

## 提言テーマ（案）

新型コロナウイルス感染症を契機に見直すべきまちづくりの方向性について、「災害に強く、様々な危機にしなやかに対応できる回復力・復元力（レジリエンス）の高いまちづくり」及び「神戸ならではの歴史や地形を活かしたまちづくり」をテーマに、以下の項目などについて提言を行う。

### 【災害に強く、様々な危機にしなやかに対応できる回復力・復元力（レジリエンス）の高いまちづくり】

《提言項目（例）》

- 都市空間・公共空間のあり方
- 公共交通のあり方
- 多様な移動ニーズに対応したサービスの提供
- 新たなコミュニケーションを生み出す空間づくり
- 適応力や柔軟性を備えたまちづくり
- ポストコロナ、ウィズコロナ時代のまちづくり など

### 【神戸ならではの歴史や地形を活かしたまちづくり】

《提言項目（例）》

- 都市空間・公共空間のあり方
- 新たな文化を生み出す空間づくり
- 神戸独自の資源・文化の活用
- 人を引き寄せる仕掛けづくり など

## 令和3年度 未来都市創造に関する特別委員会 参考人からの主な意見

■令和3年9月29日「パフォーマティブな公共」 (建築設計集団ALTEMY代表 建築家 津川恵理氏)

## 参考人の主な意見

## ① これまでに携わったプロジェクト等を通して考える「パブリックスペース」

## 《ニューヨークのハイライン》

- ・ 廃線になった線路の跡地活用プロジェクトということで、線路を残したいという思いを持った市民が主導してコンペが行われ、一般の方からの提案が半分以上だった。
- ・ 人が散歩したり、豊かな景観を感じながら滞在できるパブリックスペースになっていて、周辺のエリアからの距離感をうまく保ちながら歩けるようになっている。
- ・ 豊かな景観をつくっただけでなく、市民の日常の一部になり、さらに観光名所にもなっている。人が集まるようになった結果、不動産価格の高騰など経済的な効果ももたらした。わざわざ通りたくなるというのが、パブリックスペースのデザインにおいては重要。

## 《ハイラインで開催されたイベント「マイルロング・オペラ」》

- ・ 日常で見慣れたものや空間をいかに異化させ、非日常空間に昇華させるかを念頭に置いて、イベントをつくり上げた。
- ・ パブリックスペースは、日常と非日常が重なる場所なので、注目を集め過ぎてもいけないし、退屈させ過ぎてもいけない。いかに楽しんでもらいながら、滞留することなく歩き続けてもらうかを一番に考えた。
- ・ このプロジェクトは入場料も取らずに実施したので、事業として成り立つのか非常に疑問だったが、ニューヨークではこうしたプロジェクトが都市に与える影響を理解している人が多く、日本との感覚の違いに衝撃を受けた。

## 《越後妻有トリエンナーレ》

- ・ 今はインターネットを使って世界中の建築が画像で見られるが、建築やリアルな空間には、実際に訪れてこそ初めてつかめる、身体感覚で認知できる価値というものがある。建築をつくる際にはそれを意識してつくっている。

## 《箱根ポーラ美術館のエントランス》

- ・ 訪れた人に関心を持たせて、つい能動的に関わりたくなるようなエントランスにしたいと考えた。
- ・ 不特定多数の人が通る場所であるエントランスを少しだけ変えることで、美術館を訪れる人の気持ちが変わる。デザインにはそういう視点も大事。

## 《マンハッタン・三宮本通商店街での都市実験》

- ・ 不特定多数の人が通る歩行空間で、100人いれば100通りの行動・感性を引き出すことをコンセプトに実験を行った。
- ・ イベントの集客をダイレクトに経済効果につなげようとする、顧客は買わされているという感覚になり破綻する。購買につなげるには、エリアのブランディング・イメージが最も大事。人が訪れたい状況をつくるには、ある程度長期スパンで考えなければならない。エリア自体を魅力的にすることで、結果的に購買につながるという形をどうつくるかを意識するべき。

## 《アモーレ広場》

- ・ 人によって広場はいろんな意味を持ち、様々な過ごし方をする人がいるので、そうした多様な需要にいかにかマッチさせていくかということを考えてデザインした。
- ・ パブリックスペースの建築物は、建築家が利用者に座り方や使い方を指示するのではなく、利用者が一番快適に過ごせる場所ややりたい活動を自ら選べるように、多様な需要に対応できるものにするべき。
- ・ 今後も継続的に広場で市民主体の様々な活動が生み出されるよう、既に市民を中心とした会が立ち上げられ、定例会を行っている。オープン後半年までは様々な活動が予定されているが、その後、資金面も含めていかに継続させていくかが課題。
- ・ パブリックスペースとしては、そうした活動をうまくコントロールしつつ、継続的に何か行われているという状況になれば面白い空間になる。

## 《スーパーキーレン》

- ・ 国外から移住してきた労働者が住む家賃の安い住宅街で、住民同士の争いごとが絶えなかったため、その状況を変えようと住民が共有できるパブリックスペースをつくった。
- ・ 周囲の環境と視覚的に調和する公園ではなく、住民同士の交流をいかに図るかを大事にし、住民の精神・気持ちに調和することを丁寧に考えてつくられた空間。地域の課題解決に応えたパブリックスペースになった。

② 都市空間に必要な要素

- ・今は広告でも不特定多数に向けたものでなく、個々の感性や趣味・趣向に合わせたものが流される。都市空間も同じで、いかに個人個人の感性をとらえ、接続できるか。全く違う感性に対応できるものが共存していることがパブリックスペースには必要。
- ・個人の感性が活かされている都市空間では、人が生き生きと過ごすことができる。そういう場所が存在することが、都市の価値を上げていく。
- ・都市空間に必要なキーワードは「プレー（遊び心）」「パフォーマンス」「リカーランス（循環）」の3つ。
- ・都市としての最低限の機能に加えて、そこに住む人たちが生み出す文化を大事にするという「遊び心」がそのまちの価値を高めていく。
- ・プレー（遊び心）から、違う感性の人が100人いれば100通りの行動を引き出せるようなパフォーマンスな状況をつくり出し、それをいかにリカーランス（循環）させるか。都市空間にその3つの要素を入れていくことが大事。
- ・パブリックスペースは様々な視点を持ち合わせた人が共存する場所なので、そうした様々な人たちがいかに快適に過ごせる場所にするか。
- ・都市に何か変化を起こさないといけない場合は、ある程度長い目で見て、目的達成まで忍耐強くやっていくことがまちづくりでは大事になる。
- ・毎日そこで起こっていることが違えば、訪れる楽しさがある。人が取る行動や過ごし方が全く違えば、つい面白くて通ってしまう。そういう状況をいかに都市空間につくるか。それが循環し、毎日更新されていく状況をいかに都市空間につくるか。そういうパブリックスペースを作ることが未来の都市には必要ではないか。

■令和3年11月26日「西日本鉄道のMa a Sに関する取り組み」（西日本鉄道株式会社自動車事業本部未来モビリティ部モビリティサービス担当課長 日高 悟氏）

参考人の主な意見

① Ma a Sに取り組む背景（公共交通としての課題）と対応

《背景》

- ・以前からバスの運転士不足が課題だったが、コロナで拍車がかかった。
- ・コロナ以降、公共交通は密というイメージと減便による不便さから、マイカーや自転車への移行が進んでしまうのではという懸念があった。
- ・デジタル対応が急速に進み、全世代が端末を持つ状況になってきたため、変化する移動ニーズにマッチしたサービスを、スマホなどの端末を通じて提供できればチャンスがあると考えた。
- ・効率的な輸送により世界的な脱炭素の流れに貢献できる。

《対応》

- ・輸送モードを最適化する。（移動ニーズにあった箱の大きさを再考することで、会社の事業規模・形態の見直しにもつながる。）
- ・他社や移動先の目的地と連携しながら、顧客とそうしたものをつなげるために、顧客とのコミュニケーションをしっかりと図る。
- ・データを収集し活用するための基盤を整備する。

② 将来ビジョン

- ・将来的な運転士不足に備え、都市に張り巡らされた交通ネットワークを階層に分解し、各階層の役割に対して求められる輸送力に合った交通モードをあてがう。
- ・鉄道に任せるものは任せ、通常のバスの大きさをオーバースペックになったところは、AIを活用したオンデマンドバスなどに切り替えを進める。
- ・種類が増えた乗り物をうまく使いこなすため、アプリを活用したMa a Sの取組を進める。
- ・運転士不足や事故の予防のため、自動運転の区間も積極的に導入する。
- ・オンデマンドバスやMa a Sアプリなど先進技術の導入にあたっては、そうした技術を得意とする企業としっかり連携しながら一緒に進めていく。
- ・Ma a Sというと、どうしてもスマホやアプリ、企画乗車券が注目されるが、各モビリティが独立して安定的に運営されていること、それぞれの役割を果たしながらしっかり機能していることが最も重要。

③ AIオンデマンドバス「のるーと」

《特徴》

- ・乗用車サイズなので運転士にとっては運転が楽。小回りが利くのでこれまで入れなかった場所で乗客を送迎することができる。
- ・AIで自動予約の受付や配車案内ができるので、省人化できる。リクエストに応じて走るので無駄がない。
- ・自治体にとっては補助金の削減、事業者にとってはサービス向上を理由にした値上げができる、ルート・便数設定に悩まなくてよい、地域の魅力が上がるなどのメリットがある。

- ・住民にとってもメリットが多く、運賃が多少高くても納得できる、家族の送迎の負担から解放されたなどの声が聞かれる。
- ・事業者にとっても運転士の確保が容易になり、バスの設備も簡易なもので対応できる。
- ・輸送需要が広く薄く広がっているような場所を小刻みにピストン輸送したり、同一方向の乗り合わせを行うことで効率的に輸送できる場所が対象エリアとして向いている。

## 《評価》

- ・平均待ち時間や平均乗車時間が短縮され、利便性が向上した。
- ・オンデマンドバスに切り替えたことで立ち寄り先が増え、地域のスポンサー数も増えたため、広告協賛収入につながり、安定的に運行できている。
- ・バス停施設が簡易なもので済み、利用実績の集計が全て自動化できた。

## 《課題》

- ・平日午前中は利用が多く、待ち時間が長くなる傾向がある。
- ・必ずスマホアプリか電話で予約する必要がある、手間が発生する。

## 《顧客からの声と対応》

- ・「のるーとの使い方が分かりにくい」 → 地域で何度も説明会を開催、携帯ショップ等と連携してスマホアプリの使い方教室を開催。
- ・「乗りたい時間に来てくれないので予約を断念」 → 運転士1人体制を交代制に変更し、運休（休憩）時間なく1日中運行できる体制に変更。

## 《導入を検討する場合のポイント》

- ・AIオンデマンド交通の導入は、システム面だけでなく、地域事情や輸送目標、運転士の確保、目標収支率などを含めて検討すべき。
- ・利用者にはオンデマンドバスのデメリットも理解してもらった上で導入することや、エリアや時間帯によって通常のバスとオンデマンドバスを使い分ける工夫が必要。
- ・地域の高齢者の見守り機能やイベント等の告知機能を備えるなど、地域住民の安心やアクティビティの向上を目的とした自治体DXの事例として活用できる可能性が高いか。
- ・他の公共交通との住み分けを行うため、事前協議の中で出た要望（運行時間帯や運行エリアを絞る、運賃を安くし過ぎないなど）を計画に落とし込んで運行する。

## 《神戸市内のコミュニティバス等へのアドバイス》

- ・壱岐南ののるーとの場合、原資は、運賃収入と地域のスポンサーからの広告協賛収入で、自治体からの補助はない。目標乗車人員としては、直接経費（人件費、システム利用料、車両償却代・整備費等）を賄うために、平日・土日合わせて1日45人乗車してもらう必要がある。平日はほぼ目標を達成、土日か平日の利用がもう少し増えればというところ。運賃収入だけで経費を賄おうとすると、1人300円の運賃で1日100人程度乗車してもらう必要がある。
- ・神戸市中央区の南北バスの場合、1人210円の運賃で、目標乗車人員が1日120~130人ということであれば、それほど無茶な数字ではないと思う。そのぐらい乗車してもらわないと採算が厳しくなる。
- ・既存のコミュニティバス、オンデマンドバス、路線バスが競合せず共存するためには、オンデマンドバスの運行エリアを広げ過ぎない、運賃を少し高めに設定するなどの工夫が必要。それによって利用者側で移動ニーズに合わせた使い分けをしてくれる。
- ・既にコミュニティバスが走行しているエリアでも、オンデマンドバスに切り替えることで無駄走りがなくなり、その分台数を増やせば、利用者数も増加し、収支率、採算率が上がる可能性もある。
- ・のるーと導入時の初期費用としては、ハイエース（350万円）とタブレット通信料（月5,000円程度）に加え、バス乗り場設置が1か所2万円、システムの初期設定が400万円程度（うち3分の1が国庫補助）、システム利用料が年間200万円程度。

## ④ マルチモーダルモビリティサービス「my route」

- ・「すべての人の移動の自由とずっと賑わう街づくりに貢献したい」というトヨタ自動車のビジョンに共鳴して参画した。
- ・マルチモーダルモビリティサービス（スマホを活用してルート検索や予約、決済が一括して行える）や、移動の目的となるイベントやスポットの情報を一括で提供するところに価値をつくっている。移動の仕方に合わせて乗り物を検索できたり、乗り物の種類によってはその場で決済もできる。企画乗車券もアプリ上で購入できる。イベント情報などもアプリで検索でき、移動手段を逆検索することもできる。
- ・デジタル化したことで、コストの削減や利用者の利便性向上にもつながっている。
- ・プラットフォームの強化が今後の目標で、電子チケットの拡販や利用データを活用する基盤づくり、利用者増による広告収入の獲得を目指している。
- ・積極的に情報を発信することで、都市の魅力向上や渋滞緩和などにもつながっていくことを期待している。
- ・JRや高速バス、タクシー、レンタカー、飛行機など他の輸送サービスとの連携を進めている。他社と競合するのではなく、地域そのものを発展させていくために、個別に取り組んできた輸送サービスの提供やまちづくりを他の事業者と一緒にやっていく、my routeを軸に輸送サービス全体の利便性向上に積極的に取り組んでいくという気持ちでやっている。
- ・今後こうしたMaaSアプリがいくつも立ち上がる可能性があるが、将来的にはアプリ同士が連携するような形に持っていければと考えている。

⑤ 中型自動運転バスの実証実験

- ・レベル2（運転士が乗車し、何かあればハンドル、ブレーキを操作できる）の自動運転バスで一般公道を走行する実証実験を行った。最高速度は50キロで、運転士がハンドル、ブレーキを取った回数も片道平均1回程度で、レベル3、レベル4の将来的な実装に向けて手応えを感じた。
- ・実験中は信号情報提供システムや危険情報検知システムなどのインフラ連携を実施。実験前には、プロの運転士の視点で自動運転システムを調律し、バーチャル上での走行シミュレーションによる安全教習や、ルート上のリスクアセスメントによる安全対策を行うなど準備を進めた結果、無事故で実証実験を終えることができた。
- ・利用者アンケートでは、ほとんどの人が乗り心地がよいと回答しており、自動運転の導入により地域の公共交通が維持されることへの期待が感じられた。一方で、無人運転になると事故やトラブルが起きた時の対応に不安を感じる人も4割程度いたため、大型車両や長距離運行の場合は当面の間、保安要員の添乗が必要だと感じた。
- ・実証実験時の気象条件（1時間10ミリ程度の雨量、最大風速15メートル程度の風、氷点下や一般的な降雪）による影響はほとんどなく、手動運転より安定して走行していた。よほどの吹雪や路面凍結で手動・自動を問わずバスの運転が困難にならない限りは対応できるという印象を持った。
- ・今後、自動運転の機運を盛り上げていくには、自動運転技術の向上に加え、インフラ整備（自動運転機能と連動したセンサー類の設置など）への支援、地域住民とのコミュニケーションの充実が大事だと思う。

⑥ 公共交通としての役割

- ・公共交通の運営は単なる経費や収支の問題ではなく、地域への投資だと考えている。
- ・コミュニティバスやオンデマンドバスの運行にあたっては、収支なども大事だが、それ以外でもたらされる様々な効果（住民のアクティビティ・健康度合い・定住率・流入人口・交流人口などの増加）がある。ぜひそうした効果に目を向けて、長い目で公共交通を見守って欲しい。
- ・交通事業者から一定の効率性や将来性が感じられる提案が出された場合は、行政には財政面も含めた支援や、新たな取り組みへの機運醸成や地域への告知展開などの支援をお願いしたい。
- ・オンデマンドバスやマルチモーダルモビリティサービスなどの新しい仕組みも含めて移動サービスには選択肢が増えている。そうしたサービスも候補に入れながら、交通事業者と行政が協力して、公共交通に新たなサービス（高齢者の見守り機能など）を付加するなどの工夫をすることで、行政側はより効率的に公共交通維持のための支援ができ、公共交通側も本当に地域に必要とされる足になれるのではないかと。

■令和3年12月13日「歴史や地形を活かした神戸の街づくりー神戸駅前広場などー」（園田学園女子大学名誉教授 田辺 眞 氏）

参考人の主な意見

① 地域振興と人の育成

《個性の把握》

- ・地域の「個性」は、背景となる地理的条件と、蓄積された歴史から成っている。
- ・対外的に見たときに、地域の「個性」をつくり上げるのは、①自然の景観、②文化の蓄積、③情報発信の3つの要素。

《地域振興の二面性》

- ・神戸は③情報発信が得意だが、地域振興のためには地域内に住む人、地域外の人両方に向けた振興策を出さなければならない。
- ・地域内に住む人には、住み続けたい気持ちを抱いてもらわなければならない。地域外の人には訪ね続けたい魅力を感じてもらわなければならない。地域内に住む人に対しては、そこに住むことに誇りを持ってもらえるような情報を生涯学習の場などで学んでもらい、地域外の人に対しては、1回訪れただけでは不十分だと思わせるような広告・宣伝を行う。この二面性で取り組んでいく必要がある。
- ・まちとしての最低限の機能だけでなく、手間をかけて、地域内に住む人が誇れるような、地域外の人がぜひその地域を訪れたいと思うような価値を生み出すために、文化が役立つ。

② 地域の振興資源

《お宝を見つける》

- ・自然（山・水・野原・海島・岩窟・生物・現象）、文化（史跡・文化財・名勝・像碑）、社会的資源（交通・近代公園・近代建築・観覧施設）、無形資源（祭・年中行事・無形文化遺産）、人物など、神戸には豊富な資源がある。市内にある資源を客観的に点検し活用して欲しい。

《ストーリー性を持たせる》

- ・ただ資源があるというだけでは人々の印象に残らない。強い印象を残すためには、ストーリー性を持たせることが非常に大事。そういうものを発信していけば、その資源に対する印象も違うものになる。

《お宝が光る時》

- ・地域資源は、時に価値がすごく上がる。最近価値が上がった例で言えば、パンデミックとオリンピックに関連する資源。  
例えば神戸は日本マラソン発祥の地で、今の兵庫区役所のある場所から日本最初のマラソン大会が行われた。このマラソン大会をきっかけに、日本中でマラソンブームが起こり、オリンピックも周知されることになった。そういうことをストーリー化して発信すれば、神戸は日本で一番のマラソンの聖地だということになり、スポーツに関心がない人でも興味を持ち、神戸を訪れてくれるのではないか。次回の神戸マラソンではぜひそういうストーリーを発信して欲しい。

③ 体験と提言

- ・地域資源の価値が上がるもう1つの例としては、大河ドラマの放映がある。大河ドラマの反響は大きく、取り上げられると多くの人に関連する場所を訪れる。
- ・大河ドラマは日本の激動期を描くものが多く、神戸は地形的な特徴から、日本史全体の転換期には必ず何か起こっている。常にそういう視点で、機を逸することなく神戸の資源を発信することを心がけて欲しい。
- ・市バス・地下鉄の利用者増加のために仕掛けた「神戸八社巡り」は、ストーリー性を持たせて発信することで多くの人を訪れるようになった成功事例。

④ 神戸駅前広場再整備

- ・神戸駅と湊川神社の間には、日本史の中で重要な役割を果たした西国街道が通っていた。西国街道は、後醍醐天皇をはじめ、足利義満、豊臣秀吉、坂本龍馬、伊藤博文など歴史上の著名な人物が通った、まさに社会的資源である。湊川神社の中にも関連する石碑がある。例えば路面に西国街道のルートを描いたり、歴史上の人物が通ったことが分かる説明板を立てたり、湊川神社にある石碑を適切な場所に設置するなど、神戸駅前ならではのまちづくりをして欲しい。
- ・駅を降りてすぐに湊川神社が見えるようにするのはなかなか難しいかもしれないが、神戸駅と湊川神社、さらにその向こうにある菊水山がつながるような風景になれば素晴らしい。
- ・神戸駅辺りには生かせる資源が多くある。今回の再整備にあわせて、ぜひ歴史的、地形的な特徴・資源を生かし、独自のフィーリングを持つ場所になるようにして欲しい。

■令和4年1月31日「三宮クロススクエアの交通課題」 (東京工業大学 環境・社会理工学院教授 朝倉 康夫 氏)

参考人の主な意見

① 交通行動の分析手法

- ・プローブパーソン調査システム（携帯電話のGPSを使って移動軌跡の追跡や移動目的の確認、トリップ（どこからどこまで移動したか）の切り出しを行い、データ化する）は、交通計画の影響分析に使用できる。
- ・プローブカーデータ（車両に搭載されたGPS等のセンサーから得られる車両の位置、挙動、周辺状況等の時系列データ）は高速道路工事通行止めの影響分析などで使われる。
- ・観測データが十分でない場合は、ネットワーク交通流の分析手法により影響予測が可能になる。

② 三宮クロススクエアの社会実験結果へのコメント

《状況と課題》

- ・西行：三宮クロススクエア周辺の渋滞は避けられないものの、終盤には利用者が渋滞に適応し、三宮交差点を避けて中央幹線から山手幹線・浜手幹線にシフトしたのではないかな。
- ・東行：バス停が1車線を塞いでいるため、バス停の移動・集約を検討する必要がある。
- ・南行：直進するバスと左折車両の交錯が発生したため、交差点流入部の車線構成を検討する必要がある。東西方向に比べて広域に迂回するルートがないため、交差点のマネジメントが極めて重要になる。

《市民アンケート》

- ・被験者が回答したデータと観測データとの整合性をとりながら分析することが重要。
- ・「歩行者優先の空間にするのはよい」「車両の通行機能は残すべき」「あまり関心がない」の3択で選ばせているので、「歩行者優先は良いことだが車両の通行機能は残すべき」と考えた人の回答がどう反映されているのかわからない。

《交通流調査》

- ・車線削減と信号現示変更によって交差点の処理能力がどのくらい変化したかを見るために、交差点の容量解析を絶対に行うべき。  
交通需要が交差点の処理能力を上回るなら、積極的なマネジメントが必要になる。
- ・迂回しなかった交通と東西方向の幹線に迂回した交通の、それぞれの起点と終点とその経路を調べればよりよい分析ができる。
- ・他の幹線への迂回推奨や情報提供を行ったことによる効果を調べる必要がある。

- ・細街路への流入は絶対に避けるべき。実験時に流入が発生していなかったか、流入しないためにどのような策を講じたのか、または策を講じる必要があるのかなどを議論していく必要がある。

### ③ 今後の調査・実験に向けて

#### 《前回の社会実験結果の精査》

- ・プローブデータによる事後検証を行ってはどうか。例えば、ODペア別に経路変更行動（広域迂回の状況や細街路への侵入の有無）を調べる、ネットワークレベルで混雑状況を把握するなどが有効。旅行時間と速度だけなら、VICS等のナビ情報が利用できる可能性がある。
- ・交通量配分、シミュレーションによる事後検証を行ってはどうか。

#### 《次の社会実験前の準備》

- ・複数のシナリオや交通量配分、シミュレーションによる机上実験を行ってはどうか。
- ・利用者の行動変容を事前に調査してはどうか。利用者の意向が分かれば、交通量配分やシミュレーションへ組み込むことができ、交通需要マネジメントや影響緩和策の検討にも使える。

#### 《社会実験中の観測（データ収集）》

- ・今後実験を行う際には、ナビ情報のログデータ、車両検知器データ、プローブカーデータ、ヒトプローブデータの収集などが考えられる。

### ④ 都心部の開発に関する期待と課題

#### 《道路空間の再配分》

- ・三宮クロススクエアのような車線削減による歩行者・自転車交通空間の創出は世界的なトレンドであり、評価できる。
- ・ただし、迂回ルートの確保やバスを含む路上の公共交通空間に大きな影響を出さないようにすることが重要なポイント。
- ・最も大事なものは、創出された道路空間をどのように使うのか（歩行者空間、自転車空間、商業・イベント空間など）を議論すること。それがなければ、そもそもこの空間を何のために作るのかが議論できない。
- ・電動キックボードなどのパーソナルな交通手段については適切な規制手段も検討すべき。

#### 《自動運転時代の駐停車》

- ・駐車場に停めず、路上を低速走行する自動運転車があちこちで大渋滞を引き起こす可能性があり、この対応を考える必要がある。
- ・目的地付近の路肩での停車が増加する可能性があり、路肩をどう使うか（カーブサイドマネジメント）の検討が必要になる。  
特に三宮クロススクエアは全部がカーブサイドなので、どうマネジメントしていくのが極めて重要。

#### 《都心部の魅力強化》

- ・都市活動の維持のためには、都心部の魅力強化は必須。
- ・ただし、これまで議論されてきた魅力強化策は、コロナの状況を踏まえてつくられたプランではないはず。ポストコロナ・ウイズコロナの時代の都心部をどうつくっていくのか、どのような機能をどの程度集積させ、分散させるのか、人々の働き方の変化にあわせて、都心部をどうつくっていくのかなど、改めて議論する必要がある。
- ・それにあたっては、三宮クロススクエアと関連プロジェクトとの役割分担や連携をどのように調整していくのがますます重要になる。

# ポストコロナ時代に適合した持続可能な 神戸のまちづくり

令和3年4月

神戸市会 未来都市創造に関する特別委員会



目 次

	頁
■ はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
■ 提 言・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	3
■ 協議の過程で一致しなかった内容・・・・・・・・	9
【資料編】	
■ 参考人招致における主な意見や質疑応答・・・・・・・・	13
■ 委員会の審議経過・・・・・・・・・・・・・・・・	18

## ■はじめに

本委員会は、三宮周辺地区の再整備を含む都心の大胆な活性化が打ち出されたのに対し、議会の立場から政策提言を行うことを目指し、平成26年度に設置されました。以来、神戸の魅力とは何か、新たな時代における神戸らしいまちづくりとはどうあるべきかについて、都心・三宮周辺地区を中心に調査・議論を深め、平成26年度、30年度、令和元年度の3回にわたり市長に提言書を提出してきました。

今年度は、本委員会が昨年6月に市長に対して行った提言「2050年を見据えた神戸のまちづくり」での指摘を踏まえ、新型コロナウイルスがもたらす「ニューノーマル（新常態）」に対応したまちづくりに向けて様々な課題を調査してきました。

具体的には、新型コロナウイルス危機において、いわゆる「三密」を回避することが必要とされる中、満員電車や都心のオフィスなど「都市の過密」という課題が改めて顕在化し、新型コロナウイルスと共存するニューノーマルに対応した働き方や住まい方への変革が求められています。変革を進める上では、気候変動に配慮し低炭素の持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた努力も求められます。同時に今回の感染症拡大に伴い人の移動に制約があった中で、テレワークやオンライン授業など、リモートサービスの活用・定着が進み始めています。そのような中、三宮再整備やこれに関連する事業のコンセプトも従来通りでよいかどうか掘り下げて考える必要があります。

私たちは、こうした問題意識から、今後の神戸全体のまちづくりのあり方にどのような変化が起こるのか、感染症に強いまちづくりはどうあるべきかなどについて、幅広い観点から調査・議論を行い、委員の意見を集約して本提言をとりまとめました。なお、協議の過程で意見が一致しなかったものについては、両論を併記しました。

本提言が、ポストコロナ時代に適合した持続可能な神戸のまちづくり実現の一助になることを期待します。

令和3年4月

(未来都市創造に関する特別委員会委員)

委員長：堂 下 豊 史 (公明党：北区)

副委員長：五 島 大 亮 (自由民主党：北区)

理 事：吉 田 謙 治 (公明党：西区)

三木しんじろう (日本維新の会：中央区)

朝 倉 えつ子 (日本共産党：北区)

か じ 幸 夫 (立憲民主党：西区)

あわはら 富夫 (つなぐ：中央区)

委 員：大 野 陽 平 (自由民主党：東灘区)

門 田 まゆみ (公明党：須磨区)

諫 山 大 介 (共創・国民民主：灘区)

黒 田 武 志 (日本維新の会：西区)

平 野 達 司 (自由民主党：兵庫区)

松 本 のり子 (日本共産党：東灘区)

川 内 清 尚 (国民民主党・友愛：垂水区)

守 屋 隆 司 (自由民主党：兵庫区)

## ■ 提 言

**1. 感染症を契機としたまちづくりの方向性について****(1) データ・新技術等を活用したまちづくりの方向性について****① 市民中心の産官学民による都市空間のデジタル化及びスマートシティの実現について**

デジタルデータを利活用したスマートシティの実現は、感染症対策、市民の命を守るためにも必須であり、産官学民による都市活動のデジタル化や最適化を迅速に進めること。センサーを導入したリアルタイムの情報収集と、ビッグデータ活用によるAI解析等の先進技術を大いに活用し、まちの再整備や経済活性化を進めること。ただし、都市OSの構築にあっては、都市規模や地域特性に応じた検討を行うこと。

施策の推進にあたっては、シニア世代や不安を感じている市民に丁寧な説明を行うことで、市民理解を求めることを最優先としたうえで、市民の利便性向上に資するスマートシティを実現すること。

なお、行政がデジタルデータを扱う際には、市民や利用者の情報を活用しているという意識を強く持ち、個人情報やセキュリティ面には格段の配慮をした利活用を行うこと。

**② 市内への空の道（飛行ルート）の整備について**

災害・緊急時における医療物資や食料運搬のため、また、平常時における買い物や薬の受け取りなどの利便性向上のため、市内にドローンや空飛ぶ車の運用を見据えた空の道（飛行ルート）の整備を安全性に配慮したうえで検討すること。

また、今後の技術進歩による空飛ぶ車での移動を見据えて、例えば、三宮・六甲山などの飛行ルートの研究を行うとともに、ドローン操縦のライセンス制を見据え、市内に訓練場所の設置も検討すること。

**③ データ・新技術の利活用による災害・避難情報の発信にあわせて救助対応も行うことにより、広域的に市民生活の安全を守りたい**

市民・来街者に対して、広域連携による災害情報・避難情報をスマホに配信し、密のコントロール、最適な避難経路の案内や安否確認、迅速な消防・救急活動につなげる、避難対策を実現すること。

**④ 市民の健康維持のための医療ビッグデータを活用した予防医療の実現について**

最適な医療の提供や医療事故の防止のため、電子カルテデータや日常生活データ、DNAデータといった医療ビッグデータを、行政及び医療機関などと連携して活用すること。

⑤ データ・AI解析を利用した都市の回遊性向上と経済活性化を実現されたい

人流センサーや気流センサー、AIを活用することで、人の流れを分析・誘導し、都市部の回遊性向上や冷暖房などの消費電力を抑制するスマート都市やスマートビルを実現すること。また、民間施設との連携や民間投資の促進を図ること、経済活性化にも資する施策とすること。

⑥ 新たなモビリティサービスの開発・実現を促進されたい

公共交通は都市装置であるとの認識にたち、特区設定などにより、自動運転に関する技術開発を官民連携により促進し、自動運転バスや新たなモビリティサービスを実現し、二酸化炭素に依存しない交通手段の再編や交通弱者の移動の足を確保すること。

⑦ データ利活用と市民との直接の対話を通じて、市民参加による地域課題の解決をされたい

データ利活用とあわせて、データだけではつかみ切れない市民のニーズを市民との直接対話を通じて把握するとともに、市民や民間企業との連携と協働により、市民・利用者目線での施策展開や地域課題の解決をすること。

また、地域のまちづくりを担う地域人材の育成を行うとともに、人材育成に当たっては大学との連携についても検討すること。

⑧ 地域デジタル通貨の発行により経済活性化を実現されたい

経済活性化の効果や速達性、偽造防止技術などの面で優位性を有する地域デジタル通貨の発行・流通を検討すること。

⑨ 市政の意思決定過程への市民意見の反映を行われたい

他都市や海外事例も参考にしながら、神戸市の意思決定過程に市民の意見を取り入れ、市民と行政が互いに政策立案・決定をしていく仕組みをDXの手法等も活用しながらさらに進めること。

(2) 都市交通（ネットワーク）の今後のあり方と新しい政策の方向性

① 自動運転などの技術開発やコロナ禍における交通手段の多様化に対応した交通手段のベストミックスを研究し、都心と周辺地域を含めた市内全域の持続可能性のある総合的な交通体系を構築されたい

神戸全体の都市機能を向上させるため、都心交通だけではなく、都心につながる周辺地域における地域交通の整備や都心にアクセスする交通網を充実することで、都市機能の向上や住んでいる地域で必要なことが完結できるまちづくりを進めること。

自動運転車の技術開発やコロナ禍において、交通手段の選択肢が拡大している。市内の移動ニーズをビッグデータや市民の声を通じた的確に把握し、連節バス、自動運転車、自転車など様々な交通手段のベストミックスを研究するとともに、移動距離に応じたゾーン料金の検討や不採算部分への支援方法を含めて、行政が責任をもって総合交通体系を構築すること。

また、交通政策を担当する市の担当部局を一元化し、官民の交通事業者と連

携・調整を進めるとともに、必要な規制緩和について国に働きかけること。

② MaaSの進展に対応し、回遊性の向上や市民の豊かで快適な暮らしを実現されたい

産官学によるコンソーシアム方式などにより、公共と民間の様々な交通手段の連携と調整を進めるとともに、位置情報や時刻データなどの有機的な関連づけやサブスクリプション形式での料金体系、事業者間のシステム調整により、あたかもどこでもドアのように、定額・安価・迅速に移動できる仕組みの構築を進めること。なお、その際は定額でいずれの交通事業者の利用も可能となるMaaSレベル3を目指して取り組むこと。

また、医療MaaS、通勤MaaS、観光MaaSなどの分野において、民間企業による新たな価値や可能性を創出すること。

なお、自動運転車技術の進展により必要となる乗降場の整備など、求められる都市インフラについて研究を進めること。

③ 移動の分散化と公共交通機関の感染防止対策を行い、コロナ禍における安心・快適な都市交通システムを構築されたい

コロナ禍での都市交通に関して、移動の分散化による過密の回避や公共交通機関の感染防止対策を進め、安心・快適に利用できる都市交通システムを構築すること。

また、神戸市は大都市でありながら、郊外には田園地帯を含め多様な地域が混在しており、都市交通網を構築するにあたっては都心と郊外における、集約エリアと非集約エリアに関する適切な設計を実現すること。

その際は、市民の意見を十分に汲み取るとともに、鉄道、バス、LRT、自転車、次世代交通である自動運転バスなどの新たなモビリティサービスを含めて、様々な交通手段のベストミックスの検討と自転車駐輪場や自転車道などの都市交通に関するインフラ整備を進めること。

④ 自転車専用道や駐輪場の整備促進をはかり、自転車利用の拡大に対応したまちづくりを行われたい

新型コロナウイルス感染拡大以降、自転車やバイクの利用が増加しており、二酸化炭素の削減の観点からも有用な移動手段となっている。現在の自転車道は違法駐車などによって、自転車通行の支障となることもあり、独立した自転車専用道や駐輪場のさらなる整備を進めること。

また、子育て世代で電動自転車の利用が多いことに鑑みて、一部の駐輪場に設置されているママフレエリアのようなサイズ感の駐輪場の整備を促進すること。

⑤ 路線バスのビジネスモデルを再検証し、公共交通の維持について抜本的な議論を進められたい

人口減少などによる乗客減少により、市内路線バスのビジネスモデルは独立採算による路線の維持が困難となっているため、公共交通の維持に必要な費用負担のあり方について抜本的な議論を進めること。

例えば、欧米で事例がある交通税の導入や、交通事業以外の事業との並置によ

る負担軽減なども検討すること。

⑥ マイカーについては、環境適合車などの普及を支援するとともに、公共交通機関との併用による移動の分散化に活用されたい

マイカーの利用促進に関しては、低炭素社会の構築や駐車場のキャパシティの観点からの課題がある一方で、環境適合車や避難所で電気を供給できる電気自動車など、市民生活に様々な利用価値があり、感染対策の観点からは、公共交通機関との併用により移動の分散化に活用すること。

(3) 都市空間のあり方と新しい政策の方向性

① 三宮再整備事業について、新型コロナウイルス感染症の影響の観点から再検証されたい

三宮再整備事業は、新型コロナウイルス感染症拡大前に立てられた計画の必要性・規模・コストについて、市民にとって何が必要とされているのかを再検証する必要がある。海・山・街が近接しており、都会の便利さと豊かな自然との調和を兼ね備えた神戸の特徴を活かした再整備を進めることで、三宮駅周辺だけではなく、北野エリア、旧居留地エリアなどへの回遊性の向上やターゲットを絞ったまちづくりを行うこと。

また、六甲山の眺望とともに、海を感じることができる都市の魅力向上を図る必要がある。アフターコロナを見据え、国内外から訪れたいくなるような神戸の象徴となるランドマークタワーを整備し、都心のにぎわい創出や経済波及効果の向上を検討すること。

また、バスターミナルの整備については、都市間競争力を高めるため、正確な需要予測を行い、十分なキャパシティの確保を行うこと。

さらに、JR三ノ宮駅東口の整備については、駅の利便性・回遊性の観点から、JRとの協議を早急に進めること。

加えて、将来的な整備イメージをYouTubeなどを活用して積極的に発信するなど、三宮再整備に関する市民への広報・周知を徹底し、DXの手法等も活用して市民意見の反映に努めること。

② ポストコロナにおけるオフィス需要の再検証を行い、リモートワークや在宅勤務の拡大に対応したまちづくりを進められたい

新型コロナウイルス感染症の拡大により、フィジカルディスタンスや非接触化を含め、市民の生活様式・働き方などが大きく変化しており、ポストコロナ社会においては感染症や自然災害に対して、より安全・安心なまちづくりを行うこと。

具体的には、都心の緑とゆとりあるオープンスペースの充実、高性能な換気機能を備えた都市空間・非接触対応設備の導入、郊外の拠点駅を中心とした職住近接のサテライトオフィスや在宅勤務用の業務スペースの整備などを進めること。

また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による経済波及効果の縮小に伴う、投資額の再試算やオフィス需要の再試算など、経済環境の変化に対応すること。

③ クロススクエアについては、新たな技術開発の動向や近未来に求められる都市インフラのあり方などの観点から柔軟かつ慎重に検討されたい

クロススクエアについては、車の流れを遮断する利点やその効果が不明であり、自動運転技術やデータ利活用などの新たな技術の進展を踏まえて、時代に適合した車線数や乗降場所などの道路設備を含め、求められる都市インフラのあり方などの観点から柔軟かつ慎重に検討すること。

例えば、「さんちか」などの地下街整備や、ペDESTリアンデッキの設置などについて、都市の回遊性向上やにぎわいづくりの観点から、車線減少とは異なる選択肢についても検討すること。

④ 障がい者などに配慮したまちづくりを実現されたい

自動走行の車イスに対応したスペースや、高齢者や障がい者、子ども連れの親子が歩きやすい空間など、多様なニーズに配慮したまちづくりを実現すること。

⑤ 都市間競争に打ち勝つため、都市の魅力をさらに向上されたい

都市間競争における神戸の優位性を高めるため、コロナ禍においても力強く経済活動を行うとともに、アーバンストックの積み重ねによりアジア 10 億人の活力を受け入れるまち、観光客やビジネスマンに選ばれるまちとする必要がある。

また、都市の魅力向上策の一環として、海から山につながるロープウェイの整備、六甲山上スマートシティの推進、観光振興、夜間・昼間人口のバランスに配慮した居住地としての魅力向上、出会いを創出する相席事業、平和的な国際交流の推進などに取り組むこと。

## 2. 持続可能な社会の構築について

① 低炭素社会を実現されたい

2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする目標を達成するために、エネルギー消費を減らすまちづくりを検討したうえで、再生エネルギーの活用など環境に配慮した都市経営を実施すること。

具体的には、公共施設や居住空間における省エネルギー化や壁面緑化、公共交通機関の利用促進、ヒートアイランド対策、市民への意識啓発などに取り組むこと。その際の財源には県民緑税の活用を検討すること。

② 公衆衛生と医療体制を堅持し、感染防止対策を徹底することで、市民の命と暮らしを守るとともに、経済活動との両立を実現されたい

公共の責任により、市民の命と暮らしを守り、経済活動との両立を図るため、行き過ぎた行財政改革を行わず、地域の公衆衛生と医療体制を整えることで経済活動との両立につなげること。

③ 水素エネルギーの利用を図られたい

再生可能エネルギーの最大限の活用はもとより、EVやFCVなど水素燃料電池車のニーズが高まっており、大型バスやコンテナヘッドなどの輸送用自動車におけるFCV導入の先進都市を目指す必要があり、水素ステーション設置や水素



バスの導入などを、他都市に先んじて取り組むこと。

また、都心の一定のエリアをエコカー専用道路にするなど、SDGs先進都市をアピールする取り組みを行うこと。

■ 協議の過程で一致しなかった内容

<p>① 柱</p> <p>都市空間のあり方と新しい政策の方向性 (タワーマンシヨン規制)</p>	<p>② 提言案</p> <p>(都心におけるタワーマンシヨン規制の緩和)</p> <p>都心の発展は規制ではなくマーケットに任せること。近年の都心におけるタワーマンシヨン需要は、職住近接によって通勤時間を減らし、より質の高い生活を送りたいという層によって支えられているものであり経済合理性がある。</p> <p>コロナ禍であっても、「関西の住みたい街・駅ランキング」を見ると、トップの梅田駅周辺、2位の西宮北口駅周辺に次いで、三宮駅周辺は3位、4位に京都駅周辺、5位が神戸駅周辺となっている。</p> <p>神戸の都心は居住地としての魅力を磨き、その需要を取り込めるし、取り込むべきである。</p> <p>新神戸駅から神戸駅の約292haを都心機能活性化地区として住宅容積率400%に規制していることは見直すこと。</p> <p>「タワーマンシヨンのあり方に関する研究会」からの報告書においても、タワーマンシヨンの課題に対する対応策もすでにあげられている。住民増加は都心のぎわい作りや、固定資産税の増収にも繋がる。</p> <p>(三宮の高さ規制の見直し)</p> <p>三宮の高さ規制は業界から異論が多数出ている。市役所の建て替えはよいが、民間をpushさせるのはいかなものか。</p>	<p>③ ②に対する意見</p> <p>(タワーマンシヨン規制の必要性)</p> <p>神戸は、海から見た山、山から見た海という景観が重要であり、防災や駅の密集を避ける観点からも、三宮にタワーマンシヨンは不要ではないか。</p> <p>(タワーマンシヨン規制の必要性)</p> <p>タワーマンシヨンやタワービルは多くのエネルギーを使う。都心ではタワーマンシヨンは避けて、建てる場合でも、例えば緑化することで基本的にはヒートアイランドにならないよう、エネルギーを使う量を減らしていくようなまちづくりを考えるべきではないか。</p> <p>(タワーマンシヨン規制の必要性)</p> <p>「タワーマンシヨンのあり方に関する研究会」でもタワーマンシヨンの問題点が指摘されている。一つは将来の管理体制。もう一つは防災上の課題。大阪の地震があったときにも、50階建てでエレベーターが止まった場合に孤立の問題が起こり、防災上の課題として解決しにくい。もう一つは将来の建て替えが絶対無理であり、50年後か100年後に必ずこの問題が起こる。規制を緩和してしまうと、将来に大きな課題を残すことになる。タワーマンシヨン規制に関する市長の考え方に賛同する。</p>
-------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>① 柱</p> <p>都市空間のあり 方と新しい政策 の方向性 (タワーマン ション規制)</p>	<p>(規制緩和の必要性) タワーマンション規制について、業界からは神戸は魅力がないと言われているが、担当部局は神戸の現状を理解しているのか。中央区役所の山側の再開発のように、上に住宅、下にショッピングエリアを設けることで、規制を緩和して奇跡的に再開発が成功した事例がある。 こうした規制により土地が再生するチャンスを掴んでいくのではないかと。むやみやたらには思わないが、神戸の再生のためには、事業者の採算を考慮する必要がある。再開発に向けた大きな力の芽を掴んではいけない。将来的な課題として、再開発や事業の阻害要因になってはいけない。 (学校過密の根本原因) 大規模マンションにより小学校が過密になったとの意見があるが、神戸市の歴史から見ると、小学校の統合を性に急に進め、校区が広がったことに要因があり、政策的な失敗である。将来を見据えた学校の統廃合を教育委員会が進めてこなかったためであり、タワーマンション建設とは関係がない根本的な原因がある。</p>	<p>③ ②に対する意見</p> <p>(タワーマンション規制の必要性) タワーマンションに限らず大規模なマンションが建つことで、小学校が不足している事例がある。また、一番懸念されるのは、建て替えや将来の維持管理の問題であり、一定の規制が必要。 (現時点では規制緩和は困難) マンションに関しては、大規模修繕の費用、業者選定に関する競争性、解体までのライフコストなどの問題がある。また、条例規制による、敷地所有権の価値への影響や、住宅と商業施設の双方の需要を踏まえた、経済合理性も考慮する必要がある。 人口増の観点からは、タワーマンションは大いに貢献する。周辺に学校がないから建てるなどということではなく、現時点ではマンションに関する諸課題がある中で条例規制はやむを得ないが、将来的に規制緩和を検討することもありうる。 三宮中心に一定の面積に条例の規制をかけているが、今後の法整備や都市政策的な事情の変化を踏まえて、条例の合理性も継続して検討する必要があるが、条例改正が昨年あったところで、今、規制緩和をやれとは言えない。</p>
----------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

① 柱	② 提言案	③ ②に対する意見
<p>都市空間のあり方と新しい政策の方向性 (タワーマンション規制)</p>		<p>(規制緩和の前提条件) 三宮のマンションに住んでいる方はこうべ小学校まで通っている。マンション建設の規制緩和に関しては、学校施設や通学路のことも同時に考える必要がある、規制緩和には条件が必要。</p> <p>(規制緩和すべきでない) タワーマンションを作るときには、学校や保育所などのインフラ整備を含めたまちづくりを考える必要がある。中央区において、そうしたことが全くてきてないために小学校の過密が発生している。規制緩和をすべきではない。</p>

<p>① 柱</p> <p>都市空間のあり方と新しい政策の方向性 (眺望景観における高さ規制)</p>	<p>② 提言案</p> <p>(神戸らしい眺望景観における高さ規制の見直し) 集積は新たな美しさを生み出すという観点を持つこと。現在ポートアイランドのしおさい公園や元町1丁目交差点を基点にした「眺望景観形成区域」が指定されている。しおさい公園からは六甲山の稜線が遮られないよう、元町1丁目交差点からは山肌の錨マークが隠れないよう、都市景観条例で建物の高さなどに制限をかけられているが、元々神戸は高層ビルの集積が中途半端なため、山海からの眺望を存分に活かしていかない。地形が似ている香港を見れば分かるように、集積は新たな美しさを生み出す。高さ規制は見直し、観光面からも、神戸にしかない山・海・都心の眺望を活かすこと。</p>	<p>③ ②に対する意見</p> <p>(規制の必要性) 規制緩和には反対。居住地だけでなく、観光地という観点から見ると、駅に降りたときに、全国どこでも同じような景色が広がっているのではなく、神戸の眺望を守る必要がある。</p>
---------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

【資料編】 参考人招致における主な意見や質疑応答

参考人の主な意見	委員の主な質問	参考人回答
<p>令和2年11月9日開催（WHO健康開発総合研究センター 茅野医官）                      ○今は数時間で国境を越えられる時代、すなわち検疫を突破できるものが本当に多いというところが、グローバル社会。たゆまなく人や物が移動を続ける時代に、水際だけで食い止めるのは無理だろうということも、我々も認識しております。国家の枠組みを超えた対策が必要だ。</p>	<p>脆弱集団の方たちが増えている状況においては、保健師の役割というのは、コロナに限らずだけじゃなく絶対的に必要だ。                      コロナワクチンができて、移動手段の分散は、なお必要なのか。</p>	<p>保健師さんの役割は非常に重要であり、保健師だけではならなければならないのかを考えた方が良い。                      集まればうつりやすくなる。                      集まりやすい環境をいろんな手段で回避していく。</p>
<p>○公衆衛生対策についてみんながやりたくなるようなキャンペーンを張る必要がある。対策を持続可能にするためのいろんな対策も必要だ。そういうことを包括的にカバーしたような対策をしなければいけないことが特徴だ。</p>	<p>市の職員の人材育成ができてなかったのではないか。諸団体、企業との連携した対策が必要ではないか。</p>	<p>全ての職員が一律のトレーニングを受ける必要はない。基本知識みたいなものは既に共有されていると思う。</p>
<p>○経験を文書化して学びを伝える。神戸市の学びを大阪に伝える、大阪の学びを東京に伝えるとか、そういうことをやれるのが都市の強みでもありますので、そういう情報を、経験を共有するということも、もう1つ大事な部分かなというふうに思う。</p>	<p>アフターコロナの新しい都市空間の技術基準を神戸独自につくらないといけない</p>	<p>建物の安全、都市整備の安全を確保するための公式なマニュアルは現在ない。                      エックリストは現存しない。                      何らかの形で市としてつくるときに、何かお手伝いできる。</p>
<p>○医療と保健だけで解決できる問題じゃなくて、上下水道の管理とか、動物の健康であったり、あるいは社会サービスをどうするかと、経済的保護をどうするかとか、商業と経済もそうです。分野の垣根を越えた対策が必要であるということも重要なポイント。</p>	<p>ソーシャルディスタンス(人間関係)はできるだけ密に、深くして、デジタルディスタンスをとるような政策をやらせないといけないと思う                      大きな都市をつくるよりは、一定規模の都市を分散化したいほうがいいのではないかと                      移動手段の分散化の話があったが、実際、例えば、通勤電車とか、通勤バスで、コロナ感染拡大した事例というのは、日本であったのか。</p>	<p>都市の規模を変えなければならない。経済活動も推進する必要があるが、対策はちゃんとするのが一番のポイント。                      日本においてはの事例は、私が知る限りでは聞いてない。</p>
<p>○脆弱性の把握も大事だ。日本の場合、そんな多くないが、貧困層の方々は、助けを求めたくても求められない。広告、チラシ、テレビ、ラジオ、新聞に加えて、オンライン、モバイルデバイス、それからアウトリーチですね、実際にその人たちのところに足を運んで話をするとかいうところも考えていく必要がありそうです。</p>	<p>都市の活力は維持しつつも、コロナ含めて感染症対策するためには、移動中のリスクとともに目的地での感染リスクも低減するという町にしていく必要がある。                      公共交通を維持していく必要があるが、マイカーも進めていかなければならない。マイカー通勤を進める施策を神戸モデルとしてはやっただけじゃあないのか。                      公共交通化というのを進めていくのは難しいということか。</p>	<p>都市の規模を変えなければならない。経済活動も推進する必要があるが、対策はちゃんとするのが一番のポイント。                      日本においてはの事例は、私が知る限りでは聞いてない。</p>
<p>○自転車や徒歩による移動はWHOがすごく推奨していることで、移動手段をやっぱり分散するというのは、重要なポイント。公共交通機関を使って、人が集まることによって広がるんで、それをどう分散するか。</p>	<p>自転車通勤網、専用の自転車道、例えば通勤に使ったりとか、いつでも走れるようにするとかがあってもいいのではないか。                      オフィスビルの空調の基準というのは、非常に重要だと考えるが。</p>	<p>公共交通機関を使うのをやめるということではなく、なるべくリスクを減らすことが大事だ。                      自転車に乗りやすい環境があれば、それはすばらしい。</p>
<p>○市民参画の部分を非常に重要視しています。まず、最優先行動として、自治会の代表や地域の指導者と協力をし、なぜ公衆衛生的な社会的な対策が必要なのか、それをどうやって遵守するかについてのコミュニケーションをきちんと各地域の住民に伝えるようにキャンペーンを計画して、市民との対話を促進する。</p>	<p>地域ごととその地域のルールが異なる。外部から来られた方に地域ルールを知っていただき、感染リスクを下げるような有効な手段が必要。                      海外から来られた方も、日本語ではなく、誰が見ても</p>	<p>医療施設については具体的な基準がある。ただ、それ以外の一般的なことは、なるべく多く換気する程度の指示になっている。                      誰に対しても分かりやすく発信すること。それが市民にも観光客にも分かりやすい。</p>

参考人の主な意見	委員の主な質問	参考人回答
<p>○ホテル等の建物が必要に応じて目的外利用する。感染が分かった人や濃厚接触者という人たちを、そういうところ隔離するようなことができるような計画を管理者と協議をしていく。</p> <p>■令和2年12月9日開催（アクセセンチュア・イノベーションセンター福島 中村共同統括）</p> <p>○ビッグデータの時代と言われてもう、本当に10数年たつわけですけど、データの発生源である市民が、そのデータの価値をまず理解する必要があります。そのデータの価値は、地域だとか、自分に対してとか、家族とか、次世代とか、そのためにデータを使っていたらどうかというものが、市民参加型のスマートシティです。</p> <p>○会津若松プラスという市民向けのポータルがある。現在、75%の方が会津若松では、このポータルを活用しています。ここで皆さんに押さえたいのは、まあまあ新しい取組をすると13%で止まると、逆からいうと、13%は賛同してくれるんだから、13%の方々に成功体験をまずは感じていただいて、この方々が市民のコミュニティとしてどんどん拡大していく。</p> <p>○市民がオプトインでデータを出すという考え方を、我々は御推薦いたしますし、会津ではこの9年間行ってききました。逆に言うと、参加したくない人は参加しないということですね。まずは冒頭で言った13%のイノベーターの方々が会津にもいますし、神戸にもいるわけですね。10万人ぐらいが、まずはスタートでいいかもしれませんが、その方々がどんどんメリットを感じて、こうやるとこうなるということを地域のコミュニティに広げていただければ、どんどん広がっていくのではないかと思います。</p> <p>○行政にも市民のデータはたくさんあると思いますが、行政は預かっている立場であって、所有者はあくまでも市民であるということとを再度御認識いただいて、すると市民は自分のデータを行政からもちょうことができれば、そのデータをスマートシティ推進協議会という運営会社に自分の意思で出すことをオプトインと言います。ですので、個人情報保護法には一切あたらないというのが、我々の見解でもありますし、政府見解でもあります。</p> <p>○活用の仕方は三方よしという話です。市民参加型の新しい公共・ガバナンス体制を構築して、産官学民の連携で透明性を担保しながら運営していく体制に切り替えると。できるだけ行政区で閉じ過ぎず、市民が動く範囲ですね、生活圏でデータを集めていく必要がある。あと、API連携によって、遠くても、先ほどから言う会津・神戸間みたいなことも、地域間連携をAPIによって実現する。この都市OSの標準化をしたので、標準化を守り続けることで、皆さんの生産性、あとコスト効率はずっと守っていくことができるというふうに思います。</p>	<p>分かるような、全国共通の啓発手段がこの機会に出来上がればいいかと思う。</p> <p>都市OSを長期的に維持管理、運営して行く上での長期的なコスト負担を、収益性も含めてどう考えるか。</p> <p>スマートシティの推進体制と、行政および会津若松市議会との関係性はどうか。</p> <p>スマートシティが進むことにより住民が恩恵を受けていくことが増加していく。そうした中でスマートシティ税の実現性は。</p> <p>会津若松市民もスマートシティ会津に入るときに、個人情報の使用に同意をもらっているのか。</p> <p>オープンデータを前提にしていると思うが、その参画企業同士の連携と競争性の担保についてはどうか。</p> <p>市民の参画をどのように広げていったのか。</p> <p>神戸市で会津のいいところ取りだけができる可能性はあるのか。</p>	<p>都市OSの運営費ですが、会津若松市では75%の市民がアクセスするようサイトになっており、広告収入というのが非常に大きい。</p> <p>行政はスマートシティ推進協議会の事務局を担当している。議会は、プロジェクトの進行状況を常に監視、管理し、方向性を提言していただいている。</p> <p>スマートシティ税の導入は、オプトインが50%を超えた段階で、賛成票が多いという確信を持つ段階で導入できるのではないかと。そんな遠い先ではない。</p> <p>同意しているのがオプトインという考えだ。賛同していない人のデータはスマートシティ会津は保有していない。</p> <p>自分の会社のためだけにデータを使う企業は一切誘致しなかった。スマートシティプロジェクトに参加する企業に対して、ガバナンス体制というのは相当厳しくしている。</p> <p>小さく始めて大きく育てる。13%の壁は、ポジティブに捉えると13%はいるということだ。</p> <p>都市OSのプラットフォームは標準化している。再利用すれば、会津では9年かかったが、神戸は3年で済むということはある。</p>

参考人の主な意見	委員の主な質問	参考人回答
<p>■令和3年1月13日開催（東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻 羽藤教授）                      ○災害はトレンドを加速させると。今まさに、コロナ禍におきまして、このトレンドが加速している。例えば、リモートのような技術は、相当数の打合せ、あるいは大学の講義みたいなものも、オンライン化しており、このリモート技術に関しては、この10年を先回して、半年で実現したというようなことが言われている。</p> <p>○むしろ駅の高密度な流動よりは、もっとまちの中にオープンスペースを造って、外に人の活動を追い出しているほうがいいんじゃないか。あるいは、今までの傾向をさらに加速させる形で、情報化による人と物の動きを加速させ、在宅で——自宅で、その周りのアクティビティを増やしていく、物の流れ、情報の流れをそこにサポートしていく。こういう都市の外形が今目指すべき方向として1つ立ち上がってきているように思います。</p> <p>○もう1つ重要な点は、どの交通機関での移動が減っているのか。一番減っているのは鉄道。同じようにバスも非常に減らしている。ところが、自転車、歩き、車、この3種類のモビリティは、分担率が高くなっています。道路を使ったモビリティの強さが際立っている。自転車、歩行者のための移動空間の確保、ゆったりとした密度の中で歩ける空間づくり、それに加えて、先ほど中国で進めていると申しました自動走行のような、車をどのように都市の中で、全体の需要が減少していく中で地域の基本的なモビリティとして生かしていくのか。こういうことの重要性が増ってきている。</p> <p>○自宅から会社、会社から自宅というトリップが情報によって置き換えられ、高齢化が同時に進むことで、郊外と都市の結びつき方が今よりも格段に弱くなるということがこのCOVID-19を契機にして起こっている、島化する地域が生まれてくる。</p> <p>○コロナ禍でマストラランジットではなくて、パーソナルな公共交通、自動走行タイプのシェアリングみたいなもので、COVID-19の管理が完全にできているようなものがこれからは重要。</p> <p>○モビリティーマatching、交通ネットワークの新しい在り方。すなわち、世帯間でそれぞれ所有していた車の持ち方、企業間で持っていた車が、世帯間、企業間で共有になり、さらにそれらがモビリティーマatchingという形で、動きたい人と動ける車、さらにその先で動きたい人をハミルトン閉路といって、一筆書きで書くような形でmatchingしていく。そういう技術によって地域の公共交通を維持していかない、人が実際に動き難くなる。</p> <p>○神戸ですと、ポスト東京というのがあり、50年で約10億倍に速さが進化していきますので、こういうものを使った新たな都市計画の方法論、その適用現場として、このポスト東京を抱えているわけであるからこそ、この三宮のスマートシティ、神戸</p>	<p>人々の暮らしが住んでいる地域で完結をすることが、コロナ禍以前から求められている。ウイズコロナの中で、地域の暮らし方や開発に変化はあるか。</p> <p>モビリティは利便性や回遊性の向上というレベルではなく、生きていくためにどうするかという課題だ。郊外で必要なモビリティを確保するための先進事例は、</p> <p>地方自治体の財政負担との関係の中でいうと、どのように考えるべきか。</p> <p>元町は駅から海が非常に近い距離にあり、海を再開発に結びつけるというのは非常に分かりやすい。三宮の場合は海との距離があって、そういうイメージが浮かばないがどのように考えるか。</p> <p>人口が減少している中、駅前をすばらしいものにしていけば、そこだけに人が集中してしまうのではないか。</p> <p>現実的には郊外の人口が減少していけば、行政としてどのように最後まで住めるようにすればいいか。</p> <p>三宮の再開発を考えるとときに新長田が再開発のイメージがある。大阪とか京都がある中で神戸っていう位置を考えると不安があるがどうか。</p>	<p>神戸のニュータウンのポテンシャルをもう1回見直していくことは、地元の方々から考えても非常に重要ではないかなと思う。</p> <p>相乗りでポイント化する相互扶助の部分、お金にある部分は換算されることで、頼むほうも頼まれるほうも、気持ちよく手伝えることになる。</p> <p>西区のような郊外こそ、モビリティのマッチングサービスは重要度が高い。</p> <p>国の基軸となるネットワークづくり事業で自治体側の財政的な支出を抑えつつ、面的な回遊性を生み出すことで、不動産需要を創出し、トータルの経済的効果を狙う。そういうタイプの都市再開発事業が今神戸で進行していると理解するのがいいのではないか。</p> <p>ストリートをどれだけ魅力的に仕上げるのかというのが、かなり重要ではないか。</p> <p>やっぱり三宮からの路面交通の強化。行った先に、やはり魅力的なプログラムが欲しい。</p> <p>瀬戸内海首都にふさわしいプログラムをもっと何か、臨海部のところでやっていただけたら、吐き出しの効果がでてくる。</p> <p>そうしたプログラム開発と、交通、ストリートの魅力づくりをセットでやっていくことが重要ではないか。</p> <p>神戸は、地形の中に非常に豊かな生活圏が広がっており、外側周辺と中心の部分で、連動させていくことで、循環が生まれると。その周辺部の社会実験というのは、非常にこれから重要になるんじゃないかと思う。</p> <p>住み替えのサポート、むしろ人が移り住むということを担当り前の権利として支援するようなサービスを充実させていくことで、郊外の資源を若い人が学ばず、若い人も入ってくる。</p> <p>年配の方が年を取られたら、少し住み方を変えろというように、もっと動的な、動きのあるまちづくりを目指していくということのも1つの方向性じゃないかと思う。</p> <p>瀬戸内海の象徴としての神戸っていうものを三宮のあの再開発の空間の中でも感じられるようにしていただきたい。</p> <p>海が感じられるまちってというのは、先に言った都市の中にはない。三宮は唯一、その可能性がある空間。そういうテーマをやっばり明確に押し出していくということが三宮の再開発の非常に重要な視点である。図書館</p>



参考人の主な意見	委員の主な質問	参考人回答
<p>のスマートシティのようなことも、極めて重要なイシューになるのではないか。</p> <p>○にぎわいの創出のための空間的な余地をつくるということがコロナ禍において、人と人との間を確保するということにも恐らくつながろうと思えますし、同時にそこで、どういうモビリティにどういう空間を与えるのかということを徹底的に議論していく必要があります。</p> <p>○立ち寄り回数、都心内滞在時間、都心内歩行距離、入りロゲートからの最遠距離、1か所当たりの滞在時間、こういうものが街路の歩行空間の拡幅とモール化では、やはりモールのほうに効果があるといふようなことが、シミュレーションでは浮かび上がってくる。こういうことが都市空間の改変に向けて合意形成の1つのツールになりますし、ぜひ神戸モデルというようものをまたもう1度、今進められております都心の空間の大きなプロジェクトの中でも進めてもらいたい。</p> <p>○最大の地域の公共空間は道路。そうした大きな力があるようにも思います。もちろん、緊急事態宣言の対応の中では、道路で積極的ににぎわいをつくっていくということにはならないが、このような余白があるということが、やはりまちづくりにおいて非常に重要な基盤と考えております。</p> <p>○神戸市でも様々な都市計画、都市事業をお考えのことと思えますけれども、阪神・淡路を体験した神戸だからこそ、過剰に平時に適應する、そういう計画ではなく、やはりある程度懐の深い、災害時、感染症も含める形で余白のある空間づくりをぜひ実現してほしいというふうにも思います。</p>	<p>国際競争力とは、あえて言えば、神戸市の特徴とか、ほかにはないおもしろさとか、そういうものではないのかと思う。</p> <p>三宮駅の南側の歩行者空間化はできるのか。相反する要素と要素が戦って、神戸市がいい方向に行くのか。</p> <p>格のある空間を造ることが、国際競争力のアップにもつながるのかなと思う。</p> <p>三宮駅の南側の歩行者空間化は、市民の理解なり、支持を得ていない政策ではないか。</p> <p>松山市の事例写真では自転車が見えていないが、これは自転車の駐輪場や自転車道をきれいに計画されているのか。</p> <p>JR三ノ宮駅の南側の部分について、それなりに規制された、分離された形で自転車も市民権を得るということは、必要だとお考えか。</p> <p>リモートワークとデジタル格差についての説明があったが、安全性が確保できる人と、それから漏れる人たちが出てくる人がいる。</p>	<p>とか、ホテルとか、そういう話じゃないものを、やっぱり議会でも議論していただいて、ぜひ目指していただきたいと強く思う。</p> <p>アジアのプラス10億人増える活力を受け入れられる都市基盤をつくるのが日本の1つの生き残る道である。国際的な都市、要するにアジアのプラス10億とつながり得る都市とは一体何だということを意識して、2050年ぐらいいに向けて、アーバンストックを積み上げてもらいたい。</p> <p>車を排除することは、駐車場の戦略とセットであるべきだと思っている。モビリティをとめる場所、あるいは降ろす場所の再設計が、駐車場のマネジメント施策という中で、非常にこれから重要になってくると思います。</p> <p>三宮の駅だけではなくて、そこから水平方向の都市のイメージというのをうまくつくり出すということは重要だとは思う。</p> <p>都市を変えろという選択は、皆が賛成してできるっていう性質のプロジェクトでは多分ない。やはりドラスチックな変化なので、全員合意じゃないとできないという判断されるなら、こういうことはできない。</p> <p>神戸市の中のネットワーク計画は重要だが、非常に高低差がある地形でもあり、自転車のネットワークの組み方は工夫が必要。自転車の専用空間を与えるという計画は必要ですし、駐輪施設も重要になってくる。</p> <p>自転車の問題を感じておられる実情があるのだと思うと、やはりその場所を道路空間に与えたほうがいいのではないかと思う。</p> <p>まずは技術的に解決できるものはできるだけだけ解決しておく。どうしても漏れて来る人はコミュニティで支えるのか。協働のまちづくりと言うが、そういったものを駆使しながらできるだけだけ誰も残さないと、そういう発想になるのは非常に重要だと思う。</p>

参考人の主な意見	委員の主な質問	参考人回答
<p>■令和3年1月22日開催（早稲田大学理工学術院社会環境工学科 森本教授）</p> <p>○当然今回の状態でソーシャルディスタンスを考えた。新しい材料空間の設計。つまり、公衆衛生上の観点を入れたときに、我々は空間をどういうふうに使えば一番望ましい。こういうことを、考えていくというのが、極めて自然な成り立ちである。</p> <p>○自動運転という車が入ったときに、皆さんのプロジェクトは、自動運転車に対応できているか。自動運転というものが入ったときに、様々なものが変わってくる。駅前広場の使われ方、あるいは駐車場の位置も変わってくる。</p> <p>○リモートワークによって感染リスクを下げる労働者がいる一方で、仕事の制約上できない、それができない事業者も多い。そういう人たちに対してのデジタル格差をどう考えればいいのかと。こういった問題をどういうふうに考えながら、我々はこのデジタル社会を作っていくのかは、もう一つ与えられた課題である。</p> <p>○神戸市役所の本庁舎の計画を見させていただいた。ただし、これを作られたときには、アフターコロナを想定して作られたわけではないので、いくつかの文言が見えないあるいは言葉の中に隠れている一自転車の推奨ですね、どこが該当するのかなと思います。</p> <p>○神戸三宮の駅前空間の将来の姿も見させていただきました。大変魅力的な姿である。四つの基本コンセプト、五つの基本整備方針というのも、どれもじっくりくるようなものであった。魅力的な空間が出来上がるということで、ここに対して異論はほとんどない。ただ、皆さんが作られた計画の中に15分都市、あるいはモビリティよりもアクセシビリティ、移動のしやすさではなくて近接性一作られるプロジェクトの中に、アプローチできるのかという視点が少し見えない。</p>	<p>公共交通というのは、産業とか経済活動ではなくて、都市の装置として必要不可欠。都心の回遊性を上げていくときに、果たして公共交通の料金は必要なのかと疑問に思う。</p> <p>三宮の再開発は自転車に対する対応は全然考えていない。最低この部分だけはやっぱりやっとなあかんこと、そうしないと将来的に禍根を残すっていうなことがやっぱりあるが、どういう形で打ち出して、注意を促すというようなことが必要なんだろうか。</p> <p>JRの三ノ宮の南側の道路、片側、多いところは5車線ぐらいある。自動運転とか、それ以外にも対応できるような場所としてやっぱり道路でしたらまだすぐ幅もできる。しかし一度潰してしまおうと戻すのは大変だと思う。自動運転などに対応しようとしても、政策的に難しくなるのではないか。</p> <p>15分でアクセスできるっていうアクセシビリティが大事だというお話があった。三宮の中心部の話はあるが、そこに対する市内各所からのアクセスの向上に対しての施策がない。</p>	<p>ほとんどヨーロッパの国において、公共交通というのは都市の足、都市の装置であり、水平エレベーターだという専門家の方もいる。そこでお金を取るべきではない。</p> <p>一定程度やっぱりコンセンサスを得るためには、社会実験等をやっぱり踏まえながら、少しずつやっていくしかない。</p> <p>特に多車線道路をお持ちなら、路肩の車線の一番外側の第一走行帯を、形の部分も含めてデザインを見直してみるのが、一番現実的ではないか</p> <p>郊外からバスを2本3本乗り継いで通うという生活スタイルだったが、そうではなくて身近な生活圏を拠点にしなからそこで最低限の日常生活はできる。近接性と言いますが、近接な歩いて暮らせるところに最低限の機能集約をさせる、そういう流れに大きく切り替わってると思う。</p>

## ■ 委員会の審議経過

### 1. 委員会の設置

平成 26 年 5 月、2 会期制の導入後初の臨時本会議が開かれ、三宮周辺・ウォーターフロント地区における都心の再生や市街地西部地域などの活性化の原動力となる神戸独自の魅力をいかに創出するか、またその基盤となる潤いある都市空間の整備や新たな交通手段を含む総合交通体系の整備など、新たな時代の神戸のまちづくりに関する必要な事項について調査するため、未来都市創造に関する特別委員会が設置された。

### 2. 委員会のこれまでの経緯

#### ◇ 平成 26 年度

新たな時代の神戸のまちづくりに関する調査を行うため、「神戸の魅力」「都心の魅力」「若者の集う街」「産業振興」という 4 つのテーマを設定し、参考人を招致し、意見聴取及び意見交換、委員間討議を行うとともに、複数の委員をもって編成する班単位での実地調査等を行った。これらの調査活動を踏まえ、全 18 項目の提言をまとめ、市長に提出した。また、この提言内容等委員会活動の成果を市民に報告するため、本会議場において神戸市会初の市民報告会を開催した。

#### ◇ 平成 27 年度

神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]・三宮周辺地区の『再整備基本構想』の策定に関し集中的に審査するため、当局からの報告聴取及び質疑を行った。また、推進体制として都心三宮推進本部が設置されたことに伴い、都心三宮推進本部会議及び各部会における議論の進捗や、市街地西部地域の活性化についても集中的に審査を行った。

#### ◇ 平成 28 年度

平成 26 年度の市長への提言やこれまでの委員会活動を踏まえ、今後の神戸のまちづくりの方向性について多角的な観点から理解を深めるため、計 5 回の参考人からの意見聴取及び委員間討議を行った。また、都心再生の取組状況について、都心三宮推進本部から報告を聴取するとともに、公共交通や駅周辺整備に関する民間企業や他都市における先進事例の調査を行った。

#### ◇ 平成 29 年度

特に、多様な立場の視点に立ったまちづくりを基本コンセプトとして、参考人からの意見聴取や委員間討議、都心三宮推進本部からの報告聴取等により調査・議論を深めた。また、今後の都心・三宮周辺地区の再整備において数十年後にど

のようなインフラが必要となるのか等を考察し、障がいの有無にかかわらず、すべての人々にとって移動しやすいまちづくりについて先進事例の調査を行った。

◇ 平成 30 年度

三宮再整備事業の進捗に伴い、新たな課題が浮かび上がってきたことから、あらためて議会の立場から提言を行うため、他都市にはない神戸らしさとは何かをテーマに、専門家を参考人として招致し、意見聴取、意見交換議等を行うとともに、他都市での実地調査を行った。こうした調査活動を踏まえ、委員間討議を重ねた結果、19 項目からなる提言書「未来都市神戸の創造に向けて」をまとめ、市長に提出した。

◇ 令和元年度

三宮再整備事業の事業期間が概ね 30 年間で、段階的にまちの再整備を進めていく事業であることから、30 年後である 2050 年の神戸が生き生きとした魅力あふれるまちであるためにはどんな視点が必要なのかについて、様々な観点から調査・議論を行い、提言書「2050 年を見据えた神戸のまちづくり」をとりまとめ市長に提出したが、新型コロナウイルス感染拡大後の様々な課題を踏まえた提言は次期以降の委員会に委ねることとした。

3. 令和 2 年度の委員会の活動状況

◇ 第 1 回：令和 2 年 6 月 24 日

- ・正副委員長の互選、理事の選出

◇ 第 2 回：令和 2 年 8 月 25 日

- ・委員会運営方針の決定

◇ 第 3 回：令和 2 年 11 月 9 日

- ・「新しい三宮に推奨される新しいコンセプト～感染症対策の視点から～」について意見聴取

(参考人：WHO健康開発総合研究センター 医官 茅野龍馬氏)

- ・「都心・ウォーターフロントにおける新たな公共交通システムの導入(連節バスの本格運行)」、「三宮駅周辺歩行者デッキ設計競技(コンペ)の実施」及び「JR三ノ宮駅ビルについて」報告聴取(都市局)

◇ 第 4 回：令和 2 年 12 月 9 日

- ・「Smart City による自立分散社会の実現へ 市民・地域主導によるデジタルイノベーション」についてオンラインで意見聴取

(参考人：アクセントチュア・イノベーションセンター福島

センター共同統括 中村彰二郎氏)

◇ 第 5 回：令和 3 年 1 月 13 日

- ・「神戸をもう一度つくる」についてオンラインで意見聴取

(参考人：東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻 教授 羽藤英二氏)

- ◇ 第6回：令和3年1月22日（研修会）
  - ・「New Normal 時代（アフターコロナ）の新しい都市計画の展望」についてオンラインで意見聴取
  - （参考人：早稲田大学理工学術院社会環境工学科 教授 森本章倫氏）
- ◇ 第7回：令和3年2月17日
  - ・提言についての委員間討議
- ◇ 第8回：令和3年3月30日
  - ・提言についての委員間討議
- ◇ 第9回：令和3年4月8日
  - ・提言についての委員間討議
- ◇ 第10回：令和3年4月22日
  - ・提言案についての委員間討議