

都 市 交 通 委 員 会 記 録

- | | |
|------------|----------------------------|
| 1. 会議の日時 | 令和8年7月1日（水）午前10時0分～午後1時27分 |
| 2. 会議の場所 | 第4委員会室 |
| 3. 会議の議事 | 下記のとおり |
| 4. 出席委員の氏名 | 下記のとおり |

協議事項

1. 委員会運営について

（交通局）

1. 事業概要の説明聴取

2. 陳情第211号 市バスの減便・廃線案に反対する陳情

3. 陳情第212号 市バス路線の継続と充実を求める陳情

4. 陳情第213号 市バスの路線廃止・減便を中止することを求める陳情

（都市局）

1. 事業概要の説明聴取

2. 報 告 神戸ハーバーランド株式会社のあり方について

（建築住宅局）

1. 事業概要の説明聴取

出席委員（欠は欠席委員）

委員長 大 野 陽 平

副委員長 前 田 あきら

委 員 原 直 樹

朝 倉 えつ子

堂 下 豊 史

坂 口 有希子

住本 かずのり

川 口 まさる

欠川 内 清 尚

なんの ゆうこ

平 井 真千子

議 事

（午前10時0分開会）

○委員長（大野陽平） ただいまから都市交通委員会を開会いたします。

本日は、常任委員長会議において確認されました委員会運営方針の提示と、所管局の事業概要の説明並びに陳情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、川内委員より、病気療養のため欠席する旨の届出がありましたので、御報告申し上げます。

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

次に、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、写真撮影についてお諮りをいたします。

自由民主党さん、公明党さん、日本維新の会さん、日本共産党さん、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（大野陽平） 御異議がありませんので、許可することに決定をいたしました。

次に、本日の予定でございますが、委員会終了後、名谷車両基地を实地視察することとなっております。予定といたしましては、午後2時に市役所を出発したいと考えておりますので、委員各位の御協力をよろしくお願いいたします。

次に、本日はJ－A L E R Tの全国一斉情報伝達訓練が実施され、午前11時に本庁舎内の放送設備から自動的にテスト放送が流れる予定です。委員会室においてもテスト放送が流れるため、その間、一時中断したいと存じますので、御了承願います。

それでは、協議事項によりまして、まず委員会運営についてであります。

本件につきましては、5月22日の常任委員長会議において協議いたしました結果、運営方針が確認されましたので、これに基づいて委員会を運営してまいりたいと存じます。

次に、陳情者から口頭陳述の申出がありましたので、陳情第211号について、交通局審査の冒頭に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（大野陽平） それでは、さよう決定をいたしました。

それでは、これより順次各局の審査を行います。

（交通局）

○委員長（大野陽平） 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212号、陳情第213号について、陳情の趣旨を私から申し上げます。

陳情第212号は、交通局に対して、2027年4月実施の65系統、66系統、120系統の廃止・減便はやめ、存続させること、65系統はしあわせの村まで延伸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、陳情第213号は、交通局に対し、別紙陳情文書表のとおり、8月実施の須磨エリアの路線廃止・減便はやめること、また、その他の項目としまして、①高校生の利用が増加している路線は臨時便だけでなくダイヤの増便をすること、②4月に減便された70系統、76・77・78系統を元に戻すこと、③120系統は減便せず存続すること、④運転手不足解消のため給与改善や家賃補助など処遇改善を神戸市の支援で行うこと、⑤経営改善支援補助金は上限を設けることなく満額補助することを神戸市に求めること、⑥燃油等価格高騰分の補填やコロナ禍の負担の軽減支援を神戸市と国に求めること、⑦市バス路線の在り方は2タッチデータに依存せず利用者の声を土台に検討することを求める趣旨であります。その他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211号について口頭陳述を聴取いたします。

陳述人の林さん、発言席へどうぞ。

それでは、5分以内でお願いをいたします。

○**陳述者** 私は神戸市北区ひよどり台連合自治会の林喜久治と申します。日頃の地域住民に対する御高配に対して厚く御礼申し上げます。

私はひよどり台に提示された市バスの減便・廃線の提案を見直すことを要望する陳述を行います。

最初に私たちの住むひよどり台を紹介したいと思います。神戸市のベッドタウンとしてつくられた大きなまちです。市街に近くて景観もすばらしく、災害にも強く、子育て、家族で暮らすには最適なまちと思っています。唯一の悩みは交通の利便性です。鉄道路線の恩恵は全く受けられない場所です。それでも市バスの利用が、隣接するしあわせの村などもあって、それなりに便利です。通勤・通学、買物、病院などの移動に大変助かっています。ありがとうございます。

しかし、私たちのまちも子供たちが大きくなり、市外に転出し、人口が減少した状況は神戸市と類似していると思います。それでもひよどり台ではボランティア活動を活発化して、住民同士のつながりを大切にして、若い世代の里帰りも促進して、人口減少を食い止める策に努力しております。手応えも感じているところです。

ところが、今回、突然に交通局から減便・廃線に対する提案を受けました。しかしながら、私たちのまちの永続的な発展の観点からは、この減便・廃線の提案は全く受け入れ難い提案です。

私たちは当然、神戸市営バスの安定経営を目指す方針には賛同しています。全面的に協力していきたいと思っています。今回の交通局から提示された路線バスの減便・廃線の提案は、当地の交通の利便性を失う問題で、私たちのまちが元気を失うループを生み出す提案であると思っています。中でも廃線提案は全く受け入れられません。当地の生活の死活問題と考えています。関係者の皆さんには、ひよどり台が他の地域と全く事情が違うことを理解してほしいです。

当地では現在、交通局から提案された減便・廃線の提案を全住民に開示して、住民全体の声を得るために住民署名を集めています。署名はまだ途中ですが、減便・廃線の提案に反対する署名は既に4,500にも達して、当地ひよどり台住民ほとんどの署名を得ています。住民総意が反対していると考えてください。地図上隣接する星和台においてもこれに同意する意思表示を行っています。そして、署名やら住民の声は順次交通局に届けて、それに対する回答をいただくことと、

これからの打合せに反映していただくように求めています。

交通局とはこれからも最善策を求めて協議を進める所存です。私たちの思いを受け入れていただく提案への見直しを切に願うものです。よろしくお願いします。

○委員長（大野陽平） 口頭陳述は終わりました。どうもお疲れさまでございました。

それでは、事業概要及び陳情3件について、一括して当局の説明を求めます。

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。

○委員長（大野陽平） 局長、着席されたままで結構です。

○城南交通局長 ありがとうございます。

委員各位におかれましては、平素より交通局事業に対しまして御理解、御支援を賜り、誠にありがとうございます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、市バス路線見直しに関する陳情第211号から第213号までの3件並びに令和8年度事業概要につきまして、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211号の市バスの減便・廃線案に対す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、1. 市バス路線見直しの背景についてですが、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、事業経営を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。これを超えると経営健全化団体となり、運賃の大幅値上げや強制的な路線の廃止・減便に踏み込まなければならなくなる可能性があります。

収支状況につきましては、運賃改定等の取組により単年度収支は一定改善しているものの、委託費の増大や燃料費の高騰などの影響により、依然として先行きは厳しく、安定した経営基盤の確立が最優先の課題となっております。また、今後10年でおおむね半数の運転士約100名が定年退職を迎えるという将来的な人員確保が極めて厳しい見通しにあり、重複路線の整理や効率化など、抜本的な見直しが避けられない状況でございます。

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活用し、最寄り鉄道駅への移動手段へ適正な配分を行うなどの見直しは避け難いことから、2タッチデータなどによって把握した利用実態に基づき、需要と供給のバランスを図るダイヤ変更や、兵庫・長田エリア、東灘・灘エリアの路線見直しを実施してきたところであり、今後、須磨エリア、しあわせの村・ひよどり台エリアを含め、路線見直しを予定しております。

なお、この1. 市バス路線見直しの背景については、他の陳情とも共通いたしますので、以降は御説明を割愛させていただきます。

2. しあわせの村・ひよどり台エリアの路線見直しについてですが、現在、地域の皆様に交通局の素案をお示ししている段階であり、御意見をお聞きした上で、本年秋頃に見直し案を提示し、周知していく予定でございます。

当該エリアの路線の課題として、市バスだけで5つの系統が運行し、複数方面へアクセスしており、御利用者が分散するため、エリア全体で約2.6億円もの赤字を計上しております。路線見直しに当たっては、しあわせの村において障害者や高齢者などの福祉施設が複数立地しているという地域特性を鑑み、最寄り鉄道駅への移動手段は確実に確保し、いわゆる交通空白地を生じさ

せないことを基本としております。その上で、重複路線の整理や効率化を図り、車両や運転士など限られた経営資源を適正に配分することで、持続可能な路線網への転換を図りたいと考えております。

３．陳情事項への考え方について、①減便・廃止案を提示する前に、収入・支出などに係る徹底的な検討と住民が理解納得できる説明をすることについてですが、交通局の経営状況については、ホームページでの２タッチデータを活用した見える化の公開や、市バス各停留所への路線ごとの収支状況の掲示、神戸市バスフォーラムの開催などを通じて周知を進めてきたところでございます。

ダイヤ変更や路線見直しに当たっては、路線別の収支状況や２タッチデータ等を活用し、利用実態や需要動向等について検証を重ね、見直し案を策定しております。今後も経営環境や収支状況、利用実態などについて分かりやすくお示ししながら、地域の皆様に御理解いただけるよう、丁寧な説明に努めてまいります。

②交通局からの提案を押しつけるのではなく、地域住民・バス利用者が納得するまで議論を尽くすことについてですが、路線見直しを進めるに当たっては、地域の皆様にに対し背景や内容を丁寧にお伝えし、御理解をいただくことが重要であると認識しております。

本見直しについては、しあわせの村において福祉施設が複数立地しているという特性を鑑み、通常の路線見直しよりもさらに時間を確保し、地域団体や施設への素案の説明及び意見交換をスタートさせており、地域を代表する団体や、しあわせの村にある全ての障害者福祉施設・高齢者施設に対し交通局が個別に出向き、複数回にわたり意見交換を行ってきております。

地域の多様な方々から広く御意見を伺うことは、路線見直しに対する地域の皆様の理解を深める上で大変重要な取組であると考えており、意見交換などを通じて、より運行の効率を高める案や、より多くの御利用が見込める案、見直しの策定過程では把握し切れなかった客観的な事実などの御意見・御提案を伺うことができた場合には、地域の実情に即した有益な情報として検討することとしております。

４．今後の対応についてですが、交通空白地を生じさせず、市民の足を確実に確保していけるよう、実施のおおむね半年前を目途に見直し案を提示すべく、御意見の精査を進めるとともに、引き続き地域や施設の皆様の御理解が得られるよう、丁寧に説明を尽くしてまいりたいと考えております。

続きまして、７ページを御覧ください。

陳情第212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。

３．陳情事項への考え方について、①2027年４月実施の65系統、66系統、120系統の廃止・減便はやめ、存続させること、②65系統はしあわせの村まで延伸することについてですが、先ほども申し上げましたとおり、本年２月より地域団体や福祉施設などの関係者に対して交通局素案をお示しし、地域の特性や実際のバスの御利用状況等についてお話を伺っているところでございます。

その中での有益な御意見や情報を踏まえた見直し案については、実施のおおむね半年前となる本年秋頃に提示する予定であり、現時点では見直し案について検討を進めている段階であることから、陳情項目については御意見として承るものの、現時点で回答できる段階にございません。

なお、見直し案を示した後も、有益な御意見や御提案を伺うことができた場合は検討することとしております。

４．今後の対応につきましては、先ほども御説明したとおり、交通空白地を生じさせず、市民の足を確実に確保していけるよう、実施のおおむね半年前を目途に見直し案を提示すべく、御意見の精査を進めるとともに、引き続き地域や施設の皆様の御理解が得られるよう、丁寧に説明を尽くしてまいりたいと考えております。

続きまして、11ページを御覧ください。

陳情第213号市バスの路線廃止・減便を中止することを求める陳情について御説明申し上げます。

２．陳情事項への考え方について、（１）８月実施の須磨エリアの路線廃止・減便はやめることについてですが、見直しを実施する須磨エリアは、鉄道網が充実している一方で、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られることや、特定の路線において需要と供給の乖離が見られたことから、（ア）重複路線の整理と効率化として、鉄道網が充実する板宿・新長田周辺での重複解消や、（イ）利用実態に即した見直しとして、須磨駅方面への利用が少ない71系統の75系統への集約、日中利用が少ない74系統などの朝ラッシュ時へ運行を集中させるなど、実態に即した見直しを行います。（ウ）路線再編による利便性の維持・向上を図るため、東白川台・若草方面では路線の統合により名谷方面への日中の運行本数を倍増させるほか、多井畑地域でも系統統合と新ルートを設定するほか、（エ）通勤・通学需要への配慮につきましても、75系統の朝ラッシュ時の増便、多井畑東回りルートの現行規模維持など、支障が生じないよう最大限考慮したダイヤ設定を行う予定です。

（２）その他について、①高校生の利用が増加している路線は臨時便だけでなくダイヤの増便をすること及び②４月に減便された70系統、76・77・78系統を元に戻すことについてですが、ダイヤの見直しに当たっては、需要と供給のバランスを図るため、２タッチデータなどを活用して詳細に分析を行い、利用の多い時間帯については臨時便を通常ダイヤに組み込むことで実質的な増便を図り対応するほか、減便についても同様の方法で運転間隔を整えた上で見直しを実施しております。

③120系統は減便せず存続することについてですが、先ほども申し上げましたとおり、交通局素案をお示しした上で、地域の特性や実際のバス御利用状況等について御意見を伺いながら、見直し案について本年秋頃に提示する予定であり、現時点で本項目について回答できる段階にございません。

④運転手不足解消のため給与改善や家賃補助など処遇改善を神戸市の支援で行うことについてですが、公営企業職員の給与は、地方公営企業法の規定により、人事委員会の勧告等に基づき給料表を決定する国や地方公共団体の給料表に準じて決定されており、市バス運転士の給与も令和７年度に引上げを実施したところでございます。また、採用選考では、応募要件の緩和や大型二種免許取得費用の支援など様々な取組により人材確保に努めているところでございます。

⑤経営改善支援補助金は上限を設けることなく満額補助することを神戸市に求めること、⑥燃油等価格高騰分の補填やコロナ禍の負担の軽減支援を神戸市と国に求めることについてですが、市バス事業に関しては、独立採算の原則の下、市民の足を守る公益性の観点から、代替交通のない路線や観光施設・福祉施設などの特定の行政目的の路線などの運行に対し市の支援を受けており、燃油価格高騰の影響などに対しても、臨時交付金を財源とした支援を受けております。今後も運行に係る業務の効率化などの経営努力を行った上で、国及び市に対して必要な支援を求めてまいります。

⑦市バス路線の在り方は2タッチデータに依存せず利用者の声を土台に検討することについてですが、市バス路線の見直しやダイヤの変更に当たっては、2タッチデータなどを用いた客観的かつ詳細な分析に加え、市民・利用者から寄せられる意見も丁寧に把握・考慮した上で進めてまいります。

3. 今後の対応について、路線の見直しについては、一度の見直しで完了とするのではなく、今後も2タッチデータなどの客観的なデータや利用者の声を継続的に分析・把握しながら、需要と供給のバランスを図り、持続可能な公共交通の維持・発展に全力を尽くしてまいります。

続きまして、令和8年度事業概要につきまして御説明申し上げます。

事業概要の1ページを御覧ください。

交通局の概要には、2. 局の職員数や、3. 令和8年度予算の概要を、2ページから3ページにかけて組織と事務分掌を記載しております。

4ページを御覧ください。

令和8年度主要事業について御説明申し上げます。

価値向上では、安全・サービスや沿線価値・ブランド価値の向上に取り組んでまいります。

設備投資による安全性の向上として、(1)ホームドア設置では、西神・山手線、北神線に続き、令和9年度末までに海岸線全10駅への設置完了を目指し、令和8年度は和田岬駅、御崎公園駅、ハーバーランド駅から整備を進めてまいります。

また、(2)車内防犯カメラ設置について、令和8年度中に整備を完了させるほか、(3)橋脚耐震化補強工事、(4)附帯事業施設の設備改修などに取り組んでまいります。

5ページ、安全・危機管理意識の強化として、市バス4.21三宮重大事故を決して風化させることなく、同様の重大事故を二度と起こすことのないよう、(1)再発防止に向けた研修・取組を引き続き実施するとともに、バリアフリーの推進として、(1)海岸線列車乗降口の隙間・段差の解消、(2)エレベーターのバリアフリー基準適合に向けた更新を行うほか、乗車券のデジタル化推進として、(1)地下鉄1日乗車券のQR化や、利用案内の改善として、(1)新バスロケーションシステムの運用に取り組んでまいります。

6ページ、駅・ターミナルの拠点機能強化として、(1)板宿駅大規模改修、(2)バスターミナル大規模改修や、選ばれる沿線づくりとして、(1)誰もが利用しやすいバス停留所施設の整備では、令和8年度から10年度にかけて30か所のバス停留所上屋を整備してまいります。

市営地下鉄ブランディング強化として、(1)市電に関する歴史的情報の閲覧・発信や、7ページ、(2)海岸線の集客増策及び地域活性化への貢献に取り組んでまいります。

また、神戸モデルの推進として、(1)市内路線バスにおけるサービスのシームレス化を推進してまいります。

8ページ、収支バランス向上では、増収策や経費削減策に取り組んでまいります。

沿線施設との連携強化として、(1)乗客増加策の推進では、沿線地域の企業や店舗、スポーツチーム、地元団体、人気コンテンツなどと連携し、乗客増加策を推進してまいります。

乗車料収入拡大に向けた取組として、(1)企画乗車券の企画・発売を行うほか、9ページ、(2)各種利用促進制度では、市バスや地下鉄の利用を促進するため、表に掲載しております各種制度を展開してまいります。

なお、市バス・地下鉄連絡定期券割引や市バス昼間割引定期券について、制度趣旨や実績等を鑑み、見直しを実施いたします。

附帯事業の強化として、（１）市バス垂水支所用地の売却や、10ページ、（２）市バス舞子高校前回転地用地の利活用を進めてまいります。

現場業務体制の効率化として、駅窓口でのお客様対応を支援し、駅務機器の遠隔操作を行う駅務遠隔システムを整備し、効率的な運用を目指す（１）地下鉄における駅務遠隔化を推進するとともに、運行計画の最適化として、（１）地下鉄海岸線の運行ダイヤ改正、（２）市バスの運行ダイヤ改正、（３）ＡＩ活用によるバス運行計画の最適化、11ページ、（４）市バス営業所における遠隔点呼の導入、（５）駅施設を活用した市バス運転士乗務交代の実施に取り組むほか、交通ネットワークの最適化として、将来にわたり持続可能な市バス路線網を維持するため、（１）市バス営業所体制の再編、（２）市バス路線見直しを実施してまいります。

12ページには、令和８年８月の須磨エリアの路線見直しや令和９年４月のしあわせの村・ひよどり台エリアの路線見直しについてそれぞれ記載しております。

13ページ、事業基盤強化では、組織改革・人材育成や情報発信・地域連携に取り組んでまいります。

市営交通を支える人材の確保として、（１）将来の公共交通を担う人材の確保・育成では、キャリアプランに基づいた人材育成や人事・給与制度改革を進めるとともに、交通局の職員として働きながら大型二種免許が取得できる採用制度である市バス運転士養成卒の活用などにより、将来の公共交通を担う人材の確保に努めるほか、ＤＸによる業務改革を進めてまいります。

共感を呼ぶ情報発信・コミュニケーションの強化として、広報紙をはじめＳＮＳなどの様々な媒体を活用した（１）行動変容につながる情報発信や、（２）公共交通の現状と今後を共に考える取組として、市民と考えるフォーラムなどを実施してまいります。

以上、陳情３件及び令和８年度交通局事業概要につきまして御説明申し上げます。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○委員長（大野陽平） 当局の説明は終わりました。

これより順次質疑を行います。

なお、事業概要に関して特に質疑がある場合は、所管事項に対する質疑の中で行っていただきたいと存じますので、御了承願います。

それでは、陳情第211号市バスの減便・廃線案に反対する陳情並びに陳情第212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（堂下豊史） 211号、212号について質疑をさせていただきます。

まず見直しの背景についてお尋ねしたいと思います。市バス事業が非常に厳しい赤字状況にあることは理解をしており、運転士不足という構造も含め、経営改善の必要性は公明党としても受け止めております。その上で、まず今回の見直しの背景を改めて確認をさせてください。

例えば、64系統ではこの４月から減便が始まっていますが、その背景には、コロナ以降に乗客が３割減っているのに対し、便数は１割しか減らせていなかったという事情もあると聞いております。今回のしあわせの村・ひよどり台エリアにおける市バス路線の見直しについても、従来、運行の実態がどのように変化し、どういう考え方で見直しに至っているのか、その背景を改めて伺います。

その上で、今、地域にお示しになっている３つの案は最終的な決定案ではなく、地域の意見をいただくための素案、たたき台であり、最終的な見直し案は、先ほども御説明ありましたが、本年10月をめどに交通局の責任でお示しになるという理解でよろしいでしょうか。改めて見解を

伺いたいと思います。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長** ひよどり台エリアでございますけれども、このひよどり台エリアは1970年代後半から開発が進められた住宅地ということでございます。この開発に合わせまして、市バスは1975年に65系統を開業させてございます。当時は1日93便ということでスタートさせていただいたということでございます。その後、順次人口の増加に合わせて路線数を拡大をしていったと、こういうことでございます。

一方で、このひよどり台エリアの人口でございますが、1990年頃に約1万1,000人をピークにしてございまして、以降、減少が続いてございます。2025年には約5,500人ということで半減をしているというのが現状でございます。

これに伴いまして、ひよどり台エリアを通過をいたします市バスの系統、5つございますけれども、この御利用のお客様数も、20年前の2006年には1日当たり約1万1,100人の御利用をいただいていたところでございますけれども、2024年には8,300人程度の御利用ということで、26%程度減少したということでございます。

一方で、これら今御紹介いたしました5つの市バス系統について、2006年には346便の運行をしてございましたが、2024年には325便ということで、約6%の減少にとどまっております、需給バランスが今取れていないという状況になってございます。直近では、2014年、320便という設定をしてございましたが、コロナ禍を経て今日に至るまで、約20年間運行本数はほぼ同じ水準を維持しているということでございます。

私どもがこの路線見直しに当たって、交通空白地というものは生じさせないということを基本に考えてございます。今回、仮にこの17系統・87系統を廃止をしたという場合、17系統のみが運行しております林山町から藪中の間、あるいは87系統のみが運行しております緑が丘、星城高校、機動隊前といったエリアがほかに交通手段のない空白地ということになってしまいます。

一方で、運行する途中の停留所が全て他の系統と重複をしている120系統は、この地下鉄駅への連絡機能を87系統に集約をしたいというふうに考えてございます。このため、地域の皆様へお示しをした——現在の素案ということでお示ししておりますけれども、この考え方の下に、17系統・87系統のルートは維持をするということで考えてございます。

将来にわたって市民の皆様の足を守って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、私どもの限られた経営資源——運転士、車両でございます。これを適切に配分をさせていただいて、交通空白地を生じさせないように、重複路線の整理や適切な便数設定を進めまして、地域の足の確保に尽力をしまいたいというふうに考えてございます。

その上で、現在、地域にお示しをしております3つの案というのは、最終的な決定案ではございません。地域の皆様の御意見をいただくための交通局素案、たたき台ということでございます。こうしていただいた御意見を踏まえて、今年の10月を目途に見直し案を交通局としてしっかりとお示しをしまいたいというふうに考えてございます。

○**委員（堂下豊史）** ありがとうございます。あくまでも素案、たたき台であり、今後、意見を伺いながら見直し案を提示という改めでの御答弁があったんですけども、ともすれば、この素案、たたき台が成案と——出来上がった案と見られがちなところもあるかもしれませんので、引き続き御意見を丁寧に吸い上げていただきたいと思いますし、10月の見直しに向けてしっかりと今後も取組をしていただきたいと思いますと思うんですけども、その上で、もう少し陳情内容に沿って質疑をさせていただきたいんですけども、陳情212号には120系統が廃止されると名谷方面への移動が40分から1

時間増え、運賃も上がるというふうに記されております。この数字が地域で独り歩きし、不安が広がっているのではないかとというふうに懸念を持っております。

そこで、地域の不安を事実で解いていくためにも、交通局の正式な試算をこの場でお示しをいただきたいと思います。現在の120系統と代替となる87系統とでひよどり台から名谷方面への所要時間がどう変わるのか、運賃に違いは出るのか、その辺りについても御答弁いただきたいと思います。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長** 今、委員から御指摘をいただきましたとおり、陳情の中では、120系統が廃止になると移動時間が40分から1時間延びるというような御指摘を頂戴しているところでございます。

ひよどり台から仮に名谷駅まで行かれるということを想定をした場合に、現在運行しております120系統では、ひよどり台から名谷駅までの所要時間は18分でございます。今後、代替を見込んでおります87系統につきましては、ひよどり台から妙法寺駅まで23分の所要でございます。妙法寺駅から名谷駅まで地下鉄を御利用いただいて2分ということでございますので、この地下鉄の乗り継ぎ時間を考慮しますと、現状よりも10分から15分程度、移動時間は増えるということになるかというふうに思っております。費用といたしましても、地下鉄を御利用いただくということでございますので、妙法寺駅から名谷駅までの地下鉄運賃が必要だということでございます。

御利用のお客様には一定の御不便、御負担をおかけするということになってしまうわけでございます。これは私どもとしても非常に心苦しく思っているところでございますけれども、やはり充実した鉄道網を基軸として、バスが補完をする役割分担ということを進めてまいりたい。将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築すべく、最寄り駅へバスでお運びすべき数十人の方を一度にお運びするという考え方の下で取り組んでいるものでございますので、ぜひ御理解を賜りたいというふうに考えているところでございます。

○**委員（堂下豊史）** ありがとうございます。120系統につきましては、要望もいただいておりますが、我が会派のほうにもですね。要望としてこれからお伝えをさせていただきたいと思いますので、個別の系統とか路線についてこの場で御答弁をいただく趣旨ではないんですけども、地域からの要望としてお伝えをしたいと思っております。これからお伝えする声は、ひよどり台連合自治会に加入されていないひよどり台南町の自治会の方から伺っております。複数の論点で要望を伺いました。個々の要望については既に当局にお伝えしたところですが、そのうち120系統について改めてお伝えをしたいと思っております。

鉄道駅のないひよどり台南町では、120系統が名谷へ乗換えなしで行ける唯一の足です。全便を残せというわけではありません。利用の少ない時間帯の減便はやむを得ないものの、完全廃止だけは避け、朝夕の通学・通院の時間帯だけでも残してほしいという強い御要望を伺っております。また、こういう要望も伺っております。120系統を見直すなら、87系統での所要時間と乗り継ぎの負担が軽減されるようにダイヤを工夫してほしいという御要望もいただいておりますので、この場で重ねてお伝えをさせていただきたいと思います。

次の質問ですけども、次は65・66系統の扱いと、その先の選択肢、また地域への丁寧な説明についてお尋ねをしたいと思っております。

65・66系統については、素案で3つの案が示されております。いずれの案についても、交通局は交通空白地は生じないと説明をされております。ただ、空白地が生じないことと、住民お一人

お一人の生活実感とは別の話です。減便であれ廃止であれ、その１便１便に通勤・通学、通院、買物といったそれぞれの暮らしがかかっています。地図の上で代替の路線があることと、その路線が使いたい時間に使える本数で実際に走っていることとは同じではありません。だからこそ、どの案を選ぶにしても、影響を受ける住民の声を今よりさらに丁寧に吸い上げていくべきだというふうに考えております。

今回のしあわせの村・ひよどり台の路線見直しに関しては、地域の特性に鑑みて、通常よりも早いタイミングで素案を地域の連合自治会、福祉施設等へ説明し、意見を聞いているとのことですが、本日回答いただいた見直しの背景や考え方も含めて、今後も地域からの要請があれば丁寧な説明を尽くしていただきたい、また、メールやホームページなど様々なルートで届いた意見についても受け止めていただきたいと思っております。

見直し案については、120系統と併せて、住民の意見もしっかりと聞いた上で、納得のいく成案に仕上げていただきたいと考えております。重ねて交通局のお考えを伺いたいと思います。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長** 今御紹介もいただきましたけれども、このしあわせの村・ひよどり台エリアの路線見直しにつきましては、これまで連合自治会の皆様、あるいは福祉施設の皆様へ私どもの素案の御説明を重ねてきたところでございます。特に今回の見直しに当たりましては、しあわせの村に福祉施設が立地をするという地域特性に鑑みまして、通常よりも早い時期に複数の素案をお示しするといったような、私どもとしても丁寧な対応に努めてきたところでございます。

路線見直しそのものは、地域の皆様の日々の生活に直結するものというのは御指摘のとおりだというふうに感じてございます。その背景あるいは考え方について、より丁寧にお伝えをしていくことが重要であるというふうに受け止めてございます。

こうしたことから、今後、秋頃の見直し案をお示しする段階におきまして、より広く周知を図りたいというふうに考えてございます。地域からまとまった形での御要請がございましたら、可能な限り御説明に伺うといったようなことも含めて、丁寧な説明を尽くしてまいりたいというふうに思っております。その上で、お寄せいただく地域の皆様の御意見、特に有用な御意見でありますとか情報につきましてしっかり受け止めた上で、交通局で成案として仕上げてまいりたいというふうに考えてございます。

引き続き地域や施設の皆様の御理解をいただけますように、双方向の対話といったことを重ねながら、市民の皆様の足を確実に確保できる持続可能な路線網への転換を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○**委員（堂下豊史）** ありがとうございます。引き続き、重ねてのお願いになりますけれども、住民の意見をしっかりと聞いた上で、納得のいく成案を仕上げていただきたいことを要望して、私の質疑を終わりたいと思います。ありがとうございます。

○**委員（住本かずのり）** 住本でございます。よろしく願いいたします。私、今年からこの委員会に所属をさせていただきますので、また今後ともお願いしたいと思っております。

今回の陳情はこれから多々出てくると思うんですけど、その上で、ちょっと私、基本的なことを知りたいと思うので、教えていただきたいと思っております。

陳情に対する答弁のほうで、このままいくと経営健全化団体に陥るということで、現状が19.5%、ぎりぎりのところで何とか耐えていると思うんですけど、もしこの路線廃線を――このまま継続しなければ、何年後に経営健全化団体に陥るのか、教えていただきたいと思っております。

○梅永交通局副局长 実際にこの取組をしなければいつ健全化団体になるのかというのは、明確に何年度というのを我々としてはじいているわけではございません。基本的には、やはりこういう取組をやっている、健全化団体に落ちないように頑張るという前提で我々経営計画を進めているところでございます。

ただ、昨今、燃料高騰等ございますので、そういったことが続いてコストが上がれば、正直なところを申しますと、本当に近いうちに、すぐにでも経営健全化団体に陥るという、そういったレベルの厳しい状況というのだけははっきりしているところでございます。

○委員（住本かずのり） 物価高騰とか原油の関係とかで、具体的には分からないんですけども、ぎりぎりのところで何とか耐えているというところは市民の皆さんも理解をされていると思うんですけど、では果たして経営健全化団体に落ちればどうなるのか。国管理に多分なるとは思いますけど、大幅な運賃の値上げ、強制的な路線廃止、もちろん人件費の削減、給与の削減も必要になってくると思いますが、この場合、例えば運賃が倍になるとか、路線が何割カットされるとか、給料が何割減るとかというのは、当局としてはシミュレーションはしているんでしょうか。していれば数字を教えてくださいなんですけども。

○梅永交通局副局长 今、委員おっしゃられたような具体的なシミュレーションというものはしていませんし、なかなかするのも難しいかなと。ただ、おっしゃられましたように、経営健全化団体に陥った場合は、国の一定の管理下で、今言われたように、今我々が進めております、いろいろと御意見を聞きながら見直し等をさせていただいてございますけれども、恐らくそういったレベルではなく、ある程度本当にばつさりと路線を見直すというか、廃止にしなければならないであるとか、やはり人件費等も大幅にさらに落とす、コストも落とすというようなことを求められるというのは簡単に想像できるところかなというふうに思います。

○委員（住本かずのり） そうしますと、神戸市としての自治体の関与もできないし、議会の関与もできないし、市民の意見を全く聞いてもらえない。国からばつさり、これでやれというところまでいくということで理解よろしいですか。

○梅永交通局副局长 市議会の先生方、また我々が全く関与できないというようなことではないと思いますけれども、やはり我々がいろいろと考えて、先生方の御意見を伺って、市民の方の御意見を伺って、何らかこれでというような話をしたときでも、やはりさらにそれ以上厳しいことを求められるのではないかなというのは考えられるというふうに思います。

○委員（住本かずのり） 私たちがイメージするのは、かつて北海道夕張市が経営健全化団体に陥って、国から、例えばごみの収集週に1回にしろとか、小学校は隣に行きなさいとか、強制的にやっている、非常に市民に負担がかかるようなイメージをしてるんですけど、そのように感じてよろしいんですか。

○梅永交通局副局长 夕張市のケース、ああいったものを想像していただくのが一番考えやすいかなというふうには思います。

○委員（住本かずのり） 様々な地域事情があると思いますが、この当局のお示しする経営健全化に対する目標というか、目的はある程度は我が会派は必要と思っておりますが、最大限いろいろ考慮していただいて、丁寧な説明を今後も行っていきたい旨を要望して終わります。

以上です。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

○委員（朝倉えつ子） 私からも、今るるやり取りありましたけれども、211号、212号ということ

で、ひよどり台連合自治会の方、そして212号は星和台にお住まいの方というふうに聞いています。本当に陳情でも言われたように、ひよどり台地域は鉄道駅もないと。星和台も鉄道駅から遠いということで、公共交通機関はバスしかない地域と。そのバス路線の廃止・減便は本当に住民の死活問題だということが言われています。地域からもたくさん私も声を聞いています。

それで、陳情に対する市の考え方の中でも、利用者が半減とか、全国的な運転手不足とか、事業が厳しい状況だとか、今も質疑ありましたけど、資金不足比率が20%に迫ると。危機的な状況にあるということなんですけど、資金不足20%になって経営健全化団体になると、国から例えば補助金もらえないだとか、ペナルティーが何か課せられるんでしょうか。

○梅永交通局副局長 国からの補助金もらえないというペナルティーは、すみません、はっきりと申し上げられませんが、そういったようなペナルティーというよりは、先ほど住本委員のほうからお話ございましたように、やはり経営健全化に向けて市として経営計画を立てるに当たって、我々が考えるもの以上の厳しいものを求められる。そうでなければ、いわゆる補助というよりは、資金を調達するための起債であるとか、そういったようなものの自由度というのがなくなるというふうに考えてございます。

○委員（朝倉えつ子） 早期改善のために、今おっしゃったみたいに努力しなさいよと。計画とか報告求められるというのはあるんですけど、特にペナルティーなどはない。ないということです。しかも、当局が出されている経営計画2030でも、この先までは、17年までは黒字の見込みと。資金不足額についても20%にならないという見込みを出されています。なので、本当に市民の皆さんや利用者を脅すといいますかね、あおるようなことはやめるべきではないかと思うんですが、その点いかがでしょうか。

○梅永交通局副局長 まず、ペナルティーがないということにつきましては、委員のほうから補助金もらえないといったようなペナルティーというお話がありましたので、そういったことはないのでないかなというふうに御答弁させていただきましたけれども、先ほどから申し上げていますように、やはり一定非常に厳しい見直しであるとか、そういったことをしないと資金調達が自由にできなくなるというようなことは、十分これはペナルティーとして考えるべきというふうに思っております。

経営計画の中で少し数年黒字というようなこともある中で、市民の方は——我々としては脅すというつもりは当然ございません。ただ、やはり路線の見直しの中には、先ほどからお話ありますように、ふだんの生活の中でやっぱり御不便、御負担をおかけするという部分が出てきますので、それを我々がやっていくに当たりましては、こういったような厳しい状況という路線見直し等の背景をしっかりとお伝えをしないと、当然、御理解をいただけないというふうに思っておりますので、本当に脅すということではなくて、今のまさに市バスの経営状況、これを正確に、できるだけ広く市民の方にお伝えするというところで、厳しい状況ですということを周知させていただいておるところでございます。

○城南交通局長 すみません、補足をさせていただきます。確かに2030でも単年度の黒字を一定の期間上げてるんですけども、これは2030で計画しています経費削減策を全てやり切っているというのが大前提でございますので、そこには一定の路線の見直しが加味されているということを申し添えておきます。

○委員（朝倉えつ子） 市バス運賃も——一昨年、上げられて、何とか黒字にということだと思います。さらに負担をかけるというのは、やっぱり皆さんにとって本当に大変な事態だという声が

多く上がっていると。

経営健全化団体になると、一定の期間で改善が求められるというのが、梅永さんが言われたみたいに、ペナルティーということになるのかと思いますけど、それでも本当に、それは交通局自体もしばらくはそうならないという見込みがあつて、それは全部やり切つてということを今、局長も言われましたけど、本当に地域の方から言われますと、本当に経営能力がないということを自ら言っているようなもんだという厳しい声もあるんですよ。それだけじゃなくて、経営能力ではなくて、やっぱり公営交通というのは、本当に市民の足を守るという自治体の役割というがあるので、それだけではなく、やっぱりきちんと守るためにいろんな努力をするということが大事だと私は思います。

それで、自動車事業の収支も昨年度1.7億円、今年は3.5億円黒字で、今後も黒字の見通しだと。今すぐ廃止・減便せずに、やっぱり維持できるというふうに私は思うんですが、市バスの運転手の不足も挙げられています。この間の採用や応募人数の資料も頂きました。令和5年春には免許取得見込みを含めて15名と。令和6年は19名と。令和7年度は17名と。免許を取得してない方の免許取得も仕事としてやってもらおうということで、養成枠でも2名ということで、毎年10名以上採用されていて、今後の退職者数から見ても一生懸命努力をされているかなと思うんですけども、運転手不足を言われるんですけど、まだ足りていないという状況なのかというのをちょっと伺いたいんですが。

○梅永交通局副局長 バスの運転士の不足につきましては、全国的にもやはり問題になっているという状況ではございます。ただ、今少しお話もありましたが、交通局のほうでは随時様々、若手も応募していただけるような、そういったような工夫もしながら採用を行っている段階でございます。

令和7年度につきましては、春採用、また秋採用という形でさせていただいてございますけれども、それぞれ申込者数、春採用につきましては、市バスの運転士さんは52名の応募をいただきました。また、秋採用につきましては54名の御応募ということでございまして、最終的に——当然、第1次、第2次と試験がございまして、最終的には合計で19名の採用をこの春採用、秋採用でさせていただいてございます。

そういった意味でいきますと、今直ちに、今現在として市バスの運転士さんが足りていないという状況ではなく、今は運営ができないような、そういったような状況ではございません。ただ、やはり今現在の市バスの運転士さん、既に50歳以上の職員の方が全体の6割を超えているという状況でございます。65歳定年ということ想定いたしますと、約半数、今後10年間で定年を迎えていくと。定年後も運転状況に問題がない運転士さんについては、会計年度職員として引き続き頑張っていただくというようなことも工夫を凝らしていくことはやっていくこととなりますけれども、やはり将来的に市バスの運転士さんの確保というものが非常に厳しい状況というのは、それは間違いない状況かというふうに思っております。

ですので、そういったことを中長期的に考えながら、急にバスの運転士さんの採用ができなかったので市バスの路線を廃止しないといけない、ダイヤを減らさないといけない、そういったことがないようにということも含めまして、今の需給の状況を見ながら、路線の見直し等もさせていただいているところでございます。

○委員（朝倉えつ子） 全国的な課題だと言って、でも、今の状況では、神戸市の市バス運転士職員は今の状況では足りないということではないということをおっしゃいました。足りてると言う

んだったら、これも減便・廃止の理由にさせていただきたくないというふうに私は思います。

決算特別委員会でも質疑をしましたけれども、令和6年度389件、令和7年度でも100件以上の改善基準告示違反があったということで、やっぱり今、運転手の不足というのも本当に大変になってきていることと、改善告示というのが課せられて、よりなかなか働き方もいろんな配慮が要ることになって、それはいいことでもあるのですが、私はまだまだ問題があると思っていますけれども、運転手の拘束時間の規定を超える働かせ方がやっぱり神戸市でもあるということで、民間委託をしている事業者では答弁ではなかったということなんですけど、やっぱり当局からの答弁では、病気休養中の実質的な欠員——急な体調不良ということで、代理者を立てなければいけなかったということで、突発的な事由だというふうに答弁はされているんですけども、結局、ぎりぎりの人数と、しかも、先ほど梅永さんも答弁されたみたいに、やっぱり若手を採用していかないと、なかなか職員の年齢構成を見ても、やっぱり年齢高い方が半数以上ということになっているので、そこを——努力はされてはいるんですけどね。今の人数でもぎりぎりのところを、もっと積極的に採用も増やして、改善が必要ではないかと。

先ほど令和7年春・秋で54名ということで応募があったんですけども、採用されたのは17名、プラス養成枠で2人と、19名ということで、あまりにもこれは少な過ぎるなというふうに私は感じているんですけど、この辺ももっと積極的な改善が必要ではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長** ありがとうございます。市バス運転士の確保ですね、これは私どもだけではなくて、民間のバス会社さんも非常に苦心をしておられます。

今、委員から御指摘をいただきました応募人数と採用人数ということでございますけれども、一方で、市バスの運転士というのは、たくさんのお客様のお命をお預かりをして、市内を大型のバスを安全に走らせるという、こういう能力が必要な人材でもございます。私ども試験方法もいろいろ工夫をしてございますけれども、一定の実技試験でありますとか、あるいは運転の経歴とといったようなものも拝見をさせていただいているところでございます。

本心から申し上げますと、応募いただいた方全員採用したいというぐらいの人材確保をしたいという思いはあるんですが、やはりそこは一定の基準をもって、市バスを安全に運行できる能力を持ち、そういうことをお任せできる——当然、我々も採用してから教育もするんですけども、そういった資質のある方を採用していくということは、一定のところは守っていかなければいけないというふうに考えてございます。

ただ、一方で、御指摘のとおり、採用は年々厳しくなっておりますので、こういった工夫ができるかというのは我々庁内でもしっかりとこれからも議論を続けていきたいというふうに思っております。

○**委員（朝倉えつ子）** 思いはあるということでね、せっかく、昨年からですか、養成枠といって、資格を取らず——免許も仕事として取ってもらうという枠を設けたわけですから、組織として、やっぱり人材育成も含めてその点考えて進めていかれたらいいんじゃないかなと思うんですけど、いかがですか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長** どういった形でより多くの方に受験をしていただけるか——そもそもドライバー職というものになかなか御興味を持っていただけないというのが現状としてございます。これはバスだけではなくて、いろいろ伺ってますと、タクシーでもトラックでも同じような状況——タクシー会社さんがドライバーさんがおられなくて廃業されるというようなこと

も全国で幾つもあるようでございます。

私どもも、一例御紹介しますと、兵庫県バス協会という協会に加盟をしてございますが、この兵庫県バス協会ではほかのバス会社さんと一緒になって、年1回、あるいは違うところも含めてですけれども、バス運転士になりませんかというようなイベントをやらせていただいている。まずバス運転士という職業に御興味を持っていただく。これは我々もやりますし、業界としてもしっかり取り組んでいく。その中にも、その輪にも我々入っていくというようなことも並行して進めていきたいというふうに考えてございます。

○委員（朝倉えつ子） ぜひ若い方を——本当に100人以上応募来て19人、ちょっとあまりにも——倍率で言うたら数倍から10倍ぐらい——1人しか採用されてないところもあるので、そう言えば10倍以上になるということになるんですけど、本当にこれ積極的にやっていただきたい。

それで、興味を持ってもらえない状況というのは、やっぱり働き方が大変というのもありますし、やっぱりイベントも大事かと思うんですけど、例えば、決算のときにも言いましたけど、横浜市なんかでは家賃補助で年間60万、5年間ということで300万の家賃補助をして、これは、この改善基準告示が改正されるから、増やすんだと、運転手も増やすんだといって頑張られて、それで若い人たちの採用が100人ということで増えているような状況になっています。神戸市もこれくらいのことをやって、本当に魅力を訴えるということ、それで運転手不足も解消するということを進めていただきたいんですが、いかがでしょうか。

○梅永交通局副局長 やはり、実際に神戸市の市バスの運転士になりたい、交通局の職員になりたいと、そういったような思いを持ってもらうということについて、我々としても一生懸命努力をしていかない、というのはそのとおりだというふうに思っております。

そういった、いわゆる住宅手当とか、そういったようなことも確かに1つのそういった方法であらうかというふうには思いますけれども、我々としては、職員の方にいろいろとモチベーションを上げていくということで、キャリアアップ等を含めて、そこで頑張れば上のほうに上がっていけるといったような、そういったことを制度としてしっかりと構築していくことで、今現在おられる交通局の職員の方にまずモチベーションを上げていただく。また、そういったことが対外的にも伝わることで、新しく神戸市の職員として入ってきたいというような思いも持ってもらえるのではないかなというふうに思っておりますので、委員おっしゃられるように、何か神戸市のほうに入りたいと思われるようなものについては、どのようなことができるかといったことについては幅広く検討してまいりたいというふうに思っております。

○委員（朝倉えつ子） 結局、今のパイというか、財源で考えると、やっぱりいろいろ思いはあってもできないと思うんですけど、本当に運転手を増やさず、路線も廃止・減便していくということは、これでは運転手さんの実態も改善されない。

結局、神戸市交通局もいろいろ、あの手この手で、効率化で、既に運転手さんの乗換えなんかも、営業所まで帰るんじゃなくて、途中で乗り換えるみたいなことをやられているわけです。やっぱりそこには限界が本当にあるなと。運転手さんの本当に苛酷な実態も改善されないし、そのことがやっぱり市民の命も足も守れなくなってしまうというのが今回の計画に出ていると思うんですけど、交通局として、今の収支だけで考えるんじゃなくて、市民の足を守る公営交通の役割を発揮するんだと。神戸市に対してもきちんと、補助金カットするんじゃなくて、実態を訴えて、繰入れを求めて、改善すべきだと思うんですが、その点はいかがでしょう。

○梅永交通局副局長 交通局に対しての神戸市の支援というお話かというふうに思っております。

こちらに関しましては、国の繰出基準、それに基づいたもののほかに、市バスの運営に関しましては、先ほどの陳述人に対する意見でも申し上げましたように、代替の手段がない、そういった路線の維持であるとか、そういったことに対して経営改善促進補助金という形で神戸市から支援をいただいております。その中には、そういった職員の育成であるとか、そういったことも当然コストとして踏まえた上で、必要なものについて支援をいただいているということで考えてございます。

少しカットというようなお言葉がございましたけれども、令和元年度4億円ぐらいであったそういった支援が、今もう8億ということで、一定必要な支援については、当然、我々の経営努力をした上でということではございますけれども、神戸市には必要な支援というのは求めていってございますので、今後も我々経営努力をした上で、それでも市民の足を守るといったようなことで、必要なものにつきましては、当然、市のほうとは協議をしていきたいというふうに思っております。

○委員（朝倉えつ子） 本当に、経営努力だけでは駄目だから、減便・廃止になっているんだということで、いろいろ聞いている声を述べます。

ひよどり台地域の方です。65系統利用の方、神戸市が開発したまちだと。電車が通らないことを知っているんですかと。住民の生命線だと。若い人が住めるようにするためにも大幅減便などすべきではないと。通院の足を奪わないでほしいと。病院に行けなくなる。別の方も、病気のためこれから乗れなくなるという声や、やっぱりその方、また低福祉アピール、廃止・減便ありきだと。66系統利用の方、三宮まで行く路線ですよ。非常にこれ便利がいいと。65系統もすごく利便性がいいということでお声もいただいているんですけど、通勤の足を廃止・減便しないでと。通勤できなくなるという方もいます。別の方は、転職考えても交通不便では選択肢も狭まってしまうという方。また別の方は、便数を減らされると日中乗れるか不安と。この方は若い方なんです、ベビーカーを使用するために乗れない可能性だって出てくると。高齢の方は、しあわせの村の温泉に行くのが楽しみだと。これからどうしようかと悩んでいると。現役、30代の方、減便・廃止で、働き方を変えなければ家計にも影響してくるということで、るる65・66系統も朝はやっぱり増便をしてほしいという声があります。

120系統利用の方も、高齢の方は図書館に行っているということで、ひよどり台から区役所に行く路線とか鈴蘭台の駅に行く路線がないので、本当に図書館に行きたくても行けないという声があって、120系統を使って図書館に行っていると。別の方は、子供が通学で利用していると。朝は満杯で増便してほしいぐらいなのに、どうしてなのかと。10代の高校生からも、学校時間に間に合わなくなると。

先ほど堂下委員の質疑に対して答弁で、120系統はひよどり台から18分で行けると。20分からはるるって回っていく路線なので、朝はやっぱり本当に時間かかるという声聞いていますし、乗換えで2分ですって言われても、その乗換えがうまくいかなければ、本当に1時間になってしまうという声たくさんいただいています。なので、本当に大変になってしまうと。仕事に行けなくなる、なくなるということ、学校に通えなくなるという声です。

仕事を辞めなければならないような状況は本当に、それこそ死活問題なので、市民生活に対する影響を本当にどう考えておられるのか。御不便おかけするだけではなくて、本当にきちんと受け止めていただきたいんですけど、その点いかがでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長** 現状御利用いただいているお客様というのは、今日走っている便に乗っていただいているわけですから、その便を変えることで何らか影響が生じてしまうというのは我々も重々承知をしているところでございます。

一方で、先ほどの質疑の中でも少しお答え申し上げましたとおり、20年間でお客様の実際の御利用が4分の1ほど減ってしまっているというのも、これまた事実でございます。全体の4分の1の御利用がなくなってしまう中で、供給自体はそこまで減らすことはできていない、6%程度しか供給自体が変わっていないということは、つまり、バス1台当たりの、あるいは1運行当たりのお客様が相対的に減ってしまっているというような状況があらうかと思っております。

私どもは、需要に合わせた供給というのは、当然、需要があればさせていただきたいと思っておりますし、分散している需要をまとめてしっかりとした需要にすることができれば、それは持続可能な公共交通ネットワークの維持につながるというふうにも考えてございます。

まさに今御紹介いただきました御意見というのは、今、我々素案というものを地域にお示しをして、様々御意見を頂戴しておるところでございますので、この御意見をいただきながら、次の見直し案に向けて、さらに御利用を増やすような有益なアイデアでありますとか、あるいは利便性が高まるようなアイデアというのがございましたら、ぜひそこはお聞きをしながら、何らかの形で、一定の御不便はおかけせざるを得ないというふうには思っております。これは繰り返しになりますけれども、4分の1のお客様がいらっしゃらない。それに見合った供給をしなければいけない。供給は続けますけれども、需要に見合った形でやらせていただきたいというのが私どもの考えでございます。

○**委員（朝倉えつ子）** 星和台にお住まいの方からも、この方66系統を使われて病院に行かれていますけれども、障害者4級で、何とかつえで歩けるけれども、最寄り駅まではあまりにも遠過ぎて行かれないと。医師から言われて、120系統も利用してジムに通っていると。廃止されたら、家から出られず、もう本当に医療と介護の負担が増えるだけだと。

本当にひよどり台の方からも、どんどん人口が、高齢化しているというところで、免許返納して、バスだけが頼りだと。やっぱり確かに乗客数減ってますけれども、乗っている方お一人お一人にとっては、それはもう本当に命綱なんですよね。そういう中で、やっぱり公営交通の役割をもっと発揮すべきだということを私は考えていただきたいと思います。

本当に今時点で市の回答、ひよどり台の方の陳情に対しても今答えられるものがないということなんですけど、受け止めて、どういうふうに検討するのか——今は素案なのでね、決まりではないと。10月に発表した後も声を聞いていくと。乗ってもらおうと思ったら、便利な路線じゃないと乗らないのでね。乗らなければ本当にどんどん、それこそ赤字も増えて、乗客も減って、また減便ということになってしまうので、そうならないようにやっぱり対策が必要じゃないかと。

市バス64系統については、この4月に37本減便が行われて——本当に皆さんすごくいい路線だといってずっと使われてたわけですね。利用状況に鑑みということで、一昨日ですか、29日でしたよね。これ増便をされたと。夕方2本増やしたということで、私も2日間、ちょっと三宮の始発のところに立って、夜の時間帯4時間ぐらい立ってアンケート配りながら声聞きましたけれども、ずっと並んで乗れなくて、やり過ごして乗られると。

2タッチだけでは、データだけでは駄目だと。実際見て、声を聞いてみないと、今回みたいに、減らしたけどまた増やすみたいなことになるわけですね。本当にそういうことでは皆さんにか

えって本当にさらに不便をかけるということなので、本当に効率ばかりでは駄目だというふうに思うのですが、最後にもう1ついかがでしょうか。

- 児玉交通局副局长兼自動車部長** 2タッチデータというものを私ども有効に活用しているというふうに考えてございます。この2タッチデータというのは、日々のお客様の実際の御利用が数字に表れるというものでございます。ただ、一方で、これだけが全てだというふうにも思っておりません。実際に例えば満員で御乗車いただけなかったという場合には、それはデータとして表れないわけでございます。

今御指摘いただきました64系統の例にしても、我々もそこはダイヤの変更をした後で、それで終わりということではなく、やりっ放しということではなくて、その後、御利用状況がどう変わっていくのかということとはしっかりとつぶさに日々観察をさせていただいているところでございます。その中で、ここは改善が必要だと、ここは需要に対して供給をもう少し上乗せすべきだというような判断をしたものについては適宜対応していこうというふうに思っておりますし、一度変更したからそれで以降は、言うなれば、何もしないとか、あるいは見ないというようなことを進めていくという考えはございません。

- 委員（朝倉えつ子）** 本当に皆さんの声を聞いて、本当に市民の暮らしを守るという立場で対応していただきたい。

星和台の連合自治会にも行かれて、ひよどり台の連合自治会と同じように、やっぱり若い世代の定住とか、通勤・通学に66系統も本当に極めて重要だと。拠点化する名谷駅行きを何で廃止するんかという声が、意見が出されたというふうに聞いているんですけども、やっぱり公営交通の役割は、コスト、効率化じゃなく、市場競争に委ねるんじゃなくて、公営交通ですから、公共サービスとしてどうやって市民生活支えていくか、赤字であってもどうやって支えるか、本当に市全体として支援をするということを考えるのが大事だと思います。

久元市長は最初の市長選挙のときには、公共交通の確保、しあわせの村を核として交流を推進し、高齢者や障害者が安心して暮らせるまちを実現するということなどを公約されていました。市バス減便・廃止ありきの計画、これに突き進むのではなくて、声を聞くというのでは、その声をきちんとくみ上げる計画の見直し、効率化やデータだけでなく、住民や利用者の声を受け止めて、住民にとって必要な足を守る立場に立った計画の転換を求めています。

- 委員（川口まさる）** よろしくお願ひします。私は具体的な系統についてちょっとお伺ひしたいんですけども、212号のほうに関連して、65系統についてお伺ひします。

65系統は神戸駅とひよどり台を結ぶルートですが、これは阪急バスが運行している150系統・151系統・158系統と競合する路線です。阪急バスの運行本数を踏まえて整理するべきだと思いますが、いかがでしょうか。

- 児玉交通局副局长兼自動車部長** 今、委員から御指摘いただきましたとおり、神戸駅からひよどり台、あるいはしあわせの村までの区間でございますけれども、阪急バスの系統と私どもの65系統が、若干違うところはあるんですが、ほぼ同じルートを通っているということでございます。

現状も日中につきましては市バスが30分に1本、阪急バスも30分に1本ということで、これは阪急バスさんとも少し協議しながら、お互い均等にバスが来るようにというような工夫をさせていただいているというところでございます。

今回私ども、バス路線の見直しについて素案というものをお出しをしておりますけれども、この素案の中では、1つの案として65系統を廃止をするというような案も提示をさせていただいて

ございます。1つの案として提示をしてございます。この案の中で、これの代替として、この阪急バスの既存系統を活用するということを考えてございますので、これは物量的にどうかということには少し検討が必要ですが、阪急バスでの代替ということは当然、視野に入っているというような考え方でございます。

○委員（川口まさる） 委員会資料の12ページによると、しあわせの村・ひよどり台エリアと三宮・神戸駅を結ぶ経路について、三宮と神戸駅前のそれぞれを減便するか、またはどちらかを廃止するかで検討されています。

分散している需要をまとめる結果になればいいと思いますが、私は中途半端に両方継続することで、便数が極端に減少すれば、路線の利用者が減って、かえって経営が悪化するリスクがあると思っています。三宮と神戸の間は電車移動もできるので、バス路線はどちらかに統合するのが望ましく、その場合は、阪急バスが運行している系統についても念頭に置いて判断すべきだと思いますが、いかがですか。

○児玉交通局副局长兼自動車部長 考え方としては、今、委員に御指摘をいただいたような分散している需要をまとめていく、まとめることで収支が成立をするというのが公共交通の基本的な運営の仕方だというふうに思っています。阪急バス様のほうにも現状の便数をどうお考えになっているのかということも、これは当然ながら、今後確認をしていかなければいけないと思っていますけれども、どちらも不便という状態が果たしていいのかというのは、そこは御指摘の観点は我々の検討の中でも押さえておくべき視点だというふうに考えてございます。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

（なし）

○委員長（大野陽平） それでは、次に、陳情第213号市バスの路線廃止・減便を中止することを求める陳情について、御質疑はございませんか。

○副委員長（前田あきら） 陳情項目多岐にわたりますので、すみませんが、お時間いただきたいと思います。

まず初めに、この間ちょっと議論されてた健全化団体の話なんですけれど、夕張の話がちょっと先ほど出てたんですけど、自治体公営交通で、市バス事業で健全化団体になってるっていうのは、どういう事例があるでしょうか。

○梅永交通局副局长 過去に京都市バスのほうが1度、健全化団体のほうに落ちているという事例がございます。

○副委員長（前田あきら） それでは確認ですが、先ほどおっしゃってたような起債の制限で借りれなかった事例ですとか、運賃の大幅値上げですとか、強制的な路線の廃止や大幅な減便というのは京都で行われましたでしょうか。

○梅永交通局副局长 経営計画を立てた上で起債等は認められているというふうに思います。

○副委員長（前田あきら） 後半の大幅な運賃の値上げですとか、強制的な路線廃止や大幅な減便って御説明されていますが、それは京都で行われましたでしょうか。

○児玉交通局副局长兼自動車部長 当時、京都市さんのほうでは、路線の見直しというのは一定されたというふうに伺ってございます。周辺部のほうだということでもございましたけれども、ただ、一方で、インバウンド等々の御利用も堅調に増えたというようなことで、市民生活に大きな影響が出るようなところまではと——伝聞の情報で大変恐縮でございますけれども、聞き及んでいるところによるとというレベルでございます。

○副委員長（前田あきら） 京都の事例で、伝聞で御説明できないのであれば、夕張の事例を持ち出して説明するというのはナンセンスだと思いますので、今後慎んでいただきたいというふうに思います。

それでは、213号の須磨エリアの見直しについてですが、多岐にわたるんですけど、コンパクトに(ア)から(エ)でまとめていただいていますので、ちょっと順序逆になるんですけども、(エ)からちょっとお聞きをしたいというふうに思います。

それで、地域の通勤・通学の需要への配慮、また、この2の②ですかね、高校生の通学バスの臨時便でなく増便ということについても関連するかと思うんですけども、今回の見直しで、75系統の朝ラッシュ時は増便を今検討されているということなんですけども、須磨駅とか妙法寺駅で朝とても高校生含めて混雑しているというのは、75系統だけではなくて、妙法寺では73・87というのはすごいラッシュで、長蛇の列で、どの列がどの便になるのかってなかなか分からなくて、かつては案内人の方立っていただいたんですけど、もう今立っていらっしゃってないので、なかなか今ちょっと混乱をしていると。昨日はもう本当にかなり長くて、駅越えて、商業施設のリファレーの入り口ぐらいまで高校生並ばれてるということもありました。

今日も、名谷ですよ、77系統、雨ってということもあったかもしれないけど、すごい状態でして、ずらっと並ばれてて、バスの降り場の部分と乗り場が混在して、なかなか分からないという状況まで出てくる状態なので、やはり地域の通勤・通学需要への配慮や増便も含めて、ぜひ検討していただきたいというふうに思うんですが、この点は75系統以外は検討されてたんでしょうか。

○児玉交通局副局長兼自動車部長 75系統については、今、副委員長から御紹介をいただきましたとおり、運行の工夫をする——75系統全区間走り切るということではなくて、途中で折り返すといったような工夫も含めて、増便ができないかということで今進めておるところでございます。

他の妙法寺あるいは名谷近辺の系統につきましても、特に高校生の方々の御利用をたくさんいただいているというのは我々も承知をしているところでございます。現状の便数設定に対してどの程度御利用いただいているのか、あるいはどの程度お待ちいただいているのかというのは関心を持って見ているところでございます。

今日現在で、ただいまこの時点で決まったものというのは特にございませんので、具体的に申し上げるというのは難しいんですけども、こういった需要についてしっかり供給をしていくというのは考え方としては持っているところでございますが、ただ、一方で、朝ラッシュ時というのは最も車両と運転士が必要になる部分でもございます。

先ほど来る御指摘をいただいておりますとおり、皆様方の生活交通というものをしっかり維持をしながら、加えて、この通勤・通学対応もしていくということが必要になってまいりますので、いかに効率的に車両の配置ができるかということをこれからも考え続けていきたいというふうに考えているところでございます。

○副委員長（前田あきら） 先ほどおっしゃったんですけどね、2タッチデータはどの便にどの方が乗ったというのが分かるんですけども、じゃあ何分待たれたのかと、何便待機されて乗られたかっていうのは、数字としては表れない。注視するっておっしゃってるんですけど、そこはやっぱりしっかり見ていただきたいなと思ってて、やっぱり見ると、もちろん高校生の方が並ばれてるんですけど、やっぱりその高校生の間に、そうじゃないって言ったらあれなんですけど、通勤

だけでなく、通院のために乗られるということで、ずらっと並んでる中にぼつぼつといらっしやって、その方がやっぱり2便3便過ぎされるっていうことなんで、じゃあ、その方は一番最後の便まで待たないと駄目なのかっていうことにもやっぱりなるので、高校生の方も当然、定期を販売して、定期を購入されて、サービスを提供しますっていうことで支給してるわけですから、そちらはやっぱりそれに見合った、通常にバス停に来れば乗れるという便を確保するというのは、民間、民間っておっしゃるんですけど、民間だと当たり前だと思いますので、その点はよく見ていただいて、改善をしていただきたいというふうに思います。そこに見合わないような減便はちょっと見直すべきではないかというふうに思います。

あわせて、通学利用等に支障が生じないように最大限ダイヤを考慮していただくということなんですけど、以前も御紹介したんですけど、小・中学生の通学も利用されてまして、ちょっと今、古い数字かもしれませんが、西須磨小学校で50名以上、鷹取中学校で16名の方が利用されてて、これは一ノ谷や須磨駅から東へ向かうバス路線ですよ。71・72・75って、まさに見直し対象の路線になると。

朝便を増やすという努力もされていただいているんですけど、例えば小学校で下校時ですよ。時間も違えば、テストの時間帯になれば早めに帰るということもあるので、特に小学校はバス停に並んでるんですけど、歩道が学校前狭くて、通行人にぶつからないようにということで、すごい学校の先生配慮されてて、これが今の本数が間隔が空けば、児童の方、待っている時間がすごく長くなるので、すごい心配だと。子供さんが並んでるときに、本来歩道を歩くべき高齢者の方が車道のほうを歩いてしまうというような事例もあって、注意してるんですけど、なかなかうまくいかないということなので、ぜひその児童・生徒の安全性、影響があつては困るということで学校現場やPTAの方からも聞いているので、その辺はちゃんと配慮した便数設定になるということで、現場の声も聞いていただいたと思うんですが、その辺はいかがでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長** 今、副委員長御指摘いただきました西須磨小学校あるいは鷹取中学校につきましては、私どもも実際にお伺いをさせていただいて、御利用の実態というのを承ってきたところでございます。具体的な御乗車の場所でありまして、御利用の時間帯というものもお聞きをしております。特に朝のことを心配しておいででございました。朝につきましては、御心配の向きを学校のほうからも伺っておりますので、そこはしっかり考えていきたいというふうに思っておりますし、午後につきましても、学年によって下校の時間が少し違うというようなことをお聞きをしております。

一方で、特に西須磨小学校については、神戸女子大学の学生さんの方の御利用とも時間が重なるケースがあるというようなことも伺っておりますので、この辺りは念頭に置いて考えていきたいというふうに思っております。

○**副委員長（前田あきら）** ぜひ支障のないようなことで、支障があるということであれば、直ちに――64系統もありましたけども、復活させることも検討が要するということが必要だと思います。

ちょっと時間ありませんので、矢継ぎ早で申し訳ありませんが、御説明の中、陳情への回答の中で、多井畑東回りルートで88系統の現状規模を維持というふうに、前回の委員会ですかね――でも御答弁いただいたと思うんです。これは今片道になるんですけど、これは往復でなのか、いわゆる多井畑東バス停から最寄り駅までのほうが6便確保できるという発想なんですか。往復でということ、どちらになりますか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長** 御指摘のとおり、現状、多井畑東町については、一方向にバス

が運行しているということでございます。これを今回、両方向にさせていただこうということでございます。これは多井畑東町エリアの皆様にも、実際のニーズというんですか、どういうものがあったら使っていただけるかということをお伺いをしながらということでございますけれども、例えば朝の時間帯は駅に向かう方向に運行する、あるいは、午後については、お帰りいただく、駅から東町のほうへ向かう方向に運行するというような形態での両方向の運行というのを考えているところでございます。

○副委員長（前田あきら） ちょっとさっき朝の時間帯も御答弁していただいたんですけど、今は朝が走れてない状態なんですけど、その朝便も含めて、今そういうふうに、朝夕で今のバスの通常運行時間の範囲内で6台ぐらいは維持できるということで今検討していただいている。それから、もうちょっと増やしていただけるという、朝はプラスアルファできそうなという感触ですか。

○児玉交通局副局長兼自動車部長 現状の運行規模というのは維持をさせていただきたい、同じ規模でというふうに考えてございます。これは、私どもがこのたび、いわゆる私どもが見直し案をお示しをしまっている中で、こういった時間帯に走っていただいたら利用が増えるんじゃないかというふうに地域から頂戴をした有益な情報だというふうに捉えてございますので、これは今、副委員長から御指摘いただいたとおり、現状、日中しか走ってございませんですけども、朝の時間帯も含めて考えていきたいというところで今検討を進めているところでございます。

○副委員長（前田あきら） ありがとうございます。これまでは大型が走れないということで、小型でやられてて、朝が行けないんだというお話だったけど、ただ、ちょっと今大型になって、あそこが本当に回れる中で、大分試験運行もされて、支障がないということなんだと思うんですけども、そこも含めてラッシュ時も検討していただけるということではあるんですけども、やっぱり利用者の便が悪化しないようにしていただきたいというふうに思います。

続けて、(ウ)の路線再編に対する利便性の維持・向上の件なんですけども、ここで東白川台・若草方面では路線の統合、これは84と79の統合で、名谷方面への日中の運行本数を倍増させるというふうに書かれてるんですけど、これちょっと具体的に聞きたいんですけど、79系統は順逆合わせて71本、84系統は今10本の循環になっとるんですけど、若草町バス停から名谷っていうのは、時刻表ベースで79系統が41本、84系統が10本で計51本あるので、これ100本にさせていただけるということですか。

○児玉交通局副局長兼自動車部長 清水台エリアのところについて、おおむね倍というような考え方でございます。若草町については、どちらの系統もタッチをするということでございますので、ここについて、現状の79系統に84系統の運行回数が言うなればオンされたというような程度の規模感になろうかというふうに考えてございます。

○副委員長（前田あきら） 急に清水台の話されたけど、陳情への回答は、東白川台・若草方面から名谷のことを書かれてて、住民にも若草町、清水台からという書き方で、運行本数が2倍になるんだということでこれ御説明をされてるんだけど、さっき私が提示した若草町バス停っていうのは、79系統は当然そこも経由して、東白川台、若草、それで名谷に来るんですよ。10系統循環は若草町からちょっとくると回って、清水台のほうを回って行くと。だから、これが全体で名谷行きは51本で、日中で例えば9時から18時のペースで考えても30本あるから、普通やったら60本走ってくれるんかなって、これ読んだら、こうやってバス停に貼ってありますからね。だけど、今の言ってるのは、84系統の10本がなくなるけども、79系統が、若草町のほう回って、清水台も回って、場合によっては東白川台の上のほうも回る便もあるからっていう言い方ですよ。

だから、実際は2倍になるのではなくて、84系統のことだけを考えたら2倍になるという言い方をしているということで間違いないですか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長** 今、79系統も84系統もどちらも名谷駅をスタートしております。79系統については若草町に寄って東白川台に行っているということでございます。84系統については、南回りというんですか、須磨東高校の辺りを通して、清水台を通して若草町へ至ると。若草町にそのまま戻ってきてしまうという、こういう設定になっておるわけでございます。この84系統のルートを若草町から東白川台まで言えば延伸をさせていただくという形状にさせていただいて、名谷から清水台を通して乗り続けていただくと、そのまま東白川台のほうに行けると。現状は名谷から若草町までは2つの系統が南回り、北回りというふうに走っていて、その先で東白川台行きと若草町で止まってしまうものが分かれているということでございますので、これを84系統回りで日中については統一をさせていただくことで、日中の清水台・若草町エリアについては名谷方面へ行っていただく便がおおむね倍になりますというような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。

○**副委員長（前田あきら）** 非常に不親切ですね。だから、もちろん若草小学校前バス停とか、一部のバス停は確かに本数が増えるという計算——ただ、時間が長くなるという懸念もあるんですけども。でも、実際、若草町からは、ちゃんとバス停の時刻表を見てくださいと。なってるけど、こんだけ増えるんですかって言われて、聞いたら、増えないでしょう。51本が100本になるなんて考えられないでしょう。だって、両方足して、これ減便になる計算ですよ。79系統も減便するし、84系統がゼロになるわけですから、実際本数として足りないのに、倍増になるわけなんかないので、実際の若草町からアクセスの便で言うと、減便になることになりますよね。今、多井畑東のように、若草町バス停から名谷駅は現状の本数は維持できますか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長** そこは朝夕のラッシュ時も含めて、まさに需給バランスを見て設定をさせていただくということになります。日中につきまして、この2つの系統を集合させることで、日中の便数についてはぜひ増やしたい。今、ダブルトラックになっているものをシングルトラックにさせていただくというような考え方でございます。1日トータルでということになりますと、これは朝夕のラッシュ時も含めて、需要を見ながら設定を詳細を詰めさせていただくということになります。

○**副委員長（前田あきら）** トータルで減るし、日中も79系統の分も入れたら減便になるということですよ。そこはちゃんと説明しないと、これはほんま不親切ですよ。多分これ発表されたときに、2便になるって言ってたのに、実際は減ってるじゃないかというふうに言われるので、ちょっとほかにもいろんなところありますけどね。75系統は朝のラッシュで増えるいうところしか書いてなくて、実際は減るとか、いろんなことが都合のいいところしか説明されてませんけど、やっぱりこの説明の仕方では納得していただいたというのはちょっと無理があるのかなと思います。

利用実態に即したって答弁いただいて、今、71系統や旧75系統はこれまでも議論されてきたので、今日は、時間の関係でちょっと省きたいと思うんですけど、日中が利用が少ない74系統は朝ラッシュ時の運行に集中するっていうことなんですけど、柏台のほうから出てきて、行きの便は名谷駅に着くんですけど、帰りはないわけですよ。2タッチデータでの見える化見てくださいうって話なんで、私も見てみましたが、結構帰りも乗っていらっしゃる、同じ数をね。じゃあなぜ行きだけ残して、帰りの便というのはなしにして、何で朝だけにしてるんですか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長** 74系統、今御紹介いただきましたとおり、柏台から多井畑を通

って、啓明学院の辺りからはほかの系統と同じルートを通して名谷駅のほうへ行っているということでございます。

私どものほうで実際の御利用データつぶさに拝見をしますと、この多井畑・柏台から名谷へ行かれるお客様、朝ラッシュ時につきましては、大体1便当たり10名を超える、10名から20名ぐらいのまとまった御利用をいただいているということでございます。当然ながら、そのバスは柏台から多井畑を通して、啓明学院から北須磨団地を通して名谷駅のほうへ参ってございます。この便で北須磨団地から名谷駅まで御利用いただいている方も多数おられるということでございます。

一方で、この夕方のラッシュ時も含めまして、これ以外の朝ラッシュ以外の時間帯の数字を見てみますと、この多井畑・柏台と名谷駅辺りを御利用いただいているお客様というのは5～6名というところでございます。バスには乗っていただいています。名谷駅出発の時点では74系統のバスには乗っていただいているんですが、74系統しか行かない多井畑・柏台まで行かれる方というのは残念ながら5～6名にとどまる。大半の方が北須磨団地であるとか、あるいは友が丘高校であるとか、あの辺りで降りてしまっているということでございますので、74系統については、朝、名谷駅との往復の運行にさせていただきたいというのが今回の我々の考え方でございます。

○副委員長（前田あきら） 高校間の部分は残すけどという話になるというのは、実際、柏台から乗ってこられる数名という方がいらっしゃる方は、もうバスは乗らないでくださいと、ほかに便がないのでということですね。

実際これ高校生の方もいらっしゃるって、知ってるんですけど、ややこしいのが、高校生の通学定期の無償化になって、行きと帰りを別の便で帰るというのを想定してないんですよ、あの支給方法は。通学定期補助をもらうためには、通学定期の路線というのを出して最後もらうんですけど、定期代、買うてね。行きは名谷にから乗るので、帰りは妙法寺で降りるとか、何かそんな話ですね。逆方向だったら、当然、学園都市行く方なんかはまた別になるので、そうなってくると、乗らない便の請求ってできないシステムになってるので、そういうことも含めて、そんな数名だから切り捨てるじゃなくて、本来行きがあったら帰りのバスあるって僕ちょっと普通だと思うんですけども、そういうのもぜひ検討していただきたいなというふうに思います。

走って申し訳ありませんが、(ア)の部分なんですけど、ずっと議論されてる重複路線の整理で、板宿・新長田周辺は鉄道があるのということでは言われてるんですけど、例えばJRの鷹取駅のバス停なんですよ。これ今4路線があそこ出入りしています。大体昨年度のデータ見させていただくと、週770人ぐらい使われてて、年間で4万人ぐらいなんですけど、これ僕、粗計算で分らないんですけど、発着で利用されていると。この現行の4路線全て鷹取行きが廃止をされるんですよ、今回の案では。これあまりにも利用実態から離れているのではないかなというふうに思うんですが、この辺はどのように考えたらいいんでしょうか。

○児玉交通局副局长兼自動車部長 鷹取駅の御利用は、残念ながら、多くないというふうに考えてございます。新長田でありますとか板宿のほうへ利用されるという方、あるいは、110系統・112系統というのがございますけれども、これは神戸駅から山麓線を通して板宿のほうへ至っているわけですが、その板宿で転回をせずに、そのまま鷹取駅まで西へ足を伸ばして、そこで転回して戻ってくるというような走り方をしてございます。

この系統につきましては、板宿－鷹取間は残念ながら御利用がかなり少ない状況でございますので、これは新たに設定をする10系統でこの板宿から西側についてはフォローさせていただく。こ

の10系統でもって鷹取にも立ち寄らせていただくような形態を取らせていただきたいというようなことが今回の主な見直しのところでございます。

加えて、75系統というのも日に数便入ってございますけれども、この75系統は高倉台のほうから鷹取のほうへ足を伸ばしてくるということでございますが、この高倉台方面から鷹取、あるいはその先、板宿まで行くんですけども、この辺りの御利用というのは1日当たり3名程度にとどまっているということでございますので、この鷹取に入る系統というのは総じて御利用が少ない、しかも鉄道と並行しているということなので、今回、路線としては残しつつも、系統としては整理をさせていただいたというような考え方でございます。

○副委員長（前田あきら） 今、児玉副局長が言ったんは10系統じゃなくて80系統かな、新しい。そうやね。だけど、80系統というのは、ちょっと旧75系統の代替で高尾台から出るやつなので、本数も少なく、これとてもじゃないけど、週770人で年間4万人が乗り降りされてる鷹取駅発着の利用者はカバーできないですよ。この方はみんな鉄道乗れっていう考え方ですか。

○児玉交通局副局長兼自動車部長 現状の御利用の内容を拝見しておりますと、この鷹取駅につきまして、発着をしているのでお降りいただいているということはあるかもしれませんが、実際に鷹取が目的ということではなくて、鉄道乗換えが可能であればいいというような御利用も多数あるかというふうに思っております。ですので、今回こういうような形で——80系統の運行で十分にこの需要は賄えるだろうというふうに考えているところでございます。

○副委員長（前田あきら） ちゃんと聞いたんかな。聞きましたか、そういうふうに。だから、当たり前ですよ。バス発着してるからそこから乗るって、それは当たり前じゃないですか。なくなったら乗れないんだから。だからバスが便利だっていうことと、やっぱり乗り降りが困難な方とか病院行かれる方とか含めて、あそこ出発されてる方も私見しましたが、そういう方を、じゃあ鷹取の高架のところぐっ行って、長いところ行って、南側の長田区のほうの電車で乗りなさいとかいうのは、ちゃんとほんまに声お聞きになってそういう御答弁されてるのか、単純に、隣に鉄道駅ありますやんかっていうふうになってるかっていうと、ちょっとそこは、ほんまに見直していただきたいなというふうに思います。

バス路線が並行・重複して1つの住宅地が複数の鉄道駅に接続されるから非効率だっていう言い方っていうのは、ちょっとそこは見直していただきたいなというふうに思います。今回時間がないのでもう追及しませんが、須磨区のまちづくりということで、今、人口減少しているので、どういうまちなんだということを須磨区役所さんが紹介をされてるんですよ。

またちょっとホームページ見ていただきたいんですけど、区役所のホームページで、須磨区ってどんなこと紹介していると。複数の交通機関——JR、山陽電車、バスが使える交通アクセスの良好さに加え、現在も海山に囲まれたロケーションを含めて多くの方に選ばれていると。JRが、山陽があるから、バスは要りませんなんていうことを想定してないんですよ。だから、バスもある、地下鉄もある、いろんなアクセスで、今、須磨区はいいんですよということで、人口減少の中で、須磨区活性化で今、神戸市さんは努力されていると。

それに対して、当の交通局さんは、市バスは鉄道の代替なんだみたいな形でやられてしまうと、住民参加で須磨区役所さんが努力されているのをちょっと後ろで泥をかける行為なんじゃないかなというふうに思うので、そこはやっぱりしっかり考えていただいて、バスのよさ——皆さん、もちろん運行されてるし、児玉副局長はバスのことよく——僕と比べ物にならないぐらいよく御存じなんで、バスがどう利用されてて、どういう役割を持ってるかというのは十分承知だと思う

ので、本来的には残したいというふうに思っていらっしゃるんだと思います。

ただ、そこがいろんな点でということがこの間御説明があったので、そこについてあともう少し御質問したいんですけども、1つは今、運転手不足を御説明もされていて、これについて、運転手の待遇も上げたというふうにおっしゃるんですけど、これまだ給料の10%カットって今もやっていますか。

○梅永交通局副局长 現在もやっています。

○副委員長（前田あきら） この運転手不足を本気でやってるんだったら、今回も19人採用されたんかな。19人採用しましたと、おめでとうございまして言った途端、通知書見たら10%カットと——それも分かって来たという言うんかもしれないけど、これはちょっと本気でバスの運転手を確保してるんかっていうふうに、それは誤解されますよ、それは。

運転手不足の確保でみんな努力してるわけでしょう。今、横浜では家賃補助やってると。先日発表されましたけど、東京都では月額1万円の支援10年間やりますっていうことをがっとう発表したわけでしょう。それについて、特別手当ということで、生じた社会保険料の経費負担を補助するやり方で、民間、公立問わず応援するっていうことで、これは神戸市本体さんのほうなんで、これは都市局さんに聞くのが妥当だと思うんですけど、こういうこともやってるので、これもちょっと現状をぜひ交通局さんから行財政局とか市長部局に伝えていただいて——なかなか交通局的パイの中で運転手不足を確保するというのはやっぱり無理があると思うんです。現状から考えると、そこはしっかり応援していただいて、民間も含めて今困っていらっしゃるんだっていう御答弁も含めてされてるんだしたら、そういうような制度もぜひつくっていただきたいというふうに、それも含めて、そういう要望って行財政局さんとやられてるんですかね。

○梅永交通局副局长 今現在そういうような形での要望という形は行ってございせんけれども、先ほど申し上げましたように、交通局として最大限経営努力をした上で、やはり市民の足を守るという公共の観点から、やはり必要なものというのは引き続き市のほうには求めていきたいというふうに考えております。

○副委員長（前田あきら） これは審議会の答申でも言われたでしょう。よりよい人材を確保することが結果として将来の経営基盤に希望を持って働ける環境を整えるんだと。過度な業務量ですとか、職員が時間外勤務によって事業経営を行っている状態はゆゆしき事態であると。人材の確保は喫緊の課題なんで——こういう10%カットというのは大きな決断だと考えるが、多くの業界で処遇改善や賃上げが行われて人材確保に注力している現状を踏まえていくと——そのため、モチベーションの維持の観点からは、給与カットを前提とした給与体系の在り方について、安定的な人材確保の観点から致命的になりかねないとおっしゃっているんでしょう、審議会答申。だったらやめるべきだと思うんですよ。審議会答申に基づいて路線カットはやるけれども、審議会答申に基づいて賃金カットやめろと言ったら、やらないじゃないですか。これは賃金元に戻すべきだと思いますが、いかがですか。

○梅永交通局副局长 賃金だけでなく、全体としてやはり職員のモチベーションを上げていく、処遇を改善していくというのは、できる範囲内で当然やっていかないといけないというのは我々としても認識してございます。

ただ、今現在、先ほどから申し上げていますように、市バス経営として、市民の方の御協力、また御負担等をお願いしながら経営改善にも努めているという状況でございますので、やはりそれを進めながら、職員の職務改善についてもまたいろいろな形で、様々な、どんなことができる

のかというのは検討していきたいというふうに思っています。

- 副委員長（前田あきら） その経営努力という中に、今、朝倉委員からも言われたように、神戸市の行財政局からは経営改善促進補助金が足切りされて満額出なかった問題も指摘されましたし、あと、コロナ禍の借金を負担しているという問題とかが健全化比率を圧迫されているということも御承知だと思うので、そこはやっぱり、必要な支援というのは市長部局にもしっかり求めて、別に交通局は交通局のためにバスを運営しているんじゃなくて、神戸のまちの活性化のために運行している、市民の足を守るために運行しているので、やっぱり胸を張って支援してくれって要望していただきたいというふうに私は思うんです。

それは我々議員としても他局に申入れをするということはしっかりやっていきたいと思うので、先日、昨日ですかね、住民から寄せられた、各区で4,759筆の充実を求める署名も提出をさせていただきました。またこの後もどんどん今来ているんですけども、やっぱり子供や高齢者、障害者などの交通弱者の利便性を度外視した見直しになってしまわないように、住民の福祉や安全を守る自治体の役割として、その一部としての市バスの運営ということに注力していただきたい。そういう意味でも、市バスの須磨区エリアの路線の見直しというのは受け入れ難いというふうに思っていますので、撤回を求めたいということ言うて、質疑を終わります。

- 委員長（大野陽平） 他にございませんか。

（なし）

- 委員長（大野陽平） では、次に、事業概要の説明も含めて、交通局の所管事項について御質疑はございませんか。

- 委員（堂下豊史） 64系統ですね、質疑させていただきます。市バス64系統の混雑緩和の対応についてお尋ねいたします。

去る5月の都市交通委員会において我が会派の萩原議員から64系統の混雑状況及びその対応について質問をしましたところ、夕方ラッシュ時についてはピンポイントの増便や、増便を含めた対応を検討するとの御回答をいただき、早速、先日6月29日より18時台及び19時台にそれぞれ1便ずつ増便をいただきました。この増便をするに当たり、2タッチデータを含めて様々な分析が行われたと思いますが、どのような分析結果で、今回の増便によりどのような効果が期待できるのか、御見解を伺います。

- 児玉交通局副局長兼自動車部長 ダイヤを変更するに当たりまして、私どもは、先ほど来申し上げておりますとおり、実施以降も見込みどおりの御利用状況になっているのかというようなことでありまして、あるいは、恒常的に御乗車いただけない、お客様多くて恒常的に乗れないというようなことが起こっていないかと、需給バランスを日々観察をし続けているところでございます。

この64系統につきましても、4月にダイヤ変更させていただきましたけれども、それ以降、営業所あるいはお客様から頂戴する情報、2タッチデータ、実際に現地に職員を派遣をしまして状況の観察をする、加えて、バスの車内にはドライブレコーダーというものを搭載してございますので、こういった映像で確認をする、こういったような手法で、便ごとの御乗車状況、あるいは停留所での待ち状況というものを分析をしまいったところでございます。

その結果、夕方のラッシュ時の御利用——これは朝の御利用というのは比較的皆様決まった便に乗られるケースが多いんですけども、夕方の便というのは、季節でありまして、天候によってかなり変動があるということでございます。この18時台の前半と19時台の後半において、特にバスの車内のお客様の数が多くなるというような時間帯があるということが把握ができたとい

うところでございます。

今、委員から御指摘をいただきましたとおり、この6月29日から18時台、19時台にそれぞれ1便ずつ増便をさせていただきましたが、これは既存の運行間隔の間に単にバスを出すということではなくて、前後のバスの時刻も少し変更させていただいて、例えば18時台の前半については、これまで7分間隔にバスは走ってございました。これを6分間隔にいたしました。19時台の後半はこれまで10分だったところを8分にさせていただいたということでございます。

これによって、単に10分間隔の間に1便入れるということになると、ここだけ5分間隔になりますので、この効果というのはこの部分だけに限られるわけですが、10分間隔を8分間隔にすることで、この時間帯全体において混雑緩和の影響が及ぶものというふうに考えて実施をしております。まだ始まったところでございますので、我々はこの状況をしっかりと注視をしてまいりたいというふうに考えてございます。

○委員（堂下豊史） ありがとうございます。64系統については、早速今回の増便、運転間隔の調整を行っていただいて、地域の方からも感謝の声を伺っております。5月の常任委員会では、朝のラッシュ時については、運転間隔も短いことから、引き続き状況を注視するとのことでありましたけれども、現時点での利用実態についてどのように把握されているのか、御見解を伺います。

○児玉交通局副局長兼自動車部長 今、委員から御紹介いただきましたとおり、朝ラッシュ時は運転間隔が短うございます。特にこの64系統は数分おきにバスが来るというようなことでございます。多く御利用いただくことで1便で乗り切れないという状況がありましても、すぐ次の便が来るということで、長時間お待たせすることはないということ、加えまして、運転士に御乗車案内をさせるでありますとか、あるいは案内係の配置というものを続けながら状況把握を続けてきたところでございます。

神戸北町を始発で運行しているわけでございますけれども、この神戸北町の始発に近い大原・桂木エリアでかなり御乗車いただくと。日の峰エリアに差しかかる頃には車内の御乗車人数がかなり多くなるという状況がございます。このそれぞれのエリアを通りながら、最終的に新神戸トンネルの北側にあります箕谷停留所にバスは進んでいくわけでございますけれども、この箕谷停留所では、それぞれのエリアから乗っていただいているので、かなり多く御乗車いただいているということございまして、この箕谷では恒常的に数便、おおむね10分程度お待ちいただいているような状況があるということを現状確認しているところでございます。

○委員（堂下豊史） 現状の把握ですね、御答弁いただきありがとうございます。地域からも、朝のラッシュ時間帯の混雑について、今把握されている状況も含めまして、引き続き多くの声をいただいております。夕方便と同様に、必要に応じた増便を含む具体的な対応が必要と考えますが、御見解を伺います。

○児玉交通局副局長兼自動車部長 箕谷停留所での状況というのはかなり細かく――今、箕谷で混雑しているということがはっきり分かりましたので、ここを細かく観察をしているところでございます。便によって、前の便と2分しか空いてないというような便もあれば、それ以上に空いているというような便がございます。これは経路地の違いというのも少し影響してございます。前の便との運行間隔がほかよりも開く便について、かなり多くの御乗車をいただいているということがございまして、この時間帯に箕谷停留所でのお待ち行列が長くなるというような状況も把握できてございます。

ですので、この運行間隔が開く部分に1便増便をするというようなことで、ほかと運行間隔が

均等となるような、そういったダイヤが実現できないかということを考えてございまして、これによって特に混雑しているこの時間帯の改善につなげたいと思っております。箕谷停留所でお待ちのお客様の待ち列の縮減——お待ちのを短くする、あるいはお待ちいただく時間を短くする、これは極力早くできるように調整を進めていきたいというふうに考えてございます。

一方で、先ほど来申し上げておりますとおり、朝ラッシュ時は一番多く車と運転手が必要でございますので、なかなか厳しい状況であるんですが、ちょっと工夫を重ねながら、我々の経営資源を適切に配分することで、しっかりとこの利便性の向上と事業経営、両立を図ってまいりたいというふうに考えてございます。

○委員（堂下豊史） ありがとうございます。地域の声を踏まえて、状況把握に努めながら、引き続き丁寧な対応を行っていただきたいと思います。よろしくお願いします。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

（なし）

○委員長（大野陽平） 他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、どうもお疲れさまでございました。

委員の皆様申し上げます。

この際、次の都市局が入室するまでの間、暫時休憩をいたします。

なお、当局が入室後、委員の皆様がそろい次第再開いたしたいと存じますので、御了承願います。

（午後0時9分休憩）

（午後0時13分再開）

（都市局）

○委員長（大野陽平） ただいまから都市交通委員会を再開いたします。

これより都市局関係の審査を行います。

それでは、事業概要及び報告事項1件について、一括して当局の説明及び報告を求めます。

○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。

○委員長（大野陽平） 局長、着席のままで結構です。

○松崎都市局長 着座にて失礼いたします。

それでは、都市局の事業概要及び報告事項1件につきまして御説明を申し上げます。

初めに、事業概要につきまして御説明申し上げます。

お手元の事業概要1ページ、都市局の概要を御覧ください。

2. 職員数は296人の組織でございます。

3. 令和8年度予算の概要につきまして、(1)に一般会計の予算を、(2)に市街地再開発事業費の予算を記載しております。

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

3ページから4ページには、都市局の組織と事務分掌について記載をしております。

5ページを御覧ください。

続きまして、令和8年度主要事業の概要につきまして御説明申し上げます。

令和8年度は神戸のさらなる飛躍に向けて三宮の再整備を推進するとともに、駅周辺のリノベ

ーションに取り組むなど、持続可能なまちへの再生を促進してまいります。あわせて、都市のスポンジ化やオールドタウン化の進行への対応など、人口減少時代にふさわしいまちづくりを全力で進めてまいります。

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

(1) 新たなバスターミナルの整備におきましては、雲井通5丁目地区の新たなバスターミナル新築工事等における市街地再開発事業の補助や、バスタ神戸三宮の運用開始に向けた準備等を行ってまいります。

6ページに参りまして、「えき～まち空間」等の事業の推進におきましては、JR三ノ宮新駅ビル南側、センター街東口周辺、三宮東交差点の整備などを進めてまいります。

8ページに参りまして、(3)都心・ウォーターフロントの回遊性向上、9ページに参りまして、(4)本庁舎2号館の再整備、10ページに参りまして、(5)新神戸駅周辺の再整備と北野エリアの魅力向上について記載をさせていただきます。

11ページを御覧ください。

2. 持続可能な既成市街地とニュータウンの再生におきましては、公共空間のリノベーションなどに取り組むことで持続可能なまちへの再編を進め、安全で豊かな生活の実現に向けた取組を推進いたします。

(1) 駅を中心としたまちのリノベーションにおきましては、①西神中央駅周辺での取組をはじめとしまして、12ページに②名谷駅周辺での取組を、13ページに③垂水駅周辺での取組を記載しております。

14ページに参りまして、④神戸電鉄沿線では、有馬線・粟生線各駅での取組を記載しております。

15ページを御覧ください。

(2) 既成市街地の活性化においては、①鈴蘭台のまちづくりのほか、16ページに新長田のまちづくりを、17ページに③地下鉄海岸線沿線での取組を、18ページには④ポートアイランドの活性化として、中長期的な視点とともに短期的な課題にも対応しながら、リボーンプロジェクトを進めるための取組を記載しております。

19ページに参りまして、⑤六甲アイランドの活性化、20ページに参りまして、⑥HAT神戸の活性化及び⑦須磨駅周辺の再整備、21ページに参りまして、⑧「坂のまち」エリアリノベーション及び⑨空き店舗等の活用促進について記載しております。

22ページを御覧ください。

(3) ニュータウンの活性化におきましては、①近隣センターのリニューアルとして、かりばプラザのリニューアルなどについて記載しております。

23ページに参りまして、②UR都市機構との連携によるまちづくり、24ページに参りまして、③地域循環の促進、25ページに参りまして、④住宅地における店舗等立地支援についても記載しております。

(4) 都市のスポンジ化対策においては、スポンジ化対策の基本的な考え方を示す要綱の公表や新たなプレーヤーの発掘・育成などの取組について記載しております。

26ページを御覧ください。

(5) 神戸らしい多様なまちの個性を生かした魅力づくりにおいては、①良質でちょうどいい住

宅の供給として、多様なライフスタイルの実現や住宅地再生に向けた取組を記載しているほか、27ページに②都市景観の形成と景観資源の保全・活用を、28ページには③多井畑西地区の里地里山の再生を、29ページに④住民主体のまちづくり活動への支援を記載しております。

30ページを御覧ください。

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

(1) ポートアイランド・神戸空港へのアクセス向上においては、ポータルライナーの輸送力強化やバスへの利用転換に関する取組を記載をしております。

31ページから32ページには、(2) 地域公共交通網の維持・形成として、地域コミュニティ交通の導入支援などの取組を記載をしております。

33ページに参りまして、(3) 持続可能な交通機能強化として、①自動運転の実証実験や②新たなモビリティサービスの推進、34ページには③六甲山・摩耶山へのアクセス・回遊性向上の取組を記載をしております。また、(4) 神戸電鉄と連携したまちづくりの推進について記載しております。

35ページを御覧ください。

安全・安心な都市基盤の構築におきましては、密集市街地の改善や生活関連道路などの整備に取り組み、災害に強く、利便性の高いまちづくりを推進いたします。

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

36ページを御覧ください。

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

以下、具体的な取組として、(1) 新たな産業団地の整備を、37ページに参りまして、(2) 企業誘致の推進を記載しております。

38ページを御覧ください。

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

続きまして、報告事項、神戸ハーバーランド株式会社のあり方につきまして御説明を申し上げます。

資料1を御覧ください。

1. 現状でございます。

神戸ハーバーランド株式会社は、ハーバーランド地区の活性化を図ることを目的として、昭和63年4月に神戸市と多数の民間事業者の出資により設立されたものでございます。現在、ハーバーランド地区はまち開きから30年以上が経過し、多くの企業進出が進むとともに、民間事業者による主体的な運営やにぎわいづくりが行われております。こうした状況を踏まえ、外郭団体改革方針において、重点的見直し対象団体として神戸ハーバーランド株式会社を指定し、民間主導への移行と団体の在り方を検討するとの方向性を示しているところでございます。

2. 今後の方針でございます。

神戸ハーバーランド株式会社につきましては、神戸市が株式を保有し続ける必要性は相対的に低下していることから、神戸市の関与の在り方を見直す必要があると考えているところでござい

ます。このため、神戸市保有の全株式について、民間事業者への譲渡を検討するものでございます。

なお、株式譲渡後におきましても、神戸市はハーバーランド地区のまちづくりやエリアマネジメントに対して必要な支援や関与を行っていく方針でございます。

3. 今後のスケジュールにつきまして、令和8年度は譲渡先の選定や譲渡条件の整理及び協議を行い、令和9年度以降に株式譲渡の実施を予定しております。

以上、都市局の事業概要及び報告事項1件につきまして御説明申し上げました。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○委員長（大野陽平） 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、事業概要に関して特に質疑がある場合は、所管事項に対する質疑の中で行っていただきたいと存じますので、御了承願います。

まず、報告事項、神戸ハーバーランド株式会社のあり方について御質疑はございませんか。

○副委員長（前田あきら） よろしく申し上げます。

御説明の資料のとおり、市保有株を全部譲渡するという話だと思いますが、譲渡先によっては、従来のまちづくりの理念の継承が本当にできるのかですとか、文化都市の創造という本来の会社の設立の意図よりも、株主である企業の、例えば民間の利益優先に転じる懸念があるのではないかということが危惧されるんですけれども、この筆頭株主である神戸市の関与が弱まることで、将来的にハーバーランド地区に例えば大型マンションの開発が進むですとか、これまでのまちづくりの方針や景観、公共性が損なわれるおそれがあるのではないかということも考えられるんですが、今現在、譲渡先としてどのような相手さんを想定されていて、仮に譲渡を進めるに当たって、どのようにこれまでのまちづくりの方向性を担保されようとしているのか、お伺いをいたします。

○諏訪都市局副局长 ハーバーランド地区ですが、副委員長のおっしゃるとおり、まちづくりから30年以上経過したということで、民間事業者による主体的な運営やにぎわいづくりを行っていくということで、民間主導のエリアマネジメントへの移行を進めるべく、株式の譲渡をして、神戸市の関与を引き下げる方針としております。

神戸市の全持ち株を取得し筆頭株主となる譲渡先につきましては、副委員長御指摘のとおり、まちの理念や方針、それから会社のこれまでの取組内容、果たしてきた役割等につきましてしっかりと説明し、理解を得て、御協力いただけたところを譲渡先として選定していきたいというふうに考えております。

また、市としましても引き続きハーバーランド運営協議会に参画するとともに、交通渋滞対策でありますとか、レンガ倉庫の運営、旧総合児童センターの活用など、エリアの課題解決や活性化に取り組むなど、まちづくりに必要な支援や関与を行っていく方針としております。

以上でございます。

○副委員長（前田あきら） 今、説明理解で協力を求めるということなんですけど、株式の譲渡に何か契約書があって、何か制約なんかが課せれるのかというところが不安なんですけど、今譲渡を想定されているのは、今、株を持っておられる会社に積み増ししてもらうことを大体想定されているのでしょうか。それか、また外のところも含めて公募されようとしているのか、どちらでしょうか。

○諏訪都市局副局長 株式の譲渡先につきましては、先ほど申し上げましたようなこれまでの会社の趣旨とか目的、そういったものを御理解をいただける会社というのを想定しておりまして、必ずしも既存の株主でないといけないというふうには考えておりません。

以上でございます。

○副委員長（前田あきら） ごめんなさい、早く終わろうと思ったんですけど、説明理解、協力を求めるというのを御説明するんですけど、それをどうやって担保するんですか、それは。

○諏訪都市局副局長 ちょっと説明が漏れましたけども、先ほど株式の譲渡契約等締結することになりますけども、その中で一定お話が——合意ができた内容については盛り込めるのではないかなというふうに考えております。

○副委員長（前田あきら） ごめんなさい、合意書か何かを結ばれる方向で検討されているのか。

○諏訪都市局副局長 譲渡契約書を締結する予定にしております。

○副委員長（前田あきら） 分かりました。ちょっとこれまた外郭のほうでも審査されるので、ここで置いておきますけれども、あと、市有施設の申込みシステムのあじさいネットというのが、ここに今委託されてたかと思うんですけど、基本的には民間のほう譲渡して、民間の一般会社になるというふうになると思うんですけど、この会社に引き続きあじさいネットを発注する意義というのはあまり薄いかなと思うんですけど、その辺はどういうふうに考えていらっしゃいますか。

○諏訪都市局副局長 あじさいネットでございますけども、もともと公募によりましてあじさいネットの窓口というのが選定をされておりますので、今後、来年、再来年ですか、委託期間が終了しましたら、改めて公募により選定をされるという形になるかと存じます。

○副委員長（前田あきら） 分かりました。終わりますが、都心西部の核づくりということで、このハーバーランドの整備を進めていると思いますので、本来趣旨を損なうようなことがないように引き続き取り組んでいただきたいということを述べて終わります。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

○委員（川口まさる） 今のやり取りを聞いていてちょっと疑問になったんですけども、どうせ売却するのであれば、なるべく高く売るべきだと思うんですけども、いかがですか。

○諏訪都市局副局長 もちろん価格についても重要かと考えておりますけれども、まずはこの会社が担ってきた役割・趣旨というのが継続されるというのがまちづくりの中で大前提になるのではないかなというふうに考えております。また、売却価格につきましても、私どもとしまして、第三者の評価をいただいた上で値段のほうは決めていきたいというふうに考えております。

○委員（川口まさる） 第三者の評価というのはいいんですけども、変な制限みたいなものをかけちゃうと、その分結局ディスカウントされることになるんで、それも都合悪いなと思ってます。なるべく高い値段で売ってというのは、神戸市の利益のことだけを言ってるんじゃないくて、その分市場で評価されるようなものになるということ——会社自体がね。会社自体が市場で高く評価されるものになるというほうが望ましいということを私は言っています。お願いします。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

（なし）

○委員長（大野陽平） では、次に、事業概要の説明も含めて、都市局の所管事項について御質疑はございませんか。

○委員（堂下豊史） 地域歩いてますと、空き地あるいは空き家が本当に増えている。先ほど事業

概要で御説明のあった都市のスポンジ化が顕在化しつつあるというより、もう既に顕在化をして、本当に懸念をしているところです。

そうした観点で何点かお尋ねしたいんですけれども、まず、当局のスポンジ化対策の課題を、今後、要綱を策定していくということですが、課題意識、あるいは、以前にも議会でも議論されましたが、いわゆる立地適正化計画との違い、あるいは関係性をどのように整理されておられるのか、御見解を伺いたいと思います。

○松崎都市局長 スポンジ化対策の考え方ということでございます。やはり人口減少とか高齢化が進む中で、御指摘ありましたように、全国的な課題ではありますが、神戸市においても既成市街地とかニュータウンなどで顕在化してきておりまして、空き家・空き地問題であるとか、それから交通課題、そういったものにこれまでも個々に対応してきたところではございます。

こういった取組を重ねてきた中で、やはりこういった対応として抜本的にやっていくということにつきましては、第1に、地域特性に応じた多様な課題がありますので、それに対して、それぞれやはり地域に必要とされる施策群をパッケージとして総合的に取り組む必要があるだろうという問題認識を持ってございます。

それからまた、2つ目としまして、その進め方におきましても、行政単独で取り組むということではなくて、地域の魅力とか課題をよく知っている地域住民の皆さん、それから民間事業者とか活動しておられる団体の方がいらっしゃいますので、そういった方に何が求められているのかということのを的確に把握をして、効果的に進めていくという、これが非常に大事なと感じているところでございます。こういった背景や課題認識を持って、今年度、地域住民の方とか民間事業者の方々とも意見交換をしながら、基本的な考え等を示す要綱を策定していきたいと考えてございます。

それから、立地適正化計画との違いであるとか、その関係性という御質問もいただきました。立地適正化計画、これは神戸市では神戸市都市空間向上計画ということで策定をしておりますけれども、人口減少や超高齢社会に対応する形で、将来にわたって——この計画では50年先を視野に持続可能なまちを実現していこうということで、都心から既成市街地、それから郊外、田園地域などを含めまして、まちづくりの非常に幅広い分野において大きな方向性を定めているというマスタープランでございます。

今回御指摘いただいていますスポンジ化対策といいますのは、この都市空間向上計画を含めます都市計画のマスタープランの都市像を実現していくために、具体的な取組の1つとなるものと認識してございまして、都市のスポンジ化にフォーカスした取組でございまして、地域において今まさに起こっている、あるいは今後さらに進行が進んでいくだろうということにつきまして喫緊の課題と捉えまして、スピード感を持って全力でその対策を進めたいと考えているものでございます。

そういったことで、地域の皆さんや民間事業者の方と一緒に地域の課題とか方向性について共有をしていって、空き家の活用とか生活利便性の向上、地域ブランド力の強化など、連携した取組を全力で進めていきたいと考えてございます。

以上でございます。

○委員（堂下豊史） 立地適正化計画との関係も今御答弁いただいたんですけれども、立地適正化計画自体はいわゆる駅中心の方向性での計画だと私自身は認識しておりまして、その方向も横目に見つつ、現に住み続けている地域を支えていくことが大事なんだと思っています。

そうした観点でのスポンジ化対策の要綱策定だというふうに理解をしているんですけども、一方で、住み続けるまちを支えるには、いわゆる高齢の方は駅周辺へ住み替えを選べる道、また、車を使える若年層は周辺で空き家を活用する道、この2つを同時に考えていく、用意していく発想も必要ではないのかなというふうに考えています。スポンジ化対策の中で、駅周辺への住み替え誘導、さらには周辺の空き家活用、それぞれどう位置づけて整合させ、取組を進めていけるのか、御見解を伺いたいと思います。

○松崎都市局長 御指摘いただきましたように、スポンジ化対策、郊外のニュータウンにおきまして進めていくには、やはり将来増えることが予想されておりますのは、駅から離れたところでの住宅地の空き家が増えるだろうと。そういったところに、今御指摘いただきましたように、車を使える若年層の入居を促すという取組は非常に重要だと考えてございます。

そのためには、買物などの生活サービスが確保されていますとか、公共交通とか自転車など移動環境の維持が図られていますとか、地域資源を生かしてブランド力を強化するとか、そういったことを地域特性に応じた形で、先ほど申し上げたパッケージで取り組んでいくということが若年層の流入を促す上で大事ななと考えてございます。

一方で、また、同世代がニュータウンにおきましては一斉に入居してございますので、同時期に多くの相続が発生して、大量の空き家が出てくるということは想定されることでございますので、5年後・10年後をやはり見据えて、一度に出てくるのではなくて、空き家の発生時期の分散も図っていく必要があるだろうと。

そういうことで言いますと、駅周辺でありますとか、それから近隣センターなどの非常に利便性が高い地区への高齢者の住み替えを誘導すると。それと、先ほど申し上げた空き家への若年層の入居を促すということと併せて、地域の世代循環を進めるということが、将来のスポンジ化を予防する観点から非常に重要であろうと考えてございます。こういった取組を両輪で進めていくということで、スポンジ化に備えていきたいと考えてございます。

○委員（堂下豊史） ありがとうございます。課題意識に沿った御答弁いただきましてありがとうございます。

その優先順位なんですけども、既に空き家率とか地域の高齢化率を踏まえて一定の整理は当局においてもなされているものと考えているんですけども、今後、スポンジ化対策に取り組むに当たっての優先順位、どのような優先順位づけを想定しておられるのか、御見解を併せて伺います。

○白井都市局副局長 スポンジ化対策に取り組む優先順位に関する御質問でございます。

スポンジ化対策の検討に当たりまして、空き家率や高齢化率等を分析しましたところ、狹隘道路や高低差のある既成市街地の山麓部や密集市街地などでは法的、地形的な要因で不動産流通が停滞しているということですか、交通の便が悪いということで、既に空き家が多く発生している地域というのも見られてございます。また、同世代が一斉入居しまして高経年化しているニュータウンにおきましても、今後、同時期に多くの相続が発生しまして、空き家となっていく可能性がございますので、将来のスポンジ化が懸念されるという地域もございます。

そのような中、先ほど御答弁したように、スポンジ化対策というのは、地域住民、それから民間事業者と市が連携して取り組むということが重要であると考えてございまして、御指摘の地区の優先順位づけにつきましても、これらのデータのみで設定しても、取組が広がらずに、持続的な活動にならないということも想定されますので、まずは課題が見られる地域の自治会等への情

報共有を働きかけ、イベントなどを通じまして地域の意識や機運を醸成し、その高まりの状況を踏まえながら取組をつくるというのを検討していきたいと、このように考えてございます。こうした取組を進めることで、地域の住民や事業者などがそれぞれの地域課題を認識いただいて、主体的かつ持続的な取組につなげていくような考え方が重要だなと考えてございます。

以上でございます。

○委員（堂下豊史） ありがとうございます。丁寧な御答弁、本当にありがとうございます。

最後に、この文脈で、学校統合などに伴う跡地活用について1点最後にお尋ねしたいと思います。

学校統合あるいは廃校に伴って生じる跡地の活用、このスポンジ化対策に関わると同時に、地域の将来像に直結する重要な課題であるなというふうに私自身認識しております。大規模災害に備え、被災者の受入れ、あるいは復旧・復興資材の分散備蓄、更新前の仮設住宅の災害時活用など、平常時からの備えが復興の早さを左右するというふうに認識しております。

統合・廃校後の残る校舎と敷地を、例えば避難所機能やこうした資材を備える場として生かす方向も、防災の備えを厚くする選択肢の1つだというふうに考えております。こうした観点ですね、特定の1校にとどまる話ではありません。私の地元の北区でも、神戸北高校が神戸甲北高校と統合し、この神戸北高校の校地が跡地となる見込みです。また、市立では有野台小学校の統合後の跡地もある状況です。こうしたいずれも北区の防災と将来像に関わる貴重な土地であり、1つ1つを個別に、また処分を急いで判断するのではなく、区域全体を見渡した幅のある検討が求められているのではないのかなというふうに感じております。

この跡地の活用方針については、処分の時期も含め、幅を持って検討をし、売却や活用を急がず、当面は行政が管理し、防災の備えと地域の将来像が見通せた段階で改めて判断する、こうした段階的な進め方を、地元の意見も聞きながら、また危機管理部門とも連携をしながら、選択肢として検討をいただけるのか、御見解を伺いたいと思います。

以上、御答弁よろしくお願いします。

○平岡都市局副局長 学校等での跡地の活用についてでございます。

御指摘の学校等の跡地につきまして、避難所機能とか資材を備える備蓄拠点につきましては、特に備蓄という観点で、現在、危機管理局のほうで平常時における物資の適切な維持管理であったり、発災時の迅速な物資の搬出の観点から、緊急輸送道路網なども加味しながら、拠点の集約化というようなことを進めておられるところでございます。

学校統廃合に伴う跡地を防災面のいわゆる後方支援的な機能として活用してはどうかというようなお話でしたけれども、そういった意見につきましては、いただきました例示で幾つかの学校の名称も挙げていただきましたけれども、その立地環境や施設の状況等を踏まえながらの検討になるというふうに考えてございます。

ただ、やはり基本的には、先ほど申し上げましたように、物資の適切な維持管理であったり迅速な搬出というような課題をまずはクリアするようなことが必要というふうに思われますので、今回いただきました御意見を踏まえまして、改めまして危機管理局のほうとも共有をさせていただきたいと思います。

また、例えばその中でございました有野台小学校につきましては、近年廃校になった建物の中にいわゆる不法侵入であったり、少し建物を毀損するようなことも生じてまして、施設の管理上、支障が生じているというような状況もございます。そういったことから、地域のほうからも事故

や犯罪につながるのではないかとといったようなことを懸念されて、そういうような状況に陥るのであれば、やはりもう既存の建物は速やかにクリアランスをして次の活用を考えるべきではないかというような御意見もいただいていますので、委員から御指摘ございましたように、引き続き地域ともよく相談しながら、今後の活用方策については検討してまいりたいというふうに考えてございます。

○委員（堂下豊史）　ありがとうございます。丁寧な御答弁、本当にありがとうございました。引き続きどうぞよろしくお願いします。

○委員長（大野陽平）　他にございませんか。

○委員（原　直樹）　では、よろしくお願いいたします。私からは、事業概要の5ページ目の三宮かいわいのイメージ図の中のサンキタ通り及びサンキタ広場の再整備のその後と、あとは汚れ対策について質問させていただきます。

サンキタ通り・サンキタ広場のごみ問題については従前より指摘があるところであります。特にサンキタ通りについては、床面の汚れが著しく、市民や来訪者の印象を損ねている印象があります。当局側としてどのように現状を認識しておられますでしょうか。また、サンキタ通り・サンキタ広場の汚れ対策について、どのような体制で対策を行っているのか、併せて教えてください。

○津島都市局都心再整備本部局長　サンキタ通り・サンキタ広場でございます。

このサンキタ通り・サンキタ広場は、神戸三宮阪急ビル、これの建て替えに合わせまして、令和3年10月に一体的に再整備を行ってございます。三宮再整備の一環としてやりましたこの再整備によりまして、歩行者も非常に増えまして、連日多くの方に御利用いただいている状況ですけれども、一方で、サンキタ広場では多くの方がベンチとかに座られて、それに伴ってごみのぼい捨てであるとか、それから飲みこぼし、食べこぼしとか、場合によっては吐瀉物とかによって床面が汚れているといった状況が発生してございます。

また、サンキタ通りにつきましては、事業系ごみが歩道に放置されてまして、それが原因で路面が汚れているという、そういう課題も起こってございますので、これまで都市局を中心に、関係局と非常に連携しながら、地元とも連携しながら順次対策を行っているところでございます。

まず、ごみのぼい捨てとか汚れの対策としましては、令和4年の9月から毎朝7時から13時まで2名の美化作業員を配置しまして、ごみ拾いであるとか、それから舗装の洗浄を実施してございます。また、この通常の洗浄方法では除去し切れない汚れにつきましては、特別清掃を実施してございまして、令和6年からは年2回、電動ポリッシャーと、それから高圧洗浄によって路面の清掃を行ってございます。

また、特に事業系ごみが置かれている場所というのは、どうしても油等、汚れが蓄積してしまいますので、路面のコーティングの試験施工を行ってきてございまして、今年度はこのサンキタ通りの北側歩道、広場から約140メートルの区間において路面コーティングを行う予定としてございます。

また、御指摘のサンキタ通りの汚れの原因となっている事業系ごみですね、これにつきましては、地元商店街と連携して、ごみ出しのルールづくりを行ったり、それから、そのルールを徹底するため、環境局とか警察の方々と各店舗を訪問したりと、また、令和7年より観光局が中心になりまして、ルールを守られていないごみの内容を調査して、判明した場合は指導を行うといったことも行ってございます。さらに、エリアマネジメント活動としての清掃イベントとか、複数

のボランティア団体も清掃を行っていただいているといった状況でございます。

このように、環境局、それから関係部局、それから警察、商店街、地域の方々、そういう協働によって様々な対策を実施しておるんですが、特にサンキタ通りの事業系ごみの問題については、まだ課題があると認識してございますので、ごみ関係は関係部局の対策会議も行ってますけれども、今後とも関係者との連携の下、様々な手段を検討してまいりたいというふうに考えてございます。

以上です。

○委員（原 直樹） ありがとうございます。

このサンキタ通り・サンキタ広場は、先ほど御答弁いただいたとおり、再整備から5年ほど経過しているところでありますけれども、ぼい捨てですとか、事業者のごみ問題により、特に床面が汚くなっているように感じております。

5年前、完成当初、私もあの辺り散策したんですけれども、非常にきれいで、魅力的な広場・通りであるというふうに感じておりまして、当然、再整備後もそのきれいさを維持していかなければなりませんけれども、現在は残念ながら床面の汚れが目立っている状況であります。

このきれいさを維持するために、今御答弁いただいた内容として、短期的な目線であれば、令和4年9月から毎日の美化清掃、舗装洗浄を行っているということなんですけれども、その舗装の状況ですね、床面状況を見ても、あまりその効果は出ていないのではないかなというふうに感じております。

あと、中長期的な視点であれば、啓発活動などを行っているということなんですけれども、その活動、もちろん重要な取組であるとは思いますが、ただ、その効果が現れるのにはある程度時間がかかってくるというふうに思います。このサンキタ広場・サンキタ通りというのは神戸市の中でも一、二を争う繁華街であるというふうに思いますので、短期的な取組ですね、これが非常に重要な観点であり、喫緊の課題であるというふうに感じております。

そういう点からしますと、今、年2回程度行っているという特別清掃ですね、こちらのことですとか——この点についてちょっと再質問させていただきたいと思います。特別清掃として、年2回程度、電動ポリッシャーと高圧洗浄による路面の清掃を実施しているということですが、現状では汚れ対策として不十分であると感じております。

そこで、特別清掃の頻度を増やすなど、対応はできないでしょうか。また、路面コーティングについては、これまでも試験施工を行っており、今年度はサンキタ通り北側歩道の広場から約140メートル実施するというところでありますが、その効果をどのように見込んでいるのか、見解をお伺いします。

○畑田都市局都心再整備部長 まず、路面特別清掃の頻度についてお答えさせていただきます。今年度は、まず7月にサンキタ広場とサンキタ通りの一部において実施いたします。このうち、サンキタ通りの一部においては、洗浄効果の高い洗剤を用いた清掃を行う予定です。その後、今年度はさらに2回程度の特別清掃を実施する予定としておりまして、例年より頻度を上げてやっていきたいというふうに考えています。

これまで洗浄効果の向上と汚れを蓄積させない方法、これを探るために、効果的な路面の清掃方法や、洗剤の選定、コーティングによる汚れをつきにくくする方法について検討や実験を行ってきております。洗剤につきましては、令和4年度から汚れの程度に合わせて材料の選定の検討を行っておりまして、今年度の実施はまさにこれの結果を踏まえてやっていくもので、先ほど説

明いたしました一部の箇所をさらに効果の高い洗剤で清掃をやっていききたいと、これを試していきたいというふうに思っています。

コーティング剤につきましても、様々な種類を用いて実験を行ってきておりまして、塗布後の周囲の舗装との調和、滑り抵抗等を検証した上で材料を選定しまして、今年度実施する予定としております。

路面コーティングの効果ですけれども、今回使用するのが、舗装材の内部に保護材が浸透しまして保護層を形成しまして汚れの浸透を抑制するものでして、汚れにくく、また汚れても容易に除去できるものと考えています。過去の実験は非常に狭い範囲でやってきたものでございますので、今年度は、先ほども説明しました140メートル、一定の範囲を実施することでこの効果をしっかり検証しまして、費用対効果も踏まえて、引き続きよりよい方法を検討してまいりたいと考えています。

以上です。

○委員（原 直樹） 特別洗浄、回数を増やしていただけるということなので、ありがとうございます。

あとは、路面コーティングですけど、その効果、今御説明いただいたんですけども、その効果検証が明らかになるのは大体どのぐらいか、もし分かれば教えていただきたいんですけども、いかがでしょうか。

○畑田都市局都心再整備部長 これまでは塗布後1か月とか2か月の、どんどん経過を見ながらやってきたところなんですけれども、ちょっといつ結果が出るのかというのは、ちょっともう少し現場の状況を見ながら、実際、塗布後の状況を見ながらやっていきたいなと思っております。

ただ、やはりごみが出されて、汚れというのはすぐつく可能性もありますので、その後にすぐに落ちるのかとか、そういうところは現場でごみが出た状況次第で分かるところもございまして、いろいろな形で検証していけたらというふうに考えております。

○委員（原 直樹） 分かりました。引き続き短期的な取組としての特別清掃ですね、重点的に進めていただきたいと思います。ありがとうございます。

以上です。

○委員（川口まさる） 今、特別清掃の頻度を上げるという説明があったと思うんですけども、それだと、ごみを出す人が負うべきコストを納税者に押しつけてることになりませんか。対症療法ではなくて根治療法を考えるべきだと思うんですけども、いかがでしょうか。

○畑田都市局都心再整備部長 先ほどこちらの説明させていただきました特別清掃等ですけれども、これはサンキタ通り・サンキタ広場がまちのにぎわいとして再整備しましたので、そこを使っていただく人たちに気持ちよく使っていただきたいという、そういう目的でやっているものでございます。

ごみ出しのことにつきましては、先ほども答弁させていただいたとおりなんですけれども、ルールを決めてやっていくことが必要だと考えております。環境局のほうでは、やはり排出——ごみを出す時間とか、ごみを出す方が——事業者が契約をしてやっていくんですけれども、そういうところのルールを守っていただくこと、こういうことが必要だというふうに認識しておりまして、この対策も今並行して取り組んでいるところですので、引き続き関係局、特に環境局とも連携して、いろいろな検討をやっていききたいと思っています。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

（なし）

○委員長（大野陽平） 他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、どうもお疲れさまでした。

それでは、委員の皆様に申し上げます。

この際、次の建築住宅局が入室するまでの間、暫時休憩をいたします。

なお、当局が入室後、委員の皆様がそろい次第再開いたしたいと存じますので、御了承願います。

（午後 0 時 52 分休憩）

（午後 0 時 56 分再開）

（建築住宅局）

○委員長（大野陽平） ただいまから都市交通委員会を再開いたします。

これより建築住宅局関係の審査を行います。

それでは、事業概要について当局の説明を求めます。

○増田建築住宅局長 建築住宅局長、増田 匡といいます。どうぞよろしくお願いいたします。

○委員長（大野陽平） 局長、着席されたままで結構です。

○増田建築住宅局長 ありがとうございます。

それでは、令和 8 年度建築住宅局の事業概要について御説明いたします。

お手元の事業概要 1 ページを御覧ください。

建築住宅局の概要です。

2. 局の職員数は、令和 8 年 4 月 20 日現在、284 人です。

3. 令和 8 年度の予算の概要について、（1）に一般会計の予算を、（2）に市営住宅事業費の予算を記載しております。

2 ページを御覧ください。建築住宅局の組織及び事務分掌を記載しております。

3 ページを御覧ください。

令和 8 年度主要事業の概要です。

1. 住まいに関する総合施策の展開として、住宅ストックの流通促進や住宅ストックを活用したセーフティネット機能の強化により、豊かな住まいづくりの推進、居住の安定の確保を図り、住み心地の良いまちの実現に取り組んでいきます。

（1）豊かな住まいづくりの推進です。

①子育てしやすい住環境の確保として、若年夫婦・子育て世帯の住み替えに対する補助等に、②住宅ストックの流通促進・質の向上として、多様なライフスタイルの実現に向けた官民連携による住宅供給の推進等に、③分譲マンションの適正管理の促進として、条例に基づく管理状況等届出・情報開示制度、管理計画認定制度の推進等に、④住まいの総合窓口における支援として、すまいの安心支援センターすまいるネットの運営に取り組んでいきます。

（2）居住の安定の確保です。

①総合的な支援の推進として、居住支援協議会の運営、居住支援法人との情報共有等に、②住宅確保要配慮者への支援として、セーフティネット住宅の登録、居住サポート住宅の認定の促進等に、③家主への支援として、相談窓口の運営等に取り組んでいきます。

4 ページを御覧ください。

2. 市営住宅のマネジメント推進及び適正管理です。

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

3. 空家空地対策の推進です。

神戸市空家空地対策計画に基づき、人口減少に伴い増加傾向にある空き家・空き地について総合的な対策を推進していきます。(1)所有者への意識啓発、(2)活用促進の取組として、空き家等活用相談窓口、空き家おこし協力隊による所有者支援と活用への後押し等に、(3)適正管理の取組として、周辺に悪影響を及ぼす空き家等所有者への指導強化等に取り組んでいきます。

5 ページを御覧ください。

4. 耐震化の推進です。

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

5. 市有建築物の整備及び維持保全です。

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

以上、令和8年度建築住宅局の事業概要について御説明をいたしました。何とぞよろしくお願いいたします。

○委員長（大野陽平） 当局の説明は終わりました。

これより質疑を行います。

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

○委員（堂下豊史） 現状課題ですね。事業は着実に進んでいるというふうに受け止めております。一方で、着手が進んでいけば、現場では新たな課題も見えてくるのではないのかなというふうに思っておりまして、今の市住のマネジメント全体、事業全体の進捗をどのように評価して、現時点でどのような課題認識があるのか、御見解を伺いたいと思います。

○田中建築住宅局部長 3次マネジメント計画の進捗状況と課題認識でございます。

まず、3次マネジメント計画の進捗状況につきましては、36住宅を対象に、良好な市営住宅ストックを形成するための再編・改修を行っておりまして、令和3年度より10年間の計画で取り組んでおります。現在の進捗状況は、計画上、令和7年度末までに事業着手すると位置づけた住宅21住宅で予定どおり事業に着手をしております。また、令和8年度に入ってからさらに2住宅事業着手しているということで、全体としては順調に進んでいると認識をしております。

一方で、事業を実施する上での課題に関しましては、対象住宅を事業に位置づけて事業手法を決定し、さらに完了するまで相当の期間を要するということから、対象住宅入居者の理解、そして協力を得るための対応が一番の課題と認識をしております。そういった観点から、事業着手前の住宅については、定期的に計画全体、あるいはほかの住宅の進捗状況をお知らせして、御質問や御意見をいただく機会を設けることで、不安解消に努めておるところでございます。

一方、事業手法の決定後につきましては、例えばエレベーター改修住宅では、住戸内工事期間中は終日水回りが利用できない不便さ、あるいは日中に大きな騒音が出ることなどへの意見を受けまして、代替住戸を設けたり、あるいは退避スペースの確保を行うなど、対応の改善に努めて

きているところでございます。

また、廃止住宅では、移転に当たってのいろいろな御不安や御意見に対して、様々な情報提供や可能な範囲でのサポートを行ってきております。さらに、移転が進む中で、残りの入居者が少なくなったことで防犯面の不安の声があれば、防犯灯の増設や、可能なものについては速やかに戸締めを行うなどに取り組んでおり、日々の管理や共益費の負担増についての御相談については、一括徴収への移行と併せた空き家共益費の補填制度の活用を御案内しております。

また、後半5か年に向けた課題としては、昨今の中東情勢等による資材調達の遅れや事業費の増大が不透明であることが挙げられますが、これまでの種々の工夫を踏まえながら、引き続き入居者のお声を受け止め、丁寧に対応し、新たに生じる課題の解決にも対応しつつ、円滑な事業の推進に取り組んでいきたいと考えております。

以上でございます。

○委員（堂下豊史） 今、御答弁でもあったんですけども、入居者が減っていく中で、これまで自治会が担ってきた様々なお仕事というか、お役目、例えば共益費の集金、あるいは会計の管理、年々重い負担になっていっている印象を持っています。その上で、共益費の一括徴収、今御答弁にもありましたけれども、この市住のマネジメントにかかわらず、やはり一層神戸市が地域に入って、一括徴収ができるような体制づくりを支援していくべきだという観点で、昨年5月の本会議でも私自身取上げをさせていただいたところです。その後、例えば鹿の子台の市営住宅で一括徴収が実現したとか、本当に当局のその後の御尽力に評価をしておりますし、地元でも本当によかったなという声が上がっております。

その上で伺いたいんですけども、市営住宅全体で今、一括徴収、昨年度から今年度にかけてどの程度進んでいるのか。また、依然未実施の団地についてどう働きかけていくのか。特に——特にというか、市住のマネジメントの中では、地元の市営山の街住宅で本当にどんどん転居が進んで、棟によったら本当に数人という棟もあるんですね。ただ、一方で、たとえ1人になっても、やっぱり入居されている限り、その方の暮らしを支える事業ですので、そうした観点からも、一括徴収も含めて、コミュニティーの維持にきめ細かく寄り添っていただきたいと思います。この質問は一括徴収ですので、その観点で御答弁いただきたいと思います。

○田中建築住宅局部長 ただいま御指摘いただきました家賃と共益費の一括徴収制度につきましては、入居者が自治会で共用部分を管理するために徴収している共益費、例えばエレベーターの電気代、廊下の電気代、そして散水栓の水道代、あるいは清掃費などを市が家賃と併せて一括徴収することで、自治会による共益費の徴収が不要になること、さらに、草刈りや清掃といった共同作業を入居者の依頼に基づいて指定管理者から外部に発注して支払いを行うというふうなことで、入居者・自治会の負担を軽減し、自治会運営を側面から支援するという制度でございます。

この家賃と共益費の一括徴収の導入に当たっては、原則自治会等からの相談を受けて、本市及び指定管理者による地元説明会を経て、入居者総数の4分の3以上の同意を得た上で、地元徴収からの切替えを行っているところでございます。

現在、実績でございますけれども、令和7年度末実績では、全市営住宅入居世帯約3万2,000の9割近くの2万8,000世帯で一括徴収を実施しているところでございます。直近で言いますと、令和7年度につきましては32棟781戸、令和6年度には29棟1,446戸での徴収開始を行っており、令和8年4月から2棟既に開始しております、この8月からさらに2棟開始する予定となっております。

おります。

今後の話ですけれども、現在、一括徴収制度の導入働きかけの結果、市営住宅の世帯の9割近くで導入されており、制度への理解というのは一定進んでいるというふうに考えております。一方、未導入の住宅、特に入居者が少なくなっている住宅については、導入メリットが大きいというふうに思っておりますので、一括徴収制度が展開されるように、引き続き働きかけてまいりたいと思っております。

以上でございます。

○委員（堂下豊史） ありがとうございます。御丁寧な答弁ありがとうございます。引き続きよろしく願います。

以上です。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

○委員（朝倉えつ子） 旧桜の宮の市営住宅の跡地について伺います。何か今具体的に検討だとか提案とかいうのがなされているのでしょうか。

○田中建築住宅局部長 旧桜の宮住宅の余剰地につきましては、現在、団地の中央部にございます認定こども園の北側の区画につきましては、高齢者施設を誘致するためのプロポーザル事業の提案をいただくというふうな状況でございます。あと、さらにその北側の広い余剰地がございますけれども、こちらのほうにつきましては、現在どのような土地利用が妥当かというのを専門家に委託をして調査をしているところでございます。

以上でございます。

○委員（朝倉えつ子） 認定こども園の北側、西側——北側は広大なところですよ。分かりました。その認定こども園の隣のところは高齢者施設を誘致すること、分かりました。

今本当にこの地域、桜の宮中学と大原中学の統合の計画が持ち上がっていて、マンションであるとか戸建住宅なんかの建設なんかがもし計画されてたら影響も大きいなと思ってます。安易に民間に売却をするということではなくて、やっぱり住民の皆さん、市民の暮らしや福祉向上に資する活用を求めておきます。

それで、新桜の宮住宅についても、一期で建てられた住宅で、非常にトラブルが多発をしている住宅があって、自治会さんや委託している管理会社の方も非常にいろいろ御努力されているんですけど、苦慮されているというふうに地元からも聞いているんですが、こういうトラブルであるとか相談なども委託の管理会社の業務にはなっている部分があると思うんですけど、市としてどんなふうに報告を受けて、どんな対応をされているのか、一般的でいいんですけども、お答えいただければ。

○水野建築住宅局課長 指定管理者と私たちとの連絡ですけれども、日常的に様々な案件について対応しております。電話連絡、メール連絡、そして対面でお会いして情報共有をさせてもらい、そして住民の方々とお会いして解決するといったようなことを日々やっております。

○委員（朝倉えつ子） 具体的に詳細はまた御相談させていただきたいと思うんですが、建築住宅局としても、委託の管理会社任せではなくて、いろいろ連絡を受けているということなんですけど、住民の皆さんの、入居者の皆さんの要望をよく聞いて、改善できるところは改善していただきたいと、市としての役割を発揮していただきたいということを求めておきます。ありがとうございます。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

（なし）

○委員長（大野陽平） 他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、どうもお疲れさまでした。

なお、委員各位におかれましては、建築住宅局が退出するまでしばらくお待ち願います。

○委員長（大野陽平） それでは、これより意見決定を行います。

まず、陳情第211号市バスの減便・廃線案に反対する陳情について、各会派の御意見をお聞かせをお願いします。

まず、自由民主党さん。

○委員（なんのゆうこ） 自由民主党・無所属の会は審査打切を主張いたします。陳情第211号についてです。

地域住民の方々が市バスの減便や路線の見直しによる日常生活への影響に不安を感じられていることは理解しますが、限られた経営資源の中で持続可能な路線網への転換は避けられない状況です。一方で、交通局では現在も関係施設や地域住民の皆様と意見交換を重ねながら見直し案の検討を進めている段階であり、今後も地域の意見を精査し、御理解が得られるよう、丁寧に説明を尽くすという説明を了とし、本陳情は審査打切といたします。

○委員長（大野陽平） 次に、公明党さん。

○委員（堂下豊史） 公明党意見、打切です。

しあわせの村・ひよどり台エリアは複数の系統が並走し、利用が分散し、エリア全体で約2.6億円の赤字となっております。市は福祉施設が立地する地域特性を踏まえ、最寄り鉄道駅へのフィーダー輸送を確実に確保していく、交通空白地を生じさせないことを基本に、整理・効率化により持続可能な路線網へ転換するとしています。

また、減便・廃止案を示す前の検討と住民が理解できる説明という陳情の趣旨については、営業係数の掲示やホームページでのデータ公開、広報紙やバスフォーラムなどを通じて周知を進めてきたとしています。納得するまでの議論についても、福祉施設が立地する特性を踏まえ、通常より時間を確保し、実施の約1年前に当たる本年2月から地域団体や福祉施設に素案を示して意見交換を始め、連合自治会や福祉施設に直接出向いて複数回にわたり丁寧な意見交換を重ねてきたとしています。

とはいえ、今回の陳情のように、さらなる住民理解が得られるような説明を求めておられますので、今後も実施のおおむね半年前を目途に見直し案を示しつつ、地域や施設の皆様の理解が得られるよう、丁寧な説明を尽くすことを求めて、打切を主張させていただきます。

○委員長（大野陽平） 次に、日本維新の会さん。

○委員（原 直樹） 神戸市バス事業は人口減少や運転士不足により厳しい状況にあるため、聖域なきコスト構造改革を断行する必要があります。そのため、現在、ひよどり台からは65・66・120系統により、住宅地から神戸・三宮・名谷等の複数の鉄道駅へアクセス可能ですが、最寄り駅へのフィーダー機能を基本とするバス事業としては、路線の見直しをせざるを得ません。生活の足を案ずる住民の皆様の不安は理解いたしますが、将来にわたり市全体の持続可能な公共交通網を守るためには、交通ネットワークの最適化が不可避であるため、日本維新の会としては、本陳情は審査打切といたします。

○委員長（大野陽平） 次に、日本共産党さん。

○委員（朝倉えつ子） バスしかない地域のひよどり台連合自治会の皆さんからの陳情です。廃止も減便も到底受け入れ難いというふうに言われています。4,500筆、ひよどり台全世帯を超える嘆願書も出されています。廃止・減便は死活問題になっています。陳情者の言われるように、徹底的な検討と、何より住民合意、理解が必要というのは当然だと考えます。交通局からの押しつけでなく、住民、バス利用者が納得できるまで議論を尽くす、そしてその議論を、きちんと住民の皆さんの声を受け止め、計画の転換を求め、会派としても、私も一住民として全く陳情に賛同しますので、採択を求めます。

○委員長（大野陽平） 次に、躍動の会さん。

○委員（川口まさる） 陳情211号について不採択です。

本件陳情は、項目1で「住民が理解納得できる説明」を、陳情項目2では「地域住民・バス利用者が納得するまで議論を尽くすこと」を要求しています。市バス路線の見直しに当たり、住民に対する説明そのものは必要だと考えます。しかし、一定の説明を受け、結果として納得するかどうかは、それぞれの個人によって異なります。どれだけの説明を尽くしても納得しない住民も中には存在するだろうと思います。仮に「納得」を条件とした陳情を可決した場合、行政において陳情の充足を客観的に確認できない状態になりかねません。達成を確認できない義務を行政に課すべきではないと判断し、本件陳情を不採択とします。

○委員長（大野陽平） 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、これよりお諮りをいたします。

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をいたします。

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（大野陽平） 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。

では、次に、陳情第212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をお願いします。

まず、自由民主党さん。

○委員（なんのゆうこ） 陳情第212号について、自由民主党・無所属の会は不採択を主張いたします。

交通局では現在も地域団体や福祉施設などとの意見交換を重ねながら見直し案の検討を進めており、本年秋頃には見直し案が示される予定とのことです。現在も見直し案の検討が進められており、今後その内容が示される予定であることから、一定の結論を前提とされている本陳情は不採択といたします。

○委員長（大野陽平） 次に、公明党さん。

○委員（堂下豊史） 陳情第212号、公明党の意見は不採択です。

65・66・120系統については、これらを廃止・減便をやめ、存続させるという陳情趣旨ですけども、御意見の1つとして承るものの、現時点で回答できる段階にないというふうに当局はして

おります。また、65系統のしあわせの村への延伸についても、現段階で存続や延伸が示されているものではありません。以上のことから不採択といたします。

○委員長（大野陽平） 次に、日本維新の会さん。

○委員（原 直樹） 日本維新の会としては、本陳情につきましては不採択といたします。

120系統廃止に伴い、名谷駅へアクセスしづらくなり、買物や通勤・通学、文化施設の御利用に御不便を生じる懸念や、65系統をしあわせの村まで延伸してほしいという住民の皆様の御要望は承知しております。

しかしながら、現在の市営交通事業は深刻な運転士不足や経費高騰により危機的状況にあります。限られた資源で将来にわたり市民の足を守り抜くためには、最寄り駅へのフィーダー機能への特化を基本とした路線の最適化をせざるを得ません。そのため、現時点での路線延長や現状維持は極めて困難であると判断いたしました。

以上です。

○委員長（大野陽平） 次に、日本共産党さん、

○委員（朝倉えつ子） 共産党は採択を主張いたします。

ひよどり台地域と同じく、星和台地域にとっても、住民の生活向上、まちの活性化につながる市バス路線の充実を求める、その思いからの陳情です。既に減便・短縮がされ、この地域でも不便になっています。さらに不便にする廃止・減便はやめ、バス路線を存続させること、そして、65系統は阪急バスとの共同運行ですけれども、もう既に阪急バスも西鈴からの始発からは混雑していると。65系統がなくなればさらに混雑するという声も聞いています。65系統は延伸し、利用できる路線にという陳情に賛同し、採択を求めます。

○委員長（大野陽平） 次に、躍動の会さん。

○委員（川口まさる） 経営の効率化の必要性を認識し、不採択とします。

○委員長（大野陽平） 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と不採択の2つに分かれておりますので、これよりお諮りをいたします。

本陳情を採択することに賛成の方は挙手を願います。

（賛成者挙手）

○委員長（大野陽平） 挙手少数であります。

よって、本陳情は不採択とすることに決定をいたしました。

次に、陳情第213号市バスの路線廃止・減便を中止することを求める陳情について、各会派の御意見をお聞かせを願います。

まず、自由民主党さん。

○委員（なんのゆうこ） 陳情第213号について、自由民主党・無所属の会は不採択を主張いたします。

市バスの利用について、担い手不足や燃料費の高騰などにより厳しい経営状況が続いております。今後も運転手不足が見込まれる中、事業の収支改善を図りながら市民の移動手段を将来にわたって維持していくためには、利用実態を踏まえた路線の見直しは一定必要なことと考えます。今後も利用実態や地域の声を踏まえながら、需要と供給のバランスを図り、持続可能な市バス事業に取り組んでいく必要があると考えております。

陳情項目は多岐にわたっておりますが、市バス事業の大きな方向性についての考え方が異なる

ため、本陳情は不採択といたします。

○委員長（大野陽平） 次に、公明党さん。

○委員（堂下豊史） 公明党は、陳情第213号に対する意見、不採択です。

8月実施の須磨区エリアの見直しについては、地域の通勤・通学の需要に配慮したダイヤの設定を行うとしております。また、120系統についても、別途しあわせの村・ひよどり台エリアの見直しの中で検討するとしております。

運転手不足への対応としては、経営努力を行った上で、必要な支援を国と市に求めていくとしております。神戸市交通局としてもこうした取組を進めていくとしており、路線の廃止・減便の中止や補助金の満額補助など、陳情が求める内容の全てに現時点で沿うことは難しい状況であることから、不採択です。

○委員長（大野陽平） 次に、日本維新の会さん。

○委員（原 直樹） 本陳情に寄せられた障害者の方の利用や通院・通学、生活の足としてなど、市民の皆様の市バスに対する様々な御事情や切実な思いは深く受け止めております。しかし、神戸市営交通事業経営計画2030にもあるとおり、人口減少や燃料費高騰、深刻な運転士不足により経営環境は危機的状況にあります。実質的に経営健全化基準を超過する状況下で将来にわたり持続可能な公共交通を維持するには、需要に応じた路線の最適化や聖域なきコスト改革が不可欠です。現行路線の無条件維持は事業全体の破綻を招きかねないため、日本維新の会としては、本陳情は不採択といたします。

○委員長（大野陽平） 次に、日本共産党さん。

○委員（朝倉えつ子） 令和6年の兵庫・長田のバス路線の見直しの検証が発表されましたが、路線の1割カットの結果、1日当たり1,378人の利用足を奪ったとの結果が出されています。須磨エリアは対象路線の3割カット、どれだけの市民の足を奪うことになるのでしょうか。スーパーが地元から撤退した地域や、住民の署名や陳情を通じて実施したばかりの路線も廃止・統合の対象になっています。

先日、見直しを求める住民からの署名の一部、4,759人分が提出をされました。自治会で署名を集めていただいたところもあり、引き続き署名が寄せられていると聞いています。利用者の声を踏まえ、一方的で機械的な須磨エリアの減便・廃止は撤回をすべきと、陳情採択を求めます。

○委員長（大野陽平） 次に、躍動の会さん。

○委員（川口まさる） 不採択です。

経営の効率化は必須です。また、本件陳情は市や国による財政支援も求めています。税を用いた支援は受益者負担の観点で問題があります。納税者負担の拡大には賛同できないので、不採択です。

○委員長（大野陽平） 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、不採択の2つに分かれておりますので、これよりお諮りをいたします。

本陳情を採択することに賛成の方は挙手を願います。

（賛成者挙手）

○委員長（大野陽平） 挙手少数であります。

よって、本陳情は不採択とすることに決定をいたしました。

以上で意見決定は終了いたしました。

次に、本委員会の行政調査についてでございます。

他都市の施策、事業等を調査するため、8月の24日から25日までの2日間の日程で実施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（大野陽平） それでは、さように決定をいたしました。

調査先などについては正副委員長に御一任いただきたいと存じますので、御了承願います。

○委員長（大野陽平） 本日御協議いただく事項は以上であります。

本日の委員会はこれをもって閉会いたします。

お疲れさまでした。

（午後1時27分閉会）