

# 3 三宮駅周辺の自転車置場について

令和2年9月18日の第2回定例会にて、自由民主党神戸市会議員団を代表して質疑・要望いたしました。その中のひとつ、「三宮駅周辺の自転車駐輪場の整備の進め方」についての質疑を報告いたします。

**かわなみ 質問**

三宮駅周辺は駐輪場が不足しているが、**附置義務駐輪場は有効活用されていない。**条例改正案に駐輪場附置義務免除とあるが、今後の対策は？

駐輪場の附置義務免除は、新たに三宮都心部に進出しようとする企業や不動産業者に対しては、インセンティブのような形の条例改正になると思うが、既存の附置義務駐輪場をお持ちのテナントさんからは、私たちが附置義務駐輪場を撤廃していいんですね？という声もあります。公平性についてはどうなるのか？

三宮周辺の自転車駐輪場が現行1,400台ぐらいあり、3,000台以上を目途に増やしていくというような計画があるが、市民の税金で整備していくわけなので、今ある附置義務駐輪場をもっと有効活用できる方法はないのか？



**かわなみ MEMO**

ふちぎむちゅうりんじょう **附置義務駐輪場**

商業地域及び商業地域において、自転車の利用が多い一定規模以上の施設に対し、条例により、自転車駐輪場の設置を義務付けられています。その義務により設置された自転車置場のことです。

**久元市長からの回答(一部抜粋)**

既存の附置義務駐輪場につきましては、**現実には、屋上に設置されているなど、使われにくい附置義務駐輪場がある**ということは事実でありまして、これの利用促進を図っていくことは現実的には難しく、経済活動という観点では都心の一等地にある未利用の空間をもっと有効活用すべきであるという意見があることも承知しております。

そこで、既存の附置義務駐輪場の取扱いにつきましては、両側面からの検討が必要であると考えております。すなわち、利用促進のためにはどのようなことが必要か、併せて、附置義務の転用を認めることにつきましては、**法律・条例の趣旨との整合性、あるいは利用されている駐輪場と利用されていない駐輪場の公平性の確保、さらには、都心機能高度集積地区外の附置義務駐輪場の公平性の確保、これらの課題がある**と考えております。できるだけ早く、スピード感を持って結論を見いだしていきたいと思っています。

**かわなみ MEMO**

神戸市は、令和2年10月1日付で条例を改正し、特別用途地区(都心機能誘導地区)のうち、三宮駅周辺等における商業・業務などの都市機能に特化した土地利用を誘導すべき地域である「都心機能高度集積地区」において、自転車駐輪場の附置義務を免除しました。



令和2年8月5日、自由民主党神戸市会議員団・会派政調会の管内調査で三宮中心部の附置義務駐輪場を調査。三宮駅の近くにあっても、建物の屋上に設置されているため、全く使われていませんでした。今後の三宮再整備との整合性が必要です。



へー!!屋上に自転車置場があったんだね!!

**かわなみの視点**

**三宮の再整備でも駐輪場の確保を主張続けています!**

「密」回避で自転車移動が増える! 早急に駐輪場台数の確保を!

三宮の中心に企業誘致やビルの建て替えへの機運を高め、玄関口にふさわしい空間としていくことを目指していくことは理解できますが、**アフターコロナでは、通勤での密を避ける意味から、自転車通勤などにも注目が集まっています。**それを駐輪する場所が必要であることは言うまでもありませんが、**分りにくく使いにくい場所では利用されません。**今利用されていない附置義務駐輪場の利用促活動を含め、ぜひ、**地域と市民が納得いく駐輪政策を要望**いたします。

買い物や、病院、目的地に近い場所に気軽に止めやすい自転車置場があるといいな!

道路整備や街の美化、公園、交通機関など暮らしの中で気になるチョット不便に思うこと、お住まいの地域のこともぜひお聞かせ下さい。

市政に関するご相談は、河南(かわなみ)ただかず事務所までお気軽にどうぞ!!

お問い合わせはホームページのメールフォームからどうぞ!

スマホのカメラで読み取ってください。

市政に真面目に全力投球!!



自由民主党神戸市会議員団 市政報告  
神戸市会議員  
自由民主党神戸市会議員団 政調会長

2021年 vol.32

かわなみ 忠一

“わかりやすい!”をモットーに神戸市政に関わるトピックをお伝えします!

魅力ある都市づくり地域活性化を!

かわなみから  
市会本会議・委員会で  
質疑と要望

- contents
- 財政運営 人口減少社会においても市民サービスを維持するために増税に頼らない増収策を!
  - 交通事業 三宮～ウォーターフロントエリアに連節バス運行開始
  - 駐輪場 三宮駅周辺の自転車置場の整備について
  - お知らせ ● 加納町3丁目交差点に新たな歩道橋 ● 地下鉄三宮駅から生田ロードを結ぶ地下道OPEN

MMT って何? 例えば...神戸にデジタル通貨?

お知らせ

**かわなみ MEMO**

『加納町3丁目の交差点』に『東西方向の横断歩道』ができます!

加納町3丁目交差点の北側の東西に横断歩道ができ、歩道橋を使わなくても往来できるようになります。長年、かわなみ、そして地域の皆様の願いであった、加納町3丁目の東西横断歩道が実現します。北側の東と西の歩道を拡張、中央分離帯を設置し、東西方向の横断歩道が設置されます。それに伴い、歩道橋の一部撤去、南北横断歩道の位置変更が予定されています。令和3年度中の完成予定で、加納町周辺の利便性が高まることが期待されます。



歩道橋の階段昇ったり、降りたり...せずに行き来しやすくなります!



**かわなみ MEMO**

『三宮駅東西連絡通路』がオープンしています

これまで地下鉄三宮駅周辺では、三宮駅と生田ロード側へ地下道で結ばれていませんでしたので、地上に上がって行き来する必要がありました。これまで使われていなかった駅通路を整備・開放して、地下鉄三宮と生田ロードの東西を結ぶ連絡通路がオープンしました。まだまだ知られていませんので、是非通ってみてください。

この通路は、地元のお声を受けて、かわなみが、議会でも質問し実現しました。

全長約120mと長い通路で、雨の日、風の強い日、晴れの日でも明るく、防犯カメラを設置し、安全にも配慮、ユニバーサル対応の通路です。地下鉄三宮駅の営業時間に限りませんが、是非ご利用ください。

市営地下鉄神・山手線  
「三宮駅東西連絡通路」  
使用開始日 令和2年12月25日(金曜)

「さんちか」から「地下鉄三宮駅」改札前を通って、「東急ハンズさんのあった交差点」まで、地下道を通って行けるように!



中央部 神戸の魅力である海(南側)と山(北側)をイメージ

両端部 ゲート状に凹凸を造り、細く長い通路を飽きのこないように配慮。

全長約120mと長い通路ですが、途中でデザインが変わるので歩いていても飽きない工夫が。

# 1 人口減少社会においても市民サービスを維持するために増税に頼らない増収策を!

令和3年3月1日、予算特別委員会にて、将来の人口減少時代における行政運営と財政運営について質疑・要望しました。

## 神戸市の考え方

ふるさと納税や民間事業の活用をはじめ、市税以外の独自財源の確保は重要な課題と認識している。デジタル技術を積極的に活用し、スマート自治体の実現に向けて取り組む。

## かなわみの考え方

神戸市の考え方は支持する。加えて、国レベルではなくてMMTの政策を地方で推し進められないか?具体的にはデジタル地域通貨の発行だ。増収策としてはデジタル地域通貨を発行し、域内・市内の経済活動を活性化させるべき。



市会の質疑で初めてMMTに関して質問!

国レベルではなくて、MMTの政策を地方で推し進められないかと提案しました。

## かなわみの質問 例えば…デジタル地域通貨(コウペ円)の発行はどうか?

現在、各地で発行されている地域通貨は徴税はできませんが、コウペ円は納税通貨として流通させます。租税債務を課して徴収する権限を有していれば、その通貨に対する需要を確保できます。地域通貨は、お金を循環させることで、地域の経済を滞ることなく活性化させ、人と人のつながりをも取り戻します。地域レベルでMMTの提言に沿った政策を打つことが可能ではないか?

### 市内経済活動の活性化



令和3年3月1日 予算特別委員会にて

## 岩崎行財政局副局長からの回答(一部抜粋)

近年のリーマンショック、今回のコロナショックの対応においては、通貨(貨幣)を市中に流すことで何とか経済の停滞を防ぐという側面があり、金融施策としてかなり取り入れているところですし、各国、今、引き続き金融緩和をずっと行っている、という意味では、似たような取組状況かと思っています。一方で、実体経済でいかに売買をずっと廻して経済を回すかという観点も非常に重要で、いかにお金を富の蓄積あるいは消費行動に回していくか、という実体部分の取組も重要かと思っています。

地域通貨についても、域内の経済を回す意味で非常に重要ですし、有効に取り組まれている例もあるのですが、一方、全国で使えないという課題もあります。この地域通貨のメリットのポイントを押さえた上で、ブランド、地域通貨を使う意義のようなものを併せて取り組むことで、地域通貨の流通が促進され、経済の循環に、そして富の蓄積にもつながっていくのではないかと考えています。

## かなわみの質問 デジタル地域通貨発行が出来れば、税金を「先に徴収」でなく「後から徴収」が可能では?

国の金融政策とおっしゃいましたが、恐らく今回のコロナ対策費というのは財政政策だと思うのです。今回のコロナ禍で思ったのが、お金をいっぱい国から出して、これだけ国債増やしても、国債暴落しないじゃないかと。これはやっぱり暗黙の中で、日本はMMT—現代貨幣理論を実践しているんじゃないかなとまで思ったわけなんです。

ただ、この考え方というのは際物ですので、今まで財務省の方がこれを賛同したことがないという政策でございます。しかし、私はこの政策がおもしろいんじゃないかなと思っており、神戸のローカルの分野で地域通貨を循環させるということは、神戸経済を同時に発展させるんじゃないかなと思ったりもしています。今回、国の政策ですけども、地域でこれが活用できないかなということで取り上げてみました。

このMMTの考え方は租税と一緒になんですね。貨幣というのは、要は借入書を回してるんやという考え方なんです。お金を、行政マンだったら、恐らく徴税することによって財政を成り立たせよう、翌年の—今回まさしく予算案を審議しており、徴税することによって予算を立てようという考え方ですけど、MMTは全く反対なんです。まず支出をしよう。スペンディング・ファーストなんです。スペンディング・ファーストして、その中から徴税が入ってくるだろうという考え方、まさしくこれコロナプスの卵なんです。



巷間話題を呼んでいて、我が国を含む主要先進国における経済政策は、おおむね主流派経済学の理論に従って運営されてきました。金融政策中心のマクロ経済運営は、日本の長期デフレによって低成長をもたらしています。日本の経済学者や評論家、政策担当者のお大半もMMTを議論扱いにして、主流派の経済学者たちからは異端者扱いされる政策であります。

しかしながら、私にとってMMTのアプローチは、どんな政策を取るべきなのか、貨幣の本質は何なのかという考えるきっかけを与えてくれます。

MMTは日本や米国などの自国通貨建てで国債を発行できる国は財政破綻をしないので、もっと財政を拡張し、所得や雇用を増やし、景気を浮揚させるべき、インフレもコントロールできるという考え方で。

私は、日本がデフレから脱却し、長期低迷状態から抜け出すために、この理論が有効だと考えます。MMTは政策ですので、イデオロギーに基づいたものではないです。ですので、野党で支持をしている方もあれば、自民党の中でも声高に政策を主張されている議員もいます。

## かなわみの視点 想像力にチカラ! 頭! イマジネーションを持った行政の仕事スタイルを!

MMT議論に関しては終わりが無い議論だと思います。いずれにせよ、目の前にあることをそのまま見るだけではなくて、想像的に力を、頭を働かせて、イマジネーションを持って仕事をしないと、これからの時代というのはなかなか乗り越えていけないんじゃないか。考え抜いていて、行政の在り方も変化していくと思いますので、これまで以上に加速度的に変わっていく社会に我々生きていることを念頭に、行政運営をお願いしたい。

## 小原行財政局長からの回答(一部抜粋)

本来もともと産業革命以降、工業、商業という形で経済規模—GNPでありますとか、そういった観点で経済規模ははかられたりという形が長年続いてきたわけですが、昨今のITを含めたGAFAと言われる非常に大きな、また違った分野の勢力というものについて、これを今の世界経済の中でどういうふうな位置づけして、どのように消化していこう、これを雇用であったり税収であったりどのように結びつけていくかという部分については、非常に今、百家争鳴、いろんな議論が聞かされているところだと思っています。

MMTというのも、これまでの既存の考え方を越えた考え方として議論されていると思うんですけども、課題というのはすぐ思いつくと思います。

議論といいますが、勉強していくという部分については、今後も議論して、勉強を深めていくという姿勢は必要だと考えているところでございます。

# 2 神戸市の交通事業の活性化について

令和3年1月25日、都市交通委員会にて質疑・要望いたしました。以下、交通局より神戸市営交通事業経営計画2025(案)の報告を受け、私、かなわみからの質疑・要望の一部を報告します。

## かなわみの質問

ウォーターフロント部 連節バス運行は、神姫バスさんの運行(都市局の事業)であるが、交通局として事業の効率化を高めるための働きかけは?

1月25日 都市交通委員会。交通局から経営計画2025案の報告があり、私は、最近読んだ2030年という本を紹介し、次の世代の交通も見据え、経営することをお話ししました。



## 児玉交通局副局長からの回答(一部抜粋)

まち全体の交通計画、あるいは都市政策、交通政策については、都市局の所管です。一方で、神戸市は公共交通ということで、交通局を持っているというのが、ほかの都市にはない大きな魅力と言えようかと思います。他の部局からも、交通局の持つノウハウを活用してもらえるように、我々交通局のほうからも、例えば都市局に対して様々なアプローチをしていくということが必要だろうと思います。都市局で様々な事業に取り組まれているが、例えば民間の交通事業者さんとの調整に少し御苦労されているとか、あるいはその辺りの運行に関してのノウハウがまいち得られないといったような声も聞いているので、私自身のこれまでの経験、ノウハウも含めて、都市局なりとしっかり連携をしながら、より大きな事業が効率的に進むように、貢献をしていきたいと考えています。

## かなわみの要望

市民からすれば、交通局や都市局というのは、神戸市の分野分けだけの話で、神戸市が取り組んでいる事業として見られます。しっかりと提携、意見交換していただいて、よりよいものにしていただきたいと思っています。

## かなわみの視点 10年後、20年後…空にも公共交通が? 未来の可能性に、今から勉強を!



イーロン・マスクの盟友が未来を完全ガイド、と書店で平積みになっていた本「2030年」に、新しいモビリティの紹介がいろいろありました。今はまだ荒唐無稽なのかもしれないですけども、いわゆるドローンが大きくなったようなものが公共交通のはざまに入ってきて神戸空港とか関空へ空から移動出来るように進化していくだろうというのが—eVTOL(イーブイトール)と言うらしいですね—

何かが進んでからキャッチアップするのではなく、今から勉強していれば、今後、国交省辺りで実証実験する時に、神戸市がばつと手を挙げて、ナンバーワンになっていけるんじゃないかなと、私はイメージしています。昔、神戸駅から鉄道が引かれて、馬による交通がなくなったと同じように、今のバス、地下鉄などの公共交通も一気に変わる可能性がありますので、固定概念を持たずに、ぜひ勉強していただきたいなと思っています。

## 都心とウォーターフロントを結ぶ



## 連節バス『Port Loop』4/1より運行開始!!

令和3年4月1日より、都心〜ウォーターフロント間において連節バス「Port Loop(ポートループ)」の運行を開始します。連節バスは令和3年4月1日から2台体制で運行開始し、7月から4台体制で本格運行に移行する予定です。また、平日朝の通勤時間(7時台から9時台)に、三宮〜新港町に新たな通勤バス(路線バス)の運行も始まります。

かなわみは交通局に対して、都心エリアのバスが気軽に、手頃な料金で乗れる施策を提案続けております。その一環で、「市バス普通区IC定期券」があればPortLoop(ポートループ)が追加料金無しで乗車できる施策に繋がりました。

## 『市バス普通区IC定期券』があればPort Loopも乗れます!

Port Loopの他にも、普通区間の神姫バスに乗れます。4月1日から、市バス普通区IC定期券が機能拡充。三宮駅周辺や西神中央駅周辺などで運行する神姫バスの210円均一区間でも乗車可能に。

さらに! 市バス普通区IC定期券でシティーループは期間限定割引! 乗務員への提示で割引料金が乗車可能! 割引料金 大人 100円 小児 50円(※現金払い) ※割引は令和4年3月31日までの期間限定



ウォーターフロントエリアに次々と賑わい施設がオープン!

神戸ポートミュージアムでは、劇場型アクアリウム、フードマーケット、ウィンテージカーの展示などを予定。

ポートタワーもリニューアル予定! 屋上には、360度見渡せる展望歩廊、低層4階部分の屋上には屋外テラスを新設します!!