

未来都市創造に関する特別委員会 協 議 事 項

日 時 令和4年4月27日（水）
午前11時
場 所 28階 第4委員会室

1. 提言書案についての委員間討議

様々な危機にしなやかに対応できる
神戸のまちづくり
(案)

令和4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・・・・・・・・	13

【資料編】

■ 参考人からの主な意見・・・・・・・・・・・・・・・・	14
■ 委員会の審議経過・・・・・・・・・・・・・・・・	20

■はじめに

未来都市創造に関する特別委員会は、神戸市会初の試みとして、市当局が提案する政策を質すだけではなく、議会の立場から独自の政策提案・提言を行うことを目指して、平成26年5月に設置されました。

特に本委員会では、新たな時代の神戸のまちづくりはどうあるべきかについて提言するため、都心・三宮再整備など神戸の将来に大きく影響する課題について、専門的知見などを活用しながら調査・議論を行い、これまで4回にわたり市長に提言を行ってきました。

今年度は、新型コロナウイルス感染症を契機に、新たなライフスタイルが生まれ、多様なサービスが活用される中で、「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」や「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、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、両論を併記し巻末にまとめました。

本提言が、新たな時代に、神戸がより一層輝き、飛躍するための一助となることを期待いたします。

(未来都市創造に関する特別委員会委員)

委員長：五 島 大 亮 (自由民主党：北区)

副委員長：高 瀬 勝 也 (公明党：灘区)

理 事：河南 ただかず (自由民主党：中央区)

三木しんじろう (日本維新の会：中央区)

味口 としゆき (日本共産党：灘区)

や の こうじ (立憲民主党：東灘区)

あわはら 富夫 (つなぐ：中央区)

委 員：さとう まちこ (日本維新の会：垂水区)

山本 のりかず (日本維新の会：北区)

吉 田 健 吾 (自由民主党：灘区)

岡 田 ゆうじ (自由民主党：垂水区)

西 ただす (日本共産党：東灘区)

軒 原 順 子 (公明党：長田区)

大井 としひろ (国民民主党・友愛：須磨区)

吉 田 謙 治 (公明党：西区)

■ 提 言

1. 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

【適応力や柔軟性を備えたまちづくり】

災害や感染症など有事が発生し、まちの機能や市民生活に大きなダメージを受けた場合でも、できるだけ早く機能を回復し、市民生活を復興できるよう、様々な状況を想定してまちづくりを進めるべきである。

①災害などへの備え

都市が直面するショック（危機）とストレス（脅威）に対応するためには、災害に備えた都市空間・公共空間を構築する必要がある。台風、地震、高波など悪条件が重なった場合のシミュレーションを行うなど、最大の被害を想定した対応策や、災害などの様々な有事を想定し、どんな場合でも素早く対応できる危機管理体制を構築すべきである。

今後 30 年以内の発生確率が 70～80%とされている、南海トラフ地震を見据え、災害時の避難拠点をこれまで以上に確保しておくとともに、災害避難訓練等もより積極的に行う必要があるのではないかと。神戸市が大きな被害を受けていない場合でも、他都市からの避難者の受け入れなどに耐えられる体制を構築すべきである。

また、神戸市が被災しても、まちの機能や市民生活が大きなダメージを受けず、しなやかに元に戻るよう、例えば、将来の建て替えも想定したリザーブ用地にもなる空間を確保し、こうした空間を平常時には「プレー」「パフォーマティブ」「リカーランス」の3つの要素をもつ空間として市民が利用できるようにすべきである。

避難場所や経路についても、市民への周知が徹底できているのか再度確認し、外国人でも一目で分かるような案内看板や災害マップ、アプリを活用した情報提供体制などを整備すべきである。

②要援護者支援

災害や感染症などの事態が発生した場合に、支援が必要な市民の情報をどう把握するのか。課題となっている個人情報の取扱いをあらためて議論しておくべきである。

例えば、都心部のマンションではオートロック化が進み、プライバシーを重視する住民が多いため、高齢者や支援を要する児童など、見守りが必要な方の情報が取れず、緊急事態や災害時に安否確認ができないという問題がある。今後、都心の住宅は個室化や住民のプライバシー重視がどんどん進んでいくと考えられるが、マンションの建設時には、まずは住民のデータを積極的に市役所等の関係機関が把握・管理する仕組みが必要ではないか。都心のマンションが終の棲家になる現在、まちづくりの中でこうした新たな問題に積極的に取り組むべきである。

【ポストコロナ、ウィズコロナ時代のまちづくり】

①感染症を契機として見直すべきまちづくりの方向性

これまでは、集中型のまちづくりは分散型に比べて経済的な効果を生むとされてきた。

令和2年度の提言では、新型コロナウイルス危機により、都市の過密の課題が顕在化したため、都心・三宮再整備やこれに関連する事業のコンセプトが従来どおりでよいか掘り下げて考える必要があることを指摘した。

感染症を契機に、新たなライフスタイルが生まれ、多様なサービスが活用されるようになったが、新しいまちのつくり方、あり方を考える際には、一律に集中か分散かを議論するのではなく、人々の行動パターンにとってどの選択肢がよいのか、多角的に考える必要があるのではないか。

今後、神戸市が集中的に投資したことによる成果が上がるかどうか、これまでのコンセプトどおりに進めるかどうかを検討すべきである。

②新たな時代に適応したまちづくり

新型コロナウイルス感染拡大によるフィジカルディスタンスや非接触を含め、大きく変化した市民の生活様式・働き方などに対応するため、ポストコロナ社会においては感染症に対して、より安全・安心で、環境に配慮した新たな視点での柔軟なまちづくりを行う必要があるのではないか。

感染症予防対策として、都心の緑とゆとりあるオープンスペースの充実を図るとともに、高性能な換気機能を備えた屋内空間や、フィジカルディスタンスを確保しやすく様々な活動や移動がしやすい屋外空間をつくり、非接触対応設備の導入・整備を進めるべきである。

コロナ禍でもしなやかに対応できるようデジタルを活用した海外との連携や、アニメの活用、民間企業とのコラボレーションなど、柔軟な発想で新たな取組みを推し進め、オフィス需要など経済環境の変化に柔軟に対応しながら、郊外の拠点駅などを活用した職住近接のサテライトオフィスの導入をさらに積極的に進めていくべきである。

【未来を見据えた柔軟なまちづくり】

近年、車の需要減が進んでいるが、将来、技術革新が進めば、一人一台自動運転車に乗る時代が来るかもしれない。災害や感染症などの有事だけでなく、これまでの想定を超えるような未来が訪れてもしなやかに対応できるよう、準備しておくべきではないか。都心・三宮再整備が原因で数十年後には住みづらくなったということにならないよう、まちづくりにあたっては、極端なレベルまで想定をして対応できるようにしておく必要がある。柔軟に時代のニーズに対応できるよう、計画には余裕を持たせて、将来の自由度をある程度確保しながら、まちづくりを進めるべきである。

【持続可能なまちづくり】

①環境に配慮した持続可能なまちづくり

カーボンニュートラル化に向けて、脱炭素の観点も含め、環境に配慮した取組みを進

め、市民一人一人に環境に配慮する意識を持ってもらうとともに、車が集中する都心部へは電気自動車・水素自動車以外乗り入れ禁止とするなど、環境に優しいまちづくりを推進すべきである。

②ヒートアイランド現象の緩和のための緑化の推進

都市計画段階での「風の通り道」の設定や、オフィスビル・商業施設・公共施設の壁面緑化や屋上緑化、公園・学校の校庭や駐車場・LRT 軌道上の芝生化、街路樹の植樹、コンクリート舗装率の低減・規制などを進めることで、ヒートアイランド現象などを緩和し、立地条件など周辺環境を考慮しながら、都市計画の段階からエネルギー消費量の低減を図るべきである。

また、生物多様性、地球温暖化が叫ばれる中、都市生活にうるおいをもたらすため、市街地緑地の保全と都市農地の多面的な活用、公園緑地の整備拡張などあらゆる場で緑を創出すべきである。

③三宮クロススクエアの方向性

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すべきである。特に、車の流れを遮断する利点やその効果が不明であるため、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施設を含め、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。

クロススクエアは、2029 年度頃（JR 三ノ宮新駅ビル開業と同時期）に第1段階の完成となるが、交通調査を行ったうえで、メリットとデメリットをよく検証し、次の段階でさらに車線を減少して交通を遮断する必要性について議論すべきである。

④さんセンタープラザ

さんセンタープラザの再整備にあたっては、新しいコンセプトで、居住エリア、学校エリア、病院エリア、ビジネスエリア、商業・買い物エリア、飲食エリアなど、そこに暮らすことで全て完結できるようにビルを検討すべきではないか。今の三宮再整備はマンションを避けるまちづくりだが、さんセンタープラザ周辺に関しては、そのルールを外して、住民の経済活動がビル内で全て行えるように検討すべきである。

⑤その他都市空間に関する提言

三宮周辺の大規模マンション規制については、危機管理などの面でメリットがある一方、中心部の商業ビルやテナントへの影響が懸念される。一度検証する必要がある。

また、将来、大深度地下を活用したまちづくりを進めることを目指し、JR 西日本や阪急電鉄に地下鉄化を働きかけてはどうか。JR・阪急が地下鉄化した際には、ニュー

ヨークのハイラインのように、跡地活用をすることでまちの活性化を図るべきである。

【公共交通のあり方】

災害や感染症だけでなく、どのような状況においても柔軟に対応できるよう、公営交通の機能を見直すとともに、地域交通を積極的に導入し、誰もが好きな時に移動できるよう、公営交通と地域交通のベストミックスを目指すべきである。

①公営交通の機能の見直し

一人も取り残さず全ての市民の移動権を確保することこそがレジリエンスの高いまちづくりであり、こうした課題を解決するのは交通の多様化である。特に市営バスは公共交通としてのメリットを生かしつつ、巨大な赤字を生まないよう持続可能なものとする必要があり、抜本的な改革が求められる。具体的には、現在の市営バス路線のうち、敬老・福祉バス利用者が過半数を超えるなど福祉政策目的が強い路線、観光地に直行するなど政策により開拓した地域を結ぶ路線などを「政策路線」と位置づける一方、乗客数や便数が多く、既に民間との協業や民間委託で実績のある路線は「民営化路線」、収支の変動が少ない路線や住宅地と駅を結ぶ路線などは「市直営路線」と分類したうえで、「政策路線」は市で責任を持って運営するなど、機能に合わせた運営を行うべきではないか。「デマンド交通」の先を行く「神戸ダイバーシティ交通」の実現を目指すべきである。

公共交通の運営は単なる経費や収支の問題でなく、地域への投資であることを強く意識し、住民のアクティビティ、健康度合、流入人口、交流人口、環境負荷の低減などを神戸財政への貢献度として数値化し、市民の合意を得たうえで、公営交通への新たな公的補助制度を設けるべきと考える。

車から公共交通への乗換えの促進のため、環境にやさしい電気や水素エネルギーを活用した公共交通を導入すべきである。

②地域交通の積極的な導入

鉄道・バスなどの公共交通が行き届かない地域に第3の公共交通手段を確立して、鉄道・バスと組み合わせることで、誰もが行きたい所に行きやすくなる環境をつくり、災害時には鉄道やバスにはない機動力があるという点も勘案して積極的に活用すべきである。例えば、垂水区で運行するコミュニティバス「しおかぜ」のような機動力のある交通が、まちなかに張り巡らされれば、まちの質を高めることができるのではないかな。

また、地域交通については、今後迎える超高齢化を見据えて、福祉的な観点からも民間の活用や AI を活用したオンデマンド交通の積極的な導入を検討し、地域交通網の充実を図るなど、運行ニーズの把握や時代の変化に合った交通手段の維持に努めなければならない。

車からの CO2 排出は気候変動の大きな要因である。過疎化や高齢化の影響で交通弱者が増加しており、地域の現状に応じた環境負荷の少ない公共交通手段を確保すべきで

ある。地域の交通の現状と課題を調査し、当事者とのコミュニケーションを通じて、パークアンドライド、自転車利用インセンティブ、オンデマンドバス導入などの多様な交通政策も進める必要がある。個人の健康づくり、渋滞解消などの地域の交通問題解決や世界的課題の気候変動防止のためにも、地域交通のモビリティ・マネジメントの強化を進めるべきと考える。

地域の発展のために個別に取り組んできた輸送サービスなどについても、他の事業者と連携しながらより一層効果的になるよう進めていくべきである。

【多様な移動ニーズに対応したサービスの提供】

①誰もが移動しやすい環境づくり

誰もが移動しやすい環境をつくるために、オンデマンドバス・コミュニティバス・マルチモーダルモビリティサービスなどを積極的に導入し、快適で質の高い移動手段の確保や、都心部で自動運転技術の導入を図る取組みも検討すべきである。

ビックデータを活用した密度のコントロール機能を強化し、鉄道・バス・LRT・自転車に加え、自動運転バスなどの新たなモビリティサービスを導入するなど、様々な交通機関・手段のベストミックスを図り、海外の事例も参考にして、流動性を高めるべきではないか。また、様々な交通機関の積極的な利用を促進するために、アプリを活用した新たなサービスや決済方法を導入すべきである。

SDGs の取組みにも寄与することから、シェアリングエコノミーの観点で、カーシェアリング、ライドシェアリング、シェアリングサイクルなどの利用を促進し、インフラ整備や利用促進のための取組みも積極的に進めることが必要である。

また、都心・三宮再整備にあたっては、多様な移動ニーズに対応するため、三宮、元町からウォーターフロントを結ぶルートや、JR 新神戸から神戸空港を結ぶルートについて移動手段を充実させるべきである。

②先進的な交通手段のテストの受け入れ

現在、都心・三宮再整備では、西日本最大級のバスターミナルの建設と LRT の検討という、今ある交通技術の延長線上の計画が予定されているが、もっと先進的な取組みを検討すべきではないか。例えば、無人運転のテストなど先進的な交通手段のテストを、国や自動車・商用車メーカーに働きかけて積極的に受け入れることで、実際に無人運転が現実化する際には早い段階で、神戸でスタートできるのではないか。

③空の道（飛行ルート）の整備

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、安全性に配慮したうえで、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）の整備や、都心部に空飛ぶ車のターミナルの建設を検討すべきである。また、今後の技術進歩に伴う空飛ぶ車での移動を見据え、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導入を見据えて、市内に訓練場所の設置も検討してはどうか。

また、将来的に JR 新神戸駅のデッキ部分から空飛ぶ車を生田川沿いに飛ばして神戸空港まで結ぶことを目指して空飛ぶ車の走行テストを行うなど、今ある交通技術の延長線上でなく、先進的な取り組みを行うべきと考える。

④ロープウェイを活用した移動ルートの開拓

神戸空港から JR 新神戸駅や JR 神戸駅を結ぶルート、ウォーターフロントから六甲山を結ぶルートなど、ロープウェイを活用した都心移動ルートを開拓すべきである。また都心以外でも観光資源となる移動ルートの開拓を検討してはどうか。

⑤キックボードなど新たな交通手段への配慮

キックボードやスケートボード、電動自転車など新たな交通手段が歩行者と共存できるよう、道路・公園・駐輪場での配慮を検討すべきである。

また、乗り捨て型の電動自転車や電動キックボードなどをまちなかで導入するとともに、レンタル乗り物の借入・返却基地の拡充と、料金支払いの電子決済化を進めるべきである。

⑥自転車走行空間の確保

カーボンニュートラルに向けて CO2 排出量の割合が大きい自家用車を減らし、公共交通機関や自転車を積極的に使用するためにも、駐輪場や自転車の走行空間の確保を検討すべきである。

感染症対策として、安心・快適に利用できる都市交通システムの構築を進めるとともに、感染症を契機とした自転車利用者の増加に対応するため、利用しやすい自転車駐輪場・自転車専用道の整備促進など、自転車利用の拡大に対応したまちづくりを進めるべきと考える。

⑦未来に向けた「人」中心社会の交通手段の検討

都市間競争に打ち勝つため、未来の神戸は「車」中心の社会から転換し、「人」中心の社会を目指すべきではないか。例えば、コペンハーゲンやアムステルダムなどヨーロッパの都市でも既に導入されているが、三宮の都心部への進入を、鉄軌道、バス、LRT、ロープウェイ等の公共交通機関に限り、基本は、徒歩、自転車、車いす等、「人」を中心に据えて、都心部への貨物の搬入については、貨物専用レーンを設置するなど、将来に向け、転換を図れるよう検討してはどうか。

まずは、パーク＆ライドシステムを推進し、都心周辺部に地下駐車場の整備を進めるとともに、都心部に地下駐輪場の建設も検討すべきである。

【誰もが共生できるまちづくり】

共生社会の実現に向け、障がい者の目線に立ったバリアフリーの推進を検討するとともに、無電柱化を進め、車椅子の方や高齢者、ベビーカー等でもスムーズに移動することができる、幅が広く歩きやすい歩道の整備を進めるべきである。

また、大人の視点だけでなく、子育て世代や子ども自身の視点を含む、誰にでも優しい空間を随所につくる必要がある。市民の誰もがまち全体を楽しめるような空間をつくり、子育てしながら働けるサテライトオフィスも積極的に整備すべきである。

郊外に充実した環境をつくり、個々のライフスタイルによって仕事ができる取り組みやワーケーションのさらなる誘致などを進めるべきである。また、サテライトオフィスとして、立地条件のよい市役所新2号館の賃貸なども検討すべきではないか。

海外の方にも快適に生活してもらうため、全ての公共施設に多言語対応システムを導入するなど、ニーズを把握して対応すべきではないか。

【新たなコミュニケーションを生み出す空間づくり】

三宮クロススクエアが新たな観光スポットになるとともに、新たなコミュニケーションを生み出す神戸のシンボルとなるよう、憩い、くつろげる空間づくりを検討すべきである。

また、現在、十分に活用されていない既存空間も活用することで、コミュニケーションが生まれ、人々が溜まる仕組みをつくる。過密にならない動線により回遊性を確保し、花壇や噴水、アート、ベンチを設置するなど、ほっとひと息つけるような空間の中で、デジタルサイネージを活用した各種広報を常時発信するなど、新たなコミュニケーションが生まれる仕掛けづくりを進めるべきである。例えば、アモーレ広場のように、利用者が自由に表現や発信ができる、まちなかでの空間を確保し、オープンカフェやキッチンカー、夜市などを取り入れた飲食エリアを設置することも検討すべきである。

「KOBE パークリノベーション」により、地域の身近な公園を再生するにあたって、防災拠点となることも見据えて取り組みを推進してはどうか。

阪神淡路大震災を経験した神戸だからこそ、「向こう三軒両隣」の精神で、高層のインテリジェントビル群の中でも人々の心が通い合う、新たなコミュニケーションが生み出すまちづくりを進めるべきである。

2. 神戸ならではの歴史や地形を活かしたまちづくり

【神戸独自の資源・文化の活用】

①歴史資源を生かしたまちづくり

神戸には、日本の歴史の大きな転換点に偉人たちが活躍した重要な場所が多くある。そうした歴史上の偉人に思いを馳せることができるような仕掛けづくりとして、街の座標を作成してはどうか。その際には単体で考えるのではなく、どのような説明看板や座標が考えられるのか抽出したうえで、ただ歴史に浸るだけではなく、そこから派生する商品（歴史をイメージできる物品や食事の開発）に結び付けられるように地元の協力を得ながら進めるべきである。

他都市でも歴史の説明看板はよく見かける。確かに知的好奇心は大いに膨らむが、それだけでは経済効果は生まれない。一捻りして、訪問者に「なるほど」と思ってもらって、地域にお金を落としてもらえるきっかけになるような仕掛けづくりを検討すべきと考える。

神戸ならではの有形無形の歴史資源を活用した仕掛けづくりを行い、ストーリー性を持たせることで、神戸市民のみならず、観光客に強い印象を残し、何度も訪れたいくなるよう、ハード・ソフト両面から取組みを行うべきである。NHK 大河ドラマの誘致や神戸フィルムオフィスなども活用し、神戸の資源・文化の魅力的な映像発信をさらに工夫すべきではないか。

また、デザイン都市としての視点で、歴史的建造物や文化財の保護・維持管理・情報発信のあり方を検討し、強化することも必要である。

JR 神戸駅前再整備にあたっては、神戸ならではの歴史や、西国街道などの地理的・歴史的な特徴を活かしたまちづくりを進めるべきである。特に、これらが凝縮した湊川神社を活かしたまちづくりを検討すること。検討にあたっては、JR 神戸駅から湊川神社の存在が一目で分かるような、例えば鳥居の整備の推進や、当地の歴史に触れられるような工夫を行い、JR 神戸駅前にしかない空間の創出を図ること。

また、日本の歴史の中で重要な役割を果たした西国街道を舞台にした、歴史イベントの開催や記念碑等の設置を検討すべきである。

このほか、専門家などから幅広く意見を聴取し、花隈城など神戸ならではの歴史資源の整備・活用も検討すべきである。

②神戸の最大の魅力である海と山を生かしたまちづくり

海と山、市街地と自然が近接する、独特な神戸の地形や自然環境は、他都市に類を見ない。これらを観光施策に生かすとともに、他都市に真似のできないこの環境を、都市のブランディングに生かし、神戸にしかできないまちづくりを進めるべきである。

具体的には、神戸港、六甲山など神戸ならではの資源を活用し、訪れる人たちが魅力的な体験・活動ができるような、他都市にはないメニューづくりを進めるとともに、駅の近くに海がある神戸の特徴を最大限に生かし、訪れる人が楽しむことのできるよう、護岸を傾斜護岸にするなど親水性の高い賑わい空間と交流の場をつくるなど、神戸市の一番の魅力である海を生かしたまちづくりを進めること。また、JR 三ノ宮駅・元町駅・神戸駅から海が一望できる景観や、海側から六甲山の山並みが見える景観を確保し、他都市にはない、神戸ならではのまちづくりを目指すこと。

③港町神戸を支える産業の復興

港町神戸の歴史を築いてきた漁業は神戸経済の立役者だが、漁業者数は減少の一途をたどっており、近年様々な施策を行っているものの、漁業者数の増加には至っておらず、豊かな海の恵みに支えられた港町神戸の衰退が危惧される。そこで、漁業者に対して、就業準備期、新規就業期、定着・就業期などそれぞれの時期に合わせて切れ目のない支援策を講じることで、「神戸漁興リバイバル」を目指すべきではないか。

④国際都市・神戸の魅力を生かしたまちづくり

開港以来、海外から多くの人々が入ってきた神戸には、他都市にはない、様々な国の様々な宗教施設がある。こうした資源を居住者だけでなく、観光施策にも生かし、他都市に真似のできない都市のブランディングを行うべきである。

また、阪神淡路大震災当時、神戸在住のアジア・中東の国々の人々が生田新道に屋台を出し、多くの市民が訪れて賑わっていた。そこで、サンキタ通り・さんきたアモーレ広場と生田新道を一体にして、無国籍屋台街をつくり、内外からの観光客を誘致し国際交流の場としてはどうか。

異国情緒漂う神戸のまちづくりに欠かせない、外国人スポーツクラブ「神戸レガッタアスレチッククラブ」も活用し、多面的な異文化共生のまちづくりを進めるべきである。

⑤新たな文化を生み出すまちづくり

多様な文化を受け入れてきたまちとして、空間づくりを進めるにあたっては、海外や一般市民にまで門戸を開いて幅広く提案をもらうことで、既存の枠に捉われず、神戸ならではの新たな文化を生み出すことができるのではないかな。

【人を引き寄せる仕掛けづくり】

①音で神戸を感じる

神戸を身近に感じてもらうため、「音で神戸を感じる」仕掛けづくりを検討すべきではないか。例えば、東京の山手線の駅で流れるご当地ソングなども参考に、神戸をイメージできる歌のコンテストを行い、1位になった曲を駅で流してもらうなどすれば、まちの活気を生み出すのではないかな。

②ハイレベルの文化施設の設置

雲井通の再開発ビルまたは市役所新2号館に、都市型美術館の設置を検討すべきである。本物の芸術に触れることで、訪れる人は心豊かになると同時に、まちに賑わいと潤いを生み出す。ハイレベルの美術館が神戸にあれば、集客効果が高まるのではないかな。

また、国際基準（国立）のコンサートホール、演劇ホール、文化ホール、図書館等を都心部に誘致することも検討すべきではないかな。

③まちなかイベント等の定期開催

ファーマーズマーケットや夜市、路上ステージなど、まちなかでのイベントを定期的に行うとともに、利用者が自由に表現や発信ができるまちなか空間の設置により、人を引き寄せる仕掛けをつくるべきである。

④昼のまちと夜のまちの一体化による賑わいづくり

神戸観光の一番の問題は三宮の昼のまち（駅南のデパート、センタープラザなど商業施設）と夜のまち（駅北のサンキタ通りや東門筋など歓楽街）が、JRや阪急高架で分

断されていることである。「福岡の中州」や「札幌のすすきの」では昼と夜のまちが隣接し、夕食後でもショッピングができ、お互いに賑わいがある。三宮の昼のまちと夜のまちの一体化のため、JR三ノ宮新駅やさんセンタープラザの再開発などでは南北のアクセスを工夫すべきである。

⑤若者に選ばれるまちづくり

若者が学問の場として神戸を選んでも、就職先がなければ、神戸を離れるのは当然である。いかに学問と企業を融合させるのか、どうすれば神戸に残って働き続けてくれるのか、産官学民が知恵を絞って、既存の枠組み・発想を超えた、若者を引き寄せる仕組みを構築すべきである。

■ 協議の過程で一致しなかった内容

① 柱	② 委員意見	③ ②に対する意見または反対意見
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	【適応力や柔軟性を備えたまちづくり】 （避難場所の検討） これまで地震や津波などの災害対応は検討していたが、昨今の国際情勢を見ると武力攻撃などの有事の際に自治体としてどう対応するのか、市民はどこに逃げるのかという議論がなされていないのではないかと。ミサイルや核などの攻撃を受けた時、短い退避時間で具体的にどう対応するのか、目を背けずに考える時期に来ている。都心部の避難場所について考えておくべきではないかと。 有事に備えて、地下空間にシェルターの機能を持たせることも検討してはどうか。	ロシアのウクライナ侵攻を契機に国防の問題を論じるのは軽率ではないか。

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。わざわざ通りたいくなるというのが、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でも変えることで、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関わりさせていくか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。
- ・個人の感性が生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）」「パフォーマティブ」「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ティブ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MaaS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 MaaS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MaaS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MaaS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。
- ・MaaS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》

- ・A I 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D X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・土日含めて 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。
- ・J R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M a a S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な。

■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が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が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分からない。

《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。

■ 委員会の審議経過

《令和3年度の委員会活動状況》

- ◇ 第1回：令和3年6月24日
正副委員長の互選、理事の選出
- ◇ 第2回：令和3年8月16日
委員会運営方針の決定
- ◇ 第3回：令和3年9月29日
「パフォーマティブな公共」について意見聴取
(参考人：建築設計集団「ALTEMY」代表・建築家 津川恵理氏)
- ◇ 第4回：令和3年10月29日
「都心・三宮再整備について」報告徴取（都市局）
- ◇ 第5回：令和3年11月26日
「西日本鉄道のMaaSに関する取り組み」についてオンラインで意見聴取
(参考人：西日本鉄道(株)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)
- ◇ 第6回：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-神戸駅前広場など-」について意見聴取
(参考人：園田学園女子大学名誉教授 田辺真人氏)
- ◇ 第7回：令和4年1月31日
「三宮クロススクエアの交通課題」についてオンラインで意見聴取
(参考人：東京工業大学環境・社会理工学院教授 朝倉康夫氏)
- ◇ 第8回：令和4年2月16日
提言テーマについての委員間討議
- ◇ 第9回：令和4年3月30日
提言内容についての委員間討議
- ◇ 第10回：令和4年4月14日
提言素案についての委員間討議
- ◇ 第11回：令和4年4月27日
提言書案についての委員間討議

《本委員会の設置について》

神戸市議会基本条例（平成 24 年 7 月 1 日施行）の制定に伴い、神戸市会初の試みとして、従来のように当局の政策を質すだけでなく、議会自らが議論を行い、政策提案を行うことを目指す「未来都市創造に関する特別委員会」が、平成 26 年 5 月に設置された。

委員会では、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を調査し、神戸の将来に大きく影響する課題に対し、議会として積極的に提言を行うこととしている。

《過去の委員会活動》

◇ 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、参考人からの意見聴取や当局からの報告聴取、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」をとりまとめ、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。

◇ 令和 2 年度

新型コロナウイルスの感染拡大により「ニューノーマル（新常態）」に対応したまちづくりが求められる中、神戸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、23 項目からなる提言書「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」をとりまとめ、市長に提出した。