

分科員 (向山好一) それでは、引き続きよろしくをお願いします。

まず、おとといの本会議でもちょっと質問させていただいた有料道路の件で、引き続きちょっと掘り下げた議論をさせていただきたいと思っております。

一昨日の代表質問で阪神高速のネットワークを含めて、新神戸トンネルの料金はいかにあるべきかというようなことを聞かせていただきましたら、助役からは、立場もあるんでしょうけども、ネットワークで考えたり、あるいは、料金についても関係機関と十分協議しながら対応したいということでありました。しかし一方で、国でも道路行政について、いろいろと今、大きく変わろうとしていると。局長もご存じのとおり、道路公団、4公団の民営化推進委員会が その4公団を5つの会社に分割し、民営化したらどうかというような方向が示されました。その中で阪神高速公団という扱いが広域 拡大化、拡大阪神高速なり、そういうような形にしたらどうかと。つまり、今の現行の阪神高速と名神、近畿、阪奈、そういったものを一緒にして、1つの会社にしたらどうかと。そういうことによって、新聞報道によりましたら、結構ドル箱の路線が入ってますんで、収益率は75%となると。要するに、今の全体の道路公団からしたら、より収益性が高まるというような、そういう会社にしていこうとしております。そういう今の、要するに阪神高速が、ほかの道路公団と一緒に民営化されたという動きと、今、市・県なりが進めようとしてる新神戸トンネルの阪神高速への移管、あるいはネットワーク化、これとの今の神戸市らがやろうとしてることと、国のそういう民営化の動き、これは一体どういうふうにつながってくるのかと。要するにプラスかマイナスかと、そういうような質問であります。第三者的に考えたら、よくなった民営会社に、ひょっとしたら新神戸トンネルというのを移管してもらえんことの話が前へ進んでいく可能性が高いん違うかと。ひょっとしたら、相当ええチャンスがめぐってきたんじゃないかと。そういうふうにプラスに私どもは考えたいと思えますけども、この今の民営化の動きと、今進めようとしてる新神戸トンネルも阪神高速公団への移管、これについてのご所見をお伺いしたいと、このように思います。

2点目としまして、要するに神戸道路公社というのは、地方道路公社法によって事業 その法律にのっとって事業が展開されておるわけですけども、若干この13年度の収益を 損益というか、それを見ましたら、新神戸トンネルは12億2,000万円強の黒字と。黒字というのは、言い方が、またこれも会計上の問題がありまして、収益からいろんな費用を差し引いた、その差益が12億2,000万円強あると。これが償還準備金繰入額に全部入ってくる。そして、結局差し引きゼロになっているということなんですけども、この12億2,000万円という額を見たら、ああ、大分よう順調にやっておるん違うかと、もうかっとなるん違うかなと、そんな印象があるわけですけども。一方で、六甲トンネルがことしの6月からオフピーク割引ということで、半額値下げをしていると。今言う、その地方道路公社法の中で、六甲トンネルのように、オフピークの割引が新神戸トンネルにも適用することが可能なんかどうか、今申し上げたような、差し引きの繰入額がある中で、そういうことをやってもええんじゃないかという前提のもとで、制度上のそういう障害があるのかどうか、その辺をお聞きしたいというふうに思ってます。

次に、ハイキングコースのトイレの問題、このことについてお聞きします。

神戸は六甲山系という、素晴らしい自然がございまして、ハイキングコースがたくさんあります。例えば菊水山、あるいは高取山、あるいは摩耶山、そのほか、そういう市民に親しまれているハイキ

ングコースがありまして、地域の登山会のデータなんですけど、菊水山では1日平均 400 人、高取山では1日平均 200 人、摩耶山では1日平均 120 人、そのぐらいの利用者がおられまして、要するに市民に親しまれるハイキングコースになっている。今や高齢化社会も進みまして、お年寄りの皆さんの健康維持に物すごく貢献をしている。これがハイキングコースでありますけども、例えばこの菊水山のハイキングコースでは、鈴蘭台から歩いて行ったら1時間強、往復でいったら3時間程度、やっぱり親しまれているわけですけども、1つもトイレがない。特に女性の場合、冬場なんかやったら、物すごい冷え込んだときに、どうしても山頂で、そういうトイレが欲しいという市民の声が多く寄せられているわけですけども、一方でトイレの設置というのにも障害があると。例えば悪臭がやっぱり漂って環境が悪くなるということと、維持管理に金がかかる。水洗でしたら水はどうするんやとか、そういうような維持管理の問題とかがあります。

そこで、今、バイオトイレというのが日進月歩、いろいろと技術が進歩いたしまして、もう水も要らんと。ちょっと電気は要りますけども、電気も風力とか太陽光なんかで、自前で発電できるような装置がついたやつもあって、まあ言うたらつけただけで、あと水も電気も要らんとというのが、今、開発してまして、実際に富士山の山頂なんかでも十分とその効果を発揮していると。そういうような新たな技術を導入したトイレを、そういうハイキングコースなんかで設置したら、それこそ維持管理も要らないし、利用者には物すごく喜ばれると。そういう施設になっていくんじゃないかと思いますが、その辺の設置についてのお考え、これをお聞きます。

3点目といたしましては地下街、これもちょっと外郭団体の話で恐縮ですけども、神戸にはたくさん地下街があります。例えば三宮でしたらさんちか、神戸でしたらデュオこうべ、そういう地下街が存在いたしまして、夜遅くまで、やはり通行客がございますし、ルミナリエが12日から始まって、あれが消灯するのが10時半、そうやってきたら、せっかく500万人の方が来られて、消灯まであって、それからちょっといろいろと散策しとったら、どうしても11時を過ぎてくる。そういう、特に年末年始なんかでは、そういうふうに深夜まで、この人たちが、そういう中心部でいろいろと歩行をされているにもかかわらず、今、地下街の地上から地下へおりの階段とか出入り口は、11時になったらほとんどのシャッターが閉まると。本当それでいいのかということなんです。全国から三宮の夜のまちを楽しもうとして来られて、ルミナリエを見て、次どっか行こうかなと思ったら、もう地下が入れないと。そんな状況でありますし、デュオこうべでもハーバーランドという繁華街あるのに、11時過ぎたら、JRに乗ろうと思っても、地下鉄海岸線乗ろうと思っても、下のデュオこうべは閉まっておるし、上の歩道橋も閉鎖されていると。どうして皆帰ってらっしゃるかといったら、2号線の合計あれ10車線ぐらいありますけども、もう歩道がないところ、いわゆる車道を走りながら皆帰ってらっしゃると。11時過ぎましたら、みんなやはりええ気分になっていらっしゃるんで、非常に危険であります。本当この港町、あるいは観光都市として、この地下街が11時に閉まると。逆に、その地下鉄の終電はやっぱり12時過ぎている。この間の時間差のことをどう思っているのか。できましたら、やはりそういうにぎやかなとき、年末年始なんかは、弾力的に12時まで、やっぱりあけておくとか、そういう改善策は要るんじゃないかと思えますんで、そのあたりのお考えをお聞きたい。これが3点目でございます。

次、4点目といたしましては、建設局でも、いろんな許認可事務というのがあります。特に道路の工事、そのときには道路占用許可、これを皆、事業者はその許認可の申請をいたします。そして、そのためには各建設事務所に行って、決まった様式に記入して、いろいろ添付書類をつけて申請を出す

と。許可がおりたら、その申請書の許可証をいただきに来ると。それを警察なんかと協議をして、実際に工事が始まると。その後、工事が終わったら完了届を出す。最低で3回、建設事務所と事業所を往復して、それが本当に今のIT化時代に合っているかどうか、港湾ではEDIシステムといいまして、ご存じだと思いますけども、船主なんか神戸のみなと総局に出したら、すべてのいろんな申請書が同時に発行されて、それがメールによって許可がおりて、物すごい効率化になっているんですけども、建設局としての道路の掘削なんかでの許認可事務、これについて、そういうIT化、これについてお考えは今どうなっているんか、この辺をお伺いしたいというふうに思います。

そして最後は、六甲北ニュータウン開発事業についてであります。

この事業は、本当30年前からスタートいたしまして、鹿の子台、上津台、赤松台、新しいニュータウンができたわけですけども、まだまだ課題が残ってます。例えばリサーチパークでの企業誘致も全然まだ目標を下回っておりますし、上津台では、やっぱり住宅の張りつけはまだまだ、赤松台でも、やっぱり工場の誘致というのが進んでいない。こういうようないろいろ課題が残っている最中ですけども、都市基盤整備公団からの受託というのが平成14年度で終わると。そのことに伴って、北神開発事務所というのも役割を終わっていくということでもありますけども、この30年にわたった六甲北ニュータウン開発事業、この1つの節目を迎えるに当たりまして、所長から、この事業に対する総括、このあたりをお聞きしたいというふうに思います。

以上であります。

安藤建設局長 有料道路をはじめとした道路の問題と、それから地下街について、私の方からご答弁申し上げます。

委員おっしゃいますように、昨日及び一昨日の本会議、松下助役の方からも、いろいろこの有料道路については答弁をしていただきましたんですけども、まず、今の民営化委員会の中でいろいろ議論されてる中での阪神公団の取り扱い、終盤に、その委員会の答申に及んでいる 終盤に来ておりますが、阪神公団を拡大するというようなことで、1つ案がまとまろうとしてますが、今おっしゃったように、阪神公団の今持ってる220キロぐらいの営業線プラス周辺の道路公団なりが持ってる道路が多分入るのではないかなと言われております。これははっきりまだ、もちろんしておりませんが。そんな中で、我が新神戸トンネルも入るのかなという1つのご意見かと思えますけど、私どもははっきりそういったことを、何も民営化委員会等からお聞きしたわけございませんが、うちの神戸が新しい組織の阪高さんの組織の方に入るというのは すっぱりですね、ちょっと難しいのかなというふうには思います。といいますのは、首都高もそうだと思いますが、地方の道路公社の道路じゃなくて、道路公団なり、そこが持ってる道路はどうも対象にしていくことも考えられているような気配があります。だから、そういう意味では神戸が組織的に入ってしまうというには、ルートとしてすっぱり入るというのは、ちょっと難しいのではないかなというように私どもは受けとめております。

それで、今、委員おっしゃいますように、それでは今後どうなるかということですが、今、私どもがご説明しておりますように、この神戸線及び山手線の供用に伴う利用者の利便性向上のために、国土交通省とか兵庫県、それから阪高さんと、それと神戸市で、4者でいろいろ検討会をもちろんやっております、その中で神戸トンネルを従来から、また一昨年の市会の附帯決議でもいただいておりますように、阪神高速のネットワークに入れるべきと、神戸市の主張はそういうことで、そういった4者の検討会の中でも、それをお願いして下さるような、私どもは一貫して、それを議題に

上げていただいているわけでございます。

そういう、今まだそれに対して結論が出てるわけじゃございませんが、阪神高速のネットワークにすっぽり入って公団の、阪高ルートの一部に新神戸がなれば、もちろんそれで料金抵抗他に が今だったら 500 円と 600 円で 1,100 円ですけども、阪高ネットの中に全部それがきれいに新神戸が入れば、500 円で、それも北区から三宮まで出て来れますから、料金抵抗は全然ないんですが、そういうふうになるかどうかはまだ意見の調整というのか、それができておりませんし、また、阪高が今ああいう、震災後の財政的な状況というのも、非常に危機的と言われているように、非常に困窮している状況で、新たにそういった新神戸なり、いろいろなどこのやつを加えるというのはどうなんかという意見もあって、この辺については、まだ結論出ておりませんで、新神戸の有効活用として、料金を弾力的に、お互いに阪高ルートに入らなくても、阪神高速の料金と新神戸トンネルをそれぞれ割引といいますかして、トータルとして利用者に今の料金よりも 2 つ足した料金よりも、割安な料金で提供できないかというようなことも含めて、今、議論がされているところでございます。これはまだ、どうこうという、どっちの、どういう方向に行くかというのは、なかなか見えておりませんが、現状としては、そういうことでございます。

この民営化推進委員会の議論の結果ということによって、また、その辺がもちろん大きく左右されることになると思いますが、委員おっしゃるように、プラスになるのかマイナスになるんかというような、新神戸が阪高のそういった拡大の中に入ればどうなのかということについては、今そういう場がちょっとどっちの方向になるんかというのがはっきりしてない段階ですから、私の方からご答弁することはできませんが、いずれにしても民営化委員会の議論の結果、並びに国土交通省なりの国の動きを、我々としては非常に注視してというか、関心を持ってというか、それ以上に、聞き耳を立てて、今ちょっと見つめているところでございまして、いずれにしても、利用者にとって来年の料金云々というようなこともあります。将来の阪神高速の山手線が長田までの部分開通、また北神戸線が中国道への接続というのが、来年の春、もう間もなく来るという時期を迎えておりますので、その辺ともあわせて新神戸の利用、需要が、また利用者数がどうなるんかということ、我々 道路公社、建設局にとって一番大きな問題でございまして、この辺については、今申し上げたように、その辺の動きを十分注意して、我々も対処したいというふうに考えております。

もう 1 点、料金の割引というのは、今ちょっと私重ねて申し上げましたですけど、今、六甲 3 線で、ここの 6 月からお願いしたように、ああいう格好でオフピーク割引をしておるわけですが、新神戸について、今委員おっしゃるように 12 億円ほどを償還準備金で積み上げていく、13 年度決算では積み上げていってまして、それならば新神戸もオフピーク割引をしないでできないかということかと思いますが、これは今の段階ではまだはっきり申し上げられませんが、六甲 3 線は一応償還を 10 年間延ばさせていただいたと、ご案内のとおり、ということでございますから、新神戸も、それを延ばせばどうなのかという、この辺のシミュレーションを私どももしておりますが、新神戸が今 12 億円、単年度で償還準備金積み上げているんですが、交通量の伸びが、むしろ今減ってるような状況で、これからどうということになるんかというのが、ちょっと私どもとしては心配しております。当初の計画に比べて、やはり交通量というのが下回っております。計画交通量に対して、平成 13 年、14 年の上半期見ましても、順調にいったおれば、なかなかそういうことをいけるかもわかりませんと言いたいところなんです。計画交通量に対して下回っている現状ないし、全国のそういった有料道路事業の交通量というのが、あんまり伸びないだろうと言われていて、一部にはそういう意見もある中で、オフタイムのそ

ういった割引をして、六甲と同じようにできないかということについては、ちょっと私どもも今、お答えがしかねる段階でございまして、というよりも、ちょっと難しいかなという気がしてます、新神戸については、六甲線と同じような格好で。これ償還期間を長めに、今よりも長くしてもちょっと難しいかなという、私は気がしております。

もう1点、そういうことで、新神戸については、阪高ネットの、どういう格好でネットワーク化をしていくかという、どういう組み込み、され方がするんか、それとも組み込まれなかった場合にどうなるんかといった、その辺が随分と選択肢というか、置かれ方によっては、随分と違ってくるんで、ちょっと軽々に申し上げられないなという段階でございまして。

それから、地下街の通行帯でございまして、おっしゃるとおり、さんちかとかデュオこうべ、これは公共用通路として神戸市が管理いたしております、店舗の閉店後には、歩行者の安全確保とか施設の保安上から、夜間は閉鎖をしているものでございまして、その閉鎖の時間が、さんちかは地下鉄海岸線の開業にあわせて、その終電車の後午前0時30分、デュオこうべは、もっと早くて午後11時というので閉まることになってまして、委員おっしゃるように、特にデュオこうべは11時30分という終電よりも大分前に閉まるものですから、一部そういう国道2号もまた横切って駅の方に来ているという、そういう方もあるということをおもつたかと思っております、非常に心配をいたしております。この神戸駅周辺、ご存じのとおり、ハーバーランドから神戸駅方面の連絡通路というのは、もうデッキが4カ所あって、ふだんはそれを、デッキを使っていただいているというようなこともありますが、このデッキをちゃんと使っていただければ問題はないんですが、やっぱり横を平面をずっと横切った方が速いことは速いんで、信号がないところを横切ってる歩行者がおるということで、私どもとしては、この問題については開放時間、デュオこうべの地下通路については、特に開放時間の延長について検討してまいりたいと考えております。このままではちょっと放置できないなと考えておりますので、特に海岸線のハーバーランド駅と高速神戸駅ですね、連絡する地下の部分というのは、やっぱり最終の終電時間まであけておくと危ないんじゃないかと、上をうろろする人が、ということで、事故につながりかねないんで、早期に協議をして、そのためにはいろいろ管理費用が増嵩したりいろいろしますけども、人の命なりにはかえられないという思いがありますので、それについては、ちょっと早急に検討してまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

村戸建設局参与 それでは、私の方から道路許認可業務について、ご説明させていただきます。

ご指摘のとおり、電気、ガス、通信等の公益事業者の方が、道路掘削等の占用許可の申請に我々の方にお越しいただくというときには、各事業者の方が、おっしゃられますように申請書の提出、あるいは受領というような形で、頻繁に出向いていただいているのが現状でございます。これらの申請の申請につきましても、先ほど委員の方からもお話ありましたように、国土交通省も国のIT戦略というようなことで、私どもの方にも、何とか15年度までに電子化をしてほしいというような要請を受けてございまして、今、その目的を達成するために、財団法人道路管理センターを中心に、今現在検討を進めております。また、本市におきましても、大阪市、京都市が、公益事業者が共通いたしますので、12年12月から検討会を持ちまして、定期的開催をして情報交換をいたしておりますし、市独自でも、今、内部で検討を始めております。

そういう状況でございまして、現在は申請書の添付書類の簡素化、あるいは、受付業務の改善を中

心に、我々の内部で検討いたしておりますけれども、今後は公益事業者とも詳細な内容について協議を行いまして、平成 15 年度末を目標にいたしまして、電子申請システムを確立をしたいというふうに思っておりますので、努力をしてみたいというふうに思います。

以上でございます。

小森建設局公園砂防部長 私どもの方から、バイオトイレについてお答えさせていただきます。

バイオトイレにつきましては、ご承知のように浄化した巡回水を再利用するとか、先ほどご質疑の中であった富士山の例はおがくず方式ですね。そういうような、いろんな各処理方法はいろいろメーカー等によって違いまして、その辺で、数年いろいろ各地で導入される例を聞いております。ただ、実は実用面から、まだ十分な実績があると言えない状況であると。実は、震災後、すぐに六甲山最高峰で、このバイオトイレを導入した例がございます。それについては不都合が生じまして、別方式に変えざるを得なかったという経緯等がございます。新しい処理方式の導入につきましては、実績を踏まえて、やらないということじゃなくて、考えていきたいなというふうに思っております。したがって、バイオ技術を利用したトイレにつきましては、管理上、ある程度めどが、見通しがつけば導入していくことについては、非常にいいことではないかなというふうに思っております。

それから、次の菊水等のトイレのことでございますけれども、現在、六甲山系で建設局が所管しておりますトイレにつきましては、六甲縦走路沿いを中心に 12 カ所ございます。そのうちで水洗化されておられないのは、あと 5 カ所ございます。その辺をご指摘のように、菊水山頂という、新設要望ももちろん聞いておりますけれども、その辺考えますと、悪臭とか、それから衛生上の問題とか、使用の不快感とか、そういうのがございますので、まず、市民から水洗化改善の要望が強い、その水洗化の方から、この建設局としては優先的に、トイレの水洗化を優先して努力していきたいなと、取り組んでいきたいなと考えておりますので、よろしくお願ひしたいということでございます。

よろしくお願ひいたします。

以上です。

奥田建設局北神開発事務所長 六甲北ニュータウン開発事業について、お答えさせていただきます。

ご案内のとおり、藤原地区は良好な住宅地を造成するとともに、六甲北地域の副都心として機能するまちづくりを、それから神戸リサーチパークは 3 地区ございますけれども、鹿の子台、上津台、赤松台 この地域につきましては、豊かな自然環境の中、住む、働く、学ぶ、憩う、交流すると、多様な都市機能を備えた自立性の高いまちづくりを目指しまして、都市基盤整備公団から受託しまして、土地区画整理事業という手法により整備を進めてきたわけでございます。

藤原地区は平成 11 年 9 月に 北神戸第一地区の鹿の子台は平成 12 年 10 月に換地処分を行いまして、残ります北神戸第二・第三地区の上津台、赤松台についても、本年 8 月に換地処分を行い、土地区画整理事業としては、一応事業の収束をいたしました。現在、各地区の人口についてでございますけれども、藤原台が約 1 万 5,100 人、鹿の子台が約 9,600 人で、両地区ともほぼ熟成したまちになっているのではないかなと思っております。また、上津台においても、平成 12 年の 10 月より宅地分譲を開始いたしまして、現在 300 戸、900 人余りの方が生活を始めております。

一方、企業の進出状況についてでございますけれども、藤原台で 8 社、面積にしまして約 19 ヘクタール、鹿の子台で 16 社、約 38 ヘクタール、赤松台で 7 社、約 41 ヘクタールの企業がそれぞれ進出し

て、操業活動を行っております。

平成 14 年度でもって、北神開発事務所は廃止されるわけでございますけれども、道路、公園などの公共施設につきましては、藤原台、鹿の子台、赤松台では、すべて整備を完了しております。上津台におきましては、平成 14 年度末でもって、公園が長野公園等 5 カ所、道路で上津南環状線と、区画街路の一部、そして消防局所管になりますけれども、防火水槽が 4 カ所ほど、そういった公共施設の一部が未整備となるわけでございますけれども、これらの整備につきましては、今後の人口の定着状況や、あるいは企業の進出状況にあわせて、上津台の事業期間であります平成 18 年度までに都市基盤整備公団が順次、整備を行っていきます。

当事務所は、昭和 46 年に旧の土木局藤原山造成事務所としてスタートいたしまして、昭和 54 年に土木局北神開発事務所と名称を改めまして、平成 8 年に機構改革により建設局北神開発事務所となり、現在に至っているわけでございます。

最後となる北神戸第二・第三土地区画整理事業も、本年の 8 月に換地処分を行い、9 月末には区画整理登記が完了しました。神戸リサーチパーク周辺では、新しいまちづくりを目指しまして、新旧住民による交流も進んでおります。今後の人口とともに、すばらしいまちに発展するものと期待しております。

このように事業を完了することができましたのは、地域住民の方々の事業に対するご理解とご協力があり、かつ市会の皆様方のご指導とご支援のたまものと、心から厚くお礼を申し上げます。どうもありがとうございました。

以上でございます。

分科員（**向山好一**） それでは、ちょっと若干再質問をさせていただきます。

今、局長の方から新神戸トンネルの、その例のネットワーク化につきまして、まず民営化推進委員会が出している拡大阪神高速公団に新神戸トンネル入るかどうかという話は、当然入らないんですね。あれは道路公団という、その道路公団と阪神高速公団という特殊法人に対する民営化の話ですから、当然、地方道路公社の話入ってない。2005 年に民営化していくと。それまでに一体何ができるかということなんですね。神戸市なり、兵庫県なり、それが一体どう働きかけていったら、今、市なり県がやっていることが実現できるかどうかということをお聞きしているわけでありまして、その動きを注視して対応していく中に、そういうことが入っていると。そういうふうな認識のもとで、どうしても今言うような絶好のチャンス、プラスかマイナスといったら、プラスと考えて、今までそれが阪神高速公団だけで、やっぱり考えなかったらいけなかったネットワーク化が、ある程度、もうちょっと大きな器の中で考えられると。そういうことはやっぱりチャンスでありますから、2005 年度には間に合うかどうかわからないにしても、そのネットワーク化が今ちょうど動き出したと、そういう認識でしっかりと対応していただきたい。これは要望をさせていただきます。

それともう 1 点、料金のこと、ちょっとやっぱり難しいかな、そういう答弁でございました。ちょっとそこでお聞きしたいのは、本会議でも僕申しましたが、今、道路公社の料金は、時間短縮による便益、これを料金に換算して 1 分 42 円、そういうことで言いましたら、600 円というのは 15 分間やと、そういうことになりますね。そしたら、15 分間短縮というのも、いろいろとやっぱりパターンがある。当然、朝晩はすごい便益がある。しかし、昼間は比較的便益が減っていくと。それはほんなら 42 円という料金を言うんでしたら、オフピークなり、そういう弾力的な運営があってしかるべきじゃ

ないかと。そういうような発想になっていくわけですけども、そのあたり、その 42 円の便益に対しての今の硬直的な料金、これは一体どういう考えをお持ちなのか、その辺をお聞きます。

それで、いわゆる計画交通量が下回っているというようなお話ありました。そしたら、何で下回っているかということ考えたことがおありなのか。今、経済が不況の真ただ中、そういう中で、やっぱりこの高速道路も有料道路も減ってる、ふえてるところが1つも無い。しかし一方で、料金が障壁になっているんじゃないかということは考えたことがおありかどうかということでもあります。

道路公社は、実際に新神戸トンネル通行されている方に調査されたか僕よう知りませんが、3年前、平成 11 年 11 月に神戸商船大学が調査をしています。これは、実際に通行してるドライバーと周辺の住民を無作為にした調査の結果、要するに、新神戸トンネルを通過していらっしゃる方は固定客、いわゆる 1,000 万円以上の収入がおありの方が約 5 割、そして、その方々は毎日利用している。それ以外は、要するに会社の経費で落ちる方、結局、そういう方々だけが新神戸トンネルを利用されていることになっていると、それが本当に市民のためになっているかどうかということですね。

逆にもう一方、周辺の方に聞いた調査によりましたら、料金が下がったら一体どうするかという質問に対して、30%下げたら約 1.5 倍になってますね。半額になってきたら、約 2 倍になっていくと。新神戸トンネルというのは、料金障壁が物すごい他の高速道路に比べたら高いという結果が、それは、それを信用するかどうかはまた別問題ですけども、そういう調査をやった大学機関があると。逆に言えば、料金を下げれば倍以上の方が来るかもしれへん。あるいは、そういったことで、本当に交通量がふえることによって、幅広くやっぱり利用されるということになっていくん違うかと。そういうことを考えたら、今おっしゃる、難しいかなというだけではなくて、そういうこと、新しいことをやっていこうということも、やっぱり必要じゃないかというふうに思いますんで、今の 2 点について、ちょっともう 1 度お答えをいただきたいと思います。

以上です。

安藤建設局長 新神戸の料金でございますが、まず、時間便益で委員おっしゃるように、1 分間 42 円という便益ですね。これに基づいておっしゃっているというふうに考えられますが、この便益というのは、一応国の方からも、こういういろんな試算をしてというように来てる数字でして、我々は有料道路の料金を決めるときに、便益というのを計算一応して、その単価が今おっしゃる 42 円なんです。新神戸をつくるときに、新神戸のトンネルルートと、従来の道路いいますと 428 を通って平野交差点から出てくるという、この平面道路ですね。箕谷から三宮まで来るのに、ずっと現在の 428 ですが、通って、平野交差点を通過して出てくる場合の速度なり、新神戸の方は設計速度を新たに作り出すから、その差で時間的な、何分ぐらい差があるんかという時間便益と。それからもう 1 つは、走行の便益というのがあります。そんだけ距離的に長く、また時間的にも長くかかれば、車体の損耗なり、ガソリンがかかると。この 2 つを足して、新しい有料道路のルートで来たときと、従来の道路を通ったときと、どれぐらい差があるんか。これお金的に出す、その原単位が、今委員おっしゃった 1 分 42 円というんですが、それでいきますと、今現在 600 円というんですが、この便益は 1,700 ~ 1,800 円というところに計算上はなってます。もちろんそれを超えて 2,000 円取ってもいい、3,000 円を取ってもなくて、それはもちろん便益の中で、できるだけ採算上合う料金にしろということになっておりますから、今 600 円にしてるんですが、もう 1 つ今おっしゃったのはオフピークとピーク時の、もちろん時間便益と、これ違ってきますね。違いますけども、オフピークしたら、も

う少し縮まるかもわかりませんが、それにしても 600 円以下ということには、もちろんなりません、いずれにしても時間便益上、計算している数字よりも、かなり低い額で我々としては料金設定をしている。ただ、それが委員おっしゃるように、市場性といえますか、社会的に見て、利用者から見て、あそこわずか 10 分足らずで走り抜けるところが 600 円かということはあると思いますね。

したがって、このアンケートの数字が、制度がどうかわかりませんが、半分に下げたら、料金を、お客さんが倍になるのか、3 倍になるのか、その辺がちょっとわかりませんが、いずれにいたしましても、私どもとしては、この有料道路事業というのは、再三申し上げていますように、収支とれて、償還せんといかんもんですから、それを 1 つはあって、料金が時間便益の中でかかった費用をもちろん金利も入れてですが、30 年やったら 30 年の中で償還していくというのが、1 つのたがになってまして、もちろん料金を下げたお客が倍に、3 倍になって、当然収入としてふえればもちろんいいんですが、その辺のちょっと見通しが我々としても立っておりません。委員おっしゃるように、アンケートのような格好になるのか、それとも、今、全体的に交通量がこういうふうで、こういう時代ですから、そんなにうまくいくかどうかというあたりが、我々としてもまだちょっと自信持ってこれかという案のどこまでいきませんので、今の段階ではオフピークの割引等も含めて、ちょっと難しいかなという感じで私は申し上げました。

以上でございます。

分科員（**向山好一**） 感想めいたことになるかもしれませんが、有料道路というのは償還期間があると。30 年間やったら 30 年間料金を徴収して、その全体計画の中で、それが 30 年間たったら債務を返済すると。無料化になると。それが固定的にあるんですね。不思議なことに、値上げのときになったら簡単に変わるんですね。今の六甲トンネルも六甲北と、そういう 1 期、2 期ができたから、またトータルして考えて償還期限を考えるとというような、この西神戸有料道路は、もう 30 年以上たつとんやけども、その先ができたから、またこれも全体を考えると無料にはできませんねと。そういうふうに無料化するとか、料金を上げるといふときになったら、いろんな理屈が出てくる。逆に、無料化するとか、あるいは料金を下げるとなったら、今度は逆の理屈があって下げれないとか、そういうことになって、一体何でそういうふうに市民にとってみたら、マイナスの面だけはへ理屈が通って、プラスの面だけは理屈が通らへんと。そういうことで本当にええのかと。それが根本にそういう発想があるのと違うかということ、やっぱり改めていただきたいと、このように思う次第なんです。

それで、制度上では特に問題なかったら、そういうことをやっぱり検討してもらわなあかんの、やってみなわからんと、どうしても自信がないからできないと。それでしたら何にも変わらない。そういうことでしょう。そういうことをやっぱり検討してみて、いろいろ市場調査もやってみて、市民のニーズは一体何なのかと、そういうことを考えて、やっぱり新たな道路行政というのをもう 1 度考えていただきたい。これは時間がないので要望にさせていただきますけど、じゃあいいわ、1 回ちょっとコメントいただきたい、最後にね。お願いします。

それとハイキングコース、これも同じような考えなんです。震災直後に六甲山頂でやったけど不都合があったと。あれからもう何年がたつんですか。もう 8 年がたつわけですよ。その間にどんだけの技術進歩があったかということは、やっぱり調査されたんか。8 年前にやったけど、だめやったからもうやらないと。ほかがうまいことをいくのをよう様子見てから、何にも問題なかったら導入します。これは要するにだれでもできるんです、そういうことになったらね。それをみんなやってること

をやりましょうというだけの話ですから，何ら工夫がないですね。六甲山というのは，せっかくそういうふうに見える自然があって，市民の皆さんが，本当それを楽しんでいらっしゃる。その中で，やっぱりこういうのがあったらええのになというのを，みんなが市民の声として寄せられていることに，積極的にこたえようとしないで，周りがよくなったらやっていこうというのは，本当これは後ろを向いた考え方じゃないかというふうに思いますんで，実績を踏まえてじゃなくて，実績をつくるというような観点で，もうちょっと精力的に検討していただきたい，これは要望にさせていただきます。

この三宮地下街，これも これは前向きなお答えをいただきました。デュオこうべではやっていくと。しかし，三宮は0時30分というお答えがありましたけども，私の認識が間違っているかもしれませんが，それは0時30分になったら全部が閉まるということじゃないんでしょうか。例えば，やっぱり箇所箇所まで閉まっていくん違うかと。僕ね，何か11時半ぐらいになったら，物すごい遠回りさせられたような経験がありまして，最終的には0時30分かもしれへんけども，その前に順次閉めていく，そのことによって，特に南からのアプローチが物すごい不便になっていくと。その辺ちょっともう一遍考えていただきたい。そのコメントがあったらお答えいただきたいと思います。

それと道路許認可，これも，またこれも受け身なんですね。国のIT戦略を考えながら，15年度までに国の動きに対応してやっていくと。やれることは一体何なんかということ，やっぱりもうちょっと考えていただかなきゃいけないんじゃないでしょうか。15年度っていったら1年半しかないですけども，準備と云ったら，ほんなら何年かかるんよ。やっぱり準備期間はたくさん要るわけですから，しっかりその準備期間というのを早めに立ち上げていただきたいし，工事の規模というのは，これはあるわけですね。簡単な工事もあるけど大規模な工事，それはやっぱり簡単な工事から一回やってみよう。そういう発想も必要じゃないかというふうに思いました。これは要望にさせていただきます。

六甲ニュータウン，これも本当にありがとうございましたというお答えをいただきましたので，こちらでも本当ありがとうございました。あと，本当，いろいろと事業は終わっているけども，住民の皆さんのいろいろとやっぱり公共施設が足りないというニーズもありますんで，奥田所長のいろんな積み重ねた経験を，これからまちづくりにどうしてもフィードバックをしていただきたい，これをまた要望させていただきます。

以上です。

主査（大野 一） 残念ながらあと1分ですから，簡潔をお願いします。

安藤建設局長 それじゃ，局長として決意を述べさせてもらいますけども，有料道路の料金内で検討もせずということですけど，いや，中ではいろいろ検討しておるんですが，ちょっといい，おっしゃるような方向での結果がまだまだ出てないんで，もう少し工夫をするということで，再度，我々の内部のそういった作業を進めてまいりたいと考えております。

ハイキングルートのトイレについても，部長ご答弁しましたですけども，おっしゃるように，技術革新やいろいろ進んで，いろんなところで新しいタイプが出てきてるやに私も聞いておりますから，研究をします。研究していいのがあれば，それを使うという方向でいきます。

地下街，これおっしゃるように0時30分，さんちか，海岸線から南側の方が閉まってしまうんです。この辺についても，確かに北側はお店があつてあいてるんですが，南側，あの時間帯に南側から来る

のが、本当に何人あるのかなというところはあるんですが、これもちょっと宿題にさせてもらってやります。

電子化は、平成 15 年にはと行って、参与が言いましたですけど、それで我々は準備進めておりますので、人の養成もせんといきませんし、受け手の業者さんの方にも、いろいろそういった練習というか、それを使ってもらわんといけませんので、早めにそういう連絡をしてやってまいりたいと考えております。

以上です。

分科員（向山好一） 終わります。