

都 市 交 通 委 員 会 記 録

- | | |
|------------|------------------------------|
| 1. 会議の日時 | 令和6年6月27日（木）午前10時1分～午前11時55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

1. 委員会運営について

（交通局）

1. 事業概要の説明聴取

2. 報 告 令和7年度国家予算に対する提案・要望（関係分）

（都市局）

1. 事業概要の説明聴取

2. 報 告 令和7年度国家予算に対する提案・要望（関係分）

3. 報 告 神戸市都市計画マスタープランの改定について

（建築住宅局）

1. 事業概要の説明聴取

2. 報 告 令和7年度国家予算に対する提案・要望（関係分）

出席委員（欠は欠席委員）

委員長 大野 陽 平

副委員長 赤田 かつのり

委員 村上 立 真

山下 てんせい

黒田 武 志

徳山 敏 子

かじ 幸 夫

大井 としひろ

細谷 典 功

坊 やすなが

議 事

（午前10時1分開会）

○委員長（大野陽平） おはようございます。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。

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、お手元に配付いたしております定席表のとおりといたしましたので御了承願います。

次に、写真撮影についてお諮りをいたします。

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

次に、令和7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27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きましては、この後、関係局から報告を聴取いたしますので、内容の説明は省略をさせていただきます。

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27日の常任委員長会議において協議いたしました結果、運営方針が確認されましたので、これに基づいて委員会を運営してまいりたいと存じます。

それでは、これより順次各局の審査を行います。

（交通局）

○委員長（大野陽平） まずは、交通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。

城南局長、着席されたままで結構です。

○城南交通局長 おはようございます。交通局でございます。委員各位におかれましては、平素より交通局事業の御支援、また御理解を賜りまして誠にありがとうございます。本日はどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、報告2件につきまして一括御説明申し上げます。

報告Ⅰ 令和6年度事業概要につきまして御説明申し上げます。

1 ページを御覧ください。

交通局の概要には2. 局の職員数や、3. 令和6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、令和6年度主要事業一覧。

1. 安全・安心・信頼の確保において、(1)再発防止に向けた研修・取組では、4.21三宮重大事故を過去のものとして風化させないため、毎年4月に市バス事故ゼロ・安全安心運転推進月間を設定するなど、4月21日を忘れない取組を引き続き実施していきます。

(2)市バス営業所における組織風土改革では、市バス営業所におけるハラスメント事案に係る調査結果報告を踏まえ、引き続き再発防止策や管理体制の強化、風通しのよい職場づくりなどを進めていきます。

5 ページでは(3)ドライブレコーダーの更新に合わせた安全運行に対する評価、(4)海岸線へのホームドア設置、(5)地下鉄駅施設のユニバーサル対応の推進、(6)西神・山手線車内防犯カメラ設置を推進していきます。

6 ページ、2. 快適で質の高いサービスの提供では、(1)定期券購入の利便性向上において、①定期券WEB予約サービスの普及、②自動定期券発売機の新規設置等を、(2)インバウンドを見据えたクレジットカードタッチ決済などの導入では、インバウンド増加を見据え、令和6年4月より地下鉄改札機でのクレジットカードタッチ決済サービスを開始しました。

7 ページでは、(3)地下鉄回数券・NEW Uラインカードの地下鉄ポイントサービスへの統合、(4)地下鉄・JR連絡定期券の導入、(5)市バス64系統定期券の2WAY化、(6)バスサイネージの整備を、8 ページでは、(7)お客様サービス・接遇の向上、(8)バスの行先表示やバス停名の改善、(9)ホームページのリニューアル等を推進していきます。

9 ページ、3. 市民の足の確保。

(1)情報発信の強化では、①経営情報のわかりやすい発信、②市民やご利用者に届く発信手法の工夫などを、(2)お客様の意見の積極的な収集、10ページ、(3)実証実験 三宮・エリア110の継続、(4)海岸線における中学生以下無料化、(5)2タッチデータを活用した試験運行及び増減便、(6)摩耶山・六甲山などへの輸送力強化を進め、(7)エコファミリー制度では、令和6年10月の市バス運賃改定と併せて、子育て世帯の負担軽減のため通年化いたします。

11ページ、4. 神戸のまちづくりへの貢献。

(1)市内路線バスにおけるサービスのシームレス化の推進では、市バス普通区IC定期券について、普通区内の神姫バスとの共通利用を引き続き実施するとともに、市バス乗継割引を神姫バス一部路線にも適用します。

(2)誰もが利用しやすいバス停の整備を進め、(3)西神・山手線拠点駅のリノベーションでは、①名谷駅ビルのリニューアル及び拡充、12ページにかけまして、②西神中央駅、③三宮駅東コンコース、④板宿駅のリニューアルを推進します。

13ページでは、(4)地下鉄駅構内の美装化・改善において、①駅舎特別清掃後のフォローアップ、②駅トイレのイメージアップ改修による駅空間の高質化を、(5)カーボンニュートラルの実現においては、①脱炭素化推進事業債を活用した設備更新等を推進していきます。

14ページでは、(6)西神車庫用地の利活用、(7)伊川谷用地の利活用、(8)須磨営業所の跡地の活用拡充を推進していくとともに、(9)海岸線の集客増対策や地域活性化への貢献、15ページ、(10)北神地域活性化への貢献に取り組んでいきます。

5. 安定的な経営基盤の確立。

(1)市バスの運賃改定では、令和6年10月に、普通区において平成4（1992）年度以来、32年ぶりとなる20円の普通運賃改定を実施いたします。

(2)市バスにおける各種割引制度の見直しでは、乗継割引・市バスポイント・PiTaPa割引の見直しを令和6年10月に行います。

16ページ、(3)地下鉄ポイントサービスの導入、地下鉄回数券・NEW Uラインカードの発売終了では、地下鉄回数券・NEW Uラインカードを廃止し、地下鉄ポイントサービスへ集約いたします。また、(4)市営地下鉄におけるブランド構築の取組、(5)情報発信の強化、17ページ、(6)ご利用状況の見える化、(7)市バスICカード2タッチ化による乗降データの活用とデータに基づく持続可能な路線バス網の構築に向けた取組、(8)女性運転士の採用、(9)将来の公

営交通を担う人材の確保・育成に取り組んでいきます。

18ページでは、(10) 附帯事業収入の拡大、(11) 乗客増加対策の推進に取り組んでいきます。

参考資料として、19ページには市バス路線の再編について、20ページには、神戸市交通事業の中長期的な経営基盤強化の方向性を記載しております。

以上、令和6年度交通局事業概要につきまして御説明申し上げます。

21ページを御覧ください。

報告Ⅱ 令和7年度国家予算に対する提案・要望のうち、交通局関係分につきまして御説明申し上げます。

24ページ、3) 公営企業の経営維持に向けた財政支援として、経営状況が悪化している公営企業の経営維持に向けた財政支援を要望しております。具体的には、これまでの料金収入の大幅な減少や原油価格・資材費・労務単価の高騰等による経営状況への影響に対応できるよう、公営企業の経営安定化のための新たな財政支援を求めています。

以上、令和7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。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。

まず、報告事項、令和7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（かじ幸夫） こうべ未来のかじ幸夫です。1年間どうぞよろしくお願いいたします。

私から2点お伺いをするんですが、まず1点は、事業概要に少しありましたドライブレコーダー、これ従前——過去ですけど、バスにドライブレコーダーが付き始めた頃から比べると、カメラの台数も増えて、死角もなくなってきて、画像解像度もすごく上がって、いろんな意味で事故防止であったり、事故後の対応にはすごく生かされているんだろうなというような、そういう評価をしています。

一方で、今回この運転評価機能——タコグラフをデジタル化した、そのデータを使って運転評価をしようということをご述べているんですけども、例えばどんなふうにこの評価機能を活用するんかっていうのを、ちょっと具体的に聞きたいということと、例えばその評価機能で確認したことを、運転技能向上に向けてどんなふうに役立てていこうとしているのか、少し教えていただきたいと思います。

○児玉交通局副局長 ドライブレコーダーのことを御質問いただいております。更新をしておりますドライブレコーダーでございますけれども、令和2年度から今まで、ドライブレコーダーというのはカメラがついておりまして、バスの車内外の情報を収集するというものでございますけれども、カメラを3台から5台に増やすというようなことで、令和2年度から更新を進めております。この新型ドライブレコーダーには、デジタルタコグラフ機能というのが搭載をされておりまして、これで速度・走行時間・走行距離に加えまして、エンジンの回転数でありますとか、ある

いはアイドリング時間、これに加えて急な加減速、これも記録できるようになっていきます。この結果、安全運転評価・経済運転評価・点数形式での運転評価・乗務員指導書、この作成記録というものが新たに可能になっていきます。

この点数形式の運転評価というのは、1日の運転を終えた運転士が営業所に戻りましたときに、機械に今日の運転記録をセットしますと、今日のあなたの運転は何点でしたというようなことで点数が出るようになっていきます。運転士自身が自らの日々の運転評価を知って自己改善につなげるということができていきます。また、これらの記録を営業所の管理職が分析・集約をしました安全運転評価、また乗務員に指導するときそのポイントを示すような乗務員指導書というものの出力がされた場合には、これを使いまして具体的に、例えばアクセルの踏み込みがちょっときついですよとか、あるいはブレーキはもう少し早めのほうがいいんじゃないですかと、こういったような具体的な指導ができるというようなことになっていきます。

これまでも乗務員の指導というのは当然やっておたわけですが、この指導する側の主観で指導してたんじゃないかというような部分がある、どうしても一部残ったというところがございます。どの運転士が運転をしても同じ基準で評価が出る、具体的に急な加減速、例えば横G・縦Gみたいなものも記録をしていきます。こういうものを示しながら、納得感のある指導というものにつながっていったんじゃないかというふうに考えておりますし、さらには運転士個々人の運転特性を把握した上で、特に実車を用いて——実際のバスの車両を走らせて研修するというような機会があるわけですが、こういったようなときに具体的な指導がさらにしやすくなるというところでございます。

こういった効果がという御質問でございましたけれども、こういった自ら気づきを与えていくということについて、運転士自身の運転行動により影響が現れ始めているのではないかという分析をしていきます。例えば、走行速度をより意識するようになった、あるいはアイドリングの時間というものが、これデータで出てまいりますので、省エネを意識したようなアイドリングストップの励行みたいなことも進んできてございます。今、御質問いただきました効果については、我々も実感をしておるところでございますけれども、まだ整備の途上でございます。全車導入が終わるまでにはもう少しかかる、令和7年度中には終わらせたいというふうに思っております。まだ全車が入っているという状況ではございませんので、全車にこのドライブレコーダーの更新を済ませて、しっかりデータを蓄積して、これを日々有効に教育に役立てていきたい、そうやってスキルアップを図っていきたいというふうに考えてございます。

○委員（かじ幸夫） 児玉副局長から本当に丁寧に御答弁いただきました。やっぱり最新のそういうドライブレコーダー、もしくはデジタルタコグラフを活用して、答弁でおっしゃっていただいた、今までは主観的な評価だったところが客観的に数値化されるということなので、これから令和7年度の全ての車両に設置される頃には、もっとその活用した、今の運転技能向上であったり、それがお客様サービスにつながるというふうになるんだと思います。まだ過渡期だというふうに捉えておきますので、ぜひその運転評価に当たっては、評価する側と評価される側の声をしっかり聞いていただいて、しっかりこの機械・機能を有効に活用いただきたいというのを、要望しておきたいというふうに思います。

同じ観点で、今度は運転評価ではなくてドライブレコーダー、この動画についてちょっとお伺いしたいのは、私も日頃、自家用車であったり、少しこのかわいを走っているときに、バスのいわゆる走行環境をちらっと見たりするんですが、やっぱりバス停近くに違法駐車があったりと

か、バスが出発するときに、もう巻き込んでいって、かぶせていくような運転というのをちらちら見て、そういうヒヤリハットみたいなデータって、その中にきっとあると思うんですよ。そういうのを集約されたりとか、当局としてされてますか。

- 児玉交通局副局長** ドライブレコーダーを更新したことによりまして、いわゆる解像度というのが上がってございます。今、委員の御指摘をいただきましたような、日々、ヒヤリハット情報というものを全運転士から収集するといったようなことも取組として進めてございます。

このヒヤリハット情報というのは、今まさに御指摘の趣旨がそうだと思うんですけども、収集するだけではなくて、横展開するということが非常に重要でございます。この停留所を出発するときには、すぐ前の商業施設の駐車場に入ろうとされる一般ドライバーの方がいらっしゃる、といったような情報を横展開して共有することで、ある運転士が経験した危険な状況というものを再現しないようにというようなことは、取組として非常に重要だと思っております。この交通局の本庁のほうで、こういった情報を収集いたしまして、その当時のドライブレコーダー映像を一部加工した上で、運転士に理解しやすいようなものに仕立て直しまして、今、直営営業所につきましては、点呼カウンターの近くにモニターを置きまして、そこで映像として流すといったような取組を進めておりますし、これ一部、民間委託の営業所もございまして、民間委託の営業所でも同じような取組を今、鋭意進めていただいているというようなところでございます。

- 委員（かじ幸夫）** 実際、危険行為——第三者の、他者の危険行為でブレーキを踏んで、車内でお客様けると人身事故になるので、運転士にとっては。やっぱりそういう情報、今、答弁にあった局内で共有する、これはもうきちっとやってください。ただ、やっぱりお客様も含め、市民も含めて、いろんなところに今の走行環境の状況というのを出すことというのは、プライバシーとか、動画の先方の個人情報とかあるとは思いますが、何かそういうのをもっと広く世間に情報共有というのは考えられますか。

- 児玉交通局副局長** 市バスの走行環境、これは市バスに限らず、乗合バス全般に言えることだというふうに思いますけれども、バスの運行自体は、やはりほかの交通参加者の方々——一般ドライバーの方であったり、歩行者の方、自転車に乗ってらっしゃる方、様々な方に御協力をいただきながら安全に運行するというのが、当然ながら前提だと思います。今の委員の御指摘というのは、路線バスの安全な運行に、こういう形でぜひ御協力をお願いしたいという意味での情報発信をしてはどうかという御指摘であったというふうに思います。

例えば、ある場所が特に駐車車両が日々多いといったようなことにつきましては、所管の警察署のほうに情報連携をしておりますけれども、もう少し広く知らせていってはどうかということにつきましては、御趣旨はよく共感ができるところで、我々も望むところも部分としてございますので、やり方についてどういう形がいいかということは、しっかり研究をさせていただきたいというふうに思います。

- 委員（かじ幸夫）** 本当、最終的にはお客様の安心・安全な、そしてまた安定的な運行をする肝だと思うので、直接その映像を知らしめるというのは、ちょっと昨今、SNSでよくそんな見かけますけど、それはちょっと当局はなじまないかもしれませんが、何か注意喚起を、今、副局長言っていただいたように本意はそこのので、よろしくお願ひしたいと思っております。

2点目で、少し視点変わりますが、事業概要でもないんですが所管ということで、カスタマーハラスメントが最近社会ですごく話題になって、例えば各事業者もそうですし、自治体も含め

て、あまりに理不尽な要求であったり、理不尽な行為について毅然と対応するというようなことが、すごく表に出てきたなと感じています。お客様は神様ですっていうのは、それはもう当然なんですけど、ただやっぱりあるラインを超えると、そこはきちっと対応していくべきかなというふうに私も思ってるんですけど、局として、今言われているカスタマーハラスメント、例えば直近の情報で何かあるかも含めて、今どのように捉えられているか、少しお聞かせください。

- 森川交通局副局長 我々も人の命を預かって運転をさせていただいているという状況でございますので、そういった形で市民の方と非常に接する機会が多いという中におきまして、各自治体とか企業において、業務の円滑な運行とか、職員の職場環境・職務環境の確保という観点からおきまして、カスタマーハラスメント対策というのは非常に重要な視点というふうに考えてございます。この中でカスタマーハラスメント、これなかなか定義が難しいところはございますけども、やはり基本的に何かクレームを頂いたとかという場合におきまして、極力やはり複数で対応させていただくということ、これが非常に重要だというふうに思っております。なかなかバスとかは1人で当然運転してございますので、当座の部分というのはどうしても1人で対応せざるを得ないところというのはございますけれども、御連絡をいただいた上で営業所から駆けつけるとか、そういう形で複数対応させていただくということが重要かと思えます。

先ほどありましたけども、防犯カメラとかが入ってございますので、言った、言わないとか、状況のやっぱり御理解のところというのが、思い込みもあつたりしますので、そういった部分についてはドライブレコーダーとか、そういったものも見ながら、客観的にお話をさせていただくということが、お互いにとっていい部分というのはあろうかなというふうに思っております。いずれにしましても、最終的に厳しい案件になりますと、必要に応じて警察とか、弁護士とかのお力も借りる部分というのは当然あろうかというふうに思っておりますが、1人職員に任せるということではなくって、組織として毅然と対応させていただく、これが非常に重要な観点ではないかというふうに思っております。この観点で引き続き職員を守っていきたいというふうに考えてございます。

- 委員（かじ幸夫） 組織としてしっかりとおっしゃっていただいたので、ぜひよろしくということと、やはり時期にもよりますけど、例えば酔客の方で、お酒を召し上がる方が、どうしても現場で、窓口であったり、車内であったり、いろいろちょっと過度な対応をされる方というのは見受けられるのかなと想像してまして、そういったところは本当、どこまでがお客様の要望であつて、どこからがハラスメントになるかというのは、森川副局長おっしゃったように線引きは難しいかと思うんですけど、やはりしっかりと安全・安心な運行を続けるという立ち位置で、毅然と対応いただけたらなというふうに思っています。

最近ちょっと僕が危惧してる、困っているのは、確かにその方、御利用されている方は、何か苦情なのですかね、何か申したいということがあるんでしょう、その瞬間を動画に押さえて、例えば駅の係員さんであったり、バスの運転士さんだったりを動画で撮って、かつそれをSNSに上げる。これは交通局のことを言ってるわけじゃないですが、他社局でそういうことがあつたり、例えば女性運転士をこれから増やしていこうという方針だと思いますが、他社で女性の運転士にストーカーみたいなお客様が出てきたと。その人がずっと付きまとう、こんなこともよく漏れ聞くんです。そこは今、答弁にあつたようにしっかりと対応いただくというのは、それは置いて。バス車内に今、フルネームの名前、名札をかけてると思うんですけど、これ国交省の通達だと、もうつけなくていいよということになって、バス車内の名札ね。例えば、他社局なり自治体も

含めて、もうフルネームをやめて名字だけにするとか、名前の表記を。例えば、そういうハラスメントに遭おうっていうそのときに、あまり個人情報が出ないような工夫は、各事業所もされているようなんですけど、今、市バスはがっつきかけてると僕は記憶してたんですが、その辺というのは今後どうかされるんですか。

- 児玉交通局副局長** 今、市バスの車内で運転士の氏名が今日現在、掲示をされているということに関しての御質問だと認識をさせていただきます。今、委員からも御指摘をいただきましたけれども、バスの運転士——これバス・タクシーでございますが、昨年8月に国土交通省令が改正をされまして、それまではバスの車内、あるいはタクシーの車内に乗務員の氏名を掲示するという義務づけがございました。この義務づけが廃止をされたということでございます。この省令改正の趣旨は、今御指摘をいただきましたような、プライバシーへの配慮というようなことが趣旨だということも示されてございます。交通局でも周辺の状況——周辺事業者・同業他社の状況でありますとか、あるいは職員からの声、こういったものも勘案しまして、氏名そのものの表示は廃止する方向で、今、検討を進めているところでございます。

廃止を検討するに当たりまして、担当の運転士を何らかの形で認識ができる、特定ができれば、そういう要素を維持するというところは一定必要なんだろうなど。お客様からのお問合せで、例えば便を特定するといったようなことも必要な場合もあるかもしれませんし、そういったようなことで、他社事例でも今、周辺のバス会社でも、様々な取組が進んでおります。こういったことも研究しながら、どのような方法が適切かということについて、これは鋭意検討を進めて、氏名の掲示はもう廃止する方向でございます。

- 委員（かじ幸夫）** よく分かりました。こういうハラスメント、ごくごく一部の利用者だというふうには捉えていますけれども、やはりできればそういった方々にも、そういう局の取組を知っていただいて、平穩に利用ただけて、そしてまた、かつ安全・安心に使ってもらえたらなというふうに思っていますので、またしっかり、その廃止ということで今聞いたので、中の調整はもう別にそれ以上、私は言いませんけど、ぜひよろしくお願ひしたいというふうに思います。

私からは以上です。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。

- 委員（大井としひろ）** 日本維新の会の大井でございます。今年1年よろしくお願ひします。

私からは、地元須磨の関係で——須磨の議員、私1人なんです。神戸須磨シーワールドの、この辺の関係で、今、6月からオープンしましてね、たくさんの方が海浜公園駅からどっと歩いてシーワールド目指してお越しいただいているんですけど、この辺の関係で、交通局としては何かシーワールド対策っていうか、何か取組されておられるのか、ちょっとその辺をお聞きしたいんです。

- 児玉交通局副局長** 6月からシーワールド、御紹介いただきましたとおり、非常ににぎわっておるといふふうに聞いてございます。手前どもが、今、市バスが最寄り運行しているところでございますけれども、この最寄り停留所の名称を、須磨水族園から須磨シーワールドに変更をいたしました。あわせまして10系統というバスが、これまで須磨水族園行きということで運行しておったわけでございますけれども、これもバスの行先表示を須磨シーワールドというふうに改めまして、これはバスの行先表示というのは結構目立つところもございまして、こういったところで市バスの御利用も含めて、ぜひこのにぎわいの中に市バスも入れていただきたいということで進めてございます。

○委員（大井としひろ） その程度ですか。昔、スマスイという時代は、私が子供の頃は、あそこには路面電車が走っておったんですよ、チンチン電車が。それで、昔のほうがたくさんの方があそこにお越しいただきましてね、須磨海岸やスマスイに。そういうことで、あそこは100万人・150万人ぐらいたくさんの方が、市電に乗って来ていただいておったんです。それも50年前ぐらいに廃線になって、もうそれもなくなりましたけど——50年じゃないわ、50年ぐらいか、50年ぐらい前ですかね、僕が会社に入った頃に、もう和田岬線の電車は走ってなかったんで、50年ぐらい前だと思います。それぐらいたくさんの方が神戸市の交通局の乗物に乗って来ていただいておったんですよ。この辺のところを、もう少し考え方を変えていただきまして、例えば今、たくさんの方が須磨海浜公園から来られてるんですけど、結構歩かないといけないんですよ。お子様連れとか、そういう方々もたくさんおられて、これからどんどん夏に向かっていきますとね、あれ結構な距離なんですよ。

幸いなことに交通局には、このシーワールドの中にバスの回転地をお持ちですよ。ドア・ツー・ドア——あの前に入り口がもう1か所ありましてね、ドア・ツー・ドアであそこまで送り迎えできる、そういうすごいいいものをお持ちなんですけど、あれ全然生かし切れてないのかなど。例えば、三宮から地下鉄に乗って、例えば駒ヶ林とか苅藻とか御崎公園、僕は御崎公園に交通局は車庫をお持ちなので、あそこから発車していただいて、スマシーをピストンで行くような。で、地下鉄の駅一駅ぐらいたくさんバス停を造っていただければ、たくさんの方が乗っていただけだと思いますよ。というのは、あそこのスマシーの駐車場、あれ土日になるとすごい高いんですよ。これからだんだん利用されていかれましてね、だんだん分かってこられると思います、来られる方々。そうするとね、多分、交通機関、こういうのに乗ってこられると思う。そのときに上手に三宮からドア・ツー・ドアで行ける交通局のバス・地下鉄というのを、もっと県外の方々にもPRすれば、たくさんの方に乗っていただけると私は思っているんですけど。私のアイデアはどうですか。

○児玉交通局副局長 たくさんの方がお見えいただいている、そこで市バスをしっかりと使っていただく。こういう形で市バスの御利用者を増やしていくという今の御指摘・御視点というのは、まさにごもっともだというふうに思っております。

地下鉄駅から連絡する、いわゆる臨時バスというんですか、直行バスの御提案を頂戴したというふうに受け止めました。手前どもで今御指摘いただきましたとおり、シーワールドの前に操車場を1か所置いてございます。この須磨シーワールド前を現在経由します市バスとしまして、新長田駅から——これは地下鉄の駅でもございます、新長田駅から所要8分ほどで81系統というのが運行してございますし、鷹取駅からも10分ほどで10系統というのがございます。JR須磨駅から、これは海浜公園の駅がありますから、あまり御利用多くないかもしれませんが、須磨駅から、これはバスで行きますと4分ぐらいで着く、これも81系統などが現に運行してございます。委員、今御指摘をいただきました市営交通のメリットというものをしっかりと生かす取組ということでは、今、新長田駅からダイレクトに市バスが——これは20分ヘッドで運行しておりますので、こういった利便性をしっかりとアピールするというのもって、まずは今ある路線の利用促進というものを図ってまいりたいというふうに考えてございます。

ただ、今おっしゃっていただきましたような地下鉄・市バスの御利用を増やす視点というのは、当然必要でございます。シーワールドのほうにも、これは開業前から定期的にコミュニケーション取ってございますけれども、今、御指摘をいただいたような視点でも、しっかりと相談をしてま

いりまして、シーワールドには市バスもぜひ使っていただいて、より便利にお出かけいただけるということを、これは神戸だけではなくて、神戸域外の方にもお伝えできるようなPR、こういうことを考えてまいりたいというふうに思います。

既存路線、これ御利用条件につきましても、2タッチデータ等々、我々分析ツールございますので、これをもってしっかり観察をして、どちらの方面からたくさんお越しいただけるのかといったようなことも分析をしまして、より御利用いただけるようなPR・利便性向上と、こういうことにしっかり取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

○委員（大井としひろ） これからね——今スマシーは予約制で入場制限というか、結構人を抑えていただいているんです。それは私らが経済観光局とかやり取りさせていただいて、車が押し寄せてきて、あそこ、それこそ大渋滞という可能性があったんで、これは何とか避けてほしいということで、いろいろ検討していただきましてね、最終的にああいう形でしておるんですけれども、サンケイの皆さんとかJRの皆さんは、もうそんな予約制じゃなくて、たくさん方が来てほしいというのが彼らの思いなんで、そうしますと車もいろんな形で、いろんなルートで来ないと、というようなことが発生してくるわけなんですけど、このときに上手にやれば、三宮から本当にたくさんの方が乗っていただいて、終わった後の食事も、あの辺ではなかなか難しいですけど、沿線だったらいっぱいあるんで、そういうのをPRされれば、たくさんの方が乗っていただけるという可能性はあると思いますよ。ぜひ、3か月ぐらい何か試行のそんな運転されるようなこと、市民の声を聴いてというのも聞いておるんで、ぜひ私の声をちょっと聞いていただいて、どういう方法がええのかはよく検討していただいたらいいと思いますけれども、手をこまねいて、指くわえて、シーワールドにたくさんの方がJRに乗ってってということじゃなくて、そこにやっぱり市バスや地下鉄も乗っかって上手にさせていただいたら、県外の方々にも乗っていただける、そういう、それぐらいのパワーは地下鉄・市バスにはあるんだろうなと思ってますんでね、ぜひその辺検討していただいて、たくさんの方に乗っていただけるような方策・知恵絞っていただいて、ぜひやっていただけたらなと思うんですけど、局長、どうですか。

○城南交通局長 今、大井委員のおっしゃっていることというのは、非常に大事な重要な視点だと思っております。ただ、何点かハードルといいますか、ちょっと検討しなければならないことがございまして、神戸市外から鉄道等々を使ってくるお客様が、例えば三宮で降りて地下鉄を利用して、バスを利用してとか、直行便を利用してとなると、別途料金がかかってまいります。その方々は三宮で降りることなく、一気に須磨海浜公園まで来られたほうが、多分運賃が安くなるという、その辺のそろばんをはじきはるかなというのが、1つハードルとしてあろうかと思っております。

もう1点は、今、バスのやはり乗務員が非常に払底しております。何とかうちは回しておりますけども。この系統を走らせていただくとなると、松原営業所等々をお願いすることになるんですけど、やはり阪急バスさんなんかは、いわゆる運転士の確保に非常に苦労されておられますので、今の状況としましては、そういった経済資本といいますか、そういうものが路線の確保のほうに、まずは力点を置きたいというのが2つ目のハードルでございまして、そういったことも含めまして、しっかりと研究してまいりたいと、こう考えております。

○委員（大井としひろ） 最後にしますけれども、その辺の料金なんかもいろいろ、いろんな手はあるんでしょうし、今1日何とかとかいう券とか安くとか、阪急やあの辺と連携すれば、見たら、いろんな何かそういうチケットなんかも、阪急や阪神の電車に乗るとよう載ってますんで、そう

いうのも含めて、いろんなことを考えていただいて、みんなで上手に、ドア・ツー・ドアで行ける、そういう市バスというのを上手にPRしていただいたら、ぜひたくさんの方に、県外の方にも乗っていただきたいなという、そんな思いでお話しさせていただいたので、ぜひ御検討をよろしくをお願いします。

以上です。

- 委員（細谷典功） 公明党の細谷でございます。1年間よろしくお願いいたします。地下鉄海岸線のホームドアの設置についてお伺いいたします。

一旦、西神・山手線のホームドアが全駅完了されたということで、続いて海岸線の設置に向けて動いているということで、利用者の安全を守るという面では、本当に大変よいことだというふうに評価しております。一方で、従来から、ホームドアがなかなか設置できない困難な理由としまして、やはり海岸線のホームが狭いという技術的な課題、それからもう1つ、不採算路線ということで財政的に厳しいということに課題があったと承知しております。今回、これらの技術面、それから財政面での対応の見通しにつきまして、サウンディング調査もされているということなんですけれども、もう少し詳しく検討の状況をお伺いしたいと思います。よろしくをお願いします。

- 繁田交通局高速鉄道部長 お答えいたします。まず、サウンディング調査を昨年度冬から行いまして、今、御指摘いただいたような技術面のいろんな検討をやってまいりました。主には狭いホームの中で、車椅子が通るスペースが確保できるのかであるとか、あと現状のプラットホームの強度がホーム柵に耐え得るのかと、こういったことを中心に検討してたわけですけれども、おおむね我々が思っている、想定しているものと、事業者の思いが一致しているというのが分かってまいりました。全体的な事業規模につきましても、またスケジュールにつきましても、おおむねサウンディングさせていただいた事業者さんと目線が合っているというのが確認できましたので、今後、事業化に向けて進めていきたいと考えています。

2点目の財政状況なんですけれども、現在、整備に向けて国交省の補助金を使うことを考えておりまして、今ちょうどその協議を進めてますので、そういった協議が調い次第、ちょっとスケジュールを確定させていきたいなと思っております。

以上でございます。

- 委員（細谷典功） はい、ありがとうございます。技術的にも見えてきたということと、財政的には補助金——国交省の補助金ということで承知いたしました。昨年9月に事故が発生されたということで、本当に痛ましい事故だということで、課題はまだまだあると思いますけれども、早期の設置をよろしくお願いたいと思います。

また、あわせてこれ要望なんですけれども、車内の防犯カメラ、これ西神・山手線のやつが出ましたけれども、海岸線へも引き続き導入の検討をしていただきたいということでお願いたします。

以上です。

- 委員長（大野陽平） 他にございませんか。

- 委員（黒田武志） 私も都市交通委員会、久しぶりですので、1年間よろしくお願いいたします。

以前からこの交通局が経営健全化団体に転落する可能性があるということで、あらゆる事項に関して、私自身も改革を推進してまいりました。その1つとしてバス事業——自動車事業は過去からずっと赤字が続いているにもかかわらず、公営交通事業を行っているこの7つの政令市の中で、当時、交通局の平均年収は1位で、最も高い水準でありました。市民や利用者には運賃の値上

げや減便を行うのであれば、少なくとも政令市の平均程度の水準にするなど、まずはこの神戸市交通局でさらなる経営改善に取り組むべきであると質疑してまいりました。

私としても、この人件費の削減を公言するという事は、本当に心苦しいことではあったんですが、公共交通を安定的かつ長期的に維持・発展するためには、今やらなければならないという思いで発言してまいりました。実際、前局長の岸田局長の時代から取り組んでいただいて、大変御尽力いただいたと思うんですけども、この令和元年から直近までの年間削減額ですね、現在どのようになったのか。その中で、現在の政令市の中での水準ですとか、あとはその人員数の推移も含めてお伺いしたいと思います。

と同時に、2024年問題と言われるような昨今の運転士不足の状況において、この人材確保の観点から一定の労働条件・水準を維持することも必要でありますので、今後の給与水準の在り方について、どのような方向性で行くのか考えをお伺いいたします。

○**森川交通局副局長** 交通局におきましては、今、委員のほうからお話がありましたとおり、非常にバス事業は厳しいという状況がございます。その中におきまして、平成20年度頃から給与カットとか時間外手当の縮減とか、そういったものに取り組んできたところでございまして、令和4年度現在におきまして、7政令市中第4位ということで、大体中位の状況となっております。加えて、令和5年度から一律に10%カットということで、従来よりかは給与カットの厳しさが増しているという状況でございますので、今の時点において令和5年度の実績というものは、他都市も出てございませんけれども、まだ下がっているという可能性はあるのかなというふうに思っているところでございます。

一方で、先ほどお話がございましたとおり、2024年問題とか、少子化の問題とかいろいろございまして、特に民間バスにおきましては人材の確保が非常に難しくなっている状況でございます。その中で、公営交通ということで一定の信頼があるということで、そこよりかはましてはございますけれども、やはり若者が大型の自動車をなかなか乗らなくなってきたということもございまして、若手の職員の確保というのは苦勞しているというのは、もう交通局も同じ状況でございます。その中におきましては、先ほどのお話の中で女性職員とかというのもございましたけれども、女性ドライバーを確保するために営業所の環境を整えていくとか、非常に昭和チックな営業所の部分もございまして、そういったものの少し環境を整えていく。ホームページ等も使いまして、神戸市の交通局で働く魅力というものをきちんと発信をしていくということにおいて、バスの優秀な職員を集めていくということについて、取組をさせていただいているというところでございます。

今後の話でございますけれども、我々としましては、危機的な経営状況におきまして将来にわたって持続可能性を維持し、安定的な経営基盤を確立していく、これに取り組むことが非常に重要やというふうに考えてございますので、この春に経営基盤パッケージというものを設けさせていただきまして、安全対策及びサービスの充実、徹底した経費削減、あらゆる資産を活用した増収策、こういったものに取り組むというふうにしてございますので、その中で適切に判断をしていきたいというふうに考えてございます。

○**委員（黒田武志）** はい、ありがとうございます。御答弁は理解いたしました。お聞きしている中、その年間の総額の削減額と人員の今の推移ですね、こちらお答えいただけましたでしょうか。

○**児玉交通局副局長** 大変失礼いたしました。令和元年度決算と令和4年度決算、これを比較しますと、市バス運転士1人当たりの平均年収――先ほど年収というふうなお話ございました、令

和元年度の時点では780万円ほどでございましたけれども、これが令和4年度には680万円ということで、おおむね100万円程度の低下をしているということがございます。人員でございますが、令和元年度時点では259名の職員が——これは運転士でございます、おりましたけれども、足元、令和4年度の段階では247名ということがございます。

- 委員（黒田武志） はい、ありがとうございます。今、具体的な数字を頂きましたけれども、現状では大幅に削減されたとはいえ、民間事業者さんからはまだまだ高い水準であるということは聞いております。ただ、副局長のほうからも言われましたように、人材確保の観点というのは非常に今、厳しい状況であると思いますので、引き続きこの組織風土の改革とともに、労働条件のこの水準を維持・考慮していただきながらやっていただきますようによろしくお願いいたします。

続きましてもう1点なんですけども、この定期券のWEB予約サービスなんですけども、これ実際に運用されまして、手軽に購入できるようになったということで、非常にこれは評価しております。ただ、市内在住の高校生の親から御意見を頂きまして、私自身もこのWEB予約サービスを実際使って、通学定期の購入を進めてみたところ、ユーザー目線で気になる点が多くありました。

まず、例えば購入する定期券の期間が1学期・2学期・3学期で「はい」と。1か月・3か月・6か月で「いいえ」とかですね。現在、定期券をお持ちですかというところで、持っている人は「はい」を選択、持っていない人はこの「いいえ」を選択ってなっていて、ちょっとこの日本語の意味もよく分からないんですけど、持っていない「いいえ」とかですね。これは、例えば選択する1か月とか2か月とか、持っている・持っていないというバナーを選択するんやったら分かるんですけども、全て「はい」「いいえ」で——これ問い7ぐらいまであるんですかね、選択するようになってまして、非常に日本語としても分かりにくい感じになってるんですね。

あとは、地下鉄の駅名の入力も、今、名前を入れて変換されていくというような感じになってるんですけども、これやっぱり通常路線を選択して、プルダウンで、例えば西神中央から新神戸とか谷上まで選んで選択したほうが、僕はもう利便性がいいかなと思ってます。

これはちょっと分からないんですけども、親が間違えて申請者と思って、間違えて親が名前を入れて入力して、子供の学生証をアップしたけども、予約の番号メールが数時間後に送られてきたとか。要は、申請者とこの学生が一致しなくても予約番号が取れたとか。ちょっとそこら辺、精度的に課題とか問題あるかなと思ってます。改善することによって利用者の方により使いやすくなると思いますし、今お聞きしていると、近鉄と阪神電車さんと、この選択が最初にあることから、民間のサービスと併用されているので、交通局だけではこのシステムの変更っていうのは難しい点があると思うんですけども、一定その負担金か利用料か分からないんですけども、払われていると思うので、そういった中からいろんな提案もしていくべきかと思うんですが、現時点では課題とか、今後の対応について、今どのような見解なのかお伺いします。

- 森川交通局副局長 定期券の購入でございますけども、WEB予約が入って、従来の窓口で購入いただく分、自動の定期券発売機のほうに移っていただいている方が非常に増えてございまして、どうしても3月末から4月頭のところでいきますと、定期券の購入窓口にずらっと長蛇の列が並んでいるというのが、例年の風物詩だったと思いますけども、これはかなり解消してきているというのは、システムを入れたかいもあったと思いますし、市民の皆様方・利用者の方におかれては、新しいサービスをきちんと使っていただける方が増えてきているということについては、本当にありがたいなというふうに思っております。

今、いろいろと御指摘をいただいたところでございますけども、基本的にはスルッとKANSAIというところのP i T a P aとか、皆さん使っていただいていると思うんですけども、いろんなものがあそこで共通のプラットフォームということで構築をすることによって、コスト的には安く初期費用もできますし、ランニングもその分、負担感なくできるということで、そのシステムを使わせていただいております。その中で、今使っているのが、私どもと近鉄さんと阪神と、今後さらに増えていくというふうに考えてございます。若干、その中でいろいろと話し合いをしながらしてございますので、構築的に全ての選択肢のところを「はい」「いいえ」というようなやり方で統一をすとか、いろんな文化の違いとかもある中で、こういうものが出来上がってきたのかなど。あとスマートフォンでの購入、使われ方というのが前提というふうに思っておりますので、あまり長くプルダウンを下まで探すとかというのは、今の画面上からいくと、ちょっと難しいかなとかということもあって、そういう使い方も、基本的にはスマートフォンを前提とした考え方としてつくったというふうには聞いてございます。

ただ、当然、これが完成形で、これを未来永劫使い続けるというつもりはございませんので、先ほど言いましたスルッとKANSAIの協議会のメンバーとも、頂いた御意見とか、それ以外にも市民の方から頂いた御意見というのは当然でございますので、そういったものを集約することによって、意見を戦わせて、よりよいシステムとなるように、今後、構築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（黒田武志） 今、現状の認識と、これもこのまま行くのではなくて、その協議会の中でいろんな意見を聞きながら、変えていこうという前向きな御答弁もいただきましたので、僕はそれでいいかなと思ってるんですけども、若干、利用者目線と今の御答弁の中で、ちょっと僕が相違を感じたのは、例えばプルダウンにしても、僕もネットショップ運営しているんでいろいろ分かるんですけども、あとシステムの方ともいろいろ話しましたが、例えばプルダウンに関しても、今、全駅で神戸市だと27でしたっけね、海岸線と西神・山手線で。これが多いかっていったら、別に多いと思ってなくて、その後に生年月日を入力するところがあるんですけども、これはもう1から30までプルダウンで必ず選びますよね。例えば2月30日って打ち込まないように、30まで絶対プルダウンありますから、27の駅がプルダウンで多いとは、そこちょっと矛盾していると思いますので——100以上あったら別ですけどもね。だから、そこら辺、いろいろ検討していただきながら、今後、提案していただきたいんですけども。

大阪メトロのを一度見ていただきたいのが、同じような定期券の購入のページがあるんですね。大阪メトロのページは、これ通勤と通学がまず色分けされてて、非常にぱっと視覚的にシンプルで分かりやすく、通学から進んでいくと、まず学生証をアップロードして、住所を郵便番号から打ち込むんですよ。郵便番号から途中の郵便番号のところまで住所が出てくるんですね。そうすると、その住所のところから最寄りの駅が、まあ大体3つ・4つとか5つぐらいの最寄りの駅がもう自動的に住所から出てくるんです。三国とか、淀屋橋とかね、その住所から出てくる。そのほうが本当に、その自宅の住所からその最寄の駅っていうのがなってますし、それもシステム化されているんですね。今おっしゃったような近鉄さんとか、阪神さんとか、もうこれだけ大手の資本が入って、スルッとKANSAIの中でされてるわけですので、その資本的にはそれなりにシステム改修はできる余地はあるかと思っておりますので、そういった大阪メトロのシンプルなこのやり方も、一度また見ていただいて、通勤・通学、大阪に行ってる人も多いですから、兵庫県と。そこら辺は利便性の差異があると、ちょっと問題があると思っておりますので、また研究していただき

たいと思います。

1点これ確認したいんですけども、今その負担している額ですね。スルッとKANSAIに負担額といいますか、利用料ですね。これは年間お幾らになるのでしょうか。

○森川交通局副局長 すみません、今ちょっと確認したところであれですけども、初期費用で1,600万ぐらいで、ランニングで1,800万ぐらいと確認してございます。

○委員（黒田武志） これで年間3,500～3,600万ぐらいですか。年間それなりの額を負担されていると思いますんでね、独自システムとは言いませんけども、何年で減価償却できるかも含めて、そこら辺も勘案していただきながら、このシステムの運用をしていただきたいと思います。

取りあえず以上です。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

○委員（徳山敏子） よろしくお願ひいたします。先ほど、令和6年度事業概要の御説明をいただきました中に、市バス64系統の定期をお持ちの方が、令和7年春をめどに、地下鉄の谷上から三宮と、それから62系統も御利用いただけるということを発表していただきまして、私が以前、こちらの委員会に参加させていただいているときに御要望させていただいたんですけども、非常にやっぱりいろんなシステムの問題であったり、課題がたくさんあるので、ちょっと厳しいですっていうお答えだったんですけど、こうやって課題に取り組んでいただいて、令和7年春には実施いただけることに、まずは感謝をさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

あと、事業概要の説明の一番トップにありました、安全・安心・信頼の確保の中の1番なんですけれども、これ私、地元ですごい気がついて、ワンちゃんの散歩しながら気がついたことなんですけど、62系統を初めて導入していただいたときに——だからもう3年ぐらいになるんですね、運転士の方もきっと替わられるでしょうし、狭い中で通れない道があったり、通っていただいて、また松が枝町って違う町に入っていたいただいて428号線に出ていただくルートとか、入り組んでますので、出まして116、102系統でしたっけ、今度は山田のほうから入ってくるバスとかもあって、最初の頃にはちゃんと街路樹の所に、運転手さんが間違わないように——運転手さんが間違わないようにという言い方がいいのかどうか分かりませんが、標識がラミネートで——今消えてしまって何て書いてあったか、ちょっと私も覚えてないんですけど、そういうふうになっておりまして、ああ、やっぱりちゃんときちっと毎日運行してても運転手さんも替わるし、こんなふうには安全対策をきちっとされているんだなって思ってたんですけど、ふっと最近、散歩をしてたら、そのラミネートだけがぶら下がってて、何て書いてあるかが全く分からないんです。運転手さんはもう慣れてるのかもしれませんが、先ほど、かじ委員がおっしゃったように、慣れた頃に、やっぱりそういうヒヤリハットということもあって、本来、右折しなくちゃいけないのに、ここではとして運転手さんが左に曲がってしまったら、乗っておられる方が、皆さん、きちっと椅子に座っておられるとは限らないので、やはりそのところは、今あるんだけど真っ白なのでね、きちっと標識を書き直すというか、書いていただけたらなって。これ本当に要望というか、私の気持ちなんですけど、どなたかそれに対して御答弁いただけますでしょうか。

○児玉交通局副局長 はい、ありがとうございます。おかげさまで62系統、運行しましてから4年ほどたつてございます。今御指摘をいただきました、その62系統のルートを示すようなもの、そういう表示というのは確かにございます。これは神戸北町のエリアの中、非常に整然とした区画の中を運行させていただいておりますので、そこでルート誤りがないようにということで設置しておるものでございます。少し時間もたつて、運転士も当初段階に比べると、おかげさまで新

しいルートにも慣れた者が増えてきたということでございますが、一方で新たな人材確保ということで、新しく採用しました、入庁しました運転士というのがいるのも事実でございます。しっかりとした路線教育というのは、これ当然やっておりますけれども、今、委員に御指摘をいただきましたとおり、確かにあってこしたことはないというんですか、そういう意味では、安全・安心運行につながる1つのツールだということも、全く今、御趣旨そのとおりだというふうに思いますので、これ早速、担当の営業所のほうに確認をいたしまして、必要な整備をさせていただきたいというふうに考えてございます。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。

○委員（山下てんせい） 自民党の山下でございます。今年もよろしく願いいたします。

1つ、実は皆さんに感謝申し上げたいことがありまして。昨年6月11日に西神車庫においてバスまつり誘致していただきまして、ありがとうございます。非常に盛り上がってました。なかなか西神車庫に入っていくという機会もないんですね。なので行けた人は物すごい盛り上がっていたんですけども、これね事前予約制なので、事前応募制なので、私が気づいたのが遅かったので私は行けなかったんですよ。よくよく聞いたら、周りでも、いやそんなイベントあるんやったら行ってみたかったわっていうふうなお声も非常に多くて、その乗客増加対策の推進という意味では、こういうイベントというのは非常に有効だと思うので、もう1回、バスまつりの誘致、力入れてほしいんですけど、いかがでしょうか。

○児玉交通局副局長 はい、ありがとうございます。昨年6月開催をさせていただきました。昨年までは、スルッとKANSAI協議会というところが主催でございましたんですけども、この協議会の中での議論ということで、コロナ対策ということもあって事前予約制、いわゆる雑踏を避けるという趣旨で事前予約制を取られていたというふうに聞き及んでございます。このスルッとKANSAI協議会が主催するバスまつりといいますのは、このスルッとKANSAI協議会のエリア、これ関西一円でございますけれども、これを幾つかのブロックに分けて、これ順番に回っていくといったような、そんな取組がなされておるようでございます。ただ、いずれまた神戸にもその順番が必ず回ってまいりますので、その際には今、委員御指摘いただきましたような、我々の交通局の経営ということを考えましても、要は市バス・地下鉄ファンをしっかり増やしていくという観点でも、私どもの沿線で何かできるところがないのかなということは、今後、研究をしてまいりたいというふうに思っております。ありがとうございます。

○委員（山下てんせい） やはり持ち回りなんだなというふうなのは、何となく思ってたんですけど、でも全体的に見て、ちょっと京都多めのような気がするんですね。これは一体何なのかしらと思ってるんですけども。頑張れば何とかなるんじゃないかなと思ってるんで、頑張ってください。

ただ、西区の事情ということを見ると、やはり西区——西神中央エリアに入り込みをもっと増やしたいという、これはもう現在進行中のテーマでございまして、加えてもう残念ながら西神車庫がなくなってしまうということは、もう既定路線でありますので、この部分に関しては、去り行く西神車庫を、使えるうちにどう使っていこうかということを経営的に考えていきたいなと思ってるんです。そういった観点で、バスまつりの誘致ということも1つの手なんですけど、去り行く西神車庫を活用したイベントとかというのは、何か具体的に考えていただける余地はないでしょうか。

○森川交通局副局長 車庫につきましては、今、名谷と西神中央・谷上というものについて、将来

的に名谷と谷上に集約をしていきたいというふうに考えてございます。その中で西神車庫につきまして、一定の閉鎖に向けて動いていくという形になろうかと思いますが、その中でどういうことをしていくのがいいのか、どういう形でやれば市民の方とか喜んでいただけるのかということがあろうかと思っておりますので、ちょっと今のアイデアの状況で申し訳ないんですけども、知恵を振り絞って頑張りたいなと思っております。

○委員（山下てんせい） なかなか西神車庫って入ることないと思うんですよね、私もない。そうそう入ることはないんですけども、やはり皆さんが、何か興味があったら、ぜひちょっと入ってみて、こういう場所なんだということを知っていただく。バスまつりじゃなくて、名谷車庫のほうで割とイベントは毎年定期的にやっているようなことなんですけど。ぜひそれを西神中央のほうにも一度行っていただく等、何か考えていただいて、地域の活性化に寄与していただきたいということを切に要望いたしまして、私からは以上です。

○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、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。

（午前11時8分休憩）

（午前11時12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2件について、一括して当局の説明及び報告を求めます。

山本局長、着席されたままで結構です。

○山本都市局長 都市局の山本です。よろしく願いいたします。それでは、都市局の事業概要及び報告事項2件につきまして御説明申し上げます。

初めに、令和6年度都市局の事業概要につきまして御説明申し上げます。

お手元の事業概要1ページ、都市局の概要を御覧ください。

2. 職員数が319人の組織でございます。

3. 令和6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掲載しております。

2ページに参りまして、(3)に新都市整備事業会計の予算を掲載しております。

3ページから4ページには都市局の組織と事務分掌について記載しております。

5ページを御覧ください。

続きまして、主要事業の概要につきまして御説明申し上げます。

令和6年度は、人口減少時代にふさわしいまちづくりに全力で取り組むため、暮らしの質と都

市の価値を高める取組を進めてまいります。また、神戸空港の国際化に向けた取組の効果を最大限に生かし、海と山が育むグローバル貢献都市の実現を確かなものにしてまいります。

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。

新たなバスターミナルの整備や、6ページから8ページにかけては、えき～まち空間等の事業の推進、8ページに都心からウォーターフロントの回遊性向上、9ページに本庁舎2号館の再整備、10ページには新神戸駅周辺の再整備について記載してございます。

11ページを御覧ください。

2. 持続可能な神戸のまちの再生におきましては、公共空間のリノベーションなど、持続可能なまちへの再編や、安全で豊かな生活の実現に向けた取組を推進いたします。

まちのリノベーションとして、11ページから18ページにかけては駅を中心としたまちのリノベーションについて記載してございます。

また、19ページには新長田のまちづくりを、20ページには鈴蘭台のまちづくり、21ページにはポートアイランドの活性化、22ページには六甲アイランドの活性化、23ページには須磨駅周辺の再整備と北野エリアの魅力向上、そしてHAT神戸の活性化について記載してございます。

24ページから25ページにかけてはニュータウンの活性化、26ページから28ページにかけては神戸らしい多様なまちの個性を活かした魅力づくりについて記載してございます。

29ページを御覧ください。

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

ポートアイランド・神戸空港へのアクセス向上や、30ページから31ページにかけては地域公共交通網の維持・形成を、32ページには観光誘客に向けた交通機能強化について記載してございません。

33ページを御覧ください。

4. 安全・安心な都市基盤の構築におきましては、密集市街地の改善や生活関連道路等のインフラ整備に取り組み、災害に強く、利便性の高いまちづくりを推進いたします。以下34ページまで具体的な取組を記載してございます。

35ページを御覧ください。

5. 神戸経済を支える産業団地の整備による都市活力の創出におきましては、神戸経済の活性化に向け、企業進出に必要な基盤整備を行うとともに、新産業団地の整備に着手いたします。以下36ページまで具体的な取組を記載してございます。

続きまして、報告事項、令和7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。

資料1の表紙の次にある提案・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。

1ページを御覧ください。

重点項目の3. 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、雲井通5丁目の新たなバスターミナルの事業費の確保や、雲井通5・6丁目の市街地再開発事業に対する財政支援の継続を要望するものでございます。

また、えき～まち空間等の実現に向けた支援の継続や、2ページを御覧いただきまして、市街

地再開発事業の認可等に係る要件や区分所有者の合意要件の緩和、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するものでございます。

4ページを御覧ください。

重点項目の7. 安全・安心なまちづくりの推進のうち、1)市民生活・市内事業者に対する支援の拡充では、地域の生活に必要な公共交通を維持するために、原油価格等の高騰の影響を受ける公共交通事業者に対し、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。

7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や、地域コミュニティー交通の維持・充実を図るため、地域内フィーダー系統に対する財政支援の拡充を要望するものでございます。

2)道路整備の推進では、阪神電鉄本線連続立体交差事業における関連道路整備のための財政支援の継続を要望してございます。

8ページを御覧ください。

4)六甲山・摩耶山の活性化では、六甲・摩耶山上へのアクセス交通の維持・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。

5)市街地整備の推進では、密集市街地における住環境整備に対する財政支援の継続や、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するものでございます。

9ページを御覧ください。

垂水中央東地区第一種市街地再開発事業に係る財政支援の継続や、民間市街地再開発事業等に対する事業費の確保を要望しております。

10ページを御覧ください。

9)産業団地整備の推進では、新たな産業団地の整備に対する財政支援の継続を要望するものでございます。

国家予算に対する提案・要望は以上でございます。

続きまして、報告事項、神戸市都市計画マスタープランの改定について御説明申し上げます。

資料2を御覧ください。

1. 概要でございます。

次期神戸市総合基本計画の検討状況を踏まえ、令和7年度末に目標年次を迎える神戸市都市計画マスタープランについて、このたび改定に着手いたします。

2. 都市計画マスタープランの位置づけと役割にございますとおり、神戸市都市計画マスタープランは、総合基本計画の部門別計画であり、都市計画決定や地域のまちづくりなどの指針としての役割を担うものでございます。計画期間は10年間といたします。

3. 改定の視点としましては、令和17年における目指すべきまちの姿を市民等と共有し、その実現に向け、エリアの特性に応じた都市づくり・地域づくりを推進いたします。

また、総合基本計画等と相互に連携しながら、関連する複数の計画を統合し、簡素化・集約化を図ってまいります。

4. 今後の進め方としましては、議会への報告や神戸市都市計画審議会への諮問等を行うとともに、計画素案及び計画案の各段階において、市民から幅広く意見募集を行ってまいります。

以上、都市局の事業概要及び報告事項2件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） 当局の説明及び報告は終わりました。

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。

まず、報告事項、令和7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、御質疑はございませんか。

（なし）

○委員長（大野陽平） 次に、報告事項、神戸市都市計画マスタープランの改定についてに関して、御質疑はございませんか。

（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。

○副委員長（赤田かつのり） この1年間よろしくお願ひいたします。私から2点、質問させていただきます。

1つは、新長田の駅前の広場の再整備についてなんですけども、再整備案というのが、これが住民の説明会でもなされていると伺っているんですが、現在のところの進捗状況について、もう少し具体的によろしくお願ひいたします。

○松崎都市局副局長 今御質問ありました説明会ということでございますけれども、名前としましては座談会という形で、地域の方々とかあるいは駅の利用者の方々のいろんな思いを聴くということで開催をいたしました。5月30日と6月2日の、平日・休日の2日間開催しまして、100名を超える方に参加をいただいたと、そんな状況でございます。

○副委員長（赤田かつのり） 座談会を開かれているということもお聞きしましたが、そこで出てくる御意見としては、交通乗換えの利便性だとか、憩いや集まりやすさの問題とか、それから安全性を大切にしたいとか、そういう要望が高いようにも伺っております。その一方、十分に期待できるのかどうかとか、どうなんかないかという問題については、期待感が薄いのかなというふうにも伺っているんですけれども、ちょっと確認ですが、この再整備のイメージというのは、あくまでたたき台ですよ。

○松崎都市局副局長 今回、座談会という形でした。並行してネットのアンケートも取りました。その趣旨というのは、もともと我々、これまでも申し上げてきたとおり、あくまでも皆さんの思いをフラットに聴いて行って、よりよい駅前空間づくりに反映させていきたいんだということで開催いたしております。御意見ありましたように、いろんな意見が確かにございまして、座談会やアンケートの中でも、駅前空間、憩いの広場の確保であったりとか、あるいは交通の利便性という話もございましたし、我々の考える案も聞いていただいて、それに対する思いというものもお聴きしたというような状況でございますので、今あくまでそういった形で、今まで頂いた意見、これまでも個別説明とかでいろいろ意見頂いてますけれども、今回頂いた意見も含めまして、しっかりとまずはそれを受け止めて、できるだけ早い時期に皆さんにも、今後どう進めていくのかとかいうことは、お示しはしたいと考えてございます。また、引き続きこういった形で、地域の方や駅利用者の方、意見を聴きながら進めていくということは、これからも進めていきたいと考えてございます。

○副委員長（赤田かつのり） 要するに、いろんな人のいろんな意見をしっかり受け止めるということは、まだ別に決定事項やないという理解だと思います。

次に、垂水駅前再開発に関わってなんですけども、1点だけお聞きしたいことがあるんですが、高層のビルが建つことで、現在でも——今建ってませんけども、ビル風のことをやっぱり心配されている方が多いことを、私もしばしば聞いてまいりました。対策いろいろについても事前にヒアリング受けましたけども、高層のマンションが建つことによって、現在のビル風の問題って改善されるでしょうか。

○松崎都市局副局長 垂水の駅前再開発ということで、これ民間の再開発組合が現在、まさに工事を進めているという内容でございます。このビルにつきましては、今現状では風環境の話がございましたけれども、アセスメント等の対象にはなってない中で、ビルの事業者・施行者である組合として自主的に対策をいろいろと考えていると、これまでも考えてきたという状況でございます。実際に、もう高層ビルという話もございましたけれども、足元付近で大体風が強くなるという傾向もございますけれども、そういったことを考慮しまして、この計画の中では住宅の高層棟の周りに、道路沿いを大きくセットバックする形で、そのセットバックした所に店舗棟や植栽を配置して、できるだけ風害が出にくくなるような対策も検討して、地域の皆さんと今、協議をしているという、そういった状況でございます。

なかなか地域の皆さんの中にはいろんな御意見ございますから、引き続き、今、風環境について話し合いをしているところでございますけれども、我々としましても、できるだけ丁寧に組合のほうには対応していただくということで要請はしているところでございます。とはいえ明確な規制基準がございませんし、民間による再開発事業でございますので、なかなか強制するということが難しいところでございますけれども、引き続きどういった形で改善していくことができるのかということについては、周辺住民の皆さんとも考えていけたらと考えてございます。

以上でございます。

○副委員長（赤田かつのり） 要するに、今でもビル風の問題というのはいろいろお聞きしてるんですけども、高層マンションが建つことによって、いろいろ一定の構造的な工夫もして、できるだけ抑えるという意味のことだと思うんですけども、現在よりもビル風の影響というのは強まるんじゃないかというふうに思うんですが、その辺のところはどのように把握しているのか、ちょっとよく分からないので、もう1度お願いします。

○松崎都市局副局長 今まさにその具体的にどういった形で対策ができるのかとか、それによってどういった形で周辺の状況が変わり得るのかとかいう、そういったシミュレーションも含めて協議をしているところでございますので、まだ何かこれが確定しましたということで、この場で申し上げることはございませんけれども、確かにビルができますと、いろんな形で周辺に影響が出るということもございます。ビルだけではなくて、周辺で図書館とかも今、建築を進めているところでございますので、今後、そういった形で完成後の状況も踏まえながら、また引き続き必要があれば周辺の方々とも話をしていくことが大事なかと考えてございます。

○副委員長（赤田かつのり） この周辺の住民、地域住民というのは、じゃあどのエリアまで指しておられるのでしょうか。

○松崎都市局副局長 今、周辺でいいますと、近くでいいますと商店街の皆様であったりとか、あとレバンテの方々でありますので、そういった方々を中心に今、話をしているところでございます。

○副委員長（赤田かつのり） やっぱり一部にとどまっていると思うんですね。やっぱり心配されている方というのは、今、御答弁いただいた地域のその周りの方々も含めて、心配をされる声を私は聴いてまいりました。ですから、この垂水の中心部の玄関口ですから、その環境というのは区民全体に関わるものですし、もっと幅広く意見を聴く。別にこれはビル風の問題1点について絞って今日はお聞きしましたが、それらも含めて、もっと意見を聴いて反映させるという、そういうちょっと努力が感じられないと思うんですけど、もう1度お願いいたします。

○松崎都市局副局長 今、周辺の方を特にということで申し上げましたが、それ以外にも、もう少し広い範囲で小学校の周辺でありますとか、その西側・東側、皆さんにこういった説明をしますよという案内はさせていただいて、そこの代表の方にも出てきていただいておりますし、御指摘ありましたように、今後、状況が変わっていく中でも、引き続きどういった完成後の状況が見られるのかとかいうことも含めて、皆さんと考えていけたらと考えてございます。

○副委員長（赤田かつのり） まとめますけども、もうこの計画そのものを私らはどうかなということで、観点から、過去にもずっと質問させていただきましたけども、ビル風の問題、それ以外も含めて、今後、いろいろとまた注視していきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

○委員長（大野陽平） 他にございませんか。

○委員（山下てんせい） では、2点お伺いします。よろしくお伺いします。

まず、25ページにあります住宅地の多用途化・ストック再生の推進についてお伺いいたします。多様化するライフスタイルや価値観への対応、民間投資の誘発を目指し、令和5年度に用途地域等の見直し等の規制緩和が行われました。特に私、もともと西神ニュータウンの出でございまして、西神ニュータウン——住宅団地というものが、これからちょっと変容していく時期にあるんだろうと思っておりますので、その点を踏まえてお伺いします。住宅地における店舗等立地支援についてでございます。店舗兼住宅等の新築・リフォームに対する補助制度が新設されて、住宅地における店舗等の立地支援を行うということなんですけれども、その立地された店舗が長く地域に愛されるということが、地域の魅力の創出や活性化には重要であると考えます。

具体的に申し上げますと、まず店舗を設置するに当たっても、近隣とのいわゆる合意ですね、隣保の皆さんの了解を得る必要がございますし、それが1つの大きなハードルであると。そして、もう1つは、そのためには出店時に店舗周辺の住民の理解をしっかりと得るために、都市局としてはどのように考えていらっしゃるのかということ、まずお伺いします。

○山本都市局長 住宅地における店舗等立地支援事業についてでございますけれども、委員からも御指摘ありましたように、やはり我々といたしまして、このニュータウンの活性化といったものが非常に大事な観点だと思っておりますので、にぎわいの創出ですとか、また歩いて暮らしやすいまちづくりを進めるといったことが、非常に重要じゃないかなということをお考えまして、今年度よりこの制度を開始したところでございます。

補助対象となる店舗等につきましては、用途地域などまちづくりのルールで認められているものというふうになってまいります。店舗などの出店に当たりましては、委員御指摘のとおり、運営者側が近隣住民の理解を得ていただくことが重要であるというふうにお考えでございますので、このことを補助の要件といたしております。また、本事業では、地域の方の交流の場などとして活用していただくことも補助要件としておりますので、都市局といたしましては、例えば近隣住民への調整ですとか配慮について助言を行うなど、丁寧な対応を行っていききたいというふうにお考えでございます。

以上でございます。

○委員（山下てんせい） 山本局長のほうから、いわゆる条件というのを説明していただいたと思うんですけども、まず事業者が近隣住民へのコンセンサスを取るということ、これは当然のことなので、事業者がやらないといけないことなんだろうと思うんですけど、もう1点、今、交流の場を設けることを条件としているというんですけど、これ交流の場といましても、ちょっとぴんとこないんですけど、具体的にどういうことが考えられるのかというのをお願いします。

○山本都市局長 例えば商業施設を造るに当たりまして、単に商業活動を行うということだけではなくて、そういった空間を、例えば月に何回かとか、1週間に何回かという形になるかと思えますけれども、地域の方々に開放していただいて、皆さんが集まって語らせるような場にさせていただくとか。そういったことが非常に大事じゃないかなというふうに思っております。我々としては、税金を活用した施策になってまいりますので、一事業者としての経済活動支援という側面だけではなくて、やはり地域にとって役に立つというような観点が重要だと思っております。こういったような項目を入れさせていただいたというところでございます。

以上です。

○委員（山下てんせい） ああなるほどです。その点に関しては、その要件がちょっとやっぱり、十分な広さがあつたら可能性はあると思うんですけど、広さが足りないですとか、あるいはその工夫、あるいは考え方によっては、そのいわゆる空間ではなくて、地域の皆さんへの関わり方とか、地域の活動の担い手とか、そういったものも担保するような幅広い解釈が可能ではないかと思うんです。

私がこの点、まだまだ改善の余地があるだろうということを踏まえて、引き続きこの制度について提言を申し上げていきたいなと思っております。何分、西神ニュータウンに限らずですけども、住宅団地というものは、そもそも家ばかりの環境が多いものですから、やっぱり店舗ができるということに対してのハードルが、若干高うございます。それがしっかり行政の側も把握した上で運用していただかないと、やはりこの制度、笛吹けど踊らずみたいなね、そういう可能性が大いに考えられるのではないかということ懸念しておりますので、その点、もう少しブラッシュアップしていただきたいということを要望しておきます。

続きましてもう1点伺います。隣の24ページ、地域循環の促進でございます。公共交通を利用した貨客混載というものを積極的によくやられていることは感謝します。特に西区が主を担っておりますので。その中で、これまで野菜配送や移動販売・商品配送など、西区において行っていておるんですが、他地域での実施など、今後の展開についてどのようにお考えかお願いします。

○山本都市局長 御指摘の貨客混載事業でございますけども、今御案内ありましたように、令和4年度に拠点駅である西神中央と月が丘地区との間でスタートいたしました。この狙いといたしましては、今後の人口減少や高齢化が進展する中で、路線バスの維持が今後ますます課題になるというようなことと、例えば駅から離れた住宅地などでは、身近な生活利便施設の閉鎖ですとか、地域コミュニティの衰退などが懸念されること。そして、SDGsの観点からも、都市部と農村部との交流など、地域間を結ぶ循環の創出が必要になってくるなど、こういったことを背景にいたしまして、これを解決するための事業モデルの構築といったことを目指しまして、まずこの月が丘との間で事業をスタートしたものでございます。

そういったことを考えますと、委員御指摘のとおり、他区も含めた他地域での実施は、まさに

我々として目指すべき方向性だというふうに考えております。今年度から月が丘に加えて、岩岡や秋葉台にもエリアを拡大しまして実証実験を行っております。自立し、継続した事業とするためには、地域の方々や交通事業者、そして商業事業者等との強い連携が不可欠だと考えてございますので、地域の実情などをしっかり確認しながら、他地域への展開を目指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（山下てんせい） ただいま局長からありました月が丘なんですけど、月が丘は特にミニカープが廃止予定の店舗、リストに入っていたんですけど、それから地域の皆さんの頑張りによって存続という形になりました。それは1つの成功例ではあるかと思えますけど、月が丘のサブセンターの駐車スペース等の活用というのは、非常に積極的だなと思えますので、よい取組かと思うんですけども、他方、やはりカープの閉鎖候補というのはほかにもたくさんありまして、特に垂水で非常に多いと聞いております。具体的にちょっとどこかというのは思い出せないんですけど、3店舗ぐらいあったような気がします。ミニカープのためというわけではないんですけど、地域活性化が相乗効果を生むかもしれないという意味では、そういった部分に向けての積極的な取組——ですから、垂水であれば山陽バスさんが主力かなと思うんですけど、そういったところと提携しながら、この取組を広めていただきたいなと思えます。何が大事かということは、どこに何を持っていくかというターゲティングでございまして、目的でございまして。ですので、ただただ地域の皆さんに物を提供するだけではなく、戦略的にその地域のインフラを守るといふ、この観点も必要ではないかと思うんですけど、いかがでしょうか。

○山本都市局長 まさに先生言われたとおりだと、本当に我々も思っております。ただ、先ほど私の答弁の中で申し上げましたことは、やはりこれを実現するためには、行政の独りよがりでは当然できないこととして、地域の方々の頑張りと、それと何よりも交通事業者、そこに商品を提供していただける商業事業者、この三つどもえのところ为抓手とトライアングルを組めるかというところが肝だと思っておりますので、そのためのマッチング——我々いろんなマーケティングなんかもしながら、必要性を見極めていき、できるだけ水平展開をしていきたいというふうに考えてございます。

以上です。

○委員（山下てんせい） 非常に力強い答弁をいただいたと思えますね。当然、民間事業者——バス事業者や小売の事業者を含め、あるいはその地域のコミュニティーということもあろうかと思うんですけども、やはりこれが水平展開が進んできたら、やっぱりうちにも来てほしいという。そのバス路線1つ1つが、いわゆるいろんな情報網といいますか、そういった物流網ができてくるのではないかなと。

ちょうど昨日のネットの記事で、東急バスのたまプラーザ—虹が丘営業所間のニュースが出ておりました。このくらいまでいくと、1つの輸送網として確立するのではないかなと思っております。ですので、小売まで取りあえず届くような、そういった取組になることをお祈りしております。

以上でございます。

○委員長（大野陽平） 他に御質疑はございませんか。

（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ございました。

委員の皆様申し上げます。

この際、次の建築住宅局が入室するまでの間、暫時休憩をいたします。

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。

（午前11時41分休憩）

（午前11時46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。

根岸局長、着席されたままで結構です。

○根岸建築住宅局長 建築住宅局の根岸でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。着座にて御説明させていただきます。

それでは、令和6年度建築住宅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す。

お手元の事業概要1ページを御覧ください。

建築住宅局の概要でございます。

1. 局長は私、根岸芳之でございます。
2. 局の職員数は、令和6年4月19日現在285人でございます。
3. 令和6年度の予算の概要。

（1）一般会計予算でございます。金額は1,000円以下を切り捨て、万円単位にて御説明申し上げます。表にございますように、歳入合計は22億7,566万円、歳出合計は47億204万円でございます。

（2）市営住宅事業費予算でございます。表にございますように、歳入・歳出ともに合計264億1,011万円でございます。

2ページを御覧ください。

建築住宅局の組織及び事務分掌を掲載しております。

3ページを御覧ください。

令和6年度の主要事業の概要。

1. 住まいに関する総合施策の展開。

（1）豊かな住まいの確保でございます。

若年夫婦・子育て世帯の子育てしやすい住環境を確保するため、こうべぐらし応援補助金による住みかえ補助等に、分譲マンションの適正管理を促進するため、管理組合への支援・助言・指導等に、住まいの総合窓口における支援として、すまいるネットの運営に取り組んでまいります。

（2）居住の安定の確保でございます。

総合的な支援を推進するため居住支援協議会の運営等に、住宅確保要配慮者を支援するため独り親世帯への家賃補助等に、家主を支援するため相談窓口の設置等に取り組んでまいります。

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

市営住宅マネジメント計画に基づき、良好な市営住宅ストックの形成・管理戸数の円滑な縮減及び空き住戸と余剰地の有効活用による地域課題への貢献として、廃止・建て替えによる再編、エレベーター設置等による改修等を実施いたします。

3. 空家空地対策の推進でございます。

神戸市空家等対策計画に基づき、人口減少に伴い増加しつつある空き家・空き地への総合的な対策として、所有者への意識啓発、活用促進に向けた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、適正管理に向けた周辺に悪影響を及ぼす空き家等所有者への指導、弁護士を含む特命チームによる危険空き家・所有者不明空き家の早期改善等に取り組んでまいります。

5 ページに参りまして、4. 耐震化の推進でございます。

神戸市耐震改修促進計画に基づいた、将来の地震に備えた住宅等の耐震化の促進として、住宅・建築物の耐震化等を実施いたします。

5. 市有建築物の整備及び維持保全でございます。

市有建築物を適切に整備し、木材利用を促進するとともに、老朽化に伴う事故リスクの最小化を図るため、健全な維持・保全に取り組んでまいります。

以上、令和6年度建築住宅局の事業概要につきまして御説明申し上げます。

続きまして、報告事項1件につきまして御説明申し上げます。

お手元の委員会資料1ページを御覧ください。

1. 報告、令和7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きまして御説明申し上げます。

2 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7. 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、2. 安全・安心なまちづくりの推進でございます。

3 ページを御覧ください。

重点項目のうち、7-1. 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ございます。

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ございます。

4 ページを御覧ください。

7-2. 暮らしの安全・安心を守る取組の推進。

4)空家等の活用及び適切管理の促進でございます。

地番と住居表示について紐づく仕組みの創設として、不動産登記情報において用いられる地番が住居表示とひもづく仕組みを構築すること。

管理不全空家等の所有者情報提供に関する法の整備として、市と空き家対策に関する連携協定等により、個人情報について守秘義務を課された事業者から、管理不全空家等や特定空家等の所有者等へ、活用や解体除却等の具体的な働きかけを推進するため、これらの空き家等の所有者関連情報を本人の同意なく市から提供できるように、法の整備を図ること。

財産管理制度の活用にかかる人件費に対する財政支援の拡充として、空き家対策として財産管

理制度を活用する際の業務に係る人件費についても、空き家対策総合支援事業の対象とすることを要望するものでございます。

5 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。

6)住宅政策の推進として、市営住宅マネジメント計画に基づく市営住宅の再編・改修等に対する財政支援の継続、すまいに関する相談・情報提供事業の交付金における取扱いの緩和、住宅の省エネに関する補助制度の継続的かつ安定的な実施及び柔軟な運用、居住支援協議会に対する財政支援の拡充、マンション長寿命化促進税制にかかる対象要件の緩和及び期間の延長を要望するものでございます。

6 ページを御覧ください。

2. 安全・安心なまちづくりの推進。

5)住宅の耐震化の促進として、住宅の耐震化に対する財源の確保及び財政支援の拡充を要望するものでございます。

以上、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。

まず、報告事項、令和7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（大野陽平） 次に、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。

（なし）

○委員長（大野陽平） 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、お疲れさまでございました。

○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。

（午前11時55分閉会）