

決算特別委員会（第1分科会）記録

- | | |
|------------|-----------------------------|
| 1. 会議の日時 | 令和7年9月17日（水）午前10時0分～午後4時11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6年度神戸市一般会計歳入歳出決算（関係分）
2. 決算第7号 令和6年度神戸市市街地再開発事業費歳入歳出決算
3. 決算第14号 令和6年度神戸市新都市整備事業会計決算
4. 報告 令和6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	植中 雅子			
副主査	のまち 圭一	坂口 有希子		
分科員	岩谷 しげなり	木戸 さだかず	浅井 美佳	萩原 泰三
	山本 のりかず	黒田 武志	平野 達司	門田 まゆみ
	諫山 大介	河南 忠和	あわはら 富夫	西 ただす
	森本 真	松本 のり子	大井 としひろ	村野 誠一
	吉田 謙治			
委員長	伊藤 めぐみ			

議 事

（午前10時0分開会）

○主査（植中雅子） 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。

（都市局）

○主査（植中雅子） 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。都市局でございます。よろしくお願ひいたします。

それでは、都市局の令和6年度決算及び報告事項につきまして御説明申し上げます。

令和6年度決算説明書の1ページを御覧ください。

令和6年度都市局決算の概要でございます。

令和6年度は、人口減少時代にふさわしいまちづくりに全力で取り組むとともに、神戸空港の国際化に向けた取組の効果を最大限に生かし、海と山が育むグローバル貢献都市の実現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。

(1) 新たなバスターミナルの整備においては、新築工事等における市街地再開発事業の補助を行うとともに、新バスターミナルⅠ期と既存の三宮バスターミナルのコンセッション事業者公募手続等を進めてまいりました。

2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した。

4ページに参りまして、(3)都心・ウォーターフロントの回遊性向上。

5ページに参りまして、(4)本庁舎2号館の再整備。

6ページに参りまして、(5)新神戸駅周辺の再整備について記載しております。

7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。

(1) まちのリノベーションのうち、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として、9ページに垂水駅周辺での取組を、11ページに西神中央駅周辺での取組を記載しております。

12ページに参りまして、神戸電鉄沿線では、有馬線、粟生線各駅での取組を、13ページに山陽電鉄沿線や地下鉄海岸線沿線での取組を記載しております。

また、14ページに②新長田のまちづくりを、15ページに③鈴蘭台のまちづくりを、16ページに中長期的な視点を持ちながらリボー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の取組を記載しております。

17ページに参りまして、⑤六甲アイランドの活性化、18ページに参りまして、⑥須磨駅周辺の

再整備、⑦北野エリアの魅力向上、⑧H A T 神戸の活性化について記載しております。

19ページを御覧ください。

(2)ニュータウンの活性化において、①URと連携したエリア価値の向上、20ページに参りまして、②地域循環の促進、③住宅地における店舗等の立地支援について記載しております。

21ページを御覧ください。

(3)神戸らしい多様なまちの個性を活かした魅力づくりにおいては、①多井畠西地区の里山の保全・活用を、22ページに参りまして、②都市景観の形成と景観資源の保全・活用などの取組を記載しております。

24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・快適な交通環境の実現や、持続可能な公共交通網の構築に取り組んでまいりました。

(1)ポートアイランド・神戸空港へのアクセス向上、25ページに参りまして、(2)地域公共交通網の維持・形成、27ページに参りまして、(3)観光誘客に向けた交通機能強化について記載しております。

28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、密集市街地の改善や生活関連道路等のインフラ整備に取り組み、災害に強く利便性の高いまちづくりを推進してまいりました。

(1)密集市街地の再生、(2)生活関連道路の整備、29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記載しております。

30ページを御覧ください。

5. 神戸経済を支える産業団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、新産業団地の整備を進めてまいりました。

(1)新たな産業団地の整備、32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おります。

33ページを御覧ください。

6. 新都市整備事業会計の再編におきましては、内陸部の産業用地の処分が順調に進み、企業債も償還が終了したことから、新都市整備事業会計を令和6年度末に廃止し、資産を一般会計等に引継ぎました。また、新たな産業団地整備事業については特別会計を設置し、事業収支の明確化を図ってまいります。

続きまして、令和6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。

34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139億5,146万円、35ページに参りまして、歳出は248億8,012万円となっております。

以下、36ページから53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。54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42億5,022万円、55ページに参りまして、歳出は41億3,080万円となっております。

以下、56ページから63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。66ページを御覧ください。

ア業務実績でございます。令和6年度は事業全体で約8.1ヘクタールの土地売却契約を締結いたしました。67ページから72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。

73ページを御覧ください。損益計算書でございます。

営業利益は1億4,531万円、営業外利益は4億775万円、特別利益は2億47万円となっており、この結果、当年度純利益として7億5,353万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122億4,909万円となっております。なお、74ページから91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。93ページから110ページには、決算参考書を掲げております。

111ページを御覧ください。令和6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6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ていません。

以上、都市局の令和6年度決算及び報告事項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。

○主査（植中雅子） 当局の説明は終わりました。

引き続いて、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、当局におかれで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ますよう、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、委員各位におかれましては、質疑の要点をおまとめの上、簡明にお願いいたします。

本日は、私自身も質疑者となっておりますので、その間の分科会の運営につきましては、のまち理事に行っていただくことにいたしたいと存じますので、御了承願います。

それでは、森本委員、どうぞ。

○分科員（森本 真） おはようございます。日本共産党の森本 真です。都市局に対して一問一答で質問します。

まず、新長田について数点質問いたします。

1番目は、駅前バスロータリーの中止についてお伺いします。

都市局では、新長田駅前広場再整備について、当初検討してい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しました。市民参加の座談会——私も参加させていただきましたが——などで検討してきましたが、なぜこのような方向転換が行われたのか、端的にてんまつをお願いします。

○山本都市局長 新長田駅前のバスロータリーの整備についてでございますけども、これは長年にわたって長田区の地域団体から要望されてきたものでございます。新長田合同庁舎や新長田キャンパスプラザの開設、さらには西市民病院の移転等が予定され、今後の新長田のまちづくりを進める上で、駅周辺の拠点性や交通利便性の向上を図り、まち全体の活性化を目指しまして、駅前

広場にバスロータリーの整備を当初計画したところでございます。

このような中、再整備の具体化を進めるに当たりまして、駅周辺の商業施設や住民等への説明を行った際、市の案に賛同する声や反対する声など様々な意見を確認したことから、そのまま事業を進めるのではなく、改めて広く意見を聞く必要があると判断を行いました。多くの方から、できるだけオープンな形で幅広く意見を聞くため、座談会やアンケート等を行い、この中で噴水を残してほしいという声や、憩い、にぎわいを求める声を特に多くいただき、またロータリー整備の必要性について交通局の意見も確認した上で、市としての総合的な判断として、噴水を中心とした憩いの空間をベースとしながら、駅周辺における拠点性の向上を目指すこととしたところでございます。

以上でございます。

○分科員（森本 真） もともと地域団体からは、バス路線がどんどん短絡されて不便になったと。そういうことから、どうにか便利なバス路線をというようなことで声を上げたんです。それで、これまで検討課題の中で、バスの乗継ぎの利便性に課題がある。そのためにバス路線の再編と併せてロータリー整備をというふうな声になったんですけども、実際にはロータリーができる前に、交通局が兵庫・長田のバス路線の再編とか、本当に不便なバス路線を年々続けてきた結果、もうちょっと愛想が尽きたというよりも、バスロータリーができてもそんなに効果がないというふうに判断したことだと思います。駅前バスロータリーの計画が市民の声によって、今現状、噴水を残した広場が残っておりますけども、今後、市民の声を聞いて、地域の活性化につながるような取組をしていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○山本都市局長 当然、新長田の活性化というのは、我々にとって重要な仕事だと思ってございますので、しっかり取組を進めていきたいと思ってございます。

バスの再編等が進められておりますけれども、これは実体に合わせた形でバスの在り方を検討する、これはバス自体を持続的なものにするために必要なことだと思ってございます。今回、ロータリーを造らないといった形になりましたけれども、既存のロータリーを使いながら、できるだけ利便性の向上といったものを図りながら、そしてまち全体が活性化につながるよう取り組んで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（森本 真） 駅前がバスロータリーにならないということは、今後、市民にとっていろいろ使える、大きな可能性を秘めていますので、よろしくお願ひしたいというふうに思います。

次に、新長田の震災復興事業についてお伺いします。

昨年11月、ハード面では事業が完了しました。しかし、莫大な費用を使いながら、商店街のにぎわいについては、毎年の課題として残されました。今後、都市局として、新長田の商店街のにぎわいづくりについて、どのような施策を展開されるのかお伺いいたします。

○松崎都市局副局長 新長田の商店街のにぎわいづくりについての御質問でございます。

新長田南地区の再開発事業、御指摘ありましたように令和6年の11月に完了しまして、道路や公園などのインフラ整備、それから従前と同程度の商業床の整備など、ハード面の再建が行われてきたところでございますけれども、商店街のにぎわいづくりに課題があるということは、我々も感じているところでございます。にぎわいづくりのためには、そういったハード面だけではなくて、ソフト面での取組も必要であると考えまして、これまでも商店街における様々なイベント実施などに取り組んでございます。昨年11月の完了式典の際には、再開発エリアと周辺の下町エ

リアの商店街や地域住民が協力しまして、まち全体を盛り上げる形で新長田みらいフェスというのを開催したところでございます。こういった取組が持続的に行われるよう、地域や民間事業者の主体的な取組を支援していく、新長田南地区のにぎわい創出事業を、今年度に創設をしてしまって、商店街のにぎわいイベントなど、既に複数の事業を支援しているところでございます。

商店街を含む、まち全体のにぎわいづくりにつきましては、再開発エリアと周辺の下町エリアが一体となった取組が重要であると考えてございます。下町エリアにおきましては、今現在、空き家を活用した起業家支援や空き地の農的利用など、新たな発想も取り入れながら、様々な人が集まり、交流を創出し、まちのにぎわいにつながるような取組を進めているところでございます。

さらに、地域のプレーヤーと連携しまして、今年度開校した新長田キャンパスプラザの教職員や学生などを対象として、まちの魅力や情報を発信する交流イベントを実施して、新たに来られた方々も、まちに関心を持って出かけてもらえるような取組も始めたところでございます。また、交通局でも商店街とタッグを組んで、新長田駅において映画やゲームの世界観を再現した企画イベント、8番出口プロジェクトを今現在展開しているところで、これまで商店街を訪ねたことのない新たな若者層等のお客様が、商店を回遊いただけるような成果も上がっていると聞いているところでございます。

今後も商店街、それから民間事業者、関係局とも連携をして、新長田地域全体の回遊性や滞在性を高める取組を進めて、さらにまちの活性化とか商店街のにぎわいづくり、そういうものにつながるよう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（森本 真） 震災から30年ということで、これまで都市局——当時は都市総局やったかな、取り組んできていただいているんですけども、2021年に行った新長田再開発の事業検証では、新長田駅南地区のさらなるにぎわいに向けて、神戸市、兵庫県、そして地域関連団体、地元商業者が協働で取り組むということが言われてました。その検証報告書では、こういう図表が示されています。その中で、例えば、神戸ながたTMO——中心市街地活性化協議会ですけども、2022年6月に解散をいたしました。NPO法人KOB E鉄人PROJECTも2024年4月に解散。そして、リボーンプロジェクトの中心を担う株式会社くにづかも、神戸市の保留床のサブリース事業から外されて、なかなか苦戦をしているところです。こういう状況を、都市局としてどのように捉えているのかお伺いいたします。

○松崎都市局副局長 新長田の活躍する地域のプレーヤーの方の話で、にぎわい創出に向けてのプレーヤーの数が少なくなっているという御指摘でございますけれども、先ほど御指摘もありましたながたTMO、それからNPO法人の鉄人PROJECT、これらについてはこれまで団体としては解散をしてきたというところでございますけれども、それぞれが担ってこられました様々な活動につきましては、今現在、新長田まちづくり株式会社に継承されておりまして、様々なイベントの開催であったりとか、商店街のお店とか、地域、グルメなどの地域情報の発信など、地域活性化、にぎわい創出の取組が継続的に行われているところでございます。また、御指摘のありましたくにづかにつきましても、今先ほども申し上げましたように、にぎわい創出事業の補助を受けた形で、今現在も取組を継続していただいているところでございます。

また現在、検証評価のその後ですけれども、地域の情報交換やイベントなど、まちの活性化に取り組むということで、SHIN-NAGATA井戸端会議という、若手の商業者の集まりが新たにできまして、新長田の飲食店による販売イベント——これシンナガタランチマーケットとい

うものが開催されるなど、地域主体で新たな取組が生まれているところでございます。

また、新長田地区におきましては、既に多くのプレーヤーが活動しております、長田に関わる人や移住者を増やす取組なども進められているところで、こういった人のつながりの中から、地域書店やゲストハウスなど、新たなプレーヤーの進出も見られているところでございます。

さらに空き家を起業家が活用する、新長田シタマチスタートアップ事業を進める中で、シェアアトリエであったり、アートギャラリーなど、新たな交流の場も創出されているところでございますけれども、これらの中には関東圏など神戸市以外から、新長田の下町の魅力に引かれてやってきたという方々もおられます。こういった様々なプレーヤーによるにぎわい創出の取組は、令和3年の事業検証時に比べまして、その裾野の広がりを見せているのかなということで感じているところでございまして、引き続き新長田へのプレーヤーの増加、それからプレーヤー間の連携の強化、こういったものに努めていきたいと考えてございます。

○分科員（森本 真） 先ほどお話があった、長田が大好きで、新長田かいわい、再開発地域だけじゃなく、広範に若い皆さん、いろいろと努力されていることは私も承知をしているところです。

しかし、新長田まちづくり会社にいろんな取組が継承されたとはいえ、ながたTMOは各商店街の大きな力で稼がせていくことによって生まれた団体であり、新長田の活性化にNPO法人鉄人PROJECTも長らくいろんな取組をしてきたところです。

先ほど申された井戸端会議もシタマチスタートアップも、言うたら個々人の集まり的な感じがして、やっぱり各商店街とかを総結集するような、やっぱり取組が必要なんじゃないかと。それと一緒に、にぎわいということで、いろんなイベントがやられて、この前の日曜日はスティールパンフェスティバルで、たくさんの人たちが鉄人広場に集まったり、パラソルを冠した各商店街の取組もあるんですけども、やっぱりにぎわいという点では、人が集まってくるだけじゃなくて、そこで商売をしている人たちが、本当にそういう取組をして売上げを伸ばすなり、人が寄ってきて大変よかったですというような取組を、継続してすることが必要なんじゃないかなというふうに思ってるんです。

それで、いろんな事業もやられているということで、にぎわいを取り戻す、新長田を元気にする取組で2分の1補助がされていますけども、それだけではなくて、本当に1つ1つの商店の皆さん、これやってよかったというような取組ですね。今まででは商店主の皆さんのが主体となって準備をし、ちょっとお店をそっちのけでいろんなイベントをしていた。それではもう大変疲れて、もうこれ以上続けられないということで、都市局の皆さんも井戸端会議とか——井戸端会議というのは昔のアスタきらめき会みたいな感じですよね、そういう取組をしているのは分かるんですけども、そこを都市局として、本当は産業振興局でもいいんですけども、新長田はやっぱり都市局が造ったまちですから、そういう点では力を入れて、個店、個店が元気になる取組をしていただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○松崎都市局副局長 今御指摘のありました、それぞれの集まりがまだ個々人の集まりであるとか、総結集することが必要ではないかと、それをすることで個々の商店が元気になる取組が大事かという御指摘でございますけれども、もちろん今までのアスタの井戸端会議の話でもそうですが、もともとやっぱりスタートしたときには、どうしても最初は数名からスタートしてございますけど、今現在はその商業者とか企業、それから行政関係者も含めまして、メンバーとして80名を超えており、非常に大きな形で発展をしてきているところでございます。

また、新長田みらいフェスという、これは各商店街が連携する形で取り組んだ事業でございますけども、その評価をしていく中で、県・市と商業者が集まって、合同庁舎の会議の中でも、非常に商店街からも前向きな意見が出て、今年度もそういう形で、商店とか行政も連携して取組をしようということで、先ほど御案内であったパラソル☆バザールなんかにも取り組んでいっているところでございます。

それから、シタマチスタートアップ、下町の商店におきましては、新たな人が入ってくるということで、いろいろ特徴のある、人が集まるような場所——アートギャラリーなんかもそうですし、アトリエもそうですけども、そういったところで多くの人が集まつたことで交流をしていくということで、また次の新たな店にもつながるという展開も見られているところでございますので、こういった取組を、先ほども御指摘にありました人を集めて、売上げを伸ばすということでつなげていけるように、引き続き取り組んでいきたいと考えてございます。

○分科員（森本 真） 都市局も何回も新長田については、この間というか、20年来質問しますけど、やっぱり都市局も汗をかいていただきたいというか、地域と一緒にになって、にぎわいというよりも、商売を続けていけるような取組を検討していただきたいと思います。

次に、新長田の震災復興事業での商店街の支援についてお伺いします。

5月の議会で質問しましたけども、今西副市長の答弁の中で、ビル間を結ぶ地下通路やデッキなどの公共的な部分に関わる管理費の神戸市の負担について、現在、提案させていただいているとの発言がありました。新長田の再開発ビルの商業床の管理費の問題は、長らく大きな問題というか、商業者の負担になっておりまして、それに向けて検討されていると思うんですけども、これまで以上に支援をするというか、管理費負担軽減を行う必要があると考えますが、具体的にどのような提案を行っているのかお伺いをいたします。

○松崎都市局副局長 再開発ビルの管理費についての御質問でございます。

再開発ビルの管理費につきましては、ビル管理者や管理組合、区分所有者らと協議しまして、これまでも様々な取組を行ってきたところでございます。委員御指摘の提案についてでございますけれども、地下通路やデッキ、これは本来、区分所有者が管理費を負担する共用部分ではございますが、こういったところでも市として管理費の削減に向けて、できることがないかということを検討しまして、これらのうち、道路の上空や地下の公共的な部分に係る光熱水費や清掃費などを神戸市が負担するということを提案したものでございます。

地下通路に関しましては、これらのはか、市による情報発信のサイネージに伴う使用料を常に負担しているところでございます。引き続き、適正で持続的なビル管理につながるように、管理者、管理組合、区分所有者らと意見交換をしながら、市としてもできることに隨時取り組んでいきたいと考えてございます。

○分科員（森本 真） これまでもいろいろ経費節減で、エレベーターやエスカレーターを取っ払ったりしているのは存じています。もともとは三層プロムナードの関係で、地下、地上、2階と通路が長く続くと。2号線は陸橋で、いわゆる公道というかになっているわけですけども、そういう観点から言えば、もう連結部分だけじゃなくて、やっぱり広い共用部分というか、通路があるわけですから、そこら辺の在り方そのものを検討すべきじゃないかというふうに思うんですけど、いかがでしょうか。

○松崎都市局副局長 連結部分だけではなくて共用部全体をということでございますけれども、やはりこれらの部分、ビルごとでそれぞれ区分も分かれてございますけれども、それぞれのビルに

おいて、各区分所有者においていろんな形で管理をしているところでございますので、そういう中で、先ほどのような提案もさせていただきましたし、そんな提案の中でいいますと、ビルごとにおいてもいろんな御意見をいただいているところでございまして、既に管理費は、今現在、我々のとこのビルは適正なので、そういういた措置はあまり要していないという声もございますし、また、管理費の増額という、そういういた局面を迎える中で、適正な管理の在り方を検討したいという声もございます。また集客を図るための、先ほどの御指摘もありましたような活性化策のほうに力を入れてほしいというような声もございましたし、いろんなそれぞれのビルの状況に応じて、様々な意見をお聞きしてございますので、やはり意見交換をしっかりとしていくながら、どういった方策を取っていくのが一番皆様にとっていい方向につながっていくのかというのを、検討していくたいと考えてございます。

○分科員（森本 真） 基本的に新長田の検証もされて、神戸市の商業床の空き床がたくさんあるというのが問題になったこともあります。全体的に管理負担が高くならないようにすることで、本当に商売が続けられるように、様々な検討をしていただきたいと、これは要望にしつきます。

次に、新長田の再開発は神戸市施工のタワーマンションがたくさんというか4棟、それから外郭団体が造った駅前のピフレの合計5棟がタワマンとなっています。タワーマンションについては、久元市長は、朽ちる、廃墟になると盛んに言っておりまして、神戸市でもタワーマンションについて管理費や修繕積立金などが高額になりやすく、また非常に多くの区分所有がいるために合意形成が難しく、スムーズに大規模修繕ができないおそれなどがある、持続可能性が課題だというふうに言っておられます。神戸市が主体的に進めたタワーマンションを含めた新長田のビル建設について、都市局としてどう考えているのかお伺いいたします。

○松崎都市局副局長 新長田駅周辺の再開発に伴うビル、特に高層住宅のことでございますけれども、新長田駅周辺では再開発事業によりまして22棟の分譲住宅、そのうち市が再開発ビルとして13棟を整備しております、この中で20階建て以上のいわゆるタワーマンションは、御指摘のありましたように5棟ございます。これら市が整備した再開発ビルにつきましては、専門知識を有する管理者がマンションの維持管理を行っているというところでございます。分譲マンションの管理の適正化につきましては、建築住宅局におきまして、市内の分譲マンションを対象に管理状況を把握して、適切な支援へとつなげていくことを目的としました管理状況の届出制度、それから管理計画が一定の基準を満たす場合に認定をする管理計画の認定制度を実施するなどして、マンションの適正な維持管理の促進に取り組んでいるところでございます。

新長田駅周辺では神戸市が整備した再開発ビルのマンションにつきましては、既に約9割の建物において管理状況の届出が行われております、さらに良質な管理水準の維持や、資産価値の向上が期待される管理計画の認定取得についても検討していると聞いてございます。

マンションの適正な維持管理の取組は、区分所有者において図られることが基本でございますが、市としてはこれらの再開発ビルの住宅部分の権利は有していないというところでございますけれども、低層部の商業・業務部分の区分所有者でございますので、建物全体の適正な維持管理が図られるように、管理組合や管理者と共に、一緒になって取り組んでいきたいと考えてございます。

○分科員（森本 真） 私も調べてみたんですけども、建築住宅局のマンション管理の届出なんですが、そんなたくさん出てないんですよ。中身を公表しているのが少しあって、マンション

名だけ書いてあるのが若干あります。先ほど言わわれたように、22棟で神戸市施工が13棟だけども、いや、本当に届出されてないというふうに思うんですけど、御確認されましたか。

○松崎都市局副局長 今、委員御指摘のありましたマンションの届出制度全体につきましては、先頃新聞報道にもございましたように、まだ2割程度の届出状況だということは確認はしてございます。

新長田の再開発ビルに関しましては、そういった中で、市が整備した——先ほど申し上げた再開発ビルのマンションにつきましては、既に約9割以上の届出が行われているという状況は確認してございます。

○分科員（森本 真） 私が見た届出一覧表の長田区の分を見たんですけど、そんなくさん新長田のマンションが羅列をされていないんです。それは確認をしていただきたいというふうに思います。

それで、このタワーマンションについて久元市長は、人口が減るのが分かっていながら住宅を建て続けることは、将来の廃棄物をつくることに等しい。タワマンはその典型だと。数十年先、タワマンは廃墟化する可能性が高い。私は、あの世から荒廃した神戸を見たくない、などと発言をされていますが、この市長発言について、都市局の御見解をお伺いいたします。

○松崎都市局副局長 神戸市では、タワーマンションの——タワーマンションといいますか、都心部におきまして、都心部の商業・業務などの土地利用をしっかりと確保していくことと、それから住宅を全面的に禁止ということではなくて、住居機能とバランスの取れた土地利用を展開していくということで、都心部においてそういった制度を設けたというところでございますけれども、一方で、都心部においてそういったにぎわいや人を呼ぶ、そういった機能を確保しながら、郊外部やその他のエリアにおきましては、新たに住宅を確保して、周辺でバランスのいい居住機能を確保していく。これまで培ってきました交通環境、鉄道などのインフラもきっちりと機能させながら、市全体としてバランスのいい取組をしていくということで、タワーマンションについての制度を取り組んでいるところでございます。

○分科員（森本 真） 私、三宮のことを言ってるんじゃないですよ。神戸市が施工した新長田のタワマン、タワマンだけじゃなくて全て、全てというか分譲のマンションであるとか、URとか市営住宅もありますけども、そういう中でやっぱりちゃんと管理ができているかどうかというのは、心配な一面が出ますし、言ったら、このタワマン建てたら廃墟になるんだということを聞いた入居者の皆さんには、何を言ってるんだと、神戸市が進めたタワーマンションを買ったわけですから、そういうことにならないように、都市局としてもきっちり管理をしていただきたいと思います。

先ほど言った建築住宅局の届出や認定は、一部、固定資産税の軽減もあると、条件が合えばというふうに書いてありますけども。そういうのも含めて進めていただきたいなというふうに要望しておきます。

次に、都心・三宮再整備、雲井通5丁目の再開発事業についてお伺いします。

雲井通5丁目再開発事業については、1,000億円を超える総事業費のうち、半分の500億円以上が市の負担です。また、物価や資材費の高騰によって、総事業費が54億円増える見込みで、これからも増え続けるんじゃないかと、湯水のように事業費が増えるんじゃないかというふうに考えています。

この事業は神戸市の土地半分ですから、保留床の売却によって建設費を賄うべきであり、市の

負担を少なくすることができると考えますが、御見解をお伺いいたします。

○鷺尾都市局都心再整備部部長 雲井通5丁目市街地再開発事業の事業費に関する御質疑でございますが、まず事業費54億円増額したという件につきましては、令和7年1月に事業計画が変更されてございまして、変更前、令和4年の事業計画に対して、約54億円の増額となっておりますが、これは近年の急激な建設費高騰の影響によるものでございまして、地権者の同意を得た上で、適切に変更手続を行っているものでございます。

この増額につきましては、国・県・市で負担する補助金38億円、国・市による公共施設管理者負担金で約4億円、民間による保留床処分金約12億円をそれぞれ増額いたしまして対応することとしております。

保留床の件でございますが、まず市街地再開発事業の仕組みとしまして、本事業でも同様でございますが、オフィスやホテルといった保留床を新たに整備して、施行主体である再開発会社が取得希望者に売却するということになってございまして、この保留床の売却益で得た収入を、本事業の建設費を含む資金計画を成立させるという仕組みになってございます。

市の負担につきましては、先ほども申し上げましたところではございますが、再開発会社に対する補助金、市の道路に対して負担する公共施設管理者負担金、バスターミナルやホールなどの公共施設に係る床の取得及び内装整備に要する費用というのが市の負担としてはございます。補助金については、複合ビルを整備する際に必要となる共同施設整備費や従前権利者に対する補償などに充当されるものでございまして、こちらは国の制度に基づいて、それぞれ公共が負担するものでございます。

公共施設管理者負担金や床取得費用は、市の公共施設の整備に必要な費用でございまして、事業後、当該施設は市の資産として保有することになってございます。これらの市の負担は、それぞれ目的や制度が異なってございまして、それぞれの下に算定された適切な負担となってございますし、また、ホールの床取得につきましては国の補助金導入も進めるなど、市の負担の軽減も図っているところでございます。また、市の負担につきましては、毎年度予算を議会にお諮りして、御承認いただいた後に執行できるものと認識してございますので、引き続きしっかりと御説明させていただきながら進めてまいりたいと考えてございます。

以上です。

○分科員（森本 真） 神戸市の土地が半分あって、容積率がぐんと増えて、それでビルを建てるということになります。例えば、2015年に新築した豊島区役所は、民間との合築で実質ゼロ円でできたというふうに報道されています。そういう方式も含めて、市の負担を軽減させることは可能だったんじゃないかと思いますけど、いかがでしょうか。

○鷺尾都市局都心再整備部部長 豊島区役所の新庁舎整備の件と、あとは今回の事業の市の負担でございますが、豊島区の新庁舎整備は、市街地再開発事業を通じて新しい区庁舎の整備を行いつつ、区の負担をゼロとした事例でございますけれども、まずは新区庁舎の再開発ビルに対しまして、従前の資産を区の権利に置き換えつつ、同時に別の公有地活用事業において、民間に定期借地を行いまして、その借地料の一括前払いを受けて、それを新庁舎のほうの整備に補填するというものでございまして、それを合わせて区の負担を実質的にゼロとしたものと認識してございまして、今回の雲井の事業とは、また少し違うスキームと考えてございます。

また、市の負担の軽減につきましては、民間にもしっかりと負担をしていただくというのは本事業でも考えておりまして、先ほど申し上げましたオフィスやホテルなど、民間床に対しまして、

保留床処分金ということで負担をいただいておりますが、こちらは不動産鑑定士の評価に基づいて設定され、また第三者の審査委員の同意を得て定められた適切な手続を経たものでございまして、しっかりと適切に民間負担も行われているものと考えてございます。こういった形で、官民で適切に分担を進めながら、今後も引き続き市の負担抑制、適切な官民分担に努めてまいりたいと考えております。

以上です。

○分科員（森本 真） この事業は、国・県・市もお金を出す事業で、民間にとっては、言ったら経費の節減になる事業であります。先ほど豊島の例を出しましたけども、いろんな手法があったんではないかというふうに思いますので、これから物価とか資材高騰、人材不足等がまだまだ言われる中で、負担が増えないようにというか、検討するというか、ちょっと全体を見直すべきじゃないかなというふうに思います。

そして、このビルには新バスターミナルが造られるということで、神戸市から国直轄事業に代わりました。そのコンセッションについては前回不調に終わって、今、再公募がされて、9月11日が事業者提案の受付期限だというふうに認識をしています。その結果、どうなったのかお伺いをしたいと思います。

○津島都市局都心再整備本部局長 新バスターミナルのコンセッションについてでございます。

新バスターミナルI期が、御指摘のとおり国の直轄事業、それからミントの1階にありますバスターミナルが市の所有となってまして、現在、一体運営のために国と共に手続を進めているところでございます。2025年の1月28日、再公募を開始しまして、4月16日を参加表明期限としておりましたが、既に参加表明がございまして、現在、手を挙げた事業者と競争的対話を実施してきたところでございます。

事業提案につきましては、9月11日を受付期限としてございましたが、提案書の提出の有無につきましては、すみません、これ公募手続中のため差し控えさせていただきたいと思います。今後とも国とよく調整しながら進めていきたいというふうに考えてございます。

○分科員（森本 真） 先ほどの話では、不調にはならないという話なんですか。

○津島都市局都心再整備本部局長 再公募の結果、一応、今、参加表明はいただいているところでございまして、それで民間事業者とやり取りをしているというような状況でございます。

○分科員（森本 真） 最終的にその公募者が決まるというのはいつ発表されるんですか。

○津島都市局都心再整備本部局長 今後、手続を進めまして、11月頃にこの優先交渉権者を選定しまして、この議会での審議を経た上で、2026年の3月に実施契約の締結という手続を予定してございます。今後とも手続については国と共に調整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（森本 真） まだ公表できないかもしれませんけど、それは複数者なんですか。

○津島都市局都心再整備本部局長 すみません、差し控えさせていただきます。

○分科員（森本 真） このバスターミナルについては、ちょっと危惧をしているのは、1つは1回目の不調で、いわゆるバス事業者は30年間のスパンでバス事業はどうなるかというのが考えられないということで、皆さんも考えて、その期限を半分の15年にしました。あと、バスのシステムについても、事業者が請け負うのかということで、いろいろ質問書が出されて、神戸市がというか、それは支出するということになりました。

問題なのは、今回は5丁目とミントですけども、計画では6丁目もつながることになっている

んですけども、これはまだ市の直轄事業にはなってないというふうにお聞きしましたが、具体的にどういうふうに進められるのかお伺いします。

○津島都市局都心再整備本部局長 御指摘のようにⅠ期が国の直轄事業、それからミントが今、市の所有と。Ⅱ期のバスター・ミナルについては、まだ事業手法を含めて検討中でございますので、どうなるかというのは今後、国等も含めて協議していくこととなります。

○分科員（森本 真） 震災30年ですけど、新長田はまさに商業のまちが火事で燃えて、にぎわいとか商店街の復興と、被災された住民の皆さん、また新しく新長田に来た皆さんのための再開発事業でした。しかし、この30年間、商店街の皆さんは大変苦しまれてきましたし、もういろいろ世代交代とか、辞められた方とか、残念ながら命を失った方もいろいろあって、そういう皆さんのが想いに応えて、ちょっと汗をかいていただきたいと要望して終わります。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

次に、諫山委員、発言席へどうぞ。

○分科員（諫山大介） こうべ未来の諫山です。どうぞよろしくお願ひいたします。平成30年度の特別委員会以来ということで、ちょっと今日は楽しみにしてまいりました。

まず、三宮クロススクエアの進捗状況についてお伺いいたします。

都心・三宮の再整備において、三宮にある6つ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を高める空間、えき～まち空間を整備することとしており、その核となるのが三宮クロススクエアと認識しております。具体的には第1段階ではJR新駅ビルが完成する令和11年度を目指して中央幹線の6車線化を行い、第2段階では大阪湾岸道路西伸部供用後を前提とした上ありますが、三宮クロススクエア東側を駅へのアクセスや緊急車両のための車線を残した形で、人優先の空間をするために3車線化を行うものであります。これまでにも実証実験を実施してきたと思いますが、春日野交差点等改良など先行して行っております。現状どのように捉えているのか、計画の進捗状況を含めてよろしくお願ひいたします。

○中原都市局理事兼都心再整備本部長 三宮クロススクエアにつきましては、御指摘のとおりえき～まち空間の核として、駅前広場にアクセスするために必要な空間は残しながら、道路空間を車中心から人中心の空間に段階的に転換をいたしまして、神戸市の玄関口としてふさわしい象徴となる広場的空間を創出しようとするものでございます。

これまでの取組を時系列的に御説明いたしますと、まず三宮駅前の中央幹線というのは、通行する車の約半数が都心部に用事のない通過交通ということでございました。ですので、これを余裕のある外周道路に誘導するなどして、段階的な整備を進めているところでございまして、まず第1段階に向けて、令和元年7月に6車線化を想定した交通社会実験を行いました。そこで得られた課題を解消するために、令和5年から6年にかけて、春日野交差点や磯上通1丁目交差点の改良工事などを先行して実施をしております。その上で、JR三ノ宮駅新駅ビル等の工事のため、現在、既に中央幹線の6車線化が実現をできているという状況でございます。

その後、令和6年7月に、その結果の交通量等を調査いたしましたところ、中央幹線の自動車交通につきましては、浜手幹線のほうにその容量の範囲内で1,000台単位で転換をしてございます。交通社会実験時には、旧中央区役所前交差点で渋滞が一部発生するということがありましたんですけども、それも解消できておりまして、先行して実施した対策の効果が確認をできております。また、浜手バイパスですね、車が増えたほうのルートにつきましての西行き方面の通行につきましても、不要な車線変更がなくなり、交差点付近での交通事故件数が減少したと、交通が

円滑になったということを兵庫県警からも聞いている状況でございますので、これらのことから、今回実施しました一連の改良などの影響ということにつきましては、都心全体の現状から見て、おおむね適切な交通となっているというふうに捉えておりますが、引き続き注視をさせていただきたいと思います。

今後につきましては、御指摘いただきましたように第1段階は、JR三ノ宮新駅ビルの開業と同時に完成を目指し、魅力的な空間となるよう整備を進めてまいりたいと思いますし、第2段階につきましては、これは整備時期は未定でございます。御指摘ありましたように、大阪湾岸道路西伸部の完成を前提として、3車線に減らしても渋滞が起きないような必要な対策があれば行いまして、問題がないと判断した上で進めていく予定としております。

○分科員（諫山大介） 今、進捗状況をお伺いしました。クロススクエアの中身については、またこれから詰めていくものだと思うんですけども、特に今年は非常に暑かったわけであります。より多くの人がその空間を歩いて、イベントに集っていくのが重要なんですけども、温暖化の傾向がしばらく続くんじゃないかということで、広い空間を造ったとしても、人の滞留が非常にしんどい、特に7、8、9というのが心配になるわけなんですけども、今、緑化計画など検討されているとお聞きしました。積極的な緑化だけじゃなくて、さらに酷暑対策も実施していく必要もあると思うんですけども、このあたりはいかがでしょうか。

○津島都市局都心再整備本部局長 三宮クロススクエアにおける酷暑対策についてでございます。

御指摘のありました屋外空間において、夏のこの酷暑対策、これは非常に今暑い状況でございまして、これまでもこれ全序的に取り組んでございまして、三宮駅周辺をはじめ主要な駅、それから公園ですね、そういった所でミストの設置であるとか、木陰プロジェクトですね、あと日よけの設備の設置であるとか、道路散水とか、この複数の手段を組み合わせて全序的に対策をしているところでございます。

そういう中、都心・三宮再整備においても、この御指摘のような夏の酷暑対策を実施する必要があるというふうに考えてございまして、現在、クロススクエアにおいては緑化を中心に、そのほかの方策も含めた対策を検討してございます。具体的には、信号待ちの場所であるとか、それからベンチ、そういった周辺には、歩行者が滞留しやすい場所には高木を新植しまして、木陰を確保していくとともに、その木陰の周りの樹木が育ちやすいように、木陰を拡大できるように、適切な土壤改良も併せて進めていきたいというふうに考えてございます。

また、ベンチなどを設置する滞留空間におきましては、気化熱による冷却効果によって、舗装の表面の温度の上昇を抑えるような——保水性舗装と呼んでございます、そういうた舗装を整備していく予定としてございます。また、現在、三宮の駅前のバス停とかデッキ下とか、サンキタ広場では今、ミストの導入を進めてございまして、このクロススクエアにおきましてもミストを整備することによって、冷却効果による快適性の向上につなげていきたいと思ってございます。

引き続き、三宮クロススクエアのしつらえの検討に合わせまして、この酷暑対策に関する新技術の情報も収集しながら、夏でも快適に歩いて集える、憩えるような空間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。

○分科員（諫山大介） よろしくお願ひいたします。これまで酷暑対策、ずっと都市局としてされてきたと思います。それ総合的に、またビル陰とか、ちょっと状況が場所によって違うかと思うんですけども、この場所に適切な対策を打っていただきたく思います。

では、最後に情報発信についてなんですけども、今工事がずっと先行しております、再整備

の姿がなかなか見えにくい、しかもクロススクエアも、6車線化になっているとはいえ広場がない状態ですから、どういった駅前になるかと、私ら情報を知っている者ですらイメージしにくいというところで、どう市民に継続して発信するかという観点が必要だと思っております。

その上で、情報発信ですね、神戸の玄関口にふさわしい空間を創出するものと認識しているんですが、具体イメージ、メリット、もっと市民の方々に発信していただきたいということですね。あわせて第2段階の3車線化が、大阪湾岸道路西伸部供用を前提としているというところも、交通量を見極めて必要な対策を実施した上で進めると。最終段階というのは、もっと先の話かなと思っております。いたずらに不安をあおることないような正確な情報ですね、しっかり発信していきたいと、必要があると思うですが、そのあたりいかがでしょうか。

○清水都市局都心再整備部長 委員御指摘のとおり、三宮クロススクエアの整備によりまして、三宮の駅前空間が今後どのように生まれ変わっていくのか、市民の方々に具体にイメージを情報発信していくということは非常に重要であるというふうに考えております。

これまで三宮クロススクエアをはじめとする都心・三宮再整備につきましては、広報紙ですかデジタルサイネージ等によりまして情報発信を行うとともに、工事の仮囲いに完成時期とかパースを設置するなど行ってまいりました。また、三宮クロススクエアがどのような空間になるかをイメージしてもらうために、令和4年に景観デザインコードを策定をしたんですけども、その中で三宮クロススクエアの空間デザインを視覚的に分かりやすくまとめたりですとか、それをホームページに掲載したりとか、さらには将来のクロススクエアを描いたショートムービー、「K O B E 203 X歩きたくなる未来」というものを制作いたしまして、これもホームページですか、あとサンキタ広場前のO Sビジョンのほうで放映をしているところでございます。

さらに三宮クロススクエアを説明するホームページにつきましても、この8月までにリニューアルを行いまして、クロススクエアが段階的に整備していくものであるということですとか、あと先ほど御質問あったとおり、第1段階の整備に向けては交通社会実験ですとか、その上の対策を実施して効果検証を行いながら進めてきたことが、より正確に市民の皆さんに伝わるように更新をしたところでございます。

あわせまして文章や写真等を投稿、発信することができるウェブサイト、noteを活用しまして、神戸市の公式noteでも三宮クロススクエアの魅力や整備に向けた現状を発信するなど、様々な媒体を用いながら情報発信を行っているところでございます。

第2段階につきましても、先ほど申し上げたホームページの更新ですかnoteで発信する中で、大阪湾岸道路西伸部の完成を前提としまして、その完成後の交通状況をよく調査した上で、3車線に減らしても渋滞が起きないかを十分に検証しまして、問題がないと判断した上で進めていく予定であるということを、市民の皆さんに伝わるようにしているところでございます。今後も正確な情報発信をしっかりと行いながら、三宮クロススクエアの整備を進めてまいりたいというふうに考えております。

○分科員（諫山大介） ぜひよろしくお願ひいたします。

次、H A T 神戸の活性化についてです。

H A T 神戸は、阪神・淡路大震災からの復興を目指すシンボルプロジェクトとして位置づけられ、計画的に整備を行ってきたエリアであります。まちびらきから既に27年が経過し、住民の高齢化や単身世帯の増加による住民同士のつながりの希薄化が進展しているほか、エリアのにぎわいにも課題があると認識しております。

これまでにもなぎさ公園の美装化やアート作品の設置、灘駅前の再整備など、地域のにぎわいづくりや活性化に取り組んでおりますけれども、令和6年度の取組と今後の展開についてお伺いいたします。

○**山本都市局長** 委員御指摘の、HAT神戸ではつながりとにぎわいの醸成に資する取組を関係局が連携して実施しておるところでございます。つながりの醸成に向けた取組として、令和6年度はUR都市機構との連携により、住宅内の広場を防災機能を持った空間に改修するなど、コミュニティー醸成を図る取組を行っております。

都市局としては、主ににぎわいの醸成に向けて、令和6年度はHAT神戸で開催された秋の大規模イベント等に合わせて、来訪者の属性や交通手段、来訪目的、頻度、HAT神戸の魅力等について調査を実施いたしました。調査では、HAT神戸エリア内の複数の施設を利用される方が少なく、また周辺エリアの施設に回遊される方も少なかったことから、施設間、エリア間のさらなる連携強化を図っていく必要があると考えているところでございます。

そのようなことを踏まえまして、令和7年度はメインの動線となるミュージアムロードで、9月よりアイデアコンペを開始しております。また、市内の主要施設とHAT神戸内の施設をシームレスにつなげる神戸観光MaaSによるデジタル企画乗車券の検討を進めているところでございます。引き続き関係部局はもちろんのこと、兵庫県・周辺の民間事業者とも連携しながら、HAT神戸の活性化につなげ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（諫山大介）** では、今、ミュージアムロードの話も出ましたので、王子公園からHAT神戸につながるミュージアムロードのアイデアコンペの募集について、大学生など若者を含め、王子公園駅や灘駅から多くの人にミュージアムロードを通ってHAT神戸まで散策していくことが重要ですから、これをコンペされたということで、どういった狙いがあるんでしょうか。

○**平岡都市局部長** このたびのアイデアコンペでは、王子公園の再整備やアイススケートリンクのオープンなど、周辺の環境の変化を契機としましたミュージアムロードを、より魅力的な空間にしていくために、おおむね10年から20年後の姿を見据えた空間づくりについて、アイデアを募るものでございます。

御指摘のとおり王子動物園を訪れたファミリー層や、キャンパスに通う学生らが、HAT神戸へと足を延ばすきっかけとなるよう、エリアの回遊性向上につながるようなアイデアを期待しているところでございます。提案されたアイデアにつきましては、今後、ミュージアムロードを含む周辺のまちづくりを検討する際に活用する予定でございまして、今回の受賞者の決定に当たりましては、公開プレゼンの実施も検討しており、アイデアコンペをきっかけに、多くの方々にHAT神戸へ関心を持っていただき、地域の方々や周辺企業などとも連携を図りながら、周辺エリアの価値向上に寄与する取組につなげてまいりたいと考えてございます。

○**分科員（諫山大介）** ミュージアムロードは、かつて灘区でも活性化しようという動きもあったんですけど、もちろん県や市やそして中央区・灘区の間ということで、なかなかたくさんのお客様がいて、一体的というのが今はなかったんですけども、王子公園の再整備も含めて、大きく縦のテナントとかも変わってくる可能性がありますので、よりいいコンセプトを持って将来につなげていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

あと要望なんんですけども、ちょうどシステムズ神戸アイスキャンパスということができました。坂本選手など有名な選手が使用するほか、これから世界に羽ばたく多くのアイススケート選手を

輩出していくことを期待しております。この施設ともぜひ連携して、様々なイベントを実施して、地域のにぎわいづくり、活性化につなげていっていただきたいと要望させていただきます。

それでは3つ目です。地域コミュニティ交通なんですけれども、神戸市では鉄道が基幹、バスが補完とする役割を担うことを基本としまして、さらに地域に密着した公共交通として、バスやタクシーによる地域コミュニティ交通の充実を図ってきております。地域コミュニティ交通は北区や西区だけではなく、市街地においても広がっており、地域の生活の足を守っております。この地域コミュニティ交通に関して、令和6年度の神戸市の取組の実績とその課題についてお伺いいたします。

○久保都市局長 高齢化の進展等により、地域コミュニティ交通の果たす役割はますます重要となっており、令和7年9月現在で11地区で本格運行を実施してございます。令和6年度の主な取組実績につきましては、4月に北区の生野高原地域、10月に灘区の篠原伯母野山地域、また西区の櫛谷地域、計3地域で本格運行を行っております。また、北区の唐櫃台につきましては試験運行を通じて、令和7年5月に本格運行に移行してございます。

地域コミュニティ交通の導入に当たっては、事前にアンケート調査を実施し、地域のニーズに応じた運行計画としています。あわせて地域組織による広報活動や利用啓発活動などを含め、乗って支える取組などの利用促進を行っています。しかしながら、様々な課題もあり、適宜、地域や運行事業者と相談しながら対応しているところでございます。

例えば、北区の唐櫃台におきましては、試験運行において利用が集中する箇所があったため、運行ルートを見直し、運行本数を増やしたりすることで需要に応じた運行を確保し、利用者が増加いたしました。また、灘区の篠原伯母野山地域におきましては、地域組織の役員の入れ替わりに当たりまして、組織体制が維持できるよう、事務の引継ぎのサポートを神戸市も行ったところでございます。今後も引き続き、地域の実情に応じて交通が将来にわたって維持・存続できるよう、地域・運行事業者と共に、利用者の確保、組織づくりなど、様々な地域の交通課題に対して柔軟に対応してまいります。

以上です。

○分科員（諫山大介） 今回、都市交通委員会というとこに入りまして、結構、市民の方から、交通系の御相談というのが来ました。もちろん交通局もそうなんですけども、まさに地域コミュニティ交通に関して、一体どういう取組があるのか。私自身も長年ちょっと離れてて、改めて令和5年、6年度の一覧表とか見せていただいたら、かなり多岐にわたって広がっているなということで、レクチャーもいただいて本当に感謝しておりますけれども。もちろん灘南部や山手とか、もう全然それぞれ状況が違う中、地域が主体になって自分たちで交通を守っていくというところで、各団体と住民が先頭に立ってやっていくというのをお聞きしました。その中で役員さんが替わったりしたときに、あって当然だということじゃなくて、自分たちで組織づくりをしたり、しっかり乗って支えるという情勢も要るかと思います。

その中で、要望なんです、これ事業継続への取組ですが、できるときは熱意を持ってあるんですけども、もし何か採算がなくて終わってしまうと、やっぱりいろいろな課題も出てくると思います。その上で、今、御答弁にありましたように、乗客数が減少しますとダウンサイジングして、最終的には廃止となっていくことになります。そうなると、また地域の足がなくなって、ルート変更、ダイヤ変更、停留変更、様々大変なことになるかと思いますけれども、こういった立上げ時に積極的に地域をまとめて牽引してくれるリーダーを、世代交代していくときに、先ほどのよ

うなサポートをぜひしていただきたいということもありますし、地域が主体というところもあるんですけども、ぜひ一緒にあって、継続のために伴走型にいそしんでいただきたいということを、強く要望させていただきます。よろしくお願ひいたします。

それでは、次は歴史的建造物を守る取組ということで、これもよく旧居留地の件で、すごいすてきな建物があるので、壊されるときに新聞等で話題になるところで、私もこの旧居留地の神戸商船三井ビルが閉館されるって話題になりました。これもレクをいただきました。ありがとうございます。幸い今の建物の活用を検討されているということで、神戸らしい景観を守り育てることを考える上では、こういった市民共有の財産とも言える歴史的建造物を、都市や地域のシンボルとして保全していくことは大切と考えます。神戸市の今の取組状況をお伺いいたします。

○**山本都市局長** 歴史的建築物の保全活用についてでございますけれども、本市には近代洋風建築やかやぶき民家など、歴史的に価値のある建築物が数多く存在しております。このような建築物の保全・活用を図っていくため、都市景観の形成を図る上で重要な価値があると認める建築物等を、神戸市指定景観資源として指定する取組を進めております。これまで38の物件を指定しており、これら指定済みの物件や、今後、指定の可能性のある物件に対しましては、その維持・修理のための助成制度や活用に関する相談窓口をダイレクトメールで案内するなど、必要な支援を行っているところでございます。

また、これまで点としての歴史的建築物の保全を主眼に指定を進めてきましたけれども、景観資源の持つ魅力を地域活性化の核としてまちづくりに生かすため、令和7年度には、坂のまち神戸プロジェクトで活性化に取り組む兵庫区北部の鳥原貯水池を、建築物を含むエリア一帯で景観資源と捉え、面的に指定したところでございます。歴史的建築物を残すかどうかは、所有者の意向によるところになりますけれども、今後も都市や地域のシンボルとなる建物の保全活用が進むよう、その指定対象の拡大も適宜検討しながら取組を進め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（諫山大介）** 旧居留地に関して言えば、恐らくもっと外れにありますと、ずっと残る可能性もあったんですけど、非常に経済活動でも重要な神戸のところですから、恐らく建て替えとか高層化も含めて、こういった議論があるかと思います。その中で、知恵を絞って、神戸市も補助金は出してますけど、ビルの建て替えの額からすると微々たるものですが、それでも神戸市は守っていただきたいという思いが所有者等に伝わっていると思っているんですが、今、話変わりますけども、かやぶき民家のほうもありました。景観と言えば旧居留地だけではなく、西区・北区のそういうかやぶきのほうも——北区ですかね、あるかと思いますが、西北神地域において、豊かな自然とかやぶき民家が点在する風景も神戸の1つの魅力であります。かやぶきの建物を残していくには、屋根の定期的な手入れ、ふき替えが必要となります。大変な苦労があるとお聞きしておりますが、こういった歴史的建築物の所有者に、建物を残したいという意思があっても、現実的にはいろんな条件で残していくにはその支援が必要となります。この点の市の取組もお伺いいたします。

○**山本都市局長** かやぶき民家についてでございますけれども、本市には北区・西区を中心に約800棟のかやぶき民家が残っており、神戸の歴史や文化を伝える大切な資源となっているところでございます。しかしながら、委員御指摘のとおり、かやぶき民家の維持には定期的なふき替えが必要であり、その意匠を保ちながら保全していくための維持管理に係るコストが負担となっているのが実情でございます。

このような状況に対しまして、様々なケースで利用できる助成制度を用意しております。具体的には、神戸市指定景観資源に指定された場合に、かやぶき屋根のふき替えなど、適切な保全管理に必要となる設計費や工事費に対する助成。また、地域活動拠点等の活用にする場合においては、建物の詳細調査や改修費用の算定などの事業化検討に対する補助。そして、耐震改修に要する費用の補助も行っているところでございます。そのほか、令和5年度には活用を後押しできるよう、テナントへの賃料を補助する制度も創設したところでございます。引き続き、建物所有者とコミュニケーションを取りながら、必要に応じて新たな支援制度を検討するなど、歴史的建築物が適切に保全・活用されるよう取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○分科員（諫山大介） ぜひよろしくお願ひいたします。

最後の再質問です。こういった大切なものを、市民も大事ですよと、一緒に機運醸成することが必要だと思うんですけれども、所有者だけでなく、こういった機運醸成されるためには、観光地になってにぎわう歴史的建築物の活用に特別な価値が付加されれば、自然と所有者も保存に向かっていくのではないかと思っております。神戸のまちの貴重な財産、神戸らしいものを残すという観点で、市民を巻き込んだ取組をより一層進めるべきと考えますが、この点、いかがでしょうか。

○白井都市局副局長 今、委員から御指摘ありましたように、かやぶき民家とか近代建築物等の歴史的建築物を守っていくためには、市民みんなで守っていくという機運の醸成が重要だというふうに考えてございます。

まず、これらの建物が多くの人々に認知いただけるように、建物そのものが魅力的だということに加えまして、足を運びたくなるような、そういう機能を付加することも効果的であるというふうに考えてございます。そのため、神戸シティ・プロパティ・リサーチとも連携いたしまして、歴史的建築物の所有者と民間の活用事業者をコーディネートすることで、ベーカリーカフェですか、レンタルスペースの開業を支援するなど、建物の活用に価値を持たせるような取組というのも進めてございます。

また、市民の皆様が、自身の住むまちの中にあるすてきな建物に目を向けるきっかけをつくるということも必要だと考えてございます。今年度も、昨年、一昨年と多くの参加者でにぎわいました神戸のモダン建築を一斉公開する、神戸建築祭との連携を予定してございまして、神戸の貴重な景観資源である近代建築物の魅力の発信に取り組んでまいりたいと考えております。また、歴史的な建築物以外につきましても、視覚的な美しさだけではなくて、その場所で生まれる活動というのが、その地域の魅力となっているような、そういう好事例の発掘・周知につなげるために、今年度には第5回の都市デザイン賞というものの実施を予定してございます。候補の建築物等については、市民の皆様から募集して表彰するということで、地域の中にある魅力的な建物、これを再発見いただいて、改めて地域への愛着を深めてもらう、そういう機会としていただきたいと考えてございます。このような取組を通じまして、神戸にとって貴重な建築物を市民みんなで守り育していくという機運を育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（諫山大介） 魅力的な建物をどう利活用するか。もちろん民間所有、所有者の意向もあるかと思いますが、その建物を使って様々なにぎわいとか関係づくりが得意の方も多々いらっしゃると思います。そういうところの方とも連携とか御意見をいただきながら、点ではなく面で建

築物を市民の方にも認知していただき、大切に守っていただく、機運醸成、ぜひよろしくお願ひいたします。

最後になります、密集市街地の再生についてということで、本市では平成23年度に、密集市街地再生方針を策定しまして、優先地域として灘北西部、兵庫北部など4地区を位置づけました。地域の協力の下、燃え広がりにくいまち、建物が倒壊せず避難が可能なまち等を目指して、密集市街地の解消に取り組んできたということです。これまでにも建物共同化などを目指して地域にコンサルタントを派遣するなどとともに、建物除却への補助金やまちなか活用空地を設けるための支援を行っておりますが、十分に進んでいない所もあるとお聞きしております。これまでの取組と実績、その評価・課題についてお伺いいたします。

○白井都市局副局長 密集市街地の再生に関する御質問でございます。

本市では、密集市街地の整備・改善を着実に進めるために、平成23年の3月に密集市街地再生方針を策定いたしまして、灘北西部地区等の4地区を225ヘクタールを密集市街地再生優先地区に位置づけまして、まちづくり協議会等の地域団体との連携などによりまして、課題解消に向けた防災まちづくりを進めてございます。

具体的なこれまでの実績といたしまして、優先地区4地区の令和6年度までの実績といたしまして、まず老朽建物の除却事業を367件、それから空き地をまちなか活用空地として整備したものが96件、細街路整備事業が106路線、それからまちの不燃化促進事業ということで、不燃化建物への建て替え促進を177件ということを実施してございます。また、面的に防災性能を向上させる事業といたしまして、灘区の畠原市場における共同建て替え事業が令和5年度に完了してございます。現在は兵庫区の下三条町北地区におきまして、防災街区整備事業に取り組んでございます。

しかしながら、課題といたしまして、やはり密集市街地では狭い敷地と建て替え困難な土地が多いということですとか、高齢化によりまして建て替えへの経済的・心理的な負担があること。それから権利関係が複雑で合意形成が難しいこと。それから近年の工事費の高騰で経済的な負担がさらに増していること、様々な課題がございます。優先地区の面積は、先ほどの225ヘクタールから、令和6年度末時点で約50ヘクタールほど減少いたしておりますけども、まだ約175ヘクタールが残っているという状況でございまして、さらにその解消のペースを上げる必要があるというふうに評価をしてございます。

こうした中、令和5年度からは、延焼の防止に効果的な箇所というのを戦略的に特定をいたしまして、まちづくり協議会とも協力しながら、その家屋の権利者に職員が直接、老朽建物の除却支援制度について紹介をしたりとか、働きかけを行うということで、家屋の除却につなげるといった取組を始めてございます。これによりまして面積の解消のペースというのも上がっておりまして、手応えも感じ始めているところでございます。引き続き丁寧な働きかけを行いながら、一日も早い密集市街地の解消に取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○分科員（諫山大介） 市民の方に職員さんがじかにいろいろ説明してということで、いい制度があっても、ふだんの暮らしを変えるという、除却とかするのは大変なところだと思います。これ政策の意義と、何が狙いかというのはしっかりと理解していただくのは大事だということと、あと畠原地区でマンションを共同建て替えた後、一見、解消されたかのように見えますけど、一部の地域は密集地はあると言えばあるわけですから、メニューがない所もどうしていくかというのは、

これ永遠の課題ですけども、ぜひ知恵を絞っていただきたいと思います。

その中で、今、答弁ありましたけど、さらに阪神・淡路大震災から30年経過しました。南海トラフ地震も含めて、大災害がいつ起きてもおかしくない状況にありますので、この密集市街地を解消して、安全で安心なまちづくりを進めていくための、さらなる一歩踏み込んだ支援、こういうのが必要と考えますが、このあたりいかがでしょうか。

○白井都市局副局長 密集市街地の早期解消のためには、やはりとにかく老朽家屋の除却を進めるということが何より重要であると考えてございます。そのためには、その権利者が除却を進めやすくするような支援メニューの提示ですとか、内容をよく理解していただけるような丁寧な働きかけというのが必要となると考えてございます。先ほど申し上げたとおり、令和5年度からは職員が権利者と直接面談して交渉する取組を新たに始めてございまして、権利者の御事情に合わせて、丁寧に寄り添いながら、分かりやすい説明を行っているというところでございます。

その中で、その建物解体にちゅうちょされている原因というのもお聞きをしてございまして、やはり大きいのは複雑な権利関係ということと、除却工事費の高騰による経済的な負担、これがやはり、これによるところが大きいというように聞いてございます。少しでも早いその密集市街地の解消のためには、このような権利者が現在抱えられている原因というのを的確に捉えまして、権利者に建物除却への行動につなげていただけるように、必要な支援策というのを検討していくかというふうに考えてございます。

○分科員（諫山大介） 民間の建物、民間の土地の関係ですから、なかなか簡単ではないと思いませんけれども、丁寧な働きかけをしながら、ぜひ進めていただきたいと思います。終わります。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

次に、河南委員、発言席へどうぞ。

○分科員（河南忠和） 自由民主党・無所属の会の河南忠和です。本日は、植中雅子副委員長と共に質疑をさせていただきます。一問一答でよろしくお願ひいたします。

まず、元町駅周辺の再整備についてお伺いいたします。

J R元町駅東口には、ホームから改札口までをつなぐエレベーターがなく、これまで神戸市・兵庫県に対してJ Rさんへの働きかけを要望してまいりました。私自身も折に触れてJ Rさんにお願ひをしてまいりました。このたび神戸市から、元町駅周辺のリニューアルが発表され、それに合わせてJ R元町駅東口にも改札階からホーム階へつながるエレベーター2基と、上りエスカレーター3基が設置されることが公表されました。長年の課題であったバリアフリー化が実現することを大変喜ばしく感じております。今後は、一日も早く整備が進むことが望まれますが、具体的にどのようなスケジュールで工事を進めていくのかお伺いします。あわせてJ Rさんの取組に連動して、市がリニューアル施策を積極的に展開することで、元町駅周辺のさらなる活性化につながると考えますが、市としてのお考えをお聞かせください。

○中原都市局理事兼都心再整備本部長 J R元町駅東口のバリアフリー化整備につきましては、J R西日本から今年度より工事に着手すると聞いてございます。それから、竣工の時期につきましては、改札内部をかなり改良する必要があるということで、仮改札口を整備するといった事情もありだとお聞きしてまして、令和10年度を目指して進めていきたいというふうに聞いてございます。

それから、J Rと本市の連動につきましては、もう委員おっしゃるように、もう大変重要なというふうに我々も考えておりまして、今の東口のバリアフリー化と合わせまして、よりその駅が

まちへつながりがよくなるとか、今後、JRの高架下の空間を、JRのほうは開発していくということになると思いますので、それと合わせまして、一体的なぎわいを創出していくようなリニューアル、こういうものを考えていく中で、元町周辺のさらなる活性化につなげていきたいというふうに思っております。

そういうことがございまして、6月に本市として元町駅周辺のリニューアルプランの検討に着手しますということを公表させていただいたところでございまして、このリニューアルプランの検討に当たりましては、当然のことございますが、JR西日本にも御参画いただきまして、ワーキンググループという形で進めていきたいと思っておりまして、先日9月8日に第1回目のワーキンググループの開催もしたところでございます。このプランは、令和8年度末頃までに策定をしたいという目標を持っておりますので、JR西日本としっかり協力をしながら、元町らしい魅力的な駅前空間の創出を生み出してまいりたいと思っております。

○分科員（河南忠和） もう今おっしゃっていただいたことばっかりなんですけども、やはり元町駅東口を起点にして、鯉川筋や高架下、そして神戸、元町商店街やセンター街、そしてまたウォーターフロントやメリケンパークへと、人が自然に足を運びたくなるような仕掛けを組み入れた、市側のリニューアルを期待します。また、こうした工夫により、駅周辺の活性化と回遊性の向上とにぎわい創出が図られることを強く要望いたします。

また、これは東口ですけど、次は西口ということで、これはもう県庁の再整備とともにまた考えていかなくちゃいけないことですが、これも併せて、ぜひまた今後の課題として御検討いただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

続きまして、新神戸駅の再整備についてお伺いをいたします。

新神戸駅は神戸の玄関口であり、神戸空港の国際化や都心・三宮の再整備と合わせて、その周辺整備を進めていく必要があります。ただ、新幹線の利用者の多くは観光やビジネスで神戸を訪れる方々であり、行き先としてはビジネスの場合は都心エリア、観光の場合は都心・ウォーターフロント、北野エリア、さらに六甲山、有馬温泉、須磨シーワールドといったエリアが中心でないかと考えています。

そうした観点から見ると、生田川公園への動線整備そのものを否定するつもりはありませんが、現在のデッキ整備案については、やや過剰な投資のようにも感じています。その分の経費を観光客の利用が多い北野方面や布引ロープウェイ方面など、動線整備に重点的に活用してはどうかと考えますが、どのようにお考えでしょうか。

○山本都市局長 御指摘の新神戸駅前広場の再整備につきましては、公共交通の利便性向上や周辺エリアの歩行者動線の改善、そして玄関口としてふさわしい空間の創出を基本方針としております。デッキ整備につきましては、新神戸駅前が新幹線駅舎や生田川、道路などにより物理的な公共空間が限られていることから、駅南側にデッキを新設いたしまして、生田川公園方面への動線強化に加えまして、公共交通の待合環境の向上と、デッキ上を広場化することにより、人が集まりにぎわう場を創出しながら、神戸らしさを感じられるシンボル空間としての機能を持たせる計画しております。このようなことで周辺エリアも含めた活性化の足がかりにしていきたいというふうに考えております。

JR西日本にも好意的に受け止めていただき、令和7年度からはJR西日本と共に、駅舎と駅前広場が一体となった駅前空間のリノベーションについて勉強会を行っています。この勉強会などにおきまして、具体的な整備内容について御指摘の点も踏まえ、投資の大きさなんかといった

ことにつきましても、精査していきたいというふうに考えております。

また、市としても北野や布引ロープウェイ方面などへの駅西側の動線は重要であると考えております。必要な事業費はしっかりと確保し、より効果の高い場所から順に整備していくなど、神戸の玄関口にふさわしい空間づくりを進めていきたいと考えております。

以上でございます。

○分科員（河南忠和） 今、広場化してシンボル化することだったんですけども、常識的に考えて、今、新神戸駅を使われる方は、タクシーを使われるか、あるいは公共交通機関を使われるかということなんですね。今、予定しているデッキの方向には人は今流れていかないわけなんですよ。そこをシンボル化するというのは、いささか今の流れとは全く違う方向に人を誘導しようということになりますので、私はちょっとそれは、もちろんきれいになることは私は全く否定しないんですけども、果たしてそれがシンボルになって、人が集う空間になるのかというのは、いささか疑念があります。

私は、これまでに都市局さんにも何度もお伝えしてきましたけども、新神戸駅にJRさんの投資を呼び込むためにはどうしたらいいのかということで、まず駅を利用する方を増やしていくなくてはいけないと思うんですね。そのためには、もちろん小手先の駅前周辺整備だけではなくて、もう神戸市全体の魅力を向上させていかないと、私はJRさんと度々お話しさせていただくときに感じたのが、やはり乗客が増えないと、彼らは新神戸駅に投資しないなというのを非常に感じてるんですね。ですので、どれだけお客様が神戸に来ていただか、観光客が来ていただけるか、ビジネス客が来ていただけるかということをやっていかなくちゃいけない。ただ、我々も神戸空港の国際化や、あるいは都心・三宮の再整備といった大きな動きがありまして、これをチャンスとして神戸全体に人が集まり、その結果として新神戸駅の利用者が増えていくという、将来の姿を丁寧にJRさんにお示しいただきたいと思うわけであります。

その上で、JRさんに新神戸駅にふさわしい投資を前向きに検討いただけるよう、市として一このデッキ整備もそうですけども、しっかりと働きかけをいただくことをお願いしたいと思いますが、この点、局長いかがでしょうか。

○山本都市局長 今、先生から言われたとおりだと思ってございます。特に、やはり新神戸の駅自身をどのような場所にしていくかということ、これ重要だと思ってございまして、我々といたしましては、当然ながら神戸の玄関口としての機能とともに、またそこは人が集まるような場にしていきたいという思いがございます。そういったことを、今、JRと共に一緒になって勉強会で、駅舎と駅前広場がどうあるべきかといったこと、非常に好意的に勉強会に取り組んでいただいておりますので、今、先生から言われたような視点も持ちまして、しっかりと神戸が潤うような形で新神戸の駅前を変えればなと思ってございます。

以上でございます。

○分科員（河南忠和） ありがとうございます。また、計画の中にはあったと思いますけども、バイク置場があるんですね、今、現存しているバイク置場が非常に混雑しているんです。それはなぜかというと、長期駐車、駐輪のバイクが非常に多くなっているんです。その点を次の整備をするときには、十分な台数を設置するのも言わずもがなですけども、その長期駐輪をどうやって防ぐかというのも、ぜひ考えていただければと思います。朝からもうほぼ満車のような駐輪状況でございますので、これもまた頭の片隅に置いていただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

続きまして、新ロープウエー構想についてであります。

六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会の提言を受けて、都心から山上への新しいアクセス手段として、新神戸駅から布引ハーブ園を経由し、掬星台までを結ぶ新たなロープウエーの検討が進められています。この新ロープウエー構想は、年間30万人の利用を見込んでいますが、その需要予測が妥当かどうか、また事業費や運営費をしっかりと精査して、採算性を十分に確認した上で進める必要があると考えます。さらに、乗客数を伸ばすためには、掬星台の夜景といった既存の魅力に加えて、山上で楽しめる新たなコンテンツを充実させることが欠かせません。そのためには新たな民間投資の呼び込みが不可欠と考えますが、神戸市としてどのようにお考えでしょうか。

○久保都市局部長 新たなロープウエー構想につきましては、交通結節点である新神戸駅から六甲山へのダイレクトアクセスとして、市民にとって公共交通でアクセスが容易になるとともに、観光誘客の促進、新神戸駅の活性化につながることから重要な提案と受け止めており、実現可能性の検討を進めているところでございます。

以前より委員から御指摘いただいているとおり、需要予測、事業費、運営費の精査を行い、採算性を確認することは重要と考えており、現在は、新たなロープウエー構想の実現可能性を確認するため、ロープウエー事業の実績のある民間事業者にヒアリングを始めたところでございます。そのヒアリングの中においても、新たなロープウエー構想の実現には、委員御指摘の山上のコンテンツの充実が有効と意見をいただいているところです。

経済観光局では、摩耶ロッジ跡地と掬星台を含めた一体的な再整備を検討しており、2023年に行った民間事業者へのサウンディング型調査において、長期的事業への投資を考える上では、山上へのアクセス手段が非常に重要であるという意見をいただきてございます。これらの提案を参考にして、現在実施している民間事業者へのヒアリングにおいても、様々な意見交換を行っていきたいと考えてございます。引き続き、民間事業者との意見交換を積極的に行いながら、山上コンテンツの充実と新たなロープウエーの実現の可能性の検討を連動して進めることが重要と考えており、経済観光局とも連携しながら検討を進めてまいります。

○分科員（河南忠和） ありがとうございます。コンテンツが有効であるということを、今、御答弁ありましたけども、本当にまさしくそう思っておりまして、ただ、先日、摩耶山のことを考えるシンポジウムみたいなのがありました。私も足を運ばせていただきまして、議論を聞かせていただいたんですが、その中で、私がちょっと引っかかったのが、民間事業者がいないんですね、スピーカーの方で。学者さんとか、あるいはNPO法人の方とか、そういう方がスピーカーでいらっしゃっていました。私は、ああいう場にこそ交通事業者とか、民間のそういうコンテンツを展開できるような方に、山上でのそういうコンテンツづくりに関しての知見というのを披露していただければ、また摩耶山の活性化の話が、また深まったんじゃないかなと思っておりますので、次回、シンポジウムを開くときは、民間の事業者をぜひ入れていただきたい、こう思うわけです。ぜひよろしくお願ひいたします。

ちょっとまとめますけども、ハーブ園の、あとロープウエーが非常に今、好評だということをお聞きをしています。ただ、それが好評だと、好調だといっても、その流れがそのまま摩耶山への来訪につながるかといえば、それはそうでは私はないと思います。実際に年間30万という方を摩耶山に足を運んでいただくためには、今ある山上施設だけではなく、やはり訪れてみたいと思わせるコンテンツが必要です。そのためには、市が整備を進めるだけでなく、民間事業者が山頂の施設やロープウエーに投資したくなるような魅力的な仕掛けをつくり、摩耶山の価値

を高めていくことが不可欠だと考えます。民間の力を積極的に取り入れ、訪れた方の満足度が高まるような計画を進めていただくことを強く要望いたします。

あともう1点、先日のシンポジウムで、ロープウェー——ケーブルカーだったかな、のほうを使ったことがありますかという、挙手をしてくださいというスピーカーの方が言られたときに、非常にケーブルカー使われた方が少なかったんですね。あれは私、びっくりしまして。ですので、神戸市の方がほとんど中心だったと思うんですけども、いかにまだまだ摩耶山に登られる方が、神戸市の中で少ないのかなというのを感じましたので、やはり事業計画というのは本当によく精査していただいて、やっていただきたいと思いますので、加えて申し上げます。よろしくお願ひいたします。

続きまして、ポートアイランドの活性化についてお伺いをいたします。

令和4年度からポートアイランド・リボーンプロジェクトが始まり、将来のビジョンについての検討が進められています。いつ頃、どのようなまちの変化があつて、将来がどうなるのかという姿が具体的に見えていません。その将来像は中長期的な視点で考えられているとのことです。一方で、住民の方々は、日々の暮らしに直結する課題を抱えています。昨年、スーパーが撤退した跡地にはドラッグストアが新たに開店しましたが、人口減少や高齢化による購買力の低下から、今後さらに身近なサービスが縮小してしまうのではないかと懸念の声があります。

ポートアイランドは都心に近いという立地条件に加え、比較的手頃な価格でマンションが供給されており、住宅地としてのポテンシャルは大変高いエリアです。だからこそ夜間人口の増加につながる取組と併せて、住民に身近な商業機能を強化し、活気あるまちをつくっていく必要があると考えますが、お考えをお伺いいたします。

○山本都市局長 ポートアイランドの将来ビジョンにつきましては、現在、住民・企業・大学等との意見交換や議論を重ねまして、まずは令和7年度中に市民提案を取りまとめる予定しております。これを踏まえまして、令和8年度からは、一体的なまちとして相乗効果を発揮させる観点や、市場性、そして神戸市としての今後の都市戦略なども検討しながら、ポートアイランドの大きなまちづくりの方向性として、住民や企業と共に共有した将来ビジョンを取りまとめたいというふうに考えております。

御指摘のとおり、まちびらきから40年以上が経過し、人口減少や高齢化、一部企業の移転等によるまちの活力の低下といった課題についても認識しております。商業機能などの住民サービスの維持は重要な課題の1つだと考えています。現在、ポートアイランドは民間の土地取引によりマンション建設が複数箇所で進んでおり、委員御指摘のとおり、住民サービスを維持させる観点からも、夜間人口の増加は基礎購買力を高めることにつながり、有効な手段であるというふうに考えております。

さきの予算特別委員会で委員より御指摘のあったファッショントウンにおいては、住宅導入の規制緩和を含め、まちの在り方の検討を立地企業と共に進めています。現状では規制緩和に賛同する意見ばかりではなく、慎重な意見もある状況でございますけれども、引き続き関係者の意見等を丁寧に伺いながら、方向性についてできるだけ早期に取りまとめたいというふうに考えております。また、夜間人口の増加に合わせまして、御指摘の商業機能の活性化に向けた検討につきましても取り組み、まちの活性化につなげ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（河南忠和） ありがとうございます。丁寧に今、御意見を伺っているという話だったん

ですけど、私は、このポートアイランドの課題を検討するときには、ぜひ民間企業のシンクタンクに依頼して、投資を呼び込むような仕組みづくりを考えるべきだということを主張していたんですが、実際には大学の教授が選ばれて、長期的な視点で議論をされるというリボーンプロジェクトが始まって、現在に至っているという認識でいます。

私は、議会でも繰り返し主張しましたが、このままの進め方で果たして正しいのかというのは、疑念がいささかございます。私は、5月にポートアイランドのシンポジウムがございました。その際、局長、行かれてましたよね、私も行っておりまして、久元市長が、市民から提案をいただければ最大限努力して実現しますと、すぐにできることはすぐにやりますというような旨の発言をされました。その際に、私——ちょっと議事録ないんで分かりませんけど、用途変更についても地域から声があれば、すぐにでも対応できますよみたいなことを、久元市長が割と興奮した感じでおっしゃられた覚えがございます。そう記憶をしております。これまでばらばらであった住民・大学・コンベンション関係、そしてファッションタウン、2期の進出企業、それから医療産業都市がお互いつながって議論を重ねること自体は、大変意義のあることだと私は思います。しかし、一方で新たなまちづくりに向けた投資を呼び込むべきだという思いを強く持っています。長期的なリボーンプロジェクトの考え方を否定するものではありませんが、今、まちの勢いが衰えている現状に対しては、民間と連携した対抗策を素早く検討していただきたいと思いますが、この点、局長、何かありましたらよろしくお願ひします。

○山本都市局長 少し、先ほどと重なるところがありますけれども、今は市民提案をまとめる段階だと思ってございます。8年度からは、プランとしてまとめる際に、先ほど申し上げましたように、市場性というキーワードを申し上げさせていただきました。その点につきましては、かねてより委員から言われておりますシンクタンクを含めた、マーケットといったものを十分理解、考慮すべきだという視点だと思ってございまして、そのことは重く受け止めてございますので、しっかりとそういうことは、市のプランをまとめる際には考えていきたいというふうに考えてございます。

○分科員（河南忠和） ゼひよろしくお願ひいたします。

続きまして、空港へのアクセスについてお伺いをいたします。

本年4月から神戸空港の国際化が始まり、順調にスタートをしていると認識をしています。神戸空港へのアクセス手段としては、ポートライナーとマリンエアシャトルの2つがあり、選択肢があること自体、大変よいことです。しかし、一方で朝のラッシュ時にはポートライナーが非常に混雑しております課題となっています。ポートライナーの増便も進められていますが、新編成の完成は2030年頃と伺っています。その点、マリンエアシャトルはラッシュ時でも利用率が約6割にとどまっており、まだ余裕がある状態です。今後はマリンエアシャトルの利用促進により力を入れていくべきではないかと考えます。また、マリンエアシャトルのバス停はJR三ノ宮駅北側のフラワーロード沿いにありますが、初めて利用する方には少し分かりにくい場所です。さらに路上にあるために、雨や風の日には不便が目立ちます。そのため、バス事業者と協議し、ミント神戸の三宮バスターミナルや、今後整備される新バスターミナルへの移設などを検討し、来訪者の利便性を高めていく必要があると考えますが、見解をお伺いいたします。

○山本都市局長 マリンエアシャトルについてでございますけども、御指摘のとおり、平日、朝ラッシュ時の平均乗車率は、空港国際化前の4割から約6割となっております。より一層の利用促進を図ることは非常に重要と考えており、このたびの補正予算も活用し、三宮バス停の案内誘導

員の配置を継続するなど、引き続き空港にアクセスする利用者の利便性向上に取り組むこととしております。

また、ポートライナーの通勤利用者をマリンエアシャトルに利用転換させる視点も重要であると認識しています。このため沿線企業へのヒアリングなどを通じて、バスへの利用転換が見込めるような位置に新たなバス停を設置するほか、バスの増便についても、バス運行会社と協議を進めているところでございます。利用者目線に立ち、空港利用者と通勤利用者の双方の観点から、一層のマリンエアシャトルの利用促進につなげていきたいと考えています。

また、現在のマリンエアシャトルの三宮バス停は、新神戸・三宮と神戸空港を最短経路で結ぶ観点から、フラワーロード上の地下鉄三宮駅前に設置されております。多くの方により分かりやすく快適に利用いただけるよう、令和7年8月末に新たな上屋を整備いたしました。また、7年10月には大型の案内サインや路面標示などを設置する予定としております。これとともに令和12年頃の国際定期便就航に向けましては、既存のバス路線ありきで検討するのではなくて、委員の御指摘も踏まえ、バスネットワーク自体の在り方も含めて、しっかりと検討していく必要があると考えています。バスタークミナルの収容能力や、また空港の具体化の進捗に合わせまして、御指摘の三宮バス停の、バスタークミナル等への移設も含め、神戸空港行きバス停の設置場所について、バス事業者や関係者と協議・調整を行いながら、空港利用者の利便性向上に取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○分科員（河南忠和） 今度の神戸空港の国際化に伴って、やはり交通手段があまりにもプアだったら、来られた外国の方も含めて、非常に神戸に対する印象がよくないと思いますので、これはもう少しぐらいオーバーキャパシティに耐えるぐらいの、やはりバスなりポートライナーであるべきだと私は思っていますので、これはもう本当に増便、そしてまた上屋の整備をしっかりとやっていただきたいと思うのと同時に、バスタークミナルに入るなり、しっかりと利便性も考えて進めていただきたいと思いますし、また検討いただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

続きまして、地下鉄海岸線沿線の活性化についてであります。

地下鉄海岸線については、令和6年度の1日平均乗客数が5万1,764人と過去最多を記録しました。しかし、まだ黒字化には至っておらず、この重要な交通インフラを維持していくためには、沿線・地域、さらに多くの方が住み、まちを活性化させていくことが不可欠です。近年ではハーバーランド周辺にファミリー向けや若者向けのマンションが増えていますが、この流れをさらに加速させることが重要だと考えます。これまで神戸市は、こべっこランドの移転や運河沿いのプロムナードやライトアップの整備など、にぎわいづくりに取り組んできましたが、今後、エリア全体を一層活性化していくために、旧市営御崎住宅跡地の活用を含め、積極的に民間投資を呼び込みながらまちづくりを進めていく必要があると考えますが、市としてどのように取り組まれるかお伺いをいたします。

○平岡都市局長 地下鉄海岸線エリアにおきましては、夜間人口、昼間人口、交流人口の増加という目標を掲げ、御指摘のとおりこべっこランドの移転など、新たな施設の集積を進めるとともに、兵庫運河祭など地域のイベントとの連携によるにぎわい創出に取り組んでございます。

御指摘のように、今後のまちの活性化に当たりましては、神戸駅周辺でのマンション供給といった民間の流れを呼び込みながら、沿線人口の増加につなげて取り組むことが重要であるというふうに認識してございます。

令和7年度は浜山小学校に近接する市有地を活用しまして、地域の魅力を発信し、エリア全体の回遊性向上にもつながるような、環境学習施設の整備を予定してございます。また、高松線沿いの市有地では、地域のにぎわいや利便性向上にもつながるような活用策について検討を進めてございます。このような取組と合わせまして、旧市営御崎住宅跡地などの市有地の活用に当たりましては、沿線企業なども含め、幅広く民間にサウンディングを進めているところでございまして、高く関心を示す事業者もあるような状況でございます。

引き続き、海岸線エリアの個性を生かしつつ、市営住宅跡地など市有地の活用に当たりましては、民間事業者の活力を積極的に呼び込みながら、エリア全体の活性化につなげてまいりたいと考えてございます。

○分科員（河南忠和） まとめますけども、兵庫区の海岸線沿線やポートアイランドは、まだまだ神戸市の住みやすさを体感できるエリアとして開発、発展できると思いますので、ぜひこの視点で頑張っていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

続きまして、新たなモビリティーサービスの導入についてであります。これはもう要望にさせていただきたいと思います。

海外では、自動運転技術が急速に進み、アメリカ・サンフランシスコでは既に運転手のいないレベル4の自動運転タクシーが約300台、公道で運行されています。一方、日本では人口減少が進み、タクシーだけではなくバスやトラックでも深刻な運転手不足が課題となっています。そうした中、自動運転技術は将来の移動を支える大きな力になると期待されています。神戸市では、本年7月に灘五郷エリアで日産自動車が取り組む自動運転の提案が、国の自動運転社会実装推進事業に採択されました。これは大きな前進だと思います。今後は、ポートアイランドやニュータウン、産業団地といった道路環境の整ったエリアで実装が十分に可能だと私は考えています。ぜひ神戸市が日本の先頭に立って、積極的に取り組んでいただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

私が何でこういう話をするかと言いますと、大谷翔平の試合をアメリカに見に行った方が、もう皆さん異口同音に、サンフランシスコ、あちらのほうで活用されているW a y m o 、グーグルの子会社がやっているW a y m o の自動運転タクシーが社会実装しているのを、大変皆さん驚かれるんですね。私は、日本でもこれ始まっているとお伺いをしますけども、ぜひ神戸でこそ、こういった社会実験や実装を進める適地が、神戸にこそあるんじゃないかと思うんですね。やはり、ポートライナーは日本で初めて無人の電車として実装されましたけども、こういったこともぜひ積極的に、日本で一番早く取り組む都市になっていただきたいと思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいということでございます。

また、続きまして新たなモビリティーサービスということでは、空飛ぶ車というのも私は大変重要なことだと思っております。自動運転だけでなく空飛ぶ車の実装に向けた取組も、大きな可能性を秘めていると注目しております。これは地域の発展に向けた新たな可能性を切り開く、未来志向の事業だと考えます。商業ベースでの運行が本格化するには、まだ時間がかかるかもしれません、例えば都心と六甲山・摩耶山、また神戸空港や関空を直接つなぐといった利用方法なら、神戸ならではの活用の仕方も考えられるのではないかでしょうか。自動運転と合わせて、この空飛ぶ車についても神戸市が先進的に取り組み、実証や活用が進むように積極的に取り組んでいただきたいと思います。

この空飛ぶ車というのは、私、2021年の1月に都市交通委員会でe V T O L がありますよとい

うことを一番最初に議会で申し上げたんですね。その後、いろんな議員が空飛ぶ車に関して言及されているんですけども、やはりこういった最先端のものを神戸から始めるというのは、私、すごい期待しているんですよ。だから、実装するにはやっぱり神戸からやっていこうという流れを生んでほしいですし、神戸空港や関西国際空港などに神戸から行くのに、ポートライナーとかでも行けるかもしれませんけども、もう都心から一気にこの空飛ぶ車で行くというのも、大変神戸らしくて、私はすばらしいなと思いますし、先ほど触れました摩耶山へのロープウェーですけども、それはそれで今検討していらっしゃると思いますが、その新たなモビリティーも可能性を、ぜひ探っていただきたいなと思いました、私からの要望とさせていただきます。

以上にて私の質疑を終わります。よろしくお願ひいたします。ありがとうございました。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

それでは、のまち理事と交代いたします。

○副主査（のまち圭一） それでは、植中副委員長、どうぞ。

○主査（植中雅子） それでは、一問一答でお願いいたします。

まずは新たな住宅供給についてお尋ねをいたします。

先月の市長会見におきまして、2030年までに5,000戸の新たな住宅供給が発表されました。人口減少が進む本市において、良質でちょうどいい一戸建ての中心の住宅供給というテーマは、都市と郊外地、農村を抱える神戸のまちのポテンシャルを最大限に生かす積極的な施策と評価をさせていただいております。

一方で、他都市においてはタワーマンションが乱立しているように、駅近で便利なマンションへのニーズが多いようにも感じておりますが、今回の戸建て中心の住宅供給を促進していく意義と、その戦略について御見解をお伺いいたします。

○山本都市局長 住宅供給についてでございます。

近年、住宅価格の高騰はよく耳にするところですけれども、住宅を取り巻く環境は大きく変化しています。例えば、ゆったりと子育てる環境を望むニーズとともに、一方で、子供の独立や家族の姿の変化など、世帯規模に合った小規模な住宅のニーズも高いものがあります。また、働き方の変化や、趣味・嗜好などにふさわしい環境を求めるニーズなど、暮らし方や住宅に関するニーズは非常に多様化していると考えております。

このような中、副委員長御指摘の戸建て中心の住宅供給を促進する意義といたしましては、今申し上げたような暮らし方や住宅ニーズの変化への対応と、そしてSDGsの推進などを市が積極的に実施するとともに、人口減少幅を少しでも抑制することだというふうに考えております。

ただ、全てを戸建て住宅と考えているわけではなく、これまでのまちづくりの方向性や周辺環境等を踏まえ、マンション供給に適した場所もあることから、先日の市長会見では、多様な住宅の供給を進めるとの方針をお示ししております。そのための戦略といたしましては、都市局と建築住宅局で新たにプロジェクトチームを組成し、市内事業者をはじめ大手ハウスメーカーなど、様々な事業者に対してサウンディング調査を開始しておるところでございます。民間活力と投資を誘発しながら、住宅供給を計画的に安定的に進めていくことが重要だと考えております。そして、さらに市の取組が呼び水となり、民有地での新築・建て替え需要を喚起するきっかけとなることを目指したいというふうに考えております。

以上でございます。

○主査（植中雅子） ありがとうございます。多様化、多様性というのは本当に大事だと思います。

特に北区とか西区におきましては、市域の中でも人口減少が特に進んでおります。新たな住宅供給によって、若者を呼び込む施策は本当に大変重要で、ありがたいなと思うんですが、都心への通勤だけを見れば時間がかかる面もありますけれども、まず価格面、それから住宅の広さ、そういう優位性は確かにあります。そして、都心では提供できないような、ゆったりした平屋とか、農地とか、菜園つきの住宅などは、若者の多様なニーズに沿った住宅を供給できるのではないかと考えておりますが、いかがでしょうか。

○平岡都市局長 御指摘のとおり、神戸市の郊外では、都心とつながる公共交通等を最大限生かし、都心では提供できないような多様な住宅ニーズに応えることが可能であるというふうに考えてございます。

本年7月に開催しました住まいに関するシンポジウムでは、「神戸暮らしにちょうどいい住まい」をテーマとして、住宅事業者から様々な御意見を頂戴しました。例えば、神戸のまちの特色を生かした多様な住まいの可能性や、郊外の平屋ニーズの高まりといった意見など、特に郊外での多様な住宅供給の可能性を改めて認識いたしました。このようなことも踏まえまして、市長の定例会見では、店舗つき住宅や、ゆったりとした平屋住宅などのイメージをお示しし、神戸のポテンシャルを生かした多様な住宅の供給の可能性について発信をさせていただきました。

今後の市有地を活用しました宅地供給の具体化に当たりまして、まずは民間事業者に対しまして立地環境や規模等を踏まえ、どのような可能性があるのか、先ほど申し上げましたプロジェクトチームを中心にヒアリングを既に開始しているところでございます。その際、例えば敷地が1,000平米を超えるような宅地については、御指摘のような平屋や菜園つき住宅などの供給について、民間のノウハウやアイデア等もお聞きしながら、具体的な検討を進めたいというふうに考えてございます。このような取組を通じまして、若者の多様なニーズにも沿った住宅供給につなげていきたいというふうに考えてございます。

○主査（植中雅子） ありがとうございます。今後、具体的に住宅供給を進めていく際に、住宅建設事業者にこの市有地を売却していくこともあるかと思いますけれども、単に事業者に売却して任せるとのではなくて、郊外での平屋暮らしを選択した方の実体験とか、あるいは自然との共生した週末の過ごし方というようなものを発信しまして、土地の提供と並行して戦略的に郊外地や農村での暮らしの魅力を追求していくというか、周知していくことが大事だと思いますが、いかがでしょうか。

○平岡都市局長 御指摘のとおり、宅地売却や入居促進を進める上で、情報発信というものは非常に重要だというふうに考えてございます。都市局では、これまで郊外のにぎわい創出や神鉄沿線の活性化を目指しまして、マルシェ開催による近隣農家との顔の見える関係づくりや、地元農産物のPRイベントなど、郊外ならではの豊かな暮らしを実感できるような様々な取組や広報に努めてまいりました。これら従前の取組との相乗効果を発揮させるためにも、新たな宅地供給においても、例えば土地を取得した方へ物件購入のきっかけや、その思いについてインタビューするなど、実際に入居される方のお声も積極的に伺っていきたいというふうに考えてございます。現在、このような発信も含めまして、建築住宅局とも連携の上、良質でちょうどいい戸建てを中心の宅地供給専用のホームページの立上げも進めてございます。これら一連の取組を通じまして、郊外地や農村での暮らしの魅力発信にも、最大限努めてまいりたいというふうに考えてございます。

○主査（植中雅子） 2つ要望がございます。1つは、今この農村で住んでいただくのに谷上地区

のことに関して言えば、コロナの前に都市局の方がちょっと来ていただきまして、JAの谷上支店で地権者の方たちと話しをして、谷上駅のにぎわい、あるいはこの谷上のまちをどのように再整備していくか、あるいは具体的な青写真ができるないので、そういうことも都市局から提示していただきながら前へ進めたいという会合をしたことがあるんですけど、それきりになりまして、コロナの後、やっぱり何か地域の方はすごく求めておられるんですけども、地域の方から言わなくても、できたら都市局からも、あれからどうなったかということもちょっと精査していただいて、プッシュ型でどんな再整備しようか、あるいは駅前も本当は橋を少し広げるようになっているんですけど、駅前の橋を少し広げたぐらいでは、谷上の駅前が広くなったとは言えないし、なかなかあそこは狭いので厳しい状況にありますけれども、今後はやっぱり民家の活用でありますとか、そういうことも含めると、地域の方たちとのそういう話しというのは非常に大事になりますので、ぜひともこれはプッシュ型で進めていただきたいということをお願いいたします。

もう1つ、御要望があります。神鉄の藍那駅前の周辺の活性化についてであります。

花山駅、大池、それから有馬口など、神戸電鉄沿線の駅舎改修やソフト事業を含めたエリアの活性化に積極的に取り組んでおられまして、大変感謝しております。現在のところ、藍那駅に関しては、特に改修等の計画はないと言っていますけれども、目の前が道路で、もう本当に危険であります。ハード面での課題を抱えているので、藍那小学校は年少人口が本当に約1%と危機的な状況にある中で、神戸電鉄と協力して活性化の取組を検討していただきたいなと要望するところであります。確かに利用客は少ないとは思いますけれども、本当に出た所すぐもう道路になっていまして、かなりのスピードで多量の車が通ることがありますので、一度ちょっとこれは考えていただいて、藍那の皆さんからの願いでございますので、ぜひ要望としてお願いたします。

それでは、次の質問に移ります。夜間の景観形成についてお尋ねをいたします。

神戸の夜間景観は1,000万ドルの夜景として親しまれており、日本を代表する夜景の1つで、欠かすことのできない神戸の魅力の1つであります。本市においては、都市ブランド力を高めるため、平成24年に神戸市夜間景観形成実施計画を定めて、市民や事業者と連携して、夜間の景観形成に取り組んでいますが、これまでの取組をどう評価し、今後の展開をどう考えておられるのかお聞きします。

○白井都市局副局長 御指摘いただきましたとおり、神戸の夜間景観はその日本を代表する夜景の1つでございまして、本市の都市ブランド力を高めるために重要な魅力の1つというふうに考えてございます。これまでの取組といたしましては、夜間景観形成実施計画におきまして、都心・ウォーターフロントエリアを中心に8つの重点地区を定めまして、多様な個性を持つ地区の特色を生かした光の演出というのを進めてございます。例えば、アリーナなどの再開発が進捗するウォーターフロントエリアにおきましては、官民が一体となりまして港町神戸を象徴する海上や対岸の突堤から見る夜間景観に磨きをかけるような、そういう上質なライトアップ整備を進めてございます。また、神戸の玄関口でありますフラワーロードでは、光のミュージアムをテーマといたしまして、花・緑・彫刻を生かしたライトアップを行ってございます。そのほか南京町地区のランタンフェアですか、新港町周辺エリアでのNEW SEAPORTナイトライトなど、季節に応じた取組というのも進められてございます。このような地区ごとのライトアップの取組というのが、都心エリアの各所で進められるということで、新たにぎわいが生まれ、まちの魅力

向上につながっているというふうに考えてございます。

今後の取組といたしましては、市民・事業者・大学等との連携にとどまらず、地域が主体となつたライトアップの取組への支援に一層力を入れるなど、地域団体との連携というのをより強化いたしまして、その神戸らしい良質な夜間景観の形成を進めてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○主査（植中雅子） 先日、オーストラリアのブリスベンを訪問させていただきました。その夜景、イルミネーション、本当に様々な色は使ってあるんですけど、本当に何かこうまち全体が一体化されたというか、もうすばらしくて、何もなくとも夜間に、比較的安全なまちでもありますし、夜の散歩というか、もうそれだけでも十分に風景を楽しめる、夜間を楽しめるというか、感動させていただきました。

こういう夜間景観というのを、ひとつやっぱり他国の人人が訪問してきてくれる価値の1つでもあると考えます。夜間のイルミネーション自体は日本でもたくさんの都市で実施しておられるんですけども、ともすれば大都市と同じような雰囲気になりかねないというか、神戸独特の雰囲気を出すような、神戸のまちを訪れた方というのが、神戸というのはさすがやなって、センスええなっていうように思ってもらえるような、ナイトエコノミーを活性化させるための地区ごとの取組に加えて、全体のデザインを統一するとか、一体化するとかいうような、そういうほかの都市とは異なる特徴というか、そういうのを加えた都心全体の一体感を持つ取組というのは重要だと思うんですけど、いかがでしょうか。

○白井都市局副局長 副委員長が御視察されましたブリスベンにおきましては、夜間経済の成長というのに力を入れられてまして、クリエイティブライティングとして、建物や橋、樹木など、装飾照明で彩りまして、魅力的な夜の景観を創出するなど様々な取組が進められてございます。本市におきましても、このイルミネーションによる都心エリアの夜間景観の高質化につきましては、その都市の魅力の発信ですとか、あるいは滞在型観光の促進といった点で大変有効であるというふうに考えてございます。ほかの都市とは異なる本市の特徴の1つといたしまして、やはり海・坂・山の変化のある地形や眺望というものが挙げられると考えてございます。夜間景観におきましても、この特徴を踏まえまして、掬星台やビーナステラスなどの眺望点を設定いたしまして、そこから見える夜景の魅力を発信するとともに、その景色を守る取組というのを進めてございます。

また、もう1つの特徴であるウォーターフロントのエリアでは、そのポートタワーや海洋博物館などの通常のライトアップに加えまして、通年開催している公共施設での光と音とが連動する演出ですとか、神戸港のウイークエンド花火、さらには10月のみなと花火、12月のイルミネーションイベントなど、1年を通じて様々な夜型の観光コンテンツの充実というのを図ってございます。

そして、副委員長御指摘のような都心一体で一体感を持った取組という点も、これも重要であると考えてございます。神戸市の夜間景観の実施計画におきましては、地区ごとの取組に加えまして、エリア全体としまして電球色というのを基調とすることをテーマとして掲げまして、一定の統一感があつて、温かみのある夜間景観というのを形成することを目指してございます。引き続き神戸の特徴を生かした取組というのを進めるとともに、御指摘いただきましたブリスベン等の海外も含めた他都市の先進的な取組も研究しながら、より魅力的な夜間景観の形成に努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○主査（植中雅子） ありがとうございます。ここだけすごい、すばらしいという1点豪華主義ではなくて、ずっと連なって神戸のまちのよさというか、センスのよさというのをぜひとも發揮していただきたいと思うところであります。

神戸市の夜間形成の実施計画には、都心・ウォーターフロントの計画ですが、滞在型観光の促進や産業・文化の振興などに寄与することを目的としておりますが、この夜間形成という視点では、都心だけというのではなくて、郊外も含めたまちづくり全体というように拡大して、市民の暮らしの高質化を図っていくべきと考えますが、いかがでしょうか。

○山本都市局長 郊外も含んだ景観形成についてでございますけれども、全市を対象にいたしまして、神戸市都市景観形成基本計画を策定いたしまして、この景観計画に基づきまして、郊外エリアを含めた全市のまちづくり全体で、地域特性に応じた良好な夜間景観の形成を目指しております。また、景観条例に基づき、景観に与える影響が特に大きい建築工事につきましては、建築や照明計画の専門家などから御意見を聞く場を設け、その立地にふさわしい夜間景観にも配慮された建物となるよう誘導を行っているところでございます。また、市が実施する事業におきましても、例えば現在再整備を進めております西神中央の駅周辺リノベーションでは、なでしこ芸術文化センターの夜間景観デザインが大変高く評価されておりまして、これに合わせて隣接のセンタープリッジのライトアップや、バスロータリーの照明演出などを一体的に実施いたしまして、市民の暮らしに身近な場である駅前空間の高質化などに取り組んでいるところでございます。さらに今年度の後半には、夜間景観づくりを含め、デザインの力とまちづくりなどをテーマに、専門家と職員が共に検討、議論する場を設けることとしております。この機会には副委員長の御指摘も踏まえまして、今後のまちづくり施策につなげられるように取り組んでいきたいというふうに考えております。今後も新たな視点を積極的に取り入れながら、郊外部も含めた夜間景観の形成などに取り組むことで、市民の暮らしの高質化やまちの魅力向上を図ってまいりたいと考えております。

以上でございます。

○主査（植中雅子） ありがとうございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

続きまして次の質問に移りますが、都心・三宮再整備における障害者対応についてお尋ねをいたします。

都心・三宮再整備において、これまで神戸三宮阪急ビル、サンキタ通り、サンキタ広場、さんちかが再整備され、現在も新バスターミナルビルやJR新駅ビルなど様々な工事が進められて、その進捗に大いに期待をしているところでありますが、一方でそれらのビル工事や駅や新バスターミナルをつなぐデッキ工事等の関係で、工事期間中の歩行者動線は日々変更されており、視覚障害を含めて様々な障害を抱える方々は大変困っておられると聞きました。

先日、難病連の意見交換会がありまして、その際にパーキンソン病を抱える方からも、視覚に影響があつて、看板等を下に設置してもらったほうが見やすいという御意見も聞いております。また、車椅子の方も、健常者に比べて下のほうに設置したほうが見やすいというふうに感じます。動線の変更については、これまで以上に歩行者への影響が少なくなるような工法の検討を行うことはもちろんですけれども、加えて事前周知や、あるいは案内看板の設置の際には、障害を抱える方々にも情報が届くような工夫を行っていく必要があると思いますが、いかがでしょうか。

○中原都市局理事兼都心再整備本部長 御指摘ありましたように、駅周辺で今、大変大きな工事が

複数で同時進行しているという事情がございまして、どうしても歩行者動線の切り替えが頻繁に発生せざるを得ないという状況はございます。ただ、警察などとも御相談しながら、できるだけ影響が少なくなるような計画には努めておりますし、またその障害をお持ちの方などへの情報の提供ということで、いろんな媒体を使った周知というのは我々もさせていただいてまして、ちょっとだけ申し上げますと、現地での迂回路の案内看板を掲出するのは当然でございますが、主要な分岐点などでは音声案内の設置ですかね、バリアフリー情報を地図上で共有できるWheelogへの投稿や、ホームページなども活用しまして、あるいは障害者団体が参画しておられる神戸市バリアフリー推進会議というのがございますが、そちらでの御説明も行わさせていただいているところではございます。

ただ、今回改めて御指摘もいただきましたので、今後につきましては今やっている取組に加えまして、動線の変更がある場合に、直接、これ福祉局とも連携・協力をさせていただきますが、様々な障害者団体や障害福祉サービス等事業者の方、あるいは障害者福祉施設などに直接情報を御提供するといったことにも取り組んでいきたいと思います。また、工事の案内看板は下のほうに設置したほうが見やすいという御意見につきましても、現場の状況や物理的な制約というのはどうしてもあるんですけれども、主要な分岐点などで案内看板を設置する場合に、例えば地図を下のほうにあえて持っていくというようなことにも工夫を加えていきたいと思います。いずれにいたしましても、どうしてもこういったことが生じてまいりますので、今後ともいろんな方の御意見をお聞きしながら、丁寧な情報発信に努めていきたいと考えております。

○主査（植中雅子） 今後は団体のほうに周知をしてくださるということ。ふだん、やっぱり私たちが考えたら、健常者が考えて思っていることと、やっぱりその視線は全く違うわけですから、そのところはやっぱり以前からというか、ずっとこれはもう注意しないといけないことではなかったかなと思いますので、ぜひともこの改善をよろしくお願ひいたします。

続きまして、4つ目の質問に参ります。

UR都市機構との連携についてお尋ねをしたいと思います。

神戸市と独立行政法人都市再生機構というのは、令和4年6月に包括連携協定を締結して、郊外団地の活用によるまちづくりや多文化共生、多世代交流の推進に関することなど、4つの連携項目を設定し、都心と郊外など市域全体でバランスの取れたまちづくりを推進しておられます。北区のUR花山東団地は、全26棟1,250戸と大変大きな団地であって、周辺エリアの活性化には市とURが連携した取組が不可欠と考えております。これまでの取組の成果と今後の展開についてお聞きいたします。

○山本都市局長 副委員長御指摘のとおり、花山エリアの活性化にはURとの連携は、不可欠だというふうに考えております。令和5年3月に花山駅のリニューアルを行いまして、新たな駅前広場が整備されたことを契機に、花山周辺エリアの活性化について、URとの協議調整を進め、令和6年度には花山東団地から花山駅までの動線におきまして、URが斜行エレベーターと乗降広場の改修、市が歩道橋の補修・美装化など、連携してハード整備を行ったところでございます。また、ALT——外国語指導助手でございますけれども、ALTが多く居住しているUR花山東団地の特徴を生かしまして、令和6年度からは団地内の広場や花山駅前広場等におきまして、ALTが参画するイベントを開催し、多様な文化に触れ合うことの魅力を発信する取組も、URをはじめ神戸電鉄や地域と連携して実施しておるところでございます。

今年度につきましては、引き続きイベントを開催するとともに、持続的なにぎわい醸成を目指

しまして、イベントの持続化に向けた仕組みづくりの検討も進めているところでございます。このような取組等を通して、現在、駅前広場でのイベントは毎月定期的に開催され、本当に多くの方に楽しんでいただいているような状況だというふうに思ってございます。今後も引き続き、URと連携いたしまして、UR団地の魅力向上はもとより、これとともに花山エリアにおけるにぎわいの創出や、地域の強みを醸成し発信することで、若者層に選ばれるまちとして、新たな住民の流入を促すようなエリアの活性化につなげ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。

○主査（植中雅子） ありがとうございます。本当にALTの方がたくさん花山駅、あの長い階段を上がったり下がったり、あるいは長い通路を上がってこられます、本当に多様化されたまちというか、そういうのって非常にうれしく思うんですけども。1つ困ったことがあります。それはこの花山東団地内で入居者の方が菜園をつくっておられたんですね。同団地では菜園をつくって、それはもとからURの管理する団地の中ではなくて、ちょっと下側の山側というか、一応、所有はURなんんですけど、自分たちの管理じゃないというお断りの理由が1つなんですけど、この方たちがいろんなお野菜をつくっておられて、これがすごく収穫の喜び、それから交流の機会というか、本當につくったお芋でありますとか、いろんなものも皆さんで持ち寄って食事会をされたりとか、非常に楽しんでおられたんですけども、花山東団地の菜園については、長らくやってこられたのに急に何か気づかれたように、前の方から、多分URで申し伝えができるなかつたのかよく分かりませんけど、最初の契約の流れも分からんんですけど、もう使ったら駄目よということになってしまって、非常にこの菜園を楽しめていた人たちが困っているという状況があります。

この菜園をしたいからURに引っ越してこられたこともありますし、やっぱり健康とかそういういろんな意味で、この団地の活性化というには、これは非常にフレイル予防にもつながるし、できることならこれはつくらせてあげたいという気持ちで都市局にお声をかけまして、URの方と地域の代表の皆さんとで1回相談というか、意見交換をさせていただいたんですけど、URの方の言い分というのは、管理外のとこだからけがされても知らんよと、そういうことは責任負えないということで、要はそれを考えると、使ってもらったら困るということなんんですけど、そのときも都市局の方が入っていただきまして終わったんです。それきりなんです。だから、その後を、1回の意見交換会で終わらないで、その後、やっぱり住民の皆さんたちが引き続きどう思っておられるか、その意見を聞くなり、またURとの交渉をするなり、そういうことを都市局が進めていただけないかなと考えているところでありますが、いかがでしょうか。

○白井都市局副局長 URの花山東団地において、菜園利用をされていた御指摘のエリアですけども、東団地の南端に位置いたしまして、令和6年の6月にURがフェンスを設置し、当該地への立入りができなくなっているというような状況でございます。市からURのほうにももちろん確認をいたしました。そのところ、当該地はまずURが整備したものではないということと、あと通行に当たって、水路等への転落の危険性があるということ。あるいは敷地内での倒木の危険性というのが明らかになったことなど、管理上の問題があるということで、当該地への立入りは認められないというようなことでございました。

ただ、今、委員御指摘のとおり、屋外での活動というのは、高齢者の生きがいづくりとかフレイル予防にもつながるというふうに考えてございますので、市としても改めて団地の価値向上につながる取組をさらに展開できないか、こういったことをURのほうに伝えてまいりたいと考え

てございます。

○主査（植中雅子） 菜園が駄目だったら花壇でいいやんかと。花壇では野菜つくったら駄目よって、経済性の高い野菜はつくったら駄目よという、そういう何かお達しがあったりとか。確かに柵を越えていくわけですから、その道というのも普通の山道でありますので、そういうのっていうのは、ただそれをずっと長年皆さん使ってこられて、けがもなく、倒木の危険があるというのは、大きな木があるから切ってほしいっておっしゃったらしい、URに。そしたら、そのURの人が、その木を切ることによって、初めてそういう農地があるというのを気づかれたというか。そうすると、これからもそんな木を切らないかんやったら大変じゃないかというような形で、管理外の所でそれはつくってもらったら、使ってもらったら困るというような流れになっているんですけれども、けれども持ち主はURだと思います。

そうしましたら、住まいをされている皆様方が楽しく暮らしていただけるというか、ほとんど高齢者的人が多いですから、高齢者的人が本当に、さっきもフレイル予防にもなりますし、これ何とか違う形でというか、進めていただけたらありがたいなと思うんですけど、もう1度お話はしていただけますか。

○白井都市局副局長 先ほど、共同花壇の話もございましたけども、御指摘、お話をありましたように、野菜というのは利用者個人の利益となって不平等が生じるので、野菜は認めていないというように聞いてございますけども、繰り返しになりますけども、やはり野菜なりを育てるということは、高齢者にとって生きがいづくりになってくると考えてございますので、何かそういう代わりになるようなことができないか、その団地の価値向上につながることができないか、こういったことは引き続きURのほうに伝えてまいりたいと考えてございます。

○主査（植中雅子） ありがとうございます。ぜひよろしくお願ひいたします。

それで、この花山東団地というのは、本当に高齢者の方が多いということは、介護の車がたくさん来るわけです。訪問介護とか介護サービスを利用されている方たちが非常に多くて、それを介護する、介護サービスを提供する際に、路上駐車というのがやっぱりあるんですね。駐車場自身も入居されてないところで空きの駐車場もあるわけですから、一概にここだけ無料というわけにはいかないので、何か福祉駐車場というような形の中で、こういう介護サービスの車が止めていただけるような配慮というのはできないかなと思うんですけど、これを市からURに要望していただくことはできますでしょうか。

○白井都市局副局長 URの今の花山東団地の中での介護車両の駐車ということで、URにも少し確認をいたしましたけども、現在は路上というか、敷地の中の通路上に止められて、介護車両、介護されているというようなことで聞いておりまして、特にトラブルというののは今のところは起こってないと聞いてございます。ただ、御指摘いただきましたように、介護車両の駐車の問題というのは、いろいろ各自あろうとお聞きしておりますので、引き続きURのほうに伝えてまいりたいと考えてございます。

○主査（植中雅子） ぜひ空いている駐車場を利用していただけるような形で進めてくださいますように、よろしくお願ひいたします。終わりります。

○副主査（のまち圭一） お疲れさまでした。

委員の皆様に申し上げます。

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25分より再開いたします。

（午後 0 時22分休憩）

（午後 1 時25分再開）

○主査（植中雅子） 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。

それでは、のまち理事、どうぞ。

○副主査（のまち圭一） 日本維新の会の、のまちでございます。よろしくお願ひいたします。

まず、三宮クロススクエアについてお伺いします。

三宮クロススクエアは税関線や中央幹線の一部を人と公共交通優先の空間とし、神戸の玄関口にふさわしい景観・にぎわいを創出することを目的とすることと認識しております。整備に当たっては、自動車交通との共存を図りつつ、段階的に車線の減少や歩道拡幅を進めていく計画と伺っておりますが、そこでお尋ねしますが、歩道の拡幅によって生まれる新たな空間について、どのような活用を想定し、神戸の玄関口にふさわしい魅力ある空間をどのように実現していくとお考えか、具体的にお答えください。

○津島都市局都心再整備本部局長 三宮クロススクエアでございます。

三宮クロススクエアの第1段階は、JR三ノ宮新駅ビルの南側を10車から6車線に減少させまして、歩道を拡幅しまして広場空間を整備するといったものでございまして、この場所は、ちょうどJRの三ノ宮駅ビルの低層部の店舗が広場側にオープンに開けていただくような、今、調整をしてございまして、日常的にゆったりと落ち着いた居心地のよい雰囲気、そういうのを感じられる緑豊かな広場空間にするとともに、イベントにも活用できるようにぎわい機能を併せ持つて、まちへの回遊を促すような、神戸の玄関口にふさわしい空間にしていこうとしているものでございます。

このクロススクエアの空間の検討に当たりましては、ハード整備ではなくて、やはりソフトとしてその利活用方策を検討し、実践しながら神戸らしいにぎわいを生み出していくということ、これエリアマネジメントの取組ですけど、こういうことを現在進めているところでございます。三宮駅周辺の地権者を中心としました約20企業の方々と実行委員会を現在、設立してございまして、クロススクエアの完成後を見据えた社会実験を実施してございます。具体的には令和3年度から周辺の道路空間を活用しまして、キッチンカーであるとか飲食・物販店の出店、あるいはアーティストによる音楽ライブ等を毎年開催してございまして、こういう公共空間による活用のノウハウを蓄積してまいってございます。これらの社会実験の成果を反映するとともに、このエリアマネジメントに関わる専門家ですとか、神戸で活躍する若者の方々の意見も取り入れながら、JR三ノ宮新駅ビルの事業主体であるJR西日本さん、それからUR都市機構さんと、空間の設計に向けた検討を現在進めておるところでございます。

具体的には歩行者と自転車の通行空間を確保するとともに、クロススクエアの中央部分には樹木を多く配置しまして、その木陰で多くの方が憩うことのできるベンチを設置する計画でございます。また、にぎわい機能として活用できる空間も確保する計画でございまして、可動式のベンチを設置しまして、イベント時にステージとか店舗等にも活用できる空間をしつらえまして、イベントに必要となる電源とか水道も整備する計画をしてございます。また、まちへの回遊を促すためのインフォメーション機能も設置を検討したいと考えてございます。引き続きエリアマネジメントの取組を進めるとともに、活用の在り方やしつらえの検討を進めまして、官民連携の下、

神戸の玄関口にふさわしい空間にしていきたいというふうに考えてございます。

以上です。

○副主査（のまち圭一） この計画の中で、新しい新ビルができて、歩道橋もできてというところでつながりができるいくわけですけども、基本的には2階が、阪急とかJRが2階、交通センタービルのほうの出口からつながっていく形なので、ポートライナーとつながっていく形で、基本的には2階でつながるような動線になるんじゃないかなというふうに思ってまして、その中の質問で、三宮クロススクエアの周辺では、歩行者デッキの整備が進められています。今後、地上よりもデッキを通行する人が多くなることが予想されます。都心・三宮再整備における歩行者空間の在り方については、地上の1階よりもデッキまたは地下を中心とした動線になると思いますので、このデッキの上でのぎわいの創出であるとか、そういうのを積極的に進めるべきと考えます。例えば、デッキの上に仮設の店舗とか、ストリートパフォーマーができるスペースを設けるなど、空間の有効活用を検討するべきと考えますが、見解をお伺いします。

○清水都市局都心再整備部長 三宮クロススクエア周辺の人の流れについてでございますけれども、第1段階で整備いたしますJR新駅ビル前の三宮交差点については、駅の乗換えの結接点とする計画でございまして、地上レベルで多くの人の流れが生まれるというふうに考えております。具体的には三宮交差点に向かまして、各駅の改札からJRの新駅ビル前の中を通る公共動線を整備する計画でございまして、JRの中央改札ですとか、新交通の4階の改札から幅員の広い公共交通の整備や、地下の阪神電鉄の改札から地上に上がるエスカレーターやエレベーターをJR新駅ビルの中に整備をすることで、三宮交差点に向けて人の動線ができるということになります。

また、三宮交差点東側に南北に横断する横断歩道を整備することで、地上レベルで駅からまちへアクセスしやすい動線をつくるということを行います。さらには、先ほどもお話がありましたけれども、JRの新駅ビルの低層部にクロススクエアに面した店舗等も整備されることになります。こういったことから、地上レベルに多くの人の流れが生まれるというふうに考えておりまして、先ほど申し上げたエリアマネジメントによるにぎわいづくりについては、地上レベルの三宮クロススクエアを中心に考えているところでございます。

御指摘いただきました三宮駅周辺の歩行者デッキにつきましては、周辺の駅同士ですか、駅から新バスターミナルへの乗換え動線の改善等を目的に整備をするものでございまして、通行機能の確保が必要となります。一方で、この三宮駅周辺歩行者デッキと隣接しまして、JR新駅ビルとミント神戸の間に、上空デッキとして「人の広場」という広場ができます。これはJR西日本が整備する計画でございまして、このデッキ空間において、理事御提案の仮設の店舗ですか、あるいはストリートパフォーマンスのできる空間を確保しまして、人の滞留を促して、にぎわいをつくるコンテンツの展開を、エリアマネジメントの取組として検討しているところでございます。

このように地上の三宮クロススクエアを中心に、デッキレベルの人の広場も活用しまして、あと動線としての歩行者デッキが補完する形で、一体となつたにぎわいのある空間の整備を、JR西日本やUR都市機構と連携しながら進めてまいりたいというふうに考えております。

○副主査（のまち圭一） そのミントと新ビルの間の所でデッキができるというところで、そこはすごい非常にいいことだと思います。そのストリートパフォーマーがやる所もなかなかないというところで、そういうスペースがあればそこに人が集まって、ちょうど空港から下りてきた人がそこで遊べる、楽しめるというのは非常にいいことだと思いますが、一部、今後、やっていく中

で——これちょっと見にくいで予想図ですね、完成図の予想図ですけども、ここに横断歩道を新しく造るという所なんんですけど、今の第1段階ではここ阪急百貨店の前とここ東西の横断歩道が、この時点ではできない予定になっております。

やはりちょっと気になっているのが、安全性についてなんですけども、将来的にこの三宮交差点の南側、東西をつなぐ歩行者デッキを整備して、デッキ上で回遊できるような、やることで歩行者動線を集約するとか、地上の横断歩道を廃止して、車両と歩行者を、もう動線を完全に分離することが安全性の観点から有効ではないかと考えます。実際に大阪の阿倍野エリアですね、あべのハルカス周辺で大規模な歩行者デッキを整備して、百貨店や駅、商業施設を立体的につなぐということで、歩行者の回遊性を高めるとともに、地上部の横断を減らして、交通の安全性を確保しています。三宮も同様に地上のデッキと役割分担を明確にして、歩行者が安心して回遊できる空間を実現すべきと考えます。市としてこのような動線計画や横断歩道の廃止の可能性について検討されているか、御見解をお願いします。

○津島都市局都心再整備本部局長 三宮駅周辺におきましては、三宮センター街であるとか、三宮中央通ですか、東遊園地、旧居留地なども結構平面で、地上レベルでまちが広がってますので、やはり三宮交差点の周辺では三宮クロススクエアで地上レベルでまちを回遊できるような、そういう取組が重要だと考えてございます。

また、理事御指摘の三宮交差点の南側にデッキを東西に整備しようとすると、その場所の地下にはさんちかが非常に広がってございまして、全面的に広がっている状況でございまして、このデッキの基礎を設置しようとすると、さんちかの店舗にかなり影響を与えることとなりまして、ちょっと物理的に課題が非常に大きい状況でございますので、三宮交差点の南側を東西につなぐデッキを整備するのは少し難しいというふうに考えてございます。

一方で、現在、整備を進めてます三宮周辺のデッキにつきましては、このさんちかと阪神電鉄等の地下構造物のちょうど隙間の影響がない場所の限られた空間に橋脚を下ろすと、設置することとしてございまして、また、バスと歩行者との分離、それから駅やバスターミナルなどといった交通結節点間の乗換え動線の改善、それから回遊性の向上を図るために重要であるというふうに考えてございます。特にミント神戸の南側ですね、この三宮東交差点については、交差点の東側の上空に、南北でデッキを新たに整備する計画でございまして、その下の南北の横断歩道は廃止する予定としてございます。これによりまして、新たなバスターミナルによって往来の増えるバス、バス交通の円滑な運行であるとか、あと歩行者の安全性の向上に寄与するものと考えてございます。このように三宮交差点周辺では地上レベルで駅とまちをつなぐ、また新たなバスターミナル周辺ではデッキによりバスと歩行者の分離を図るということで、地上レベルとデッキの役割分担を適切に図りながら、三宮駅周辺の回遊性の向上を図ってまいりたいと考えてございます。

○副主任（のまち圭一） 地下にあるので物理的に難しいのは分かってましたので、そういう考えもあるというところなんんですけども、こここの要は南から元町方面に曲がるときの、こここの横断歩道が結構ごちゃつくというか、事故が起きそうな感じのところもあるので、今後、整備していく中で、警察等も協議して、信号をうまいこと調整して、横断している人と車の左折を分けるとか、そういうふうな工夫というのはできると思いますので、事故のないようにうまいことやっていただければと思います。

次に、この三宮再整備の中でも出てますけども、スマートモビリティーですね、これの発着ポートを増やすというふうなもの、この再整備の中で入ってますけども、スマートモビリティーに

についてちょっとお伺いします。

これまでの神戸市では、多様な移動手段の確保によるまちの回遊性向上や持続可能な交通網の実現に向けて、電動キックボードなど新たなモビリティーサービスの実証実験を進めてきました。市内でもシェアモビリティーの導入が進み、今後は都心エリアを中心に利用者がさらに増えることが見込まれます。しかし、特にループなどの電動キックボードについては、市内のマンション敷地ではポートが増えている一方で、目的地となる駅前や商業施設周辺ではポートの整備が追いついておらず、利用者が停車場所に困るケースが懸念されます。ポート不足は路上放置の増加を招きかねず、海外では歩道上に放置されることが社会問題化している例もあります。さらに、特定小型原動機付自転車に区分される電動キックボードは、多くの自転車駐輪場には物理的な制約によって止められず、原付用の駐車スペースも限られているため、直ちにこのような駐車スペースの整備が難しい中で、多様な移動手段の確保、放置対策、交通安全の観点から、駅前や公共施設周辺、空き地や民間駐車場も活用し、市が主体的にシェアモビリティーのポートを整備するべきと考えますが、見解をお伺いします。

○久保都市局長 電動キックボードや電動自転車などのシェアモビリティーは、交通マナーを守って安全に御乗車いただくことで、理事御指摘の多様な移動手段の確保という観点から、歩くには少し遠い距離を便利につないで、まちの回遊性や魅力の向上につながるものと捉えています。

理事御紹介の本市による実証実験としては、2021年度に市職員を対象として、三宮周辺において電動キックボードの公道走行を行い、交通ルールの啓発の重要性を示唆したものや、垂水区の狩口台エリアにおいて、若年ファミリー世帯の郊外団地への入居促進と鉄道利用の促進を目的に、郊外団地と駅を結ぶシェアモビリティー導入による移動支援を行う、団地まるごと駅マエ化プロジェクトといった実証実験を実施してございます。

具体例としてお示しいただいた電動キックボードのループは、本市では2023年3月より13ポートでサービスを開始し、現在、都心エリアを中心に200ポートに拡大しており、三宮や神戸など主要駅の徒歩5分圏内にポートが設置されてございます。これは民間事業者が主体となって、マンションや駐車場の土地所有者と連携することによって、ポート設置に至っているものと承知しています。また、事業者がGPSで車体管理をしていることから、路上放置もほとんど見られないものの、全国的に見ると電動キックボードは歩行者や他の車両との事故が報告されており、安全性の懸念が顕在化している状況にあると認識しております。

電動キックボードを含むシェアモビリティーのポート設置につきましては、基本的に民間事業者が主体となって展開されるものだと認識しております。理事御指摘の多様な移動手段の確保という観点は重要であることから、引き続き安全性に十分配慮した上で、地域の移動課題の解決に、必要がある場合には運営事業者に働きかけるなど、検討してまいりたいと考えてございます。

以上です。

○副主任（のまち圭一） この駐輪場を生かした——建設局の主体になることは理解しておりますけども、ループはレンタルなので、決められた所に返すんですけども、購入されている方も現在増えておりまして、その方が止めるところが今ないという状態になっています。路上駐車して、あれナンバーがあるんで、駐車禁止の摘発の対象にはなるので、なかなかこれ止める所がないと困るので、買ったけど、結局、乗りにくいっていうの。私も買ったんですけど、ちょっと乗るのに困っているというのが実はあって、今、原付の駐車場に止めさせていただいているんですけど。原付の数、止める所も三宮の中心地、元町中心では数か所しかないんで、ちょっと困っている

というのが実際の話です。

今後、こういうのが増えていくと、先ほどあったように自転車と比べて危ないという話もあるんですけど、実際、ループとかそういう乗ってると、自転車のほうが危ないんです。なぜかというと、ループとかそういうモビリティーというのは速度が決められてますので、歩道ではちゃんと6キロ以下、車道では20キロという中で走ってますけど、自転車はもう歩道でも2~30キロで走っているので、自転車のほうが危ないですし、多分、事故も実際は多いんじゃないかなって思ってますので、ループ、こういう電動キックボードが危ないっていうのは、一概にちゃんとデータを見て検討するべきだと思います。止める箇所については、できるだけ空き地、今、コベリンというのをやってますけども、そういう形で使える場所をどんどん、市が使える場所を提供していただければと思います。

次の質問に行きます。

次にHAT神戸についてですけども、午前中でも少しありましたけども、HAT神戸について、私も今年の3月の予算特別委員会港湾局審査の中において、なぎさ公園の魅力向上について質疑を行いました。そのとき都市局と連携して活性化を検討していくとの答弁がありました。HAT神戸は運河とその奥に大きな橋が見えて、美しい景色を有し、エリア全体の魅力を高めるポテンシャルを持つ場所です。中でもこのなぎさ公園をどう活用するかが、にぎわい創出の鍵になると考えております。このエリアには、安藤忠雄氏設計のマリンステージや既存のアート作品など、生かし切れてない資産が既にあります。こうした施設、作品を核として、音楽イベントやパフォーマンス、アートフェスティバルなど開催することで、日常的なにぎわいと文化的魅力を高めることができないでしょうか。

現在、都市局が進めているミュージアムロードの再整備については、県立美術館までにとどまっていますが、さらにHAT神戸全体となぎさ公園を一体として捉え、横浜のレンガ倉庫や、大阪中之島バンクスのような水辺空間活用の事例を参考に、民間事業者と協業した持続的なイベントやにぎわいづくりを進めるべきと考えます。市として、既存のマリンステージやアート作品の活用を含め、エリア全体の魅力向上策をどのように検討されているか、また民間活力を取り入れた施策展開をどのように進めているか、見解をお伺いします。

○平岡都市局部長 なぎさ公園では、これまで防災を基軸としましたイベントが継続的に開催され、その際には理事御指摘のステージを活用した音楽イベントやマルシェなども行われ、多くの方々でにぎわってございますが、日常的なにぎわいといった面では少し課題があるというふうに認識してございます。

そのような中、令和7年度より、なぎさ公園の日常的なにぎわいづくりの一環といたしまして、まずはキッチンカーの出店について、関係部局と連携して取り組んでございます。今年度、ゴールデンウイーク中には出店はあったものの、それ以降は現時点では出店を希望される方がいらっしゃらないという状況でございます。民間活力の導入に当たりましては、このような状況も踏まえまして、事業性の確保など、様々な問題をクリアする必要があるというふうに考えてございます。

午前中も答弁させていただきましたとおり、現在、ミュージアムロードのアイデアコンペを開始しており、まずはこの取組をきっかけに、ミュージアムロードだけではなく、なぎさ公園を含む周辺エリアの価値向上に寄与する取組につなげていきたいというふうに考えてございます。なぎさ公園は震災の教訓を未来へ伝える役割や、市の地域防災計画上の位置づけなど、公園利用に

当たっては一定配慮も必要ではございますが、このコンペで提案されたアイデアなど、具体化できるものがあれば、港湾局とも連携しながら検討を進めていきたいと考えてございます。今後も新設されましたアイススケートリンクなど、周辺施設やミュージアムロードを含むHAT神戸で例年開催されているイベントとの連携の中で、より一層、なぎさ公園を活用するなど、民間事業者や関係部局等にも働きかけながら、エリア全体の魅力向上につなげていきたいというふうに考えてございます。

○副主査（のまち圭一） ゼひともお願いしたいと思います。このHAT神戸、なぎさ公園というのは、ふだんほとんど走っている人とか、あと、しゃべっている人ぐらいしかいない所なので、ポテンシャルが高い、もう景色すごいきれいな所なので、ゼひともカフェとかを設置してほしいという要望も来てましたので、ゼひそういうのを検討していただければ、港湾局とぜひ連携していただいて、よろしくお願ひしたいと思います。

次、ポートライナーの混雑緩和についてであります、神戸空港、ポートアイランドへのアクセス向上に関しては、これまで共通乗車証の社会実験やマリンエアシャトルの利便性向上など、ポートライナーの混雑緩和に向けた様々な取組が行われてこられました。昨年度からは、マリンエアシャトルの愛称をつけ、広報を強化したところであり、利用は増加しています。また、9月4日の常任委員会では——共通乗車証の発行数を拡充する補正予算も計上され、対策が進められていると承知しています。

しかし、現状では特に朝の時間帯において、依然としてポートライナーは混雑しております。ポートライナー三宮駅の改札データによると、令和7年の5月から7月の平日平均では、8時台の乗車人数が1日当たり8,000人を超えており、混雑緩和は喫緊の課題です。そこで提案ですけども、共通乗車証については、現行の発行条件500枚から700枚にこだわらず、対象の枚数をさらに広く展開することで、バスへの利用展開を一層促進し、ポートライナーの混雑緩和は加速する考えますが、市としてどのように検討されているか御見解をお伺いします。

○山本都市局長 理事御指摘の共通乗車証につきましては、ポートライナーの定期券所有者が無料で、朝ラッシュ時のポートアイランドや神戸空港行きの路線バスに乗車できるもので、バス運行会社や神戸新交通と連携して実施しているものでございます。ポートライナーを1日を通してみると輸送力に余裕がある中、朝ラッシュ時間帯の混雑が課題となっているため、共通乗車証社会実験を行うことで、朝の利用者のピークカットに取り組んでいるところでございます。

共通乗車証の発行枚数につきましては、バス運行会社等とも協議の上、利用状況を踏まえながら適宜発行枚数を拡充しています。令和7年度上半期においても700名を超える申込みがあり、これにも柔軟に対応しながら取り組んでいる状況でございます。現在、共通乗車証が利用できるマリンエアシャトルやポートアイランド方面への社会実験バスの乗車率は向上している状況でございます。今後も引き続き共通乗車証の発行枚数につきましては、利用者ニーズに沿えるような形で関係者とも協議しながら柔軟に対応し、利用促進にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○副主査（のまち圭一） 共通乗車証を増やせば、それに対して市税が発生するわけで、それについてお伺いしますけども、共通乗車証の実験については、バス運行会社に支払う費用については、現状では市が負担していると承知しています。しかし、本来はポートライナーの混雑緩和や利便性向上のための政策である以上、その費用は新交通自身が負担すべきであり、市税負担は将来軽

減されるべきと考えます。市として今後の費用負担の在り方や新交通による負担割合の引上げについて、どのように検討しているか御見解をお伺いします。

○平岡都市局長 共通乗車証の社会実験につきましては、朝ラッシュ時のポートライナーの混雑緩和を目的とした取組であるとともに、ポートライナーの定期代は神戸新交通の収入であるため、御指摘のとおりその費用については、最終的にはポートライナーを運行する神戸新交通が負担すべきものであるというふうに認識してございます。ただ、現在は社会実験中の取組で、バスへの転換利用者数の安定性や神戸新交通の経営に及ぼす影響など、不透明な部分があること。また、共通乗車証の利用促進に向けて、神戸新交通も自らPRを行うなど、費用をかけて実施している状況でございますので、本市も一定額を負担して取り組んでいるような状況でございます。

今後の費用負担の考え方につきましては、神戸新交通の負担額を増やしていくことについては、両者で既に確認をしてございます。今後も利用状況を確認しながら、できるだけ市の負担軽減に努めてまいりたいと考えてございます。

○副主査（のまち圭一） できればどんどんお願ひしたいところで、このバスが、朝の午前中のあれにもありましたけども、神戸空港行きのバスというところが、神戸駅から出でていないんじやないかなと思うんですね。共通乗車証は神戸駅から乗れる、バスも乗れるんですけども、要は西から来る方は三宮で乗り換えてもらうよりも、神戸駅で乗り換えたほうが圧倒的に便利なわけですので、この神戸空港行きの混雑緩和という意味でも、神戸発のバスというのをぜひ増やしていただければと思います。ぜひともそちらのほうに誘導できるような宣伝・広報もお願ひしたいと思います。

時間がないので、以上で終わります。山本さんと交代いたします。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

それでは、次に山本委員、発言席へどうぞ。

○分科員（山本のりかず） 私からは、ポートアイランドにおけるにぎわい創出について伺います。午前中にもポートアイランドの活性化についての話がありました、議論がありました。ポートアイランド活性化については、令和6年度、シェアキッチンの社会実験を通じて、交流機会を創出し、エリア価値の再認識とまちづくりの機運醸成を図ったと当局から伺っております。そのことは大いに評価しております。ポートアイランド南公園は非常にポテンシャルのある公園であると考えています。私自身も休日、現場、晴れの日なんか視察させていただきますと、子育て世帯や犬を飼っている世帯や、もしくはグラウンドがありますので、そこで野球したりとか、もしくはランニングしている方とか、夏の期間になるとテントを張ってゆっくり過ごされている方など、多くの方々が訪れておりました。その中で、シェアキッチンの継続実施やキッチンカーを入れたマルシェなどのイベントができるのか確認します。

○山本都市局長 御指摘のシェアキッチンの社会実験につきましては、リボーンプロジェクトの一環といたしまして、令和6年度に南公園レストハウスを活用し実施いたしました。40日間の営業で、期間中は8つの店舗が出店していただきまして、延べ約1,400人の方に来店いただいております。一定のにぎわいや交流機会の創出に寄与したと考えていますけれども、出店者の事業採算ラインには届いておらず、残念ながら現時点では本格出店につながるような状況にはないというふうに考えております。

また、道路や広場等の公共空間を活用したマルシェなどのイベントにつきましては、これまでも社会実験としてポートピア大通りや市民広場等を活用して取り組んでおります。今年度も、さ

らに実施エリアに医療センター駅前を追加するなど拡大いたしまして、ポートアイランドの1期側と2期側の一体感を醸成することを目的に、マルシェなども開催しながら、10月4日でございますけれども、ポートピア・ストリートフェス2025を開催する予定としております。

御指摘の南公園は、島の中央部にある重要な公共空間であると考えております。社会実験を通じて、南公園の活用方策について検討することとしております。引き続き民間目線での事業性の検証なども行い、南公園の可能性についても確認しながら、ポートアイランドのにぎわい創出につなげ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（山本のりかず） 都市局として、局長がおっしゃるように様々な取り組みにチャレンジいただいている。ただ、おっしゃるように、私も同じ考え方で、民間企業はやっぱり事業採算性、ビジネスなので、採算取らないと、もうけが出ないといけないという側面があります。その中で、私自身、東京を視察させていただいたときに、豊島区のとしまみどりの防災公園という施設がありまして、その中では常設施設、カフェもありますが、一定の簡易型な施設というのがあります。その中では、例えば週単位とか、季節の時期によっては、公園を訪れる方も上下しますので、そういう契約方式もあるということで、柔軟な対応ができている、行政とその民間事業者との柔軟な契約方法があるということを認識しまして、こういうやり方もあるんだということを再度発見した次第です。

他都市の状況も含めながら、局長、答弁でおっしゃったように、事業採算であったりとか、そのあたりも非常に重要な視点だと思いますが、あそこを訪れる方はやはり昼食するところがないとか、自販機もありますけども、もう少し地域住民を含めて、その場所で何か1日過ごしたりとか、簡易な何か食べ物とか飲物、提供できるような工夫というか、そのあたりも考慮していただきたいことを要望させていただきます。

あと、昨今やはり地球温暖化現象で、高温対策というのも行政としてやるべき取組の1つだと考えております。神戸市ではこうべ木陰プロジェクトが進められております。皆さん御承知のとおり、東遊園地ではタープを新しく設置して、市民の皆さんが夏場でも憩えるように、日陰でリラックスできるような施設も新たに導入していただいております。私もポートアイランド南公園を視察させていただいた際は、もちろんそういう一部、日よけの場所はありますが、少し移動したりとか、森のほうに移動したりとか、もう少し改善の余地があると思いますので、そのあたりも他都市も含めて考えていただくとともに、メリケンパークなんか、また話が変わりますけども、噴水エリアもありますので、何か子供たちが遊ぶエリア、遊具だけじゃなくて、噴水エリアも1つの案としては提案させていただきたいなと思っております。

例えば、私も先ほど、東京を視察させていただいた場合の事例を申し上げましたけども、公園もよく視察させていただき、どこの区であっても公園にミストが高確率な割合で設置されておりまして、結構、東京都の施策、各区を見ていくと、高温対策、ミスト対策というのは非常に力を入れているのかなという印象を受けてます。そういう意味でも、ポートアイランド南公園については、子供が遊ぶ遊具や野球場がある以外についても、先ほど申し上げました一部日陰エリアがありますが足りてない印象を受けます。この点についても、原則、建設局の所管と思いますが、両局連携しながら、高温常態化対策、木陰プロジェクト対策を推進していただき、検討していただきたいことを要望させていただきます。

次に、鈴蘭台における無電柱化について伺います。

鈴蘭台のまちづくりにおいては、安全な良好な景観形成の観点から、無電柱化についても取組が必要だと考えます。現在の導入に向けた検討状況を確認します。

○松崎都市局副局長 鈴蘭台駅周辺につきましては、現在、鈴蘭台駅北地区土地区画整理事業ということで、まちづくりを進めているところでございます。その中で、現在進めているその事業において新設する道路につきまして、災害の防止であったり、安全・快適な交通の確保、また良好な景観の確保ということで、電線類を地中化する無電柱化について検討をしてきたところでございます。現在、電気通信事業者や道路管理者との協議を行いまして、その結果、鈴蘭台幹線、新たに整備します幹線道路、それから歩道のある主要な地区内の道路につきましては、事業計画にも位置づけまして、電線類の地中化を実施するよう計画をしているところでございます。

○分科員（山本のりかず） ちょっと質疑順位が順番して恐縮ですけども、神鉄沿線について、まず本間に移りますと、花山駅、午前中も審議ありましたように大池駅など、駅周辺のリノベーションとして、私もこれまで質疑してきましたが、駅舎等の再整備をしていただくなど、都市局の取組については非常に感謝しております。本来単独すべきところを、行政と民間企業が一緒になって、地域の駅舎の再整備をしているという取組でございます。

現在、鈴蘭台においては、鈴蘭台駅前のアクセスの向上や通学路の安全確保や、旧兵庫商業高校跡地の有効活用を図るため、地域の皆さん、民間企業など様々な関係者と一緒にになってまちづくりが進められていることは承知しております。そこで、完成したまちでは、多くの方が鈴蘭台周りで生活する場所になると想定されますが、現在の工事状況の進捗に加え、公園等の周辺環境を含め、どのようなまちにしていくことを検討しているのか確認させてください。

○松崎都市局副局長 鈴蘭台駅の地区のまちづくりの状況、それから今後についての御質問でございます。

鈴蘭台駅周辺では、まちづくり協議会から令和2年にまちづくり構想の提案を受けまして、それを踏まえて令和3年に土地区画整理事業などの都市計画を決定したということでございます。その後、令和4年に駅前へのアクセスの向上、それから通学路の安全確保、兵庫商業高校の跡地の有効活用を目的としまして、事業をスタートしたというところでございます。

今現在の工事の進捗状況でございますけれども、令和4年度には現場の工事に着手をして、これまで兵庫商業高校の解体工事であったり、宅地造成や道路工事などを行ってきたところでございます。現在、事業区域の北部に当たります小部小学校前であったり、それから神戸電鉄の変電所の北付近、そういう所で道路や宅地造成等の工事を今も鋭意行っているところでございます。それから、周辺の環境整備ということで、公園につきましては、元の不整形な公園の形状を改善するとともに、利用者の利便性とか防災機能の向上を図るために、新たに整備する鈴蘭台幹線沿いに1か所、それから兵庫商業高校跡地にもう1か所という、計2か所の公園を整備する計画としまして、今後、地域の意見を聞きながら、皆様が憩えるような場所となるように、整備内容の検討も進めていくこととしております。

それから、幹線道路につきましても小部小学校前から鈴蘭台駅前にアクセスをして、両側に幅員の広い歩道を整備する計画としております。こういったことを進めまして、引き続き地域の皆さんの意見を聞きながら、着実に事業を進めてまいりまして、いただいたまちづくり構想でうたわれておりますように、「子供から高齢者まで元気に明るく安心して暮らせる、住み心地のよいまちを目指し、都市計画道路鈴蘭台幹線の整備を生かしたまちづくり」という、このまちづくり目標の実現に向けて、しっかりと取り組んでいきたいと考えてございます。

○分科員（山本のりかず） 先ほどの御答弁のとおり、着実に計画が進行しているとともに、あらゆる世代がこの地域に住んでよかったですと思えるまちづくりに邁進していただきたいなと思います。

先ほど、順番が逆になりましたが、私自身、2020年の質疑においても、鈴蘭台駅前の無電柱化について質疑させていただきました。先ほど答弁がありましたように、防災の観点であったりとか、景観の観点であったりとか、交通事故防止の観点であったりとか、様々な観点からしっかりと進めさせていただきたいことを要望させていただきます。

次に、再質問2点目ですけれども、谷上橋について伺います。

谷上駅の駅前広場は、朝夕のラッシュ時において一般車ロータリーが混雑し、その影響が谷上橋付近まで及ぶことで、公共交通の円滑な運行の妨げになることが課題として指摘されています。現在、橋の拡幅について検討が進められていると当局から伺っております。課題の解決に向けて、現在の進捗状況を確認させてください。

○白井都市局副局長 谷上駅の駅前広場につきましては、ロータリーは公共交通と一般車で分離できているものの、神戸三田線からロータリーへの流入部に当たる谷上橋が1車線となっているため、特に朝夕のラッシュ時において御指摘のような一般車のロータリーが混雑して、その影響が谷上橋まで及び、公共交通の運行に支障となる課題を抱えてございます。そこで、谷上橋を拡幅して、ロータリーに流入するその南行き車線というのを1車線から2車線に広げることによりまして、一般車の滞留空間の確保と公共交通の円滑な運行を図ることとしてございます。進捗状況でございますけども、今年度から谷上橋拡幅の工事に向けた詳細設計に着手をしてございます。

以上でございます。

○分科員（山本のりかず） 車の滞留があり、円滑な運行をしていただくということですが、一方で歩行者も結構、あの辺滞留してますので、拡幅することによって事故防止とか、スムーズな、横断歩道を渡っていただくとか、そういう効果につなげていただきたいなと期待しております。

一方で、私もあの辺歩いたりとか、地域の皆さんからお声をいただくのが、皆森から谷上駅まで2車線化、建設局主体となって通すことによって、車の渋滞はある一定減りました。一方で、非常に車を飛ばす方が多いと。要は、皆森交差点、箕谷ランプ前、北勝、芝床、谷上交差点、そして谷上交差点から2車線から1車線になるんです。ちょうど都市局さんが谷上橋拡幅しているちょうど近くから1車線になる——山本局長もうなずいていらっしゃって、非常に現地のことによく御理解されていると思いますけども、すごいスピードで朝とか夕方、皆さん、飛ばすと。その中には通勤される方とか子供があの辺、保育園の施設もあったりとか、小学校は逆の裏手ですけども、結構、子供たちとか大人も、高齢者も歩く歩道ですので、もし車の運転、トラックが操作間違えて歩道に行くことになれば、大惨事が想定されます。そのためにもやっぱり車のスピードを抑制していく取組が必要かなと思ってます。第一義的にはもちろん建設局が対応する必要があるかもしれませんけども、都市局としても危機意識を持っていただいて、谷上周辺の有馬街道は直線になっておりまして、先ほど申し上げているとおり、かなり速度出している印象です。谷上駅周辺のリノベーションの中で、有馬街道の歩道整備も含めて、歩行者の安全の確保の観点からも、横軸の建設局、もしくは兵庫県、北警察署などと連携して、何か対策できないかと思いますが、もし何か御意見あれば、もし何か所感あれば、ちょっと確認したいなと思いますけど。

○白井都市局副局長 谷上橋周辺の有馬街道の自動車のスピードを抑える仕組みというか、取組についてということでございます。

今御指摘あった歩道は既に今ついている状況でございますけども、その広さが十分なのか、あ

るいは車道との関係がどうなのか、そういうことも含めまして、建設局ともよく情報共有をしながら、どんな取組ができるか相談をしてまいりたいと考えております。

○分科員（山本のりかず） その件については、私も注視して追っていきたいと思っております。次に、夜間景観施策について伺います。

午前中にも夜間景観施策について議論がありました。その中で、夜間景観の形成については、旧居留地区の明石町筋においては、街路樹にイルミネーションを施工しており、非常にきれいだと感じる一方で、毎年、街路樹への付け替えが必要になるということが課題ではないかと考えています。例えば、民間事業者と連携し、常設のライトアップを設置することで、例えば行政の支出を抑えると、これまで以上に効果的な夜間景観施策を展開することができるのではないかと考えますが、考えがあればお聞かせください。

○白井都市局副局長 旧居留地のイルミネーションに関する御質問でございます。

現在は、ライトアップは期間限定としておりまして、委員御指摘のとおり毎年、器具の取付け、撤去を行ってございます。これはイルミネーション器具を年中巻き付けておくことによる樹木の成長の阻害、それからイルミネーション器具の損傷リスクなどを考慮したものでございますけども、維持管理コストを抑えながら、今後も事業を継続していくために、常設設置の可能性についても引き続き検討しているところでございます。

また、民間事業者との連携のお話もございました。これも大変重要でございまして、これまでも大丸神戸店東側部分について、旧居留地連絡協議会に街路樹イルミネーションを実施していただいております。今後の取組としては、常設のライトアップの設置なども視野に、さらに広く民間資金を活用する仕組みを、旧居留地連絡協議会と連携しながら検討することとしてございます。今後もより効果的・効率的に夜間景観施策を展開していきたいと考えてございます。

○分科員（山本のりかず） 都市局さんの政策展開に期待しております。

次に、再質疑ですけども、夜間景観に絡めまして、夜間景観の形成については、一方で回遊性向上することが必要だと思っています。にぎわいを創出し、経済活動を活発化するという観点が非常に重要と考えています。都市局において、夜間景観施策を展開していますが、例えば、三宮から元町、ウォーターフロントエリアにおいて、どのように回遊性を向上させ、人の流れをつくることを考えているのか、確認させてください。

○山本都市局長 良質な夜間景観の形成に当たっては、御指摘のとおりナイトタイムエコノミーの観点からも、回遊性を向上させることは非常に重要な取組だというふうに考えております。夜間景観整備をエリアの回遊性向上に効果的につなげるためには、光の演出ですとか、道路照明の改善など、単にハード施策として取り組むだけではなく、それらを生かすにぎわいづくりなどのソフト施策との連携や、また集客スポットの立地と関連づけて実施場所を選定するなどしながら取り組むことが重要であるというふうに考えています。

例えば、令和7年1月に開催された30回神戸ルミナリエに合わせまして、分散した会場間に動線の連続性を持たせることを目的に、先ほど御指摘のあった明石町筋一帯の街路樹イルミネーションをはじめ、南北の動線のライトアップに取り組んだところでございます。この取組によりまして、明石町筋の通行人数を、前回のルミナリエ開催と比較いたしますと、全体で人は増えておりまして、回遊性が向上したことを確認しております。今後も関係部局や地域団体、事業者等と連携し、イベントの実施や新たな集客スポットの立地に伴う人の流れを踏まえながら、効果的な夜間景観整備に取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○分科員（山本のりかず）　様々取組をされていることには、チャレンジしていただいていることには感謝申し上げます。午前中の審議にもありましたように、私も日豪議員連盟の一員として、brisbaneを視察させていただきました。本会議場でも時間がなかったので市長に要望しましたが、人の回遊性ということもしていますけども、光の回遊性という視点も頭に入れていただきながら、取組を進めていただきたいなと思っています。その中で、私自身も超党派の皆さんと、市長と民間の方とbrisbaneに行く中で、夜間の光の景観づくりというのは、brisbane、非常に参考になるなど。今日、午前中にもそういう諸外国の参考にしますという答弁もありましたけども、例えば御承知のように、我々が訪れた場合はbrisbane市役所、緑に、神戸の緑のような形でライトアップされたりとか、海沿いというか、川沿いだけではなくて、内陸にも運動して、その光の点と点がつながっていくようなイメージで、ナイトタイムエコノミーの活性化であったりとか、我々みたいな海外の人が来て、歩く仕掛けづくりをされているということは、非常に参考になると思いますので、答弁ありました海外の事例だけではなくて、日本の政令都市の事例も参考にしながら、神戸の経済の活性化に寄与するような、都市局として取組をしていただきたいことを要望させていただきます。

最後、BRT・LRTの導入検討について伺います。

新たな公共交通システムとして、BRT・LRTの導入可能性の検討が進められており、平成27年度以降、市の内部でも物理的な課題や財政面、運営体制など、様々な課題に対して検討を深めているということは、私自身も認識しています。私自身、2016年度決算特別委員会にてBRT・LRTの導入可能性について質疑した経緯がございます。議会での様々な議論や当局との議論を踏まえて、2021年4月より都心からウォーターフロント間に連節バス、いわゆるポートループが運行しています。先日、先ほど申し上げましたとおり、オーストラリアのbrisbaneを訪れた際は、当局からEVバスの説明の動画を流していただいたりとか説明を受けました。その中で、環境にも優しい公共交通が、実際まちの中で整備されていることも、実際、肌身で感じた次第です。低炭素社会の実現に向け、非常に優しいまちづくりの観点でも、BRT・LRTを導入すべきと考えますが、現在の進捗状況を確認させてください。

○久保都市局長　新たな公共交通システムであるBRT・LRTにつきましては、2015年度から導入可能性の検討を進めてございます。具体的には運行ルート案を想定し、乗車需要や交通への影響、道路空間への確保など、多面的な課題に対しての検討を深めてございます。2021年度には導入可能性の検討の一環といたしまして、都心・ウォーターフロントにおいて連節バス、ポートループを運行開始しました。一般車と混在して都心の交通量の多い道路を走行することから、ポートループの定時制・速達性の確保と、他の交通への影響を確認するため、優先信号制御の実証実験を2024年度より行っているところでございます。次世代交通と言われるBRT・LRTは、低床型で高齢者も乗り降りしやすく、人にも環境にも優しい移動手段です。これまでの検討の中で、導入に向けた課題としては、自動車交通に対する影響や乗車需要の見極め等が必要と認識しており、今後も引き続き環境に優しいまちづくりにつながる新たな交通システムの導入に向けた検討を、中長期的な観点で着実に行っていきたいと考えてございます。

○分科員（山本のりかず）　多面的な課題があるということは、私も同じ課題認識であります。中長期的な目標を設定していくということも一定の理解できます。その中で、導入に向けた目標設定も一方で必要ではないかと考えています。これまで神戸市会の中でも、先ほど申し上げたとお

り、LRT・BRT導入の可能性について質疑させていただきました。導入に向けてある程度、スパンを区切って考えていくということも、一方で必要あります。その中で、今後の導入に向けて中長期という話がありましたけども、その中長期にひもづく具体的な目標設定や計画、さらに細分化した目標設定があれば教えていただけますでしょうか。

○久保都市局長 繰り返しになるところですけども、ポートループはBRT・LRTの導入可能性の検討の一環として運行してございまして、先ほど2つの課題を申し上げたところですが、まず1つ目の自動車交通への影響につきましては、大阪湾岸道路の西伸部の整備による都心への通過交通の転換。また、2つ目の乗車需要の見極めにつきましては、三宮再整備やウォーターフロント再開発、また神戸空港の国際化による効果を注視していく必要がございます。

今年4月の神戸空港国際化やジーライオンアリーナ神戸の開業を経て、ポートループは着実に乗車数が伸びてきてございます。現段階において計画や目標設定を示すことをできる状況にはございませんが、今後のBRT・LRTの導入に向けて、引き続き課題解決に向けた取組の検討を着実に行ってまいります。

○分科員（山本のりかず） 今の答弁によると、もう少し足腰据えて、もう少しいろんな周りの環境を踏まえながら考えていくと、中長期に考えるという理解は承知しましたので、しっかりとそのあたりも踏まえて、今後の将来の神戸の交通政策について考えていただきたいことを要望させていただきます。

以上です。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

次に、門田委員、発言席へどうぞ。

○分科員（門田まゆみ） 公明党の門田でございます。一問一答でお願いいたします。

まず、オールドニュータウン対策についてお伺いをいたします。

須磨ニュータウンは、高倉台、横尾、名谷、落合、白川台、北須磨の6団地から成る大規模なニュータウンです。昭和40年代から入居が始まり、既に半世紀を経過をいたしました。当時は若い世代が数多く入居し、子育て世代でにぎわったエリアでしたが、オールドタウン化が顕著になっています。一般的にオールドタウンの課題として、まず少子・高齢化の進行の加速で、地域の活力が失われること。加えて建物の老朽化や陳腐化、生活利便機能の低下や空き家・空き地の増加により治安や防災面の懸念も生まれ、住環境としての魅力が薄れること。さらに、地域コミュニティのつながりの弱体化が挙げられます。

神戸市はこれまで都心部の再整備だけでなく、郊外の駅周辺を対象にリノベーションを進めるなどの取組を行ってこられました。この須磨ニュータウンをはじめとする大規模団地の開発主体はそれぞれに異なりますが、名谷や高倉台は神戸市自らが造り上げたまちであり、今まさに大きな転換期を迎えております。開発者としての責任を果たすという観点から、ニュータウンのオールドタウン化の進行をどのように受け止めていらっしゃるのか、そしてその課題を整理した上で、今後どのように具体的な対策を講じようとしているのか、改めてお考えをお伺いいたします。

○山本都市局長 オールドタウン化対策についてでございますけれども、令和7年度予算におきまして、既成市街地やニュータウンの再生を柱の1つとして掲げまして、全序的に取組を進めているところでございます。都市局といたしましても、極めて重要な施策というふうに考えております。

御指摘の課題でございますけれども、オールドタウン化はエリアごとに異なる様相で、委員御

指摘のような少子・高齢化の進行や生活利便機能の低下など、様々な課題が発生するとともに、高齢者だけの世帯の増加などにより、今後、世帯数の減少が加速化し、まちのスポンジ化が進む可能性があると認識しています。このため、対策の実施に当たりましては、それぞれのエリアの持つ強みや個性など、まちの特徴を最大限生かしながら、そのエリアがゆえの具体的な取組を短期・中長期の視点を持って、総合的に行うことが必要だというふうに考えております。

例えば、名谷のニュータウンでは、御指摘のとおり名谷駅周辺のリノベーションに取り組んでおりまして、現在では多くのニュータウン住民などにぎわい、駅周辺の姿は大きく変わりつつあります。また、駅から離れた場所においても、名谷南センターのリニューアルや、幼稚園跡地を活用した職住近接の働く場の創出など、若い世帯の呼び込みや老朽施設の建て替え、そして生活利便機能の維持など、様々な取組も実施しております。今後も引き続きオールドタウン化の対策に当たりましては、幅広い課題に対しまして、柔軟で新しい発想を持って対応しながら、府内一丸となって取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○分科員（門田まゆみ） ありがとうございます。本当に確かに局長おっしゃったように、エリアごとの強みや個性を生かしていくということは、すごく大事なことだと思いますし、確かに名谷駅のリノベーション、リニューアルが起きてからは、本当に集う人が増えたなというふうに感じております。特にお買物広場の所の人工芝生の辺りでは、本当に若い人もたくさん、午前中は子供連れのお母さん、午後、夕方からは高校生がたくさん集っております。本当にこの活性化、成功しつつあるのかなというふうに期待をしているところであります。

高倉台について、常任委員会でもお伺いをしましたけれども、近隣センターにあったスーパーが閉店をいたしました。周辺に新たな商業施設が立地した影響が考えられる一方で、世帯数、世帯の人数の減少や、また高齢化による購買力の低下といった構造的な要因も大きく関係しているのではないかと思われます。特に高倉台に関しましては、須磨ニュータウンの中でも入居が早い地区であり、言わばオールドタウン化の先頭に立っている地域でもあります。現在のところ、空き家率はそれほど高くありませんけれども、住民の多くが後期高齢者であることを考えると、今後10年ほどの間に世代交代が進まなければ、急速に空き家・空き地が広がり、スポンジ化が進行するおそれがあります。こうした状況を踏まえますと、神戸市としては高倉台を1つのモデル地区として位置づけ、大胆かつ具体的なオールドタウン化対策を打ち出していくことが必要であると考えます。

ここで検証、実践された有効な対策を、ほかのニュータウンにも横展開していくことで、面的に郊外住宅地の再生につなげていくことができると考えます。先ほど局長おっしゃいましたけども、それぞれの個性があるので、一概には言えないところではあると思いますが、この点、高倉台は駅が近接しておりませんので、この点、どのようにお考えかお伺いしたいと思います。

○平岡都市局部長 御指摘のとおり、高倉台の高齢化率は相対的に高く、御高齢で単身世帯の方も多いことから、今後の動向を注視していく必要があるというふうに認識してございます。

高倉台では近隣に大型商業施設が2つ開業し、利便性が高まったとの声がある中、先日、残念ながら高倉台センターの食品スーパーが閉店しました。このような高倉台センターの周辺の変化の状況も踏まえながら、高倉台のオールドタウン化対策に全力で取り組む必要があるというふうに認識してございます。

オールドタウン化対策に当たりましては、それぞれのエリアの持つ特徴や課題を踏まえて、具

体策を講じていく必要があります。高倉台の現状といたしましては、若い世代の流入が多く見られるエリアがある一方で、人の入れ替わりが相対的に少ない所もあり、今後の空き家の増加につながる可能性もございます。委員御指摘のまちのスポンジ化を防ぐというためには、現在、お住まいの方々が今後も安心して暮らし続けられるような取組と、新たな若い世代の流入促進に向けた取組、これを両面で進めていく必要があるというふうに考えてございます。そのためにも、これまで以上に地域の皆様との連携を深めていく必要があると考えておりますし、先日の都市交通委員会での委員からの御指摘も踏まえまして、まずは高倉台センターの活性化に向けて、地域の方々や商店主の皆様と都市局、また未来都市機構との間で意見交換をする場を設けるべく、現在、調整を進めているような状況でございます。目の前の喫緊の課題にはスピード感を持って対応しつつ、中長期的な視点も持ちながら、ソフト・ハード両面の観点で具体的な高倉台の対策に取り組み、他地域へのオールドタウン化対策にもつなげてまいりたいというふうに考えてございます。

○分科員（門田まゆみ） ありがとうございます。現在は都市局さんの尽力のおかげで、移動販売が入っていたりということで、何とか全くお買物難民ということではないんですけども、今後も、先ほどおっしゃっていただいたように、現存する商業施設の方、商業のお店の方が存続できるように、また住民さんとも対話をしながら、この高倉台の将来というのを探っていっていただきたいと思います。

住宅地における店舗立地支援についてお伺いをいたします。

ニュータウンの活性化に向けた取組として、神戸市では令和6年度から住宅地において新たな店舗などを出店される方に対し、店舗の新築やリフォーム費用を補助する制度を開始をしております。ニュータウンは静かで高質な住環境が整っているという大きな利点がありますが、その一方で、身近に日常的に利用できる店舗が少ないという課題も指摘されてきました。こうした中で、この制度によって小規模であっても地域にちょっとした店舗が生まれることは、住民の利便性の向上につながるだけでなく、地域のにぎわいをもたらす非常に意義のある取組だと考えております。そこで、まずは昨年度、この制度を活用した実績とその評価についてどのように捉えていらっしゃるのか。そして、今年度に入ってからの状況や手応えについての御見解をお伺いいたします。

○白井都市局副局長 住宅地における店舗立地支援に関する御質問でございます。

まず、令和6年度の実績でございますけども、令和6年度は食料品販売店、ネイルサロン、料理教室等の6件を補助採択してございます。いずれも既にオープンをしてございまして、地域の利便性向上に加えまして、例えば食料品販売店では食品ロスの普及啓発や子ども食堂などへの食品の無償配付、それから料理教室の中高生向けの無料体験レッスンなど、社会貢献活動にも取り組んでいただくこととしておりまして、その面でも地域の活性化に寄与すると考えてございます。

今年度の状況ですけれども、今までの補助制度に関しまして50件以上の問合せをいただいておりまして、このうち具体的な申請につながりそうなものが10件を超えておるという状況でございます。既に飲食店1件が採択に至っておりますし、今後、建築計画の具体化に合わせまして、申請及び採択件数は増えてくるものと考えてございます。今後も引き続き補助の活用を推進することで、地域住民の利便性向上と交流の場づくりをより一層進めまして、ニュータウンの活性化に努めてまいりたいと考えております。

○分科員（門田まゆみ） ありがとうございます。聞いたら、去年は6件ということで、でももう今年は既に50件のお問合せがあって、10件ぐらいは採択できそうだということですけれども、補助制度の対象の区域の広さというのを考えると、補助の件数が、去年は6件というのはちょっと寂しかったなというふうに思うんですね。これまでも、もちろん制度の広報には努めているとは思うんですけども、さらに利用促進のために広報の強化が必要と考えております。あわせて対象区域内で補助制度を活用せずに開店したお店があれば、制度を利用しなかった理由などを確認して、利用が進むようブラッシュアップし、さらに店舗立地につなげていくべきと考えますが、いかがでしょうか。

○白井都市局副局長 御指摘いただきましたように、補助制度をきっかけに、より多くの方にお店を始めていただくためには、やっぱり広報というのはすごく大事であると考えてございます。そのため、市のホームページに加えまして、広報紙、民間のタウン誌への掲載ですとか、あるいは建築事務所、不動産事業者等の業界団体、それから産業振興センター、商工会議所等の企業支援窓口と連携した周知というのを行ってございます。また、起業したい方が、各種相談、申請等で訪問する可能性がありますまいるネットですとか、衛生監視事務所、不動産事業者の窓口などにも案内チラシを置いてございます。また、補助対象エリアにある自治会には案内チラシを送付いたしまして、団体内での回覧をお願いしているところでございます。

広報に当たりましては、実際の店舗事例とか社会貢献活動の取組の紹介とともに、このたびの補助制度を活用して、その店舗等を設けられた方の声ということで、実施に至る経験や思いというのを詳しく紹介をしてございまして、ニュータウンでの出店を考える後押しにつなげる工夫というのを行ってございます。さらなる広報の強化に向けましては、これまでの取組を通じて、特に反響が大きかったツールというのを積極的に活用するなど、効果的な広報に努めてまいりたいと考えているところでございます。

○分科員（門田まゆみ） ありがとうございます。確かに利用された方の実際の声を発信するということは、とても大事なことだと思いますので、引き続きお願いをいたします。

続きまして、地域コミュニティ交通についてお伺いをいたします。

神戸市の地域コミュニティ交通は、現在、本格運行が11地域、導入支援が6地域と、全国的に見ても先進的な取組を進めています。生活交通に課題を抱える地域において、交通事業者による輸送サービスの提供を地域の皆さんのが主導的に乗って支えるという形で維持し、行政がそれを支援するという役割分担で導入を進めてこられたことは、大変意義のあることだと評価をいたします。

その一方で課題も見えてきました。特に交通が不便な地域であっても、地域コミュニティそのものが希薄な場合、住民自らが主体となって立ち上がる事が難しく、具体的な取組につながりにくいケースがあります。こうした背景を踏まえ、神戸市としても市アプローチ型として、行政側から積極的に地域に声かけを行い、導入する支援を新たに取組を始められていることは大変重要なことと考えています。市内にはまだまだ交通不便地が多く残されております。高齢化が進む中で、日常の買物や通院といった移動手段を確保することは、暮らしの安心に直結する課題であります。今後はこれまで以上に積極的にアプローチ数を増加させ、潜在的なニーズを掘り起こしていくことが求められます。

そこで、実際に市アプローチ型として地域に入ってみた際、どのような課題や状況が見えてきたのか。そして、今後、交通不便地の解消に向け、どのように展開を図っていかれるのかお伺い

をいたします。

○久保都市局長 神戸市におきましては、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るアプローチ型支援を、令和6年度から実施してございます。具体的な取組としましては、過去に交通に関する相談を受け、地域に対して出前トークを行いながらも、地域内で取組開始の意思決定にまで至らなかつた地域として、まず北区の花山地域から取り組んでございます。花山地域でアプローチ型支援を進める中で、一部の自治会では担い手の確保が課題として浮上してきました。区役所と連携し、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にも相談を行いました。ふれまちとの相談では、まずは地域の方々に地域コミュニティ交通に关心を持っていただくことが必要であるとのことから、ふれまちが中心となって地域の方々の参加を募っていただき、市と一緒に意見交換を重ねることで、地域の機運の醸成を図ることにしました。このような取組を繰り返すことで、花山地域において担い手となっていた方々が現れたことから、花山小学校区を対象とした地域組織を立ち上げることとなり、この8月に組織認定を行ったところでございます。今後は地域コミュニティ交通の導入に向けたアンケートの調査を行う予定としています。花山地域では、地域の実情に応じた機運の醸成や担い手の発掘のための様々なアプローチを実施し、組織の認定までつなげたところです。この実績を1つのモデルケースとして、他地域でのアプローチ型支援にも生かして、交通不便地の解消に努めてまいります。

以上です。

○分科員（門田まゆみ） ありがとうございます。本当に今お聞きをして、粘り強くきっとされたんだろうなというふうに思います。確かにやる気が——やる気がと言ったらおかしいんですけども、意欲があっても続かない。いや、自分が先頭に立っていくには荷が重いというふうに、やっぱり考えてらっしゃる方もたくさんいらっしゃって、年を取ると気力が続かないんだという声もお聞きをしたことがあります。そういうところで区役所を通じて、区役所からふれまち、その地域の状況をお聞きして取り組まれたというのは、本当にすばらしいことだと思いますので、今後、これをモデルとして、まだほかにある交通不便地のコミュニティを立ち上げにくいところにも取り組んでいっていただきたいなと思います。

郊外のバス路線においての再質問をさせていただきます。

郊外におけるバス路線の廃止や減便についてお伺いをいたします。郊外のバス路線は、地域住民にとって生活を支える大切な交通手段であります。しかしながら、急な路線廃止や減便があると、日常生活や学校生活に大きな影響が及び、地域にとってはまさに死活問題となります。こうした場合、やむを得ず地域コミュニティ交通の導入などを検討することになりますが、往々にして事後的な対応となり、住民にとって大きな負担を強いることになっているのが現状です。もちろんバス事業者が経営面の厳しさや運転士不足といった課題を抱え、苦渋の判断をせざるを得ない状況にあることは理解しております。しかし、だからこそ廃止や減便といった大きな変更が行われる前に、事前に市と事業者とで情報を共有し、住民の影響を最小限に抑えるための対策を共に検討する仕組みが必要ではないかと考えます。バス路線の廃止や減便に当たって、事前にバス事業者と十分に情報を共有し、行政として対策を検討していくことはできないのか、お伺いいたします。

○久保都市局長 路線バスの休廃止や減便の原因として、人口減少などによる乗客の減少と運転士の不足があり、事業継続が困難になるケースが増えてきております。委員御指摘の路線の休廃

止や減便に当たっては、できるだけ早く情報を示していただき、地域にもお知らせいただくよう事業者にお願いしているところです。特に市民生活への影響の大きい路線の休廃止については、代替交通の十分な検討期間を確保できるよう働きかけています。例えば、路線バスの三木三田線は、神姫バスからの休廃止の報告を受けて、地域と共に代替交通の検討を行い、休廃止に合わせて地域コミュニティ交通を代替交通とした試験運行を開始することができました。現在、試験運行を実施しており、10月1日から本格運行を予定しています。委員御指摘のとおり、バス事業者との情報共有は重要と考えており、今後もより緊密な連携を図ることで、様々な情報をいち早く入手し、事前に対策できるよう努めてまいります。

○分科員（門田まゆみ） よろしくお願ひいたします。バスについてなんですかけれども、バス停の上屋の設置についてお伺いをいたします。

地域の移動手段を守るためにには、地域コミュニティ交通と同様に人口が減少する中でも、自家用車から公共交通へと利用を転換し、多くの方にバスに乗っていただくことが欠かせません。しかし、今年の夏は過去に例のない酷暑でありましたが、市内にはいまだに上屋のないバス停が多く残されております。炎天下や雨天時に待つのは大変厳しい環境であり、利用促進の妨げの1つとなっていると考えております。経営が厳しいバス事業者の負担だけでは、こうした上屋の設置を十分に進めることは難しいと考えます。そのため、本市で今年2月の補正予算において、バス停上屋の設置を支援する補助金を計上されたところです。現在、バス事業者との調整はどのように進んでいるのか。また、特に高齢者や利用者が多く、早期に整備が必要な箇所については、市が積極的に事業者に働きかけ、早期の設置を促していくべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○久保都市局長 2025年2月の補正予算において、民間バス事業者に対するバス停上屋の整備補助金の予算を計上し、民間バス事業者に3月に募集を行いまして、3月末には申請をいただいております。その結果、民間のバス事業者3者より申請がございました。上屋の新設が6か所、改修が12か所、合計18か所のバス停が対象となってございます。現在、地域から御要望のある上屋の改修については、7か所が既に工事完了しています。残る5か所についても、順次施工を実施する予定です。また、上屋の新設につきましては、地下埋設物等の現地調査、また近隣店舗との調整などを経て、現在、設計を実施しております。バス事業者には早期の完了を働きかけています。

バス停上屋の整備については、事業者において判断がなされるものとなります。市としても快適な待合環境の形成は重要であると考えており、特に高齢者や利用者が多いバス停については、早期に設置してもらえるよう、引き続き働きかけを行ってまいります。

○分科員（門田まゆみ） ありがとうございます。着実に進んでいるということで、引き続きお願いをいたしたいと思います。

続きまして、都心・三宮再整備におけるバリアフリーの視点についてお伺いをいたします。

神戸市では、都心の未来の姿を示す将来ビジョンや三宮周辺地区の再整備基本構想を基に、全庁一体となって再整備を進めてこられました。その理念として、人が主役のまち、居心地のよいまちを掲げております。これまで自動車を中心とした都市空間から、歩行者や公共交通を優先した空間へと大きく転換していくという、非常に意義のある取組が進められています。その象徴が三宮クロススクエアですが、ここでは広い歩行者空間を確保し、人が集い、憩い、にぎわいを生み出すことが期待をされております。しかしながら、真に人が主役となるためには、単に

車から人への空間の転換にとどまらず、誰にとっても歩きやすく、利用しやすい環境づくりを徹底する必要があると考えます。

具体的には障害をお持ちの方はもちろんのこと、足腰が弱ってきた高齢者、ベビーカー、小さな子供まで、あらゆる世代、あらゆる立場の市民にとって優しい空間であることが求められています。例えば、段差の解消やエレベーター、エスカレーターの適切な配置、休憩スペースの充実、日差しや雨をしのげる工夫など、細やかな配慮があつて初めて居心地のよさが実現すると考えます。

そこで、都心・三宮再整備に当たっては、障害の有無や年齢にかかわらず、誰にとっても歩きやすく、子育て世代にとっても優しいまちづくりの視点をどのように踏まえ進めていくのか、御見解をお伺いいたします。

○中原都市局理事兼都心再整備本部長 まず、三宮駅の周辺のことを申し上げますと、御存じのように、三宮駅周辺というのは6つの駅がありますが、それぞれの改札階が地下と地上と2階とか、レベルが異なっておりましてバリアフリー化されていない。さらに、乗換え動線が分かりにくいういう課題がございまして、これを解消するというのがこの三宮再整備の1つの大きな目的でございます。

今やっていることを申し上げますと、もう工事にも入っておりますけれども、交通センタービル、西から言いますと、JR三ノ宮新駅ビル、それから新しいバスターミナルビル、これを一気に結ぶ歩行者デッキというのを今、整備を進めております。それから、それも含めまして、歩行者動線の結接点になりますJR新駅ビルの中には、立体的に歩行者動線が交わる地点、そういう所にエレベーターやエスカレーターを、これは我々だけじゃなくて、JRさんも含めた民間事業者の協力もいただきながら、適切に配置をするという予定にしておりまして、今、お話がありましたように、例えばベビーカーを利用される子育て世代の方もそうですし、足腰の弱られた高齢者の方も含めて、できるだけスムーズに移動できるバリアフリー化した動線を整備しようとしてございます。

それから、三宮クロススクエアのことも触れていただきました。こちらにつきましては、三宮再整備の象徴となります駅前の玄関口ということで、力を入れて整備をしたいと思っておりますけれども、令和11年度にJRの新駅ビルが開業するということでございますから、それと合わせて一体的にその第1段階を整備をしたいと思います。その中身につきましては、細々したことはいろいろございますが、特に緑に囲まれた休憩スペースというのをしっかりと取らせていただきたい。それから、子供から高齢者まで安心してくつろぐことができる広場空間をしていきたいと、そういう趣旨で整備をしていきたいと考えております。

それから、もう少し広い観点でいいますと、その駅周辺と特にウォーターフロントを結ぶ税関線というのがございます。この税関線は駅と市役所、東遊園地、それから子供さんの御利用が多いこども本の森 神戸、それを経てウォーターフロントへ行くということで、非常に主要な歩行者動線であると考えております。こちらのほうも御指摘の、どなたでも歩きやすいという観点での整備に取りかかっております。

少し具体的に言いますと、まず歩道は拡幅をしていくと。それから、自転車と歩行者、自転車は結構多くございますので、これはできれば分離をして、歩行者のほうが歩きやすいということにも注意をしたいと思っております。それから、休憩スペースというのも必要になろうかと思いますので、高齢者をはじめいろんな方々が利用可能な、そのベンチというのも各所に置いて

いきたいと思っておるんですけれども、そのベンチも、やはり日陰ということもありますので、緑と一体となった、いい休憩スペースを設置したいと思っております。それから、信号待ちなどで、やっぱり日差しに当たって暑いということも今年も特にありましたので、そういった場所への樹木の整備とか、日陰の創出ということにも取り組んでいきたいと考えております。今、いろいろ申し上げましたのは一例でございますが、いずれにいたしましても御趣旨を踏まえたきめ細やかな取組を、官民連携して進めてまいりたいと思っております。

○分科員（門田まゆみ） ありがとうございます。本当に安心して歩けるということが、やっぱり一番大事かなというふうにも思います。ですから、自転車と歩行者をしっかりと分けていただけたということは、すごくベビーカーを押す方にもそうですし、足腰が弱ってきた方にとっても、すごくいいことだなと思いますので、どうぞよろしくお願ひをいたします。

続きまして、新神戸駅の再整備と渋滞対策についてお伺いをいたします。

私は令和5年、予算特別委員会において新神戸駅舎前の渋滞対策、そして市民にとって実際に利便性を実感できる対策を取るべきであると指摘をいたしました。神戸空港の国際化に伴うインバウンド増加はもちろん、働き方改革による長期休暇取得の広がりで帰省客も増加をしております。さらに三宮再整備の進展によって、住みたいまち、訪れたいまち神戸として、人の流れは確実に増えています。このことを踏まえれば、新神戸駅の再整備は観光客向けにとどまらず、市民にとっても真に利便性を高めるものでなければならないと考えます。ところが現状は、依然として深刻であります。この夏、私自身も送迎のため新神戸駅を訪れましたが、スロープの入り口から左側に車が列をなして停車をし、途中からは右側にも車が停車し、進むことができず10分間立ち往生をいたしました。発車時刻が迫る前、やむなくスーツケースを引いて車路を歩く人が出ると、次々と荷物を持った人が降りて車路を歩くという光景が見られました。本来は歩くべき場所ではありませんが、子供連れや高齢者、障害のある方であれば極めて危険なことになっていたと思います。駅前には障害者用の乗降スペースも設けられておりますが、このような混雑下では機能しているとは到底言えません。

当局は、新神戸駅の再整備に当たり、生田川公園につながるシンボル空間の整備や公共交通と一般車の利用階層を分ける計画を示していらっしゃいます。しかし、これだけで慢性的かつ悪化傾向にある渋滞が解消され、市民が安全で快適に利用できる環境が実現できるのか大きな疑問があります。確かに渋滞は繁忙期に集中する面もありますが、その時期こそ市民が最も不便を感じ、危険を実感する場面でもあります。その経験は、神戸の都市としての評価にも直結します。したがって、従前以上の駐車場の確保を含め、より実効性のある渋滞対策が必要であると考えます。市民の利便性と安全性を最優先に据えた取組を再整備計画の中でどう具体化されるのか、御見解をお伺いいたします。

○山本都市局長 新神戸駅の混雑についてでございますけれども、繁忙期には都市局職員も、実際にその状況を確認するなど、かなり問題意識を持って取り組んでおります。繁忙期にはJR西日本が警備員を配置するなど混雑の緩和に努めており、先月のお盆休み期間は大きな混雑を確認しておりませんけれども、ゴールデンウィーク期間には渋滞が発生し、スロープで乗り降りする状況を我々も確認しております。

今回の再整備では、タクシー車両を含めた公共交通と一般車を分離するとともに、送迎の一般車の寄りつきスペースを現状より多く確保する計画としており、乗り降り等に起因する混雑の緩和を図って、交通の円滑を図りたいと考えております。また、駐車場につきましても、全体敷地

が狭く、地下部分にも制約があるため、当初は使用台数が減少する計画としておりましたけれども、隣接する歩道上の植栽配置や駐輪場の移設検討なども含めまして、駐車場全体のレイアウトを見直すことで、少なくとも従前以上の台数を確保することが可能であるというふうに考えています。現在、JR西日本と勉強会を開催しており、その中でも駅前広場の交通の円滑化は大きなテーマの1つになっております。引き続き、市民の利便性や安全性を高めるとの視点を持って、混雑緩和に向けた検討を進め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（門田まゆみ） ありがとうございます。新神戸の再整備が完了するまで、まだいましばらくの時間を要するわけですけれども、それまでの間、利便性の向上を図る対策を取ることはできないかなと思います。例えば、現在、駐車場の空き具合はスロープに入る所で表示が、空きとか満とかという形で表示をされておりますけれども、例えばもう少し手前で、周辺のホテルやビルの駐車場の利用を促すといったことが考えられますけれども、そのあたりいかがでしょうか。

○松崎都市局副局長 繁忙期の渋滞対策につきまして、委員御指摘のとおり、周辺ホテルの駐車場と連携をしていくということは、非常に有効であると私どもは考えているところでございます。周辺ホテルの駐車場は、本来はホテルや商業施設の利用者を対象にした施設ではございますけれども、既に新幹線利用者の割引制度が設けられているなど、一定の連携した利用が図られているということも今の状況でございます。

今現在、コトノハコ神戸の管理運営事業者やANAクラウンプラザホテル、あるいはJR西日本などの駅周辺事業者と定期的に意見交換を行っておりますので、委員御提案の内容も踏まえまして、まずは現状を把握して、本来利用者への影響が出ないような配慮はもちろん必要になってくるとは思いますけれども、駐車場の連携方策について協議をしていきたいと考えてございます。

○分科員（門田まゆみ） ありがとうございます。新幹線利用者の割引があるというのは全然知らなかつたので、これは周知に努めていただきたいなというふうに思います。やっぱり新幹線の駐車場だと30分ぐらいしか無料だったと思うんです。それが有料になるということで、利用者というのがそこまでしてするかなというのを、ちょっと疑問はあるんですけども、でも危険なことを冒すよりは、やっぱりそういった、こういった選択肢もありますよということを示していくということは大事だと思いますので、よろしくお願いをいたします。

続きまして、コトノハコ神戸の現状と活性化に向けた取組についてお伺いをいたします。

コトノハコ神戸は新神戸直結という利便性を持ち、観光や商業の拠点として期待されて開業いたしました。しかし、現状を見ると、当初描かれていたにぎわいには至らず、来館者数やテナントの稼働状況にも課題があるように感じます。実際にエスカレーターを利用して地下鉄に下りた際、館内ではほとんど人と擦れ違うことなく、不安を覚えるほど閑散とした雰囲気を体験しました。新神戸駅は神戸の玄関口であるにもかかわらず、訪れる人々に、にぎわいや安心感を十分に提供できていない現状は改善の余地が大きいと考えます。

一方で、新神戸から布引ハーブ園を通じる布引ロープウェイは、年間60万人もの利用者があると伺っております。つまり、新神戸を訪れている人自体は相当数存在しているものの、その多くがコトノハコ神戸を通り抜けるだけで立ち寄らないというのが実態です。このギャップをどう埋めていくのかが活性化の大きな鍵になるように思います。

その中で、令和6年には市と運営事業者の協力により、動線上の案内サインが強化されたことは大変評価をしております。施設の存在を分かりやすく伝え、利用者を導く工夫がされつつある

ことは前進であり、取組の成果と感じております。しかし、さらなるにぎわいの創出には一歩踏み込んだ施策が必要です。特に布引ロープウェイの事業者や、また周辺の商業者と連携し、利用者が自然にコトノハコ神戸に立ち寄りたくなるような仕掛けやコンテンツを整備することが重要と考えます。例えば、ロープウェイとの共通チケットや割引、ハーブ園と連動した商品やイベントの企画、地元ならではの飲食体験など、双方にとって相乗効果を生むような工夫を具体的に進めていくべきではないでしょうか。コトノハコ神戸は単なる商業施設ではなく、新神戸駅と観光地をつなぐ、まちの顔としての役割を担っております。だからこそ現状の厳しい実態をしっかりと直視し、にぎわい再生に向けた戦略的な取組が求められていると考えます。

そこで、お伺いをいたします。課題解決に向けて、市として今後どのような活性化方針を描いていらっしゃるのか。そして、布引ロープウェイ事業者をはじめ、周辺事業者との連携を含め、観光客を呼び込み、コトノハコ神戸を利用していただける仕組みづくりやコンテンツづくりをどのように推進していくのかについて、現状の認識と今後の具体的な方針をお示しいただきたいと思います。

○山本都市局長 御指摘のコトノハコ神戸でございますけれども、この施設につきましては、新神戸駅周辺を代表する商業施設であり、エリア全体の回遊性向上やにぎわい創出の観点からも重要な施設だというふうに考えております。しかし、現状といたしましては、空きテナントが多く暗い雰囲気であり、駅前の施設としては十分な活用を図られていないことや、施設の補修が適切に行われておらず、維持管理が不十分であるなどの課題があるというふうに認識しております。

コトノハコ神戸の実質的な所有者はシンガポールに拠点を置く外国企業でございまして、令和6年度から企業側と都市局で継続的な協議の場を設け、積極的なテナント誘致や施設の維持・修繕に取り組んでいただくことを働きかけております。まずは年内には外壁修繕の工事に着手すると聞いており、企業側も前向きに協議に応じていただいております。また、委員御指摘のようなロープウェイ事業者等と連携した取組につきましては、効果的だというふうに考えております。現在、新神戸駅周辺の活性化に向けて、神戸シティ・プロパティ・リサーチと連携し、コトノハコ神戸の管理運営事業者やホテル、JR西日本等の駅周辺事業者と定期的に意見交換を行ってございます。こうした場に、御指摘の神戸布引ハーブ園やロープウェイ運営事業者などに参画いただくことを提案し、双方にとって相乗効果を生むような連携のきっかけに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（門田まゆみ） ありがとうございます。外壁が変われば、また見た感じもずっと変わっていくのかなと思いますし、事業者と粘り強く交渉を続けていただいているということですので、引き続きお願いをしたいと思います。新神戸のオリエンタルパークアベニュー、OPAのときには、本当に今の状態というのは想像もつかないぐらいで、その時代を知ってる私としては、本当に寂しい限りだなというふうにも思っております。先ほどの渋滞対策として周辺ビルの駐車場を利用するっていう提案をさせていただきましたけれども、このコトノハコ神戸が例えば活性化すれば、もう送迎の前後に寄ってみようかなというような意欲も湧いてくるかなと思いますので、引き続き取組をお願いしたいと思います。

続きまして、須磨駅周辺の再整備についてお伺いをいたします。

須磨駅は、須磨エリアの拠点駅であり、須磨海岸、須磨シーワールドなど他都市から多くの人が訪れる観光地がありますが、駅周辺は山と海が近接する地域であり、住民の意見がまとまら

ず、長年再整備に着手できなかったエリアでもあります。これまで須磨駅を利用する市民、区民や駅周辺の商業者の皆様等に対してアンケート調査を実施し、買物できる所が少ない、駅前ロータリーが混雑しているといった意見をいただいたとお聞きをしております。地域住民のための再整備になるのか、商業観光客のための再整備になるのか、方向性によって再整備の内容は大きく変わると考えます。いずれにしましても再整備を進めるに当たっては、地域住民や商業者などの多くの意見を酌み取り、皆様の合意の下でまとめていく必要があると考えますが、現時点での検討状況をお伺いいたします。

○白井都市局副局長 須磨駅周辺の再整備に関する御質問でございます。

令和5年度のアンケート調査では、御紹介いただいた買物できる所が少ないなどの御意見がある一方で、海・山の自然や昔ながらの雰囲気を残してほしいなどの御意見もございまして、御指摘いただいたように、地域の皆さんの御意見を丁寧に酌み取っていくことが重要だと考えてございます。

令和5年度以降の取組といったしまして、まずは須磨駅を利用される広域的な自治会、婦人会などの地域団体にアンケート調査の結果を共有いたしまして、須磨駅前に必要な機能について御意見を伺ってまいりました。そして、このような意見交換を須磨駅に近い自治会、婦人会などの個別の地域団体ですとか商店街に広げて、複数回実施しております、あわせて須磨駅周辺で活動されている学生とか子育て支援団体、それからマルシェなどの活動団体とも幅広く意見交換を行ってございます。

このような意見交換を通してやはり感じますのは、再整備に向けましては、やはり様々な御意見があるということを改めて認識しております、今後も引き続き、その地域住民や商業者など多くの方の意見をしっかりと酌み取りながら、皆さんの合意の下で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の醸成を図ってまいりたいと考えております。

○分科員（門田まゆみ） ありがとうございます。本当にたくさんの意見を聞けば聞くほど、相反するものが多くて、支離滅裂になっていってまとまりにくいということはあるかとは思いますけれども、皆さん、須磨駅周辺に愛着を持って、やっぱりよくなつていきたいという思いは同じだと思いますので、引き続き粘り強く取り組んでいただきたいと思います。また、何年か前まであったスーパーが撤退をして、主要駅ではありますけれどもスーパーがない状態が今続いております。近隣の方にお聞きすると、月見山駅とか須磨海浜公園の駅のスーパーを利用しているということです。再整備を進めるに当たっては、何とかこの課題を解決できないかという検討もお願いをしたいと思います。また、あわせてハード整備にはいましばらく時間を要するであろうことから、住民の必要に応じた、また駅周辺の商業者の意見も聞きながら、ソフト施策においても何かできることがないか御検討いただくこともお願いをいたしたいと思います。

続きまして、多井畠西地区についてお伺いをいたします。多井畠西地区の里山保全と活用についてお伺いをいたします。

多井畠西地区につきましては、令和2年度に都市再生機構から神戸市が土地を譲り受けて以来、市街地近郊ながら自然や農地が多く残された貴重な財産として、里山の保全活用が進められてきました。令和6年度には竹林整備をはじめとする里山体験活動が継続し、学生主体によるプレパークの開催や多井畠厄除八幡宮においては、竹あかりアートプロジェクトの開催など、自然や里山の触れ合いを望む多くの市民に御参加いただいたと承知をしております。こうした取組は自

然環境を守るだけでなく、市民が地域の魅力を再発見し、世代を超えて交流する貴重な機会となっていると評価しております。

一方で、この地区には大きな課題もあります。具体的には、アクセス道路が十分ではないこと、水道や電気が整備されていないこと、トイレも簡易なものしかないといったインフラ面での不便さです。このままの環境では活動を広げていこうとすると、どうしても制約が多く、持続的に市民を受け入れるには限界があると感じます。今後、子供たちを含め、より多くの市民が多井畠の自然に触れ、里山保全活動に親しんでいただくためには、やはり水道や電気など一定のインフラ整備が不可欠ではないでしょうか。安全で快適に利用できる環境が整えば、活動の幅も広がり、市民の関わりも一層深まっていくものと期待をされます。

そこで、多井畠西地区の里山保全の取組をさらに発展させていくために、今後、水道や電気などのインフラ整備についてどのように考えていらっしゃるのか、御見解をお聞かせください。

○松崎都市局副局長 多井畠西地区によるインフラ整備についての御質問にお答えいたします。

委員御指摘いただきましたように、多井畠西地区につきましては、令和2年にUR都市機構の保有地を譲り受けまして、里山保全に向けた様々な取組を進めておりまして、ボランティアや企業・学校など多様な主体による持続的な活動が広がりつつあるところでございます。こういった中で、誰もがアクセスしやすい方法であったり、お子様がすぐに使えるようなトイレなどが必要だという声もいただいているところでございます。

このため、訪れた方、訪れる方が少しでも快適かつ安全に活動ができるようにということで、地区内の傷んだ里道や水路など環境整備を順序行っているところでございます。さらなるインフラ整備ということでございますけれども、あの地区は高低差が非常に大きい地形でございまして、課題が大きいという面は承知しておりますけれども、すぐにできる改善ということで、御指摘いただいたトイレにつきましても、上下水が整備されていない場所にも設置可能な水循環式のバイオトイレというものを、地区西側の駐車場の中にも令和5年には整備したところでございます。一方、地元住民の中には、地区外から多くの方を呼ぶ、人を呼び込むような大規模な活動などには慎重な意見もお聞きしているところでございますので、活動団体、それから地元住民、それぞれ立場によって様々な声があるということも我々認識しているところでございます。こういった様々な意見には配慮しながら、今後の活動内容や規模などに応じて、整備と保全のバランスを取っていくことを考えながら、アクセスの方法、それから新たな整備の必要について議論していくべきだろうと考えてございます。

先ほど申し上げましたように、当地区は非常に高低差が大きい山林部でございますので、アクセス道や水道・電気などのインフラにつきましては、費用面、技術的な検討など、様々な課題が予見され、今すぐの整備というのはなかなか難しい面もあると考えてございますけれども、まずは現地で活動されている方々などの意見も伺って、同地区にとってどのような整備が望まれ、そしてどのような整備が可能であるかなどについて一緒に考えてみながら、できることから取り組んでいきたいと考えてございます。

○分科員（門田まゆみ） ありがとうございます。確かにあの辺というのは、すごく静かな所ですので、あまりたくさん的人がわって来ると、生活環境が乱れるというお考えの方も一定数いらっしゃると思います。そこを調整をしながらということですので、よろしくお願いをいたします。

その関連をしまして、放置竹林対策についてお伺いをします。

放置竹林の対策というのは、ここまで来たから終わりというような性質のものではなくて、毎

年継続をして取組を積み重ねていくことが欠かせない、本当に息の長い活動であると考えております。特に伐採した竹をただ処理するだけでは労力もコストもかかり、活動が長続きしにくいという課題もあります。持続可能な取組とするためには、伐採した竹を地域でどう活用し、循環につなげていくのかが大変重要になってまいります。市内では、既に竹炭やメンマづくり、さらには竹ビールといったユニークな試みが行われているとお伺いをしております。こうした取組は竹林対策を単なる環境保全にとどめず、地域の産業や交流にもつなげていく可能性を示していると思います。行政と地域団体とが力を合わせ、発展的かつ持続的に事業を開拓していくことが、今後の放置竹林対策を前に進める大きな鍵になるのではないかでしょうか。つきましては、この多井畠西地区をはじめ、地区の住民の方をはじめ市民団体との協力の下で、竹の利活用を積極的に推進し、放置竹林対策を持続可能な取組へつなげていくことについて、当局の御見解をお伺いいたします。

○松崎都市局副局長 竹の活用についてということでございますが、委員御指摘のとおり、竹林整備などの取組を持続的なものにしていくということで、竹を資源として利用していくことは大変重要であると我々考えてございます。現在、市が実施している体験会とか竹林整備で伐採された竹の多くはチップ化しております、交流広場の整備のために活用したり、そのほか一部は竹のままでプレーパークの遊具に使ったり、あるいは地区内で農業体験の学習している団体や農業資材としても活用したりをしているところでございます。また、連携協定を結んでいる企業では、竹林整備で出た竹から竹炭をつくりまして、先ほどの農業体験学習で整備された農園の土壤改良に利用したりとか、竹を使ったキャンドルイベントなどで、竹の活用に関する情報発信なども行っているところでございます。地区内で竹林整備を行っているボランティアにおきましても、竹をチップや竹ざおとして県内の企業に販売して活動の費用の一部に充てたりとか、竹炭を原料とした製品開発を行っている企業に竹炭を提供して協力しているところでございます。令和7年からは市内のNPO法人が企業と連携をして、メンマ製作にも取り組んでいるところでございまして、引き続きこういった取組を持続的に実施していくために、関係部局とも連携しまして、企業や団体の取組を支援していきたいと考えてございます。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

この際、約20分間休憩いたします。

午後3時25分より再開いたしますので、よろしくお願ひいたします。

（午後3時5分休憩）

（午後3時25分再開）

○主査（植中雅子） 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。

それでは、村野委員、どうぞ。

○分科員（村野誠一） 新しい自民党の村野誠一です。よろしくお願ひいたします。

先ほどの門田委員の話を聞いていて、JR須磨駅の再開発については、私も過去に何度も取り上げて、市長にも答弁をいただいた。推進していただくというのは、もう大変ありがたい、須磨区選出の議員としてね。しかし、先ほどの答弁を聞いていて、機運の醸成に努めますという答弁で、簡単に納得してもらったら困るんですよね。私は、あそこを利用するJR須磨駅を利用する、また山陽の須磨駅を利用する地域の方々から、もう以前から切実な思いを聞いている。それで、

市長にも質問させていただいて、令和5年の5月25日の本会議一般質問で市長に質問をして、市長はアンケートを取ると——アンケートを取ったという話もあったけれども、アンケートなどを取って十分に地域の意見を聞いて、その上で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な再整備の大きな方向を示したいと考えておりますと。民間活力の導入も不可欠です。事業者の声を聞き、必要があれば規制緩和の手法も含めて幅広く検討を進めていきたいと存じますと。これ5月25日です、令和5年の。それからアンケートを取り、先ほど説明があったように、また周辺の事業者や市民のアンケートも取りと、前に進めていただいていることは評価もしますし、それから種地がないので簡単ではないことも理解はしますけれども、ただ、10月26日に市長選挙がありますので、いわゆる須磨駅を利用する方々、山陽の須磨駅を利用する方、JRを利用する方々は、久元市政でこのJR須磨駅の再整備というのはやってもらえるのかというのが、もうシンプルに村野さん、聞いてほしいと。どうなるんですかと。久元市長だったらやってもらえるんですか。それとも実現しないんですかということなんですね。

私は、やはり市長はスピードということも言ってますし、大きな方向性を示すとか、規制緩和であるとか、もう民間事業者、手法って限られてくると思うんですよね。そういう意味では、まだ機運を醸成しますなんかで、はい、分かりました、じゃあそれで進めてくださいみたいな、私はそういう立場ではないんです。久元市政で、選挙ですから、誰が市長になるか分かりませんけれども、じゃあ仮に我々自民党としては、今、推薦はしておりますので、市長が再選を果たした場合、じゃあ4年の任期でしっかりと市長はやるのか、やらないのか、それとも乱暴な言い方をすると、やったふりをして、ります、りますと、やるやる詐欺じゃないけれども。要は市民からしたら、本当にやってもらえるのかと。これなんですよ。局長、御答弁、お願いします。

○山本都市局長　須磨駅の再整備につきましては、これはもう重要なやるべきものだというふうに考えてございます。ただ、先生御理解いただいてますように、これまで長く事業に着手できなかつたことにつきましては、当然ながらその理由がございまして、いろいろ先生からもアドバイスいただきながら、機運をつくるというような取組からスタートを切ったところでございます。

実は先週末も地域のほうに、うちの部下が入ってございます。そのような中で、いろんな地域に入ってございますけども、これ正直申し上げまして、まだ地域に入れてない地域、いろいろ入りたいというようなお申出もさせていただきましたけども、入れてない地域がございます。こういったところにつきましては、しっかりとやはり話を聞く上で事業を進めるべきだと思ってございます。ただ、機運をつくることで、だらだらと時間を稼いでいるというようなことにつきましては、全くそのような考えではございません。大事な地域の方々の土地を使って再開発を進めていきますので、しっかりとやはり地域の声といったものを、まずは聞くべきだということ、これを最重要視しております。ただ、繰り返しになりますけども、再整備は重要な取組だと思ってございます。

以上でございます。

○分科員（村野誠一）　1年、2年と、役所というのは年度年度ですから、皆さんそれぞれ須磨駅だけではないですからね、忙しいのは分かりますけれども。これは私も周辺の方々も、利害関係者の方々にも話を聞いて、やっぱり長年全然動いてこなかった。垂水は動いた。長田もやってる。でも、須磨はなぜあの状態なのか。そら、いろいろな経緯がありますよ。しかし、自分の土地、権利、どうなるのかと。私、以前から言ってるけれども、基本的にはその利害関係者の方々に、それだったら納得できるという、いわゆる得というか、損するようなことを皆さんお願いします

といったって、簡単には理解してもらえませんから、じゃあ得をするというか、みんなが得をするんですよ、最終的には住んでる方々が便利になるわけですから。そういう提案を持っていかなかつたら、なかなか話だけ聞いてくださいといったって聞いてくれませんよ。だから、そのためには規制緩和、民間の活力、具体的なプランとして、やはりこういうことを考えてる。このプランで行ったら皆さん損はないですよ——損得というと、ちょっと誤解があるかも分からぬけれども、皆さんにとって自分たちの土地とか、今までの権利とか、そういうものが奪われるようなことはありませんと。三方よしですと。そういうような提案を具体的に持つていかなかつたら、取りあえず会って皆さんと話を聞くということを続けてたら、それこそ市長はスピード言ってますけれども、仮に当選されても4年間でできるのかと。私、そのスピードだったらできないと思いますよ。私はね、そう思いますよ。

だから、しっかりと、ちょっとその機運の醸成ではなくて、先ほど局長から御答弁いただいたけれども、よりもっと来年度は具体的にしっかりと進めていただきたいということをお願いしておきたいと思います。これは先ほど申し上げたように、JR須磨駅を利用されている方、山陽の須磨駅を利用されている方、もう市長が答弁して2年前ですから、この市長選挙で——何度も申しますけれども、本当に久元さんはやってもらえるのかというのが、当然の皆さんの須磨区民の関心ですから、そういう意味では、総括でも市長に直接、市長は本当にやる気があるんですかとお聞きしたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

先ほどは高倉台の話もあったけれども、これも以前から私、コーヨーが撤退する前から、私、近隣センターの今後のことを見て、広く高倉台の住民の方々にアンケートを取ってくださいということをお願いして、当初は都市局の方は難色示していたけれども、今後のことをしっかりと考える上では、皆さん方が高倉台の中心地に何が本来求められるのか。これは一部の婦人会とか一部の方々ではなくて、答弁にもあったけれども、これから今、若い方々も一部帰ってこられているということですけれども、私の同級生とともにいますけれども、そういう方々にとっても幅広く、どういうものがあの近隣センター、高倉台の中心地に必要なのかという、まず意向を確認する、しっかりと認識することが大事なのではないかということでアンケートをお願いしました。基本的には、もうそれで皆さん方は把握しているわけですね。それで今回、コーヨーが撤退をするという形になってる。私は後手後手に回っているというふうに、そういうふうに感じています。

なぜこういうふうになるのかということなんだけど、都市局は確かに大きな局で、いろんなもんを所管してるけれども、市長は縦割りを廃して横串を刺せと言うけれども、この都市局のまちづくりに関しては、むしろ区、区、須磨区、長田区、垂水区という、まさに縦割りでしっかりと責任を持って考えていく必要があるんじゃないかというふうに以前から私は思っています。いわゆる須磨区というのは、当然ですけれども、人口も、それからいろんな文化であるとか、成り立ちもそうですけど垂水とは違うわけですね。市街地があつてニュータウンがある。だから、須磨は須磨で、今何が課題なのか、どこに課題があるのかということを、やはり須磨区は須磨区のことを責任持って考えるチームがある、垂水は垂水で責任を持って考えるチームがある、先ほど言ったように、須磨区は確かにこのニュータウンのオールドタウン化というのは、これ問題やなとか。JR須磨駅のこの再開発も問題だなと。全体の中でのニュータウンではなくて、やはり須磨区は須磨区、垂水区は垂水区、長田区は長田区というように、区、区でしっかりと責任を持ってまちづくりを進めていく。先手先手で、須磨区役所、各区役所とも連携をしながら、まちづくりを進めていくという必要性があるんではないかというふうに思いますけれども、局長の御答弁、お願

いいたします。

○山本都市局長 まちづくりにおきまして、後手後手にならないようにしなければならないという思いで、今、仕事を進めております。できることなら先手先手でいろんなことを想定しながら、取組を進めたいという思いは強く持ってございます。

御指摘いただきましたような、区ごとにまちづくりを考えるべきだということにつきましては、少し今、私としましては、そななんだろうかなという思いに立ってございます。やはり神戸市全体の中でどうあるべきか。しかも、その地域の特性といったものは当然大事ですけれども、わざわざ区の中をくくって、区の中でというようなところまで、今まで強く意識してまちづくりをしたことはございません。できることならば、やはり地域全体が、また神戸市全体の中にあって、その地域がどんな役割を果たすのか、どうあるべきなのかみたいなことを考えるべき、市域全体とその地域の特性みたいなことを両面から考えるべきだ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（村野誠一） この辺は平行線ですね。今まで考えたことがないということやから、急に考えてくださいといつても、頭は切り替わらないかも分かりませんけれども、私は今、ずっと区というのは区長の予算とか、権限とか、そういう形で個性、先ほどおっしゃったけど個性ね。先ほど、何度も言いますけれども、各区によって課題というのは全然違うわけですよね。そういう意味では、当然その神戸市全体でまちを考えるということ、全くその全体で考えるなと言つてゐるわけではないですよ。しかし、やはり市長もチーム担当制とか、当時言ってましたけれども、やはり都市局の中で区をきっと責任を持ってやっていただく。後手後手に回らないで、私のその区を個別に考えるという考え方ではなくても、しっかりと後手に回らないで、責任を持って区の発展、やっていただけるんだったら、それはそれで結構ですけれども、私は、今のやり方でやつてるからこそ、やはり後手に回っているんじゃないかなというふうに、私は感じてますから、こうしたらどうですかということを具体的に提案をさせていただいたということです。

次に、駅前のリノベーションいろいろやってますけれども、リノベーションをやるときに何を考えていくかということなんですねけれども、先ほどもあったけれども、熱中症対策で日陰、これはもう以前から私も申し上げてますけれども、それだけではなくて、雨にぬれないで移動しやすいまちづくりというか、全てにおいて雨にぬれないというのは物理的にできません。屋根ばっかりになりますから。しかし、多く人が利用するような所で、早い段階で雨にぬれないで動線が確保されると、皆さん、傘をさっとしまって行き来ができるわけですね。当然、傘というのは、いわゆる幅を取りますから、そういう意味では、早い段階で傘を差さずに皆さん方が移動できるっていうのは、すごくパーソナルスペースも確保されますし、そういう意味では利便的に皆さん、快適に移動がしやすくなると思うんですけども、そういう雨にかかるないで移動がしやすいまちづくり、こういったことについては局長どのように——局長じゃなくても結構ですけれども、どのように考えておられるかお聞かせください。

○平岡都市局部長 委員御指摘のとおり、駅周辺などにおきましては、特に雨や日差しをしのぎながら移動できるという、より快適に移動できるというような環境整備を行う視点というのは、非常に重要だというふうに考えてございます。

ただ、これは委員からもございましたけれども、全ての場所でそういったことがかなうわけではありませんので、今現在進めております駅周辺のリノベーションにおきましては、より多くの方々が利用する施設であったり、公共施設につながるような歩行者動線を中心に、といった

形の施設整備に取り組んでいるところでございます。

以上でございます。

○分科員（村野誠一） しっかりその辺、先駆的に雨にかからないで移動ができるまちというのは、私、今、ちょっとここがということは申し上げられない。単純に地下がもう充実しているところというのは、もうかなりのところまで雨にかからずに移動ができる。夏であれば、空調も効いてますから、汗だくになりながら移動することもないですから。全てにおいて地下街なんかできませんから、そういう意味では、雨にかからない、または日をよけながら移動しやすい、これは、やはり今後、そういう視点でまちづくりを考えていただくということは必要なんじやないかなということですから、お願いをしておきたいと思います。

もう時間がありませんので、以前から妙法寺駅前のリノベーション、美装化ですね、私、言つてきた。以前答弁では、名谷やってるから、名谷の検証が終わってからと。名谷、じゃあ失敗しましたから、もうリノベーションやりませんみたいなことあり得ますかって私言つたけれども、この妙法寺の駅の縦割り、どこの局がというよりは、市長は駅は顔だということを言ってる。乗降客が多い妙法寺駅の美装化。顔の部分の美装化についてどのように進めようとしているのか、お伺いしたいと思います。

○平岡都市局部長 委員からの御指摘以降、我々都市局と交通局で協議を行い、現状の妙法寺駅北側のバスロータリーの上屋については、今、機能的には問題がないというような状況ですので、まずは主要なターミナルとしての景観への配慮ということで、修繕を進めるということで、今既にもう交通局のほうで工事の発注の準備手続のほうを進めているような状況でございます。

○分科員（村野誠一） 時間が来ましたので、ありがとうございます。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

それでは、大井委員、発言席へどうぞ。

○分科員（大井としひろ） 躍動の会の大井としひろです。15分ですので、簡潔に御答弁よろしくお願いします。

私も須磨区の議員なんですが、私のほうからは、都心・三宮再整備に係る地下空間の利用についてお伺いをしたいと思います。

先日の外郭団体に関する特別委員会で、株式会社サンセンタープラザの建て替え案について私見を述べさせていただきましたけれども、整理すると、戦前に神戸市会で、まちが分断することを避けるために、国鉄・阪急・阪神を地下で神戸市街へ乗り入れるよう、神戸市会、神戸市は要望しましたけれども、今から90年前に神戸市と神戸市会から出されたこの要望に、今、まさに市内を走る鉄道が、要するに神戸のまちを分断しているわけであります。この先人の思いを、この分断しているJR・阪急を地下に入れることで、中心市街地に大きな空間をつくり、空いた空間に中央幹線道路を移設し、跡地にセンターープラザの3館などを移設させる壮大な案を提言をさせていただきましたけれども、鉄軌道を地下化することは地震にも強く、90年前に造られた崩壊のおそれのある高架の撤去にもつながるわけであります。90年前、国鉄は鉄道の旅は車窓からの眺めが重要とのことで地下化に反対し高架となりましたが、今や新幹線は新神戸から以西はトンネルばかり、リニアに至ってはトンネルの中を走ることになっておるわけでございます。一方で、JR・阪急が地下に移転すると広大な土地が出現し、災害時の避難場所となるほか、いろいろな活用が考えられるわけであります。

世界の主要都市では、核攻撃に備えて地下空間の整備が進んでおるわけでありますけれども、

神戸でも核シェルターの役割を持つような地下空間として、危機管理の側面から地下空間の有効活用が図られるんではないかと思っております。都心・三宮の再整備に当たっては、JRと阪急電車を地下化し、その上に中央幹線道路を移設し、跡地に新たなまちを建設することで、都市の活性化が期待できると私は考えます。サンセンタープラザ等の建て替えについても、種地として活用し、建て替え問題も解消できるのではないかと考えております。

以前、市長と本件について質疑をいたしました際、莫大な費用がかかるとして否定的でございましたけれども、サンセンタービルをこのままにして、たくさんの市民を危険にさらすことと、どちらが優先されるのか。このことについて御見解をお伺いいたします。また、JRや阪急が地下に移転した際の地上の土地所有の権利関係も、併せて当局側の御見解をお伺いいたします。

○津島都市局都心再整備本部局長 何点か論点がございましたので、順に御答弁させていただきます。

まず、土地の関係でございますが、JRと阪急の駅とか線路ですね、これは阪急の西側の線路を除きまして、それぞれJR・阪急、それぞれの所有地の上にございまして、仮に地下化したとしても、その土地の活用方法は所有者が判断するという形になると考えてございます。

また、JRと阪急の地下化ということについてでございますが、三宮再整備基本構想を策定した平成27年当時、それから現在もJR・阪急とともに地下化すると、そういう御意思はない状況でございまして、それぞれ今、高架の耐震補強工事に取り組まれているといった状況でございます。

このことから基本構想策定当時も基本構想の中で、既存の駅の改札口は既存の状況のまま、これを前提としまして現在、三宮クロススクエア、歩行者デッキの整備をするとともに、阪急電鉄が神戸三宮阪急ビルを建て替えを完了し、JRが今、新駅ビルの建設を行っているといった状況でございます。今から両路線を地下化するというのは、非常に大規模な工事となりまして、多大な事業費と相当な工事期間が必要となることが想定されまして、費用対効果という面から、さらには現在事業が進んでいる三宮再整備のスケジュール感からも、現実的にはちょっと難しいと思われるという状況でございます。

また、一方、委員御指摘の危機管理の面からの地下空間ということをございますが、危機管理局に確認したところ、ミサイル等の爆風からの直接の被害を軽減するために、堅牢な建物や地下施設を緊急一時避難施設として指定するよう、これが国民保護法に定められておりまして、三宮ではさんちかや全ての地下駅舎、通路を指定されてございます。三宮再整備におきましても、さんちかでの新通路の建設や2号館前の地下通路のリニューアルなど、その充実を図っているところでございます。

また、サンセンタープラザについてでございますが、さんプラザとセンタープラザ西館、この2つについては耐震性を満足していない状況でございますが、定期点検や必要な補修を実施するとともに、防災マニュアルの策定や自衛消防訓練を行うことで、可能な限り安全性の確保に取り組んでいきたいということでございまして、400名の地権者がおられますけれども、早ければ来年の再開発協議会の設立を目指して、建て替え検討会で順次進めているところでございまして、できるだけ早い事業化に向けて、区分所有者と共に検討していきたいというふうに考えてございます。

○分科員（大井としひろ） 最初に所有権の話でお答えいただきましたけれども、少し調べましたら、原則は、所有権は鉄道用地はそれぞれJR西日本と阪急電鉄が持つことになっておるようですが、公共利用用地として活用する場合には、この部分は、例えば地下化事業というんで

すか、そういうことに神戸市や国が指導して、連続的な立体交差事業や鉄道高架化、地下事業として進める場合には別の流れがあると聞いておるんですけど、その辺の御答弁はいただけますか。

○津島都市局都心再整備本部局長 基本的にそれぞれの鉄道事業者さんの土地ということでございますので、連続立体事業をしたときに、その土地の所有がどうなるか、道路下に入る場合でしたら、当然、道路の下に入るということになりますけど、そうじやない敷地に入った場合というのは、すみません、ちょっと今すぐには御答弁できませんけれども、そういうことはあるかもしれません。

○分科員（大井としひろ） 要は、そういう形で、例えば地下化して、その上に、例えば中央幹線道路を持っていくと。そういうことは可能だと思うんですけど、それは難しいということなんですか。

○津島都市局都心再整備本部局長 まず例えばJRさん、阪急さんを地下化したときに、その上の土地はJRさんと阪急さんになります。普通、道路の付け替えとなると、それを用地を交換するとかいうことが出てきます。そうすると、JR、鉄道事業者さん側がそういうことがいいかどうかという議論もありますし、そもそも前提としての地下化というところが、費用対効果の面で鉄道事業者さんが難しいのではないかというふうに考えてございます。

○分科員（大井としひろ） そもそも90年前、昭和3年に、神戸市——できて間もないと思いませんけど神戸市、神戸市会がまちをどうしていこうかといったときに、国鉄・阪神・阪急に対して、地下で入ってきてほしいと。それをそのときにあったのは、昔は汽車が煙吐いて走っていましたけれども、その昭和の初めにはもう電車というのが走り出して、この電車の電気を供給している、差配しているのが神戸市の電力局ということで、神戸市は結構強気で、この地下に入ってくるようにということで要望された。その思いに応えたのが阪神で、JRはその当時、車窓の旅ということで突っぱねて、折衷案で高架で入ってくると。阪急はJRが入ってきたからって様子見しながら、3年近く神戸市と相当張り合いながら、地下で入ってこいと神戸市が言ったけど、いやいやとか言いながら、3年近くもめたというのが記録に残っておるんです。最終的にはうやむやになって高架で入ってきたと。その当時の先人の方々の、90年、100年前の思いというのは、今も続いておるんではないかと思うんです。まちが分断されるということで。神戸のまち、三宮のまちが分断されている。これを地下に入れることによって莫大な費用がかかるかも分かりませんけれども、しかし、サンセンタービルとか、こういうのが移築できるとか、いろんなメリットがあるわけで、こここのところはやっぱり壮大なプランではありますけれども、神戸市の都市局なり神戸市ならできると思って提案させていただいているんですけど、難しいとお考えですか。

○津島都市局都心再整備本部局長 その100年前というのは、ちょっと私も勉強はさせていただいています。当時、やっぱりJRは平面を走っておって、それで——当時国鉄ですけれども、平面で分断というのが起こった中で、高架にするか地下にするかという御議論があったというふうに私も理解してございまして、その際に地下に入れば当然分断は解消されますけど、当時、JRの、当時の国鉄は高架にすることによっても分断が解消できるということで、高架を選択されたというふうに理解してございます。

今から難しいのは、既に高架があるものを地下にするということは、例えばJRさんにとっては、それによって乗客が増えたりとかいうことがないので、それなのに多額の事業投資をするというのが、まずその判断が難しいのではないかというふうに考えてございます。

○分科員（大井としひろ） しかし、国鉄が高架で入ってきたのは昭和6年なんですよ。もうそれ

も90年近く前にできた、だましまし高架はいろいろやり替えてきておられるんでしょうけど、しかし、元町辺りのコンクリートが落ちたり、いろんなことがあるわけで、やっぱりその辺の安全対策も考えると、やっぱりやり替えなあかんというのはJRも考えておられるんだと思います。その辺のこととも含めて、この地下化というのは、結構JRにとってもメリットがあるんじゃないかなと思っております。

あまり時間がないんであれなんですけれども、やっぱりサンセンタービルの移設に関しましても、区分所有者が411人存在するわけですよ。総会で建て替えを前提とした協議が進んでいるといつても、4年も5年も他の場所で営業して、そして建て替え後に戻るというようなことは、なかなか難しいのではないかと思っております。そうすると、移転せずに建て替えるには種地が必要になる。そのための種地として、私はこのJR・阪急を地下化し、その上に中央幹線道路を持つてきて、その中央幹線道路の上にサンセンタービルなり新しいショッピング街を造るっていうようなことは、どうなんでしょうかね。この中央幹線道路の扱いというのは都市局の計画では、交通センタービルから以西についてはどのような計画になっているのか、ちょっとお聞きしたいと思います。

○津島都市局都心再整備本部局長 まず、サンセンタープラザのほうですけれども、現在、先ほども申し上げたとおり、今、地権、区分所有者の方々と議論しているところでございまして、工事中の移転先などについては、再開発事業の実施が具体化になって議論が進んだ段階で検討していくことになると思ってございます。

それから、中央幹線、フラワーロードの西側についてでございますけれども、クロススクエアのエリアには入ってございますが、現在、具体的にこうするといった絵がない状況でございまして、サンセンタープラザの進展とともに、そこら辺の具体化を図っていくというふうに考えてございます。

○分科員（大井としひろ） ちょっと話は変わるんですけど、10数年前にモスクワとレニングラードに行かせていただいたんです。いろんなとこを見させていただいて、そのときにモスクワの地下鉄、乗せていただきまして、レニングラードはサンクトペテルブルクの地下鉄に乗せていただきまして、深さが20メートルから50メートル、深い所では100メートルあると言っておられましたけれども、その地下鉄はホームが、僕もうびっくりしたんですけども、エスカレーターを下りてそこがホームだとは分からぬぐらい、かまぼこ状のドームで、高さが30メートル以上あったと思います。そこにはシャンデリアが飾ってあり、大理石の駅もったり、サンクトペテルブルクは真っ赤なタイルが全面に敷かれてまして、電車の地下鉄のドアのところは、きれいな絵画がありまして、そこがぱっと開くと、そっから乗客が出てくる。そういう広いホームで駅ができてましてね、それが今も現在進行中で、モスクワは90年前に地下鉄が開始されたと聞いてるんですけど、今も現在進行中で地下鉄がどんどん進んでいっておるんですけども、その広い土地はなぜかというと、先ほど言うような危機管理上に、もしものときにそこで避難できるような広い敷地がホームがあるんですよ。こういう駅っていうのは日本じゃ見たことないんですけど、ぜひ三宮の地下に、そういうロシア、モスクワに負けない、レニングラードに負けないようなすばらしい地下を造ってほしいなというのもあるんですよ。ぜひ、その辺も研究していただいて、地下鉄のその辺のノウハウというのも、JRとか阪急さんとお話ししていただいて、100年前の神戸市の思い、神戸市会の思いというのも、ぜひ伝えていただきまして、神戸市なら大プロジェクト、相当費用かかるか分かりませんけれども、可能ではないかなと思って、あえて提案させて

いただいているので、もう1回、市長とは総括でこの話させていただこうと思いますけれども、この辺の話というのは市長選挙にも絡んでくるんじゃないかなと思ったりもしてるんで、その辺のところも含めて、ぜひ考えていただけたらなと。そういうことで私の質疑は終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

次に、あわはら委員、発言席へどうぞ。

○分科員（あわはら富夫） それでは、15分ですので2点、3点と言ってたので2点に絞らせていただいて、質問したいと思います。

1つは、ポートアイランドにおける住宅規制緩和についてです。

これは本会議でも質問させていただいて、特にファッショントウンの住宅規制の緩和で、あわはら、今さら何言うんやというのは、山本さん、思っているかもしれないけど、もともとは既存住宅地の空洞化を招くから、ファッショントウンの住宅建設についてはあまりよくないなという立場だった。そういう中で地区計画の見直しが行われたという歴史的な経過もあります。しかし、今は人口減少とファッショントウンで宗教施設が建設されたり、ファッショントウンそのものの意味というのはなくなってきたかなと。そういう中では、やっぱり住宅建設、一定規模の夜間人口が要る。朝も質問がありましたけれども、そういう立場で質疑させていただきたいと思います。

本会議で小松副市長が、地権者である企業と神戸市で規制緩和に係る勉強会を実施しているという話がありました。この勉強会でどんな議論が行われているか。先ほどの答弁で、大方規制緩和に賛成だと。ただ、反対の方もいらっしゃるみたいな答弁が午前中ありました。アンケートも実施されているというふうに言われたんですが、どのようなアンケートがどんな形で実施されたのか、まずそのことから伺いたいと思います。

○山本都市局長 ファッショントウンの現状につきましては、今、委員からも御指摘ありましたように、地域の方々、企業の方々との勉強会ですとかアンケートなんかもやってございます。できるだけそれぞれの企業の本音を聞き出したいというようなことで、個別であったりですとか、少し集まっていたりですとか、その他いろいろ手法を凝らしまして、できるだけ本音を聞き出そうというところでやっております。アンケートにつきましても、その一環の中でやっているところでございまして、いろいろ聞いておりますけども、やはり先ほど、午前中も申し上げましたように、なかなか、まだまだ少し難しいのではないかというようなお話をいただいているところでございますけれども、やはり我々にとっても人口を増やしていくということは非常に重要な観点だと思ってございますので、企業との会話といったものを続けてまいりたいと考えてございます。

○分科員（あわはら富夫） 実は住民の側も、本会議のあった9月8日の日に、港島自治連合協議会のまちづくり検討会の第6回検討会というのが開かれまして、市のほうからも何人かの参加をされていました。その場では、地区計画の内容の説明と、現在のですね、それと住宅建設を認める場合には、この地区計画をどういうふうに変更したらいいんだろうかというふうな話し合い、説明も行われました。最終的な結論として、住民側としては、住宅建設を進める方向で、その回は一致したということで、一応その回は終わりました。

問題は、何ぼ住民側が一致しても、地権者側がどう考えるかということになると思います。今、山本さん言われたように、地権者側にもやっぱり微妙な意見もあるということなんですが、神戸

市としては、神戸市に対して私たちのほうも提案を——多分、この2～3か月でまとめる形になると思いますが、そして正式に提出をするということになると思いますので、住宅の規制緩和の方向で神戸市のほうは動いていただきたいというふうに思うんですが、その辺はどうなのが伺いたいと思います。

○**山本都市局長** これ、地区計画でございます。企業の方々が集合体となっているエリアの地区計画でございますので、やはり地区計画の原理原則から言いますと、その地域の方々が、地域のルールを決めるというところになってまいりますので、住民からのお話といったものは、我々は尊重すべきだと思ってございますけれども、それとともに大事なことは、その当該地域の企業の方の御意向といったものがまず重要だと思ってございますので、そういったところがまだ大きな方向性が見えないまま手続を進めるというのは、少し早いのではないかというふうに考えてございます。

○**分科員（あわはら富夫）** 実は地区計画の改定の話になったときに、今回のリボーンプロジェクトを実際に進めておられる藤村さんも、実はこの9月8日ではないんですけど、その前の会合に出席されていて、結構地区計画の改定はハードルが高い。そこの地権者の皆さんの中、大体8割ぐらいの方がやっぱり賛成してもらうということにならないと、なかなか地区計画の改定は難しいんじゃないかなというふうな話が、実は専門派遣員の中山さんのほうはそういう話で、藤村先生のほうは全体としての何割とかじやなくて、全体としてやっぱりそういう方向に行こうやということ、大方の合意があれば進めていけるんじゃないかなというふうな意見を言われまして、そこはあんまり話は詰まらなかったんですけども。具体的に進めていく側に、やっぱり神戸市のほうの力添えが要ると。当然、地権者のほうがそうならなければ進まないというのはよく分かった上で言ってるんですが、神戸市のほうがそういう方向で応援をしてくれるという形のものは、最低でもやっぱりないといけないんじゃないかなと思うんですが、その辺はどうでしょう。

○**山本都市局長** 午前中から申し上げているつもりなことは、ファッショントウンのエリアにおいて住宅機能の導入といったものは、私はこれは大事だ、必要な方向性だと思ってございます。ただ、進めたいがゆえに地域のほうに入り、企業のほうに入り、企業の方々の御意見を聞いています。その中で、少し違うお考えを持っている方々に対して、強引に行くというのは少し違うのかなと思ってございますので、少しそこは丁寧に取組を進めていくべきだと思ってございまして、市としては進める方向で行きたいなという希望は持ってございます。

○**分科員（あわはら富夫）** それで、一応同じような話がその会でもあります、地元の住民団体のほうで、今回こういう方向に話を進めたいですよというのを、今、ファッショントウン協議会というのが機能しているのかどうかちょっと分からんのですが、そういうところに直接そういう話も、住民の側もそれを求めてますよというのを直接話をしようかという話にもなってまして、そういう話のときには、ひとつ力添えをいただきたいと思います。これは要望にしておきます。

それともう1点は、ポーアイまちづくり検討会で話されているのは、人口をやっぱりあと2,000人ぐらいは増やさないと、1つの食料関係のスーパーが撤退したり、とうとう長くいた喫茶店まで撤退すると。もう本当に、ちょっと御飯でも食べに行こうかと思ったら1店舗ぐらいしかないという、ちょっと今惨たんたる状況になっているということになってまして、できるだけやっぱり夜間人口を増やしていくということを、ちゃんとやらないといけないんじゃないかなということで、そういう話が1つの方向性として出てて、少なくとも住宅建設、今、新しい住宅が幾つか、2つですかね造られてますけれども、さらにやっぱり500ぐらいのマンション建設という

のが必要なのかなと。

そういうことを考えてますと、1つの案としてはファンタウンの今、案があるんですけども、もう1つは、いわゆる港湾の用地も含めて、これも具体的な場所はもうある程度今議論をされているんですけども、将来的な建て替えのリザーブ用地だとか、新たに住宅建設できるような用地はないのかとかというふうな議論も実はされてまして、そういうところでも神戸市のほうからのいろんなサジェスチョンもいただきたいなと思ってますので、これも要望にしようかなと思ったんですけども、その辺についてはどういうふうにお考えか、ちょっとお答えいただきたいと思います。

○山本都市局長 ポートアイランドのまちづくりにおきましては、人を増やすということは、先ほど来から申し上げているように必要なことだと思ってございます。これとともに大事なことは、ポートアイランドですから、やはり港湾の機能といったものも、やはり神戸の経済という観点からは、これをやはり伸ばしていくかなければならないと考えてございます。これまで歴史は、ポートアイランドは住む所と港湾機能とかが一体になってまちの魅力を高めるというところでございますので、今御指摘の港湾用地の必要性といったところにつきましては——どこのことを言つておられるか少しまだ分かってございませんけれども、やはり港湾局の意向といったもの、やはり神戸港の将来像といったものを加味しながら、総合的に判断すべき事柄じゃないかというふうに考えてございます。

○分科員（あわはら富夫） その辺はよく分かってまして、港湾としての活用がそれほど見込めないなというところで、ある程度の用地がありますので、そこは具体的にまた指摘したいと思いますので、今日はそういう話のほうは後にさせていただきます。

2点目のほうに行かせていただくんですが、新都市整備事業が、神戸市が果たしてきた役割の評価と、これは前も少し質問させていただいたんですけども、新都市整備事業会計が終了すると、今回で終了したと。私も議員になって38年なんですが、もう最初から、当時は開発事業会計と言ってましたけれども、その当時からポーアイにいたっていうこともあって、ずっと関わり続けてきて、最初は、「山、海へ行く」起債主義と公共ディベロッパーという象徴的事業で、株式会社神戸市と言われたところの根本になる事業が、この事業だったというふうに思います。

当時は開発利益を福祉へということで、一般会計にもかなり開発利益を入れたりということが行われました。その後、景気が後退をしたり、円安になったり、地震があつたりで、空港島やポーアイ2期では土地が売れない。特にポーアイ2期ではちょっと土地が売れないという時期が続いたと思います。結果として起債の償還に、当時、私が計算したところでも基金と現金預金で2,000億円を超えるぐらいのお金があったと思うんですが、そのうちのかなりの部分を、この土地の造成での起債の償還にずっと充てたと。結果的にはそれで会計は終了して、若干の現金預金が残って、あと土地が残ったと。

ところが、その土地が空港島の土地についても国際化で、これから売れる可能性は、まだ造成中ですけれども売れる可能性はある。むしろポーアイ2期——500億円と言われてますけれども、これもう少し高く売れる可能性もあるとなると、1つの財産にまたなってくる可能性が出てきたということで、会計は閉めて事業は終わったけれども、この新都市整備開発事業というのは、神戸市に与えた役割、評価、負もあるでしょうし、実質的にこれだけのお金を一般会計にもこれからも入れる可能性もあるということを考えた場合に、この評価というのを、きっとやっぱりやるべきではないかなというふうに思うんですが、やるのは生き残りの平岡さんと山本さんぐら

いなので、この2人がいらっしゃるときに、やっぱりちゃんと一回評価をする必要があると思うんですが、どうでしょう。

○**山本都市局長** 評価をすべきじゃないかというところでございますけれども、新都市整備事業会計が果たしてきた役割、今、先生のほうからおっしゃっていただいたような、神戸市トータルのまちづくりにかなりの貢献をしたということとともに、直接的にもかなり大きな人が住み、大きな企業を呼び、雇用も生んでいるという意味で、直接的、あるいは神戸市全体において、かなりの大きな功績と役割を果たしたのかなというふうに考えてています。御指摘いただきましたように、未来の神戸に向かっても大きな資産を残すことができたのかなというふうに考えてございます。

ただ、今これを評価するといったことは、実際あまり考えてございません。ただ、これまでのやってきた事柄といったものを、客観的に正確にデータなり記録として残すということは、まずは大事かなと思ってございます。まだ評価というところまでは念頭にはございませんけども、会計閉鎖となりましたので、その記録といったものはしっかりと残していくべきだというふうに、そんな局面だと思ってございます。

○**分科員（あわはら富夫）** 私も本当に長い付き合いになって、当時、開発局長だった、最初の出会いは柏原さんでした。その後、地震のときには中山さん、それから皆さんの大先輩竹山さん、もう本当に長い長い、まさに開発事業を支えてきた事務方であり、技術者であったと。そういう人たちの長い長い歴史の中で神戸のほうの公共ディベロッパーと言われ、しかも起債主義を考案されたと。特に宮崎辰雄さんが起債主義という考え方でもって、当時、国がお金を出してくれなくても、自分が香港にまで行って、そのお金を借りて10年返済でやるという方式を編み出して、どんどん前に事業を進めていくと、こういう発想というのは当時なかったわけで、そういうもののまさに中心であったのが、この新都市整備事業だし、開発事業だし、その会計だったと。やっぱりその会計が終わるという段階で、1つのやっぱり都市づくりの中に果たした役割みたいなものを、僕はきっちりと評価してほしいなと。まず資料に残しましょうと、これはこれで結構だと思います。ただ、評価もちゃんとしていただきたいと。多分、評価できるのは、もう山本さんか平岡さんぐらいしかもう、こんなこと言うたら残ってないんじゃないですか。その時期に、やっぱり評価をちゃんとすべきだなと思うんですが、しつこいと言われるかもしれないけれども、もう1回だけ質問させてください。

○**山本都市局長** 御意見としてしっかり承りたいと思います。

以上でございます。

○**分科員（あわはら富夫）** よろしくお願ひいたします。

○**主査（植中雅子）** 御苦労さまでした。

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（植中雅子）** 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、9月19日午前10時より、28階第4委員会室において交通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。お疲れさまでした。

（午後4時11分閉会）