

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3月30日（水）
午前10時
場 所 28階 第4委員会室

1. 提言についての委員間討議

(自由民主党・五島委員長)

レジリエンス

・市内への空の道(飛行ルート)の整備について (多様なニーズに対応したサービス)
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。

・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。

神戸ならではの歴史や地形を活かしたまちづくり

・歴史と周辺環境を取り込んだ神戸駅前の再整備

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すること、また、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、駅から湊川神社の存在を一目で明らかにするような例えば鳥居やモニュメントなどの整備を官民で行うとともに、ご当地の歴史に触れられる工夫を行い、神戸駅前にしかない空間の創出をする事。

2022年3月28日

未来都市に関する特別委員会

河南ただかず提案分

○災害に強く、様々な危機に対応できる三宮を作るために。

これまでは、地震と津波に対しての災害に対する対応を考えていたが、昨今の国際情勢を見ていると、現実的に他国から侵略を受けたときに、自治体としてどう対応するのか？

どこに逃げるのか？ということが議論されたことがあるだろうか？

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いう対応があるのか？目を背けずに考える時期に来ているように感じる。都心部の避難場所に関して考えておくべきでは。

○歴史や地形を生かした街づくり

田辺先生は、歴史上の偉人が、神戸のこの場所を行き来したようなロマンのある提案をされていた。そういった街の座標を作成することは意味があると思う。

その場合、行き当たりにならないように、どういう説明看板・座標が考えられるのか抽出した上で、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て、進めるべきだ。

（東京や京都でも歴史の説明看板はよく見る。それによる知的好奇心は膨らむが、それだけでは街にお金を落としていただけでない。一捻りして、訪問者に「なるほど」と思っていたでき、地域にお金を落としていただけるきっかけにしてみたい。

布引の滝の表示版も設置すること。

○三宮周辺の再整備（交通網）に対する提案

今ある提案は西日本最大級のバスターミナルとLRTの可能性を探るということだが、今ある交通技術の延長線上での提案である。ポートライナーが出来た時、無人運転が実装され、大変驚いた記憶がある。そのような先進的な取り組みが欲しい。

具体的に言えば、

（１）先進的な交通手段のテストを行う

無人運転のテストなどを国や自動車・商用車メーカーで積極的に受け入れていく。そうすれば実際に無人運転が現実化する際も、早い段階で神戸でスタートできるのではないか？

（２）空飛ぶ車のテストを行う

新神戸駅の再整備が行われるが、将来的にはデッキ部分から空飛ぶ自動車を生田川沿に飛

ばして神戸空港まで結ぶ。

(3) クロススクエアは、2029年度頃(JR新駅ビル開業と同時期)の第1段階の完成となるが、交通調査を行い、次のステップの交通を止めることによるメリットとデメリットを良く考え、交通の遮断が必要な否か更に議論すべし。

○三宮周辺の再整備(さんセンタープラザ)

三宮の再整備で避けて通れないのが、さんセンタープラザの再整備だ。現在、地権者の皆さんで勉強を進めているものと思いますが、新しいコンセプト、人が住むエリア、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、飲食エリアで、そこで暮らすことで全て完結できるような大型高層ビルを検討できないか?今の三宮の整備はマンションを避ける街づくりだが、さんセンタービル周辺に関しては、あえてそのルールを外して、絶えず住民の経済活動がビルで行えるようにしてはどうか?

○三宮周辺の大規模マンションを規制する条例に関して

この規制が中心部の商業ビルやテナントに良い影響を与えているのか?一度、検証をする必要があるのではないか?

○音で神戸を感じる

第一回の未来都市の提言で、神戸を感じる音ということを提案した。

東京の山手線の駅でもご当地ソングが電子音で流れる。汽笛でも良いのかもしれないが、神戸をイメージできる歌のコンテストを行い、1位になった曲は、駅で使ってもらえるようにすることも街の活気を産むのではないか。

○若者に選ばれる神戸

勉学する場で神戸を選ばれても、神戸で就職先がなければ、街を離れるのは当たり前です。いかに学問と企業を融合させるのか産官学民が知恵を絞る。

(若者の流出は今に始まったことではない。大企業の支店がなくなり、大阪支店に合併されたりしてきて現在に至るのでは)

○雲井通(1期又は2期)のビル、又は市役所2号館に都市型美術館の設置を

ポピュラーで、且つ本物の芸術に触れることは、心豊かになると同時に、街に賑わいと潤いを作ります。個人的にハルカス美術館の展示が大変好きで、同様にものが神戸にあれば、集客を作り出すと考える。

以上

3月28日締め切り

未来都市創造に関する特別委員会 意見

自由民主党 吉田健吾

災害に強く、様々な危機にしなやかに対応できる回復力・復元力の高いまちづくり

○多様な移動ニーズに対応したサービスの提供

鉄道、バスでは公共交通が行き届かない地域に対する第3の公共交通手段を確立し、鉄道、バスと組み合わせることで、誰もが行きたいところへ行きやすい環境づくりをするとともに、災害時には鉄道やバスにはない機動力という点も勘案して検討を進められたい。

○適応力や柔軟性を備えたまちづくり

昨今、車は減っていく時代ですが、将来の技術革新により一人一台自動運転の車に乗る時代が来るかもしれません。それぐらいの極端なレベルまで想定をすることによって、今回の再整備が原因で数十年後には住みづらいということが起こるかもしれません。柔軟に時代のニーズに応じられるよう、計画には余裕を持たせて、将来の自由度をある程度残して進められたい。

神戸ならではの歴史や地形を活かしたまちづくり

○新たな文化を生み出す空間づくり

多様な文化を受け入れてきた街として、空間づくりをしていく上では、アモーレ広場公募のように、門戸を広く開いて、幅の広い方々から提案をもらうことで、既存の枠に捉われない空間づくりをしていかれたい。

○神戸独自の資源・文化の活用

市街地と自然の近さは他都市に類を見ない。また、神戸港開港以来、海外の方々が入ってこられて、他都市にはないような様々な国の様々な宗教施設がある。これらを観光施策に活かすことはもちろんのこと、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も活かされたい。

レジリエンスの高いまちづくり

コロナ禍で公共交通が瀕死の危機状態
(R2・23億円の事業赤字)



コロナ禍でありながら黒字を維持している路線もあるが
コロナ禍以前から巨額の赤字を垂れ流してきた問題路線を放置



赤字補填のために運転手賃金削減&減便
⇒ 更に悪化する負の連鎖



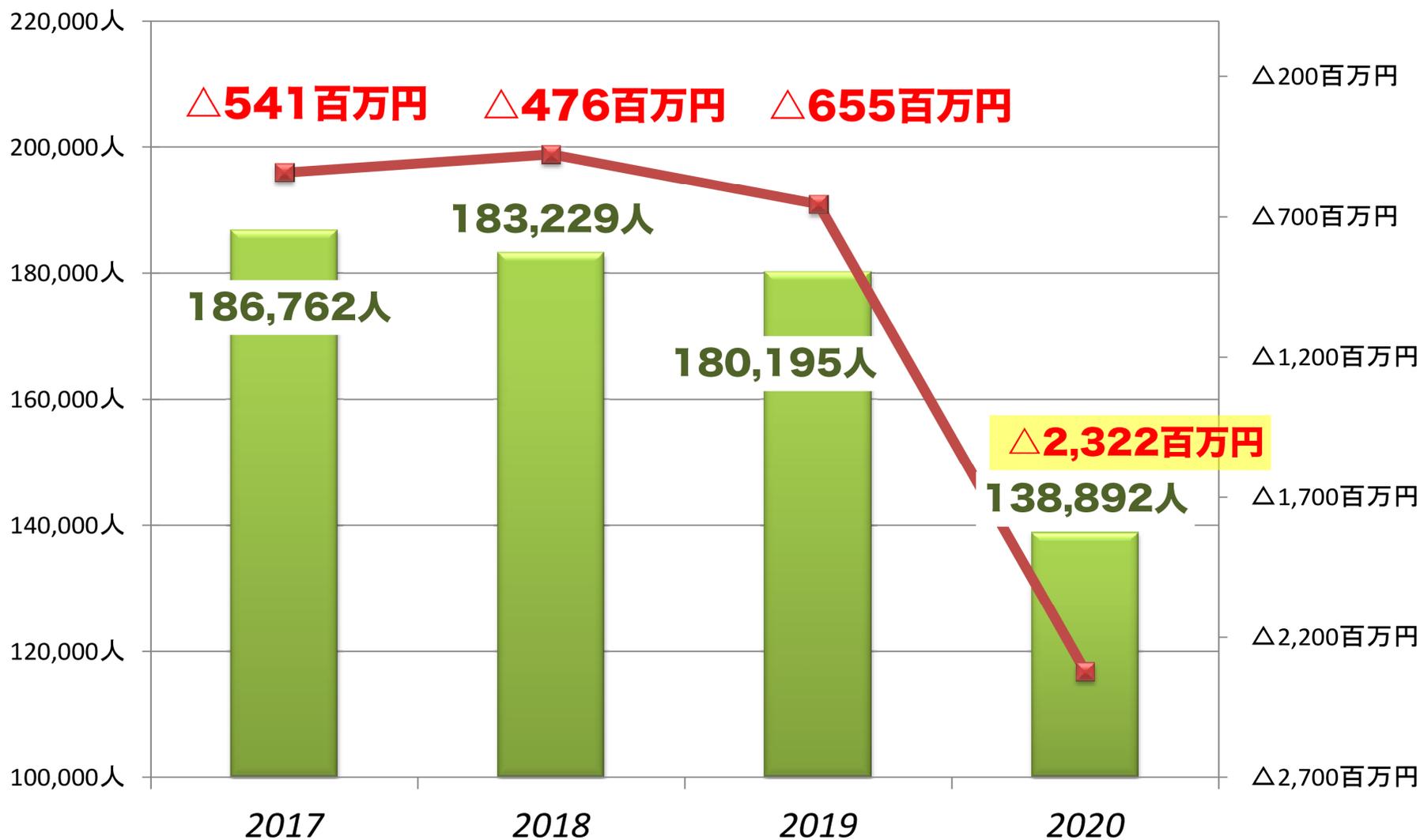
豊岡市や川崎市など全国の自治体で公共交通の大改革



「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



自動車事業営業成績

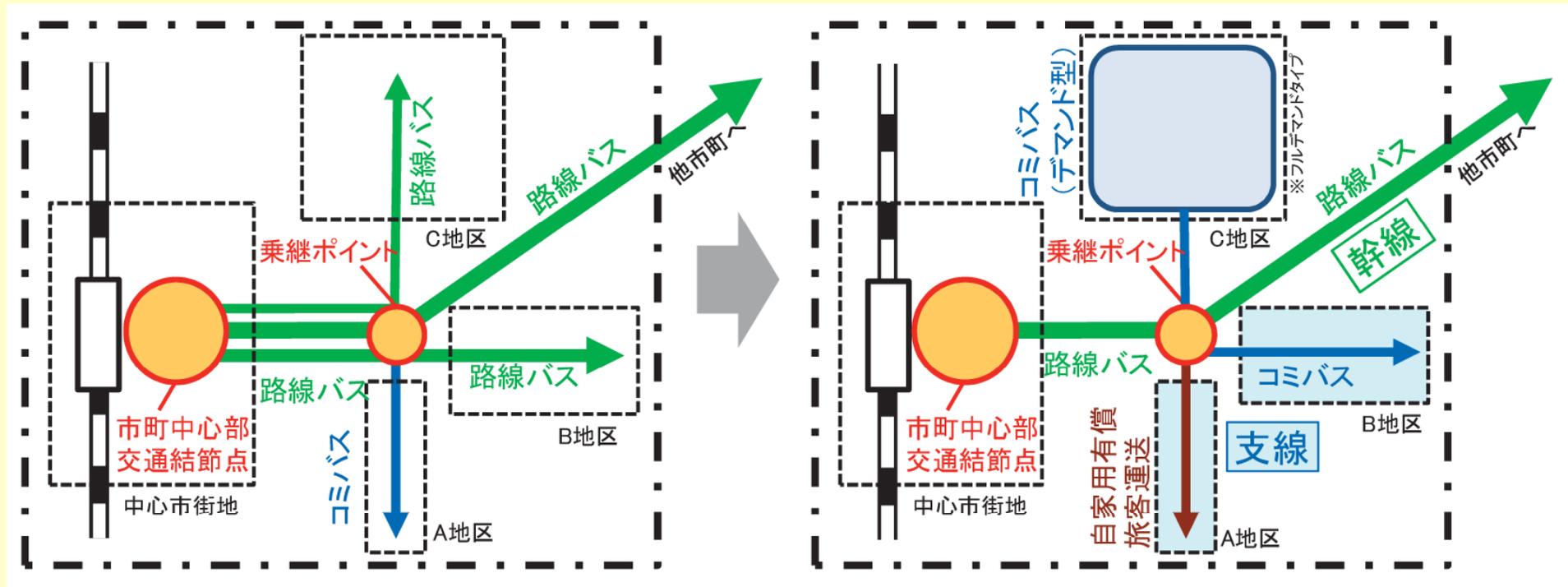


営業収支ワースト5 (R2)

系統	区間	収支差	乗車人数 /日	乗車人数減 (R1⇒R2)
64	三宮駅ターミナル前 — 神戸北町	△1.2億円	5,886人	△31.4% (△2,697人)
7	市民福祉交流センター前 — 神戸駅前	△1.2億円	8,017人	△22.7% (△2,359人)
3	吉田町1 — 名倉町	△1.11億円	4,457人	△18.2% (△991人)
2	阪急六甲・JR六甲道 — 元町1三宮神社	△0.99億円	13,298人	△24.1% (△4,232人)
4	神戸駅前 — 大日丘住宅前	△0.83億円	5,390人	△19.8% (△1,333人)



地域の実情に合わせた地域公共交通再編のイメージ



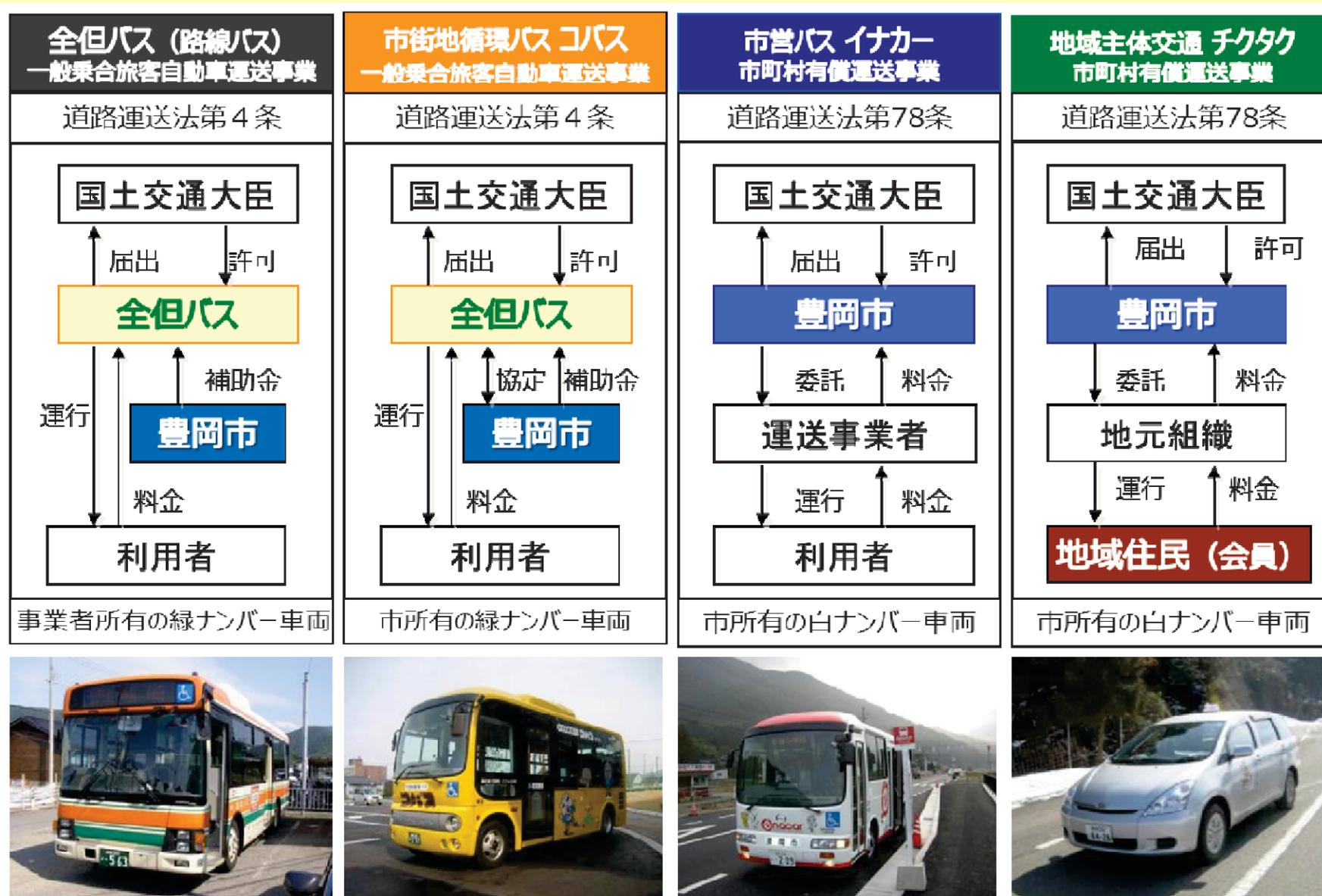
引用：兵庫県「ひょうご公共交通10カ年計画(2021-2030)」

主要OD区間を超えた先は乗客数が激減することも多く、その区間の長さにより路線収益が悪化する。しかし減便による収支調整は交通需要全体を悪化させ、不可逆的な経営悪化を招く結果にしかない。

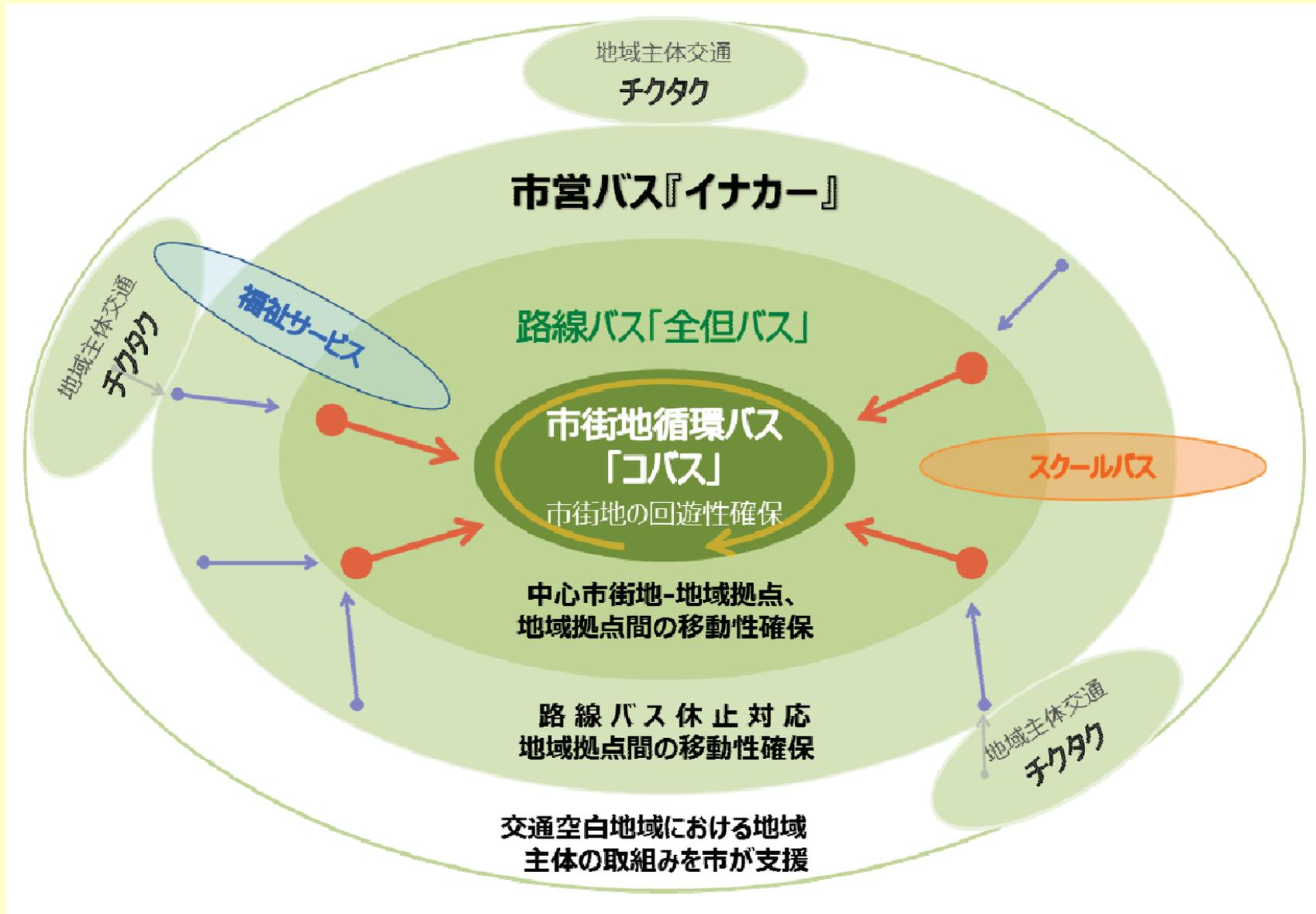
⇒主要OD区間の端に乗り継ぎポイントを設け、それ以降はコミバスや乗り合いバス、オンデマンド交通などの活用＝「**フィーダー化**」を行う。



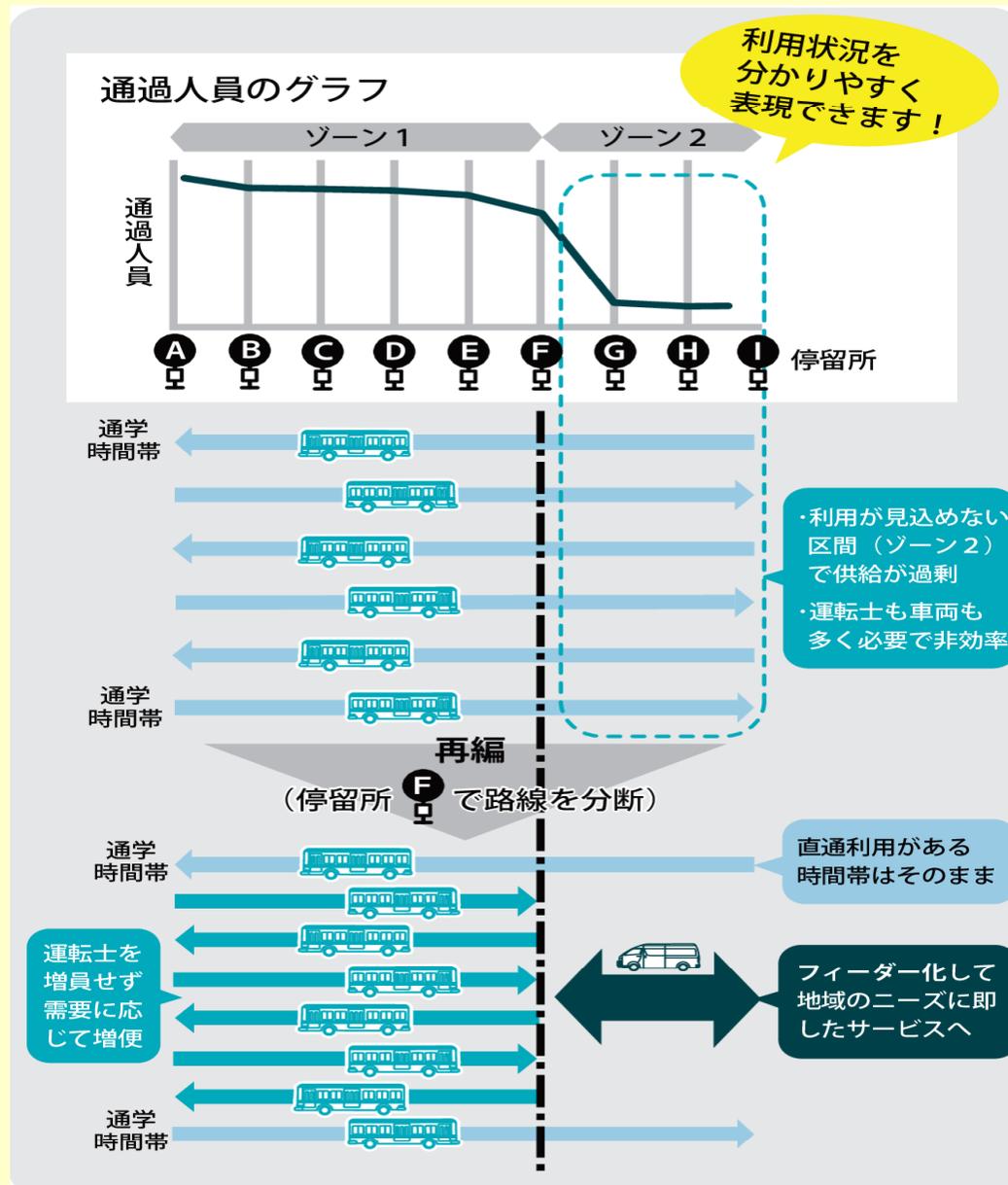
豊岡市の公共交通の多様化の取り組み



地域公共交通再編の豊岡市の例



乗車数の少ない区間のフィーダー化



循環路線など、乗車数の少ない区間が長大に存在する路線は適宜ショートカットし、少ないニーズにフィーダー化で対応することで「減便」を防ぐ。

長大路線の分断と末端部のフィーダー化は、短期的には負担が増大するが、将来的な地域公共交通ネットワークの維持・財政負担の軽減につながる。

同時並行的にダイヤ調整などを行い、実質的に接続することで、地域間幹線系統の利用者を増やす効果も期待できる。

現状の地域間幹線系統を維持するだけでなく「**地域公共交通ネットワークを維持する**」という視点が大切。

引用：国土交通省中部運輸局
「地域間幹線バスが地域で役立つようにするために」



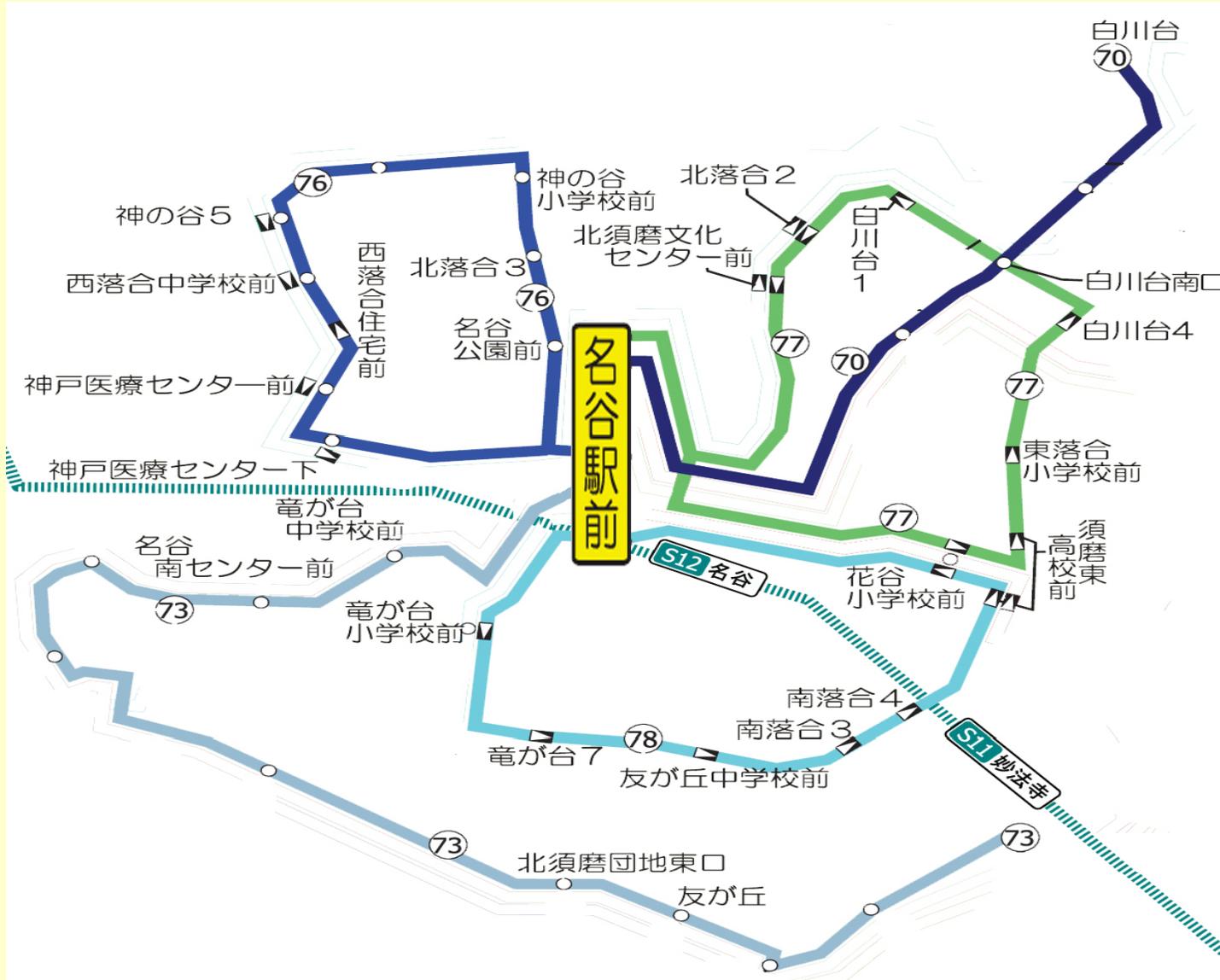
黒字路線 (R2)

系統	区間		収支差
77	名谷駅前	— 白川台4	37百万円
76	名谷駅前	— 神の谷	35百万円
70	名谷駅前	— 白川台	13百万円
55	朝霧駅前	— 伊川谷高校前	11百万円
19	阪神御影	— 鳴子ヶ原	8百万円
53	舞子駅前	— 学園都市駅前	6百万円
58	朝霧駅前	— 伊川谷駅前	4百万円
59	垂水駅	— 舞子駅前	4百万円
73	名谷駅前	— 妙法寺駅前	1百万円
56	学園都市駅前	— 学園緑が丘	1百万円
78	名谷駅前	— 南落合4	1百万円

コロナ禍においても名谷駅発着路線はほぼ全て黒字。その理由は路線長と路線形にある。



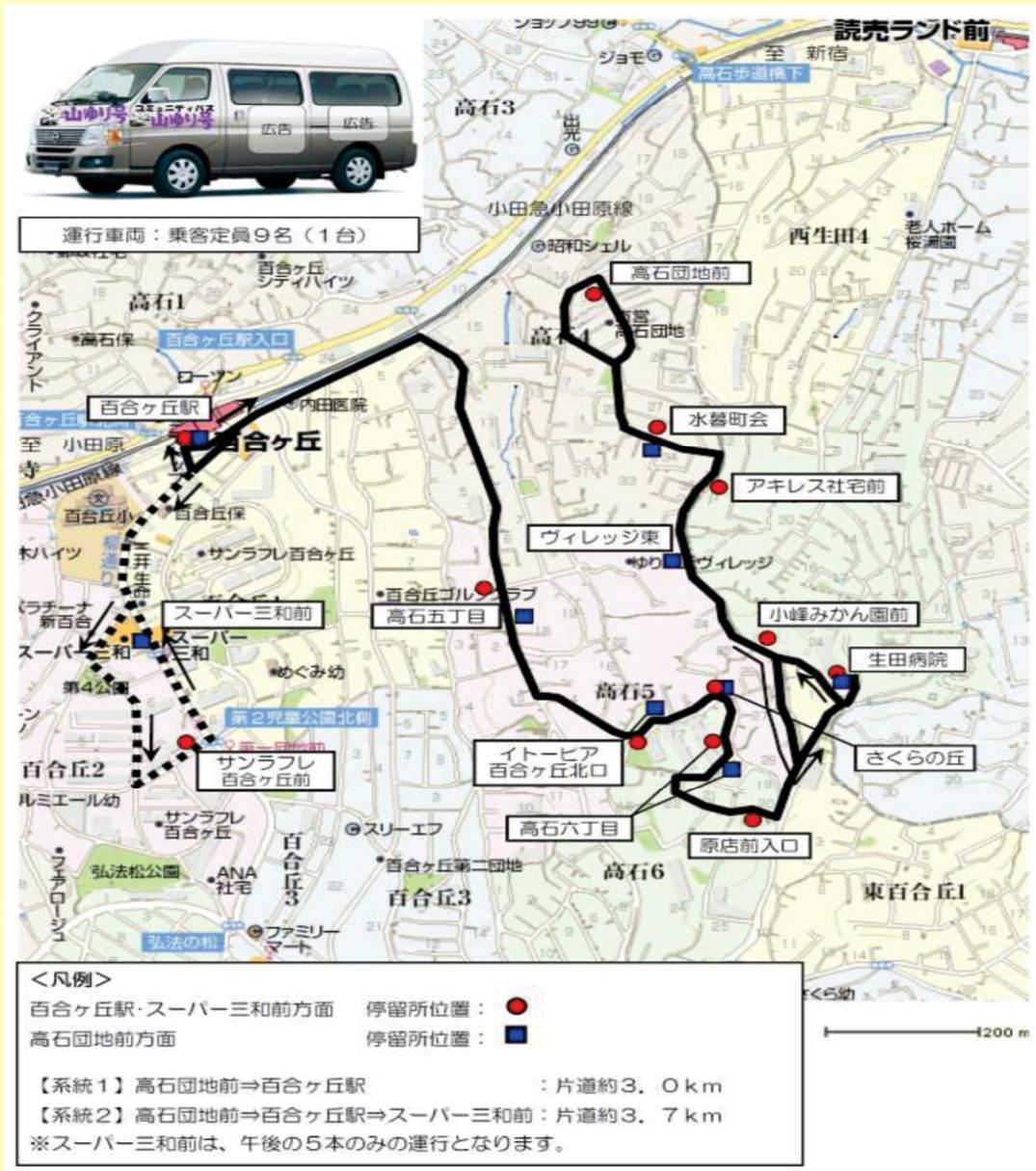
<全て黒字>名谷駅発着路線



名谷駅発着路線は路線長が全て短く、かつ2点のみのODを結ぶ路線形になっているため
コロナ禍が最も深刻な時期＝災害時においても黒字を確保



川崎市「山ゆり号」



川崎市では坂が多く路線バスが利用しづらい等の地域（麻生区高石地区、宮前区有馬・東有馬地区など）において、市民の移動手段の対応が課題

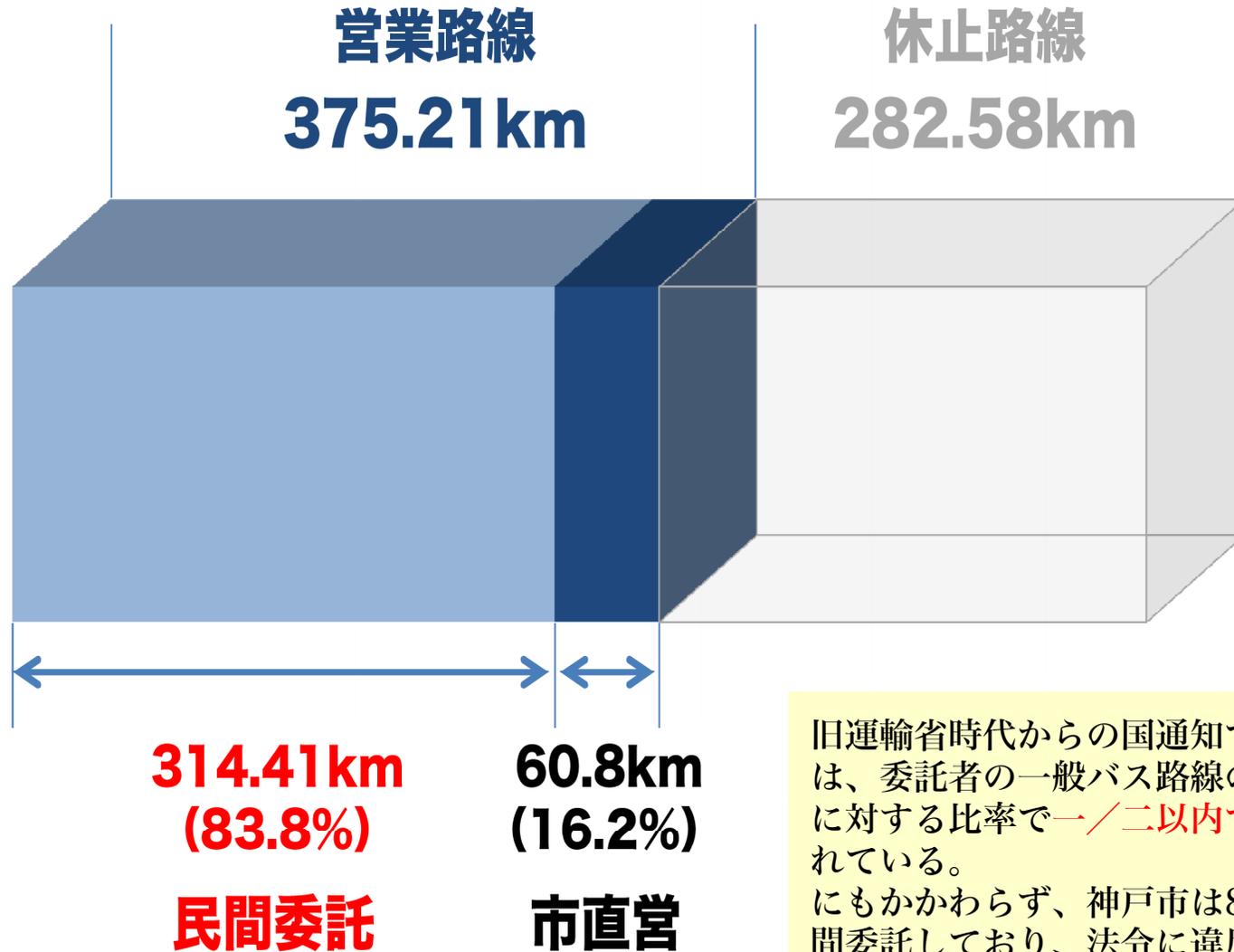
↓
 コミュニティ交通の導入支援

↓
 地元協議会設立
 試験運行・採算性検討

↓
 <本格運行>
 各戸、駅、病院、スーパー等へのチラシ配布、名称「山ゆり号」と花のデザイン作成、利用を促す沿道掲示板への「子供の絵」の掲示、企業協賛による広告募集、サポーター割引制度（年会費制）の導入などを実施



神戸市バスの路線長



旧運輸省時代からの国通知では「委託に係る範囲は、委託者の一般バス路線の長さ又は使用車両数に対する比率で一／二以内であること」が定められている。
にもかかわらず、神戸市は8割以上の路線長を民間委託しており、法令に違反している状態にある。
路線の改廃・整理が急務。

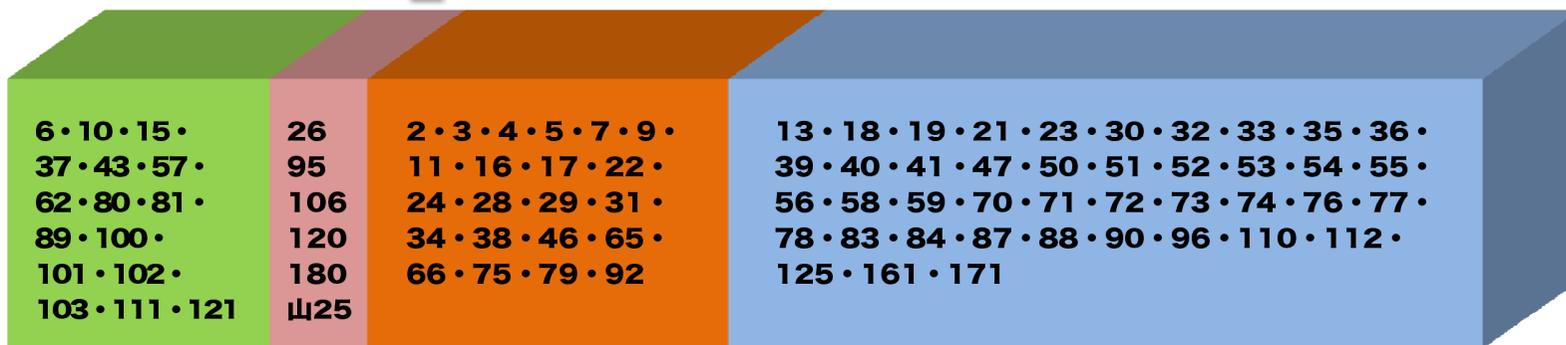


自動車事業の抜本改革

政策路線 (観光等)

- ・観光地へ直通する路線、都心を周遊する路線、政策により開拓した地域を結ぶ路線等

↑ 6路線



↓ 16路線

政策路線 (福祉・地域)

- ・敬老・福祉パ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
- ・1日乗客数が100人以下の路線
- ・道が狭く大型バスが通れない地域



22路線

民営化

- ・乗客数や便数が多い路線
- ・既に協業や民間委託で実績のある路線



42路線

市直営

- ・収支の変動が少ない路線
- ・住民の直営希望が強い路線
- ・住宅地と駅等を結ぶ路線



神戸ならではの歴史や地形を活かしたまちづくり

みなとまち神戸の歴史を築いてきた漁業
「神戸経済のもう一つの主役」



漁業者数は減る一途
(H29・250人 ⇒ R2・223人)



豊かな海の恵みに支えられたみなとまち神戸の衰退



「EAT LOCAL KOBE」 「食都神戸」
美辞麗句は並ぶが漁師獲得の具体策は乏しい



他県では当たり前の漁師獲得施策

2021北海道漁業就業支援フェア

開催月日が変わりました。

仲間が待っています!

北海道で漁師になろう!

北海道漁業就業支援センター

〒065-0812 苫小牧市東山町1-1-1
TEL:0124-264-6132 Fax:0124-264-6136

みやぎの海で漁師になろう

みやぎ漁師カレッジ 令和4年度 長期研修生募集

水産庁補助事業「漁業就業支援事業」と連携実施。就業支援に力添え。自給自足型漁業の発展と、漁業就業支援の推進を図ります。

研修期間：第1期：令和4年6月～9月予定 第2期：10月～12月予定
（年長者の受け入れも可能。定員制、小規模定員制等）
第3期：令和4年9月～12月予定 第4期：1月～3月予定
（メジロ、カマメ、ウナギ、定員制、小規模定員制等）

※ただし、応募に該当しなかった場合は、ご了承ください。

研修内容

※詳細情報は、電話またはメールでご確認ください。

〒985-0812 仙台市青葉区中央1-1-1 仙台市青葉区中央1-1-1
TEL:022-264-6132 Fax:022-264-6136

山口県漁業就業支援フェア

山口県漁業就業支援フェア 漁師になろう

開催日：令和2年11月 8日（日）
場所：山口グランドホテル（新山口駅前幹線口 徒歩1分）
（山口市小郡黄金町1-1-1）
時間：10時00分～15時00分
主催：山口県漁業就業支援育成センター
後援：山口県
出展漁協等：山口県内の漁協・漁業協会が出展

参加無料！ 服装自由！ マスク必須！
※感染予防対策を講じるため来場を希望される場合は、HPからの事前予約が必須！

フェアの詳細・事前予約申込は、HP（山口県で漁師になる方）をご覧ください
HP：http://www.f-yong.or.jp/youshi/index.html
※HP上の申し込みフォーム、出展ブース等の情報は、10月後半予定

【山口県漁業就業支援フェア】とは、山口県内で漁師になりたい方と研修のサポートをする漁協（バタラン漁協）や若い手を確保しようとする漁業協会との連携の場です！（研修制度を利用するには、フェアへの参加が必須）
漁師といっても、自ら漁船を所有し漁をする自営漁師や、漁業協会所有の漁船の乗組員としての漁師になるチャンスがあるので、まずはフェアに参加して自分にあった漁師スタイルを見つけましょう！

フェアは、漁業中級者研修から研修生までの研修生が対象です。
山口県漁業就業支援育成センター
山口県漁業就業支援育成センター
山口県漁業就業支援育成センター

【問合せ先】 山口県漁業就業支援育成センター（山口県漁業協同組合内）
〒750-0067 山口県下関市大町1-16-1 下関漁港ビル 山口県漁協本部研修課
TEL:083-261-6612 FAX:083-261-6618

新潟県で漁師になろう!

新潟県は、新たな漁業の若い手を育てる方々を万全の体制でサポートします！
研修生も、必要に応じて研修費への支援や、研修中の泊り先など、サポートも万全です。

漁師になりたい方はもちろん、漁や魚に興味がある方、
新潟県で働きたい方は、いつでもお気軽にお問い合わせください！

新潟県漁業就業支援育成センター
TEL:025-243-3314 Fax:025-243-3684

新潟県 新潟市中央区
新潟県 新潟市中央区
新潟県 新潟市中央区

和歌山で漁師になる。

和歌山で漁師になる。

和歌山県漁業就業支援センター

〒645-0812 和歌山県和歌山市東山町1-1-1
TEL:073-424-6132 Fax:073-424-6136

ちばの海で始める漁業就業

千葉県

千葉県漁業就業支援センター

〒270-0067 千葉県千葉市中央区1-16-1 千葉漁港ビル 千葉県漁協本部研修課
TEL:043-261-6612 FAX:043-261-6618

秋田県漁業就業体験

漁師になろう! 2017

秋田県漁業就業体験（実務委託先-NPO法人あきた地域資源ネットワーク）

秋田の海は、一年を通して様々な魚介類が獲れます。研修生が漁船で実際に漁をする機会があります。漁師としての経験が、今後の漁業就業に大きく役立ちます。

研修期間：A 平成29年6月23日～28日 5泊6日 県外研修生対象
B 平成29年9月16日～18日 2泊3日 県内研修生対象

主権：秋田県（実務委託先-NPO法人あきた地域資源ネットワーク）

秋田の海は、一年を通して様々な魚介類が獲れます。研修生が漁船で実際に漁をする機会があります。漁師としての経験が、今後の漁業就業に大きく役立ちます。

研修期間：A 平成29年6月23日～28日 5泊6日 県外研修生対象
B 平成29年9月16日～18日 2泊3日 県内研修生対象

主権：秋田県（実務委託先-NPO法人あきた地域資源ネットワーク）

徳島で漁師になろう!

とくしま漁業アカデミー 令和3年度 研修生募集

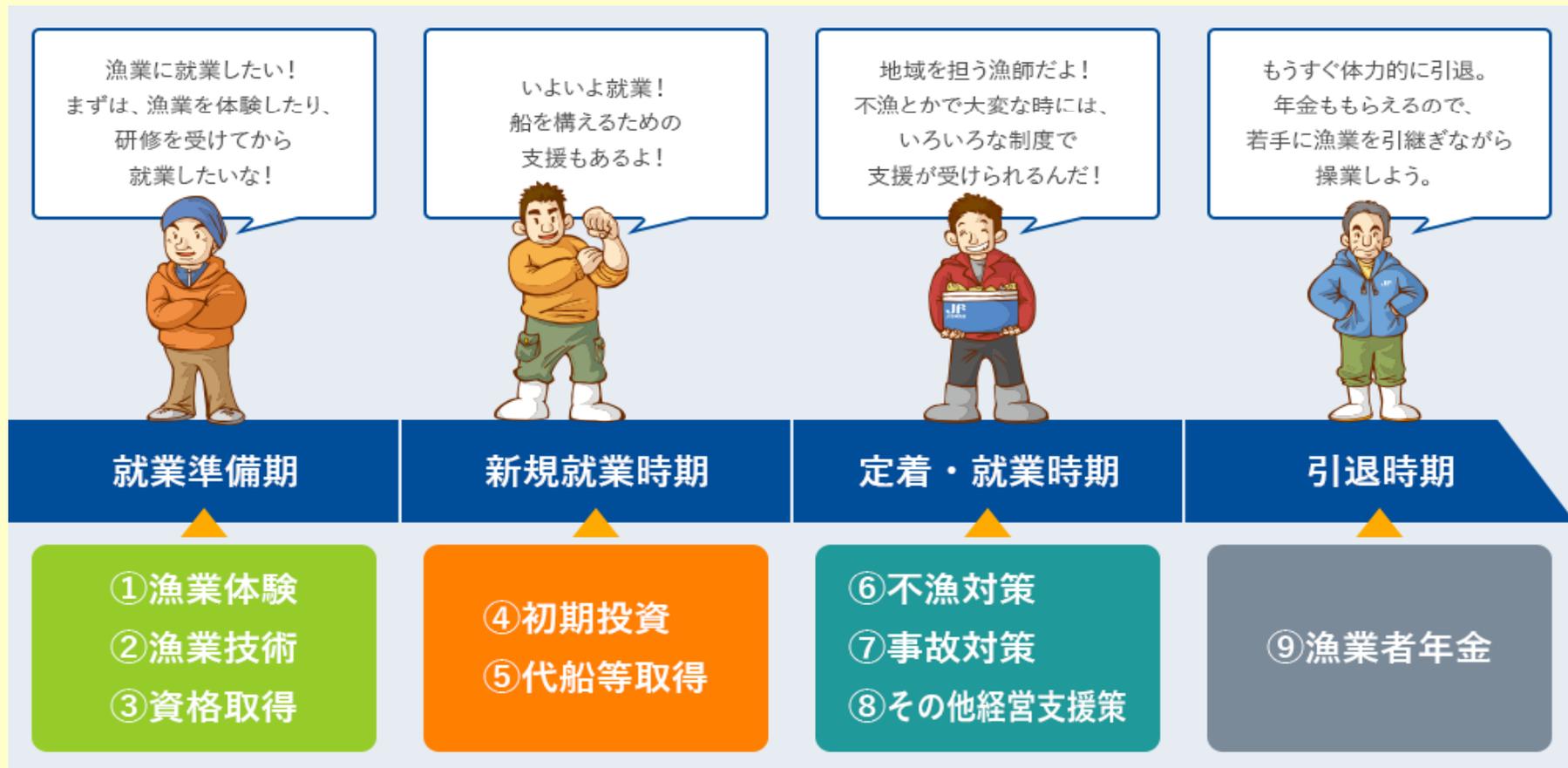
徳島県漁業就業支援育成センター

〒770-0067 徳島県徳島市東山町1-1-1
TEL:087-264-6132 Fax:087-264-6136

徳島県 徳島市東山町1-1-1
徳島県 徳島市東山町1-1-1
徳島県 徳島市東山町1-1-1

徳島県 徳島市東山町1-1-1
徳島県 徳島市東山町1-1-1
徳島県 徳島市東山町1-1-1

漁師獲得に向けた「切れ目のない支援」



- ・ 資格取得のための支援・開業のための初期投資補助・代船等取得のための支援
 - ・ 燃油高騰&不漁&事故対策・経営支援・漁業者年金支援など
- 他県他市では当然備わっている漁業支援策を神戸で創設

⇒ 「神戸漁興リバイバル」



未来都市創造に関する特別委員会 意見（公明党神戸市会議員団）

○多様な移動ニーズに対応したサービスの提供

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積極的に導入し、快適で質の高い移動手段の確保を検討すること。また都心部で自動運転技術の導入を図る取組を検討されたい

○自転車走行区間の確保

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されたい

○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は新たな観光スポットであるとともに神戸のシンボルとなるよう憩い、寛げる空間づくりを検討されたい

○バリアフリーの推進

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されたい

令和3年度 未来都市創造に関する特別委員会 提言書案（日本維新の会）

【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】

〈都市空間・公共空間のあり方〉

・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を構築する。

・南海トラフ地震においては、災害非難の拠点のさらなる充実を図り、災害避難訓練等を行う必要がある。神戸市に大きな被害がなかったとしても、他都市からの流入などに耐えうるべき受け入れ体制を構築する。

・避難場所や経路に関しては、住民への周知や外国人に対して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などを整備する。

・バリアフリー化や無電柱化を進め、車椅子、高齢者、ベビーカー等で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行う。

〈公共交通のあり方〉

・交通機関を積極的に利用していただくために、アプリを活用した新たなサービスや決済方法を導入する。

・地域交通については、今後迎える超高齢化を鑑みて福祉の観点からも、民間の活用や AI オンデマンド交通の導入を含め、運行ニーズや時代の変化に合った交通手段を維持させなければならない。

〈多様な移動ニーズに対応したサービスの提供〉

・ビッグ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、また次世代交通である自動運転バスなど新たなモビリティサービスの導入、様々な交通機関・手段のベストミックスを図り、海外の事例を参考にしながら、広域的に移動流動性を高める。

・車椅子の方、高齢の方にも歩きやすい歩道の整備と共に、福祉という観点からも地域交通網の充実を構築する。

・感染症対策においても、安心・快適に利用できる都市交通システムの構築、また自転車の利用者は増加しているため、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必要がある。

・SDGs の取り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において、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促進をし、インフラ整備利用促進のための取組みも積極的に進めていく。

〈新たなコミュニケーションを生み出す空間づくり〉

十分に活用されていない既存の空間を活かし、新たなコミュニケーションを生み出す空間づくりを行い、回遊性や流動性向上を意識しながら利用促進に努める。

・地域の身近な公園については「KOBE パークリノベーション」により、公園の再生に向けては、防災拠点となることも鑑みながらの取り組みを推進する。

〈適応力や柔軟力を備えたまちづくり〉

・海外の方に選んで住んでいただくにあたっては、不自由のない生活が出来ることが重要であり、施設の案内などに多言語で対応できるシステムを構築する。

・脱炭素の観点からカーボンニュートラル化に向けて環境に配慮した取組みを進め、市民一人一人にも環境への配慮意識を持っていただく街づくりを行う。

〈ポストコロナ、ウィズコロナ時代のまちづくり〉

・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街づくりを行っていく。

・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化・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と整備を行う。

・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い、投資額などの再試算やオフィス需要再試算など、変化に対応する必要がある。

また郊外の拠点駅を中心としたリモートワークに適した職住近接のサテライトオフィスの導入と活用を推進した街づくりを整備する必要がある。

・国際都市の玄関口である神戸は陸海空があり、自然災害など有事に素早く対応できる危機管理体制を構築する必要がある。

【神戸ならではの歴史や地形を生かしたまちづくり】

〈都市空間・公共空間のあり方〉

・海と山が近接している恵まれた神戸の地形や環境を生かすことは重要であり、都会の便利さと豊かな自然の調和を兼ね備えたまちづくりを進めていく。

・大人の視点での都市空間作りだけではなく、子どもや子育て世代を含む、誰にでも優しい空間を随所に作る必要がある。市民の誰もが街全体を楽しめるような空間を作り、子育て世帯からのニーズをくみ取り、次世代に選ばれる街にする。

〈神戸独自の資源・文化の活用〉

・デザイン都市神戸に相応しい、歴史的建造物や文化財の保護、維持管理、情報発信を強化する。

・専門家の意見など幅広い意見の元、花隈城の整備活用を検討するとともに、神戸駅と湊川神社の西国街道については、神戸駅の再整備に合わせて活用・工夫をしていく必要がある。

〈人を引き寄せる仕掛けづくり〉

・コロナ禍において、イベントの中止や延期を余儀なくされる経験をしてきたが、デジタルの活用による発想や企画、海外との連携、アニメや民間企業とのコラボレーションによる新たな取組みを行う必要がある。

・未来の街づくりに大きく貢献するために、子育てしながら働けるサテライトオフィスや、ワーケーションの更なる誘致など郊外でも充実した環境づくりを行い、個々のライフスタイルによって仕事ができる取組みを進める。

・神戸ならではの有形無形の歴史資源や地形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、観光客が何度も訪れたいくなるよう、ハード・ソフト両面から取り組む。

未来都市創造に関する特別委員会「提言」についての日本共産党の意見

【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】

○都市空間・公共空間のあり方―都心・三宮再整備について

持続的な神戸市の発展に寄与しないことが明らかになった都心・三宮再整備への集中的投資はやめるべきです。

神戸市会 未来都市創造に関する特別委員会は、昨年4月に「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」を神戸市に提言しました。

「提言」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。」として、「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。」と神戸市に従前施策の再考を求めました。ところが、神戸市は、この「提言」を考慮することなく、来年度予算案では、都心・三宮再整備に178億円の予算が従来通り措置されています。そこでは、雲井通5丁目バスターミナルビルの事業経費も具体化され、総事業費1000億円のうち神戸市負担は520億円に及ぶなど、都心・三宮再整備への集中的な投資が顕著となっています。

久元市長は、2月16日の予算案説明の会見で「経済活動は、民間事業者の活動が思う存分に展開できるようにするというのが基本で、この分野での行政の役割というのは、基本的にはインフラ整備の部分だろうというふうに思います。」「そういう魅力のあるまちづくりをして、そこに様々な企業が立地をする、あるいは神戸市民が新たなビジネスを起こす、人がたくさん集まってくる、人がたくさん集まってくることによってまた新たなビジネスが生まれる」と語りました。

しかし、神戸市が都心・三宮再整備に集中的に投資し、民間事業者の活動を支援しても、10年連続の人口減少、そして10年で最も人口減少していることに端的に表れているように、人も集まらないし、神戸経済の成長もなされていません。

呼び込み偏重の巨大開発の推進では、都市の持続的発展はないことが、これほど明瞭になっているのですから、神戸市は都心・三宮再整備への集中的投資をやめるべきです。

(立憲民主党)

【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】

○都市空間・公共空間のあり方

- ・回遊性が確保され、過密にならない動線の確保
- ・花壇や噴水、アート、ベンチの設置など、ホッとひと息つける人々が触れ合える空間の創出
- ・デジタルサイネージによる各種広報の常時発信

○公共交通のあり方

- ・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の導入
- ・AIを活用したオンデマンドバスなどへの切り替え
- ・車から公共交通への乗り換え促進のために、安価な利用料金の設定

○多様な移動ニーズに対応したサービスの提供

- ・乗り捨て型の電動自転車や電動キックボードなどの街中への導入
- ・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
- ・他社と競合せず、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の提供や、まちづくりを他の事業者と一緒に取り組む

○新たなコミュニケーションを生み出す空間づくり

- ・アモレ広場のような表現発信ができる街中での空間を確保
- ・コミュニケーションが生まれる、人々が溜まる仕組みづくり
- ・オープンカフェやキッチンカーを取り入れた飲食エリアの設置

○ポストコロナ、ウィズコロナ時代のまちづくり

- ・回遊性が確保され、過密にならない動線の確保（再掲）

【神戸ならではの歴史や地形を活かしたまちづくり】

○都市空間・公共空間のあり方

- ・三宮、元町からウォーターフロントへの移動手段の確保
- ・新神戸と神戸空港間の移動手段の更なる充実

(立憲民主党)

○新たな文化を生み出す空間づくり

- ・日本史の中で重要な役割を果たした西国街道を舞台にした、歴史的イベント開催や記念碑等の設置

○神戸独自の資源・文化の活用

- ・強い印象を残すために、神戸の振興資源にストーリー性を持たせる
- ・NHK 大河ドラマや神戸フィルムオフィスなど活用した、神戸の資源・文化の魅力的な映像発信

○人を引き寄せる仕掛けづくり

- ・定期的な街中でのイベント開催（ファーマーズマーケットや路上ステージ等）
- ・神戸港、六甲山、里山等での魅力的な体験活動

「災害に強く、様々な危機にしなやかに対応できる

回復力・復元力の高い街づくり」

つなぐ議員団

あわはら富夫

都市空間と公共空間

①SDGsと災害に対応した都市空間と公共空間を…住み続けられる街を目指す
・災害で被害をうけても、しなやかに元に戻れるよう、都心では高層建築物を最小限にし、中層建築物を中心に、将来の建て替えも想定したリザーブ用地にもなる都市空間と公共空間を確保。それら空間を平常時には「プレー」「パフォーマンス」「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ものにする。

・都市計画の段階で「風のとおり道」、オフィスビル・商業施設の「壁面緑化」「屋上緑化」、あるいは「コンクリート舗装率の低減・規制」などによって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かる。

・生物多様性、地球温暖化が叫ばれる中、都市生活の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と壁面・屋上緑化などあらゆる場で緑を創出する。

人を引き寄せる仕掛けづくり

①神戸市の一番の魅力である海を活かす

・駅に隣接している神戸の海の条件を最大限に活かし、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。

・JR三ノ宮駅・元町駅・神戸駅から海が一望できる景観を確保し。海側から六甲山の山並みがみえる景観をも確保する

②国際都市神戸を生かす。生田新道に無国籍屋台街を

震災時、生田新道は日銭を稼ぐため、一瞬であったが神戸在住のアジア・中東の国々の人々が屋台を出し、多くの市民が訪れた。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する。

③三宮の昼の街と夜の街の一体化を目指す

神戸観光の一番の問題は三宮の昼の街（駅南のデパート、センタープラザなど商業施設）と夜の街（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だ。「福岡の中州」や「札幌のすすきの」では昼と夜の街が隣接し、夕食後もショッピングでき、お互いに賑わいがある。JR三ノ宮駅改築や将来のセンタープラザの再開発などで南北のアクセスを工夫し三宮の昼の街と夜の街を一体化を目指す。

公共交通のあり方

①「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」との講師の考えに共鳴した。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合意を得て公営交通への新たな公的補助制度をつくる。

多様な移動ニーズに対応したサービスの提供

① 地域交通のモビリティマネジメントを強化する

車からのCO2排出は気候変動の大きな要因。過疎化や高齢化の影響で交通弱者が増加していることもあり、地域の現状に応じた環境負荷の少ない公共交通手段が必要。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を進める必要がある。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、交通のモビリティ・マネジメントの強化が必要だ。

未来都市創造に関する特別委員会

国民民主党・友愛

大井としひろ 意見

1. 都市空間・公共空間のあり方

- 1) 都市間競争に打ち勝つためのお宝として、「車」中心の社会から転換し、徹底した「人」中心の未来都市「こうべ」を構築されたい。
- 2) 三宮の都心部への進入は、鉄軌道、バス、LRT、ロープウェイ等公共交通に限ることとし、基本は、徒歩、自転車、車いす等、「人」が中心のまちづくりを進められたい。尚、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の上、貨物車の乗り入れを可とする。パーク&ライドシステムの推進を図られたい。都心周辺部に地下駐車場の整備を図られたい。都心部に1万台置ける地下駐輪場の建設を計画されたい。電動自転車で周辺駐車場・住宅地から都心部へ進入する。自転車道の整備を図られたい。
- 3) 都心部には電気・水素自動車以外乗り入れ禁止等の導入で、環境に優しいまちづくりを推進されたい。
- 4) インテリジェントの高層ビル群と神戸の街びとが心通うまち「こうべ」でありたい。阪神淡路大震災で経験した神戸だからこそ「向こう3件両隣」の精神で未来都市「こうべ」を建設されたい。
- 5) JR・阪急の地下鉄化を推進されたい。空いた空地の再活用で街の活性化を図られたい。(当時の神戸市会では、JR、阪神、阪急の地下での乗り入れを申し入れしていた。)
- 6) 神戸市では、予算削減のため街路樹の伐採を進めているが、反対である。緑化を進め地球温暖化を阻止し、都心のヒートアイランド現象の原因であるコンクリートやアスファルトを減らす工夫を推進されたい。街路樹の増植、屋上緑化、公共施設・公園・学校の校庭、駐車場やLRT軌道上の芝生化の推進を図られたい。カーボンニュートラルにも寄与する
- 7) 大深度地下を活用した地下大都市「こうべ」の構築に取り組みされたい。

2. 多様な移動ニーズに対応したサービスの提供

- 1) 都心部に空飛ぶ車ターミナルの建設も視野に入れて、空飛ぶ車のルート等を研究されたい。
- 2) ロープウェイを活用した都心移動ルートを開拓されたい。例：新神戸駅～三宮～神戸空港 空港～ポーアイ～神戸駅 JR 須磨駅～須磨水族園～須磨寺～離宮公園

3. 神戸独自の資源・文化の活用

1) 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」を前面にスポーツ国際都市「こうべ」を構築し、異文化共生の文化未来都市「こうべ」を推進されたい。

4. ポストコロナ、ウィズコロナ時代のまちづくり

1) ポストコロナ、WITH コロナ時代に向けて、戸外での活動、移動ができる屋根のある空間づくりに注力されたい。

5. 人を引き寄せる仕掛けづくり

1) こども中心のまち「こうべ」を推進されたい。働く場所と子育てが、同じ空間で完結する未来都市を構築されたい。

2) 文化都市「こうべ」を目指し、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されたい。