもこういったリーフレットを提供しまして、荷主企業に対しても広く周知・啓発を図っているところでございます。

そのほかに、ちょっと山麓バイパスの取組でございますけれども、これも2025年３月から――大型車(Ⅱ)というカテゴリーになるんですが――これの料金割引を実施しておりまして、実質、大型車(Ⅰ)と同じ料金にしております。そういったことで、山麓バイパスの大型車(Ⅱ)の通行量が１日当たり約60台増加していますので、一定の効果が現れたのかなというふうに思っております。

今後も引き続き、様々な取組・手法を着実に進めてまいりまして、より実効性を高めていきたいというふうに考えております。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。

海上コンテナ車は神戸の物流を担っていただいていますので、私も心が痛いところではありますけれども、ただ、やっぱりルールはルールでしっかり守っていただかないといけないと思いますし、先ほど、その一斉取締りをされているということで、ちょっとそちらは私も存じていなかったのでありがたいというふうに思いますけれども、実際私も、兵庫署の交通課の課長とも、ちょっといろいろお話しさせてもらっています。

取締りしたときに交通量が少なければいいんですけれども、交通量が多い場合だと、それぞれ南行き・北行きに２車線ずつしかありませんので、大型の海上コンテナ車を止めることによって１車線しか通行できなくなってしまうというところがありますから、それを本当に幾度もやること自体が効果的なのかっていうのは、ちょっと交通の面では通勤・通学の時間帯にもかかってくるので難しいのではないかということを、ちょっと私からは警察のほうにお話しさせてもらっています。

１つの方法として、例えばカメラだとか動画だとかを撮ることによって、その対象車両というのは確認が取れますから、そうすることによってナンバーだったり運転手、場合によったら所有の会社のほうに通告をしていくと、そういう形も１つ、案としてはありではないかということは、私のほうから兵庫署のほうにお話をさせていただいています。

ぜひとも建設局としても、そのお話、また確認をしていただいて、先ほどの12台を少しでも減らしていただいて、やっぱりこの騒音問題、すごく地域の皆さんからもお話しいただいていますので、熊野橋だとかはあそこを通るだけで連結部分の音がすごくしてきますので、ぜひとも対応

いただきたいというふうに思います。

それから、少しお話が替わってしまうんですけれども、今、鵯の交差点から湊川の交差点の間に都市局のほうが、東山菊水線、その道を整備していっています。その整備が完了しましたら、以前、調整をいただいた菊水町10丁目の交差点も改良していく形になるというふうにも聞いておりまして、そのときと同時に鵯越の交差点、こちらも警察を含めて相談をして改良するというふうに聞いておりますので、あの交差点につきましても、やっぱり交通量が多いということと、ちょっと南から旧西神戸有料道路に曲がるところが２車線あって、曲がったところで合流して１車線になってしまう。そこの追い抜きですごく危ない運転をされているっていうのをたくさんお話をいただいていますし、さらにそこに横断歩道があるということになっておりますので、大変危険な状況でございますので、スムーズな交通をしていただくのと同時に、安全対策も今後、しっかりとそこを視野に入れていただいて対応いただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは２点目の質問に移らせていただきます。路面下の空洞調査についてでございます。

令和７年度に埼玉県の八潮市で発生した大規模な道路陥没事故を契機に、道路の陥没を未然に防ぐための予防的な点検・調査の重要性が高められて、対応いただいていると思うんですけれども、神戸市においても、その道路陥没の未然防止を目的とした路面下の空洞調査を実施してきたというふうに認識しています。

それで、これまでどのような道路、そして路線を対象にして、この延長距離をどこまで調査をしてきたのか。また、その調査によって発見された空洞をどの程度、補修また対策を実施してきたのか、具体的な実績をお伺いできますでしょうか。

○**武田建設局副局長**　路面下空洞調査について御質問をいただきました。

神戸市におきましては1997年度より、交通量が多くて重要度の高い緊急輸送道路や幹線道路、あるいは土砂の吸い出しが想定される河川沿いの道路などにおきまして、地下埋設物事業者と連携した上で、路面下空洞調査を実施してきてございます。

現在は５か年の調査計画ということで、2023年から2027年の５か年を対象とした計画を立てて、計画的に実施しておりまして、この計画の中では延長約550キロメートル――区間延長ですけれども―― 550キロメートルを対象としております。これを順次やっておるというのが現状でございます。

調査におきましては、いわゆるレーダー探査を行いまして――これは１次調査と呼んでおりますが――国土交通省の路面下空洞調査要領に倣って、陥没の危険度を評価してございます。陥没の危険度が高い――いわゆる危険度Ａと呼んでおりますけれども――と判定した箇所につきましては、速やかに補修を行うと。

加えまして、陥没の危険度が中程度、これは危険度Ｂでございます。低い、これが危険度Ｃ。このＢ・Ｃと判定されたものにつきましては、過年度の調査結果と比較いたしまして、空洞が成長している箇所ですとか空洞の位置が比較的浅い箇所、これらを対象として、スコープによる詳細調査―― ２次調査と呼んでおりますが―― ２次調査を実施してございます。この２次調査によりまして、陥没の危険性が高い空洞ということが確認された箇所についても、補修の対象としてございます。

現在の５か年計画におきましては、現時点で３か年分の調査が完了しておりますけれども、この結果で405キロメートルの調査が完了ということで、126か所について補修が必要と判断してご

ざいます。そのうち110か所の補修については既に完了しておって、残りの16か所を鋭意補修しているというところでございます。

いずれにしても理事御指摘のとおり、陥没事故の未然防止に努めてきたところでございますし、今後も引き続き適切に調査・対策を行いながら、市民の安全・安心の確保に取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。

その実績を踏まえて、空洞になる原因、どのような形で発生したのか。例えば埋設物の破損だったり老朽化だったり埋め戻しの不具合だったり、地下水・湧き水などいろいろあるかと思うんですけど、その点について、傾向をお伺いできますでしょうか。

○**冨田建設局道路工務課長**　道路陥没の原因でございますけれども、現場条件によって様々ございまして、一義的に評価することは難しい場合も多いんですけれども、そのメカニズムは大きく分けまして、吸い出し型と沈下型に分類できるかと思っております。

吸い出し型につきましては、下水管などの水系の埋設物であったり河川の護岸擁壁など、水に接する構造物の破損等によりまして土砂が吸い出されることで、急激に空洞が形成されるものでございます。

一方、沈下型につきましては、地下埋設物敷設時の転圧不足であったり地盤の緩みなどを原因としまして、時間をかけて少しずつ地盤が沈下していくということで、空洞が形成されるもので、吸い出し型と比較しまして、空洞が小規模になるという傾向がございます。路面下空洞調査で確認した空洞の多くは、沈下型でございます。

いずれにしましても、単に地表面を観察するだけでその兆候を捉えることは困難でございますので、継続的に今後も路面下空洞調査を実施することで、陥没事故の未然防止に努めてまいりたいと考えております。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。

陥没の原因を考える中で、ちょっと私も長期的目線で、地下水だったり湧き水にも注目していく必要があるのかなと思っていまして、直ちに陥没につながる原因にはならないというふうに思いますけど、ただ、地下に水みちっていうのができてきますので、それによって空洞が発生する可能性もあるかというふうに思っています。

水道局とも話をしていますけれども、湧き水なのか漏水なのか分からない場所でも、水道局は現地に向かって、塩素反応があるかどうかということで、湧き水なのかどうかという判断をされているというふうに聞いています。

そこで、水道局が現地で得たその湧き水の情報提供を、建設局が実施している路面下の空洞調査の結果と併せて分析することで、道路陥没のリスクの高い場所を効果的に把握できる可能性があるのではないかなというふうに考えています。建設局としても、水道局を含めて様々な部局と連携をしていただいて、こういった情報・取組を併せた分析を進める考えはあるのかどうかお伺いできますでしょうか。

○**武田建設局副局長**　いわゆる湧き水、湧水といいますのは、道路陥没の原因の１つでございますので、様々なあらゆる機会を通じて把握に努めていくのが重要だと考えていますし、御指摘のように、路面下空洞調査の結果と重ね合わせることで、道路陥没リスクの高い箇所を、より効果的に把握できるのではないかというふうに考えます。

御指摘のとおり、局を横断した情報共有・連携というのは非常に重要でありますので、道路陥

没リスクの早期発見に向けて、水道局と、ぜひ調整してみたいというふうに考えます。

○**副主査**（平野達司）　道路陥没はちょっと、市民の安心・安全に本当に影響する大きな課題でございますので、水道局だけでなくて、先日交通局にも質疑をさせていただいた中で、地下鉄のところでも、やっぱり漏水があるというふうにお話がありました。

そちらは建設局に随時お話をされているということも聞いておりますので、ぜひとも情報連携していただきたいと思いますし、これは、今から申し上げるのは都市局ですけれども、先日交通局の質疑でもお話ししたんですが、ちょうど神戸駅の南側のデュオこうべ、あの広場がありますけれども、あちらで地下水で湧き水が出て、実際にあそこは今、使えない状態になっています。

今日の朝もちょっと状況を私、見に行ってきたんですけれども、今は対策するための派生材料が、ちょっと納期がかかっているので対応待ちになっていますけれども、やはり水が少し浮き上がってきているような状況でございましたので、いろんなところで――神戸のほうは昔、川だったところから湧き水が出てきている可能性があるのかなというふうに思っておりますので、ぜひともいろんな部局と情報連携をしながら、国交省も地下水のデータベースというのを持っているようでございますので、実際にそこは建設局を含めてしっかり調査をしていただいて、安全管理に努めていただきたいと思います。

ちなみに、少しだけお話が替わってしまうかもしれないですけど、地元の銭湯とかは地下水で比較的営業をしているところもありますので、国交省としても、地下水の行く道を止めたりとか水量を減らすようなことをしないようにというのは国交省の方針でもあって、それはもう建設局さんも御存じだと思いますけど、それをしながらも安全対策というのは必要だと思いますので、ぜひともお願いを申し上げます。

それでは最後の、公園のトイレの清掃、維持管理についてちょっとお伺いしたいと思います。

今、神戸市では、公園のトイレの建て替えだったり美装化、また洋式化など、ハード面の改善を進めてきた状況だと思いますけれども、ただ、公園のトイレは整備するだけではなくて、日々の清掃、衛生管理を適切に行うことが重要でございます。

今回、公園などのトイレ管理について、従来の方式からプロポーザル方式によって事業者の選定を変更したというふうに聞いておりますけれども、これまでの清掃管理について、建設局としてはどのような課題を認識しているのか。

また、今回のプロポーザル方式によって、従来と比べて何を改善して、また清掃品質、衛生環境について、どのような成果を期待しているのかお伺いいたします。

○**原建設局長**　これまで清掃業務の事業者といいますのは一般競争入札で決定をしてございまして、価格による選定方式でございました。業務内容は週３回清掃するといったことを基本としたものでございまして、清掃の質の確保でありますとかトイレの利用状況に合わせた清掃、そういったところまで踏み込めていなかったというのが課題であると考えております。

そこで本年10月からの業務につきまして、来街者でありますとか市民のトイレ利用者が多い中部建設事務所管内ですね――中央区と兵庫区でございますけれども――こちらにおきまして、効果的な清掃方法でありますとか品質向上の取組、そういった提案を求めるプロポーザル方式による事業者決定を行ったところでございます。

決定いたしました事業者からは、様々な創意工夫が見られる提案がなされてございます。具体的には、業務開始後２か月以内に、目立つ汚れとか尿石、そういったものを徹底的に除去するリセット清掃、これを実施すると。それから２か月に１回程度、清掃状況の社内監査をいたしまし

て、結果を清掃作業にフィードバックしていく。それから、特に利用者が多い湊川公園のトイレにつきましては清掃頻度を週５回に増やすと、そういった提案をいただいているところでございます。

本市としましても、これらの内容が着実に履行されるということで、清掃の質でありますとか衛生環境の向上を図れるということを期待しているところでございます。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。

今回の取組で清掃の品質は高められるというふうに期待できるかと思うんですけど、一方で、そのプロポーザル方式の変更によって、当然事業費が増えるというふうに考えられます。

公園のトイレは市民の皆さんが日常的に利用する場所でございますので、そのサービスの向上だけでなく、費用対効果も検証する必要は一定あるというふうに思います。とはいいながらも今回の取組については、清掃品質の向上だったり利用者の評価など、どのような指標でその効果を検証するのかお伺いしたいと思います。

また、効果が確認された場合には、将来的にこの対象を全市に拡大する考えがあるのかどうか、見解をお願いいたします。

○**奥野建設局公園部局長**　今回のプロポーザル方式の導入におきましては、このトイレの清掃の質の向上を目的に、金額だけじゃなく事業者の知識・経験、それから創意工夫を生かした業務提案を総合的に勘案した上で、事業者を決定いたしました。

効果の検証でございますが、今回の取組の検証に当たりましては、本市の職員がパトロールで確認いたしたいというふうに思っています。そういった状況や、あと事業者のほうで実施する社内監査結果、それから地域の方々の声などを基にして実施していきたいというふうに考えております。

公園のトイレでございますが、多くの市民や来街者の方が利用されるということで、神戸市のまちの印象を左右する重要な要因であると考えております。このことから、ハード面のみならず清掃の質の向上を図ることは、非常に重要だというふうに考えております。

今後、プロポーザル方式で決定した業務につきまして、清掃の質や費用対効果などを検証いたしまして、効果的な発注方法やその期間、その対象など課題整理を行いまして、全市展開すべきかどうかを検討していきたい、このように考えております。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。

本当に今までは実質、安かろう、悪かろうになっていました。私もトイレをずっと見ていますけど、うーんという状況がやっぱり続いていましたので、今回のそのプロポーザル方式で新しい事業者になったときの、やっぱり最初のタイミングの市民の印象って、絶対に重要だと思うんですね。

やっぱりきれいになったなという印象になれば、自然とトイレに行きやすいなというふうに思いますし、最初のその、うーんという状態のままだと、もう、やっぱりちょっと行きたいと思わないというふうに思います。

やはりそこはしっかりとですね――ここの部分については費用がかかるところもあると思いますけど、これは絶対やっていかないといけない事柄だというふうに思いますので、しっかりとそこは進めていただきたいと思いますし、私も少年野球の皆さんから、特に少年野球の女子選手のお子さんたち、それからその親御さんからもちょっとお話をいただいていて、ちょっとトイレが使えないと。試合とか練習でグラウンドに来ているのに、コンビニのところまでわざわざ歩いて

行って利用を今までされていたというふうにも、お話を聞いています。

やっぱりトイレってすごく、ある意味その玄関口というような形のイメージになるかと思いますので、ぜひともきれいにしていただきたいと思いますし、湊川公園のトイレも、これは建築住宅局が造っていただいたんですけれども、最初造った後に男子トイレのところは水浸しで、入り口がですね。ちょうどそこは――これは建設局さんのせいではないんですけど――何ですかね、床のところがへこんでいて水が流れないような状況になっていまして、そもそも、もう、一歩足を踏み入れたらびちゃっというような、そういう状況でした。

やっぱりそういうイメージっていうのは、すごくよろしくないというふうに思いますので、これは建築の状態でございまして、建築住宅局のほうで整備はしていただいているんですけど、これからもしっかりと整備をしていただいて、きれいなトイレにしていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。どうもありがとうございました。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

次に、壬生委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（壬生　潤）　公明党の壬生潤でございます。

それでは早速、一問一答で質疑をさせていただきます。

初めに、豊かな海実現に向けた神戸市下水道としての取組についてお伺いいたします。

瀬戸内海では水質改善が進んだ一方、窒素やリンなどの栄養塩類不足によるノリの色落ちや漁獲量減少が課題となっています。このきれいな海から豊かな海への転換を図るため、国や自治体では新たな環境管理が進められています。

国は2021年に瀬戸内海環境保全特別措置法を改正し、新たに栄養塩類管理制度を創設しました。これにより、従来の一律の水質規制によるきれいな海の追求から、海域の特性に応じたきめ細やかな栄養塩類管理へと、大きくかじを切りました。これを受け関係府県では、地域の実情に応じた栄養塩類管理計画の策定が進められています。

例えば、下水処理場の季節別運転管理などを通じて、冬季を中心に栄養塩類を適切に供給し、水産資源の生産性向上と生物多様性の確保を両立させる取組が行われています。現在の国や兵庫県の動きについてお伺いいたします。

○**児玉建設局下水道部長**　委員御指摘いただきましたように、2021年６月、瀬戸内海環境保全特別措置法の改正を受けまして、兵庫県は全国に先駆けて、2022年10月に栄養塩類管理計画を策定いたしました。

また、兵庫県は、法改正に先立つ2019年に県条例を改正しておりまして、豊かで美しい瀬戸内海の再生に向け、望ましい濃度として下限値を設定しております。兵庫県の栄養塩類管理計画では、窒素濃度がこの望ましい濃度を下回っている海域を対象といたしまして、対象海域に排水している全33か所の工場・事業場を、栄養塩類増加措置実施者として選定しております。神戸市内におきましては、垂水処理場のみが選定されているところでございます。

一方、下水道分野におきまして、国・兵庫県における栄養塩類管理をめぐる取組がございまして、大阪湾流域別下水道整備総合計画――流総計画の改定でございます。下水道の整備に関する総合的な基本計画である大阪湾流総計画につきまして、2024年に国が基本方針を改定し、目標となる処理水質の大幅な緩和が示されました。これを受けまして、兵庫県が2025年12月に、大阪湾流総計画を改定したところでございます。

県の大阪湾流総計画では、中長期的な方針として、栄養塩類の循環バランスに配慮した運転管

理を目指すとされました。さらに優先的に実施する内容として、増加措置実施者として選定された33か所のうち、大阪湾に位置する４処理場に対しまして、栄養塩類管理運転の本格実施に取り組むとされました。これを受けまして、市内唯一の増加措置実施者である垂水処理場は、可能な限り窒素の増加に努めることが位置づけられました。

建設局といたしましては、こうした国や兵庫県の方針の下、垂水処理場におきまして、これまで以上に窒素の増加に努め、瀬戸内海を豊かで美しい里海として再生するための取組に参画してまいりたいと思います。

以上です。

○**分科員**（壬生　潤）　兵庫県が独自に、国に先駆けて下限値を設けて、Ⅱ類型って相当厳しい規制があるところ、全窒素濃度が0.2ミリグラムパーリットルのところで、それを下回るもっときれいなところもたくさんあって、そのことで、例えば近年言われるのが、イカナゴが取れなくなったとか漁獲量が減ったとかいうことで、漁業者の皆さんから、これはきれいになり過ぎたん違うかというようなお話を受けて、兵庫県としては、0.3ミリグラムを規制値に、0.2ミリグラムを下限値にして、それより下がらないようにということまでして、条例で下限値を定めたと。全国に類を見ない取組をされている。

今御指摘のとおり、垂水処理場が、特にしていこうと言っているその４か所のうちの１つに入って、できる限り窒素濃度を上げていくようにという取組をされているという、このことについては全体としては評価をしたいわけですけれども、先ほどもちょっと触れました、神戸市の垂水処理場における季節別運転ですね。

特に冬季にそういうことをされているということですけれども、その具体的な取組状況と、今もお話がありまして、指定があったということですけれども、他の処理場ではそういうことをやっておられない、その理由。あわせて、今後のこの国や兵庫県の動向を見据えて、神戸市としての今後の施策展開についてお伺いをしたいと思います。

○**児玉建設局下水道部長**　今御指摘いただきましたように、国や兵庫県の動きを受けまして、本市では垂水処理場におきまして、栄養塩類管理運転に取り組んでいるところでございます。

2016年２月から試行的に開始してきまして、当初は季節別運転として、ノリの育成期間である10月から４月までの冬季を対象として、放流水中の窒素の増加を図ってまいりました。2024年度からは年間を通じた増加運転を試行してきておりまして、2025年の兵庫県の大阪湾流総計画改定後は本運用として継続して、通年で実施しているところでございます。2025年度の窒素放流量ですが、試行前の2015年度と比較いたしまして、約45％増加してございます。

また、ほかの処理場で実施していない理由ですけれども、垂水処理場以外の処理場が排水している海域ですが、この窒素濃度が、県が定める望ましい濃度を満たしている海域などの理由によりまして、栄養塩類管理計画の対象海域となってございません。そのため、その他の処理場は、現行の排水基準の範囲内での運転管理を行っているというところでございます。

今後ですけれども、垂水処理場におきましては、これまで以上に窒素の放流の増加に取り組んでまいります。また、ほかの処理場におきましても現行の法令を遵守しながら、可能な範囲となりますけれども、少しでも栄養塩類が増加できるよう、注意深く、かつきめ細やかな運転管理に努めてまいります。今後も引き続き豊かな海の実現に向けて、兵庫県や関係部局と密に情報共有しながら取り組んでまいりたいと思います。

以上です。

○**分科員**（壬生　潤）　お話がありましたように、他の処理場では区域が違っていて、大阪湾の中でも湾央――要するに大阪に近い側と、それから西に行くにつれて、窒素濃度が全体として低いという状況があると。だから垂水はちょうど漁場の真っただ中でもあるし、特に力を入れてやってくださいと。

他のところは、六甲アイランドからポーアイの１期・２期の辺りはⅣ類型といって、基準が１ミリとかいうことで緩い。で、神戸港沖から須磨の、要するに海岸の手前まで、これがまたⅢ類型といって別の基準がある。0.6ミリ。

それ以西が――要するに須磨の海岸よりも西側が押しなべて、兵庫県全域がⅡ類型と。今お話しになっている、その下限値を設けているところが0.3ミリグラムまでよという話なんですけど、それが0.1何ぼだったりとかして、もうあまりにもきれいになり過ぎたのでどうしましょうかということで、0.3ミリとは言わないまでも、0.2ミリを下限にしてやってくださいということなんですが、果たしてそのようになっているのかどうかということについては、量を増やされたということなんですけれども、実際どの程度、垂水処理場で貢献できているかとか、そういうことは分かるんでしょうか。

○**児玉建設局下水道部長**　御指摘いただきましたけれども、実際、垂水処理場では頑張って出しているんですが、当該海域で望ましい値とされている0.2ミリグラムパーリットルを下回った状態が継続しております。これは垂水だけではなく、市外の栄養塩類増加措置実施者も併せて取り組んでいるところですが、なかなか海の濃度が上がってきていないというところが課題とされております。

以上です。

○**分科員**（壬生　潤）　確かに明石海峡は相当潮の流れが速い――４ノットとかですね、速いときは――ということで、相当行き来がありまして、そうそう簡単に――処理場単位で増やしたからといって、それはもう流れていくわけですから、時間のかかることかも分かりませんけれども、しかしながら独特の瀬戸内の状況というのがありますので、継続して、それはよく見ていただきながらお願いしたいと思います。

それから続きまして、内水氾濫対策についてお伺いいたします。

神戸市は六甲山系によって南北に大きく二分され、市街地の中心部は六甲山の南側に位置しています。市街地は東西に細長く、南北方向には急峻な地形が広がる一方、海岸部には低地が形成されています。また、北側は丘陵地、西側は比較的なだらかな台地となっており、地域によって地形的な特徴が大きく異なっています。

こうした地形は、平時においては雨水を海へ排水しやすいという利点がある一方、一たび短時間に大量の雨が降ると、六甲山系から市街地を通って雨水が一気に沿岸部の低地へ流れ込み、浸水被害が発生しやすいという側面もあります。

近年は都市化の進展に加え、気候変動の影響による局地的な集中豪雨や線状降水帯など、これまで以上に激しい降雨が発生しており、浸水被害のリスクはさらに高まっています。こうした状況を踏まえ、従来の降雨を前提とした対策だけでなく、将来の気候変動による降雨量の増加や、豪雨の激甚化を見据えた浸水対策を進めていく必要があると考えます。

そこで、現在の神戸市における取組の現状と、将来の気候変動を見据えた今後の対策についてお伺いいたします。

○**原建設局長**　御指摘いただきましたとおり、神戸市はその地形上、雨水を海に排水しやすい反面、

沿岸部の低地盤地区には雨水がたまりやすいということで、これまでも浸水被害が発生していたところでございます。これまで再度の災害防止という観点から、浸水被害が生じた地区を中心に、その安全性の向上を図ってきたところでございます。

最近では、2018年の台風21号で浸水被害が生じました神戸駅周辺地区におきまして、雨水管渠800メートル、それから東川崎のポンプ場、こういったものを新たに整備いたしました。その結果、2025年度末で雨水管渠は全市で約800キロメートル、それから雨水ポンプ場が18か所、雨水貯留施設が４か所が整備されたところでございます。

一方、近年全国各地で、この線状降水帯による浸水被害が多発しているところでございます。こういった状況を見ながら、本市では、将来を見据えた今後の浸水対策の全体計画といたしまして、2026年３月に雨水管理総合計画というものを策定いたしました。

この計画は、基本方針と基本計画の２つの構成でございます。基本方針におきましては、将来の気候変動による降雨量の増加、これを想定いたしまして、ハード対策の基準となる想定雨量、これを見直したところでございます。具体的には、国の基準に従いまして、降雨量データの収集期間を新しいものに更新したこと。それから、年平均気温が２度上昇したとした場合に、降雨量が変化するとされております1.1倍、これを考慮して設定したものでございます。

また、これまでは再度の災害防止を目標に施設整備を進めてまいりましたけれども、本方針ではそれに加えまして、浸水シミュレーション解析により潜在的な浸水リスクを把握いたしまして、対策の優先度の高いところから、事前防災・減災、そういった観点から、段階的に浸水対策を進めることとしております。

また、その具体計画、基本計画のほうですね、これは基本方針で位置づけられました優先度の高い地区におきまして想定される浸水被害の程度と原因に応じまして、必要かつ有効な対策を具体的に取りまとめたものでございます。そういった中で、早期に実現可能なものから取り組んで、段階的に浸水被害を軽減していくこととしてございます。

本市におきましても、想定を超える豪雨がいつ発生してもおかしくないという状況でございます。市民の暮らしを守るため、様々な対策を組み合わせながら、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○**分科員**（壬生　潤）　御指摘のとおり、雨水浸水対策基本方針や地区別浸水対策基本計画に基づき、計画的かつ着実に浸水対策を進めていくことが重要であると思います。一方で、近年の気候変動による豪雨の激甚化を踏まえると、計画規模を超える降雨や、短時間に極めて大量の雨が集中する局地的な豪雨への備えも必要であると思います。

神戸市では2018年の台風21号の際、高潮と豪雨の影響により、地盤の低い箇所に設置された雨水幹線のマンホールや躯体が破損する被害が発生しました。これは近年、千葉市や名古屋市などで発生している局地的な集中豪雨においても、同様の被害が発生する可能性を示す事例であります。こうした想定を超える豪雨に対しては、浸水を防ぐだけでなく、雨水幹線などの下水道施設そのものを守り、機能を維持する視点も重要です。

建設局においては、2018年の被災を踏まえ、その後、施設の強靱化や対策を進めているものと考えますが、現在までの対策状況と今後の取組についてお伺いいたします。

○**宮川建設局下水道部部長**　2018年の台風の際には、観測史上最高潮位を記録した高潮が発生いたしました。その影響で雨水幹線に海水が逆流しまして、雨水が流れにくい状況となりました。さらに豪雨が重なったことによりまして、沿岸部におきましては、雨水幹線内の水圧が上昇したこ

とで躯体やマンホールが破損し、破損した部分から水があふれ出しまして、浸水被害が発生してしまいました。

委員おっしゃるとおり、災害時には雨水幹線が破損してしまいますと、浸水被害が拡大してしまいますので、早期の対策に、このときは着手いたしました。まず、市内で水圧の影響を受けやすい場所にある雨水幹線の調査を行いました。その結果、2.1キロについて対策が必要と判断いたしました。

具体的な対策方法といたしましては、雨水幹線が水圧の上昇で破損しないよう新しく入れ替えることや、入れ替えが困難な箇所につきましては、水圧に耐える構造に強化するということでございます。現在の進捗ですけれども、事前調査やその他の地下埋設物事業者との調整に時間を要しましたが、2025年度末で1.1キロの工事が完了したところでございます。

今後の取組でございますが、残り１キロにつきましても引き続き工事を進め、2028年度までに完了予定でございます。今後も雨水管理総合計画に基づきまして、浸水対策としてハード整備を進めていく中で、これまでの経験を踏まえまして、災害時に十分機能を発揮する、強い施設整備に取り組んでまいります。

以上でございます。

○**分科員**（壬生　潤）　様々な対策を講じながら、浸水被害の軽減に向けて取り組まれていることは理解しました。

しかし一方で、近年の集中豪雨はこれまでの想定や常識を大きく超える規模・降り方となっており、こうした豪雨がいつ神戸で発生しても不思議ではない状況にあります。想定を超える降雨にも対応できるよう、これまでの対策を着実に進めるとともに、排水施設の整備や雨水対策など、豪雨による内水氾濫の防止・被害軽減に向けた取組を今後も継続して強力に推進していただくようにお願いをいたします。

続きまして、通学路の安全対策についてであります。我が会派からは何度もお尋ねをしております。

神戸市においては、歩道が整備されていない通学路の安全対策として、歩行者の安全な通行空間を確保するとともに、ドライバーへの注意喚起を図るため、歩道整備や防護柵の設置、路側帯のカラー化などが進んでいます。また、信号機のない横断歩道において歩行者が横断しようとしている際の、車両の一時停止が全国的な課題となっている中、神戸市においても、道路管理者が実施する新たな交通安全対策として、横断歩道そのものをカラー化する取組について、試験的な整備を行った上で、順次進めておられます。

こうした路面のカラー化は、歩行者の通行位置や横断歩道を視覚的に分かりやすくするとともに、ドライバーの注意を促し、交通事故の未然防止につながることが期待されますが、整備箇所の選定や効果の検証、経年による色落ちへの対応、維持管理に係る費用など、継続的に取り組む上での課題もあると考えます。

そこで、現在の路側帯及び横断歩道のカラー化の進捗状況と、これまでの整備による効果をどのように検証されているのか。また、今後さらに整備を進める上で、新たにどのような課題を認識しておられるのかお伺いいたします。

○**原建設局長**　本市におきましては、兵庫県警、それから教育委員会・危機管理局・建設局など、関係機関で神戸市通学路交通安全プログラムを策定してございまして、毎年、神戸市通学路交通安全推進会議を開催いたしまして、情報共有でありますとか合同点検を実施するなど、歩行空間

の整備などハード対策に加え、通学路の変更といったソフト対策を連携して行っているところでございます。

御指摘いただきました路側帯のカラーにつきましては、児童に対しては路側帯の通行を促すこと、それからドライバーに対しては、ここが通学路であるよということを明示するということで、注意喚起を図ることを目的に実施しているところでございます。

2024年度からおおむね５か年で30キロメートルの整備完了を目指しているところでございまして、昨年度までに約12キロメートルの整備を行っていったところでございます。これまでに約50校区で整備を進めたことでございまして、うち12校区で整備が完了しております。児童が安全に通行できる歩行者空間が連続的につながっていくということで、整備効果を着実に発揮しているのかなということで認識をしております。

今年度は約40校区で整備完了を目指す予定でございまして、引き続きコスト削減も図りながら、できるだけ早く完了できるよう取り組んでまいりたいと考えております。

また、横断歩道のカラー化につきましては、これは新しい交通安全対策メニューといたしまして、2025年度までに市内で27か所の整備を行ってきたところでございます。今年度は、地域や小学校の声も踏まえましておおむね20か所程度を選定いたしまして、整備をするべく警察との協議を進めているところでございます。

整備によりまして、ドライバーの一時停止率が一定向上するということを確認しているところでございまして、通学路であることを直感的にドライバーに認識させる効果もあるのかなというふうに考えております。今後も引き続き地域の声をしっかりと捉えながら整備箇所を選定し、他の対策も組み合わせながら、最大限効果が発揮できるよう進めてまいりたいと考えております。

整備に当たりましては、沿道調整の難航でありますとか、コスト面などの課題もあるにはあるんですが、教育委員会と連携して調整に当たるほか、帯状のライン表示にするなど様々な工夫をすることで、施工性の向上でありますとか維持管理の負担軽減を図りながら、整備を促進してまいりたいというふうに考えております。

○**分科員**（壬生　潤）　これまで横断歩道のカラー化につきましては27か所であったものを、今年度はプラス20か所ということで、ありがとうございました。

路側帯のカラー化や横断歩道のカラー化につきましては、整備箇所の選定や維持管理、整備効果の検証など、今後取り組む上で様々な課題があることも理解しました。しかしこれらの交通安全対策については、これまでも公明党議員団として、その必要性や重要性を繰り返して訴えてきたところであります。

また、過去の本会議においても市長から、子供たちの命に関わる問題であり、極めて重要な施策であること。そして地域からの要望等を丁寧に聴き取りながら、引き続き対応していくとの答弁をされています。通学路の安全確保は何よりも優先して取り組むべき課題であり、事故が発生してから対策を講じるのではなく、危険箇所を早期に把握し、予防的な対策を進めることが重要であると思います。

そこで、これまでの答弁を踏まえ、地域の声や要望を積極的に取り入れながら、路側帯や横断歩道のカラー化を含む交通安全対策を、今後さらに積極的に推進していくべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**原建設局長**　御指摘いただきましたように、通学路の安全確保、これは最優先で取り組むべき課題であるというふうな認識をしているところでございます。

これまでも、神戸市通学路交通安全推進会議のほか、日常的に届けられます通報でありますとか要望、そういったものを通じまして、地域や小学校等の声を丁寧に聴きながら、通学路の危険箇所について対策を行ってきたところでございます。

カラー化につきましても加速化して進めているところでありますし、また、９月１日には生活道路の速度規制、これが30キロメートルパー毎時に引き下げられたことを踏まえまして、警察とも連携をしながら、ドライバーに対する周知・啓発を強化しているところでございます。

引き続き地域や小学校の声を聴きながら通学路の状況把握に努め、交通安全対策に取り組んでまいりたいと考えております。

○**分科員**（壬生　潤）　ぜひ、積極的にお願いをいたします。

次に、苔谷公園体育館についてお伺いいたします。

苔谷公園体育館は、明石海峡大橋の建設に伴う地域対策として整備された経緯があり、現在、建設局が所管していますが、多くの市立体育館は、文化スポーツ局が所管しています。

夏場の暑さ対策については、以前から会派として要望してきた結果、昨年度、エアコンを設置していただきました。利用者からも大変喜ばれており、対応いただいたことに感謝をしております。

現在、苔谷公園体育館については、ふれあい館と併せて、コミュニティセンターとして管理運営委員会が一括して管理しており、地域の皆さんに長年にわたって施設を支えていただいているところであります。

一方利用者からは、スポーツ備品の老朽化、予約方法、駐車場不足、利用者への対応など、様々な声も寄せられています。こうした声を受け、建設局に状況を伝え、現地確認や備品の棚卸しなど、改善に向けて動いていただいていると聞いています。管理運営委員会に委託しているとはいえ、施設の管理について市がどのように関わり、利用者の声を改善につなげていくのかも重要だと考えます。

そこで、今回寄せられた利用者の声も踏まえ、建設局として苔谷公園体育館の管理運営の現状をどのように認識し、今後改善していくのかお伺いいたします。

○**奥野建設局公園部局長**　垂水区の苔谷公園の体育館でございますが、明石海峡大橋の関連事業によりまして、地域住民のコミュニティ施設といたしまして、1998年に完成いたしました。

この体育館の運営状況でございますが、体育館の利用調整、あるいは使用料の徴収、それから清掃等の日常の管理運営につきましては、本市からの委託によりまして、地域住民組織で構成する苔谷公園コミュニティセンター管理運営委員会に行っていただいております。

その現状でございますが、この体育館の運営に当たりましては、まず、本市につきましてはこの施設管理者といたしまして、それから管理運営委員会につきましてはその業務の受託者といたしまして、それぞれの役割分担に応じて管理運営を行っております。昨年度は利用者から寄せられる声も踏まえながら、エアコンを設置するなど、体育館の利用環境の改善を図るなど、利用者の声を反映した取組も行っております。

今後も管理運営委員会との間で、施設の状況や利用者の声などにつきまして十分な情報共有や意見交換を行いまして、必要な改善など適切な運営に努めていきたい、このように考えております。

○**分科員**（壬生　潤）　ちょっと個別のことについて伺いたいと思います。

これまでスポーツ備品については、建設局が別途予算を確保するのではなく、体育館とふれあ

い館を一括して管理するための委託料などの中から、管理運営委員会がやりくりして購入や修繕を行ってきたということでした。そのため、日常の管理運営に必要な経費もある中で、老朽化したスポーツ備品を十分計画的に更新することが難しい状況になっていました。今年度から、建設局として備品の予算を確保していただいたことは評価しています。

今後は、今回の棚卸しを一度限りにせず、備品の状態や更新時期を把握し、建設局として必要な予算を確保して計画的に更新していただきたいと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**広瀬建設局公園部管理課長**　苔谷公園体育館につきましては、供用開始から30年近くが経過しておりまして、当初からのスポーツ備品の老朽化が進んでいる状況でございます。委員御指摘のとおり、これまで、これら備品の小規模な修繕につきましては、管理運営委員会への委託業務内で対応しているところでございます。

しかしながら、修繕での対応では限界もあることから、今年度、本市におきまして、まずは利用者からの要望が強かったベンチ12台を更新したところでございます。また、バスケットボールやドッジボールなども購入いたしました。

ただ、体育館にはまだまだ多くの備品がございまして、古くなっている備品が多いこと。また、修繕や更新を希望する利用者からの声もいただいておりますので、まず備品の状態を確認し、把握し、更新していくということが必要と考えてございます。

そこで今年度、まずは備品の内容や状態を把握する、一斉棚卸しを行うこととしております。今後につきましては、棚卸しの結果ですとか利用者の声を踏まえまして、順次計画的な備品の更新を行っていきたいと考えてございます。

また、委員御指摘のとおり、今後も定期的に棚卸しを実施し、適切な備品管理を行っていきたいと考えてございます。

以上でございます。

○**分科員**（壬生　潤）　ぜひお願いしたいと思います。

次に、利用についてなんですけれども、現在の予約は、月に一度利用者が現地に出向いて抽せんする方式となっています。地元利用を大切にすることは理解しますが、遠方から来られる利用者にとっては負担になっています。例えば地元利用枠を確保した上で、それ以外はあじさいネットを活用するなど、地元利用と利便性を両立する方法を検討できないでしょうか。

また、管理運営委員会だけでなく、市が利用者の声を直接把握できる仕組みも必要であると思います。意見箱の設置なども含め、利用者の声を継続的に把握し、改善につなげていただきたいと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**広瀬建設局公園部管理課長**　体育館の予約方法につきましては、本市から利用調整を委託している管理運営委員会におきまして、これまでの利用実態等を踏まえルールを定めておりまして、毎月１日に翌月利用分の抽せん会を、現地で実施しております。以降の空きがある場合は、先着順での予約受付としております。

委員御指摘のあじさいネットにつきましては、過去に管理運営委員会と導入の検討を行いましたが、やはり地域住民の利用が中心であることですとか、隣接するふれあい館と一体の予約受付業務を行っていることなどから、現状の予約方法を継続することになったということでございます。しかしながら、御指摘のとおり、申込みの利便性向上も大切であると考えておりますので、改めて利用実態や利用者の声の把握などに努めてまいりたいと考えてございます。

また、御指摘のとおり、利用者の声を把握することも重要と考えております。これまでにも、

直接もしくは管理運営委員会を通じまして、こうした声の把握に努めてまいりました。今後も、例えば御提案のありました意見箱の設置などによりまして、利用者の声をより把握し、施設の維持管理や運営の改善につなげてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○**分科員**（壬生　潤）　ぜひ、よろしくお願いします。

それから、利用者から特に多くお聞きするのが、駐車場が足りないという声です。大会や複数チームによる練習試合などでは、乗り合わせをしても満車になり、離れた有料駐車場に止めなければならないと聞きます。恒常的な不足を確認した上で、既存駐車場の運用改善だけでなく、公園敷地や周辺空間、高架下なども含め、駐車スペースを増やす可能性を検討していただきたいと考えますが、いかがでしょうか。

○**広瀬建設局公園部管理課長**　苔谷公園では、体育館及びふれあい館の施設利用者用の駐車場といたしまして、10台分の駐車枠を整備しておりまして、管理運営委員会で利用ルールを定めております。複数のチームが参加するような大会の開催時などには満車となることがございますが、その場合は敷地内の空きスペースに駐車いただくなど、柔軟に対応をしているところでございます。

委員から御提案のありました公園内の広場ですとか高架下につきましては、多くの市民、地域住民の憩いやスポーツの場として利用されておりまして、駐車場として利用することは、これはなかなか、ちょっと現実的ではないかなというふうに考えてございます。また、御承知のとおり苔谷公園内は起伏が激しいことから、新たに駐車場用地を造成することも困難と考えてございます。

このようなことから、現在の限られた駐車スペースを有効に活用するため、自動車利用を控えていただくということですとか乗り合わせての利用、または近隣のコインパーキングの利用を御案内するなど、施設利用者の協力を求めていきたいと考えております。

いずれにしましても、引き続き限られた駐車場の効率的な運用を、管理運営委員会とともに検討してまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○**分科員**（壬生　潤）　苔谷公園体育館が建設局所管となっているのは、整備当時の経緯によるものだと理解していますが、今回の件でも、備品の更新、予約方法、利用者ニーズの把握など、スポーツ施設としての管理運営について課題が見えてきたところであります。

一方、文化スポーツ局には、他の市立体育館を管理運営してきたノウハウがあります。そこで、文化スポーツ局所管の体育館と、予算、備品更新、予約方法、利用者サービスなどを一度比較した上で、文化スポーツ局への移管も含め、苔谷公園体育館の所管の在り方を検討していただきたいと考えますが、局長の御見解をお伺いいたします。

○**奥野建設局公園部局長**　市内の体育館につきましては、文化スポーツ局が、御指摘のとおりたくさん、多く所管しております。ただ、建設局におきましても、公園内において、複数の体育館を含めまして多くのスポーツ施設を所管しており、管理運営を行っておる状況でございます。苔谷体育館につきましてもそのうちの１つでございますが、公園内のコミュニティ施設の一部といたしまして、長年、地元と建設局が緊密に連携して、管理運営を行ってきた施設という経緯もございます。

こうしたことから、引き続き建設局で管理を続けていきたいというふうに考えておりますが、御指摘のあった文化スポーツ局におきましても管理運営ノウハウを持っておるということを、

我々も認識しております。こうしたノウハウも取り入れながら、利用者サービスの向上や管理運営の在り方について検討していきたい、このように考えております。

○**分科員**（壬生　潤）　この所管のことについては、苔谷公園の体育館に限らない課題が――今いろいろ申し上げましたですけれども――様々な課題があります。それを解決していく上で、この神戸市の大家さんとしての建設局が、たまたま公園の中にあるからとか、整備上の当初の関係があるからとかいうことで、造っていただくのはいいかも分かりませんけれども、その管理運営までずっとですね――しあわせの村しかり、運動公園のアリーナしかり、たくさんのですね――今度も王子公園で、駐車場の上にテニスコートができるんですよね。ほかにも、現在の施設を更新するといったこともあります。そういうときに、本当にこの事業者とか管理者とかいう見方もありますが、利用者の目線でどうしていくのか。造るところからとか、その管理運営についても利用者の目線というのをしっかり把握をして分析をして、そして今後の更新につなげていくとかいうような考え方が、やっぱり必要ではないかなと。

その際に、どうしても大家さんは受身になってしまうというか、要望を受けて、ではこうしましょうみたいな感じになってしまう。そういうことからすると、私はここ数年、もう何度も、あらゆる場で言うておりますけれども、令和元年にせっかく文化スポーツ局が、教育委員会から文化スポーツの事業を市長部局に入れてもらって、一体的な運営をするんだということで局ができたわけですね。

ですから今まで、もうそれこそ大変な現場とのやり取りをいろいろされたり――今のこともそうです――されていましたけれども、いわゆるソフト上のことについては、もうそろそろ文化スポーツ局にどうぞと、お願いをですね――今まで大変いろんな御苦労をされてきたと思いますけれども、もうそろそろいいんじゃないかなというか、要するに役割を切り分けて、やっぱり造り手、大家さんの側と使い手の側で役割分担をして、密接に連携をしながらやっていくという方法が望ましいのではないかなという、これは意見としてちょっと申し上げておきたいなというふうに思います。

次に、下水道施設の一体的なストックマネジメントについてお伺いをいたします。

処理場やポンプ場などの下水道施設の多くは、1970年代から1980年代半ばにかけて建設されており、今後施設の老朽化に伴う長寿命化、更新への対応が一層重要となっています。一方で、近年は気候変動の影響により、これまでの想定を超える集中豪雨が頻発しており、内水氾濫による浸水被害を防ぐため、施設の耐水化や排水能力の向上も急務となっています。

こうした中、老朽化対策と浸水・耐水化対策をそれぞれ個別の課題として進めるのではなく、施設を更新する機会を捉え、将来の豪雨リスクを見据えて、同時に耐水化や排水能力の向上を図る、一体的なストックマネジメントが不可欠であると考えます。限られた財源と人員を有効に活用し、市民の生命と財産を守るためにも、計画的かつ効率的な施設整備を進める必要があると思います。

そこで建設局においては、老朽化対策と浸水・耐水化対策を一体的に捉え、どのような取組を行っているのかお伺いいたします。

○**坂部建設局下水道部部長**　お答え申し上げます。

本市の処理場・ポンプ場の多くは1970年から1986年に建設されたものでありまして、現在、６つの処理場と26のポンプ場を有してございます。施設の老朽化が進む中、長寿命化や改築・更新への対応が重要な課題となっているところでございます。

そのため本市では、施設の長寿命化や計画的な改築・更新を図るため、神戸市下水道ストックマネジメント計画、こちらを策定いたしまして、施設の点検・調査を実施するとともに、老朽化の状況や施設の重要度を踏まえまして、計画的に改築・更新を進めているところでございます。

委員御指摘のとおり、近年は想定を超える集中豪雨が頻発しておりまして、施設そのものの耐水化や排水機能の強化がますます重要となっているところでございます。このため本市におきましては、老朽化した施設の改築・更新に当たりましては、将来の浸水リスクも踏まえながら、耐水化や排水機能の強化を、老朽化対策と一体的に実施しているところでございます。

また、老朽化が進んでいない処理場・ポンプ場につきましても、2022年度に策定いたしました神戸市下水道耐水化計画、これに基づきまして、処理場やポンプ場の周辺が浸水した場合でも運転が継続できるよう、対策工事を順次進めているところでございます。

具体的には、電気設備の高いところへの移設でありましたり設備自体の防水化、それから防水扉や止水板などの設置などを行っているところでございます。今年度で、職員の命あるいは電源供給の確保、それから水をくみ上げる機能でありましたり消毒といった重要な機能に関わる施設の耐水化が完了する予定でございます。

今後も下水道施設全体の中長期的な劣化状況を的確に把握しまして、事業費の平準化を図りながら、計画的に改築・更新を進めてまいります。あわせまして、限られた財源や人員を有効活用しつつ、施設の長寿命化と防災・減災機能の強化を一体的に推進することで、市民の生命と財産を守る安全・安心な下水道施設の構築に努めてまいります。

以上でございます。

○**分科員**（壬生　潤）　処理場やポンプ場を含む固定資産のマネジメントについては、いろいろと検討され、具体的に実行されているということをお聞きしました。

一方、おっしゃいました、限られた財源と人員を有効に活用しという―― どちらかといいますと、人員は別にしましてその財源、金融資産の管理、これについて私なりに、決算ですからちょっと申し上げたいというふうに思って、これから申し上げます。

財務諸表のうちの金融資産の移動について、特に現金の移動について示しているキャッシュ・フロー計算書の中に、業務活動によるキャッシュ・フロー、それから投資活動、財務活動によるキャッシュ・フロー、それぞれあります。

大まかに言いまして下水道事業は、業務活動によるキャッシュ・フローは黒です。要するに、もう収入が一定してありますから。投資活動は、これは大きくマイナス。要するに、建設改良とかしていかなあきませんから。財務活動によるキャッシュ・フローはマイナス。要するに、より借金を多くしているということです。一般の民間企業からいうと、積極的な投資を行う積極財政みたいな形になっているわけですね。下水道局としては装置型の事業ですから、本当は、できたら減価償却の範囲内で投資もできたらいいのになというのは、理想としてはあるかも分かりません。

それからコストについても、経費回収率ですね。ランニングのコストもできるだけ、とんとんで行きたいというのがあるかも分かりません。でも、どちらもちょっと厳しい状況。キャッシュ・フローも年々このキャッシュが、手元資金が減っている状況であります。令和４年の360億円をピークに、今や、基金の積立てをしておられますけれども276、100億円ぐらいキャッシュが減っていっている。それで、経費回収率も100％が望ましいといいながらも、年々、経費回収率も減っている。95％ぐらいになっている。

これ、そのまま行きますと、ちょっと厳しい状況になるのではないかということで、何か見直しをこの2030年に向けてされているようですけれども、それでも、今まで議論をさせていただきましたけれども、100年に１度みたいな豪雨が何か、この頃全国的にも頻発しているような状況で、何があるか分からない、想定外のことがよく起こる。

赤字になったとしても基金は積んどかなあかん、少なくとも３か月分ぐらい収入がなくてもええようにせなあかんということで、赤字しながらでも基金を積んで、100億円ぐらいはということでやっておられますが、それでもやっぱり限界が来つつあるのではないかなというふうに、この、いろんな書類を拝見して思うわけですね。

これまでは、やっぱり建設局が所管をしているというのは、機能的に砂防とか治水とか利水とか排水、一気通貫に山から海まで、河川の管理も請け負いながらやっておられる、その機能的な側面で合理性はあったかも分かりませんけれども、いざ、これから経営、持続可能性みたいなことを考えたら、ちょっと今まで以上に、この上水との連携。

例えばニュータウンですね。我々神戸市のニュータウンは、市街化区域の３分の１はニュータウンで、同じ時期に上水と下水を布設しているわけですね。これから老朽化していきます。やり直しするときに、密接な連携をしていると、一緒にやりましょうかというような――深さの違いはあるかも分かりませんけど――一緒にやりますかという、そういうことが、連携をすることによって、このコストを減らす。何とか下げられへんかとか、そういう努力をせんといかん時期にそろそろ来ているのではないかというふうに思うんですけれども、コメントがありましたらお願いします。

○**児玉建設局下水道部長**　ありがとうございます。

御指摘いただきましたように、下水道事業を取り巻く環境はなかなか厳しく、御案内いただきましたように、2025年に見直しをしました財政計画であるとか投資計画につきましては、若干赤字基調ではございます。そのような中ですが、国費の活用であったりとか企業債を発行させていただいたりとかしながら、運用させていただいているところでございます。

今後もなかなか厳しい状況ではあるんですが、健全な下水道事業を維持することを踏まえて、上下水の連携した工事等も併せて実施していきたいよう、検討してまいります。

以上です。

○**分科員**（壬生　潤）　ぜひ、市民負担を先に考えずに、いろんな知恵を出して事業を行っていただきたい、そのことを申し上げて終わります。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

委員の皆様に申し上げます。

午前中の審査はこの程度にとどめ、この際、暫時休憩いたします。

午後１時より再開いたします。

（午前11時57分休憩）

（午後１時０分再開）

○**主査**（前田あきら）　ただいまから決算特別委員会第２分科会を再開いたします。

午前中に引き続き、建設局に対する質疑を続行いたします。

それでは山本委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（山本のりかず）　私からは、公園における花火使用について伺います。

公園において手持ち花火をしたいという神戸市民の声を、私自身よく聞きます。他の政令指定都市を調べてみると、さいたま市・横浜市・福岡市などでは、夏休みなどの期間や時間帯、水入りバケツを用意すること、保護者同伴などの一定のルールを決めて、公園での花火を許可しております。

神戸市でも一部の公園を除いて、手持ち花火であれば使用できるということを伺っておりますが、まだまだ神戸市民には知られていないのではないでしょうか。神戸市においても、花火を使用してよい公園や使用してよい期間・時間帯、その他のルールを、ＳＮＳや市のホームページで分かりやすく周知すべきと考えますが、まず、確認させてください。

また、公園の現地においてもボール遊び、そしてできることを看板などに記載するなど、分かりやすく案内をしていくべきと考えますが、そのあたりも確認させてください。

○**奥野建設局公園部局長**　公園での花火に関してでございますが、委員からの御質問にあったとおり、手持ち花火に関しましては、原則使用できることというふうにさせていただいております。また、打ち上げ花火や爆発音の発するもの、それから煙を大量に発する花火につきましては、火災のおそれや近隣への配慮の観点から、禁止とさせていただいております。

それから、使用可能な期間とか時間帯につきましては、これは公園によって、その公園の規模とか周辺の建物の立地状況、こういったものが異なることから、一律には定めていない状況でございます。

それから花火に関する広報でございますが、神戸市のホームページのお問合せのページ、それから公園についてのルール・マナーというページを設けておりまして、花火使用のルールやマナーを掲載しております。特に夏の期間につきましてはアクセス数が増加しておりまして、十分な周知効果があるものというふうに考えております。

それから、花火に関してでございますが、ローカルルールというものを定めておりまして、公園ごとのルールということで、花火を禁止している公園も一部ございます。個別の事情につきましては、現地の看板で御確認いただくようお願いしている状況でございます。

今後につきましては、公園での花火に関しましては、市民の方から問合せを受けることも我々のほうも多うございます。花火を安全に楽しんでもらうためにも、市民が情報を得やすくすることが大切だと考えております。今後も引き続き、花火のルールやマナーに関して、より分かりやすく周知や案内を行っていきたい、このように考えております。

○**分科員**（山本のりかず）　今、多くの公園、部局長の説明で現状のルールは把握させていただきました。一定ホームページなどで案内をしているであったりとか、手持ち花火はオーケーですけども打ち上げ花火など煙の出るような花火等は禁止ということも御説明ありました。ローカルごとにそれぞれ事情が違うということも私自身も承知しております。

その中で、先ほど実際に検討していくというお話も答弁でありましたけども、一歩踏み込んで、具体的に現状よりもどのように改善していくのか、神戸市民にとって分かりやすい広報を建設局として行っていくのか、今後の方針について、もう少し具体的な中身があれば教えてください。なければこれから検討するのかどうか確認させてください。

○**広瀬建設局公園部管理課長**　先ほど奥野局長から御答弁申し上げましたとおり、公園ごとのローカルルールによりまして、花火を一律禁止しているという公園も一部ございまして、個別の状況につきましては、現地の看板で確認いただくようお願いしているところでございます。

しかしながら、委員も少し御指摘もあったとおり、これら個別の状況を公園部として一括して

把握しているという状況には実はございませんでして、それぞれの看板で確認していただくということにしてございまして、それにつきましては今後、まずは各公園の看板で御案内しておりますローカルルールにつきまして全市的に把握し、整理を行っていきたいと考えてございます。まずは整理を行いまして、その後の広報につきましては少し検討をさせていただければと考えてございます。

以上でございます。

○**分科員**（山本のりかず）　分かりました。まずは全市的な公園の現状を把握した上で今後の対応を検討していくと。どっちかというと前向きな答弁と受け取っておきますので、ぜひ期待したいと思います。

続きまして、自転車駐輪場におけるおもいやりゾーンの管理についてお伺いしたいと思います。

神戸市では、子育て支援策を全庁横断的に進めており、建設局も自転車駐輪場におけるおもいやりゾーンの整備など、子育て支援策に連携して取り組んでいることは評価しております。

一方で、１度整備した後、看板や区画線が汚くなったまま放置されており、景観上の問題も指摘されております。また、利用者に場所が分かりにくいという問題が発生している事例も散見しております。

そういった中で、おもいやりゾーンは、あくまで優先利用できる場所であるため、利用者の認識や理解が非常に大切だなというふうに思っております。おもいやりゾーンをただ整備するだけではなくて、その後も維持管理や市民理解の醸成まで含めて適切に管理する必要がありますが確認させてください。

○**原建設局長**　おもいやりゾーンは、チャイルドシートつきの自転車を御利用の方でありますとか障害のある方、高齢者の方などに優先的に利用していただくスペースとしてございまして、現地には看板でありますとか区画線、そういったもので明示をしているところでございます。

市営駐輪場の管理につきましては、有料駐輪場は常駐する指定管理者によって随時巡回を行いながら、また、無料駐輪場につきましては、委託業者により月１回程度の巡回を行っておりまして、御指摘の施設ですね、看板などの劣化などがあれば神戸市のほうに報告いただくというようなことになっております。

しかしながら、先ほど御指摘いただいたように、一部の駐輪場でおもいやりゾーンの看板でありますとか、区画が汚れたまま長期放置されていたり、また、おもいやりゾーンの対象外の方が利用されているという状況も確認されてございます。こういった内容につきましては、早期改善に向けまして、施設の補修でありますとか利用者の啓発などに取り組んでまいりたいと考えております。

現在、全市的に駐輪場全体の美装化も進めていっているところでございます。御指摘いただきました内容も含めましてリニューアルするなど、快適で使いやすい駐輪環境の整備に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○**分科員**（山本のりかず）　現状については把握されていると。課題についても把握されているという局長の答弁がありました。その中で、市民理解の醸成ということが今回私も問わせていただいてますけども、市民理解の醸成はどのように地域の駐輪場を利用される方々にアナウンスしていくのか。その辺りもう１度答弁、教えていただけますか。

○**原建設局長**　まず、現地におきまして、おもいやりゾーンというのはこういうものですよと。その場所はここですよというような掲示なり明示をさせていただいているところでございます。

一方で、神戸市は自転車利活用推進本部を設けまして、はしる、いかす、とめるというようなことで、３本柱のうちの１つ、とめるですね、駐輪施策につきましても局横断的に取り組んでまいりたいと思っております。

市民理解を得るための広報というようなことも本当に重要な課題だと思っておりますので、推進本部の中で局横断的に検討を進めて、実効性のあるような形での市民サービスの提供を図ってまいりたいと考えております。

○**分科員**（山本のりかず）　今の答弁で了解しました。ぜひとも市民理解の醸成、そのように図っていただきたいなと思います。

その中で、おもいやりゾーンを含む自転車駐輪場における課題として、先ほど局長もおっしゃってましたように、一部の駐輪場において、長期に放置される自転車やバイクの問題がありました。当該駐輪場では、ナンバープレートを外されたままのバイクが置かれていたり、もしくはおもいやりゾーンに長期間放置されている事例があった次第です。各駐輪場は、指定管理者が、先ほど答弁でありましたように月１回巡回ですかね、巡回や清掃を定期的に行っていると伺っております。長期間放置されている自転車やバイクがあれば、そういった不正というか、いろんな悪意を持った方々が集まるということも想定されますので、当該自転車やバイクの撤去についても基準を設けて、定期的に要は撤去に向けて実施すべきではないかと考えますが、確認させてください。

○**武田建設局副局長**　今、御指摘のありました長期放置されている自転車やバイクにつきましては、局長からも答弁ありましたが、有料駐輪場は指定管理者、それから無料駐輪場は委託業者が巡回いたしまして、放置された車両を確認した場合――これが７日以上放置された車両が確認された場合には撤去・保管所へ移動するというような運用をしてございます。

一方で、御指摘のとおり長期放置の指摘を受けていたにもかかわらず、警告札の貼り付けや撤去といった対応が行っていない事例というのが確認されたところで、大変お恥ずかしいお話でございますが、そういった事例が確認されたところでございます。

当該事例につきましては、現在、警告札の貼り付けが完了いたしまして撤去――万が一是正していただければそれにこしたことはないんですが、撤去・是正に向けた手続を進めているところでございまして、速やかに改善を図りたいというふうに考えてございます。

それから、このたびの事案におきまして、現状の管理・連絡体制の不備を確認したところでございまして、神戸市と、それから指定管理者及び委託業者、この間において業務内容について改めて確認を行ったと。それとあわせて、神戸市の中で本庁と建設事務所の間でも再認識を図ったところでございまして、既存の管理体制を徹底いたしまして、確実な運用体制・管理を進めていきたいと考えてございます。

○**分科員**（山本のりかず）　先ほど武田副局長おっしゃるように、確実な運用体制を行っていくという答弁もありましたので、今後こういうことがないようにしっかりと管理・運用を徹底していただきたいなと思います。

その中で本庁と――もちろん第一義的には各建設事務所であったりとか、委託事業者さんがしっかりと職務を遂行しないといけないと思いますけども、本庁との連携も非常に大切ですから、しっかりと本庁として目配り、気配りもしていただきたいなと要望させていただきます。

その中で、神戸市が管理しているそういった一部不適切な運用がされている駐輪場があると、全市的にそうじゃないかという不安も少し感じたので今回質疑させていただいた次第です。

神戸市が管理する自転車駐輪場には、駅前に整備されていることから、各駐輪場の巡回や清掃、長期間放置されている自転車やバイクの対策については、鉄道事業者と連携協定を結ぶなどして、迅速かつ定期的に対応できる体制を構築することも１つの方法ではないかと考えますが、その辺りの考え確認させてください。

○**武田建設局副局長**　鉄道事業者との連携・協力につきましては、いわゆる自転車法というのがございまして、正式には自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律というんですが、この自転車法におきまして、鉄道事業者の役割というのが規定されてございます。具体的に申し上げると、地方公共団体または道路管理者から自転車等駐車場の設置に協力を求められたときには積極的に協力しなければならないという内容でございまして、実際に各駅の駐輪場整備に当たりましては、各鉄道事業者より土地の提供などの協力をいただいてございます。

一方で、自転車法におきまして、地方公共団体等の役割というのも規定されてございまして、具体的に申し上げると、地方公共団体または道路管理者は、一般公共の用に供する自転車等駐車場の設置に努めることとされておりまして、この役割分担に基づいて、駐輪場の設置自体については市の役割としてしっかりやっていきたいというふうに考えてございます。

実際には、駐輪場の維持管理に当たっては、先ほど来御答弁申し上げたとおり、指定管理者業務ですとか委託業務を活用しながら実施しているところでございますので、これらをしっかりと連携しながら、神戸市として適切に実施していきたいと考えてございます。

いずれにしても、利用状況等を把握しながら、必要に応じて管理体制を見直すなんていうことも辞さずに、利用者が快適に利用できる環境を整えてまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（山本のりかず）　少し今の答弁では曖昧な部分があったかなと感じております。まず、法令上は、自転車法ですかね、鉄道事業者にも明記されておりますし、自治体にも法律上明記されている中で役割分担があると。先ほど連携していくというお話でしたけども、要は、主体的に、第一義的に実際不法駐輪であったりとか不法投棄されるバイクがある場合は、主たる責任者はどこに置くという理解でよろしいですか。

○**武田建設局副局長**　駐輪場の設置・運営主体というのが地方公共団体としての役割として位置づけがあって、実際に地方公共団体として神戸市が設置・運営してございますので、今御指摘のあった責務というのは神戸市にあるということになります。

○**分科員**（山本のりかず）　そうしましたら責任は神戸市にあると。実際、要は委託している――不法駐輪であったりとか不法にとめている自転車がある場合は、委託している事業者、もしくは各建設事務所が対応するという理解でよろしいんでしょうか。もしくは鉄道事業者とこれからは連携しながら、鉄道事業者が巡回か何かで気づいたところは鉄道事業者から例えば北建設事務所に連絡するとか、その辺りちょっとまとめて１回答弁いただけますでしょうか。

○**武田建設局副局長**　神戸市として実施するというところでございます。神戸市の実施体制というのが委託業者なり指定管理者との契約の下に連携すると。神戸市の実施体制の中に本庁と建設事務所で役割分担ございますが、総じていうと鉄道事業者に通報いただければ、それはありがたいことでありますけれども、まずは神戸市が主体的に実施していくということでございます。

○**分科員**（山本のりかず）　ありがとうございます。そしたら、まとめますと、神戸市が責任を持ってしっかりと対応するという認識でよろしいですかね。ぜひともよろしくお願いしたいと思います。

次に、北区における災害対応力の強化についてお伺いします。

北区において、今、建設事務所が新設されようとしております。私もその近くに住んでいますので、よく工事現場、進捗状況も把握させていただいています。北区では、神戸市域の４割以上を占める面積を持ち、所管する公園や道路も多く抱えており、大雨などの土砂災害も頻発に発生しております。そのような中で、北区における災害対応力の強化として建設事務所を新設することには、北区選出議員として非常に感謝しておりますし、期待しているところでございます。

昨年度に着工したと伺っていますが、建設事務所新設工事の現在の進捗を確認させてください。

また、職員の配置と同時期に開設するとして、トラブルや混乱につながる懸念があり、スムーズな開設が迎えられるのかどうか不安なところもあります。開設時期については、災害が多い時期を避けることや、配置前に職員が新事務所の使い勝手等を習得する時間や取組を設ける等の工夫が必要と考えますが、その辺りも確認させてください。

○**山田建設局副局長**　新しい建設事務所の話でございますけれども、北区におけます災害対応力の強化や市民通報への迅速な対応、道路・公園・河川などの公共土木施設の維持管理の充実を図るため、新たな建設事務所の開設に向け、現在整備を進めているところです。

建設工事につきましては、現在のところ大きな遅れは生じておらず、2027年６月の竣工に向け予定どおり進捗している状況です。

開設時期や組織体制につきましては、現在、具体的な検討を進めているところでございます。

新たな建設事務所におきましても、道路や公園、河川等の整備・維持管理・災害対応・各種許認可業務など、既存の建設事務所と同様の業務を担う予定であり、業務内容そのものが大きく変わるものではないことから大きな混乱は生じないものと考えております。

一方で、委員御指摘のとおり、新たな施設での業務運営となりますことから、事前の準備につきましては、円滑な業務開始に向けて配慮する必要があると認識しています。職員が開設前に新たな執務環境、設備、動線等に習熟できるよう準備を着実に進め、開設当初から円滑かつ的確に業務を遂行できる体制を整え、北区の災害対応力のさらなる強化につなげてまいりたいと思います。

また、職員の準備だけではなく、建設事務所の移転開設によって、市民の皆様が問合せや相談を行う窓口等に戸惑うことがないよう、開設時期や所在地、業務内容、連絡先などについてホームページや広報紙等を活用し、丁寧に周知してまいりたいと思っております。

以上です。

○**分科員**（山本のりかず）　ありがとうございます。今の答弁で理解しましたし、ぜひそのような方向性で進めていただきたいと思います。

次、国道428号線箕谷北トンネルバイパス工事について伺います。

北区における災害対応力の強化について、建設事務所の新設とともに重要なのが国道428号トンネルバイパス工事であると考えております。国道428号は、北区の住民にとって極めて重要な道路であり、大雨が降るたびに通行規制が行われ、早期の対策が地域住民から求められております。もともとの想定から供用開始が１年遅れと聞いておりますが、本事業の意義と工事の進捗を改めて確認させてください。

○**武田建設局副局長**　今御質問いただきました国道428号箕谷北トンネルバイパス事業につきましては、国道428号の小橋付近から日の峰５丁目交差点付近までの延長約１キロメートルの区間で、トンネルを約400メートル含むバイパス整備を行うものでございます。災害時に緊急輸送道路と

しての機能を確実に確保するとともに、平常時においても安全で円滑な通行が可能となるといった効果を期待しているところでございます。

2025年度にトンネル本体工事の契約を締結いたしまして、地元説明ですとか施工計画の検討、それから仮設備の整備、既存のり面の安全対策等の準備工事を進めてきたところでございまして、その後、2026年――今年の６月よりトンネル掘削工事に着手いたしまして、現在も掘削を進めているところでございます。

それから、並行して未買収部分の地権者との交渉、用地買収に向けた地権者との交渉も鋭意進めているところでございます。

トンネル掘削工事が完了した後に、トンネルの設備工事とかトンネル前後の現道との取付け部分の工事を行うという進め方になるんですが、御指摘のとおり当初は2028年度末の供用開始を目指していたというところでございますが、用地買収等の時間を要したことから１年遅れて2009年度末のトンネルバイパス部の供用開始を目指しているという状況にございます。

バイパス部の共用が開始した後は、現在の道路ですね、バイパスと並行してる現道の部分についての歩道の整備等も行いたいと考えていますので、これらを含めて2030年度には完全に完了させていきたいということを目指して事業を進めてございます。

失礼しました。2009じゃなく2029年度にバイパス部の供用開始でございます。失礼しました。

○**分科員**（山本のりかず）　今の説明で理解しました。市民の皆さんやビジネスを行っている方々の車、結構通りますので、2029年末めどで完了実施していただくとともに、旧道しっかりと歩道整備もしていただくということですので期待したいと思います。

最後、先ほど午前中も一部質疑ありましたけども、スマートシェードの他の地区への展開について伺います。

近年、夏の高温が常態化・長期化する中、スマートシェード等の人工日よけの設置を進めていることは評価しております。１号館前には昨年度設置され、2026年夏は利用されている市民をよく見かけました。

そこで、今後設置数を増やしていると確認していますが、これまでの実績や効果はどのように捉えているのか確認させてください。

また、その効果検証を踏まえ、各地域において中心部や都心部だけじゃなくて各地区の駅周辺など、全市的に設置を進めていくべきと考えますが、その辺り簡潔にまとめて答弁お願いします。

○**宇野建設局技術管理課部長**　高温常態化対策でございますが、これにつきましては様々な対策がありますけれども、その中でやっぱり日射を遮る対策が最も有効とされておりまして、その対策の１つとして、歩行者の多い、周辺の建物の日陰になりにくい交差点などにスマートシェードの設置を進めているところでございます。

これまでの実績でございますが、昨年度は東遊園地の北東角に１基設置しておりまして、今年度は新たにフラワーロード沿いや山手幹線沿いなどに９基設置を予定しておりまして、現在のところ既に７基が設置済みでございます。

効果についてでございますが、昨年、市役所１号館前に設置したものと今年７月にＮＨＫ前に設置したものにつきまして、日中の利用者数を調査いたしましたけれども、２か所とも信号待ちをされている方のほとんどの方が利用されているといったことが確認されておりまして、これらのことからスマートシェードの有用性が確認できたものと認識しているところでございます。

今後についてでございますけれども、スマートシェードは、歩行者の多い、信号待ちの時間の

長い大きな交差点から優先的に整備したいと考えておりますので、来年度以降は、都心部はもちろん、委員御指摘のとおり、各区の中心部や主要駅周辺についても整備を進めていきたいと考えているところでございます。

以上です。

○**分科員**（山本のりかず）　了解しました。各地区、都心部だけじゃなくて各地区に波及させていくということですので、ぜひ進めていただきたいと思います。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

次に、ながさわ委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（ながさわ淳一）　引き続きどうぞよろしくお願いいたします。私からは大きく４つ質問させていただきたいと思います。

まず最初は、令和７年度一般会計決算における予算と決算の乖離や多額の繰越しについてお伺いいたします。

令和７年度一般会計決算において、建設局では予決乖離が激しく34億円もの不用額が発生しています。また、翌年度への繰越額も159億円と非常に多くなっています。予算編成時に当該年度における事業執行見込みをしっかりと立てておけば、ここまでの予決乖離や多額の繰越しは発生しなかったはずであり、予算そのものの考え方が甘かったと言わざるを得ません。しっかりと見通しを立てて予算編成をしておけば、不用額や繰越額を減らし、その分の財源を他の事業へ計上したり、市債の償還や基金への積立てを増やしたりと、様々な市民への還元ができたはずです。

この予決乖離や多額の繰越しの要因をどのように考え、今後の予算要求に反映していくのか、まず御見解をお伺いいたします。

○**山田建設局副局長**　まず、予決乖離、不用額のほうの要因でございますけども、市予算で計上していました国庫支出金につきまして、実際に交付決定がなかった、いわゆる内示落ちと呼んでますけれども、これを財源としていた事業の執行ができなかったことによるものなど、国や県の予算措置に伴う外的要因によるものでございます。

また、繰越しの主な要因といたしましては、2025年度２月補正に伴うものが約57億円あります。これを除いた約102億円につきましては、公安委員会などの関係機関や地元との協議に時間を要したことによるものでございます。

委員御指摘の予決乖離や繰越しを減らす取組でございますけども、これまでも国に対して積極的に国庫支出金の措置拡充等を要望してきたところでございます。また、市予算編成時に、過去の国庫支出金の措置状況や繰越し状況を踏まえて計上することや債務負担行為を適切に設定すること、事業計画の平準化等に取り組んでまいりました。この結果、2023年度決算では、不用率が7.3％、繰越し率が27.3％であったものが、2025年度決算では、不用率が4.8％、繰越率が18.7％となり、減少傾向となっている状況でございます。

今後もこれまでの取組を継続することで、事業費を精査の上、予算要求に反映するとともに、事業の早期執行を図ることにより、予決乖離や繰越しをできる限り減らすよう努めてまいりたいと思っております。

以上です。

○**分科員**（ながさわ淳一）　ありがとうございます。建設事業ですから、国庫補助の時期であるとか、入札不調であるとか、地元や関係機関との調整など、やむを得ない事情はあるとは思います。しかし、毎年度繰り越しているものまでやむを得ない繰越しとして扱うのではなく、予算編成時

からある程度予測できたものと、年度途中に突発的に発生するものと、分けて私は検証する必要があると思います。限られた財源を有効に使うためには、事業ごとの執行率であるとか繰越理由を次年度の予算要求にしっかり反映していただけるよう要望させていただきます。

それから、続いて２番目なんですけども、日本高速道路保有・債務返済機構への出資金についてお伺いいたします。

令和７年度神戸市の財務書類に神戸市の投資及び出資金の明細が掲載されています。その中でも、建設局から日本高速道路保有・債務返済機構への出資金として約1,191億円が計上されており、ほかのものと比べても多額になっております。この件について確認させていただきます。

まず、この日本高速道路保有・債務返済機構とは何なのか。また、本市がこれだけ多額の出資金を拠出しているのかを確認させていただきます。

○**小島建設局湾岸・広域幹線道路本部長**　御質問の独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構でございますが、2005年に道路関係４公団民営化に伴いまして設立されました組織でございます。この機構につきましては、阪神高速道路公団などからの資産としての高速道路と建設債務を承継するとともに、民営化後に高速道路会社が新たに建設をしました高速道路とその建設債務も引き受けてございます。この高速道路を各高速道路会社に貸し付けて、その貸付料を原資に早期の確実な債務の返済をしていくと。これが機構の業務となってございます。こういった業務を行うことで、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、高速道路会社によります事業の円滑な実施を支援するということを目的に設立された組織でございます。

次に、機構への出資金でございます。法律に規定されているものでございまして、道路公団設立当初から建設費用の一部に充てるため、国及び高速道路に関係する地方公共団体により出資が行われてきております。

市ではこれまでに、阪神高速道路の建設に587億円、本四高速道路の建設に604億円、合計1,191億円を出資しておりまして、市内の阪神高速道路ネットワークや明石海峡大橋を含みます神戸淡路鳴門自動車道の整備に寄与しているところでございます。

また、出資金は、法律によりまして無利子貸付により建設費に充てるとされていることから、建設債務における利息負担の軽減に寄与しておりまして、結果として利用者の料金負担を抑えることにつながっているものでございます。

高速道路の建設によりまして、広域な道路網を形成することで、地元経済・文化・観光などへの幅広い波及効果をもたらしまして、道路利用者のみならず、幅広く市民が利益を享受すると考えておりますので、市として阪神高速道路や本四高速道路の建設に対して出資してきたものでございます。

以上です。

○**分科員**（ながさわ淳一）　独立行政法人日本高速道路保有の債務返済機構法の中に、第31条に、機構は令和97年９月30日までに解散するとされております。つまり、非常に長期にわたり約1,191億円もの多額の資金を金利もなしに事実上塩漬けすることになるわけです。現在の日本経済がインフレ社会になっていることを踏まえると、機構が解散するときには、出資金は実質的に目減りしているのではないかと考えますが、市民の財産が目減りしていくことを放置すべきではないのではないか。

また、人口減少社会の中で中長期的に厳しい財政状況が想定される中、貴重な財源が約1,191億円も存在しているといえます。今後、市としては、財源確保の必要性が生じた場合には、出資

金の早期返還や利益配当を求めるなど、積極的な対応も検討すべきではないでしょうか。

○**小島建設局湾岸・広域幹線道路本部長**　御質問の出資金の返済につきましては、法律によりまして、機構の解散までに債務を返済した上で出資金に相当する額を残余財産とすることとされております。

この残余財産を解散時に各出資者に対しまして、出資額に応じて分配するとされておりますので、従いまして、解散に至っておりませんので、現時点では出資金の早期返還を求めることは制度上できないものと考えてございます。

次に、利益配当の要求でございますけども、出資金は、法律上、機構から高速道路会社に無利子で貸し付けることとなってございますので、利益配当を求めるということは制度上できないものでございます。

先ほど申し上げましたけども、広域な高速道路網の形成といいますのは、地元経済・文化・観光など、幅広く市民に利益をもたらすものでございます。こういった高速道路の整備促進のために、市としまして、法に基づきまして国や関係機関、関係する地方公共団体とともに出資金を拠出しているというものでございます。利益配当を求めて出資しているものではないということを御理解いただきたいと存じます。

以上です。

○**分科員**（ながさわ淳一）　しかし約1,191億円という金額は、市民の財産としては非常に大きな金額です。一般財源でなく市債まで財源として拠出したいうことですので、ここは、今後人口減少によって神戸市の財政が非常に厳しくなるということも想定されております。出資自治体として債務返済の進捗に応じた段階的な返還など、地方公共団体の出資金の在り方について国に問題提起することも含め、約1,191億円という市民の財産をどう扱っていくのか、主体的に検討していただけたらと思っております。

次に、駐車場事業の経営改善についてお伺いします。

令和７年度駐車場事業費決算において、事業費全体では黒字を確保しておりますが、個別の駐車場を見ると赤字の駐車場もあるようです。昨年度決算における駐車場の収支状況をどのように分析しているのか。

また、今年度からは新たな指定管理者の下で利用料金制を導入しているとお聞きしておりますが、その狙いは何か確認させてください。

○**原建設局長**　2025年度の駐車場の使用料収入は約11億円でございまして、予算額に対して約１億4,400万円の増であって、事業全体で見れば黒字であったという状況でございます。

一方で、新長田、新長田駅前、細田、舞子駅駅前ですね。この４駐車場が赤字でございました。新長田駅前駐車場の収入は、前年度比約19％増、新長田駐車場は９％増、細田は0.4％増となってございまして、新長田地区全体としてはちょっと改善傾向であったのかなというふうに考えております。

また、舞子駅前は近隣で行われておりました工事の需要による回転率が低下していたというようなことで、前年度比で３％減ということで、一時的には赤字になりましたけども、料金改定を行ったことから今年度は回復傾向にございます。

今年度から導入いたしました利用料金制につきましては、これは市にあらかじめ定められました納付金を納めていただいた上で、あるいは赤字の駐車場においては、市が指定管理料を支払った上で徴収した料金は指定管理者の収入とする制度でございます。

狙いの１つ目は、まずは指定管理者の自主的な経営努力を促すこと。２つ目は、条例の範囲内で指定管理者が柔軟に料金を設定することを可能としておりますので、民間のノウハウが発揮しやすくなり、利用者の増加でありますとかサービスの向上を図れること。そして３つ目といたしまして、収入実績が予算を上回る場合、市と指定管理者で余剰金を折半するということで、市の収入増加も見込めるといったところでございます。

○**分科員**（ながさわ淳一）　公共の駐車場ですから、全ての施設に黒字を求めるものではありません。赤字であっても違法駐車対策であるとか地域の交通、周辺施設へのアクセスなど、公共的な役割があれば、それは維持する必要があると、当然私もそう思っております。

その中でもう１つお伺いしたいのが、道路公社が運営してきた荒田公園駐車場や神戸駅の南駐車場は既に神戸市へ移管されております。一方で、三宮中央通駐車場や大倉山駐車場は、料金徴収期限内であるため、いまだ道路公社が所管し続けております。特に、三宮中央通駐車場は黒字の駐車場ですが、赤字の駐車場は市へ移管し、黒字の駐車場は料金徴収期限を延長し、道路公社が運営し続けることがないのか懸念しております。

また、道路公社において、料金徴収期限内に債務を返還し切れなかった荒田公園、神戸駅南駐車場の移管に当たっては、市が言わば補塡する形で補助金を支出しております。

今後移管が想定される三宮中央通、大倉山駐車場において、早急に経営改善を図り、移管時の市の負担が発生しないようにしていくべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**武田建設局副局長**　御質問ございました道路公社が管理運営する駐車場は、有料道路事業により整備したものでございまして、料金徴収期間満了後は道路管理者である本市に移管されることとなってございます。したがいまして、大倉山、三宮中央通駐車場につきましても現在の料金徴収期限でございます2027年８月31日、2028年４月30日、それぞれの料金徴収期限をもって神戸市へ移管する予定となってございます。

これまでに移管を受けました神戸駅南、荒田公園駐車場では、本市からの補助金によりまして未償還額を処理しまして、あわせて道路公社に対する市の出資金の一部を返還を受けるということで、市税負担が生じないように対応してきたところでございます。

今後移管を予定している大倉山、三宮中央通駐車場につきましても、新たな市税負担が生じないよう、有料道路事業の許可権者でございます国土交通省と協議を進めてきたところでございます。

経営改善につきまして、一定これまでの道路公社のほうで様々な料金施策やカーシェアリングの先行導入とか割引制度とかやってきていって効果を――してきてるとこではございますが、料金徴収期間の満了も迫ってきてございますものですから、もう既に本市のほうで移管後の経営改善について準備を始めてございまして、９月からサウンディング型市場調査を開始してございます。この中で民間事業者から利用料金の設定や収支計画の見込み等について意見を聞きまして、利用料金制導入による経営改善効果が発揮できるように進めていきたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（ながさわ淳一）　どうもありがとうございます。ただ市へ移管すればそれで問題が終わるわけじゃないですよね。その時点からその施設の維持管理や将来の大規模修繕費や設備更新などの責任は神戸市が当然負うことになっているわけです。したがって、移管時の債務だけでなく、移管後の10年・20年後のライフサイクルコストまで事前に把握して、市民に新たな負担を残さない形で移管を進めていただきたいと、これは要望させていただきますので、よろしくお願いいた

します。

続いて、４番目の下水道事業の経営についてお伺いいたします。

令和７年度下水道事業会計決算において7,500万の赤字決算となりました。使用料収入が中長期的に減少傾向にある一方で、物価高騰の影響もあり、構造的に赤字が続いていく可能性が出てきています。

現在の経営計画は令和２年度から10年間を計画期間としていますが、経費回収率の推移を見ても、令和３年度に101.51％だったものが、令和７年度は95.17％まで落ち込んでいます。このように構造的な赤字決算が続いていけば、経営計画は維持できなくなるのではないかと危惧しております。今回の赤字決算を踏まえた今後の経営計画の見通しについて御見解をお伺いいたします。

○**児玉建設局下水道部長**　下水道事業の経営状況でございます。

委員御指摘いただきましたように、2025年度の下水道事業会計決算は7,500万円の損失を計上しておりまして、2019年以来６年ぶりの赤字決算となっております。

また、使用料で回収すべき経費をどの程度使用料で賄えているかを示します経費回収率ですが、95.17％となっており、総務省が求める100％を下回っております。

なお、2024年度までは経費回収率は100％を下回っているものの、廃止した処理場などの遊休地の活用や下水道資源の有効利用の取組などにより黒字決算を計上してきたところでございます。

委員に御案内いただきました下水道事業経営計画ですが、下水道サービスを安定的に提供するために2020年度に策定いたしました。計画期間としては2029年度までの10年間としておりまして、中間年度に当たります2025年度に見直しを行ったところでございます。見直しに当たりましては、人口減少や物価高騰の影響などを踏まえ、投資計画や財政計画を更新したところです。

更新後の財政計画ですが、赤字基調ではございますが、国庫補助金の積極的な活用や企業債の適切な発行、資金運用による収入確保、徹底的な経費削減などに加えまして、今までの黒字分や留保資金を活用することとしております。今年度からは新たにバイオマス受入れによる消化ガス増量による売却益の増やさらなる遊休地の活用にも取り組んでおります。これらの取組を通じまして、計画期間中は安定した事業計画を見込んでおります。以上によりまして、今回の決算を受けて直ちに経営計画を見直す必要があるとは考えてはおりません。

一方で、今後も下水道事業取り巻く環境が厳しいことが予想されていることから、健全な経営を維持していくために様々な取組をしていく必要があると考えております。

引き続き、安定した下水道サービスを持続的に提供し、安全・安心・快適な市民生活を支えていくことができるよう取り組んでまいります。

以上です。

○**分科員**（ながさわ淳一）　経費回収率が95.17％まで低下して、今後も人口減少による使用料収入の減少であるとか物価や人件費の上昇は当然見込まれます。そんな中で留保資金を取り崩しながら赤字を伴う経営をいつまでも続けるようなことはできるはずはないですよね。神戸市はずっと続くんですから。５年・10年で終わるわけじゃないんですから。さらに今後は老朽化した管路や処理場の当然更新需要も増えてきます。2029年度まで事業を継続するということだけでなく、その先も含めて持続可能な下水道事業とするため、経費回収率の改善、コスト削減、更新投資、財源確保を一体として検討し、次期経営計画につなげていただきたいと思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。

それから、下水道事業の経営についてもう１つお伺いいたします。

厳しい経営の中であっても、下水道管路は市民生活にとって重要なインフラであり、改築・更新のような投資は計画的に進めていく必要があります。管渠老朽化率を見ると、令和７年度には40％を超えている一方、管渠改善率は0.55％と非常に低い数値となっております。このままでは老朽化が進む一方ではないかと危惧しておりますが、実際は法定耐用年数を超えても健全な状態にある管渠が多いとお聞きしています。

これまでの知見を踏まえ、管渠老朽化率のなどの指標は法定耐用年数を基にするのではなく、有識者や大学などの関係機関と連携するなどして、より実態を正確に表せる新たな指標にしていくよう国などに求めていくべきではないでしょうか、お願いします。

○**宮川建設局下水道部部長**　国等が公表しております管渠老朽化率は、全管路延長に対しまして、法定耐用年数を超える管の割合を示したものでございます。この法定耐用年数は、施設の減価償却期間を表す会計上の年数でございまして、下水道管路の寿命を示す年数ではございません。

しかしながら、下水道管路の実質的な耐用年数は、使用状況あるいは管の材質によって様々でございまして、全国一律の耐用年数を定めるのが難しく、便宜上、法定耐用年数を指標として、各都市の老朽化状況を比較せざるを得ないのが実情でございます。

2025年１月に発生しました埼玉県八潮市の大規模陥没事故の後、下水道管路の老朽化について全国的に注目されることとなりました。そのような中で、国におきましては、下水道管路の維持管理の方針につきまして、外部有識者等の意見を取り入れながら取りまとめを行っているところであります。

また、2026年７月15日には下水道法が改正されまして、管路管理の強化や管理状況の公表が求められることとなりました。この法の施行に向けまして、今年の秋には管路管理の指標などが盛り込まれたガイドラインが示される見込みでございます。

御指摘いただきました管路老朽化率等の指標につきましては、こうした国の検討状況を注視しながら必要に応じて意見を申し入れていきたいと考えております。

以上でございます。

○**分科員**（ながさわ淳一）　ありがとうございます。以上で終わらせていただきます。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

次に、松本委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（松本のり子）　それでは一問一答でお願いします。

まず、建設事務所の予算は減らさないでほしい。

各建設事務所は、市民に身近なインフラである公園や街路樹、道路を管理する重要な役割を担っています。しかし、建設事務所に、特に生活道路の補修や公園の遊具の補修など必要な予算が年々減少しているのではないでしょうか。市民が道路に波打ちなどでひびが入っているから直してほしい、駅前の道路なのに段差ができて危ないと、市民に身近なこのような声が建設事務所には寄せられますが、身近な生活道路の補修などに予算をもっと拡充すべきと思いますが、いかがでしょうか。

○**武田建設局副局長**　建設事務所の予算確保について御質問いただきました。

御指摘にありますとおり、市民にとって身近な生活道路を安心・安全に御利用していただくためには、日常的な維持管理が非常に重要だと考えてございます。道路の点検・補修などの維持管理につきましては、専門業者による定期的な点検業務のほか職員によるパトロール、あるいは市民からの通報、要望を基に優先度を考慮しながら補修対応等しているところでございます。

御質問のあった生活道路の補修に必要な予算につきましては、各建設事務所が管理しております道路延長というのがございますので、この道路延長というのを踏まえて決めております。

それからもう１つ、年度ごとに建設事務所と調整した上で、優先度の高い整備箇所というのを選定しまして、延長に基づくものに追加して予算額を配分するという形で決定してございます。

そういったことから、建設事務所単位で見れば、年度ごとに増減が生じるといったこともございますけれども、これは全市的な視点に立ちまして、優先して補修すべき箇所に予算を――先ほど申し上げましたが――追加して充当した結果でございます。

今後も安心・安全な生活道路維持管理を行っていくために、各建設事務所と十分に調整いたしまして、適切な執行に努めてまいりたいと考えてございます。

○**分科員**（松本のり子）　建設事務所と相談しながらやってるということですが、やはり建設事務所は事務所で、市民からどんどんと、ここが危ない、あそこが危ないと声がかかってくるのでね。そういう意味ではもっと市民の声も聞いていただきたいと思うんですが、そこで、代表質疑でも前田議員が質問しましたけれども、2022年の建設事務所の処理件数が２万5,138だったのが、３年後の2025年には２万3,206と処理件数が減ってます。20年前、2004年度は４万2,000の受付があって、処理をしているのが４万182件、このことを質問し、これはやはり予算が年々減ってるから、確保できてないから、このように処理件数が減ってるのではないですかっていう質問に対して、原建設局長はいろいろおっしゃいましたけれども、通報内容によっては県や国や国道であったりもしますと。こんなんは最初から、何も今に始まったことじゃなしに、2004年の４万182件の処理のときも、国や県や国道でやってるので、これは全然答弁としてはなってないなと私は思いましたが、そのほか、あと、地域住民の方々の協力が得られない場合もあるんだと。地域の方の協力が得られないから処理ができないんだというのは一体どういうケースをおっしゃったのか。これについては、特別委員会でも議論するからちゃんと答弁つくってくださいねと言っておりますので、これはちょっとお聞かせ願いたいと思います。

○**原建設局長**　当時、私が答弁いたしましたのは、念頭に置いておりましたのは、建設事務所時代に様々な要望をいただきました。市民の要望をかなえるべく調整等やるんですけども、例えばカーブミラーなんかの要望があった場合に、カーブミラーが見えるようにってなるとここに立てないといけないといった場合に、その沿道の方がもう立てないでほしいとか、御自身の車庫に入れるのにミラーがそこに立ってると邪魔になるとか、様々な個別の事情というのはございます。そういったことをちょっと念頭に、当日私は答弁いたしました。

○**分科員**（松本のり子）　カーブミラーとかそのような小っちゃなことで２万件も本当に減るんだろうかと思うんです、私は。やはりもともとのパイであるちゃんとした予算がないから来年度に繰り越しますよとかね、そういったことを今おっしゃられるんですよ。お話を皆さんが持っていかれても、緊急の場合のお金は絶対にこれだけ置いておかないといけない。残りで今年度中にやる場合、もう来年にまたがるかも分かりませんとかね。それは確実に予算が減ってるからだと思うんですね。

そこでちょっとお聞きしたいんですけれども、この間、私の住んでる東灘区では、鳴尾御影線の樹木が――ユリノキが47本撤去されました。そして、住吉川の左岸線のところも10数本が撤去されました。これは、建設事務所にお聞きすれば、本庁の予算で撤去したのではなくて、東部建設事務所の年間の予算の中でこれだけ撤去したと。私、令和６年・７年、３年間分の各建設事務所の樹木の伐採について幾ら使ったんだってお聞きしたら、３年間で３億円使ってるんですね。

ということはおのずと、先ほど一番最初に予算が大体同等レベルには行ってるんですよというふうなことをおっしゃいましたけれども、この３年間で３億円、樹木を伐採するのに、それは神戸市が整備基本計画が何かでやろうとしている樹木の伐採で３億円使ってるんですよね。おのずとそれは、これまで市民の皆さんが、この道があの道がとか言ってた、先ほどのカーブミラーがと言ってたお金が減らされてると。

あともう１点は、この間の物価高騰の中で、同じ業者に同じ仕事を発注するにしても、昨年に比べるとやはり資材の購入とかのお金がかなり高くなってる。最賃も上がってきてるということで、そのことを加味して入札をするに当たって、同じ仕事をするにしてもやはり今年度は高く入札することになると。そうなれば、そういうことを見るとやっぱり減らされてると。これは認めていただきたいんですが、いかがでしょうか。

○**奥野建設局公園部局長**　今、委員のほうから樹木に関する業務に関する御質問をいただきました。

建設事務所におきましては、樹木に関連する業務としましては公園の樹木に関する維持管理業務、それから街路樹に関する業務がございます。いずれも緑・樹木に関しては非常に大事なものということで、景観を形成するとか、木陰を創出するとかいうことで、非常に緑というのは大事なものでございます。

一方では倒木のおそれとか、あるいは必要性の低くなった樹木を撤去する、あるいは新しく植えるという、そういった取組も行っています。

樹木に関する業務といたしましては、まずは通常の維持管理、適正にきっちり維持管理をするということと、あと政策的に倒木対策や街路樹の再整備ということで、単なる維持管理だけじゃなくて、そういった予防保全的な措置とか、そういったことにより街路樹を適正化する、高質化する、そういった取組も併せて行っております。

その内容に関しましては、我々本庁のほうで予算をいただきまして、それを各建設事務所の公園数、あるいは街路樹の本数、あるいは緊急度に応じて配分をさせていただきまして、それぞれの事務所で維持管理の予算、それから、今申し上げた前向きな、政策的な取組に関する予算、それをきっちり配分させていただきまして、建設事務所のほうで適正に執行している。そういう状況でございます。

○**分科員**（松本のり子）　特別に予算いただいてとおっしゃいますが、いただいた維持管理予算、公園道路で経年の予算全然変わってませんよ。変わってたら上がっていくはずですよ。今どんどん切ってますから。上がってないんですけど、これはどういうことでしょうか。

○**武田建設局副局長**　最初に答弁で申し上げましたけれども、道路延長とか管理規模に応じて道路にしても街路樹にしても管理園地が違いますので、管理規模がですね。各事務所ごとにそういったものを考慮しながら予算手当をすると。一定物価高騰への配慮もすると。

加えて、道路補修なんかで申し上げると、先ほど申し上げましたけれど、ここは優先的にお金をかけてしっかりと手当しなきゃいけないというようなところがどうしても出てまいりますので、そういったものを管内全部見て、各事務所から、市民通報も踏まえた上で、ここちょっと来年度は手当したいというような声を聞いて、ここは優先順位が高いというものを拾って、追加して配分するというやり方をしてきてございますので、トータルだけ見ると少し凸凹しているように見えるかもしれませんけれども、考え方としては、今申し上げたとおり必要な予算を確保して配分し、必要なものについては追加しながら、建設事務所のほうで執行していただいているというような状況でございます。

○**分科員**（松本のり子）　あんまり長々しませんが、幾らそんなにおっしゃっても数字はきっちり出てるんですよ。東部・中部・北建設・西部・垂水・西建設、全部合わせて道路は、令和６年度が18億7,300万、令和８年当初予算が18億1,900万、だから減ってるんですよ。だからどんなに言われても――言いましょうか公園のほうね。公園・街路樹の維持管理、これも25億8,700万が26億3,500万だからほんの少々増えてるだけ。だからどんなにね、言っていただいても、この数字を見ただけでも確実に減っている。物価高騰がこれには反映されてませんからね。だからきっちりこのことは認めていただきたいということを申し上げて、次に行きます。

次は、樹木の伐採について。

倒木対策に要する経費など、樹木の伐採に要する経費は、補正予算も含め多額なお金を計上し、健全な木も今伐採を進めています。しかし、伐採基準が曖昧だし、住民説明をせずに木にぺたっと紙を貼っただけでもういつの間にかどんどん切られていると。こういった問題が地域からも上がってきております。

経過観察をすべき樹木が無数にあるにもかかわらずばさばさ切って、安全対策という名の下に短期集中型で切っていくのではなく、通常の維持管理と一体に切れ目なく恒常的に進める、日常のメンテナンスをする予算をしっかり計上すべきだと思いますが、いかがでしょうか。気軽に切らないでほしいということが言いたいんです。

○**奥野建設局公園部局長**　主に街路樹のことだと思います。公園・街路樹も含めてでございますが、やっぱり植栽後長期間、40年以上を経過している樹木が非常に多うございます。倒木のリスク、あるいは落枝――枝が落ちてくるリスクが増大していることから、市民の安全・安心を守るために、まず１つは倒木対策という、これ重要な政策として進めております。具体的には樹木の点検を実施した上で、倒木のおそれのある樹木の伐採を進めておるという状況でございます。

健全な樹木という御指摘ございましたが、予防保全的に伐採する場合でも一律に伐採するものではなく、安全性や周辺環境への影響を判断しながら実施することといたしまして、伐採しない健全な樹木につきましては、緑の持つ多様な機能を踏まえまして保存に努めております。

点検結果に基づきましてこういった倒木対策を進めるとともに、健全な樹木につきましては必要な維持管理の経費の確保に努めまして、適切な維持管理に努めていきたいということでございます。

それから、住民へのお知らせという面でございます。これに関しても非常に重要だと思っています。樹木、特に街路樹を伐採する場合には、周辺の自治会の方々、あるいは沿道の住民の方々にお知らせをしたり、あるいは現場で樹木に、この木はこういう理由で伐採する予定ですというお知らせのテープとか、あるいは案内の説明を書いた掲示物を掲示したりとか、そういったことで丁寧にお知らせをしている所存でございます。

以上でございます。

○**分科員**（松本のり子）　丁寧にとおっしゃいますが、東灘の鳴尾御影線沿いに、ちょうど住吉から魚崎に行くまでの間なんですけども、47本のユリノキが伐採され、うち27本は点検なしで伐採しました。残りの20本は９本が危険、11本は問題ないにもかかわらず伐採をしております。これが先ほど、今おっしゃった答弁と全く違うと思うんですが、点検なしで27本を、よく本当にまだ頑張って生きてるのも平気で伐採したなと。私はもう本当に怒りでしかないんですけれども、ぜひこういうことはもうやめていただきたい。先ほどは自治会などに説明しているとおっしゃいましたけれども、自治会の方は紙が来て読んで、自分のとこで印鑑押して、回覧しないし、東灘な

ので、割と自治会に入ってる方多くありませんから、そういう意味ではね、そこまでするんだったら、いっぱい会場とかありますので説明会をすべきです。やはり木というのは、木だけではなくて、前の常任委員会でも言いましたけども、虫や鳥がそこに来て、本当にそれで生活というのが、私たちの暮らしも成り立っているし、ヒートアイランド対策にも十分それは役立っている。だけども伐採したまま、まだずっと切り株があるだけで、一切まだ植え替えてませんし、そういう意味では、説明会を、これから切る場合は、１本であっても近くの会場で説明会をするということは約束してほしいんですが、住民が日頃親しんでる木への愛着があるので、やっていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○**奥野建設局公園部局長**　樹木に関しましては、伐採に先立ちまして、今申し上げましたお知らせという形で取り組んでおります。

今回、東灘区の住吉、鳴尾御影線の伐採に当たりましては、特に住民説明会ということは行っておらず、それ以外の方法でお知らせをした次第でございます。説明会につきましては、一概にさせていただくとか、それはできませんとかいう、ここでお答えをするものではございません。やっぱり地域の実情、あるいは伐採する本数とか沿道の状況、そういったものを総合的に考慮しまして、お知らせの方法をこれからも取組に当たりまして考えていきたい、このように考えております。

○**分科員**（松本のり子）　お知らせの方法を考えていくと。じゃあ47本切って何も、これは地域に説明会やりますよともおっしゃらなかったし、27本は点検なしで伐採した、先ほど点検してから伐採したというふうに御答弁いただきましたけれども点検なしで伐採した。これはどうしてでしょうか。

○**奥野建設局公園部局長**　このたび鳴尾御影線でございますが、令和６年度と令和７年度に鳴尾御影線の主に――主にといいますか住吉の地域の区間でございます、今委員が御指摘のあった合計47本を伐採いたしました。

まず、この場所の伐採に至る経緯といいますか、大きな市の方針でございますが、本市では街路樹の再整備方針というのを設けておりまして、街路樹の適正化の一環として樹種転換、木の種類を転換するという、そういった取組も行っております。街路樹が、今回の住吉の区間は非常に大木化したユリノキっていう樹木でございます。街路樹が大木化した場合、例えば根上がりとか歩道の通行障害、それから枯れ枝や落ち葉の増加、それから老木化による倒木リスクの増大といった課題がございます。そのため、健全な状態でありましても、道路の状況や維持管理、安全性などを勘案しまして植栽配置や樹種の見直しを計画的に進めている、そういった大きな方針がございます。

このたびの鳴尾御影線の住吉エリアの部分でございますが、ユリノキという樹種でございます。非常に高くなって、大きくなる、太くなる。そういった樹木で、現に40年以上たって大木化しておりました。そういったことで根上がり等が課題となっていたことからこのたび撤去させていただきまして、新しくコブシというあまり大きくならない木、維持管理もやりやすいですし、歩道への障害も少ないという、そういった樹種への転換を進めることとしております。今回47本伐採した箇所につきましては、この冬から順次コブシという樹木を植栽する予定でございます。

それから、なぜ切ったかという、点検もしてないのにという御指摘でございますが、いろんな話が今ふくそうしておるんですが、全市的に街路樹、全部で約10万本から11万本ございます。少し前、街路樹の倒木事故がございましたので、そういったものを踏まえまして、全ての樹木につ

いて点検を行いました。それが令和７年度でございます。その前から６年度、７年度、今回鳴尾御影線伐採したわけでございますが、今回は全ての木が危険だから切ったっていうよりも、今申し上げた樹種転換をこの区間しようということで、鳴尾御影線、御影から魚崎の間、ずっと順番にコブシに植え替えております。だから危険だから伐採してという意味ではなくて、そういった大きな樹種転換の方針に基づいて伐採したものでございます。

たまたま令和７年度に残っている木について点検した結果、健全な木とそうでない木があったということでございますので、事情としてはそういった事情でございます。

以上でございます。

○**分科員**（松本のり子）　神戸市においては、高木が悪になるんですか。今、世界でも樹冠被覆率っていって、大きな木がなって、そしてそこにいっぱい葉っぱが――何て言うんだろう――あることが、下のコンクリートの、ヒートアイランドの妨げになっていくから、これを増やそうというのが世界の流れになってますよね。だから、東京のほうでも結構今一生懸命、樹冠被覆率が東京都７％だったのが今９％にまで行っていると。そうなったら神戸市はもうゼロ％になってしまいますよね。本当に世界の流れと反するような、高木は悪で低木ばっかりやると。そうなったら、本当に先ほどからずっと、日陰よけのものが何かないかいう話、そのときには、御答弁としては、木も植えますよ、木も増えて日陰しますよと言いながら、私には切るんですよとおっしゃってね。なんかもうちょっと建設局としては１本筋を通してほしいなと思います。

さんざんユリノキが悪いかのように、根上がってって言いますけども、根上がるのは――何て言うのかな――ますって言うんですか。そこに問題があるからですよね。植樹ます。これがもっと大きければ何も根上がりません。ぜひそういうこともちゃんと考え、そして今、世界の流れに、樹冠被覆率っていう言葉が、大分これがもう浸透してきてますので、これについてその方向に持っていっていただきたいし、そういうことについてどのようにお考えなのか、ちょっとお聞かせください。

○**原建設局長**　街路樹が健全に生育するためには、御指摘のとおり十分な土壌容量といいますか、根が張る部分ですね。そういったものを、環境を整える必要があると考えております。本市では、街路樹再整備方針に基づきまして、街路樹の高質化とか適正化に取り組んでいるところですけども、高質化の一環といたしまして、良好な生育環境を創出するということで、既存樹木の土壌改良でありますとか植樹ますの拡大ですね、こういったことにも並行して取り組むこととしてございます。

朝からありましたように木陰プロジェクトの一環といたしまして、既存植樹ますの拡大でありますとか土壌改良を実施しておりまして、今後もこれは実施していきたいというふうに考えております。

先ほど来より話題になっておりますユリノキでありますとか――のところですけども、今現在は、巨木化したものを撤去していくというような段階で、伐採をしていっているところでございますけども、先ほど奥野から御答弁申し上げたとおり、この冬からはコブシの植栽を行っていくと。そのほか全市的にも危険樹木の伐採をしておりますけども、必要なところには必要な植栽を行いまして、午前にもありましたスマートシェード、そういったものと併せまして、必要な樹冠被覆率でありますとか異常高温の常態化対策にも努めてまいりたいというふうに考えております。

○**分科員**（松本のり子）　その樹冠被覆率については認められるいうことですか。

○**原建設局長**　異常高温対策の１つとして樹冠被覆率というのが重要であるというふうに考えてお

ります。

そして、樹木でありますとか、午前にもありましたスマートシェードですね。そういったこと、様々な手法を組み合わせて快適な環境を整備してまいりたいと考えております。

○**分科員**（松本のり子）　様々な手法はいいんですけども、一番いいのはやはり木を植えていくことが一番自然というのか、気候温暖化については、土壌の水分が上がってきて――私もよく分からないんですけれども――一番いいのがパラソルよりも木だと思います。

そこで、今ヨーロッパなどでは30％にしようとか樹冠被覆率を言ってますが、神戸市ではそういうこと何％まで持っていきたい。今一体神戸市において樹冠被覆率っていうのはどのぐらいなんだろうかっていうのは調べておられるんでしょうか。

○**奥野建設局公園部局長**　本市として樹冠被覆率という、いわゆる今委員御指摘のあった木陰という意味での樹冠被覆率やという意味と思うんですが、そういった目標値というのは定めておりません。

ただ、先ほどのスマートシェードの話も同様の目的なんですが、やはり都心部や主要駅とか人が多く集まるところ、それから歩行者が多い歩道とか交差点周辺、こういったところはやはり集中的に木陰や日陰が必要ということで、全般的な、全市的な樹冠被覆率を何％にするとかそういうことではなく、必要なところに重点的に陰を創出するという、そういう取組でございます。

一見矛盾するんですが、樹木の再整備で伐採を進めていると。倒木対策はもう言うまでもないんですが、倒木対策以外の樹木を減らしていっているところも現にございます。それはやっぱり街路樹の必要性の低いところ、ほとんど人が通ってないところで山と緑がかぶっているというところとか、交差点周辺で視認性が悪いとか、そういった別の目的で撤去しているものでございますので、樹木を植えるべきところは植える、撤去すべきところは撤去するという、その両輪でやっていきたいというふうに考えております。

○**分科員**（松本のり子）　撤去するってよく言っておられるんですけども、今、撤去の仕方が、何か樹木医さんが木に突っ込んで穴が空いてるかどうかいうのを見るってことをお聞きしたんですけども、今、ドイツやフランスなどでは、樹木に人工的な荷重をかけることで、倒木のリスクとか根の支持力を定量的に評価する最新の診断があるらしいんですね、これ。要するに、もちろん御存じだと思いますけれども、この診断を用いると一番この樹木は危ない、そうじゃないというのが分かりやすいのが、今の最新のドイツやフランスが用いている方法だということなので、ぜひその方向も考えていただきたいということを申し上げて、次の王子動物園の動物専門職の採用についてお聞きします。

動物専門職の採用が昨年度から始まり、昨年度は10名程度の採用予定人数に152人というたくさんの方たちが応募されて、合格者が８名いて、王子動物園からの転任選考が１人、しかし中で３名が辞退したと。結局採用は６人になりました。採用予定人数10人に対して僅か６名と。なぜ152名もたくさんの応募があったのに３名もの辞退者が出てしまったのか。どういったところに王子動物園じゃなくてほかのところに移られたのか。これは検討して今後に生かそうとされているのか、まずお聞きします。

○**山田建設局副局長**　2025年度の採用選考においては、採用予定者を約10名――先生言われたとおりなんですけども――選考の結果８名を合格といたしました。採用予定数に達しなかったことにつきましては、当然ながら採用選考の試験でございますので、一定の選考基準を満たした者を合格という形にしているためでありまして、予定数と大きく乖離したものではないと考えておりま

す。

一方、合格者８名のうち３名が辞退したことにつきましては、ほかの進路の選択でありますとか、御本人様の事情でありますとか、様々な要因が考えられます。辞退は一定程度やむを得ないものではありますが、結果としては予定数を確保できなかったことは残念に思っております。

いずれにしましても、今後も引き続き優秀な人材確保できるよう、行財政局とも連携しながら取り組んでまいりたいと思います。

以上です。

○**分科員**（松本のり子）　今、30人の飼育員さんたちがいらっしゃる中、本来だったら33人になってたかと思うんですね。そういう意味ではやっぱり１人当たりの過剰な負担が起こるだろうと思いますので、ぜひ今度からちょっと余分に取っていただくとか、そういうことを検討してほしいなと。

そして、動物飼育に携わっている非正規の会計年度任用職員さん、あるいは任期付職員さんも数名いらっしゃいますが、こういった方たちは本当に豊かな知見も有している、職務経験も豊かな人たちばかりだと私は思います。非正規職員という不安定な立場を余儀なくされて、本当に動物の命を預かってるということはやはり心身ともに大変だと思います。正規職員化を、やっぱりこういった会計年度をやめて全部正規職員化を目指すべきと思いますが、いかがでしょうか。

○**山田建設局副局長**　ちょっと先ほどと重複するんですけども、動物専門職の採用選考につきましては、受験資格を満たす方につきましては、採用選考の受験のほうが可能となっております。選考に合格すれば動物専門職として勤務することができる仕組みとなっております。

実際に昨年度の採用選考におきましては、王子動物園で会計年度任用職員として勤務していただいておりました２名が合格をしておりまして、今年度から動物専門職として勤務していただいております。

一方、動物専門職の採用に当たりましては、地方公務員法における平等取扱いの原則や成績主義を踏まえ、客観的な能力の実証に基づく選考を行う必要があります。このため、現在、王子動物園で動物飼育に携わっている任期付職員や会計年度任用職員につきましても、これまでの経験や知識を尊重しつつ、選考を経ることなく優先的に正規職員として採用することはできないものと認識しております。今後も必要な動物飼育体制の確保に努めてまいりたいと思います。

以上です。

○**分科員**（松本のり子）　今からリニューアルがもう既に始まってきてるんですけれども、本当に今パンダもいませんので、地道なコレクションに焦点を絞って、王子動物園は、この動物に関しては何をみんなに訴えたいんだと。皆さんからこういったことをこの動物から学んでほしい。そういったものがね――やっぱりこれは飼育員さんたちがそれぞれの動物をよく知っているので、そういったことをこれからリニューアルに関しては、私は進めていただきたいと思うんですね。ただ単に変わった展示の仕方をするとか、そういったものではなくて。そういったことができるのは、やはり毎日の飼育をしている飼育員さんたちの経験があってこそで、それが会計年度さんだと１年で終わりですよね。そういう意味では本当に動物にとっても損失が大きいと思うので、これは何とか何か考えるべきじゃないかなと思うんですが、考えられないんですかね、やっぱり。

○**山田建設局副局長**　先ほどの、すみません、説明にまた戻るんですけども、実際会計年度任用職員の方も選考で２名通ったということで、そういったノウハウ等は引き継がれていくと思いますので、そこは皆さんの意見を十分に聞きながら今後の動物園に携わっていければなと思っており

ます。

以上です。

○**分科員**（松本のり子）　今30人の方いらっしゃるんですけども、本当多種多様な約110種、約600点、動物がいるいうことで、野生動物の飼育っていうのは、やはり生物学的な基礎データがなかなかないっていうふうに聞いてます。家畜動物は基礎データいうのがほぼあるらしいんですけれども、そういう意味では野生動物の基礎データがない中、毎日の餌やりとかお掃除のルーチンワークをこなしていき、そして、何かちょっと病的だったら栄養学的な知見も自分で勉強し、飼育に取り入れたりもされてますし、またハズバンダリートレーニング、私もよく見るのが、アシカに餌やりながらいろんなとこ触って大丈夫かないうことをね、そういう病気のチェックなんかをしたり、そういったことを全部１対１で向き合ってしてるというのは、もう本当この動物がいつ襲いかかってくるかも分からないという、ひょっとして、恐怖があるのかないのか分かりませんけれども、大変な仕事だと思うんですね。おりの中で単調に暮らしてる鳥なんかにしても、やはり環境エンリッチメントのためにいろんなチップを入れてみたりとかいろんな工夫をされてる。よく行くんですけども、猿のところがちょっと変わってるないうのも私も見てて感じるんですね。そういう意味では、本当に今の30名の飼育員さんたちが日々努力をされてると。そこでもっと自分たちがもっと誇りが持てるように、このリニューアルは自分たちがするんだというぐらいにね。業者が勝手にするんだじゃなくて自分たちがするんだと。自分たちの知ってるものを聞いてほしいということも私は思いますので、皆さんの中で研修というのか話合いというのか、そういう場をきっちりと度々これから持っていただくことがリニューアルでとっても大きないいことにつながっていくと思うんですが、そういったことは。研修はどうしてるのかってお聞きしたらね、よそに行って勉強しに行ったりはしてるけど、中の人たち同士での会議というのか、そういったものはなかなかまだできてないっておっしゃってたので、これは今後やっていただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○**竹本建設局王子動物園長**　飼育担当の仕事をそうやって見ていただいてありがとうございます。

先ほどありましたように、飼育技術の向上というのは各種の研修会などに参加して研さんしていただいております。例えばですけれども、日本動物園水族館協会ですね、こちらがやっております、そこの加盟園館がやっております動物種ごとに専門部会というのがありまして、本当に動物の種類ごとに飼育をしている人たちが集まって、意見交換をしたり、発表したりというような場、こういったところに参加していただいたりですね。それから全国単位、それから近畿ブロック単位というようなことで研究発表会といったもの。そういったものにも積極的に参加いただいているというところでございます。そういったところで情報交換、それから最新の情報を得てきて、帰ってきた後で全体会いうことで、飼育担当が全員集まっている場でその内容を情報共有、意見交換というようなことも中ではやっているという状況でございます。

○**分科員**（松本のり子）　じゃあ会計年度さんもそういうところで全国にあちこちある研修に行かせてもらえるんですか。

○**竹本建設局王子動物園長**　飼育員と、それから会計年度、それから任期付の職員も参加していただいております。

○**分科員**（松本のり子）　そうしましたらね、やはり今お話聞いてたら、王子動物園の約110種、約600点の動物たちを一番知ってるのは飼育員さんだと思うんですね。日々そういうふうな研修もしてるということだったら今度から動物園のリニューアルのメンバーに絶対に何人か入れるべ

きだと思いますが、いかがでしょうか。

○**竹本建設局王子動物園長**　リニューアルの計画とか、それから施設の整備の内容につきましては、まさに現場で今飼育をやっている、そういったメンバーの意見をしっかりと聞きながら、意見を出していただきながら計画を立てておるというところでございます。だから、今までもこれからもそんな感じで行きたいと思います。

○**分科員**（松本のり子）　意見を聞いてそれを、その場所に、メンバーに一緒に入れていただきたい。そのことが絶対によくなる方向につながっていくと思いますので、これはじゃあ要望して終わります。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

この際、約20分間休憩いたします。

午後２時50分より再開いたします。

（午後２時30分休憩）

（午後２時50分再開）

○**主査**（前田あきら）　ただいまから、決算特別委員会第２分科会を再開いたします。

休憩前に引き続き、建設局に対する質疑を続行いたします。

それでは、やの委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（やのこうじ）　こうべ未来のやのこうじです。どうぞよろしくお願いいたします。

まず最初に、先日の事故で神戸新聞の記事をちょっとコピーしてきたんですけども、市長も触れられておりました件で、会派から要望させていただきたいと思います。

多重事故が多発する県道三田線及び高羽交差点の安全対策において、歩行者の安全対策のために高い強度のガードレールを増やす対応など高く評価しております。あわせて会派から以下２点、要望させていただきます。

まず、高い強度のガードレールの場所をより南側の鷹匠中学校付近、弓ノ木交差点まで考慮いただけたらと。２つ目は高羽交差点における歩行者の安全対策を継続しながらスムーズな動線の確保に向けて抜本的な対策をお願いしたい。この２点をちょっと冒頭に要望させていただきます。

それではまず１点目、拠点公園の整備についてでございます。

拠点公園には、子供からお年寄り、障害のある方、市外からの観光客など多様な人が訪れます。そのため、単に遊具やベンチを新しくするだけでなく、バリアフリー化や、誰もが一緒に遊べるインクルーシブ遊具、健康づくりのための運動施設など、安心して楽しめる工夫が大切だと考えております。

一方で、限られた予算や公園ごとの広さ、立地の違いもあるため、全ての公園で同じように整備を進めることは難しい課題であります。

今後、整備を進めていくに当たり、市としてどのような課題があり、特にどんな視点を重視して進めていくのか見解をお伺いいたします。

○**奥野建設局公園部局長**　本市では神戸市みどりの基本計画2050におきまして、まちづくりの核となる公園を拠点公園と位置づけまして、多様な世代でにぎわう公園として再整備を進めております。各区において、まず２つの公園を選定し、計画的に整備を推進しており、これまで７つの公園で整備を完了しております。

拠点公園の整備に当たりましては、ワークショップ等により地域の意向や特性を把握し、子供

の遊び場、健康づくりサポート、地域の交流の場の視点を重視して整備内容を検討しております。

また、施設の更新にとどまらず、バリアフリー化やインクルーシブ遊具、それから健康増進に資する運動施設などの整備も併せて行ってきております。

御質問にあった課題でございますが、例えば利用者の年齢層や利用目的等によって求められる機能が異なるということがございます。多様なニーズを的確に把握し、調整しながら整備内容に反映していくという必要があるかと思います。

今後とも地域のニーズを把握しながら、多様な世代が利用しやすく、地域に愛される拠点公園の実現を目指していきたい、このように考えております。

○**分科員**（やのこうじ）　ありがとうございます。昨年度整備されました六甲アイランド公園、子供たちが放課後たくさん遊んでおりましてね。もうその姿を見たら自分が造ったんじゃないのにうれしいような感じで、大きなブランコでね、輪っか型のたくさん乗れる――たくさん乗るためじゃないんですけども――あと車椅子に乗ったまま砂を触れるような、そんなインクルーシブ遊具も設けてくださって本当にありがたく思っております。

あとシティヒルですね。東・西緑地は、地域の方々や利用者から大変喜ばれておりまして、地域のいこいの場として、まちの魅力を高めるすばらしい取組にもつながっております。

今後も利用者の皆様、ニーズをしっかりと受け止め、誰もが安全で安心して利用でき、地域のにぎわいにつながる魅力的な拠点公園づくりにぜひとも努めていただきたいなと思っております。

同じ向洋西・東の公園が六甲アイランドにもございまして、これは拠点公園じゃないんですけども、同時期につくられた施設設備でございますので、保護者から、地域の方からも声が届いている、特に多くは向洋東のほうなんですが、たくさん遊具があっても傷んでしまって、撤去して、その後補充がないので寂しいなと。あそこは御承知のとおりこども園も隣にございますし、結構中心的なところで、前にもスーパーさんとかあったりして、結構放課後子供たちが遊んでおりますので、拠点公園ではないんですが、市内の各地域にそういう地域があると思いますので、ニーズの高いところには子供の笑顔につながるような遊具の導入をまたお願いしたいなと思っております。

次に、公園トイレチェンジアクションについてでございます。

神戸市では公園トイレのマイナスイメージを清潔・便利・快適に変える公園トイレへチェンジアクションに取り組んでおられます。

そこでお尋ねしたいんですけれども、現在トイレの整備についてどのような目標を掲げられて、これまで達成をしてきたのか。

それから、老朽化の度合いや利用者のニーズ、予算の確保など事業を進める上での大きな課題について。

３点目に、建ててから築20年以上経つ大規模公園のトイレも増えておると思うんですけども、今後の計画的な改修や更新にどのように取り組んでいくのか、併せてお伺いしたいと思います。

○**山本建設局公園部部長**　トイレチェンジアクションについてですけども、本市では2018年度に公園トイレチェンジアクションプランというものを策定しまして、快適なトイレ環境の充実に取り組んでおるところでございます。

公園のトイレですけども、全部で155公園に326か所のトイレがございますが、築30年以上経過したものがこのうち193か所ということで、御指摘のように老朽化が課題となっておるところでございます。

また、トイレの洋式化ですとかバリアフリー化ということを進めていくことも求められている状況と認識しております。

これらを踏まえまして、バリアフリー化を含めた全体改築ですとか、また部分的にリニューアルするという美装化というものを計画的に進めているところでございます。全326か所中プランを策定しました2018年度以降、昨年度末までに全体改築のほうを27か所、それから美装化のほうを154か所実施しておるところでございまして、両者合わせますと、全トイレのうち約半数程度の改修を実施したという状況でございます。

また、2024年度には重点的に洋式化にも取り組んでおります。今後、今年度からまたさらに５か年で全体改築のほうを10か所、美装化のほうを30か所程度実施する予定としております。

また、御質問にございました大規模スポーツ施設のほうですけども、ノエビアスタジアム等になりますが、これらの中にもトイレございまして、こちらも建設後長期間経過しているということでございますが、これらの施設につきましては、トイレの数が非常に多いということですとか、あとトイレ１か所当たりの規模が大きいと、整備グレードも高いというような特徴がございます。そういったことから、一般的な公園のトイレと比べますと、なかなかそういった改修の進捗というのに時間を要する状況ではございますけども、こちらにつきましても2023年度から重点的に美装化を進めておりまして、かなりきれいで清潔なトイレというものが増えてきている状況でございます。多くの来場者の方にも快適に利用できるようになっておるというふうに思っております。

今後ですけども、こういった大規模なスポーツ施設もそうですし、一般的な公園のトイレも、いずれにつきましても全体改築と美装化組み合わせて、誰もが快適に利用できるトイレ環境の整備に取り組んでまいりたいと考えております。

○**分科員**（やのこうじ）　この質問するに当たって、役所広司さんの映画御存じでしょうかね。東京のトイレをきれいにする映画が世界的にも有名で大絶賛されましたけども、その映画もちょっと重なった上でなんですけども、清潔で使いやすい公園トイレは利用者の満足度だけではなくて、神戸のイメージアップやブランド力向上にも直結する非常に大切な要素だと思っております。午前中の委員会でもトイレの維持管理、民間提案、プロポーザルを導入して、サービスの質を高めていくという答弁もございましたけども、今後は、建物をきれいに直すハード面の整備はもちろんですけども、それだけではなくて、日々の小まめな清掃や維持管理といったソフト面も一体にして、誰もがいつでも気持ちよく使えるトイレ環境を続けていただくことをお願いしたいなと思っております。

次、バイオマスの受入れ事業についてでございます。

現在、建設局では下水処理場の過程で出る汚泥の有効活用や、処理のときに発生するガスのエネルギーの利用、省エネ化など、どのようなＳＤＧｓの取組を行っているのでしょうか。

また、それらによるCO_2削減効果や経済的な効果をどのように評価しておられるのか。下水処理場を資源やエネルギーを生み出す施設として活用していく見解と併せてお伺いしたいと思います。

○**坂部建設局下水道部部長**　お答え申し上げます。

下水処理場は、市民生活を支える重要なインフラであるとともに、水環境の保全や脱炭素化など、ＳＤＧｓの達成にも貢献ができる施設であるとを考えてございます。本市におきましては、処理水や汚泥などこれらを下水道資源と捉えまして積極的な活用に取り組んできたところでございます。あわせまして施設の省エネルギー化など、様々な取組を行ってきてございます。

処理水の有効利用といたしましては、六甲アイランド、それからポートアイランド、空港島等におきましてトイレの洗浄水、あるいは散水用水として供給いたしてございます。

下水汚泥から回収しました再生リンを肥料の原料として活用する「こうべ再生リン」プロジェクト。これはまさに近年特に注目を浴びているところでございます。

また、下水汚泥の焼却灰につきましては、アスファルトやセメントの材料として有効活用しているほか、下水汚泥の過程で発生するメタンを主成分とする消化ガス、これにつきましては天然ガス自動車、あるいは消化ガス発電の燃料などに活用しているところでございます。

また、処理施設等の上部空間を利用いたしました太陽光発電も複数実施しているところでございます。

一方で、下水処理には大変多くの電力を必要とすることから、高効率な機器の導入による省エネルギー化も進めてきたところでございます。

これら様々な取組によりまして、2025年度の電力使用量は、10年前の2015年度に比べまして約８％、量にいたしますと700万キロワットアワー、これらの量を削減することができてございます。

また、消化ガス発電、太陽光発電などによるCO_2の削減効果は、2025年度の実績で、年間約１万1,000トン、これは一般家庭の約4,500世帯分のCO_2排出量に相当いたします。

さらに、処理水や焼却灰、それから再生リンの活用、これらにつきましては、限りある天然資源に代わる下水道資源の活用として、持続可能な循環型社会及び脱炭素化社会の実現に貢献する取組であると認識をしてございます。

経済的な効果でございますが、これらの取組につきましては、事業全体として収益を確保しておりまして、下水道事業の経営に一定寄与しているというところでございます。さらなる取組といたしまして、2026年４月からは東灘処理場におきまして、バイオマス受入れ事業を新たに開始し、地域の資源を活用とする取組を始めたところでございます。これによりまして消化ガスの増量、発電電力量の増量、さらにCO_2削減量の増加を目指しているところでございます。

下水処理場は資源の宝庫でありまして、本市はこれまで様々な取組を進めてまいりました。今後も処理場を資源・エネルギーを生み出す循環型施設として、新技術も積極的に取り入れながらさらなる活用を図ってまいりたいと考えてございます。

以上です。

○**分科員**（やのこうじ）　詳細な説明ありがとうございます。資源を、まさしくエネルギーを生み出す施設になっていることがよく分かりました。

今答弁で出ました東灘区のバイオマスの件でちょっと再質問なんですけどね。今年の４月から東灘処理場で始まっております食品などのバイオマスを下水汚泥と一緒に処理して、ガスを増やしたり発電に生かしたりする事業は、資源循環と脱炭素を同時に進める計画的な取組として評価しております。

一方で、ちょっと不安なところなんですけども、バイオマスの受入れを増やし過ぎると本来の下水処理に影響が出るのではないかという心配がございます。事業を始めてからの状況や処理への影響、安定を続けるための課題をどう捉えているのか。また、今後ほかの処理場へ広げたり、受入れを増やしたりする可能性についても見解を伺いたいと思います。

○**坂部建設局下水道部部長**　ただいま御指摘いただきましたとおり、2026年４月より東灘処理場でバイオマス受入れ事業を開始したところでございます。４月から８月の実績といたしまして、受

入れ量は日平均で約7.3トン、これによる消化ガス発生量は、日平均で約１万2,000立方メートルで、昨年の同じ時期、バイオマスを受け入れる前と比べますと約10％増加しておりまして、これまでのところ順調に進んでいるところでございます。バイオマスの受入れに当たりましては、事前に成分分析を行いまして、下水処理に悪影響を及ぼさないことを確認してございます。

また、今、委員御指摘のありましたとおり、受入れ量を増やし過ぎますと処理に影響を及ぼす可能性があるということから、計画量を日平均で16.5トンと制限してございます。現時点におきましてはバイオマス受入れによる影響は見られませんで、安定した処理ができてございます。

本事業におきましては、開始してまだ４か月ですけれども、バイオマスの受入れ量、それからそれに伴う消化ガスの発生量は順調に増加しておりまして、安定した事業運営ができている状況でございます。

ほかの処理場への展開、あるいは受入れ量の拡大についてですが、本取組につきましてはまだ始まったばかりということで、まずは東灘処理場におきまして、下水処理への影響でありますとか採算性などの検証に努めまして、本事業を着実に進めてまいりたいというふうに考えてございます。

以上です。

○**分科員**（やのこうじ）　ありがとうございます。ちょっと先走ってしまいましたね。いい取組なので、また検証の上、広げていただけたらなと思います。

下水処理場は、単なるごみや汚水をきれいにする場所ではなくて、エネルギーを生み出す循環型の拠点にしていく取組は、これからの神戸にとって大変重要であると考えております。環境を守ることと安定した下水処理をしっかりと両立させながら、神戸らしい先進的な環境の取組をさらに進めていただくことを要望いたしたいと思います。

続きまして、神戸登山プロジェクトについてでございます。

豊かな自然に囲まれました六甲山系を持つ神戸では、多くの市民や観光客が登山やハイキングを楽しんでおりおられます。山の魅力をさらに高め、登山を通じたくさんの人に訪れてもらう神戸登山プロジェクトは、非常に意義のある取組でございます。

これまで登山道や案内板の整備、情報発信、イベントなどを通じてどのような成果があったのでしょうか。また、利用者からの意見や課題をどのように受け止め、今後はどんな施策に力を入れていかれるのか、見解を伺います。

○**原建設局長**　神戸の特徴であります六甲山系等の自然環境ですね。これを生かして登山を楽しんでいただける市民でありますとか来街者の増加を目指しまして、2023年度より神戸登山プロジェクトを立ち上げ、関係部局と連携しながら推進しているところでございます。

建設局では、主に登山道の維持・補修でありますとか案内板の整備を行っておりまして、登山者の利便性でありますとか安全性の向上に取り組んでいるところでございます。2025年度は、六甲山全山縦走路の整備でありますとか、太陽と緑の道の再整備を行ったほか、中央区の城山道で市民参加型の整備なんかも行ったところでございます。案内看板でありますとか道標の更新、それからトイレの改修、諏訪山公園内に民間事業者と連携をいたしまして新たな登山支援拠点の整備を行うなど、安全安心に登山を楽しんでいただける環境整備にも取り組んでいるところでございます。

また、ハイキングイベントを開催したりとか、経済観光局と連携をいたしまして、六甲山のポータルサイトにおける情報発信等、神戸の山の魅力発信にも努めているところでございます。

利用者の御意見でございますけども、ハイキングイベントでありますとかスタンプラリーのほうで参加者アンケートを行ってございます。神戸の登山を楽しめたといった御意見をいただいており、おおむね好評を得ているのかなというふうに認識をしております。

登山会でありますとか清掃活動を行っている協賛企業等からは、例えば道迷い箇所での案内板設置でありますとか、眺望確保のための樹木の伐採等の要望、それから倒木でありますとか、危険箇所の情報をいただいているところでございます。こういった、いただきました意見につきましては、課題の把握をいたしまして、登山道の管理でありますとか整備に生かしてまいっているところでございます。

今後も引き続き、より多くの方々に神戸の山の魅力を知っていただけるよう、市民、企業と協力しながら、登山環境の整備に取り組んでまいりたいと考えております。

○**分科員**（やのこうじ）　この間も管外視察で新神戸駅まいりましたら、改札口入ったところに登山プロジェクトの大きな宣伝がありましてね、これで神戸来た方が山登り、自然がある神戸やなっていう意味ではすごくよかったなと思いました。１階には好日山荘さんのステーションもございますし、そういう手ぶらでも歩けるっていうことも頑張ってくださってますし、先日は、六甲山渡って有馬温泉のほうまで歩いたよっていう方がおられまして、山道の看板とか案内どうでしたかって聞いたら、きれいで歩きやすかったですっていうことで、結構六甲山も遭難、昔あったんですよという話をしたりとかして、頑張っていることをアピールしておきましたので、お伝えさせていただきます。

再質問ですけれども、このプロジェクトの一環として2025年の５月に森林植物園の中にマウンテンバイクのコース、モビコ、これは先日、建設防災委員会の私たちも受け入れていただいて、本当に改めてありがとうございました。愛好家を初め市民の皆さんと共同で整備や維持管理を行っているとお聞きいたしました。これまでの利用状況や評価、また安全対策や自然環境への配慮、さらに利用者を広げていく上での課題をどう認識されておられるのか。この事業を通じて森林を守る大切さの理解や六甲山周辺の魅力アップにどうつなげていくのか。今後の展開を含めてお伺いいたします。

○**原建設局長**　マウンテンバイクフォレスト神戸は、昨年５月の供用開始以降、本年８月末までに約2,100名の方に御利用いただいているところでございます。本年３月に中級コースを、そして８月に一部の上級コースを供用開始しておりますけども、その後は市外からの利用者も増加をしているというような傾向にございます。利用者や協賛企業の方々からは、マウンテンバイクを楽しむことに加えて森を守る活動に携われると、初心者でも楽しめるといった好評をいただいているところでございます。

一方、現在の課題でございますけども、やはり未経験者の利用拡大が課題というふうに認識をしております。そのために、昨年12月に開始をいたしましたレンタルバイクサービスでありますとか、定期的に実施しております利用者・市民・企業が共同で維持管理作業を行うイベント――パブリックデーと申しておりますけども、そういったところを通じて利用者の裾野を広げる取組、これが重要なのかなというふうに考えております。

また、安全面や自然環境への配慮に関しましては、やはりハイカーが登山道からコースへ迷い込むこと。逆にマウンテンバイカーがコース外を走行すること。こういったことを防ぐために、柵の設置でありますとか案内看板による利用者マナーの啓発なんかも行っているところでございます。

本事業に期待する効果といたしましては、利用者の方々に森林の中で過ごしていただくことによって、森林の価値でありますとか効用を感じていただくことと考えております。また、市内外の多くの方に六甲山の魅力を知っていただき、訪れてもらうことも期待しているところでございます。今後も引き続きコース整備を進めるとともにＰＲ動画を制作するなど、モビコの魅力を幅広く発信をいたしまして、さらなる利用者の拡大に努めてまいりたいと考えております。

また、このような取組を通じまして、六甲山の新たな魅力創出や森林保全への理解がより深まることを期待したいと思っております。

○**分科員**（やのこうじ）　神戸登山プロジェクトやモビコの取組というのは、神戸の山の新しい魅力を発信し、自然を守る大切さを深めるすばらしいチャンスだと捉えております。私も先日行きましたけども、やっぱり実際に乗ってみる、百聞は一見にしかずですよね。今デジタル社会ですから、映像とか聞いたりとかするんじゃなくて本当に体験したことって残りますよね。僕、山のことでちょっと考えてみたら、小学生のときに、金剛山というのが大阪にあるんですけど、そこにアイゼンつけてガシャガシャ上っていって、山頂で父親と食べたおにぎりがおいしかったなっていう、今でもやっぱり残ってるんですよね。だから、やっぱりそういう体験ができる場所というのは神戸の六甲山の魅力だと思いますので、そこのところは伸ばしていただきたいなと。先日のモビコさんでは電動自転車でしたから、僕らでもやっぱりびゅーっと登れたりとか、こんな小っちゃい子供さんもチャレンジできるような車体があったりとか。中級が完成したところで、上級もっていう話もありまして、本当に盛り上げていただきたいなと思いますので、応援しておりますので、よろしくお願いいたします。

最後に、神出山田自転車道についてでございます。

北区の山田町から西区神出町へ続く神出山田自動車道は、豊かな自然や里山の風景、地域の文化を楽しめるすばらしいサイクリングコースでございます。これまでルートのリニューアルやＢＥ　ＫＯＢＥモニュメントの設置、自転車を持っていない方でも楽しめるシェアサイクルの試行、さらに神戸電鉄沿線での貸出し、返却拠点の設置などに取り組んでこられました。これまでの利用状況やシェアサイクル導入による観光・地域活性化への効果をどう評価しておられるのでしょうか。

また、さらに利用者を増やしていくためのアクセスの改善や沿線との連携、安全対策などの課題をどう感じておられるのか伺います。

○**原建設局長**　御指摘いただきましたとおり神出山田自転車道でサイクリングを楽しんで、そして地域資源を楽しんでいただく取組といたしまして、2020年９月からシェアサイクルの試行実施を開始しております。2022年からは、神戸市と神戸電鉄と共同で実施をしてきたところでございます。

さらなる魅力の創出でありますとか利用拡大、そして、安定的かつ持続的な事業展開を目指すということで、このたび経済観光局と連携をいたしまして、シェアサイクルとつくはら湖の湖面利用ですね――これカヌーでございますけども、これを利用したアクティビティを展開する事業者を公募して、2025年秋より民間事業として再スタートをしたところでございます。今年の春の自転車の利用者数というのは、昨年の春、事業者が入る前ですけども、そこより７％増加をしたところでございます。

また、新たに始めましたカヌー事業におきましては、昨年の秋、今年の春ともに100名以上の利用があって、また、子供の利用も多くということで、家族で楽しむ機会が増えたのかなという

ふうに感じております。

これらの取組に対する利用者アンケートでは、事業者による丁寧な接客、それから思い出に残るインスタグラムでの発信。それから分かりやすいウェブでの予約サイトでありますとか、おおむね評価する声をいただいているところでございます。これは、子供の体験教育を専門とする事業者でございますので、ならではのサービスなのかなというふうに感じているところでございます。

また、新たに夏休み期間の営業日を増やしたほか、短時間利用でありますとか紹介キャンペーンを試行するといったところで、柔軟な料金設定も民営化の１つの効果なのかなというふうに評価をしているところでございます。

一方で、沿道には魅力的な歴史資源でありますとか里山など、自然が多く存在しておりまして、それらの魅力発信でありますとか、楽しんでいただける仕かけづくりっていうのは、まだまだ可能性があるのかなというふうに考えております。

また、施設の老朽化もございまして、サイクリングターミナルの改修でありますとか案内看板の更新なども並行して進めているところでございます。

今後とも民間ノウハウを活用して利用拡大を図るとともに、施設改修でありますとか関連事業との連携を図るなど、官民連携して取り組んでまいりたいと考えております。

○**分科員**（やのこうじ）　可能性に満ちあふれた体験教育の場ということで、さらなる質問をしていきたいと思うんですけども、この自転車道をさらに多くの方に利用してもらい、地域の活気につなげるためには、神出山田自転車道の魅力だけではなくて、周辺の地域資源、お店や観光地などとのつながりを強めることが大切だと考えております。

また、沿線を走っております神戸電鉄さんと自転車を組み合わせた利用、サイクルツーリズムを進めることで沿線への誘客も大いに期待できます。こうした課題を解決し、地域全体を盛り上げるために、今後どのような具体的な取組を進めていくのか、併せて見解を伺います。

○**武田建設局副局長**　今御指摘いただきましたけれども、神出山田自転車道と周辺の地域資源とのつながりを強化していくということは、これは不可欠であるというふうに考えてございます。例えば、今年度は歴史スポットやグルメを巡るデジタルスタンプラリーを９月から11月まで開催いたしまして、国宝に指定答申された箱木家住宅ですとか、重要文化財の仏像を有する無動寺、それから雄岡山、雌岡山さんなどを訪ねてクイズに回答し、スタンプを集めると協力店でのクーポンや抽せんで賞品が当たるといったようなイベントを実施してございます。イベント自体の参加料金は無料でございまして、誰でも気軽に参加していただけますので、家族で地域資源を楽しんでいただくよい機会になることを期待しているところでございます。

それから、神戸電鉄との連携でございますが、粟生線でサイクルトレインの実証実験が実施されておりまして、無料でスポーツバイク等を持ち込むことができるサービスが展開されてございます。今年度より長田駅からも乗車が可能となってまして、サイクルトレインと連動した利用者の裾野拡大を期待しているところでございます。

それから、広報に当たりましても広報紙ＫＯＢＥやウェブ、ＳＮＳ、それから神戸電鉄の主要駅にチラシを置くなどＰＲに努めておりまして、これまでにもテレビですとかラジオにも取り上げていただいております。さらなる情報発信の強化に取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

今後も引き続き経済観光局、それから民間事業者とともに、地域団体や自転車関連団体、それ

から神戸電鉄とのさらなる連携を検討いたしまして、交流人口の拡大、それから地域活性化の一助となるよう取組を発展させていただきたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（やのこうじ）　ございましたけれども、ちょうどつくはらのサイクルターミナルの近くにちょうど箱木家住宅主屋が、国宝ができましたのでね、それもアピールポイントだと思いますし、私も先日、国宝の映画が大ヒットして、出石までちょっと行ってきました、お忍びで。それぐらいやっぱり魅力ですよね、国宝っていうのは人を引っ張る力があって、神戸にそれがちょうどできたので、ぜひ連携しながら神戸電鉄さんとより取組を進めていただきたいなと思います。

ちょうど神戸電鉄が、今11月29日まで土曜日と休日中心に10日間の実証実験をされております。ちょっとホームページ覗いてみましたらこういうのがあって、神戸電鉄に自転車乗せておりますよということがありますので、これも神戸電鉄さんだけよりも神戸市と一緒にすることでもっと周知が広がっていって、１車両に４台やったかな、台数は少ないんですけども本数は結構走ってるわけです。１時間に１本とかじゃないので。それでたくさん周知して、自転車道にたくさん来ていただけるように頑張っていただきたいと思います。ＢＥ　ＫＯＢＥの木製のモニュメントもありますし、それから湖面利用のお話もございましたね。カヌーで、もうまさしく可能性のある体験の教育だと思いますので、引き続き取組を頑張っていただきたいなと思います。少し早いですけども終わらせていただきます。ありがとうございます。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

次に、あわはら委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（あわはら富夫）　それでは15分ですので、２点だけ質問させていただきたいと思います。

１つは王子公園再整備における住民説明会です。

資料を頂いて、個別の工事ごとに住民説明会が実施されていると。どれぐらいの方が来ておられるのかなというふうに見たんですけれども、最高で11人で、ほとんどが１桁台だと。その説明会でも説明会の周知範囲を広げるべきとの声が複数回の説明会で出ています。

基本設計の策定が進んでおって、今後、立体駐車場やスタジアムの建設という大きな事業が進められると思いますが、できるだけ幅広い住民を対象とした説明会を実施すべきではないかなというふうに思うんですが、どうでしょうか。

○**原建設局長**　王子公園再整備におけます工事説明会につきましては、工事内容でありますとかスケジュール、それから騒音・振動などの環境対策、工事関係車両の通行などの安全対策、そういった工事の実施に伴い生じます具体的な影響につきまして、周辺の住民の方々に説明することを目的として実施をしているものでございます。

そのために、説明会の開催に当たりましては、工事の内容でありますとか影響範囲、そういったことを踏まえまして、周辺の自治会や商店街の方々に直接説明を行うとともに、それぞれの団体等の要望に応じて説明資料の配布、掲示板への開示、回覧など、様々な方法により周知に努めているところでございます。これまでサバンナゾーンでありますとか弓道場整備工事など、それぞれの工事による影響範囲を踏まえまして、対象となる地域の方々に対して説明会を開催してきたものでございます。

今回の東エリアにつきましても、立体駐車場等の工事に本格的に工事着手することから、公園に隣接いたします地域の方々を対象として開催を案内しているところでございます。10月２日・３日に兵庫県福祉センターにおいて工事説明会を開催する予定でございます。

本市といたしましては、工事の内容や影響に応じまして説明会を開催するとともに、事前には

対象となる地域団体への直接の説明、資料の配布などのほか、学校を通じた周知を行うなど、様々な方法を組み合わせて情報提供に努めているところでございます。

今後も工事の進捗等に応じて必要な情報を適切にお伝えして、丁寧な説明に努めてまいりたいと考えております。

○**分科員**（あわはら富夫）　例えば住宅建設でマンション造ると、そのマンションに影響のある地域は範囲として説明をすると、これは普通だと思うんですね。ところが今回は、王子公園再整備と、いろんな市民の議論もありましたし、例えば王子プールの解体工事等、アスベスト問題もちらっと出たりですね、いろいろと市民的な関心がやっぱ高いという部分があると思うんですね。一般の住宅なんかのマンション建設紛争だったらその周辺だけだとか、例えば工事説明だったら車どこから入れるんやとか、ガードマンをちゃんと配置してくれよとか、我々もよく相談に乗って、その範囲で説明するっていうんだったらそれはそうなんですよ。

だけど、王子公園再整備というのは、いろんな市民がいろんな意見を述べておられて、しかもプール自体に対してもいろんな意見もあったと。その説明もされてきたのはよく知ってはいるんですけれども、例えばこういうところでも、こういう工事の説明会もやってるんですよっていうことをね、例えば、広く告知をしていろんな人が聞きに来ても、もう皆さん大体説得力あるような人たちばっかりなのに、そんなもんどんどん呼んで説明したらいいんじゃないかなと。確かに周辺の人にはきっちり説明しないといけないけれども、それ以外の人たちでも、やっぱりプールの問題でいろいろ聞きたいとかいう意見もあったと思うんですね。そういうのはやっぱり受けるだけのこちらの度量が私は要るんじゃないかなと思いますが、その辺、局長どうですか。

○**原田建設局王子公園再整備本部長**　これまでも王子公園再整備につきましては、基本方針の素案以来、市民意見の募集であるとか市民との意見交換会、それから市民ヒアリング、子育て世代のアンケート等、様々な機会、媒体を通じまして、幅広く意見を聴取いたしまして、その結果基本方針であるとか基本計画を策定させていただいたものでございます。

それを踏まえまして、いよいよ計画を具体化する実施段階ということで、その設計段階において、基本設計の東エリア案というものを６月に公表させていただき、その際には広く広報紙ＫＯＢＥでの告知、それから市ホームページの資料公開、それから市民アンケートを通じまして、幅広く情報提供を行うとともに、それにまつわる御意見もきちっと聴取をさせていただきました。それを踏まえて、このたび今月９月に意見を一定反映させていただいた上で案を公表させていただいたという手順を踏ませていただいております。

このたびいよいよ10月から工事着手に入ってまいるわけでございますけれども、きちんと、今回東エリアというのは非常に影響範囲が広うございますので、これまでのプールとか弓道場とかというエリアとは異なり、面的にそれぞれ境界に接する範囲の自治会さんとか地域団体等にお声かけさせていただきまして、周知をした上で開催するという考えでおります。

以上です。

○**分科員**（あわはら富夫）　もう過去のことは言ってもしようがないので、これからの話になりますけれども、これからいわゆるスタジアムの建設だとか大きな――東部に影響があると。住宅部に近いところでの計画がどんどん具体化をしていくということになると思うんですね。それは例えば工事だけではなくて、騒音の問題であったり、スタジアムだったら光の害の問題も出てくると。そうなるとちょっと範囲がやっぱり広がってくると思うんですよ。それに対していろんな見解も多分あると思うので。今度裁判にもなってて。これはあんまり今日は言うつもりないんです

けども、防災拠点がどうかとかいうようなことに思いを持っておられる方もいらっしゃると。そういう部分が東部の部分全体に関わってくるところでもあると思うんですね。だからそういうところではもう少しやっぱり幅広くですね――これ資料頂いたんですけれども、対象範囲をずっと見ると、やっぱり今までとは、面積広いから関係する住宅部分が増えるだけで考え方は一緒だと思うんですよ。ただここで見ると、案内方法はチラシだけではなくて、自治会掲示板なども使うというようなことがなされてますけれども、もう少しやっぱり全体の広報に例えば載せてみるとか、そういうことも必要なのではないかなと思いますが、その辺どうでしょうか。

○**原田建設局王子公園再整備本部長**　工事段階におきましては、やはり工事車両の通行であるとか騒音、それから現場作業に伴って直接の影響が想定される近隣の住民の方々に必要な情報を確実にお届けするといったことが重要であると考えておりますので、そういった告知であるとか周知、そういったやり方でさせていただいているといったとこでございます。

以上です。

○**分科員**（あわはら富夫）　なかなかこれ以上言っても話は進まないのかなと思います。

もう１つ、王子公園内の再整備だけではなくて阪急王子公園駅周辺の歩行者デッキ、それから駐輪場といった都市交通施設に関する整備計画も今回予算で出されてますが、これについては住民への影響がかなり広範囲で大きいというふうに思うんですが、この辺に対しては計画段階からやっぱり住民説明等、いろんな意見を盛り込む必要があるんじゃないかなというふうに思うんですが、その辺はどうでしょう。

○**原田建設局王子公園再整備本部長**　駅周辺の整備につきましては、地域の方々であるとか利用者の方々に事業の目的であるとか内容を分かりやすくお伝えすることが重要であるという認識ではおります。

これまでも市ホームページでの事業の概要を情報発信するとともに、近隣の自治会や商店街、学校など、関係する方々に直接出向いて、かなりきめ細かく説明に回っております。その中で様々な意見を伺っておるところでございます。

一方、駅の利用者の方は非常に広範囲にわたるわけでございますけれども、特に今後、工事段階等に入ってまいりますと具体的な動線であるとかその辺りが大きく変わる、通行規制であるとか利用の制限など、様々な御協力をいただくとともに御迷惑をおかけすることにならざるを得ない。そういった状況に際しましては、その内容や進捗に応じまして、現地の掲示であるとか、当然ホームページへの掲載など、適切な方法で必要な情報をお伝えしていきたいというふうに考えております。

以上です。

○**分科員**（あわはら富夫）　もうちょっといろいろ聞きたいところあるんですが、次の問題がありますので、次のほうに移らせていただきたいと思います。

税関前歩道橋のリニューアルについてです。

税関前歩道橋のリニューアルについては、当初契約が終了した上で再発注、いまだ着工に至ってないと。しかも今回の決算の説明書を見たら、いつしか税関前歩道橋リニューアル消えてしまってるというふうな状況なんですが、なぜなかなか進まないのか。どういう今現状になっているのか。ちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○**武田建設局副局長**　税関前歩道橋のリニューアル事業といいますのは、当初の工事契約におきまして、当初契約した施工業者におきまして、現地調査の上で設計当初の調査というのを行ってい

ただいたとしたところ、想定していた以上に施工計画が複雑になりまして、施工に当たっての技術的課題をクリアする必要が判明したと。早速この課題解決に向けて設計・施工の両面からの協議を重ねたんですけれども、結果、施工実施には至らなかったという経緯がございます。でございますので、施工業者が有する高度で専門的な技術やノウハウといいますのを設計段階において活用して、必要な補足設計と施工計画の検討を一体的に行おうということで、契約書を見直して再発注をしたというとこでございます。現在、再発注した結果、契約している業者のほうで補足設計というのを進めてございまして、こちらのほうでは施工ステップごとに出来形や品質を確実に管理できる構造上の工夫ですとか、現地状況を踏まえた施工ステップごとの設計計算を実施するなど、事細かに本事業が確実に進められるような詳細な検討を進めているというところでございます。この詳細の設計計算や設計・施工に係る関係機関との協議に時間を要してございまして、2027年３月末まで、おおむね１年間程度業務期間を延期したという状況に現在ございます。速やかなる工事着手を目指していきたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（あわはら富夫）　一旦発注まで行って、結局なかなか、今言うたような課題が出てきて進んでいないと。

実は、最近というか、私もこの市会に来るときに陸橋必ず渡ってくるんですよ。歩道橋を利用している人たちが最近非常に増えてきて、特にジーライオンでいろんなイベントがあったり、バスケットの試合があったりするとかなりの人たちが橋を渡ってくると。今皆さんが渡ってくる部分のところはそれほど心配がないのかなと思うんですけど、私がいつも通るフラワーロードを渡る、あれ距離非常に長いんですよ。私がちょっと歩いただけでバウンドするんですよ、こうやって。あれたくさんの人が乗るとかなりバウンドすると。歩いていて分かるんですから、ふらふらして。ああいう状況を見てるとね――あれは安全だということは確かめられてるんだとは思いますけれども、実際上、これからもっとウォーターフロント再開発が進んでくるとどんどんあれを利用する人が増えてくる。逆に神戸市のほうもあれを利用させたいわけでしょ、言ったら。その流れがずっとこの市役所の前も流れてくるようにしたいのに、あれをそのまま放置するって非常に問題があるんじゃないかな。もう少し早めて工事をする必要があるんじゃないかなと。そうしないと、長引けば長引くほど今度単価も高くなってくるというふうなことがあるので、その辺どうなのか、ちょっとお聞かせいただきたいと。

○**武田建設局副局長**　計画している橋梁が特殊な橋梁でございますので、その最終形の設計計算だけじゃなくて、施工上の安全性といいますか構造上の問題というのをしっかりクリアしなきゃいけないということで、ちょっと時間をかけて検討しておるところ、もう少し検討時間が必要だという状況になってございますので、１年延ばしたということです。

いずれにしてもしっかりとそこだけは押さえさせていただいて、速やかに施工できますように、周辺の都心の再開発とか、そういうスケジュール感もにらみながら、速やかに着手できるように検討していきたいと思ってございます。

○**分科員**（あわはら富夫）　金額もね、この前の計画だって結構金額って上がったですからね。これもっと金額的にも上がってくるような可能性もあるし、工事が複雑だというのは非常によく分かります。フラワーロードの部分は、やっぱりかなり距離感あるし、国道の部分も距離感あるし、上が高速道路で抑えられてるとなると、その下ろし方どうするのかとか、私が考えてもこれは相当複雑だなっていうのはよく分かるので、ただやっぱり早くしてもらわないと、これメインの道の１つですので、その辺はよろしくお願いしたいと思います。

以上です。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

次に、川口委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（川口まさる）　六甲道駅のリノベーションの進捗についてお伺いいたします。

建設局の令和７年度決算説明書の７ページ「駅周辺のリノベーション」およそ22億円に関連してお伺いします。

神戸市内の各駅周辺においてリノベーションが進められており、とりわけ六甲道駅前については、2024年度に六甲道駅前広場リニューアルプランが公表され、駅前広場の再整備方針が示されております。神戸市の公式サイトでも「六甲道駅前広場リニューアルプラン～「やま・ひと・まち」がつながる東の玄関口へ～」と題したＰＤＦが閲覧できます。リニューアルプランにおいては、「今後、このリニューアルプランをもとに市民の皆様や事業者とともに、社会実験等で試しながら、広場の具体的な設計や整備後の活用の仕組み・体制づくりを検討し、事業化に向けて進めていきます」と記載されています。これについて、決算説明書では、「市民参加型ワークショップ等を実施」と記載されており、サイトには「2026年３月14日土曜日、六甲道駅前広場ミニ社会実験を開催」とあります。具体的にどのような検討を行ったのか御説明をお願いいたします。

○**原建設局長**　駅前広場の再整備に当たりましては、新たな駐輪場を整備するとともに、居心地がよく、高質なにぎわいを育む空間の創出、緑の充実などに取り組んでいくこととしてございます。広場のしつらえでありますとかデザイン、整備後の活用の仕組みでありますとか管理運営体制については、ワークショップや社会実験の検討を踏まえて具体化していくこととしてございます。

御指摘の2025年度には、自転車動線と歩行者動線のふくそうの解消、２つ目として、限られた空間で滞留機能とにぎわい機能の両立が可能なのかどうなのか。３つ目といたしまして、管理運営体制構築の可能性の検証という、この３つを目的に社会実験を行ったところでございます。

具体的には、駅の南側におきまして、駐輪場の出入口を想定して自転車の走行するゾーンと人々が滞留するゾーン、これを意図した空間を明確化するとともに、滞留空間におきましては、大学生でありますとか地域の皆さんに参画をいただきまして、青空図書館でありますとかアート展示、飲食ブースの出展などの地域イベントを開催したところでございます。結果なんですけども、やはり自転車と歩行者の通行帯が使い分けられて、それぞれの安全性は担保できるという確認が取れてございます。また、滞留を意図した空間では、にぎわいの創出でありますとか待合せでの利用、そういったものが確認できたところでございます。

さらに、運営面でございますけども、社会実験の企画運営に携わっていただいた複数の団体が将来の広場運営に向けた担い手となる、そういった可能性も見いだすことができたと考えております。

今後ですけども、今回の結果を基に詳細設計に反映をさせまして、整備後の活用の仕組み、体制づくり、そういったことについても引き続き地域の皆様と連携をして検討を進めてまいりたいと考えております。

○**分科員**（川口まさる）　ありがとうございます。整備後の活用の仕組み及び管理運営体制構築の可能性の検証ということですね。ありがとうございます。

確かに駅前広場を再整備した結果、仮に魅力のある駅前広場ができたとしても、その後の管理運営の仕組みによってはその機能を十分発揮できなくなるおそれもあると思います。

昨年度のワークショップや社会実験の結果を踏まえ、現時点ではどのような管理運営の在り方

を目指すべきと考えていますでしょうか。

○**畑中建設局駅前魅力創造課部長**　整備後の管理運営についてでございますけれども、委員御指摘のとおり、再整備に当たりましては、空間整備だけでなく、その整備効果を持続的に発揮するための仕組みづくりが不可欠でございます。具体的には、地域が主体となって持続的に管理運営できるような仕組みを目指すべきと考えてございます。

そのため、計画段階から維持管理や利活用の在り方を想定しておくことが重要であると考えておりまして、昨年の社会実験では、地域団体や事業者などで構成されるワーキンググループを構築いたしまして企画運営を担っていただきました。このように、地域団体や事業者の参画意欲の把握や将来的な運営の担い手となり得る主体の発掘につながるなど一定の成果が得られました。

引き続き、地元団体や事業者などと話合いを継続しながら、地域が主体となって継続的に管理運営できるような仕組みづくりを検討してまいりたいと考えてございます。

○**分科員**（川口まさる）　今後、具体的な設計、工事へと進んでいくことになりますが、社会実験等で得られたデータをうまく活用してほしいと思います。よろしくお願いいたします。広場にどのような機能が必要なのか、また、管理運営の在り方も含めて検討した上で事業化することが重要だと思います。よろしくお願いいたします。

ちょっと話が飛躍しますけどね、最近では一旦契約した工事について、物価高騰の影響などといって工事費が変更される事例が見られます。行政としては当初の契約から大きく金額が変わった場合でも、適切に積算した結果だと説明すると思います。しかし、市民の側からすれば、「話が違う」ということになりかねません。神戸市がこれまでも野放図に契約変更をしてきたわけではないことは承知しておりますが、今後の特に大型事業については、事業化や工事に入る前の段階で、必要な機能や規模、事業費などについて十分に検討し、できる限り精度の高い見積りを行っていただきたいと思います。

六甲道駅前についても具体的な設計に入る前に、今回のワークショップや社会実験の結果を十分踏まえ、入念に準備した上で事業を進めていただくようにお願いいたします。

続いて、王子動物園についてお伺いいたします。決算説明書６ページですね、「動物園の魅力向上」およそ６億6,800万円に関連してお伺いいたします。

まず、王子動物園の具体的な入園者数や、有料・無料の内訳、及び入園料収入について、どのような状況か、一旦御説明いただけますでしょうか。

○**山田建設局王子動物園副園長**　まず、王子動物園の入園者数につきましては、コロナ禍以前は例年100万人を超えておったんですけれども、2022年度は約83万人、直近の2025年度は約70万人となっております。なお、2025年度の内訳につきましては、有料入園者数が約32万人、無料入園者数が約37万人となっておりまして、無料の方がやや上回る状況になっております。

また、入園料収入につきましては、2022年度は約２億3,500万円だったものが、2025年度は約１億9,400万円となっております。

以上でございます。

○**分科員**（川口まさる）　ありがとうございます。2022年度83万人が2025年度70万人と。入園料収入のほうも２億3,500万から１億9,400万円ということですね。

現在、王子動物園はリニューアルを進めているところですが、その間も営業を続けています。現在の営業環境における入園者減少の要因を分析し、リニューアル完了を待つことなく実施できる対策を講じる必要があると考えますが、いかがでしょうか。

○**竹本建設局王子動物園長**　委員御指摘いただいたとおり、2022年度以降、入園者数は減少傾向が続いておりまして、その要因分析を行いながら対策を講じていくということは非常に重要というふうに認識しておりまして、入園者の分析なども適宜行っているところでございます。

どのような分析かといいますと、券種別で見ますと、個人の大人、それから個人の小学生以下といった子供が全体の入園者の７割を占めてございます。この層の利用が近年大きく減少しているという状況になっておりまして、ファミリー層の来園減少が大きく影響しているというふうに考えております。その背景としましては少子化ということ。それに伴って子育て世代の人口減少ですね、来る層が減っているということ。また、ほかの動物園・水族館といった多様なレジャー施設が周辺でも増えてきているということ。また、夏の厳しい暑さ、こういったことも影響などがあるというふうに考えております。

こういった状況を踏まえまして、ファミリー層を主なターゲットに土・日・休日のイベントの充実といったものに取り組んでおります。特に今年度は開園75周年ということもありまして、イベントの強化をしておりまして、各イベントこれまでやってきた内容を充実させたり、それから開催日数を増やしたりですね。それから今年初めての取組といったものも、最近やったんですけどモーニングＺＯＯといったような新しいイベントも入れながら、来園者の増に努めているところでございます。

また、こういった取組につきましては、広報紙、それからエックスといったＳＮＳを通じた発信、それから市の公式イベントサイトであるおでかけＫＯＢＥ、それから子育て支援サイトということでこどもっとＫＯＢＥ、こういったものも活用しながらターゲット層に合わせた情報発信を行っているところでございます。

引き続き来園者の分析しっかりやりながら、今後も増加につながるような取組を引き続きやっていきたいと考えてございます。

○**分科員**（川口まさる）　今、夏の厳しい暑さという御答弁があったと思います。今年の夏には、多摩動物公園において、ライオンのムギ、イチゴ、ルエナの３頭が相次いで死亡しました。多摩動物公園のサイトによると、「熱中症による循環不全が疑われている」とのことでした。また、高知県立のいち動物公園においては、７月６日カリフォルニアアシカのミコが死亡しました。のいち動物公園のサイトによると、「直接の死因は溺死と判断した」とのことです。しかし、「溺死に至る前に何らかの意識障害を起こしていた可能性が高い」として、「意識障害の原因は熱中症と判断した」と記載されていました。

動物園において飼育されている動物は、人間が制限した範囲内しか移動できません。自らの判断で暑さを避けて移動するにも限界があります。そのため、飼育環境を管理する側の責任で熱中症対策を講じる必要があります。王子動物園においても同様の事態が発生しないように、また入園者の安全のためにも、寒暑対策を進めるべきと考えますが、いかがでしょうか。

○**竹本建設局王子動物園長**　ありがとうございます。委員御指摘のとおり、近年猛暑ということで、こういった猛暑も踏まえまして飼育動物、それから来園者双方に対する暑さ対策というのが喫緊の課題であるというふうに考えておりまして、対策を進めてきているところでございます。

動物につきましては、例えばホッキョクグマ、アシカ、象といったところにですね、屋外の展示場に遮光ネットというのを設置しております。また、円形猛獣舎などにも今年度またミストとかスポットクーラー――スポットクーラーは以前からあるんですけれども――そういった設置を様々な対策ということで行ってきているという状況でございます。

また、通常の放飼をしているんですけれども、空調の効いた寝室への出入りを常に自由にしておく。それから、気温上昇時にはもう早めに収容するといったことも対応として行ってございます。

また、動物の状況に応じまして、適宜事前予告なく展示の中止、屋内退避を行いますよということもあらかじめ広報しまして、来園者の理解を得るというようなこともしてございます。

来園者につきましては、今年度お弁当広場等、ほかにも日よけ施設を増設いたしました。またドライミストも主要な園路等にかなり延長・拡充しました。そのほか空調の企業との連携によりまして屋外用エアコンなんかも設置をしました。こういったクールスポットをマップという形で配布をしたり、それから併せて水分や塩分補給の啓発、こういったことも放送とか塩あめ配ったりとか、そういうことで行っているところでございます。

あと寒さ対策がありましたけれども、動物の寒さ対策につきましては、暖房施設というのを適宜配置しておりまして、例えば猿舎では、パネルヒーターとか床暖房とかいったものも設置してございます。また、暑さ対策と同様で、寝室の出入り自由とかですね、早めに収容するということもやっております。それから、インコ類などにつきましては、もう冬の間はバックヤードで飼育すると。そういったこともやっているところでございます。

来園者につきましても空調が効いた箇所で暖を取ってくださいということで御案内しているところでございます。

引き続き、夏場も冬場も快適に過ごしていただけるように、新技術も含めて取り組んでいきたいと考えてございます。

○**分科員**（川口まさる）　人間の都合で活動が制限されている動物が熱中症で死亡するなんてことは絶対にあってはならないと思います。空調の効いた寝室への移動が自由ということで、ありがとうございます。今後も動物たちの健康状態を注視するようにお願いいたします。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

以上で、建設局関係の質疑は終了いたしました。

当局どうも御苦労さまでした。

○**主査**（前田あきら）　以上で、本日の日程は全部終了いたしました。

長時間の審査お疲れさまでした。

次回は９月29日午前10時より、28階第４委員会室において建設局関係の審査を行いますので、よろしくお願いいたします。

本日はこれをもって閉会いたします。

（午後３時55分閉会）