

建設防災委員会記録

- | | |
|------------|------------------------------|
| 1. 会議の日時 | 令和6年10月18日（金）午前10時0分～午前11時2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. 報告 「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」及び「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例施行規則」の一部改正（案）にかかる市民意見募集の実施について
2. 報告 工事請負契約の締結について（関係分）

出席委員（欠は欠席委員）

委員長	伊藤 めぐみ			
副委員長	浅井 美佳			
委員	岩谷 しげなり	つじ やすひろ	門田 まゆみ	味口 としゆき
	外海 開三	川内 清尚	村野 誠一	山口 由美
	菅野 吉記			

議 事

（午前10時0分開会）

○委員長（伊藤めぐみ） ただいまから建設防災委員会を開会いたします。

本日は、報告の聴取のため、お集まりいただいた次第であります。

本日の写真撮影についてお諮りいたします。

自由民主党さん、日本維新の会さん、公明党さん、日本共産党さん、こうべ未来さんから、本委員会の模様を写真撮影したい旨の申出がありますので、許可いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（伊藤めぐみ） 次に本日は、消防局・危機管理室・水道局の審査の予定はありませんので、所管事項に関して質疑がなければ、いずれも待機を解除したいと存じますが、いかがでしょうか。

（「なし」の声あり）

○委員長（伊藤めぐみ） 特にないようですので、消防局・危機管理室・水道局の待機を解除いたしますから、御了承願います。

（建設局）

○委員長（伊藤めぐみ） それでは、これより建設局関係の審査を行います。

それでは、報告事項2件について、一括して当局の報告を求めます。

小松局長、着席されたままで結構です。

○小松建設局長 おはようございます。建設局長の小松です。よろしくお願いいたします。

それでは、着座にて御説明させていただきます。

それでは、委員会資料により、報告2件につきまして御説明申し上げます。

委員会資料の2ページを御覧ください。

I 報告、「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」及び「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例施行規則」の一部改正（案）にかかる市民意見募集の実施について、御説明申し上げます。

1. 趣旨でございます。

神戸市では条例及び規則を定め、自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する業務を行っております。

このたび、放置自転車等への対応を強化するために必要となる条例及び規則の改正に当たり、意見募集を実施いたします。

2. 条例及び規則の改正（案）の主な内容でございます。

（1）自転車等放置禁止区域外の放置自転車等への対応、（2）自転車駐車場の長期放置自動二輪車に対する措置、（3）無料自転車駐車場の長期放置車両に対する措置等に関する改正を予定しております。

3. 改正及び施行予定、4. 意見募集期間につきましては、記載のとおりでございます。

続きまして、3ページを御覧ください。

II 報告、2億5,000万以上5億円未満の工事請負契約の締結についてでございますが、令和6

年8月1日から8月31日までの期間における該当契約は、灘区箕岡通4丁目法対策工事でございます。

以上で、報告2件についての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申し上げます。

○委員長（伊藤めぐみ） 当局の報告は終わりました。

これより質疑を行います。

なお、当局におかれましては、より一層簡明な御答弁に努めていただき、効率的な委員会運営に御協力をお願いいたします。

では最初に、報告事項、「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」及び「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例施行規則」の一部改正（案）にかかる市民意見募集の実施について、御質疑はございますでしょうか。

○委員（岩谷しげなり） 事前の説明で、特に放置自転車が兵庫区内で多いと、そういうふうにはお聞きしました。今、兵庫区でも、長田区もほかの区もですけど、住んでいらっしゃる外国人の方もますます増えておまして、外国人の方が自転車を利用されていることも多いんです。

外国人の方が自転車を放置したりとか、ルールに関してまだ理解が進んでいないとか、そういうデータがあるかどうかとかお聞きしたいんですけども、もし——外国人には限らないですけども、今クリーンステーションの問題でも、環境局が中心になって外国人の方にいろいろ啓発運動をされているということで、自転車に関しては何か啓発していく方向性みたいなものがあるか、その点についてお聞きしたいと思います。

○原建設局副局長 外国人の方々の自転車の御利用に際してでございます。

そういった方々に自転車を御利用いただくに当たって、我が国でのルールでありますとか、マナーでありますとか、そういったことを御理解いただく取組は非常に重要なことだと思っております。各局挙げて取り組んでいるところでございます。

一例を申し上げますと、危機管理室におきましては、神戸国際コミュニティセンター——K I C Cとか、兵庫県警の協力の下、マナーでありますとかルール、そういったことを分かりやすく説明する多言語の啓発チラシを作成いたしまして、K I C Cでありますとか、各駐輪場で配布をしたりしてございます。

また、日本語学校でありますとかシェアハウス、それから事業所における外国人向けの交通安全指導みたいなことも行っているところでございます。

さらに、地域協働局のほうでは、転入されてくる外国人の方々向けのチラシがございまして——K O B E W E L C O M E F L Y E R というのがございまして、そういった中に自転車のルールなんかを記載いたしまして啓発に努めているところでございます。

建設局の取組でございますけれども、まず放置禁止区域を設定しておりますけれども、そういった看板を、御理解いただくために4か国語——英語・中国語・韓国語・ベトナム語、そういった4か国語にしていこうということで、現在、看板を新設する際でありますとか、更新する際に設置するというので、三宮でありますとか、六甲道、高速長田、そういったところで9か所、今設置しているところでございます。

また、放置自転車に対しましては警告札でありますとかそういったことをするんですけども、中央区でありますとか兵庫区におきましては、その警告札・注意札をこれも4か国語に対応するというので、現在対応しているところでございます。

今後こういった多言語の看板でありますとか警告札等々、順次市内全域に拡充をしてまいりまして、自転車駐輪場のルール・マナー、そういったものの啓発に取り組んでまいりたいと考えてございます。

○委員長（伊藤めぐみ） 他にございますでしょうか。

○委員（村野誠一） 放置自転車を撤去して、それから保管をして、市民の方々が取りに来たときに、保管料というか、いわゆるペナルティーというか、お金を支払って自分の自転車をピックアップする。取りに来ない方がいらっちゃって、その取りに来ない方々の自転車を一定期間、法的に所有権が抹消するまで保管をし続けて、それから売却、または再利用というのが大まかなパターンだと思うんだけど、これを1つの行政コスト計算というか、1つの事業として、直営でやってるんだと思うんだけど、その辺きちっと教えてもらいたいんですけど、これ自体は黒字なのか、赤字なのか、いわゆる持ち出しで、当然、人がずっと回って、放置自転車をピックアップするわけだけど、これが黒字なのか、ずっと持ち出して、この撤去を継続して行っているのか、これについて、まずお伺いをしたいと思います。

○原建設局副局長 すいません、今ちょっと細かい数字、手元にございませぬけれども、駐輪場を神戸市のほうで設置をいたしまして、管理・運営を指定管理のほうで行ってございます。そこにコストがかかっておると。

それに加えまして、御指摘の放置自転車を撤去して、そして保管をして売却をするという事業でございます。

益としましては、令和5年度で言いますと、収入としては690万円ということでございますので、撤去・保管で完全に黒であるということではないというふうに考えてございます。

○委員（村野誠一） その辺、完全に黒ではないとあって、ちょっとあやふや過ぎて、突然だから答えられないのか分からないし、これ直営なんですかね。

だから、そういう行政コストの意識が薄いというか、昔、神戸市、言葉間違ってたらあれやけど、1つ1つの——本来は直営だから、その事業自体、黒やとか赤やとあっていう計算しないけれど、よくこれが1人当たり、1市民当たりどれぐらいの負担になるのかというのを行財政局なんかでざっと全事業いろいろ出していた時期があったけれども、今後、パブリックコメントするわけだけど、エリア以外のところも撤去できるということになるから、一時的に撤去数も増える。それが抑止として効いてきて、結果的に皆さんが放置しなくなれば、結局皆さん方もずっと巡回をしたり、そういうようなコストも下がってくるということもあるのかも分からないけれども、自転車を取りに行く料金、先ほど申し上げたけれども、幾ばくかのお金を——自転車で2,500円を支払ってピックアップする、原付だったら5,000円を支払ってピックアップすると。この金額が、例えば安いから、何度も繰り返すような方もいらっしゃるかも分からないし、駐禁なんかでもそうですよね。もう物すごく金額が上がると、もし駐禁切られたときのコストが高いから駐輪場に止めようかという抑止力にもなるんだけど、この撤去・保管料というか、ピックアップする金額、これについては今回改正の中には含まれてない。これについてはどのように考えているのか、お伺いをいたします。

○原建設局副局長 議員御紹介いただきましたように、撤去・保管料といたしましては自転車が2,500円、原動機付自転車が5,000円という設定をしております。

この金額につきましては、近隣の政令市等々で見ますと中位と考えてございます。このお金で、全体をペイをするというようなことではなくて、やはりこういった金額を設定することによって、

駐輪場の利用を促すと、放置を抑止するという狙っておる金額と考えてございます。

- 委員（村野誠一） 自転車の撤去完了の——今御紹介いただいた2,500円とか5,000円というのが、政令市との比較の中で中位程度という御答弁なんだろうけれども、別にこれが中位程度やからとか、高いから、低いからとかっていうのは問題じゃないんですよね。

要は、この設定金額が抑止につながる金額なのかと、目的は何なのかということなんですけど、この金額の目的って何ですか。

だから、政令市の平均に合わせるのが目的なのか、いわゆる何を目的にこの金額を決めているんですか。

- 原建設局副局長 御指摘のとおり、不法駐輪の抑止を目的としてございます。

- 委員（村野誠一） 抑止であるならば、今回条例改正するとき——抑止が効いてないからってということで、今回条例の改正をするんじゃないんですか。

これも含めて、今の制度では、抑止が効いてないからとは違うんですか。

- 原建設局副局長 抑止の方法として様々あるかと思えます。

このたびは、放置禁止区域外の対応を可能とするという改正でございまして、金額についてもそういった意味ではこれが本当にどうなのかというあたりは、今後の検討課題だと考えてございます。

- 委員（村野誠一） 先ほど黒ではないと。だから赤字なんだろうと思えます。これについてはちょっと詳しく、今急に数字が出ないんだったら、人件費の部分をどういうふうに計算するかっていうところはあります。

市長はただ公務員の数を減らすんだというふうに言ってますから、やっぱり1人公務員が、例えば——直で皆さんがやってるんじゃなくて、委託してるんですかね。だからそうすると委託料って明確に出ますよね、コストがね。だからその辺ちょっと計算をしていただいて、後日で結構ですから、また委員会で質問させていただいてもいいけれども、この事業としての黒字・赤字、出してもらいたいと思えますけど、今回、エリア外も撤去していくということで、金額はこのまま、撤去・保管料は変わらないということですけど、パブコメやって、最終的にこの制度でいった場合、黒字や赤字というのはどうなるというふうに見込んでいますか。より赤字になっていくのか、これによって黒字に転換していけるようになるのか。その辺どう考えているのか。

それと、皆さんとしては本来やっぱりきちっと——これはルールを守らない人の制度ですから、それで漫然と持ち出しを続けるっていうのは私いかがかなと思うわけですよ。

だから、やっぱりそこはできるだけ、最低でもとんとんぐらいに持っていく努力というのは必要じゃないかと思えますけど、その考え方についても伺いをいたします。

- 原建設局副局長 このたび、放置禁止区域外にも撤去を可能とするという条例改正でございましてけれども、外に対して、どんどん取りに行くというよりは、本当にございますように点字ブロックの上に置かれていて、即座に対応しないといけないとか、そういう即座に危険なり、利便を阻害しているものを取れるようにするというのを目的としてございまして、台数として、どんどん取っていくという、そういう考えではまずございません。

それから、コストのところでございますけれども、やはりこれは行政目的としまして、放置自転車を抑止していくということと、それに関わるコスト、現状今ちょっとすいません、細かな数字を申し上げられませんが、それが妥当なのかどうなのかというあたりも今後検討してまいりたいと考えてございます。

○委員（村野誠一） 検討をするに当たっては、数字、正確なものを出していただきたいと思いません。共有しないと、意見も申し上げられないので、それはよろしく願いを申し上げます。要望しておきます。

以前、予算か決算かちょっと忘れたけれども、建設局長が林さんやったときに、震災の特集をテレビでやっていたときに彼が出演をされていて、それについてちょっと私——彼がだからもう退官する前の委員会かな、そのときに、自転車、震災の道路がガタガタになったときに車が役に立たなくなって、市民の移動の手段として自転車というものが大変役に立ったというか、結構長距離とか物を運んだりするときに自転車がすごく機動力を發揮したと。

ながら備蓄という発想があるけれども、この放置自転車を先ほど再利用という話をしたけれど、使えるものは再利用して行って、ながら備蓄で、来るべき南海トラフであるとか、震災に備えるべきだということを申し上げた。

その再利用の仕方として、これ福祉局でも私やり取りしてるけれども、障害者の仕事として、A型とかB型とかっていう事業所がありますけれども、そういったところに単純な仕事として、例えば、さびを落とすとか磨くとか、メンテナンスをするとか、そういうものも自転車屋さん等に指導してもらいながらやっていくと。これ他都市であるんだけれども、そういうふうに撤去した自転車を障害者の方々の事業所に仕事として出して行って、彼らも仕事があって自立の一助になって、自転車をやはり建設局だけではなくて、いろんなところでながら備蓄として活用しておいて、いざというときに避難所等で市民に提供していくということが必要なんじゃないかということで、大変御理解をいただいて、今、神戸市としてもちょっとお聞きしたら、社会福祉法人を通じて、そういった障害者の事業所等にも撤去自転車を提供して、そういうようなスキームで始めているというふうに聞いていますけれども、今後やはりもっと——今どれぐらいしているのか、ちょっと存じ上げないけれども、台数を増やしていけるんだったらどんどん増やして行って、障害者の事業所なんか仕事を出していくと。これは福祉局でも私、障害者の仕事、森下さんが局長やったときだけ、局長会議で森下さんも発言をして、各局、外郭団体に積極的に障害者に対して仕事を出していく、協力してくださいと。一定のどこの局がどれだけの仕事を出しているのかというのはリストで挙がってるんだけど、やっぱりまちまちなんですけどね。だからそれは市長もぜひお願いしたいということで、その方向で全市的になったと思うんだけれども、そういう観点からも、よりこの放置自転車、撤去された自転車で、取りに来ない自転車について、そういう方向での再利用というのをもっと増やしていくべきかなというふうに思うんですけれども、いかがでしょうか。

○原建設局副局長 今、議員が御紹介いただきましたように、撤去した放置自転車は6か月を過ぎますと本市のほうに所有権が移るというところまでございまして、これを社協を通じましてB型の事業所に譲渡をすると、そしてそこで作業いたしまして自転車を再生するという事業が既にスタートしてございます。

6年度からスタートしてございまして、これまでに62台の自転車を提供してございまして、事業所のほうで15台の完成車を得たというふうな状況でございまして。さらに今月、74台を提供していくという予定でございまして。

課題としまして、やはり作業者の修理のスキル、その辺を上げていくということ、そして一部をもちろん売却をいたしまして、工賃でありますとか必要な油脂類でありますとか、部品代、そういういったものに充てているというようなところでございまして。

今後、やはり修理スキルをどんどん上げて、備蓄をしながら売却益でそういった賃金でありますとか、部品代を調達してということにつきまして、今後もどんどん進めてまいりたいというふうに考えてございます。

- 委員（村野誠一） いろんな観点があると思うんですね。この再利用についてはSDGsという観点も当然あるんでしょうし、先ほど申し上げた災害に備えるというながら備蓄ということもありますし、それから障害者の方々に仕事を出して行って自立の支援をしていくという、いろんな観点があると思いますけど、どの観点で考えてもやっぱり必要なというふうに思いますので、ぜひより進めていただきたいということをお願いしておきたいと思います。

以上です。

- 委員長（伊藤めぐみ） 他にございますか。

- 委員（味口としゆき） 今回の市民意見募集の実施の問題で、放置自転車が、例えば歩行であるとか、それから障害者が歩くところにあるとか、外国人の問題だけじゃないですね。一般にいろんな放置自転車が市民生活にとって、いろいろな問題があるから規制を強めるんだと、そういう趣旨でよろしいですね。

- 原建設局副局長 そのとおりでございまして、これまで放置禁止区域外におきましては、7日間という一定の期間を置かないと取れないというような条例のスキームになっておったんですけれども、それではやはり緊急に歩行者の通行を妨害しているとか、点字ブロックの上に置かれているといったものの対応ができないという、そういう声が現場のほうからございまして、そういった特に悪質なものについては即時撤去をできると。さらに少し迷惑みたいなことも当然ございまして、それは7日間待つのではなくて、今回3日ということで短縮をさせていただいて取るということ。それから、さらに悪質なもので言いますと、7日間過ぎないと取れないということをよく御存じで、少しずつ場所を変えて、7日ではないよというような、そういう方もいらっしゃるということで、そういった方につきましては、例えば月間3回、そういった迷惑放置があればもう取りますといったことを対応できるような条例改正という考え方でございます。

- 委員（味口としゆき） 確かに私のところに寄せられる相談でも、バイクとかがずっと置いたままで、しかし神戸市に——従前だと大体、東部建設事務所に僕らお願いして、東部の方が本当に頑張ってくれて、警察と色々な交渉をやって撤去できるという、そこをもうちょっときちっとできるというふうになるということですね。

- 原建設局副局長 今回の条例で対応できるのは、原動機付自転車ということでございます。自動二輪車、それより大きいものにつきましては、これは駐車違反——駐禁ということですので、これも警察と連携をいたしまして、そういった対応も行ってまいりたいと考えてございます。

- 委員（味口としゆき） 分かりました。

ひどい場合は、自分の家の前にずっと置かれてて、これもなかなか今までは撤去できなかったものがスムーズになるのかなと思うのでいいかと思うんです。

ただ同時に、幾人かに聞いてますと、無料の駐輪場とかが、灘区でいうと阪神の石屋川駅ぐらいたと思うんですね、無料が。それでほかのところは有料で、ほかの地域に行けば——北区とかがそうかなと思うんですけれども——もっと無料の駐輪場が多いところもあるじゃないですか。だから、止めるところがきちっとあって、それも利便性よく使われる、もちろん無料の駐輪場のマナーという問題はきちっとやる必要があると思うんですが、やっぱりそこももう一方で増やしていく必要が僕はあるんじゃないかなと思うんですが、その点いかがでしょうか。

○**原建設局副局長** この駐輪場施策、もちろんお金もうけをするための施策ではございませんで、当初、この条例が施行したのは昭和58年なんですけれども、当初はもちろん無料駐輪場としてスタートをしてございます。ただ、やはり駐輪場内に乱雑に置かれたりとか、長期放置をされたりといった問題がございまして、有人で、有料できちっと管理をする必要があるということで、昭和62年から有料化をしていっているところでございます。

一方で、利用台数がそれほどでもないところについては無料の駐輪場として管理してきているというのが現状でございます。

近年、駐輪場の利用状況にもやはり差異がございまして、駐輪場の利用台数はそれほど多くないところについては、社会実験といたしまして無料化をしているというケースがございまして。全部で10駐輪場につきまして、そういった社会実験を行ってございます。

近年で言いますと、令和5年1月から西鈴蘭台駅、令和6年4月から神鉄道場駅の駐輪場について無料化を行っているところでございます。

ただ、その他のところにつきましては、やはり現在の需要の数とか、そういったことを鑑みますと、即座に無料化するというのはなかなか困難な状況かなというところでございます。

○**委員（味口としゆき）** 今の御説明ですごく僕も分かった点は、昔、僕らが子供の頃は無料の駐輪場だったと思うんですよ。それだったら乱雑に置かれるとか、事前のレクを受けた——担当者に聞いたら、もう捨てる覚悟で、無料駐輪場に止めっぱになるというようなこともあると。しかし今回はそこはきちっと規制できるわけですから、やっぱり無料の駐輪場で今までであった問題は、この条例改正で一定程度前に行くのかなと思うので、そういう観点に立って、ぜひ無料の駐輪場を増やしてほしいと思うんです。

六甲道の駅なんかで、今選挙ですから立ちますと、国の難しい話はいいから、駐輪場を増やしてくれという要望、本当多いんですよ。

1つだけちょっとお願いがあって、増やしていただくということで、今度地下のタワー型駐輪場というのを増やしていただく、それはいいんですけれども、値段が上がるということはないようにしてほしいと。やっぱり値段が上がるとまた放置自転車が增えるっていう1つの原因にもなるかなと思ってまして、その点、御答弁いただけますか。

○**原建設局副局長** 現在、駐輪場の利用料金につきましては、駅からの距離でありますとか、屋根があるかないかといったことで条例に定めているところでございます。

このたび地下タワーの駐輪場、現在、神戸駅で工事をやってございますし、六甲道駅、それから兵庫駅なんかでも今現在事業をやっているところでございますが、これが出来上がったときに、料金をどうしていくべきかというあたりにつきましては、やはり一定、地下にタワーで吸い込まれていくという状況ですので、セキュリティーも非常に高いといった利用者の利便も非常に上がるのかなというふうに考えてございます。

そういった利便が上がることで、やはり管理にコストがかかるということも事実でございまして、そういったあたりを少し検討いたしまして、どうあるべきかということについては供用までにしっかり決めてまいりたいと考えております。

○**委員（味口としゆき）** 今日のところはそれでもう結構ですけれども、ただセキュリティーが上がるんだと、利便性も上がるんだということで値段ぐっと上がっちゃうと、やっぱりその利用が弱まって、結果として、また放置自転車が增えるということになると、何のために工事しているのか分からなくなるので、やっぱり均一料金というか、その地域と——調べて同じ料金ぐらい

でせめてやっていただきたいなど、これは要望にして終わります。ありがとうございました。

○委員長（伊藤めぐみ） 他によろしいでしょうか。

（なし）

○委員長（伊藤めぐみ） では次に、報告事項、工事請負契約の締結についてのうち、建設局関係分について、御質疑はございませんか。

（なし）

○委員長（伊藤めぐみ） よろしいでしょうか。

では次に、この際、建設局の所管事項について御質疑はございませんか。

○委員（村野誠一） 先日、委員会ของときに交通公園についてちょっと軽く質問させてもらったんだけど、交通公園というカテゴリーが——皆さん公園を所管しているから御存じだと思うんだけど、そもそもこの交通公園の設置目的はどのようになっているのか、まずお伺いしたいと思いません。

以前、交通公園は神戸市にあったんだけど、事務事業の外部評価で切られてなくなったということだけど、そもそもこの交通公園は何のために設置すべき公園なのかと、国交省が定めた交通公園の目的等があると思うんだけど、御紹介いただきたいと思います。

○奥野建設局公園部長 交通公園でございますが、公園内に模擬の道路とか信号機、それから横断歩道、道路標識など疑似的に交通環境を再現いたしまして、遊びながら交通知識や交通ルールを学ぶための公園ということでございます。

○委員（村野誠一） 今、御答弁いただいたように、遊びながらなんだけれども、やはり普通の公園と違うのは、そういう横断歩道とか信号灯みたいなものがきちっとあって、ルールとか知識——今の時代は自転車だけではない、前も言ったけれどもモビリティーが多様化してますけれども、また年齢も——神戸市なんかは特にこのモビリティーを活用していこうというふうに市長がすごく肝煎りなんだろうと思いますけれども、実際に道路上にモビリティーがあふれて、高齢者に便利だけれども事故の心配もあるわけだけど、やはり、ながら運転等で、今回11月から道路交通法が改正されて、自転車とか、ながら、それから飲酒もそうですけれども、かなり罰則が強化されると思うんですけれども、そのことについては御存じですか。

○奥野建設局公園部長 自転車に関する法規制に関しましては、改正があるということで、我々も一般的な知識としては存じ上げております。

また、モビリティーに関しまして、やはり高齢者に関する——モビリティー自体は電動車椅子とか、そういった形で区分上は歩行者という扱いでございますが、そういった新たなニーズといますか、需要もあるという、ヘルメットに関しても着用は義務づけされているという新たないろんな法律の改正というか、動きがあるということは認識しております。

以上でございます。

○委員（村野誠一） どの程度認識されているのかということ、これ知ってますか、これ知ってますか、教えてください、嫌がらせのつもりで言うわけではないけれど、多分、皆さんの認識としては、危機管理室なんですと。警察と、例えば自転車の交通のマナーとかそういうものを教えるのは危機管理室なんですというふうに考えておられるんやったら、当事者意識があまりにも欠如してるんじゃないかなと私は思います。

少なくともこのモビリティーが走るの道路です。皆さんは道路管理者ですから、物すごく関係している、まさに当事者そのものです。道路上で事故が起きるわけですから、道路上で違反

が発生するわけですから、そういった意味で危機管理に任せています、それは危機管理ですというようなことがないように、その辺の認識はまずしっかりしてもらいたいというふうに思います。

この社会的な今のこの状況で、よくニュースで、今11月から先ほど紹介したように道路交通法が改正されますから、民放のニュース、またNHKも含めてですけれども、やっぱりタイミングがいいからいろいろやっています。

やはり最近は事故が少ないですとか、ルールを守らない人が少ないですではなくて、事故が多いですとか、ルールを守らない人が多いですと、むしろそういう方向で紹介がされています。

この兵庫県下、また神戸市のルールとか事故とか、自転車・モビリティ、これについて皆さんとしてはどのように今認識されていますか。

神戸市は事故が少ないと、皆さんルールを守っていると。だから啓発・教育、そういうものは必要ないというふうに考えているのか、まず皆さんの現状の認識をお伺いしたいと思います。

○**奥野建設局公園部長** 交通安全に関する交通安全行政につきましては、今委員御指摘ありましたように危機管理室が統括しているということでございます。

ただ、全ての部局、我々公園部局も——建設局といたしましても一丸となって取り組んでいく必要があるというふうに考えております。

以上でございます。

○**委員（村野誠一）** 私がなぜ危機管理ではなくて建設局に申し上げるかということ、とにかくオール神戸として、事故を起こすのは市民——市民以外の人でも乗り物に乗って神戸市で走っていて事故を起こすこともあるかも分かりませんが、基本的には神戸市民が神戸の道路上で事故、またはルール違反をして取締りに遭うということになるわけですけど、そういったものを今の時代に合ったしっかりと安全な練習をし、そのときに警察と一緒にルールとかマナーとか、そういうものをきっちりと勉強する場所という意味で——昔はとにかく震災の後、財政が厳しいということで、事務事業という形でコストカットしていったわけですけども、しかし今は——一部の人も言いますが、開発ばかり。余裕が出てきて、それなりに必要な開発、遅れてきたものを取り戻さないといけないですから、これについては理解はしていますけれども、やはり以前、必要がないと切られたものであったとしても、やはり今の時代、この趣旨・目的からすると、そういったものを強化していく。そういったものを強化する上で、この交通公園というのは1つの場所になり得るのではないかという観点で、私は建設局に質問させてもらっています。

自転車乗用者って言うのかな、正式には。自転車のヘルメットの着用率、今、兵庫県、何位か御存じですか。

○**奥野建設局公園部長** 私ども危機管理室から情報を得ておる内容としましては——御質問は何位ということでしょうか。

（発言する者あり）

○**奥野建設局公園部長** ちょっと順位は今手元の資料で数えないと出てこないんですが、全国平均がヘルメット着用率17%、これは今年の7月警察署のほうで調査した結果、全国17%。それに対して兵庫県が7.7%という数字を入手しております。

以上でございます。

○**委員（村野誠一）** 私が危機管理に頂いた資料でいくと、下から数えて、恐らく5番目か、4番目かぐらいですかね。いやひょっとして3番目かな。ちょっと私もこれ並び替えはできてないから、皆さんが並び替えしていただいて、ワースト何位というのをしっかりと御答弁いただけたら

一番ありがたかったんだけど、下から数えて、ワースト5の中に入ってるんじゃないかなというふうに思います。それだけ着用率が兵庫県——これは神戸市はどうか分かりませんが、内訳聞いてませんが——低い。

前も申し上げたけれども、兵庫県警としても着用率が兵庫県は低いから、助成制度を設けて、とにかくヘルメットを着用してくださいということを県民に働きかけているということです。

それと、自転車の事故率、兵庫県、都道府県別で見たときにどれぐらい事故が起きてるのかというのは把握されていますか。

○**奥野建設局公園部長** これも我々も危機管理室から得た情報でございますが、事故率でございますが、神戸市内でございますが、令和5年の数字でございますが、人身事故の件数が4,327件、このうち自転車の関係の事故件数が957件ということで、全人身事故に対する自転車の事故22%というふうになっております。

以上でございます。

○**委員（村野誠一）** それは多いんですか、少ないんですか。

○**奥野建設局公園部長** 我々としてこの数字が多いか少ないかっていうのは、ちょっとコメントはできないんですが、決して少ない数字ではないんだろうなというふうには感じております。

以上でございます。

○**委員（村野誠一）** 正確な都道府県別の数字というものが今、分かりませんから、そういう答弁にならざるを得ないかも分かりませんが、決して少なくはないという数字ですけど、当然ですけど、減らしていく努力というのは必要だとは思いませんか。

○**奥野建設局公園部長** 当然、交通事故を減らしていくというのは必要だというふうに思っております。

以上でございます。

○**委員長（伊藤めぐみ）** 村野委員に申し上げます。建設局に対しての質疑として簡潔におまとめください。

○**委員（村野誠一）** 建設局の質疑です。

私、ネットでちょっと見たんだけど、2023年度の中学生の自転車の通学時、加害者の率でいくと、兵庫県はワースト4位、高校生ではワースト3位に入っています。

これはだから正式なものかどうか分かりませんが、ネットでずっと集計されたものが載ってますから。ただ、私の認識では、先ほどから申し上げているように、ヘルメットの着用率も、それから自転車の事故率、また、成人ではなくてこれは中学生とか高校生ということで、内訳出てますけれども、やはりかなり数が——神戸市は優秀なんですと、兵庫県は少ないんですというようなことにはなっていないのかなというふうに思ってます。そういった意味で、道路管理者として、危機管理室と一緒に、この数を減らしていく努力というのはする必要があるというふうに思うんですけど、いかがでしょうか。

○**原建設局副局長** 自転車利用中の事故を減らすということで、例えば、自転車の走行空間を道路管理者として整備をしたり、そういった走行空間の使い方なんかを啓発したりといったところで交通事故の減少に取り組んでまいりたいと考えてございます。

○**委員（村野誠一）** 先ほど委員長から建設局と言われたけど、私、建設局にしっかり認識を持ってもらって、交通公園という、今の時代に必要なものをしっかり神戸の中に設置をして、ハードの面からも、やはり市民のモビリティの利用を促進するのであれば、セットでそういうものも

しっかり取り組む必要があるというふうに考えていますけれども、皆さんとしてはどのように考えておられますか。

- 奥野建設局公園部長** 交通安全の取組に関しましては、危機管理室が中心となって現在、交通安全教室ということで、小学校や中学校のグラウンド等で、先ほどちょっと交通公園の定義を申し上げましたが、道路や信号機、標識等をこうやって模擬的に設置いたしまして、交通環境を再現した内容で問題なく現在行われていると聞いております。そういったことから、交通公園自体の整備の必要性は低いと考えています。

ただ、交通ルール、それから安全に遊ぶことということは非常に重要でございます。都市公園におきましても、この既存空間を活用いたしまして、子供や高齢者もちろんなんですが、市民の皆様の交通安全に関する啓発、そういったことができる環境づくりに協力していきたいと、このように考えております。

以上でございます。

- 委員（村野誠一）** 交通公園については、今日はこれで収めますけれども、今奥野さんが必要性の認識は低いと、それは奥野さんの認識であって、私は選挙で選ばれた市民の、特に須磨区から選挙で選ばれているわけですが、やはり今紹介をさせていただいた数字等で現状、危機管理、また警察、皆さんも一緒になっているのか分かりませんが、やってきたことの結果が、先ほどの数字に表れているのかなど。

だから、今までと同じことをやっても、この数字が改善されるとは私は思いませんので、しっかり、交通公園という——交通公園には、これを設置しなければならない、これも設置しなければならないという交通公園としてのスペックがあるみたいですが、しかし中で、先ほど言った安全に自転車やそういったモビリティの練習ができて、または、そういうところでしっかりとマナーとかルールとか、そういうものを学ぶ環境の整備、これはやはり危機管理でやってくれと言ってもなかなかできませんから、やはり私は、交通公園の必要性というものを申し上げているわけだけでも、建設局として引き続き——これで数が減っていけばいいですが、私は減っていかないから申し上げているので、ぜひそれではない方法で減らすことが皆さんでできるのであれば、ぜひこの方法で減らしましたと、減らしていきますということで具体的に示していただけたらありがたいと思いますので、引き続き必要性を訴えてまいりたいというふうに思います。

以上です。

- 委員長（伊藤めぐみ）** 他にございますでしょうか。

- 委員（村野誠一）** 最後に、先日、決算の総括質疑において、我が会派の岡田議員が、六甲ライナーでしたか、皆さんが議会の議決を経ないで契約をしたというのが1つの引き金なんですけれども、この耐震補強業務に関する基本協定締結の件、ここからほか耐震どうなってますかということで、この常任委員会で私質問させていただいて、原副局長が、いや、大丈夫かどうか絶対とは言えませんというようなあやふやな御答弁があつて、局別分科会で、私、行財政局にもお聞きをしました。

行財政局は、例えば、箱物については建築住宅局が所管をしていて、トリアージして、優先順位の高いもの——優先順位が高いというのは、例えば規模とか、それからその施設を利用している人数であるとか、恐らく、もしそこで震災が来たときに影響が大きい、そういったところについて優先順位をつけてやっていますと。その1つ大きなトリアージした優先順位の高いものにつ

いてはもう終了していますと。ほかについては、まだ鋭意ずっと進めていますというような話でした。

六甲ライナー・ポートライナーというのは、人が乗っているわけですね。何度も言いますが、神戸は、阪神・淡路を経験した。だからということで、意識の啓発をより、市民にもして、訓練もして、耐震化も各局挙げてやってきたというふうに私はそう認識していたんだけど、この人が乗っているポートライナー・六甲ライナー——学生も乗っていますし、学生だからっていうわけではありませんけれども、あまりにも阪神・淡路を経験してきた神戸市として、ポートライナーの耐震完成を2030年までにやりたい、六甲ライナーは2031年までにはやりたいというのは、ちょっと理解ができなかったんですね。人命に関わりますから。

絶対ということは言えないんだけど、じゃあ議会は何してたんだと。この2030年まででいいと、2031年まででいいということで議会も認めてきてたのかと。いや、少なくとも私たちの会派は認められないと。

決算のときに、総括質疑で副市長から、質問を受けて耐震設計を早急にまず行うという答弁があったと思います。それはどういうことなのか。

まず、だから今、何か所、ポートライナー・六甲ライナーで駅・橋脚、何か所耐震が足りてない場所があって——今からすぐに耐震設計を行いますというのはどういうことを意味しているのか。

最終的にはできるだけ早く前倒してやっていきたいという、これについては当然、評価をします。もうそのまま今までの計画どおりやりますではなくて、できるだけ前倒してやりますと、これは評価しますが、しかしうちの会派は評価したからといって、それまでにも南海トラフが来たときに、いや、議会もそれを認めてたのかと。だから何度も言うように、すぐさまポートライナー・六甲ライナーを止めることはできませんから、しかし、もう本当にできる限り早く命に関わる部分、阪神・淡路を経験した神戸市だから、一番優先しなければならない部分ではないのかなというふうに思うわけですが、改めて、先ほど場所、箇所、それから耐震設計、どういうことなのか。

それと前倒ししますというのはどういうふうに前倒してやっていくのか、改めてお伺いをいたします。

○原建設局副局長 今後、新交通関連で耐震補強を必要とする箇所がございます。

まず、ポートライナーで申し上げますと、軌道部分につきましては完了してございまして、駅部分が残っております。三宮駅・みなとじま駅・南公園駅・中埠頭駅・北埠頭駅、この5駅が残っております。

それから、六甲ライナーにつきましては、軌道部といたしましてアイランド北口からマリnpークの間の軌道部の橋脚です。それから駅といたしまして、住吉駅・南魚崎駅・アイランド北口駅・アイランドセンター駅・マリnpークの各駅が残っているというところでございます。

これらにつきまして早急に設計を完了させるということで、やはり各橋脚なり部材の強度を定量化することができるというふうに考えてございまして、そういった中で優先順位の高い区間から順次工事を行っていくというようなことで効果的に耐震性を高めることができるというふうに考えてございます。

それから、前倒しにつきましては、国の予算でありますとか、補正予算でありますとか、そういったタイミングを捉まえて、可能な限り前倒しをして予算を確保し、実施をしまいたいと

いうふうに考えてございます。

○委員（村野誠一） 橋脚数は、ポータルライナー・六甲ライナーそれぞれ何数ありますか、未着工の部分は。

○原建設局副局長 先ほど御答弁申し上げましたポータルライナーの各駅でございますが、今後、耐震補強を要する橋脚の数といたしましては24基でございます。

六甲ライナーの各駅にて耐震補強を要する橋脚数は17基でございます。そして、六甲ライナーの軌道部で耐震補強を要する橋脚の数は30基でございます。

○委員（村野誠一） 今、解散総選挙中で、私は自民党に所属していますから、自民党の総裁で、今内閣総理大臣は石破さんなんだけど、石破さんは、防災省とか、防災庁とか、とにかく唯一総裁候補の中でもそれを強く主張している方です。

自民党の公約集の中にも耐震とか、防災とか、恐らく自民党の総裁選挙で争った各議員の中でも一番意識の高い方なんではないかなというふうに思ってます。

石破内閣が今回、総選挙で信任をされれば、今まで以上にこういった地方創生という——地方についても物すごく意識の高い方ですから、我々もしっかり人災にしないということです、震災関連死という言葉もありますけれども。やはり南海トラフというのは、もう確率としてさんざん言われてるわけですから、明日来ても、来年来ても、再来年来ても、だから先ほど皆さんがおっしゃっている2030年～2031年までに来ても何も想定外じゃないんですよ。いや、だから言ってたじゃないですか、来ると。多分、人と未来防災センター長だって、いや、言っていましたよねと。

だから、もしそこで人の命が失われたり、そういうことになると、人災ということになります。国は国民の生命・財産、基礎自治体としても市民の生命・安全、これはもう基本中の基本だと思います。なおかつ何度も言いますが、神戸は7年に阪神・淡路を経験して、他都市に貢献するというのは大いに結構だけれども、まずは足元の、自らの市民の安心・安全、命をしっかり守っていただきたいということを思います。

2030年～2031年ということですけど、できるだけ前倒しということだけど、どの程度前倒しが可能なのか、その辺どんな感覚なんでしょうか。

○原建設局副局長 一応、今現在想定してございます予定で言いますと、ポータルライナーにつきましては令和11年——2029年でございます。六甲ライナーについては2031年を想定してございますけれども、予算のつき方でありまして、そのあたりは国家予算要望等を頑張らして、できるだけの前倒しを行ってまいりたいと考えております。

○委員（村野誠一） もうやめますけど、当然、先ほど申し上げたように我々も微力ですけども、しっかり予算をつけてもらえるようには話はします、命に関わりますから。

ただ、起債ができるということも聞いておりますから、そういった意味では、ぜひ皆さんも努力していただいて、前倒ししていただきたいと。

今回、先ほど一番初めに申し上げたけれども、今回、議会の議決を経ないで協定を結んでいたということが問題になって、それで、これは耐震の補強の業務だったということで、橋脚の耐震、ほかはじゃあ大丈夫なのかということで、私もお聞きもし、今回質問させてもらってるんだけど、そのときに併せて、工事請負契約締結の件——前回の委員会資料ですけど、後の27ページ、28ページ、29ページにも、本来、これらも議会に報告しておくべきだったというのを併せて皆さん報告を出してこられました。

これは、だから議決が要るわけではないけれども、局の中の内規で、これも議会に報告すべきであるものということ、だから本来、報告すべきだったものが報告できてなかったから、今回併せて一緒に出しますということで、前回の委員会の資料に報告として上がってますけど、これほとんど耐震ですよ、耐震補強、橋脚の。

これ、見方を変えると、うがった見方をすると、この震災を経験した神戸市がポートライナー・六甲ライナーで耐震不足が複数箇所、いまだにたくさんあると。それを市民に、議会に知られたくないと。だから、あえて隠してたんだというふうにも思われても、これだけ出てきたものが、ほとんどが耐震の——そうは思いたくないですけども、不都合な真実——今後しっかりと向き合っていて、人の命に関わりますから、ぜひ可能な限り前倒しをしていただいて、これについては進捗について、我々の会派としては毎年追いかけていきたいというふうに思っておりますので、よろしく願いをいたします。

以上です。

○委員長（伊藤めぐみ） 他に御質疑はございますでしょうか。

（なし）

○委員長（伊藤めぐみ） よろしいでしょうか。

では、他に御質疑がなければ、建設局関係の審査はこの程度にとどめたいと存じます。

当局どうも御苦労さまでした。

本日御協議いただく事項は以上でございます。

本日の委員会は、これをもって閉会いたします。

（午後11時2分閉会）