

(案)

# 2050年を見据えた神戸のまちづくり

令和2年6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・・・・・・・・	11
■ 委員会の審議経過・・・・・・・・・・・・・・・・	12

## ■ 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 年度と 30 年度には市長に提言書を提出しました。

今年度は、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、様々な観点から調査・議論を行いました。長期的視点でまちづくりを考える場合、日々進歩する新たな技術によって社会が大きく変化していくことを念頭に置かなければなりません。急速な技術革新や時代のニーズ、都市の課題に柔軟に対応しつつ、他にはない神戸らしさ、神戸の魅力を創出するためには、どの時期までに何に留意してまちづくりを進めるべきなのか、この一年間、調査・議論された意見を集約し、本提言を取りまとめました。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ています。

本提言が、神戸の輝ける未来都市創造の一助となることを期待いたします。

### 【追 記】

2020 年に入り、新型コロナウイルスの世界的な感染拡大が社会経済活動の前提を一変させました。これまでの働き方やライフスタイルは大きく変わり、集客性や回遊性、モビリティに対する考え方など、今後まちづくりにも大きな転換が迫られています。三宮再整備事業や、これに伴う市役所本庁舎、中央区役所等の建て替え事業等についても、感染拡大以前の社会情勢を前提とした進め方や手法は再検討する必要があるのではないのでしょうか。新型コロナウイルス感染症対策の長期化が予測されるなかで、三宮再整備事業がどこまで市民に求められているのか、全てを計画通りに進める必要があるのか、逆に公共投資として経済を活性化するためにもスピードを上げて効率よく進めていくべきなのかなど、新たな視点での検証が求められます。

本提言は新型コロナウイルス感染拡大以前の調査や委員間討議に基づき、取りまとめ

たものであり、感染拡大後の様々な課題を踏まえた提言は改めて次期以降の委員会に委ねさせていただきます。市長におかれては、現状を鑑み、既に着手している事業についても、今後の財政見通しを踏まえて、慎重に検討を行うよう強く要望いたします。

(未来都市創造に関する特別委員会委員)

委員長：高瀬 勝也 (公明党：灘区)

副委員長：山下 てんせい (自由民主党：西区)

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)

今井 まさこ (日本共産党：垂水区)

よこはた 和幸 (こうべ市民連合：中央区)

香川 真二 (つなぐ：西区)

委員：岡村 正之 (自由民主党：中央区)

諫山 大介 (共創・国民民主：灘区)

ながさわ 淳一 (日本維新の会：長田区)

たなびき 剛 (こうべ市民連合：垂水区)

吉田 健吾 (自由民主党：灘区)

河南 ただかず (自由民主党：中央区)

菅野 吉記 (公明党：兵庫区)

森本 真 (日本共産党：長田区)

## ■ 提 言

### 【提言1. 新たなモビリティ社会への対応】

自動運転技術や他の先進技術の導入に柔軟に対応できるよう、「モビリティ＝移動のしやすさ」を念頭に置いたまちづくりを心掛けられたい。既に国内外で自動運転車の実用化、実装化が始まっており、神戸市でも今後、公共交通を含めて自動運転技術を活用したモビリティサービスが導入されていくことを前提に、まちの構造を考える必要がある。

一方で、自動運転の完全普及にはまだ時間がかかるとされ、20年後の自動運転の普及率は2～3割程度であろうと予測されている。このため、一般車両と自動運転車両との共存を念頭に置きながらインフラ整備等のあり方を検討されたい。

#### 10年後を見据えて

##### （公共交通のあり方）

今後10年間で市バスの運転士が大量に定年退職し、人材確保に懸念がある中で、需要のあるバス路線を縮小することなく、市民の移動手段を確保することは、公共交通として喫緊の課題である。路線バスは決められたルートを走るため、比較的自動運転に取り組みやすいとされており、路線維持のためにも、また定時性の確保という面でも自動運転バスの導入は大いに効果があるのではないか。都心・三宮周辺地区だけでなく、市内全域において、地域の特性や移動の実態に応じ、自動運転バス等新たなモビリティサービスを導入することも早急に検討されたい。

##### （中・長距離バスターミナルのあり方）

今後新たなモビリティサービスの導入により個人がより自由に移動できるようになることも念頭に置き、既存のミント神戸のバスターミナルの活用も含め、中・長距離バスターミナル自体の必要性やあり方を十分に検討のうえ、自動運転バスや、環境に配慮した再生可能エネルギーを活用したバス等にも対応でき、時代のニーズに柔軟に対応できる施設となるよう計画を進められたい。

##### （ラストワンマイルへの配慮）

新たなモビリティ社会においても、自転車はラストワンマイルの重要な移動手段になると予想される。三宮再整備とあわせて、市として自転車駐輪場を集約整備する際には、公共交通等との乗換動線をできるだけコンパクトにするよう配慮されたい。また、JR新駅ビルの附置義務駐輪場設置など、都心・三宮周辺エリア全体の駐輪場整備については、市がイニシアチブをとって配置調整を行われたい。

あわせて、今後ラストワンマイルにおいて多様なモビリティサービスが導入されることも踏まえつつ、安全で快適な自転車走行空間の確保など、自転車に配慮したまちづく

りに留意されたい。

## 20～30年後を見据えて

(自動運転等新技術導入への配慮)

自動運転社会の実現を見据えたインフラ整備にあたっては、AI やセンサー等を活用し、利便性の向上を図られたい。特に、自動運転車両の導入時に課題となる、一般車両との混在による渋滞問題や交差点のボトルネックに対応するため、自動運転バス・BRT等の専用レーンや優先信号等のインフラ整備についても早急に検討し、三宮再整備事業をはじめ、市内のまちづくりの中で適宜対応されたい。また、こうした新技術の導入を円滑に行うため、交通事業者等関係者に対して計画段階から早期に調整するとともに、周辺で生活する関係者に大きな影響が出ないよう丁寧に進めることが求められる。

(ビジョン・ゼロのまちづくり)

都心・三宮周辺地区をはじめ、市内全域のまちづくりにおいて、交通事故ゼロを目指す「ビジョン・ゼロ」の理念に基づき、様々な施策を検討されたい。特にハード面では、交通事故をなくすために歩道を拡幅し、横断歩道の歩行時間短縮を図るという観点で、市内の街路空間の再編を検討してはどうか。また、バリアフリー化や無電柱化、乗換動線のコンパクト化等も積極的に推進することで、全ての歩行者にとってやさしい空間づくりを実現されたい。

あわせて、今後、自動運転車両の実用化に伴い、交通事故のリスクをさらに減少させるため、一般道路、特に住宅地等が隣接する生活道路での低速走行を実施されたい。例えば、現在、全国的に生活道路、通学路を中心に実施され、交通事故の2割削減の効果を上げている「ゾーン30」と同様の速度規制を生活道路を中心に全面展開してはどうか。

## 【提言2. Society5.0時代の地域課題解決】

Society 5.0時代は、フィジカル空間（現実空間）の膨大な情報をセンサーを通じてサイバー空間（仮想空間）に集積し、集積されたビッグデータをAIが解析して、その結果をフィジカル空間に様々な形でフィードバックすることにより、経済発展と社会的課題解決の両立を実現するとされている。日本国内でも2020年3月から5Gが運用開始され、自動運転、IoT、AI、ビッグデータなど利便性を大幅に向上させる技術が次々と実用化されている。既にこうしたビッグデータや最先端技術を神戸のまちづくりに取り入れる取り組みが一部始まっているが、さらにSociety 5.0を採り入れた神戸らしい地域課題解決の方法を検討・導入することで、様々な課題が迅速に解決され、市民サービスを大きく改善することが期待される。

なお、地域課題解決の方法については、地域住民等の意見も丁寧に聞きながら検討す

るとともに、実証実験等も十分行ったうえで、柔軟に対応できるよう丁寧に進められたい。

### 10年後を見据えて

(Society5.0時代を見据えたデジタルデータ利活用の促進)

新型コロナウイルスの感染拡大によって、テレワークやWeb会議の導入など、従来の働き方が見直されている。神戸市においてもセンサーやIoT等を活用することで、サイバー空間でも実施できる業務を棚卸しし、高効率かつ高付加価値に実現する努力をする必要があるのではないか。例えば、ICT活用による新たな地域公共サービスの確立や、変化する社会に柔軟に適應できる教育環境の積極的な導入・整備、緊急事態予測に基づくインフラ整備の優先順位付けによる限られたリソースの有効活用、AIや情報端末を活用した無駄のない働き方改革の実現等を早急に検討してみてはどうか。

(LPWAの有効活用)

神戸市では既にLoRaWANを活用した水門・陸閘遠隔監視・制御ソリューションを実現しているが、今後も他都市の事例を参考にしながら、LPWAの活用事例を増やすことにより、様々な課題解決に取り組まれない。

<主な他都市事例>

- ・ 温湿度、CO2等の「空気環境の見える化」により感染症対策や熱中症対策を推進
- ・ 救護者の位置情報や温湿度情報の把握により大規模イベント運営を支援
- ・ 燃料等の残量検知により農業や畜産業における業務効率化を推進
- ・ 出没検知・捕獲検知センサーを利用した鳥獣害対策を推進

(インフラ整備におけるAI等の活用)

障がい者や観光客、外国人等、より周辺情報を必要としている人たちに配慮したまちづくりのため、三宮再整備事業におけるインフラ整備にあたってはAIやセンサー等を積極的に採り入れ、交通機関や観光施設、公共施設等の音声誘導や、災害時の避難所誘導等を行えるよう検討してはどうか。全ての人に必要な情報が伝わるよう、都心・三宮周辺地区だけでなく、市内全域で誰もが安心して暮らせるまちづくりを実現されたい。

### 【提言3. 三宮クロススクエアの整備】

今後、三宮駅周辺では、クロススクエアの整備等により、まちなかを車中心から人中心の空間へと転換し、居心地が良く歩きたくなるまちづくりを進めることとされている。歩行者優先のまちづくりは素晴らしいことである一方、クロススクエアの整備は、道路に規制をかける等、まだまだ課題が山積している。特に、周辺の居住者や事業者、通勤・通学者などの生活に大きな影響が出るため、そうした関係者の切実な意見に耳を傾け、

支障が出ないようにしっかりと検討のうえ調整することが必要である。そして、駅南側の南北デッキ等既存施設の活用や、ペDESTリアンデッキの検討と同時に、三宮地下街の再整備や、道路に規制をかけない施設が整備できないのかなど、あらゆる側面から再度検討を行うとともに、計画を進める場合には再度社会実験を行うなど、市民生活や経済活動等への影響を丁寧に確認されたい。また整備後であっても、市民の意見を丁寧に聞き、必要に応じて柔軟に対応することもあわせて検討されたい。

#### 10年後を見据えて

JR三ノ宮の新駅ビルは、神戸の玄関口である三宮を構成する重要な施設になるため、市はJRと緊密に連携をとり、新駅ビル・駅前広場と駅南側エリアが一体的な整備となるよう調整を行う必要がある。それに先立ち、新駅ビルの全体像を早急に明確にするようJRに働きかけ、神戸の玄関口にふさわしい施設になるよう市としても積極的に関わられたい。

#### 20～30年後を見据えて

駅南側の南北デッキ等既存施設についても、市民や観光客等の来街者にとって居心地のいい空間として長期に活用できるよう検討されたい。その際には、デッキの側面や階段裏側等を見栄えよくする工夫として、神戸ミュールアートプロジェクト等の手法も参考にしながら、市民と一緒に楽しんで取り組めるようにしてはどうか。

#### 【提言4. 回遊性向上のための仕掛けづくり】

三宮の役割は、神戸全体の玄関口として、市内全域に波及させていく機能の中心拠点になることである。また、山と海という自然に囲まれた大都市・神戸の玄関口として、三宮の特色を生かした先進性溢れる神戸の新しい拠点としての機能を盛り込む必要がある。

特に神戸のアピールポイントが港町ということなら、港（ウォーターフロント）への回遊を重視し、駅から海側へ人の流れを生み出す仕組みを構築されたい。今後、三宮だけでなく市内全域で駅を拠点とした再整備を進めていくことが予定されているので、都心・三宮周辺エリア内での回遊だけでなく、三宮から市内全域へ大きく回遊させる仕掛けづくりも十分に検討されたい。

#### 10年後を見据えて

（ビッグデータの活用）

住民一人一人の意見を踏まえることを基本としつつ、より多くの民間事業者等の協力を得て、人流センサーや携帯の位置情報等を活用したビッグデータを集積・分析することで、都心・三宮周辺地区だけでなく、市内全域でより効果的な回遊促進が図られるよう努められたい。また、ビッグデータを民間事業者等も活用できるオープンデータとし、



既存の交通手段だけでなく、新たなモビリティサービスも含めた多様な移動手段がシームレスで利用できるような仕組みを構築することで、さらなる回遊性の向上を目指されたい。

#### （回遊先の魅力づくり）

交通の利便性向上と同時に、誰もが訪れたいくなるような、魅力ある回遊先をつくることも課題であることから、港町神戸の玄関口として、回遊させる先の魅力づくりを戦略的に考える必要がある。旧居留地など既存の回遊先の更なる魅力づくりも含めて取り組まれない。

#### （回遊促進の仕掛けづくり）

回遊促進の取り組みとして、連節バス等を用いた BRT を本格導入する際には、駅とエリア内の観光拠点等をつなぐ運行ルートを検討されたい。またウォーターフロントへの回遊を生み出すため、シティループバスの運行範囲拡大の検討や、三宮周辺のホテルに対して、シャトルバスの運行ルートへの観光拠点等の追加を働きかけることも必要ではないか。

### 20～30 年後を見据えて

#### （回遊促進の仕掛けづくり）

公共交通機関だけでなく、新たなモビリティサービスも含めた全ての移動手段を乗り放題で使用できる 1 日乗車券の導入等、積極的な誘客施策を検討されたい。

## 【提言 5. 環境に配慮した再生可能エネルギー社会の実現】

多様な再生可能エネルギーの導入は地域経済の活性化につながることを期待されており、神戸では水素スマートシティ構想を掲げ、次世代エネルギーである水素の利活用拡大のため、様々な取り組みを推進している。水素エネルギーは、利用段階で地球温暖化の原因となる二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）を排出しないため、将来の有望なエネルギーとして期待されている一方で、製造過程で排出される CO<sub>2</sub> の最終処理方法等、懸念材料も残っていることから、こうした課題も踏まえ、よりよい手法で推進していく必要がある。

### 10 年後を見据えて

#### （市有施設での水素エネルギーの活用）

現在は FCV（燃料電池自動車）の推進や水素ステーションの整備促進に取り組んでいるが、いずれも課題があり普及は進んでいない。そこで、今後は市の施設を中心に、水素エネルギーの活用による電気や熱の供給を推進してはどうか。例えば、再整備後の庁舎で使用する電気や熱の一部を水素エネルギーで賄うことができれば、市の施設から

水素エネルギーの活用を打ち出せて、水素スマートシティを標榜する神戸として内外にアピールできるのではないか。

### 20～30年後を見据えて

(水素エネルギーの供給)

福島県で太陽光発電を活用した世界最大級の水素製造施設が稼働し、注目を浴びている。現在は水素の製造コストが高く、FCV等の普及も進んでいないが、2050年までには現在のコストの10分の1以下に引き下げられる予定であり、水素関連事業により雇用が拡大し、市の収益に貢献し市民へ還元させるため、神戸でも水素スマートシティ推進の一環として、水素発電所を建設し、市内施設だけでなく、国内他都市にも水素エネルギーを供給することを検討してはどうか。

### 【提言6. 神戸らしさを意識したまちづくり】

神戸というまちの方向性を明確に示し、どのターゲットにどうアピールしていくのかを早急に打ち出されたい。三宮再整備のコンセプトが、港町神戸の玄関口ということであれば、景観にも配慮しながら、ターゲットごとにアピールポイントを明確にし、早急にまちづくりの中に落とし込む必要がある。その際には、技術革新や時代のニーズ等に柔軟に対応する、神戸ならではの新たなまちづくりと、旧居留地など歴史的なまちなみや文化など昔ながらの神戸の良さを十分に活かし、震災を経験した神戸だからこそできるまちづくりをバランスよく混在させた、新たな「神戸らしさ」を打ち出されたい。

まちづくりを進める際には、計画や方針の核の部分はぶれさせない一方で、達成のための方策には拘りすぎることなく、社会情勢の変化等を受け入れ、神戸らしく柔軟なスタンスで取り組みを進められたい。

### 10年後を見据えて

(景観デザインコード)

景観デザインコードの検討にあたっては、神戸らしい景観を大切にし、山や坂の上から見下ろした景観だけでなく、地上から山や空を見上げたときの景観にも留意するとともに、無電柱化など海や山への見通し景観にも配慮されたい。まちなかの電柱や放置自転車は歩道の幅員を狭め、美しい景観を損ねるだけでなく、防災の面からも大きな課題がある。無電柱化については国土強靱化計画の一環という観点もあるので、災害に強いまちづくりのためにもぜひ積極的かつスピード感を持って進められたい。

(都市景観条例の柔軟な運用)

都市景観条例で厳しく縛りすぎることにより、神戸らしい景観づくりが損なわれることのないよう留意されたい。例えば同様の条例を持つ横浜市では以前、横浜駅前に当時

絶大な人気のあった筒香選手の特大大看板があり、まちのシンボルとなっていた。神戸の玄関口である三宮駅前にもイニエスタ選手の特大大看板など、まちの「顔」になるようなものがあれば、三宮駅に初めて降り立つ来街者にも分かりやすく、神戸に来たと実感してもらえるのではないか。

## 【提言7. 広く神戸のまちづくりについて】

### （再整備の全体像）

東遊園地やウォーターフロントエリアも含め、都心・三宮周辺地区が再整備でどう変わるのか、全体像が市民になかなか見えてこない。特に周辺で居住、事業、通勤・通学される関係者に対して、再整備により生活にどんな影響が出るのかを早急に示す必要がある。

その際には、多様な人にとって移動しやすい動線の確保や看板・標識の整備、路線バスの乗降場所の集約、放置自転車やゴミ・タバコのポイ捨て対策など、様々なまちの課題をリデザインすることで解決するという観点で整理し、再整備後の都心・三宮周辺地区はより暮らしやすくなった、訪れやすくなったと言ってもらえるよう、可能なら実証実験等も採り入れて丁寧にまちづくりを進められたい。

### （県市連携のまちづくり）

神戸の都心である三宮と元町を同時期に効果的に再整備するためには、県と市の連携は欠かせない。神戸のポテンシャルを最大限に活かすためには、県・市が一体となって課題を共有し、取り組むことが重要である。例えば、県の推進する元町エリアの再整備により、周辺の交通の流れや交通量が変わり、三宮クロススクエアにも大きな影響が出る可能性がある。

県・市が垣根を越えて、三宮から元町エリアのあるべき未来について議論し、それぞれの再整備事業がスムーズに統一感を持って進むよう、より積極的な連携に努められたい。

### （目指すべき文化芸術の将来像）

2020年夏頃に策定予定の「神戸市文化芸術推進ビジョン」では、概ね10年後の神戸が目指すべき文化芸術の将来像が示されることとなっている。その実現のために何が重要かという観点で、現在分散整備を計画中的の新・神戸文化ホールや他の文化芸術施設の役割を整理し、全市的なバランスも考慮のうえ、市民が市内のどこにいても日常的に文化芸術に触れることができるまちづくりを目指されたい。

### （心地よい音環境の形成）

不特定多数の人々が行き交う公共空間では、大量の音が氾濫し、劣悪な音環境となっ

ているところもある。公共空間の整備にあたっては情報価値のある音を際立たせた「心地よい音環境」を形成することを留意されたい。

（世界共通課題 SDGs 実現に向けた取組み）

神戸では、国連の掲げる「持続可能な開発目標（SDGs）」の課題解決につながる先進技術を持つスタートアップ企業の育成拠点（GIC）を今年夏頃に開設する予定である。こうした拠点も十分に活用しながら、世界共通の課題である SDGs の 17 の目標を実現する取組みを行われたい。

（本庁舎新 2 号館の再整備）

再整備後の本庁舎 2 号館には、行政機能以外に音楽ホールやホテル・商業施設等も入居する予定だが、それによりこれまでであった一部の行政機能が分散され、市民サービスが低下することのないよう、慎重に検討されたい。また、庁舎管理としてのセキュリティに配慮しつつも、市民や来街者に関われた交流・情報発信拠点というコンセプトを重視し、可能な限り制約なく利用できるよう留意されたい。

（東遊園地の再整備）

東遊園地の再整備にあたっては、賑わいの創出だけを目指すのではなく、神戸開港以来の長い歴史のある公園であり、震災のシンボルである慰霊と復興のモニュメントも設置されている象徴的な公園であることにも十分に配慮されたい。

（磯上公園内の体育施設の整備）

磯上公園内に新たな体育施設を整備する際には、近隣住民に配慮した公園空間の確保、磯上公園グラウンドの利用に支障がないように調整されたい。

（三宮センタープラザの再整備）

センタープラザなど再開発ビル 3 棟については、建て替えを想定して再整備に向けて協議が進められているが、現区分所有者の意向を丁寧に集約するとともに、再整備にあたっては、基本的なビルのコンセプトを明確化し、バリアフリー化を進め、魅力あふれる商業・集客エリアとなるように整備を進められたい。

■ 協議の過程で一致しなかった内容

① 大項目	② 提言案	③ ②に対する意見
<p>【提言2. Society5.0時代の 地域課題解決】</p>	<p>10年後を見据えて (Society5.0時代を見据えてデジタルデータ活用の促進) 情報セキュリティ対策を検討するにあたっては、民間企業の知 恵を積極的に活用することともに、インド等海外からのIT人材 誘致等により着実に実施されたい。</p>	<p>海外人材の誘致を前提にすると、海外との往来・交流 が遮断される事態になった際に脆弱性が露呈する。 情報セキュリティ対策は重要な観点であり、海外人材 に頼るのではなく、国内で人材を育成すべきである。</p>
<p>【提言7. 広く神戸のまちづ くりについて】</p>	<p>(再整備の全体像) 市民だけでなく、観光客や来街者に対しても、再整備後のまち がどうなるのか、再整備の全体像を具体的にイメージできるよ う、様々なツールを活用して積極的に発信されたい。</p>	<p>三宮再整備の方向性を再検討すべき状況であり、現時 点で、観光客や来街者への積極的な発信について提言す るのはふさわしくないと考える。</p>
<p>【提言7. 広く神戸のまちづ くりについて】</p>	<p>(内需を好循環させる経済政策への転換) 新型コロナウイルス感染拡大の中で大きな課題となった外資系 やインバウンド、海外でのサプライチェーンなど外需頼みの経済 政策を、国内での食糧自給率向上をはじめ、国内生産主体へと切 り換え、内需を好循環させる経済政策に転換を図りたい。ま た、三宮再整備事業において、インバウンド等をターゲットとし たホテルや商業施設の大量の建設は、オーバースタア現象を引き 起こし、市全体の地域経済に大きな影響を与える可能性もあるた め、慎重に検討のうえ、取り組まれたい。</p>	<p>食糧の輸出入への影響や、内需と外需の割合について も不明であることから、2050年を見据えたまちづくり に関する提言の内容にふさわしいのか疑問である。</p>
<p>【提言7. 広く神戸のまちづ くりについて】</p>	<p>(新神戸駅～三宮間の活性化) 三宮駅周辺からウォータフロントエリアに関しては、再整備 により人の流れを作ろうとしているが、三宮駅北側から新神戸駅 については具体的な案がない。 新幹線の駅である新神戸駅は神戸の玄関口の1つであり、新神 戸駅～三宮駅周辺～神戸空港の交通機関の利便性機能の見直しに 取り組み、より賑わいのある空間づくりを推進する必要がある。</p>	<p>三宮再整備の方向性を再検討すべき状況であり、より 広範囲の再整備について提言を行うことは議論が熟して おらず、ふさわしくないと考える。</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。

3. 令和元年度の委員会の活動状況

◇ 第 1 回：令和元年 6 月 29 日

- ・正副委員長の互選、理事の選出

◇ 第 2 回：令和元年 8 月 22 日

- ・委員会運営方針の決定
- ・「神戸市役所本庁舎 2 号館再整備基本計画（案）」及び「三宮クロススクエア」交通社会実験について報告聴取（都市局）

◇ 第 3 回：令和元年 10 月 25 日

- ・「フューチャー・デザイン：持続可能な自然と社会を将来世代に引き継ぐために」について意見聴取  
（参考人：総合地球環境学研究所特任教授 西條辰義氏）

◇ 第 4 回：令和元年 11 月 18 日

- ・「新モビリティ社会と交通まちづくり」について意見聴取  
（参考人：一般財団法人計量計画研究所理事 牧村和彦氏）

◇ 第 5 回：令和元年 12 月 13 日

- ・「Society5.0 に向けた ICT の活用による地域課題の解決」について意見聴取  
（参考人：西日本電信電話株式会社ビジネス営業本部クラウドソリューション部ビジネスイノベーション営業推進担当部長 井口法文氏、同社兵庫支店長 川副和宏氏）

◇ 第 6 回：令和 2 年 2 月 17 日

- ・都心・三宮再整備の進捗状況について報告聴取（都市局）
- ・提言についての委員間討議

◇ 第 7 回：令和 2 年 3 月 17 日

- ・提言についての委員間討議

◇ 第 8 回：令和 2 年 6 月 11 日

- ・提言書案についての委員間討議

◇ 行政調査：令和2年1月30日～31日

- ① 名古屋大学未来社会創造機構から、新たなモビリティサービスと移動手段の多様化について説明聴取及び実地視察
- ② 川崎市から、駅前のまちづくりとミュージア川崎シンフォニーホールの運営状況等について説明聴取