

決算特別委員会（第1分科会）記録

- | | |
|------------|-----------------------------|
| 1. 会議の日時 | 令和6年9月30日（月）午前10時0分～午後3時54分 |
| 2. 会議の場所 | 第2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

（都市局）

1. 決算第1号 令和5年度神戸市一般会計歳入歳出決算（関係分）
2. 決算第8号 令和5年度神戸市市街地再開発事業費歳入歳出決算
3. 決算第15号 令和5年度神戸市新都市整備事業会計決算
4. 第54号議案 令和5年度神戸市新都市整備事業剰余金処分の件
5. 報 告 令和5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	ながさわ 淳一			
副主査	平野 達司	かじ 幸夫		
分科員	萩原 泰三	村上 立真	川口 まさる	黒田 武志
	上 畠 寛弘	赤田 かつのり	三木しんじろう	河南 忠和
	徳山 敏子	欠大かわら 鈴子	松本 のり子	大井 としひろ
	よこはた 和幸	川内 清尚	村野 誠一	平井 真千子
	吉田 謙治			
委員長	山下 てんせい			

議 事

（午前10時0分開会）

○主査（ながさわ淳一） おはようございます。

ただいまから決算特別委員会第1分科会を開会いたします。

なお、大かわら委員より体調不良のため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。

（都市局）

○主査（ながさわ淳一） それでは、日程によりまして、都市局関係の審査を行います。

それでは、当局の説明を求めます。

局長、着席されたままで結構です。

○山本都市局長 おはようございます。都市局の山本です。よろしくお願いいたします。

それでは、都市局の令和5年度決算及び関連議案につきまして御説明申し上げます。

令和5年度決算説明書の1ページを御覧ください。

令和5年度都市局決算の概要でございます。

令和5年度は、神戸空港の国際化やポストコロナを見据え、海と山が育むグローバル貢献都市の実現に向けて、力強い神戸経済と未来に輝く神戸のまちを創るための取組を推進してまいりました。

1. 神戸のさらなる飛躍に向けた都心の再生におきましては、都心の活性化と魅力的で風格ある都市空間の実現に向け、着実に取組を進めてまいりました。

以下、(1)新たなバスターミナルの整備や、(2)えき～まち空間等の事業の推進など、7ページまで具体的な取組を記載しております。

8ページを御覧ください。

2. 持続可能な神戸のまちの再生におきましては、公共空間のリノベーションなど持続可能なまちへの再編や、安全で豊かな生活の実現に向けた取組を推進してまいりました。

以下、(1)まちのリノベーションなど、19ページまで具体的な取組を記載しております。

20ページを御覧ください。

3. まちの魅力向上に資する交通ネットワークの構築におきましては、まちづくりと一体となった安全で快適な交通環境の形成に向けた取組を推進してまいりました。

以下、(1)ポートアイランド・神戸空港へのアクセス向上や、(2)地域公共交通網の維持・形成など、23ページまで具体的な取組を記載しております。

24ページを御覧ください。

4. 安全・安心な都市基盤の構築におきましては、防災性や住環境に課題を抱えている密集市街地の改善等に取り組み、災害に強いまちづくりを推進してまいりました。

以下、(1)密集市街地の再生や、(2)阪神電鉄連続立体交差事業など、25ページまで具体的な取組を記載しております。

26ページを御覧ください。

5. 神戸経済を支える産業用地の整備による都市活力の創出におきましては、産業団地において企業進出に合わせて必要な基盤整備を行ったほか、将来の産業用地ニーズに応えるため、新産

業団地の整備に向けた手続を進めてまいりました。

続きまして、令和5年度都市局各会計の決算の状況について御説明申し上げます。

27ページを御覧ください。

まず、一般会計につきまして御説明申し上げます。

1歳入歳出決算額一覧表でございます。以下、金額は万円単位で御説明いたします。

一番下の合計欄にありますように、歳入は84億8,935万円、28ページに参りまして、歳出は184億3,959万円となっております。

以下、29ページから46ページにかけまして、計数の詳細を記載しております。

次に、市街地再開発事業費につきまして御説明申し上げます。

47ページを御覧ください。

1歳入歳出決算額一覧表でございます。

一番下の合計欄にありますように、歳入は37億5,906万円、48ページに参りまして、歳出は35億6,317万円となっております。

以下、49ページから56ページにかけまして、計数の詳細を記載しております。

次に、新都市整備事業会計につきまして御説明申し上げます。

59ページを御覧ください。

ア業務実績でございます。令和5年度は事業全体で約12.4ヘクタールの土地売却契約を締結いたしました。

60ページから65ページにかけまして、経営指標に関する事項、議会議決事項などを記載しております。

66ページを御覧ください。

損益計算書でございます。

営業損失は296万円、営業外利益は5億5,952万円、特別利益は27億5,529万円となっており、この結果、当年度純利益として33億1,185万円を計上しております。また、前年度繰越利益剰余金と、その他未処分利益剰余金変動額を加えた当年度未処分利益剰余金は141億9,055万円となっております。

なお、67ページから84ページにかけまして、剰余金計算書・剰余金処分計算書などを記載しております。

86ページから103ページには、決算参考書を掲げております。

104ページを御覧ください。

第54号議案令和5年度神戸市新都市整備事業剰余金処分の件につきまして御説明申し上げます。

本件は、令和5年度末の未処分利益剰余金141億9,055万円のうち、108億7,800万円を資本金組入として、また33億1,200万円を減債積立金として処分しようとするものでございます。

106ページを御覧ください。

令和5年度決算に基づく資金不足比率の報告につきまして御説明申し上げます。

本件は、地方公共団体の財政の健全化に関する法律の規定により、令和5年度決算に基づく資金不足比率を御報告するものでございます。表にありますように、資金不足比率は算定されませんでした。

以上、都市局の令和5年度決算及び関連議案につきまして御説明申し上げます。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○主査（ながさわ淳一） 当局の説明は終わりました。

引き続き、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、徳山委員、発言席へどうぞ。

○分科員（徳山敏子） おはようございます。公明党の徳山でございます。

それでは、早速、一問一答で大きく5点ありますので、よろしくをお願いいたします。

まず、1点目は、地域コミュニティ交通についてお伺いいたします。

地域コミュニティ交通については、これまでの取組の成果もあり、令和5年度までに16地域で本格運行、または導入支援により運行されているとのことでありまして、評価しているところでございます。特に北区は坂道が多く、高齢者も多くなっていることから、生活の足となる交通問題は、地域住民の皆様からよく聞いており、喫緊の課題として捉えております。

令和2年度決算特別委員会におきまして、地域力の弱い地域への地域コミュニティ交通導入支援について質疑をさせていただきました。また、昨年度にも我が会派から、アプローチ型の地域コミュニティ交通の導入についてお願いさせていただいたところでありまして、令和6年度からアプローチ型に取り組んでいただけるということで、その成果に期待しているところであります。今年度は北区におきましては、花山地域を予定しているとのことでありましたが、同地域は地域コミュニティ交通の導入に向けた取組に対する機運は盛り上がってきているのか、また進捗状況はどうか、まずはお伺いいたします。

○山本都市局長 地域コミュニティ交通のアプローチ型支援でございますけれども、これは地域の生活交通に課題を抱えているものの、地域のコミュニティが希薄なことなどを理由に、具体的な取組につながりにくい地域に対しまして、市が積極的に働きかけ、地域コミュニティ交通の取組につなげるための支援でございます。

令和6年度につきましては、これまでに取組に関する相談を受けて、出前トークなどにより支援制度や取組開始の方法について説明を行いながらも、地域内で取組開始の意思決定を行うことができていない地域として、まずは北区花山地域に対してアプローチ型支援に取り組んでおります。

花山地域では、今年度に入ってからすぐに最初の取組といたしまして、市から改めて地域内の各自治会に個別にアプローチし、地域の交通事情や地域コミュニティ交通の必要性などのヒアリングを実施いたしました。この中では、地域コミュニティ交通の必要性は感じているけれど、自分たちでは進めていく自信がないといった御意見ですとか、また、中にはヒアリングそのものを実施することができなかった自治会もあったのも実情でございます。

このようなことから区役所と連携いたしまして、地域全体の事情をよく把握しておられるふれあいのまちづくり協議会窓口にも、地域の機運を盛り上げるための具体的な進め方について相談を行っております。協議会からは、地域コミュニティ交通に関心を持っていただけたらいいな方々との意見交換会を提案いただき、9月26日に開催したところでございます。意見交換会では、地域コミュニティ交通について関心を持っていただけたらいい、地域組織の立ち上げに向けた方向性が見え

てきたと感じております。今後も機運醸成に向けまして、引き続き取組を進めたいと考えております。

以上でございます。

- 分科員（徳山敏子） ありがとうございます。今、様々アプローチをさせていただいているということをお伺いしましたけれども、そのアプローチ型支援の課題の分析と解決についてお伺いいたします。

地域コミュニティ交通のアプローチ型支援ならではの課題をどのように分析しているのか。今、1つの自治会さんではなかなか無理なので、ふれあいのまちづくり協議会とかにもお伺いしているということですが、またその課題に対してどのように解決をしようとしているのか、お伺いいたします。

- 山本都市局長 アプローチ型支援の課題でございますけれども、個々に交通にお困りの方はいるものの、住民同士の関わりが希薄化している場合には、地域全体で取組の機運が醸成しにくく、地域としては意見がまとまりにくいなどの課題があるというふうに考えております。また、意見がまとまった後の取組段階にあつては、取組を推進するための体制づくりが課題になるということだと思っております。

これらの課題解決に向けましては、地域の実情をよく知る区役所と連携し、どのような進め方がその地域に適しているかを十分に検討することが、まずは重要であるというふうに考えております。そして、まずはその地域の中心となり、継続的に地域を盛り上げていただく担い手を見出すことが不可欠となります。担い手の方に地域コミュニティ交通に関する理解を深めていただき、その上で担い手の方が原動力となって、地域に大きな輪が広がっていくことなどが重要となります。そのために、我々、市といたしましても、しっかりと伴走をしながら支援することなどが課題解決に向け必要なことだというふうに考えております。

以上でございます。

- 分科員（徳山敏子） ありがとうございます。まず、前の質問のときにもお答えいただきましたけれども——今のときもそうでしたけれども、区役所などにお声をかけていただいて、地域協働課の方から出前トークとかもしていただいて、それでそういう機運を盛り上げていただけるということで、皆さん、一番御承知なので、先ほどお伝えしましたように、地域コミュニティ交通が——16地域でしている所は、北区では本当に八多地域でありましたり、大沢でありましたり、もう順々に不便な所が実現してるんですけれども、なかなか南部のほう、都心のほうが進んでいませんので、しっかり、だけどもやっぱりお声を聞きますので、しっかり取り組んでまいりたいと思います。

次に、対象地域の選定についてなんですけれども、花山地域を選んだ要素の1つとして、生活の足にお困りの方が多く、これまでに地域の住民から取組に関する相談を受けても、支援制度や取組を始める方法について説明を行ったり、そういうふうにしても具体的な取組につながらないことから、地縁組織はあるが機運が高まっていない地域と考えられて、アプローチ型で支援が必要だと考えているという御答弁をいただきました。

そこで、まずは機運が少しでもある地域から取り組んでいくという方針は理解できますが、生活の足に困っているが、相談にも至っていない地域の方が多いのではないかと感じております。そのような地域をどのように抽出し、どのようにアプローチすることで機運を盛り上げていくのか、お伺いいたします。

○**山本都市局長** 委員御指摘のとおり、生活の足に困っておられるけれども、相談にも至っていない地域の方が、これはたくさんおられるんだというふうに思っています。その中にありまして、アプローチ型支援の対象地域をどのように抽出し、どのようにアプローチするかにつきましては、まずはその鉄道駅やバス停から一定の距離が離れた地域を、生活の足に困っておられる地域として広く抽出することを考えております。その上で、このような地域へのアプローチといたしましては、区役所と連携し、例えば地域の方が区役所と意見交換する場などを活用いたしまして、我々も同席するなどし、地域コミュニティ交通の取組についての話題を提供していきたいというふうに考えております。

地域の方に地域での交通課題を認識していただきまして、地域コミュニティ交通について考えたいという意識の啓発につながるような機会をつくるのが、まだ相談にも至っていない地域での初めのアプローチとしては必要だと考えております。我々のほうから一方的な進め方もよくないと思っておりますので、地域の実情を見ながら、段階的にアプローチをしていくといったことを考えたいと思っております。

以上でございます。

○**分科員（徳山敏子）** ありがとうございます。そうですね、押しつけていくというか、そういうものなかなか難しいと思いますので、今、様々地域の方にお知らせしていくということでありますが、取組の周知についてなんですけれども、ふだん地域を回っていますと、私たちが歩いていますと地元の方から、交通が不便であるとか、道路の歩道に草が生えてて歩きにくいとか、そういう課題をお聞きするので、皆さんに直接——その担当部局の方におつなぎすることができるんですけども、それすらできない、発信できない地域もあります。自治会によっては、役員が1年で交代するところもあり、特に地域の足の確保など大きな課題となると、自治会長さんによっては、自分が役員の間に何とかしようという気持ちにならない場合が多いと感じています。自治会役員だけではなくて、地域の方が将来の足の課題に関心を持ち、もっと気軽に行政などに声を上げてもらう必要があるのではないのでしょうか。そのためには、ホームページに掲載しているというだけではなく、特定の人しか見ていただけないので、特に足の不自由を感じる世代に届く媒体で地域コミュニティ交通の取組を広く周知する必要があると考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**久保都市局部長** これまでも市のホームページや広報紙、テレビやラジオのメディアを通じて、取組事例や支援制度などについて発信してきてございます。例えば、西須磨地域では、地域組織の代表者や運行事業者と共に、メディア向けの記者会見を実施し、新聞でも取り上げられております。このような取組を通じて、地域からは出前トークや説明会の開催などの要望が増えてきてございます。

委員御指摘のように、足の不自由を感じる世代に届く媒体で、広く周知することは重要であると考えてございまして、日常生活の中で地域コミュニティ交通への関心を高めていただけるように、広報紙や民間の地域情報紙の活用を進めるとともに、例えば、地域や店舗等の協力を仰いで、掲示板でポスター掲示、また置きチラシを配布することなどについて、引き続き様々な媒体を活用した広報を強化してまいりたいと考えております。

○**分科員（徳山敏子）** ありがとうございます。出前トークというのは先ほどから何度か出てるんですけど、出前トークにつながるには、やはりお困りの方が地域協働課なり区役所とかに御相談しなくてはいけないので、御答弁いただきましたように掲示板でありましたりとか、皆さんが

ふだん目につくような形でお知らせ、こういうふうなことをすれば、いつでも御説明に上がりますというような、そういうふうな取組もまた進めていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

続きまして、2点目は、神鉄シーパスワンについてお伺いいたします。

2017年から実証実験が続いています神鉄シーパスワンですが、北区の高齢者の方々からは、価値的に利用しているというお声が多くて、高齢者に気軽な外出を促すという点でも高く評価しているところでもあります。高齢者の方と意見交換をしていると、神鉄シーパスワンに関する事としてよく言われることは、公共交通機関に乗るためにICカードや磁気カード、敬老福祉パスなど複数持たなければならず、紛失や忘れることもあり、不便であるといったお声も伺います。難しいことなのかもしれませんが、神鉄シーパスワンをICカードやQRコードに統一するなど、もう少し利便性の向上を図ることができないか、御見解をお伺いいたします。

- 久保都市局部長 ICカードにつきましては、1枚のカードで複数の交通機関が乗降できて、乗継ぎ精算が不要になるなどのメリットがございます。また、QRコードにつきましても、スマートフォンでQR乗車券を購入し、そのままチケットレスで利用でき、関西でも一部の鉄道事業者において導入されているところでございます。

委員御指摘のとおり、神鉄シーパスワンのIC、またQR化が実現できれば、複数のカードを持たないでよいという利点がある一方で、システムや設備の構築に多額の費用を要するほか、販売方法などについても解決すべき課題がございます。すぐには困難であると言わざるを得ない状況ではございます。ただ、我々としては、可能な限り利用者にとって利便性が高く、利用促進につながるものにしていきたいと考えておりまして、引き続き鉄道事業者によるチケットレス化の動向も注視しながら、将来的な対応にはなりますが、その可能性について関係する事業者と共に検討してまいりたいと考えております。

- 分科員（徳山敏子） ありがとうございます。昨日、北区連合自治協議会設立50周年の記念式典がございまして、会長様の御挨拶の中でありましたり、それから市長の祝辞の中でも、このシーパスワンの取組を、すごい評価してくださっているんですけども、2017年から始まって、これなかなか本格的には動いてないので、今みたいなシステムにいろいろ困難はあるんですけど、改正していくにはすごい困難があるんですけど、なかなかまだ実証実験中なので、本格的にそういう1個にまとめるというのも、なかなか取り組めないのかと思いますので、そちらのほうも本格運行になるように取り組んでいただけたらと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、3点目は、神鉄鈴蘭台駅周辺の再整備事業についてでございます。

2018年には鈴蘭台駅と連結して北区役所が新しくきれいに建て替えをしていただきまして、現在は旧区役所跡地の工事も進めていただいております。また、旧兵庫商業高校への工事用の進入道路も整備されております。道路の拡幅などにより立ち退きになったり、家の前が車道になったりという、当該地域の方へは、もう再三、本当に丁寧に話し合いを重ねていただき、御理解いただき、移転していただいた方であったり、新しい所に住んでいただいているというのが現状でございます。

ただ、鈴蘭台駅周辺の皆様には、具体的にどこにどのような道が通って、それがいつまでに完成するのかということが、なかなか大きな車が通ったりとか、通行止めになったりとか、公園の所にトラックが止まって、壁というか、普通の人が入らないようにはできてるんですけども、やっぱり鈴蘭台駅というと中心の所になりますので、星和台であったり、ほかの地域から来る方

も、なかなか事業のスケジュール感というか、どんな道になっていくのかということも分からない方もおりますので、そういう方々に対しては、どのようにこれまで広報されてきたのか、お伺いいたします。

- 吉田都市局部長 鈴蘭台駅北地区土地区画整理事業は、鈴蘭台駅前へのアクセス性向上や、小部小学校通学路の安全確保、旧商業高校跡地の有効活用のため、令和4年3月に土地区画整理事業の事業計画を決定しております。事業着手は、まずは農地等が多く、早期に用地活用が可能な事業区域の北側を中心に用地買収を進め、買収地を活用して兵庫商業高校跡地への工事用進入路を令和5年7月末に整備いたしました。現在、この工事用進入路を活用して校舎の解体工事を進めているところでございます。あわせて事業区域北側より仮換地指定や建物移転補償、道路・公園などの公共施設の整備を進めております。今後も引き続き、換地交渉がまとまった区域より仮換地指定を行い、建物移転補償や道路・公園など基盤整備に取り組むこととしております。

委員御指摘の、これまでの広報についてですが、これまで都市計画決定に当たっては、鈴蘭台幹線に抵触する土地・建物所有者や居住者の方々だけでなく、鈴蘭台周辺エリアの住民の皆さんや周辺の学校の関係者の方々に都市計画ニュースを配布して周知してまいりました。事業決定以降は、委員がおっしゃったように、区画整理事業区域内の土地・建物所有者や居住者の方々に対し、丁寧な説明が必要となってまいりますので、個別説明会の開催や戸別訪問を行うとともに、区画整理ニュースを配付し、事業のスケジュールや事業の内容、進捗状況、今後の予定等を周知しているところであります。また、土地・建物所有者に限らず、幅広く周知するため、市のホームページにも事業概要や区画整理ニュース、これまでの経緯等を掲載しております。

以上でございます。

- 分科員（徳山敏子） ありがとうございます。いろいろその当該地域の方だけではなくて、いろんな方々にも広報されているということでございました。都市計画ニュースとか、私も何度か都市局の方にも頂いたりして、駅前とかにも置いてあったような気がします、いろいろラックの中に置いてあったような気がするんですけども。車で移動されている方なんかは、なかなか駅に立ち寄りしなくて、そういうのも目にされる方も少ないかと思っておりますので、また広報紙KOBÉでありましたり、北区のスポットになってしまいますけれど、そういうところも活用して、また広報のほうをお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

続きまして、関連して、鈴蘭台幹線は駅前につながる重要な道路であります。事業に関する地権者や駅周辺の方だけではなく——今のなんですけれども、鈴蘭台駅を利用する住民に向けて、広く広報すべきであると思っております。今、御答弁いただきましたけれども、広報紙、それからホームページでありましたりとかしていただいているんですが、さらに目につくようにというか、皆様にも分かるように、またよろしく願いしたいと思います。

それでは、4点目に、都心の回遊性の向上についてお伺いいたします。

三宮周辺デッキについてお伺いいたします。三宮周辺地区の再整備の基本的な考え方の1つである、歩くことが楽しく巡りたくなるまちづくりの一環として、人と公共交通優先の空間を創出し、誰もが安心・安全に歩くことができるよう整備が進められているところであると思っております。その上で、車椅子の方やベビーカーを押している方など、階段やエスカレーターでは上下の移動ができない方のための移動手段の確保は重要な観点であります。ホームページで公開されている三宮駅周辺デッキ全体ネットワークの図を見ますと、特に国道北側についてはデッキそのものにエレベーターが設置されておらず、建物の中のエレベーターを使うことが想定されているよ

うに思います。デッキ整備に係るバリアフリーの考え方はどういったものかお伺いたします。

- 中原理事兼都市局都心再整備本部長** 三宮は6つの鉄道駅がございます、御承知と思うんですけども。それぞれの改札が地下・地上、2階・3階とレベルが異なっておりまして、かつ、その駅から駅へどう行ったらいいのかが少し分かりにくいと。さらに上下移動が必要だということで、こういったこのバリアフリーの課題を解消するというのが、三宮再整備の非常に大きな1つの目的でございます。そこで、この三宮駅周辺デッキの整備を進めているという状況でございます。

このデッキは、今、申し上げましたバリアフリーを実現するということに加えまして、駅やまちをつないで、歩行者の回遊性を高めること、そういったことも目的の1つとしてございまして、官民が連携して進めさせていただいているところでございます。この官民が連携するというのは、デッキだけではなく、三宮再整備全体のコンセプトの1つになってございます。デッキにおける官民連携ということにつきましては、乗換え動線の強化が大事なわけですけども、各階の歩行者動線が交わる地点にエレベーターやエスカレーターなどを官民連携——民間事業者と協力しながら配置するというところで進めさせていただいております。

このような考え方の下に、まずJR新駅ビルの南西位置というのが、三宮駅周辺での歩行者動線の最大の結節点かというふうに考えておりますので、まずそこに各方面に移動できるエレベーター・エスカレーターを整備をします。それから、逆にデッキの東の端に新しいバスターミナルを整備する予定で工事しておりますが、その中にエレベーターを計画してございます。つまり、その中央幹線沿いのそこそこ長いデッキの西の端と東の端に、民間事業者の協力を得てエレベーターを整備すると。実は、既にその中間辺りにありますミント神戸の周辺には、我々が整備した3基のエレベーターがございまして、これを合わせますと今回のデッキ整備で全方向へバリアフリーで接続できるような計画となっております。

- 分科員（徳山敏子）** ありがとうございます。お聞きしている限りでは、東と西、そして真ん中にもあるということで、利便性が確保されているのかと思うんですけども、なかなか例えば建物の中を使う——それは西側でしたっけ、JR、両方となりますと、そちらを想定している区間は、夜間や早朝なども、建物の中のエレベーターからデッキへ移動するということになるのでしょうか。

- 中原理事兼都市局都心再整備本部長** はい、御指摘のとおりでございまして、その運用時間が1つポイントになるというのは、我々も認識しております。現在、神戸市が、先ほど申しました設置しておりますエレベーターは、主要な鉄道駅の始発・終電に合わせて運用してございます。例えば、阪神でいいますと4時35分から24時55分という形で、電車が動いている間はしっかり運用させていただいているということでございますので、今回、そのデッキに伴いまして、民間のほうでも整備をしていただくその2つのエレベーターにつきましても、当然同様に、主要な鉄道駅、あるいは今回のバスターミナルという要素も入ってまいりますので、その始発・終電に合わせて運用する必要があるというふうに考えてございまして、それぞれのエレベーターの設置者でございます、雲井通5丁目再開発株式会社——これ東の端のほうですね——それからJR西日本、それぞれとエレベーターの運用につきまして、そういった方向での具体的な調整を進めておるところでございます。

- 分科員（徳山敏子）** ありがとうございます。やはりそれが、やっぱり一番、もう時間になったらシャッターが下りてしまって使えないのでは、車椅子の方であったり、階段とかを上れない方にとって不便になってしまえば、せっかくつけていただいても何にもならないので、しっか

り今おっしゃったように、JR側、それから民間が設置するバスターミナルの始発の時間であったり、最後の——夜間のバスとかもありますので、そういう遠距離バスの事業者さんの方とも、きちっと連携を取りながら進めていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

続きまして、車椅子の方やベビーカーの方なども快適に移動することができるようにするためには、整備後にバリアフリーの観点で不具合が発覚し、手直しをしなければならない事態にならないように、適切なタイミングでの障害者団体の方や専門家などへのヒアリングなどを通して、バリアフリー対策を再整備計画に適切に反映させていく必要があると思いますが、これまでどのような取組をされてきたのかお伺いいたします。

- 中原理事兼都市局都心再整備本部長 デッキでございますけれども、神戸市のバリアフリー基本構想という中に、この三宮駅周辺が重点整備地区の設定をされておりまして、当該地区内の駅、あるいは主要施設などの生活関連施設間を結ぶルートということで、生活関連経路に位置づけさせていただきまして、バリアフリー化を進めていくことにしております。

今、御指摘ありましたような取組といたしましては、まず令和5年1月なんですけれども、障害者団体などの方々に対しまして、事業の進捗確認とか、バリアフリー化に向けての情報交換、あるいは連絡調整の場として設置させていただいております神戸市バリアフリー推進会議というのがございますが、そこで事業概要を御説明いたしまして、各団体の方から設計に対する御意見も伺っているところでございます。また、同年3月には、目の不自由な方、あるいは車椅子を利用されている障害者の方などをはじめ、高齢の方や乳幼児連れの方などの様々な利用者の立場から点検や助言をいただける、兵庫県の福祉のまちづくりアドバイザーによるチェック&アドバイス制度というのがございまして、こちらのほうも活用して、専門家などの方から設計に対する助言を頂戴しております。このアドバイザーの方々からは、今回の全体の計画については問題がないという御意見をいただいておりますが、あわせて視覚障害者誘導用ブロックの設置方法とか、あるいは手すりの点字表記などにつきましてはアドバイスをいただいております、順次それらは設計に反映させていただいております。

加えまして、視覚障害者の方が初めて訪れる土地であっても自立的に行動を可能とするスマートフォンのアプリ、ナビレンスというのがございまして、こういったものを活用してはどうかという助言も頂戴いたしました。そこで、現在、当該アプリを含めて調査しておりまして、さらに適切な誘導システムの在り方につきましても検討を進めたいと思っております。

こういったことでいろんな方の御意見をお聞きしながら、バリアフリー対策の計画に反映させておるところでございますけれども、現在も障害者団体の方々から、三宮再整備に関する御要望なども頂戴しておりますので、今後もそういったところから御意見を伺いながら、計画に反映できるものは着実に反映させていきたいと思っております。

- 分科員（徳山敏子） ありがとうございます。様々、障害者の団体の方の御意見であったり、県のアドバイザーの方の御意見もそうやって取り入れていただいて、きちっとチェックをしながら進めていただいているということで、本当に今、視覚障害者の方のお話もありましたけれども、目が見える健常の方だったら、ちっちゃな段差であったりステップでも飛び越えたらいいことなんですけれども、なかなか目の御不自由な方などは、やっぱりちっちゃなことでも大きな障害になってしまいますので、しっかりその点を、当該障害者の方であったり、皆様のお声を聞いて、それで改善につなげていくっていう——できる前に、計画の段階で、きちっと精査していただけるっていうことは大切だと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

続きまして、中央幹線北側デッキに引き続き、今後、整備予定と聞いております交通センタービルからJR側へ税関線を横断するデッキについては、現在、バリアフリー対応ができておりませんが、今回の整備に合わせ、どのようにバリアフリー対応をされるのかお伺いいたします。

○**中原理事兼都市局都心再整備本部長** 今御指摘のデッキでございますけれども、既存のデッキにつきましては、東西の接続部が階段もしくは急勾配のスロープという状況でございますので、バリアフリー化されておりません。ですので、今回のその架け替えに合わせまして、バリアフリー基準を満たした形にしたいと思っております。結構利用者も多うございますので、しっかりやっていきたいと思っておりますが、このデッキにつきましては、西側に交通センタービルがございまして、その床の高さというのは、当然、建て替えない限りは決まっております。それから、フラワーロードの道路の高さも決まっております、こちらのほうは車道の建築限界というのがございまして、一定の高さ以上の所でないと、デッキが架けれないということがございまして、両方を勘案しますと、約1.5メートル高低差がどうしても出てくるという状況なので、その高低差を解消するやり方としては、エレベーターを設置しようかということで考えております。それは今、西側の話なんですけれども。東側のほうにつきましては、現在は階段でJR三ノ宮中央口のほうに接続しておるんですけども、架け替え後はJRの新しい駅ビルというふうにセットではございますが、緩やかな勾配のスロープでつないでいきたいと思っておりますので、西側・東側両方につきましてバリアフリー化をきっちりやらせていただきたいと思っております。

○**分科員（徳山敏子）** ありがとうございます。様々現場をしっかりと見ていただいて、エレベーターの設置も考えていただけるということなんですけど、私もふだん、デッキをあんまり使ったことがないので、この前、仕事終わってから夕方になったんですけども、歩かせていただいたら、おっしゃるように階段があって、その階段も歩幅が普通の家にあるような、建物にあるような歩幅でもなくって、歩幅も大きい、広い階段でしたし、それからつぎはぎでスロープがあったりとか、慣れている方はあれなんですけど、やっぱり健常者というか普通の——目の御不自由な方じゃなくても、足の悪い方じゃなくても、やっぱりちょっと歩きにくい。そこをきちっと整備していただけるということなので、もう本当にありがたいと思います。もちろんデッキの下に歩行者用の信号もあるんですけど、やっぱり建物からスムーズに移動できるという、やっぱり便利な所なので、安全性も確保されておりますので、そちらのほうの整備も、きちっと対応していただきますようよろしくお願いいたします。

続きまして再質問ですけれども、都心の回遊性を享受する仕掛けづくりについてお伺いいたします。

先日の代表質疑で我が会派から——一番前に座っております萩原議員のほうから、都心の回遊性を享受する仕掛けづくりの質疑に対しまして、御答弁をいただいたんですけども、民間事業者と連携して、歩くことが楽しく巡りたくなるまちづくりに取り組んでいくとの御答弁をいただき、評価いたしているところであります。一方で、民間企業、市場原理に委ねると、時代の移り変わりとともに常に変化する。よい点もございますが、必ずしも想定していない方向性に進む場合もあると思います。

神戸市には町並みを方向づけ、整備と保全を図るために、それぞれの地区の特性や目的に応じた地区計画というものがあると思います。都心部においては、三宮南地区・三宮西地区・税関線沿道南地区・税関線東地区・三宮中央通り沿道地区・旧居留地地区などがそれぞれの地区の個性

を生かしながら、まちの活性化や町並みの形成を図っていただいているところであります。三宮クロススクエアやフラワーロードに限らず、先ほど例示した地区などより広い範囲で、それぞれの地区と連携しながら、町並みの形成を目指すとともに、歩くことが楽しく巡りたくなるまちの実現に向けて取り組むことが必要であると考えますけれども、御見解をお伺いいたします。

- 中原理事兼都市局都心再整備本部長 神戸の都心の最大のターミナルというのは三宮駅でございますけれども、それを中心にしまして、周辺にいろんな個性あるまちがモザイク状に広がっていると。今、委員の御指摘もあったと思うんですけども。そういったことがこの三宮の非常に大きな特徴だということで、三宮再整備をスタートするときいろいろ議論する中で、そこはきちんと位置づけをさせていただいてまして、それを最大限生かした再整備をしたいというのが、三宮再整備の1つの考え方でございます。

それをどう実現するかということで、本会議でも私、申し上げさせていただきましたが、公共空間と沿道の建物が一体となって、魅力的な空間をつくり出すと。駅と周辺のまちに加えまして、今回、ウオーターフロントへもしっかりつないでいきたいというふうにも思っておりますが、そういったことを官民連携のソフトの仕掛けというのも併せて実践することで、今御指摘もありました、より広範囲での回遊性を向上させて、都心全体を活性化するということを目指しております。

今申し上げましたような三宮の特徴というのは、今、委員御指摘ありました地区計画で、かねてからそれぞれの地区が個性ある取組をして、土地利用や町並みを誘導してきた。あるいは景観計画を使っておられる地区もあるわけですが、その中では、商業地としての建物低層部ににぎわい形成。それから、今、まさに地区計画と景観計画に加えまして、地元のまちづくり協議会の活動の中で、例えば三宮中央通りとか旧居留地などでございますけれども、美しい町並みとか、歩いて楽しいまちづくりといったコンセプトで、町並み形成が図られてきたということの成果の1つであるというふうにも思います。

こういった状況をさらに発展させるというのが、我々、今やりたい三宮再整備の1つの方向性でございますので、今回はえき～まち空間とか税関線といったことの再整備をしていくわけですが、その方向性としたしましては、景観デザインコードというのをつくっておりまして、官民が連携して事業を進めていきたいということで、これもちょっと繰り返しになりますが、その中で建物低層部ににぎわいを生む用途の配置をしてくださいますとか、建物側はできるだけピロティなど開放性のある空間を確保してくださいとか、そういったものが公共空間と一体となって、魅力的な歩きたくなるようなまちを目指すということにしております。

つまり、今回、三宮再整備でやろうとしていることは、これまでの委員御指摘の各地区の取組を発展させた形で、全体として建物低層部でのにぎわい機能を導入していくと。歩いて楽しいまちづくりを進めていくということを盛り込んでございまして、市・地元共通のルールというのは入っております。こういったルールを官民連携して、今後も運用・実践していくことで、まずは歩くことが楽しく巡りたくなる町並み形成に取り組んでいきたい。

先ほど、市場原理のお話も少し触れておられたと思うんですけども、そういった市場原理とか時代の移り変わりに的確に対応するということがいいと思いますと、やっぱりエリアの価値を高め続けていくという、継続的な取組、つまり我々、エリアマネジメントと呼んでおりますが、そういった取組を官民連携して実施するというのが、非常に重要だと思っております、例えば旧居留地とか三宮中央通りのまちづくり協議会が、道路上での店舗設置やイベント開催など、そうい

った活動をされておられますが、また三宮駅周辺でも、三宮クロススクエアの完成を見据えて、企業の方々によるマネジメント活動が行われております。より広い範囲でそれぞれの地区と連携しながらという御指摘でございましたので、今後はこういった各エリアの取組を、例えば同時期に共通のテーマによるイベントとして開催したり、広報面でさらに協力を深めて、都心により広い範囲での面的な連携というのを実現して、にぎわいを都心全体に広げていくというような取組もやっていきたいと思っております。

- 分科員（徳山敏子） ありがとうございます。すばらしい理想と言ったらおかしいんですけども、構想をお伺いいたしました。ただ、これは私がまちを歩いて感じることなんですけど、かつておしゃれだったまちが連なっていた元町のアーケード街とかセンター街などは、今、歩くと、急に主婦に変わってしまって、下に1階、低層の所ににぎわいのって今おっしゃってたんですけれども、果物屋さんが多かったり、八百屋さんが多かったりで、ああ、何かすごいまちの雰囲気が変わってきたと思います。どんどん荷物が重くなっていくんですけども。それはそれで、まちのその地域の方の需要があるから、そういうふうにお店が、新しく発展しているのかなと思うんですけども、また、今おっしゃっていただいたように、もうちょっと広い範囲で、ただ、御購入いただいている店舗の方に、ここは果物屋さんじゃなくて、何かもっとファッション関係のお店にしてほしいんですとか、そういう取組はもちろんできないと思いますので、やっぱり地域のニーズに応じて、不動産関係の方もお貸ししたりとか、まちもそういうふうに変化していくんだと思うんですけども、大きな——その地域だけではなくて、さっき御答弁いただきましたように、広い範囲で、このまちはこんなふうにしていこうという、そういう話合いとか協議もしながら、皆さんが、私、個人的に申しますと、歩くことが本当に、お買い物なんか本当にしやすくなって、北区よりもすごい果物が安いとか、向こうで買ったら高いのに、何かハウレンソウが安いとか、そういう別な喜びもあるんですけども、まちとしてのブランドとか、そういうのも意識しながら取り組んでいただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、最後の5つ目の質問になります。多井畑西地区についてお伺いいたします。

多井畑西地区につきましては、都市近郊の立地特性を生かした里山空間として、まずはこの地域を知ってもらい、この地域の活動に参画してくれる人を増やすことが必要であると、昨年度の都市交通委員会でも発言がございましたが、昨年度の活動がどういったもので、活動への参加を通じて継続して参画してくださる方は増えてきたという認識なのか、当局の皆さんの御見解をお伺いいたします。

- 松崎都市局副局長 多井畑西地区での活動と、それから参画の状況についての御質問についてお答えいたします。

多井畑西地区につきましては、CSR活動であったり、自然保護活動などに非常に関心のある企業や学生などを対象にしまして、令和4年度から竹林整備などの里山再生活動体験会を開催しているところでございます。昨年度は市民や企業、学生向けの体験会を計5回開催しまして、これまでの活動で延べ68社・201名の参加をいただきました。竹林整備活動や自然観察などを体験いただいたところでございます。

また、県立淡路景観園芸学校の学生が自ら企画運営しております、親子向けのプレーパークというものも計3回開催しております、これにも89名の親子連れが、生き物観察やビオトープづくりの体験をいただいたところでございます。市主催以外のものにつきましても、令和4年度に

連携協定を締結いたしました企業が、地区内で無農薬の野菜づくりの実証実験を行っておりまして、近隣のこども食堂へ提供したりとか、竹炭づくり体験会を開催したりとか、こういった企業による自主的な取組も通じて、認知度も広がりつつあると感じているところでございます。

これまでの取組の結果ですけれども、この地区でCSR活動を検討しているといった企業や、放置竹林対策の活動をしたいという高校、あるいは大学などからの問合せが、現在も複数寄せられているところでございます。さらに毎月2回、この地区内で竹林整備活動を行うボランティアグループがありますけれども、そちらにも先ほど御説明した体験会などの参加をきっかけにして、活動に加わったという方も出始めておりまして、こういった活動を契機として、この地区に関心を持っていただく方が増えて、継続的に参加していただいている方も増えてきていると感じているところでございます。引き続き、地区の魅力とか放置竹林の問題など、広く発信して行って、この地域を知ってもらって、活動に参画していただける方を増やす取組というのを積極的に進めたいと考えてございます。

○分科員（徳山敏子） ありがとうございます。私は北区ですので、なかなかこの多井畑西地区の現状というのが、そういう取組というのが本当に分からなくて、先日、視察に行かせていただいたんですけど、本当にきれいな所というか、本当に普通の住宅地の中から、もう住宅地はここまで、ここから一歩出たら、もう別世界という感じで、最初がちゃがちゃしてるんですけど、中に行ったら、今おっしゃったようにいろんな学生さんであったり、企業の方々が入れて、きれいに整備していただいているので、もう本当に開けててきれいに。それまでは恐らくもう放置されてて、大変な状況だったと思うんですけども、そうやっていろんな行事などにも使っていただけるように整備していただいているということは、すばらしい所だなと思って、行かせていただきました。

そこで再質問なんですけれども、今年度8月末に多井畑厄除八幡宮における竹あかりアートプロジェクトが開催され、多くの来場者があり好評であったということでありましたが、須磨区にお住まいの方であっても、開催されることを知らなかった方が多くおられたというお声も聞いております。また、来場者はきれいなアート作品を見て感動したとは思いますが、一方、本来の目的は、今御答弁いただきましたように、放置竹林の現状を知ってもらうことや、多井畑西地区の活動への参画者を増やすことではないかとも感じております。イベント開催日の周知という点と、イベント趣旨の広報といった点について、当局としてどのようにお考えをされているのか、見解をお伺いいたします。

○松崎都市局副局長 イベントの広報等についての御質問にお答えいたします。今回のイベントですが、地域や企業と協力した放置竹林対策、それから竹の活用などの広報を目的としまして、全国的に有名な竹あかりアート集団、CHIKAKENというアート集団があるんですけど、そちらに監修いただきまして、地区内の竹を活用して、地元の多井畑厄除八幡宮の境内において開催したものです。イベントの周知方法としましては、市のプレスリリースとともに、今年度実施しております魅力発信事業の委託先が運営しております地域情報サイトへの掲載、それから神戸市公式イベントサイトである、おでかけKOBENなども通じて実施していたところでございます。イベント実施に先立っても、地区の魅力や取組をできるだけ広く周知していこうということで、親子向けのワークショップやボランティアを募って制作・設置するといったことで、市民参加型として展開してきたところでございます。

また、さらに事前にみなとまつりなどの地区外のイベントでも、竹あかりづくり体験やパネル

展示などのブース出展、それから参加者へのチラシ配布など、幅広い周知に努めてまいりました。当日2日間で、合計約3,000人もの方々に来場いただいて、この地区の取組や竹の持つ魅力に触れていただく機会となったと考えてございます。今回は初めての取組ということもありまして、また当地区についてふだんあまり認識のない方にも、まずは興味を持って足を運んでもらおうということで、そういったイベントになるよう心がけて実施してきたところでございます。ただ、御指摘いただきましたように、イベントの本来の目的というのは、放置竹林問題の周知啓発であったりとか、多様な主体による参画を促していくということでございまして、当日のイベントにおいても、本来の目的の広報が、やはりちょっと弱かった面があったということも感じているところでございます。今後の取組においては、これをきっかけにしまして、興味を持っていただいた方などに、本来の趣旨や目的がしっかり伝わるような情報発信方法について、工夫をしていきたいと考えてございます。

○分科員（徳山敏子） ありがとうございます。第2の質問で、今後の情報発信の工夫をお聞きしようと思いましたが、今、様々お答えいただきましたので、それは割愛させていただくことにしまして、この竹あかりアートプロジェクトを通して、多くの方に——今、御答弁いただきましたように放置竹林をどういうふうにしていくかという、その対策をされていくということで、私のところの北区のほうも、これ堂下議員の担当エリアになりますのであれなんですけれども、そちらのほうも御相談が私のほうにありまして、竹を生かしてメンマを作るということで、今、須磨のほうはこうやってアートプロジェクト、それから淡河のほうではメンマを作って、それも企業、そして神戸市、それからボランティア団体の方たちで、神戸市のほうからも補助金も頂いてされているということで、メンマからカレーも作ったりとか、いろいろ何か工夫をされて、どんどん新しい発想で、新しい方にも加わっていただいで進んでいるということをお伺いしております。

また、先日はラジオを聞いておりましたら、姫路のほうでは竹炭を使ったパンづくりもされているということも出ておりましたし、それから昨日の神戸新聞のほうでは、姫路市のほうで竹炭を使って、稲の肥料に使う、何かすごいお米のほうで、JAさんのほうで調べた結果、すごいこみのある、それを使わなかったときに比べたらこみのある、すごいお米ができたということも神戸新聞のほうで出ておりました。こちら竹あかりアートプロジェクト、すばらしいプロの方と団体の方もおられるんですけども、いろんな方、神戸市がまた中心になって、この多井畑の課長さんもおられます、部署もきちっとここに特化した部署もきちっとできておりますので、皆さんで情報を共有していただいて、ほかの地域の取組などもまた活用していただいて、いろいろまた広げていただけたらと思いますので、よろしく願いいたします。

最後に、地域コミュニティー交通についてなんですけれども、地域コミュニティー交通は、まちづくりの要ですというふうに皆さん、こうやって言っていただいでおりますので、北区のほうでも坂道が多くて、なかなか本当に、坂道が多いんだけど、なかなか発信ができないというところもありますので、しっかりこれからは、私のほうも側面的に皆さんと一緒に取り組んでまいりますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上です、ありがとうございます。

○主査（ながさわ淳一） 次に、赤田委員、発言席へどうぞ。

○分科員（赤田かつのり） それでは、私から大きく3点にわたってお聞きしたいと思います。

3点、まず申し上げたいのは、1つは都市計画マスタープランの改定に関して。2つ目は、垂

水区のまちづくりに関わって。3つ目は、地域の公共交通計画に関わってです。それぞれ一問一答で質問させていただきます。

まず、この都市計画マスタープランについてなんですけども、2035年度までを見据えて、新しく改定されるというふうになっています。先日の都市計画審議会で議論が始まりました。私は、より新たな情勢の変化を踏まえた現実的な都市計画にするべきだというふうに考えるものであります。まちの活力と経済の活性化に何が必要かを考えると、やっぱり根本から見直す必要があるんじゃないかと思えてくるんです。例えば、都心・三宮の再整備を中心とした大型開発、ここに巨額の投資をして、本当に神戸の経済が活性化するのか、そのとこの再検証が必要ではないでしょうか。

○**山本都市局長** 現在の都市計画マスタープランでございますけれども、今、先生のほうから見直し云々というふうなことを言われましたけども、我々、これ改定に当たりまして当然ながら、時代の変化なんかに合わせて、見直すべきものは見直していくというふうなことを考えてございます。その中にありまして、現在のマスタープラン自身も、何も都心のことだけを掲げているものでございまして、都心、さらには鉄道駅、またあるいは郊外エリアも含めた総合的な計画を示してございますので、大きな方針といたしましては、市域全体をターゲットに入れたような計画として、引き続きまとめていきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○**分科員（赤田かつのり）** 三宮の再整備事業や、神戸空港の国際化に多額の予算が計上されてきていますが、その一方、水道料金やバス運賃の値上げ、公立幼稚園の統廃合、王子公園の再整備などといった、市民への負担増が押しつけられ、そしてサービスを削減し、市民に我慢を強いる政策が、これがまちの活性化に悪影響を及ぼすんでないかというふうに思うんです。

神戸市を取り巻く情勢というのは、もちろん全国で共通しますけども、家計の消費が冷え込み、中小企業や小規模事業者の経営難、長きにわたる経済の停滞により、既に暮らしが疲弊し切り、経済の先行きへ展望が持てないところへの、さらに物価高騰と。暮らしも営業もとても厳しい状況にあるわけです。そういった中で、この三宮再整備は、こういった状態への打開に結びつかないんじゃないかと思うんですけど、見解をお願いします。

○**清水都市局都心再整備部部長** 今おっしゃったような、本市の政策の喫緊の課題に対しては、スピード感を持って対処していくということを進めていくとともに、一方で、神戸市を長い目で成長させていくプロジェクトの展開も、必要であるということで考えております。都心・三宮再整備が持続的な神戸市の発展ですとか、あるいは神戸経済の成長につながるとともに、市民生活にも多くの豊かさをもたらすものでございまして、未来の礎を築くためのプロジェクトとして、着実に事業を推進してまいりたいというふうに考えております。

○**分科員（赤田かつのり）** 全然かみ合わないんですけども、私たちは見解が違うんです。ちょっと別の観点からお聞きします。物価の高騰の観点から質問したいんですけども、この三宮再整備はおおむね2050年頃を完成目標に設定しています。これからも物価が上がることはあっても、下がる要素はなかなか見えてこないと思うんです。それが現状やと思うんです。今後の物価変動については、正確に見通せない状況だという認識だったと思うんですけども、状況を注視するにとどめず、全体として事業計画を見直すということが必要やないでしょうか。

○**清水都市局都心再整備部部長** 都心・三宮再整備につきましては、おっしゃったとおりおおむね30年後の2050年度頃を完成目標と設定しまして、長期的な観点から事業を進めているところでご

ございます。

おっしゃったような物価高騰等につきましては、全国的に建設費に係る労務費や建設資材費の上昇傾向が続いているということで、我々も認識しておりますけれども、今後の物価変動というのが、今後30年後を見据えたときに、なかなか正確に見通せないような状況でございまして、現時点において全体事業、あるいは全体事業費を見直すということは難しく、引き続き状況を注視していく必要があるというふうに考えております。

現在、進捗しております個別の事業ごとの費用につきましては、これまで予算の計上等の御説明の中で状況をお示ししておりますけれども、そのような形で引き続き進めていきたいということで考えております。

- 分科員（赤田かつのり） そりゃ30年も先なんか見通せるわけないんです。やっぱり長期的な観点というときに、僕、大事や思うのは今ある市民の暮らし、そして今ある中小事業者、この置かれている状況から捉えていくことが大事やと思うんです。つまり、民間都市機能の集積で、神戸の需要が創出されるという考え方は、改めるべきだと思います。

次に、ポータルライナーについてお聞きしたいと思います。

ポータルライナー三宮駅のホームの拡張工事に着手する予定になってはいますが、ホーム拡張の総事業費が約30億円で、そのうち神戸市の負担は約15億円というふうに聞いていますけれども、これだけの巨額の費用をかける必要があるのかが大変疑問であります。今後、どの程度の乗客が増加すると見込んでいるのでしょうか。また、この東側へ25メートル、これは面積でいうとどのぐらい広げるんですか。

- 武田都市局部長 ポータルライナーの三宮駅のホーム拡張について御質問いただきました。事業費についても触れておられましたけれども、質問の1つは、今後の乗客の増加見込みということで理解して答弁いたします。

今後の見込みですけれども、ポータルライナーの三宮駅の乗客数につきましては、コロナの影響がありましたので、一時的に落ち込んでおったと。昨年度の乗客数については大分回復してきました約7万人、これが新型コロナの影響が出る前——令和元年度と比べると約9割まで回復ということですが、今後、2030年——令和12年前後の神戸空港国際化、それに伴うポートアイランド2期、それから空港島の未処分地への企業集積も見込まれますので、コロナの感染症流行前以上に乗客数は増加していくだろうというふうに見込んでおるところでございます。

それから、面積につきましては、すみません、すぐ御用意いたしますので、また答弁させていただきます。

- 分科員（赤田かつのり） 乗降客については、コロナからまだ回復の基調にあるという認識です。私、実はこれ、現場をちょっと見てみたんです。アプリでもピーク時の時間帯とか出てるのがありましたけれども、大体朝の7時半、7時45分から8時の間が乗降客が多い時間帯やと思うんです。1番も2番も、これはホーム両側ともポータルライナーに乗る人たちが、電車に乗るラインに沿って、整然と並んでいる様子が分かりました。そこには十分隙間があって、並んでなくても移動ができるという、そういう感じでした。つまり、歩けないほどの混雑は全く感じられなかったと思うんです。

駅員、4人の方が乗降客を丁寧に誘導・指示されてると思いました——若い方々でしたね。ピークの時間帯でさえもその程度であって、そのために25メートルも東側の方向へ拡張して、15億円も市民の税金をつぎ込むことについては、これはやっぱり不要不急と思われても仕方ないんじ

やないでしょうか。

- 武田都市局部長** 今、御指摘にもございましたけれども、今現在、先ほど9割程度の回復率と申し上げましたが、今現在におきましても誘導員を配置して対応している、朝ラッシュ時間帯——おおむね7時半から8時半、7時40分から8時40分頃がピーク時間帯と認識してございますが、誘導員を配置して対応しているという状況でございます。実際、三宮駅で降車する方々、それから乗車するために並んでいる方々が錯綜しますので、スムーズに通行できないといった御指摘も、利用者の方からもいただいております。こういったことから現時点におきましても、快適性・安全性・利便性の向上を図るべき状況にあるというふうに考えてございまして、着実に実施していきたいと考えております。

それから、先ほど答弁ちょっとできなかった拡張の面積でございますが、約500平米ということでございます。

- 分科員（赤田かつのり）** やっぱり拡張工事する前に、やるべきことをしっかりやるというのが、これが務めだと思っております。例えば、一番降りられる駅がありますが、医療産業都市駅だったか、南公園駅だったか、そういうところによく降りられる姿を拝見いたしましたけれども、やっぱりそこでは、もっとバスを増便することについても、これは民間バス任せにすると、そりゃバスの乗員が足りない問題とかいろいろあることは以前も議論がありました。そうであるならば、市バスの便を増やすことも含めて、神戸市の責任で行うことが必要やと思っております、それについてはいかがかということ。

もう1つは、各事業所をお願いして、勤務される場所が増えるということで、通勤される方・通勤先が増えるので、勤務時間帯を混雑の緩和のために調整してもらうなど、他の手法を検討すべきやないかと考えますが、それについてはどうなんですか。

- 武田都市局部長** 2つ御質問いただいたと思います。まず1つ目、バスの民間企業に任せることなくという御指摘ですが、ポートアイランド方面のバスにつきましては、民間バスによる自社便というものが運行されてございます。それは独自に経営の中で走らせていただいている、これは大学方面に行ったり、企業の方面に行ったり。それに加えて、ポートライナーのほうの混雑緩和という視点でいきますと、朝ラッシュ時に集中してございます。一方で、ポートライナーの輸送力というのは1日を通して見ると余裕があると。朝ラッシュの問題だということがありましたので、ここに神戸市の施策として社会実験という形ですが、ポートアイランド方面のバスの増便をやっているということでございます。現在におきまして、ラッシュ時間帯におきましては、ピークのときの2分ぐらいのピッチで、最大ピッチで走っているような状況まで増便してきています。これが1つでございます。

それから、事業所へのお話ですが、事業所には働きかけという意味では、バスの乗車率が半分強ぐらいまで上がってきてますが——社会実験便についてです——そこへの利用転換を図っていただくべく、各事業所のほうに申入れをしまして、かつ共通乗車証というのを発行してまして、ポートライナーで通勤されている方に対して、定期を持っている方に対して無料で乗っていただけるような取組も、これも社会実験ですがやって、それを100を超える企業・団体の方々に紹介するなど、そういった働きかけも実施してきてるところでございます。これによりましてポートライナーからバスへの転換というのを進めていって、ポートライナーの輸送力の補完に努めてまいってきたところでございまして、今後もしっかりとやっていきたいというふうに考えてございます。

○分科員（赤田かつのり） バスの輸送ということ言えば、やっぱり市バスを増やすということも大事だということで最初にお聞きしましたが、そこ、ちょっとどうやったか、ちょっと私、聞き落したかも分かりませんが、もう1度答弁をお願いしたいことと、それからこの事業所をお願いすることで言えば、やっぱり仕事の開始の時間、出勤の時間帯を変えてもらって、ポートライナーの混雑の緩和に努めるような、もっといろいろやる方法があるんじゃないかと思うんですけど、もう1度答弁お願いいたします。

○武田都市局部長 まず1点目の、市バスというところでございますが、ポर्टアイランド方面につきましては、御承知かと思いますが、ある民間事業者がしっかりと路線を維持しておりますので、そこと調整しながら、加えて社会実験で市が関与して増便しているという形でやっておりますので、必ずしも市バスによれば増便ができるという考え方にはなっておりませんが、市の関与の下にしっかりと増便に取り組んできているということでございます。

今、いろいろ利用状況を見てますと、コロナからの回復の話も差し上げましたけれど、実はコロナの回復と言いながら、皆さん御承知のとおり働き方のほうが随分変わっておるとというのが、少し見てとれます。と言いますのも、終日の利用状況と比べて、朝ラッシュの利用状況というのが少し少なめに回復しております。これは恐らくですが、確定的なことは申し上げられませんが、企業の方々が週5日勤務から週4日になっているとか、あるいは時間帯をずらして出勤いただいていると。これが効果として確実に、委員御指摘のとおりあるものだというふうには認識いたしますので、時差出勤というものをどこまで企業の形態で許していただけるのか分かりませんが、そういったことを働きかけるという点については、我々としてもしっかりと認識して、今後、取り組んでまいりたいと思います。

○分科員（赤田かつのり） まず、一体いつから医療産業都市や空港島への企業の集積によって、ポर्टライナーの乗員が急増するというような見込みがあるのかも、大変疑問であります。やっぱりこれ、予算をどんどんつぎ込んでつくる前に、現状でやるべきことをしっかりやるべきだというふうに思います。

次、2つ目の質問に移ります。垂水区のまちづくりの在り方についてなんですけども、垂水区計画というのが策定されてきてますが、これは2025年のまちの将来像を、住みたい、住み続けたい垂水というふうにしております。これは若い世代の移住や定住を進め、住んでよかったと思える住のまちを目指す。私は、それはいいことやと思うんです。しかも、交通至便で商店街に活気があり、風光明媚で、地域がにぎやかで楽しく、家族が近いといった五感を感じる心地よい暮らしというものも大切にするというようなことが書いてあって、そういう方向でのまちの活性化は、もちろん当然望まれることだと思います。

そこで、個別の問題をお聞きしたいと思うんですけども、まず現在、この垂水駅の北側で再開発組合による再開発が進められており、地上32階建て、戸数最大約310戸のタワーマンションの建設がされることになっておりますが、このタワーマンション建設と駅周辺の公共施設の建設に力を入れてきているわけなんですけども、これ垂水区全体から言えば、まちづくりのバランスを欠いていることになると思うんですけど、見解をお願いいたします。

○白井都市局副局長 垂水駅周辺につきましては、今、駅周辺のリノベーションを進めてございます。これは地域の顔となる駅前の魅力をさらに高めまして、居住機能を含めた様々な機能を充実させる取組でございまして、これによりまして垂水駅では、鉄道会社が運営する2つの大きな商業施設のリニューアルなんかも進められるなど、民間投資が誘発されてございます。このように

利便性とか駅前の魅力が向上することで、その効果が駅周辺だけではなくて、御指摘いただいたような駅から離れた地域を含むまち全体に波及して、そのまちの質・暮らしの質が一層高まる、こういうふうにご考えてございます。

また、現在の人口の移動の状況を分析してみますと、垂水区内や西区内の駅から離れた地域におきまして、新たに住宅購入を考えられているような年齢層の住民が、多数市外に流出している実態も見てとれます。ですので、選択肢となり得る住宅の提供というのは、人口の市外流出の抑制という視点からも一定必要だというふうにご考えてございます。

また、このような駅前の取組と一体的に、駅から離れた地域におきましても、様々な取組を進めてございます。例えば、空き家・空き地対策の取組——これ建築住宅局のほうを中心にやっておりますけれども——そういったものに加えまして、例えば多聞台でしたら住宅団地の再生をしておりますし、あるいは地域コミュニティ交通、しおかぜ・望海の導入、それから東垂水地区では密集市街地の改善など、様々な取組を進めてございます。また、用途地域の見直しも行ってございまして、戸建て住宅の多様な建て替えの促進ですとか、身近な働く場や生活利便施設の立地を可能とするような、そういった見直しを進めております。さらに、駅から離れた郊外の住宅地におけるにぎわいの創出ですとか、歩いて暮らしやすいまちづくりを進めるために、新たに店舗を出店される方を対象に、新築・リフォームに対する補助制度を本年6月に創設したところでございます。

今後も引き続き、駅周辺におけるリノベーションを着実に、これは進めてまいりたいと思っておりますけれども、駅から離れた地域のまちづくりに対しましても、総合的・複合的な取組を進めることで相乗効果を図り、まち全体の活性化につなげていきたいと、このように考えております。

○分科員（赤田かつのり） うちの議員団のところに、こういう声が寄せられているんです。学園南地区は、子供が大変多い地域やと。小・中学校が過密状態やと。小・中学校の新設なども、その地域の中——舞多聞地域ですけれども——全く考えてもらえず、教育の不公平さを感じます。また、何でバスを利用して通学しなきゃならないのかという声。道路の交通渋滞の問題とか、それから図書館についても整備は垂水駅前だけやないかと。北部のほうでも子供が多い中で必要やという声なんです。どこで暮らしていても住み続けたいまちにしなければ、やっぱりこれは不公平感を市民に与えるだけでないかと思うんで、それでさっきのバランスを欠くんちゃうかというふうにお聞きしたんですけれども、その辺どうでしょうか。

○白井都市局副局長 御指摘いただきましたように、垂水駅周辺の取組というのはもちろん大事でございまして、駅から離れた地域、御指摘のあった所についても、区全体でまちづくりというのは必要だと考えてございます。先ほど御答弁したような様々な取組を、例えば多聞台のところでは市住の跡地の所に新たな住宅供給をしたりとか、高齢者の福祉施設なんかも持ってきたりとか、新たな住宅供給というのもさせていただいております。そういった形で、駅から離れた地域も含めた全体で、そういったバランスのよい取組をしていきたいと考えております。

○分科員（赤田かつのり） 駅から離れた地域とのバランスのいい取組ということで、もっと住民の声をよくしっかり聴いて、具体化していただきたいと思うんです。

次に垂水駅前のタワーマンション棟にエレベーター式の駐車場、これは大体175から180台と前お聞きしましたが、入ることになっています。周辺の交通量が増加しますが、これはやっぱり心配なのは、小学校もありますし、歩行者の安全確保が非常に心配です。小学校周辺では、車両と人の交錯や荷さばきスペースの不足などの交通課題も当然あります。今からでもこれ、設計変

更を求めるべきだと考えますが、いかがでしょうか。

- 松崎都市局副局長 垂水小学校周辺の歩行者の安全性確保についての御質問について、お答えいたします。委員御指摘いただきましたように、垂水小学校周辺では、小学校の南側に道路がございますけれども、そこは通り抜け目的で進入する車両であったり、送迎車両などが、小学校南西の交差点付近でUターンするなどして、交錯などの危険性が指摘されてきたところでございます。小学校の南側道路銀座通りでは、荷さばき車両なども駐停車するといった状況が日常見受けられるところでございます。再開発事業の話がございました。再開発事業によりまして、マンションの住宅用の駐車場でございますけれども、こちらタワーパーキングというものを計画してございます。こちらもそういった形で多数の車が一度に集中して出庫することがないように計画がされているということでございます。また、入庫の際にも、敷地の中に待機スペースを確保しまして、入庫待ちの車が周辺の道路、銀座通りなど道路にあふれることのないように配慮されて計画されるということでございます。

小学校周辺の交通安全対策につきましては、これまでも地域住民や駅前の事業者の皆さんと意見交換をしております。また、警察とか道路管理者とも協議をしてきたところでございます。これまでの議会からの御指摘を踏まえまして、垂水小学校の南東交差点における誤進入の防止対策としまして、令和6年9月には、垂水区役所の北側の道路に、交通規制などを表す大型案内標識を設置しまして、早い段階でのドライバーへの注意喚起、こういったことを図っているところでございます。また、駅などの送迎に利用していただける一般車用ロータリー、これも新垂水図書館の1階に新たに整備することとしてございます。荷さばき車両につきましても、銀座通りにおいて再開発事業によりまして、建築物がセットバックをして空地を生み出しまして、それによって荷さばき車両の停車帯を整備する、そういった計画もございます。以上、こういった対策を進めることで、小学校周辺道路での歩行者の安全性確保によりつなげ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（赤田かつのり） 設計変更をせずに対策を講じるということで、それで本当にどこまでできるのかというのが、大変気がかりであります。

次に駅周辺の問題で、私は垂水だけやなくて、舞子駅周辺もこれ気になってるんです。マンション建設ということで、垂水駅では以前からあるマンションの隣に立地する舞子ホテルという歴史的建造物が残念ながら取り壊されました。新たに地上10階建てで356戸だったと思うんですけども、マンションが建設されます。さらに、舞子駅北側には苔谷公園・舞子台南公園というのがありますが、この舞子台南公園の北側に、三菱の社宅の跡地に、地上11階建てで350戸の広大なマンションが建設されます。これ、その看板がありまして、東舞子小学校・歌敷山中学校から徒歩7分と、事業者の宣伝用の看板が工事現場に掲げられておりますが、住宅の供給戸数があまりにも過剰ではないかということが、本会議でちょっと議論があったと思うんですけど。区内でも児童数の多いこの小学校・中学校の周辺になるわけですけども、例えば東舞子小学校で言えば、地域の方が毎朝スクールゾーンの見守っておられる様子もよく伺っております。南北の坂道に沿ってどんどん立地されているという現状があるんですけども、これ、駅の駐輪場・駐車場もだんだん足らなくなるんじゃないかという気がするんです。何も規制せずに、民間事業者の開発任せに進めていいんでしょうか。

- 白井都市局副局長 舞子駅に関する御質問でございます。舞子駅につきましては、垂水駅と同様

に、地域拠点というような位置づけをしております、公共交通機関の結節機能の強化とか、商業・業務・文化機能などの集積を図るエリアとしてございます。このような利便性の高い鉄道駅周辺には、やはり戸建て住宅だけということではなくて、やっぱり集合住宅の立地というの、ある程度誘導することが望ましいというふうに考えてございます。

この舞子駅周辺のマンションが建設されている区域につきましては、今、指定容積率というのが200%という容積率を指定してございまして、これは一般的な集合住宅の立地を想定した用途地域、あるいは容積率となつてございまして、過剰ということではないのかなと考えております。また、小学校への影響につきましては、これは教育委員会のほうでも、マンション建設の状況を把握しているということですので、現在、対応を検討しているということ聞いてございます。

以上でございます。

- 分科員（赤田かつのり） とにかく区内もあっちこちに新しいマンションが建設されるという状況になって、そこに人を呼び込むという施策を取られているんですけども、これによって様々な弊害がまた生まれてくるんじゃないかという心配があるんです。先ほど言いましたように、例えばマンションを利用される方はやっぱり通勤の方が多いでしょう。そうすると、例えば特に雨の日、駐車場なんかも利用されて、舞子駅混むんですけども、そういったことも起こるんじゃないか。あるいは、バイク利用——あそこ自転車というよりバイクのほうですけども、利用される方も増えてくるでしょうし、そういったことも含めて、いろんな様々な弊害が生まれてくるんじゃないかと思うんです。ちょっとあまりにも民間の事業者任せの開発がどんどん進められているというのが実情やないでしょうか。その辺について、本当に、これで問題ないというふうに捉えること自体が、おかしいというふうに思います。だからこそ、やっぱり規制を本当は強化すべきやというふうに思うんです。

次に、もう1つ申したいのは、時間の関係ありますので、マリンピアについてお聞きします。

11月の末に、三井アウトレットパークマリンピア神戸がリニューアルオープンすることになっていますが、国道2号線は、もともと慢性的な渋滞が課題となっており、アウトレットパークがオープンすることで渋滞がさらに悪化することを懸念いたします。開業に伴う交通課題をどのように考えているのでしょうか。事業者としての責任が問われているというふうに思うんです。例えば、事業者は、この三井不動産株式会社のプレスリリースというのをちょっとネットで検索したんですけども、見てみると、シャトルバスの運行や公共交通機関の利用促進、チケットレス駐車場システムの導入等をやっていくというような対応をするということは書かれてるんですけども、こういう対策は、これはこれでそりゃ必要なことでしょう。これは、運用協議会を経て、基本計画書の作成や市長意見の通知に至るまでの大規模集客施設の立地手続で合意したことでしょうか。

- 白井都市局副局長 今御指摘いただきましたように、大規模集客施設条例の手続の対象になっておりますので、その中で開業後の交通量を踏まえまして、周辺交通への影響を抑制するために、道路管理者とか警察と協議しまして、必要な対策を事業者に求めたというものでございます。その中で議論ということになっております。

- 分科員（赤田かつのり） これでもう交通渋滞の問題については、まあ大丈夫やというふうに判断されたんですか。

- 白井都市局副局長 意見としては、計算上はいけるということになっておりますけども、ただ、事業者に対しまして、やはり国道とか周辺交通への影響抑制対策について万全を期することとか、

あるいは開業後の周辺交通処理について常に状況を把握するとともに、問題が発生した場合は、関係機関と協議の上、速やかに必要な対策を講じること、こういったことを留意事項という形で、意見に付して事業者のほうに通知してございます。

○分科員（赤田かつのり） 私は、これは生の声として、海岸通りの地域に暮らしている方々から、以前のマリンピアのとき以上に混雑は深刻になるんじゃないかという不安な声を聞いてきたんです。その上で質問させていただきました。また、違う地域の人からも——マリンピア、あの辺に住んでない人です、区民ですけども——垂水駅近郊に今、新病院が開業した場合に、救急搬送が大丈夫かという、そういう心配の声も出てくるんです。素朴な意見・疑問として出てくるもんなんです。

そこで、ちょっと1つ提案なんですけども、以前マリンピアには他県のナンバープレートの車が駐車場によく集まってくるのを見てきました。恐らく開業すれば、そういったこんな魅力を感じたんやと思って来る人、いっぱい来るでしょう。事業者には、さらなる改善を強く求める必要があると思うんですけども、例えば、シャトルバスのお話が出てきましたが、これ垂水から出ますけども、舞子駅側からも運行させるというのも1つのやり方かと思うんですけど、その辺、いかがでしょうか。

○白井都市局副局長 今、事業者からは、御指摘いただいた垂水駅のほうから、シャトルバスを出すということは聞いております。それはまた開業後の状況とかを見まして問題があればというか、そういう交通に対する影響というのが懸念される状況であれば、次の施策として、そういったことについても事業者のほうには提案とか協議なんかをしていきたいと思っております。

○分科員（赤田かつのり） 素人考えなんで、どんなんしたらええかというので1つ出しましたけども、いろいろ対策については、どんどんこれは発信しなければならない、せざるを得ないような状況になるんじゃないかというふうに思います。

北部でも学園南地区では、土・日・祝日に車の往来・渋滞が生じているわけですけども、にぎわいの創出や観光客の呼び込みに力を入れるという、そういうやり方が南部でも北部でもある。こういう状況は、民間事業者に来てもらうということが先で、対策は事後的に行政も含めてやっているという、こういうやり方ではいけないと思うんです。

次に最後の質問になりますけども、地域公共交通計画についてお聞きしたいというふうに思います。

市内のどの地域で暮らしていても、安心して住み続けられるまちづくりこそが大切だと思うんです。市内の路線バスの減便や廃止は、利用してきた人たちに、到底納得を得られるものではありません。私は、垂水区を例に取り上げてみたいと思うんですけども、ここも坂道の多いまちであります。高齢化やそして移動手段としての路線バスは、高齢化に伴って欠かせません。私は、神戸市の責任でバス路線を維持し、人口減少や採算性等で減便ありきという考えではなくて、必要ところを増便する必要性を感じてきました。

ところが、今年度から垂水営業所が支所に格下げになり、機能を大幅に縮小させてきています。どういうことかと申しますと、4月から垂水支所は中央営業所の支所となり、運転手は39名から23名に減員されている。そして、222本あった本数のうち、約半数の118本だけをこの垂水の支所で持っており、残りの104本は別のところ、清水が丘とか西神の営業所が受け持つということになってるんですけども、本当にこういうふうに機能を縮小させることが、これが住民の足を奪うことになる、願いの実現を阻むことになるんじゃないかなというふうに大変懸念します。これでは

駅前や三宮方面などへ移動したいという方にとっても、とりわけ高齢の方とか、車をお持ちでない方、障害のある方もおられますが、そういう方の移動が困難になるという状況になると思うんです。やはり公共交通計画については、公営バス路線を充実させるという交通計画、ここを正面から取り組んでいく交通計画に転換する必要があるというふうに思うんです。この交通計画については、今年度改定されたばかりですけども、その方向に変える必要があるんじゃないでしょうか。

- 久保都市局長 バス路線の維持に関する御質問に対してお答えいたします。近年の人口減少・高齢化による利用者の減です。また、乗務員不足の問題に加えまして、コロナ以降の移動需要の減少など、また資材高騰による輸送コストの増加を受けて、非常に路線バス事業の経営環境は厳しい状況になっています。委員お話しのとおり、路線バス事業者においては、経費節減による路線維持のために、例えば神戸市交通局においては営業所を民間委託することによって、自助努力により効率化に取り組んでいるところでございます。

また、本市では、地域公共交通を定めておりまして、その中で持続可能な公営交通ネットワークを形成するというところで、鉄道が基幹、バスがそれを補完する。さらに、地域の実情に応じた地域コミュニティ交通を導入すると、3段階の取組をしております。例えば、市域間をまたぐような広域路線バスに対しては、国や県、隣接市と共に、運行継続に必要な支援を行ってございます。また、市内の路線バスについても、乗員が減ってきて運行継続が困難になるようなバスについては、地域の皆様と一緒に停留所を新設することによって、利用者の増を図って、運行の維持に取り組んでいる、それに対する支援も行っています。さらに、路線バスの運行が困難になっているような地域においては、市の運行支援を前提とした地域コミュニティ交通の導入を進めてございます。委員御指摘のように、地域の足を確保するためのバス路線を維持することは、非常に重要な課題であると認識してございます。今後も引き続き、路線バス事業者・地域住民との意見交換にも努めて、バス路線の維持・確保に向けて取り組んでまいりたいと考えてございます。

- 分科員（赤田かつのり） 市バス事業というのは、これは経営が厳しくても、でもやっぱり公営企業ですから、そこはそれこそ一般会計からの繰入れも含めて、市民の生活・足を守るために取り組むべきだと、これは他局に対する要望ですけども、そう思ったりするんです。

私は、生の声として聞いているのは、やっぱり垂水区でも中北部といいますか、真ん中辺から北のほうですけども、最寄りの駅で言えば、どこというわけでもないところあるんです。垂水駅から、学園都市からも、舞子からも、どちらもバスがなければちょっと不便という地域があります。例えば、本多聞とか学が丘という地域がそうですけども、山陽バスの路線で48系統というのがあるんです。そこは通院や買物にバスが欠かせません。しかも垂水へ行くのに、他の地域の団地を幾つか通るんです。多くの人が乗ってきていっぱいになるんです。しかし、便数は1時間に多くて2本、大体1本です。そういうところで、山陽だけの単独運行になってます。こういう地域、もちろんコミュニティバスを走らせることができるわけでも、そういう地域力があるように聞いてません。タクシーの利用は家計の負担になります。自転車での移動も危なくてという状況やと思うんですけども、私、そう感じてますけども。市バスの乗車人員が経年的に減少してるのかという評価は、実態に合っていないと思うんです。市バスが運行していれば、喜んで乗ると思うんです。こういう地域は、市内に多々あると思いますが、交通局と協議をして、もっと実態に合った交通対策を取るべきだというふうに考えますが、見解を求めます。

- 久保都市局長 垂水区内の48系統のバスの運行に関して御説明がございました。学園都市から

垂水駅に向かうバス系統だと思います。それ以外にも山陽バスの独自路線で11系統とか、14系統とか、複数の路線が走っています。さらに、垂水区内においては、神戸市バスの共同運行路線がたくさんございまして、こういったところの御指摘のような、御利用者様の利便性の向上、あと利用促進のためにサービスの統一化というようなことを検討してございます。まだ山陽バスにおいては、一部、エコファミリーみたいな制度が実施されておるんですけども、既に神姫バスにおいては乗継割引、神戸市バスと神姫バスが共同運行しているところを、乗継ぎにおいては1乗車を割引するというようなサービスを行っています。こういった取組によって、バス事業者も全て厳しい状況におきまして、各事業者が協力して、サービス統一化による利便性と利用促進を図って、運行の維持に努めていきたいと考えております。

以上です。

- 分科員（赤田かつのり） やっぱり近くにバス停がなかったら困るというのがあるんです。目的地は一緒であっても、そういう問題があります。やっぱり市バスそのものが、もっと本当は走らせる必要があるような路線はあるというふうに思うんです。この交通計画の中でも拝見いたしましたら、バスが利用しやすくなる取組への意向として2番目に高いのは運行本数の増加です。運賃を値上げし、市バス機能を縮小させる、これでは住みにくいまちになってしまうわけであって、やっぱり必要なところに公共が力を入れていくということ、このことは長い目で見れば、これはまちづくりの活性化につながるものだと私は考えます。

以上で終わります。

- 主査（ながさわ淳一） 次に、かじ理事、発言席へどうぞ。

- 副主査（かじ幸夫） こうべ未来のかじ幸夫です。よろしく申し上げます。4項目、一問一答でお願いします。

1つ目には、決算書1ページ、新たなバスターミナルの整備ということで、まず1期工事、今しっかり進めていただいておりますが、その進捗を伺いたいんですが、昨今、労働量不足で工期が遅れるとか、例えば物資が高くなって予算が上ぶれするというのを、よく聞くんですけど、これ、国の直轄事業ですから、しっかり工程管理されているというふうには察しますが、現在の進捗状況を簡単に結構です、伺います。

- 中原理事兼都市局都心再整備本部長 新しいバスターミナル——1期に含まれます雲井通5丁目の再開発事業につきましては、工事は非常に順調でございます。完成予定は令和9年12月ということでございますので、建物としての工事は非常に順調に進んでいるというふう聞いてございます。

- 副主査（かじ幸夫） しっかりやっていただきたいと、これまでのおさらいを少しさせていただいたんですが、関連でこの後、2期工事のことを数点伺います。

バスターミナルの設置について、1期の部分、それから今あるミント神戸の部分、そういったことを一体的に運営されて、利便性が向上されていく、そんなふう期待してるわけですけども、この2期のターミナルの概要・内容について、少しお伺いできたらと思います。

- 中原理事兼都市局都心再整備本部長 まず、1期・2期全体のお話を少しさせていただきたいと思うんですけども、平成30年3月に基本計画を我々のほうでつくってございまして、その中に新しい1期、新しい2期、それから既存の三宮バスターミナルを一体的に運用するというので、合計約30バースを整備させていただきまして、令和2年の時点での中・長距離バス、三宮周辺約1,700便動いておりますけれども、これを全て集約するという方針でございます。1期・2期の

ほうは新しいビルということでございますので、待合空間などもしっかり整備して、快適に利用者の方に御利用いただけるということで、こちらは乗車エリアと。より、まちの中心に近くて、鉄道駅とかタクシー乗り場にも近い三宮バスターミナルのほうを、主に降車エリアということですみ分けをしまして、さらに便数といたしましては、いろんな方面があるんですけども、それを方面別にバースごとに集約するという方針でございます。

これは1期が国の直轄事業ということに後ほどなりましたので、国ともこの方針は共有して、共に検討を進めているところでございまして、2期の概要ということでございますけども、2期はバースとしましては新たに乗車バース7つ、それから2期の整備の時点で、ミント神戸の北側のバスロータリーを改築したいと思っております、そちらのほうに乗降で4バース、さらに待機バースを2バースということで、合計13になりますけれども、これを整備したいと思っておりますが、既に工事をやっております1期のほうでは、乗車5バース、それから待機4バース、合計9バースということで考えておまして、三宮バスターミナル——ミントのことですね、これ既存8バースございますので、1期完成時点では、その1期の新しいビルと既存の三宮バスターミナルの合計17バースで運用したいと思っておりますので、これを全部加えますと、2期完成時にはちょうど30バースを確保して、整備を進めているところでございます。

○副主査（かじ幸夫） ありがとうございます。本当にこのバス路線を集約していく、その後のことを期待しているわけですけど、中・長距離路線、これは実は鉄道の補完ではなくて——よくバス事業というのは鉄道の補完だと言われるんですけど、例えば神戸から四国方面であると、もう鉄道っていうよりは、やっぱりバスが主軸であって、どんどんまだバス需要というのは伸びていく余地があるんじゃないかと思っております。

現状、受入れの1,700を確保するということでした。将来の、これはやっぱり新規路線誘致、こういったことも想定して、例えば乗車・降車、また待機バースの——今御説明・御答弁ありましたけれども、そういったところをしっかりと確保していくことが大事と私、感じてますので、運行事業者とかの声を聞いたり、他都市の状況を見て、これはバスタ新宿がもう典型なんですけど、バース着車前、いわゆる出発前の待機バースがあまりに少な過ぎて、バスタ新宿の周りの道路、もうバスが並んで渋滞していると聞きますし、やっぱりバスタ新宿をもう少し大きく造っておくべきだったという反省もあるようです。なので、実際の運用面については、利用者ニーズに合う路線とかダイヤの設定とかに加えて、今言いました新たな路線を誘致する。神戸に来ていただく、神戸から出ていってもらうという意味のバス路線を受け入れていく必要があるかなというふうに、これは思っているんです。確かにこの1期・2期、物理的な制約はあると思うんですけど、ぜひその余裕を持ったターミナル整備、今から——設計の段階からする必要はあると思うんですけど、いかがでしょうか。

○中原理事兼都市局都心再整備本部長 全く御指摘のとおりだと思います。先ほど、30バースというお話を申し上げまして、中・長距離バス約1,700便を集約するということなんですけれども、運用を工夫しましたら、1,900便程度までは増やせるだろうということは、これは、バス事業者さんとの検討会があるんですけども、そういったことの中でもお話をさせていただいておりますので、今、理事御指摘の新規路線誘致といった将来需要についても、一定、対応できる容量ということで計画しております。

それから、待機バースの問題でございまして、これもおっしゃったように出発の前の待機バースの運用は非常に重要でございまして、今の計画では、先ほども触れさせていただきましたけれ

ども、1期完成時点では待機としては4バース、2期完成時点ではさらに2バースということで、合計6バースは最低確保するという事なんですけど、バス事業者さんからも十分な待機バースを確保してほしいという御要望を我々頂戴しておりますので、1期完成時点で、その量をもう少し増やせないかというのは検討しております。また、2期はこれから事業計画を詰めていくわけですが、その中でもさらに待機バースを増やせないかということにつきましては、国や警察との関係者とも調整させていただきたいと思っています。

○副主査（かじ幸夫） かじ自身は、この2期工事なんていうのを最初に伺ったときには、バスターミナルもそうですけど、どうですか、物流のトラックターミナルのような待機バースもできないのかなぐらい思っていたんですけど、ただ、やっぱりまずは市民の例えば利便性とか、観光の利便性を高めるという意味では、バスターミナル、しっかりやっていただきたいというふうに思ってます。

もう少し2期工事の全体像を聞きたいんですが、一番冒頭に、1期の工期の問題、予算の問題を伺いました。これ、2期、これから進めるに当たって、今、おおよその積算ってあると思うんですけど、例えば今後、労働力不足による工期の問題、もしくは資材の調達の問題、またその価格の問題で、例えば大きくこの辺、予算が上ぶれるん違うんかという不安も持ってるんです。この2期工事は、1期工事とこれ不可分ですから、2期工事だけが何か縮小してしまうとか、そういうことをちょっと危惧してるんですけど、今後の読みづらい部分もあるかと思いますが、この2期の、例えば工期とか予算に関して、今、当局の考えを伺います。

○中原理事兼都市局都心再整備本部長 新しいバスターミナル2期の整備を予定しております、これは雲井通6丁目北地区という名前と呼んでおりますけども、これの再開発事業で整備したいと思っておるんですが、令和4年6月に地権者の協力を得られまして、協議会が立ち上がりました。その約1年後の令和5年7月には、市街地再開発事業を前提とした準備組合というのを設立していただいております、これは地元の地権者の方も再開発事業をやるぞというふうに言っている状況でございます。大変ありがたいと思っておりますが、そういった中で、これから再開発事業、つまり、どんなビルを造って、どのように収支を合わせていくかということの詳細を検討していく、今も検討を進めておるわけですが、御指摘ありました1期の時点に比べますと、やはり工事費とかそういったものが上がってきているというのは、我々も承知しておりますので、それを、ただこれからの計画でございますので、織り込んだ形で再開発事業の計画を、これから詰めていくということになりますので、もともと計画があって、途中でそういうことが起こると、これはこれでなかなか大変なんですけど、2期のほうは前提として計画をつくっていくということでございますので、そういった方向できっちり進めていきたいというふうに思っております。

1期完成頃に2期の事業に着手しようということをご地権者の方とも何度も確認しております。おっしゃいましたように、2期ができないと、バスターミナル全体としての効用が発揮できないということは、もう我々重々認識しておりますので、市としても全力で事業化できるように取り組んでまいります。

○副主査（かじ幸夫） 力強く前向きに御答弁いただきました。バスターミナルの集約、発展的に中・長距離バスが神戸の、この三宮からしっかり再編していくということと、本当、これ観光とか経済に大きく寄与すると期待してますので、安全に竣工に目がけて頑張ってくださいと思います。

2点目は、決算書の4ページ、都心・ウオーターフロントの回遊性向上ということで、まず大きくLRT・BRTの導入検討の進捗状況、これこの間ずっと予算・決算で文章化されていますが、特にLRT、もう簡単に結構です、今の状況を教えてください。

- 山本都市局長** LRTの導入につきましては、過年度から検討を行ってございまして、道路空間と自動車交通への影響ですとか、LRTの乗車需要の見極めが課題であるというふうに認識しております。現時点での検討状況といたしましては、運行ルートについて、現在のポートループの経路をベースといたしまして、昨年度より軌道整備による道路空間への影響を調査しております。また、今年度は地下埋設物等についての影響検討を進めているところでございます。また、既存交通への影響を確認する一環といたしまして、ポートループを活用いたしまして、優先信号制御の可能性、これについて今年度実証実験を行う予定としております。乗車需要については、現時点では十分ではないと考えておりますけれども、現在進んでいる三宮周辺ですとか、ウオーターフロントの再開発、さらにこれに加えまして神戸空港の国際化による新たな需要を積極的に創出し、取り込むことで、実現の可能性も高まるというふうに考えております。

以上でございます。

- 副主査（かじ幸夫）** かじ、従前からこのLRTはすごく強い思いがあって、海岸線の存在に疑問を持つてるという立場でね、ウオーターフロントとかインナーシティとかは、やっぱりLRTじゃないのかと、ずっと従前から思ってたんで、例えば中央市場からハーバー、メリケン、突堤、そこから神戸市役所の2号館、HAT神戸、新神戸、いろんな可能性があるLRT、やっぱり地下まで降りていってもらって乗ってもらうよりは、地上でそのままという理想を持っています。ただ、かなり具体的に道路空間の埋蔵物の問題とか、具体的な検討まで入っているということなので、しっかりその未来を見て、いい案を出してほしいと思っています。

関連で今度、BRTのことを数点聞きます、ポートループです。新神戸に延伸され、今後、神戸駅へも乗り入れる、そういうことを伺っています。これ、観光需要を中心に利用者の利便性が上がればいいと期待してはいるんですが、一方で、この課題として、使用車両は連節バスです。走行環境がすごく問題だと私は捉えてまして、例えば、駅のターミナルでの回し、着車の問題。それから、交差点の在り方、路上駐車対策、もっと言えば信号機でいうと右折の時間であったりとか、矢印の時間、そういうような走行環境を改善しないと、運行に支障があるというのは、これは事業者からも伺っています、運転手さんからも伺いました。これらの対策としたら、やっぱり警察や建設局の協力は欠かせないと思うんですが、今の現状をお聞かせください。

- 久保都市局部長** ポートループの、建設局とか警察との協議状況について。ポートループは令和3年4月に本格運行を開始しましたが、令和4年4月に新神戸駅に乗り入れ、また今年の11月上旬に神戸駅に乗り入れするため、今現在工事を進めているところでございます。連節バス特有の交通課題をクリアするために、警察や建設局と連携した取組を進めてございます。建設局とは走行環境を確保するために、交差点や駅ロータリー形状の精査、設計、そして工事監督、現場の実務も担ってもらうなど連携を図っています。また、警察とは安全で円滑な交通を確保するために、ルートやバス停位置の協議や違法駐車対策、そして信号制御、多方面から協力いただいているところでございます。引き続き、密に連携を図りながら、着実にポートループの走行環境の改善を実施いたしてまいります。

- 副主査（かじ幸夫）** 運転手の方は、今、技術力でカバーされているようですので、ぜひ今度は例えばハード的な部分で、できる範囲、支援していただけたらと思っています。

延伸をこの間、続けてきたということで、新神戸から神戸まで、これかなりの運行距離が長距離、長大化してます。市街地ゆえの、慢性的と言っていいかどうかは微妙ですが、渋滞ということもあって、今、運行時分とか定時性に影響が出るんじゃないか——僕は出てるというふうに思ってるんですけど。神戸駅まで今後行きますね、そういう時間設定も含めて、この定時性の確保にどのような対策を想定されているか伺います。

○久保都市局部長 まず、今回の神戸駅の延伸に際しましては、運行距離が延びるために所要時間が増えます。これに対しまして、拠点となるバス停、三宮駅前であるとか、かもめりあでの余裕時間を短縮すること。また、ハーバーランド周辺でルート変更を併せて行うことで、所要時間の改善を図っていきたいと考えております。さらに、理事御指摘の市街地ゆえの慢性的な渋滞の対策につきまして、国道2号において大きな影響を受けているところでございます。そこで、先ほども御答弁申し上げました、信号の待ち時間の長い国道2号の京橋であるとか弁天町の交差点において、兵庫県と連携して11月中旬から優先信号の実験を行います。さらに、信用乗車方式による運賃支払いを採用しまして、全扉から降車できるような、そういうシステムを導入することにより、降車時間の短縮を図りたいということで、運行事業者と今、協議を行い、今年度内の整備を目標に進めてございます。これらの対策を併せて実施しまして、引き続きポートループの定時性の確保に努めてまいりたいと考えております。

○副主査（かじ幸夫） 走行環境、それから定時性と、しっかり取り組んでいただいていると。効果が出る取組を、ぜひ期待したいところであります。

今、連節バスは4両でこれ1日運行されていると思うんですが、延伸に伴うようなダイヤ改正、これ例えば今、20分間隔ですけど、1行路69分でそういう中で、これ車両も点検があれば、ああいう営業車ですから車検も1年に1回だったり、やっぱり4両がフル稼働できないときに、どうですかね、最近、かなりの頻度でオレンジ色にポートループっていうふうな形で対応されているのを見かけます。これ、BRT事業として当局が正確に実証する、もしくは観光施策としてこれを全面に押し出していくとするのであれば、これ全て連節バスです。で、やっぱりただダイヤを編成していく中では、どうしても4両で足りひんの違うんかと、今ちょっと考えてまして。これ、実は新車購入っていうのは事業者判断ですよ。路線バス2,500万です。連節というと、海外モデルで8,000万近くするんですか。国内ハイブリッドだと9,500万というのを見ました。これ、なかなか事業者の経営判断として、自らで買って5両目というのはないのかと思うんですけど——まあ水素バス、ああいうスキームの購入の仕方とまでは言いませんが、連節バスを増両していくに当たって、神戸市として何か支援というのはお考えじゃないですか。

○久保都市局部長 ポートループにつきましては、御指摘のように連節バス4台を全車稼働させて運行してございます。理事御指摘のように、代替車両につきましては、渋滞に巻き込まれて大きな遅延が発生した際の臨時対応として運行を行っております。また、車両点検時におきましては、通常は短期間で終えるものでございますが、今年は安全上のシステム強化のため、追加で代替運行を行ったために、御利用者様に御迷惑をおかけしました。

ポートループの定時性の確保の対策につきましては、先ほども答弁させていただいたところでございます。十分に対策を実施し、大きな遅延の発生頻度は減少するものと想定しております。車両購入につきましては、御指摘のとおり事業者の負担となっております。国による補助制度はございますが、現在の収支状況においては難しいと事業者から聞いております。引き続き、渋滞対策を講じることによりまして、できるだけ多くの利用者がポートループを御利用いただけますよ

うに、環境を整えてまいりたいと考えております。

- 副主査（かじ幸夫） 冒頭の質問でいろいろ努力をして、検討していただいているとか、努力についてはよく分かりました。ただ、やっぱり4両では足りないということのを要望としてお伝えして、これをしっかりと何か工夫で、購入というところまでいけないかと思っております。

このLRTとかBRTっていうのは、例えば回遊性の向上とかがテーマに上がってますし、観光誘致みたいなことも上がってますけど、これ実はマイカー社会からの脱却、こういう大きな命題に向き合うものかな、まずは都心部ですけど。都心部のマイカーに過度に頼ったまちづくりではなくて、公共交通優先でというのが命題としてあるわけなので、できればこの公共交通という——これは都市装置と僕は思ってますから——その活用した神戸のまちづくりってどうすんのと。今までいろいろ実証もやってきた、LRTについては検討もやってる。ただ、具体的に都市局の中で研究・検討していただきたい。これ、やっぱりできれば技術職員の皆さんに大いに期待をするところですので、今日いろいろ前に進んでいるような答弁をいただきましたが、今後、もう一歩先、マイカー中心のまちづくりから、まずは中心地、BRT・LRTを使ってどうするんだっていうのを、よくよく研究いただきたいというのを要望しておきます。

3点目は、決算書21ページです。前段にも質問ありましたが、地域コミュニティ交通について伺います。

市民のニーズをしっかりと受けていただいて、アプローチ型——僕はもうアウトリーチ、本当に当局のほう为抓手と地域に寄り添っていただいていると、そういう制度も立ち上がってますから、この取組については評価しております。一方、運行に当たっては、これ一定条件の下、財政支出、公費が出ているわけですが、これまでまず本格運行してきた各路線について、継続的にこれはもう持続可能であっていただきたいんですけど、そのための課題を当局としてどう捉えていますか。

- 山本都市局長 理事御指摘の本格運行後の路線を今後も維持していくためには、収支率の確保や継続的な活動を行える地域組織づくりなどの課題があるというふうに認識しております。まず、収支率の確保につきましては、主な条件として、市街地では運賃収入が運行経費の5割を下回らないこと。田園地域では運賃収入が運行経費の25%を下回らないこととしておりまして、これら収支率に留意する必要があります。

このことから、利用者減少や物価高騰などの収支状況の変動にも対応できるように、利用実績を注視しながら、必要に応じて運行日数や運行時間帯、運行形態などの見直しを行うことや、地域による利用促進の取組に対しまして側面的に支援する、こういったことに取り組んでいるところでございます。

また、継続的な活動を行える地域組織づくりにつきましては、例えば地域組織の役員の入れ替わり時に、事務引継ぎのサポートや、また他地域での担い手確保の事例を紹介するなどの橋渡しを、区役所などと連携して実施することとしております。課題の克服に向けまして、地域と共に、市も積極的に対応してまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

- 副主査（かじ幸夫） もうまさにモビリティーマネジメントでしたか、そういう手法がここまで神戸で浸透したというのは、すごく喜ばしく思いますが、しっかり、本格運行したものですから、途中ではしごを外さないように、ぜひお願いしたいと思っております。

今後、市民のほうからは、より多くの地域で地域コミュニティ交通の導入っていう要望が出

る、こう思ってます。そうあってほしいと私は思ってるんですが、一方で、この財政支出というのが、前提にあるんだとすれば、これ、どこまで都市局として——財源って限りありますから、どこまで出せるのか、もしくはそれを増やしていけるのかというお考えについて伺います。

- 久保都市局部長 委員御指摘のように、今後も鉄道駅やバス停から一定の距離が離れた交通不便地域において、地域コミュニティ交通の潜在的なニーズが見込まれます。しかし、地域コミュニティ交通は、地域の実情に応じて導入していく事業であるため、現時点においてどの程度まで増やすことになるか判断することは難しいと考えてございます。市としては、できるだけ多くの地域に対して生活の足の確保に向け取り組んでいく必要があると考えています。御指摘のように、限りある財源を効果的に使う必要もあるというふうに考えています。

そのため、地域の実情に応じてデマンド運行を採用したり、バスからタクシーへのダウンサイジングについても効果的と考えてございます。例えば、バスやタクシーによる運行が困難な地域では、自家用車や送迎バスなど、地域の輸送資源の活用も必要だというふうに考えてございます。

- 副主査（かじ幸夫） 今後、70人乗りの路線バスで全ての市民の皆さん、お客様のニーズに応じていく時代じゃなくなっていると思っていますので、今答弁にあった、やはりモードを変えていく。変えていくに当たっては、やっぱり財源も必要になってくると思います。

地域コミュニティ交通への財政支出については、今のところ、どこが上限というのは分からないと思うんですけど、しっかりとその必要性を財政当局にも訴えていただきながら、アプローチ型なので、今後増えていくっていうところを期待もしながら、しっかりと庁内で財政の必要性の議論を深めてほしいというふうに思っています。

ちょっとそのモード変更について伺いましたけど、今、バス路線——やっぱり市バスもそうです、民間の事業者さんもそうです。大変な人材確保の苦勞と、70人のバスを運営していくっていう財政的な苦勞というのを抱えた中で、もうぎりぎりの判断ですけど、やっぱり減便、もしくは廃止という残念な結果になってます。

当然、バス事業者が努力するのりしろはもっとあるんでしょうけど、でも、都市局としてこの地域コミュニティ交通で、今あるこのバス路線だったらコミュニティ交通で受けられますとか、少し答弁でもいただいてましたけど、もう1度、もっとモード変更の中で、市民に、利用者により便利で、そして財政的にも人的にも少し持続可能なシステムができますっていう提案、そういうものってできそうですか。

- 山本都市局長 理事御指摘のとおり、路線バスの廃止によりまして、通勤・通学、高齢者等の買物・通院など、生活の移動手段がなくなることは重要な課題というふうに認識しております。そのような状況下にありまして、地域の足を確保する手段の1つとして、御指摘ありましたような地域コミュニティ交通があるんだというふうに強く思っております。

例えば西区櫛谷地域では、休止になった路線バスの代替交通として、地域コミュニティ交通によるデマンド型の乗り合いタクシーが運行しております。ただ、この場合におきましても、地域コミュニティ交通は地域と運行事業者・神戸市の適正な役割分担の下に、お互いに連携・協力しながら取り組むものでございまして、地域のまとまりですとか一定の需要ですとか、そして運行事業者の確保が必要となってまいります。

理事御指摘の路線廃止後の市民の移動を確保することについては、これらの条件を確保しながら、地域コミュニティ交通が代替交通の役割を担えるよう、今後も取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

以上です。

○副主査（かじ幸夫） 局長の強い決意を受け止めましたので、ぜひお願いしたいというふうに思っています。

地元西区では、病院に行くためにバス路線を今まで大事に思ってきた、大切に思ってきたと。これがどうもなくなりそうだという声の中で、こんなことがあったんですよ。では、病院にどれぐらいの頻度で行かれていますかと。月2回です。ここに路線バスの期待感とイコールには、僕はならないと思っているので、そういう声にこそ今のスキームがぴったりと合うと思いますから、交通事業者・バス事業者との調整とか相談・検討というのは十分していただいて、ぜひ頑張ってもらいたい。

この項目も、さっきはポートループとかLRTで町なかのマイカー中心の社会からの脱却と言いましたけど、実は地域においても、やっぱり過度にマイカーに頼るのではなくて、マイカー中心の社会からどう地域が脱却していくのかという、これは本当に命題だと思うんです。

今、どの都市、どの地域でもこれを模索しているところだと思いますし、都市局のほうでもいろんな検討をされているというふうに察します。公共交通っていう都市装置が行き届かないような地域に対して、そこで暮らす市民にとって持続可能な交通手段というのは、そもそも何なんだろうね。こういうことを、まずは都市局の中でいろんな提案をしていただきたいというふうに思いますし、研究もしくは実証していただきたい。

かじ、実は、随分昔ですけど、TDM——公共交通需要マネジメントであったりモビリティーマネジメント、職務として、技術職、土木系の皆さんと色々な研究して、色々なチャレンジをした記憶があります。あの頃は、環境省も補助金をくれたり、色々な環境という視点で、公共交通もっと頑張れよっていう応援があったんですけど、今なかなかそれがない中で、知恵の出しようやと思いますから、ぜひ、さっきも言いました、技術職、特に土木職の皆さん、応援しますので、しっかりと頑張ってくださいと思っています。

市民の要望を受けるということではなくて、その一歩先に、市民が気づいてなくても提案型で、このまちはこんな交通がいいですっていうのを、そこまで研究してほしいというふうに思います。お願いします。

最後に、決算書26ページに、新たな産業団地の整備ということで、これ決算書を読ませていただいて、脱炭素型のインフラ整備として、電力の地産地消と書かれてました。わくわくしてます。

これは市もしくは局としての、僕は強い思いをこの電力の地産地消という言葉に見いだしているわけですけど、まず局長、思いを伺いたいと思います。

○山本都市局長 まず、そもそものところでございますけれども、やはり市内陸部における産業用地のストックが残り僅かとなっていることから、将来の産業用地ニーズに応えるために、新たな産業団地の整備を進めているところでございます。しっかりと経済の受皿を用意しなければならないということは、これは命題だと思っています。

これにあわせまして、やはり時代の変遷に合わせてこれからの社会で何が求められているのかみたいなことに対しては、我々は敏感であり続けたいと思っていますので、そういった中で、電力の地産地消ということを大きなテーマとして掲げさせていただきました。

電力の地産地消につきましては、再生可能エネルギーの積極的な活用を考えております。例えば洪水調整池、どうしても団地の中にはそういった洪水調整の機能を持たせるスペースを設けてございますけれども、そういった公共敷地を利用した太陽光発電ですとか、御進出いただいた企

業の建物の屋上を利用することなどによりまして、この太陽光、幅広く団地内で太陽エネルギーを集約いたしまして活用するというようなことの方策を、今検討しているところでございます。また、現在は太陽光に限らずクリーンエネルギーの活用や、また効率的なエネルギー利用を進めるための方策について、御専門の事業者ヒアリングも行っているところでございます。

いずれにいたしましても、スマート産業団地として持続可能を目指しまして、今後も引き続き具体化に向けた検討を進めていきたいというふうに思っております。

以上でございます。

○**副主査**（かじ幸夫） 局長のほうから、再生可能エネルギー、特に太陽光について少し御答弁いただきました。

私からは、SDGsの推進、脱炭素という観点では、これまで会派としても、水素エネルギーの利活用ということをそれぞれ質疑なり提案なりしてきて、大いにこれを期待しながら、要望もしてきたところです。

新たな産業団地の整備ですから、現存する産業団地の再整備とか、今あるところを少しリニューアルしますとか、リノベーションしますじゃないですね。恐らく、文字どおり新たな整備ということで、例えば電気・ガス・水道——まさか電気も地上をはうのではないと僕は思ってますけど——そういうのを埋設させる工事であったり、本当に新しく整備されると理解してます。

だとすれば、やっぱり川崎市とか北九州市を見に行ってきましたけど、そもそも水素のパイプラインを設置して、水素供給システムをしっかりとつくと。例えばその他分野——いろんな分野です。何やらフォークリフトもぼちぼち燃料電池のものが出てきそうですけど、産業団地で使うね——そういった他分野にも水素の利活用ができるんじゃないのかと。備蓄とか供給とか利活用という面で、水素中心の新たな産業団地の形成を試みることはできないかと思っておりますが、その辺についていかがでしょうか。

○**久保田都市局部長** 理事御指摘のとおり、川崎市では、使用済みプラスチックから水素を製造しまして、パイプラインを通じて近隣の施設に供給しているというような状況です。それからまた北九州市では、太陽光発電や風力発電によって電力で水素を製造して、そして試験的に近隣の住宅に供給しているような状況でございます。またその他、各地で行っている取組につきましても、我々として今研究しているところでございます。

本市では、次世代エネルギーとしての水素エネルギーの活用については、カーボンニュートラルの取組が進む臨海部で、様々な取組が先行している状況でございます。

新産業団地での水素の活用につきましては、水素ステーションや、それから水素産業関連企業の誘致などが考えられます。水素に関心のある企業につきまして、今現在幅広く意見交換をしているところでございます。

今後とも他都市の動向であったり、民間企業の進出意向に注意しながら、幅広く検討していきたいというふうに考えております。

○**副主査**（かじ幸夫） 非常に前向きにお答えいただきました。

もう本当にこれまでの間、くどいぐらい水素、水素ってちょっと言うてきて、ただやっぱり目に見える形で——これは特に市民にとって目に見える形で、神戸は水素が大分進んできた。今現状だとなかなか、水素ステーションどこですかみたいなのですし、残念ながら、FCバス——水素バスが走ってますけど、どこを走ってますかみたいなので、ぜひ、この新たな産業団地、これ令和5年度の決算では、例えば造成工事の調査・設計という段階まで進んでいるよ

うです。この設計のところに、ぜひ水素のインフラを、何とか、間に合うのであれば今からでも私は思っていますので、ぜひ前向きにやってほしいと思っています。

水素スマートシティ神戸構想が、都市局、トップランナーで行ったなという形で今後進められるということを大いに期待していますので、ぜひ——今日、ごめんなさい、技術職の方ばかり応援してますって言いましたけど、都市局の皆さんの知恵をしっかり振り絞っていただいて、市民が便利になった——水素だけちゃいますよ、今日、僕ちょっと交通のことをだーっと前半やりましたけど——市民が目に見える形で、神戸がよくなった、こういう形で令和5年度はお金を使ってきたんだ、これからはこんなふうにお金を使うんだっていうのがよく分かるように、まさにトップランナーとして走っていただきたいと思います。

私からは以上です。ありがとうございました。

○主査（ながさわ淳一） 委員の皆様申し上げます。

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15分より再開いたします。

（午後0時12分休憩）

（午後1時15分再開）

○主査（ながさわ淳一） ただいまから決算特別委員会第1分科会を再開いたします。

午前中に引き続き、都市局に対する質疑を続行いたします。

○分科員（平井真千子） よろしく願いいたします。

私からは、新長田駅前広場についてお聞きしてまいります。

新長田駅南側の駅前広場再整備では、当初検討してきたバスロータリー整備を取りやめ、噴水を中心とした憩いの空間とすると発表されております。市民参加の座談会を開催するなどして検討してきた結果ではありますが、当初、駅の拠点性や交通利便性の向上を目的として練ってこられた再整備案とはかけ離れた結果となっております。市民意見を聞きながらの検討結果として、私も受け入れざるを得ない状況でございます。

しかし、市バスの路線再編をはじめ、新長田駅のターミナル機能を高めるチャンスを逃してしまったとの思いで、将来に禍根を残さないか危惧する思いを今強く持っております。それを踏まえて、以下、質疑をさせていただきます。

まず、当初の目的であった新長田駅周辺での拠点性の向上・交通利便性の向上は、今後求めないということなのでしょうか。見解をお伺いします。

○山本都市局長 新長田駅周辺では、これまでも再開発事業などによりまして、商圈の大きな商業業務施設や多数の住宅に加えまして、合同庁舎や現在建設中の新長田キャンパスプラザなど、行政施設の立地も進めながら、周辺からも人が集い、にぎわうまちづくりを進めてきております。今後も市街地西部の中核病院である西市民病院の移転を予定しておりまして、施設立地による拠点性をより一層高め、さらなる地域の活性化を目指しているところでございます。

御指摘の新長田駅前のバスロータリー整備につきましては、委員のお力添えをはじめ、議会の御意見もいただきながら進めてきた計画でございますので、市としても大変難しい判断でございました。

噴水を中心としたにぎわいを残したいという市民の声が多く、整備案として示したバスロータリー整備を行わないことといたしました。その際には交通局の意見を確認しております。将来

のバス路線再編など新たなニーズが発生した際には、既存のバス停空間などを基本として活用したハード・ソフトの対応を、交通局とともに実施していきたいと考えております。

まちの活性化を目指し、新長田駅周辺における拠点性の向上や交通利便性の向上は、引き続き取り組むべき重要な方向性であるというふうに認識しております。

以上でございます。

○分科員（平井真千子） 局として今後も取り組むべき大切な目標ということ、拠点性の向上・交通利便性の向上と明言いただいたんですけれども、それであるなら、やっぱり大事なチャンスを今回逸してしまったんだと改めて思っておりますが、今のお考えも踏まえた上で、新たな再整備案とは今どのようなものを検討しているのか、また、それを今後どのように成案としていくのかお伺いいたします。

○山本都市局長 具体的な駅前広場の再整備案につきましては、今後ワークショップなどを開催しながら検討を進めていくこととなります。その方向性といたしましては、噴水を中心とした憩いの空間を大きな方針としながら進めてまいりますけれども、先ほど申し上げました、駅周辺全体で拠点性の向上と交通利便性の向上を目指すといったことを考えてございますので、このような中にありまして、この駅前広場においてどのような機能を担い、どのような空間にするかなども併せて、この中で検討したいと考えております。

例えば拠点性の観点からは、新長田エリアの玄関口にふさわしい駅前広場を目指しまして、地域住民や広域からの来街者等に親しまれ、憩い、集える新たな拠点となるような検討を進めていくようなこと。また、交通利便性の観点からは、将来のバスネットワークの再編などを見据えながら、新長田駅での交通利便性の向上に、側面的にはなりますけれども、より効果を高めるような広場の在り方などについて検討していきたいというふうに考えております。

今後、ワークショップでの議論やこれまでいただいた様々な意見、さらには引き続き議会の意見なども聞きながら、新長田駅前広場の再整備の内容をまとめていきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○分科員（平井真千子） 最初の御質問の答えにもあったんですけれども、来街者の利便性などという意味では、やっぱりバスが今の乗降場所の在り方で十分なのかと——今の乗降場所の在り方の中で検討していくということが、今も御答弁であったんですけれども、やはりそれでは不十分だということの説明が、今までの住民説明の場で不十分だったんだろうというふうに思っています。

反対意見の中にも、今あるようなバス路線の在り方なら、別にロータリーがある必要はないと——新長田を起点とするバス路線はないので不要だというような声だったんですけど、まさに、新たに新長田起点となるバス路線を——始発着となるバス路線を検討することが、そういうバス路線再編が可能ないようにロータリー化をしてきたんだということの、その説明が全く御理解いただけなかったんだと思っております。その辺の交通利便性のことについては、ワークショップなどでも交通局などにも御出席いただきながら、やっぱり改めて十分な御披露が必要ではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○山本都市局長 我々、当初の駅前ロータリーの整備、これは我々としましても、当然ながら信念を持って御提案させていただいたところです。それに当たりましては、できるだけ、当然ながら御理解いただくために、できた暁にはこういったことが可能になりますという具体的な御提案もさ

せていただいたところですが、なかなかそこまでは御理解いただけなかったというのが正直なところです。

そういったこともありますけれども、ただ、やはり新長田で本来我々がやろうとしてきたことは、当然ながらベストの答えにはならないかも知れませんが——交通拠点性の向上という意味ではですけれども——ただ、その置かれた環境の中ででき得ること、そういったことをやっていくべきだと考えてございますし、先ほども申し上げましたけれども、交通局とも既存のバス停空間を使うことによって、将来に向けての対応といったものは十分取れるというようなところを確認してございますので、ワークショップなんかでも交通局にも参加もいただきながら、今後の新長田のあるべき姿を、広域的な観点からも皆さんで議論していきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○分科員（平井真千子） ありがとうございます。その点についてはまた交通局にも、私も質疑の中で明らかにしていきたいと思っております。

その他、当初案から変更する中で、課題と感ずる点について幾つか述べさせていただきたいんですけれども、まず噴水を中心にとということでの御意見が多かったんですけれども、ただコロナ禍を経て、以前ほどは噴水が利用されてないというふうに、私は感じております。

子供たちがにぎやかに遊んでいる噴水をなくすのかというようなお声があったんですけれども、そもそも6月から9月だけ水が出て、それも常時じゃなくて時々出の中で子供さんたちが水遊びをするというのが、この8月・9月なんか、私も通るたびにチェックしておったんですけれども、それほどいらっしやらないと残念ながら思っているんですけれども、とにかくあそこは公園じゃなくて単なる通路の中ですので、ごみが落ちてたりもしますので、なかなか水が出ててもそこで遊ばせようと誰もが思うような状況ではないんですが、そういった利用状況等は把握されているのでしょうか。

○松崎都市局副局長 噴水広場、それからその周辺の利用状況でございますけれども、確かに、特に夏場暑いときに、噴水は季節的にやっているという状況でございます。

今回我々が整備を検討するに当たって、今の利用状況とか、どれぐらいの日常あるいは平日、あるいは休日、どんな形なのかというのは見せていただいたりしているところでございますし、私もよく現場に行ったときには、駅前は今どんな状況とか、当然施設がちょっと傷んでないとか、そんなことも含めて見ているところでございます。

委員おっしゃったとおり、確かになかなか常にずっと何かにぎわっているとかいうような状況が見られるかということ、なかなかそんなこともございませぬけれども、イベントなんかがあった際にはそういった形でよくにぎわったりとか、今後考えてますのは、拠点性を高める、人をいっぱい集めていくということの中に、整備の中身はこれから考えていきますけれども、しっかりとこういったイベントをするような、ふれあい・交流を生むような、そういった仕組みづくりも含めて考えていけたらと考えているところでございますので、今の在り方がベストというよりも、よりよいものをつくっていくという観点で取り組んでいけたらと考えてございます。

○分科員（平井真千子） ありがとうございます。今の噴水の状態であれば、そんなに一生懸命に守る必要が感じられないと思っておりますので、それは今後の修正案の中で、しっかりと考えていただきたいと思っております。

また、不法駐輪対策も、当地では以前から課題となっておりますけれども、私は当初の整備

案ですと、駐輪場についても新たな機械式駐輪場の整備というようなことで台数の確保をしていくということもお示しされておられましたし、また、広場がバスロータリーとか憩いの空間ということでゾーン分けされることで、一定どこにでも自転車を止めるというのがしにくくなるんだろうなと——自然と止めにくくなるというので、かなり状況が改善されるのではないかという期待もしておりましたけれども、今後、不法駐輪対策についてはどのようなお考えでしょうか。

○松崎都市局副局長 先ほどの御質問でもありましたように、今現場の状況がどうかと見ていく中で、我々も駅前、特に新長田駅前の放置自転車については、地域の方からもいろいろ対策の声をいただいておりますし、長年の課題であるということは認識しておるところでございます。

特に、今で言いますと、私どもが状況なんかを見ますと、JRの南口付近であったりとか、あるいはピフレのビルの前、ああいったところに放置自転車が集中しているとかいうことで、御指摘の通行支障であったりとか景観の問題、そんなことの要因になっているのかと感じているところでございます。

放置自転車対策につきましても、これから駅前広場再整備の検討を当然進めていきますので、機械式駐輪場の話はこれまでの計画では検討してございましたけれども、その有無も含めまして、地域住民の皆様とか駅利用者の御意見もしっかりこれからお聞きしながら、建設局とも一緒になって検討を進めていきたいと考えてございます。

○分科員（平井真千子） 今部長おっしゃいましたように、やっぱり新長田の駅の南側すぐのところに、相当毎朝止められていると思います。あそこにぱっと止めて、そのまま電車に乗って通勤か通学かされていくという、非常にマナーの悪い状態にして、撤去していく場所もなかなかその周辺では難しいという課題を感じておりますので、これは今後も中心的な課題として、整備案の中で盛り込んでいただきたいと考えております。

それと、当初案では憩いの空間を確保するためにタクシーの乗り場を駅の北側に移設するということがお聞きしておりましたが、この点もどうなるのでしょうか。

現在も、タクシー乗り場に多くの台数が並んでいるということはあまりございませんので、北側への移設というのは、その広場のスペースを有効に使えるよい案だと思ってたんですけども、どうでしょうか。

○松崎都市局副局長 タクシーの利用しやすい空間づくりというのが大事だと考えてございます。

御指摘いただいた当初の計画におきましては、タクシー協会であったり警察とも協議しまして、タクシー乗り場をより改札に近いところの駅の北側に移していくということで、利便性の向上も図っていかうというふうなことを考えてございました。

今後の再整備においてですけれども、施設配置などはこれからしっかり決めていくことになるんですけども、やはり以前こういった形で利便性を高めるといった観点からも考えていることとございますので、例えば以前の計画と同じような形で、タクシー乗り場であったり東側のロータリーの機能をほかへ移すといった検討もした上で、利便性を向上させると同時に、広場面積を広げて憩い・にぎわいの空間を確保するといった、そういった整備の方向性については考えられるんじゃないかというふうに思っております。

現段階で少しはつきり申し上げることはできないんですけども、いずれにしましてもタクシーも重要な駅前の交通手段でございますので、今回の再整備の中で利便性がさらに向上していくような方向性を持って、しっかり取り組んでいきたいと考えております。

○分科員（平井真千子） 改札から近いほうが利便性が高いというのは本当にそのとおりでござい

まして、そういった意味からも、北側への移設は有意義だと思っております。

今の状態では、JRの北側はただ単に歩道があるだけですので、駅前空間としての美観とかそういうことにも欠けると思っておりますので、そういったことも含めて、タクシー乗り場の移設をすることでいい空間になりやすいんじゃないかというふうに感じておりますので、ぜひお取組をお願いしたいと思っております。

そして、現状の駅前、それと駅周辺全体ですけれども、今の状況で支障が今後生じてこないかという疑問もございます。

西市民病院が、西側ですけれども移転してまいります。これもちょっと計画が伸びたということで、詳細が明らかになるのもまた少し先になるのかとは思いますが、地域住民の方からも、駅から病院への安全な動線が考えられているのかといったことも、日頃お聞きしております。

病院に出入りする人や車が増えてくることを考えますと、安全に移動できる環境づくりが必要となりますが、今後の交通量や人の流れについては、現状の駅前で支障がないという認識なのかお伺いします。

○**山本都市局長** 今、先生から御指摘ありました西市民病院の移転ですとか、また新長田キャンパスプラザの整備によりまして、今後1日当たり約3,000人の来街者の増加が見込まれております。

この需要増への対応ですとか、また多方面から様々な交通手段でのアクセスが想定されますので、いずれにいたしましても、今後の交通量や人の流れなどを踏まえまして、これらに対する安全・快適な移動環境づくりは、状況を確認しながらしっかりと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。

今後、市民病院計画の具体化が進められるのに合わせまして、引き続き関係部局と連携して、対策には万全を期してまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○**分科員（平井真千子）** ありがとうございます。

来街者が3,000人は増えるということですので、今も自動車や自転車がビュンビュン走っているようなところが病院への動線になるということでの不安の声を大きく聞いておりますので、この駅前の状況等を含めて、しっかりと、少し範囲を広げて考えていただきたいというふうに思っておりますので、よろしく願いいたします。

そして、今日の質疑を通じて局長や部長の答弁からも、非常にこの広場について真摯に検討をいただいていた中で、なかなか市民の方との御意見のすり合わせといいますか、その点御理解いただくことに苦労してきたんだという苦しみの部分も感じます。ただ、これは本当にこの広場だけに言えることではなくて、神戸市政のいろんな場面で今起こってきている課題かというふうに捉えております。

市民の誰もが、行政ですとか、また日頃から関わっているまちづくりの関係者と同じ目線で、まちの将来を日頃から考えているというわけではございませんので、検討を——ゼロから市民の方に自由な意見を言うてくださいますという形で委ねたときに、なかなか積極的な変化を望む意見をたくさん集めるということは難しいと思っております。

集会という形にしますと、どうしても反対の方がたくさん来られる。賛成の方、神戸市案のままでいいと思ってる方は、別にそこに行く必要を感じないのでやってこないというのも、当然考えられる状況です。そういうことが各地で起こってまして、現状を大きく変更する案というのは、

今までどおりのやり方でやっている、もう今後実現できないようになるのではないかと危惧いたしております。

10月末にも再度ワークショップを開催すると聞いておりますけれども、既に地元で、この駅前広場を地域の活性化のために活用しようと地道に取り組んでいる方々がいらっしゃいます。そういう方々の建設的な意見が酌めるようにしていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○松崎都市局副局長 地域で日頃から活動されている皆さんからの意見が酌めるようにという御質問に対してお答えいたします。

御指摘いただきましたように、新長田駅前広場は、日頃から個人や団体の方が清掃など地域活動をしていただいております、今の快適できれいな駅前広場が維持できているというふうに、我々も認識しております。こういった活動に対して、市としても敬意を表しておるところでございます。

これまででも、個別説明などの場を通じまして、地域のために地道に活動しておられる方々の、広場整備に対する思いであったりとか建設的な御意見をお聞きしているところでございます。やはりこういった方々は、地域の魅力であったりとか課題を最もよく知っておられる方々だと我々も思いますので、こういった方々が届けてくださった貴重な御意見が酌めるように、今後の計画づくりで取り組んでいくことが肝腎ではないかと思っております。

今後も、ワークショップでの議論の内容に加えまして、日頃からの地域活動に取り組んでいただいている方々や地域団体・事業者の方々、多くの地域からの意見などもしっかりと受け止めて進めていけたらと考えております。

○分科員（平井真千子） もうおっしゃっているとおりなので、そのようにしていただきたいんですけども、ただ肝腎の10月30日の開催募集を見ておりまして、「再整備の検討に当たり、駅前広場をどんな空間にしたいか皆さんと一緒に考えるワークショップを開催します。参加費無料でどなたでも参加可能です。皆さんの参加をお待ちしています」という形で、本当にどなたでも、誰でも、皆さんどうぞってうちちょっと自由過ぎる形なので、やっぱりこの募集の仕方のところでも、こういう趣旨でいたしますので、そこに建設的な意見を言うてくださる方は来てくださいというのが本来の形じゃないかと思っておりますので、今からでもよく考えていただきたいと思っております。

過去にありました新長田南の活性化フォーラム、あれも御自由にどうぞっていうのがありましたけれども、そのときにも、そもそも再開発全体に反対だっていうような、そういう提言などを出されている専門家グループと言われる方々の意見が目立ってしまう場面もありました。

そういう方ももちろん発言していただいたらいいと思うんですけども、やはりそこに来られていた方とかネットで見てた一般の方からは、神戸市はそういう反対ばかり言ってる人の意見ばかり聞くんじゃないんですかというようなこともお聞きしました。

やっぱりあの辺の再開発のマンションなんかに住んでいる、特に若い層からすれば、せっかくこれからの人生をあそこで過ごしていこうとマンションを買ったのに、何かそこがすごく悪いまちだみたいなことばかり、そこに住んでもない方に言われる。そういう声ばかり大きく取り上げられて施策化されていくのは非常に不満だというような若い方の御意見を聞きまして、それも非常にもったいなことだというふうに思っております。

今回も、当初ロータリー案が示されたとき——これ2019年ぐらいからもうかかってるんですけど——その頃は特に反対の声っていうのは聞かれませんでした。むしろ、ロータリーだけじゃな

くて、ピフレに対してデッキが架けられればいいのにといったような、もっと高度な駅前にしようというような声が聞かれたと思います。

今回でも、近くにあるマンションへの説明が遅かったというようなことからちょっと狂い出したのかと思いますけれども、後から噴水を守ろうという話が出てきたり、バス路線に関するちょっとデマではないかというような反対意見も出てきたりしたのが、本当に残念だと思ってます。

そもそも駅のすぐ前に住んでいる人はバスにお乗りにならないので、バスロータリーは迷惑施設のような言い方をされるのは、もう至極当然であろうと思います。でも、やっぱり局長が今日答弁でもおっしゃいましたように、来街者にとっての環境づくりをしていくということですので、なかなかこれを座談会の中で、来街者の人がどう思うかっていうことを取り上げていくのは、本当に難しいことだと思っております。

それもありますし、やっぱり先ほど言いましたように、今、駅前広場でお花を植えたり、定期的な清掃活動をされたりといった方々の思いっていうのを大切にすべきじゃないかと。そういう方々は、このもともとの整備案に賛成されながら進めてこられてたので、そういう人たちが非常にかっかりしているっていうのが、私も今、心苦しい思いをいたしておりますので、今言ったような問題点をよく認識していただいた上で、今後のワークショップに臨んでいただきたいと思っています。

少し話題を替えますけれども、今回の座談会を通じまして、改めてJR新長田駅への快速停車や東口の復活を期待するような声というのを聞くことができて、それは成果だったかと思っておりますが、近年のJRへの要望の状況と、JRの反応はどのようなものかをお聞きをいたします。

- 久保都市局部長 市としましても、JR新長田駅の快速電車の停車は、新長田の活性化において非常に重要な課題と考えており、平成20年度より毎年、JR西日本に対しあらゆる機会を活用し、快速電車の停車を要望してきてございます。

平成29年度以降は、快速電車の停車により県内で接続する他線区への影響も踏まえ、兵庫県も同席の上、県・市による新長田駅周辺における活性化の取組を報告し、快速電車の停車の必要性を訴えてまいりました。

要望に対するJR西日本の反応としましては、過去からの継続した要望であることは承知しているが、5駅連続の停車により、現在の運行ダイヤの維持や速達性の確保が難しくなることが指摘されています。さらに、快速電車を停車するためにはホームの延伸などの施設整備に多額の費用を要するため、それを上回る利用が必要となることも指摘されてございます。その上で、現状においては快速電車を停車させることは難しいとの反応を示されております。

- 分科員（平井真千子） ありがとうございます。

JRの反応はよく分かりましたけれども、実はなかなかそういうやり取りがなされているということを住民が分からないっていうのが課題だというのも、今回私はよく分かりました。

私は、市長をはじめ皆様がJRとの協議を継続して行っているということは分かっておったんですけれども、住民の方からは、駅の拠点性を高めるとか言いながらJRとは全然話してないやないかとかいうふうにも怒られることもあって、そういう受止めだったんだというのはよく分かりましたので、今後はぜひ、そういう声がせっかく出てきたんですから、住民の皆さん、これから駅の拠点性も高めていく中で、一緒に機運を盛り上げていきたいと思いますというような呼びかけの仕方がいいんじゃないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○**山本都市局長** 我々も、住民の方々の思いといったものを、しっかり今回の機会を通じまして受け止めたところがございます。

委員御指摘のとおり、現在のJR西日本との協議が停滞している状況にありましては、改めて住民も一緒になって機運を盛り上げる動きを取っていただくことで、JR西日本への働きかけも力強くなり、動かすことにつながる可能性も高まるのではないかと考えております。

駅前再整備の検討を行うこのタイミングを生かしまして、ワークショップなどで意見交換する機会を活用し、地域の住民や事業者の方々の機運を高める取組も行っ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（平井真千子）** ありがとうございます。今後、ぜひそのような姿勢で、駅前全体、JRも含めてもっと便利なターミナルにここをしていくんだということを、住民の方と一緒に盛り上げていくことができるのなら、この駅前広場整備も、紆余曲折はあったけれども、よかったということになるのではないかと考えております。

今日私がいろいろ言いました意見も、ぜひこれは市民の意見だと——座談会で出ている意見とはまた少し違うかもしれませんが、これも、私も2019年の発表のときからずっと地域の方々とやり取りもしながら、自分としても真摯に向き合いながら持ってきた意見でございますので、しっかりと受け止めていただきたいと思います。

最後に、あまり時間はないんですけれども、令和5年度にしてこられましたシタマチスタートアップについても、1点お聞きしたいと思います。

予算の審議の段階では、私もシタマチスタートアップというようなことを都市局がするというのにやや懐疑的な気持ちもございまして、数件程度空き家が空くだけで終わるんじゃないですかというようなことも申し上げたんですけれども、結果としてはそう言えなくもないんですけれども、ただ、そこを拠点とした新たな人の輪が生まれたというような成果も、私としては感じられるかなぐらいなんですけれども、局長として、これが成果だということがありましたらお願いいたします。

○**山本都市局長** やはり我々がやっておりますのは、これはまちづくりの観点からやってございますので、前回も御説明しましたけれども、やはり空き家を活用していくというようなことは当然考えてございます。

ただ、それだけにとどまらず、やはり今既に新長田で活躍されているプレーヤーの方といかにコラボレーションができるかというようなところが大事だと思ってございまして、実際あの帽子をつくられている起業された方々は、町工場の方と連携するような取組ですとか、また違う事業者さんとコラボして新しい商品を創るというような取組も行ってございますので、まだまだこれからだと思ってございますけど、こういった輪を広げていきたいと思ってございます。

以上でございます。

○**分科員（平井真千子）** ありがとうございます。

今後まだまだ継続されていく事業だと思っておりますので、今、オープンファクトリーというようなことでも、非常に新長田のまちから物が生まれている状況というのが、いい意味で注目されていると感じておりますので、この取組も、そうした意味で活性化の点を増やしているといいですか、頑張ってくださいと思います。よろしく願いいたします。

○**主査（ながさわ淳一）** 次に、平野達司理事、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。どうぞよろしく申し上げます。

私からは大きく4点お伺いさせていただきたいと思いますので、一問一答でよろしく申し上げます。

まず1点目なんですけれども、兵庫運河・地下鉄海岸線の活性化についてお伺いさせていただきます。

まず1つ目ですけれども、先日の代表質疑の中で、兵庫運河における生物多様性の取組の1つとして、環境学習施設の整備についてお伺いさせていただいて、施設の整備について検討していきたいという御答弁を市長からいただきましたけれども、こちらの場所が都市局の土地というところでもございますので、御質問して間もないところで恐縮なんですけど、今後どのように検討を進めていくのか、スケジュール感を含めてお伺いできればと思います。

○山本都市局長 これからの神戸のまちづくりにおきましては、それぞれの地域が持つ強みですとか個性などを磨き上げるといふ発想が重要だと思っております。この地域におきまして、この兵庫運河や環境創造の取組が、まさに強みに値するものだと考えております。

このような観点を持ちまして、御指摘の環境学習施設の整備につきましては、浜山小学校の隣地にある市有地を検討対象といたしまして、兵庫運河周辺の回遊性向上にも寄与する施設となるよう検討を進めていきたいというふうに考えてございます。

具体的に検討を進めるに当たりましては、環境学習で実施する取組の発展ですとか、兵庫運河をはじめ地域の魅力向上・活性化の両方の視点から必要な機能や規模、整備後の活用・管理方法などについて、関係局と連携しながら検討を行いまして、できるだけ早期に具体化を図りたいと考えてございます。

以上でございます。

○副主査（平野達司） ありがとうございます。

私も既に地元のまちづくり協議会でありましたり、実際に運河に関わる活動をされている皆さんですとか、浜山小学校の校長先生や、実際に環境の授業をされている先生にもいろいろお話をさせてもらってますので、ぜひ、ある程度仕組みをつくれましたら、地元ともしっかりお話をさせていただいて、まだまだちょっと管理方法とか、ちょっと私も課題になるところもあるのかというふうに思っておりますので、ぜひ進めていただきたいというふうに思います。

ちなみに、代表質疑でも触れましたけれども、自然共生サイト30 by 30につきましても、無事に9月24日14時に環境省が下期の申込み受付開始になりまして、同日付で神戸市の環境局がすぐに申請いただいた状況ですので、環境省の審査待ちという状況には、まだまだ数か月かかると思いますが、無事に登録がもしできれば、これは国際データベースにも登録されることになり、世界に発信することもできますので、注目いただける形につなげていきたいというふうに思っています。

それ以外でも、世界に発信する内容が、実は今進んでいるところがありまして、ちょっと細かい内容はまだお伝えができないところなんですけれども、そういった場所になっていきますので、引き続き取り組んでいただきたいというふうに思いますので、よろしく申し上げます。

では、地下鉄海岸線の関係でまた再質疑させていただくんですが、ノエビアスタジアム神戸で、今年の7月6日・7日、土・日で、Mr s. GREEN APPLEというロックバンドのライブが2日間開催されまして、スタジアムの中は一般的には3万5,000人入れるという状況であるんですけれども、実際にはそれ以上、本当に来ておられました。ヴィッセル神戸も今、活躍して

おりますので、それぞれの来場者っていうところが、このヴィッセル神戸でもにぎわってるというふうに思います。

ただ、せっかく来られた来場者が、試合なりそういうイベントが終わった後というのは、そのまま帰られてしまうというところが、大変ちょっと私も残念、もったいないというふうに思っております。集客のノウハウのあるヴィッセル神戸と連携して、この地区に滞在して消費を促すような、にぎわいをつくるようなまちづくりに取り組んでいただきたいというふうに思うんですけども、御意見いただければと思います。

- 山本都市局長 現在の状況でございますけれども、ノエビアスタジアムの集客力に比べまして近隣の飲食店等の施設規模は小さく、またスタジアム利用者との親和性の高い施設が少ないこともありまして、御指摘のとおり、来訪者が滞在し、消費を促すようなにぎわいづくりには、残念ながらつながっていないのが実情だというふうに考えてございます。

このため、理事御指摘のとおり、集客にノウハウのあるヴィッセル神戸株式会社との様々な連携は不可欠であると考えております。加えてノエビアスタジアムの集客力を周辺地域のにぎわいに波及させるためには、周辺の事業者などを巻き込んで魅力を高めていくとともに、新たな機能の導入を目指すことも重要であると考えています。

引き続き、ヴィッセル神戸をはじめ周辺事業者や関係局とも連携しながら、沿線地域の活性化に資する施策に積極的に取り組んでいきたいと考えてございます。

以上でございます。

- 副主査（平野達司） ありがとうございます。

実際に7月6日・7日は、ちょうど本当に私も地域を回ってしまっていて、ふだんバイクで回っているんですけども、全く左折・右折が本当にできないぐらい、人が長蛇の列に並んでおられまして、夕方からの日程のはずなのに、グッズ販売もありましたので、もう早朝からたくさんの方が本当に来られてました。実際に来られた方も、本当に暑い中並んでおられて、日陰があまりなかったというふうに思います。

そういった場所もある程度確保が必要ではないかと思っておりますし、あと、実際に近くの喫茶店のオーナーにもいろいろお話ししましたが、もうずっと外まで並ばれて、オーナーもお昼御飯も食べられずにひたすら食事を出しているというような状況でございまして、大分やっぱり疲弊しているところも——もう本当にうれしい話ではあるんですけども——厳しい状況でございました。

平常時とイベントのときの差が、やっぱりちょっと大きい状況ではありますので、そういう中でノエビアスタジアムの南側——高松線の市有地ですね——ノエビアスタジアムの来場者の利便性やにぎわい創出につながるような利活用が——ちょうどあちらも昔、市営住宅があったところかというふうに思うんですけども、そこがうまく利用できないかというふうに思うんですけども、いかがでしょうか。

- 武田都市局部長 今御指摘のありましたノエビアスタジアムの南側の市有地でございますけれども、高松線に面しておりますし、御崎公園駅からノエビアスタジアム神戸への動線上にありますので、大変立地がいいと。この立地を生かした活用を図ることで、来場者の利便性向上やにぎわいの創出につながるポテンシャルが極めて高いというふうに考えてございます。

当該地の活用にあたりましては検討を既に始めておりまして、ノエビアスタジアムの来場者に加えまして、地域の方、多くの方々に御利用いただける空間にするという視点、それに加えまし

て、例えば周辺の商業者——先ほど長蛇の列のあった喫茶店みたいな御指摘もありましたが、周辺の商業者との連携、周辺地域のイベント等と連動した活用と、こういったものも望まれているんだろうというふうに認識してございます。

ですので、現在様々な民間事業者へヒアリングをしているところでございますが、御指摘いただいたような利便性向上やにぎわいの創出に寄与する活動に向けて、ニーズや事業性の調査も兼ねまして、まずは試行的な取組の実施を検討していき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。前向きな御答弁、本当に感謝申し上げます。

先ほど申し上げたとおり、平常時とイベント時と、やっぱり全然来場者が違いますので、平常時は本当にゆったりとした空間で過ごしたいということで、実は去年ですか、和田岬のほうで、これからのまちづくりを考える意見交換会というのが3回実施されて、私もその場にお邪魔させてもらってたんですけど、パンケーキ屋さんとかそういうのが欲しいっていうふうなお話も、実際に出ておりました。

あとはイベントのとき——ヴィッセル神戸の試合のときには、笠松商店街が過去にあったところでは、今商店街が解散してしまったんですけども、地元におられる方がワダミ市という形で、個別に商店街の場所で、店舗を前に出して、来られるお客様をおもてなしするような形の取組もされていまして、もしそういったところと融合ができるような形になれば、なお一層地域と密着した形で、イベントのときのにぎわい施設というところも使えるんじゃないかというふうに思いますので、ぜひ地元ともお話をさせていただければというふうに思います。

続いて、ちょっと再質問させていただくんですけども、昨年度の決算特別委員会で山本局長から、沿線にある市内各局が所有する未利用地につきましては、「例えば我々都市局が総合的にマネジメントしながら、若者世代に訴求するような土地活用を図るといったことも戦略的に必要ではないか」という御答弁があったかというふうに思うんですけども、実際に浜山小学校の南側にあります旧御崎幼稚園の跡地であったり、旧市営御崎住宅の跡地、こちらについても具体的に検討が進んでいるのかどうか、お伺いできますでしょうか。

○山本都市局長 今御紹介いただいた思いを持ちまして、令和6年度、未来都市推進課に土地利用担当ラインを新設いたしまして、体制を強化したところでございます。

御指摘の旧御崎幼稚園跡地や旧市営御崎住宅跡地は、三宮周辺へのアクセスがよく、敷地規模も比較的まとまっている土地でございます。しかし残念ながら、現時点では当該跡地も含めまして、沿線全体の魅力が非常に高く評価されているとは言い難い状況だと認識しております。

このようなことから、当該跡地の活用に当たっては、地域課題を克服し、地域ブランディング、エリア価値の向上につなげていくことを目指しまして、一定の公共投資等の必要性も念頭に置きながら、様々な土地活用の可能性を探るために、ディベロッパーや金融機関、商社など幅広く民間事業者とサウンディングを進めているところでございます。

昨今の資材価格や人件費の高騰などのために、事業の成立はより厳しい状況でありますけれども、土地活用に興味を持っていただける事業者もある状況でございます。跡地活用が実現するよう、引き続き粘り強く事業者との検討に取り組んでまいりたいと考えてございます。

以上です。

○副主査（平野達司） ありがとうございます。検討が進んでいるということで、実際に私も今この土地にこうしたほうが良いという案を持ち合わせていればお話をしたいところではあるんですけども、地元の皆様ともお話ししている中で、この土地をどうしていくかというのを、や

っぱり方向性を見いだすのはなかなかまだ難しいところがございます、先ほど御検討いただいている中で、手を挙げる事業者ですとか情報があれば、やはり地元にも開示をしていただいた上で、一定何かの情報を出すことによって、様々な意見が出てくるかというふうに思いますので、ぜひその取組を進めていただきたいというふうに思います。また進捗も引き続きお伺いできればと思いますので、よろしく願いいたします。

続いて、そのまま海岸線と運河の関係なんですけれども、これまで複数年にわたって兵庫運河の魅力向上と活性化のためにプロムナードの整備ですとかライトアップに取り組んでいただいておりますけれども、以前よりかは運河に、もしくはプロムナードにお越しただけの方が少し増えてきているかと私は感じておるんですけれども、先ほどお話ししたとおり、自然共生サイトも今申請しているというところもございますので、今後見に来ていただける方が増えてくるのではないかと。

また、さきのその代表質疑でお話しさせていただいた環境施設の使い方によっても、私は子供たちだけということをお話をさせてもらったんですけれども、実際には大学の教授だとか研究者の方も多く来られることにもなろうかというふうに思っています。

そういったことで、このプロムナードを含めて人が少し増えてくるということを感じておるんですけれども、その動線の整備が途切れることのないように、着実に整備を進めていただきたいと思います。そのプロムナードの整備についてはいかがになっておりますでしょうか。

○武田都市局部長 プロムナードの整備状況につきましては、そもそもの計画といいますのは、企業それから住民の皆様、その中に学経の方も入っていただいて、兵庫運河活性化会議というものを立ち上げて、その中で計画を立ち上げて、それに基づいて進めてきております。

現在、プロムナードにつきましては、全体で約4キロの計画を持っておりますが、新川運河沿い等2キロが整備完了しておると。もう1つの目玉としてはライトアップがあるんですけれども、橋梁のライトアップも8橋のうち2橋が完了して、今年度もさらにプラス2橋進めているというところがございます。

プロムナードにつきましても、来年度以降も継続して取り組むつもりでおりまして、次の対象としましては防潮堤水族園と呼ばれているところがございます——これは新川橋から清盛橋の間の南側の区間ですが——ここを次の整備対象としてやっていく予定で、順次、途切れることなくやっていき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。実際に、先ほどの場所ですとまだ船着き場があって、多分実際に木材関係の企業さんとかもお使いになられているかというふうに思いますので、ぜひお話し合いをしっかりと進めていただければと思います。

運河側から見ますと、これは都市局さんの対象にはならないんでしょうけれども、やはり防波堤の運河側がかなり老朽化しているところも結構ありまして、あまり時間をかけるのも問題があるというふうに思っていますので、まずそこは港湾局ともしっかりとお話をいただければというふうに思います。

また、先ほどライトアップのお話もありましたけれども、実は一部の御意見として、民間の企業さんの大きな建物があったときに、運河側からプロジェクションマッピングとかを夜できるんじゃないかとか、そういうお話もいただいたりもしています。

民間企業さんがそういったところも、壁を、夜、御提供できるという形があれば、にぎわいづくりの1つにもなるんじゃないかと思っておりますので、都市局が総合的に今後マネジメントしていく

というお話でございますので、ぜひともにぎわいづくりに取り組んでいただければと思いますので、よろしくをお願いします。

それでは、続いて大きく2点目のテーマでお伺いさせていただくんですが、ハーバーランドの渋滞対策についてお伺いさせていただきます。

8月の外郭団体の特別委員会で、神戸ハーバーランド株式会社の審査のときに、ハーバーランド内の渋滞問題について質疑させていただきましたが、ちょっとまだ2か月弱ですのでなかなか進んでいないところもあるかと思うんですが、重要なことだと思いますので、ちょっと改めてお伺いさせていただきます。

産業振興センターと、それからu m i eの間の道路ですね。神戸ガス燈通り向きに進んだ三差路、ちょうど教育委員会が入っている建物の前のところですが、土曜日の夕方ならほとんど動かない状況になっています。

その渋滞する時間帯を、そこから左折誘導して神戸新聞ビルの南側で湊小学校のほうに誘導するような方策であったりとか、あとは温浴施設がありますけれども、そこからの横断歩道の歩行者を、実際にあそこには2階の通路がありますので、そちらに誘導するような形も1つの案ではないかというふうに思いますが、渋滞対策についてどのように進めているかお伺いできますでしょうか。

○白井都市局副局長 御指摘の三差路の渋滞対策につきましては、地区内の企業等で構成されますハーバーランド運営協議会におきましてガードマンを配置し、歩行者の安全確保をしながら渋滞緩和に向けた車両誘導に努めているところでございます。

御指摘いただいた三差路の左折誘導につきましては、外特委での御指摘も踏まえまして、すぐに全てのガードマンに対して誘導方法を徹底いたしまして、個人差による対応のばらつきをなくすように、警備会社に再度指示してございます。

また、ハード面で左折誘導する対策につきましても、御指摘を踏まえまして、既に交通管理者に対して事情を伝えて、対策について協議を始めたところでございます。その中で、まずはこの右折禁止にした場合のその周辺交通への影響等につきまして検討するために、現在、交通量調査の実施に向けて準備を進めてございます。

また、歩行者デッキへの誘導につきましては、民間ビル内の歩行者動線が複雑でありますので、案内サインなどによる誘導には限界があるというふうに考えてはございますけれども、いただいた御意見につきましてはハーバーランド運営協議会とも共有しておりまして、具体的な方策の可能性につきまして議論を行っているところでございます。

以上でございます。

○副主査（平野達司） ありがとうございます。

本来は歩行者を一番優先にしないといけないところではあるのですが、ちょっと私もなかなか難しい質問をさせていただいたところではあるんですが、いろんな方々が回遊できるようにしていただきたいというふうに思っています。

あわせて、ちょうどそのガス燈通りの逆側ですね。弁天町のところから、今これは建設局さんがやっていると思うんですけど、陸橋の歩道を今造ろうとされていて、u m i eの2階につながる形で工事されていますので、それができればu m i eと産業振興センターの間の車の出入りというのが若干緩和されるのかというふうには期待しておりますので、それぞれの局とちょっと連携して、人と車とが回遊しやすいようにしていただければというふうに思います。

そこにちょっと関連する形になるんですけれども、浜手バイパスの西側の神戸駅南の交差点について、ちょっとお伺いさせていただきたいんですが、三宮再整備の関係で、春日野交差点から南の浜手バイパス側に車の通行を誘導するような形で交差点改良をしましたけれども、実際に西側については現時点で何も変わってはいない状況です。

実際、浜手バイパスの西側の神戸駅南交差点に差しかかる降り口、今2車線ですけれども、2車線側の左車線は直進と左折ができる状態になっています。バイパスの降り口から左折してハーバーランドに入るところが先ほど問題となっている三差路に行くところへつながる形になるんですけれども、実際に横断歩道とかもありますので、左折待ちが生じてしまって、浜手バイパスの下りの左側はもうずっと渋滞してしまっていると。後続車が直進できない状態となっておりますので、安全性の確保の観点から、例えば、その2車線の下りの左側に1つ側道がありますので、ここをうまく中央分離帯を少し削って左折レーンを新設するなど、工夫ができないかというふうに思うんですけれどもいかがでしょうか。

○**中原都市局都心再整備本部長** 我々も全く同じ認識でございまして、東西の幹線道路をスムーズに流すというのは、三宮再整備におきましても非常に重要な課題ということで、我々としても今御指摘あったような検討の準備、あるいはそういうことは進めておるんですけれども、場所が国道でございますので、国土交通省、それから今先生もお話にありました安全性ということで言いますと警察との協議をきっちり進めていく必要がございますので、これからしっかり検討を深度化させていきたいと考えてございます。

○**副主査（平野達司）** ぜひお願いします。

あそこの交差点で前、旅行者の方が来られて、交通事故に遭われてしまったという悲しい事故もありましたので、スムーズな交通が進むように、引き続き警察、また国に対しても調整をお願いしたいと思います。

それでは3点目のテーマにちょっと移らせていただくんですけど、兵庫区北部による密集市街地の解消について、ちょっとお伺いさせていただきたいんですが、密集市街地の解消の方策の1つとしてまちなか防災空地事業——地域団体等が管理することが前提になっていますけれども、高齢化で進んでない地域では管理がしんどくなっているということもちょっと実際に聞いておるんですけれども、その中で密集市街地再生の取組に関する基本協定を締結しているUR都市機構との連携事業では、密集市街地再生優先地区であります兵庫北部においてUR都市機構の土地を神戸市が貸借し、そして神戸市が民間企業に貸与した上で貸し農園を運営するみんなのうえんPARK湊川に取り組んでいるというふうに承知しておるんですけれども、まずこの貸し農園の利用者の年齢層を含めて現状の運営状況をお伺いできますでしょうか。

○**白井都市局副局長** みんなのうえんPARK湊川の運営状況でございますけれども、今年の8月末時点で33区画中26区画を御契約いただいております、運営費は利用料で賄われているというふうに聞いております。

契約者の年齢層といたしましては、30代から60代までの幅広い層に御利用いただいております。

また、貸し農園のほか、共同栽培区画というのを設けておりまして、どなたでも参加できる会を月1回開催しておりまして、子育て世代など幅広い層にお集まりいただいております。

以上でございます。

○**副主査（平野達司）** ありがとうございます。その取組自体が密集市街地の解消に寄与すると思

ってまして、地域のコミュニティーの形成であったり、住民の交流に効果があるというふうに私も考えています。

URの土地に限らず、検討を広げられないかっていうふうにちょっと御提案させてもらいたいですけど、その背景としては、企画調整局がやっているEBPMで、いろんなデータをちょっと私調べまして、兵庫区の6歳児未満のデータをちょっと調べますと、小学生に上がる前に、実は転入も多いんですけど、転出超過が市外に限らず市内でも区から出ていってしまっているというところがあります。

実際に6歳児未満のお子さんのいる世帯に私も直接いろいろお伺いして、実際に私もこれは本当に課題だと思ってまして、いろいろ聞いてますと、1つの意見になるかと思うんですけど、コロナ禍でお子さんがおられる世帯はステイホーム、ステイホームと言われて、例えば、集合住宅に住んでいる場合だと、家の中で子供たちが走り回ってしまいますので、下の住居の方にいろいろ気を遣って、やっぱり戸建てのほうに住みたいという思いがかなり強くなったという御意見を結構いただいています。

ただ、兵庫でも今三宮のほうもどんどん土地が上がってきていて、兵庫区も土地が上がってきている状況の中で、一戸建てを買おうとするとどうしてもやっぱり庭つきが欲しいという、子育て世帯の御意見もたくさんいただいております、兵庫区で庭つきとなるとなかなか厳しい。そうすると、兵庫区以外でというふうに使われているところの意見もあろうかというふうに思っています。

それで、先ほどの兵庫区北部の農園の取組、これが増えていければ、庭つきが難しくても兵庫区北部を選択することで、農園がありますよという形の1つのきっかけ、つながりという形にできないかと。転入を希望する世帯にその農園の情報が届くようにしてほしいというふうに思うんですけども、いかがでございますでしょうか。

○**山本都市局長** URの土地以外の防災空地におきましても腐葉土づくりを行ったりですとか、菜園として整備しまして、交流の場として活用している事例もございます。

さらに密集市街地で、民間が所有されている空き地を活用いたしまして、農的利用の取組といたしまして、昨年度は新長田で農的利用モデル事業を実施いたしました。現在2か所の農園が開業しております。

御指摘ありましたように、兵庫北部地区におきましても、空き地の農的利用の取組を展開するために、今年度より土地所有者に対する意向調査を実施しております、活用可能な用地があれば、民間事業者や近隣住民等との協議調整を行う予定としております。

市のホームページやSNSによる広報のほか、例えば、不動産事業者や子育て関連の民間ネットワークを活用した広報など、子育て世帯層にも届く効果的な取組を進めていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○**副主査（平野達司）** ありがとうございます。実際にちょっと移住施策は都市局さんの観点ではないというのは十分理解してはいるんですけども、ただこの仕組みをつくることによって、移住施策の1つの柱にできるんじゃないかというふうに私は思ってます。

実際に各局とぜひ連携いただきたいと思いますし、既に兵庫区では先ほどのみんなのうえん以外に、平野展望公園で建設局がやっているところですけども、コープ農園がありますし、ノエビアスタジアムのところでもノエスタ農園というのがありますので、うまくこの取組をつなげて

いただいて、地域のお庭、もしくは子育て世帯の庭となるような形でぜひ取り組んでいただきたいというふうに思いますのでよろしく願いいたします。

それでは最後の4つ目のテーマなんですけど、都心三宮再整備に伴う異常高温対策についてお伺いしたいんですが、都心からウォーターフロントの回遊性向上のために再整備に取り組まれている税関線、来年の春に神戸アリーナもオープンしますので、再整備に向けた東遊園地の動線、あその動線も多くの方が利用されることになるかというふうに思うんですが、町並みを見ながら、やっぱり異常高温対策というところでも実際に必要ではないかというふうに思うんですけれども、何か対策が必要ではないかというふうに思うんですが、その対策についてお伺いできますでしょうか。

○**中原都市局都心再整備本部長** 我々も税関線は、もともとシンボルロードなんですけれども、非常に重要な道だということで、異常高温対策はもう必須だと思っております。

幾つかちょっと対策の例を申し上げますと、1つは列植によって木陰をつくっていくということ、それから主要な交差点部分とか、そういうところには新たに街路樹を植える、それから緑地帯をつくりまして、その中にベンチを設置して休憩していただける。それから東遊園地では既に整備をしておりますが、せせらぎとか、水が感じられる空間が整備できないか。さらに舗装につきましても保水性舗装などを採用する。ミストの設置というのも一定、センター街の東側とかでやっておりますけれども、そういったことがさらに増設できないかということも併せて検討していきたいと考えてございます。

○**副主査（平野達司）** ありがとうございます。

では、今度は税関線ではなくて、東西にわたるJR三ノ宮新駅ビルと、それから三宮のクロススクエア、そちらについての異常高温対策はどのように実施するかお伺いできますでしょうか。

○**中原都市局都心再整備本部長** 同様に、三宮クロススクエアの第一段階につきましても異常高温対策をしっかりやっていきたいと思っております。

2つございまして、1つはJR沿い、新駅ビル沿いにつきましてはデッキができますので、基本的には陰になるというふうに思っておりますので、そちらにつきましては駅ビルと一体となりました非常に心地いい空間をつくりたいということで、JR西日本といろいろ協議しております。

南側は屋根がございませんので、これは先ほど税関線で申し上げましたような、やっぱり木陰をつくるか、滞留空間についても休憩できるようなスペースをつくるか、新たに水盤を設けることで涼しさを感じていただけるといったようなことを併せて検討させていただきたいと思っております。

○**副主査（平野達司）** ありがとうございます。1つ、ちょっと私から御提案なんですけれども、場所によっては店舗が面してる通路とかがあるかというふうに思うんですけれども、店舗が少し日差しよけといいますか、屋根を前に出したりするケースもあると思うんですけど、例えば、店舗の——民間と合わせて、屋根を前に出したり、もしくはミストのようなものを民間がやる場合には、行政側から補助を出すだとか、官民一体になってそういう高温対策を実施するのも1つの手ではないかというふうに思うんですけれども、いかがでしょうか

○**中原都市局都心再整備本部長** 今の異常高温対策も含めまして、JR西日本とそれからUR都市機構と我々の三者で、この空間をどうするかという検討会をずっと開催しておりますので、まず官民連携一体で考えていっておるということは1つございます。

今、ございました民間ビルのミストみたいなものにつきましては、東京の丸の内仲通りという

ところで地元の民間企業さんが公共空間にドライミストを設置している例があるというのも把握してございます。

これからの話にはなるんですけれども、そういった取組も参考にさせていただきながら、官民連携で効果的な異常高温対策ができないかということにつきまして、検討を進めさせていただきたいと思っております。

○副主査（平野達司） ありがとうございます。まだできてない状況ではありますけれども、実際ちょっと私もこう思った背景としては、私も兵庫区ですので、商店街がたくさんあるんですけれども、本当に高温のときにはなかなかお客様が来にくくて、でも店主の皆さんはもう暑過ぎるというふうに本当に言われておられまして、三宮のほうにたくさんの方がお越しいただけるに当たって、やっぱりそこはしっかりと整備が必要だというふうに思っておりましたので、質問させていただいた次第でございます。ぜひお願いします。

あわせて、これはちょっと建設局の所管事業ではあるんですが、ちょっと意見としてお伝えしたくて、さんちかの南の端から東遊園地までの地下通路、これがつながってますけれども、夏場は空調も効いておらず、多分皆さん歩いてはるから一番御体験されてるんだと思うんですけれども、雰囲気的にもまだまだ明るいとも言いがたいかなと。

2号館が庁舎だけじゃなくて、ホテル、オフィスだとか、市民利用の空間が整備されますので、その地下の利用のところもやっぱり上質な対応をしていく必要があるんじゃないかというふうに思っています。

暑さ対策も含めて、建設局と一体となって取り組んでいただきたいということを要望して、私からの質疑を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○主査（ながさわ淳一） 次に、三木委員、発言席へどうぞ。

○分科員（三木しんじろう） 維新の三木です。よろしくお願いいたします。

今の平野理事と少しかぶるっていうか、大分かぶるんですけど、やはり私のほうも現代社会において、暑い日が相当続いておまして、9月下旬になってもこの暑さが続いておまして、まさに地球温暖化とヒートアイランド現象によって、都心部はとて暑い状況です。

気象庁によるデータがちょっとネットで出てまして、神戸市の7月と8月と9月の温度、これは最高気温の平均なんですけれども、9月はまだちょっと終わってないんですけど、大体今のところで32.6度なんです。

ちょっと振り返ってみますと、もう2010年は29.6度と今より3度高くなっている状況でして、さらに遡ると、1980年には26.4度というふうになっておまして、この9月になっても暑さが大変厳しくなっております。

これは最高気温の平均値ですけれども、最高気温じゃなくて、1日の平均気温も同じように年々上がっている状態と、それで暑さが長期化している状況でありますので、この暑さ対策は都心部においてかなり重要だというふうに思っております。

神戸市では、神戸クールオアシス、そして、クールスポットの設置や木陰プロジェクトというものをやっただいておまして、中原本部長のほうからも御説明が今もありました。

いろいろと対策はしていると思うんですけれども、私自身は、やはり体感温度を下げるスポット、涼しさづくりをすることによって、快適でにぎわいのあるまちづくり、これにつながっていくというふうに考えております。

やはり子供たちが町なかで水遊びができる噴水や浅瀬の水場などをつくるなど、緑があって安

全に楽しく涼むことができるような場所を設置していただくということが大事だというふうに思っております。

先日オープンしたグラングリーン大阪でも芝生広場の中に水場があるということで大変にぎわっているという話も聞いております。

それともう1つは、2号館を再整備するという事で、市民利用空間を設けることによって、周辺エリアをつなぐ結節点として、にぎわいや交流を創出する空間として環境を整備していくという方針となっております。

私自身は、市役所や区役所の空きスペースとか、特に1階部分で市民の方が暑いときにぱっと入れるような、市民利用空間というのも力を入れていただくと必要だと思うんですけども、このあたりの見解、先ほどと答弁がかぶっても結構ですので、お考えを教えてくださいと思います。

○津島都市局都心再整備本部局長 異常高温対策ということでございます。

委員御指摘のとおり、体感温度を下げるスポット、これを多く設置していくというのは非常に重要な取組と考えてございまして、現在、各局連携しながら取組を進めてございます。

三ノ宮駅周辺では、マルイの歩道橋とか、それからセンター街のバス停とか、サンキタ広場にミストを設置してございまして、市民の方に利用いただいております。また、磯上公園では、クールベンチ等を設置しましてヒーリングガーデンの整備も行った状況でございます。さらに、東遊園地ではシェルターとミストを設置する、これは子供が水遊びできる水盤を設置してございまして、三宮周辺でも特に力を入れて整備を進めておるところでございますが、今後の整備も先ほど御答弁もありましたとおり、三宮クロススクエアであるとか、税関線の整備に合わせて、まさに木陰で涼む、滞留できるような空間であるとか、水盤であるとか、そういったことを整備していくのと、また官民連携で様々な取組を進めていきたいと思っております。

御指摘の市民利用空間についてでございますが、2号館の1階においてフラワーロードに面して、おおむね500平米のまとまった広さと、吹き抜けのある開放的な空間とする予定でございまして、現在その機能であるとか、運営の在り方については、有識者や専門家を交えたアドバイザー会議で様々な意見を聞きながら検討しているところでございます。

例えば、ミニコンサートであるとか、友達同士でゆったり過ごすとか、そういったことが考えられますが、さらに委員御指摘のような夏場の休憩スポットといった使い方も重要だと思いますので、そういったことも含めまして、神戸のまちを歩く方が気軽に立ち寄って利用いただけるようなそういう空間の検討を進めたいと思っております。

以上です。

○分科員（三木しんじろう） ありがとうございます。ぜひこれから先ほど出ました雲井通5丁目の再開発も進みまして、屋上庭園というのも計画にあります。これももろに日差しがかかるのかどうか、ちょっと僕も分からないんですけども、緑も計画ではあるということなんで、そういう水場みたいなものもまた考えていただけるなら考えていただきたいというふうに思います。

そしてちょっと順番が通告より変わりますけれども、続いては、地域のコミュニティー交通の導入推進についてお聞きしたいと思います。

午前中に地域のコミュニティー交通のニーズというような話も出ております。令和5年度に新たにデマンド運行に対する新制度が設立されて、塩屋の望海台でデマンド型の乗合タクシーの本格運行が始まって、そして令和6年10月からは、灘区の篠原伯母野山町において、本格運行が開

始される予定となっております。

このデマンド型乗合タクシーは、予約に応じて運行されるため、エリアを限定した小規模な利用ニーズにも柔軟に対応できる効果的な運行形態となっております。

今後、地域の足の確保に向けてほかの地域への導入ができないのかも含めて、このデマンド運行に対するニーズと今後どのように進めていくのか、拡大の可能性についてもお聞きしたいと思います。

○久保都市局部長 地域コミュニティ交通の導入においては、需要に見合う車両のサイズ等の運行形態を検討し、路線を定めて定期的に運行する路線定期運行を基本としてございます。

一方で、路線定期運行を支えるための需要が見込めないような場合は、利用者の予約に応じて運行するデマンド運行による実現を目指すこととしてございます。

デマンド運行を必要とするニーズとしては、路線定期運行のバスが利用者の減少によりダウンサイジングが必要となる地域、また交通不便地で新たに地域コミュニティ交通の導入に対する要望は上がっているが、移動需要が小規模な地域があると考えています。

地域の実情を把握している地域協働局や区役所と連携し、地域のニーズをしっかりと拾い上げていきたいと考えてございます。

導入の進め方は、地域組織の立ち上げ・需要調査・運行計画検討・試験運行・本格運行といった一連のプロセスになりますが、デマンド運行においても乗って支えてもらうことが重要でございますので、地域との意見交換を重ねながら、移動ニーズを把握した上で導入を進めてまいりたいと考えてございます。

○分科員（三木しんじろう） ありがとうございます。やはり地域コミュニティ交通というのは、運転手不足ということと、効率化、そして運行手段を考えたら、やはり導入というのも1つの選択肢として考えていただけたらいいと思うんです。

もし各区にどんどん広がることがありましたら、区外にお住まいの方ももしかしたら友人の家に遊びに行くときとか、アプリを使ってオンデマンド交通を利用するというのも可能になってくるかなというふうに思っております。

ちょっと話は変わりますが、大阪メトロでアプリなんかを見ますと、シェアサイクルとか、もちろんデマンド交通もそうですけれども、あらゆるものに関して対応しております。

大阪市内でもどこでも——もちろん神戸で見たらグーグルマップと連携してますので、全く使えないわけなんですけれども、かなり便利なものだと思います。これがどんどん拡大していけば、そういうものの導入というのも——アプリというのも活用できるんじゃないかと思いますので、また御検討のほうをお願いいたします。

そして、ライドシェアについてもお聞きしたいと思います。

令和6年4月より日本版ライドシェアが開始されました。これは、ドライバーや移動の足の不足を解消するために、地域や時間帯を限定して一般ドライバーの自家用車による運送サービスの提供が可能になったということでございます。

また7月から雨天時の移動に対応するために、ライドシェアの使用時間が拡充されるということになりました。これまで市内各地において、地域コミュニティ交通の導入を進められてきましたが、エリアによっては利用者数が伸び悩み、持続的な運行に課題を抱えているところもあります。

そのような中で、今後ライドシェアが広がっていけば地域の足を確保するための新たな選択肢

になるのではないかというふうに期待しております。

都市局さんのほうから資料を頂きまして、国土交通省が出している資料でございます。もちろん曜日と時間帯というのは限りがありまして、もちろん台数にも限りがありますが、私が見る限りでは、効果が出ているのかなど。利用率もアップしているのかなというふうに思っております。一定の効果が出ているというふうに思っております。

今後は、降水量が多い大雨のときとかでもライドシェアが可能になるということとか、イベント開催時における輸送機能ということで、自治体から要請があったら運用が可能になるということでもあります。

神戸市としてライドシェアの導入による効果や可能性、そして課題など、今後地域コミュニティー交通にどのような影響があると想定しているのか、ライドシェアの利用実績を踏まえて、御見解をお伺いしたいと思います。

○山本都市局長 ライドシェアでございますけれども、神戸市内におきましては、運行を開始した5月以降、ライドシェアの運行回数が順調に増加しております。

国においても今後継続して利用状況のモニタリングを進め、ライドシェアの普及について検証を行うこととしているところでございます。

ライドシェアは、ドアツードアの移動を担うタクシーの供給不足を補うための運送事業でございます。一方、地域コミュニティー交通は、交通不便地域において地域の足を確保するための基本的には決まった路線上を走る乗合事業でございますので、運行形態や速達性、料金も異なっている状況でございます。

今後、ライドシェアが普及した場合においても、地域コミュニティー交通とは競合関係になるような影響は少ないというふうに考えております。

御指摘のようにライドシェアが定着すれば、地域の足を確保するための新たな選択肢になり得る可能性があるというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○分科員（三木しんじろう） ありがとうございます。やはりまだまだライドシェアというのが、料金がタクシー並みということで、しょっちゅう利用できるかといったらそうではないですけれども、例えばタクシーがなかなか捕まらない時間帯、先ほど言ったように大雨のときとか、夏場の暑い時期とか、もしそういうときに利用できるのであれば、可能性はかなり高いと思っております。ぜひとも今後また流れを見ていただきまして、御検討いただきたいというふうに思っております。

そして、三宮再整備について、先ほども話が出ておりました。クロススクエアという計画を進めておまして、人と公共交通優先の歩いて楽しめるまちを目指しているということでもあります。

過去にも本会議等で指摘もさせていただきました。春日野交差点の車線の切り替えによって、朝のラッシュ時には渋滞が発生していると。そして浜手バイパスの入り口のほうの信号待ちは、やはり朝は特に8時台、大変混雑が目立つような状態だというふうに思っております。

このクロススクエア計画は、このまま進んでいって、ほかの車のほうにも——流れに影響してきて、ここも混雑してくる、あそこも混雑してくると、いろんなところが混雑している状況になってしまう大変困ってしまうと思います。

このあたりの道路交通に関するシミュレーションをどのように行っているか。また、こういう渋滞に関して、どのような御認識と解決方法をお考えなのか教えていただきたいと思っております。

○津島都市局都心再整備本部長 三宮クロススクエアに伴う対策ということでございまして、現在、春日野交差点等の改良工事が全て終わりました、その工事完了後の令和6年7月には都心内の交差点約20か所について、交通状況を把握、それから評価するための調査を行ってございます。

現在、その結果を取りまとめ中ではございますが、今日はその速報値ということで少し御報告させていただきたいと思えます。

まず、春日野交差点の西行きの浜手幹線方面への交通なんですけど、工事の前は1万8,500台だったものが7月の調査では2万100台ということで1,600台、浜手幹線方面が増加し、それで中央幹線道路は減少が見られてございます。

これは当初のシミュレーションの予測でも1日当たり1,000台単位で転換すると予測してございまして、おおむね想定どおりだということで考えてございます。

春日野交差点の渋滞状況については、工事前と同様に発生しておらず、現在信号1回のサイクルではけているという状況でございます。

また、浜手幹線自体のほうで、特に生田川右岸線と交差する磯上通1丁目の交差点、ここの交通という御指摘だと思うんですけども、これについても交通量調査を実施してございまして、もともと工事前は2万1,900台だったものが、7月の調査では2万500台と、1,400台減少している状況でございまして、渋滞の長さは工事前と同程度の310メートルという状況でございました。

また、以前委員からも御指摘のあったHAT神戸の西側、小野浜町の交差点、ここも以前から課題だという御指摘もあったんですけど、ここも工事後に確認しますと1,100台減少して、渋滞も改善してございます。

これらは、春日野交差点の改良に加えまして、4月に摩耶大橋が無料化いたしまして、この効果もありまして、摩耶大橋のほうで2,000台増加しまして、交通が適切に分散しているといったような状況でございます。

こういった形で工事途上の切り替え直後には、ドライバーが不慣れなこともあって、混乱も生じておりましたが、現在はおおむね適切な交通量になっているのではないかとこのように考えてございます。

これ速報値でございまして、今後きちんと他の交差点の調査結果も含めて、さらなる分析を進めていきたいというふうに考えてございます。

○分科員（三木しんじろう） ありがとうございます。今のは、要は1日の平均ということだと思うんですけど、私のほうがお話ししてるのは、朝の出勤時というのがやはり交通量が集中するので、この時間帯に渋滞が発生するということなんです。

ですので、このあたりというのが、その時間帯のために何かするっていうのは難しいかもしれないんですけど、やはりどこか違う道を通っていただいとすることも大変重要だと思います。何かコメントありましたら。

○津島都市局都心再整備本部長 御指摘は8時台のピーク時のことだと思います。これにつきましては、一応走行時間の調査も今回併せて行ってございまして、この春日野交差点から磯上通1丁目の交差点の間、やはり確かに朝のピーク時間帯は多少走行時間が増加しているという状況ではございますが、1日全体を通して見ると、浜手幹線の流れは改善してございまして、所要時間も減少しているといった状況でございました。

そういったことから、今後さらなる分析を踏まえながら交通状況については引き続きしっかりと見ながら対策も含めて考えていきたいと思っております。

○分科員（三木しんじろう） 分かりました。そんな実感はないんですけども、大変朝は混んでいるというような実感を僕は持ってますんで、やっぱり浜手バイパスに行く車線が2車線——HATのほうに行く交差点、小野浜交差点に左折するところがあるんですけども、直進できるのは一番右側の1車線だけなんですよね。ここは比較的空いてるんです。やはり朝はバイパスに乗るために渋滞があって、一番右の車線というのはぎりぎりになってバイパスの手前でぎゅっと入ってくるような車もたまにいるんですけども、やはりこのバイパスに乗る2車線がちょっと混み合ってるっていう状態で、信号1回では流れてないような印象を受けてますので。また朝の時間帯だけだと思います、昼間通ったらもう全然がらがらですので、それも寂しい話なんですけど、また、引き続き見ていただきたいと思います。

それで、2号館の整備についてなんですけれども、2号館周辺では、中央区役所や東遊園地の再整備に合わせて歩道の拡幅が実施されました。将来、2号館には市役所のほか、商業施設やオフィス、ホテル等が入ることになっておりまして、また先日、連絡棟がオープンしたこともありまして、地下道を経由して、地下から中央区役所に行く際の動線にもなっているため、区役所前の道路はこれまで以上に人の通りが多くなることが予想されます。

さらに、2号館の地下駐車場は西側の道路から出入りする計画になっているというふうに聞いております。

1つ目は、地理に詳しくない方にも分かりやすい歩行者動線を案内することも必要であるというふうに考えております。

そして2つ目は、現在北行きの1車線の一方通行である東町線について、2号館が再整備された後も円滑に車両が通行できるのか、これも重要であります。

そして3つ目は、市役所や商業施設に自転車で訪れる方々の駐輪場の整備も重要であるというふうに思っております。

これら3点について今後どのように対応していただけるのか、御見解をお伺いします。

○津島都市局都心再整備本部局長 2号館整備に伴う3点の御指摘でございます。

まず1点目は、歩行者への御案内ということで、委員御指摘のとおり、2号館の建て替えに伴いまして、人通りが多くなるというのは御指摘のとおりでございます。

先日、連絡棟が完成しまして、地下通路などから1号館や中央区役所、このアクセスの強化をしたところございまして、今後2号館も同様に連絡棟と接続する計画となっております。

歩行者への案内ということですが、今後フラワーロードの再整備を行ってまいりますので、そういうものに合わせまして、初めて来た方でも分かりやすくなるよう、一体的に案内サインの検討を進めていきたいと思っております。

あと、自動車交通、特に東町線の自動車交通ですけども、これは区役所のオープンに合わせて北行き2車線を1車線に減少させてございまして、もともと1日当たり3,600台の交通容量のうち、通行していたのは2,700台という状況でございました。

2号館を整備することによって500台増加する見込みなんですけれども、これを合わせても一応交通容量は下回るといった状況でございます。

また2号館へのアクセスということで、現在、暫定的に車道が4メートルになっているんですけども、最終的には車道は5.5メートルとする計画でございまして、例えば寄りつき交通がそこで滞留しても、一応横を通過できるような形態としてますのと、2号館の敷地内にも車寄せであるとか荷捌き車両の駐車場をつくる予定でございまして。

こういったことから、2号館が整備された後についても一定円滑に車両が通行できるというふうを考えてございます。

さらに、自転車の御指摘でございました。2号館の自転車駐車場につきましては現在設計中ではございますが、神戸市の条例に基づく附置義務台数を満たす計画で検討を進めているところでございます。既に1号館の北側に新たに駐輪場、約80台、現在整備してございまして、今後、市庁舎、それから商業施設に自転車で来られる方への利便性にもしっかりと配慮して検討を進めてまいりたいと思っております。

○分科員（三木しんじろう） 2号館の再整備に関しては、建物と中に何が入るかっていうのは、全てが明らかになってるわけじゃないですけども——大体イメージが湧くんですけど——先ほどの動線に関しては、特にあんまり発信がされてるように僕は感じないんです。どういうふうな道で、車の動き方をするのか、例えば、自転車の駐輪場がどこにできて、どういうふうな車と自転車と人が流れをつくっていくのかということも含めて、これは改めて発信していただきたいと思っておりますので、要望させていただきたいと思っております。

それと、ちょっと通告させていただいた質問を飛ばしまして、先ほどグラングリーン大阪の話をちょっとさせていただきましたけれども、私はこの再開発に関しては、やはりオープンしてからもマスコミの報道もかなりありました。雲井通5丁目の再開発ビルもやはり神戸市にとってもとても大きな計画でありまして、積極的にもう少し僕は広報していただく必要があるんじゃないかというふうに考えております。

都心・三宮が変わる上で、バスターミナルも変わる、そして図書館も入る、ホテルも入る、ホールも入ります。これ、すごく存在感が大きい建物ができるというふうに思っておりますけれども、前々から雑談で僕、担当者の方とも話してるんですけども、雲井通5丁目の再開発という名前自体がちょっとこれぱっとしないんじゃないかというふうに思ってます。多分、神戸にお住まいの方でも、雲井通5丁目ってどこなんていう感じがすると思うんですけども、ネーミングに対してもブランディングというような観点から見ても、もうそろそろ何かインパクトのある計画とか、建物とか、そういうものを決めていく必要があると思うんですけども、何かお考えがあれば教えていただきたいと思っております。

○光平都市局都心再整備部長 三宮再整備の情報発信に関してでございますけれども、三宮再整備、これにつきましては、「美しき港町・神戸の玄関口」、それから「歩いて楽しい人が主役の居心地の良いまち」、こういったことをコンセプトに事業を進めてございます。

市民や神戸を訪れた方々、こういった方々に神戸のまちが変わっていく、こういった期待感を感じていただくということで、再整備のコンセプト・取組などについて、広報紙とかデジタルサイネージ、こういった方法によって情報発信してございます。

その際に「BE KOBE 変わる神戸三宮」、こういったロゴも使いながら、ブランディングを意識して、効果的・統一的な情報発信に取り組んでいるところでございます。

そうした中で、御指摘の雲井通5丁目のビル、これにつきましても三宮全体の広報に併せて、ビルの完成イメージでありますとか施設構成、こういったことなどの情報発信を行ってございます。

ビル単独でも情報発信を行ってございまして、令和4年6月には再開発会社、市、それから関係する民間事業者、こういった関係者が連携して、ビルの概要でありますとか、施設構成、それから外観イメージについてプレスリリースを行ってございます。

こうした全体の取組と併せて、入居する各施設、この所有者であるとか、運営者が個別に情報発信を行ってございます。

高層階のホテル、これにつきましては令和4年5月、運営事業者により情報発信されてございまして、六甲山であるとか、ポートアイランド、こういった神戸らしい眺望が楽しめる最上階にはインフィニティープール、こういったものを整備するということ、それから市が行うホール・図書館についてもこの5月に情報発信してございます。

こういった情報発信については報道各社でも取り上げていただいているところでございまして、いずれにしてもブランディングの観点、これは重要と考えてございまして、今後も事業の進捗に合わせて情報発信を行っていきたいと考えてございます。

以上です。

○分科員（三木しんじろう） 名前も含めてブランディング、そして広報のほうを力を入れていただきたいと思います。

最後に、六甲アイランドのプロジェクトマップングについてお伺いしたいと思います。

令和6年4月からファッションプラザのオルビスホールの外壁を利用したプロジェクトマップングが始まりました。これ自体が導入するに当たって、どれぐらいの集客効果があったのか、また、設置にかかった経費、ランニングコスト、そして期待していた効果が出ていたのか、簡潔に御答弁お願いいたします。

○平岡都市局部長 六甲アイランドのプロジェクトマップングについての御指摘でございます。

御指摘の集客効果につきましては、プロジェクトマップング単体による効果というよりは現在取り組んでおりますにぎわい創出に向けた様々な取組との相乗効果により、まち全体の集客力の向上と昼間に訪れてくれた人の滞在時間を拡大していくことを目指した取組でございます。

具体的には、例えば、ホテルの事業者様からは宿泊者から好評の声を聞いているといった御意見や、新たなPRスポットが増えたということで、ホテルの営業にプラスになっているというようなお声もいただいております。

また、プロジェクトマップングの投影開始以降、六甲ライナーの利用状況を見てみますと、昨年度と比べまして、夜間18時以降でございますけれども、乗降客数につきましては増加している状況でございます。

プロジェクトマップングの影響がそのうちどの程度あるのかというようなことにつきましては判断は難しいかと存じますけれども、ナイトタイムを楽しむ仕掛けという意味では一定寄与しているのではないかとこのように考えてございます。

御質問のありました施設整備の費用につきましては、機材の整備費や設置費、またコンテンツの作成費などを含めまして約3,000万円でございます。

また、年間のランニング経費につきましては、おおむね100万円程度を見込んでございます。

この常設のプロジェクトマップングについては、目新しいコンテンツをいかに充実させていくというのがやっぱり基本というふうに考えてございますので、今後もこういった施設を活用した仕掛けを充実させながら、まちの活性化に取り組んでいきたいと考えてございます。

○分科員（三木しんじろう） ありがとうございます。9月14日に僕、三連休の初日、7時から7時半頃に行かせていただきました。これ、ちょっと言いにくいんですけども誰もいないですよ、人が。かなり寂しい状況だと僕は感じました。

やはりやっていただいているのはいいんですけども、さらに、これをやったからいいということじゃなくて、さらに見ていただくっていうことも、続きも考えていただきたいというふうに要望して、質問を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○主査（ながさわ淳一） 次に、黒田委員、発言席へどうぞ。

○分科員（黒田武志） 維新の黒田です。よろしくお願いいたします。

私のほうからは、前半は都心・三宮、新神戸に関して、後半は郊外の事業についてお伺いいたします。よろしくお願いいたします。

まず1点目、新神戸駅周辺の再整備についてであります。

新神戸駅周辺は神戸らしい空間の創出や周辺エリアの動線改善に向けて、駅前広場の再整備についての検討が進められております。

新神戸駅は、再度山や生田川といった豊かな自然に囲まれておりまして、ほかにはない魅力を持った駅であります。

駅周辺は、北野や布引ハーブ園、また布引の滝のほか、本会議でもその利活用を質疑した滝までの道中にある砂子橋といったような国指定の重要文化財なども点在しております。

また、日本で唯一の大工道具を専門に展示した竹中大工道具館もありまして、観光スポットに恵まれたエリアであります。

昨年7月に駅構内に、登山支援拠点としてトレイルステーション神戸が開設されまして、このエリアの強みを生かした取組が進みつつありますが、今後、駅周辺の再整備を進めていくに当たり、神戸空港の国際化や国内線の増便を見据えて、国内外からの観光誘客を図るという視点が重要であります。

令和5年2月の本会議でも触れたとおり、新神戸駅が移動の通過地点ではなく目的地となるような魅力向上に取り組んでいただきたいと考えておりまして、そのためには関係局と協力し、駅と周辺の観光スポットとの連携を図ることが不可欠であると考えております。現状と今後の取組についてお伺いします。

○山本都市局長 新神戸駅は、広域的な交通における神戸の玄関口であるとともに豊かな自然や観光資源に囲まれた重要な拠点であり、委員御指摘のとおり、神戸空港の国際化や国内線の増便を契機とした国内外からの観光誘客に向けて、駅と周辺の観光スポットの連携を図ることはとても重要だというふうに考えてございます。

経済観光局によるトレイルステーション神戸の設置や建設局による布引の滝方面の登山道整備等が進められておりますけれども、都市局におきましてもJR新神戸駅と布引ロープウェイ駅を結ぶ誘導サイン設置など、アクセス性の向上に取り組んでおるところでございます。

また、竹中大工道具館や生田川公園の動線についても今後の新神戸駅前広場の再整備において、アクセス性を高めていきたいと考えております。

今後も引き続き、関係局とともに駅周辺の事業者との意見交換の機会などをつくりながら、駅と周辺の観光スポットとの連携を図り、新神戸駅が移動の通過地点ではなく、観光客や地域住民など、多くの方々がにぎわう目的地となるよう取組を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○分科員（黒田武志） ありがとうございます。この新神戸駅周辺の再整備計画は、駅から生田川公園にかけてデッキを整備するとともに、生田川公園では、親水広場等がリニューアルされるということになっております。

例えば、フランスのパリであるとか、イタリアのフィレンツェなど、ヨーロッパでは川沿いにカフェとかレストランが非常に点在しておりまして、観光客や地元の人々が川を眺めながら、食事やカフェを楽しむというような憩いの場となっております。

昨年12月の本会議において、新神戸駅周辺の魅力向上を図るために、カフェを設置するなど、リバーサイドを生かした景観づくり・空間づくりを検討いただきたい旨を提案いたしました。再整備の検討状況や今後の対応方針も踏まえて、御見解を伺います。

- 松崎都市局副局長 新神戸駅周辺の再整備の検討状況であったり、今後の対応についてでございますけれども、御指摘もありました生田川公園にかけて整備するデッキ、こちらにつきましても2024年度に再整備の方針としまして、デッキ上にハーブや四季折々の花、あるいは緑を植栽しまして、皆さんの憩いの場となるような整備をしていこうとしておるところでございます。

また、委員御指摘のデッキの広場にはおしゃれなカフェであったりとか、生田川に沿ってベンチを配置するといったことで、リバーサイドを生かした景観づくりや空間づくりというものにも取り組んでいくということの方針としているところでございます。

民間活力を活用しながら、駅周辺の事業者や住民と連携したイベントの開催などを行いまして、人が行き交い、憩い、にぎわいを創出する拠点として、引き続き観光客や市民の皆さんに御利用いただけるような広場としていきたいと考えてございます。

現在は、過年度から議会からの御指摘も踏まえて駐車場機能の確保に向けまして、技術的な検討であったりとか、JR西日本との協議、こういったことを進めているところでございます。

引き続きJR西日本をはじめとしまして、周辺の事業者と連携しながら、玄関口としてふさわしい空間づくりに向けて取組をしっかりと進めていきたいと考えてございます。

- 分科員（黒田武志） カフェを設置されるということで、ありがとうございます。

欧米の都市にあるようなカフェは、やっぱり景観に溶け込みながらリバーサイドの魅力さをさらに高めるような、そういったデザインも施されておりますので、ぜひオープンテラスとかも含めて、生田川とか、六甲山の稜線が映えるような感じとか、開放的かつ魅力的な環境で食事や飲物が提供できるような、そういった空間をぜひ検討いただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

続きまして、新神戸駅の駅舎の改修についてであります。

冒頭言及しました国指定文化財の砂子橋であるとか、布引の滝の遊歩道、こういった整備など、最近新神戸駅周辺に関する質問をよくしていますので、進捗状況の確認も含め、度々訪れているんですけども、やっぱり新神戸駅というのはもう政令市の中で、徒歩数分で自然環境があるという、本当に魅力的な駅だと実感しております。

ただこの駅舎は開業して50年以上が経過しておりまして、老朽化が非常に進んでおります。

駅舎は、新神戸駅周辺の核となる施設でありまして、今後の神戸空港の国際化も見据えて、このエリアを生まれ変わらせるまたとない機会であると考えられるため、新神戸駅周辺の再整備と併せて、ぜひ改修を行っていただければと考えております。

この新神戸駅の再整備に合わせて、新神戸駅周辺の自然の景観と調和した駅舎のデザインになるよう、JRに対して市から積極的に働きかけていただきたいと考えますが、今後どのようにしていくのか御見解を伺います。

- 松崎都市局副局長 過年度からの議会の要請もございまして、デザイン面などでなかなか難しい面があるものの、駅舎の改修につきましては、JR西日本には既に働きかけを行ってきていると

ころでございます。

ただ、コロナ禍からの改善途上であるという経営状況などもありまして、現時点での実施は難しいということも意見としてはいただいているところでございます。

このため、引き続き駅舎改修の働きかけにあらゆる機会を捉えて実施してまいりますとともに、やはり周辺の観光スポットとの連携を図って、まずは新神戸駅周辺の活性化に向けてしっかりと取組を進める、そういったことでJRによる駅舎のリニューアルの機運も盛り上げていこうということで、こういったことはやはり大事じゃないかと考えてございまして、先ほど申し上げた登山プロジェクトであったりとか、北野坂など、周辺観光地への分かりやすいサインなどによる誘導機能の充実ですとか、そういった様々な取組を進めているといったところでございます。

引き続き駅周辺の活性化に向けた取組を着実に進めて、そういった機運を高めていくことに取り組んでいきたいと考えてございます。

以上でございます。

- 分科員（黒田武志） 駅の南側は、生田川の親水エリアが広がっておりまして、整備されるということで、駅の北側には六甲山系の稜線が広がっているということで、そういった自然と都市が調和した景観が生まれれば、新神戸駅の集客力が格段に拡大すると思っておりますので、ぜひJRにも今後とも引き続き積極的に働きかけをしていただいて、駅舎改修の実現に向けた議論をさらに深めていただきますように、よろしく願いいたします。

続きまして、三宮センター街周辺の再整備についてお伺いします。

先日、9月6日にオープンしたグラングリーン大阪を訪れてまいりましたが、広大な芝生広場がある公園の中にカフェやレストラン、噴水がある水盤が整備されておりまして、多くの親子連れや若者でにぎわっておりました。

うめきた2期の再開発は2013年——平成25年に廃止された梅田貨物駅の跡地を活用し、約20年かけて進められてきたプロジェクトであり、開発面積は約9ヘクタールに及びます。

この三宮周辺でもJRの新たな駅ビルや先ほども議論がありました雲井通5丁目の再開発ビル、2号館など、そういった再開発が順次進められております。

サンセンタープラザも含めて、三宮センター街周辺についても商業施設の所有者等が再整備を検討しているところと聞いておりますが、再開発が目に見えて進んでいるという実感が残念ながらございません。

ただ、三宮センター街は、三ノ宮駅周辺に位置しておりまして、今後大規模な再開発の余地がある貴重なエリアであります。

施設ごとの再開発の議論を進めるのではなく、市が主体となって関係者とともに、三宮センター街周辺の一体的な再整備について議論を進める必要があると考えますが、今後どのような取組を進めていくのか、御見解を伺います。

- 光平都市局都心再整備部長 センター街周辺でございますけれども、現在幾つかの街区でビルの将来について検討が行われてございます。

サンセンタープラザでは、令和2年度より区分所有者による検討会が開催されてございまして、今後のビルの在り方について検討が行われてきました。

令和6年6月には建て替えを前提とした検討を進めるといったことを区分所有者集会で決議し、8月から建て替え検討会として議論が進んでございます。

それから、センター街南側の第2・第4防災ビル、ここにつきましては令和元年度より区分所

有者による勉強会を開催して、令和3年12月には再開発協議会を設立してございます。現在、事業計画の検討などを進めているという状況でございます。

こうした区分所有ビルの建て替えをはじめとした再整備、こういったものは地権者が街区・ビルごとに進めていくものではございますけれども、市としても、コンサルタントを派遣するなど、積極的に支援を行いながら、地権者の方々と一緒に議論を進めているといった状況でございます。

一方で、こういった各街区での議論を進める中では、再整備を進めるに当たってはセンター街を中心としたまち全体の将来の在り方についても検討が必要といった声も出されてございます。

こういった状況を受けまして、センター街周辺エリア全体の現状とか課題、それからまちの将来像について議論を行うために、令和6年3月にセンター街周辺エリアの地権者の方をメンバーとするまちづくり検討会を立ち上げてございまして、市が事務局となって支援を行っているところでございます。

現在、ここでは歩行者ネットワークやアーケードの在り方、それから広場や憩いの空間の在り方、駐車場・荷捌きスペースの在り方などをテーマに議論を進めてございまして、今後まちづくりの方針として取りまとめていく予定でございます。

この方針の策定によって、センター街周辺全体のまちづくりの方向性、こういったことを地域の皆さんで共有されるとともに各街区での建て替えの検討の後押しになるというふうに考えてございまして、市としても引き続き取組を進めてまいりたいと考えてございます。

以上です。

○分科員（黒田武志） 引き続きよろしくお願いたします。

続きまして、ポートアイランドへのアクセス向上についてお伺いたします。

昨年5月に新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行しまして、日常生活が通常に戻る中で、鉄道の利用者数は回復傾向にあります。

ポートライナーについても利用者は増加しておりまして、朝のラッシュ時間帯の混雑率は、令和6年度平均で98%と聞いております。

この車両の混雑緩和を図るために、三宮や神戸駅前からポートライナーに向けて社会実験バスを運行しておりまして、現在、朝のラッシュ時間帯に20便のバスが運行しております。

また、ポートライナーの定期券を所有している通勤・通学の方を対象に、バスにも無料で乗車できる共通乗車証を発行するなど、バスへの利用転換を促しているところであります。

ただ、このバスの定員は50人ですけれども、令和5年度の社会実験バスの利用実績は、1便当たり約25人と、定数の約半数程度になっておりまして、余裕がある状況であります。

今後、ポートライナーの混雑緩和を図るとともに、神戸空港の国際化等を見据えて、バスの利用促進をより求めていく必要があると考えますが、現状の課題認識と利用者増加に向けた今後の対応についてお伺いたします。

○武田都市局長 委員御指摘のとおり、神戸空港の国際線就航に向けては、空港へのアクセス強化は重要な課題であるというふうに認識してございます。

このため、朝ラッシュ時間帯に混雑しているポートライナーという状況がございまして、まさしく御指摘いただいたような社会実験バスを運行し、さらには共通乗車証というものを追加で導入し取り組んできているところでございます。

この間、基本的には社会実験バスの増便というところが肝としてやってきて、今はもう可能な限り入れているという状態になってます。

その結果、令和4年度には1台当たり20人だったものが、御指摘のとおり5年度には25人まで増え、今年度、中間報告ですが28人と利用者が増えてきているというところでございまして、その背景には、例えば先ほど言った増便ということもありますけれど、去年の下半期に共通乗車証の申込方法にオンラインを入れましたら倍増したというようなこと、こういった取組の成果かというふうに思っております。

これからも伸ばしていかなきゃいけない、これが委員が御指摘のとおり、我々の課題認識でございまして、より一層の利用促進につなげていくためにはポータライナー利用者への働きかけはもちろんなんですけれど、ふだん通勤・通学で利用していない一般の方々にもバスの利便性・快適性を知っていただくことが重要であると考えてございまして、効果的なバスの広報の充実に向けて既にバス事業者等々と連携しながら検討を始めてございまして。

それから、これは当たり前のことかもしれませんが、バス事業者においては利用状況を見ながらニーズを把握して、そのニーズに応じて路線ごとの本数やダイヤなどを細かく改善を図っていただいております。

加えまして、毎年アンケートを実施しまして、利用者から直接ニーズを引き出しながら改善点を見いだそうと努めてございまして、あらゆる視点でバスの利便性の向上を図りまして、引き続きバス利用促進に取り組んでまいりたいというふうに考えてございまして。

○分科員（黒田武志） ありがとうございます。25人から28人で微増してるんですけども、まだ定数が50人ありますから、まだまだ余裕があるので、ぜひ先ほどおっしゃったような広報を含めてしていただきたいと思うんですが、僕、質疑するに当たって、今回、自分が利用者目線でスマホで1回いろいろ見てみたんですけども、例えば、三宮駅前から商工会議所とか、中央市民病院っていうのがホームページに記載してありまして、自分がもしこれに乗ろうと思って見たときに、やっぱり停留所の経路が書いてあるんですけども、それがPDF1枚で3列になって書いてまして、丁寧に書いていただいているんですけども、やっぱりあれはスマホ対応というか、PDFに写真を貼り付けるのではなくて、自分が外で行こうと思ったらスマホで確認できるように、スマホ対応、レスポンスデザインにするのは必須かと思っております。丁寧に書いていただいておりますので、それを転籍するだけかと思っておりますので。

また、時刻表と書いてまして、それをクリックすると、時刻表がPDFでそれもございまして、やっぱり大事なものは路線図だと思うんです。このバスが自分の職場の近くのどこに何時に行くかというのが。それがPDFで見るので、外から見ても家からパソコンで見たとしても、路線図がまたさらに2つ——A4の紙2つに併記しているので、やっぱりもう少し見やすく、自分が本当に外からこれに乗りたいと思ったときに、どこの停留所に止まって、何時に着くというのはもう少し見やすく分かるように、そこも改善が必要かと思っておりますので、例えば、グーグルマップに落とし込むとか、いろんなアイデアはあると思っておりますので、ぜひそこらへんの改善も——利用者目線での改善、ぜひお願いしたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

続きまして、西神中央のまちづくりについてであります。

西神中央周辺では、令和5年10月にプレティがリニューアルオープンし、フードコートや子育て世帯が楽しめるキッズフロアが新設され、多くの人でにぎわっております。

また、定住人口の増加に向けて、駅周辺では住宅の供給が予定されてございまして、駅北側でマンションの建設が進められているほか、プレティ北館についても将来宅地として利用される予定と聞いております。

このプレンティ北館については、西区役所前に位置しまして、駅周辺に残る貴重な一等地であることから、住宅用地としての需要があることは一定理解いたしますが、住宅用の宅地に限定して利用するのは非常にもったいないと思っています。

例えば、医療機関であるとか、自転車屋さん——今、西神中央ってあれだけの需要があって、人口がありながら、自転車屋さんが1軒もなくて、私も昔OMこうべ時代にいろいろお願いしまして、今、週に1回来ていただいているんですけども、週1回なので非常に忙しいということで、需要はかなりあるような気がしています。

そういったことも含めて、日々の生活を支える施設であったりとか、また職住近接のオフィスなどと、その他、地域住民から必要とされる機能が必要であると考えております。

プレンティ北館については、宅地としての利用だけではなくて、地域ニーズを踏まえた複合的な土地活用を検討していただきたいと思いますが、御見解をお伺いいたします。

○平岡都市局部長 西神中央のまちづくりについてでございます。

これまで委員御指摘のとおり、プレンティの大規模リニューアルをはじめとしまして、様々な取組を進めてきました。結果、現在では週末を中心に多くの方々にぎわうような状況となっております。

あわせて、新たに人口誘引につなげるということで、現在は西神センタービルの北側で来年の春の完成を目指しまして、建物の1階には利便施設なんかを設けた民間事業者によります複合的利用の賃貸住宅の整備を進めているところでございます。

西神中央につきましては、これまでも分譲の戸建てや集合住宅の供給が大半でございまして、特に民間による賃貸住宅の供給につきましてはほとんどないというような状況でございます。

今後より一層若者世帯を呼び込んでいくためには、民間の賃貸住宅をさらに増やしていくのが必要ではないかというような考えをさせていただきます。

よって御指摘のプレンティ北館の敷地の活用につきましては、例えば新たな若者世帯もまちの魅力等を実感しまして、その後の定住につながるきっかけとなるような、新たな住宅を供給する場として活用していきたいというふうに考えてございます。

なお、事業の具体化に当たりましては、西神センタービルの北館と同様に、御指摘のような地域が期待するようなサービス機能を複合的に取り入れた住宅の事業化について、民間事業者の意見なんかも聞きながら、その可能性を探ってまいりたいと考えてございます。

○分科員（黒田武志） ありがとうございます。ぜひよろしくお伺いいたします。

続きまして、ちょっと時間もないんですが、貨客混載の取組について伺います。

令和4年10月から、西神中央と押部谷地域を結ぶ既存のバス路線を活用し、移動販売に取り組んでおられます。

この成果とか、ちょっと聞こうと思っているんですが、今後の展開についてお伺いしたいんですが、今後、高齢化が進んでいく中で、郊外に移住されている方で日々の買物に非常に苦労されている方が多くて、それに伴って移動販売や商品配送のニーズも増加するものと思われれます。

この移動販売については、販売する商品が限られていることから、十分な収益を確保することは非常に難しいということで、なかなか民間事業者の負担が大きいなど、課題も見受けられます。

私もふれまちの委員長とか、地域の方々、いろいろお聞きするんですけども、やはり地域の方々の暮らしを支えるという点で非常に意義があるということで喜んでおられます。

ただ、現状のままでは持続可能な取組ができるかということをやっと私も非常に心配してお

りまして、今後、取扱商品の拡大であるとか、民間事業者の負担軽減などの工夫も必要と考えますが、今後どのように取り組んでいかれるのか、見解を伺います。

- 白井都市局副局長** 貨客混載につきましては、これまでの取組を踏まえますと、やはり移動販売については、やはり人員の確保など、出店する店舗の負担ですとか、収益の確保、これが課題であると考えております。

そこで今年度の実証事業につきましては、代表店舗の販売員がほかの店舗の商品を代理販売するというので、出店店舗を増加させまして、商品を充実させるなどの運営スキームの見直しを行ったところでございます。

また、商品配送の取組につきましては、売れ残りによる商品廃棄が発生しないと、販売人員が不要で発生しないということで、店舗側の負担を軽減できる取組ですので、こういった取組が既存のバス路線を活用した生活サービス提供のモデルになると考えておりました、今、月が丘団地・秋葉台で本格運行しておりますけれども、今後効果を確認しながら、他地域や他路線への展開を検討してまいりたいと考えております。

- 分科員（黒田武志）** ありがとうございます。ちなみに今の御答弁の前に、現状の成果についてはどのようにお考えか、ちょっと簡潔にお答えいただければありがたいです。

- 白井都市局副局長** 成果につきましては、利用状況といたしましては、移動販売につきましては1回当たり約50人、商品配送については1回当たり10から20人程度の方に利用いただいております、郊外のニュータウンの地域住民の方にとっては新たな生活サービスの提供ですとか、外出機会の創出、こういったものにつながってるんじゃないかと考えております。

- 分科員（黒田武志）** ありがとうございます。今後も商品の取扱事業者、また交通事業者など、関係する各方面と連携いただきながら、地域住民の生活向上に貢献する持続可能な事業となるように都市局のリーダーシップをよろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

- 主査（ながさわ淳一）** この際、20分間休憩いたします。

午後3時30分より再開いたします。

（午後3時10分休憩）

（午後3時30分再開）

- 主査（ながさわ淳一）** ただいまから、決算特別委員会第1分科会を再開いたします。

休憩前に引き続き、都市局に対する質疑を続行いたします。

- 分科員（村野誠一）** 村野誠一です。よろしくお願いいたします。

まずは、JR須磨駅、また山陽の須磨駅周辺の再整備・再開発についてお伺いいたします。

これは本会議、それから常任委員会等でも何度も山本局長や当局の方々とやり取りをしてまいりました。

やはり、名谷は皆様方の努力で、当時、谷口さんが企画調整局長のときに調査費をつけて、私もそれを一生懸命応援して、先日も北須磨支所も自前のビルでオープンして、まだ残っていますけれども、大きく軌道に乗ったというふうに思っております、次は、やはり須磨駅周辺が須磨区民にとっては大きな課題だというふうに思っています。

やはり地域周辺、駅を利用されている方々と話す機会があると、もう必ずやはりあそこはどうか、自分たちが生きてる間に便利な場所になるのか。何度も申し上げますけれども、トーホーストアも撤退し、買物ができなくて困ってるんだということ、もう度々皆さん方か

ら話を聞きます。

そういった意味で、種地がないということは理解しておりますし、大きな再開発になりますから簡単ではないことはよく分かっていますけれども、しかし、やはりあの駅を利用して日々生活をされている市民の方々は難しいとか難しくないではなくて、何とかこの状況を改善してもらいたいと、隣の垂水区、または長田区は駅前の再開発が進んでいる。須磨駅の南側の海もどんどん新しくなっている。しかし北側は一向に変わらないと、何とかしてほしいと、これがもう本当に市民の素直な、正直な声だと思います。

私、企画調整局のときに、いろいろ統計を企画が取るわけですがけれども、やはり一番重要なのは、市民がどれだけ満足しているか——シンプルにですよ。選挙で誰が当選したではなくて、やはり1つ1つの施策、特にまちづくりもそうですけれども、それに満足しているか、それが重要だと思っています。

アンケートは、令和5年度に取っていただいて多様な意見があって、それは公表していただいておりますけれども、今後、このアンケートの結果を受けて、どのように進めていこうとしているのか、改めてお伺いしたいと思います。一問一答をお願いします。

○**山本都市局長** 多くの方の声というものを我々も十分認識しているところでございます。

須磨駅は、須磨エリアの拠点駅にふさわしい駅前空間づくりが必要だというふうに考えております。ただ、様々な課題があるのも正直なところでございます。

昨年度に実施いたしましたアンケート調査以降、まずは須磨駅を利用されている広域的な自治会・婦人会などの地域団体から順次、アンケート調査の結果を共有いたしまして、交通に関することや施設に関することなど、須磨駅前に必要な機能について様々な御意見を伺っているところでございます。

このような地域団体などとの意見交換をエリア全体に広げる取組を継続して実施するということとともに、適宜、市民に見える形で情報発信をしていながら、須磨駅周辺が様々な世代の住民や来街者にとって便利で魅力的な空間となるよう、機運を醸成していきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○**分科員（村野誠一）** ありがとうございます。再開発については、局長も午前中も含めて機運の醸成という言葉がありますけれども、JR須磨駅・山陽須磨駅のあの辺りについては、駅に一番近いところの地権者の方々、もう直接的なステークホルダーの方々、それと駅を利用されている多くのいわゆる市民の方々、区民の方々ですね。

私も直接このステークホルダー、いわゆる地権者の方々なんかと話をすると、彼らは長年そこで商売等をやって——誤解のないように申し上げますと、それで商売として成り立っているからこそ、今もそこで商売を続けておられるわけです。次の世代に継承するかというのは、それは個々にあるかも分かりませんが、だから、特段地権者からすると困ってないという方もいらっしゃるわけです。困っているのは、先ほどから申し上げているように、駅を利用されているまさに区民、市民なんです。

もう御承知のとおり、あそこは快速も止まりますし、そして山陽とJRという2つの駅が近い形でありますから、多くの方々があの駅を利用されます。だからやはりあの駅周辺が便利になることがやはりドーナツ型といいますか、波及する、全体的にあの駅を利用される方々が、今後引き続き住みやすくなる、これは世代関係ありません。

そういった意味では、直接的なステークホルダーが、極端に言うと再整備・再開発を望んでいなくても、まちづくりとして持続可能に、いわゆるそこに便利に住んでいただくためには、やはりしっかりと進めていかなければならないというふうに思ってるんです。

醸成というのは、このステークホルダー、土地を持つての方々の醸成なのか、私は先ほどから申し上げているように、もうアンケートでも分かるし、私も地元の議員ですけれども、多くの方々の声を聞いてますけれども、何とかしてほしいという、いわゆるそういった機運、まさに醸成されてると私は認識しています。

ただし、局長がおっしゃっているのは地権者——権利を持つておられる方々が重い腰を上げるかとか、例えば、理解していただくかと、それが醸成なのであれば、やはりその方々に対してメリットがある提案をしなければ、やはりいつまでたっても醸成というか、理解は進まないと思えますけれども、もう少しどのように、その醸成というのは誰に対して——誰を醸成するのか、どうすれば進んでいくのか、お答えいただきたいと思います。

○山本都市局長 非常に難しい御質問をいただいたとっております。

当然ながら、理想を言えば、醸成といったものは、広域の方々の醸成と、当然ながら一番大事なことは、その土地をお持ちの方々のお気持ちも大事にするという、これ両方だと思います。

ただ、この両方が必ずしも一致することばかりではないというようなことが、まさに我々として非常に事柄を難しくする部分でございます。

ただ、今の時点におきましては、まず多くの方々にこの須磨駅をどうしたいかというようなお気持ちなり、お考えをまずお聞きして、その中で我々がそれを取り入れて、本当にステークホルダーとして土地なり権利をお持ちの方々がそれに対してどういうお考えを持っていただけるかみたいなことはここは我々としても機運の醸成、こういった方々に対する機運の醸成もこれはまさに必要だと思っておりますので、両にらみといいましょうか、エリア全体における機運醸成といったものを図る、やはりこれは理想かも分かりませんが、これを目指すべきだというふうに考えてございます。

以上です。

○分科員（村野誠一） 当然です。だから、一方から全く理解していただけないのに、特に権利を持つておられる地権者の理解なく断行しろと、そういうことを言うつもりはありませんけれども、しかし、例えば醸成すればできる、でも醸成しなければやらないのか、できないのかとなると、多くの方々、あそこに住んでおられる方々は絶望します。だから、私は醸成したらやるんだ、醸成が必要なんだっていうのは、言葉としては間違っていないけれども、間違ったメッセージを送ると、やはり市民からすると今の市政では駄目だと、垂水・長田は駅前再開発が進むけれども、この須磨駅についてはもう進まない、やはり便利なところに引っ越そうかというような方々も出てくる可能性がありますから、その辺はしっかり間違ったメッセージにならないように、簡単とは申しませんが、簡単ではないことは理解してはいますが、醸成できなかったらやりませんというような、そういうようなメッセージが伝わらないようにしていただきたい。

そういった意味で、やはり常に私、皆さん方と話すときに、この問題を聞かれるわけです。私はまだ当局の方々と直接今どんな状況かということは分かりますけれども、やはり先ほど、自治会とか、婦人会とか、地域団体の長の方々は、皆さん方と情報交換をしてるかも分かりませんが、もうそこに普通に住んでおられる方々が本当に進んでるんだろうかと、できるんだろうかと、これをどう知っていただくのかということです。

これについては、よくまちづくりなんかでは、定期的にまちづくりの冊子を都市局も配ったりということもありますけれども、関係者、その地域に住んでおられる方々に歩みは仮に遅くても前に進んでるんだと、当局の方々は動いてくれてるんだと、再開発・再整備に向けて進んでるんだということをやはり知ってもらおうということは大変重要なのではないかなと思いますけれども、その辺についてはどのように考えておられるかお伺いします。

○山本都市局長 昨年も我々アンケートも実施いたしました。多くの方が期待も持っていてるでしょうし、御心配もされているんだと思ってございます。

順番を追って、いろいろ手続を進めていく、検討を深めていきますけれども、そのときに大事なことは、今、委員のほうからもおっしゃっていただいたと思いますけれども、やはり我々が今置かれてる状況なり、いろんなことを考えてる、その内容をできるだけ見える形で示していくことが大事だと思ってございますので、少し手法は考えていかなければならないと思ってございますけれども、できるだけ見える形で多くの方々に情報提供していく、こういったことは大事な観点だと思ってございます。

以上です。

○分科員（村野誠一） せっかく努力していただいているのに市民の方々からは全く動いてないように勘違いされるっていうのは本意ではないと思いますから、ぜひ工夫をしていただきたいということをお願いしてきたいと思います。

時間がありませんからあと1つ、次の質問に移ります。

妙法寺駅前のリノベーションといいますか——リノベーションというと名谷のリノベーションと——大きいイメージがあるかも分かりませんが、私が申し上げたいのは市長がとにかく駅は地域の顔だと。御承知のとおり、この地下鉄妙法寺駅もやはりたくさんの方々が乗降される駅でありまして、ここの特にバスのロータリーの上屋、あそこは複数の地域からバスが行き来してますから、かなりバスの上屋も、長くロータリーに沿って整備されてるわけですが、やはりそれが老朽化したり、またちょっと色もつぎはぎになってたりと、ちょっと工夫をすれば雨にかからずにそのまま駅に行けるのにと、駅との行き来ができるのにとというようなこと、過去から市民からも言われております。

もう御承知のとおり、今までは確かにこの上屋というのは、交通局のバスのロータリーだから交通局が整備するんだ、バス停も交通局が整備するんだということで、ある種の役割分担ができてたわけですが、現下の、今の交通局の状況から考えて、バス停や上屋の整備まで交通局にやれと言ってもなかなか進めません。

久元市長は、駅は顔なんだということを市民に言って、たくさんの方々が利用するんだから美装化するんだと言って。ここの部分を、交通局に委ねてしまうと、恐らくいつまでたっても顔としては汚い顔になってしまうのではないかと。市長はスピードということもおっしゃっていただけますけれども、やはりこの辺、山本局長は交通局の審議会のときに、私これについて局長がいらっしやる所で発言させていただいて、そのときの局長からは、「村野参与からいただいた駅リノベーションに関する御意見について、現在、全市一丸となって拠点駅の高質化、バスロータリーや駅前ロータリー、バスの上屋について、全体利便性を高めるとともに美装化・高質化といったことに取り組んでいる。都市局も一緒になって、どういった形で実現できるか、予算のことも含めてしっかり進めていきたい」というふうに前向きな御答弁をいただきました。

ここには交通局の城南さんもいて、皆さんいらっしやる中での発言ですが、まずは名谷

ということはよくおっしゃっていますけれども、全体のリノベーションというよりもやはり公共交通を担う都市局が——私以前から言ってますけれども、タクシー乗り場とか、バス乗り場とか、こういった駅前の乗り場の上屋も含めた美装化っていうのは、ぜひ事業者にやらすのではなくて、体力が今ありませんから、そういった意味では、都市局でしっかりと整備していただく必要があるんじゃないかというふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

○平岡都市局部長 御指摘の妙法寺駅周辺についてでございます。

委員御指摘のとおり、妙法寺駅周辺につきましては、住民の高齢化も進んでますし、施設についても老朽化が進んでいるというのは事実でございます。

そういった中で、近い将来、我々都市局といたしましては、リノベーションを進めていく必要があるというふうにも当然認識してございます。

ただ、やっぱり一方で先ほど委員からもございましたけど、今現在、鋭意名谷駅のリノベーションに取り組んでいる最中でございます。そういった効果をまず広く確認する必要があるということも1点、考えてございます。

その上で、個別具体の事業化につきましては、名谷だけではなくて西神中央でもそうですけれども、やはりまずはそれぞれの所管局が必要な内容を吟味の上、予算措置を講じた上で実施していくということが基本になろうかというふうに考えてございます。

○主査（ながさわ淳一） 次に、村上委員、発言席へどうぞ。

○分科員（村上立真） 村上立真でございます。最後でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

私からは企画乗車券、それからデジタル乗車券の開発についてまずお伺いいたします。

2025年4月から開催される大阪・関西万博に向けまして、大阪の鉄道事業者7社で構成されております関西M a a S協議会が令和5年9月にスマートフォンアプリのKANSAI M a a Sをリリースされました。

このアプリは、関西エリアの乗換経路の検索、電子チケットの購入、観光情報の発信などの機能を有しておりまして、今後の機能・サービスの拡充を予定しております。

神戸市においても、デジタル企画乗車券の開発や事業者間の連携を図るために令和6年1月に交通事業者や学識経験者等で構成される神戸観光M a a S協議会が立ち上げられ、現在コンテンツの開発について議論されているというふうに承知しております。

また、M a a Sに対応したキャッシュレス決済基盤の整備を促進するため、2023年度には神戸空港から都心部、六甲山を結ぶ主要な経路に対して導入支援を行った結果、ポートライナーや神鉄有馬温泉駅、摩耶ビューライン、六甲ケーブルなどでクレジットカード等でのタッチ決済による乗車が開始されました。

令和6年度は、QRコードを活用したデジタル乗車券に対応する改札機等の導入支援を行っているというふうに伺っております。

本市におきましても、M a a Sの導入実現に向けた環境整備は徐々に進んでいくものとは思われますが、関西万博の開催により国内外から多くの観光客が訪れることが期待されることから、このチャンスに乗り遅れることなく、観光客を神戸に呼び込んでいく必要があります。

万博の開催まで残り半年となっているため、鉄道事業者や観光施設等と連携し、スピード感を持って、企画乗車券の開発を進めていただきたいというふうに考えますが、今後どのように取り組んでいかれるのか、御見解をお伺いします。

○**山本都市局長** 委員御指摘の神戸観光M a a S協議会では、交通事業者や学識経験者に加えて、神戸観光局や神戸ウォーターフロント開発機構にも参画いただき、神戸の観光資源を公共交通でシームレスに回遊できるM a a Sの実現に取り組むこととしております。

神戸観光M a a S協議会には、関西M a a S協議会と連携するワーキングを設けまして、御指摘のような大阪・関西万博で訪れた国内外の観光客を神戸に呼び込むための手法について協議を行っております。

また、別の企画ワーキングでは、企画乗車券の具体化に向け、対象路線ですとか対象施設などの調整を進めているところでございます。

委員御指摘のとおり、万博の開催まで残り半年となっております。さらに、2025年度には神戸空港の国際化や発着枠も拡大されますので、これらの機会を逃すことなく、デジタル企画乗車券の開発について、関係者と連携の上、スピード感を持って取り組んで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（村上立真）** 御答弁ありがとうございました。万博と並ぶ、直近の世界的なイベントでは、パリオリンピックが先日まで開催されておりましたけれども、そのパリでは、期間中に地下鉄や郊外鉄道というんですか、日本で言うとJ Rみたいなものだと思いますけれども、路面電車・バスなど、あらゆる交通手段の乗車で共通に使えるフリーパスが発売されておりました。

極めて来訪された利用者が使いやすく、正しくM a a Sのあるべき1つの形だというふうに感じました。

もちろんフランスというか、ヨーロッパでは、公共交通に果たす公のウェイトというのは非常に大きいので、その違いとかやりやすさはあると思いますが、そういうことがなされておりました。

パリオリンピックのそういう事例も踏まえて、企画乗車券を開発する際には、特定の観光施設と交通経路がセットになったチケットを検討されるというのもよいことだと思いますが、国内外から万博に訪れた観光客が関西エリアの様々な観光スポットを訪れることを期待するのであれば、特定のエリア内であれば、どの交通機関でも自由に乗り降りできるようなデジタル乗車券があってもいいんじゃないかというふうに考えております。

そのような企画乗車券やデジタル乗車券を開発するには、ほかの公共団体や交通事業者等との連携が不可欠ではないかというふうに考えますが、御見解はいかがでしょうか。

○**久保都市局部長** 委員御提案の関西エリアを様々巡っていただくようなデジタル企画乗車券の整備に向けては、他の自治体や交通事業者との連携が不可欠であることから、関西M a a S協議会で御議論いただくことがよいのではと考えてございます。

関西M a a S協議会は、まさに関西万博に訪れた観光客が関西エリアの様々なスポットを訪れることを期待して組成された協議会でございます。関西をフィールドに様々な魅力的なデジタル企画乗車券が展開されているところでございます。

市としても引き続き関西M a a S協議会とも連携しながら、まずは市内への観光誘客に注力しつつ、広い視点を持ってM a a Sに取り組んでまいりたいと思っております。

○**分科員（村上立真）** ありがとうございます。先ほど御答弁の中でも少しありましたけれども、神戸観光M a a S協議会の関西M a a S連携ワーキンググループというのと、関西M a a S協議会の神戸エリアワーキンググループというのは同一の会議体にされているというふうには伺いまし

た。

関西M a a S協議会の将来ビジョンの中では、先ほど申し上げたような関西エリアの事業者間でシームレスに利用できるような企画乗車券もこの冬をめどに対応されるというふうに予定しているというふうに伺っております。

冒頭のQRコードを活用した企画乗車券も含めて、これらの企画乗車券・デジタル乗車券などは、ちょっと御答弁の中にあつたらちょっと大変恐縮なんですけど、関西M a a Sアプリ、関西M a a S協議会さん出されてますけど、その中で展開されていくという予定なんでしょうか。

○久保都市局部長 神戸観光M a a S協議会で作成した企画乗車券につきましては、関西M a a Sアプリ、またはスルッとQR t t oなど、マルチアプリということで広い媒体で発売することを今予定してございます。

○分科員（村上立真） ありがとうございます。引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

ポートループの話もお伺いしようと思ったんですけども、今日いろいろ議論も出ておりましたので要望にとどめたいというふうに思いますが、ポートループ、連節バスの将来検討について、いろんな可能性を排除せずに考えていただきたいというふうに思っております。

簡潔にまとめて言いますと、今運行されてるポートループの連節バスは定員112名に対して平均乗車人数は非常に少ないというふうに伺っております。

また、シティループバスや地下鉄海岸線の路線の競合もあつて利用者が分散している。また、神戸市港湾局が京橋の埋立て後、ウオーターフロント地域の回遊性向上を目的として新型モビリティの導入なども検討されておるといふことで、その点との競合というのも気になるところで。

一方で、ポートライナーは深刻な混雑に直面しておまして、今日もありましたけれども、神戸空港の国際化が進むと混雑が悪化することが予想されております。

それから、新神戸駅の再整備が予定されておまして、その際に連節バス用に整備というのでも実施できるタイミングではないかというふうに考えます。

また、将来的なL R T・B R Tの導入を見据えた実験的な役割を今、このポートループの連節バスで果たしていると思いますが、今のルートでこれらのシステムが実現した後、現在の連節バスの車両をどのように活用するか——もちろん神姫バスさんありきだと思いますけれども——ということも課題になります。

ということを見ると、将来的な可能性として、新神戸駅と神戸空港を結ぶアクセス手段としての活用の可能性というのでも検討されるべきだといふふうに考えておりますので、今の段階で何かお答えできるというわけではないと思いますので質疑はしませんが、この点について検討していただきたいということを要望して、私の質問を終わります。

○主査（ながさわ淳一） 以上で、都市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（ながさわ淳一） 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、明日10月1日午前10時より、本委員会室において建築住宅局関係の審査を行いますので、よろしくお願ひいたします。

本日はこれをもって閉会いたします。

（午後 3 時 5 4 分閉会）