

予算特別委員会（第1分科会）記録

- | | |
|------------|---------------------------|
| 1. 会議の日時 | 令和8年3月4日（水）午前10時0分～午後4時1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. 予算第1号議案 | 令和8年度神戸市一般会計予算（関係分） |
| 2. 予算第7号議案 | 令和8年度神戸市市街地再開発事業費予算 |
| 3. 予算第14号議案 | 令和8年度神戸市産業団地整備事業会計予算 |
| 4. 第36号議案 | 建築物に附置すべき駐車施設に関する条例の一部を改正する条例の件 |
| 5. 報 告 | ショッピングセンター駐車場料金改定 |
| 6. 報 告 | 業務ビル併設駐車場等料金改定 |

出席委員（欠は欠席委員）

主 査	門 田 まゆみ			
副主査	山本 のりかず	木戸 さだかず		
分科員	前 田 あきら	岩谷 しげなり	のまち 圭 一	萩 原 泰 三
	坂 口 有希子	黒 田 武 志	諫 山 大 介	岡 田 ゆうじ
	上 畠 寛 弘	吉 田 健 吾	山下 てんせい	森 本 真
	松 本 のり子	大井 としひろ	平 井 真千子	欠坊 池 正
	吉 田 謙 治			
委員長	植 中 雅 子			

議 事

（午前10時0分開会）

○主査（門田まゆみ） おはようございます。

ただいまから予算特別委員会第1分科会を開会いたします。

最初に、本日の分科会について、神戸新聞社さんより録音の申出がありましたので、許可いたしたいと存じますが、御異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○主査（門田まゆみ） それでは、さよう決定いたしました。

なお、本日、岡田委員におかれては、質疑においてプロジェクターを使用したいとの申出がございましたので、御報告いたしておきます。

（都市局）

○主査（門田まゆみ） 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。

当局におかれては簡明な説明をお願いいたします。

それでは、当局の説明を求めます。

山本局長、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。よろしくをお願いいたします。

それでは、都市局の令和8年度予算案につきまして御説明申し上げます。

令和8年度予算説明書の1ページを御覧ください。

令和8年度都市局予算の概要でございます。

令和8年度は神戸のさらなる飛躍に向けて、三宮の再整備、駅周辺のリノベーションに取り組むなど、持続可能なまちへの再生を促進してまいります。

あわせて、都市のスポンジ化やオールタウン化の進行への対応など、人口減少時代にふさわしいまちづくりを全力で進めてまいります。

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

（1）新たなバスターミナルの整備においては、新築工事等における市街地再開発事業の補助や新バスターミナル（I期）と既存の三宮バスターミナルの一体運用に向けた準備等を行ってまいります。

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、JR三ノ宮新駅ビル南側、センター街東口周辺、三宮東交差点の整備等を進めてまいります。

4ページに参りまして、（3）都心～ウオーターフロントの回遊性向上、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と北野エリアの魅力向上について記載しております。

7ページを御覧ください。

2. 持続可能な既成市街地とニュータウン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みを推進いたします。

（1）駅を中心としたまちのリノベーションにおいては、西神中央駅周辺での取組みをはじめとして、8ページに名谷駅周辺での取組みを、9ページに垂水駅周辺での取組みを記載してござい

す。

10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記載しております。

11ページを御覧ください。

(2)既成市街地の活性化においては、①鈴蘭台のまちづくりのほか、12ページに②新長田のまちづくりを、13ページに③地下鉄海岸線沿線での取組を、14ページには中長期的な視点で進める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。

15ページに参りまして、⑤六甲アイランドの活性化、16ページに参りまして、⑥HAT神戸の活性化と、⑦須磨駅周辺の再整備、17ページに参りまして、⑧「坂のまち」エリアリノベーション、⑨空き店舗等の活用促進について記載しております。

18ページを御覧ください。

(3)ニュータウンの活性化においては、①近隣センターのリニューアル、19ページに参りまして、②UR都市機構との連携によるまちづくり、20ページに参りまして、③地域循環の促進、21ページに参りまして、④住宅地における店舗等立地支援について記載しております。

(4)都市のスポンジ化対策においては、スポンジ化対策の基本的な考え方を示す要綱を公表するなどの取組みについて記載しております。

22ページを御覧ください。

(5)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良質でちょうどいい住宅の供給のほか、23ページに②都市景観の形成と景観資源の保全・活用を、24ページに③多井畑西地区の里地里山の再生を、25ページに④住民主体のまちづくり活動への支援を記載しております。

26ページを御覧ください。

3. まちの魅力向上に資する交通ネットワークの構築におきましては、誰もが利用しやすい安全で快適な交通環境を実現し、将来にわたり持続可能な公共交通網を構築いたします。

(1)ポートアイランド・神戸空港へのアクセス向上や、27ページから28ページには、(2)地域公共交通網の維持・形成、29ページから30ページにかけましては、(3)持続可能な交通機能強化として、自動運転の実証実験や六甲山・摩耶山へのアクセス・回遊性向上などの取組みを記載しております。

そのほか、(4)神戸電鉄と連携したまちづくりの推進について記載しております。

31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いたします。

以下、具体的な取組みとして、(1)密集市街地の再生と、(2)生活関連道路の整備を記載しております。

32ページを御覧ください。

5. 神戸経済を支える産業用地の整備による都市活力の創出におきましては、神戸経済の活性化や雇用の創出に向け、産業用地の整備を進めてまいります。

以下、具体的な取組みとして、(1)新たな産業団地の整備と、33ページに参りまして、(2)企業誘致の推進を記載しております。

34ページを御覧ください。

6. まちづくり事業等の発信におきましては、まちの魅力やまちづくり事業の認知拡大を図る

ため、ターゲットに応じた効果的で段階的な情報発信に取り組んでまいります。

続きまして、令和8年度都市局各会計の予算の状況について御説明申し上げます。

35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歳入歳出予算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279億887万円となっております。

36ページに参りまして、歳出は239億8,940万円となっております。

以下、37ページから49ページにかけては、計数の詳細を記載しております。

50ページを御覧ください。

4債務負担行為の説明については記載のとおりでございます。

51ページを御覧ください。

市街地再開発事業費につきまして御説明申し上げます。

1歳入歳出予算一覧表でございます。

歳入は合計欄にありますように36億1,793万円、歳出は歳入と同額となっております。

以下、52ページから57ページにかけては、計数の詳細を記載しております。

58ページを御覧ください。

産業団地整備事業会計につきまして御説明申し上げます。

第3条収益的収入及び支出でございます。

収入として、産業団地整備事業収益を1,400万円、支出として産業団地整備事業費を5,300万円計上しており、差引きいたしますと、当年度純損失は3,900万円となる見込みでございます。

59ページを御覧ください。

第4条資本的収入及び支出でございます。

資本的収入を6億100万円、資本的支出を84億3,500万円計上しております。

60ページに参りまして、第1表建設改良事業概要では、土地造成事業の概要を記載しております。

61ページから71ページにかけては、予算実施計画、予定キャッシュ・フロー計算書、予定貸借対照表、予定損益計算書、債務負担行為に関する調書を記載しております。

72ページを御覧ください。

第36号議案建築物に附置すべき駐車施設に関する条例の一部を改正する条例の件について御説明申し上げます。

本件は駐車場法施行令の改正に伴い、駐車施設を附置すべき建築物の用途に関する規定を改正しようとするものでございます。

74ページを御覧ください。

報告事項につきまして御説明申し上げます。

本件は、株式会社こうべ未来都市機構が運営する駐車場料金を改定するものでございます。

(1)ショッピングセンター駐車場料金改定につきましては、市内5か所のショッピングセンターの駐車場料金について改定を行うものでございます。

75ページに参りまして、(2)業務ビル併設駐車場等料金改定につきましては、市内10か所の業務ビル併設駐車場及びその他の時間貸し駐車場について、料金の改定を行うものでございます。

以上、都市局の令和8年度予算案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（門田まゆみ） 当局の説明は終わりました。

引き続き、順位により質疑を行います。

なお、委員会運営の効率化のため、当局におかれては簡明な答弁に努めるとともに、適当なものについては担当部課長からも答弁されるよう、この際、特に申し上げておきます。

また、質疑者が要望にとどめた項目についてはコメントを要しませんので、念のため申し添えておきます。

また、委員各位におかれては、質疑の要点をおまとめの上、簡明にお願いいたします。

それでは、森本委員。

○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をさせていただきます。

まず初めに、都市のスポンジ化についてお伺いします。

都市局において、スポンジ化対策に取り組むということですが、都市のスポンジ化の進行による負のスパイラルという図が予算説明書にも掲載をされています。

これによると人口減少に伴い、近隣の店舗の閉店や路線バスのダイヤの縮小など、市民の利便性が低下し、空き家・空き地が増加するということを表現をされています。

企画調整局でも質疑をしましたが、長田区の丸山地区では小学校の統合、市立保育所の廃止、市営住宅の廃止、年々市バスの本数が減少し、店舗も減少、コープも経営が厳しい店舗として指摘をされています。

このような状況を招いた原因について、都市局としてどう考えているのか、お伺いをいたします。

○山本都市局長 まず、都市のスポンジ化についてでございますけれども、都市のスポンジ化は人口減少や超高齢化社会、それによって生じるものでございまして、神戸に限らず全国的な課題となっているところでございます。

これまでも神戸市におきましては、駅周辺のリノベーションですとか、コミュニティ交通の導入、坂のまちエリアリノベーション、空き家・空き地対策の様々な取組を行ってきたところでございますけれども、時代の変化とともにかなり人口減少が進む中で起こってくる全国的な課題だと思っております。

以上でございます。

○分科員（森本 真） それで、来年度要綱をつくるということと、再来年その要綱に基づいて取り組むというふうに言われてますけれども、具体的にどういうふうに取り組むのか、お伺いします。

○山本都市局長 具体的な取組といたしましては、まず要綱といたしまして、スポンジ化対策として必要な取組といった基本的な考え方をまとめようと考えてございます。

それは具体的な施策とともに、今我々として大事にしておりますことは、やはり我々も一生懸命、当然ながら頑張っただけではありませんけれども、地域のほうでもやはりそれを受けていただいて、共に進める必要があると思っておりますので、要綱を通じまして、地域と共にスポンジ化対策といったことを検討していく、そういったことをまずスタートを切りたいと思っております。

以上でございます。

○分科員（森本 真） そういう話になると、都市局や神戸市は何をするかということになると思うんですね。

例えば、企画調整局で聞いたら、丸山地区については親水ゾーンを作ります。地下水を活用しますと。それで、例えば、スポンジ化と言われている現象が解決できるのかと言ったら、それは解決できないというふうに思うんですけど、その点いかがですか。

○山本都市局長 スポンジ化対策につきましては、当然ながら都市局が中心として取り組んでまいりますけれども、企画調整局をはじめ、建築住宅局、各局連携して取り組むことにしてまいります。

その中で大事なことといたしましては、まず将来に向かって着実に進めなければならないことと、現地において今困っているようなこと、今課題となっているようなことにつきましては迅速に取り組まなければならないと思ってございますので、企画調整局が中心になって行く。まずすべき事柄と、今後やるべき事柄については各局連携して取り組んでいきたいと思ってございます。

○分科員（森本 真） 企画調整局でも質疑をして、企画調整局のやっていることは、まずやることっていうふうには私はもう全く思っていない。まずやらなければならないのは、その原因をつくったのが、人口が減少していきますよというのは分かります、その人口減少に合わせて、例えば、先ほど言ったように公立保育所をなくす、市営住宅なくす、バスの便数を減らす、それはまさに神戸市そのものがスポンジ化を広げているというふうに思うんですけど、その点いかがでしょうか。

○山本都市局長 いろいろお考えがあるのかも分かりませんが、我々として考えておりますことは、やはりその地域の実態に合わせた規模に公共施設も変えていかなければならないと思ってございますし、民間の施設につきましてもしかりでございます。

バスの減便のお話もいただきましたですけども、交通局におきましては、今の利用実態に合わせた形での減便なり、ダイヤ改正を考えられているということですので、もしそういったことを見直しもせず、今のまま、これまでどおりのことで事柄を進めていきますと、一層地域においての持続性といったものが失われていく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） それはちょっと違うと思うんですね。バスで言うと、せっかく昨年作った新しい路線を1年たったら13本も減らす、市民の皆さんは減らすだけじゃなくて、増やした分に対して減らす便が出てきて、丸山では皆さんお困りになっていると。減らしたのにもかかわらず、来年度また減らすと、そういうことがずっと続いているわけです。本当に暮らしがよくなるんじゃないで、だんだん暮らしにくくしてるのは、バスで言えば、バス路線をどんどん削ってきてからだというふうに思います。

それで、具体的な取組として、都市局では2019年に国で言う立地適正化計画、土地空間向上計画でこのスポンジ化を明確に文書として出してきて、取り組むんだということを言われてきて、結局、先ほど言ったように駅前のリノベーションとか、いろいろこれまでやってきました。

代表質疑で久元市長は、駅前再開発で人口を誘引すると説明してきましたが、例えば、名谷駅前の竜が台や菅の台では児童の減少を理由に学校の統廃合が進んでいます。

本会議では、福本教育長が名谷の周りがどうなるかは教育委員会としては分からないと発言するなど、駅周辺だけ再開発しても郊外どころか、駅近のところにも波及は望めないということは明らかになったと思います。

駅前はきれいになっても市営住宅をマネジメントで廃止や募集停止にする、これは長田もそうですし、須磨もそうなんですけれども、人口増を人為的に止めて、バス路線を減便して、廃止してどんどん住みにくくすると、まさにスポンジ化を加速させてきたのが神戸市そのものじゃないかと何回も言ってますけど、そういうふう思うんですけども、私の考えは間違っているでしょうか。

○山本都市局長 我々はその考え方には立ってございません。

今、先生のほうから、例えば、駅前リノベーションにつきましては、それを一生懸命やったことによって駅から離れたところが寂れているんじゃないかというようなお話もいただきましたけれども、例えば、駅から離れた方々におかれても駅を多くの方が使われるわけですので、多くの方が使われる駅をいいものにしていくことについて、駅の周りをいいものにするによって、駅から離れた方々に対しても、それはプラスになる要因が十分あるというふうに思っております。

さらに、駅から離れたところについて直接的に何もしていないのかというと、そうでもございませんでして、当然ながら、空き家・空き地の対策とともに、例えば店舗立地支援というような取組ですとか、今回予算にも挙げさせていただきましたけれども近隣センターの活性化、これはまさに駅前ではなくて、駅から離れた方が日常のお買物の場所として考えられている近隣センターでございますけれども、そういったところにつきましてもしっかり取組を進めようとしているようなことを予算に入れさせていただいておりますので、総合的な、全体的なことを考えていきながら施策は打っているというところでございます。

○分科員（森本 真） だから、それがやっぱり遅過ぎるというか、これまで神戸市のやってきたこと自身が人口減少を加速をさせているんじゃないかというのが私の意見です。

例えば、先ほど言いました2019年の都市空間向上計画の中でもコンパクトシティだということで、都市局としては駅前の開発を行ってきました。でも、人口減少はストップがかかってないわけでしょ。だから、そこを考えていただかないといけないというふうに思います。

やっていることが負のスパイラルだと書かれてるのに、その負のスパイラルどおりにやっているんじゃないかと、より悪くなっているんじゃないかというのが私の意見ですけど、何かこの間の取組で変わったことはありますか。

○山本都市局長 まず、人口減についてのお話もいただきましたですけども、人口減の中には社会減と自然減があるというところですが、これも言わずもがなだと思いますけれども。やはり大勢を大きく支配しておりますのは自然減のところだと思っております。

社会移動につきましては、例えば、リノベーションを行いました西神中央ですとか、名谷につきましてもいい方向で事態が動いているというふうに考えてございます。

再三言われておりますけれども、実態と合わないような形、規模でそのまま維持するということが自体が市の財政、あるいは交通局の財政において大きな負担となり、そのことによって予期もしない大きな事態になり得る。そのことによってさらに人口減、スポンジ化が進むということ、これ私は助長するというふうに考えてございますので、しっかりと今の状況に合わせた体制に、コンパクトにすべきことはコンパクトにしながら取組を進めていくべきだというふうに考えてございます。

○分科員（森本 真） 考えが大分違うと思いますけど、やはり今、市民の皆さんの暮らしを守ることが第一だというふうに思います。駅近に集まってきたらいいんですよということでは駄目だ

というふうに思います。

駅前再開発も名谷や西神中央、垂水等で行われていますけど、神戸市の土地をマンションに変えたりして、そりゃ駅前には人が集まってきているかもしれませんが、それで全体がよくなったかという、それはそうではないというふうに思います。

やはりスポンジ化、いろいろこれから要綱が出て、具体的な取組がされると思いますけれども、本当に駅近じゃなくても、先ほど言いましたけど、神戸に住んでいる市民の皆さんが本当に安心して暮らせる、便利に暮らせるような取組をしていただきたいというふうに要望しておきます。

それでは次に新長田のまちづくりについてお伺いをしたいと思います。

新長田では、駅前広場の再整備について、バスロータリー計画がワークショップなどで市民、住民の反対も受けて撤回をされて、水とみどりのにぎわい空間をコンセプトとして意見募集も行われました。

いろんな意見が出てましたけれども、具体的にどうしようとされているのか、お伺いをいたします。

- 松崎都市局副局長 新長田の駅前広場について、このたび意見募集を行いまして、いろんな意見をいただきましたので、この整備の考え方とか、これからの取組について考え方を公表させていただいたところがございます。

今後、こういった意見を踏まえて、我々の取組の方法とかハード・ソフト両面あると思いますけれども、そういった取組をしっかりと詳細な整備計画の検討の中で進めていきたいと考えております。

- 分科員（森本 真） それはいつ明らかになるんですか。

- 松崎都市局副局長 令和8年度から詳細な設計を進めていきたいと考えておりますので、その過程でまた具体的な整備の絵とか、内容についてお知らせをしたいと思います。

- 分科員（森本 真） 市民意見の中でも出てたんですけども、1つは駐輪場の計画です。これまでももともとはバスロータリーの下に地下の駐輪場を造る、今も地下に駐輪場あるんですけど、わざわざ造ることはいかなものかというふうな質問もさせていただきました。

今、神戸市の新長田駅前の駐輪場というのは10区画あって、結構空いているんです。それと同時に今度できる西市民病院、5年後ですけれども、西市民病院のJR側も市営駐車場となっています。

問題は、一番街商店街等と駅前に自転車があふれるようなことが実際に起こっていて、そういう対策をしてほしいというようなことが市民の声として出ているんですけど、そういう対応はどうされるのでしょうか。

- 松崎都市局副局長 放置自転車の現状、駅前でありますとか商店街でありますとか、我々もそれは非常に認識しております、重要なことだと考えております。

これまでも我々だけではなくて、建設局とも連携をしまして、建設局が行っている撤去の回数を増やしたりとか、時間を変更したりとか、あとマナーの指導・啓発、そういったことをソフト面でも取り組んでおりますし、それから駅前広場におきましては、放置が多い箇所へのベンチや緑の配置でありますとか、抑制に向けたハード面の対策、地下駐輪場の話も御指摘ございましたけれども、今はちょっと使いづらいつらいつらといった声も今回いただいておりますので、そういった2段階の撤去とか更新、そういったものもハード面で取り組んでいきたいと考えております。

それから、今前段で御指摘ありましたように新長田駅周辺、市営、民間含めていろいろ多く駐

車場ございまして、中にはスペースに空きがあるというところもございまして、こういったハード・ソフトの両面の対応と併せて、建設局と一緒にして既存駐輪場への自転車利用者への誘導というのを図っていきたくて考えております。

引き続きこういった放置自転車対応とか駐車場利用につきましてハード・ソフト両面から総合的に取り組んでいきたくて考えております。

- 分科員（森本 真） 利便性を高めていただきたいと思いますし、駅前の再整備についてはこれからハード・ソフトと言われてますが、具体的に市民の意見も聞きながら、使いやすい駅前にしていただきたいというふうに思っております。

それと先ほど言いました5年後に西市民病院が鉄人前にできることになってはいますが、説明会も今後開催されることを踏まえて、駅からの動線の問題がいろいろ出されております。健康局や建設局など、他局との連携が必要になってくると思いますけれども、都市局としての考え方を伺いたします。

- 松崎都市局副局長 西市民病院の計画が今なされているところでございまして、当然、移転に伴って今後来街者の増加が見込まれます。

駅周辺の交通量とか人の流れとか、こういった需要が増えることに対して十分な対応を取っていくことが必要だと考えております。

こういった考えの下、駅前広場の再整備におきましても駅とまちをつなぐ動線の確保であったりとか、通行の妨げになっているような先ほどの放置自転車の対策、それからベンチや屋根などを整備しまして、鉄道やバス、タクシーなどの乗換え・待合環境の向上といったものに取り組むこととしてございまして、健康局、建設局などの関係部局とも連携しながら検討を進めているところでございます。

2月には西市民病院の基本設計というものが公表されてございますけれども、そこでもJR・地下鉄からのアクセスとか、車両・歩行者双方の安全性、利便性に配慮しなきゃいけないということがうたわれてございまして、今後、西市民病院においても実施設計が進められると聞いてございますので、我々の駅前広場の詳細な設計の中でも引き続き情報共有を図りながら、そのあたりしっかりと取り組んでいきたくて考えております。

- 分科員（森本 真） その点はよろしくお願ひしたいと思います。

次に、新長田の再開発地域のハード面については令和6年に事業が完了しました。

再開発の問題、いろいろとこの間、議員になってから質問をしてきましたけれども、1つは先ほどスポンジ化の話がありましたけど、この震災復興という事業で都市局が再開発や区画整理を担当されて、新長田では特にと言ったらおかしいですけど、もともと被災商店が震災を乗り越えて、元気に商売をしないといけないのが普通だと思うんですけど、この30年間見たら、その商売人の皆さんが大変苦しんできた30年だったというふうに私は思っています。

それと同時に、神戸市の施策によって、本来、商売人が買うべき空き床が買えなくて、賃貸で入って、神戸市の空き床がどんどん増えて、言わば神戸市自らスポンジ化というか、空き床を作ってきた歴史でもあるというふうに思います。

そういう点で、これから産業団地を受け持つことになりましたけれども、産業団地ではなくて、例えば、新長田の再開発の商店街であるとか、例えば区画整理の事業も都市局だったんですけど、もう全部燃えちゃって、区画整理で頑張ってきた商店街も、例えば、菅原市場の味彩館とか、再開発で言うたらフーケットなどがなくなってしまう。この前も質疑で言いましたけど、震災で一

生懸命頑張ってきた皆さんがどんどん商売をやめざるを得なくなる、その区画が空いていくということ自身を本当にその区画がなくならないようにというか、商売ができるようにしていくことが、いろいろ来年度の説明もされましたけれども、それが都市局としても、今やるべきことだというふうに思うんですけど、その点はいかがでしょうか。

- 松崎都市局副局長 今まで新長田南地区の再開発、これは令和6年度に完了したんですけども、当然、これからも駅前広場の再整備、西市民病院の移転とか、予定されているところがございますし、引き続きまちの活性化に取り組んで、商店街のにぎわいづくり、それから利便性の向上、そういったことに取り組んでいきたいと考えてございます。

これまでそういった観点から、いろんな商店街において、にぎわいづくり、いろんなイベントもございますし、取り組んできたところでございますが、やはり将来にわたって持続性を持って、にぎわいづくりにつながっていくということが大事だろうと思っております。

そのために、今年度民間の取組を支援するという形で新長田南地区のにぎわい創出事業という補助も新設をいたしましたし、そういった中で、地域の事業者が企画・運営するようなにぎわいづくりの取組なども既に複数行われているところでございます。8年度もこの取組については支援をしていきたいと考えてございます。

経済観光局におきましても地域商業活性化支援事業であるとか商店街・市場応援隊派遣事業といったものやっておりますし、お互いが連携して取り組んでいくことが大事だと考えてございます。

それから、再開発エリアだけではなくて、周辺の下町にも当然商店街ございますから、一体となった取組を進めるために、令和5年度から空き家とか空き店舗を活用したスタートアップというものを取り組んでおまして、これまで飲食店とかレンタルスペースとか、新たな人が集まる場が生まれて、地域の交流を目指しているところでございます。

商店街を含むまちのにぎわいづくりに取り組みまして、こういった人の流れを増やすと、それから商業環境の向上を図るということが、やはり持続的な商業者の支援につながっていくんだらうと考えてございますので、引き続きこういった取組を積極的に進めていきたいと考えております。

- 分科員（森本 真） 震災から31年ですけれども、これまで新長田で言えば、震災復興の取組として、土地区画関連もいろいろ協力されてきたし、でもその中身はイベント助成が主力になっていて、イベントを行うでも、人が集まってくれる。でも、商売をしている人、震災初期の頃で言うたら、商店主が自らいろいろ買って出て、いろいろやってきたんですけど、自分の店をほっといてイベントをやってきたと。その集まってきたお客さんというか、集まってきた人に対して自分の商売に若干はプラスになったかと思うんですけども、でもそれが本当にだんだん疲れてきて、商店主の皆さんも後継者不足というのもあって大変苦勞をしてきた歴史もあると思うんです。

それで、鉄人プロジェクトとか、まちづくり会社とかもいろいろ協力してくれてるんですけども、経済観光局って言われたらちょっと困るんですけど、再開発や区画整理の地域の商店について、都市局が商店、お店に対して利益が上がるっていうか、収入になる取組に結びつく取組をやっていただきたいというふうに思ってるんですけど、その点はいかがでしょうか。

- 松崎都市局副局長 商店の利益に結びつく取組ということで、まさに先ほど申し上げたような形で、今まちづくり会社という名前も頂戴しましたけれども、実際この商店主が取り組んでいくということだけではなくて、まちづくり会社とかの地域の事業者、それから中には今回の補助には

NPO法人というのがいろんな取組をやったりしておりますので、そういった方が商店主に成り代わって、いろんな形で取り組んでいくということと、それから若手の商業者の集まりというのが大分育ってきてございますので、そういった方が実際に六間道のランチマーケットを行ったりとか、そういったことが直接的に参加者への利益にもつながっていくというようなことが今生まれつつあるのかなと思いますので、そういったつながりを増やしながらか参加していただけること、それから地域で商店を支えていただけるような事業者の方を今後も増やして行って、商店のにぎわいと利益につながるような形で取り組んでいけたらと考えてございます。

○分科員（森本 真） それがなかなか難しいことで、この30年間、皆さんも経験されたというふうに思います。

だから、スポンジ化の話をしましたけど、商売が苦しくなったらお店がなくなるっていうような状況が震災30年間のうちでも再開発地域の商店街でいろいろ起こっているし、近隣のいろんな商店街や地域で協力してくれている皆さんと一緒にいろんな取組をしているのは分かっていますが、それだけではなかなか苦しいというふうに思いますので、よろしくお願ひしたいというふうに思います。

それで最後、都心・三宮の整備についてお伺いをいたします。

本庁舎2号館の再整備については、当初落札価格110億円から令和8年度予算時点で216億円と費用が倍近くに膨れ上がっています。

再開発については、今、例えば名古屋駅前とか、福岡駅前とか、東京の拠点駅でも駅前再開発が中止とか、延期とか、いろいろ出されています。

2号館については世界的に有名なホテルが入るとされておるんですけども、そのことによってビル全体の高付加価値の仕様で、神戸市がその分、割を受けているというか、負担を押し上げているんじゃないかというふうに思いますけど、その点いかがでしょうか。

○鷺尾都市局都心再整備部部長 委員御指摘のビル全体の高付加価値な仕様が市の負担を押し上げているのではないかということにつきましては、そういった状況にはなっていないかと。

2号館再整備事業は、行政機能の整備にかかる費用は市が負担し、民間機能部分の整備にかかる費用は民間事業者が負担するものとなっておりまして、明確にそこは費用負担を分けた契約となっております。

建設費の高騰によりまして、民間機能部分の整備にかかる費用も増加しているとは認識してございますが、その費用はあくまでも民間事業者が負担するものでございまして、それによって市の負担が増えるものではございません。

以上でございます。

○分科員（森本 真） そういう中で、民間がやろうとしている名古屋や福岡や東京の各駅々、拠点駅でも計画が中止をされています。

それで物価高騰で苦しんでいる中で100億円を超えるお金が増えて、今物価高騰で苦しんでいる市民、事業者に対しては直接的な支援がなくてということであれば、そっちのほうにお金を回すべきだなというふうに思いますし、分かりませんが、これからは業者に言われるままに事業費を膨らませるのであれば、一度立ち止まって考えるべきだというふうに思いますけど、いかがでしょうか。

○鷺尾都市局都心再整備部部長 2号館の事業費につきましては、これまでも民間事業者と協議、交渉を重ねておりまして、例えばですが、外装の仕様見直しですとか、昇降機設備の集約配置に

よるコスト削減などにも取り組んできたところでございます。

一方で、全国的に建設費の高騰が継続してございまして、特に設備の部門では下請会社の需要逼迫などを要因に顕著な上昇傾向となっております。

このようなことから2号館の事業費というのはこういった実勢の価格を反映いたしまして、市場における建設資材や労務単価等を適切に反映するため、市において必要な所要額を当初予算に計上したものでございます。

この2号館の再整備事業につきましては、これまでも基本構想や基本計画の策定、事業契約の議案など、様々なタイミングで現在のスキームでの推進について議会に御説明をさせていただき、御承認をいただきながら適切に進めてきたところでございます。

よりまして、この事業の是非も含めて現在のスキームを見直すということは考えてございません。

以上でございます。

○分科員（森本 真） 現在のスキームを見直すことは考えてないというか、110億円の当初予算が216億円という、100億円も増えるような費用、倍の費用になりましたと、2号館の一部ですよ、神戸市が持っているというか、造るところは。

それは議会でも承認をいただきましたと言いますけれども、これから増える可能性もあるじゃないですか。結局、今、下の部分というか、地下の部分はまだやっている段階で、これから数年かかって完成するまで今後も物価高騰が続くし、それこそ資材高騰も今、アメリカがイラン攻めたりしてますけれども、世界情勢の中でどういうふうになるか分からないという状況の下なんですわね。

そういう中で、都市局としては、民間事業者と協議してどんどん価格が増えていくなら、どんどん増やしていくという考えなんですか。

○鷲尾都市局都心再整備部部長 先ほども申し上げましたとおり、この事業につきましては、必要なコスト削減等にも取り組みながら、事業費について事業者と協議を進めてきたところでございます。

今後につきましても建設費の動向というのをしっかりと見極める必要がございますが、その状況の中で事業者とも十分に協議、連携を図りながら、今後につきましては事業契約に基づきまして適時適切に対応してまいりたいと考えてございます。

○分科員（森本 真） いやいや、適時適切にやって100億円以上増やしているわけでしょ、これ適時適切とは言えないというふうに思いますけど、いかがですか。

○鷲尾都市局都心再整備部部長 今回の事業費につきましては全国的な傾向と申し上げました。

大手設計事務所が実勢価格を反映して公表している建設費指標というものがございまして、そちらを2号館の工種割合等を考慮して推計いたしましたところ、令和4年の入札時からの上昇幅というのはこの4年で2倍となっております。全国的な傾向というふうなことが申し上げられると思います。

これまでも申し上げたとおり、事業費を抑えていくということは進めてきたところでございまして、引き続き、施工内容の精査、仕様の見直し等も進めながら、民間と連携して着実に推進してまいりたいと考えております。

○分科員（森本 真） いや、私が聞いているのは、実勢価格を反映して倍になりました。これからどうなるか分からない。分からないというか、増える可能性が高いわけです。そのときに幾ら

までだったら対応するというか、もう4年間で2倍になりました。あと4年で倍になりましたということになってもこの事業を進めるということなんですか。

- 中原理事兼都市局都心再整備本部長** ちょっと民間事業者の言いなりというような御発言もあったかと思うんですが、決してそういうことは、今申し上げたようにございません。

今回の増額の理由というのは、今御説明いたしました、もう全国的に非常に建設費が高騰していると、特に設備部門の上昇が著しいということで、これは公表データからもはっきり読み取れるということでございます。

ですので、我々の2号館に対してのやり方が何か原因があつて特別にそういうことになっているということではなくて、全国的にそういうのが上がっていると。その中で個々の事業をどうするかというのは、先ほど先生から御紹介ありましたように、それぞれの事業主とか、いろんな環境がございますので、御判断が違う場合もあると思えますけれども、我々といたしましては、これは非常に大事な事業でございますし、その増額の要因というのも全国的な問題というふうに捉えてございますので、これまでどおりの進め方で進めさせていただきたいと思っております。

それから、今後どうなるかということにつきましては、これはもう我々が正確に予測するのは難しいことでございます。今回の上昇幅というのはこれまでに比べてかなり大きなものということ認識をしておりますけれども、今後どうなるかということにつきましては上がるという御意見もあるかもしれませんし、そうでないという御意見もあるかもしれません。

先ほど、イランのこともおっしゃられましたけれども、そういうことも今後起こることはあり得ますが、それにつきましては、その時点でどのような対応ができるかというのを適切に判断をして、当然、議会に御説明をしながら進めていきたいと、そういうふうに考えてございます。

- 分科員（森本 真）** 説明がよく分からないですけど、適切な判断というのはどういう判断ですか。

例えば、100億が200億になりました。議会に承認いただきました。次、来年になったら300億になりました。それでも事業は進めるんですか。

- 中原理事兼都市局都心再整備本部長** ちょっと仮定のことにはお答えしづらいところでございますが、適切にというのは、何度も申し上げておりますけれども、誰かの言いなりとか、そういう特別なことではなくて、我々行政でございますから、一方で入札の価格といいますか、設計単価なり、いろんなことが上昇しているということについては、当然、一定配慮をするという責任もでございますので、そういったことも含めまして、この事業が進められるのかどうかということもしっかり中で協議をして、適切にということをお願いしているということでございます。

- 分科員（森本 真）** 現情勢の中で倍になりましたということも踏まえて、名古屋駅前、福岡駅前、東京では、池袋、バスタ新宿等で計画が中止をするというようなことになっているんです。それは公共も入っていないっていうか、民間事業者のほうが判断しているのが大きいんです。

それで、この2号館に限らず、三宮のデッキの問題も価格が上がっているというような状況です。令和2年に三宮の再整備の全体事業費について、7,440億円という試算がされました。その後、いろんな事業が行われておりますけれども、この見積もった全体事業費は、今の段階でどれぐらい膨れ上がっているのか、お示しいただきたいと思えます。

- 清水都市局都心再整備部長** 今御指摘いただきました全体事業費につきましては、令和2年におおむね30年後の2050年頃完成目標として、長期的な観点から事業費を推計をしているものでございます。

これまでとあと今後も含めて長期間にわたって物価変動が正確に見通せないという状況の中で現時点では幾らかというのは申し上げるのは難しいというふうに考えております。

○分科員（森本 真） じゃあもう終わりますけれども、もう立ち止まって考えるべきだと申し上げまして、質問を終わります。

○主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

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。どうぞよろしく願いいたします。

代表質疑や局別でもスポンジ化対策の話題が出ておりますけれども、私のほうからも質疑させていただきます。

都市のスポンジ化は、東京都などの一部の都市を除くと全国的な課題であり、都市の内部において空き家・空き地等が増加し、行政サービスの効率低下、コミュニティの弱体化、まちの魅力の低下など、様々な悪影響を及ぼすとされております。

神戸市においても空き家率は近年増加傾向にあり、今後の少子・高齢化による人口減少を鑑みるとスポンジ化が様々なエリアで同時多発的に発生するのではないかと危惧しております。

都市局においては、令和8年度にスポンジ化対策の基本的な考えを示す要綱の策定などを行っていくとのことですが、神戸市における課題と今後の対策について見解をお伺いいたします。

○山本都市局長 都市のスポンジ化についてでございますけれども、スポンジ化に対応するためには、地域特性に応じた多様な課題に対して総合的な取組を地域住民や民間事業者と連携しながら進めていくことが必要であるというふうに考えてございます。

その中にありまして、神戸市におけるスポンジ化の課題、特徴といたしましては、そもそも神戸市域は平地が少なく坂のまちであり、高度経済成長期には斜面地で住宅開発が盛んに行われたほか、ニュータウンについても多数抱えている、そういった都市でございます。

坂のまちが故の道路基盤や交通アクセス等に関する課題とともに、同じような年齢の人が一斉に住み着いたことで、多くのエリアで今後、速いスピードで高齢化が進み、相続などによって、委員御指摘のとおり、空き家・空き地が様々なエリアで多く発生する可能性があるというふうに考えております。

対策についてでございますけれども、まず既成市街地の既に空き家などが発生しているエリアでは、空き家等の既存ストックの活用や、地域資源の掘り起こしと活用によるまちの魅力向上、移動手段の確保による利便性向上に取り組んでいく必要があるというふうに考えております。

また、郊外ニュータウンの将来スポンジ化が懸念されるエリアでは、予防措置的にスポンジ化対策に取り組む必要があり、充実した道路・公園などを活用したまちの魅力の向上や、買い回りなど、利便性の向上などを進める必要があるというふうに考えております。

令和8年度はスポンジ化の対策を全力で進めるために要綱にて基本的な考え方を示し、施策を体系化することで総合的な施策展開ができるよう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（諫山大介） 課題をまず抽出して、体系的に取り組むということなんですけれども、実際これがどう効果がでるかというのは今後だと思えます。また注視していきたいと思えます。

これまで神戸市は新長田地区、西神地区など、まちの個性が非常に分かりやすいエリアで、その活性化に取り組んでおりますが、このスポンジ化という面で見れば、むしろ住宅地などで個性

が少ない、あまり目立たなかったエリアも中心になるというふうに感じております。

このようなエリアを活性化させるには、先ほども述べた個性的なエリアと比較しても非常に難しい取組になるのではないかと思いますけれども、どのように取り組んでいくか見解をお伺いたします。

- 白井都市局副局長** スポンジ化が進む住宅地ではなかなか個性が目立ちにくく、活性化されることが難しい取組になるのではという御質問でございます。

確かにそのような一面もございますけれども、住宅地におきましても、実は潜在的な個性というのは多くあると考えておまして、これらの個性を掘り起こして、地域の新たな魅力づくりを進めていくということが重要だと考えております。

例えば、スポンジ化対策に取り組む既成市街地や郊外ニュータウンのそれぞれのエリアには、山や農村に近く、自然環境が豊かで、多様なライフスタイルを実現できることなどの様々な個性がございます。

また、神社・仏閣などの歴史的資源の活用ですとか、公園のリニューアルなどによりまして、新たな魅力をつくるということもできると考えてございます。

このような個性、地域特性を最大限生かしながら、住宅地の魅力向上などに取り組むことで、そのスポンジ化に対応して住宅地の再生を進めていきたい、このように考えてございます。

- 分科員（諫山大介）** 各区の特徴もそうですし、区ごとに、海側、山側、商店街、住宅地とそれぞれ個性があるかと思えます。区役所等がふだん連携しながら、住民の意見も吸い上げていると思いますので、それもしっかり形にししながら具体策、まずは体系的にして、どういう対策、プレーヤーが出るかということをしていくという認識でおります。

空き家・空き地だったら建築住宅局というイメージがあったんですが、都市局ならではのエリア全体で見ていくということで認識させていただきました。

それでは、都心・ウオーターフロントの回遊性なんですけれども、昨年4月ジーライオンアリーナが開業しました。コンサートやBリーグの試合など、様々なイベントが行われておまして、メリケンパークを含め、都心からウオーターフロントへの回遊性の向上が大変重要な課題になっております。

神戸市においては、ハード・ソフト両面において様々な取組を行っておりますが、今後どのような取組をしていくのかということと、特に税関線の再整備、今始まっておりますが、景観デザインコードも定められました。既に工事に着手されておりますけど、どのような将来像を描いているのか、市民に十分伝わっていないとも感じておるんですけれども、このあたりいかがでしょうか。

- 中原理事兼都市局都心再整備本部長** 御指摘の都心とウオーターフロントエリアの回遊性の向上というのは非常に重要なことだと考えておまして、都心・三宮再整備の大きな目的の1つでございます。

我々としては、一応4つの観点を整理いたしまして、これまでも取組を進めてきたところでございますが、1つは目的地をつくっていくと、ジーライオンアリーナなんかはまさにそうだと思いますけれども、ウオーターフロントにいろんな開発をしていって、目的性を持たせるということが1つ目でございます。

それから、2つ目は多様な交通手段を確保するというので、これにつきましては既にポートループとか、コベリンなども導入をしておりますし、今後は自転車というものも積極的に取り入

れられるような空間をつかっていきたいということで、これは建設局とも連携をしながら進めていきたいと考えております。

それから3点目は、歩行者動線の強化ということでございます。今の御指摘もありましたが、税関線、これは地上のメインの動線として、これまでもそうでしたけれども、今後も非常に大事な動線だというふうに考えております。

今、センター街の周辺辺りは、既に美装化の工事も進めさせていただいております。特に国際会館前交差点の南側、以南につきましては、現在片側3車線で6車線ということなんですけれども、これを4車線に再編をさせていただきまして、その分、歩行者空間や今申しあげました自転車の走行空間といったものを整備をいたしまして、またさらに滞留空間、回遊しているときに少し休憩ができるというような趣旨でございますけれども、そういったものも整備を進めていきたいと思っております。

それから地下通路も2号館の再整備に合わせて、今リニューアルを進めております。地下通路につきましては2号館の近くに広場空間なんかを設けたり、あるいはその近くから1階の税関線のほうに速やかに上れるような、そういった上下方向の回遊性といったことも意識をして整備を進めておるところでございます。

最後4点目がソフトな施策ということになるんですけれども、これにつきましてはエリアマネジメントと我々呼んでおりますが、地域の方々と一緒にいろんなイベントなり、回遊性を高める仕掛けというのをやっておりまして、特に大きなものとしては、毎年12月にクリスマスをテーマにした音楽とか飲食のイベントを地域の方々と一緒にやらせていただいております。令和6年からは旧居留地とか大丸、それからウオーターフロント、そういった結構広範囲な方々との連携もして、回遊性の取組を拡大するような形でも進めさせていただいております。

あと、税関線の市民への周知という御指摘がございまして、これにつきましては令和4年に税関線の整備の方針を決めるタイミングで市民フォーラムをした経緯がございます。このときは約160名の方にオンラインも含めて参加をしていただきました。

それから、今回整備を進める前に税関線の整備概要のビラを約2,500部になりますが、近くの方には直接配布をさせていただいて、一応、個別の説明会という御案内も同時にさせていただいて、お越しいただいた方には直接御説明をさせていただいておりますが、御指摘もありましたので、さらに市民へのPRというのを強化していきたいと思っております。

今は工事現場、2号館の万能堀のところに完成パースなんかは掲示をさせていただいておりますが、例えば、デジタルサイネージ、市内各所で神戸市のいろんな広報をやっておりますけれども、その中に税関線をもっと積極的にアピールするようなものを入れるような調整をすとか、またはホームページに都心・三宮再整備の紹介のページがあるんですけれども、そこに一応、税関線あるんですが、もう少し手を入れまして分かりやすいものにしていくというようなことも含めまして、今後も引き続き回遊性の向上ということについてしっかり取組を進めていきたいと思っております。

○分科員（諫山大介） 4つの視点で税関線を含めて、ウオーターフロントを活性化していくといえますか、開発していくということをお聞きしました。

元町、三宮の場合であれば、目的地がはっきりしていますし、今まではこみちとかずっとされていたそういうノウハウも生かされるのではないかなと思います。

自転車に関しては、これからどんどん神戸市全体に進むかと思いますが、2号線を越えるとき

に歩道橋も少なくなったりしますので、そのあたりのアイデアもぜひお願いいたします。

その中で、2号館の話題も先ほど出ましたけれども、結節点となるウオーターフロントや2号館の市民利用空間について伺います。

建て替えに当たっては、本庁舎として必要な行政機能を確保しながら、民間活力の導入による周辺まちづくり活性化を目指す、言わば神戸の未来を牽引するシンボリックな空間を創出することが大切だと思っております。

一方で、ウオーターフロントと都心をつなぐ中心的な結節点である2号館の役割は今後のまちの回遊性向上にとっても重要でありますし、民間施設と行政機能が共存する中で、特に税関線に面した1階の市民利用空間の役割が極めて重要と考えております。

これまで実施したワークショップ等を踏まえまして、この活用をどのように考えているのか見解をお伺いいたします。

○中原理事兼都市局都心再整備本部長 全く同感でございます。市民利用空間というのは非常に大事な空間であるというふうに考えてございます。

2号館の再整備基本計画を以前つくらせていただいたときに、この市民利用空間につきましては、周辺エリアをつなぐ結節点ということで、市民はじめ来街者の方も気軽に立ち寄ることができる空間、そういうふうにしていこうということは位置づけをしております。都心・三宮エリアにおけます新しい市民活動とか、コミュニケーションを生み出す拠点として、多くの方が来訪していただけるように進めていきたいと思っております。

まず、ハード面のほうを少し御紹介しますと、基本的に市民利用空間のところはガラスで対応したいと思っております。外装部分ですね。ですから中と税関線側の歩道とが非常に視線も通り抜けて、一体感があるような形でまずやりたいと思っておりますのと、広さ的には約500平米という形で思っておりますので、かなりまとまった広さが用意できると思っております。

いろんな活動、イベントをやったりとか、講演会をやったりとか、コンサートもできるかと思えますけれども、そういうことで活用できるように床面を基本的にフラットにして、少しキッチンのスペースなども準備をさせていただいて、非常に多様な使い方ができるようにしたいと思っておりますのと、先ほど言いましたように、視線も一体化するんですが、実際にオープンにできるようにしまして、屋内と税関線側の歩道との一体的な使い方、イベントなどもできるようにしていきたいと思っております。

それから、使い方と言いますか、どういう運営にするかということにつきましては、これは現在まさに検討中でございます。専門家の方や有識者の方をアドバイザーとして何人か御指名させていただいて、いろいろ検討しております。その中で、市民ニーズをどう把握するかということで、御紹介もありましたワークショップといったことも過去にやっております。

令和6年には練り歩きワークショップという、ちょっと面白いこともやらせていただいたりとか、なりきりワークショップと言いまして、御本人がどんな人になりたいかをイメージして、その人だったらこの空間をどう使うかみたいなことを集まらせていただいてやったりいたしました。

それから、アドバイザーの先生の御経験なりも市民と一緒に聞きをしてディスカッションをするといったようなワークショップもやっておりますので、そういったことも踏まえながら、ちょっと先ほどと重なりますが、市民利用空間につきましては、市民の憩いや市民が次の活動を生むための起点になるような場所にしたい。それから、市民活動の醸成を進めて、新たな交流が生まれるような場所にしたい。さらに、にぎわいや文化の創出といったことにつながるような場

所にしていきたいということで、今後とも検討を進めさせていただきたいと思っております。

さらに、新庁舎の周りに東遊園地もありますし、中央区総合庁舎の前に少し広い歩道空間も用意してございますので、そういったところとの連携とか、それから2号館の再整備の中には民間の機能も入りますので、そういった民間機能との連携とか、相乗効果とか、そういったことも視野に入れて、よりよいものにしていきたいと思っております。

○分科員（諫山大介） ハード面の部分は了解しました。ソフト面が今後も大事かと思いますし、近くに文化センターがありますけど、またそこは違った機能とかもあると思えます。

大丸有とか少し視察させていただいたときに、ああいった場を使いながらまちづくりといいですか、緑に特化した団体とか、いろいろな得意な団体がその場を起点にしながら、いろんな方、言わば関係人口を巻き込む魅力的な場になるんじゃないかと思えます。

東遊園地は東遊園地でファンがいますし、違う場所は違う場所で各箇所エリアマネジメントをやっている団体があると思うんですが、2号館ならではの何か面白い取組、そして先ほど答弁ありましたけど、中央区役所の前空間とかを含めた旧居留地にもずっとそういう団体とかやるところもあると思えますので、うまくできれば面白くなるんじゃないかなと思えます。よろしくお願いいたします。

では、ポートループの利用促進なんですが、ウオーターフロントへのアクセスを担うポートループの運行が令和3年4月に始まってちょうど丸5年を迎えるとお聞きしました。

この間、車両数を増便しまして、運行間隔を20分間隔に短縮され、令和6年11月から新神戸まで延伸するルートに変更を行っております。

また、運行遅延対策として、令和6年度から衛星による位置情報、GNSSを活用した優先信号制御システム導入に向けた実証実験も行っております。

今後、利便性をさらに向上させて、乗車人数の増加を目指していくべきと考えます。実証実験を含むこれまでの取組の成果と今後の方針をお伺いいたします。

○山本都市局長 委員御紹介のとおり、ポートループにつきましては令和3年4月に本格導入いたしました。それ以降、現在は4台に車両数を増やしまして、新神戸駅や神戸駅へ延伸することで利便性の向上を図っております。

また一方で、当該エリアの慢性的な渋滞による運行遅延対策として、御紹介いただきました令和6年度からはGNSSを活用した優先信号制御システム導入に向けた実証実験も行ってきたところでございます。

このGNSSの実験においては、その期間中の運行本数の半数以上の便におきまして遅延が改善する効果が確認できており、現在は交通管理者である兵庫県警と、本格導入に向けた協議調整を行っているところでございます。

これまでの取組の成果といたしましては、乗車人員については、事業者からは利用者数は堅調に推移していると聞いており、年ベースで見ると前年比10%以上の増となっております。

また、ジーライオンアリーナでイベントが開催される際は、連節バスを活用した臨時便の運行によりまして、混乱が生じることもなく、スムーズに観客輸送を行うことができているなど、ウオーターフロントでのにぎわいづくりにも寄与しているというふうに考えております。

また、GNSSを活用した実証実験を通じては、ポートループのみならず、将来における交通システムの導入に向けてもその有用性を確認する成果があったというふうに考えております。

令和8年度は神姫バスによって1台増便することになっております。今後につきましても、神

戸空港の国際化や都心・三宮再整備、ウオーターフロントの再開発による新たな需要を取り込めるようさらなる利便性の向上を図るとともに、神戸市のまちづくりと連携した取組についてもバス会社と一緒に進め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（諫山大介） ウオーターフロントの回遊性のときに目的地をしっかりとつくっていくということで、昔は一部の会社の本社しかなかった中、ジーライオンができて、どんどん目的地が増えていってるかと思えます。

そんなニーズがある中、いかに効率よく快適に運べるかということでポートループそのものも観光資源になっているかと思えますが、私自身もメリケンパークとかハーバーランドへ行くときは時間があれば使わせていただいているんですけども、三宮の辺り、ポートループを待っているときに、阪急百貨店北側のバス乗降場が神戸学院大学等の学生含め、大変多くの方が滞留しております。待合環境がいつも十分じゃないのかなと思っております。

今後、三宮クロススクエアの整備に合わせて、このあたりもきちっと待合環境の整備をしてほしいなと思えますが、このあたりいかがでしょうか。

○津島都市局都心再整備本部局長 神戸阪急北側のバス停の環境についてでございます。

委員御指摘のとおり、今、朝の時間帯におきましては乗車待ちの列が南に延びている状況でございまして、暫定的な対応といたしまして、令和6年の5月から三宮交差点側に少しバスの利用者が並ぶ空間を確保してございまして、これによって従前よりは改善をしているんですけども、ただ今も朝の時間帯などはここに収まり切らなくて、ちょっと幅の狭い神戸阪急百貨店の西側の歩道で歩行者と交錯しているといったのが今の状況でございます。

こういったこともございまして、今後、神戸阪急百貨店の北側のバス停付近、あの辺りにつきましては歩道の再整備を計画しているところでございます。

そんな中、バスの利用者の待合環境の改善を図っていきたくと考えてございまして、具体的には、現在、並び列が南向きなんですけれども、幅の広い東向きに並んでいただけるようにバス停の上屋ですとか駐輪場の移設を行いまして、スペースを確保していきたくと思っております。

さらに上屋の移設によって生まれるスペースに、新たにベンチとか植栽とか照明灯を設置しまして、バス利用者と歩行者をきちんと分離した上で、快適な空間になるように整備していきたくということを考えてございます。

今後、整備の時期も含めて現在検討を進めておりますので、引き続きバス事業者と連携を図りながら、より心地いい待合空間となるよう取り組んでいきたくと考えてございます。

○分科員（諫山大介） ありがとうございます。大学生は、朝に集中するということなんなんですけれども、観光客の方が8月、日傘を差して、暑い中ずっと待っていらっしゃるのを見たときに、上屋があったらいいよねと思えました。暫定的なことと今後のスクエア全体の美装化も含めて、ぜひこの対応をいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

それでは、自動運転についてなんですけど、昨日の交通局でも少し話題になりました。自動運転に本当に期待するところでありまして、交通事故の大幅な削減に加えまして、移動の自由度の向上、高齢者等の移動支援、物流の効率化など、社会的意義は大変大きいと考えております。

神戸市においても令和7年度は観光客も訪れる灘五郷エリアにおいて、日産自動車とモデル的な取組を行っております。

まずは、これまでの取組の評価と令和8年度の取組について見解をお伺いいたします。

○**山本都市局長** 2025年度は、日産自動車とともに灘五郷エリアにおいて、安全性と社会受容性などを検証するために、2026年1月19日から23日までの5日間、乗用車による自動運転の実証運行を行ったところでございます。

評価としましては、まず安全性の観点では、交通量の多い国道43号や歩車分離がなされていない道路幅が狭小な道路での走行に対しまして、自動運転レベル2で車間や速度を安全に保ち、歩行者優先を徹底するなどの安全性を確認するとともに、手動での介入はほぼなく、高い国内の技術力を示したと評価しております。

また、社会受容性の観点では、御試乗の方にアンケートに協力いただいたところ、無人運行に対する不安についての意見がある一方で、総じて自動運転のモビリティサービスの利用に肯定的であったというふうに考えております。

来年度につきましても、引き続き国費を活用しながら、日産自動車とともに酒蔵と鉄道駅を結ぶルートや酒蔵間を結ぶルートを想定した実証実験を計画しております。この結果を基にビジネスモデルの検討やサービス構築を行う予定としております。

自動運転の社会実装に向けましては、灘五郷エリアにおいて2027年度のレベル4実現を日産自動車とともに目指すとともに、引き続き安全かつ快適な移動手段の提供を目指し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）** 2027年という具体的な年度もありまして、なかなか実装化が進んでいないところ、非常に楽しみにしております。

その中で、住宅エリアの自動運転が必要かと思っております。郊外のニュータウンなどにおいてはバス路線の縮小も予想されて、地域の足を守っていかないといけないと考えております。地域コミュニティ交通の導入にも積極的に都市局は取り組んでおります。

運転手不足、人件費高騰は大きな課題でありまして、自動運転実用化はこれらの課題に抜本的な解決策になると期待しております。

神戸市では、令和5年に北区筑紫が丘において、民間企業と連携して住宅街の決まったルートを回る自動運転の実証実験を行っておりますが、この実証実験をどのように評価しているのか、改めて見解をお伺いしたいと思います。

また、実際郊外の高齢者は、買物先や病院、駅まで決まったところに行くにも交通手段に困っております。自動運転の実用化をスピード感を持って進めていくために、こういった地域住民の足として、固定ルートを走るものから先に導入していくものが望ましいと感じておりますが、見解をお伺いいたします。

○**久保都市局部長** 委員御指摘のとおり、全国的に運転手の不足、人件費高騰は大きな課題でございます。課題解決のため、自動運転の技術の進展、そして実用化が非常に重要であると考えてございます。

北区の筑紫が丘における自動運転の実証実験については、民間事業者が中心となり、地域の協力を得ながら本市も支援しながら進めてまいりました。この実証実験は、当時としては新技術を活用した先進的な取組でございました。

実証実験の結果、技術面や採算面においての課題を確認できました。その後の技術革新の流れもあり、2023年3月をもって取組を休止してございまして、現在は各事業者がそれぞれの立場で自動運転へ取り組まれているものと承知してございます。

現在、実証実験に取り組んでいる日産自動車からは、まずは灘五郷エリアでの社会実装に向けて実証を進め、その上で地域の足を担うため、市内のニュータウンなどに自動運転を横展開していきたいという提案がなされてございます。

郊外の高齢者の方にとってみれば、御指摘のとおり、買物、病院、駅などの生活の中での移動手段が求められています。こういった観点は非常に重要と捉えております。

2026年に灘五郷エリアで予定している実証実験では、ニュータウンへの展開を視野に車両の大型化に加えて、駅と酒蔵を結ぶルートでの運行を計画しており、乗降地の設定などにおいて、今後の展開の際にも有用になると考えてございます。

将来の地域の足の確保のために自動運転を導入していくことが望ましいという思いは我々も同じでございます。

まずは、灘五郷エリアにおいて、社会実装の取組を進め、次に市内のニュータウンなど、実情に応じた生活の足として活用できるよう、スピード感を持って自動運転の実用化に取り組んでまいります。

○分科員（諫山大介） 期待しております。よろしくお願いいたします。

大阪の四條畷市とか郊外で自動運転をしているところというのはニュースも見たことがあるので、どの程度かはまだ私も分からないんですけども、神戸市も率先してぜひ実用化に向けて頑張っていたきたいと思えます。

要望なんですけれども、ずっと取り組んでいる地域コミュニティ交通、このあたりがやはり住民のニーズが多いから走らせているかと思うんですが、この自動運転の実用化が進んだ際には、地域コミュニティ交通に真っ先に導入していただけるようよろしくお願いいたします。

それでは4つ目、HAT神戸の活性化についてです。

さきの決算特別委員会でもHAT神戸でのミュージアムロードのアイデアコンペ等について質疑を行いました。同コンペでは、かなり多くの応募があったと聞いておりまして、3月の公開プレゼンを見させていただきたいと思えますが、大変楽しみにしております。

公開プレゼンを経て、優秀な作品を選定していくということになりますけれども、受賞した作品はもちろんですけれども、受賞した作品以外にもHAT神戸にとって有意義なアイデアがあるのではないかと思います。

令和8年度にアイデアコンペの具体化を検討するということですが、この受賞した作品だけに限定したり、一過性の取組をすることなく、いただいたアイデアを幅広くまちづくりに活用していくべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○平岡都市局部長 今回のアイデアコンペでは、全国から122の応募がございまして、都市デザインなどの様々な分野の有識者等で構成します審査委員会におきまして一次審査を行い、最終審査に進む7作品が選定されたところでございます。

今月8日には、県立美術館のミュージアムホールにおきまして、7グループによる公開プレゼンテーションを行いまして、3月末には各賞を決定する予定でございます。

提案内容の詳細につきましては、まだ審査中であるため、申し上げることはできませんけれども、様々な視点から創造性豊かで柔軟なアイデアをいただいたところでございます。

また、委員御指摘のとおり、いただいたアイデアにつきましては、受賞しました作品だけに限らず、応募いただいた全ての作品の中でいいものについては幅広く活用することを検討したいというふうに考えてございます。

引き続き今回のアイデアコンペを契機としまして、多くの方々にHAT神戸に関心を持っていただき、地域や周辺企業の方々と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） HAT神戸は区境でもありますし、県もあり、JICAとか、多様なプレーヤーがいますので、まちそのものは一体的なんですけれども、どうまとめるかは非常に難しいエリアじゃないかという中で、ミュージアムロード、道のコンペというのは非常に珍しいなと思っております。それをきっかけに訪れる方がHAT神戸を含めて、どんどん回遊できるようなことを楽しみにしておりますので、お願いいたします。

デジタル企画乗車券というのをお聞きしました。HAT神戸関係で造成支援を行っていくとあります。エリアに人を呼び込む前向きな取組で大変期待しておりますけれども、神戸を訪れる観光客の方々により多く利用していただくためには、三宮・新神戸・神戸空港など、複数の神戸の玄関口からつなげていくなど、利便性向上の工夫が必要じゃないかと思いますが、このあたりいかがでしょうか。

- 久保都市局部長 HAT神戸には、美術館やスケートリンクなど、多様で魅力的な施設が立地している一方で、鉄道駅からの距離のアクセス性や観光客にとってその魅力を十分に楽しんでいたためのプロモーションや仕掛けづくりに課題があるのではないかと感じております。

こうした課題の解決に向けて、鉄道だけでなく、例えば、シェアサイクルなど、複数の移動手段と施設を組み合わせることで、HAT神戸の回遊性を向上させ、スマートフォン1つでシームレスで移動できるモビリティサービスが有効と考えてございます。

さらに、神戸への来訪時にアプリによって旅行プランの提案にもつながるため、いわゆる旅マエの観光客の皆さんに訴求でき、エリア全体の認知度向上や来訪のきっかけづくりにも寄与できるものとして考えています。

こうしたことから、本市においてHAT神戸の来訪者増につなげる目的で、デジタル企画乗車券の実現に向け、参画予定の交通事業者や関係施設と今協議、調整を進めてございます。

その中で、委員御指摘の神戸を訪れる観光客の利用促進という観点から、都心はもちろん、広域の新神戸駅、神戸空港といった複数の拠点をHAT神戸と結ぶということは非常に重要であるというふうに考えてございまして、今後、御指摘の観点も踏まえ多様な交通手段と複数の施設をセットにして、HAT神戸エリアの観光客を呼び込んでいけるよう、デジタル企画乗車券の利便性向上の工夫にしっかりと取り組んでまいります。

- 分科員（諫山大介） では、よろしくお願いたします。

では、最後です。二宮地区の活性化なんですけれども、勝ち運の神様、二宮神社やローカルな二宮商店街、二宮温泉などがあります。個性的な飲食店やライブハウスが点在する下町情緒、人間味あるエリアで、地区を知る人には大変魅力的なゾーンであるかと思えます。

一方で、各線三宮から大変近い立地にもかかわらず、商店を含め、空き店舗、空き家が点在するなど、そのポテンシャルを十分に生かし切れていないと感じておりますが、同地区の現在の状況、今後の施策について、見解をお伺いいたします。

- 白井都市局副局長 二宮地区でございますけれども、下町情緒漂う大変魅力的なエリアでございまして、近年では飲食店を中心とした新規店舗の進出も続いており、活気も生まれつつございます。

御指摘のとおり、エリア内に空き地や空き店舗が点在しているという課題は認識しております

けれども、一方で、それらの物件をうまく活用することができれば、地域にとって有効な資源にもなり得ると考えてございます。

そこで、令和7年度には、まずエリア内の空き家や空き店舗等の有効活用の可能性につきまして、地元や関係事業者へのヒアリング等を通じて調査を行いましたところ、その中で、飲食店や宿泊施設等の出店のポテンシャルや需要は高いものの、空き物件が不動産市場に十分流通していないという課題が見えてまいりました。

そこで、現在はこのような課題の実態を把握するための調査を行っておりまして、今後、その調査が終了次第、その結果を踏まえまして、地域の皆さんと共に空き物件の流通活用の方向性を議論して、行政の役割や支援内容等も含めた活用を促す仕組みづくりというものを検討していき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） 商店街等の空き店舗等であれば、経済観光局が市場をしていたと思うんですが、こういうふうに見たときに、同じではないですけど、空き店舗、空き家のエリアとしての魅力を再発見するために動かれるということで、なかなか家主さんが貸してくれないとか、いろんな事情があるかと思うんですが、その課題をまず抽出していくということだと思いません。

やっぱり民間投資が必要なエリアじゃないかと思います。今まさに駐車場がたくさんあって、スポンジ化に近いところが起きて、恐らく将来的な開発等も見越して様々な思惑があるんじゃないかなと思いますけれども、南側に線路を渡るとすぐ都心・三宮再整備エリアでもありますし、当該エリアとの格差が広がっているという印象もありまして、市では再開発など、大きな面的整備は検討できない、難しいかと思いますが、市が直接的に投資しないのであれば、下町情緒を守りながらも二宮地区の魅力を生かした民間投資を呼び込むことも重要だと思いますけれども、このあたりの考えはいかがでしょうか。

○白井都市局副局長 御指摘いただきましたように、二宮地区の南側におきましては、雲井通5・6丁目地区の新たなバスターミナルの整備などが進みまして、三宮東側に新たなにぎわいが創出される見通しであることから、二宮地区についてより一層地域の魅力を高めていく必要があるというふうに考えてございます。

二宮地区は、昔ながらの町並みや風情といった下町情緒が残る地域ですので、大規模な面整備を進めるのではなく、民間投資を呼び込み、これら地域固有の特徴を最大限に生かすまちづくりを進めていきたいと考えてございます。

具体的な進め方といたしましては、地域の実情や魅力、課題などを一番よく知る地域団体や事業者などに主体になっていただきまして、行政も必要な支援を行いながら、まずは二宮地区にふさわしい空き物件の流通、活用の方向性を検討して、それを共有した上で、空き物件の所有者と活用を検討する事業者等をつなぐ仕組みづくりを行うことで積極的な民間の投資を呼び込んでいきたいと、このように考えております。

今後も引き続き地域団体や民間事業者らとしっかりと連携しまして、着実にまちづくり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） 最後になります。

それぞれ4エリア、鉄道、税関線の中で4エリアの個性があるかと思いますが。二宮は本当に路

地裏をしっかり生かしていただきたいのと、飲食も若い方がチャレンジできるような空間もあるかと思います。そのあたりも踏まえて、ぜひよろしく願いいたします。

以上です。

○主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

次に、平井委員、発言席へどうぞ。

○分科員（平井真千子） よろしく願いいたします。

まず、都心・三宮再整備についてお聞きをいたします。

都心・三宮再整備では、新バスターミナル（Ⅰ期）が入る雲井通5丁目の再開発ビルやJR三ノ宮の新駅ビル、三宮デッキなどの工事が着実に進んでおり、完成を非常に楽しみにしております。

今後、三宮クロススクエアやフラワーロードなど、駅につながる公共空間についても整備が進められていくこととなりますが、神戸の山・海の地形的魅力とも親和性が高く、都市の魅力と快適性を大きく左右する緑の戦略的導入が大変重要と考えます。

近年の夏の異常な高温に対して、快適な歩行者環境をつくっていくためにもより一層力を入れた取組が必要ではないかと考えます。

都心のデザインコードにおいても花と緑の魅力づくりを推進するとされておりますが、今後どのように具体化されていくのか、見解をお伺いします。

○中原理事兼都市局都心再整備本部長 ありがとうございます。都心・三宮再整備の人中心の公共空間の整備というのを進めておりますけれども、御指摘のとおり、六甲山系の緑などの自然が身近にあるというのが三宮の特徴の1つでございますので、そういった特徴を生かして、さらに最近非常に夏季が暑いということも対応するというようなことで、緑を戦略的に導入をしていきたいと我々としても考えているところでございます。

例えば、税関線につきましては、今もクスノキの列植というのが特徴的だと思っておりますけれども、それをさらに広げる形で街路樹を増植するとか、それから四季や自然を感じる植栽帯なども積極的に設けたり、それから、その中にベンチなんかも置いたりいたしまして、木陰で滞留できるということで、夏季の暑さに対しても回遊しやすいような空間として、そういったものを街区ごとにも整備をしていきたいと思っております。

それから、JRの新駅ビルの南側の広場空間につきましては、玄関口という性格もございますので、こちらのほうにつきましてもおもてなしの緑という位置づけで積極的に緑を導入したいと思っております。特に、高い樹木を豊富に植えるということもありますし、それによって緑陰が確保できますので、夏季の対策にもなります。

それから一方で、低木地被の緑というのも身近なものとして非常に大事でございますので、日陰の下でそういった緑に囲まれてゆったり休憩できるといったことも整備の中身を含めていきたいと思っております。

それから、高温状態化への対策ということで、これについてまず樹木に対しても非常に影響が大きいということで、これがしっかり育つような土壌の改良というのがまずは必要なということで、今そういった対策も含めて考えておるところでございます。

それから、人々が滞留していただく空間につきましては、特に路面からの熱が上がってこないように道路内に水を蓄えまして、路面温度を下げることのできる保水性の舗装なども導入していきたいと思っておりますし、植栽帯につきましては、雨水を浸透させまして、気化冷却効果によ

りまして体感温度を下げるという——雨庭と言っておりますが、こういったものも整備をしていきたいと思っております。

こういった方針につきましては、建設局とも連携をしておりますし、有識者の方々や造園協会のの方々にも御意見をお聞きしながら、戦略として考えてきておりますので、今後、景観デザインコードにもしっかりと反映させていきながら、センター街の東口につきましてはもう工事も進めていく予定としておりますので、積極的に緑を導入していくということで進めてまいりたいと思っております。

○分科員（平井真千子） ありがとうございます。道路の話を中心にお聞かせいただいたようなことなんですけれども、バスターミナル（I期）ももう来年には完成で、三宮の駅ビルとか、あと2号館もあと3年ぐらいかなというところで、これまでにこういう話は議会の中でもよく出てきたことなんですけれども、そろそろ本当に具体的な話ができるようになってきたのかなという気がしております、一度質問をさせていただきました。

特に、なかなか限られた空間しかない駅前と税関線でございますけれども、神戸らしい景観の創出ということに期待をいたしております。

そんな中で、1つ神戸のコンセプトとしていいのではないかなと思いますのが、磯上公園のヒーリングガーデンなんかを見ておりますと、別に木が鬱蒼と茂っているわけでもなく、グリーン量がすごく多いわけではないんですけども、その造作のよさでいやしを感じられるというような大変特徴的な取組ができているのかなと思います。

大阪のグラングリーンのようなことはできないと、本会議でも市長もこれまでそういう御発言もあったと思いますけれども、やはり神戸は限られた土地の中で取組をしていくという中で、ただただ木を植えるということではなくて、デザインで見せていくような緑化の計画ができればいいと思っておりますので、今後の取組を期待したいと思います。

次に、新長田駅前広場についてお聞きします。

前の委員からも少し御質問があったところでございますけれども、新長田駅前広場につきましては、昨年末にパブリックコメントを行い、再整備の計画が進められております。

一方で、観光客を含め、ふだんから多くの人が集う若松公園は、北側部分に西市民病院の移転を進めており、今後、新病院の建築と併せて、令和8年度にワークショップを行うなど、若松公園自体の再整備の検討も進められております。

駅前広場は、通勤・通学に毎日通る通路としての機能が必要ですし、また、バスやタクシーにスムーズに乗降できることも求められます。

一方で、若松公園は子供向けの遊具が充実していることから、子供や家族の御利用が多く、また買物客が多く通る場所でもありまして、従来からイベントも年間を通して多数実施をされております。

今回の再整備案の検討に当たり、それぞれの持つ特性をどう捉え、機能のすみ分けをどう検討していくのでしょうか。

両者の近接性やその用途からもばらばらに市民から意見を聞いて議論するものではなく、両者で補完し合って相乗効果を発揮していくことが望ましいと考えますが、見解を伺います。

○松崎都市局副局長 新長田の駅前広場についてでございますけれども、御指摘いただきましたように駅前広場や若松公園の再整備を検討するに当たりましては、両施設が持っている特性であるとか、周辺状況などを踏まえて、機能のすみ分けを図っていくと、そして相互に補完して相乗効

果を發揮させていくということが大事だと考えております。

駅前広場については、まちの玄関口でございまして、通勤・通学者などが行き交う通路としての機能や、JR、地下鉄、バス、タクシーの待合などの交通結節点としての機能、それから噴水やベンチなどがございまして、憩いや滞在をしていくというような機能、そういったものを有しているところでございます。

一方、若松公園につきましては、子供の遊び場でありますとか、多世代の方のレクリエーションの場であるといった本来の公園としての機能であったり、まちのシンボルである鉄人28号が存在してございますし、区民まつりとかくっつきまつりとか、いろんな大きなイベントが開催されるなど、地域のにぎわいの拠点として、まちの目的地となっているという、そんな状況でございます。

こういった各施設が持つ特性を生かしまして、周辺状況なんかも踏まえた再整備を行って、まちの玄関口である駅前広場から若松公園などの様々なまちの目的地のほうへつないでいくと、人々の往来や交流を促進させていくということで、新長田エリア全体の活性化につなげていきたいと考えてございます。

こういった観点から駅前広場の検討につきましては、新長田エリアを訪れてくれる機会を増やしながら、駅周辺の拠点性を向上させつつ、若松公園を含めた新長田エリア全体の活性化を図りたいという、そういった視点を持ってワークショップであるとか、地域との意見交換を重ねてきたところでございます。

一方、若松公園におきましては、新病院と公園が一体となりました公園の利用促進や健康づくり、あるいは防災力向上、にぎわい形成を進めると同時に、駅前広場や商店街など、周辺施設との調和や連携を図れるような再整備の検討を進めているところでございます。

今、各施設の在り方とか、こういった地域からの意見につきましては、互いに情報共有を図りながら、それぞれ取り組んでいるところでございますけれども、令和8年度に開催される若松公園のワークショップにつきましては、新長田エリア全体の総合的なまちづくりの観点から、都市局も参画をしまして、両施設が補完して相乗効果を發揮できるように、再整備に向けて引き続き連携して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（平井真千子） 2月に西市民の基本設計が公表されました。その中で私たちも初めて整備イメージに触れることができました。やっぱりそのイメージを見ておりますと、鉄人モニュメントのすぐ背後に新しい病院がある。背後というか、西側ですかね。すぐ背後にメインの玄関口があるというようなことで、今かなりの回数のイベント、にぎやかに使っている公園とシームレスにつながる形の場所に急性期の方も御利用になる拠点病院ができるということで、今後も鉄人広場、若松公園でイベントはできますというアナウンスにはなっているんですけども、果たして今までと同じ利用ができるのかなというのはそのイメージパースを見まして強く感じたところでもあります。

そういった意味で、駅前広場、私はバスロータリーを造って交通の拠点性を高めるということがよかったのかなとは思っておったんですが、唯一救いはと言いますか、イベントができるような場所が駅前にも残ることになったということで、若松公園で今後、今までのようなことができなくても補完する場所が道路を挟んでできているという捉え方をすれば、少し将来性に希望が持てるのかなというふうに感じております。

何かそういう意味で、今までは新長田駅前広場の整備、市民の意見をどんどん聞くに当たって、本当にもうその場所だけの意見を聞いているわけです。一体となって検討してきたような言い方されましたけれども、全く一体となっていて、皆様の中では一体となって情報を持っていたかもしれないけれども、市民は全然情報を持っていない中でばらばらに意見を言ってるというのが実態だったと思いますので、今後の進め方に当たっては、その点よく御留意をいただきまして、それぞれが役割分担するというのは、非常に近接した公園でございますので重要かと考えておりますので、進め方をよく考えていただきたいということで、次の質問に移ります。

シタマチスタートアップについてであります。

シタマチスタートアップ事業については、新長田の再開発地区の周辺において、起業意欲のある方々を丁寧に伴走支援をし、空き家・空き店舗の活用につなげております。

これまで地元で活動されているプレーヤーとの交流会、スタートアップバーの開催や空き家などの物件のマッチング支援などを行い、2026年2月時点で11名の方が実際に起業され、一定の成果が出ているものと評価をいたしております。

一方で、現状では起業が個々に点在している状態で、面的に広がって、町なかで自然に目につくというところまで発展はしていないという状況です。

例えば、起業ゾーンをもう少し限定したエリアに集中し、民間の自発的な投資につなげていくなど、これまでの取組を踏まえ、次のステージに向けた取組も必要と考えますが、見解を伺います。

○松崎都市局副局長 新長田の下町エリアにおけるシタマチスタートアッププロジェクトについてでございますけれども、これまで新長田南地区のにぎわいづくりとか、まちの活性化に向けて、再開発エリアだけではなく、下町エリアも一体となって取り組んでいこうということで、令和5年度からスタートしているものでございまして、今御紹介いただきましたように、飲食とか、ものづくりとか、アート、多様な業種の方で11名の方が今、起業しております、またこの3月にも新たに1名が開業する予定と聞いてございます。

ギャラリーを併設した飲食店があつたり、シェアアトリエやアートをテーマとした多目的なスペースができたり、レンタルスペースといった人が集まる空間というものが新しくオープンすることで、地域では新たな交流が生まれつつあるという、そんな状況でございます。

一方で、起業家による空き家活用の取組、一定進んでいるんですけれども、今御指摘いただきましたように、空き家の活用場所が点在しているとか、面的な広がりやまち全体の波及効果が生まれていないんじゃないかという、そんな状況であることは我々も承知しているところでございます。

そういった中で、これまでの起業の実際の事例とかを見ていきますと、例えば丸五市場とか、その周辺のエリアで起業家による空き家活用の集積が一定進みつつあるといった状況も見受けられるというところでございまして、こういった取組の状況とか事情を踏まえまして、引き続き8年度につきましては、起業家と地元プレーヤーとの交流とか、それから市内外へのさらなるエリアの魅力発信というものにも努めながら、空き家の改修補助の予算を確保しまして、起業家や民間投資による積極的な空き家活用をエリア全体で図っていきたくと考えております。

また、その中でまずは今御提案をいただきましたように、ある程度集積が進みつつある一定のエリアにつきましては、空き家の掘り起こしであるとか、活用への支援を重点的に行うといった工夫もしまして、面的な起業を集積させていく。集積することによって、まち全体に波及効果を生

み出していくといったことも取り組みまして、民間の自発的な投資にもつなげていきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

- 分科員（平井真千子） まだまだ掘り起こせる物件があるように聞いておりますので、ぜひ前に進めていただきたいと思います。まずは、まだ数を増やしていくということが大事なのかなと感じているところでございます。

シタマチスタートアップということが発表されました当初は、私は建築住宅局が空き家対策に取り組むのと並行して、同じようなことを都市局がやるのかなと、当初、その役割というのがよく理解できなかったんですけども、建築住宅局の空き家対策では、管理が適切かどうかというものの視点から空き家を建物ごとに個別に対策していくものでありまして、地域でくくって空き家を活用して起業家を集める、そういうことが目的なんだなということがこの3年ぐらいでやっと私も理解ができてきたところでございます。

都市局ならではの知見とか、経験とか、また地域で築いてこられた人脈というものもあると思いますので、ぜひ生かして進めていただきたいと思っておりますが、そのような観点からスポンジ化対策についてもお聞きをいたします。

特に、長田区の山麓部や国道2号線の以南では、接道していない土地、あるいは接道していても私道であったり、幅員が不十分であったりと、建築や利活用に大きな制約を抱える土地が多く存在します。

こうした土地は民間の力だけでは改善が非常に難しく、結果的に地域の価値の低下や住環境の悪化を招くスポンジ化の進行につながっていきます。

これまでも市として空き家・空き地対策などを進めてきましたが、居住環境の向上を実感できるような面的な対策が取られない状況にあります。

やはり、空き家・空き地対策では老朽化しているかどうか、また管理が不全かどうかは問われますので、都市局として1件ごとの管理不全に着目するのではなく、地区としての活用の課題に着目して、例えば、これまで行政の手があまり入っていない地域をモデル地区に選定して重点的に取り組むなど、非接道宅地等の課題に対してより積極的に関与し、成功事例を積み上げていくことが必要と考えますが、見解をお伺いします。

- 山本都市局長 委員御指摘のとおり、道路条件が悪いなど、建築や利活用に大きな制約を抱える土地では、不動産流通が停滞し、空き家となってしまうことがスポンジ化進行の要因の1つとなっております。

このような状況の改善は、個人や民間事業者のみの取組では困難なケースが多いというふうに我々も考えてございます。

このようなことから、令和8年度はスポンジ化の課題とその対策の必要性などについて地域と共有する取組を実施し、そして非接道宅地等の課題があり、改善に取り組む意向がある地域をモデルといたしまして、都市局職員が地域に入り、地域とともに空き家などを市場流通につなげるような取組をまずはモデル的に実施したいと考えております。

具体的には、地域団体や民間事業者と連携し、権利者の意向を踏まえながら、非道路を建築基準法上の道路に位置づける取組や、また単独では建て替え困難な宅地をその周辺土地との再編などを行うことで、民間事業者による住宅供給の事業化につなげるような支援の仕組みを検討したいと考えております。

まずは、モデル的に課題解決に向けた取組を積極的に行い、不動産流通促進の成功事例を積み上げるなど、スポンジ化対策を全力で進めてまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

- 分科員（平井真千子） 非接道という課題のほかに、所有者不明の土地も少なくありません。また私道の部分も同様に所有者が不明となっているケースも多くございます。

長田区の丸山地区を例に挙げますと、地区全体を開発した会社による私道が多く残されており、中には、私道の中でもみなし道路にすらなっていないところもかなり多いということで、地区全体の更新を困難にしていると思います。

建築住宅局が今、財産管理制度の積極的な活用を進めておりまして、所有者不明土地についても一定の活路は見いだしているかと思えます。

しかし、売却できる物件であることが前提となりますので、私道が対象となる例はありませんし、仮にできたとしてもスポット的にその制度を利用して、ちょっとだけ道路化したとしてもほとんど意味がないといえますか、やっぱり線につながった対応が必要になるのかなと思いますが、私が考えるようなことをすると、結局、道路計画になってしまったり、また区画整理事業というような、もう本当に大きな公共事業の話になってしまいますので、もうこれはもう建築住宅局の取組とはかけ離れた話になってまいります。

所有者不明の私道が一带に広がっているような地域の住環境を整えていくためには、住宅政策だけでなく、都市計画の両輪で取り組んでいく必要があると思います。

大きな取組をすぐできないっていうのも分かるんですけども、その地区の土地のありようとか、そういうことを誰も把握してないという状態では、結局、手のつけようが今後もないのかなと思いますので、やはりどういう課題のある土地がどのようなところにまとまっているのかというようなことをデータとして把握していく、対策を整理していくというのが都市局の役割かなと思うんですがいかがでしょうか。

- 白井都市局副局長 所有者不明土地につきましては、今御紹介いただきましたように、建築住宅局におきまして、財産管理制度を積極的に活用するために、令和6年4月に弁護士を含む特別チームを発足しまして取組が進められてございます。

この取組につきましては、件数も大幅に増加しているとお聞きしまして、一定の実績があるというふうに承知をしております。

ただ、今御指摘ございましたように個々の宅地ごとの取組というのは一定その形で進んでおりますけれども、やはりおっしゃられた道路沿道全体の取組というのはやはりもう一步踏み込む必要があると考えてございます。

そこで、先ほど局長からも御答弁させていただいたとおり、例えば、その非道路を道路化するような基準というのもできてきておりますので、そういったものも視野に入れながら、どういったふうにエリアで、地域で取り組んでいくのか、そういったことを都市局としても検討し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（平井真千子） 今ある道路じゃないところを市道化する取組だけではなかなか対応し切れないというのが私の認識でありますので、こういった手法が取れるのかということ、やはり私が例に挙げたような地域の課題ということを一度整理をいただきたいというのが私の趣旨でございますので、よろしく願いをいたします。

次に、浜山小学校の隣地の新たな環境学習施設についてお聞きをいたします。

浜山小学校の隣地にある市有地を活用し、兵庫運河における環境教育を行う環境学習施設について、昨年秋に整備事業者が決定し、本年夏頃にいよいよ完成すると聞いております。

兵庫運河は、地域の自然環境や水辺空間の特徴を生かした学習素材が豊富であり、子供たちにとって重要な生きた教材となる場でもあります。

この施設がより多くの子供たちや地域住民に利用され、さらには新川プロムナードの整備など、周辺の取組と相乗効果を発揮をし、エリアの活性化、回遊性向上につなげていくように活用すべきと考えますが、いかがでしょうか。

○**山本都市局長** 兵庫運河の環境学習施設につきましては、環境学習の取組の充実や兵庫運河をはじめとする周辺地域の魅力向上など、回遊性向上に寄与する施設として、本年夏頃の完成を目指しております。

御指摘のとおり、兵庫運河は身近な自然と生き物に触れながら、環境保全の重要性を体感できる貴重な教育の場でありまして、施設の完成を機により多くの子供たちに環境学習を体験してもらいたいというふうに考えております。

さらに、環境学習以外にも、地域の方々と共に運河に訪れる方々もが集い、交流していただくことで、新たなにぎわい創出を図る場として、御利用いただくことも目指しております。

兵庫運河エリアにおきましては、これまでも都市局が総合調整を行いながら、関係各局とも連携し、御指摘のプロムナードの整備を通じた回遊性の向上や、ライトアップによる夜間景観の形成に取り組んできたところでございます。

環境学習施設につきましても、夜間のライトアップを行うほか、エリアに点在する魅力資源を発信する展示スペースを設けるなど、兵庫運河周辺の回遊性向上に寄与する機能を盛り込んでおります。

地域の活動団体や地元事業者、周辺企業などと連携を図りながら、施設を活用し、地域全体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（平井真千子）** 兵庫運河では、かつてはヘドロでいっぱいだったところをきれいにして、生き物が住めるところにしようということで、アマモを植えたり、生物を放ったりということを通じた長年取り組んでこられて、このたびはそういうことを小学生たちが学べるような場を市が整備するというので、住民が自発的に始めた取組が市の取組につながっていくということで、すごいことが起こっているなというふうに第三者として感想を持っております。

また、運河も自然の魅力だけじゃなくて、歴史的な施設として開港を支えてきた1つの100年の歴史を持つ運河でありまして、地域の産業もまた支えてきたというようなところで、非常に子供たちが学ぶことの多い場だなというふうに感じますので、今後、神戸の市街地西部の子供たちが多く利用できるような場になっていけばいいなと感じておりますので、ぜひ御活用を進めていただきたいと思います。

最後に、まちづくり協定に関する認定要件についてお聞きをいたします。

神戸市のまちづくり協議会やまちづくり協定の認定には、要件として地区の大多数の支持が求められております。一方で、現実には高齢化に伴い、病院や施設への入所で、実態として地区に住まわれていない方が増えております。また、マンションのオートロック化が進み、個別に意見を伺うこと自体が難しくなっております。

現在、長田神社地域まちづくり協議会でもまちづくり協定の策定に向けて丁寧な意見集約を進めておりますが、こうした環境変化の中で大変な苦勞を伴っておられます。

まちづくり協定は、土地利用の一定のルールにつながるため、住民の合意形成を丁寧に進めることが重要ではありますが、時代の変化や地域の実情に応じた柔軟な運用を図っ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** まちづくり協議会やまちづくり協定の認定要件に関する御質問でございます。

本市では、地域との協働と参画によるまちづくりに取り組んでおりまして、まちづくりに取り組む地域団体のうち、一定の要件を満たす団体を市条例に基づくまちづくり協議会と認定をしております。そして、認定を受けた協議会は市とまちづくり協定を締結できるということになってございます。

協議会の認定要件の1つといたしまして、活動内容が地区の住民の大多数の支持を得ていると認められるものとしております。これは協議会がその地域のまちづくりの方向性を検討する団体であることや、まちづくり協定を策定した場合には、地域の皆さんの権利を制限することにもなりますので、認定に当たっては多くの方の賛同を要件としているものでございます。

この大多数に関する判断につきましては、主に地区の住民や権利者へのアンケート調査等を踏まえて行ってございます。

ただ、御指摘のように地域によっては不在の権利者へアプローチしにくい共同住宅の割合が多いなどの理由によりまして、回収が難しいというケースもございますので、地域の皆さんの過度な負担にならないように配慮しながら、周知の方法や回収の取組状況など、柔軟かつ総合的に捉えて判断をしているところでございます。

お話のございました長田神社地区まちづくり協議会におかれましては、現在、市条例に基づく協議会の認定やまちづくり協定の内容などについてアンケート調査を実施されており、アンケートの周知や回収率の向上に熱心に取り組んでいただいていることはよく存じ上げてございます。

間もなくアンケートの集計結果がまとまるというふうに向っております、それを確認させていただいた上で、先ほど申し上げた取組状況やその地域特性も考慮しまして柔軟に判断をしてみたいと考えております。

今後もまちづくり協議会の認定やまちづくり協定の締結等に当たりましては、地域の実情に応じて柔軟に運用しながら、地域のまちづくり活動が円滑に進むように取り組んでみたいと考えております。

以上でございます。

○**分科員（平井真千子）** 柔軟に運用していただいたり、かなり人的な協力もいただいているということには感謝はしておりますけれども、例に挙げた長田神社前の場合では、アンケートの回収でマンションの場合に理事会の総意とかいうことではなくて、マンションの1軒1軒のお答えを取ってくださいますという御指導があったそうで、現実的にはオートロックのマンションに勝手に入って1軒1軒にアンケートをお願いしますというような回収作業というのはできないもので、ポストに入れるんですけど、ポストに入れてるだけでは当然返事って来ないので、もう本当に回収率10%とか、そんな感じになってしまうので、上げるために戸別訪問を丁寧にされたんですね。でも現実的な対応ということをもうちょっとこの途中の部分でも認めていただければよかったのかなというふうに思いますので、今後の取組の参考にしていただければありがたいと思っております。

以上でございます。

○主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

次に、吉田健吾委員、発言席へどうぞ。

○分科員（吉田健吾） それでは残りの時間、よろしくお祈いします。

1つ目、新たな住宅供給についてお尋ねいたします。

新たな住宅供給については、2030年までに5,000戸以上の住宅供給ができるように宅地創出することを打ち出して、根強い新築需要に対応する新たな住宅の供給に取り組まれていることは理解していますが、一方で新築戸数が伸びると、空き家・空き地が今後さらに増加することも予想され、その対策もより一層強化させる必要があります、いかに両立させるかという課題を抱えることとなります。

この2つを対立ではなく、神戸のまちの将来を支える両輪として捉えると、ポイントは量を増やすことではなく、どこにどのような住宅を整備するかという質の転換が重要になるのではないかと考えています。

例えば、高齢者の住み替えにも手が届く価格の住宅などを駅近くに供給したり、一方でスポンジ化が進む地域では老朽住宅の除却や土地利用の再編を進めるとともに、ファミリー層向けのゆったりとした広さの住宅を供給することで、スポンジ化の抑制につなげていかなければならないと考えます。

こうした住み替えの循環がうまくできれば拠点にぎわいが生まれ、公共交通やインフラの維持にもつながると考えており、5,000戸の住宅供給を単なる戸数の積み上げではなく、神戸の暮らしの質と持続可能性を高める取組につなげていくべきであると考えますが、御見解をお伺いいたします。

○山本都市局長 委員御指摘のとおり、新たな住宅供給と空き家・空き地対策を両立させること、そして質の向上と住み替えの循環をつくり出しながら、持続可能なまちづくりを進めていくことは非常に重要だと認識しております。まさにそのようなことを狙いたいというふうに考えております。

2026年度予算では、このたびの新たな住宅供給の施策とともに老朽家屋等解体補助制度の拡充など、これは建築住宅局になりますけれども、これらを両立させて実施することとしております。

ライフスタイルが多様化し、また人生のステージの変化に合った住宅が求められるなど、住宅に対するニーズもますます多様化する中にありまして、人口流出を防ぎ、まちのスポンジ化に対応した施策を実行していくことが必要だというふうに考えております。

今年度は、西区と北区を中心とする比較的小規模な市有地を対象とした条件付き一般競争入札を実施したところでございます。

来年度につきましては、1,000平米を超える少し広い市有地を対象といたしまして、事業提案型のまちづくりコンペ方式により、委員御指摘のような高齢者の住み替えにもつながる高齢者住宅やファミリー層向けのゆったりとした広さの住宅、菜園つき住宅など、民間事業者からの特色のある提案を期待しているところでございます。

例えば、高齢者の住み替えなど、住まいの選択肢を増やし、居住の流動性を高めることにより、住み替えの循環を狙って取り組もうとしているところでございます。

まちづくりコンペの実施に向けた条件整備におきましては、どこにどのような住宅を整備するかという観点も庁内でしっかり議論いたしまして、質の転換とともに持続可能なまちづくりに取

り組んでいきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○分科員（吉田健吾） ありがとうございます。まちづくりコンペ、非常に興味深いと思います。

おっしゃっていただいたように市としてしっかりまずスタンスを持つことでありますし、また当該地域の面としてどのような思いがあるかという地域の思いもあるし、民間事業者が出してくる民間事業者の理屈もあると思いますので、この3つがしっかりと融合したいいい形を生み出していただければと思います。

それでは再質問ですけれども、住宅供給に係る入札についてもお尋ねいたします。

市街地で供給される新築戸建ては、ファミリー層を狙った3階建て住宅の供給が中心となっていますが、昨年10月に公募された市有地の入札条件では、省エネ性能の付加に加え、木造2階建て以下などの制限が付されました。結果として、27件中7件の売却にとどまっており、少し残念に感じています。

ただ、この取組は短期的な市場ニーズを満たすのが目的ではなく、中長期的なまちづくりの観点から条件が決められていることは理解していますが、一方で、早期の住宅供給も進めていく必要があることから、事業者や個人が参加しやすくなるような入札条件を再検討するなど、工夫が必要ではないかと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○諏訪都市局副局長 昨年10月の状況につき、一般競争入札では27物件のうち、現時点で7物件の契約となっております。

落札のなかった物件につきましては、現在、随意契約の売却に入っております。関心のある事業者と随時協議をしていただいているところであり、現在1物件について契約したところでございます。

今回の入札ですけれども、先ほど局長からもございましたけれども、今回は、既成市街地における多様で豊かなライフスタイルに合った住宅供給のため、土地の利用条件としまして、木造2階建て以下の戸建住宅、かつ長期優良住宅の認定、土地の引渡しから3年以内に建築工事を完了などの要件を定めたところでございます。

不動産やハウスメーカーなど事業者からは一定の関心を持っていただくことができて、27物件に対しまして24物件の入札参加の申込みがあったところでございます。これらの事業者からは、平家でありますとか、郊外のゆったりとした土地でのファミリー住宅などを考えるということで一定の効果が期待できるものと考えております。

ただ、一方で、現時点で7物件の契約締結にとどまっておる原因でございますけれども、現在、不動産事業者でありますとか、ハウスメーカーなど、意見交換を行っているところでございますけれども、その中では、木造でありますとか戸建住宅、あるいは長期優良住宅、こういったいわゆる建築物の条件につきましてはおおむね賛同いただいているところでございます。

一方で、地元のハウスメーカーなどからは、3年以内に建築工事を完了という条件につきまして、3年以内に顧客に販売あるいは建築が完了できるかと、そういった点が不確実なため、土地を取得することについて少しリスクがあるという御意見をいただいているところでございます。このため、2026年度の入札におきましては、委員の御指摘のとおり、事業者や個人が入札に参加しやすくなるような工夫が必要であるというふうに考えているところでございます。

こうした事業者の負担を少しでも軽減できるよう、入札の手法でありますとか、公募条件などを検討し、できる限り早期の住宅供給に努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（吉田健吾） ありがとうございます。

昨年、今年度のやつは、個人の方が取得されているケースもあると聞きましたので、小規模なものであれば、ハウスメーカーの3年縛りがしんどいのであれば、個人の方がもっと入札に目を向けるような広報の仕方とかアプローチの仕方というのもひとつ考えていただく必要があるかなと思います。

また、スポンジ化とか地域の特色みたいなのは、もう今日も、この午前中の中でも様々な方の質疑の中でお話を聞いておりましたので、しっかりとその特色をちゃんと大切にしながら、ちゃんとした考え方を、スタンスを持って取り組んでいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

続きまして、都心・三宮再整備についてお尋ねいたします。

雲井通5丁目の新バスターミナルⅠ期とミント神戸1階の三宮バスターミナルの一体運営に関するコンセッション手続については、入札不調による再入札などを経て、ようやく運営事業者の決定に至っております。

来年12月に迫る新バスターミナルとその周辺デッキの完成で、都心・三宮再整備において1つ目の目に見えた成果が出てくることを大変楽しみにしています。その先の再整備で、雲井通6丁目北地区再開発ビルⅡ期は、2025年10月に都市計画の提案がなされ、本年3月に都市計画決定を目指して進められています。

Ⅰ期とⅡ期の両ビルは、歩行者デッキやバスターミナル動線などにおいて一体の都市基盤を形成する計画となっています。また、市民や外国人を含む観光客に分かりやすいバスターミナルという面からも、Ⅱ期となる雲井通6丁目北地区の再開発ビルも竣工して、神戸三宮TWINGATEが完成してこそ、より大きな効果につながっていくと考えます。

地権者との調整に加え、建築物価高騰などの諸課題があろうかとは思いますが、Ⅱ期の整備時期が遅れると都心・三宮の再整備効果が最大化されない懸念があります。今後のスケジュールや諸課題への対応について御見解をお伺いいたします。

○中原理事兼都市局都心再整備本部長 ありがとうございます。

いわゆるバスターミナルのⅠ期・Ⅱ期の整備につきましては、平成30年につくりました一番最初の基本計画の中でスケジュール的な位置づけをしておきまして、当初からⅡ期のほうは、Ⅰ期のビルが完成した後に工事に入らしようということで地元のほうにも私も直接調整をしてきたところがございます。現在おおむねこのスケジュールに沿った形で進んでおるといふふうに認識をしております。御紹介ありましたように、昨年の10月に都市計画提案を地元からいただきまして、現在、都市計画決定間近というところがございます。

今後につきましては、来年度末頃に次のステップであります再開発組合の認可——これ、もう事業として認可をするという形になりますけれども——さらに、それに基づきました、いわゆる権利変換の計画というのを令和9年度以降につくりまして、その後、工事着手ということで進めてまいりたいというふうに思っております。おおむね予定どおりということで認識をしております。

Ⅱ期の課題でございますけれども、御指摘いただきましたように、一番は、地権者の合意形成というのは不可欠でございます。この点につきましては、地元の準備組合のほうで非常に細かく地権者の意向を把握されておられます。事務局が大変しっかりされているなという印象を私は持

っております。

その事務局を中心に再開発の専門家でありますコンサルタントと事業構築パートナーというゼネコン——これも地元が選んでいるんですけれども、定期的に会合を非常に重ねておられまして、今後の事業計画なり権利変換計画の策定に当たりまして、準備組合を中心に地権者とコミュニケーションをしっかりと取れるのではないかなというふうに思っておりますので、引き続き丁寧に御説明をしながら円滑に進めていきたいというふうに思っておりますのと、あと建設費の高騰は、おっしゃられましたように非常に大きな課題の1つでございます。

都市計画提案の段階でも一定そういう状況を踏まえまして、これも準備組合のほうを中心に、いわゆるディベロッパーのほうにもヒアリングをされまして、一定程度建設費が上昇しているということを踏まえて事業の成立性というのを見込んだ形での提案ということにはなっておるんですけれども、引き続きこの動向というのは非常に重要でございますので、我々も含めましていろいろ情報を得ながら精査をして、それに見合う形での事業計画、施設計画、資金計画などをつくっていくことでしっかり事業の実現を確保していきたいというふうに思っております。

あと、我々としては、デッキもそうですけども、バスターミナルもちろんそうですし、ホールといった公共施設を再開発の中に整備をするということになっておりますので、これ、我々がしっかり予算も頂戴しながら整備することで民間投資の呼び込みにつながるのではないかと考えておりますので、そちらのほうもしっかりやっていきたいと思っております。

それから、TWINGATEという愛称もつけさせていただきました、Ⅰ期・Ⅱ期のビルは、バスターミナルはもちろん一体ということで当初から来ているんですけれども、ビル自体もそれぞれ所有としては別のビルになりますが、バスターミナルを中心に低層階を商業のところとか、上層階の一部も接続をする形で、ビルとしては別なんですけども、本当に1つのビルのような形での相乗効果を生むような整備を進めたいと思っておりますので、TWINGATEとして最大限効果を発揮できるように、Ⅱ期事業のほうも着実に進めたいと考えてございます。

○分科員（吉田健吾） ありがとうございます。

平成30年の計画のスケジュールには載っているということですけど、途中何が起こるかも分かりませんので、しっかりと進めていっていただきたいと思っておりますし、また30年の計画の話でいくと、多分あれば、次、Ⅲ期以降というような表現で、とどまることなくずっと続けていくような形になっています。相当長い年月がたちますので、その間に担当の方が入れ替わることだってもちろんあるだろうし、皆さんが携われないぐらい先の話になるかもしれないと思っておりますので、しっかりとうまく引き継いでいっていただくように、途切れることなく、よろしくお願ひしたいと思っております。

都心・三宮再整備について、2つ要望します。

まずは、1つは、JR三ノ宮駅東口について要望させていただきたいと思っております。

東側エリアにTWINGATEビルができるということで、人の流れが——目的地ができますので——できてくる、そしてその先には、線路の北側ですと二宮エリアなどもありますので、そうしたところに人の流れが新しくできることは、まちのまたにぎわいにつながってくると思っておりますので、これはJRの話になりますが、当局としてJRとしっかりと協議をしたり、要望をしたり、対応していただけて、JR三ノ宮駅東口の実現を目指していただければと思います。

もう1点、先日の代表質疑で山下議員からも質疑していただきましたが、工事期間中の迂回路の表示についてですけれども、市長からは強化していくという御答弁がありました。

私自身は、デザイン、すごいこだわって、きれいなデザインやなと思うんですけども、デザインが行き過ぎてて内容がすっと入ってこないというのをJR三ノ宮駅、ポータルライナーと三ノ宮駅の間ぐらいのところの看板を見て、いろんな層になってこっちにつながってますよみたいなことを描いていただいているんですけど、おしゃれ過ぎてちょっとそっちに気が行ってぱっと通り過ぎるだけではすっと入ってこなかったの、デザインはもちろん大切ですけども、しっかりと直感的に理解してもらえるような工夫も頑張ってみていただければと思いますので、よろしくお願いします。

それでは、次に、交通政策のグランドデザインについてお尋ねします。

近年、人口減少の進行などにより、バス路線の再編・減便が進む中で、本市では地域コミュニティ交通などを活用して地域の足の確保に取り組んでおります。これまで交通空白地であった地域は、その前提で生活が成り立ってきた側面もありますが、高齢化で移動困難な方が確実に増えているという地域もあります。

また、バス路線再編によって新たに交通空白地となる地域もあり、それらの地域については、自分たちで地域の足を守るために、地域の担い手が大きな負担を背負って地域の足の維持をしている場合もありますが、そもそも地域活動の母体がないエリアも存在している状況です。

こうした状況を踏まえると、現在の対応が短期的には妥当であるかもしれませんが、人口減少や地域の担い手不足がさらに進む将来を見据えれば、移動困難地域が増加していくと懸念しています。

次の時代を見据え、現在の地域コミュニティ交通にこだわることなく、あらゆる交通手段を活用して地域の移動を支える交通政策の方向性やグランドデザインを描く必要があると感じますが、御見解をお伺いします。

○山本都市局長 現在、特にバス路線の減便や休止が進みまして、地域の移動手段の確保が大きな課題となっております。地域公共交通の厳しい状況を踏まえますと、今後も地域コミュニティ交通の導入が必要となる新たな地域は増加していくものというふうに考えてございます。

しかし、一方で、先生から御指摘ありましたように、地域の担い手不足が進む中、地域の負担が増しておりまして、持続的なバスの運行に課題を抱えている地域もあると認識しております。

そのため、まずは地域コミュニティ交通につきまして、令和8年度は地域組織にかかる負担を軽減する制度見直しを行うこととしております。具体的には、本格運行後1年間に限っていた地域組織への支援を2年目以降も支援の対象とし、地域の経済的な負担を軽減することや、また利用促進活動が困難な地域につきましては、コンサルタントの活用を可能とし、地域の人的な負担を軽減することとしています。この見直しによりまして、新たに導入する地域に対しても着手する際のハードルが低くなるものと捉えております。

また、持続可能な交通体系を維持していくためには、地域コミュニティ交通だけでなく、例えば病院などの民間施設が保有する送迎バスの積極的な活用や、さらには新技術を取り入れた自動運転など、委員御指摘のとおり、あらゆる交通手段を活用した地域公共交通の在り方の検討が必要であるというふうに考えております。

今後の交通政策の方向性につきましては、現在、地域公共交通活性化協議会におきまして検討を進めているところでございます。委員の御指摘も踏まえて、次期計画の検討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（吉田健吾） ありがとうございます。

御答弁の中でも、経済負担であるとか人の労力の負担を軽減するような取組というのは、非常にありがたいことだなと思っております。これを進めるのを見ていると、本当に熱心にできる方が何人かいないとできないようなことでございますので。

また、コミュニティー交通以外の部分も、今日も御答弁いろんなところでありましたけれども、しっかりと、それで全体像をしっかりと考えて、1つ1つ課題を解決していくことも大切なんですけれども、全体像を示していくことも大切かと思っておりますので、ぜひよろしく願いいたします。

それでは、次に、新たな産業団地の整備についてお尋ねします。

西神戸ゴルフ場跡地を転用した新たな産業団地について、再生可能エネルギーの活用や脱炭素型インフラを掲げたスマート産業団地の実現を目指すとされております。水素スマートシティ構想を掲げる本市には、水素コージェネレーションシステムがあり、水素は100%での発電や熱利用が具体的に実施されています。

スマート産業団地としては、水素利活用をはじめとした再生可能エネルギーや、それをためる蓄電池など、様々な取組をすることができると考えますが、現在どのような検討が進められているか、御見解をお伺いいたします。

○久保田都市局部長 西神戸ゴルフ場の跡地を活用しました新たな産業団地でございますけれども、令和4年度に持続可能なスマート産業団地の実現に向けた調査を行い、これまで検討を進めてきております。

これまで再生可能エネルギー活用策の具体化に向けて、エネルギーマネジメント事業者やインフラ事業者等からヒアリングを行うとともに、先進他都市の情報も収集しながら検討を行ってきております。

また、その一方で、スマート産業団地に対する企業ニーズの実態を把握するべく、SDGsに対する取組の意向や再生可能エネルギーの導入の可能性等をヒアリングしております。

スマート産業団地の実現に向けた方策としましては、進出される企業の建物の屋上等を利用した太陽光エネルギーや、クリーンエネルギーである水素、また災害時のレジリエンスも視野に入れました蓄電池の活用といったところを考えておりまして、それらの実現に向けた事業スキームを検討してきているところでございます。

太陽光につきましては、事業者ヒアリングによると様々な事業手法が考えられまして、令和8年度には、事業者の意見を踏まえ、基本的な方向性を定めることとしていきたいというふうに考えております。

また、水素につきましては、現在、技術開発途上にあるものの、中長期的には脱炭素社会の実現に向けて不可欠なものであるため、引き続き先進事例の研究など取組を続けていきたいと考えております。

いずれにしても、新たな産業団地においては、再生可能エネルギーを活用したスマート産業団地の実現に向けて、さらなる深化を図ってまいりたいというふうに考えております。

○分科員（吉田健吾） もう1つ、計画的な企業誘致についてもお尋ねします。

新産業団地造成後を見据えた企業誘致に関して、神戸テクノ・ロジスティックパークや神戸西インターチェンジ近接という立地優位を生かした差別化戦略や、物流・製造の複合需要や、スマート団地だからこそ進出を目指す企業など、本団地ならではの誘致ターゲットは検討されていまずでしょうか。

神戸経済の活性化に早期につなげるためにも、団地完成を待つことなく、完成後速やかに企業活動が進んでいくよう、計画的な企業誘致活動を実施すべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○諏訪都市局副局長 新産業団地におきましては、神戸西インターの近接という立地の優位性やスマート産業団地としての特色を最大限に生かした誘致戦略の策定が必要であるというふうに考えております。

現在、新産業団地につきましては、市のホームページ等で広くPRするとともに、投資意欲の旺盛な大手企業でありますとか、投資情報を持つ金融機関、あるいは既存企業の事業拡大の需要と、幅広く様々な企業に対してヒアリングを実施しているところでございます。

新産業団地は、先ほど説明ありましたが、スマート産業団地を目指しておるということで、再生可能エネルギーの利用拡大でありますとか、SDGs推進に積極的な企業に対しましてもヒアリングを実施しているところでございます。

また、神戸西インター近接の市有地では、物流の自動運転の実証実験をするなど、IC近接という立地優位を生かした取組を行いながら、新しいテクノロジーの導入を目指す企業の誘致につなげる取組を進めているところでございます。

令和8年度につきましては、引き続き幅広く企業にヒアリングを行うとともに、これまでお問い合わせいただいた企業でありますとか、誘致活動の中で興味を示しました企業に対しまして、新産業団地の投資意向についてさらに踏み込んだヒアリングを実施することといたしております。

これらの取組を通じまして、新産業団地の誘致戦略を策定し、計画的な誘致活動を進めてまいりたいと考えております。

以上です。

○分科員（吉田健吾） ありがとうございます。

一応11年が整備完了予定になっているかと思うんですけれども、ここから3年強ありますけれども、その間、着実に進めていっていただきたいし、またスマート産業団地のスマートという言葉を使うと、日進月歩、技術が進んでいきますので、今あまりに早くこうですよと決め打ちしてしまうと、その先のものが取り入れられたかもしれないけど取り入れられないということも起こってきますので、これは非常に難しい取組やなと私自身は思っておりますけれども、着実に進んでいっていただいて、神戸を代表するような場所になるようにぜひお願いしたいと思っております。

私からもう1つ、HAT神戸の活性化についてもお尋ねしたいと思います。

HAT神戸は、ハッピー・アクティブ・タウンの略であるというのは今までも言ってきたんですけれども、今回調べていただくと、もう1つサブタイトルで、ハッと変貌し、だれもが幸福で、活気あふれる街というようなサブタイトルもついているまちであります。この願いを込めて命名されたHAT神戸ですけれども、今回、先ほども議論に出ておりましたが、アイデアコンペが実施された兵庫県立美術館から王子動物園までのミュージアムロードは、HAT神戸の文化軸を代表していると思っております。

一方、HAT神戸においては、なぎさ公園内でのバスケットボールやハーバーウォークでのランニングが盛んに行われており、さらには坂本花織選手も練習しているアイススケートリンクも開業するなど、スポーツを切り口としたアクティブの軸も強みの1つであります。

そのようなアクティブの部分につなげる取組もHAT神戸におけるまちづくりの大切な視点の

1つとして、HAT神戸活性化の柱の1つという位置づけを持って取り組むべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

- 山本都市局長 HAT神戸は、委員御指摘のとおり、プロスポーツチームの存在ですとか、ハーバーウォークのランニングコースをはじめとしたスポーツ環境の充実など、スポーツ振興と親和性の高い地域であり、まちづくりを推進する上では、強みであるアクティブを軸にした取組も重要だというふうに考えております。

現在もHAT神戸の小学校において、プロラグビーチームの選手らによる登校時の見守り活動ですとか、イベント時のラグビー体験など、地域の子供たちをはじめ、住民とスポーツの自然な接点が生まれているというふうに感じています。

また、令和7年度には新たな通年型アイススケートリンク——今、先生から御紹介いただきましたけども——オープンいたしまして、本施設を活用した市民のスポーツ機会の創出に取り組んでおります。

都市局といたしましても、例えばプロアイスホッケーチームや関係局と連携しまして、アイスホッケー体験の機会創出に取り組んでいきたいなというふうなことを考えてございます。さらに、HAT神戸内の温浴施設とも、活性化に向けた意見交換を実施しております。今後、ランニング環境向上に資する取組についても積極的に働きかけていきたいと考えております。

令和8年度に予定しているミュージアムロードを含めたHAT神戸のまちづくりを考えるワークショップなどの中で、スポーツを切り口としたアクティブにつながる声についても丁寧に拾いながら、大切な視点の1つとして捉えまして、HAT神戸の活性化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（吉田健吾） 御丁寧な答弁、ありがとうございます。しっかりとアクティブというのを1つの大切な軸として打ち出して行って、軸として大切にしていっていただきたいなと思います。

アクティブの面で、こちらも要望させていただきたいと思うんですけれども、ランニングコースについて、もう少し広がっていかないかなと思っているところがあります。これは都市局だけでは完結しませんが、例えばハーバーウォークから小野浜公園、みなとのもり公園などを經由して、最後はハーバーランドまで続くランニングコースというのを、HAT神戸を起点とし、HAT神戸には北の文化軸のミュージアムロードがあって、西のアクティブ軸のランニングコースがあるというような、その起点がHAT神戸であるというような位置づけをして地域の価値を高めていくことができないかなと思っています。

ただ、これは、建設局も関係するし、港湾局も関係するし、文化スポーツ局だって関係するし、様々な局が関係するので、ここはもう今日は要望とさせていただきますけれども、ぜひ来年度には多分港湾局なんかに申し入れていきたいと思っていますので、山本局長にはしっかりと持っていただくように個人的には要望したいと思いますが、局としての要望は、HAT神戸の位置づけでアクティブな軸を西側に伸ばしていくということをぜひ検討していただきたいということを要望とさせていただきます。よろしくお願いします。

もう1つ、少しちょっとHAT神戸からは外れるんですけど、ミュージアムロードの話がありましたので、王子公園の大学開校を踏まえたまちづくりについても少しお尋ねしたいです。

現状、阪急王子公園とJR灘駅の間は、ミュージアムロードの一部ではありますが、南側に比べてやや寂しく、回遊性と滞在の誘引が弱いと感じています。また、王子公園に接する原田線沿

線も、昔に比べて店舗数が少なくなっていると感じています。

関西学院大学の開校を大きな追い風として、阪急王子公園駅からJR灘駅の動線が主動脈となり、学生や若者が学び、遊び、交流が連続していくようなまちづくりに取り組んでいくべきではないかと考えますが、御見解をお伺いいたします。

- 平岡都市局部長 御指摘のように、今後の大学の開校に伴いまして、さらに多くの人の流れが生まれることから、JR灘駅の北側の広場整備や、現在実施中のミュージアムロードのアイデアコンペでのアイデア活用に当たりましては、学生や若者の活動・交流を生むような観点も含めまして幅広く検討を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

また、王子公園駅からミュージアムロードにかけての阪急高架下の空間では、家具・内装や革製品などを扱う工房・アトリエ等が集積するなど、特色あるエリアが形成されつつございます。

こうした既存の魅力を生かしながら一層のまちの活性化につなげていくために、今年度より、阪急電鉄と一緒にまちづくりに関する勉強会を開始しているところでございます。例えば学生と若手クリエイターの連携によってエリアの魅力向上につながるような取組などについて、引き続き意見交換等を進めていく予定でございます。

いずれにしても、現在のエリアの特色を生かしつつ、学生や若者の学びや交流が連続していくようなエリア形成を目指しまして、関係者の意見も聞きながらまちづくり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。

- 分科員（吉田健吾） ありがとうございます。

非常にユニークな工房なんかもあったりして、イメージががらっと変わっている部分もありますが、それを生かしながらやっていくという御答弁をいただいたので、非常に安心しておりますし、また阪急と勉強会を重ねているというお話ですけども、これ、また局が違うかもしれないんですけども、王子公園駅と王子公園をどのようにつないでいくかということが今考えられていると思いますけれども、これ、便利に行けるようにしたら、行くのはいいんですけども、帰りも便利やとにじみ出しがなくなってしまうので、そのあたり、どうやって面でにぎわいをつくるかということを中心に置いた勉強会や検討を進めていただきたいと思います。

以上です。

- 主査（門田まゆみ） 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30分より再開いたします。

（午後0時27分休憩）

（午後1時30分再開）

- 主査（門田まゆみ） ただいまから予算特別委員会第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、のまち委員。

- 分科員（のまち圭一） 午後からもよろしくお伺いいたします。

まず、ポートアイランド・神戸空港へのアクセス向上についてお伺いします。

令和8年度予算では、都心・ウォーターフロントと神戸空港間のさらなる利便性向上策の導入について検討を行うとされています。現状では、神戸空港からウォーターフロントへ向かうには、

ポータライナーで三宮へ移動し、さらに地下鉄海岸線へ乗り換えるか、バス・徒歩の移動となり、観光客、とりわけ海外の来訪者にとって分かりやすく円滑な動線とは言い難い状態にあります。

2030年4月の神戸空港における国際定期便の本格運航を見据えると、空港と都心・ウオーターフロントを結ぶダイレクトかつ分かりやすいアクセスの確保は、都心の競争力を左右する重要な要素であると考えます。

そこでお伺いします。具体的にどのような交通手法、直通運行であるとか乗換えの改善、BRTシャトルバスの導入等を検討しているのか、また検討スケジュールと実現時期の目標についてお示しください。

○久保都市局部長 空港へのアクセスにつきましては、2030年4月の国際定期便の本格運航を見据え、さらなる利便性向上策に力強く取り組む必要があると我々も認識してございます。

御指摘のとおり、神戸空港からウオーターフロントエリアに向かうには、地下鉄海岸線に乗り換えるといった経路を含め、現状では様々なルートがございますが、どの選択肢においても三宮で乗換えが必要となっております。これは、国内外から観光で神戸に訪れていただいている方々にとっての回遊性を弱めてしまっているという課題として捉えています。

この課題に対応するため、2026年度予算案として、空港からウオーターフロントへのダイレクトアクセス検討を計上しているところです。ダイレクトアクセスの手法としては、運行事業者との意見交換などを通じて、既存の路線バスのルートを変更する方法や、新たな路線バスを運行するなどといった交通手段を想定してございます。

2026年度は、神戸空港を利用されるインバウンドを含む観光客の移動履歴などを調査し、適切な輸送形態やルートを見極める検討を行ってまいります。

以上です。

○分科員（のまち圭一） 分かりました。

じゃあ、今のお話でいくと、今回はバスを取りあえず想定しているということで、今後、BRTのようなものやっていくのか、はたまた何年か前には地下鉄、鉄道という案も新聞には出ましたけども、その辺まではまだ考えていかないということで分かりました。引き続き、こちらのほうは重要なアクセスになると思いますので、バス乗り場の在り方についてとかも含めて検討をお願いしたいと思います。

次に、新神戸－神戸空港間の自動運転についてお伺いします。

自動運転については、昨日もありました、先ほど午前中もありましたけども、神戸空港と新神戸を結ぶ南北のアクセスは、神戸の広域交通ネットワークの中核を担う重要な動線であります。一方で、将来的な公共交通の運転手不足や持続可能な交通手段の確保という観点からは、自動運転技術活用の新たなバス路線の構築も有効な選択肢の1つであると考えます。

令和7年度には、日産自動車と連携した灘五郷のエリアでの自動運転実証実験が国費事業として採択される一方で、神戸空港－新神戸間の実証については国費事業として不採択であったと伺っています。

空港の国際化を見据えれば、空港と新幹線を直結する自動運転路線の構築は、都市の競争力向上にも資する取組であると考えます。今後、神戸空港－新神戸間における自動運転の実証実験について、再度国費事業への挑戦を含めてどのような展望を描いているのか、お伺いします。

○久保都市局部長 自動運転につきましては、将来の公共交通の運転手不足への対応や、持続可能な交通手段の確保のため、有効なテクノロジーと捉えております。

国においても、持続可能な自動運転サービスの確立と持続可能な地域交通の実現のため、目標としまして、2027年度までに無人自動運転移動サービスを100か所で実現を掲げており、そのための補助制度が用意されているところでございます。

本年度は、本市と日産自動車との連携による灘五郷エリアでの実証実験が採択に至り、本年1月19日から23日の5日間、乗用車タイプでの自動運転による運行を安全に終えたところでございます。

委員御指摘のバスによる神戸空港から新神戸駅の間の南北アクセスの自動運転につきましては、神戸市として重要施策と位置づけ、取り組んでいるところでございますが、御指摘のとおり、令和7年度国費事業としては不採択になりました。

しかしながら、これ以降も、他都市の事例調査であったり、国へのヒアリングを行っており、来年度の国費採択を目指し、事業者と密に連携しながら調整を深度化しているところでございます。

2030年4月の国際定期便の本格運航を見据え、神戸空港と新神戸駅を結ぶ南北アクセスは非常に重要な路線だと考えておりまして、本路線でのバスによる自動運転の実証事業の実現のため、まずは令和8年度の国費事業の公募に向けて、引き続き前向きに取り組んでまいります。

以上です。

○分科員（のまち圭一） 今後も国費事業の再要望を検討するというところでございますけども、自動運転ですけども、もう既に海外ではレベル4をやっているところもありますし、アメリカではタクシーだし、中国ではもうバスの運行もしております。

最先端技術と言いながらも、もう日本は後れを取っているわけでありますので、自動運転の取組は、もはや補助金をもらうための事業になってるんじゃないかというのを非常に思うところがありまして、自動車会社においても自分の力でやればいいのであって、わざわざ国費に頼るのが本当に必要なのかというところを思っております。自動運転の取組が採択・不採択に左右される実証段階にとどまり続けるのであれば、本格導入に向けた道筋はいつまでたっても描けないのではないのでしょうか。

神戸空港の国際化を見据えれば、新神戸駅と空港を結ぶ南北アクセスの高度化は、単なる実証テーマではなく、都市戦略上の重要な課題であるはずでございます。そこでお伺いしますが、補助金の有無にかかわらず、市として自動運転導入に向けた目標年次を設定する考えはありますでしょうか。実証実験を繰り返すだけではなく、本格導入を見据えた段階的な実装ロードマップを策定する必要があると考えますが、いかがでしょうか。

財源についても、国費依存ではなく、PPPや民間と連携を含めた独自のスキームを検討すべきではないかと考えますが、御見解をお願いいたします。

○久保都市局部長 自動運転のロードマップにつきましては、先ほども御説明いたしました。国において日本全国で2027年度までにレベル4の一定の条件の下での自動運転を100か所実現するという目標に沿いまして、神戸市も灘五郷の日産自動車の自動運転技術を'27年度にレベル4の目標に向かって今現在取組を進めているところでございます。

その後、どのようなビジネスモデルで事業が持続的に運営できるかということも含めまして、2030年度までの事業提案を日産自動車からいただいて、今取り組んでいるところでございます。

冒頭御質問にありました神戸空港から新神戸駅のバスの運行につきましても、先ほど御説明のとおり、国費の採択に昨年度落選した後も事業者と連携して国との情報交換も密に進めておりま

すので、神戸市としまして非常に重要な路線、自動運転と考えてございます。

ただ、まずは実際に国費をいただいて、国の大きな方針の下で実現できるような方策を見通し、取り組んでまいりたいというところでございます。

- 分科員（のまち圭一） だから、言ってますように、国に頼らずに、神戸市が公募するなりして、ここを特区として、そういうできるエリアにしますので、やる事業者ありますかみたいな応募をしてみるとか、国費、国費と言わずに、もう神戸市はこうしますという、これ、重要な路線なんで無人化でやります、自動化やりますというふうなことを言っていて、事業者に申し込んでいただいてやっていただくほうが物事が早く進むんじゃないかと思えます。

次の質問に行きます。

次に、マリンエアシャトルについてでございますが、神戸空港の国際化を見据えて観光客の利便性向上を図るためには、移動手段の確保に加えて、手ぶら観光の推進も重要な視点であると考えます。

現在、神戸空港と市内を結ぶマリンエアシャトルなど既存バス路線については、時間帯によっては座席や荷室に余力がある状況も見受けられます。

都市局では、西北神エリアにおいて路線バスを活用した野菜等の貨客混載に取り組んでおられますが、同様の発想で、観光客の手荷物をバスの空きスペースに積載し、荷物のみを新神戸駅や神戸空港へ輸送する仕組みを導入できないでしょうか。利用者から適正な料金を徴収することで、バス事業者にとっても新たな収入源となり得るとともに、観光客は手荷物を持たずに都心・ウォーターフロントエリアを回遊できるため、消費拡大や滞在時間の延伸にもつながる可能性があります。こうした神戸空港アクセスバスを活用した観光型貨客混載の導入の可能性について、当局の見解をお伺いします。

- 平岡都市局部長 御指摘のとおり、神戸空港の国際定期便の本格運航を見据えまして、観光客の利便性を向上させるといった観点については重要であるというふうに捉えてございます。

神戸空港につきましては、以前より、第1ターミナルにおきまして、スーツケース等の手荷物を市内のホテルに配送するサービスを実施しており、昨年4月からの空港国際化に合わせまして、第2ターミナルにおきましても同様のサービスを提供している状況でございます。

西北神エリアで実施しております貨客混載プロジェクトについては、路線バスの乗車スペースを活用しまして、地元で取れた旬の野菜を駅前の飲食店などに配送する取組でありまして、バス事業者や地元の農協、また地域団体等が協力しながら実施しているという取組でございます。

このような取組のマリンエアシャトルへの応用に当たりましては、マリンエアシャトルは、大半が観光バスタイプで、車両にはトランクルームがございますので、そういったスペースを他用途に有効活用する可能性はあるというふうに考えてございます。

ただ、実施に当たりましては、利用者荷物の受付や保管スペースの確保、バスへの積卸し作業に要する人員確保など、運用面やコスト面、また事業採算性をクリアする必要があると考えてございます。

まずは、バス事業者と関係者の意見を伺うとともに、利用者ニーズ調査を行うなど、実現の可能性を探ってまいりたいと考えてございます。

- 分科員（のまち圭一） ぜひとも、神姫バスさんになるかと思えますけども、前向きに考えていただけたらと思えます。

昔、大阪とかではO C A Tというのがあって、難波でチェックインして荷物をそのまま送って

いただけるみたいなのがあったんですけど、セキュリティーの関係で今はもうやってないんですけども、そういうふうに荷物を全部送っていってもらえれば、ポータライナーの混雑の原因が実は人だけじゃなくて大きなかばんにもあるというのは皆さん御存じのとおりだと思いますので、そういうのも送っていただいて、あとは手ぶらで観光してもらおうというのが神戸のまちの回遊性に非常につながると思いますので、ぜひとも前向きに検討をお願いしたいと思います。

次の質問に行きます。

駅を中心としたまちリノベーションについてお伺いします。

神戸市では、都市局を中心に、駅は地域のたたずまいや雰囲気印象づける顔となる重要な空間であるとの考えの下、駅前空間の高質化、商業機能・行政機能の充実、文化・子育て環境の整備、さらには駅周辺の住環境強化に取り組んできました。

西神中央・名谷・垂水など一定の事業は進んでおりますが、これらは単なるハード整備ではなく、人口定着やにぎわい創出、地域価値向上を目的とした都市経営政策であると認識しております。

そこでお伺いしますが、事業開始時に目標となるK P I、人口増減や駅の乗降客数、空き店舗率、地価などを設定していたのか、具体的にどのような指標を設定し、どの数値を目標としていたのか、そのK P Iは現時点でどの程度達成できているのか、定量的な成果検証をどのようにしているか、お示してください。

○平岡都市局部長 御指摘の駅周辺のリノベーションにつきましても、現在、28駅を対象に、駅の特성에応じまして、交流人口の増加、定住人口の増加、地域の特性を生かすといった観点で駅を分類しまして事業を進めているところでございます。

御指摘の目標となるK P Iの設定につきましては、スピード感を持って駅周辺のリノベーションを推進していくため、2025ビジョンにおきまして、西神中央駅や名谷・垂水駅など、定住人口の増加を目指す駅を中心に、令和7年度までに駅前空間のクオリティアップを12駅で完了させるというような目標を掲げてございます。

現在、全28駅につきまして事業には着手している状況ではございますが、建設コストの高騰や人材不足等の影響もございまして、今年度までに完了する駅は6駅というふうになってございます。

現時点では、目標とするK P Iの達成には至っていない状況ではございますが、今後、西神中央駅や名谷・垂水駅などが順次完成を迎えることから、引き続きほかの駅においても整備効果の早期発現に向け、スピード感を持って取り組んでいきたいと考えてございます。

○分科員（のまち圭一） これまで震災とかで整備が遅れてた分もあったというところで、古くなった駅をきれいにしていき、またその周辺の店舗とかでもよくなっていったというふうなことで、住まれる方は非常に喜んでいらっしゃるというふうには聞きましたけども、これから要は、都心部から少し離れたところに住んでもらうという目標を掲げているというところと、あと逆に、エリアからコンパクトに中心に集まってもらいたいという両方の局面でやっていると思いますので、引き続き成果検証していただければと思います。

次に、駅リノベーションについて、単にハード整備を行うだけの目的ではなく、交流人口の増加や地域経済の波及効果といった具体的な成果につなげることが本来の目的だと考えますが、そのためには交流人口や消費額、地価、駅の利用者など、定量的な目標指標を明確に設定し、その達成状況を検証しながら事業を進めていく必要があるのではないのでしょうか。

今後、こうした成果指標を明確に位置した上で、事業の進捗管理や評価を行う体制を転換していくべきと考えますが、今後の施策の方向性について伺います。

- 平岡都市局部長 都市局におきまして、定住人口の増加を目指す駅として先行的に取り組んでございます西神中央駅や名谷駅・垂水駅の3駅につきましては、人口や世帯数の社会増減の推移や民間投資の動向などの指標について適宜確認をしながら事業を進めてございます。

例えば令和元年度より、リノベーションに取り組んでございます西神中央では、長らく人口は社会減の傾向が続いておりましたが、なでしこ芸術文化センターの整備などによりまして、令和7年には社会増に転じておりまして、人口の減少幅の抑制に寄与しているものというふうに考えてございます。

また、名谷駅につきましても、駅周辺の再整備が行われたことで、商業施設の屋外空間では新たなにぎわいが生まれるとともに、長年、未利用でございました市有地への民間投資への呼び込みにも寄与するなど、一定の効果があったというふうに認識してございます。

また、地域特性を生かす駅として取り組んでございます神戸電鉄の沿線につきましては、花山駅や大池駅などにおいて、駅舎や広場の再整備に合わせまして地域を巻き込んだにぎわいづくりにも取り組むことでイベントが定期的開催されるようになり、駅前では新たなにぎわいも生まれてございます。

引き続き、今後、整備を進めていく駅におきましても、各駅の特性に応じまして様々な視点から効果検証をしっかりと行っていきたいというふうに考えてございます。

- 分科員（のまち圭一） 駅前は、交通業者が中心に本来はやるべきところを、神鉄においては神戸市が結構お金を出して、補助金を出してやっているというところもありますので、しっかりと、特に神鉄エリアに関しては検証していただいて、ほかの駅もさらにやっていくのか、それともどういう方法があるのかというのは、しっかりと検証して行っていただきたいと思います。

次に、エリアマネジメントについてでございます。

三宮駅周辺のえき～まち空間においては、広場と公共空間の再整備に合わせて民間事業者や行政など多様な主体が連携し、公共空間の利活用や管理運営、にぎわい創出を担うエリアマネジメントを推進しているところではありますが、その取組は一定評価するところではありますが、一方、現在進められている雲井通5丁目や雲井通6丁目北地区の再開発により、今後、都心部の人流が従来の中心軸から少し東に寄っていくと考えられます。例えば二宮エリア、先ほど午前中も話がありましたけれども、二宮エリア周辺等に広がっていくのではと想定されます。

こうした人流構造の変化を踏まえれば、現在、エリアマネジメントの対象について位置づけられていない三宮駅北東側エリアを含めて将来的な対象区域や運営の在り方について再検討する必要があるのではないのでしょうか。今後の人流変化を見据えたエリアマネジメントの拡張や再設計の考え方について見解をお伺います。

- 清水都市局都心再整備部長 三宮駅周辺におけるエリアマネジメントの取組としましては、これまで駅周辺の地権者を中心とした企業の皆様と協議会を立ち上げまして、運営体制の検討を進めるとともに、実行委員会を設立しまして、毎年社会実験を実施しております。

具体的には、令和3年度から周辺の道路空間を活用したイベント等を開催しまして、公共空間の活用のノウハウを蓄積してきました。このようなえき～まち空間、三宮駅周辺全体のエリアマネジメントの取組をラージエリマネとすることで位置づけをしております。さらに、近年は、こういった三宮周辺から旧居留地とかウオーターフロントの取組とも連携しまして、三宮駅周辺だ

けでなく、都心全体のにぎわい創出に向けた取組を進めているところでございます。

一方で、広場などの人中心の公共空間が実際に整備された後、ハード整備後につきましては、公共空間に隣接する地権者等による運営でにぎわいが創出されることが効果的だというふうに考えておきまして、こういった取組をスモールエリマネというふうに位置づけております。例えば先行してサンキタ広場・サンキタ通りが整備されたサンキタエリアにおいては、スモールエリマネの組織としてサンキタ実行委員会というのが立ち上がっております、広場の運営等を通じてにぎわい創出を行っているというところでございます。

御指摘の三宮駅東側につきましては、新たなバスターミナルの完成を見据えたスモールエリマネの取組としまして、雲井通5・6・7丁目の地権者等によりまして地区内外のにぎわい創出を目的として、三宮Eastエリアマネジメント協議会というのが令和6年度に設立されまして、ビル完成に先行して既に活動を開始しているところでございます。具体的には、サンシティビルとかミント前のデッキにおきまして音楽ライブとか物産販売とか、そういったにぎわい活動とか情報発信などを実施しております。

今後、雲井通5丁目の再開発ビルとか接続する歩行者デッキが令和9年12月に完成いたします。引き続き、6丁目北地区の再開発も進められていくということでございます。新たに整備されるバスターミナル等とも連携を行いながら、御指摘のように、東のほうに重心ができてくるということですので、ここにおけるにぎわいづくりですとか情報発信、さらに周辺地区に向けた回遊性の向上とか、そういう取組を進めていきたいというふうに考えております。

○分科員（のまち圭一） ありがとうございます。

先ほどの説明の中に、二宮地区の話がちょっとなかったもので、そこ、今回入れてほしい、やるべきではないかという話でありまして、北東エリアというのが近年、先ほど午前中にも話がありましたけど、飲食店が非常に増えていて結構活気が非常にあるエリアでありまして、これは非常に喜ばしいことであると思っておりますけども。

一方で、飲食されている方からは、この辺がよくなるとマンションが増える、マンションが増えると、飲食していると、騒音、うるさいとかクレームが来るんで、ちょっと営業しにくくなるんじゃないかという不安の声もお伺いしています。

かつては、山手幹線より上は住宅地が中心で、南はもう少し商業エリアという形だったんですけども、最近はこのエリアにもマンションが多く建ってきつつある状態になっておりますので、今後、にぎわいとか住環境のうまいことバランスを見据えながら、重点な政策目標でありますけども、そのバランスをどう図っていくかが鍵になると考えます。

三宮再整備の進展や人流の変化を見据えながら、北東エリアの将来の方向性について、エリアマネジメントの観点から引き続き丁寧に検討していただきたいと思っております。これ、要望で終わらせていただきます。

次に、ポートアイランドについてでございます。

ポートアイランドのファッションタウンについてでございますが、近年、アシックスの三宮移転やワールドによる神戸本社ビルの売却など、象徴的な企業の動きが続いており、オフィス機能の縮小が懸念される状況にあります。

こうした状況の中で、今後もオフィス機能を中心としたエリアとして再生を図るのか、あるいは住宅機能を強化する方向へ転換するのか、将来的な位置づけが問われていると考えます。

仮に、住宅機能を強化するのであれば、生活利便施設、例えば大型スーパーや医療機関、子育て

て支援施設などの整備も併せて検討する必要があるのではないのでしょうか。現在、将来ビジョンの検討を進めていると承知しておりますが、ファッションタウン地区の将来的な位置づけについて、現時点での検討状況と方向性をお願いいたします。

- 山本都市局長** ファッションタウンの現状につきましては、一部企業の移転等もありましてまちの活力が低下するなど、エリア内の立地企業からも現状に対する課題認識の声をお聞きしております。

このため、2024年度より、御指摘の今後のファッションタウンの在り方について地区内の権利者との勉強会を重ね、またアンケート調査などを実施してきたところでございます。

各社通して言われますことは、抜本的な土地利用の転換を図るのではなく、これまでの歩みやまちづくりの方針に一定配慮しつつ、より一層のまちの活性化を目指すとの考えで一致しているところです。具体には、商業・業務機能のさらなる活性化に向け企業間交流の促進や、住機能の導入に向けた規制緩和の必要性等を求める声を多くいただいております。

来年度より、将来ビジョンの検討に着手することにしておりますけれども、将来ビジョンでは、ファッションタウンエリアの位置づけも含めまして、ポートアイランドの目指す大きな方向性について議論していき、方向性をまとめていきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

- 分科員（のまち圭一）** この辺のあたりも、2030年の国際化に向けたときの人の流れ等々で大分大きく変わっていくところもあると思いますので、引き続き、特に住民の方の声もよく聞いていただいて検討いただきたいと思います。

最後、ちょっと時間がないので要望にとどめておきますけども、ポートアイランドのエリアについては、緑が縦軸にちょっとあるぐらいで、あと公園があるぐらいで、あんまり大きく緑がないというところもありますし、大型バスが通る、大型のトラックとかが通るエリアですので、音の干渉という意味でも緑と木というのが大事になるとと思いますので、緑化についてはちょっと強くやっていただければと思います。

以上で終わります。代わります。

- 主査（門田まゆみ）** お疲れさまでした。

次に、黒田委員、発言席へどうぞ。

- 分科員（黒田武志）** では、よろしくをお願いいたします。

まず、西神中央のリノベーションからお伺いいたします。

これまで都市局におかれましては、西神中央駅前リノベーションの柱としてプレンティ広場のリニューアルなど、駅周辺の魅力向上に精力的に取り組んでこられました。この点については、地域の利便性向上とともに、まちのイメージ刷新に大きく寄与したものと高く評価しております。

令和8年度には、プレンティ広場のさらなる緑化を推進されるとのことなんですけども、御承知のとおり、西区は、豊かな自然に恵まれておまして、周辺住民の皆様は、日常的に緑に親しんでおられる地域であります。

したがって、貴重な駅前空間を単に緑がある場所として整備するのではなく、そのポテンシャルを最大限に引き出す視点が重要ではないのでしょうか。例えばファミリー層が週末にわざわざ来なくなるようなにぎわい創出のために、多目的に使ってもらえるような空間、また夜間景観という観点も踏まえながら、映える空間となるような視点も必要だと思います。現在の緑化推進の方向性と併せて、プレンティ広場の空間づくりについてどのようにお考えなのか、見解をお伺い

いたします。

- 山本都市局長 御指摘のプレんティ広場につきましては、従前のイベント中心の広場から、一年を通して居心地のいい滞留空間のある広場となるよう、芝生広場やグリーンルーフなどの緑化の充実を図るとともに、水景施設の整備を行ったところでございます。

あわせて、デザインコンペにより、シンボリックなベンチを設置するとともに、専門家の意見も聞きながら夜間景観に配慮したライトアップを行うなど、多くの人が集まり、楽しく憩えるような視点や、新たなフォトスポットとなるような点も意識しながら再整備に取り組んでいるところでございます。

また、昨今の高温常態化への対応策の1つとして、さらなる緑化の充実を図ることとしております。この2月補正予算を活用いたしまして、大型プランターとベンチを組み合わせた新たな緑の憩いの場を設置するなど、さらなる環境整備に取り組む予定としております。これに当たりましては、光の演出や緑の集積を図りながら、人の印象に残る空間づくりも目指しているところでございます。

また、これまでも日常的な広場のにぎわいに向けまして利活用にも取り組んでおり、既に定期的なマルシェ開催などに加え、夜間もキャンドルナイトのイベントなど映えるイベントも毎年行っております。

引き続き、このような取組も継続しながら、にぎわい創出にも取り組んでいくこととしております。今後とも、プレんティ広場につきましては、より魅力的な広場空間とな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（黒田武志） 今、御答弁いただきましたように、にぎわいとこういった憩い、そういった共存する高付加価値な空間というのは、やはり西神中央のシビックプライドを醸成すると思えますし、定住人口の維持・増加にも寄与するものと考えますので、本日の御答弁も踏まえて、すばらしいプレんティ広場になるように、ぜひ引き続きよろしく願いいたします。

続きまして、西神中央駅周辺のリノベーションにおける重要拠点、プレんティ北館跡地の活用についてお伺いいたします。

本跡地については、西区役所の目の前に位置する駅前の一等地でありまして、私は、令和6年の決算特別委員会においても、この用地の在り方について質問を行い、単なる住宅用地としての利活用にとどめるべきではないと訴えました。

現在のニーズとしては、住宅需要があることは理解しておりますが、これほど貴重な空間を居住機能のみに限定してしまうのは将来にわたる駅前のにぎわい創出の観点からも非常にもったいないと感じざるを得ません。

例えば低層階に商業施設やクリニックモール、あるいは地域交流に資する機能を設けるなど、多様なニーズに応える複合的な施設として整備すべきと考えますが、前回の質問以降、現在どのような検討が進んでいるのか、進捗状況をお伺いいたします。

あわせて、プレんティ北館の跡地に隣接するハローワークについてであります。こちら、西区役所の隣の駅前の一等地にありながら、築年数が相当経過しておりまして、現在の土地活用が最適化されているとは言い難い状況であると感じております。

そこで、プレんティ北館の跡地とハローワークの敷地をばらばらに考えるのではなく、これらを一体的な再整備区域として捉え、例えば一体的に再開発ビルを建設して、その低層階にハロー

ワークや商業施設、医療機能を移転・集約させることで、より高度な土地活用が可能となって、駅前さらなるにぎわいと利便性向上が期待できると思います。このような大胆な再整備に向けて、土地所有者である兵庫労働局等に対して市として積極的に働きかけることができないのか。これは、私自身が現地を散策している中で、今後のまちづくりの可能性を感じる中で着想した現時点での私の単なるアイデアなんですけども、これ、事前の調整を経たものではないんですが、将来を見据えた提言で、あえてお示ししたということでもあります。

一体的な再整備により、さらに大きなリノベーションを行うことができ、よりにぎわいの創出につながると考えますが、見解をお伺いいたします。

○平岡都市局部長 西神中央におけますリノベーションの取組におきましては、これまで新たな人口誘引や転出抑制を目指し、駅前の市有地を活用しました住機能の強化などに取り組んできました。

西神中央では、これまで分譲の住宅供給が大半であったが、駅周辺のリノベーションを進める中で、これまでは困難でありました民間事業者による賃貸レジデンスの供給が具体化し、建物の竣工後も事業者の想定を上回るスピードで入居が進みまして、現在では満室の状況というふうになってございます。

また、状況を見てみますと、単身や御夫婦、またファミリーの方々など幅広い世帯の方々が入居しておりまして、その大部分は20代から30代にかけての若年層で、市外からの転入も多いことから、新たな人口誘引や若者の定住のきっかけづくりという点においても一定の効果があるというふうに認識してございます。

よって、御指摘の北館用地の活用につきましては、若者世代などに訴求するような賃貸住宅と、御指摘のございましたように、地域のにぎわいをもたらすような商業施設などのサービス機能を併せ持った複合型の集合住宅の事業化について検討を進めている状況でございます。

現在、民間事業者等、幅広くヒアリングを行っており、事業者からは、先行する賃貸レジデンスの状況や立地の環境などを高く評価いただく一方で、昨今の建築資材の高騰等が事業化を検討する上での課題であるというような御意見をいただいているというような状況でございます。

また、御指摘の北館用地と隣接しますハローワーク敷地との一体活用の可能性につきましては、土地・建物を所有する国に確認しましたところ、令和6年度に空調設備等建物の機能更新を一定程度行ったところであり、現時点では建て替え等の予定はないというような状況と伺ってございます。

今後の取組に当たりましては、委員御指摘のとおり、エリア全体のにぎわいの創出の観点は非常に重要であるというふうに認識してございますので、引き続き民間事業者との対話を継続しつつ、事業化に当たりましては、周辺の住環境への配慮や新たなにぎわいの創出の観点も十分踏まえながら、事業化の検討を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○分科員（黒田武志） 前向きな御答弁をいただけたと思っております。

ハローワークにつきましては、本当、打合せの段階でちょっと言っただけなので、今後——踏まえながらという微妙な御答弁をいただいたと思っておりますので、今後、またいろいろと検討していただきたいと思うんですが。やはりあそこ、駐車場もあるんですね。あそこは、やっぱり隣のプレんティの第2駐車場とかも併用できると思いますので、そういった点も含めて、今後、あのエリアの魅力向上につながるように国とも連携しながら御検討をよろしく願いいたします。

続きまして、かりばプラザの面的リニューアルによる多世代交流とにぎわいの創出についてお

伺いたいします。

近隣センターであるかりばプラザですが、これまで私も議会でのこの質疑にとどまらず、地元で開催されておりますかりばプラザリニューアルの検討会にも参加させていただくなど、特に思い入れのある地域であります。

現在、かりばプラザにおいては、令和8年度の高齢者住宅等の早期改修に向けた調整を始め、集会所や公園の改修など、ハード・ソフト両面での取組を進めていただいているところであります。

しかしながら、現状のかりばプラザを拝見いたしますと、利用者が特定の層に偏っておりまして、若い世代や子育て世帯が日常的に足を運び、滞在したくなるような魅力が十分に発揮できるとは言い難い状況にあります。集会所を改修するなどの整備だけでは、エリア全体の持続的ににぎわいを生むリニューアルとしては不十分であると考えます。例えば、より魅力的な商業施設を誘致することや、若い世代が滞在しやすくなるような公園・集会所にするなど、面的なにぎわい創出に向けた仕掛けが必要であると考えますが、地域との協働状況も併せて御見解をお伺いいたします。

○平岡都市局部長 かりばプラザのリニューアルにつきましては、現在、令和8年度の集会所のリニューアルの着手に向けました設計や店舗棟の美装化などの取組を進めております。

リニューアルに当たりましては、多世代交流の促進を今後の取組の方向性の1つとして掲げまして、これまでワークショップやアンケート調査などを通じまして、幅広い世代から御意見を頂戴してございます。これらの意見を踏まえまして、集会所の改修に当たりましては、例えば屋外からの見える化や、エントランス空間を拡張しまして新たにキッズスペースを設けるほか、新たな予約システムの導入など、誰もが気軽に立ち寄り、利用できるような、明るくて開放的な施設となるような検討を進めてございます。

また、御指摘のにぎわいの創出に向けましては、プラザ内の滞在時間を増やし、交流促進を図る工夫が必要であるというふうに考えてございます。このため、例えば北側エリアの新たな商業施設の誘致に際しましては、併せて隣接する公園を改修し、商業施設との一体感をつくりながら、店舗利用者もくつろいで飲食を楽しめるような場にするような面的な連携やつながりにも配慮した施設配置を検討しているというような状況でございます。

加えまして、新たなシェアキッチンの導入も予定してございまして、地域住民の方々にも参画いただきながら、食事の提供などを通じた交流やにぎわい創出も期待しているところでございます。また、新たな高齢者住宅におきましても、誰もが利用できる地域に開かれた庭造りや軽食の提供など、多世代交流の取組も進んでございます。

かりばプラザでは、これまでも地域住民や商店主らが主催するにぎわいイベントが毎年複数回開催されておまして、新たな事業者もこういった取組に参加するなど、地域の機運醸成も高まっているような状況でございます。

引き続き、地域の皆様や商店主の方々ともしっかりとコミュニケーションを取りながら、着実にリニューアルを進め、全力でかりばプラザのさらなるにぎわい創出等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。

○分科員（黒田武志） 引き続きよろしくお伺いいたします。

続きまして、持続可能な地域コミュニティ交通についてお伺いいたします。

地域コミュニティ交通は、公共交通の空白地域における市民の足として極めて重要な役割を

果たしておりますが、その維持は今大きな転換期を迎えております。

私も運営者の方々と度々意見交換をさせていただいているんですけども、現場では担い手の高齢化や深刻な人材不足が進行しております。運営の実態は地域の方々の献身的なボランティア精神で支えられているのが現状であります。しかし、こうした体制では金銭的・運営的な負担が限界に達しております。制度の持続可能性に強い危機感を抱いております。

都市局としても同様の課題認識をお持ちのこととは存じますが、従来の延長線上ではない一歩踏み込んだ支援が必要であると考えております。具体的にどのような形での支援の拡充ができるのか、御見解をお伺いいたします。

○久保都市局部長 神戸市では、地域・運行事業者・市が役割分担しながら、地域の実情に応じた地域コミュニティ交通の運行支援を令和3年度に創設して取り組んでまいっております。

地域の活動・役割としましては、持続可能な地域組織が利用促進などの活動に取り組んでいただいているところです。本格運行直後の1年間に限って運営にかかる経費を神戸市が支援している状況でございます。

しかし、委員御指摘のとおり、担い手の高齢化や人材不足が進む中で、活動費について企業や自治会等からの協賛金に頼らざるを得ない状況など、持続的な組織の運営に課題を抱えている地域も出てきてございます。そのような状況の中で、地域組織にかかる人的・経済的な負担を軽減するような制度見直しを行うこととしました。

1つ目は、本格運行開始後1年に限っていた支援を2年目以降も支援の対象とし、地域の経済的負担を軽減いたします。具体的には、2年目以降の地域組織への支援については、これまで地域主導であった利用促進活動を運行事業者にも役割を担ってもらうこととするため、その活動費を運行経費に含める形とし、市は現行の補助上限額の範囲内で支援する形といたします。

2つ目は、高齢化などによる地域組織の担い手不足を考慮し、地域組織の活動においてコンサルタントの活用も可能とし、地域の担い手不足の問題を解決してまいります。

今後は、地域の負担軽減に向けて、運行事業者の協力も得ながら支援する形での制度見直しを行い、地域コミュニティ交通が持続可能な交通手段として維持できるように努めてまいります。以上です。

○分科員（黒田武志） 今いろいろ御答弁いただきましたけども、コミュニティ交通の運営においては、単に人手や資金が足りないだけではなくて、地域内での役割分担でありますとか、人間関係の調整が円滑な運営の障壁になっているケースも見受けられます。

地域だけでこれらを解決するのは非常に困難でありまして、過度な負担が特定の人に集中しているというような現状から、そのことが続くことによって地域の活力そのものが失われかねないと感じております。

都市局であるとか民間コンサルタントとか、そういった中立的な第三者が地域間の調整役とか実務の代行とか、そういった直接介入する仕組みなども併せて御検討いただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

また、この予算議会でもいろいろ議論されておりますが、全国的な運転手不足の影響は本市においても深刻であります。特定の地域のルートを通行するコミュニティバスの特性を生かした自動運転の本格導入に向けた実証実験をスピード感を持って進めていただきますように、こちらは要望とさせていただきます。

続きまして、神戸電鉄の株式取得についてであります。

令和8年度予算で神戸電鉄の株式を2.8億円取得することについて、今回取得する株式数においては株主提案をできるということでもあります。

本市は、これまでも駅舎整備など駅の再生事業や防災・減災事業、さらにはシニア世代の利用促進補助制度などを通じて多額の公金を投入し、神戸電鉄と良好な関係を築いてまいりました。

ちなみに、直近5年間で神鉄に対する支援は、令和2年で約3億円、令和3年で2.6億円、令和4年は4.5億円、令和5年は2.9億円、令和6年は4億円と、端数を含めると総額17億6,400万円です。

今回、2.8億円を投じて株式を取得するという事は、本市がこれまでに補助金を通じて経営を支援する立場から一歩踏み込んで、経営責任の一端を担い、必要な提言を行う、物言う株主への立場を転換するという事であると思います。

私も神鉄沿線の活性化、価値向上に向けた市との連携施策については大いに期待し、歓迎するものでありますが、一方で既に緊密な連携体制が構築されている中で、あえて2億8,000万を、公金を投じて株を取得しなければなし得ない事業は何なのか、使途、あと費用対効果及び事後の評価については、厳格に精査していく必要があると思います。

これほど多額の投資をするのであれば、既存の協力関係の延長では不可能な、上位株主としての権利を行使してまで解決すべき課題の実現に向け、やっぱり投資効果のKPIを設定して、市民への説明責任をどのように果たしていくべきなのかと、その点については御見解をお伺いいたします。

○久保都市局部長 御指摘のとおり、市民の安全・安心な生活を守るため、これまでも様々な補助や支援制度の導入により、神戸電鉄の安全性の向上と利用促進に取り組んでまいりました。

このような中、今後さらに沿線人口が減少し、鉄道事業はより一層厳しい状況になることが予見されております。また、本市のまちづくりにおいても、令和8年度予算で既成市街地とニュータウンの再生を柱として掲げ、都市のスポンジ化対策として神戸電鉄沿線のまちづくりに対しても、これまで以上に力強く取り組む段階に来ていると認識してございます。

この政策効果を発現させるためには、地域の基幹交通である鉄道事業者との連携をさらに深め、まちづくりと連動させていくことが不可欠と判断しました。

これまでの議会での御指摘も踏まえ、このたびの株式取得により、神戸電鉄の経営に対し、一定の影響力を持ち、積極的に働きかけを行うことで、鉄道機能を維持するとともに、市のまちづくり施策と連動させながら沿線の価値向上を図り、課題である人口減少下の持続的な沿線まちづくりを実現してまいります。

投資効果のKPI、効果検証につきましては、株式取得が直接的にまちづくりに影響を与えるものではなく、また複合的な施策の要因が作用するため、短期的に結論が出るものではございません。長期的な取組が必要であると考えております。

駅前でのにぎわいづくりによる交流人口の増加や沿線の人口流出の抑制、鉄道利用者数、民間投資の誘発などの指標を注視することとし、市民への説明責任を果たしていきたいと考えてございます。

御指摘のとおり、このたびの株式取得は、株主総会において株主提案権を行使できる規模となっておりますが、まずは市のまちづくり施策と連動した取組について積極的に働きかけを行ってまいりたいと考えてございます。

以上です。

○分科員（黒田武志） ありがとうございます。

今の御答弁聞いても、何かこれまでの補助金を投入してきたことと株を取得してまでできることの違いが僕ちょっとよく分からなかったんですね。

これは、神戸電鉄の四季報を見たんですけども、営業利益、経常利益とも堅調でありまして、純利益は2025年・11.1億円、2026年予想は14.1億円と、増収増益の見込みであります。これまで、先ほど言ったように、直近5年間で17億円を超える支援をしてきたんですけども、それ、事業継続を下支えする言わば守りの公金の投入だったと思うんですけど、やっぱり株を取得するということは攻めの経営責任の一端を担うということなんですよ。

KPIを制定されないということなんですけれども、中長期で定住人口がどうなったとか、数値化できるものがたくさんあると思うんですね。そういったことも、もし取得を考えられているのであれば、沿線の価値向上とかというのは何か漠としたものですから、やっぱり都市局の中で税金を投入するという意義をいま一度考えていただいて、しっかりと検証していただきたいと思います。

その中で、再質問なんですけども、近隣市との連携について、神鉄沿線、特に粟生線の活性化については、これまで本市・三木市・小野市との3市が粟生線活性化協議会において一体となって取り組んでまいりました。今回、神戸市単独で株式取得とあるんですけども、これは沿線全体の価値向上において三木市・小野市の温度差を生む懸念はないのでしょうか。今後、両市とどのように連携を深め、協議会の枠組みを超えた沿線全体のグランドデザインを描いていくのか、今回の出資が両市を含む広域的な連携においてどのようなメッセージを持つのか、見解をお伺いいたします。

○久保都市局部長 神戸電鉄粟生線活性化協議会では、粟生線の活性化を図るため、三木市・小野市をはじめ、県や神戸電鉄等と連携し、地域との協働による駅的美装化やサイクルトレインの実証実験、国への要望活動などを通して粟生線のPRを行いながら利用促進と維持・存続につなげているところです。

これまでの協議会における3市連携の取組と併せ、3市では粟生線の利用促進という目的は同じとしながら、例えば本市における神鉄シニア利用促進パス事業の実施、三木市における昼間時間帯の一部区間の増便のための補助金の実施や、小野市における鉄道駅と企業用地を結ぶコミュニティバスの運行など、各市の実情に応じた独自の施策も取り組んでございます。

今回の株式取得に関しても、本市の施策として公表したタイミングで三木市・小野市に対しても情報共有を行ったところでございます。

協議会では、これまでも沿線市のまちづくりの施策を総合的に取りまとめた言わば粟生線沿線のグランドデザインとも言うべき神戸電鉄粟生線の地域公共交通計画に基づいて事業を進めています。まさに、令和8年度に本計画の改定を進めていく予定でございます。

改定においては、このたびの株式取得を契機に本市が掲げる鉄道と一体となったまちづくりをより一層進めることなども提案して、引き続き3市連携してさらなる沿線の価値の向上に努めてまいりたいと考えてございます。

○分科員（黒田武志） 神戸市だけではなくて、「駅からはじまるウォーキングガイド」というのを兵庫県が作成しているんですね。これ、神戸市もやっています。今、竹中半兵衛さんとかの、そういった三木の遺産とかも書かれていますので、今折しも「豊臣兄弟！」やっていますので、これ、今年本当にチャンスだと思いますので、観光事業を取り入れるためにもしっかりと連携しながら

乗降者数の増加に取り組んでいただけたらと思います。よろしくお願ひします。

○主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

次に、萩原委員、発言席へどうぞ。

○分科員（萩原泰三） 公明党の萩原泰三です。よろしくお願ひいたします。

たくさん質問ありますので、早速始めたいと思います。一問一答でよろしくお願ひいたします。

まず初めに、ポートアイランド・リボーンプロジェクトについてお伺ひいたします。

ポートアイランドは、1981年のまち開き当時、世界最大級の海上都市型人工島であり、世界初の本格的都市公共交通としての無人の新交通システム、ポータルライナーを導入するなど、日本のみならず、世界から注目された未来都市として象徴的な存在でした。

まち開きから40年以上がたち、その間、バブル景気の崩壊や阪神・淡路大震災での被災など、困難に直面した一方、医療産業都市の推進や沖合に神戸空港の開港、そして昨年国際空港化と、今もなお発展を続けています。

一方で、日本全体の少子・高齢化、人口減少時代の突入と、言うまでもなくまち開き当時と状況は大きく変わっています。

そこで、2023年からポートアイランド・リボーンプロジェクトが進められていますが、単なるまちの活性化を目指すだけでなく、その原点を踏まえ、将来ビジョンにおいて再未来化をテーマに掲げられていますが、どのような将来像を描いていくのか、御所見をお伺ひいたします。

○山本都市局長 まず、再未来化についてでございますけれども、このプロジェクトを進めるに当たりましてコーディネーター役をお願いしておる東京藝術大学の藤村准教授から、再未来化というキーワードを提案いただいております。

再未来化とは、いわゆるスクラップ・アンド・ビルド型ではなく、これまでのまちの歴史をしっかり生かしつつ、その上でこれからの時代に求められる機能や価値を付加して将来像を描く考え方と、藤村准教授より定義いただいております。

将来ビジョンの検討に向けましては、これまで島内の住民・企業・大学との意見交換やアンケート調査等を重ね、まずはこれらを市民提案という形でまとめ、令和8年度からは将来ビジョンの検討に着手することとしております。

現在、ポートアイランドを取り巻く環境は大きく変わろうとしており、ポートアイランドは将来に向けて大きなチャンスを迎えているというふうに感じています。

このような中、例えば島内の公共施設等の更新に当たりましては、最新技術の導入も含めた機能拡充や環境負荷の低減、島内の緑化の充実を進めることで、新たな交流の促進と多様な産業・人材の集積を図り、将来に向けてのイノベーションの創出などにもつなげていくようなこと、またソフト的にも、エリアマネジメントの体制の構築により、恒常的なにぎわいづくりと交流人口の増加を目指していくような将来像などについて検討していきたいというふうに考えております。

いずれにいたしましても、将来ビジョンの検討に当たりましては、引き続き住民・企業・大学と対話を継続しつつ、また国内外の先進的な取組や新たな技術開発の動向なども注視しながら、大きく広い視点を持ってハード・ソフト両面でのまちの将来像を描い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（萩原泰三） ありがとうございます。

再未来化という言葉、非常に希望が持てるということで、先ほど局長からも、これはチャンス

なんだということで、本当にそのとおりだなと思います。

チャンスという部分で再質問させていただくんですけども、ポートアイランドにおいて課題として挙げられていることの1つが広大な島内の移動です。例えば大学エリアでは、駅からの移動距離が課題となっており、住民エリアとの交流がないこと、また住民エリアでは、高齢化が進んでいる折、日常の移動に支障を来している方々もいらっしゃいます。また、2期にある医療産業都市エリアも、島内を移動せずにすぐにポートライナーに乗って三宮に出してしまうため、島内の経済活動につながりにくいといった状況が見られています。このように、移動の課題が島全体の交流や経済活動にも影響を及ぼしていると考えられます。

一方で、ポートアイランドは、道路が規則的で車道と歩道が完全に区別されているために、人の飛び出しもなく、限定された島という特徴から、自動運転の実装などには極めて適した環境を整えていると考えられます。

そこで、島内の駅と各所をつなぐ自動運転の自動車、高齢者の移動を支える自動運転のグリーンスローモビリティなどの複数の自動運転モビリティが有機的に連携する自動運転先進エリア、面として目指す考え方について、実証実験の可能性や導入に向けた課題認識を含め、市としての御見解をお伺いいたします。

○**山本都市局長** 委員御紹介のとおり、島内は歩車道が分離した道路を計画的に整備しており、自動運転を含むモビリティサービスの導入に適した環境を有していると我々も考えております。近年のICTやAI技術の進展によりまして様々なモビリティの開発・導入が進んでおり、それぞれの特性に応じて異なる役割を担いながら地域の移動を補完するものと認識しております。

委員からの複数のモビリティが有機的に連携する先進エリアを目指すという御提案は、ポートアイランドの利便性や回遊性の向上、さらには島全体の魅力の向上につながるものであると認識しております。こういった観点もしっかりと踏まえ、ポートアイランドの将来像の検討において、短期・中長期の視点でその可能性を検討していきたいと考えております。

御指摘の導入に向けた課題といたしましては、利用者ニーズや社会受容性、そして事業としての持続性が想定されることから、取組の深度に合わせまして、例えば御提案の実証実験の必要性も考えながら具体化の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（萩原泰三）** ありがとうございます。

ポートアイランドの島を全体としてプラットフォームとしていくことがいいのかなと思います。

先ほどもいろんな委員の方が自動運転のお話をされてたんですけども、どちらかというA地点とB地点を結ぶような、そういったお話だったんですけども、私の提案は、島全体を面として捉えて、そこに様々な実装をしていく、自動運転を実装していくと。

ポートアイランドというのは、先ほど申し上げたように、新交通システムですね。自動運転する、そういった乗り物が世界で一番早く実装されて、本当に未来都市だったので、再未来化というテーマとも非常にマッチすると思いますので、ぜひ積極的に考えていただきたいと思いますので、よろしくお伺いいたします。

次に、HAT神戸についてお伺いいたします。

HAT神戸の活性化を推進するために、御局のみならず、関係局・兵庫県・民間事業者等と連携したエリア活性化の取組とともに、エリアの魅力・情報発信やエリア内外の施設間連携を強化していくことが予算の概要に記載されておりました。

活性化の課題として、来訪者の多くが1つの施設だけを利用して帰る傾向があり、アクセス性や回遊性の向上が課題とのことですが、HAT神戸には県立美術館、人と防災未来センター、映画館、スケートリンク、なぎさ公園、そして周辺の灘駅付近を含めると王子動物園を代表としてさらに多様な施設がたくさんございます。

HAT神戸は、三宮から自転車でのアクセスが十分可能で、その位置関係から、バスや電車の公共交通機関を使うよりも、むしろ自転車で移動するほうが短時間で、かつ自由度が高く、数キロメートル移動の途中にレストランであったりとかカフェ、洋食店といった神戸ならではの店を回遊するにはもってこいの移動方法だと思います。

そこで、HAT神戸の西端にありますHATゆめ公園内に、生田川左岸沿いに国道をくぐる地下道があるんですけども、それを活用すれば、都心・三宮からHAT神戸を自転車で一体的につながり動線の形成ができる可能性があり、多様な施設をつなぐ仕掛けとつながり動線を意識して取り組んではどうかと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○平岡都市局部長 HAT神戸・ミュージアムロード周辺では、エリア外から人を呼び込める魅力的な施設や多様な飲食店等が立地している状況でございます。御指摘のとおり、都心からHAT神戸へは、HATゆめ公園北側の地下道や小野浜公園内の自転車歩行者道を活用することで容易にアクセスすることが可能でございます。

HAT神戸には、臨港線跡など自転車利用にも適した環境が整っており、建設局が令和8年度に灘浜脇浜線の自転車道整備に向けた調査を実施する予定でございます。また、周辺にはシェアサイクルポートが数多く設置されていることから、さらなる利便性の向上に向けまして、民間事業者へのヒアリング等も進めていく予定にしております。

つながり仕掛けという点におきましては、現在も美術館のチケットを提示すればミュージアムロード周辺の店舗で割引サービスが受けられるミュージアムロード美術館応援店の取組が施設管理者を中心に行われてございます。

そのような中、令和7年度より、ミュージアムロード周辺の施設管理者や鉄道事業者、県・市などで構成しますミュージアムロード連絡調整会議が設置されておまして、沿道の活性化に向けた議論がスタートしたところでございます。都市局としましては、この調整会議において周辺の施設・店舗等がより連携することで、自転車の活用も含めまして一層の回遊性向上につなげていくよう、参加者とも議論を深めていきたいというふうに考えてございます。

いずれにしましても、つながり仕掛けとつながり動線の取組を連動させながら、アクセス性や回遊性を向上させ、まちの活性化につなげていきたいというふうに考えております。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

午前中は、HAT神戸、ランニングコースでというお話もあったんですけども、ぜひ自転車道の整備を進めていただきたいと思います。

庁内横断的な組織として、自転車利活用推進本部が立ち上げられて御局も参加されていると思うんですけども、今、税関線、フラワーロード、自転車走行空間を整備されています。先ほどお話にありました磯辺通——磯辺線と言うんですかね、磯上公園の南側に今、自転車専用の通行帯があるんですけども、あれ、ポートライナーのところから西に行って、生田川は右岸のコンビニの前で止まっているんですね。本当数百メートルしかないんですけども、それをしっかりとフラワーロード、税関線とつなげていただいて、さらに西側止まっていますので——コンビニの前で止まっているんですけども、それをちょっと2ブロックぐらい北側に上がって、さらに東に行って御

幸橋を通ると、先ほど申しあげました地下道の歩道とつながっていますので、そこを通れば、今調査する予定の灘浜脇浜線につながりますので、ネットワーク化していくと思いますので、このあたりは建設局所管かもしれないですけども、しっかりと連携取ってやっていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

次に、サンセンタープラザについてちょっとお伺いいたします。

2013年の初当選直後から、久元市長の陣頭指揮の下、都心・三宮の再整備は着実に進み、雲井通5丁目再開発事業のビルは、鉄骨建方作業が始まり、日に日にその高さを増しています。また、本庁2号館の再整備も関連する工事が進み、さらに、民間事業であります、JR三ノ宮駅の新駅ビルの建築物のつち音も響き、三宮は今、100年に1度の大規模再開発が同時多発的に進んでいます。

一方、さんプラザ・センタープラザ・センタープラザ西館の建て替えであります。

建て替えの話が出てからこれまで長い年月がかかっていますが、区分所有者は400名以上と非常に多く、合意形成に向けて丁寧な取組が必要であり、神戸市も粘り強く取り組んでいるものと理解しております。

そのような中で、昨年6月に区分所有者集会で再開発協議会設立に向けた準備を進めることが決議され、さらに7月には準備会が発足し、今後は事業化に向けて着実に進んでいくものと期待しております。昨年末の議会においても久元市長は早期の事業化について言及されており、より一層スピード感が求められる段階に入っていると考えます。現在の準備会の活動状況や再開発協議会設立に向けた具体的な進捗、また市として今後どのような支援や関与を想定しているかについてお伺いいたします。

○**中原理事兼都市局都心再整備本部長** 御紹介いただきましたように、サンセンタープラザにつきましては、令和7年7月に再開発協議会に向けた準備会が発足をしております。

こちらでは、計6回の会議を開催しております、協議会設立の趣旨とか、具体的な体制や活動費用をどうするかといったことを定める規約とか、あとは設立後のスケジュールなどにつきまして意見交換を行いながら検討してきているところがございます、具体的には、今年7月の設立を目指して進めていこうということで現在準備を進めているところがございます。

それから、全体的に事業をさらにスピード感を持って進めていくということにつきましても、当然の御指摘だと思います。今の準備会とは別に、全区分所有者を対象といたしました建て替え検討会というのも並行して行ってございまして、こちらのほうは、専門家を招いて意見交換とか、具体的な再開発の事例を見に行ったりということで、地権者の方々が再開発事業に関する理解をより深めるための取組を並行して行ってございます。

市の支援や関与ということで申し上げますと、今申し上げたような地元の取組に対しまして、令和4年度からコンサルタントの費用の補助を行ったりしております。来年度も引き続き議論が進むように補助を行ってまいりますし、我々も区分所有者の1人でございますので、協議会や検討会に積極的に参加をして、さらに株式会社神戸サンセンタープラザ、あるいは専門家とも連携をしまして、積極的に関わっていきたいというふうに考えてございます。

○**分科員（萩原泰三）** ありがとうございます。

設立される再開発協議会は、サンセンタープラザ3館の建て替え検討会が参画することになると思われるんですけども、センター街全体のにぎわいについては、3館の南側のビル群も含め、一体的なまちづくりを進めていく必要があると考えますが、市とサンセンタープラザ、各ビル所

有者などが協力してセンター街全体のグランドデザインを検討していく必要があると考えますが、いかがでしょうか。

○中原理事兼都市局都心再整備本部長 全く御指摘のとおりだというふうに思います。

今、サンセンター以外にも、例えば南側の第2・第4防災ビルというところでも、令和3年の12月に再開発協議会等も設立されたりしておりまして、ほかのビルでもそういった動きがございます。

実際、各ビルでいろいろ検討してみますと、例えば今、センター街の路上で行っている荷さばきがあつたままがいいのかとか、あるいは駐車場を各街区でそれぞれ整備するというのもできなくはないんですが、それが本当にいいのかとか、まち全体に関わる課題といいますか、そういったものを議論する必要があるよねというのは地元のほうからも言われておりまして、令和6年3月に、本市とセンター街周辺の地権者をメンバーとしましたエリア周辺のまちづくりを検討する会というのを立ち上げてございまして、こちらのほうも6年度末までに6回議論をしております。

広場空間といったまちの魅力づくりとか、歩行者ネットワークの形成をどうすれば回遊性が向上するかとか、今申し上げました駐車場とか荷さばきの在り方といったテーマごとに議論を積み重ねてきまして、7年度にこうした議論を神戸市で取りまとめまして、既にサンセンタープラザなどで具体的な取組が進んでおられます権利者には意見をお聞きしてブラッシュアップを図っているところでございます。

来年度もさらに検討を行いまして、地域のまちづくり方針案として具体性や実現性を高めて、各ビルの再整備に向けたよりどころとなるように取りまとめを進めていきたいと考えてございます。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

先ほども申し上げたんですけども、本当に今、雲井通5丁目、そして次、6丁目があります、JRの駅ビルもありますし、新庁舎2号館と、本当に100年に1度のすごい再開発、これが出そろってから多分センター街の再開発になっていくのかなと思うんですけども、まちの景色ががらっと変わっていると思うんですね。ですので、センタープラザと南側のビル群が一体的にもし再開発されれば、私のイメージは、横浜のみなとみらいのランドマークプラザとかクイーンズスクエアみたいな、ああいう広大なプラザというんですか、ああいったモールみたいな——モールでもないですね。本当に物販もありますし、上のほうはオフィスもありますし、常に人が行き交うような、そういったところになるポテンシャルを持っていると思いますので、なかなか広がっていきますと難しい、地権者が増えて難しくなると思いますけども、本当にすごいタイミングだと思いますので、皆様の知恵をぜひ出し合っていて進めていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

次に、神鉄沿線の活性化についてお伺いいたします。

昨年10月の本会議の一般質問において、粟生線の危機的な状態と今後の大胆な取組の必要性について質問いたしました。このたびの令和8年度の予算における神戸電鉄の株式購入については、市の思い切った取組であり、大変評価しております。

さきの本会議で、株式の購入意義について、沿線地域の活性化への投資や将来にわたる鉄道機能の維持・存続など多岐になると想定しているとの答弁がございましたが、粟生線沿線の活性化については、神戸電鉄と共に一層取り組んでいかなければならないと思います。

実は、私が通っていた高校が粟生線沿線でありました。ちょうど30年前のことですけども、そ

の頃から、将来、粟生線がなくなるのかもしれないと当時高校生の私の耳に入るほど経営の状況は厳しいというふうに言われておりました。

これまで神戸市は、駅リノベーションとして神鉄沿線の再整備に取り組んでおられますが、多くは有馬線・三田線であり、粟生線に関しては取り残されていると感じています。粟生線に関しても積極的にリノベーションに取り組んでいくべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**松崎都市局副局長** 神鉄沿線につきましては、これまで花山駅や大池駅・有馬温泉駅で駅舎や駅前空間の再整備というのを行ってきておまして、これらは、北神急行の市営化を契機とした沿線価値の向上でありますとか、近年のインバウンド需要の取り込みを見据えた観光拠点としての役割強化を目的としておまして、御指摘のとおり、有馬線・三田線の駅で実施をしてくているというところがございます。

粟生線沿線では、駅舎建て替えを伴うような駅リノベーションの取組というものは実施してきておりませんが、随時、駅舎の外壁や駅施設の改修、それから照明のLED化などといった取組を行っておまして、7年度にも藍那駅、8年度には鈴蘭台西口駅で進めていきたいと考えてございます。

また、木幡駅では、地域資源を活用して、地域の皆さんや住民主体となったイベントで、かなりいろんなにぎわいが生まれているところがございますので、粟生線の利用促進を図りながら、駅前にぎわい創出、こういったことに取り組んでいきたいと考えてございます。

こういったリノベーションの取組というのは、沿線のまちづくりと連携していくことが大事だと思っておまして、8年度、都市のスポンジ化対策におきまして、粟生線沿線のニュータウンにつきましてもフィールドとして施策検討を進めていきたいと考えてございまして、その中でまちづくりの取組と連動した駅の役割というものを検討し、神戸電鉄とも相談しながら利便性向上とか駅の活性化に向けたハード・ソフト両面から検討し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（萩原泰三）** ありがとうございます。

再質問させていただくんですけども、粟生線沿線は、市バス路線が整備された地下鉄駅とは異なり、駅からバスに乗って自宅に帰るのではなくて、家族が自家用車で迎えに来るケースが多い、その一方、駅周辺にはロータリーが十分でないなどの課題があります。

粟生線の乗客数を増やしていくためには、実際の粟生線利用者の声をよく聞き、駅リノベーションを含む利便性の向上に取り組んでいくことが最も重要であると感じていますが、アンケート調査や意見聴取などを通じて利用者ニーズを可視化して今後の施策検討につなげていくべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**松崎都市局副局長** 委員御指摘のとおりでございまして、粟生線沿線の利便性向上の施策検討、こういったことには利用者の声を丁寧に集めていくことが非常に重要であると考えておまして、まさに粟生線活性化協議会、この場におきまして沿線の地域団体や関係者などの様々な意見をお聞きしながら、これまでも利用促進に向けた具体的な取組を進めてきているところがございます。

今後、粟生線沿線の駅前の活性化、こういったことに当たりまして、地域と共にニュータウンのまちづくりの施策検討を進める中で、公共交通の利用の意向であったりとか、駅の利便性の向上、こういったことについても地域住民とか関係者の意向を確認しまして検討を進めていきたい、つなげていきたいと考えております。

○**分科員（萩原泰三）** よろしくお願ひいたします。

あと、可能かどうかちょっと分からないんですけども、粟生線の利用者低迷の原因の1つになっています。恵比須駅から始発の神姫バスさんが三宮まで路線があるんですけども、そういった乗客に対しても粟生線がどのように変わればバス利用から鉄道利用に乗り換えるかとか、神姫バスさんには申し訳ないんですけども、そういったアンケートも取っていただければ、少しでも乗客が増えるのかなと思います。

続きまして、柔らかい区画整理についてお伺いいたします。

神戸市主導で様々な駅周辺のリノベーションが進んでおりますが、この多くは、市有地の範囲にとどまってしまい、その波及効果が民有地には広がっていないように感じています。例えばJR神戸駅前でも依然としてコインパーキングが多い状況であり、民間ビルが建て替えられる場合でも不整形な土地形状のままで建て替えられ、今後数十年はこの状態のままになってしまいます。

一方で、国では、柔らかい区画整理という小規模な区画整理を推進しており、その特徴は、地権者が少なく、合意形成が図りやすい、小規模であるために事業期間が短い、減歩負担が少なめなどの特徴があり、都市機能の強化、土地の高度利用の推進、地域コミュニティの存続、まちの再生などに活用されている事例があります。

地権者が少なく、合意形成が比較的容易なコンパクトなブロック単位での区画整理を実施することができれば、様々な歴史的背景・景観を持つ、魅力あるそれぞれの駅前らしい町並みをより魅力的な景観・空間の整備、さらには雇用創出であったりとか、防災・防犯にも寄与するものと考えます。駅のリノベーションと併せ、柔らかい区画整理を積極的に推進するよう取り組むべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○松崎都市局副局長 御指摘のとおり、多様化する市街地のニーズに対応しまして、市街地の再編や活用、こういったものを進めるためには、小規模・短期間・民間主導型の柔らかい区画整理の推進が効果的だと考えておりました。本市におきましても、令和6年度に駅周辺リノベーションなどの施策であるとか地域特性、そういったものを踏まえまして、活用に向けたモデル地区などの検討を行いまして、7年度には事業化の可能性について民間事業者にもヒアリングを行ってきているところでございます。

その中で、やはり御指摘の神戸駅などかなりポテンシャルが高い地区というものもあるんですけども、近年の建築コストの高騰などによりまして、区画整理を伴うような事業化に関しては、やはり慎重な意見をお聞きしているといったところでございます。

8年度につきましては、現実的な事業提案につなげるような条件面でありますとか支援面などについて民間事業者との意見交換を行いまして、具体的な活用に向けた検討の深度化を図っていきたいと考えてございます。

また、民間事業者向け柔らかい区画整理のパフレットも作成して、この2月にホームページでも公表してございますので、業界団体などへの周知とか、制度の普及・啓発、こういったことにもしっかり取り組んでいきたいと考えてございます。

引き続き、駅周辺のリノベーションの効果、こういったものが民地での取組に波及するように、柔らかい区画整理の制度の推進につきましても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（萩原泰三） もう既にホームページを作られたということですので、ぜひうまく広報していただいて、より様々な人に行き渡るように努力していただきたいと思いますので、よろしくお伺いいたします。

続きまして、次に、地域コミュニティ交通についてお伺いいたします。

地域コミュニティ交通については、新たな取組として、キャッシュレス化や車内人数情報のシステムの導入などのICT化、さらには我が会派の堂下議員から以前より指摘しておりました地域負担の軽減にも取り組んでいく予算が計上され、大変評価しております。

地域コミュニティ交通は、バス路線の休廃止などの影響もあり、年々路線が増加し、その役割は拡大していますが、まずはこれまでの課題に対する取組の成果や今後の展開について御見解をお伺いいたします。

- 久保都市局部長 地域コミュニティ交通のこれまでの課題に対する取組の成果ですけれども、令和3年度の制度創設以降、令和5年度には路線の定期運行を支える需要のない地域に対してデマンド運行を創設しています。また、令和6年度には、高齢者の外出機会促進のための敬老福祉制度の適用を開始しております。このような見直しを経て、令和8年3月現在で13地区で本格運行を実施してございます。

今後の展望・展開でございますけれども、現状の課題としましては、運賃払いが現金や回数券のみであること、また運行情報を把握しにくいことや積み残しの課題がございます。また、地域組織の高齢化による担い手の確保の問題であるとか、企業や自治会からの協賛金に頼らざるを得ない状況があるなど、経済面での課題も抱えてございます。

そこで、令和8年度には、キャッシュレス化やバスの位置情報、車内人数情報システム等のICT化の取組を実施するとともに、地域組織にかかる人的・経済的な負担を軽減できるような制度の見直しを行うこととしています。以上の取組により、地域コミュニティ交通の事業の持続性の改善が見込まれると考えてございます。

- 分科員（萩原泰三） 様々な課題があると思えますけれども、ぜひこれからも進めていただきたいと思えます。

次に、AIオンデマンド機能の導入についてお伺いいたします。

令和5年度の本会議において私から、地域コミュニティ交通のDX化について、乗降データの分析や路線の最適化の観点から質疑をいたしました。今回、AIオンデマンド機能の導入が検討されていますが、人件費の高騰や中東情勢の悪化によるさらなるエネルギー高騰の懸念の観点からも積極的に推進していかなければならないと考えられ、オンデマンド交通へのAIの導入する意義と効果、また導入エリアを含めた検討状況についてお伺いいたします。

- 久保都市局部長 御指摘のとおり、人件費の高騰により、地域コミュニティ交通を支える運転手の確保が困難となっており、その解決策の1つとしてAIオンデマンド機能の導入を検討してございます。

AIオンデマンド機能につきましては、経験が少ない運転手でもAIが学習したルート案内することにより、経験豊富なドライバー同様の運転が可能となることから、比較的 low コストで運転手の確保がしやすくなること、またリアルタイムで相乗りのマッチングと最適な運行ルートが検索できるため、限られた車両台数でも効率的な運行が可能にできると考えてございます。

導入エリアについては、運転手の人件費高騰や運転手不足の影響から、事業者を決定できなかった北区の道場地域において地域と共に検討を進めているところでございます。

道場地域は、集落が散在しており、道路網の大部分が狭隘道路で構成されており、複雑な地形条件を有し、一定の運転技術が必要となる地域です。また、地域の移動需要は、散在する集落から道場南口方面ほか複数の駅方面への多方面への移動が見られ、相乗りの需要も発生するものと

見込んでございます。

先ほど申しあげましたA Iの活用により、経験の少ない運転手の運転技術の活用、さらに相乗りマッチング機能による散在する移動ニーズに対する効率的な運行が提供できるようになるものと考えてございます。

現在、本市においてシステムの開発事業者や運行事業者の公募の準備を進めており、2026年度中に実証実験を行う予定でございます。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

A Iを使うことによって車両台数の低減とか不足する運転手に対応するというふうな御回答だと思っておりますけども、本当にこれからすごく必要な技術だと思っておりますので、様々実際運用してみると課題とかも出てくると思っておりますけども、ぜひ積極的に取り入れていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

続きまして、六甲ライナー・ポートライナーの小児運賃の導入についてお伺いいたします。

昨年9月議会の一般質問において、六甲ライナー・ポートライナーへのエコファミリー制度の導入について質疑したところ、子育て世代に優しい環境づくりとして小児I C乗車券による乗車に対して小児運賃の割引を検討すると、非常に前向きな回答をいただきました。

その際も述べましたが、六甲アイランドやポートアイランドは、家族連れで楽しめる施設が多い反面、交通費の負担が子育て世帯にとって軽視できないものであり、また神戸市民にとっては地下鉄も市バスもポートライナーも六甲ライナーも実質的に神戸市営で同類の乗り物といった意識があります。小児I C乗車券による割引制度は、神戸高速鉄道で既に実施されている実績があります。これまでの検討状況や課題整理、また導入時期の見通しを含めて現在の進捗について御説明をお願いいたします。

○山本都市局長 ポートライナーや六甲ライナーでのエコファミリー制度の導入が機器やシステム改修などの面から難しい中、委員御指摘のとおり、他の手法によりまして神戸新交通においては交通支援の検討を進めてきたところでございます。

検討内容といたしましては、今御説明いただきましたとおり、P i T a P aキッズカードまたはこどもI C O C Aカードによる乗車に対しまして、小児運賃の50%相当の割引、またはポイント還元を行う取組で、2026年7月から8月の夏休み期間での試験的实施を考えております。昨年の7月・8月の夏休み期間には約10万8,000人の子供がポートライナー・六甲ライナーを利用しておりますので、多くの御家庭に喜んでいただけるものと考えております。

このたびの試験的实施の前後における変化を検証いたしまして、今後の継続性を総合的に判断していくと、神戸新交通から聞いております。本市としましても、引き続き連携して取り組んでまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

夏休みということなんですけど、ぜひ通年でできるようになるんじゃないのかなと期待しておりますので、よろしく願いいたします。

続きまして、北野エリアの魅力向上についてお伺いいたします。

御案内のとおり、北野は、大変ユニークなエリアであり、異人館はもとより、日本の寺社だけではなく、世界の様々な宗教の教会や施設、商業施設やカフェ等の飲食店が住宅地に点在しています。その中でも、集客施設が比較的集まっている山本通——通称異人館通りですね——があり

ます。北野エリアの観光客は、観光バスでやってきて神戸北野ノスタの駐車場でバスを降りて、そこから徒歩で向かいますが、異人館通りを通るにはノスタを出て一旦トアロードを北に200メートルほど坂を上っていく必要があるんですけども、——200メートル坂を上って、そこから異人館通りを歩いて異人館の東のほうに向かうことになるんですけども、実際には多くの観光客は、ノスタを出て目の前にあります道——パールストリートというんですけども——通って東に向かう実態があると聞いております。

その結果として、観光客に見てほしい風景に触れられない、商業施設の集客機会が減少するばかりでなく、住宅地の生活環境が悪化するといった問題が生じていることから、これらの課題を解決するために市が意図する観光ルートを誘導する施策が必要と考えます。令和7年度の補正予算でも、北野エリアの魅力向上に200万円が計上され、案内板の整備がされますが、より直感的に観光ルートが認識され、誘導できる方策として、歩道舗装をカラー化して視覚誘導によって観光客が自然に歩ける観光地を目指してはどうかと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**白井都市局副局長** 御指摘のありました神戸北野ノスタから異人館方面へ向かうルートにつきましては、北へ進んで山本通を選ばれる方もおられますけども、東に進んだパールストリート沿道にも神戸ムスリムモスクがございまして、多文化共生を感じられる地域特有の景観がありますので、こちらのルートを選ばれる観光客も多いものというふうに認識はしてございます。市といたしましては、北野ならではの多様なまち歩きの魅力を味わっていただきたいという観点からは、複数の観光ルートが存在するという事は自然なことだと考えてございます。

ただ、一方で、今お話ありました山本通につきましても、近年、異人館の活用が大変進んでおりまして、通りの魅力が徐々に高まっておりますので、こうした魅力を多くの観光客に味わっていただくためにも、やはりそちらへ誘導する、特にトアロードとパールストリートの交差点付近ですとか、あるいはパールストリートの途中で山本通を通るルートをより分かりやすく案内する工夫ということも必要かなと考えてございます。

地域団体の御意見も伺いながらにはなりますけども、今御指摘のありました舗装デザインによる誘導のほか、例えば案内サインの設置とか、案内板の表示内容の充実、こうしたことを検討いたしまして山本通を歩いていただけるような、そういう案内の工夫をしてみたいと考えております。

以上でございます。

○**分科員（萩原泰三）** ありがとうございます。

複数のルートが考えられるということなんですけども、舗装のカラー化、いろんな色ができると思いますので、例えばいろんな多文化共生というか、いろんな宗教施設を巡るような、例えばそれは赤色とか、物販とかグルメとかは緑色とか、いろんな色によってルートを分けることもできると思います。

案内板を拡充していただくのは大変重要だと思うんですけども、どうしても多言語対応しないといけないと、一定の面積の案内板にたくさん入れられませんので、多分QRコードを使ったりとか、中にはカメラをかざすと実際の画像とCGが出てくる拡張現実みたいなもの等、考えられたりするんですけども、そういうのを使うとどうしても、せっかく観光地に来てスマホばかり見てしまうことになってしまいますので、私が言ったような直感的にこの道路を進めばいいんだなど、周りの景色を見ながら自然と目に入ってくる舗装のカラー化というのはすごく効果的ではないのかなというふうに考えておりますので、ぜひ検討をお願いいたします。

続きまして、多井畑西地区の取組についてお伺いいたします。

多井畑西地区において、放置竹林の課題に向き合う継続的な活動を実施するほか、竹あかりアートをはじめとした地域の魅力発信を行っており、市街地に近く、貴重な里地・里山の保全として大変有意義と感じております。

一方で、ふだんのワークショップは数十人規模で、これは意図的に大規模化を目指さず、地域として無理のない持続可能な形を保っているものと理解しておりますが、多井畑西地区の取組や意義への認知度がまだまだ十分ではないと感じております。今後、市民の認知度を上げ、裾野を広げていくためにどのような工夫や新たなアプローチが考えられるか、御見解をお伺いいたします。

また、東遊園地のイベントにも出展したことがあると聞いておりますが、名谷や西神中央など市内各所で出張多井畑と銘打ち、イベントを行えば、ふだん多井畑に足を運ばない方々にも活動を知っていただける機会になるのではないかと考えますが、いかがでしょうか。

○松崎都市局副局長 多井畑西地区につきましては、地区内でもいろんな活動をしてきたり、魅力発信しているところなんですけれども、委員御提案いただいた市内各所に出張して多井畑をPRする取組というのは、我々も認知度アップにつながる大変効果的なアプローチではないかなと考えているところでございます。

これまでも地区外のイベントなど様々な機会を捉えまして取り組んでいるところでございまして、こういった中から活動へ参加するような方が増えてきたりとか、ちょっと効果も感じているところでございます。

今後の新たなアプローチとしまして、企業や団体・個別の活動だけではなくて、市や企業・団体合同での魅力発信事業というものを企画して、さらなる魅力発信とか認知度向上にも取り組んでいきたいと考えてございます。

また、里山保全活動を1つのきっかけとしまして、多井畑の周辺の集落の古民家を活用してオープンスペース開設に関わっているような方もいらっしゃいますので、こういった新たなプレーヤーの方とも連携して取り組んでいきたいと思っております。

引き続き、ふだんあまり関心のない方も含めまして、より多くの方に地区の魅力・活動、こういったことを広く知ってもらって参画してくれる方を増やすような地区内外のアプローチというものを工夫していきたいと考えてございます。

○分科員（萩原泰三） ぜひお願いいたします。

名谷駅は、パティオが再整備されて、本当に高校生とかもすごくたくさんいますので、そういったところでイベントするのは非常に効果的ではないのかなと思いますので、お願いいたします。

ちょっと順番を変えまして、次に、元町の再整備についてちょっとお伺いいたします。

神戸市は現在、元町駅周辺の公共空間の再整備に向けて検討を進めていると承知しております。元町駅は、商店街・旧居留地・県庁といった多様な都市機能が交わる結節点であり、その駅前空間の質を高めることはまち全体の回遊性向上や魅力づくりに直結する重要なテーマであります。

一方、兵庫県は、令和7年12月によりやく新庁舎等整備プロジェクト基本構想を策定し、県庁舎の再整備に加えて、元町駅北側をモトキタエリアと命名し、にぎわい創出を掲げられており、まずは名前からにぎわいを演出するという大変意欲的な取組と言えそうです。

また、同時に、元町駅高架下では、耐震工事後に新たな空間が生まれており、JRの今後の活用方針について地域の関心を集めております。再整備が完了したサンキタエリアでは、市と民間

事業者が連携し、建物と道路空間が一体となる質の高い都市空間を実現し、土木学会デザイン賞2023優秀賞や令和5年度都市景観大賞都市空間部門の特別賞を受賞するなど高く評価されておりますが、元町駅周辺についても、兵庫県やJRなどが単独で方向性を決めるのではなく、神戸市がしっかりと都市空間の方向性を示し、イニシアチブを取ることが必要と考えますが、御見解をお伺いいたします。

- 中原理事兼都市局都心再整備本部長** 元町駅周辺につきましては、昨年6月から、本市としてリニューアルプランの検討に着手しておりますが、その中には兵庫県及びJR西日本にもオブザーバーとして参加していただいておりますので、それぞれが単独でということではなくて、整合性を図りながら、駅、駅周辺が一体的で魅力的な都市空間になるようなリニューアルプラン策定を神戸市が主導しながらつくっていきたいと思っております。

駅前、いろいろ課題があるんですけども、例えばロータリーの空間が利用されていないとか、御指摘ありましたように、これから高架下がリニューアルされる中で、それを例えば南側の歩道空間と一体となってにぎわいを生むとか、駅から周辺のまちへの回遊性をどう高めていくかといったようなことが検討課題としてあると考えておりますので、市が主導する中でしっかりそういうことを盛り込んだ形でリニューアルプラン策定を進めていきたいと考えてございます。

- 分科員（萩原泰三）** ぜひお願いいたします。

様々課題があって、タクシーロータリーとか歩道空間、回遊性の向上というところが先ほど御答弁いただいたんですけども、そのことに関してちょっと再質問をさせていただきます。

元町駅東口の駅前の角にある元町交番は、現在、駅前動線において貴重なスペースを占有しており、旧居留地への歩行者動線が分かりづらいびつな交差点構造となっております。また、交番の機能としても、本来の警察業務ではなく、道案内のような役割が中心になっているという話も聞いております。

元町駅から三宮センター街や旧居留地へのまちのつながりを強化していくために、兵庫県とも連携して、交番を移設し、元町駅前交差点をスクランブル交差点化するなど、旧居留地等への歩行者動線の改善に取り組んではいかがでしょうか。御見解をお伺いいたします。

- 津島都市局都心再整備本部長** 元町駅から周辺のまちに向けての回遊性向上のためには、御指摘の交番、それから横断歩道の在り方というのは非常に重要な視点だと思っております。

交番については、平成14年3月に現在の位置に建てられてまして、耐用年数をまだ超えてない状況でございまして、また移転するとなるとやっぱり利便性とか防犯の面から目立つところにとこのようなことを警察から言われるというところもございます。

また、交差点のスクランブル化につきましても、交番の移転が前提となった上で、その上で歩行者専用の信号現示というのを入れる必要がありますので、その上で自動車交通が適切に処理できるかということも十分検討する必要があると思っております。

ただ、こういう課題があるものの、地元のワークショップでも、地元の皆様から、やっぱり交番の在り方とかスクランブルしたいよねというお声もいただいておりますので、これらをしっかりと十分検討しながら実現可能性について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（萩原泰三）** ありがとうございます。地元からもいろいろ言われておりますので、ぜひ検討をお願いいたします。

最後に、関連議案について1点質問させていただきます。

建築物に附置すべき駐車施設に関する条例の改正についてなんですけども、近年、ネット通販

サービスなどの配送需要の増加により、共同住宅で荷さばきスペースが十分に確保できず、配送車両が路上に停車せざるを得ない状況が全国的な課題となっています。

これを受けて、今回、国において地方公共団体が地域の実情に応じて共同住宅の荷さばきスペースの附置を義務化できるように法改正が進められましたが、今回、本市においては附置義務化は見送られました。

御局の説明では、令和6年10月に、神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例で荷さばきを含むサービス駐車場の誘導を開始したとのことで義務化を見送ったと説明を受けましたが、同条例は、義務化ではなく誘導であることから、実効性に疑問が残る部分があります。

今後、トラック協会などの運送業者やマンションディベロッパー、またマンション住民等の幅広い方からの御意見を伺いながら、共同住宅への荷さばき用駐車場の附置義務化を検討すべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○久保都市局部長 神戸市におきましては、昭和42年から建築物に附置すべき駐車施設に関する条例に基づき、市内の商業・業務エリアにおいて駐車場の確保を義務化してございます。

先ほど御説明いただいたような国の法改正によりまして、これまで規制の対象ではなかった共同住宅においても荷さばき駐車場が地方の判断で義務化できるような改正が行われてございます。

また、委員御紹介のとおり、本市では建築住宅局が神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例に基づいて荷さばきを含むサービス駐車場の誘導を行っております。この誘導制度導入に当たって、共同住宅の所有者等にアンケート調査を実施し、一定の需要が確認できましたので、制度の導入に至った経緯でございます。

一般に共同住宅の建築計画においては、敷地内に必要な諸施設を確認した上で荷さばき場を設置するために、建築主としても慎重な判断になります。そういった意味からも、一律の附置義務化に対しては慎重な判断が必要ではございますが、今後のサービス駐車場の誘導実績や地域の実情に応じつつ、委員御指摘の利害関係者の意見を伺うことなども含め、建築住宅局と連携して義務化の可否を見極めてまいりたいと考えてございます。

○主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

この際、約20分間休憩いたします。

午後3時30分より再開いたします。

（午後3時11分休憩）

（午後3時30分再開）

○主査（門田まゆみ） ただいまから予算特別委員会第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。

次に、大井委員。

○分科員（大井としひろ） 躍動の会の大井としひろでございます。

4問一括で質問いたしますので、簡潔にお願いいたします。

まず1点目が、新バスターミナルの整備についてお伺いいたします。

三宮の新バスターミナルに関連して、私は新宿のバスタや熊本の九州産交バスターミナル、あるいは福岡の西鉄バスターミナルを実際に視察させていただきましたけれども、いずれもバスターミナル単体ではなく、商業施設と一体的に整備され、人の流れを自然に商業空間へ誘導する動線設計がなされており、にぎわいと経済活動を創出しているように感じました。

三宮の新バスターミナルについては、コンセッションの再公募を経て事業者が決定したところではございますけれども、単なる交通結節点にとどまらず、都心のにぎわい創出や経済波及効果を最大化する視点が重要であると思います。経済活動が生まれるような人流動線の設計や商業機能との連携など、にぎわい創出のための具体的な仕掛けについてどのように考えておられるのか、御見解をお伺いいたします。

次に、須磨駅周辺の再整備についてお伺いいたします。

須磨駅周辺の再整備については、以前から議論となっておりますけれども、駅前商店街の皆様方など様々な意見があり、地権者の合意をまとめることが難しく、再整備の検討が難航していることは理解しております。近隣で買物ができるところが減少しており、地域の住民も生活に困っているというのが状況でございます。

一方で、近隣には須磨海岸が隣接し、漁協があるほか、神戸女子大やインターナショナルスクールがあるなど、若い人も多く利用する駅でございます。活性化に向けてポテンシャルは高いと思っております。

令和8年度においては、再整備の方向性や機能について検討を行うとのことでございますが、このようなポテンシャルを生かせるように、JRとの協議を進めるとともに、地権者の方に納得していただき、再整備に向けた機運を醸成すべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

3点目は、須磨区高倉台での対策についてお伺いいたします。

高倉台においては、令和7年8月にセンター内のスーパーが閉店となりました。跡地は、介護施設になるやに聞いております。都市局でも移動販売の手配などしていただいているところではございますが、近隣のヤマダストアは高級志向のため、住民の皆様には買いにくいということでございます。高齢化のため、離れたスーパーに行ける人は少なく、このような状況は喫緊に解決すべきと私は考えます。

そのような中で、令和8年度、高倉台の近隣センターの活性化を検討されているとのことでございますが、具体的にどのような施策を展開するのか、オールドタウン化が進行している高倉台においては、大胆かつ具体的な対策が必要であると私は考えますけれども、その辺の御見解をお伺いしたいと思います。

最後は、ポートアイランド・神戸空港へのアクセス向上についてお伺いいたします。

令和8年度においても、ポートアイランド・神戸空港のアクセス向上のために様々な施策を御検討いただいているところでございますけれども、神戸駅など三宮以西のJR沿線や大倉山駅など西神・山手線沿線などの鉄道駅から神戸空港へとアクセスが強化できればと、具体には神戸空港国際線、そして沈埋トンネル等でポートアイランドの西側を走り、神戸学院大学前という駅もつくっていただき、そこからハーバーランドへ向けて、そして海岸線神戸駅、JR神戸駅、そして大倉山駅へと結ぶ、そんなルートは考えられないのかということでございます。神戸空港の利用者のさらなる利便性の向上につながるとともに、三宮の混雑緩和につながると考えております。御見解をお伺いしたいと思います。

いろんな形で走らすことが、車両であったり、LRTやったり、BRTであったり、電気バスであったり、無人の電気バスとか、いろいろ考えられると思いますので、その辺のところの費用対効果も考えて、ぜひそういうルートで、三宮、三宮ということではなくて、分散して人が流れるような、そんな工夫も考えていただけたらと思います。御見解をお伺いします。

○山本都市局長 それでは、私のほうからは、高倉台の質問について御答弁させていただきます。

委員御指摘のとおり、高倉台は、団地内などに複数の大型商業施設が立地したことなどから、近隣センター内の食品スーパーが退店しております。このようなことから、スポンジ化対策要綱の検討と並行して、特に高倉台の近隣センターにつきましては、活性化の検討を2026年度より進めることとしております。

現状、高倉台の近隣センターでは、従前と同規模の食品スーパーを新たに誘致することはマーケットの観点で困難でありまして、このため、ほぼ毎日のように移動スーパーや農家の方による地元野菜の販売などを企画し、近隣の方から大変喜んでいただいている状況でございます。

このような取組をさらに発展させ、近隣センターに、近隣住民に加えまして、今多く通行している登山客にも足を止めていただけるような利便性や居心地のよい空間づくりを目指しまして、地域と共にリニューアルを検討する予定としております。

これらハード・ソフトの取組を進めまして、今後の他のエリアにおける近隣センターリニューアルのモデルとなるよう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。

○津島都市局都心再整備本部長 私から、新バスターミナルの件で御答弁させていただきます。

新バスターミナルは、国と共にコンセッションの手続を進めてきてございまして、2025年の11月に、神姫バスを代表企業とするグループを優先交渉権者として選定いたしまして、この2月に契約を締結したところでございます。

この民間事業者がバスターミナルと商業施設とを一体的に運用することとなってございまして、御指摘のありました経済活動ということで、まず施設配置と動線から申し上げますと、バスターミナルのチケットカウンターは、歩行者デッキと直結しまして、バスの利用者が初めて到着するような、施設の再開発ビルの2階に配置する計画でございまして、商業施設とか待合空間も同じ2階・3階に配置してございます。これによりまして、2階を起点としまして、バスターミナル内の商業施設の回遊を促すような工夫を行ってございます。

また、商業施設は、バスターミナル利用者のみならず、ホテル・オフィス・文化ホール・図書館といった再開発ビル内の施設利用者も多く利用することを想定してございまして、経済活動が生まれるような動線なり仕掛けづくりを考慮した計画としてございます。

加えまして、事業者から様々な提案をいただいておりますが、事業者からの商業施設の提案としまして、2階部には気軽な立ち寄りを想定したテイクアウト飲食やドラッグストア、3階には飲食店、いわゆるフードホールであるとか神戸の土産店を配置する計画となってございまして、またさらにシティー・ループとかポートループと高速バスの連携であるとか、さらに貨客混載型販売会をする提案もございまして、そういったことからバスターミナルを拠点としまして経済活動が生まれる施設となるよう、引き続き国や運営事業者と共に調整していきたいと考えてございます。

以上でございます。

○白井都市局副局長 私からは、須磨駅周辺の再整備についてお答えいたします。

お話がありましたように、駅周辺の須磨海岸におきましては、近隣の漁協が海産物の直売所や収穫体験、試食会などの取組を実施されております。

また、神戸女子大学やインターナショナルスクールがあるほか、須磨海岸においてマルシェ等を開催されているグループですとか、複数の子育てサークルなど、若い世代の皆さんも地域で様々な活動をされてございまして、須磨駅周辺の再整備に当たってはこれらのポテンシャルを生か

すことが重要だと考えてございます。

現在、再整備に向けた取組といたしまして、地域の皆さんとの意見交換というのを順次行っております。自治会・婦人会などのほか、神戸女子大学の学生や駅周辺で活動されている様々な団体とも幅広く意見交換を実施しているところでございます。その中では、若い世代の皆さんなどからも、スーパーなどの商業施設やカフェなどの人の集まれる空間、それからWi-Fi環境のあるワークスペース、駅へのエレベーターの設置など様々な機能の必要性に関する御意見を伺ってございます。今後も引き続き、このような若い世代や活動団体を含めた意見交換を継続して実施し、丁寧に意見を伺ってまいります。

そして、地権者の方々へのアプローチも粘り強く行うとともに、駅を利用される多くの方の機運を醸成し、再整備の方向性を検討していきたいと考えてございます。JRなどの民間事業者に対しましては、適宜情報を共有しながら、地域の機運が醸成されてきた段階で具体的な協議を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○平岡都市局部長 私からは、空港へのアクセスについてお答え申し上げます。

御指摘のとおり、現在取り組んでおります三宮や新神戸からだけではなくて、三宮以西の主な鉄道駅から空港へのアクセスを充実させていくといった観点については重要であるというふうに認識してございます。

これまで新神戸・三宮と空港をつなぐ取組に加えまして、それ以外のエリアから直接空港を結ぶアクセスの充実を図るために、国際チャーター便の就航を契機に港湾局とも連携しながら取組を進めてございます。結果、既存の有馬温泉や淡路島等を結ぶ路線に加えまして、令和7年8月から城崎温泉など直接神戸空港へ運行する路線が新たに設けられることになりました。

また、現在のポートライナーの利用状況を確認しますと、JR神戸線からの乗換え利用が約5割と多いため、新快速の停車やバスロータリーの整備などにより、環境が整っているJR神戸駅から空港へのアクセスを強化することが効果的だというふうに考えてございます。

現在、JR神戸駅とポートアイランドをつないでいるバス路線を神戸空港まで延伸するということにつきまして、バス事業者と協議を進めてございまして、前向きに検討いただいているような状況でございます。

引き続き、各鉄道駅から空港へのバス利用の需要や効果についてバス事業者とも相談しながら利用者の利便性向上に取り組んでまいります。

○分科員（大井としひろ） ありがとうございます。いろいろ御提案もいただき、ありがとうございます。

最後のポートアイランド・神戸空港のアクセス向上についてですけれども、やっぱりそういう遠回りしてくるんじゃないかと、神戸国際空港から真っすぐ直線で神戸駅、そして大倉山駅というような、そんなルートで、やっぱり来ていただく方、乗っていただく方に短い時間で行けるような、そんなルートを開発しないといけないんじゃないかということで提案させていただきましたので、ぜひ御検討をお願いしたいと思います。

それから、須磨駅周辺の再整備については、私が議員になったときから、代々須磨区長がやりますとか言いながらなかなか前に行かなかったという難題のテーマなんで、もう何度も止まった状態になっておりますので、ぜひこの辺のところをえいやということで、地域の皆さん方にもいろいろ話していただいて、もう最終的には、垂水の駅も海浜公園駅も皆立派な駅になりつつあり

ますので、ここだけ置いていかれるとしまいには快速も止まらんようになるんじゃないですかというようなことも話したこともあるわけなので、ぜひこの辺のところ、今度こそという思いで、局長御答弁いただいたんで、前へ進めていただきたいと思います。

それから、新バスターミナルの整備については、この辺のところは、2回目で手を挙げていただいて決まったということなので、やっぱり事業者の方々も二の足を踏まれたんだと思います。そこのところはよく勘察していただいて、事業者の方々がやりやすいように、そして観光客や、そこに来られる方々が安心してバスに乗っていただく、買物に行っていただく、物を買っていただく、そういうところにどうしたらいいかというのはぜひ寄り添っていただいて前へ進めていただきたいと思います。

あと、大体3つ、4つ、ざっと言いましたので、ちょっとその辺で何か御感想があれば、1分半ありますので、ぜひどなたでも結構なのでお願いします。

- 山本都市局長 しっかりとそれぞれの事業を前に進めなければならないと思ってございます。そういう気持ちは強く持ってございますけども、1つは、やはり事業の実現性みたいなことも、一方ではしっかりとコストの面とか、そこは見極めていく必要があるかと思ってございますので、我々のしっかりやるという思いとともに、客観的な事業性といったことも両方にらんでいながら、事業として前に進めていければなというふうに思っています。

以上でございます。

- 分科員（大井としひろ） 神戸のまちもあの震災から31年、ここまで立派なまちになって、私たちもびっくりするぐらいまちらしくなって、いいまちになったなと思っています。

あと、これからもう1段ステップアップをしていただくためには、都市局の皆さん方が頑張っていたかなければならないと思っていますので、ぜひいいまちをつくるためにはみんなと話し合っていて、そしてみんなで、市民の皆さん方も巻き込んでいただいて、ぜひ震災以降頑張ってきた神戸の皆さん方が報われるような、そんなまちづくりを今後も進めていただくようお願いして、終わります。

以上です。ありがとうございました。

- 主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

次に、岡田委員、発言席へどうぞ。

- 分科員（岡田ゆうじ） ちょっとこの図を見てほしいんですね。左上に、このまま対策をしないとということが書いてまして、ぼろぼろになったマンションとか、空き地というのがたくさん、売地というのがたくさんありますね。例えば1番、誰も使ってない公民館、空き家がある、2番、公園で人が遊んでなくて寂しいな、3番、これ、集合住宅のところにはひびまで入ってますけど、エレベーターのない集合住宅は生活しにくいな、4番、ショッピングセンターも閉まっているお店がたくさんあるよ、5番、スーパーが閉店して不便だね、6番、空き地に不法投棄がされていて景観上もよくないね、7番、腰が痛いのに病院が近くになくて困るな、8番、公共交通がなくて不便だな、9番、壊れそうな空き家があって危ないな、治安も心配だなということが書いてあります。これ、まさにスポンジ化の問題を図式化して一体何が今、神戸市にとってすべきなのか、必要なのかというのを書いたものであります。

これは、いつつくられたものかということ、6年前です。2020年の都市空間向上計画、国の国土交通省の支援を受けて大変立派な計画をつくりました。もともと居住地域とはいかにあるべきかみたいな議論があったので、もめにもめましたし、国からの支援もあったから、予算も大変使っ

てたっぷりとしたものを練り上げました。

今、読み上げたようなものを、例えば公園は人が遊んでいなくて寂しいなとかと言っているのは、これは建設局ですよ。エレベーターのない集合住宅は生活しにくいな——建築住宅局ですよ。空き地に不法投棄がされていて景観上もよくないね——これは、建設局や建築住宅局ですよ。腰が痛いのに病院がなくて困るな——健康局ですよ。

神戸市が各局にそれぞれわたる分野でスポンジ化対策、これに向けてどういうことをしていくべきなのかということをもとめて100ページぐらいにまとめたのが都市空間向上計画ですよ。実際に、その中でも、低未利用地の集約等による土地の有効活用の促進と、これは大きな柱、住環境の改善という意味であったわけですが、低未利用地土地権利設定等促進対策、都市のスポンジ化対策というようなことが書かれていますけれども、そういうことがもう既に6年前に決められているんですね。

実際、じゃあこの6年間でこれらの計画はどれだけ進められてきたのか。今12万の空き家がある神戸市で、どれだけこれが6年間の間で実行されてきたのか。もう既に6年前、これだけ十分なものがつくられていて、あとは実行するだけなんです。今、日々我々は本当に空き家・空き地に困っているんです。もう既に決めた計画を実行してくれればいいのに、今年の事業計画を見ると、スポンジ化対策の基本的な考え方について要綱をまとめるとあるんです。今さら、6年前にこれだけのことをやって、これだけのことを明確にプランを立ててやっていかないといけないと国の予算まで使ってやってるのに、なぜ今さら要綱をつくる必要があるのか。この6年間、なぜ進まなかったのか、その検証をして、少しでも、一歩でも進めることがまず大事だと思うんですが、見解を伺います。

○**山本都市局長** まず、御指摘の神戸市都市空間向上計画は、今、先生から御紹介いただきましたけれども、人口減少や超高齢化社会に対応した持続可能なまちの実現に向けまして、50年先を視野に、都心から既成市街地、郊外、そして田園地域など、まちづくりに関する幅広い分野についての大きな方向性を定めているものでございます。

これに対しまして、御指摘のスポンジ化対策は、この都市空間向上計画を含む都市計画マスタープランを実現するための重要となる具体的な取組の1つとして、まとめようとするものでございます。

特に、ますます深刻さが増すスポンジ化現象にフォーカスした取組でありまして、この対策をスピード感を持って全力で進めるために取り組むものでございます。

以上でございます。

○**分科員（岡田ゆうじ）** 同じことを言って、同じことを別の表現で言ってる、お互い言ってるような感じではあるんですが、6年間一歩も進まなかったことを、今から計画を立てますから、スピード感を持って立てますからなんて言うんじゃないかと、実行に移してほしいんです。

1つ問題として挙げられるのは、空き家バンクの問題になります。これは、国土交通省の資料でありますけれども、国交省が推奨しているのは、空き家・空き地バンクを各自治体で勝手につくるのはできるだけやめましょうねと、全国の空き家バンクに登録してくださいということを行っているのがこの国交省の資料なんです。

上は、A市バンク、B市バンク、C町バンクとあって、各地方公共団体が個別に運営すると一貫性がなく、検索や比較検討がしづらい、掲載物件が少ない——それはそうですね。大阪の人がどこか手頃で関西の近くにいい空き家、何か簡単にできるのではないかなと探したときに、じゃあ

例えば和歌山でもいいし、京都でもいいし、例えば神戸なんかどうだろうと見たときに、神戸は全国バンクに入っていないから、じゃあ神戸市のホームページに行って、神戸市のホームページの中から神戸市の空き家バンクってどうですかというのを検索して、ようやく神戸市だけのものが出てくるんです。全国バンクに登録しましょう。ほとんどの政令市はそうしています。神戸市だけはそうしてない。

もっと恐るべきは、神戸市は全国バンクに登録しないで、神戸市独自のバンクを持っているのに、何と建築住宅局の空き家バンクと経済観光局の空き家バンクと、同じ市に2つのバンクを持っているんですね。何でそんなことをするのかと聞くと、いや、経済観光局のやっていることはちょっとうちには関係ないんで、それは経済観光局に聞いてくださいとあって、経済観光局に、じゃあもう建築住宅局のバンクと統一すべきだと言うと、いや、それはもう建築住宅局に聞いてくださいとあって、ちょっとうち分からないんでみたいな、そんな反応なんですね。

じゃあ、実際、経済観光局がやっている空き地バンクというのはどんなものかというのと、たった2件しか載っていない。12万件、神戸市には空き家があって、たった2件なんです。これ、数年前から同じ2件がずっと載っているんです。

ちょっと上に絞り込みとありますでしょう。もうブラックジョークだと思うんですけど、この2件を検索できるんです。各区、9区の区があって、中央区ゼロ、灘区ゼロ、東灘ゼロ、北区2——北区なんです、これ、両方とも。例えば築30年以上、築15年以上、1、1、ゼロ、ゼロ、ゼロと検索ができるんです。2件だからぱっと見、これまでなんですけど。

一応お断りで、実はここに載ってないのも10件ぐらいありますから、関心ある人は電話してきてくださいと書いてあるんですね。この6年間、都市空間向上計画で例えば空き家バンクも進めましょうといったときに、6年間で進んできたのはこのたった2件なんです。建築住宅局の空き家バンクはもうちょっとありますよ。だけど、100件ぐらいしかないんです、結局は。成立案件もこの5～6年でやっぱり60件ぐらいしかない。12万件の空き家の中でごく一部とも言えないぐらいの成果なんです。

午前中にもちょっと議論がありました。今、神戸市が一番悩んでいるのは、空き家バンクのことだけじゃなくて、非公道私道、要は道路になっていない私道の問題であります。

今これ、例えば塩屋の地図を出してきたんです。点々と書いてあるのが道路とみなされていない道路です。塩屋は、黄色がちゃんとした道路ですけど、道路でありながら道路とみなされていない道路がこれだけあるんです。毛細血管みたいなもので、その先の土地はもう建て替えもできないし、まともな利用ができないんです。

これ、色づけするとどうなるかというのと、こうなりますよ。要は、点々の先にある集落というのは、点々が道路にみなされない限りは、もう建て替えもできないし、利活用もできないんです。だから、既に道路として車が通ったり、利用できてるんだから、何らかの法律の条件があって今公道化されてないんだけど、道路とみなされていない私道の道路化をしないと、塩屋でたまたま取った、ぱっと取っただけで、もう既に画面上の3割ぐらいが死んだ土地になっているんです。今、神戸市全域でこういう毛細血管の先が脳梗塞になっているような土地がどんどん死んでいるんです。

非道路の建築基準法上の道路化に関する施策を、我々さん言ったものですから、神戸市は、令和7年4月から、1年前からスタートしたんです。じゃあ、ちょっとお伺いしたいんですけども、1年前からスタートした非道路の道路化、件数でいうと何件、この1年で指定されました

でしょうか。

- 白井都市局副局長 非道路を建築基準法上の道路にしやすいするための基準の改正というのは、令和7年4月に行われておりまして、現在までの道路指定件数、建築住宅局に確認したところ、路線全体の権利者の合意形成に時間を要することなどから実現に至っているものはないというふうに聞いてございます。

道路指定に至るような具体的な相談も今のところはない状況ではあるものの、窓口において事業者等から相談を受けたときには制度の案内・説明を行っているというふうに聞いてございます。

- 分科員（岡田ゆうじ） 実施もゼロ、相談もゼロなんです。

実は、先週、私のところに相談が来て、いろいろ相談に乗ってあげて、こういうことをおっしゃってくれたんです。今日、神戸市都市計画課の方に御意見メールを送付しました。何が変わるわけでもありませんが、本当に接道、みなし道路に腹が立ちまして、救急車が入ってこれない現状など、建て替えできずに放置なら、神戸市はこの5軒、何か対策を打ってくれるんでしょうかと切実に都市計画課に書きましたとある。

だから、我々政治家のところには私みたいなマイナーな、垂水でもマイナーな議員のところにも大体1か月に2件、3件、相談来ますよ、この手の類いの相談というのは。だって、そりゃそう。塩屋でたまたま取って、これだけの人が対象なんだから、人数にしたら、件数にしたら結構な対象です。その中の先週の方は、都市計画課にメールを出したというふうに。

私のところに1か月に2件来て、多分議員の皆さんのところにもたくさん相談来てるでしょう。何で神戸市に相談がゼロなんです。この1年やってきて、建築住宅局にこのことを相談したのがゼロだというのはおかしいじゃないですか。私みたいなところに1か月に2件、3件来るのに。そりゃそうでしょう。これ、ちょっともう雨漏りして、ちょっと庭をあれしたくなったからみたいなときに全部制限がかかるんだから。そりゃ、議員にすがりたくなるでしょう。役所にすがりたくなるでしょう。相談がゼロというのはおかしいじゃないですか。やってないんですよ、だから。

だから、これから立派な要綱をつくるのは結構だけれども、もう既にある都市空間向上計画なり、様々なスポンジ化対策に関わる要綱なり計画があるんだから、それを実行してくれるだけでいいんです。相談ゼロなんて言わないで、相談を聞きに行って、そしたら100件でも200件でもありますよ。

もっと大事なことは、最後なんです、こうした死んだ土地を見直すのに、道路化も大事なんですが、ランドバンクという考え方が国土交通省も推奨していますし、大事な考え方なんです。これは、1つは、いろんな特徴があるんですが、大きな1つの特徴としては、道路と宅地を一体化して再編するということでもあります。要は、ディベロッパーみたいなもんです。民間のディベロッパーみたいなことをわざわざ役所がやるということなんです。

神戸市の場合は、道路は建設局、住宅地は建築住宅局だから、この道路がとって、まあまあ、それは建設局に先行ってくださいと、もう二度と来ないでくださいと言われるんですね。建設局行くと、いやいや、もう何で空き家のことでうちに来るんですかと、もう二度と来ないでくださいとなるわけですね。そういうのをなくすために企画調整局なり都市局が音頭を取ってランドバンク構想——例えばですけどね——をやるというのであれば、それは意義があると思うんです。これについては、ちょっと何かよいプランがあるのではないかという気がするので、当局の見解をお伺いしたいと思います。

○白井都市局副局長 非道路の沿道とかで建て替えが困難な土地、これはスポンジ化対策を進める上で大変大きな課題だと考えてございます。

非道路につきましては、個別の敷地単位で申し上げますと、いろんなやり方、仕組みがございまして、この相談についてはもちろん建築住宅局のほうにございますけども、先ほど申し上げたのは、それを、路線全体を道路と扱うための基準の改正というのは4月に行いまして、それをしようと思ったら沿道の方全員の合意というのが必要になってきますので、その手法を使うのではなくて、個別の敷地単位でその土地を使っていくというような取組が一般的には進んでございます。

ただ、我々の取組といたしましては、そういう沿道全体の合意形成というのを、それが地域の中で困り事であれば、その地域の皆さんとも連携しながら、そういったものを後押しする、例えば専門家を派遣してそういう合意形成をコーディネートするとか、そういったことによって、今まで実績がない、そういったものをしていくことで沿道は建て替えしやすいような取組にしていきたい、こういうように考えてございます。

そのほかのランドバンクについては、今1件、面的な整備ができていますと聞いてますけども、やはりなかなか道路を新しく通すとかというのはなかなか難しいので、我々考えているのはそういうコーディネートであるとか、あるいは隣地を統合して道路に接する土地にして、さらに流通させるとか、そういった取組をスポンジ化対策の中で取り組んでまいりたい、そのための地域あるいは地権者の方々の合意形成について各局とも連携しながら取り組んでまいりたい、そのためのスポンジ化対策要綱と考えてございます。

○分科員（岡田ゆうじ） ちょっとまだ生んでる途中なので、ちょっとぼやっとした、でも、ちょっとだけ希望を感じましたが、大事なことは——これ、つるおかランド・バンクの資料なんですね。左側は民間でできるんです。右側の民間でできない困難なことを民間的な手法で公共がやるということが大事なんです。だから、全国バンクに反対してますけど、ぜひ神戸市もこれに見習ってやっていただきたいということを申し上げて、終わります。

○主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

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（門田まゆみ） 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、3月6日午前10時より、28階第4委員会室において地域協働局関係の審査を行いますので、よろしく願いいたします。

本日はこれをもって閉会いたします。

（午後4時1分閉会）