

都 市 交 通 委 員 会 記 録

- | | |
|------------|-----------------------------|
| 1. 会議の日時 | 令和7年7月4日（金）午前10時0分～午前11時55分 |
| 2. 会議の場所 | 第4委員会室 |
| 3. 会議の議事 | 下記のとおり |
| 4. 出席委員の氏名 | 下記のとおり |

協議事項

1. 委員会運営について
（交通局）
1. 事業概要の説明聴取
（都市局）
1. 事業概要の説明聴取
（建築住宅局）
1. 事業概要の説明聴取

出席委員（欠は欠席委員）

委員長	諫 山 大 介			
副委員長	のまち 圭 一			
委 員	木戸 さだかず	萩 原 泰 三	川 口 まさる	山本 のりかず
	上 畠 寛 弘	門 田 まゆみ	松 本 のり子	欠坊 池 正

議 事

（午前10時0分開会）

○委員長（諫山大介） ただいまから都市交通委員会を開会いたします。

本日は、常任委員長会議において確認されました委員会運営方針の提示と、所管局の事業概要の説明聴取のためお集まりいただいた次第であります。

なお、坊池委員より、病気療養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ます。

最初に、委員各位の座席についてであります。正副委員長で相談の結果、お手元に配付しております定席表のとおりといたしましたので、御了承願います。

次に、写真撮影についてお諮りいたします。

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

（「異議なし」の声あり）

○委員長（諫山大介） 御異議がありませんので、許可することに決定いたしました。

次に、本日の予定でございますが、委員会終了後、名谷車両基地及び須磨パティオを実地視察することになっております。予定としましては、午後2時に市役所を出発したいと考えておりますので、委員各位の御協力をよろしくお願いいたします。

それでは、協議事項によりまして、まず委員会運営についてであります。

本件につきましては、6月6日の常任委員長会議において協議いたしました結果、運営方針が確認されましたので、これに基づいて委員会を運営してまいりたいと存じます。

それでは、これより順次各局の審査を行います。

（交通局）

○委員長（諫山大介） これより、交通局関係の審査を行います。

それでは、事業概要について、当局の説明を求めます。

○城南交通局長 おはようございます。交通局でございます。

○委員長（諫山大介） 局長、着席されたままで結構です。

○城南交通局長 ありがとうございます。

委員各位におかれましては、平素より交通局事業に対しまして御理解・御支援を賜り、誠にありがとうございます。今後とも御指導を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

それでは、着座にて御説明いたします。

それでは、令和7年度事業概要につきまして御説明申し上げます。

1 ページを御覧ください。

交通局の概要には、2. 局の職員数や、3. 令和7年度予算の概要を、2ページから3ページにかけて、組織と事務分掌を記載しております。

4 ページを御覧ください。

Ⅲ. 令和7年度主要事業について御説明申し上げます。

1. 安全・安心・信頼の確保では、(1)市バス重大事故の再発防止として、4.21三宮重大事故を風化させないよう、毎年4月に市バス事故ゼロ・安全安心運転推進月間を設定するなど、全職

員の安全意識の向上を図ります。

（２）市バス営業所における組織風土改革では、市バス営業所におけるハラスメント事案の再発防止やガバナンスの強化、風通しのよい職場づくりなどの取組を引き続き進めてまいります。

（３）地下鉄西神・山手線、北神線における車内防犯カメラ設置、（４）地下鉄海岸線における駅ホームドア設置及び列車乗降口の隙間・段差解消、（５）地下鉄駅のユニバーサルデザインの推進を実施してまいります。

６ページ、２．快適で質の高いサービスの提供では、（１）市バス64系統定期券の２ルート化として、市バス64系統の定期券で市バス62系統及び地下鉄谷上駅から三宮駅間の乗車を可能とする市バス64系統定期券２ルートサービスを令和7年3月より開始し、（２）地下鉄・JR ICOC A連絡定期券の導入として、地下鉄とJRを乗り継ぐお客様の利便性向上を図るため、地下鉄・JR ICOC A連絡定期券を令和7年3月に発売しました。

そのほか、（３）乗車券のデジタル化の推進、（４）分かりやすいバス行き先案内の推進、（５）定期券購入等の利便性向上、９ページに参りまして、（６）ベビーカーレンタルサービス、（７）交通局に関する情報の発信、（８）お客様の御意見を生かしたサービス・接遇の向上、（９）「こどもっとKOB E号」の運行を実施してまいります。

10ページ、３．「市民の足」の確保として、（１）市営地下鉄運行ダイヤ改正では、海岸線においてホームドアの整備を踏まえ、令和8年春にダイヤ改正を予定しております。

（２）市バス２タッチデータを活用した路線ダイヤ設定、（３）市バス「三宮・エリア120」、（４）エコファミリー制度、11ページ、（５）海岸線中学生以下フリーパス、（６）市営地下鉄U-15定期券を引き続き実施してまいります。

12ページ、４．神戸のまちづくりへの貢献として、（１）市内路線バスにおけるサービスのシームレス化の推進、（２）西神・山手線拠点駅及び主要バスターミナルのリニューアルとして、①西神中央駅では、西区の中心かつ玄関口として、成熟したまち、落ち着いた雰囲気駅の駅となるよう、駅構内のデザインとバスターミナルのリニューアルを実施いたします。

さらに、13ページ、②板宿駅、③名谷駅前バスターミナル、④垂水駅バスターミナルのリニューアルを推進してまいります。

14ページでは、（３）誰もが利用できるバス停施設の整備、（４）地下鉄駅構内の美装化・改善、15ページでは、（５）カーボンニュートラルの実現に向けた貢献、（６）海岸線の集客増対策や地域活性化への貢献、（７）北神地域活性化への貢献を推進してまいります。

続いて16ページ、５．安定的な経営基盤の確立として、（１）将来の公共交通を担う人材の確保・育成では、採用選考において、民間企業でも多く取り入れられている適性検査、SPIを導入するとともに、地下鉄駅係員採用における年齢要件の緩和をすることで、将来の公共交通事業を担う幅広い人材の確保に向けて取り組んでまいります。

（２）市営地下鉄西神・山手線におけるワンマン化、（３）地下鉄における駅業務遠隔化を進め、17ページ、（４）市バス営業所の管理委託の継続、（５）あらゆる資産を活用した増収策においては、①土地利活用として、伊川谷用地及び須磨区古川町2丁目用地（須磨営業所跡地）の利活用を進め、18ページ、②駅ビル事業、③駅ナカビジネス、④広告事業の増収を図ります。

19ページ、（６）乗客増加対策の推進、（７）御利用状況の見える化に取り組んでまいります。

参考資料として、市バス路線の見直しについて記載しております。

以上、令和7年度交通局事業概要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。

○委員長（諫山大介） 当局の説明は終わりました。

これより質疑を行います。

それでは、事業概要の説明を含めて、交通局の所管事項について御質疑はございませんか。

○委員（松本のり子） 19ページの市バス路線の見直しの件でお聞きします。

この4月から、37系統がAとBに分かれました。これによって非常に不便だというのがせんだつての陳情でも出されておりましたが、6年度の37系統の乗車人員と、7年度、4月・5月の乗車人員を比べると、どのような状況になっているのでしょうか。

○児玉交通局副局長 今、委員から御指摘をいただきました。この4月に路線の見直しというのを行ってございます。

これは4月・5月、今手元に持っております平均ということでございますけれども、1日当たり大体500人、515人ぐらいの御利用がありましたところが、365人程度ということで、大体3割程度、御利用が減っているという状況でございます。

○委員（松本のり子） 4月・5月合わせて3割程度減っているということは、本当に市民の足という観点から見ても問題があるんじゃないのかなと思います。この、3割も人が減っていると。ましてや37系統っていうのはもう高齢者の方が大半でしたので、そういう意味ではこの3割乗れないということについて、どのように今お考えでしょうか。

○児玉交通局副局長 37系統、従前の運営の形態というのが東灘区を東西に長く走るということで、1運行88分ほどかけて、阪急御影駅からJR住吉駅を通過して、阪神深江駅、さらにはJR甲南山手駅を結ぶという、この鉄道駅に幾つか立ち寄りながら鉄道と並行して運行するという、こういう形態でございました。これは区間ごとに御乗車の濃淡というのが当然あったわけでございます。

私どもでは、日々、先ほども事業概要の中で少し御紹介をいたしました2タッチデータ、これはICカードで御乗車するとき、お降りのときにタッチをしていただくと、こういうデータでもって、どの区間でどの便にどのぐらいのお客様に御利用いただいているかということ把握をしておるということでございます。

こういったデータを基にいたしまして、御利用実態に合った形で、当然御利用の一定あるところは便数は確保すると。ただ、少ないところに関しては需要に応じた形で、減便ということも含めて実施をさせていただいたということでございます。

これは1便当たりになりますと、昨年88分かかって大体18人程度のお客様に御利用いただいていた。この新年度からは運行の工夫をさせていただいて、37系統を東西に分割をするような形で、住吉駅から東側は37A系統、これは46分ほどで運行いたします。西側が37B系統、これは22分で運行しておると。これでもって、これら37A・B、ちょっとデータ上、今分けるということに至っておりませんので大変恐縮でございますが、15名弱ぐらいの御利用になっていると、こういうことでございます。

一方で、37系統、これは地域の足としても、特に深江エリアの方々に、先ほど委員からも御紹介いただきました、御高齢の方も含めて生活の足として御利用いただいているというものでございますので、我々はこれをしっかり残していくということを前提にこの変更をさせていただいた、見直しをさせていただいたわけでございますけれども、バスを1キロ当たり走らせる中での御乗車人数というのは、この4月の改編以降、おおむね10%弱程度改善をしているというのが足元の状況でございます。

○委員（松本のり子） 1キロ当たりの人数は改善しているから、大体3割の人が乗れなくなったことについては問題ないというふうにお考えなのかなと、今の答弁で思うんですけども、1キロ当たりと言われましても、これまで確かに阪急御影からJR甲南山手まで、かなりの長大路線でした。それを深江から甲南山手までばさっと切って、JR住吉駅から阪急御影までばさっと切って、ということは、1キロ当たりで計算しても、おのずと、この長大路線だったのを切りましたから、キロ数が短くなっているんですよ。キロ数が短くなったら、30%乗らなくなっても、乗っている人で計算するとキロ数が、分母が小さいから、おのずと——そのさっきおっしゃった、10%増えたと言うんだけれども、それって本当にそういう計算の仕方がいいのかと私は思うんです。

もちろん減った人は乗れないんですから、だから30%減ってますからね。私は、乗れない人についてどう考えているんですかっていうことをお聞きしたので、もう一度お願いします。

○児玉交通局副局長 大変失礼いたしました。

37B系統、これは住吉駅から西側というふうに申し上げました。この37B系統、住吉駅から阪急御影駅方面へ参る便というのは、この37B系統に加えて39系統というものもございます。2つ系統があるわけでございます。現在もそうですけれども、4月以前もこの39と37が、この住吉駅から御影駅の間は走っておったということでございます。

3割減った——5月で29%、全体のお客様としては減ってございますけれども、このうちの一部の方はこの39系統に乗り移っていただいているということもあろうかと思えますし、例えば深江エリアでいいますと、このバス路線というのは阪神電車、あるいは阪神バスと並走しておるといこともございます。ほかの交通機関を御利用いただいたということもあるのではないかといいうふうに見てございますけれども、何分まだ2か月程度の時期でございますので、具体的にどのぐらいの方々がどういう交通手段で移動していただいているのかということまで、まだつかみ切れていないところがございますけれども、こういった周辺の状況も含めて、我々しっかり観察をしまりたいというふうに思っております。

○委員（松本のり子） では、今後、他の交通機関に行っているのか、他のバスを利用しているのかと、そういう移動を検証していくということですが、これを検証した結果、やっぱり増えていないし不便があるんだという声があれば、来年の4月はまた検討をするというつもりはあるのか、それとも、もう来年の4月はまた4月で、ほかの区で今度はこの減便をどんどん進めていくおつもりなのか、どうなんでしょうか。

○児玉交通局副局長 これはこれまでも、令和6年度には兵庫区・長田区エリアで路線再編ということをやらせていただいております。この7年度は灘・東灘区内で路線の見直しというのをやらせていただいております。

我々、当然ながら先ほど申し上げましたとおり、2タッチデータ等々、手元にあるデータ、あるいは御利用の実態、さらには日々お客様から頂戴する御意見でありましたり、投書なんかをいただくということもございます。こういったようなことを参考にしながら、路線ダイヤというのは決めていっておるわけでございますけれども、一度やったからこれが完成形かという、それはそうではないだろうと。

昨年の兵庫・長田におきましても、4月に実施をさせていただきましたけれども、御利用が多いであるとか、あるいはちょっとこれは不具合ではないかというところについては手直しをさせていただいたということもございます。

現状、この37系統についてスタートから2か月たったところでございますけれども、足元で見えておりますと、この5月、1か月間での私どものほうへ37系統関連でお問い合わせいただいた件数というのが13件ほどでございます。その中では、実際のダイヤのお問合せということもございますし、どうやって乗り継いでいったらいいのかというようなお問合せもございます。こういったお声も参考にしながら、一方でこの2タッチデータで得られる実際の御乗車状況ということもしっかり把握をしながら、必要な部分があれば当然見直しを考えていきたいと思っておりますし、これでうまく御乗車をいただけているんだということになれば、このまま進めさせていただくということもあろうかと思っております。

市バス事業というのは、今、非常に経営的に厳しい状況でございます。なかなかこの状況を続けていくということは、最終的にその地域それぞれの足である市バスを長く守っていくと、これから先も維持し続けていくという観点で申し上げますと、やはりその最寄り駅にバス路線を寄せていくということに注力をしていかなければいけない、最寄り駅までの足は必ず確保するというような考え方の中で、来年度以降も必要な見直しということは続けていかなければいけないというふうに考えてございます。

- 委員（松本のり子） 削減の目標というのが、単年度純損益の収支均衡ということがずっと言われていると思うんです。本当に今の状況で、単年度の純損益の収支均衡というのは、やろうと思えば、やはり実行しようと思えば、本当に削減をずっと、減便をしていかなきゃいけないと思うんです。

ちょっとそこで気になるのが、兵庫区役所と北神区役所がパソナという企業に民間委託を——健康保険とか市民課のところを民間委託していると思うんですが、この9月かな、民間のほうがお金をたくさん払わなきゃいけないということで、直営に戻しますよね。

そうなったときに、今度、先ほど御説明のありました営業所の民間委託、ずっとしていったら、やっぱり同じように、ここも直営よりも高くなる場合というものもあるかと思うんですけれども、そのようなときにはどのようにお考えなんでしょうか。

人件費をどんどん削っていったら——やっぱり命を預かる運転手さんの人件費を削るわけにはいかないと思うので、どのようにお考えなんでしょうか。

- 児玉交通局副局長 今、私ども市バスの営業所、今、委員御指摘いただきましたとおり、民間のバス会社さんに管理委託をお願いしているという状況でございます。この事業者の方々とも日々コミュニケーションする中で、やはり人材確保に相当苦労されている、あるいは注力されているというふうにも伺ってございます。

諸物価も高騰してございます。当然ながら、その中には人件費の高騰ということも含まれてまいります。我々は市バス営業所の管理の委託というものは、当然ながら経営効率を上げるために、経営能率を上げるために実施をしているということもありますし、この委託先が当然ながらバス会社に限定される——これは法律の規定もあってそういうふうになっておるわけでございますけれども——そういったバス会社さんの安全に関する、あるいは運行に関するノウハウもいただきながら、共にしっかり市バスを支えていくという観点で実施をしておりますけれども、当然ながら経済性というのは、その中での判断の1つの大きな要素になるというふうには考えてございません。

今御指摘のようなことがあり得るんだとしたら、そこはやはり我々としても、この市バス事業を持続可能なものにしていくという大きな目標に向かって考えなければいけないという部分は、

—そういうことがあればですけれども—考えなければいけない場面というのはあるのかなというふうに感じてございます。

- 委員（松本のり子） 今からどんどん、これまでの職員の給与削減や内部での経費削減と、もうとことん切り詰めてきて、今後もまたその委託費用も考えていかなきゃいけないんだろうというようにお話が出ましたけれども、本当にこの今の独立採算制というのは、もう限界があるなということは、私はもうこれまでも何回か申しておりますが、そのことはちょっと真剣に考えていただきたいなと思います。

兵庫・長田をまず、昨年切って、その説明を受けたときに、次は東灘ということをお聞きして、それで結局東灘もやられて、市民の皆さんは困ってるんですが、兵庫・長田を切るときに説明を受けたのが、東灘の次はどこなんだと聞いたら、やっぱり西に行くから、須磨とかその辺になると—垂水は結構黒字の部分があるからというふうなことをお聞きしたんですけれども、やっぱり来年度ももちろん、今のお話でしたら減便、見直しをやっていくと、そこはもう須磨あるいは垂水なのか、もうちょっと西なのか、そういうお考えで今進めておられるのでしょうか。

- 児玉交通局副局長 市バス全体を見渡す中で、経営改善に資するような内容でやっていかなければいけない。その中では、当然ながら今御利用いただいているお客様方の利便性を極力確保するというのを前提に考えてまいりたいというふうに思っております。

今、委員から御指摘いただきましたけれども、各エリアそれぞれに経営的な課題というのを抱えてございます。非常に大きな赤字を抱えている路線というのもございます。今、方針を決め切ったということではございませんけれども、御紹介いただきました須磨エリアにつきましても、一部課題のあるところは当然でございます。こういったところは、我々としても視野として、今この場面で、では来年はここですということまで、これはまだ今しっかり検討している段階でございますので、確定的なことは申し上げられませんけれども、今後、全域、しっかり市バス事業を未来につなげていくために少しでも改善をしていくということは、着実に進めてまいりたいという考えでございます。

鉄道と並行しているような路線というのは、これはあちこちにございます。須磨区であっても、特に沿岸部というんですか、JR線であったり山陽電車と並走しているというようなところもございまして、一方で、山間部のほうでも山手のほうでも、ほかの系統と重複をしているというようなものもございまして、幾つもの系統が同じところを走っているというようなこともございまして。

今日の段階でここですということまで、大変恐縮ですが、申し上げることはできないんですけれども、そういった様々な観点で、鉄道と並走しているところはより効率を高めるように、幾つもの鉄道駅に寄っているようなものっていうのは最寄り駅にしっかりつないでいくと、こういうような考え方で進めてまいりたいと考えてございます。

- 委員（松本のり子） もう終わりますが、では要するに来年度も、先ほどおっしゃった、鉄道と並行してバスが走っているところはその鉄道につないでいて、間を切って、またこっちの鉄道につないでいきますよというふうに検討していくということで、兵庫・長田からきて東に行って、西に行きますというところは確認させていただいたということですね。これだけお聞きして、終わります。

- 児玉交通局副局長 大変恐縮でございますが、繰り返しになりますけれども、今の時点でこの場所だということまで決め切っているわけではございません。様々な営業成績、2タッチデータ、これは当然ながら、おととしと去年では少し様子が変わっているところもあれば、傾向が変わら

ないというところもございます。これは来年度に向けてどういうところでしっかり我々考えていくかっていうのは、これはデータを見ながらしっかりと考えてまいりたいと思いますので、大変恐縮でございますけれども、今日の時点でこのエリアをやりますというところまでは申し上げられないということでございます。

○委員（松本のり子） 早く市民の皆さんに知らせるということはこの間ずっと言われてきていて、いろいろ市民からの怒りの声も上がって、言われているのに、今の段階でまだ知らされないというのは、結局、来年度にまた市民に知らせるのが、同じことを繰り返すと思うんですね。

やっぱり提案はきちんと、市民と一緒に考えていかなきゃいけないので、本当に、もう今もどうせ検討されているんでしょから、ちゃんと言っていたきたいということを申し上げます。

やっぱり、今、外国を見ても、フランスやドイツでも運賃収入が3割から4割だったら、差額は国や自治体が補填しているし、お隣の韓国のソウルでも収支の損が出たら自治体が負担しているということで、やはり独立採算制の限界っていうものは考えていただいて、国に申入れをちゃんとしていただきたいと——法律を変えてほしいことを言っていたきたいということを申し上げて、終わります。

○委員長（諫山大介） その他、ございますか。

○委員（萩原泰三） それでは、何点か質問させていただきます。

初めに、バス停施設の寄附についてちょっとお伺いします。

私の知り合いで、個人で旅行業をされている方がいらっしゃいまして、その方は、これまでに14台のベンチを寄贈されていまして。引き続きベンチを寄贈しようとして申し出たところ、今は寄附を受けていないということで断られたというか、そういうふうな返答があったということで、確認しますと、やはり寄附が停止されているということでした。

今、御局でバス停の上屋とかベンチの整備を集中的に進めていると思うんですけども、それは皆さん、市民の方から様々お声をいただいておりますので、いい取組だと思っておりますけれども、集中的にやりますとどうしても維持費とか、これを更新するときに多額の費用がまた必要になって、そのときの経営状況によっては一部しか更新できないというような状況になりかねないことも考えられますので、そういったことから、この寄附をもっと積極的に受け入れまして、この寄附をされたベンチというのは寄附者、寄贈された方の銘板が貼られますので、そういったベンチを見ますと使う方の意識も変わってきますし、そういった形で、市内の企業とか市民、また利用者が一体となって、バス停施設の適切な維持に努めることができるような手法を考えていくべきだと思うんですけども、御見解をお伺いいたします。

○児玉交通局副局長 ありがとうございます。

今御紹介いただきましたとおり、バス停のベンチを整備するというところで、平成27年10月から、これは当初ふるさと納税を活用いたしまして、ハートフルベンチという名称で御寄附を頂戴して、ベンチの設置をさせていただいたということでございます。

一方で、今委員のほうからも御紹介をいただきました、令和5年度から3か年かけまして、ベンチが未設置の箇所になるべく多くつけていきたいということで、令和5年度からは、誰もが利用できるバス停ベンチ整備事業というものを開始をいたしましたところでございます。今、こちらのほうに少し作業を集中させたいということで、令和6年1月から、御紹介いただきましたこのハートフルベンチへの寄附というのは、休止をさせていただいているということでございます。こ

の平成27年10月から休止までの間に、今14基というような御紹介もいただきましたけれども、合計80基のベンチを整備させていただいたということでございます。

今、御指摘もいただきましたベンチ、あるいは上屋というのはバス停の設備でございますけれども、これを交通局だけではなくて、市内の企業の皆様であったり、あるいは市民の皆様、バスを使ってくださるお客様が一体となって、みんなのバス停だから適切に維持していこうというふうにおっしゃっていただける、そういうような観点というのは、私ども公営交通としても非常にありがたい、重視すべき観点だというふうに考えてございます。

加えて、今整備を進めておりますけれども、この整備費用、さらには維持管理の費用というのは今後増大してまいります。事業を進めていく上で、この維持管理というものも非常に重要な要素になってまいりますので、この御提案をいただきましたようなバス利用の利便性の増進、あるいは維持につながるような御寄附について広くお受けできるような手法について、検討を進めてまいりたいというふうに考えておるところでございます。

○委員（萩原泰三） ぜひ、よろしく願いいたします。

次の質問に移ります。ユニバーサルツーリズムについてちょっとお伺いします。

近年、ユニバーサルツーリズムという考え方が普及してきておりまして、神戸でも誰もが安心して神戸観光を楽しんでもらうために、そういったプロジェクト、神戸ユニバーサルツーリズムという取組が進んでいます。その一環として、観光など町なかを移動する際に、車椅子を必要とされる方に市内の拠点で貸し出しする、KOBEDOどこでも車いすサービスが展開しています。これは神戸空港から神戸駅、また新神戸駅の間で、大体12か所、今貸し出しするところがございます。

高齢になりますと、長い距離を歩くと疲れてしまいまして、御家族と旅行していても自分だけちょっとベンチに座って、子供とかお父さん、お母さんだけが目的地まで行くというような、そういうことがあるというふうに聞いておりまして、そういった形で、どこでも手軽に車いすが借りられるような環境をつくる必要があるかなと思います。

この交通局でベビーカーのレンタルサービス——ベビカルを実施していますので、子育て中の方が大変助かるというふうに聞いています。このベビカル同様、高齢者向けのサービスも展開することによって、例えばこの地下鉄を拠点とした移動の提供、利用促進にもつながると考えますが、御見解をお伺いいたします。

○繁田交通局高速鉄道部長 お答えします。

交通局におきましては、年齢や障害の有無にかかわらずスムーズに移動していただけるように、これまで施設、あるいは車両、こういったものの改修をはじめとするバリアフリーの取組を進めてきております。

ユニバーサルツーリズムとは少し意味が異なるかもしれませんが、今御紹介いただいたような子育て世代の移動の利便性向上を図る、この目的のために、JR東日本企画が運営しているベビーカーのレンタルシステム——ベビカル——このサービスも導入しております。

今御提案のあったKOBEDOどこでも車いすにつきましては、神戸市における観光誘致に寄与する上で有効な手段の1つというふうに考えております。御高齢の方や障害をお持ちの方が神戸を観光するときの安心につながるというふうに考えております。

ただ、拡大していくためには一定の課題があるとも聞いておりまして、また駅を運営する上でも、設置スペースをどうするのかとか、あとお客様対応をどうするのかと、一定の課題があると

いうふうに考えておりますが、ユニバーサルツーリズムの推進は全市的に取り組むべき施策であるというふうに考えておりますことから、関係部局と連携しながら、こういった協力ができるのか検討してまいりたいというふうに考えております。

- 委員（萩原泰三） ありがとうございます。しっかりと、より、この神戸に観光客を誘致していかないといけないと思いますので、関係部局と連携して前向きに取り組んで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、地下鉄の駅業務の遠隔化についてお伺いします。

駅務機器の遠隔化、また監視操作する管理システムでは、既にほかの鉄道会社で導入が進められておりまして、今後、地下鉄も職員の減少とかが想定される中で、そういった効率化をしていくことは一定必要であると考えます。

しかしながら、既に遠隔対応している鉄道、具体的に言いますとポートライナーなんですけれども、その遠隔機器を利用された難聴の方が使えなかったというお声をいただきました。スピーカーから出てくる音ですので、やはり、より聞きにくくなって言っていることが分らなかった、また自身の発音も、やはり難聴ですので難しく、相手に聞き取ってもらうことができなかったということで、そういった不便をしたというお声を聞いております。

令和10年度の運用に向けて業者選定を進めているということですが、こういった障害をお持ちの方や先行して導入している会社の課題をよく聞いて整理した上で、運用開始後に大きな不都合が生じないためにも、そういった関係団体とかにも聞いていただいて進めるべきというふうに考えますが、御見解をお伺いいたします。

- 繁田交通局高速鉄道部長 お答えします。

地下鉄では、やはり厳しい経営環境や、今後職員の大量退職を迎え働き手の確保が困難になっていく、こういった状況を見据えまして、少ない人数で駅業務ができるように、令和10年度に遠隔化システムを導入して、効率的な運営体制を目指していくということにしております。

今御質問のあった、介助が必要な方への対応なんですけれども、遠隔化導入によって体制は縮小するんですけれども、いろんな危機対応、こういったときのために、必要な係員は駅に配置しておこうというふうに考えております。そのため、様々な障害をお持ちのお客様の介助、こういうものは対応できるのではないかなというふうに考えています。

ただ、ほかのお客様の対応のために係員が対応しているとき、窓口に係員がいない場合、こういったことも想定されます。こういったときは、中央監視センターから遠隔で対応するというようになります。

その際、インターフォンで対応するということになるんですけれども、今御質問のあった耳の御不自由なお客様、この方に対しては案内ディスプレイを置きまして見える形で案内する、また筆談対応できるようなシステム、こういうものを導入しようと考えております。また、目の不自由なお客様へは、呼出しインターホンの場所を御案内する音声案内装置、こういったものを今考えております。

遠隔システムの導入に当たっては、これまでも障害者団体の方々に説明を行ってきております。今後も引き続き、説明・協議を行っていきたいと考えております。誰もが使いやすい遠隔システムの整備を進めたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

- 委員（萩原泰三） ありがとうございます。よく分かりました。

ということで、どうしても人口減少時代で、職員の方も減っていくということで、様々なとこ

ろが機械化されたりとか、少人数でやっていくということで、しっかりと対応していただきたいと思います。

最後、ちょっとコメントというか要望なんですけれども、今回お配りいただいた事業概要の鉄道事業の中で、いわゆる地下鉄の保線員の方の内容がちょっと記載されていなかったのかなと思います。保線員の方は、レールの軌道であったりとか架線、信号を整備・保守していく方で、言うたら縁の下の力持ちというか、もうこの人たちはなくてはならない人ですし、これから職員の減少、また技術継承とかが必要になってくると思います。

なかなか、文章にしたりとか説明しても難しい、専門的なことが多いかもしれないですけども、そういった基礎をしっかりとしているところを、より市民の方にも、また我々にも分かるような形で今後示していただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○委員長（諫山 大介） ほか、いかがでしょうか。

○委員（上島 寛弘） よろしく願いします。

私、ほかの、決特とか予特の機会とかを通じて、海岸線の在り方については、るる、何度となく、厳しい立場で指摘もさせていただいている中、久元市長も、大学のどこかの講演会では失敗であったというような御発言もかつてありましたし、もともとあれ、昭和62年とかの議事録とかもいろいろ見ましたら、これはかなり厳しいということは当初から運輸省からも言われていた中、進めてきて、どちらかという議会がごり押しで、当時の昭和62年の決算特別委員会の議事録とかを見たら、もう自民党から共産党までみんな海岸線を整備してくださいと言っていたのは、これは本当に議会としての責任は重大やなというふうに思っているわけでございます。

知っている先輩の名前とかも載ってましたけど、本当にいいかげんなことをしてたんやなということも思いますけれども、この海岸線の在り方として、やはり、もう整備から20年以上たっとなお累積欠損が拡大して、経常損失も続いている状況で、収支改善の兆しはなかなかやっぱり見えないのが実情であるというふうに考えておまして、私ももう潰してしまえということも言わせていただいておりますけれども、これはなかなか現実的ではないのも分かっておるけれども、ただ、それを本当に考えなきゃいけない時期っていうのは、やっぱりいつかは来るのではないかなというふうにも思っております。

そもそも公営維持による収支改善の見通しについてということで、民間への継承も非現実的であるという認識もあって、その場合、今後も公営としての黒字化を目指していくというのが、今現在の交通局のスタンスではないのかなと思うんですけど、現状においては西神・山手線の黒字で海岸線の赤字を穴埋めしている構造で、一体運営による黒字化の見せかけというようなふうにも受け止めるところでございますので、交通局として、海岸線単体での採算改善見込みは、現実的に、これは存在するというふうに考えているのか、そのあたりについてはどうなんでしょうか。いかがでしょう。

○森川 交通局 副局長 今、海岸線につきまして厳しい御意見をいただいたところでございますけれども、昨年の状況でいきますと、沿線の企業様のほうが海岸線の利用につきまして、かなり好意的に動いていただいたということ、さらにノエビアスタジアムでかなり大型のイベントが開催されまして、コロナ前の水準といたしますか、開業以来最高の乗客人員は獲得できているという状況が今、見えてきているところでございます。

やはり沿線の方とかに働きかける、さらにはほかの局——先般も予算特別委員会におきまして、ハーバーランドとかそういったところへの利用というのをもっと働きかけるべきではないかとい

う御意見もいただいたところでございますけれども、そういった形で、やはり利用を上げていく努力というのは我々としても取り組んでいきたいというふうに思っております。

長期的に見た場合に一番の問題は、20年を超えてきまして、これから先、大型の更新がかかります。車両の更新でありましたり、そういったものも出てきますので、その部分のコストをどうやって下げていくのかと、それが将来にわたって持続可能性を担保できるかどうかというところの非常に大きな視点だというふうに思っておりますので、今、全庁——交通局内上げまして一生懸命検討させていただいておりますので、外部の力も借りながら、そういったところを合理的にできるように進めていきたいというふうに考えているところでございます。

○委員（上島寛弘） ありがとうございます。その検討自体は進めていただくというのは当然でありながら、実際、すごく交通局の中においても議論されているということも伺っております。

なかなかこれ、どうなのでしょう。タイミングとか時期とか、この検討の在り方としてこうあるべきという何らかの方針、指針というもの自体も明確に示しながら決定していくというのは、時期的なものとか、大体これぐらいまでにはこういった構想を出そうかなとか、そういったことは具体には存在しているのか、いかがでしょうか。

○森川交通局副局長 目先のところについては今検討はさせていただいておりますが、技術革新というのも非常にございますので、今の時点ではできないけれども、5年先・10年先の技術であればこういったものが伸ばしていけるとか、さらに高効率で導入ができるのかというのもございますので、ちょっとどういう段階で具体的にお出しできるのかにつきましては、検討を進める中で整理をさせていただきたいというふうに考えているところでございます。

○委員（上島寛弘） 再評価のタイミングは車両更新時期が契機となるということで、2041年ぐらいのタイミングということではありますが、当然ながらそこまでに技術革新等もあるでしょうし、法においてもいろいろな法改正とか、解釈の変更とかいろいろあったりして、いろんな規制もある中で、なるべく経費もかからないように、人の配置の在り方とかも変わってくるというふうには思いますけれども、やはりこの点について、市民に対する納得感、特に交通局の恩恵でいうたら、——東灘区でいうたら、もう交通局のバスのほうは、これは廃止される場所もあって、別に私は廃止されてもいいと言ってます。廃止されてもいいけれども、何でそれを海岸線ばかりという思いもありますから、やっぱり市民全体の納得感というところがすごく大事やと思うんです。

実際に市税を投入することなく公営企業として回っているならそれは結構ですけど、いつかはそういう時期が来るかもしれない、市税を投下しなくてはならない時期があるかもしれない、そのときにそれぞれの行政区から我々議員は選出されておりますので、例えば、では東灘区民に対してどう説明したらいいのだろうかということは当然あり得るわけですので、やっぱりこれは2041年のタイミングとかそういうことではなくて、今生きる我々に対しても、やっぱり区民の方々に説明できるように、どういうふうになるということをちゃんと明確に示していただきたいなというふうに思っております。

収益化に様々利活用されて、駅構内のとかもされたりもしていらっしゃいますし、人件費の改善とかもなるべく、労使で交渉もされているというようなことも理解するところではありますけれども、ちょっとそれでもやっぱり納得がまだまだできかねている市民の方々も多いと思いますので、この海岸線の在り方、特に財源の公平性についてはきっちりと、将来どういうふうなことが起こるかということも含めて検討していただきたいと思いますというふうに思います。

とにかく存続ありきではなく、どういうふうにしたらいいか。結局、穴を埋めるのもまたお金

がかかるし、借金も返すのをどうしたらいいねんというふうな問題もあるけれども、ただ赤字の存在をほったらかしにして、その赤字の存在でお金を返すというのも何かもうおかしい話でございますので、その意見も踏まえた議論をお願いいたします。いかがですか、総括して。

○城南交通局長 海岸線に対しての、市民のいわゆる納得感が要るということについては、我々もそのとおりだと思っております。

海岸線の特徴としましては、やはり当初の想定の人送人員を過大に見積もっております、いわゆるオーバースペックになっております。もう全てがでかいんです。ホームにエレベーターがございますけれども、これが28人乗りとか、そういうすごいものが今、設置されていると。

それから変電所におきまして、三宮と御崎と、そして駒ヶ林というふうに、3か所に変電所があると。それを、更新時期が来たからといって当たり前のように3か所全部更新していきますと、すごいお金になるわけです。

それを今、外部の力も借りながら、また技術のほうが今いろんなテストをしてくれていまして、その3か所を2か所にできないか、もっと言えば1か所にできないか。1か所にすると、それがへたったときに輸送ができなくなりますから、その1か所にしたときにどういうふうな対応を取れるのかとか、そういったことを含めて今、検討してくれています。

それから車両におきましては、大体車両というのは40年ぐらいで更新していく、それがさっきおっしゃっていた2041年ぐらいの問題になるんですけど、実際、民間ではやっぱり50年・60年使っている会社もあるわけです。そうすることによって、再投資の集中化というのを分散できないだろうとか、それから、海岸線単独ではなかなか費用の削減というのは難しゅうございますので、さっき森川も答弁いたしましたけれども、今、海岸線のプロジェクトチームというのを地下鉄全体のプロジェクトチームに置き換えまして、そしてコストの削減ができないか。その1つが、いわゆる駅務の遠隔化でございます。

これを西神・山手線だけでやるのではなくて、海岸線も巻き込むことによって、さらに海岸線のコストを落としていく。そしてワンマン化におきまして——既に海岸線はワンマン化されておりますけれども——例えば今、海岸線には苅藻乗務区というのがございまして、そこに一定の人数が配備されておりますけれども、それを例えば統合することによって減らすことはできないだろうとか、減らすことによってどんな弊害が出るんだろうとか、そういったことも併せて検討させてもらっております。

そういうことで、とにかく今海岸線がこんな状態になっておりますのは、減価償却費がか過ぎるというのが一番の問題でございますので、この減価償却費を将来どう小さくしていくかという策と、そこに至るまでの経費削減を、西神・山手線も含めてどれだけ減らしていくかっていうことが肝やと思っておりますので、またこういった観点で、しっかりと進めてまいりたいと思っております。

○委員（上島寛弘） ぜひ、よろしくをお願いいたします。

遠隔化についてもですし、法律的にどうなのか分かりませんが、やっぱワンマンじゃないと駄目なのかとか、もう人は要らないんじゃないとか、そういったところも、なかなか労使交渉で厳しい局面も出てくるかもしれませんが、これはやっぱり公営企業ですから、こういったことも含めて考えたり、駅を廃止してもいいと思います。要らない駅もあるんじゃないかっていうこと、ちょっとぐらいやっぱり歩いていただかないといけないっていうことは、これは本当に当然やと思うんです。それを全体の市税から投入してやるべきなのか、山手線のその黒字の分

を投下してやるべきなのかということもありますから、そういったことも踏まえて、ぜひタブーなき議論をしていただきたいというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

以上です。

○委員長（諫山大介） ほか、いかがでしょうか。

○副委員長（のまち圭一） 先ほどの海岸線の件で、あわせてちょっと聞きたいんですけれども、自動運転の方向性っていうのはどういうふうにお考えなんでしょうか。

○森川交通局副局長 今ワンマンでやっているわけなんですけれども、地下鉄という構造上、火災が起こったり何かしたときにやはり誘導をしていくとかそういった問題がございますので、そういったところ含めて、いわゆる無人運転というものが本当にできるのかどうかということにつきましては、慎重に検討する必要があるのではないかとこのように考えております。

○副委員長（のまち圭一） 運転手が乗ると車掌が1人っていうのは、またそのかかるコストっていうのも全然違うかと思えます。車掌だと免許がなくても別にとつか、乗れる形になるので、そのコストは一部下がると思えます。

あとは自動化運転については、これはもう全国的な傾向だとは思いますが、JR東日本とか山手線でやろうとしているというのがありますので、ほかの、例えば市営地下鉄等々でそういう研究会みたいな方向性というのは、今そういうのはないのでしょうか。

○繁田交通局高速鉄道部長 無人運転に関する研究会というのはいろいろあります。我々神戸市交通局も、そういった研究会に入って、一緒に検討を進めております。

ただ、やはり今、先ほど森川が申し上げたとおり、地上の路線の無人化というのは進んでいるんですけれども、やっぱり地下の路線の無人化というのは、例えば駅間で火災があったときどうするのかとか、そういったお客様の避難をどうするのかとかいう課題があって、ちょっと今のところハードルが高い状況になってます。

ただ、そういった研究会・ワーキンググループがいろいろ検討を進めていますので、その研究を取り入れて、我々も検討していきたいというふうに考えております。

○副委員長（のまち圭一） 何も無人化しろというわけではなく、自動運転の話なので、そこは分けて考えていただければと思います。

あと、ちょっとバスのお話を1つだけさせてもらいますけれども、よく質問されるんですけど、バス停がいろいろ各地区にあると思うんですけど、観光施設とバス停がどういう関係性にあるのかというのがすごく分かりにくいという話を聞いてまして、私の近所の例で言うとみなとやま水族館があるんですけど、そこが、みなとやま水族館というバス停は存在しないので、ちょっと名前は、何とか橋とかいうバス停だったかな。（「石井橋」の声あり）

石井橋。ごめんなさい、ちょっと調べておけばよかったかな。というバス停なのが、そこが例えば新開地駅から乗ろうとしたとき、神戸駅で乗れば書いているのかもしれないけど、新開地とかそういう途中のバス停で乗ろうとすると分からないという話がありまして、そういう、特に観光地等々のバス停とかは分かるように案内してほしいなっていう要望があったんですけど、それはどうでしょうか。

○児玉交通局副局長 ありがとうございます。

我々、いわゆるお客様を増やすという観点でも重要な視点だというふうに思っております。今、実際、観光でバスを使ったださる方、これは市内の方もいらっしゃいますけれども、全国からお越しになる、あるいは海外からお越しになる、こういう方もいらっしゃるわけです。

こういう方々、特に神戸の地理にあまりお詳しくない方は、最近スマホで調べてお越しになるというケースが非常に多うございます。このスマホで調べていただいたときに、例えば神戸駅で降りて市バス7系統に乗って石井橋まで行って、そこからすぐですよと、こんな案内が出るわけですけれども、このときに少し言われておりましたのは、その案内は出るんだけどバス停の場所が分からないと——バス停が一体どこにあるのかが分からない、神戸駅から乗るといのは分かるんだけどと。

今、私どもで取組を既に始めておりますけれども、バス停の緯度経度情報というものを正確に測定をいたしまして、これをグーグルといったようなところに提供してございます。今、スマホで調べていただくと神戸市バスのバス停はかなり正確に位置が出る——電車を降りて、何番出口を出て、この場所ですと、こういったようなことで御案内を進めていけないかというようなことに今、取組を進めてございますし、こういう観光施設とも連携をしながら、どういう御案内がいいのかということとは——最近で言いますと須磨シーワールドさんなんかともちょっと御相談をしたりしてございますので、今御指摘いただいたような視点というのは、乗客の意味でも重要だという観点で進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○副委員長（のまち圭一） 一番いいのはバス停にサブタイトルというんですか、そういう副称をつけてもらうのがいいんですけど、ここは公共じゃなくて民間の施設なので、なかなか公平性という観点で難しいということで、そこは一定そういう公募的なことをされているのかもしれないけれども、していただくとか、お金を頂いてするとかいうふうにしていただくのがいいのかなと——そういう新しいお金を稼ぐっていう意味でもできると思いますし、神戸のバスは、乗っていると——例えば何とか歯医者前ですとかいう広告が、ほかの大阪とかのバスに乗っていると入るんですけど、そういうのはあまり聞こえないので、そういうのもしっかり稼ぐという意味で、そういう営業活動をしていただければと思います。

以上です。

○森川交通局副局長 今、お話をいただきましたのは副バス停名といいますか、何々前とかいうのは広告としてさせていただいてございますので、もしそういう御希望のある事業者さんがおられましたら、御案内をいただければと——今、駅のほうも一部空いておりますので、絶賛募集中でございますので、ぜひよろしく願いいたします。

○副委員長（のまち圭一） 分かりました。大々的に、私もツイートとかで宣伝するようにします。
以上です。

○委員長（諫山大介） よろしいですか。ほかはいかがでしょうか。
（なし）

○委員長（諫山大介） ほかに御質疑がなければ、交通局関係の審査はこの程度にとどめたいと存じます。当局どうも御苦労さまでした。

委員の皆様申し上げます。この際、次の都市局が入室するまでの間、暫時休憩いたします。
なお、当局が入室後、委員の皆様がそろい次第再開いたしたいと存じますので、御了承願います。

（午前10時59分休憩）

（午前11時02分再開）

○委員長（諫山大介） ただいまから都市交通委員会を再開いたします。

（都市局）

○委員長（諫山大介） これより、都市局関係の審査を行います。

それでは、事業概要について、当局の説明を求めます。

○山本都市局長 都市局でございます。よろしくお願いいたします。

○委員長（諫山大介） 局長、着席されたままで結構です。

○山本都市局長 ありがとうございます。

それでは、都市局の事業概要につきまして御説明申し上げます。

お手元の事業概要1ページ、都市局の概要を御覧ください。

2. 職員数が301人の組織でございます。

3. 令和7年度予算の概要につきまして、(1)に一般会計の予算を、(2)に市街地再開発事業費の予算を記載しております。

2ページに参りまして、(3)に産業団地整備事業会計の予算を記載しております。

3ページから4ページには、都市局の組織と事務分掌について記載しております。

5ページを御覧ください。

続きまして、主要事業の概要につきまして御説明申し上げます。

令和7年度は、新たなステージを目指す神戸のまちづくりに向けて、都心の再整備、駅周辺のリノベーションに取り組むなど、持続可能なまちへの再生を促進してまいります。あわせて都市のスポンジ化の進行への対応や豊かな暮らしの実現など、人口減少時代にふさわしいまちづくりを全力で進めてまいります。

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す。

(1)新たなバスターミナルの整備においては、再開発会社が進める新築工事等への補助やバスターミナルのコンセッション事業者の公募手続等を行ってまいります。

6ページに参りまして、(2)「えき～まち空間」等の事業の推進においては、三宮の駅と周辺のまちを一体的につなぎ、交通拠点としての機能や回遊性の向上を図るため、三宮クロススクエア第1段階に向けた設計や、三宮駅周辺歩行者デッキの整備等を行ってまいります。

8ページに参りまして、(3)都心・ウオーターフロントの回遊性向上、9ページに参りまして、(4)本庁舎2号館の再整備、(5)新神戸駅周辺の再整備と北野エリアの魅力向上について取り組んでまいります。

10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いたします。

(1)まちのリノベーションの①駅を中心としたまちのリノベーションにおいては、名谷駅周辺での取組をはじめ、11ページに垂水駅周辺での取組を、12ページに西神中央駅周辺での取組を記載してございます。

13ページに参りまして、神戸電鉄沿線では、有馬線・三田線・粟生線各駅での取組を、14ページには、山陽電鉄沿線や地下鉄海岸線沿線での取組を記載してございます。

また、15ページに、②新長田のまちづくりを、16ページに、③鈴蘭台のまちづくりを、17ページに、中長期的な視点を持ちながらリノベーションプロジェクトとして進める、④ポートアイランドの活性化について取り組んでまいります。

18ページに参りまして、⑤六甲アイランドの活性化と、⑥須磨駅周辺の再整備、19ページに、⑦HAT神戸の活性化について記載してございます。

19ページの中ほど、(2)ニュータウンの活性化において、①近隣センターのリニューアルでは、かりばプラザでの高齢者住宅の導入などを進め、20ページに参りまして、②地域・民間事業者との連携によるまちづくりの推進などについて取り組んでまいります。

22ページを御覧ください。

(3)多様なまちの個性を生かした魅力づくりにおいては、①「坂のまち」エリアリノベーションや、23ページに参りまして、②多井畑西地区の里山の保全・活用などの取組を記載してございます。

26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、誰もが利用しやすい安全で快適な交通環境を実現し、将来にわたり持続可能な公共交通網を構築いたします。

(1)ポートアイランド・神戸空港へのアクセス向上や、27ページに参りまして、(2)地域公共交通網の維持・形成、29ページに参りまして、(3)市内回遊に向けた交通機能強化について取り組んでまいります。

30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、災害に強く利便性の高いまちづくりを推進し、(1)密集市街地の再生や、(2)生活関連道路の整備、31ページに参りまして、(3)阪神電鉄連続立体交差事業について取り組んでまいります。

32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、神戸経済の活性化や雇用の創出に向け、(1)新たな産業団地の整備や、33ページに参りまして、(2)企業誘致の推進について記載してございます。

34ページを御覧ください。

6. まちづくり事業等の発信におきましては、まちの魅力やまちづくり事業の認知拡大を図るため、ターゲットに応じた効果的で段階的な情報発信に取り組んでまいります。

以上、都市局の事業概要につきまして御説明申し上げました。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○委員長（諫山大介） それでは、事業概要の説明を含めて、都市局の所管事項について御質疑はございませんか。

○委員（山本のりかず） 私から、神戸経済を支える産業用地の整備による都市力の創出において、産業団地の整備に伴い発生する現場での伐採木についての活用について確認します。

○久保田都市局部長 産業団地の整備の伐採木の活用ということでございますけれども、何点か取組をしております。

まずは、産業団地の整備に当たりまして木を切っていかなきゃいけないと。伐採木が出てきまされども、それをそのまま処分するのでは当然工事費が跳ね上がるということで、何とか有効活用できないかというふうに考えております。

まず1つ目は、ゴルフ場にもともとあった木をポートアイランドのほうに移植しまして——医療センター前のほうに移植しておりますけれども、できるだけゴルフ場から出てきた木を使おうということで移植しております。

それからもう1つは、伐採木を、今販売しております。全部が全部販売できるわけじゃないんですけども、幹の部分、割かしいところにつきましては、市内業者に販売しております。これまで3回ほど販売しております。2月、それから5月と、それから直近では7月1日・2日に販売をして、市内の業者さんに買いに来ていただいているというような感じです。

それから、あともう1つは、その伐採木を利用して遊具がつかれないかということで、それは業者に委託しまして遊具をつくって、それから市内の児童館なりにお配りできないかなというような取組をしております。

いずれにしましても、やはり産業団地から出てくる伐採木をできるだけ有効に活用したいと思ひまして、広くいろいろ知恵を絞りながらやっております。

○委員（山本のりかず） 幅広く現場で発生した伐採木を有効活用しているということに関しては了解しました。それとともに、いろいろと先ほど答弁ありましたように、知恵を絞っているいろいろ活用、取組されていることには感謝申し上げます。

そこで、この32ページに再生可能エネルギー等の活用について明記されていますが、その具体的な中身について教えていただけますでしょうか。

○久保田都市局部長 再生可能エネルギーのお話でございますけれども、やはりこれからつくる産業団地ですので、できるだけ再生可能エネルギーを利用するような形で、産業団地をつくっていききたいという思いもあります。

今、昨年来からずっといろんな企業、再生可能エネルギー、エネルギー関係の企業なりにいろいろヒアリングをしております。ここでどういった形で再生可能エネルギーを使えるのか——例えば太陽光であったり水素であったりとかいうことを、どんな形で使えるのかというようなことを、いろいろヒアリングはしております。

ちょっとまだ具体的にこういった形でできるというスキームは描けていないんですけども、これにつきましては引き続き、再生可能エネルギーを何とか利用したいということで検討していきたいというふうに考えております。

○委員（山本のりかず） 太陽光であったり水素という話がありましたけれども、先ほど私から質疑させていただいた伐採木——神戸には非常に多くの里山があるということで、大型ではなくて小型、もしくは都市型の木質バイオ発電の普及推進について、これまで提案させていただきました。他都市でもそういう活用の仕方がありますので、他都市も参考にしながら、そのあたりの考えを含めて、幅広く再生可能エネルギーの推進を図っていただくように要望したいと思います。

次に、駅を中心としたまちのリノベーションについてお伺いしたいと思います。神戸電鉄沿線の駅前空間の再整備を今推進していただいていることには感謝するとともに、応援していきたいということを前提に質疑いたします。

山の街駅・有馬口駅・唐櫃台駅などの再整備に向けた取組を進めていただくとともに、この資料で明記されています遊休資産を活用したにぎわい創出についての具体的な内容について、教えていただけますでしょうか。

○松崎都市局副局長 遊休資産を活用した具体的な活用ということで、先般も、皆さんにもお知らせをさせていただきましたけれども、今、駅周辺の再整備とか駅前空間の再整備に合わせて、いろんな——例えば花山駅であったり大池駅であったりとか、いろんなまちの地域の交流を生む、あるいは活性化をするというイベントなんかを取り組んでいるところでございます。これについては神戸電鉄や我々、それから地域住民の方々と連携して取り組んでいると。

その中で、そういったイベントをしっかりと自立的に、これからも継続的に取り組んでいけるような取組にしていけないといけないということで、そういった展開を見据えまして、駅周辺で実際に空いている店舗があったりしますと、今まで駅前で取り組んでいた、駅前広場でのそういった取組と連携して、そういった遊休資産を、例えばですけれどもレンタルスペースであったりとかコミュニティカフェであったりとか、そういった形で所有者の方とも協議をしながら、使っていただくプレーヤーの方とも連携をしながらやっていきたいということで取り組んでいきたいと考えてございまして、そういった取組に対してヒアリングをするとともに、これから支援をして取り組んでいけたらと考えているところでございます。

○委員（山本のりかず） 先ほど答弁ありましたように、自立的、継続的に取り組むということに関しては、私も共感しております。

その中で、資金調達の手法について教えていただけますでしょうか。

○松崎都市局副局長 こちらも今、駅周辺の空き店舗でいろんな所有者の方とも話していたり、事業者としてどういった方があり得るのか、今ヒアリングもしているところの中で、やはり今御指摘のありましたように、空き店舗をそのまま空いてるから使うということはなかなか難しい。そうすると、最初に目的に応じて、ある程度改修をしていかなきゃいけないという、そのイニシャルの部分やはり最も負担もかかってくるところでございますし、重要になってくると思います。

それに対して、先頃お知らせさせていただいた中で言いますと、個人あるいは企業の方へのふるさと納税なんかの御案内をさせてもらってまして、国の制度で、こういったふるさと納税をいただいたお金と合わせて、民間都市開発推進機構が同額を出資していただけるという、そういった制度がございます。

そういったものを活用していくということも——実は今並行してその機構とも協議をさせていただいているところでございますので、そういった形で、新たな御指摘のあった遊休資産の活用がしっかりと進むように、我々も支援していきたいと考えてございます。

○委員（山本のりかず） 所有者負担というのは非常に——イニシャルコストという発言もありましたけれども——非常に重くのしかかりますので、先ほど答弁ありましたふるさと納税、企業版ふるさと納税ですかね。あとは先ほどおっしゃってました民間都市開発推進機構など、幅広い資金調達を当局は頭に汗をかいて考えていらっしゃるということですので、継続して地域の活性化に尽力して、働いて、知恵を絞って、しっかりと仕事を推進していただきたいことを要望します。以上です。

○委員長（諫山大介） ほかに。

○委員（門田まゆみ） 近隣センターのリニューアルについて、ちょっとお伺いをしたいと思います。

かりばプラザがリニューアルに着手をされるということで、名谷にもセンターがたくさんあるんですけれども、そのセンターの中で、ここにも書かれていらっしゃるように、やっぱり駅から離れた地域ということでスーパーがなくなるとかそういったこと——名谷はそれは幸いにも免れたわけですが、そういったことは今後も考えていけないといけないことかなとも思いますし、また空室が目立ってくると、余計に人が寄りつかなくなっていくという悪循環も考えられるかなというふうに思います。

その辺で、足が向くような仕掛けづくりというふうにここに示されているんですけれども、具

体的にはどのようなことをお考えで、そのしていただく方——仕掛けづくりをしていただく方ってというのはどういう方々を想定されているのか教えていただけますか。

- 山本都市局長** まず、近隣センターのリニューアルですけれども、まず我々といたしまして最初に行いますのが、名谷の南センターでございました。キーテナントがコープさんでしたですけれども、もうかれこれ10年ぐらいたつのかも分かりませんが、その当時コープさんが非常にしんどいというようなこともある中で、どのような形で商業機能といったものを盛り上げていきながら、また周辺の住宅地における生活の安全性とか安心感といったものをどうやってつくり出すのかみたいところで、近隣センターといったところについて手をつけようというようなことの考えに至りました。

土地はもともと神戸市が持っていますが、それを民間のほうに売却していきますので、神戸市がいつまでもそこをコントロールしていく、マネジメントしていくということになるとどうしても近隣センターといったところが必要になってまいりますので、今後も須磨・名谷の近隣センターについては、リニューアルといったものが必要になるというふうに考えております。

ただ、どこもかしこも同じような形で、そのリニューアルができるということはそうでもないと思ってございますので、周辺におられる住民の方々の御意見を聞く中で、何がこの場所では必要なんだろうかということを見定める必要があると思ってございますし、できることならば、今、非常に様々な取組が行われている——ソフト的な取組を行われているプレーヤーの方がたくさんおられますので、先ほどの神鉄沿線もそうでございますけれども、できることならばそういった方々の活動といったものが盛り上がっていく、そのことが我々にとってのプラスにもなるし、地域にとっても喜ばれるという、そのようないい形でうまく回ればいいなということで、今モデルの構築といったことをいろんなところでやっているところがございますので、その地域、その地域で多くの方の力を借りながら、魅力的な近隣センターといったものを維持し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。

- 委員（門田まゆみ）** ありがとうございます。

確かに局長がおっしゃったように、そのセンター、センターによって必要なものってというのは変わってくると思いますので、名谷のときにもいろんな近隣説明会とかもさせていただいて、アンケートも取っていただいたというふうには聞いておりますので、そういった住民さんの必要なもの、不安を取り除いていけるようなことをまた考えていっていただきたいと思います。

あと、もう1つ。須磨駅の再整備についてなんですけれども、須磨駅周辺の再整備、これは長いことかかるというか、あそこは地形的にも難しいのかなというふうには思っているんですけれども、アンケートを取っていただいたりした結果、見えてきたものがあつたら教えていただきたいんですけれども。

- 白井都市局副局長** 須磨駅前につきましては、御指摘のとおり須磨エリアの拠点駅にふさわしいような、そういう駅前空間が必要だというふうに考えてございます。

アンケートですけれども、令和5年度に行いまして、そのときの意見としましては、やはりスーパーマーケットが欲しいというような意見とか、ほかの駅に比べると整備が進んでいないという声がある一方で、海・山の自然や昔ながらの雰囲気を残してほしい、そういった様々な御意見をいただいているところでございます。

御案内のとおり、なかなか市有地もなく事業化が難しいエリアですので、まずはその機運の

醸成というのを、いろんな地域団体との話し合いなんかを経まして、機運を高めていくということにまず取り組んでいきたいと考えております。

○委員（萩原泰三） 私から2点、ちょっと質問させていただきます。

まず1点目に、ポートアイランド、また神戸空港へのアクセス向上についてでございます。

皆さん御案内のとおり、朝のポートライナーのラッシュがすごくひどいということで、今年度、ポートライナーの車両1編成増設、また3年目は駅ホームの拡張事業をされております。これは数年にわたる事業ですけれども、また神戸空港の国際化におきましてマリンエアシャトルの増便等、様々、2の手・3の手を打たれていると思います。

私はいつも駅頭でチラシ配りをしてまして、ちょうどこのマリンエアシャトルのバス停のすぐ近くでチラシ配りをしてるんですけども、皆さん、朝ですので足早に駅に向かうんですけども、そこのバス停の前でちょっと体格のいい方がたたずんでいらっしゃいまして、何をされてるのかなってぱっと見たら、それは山本局長でございます、実際に現場に足を運びまして、その状況を自らの目で観察されていると。

しかも、それが4月の増便した直後だけではなくて、2日前もお会いしまして、継続的に観察されているということで、本当に現場を見られて、すばらしいなというふうに思いました。本当に数字だけでは、また文字だけでは伝わらない現場を見られて、今の状況とか、また、これからより改善していく点とかお気づきの点がありましたら、よろしく願いいたします。

○山本都市局長 過分なお言葉ありがとうございます。恐縮でございます。

今、できるだけ現場を見ていこうということで、私に限らず部長・課長・係長・担当、常に現場に出て、自分の中で芽生える気づきといったものを大事にしようということで、局を挙げてやっているところでございます。

特に御指摘のバスの件につきましては、やはり、少しの変化も見逃したくないというような思いで日々行っているわけですけれども、やはり行ってみますと、例えば、意外とここ最近はやはり外国の方が大分増えてきたなど——4月18日当初は、ほとんど日本人が空港に向かったのバス利用という意味では多かったですけれども、2日前、やはりかなり中国の方が多いなとか、韓国の方・台湾の方が多いなということで、非常にいろんな気づきがございますので、そのときの、今現地に張りついていただいている2人のスタッフになかなかやっぱり言葉の不自由さがありますので、文字にしたようなパネルを見せながら、必要な情報を流していくといったことも大事だと思ってございますし、今年度予算をいただいておりますけれども、やはり待つていただくに当たっては雨をどうしのぐのかとか、あるいは日をどう避けるのかみたいところで、停留所の屋根を、上屋を少し増設するみたいなこともやっていこうと思ってございますし、まだこれといったものはありませんけれども、やらなければならないことはやはりしっかりと、空港に向かって、ポートアイランドに向かったのバスの充実といったやるべきことはしっかりとやるということだと思ってございますので、少しでもヒントとなるようなものがないかというようなことで、できるだけ現地のほうには出向くようにしてございます。

以上でございます。

○委員（萩原泰三） ありがとうございます。

現場でも少し意見交換させていただいたんですけども、空港行きのバス停ということで、飛行機のマークが今ちょっと小さいのかなと思いますので、大きくしていただいたりとか、ほかのバス停と違うということで、カラーですね、色を変えて差別化することとかもあってもいいのか

なというふうに思います。

あと、次の質問に移らせていただきます。西神中央駅のリノベーションについてお伺いいたします。

他局の事業も含めると、ここ数年で様々な事業が形となりまして、この西神中央駅の周辺は、1990年前後に様々な施設が開業した当初の雰囲気から大きく変わりまして、上質なまちに変化して、大いに評価するところでございます。

ところが、今年度の御局の事業において、このプレンティ北館用地において集合住宅の供給に向けた検討を進めるという記述に、非常に強い違和感を覚えました。実は私、32年間西区に住んでおりまして、仕事も20年間、西神工業団地の中の会社に勤めておりましたので、西神はもう手に入るように分かるんですけども。御案内のとおりプレンティ北館は、この東側に西区役所新庁舎があります。

ここはかつてプレンティ第2駐車場の立体駐車場があったものを、それを取り壊して、それまで平面駐車場だった北側に新たな立体駐車場をつくって、新庁舎の場所を確保して建設したことから、この新庁舎はプレンティの一角にあることとなります。

またプレンティ北館は商業地内に立地していること、北館のさらに北側には隣接して官公庁のハローワークがあることから、このような立地に神戸市が集合住宅を供給することに、すごく違和感を覚えています。

言うまでもなく、プレンティは物販とか飲食またサービスが集中する、西区の中でも最もにぎわいのあるショッピングセンターで、プレンティをはじめ西神中央駅・エキソアレ・西神オリエンタルホテル等が集中する、西区の商業地の中心であります。

一方で、神戸市は現在、この三宮を中心に、地区内において住宅等の新築を規制する都心機能誘導地区を設定して、商業地に住宅や老人ホーム等の居住建築物の規制をしています。他方、西区では、この商業地の中心に神戸市自ら住宅地を供給しようとしていることに、整合性を感じられません。官公庁に隣接したショッピングセンターの跡地にこの住宅を供給する意図は、どのようなところにあるのでしょうか。

○山本都市局長 1990年当時、まち開き当時のプレンティ——我々はセンターエリアという呼び方をさせていただきますけれども——確かに今現在におきましても、かなりまち開き当時と今のセンター地区、大分様相も変わってきているというふうに思っております。御案内のありました区役所もそうですけれども、高齢者の住宅も建ててございますし、民間の売買によりまして大きなマンションが建っているということで、かなり、既にセンターエリアには住の機能も入っているというのが今の状況だと思っております。

今回、我々、住宅供給なんかを考えようとしています背景にありますのは、例えばですけれども、令和6年の人口移動といったものを見てみますと、現在でも特に20歳代から30歳代全般の若者世代の転出が顕著でございまして、令和6年の1年間で約250人程度の転出超過となっているというのが、この西神中央の実態でございまして。この傾向というのは、今後もどんどんまだまだ続くんだというふうに思っております。

このため、若者世代の転出の抑制とニュータウンへの呼び込みは、西神中央における重要施策の1つであるというふうな考え方に立ってございまして、このようなことから、令和元年には西神中央の活性化プランといったものを公表いたしまして、公共施設の再整備や商業施設のリニューアルとともに、新たな住宅機能の導入についても位置づけ、進めているところでございます。

具体的な住宅施策といたしましては、西神中央ではこれまで分譲型の住宅供給がほとんどでしたために、賃貸住宅の住戸数は全体の僅か2%程度ということで、非常に極めて少ない状況であったものが、この住宅事業でございます。

このため、若者世代などにも訴求する住宅供給を目指しまして、御指摘のプレンティ北館用地では、賃貸型の集合住宅の供給を考えていきたいなというふうに考えてございます。若者がまちの魅力を実感しまして、その後の西神中央での定住につながるような取組が必要じゃないかという考えの下に、計画的に進めていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○委員（萩原泰三） ありがとうございます。

賃貸住宅を供給して若者を呼び込むという意図は分かりました。しかし、御局の意図どおりに果たしてこの事業が進むのかということも心配です。

なぜなら、最近では老後に戸建ての持家を売却して、ついの住みかとして賃貸住宅を選ばれる方が一定数いらっしゃると思います。その理由は様々なんですけれども、戸建ては固定資産税がかかるとかメンテナンスがかさむ、子供が独立して家自体が広過ぎる、そして、あと運動機能の低下から2階建ての垂直移動が困難になってくるといふこと、また、さらに子供への相続問題等々が挙げられるんですけれども、そういった現状や将来の不安をなくすために、賃貸住宅に住み替えるそうです。

西神ニュータウンも高齢化が進み、持ち家から賃貸への住み替えを考えようとする方は一定数いらっしゃると思いますので、まさにここに賃貸住宅を供給すると、そういった方にとっては本当に渡りに船ではないかなというふうに思います。

神戸市が意図を持ってこの若年層ターゲットにして賃貸住宅を供給するのであれば、公社を使って管理・運営する賃貸住宅とかをするのかなというふうに想像するんですけれども、そうなってくると入居者の選別とかも難しくなってくるので、やはり効果的な施策なのかなという疑問があります。

やはり、このプレンティ北館用地というぐらいですから、ここは商業施設であるべきではないかなというふうに思います。この用地はさほど大きくありませんので、例えばその賃貸住宅を供給するのであれば、例えば西神車庫——ここは土地も広大ですし、また西神中央線の道路を挟んで美賀多台公園と隣接していることから、より住環境に適しているのではないかと思います。

また、西神ニュータウン全体を通して、春日台にはかすがプラザ、美賀多台にはみかたプラザということで、住宅地と商業地をくっきり区別をしてまちをつくっているわけですから、このプレンティ北館用地に住宅をつくると、この40年ほどかけてつくったまちの形が変わってしまうのではないかなというふうに危惧しております。

いずれにしましても、近隣住民とか自治会、または地縁団体、近隣商業施設の意見を取り入れながら、慎重に検討を進めていただければと思いますので、お願いいたします。

○山本都市局長 まず、賃貸住宅が、できることなら民間による賃貸住宅の供給といったものを目指したいなと思ってございます。これが1点でございます。

それと、本当に狙いどおり若者が来るんだろうかというようなところでございますけれども、当然ながら若者をターゲットにしてございますけれども、若者だけということではないと思ってございます。ニュータウンの今、戸建てにお住まいになられている御高齢の方がその賃貸住宅に住むということも、これはある意味、ありだと思ってございます。

大事なことは、居住の流動性、もともと子育ての間は庭のある戸建てに住んでいたけれども——先生がまさに言われたとおりですけれども——それが一段落ついた、自分のライフステージに合わせて少し気軽に住むことができる賃貸を望まれる、駅前がいいということの需要が一定数あるのは、私はそのとおりだと思ってございまして、そういった方々が移り住まれたとしたら、大事なことは、その後の住宅がいつまでも空き家として放置されているということを我々はよしとせず、そこにまた若い人が入ってきてくれることによってまちが循環して動いていくということが、これ、理想だと思ってございます。

ですから、そういったことをしっかりとシステムとして確保するためには、一定の賃貸住宅をつくりながら、居住の流動性を高めていくといったことが、住宅施策としては、西神中央の場合は必要だと思っているところでございます。

また、御指摘いただいたとおり、これは当然ながら周辺の方々の御理解とか、地域の方々とのお話合いの中で進めるべきことだと思ってございまして、しっかりと話をしていきながら、我々として狙いとしているようなことも御説明していきながら、前に進めていきたいなと思ってございます。

以上でございます。

○委員長（諫山 大介） ほか、いかがでしょうか。

（なし）

○委員長（諫山 大介） ほかに御質疑がなければ、都市局関係の審査はこの程度にとどめたいと存じます。当局どうも御苦労さまでした。

委員の皆様申し上げます。この際、次の建築住宅局が入室するまでの間、暫時休憩いたします。なお、当局が入室後、委員の皆様がそろい次第再開いたしたいと存じますので、御了承願います。

（午前11時35分休憩）

（午前11時37分再開）

○委員長（諫山 大介） ただいまから都市交通委員会を再開いたします。

（建築住宅局）

○委員長（諫山 大介） これより、建築住宅局関係の審査を行います。

それでは、事業概要について当局の説明を求めます。

局長、よろしく願いいたします。

○根岸建築住宅局長 建築住宅局長の根岸でございます。どうぞよろしく願い申し上げます。着席にて説明させていただきます。

○委員長（諫山 大介） 着席でお願いいたします。

○根岸建築住宅局長 それでは、令和7年度建築住宅局の事業概要につきまして御説明申し上げます。

お手元の事業概要、1ページを御覧ください。

建築住宅局の概要でございます。

1. 局長は、私、根岸芳之でございます。

2. 局の職員数は、令和7年4月18日現在、286人でございます。

3. 令和7年度の予算の概要、(1)一般会計予算でございます。金額は1,000円以下を切り捨て、万円単位にて御説明申し上げます。

表にございますように、歳入合計は23億776万円、歳出合計は47億8,709万円でございます。

(2)市営住宅事業費予算でございます。表にございますように、歳入歳出ともに合計301億8,118万円でございます。

2ページを御覧ください。建築住宅局の組織及び事務分掌を掲載しております。

3ページを御覧ください。令和7年度の主要事業の概要、1. 住まいに関する総合施策の展開、(1)豊かな住まいづくりの推進でございます。

①子育てしやすい住環境の確保として、若年夫婦・子育て世帯の住み替えに対する補助等に、②住宅ストックの流通促進・質の向上として、断熱リノベーション啓発によるマンション空き住戸の流通促進等に、③分譲マンションの適正管理の促進として、管理状況「届出」「情報開示」制度、「管理計画認定制度」の推進等に、④住まいの総合窓口における支援として、すまいるネットの運営に取り組んでまいります。

(2)居住の安定の確保でございます。

①総合的な支援の推進として、居住支援協議会の運営等に、②住宅確保要配慮者への支援として、ひとり親世帯への家賃補助等に、③家主への支援として、相談窓口の設置等に取り組んでまいります。

4ページに参りまして、2. 市営住宅のマネジメント推進及び適正管理でございます。

市営住宅マネジメント計画に基づき、良好な市営住宅ストックの形成、管理戸数の円滑な縮減及び空き住戸と余剰地の有効活用による地域課題への解決のため、(1)マネジメントの推進、(2)適正管理及び有効活用に取り組んでまいります。

3. 空き家空き地対策の推進でございます。神戸市空家等対策計画に基づき、人口減少に伴い増加傾向にある空き家・空き地への総合的な対策として、(1)所有者への意識啓発、(2)活用促進の取組として、空き家等活用相談窓口、空き家おこし協力隊による所有者支援と活用への後押し等に、(3)適正管理の取組として、周辺に悪影響を及ぼす空き家等所有者への指導、弁護士を含む特命チームによる財産管理制度を積極活用した所有者不明空き家・危険空き家の早期改善等に取り組んでまいります。

5ページに参りまして、4. 耐震化の推進でございます。

神戸市耐震改修促進計画に基づき、将来の地震に備えて住宅等の耐震化を促進するため、住宅建築物の耐震化に対する補助や普及啓発等に取り組んでまいります。

5. 市有建築物の整備及び維持・保全でございます。

市有建築物を適切に整備し、カーボンニュートラルを推進するとともに、老朽化に伴う事故リスクの最小化を図るため、健全な維持・保全に取り組んでまいります。

以上、令和7年度建築住宅局の事業概要につきまして御説明申し上げます。何とぞよろしくお願い申し上げます。

○委員長（諫山大介） 当局の説明は終わりました。

これより、質疑を行います。

それでは、事業概要の説明も含めて、建築住宅局の所管事項について御質疑はございませんか。

○委員（松本のり子） 市営住宅の家賃減免についてお聞きします。

自営業者などが市営住宅家賃の減免申請をする場合、これまで確定申告の控えを出すことで1

年間の減免が行われていました。今年1月から、税務署が確定申告の控えに收受印を押さなくなりました。それで税務署は、收受印がなくなることによって不利益は生じないと説明し、国税当局からも、神戸市に対しても、令和7年1月以降は、神戸市の各種の事務において收受日付印の押捺された申告書等の控えを求めないよう、説明と要請を行っていると聞いております。

しかし建築住宅局は、家賃減免申請の際に、確定申告の控えにこの收受日付印がないことを理由に、3か月の減免に縮小しております。なぜ国税当局からの事前説明を無視して、これまで1年減免できていたものを3か月減免にしたのかということと、一体これによって何人ぐらいの方が対象者になってしまったのか、收受印のない控えを当局としては信用していないということなのか、その辺についてお聞きします。

○**福島建築住宅局副局長** 令和7年1月に、その件につきましては指定管理者のほうに通知をいたしまして、確定申告書の控えと申告後に交付されるリーフレット、いわゆる受付のレシートみたいなものでございますけれども、これとともに提出していただくように伝えているところでございます。また、そのリーフレットを提出できない場合には、減免期間を3か月として更新の手続をする必要があるというふうに伝えているところでございます。

なお、6月の申請時に税情報で確認が取れない場合については、所得証明書の請求を求めているところでございます。

なお、入居者に対しましては、2月の家賃決定時に家賃減免申請について案内してございまして、事業の所得者につきましては、確定申告の控えとともにリーフレットを提出していただくことを案内しているところでございます。

以上でございます。

○**委員**（松本のり子） 何人か。

○**福島建築住宅局副局長** 数については把握しておりません、現時点では。

○**委員**（松本のり子） 先ほど、印のないやつに対してはリーフレットを持ってきなさいということとちゃんと市民に言ってるんだという話でしたけれども、税務署でリーフレットは、申請窓口では希望する方にしか渡さないものなんです。私も2月に芦屋税務署に確定申告の用紙を持っていきましたら、もちろんリーフレットなんてもらってませんし、リーフレットを欲しいって言ってませんから、リーフレットがあるということも知りませんので、言わないと渡さないものであるということで、これも当日受け取れなかった方には二度と——当日出したときにリーフレットをもらわなかったら、後から下さいと言っても日付印を押さないというふうに税務署は言っておりますし、このリーフレットというのは、税務署はあくまでも備忘録——要するにちょっと忘れたらいけないから書き写すという程度の備忘録であり、何の法的効力もないものだということを税務署のほうは言ってるんです。そういう説明を受けました。

兵庫県営住宅にも問い合わせしましたが、確定申告の控えに税務署の收受印がなくても1年間の減免を認めてますよということを、県はおっしゃってるんです。なぜ神戸市だけが、備忘録程度の法的効力も何にもないリーフレットを持ってこいというふうにするのか、なければ1年減免じゃなくて3か月減免だという差別をするのか。なぜなんでしょうか。

○**福島建築住宅局副局長** この制度につきましては今年に入ってから制度でございまして、今現在取り組んでいるとおりに対応しているところでございますので、今後につきましては県の対応も含めて、これからちょっと改めて制度設計については考えていきたいというふうに考えております。

○委員（松本のり子） 今年初めての制度ですけれども、県のほうは初めての制度だけれども、どうぞと——リーフレットがなくても1年減免、収受印がなくてもやりますよっていうふうになっているのに、何で、今お聞きしたのは、神戸市だけがそんなに印がなかったら駄目だと、リーフレットもなかったら駄目だという強硬な姿勢に立っているのでしょうか。

○福島建築住宅局副局長 あくまでも今年から始まった制度でございますので、そのように取り扱うということを今決めて、実行しているところでございます。あくまでも収入申告する際につきましては、きちんとした収入証明書が必要となるということもありますので、その確定申告の際に手続したものについてはきちんと出していただきたいというふうに考えておりまして、リーフレットがあるかないかにつきましては、今現在はリーフレットがなく提出していただいた方について3か月減免をしているところでございますので、リーフレットがある方につきましては、きちんと1年減免をしているところでございます。ですので、これからそのリーフレットの取扱いについては引き続き検討してまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

○委員（松本のり子） 当初、2月ぐらいに市民の皆さんに、そういった減免申請に必要な収入を確認できる書類についてというのを皆さんに渡したんだって言ってますけれども、その中で事業所得者についても控えの印字のあるものということで、簡単なことが書いてて、なかなか、これを見てしっかり分かる人っていうのは——この書類を見て分かる人っていうのは非常に少ないだろうと思うんです。

もうとにかく今はやるんだという話ですけれども、例えばある御相談を受けた方なんかは、確定申告の控えにリーフレットがないために、やむを得ず3か月減免となったと。その後、自分は病気で入院をしたんです。いろんな手続ができなくなってしまって、納税証明の提示ができなくなって、減免が切れて、7月は本則家賃が請求されたと。入院していたし、もう本当に払えないんだと、今このように訴えられてるんですけれども、これは自営業者なんかがこの制度になりますから、コロナや物価高騰の中、本当に今一番大変な自営業が、真面目に確定申告をしている方にどうしてこんな冷たい仕打ちを、兵庫県でもしないようなことを神戸市がするのかということ、私はもう強く感じます。

これについて、先ほど、今後は考えるとおっしゃいましたけれども、6月10日の本会議では、久元市長は、今後の家賃減免の期間は、収入の変動があると見込まれる世帯や過去に滞納がある場合などを除き、原則1年とするように検討したいと、10日の本会議でこのようにおっしゃっているんですけれども、これとも今の御答弁だったら矛盾すると思うんです。やはり、確定申告の控えに収受印なしでも原則1年の減免に、直ちに直視すべきであるということを思いますが、いかがでしょうか。

○福島建築住宅局副局長 あくまでも本事案に関しましては、既に2月の家賃決定時に御本人さんについても減免期間が3か月という旨、伝えておるところでございます。新たに更新する場合については、前月までにきちんと手続をするようにという御案内をしておりました。ただ、たまたま7月になって減免申請に来られて、今回の事案が発覚したということでございますので、手続上はどうしても7月の減免は受け入れないということになりますが、引き続きこの方の申請については、きちんと丁寧に申請していただくようお願いしたいと思っております。

なお、家賃の減免期間を1年に検討するというのは、6月の本会議で御答弁させていただきましたが、引き続きまだ調整事項等がございますので、時期が来ればまた改めて御案内をさ

せていただきたいと思いますが、ここ2～3か月でどうこうということには、ちょっとまだならないというような状況を御理解いただきたいと思います。

以上です。

- 委員（松本のり子） そしたら、来年度から検討し直すということなんでしょうか。
- 福島建築住宅局副局長 本会議でも御答弁させてもらいましたけれども、検討はもう進めております。ただ、今すぐということにはならないということだけ御理解いただきたいと思います。
- 委員（松本のり子） やはり、東灘には県営住宅と市営住宅が両方ありますけれども、県のほうはリーフレットがなくても、ずっとこれまで1年で減免してたんだからやりますよとおっしゃっているんですね。もうそこが私はちょっと本当に、何で県と市とでこんなに差があるのかなっていうふうに、自分の中でもずっと考えているんですけれども——何か冷たいなど、本当にそうとしか思えないんですけれども、もうとにかく一日も早くこれは検討し直して、できたらもう本則家賃を払っている人には返してあげるぐらいの、そういった姿勢を示していただきたいと思いますが、それは、やはりそういうことはしないということですよ。そこだけお聞きしよう。
- 福島建築住宅局副局長 大変申し訳ないですけれども、遑及ということにはならないと思います。
- 委員（松本のり子） もう本当に冷たいなどしか言いようがないんですけれども、早急にこの件は、1年を待たないでやっていただきたいということを申し上げます。
- 委員長（諫山大介） ほか、質疑ありますでしょうか。
- 委員（上島寛弘） 1点、建築基準法第42条2項に定める、道路のセットバック義務がございませう。こちらについて、やっぱりセットバック義務違反っていうのが東灘区内でも結構あるということを、不動産業者の皆様とか地域住民の方々からも聞きまして、そのセットバック義務違反によって、やっぱり緊急時の危険が生じたりするっていうような懸念等もありますが、実際にこの義務違反に対しての抑止効果を発揮するために、具体的な策っていうのがなかなか取られていないというような声も聞きましたので、もしできれば、これは令和7年度の我が会派の予算要望においても出させていただいておりますけれども、例えば違反者の氏名公表や過料などの罰則を制定するなど、ちょっと具体的な対応策っていうのを検討し、実現していただきたいなというふうに思うんですが、この点、住民の方々の安全のためにもぜひお願いしたいんですけど、いかがでしょうか。
- 中川建築住宅局建築指導部長 今、そういった2項道路について御質問いただきました。
現在、いろいろそういった建築については丁寧に指導ということはしておりますけれども、少し具体的に2項道路についてどう扱うということは、まだ検討できていないところもありますので、今お聞きした御意見をお聞きして、考えを進めていきたいと思っています。
以上です。
- 委員長（諫山大介） ほか、いかがでしょうか。
(なし)
- 委員長（諫山大介） ほかに御質疑がなければ、建築住宅局関係の審査はこの程度にとどめたいと存じます。当局どうも御苦労さまでした。
本日御協議いただく事項は以上であります。
本日の委員会はこれをもって閉会いたします。
(午前11時55分閉会)