

令和8年3月13日（金曜日）

## 建設委員会

### 第5委員会室

#### 出席委員

井上太良、塚本進介、白井義一、川島淳良、  
駒田かすみ、蔭山敏明、石見和之、松岡廣幸、  
高見千咲

開会 9時55分

都市局 9時55分

#### 前回の委員長報告に対する回答

・子育て世帯や若年夫婦世帯は、子育てや仕事などのため、時間的に余裕がない可能性があることから、自治会活動等の負担が当該世帯に偏ることのないよう、十分に状況を把握し丁寧に対応されたいことについて

市営住宅のコミュニティについては、市内の他の自治会同様に、清掃や行事等の自治会活動に参加したり、役員を担ったりするなど、入居者の自主的な参加と協力により、活力向上が図られるものと考えている。自治会活動は主体性が尊重されることから、直接的に市が関与できないが、コミュニティ活性化の観点から、子育て世帯や若年夫婦世帯の入居は必要と考えており、当該世帯が入居する際には、状況の把握や丁寧な説明に努めていく。

・開発行為で設置された所有権移転登記未了道路の所有権移転登記や市道隣接地の所有者の同意取得について、今後も粘り強く取り組まれないことについて

開発行為で設置された所有権移転登記未了道路については、早期の解決に向けて、都市局と建設局が連携し、供用開始に向けた取組を積極的に行うとともに、今後も所有権移転のための地権者との交渉や隣接者の同意の取得に粘り強く取り組んでいく。

#### 付託議案説明

- ・議案第33号 姫路市駐車施設附置条例の一部を改正する条例について
- ・議案第34号 姫路市建築確認申請手数料等徴収条例の一部を改正する条例について
- ・議案第35号 姫路市営住宅管理条例の一部を改正する条例について

#### 報告事項説明

- ・都市局における令和9年度の指定管理者制度更新予

定施設について

- ・姫路市住宅計画の策定に関する市民意見（パブリック・コメント）の募集結果について
- ・民間事業者と連携した空き家対策の推進について
- ・鉄道駅周辺整備プログラムの更新について

質疑・質問 10時22分  
(質問)

姫路市駐車施設附置条例の一部を改正する条例について、本市同様の駐車施設附置条例を定めている県内他都市の状況は把握しているのか。

(答弁)

県内で同条例を定めている、神戸市、尼崎市、明石市、西宮市、芦屋市、伊丹市、三田市のうち、三田市を除く各自治体では、本市同様の条例改正を既に実施しているか、今後改正を予定していると聞いている。

(質問)

本市では十分な駐車場の確保ができているとの認識であるが、配送業者の荷さばき用の駐車場は確保されているのか。

(答弁)

市中心部において、実施した路上駐車の実態調査において、令和2年度実施時よりも改善していることを確認しているが、路上駐車が多かった場所もあり、今後の状況を見守っていきたい。

(質問)

駅前商業ビルが減少し、マンションが建設されることに抵抗を感じる市民や、マンションの1階部分を商業施設として活用してほしいと望む市民がいる。

駅前の人通りがなくならないよう、にぎわいを維持することを重視する都市もあるが、本市ではどのように考えているのか。

(答弁)

所有者の意見等も聞きながら、そのような声があれば、都市局として協力していきたい。

(質問)

駐車場が過度に設置されないよう国土交通省から技術的助言が発出されているとのことであるが、本市は国土交通省が示す標準的な基準と比較し、どのような状態なのか。

(答弁)

附置義務台数の算定方法において、本市は床面積が

6,000平方メートル以上の場合、非特定用途では床面積200平方メートルにつき1台の基準になっているが、国土交通省の技術的助言では、450平方メートルにつき1台となっており、本市の方がより厳しい基準となっている。

(質問)

将来的に国の示した水準と比較し、見直しの必要が生じる可能性はあるのか。

(答弁)

今後、国の動向等を注視しながら、条例の改正等も検討していきたい。

(要望)

必要に応じた見直しを行い、適切な状態を維持してもらいたい。

(質問)

本市は従前と同じ取扱いをするとのことであるが、商業施設付近での荷さばきの現状を見ると、歩道や路側帯等を塞いだ駐車がある。

何らかの対策を講じる考えはないのか。

(答弁)

警察は令和7年に路上駐車規制の見直し等を行っており、その動向を注視しつつ対策を検討していきたい。

(要望)

現状にとどまることなく、警察との連携を図りながら路上駐車等の防止と交通の円滑化に向けた取組をしっかりと進められたい。

(質問)

路上駐車の実態調査を実施したとのことであるが、どのような調査を実施したのか。

(答弁)

令和2年の調査で把握した路上駐車のパーク時間帯において、姫路駅の周辺等で目視調査を実施している。

(質問)

当該調査結果からこのたびの条例改正を行っても問題はないと判断をしたのか。

(答弁)

そのとおりである。

(質問)

共同住宅の住人に対するアンケート調査は実施していないのか。

(答弁)

このたびの調査では実施していない。

(質問)

私は、駐車施設附置条例の対象地区の近隣に居住しているが、日常的に道路上での荷さばきや宅配業者の路上駐車が通行の妨げになっている現状を目にしている。当該調査はどの程度の時間実施したのか。

(答弁)

調査はあくまでピーク時間帯を対象に実施しており、基本的には1時間から2時間程度、目視により実施している。

(質問)

民間事業者と連携した空き家対策の推進について、どのような形で市民から相談を受けるのか。

(答弁)

市民がインターネットで相談を申し込み、その内容に応じて連携事業者から助言を受ける仕組みとなっている。

(質問)

地域で解体費の差が生じると思うがどうか。

(答弁)

連携事業者の保有データをAIでシミュレーションし、地域特性を踏まえた解体費用を算出する仕組みとなっている。

試行したところ、金額の幅はあるものの、住宅の売却も含めた下限額・上限額の提示があり、解体して売却するか判断材料の1つになると考えている。

(質問)

あくまでも目安の金額ということなのか。

(答弁)

そのとおりである。

(質問)

連携協定による事業者のメリットに、地域における事業展開の促進が図られることとあるが、詳しく説明してもらいたい。

(答弁)

連携事業者はオンラインでサービスを提供しており、連携事業者のサービスに参画する地域の解体業者等が成約した場合に、連携事業者が解体業者等から手数料を徴収するビジネスモデルである。そのため、参画する地域の業者数の増加は、連携事業者の事業拡大につながる。

(質問)

市内の民間事業者の事業が圧迫されることや、市にとってデメリットが生じる可能性は考えられないか。

(答弁)

そのようなことはないと考えている。

(質問)

相続登記が義務化され2年が経過するが、空き家所有者の把握状況を説明してもらいたい。

(答弁)

通報のあった空き家は所有者調査により登記状況を確認しているが、市内全ての空き家の相続登記の状況を把握することは困難である。

(質問)

空き家所有者へのアウトリーチは実施するのか。

(答弁)

空き家所有者がどのように家じまいをするかをアドバイスする仕組みであり、連携業者による積極的なアプローチは行わず、空き家所有者からの相談に対する助言が主となる。

(質問)

既に空き家となっている物件で、相続が発生している場合、相続人がどう対応すればよいか分からず、手続が進まない状況が考えられる。

そのような場合、連携事業者による一定のアウトリーチがあったほうが、相続人が動きやすくなる可能性があるかどうか。

(答弁)

様々なケースが考えられるが、相談内容に合わせて相続登記も含めた助言を専門家が行うことになっている。

(質問)

現状では連携事業者が解体に強みを持つ企業であると理解しているが、他都市には空き家の有効活用に長けた民間事業者と連携している事例もある。将来的には、そのような事業者との連携も検討していくのか。

(答弁)

今回の連携事業者は解体を主としているが順次サービスを拡大しており、解体に限らず住宅の売却や利活用に関する相談にも対応できる体制を整えている。

また、将来的には、他の得意分野を有する事業者との連携についても検討していきたい。

(質問)

連携事業者を通じて解体が行われた際、工事による被害や契約トラブルが発生した場合に、市が推奨している事業であるという理由で市が責任追及されるおそれはないのか。

(答弁)

連携事業者との協定は、シミュレーションや相談窓口の提供等を目的としており、実際の解体工事等に関する苦情は、利用者と民間事業者間の問題であり、市が直接対応したり、責任を負ったりするものではないと考えている。

また、その旨を明示しつつ、運用を開始したい。

(質問)

空き家バンク事業は、不動産協会等と連携していると思うが、このたびの連携事業者とはどのような関係にあるのか。

(答弁)

本市は、全日本不動産協会及び宅地建物取引業協会の2団体と空き家バンクに関する協定を締結し、協力を得ている。

このたびの連携事業者は、当該2団体と直接的な結びつきを有しているわけではないが、空き家の売却時など、連携事業者のサービスに参画している不動産業者を介して間接的なつながりが生じるものと考えている。

(要望)

当該取組を通じて、老朽危険空き家の減少に向けてしっかり取り組まれない。

(質問)

空き家数とその他空き家数の違いは何か。

(答弁)

空き家数とは居住者がいない住宅の数である。

その他空き家数は、老朽危険空き家や管理されていない空き家など、使い道が決まっていない住宅の数である。

(質問)

空き家率等の推移を見ると、本市は全国平均よりも高いが、その原因は把握しているのか。

(答弁)

持ち家率が全国平均より高いことや集合住宅よりも戸建ての割合が高いことが考えられる。

(質問)

姫路市版すまいの終活ナビについて、市民へどのように周知するのか。

(答弁)

固定資産税の納税通知に空き家対策の啓発チラシを同封し、約25万世帯に発送しているが、その紙面を一新し、すまいの終活ナビや解体費用シミュレーターにつながるQRコードを掲載する予定である。

(質問)

市民が連携事業者に相談した内容を市が確認できるようになるのか。

(答弁)

市が直接関与することはなく、相談内容の確認はしない。

(質問)

近隣の迷惑空き家について通報する、お困り空き家の連絡フォームについては、市が確認できるのか。

(答弁)

そのとおりである。

(質問)

解体工事はどのように実施するのか。

(答弁)

連携事業者が直接施工するのではなく、解体業者を紹介する仕組みである。市内業者も既に参画しており、地域性を踏まえて近隣の業者から見積りを提案することとなっている。

(質問)

全国的な知見を持つ事業者の参入は歓迎するが、地元業者へ発注し、地域経済の循環を図ることも大切と考えている。市外業者の参入をどの程度見込んでいるのか。

(答弁)

遠方からの参入は経費がかさむため、地元業者を中心に提案する仕組みとして聞いている。

(要望)

契約課が市内業者への優先発注を呼びかけているにもかかわらず、本制度が抜け道となってしまうまいよう、市外業者の参入状況は定期的に確認してもらいたい。

(質問)

写真送付ができる通報制度は、非常に有用と考えて

いる。道路の不具合等について、姫路市LINE公式アカウントにも通報・報告システムがあるが、複数の通報制度が並存しても問題はないと考えるがどうか。

(答弁)

今後、姫路市LINE公式アカウントについても検討していきたい。

(質問)

連携事業者を選定した経緯を説明してもらいたい。

(答弁)

国土交通省のモデル事業には、複数の事業者が採択されているが、解体費用の算出が可能で、相談にも応じる取組を行っているのは、現時点では当該事業者のみである。また、連携協定によって当該サービスを無償で利用できる点も踏まえて選定している。

(質問)

空き家の発生には、子どもの市外流出による後継者不在や立地条件等など様々な原因がある。

民間事業者と空き家対策の推進について連携するのであれば、空き家が発生する要因のデータ分析についても当該業者の活用を検討してはどうか。

(答弁)

このたびの連携事業者は、インターネットでのサービス提供や事業者の紹介を行うビジネスモデルであり、直接現地で調査やデータ収集を行う事業者ではないため、令和8年度に作成予定の空家等対策計画において、改めて調査したいと考えている。

なお、市への通報に基づいて現地確認を行った事例では、子どもが市外流出し、親の逝去を契機に空き家となるケースや、道路が狭小で建て替えや解体が困難なため放置されるケースが多いと感じている。

(要望)

少子高齢化や地域特性など、なぜ空き家が生じているのかを把握しない限り、現実には即した空き家対策や住宅政策は立てられないと考えている。これらの要因を踏まえたデータ分析にもしっかりと取り組まれたい。

(質問)

市営下構住宅及び伊伝居住宅は廃止されることであるが、現在の入居者の有無、また解体時期やその後の活用方針等が決まっていれば、説明してもらいたい。

(答弁)

下構住宅には複数の棟があり、耐震補強が困難であった1棟を廃止するものであるが、廃止する棟の入居者は既に他の棟に移転済みである。

伊伝居住宅については、入居者は近隣の市川住宅や花北住宅等へ移転済みである。

今後は、解体に向けた設計や工事の計画を作成する予定であり、跡地活用は現段階では決まっていない。

(要望)

下構住宅は、他の棟が残っていることから跡地の活用の可能性があるが、伊伝居住宅は城北公園に隣接し、北側には姫路競馬場が位置していることから、活用には制約があると思う。

できるだけ早期に跡地の活用方針を検討されたい。

(質問)

鉄道駅周辺整備プログラムに記載されている山陽電鉄手柄駅の歩道拡幅及び駅前広場整備について、姫路市立高等学校の敷地を利用する予定はあるのか。

(答弁)

姫路市立高等学校の整備計画との整合を図りつつ検討を進めているところである。

現状の道路幅員が十分でないため、旧中央卸売市場跡地を活用した歩道の拡幅等を考えている。

(質問)

鉄道駅周辺整備プログラムには手柄駅の駐輪場が含まれていないが、今後どのように取り扱うのか。

また、駐輪場の有料化は検討しているのか。

(答弁)

今後、駅前広場整備の検討と併せて駐輪場の整備も検討していく。有料化については、建設局と協議していきたい。

(質問)

山陽電鉄手柄駅に高校生専用の改札口を開設する予定はあるのか。

(答弁)

姫路市立高等学校の整備計画との整合を図りつつ検討を進めている。その過程で高校生専用の改札口について要望があれば、山陽電鉄と協議していきたい。

(要望)

使い勝手のよい駅にしてもらいたい。

(質問)

鉄道駅周辺整備プログラムは、令和8年度から令和12年度までの計画となっているが、それ以降に整備が予定されている駅については、令和17年度をめどに完了させる考えなのか。

(答弁)

安全対策やバリアフリー化を重視して鉄道事業者と協議を重ね、令和8年度から令和12年度の5年間に着手することに合意できた内容が、今回の整備プログラムである。

鉄道事業者は、本市以外でも事業を実施していることから、早期に整備が進むよう事業者と協議していきたい。

(質問)

鉄道駅の整備進捗と人口流入との関係を示すデータはあるか。

(答弁)

整備進捗と人口増減を結び付けたデータはないが、市内の鉄道利用者数は年間約2%増で推移しており、鉄道駅周辺の整備効果の1つではないかと考えている。

(要望)

若い世代は車を所有しない傾向があり、駅周辺に住みたいという考えを持つことが多いことから、鉄道駅の整備によって人口が流入する可能性がある。

鉄道利用者数の増加は、「鉄道が利用しやすくなったために、利用回数が増えた」だけの可能性もあるので、鉄道駅の整備と人口の流入・流出の関係については、国土交通省等のデータを含め確認を行ってみたい。

また、人口の流入が見込めるのであれば、予算措置や専任職員の増員など、推進体制の強化についても検討されたい。

(質問)

姫路から大阪までは、JRを利用すれば1時間程度である。技術的な制約があるのかもしれないが、仮に山陽電鉄が高速化され、同程度の所要時間で大阪へアクセスできるようになれば、沿岸部の住民や企業の利便性が高まり、人口流入につながる可能性があるかどうか。

(答弁)

山陽電鉄は、おおむね15分間隔で運行され、特急停車駅ではさらに便数が多いため、ダイヤ面での利便性

は高いと考えている。速度面で山陽電鉄もJRを意識しているとは思いますが、駅間距離が比較的短いことなどから高速化が難しい面がある。今後も、山陽電鉄の鉄道事業部と協議する機会があるため、そのような声を伝えていきたい。

(質問)

デマンド型乗合タクシーについて、高木地区で令和2年からモデル実施され、前之庄地域でも導入例があった。今後の他地域への展開に当たっての課題を聞かせてもらいたい。

(答弁)

高木地区では、交通事業者が利用者にヒアリングを行い、商業施設の特売日に合わせるなど曜日・時間を毎年カスタマイズして運行しており、利用者数は順調に増加し、目標を上回っている。一方、前之庄では周回運行が中心であったため利用が伸びず、休止に至った経緯がある。

他地域へ展開する際は、既存の交通事業者の事業を阻害しない形で導入することが最も重要である。地域ごとに既存の交通事業者と協議を重ねつつ、当該地域にデマンド型乗合タクシーを導入することが最適かどうかも含めて検討していきたい。

(要望)

地域ごとに事情が異なるとは思いますが、継続・持続可能な運行体系を確立できるよう、これまでの経験を生かして取り組まれない。

(質問)

公共交通のR・デザインについて、実施予定の調査内容を説明してもらいたい。

(答弁)

令和8年度は、地域の公共交通R・デザイン連携・協働指針に基づき、国が示す施策のうち、特に地域の輸送資源の活用に着目し、企業・医療機関・自動車学校などが運行する送迎バスの運行ルートや便数等を調査し、現状把握を行う。

その上で、課題や利用可能性等をヒアリングし、地域に最適な公共交通の在り方を検討したい。

(質問)

国の制度で調査対象は限定列举されているのか。

また、介護施設や地域で車を保有している団体も含められるのか。

(答弁)

国は限定列举しているわけではないため、一般的な企業・医療機関等の送迎バスを調査予定である。調査対象地域の選定についても、令和8年度に検討していきたい。

(要望)

持続可能性を重視しつつ、多様な意見を幅広く聴取しながら進められたい。

(質問)

運転手確保のため、北九州市においては、第二種免許の取得に要する費用を支援している事例があるが、本市としてはどのように考えているのか。

(答弁)

まずは、民間事業者の送迎バス等がどのような条件で利用可能かのヒアリングを実施したいと考えている。

第二種免許の取得支援については、県が大型・第二種免許の取得費用支援等を実施しており、交通事業者に制度の周知を図っていきたい。

なお、家島地域と坊勢地域では自家用有償旅客運送を活用して区会へ委託し、一般ドライバーがコミュニティバスを運行しており、運転手不足解消の一助になっている。こうした事例も踏まえ、他地域でも展開が可能かも検討していきたい。

(要望)

移動手段は住み続けるために不可欠なものであり、単なる交通手段の確保にとどまらず、生活維持の観点からの検討もしてもらいたい。

(質問)

山陽姫路東インターチェンジ周辺地区について、(仮称)道の駅姫路の整備計画や地域未来投資促進法など複数の施策が重なり、地域の姿が変わろうとしている。

このような中、都市局は、部署横断的に連携し、明確な方針を持つておくことが重要であると思うがどうか。

(答弁)

山陽姫路東インターチェンジ周辺はポテンシャルの高い地域である。市街化調整区域ではあるが、地域未来投資促進法等の施策と連携を図りながら、関係部署等で連携し、総合的な取組を進めていきたいと考え

ている。

(質問)

姫路東消防署の整備における問題点について、本会議の場で副市長の謝罪があったが、何に対する謝罪であったと考えているのか。

また、都市局としての考えを聞かせてもらいたい。

(答弁)

公開文書の不備と議決前に調査費が計上されていたことの2点に対する反省である。

都市局としては、消防局や関連部署との協議が不足していたと認識しており、今後はその点を踏まえ、局内及び課内の連携を強化し、同様の事案を発生させないように改善していきたいと考えている。

なお、公開文書の不備については、姫路市情報公開条例を正確に把握した上で職員への周知徹底を図る。

議決前に調査費が計上されていた点については、消防庁舎の早期完成を重視するあまり、手続の慎重さを欠いた面があったと認識している。

(要望)

今後、同様の事案が発生しないよう十分に留意されたい。

(質問)

土壌汚染調査の必要性、費用負担の考え方及び事業者との協議の進め方について説明してもらいたい。

(答弁)

土壌中に瓦礫と黒い土が混入していることが確認され、当初予定していた建設発生土として処分できないことが判明した。

建設発生土の処理業者から請負業者を通じて、過去に鉄道敷地内であったことも踏まえ、土の成分が不明なままでは残土として受け入れられないと市に申出があり、公共事業の発注者として、安全性と適正な処理を確保する観点から、市が調査費用を負担することを判断したものである。

しかしながら、申出があった段階で、庁内でより丁寧な協議を行うべきであったと考えており、今後は事業者の申出内容を的確に把握した上で、関係部署と十分に協議し、しっかりとその記録を残せるような体制を整えていきたい。

(要望)

十分な協議ができなかった点をしっかりと反省し、

今後は注意されたい。

(質問)

当該業者の申出だけでなく、同種の事業者や他の一般的な事例について検討はしなかったのか。

(答弁)

請負業者が処分業者と請負契約を締結しているため、当該業者の意見を尊重し、鉄道敷地であったことなども踏まえ、公共事業の発注者としてより慎重に対応すべきだと判断したものである。

(質問)

このたびの件で、大切なのは「急いでいたからやってしまった」という対応は決して許されないという点である。問題を発見した時点で速やかに報告すべきであり、それを怠ったことが今回の事態を招いた一因と考えており、同様の事例が本市の他の事業でも発生しないか懸念している。

所管は消防局であったとしても、消防局から営繕課へ依頼した段階で責任がどのように移るのかを明確にしてもらいたいだろうか。

(答弁)

工事業者が決定し、工事に着手する段階で、営繕課が工事現場の責任を持って進めるものと考えている。

**都市局終了 11時56分**  
**休憩 11時56分**

【予算決算委員会建設分科会（都市局）の審査】

**再開 13時21分**  
**建設局 13時21分**

**前回の委員長報告に対する回答**

**・姫路市道路附属物自転車等駐車場条例の一部を改正する条例について、デザイン面から車体へのシール貼付を嫌う利用者がいることや、様々なスタイルの自転車の普及に対応するためにも、従来の駐輪場の管理運営方法に捉われないことなく、ICチップ等を活用した入出場管理など、先進的な管理運営方法についても、しっかりと研究されたいことについて**

駐輪場の管理運営方法については、近年、民間事業者のノウハウによりICTの活用など様々な方法が提案・導入されている。

駐輪場利用者に質の高いサービスを提供し、適切かつ効果的・効率的な駐輪場の管理運営を行うため、多様化する利用者ニーズの把握に努めるとともに、民間事業者の新たな駐輪場管理システムや導入費用、他都市の事例等について研究していく。

#### 付託議案説明

- ・議案第 44 号 市道路線の認定及び廃止について

#### 報告事項説明

- ・令和 9 年度の指定管理者制度更新予定施設について
- ・次期姫路市無電柱化推進計画の策定について
- ・飾磨中央公園における P a r k - P F I の事業進捗について
- ・手柄山平和公園駐車場料金の改定について

#### 質疑・質問

13時35分

(質問)

議案第 44 号の市道路線の認定及び廃止について、城東 228 号線において、新たに認定する路線の長さより廃止する路線が長くなっているのは、なぜなのか。

(答弁)

城東 228 号線は、自転車歩行者専用道路であり、公安委員会が設置した歩行者の道路標識があったものの、現在は撤去されている。このたびの市道路線の廃止は、現状の通行形態に即した形にするもので、城東 228 号線両側の一部をその両隣の市道区域に編入するものである。

(質問)

姫路市無電柱化推進計画について、目標値 1.3 キロメートルに対する実績が 0.28 キロメートルとなっているが、進捗が大きく遅れている原因を説明してもらいたい。

(答弁)

無電柱化は都市計画道路の整備と併せて実施するケースが多く、その多くで用地買収が必要となる。

用地取得には時間を要するため工期が長期化し、結果として進捗が遅れている。

(要望)

次期計画を策定する際には、用地買収に要する時間やその後の工事期間を考慮し、無理のない目標設定を行われたい。

(質問)

無電柱化により防犯カメラや防犯灯が設置しにくくなり、代替設備が建つことで美観上の問題が生じる懸念があるがどうか。

(答弁)

電柱が撤去されると、防犯カメラや防犯灯の設置に必要な設備を別の形で確保する必要がある。城北線では、歩道照明を随所に設けて対応しており、交差点部には、高さのある交差点照明を設置している。

(質問)

手柄平和公園駐車場料金の改定について、改定自体に問題はないが、姫路城周辺駐車場と比較し、時間区分や料金体系が統一されておらず、一定の基準が必要ではないかと考えるがどうか。

(答弁)

3 時間以内 300 円の区分は、国土交通省調査において、総合公園では公園利用者の約 9 割が 3 時間以内の利用であることから一般の公園利用者を対象としている。

次に、3 時間から 12 時間以内 600 円の区分は、ひめじスーパーアリーナ等の営業時間に合わせスポーツ施設利用者を対象としている。

また、12 時間から 24 時間以内 900 円の区分は、姫路城周辺の駐車場料金を参考に決定している。

(質問)

最大料金はある程度統一されているが、大手前公園やイーグレひめじ地下駐車場など近接する駐車場の料金体系が統一されていないのは、利用者にとって分かりにくく、不親切である。

今後の見直しの機会には、利用者の利便性を考え、一定の統一感を持たせてはどうか。

(答弁)

駐車場は所管が各局にまたがることや、スポーツ施設や植物園など周辺施設の性質により時間区分や料金設定が異なるため、一律に統一するのは困難である。

例えば、図書館に隣接する城北駐車場は、利用者に配慮し、30 分以内は無料としている。

しかしながら、委員の指摘のとおり、一定の統一した基準を設けることは望ましく、各局と連携して検討していきたい。

(質問)

市道路線の認定について、令和 7 年第 4 回定例会の

委員会で、都市局から開発行為で設置された所有権移転登記未了道路が22か所あるとの報告がなされた。

これらの道路は、昭和後期頃に造られたものが多いと聞くが、当時と現行の市道基準に差異がある場合、市道認定が困難となるおそれがあるがどうか。

(答弁)

基本的な考え方は、当該道路が当時の開発基準で完了しているのであれば、その時点の基準を満たしていると判断し、現行の基準に合致しない場合でも市道認定を進める方針である。

しかしながら、底地の所有権が市に移転していない場合は、建設局として完全に引き継いで供用開始することはできないため、都市局において継続して地権者へ働きかけ、連携して処理している。

なお、都市局から報告のあった22か所、路線数としては27路線については、このたびの議案第44号に全て含まれている。

(質問)

開設後間もない、みんなのさくら広場駐車場についても料金体系の変更に伴い精算機の更新が必要なのか。

(答弁)

現在設置している精算機は時間計測ができないため、時間制料金に変更する場合は、精算機の更新が必要である。

なお、みんなのさくら広場駐車場の精算機は、既存の機器を流用していると聞いている。

(質問)

他の市内公園の駐車場について、有料化は検討しているのか。

(答弁)

現時点においては検討していない。

(質問)

無料であるがゆえに、目的外利用があり、休日に公園利用者が駐車できないという問題を仄聞する。

何らかの対策は検討していないのか。

(答弁)

公園利用者以外の駐車対策としては、防犯カメラ設置、掲示物による注意喚起、自治会への通報依頼等を実施している。

現時点においては、市内公園の駐車場は、できるだ

け広く市民に利用してもらおう観点から無料としている。

(質問)

公園の防草対策に防草砂やクラピアなどが挙げられるが、どのような対策が有効なのか。

(答弁)

防草砂については、試験施工を令和8年度から実施予定である。おおむね10か所程度の公園で「何もしない区画」と「防草砂を入れる区画」を設け比較検証する。カタログ上は、5年後でも草が生えていない事例が示されているが、実環境で検証できれば順次展開していく考えである。

クラピアについては、試験施行から1年が経過している。道路歩道の植樹ますにおいて、特に手を入れなくても、全面がクラピアで覆われている状況が確認されており、今後導入を拡大していきたいと考えている。

なお、防草対策と並行して、草が生えにくい公園に変えていくことも必要と考えており、従前の広い植栽帯をそのまま残す公園から植栽帯をウォーキングに適した園路に転換するなどの再整備を検討している。

(質問)

今後1、2年の検証結果を踏まえて方向性を固め、それを展開して公園の防草対策を進めいくという理解でよいか。

(答弁)

市内の公園は約900か所あり、その全てに対応するには相当の予算を要する。優先度の高い箇所から徐々に展開していく形を想定している。

**建設局終了**

**13時55分**

**散会**

**13時55分**

**【予算決算委員会建設分科会（建設局）の審査】**