

都 市 交 通 委 員 会 記 録

- | | |
|------------|-----------------------------|
| 1. 会議の日時 | 令和8年5月19日（火）午前10時0分～午後3時35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

（建築住宅局）

- | | |
|------------|--|
| 1. 第52号議案 | （仮称）王塚住宅12号棟建設工事請負契約締結の件 |
| 2. 陳情第196号 | 「神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例」の実効性確保及び葬儀場建設に係る近隣住民との合意事項の履行に関する陳情 |
| 3. 報 告 | 令和9年度国家予算に対する提案・要望について（関係分） |

（交通局）

- | | |
|-----------------|--------------------------------|
| 1. 陳情第201号 | 市バス路線再編・減便の見直しを求める陳情 |
| 2. 陳情第202号～205号 | 神戸市バス37系統のダイヤ編成、運行本数の再検討を求める陳情 |
| 3. 陳情第206号・207号 | 市バス路線再編・減便の見直しを求める陳情 |
| 4. 陳情第208号 | 市バス路線の継続と充実を求める陳情 |
| 5. 報 告 | 令和9年度国家予算に対する提案・要望について（関係分） |
| 6. 報 告 | 市バス営業所の管理委託などの提案競技の実施について |

（都市局）

- | | |
|-----------|--------------------------------|
| 1. 第50号議案 | 新バスターミナルビル周辺デッキ屋根その他工事請負契約締結の件 |
| 2. 第51号議案 | 神戸市役所本庁舎2号館再整備事業契約に係る変更の件 |
| 3. 報 告 | 令和9年度国家予算に対する提案・要望について（関係分） |
| 4. 報 告 | 工事請負契約の締結について（関係分） |

出席委員（欠は欠席委員）

委員長 諫 山 大 介

副委員長 のまち 圭 一

委 員	木戸 さだかず	萩 原 泰 三	川 口 まさる	山本 のりかず
	門 田 まゆみ	上 畠 寛 弘	松 本 のり子	欠坊 池 正

議 事

（午前10時0分開会）

○委員長（諫山大介） ただいまから都市交通委員会を開会いたします。

本日は、5月15日の本会議で本委員会に付託されました議案の審査及び報告の聴取のためお集まりいただいた次第であります。

なお、坊池委員より、病気療養のため欠席する旨の届出がありましたので、御報告申し上げます。

最初に、本日の協議事項については、追加協議事項を委員の皆様にお配りいたしておりますので、念のため申し上げます。

次に、録音についてお諮りいたします。神戸新聞さんから、本委員会の模様を録音したい旨の申出がありますので、許可いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

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

次に、令和9年度国家予算に対する提案・要望につきましては、去る5月15日の常任委員長会議において当局から報告を受けました。このうち、本委員会所管分については、この後、関係局から報告を聴取いたしますので、内容の説明は省略させていただきます。

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

（「異議なし」の声あり）

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

次に、陳情者からの口頭陳述の申出がありましたので、陳情第196号について建築住宅局審査の冒頭に、また陳情第201号・第203号及び第206号から第208号について交通局審査の冒頭に、それぞれ口頭陳述を聴取したいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（諫山大介） それでは、さよう決定いたしました。

それでは、これより順次各局の審査を行います。

（建築住宅局）

○委員長（諫山大介） これより建築住宅局関係の審査を行います。

最初に、口頭陳述聴取に入りますが、この際、陳述人に申し上げます。陳述の際は、最初にお住まいの区と氏名をおっしゃっていただき、内容を御要約の上、5分以内に陳述を終えるようよろしくお願いいたします。

それでは、陳情第196号について口頭陳述を聴取いたします。

陳述人の東山さん、発言席へどうぞ。

○陳述者 垂水区から来ました東山幸一と申します。本日はこのような陳述の機会をいただき誠にありがとうございます。

私たちは、本多聞2丁目における葬儀場建設について、建設事業者である大和リース株式会社及び運営事業者ラポール株式会社と住環境保全に関する協議を重ねてまいりました。

その中で私たちが最も強く感じたことは、今回の問題は単なる一事業者とのトラブルではなく、神戸市民の住環境をまもりそだてる条例の実効性に関わる重大な問題であるということです。

この条例は神戸市が長い時間をかけ多くの議論を重ねながら、住民の住環境を守り育てるために制定された非常に重要な条例であると理解しております。私たち住民もこの条例が存在することで、神戸市は住民の生活環境を大切に考えているのだと信頼しておりました。

しかし現実には、現行条例には説明義務違反や不誠実な対応に対する明確な行政指導・是正勧告・公表制度などがなく、実効性が十分とは言えない状況にあります。その結果、事業者側が形式的に説明会を開催すれば、住民との十分な合意形成が行われていなくても事業が進んでしまう構造となっています。

本来この条例は住民を守るためのものであるはずですが、今回の件では大和リース株式会社のような大手事業者が条例を住民を説得する材料として利用しているように感じざるを得ませんでした。

また、条例解釈についても住民側に誤認を与える説明がなされました。後に担当者から口頭での謝罪はありましたが、住民全体に対する正式な訂正や説明は行われておりません。このような状態では住民の信頼回復は困難であり、適正な合意形成も成立しません。

さらに、ラポール株式会社の協議においても、営業時間、車両出入り、深夜対応など住環境に大きく関わる事項について、履行を担保する明確な合意書が5月19日現在存在していない状況です。

私たちは建設そのものを感情的に否定したいわけではありません。地域住民の生活環境が守られ、事業者との約束が確実に履行される仕組みを求めています。

そして、何より神戸市がせっかく長い年月をかけて制定していただいた神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例を理念だけで終わらせるのではなく、実際に住民を守ることができる実効性のある条例として機能するようにしていただきたいと強く願っております。

現在のままでは条例が建築紛争を防ぐどころか、逆に複雑化・長期化させる原因の1つになっているように感じています。ぜひ神戸市には住民の立場に立った制度改善と事業者に対する適切な行政的関与をお願いしたいと思います。

本日は貴重なお時間をいただき誠にありがとうございました。

○委員長（諫山大介） 口頭陳述は終わりました。どうも御苦労さまでした。

それでは、議案1件、陳情1件及び報告事項1件について一括して当局の説明及び報告を求めます。

増田局長。

○増田建築住宅局長 建築住宅局です。よろしく願いいたします。

○委員長（諫山大介） 着席のままで結構です。

○増田建築住宅局長 ありがとうございます。

それでは、議案1件、陳情1件、報告1件について一括して御説明いたします。

お手元の資料1ページを御覧ください。

1. 第52号議案（仮称）王塚住宅12号棟建設工事請負契約締結の件です。

（1）工事内容は、第3次市営住宅マネジメント計画に基づき、老朽化した市営住宅を建て替えることにより、良好な市営住宅ストックの形成及び地域の住環境の向上を図るものです。（2）工事場所は神戸市西区王塚台2丁目、（3）完成期限は令和10年2月29日、（4）請負金額は13億

4,860万円、（５）請負人は湊建設工業株式会社です。

２ページに付近見取図、３ページに配置図、４ページに完成予想図、５ページに入札結果、６ページに議案をそれぞれ掲載しておりますので御参照ください。

10ページを御覧ください。

２．陳情第196号「神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例」の実効性確保及び葬儀場建設に係る近隣住民との合意事項の履行に関する陳情について、神戸市の考え方を御説明します。

陳情項目１及び２については、これまで本市は大和リースに対して、神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例の趣旨や適用範囲、解釈について説明を行い、建築主の責務を果たし、丁寧な対応を行うよう求めてきました。また、自治会や近隣住民等に対して法令や手続等の情報提供や話し合いを進めるための助言を行ってきました。

一方、大和リースとラポールは、自治会や近隣住民等からの要望を受けて、令和７年７月から11月にかけて建築計画の説明会を４回行い、大和リースは近隣の住環境等に配慮して目隠しフェンスの高さ変更・増設、換気口の位置変更、窓の数の減、室外機の位置変更など、建築計画の一部を見直す等の対応を行ったと認識しております。

今後もラポールは住民窓口を設けて対応していくと聞いており、神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例上の建築主等の責務を果たす努力をしていると見受けられることから、当事者同士での話し合いが継続されるものと考えております。

本市としては、近隣住民等からの要望をラポールに伝える必要がある場合は、これまで同様に対応してまいりたいと考えています。

また、陳情項目３については、財産権は憲法で保障される権利であり、建築基準法などの法令に違反しない建築物の権利者に対し本市が過度に制約を課したりすることはできないと考えています。

一方で、近隣住民等の住環境という生活利益も守られるべき権利であることから、公共の福祉の観点から、本市では双方の間で起こる紛争を予防し、または早期に解決するために一定の関与を行っております。

具体的には、神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例で建築主等の一般的な責務を定めるとともに、特に近隣への影響が大きい中高層の建物や一定規模の共同住宅など、いわゆる指定建築物を建築する者に対しては、標識の設置義務や近隣住民等へ事前の説明義務を課すなどし、履行が不十分なときは指導等の対象としております。

また、建築に関する紛争が生じたときには、本件のように市が建築主と近隣住民等との間に立って調整を行ったり仲介を行ったりすることができるとしております。

御要望の趣旨は、全ての建築主に対して本市が実効性のある関与が行えるような条例の改正を求めるものと理解しておりますが、行政による財産権に対する制約には限界があると考えております。

その上で、本市の条例で定める内容は他都市の事例と比べても過不足のないものであり、現時点においては条例を改正することは考えておりません。

引き続き現行条例を適切に運用することを基本とし、住民の意見にも寄り添って対応してまいりたいと考えています。

12ページに建築物の概要と位置図を掲載しておりますので御参照ください。

13ページを御覧ください。

3. 報告、令和9年度国家予算に対する提案・要望について建築住宅局関係分を御説明します。14ページを御覧ください。

提案・要望項目は下線のとおり、重点項目は6. 安全・安心なまちづくりの推進、その他項目は1. まちの活力の創出です。

15ページを御覧ください。

重点項目のうち6-1. 国土強靱化による安全・安心の確保。

3)土砂災害・水害対策に対する事業費の確保及び財政支援の拡充です。

災害等廃棄物処理事業費に対する財政支援の拡充として、近年頻発している局地的な豪雨災害により懸念される生活環境及び公衆衛生の悪化に対応するため、他の災害復旧事業の採択要件と同一とすることを要望するものです。

16ページを御覧ください。

6-2. 暮らしの安全・安心を守る取組みの推進。

1)空家等の活用及び適切管理の促進です。

所有者不明土地建物管理制度の積極的な活用に向けた財政支援として、本制度を活用する市町村の予納金負担を軽減するため、国で基金を創設し、国庫に帰属する予定の供託金と同額を国が拠出するなど、財政支援を行うことを要望するものです。

17ページを御覧ください。

その他項目のうち、1. まちの活力の創出。

7)住宅政策の推進として、市営住宅の再編事業に対する財政支援、居住支援協議会に対する財政支援を要望するものです。

以上、議案1件、陳情1件、報告1件を御説明しました。何とぞよろしく御審議のほどお願いいたします。

○委員長（諫山大介） 当局の報告は終わりました。

これより質疑を行います。

それでは、第52号議案（仮称）王塚住宅12号棟建設工事請負契約締結の件について御質疑はございませんか。

○委員（門田まゆみ） すみません。2点お伺いをしたいんですけども、これ敷地の形状で段差というのがどうしても生じているんだという説明をいただいたんですけども、その高低差をどう処理をしているのか。

また、市営住宅というのは本当に高齢者の方が多いですので今後もしっかり考えていただきたいというのと、あとスロープがつくというお話もお聞きをしておりますけれども、スロープを通るルートというのはどうしても遠回りになるというイメージがあるんですけども、そのあたりはいかがでしょうか。

○田中建築住宅局部長 御質問いただきました王塚住宅の件ですけれども、まず敷地内の段差処理につきましては、周辺の道路から住宅入り口まで敷地の状況によって、どうしても段差が発生するというところでございます。

こちらの今回の計画についても段差が生じているということで、これをどういうふう to 処理するかということについては方法として2つございまして、当然階段をつける、もう一方はスロープをつけるということになります。利用者の歩行者動線を考えながら、階段とスロープをつけていくというふう to 設計をまいります。

特にスロープ——高齢者が多いということでスロープの利用が想定をされるわけですが、スロープの設計基準についてはおおむね15分の1勾配——1メートル上がるのに15メートルのスロープを設けるといふような設計基準で設計をしております。ですので、できるだけ利用者の方々の歩行距離が短く取れるようにはしたいんですけれども、どうしても何となく遠回りになりそうには見えてるんですけども、1メートル上がるのに15メートルのスロープを設けないといけないので、どうしても長くなってしまふというところがございます。

ですので、今回の計画も階段、スロープ両方とも設けております。それぞれ階段を使われる方もスロープを使われる方もそれぞれバランスよく、できるだけ短い距離で玄関のほうに入っただけのように配慮して設計はさせていただいているところでございます。

以上です。

○委員（門田まゆみ） ありがとうございます。

市営住宅の方から——これ市営住宅だけじゃなくて公園とかの階段もなんですけれども、本来に高齢の方が増えると——私自身も目が悪くなって近視が進んで初めて気がつく部分あるんですが、やっぱり下りのときの階段がちょっと見えにくくなるということもよくお聞きをしておりますので、階段の手すりですね——これ例えば表玄関のところ階段ちょっと広めに多分取っていらっしゃると思うんですが、その際には例えば両端につけるか真ん中につけるかという形で手すりを設置していただきたいなと思うんですけど、そのあたりはもう計画されているところなんだろうかと。

○田中建築住宅局部長 階段スロープの手すりにつきましては、基本的には両側に設置をさせていただいております。階段スロープの幅が非常に広がる場合については中間部に設置をするという設計指針になっておりますけれども、今回の王塚住宅につきましては幅が大体広いところでも2メートルちょっとということですので、普通のスロープに必要な最低の幅員が1.5メートルということなので、それちょっと広いだけなので、真ん中にもう1本つけてしまうと逆に使いにくくなってしまふということなので、両側で収めさせていただいております。

○委員長（諫山大介） ほかにございますでしょうか。

○委員（松本のり子） 車椅子向けが1戸しか、今度これ造るに当たって——なぜもうどんどん高齢化していく中で、もう少し設計・計画変更とかできないのかなと思ったのと、今度2DKが71戸と3DKが9戸ということは、大体ファミリー層は少なく、2DKって1人から2人暮らしの方が50平米ぐらいだったら入られるかなと思うんですけども、そうするとやはり高齢者が中心になっていく住宅を考えられているのかということが1点と、もう1つ、請負金額が13億4,860万円と書いてるんですけども、今資材高騰がどんどん進む中、また中東情勢でどうなるか分からない中、途中で三宮再整備のように金額がどんどん上がっていくそういったことが考えられるんじゃないかなと思うんですが、その辺はどのようにお考えなのか、この2点についてお聞かせください。

○田中建築住宅局部長 まず今回の計画の車椅子住戸の戸数に関しましては、第3次マネジメント計画におきましては、再編対象住宅を基本的に廃止し、廃止するに当たって周辺にエレベーター付きの良好な住宅がない場合は、改修あるいは厳選して建て替えるという計画で進めさせていただいております。

今回王塚につきましては、この廃止あるいは改修を検討したけれども、非常に困難ということで、建て替えをさせていただいているというところがございます。なので、基本的には対象住宅

の入居者の方々の戻り入居のための住宅になります。ですので、今回の方は車椅子の常用の方はいらっしゃいませんでした。

一方で市の市営住宅を建て替えるときに、おおむね計画戸数の1%は車椅子住宅を整備するというふうな我々の基準を持っております。今回80戸に対して1戸整備をさせていただきます。これも市営住宅に占める車椅子常用者世帯の割合が1%であることあるいは全市の車椅子常用者の数が人口に対して1%程度であることから、おおむね妥当な基準であるというふうに考えております。

続きまして、2DK・3DK、お部屋の広さの計画の考え方ですけれども、こちらのほうも戻ってこられる世帯が今決まっておりますので、その方々の世帯人数に応じて2DK・3DKを整備をさせていただいております。2DKがおおむね1人・2人世帯用、3DKが2人世帯以上の方が入る住宅というふうに計画をしております。

あと、中東情勢等による今後の請負金額の増加につきましては、これはなかなか今後も分りにくいところではございますけれども、もし物価高騰等によって資材あるいは経費が上昇するようであれば、請負契約の中にあるスライド条項の適用というのがございまして、そのルールに沿って適切に変更契約をしまいたいというふうに考えております。

以上でございます。

○委員（松本のり子） 戻り住宅ということでこういう設計をするんだということですが、やはり今車椅子住宅を求める応募を見てたら絶対にこれは増えてきてますよね。東灘なんかでも本当に倍率が高い、なかなか入れないという状況があります。

戻り住居だから2DK、1人か2人暮らしの方が71戸で十分なんだということですが、今後この住宅がそうなればずっとやはり高齢者の人中心になってしまうと、やっぱりファミリー向けというのも今後のことを考えるとね、令和10年に出来上がるんですから、それ以降のことを考えると、もう少しやはりここは幅広く考えていただいたほうがいいなということを意見として申し上げて終わります。

○委員長（諫山大介） ほかがございますか。

○委員（上畠寛弘） 事前にこの議案に当たって御説明もいただきましたけれども、やはりこれ建て替えるしかもう方法がなかったということで、これもともとお住まいの方々というのは、中には転居に応じられたそういった方々もいらっしゃったのでしょうか。その上でもうこれ以上は無理やということで、この建て替えに至ったのか、そのあたりどうなのでしょう。

○田中建築住宅局部長 今回の計画を進めるに当たって、廃止できるかどうかの検討は、周辺にエレベーターつきの市営住宅があるかどうかを見ながら検討していくということになります。

今回計画策定段階で入居者の方が130戸いらっしゃいました。周辺にあっせんできる住宅の数が40戸ほどというふうに我々は見立てておまして、全員行っていたとしても、やはり現場での数は足りないというふうに判断をして、事業手法としては建て替えをさせていただくということで決めています。

その後、実際に事業計画説明会を入居者の方に行いまして、住み替えのあっせんをさせていただいております。一部の方は戻りの入居ではなくて、もう1回だけの――周辺の市営住宅に行っていたという選択をされた方もいらっしゃいます。結果として最終的には、その130戸という戸数ではなくて、もう少し少ない建て替え戸数に将来なるだろうというふうに考えております。

以上でございます。

- 委員（上畠寛弘） そのあたり当然ながら造る戸数の数は少ないほうが結果的にコストも下がるわけじゃないですか。ですからこのあたりの努力ということ——コミュニケーションというのを取られることによって、当然ながらこの14億という金額がどれぐらい抑えられるかというのはまだ未知数ではございますけれども、やはり移っていただくところは移っていただいて、なるべく縮小していくというところは進めていただきたいと思います。このあたりの努力というのは建築住宅局としてきちんとされていらっしゃるのか。

そのままやっぱり同じ場所にまた14億かけて造るわけですね。だからこの点について、確かに周辺の範囲というのは人それぞれかもしれないけれども、もう少しこのあたりの努力——戸数を減らすための努力というのはできるんじゃないのか、あっせんということもできるんじゃないかと思いますが、この点については今どの程度の努力目標じゃないですけども持っていらっしゃるのか、教えていただけますか。

- 増田建築住宅局長 現在取り組んでおります第3次市営住宅マネジメント計画の基本方針の1つが、全体の市営住宅の管理戸数の数を震災前の水準の4万戸というのに減らしていくという、そういう大きな方針を持っております。

そんな中で個別の団地を見ていきますと、それぞれ周辺に移住に適切なそういう市営住宅があるかどうかという、そういういろんな状況も勘案しながらなんですけれども、全体の中で円滑な管理戸数の縮減に今現在取り組んでいるという現状でありますので、先生御指摘のように我々は真摯に取り組んでいる状況であります。

以上です。

- 委員（上畠寛弘） 周辺という定義をあまりね、周辺に同じぐらいのエレベーターで対応できるところがあるとか、この近所、近所ということにこだわり過ぎるがために、結果として例えばですよ、私ら自民党の予算要望の中でも東灘区の市営住宅減らしてほしいと。本山南住宅とか、あれ2号線のもう一等地ですよ。あの一等地にわざわざあんなすばらしい土地に市営住宅を建てて、かなりの機会損失を行っている。あれとかもやっぱりなくしていただきたいんですね。

じゃあそれを考えたときには、当然居住している方々とかのことを考えたら——周辺、周辺というふうにこだわったら、そんなん結局できなくなっていくわけですよ。だから周辺の範囲というのをもう少し柔軟に考えていただくとか、そういったこともいただきたいなというふうに思います。

今回のこのケースに関しては、県市協調の中での県営住宅との兼ね合いというものの背景にはあるということを聞いてございますから、私としても了としますけども、やっぱりその点については今後のことを考えたときに——マネジメント計画で4万戸って、4万戸も私は多いと思ってますので、この点についてはこれを踏まえて、さらに周辺というものにちょっとこだわり過ぎて、それ以上にほかの方法ないのかと。

別に市営住宅ってあの箱の建物だけじゃなくたって、市が借り上げた空き家でも住んでもらったらいいわけじゃないですか。別に5階に住まんでも、2階建てのところでも平屋でも空き家であるんやったらそこに住むのだって、そういうことだって住宅施策としては別にいいわけなので、そんなことだって柔軟にできることがあるんじゃないかと思って、わざわざこれ14億この御時世に新たに建て直すということについては、かなり無駄やなとは思いますが、県営住宅との兼ね合いがあるから我慢をしますが、ちょっとこの点についてはよく考えていただきたいなと思います。

すが、局長いかがでしょうか。

○増田建築住宅局長 御指摘のとおりかとは思いますが。

今年の3月に国土交通省が新たな住生活の基本計画というのをつくってございまして、その中でも住宅の困窮者に対する支援というのは、公営住宅それと民間住宅、その2つを軸にして取り組んでいくというふうに記載をされておりますので、そこは委員の御指摘はごもっともかなというふうに思っております。

その一方で、市営住宅の入居者に対しましては、円滑に移転していただくに当たりましては、借地借家法の取扱いというのが1つの基準になってまいりますので、そのところの入居者の方に対する御負担配慮というのも検討しながら今後考えていきたいというふうに思っております。

以上です。

○委員（上島寛弘） 借地借家法というものも当然あるのは分かりますけども、その中でも居住者の方の解釈と市側の解釈って違った場合の争って民事で決めていけるんじゃないですか。

その解釈においてもやっぱり公共の福祉もあるわけやし、借地借家法でいうたら代替案として、これどうしようもない、老朽化してるけども14億かけなきゃいけないのか。

でもやっぱり最少の投資で最大の効果ということを鑑みればですよ——財政上の——その効果を考えれば、さっきおっしゃられたように、民間住宅の借り上げであったりとか活用とかそういったこともできるわけやから、借地借家法があることは分かっているけれども、じゃあその代替案が決してこの14億円かけて新たに立派なものを建て替えるということだけではないというふうに思っていたきたいし、国土交通省も今後さらに情勢も変わってきますし、少子高齢化の状況において市営住宅の状態もこのままの今までのしゃくし定規ではないようになってきてるわけですから、その点についても神戸市の今の現状を踏まえて、空き家の状況も踏まえた上で対応していただくのが本来都市における住宅政策であるかなというふうに思いますので、この点についてはぜひとも国交省等も含めて、こういった現状を踏まえた空き家対策も兼ねて一緒にできるようなことを考えていただかないといけないかと思っておりますので、よろしくお願いします。

以上です。

○委員長（諫山大介） ほかにございますか。

（なし）

○委員長（諫山大介） 次に、陳情第196号「神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例」の実効性確保及び葬儀場建設に係る近隣住民との合意事項の履行に関する陳情について御質疑はございませんか。

○委員（松本のり子） 当局の先ほどの答弁では、今後は当事者同士の話し合いをしていただきますということでした。しかし、その中でもラポールに言わなきゃいけない、指導しなきゃいけない場合は指導を引き続きやっていくということでしたが、こういった場合がその指導しなきゃいけない場合に該当するのか、ちょっとお聞きします。

○中川建築住宅局建築指導部長 先ほども局長のほうからありましたけども、基本はこのケースは事業者と住民の方における合意ということで考えておりますので、我々まずはそういった住民の方からの内容が出てきましたら、ラポールのほうに伝えて間を取り持って、そういったところまでが我々のまずはできるところかなと考えております。

○委員（松本のり子） 間を——今後ともラポールに対しての住民の意見が出てきたら、それをきちんと伝えるということなんですね、今後やることは。

○中川建築住宅局建築指導部長 きちっと伝えていくようにしてまいります。

○委員（松本のり子） 今ずっと陳情者の方もおっしゃられましたけれども、伝えていただくだけでは、なかなか自分たちのずっとその葬儀場ができる前から住んでいた地域の環境がある中で、非常にそのところは神戸市としてもう1歩、もう2歩踏み込んでほしいというお気持ち、けれども神戸市のほうはそこまでできませんよと、住環境をまもりそだてる条例でもそこまで踏み込んで書いてませんよということだったかと思うんですけども、本当にこれは私もいろんな地域でのそういったトラブル、問題を一緒に解決していく中で、この条例の上に法律があるから、本当にその法律がもう何というのかな、住民を主体にした法律かといったら必ずしもそうじゃない部分があるので、非常にこれは難しい部分だなということを思いますが、できたら伝えるだけでなく、何かもう1歩進んだものがあるのかないかは検討できないのかと思うんですが、いかがでしょうか。

○中川建築住宅局建築指導部長 ちょっと内容がまだどういったことになるかは分かりませんが、今おっしゃったように我々できることにも限界がございます。その中でできることを——アドバイスになるのか、そこまではちょっと今の状況では分かりませんが、できる限りのことで間に入っていきたいと思っております。ただ限界があるとも思っております。

○委員（松本のり子） 終わりますが、そうなんですよね。本当限界があるので、その限界をどうやったらもっと限界の1つ1つ、ちょっとずつでもいいからなくしていけるかというのは今後の課題だと思いますので、ぜひそういった方向でね——法律があるから駄目なんだというんじゃないくて、そういった方向で住民の立場に立ってちょっと研究も検討もしていただきたいということを申し上げます。

○委員長（諫山大介） ほかがございますか。

○委員（上畠寛弘） よろしくをお願いします。

憲法上の問題というのはかなりあると思うんです。やっぱり法人・個人の財産、この財産権を侵害するということを条例でそういったことを定めること自体が法理上これ不可能なところであるというのは、やはり当然ながら憲法なり条例を読んだら分かるところなので、我々もすごいこういった問題は東灘区の森北町というところでもかつて葬儀会館の問題があったときにも、じゃあどうすればいいかということで、実際には東灘区役所や建築住宅局の方々にも同席していただいた上で、少しでもお互い歩み寄ってきて覚書を締結するということになって、今やそういった——当時は当然ながら猛烈な反対があったけれども、熟議の結果、いろいろとお互いのわだかまりもあった中で解決を図ってきたというところがあったので、これは私はいい事例として東灘区森北町における葬儀会館の例はあったのかなというふうに思っているところであります。

そのときにも、やはりおっしゃられた市当局の関与、当然ながら法的な強い指導であったりとか、強制力を伴うものというのはなかなか出しにくいのは、これ本当に憲法違反するわけにはいきませんから。

我々議員としても、じゃあこの3番ですよ。1、2、3の総括で陳情に賛成するか反対するかということであれば、この3番について、確かに立法の趣旨は大事です。この実効性の実現をすること大事です。この改正をするということは我々が条例制定権を持ってるわけですから、決して建築住宅局から提案することはなかなか難しいところだと思います。となれば、これに賛成するということは、この3番の改正案まで含めて責任を持って条例制定権を我々神戸市会行使するかどうかなというところにまで至ると思うんです。だからこそこで難しくなってくるし、こ

れについてはこの3番があるからこそ、賛成すること、採択することは、はっきり言ってできないです。

できないけれども、東灘区の例を私は地元の東灘区において見ていて、やっぱり神戸市としての関わり方があったからこそ解決できたこともあるので、大和リースさんという会社を鑑みれば、それなりの大企業でいらっしゃるんですよ。大企業であるからには、やっぱり例えば住民と企業だけの話合いやったらなかなかそれは、じゃあこれって担保どうなんねんとか、法的にはどうなんねんというふうになる、法的効力ないやないかとなるかもしれないけれども、やっぱりそこで公正証書をまくまでもないとしても、建築住宅局の職員であったりとか、垂水の区役所の職員と一緒に同席することで、立会いすることによって、少しでも抑止効果じゃないですけども、お互いに遵守していく方向にしましょうみたいなそういった促し方ができると思います。

その関与が、法律的な根拠はないけれども動くことが、やっぱり神戸市として基礎自治体——一番住民に近い役所としての在り方だと思うので、この点について住民の皆様と大和リースの歩み寄りというものに関してどう橋渡していくか。決してこれをそのままゴー、行けと、法律で許されるから行けというふうな姿勢ではないというふうにも思いますので、だからこそ住民の皆様の不安を払拭するための動きをしていただきたいなと思いますがいかがでしょうか。

陳情には賛成できませんけども、この点についてやっぱり大事だと思いますし、条例制定権があるからこそ、安易にそんな寄り添ってという方向で賛成するというのは、これもまた無責任なことだと思いますので、この点について踏まえて御答弁ください。

○増田建築住宅局長 今御指摘のとおり、憲法の財産権と公共の福祉のそこのバランスというのが非常に重要であるというふうに思っておりまして、そういう趣旨で周辺への影響の大きな中高層建物ですとか、一定の規模以上の共同住宅、周辺への影響が大きいと思われる建築物を指定建築物として一定の指導を強化して対応しようというのがこの条例の趣旨ですけれども、先生の御指摘のとおり、この条例の中には紛争の調整というそういう項目もございまして、当事者からの要請があった場合は調整を市長は行うことができるというふうに条例にも記載をしておりますので、まさにその調整の部分了我々市役所、担っていききたいというふうに思っております。

以上です。

○委員（上畠寛弘） ぜひよろしくお願いいたします。

○委員長（諫山大介） ほかにございますでしょうか。

（なし）

○委員長（諫山大介） 次に、報告事項、令和9年度国家予算に対する提案・要望のうち、建築住宅局関係分について御質疑はございませんか。

（なし）

○委員長（諫山大介） 次に、この際、建築住宅局の所管事項について御質疑はございませんか。

○委員（萩原泰三） よろしく願いいたします。私から市営住宅マネジメント計画に関連してちょっと質問をさせていただきます。

市営住宅マネジメント計画に基づいて老朽化した市営住宅の建て替えが行われていると承知しています。良好な市営住宅ストックを形成するための再編と改修の中で、将来需要や財政負担を踏まえて管理戸数の円滑な縮減が行われていますので、エレベーターのない住棟については一部解体されるものもあり、解体される住棟にお住まいの方は住み替えていただく必要がございます。

住み替える際に部屋を明渡しをして鍵を返却するときに、指定管理者の立会いの下、退去時の

チェックリストを使って原状回復ができているかの確認をされますが、そのチェックリストについて実際にチェックを受けた退去者の方から御意見をお聞きしまして、このチェックリストが煩雑で大変困惑をされていました。

そのチェックリストを見せていただいたのですが、確かに煩雑でして、例えばカーテンレール1つを取ると、キッチンについてるカーテンレールは取り外すと、洗面所のカーテンレールはそのままでもよいと、居室についてはカーテンは撤去しないといけないですけれども、カーテンレールについては言及がなくて、場所によってもうまちまちの取扱いになってます。

また気になったことは、これ本当に原状回復をしないといけないのかという疑問に思う項目もありまして、例えばエアコンとかトイレのために追加のコンセントを設置した場合、撤去しないといけないとか、あとエアコンの電気配線を200ボルト化した場合には100ボルトに戻さないといけないということが書かれてました。御存じのとおり住宅の電気配線は、その作業は電気工事士の免許が要りますので、これこのチェックリストどおりにしようと思いますと業者に依頼をして作業してもらい必要があるのですが、費用をかけて撤去してもその後すぐに解体されるわけですから、わざわざ費用をかけて撤去する必要があるのかなというふうに思います。

当局に退去時のチェックリストについてお伺いしたところ、一般的な退去、つまり退去した後部屋をリフォームして別の入居者が入る場合の退去のチェックリストと同じものを使っているという説明がありました。

そこで、解体を前提にした退去であれば、通常の前状回復と全く同じ内容にする必要はないのかなと思われるんですけども、この見直しをお願いしましたが、その後の検討や進捗についてお聞かせください。

○増田建築住宅局長 入居者の方が市営住宅を出られて住戸を返還される一般的なルールとしましては、入居者の方が行われた増築とか模様替えとかそういうことで設置されたものについては原状回復をお願いをしているという、これは原則といいますか、基本です。

今御指摘のとおり、市営住宅マネジメント計画で廃止をするとかそういう場合は、これまでは廃止または建て替えと位置づけられた建物、住宅につきましては、5つの項目については原状回復を求めないというそういう取扱いをしておりました。この5つが、1つ目が風呂設備、2つ目が換気扇、3つ目が給湯器、4つ目が網戸、5つ目が介護保険を利用して取り付けの手すり、この5点については原状回復を求めませんというそういう取扱いをこれまではしておりました。

ただ、やはり委員からも御指摘がございましたけれども、解体を予定している建物でそこまで原状回復求めんでいいんかというそういう御指摘は、まさにごもつともかなというふうにこちらでも考えておりまして、取扱いを変更することにしておりまして、基本的には解体工事で処分できる範囲、これ産業廃棄物として一緒に処理できるその範囲では、原状回復義務の免除内容というのを見直そうということにしております。

具体的に今おっしゃったような増設したコンセントとか、インターホンとか、洗面化粧台とか、あとカーテンレールとか、改修した間仕切りとかこういう項目につきましては、原状回復せんでもいいよというふうな取扱いに変更をしてみたいです。

以上です。

○委員（萩原泰三） 住民の方に寄り添った対応ありがとうございます。

以上です。

○委員長（諫山大介） ほかにございますか。

○委員（松本のり子） 1点だけお聞きします。

困難な問題を抱える女性への支援に関する法律が令和6年の4月1日に施行されました。これによって、個々の自治体では市営住宅・県営住宅を目的外使用として、この新法に対応するように確保しているところがあります。

そこで、神戸市の場合は一切これについてはもう知らん顔というのか、全く興味を示さないそういう状況なんですけれども、ちゃんと公営住宅法、そこにはやはり国民生活の安定と社会福祉の増進ということが明記されてますので、今本当に問題になっている困難な問題を抱える女性への支援に関する法律に基づいて目的外使用を検討すべきじゃないかと思いますがいかがでしょうか。

○福島建築住宅局副局長 令和8年度から12年度までの5年間を計画期間といたします男女共同参画計画第6次が審議会で議論を経て策定されていることは認識しております。

この計画は、令和6年4月施行の困難な問題を抱える女性への支援に関する法律に規定されております市町村計画を兼ねたものとなっております。この計画では困難な問題を抱える女性への支援に関する法律、いわゆる女性支援新法の視点で、具体的な取組として、DV被害者支援や既存の福祉施策の十分な活用と関係機関との連携などについて言及をされております。

建築住宅局としては、困難な問題を抱える女性の生活困窮の状況も様々である中で、住まいに関する支援につきましては、現行の市営住宅制度において一定対応ができているものと認識しております。

今後とも関係部局と関係機関とも連携しながら、求められる支援を提供できるよう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。

○委員（松本のり子） 先ほど生活困窮など困難な問題を抱える女性の対応としてはできているとおっしゃいましたけれども、じゃあお伺いしますけれども、60歳以上でないと女性、市営住宅申し込みできませんし、60歳以下の方は子どもさんがいらっしやらないとできない。だから、単身で60歳以下で本当にずっと非正規で働いてきてて、でも民間住宅も高くて入れないそうした人たちは市営住宅に申し込みできませんよね、まずここ確認します。

○福島建築住宅局副局長 市営住宅に関しましては、年4回の定時募集におきまして、従来から母子世帯や若年子育て世帯など、困難な問題を抱える女性も含めた住宅困窮世帯を特定の目的で限定して募集しております。

また、ポイント方式住宅として、住宅困窮度がより高い困窮世帯が入居しやすいように工夫するなどの対応をしております。また、特定目的なりポイント住宅によって優先的な取扱いをしているところでございます。

また定時募集で応募がなかった住宅を対象とした常時募集におきましては、同居親族要件を撤廃しまして、年齢、世帯構成に関係なく、若年でも単身世帯を含む住宅困窮者が住宅を確保する機会を提供しているところでございまして、これらの取組によりまして、市営住宅におきましては、困難な問題を抱える女性に対しましては一定対応できているものと認識しているところでございます。

以上でございます。

○委員（松本のり子） 60歳以下でシングルで所得の少ない方、これはだから定期的な募集はできませんよと。けれども本当に空いてるところ、なかなか不便な——東灘だったらそこら辺で仕

事してても、非正規でしたら交通費もない——そういったところに申し込めない人——だからもう少しここは法律に基づいて、空いてるからここだったらいいよというんじゃなくて、この問題をきっちり真正面から建築住宅局として取り組んでいただきたい。もうこれは今すぐ、はい、しますにはならんと思いますので検討はしていただきたいと思いますが、先ほど男女共同参画第6次の計画、それをつらつらお聞きしましたけれども、正面からこの問題を検討していただきたいと思いますがいかがでしょうか。

- 福島建築住宅局副局長** 公営住宅につきましては、住宅に困窮する低額所得者に低廉な家賃で賃貸するために整備されておりまして、用途もこの目的に沿ったものに限定されておりますが、目的を妨げない範囲において、国の承認を得て目的外使用が認められているところでございます。

本市で取り扱っている目的外使用による住戸確保につきましては、困難な問題を抱える女性に該当すると考えられる者のうち、DV被害者やストーカー・つきまとい等の犯罪被害者については国の考えが示されていることから、神戸市においても対応しているところでございます。

いずれにしても、建築住宅局といたしましては、関係部局・関係機関とも連携しながら、求められる支援を提供できるよう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。

- 委員（松本のり子）** まとめますが、DV被害者のことを何回かおっしゃいましたけど、それはもっともっと前に法律ができて、もうこれは一般的になってますから、この令和6年4月1日にできた新法というのは、新たに若年世帯の本当に行き場がない、家で性虐待を受けたりあるいはおうちに帰る居場所がないそういった人たちに向けてどうするかということを国のほうで新法としてつくってますので、その立場で考えていただきたいということを申し上げて、じゃあ終わります。

- 委員長（諫山大介）** ほかにございますか。

（なし）

- 委員長（諫山大介）** ほかに御質疑がなければ、建築住宅局関係の審査はこの程度にとどめたいと存じます。

当局、どうも御苦労さまでした。

委員の皆様申し上げます。

それではここで次の交通局が入室するまでの間、休憩といたしたいと存じます。なお、当局が入室後、委員の皆様がそろい次第、再開いたしたいと存じますので御了承願います。

（午前10時54分休憩）

（午前10時59分再開）

（交通局）

- 委員長（諫山大介）** ただいまから都市交通委員会を再開いたします。

これより交通局関係の審査を行います。

最初に、口頭陳述の申出がありませんでした陳情第202号、第204号、第205号について、陳情の趣旨を私から申し上げます。

陳情第202号、第204号、第205号は、神戸市バス37系統のダイヤ編成、運行本数について、JR住吉駅行きの午前9時台及び阪急御影駅行きの復活、JR甲南山手駅への往復運行の再検討、37系統Aで住吉駅北停留所まで行けるようにすることを求める趣旨であります。陳情の具体的な

内容につきましては、陳情文書表を御参照願います。

次に、口頭陳述の聴取に入りますが、この際、陳述人に申し上げます。陳述の際は、最初にお住まいの区と氏名をおっしゃっていただき、内容を御要約の上、5分以内に陳述を終えるようよろしくお願いいたします。

それでは、陳情第201号について口頭陳述を聴取いたします。

陳述人の中山さん、発言席へどうぞ。

それでは、5分以内でお願いいたします。

○**陳述者** 兵庫区の中山と申します。市バス路線再編・減便の見直しを求める陳情をさせていただきまします。よろしくお願いいたします。

私は兵庫区の北部に住んでおりまして、毎日のように市バスを利用しております。一昨年の大幅な減便やルート変更で大変困っている市民の声を今までも聞いてきました。バス停でアンケートや署名に取り組んで、署名は陳情のときにお渡しした484筆に加えて今までに提出した1,056筆、合計1,540筆になります。

区役所にも当時は相当数の苦情が寄せられていると聞いていたにもかかわらず、今回4月からの3系統・7系統のそれもぎりぎりになって減便が伝えられました。さらに8月からは11系統の減便、112系統の廃止、112系統の廃止では神大病院に通院するのがより困難になります。結局タクシーを利用しているという声も聞きます。

一昨年のバスの大幅減便で、地域の東山商店街のお客様が大幅に減ってきたという声も商店の方からお声も聞いています。

また、来年の4月からは65系統の廃止案が出ているとか、今年の運用状況を見て判断することですけれども、65系統廃止案以外に、65系統存続・66系統廃止、65系統・66系統ともに減便の案が出ています。

無理な統廃合で、バス通学をしている児童や、しあわせの村の施設に通う人たちや利用する人たちもたくさんいます。鶴越墓園にはお彼岸だけ参るわけではありません。

今阪急バスが通っておりますけれども、本当に65系統がなくなると直接生活に関わってきます。これらも市民に知らされていないのが問題だと思います。

また、減便によって混雑して、時間帯によっては積み残しや後ろのドアから降りることも多くなっています。ワンマンですから、運転士のストレスも心配です。

ぜひ市民の足を守るバスにさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

以上です。

○**委員長**（諫山大介） 口頭陳述は終わりました。どうも御苦労さまでした。

それでは、陳情第203号について口頭陳述を聴取いたします。

陳述人の坂田さん、発言席へどうぞ。

それでは、5分以内でお願いいたします。

○**陳述者** 東灘区の坂田邦子と申します。

神戸市バス37系統が大幅減便になって1年以上たちました。それまで毎時50分に1便あったJR甲南山手駅行きは、午前2便と午後1便のみになってしまいました。甲南山手駅前の病院に通っている人たちは困っています。

交通局さんにおかれましては、2駅西の住吉駅までJRで行って、駅南のバス停から37系バスに乗って深江南町まで帰ってと言っていたのですが、深江南町1丁目・2丁目辺りは

甲南山手駅からほぼ真南の位置にあります。ＪＲ２駅も西へ行ってなおかつ１時間に１本のバスを待って乗って帰ってくるのは、病院帰りの高齢者には酷なことです。このルートを難なく帰ってこれるようなら健康体と言えるでしょう。病人にとって回り道はつらいものです。帰りのバス便をつくってください。お願いいたします。

ＪＲ住吉駅行きの時刻表には９時台の便がありません。深江南２丁目バス停発８時３７分から次の１０時１５分までの間は９８分間、約１時間３８分も間が空いています。そのため８時３７分発にたくさんの人が乗ります。ぎゅうぎゅう詰めで高齢者たちも立っています。もちろん座っているのも高齢者です。とても危険で、膝が痛い、腰が痛いと言顔をしかめて我慢の人もあります。

病院の予約には早過ぎるけれど、後の１０時１５分では遅刻になります。それで混雑するのです。９時台を増やして混雑をなくしていただきたいと思います。

このバスの便数を増やしてほしいと願っている人はたくさんいます。このたび陳情項目と同じ内容の署名用紙をこしらえて深江南町１丁目の戸建住宅を全戸訪問いたしました。本日その第１便を１８９筆分の署名簿を交通局さんにお届けいたしました。

そのときの声としては、今車を使っているけれど、いずれ免許返納のときが来る、３７系バスのお世話になることになるから署名しますとか、自分は車を利用しているけれども母親がバスを利用しているので署名しますとかといって快くいただきました。地域の人は、バス減便されて不自由だということをよく知っておられました。

前回の陳情の折、松本議員さんが３７系統の長い路線と赤字は初めから分かっているとお住民のために運行が始まったと御発言されましたが、私は初めて知りました。その当時の誠にあつた方針のおかげで私たちは恩恵をいただいていたのだと思いました。

その頃より今のほうがずっと高齢化は進んでいると思います。陳情の趣旨をお汲み取りいただきまして、御検討のほどよろしくお願いいたします。

ありがとうございました。

○委員長（諫山大介） 口頭陳述は終わりました。どうも御苦労さまでした。

それでは、陳情第２０６号について口頭陳述を聴取いたします。

陳述人の小澤さん、発言席へどうぞ。

それでは、５分以内でお願いいたします。

○陳述者 須磨区高倉台在住の小澤でございます。本日は８月から実施予定の市バスの減便について陳情いたします。本日はこのような時間いただきましてありがとうございます。

高倉台を含む須磨区の北部ですけど、開発が始まってから４０年、５０年たちました。今住民の中心になつてるのが７０代・８０代でございます。ほかにも似た地域があるかと思いますが。

昨年の８月に地域にあったスーパーマーケットが撤退いたしました。非常に困っております。須磨区のほうに陳情いたしました。移動販売車を何とかならないかというお願いしましたら、早速対応していただきまして非常に助かっております。ただ、これで完璧というわけにはいきませんけど。

それと市バスなんですけど、７０代・８０代住民の中心部分を支えております。買物・通院・役所に行く等々、市バスがもう生活の完全な足になっております。さすがに８０過ぎると運転どうしようかということで、車を手放す人、免許返納する人、増えてきております。生活の基盤が市バスになっておりますので。

混雑するときには乗れないということも聞いておりますし、神戸市は座席数が２７ですかね、そ

れよりもつり革持って乗ってくださいというようなことも言われてるみたいですけど、南部と北部の間には結構急な坂もありまして、立って乗るといのは非常に危険もあります。お年寄りの方、障害者の方、子供を連れた御婦人等々非常に危ない面がありますので、ぜひ検討していただけるようお願いいたします。必要であれば、補助金も以前に入ってたというふうにも聞いておりますので、ぜひ御検討いただけるようお願いいたします。

まとめますけど、高倉台・多井畑を通る市バスの路線、現在の便数を何とか維持していただきたいと思います。廃止の路線も発表されておりますので、これもちよっと非常に困るという声も聞いてますので、ぜひ見直してください。

高校生が今結構増えておりますので、特に朝かと思います。必要であれば増便のほうもぜひお願いしたいと思います。

以上、御検討よろしく申し上げます。ありがとうございます。

○委員長（諫山大介） 口頭陳述は終わりました。どうも御苦労さまでした。

それでは、陳情第207号について口頭陳述を聴取いたします。

陳述人の三好さん、発言席へどうぞ。

それでは、5分以内でお願いいたします。

○陳述者 こんにちは。私は須磨区に居住します三好正子と申します。

このたびの8月に予定されようとしている市バス路線の減便・廃止は直ちに中止してください。それを陳情いたします。

私の地域は高齢者が大変多くなりました。私も高齢になり、自転車も乗れません。以前は乗っていましたが、こけまして、けがをしましたので、それ以後、自転車にも乗れない状態です。

このような形で、私たちの地域には坂道もあり、非常に危険な道路もたくさんあって、自転車も大変危険な状態になっております。移動は、やはり徒歩かバスになってしまいます。

買物は徒歩圏にはなく、バスが頼りです。周りは駅前にコンビニが2軒、八百屋が1軒、魚・肉屋はありません。今までありましたスーパーが撤退して3年になります。医療は診療所程度です。

今、私は72系統の妙法寺駅行き、また81系統の新長田駅行きを利用しておりますが、取りあえず始発から私は乗れますので一応席は確保されますが、減便され満員状態になりますと、高齢者はとても危険な状態になります。

また、高齢者は乗り降りに時間がかかります。赤ちゃんを連れたお母さん、また車椅子を利用している方も、とても乗車できる状態にはなりません。今は運転士さんが親切に対応していただいておりますが、満員になると乗るのを控えてしまうのではないのでしょうか。今こそ市民の足として、ゆっくりと安心して乗れる市バス、これをあってほしいと思います。強く思っております。

定員が増えますと運転士さんの過度の負担にもなるのではないのでしょうか。減便されると、バス停でまた長時間待たされることになりまして、雨の中、夏のこれからの暑さ、冬の寒さにも囲いのない雨ざらしの中に高齢者を置くのでしょうか。何と冷たい行政ではないのでしょうか。

コミュニティがあつてこそ憩いの場所に安心して通え、安心して子育てができるまちであってほしいです。皆さんもいずれは高齢者になり、車の利用もできなくなります。そのときにこそ公共交通が必要になってまいります。バスの移動は地域の住民生活に欠かせない生活の基盤となっております。今こそそのためにも、私たち市民の声を聞いて、さらなる神戸市からの支援をお願いし、市バスの減便・廃止は直ちに中止してほしいと思います。

以上、陳情いたします。ありがとうございました。

○委員長（諫山大介） 口頭陳述は終わりました。どうも御苦労さまでした。

それでは、陳情第208号について口頭陳述を聴取いたします。

陳述人の中村さん、発言席へどうぞ。

それでは、5分以内でお願いいたします。

○陳述者 神戸市長田区から参りました中村です。市バス路線の継続と拡充を求めている陳述をさせていただきます。

私は長田区の北部、丸山地域に住んでいます。神戸電鉄がありますが、まちの端を通っているので、多くの住民は丸山から高速長田を経由して兵庫駅から神戸駅へと向かう4系統を利用しています。

人口が減っているなので、以前のように10分以内に次のバスが来るといったことを望んでいるわけではありません。それでも2年前、1時間におおむね4本あったバスを半減させられ、利用しづらいバス路線になってしまったことへの不満を多くの住民が持っていて、バス停で出会った見知らぬ人とも、バスを待ちながら愚痴が自然とこぼれます。

2年前、4系統が半減しても、丸山から高速長田を経由して新長田へと向かう44番が新設されました。それが1時間に2本あるのだから、高速長田までは計4本あり、文句はないだろうというのが市のお考えでしょうが、高速長田にだけ目的があったわけではありません。西市民病院やほかの医療施設への通院、兵庫駅でのJRへの乗り継ぎや買物に多くの人が利用していました。高速長田から先へと進むバスが1時間に2本しかないというのは不便でしかないので。

病院へ向かうということで、車椅子利用の方もいらっしゃいます。実際私は遅れたバス、どうしたのかなと思ったら、2台の車椅子の方が乗っていらっしゃった、それで遅れたのだなと思ったことがあります。

ベビーカーも今はそのまま乗れるとうたっていますが、本数を減らされ混雑しているバスだと、ちゅうちょしてしまうことも起こりかねません。減便で時間的な窮屈さを感じるだけでなく、いつも混んでいて、しんどい怖い思いをするという声も聞きます。

27席あるバスの定員は55名で、2タッチデータ上、そこに近づけるように減便したとのこと。

神戸市全体に言えますが、山側に入ると坂道とカーブの連続です。バリアフリーで低床になったのはよいのですが、お年を召された方の多くは荷物用のカートやつえを持つての乗車です。椅子が埋まっているとき、前のほうでは何とか立っていられますが、階段を上って後方には行きにくいという現状もあります。混雑しているバスの中では、運転手さんの詰めてくださいや、降ります、通してくださいの声が常に飛び交っています。後ろから降りていいですかという状況も何度も目にしています。

利用しにくいバス、行きは家からバスの時刻に合わせて出かけられますが、帰りはそうもいかず、20分も30分も待つことになる。そもそも西市民からの帰りの足を奪われてしまっている69系統の利用者はどうしろというのでしょうか。

出かけることがおっくうになれば、外へ出ることが減り、健康寿命が短くなってしまうたり地域の商店街のにぎわいも減少してしまいます。実際44系統ができたことで、随分前になりますが、101系統で新長田へ買物に出かけていた人がまた出かけるようになったという話も聞きます。でもそれが4月に大幅に減便されて、また足が遠のいてしまいます。

近畿運輸局の作成したパンフレットには、公共交通をよくすることでよい循環を生むことができる、赤字とは言わないでくださいと書かれていました。

ヨーロッパの国では、バスなどを充実させたことで健康になり医療費が削減された、地域経済が活発になったという話もあるそうです。三宮などの都市部へのつなぎとして駅での乗り継ぎを役目と考えるのではなく、地域のにぎわいや住民の生活に重点を置いたバスなどの公共交通を守っていただけるようお願いいたします。

以上です。

○委員長（諫山大介） 口頭陳述は終わりました。どうも御苦労さまでした。

それでは、陳情 8 件、報告事項 2 件について一括して当局の説明及び報告を求めます。

城南局長。

○城南交通局長 おはようございます。交通局でございます。本日はよろしくお願い申し上げます。

○委員長（諫山大介） 着席のままでよろしくお願いいたします。

○城南交通局長 では、着席にて説明させていただきます。

それでは、市バス路線の見直しに関する陳情第201号から第208号までの 8 件並びに報告事項 2 件につきまして一括して御説明申し上げます。

3 ページを御覧ください。

陳情第201号の市バス路線再編・減便の見直しを求める陳情について御説明申し上げます。

陳情に対する神戸市の考え方についてですが、市バス事業は利用者の減少に加え、原油高・物価高騰による諸経費の増加や全国的な運転士不足など、取り巻く環境は極めて厳しく、資金不足比率が20%に迫るという危機的な状況にあります。今すぐ経営改善を進めていかなければ経営健全化団体へ転落し、運賃の大幅値上げや強制的な路線廃止・減便に踏み込まなければならない可能性があります。

このような極めて厳しい状況下において、将来にわたり市民の足を守り、持続可能な公共交通ネットワークを維持していくために、限られた経営資源を有効に活用し、最寄りの鉄道駅への移動手段へ適正な配分を行うなどの見直しが不可避であることから、各エリアにおける路線の見直しを実施しております。

なお、この考え方については他の陳情とも共通しますので、ほかでは御説明は割愛させていただきます。

1. 令和 6 年 4 月の兵庫・長田エリアの路線見直しについて。

一定の成果は見られたものの依然として当該エリアは多額の経常赤字を抱えており、見直し前の路線網を維持・復活させることは、事業の持続可能性の観点から困難でございます。

2. 陳情事項への考え方について。

①市バス利用者の声を聴く場を設定し、市民の声を生かしたバス路線にすることについてですが、2 タッチデータなどによる客観的な利用実態の分析を基に、事前に地域団体などへの説明や意見交換を実施してまいりました。

また、昨年12月の市バスフォーラムなどの開催を通じ、市民との課題共有を図っております。

今後も市民との対話を継続しつつ、持続可能な路線の構築に取り組んでまいります。

② 9 系統、6 系統、95 系統を元に戻すこと、③ 3 系統をはじめとして減らされたバスの便数を増やすことについてですが、6 系統はルートを見直すことで新たな需要への対応を図り、9 系統は長距離運行の非効率を解消する一方、代替として新設した110系統で利用者が大幅に増加して

おります。

また、95系統は利用が極めて少なかったため、他系統に集約し、3系統は定時性確保のため便数を調整いたしました。93系統や6系統、9系統と運転間隔を合わせることで移動の選択肢を確保しております。

一部の御利用者には乗り継ぎなどの御不便、御負担が生じている点は真摯に受け止めておりますが、以前の運行形態を復元させることは市バス路線全体の維持が困難なものになることから、何とぞ御理解をいただきたいと存じます。

④車内の混雑について対策を取ることにについてですが、需要に応じた適切な供給を行うこととしており、局所的な混雑に対しては臨時便の検討など、データに基づいた迅速な対応を行ってまいります。

あわせて、バスは一度に数十人を運ぶことで経済性を発揮するものであり、適正な供給に努め、持続可能な公共交通ネットワークを維持してまいります。

⑤みんなのバスで敬老パスを利用できるように神戸市が支援することについてですが、敬老パスを利用するためには、交通系ＩＣカード対応の車載器もしくは地域コミュニティ交通に設置されている簡易型車載器が必要となります。しかしながら、現状として、みんなのバスにはいずれも導入できておりませんので、制度を利用することはできません。

敬老優待乗車証制度は、高齢者の移動を支援し、社会参加の促進を目的とするものであり、近距離輸送を担うバス路線については制度の対象としていくことが望ましいと考えております。

一方で、本制度は交通事業者の理解と協力なくしては成り立たないことから、引き続き関係者との協議・調整を進めてまいります。

続きまして、14ページを御覧ください。

陳情第202号から205号の神戸市バス37系統のダイヤ編成、運行本数の再検討を求める陳情について御説明申し上げます。

1. 37系統の路線変更について。

旧37系統の課題として、1運行の所要時間が90分を超える非常に長大な路線であり、道路状況の影響を受けて遅延が発生しやすいなど、運行効率が悪い状況でございました。また、御利用の少ない区間や時間帯も見られ、収支状況も大変厳しい状況にありました。

こういった課題を解決するため、拠点であるＪＲ住吉駅前において路線の分割などを行い、その結果、運行１キロ当たりの乗車人員は１割以上改善しております。

2. 陳情事項への考え方について。

①ＪＲ住吉駅行きの午前９時台及び阪急御影駅行きを復活すること、②ＪＲ甲南山手駅へ往復できるよう再検討することについてですが、路線全体の持続可能性の確保を最優先に、阪神深江を経由してＪＲ住吉駅への移動を基本とし、ＪＲ甲南山手駅へは需要に応じた朝・夕の便を維持することについて御理解をいただきたいと存じます。

③37系統Ａで住吉駅北停留所まで行けるようにすることについてですが、エリア全体の運行効率の最適化として、旧37系統が非常に長大な路線であったことや、深江南町方面から阪急御影駅方面への直通利用が僅かであったため、利用動向の結節点であるＪＲ住吉駅前で分割し、35系統と連続運行を行うことにより効率化を図りました。

また、国道２号線北側の東行き乗り場へ37Ａ系統を停車させることにより、商業施設のエスカレーターなどを利用してＪＲ住吉駅や駅北側へスムーズに移動していただくことができるなど、

利便性向上を図っております。

３．お問い合わせ状況、今後の対応について。

見直し当初はお問い合わせいただきましたが、徐々に減少しております。

続きまして、23ページを御覧ください。

陳情第206号から207号の神戸市バス路線の見直しに関する陳情について御説明申し上げます。

１．須磨エリアの路線見直しについてですが、令和８年８月に見直しを実施する須磨エリアの路線の課題として、バス路線が並行・重複するなど非効率な運行となっている区間が多く見受けられることや、需要と供給の乖離が見られたことから、最寄り鉄道駅への移動手段は確実に確保した上で、限られた経営資源をより需要の多い時間帯や区間に適正に配分し、持続可能な路線網への転換を図ってまいります。

なお、本見直しにおきましては、周知期間及び意見集約の期間を十分に確保するため、実施の約半年前の段階で見直し案を公表し、お寄せいただいた御意見を通して地域の実情をより深く把握し、より運行の効率を高める案などお伺いできた場合には、地域の現状に即した有益な情報として、案への反映を含め確認をさせていただいております。

２．陳情事項への考え方について。

①高倉台・多井畑を通る市バス路線は現在の便数を維持すること、②８月実施予定の須磨エリアの路線廃止は見直すことについてですが、移動手段の確保が重要であることは十分認識しており、最寄り鉄道駅などへのアクセスは引き続き確保しております。

現在の経営状況において、赤字を放置したまま現行の路線網を維持し続けることは、バス事業の存続を危うくするものです。公営企業は本来独立採算が原則となっており、一般会計から必要な支援を受けているものの、須磨エリアのバス路線を維持し続けるため不可避の取組として御理解いただきたいと存じます。

③75系統など高校生が通学で利用するなど、混雑する路線は増便することについてですが、２タッチデータなどに基づき、混雑が予想される特定の時間帯・路線については、あらかじめ増便・区間便の設定を行っております。

28ページを御覧ください。

陳情第208号の市バス路線の継続と充実を求める陳情について御説明申し上げます。

１．令和８年４月ダイヤ変更及び令和８年８月路線見直しについて。

日々の２タッチデータなどによる客観的な利用実態に基づき、需要と供給のバランスを図るダイヤ変更を令和８年４月に、須磨エリアを中心とした路線見直しを令和８年８月に実施し、持続可能な路線網への転換を図ってまいります。

２．陳情項目への考え方について。

①４月１日からの減便をやめ、便数を増やすことについてですが、本年４月のダイヤ変更は需要に見合った輸送力への適正化を図ったものであり、４系統や44系統などで便数の調整を行いました。

赤字を放置したまま需要と乖離した供給を維持することはバス事業の存続を危うくしかねないため、このたびの取組について御理解をいただきたいと存じます。

②８月１日から計画されている減便・廃止はやめることについてですが、このたびの須磨エリアの路線見直しは、路線全体の維持可能性を確保するためのものです。

10系統については、新81系統として機能を統合することで運行の効率化を図り、鉄道への乗り

継ぎと合わせて御利用いただくことで、現在の移動需要にお応えしようとするものです。

エリア全体での移動手段を将来にわたって確保し続けるための見直しとして御理解いただきたいと存じます。

③69系統の本数を午後も含めて大幅に増やすことについてですが、本路線は西市民病院の通院需要が集中する午前中の時間帯に限定して新設したのですが、御利用状況等を加味し、午後の運行は実施していないことを御理解いただきたいと存じます。

④バス停に屋根やベンチを設置することについてですが、歩道幅員の確保や隣接所有者の同意など様々な要件を満たし、かつ御利用の多いバス停から、費用対効果を勘案しつつ順次整備を進めております。

最後に、今後の対応として、実施した路線見直しにつきましても、1度の見直しで完了とするのではなく、見直し後も引き続き客観的なデータや市民の声を継続的に分析し、必要に応じて路線の調整や運行形態の改善を図るなど、安全性と利便性のバランスを追求し、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの維持・発展に全力を尽くしてまいります。

続きまして、報告事項、令和9年度国家予算に対する提案・要望のうち、交通局関係分について御説明申し上げます。

34ページを御覧ください。

1)市民生活の維持に対する支援のうち、地域の生活に必要な公共交通の維持に対する支援として、市バス運行に必要な不可欠な軽油の調達については、ここ数年間の燃油価格の高止まりや昨今の国際情勢を受けての先行き不透明の影響により、入札不調の発生など事業運営に大きな影響を及ぼしていることから、国に対し必要な支援の継続や燃料の安定供給に向け関係業界へ働きかけを行うよう要望してございます。

また、建設改良費に係る企業債の利子相当額を対象として発行する地下鉄事業特例債については、発行期間が令和5年度から9年度までとなっていることから、その期間の延長を、及び金利上昇局面において借入れに伴う利子負担額が増大することから、現行制度では支援の対象外となっている支払い利子について過去の制度と同様に対象とするよう要望してございます。

続きまして、市バス営業所の管理委託などの提案競技の実施について御説明申し上げます。

35ページを御覧ください。

1. 管理委託の概要でございます。

市バス営業所の管理委託は、自動車事業の抜本的な経営改善を図るため、平成16年度から実施しております。現在4営業所及び民間の事業者の施設を活用した2営業所と合わせて6営業所の委託を行っております。

令和8年度末に4営業所及び清水が丘営業所の委託契約期間満了を迎えるに当たり、令和9年度から令和11年度までの3年間を契約期間とする提案競技を実施し、受託事業者を選定いたします。

2. 委託対象営業所（拠点）・エリアでございます。

令和9年度からの管理委託につきましては、運行体制や管理体制、車両運用等の効率化を促進し、管理コストの逡減を図り、市バスの運行効率を高めるため、エリアマネジメントの考え方を導入し、現営業所をエリアごとにまとめ、拠点となる営業所と支所による管理運営を行います。なお、次期契約におけるエリア分けにつきましては、表に掲げております。

3. 委託業務、4. 委託期間でございます。

委託業務として、これまで同様、市バス運転業務や運行管理、営業所の管理のほか、整備管理などを予定しております。また、委託期間としては、先ほど申し上げましたとおり、令和9年度から令和11年度までを予定しております。

5. 受託候補者の選定方法でございます。

公募型プロポーザル方式に沿った提案競技を実施し、安全・安定運行、経済性、サービス水準、地元企業の4つの観点を柱とする選定基準に基づき、エリアごとに提案内容を審査し、総合評価の上、受託候補者を選定します。

なお、提案内容の評価に当たっては、外部の有識者などで構成する受託候補者選定検討委員会を設置し、評価における客観性・適正性を確保いたします。

36ページ、6. 今後のスケジュールでございます。

令和8年5月末から募集要項の配布を行い、9月以降に受託候補者の選定を予定しております。その後、令和9年4月1日より新たに選定した事業者による運行を開始する予定となっております。

なお、参考として、36ページから37ページにかけて、営業所配置状況や応募条件などを掲載しております。

以上、陳情8件、報告事項2件につきまして一括御説明申し上げます。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○委員長（諫山大介） 当局の説明及び報告は終わりました。

これより質疑を行います。

なお、陳情8件については各区ごとの審査にいたしたいと思ひますし、同じような質疑、答弁が繰り返されるケースもありますので、その辺は御配慮いただければと思ひます。

それでは、陳情第201号市バス路線再編・減便の見直しを求める陳情について御質疑はございませんか。

○委員（川口まさる） 陳情第201号の陳情項目5について、本日はせっかく出席していただきますので、福祉局さんにお伺いいたします。

「みんなのバスで敬老パスを利用できるように神戸市が支援すること」という要求について、「みんなのバスには車載器が導入できていないことから制度を利用できない」との回答がありました。

他方で、「敬老優待乗車制度は、高齢者の移動を支援し、社会参加の促進を目的とするものであり、近距離輸送を担うバス路線については制度の対象としていくことが望ましい」とも述べていました。

「敬老優待乗車制度は交通事業者の理解と協力なくしては成り立たないことから、引き続き関係者との協議・調整を行っていく」とのことですが、市において現状、交通事業者の理解と協力が得られていないという認識なのでしょうか。交通事業者側においてどのように考えているのか、現状の御説明をお願いいたします。

○小寺福祉局副局長 兵庫区で走っておりますみんなのバスのことでの御質問でございます。

みんなのバスにつきましては、兵庫区の南北移動に係る課題を解決するということで地域の方から多くの声が寄せられたことから、株式会社神戸マツダが社会貢献の1つということで、令和2年12月に運行を開始したコミュニティバスでございます。

こちらのバスにつきましては、現在交通系ICカード対応の車載器というものはございません。

その他、これに対して神戸市のほうから敬老パスの支援制度を行うということになってきますと、そういった車載器でカウントするということが必要になってまいりますので、そういった機械が今搭載されていないという状況でございまして、敬老パスを利用することができないということでございます。

そうした中で、事業者のほうの意向でございますけれども、現在そういった車載器——敬老パスがタッチできるような形でというのは導入する予定にはされてないということは聞いてございますけれども、ただやはりこういった声があるという中で、敬老パスの制度が適用できないかというようなことも今お聞きはしておりますので、よくどういうやり方ができるかということ、また事業者とも協議しながら検討してまいりたいというところでございます。

○委員（川口まさる） それは事業者側において、仮に車載器の導入経費について支援制度があった場合でも、事業者側は導入しないと言っているのか、そこを明確にさせていただけますでしょうか。

○小寺福祉局副局長 現状こちらの事業につきましては、事業者のほうが行っているバスということになってございますけれども、そういった車載器を搭載することに対する支援ということ——現状交通系ＩＣカードの対応車載器を導入することになりますと、数千万円規模の経費がかかるということもございまして、そういったところには今敬老パスが平成20年10月からＩＣ化を行っているわけでございますけれども、ＩＣ化以前から車載器を導入していた事業者もございまして、その後導入した事業者もございまして、補助は行っていないというところでございますので、公平性の観点から、この費用を補助するというのは難しいと考えているところでございます。

○委員（川口まさる） 私の質問の意図はそこにはないんです。私は、ほかの交通事業者との均衡の観点から、車載器の経費については市において負担すべきではないと思っています。なんですけれども、車載器の導入の支援を事業者側に提案した事実は現時点でないという理解でよろしいですか。

○小寺福祉局副局長 導入の支援というのは行っていないので、提案はしておりません。

○委員（川口まさる） それでいいと思います。

ただね、この陳情が要求しているのは「神戸市による支援」です。車載器が必要なのであれば、その導入費用を支援することも含めて本件陳情の要求と解釈すべきです。その上で市として車載器導入経費の支援は行わないと判断したのであれば、その旨をはっきり回答すべきです。あたかも神戸市として導入に向け協議しているのに、交通事業者側が拒否しているため実現できないかのような回答をすべきではないというふうに指摘しておきます。

○委員長（諫山大介） ほかがございますか。

○委員（松本のり子） まず最初に、全体で局長が財政難——今後資金不足比率が20％に迫る危機的な状況にあるから、減便・廃止というのは、どの神戸市内の走ってるバスはどれを見ても仕方がないんだというような最初にその御答弁があったんですけども、そこで経営改善補助金というのが一般会計からずっと出されてますよね。あれ見てたら、だんだん何か少なくなってきたような気がするんですけども、今経営改善補助金はどういったものに対して——これだけ赤字で20％で危機的な状況と言われたら、減るところか増やさなきゃいけない、神戸市は。にもかかわらず減ってるように思うんですが、これはなぜなのでしょう。

○梅永交通局副局長 ただいま御質問いただきました経営改善促進補助金でございますけれども、

こちらにつきましては、まず代替手段がないといったような市民生活に不可欠な路線でございますとか、あとは特定の行政目的で運行をしている——ある行政施設への手段として運行している路線、そういったようなことを対象路線といたしまして、それらについて神戸市が民間並みのコストで運営をしてもなおやはり赤字が出てしまう、そういった部分に対して一般会計からの補助を受けているというそういう補助でございます。

こちらにつきましては、いま年間ですと、8億5,500万円一般会計から頂いているという状況でございます。こちらに関しましては一定の経営の安定化——我々交通事業者の経営の安定化でございますとか、一般会計からの負担の平準化というような観点も含めまして、今は8億5,500万円で年間頂いているという状況でございます。

○委員（松本のり子） この8億8,500万というのは地下鉄も含めてですか、市バスだけですか。

○梅永交通局副局長 8億5,500万です。こちらに関しましては市バス事業のみでございます。

○委員（松本のり子） 私、昔に比べたら減ってるなと感じてたんですが、じゃあ例えば10年前、15年前はどの程度だったんでしょうか。

○梅永交通局副局長 すみません。今手元にあるもので、令和元年でいくと4億ちょっとぐらいの金額でございます。すみません。それ以外さらに昔のもの、今手元に資料ございませんので。

○委員（松本のり子） ということは、じゃあ私の勘違いなのか、増えてきてるんですね。

一方で、また赤字路線を維持するための財政支援として経営改善促進補助金というのがありますよね。これとは、この8億5,000万とは別に出てるんですかね、この経営改善補助金は。

○梅永交通局副局長 今申しあげました8億5,500万円が経営改善促進補助金ということでございます。

○委員（松本のり子） 私2種類あったと思うんですね。経営改善補助金と経営改善促進補助金。財政支援するための促進補助金も出てたと思うんですけど。

○梅永交通局副局長 市バス事業に対します補助金といたしましては、いわゆる一般的に国の基準内の補助金、繰出金といったものと、基準外の補助金、この基準外というのが、国の制度によらず神戸市が一般会計として、交通の運行を続けていくためにというような目的を持って出しているものでございますけれども、今委員言われた経営改善補助金というのは、今時点ではそういった補助金というものは特になく、恐らく経営改善促進補助金のことではないかなというふうに。

○委員（松本のり子） だんだんと人口減少の中で、この公共交通を維持するというのは、なかなか独立採算ではやはり何回も言いますけれども、ここは無理があると思うんですね。やはり局だけで頑張るというのは無理ですから、やはり公共交通を維持するという立場で神戸市自体がもっとももっとやっぱり支援するように交通局からもどんどんと声を上げていっていただきたいということをまずこれは最初に申し上げます。

そして先ほど出ました兵庫区の子どものバスの件ですけれども、これも株式会社神戸マツダさんが3年間実証実験をやっていたと。そのときは敬老パスと一緒に現金を入れてたということを知っているんですけれども、これがやはり困難だというのは、マツダのほうが困難だと言っているんだと思うんですね。

だとしたら何で困難なのか、そんなに終わってからお金を計算するのが困難なのか、なぜマツダは困難だと言っているのでしょうか。

○小寺福祉局副局長 令和2年12月から3年間、実証実験ということで実施しておりました際には、

株式会社神戸マツダのほうで敬老割引というのを——高齢者割引制度というのを実施してございました。これはこの実証実験の間ということで、令和5年12月から本格運行への移行となった際には、この割引制度廃止とされておりますけれども、やはりこのあたりは実証実験か、今後ずっとやっていく本格運行かというところで、会社のほうの実際運営に対するコストの面があったかと考えてございます。

その上で今お話上がってますのは、ほかの市バス等と同様敬老パスのような割引をすると、それに対して神戸市が支援できないかといったような形かと思います。

今車載器が搭載されていないということで、それをできる仕組みというのがないところでございますけれども、実際この前の実証実験のときのように敬老パスを提示して現金で支払うというような形になってきますと、いろいろまた運転手の負担、事務処理の負担というようなことも出てまいりますので、これを今後はきっちりと数のカウントとかしっかきできて今の制度にのつけられるような形ができないかというようなことを事業者のほうも考えていただき、我々も協議していく必要があると考えてございます。

○委員（松本のり子）　ということは、別に高いお金を払って車載器をつけなくても、例えばチケットってありますよね——小っちゃな10枚ぐらいつづりになってる——そういったもので、敬老パスとそのつづりになってる10枚か20枚のチケットを1枚切って入れるというのでも構わないと、そういうことでも構わないんでしょうか。

○小寺福祉局副局長　事業者のほうとしては、やはりそちらの負担ということも気にはされておりますので、回数券とか現金というような形になってきますと、管理・販売・精算の手間、それから事務的な負担というところも増大していくことが懸念されるという中でございまして、そういった形での今おっしゃられたような回数券的な形での無料というのは予定しておらないところではございまして、先ほど申し上げたようなきっちりとカウントできるような形で、また制度が考えられるかということを協議してまいりたいというところでございます。

○委員（松本のり子）　会社のほうが大変だということですが、じゃあこの3年間、実証実験された3年間で1日当たり敬老パスを使った方が何人ぐらいいらっしゃったというふうに報告を受けておられるんでしょうか。

○小寺福祉局副局長　申し訳ございません。その数字が今ちょっと手元にはございませんので分かりません。

○委員（松本のり子）　またじゃあ教えていただいて、そんなにたくさんの数字が1日当たり、企業さんの職員が困るような数字ではないんじゃないかと私は思ってますので、もしそれが本当に車載器のようなものじゃなくてもいいんじゃないかなと、その回数券ですよ、そういったものをどこかで買われて置いてもらってそれでもいいと思うんですね。

例えば東灘とかほか走ってるみなと観光バスなんかでも、非常に今クレジットとマイナンバーカード等をアプリで取ってやってるので、本当にクレジットというのを70歳以上だとなない人とかあるいはクレジットを使ったことなく、買ったもののポケットの中に平気で入れてぺたっとされるので、もう危ないなということをはかの方が見ておられてね、そういうことを言われてるんです。敬老パスは何か大事に大事に、ここにお金が入ってると思ってはるからお財布の中に入れて、クレジットはもうポケットの中に入れてるのを見られて、そういう意味で、この兵庫でも起きたらやはりちょっと大変だから、本当に敬老——高齢者の人が使いやすい回数券というのは、それをもし企業のほうが提案してきたら、別にそれは福祉局としては拒むものではないというこ

とでしょうか。

○小寺福祉局副局長　ちょっと仮での想定でのお話というのがしにくいところございますけども、先ほどみなと観光バスさんのお話もございましたけれども、やはり運転手さんの負担というところも加味しながら、このあたりはできるだけ機械化していきたいという御意向は聞いているところでございますし、その上での制度導入というところを考えられているというふうに認識してございますので、いろいろ選択肢はあろうかと思えますけども、事業者といろいろ話を進めてまいりたいと思ってございます。

○委員（松本のり子）　ぜひじゃあその方向で、何というのか、やはり使いやすいように、高齢者の方が敬老パスを使って社会参加できるような、その一番の方法を考えていただきたいということを取りあえず申し上げます。

○委員長（諫山大介）　よろしいですか。

○委員（上畠寛弘）　都市交通委員会だから、あまり福祉局にとやかく言いたくないですけど、敬老パスそんな推進しなくていいですから。何を言ってるんですか。そもそも導入を前提として何を話を進めてるのかなと思えますけども、推進しないでください。

敬老パスの問題視というのは、これ予算委員会でもいろんな場で私は言わせていただいておりますけども、足らずを補うための福祉的政策やったらまだいいですよ。老いを敬うって誰もかしこも敬老、敬老って名前で敬老パスってこれ当たり前のように言ってますけども、じゃあ果たして全員が敬老にふさわしい人かどうか分かりませんし、本来であればお金がある人の支援ということだっておかしい話でしょう。限りある資源なんだから。であるならば、足りない人とか困っている人のために福祉的な支援をすべきで、福祉パスならまだ理解しますけども、敬老パスとって一律に当たり前のように年齢で線引きして支援するというのはやめてください。いかがですか。

○小寺福祉局副局長　敬老パス制度のことでございます。

過去から経過ある仕組みでございますけども、今全国的にもいろんな都市でもこういった形で制度を設けておる中で、どのような形でこの制度を今後継続していくのかというところ、いろいろ吟味もしていく必要がございますので、今後継続においてどのような条件、要件というところをいろいろと総合的に考えてまいりたいと思っております。

○委員長（諫山大介）　ちょっと敬老パスは都市交通ではこれだけで。

○委員（上畠寛弘）　というわけですので、今後この後、陳情の意思決定が行われると思えますけども、これ全ての項目を含めての意思ということを踏まえて推進するかのような話がさっきも出てましたけども、この特定の路線に関しても含めてどういう意思決定してるか。

これのほんまに5番を進めたかったら採択を主張したらいいわけで、採択になったら都市交通委員会の意見ですけどもね、その点も踏まえてちゃんと福祉局として考えていただければと思います。

以上です。

○委員長（諫山大介）　ほかいかがですか、ありますか。

（なし）

○委員長（諫山大介）　次に、陳情第202号から第205号神戸市バス37系統のダイヤ編成、運行本数の再検討を求める陳情について御質疑はございませんか。

○委員（松本のり子）　先ほどの回答のところで、37系統の運行1キロ当たりの乗車人数は増えた

と、改善したというふうに言われました。

これ今ばさばさと切られてるんですが、切られる前の甲南山手から阪急御影駅までは16.2キロあったと。そのときは乗車人数は月平均2.33人だったと。今は2.62人に1割以上改善したとなっているんですが、じゃあ今甲南山手のところを切って、住吉から阪急御影を切っている中で、運行キロは何キロになってるんでしょうか、16.2キロからどんだけ減っているのか。

○委員長（諫山大介） どなたか。

○児玉交通局副局长 御質問の件でございますけれども、37系統はAとB——37A・37Bというふうに分けてございます。この37A系統につきましては8.8キロございます。この37B系統——これは西側を走ってるものでございますけれども、住吉から阪急御影のほうへ行っているものでございますけれども、こちらは4.1キロというふうに分かれてございます。

○委員（松本のり子） ということは、おのずと運行キロ数が減ってるから乗ってる人の割合が改善する、増えたというのは、これはもう当たり前のことなんですよね。同じ16.2キロで計算していただくと、これは今回もう要するに甲南山手まで行けなくなったから乗れない、住吉から阪急御影まで行けないから乗れないということになってますので、本当にもうこれいつもよくこの言い方されるんですけれども、今後はこの言い方ね、間違いだからやめていただきたいと思うんですがいかがでしょうか。

○児玉交通局副局长 もとものの37系統は、今委員から御指摘をいただきましたとおり1運行が16.2キロ、これは東のほうから——甲南山手からスタートして阪急御影駅まで行って戻ってきて、これで16.2キロあったわけでございます。この16.2キロの間には、御乗車の多いところもあれば少ないところも当然あるということでございます。

今回の見直しは、御乗車の多いところは残す、そういう意味では、御乗車の実態に合わせて37A系統は深江エリアからJR住吉駅までをメインに運行させていただいている。一方で37B系統——これ阪急御影側でございますけれども、こちらの御利用も一定数ございますので、こちらはこちらで分割して運行させていただく。つまり長い距離を走っていても、実際には通しで乗られるお客様というのはほとんどいらっしゃらないわけです。JR甲南山手から阪急御影まで90分をかけて乗り通していただく方というのはいらっしゃらないわけです。

ですから、実際の御利用の区間に合わせて——バスの運行をその実態に合わせて多いところにはしっかり供給をさせていただく、少ないところは大変恐縮ながら、それなりの便数の設定にさせていただく、こういう考え方で今後も進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○委員（松本のり子） 運行1キロ当たりの乗車人数を37の前の長かった長大路線と今と1キロ当たりの乗車人数という計算は、これはもうやめていただくべきであるということを私は今申し上げましたので、ぜひそうしてください。

この37、前回も陳述者の方が甲南山手から深江まで行く30系統の回送バスを使って1便でも2便でも深江駅からだから乗り継ぎができるようにできないのかということと言われたし、私も質問しましたが、これについては考えたら可能だと思うんですね——深江で乗り継ぐんですから。

この点本当にできない——ちょっと検討していただいたのかなと思うんですがどうでしょう。

○児玉交通局副局长 回送の便、これはJR甲南山手駅へ向かって回送していく便を使えないかというこういうアイデアを頂戴したということだったかというふうに思います。

この回送便でございますが、これは神戸市バス全体として、回送が多いということは課題だというふうに思っております。回送というのは、今でもそうなんですけれども、なぜ回送してい

るのかと申し上げますと、最短ルートで車両を移動させて、いち早く次の営業運行に入る。これが目的でございます。現状、30系統の運行につきましては、魚崎営業所が担当してございますけれども、魚崎営業所から出庫して、魚崎の車庫から出庫して、この30系統を運行するために甲南山手駅に向かっておりますが、この経路上では、残念ながら現在、深江は通っていないという状況でございます。これを少し遠回りして、深江を通して見たらどうかというような御趣旨も含まれるのかというふうに思いますけれども、これを営業運行に変更しましょうということで、深江から甲南山手まで回送便を営業した場合、回送距離が最短ルートではなくなるということがまず1つございます。

さらには、停留所で、当然ながら時刻を定めてお客様に乗車をいただいて、あるいはお降りいただいてという所要時間、これは回送便と営業便では明らかに所要時間というのは変えなければなりません。

さらには、ダイヤが固定されるという意味では、今までは10時5分の便については、ここから直接回送で行けばよかった。これは少し運用を変えて、車庫から出るようにしようかと。これはお客様が実際に御利用いただいている営業ダイヤを変えずとも、車両運用を日々工夫をしながらやっているという側面もございます。これが営業化になることで固定をされてしまうということになる。

結果として、本来求められるべき次の運行に間に合わなくなるといったような事態になるのではないかと懸念してございます。結果として、車両の回転効率が下がる。今、30系統、甲南山手のお話をいただいておりますが、これは六甲道辺りへ回送している便というのも複合的にこのエリアでは運行しているところでございます。

こういった車両の回転効率が全体で下がることで、例えば、16系統とか36系統とか、御利用の多い系統の運行に影響が出かねないということもかなり気になる部分でございます。

我々、運転士と車両というのは限られたものでございますので、これを適切に配分するという観点で、回送便をじゃあ明日からこうしようかというのはなかなか難しいというのは申し上げておきたいと思えます。どうか御理解いただきますようお願い申し上げます。

○委員（松本のり子） 明日からしてくれとは言いません。検討していただいて、本当に来年度からしていただきたいと。30系統を見てても、甲南山手から阪神深江、東灘高校へ行きますでしょう。東灘高校からの帰りも12時台が1便ありますので、何か考えたら私はこれは乗り継ぎで、深江で、37——深江南町の方が深江駅まで行って、そこから甲南山手に行くことは可能だと思うんですが、それを本当に、ちょっといじってできる問題ではないということはいくよくよく分かってますが、ぜひこれはもう何とか検討していただきたい。でないと、甲南山手までお買物に行ったわ、しかし、荷物を持って帰れない。JRまで、住吉まで行って、そこから37系統に乗れといったって、大きな荷物を持って、なかなかそれもできない。病院に行ったら余計に調子が悪くなる。先ほど陳述者もおっしゃいましたが、今この地域に、深江南町1丁目の地域に入って、署名をずっとお願いしていけば、私も一緒に行きましたが、本当に若い方でも絶対に出てこない、インターホンで出てこないだろうなと思ってても、やっぱり出てきて、親が何かそういうこと言ってたとか、本当に若い方もこれは要求があるんだなと。ちょっとしか乗ってないからどんどん切っていきますよじゃなくて、やはり地域に入って、その声をぜひもう聞いていただきたいなと思えますので、ぜひこれは、まず甲南山手駅に行くバスの復活、簡単にはできなかつたら、工夫したものでしていただきたいということを申し上げて終わります。

○委員長（諫山大介） ほかにございますか。

○副委員長（のまち圭一） よろしくをお願いします。

少しちょっと松本委員とちょっとかぶるところがあるんですけども、この陳情を通して一貫してあるのが9時台の住吉駅行きなので、そこの供給をやっぱり復活させてほしいというのが、こちらに前年度のデータもいただいてますけど、それなりの10数人の需要があるというふうにはありますので、やはりここは何とかしてあげたほうがいいのではないかなと思うんですけども、結局、甲南山手に37系統が行くので、その折り返しの時間があるので9時台がつくれないという話だと思います。そこは理解できますけども、先ほど松本先生が言われたように、30系統をうまく使って、30系統がちょうど御影高校に行く便が9時前で終わって、その後、車庫に戻るわけでありますから、それを37系統の始発みたいな形で住吉駅に行く便にするとか、何かそういうふうなうまいこととしてあげるべきではないのかなと思うんですけども、その辺のお考えいかがでしょうか。先ほどと同じような答えになるかもしれないですけどもお願いします。

○児玉交通局副局長 今、副委員長から御指摘をいただきましたとおり、37系統の深江南町エリアからの9時台の便というのは、甲南山手のほうへ運行させていただいているということでございます。これを住吉駅のほうへ設定しようとすると、甲南山手駅は運行ができなくなると、これは1台で回しておりますのでこういう状況でございます。

今、30系統の朝ラッシュ時の終わりあたりの便を活用してはどうかというような御提案を頂戴いたしました。30系統は、深江の浜のほう、深江浜町のほうへ、まさに東灘高校であったり、浜町エリアの通勤の足として御利用いただいております、かなりお客様の数がございます。したがって、これは大型バスで運転をしているということでございます。この30系統の車両をそのまま37系統に用いるというのはなかなか難しいのではないかなと。まず、深江南町エリアには入れなくなってしまうと、こういったようなことがございます。こういった様々な課題がございまして、車はありますし、運転士もそこにいるんですけども、小型でないで南町に入れないと、こういうことがあろうかと思っております。

ただ、何か工夫ができないかというのは御指摘のとおりだと思いますので、我々も、回送よりは営業運行便を増やしたいと思ってございます。回送率を下げるということには取り組んでまいりたいと思います。どういったことができるかというのは、今、確定的に申し上げることはできませんけれども、市バス全体としてより営業運行率を高めていくという工夫はこれからも続けていきたいというふうに考えてございます。

○副委員長（のまち圭一） 先ほどのポンチョじゃないと入れないという話は聞いてますけども、例えば、深江南町2丁目のところであれば車道の幅が広いわけですから、そこを始発という形の設定をしてしまえば、大きい道だけ通って、阪神の深江駅を通過して、住吉に行くというふうなルートは大きい道しかないです。小さな車じゃないと行けないという問題はある程度カバーできるんじゃないかなというふうには、地図だけを見て言ってますので、そこは運転手の感覚があるかと思っております。なので、そこはうまく、もし先ほど言ったように運転手の交代の時間とか、車の都合がもしつくのであれば、そこをうまくやっていたらいいと思います。そうすれば、10時までに着くというふうな需要も賄えるかなと思いますので。

あともう1点、深江はすぐもう道を挟んだら芦屋市になるわけですけども、芦屋市というのは阪急バスさんが運行しているエリアになりまして、阪急バスさんは、なぜか神戸市のほうには入って来てない、運行ルートでは入って来てないわけですけども、例えば、ここを深江に少し寄る

ようなルートをつくってもらおうとか、そういうふうな形で共同運行とか、何かそういうふうな形、ちょうどこのエリアも今、阪急バスに委託しているエリアだと思いますので、何かそういうふうなうまいこと連携というのはできたりするもんなんでしょうか、いかがでしょうか。

○**児玉交通局副局长** 市域全体で限られた運転士、あるいは車両という資源をシェアしていこうと、こういうことでより利便性が維持できるように努めていこうということで、我々、民間のバス会社と神戸モデルというふうに申し上げながら共同運行の取組を進めているところでございます。

ただ、今御指摘をいただきましたところ、共同運行というのは、相手の民間バス会社があることでありますし、副委員長御指摘のとおり、阪急バスさんがこのエリアを運行しておられるのは承知をしてございます。阪急バス様側、これは民間バス会社、阪急バスさんに限らずですけども、共同運行みたいなことを考える中では、民間バス会社での経営判断というのが大前提になるんだろうというふうに考えてございます。このエリアでどのような形がより路線バス事業の持続可能性を高めるものなのか、御提案の趣旨も含めて引き続き研究をさせていただきたいというふうに考えているところでございます。

○**委員長（諫山大介）** ほかにございますか。

次に、陳情第206号から207号神戸市バス路線の見直しに関する陳情について御質疑はございませんか。

○**委員（松本のり子）** まず、75系統は高校生が通学で利用するなど、混雑する路線で増便してほしいという陳述ですが、それに対して、増便・区間便の設定を考えている、行っていると御回答があったかと思うんですが、一体これは何便増便する予定でしょうか。

○**児玉交通局副局长** 今年度、新学期になりましたから、75系統、特に沿線に複数高校がございす。妙法寺駅から啓明学院前というようなところを経由して高倉台に入っておるということでございます。今、御利用状況をしっかりと拝見をしているというところでございます。その御利用状況を拝見する中で、どういった規模の便を手当させていただくのが適当か。75系統といっても、妙法寺駅からスタートしてそのままＪＲ線のほうまで行くということではなくて、実際、高校生の方々の御利用というのは、妙法寺駅から幾つかの停留所の間でございますので、この間の運行、この間に限って運行する。運行が終わったらすぐにまたバスを妙法寺駅へ戻して、次の高校生の方々の御乗車を担う。こういうようなことを発想として持っております。今の時点で御利用状況を精査中ですので、何便というところまで申し上げられませんが、そういった工夫でもってしっかり輸送力を確保していきたいというふうに考えでございます。

○**委員（松本のり子）** じゃあこれは必ず増便をしていくというふうに考えていていいということですね、ピストン運転みたいにするとということ。まずそこをお聞きします。

○**児玉交通局副局长** これは従前から申し上げているところでございますけれども、需要があれば当然ながら供給はさせていただきます。満員で恒常的に乗り切れないというようなことがあれば、これは増便もさせていただかなければいけないということでございます。その中で、現状設定しているダイヤの中で恒常的に乗り切れないというようなことが状況として出てくるようであれば、今委員から御指摘いただいたことも含めて、増便の対応もししっかり考えていくということでございます。あくまでも需要に応じてということでございます。

○**委員（松本のり子）** 私も一度、妙法寺の駅に朝行きました。そうするとやはり高校生が結構どんだん乗って立ってるんですね。そしたらどういことが起こるかといえば、同じように病院に行かれるのか、ちょっと障害を持った方とか、あるいは高齢者の方が、もう怖くて立っては乗

れないからといって待ってるんですよ、次の便を。そういうことが出てきていますので、本当に高校生の通学定期が無料になったということで、大いに結構で乗ってるんだけど、それに対応をしっかりしてあげないと、高齢者の方たち、病院通いの方が、1台、2台遅らせるということになっておりますので、実際私もこの目で見ましたから、ぜひこれは対応はきちんとしていただきたいと、されるということですが、していただきたいということを再度申し上げます。

そして、89系統、妙法寺から多井畑厄神と多井畑東町から妙法寺、これを廃止ということで、新しい新88系統に統合していくということですが、多井畑東町では、2013年に、今から12年前に、自治会が世帯回収率の4割に上るアンケートを取って、バス運行を要望され、2019年12月からこのバスは始まったばかりということを聞いております。これも以前のここでの質問で、89系統は廃止するけれども、多井畑東経由を廃止するわけではない。こういった御答弁でしたけれども、88系統に統合して、89系統の現行便数6便ありますが、これは維持するというふうに考えていいんでしょうか。

○**児玉交通局副局長** 御指摘のとおり、多井畑東町、現状、89系統が運行しておりますけれども、この88系統と89系統は、多井畑の東町、あるいは奥須磨公園、この辺りだけがコースが違っておりまして、あとはおおむね同じルートを通っております。実際のお客様の御利用の方向といえますか、朝は恐らくお出かけになる。午後からはお戻りになる。こういうことがメインだろうというふうに考えてございます。

一方で、これまでの89系統の運行の仕方は、一方循環のような形を取ってございました。一方通行で妙法寺駅から、回転する場所がないので一方通行で多井畑東町を通過して、また妙法寺駅へ戻ると、こういうような走り方をしとったわけでございますけれども、88系と統合することで交互方向に運行ができないかということで、実際に現地調査も踏まえて、あるいは地域の皆様の御意見も頂戴をしながら設定をしようというところでございます。

今現状の地域での御意見を賜っておるところでございますけれども、一体何時ぐらいに運行すればいいのかということも御意見としては頂戴しているところでございます。こういったことを踏まえて、ニーズに合ったようなダイヤを設定していきたいというふうに考えてございます。

○**委員（松本のり子）** すみません、私の質問は、89系統の現行の便数6便、これは引き続き維持していただけるんですかという質問なんですけど。

○**児玉交通局副局長** おおむねその方向で考えてございます。

○**委員（松本のり子）** おおむねというのは、ひょっとして減便する可能性もあるということが含まれてるんですか。それとも、維持しますということだったらそれでお願いします。

○**児玉交通局副局長** 車両運用の都合がございますので、必ず6便かどうかということは、ちょっと現状お約束申し上げかねますが、ニーズのある時間帯についてはしっかりと、これは御乗車いただけるということでございますので、御乗車いただけるという前提で設定をしていきたいというふうに考えてございます。

○**委員（松本のり子）** いやいや、やはりきっちり地域にこのような説明をされてるんですから、6便は維持していただきたいということ。車両の都合じゃなしに、皆さんの利用する都合で維持していただきたいということを申し上げます。

そして、次に、88系統は大型バスです。これまで89系統は小型バスだったんですよね。神社のところが通れないからということで、また便数の確保もできていませんでした。朝夕は出せませんよと、このように地元にずっと説明をされてきました。今回、88系統の大型バスでも走れない

よと言われていたところが試乗運転で走れるということを確認されておりますが、それだったら本当に、何だ走れるじゃないかという地元からの強い声、交通局はうそついたんかいうようなことも言われてます。これについてどのように説明して下さるのか、お聞きしたいと思います。

そして、また地元からは、乗客を増やす提案として、多井畑東経由も朝夕も便を出してほしいという要望が地元から出ているということはもう承知されておりますが、これに答えてもらえるのかなということをお聞きします。

- 児玉交通局副局长** 89系統が運行開始しました当初と環境が少し変わってございます。多井畑厄神の裏参道の辺りでございますけれども、道路の改良が少なされたというふうに聞き及んでございます。ですので、開業当時は、これは中型車、中型バスでないと難しいという判断をさせていただきましたんですけれども、道路改良が少なされたということもあって、我々も改めて現地を確認して、この幅員であれば大型で運行ができるだろうということでございます。ですので、開業当時、開通当時の判断が誤っておったというふうには考えてございません。

地域の皆様方から、例えば、今御紹介いただきました通勤時間帯、走ってくれたらという、そういうお声も頂戴をしております。そういったお声も踏まえてしっかりと検討を進めているという状況でございます。

- 委員（松本のり子）** 8月から大幅にこの須磨区においてのバスを減便されるということで、ある92歳の外浜町に住んでる方は、障害者の私にとって大学病院に行く10系統は本当に命綱なんだと、電車に乗り換えろなんていうのはもう無理ですということをおっしゃってましたし、若草町に住んでいる77歳の方は、歳を重ね、バス停まで歩くのもつらくなると、84系統は住民が本当に長い年月をかけて実現した路線なんだと、何とかなくさないでほしい。また、若い方も、高倉台の20代の方も、75系統は、通勤・買物・通院・お出かけにも利用すると。家の近くのスーパーが閉まってバスの利用が増えたと、通勤帯だけでなくほかの時間を増やしてほしい。こういったことを皆さんおっしゃっているので、本当に今からでも遅くはないと思います。8月からのこの大幅減便廃止というのはもう考え直していただきたいということを申し上げて終わります。

- 委員長（諫山大介）** ほかがございますか。

（なし）

- 委員長（諫山大介）** 次に、陳情第208号市バス路線の継続と充実を求める陳情について御質疑はございませんか。

- 委員（松本のり子）** 今まで44系統があるおかげで、長田の南北をぐるっと巡っていたのに、44系統ができたことで神戸駅行きの4系統が減便になったと。半分ぐらいに減ったということで、やはり神戸行きというのは、鉄道につなぐとおっしゃってるのに、これが減便、半分になったということで、非常に長田のほうから苦情の声も上がっているんですけれども、これについて、やはり元に戻してほしいというお声がそちらにも届いてると思うんですが、それと一緒に、4系統も時間帯によってはかなりこれも混雑しているということです。再編後の3系統が次にいつ来るのかと、1時間に3本あったのが1時間に1本に減便されたということでは、長田の地域の人たちも、4系統や3系統、そういったもので非常に困っているということなんですが、この声は届いてないんでしょうか。交通局には。

- 児玉交通局副局长** 様々な形でお声を頂戴しております。丸山エリアの関係、御紹介を頂戴いたしました。実際我々も御利用状況をしっかりと確認をさせていただいております。2タッチデータでもって各便ごとにどのぐらい乗っていただいているのかというのは、これはつぶさに観

察をさせていただいているということでございます。

このたび、この4月には、丸山地域4系統と40系統と44系統、この3つの系統を合わせて1時間に4便、15分に1回の運転間隔で運行させていただいております。御指摘のとおり、4系統だけを取ると1時間に2便でありますし、44系統は1時間に1便、40系統は1時間に1便ということでございますが、丸山地域から何らかの形で市街地のほうへお出かけいただける機会というのは一定程度確保ができていないかというふうに考えてございます。

もちろん、以前と比べると便数は減少している、御不便をおかけしているということは重々承知をしております。ただ、今の御利用状況で、この大型バスを今と同じ供給量を続けるということは、持続可能とは言えないというのが我々の判断でございます。限られた運転士、あるいは車両、これをしっかりと適切に配分をする、需給バランスを取りながら、先ほども御指摘をいただきました、高校生の方たくさん乗っていただいている、こういったところに供給をしっかりとしていく。残念ながらあまり乗っていただいていないところは、大変恐縮ですけれども、少し減らせていただく。3系統、先ほど御紹介いただきました、以前は1時間に3便だったものが1便になっていると。ただ、その中でも帰りの系統で1便設定をして、30分置きに各停留所から発着するというようなことは確保してございますので、こういった努力をこれからも進めていきたいと思っております。

○委員（松本のり子） プラス今度は、8月からは10系統の廃止と新81系統、これも30分間隔で81系統は2つのルートを交互運行するようになっていますが、これがどのような時間帯で、どのようなコースを走るのかということが、8月から始まるのにまだ明らかにされていないということです。これは、いつ頃からちゃんと地域に説明をされるのか。10系統がなくなると、新長田に出られなくなる高齢者の方が増えるんじゃないかという心配も地域からはあるんですけれども、これについてはいかがでしょうか。

○児玉交通局副局長 8月からの新たなルートにつきましては、半年前にお示しをするということで、これはあくまでも我々の案ということでございますけれども、この2月にお示しを申し上げたところでございます。ルートについては、この時点で一旦お示しをさせていただいてございます。今は様々御意見を頂戴をしながら、最終案につきましては、実施のおおむね3週間程度前には停留所に掲示させていただく、あるいはしっかりと広報させていただくということを考えてございます。様々ルートが変わるということもございますけれども、今後どうやって行ったらいいのかということについても、我々のほうでしっかりと御案内ができるような体制を整えていきたいというふうに考えてございます。

○委員（松本のり子） 終わりますが、データを机上でにらめっこして、どんどん減便していく、そういったことをされてるんですけれども、データはあくまでも切り取られたもので、それだけでは伝わらないことがある。現地で声を聞いて観察する。そこで採り当てた感覚を基にデータを取るのが大切だということを、昨年度の長田で行ったフォーラムで、パネラーの方が市長に対して言われておりました。本当に私もそのとおりだと思いますので、ぜひもうこれはしっかりと、現地の声を聞いていると、既存の自治会だけじゃなしに、もっと幅広い利用者から声をしっかりと聞いていただきたいということを申し上げ、そして、これ以上の、全部の廃止や減便はやめていただきたいということを申し上げて終わります。

○委員長（諫山大介） ほかがございますか。

（なし）

○委員長（諫山大介） 次に、報告事項、令和9年度国家予算に対する提案・要望のうち、交通局関係分について御質疑はございますか。

（なし）

○委員長（諫山大介） 次に、報告事項、市バス営業所の管理委託などの提案競技の実施について御質疑はございますか。

○委員（門田まゆみ） 今回のマネジメントで公募を行うに当たって、事前に業者さんにヒアリングを行ったということで、3拠点で公募する予定であったけれども、それが西神と落合の2拠点になったと。松原は直営の拠点になっているということなんですけれども、どのような経過及び判断でこういった結果になったのかということと、この変更によって、当初予想していらしかった経営改善効果というのがどうなるのかお伺いできますか。

○児玉交通局副局長 今回、エリアマネジメントで営業所の委託の公募をさせていただくということを始めさせていただきました。事前に現行受託事業者の皆さんにヒアリングをさせていただきましたところ、西部エリア、当初は、西神・落合・松原の3拠点は総業務量が非常に大きいということで、受託が難しいということをお願いのところからいただいたということでございます。今、運転士不足というのがかなり強く言われてる中で、現行受託事業者に限らず、この規模で受託できるところはなかなか難しいんじゃないかということで、応募があるかどうかということが非常に不透明であったということでございますので、このたび、西神・落合の2営業所での公募ということにさせていただいたということでございます。

この西部エリアでの公募がどのような経営改善効果へ影響するかというところでございますけれども、これは実際に選定をした事業者からの提案内容、あるいは実運営に向けた調整の中で変動していくということが考えられます。現時点で精緻な積算はできないところでございますけれども、エリアマネジメントそのものの考え方は変えてございませんので、しっかりと効率的な運用を図って、当初と同等程度の経営改善効果を発揮すべく進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○委員（門田まゆみ） ありがとうございます。当初と同等程度ということは、29億円前後ぐらいということかなと思うんですけども、今回、今もおっしゃいましたけども、2拠点になることで、松原営業所が市内の拠点の中でも最大規模になっていくということなんですけれども、今さっきもおっしゃいましたけれども、運転士不足の中で運営が可能なのか。また、運転士さんの確保についてはどのようにされているのかお伺いします。

○児玉交通局副局長 松原営業所の業務でございますが、これは運行効率を考慮しながら、これもエリアマネジメントで、松原と中央営業所の体制で行いたいというふうに考えてございます。我々直営部門の規模は現状と同等というふうに考えてございます。これは業務量そのものの全体を見直していくということもあります。先ほど申し上げた回送率を縮減していく、これもその一環でございます。近隣の営業所、中央営業所、あるいは近くに営業所が複数ございますので、この複数の近隣営業所と松原営業所の業務の分担を行うことで賄っていくことができるというふうに見込んでございます。ですので、直営営業所の規模そのものは現状と変えませんので、運転士は確保できているというふうに、足元では確保できているというふうに考えてございます。

○委員長（諫山大介） ほか、この件に関してございますか。

○委員（松本のり子） 委託期間がこれまでずっと5年だったのが、なぜ今回は3年にまづしているんでしょうか。

○**児玉交通局副局长** もともと5年ということでございまして、今回は3年でございます。現状の受託事業者さんとの事前のサウンディングの中で、今非常にいろんなものの値段が上がっている。特に人件費。運転士は毎年のように給与改善をしないと人材確保ができないと。これを非常に強く言われてございます。この中で、5年間の提案を求めるということになりますと、5年後を見通したものをつくっていただかないといけない。これは非常に苦しい厳しいんだと。我々も同様でございまして。人材確保も含めて、あるいはこのたびの燃料価格の高騰等々も含めて、この期間を長くすることで先が見通しにくくなる。先行き不透明な中で提案がしづらいというような声があったということを一応考慮したということでございます。

○**委員**（松本のり子） となると、ひょっとして3年後には、民間委託しているところのほうで、直営よりもいろんな面で人件費も含めて大きくなるかも分からないという、幾つかの区役所で民間委託していた部署を直営にまた戻してますから、そういう状況が生まれる可能性もあるということですかね。今後において。

○**児玉交通局副局长** 現状のところ直ちにそういうことは考えにくいんじゃないかと思ってございます。依然として、我々直営部門と民間委託との間でのコストの差というのは依然として差がございまして。これが、例えば、20年後とか30年後は分かりませんが、この3年の間に直ちにどうなるかということまではなかなか見通し難いんじゃないかなというふうに考えてございます。

○**委員長**（諫山大介） よろしいですか。

この件に関して、ほかございますか。

（なし）

○**委員長**（諫山大介） 次に、この際、交通局の所管事項について御質疑はございませんか。

○**委員**（山本のりかず） バス停留所の上屋のデザインについて確認させてください。

令和8年度の事業として、バス停留所に上屋を10基程度整備していくと伺っております。景観に配慮したタイプではなく、従来型の緑のテント型の上屋を整備すると伺っていますが、素材・色合いも含めたデザイン性を重視し、神戸の雰囲気合うような上屋を追求していくべきことも1つの方法であると考えます。

そこで、質が高く、デザイン的に優れたものはないのか。これまでの研究や調査の結果について確認させてください。

○**児玉交通局副局长** バス停の上屋につきましては、我々もデザイン性であるとか機能といったことも含めて、日々様々研究しているところでございます。現状1,425か所停留所がございしますが、上屋そのものは830基、今のところついてございます。このうち、デザイン性の高いものとして122基、あるいは一般的によくまちでお見かけになる緑テント式と言われるものですが、これが549基ついていてございます。

この緑テント型上屋でございしますが、50年ほど前から採用しているものでございまして、市民の皆様にはかなりおなじみのといいますか、見慣れてらっしゃるものなのかなというふうに思っております。

一方で、デザイン性の高い上屋というのは、研究はしておるんですが、昨今の状況もあって、かなり高額でございまして。金額的には、工賃も含めると倍では利かないぐらいのコストがかかってございますので、周辺との調和が必要な場所であったりといったようなところで必要な場合に設置をするということになろうかと思っております。

とはいえ、上屋はつけていきたいと思ってございますので、基本的には現状のところ特別な事情がない限り、緑テント型を増備していくというような考えでございます。

- 委員（山本のりかず） 様々な研究されてきたと。そして、数字についても承知しました。50年以上親しまれているということも理解してます。ただ、シンボリック的な上屋も各区に1つあってもいいのかなと思っています。一方で、昨今の物価高騰に、上屋を整備するに際して、非常に高額な金額であったりとか、工事に際して、時間と手間もかかるということも承知しております。

その中で、例えば、費用面、先ほどお話ありましたが、地域の特性や町並みに合わせて、バス停のデザインを決定してもいいのではないかと考えております。例えば、仕様の検討の中で、市内副業制度を活用して、デザインに明るい職員と一緒に考えてみたりであったりとか、大学生向けにコンペを出してみるなど、工夫の改善の余地はあるのかなと考えますが、考えがあればお聞かせください。

- 児玉交通局副局長 例えばなんですが、ターミナルの再整備に伴って上屋を整備していく、こういうところは緑テントじゃないんだろうなというふうには思います。あるいは観光施設の近くで、やはり一体的な景観というものが要するというようなところもデザイン性を求めたいというふうにも考えますし、特に、周辺とデザインに関してはコンセプトを合わせたほうがよりよいということについては、そういったデザイン性の高い上屋を整備していくという考え方もあるだろうというふうに思っております。一例を御紹介しますと、阪神御影駅南口には、モロゾフさんから御寄贈いただきました、板チョコを模したような、そんな上屋がついております。バレンタイン広場というネーミングと相まって非常にいい景観をつくっているというようなことがございます。こういったケースもございますので、今御指摘の趣旨も踏まえて、そういった必要がある場合にはしっかりと考えていきたいと思っております。

- 委員（山本のりかず） ありがとうございます。御影のモロゾフさんの事例、私、恥ずかしながら承知しておりませんでした。神戸市役所1号館南側における東遊園地には新しいタープが設置されており、BE KOBЕのロゴも記載されており、都会的な雰囲気に非常にマッチしているのではないかと考えております。バス停留所の上屋についても、先ほど様々な課題がありましたけれども、他都市や世界の事例も参考にしながら、神戸市民の皆さんが誇れるような上屋の整備に取り組んでいただきたいことを要望します。

最後1点、神戸市政策とマッチした新しいチャレンジについて、先ほどバス停の話がありましたが、バス待ちの快適性向上策として、神戸市全体の施策とマッチしたような新たな試みにチャレンジしていく必要があると考えております。例えば、これから暑い夏を迎えるわけですが、暑い夏ではミストを利用した熱中症対策、上屋にペロブスカイト太陽光パネル等を活用した再生可能エネルギーの活用など様々な工夫や挑戦する要素もあり、交通局として、お金がないという落胆したものではなく、何か1つでも創意工夫や前向きにチャレンジしていく取組が必要ではないかと思いますが、確認させてください。

- 児玉交通局副局長 御指摘のとおり、バス停は公共空間でもありますし、神戸市として木陰プロジェクトといったようなものを推進しているということも承知をしてございます。まさに、政策的に本当に必要だという部分については、我々も優先順位をつけて、今まで取組を進めておるところでございまして、例えば、フラワーロードでございますけれども、三宮センター街東口の停留所に、これは都市局と共同してですが、ミストを出すようなそういう措置を設けるということもしてございます。ただ一方で、バス停そのものに求められる機能として、それほど長時

間滞在される場所ではないということもありますので、ここは費用対効果というのをしっかり見ていかなければいけないだろうというふうに思います。

ペロブスカイト太陽光パネルといったようなことも、御指摘をいただきました。一定の効果が期待できるという中で、我々も少し調べてみたんですが、まだ技術的な成熟度というものがどこまでなのかというところは少し気になる部分もございます。コストと見合うのかどうかということも含めて、これは引き続き研究をさせていただきたいというふうに考えてございます。

○委員（山本のりかず） 理解しました。ありがとうございました。

○委員長（諫山大介） ほかにございますか。

○委員（萩原泰三） 市バス64系統についてちょっとお伺いいたします。

市バス64系統は、三宮と北区を結ぶ大切な路線です。1日当たり利用者数は、コロナ前の平成30年度には約9,000人でしたが、令和6年度には約6,000人と3割ほど減少しました。一方で、運行方針の見直しは1割弱の減便にとどまっていました。長い間続いた供給過剰を見直すため、この4月にダイヤ改正が行われ、減便は主に深夜・夜間帯に集中させ、朝の通勤時間帯への影響をできるだけ抑える内容となっていました。しかし、実施後には一部の便で想定以上の混雑が起きています。新しいダイヤになってから、地域の皆さんからは、かなり混んでいる。前は座れたのに今は立っていても混雑を感じるといった声が寄せられています。特に、朝夕の通勤時間の便について、こうした声が多く上がっていると認識しています。このダイヤ改正から1か月が過ぎましたが、64系統の実際の乗車状況を当局としてどのように把握しているか御見解をお伺いいたします。

○児玉交通局副局長 るる申し上げておりますとおり、需給バランスを取るということを基本に進めさせていただいているというところがございます。今回のこのダイヤ変更の実施に際しましても、我々の見込みどおりの御利用状況になっているかと。あるいは恒常的にこの便には乗れないという状況が出ていないかといったようなこと。これはデータでありましたり、運転士を介して営業所からの情報、あるいはお客様から頂戴するといったような声にも注視をしている。需給がバランスしているかということを日々観察を続けてございます。

御指摘いただきました64系統について、4月以降、我々もかなり高い関心を持って見させていただいてございますけれども、朝夕の車内の混雑について、一定のお声を頂戴してるのは事実でございます。現状では、この便に恒常的に乗れないというところまでは確認をしてございませんが、利用データを詳細に見てますと、朝夕の通勤ラッシュ時で一定の混雑が生じているというふうに把握をしております。引き続き御利用実態の的確な把握ということに努めてまいりたいというふうに考えてございます。

○委員（萩原泰三） ぜひお願いします。データを見られているということなんですけれども、ちょっと一歩踏み込んだ対応をちょっとお願いしたいと思ひまして、令和6年度のダイヤ改正では、東山町北行きの便で混雑が発生した際、当局は、現地調査を行い、ダイヤ間隔の偏りを特定した上で、再度のダイヤ見直しまで実施されました。この点については、児玉副局長は、局所的な混雑が生じた場合には、その都度必要な対応を行ってきたと。再編は一度やって終わりではなく、継続的に検証し、必要に応じて修正していくとの認識を示されました。

一方で、朝夕の通勤時間帯に関する声は、64系統を利用される1日を通しての方のごく一部にすぎません。ほかの時間帯や便でも同じような混雑が起きている可能性があります。市バスが唯一の公共交通機関である神戸北町エリアにとって、市バスのサービス水準に地域の皆様の関心が

高いのは当然と考えます。安全で安心して利用できる運行を確保するためにも、東山町バス停のときと同様に、現地調査を行い、必要に応じて増便を含めた具体の対応を検討すべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**児玉交通局副局長** ありがとうございます。64系統の混雑に関して、我々も具体的なお声を頂戴するといったこともございます。現に職員を現地に派遣してというようなことをやらせていただいたり、あるいは車内にドライブレコーダーついてございます。この状況を確認をする。さらにはＩＣカードのデータを確認する。停留所の状況、データだけでは、停留所の外の状況分かりませんので、職員を派遣するということもやらせていただいております。多面的に実態の把握ということをやらせていただいている。

先ほど御報告申し上げましたとおり、一部の時間帯で乗車率がかなり高いというものがあるのも事実でございます。朝のラッシュ時でございますが、車内の状況によりますけれども、あえて次の便を待たれるというお客様も見られます。というのは、運転間隔がかなり短いんですね。２分後、３分後にバスが来るので、次にしようということで、まだ乗れるんだけど見送られると、こういうようなこともあります。ですので、朝ラッシュ時については引き続き注視を続けてまいりたい。一方で、夕ラッシュ時、お帰りの時間帯でございます。朝はほとんどの方が毎日同じ便に御乗車になります。ただ、お帰りは、私なんかもそうですけれども、日々違う便で帰る。時間がずれるということがございます。夕方の特定の便で満員で乗り切れないという状況は発生はしてないんですけれども、御乗車に変動があるがゆえに、もう少し増えてしまうと満員になってしまう、乗り切れないということがあるんじゃないか。こういったような状況があるということは認識をしてございまして、今委員から御指摘をいただきました御趣旨も踏まえまして、ピンポイントで増便ができないかということの対応を検討していきたいというふうに考えてございます。需要が多ければ供給の増加を行うというのは、先ほど来申し上げているところでございますので、こういった考え方にのっとって、御関心高く持っていただいているというのは市バスにとってもありがたいことでございます。しっかりと対応を進めていきたいという考えでございます。

○**委員（萩原泰三）** よろしく願いいたします。

以上です。

○**委員長（諫山大介）** ほかにございますか。

○**委員（松本のり子）** 新多聞団地の中心地のバスの回転地のことでお聞きします。

前回もこれを少しお聞きしたんですけれども、この新多聞団地のバス回転地がある地域というのは、北は学園都市行きのバスが出て、そして、南はＪＲ舞子駅行きのバスが出ているところで、かなり１日の便数が、山陽バスと合わせると２０１便あり、乗降者人数もかなりの数となっておりますが、これをなくして、舞子駅行きのバス停を、かなり２５０か３００メートル離れたところまで歩けということなんですけれども、そもそもこれはＵＲ、昔の公団がつくったところですので、公団の回転地、交通局との開発指導要綱に基づいて協定書があるんじゃないかということ、私、局のほうにお聞きしましたところ、まず、そういったものは所管課に探していただきましたけれども、見当たりませんでしたということだったんですね。だけれども、地域に入って、公団にかつていらっしゃる方にお話を聞くと、いやもう開発指導要綱があれば必ず協定書なんていうのは結んで、それは簡単に破棄できるものではないんですということをお聞きして、そのことを何回も局のほうにお話をし、そしてようやく、昨日の夕方にこの協定書が出てきたんですが、これはそもそもあるのに、なぜ記録は見当たらなかったというふうなことを御答弁されたのか、まず

お聞きします。

○梅永交通局副局長　今御質問ありました、開発指導要綱ということではなく、開発者負担、当然、団地等を開発した際に交通需要ができる。それを全て神戸市行政のほうで費用を持ってということではなくて、開発をする開発者に対して負担金を求めると、そういうような要綱。その開発者負担に関する要綱というものがあって、それに基づいての協定ということで、開発指導要綱ということだったので、そういった要綱に基づく協定は、交通局としては持っていないという御返事を多分させていただいたんだと思うんですが、昨日、御提出させていただきましたのは、探していくと開発者負担に関する要綱というものがあって、それに基づいての協定書がございましたので、御提出をさせていただいたということでございます。

○委員（松本のり子）　開発者負担とか開発者要綱、その言葉だけを聞いたんじゃないくて、回転地に関係してという、もう前と後ろにちゃんと文章がついてるんですよ。だったら当局としては分かりますでしょう、大体私が何を求めているのかと。専門家じゃないから言葉が十分じゃなかったと思いますけれども、その言葉の中で分かるのに、わざわざ記録はないなんていうのは本当にもうこれは意地悪としか言いようがないなということを私は強く思いましたから、今後はそういうことはやめていただきたいと。

この協定書を昨晚から読みますと、本当に公団のほうで、まず広い回転地は神戸市に渡すと。その横にある運転士さんが休む場所、そこもお渡しすると。73両の購入に要するバスのうちの20両、9,300万円ほど、約1億円、当時、これは昭和49年ですから、本当に今の金額にしたらすごい金額だと思うんですけども、それも譲渡すると。あとそれだけではなく、舞子駅のほうに行きますから、舞子駅前の広場の改修工事もきちんと公団のほうでやると。それだけではなく、新多聞地区全体のバスの停留所も、待合のテントもきっちり照明も含めて費用を公団のほうでやると。そういったことがもういっぱい書いてありまして、もう何か50年近くたつと、それはもうなかったことのように、今後、その回転地のところを売るということなんですけど、まず最後に、疑義が生じた事項については、甲乙協議をして定めると第8条でなってるんですけども、公団のほうに、このことについては、もう売りますよというのはお話はなさってるんでしょうか。

○梅永交通局副局長　このたびは売却ではなくて、定期借地権付事業賃貸ということなので、その点は少し訂正させていただきますけれども、当然、こちらそもそも開発者負担という中で、今、委員のほうからお話があった、当時は住宅公団、現在はUR都市機構でございますけれども、そちらのほうで住宅を開発するに当たって、今言ったような負担もされた上で開発をされたというところでございます。そして、協定書を結んでこの整備を行って、神戸市のほうに譲渡いただいているというのが回転地でございます。当然そこをこのたび貸すということで、活用していくことにつきましては、当然このUR都市機構とはお話をしますし、今この回転地につきましては山陽バスとも一緒に使っておりますので、そこに関しましては、ここを有効活用して、回転地を廃止して貸していくということで動きたいということにつきましては、当然、事前に協議をした上で御了解をいただいて進めておるところでございます。

○委員（松本のり子）　この地域に住んでいる住民の分譲住宅の方は、物すごい金額、先ほど私が言いましたけれども、その金額を神戸市に公団として払ったわけですから、おのずとそれが自分たちのおうちの、分譲価格として跳ね上がってる部分がありますよねということをおっしゃってました。

URとお話ししたということですが、住民とは、自治会とかじゃなしに本当にその地域、かな

りのたくさんの人たちが住んでいらっしゃる住民さんにはこのことをお知らせというのはなさってないんですか。

○梅永交通局副局長 地域の方への説明ということでございますけれども、こちら当然、今言われた本多聞ふれあいのまちづくり協議会であるとか、多聞東ふれあいのまちづくり協議会、また周辺の自治会などには、概要の説明をさせていただいてございます。その上で、全て個別にというわけには当然いきませんで、その中でも、本多聞のふれまち協議会のほうからは、少し直接的に説明会をという御要望をいただきましたので、その御要望に沿って説明会自体を、本多聞の地域福祉センターのほうでさせていただいてございます。それ以外の多聞東ふれまち協議会などは、そちらのほうから住民のほうに情報はしっかり共有するというお言葉をいただきましたので、個別の説明会という形では開催してございませんけれども、そういった形で説明をさせていただいてございますし、また、住民の方だけではなくて、周辺の店舗への影響ということも一応踏まえて、新多聞センターの全部のテナントでありますとか、周辺にあります、例えば、キリン堂であるとかコープ、こういった店舗にも直接個別的に御説明をさせていただいておるところでございます。

○委員（松本のり子） 私が日曜日にここの地域に入って聞き取りをしたところ、やはり知ってるという方いらっしゃいませんでした。みんな知らない。朝5時58分の始発から8時半ぐらいまでの間、舞子駅に行く53系統のバス、回転地のところにバス停がありますが、その日は41人乗られてたと。赤田議員もそこに行って聞いたところ、やっぱり知らない。200メートルか300メートル先にバス停になると困ると。私が見てても、舞子多聞線ですか、結構中央分離帯のところが定期的に開いてるんですよね。いかにも通れるような、もう本当に車がどんどん走る中、危なっかしい。そんなこと、今度バス停がなくなって、200～300メートル先のバス停になれば、非常に真ん中を横切る人が増えてきて危ない。保育所がそばにありましたので、保育所に子供を入れて、本当にバス停にしょいに行けるのが、結構今度から時間がかかると、やっぱり安全上問題があるというふうに思います。北行きのほうは、学園都市に行くほうは、交通局的ほうで新たにバス停をつくって、問題がないようなことをお聞きしましたけれども、どうしても舞子駅に行く南行きのほうは車道を通る。バス停に行くまでの間、まっすぐ行って横断歩道を渡っていくから、先まで行ってまた戻ってバス停に行かなきゃいけませんので、そういう意味ではこれはもう検討をしないと、事故が起きるんじゃないかということを私は一目見て分かりました。これについて、乗ってる人が知らないと言うんですから、きちんとバス停に貼り紙貼って、いついつ何回か説明会を開きたいから、皆さんの声を寄せてくださいぐらいはすべきだと思うんですが、いかがでしょうか。

○梅永交通局副局長 すみません、バス停の移設ということで、今委員のほうからもお話ございました。北行きに関しましては、商大線沿いに移設ということになりますので、そこに関してはあまり大きな影響はないかなと。南行き、市バスの53系統の舞子方面行き、今委員のほうがお話された内容でございますけれども、こちらに関しましては、例えば、平日1日、基本的に106本ございますが、あくまで今の回転地を利用しているものについては、朝の5時から7時台の、回転地を始発にしている53系統の市バスの9本。市バスとしてはこの9本だけが回転地を利用した南行きの53系統、平日でございますので、確かにこの9本に乗られているお客様にとっては、当然、影響というのは出てくるということは我々としても認識してございます。それ以外の53系統の南行きに関しましては、今現在もこの回転地の北東、道を渡った先になりますけれども、北東

側に歩道橋を東側の人は渡って行くという、その舞子公園前のバス停か、もしくは渡らずに、南側に降りていただいたら、本多聞4丁目というバス停がございます。今現在もそこを利用されている方もおられるというふうに聞いてございます。実際にこの周辺に住まれてる方、実際に住まれてる団地がどこになるのかによって、どちらを利用すれば便利かというのは変わると思いますが、そこに新しいところ、新しく移設後には南行きはそちらのほうに行っていただくということになります。こちらについてはぜひ御理解をいただきたいと思います。

ただ、知られていないということにつきましては、実際にそういった移設によっての変更があることにつきましては、しっかりと周知を図ってまいりたいというふうに思います。

○委員（松本のり子） 周知を図るだけじゃなしに、きちんと声を聞かなきゃいけないんですよね。説明会はすべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○梅永交通局副局長 先ほど申し上げましたように、説明会としては、実際に御希望のあったそういったエリアに関しましてはさせていただいてございますが、それ以外につきましては、情報提供をさせていただいた上で、そこから全て情報共有を図るというふうに言っていたいてございますので、まだちょっと周知ができていない、聞いたことがないという方がおられるということなので、またその辺の周知に関しましては、どのようにするかしっかりと考えたいというふうに思います。

○委員長（諫山大介） そろそろおまとめで。

○委員（松本のり子） 53系統、9時までは——そちらの資料ですよ——72.2人乗ってるんですね。かなり乗ってるんですよ。だからやはりこれは、その人たちが知らないというんだから、幾らふれまちに言ったって、その人たちがバスに乗ってない人に幾ら説明しても、乗ってるか乗ってないか分かりませんが、乗ってる人に説明をすべきであると、説明会を開くべきであると、そのことだけちょっともう一度聞きます。

○児玉交通局副局長 バス停の変更というのは、路線の見直しでは度々起こることでございます。これまでも路線の見直しでも停留所が変わる際には、しっかりと事前に御案内をさせていただいているということでございます。

先ほども梅永のほうから申し上げましたとおり、今、この停留所で御利用いただいている方は、お住まいの場所によっては本多聞4丁目のほうが近いという方もおいででございます。日中、このターミナルにはバス来ませんので、この時間帯、本多聞4丁目から乗っているという声もあります。そういった情報提供をしっかりとやらせていただきたい。バス停に貼るなりしてやらせていただきたいと思ってございます。

○委員長（諫山大介） 繰り返しになっていきますので、そろそろおまとめをお願いします。

○委員（松本のり子） 私は繰り返しになってませんよ、質問は。当局が繰り返しの答弁をしてるんです。

○委員長（諫山大介） そのとおり、分かっているのだからどうぞ。

○委員（松本のり子） このバスというのは、やはり皆さんが乗ってもここは舞子駅まで結構時間かかりますよ。学園都市まで時間がかかります。だからきちんと説明をまずするというのと、これまで公団がこの地域のまちづくりとして、これをつくったものです。まちづくりという観点でしっかりと交通局も頭に入れていただいて、そういう観点で何が正しいかと、反対の声がある以上、その声を真摯に聞いていただきたいということを申し上げて終わります。

○委員長（諫山大介） ほかがございますか。

○副委員長（のまち圭一） すみません、1点ちょっと確認します。1点というか、64系統の話が出たのでちょっと教えてほしいんですけども、先ほどダイヤを改正して、夜に帰りの便が混雑した場合の増便等の検討等を話されてましたけども、その減便の目的がどうか分からないですけども、62系統、谷上始発のほうに、要は地下鉄に乗って行って、増やしたいということで62系統の夜の便を増やしたという経緯があったかと思うんで、増便するよりも、62系統の利用を促すのが大事じゃないかなと思うんですけども、当局としてそこはどう考えられているんでしょうか。

○児玉交通局副局長 今、副委員長が御指摘いただきました、このたび62系統の夜間便、増便いたしましたけれども、これは20時台以降でございます。現状今、先ほど御答弁申し上げましたのは、もう少し早い時間帯、実は時間帯が少し違います。これが20時台以降の御利用は実際のところ64系統も落ち着いた状況でございまして、一定62系統のほうを御利用いただくという選択もされているのかなというふうに見てございますので、直接的な相関が今データ上ない、細かいことを御答弁申し上げずに大変恐縮なんですけど、今の足元ではそういう状況でございます。

○副委員長（のまち圭一） 詳しいデータ見てないですけど、要は6時、7時台の便はそもそも減便してないということですかね、64系統は。

○児玉交通局副局長 恐れ入ります。もう少し細かく申し上げますと、18時台の前半、あるいは19時台の後半で少し混雑が見られるという状況でございます。ここは以前に比べると運転間隔が少し空いてございます。7分ヘッドが8分ヘッドになるとか。8分が10分なるといったようなところがございます。そういったところでこういう状況が見られるというところでございます。

○副委員長（のまち圭一） 分かりました。便数が減ったということだと思いますので、そこは64系統よりも62系統を使っていただけるように、もう少しそこも宣伝活動していただければいいと思います。

あともう1点聞かせてください。

ノエビアスタジアムのイベントについてでありますけども、7月にノエビアスタジアム神戸において、EIGHT-JAM FESが開催されることが発表されております。以前、昨年、その前ですか、Mrs. GREEN APPLEのライブで5万人近い来場があったということで、非常に大混雑したというふうに聞いております。私も昨年、ヴィッセルのイベントで行ったときも、帰りが非常に混雑してまして、やはりその原因が地下鉄のホームに降りれない、入場規制みたいなのがかかってふん詰まり、詰まった状態になって、出口になかなか出なくて、ずっと外で1時間ぐらい待たされたという状況になってまして、やはりどれだけ地下鉄を多く出して、人を行かせて、さらにこの地下鉄を利用してもらうことによって、三宮のまちで買物をしてもらう、食事をしてもらうという機会がやっぱり出てきますので、なるだけこの地下鉄を多く利用していただいて、吐き出すということをする必要があるかと思っておりますけれども、前回のミセスの反省点等々を踏まえて、今回どのように計画されているか。例えば、御崎公園の2番線を利用して折り返し便をつくるとか、何か臨時バス、前回もお聞きしましたが、土・日のサッカーのときは、夜のサッカーのときは臨時便を出してないというふうにおっしゃってましたけども、そういうことも含めて、どういうふうに検討してるかというのを教えてください。

○繁田交通局高速鉄道部長 このたびのイベントにつきましては、2年前に行ったMrs. GREEN APPLE、あのとき最大の運行体制で臨んだんですけど、それと同等の規模でやろうと考えています。前回の反省点として、東側は非常に混雑してるんですけど、西側が比較的空いてましたので、そちらにうまく誘導できないかな。そういったことをイベント会社と調整してい

たいと思います。

あと一方、バスにおきましては、いわゆる2024年問題がありまして、やはり早朝・夜間・休日に臨時運行するための運転士確保が非常に難しいということで考えていますので、このたびのイベントにおきましては、地下鉄中心で運んでいきたいというふうに考えております。

○副委員長（のまち圭一） 海岸線もかなり小規模の4両編成なので、なかなか一気に輸送するというの難しいところはありますし、バスもなかなか、前回言われてますけど、採算性を取れるところが難しいところもありますけども、動線をうまいこと分けるとか、混雑、なるだけしないように、イベント会社と、また警察等々相談して、うまいことやっていただければと思います。よろしくをお願いします。

○委員長（諫山大介） ほかがございますか。

（なし）

○委員長（諫山大介） ほかに御質疑がなければ、交通局関係の審査はこの程度にとどめたいと存じます。

当局、どうも御苦労さまでした。

委員の皆様申し上げます。

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2時10分より再開いたします。

（午後1時11分休憩）

（午後2時10分再開）

（都市局）

○委員長（諫山大介） ただいまから都市交通委員会を再開いたします。

都市局に対する審査を行います。

それでは、議案2件及び報告事項2件について、一括して当局の説明及び報告を求めます。

松崎都市局長、着席したままでお願いいたします。

○松崎都市局長 都市局の松崎でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議案2件、報告事項2件につきまして御説明を申し上げます。

初めに、第50号議案新バスターミナルビル周辺デッキ屋根その他工事請負契約締結の件につきまして御説明を申し上げます。

2ページの資料1－1を御覧ください。

1. 事業概要でございますが、新バスターミナルビル周辺デッキに係る屋根その他建築工事について、工事請負契約を締結しようとするものでございます。

2. 請負人は、大林ファシリティーズ・関西建設工業特定建設工事共同企業体でございます。

3. 請負金額は21億8,350万円でございます。

4. 事業場所から6. 事業スケジュールにつきましては、記載のとおりでございます。

3ページに位置図を、4ページの資料1－2に議案を掲げておりますので、御参照ください。

続きまして、第51号議案神戸市役所本庁舎2号館再整備事業契約に係る変更の件につきまして御説明申し上げます。

5ページの資料2－1を御覧ください。

1. 事業概要でございますが、神戸市役所本庁舎2号館再整備事業について、事業契約を変更

しようとするものでございます。

２．契約の相手方は、オリックス不動産株式会社ほか６社でございます。

３．契約金額は216億1,290万4,000円でございます。

４．事業スケジュールにつきましては、記載のとおりでございます。

６ページに事業敷地図、７ページの資料２－２に議案を掲げておりますので、御参照ください。

続きまして、報告事項、令和９年度国家予算に対する提案・要望のうち、都市局関係分につきまして御説明申し上げます。

９ページの資料３の表紙の次にございます10ページの提案・要望項目を御覧ください。

都市局関係の要望につきましては、下線を引いてお示ししております。原油価格・物価高騰対策として１項目。重点項目として２項目。その他項目として１項目でございます。

12ページを御覧ください。

原油価格・物価高騰対策の１．市民生活・市内事業者等を守る取組への支援のうち、１）市民生活の維持に対する支援では、地域の生活に必要な公共交通の維持に対する支援として、原油価格等の高騰や運転手不足等により大きな影響を受ける公共交通事業者に対する事業の維持・継続に必要な支援を要望するものでございます。

15ページを御覧ください。

重点項目の３－１．都心・三宮再整備の推進のうち、１）三宮周辺地区の再整備に対する支援では、神戸三宮駅交通ターミナル整備事業に対する事業費の確保として、雲井通５丁目地区で整備される新バスターミナル（Ⅰ期）整備に向けた事業費の確保等を要望するものでございます。また、新バスターミナル（Ⅱ期）の事業化に向けた取組の推進においては、新たな中・長距離バスターミナル整備効果を最大限発揮するため、新バスターミナル（Ⅱ期）の事業化に向けて連携した取組の推進を要望するものでございます。

16ページを御覧ください。

雲井通５・６丁目地区の再整備等に関する財政支援の継続においては、雲井通５丁目地区の市街地再開発事業の遅滞のない安定的な事業推進と、続く、雲井通６丁目北地区の再開発の円滑な事業化に向け、財政支援の継続を要望するものでございます。また、三宮クロススクエアの整備等に向け、えきまち空間等の実現に向けた財政支援の継続や、２号館再整備事業を円滑に推進できるよう、優良建築物等整備事業に係る財政支援の継続を要望しております。

17ページにおいては、市街地再開発事業の土地取得に関する柔軟な取扱いを要望しております。

19ページを御覧ください。

重点項目の６－２．くらしの安全・安心を守る取組の推進のうち、３）市内事業者・地域交通に対する支援の拡充では、持続可能な地域交通の実現のための財政支援として、自動運転サービスによる持続可能な地域交通の実現のため、財政支援の継続・拡充を要望するものでございます。

22ページを御覧ください。

その他項目のうち、１．まちの活力の創出においては、１）公共交通機関の利用促進等の充実として、地域の玄関口である鉄道駅の魅力向上を図るための財政支援を要望するものでございます。３）六甲山・摩耶山の活性化では、六甲・摩耶山上へのアクセスコースの維持・充実に対する財政支援の拡充及び柔軟な制度運用を要望するものでございます。

23ページを御覧ください。

５）市街地整備の推進では、鈴蘭台駅北地区土地区画整理事業に対する財政支援の継続を要望

しております。6)駅周辺の活性化では、駅周辺のリノベーションに対する財政支援の継続を要望しております。

24ページを御覧ください。

9)産業団地の推進では、新たな産業団地の整備に対する財政支援の継続と、再生可能エネルギーの活用に対する財政支援を要望するものでございます。

続きまして、報告事項、工事請負契約の締結につきまして御説明申し上げます。

26ページの資料4を御覧ください。

2億5,000万円以上5億円未満の工事請負契約のうち、令和7年10月1日から令和8年3月31日までの期間における都市局関係分は、鈴蘭台駅北地区土地地区画整理事業（その2）の1件でございます。

以上、議案2件、報告事項2件につきまして御説明を申し上げました。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○委員長（諫山 大介） 当局の説明及び報告は終わりました。

これより質疑を行います。

それでは、第50号議案新バスターミナルビル周辺デッキ屋根その他工事請負契約締結の件について御質疑はございませんか。

○委員（松本 のり子） 私どももこの50号議案、デッキはそもそも反対してるんですけども、21億8,350万円かけてデッキを請け負う金額、この金額となっておりますが、計画のときはもう少し少なかったのかなと思うんですね。要するに資材高騰とかの問題でどんと上がってこれになったのか。それとも、ここから出発して今から上がるかも分からない。その辺をまずお聞きしたいのと、あと、この地上のところもかなり歩道も広げて、にぎわいのキッチンカーとかあんなものも持ってきて、結構皆さんがここでもくつろぐということで、2階のデッキとこの1階のくつろぐような、歩くところで、どのぐらいの人がここを通るのか。計画はどのぐらいの人が通ると見越しているのかお聞きします。

○鈴木都市局都心三宮再整備課課長 デッキのこれまでの金額の経緯についてまずお答えいたします。

これまでの経緯といたしまして、新バスターミナル周辺デッキにつきましては、新バスターミナルビル（Ⅰ期）の完成と併せて、令和9年12月の供用開始を予定しておりまして、令和7年1月より土木工事に着手しているものでございます。建築工事につきましても、土木工事に引き続き着手する必要があるため、令和7年4月に一般競争入札に付しましたところ、応札価格が予定価格の超過となりまして、再入札を行いました。が、応札者がなかったため、令和7年6月2日に一度入札中止となっているところでございます。その後、一部仕様の見直しも行った上で、応札価格を踏まえまして、令和7年11月に補正予算として債務負担行為を設定させていただきまして、増額いたしまして、御承認いただいたところでございます。

また、歩道部との関係性についても御質問ございました。

歩道部につきましては、JR新駅ビルの南側につきまして、道路の歩道を広げまして、広場的な場所にするのを計画してございます。そちらにつきましては、歩行者の通行のためだけの空間ではなく、自転車の走行空間や緑を多く配置し、ゆったりと居心地よく過ごせる憩いの空間、ステージや店舗等のイベントに活用できるにぎわい空間を備え、JR三ノ宮新駅ビルと一体となった神戸の玄関口にふさわしい魅力的な空間を整備するものでございまして、これがあればデッ

キが不要となるというものではないというふうに考えてございます。

また、交通量の関係についても御質問いただきました。

交通量についてでございますけれども、新バスターミナルビル周辺デッキにつきましては、将来的に休日1日当たりの利用者として約4.3万人を予定しているというところでございます。

以上でございます。

○委員（松本のり子） 1日4.3万人、すごいなと思うんですけども、ちょっとお聞きしますが、今、この辺1日当たりどのぐらいの人なんでしょうか。

○津島都市局都心再整備本部局長 すみません、今、歩道で、デッキはありませんので、ここを何人が通っているというのはちょっとないんですけど、参考値で言いますと、交通センタービルと、それからJRの今度できる新駅ビルの間に既存のデッキがございます。その現況の交通量は1日当たり5万3,000人が通行しております。実績でございます。

○委員（松本のり子） 1日5万3,000人通行している。なかなか実感がないんですけども、デッキに関しては、本当今までさんざんいろんなことがあった中、入札中止とかいろいろあった中、今この請負金額になっていると。もって、1階のこのにぎわいは通行だけではなくて、いろんな状況、にぎわい施設なんかも持ってきて楽しむようなものにしていくと。やっぱりこれは今のこれからの時代に関しては、1つにすべきだろうなと。上下2つも分けて必要ないなということを申し上げて終わります。

○委員長（諫山大介） ほかがございますか。

○副委員長（のまち圭一） 新しいデッキについてお伺いします。

新たなデッキの屋根の部分についてなんですけども、ガラスを想定しておりまして、移動距離が非常に長くて、さらに今回はビルの南側に位置していることから、時間帯によっては非常に日差しが強い場所となります。歩行者にとっては、強い直射日光や照り返しにさらされる環境となることが想定されます。こうした条件下では、単に通行動線を確保するだけでは十分とは言えず、快適性と安全性の両面から配慮が不可欠であります。遮熱対策としてミスト設備の導入も考えられますが、私がそうなんですけど、眼鏡をかけている者にとっては、ミストが非常にうっとうしくて、眼鏡が曇って、跡もつくということなので、あんまりミストというのはよく思っていないこともあります。暑さを理由に、デッキをわざわざ造ったにもかかわらず、日陰になる下のほう、歩道のほうを歩くというふうなことも考えられますので、非常に夏、今日も非常に暑いですが、5月から暑い時期が続く中で、日陰対策というか遮熱対策というのはどのように予定されているか教えてください。

○津島都市局都心再整備本部局長 デッキの屋根、ガラスということでございます。この三宮デッキは、令和2年から3年にかけて設計コンペを実施しまして、それで選定されたデザインを採用してございまして、現在、有識者の様々な御意見を伺いながら景觀デザインの検討を進めて、令和7年の1月から今現在工事に入っているところでございます。

デッキの屋根のコンセプトは、木材を豊富に用いた自然のこもれびを連想させるような温かみのあるデザインという形にしてございまして、三角の建材を組み合わせた木屋根の上にガラスを載せると、そういった構造にしてございまして、デッキを歩いていても、空への抜け感とか開放感、こういったものが感じられるようなデザインとなっております。

その中で、御指摘の日射を遮る措置というのは、現在、設計の中で一定検討してございまして、まず、屋根のガラスには、これは合わせガラスになってまして、その中間膜に紫外線を100%カ

ットして、あと、じりじりと暑くなるような赤外線を軽減するような、そういったような日射遮蔽の特殊なフィルムを挟み込むような構造としてございます。また、木の格子の部分も、これシミュレーションで、太陽が当たったときにどう影ができるかというのを結構シミュレーション検討しまして、一応その機能、木材の高さを20センチぐらい確保しまして、そうすると一定地面にも影ができるといったようなことで、トータルで屋根による日射遮蔽率が6割ぐらいあるというような設計にしております。また、デッキの周辺にも緑を連続させたり、壁面緑化も導入しまして、ちょっと潤いのあるような雰囲気も表すような形としてございます。

このような対策を実施してございますけれども、さっきも御指摘のとおり、非常に暑い異常高温の状態が続いていますので、完成供用後もその辺りをしっかりと注視してまいりたいというふうに考えてございます。

○副委員長（のまち圭一） 分かりました。

横浜にも同じようなガラス、横浜駅からみなとみらいに行くところに同じような歩道橋、ガラスの屋根のついている歩道橋があって、そこを見ていると、同じようにフィルムを使って、2枚ガラスで中にフィルムを入れてるというところと、表面がちょっと波状になってて、光を反射させるような仕様になっているというふうに書いていて、そういう手もあるのかなと思ってたんですけども、ちょうど非常に暑い場所です。もともと下の道路からの照り返しもあって暑い場所というので非常にそこは懸念しておりますので、緑化されるとか、いろいろ考えていただければと思います。

あと、いただいたこの地図でいくと三宮の新しい駅ビルから、要はいわゆるミントの前からバスターミナルまでの今回計画になってますけど、J Rの三ノ宮駅新ビルのこの前の辺りというのは、これは今後また建てるのか、それともJ R側が建てる計画になってるんですかね。

○津島都市局都心再整備本部局長 J R南側のデッキにつきましても、これはもう予算措置いただいております、現在のU Rのほうに委託させていただいております、現地のほうも工事にかかっているところでございます。今後順次、現地のほうの現場が本格化する予定でございます。

○副委員長（のまち圭一） 分かりました。ありがとうございます。

以上です。

○委員長（諫山大介） ほか、この件に関してはよろしいでしょうか。

（なし）

○委員長（諫山大介） 次に、第51号議案神戸市役所本庁舎2号館再整備事業契約に係る変更の件について御質疑はございませんか。

○委員（萩原泰三） よろしく願いいたします。

今回、神戸市役所本庁舎2号館再整備事業の契約金が110億円から216億円と106億円の増額となる議案が提出されました。近年、建築費が高騰してるとはいえ、令和4年の議決から僅か4年足らずでほぼ2倍になることについて、私個人としては非常に驚いていますし、また、市民の皆さんからも様々な声をいただいております。本議案が提出された経緯は、建築費高騰という外部的な要因ではありますが、この物価高騰で市民の生活も大変な折、この106億円を増額する追加負担をお願いする以上、その必要性や妥当性の理由をもう少し丁寧に説明し、市民に十分理解していただく必要があると思いますので、確認の意味を含めて何点かちょっと御質問させていただきます。

まず、この議案の表題だけを見ますと、本庁舎2号館のみの再整備のように受け取られるんですけども、市民からは、それを受けて、一旦立ち止まって考えるべきではないかとか、中止すべきではないかというような声も聞いておりますが、改めてではございますけれども、本庁舎2号館再整備事業が、他の事業との関連も含めてどのような事業であり、位置づけであるかを、いま一度ちょっと御説明をお願いいたします。

○**中原都市局理事兼都心再整備本部長** まず、どのような事業かということでございます。

本日の委員会資料にもちょっと概略はつけさせていただいておりますが、断面図を御覧いただきますと、今先生からお話ありましたように、庁舎だけではなくて、民間のにぎわい機能というのを、同じ建物として合築をしていくというような事業でございます。

概要を申し上げますと、高層部にはホテル、これは国際的なラグジュアリーホテルを民間事業者が誘致をしていただくということで話が進んでございます。それから、高層部の中間階にはオフィス、これは新しい高質なオフィスということで、三宮の都心に新たなにぎわいを生むという期待がございます。それから、庁舎がございまして、その下にはカンファレンスとか、ホテルのボールルームといった大勢の方が集まっているいろいろな交流ができると、そういったような民間の機能も配置をさせていただいております。さらにその下の1階には、市民利用空間と呼んでおりますが、これは庁舎の一部として、市民の方が気軽に御利用できたり、いろんなイベントなり使い方ができるようなことを今考えております。それから、低層部には、1階、あるいは2階、B1階には商業が入るということで、今この場所には当然庁舎しかございませんので——ちっちゃな店舗があった時期がございますが、そういったにぎわいというものも同時に生み出せるというような複合ビルの計画でございます。

この経緯を少し御紹介しますと、これは我々の一存でこういうことやったということでは決してございまして、平成27年度に、この2号館の建て替えなり敷地をどう活用するかという懇話会を、これは当時の議会のほうからも御参加いただきまして、いろいろ意見交換をしたという経緯がございまして、そのときに、庁舎だけではなくて、非常に大事な場所、貴重な場所で、今さっき申し上げたような民間が関与できるにぎわい機能とか交流機能、そういったものを入れるべきではないかと、そういう結論をいただきまして、それから基本構想、基本計画、事業者の公募と。これはそれぞれタイミングで議会にも御報告させていただいておりますけれども、そういった経緯で今に至っておるということでございます。事業の概要につきましては以上のとおりでございます。

それから、位置づけということでございますが、三宮再整備というのは、御承知のように公共投資ももちろんやっておりますけれども、それに加えて、民間の投資をどう誘発するかということが非常に大きな目的の1つでございまして、今回のこの事業につきましては、面積で言いますと、大体庁舎が3で民間の部分が7ということでございますので、庁舎の投資を随分上回る民間の投資が期待できるということで、その結果、いろんな経済効果もあるだろうというふうに思っておりますので、そういったことが1点と、あと場所につきましては、三宮再整備というのは都心の回遊性をどう高めるかということも非常に大きな目的の1つでございまして、特に、駅と神戸の魅力であるウォーターフロントのちょうど中間地点に当たるということで、ここににぎわいの拠点なり、いろいろくつろげる空間とか、休憩もできるよというようなことを設けることが、都心の回遊性を高めるということに非常に貢献するだろうという目的もございまして、今ちょっといろいろ分けて御説明しましたが、そういったようなことで、今回の事業をこれまで構築し、計画

をしてきたということでございます。

- 委員（萩原泰三） ありがとうございます。10年以上前から、構想の段階から長い期間をかけて今回に至っているということにして、また、民間の投資も誘致するとか、都心の回遊性、三宮とかウォーターフロントの再開発の中心地で、いわゆるキーストーンの的な位置づけということもおっしゃられてると思いますけれども、そういう形で本当に重要なところでして、私も以前、本会議で、都心・三宮の回遊性のことについて質問したところ、再整備本部長から、建物の個性が道路ににじみ出すような、いろいろな変化が感じられるような、楽しく巡ることができるような空間を創出していきたいというふうな形で、3割は市庁舎ですけど、7割が民間施設ということで、にぎわいにとって非常に重要であるということで承知いたしました。

本庁舎2号館の再整備事業は、単なる建物を建てる事業ではないということは理解した上で、これは仮定の話なんですけども、もしこの106億円を増額することが適当でないとして、もし今この事業を中止した場合、違約金の支払いとか設計準備に要した費用の精算。様々な金銭的な負担であったりとか、あと関連の開発事業とか再開発事業に影響など、様々な財政的、また行政的な影響が生じるものと考えられます。そこで、仮定の話なんですけども、現時点でこの事業を中止した場合、想定される主な影響について、当局の御見解をお願いいたします。

- 中原都市局理事兼都心再整備本部長 我々その意思はございませんし、先生からも仮定のお話ということでございましたので、少しどういことが起き得るかということをお説明いたしますと、これは本会議でも申し上げましたが、今回、我々の議案も110億が216億円ということで、2倍近くになっておるわけですけども、これは建設費の高騰、特に、ここ4年間での設備関係の支出がもう非常に上がっておりまして、それが一番大きな影響を、ひとえにその影響だというふうに考えておりますが、それは庁舎の部分だけでは当然ございませんでして、3対7と申し上げましたが、7の民間にもひとしくこの影響というのは及んでおります。つまり、民間事業者の投資額というのは、事業費という意味では、民間の企業の情報で非常に重要な部分になるので公表はしないというふうに聞いておりますが、オーダー感で言いますと、3の部分で216億ということでございますので、7の部分は500億を超えるということは申し上げられるかというふうに思います。それが、繰り返しますが、ひとしく影響を受けておりますので、当初はもっと小さい金額だったわけですけども、やはりそれが2倍を超えるような、民間のほうにも影響があると。

そういった非常に厳しい民間業者にとっても状況の中で、この神戸市と一緒にやる事業の重大性とか、先ほど申し上げました、いろいろ意義とか経過をよく御理解いただきまして、民間業者は追加の投資と事業の継続という意味を固めていただいております。これは本会議で申し上げたとおりでございます。

万が一我々から中止すると申し上げましたら、その努力とか、期待とか、これまでの関係性とか、信頼性とか、神戸市に投資をしようという民間事業者の意欲とか、これが水泡に帰すということが1点ございます。これが一番大きな影響かなと思います。あと具体的に言いますと、これまで、例えば、解体も終わっておりますし、設計も終わっております。その他いろいろ民間の事業者のほうでも、当然、人件費から何から経費をかけてこられておりますので、我々のほうがそれをやめると言いましたら、当然そういったものを補償してくれるんでしょうねという話もありますし、仮に今立ち止まってしまいますと、じゃあどうするんだということで、我々の常識からしますと、今の仮移転先でずっと市役所の業務を続けるということでもないだろうと思いますと、その更地の部分を今ちょっと掘ってますから、そのままだ使えないんですけども、それをどうす

るのかということの検討も要りますし、仮にもし別の道を歩むということになるのであれば、その計画の期間とか、その間の我々の今民間のビルに入っております家賃とか、そういった経費が無駄に膨らんでいくということもございます。そういったことで、我々、経緯とか、今申し上げました民間事業者のそういった意思とか、そういうことも踏まえまして、ぜひこの形で着実に進めたいというのが我々の考え方でございます。

- 委員（萩原泰三） ありがとうございます。具体的な数字は出せないと思うんですけども、今のお話をお伺いすると、当初のこの110億円の事業費が全て違約金とか、中止することによるコストに全部跳ね返ってきて、そもそもの事業ができないばかりか、代わりの、代替の事業もできない、そういった状況になるのかなというふうには思いました。

では、次、今回の110億円から216億円とほぼ2倍になる契約変更ですが、この契約金額がどのような積算根拠に基づいて算定されたのか。また、その金額が当局として適正であるとどのように判断したか。その方法をお伺いいたします。

- 中原都市局理事兼都心再整備本部長 1つは、我々の職員、技術職員がおりますので、それがその事業者から出てきた見積りなりいろんな資料をくまなく確認をさせていただいております。過大なものがないかとか、本当に事実関係としてあつてるとかはじめ、もっと違う材料でコストダウンできないかとか、それも民間事業者の知恵もいただきながらいろんな検討をやってきておりまして、本会議でも少し申し上げましたけども、全体の外装の話とか、昇降機設備を集約するとか、そのほかにも細かい点はいろいろあるんですけど、できるだけコストダウンするという形での精査を行ってきたというのが1つございます。

それから、我々の目だけではなくて、こういった大型プロジェクトの専門的な能力を有しましたコンサルタントがいるんですけども、そちらのほうにも委託をしまして、第三者といいますか、客観的な目で、今回の事業費が正確なのか、市場を実際に反映しているのか、過大ではないのかということもしっかりチェックを、ダブルチェックという形でしっかり精査をさせていただいたというつもりでございます。

今後の見通しというのはなかなか難しいんですけども、現時点ではしっかりと精査した数字をお出しさせていただいているというつもりでございます。

- 委員（萩原泰三） ありがとうございます。コンサルも入れてダブルチェックされているということで一定妥当性があるのかなと思います。

それでは、最後に、先ほど中原本部長からもお話ありましたけれども、市庁舎が2倍近くなっているということは、事業者の事業費も当然同じぐらいの割合で増加しているということで、それを受け入れてなお、事業が継続可能であるという判断をしたというふうに考えられます。それは、この事業を成し遂げれば、それだけの新たな価値が創出され、収益を生むという判断があり、将来的には十分な効果が見込めるとの判断があつたのではないかと推察しております。

そこで、市として、216億円を投じてもおおそれに見合うだけの行政効果や経済効果という観点から、十分な価値があると判断されたものと考えますが、その点について御見解をお伺いいたします。

- 中原都市局理事兼都心再整備本部長 今もう先生がおっしゃっていただいたとおりでございます。今回、市の負担を増額するというのは誠に心苦しい提案ではございますが、先ほど来申し上げておりますように、民間事業者もひとしくその増額の影響を受けている中で、こういった投資を決断していただいていると。それによりまして、最初に申し上げましたようないろんな効果と

か位置づけなり、三宮再整備の目的というのが一定達成されるということにはなるんですけども、少し効果のほうを言葉で申し上げますと、当然500億を超える建設投資が民間からなされるということがありましたら、それがまず1つの経済効果を生むということになります。建設期間中に、職人さんとかいろんな方を雇っていくということになりますので、そういった直接の効果ではない波及効果というのも別途算定されるところでございます。

それから、民間機能のオフィス、商業施設ができましたら、当然そこで働いたり、物を買ったり、飲食をしたりということで、そこで経済活動が起こりますので、その波及効果というのもございます。

それから、特にホテルでございますけれども、当然ホテルがあるということによって波及効果は計算できるんですけども、今回のホテルは、国際的ラグジュアリーホテルということで、これは観光の業界の方とか経済界の方にお聞きしますと、従来から神戸は、例えば、国際会議とかはかなりあるんですけども、お泊まりになる場合は、どうしても大阪・京都の国際的なそういう水準の高いホテルに行かれるケースが多いというようなことでお聞きをしまして、何とかそれを神戸にできないのかというようなことをかねてから言われておりました。これは必ずしもそれを前提にしたわけでもありませんし、完全な前提条件にしたわけではないんですけども、今回、民間事業者の提案の中でそういったものがうまく出てきてまして、これができることによりまして、今非常ににぎわっております神戸空港の国際化、2030年春、4月ですか、国際定期便というお話も出ておりますが、ちょうどこのスケジュールで2号館のほうが進めさせていただければ、2029年の秋頃には完成をいたしますので、ちょうど国際化の直前ぐらいにホテルをオープンできるという可能性が高いわけでございます。

そういったことから、今のこの神戸の置かれている国際化とか、これからどうやって神戸を成長させていくかということに対する、非常に親和性の高い用途のプロジェクトであるというふうに思っておりますので、最初に先生おっしゃられたように、市の負担は増えるんですけども、それを補う、あるいはもうそれを超えるような十分なメリットがあるんじゃないかと、そのように判断しております。

○委員（萩原泰三） ありがとうございます。まさにおっしゃるとおりでして、本当に神戸空港、ウォーターフロント、三宮の再整備、もう全てに絡んで相乗的に複合的な効果が出てくると思いますので、なかなか市庁舎の整備でどれぐらいの経済効果が出るかというのは算出は難しいと思うんですけども、なくてはならないという形ですので、しっかりとこの辺り私も市民の方にお伝えして、御理解いただけるように説明していきたいと思っておりますので、御説明ありがとうございます。

○委員長（諫山大介） ほかにございますか。

○委員（松本のり子） 議案質疑でもお伺いしましたが、当初この建物は24階建てと。それから、28階に変わって、今回の議会では29階へと大きく規模が変更されてきてます。建物の高さや、階数というのは、この都市景観にも影響を及ぼすものです。どうしてこの階数が引き上げられたのか。24階までは事細かくホームページでイラスト入りでいろいろこう書いてあるんですけども、28も少しあったか、29階のは全くまだ書いてませんので、これをきちんと市民にも知らせるべきだと思いますがいかがでしょうか。

○鷲尾都市局都心再整備部部長 本庁舎2号館再整備事業の階数の変更についての御質問でございます。

御指摘いただきましたように、令和4年、2022年の事業者公募時におきましては、御指摘のとおり、事業者からは、建物階数24階で御提案をいただいております。契約後、設計を進める中で、建物の高層階に集約されていた機械室について、メンテナンス性等を向上するため、ホテル設備以外の設備を低層部西側に移しまして、低層部の用途構成を再調整いたしました結果として、庁舎1層分、オフィス2層分の計3層分が増加しております。そのタイミングで27階となっております。その後ですが、建築確認検査機関との協議によりまして、3階の免震層が入っている階、ここと、あと屋上の塔屋1層分、こちらを階数にカウントしようというようなことで協議の結果になりましたことから、29階に最終的になっておりますが、こちらはあくまでも建築基準法上の階数算定のところでございまして、実際にフロアが増えたわけではございません。

市民の方への経過の御説明につきましては、先ほど御紹介いただきました、令和4年落札者決定のタイミングで、24階であることも含めまして、事業者の提案内容をホームページに掲載しているところでございます。その後、27階になったタイミングでは、ちょうど都市計画の提案を行うタイミングでございましたので、当時の計画内容、27階であることも明記した内容につきまして、令和5年4月のタイミングで市民向けの都市計画提案説明会において、御説明、周知させていただいております。その後、28階になりました情報につきましては、令和6年1月に都市景観条例に基づく市民説明会で配布資料の中に、28階建てであることも含めた内容をお示しさせていただきますとともに、議会に関しましては、令和6年9月のシティーホール構想策定の常任委員会の報告資料などでも御説明させていただいておるところでございまして、順次その都度情報をお示しさせていただいていたところでございます。最後の29階になりましたお話は、今委員会のほうでお示しさせていただいたところでございまして、今後、ホームページへの掲載等、適切に行ってまいりたいと思っております。

以上でございます。

○委員（松本のり子） そうしましたら、市庁舎の部分は1階から5階、市民利用空間も1階の570平米、ここは変わらないということでもいいんですかね。

○鷺尾都市局都心再整備部部長 庁舎の面積と階ということでよろしいでしょうか。庁舎の階につきましては、基本的に庁舎の執務のフロアにつきましては、2階及び5階から8階。また、市民利用空間につきましては1階を予定しております。

全体の面積、市庁舎と市民利用空間を足し合わせた面積につきましては、当初4年のタイミングで、全体として約1万5,970平米とお示しさせていただいておりましたが、現時点では1万6,430平米となっております。

以上でございます。

○委員（松本のり子） ということは、1,000もないのか。これ変わったのは、市庁舎の部分が変わったのか、利用空間、市民の皆さんが利用する空間の面積が変わったのか、どちらの面積が変わったんですかね。

○鷺尾都市局都心再整備部部長 面積につきましては、基本設計、実施設計等徐々に細かく設計内容を詰めていく作業を行う中で、本件のような規模の大きい建物では、構造躯体や設備・機器・配管など複雑に入り組んでおりまして、技術的な側面でそれぞれに面積の微増減が発生しているところでございます。

○委員（松本のり子） 今回、大幅に金額が増えて、今後も中東情勢の影響は今のところはこれに入っていないということでしたので、中東情勢も入ってくるともっとも増えていくと。しか

し、先ほど中原さんは、増えても、これは大切なことだからどんどん進めていくんだということでしたけれども、私は、2号館の市庁舎の部分はやはりこれは必要だと思います。だけれども、それ以外の部分は本当にこれだけの莫大なお金をかけて、なおかつ名古屋とか福岡などほかの都市で再開発の中止や延期が後を絶たない状況にある中、まだ穴掘ってるだけやとおっしゃってましたから、もういっそのこと本当にこれは市庁舎だけにすべきであるという私どもの考えを申し上げて終わります。

○委員長（諫山大介） ほかがございませんか。

○副委員長（のまち圭一） すみません、ちょっと手短かに聞きたいんですけども、今、各局が別の民間のビルに移っているかと思えますけども、ちょっと事前に聞いてたんですけど、今払っている賃料が、電気代込みで9億円ぐらい払っているということなんですけど、それであれば、例えば、20年ぐらいであれば、今200億払うよりもそっちのほうがいいというふうな考えもできますし、この200億円を払う今回の中で、例えば、市が使う面積を少し小さくして、残りをオリックスさんに返上をするみたいな感じとか、そういうふうな検討というのはされたんですか。

○中原都市局理事兼都心再整備本部長 20年で9掛けますと180ですので、200より少ないというお話かと思うんですけども、今回、定期借地権を設定する形にしておりますので、70年間の事業ということで考えておりますので、70年掛けると、ずっと家賃が一緒かとかいろいろ細かい話はあると思うんですけども、はるかにそちらのほうが大きな数字が出るのではないかなと思います。それが1点と、面積の関係でございますが、これはもともと神戸市として必要な面積というのを、もともとあった庁舎とか、職員数とか、当時の働き方のスペースがどれぐらい要るんだというのを想定しまして、要求水準という形で数字を設定しまして、それをちゃんと満たした設計にしてくださいねということを条件にして提案をいただいています。その他の民間の部分というのは、民間業者のほうで容積率をどれぐらいお使いになるかとか、どんな用途を入れるかとか、どんなビルを造られるかということによっていろいろ幅がある話になりますが、今回はこういう御提案が当初出たということで、その中で、さっき鷲尾も言いましたけども、特に庁舎を減らすとか増やすとかいうことではなくて、全体の合理化というのを、これは一般的な話でございますけども、こういう大きな複合ビルを造るときには、基本設計の段階で基本的なことを固めまして、実施設計の段階で細かいところを詰めていくというようなことをやります。その中で、先ほど言いました外装を少し直すとか、昇降機を集約するとか、その他いろんなコスト調整、コストダウンのこととか、合理的な設計ができないか、景観上ももっといい配慮ができないかとか、そういうことをいろいろ考える中で現在の数字に着地したということでございますので、要求水準で一定数、一定の面積以上要りますよということと、その後は設計上の調整で、それに近い水準で今着地しているという状況でございます。

○副委員長（のまち圭一） 要は何が言いたかったかということ、市役所が必要な面積を、例えば、半分にしたら100億で済むのかという話なんですけど、要は、先ほどちょっとポテンシャルのある場所で、建物で、今後、神戸の未来にすごい魅力のある建物になるという話であれば、市役所が使うフロアも民間に貸したほうが、もっと神戸市民にとってはいいことになるかもしれないし、この場所にとってはいいことになるかもしれない。本当にここに市役所があることがいいことなのかというところまで本来検討して、この200億が妥当なのかというのまで、本来、我々は突き詰めてほしかったんですけど、そこまではされてないということですよ。

○中原都市局理事兼都心再整備本部長 ちょっと検討の経緯は、先ほど萩原先生のときにちょっと

御説明しましたけども、最初から実は設計というのはできませんので、コンセプトなり、目指すべき方向性なり、そういうことをまずオーソライズして、庁舎の面積といいますのは、幾らでもいいということにやっぱりなかなかありませんで、一方で、職員の働き方の問題とか、市民のいろんな御相談なりを受ける場合もありますし、当然、市としてどういうふうな予算を組んだりとか政策をつくっていくとか、そういう仕事を我々しているわけなんで、単純に幾らでもいいというわけにもなかなかいきません。そこはコンセプトなり方向性を、市会も入っていただく場で議論しながら、だんだんと煮詰めていった中で、庁舎として本当に必要な面積は幾らなんだというのを要求水準として設定したという経緯でございます。

できるだけ民間にこの場所を有効に使っていただきたいという思いは当然我々もございまして、庁舎部分の面積というのは一定は必要ですけども、ちょっと言い方は、極端に言うと、それ以外のところはフリーで考えてくれと。結果、都市再生緊急整備地域の容積アップの御提案などもいただきまして、通常の容積率よりもかなり民間の用途が増えた形で今回事業化ができておりますので、一定程度先生おっしゃった趣旨と、我々がやろうとしてることというのは、方向性は変わっていないのかなというふうには思いました。

○副委員長（のまち圭一） 多分質問した内容と違う答えだと思うんですけど、要は200億、100億上がりますという中で、ほんまにこのままでこの事業はいいのか。それとも、今みたいに各局が分かれていたほうがいいのか。この市役所がほんまにここの三宮にあるのがいいのかというのを検討したほうがよかったんじゃないかなと思いますけども、もうこの段階で予算も通ってますので、我々もなかなか言いにくいところはあるんですけども、もう少し情報を我々もほしかったなというのが正直な話で、今回のこの資料に関しても、200億上がりましたしかないですので、我々の後ろに市民がいます、ネットでも今市民が見ていて、このPDFを見てます。これだけじゃ多分情報は分からないですし、説明の中でもそれなかったですので、もう少しやっぱり我々の後ろに市民がいるということを意識して説明してほしいです。

以上です。

○委員長（諫山大介） ほかがございますか。

（なし）

○委員長（諫山大介） 次に、報告事項、令和9年度国家予算に対する提案・要望のうち、都市局関係分について御質疑はございますか。

（なし）

○委員長（諫山大介） 次に、報告事項、工事請負契約の締結のうち、都市局関係分について御質疑はございませんか。

（なし）

○委員長（諫山大介） 次に、この際、都市局の所管事項について御質疑はございませんか。

○委員（上畠寛弘） お願いします。

事前にも通告させていただいてますけども、県庁が六甲アイランドのほうに仮移転という形で移ると。これに関して、六甲ライナー、今もかなり東灘区の中でやっぱり懸念事項として出てるのが、通勤時、六甲アイランドに向かうときのやっぱり混雑状況がかなり厳しいと。県庁の仮移転自体は、島の活性化のためにも私は歓迎するところではあるんですけども、この点について、六甲ライナー、新交通のほうも含めて都市局として、これをどういうふうに捉えているのかということと、やはりこの通勤ラッシュにおける混雑対策、この点についてどのように考えてらっし

やるのか。県のほうで、例えば、時間をずらして出勤したりとか、そういったこともあり得るのか。この点はいかがでしょうか。

○**松崎都市局長** 六甲アイランドに県庁舎が仮移転してくるという話で、まず、このことにつきましては、委員おっしゃられましたように、六甲ライナー自身のそういった収益の話でありますとか、島内の飲食店とか商店、そういったところへのプラス効果というのはありますので、それは非常にいいことかなと考えてございますけれども、一方で、先ほどありましたように、行きの便が混雑していくんじゃないかということで話がございましたように、今これまでも混雑緩和策としまして、島内に専門学校がございます。専門学校が増加、学生が増えていくというときにも、分散登校ということで呼びかけまして、神戸市と学校、それから新交通も協議して実施してきているところでございまして、そんな中で、今回、報道されましたように、令和9年の5月から県庁の一部機能が移転してきて、最大で1,300人ぐらい来るということを聞いてございますので、既に神戸市のほうからは、混雑時間帯を避けた時差出勤なんかを申入れしているところでございまして、委員御指摘ありましたように、地域からも心配の声がいただいておりますので、昨年の11月には、神戸市とか地域団体、それから専門学校、そして新交通も交えまして話合いの場を持ちまして、今年の2月には、県の担当部署も含めて意見交換を行いまして、県に対しても、島内の高校とか専門学校の通学時間帯を踏まえまして、混雑する時間帯を避けた勤務体系というのを改めてお願いをし、県からも、今後、制度づくりも含めて柔軟な勤務体系というのを考えていきたいということで回答をいただいているところでございます。

また、新交通におきましても、通勤・通学時間帯の利用の平準化というものを図っていくために、ピーク時間帯の前後の利用分散を促すと同時に、今現在、利用の分散が見込まれるこの前後の時間帯において、列車の増発の検討も進めていただいていると聞いてございます。さらに、混雑時間帯におきまして、バス輸送についても検討してまして、地域のバス事業者と相談を進めている中で、三宮方面とか御影方面から六甲アイランドに行くバスがございますので、県において、この活用の可能性についても今検討いただいているというところでございます。今年度に入りましても、先週、5月14日に混雑状況の調査を行いましたので、6月にはこの結果を基に、改めて県の担当部署を交えた話合いを進めていきたいと考えてございます。引き続き、県、それから地域の皆さん、それで新交通を交えて、実効性のある混雑対策、こういうのを取っていききたいと考えてございます。

以上でございます。

○**委員（上畠寛弘）** 本当に六甲アイランドの島ができてからかなり時間がたった上で、やっぱりだんだんと閑散としていって、人が減ってきてるとか、P&Gが移転したことによっていろいろと寂しくなっていることは、もう本当に懸念事項としてあるわけで、やはりこれに関して、当然ながら不安とか、混雑することによっていろいろと課題も出てくるのは、当然出てくるのは出てくるんですけども、やはり県庁の仮移転というものをポジティブに捉えていただいて、それこそ兵庫県庁と神戸市役所の県市協調を行っていただいて、これを端緒に六甲アイランドの活性化にもつなげていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いします。

その上で、新交通の六甲ライナーの収支構造についてもプラスに転じるようなことを考えていただく。やっぱり時間帯のこのスライド勤務というのが、フレキシブル勤務なのか、いろいろな勤務体系あると思いますけども、県庁の皆さんがそれによってフレキシブルな出勤体系をしていただくことによって、本来ならあんまりその時間帯によっては黒字ではなかった時間帯とか、あ

んまりもうかってない時間帯、そういった時間帯にもアプローチをしていただけることによって、六甲ライナー全体の収益構造のプラスになるかと思いますので、そこも踏まえた上での考え方というものを都市局と神戸新交通株式会社との対応をしっかりとっていただきたいと思います。この点を踏まえて、時刻表も踏まえて、この考え方ということもやっていただきたいと思います。が、いかがでしょうか。

○**松崎都市局長** まさに今委員おっしゃられた内容のことを、今年度も、来年度の移転に向けて、六甲ライナーの話もありますし、バスの話もありますので、それぞれどういう形で最適化をしつつ、六甲ライナーの混雑緩和をしながら、そして、新交通の収益にもつなげていくと。非常に混雑のピークの時間を分散させながら、その部分については列車の便なんかも考えていきまして、そういう六甲ライナーの混雑緩和と新交通の収益と、それから島の活性化、それにつながるように取り組んでいきたいと考えてございます。

○**委員（上島寛弘）** 神戸市都市局の手腕が問われるタイミングだと思いますのでどうぞよろしくお願いいたします。

以上です。

○**委員長（諫山大介）** その他ございますでしょうか。

（なし）

○**委員長（諫山大介）** ほかに御質疑がなければ、都市局関係の審査はこの程度にとどめたいと存じます。

当局、どうも御苦労さまでした。

なお、委員の皆様におかれましては、当局が退室するまでしばらくお待ち願います。

（午後３時２分休憩）

（午後３時４分再開）

○**委員長（諫山大介）** それでは、これより意見決定を行います。

まず、第50号議案新バスターミナルビル周辺デッキ屋根その他工事請負契約締結の件についていかがでしょうか。

（「異議なし」「異議あり」の声あり）

○**委員長（諫山大介）** 原案を承認するという意見と、原案を承認しないという意見がありますので、これよりお諮りいたします。

原案を承認することに賛成の方の挙手を求めます。

（賛成者挙手）

○**委員長（諫山大介）** 挙手多数であります。

よって、本件は原案を承認することに決定いたしました。

次に、第51号議案神戸市役所本庁舎２号館再整備事業契約に係る変更の件についていかがでしょうか。

（「異議なし」「異議あり」の声あり）

○**委員長（諫山大介）** 原案を承認するという意見と、原案を承認しないという意見がありますので、これよりお諮りいたします。

原案を承認することに賛成の方の挙手を求めます。

（賛成者挙手）

○委員長（諫山大介） 挙手多数であります。

よって、本件は原案を承認することに決定いたしました。

次に、第52号議案（仮称）王塚住宅12号棟建設工事請負契約締結の件についていかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（諫山大介） それでは、本件は原案を承認することに決定いたしました。

次に、陳情第196号「神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例」の実効性確保及び葬儀場建設に係る近隣住民との合意事項の履行に関する陳情について、各会派の御意見をお聞かせ願います。

自由民主党さん。

○委員（上島寛弘） 御要望されてることにに関して、立法の趣旨を踏まえた改正ということがありました。やはり憲法上の財産権の問題がございますので、なかなかこれは困難であると。条例制定権を持つ神戸市会としては、軽々しく賛成、採択をすることはできません。その上で、やはり建築住宅局は、これまでのノウハウや経験がございますし、他区においてもこういった事例はありましたので、やっぱりこういったことを生かしていただいて、今後、双方の間を取り持っていて、解決を図っていただきたいなということでございますので、打切りとさせていただきます。

○委員長（諫山大介） 公明党さん。

○委員（萩原泰三） 公明党は審査打切を主張いたします。理由を述べます。

本陳情で建設を懸念されている葬儀場は、一般的な不動産取引において、嫌悪施設の1つとして位置づけられており、新たに建設されることにより、周辺住民の皆様が不安を抱くことは理解いたします。一方で、運営会社が4回にわたる説明会を開催し、近隣の住環境に配慮して、目隠しフェンスの高さや増設の変更、換気孔の位置の変更など住民の意見を取り入れ、建築計画の一部見直しが行われたことと承知しております。

また、神戸市も条例についての説明や事業者と近隣住民の橋渡しを行ってきたとの説明があり、条例に規定される範囲で関与してきたと評価します。一方で、陳情者が求める神戸市による指導は条例に規定されておらず、根拠がないことから、現状では対応できないと言わざるを得ません。

そして、陳情項目3の条例改正は、法の平等性の原則にのっとると、全ての建築主に対して同様に扱う必要があります、そうするとかえって市民の権利を制限しかねず、陳情の趣旨での改正は適当ではないと考えられます。しかしながら、陳情者と事業者の話し合いは今後も継続され、引き続き当局も対応を行うことから、これらの話し合いの経緯を見守るためにも、本陳情は審査打切といたします。

○委員長（諫山大介） 日本維新の会さん。

○委員（山本のりかず） 陳情第196号については、近隣住民の住環境への不安や事業者に対して丁寧な対応を求める趣旨は一定理解します。一方で、本件については、既に住民説明会が4回開催されており、事業者においても、住民からの要望を踏まえ、一定の対応に努めているものと認識しております。

こうした中で、個別の協議事項の履行確保や条例改正などを市に求めることは慎重であるべきと考えますが、他の政令都市において、条例に加えて要綱を制定している自治体もあるので、参考にすることも1つの方法です。

神戸市には、引き続き現行制度の範囲内で事業者への適切な働きかけや住民相談への丁寧な対応を求めることとし、本陳情については打切りとします。

○委員長（諫山大介） 日本共産党さん。

○委員（松本のり子） この本陳情については採択を求めます。

本来、ここの地域は一軒家がずっと建っているところに葬儀場が建つということで、近隣の住民の方の不安というのはあったということでこれも出されたんですが、この陳情項目の中にも、相手が違反をした場合には行政指導してほしいと書いてます。そもそも事前説明義務に違反するということが、やはりこれは問題であると思いますので、行政指導というのは当然のことかなと思いますし、また、説明義務の対象範囲ももっと広くしてほしいというのも、これも納得のいくことですので、採択を求めます。

○委員長（諫山大介） こうべ未来さん。

○委員（木戸さだかず） 本陳情につきましては、これまで施設側と市のやり取りや、施設側は説明会を開催し、換気孔や室外機の位置変更といった対応を行ったことから、条例が効果を発揮したものと理解をしています。

また、条例の改正を求める陳情につきましては、当局の説明にもありましたように、建築基準法などの法令に違反しない建築物の権利者に対し、市が過度に制約を課したりすることは適切ではないと考えます。

一方で、陳情者の思いも理解するところであり、当局も引き続き住民の意見にも寄り添って対応するという姿勢であることも踏まえ、当会派としては打切りを主張いたします。

○委員長（諫山大介） 躍動の会さん。

○委員（川口まさる） 不採択です。以下、判断過程を説明します。長くなりますが御容赦ください。

まず、陳情事項1及び2について述べます。建築主においては、なるべく近隣住民の意見に配慮しつつ、誠実に対応してほしいと思います。書面化についても、運営事業者において、陳情文書にある内容で合意できているというのであれば応じてあげてもよいのではないかと感じます。また、住民説明会において、建築主が配布した資料、「打合（指示）記録」には、打合せ場所として「市役所4号館」などと記載されていましたが、建築安全課は4号館には入っておらず、記録の記載内容は事実と異なります。誤った内容を記載したことは、文書全体の信頼性を大きく損ねたと思います。住民説明会において、そのような資料を提示した点については不誠実な対応とみなされてもやむを得ないものであり、建築主においては今後改善すべきだとは思いますが。

しかし、陳情事項1及び2は、建築主や運営事業者に対する指導・助言を市に求めるものです。既に適法に建築が完了している物件について、少なくとも「神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例」上は、市として介入する根拠がなく、当事者間で調整すべきであると判断します。

よって、陳情事項1及び2について、不採択とします。

次に、陳情事項3について述べます。陳情事項3は、「住環境条例」の改定を求めています。しかし、委員会資料の12ページによれば、本件陳情の原因となった物件は、第二種住居地域の平屋であり、指定建築物に該当せず、条例11条の説明義務は適用されません。また、仮に条例を改定した場合でも、本陳情の原因となった物件には遡及適用はされないと考えます。

よって、条例改定は本件陳情の原因となった物件とは無関係です。

その上で、そうは言っても条例に不備があってはいけないので、陳情事項3の各中黒の内容そ

れぞれに対して見解を述べます。

まず1点目は、「事業者が近隣住民に対する事前説明義務に違反した場合における行政指導・是正勧告を可能とする規定の新設」を求めています。確かに条例11条は、指定建築物の建築主等に説明義務を課していますが、この説明義務違反があった場合には、現行条例上でも市長による指導・勧告の対象になり得ると判断します。理由を説明します。まず条例12条は、指定建築物について建築の届出義務を規定しています。この届出の内容については、条例施行規則の8条によって、「説明の実施に関する事項」を含みます。ゆえに12条の届出に当たり、11条の説明の実行が前提となります。また、条例13条には次のように記載されています。引用します。「市長は、前条第1項または第3項の届出があった場合において、当該指定建築物が近隣の住環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認めるとき、その他健全で快適な住環境を保全し、又は育成するために必要があると認めるときは、当該届出が到達した日から30日以内に限り、当該届出に係る建築主に対し、当該指定建築物の建築計画の内容の変更その他必要な措置を取るべきことを指導し、または勧告することができます。」とあります。つまり指定建築物の建築主等においては、11条の説明を実行しなければならず、建築主はその事実を12条の届出に記載する必要があると、市長は12条の届出があった場合、13条の要件を満たせば指導・勧告をすることができます。したがって、指定建築物の建築主等が近隣住民に対する説明義務に違反した場合、市長による指導・勧告の対象になり得ると判断しました。

次に、2点目は、「行政指導・是正勧告に従わない事業者に対する公表その他の実効的措置に関する規定の整備」を求めています。条例15条1項を引用します。「市長は、第13条または前条第1項の規定による指導または勧告をした場合において、その指導または勧告を受けた建築主がその指導または勧告に従わないときは、その旨及びその指導または勧告の内容を公表することができる。」とあります。指導・勧告に従わないときは公表することができる旨の規定が既に存在しています。

続いて、3点目は、「説明義務の対象範囲、手続、実施時期に関する基準の明確化」を求めています。「指定建築物建築届の手引き」の3ページには、条例12条に基づく指定建築物の建築の届出の時期について記載されています。中高層建築物・ワンルームマンションについては、建築確認申請をしようとする日の30日前までと、特定共同住宅については10日前までと明記されています。届出の前提となる説明は、少なくとも届出より前に実行している必要があるため、これにより説明の実施時期は示されていると判断します。説明範囲についても手引の11ページより詳しく記載されています。手続については、指定建築物の届出を提出することが12条で定められており、説明すべき内容は、手引の様式第3号「説明に関する報告書」に具体的に列挙されています。

以上により、条例を改定する必要はないと判断し、陳情事項3についても不採択とします。

○委員長（諫山大介） 各会派の意見は以上であります。

以上のように、各会派の御意見は、採択、不採択、審査打切の3つに分かれておりますが、本日結論を出すことについては意見が一致しておりますので、これよりお諮りいたします。

まず、本陳情について、採否を決するかどうかについてお諮りいたします。

本陳情の採否を決することに賛成の方は、念のために申し上げますと、採択または不採択を主張される方は挙手願います。

（賛成者挙手）

○委員長（諫山大介） 挙手少数であります。

よって、本陳情は採否を決しないことに決定いたしました。

したがって、審査打切となりました。

次に、陳情第201号市バス路線再編・減便の見直しを求める陳情について、各会派の御意見をお聞かせ願います。

自由民主党さん。

○委員（上畠寛弘） 当局の説明を了として、打ち切りで結構です。

○委員長（諫山大介） 公明党さん。

○委員（萩原泰三） 陳情201号は、審査打切を主張いたします。理由を述べます。

本陳情で述べられている市バスの減便や路線変更によって、通院・買物・通勤・通学に支障が生じているとの切実な声は、日常生活に直結する重要な問題であり、特に高齢者や子育て世代の方々が不安や負担感を感じていることは十分理解できます。公共交通は単なる移動手段ではなく、市民生活を支える重要な基盤であり、利用者の声に真摯に耳を傾ける必要があります。

一方で、市バス事業は、利用者の減少、運転手不足、燃料費や物価の高騰などにより極めて厳しい経営状況にあり、将来にわたる市民の足を守るためには、限られた人員や車両を効率的に活用することが不可欠です。今回の見直しも、2タッチデータの客観的な利用データや地域団体への説明や意見交換を開催した上で、路線全体を維持するために実施された再編であり、その判断はやむを得ないものであったと考えられます。

また、市は、見直し後も利用状況や市民の声を継続的に分析し、必要に応じてダイヤ調整や混雑対策を行う方針を示しています。こうした取組の効果や今後の対応を見極める必要があることから、現時点で直ちに採択または不採択とするのではなく、引き続き状況を注視しながら慎重に審査を進めるべきと考え、本陳情については審査打切することが適当であると判断します。

○委員長（諫山大介） 日本維新の会さん。

○委員（山本のりかず） 陳情201号について、市バス事業は利用者減少や運転手不足、物価高騰等により、今後極めて厳しい経営状況に陥ることが予想され、将来にわたり市民の足を守っていくためには、路線再編や運行本数の最適化、鉄道との役割分担の見直しは避けて通れない課題であると認識しております。

交通局においては、2タッチデータ等を活用した利用実態分析や混雑発生時の臨時便対応など、一定の改善努力が行われていることは評価しております。

したがって、市バスの持続可能な運行体制を維持する観点から、路線再編及び運行本数の適正化の方向性自体は必要な取組であると判断し、本陳情については打ち切りとします。

○委員長（諫山大介） 日本共産党さん。

○委員（松本のり子） 201号については採択を求めます。

市民の足を守るという市バスの立場に立って、やはり利用者の声をしっかりと聞き、乗りやすい路線にしてほしいという陳情者の思いは最もなことで、採択を求めます。

○委員長（諫山大介） こうべ未来さん。

○委員（木戸さだかず） 本陳情につきましては、市バス事業の資金不足比率などの現状や乗車状況を見ると、市バス路線の再編はやむを得ないものと理解しており、陳情者の求める路線維持は困難な状況であると考えています。

しかしながら、市バス路線の再編及び減便に関しては、私たちも市民から意見要望を受けており、市民の足を守ることは大変重要であるという立場であり、陳情者の思いを共有する部分もあ

ること。そして、今後の市バス事業について、当局は一度の見直し完了とするのではなく、今後もデータや市民の声を継続的に分析し、改善を図るという姿勢であることを踏まえ、我が会派としては、陳情を不採択とせず、打切りを主張いたします。

○委員長（諫山大介） 躍動の会さん。

○委員（川口まさる） 理想を言えば、多くの便を用意して、待ち時間なく乗車でき、余裕のある車両で快適に移動できればもちろんよいと思います。しかし現実には、リソースは有限であり、市バス事業の経営状況を考慮すれば、効率的再配分は必須です。路線見直しや減便はやむを得ないものと判断します。交通局においては、鉄道などと重複している路線について積極的に見直し、車両や人員を最寄り鉄道駅へのアクセス確保へと配分すべきです。

よって、陳情201号について不採択です。

○委員長（諫山大介） 各会派の意見は以上であります。

以上のように、各会派の御意見は、採択、不採択、審査打切の3つに分かれております。本日結論を出すことについては意見が一致しておりますので、これよりお諮りいたします。

まず、本陳情について、採否を決するかどうかについてお諮りいたします。

本陳情の採否を決することに賛成の方は、念のために申し上げますと、採択または不採択を主張される方は挙手願います。

（賛成者挙手）

○委員長（諫山大介） 挙手少数であります。

よって、本陳情は採否を決しないことに決定いたしました。

したがって、審査打切となりました。

次に、陳情第202号～第205号神戸市バス37系統のダイヤ編成、運行本数の再検討を求める陳情について、各会派の御意見をお聞かせ願います。

自由民主党さん。

○委員（上畠寛弘） 37系統については、これまでも東灘区民の皆様からの御意見等もいただきました。また一方で、やはり東灘区における交通のバス路線というものを持続可能なものにするに当たっては、大変これは苦渋の決断ではありますけれども、やはり致し方ないというところではあります。

よって、本件につきましては、当然ながらしっかりと今ある路線に関してはしっかりと守っていきつつも、この御理解をしっかりとしていただくということに交通局には頑張ってもらって、本件、本陳情に関しては不採択というふうな判断をしたいと思っております。

○委員長（諫山大介） 公明党さん。

○委員（萩原泰三） 陳情202号～205号に関しては、不採択を主張いたします。

これらの陳情は、これまでも同趣旨で陳情がなされており、その当時から運行状況等に特段の変化がないことから、前回と同様に不採択といたします。

○委員長（諫山大介） 日本維新の会さん。

○委員（山本のりかず） 会派として、37系統に関する陳情については、これまでも同趣旨の陳情に対して不採択としてきました。地域住民から継続して、特に9時台の便復活を求める声が寄せられていることは、交通局として真摯に受け止める必要があると考えます。

神戸市バス事業全体として、利用者減少や運転手不足、厳しい経営環境を踏まえた路線再編、運行効率化は必要不可欠であり、単純に従前どおりに戻すことは慎重であるべきと考えますが、

その中でも地域実情に応じた柔軟な見直しは重要であります。30系統との役割分担の見直し、阪急バスとの連携、経路やダイヤの再検討などにより、地域利便性と持続可能性の両立を図る余地はあるのではないのでしょうか。交通局において、利用実態や地域ニーズを継続的に検証しながら必要な改善検討を進めることを期待し、本陳情については不採択とします。

○委員長（諫山大介） 日本共産党さん。

○委員（松本のり子） 202号～205号については採択を求めます。

度々出されてますが、今回も治療院に通っているとか、あるいは安心クリニックに通っているとか、もう本当に大変で、これまであったものがなくなったというのがどれだけ大変かというのがひしひしと伝わってくる陳情です。ぜひ採択を求めます。

○委員長（諫山大介） こうべ未来さん。

○委員（木戸さだかず） 本陳情につきましては、これまでと同様の陳情内容であり、陳情者の思いは理解させていただきましたが、やはり37系統の見直しは、今後も37系統路線を守っていくために必要な取組であると考えているところであり、これまでと同じく不採択を主張いたします。

○委員長（諫山大介） 躍動の会さん。

○委員（川口まさる） 先ほどと同じ理由で、202号～205号の陳情項目①及び③について不採択、②について採択とします。

○委員長（諫山大介） 各会派の意見は以上であります。

以上のように、各会派の御意見は、一部採択を含め、採択、不採択の2つに分かれておりますので、これよりお諮りいたします。

本陳情を、一部採択を含め採択することに賛成の方は挙手願います。

（賛成者挙手）

○委員長（諫山大介） 挙手少数であります。

よって、不採択とすることに決定いたしました。

次に、陳情第206号から第207号神戸市バス路線の見直しに関する陳情について、各会派の御意見をお聞かせ願います。

自由民主党さん。

○委員（上畠寛弘） 高倉台・多井畑の移動手段のやはり確保というのは、必要性としては交通局もしっかりと認識されている中で、持続可能なことをしっかりやるために取り組んでらっしゃることは分かりました。また、輸送力、高校生等のやはり需要に関しても、輸送力確保のためにも努力されていると。これについては当局の説明を了といたしまして、自民党としては打切りとさせていただきます。

○委員長（諫山大介） 公明党さん。

○委員（萩原泰三） 公明党は審査打切を主張いたします。理由を述べます。

陳情第206号と207号で述べられている高倉台・多井畑地域、また、須磨区南西部において、市バスが通院や買物、通学など日常生活を支える欠かせない交通手段あるという切実な事情は十分理解できます。とりわけ高齢化が進む地域では、自家用車を手放された方も多く、市バスの減便や路線廃止に対して強い不安を抱かれるのも当然であり、地域の皆様の住民の足を守ってほしいという思いは極めて重要であると受け止めています。

一方で、市バス事業は極めて厳しい経営状況であり、このまま従来どおりの運行を続けることが、かえって市バス事業全体の存続を危うくする可能性があるとの市の説明には一定の合理性が

あります。また、市は高齢者の通院や買物に必要な移動手段の重要性を認識し、住宅地から最寄りの鉄道アクセスを確保しつつ、交通空白地を生じさせないことを基本としている点は評価できます。さらに、75系統のように通学需要が多い路線については、利用状況を分析した上で増便や区間便の設定を行うなど、一定の対応も講じられています。

今後も実際の利用状況や地域住民の声を踏まえ、必要な改善が図られることを引き続き見守る必要がありますので、本陳情は審査打切としたいと思います。

○委員長（諫山大介） 日本維新の会さん。

○委員（山本のりかず） 須磨エリアにおける市バス運行見直しについて、利用者減少や運転手不足、厳しい経営状況を踏まえれば、並行重複した路線の運行効率化やダイヤ見直し自体は一定理解できるものであり、持続可能な市営交通を維持するために必要な取組であると考えます。

一方で、神戸市が進める高校通学定期無償化の影響により、特定時間帯において高校生利用が増加し、その結果として、高校生以外の利用者、とりわけ高齢者や通院利用者等に混雑や乗車困難などの影響が生じていることは事実です。神戸市の政策全体が市バス利用環境に与えている影響として、交通局としても十分に分析、対応していく必要があります。2タッチデータ等を活用しながら、時間帯別混雑状況、高校生利用の集中実態、積み残しや遅延状況などを継続的に検証し、必要に応じて増便・区間便・直行便設定、ダイヤ調整など、利用実態に応じた柔軟な対応を行うべきであると考えます。

以上を踏まえ、本陳情については打切りとします。

○委員長（諫山大介） 日本共産党さん。

○委員（松本のり子） 本陳情について、206号から207号は採択を求めます。

この8月から行われます大幅な廃止・減便について、もうここまでするかというぐらいの減便に私自身も驚いてます。今回このような陳情が出されるのは最もなことです、採択を求めます。

○委員長（諫山大介） こうべ未来さん。

○委員（木戸さだかず） 本陳情につきましては、陳情201号と同様に、今回の市バス事業の路線再編の見直しを求める陳情であり、201号と同じく、路線再編の必要性は認める一方で、陳情者の思い、今後の市バス事業に対する市の姿勢も鑑みて、打切りを主張いたします。

○委員長（諫山大介） 躍動の会さん。

○委員（川口まさる） 先ほどまでと同じ理由で、陳情206号・207号について不採択です。

○委員長（諫山大介） 以上のように、各会派の御意見は、採択、不採択、審査打切の3つに分かれておりますが、本日結論を出すことについては意見が一致しておりますので、これよりお諮りいたします。

まず、本陳情について、採否を決するかどうかについてお諮りいたします。

本陳情の採否を決することに賛成の方は、念のために申し上げますと、採択または不採択を主張される方は挙手願います。

（賛成者挙手）

○委員長（諫山大介） 挙手少数であります。

よって、本陳情は採否を決しないことに決定いたしました。

したがって、審査打切となりました。

次に、陳情第208号市バス路線の継続と充実を求める陳情について、各会派の御意見をお聞か

せ願います。

自由民主党さん。

○委員（上畠寛弘） 陳情208号について、減便をやめてほしいと。その上でまた便数を増やすことということで全く理解はできません。持続可能性のことを鑑みれば、取りあえず便数減らして迷惑もかかっているかもしれませんし、御負担もかかっているかもしれないけれども、しっかりと交通局が取り組んでいる状況でありまして、ましてや便数を増やすことはできないですし、69系統のことに關しても、あえて新設をしたわけです。路線を。新設をしたのにもかかわらず、さらに大幅に増やすということで、何でもかんでも要求したら通っていくということは、これはやはりおかしいことだとも思いますし、交通局のこの取組を私は応援をしている立場といたしまして、市民の持続可能な交通をしっかりと守るためにも、本件につきましては、本来であれば私はこれは反対したい立場ではありますけれども、審査打切とさせていただきます。

○委員長（諫山大介） 公明党さん。

○委員（萩原泰三） 公明党は審査打切を主張いたします。

本陳情で述べられている市バスは、高齢者の通院や買物、日々の暮らしを支える欠かせない交通手段であり、減便や路線廃止によって生活に大きな影響が生じることの切実な声は十分理解できます。特に、自家用車を利用できない方にとって、市バスは地域で安心して暮らし続けるための重要な社会基盤であり、住み慣れた地域で暮らし続けたいという住民の願いには深く共感するところです。

一方で、市バス事業は極めて厳しい経営状況にあり、市全体の公共交通を将来にわたり維持するためには、利用実態に応じた運行の見直しや効率化が必要であるとの市の説明を受け入れざるを得ません。また、市は、個別路線の利用状況を継続的に分析し、必要に応じた調整を検討するとともに、バス停環境の改善にも取り組む姿勢を示しており、利用者の不便を少しでも軽減しようとする姿勢が見受けられます。

以上のことから、今後の運行状況や市の対応を引き続き見極める必要があるため、本陳情については審査打切といたします。

○委員長（諫山大介） 日本維新の会さん。

○委員（山本のりかず） 市バス事業は、利用者減少や運転手不足、物価高騰などにより極めて厳しい経営状況にあり、市民の足を将来にわたり維持していくためには、需要に応じた運行本数の適正化や路線再編は必要不可欠であると考えます。増便・減便については、感覚論ではなく、2タッチデータ等による利用実態や混雑状況、地域ニーズを踏まえながら継続的に検証し、必要に応じて柔軟に見直していくべきと考えます。また、バス停環境について、屋根やベンチの設置は利用者利便性向上の観点から重要であると考えますが、本陳情について、具体的な設置希望箇所が明示されていない状況です。実際には、道路幅員や歩道空間、交通安全面など、設置条件も大きく異なることから、個別地点ごとの検討が必要であるという当局の説明は理解できます。引き続き利用者数や地域特性、高齢者利用の状況を踏まえながら対応していただくよう要望し、本陳情について打切りとします。

○委員長（諫山大介） 日本共産党さん。

○委員（松本のり子） 本陳情は採択を求めます。

兵庫・長田区域は、2年前に大幅に減便され、そして、この4月1日からさらに減便が、また路線によっては減便され、そして、また8月1日から減便・廃止の路線も出ているということでは、

もう声を上げなければ、どこまでいっても長田から市バスがなくなるのではないかという不安というのは十分理解できます。採択を求めます。

○委員長（諫山大介） こうべ未来さん。

○委員（木戸さだかず） 本陳情につきましても、陳情201号と同じ理由で打切りを主張いたします。

○委員長（諫山大介） 躍動の会さん。

○委員（川口まさる） 208号の陳情事項1から3について、先ほどまでと同じ理由で不採択とします。

陳情事項4についても、「要件を満たし、かつ御利用の多いバス停から費用対効果を勘案しつつ、順次整備を進めている」との交通局の説明を踏まえて、不採択とします。

○委員長（諫山大介） 各会派の意見は以上であります。

以上のように、各会派の御意見は、採択、不採択、審査打切の3つに分かれておりますが、本日結論を出すことについては意見が一致しておりますので、これよりお諮りいたします。

まず、本陳情について、採否を決めるかどうかについてお諮りいたします。

本陳情の採否を決することに賛成の方は、念のために申し上げますと、採択または不採択を主張される方は挙手願います。

（賛成者挙手）

○委員長（諫山大介） 挙手少数であります。

よって、本陳情は採否を決しないことに決定いたしました。

したがって、審査打切となりました。

以上で意見決定は終了しました。

○委員長（諫山大介） 本日御協議いただく事項は以上であります。

皆様方と本委員会、本日最後になると思いますので、私と副委員長のほうから一言ずつ御挨拶を申し上げます。

まず、1年間、のまち副委員長をはじめ、各委員の方の御協力の下、また、事務局として四方係長、矢野さん、波多野さん、大島さん、きめ細やかなサポートをいただきながら何とか乗り切ってきました。坊池委員がいなかったのがちょっと心残りでありますけれども、また来期、新しい委員として市民の顔が見れる議論を共にしていきたいと思いますので、引き続きよろしく願いいたします。ありがとうございました。（拍手）

○副委員長（のまち圭一） 皆さん1年間どうもありがとうございました。私も副委員長として初めて座らせていただきまして、非常に勉強になりました。今回、事務局の2人にも大変お世話になりました。引き続きあと1年任期がございすけれども、神戸市民のために、共に一緒にやっていただきたいと思いますので、ありがとうございました。1年間。（拍手）

（午後3時35分閉会）