

神戸再生フォーラムからの質問状に対する回答

1. 神戸空港をどうするのか

- ① ⇒ コンセッションの目的は関西 3 空港の一体運用により関西全体の航空需要の拡大、神戸経済の活性化、関西経済の発展に貢献することで、空港事業から得られる収入により空港の負債を償還するスキームは同じです。関空・伊丹の空港運営に知見がある民間事業者に運営を委ねることで神戸空港のポテンシャルを活かされ、收支を改善することができます。
- ② ⇒ 4月から開始される 3 空港の一体運営により、3 空港間で航空機の発着時間をバランスよく配分されることで、路線や機材の充実により旅客数の増加等が可能です。また、コンセッション事業者の関西エアポート神戸は 3 空港を 1 つの空港システムとして発展する旨意及しております、調整弁とのご指摘はあたりません。
- ③ ⇒ コンセッション事業者の関西エアポート神戸は、利用者に神戸らしさ関西らしさを感じることにより、利用者の満足度の向上やリピーターの促進を図ることを空港運営のコンセプトとしています。空港利用者の増加に伴い、神戸ならではの地場産品等の売上増や全国的な PR 効果などを通じて地元企業の業績向上と神戸空港の魅力向上による相乗効果が図れると考えています。

2. 新長田駅南地区復興再開発の現状と問題点

- ①、② ⇒ 国道南のアスターに近づかエリアでは、地元の方々を中心に立ち上げられた「くにづかりボーンプロジェクト」により活性化への取り組みが進められています。平成 27 年 9 月には、県市合同庁舎の建設が発表され、新規テナント入居も進んでいます。神戸市としては、今後も、地元の皆様と十分話し合いながら、新長田駅南地区の活性化に取り組んでまいります。また、ビル管理については、区分所有者の皆様で決定されるものですが、神戸市としては、区分所有者の皆様が望まれる管理・運営となるよう、今後とも話し合いを続けてまいります。

3. 三宮再整備（開発）の問題点

- ① ⇒ 市民、事業者の皆様から三宮構想会議などで、三宮周辺地区について、① 6 つの鉄道駅とバス乗り場が分散しており乗り換え動線がわかりづらい、② 駅から周辺のまちへのつながりが弱い、③ 広場など人のための空間が少ない、④ 神戸経済を先導する機能集積が十分でない、⑤ 駅前広場の交通結節機能が弱い、⑥ 玄関口にふさわしい特色ある景観がない、⑦ 建物の老朽化が進行するとともに、小規模建物も密集している、などの様々な課題があり、全体として神戸らしさが薄らいでいるというご意見・ご指摘をいただきました。都心三宮の再整備はこうした課題の解決に向けて、民間による駅前再整備や広域交通インフラ整備の効果を最大限に活かし、都

心にふさわしいにぎわいづくりと回遊性や利便性の向上をはかるため、神戸の玄関口に相応しい三宮駅周辺の「えきまち空間」整備や新たな中長距離バスターミナルの整備、市役所エリアの再整備、東遊園地の活用、ウォーターフロントの再整備など、スピード感を持って早期事業化に取り組むことが必要と考えます。

- ② ⇒ 三宮クロススクエアは、都心を通過する自動車交通を外周道路へ迂回させるなど人と公共交通優先の空間を創出するという観点からマネジメントを行うことを基本としていますが、実現には通過交通対策や公共交通の充実等都心への利便性確保、事業者の荷捌き対策が不可欠です。市民の理解を得つつ、慎重かつ段階的に進める必要があると考えます。
- ③ ⇒ 新たなバスターミナルは、路線バスではなく中長距離バスを対象としたものです。三宮には6つの鉄道駅があり、それぞれの駅のコンコースは、地下や地上部、2階や3階とばらばらで、乗り換え動線がわかりにくく、またフランワード、中央幹線にバス停留所が配置されるなど、市民や来街者にとって不便であり、神戸の玄関口として、交通結節機能の向上を図っていくことが必要です。
- ④ ⇒ 三宮駅周辺の中・長距離バス乗降場の集約にかかる再整備に向けた基本計画の策定にあたっては、民間事業者からアドバイザーを公募し、民間事業者がノウハウを活かして、具体的方策の提案や助言を行うこととしています。また、三宮駅周辺はこれまで大規模な更新がされておらず、時代の変化とともに神戸らしさが薄らぎ、陳腐化が進んでいるという課題がある中で、三宮商店街周辺の若手の商店主が集まり、定期的に勉強会が開催され、話し合いがなされています。都心におけるさまざま施策を実施することで、都心がこれまで以上に魅力的な空間になり、回遊性を向上させ、都心に訪れたいと思えるような再整備を行っていく必要があります。
- ⑤ ⇒ 中長距離バスターミナルの位置については、高速道路ネットワークとのアクセスが良いことや中長距離バスが神戸に到着した際に、神戸のまちが視覚的に感じられることなどから、雲井通5、6丁目を選定しました。また、三宮駅周辺の路線バスについては、6つのバス停留所9系統で、1日約1,300便が運行し約33,000人の利用がある一方で、神戸駅前バスターミナルは、現在、8バス（うち降車専用2バス）で10系統、1日約800便のバスが運行するなどフル稼働の状態であり、神戸駅北側を増強することについては、現実的に不可能であると考えます。

4. 新しい公共を担う市民社会構築の視点を

- ① ⇒ 神戸市では協働と参画のまちづくりを進めていますが、市長就任以降、市政改革の中で市民との対話を重点施策として位置づけています。できる限り地域で住民の方と直接お話しを伺う機会を設けるほか、大学生と市長の円卓会議、市民との対話フォーラム、神戸の未来のまちづくり300人会議、2020神戸創生懇話会、神戸若者会議の開催など、市民のニーズや声を敏感かつ迅速に把握し意思決定につなげる

仕組みを構築しています。

- ② ⇒ 近年、これまで地域社会を支えてきた地域コミュニティの状況が少子超高齢化などにより変化し、課題が複雑化・多様化しています。また、地域社会を支えてきた地域団体の役員の高齢化や担い手不足が深刻化し、住民同士の助け合いが難しくなっています。担い手不足など地域の実情を勘案しつつ、支援内容の拡充や補助金の一元化など、地域の皆さんのが活動しやすい制度となるよう、検討をすすめます。
- ③ ⇒ NPO活動やソーシャルビジネスの裾野を広げるために、大学生等の参画・起業を促進するNPOと大学生との交流拠点の設置などの取り組みを展開していきます。また、自治会、婦人会、ふれあいのまちづくり協議会、老人クラブ、PTA、防災福祉コミュニティ、民生委員・児童委員、青少年育成協議会、子ども会、保護司会など地域団体と地域住民、行政が一体となって地域課題の解決に取り組みます。

5. 人権や多様性が響き合うまちへ

- ① ⇒ 国籍や民族を問わず、すべての人がお互いの違いを認め合う多文化共生社会を実現するという視点からまちづくりをすすめていくことが基本です。ヘイトスピーチに関しては、差別は許されないという基本的な姿勢を堅持しつつ、法律の規定と条例の関係性をどのように考えるか、市会での議論や他都市の状況を踏まえて対応を検討していくべきであると考えます。

6. 「借上公営住宅」からの強制退去問題

- ① ⇒ 兵庫県・神戸市とともに、契約に従い返還することを基本としており、入居者の住替えにあたっては、それぞれの状況を踏まえて対応しています。神戸市では、入居者のご意向に沿った市営住宅の斡旋や移転期限の猶予など、入居者の生活圏やご事情に十分に配慮したものとなっています。
- ② ⇒ 返還を基本とし、入居者の住替えにあたっては、生活圏や個別のご意向に配慮しながら、近隣の市営住宅を斡旋するなど、丁寧に対応しています。残念ながら一部の入居者の方にご理解が得られませんでしたが、神戸市の考え方との違いは法律解釈の問題であり、早期解決を図るためにには、司法の場での判断が必要と考えます。

7. ポートアイランド・港島関連団体への不明朗補助金問題

- ①、② ⇒ 港島関係団体に関する補助金等について、不明朗であるとの指摘を受け、法令や手続きに基づき手続きが適正に行われているか調査を行い、また、市からの補助金全体についても自主監査を実施し、必要な是正措置等を行いました。地域活動に対する補助金については、公益性と透明性を十分に確保し、その趣旨を市役所の組織内で徹底する必要があります。