



都心の 未来を 考える シンポジウム

シンポジウム 開催結果

株式会社神戸新聞社
神戸市住宅都市局計画部計画課

目次

	ページ
1. 実施概要	1
(1) 概要	1
(2) プログラム	2
(3) ファシリテーター・パネリストのプロフィール	3
2. シンポジウム内容	11
(1) 久元神戸市長挨拶	11
(2) 基調講演	11
◆ 基調講演[兵庫県立大学加藤教授]	11
(3) テーマ別セッション	14
◆ テーマ別セッション①「景観」	14
◆ テーマ別セッション②「にぎわい」	17
◆ テーマ別セッション③「環境・エネルギー」	20
◆ テーマ別セッション④「観光・文化」	23
◆ テーマ別セッション⑤「産業」	26
◆ テーマ別セッション⑥「生活・居住」	29
◆ テーマ別セッション⑦「防災」	32
◆ テーマ別セッション⑧「交通」	35
(4) 門野神戸新聞社論説副委員長挨拶	38
3. 参加者アンケート結果	39

1. 実施概要

(1) 概要

開催の目的

神戸の都心における将来ビジョンの策定にあたり、「景観」、「にぎわい」、「交通」、「生活・居住」、「環境・エネルギー」、「観光・文化」、「産業」、「防災」の8つの分野において、神戸の都心の心地良さを追求するために、「このような仕組みを取り入れるべきだ」、「ここをこんなふうに改良すべきだ」といった、具体的な施策のアイデアを出していただく場として当シンポジウムを開催する。

開催内容

兵庫県立大学の加藤恵正教授に「グローバル化の中の神戸の都心」と題し、都市間競争が激化する中で、神戸の都心がめざすべき未来の姿について講演して頂いた。

また、「景観」「にぎわい」「交通」「生活・居住」「環境・エネルギー」「観光・文化」「産業」「防災」の8つのテーマに分かれて、より専門的・実務的な観点から有識者等を交えて意見交換を行った。

開催日

平成26年11月16日(日) 13:00~16:30

開催場所

兵庫医療大学 神戸キャンパス M棟1階

実施主体

株式会社神戸新聞社・神戸市共催

参加人数

133人

参加資格

18歳以上の方

参加費

無料

申込み方法

郵送・FAX・Eメール・WEB

(2) プログラム

13:00 ~ 13:25 ◆ 開会あいさつ【久元市長】・基調講演【兵庫県立大学 加藤教授】



講演テーマ：「グローバル化のなかの神戸の都心」

13:25 ~ 13:35 ◆ 休憩・移動



13:35 ~ 14:45 ◆ テーマ別セッション前半



テーマ：「景観」、「にぎわい」、「環境・IT社会」、「観光・文化」

14:45 ~ 14:55 ◆ 休憩・移動



14:55 ~ 16:05 ◆ テーマ別セッション後半



テーマ：「産業」、「生活・居住」、「防災」、「交通」

16:05 ~ 16:15 ◆ 休憩・移動



16:15 ~ 16:30 ◆ 総括・閉会あいさつ

(3) ファシリテーター・パネリストのプロフィール**◆基調講演：「グローバル化のなかの神戸の都心」**

加藤恵正(かとうよしまさ)

兵庫県立大学政策科学研究所長・教授

1976年慶應義塾大学経済学部卒業、神戸商科大学大学院経済学研究科博士後期課程修了。博士（経済学）。都市の盛衰メカニズムについて、理論・政策面から国際的な視点での研究を行っている。世界規模で顕在化している大都市圏域グローバル・シティ・リージョンの競争力について、都市政策の観点から関心を持っている。

主な著書：「都市のり・デザイン」（共著）、「都市のダイナミズムに係る経済地理学研究」（単著）、他学術論文多数。

神戸の都心の「未来の姿」検討委員会会長。

※【産業】のファシリテーターも兼任

◆テーマ別セッション**【景観】****<ファシリテーター>**

長町志穂(ながまちしほ)

照明デザイナー 京都造形芸術大学客員教授

京都工芸繊維大学卒業

株式会社 LEM 空間工房 代表取締役

専門分野は都市夜間景観。

主たる作品「フラワーロード光のミュージアム照明計画」「煉瓦倉庫照明改修計画（神戸市）」「池上本門寺庭園演出」など。

「北米照明学会 Illumination AWARD2013（堂島大橋）」「御堂筋イルミネーション2009～2013」など受賞歴多数。

大阪府景観審議会委員、神戸市都市景観審議会委員、グッドデザイン賞審査委員等

<パネリスト>

服部圭郎(はっとりけいろう)

明治学院大学経済学部教授

1963年に東京都で生まれる。東京そしてロスアンジェルス郊外サウスバサデナ市で育つ。東京大学工学部を卒業し、カリフォルニア大学環境デザイン学部で修士号を取得。某民間シンクタンクを経て、2003年から明治学院大学経済学部、ドイツのドルトムント工科大学客員教授を経て現職。技術士（都市・地方計画）。

主な著書：「道路整備事業の大罪」、「人間都市クリチバ」、「衰退を克服したアメリカ中小都市のまちづくり」、「持続可能な未来をデザインする知恵」、共著に「下流同盟」、「脱ファスト風土宣言」、「都市計画国際用語辞典」など。共訳書に「都市の鍼治療」、「オープンスペースを魅力的にする」。

<パネリスト>

長濱伸貴(ながはまのぶたか)

神戸芸術工科大学環境・建築デザイン学科准教授

1991年千葉大学園芸学部造園学科卒業

2008年神戸芸術工科大学大学院芸術工学研究科修士課程修了

ランドスケープアーキテクト。都市の屋外空間を対象とした設計活動や教育研究活動など。

作品に「なんばパークス2期」「上本町 YUFURA」「京染会館」。共著書に「復興の風景像」「ランドスケープデザインの歴史」。

E-DESIGN 代表。神戸市都市景観審議会委員、公園緑地審議会委員。

※ファシリテーター：会議等複数の人が集う場において、議事進行を務め、対話を促進させる役割
パネリスト：議題に対し、問題提起やアイデア等、自らの意見を発言する役割

【にぎわい】

<ファシリテーター>



八木康夫(やぎやすお)

関西学院大学総合政策学部都市政策学科教授

1998年大阪大学大学院工学研究科建築工学専攻博士後期課程単位取得修了

博士(工学) 一級建築士

建築設計・建築計画を軸に、近年は観光まちづくりや無電柱化における都市の景観政策提案を行っている。京都市無電柱化推進会議委員長、三田市景観審議会審査部会部会長、関西学院大学研究推進社会連携機構社会連携センター副長

主な著書：共著「ルールのデザイン/デザインのルール」、「都市をルールからデザインする」、「都市の点〈コア〉」、「リビングシティを構想せよ」、「政策とデザインの融合を目指して」他

<パネリスト>



毛谷村英治(けやむらえいじ)

立教大学観光学部教授

1992年京都大学大学院工学研究科博士後期課程研究指導認定退学。1993年京都大学博士(工学)

京都大学工学部助手、米国コーネル大学客員研究員、宮城大学事業構想学部助教授、米国ハワイ大学客員研究員を経て2006年より現職。

英国・独逸のステーションホテルやカナダの鉄道ホテルの観光史的役割について研究すると共に、ジェフリー・パウ設計のトロピカル・リゾートホテルが持つ快適空間の特徴についても研究を行っている。国内では、世界遺産登録前の文化遺産群などを対象に観光開発の課題について研究を進めている。

主な著作：共著「まちに住まう 大阪都市住宅史」、「建築企画論」、「建築企画の実践」

<パネリスト>



原哲也(はらてつや)

(株)竹中工務店大阪本店設計部 グループ長

1987年京都大学大学院工学研究科建築学専攻修士課程修了

同年(株)竹中工務店入社 商業施設、文化施設等を中心に担当

(財)建築環境・省エネルギー機構「第5回エコビルド賞」

日本デザイン振興会「2013グッドデザイン賞」

第22回地球環境大賞「国土交通大臣賞」

日経ニューオフィス賞 等受賞

【環境・エネルギー】

<ファシリテーター>



中尾正喜(なかおまさき)

大阪市立大学大学院工学研究科特命教授(工学博士)
1973年東京工業大学大学院理工学研究科制御工学専攻修士課程修了

日本電信電話公社、(株)総合設備コンサルタントなどを経て現職。日本ヒートアイランド学会会長、SHASE 技術フェロー。日本冷凍空調学会学術賞、日本建築学会賞(技術)など受賞歴多数。専門分野は下水熱利用冷暖房給湯システム、帯水層蓄熱による温暖化対策及び電力負荷平準化対策の研究、高発熱ビルの省エネルギー空調システム、サーマルグリッドシステムの研究、熱パケット搬送技術の研究開発
主な著書:「ヒートアイランド対策—都市平熱化計画の考え方・進め方」、「サーマルマネジメント 余熱・排熱の制御と有効利用」他

<パネリスト>



石田文章(いしだふみあき)

関西電力株式会社
総合企画本部地域エネルギー開発担当部長
1986年東京大学工学部電気工学科卒業

同年、関西電力に入社。主に、送変電設備の計画、系統解析業務に従事。以降、2003年研究開発室研究企画グループマネジャー、2007年秘書室マネジャー、2009年NEDO(新エネルギー・産業技術総合開発機構)新エネルギー部統括研究員出向を経て、2012年より現職。

現在は、スマートグリッド、スマートコミュニティ、再生可能エネルギーの戦略策定の分野に携わる。専門分野は、電力システム計画・解析技術、再生可能エネルギー技術、スマートグリッド技術。

<パネリスト>



池永寛明(いけながひろあき)

大阪ガス株式会社 理事 近畿圏部長

1982年大阪ガス株式会社入社。天然ガス転換部にて、神戸市をはじめとする関西圏における天然ガスへのエネルギー転換業務に従事した後、1986年より業務・産業用・家庭用分野でのガス・マーケティングを担当し、神戸では「世界でいちばん住みたい家」キャンペーンを展開。社団法人日本ガス協会企画部長出向を経て、エネルギー営業部長として、BCPエネルギーシステムの普及、地域面的融通プロジェクト、スマートキャンパスなどの具体的プロジェクトを担当。2014年より現職。関西の自治体のエネルギー政策、地域エネルギー開発、都市魅力研究、健康スポーツを軸とした地域活力創造、社会貢献・ソーシャルデザインなどを担当

<パネリスト>



鈴木義康(すずきよしやす)

株式会社日建設計総合研究所主任研究員

1991年株式会社日建設計入社。2009年株式会社日建設計総合研究所へ転籍。

京都大学大学院工学研究科講師(非常勤)。博士(工学)、技術士。近年では、低炭素都市づくり、エコまちづくり、環境モデル都市などの持続可能な都市づくりに関する業務や、関西圏のスマートコミュニティ関連業務に数多く従事。

主な著書:「LRTとまちづくり」(執筆分担)など。

【観光・文化】

＜ファシリテーター＞



栗木契(くりきけい)

神戸大学大学院経営学研究科 教授

1997年神戸大学大学院経営学研究科博士課程修了。

岡山大学助教授、神戸大学准教授などを経て現職。専門はマーケティング戦略、ウェブマーケティング。「日本経済新聞」、「プレジデント」などの紙誌で連載を担当。

主な著書：「ビジョナリー・マーケティング」、「マーケティング・コンセプトを問い直す」、「ゼミナール・マーケティング入門」など。

テレコム社会科学賞、他を受賞。

＜パネリスト＞



柏木千春(かしわぎちはる)

流通科学大学サービス産業学部観光学科教授

(財)兵庫県園芸・公園協会理事

多摩大学大学院経営情報学修士課程修了。

JTBにおいて旅行事業(商品企画・営業・添乗)を12年、その後、地域交流事業に9年携わってきたが、2013年退職。大学教員歴は、兼業期間もあり12年になる。現在も全国各地域において滞在観光プログラム開発や観光における地域課題解決に向けた取り組み支援を実践中。

主な著書：「まちづくりDIY」、「CSV観光ビジネス」など。

観光庁顧客満足型旅行商品推進事業有識者委員、観光庁中核人材育成事業有識者委員などを務める。

＜パネリスト＞



桃田武司(ももただけし)

株式会社ラジオ関西代表取締役社長

1980年関西学院大学社会学部卒業

同年に神戸新聞社入社。社会部時代は1993年3月から1996年10月まで神戸市政を担当。

経済部記者、経済部長を経て企画総務局長、グループ戦略室長。

2014年6月から現職。

＜パネリスト＞



横山剛(よこやまたけし)

SRCグループ会長 Kiss FM KOBE 代表取締役社長

甲南大学文学部卒 神戸大学大学院経営学研究科修了 経営学修士(MBA)

大学3年生時に起業。以来、地域に特化し、人と企業に貢献するビジネスを展開。

現在、SRCグループ4社とKiss FM KOBEの代表。

また、神戸大学院経営学研究科(博士課程後期に在学中)で、経営学に関する研究と論文執筆を行いながら、起業支援などを通じて地域の学生から社会を変える人材を育てる環境の構築にも注力している。

＜パネリスト＞



星加ルリコ(ほしかるりこ)

企画者・クリエイティブディレクター

株式会社RURIKO PLANNING 代表取締役

神戸出身。武蔵野美術大学卒業後、東京の都市計画コンサルティング会社にてニュータウンの企画やセールスプロモーション、PRツールのデザイン等を手掛け、10年前に神戸にて企画制作会社(株)RURIKO PLANNINGを設立。

神戸市長の名刺やユネスコ「デザイン都市・神戸」の申請書、「神戸ビーフ」のワールドプロモーション、女性向けの商品企画など、ブランドづくりを総合的に手掛ける。

神戸商工会議所デザイン都市推進委員会 副委員長。

【産業】

＜ファシリテーター＞
加藤 恵正 (かとう よしまさ)

プロフィールは「基調講演」にて記載

＜パネリスト＞



西村 順二 (にしむら じゅんじ)

甲南大学ビジネス・イノベーション研究所 所長・経営学部教授
神戸大学経営学部商学科、同大学院経営学研究科博士後期課程を経て、現職。博士（商学）。

京都市出身。日本型流通機構の構造変動過程を研究。最近では神戸ス
イーツ学会理事を務め、小売業・製造小売業の業態変化に伴う地域
における経済成長戦略を研究。神戸市大規模小売店舗立地審議会委
員、神戸市都市計画審議会委員、姫路市コアゾーン等整備検討懇話
会委員などを務める。

主な著書：「卸売流通動態論－仕入と販売の取引連動性－」など。

＜パネリスト＞



山崎 健 (やまさき たけし)

神戸大学大学院人間発達環境学研究科教授

広島大学大学院を卒業後、佐賀大学助教授、神戸大学助教授を経て、
現職。

神戸大学附属学校部長

専門領域は都市地理学

主たる研究テーマオフィス立地と都市内部地域構造の変容

日本都市学会常任理事、人文地理学会理事、近畿都市学会理事

＜パネリスト＞



上村 敏之 (うえむら としゆき)

関西学院大学経済学部教授

1972年神戸生まれ、大阪育ち。博士（経済学）。

専門は財政学、公共経済学、社会保障論。

現在、日本財政学会理事、日本地方財政学会理事、総務省地方財政
審議会特別委員、内閣官房行政改革推進会議歳出改革WG 構成員、
大阪市運営方針評価有識者会議座長、奈良県税制調査会委員、兵庫
県「兵庫のゆたかさ研究会」委員などを務める。

＜パネリスト＞



植村 武雄 (うえむら たけお)

神戸商工会議所 都市力創造委員会委員長

1967年 運輸省（現・国土交通省）入省、1987年 小泉製麻(株)入
社、1992年同取締役社長就任。

2005-06年度 神戸経済同友会代表幹事就任（現・顧問）。

現在、神戸商工会議所では常議員・都市力創造委員会委員長として、
都市の機能強化や魅力創造、陸・海・空の交通インフラの整備促進
など諸課題に取り組んでいる。

2014年3月には、神戸海港都市づくり研究会として「神戸都心工
リアの進化を促すJR三ノ宮駅周辺整備・活性化に向けた提言」を
発表

【生活・居住】

<ファシリテーター>



関根千佳(せきねちか)

同志社大学政策学部・大学院総合政策科学研究科 教授
九州大学法学部卒業。日本 IBM で 93 年に高齢者・障害者の IT 利用支援センターを開設。1998 年に起業し、株式会社ユーディット（情報のユニバーサルデザイン研究所）を設立。2012 年より現職。社会や人生を少しでも良くしていくためのソーシャルイノベーションを、ユニバーサルデザインとジェロントロジー（高齢社会学）の観点から進めている。
内閣府、国土交通省など、多くの省庁や自治体の委員。
主な著書：『「誰でも社会」へ』、「ユニバーサルデザインのちから」、「スローなコピキタスライフ」

<パネリスト>



相良二郎(さがらじろう)

神戸芸術工科大学デザイン学部教授
兵庫県立福祉のまちづくり研究所参与（非常勤）
1977 年九州芸術工科大学卒。博士（芸術工学）。
障害のある人の自立生活を支える、支援技術や住宅改修、まちづくりに関する実践と研究、ユニバーサルデザインの実践と研究など。
一社）日本リハビリテーション工学協会副会長、一社）日本福祉のまちづくり学会関西支部長、一社）芸術工学会事務局長、神戸市UD都市づくり交流会コーディネータなどを務める。

<パネリスト>



種村留美(たねむらるみ)

神戸大学大学院保健学研究科副研究科長
リハビリテーション科学領域運動器障害学分野教授
2004 年広島大学大学院博士（後期）課程修了、博士（保健学）、京都大学医学部保健学科作業療法学専攻助教授、神戸大学大学院保健学研究科教授を経て現職。
高次脳機能障害作業療法研究会世話人代表、認知リハビリテーション研究会世話人、運転と認知研究会世話人など。
主な著書：「よくわかる失語症と高次脳機能障害」、「よくわかる失語症セラピーと認知リハビリテーション」、「高次脳機能障害マエストロシリーズ③リハビリテーション評価」、「同④リハビリテーション介入」、「ADL とその周辺」、「図解 作業療法技術ガイド」他

【防災】

<ファシリテーター>



牧紀男(まきのりのお)

京都大学防災研究所 都市防災計画分野 教授

1993年京都大学大学院工学研究科建築学第二専攻修士課程修了、1996年同科環境地球工学専攻博士課程指導認定退学、1997年同科で博士(工学)を取得。同科助手、理化学研究所、カリフォルニア大学バークレー校、京都大学防災研究所巨大災害研究センター准教授などを経て現職。専門は、防災計画、災害復興計画、危機管理システム、すまいの災害誌。数多くの自治体の防災戦略計画策定、地域防災計画に携わると共に、東日本大震災の被災地における自治体支援活動を行っている。

主な著書：「復興の防災計画」、「災害の住宅誌」、「組織の危機管理入門ーリスクにどう立ち向えばいいのか(京大人気講義シリーズ)」、「はじめて学ぶ都市計画」他

<パネリスト>



越山健治(こしやまけんじ)

関西大学社会安全学部准教授

1995年神戸大学工学部環境計画学科卒業、1997年同大学院修了。民間シンクタンク、神戸大学助手を経て、2002年人と防災未来センター設立と共に研究員に。

2010年、社会安全学部設立と共に現職に。

専門は都市防災計画、都市復興計画、災害対応計画論など。

<パネリスト>



浦川豪(うらかわごう)

兵庫県立大学防災教育センター准教授

1972年長崎県長崎市生まれ。横浜国立大学工学部建設学科、博士(工学)取得。

防災都市計画研究所特別研究員、京都大学防災研究所研究員、同大生存基盤科学研究ユニット特任助教を経て現職。多くの被災地に赴き被災自治体実務者と連携し、現場型の地理空間情報を利用した研究活動、支援活動を行ってきた。また、災害時と平常時のシームレスな連続性を確保した危機に強い基礎自治体形成のために、数多くの基礎自治体の全庁的な地理空間情報・GISの活用方策について実践的に取り組んでいる。地域安全学会査読論文論文奨励賞、GITAジャパン発表論文優秀賞などを受賞。主な著書：「モバイルGIS活用術現場で役に立つGIS」他

<パネリスト>



宇田川真之(うだがわさねゆき)

人と防災未来センター研究主幹

2000年3月東京大学大学院理学系研究科地球惑星物理学専攻博士課程修了、博士(理学)。株式会社建設技術研究所等勤務を経て、

2008年より人と防災未来センター研究員、現在、同主任研究員。専門は災害情報や行政の防災応急対策。市民の水害や津波等の避難対策の研究や、障がい者を含む多様な市民への防災情報伝達手法の開発をおこなっている。佐用町の水害の検証や、東日本大震災で宮城県南三陸町・岩手県大槌町のFMラジオ局立ち上げに参画。

「新たな神戸の防災教育検討委員会」(神戸市、H25)、「兵庫県防災会議地震災害対策計画専門委員会」(兵庫県)など

【交通】

<ファシリテーター>



小谷通泰(おだにみちやす)

神戸大学大学院海事科学研究科教授
1977 年京都大学大学院工学研究科交通土木工学専攻修士課程修了。工学博士。
専門領域は、交通計画、都市地域計画。
主な著書：「歩車共存道路の計画・手法」、「人と車・おりあいのみちづくり」、「まちづくりのための交通戦略」、「LRT と持続可能なまちづくり」など。
神戸市の三宮構想会議会長

<パネリスト>



中川大(なかがわだい)

京都大学大学院工学研究科・教授
交通政策研究ユニット・ユニット長
1981 年、京都大学大学院工学研究科修士課程修了。建設省、国土庁勤務の後、東京工業大学助手、京都大学助手、同大学大学院助教授を経て現職。専門分野は、都市・地域計画、交通計画。
醍醐コミュニティバス市民の会 顧問、京都まちづくり交通研究所技術顧問、NPO 法人・都市と交通の未来を考える再生塾 理事などを兼職。
醍醐コミュニティバス(京都市伏見区)、富山ライトレール(富山市)や京都ひるバスなどの取り組みを行っている。
主な著書：「都市の交通を考える」、「Funding Transport Systems」、「整備新幹線評価論」、「Transport Policy and Funding」など。

<パネリスト>



羽藤英二(はとうえいじ)

東京大学大学院工学系研究科教授
愛媛県生まれ、専門は交通計画、都市計画、国土計画。
日産自動車、愛媛大助手、MIT 客員研究員、Leeds 大客員研究員、UC Santa Barbara 客員教授、東大都市工助教授を経て、2012 年東大社会基盤教授。熊本大、愛媛大、ネパール工科大客員教授を兼任。
土木学会論文賞、土木学会論文奨励賞、交通工学論文賞、WCTR Bursary Prize、米谷佐佐木賞、土木学会デザイン奨励賞、グッドデザイン賞などを受賞。長崎新駅の設計や渋谷駅再開発事業、池袋アートカルチャー都市構想、松山アーバンデザインセンター、松野町蛭の畦道プロジェクトなどを手掛ける。主な著書：「ネットワーク行動学」

<パネリスト>



森典(もりつかさ)

姫路市都市拠点整備本部 姫路駅周辺整備室長
1957 年神戸市生まれ
1981 年 4 月姫路市採用
以降、耕地林務課、区画整理第三課、下水道敷設第二課、姫路城周辺整備室、兵庫県市街地整備課(阪神淡路大震災復興応援)、都市計画課を経て、1999 年 7 月に都市整備局高架事業部高架総務課に配属される。
以来、姫路駅周辺整備事業に携わり現在に至る。

2. シンポジウム内容

(1) 久元神戸市長挨拶

神戸の都心をどうしていくのかという問題提起をさせていただきまして、まず神戸の都心の「未来の姿」検討委員会と三宮構想会議を開催させて頂きました。そして、幅広い市民の皆さんの意見を把握すべきではないかと考えまして8月24日には神戸の未来のまちづくり300人会議、10月4日には私と100人程度の市民の方との間で対話フォーラムを開催いたしました。

神戸の都心は今ままで良いとは、多くの市民の方は思っていないと思います。神戸の発展のためには、三宮を中心とした都心を活性化する必要があります。

問題はどうか具体化していくかですが、これについては意見が分かれるところもあります。例えば、高層タワーマンションをどう考えるのか。人口減少の中、都心居住に対するニーズもあります。一方で、にぎわいや景観といった視点で商業地に高層タワーマンションを建てるのが本当に良いのか。また、LRT、BRTについては対話フォーラムでは消極的な意見もありましたし、海岸線の赤字問題もあります。このような対立するテーマこそ議論を深める必要があると思います。

本日は8つのテーマに分かれて、専門家の皆さんの視点も含め、皆で意見交換をして頂きます。意見が分かれているテーマこそ対立ではなく、具体的・実務的・専門的な議論を深めてコンセンサスを得る努力が必要であります。

是非、本日のシンポジウムの議論を通じて、元気のある、にぎわいのあるまちになればと考えております。



(2) 基調講演

◆ 基調講演【兵庫県立大学加藤教授】

テーマ：「グローバル化のなかの神戸の都心」

8つのセッションに分かれての議論が今回のシンポジウムのメインですが、その前に私の専門・視点から基調講演をさせていただきます。

世界の経済の約8～9割は巨大な都市圏（グローバル・シティ・リージョンまたはメガリージョン）が牽引しているといわれています。こういった都市圏の拠点になっているのが都心です。そういった意味で神戸市が都心について議論することは神戸の将来にとって非常に重要になると考えます。

市長の方から説明がありましたが、神戸市は「神戸の都心の「未来の姿」検討委員会」、「三宮構想会議」、「神戸の未来のまちづくり300人会議」、「対話フォーラム 市長と描こう都心の未来」と、矢継ぎ早に市民の皆さんや専門家の方々と議論を重ねてきました。このような、いわば市民の皆さんや専門家の皆さんから得られたデータベースを踏まえて、神戸の都心、三宮のあり方について議論を進めているものととらえています。

都心というのは、そもそもどういったものなのでしょうか。この問題は様々な領域、視点から議論することができますが、私は経済的な観点から関心を持っています。やや堅苦しく言うと、企業の空間的な組織、ネットワークのあり方が関わっています。かつては東京を頂点とした支社、支

所という空間的な階層構造の中で神戸は位置づけられていました。

昭和45年ごろの調査によると、神戸は西日本一円を管轄し、地域での意思決定をしつつ、東京と結びつくという中枢管理的な機能を果たしていました。その約15年後に私どもの研究室で同様の調査をしたところ、当時すでに神戸のそのような機能はかなり小さくなっていて、せいぜい兵庫県の管理機能程度となっていました。一方でマーケットとより密接に結びつく機能が評価されていました。

その後、阪神淡路大震災で多くの被害を受けました。建物の数でいうと、オフィスの1/4程度が機能不全に陥ったといわれています。その後、急激なスピードで復興していったわけですが、都心の再整備までは手が回らなかったというのが実態です。また、民間部門ということで、行政がなかなか手を出せなかったということもあります。

震災後の1996年には神戸都市再生研究会において、都心に対する様々な提案がなされていました。そういった流れの中で現在の神戸の都心があります。

阪神淡路大震災以降、特に情報化やグローバル化が日本経済全体を覆っていきました。その中で、先ほど申し上げた東京を頂点とした構図がどうなってきたかということ、東京対その他という構図に変化してきました。

東京が世界都市とすると、神戸はその他の地域の都市として位置付けられます。では、神戸はどうしていくべきでしょうか。私は企業を含めた人々が選択する都市のひとつとして考えていくべきだろうと考えます。企業は何を選択するのかという点が、都心を考えるうえで我々が留意しなければならない点であると考えます。

都心というのはCBD（Central Business District：中枢業務地区）といわれて、オフィスビルが集中している地域と定義されています。近年オフィスのあり方そのものが変化してきていますが、CBDが都市経済の牽引力の大きな要因であることは間違いありません。東京にあれほどの企業が集積する理由は、フェイス・トゥ・フェイス（対面接触）の利益が非常に大きいからといえます。意思決定を行う中枢管理機能が都市に集積することで、より効率的な経済活動を実現できることを示しています。

そういった中で、神戸は如何に中枢管理的な機能を身につけていくのでしょうか。神戸経済にとっても、最終的には市民の皆様の豊かさにとっても大変重要なことです。

かつての日本という閉じた空間の中で東京を頂点とした構図は、今や世界・アジアに広がっています。アジアを含めた海外との連携を創っていくことが重要になります。そういった点で外資系の企業の動きが気になるところであり、実際に政府も外資系企業に着目し始めています。日本の企業はどんどん海外に出ていくが、海外から資金が返ってきていません。日本の海外直接投資の対GDP比はOECD諸国中、最下位となっています。こうした中で、今後の神戸のCBDを考える上で外資系企業の動きは重要になります。

外資系企業の本社数を1991年と2014年とで比較すると、神戸市は54.8%増加していますが、大阪市は5割ほど減少しています。1位～10数位はほとんどが東京圏であり、関東圏域に外資系企業が集中しています。東京対地方という点で観れば地方都市の神戸としては頑張っているといえます。神戸は海外の人が生活するためのインフラが整っている等、そういった点がこのような結果として表れているのかもしれない。

もう一つは、東京からの本社機能の分散です。政府の中で議論がなされているテーマです。たとえば関西広域連合としても企業の本社機能の地方への分散配置について提案しています。

実際ここ数年企業の本社機能の移動が大変大きいといわれています。ある調査によると2012年は本社機能の移動が最も行われたと指摘されています。本社機能がなぜ動いているのかという点に着目すべきです。

様々な点が指摘されていますが、そのうちのひとつは、従来のように特定の業種が特定のところに集まったの内々でのやり取りではなくて、様々な議論ができる、多様な関係性の中で対面接触の利益が大きいからであると考えられます。もちろん企業にとって合理的な経済活動が背後にあるはずですが、こういった点がイノベーションに寄与すると考えられます。こういったことを含めて、新しい、次世代のCBDのあり方の指針になるのではないのでしょうか。特区等の手法も用いながら、アジア・世界を見据えた拠点を作っていくということも今後必要となってきます。

上述のような、いわば引き金のような議論もありますが、都心の競争力、魅力の創出、企業を誘致できる構図をいかに構築するかが重要になります。

ひとつは都市のイノベーションシステムをどう構築するのかという点です。あるいはそれを核心として、ポートアイランドで進められている医療産業に関わるエコ産業システムを、いかに展開していくのかと大きく関係しています。

リージョナルイノベーションシステム、すなわち地域のイノベーションを生み出すメカニズムをいかに地域に内包していくかという点です。世界中で様々な取り組みが試みられていますが、そう簡単にはうまくいきません。新しいものを次々生み出していくような構図が都心の周辺にあり、それとの強い連関の下に都心が構築されていくという構図が必要になります。

あるいは起業も重要です。都心の地価が高い場所で起業というのは違和感があるように思えますが、もともと都心というのは、周辺からやる気・野心のある人が安い場所に入り、成功して都心の一等地に店を構えるという構図があります。

神戸であると、成功した人が東京に出て行ってしまおうという現実があるとは思いますが、重要なことはそういったメカニズムをどうやって神戸の都心に組み込んでいくのかという点です。ダイナミックに動いていく仕組み、これがイノベーションの仕組みだと思いますが、これをいかに都心に組み込んでいくのかという議論が必要です。

ふたつ目は、厚みのある労働市場の構築です。人を集め、育てることが重要です。神戸市は大学連携室も設置し、大学との連携を強く進めているが、やはり都心に大学があることも一つの強みです。ポートアイランドも含めた議論をしていくことが重要となります。

私は三宮周辺に大学があってもよいと考えていますが、いずれにしても人がそこに来る理由、あるいは人が育っていく構造をいかに構築するかということが重要です。

都心居住については市長がおっしゃいましたので、詳しく申し上げませんが、やはり神戸の広域的都心（新神戸～神戸、ハーバーランド）はモザイク状の魅力があります。新しいCBDの機能も居住機能との融合というのは避けられません。そうした意味ではこういった議論も必要となります。

新しいモザイク空間をどうデザインしていくのかという意味では、神戸市は「都心・ウォーターフロント」というランドデザインを策定されていますが、「ウォーターフロント都心」でもないのではないかと私自身は考えています。ウォーターフロントに新しい都心圏域を創っていくというのは、新しいモザイクの一辺となるのではないのでしょうか。1996年の神戸都市再生研究会にて、外資系企業の議論も含めてすでに記述させて頂いた点ですが、神戸が今動かしているところとの連動という意味で提案いたします。ウォーターフロント都心はおそらく日本ではどこにもない空間です。

これまで述べてきた①イノベーションシステムをどのように構築していくのか、②新しいモザイク空間をいかにデザインしていくのかという2点を踏まえた上で、最終的には都心全体をマネジメントしていく仕組みが重要です。基本的にはその地域にお住まい、あるいは働いている人の活動によるわけですが、全体としての競争力をどのように向上させていくのかというところは、エリアマネジメントであると考えます。

最後に、我々はどうしても個人の利益を追求しがちですが、神戸という都市を考える上では神戸の全体の利益の最大化をどのようにしていくかということを考えなければなりません。そのことで神戸経済が活性化していく。最終的には豊かな都市生活につながると考えます。



(3) テーマ別セッション**◆ テーマ別セッション①「景観」****【景観】ファシリテーター**

長町志穂 (ながまちしほ) 京都造形芸術大学客員教授

【景観】パネリスト

服部圭郎 (はっとりけいろう) 明治学院大学経済学部教授

長濱伸貴 (ながはまのぶたか) 神戸芸術工科大学環境・建築デザイン学科准教授

★ポイント★**①市民が参加できるプラットフォームづくり**

- アイデンティティを作る。賑わいを作る。都市の特長を最大化させる。
- 間違った方向に進まないように、マスタープランをしっかりと作って、市民が参加できるプラットフォームを作る。

②神戸の優れた遠景を活かす（海・山）

- 遠景・中景・近景の3要素。現在は、中景部分の肥大化が進んでおり、街の景観に変化が出ている。海から山までをどう繋ぐかが課題である。
- 神戸には遠景があることが有効、他都市との差別化が出来る。夜景もある。色の温度も考えることが重要。
- 100年後の街並みをどう考えるかが重要。タワーマンションはそのまま残っていく可能性がある。
- ウォーターフロントの景観の再構築。港から山手を見る景色。喫水線や工場のライトアップも有効である。

<パネリストからの話題提供> 【以下、敬称略】

長濱	<神戸の全体景観について（緑の視点を交えて）> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸らしさを語る時に、昭和10年頃と比較しながら話を進めたい。 ・景観とは、遠景、近景、中景から語られる。この3層の景観を持つことが神戸の特徴になっている。しかし最近、超高層マンションの建設によって、中景（市街地）が肥大化し、景観が変わってきている。 ・例えば、トアロードからみると、1932年は遠景として六甲山が見えているが、現在は1/10くらいしか六甲山が見えない。神戸港からみると、六甲山がよく見えたが、今は阪神高速ばかりが見える。 ・このように、市街地 = 中景が肥大化して街の景観が変わってきている。 ・遠景、中景、近景を上手く活用している事例として、京都の西山にある正伝寺がある。遠景は比叡山、近景は庭園、中景は市街地があるが植樹で隠している。 ・居留地のオリエンタルホテルのテラスから六甲山が見える。中景は柵等で隠し市街地の風景を緩和している。 ・トアロード、明石町筋等、景観スポットを実際に歩いてみた。北野は、北野ホテルで神戸らしい景観がある。セットバックの庭と六甲山、街路樹、ヤマト通りの街路樹などは中景を和らげる効果がある。民間レベルではカジュアルな緑を取り入れている。下山手の幹線道路、神戸は街路樹が発達しているが、緑の取り入れ方をこれから考えていく必要がある。
長町	<夜間景観について> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸の夜景は他都市と比べて色温度（光色）が違う。夜間景観においては大きな要素で、日本は白が多い。 ・明かりはにぎわいをつくる。ニューヨークでの廃線跡のハイライン公園は、夜間にライトアップしている。昔は治安が良くないエリアだったが、今ではレストラン、バー、ブティック等立ち並ぶお洒落なエリアになった。 ・コペンハーゲンの運河沿いには、昔自動車が止まっていたが、行政と民間で協力し、自動車ではなく船を留めて店を出す工夫をした。 ・清溪川（韓国）、ボストン（アメリカ）など、何気ないところでもカラーでにぎわいを創出した事例はたくさんある。 ・明かりのアイデンティティとして、住宅も風景にあわせて照明をつけることや、商業施設などもそれに合った明かりをつける。京都も色温度を統一する努力をしている。 ・明かりは都市の特徴を出せる。マルセイユ（フランス）は棧橋にLEDの青をいれて、「らしさ」をだしている。以前からある土木構造物に照明を当てて「らしさ」を出すこともできる。 ・個別のエリアごとに夜間景観のマスタープランをつくること、その際にエリアのアイデンティティが大事である。

服部	<p>＜都市における景観の意味合い＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・景観は市民にとっては心地よさ、来訪者にとっては神戸らしさを演出できるものである。景観によって都市のアイデンティティを表現できる。 ・例えば、ミンスター（ドイツ）の都市景観は、非常に歴史的なものに思えるが、実際には戦後につくられた、都市固有のアイデンティティを再現させる景観である。倉敷の景観も、作られてきたものであり、人々が積極的に保全、維持し、都市らしさを表出している。 ・清溪川（韓国）は暗渠であったところを開放して、景観をつくりあげた。 ・プラハ（チェコ）やボストン（アメリカ）のピーコンヒルは、ガス灯で統一されている。歴史的な雰囲気であるが、どちらも5年以内に導入された。 ・ケルン（ドイツ）の大聖堂のように歴史的なものは残しているし、ヴォルフスブルク（ドイツ）のような工業都市は、新たなものをつくる。日本でいえば、新国立競技場は否定すべき景観なのか、もう少し議論が必要である。 ・一方で、祖谷村のかずら橋は非常に「らしい景観」であるが、その反対側をみるとコンクリートで作られた駐車場があり、滝の横には食事処があることで景観が損なわれている。 ・都市のアイデンティティは景観で示すことが出来る。景観はつくるものである。つくりかたとしては、民主主義的に作っていくのが良い。ニュータウンのような「お仕着せ」では親しみが持てない。先代が作ってきたものを守り、さらにつくりあげていくものである。
----	---

＜議題1＞ 「市民にこごちよい景観」に関するパネリストの意見

長濱	まちの緑化について神戸市と研究会を開催している。例えば、東京では人工的なパネルタイプの壁面緑化が流行っているが、これは神戸らしさがでるのだろうか。時間をかけてつるが建物を覆っていくような、市民が手入れをいれて神戸らしさを培っていくほうがよいのではないか。そのプラットフォームを用意して、市民が育て、まちのアイデンティティができる、そんな仕組みづくりが重要である。
服部	景観は、人によって好き嫌いがあるので合意形成がむずかしい。カラージュやパッチワークがよいのではないか。ブラジリアでは、トップダウンでオスカーニーマイヤーという一人の建築家が計画している。これは神戸にはあわない。そこで、みんなで描いたカラージュがよいのではないか。方向性を決めて、解釈は多様性を持たせる。ルシアンクロールというベルギーの建築家は、デザインのコンセプトは決めるが、いろいろな建築家に任せ自由に設計してもらう。このアプローチは、参考にできる。
長町	服部先生がおっしゃったこの方向性は、まさにマスタープランである。そこに向かって目指すものがあり、多様なものになる。
長濱	景観に関して市民参加の事例として、国内的には水辺空間が挙げられる。水都大阪、中の島、道頓堀では市民と企業を参加させるチャレンジをしている。安全性の担保など規制緩和で参加を促すことが必要である。
服部	景観は究極の公共性が求められる。景観を意識する議論を始めるのが第一歩だと思う。遠景は難しいが、近景や建築から始めるのが身近でよい。コペンハーゲンでは、小学校の庭をつくるのに小学生にワークショップに参加させる。地元住民や中学生も参加して公園をつくる。これを繰り返すと、公共性や景観を議論するプラットフォームができる。

＜議題2＞ 「世界に誇れる都市景観の実現には」に関するパネリストの意見

服部	神戸には遠景があることが誇れることである。東京は地面から山が見えない。外の者からすると、京都の山並みや神戸の六甲山など、遠景を議論できるのは資源である。一方で、ウォーターフロント沿いの高架は残念過ぎる。デュッセルドルフやボストン、シアトルにおける高速道路の地下化や都心部の迂回などを検討してみてはどうか。
長濱	北野界隈の住宅地、ウォーターフロントは、これからのところである。水上警察あとの緑化も非常に大事で、山とウォーターフロントを結ぶものとなり、観光資産や神戸市民のこごちよさになる重要な要素である。

＜参加者との意見交換＞

(参加者)	長町先生からは色温度の話があったが、ポートアイランドからの景観は、逆の景観がブアである。例えば喫水線に対してブルーライトをつけるのはどうか。工場があるので、港から山手をみたい。グリーンに関しては、神戸には4つの玄関口、神戸空港、三ノ宮駅、新神戸駅、神戸港があるが、グリーン計画は不安で、愛想なし、公園等もない。三ノ宮の駅が猥雑なので、神戸らしい駅前にまとめていくべき。辰野金吾さんの設計のみなど元町駅が残っている。そういうものを再生させるのか。フラワーロードの建物の上に公園を作ってから神戸駅が見える形はどうか。
長町	喫水線についてはウェルカムである。水中ではなく手すりのところを照らすなど、市民と一緒に活動をしていくことをしたい。

長濱	遠景は資産である。大事にしていくこと前提で、玄関口をもう少しダイナミックにやっていく必要がある。神戸は、中景に関してややサボってきたところがある。肥大化してしまった市街地の、市民レベルの小さな景観を取り戻していく。神戸は絵になるまちであるので、絵になる風景にどれだけ復権していけるかが重要である。
(参加者)	テナントさんの看板やまちの景観や夜間景観について月1回会議をしている。市民参加型の取り組みが解決策のひとつ。神戸市のコンテンツの中に「心に残る神戸の風景」というfacebook ページがあるが、2週間に一回程度で市民の方に投稿されている。景観に対する市民のバロメーターである。その中には、六甲山からの神戸の夜景、港からみた神戸の風景が多くあがっており、これがひとつの答えだと思う。
(参加者)	フラワーロードに住んでいるが、新神戸の駅から第3突堤をみると、海岸から三宮までは建物が揃っているが、加納町3丁目から北側は統一感がない。早くまちの再開発を進められるようなプランを立てるべき。また、フラワーロードから新神戸につながるようにするべき。短期的ではなく50年、80年、100年の未来をみるのが世界の中で残っていく方法だと考える。
長町	パネリストからの話題提供にあった「歴史的な都市空間は近年創出された事例が多い」といった話につながってくる。これからを見つめて、新しく作る・直すことが大事である。
(参加者)	神戸のまちというのは歩きやすさを重視した景観づくりを考えていくべきである。まちの先にあるものが開けていない。元町からブランドショップがあるが、東遊園地までいきたいと思えるような景観になっていない。高架についても、建物をふさぐものを工夫することにより、魅力的になると考える。三宮の開発においては、内装の面を重視すべき。京都、大阪みたいなダイナミックなものではなく、「センスよくシックな」というより、色彩豊かで芸術性がある明るい景観、空間づくりにすべき。このあたりを重視してコンセンサスを取っていければと思う。

<まとめ>

長町	神戸らしさ、アイデンティティ、参加、プラットフォーム、民主主義的に作っていく景観、100年後に続くこれからつくる景観、デザインコード、ハイセンス、これらのご意見、またご記入いただくアンケート等も含めて、子どもたちのために次の世代まちの姿を描いていきたい。神戸市は、市民と行政が他都市に比べてもっとも意思を持ってやっている自治体であり、可能性がとてもある。ぜひ意見を出して欲しいし、我々も委員として意見をしっかりと出していきたい。「意思を持ってがんばろう!!」
----	---



◆ テーマ別セッション②「にぎわい」

【にぎわい】ファシリテーター

八木康夫 (やぎやすお) 関西学院大学総合政策学部都市政策学科教授

【にぎわい】パネリスト

毛谷村英治 (けやむらえいじ) 立教大学観光学部教授

原哲也 (はらてつや) (株)竹中工務店大阪本店設計部 グループ長

★ポイント★

①神戸らしい賑わい

- 神戸らしい地域やイベントを上手く活用することが重要である。

②人々をひきつける空間、活動（よそ行き感覚）

- 都心はよそ行きの場、ハレの場である。自分をよく見せる場としての機能している。
- その空間に居たい、味わいたいと思わせることが重要である。

③にぎわいを育てる

- 身近なところから取組を始めて、都心全体へ繋げていく。
- 小さくてもインパクトのある取組を継続する。

<パネリストからの話題提供> 【以下、敬称略】

八木	<p><にぎわいの観点から見た都心の心地よさについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ・まち並みはそこに住んでいる人々、訪れる人々を表す。 ・神戸のウォーターフロントは良い。お祭りやイベントもある。また、三宮・ハーバーランド・旧居留地等、誇れる地域が沢山ある。神戸らしさといえば、ハイセンス・おしゃれ・海と山等があり、憧れの対象である。 ・一方で、良い環境にあるからこそ、ゆでがえる症候群に陥ってしまうかもしれない。そこでいくつか問題提起をしてきたい。 ・都市空間のポイントとして神戸の特徴を3つあげる。①都市要素の一体感（国道2号以北と水際の分断）、②土着化した豊かな国際性（南京町をはじめとしたアジアンな感じ）、③大きな公園（東遊園地、みなとのもり公園）。 ・にぎわいの要素のとらえ方として2点あげる。①大きなにぎわい／小さなにぎわい（散策したくなる界隈性）、②つくるにぎわい（イベント等）／育てるにぎわい ・育てるにぎわいにおいては流入人口や来訪者数ではなく、交流人口が重要となる。その際にポイントとなるのがイノベーション。常に新しいものを作り続けるのではなく、今あるものを新しい見方で見る、新しい意味を見つけ出す。 ・旧を転換しつつ、新との新しい連結を作る。大きな象徴ではなく、小さいが威力のあるインパクトが必要。小さくてもリアルな変化に繋がるしなやかで柔軟性に富んだイメージで、常に取組み続けなければならない。 ・まずは愉しくやることが重要である。前例がないからやってみる。いずれにしても、プラグマティックな手順（やってみましょう！）が必要である。
原	<p><海外における事例について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バーミンガム（イギリス）は、かつては工業都市であった。新たな商業施設（SC）の開発～教会～広場～芸術・文化ゾーン（コンベンションセンター等）を結ぶ歩行者専用の動線（約2km）を確保している。更に使われていない運河を歩行者空間に再整備した。その結果、来客数が倍増した。新たな居住者も増加した。 ・イスタンブール（トルコ）の1点集中型の開発の事例では、グランバザールの中で一つのマーケットを形成している。モスクも近い。海や川とも近接。船の上での食事・景観を楽しむ。歴史的遺産を活用しながら。周辺の通りも路地として歩いていて楽しい。ポケットパークもあり、多彩な表情を見せており、いろいろ散策したくなる。 ・アメリカ・ニューヨークのハイライン。マンハッタンの南西部。あまり観光客が行く場所ではないが、1999年から再整備された。高架の貨物線の線路跡を活用し、線として2km強の範囲を歩行しやすい環境として整備されている。緑、ベンチ、EV、アート、展覧会、カフェやバー、ショップ、ホテルがある。自生の植物を重視している。環境への配慮も重視されている。
毛谷村	<p><ハレの空間としての都市について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光を通じてどう儲けるかという問題は事業者さんが考えて頂いたら良いと思っている。観光がまちに与えるインパクト、負の影響を考えないといけない。 ・都市の魅力は情報・人・モノが集まることである。大きな都市は選択肢が多く、選択性が高い。

	<p>しかし、近年、ネットで色々なものを探せる。都市に求める機能が変化しつつある。モノを求めるのではなく、都市という空間に行くこと自体を求めるようになった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・お土産を買うのは、自分が観光に行ったという事実を示したいという思いが深層心理にある。都市に行ったことを記録に残す。お土産もそうだが、最近は SNS に写真を載せる。この目的は美味しいものを味わった自分を示したいことにある。 ・都市の中で自分が良く見えるところを探している。神戸では異人館などの背景の綺麗な所が該当する。そこに立っている自分を見せたい。利用はしているが、利用していること／演じていることに気づいていない。 ・かつては「余所行き」といえば、冠婚葬祭の場であった。最近は日常生活の中に余所行きが入ってきている。通勤や通学の際にもおしゃれをして出てきている。これを見せるのがハシの空間である。日常から魅せるという行為をしている。こうした日常をオシャレに見せられる場所が求められている。人々はその場の空気を読んで、それに合うように振る舞っている。その場の雰囲気染まるようになり、人が変わっていく。自分が綺麗に見える、格好良く見える街を作ることが観光によるにぎわいに繋がる。
--	---

<参加者との意見交換>

(参加者)	<p>在日 2 世であるとともに、神戸生まれの神戸育ちである。神戸に対する想いは強い。神戸の都心の未来に関する検討が積極的に進められているのは大変良いこと。戦後の闇市の時代から震災からの復旧・復興を経て、立派によみがえった。しかし、三宮の駅前はどうなっているのかと考えている。大阪は商都、京都は古都である。神戸は国際観光港都市の色付けが良いと考えている。神戸はハイカラでファッションも自然もよく、女性の憧れのまちである。神戸の都心は元々猫の顔ほどの広さしかない。大阪駅周辺は近代的に様変わりして、人が集まっている。こうした背景を踏まえて、神戸がどうあるべきか。特に人の顔、玄関口に当たる神戸の都心、三宮の姿は遅れたものになっているのではないか。三宮・さんちか・センタープラザ・二宮・繁華街も全て、このままでは駄目である。今から素晴らしいまちづくりが出来るはずである。高層化するのではなく、立派なデザインの良い建物に従って、異国情緒を感じられるまちにすべき。</p>
八木	<p>熱い思いが伝わってきた。神戸らしさについては、色々な議論がなされてきたと思う。にぎわいは景観や産業も含めたプラットフォームである。どんなにぎわい、どんな人の交流が神戸らしいのか。また、どんな場所に都心の顔をつくれればよいだろうか。</p>
(参加者)	<p>神戸生まれ神戸育ちの元町っこである。以前は元町が一番の繁華街であった。しかし、段々と東の方に移って、衰退していった。ポータタワーも入場者数が伸びていないように思う。周りに幾つかある施設の魅力が認識されていないのではないか。神戸に来て、三宮を散歩するだけでは勿体ない。是非、中突堤からオリエンタルホテルまでの空間の開発（公園など）を考えるべき。</p>
八木	<p>ニュートラという言葉もあり、かつて神戸はファッショントレンドの発信地であった。</p>
(参加者)	<p>センター街・センタープラザは、店舗の閉鎖などで元気がない。しかし、来訪者数は多い。センター街・センタープラザが分断されていることが問題ではないか。若者ゾーン、ミセスゾーンなど特徴が出せると良い。これだけの都市なのに買い物に魅力を感じられない都市は珍しい。</p>
八木	<p>日本には広場がない。あっても交通機能を中心とした駅前広場だけである。人が滞留できる空間が必要である。</p>
(参加者)	<p>元々は、元町商店街がにぎわいの発信地であった。今も色々と活性化に取り組んでいるが、4～6丁目が、1丁目と比べると寂れている。ちょうど3丁目と4丁目の間に信号があり、そこで返ってしまう人とハーバーランドに流れる人に分かれてしまう。店主の高齢化もある。神戸駅から6丁目を通じて、1丁目に人が流れるように取り組んでいる。老舗の復活も PR したい。元町を神戸復活の起爆剤にしたい。</p>
(参加者)	<p>衰退の要因の一つに都心部のマンション建設があるのではないか。地域住民は増えるが、にぎわいは減ってしまう。最近、三宮の店で「犬お断り」の看板を見つけた。以前はなかった。これは住民がサンダル履きで来るようになったことによるのではないか。</p>
(参加者)	<p>三宮の駅前に洗練された建物が無い。三宮で写真を撮りたいとは思わないだろう。JR や阪急の建て替えの話もあるが、まず三宮にランドマーク的な建物を作らないと大阪に人が流れてしまうだろう。</p>
八木	<p>色々な立ち位置で、色々な考え方が有る。京都市の三条商店街でベンチを設けた事例を紹介する。ちょっとベンチを置くだけで、色々な人が滞留することが分かった。ちょっとしたきっかけ、人が居るとにぎわいが生まれる。私はマンションの住民でも良いと思うが、こうしたちょっとした工夫がにぎわいを生むデバイス・装置になる。バス停や自転車置き場、レンタサイクルでも良い。まち全体にオシャレ感をボトムアップするようなストリートファニチャーがあれば、下駄ばきで出かけることはしないだろう。小さなにぎわいに繋がるのではないか。</p>

<まとめ>

毛谷村	商店の活性化のためには、商業関係者の方は相当頑張らないといけない。そこに来ないと買えないようにして頂かなくてはならない。また、海外に行っても、そこで沢山消費している訳ではない。その空間に居たい、味わいたいと思わせることが重要である。神戸はそれができる都市である。問題点として、モノを作りすぎたことがあるかと思う。新し物を作っても陳腐化してはいけない。もし今後作る場合には、100年後200年後にも残っているような良質なものを作る必要がある。
原	長い時間軸の中でどのように取り組んでいくのか。決して、大きなイベントを沢山うつことではないだろう。身近なところから手を付けてまち全体が変わっていくようにするべきではないか。
八木	育てていく街を作るという意識が大切である。



◆ テーマ別セッション③「環境・エネルギー」

【環境・エネルギー】ファシリテーター

中尾正喜 (なかおまさき) 大阪市立大学大学院工学研究科特命教授 (工学博士)

【環境・エネルギー】パネリスト

石田文章 (いしだふみあき) 関西電力株式会社総合企画本部
地域エネルギー開発担当部長

池永寛明 (いけながひろあき) 大阪ガス株式会社 理事 近畿圏部長

鈴木義康 (すずきよしやす) 株式会社日建設計総合研究所主任研究員

★ポイント★

①未利用エネルギー・最適化

- 使用量の見える化によって省エネを促進する。
- 排熱や生ごみ、下水熱を利用する。
- 三宮の地下を活用して熱を移動、共有する。

②コンパクトで効率的な都市

- 神戸市のコンパクトさをエネルギーという観点でも活かす。

③快適で災害に強いまち

- 災害時の電力供給源としての電気自動車を活用する。
- 震災の経験を活かし、エネルギーをしっかりと供給・確保する仕組みをつくる。

④組織作りと行政

- 施策アイデアを実現させるための仕組みをつくる。

<パネリストからの話題提供> 【以下、敬称略】

石田	<p><省エネ、新エネ、蓄エネについて></p> <p>①省エネ (効率的な利用)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・見える化 (ICT 技術を活用した技術): スマートメーター、はぴeみる電 ・デマンドレスポンス (事例: けいはんな実証): 事前に協力要請⇒それに対するインセンティブ ⇒再開発地区で実現を目指していく。 <p>②新エネ (未活用・未利用エネルギーの利活用)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未利用エネルギー (事例: 堺鉄砲町下水熱利用) ・水素 (ポートアイランド水素 CGS スマコミ構想): 水素で発電、その FS (フィージビリティスタディ) ⇒地下水や下水を活用して広範囲に使う。水素も活用する。 <p>③蓄エネ (エネルギーの融通)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・BCP (Business continuity planning): 平常時のピークカット、災害時の供給、EV の活用 ・万博公園においても自立エネルギーシステムの構築が試みられている。 ⇒太陽光パネル、バッテリー、施設の電力融通 ⇒業務用 EV の活用、街区ごとの活用
池永	<p><レジリエンス、熱と電気の融合、ハイクオリティ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸は日本初でガス灯を使用。その際、「エネルギー」を「燃料」と訳した。資源・燃料・一次エネルギー・二次エネルギー・最終エネルギーなど、以来 150 年混在した用語を使用している。 ・エネルギーは「電力」と「熱」 ・実験住宅「NEXT21」で熱と電気のエネルギー最適化をめざす。実証実験を行い、エネルギーの自律化を図る。 ・3.11 東日本大震災以降にエネルギーに対する価値観が変わった。 経済性と環境性 ⇒ 経済性・環境性・事業継続性 (BCP、LCP) (一例として病院の非常時電源確保等が挙げられる) ・人口構造や産業構造の変化に伴う都市構造の変化が、都市の危機であると考えている。

	<p>【3つのキーワード】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①レジリエンス：強靱でしなやかな街 ②熱と電気の融合：日本の最先端技術を活用した多様な資源のベストミックス ③ハイクオリティ：上質な空間のあるスマートな街（シビックゾーン、ビッグ）オフィスゾーン、旧居留地ゾーン、駅前ゾーン、商業ゾーン）
鈴木	<p><コンパクトシティ、スマートコミュニティ、エリアマネジメントについて></p> <p>①コンパクトシティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちを集約することにより CO2 を削減することが出来る。 ・都市機能、居住機能を集約するということは、密度をコントロールするということである。 <p>②スマートコミュニティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ポイントは発電・制御機能の需要サイドへのシフトである。 ・エネルギー技術&まちづくり関連手法を用いて、駅中心にコンパクト&スマート化する。 ・面的(エリア)な発想が必要。 ・地下、グラウンド、デッキのそれぞれを組み合わせた施策パッケージが重要となる。 ⇒提案：都市インフラ形成(管路ネットワーク構築)、エネルギーサービス展開、仕組みづくり(公民連携、上下分離) <p>③エリアマネジメント</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域 EMS 形成、自立分散型エネルギーシステム、モビリティ、未利用エネルギー利用がキーワード。 ⇒既存地下空間を活用した管路ネットワークを形成する。 ・多様な主体が参加するエリアマネジメント組織の形成、リノベーションの牽引、エネルギー効率の向上が重要となる。 ⇒神戸の街のブランディングが必要
中尾	<p><熱エネルギーの有効利用について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸はコンパクトな街・地下街のある都心、海と山（自然の恵み）、東西方向にインフラが充実している。 ⇒熱輸送距離・熱輸送空間、地下水流・海水、鉄道や高速道路 ⇒熱利用の費用対効果が高いまち ・電気を運ぶことは容易だが、熱を運ぶことは難しい。排熱を都心で上手く活用することが重要である。 ・エネルギー施設の共有・共同利用、未エネの活用、自動車依存から脱却がポイントとなる。 ・エネルギーの更なる有効利用に向けて、都市内施設、新規管路、人工水系、自然水系という枠組みの中で、土地利用、熱輸送配管の整備、人工水系の熱利用、自然水系の熱利用が必要となる。

<参加者との意見交換>

(参加者)	中尾先生の発表にあった、鉄道敷きを活用した熱融通について、関電の水素プロジェクトについて、ポトライナーからの管をつかえるのではないかな。制度的・技術的な課題、実現の可能性についてうかがいたい。
中尾	事業主が神戸市交通局に話を持っていく。インフラを事業者提案することは実施していない。阪神高速に配管を添架すると安くなるという話はした。民営化後は賃料が取れるなら検討の余地があると言われた。ビジネススペースでの話ができるのではないかな。技術的な面では問題ないと思う。水素なので万が一漏れても問題ない。
(参加者)	小さなことでも世界に向けて発信することができるはずである。いろいろと専門的な話はされたが、投資するなら「世界一になる何か」を示すべき、発信すべきである。いろいろと検討がある中で、兵庫・神戸を考えるのであれば自然（海と山）をいれて欲しい。本日の発表を誰が判断するのか。災害が起こったときに、街が維持できるのか。火災への対応はできているのか。今後、高速道路などの補修を誰が行っていくのか。100年前から比べると人間的なエネルギーがある。自家発電、無停電への対応が本当にできるのか。パニックに陥ったときに、機能するのか等、素人にはわからない。世界一の神戸を作るために力を貸して欲しい。
中尾	提案に具体性がないというご意見と認識している。例えば、下水の熱利用などについては神戸市の方で検討している。地下街についても環境省から事業をいただいて検討をしており、まったくの夢物語ではないということをお伝えしておきたい。
(参加者)	その点は理解しているが、もっとブレイクダウンしたときに本当に達成できるのか。費用対効果があるのか。
中尾	費用対効果も含めて検討していくが、今回のシンポジウムでは検討に載せていくための方向性を示していくものである。

石田	本件は、非常に重要な指摘である。関西一円でいろんな取組に関わっているがその中で重要なのは3点だと認識している。お金を掛けることに対してどのくらいメリットがあるかを考えないといけない。サイズを明確にし、認識を統一して進める必要がある（ビルかエリアか街か）。具体化するためには、誰が推進するのかをしっかりと決める。そのためには収益があがるようにならないといけないと考える。
池永	神戸で3.11のようなことが起こった大変なことになる。神戸が阪神大震災を経験しているのに、災害への意識が薄いという認識がある。これらを考えていかないと、世界一の魅力あるまちになっていかないとと思う。
(参加者)	さらなるエネルギーの有効利用ということで「自然水系」「人工水系」があるが、これは温度差を使っているの発電ということか。
中尾	両水系はヒートポンプの熱源として使うという位置づけである。

<まとめ>

中尾	かつては、道路、公園、下水道などの都市基盤整備、公的施設の適正配置を進めていた。いまは環境への対応、次世代に向けてのあり方になっている。再生可能エネルギーは基本のインフラも含めて使っていくという方向である。エリアマネジメントについては、面的にエネルギー資源を流通させて活用していくという考えである。面的に流通していくためには、エネルギーネットワークの構築により災害にも強くなる。地下街の例にもあるように、エネルギーネットワークとして活用するには管理会社、隣接する地権者、建物オーナーの参画が必要である。スマートコミュニティについても誰が旗振りをするのか。神戸市と連携して、どう巻き込んでいくことが難しいところである。
鈴木	取組は出来るところからだと考えている。立地企業においてコストメリットがあるところからエネルギーマネジメントに加わっていただくなど、ステップバイステップで進めていくものだと考えている。
中尾	スマートコミュニティは神戸市が進めてきおり、関係部局の役割が重要になってくるが、自治体の立場でどうか。
(司会)	環境は多岐にわたり、神戸市が掲げているスマート都市づくり計画などは自然・交通等々であり、それらをどう結び付けていくかは役所の苦手なところであることから、市民の意見などを踏まえて横串にしながら検討していきたい。
石田	「こういうことができる」ということを中心に示させていただいたが、実際に進めるに当たっては実現にあたってはいろいろ大変である。災害が起こったときに自立することは大事であるが、それが目的になってはいけない。地産地消等それ自体が目的にならないようにするべきで、平常時はネットワークを広げたいので、バランスを取りながら進めていくべきであるとする。水素の話が順調に進むと日本初・神戸発のプロジェクトになるし、ゆくゆくは世界初の神戸プロジェクトにつながっていくものであると思っている。
池永	ハードに偏っているが、世界で一番のまちのあり方を検討するにあたり、神戸市民・働いている人が重要であり、そこから出てくるまちのあり方、それに対する最適なエネルギーのあり方を示していく必要があると認識している。
中尾	日本一熱料金が安い都市を目指してはどうか。

※司会：神戸市住宅都市局計画部計画課 西 調整担当課長



◆ テーマ別セッション④「観光・文化」

【観光・文化】ファシリテーター

栗木契 (くりきけい) 神戸大学大学院経営学研究科 教授

【観光・文化】パネリスト

柏木千春 (かしわきちる) 流通科学大学サービス産業学部観光学科教授

桃田武司 (ももただけし) 株式会社ラジオ関西代表取締役社長

横山剛 (よこやまたけし) SRC グループ会長 Kiss FM KOBE 代表取締役社長

星加ルリコ (ほしかるりこ) 企画者・クリエイティブディレクター
株式会社 RURIKO PLANNING 代表取締役

★ポイント★

①体験型都市

- おとなまち・神戸やジャズなどのコンテンツはあるが、情報発信が十分でない。

②埋もれている資源の活用

- 神戸ビーフ、スイーツ、異人館、ジャズ、六甲山など資源はたくさんある。
- どこにどう発信すればいいのか明確でない。また、統一感が無い。

③玄関口の整備

- ホテル、交通事業者などが連携して進めていく。

④ソフト先行のまちづくり

- 「株式会社神戸市」の時代はハード整備がメインだった。今はソフトを活かすためのハード整備が重要。

<パネリストからの話題提供> 【以下、敬称略】

栗木	<p><「観光」が持つ意味について></p> <ul style="list-style-type: none"> ●欧米では、「観光」の持つ意味が変わってきている。 日本：名所、旧跡を廻る (sight seeing) 欧米：お出かけ (tourism) ●まちへ買い物に出かけることがネットショッピングへ転換している。 ⇒都心に向かう理由：『体験』の要素
柏木	<p><「神戸らしさ」の活用について></p> <ul style="list-style-type: none"> ●神戸市に住む前のイメージとして、外の人からは主要な箇所しかイメージできないのが実情。 ●神戸市に住んでからは、コンパクトな範囲に海・山がある、異文化の色の違いによるレイヤーが重なった独自の文化があるというイメージを持った。 ●神戸のまちの魅力を感じるためには、もっとまちを歩くべき。 ●地域の「魅力づくり」は地域の方しかできないので、主体的に取り組むことが重要。 ●「神戸らしさ」「特別さ」をアピールするための取組みとして、色々なイベントを開催する「おとな旅・神戸」をプロデュースしている。 ⇒予約率90%以上、1,000人以上がイベントに参加（神戸市の方は約6割） まちをカルチャースクールに見立てて楽しんでいる。
桃田	<p><アーバンリゾートについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ●1993年4～9月 アーバンリゾートフェア神戸が開催された。 ⇒ハードからソフトへの転換 ⇒今後のまちづくりの方向性を打ち出した ・・・しかしながら、震災により再びハードに回帰してしまった。 ●再び、アーバンリゾートの概念を取り入れていくことが必要とされている。 ●文化の担い手とハードの担い手を融合していくことが重要となる。 ●誰が担っていくのかを見据えたハード整備が重要となる。

横山	<p><回遊性について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、音楽業界ではCDが売れないので、アーティストは、ライブで生計を立てているのが現状である。 ・ラジオ業界としては、ラジオで積極的に曲を流すことをタネに、アーティストをまちなかのライブイベント（ジャズのまち神戸等）にブッキングしている（人を呼ぶカテゴリーとしてはアコースティックに着目）。 ・全国から来訪者が集まる・お金を地域に落としてくれる。 ⇒まちの回遊性を高める効果が期待できる。
星加	<p><魅力の「編集」について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸ビーフは、知っている人は多いが、食べたことのある人はほとんどいない。 ・神戸ソウニエの開催：11店舗のレストランで、神戸ビーフを使用した料理を提供するイベント ⇒神戸ビーフとレストランをネックレスのようにつなぐ ・何も新しいものを生み出す必要はなく、みんなが知っているものをしっかりと「編集」していくことが必要である。 ・魅力を語れる人がほとんどいないことも弱点である。 ⇒旅行会社等と連携しながら、セールストークを磨いていくことも必要

<議題1> 「神戸らしい都心観光・文化」に対するパネリストの意見

栗木	<p>「神戸らしさ」という話があったが、神戸の魅力を打ち出す際のポジショニングについてどのように考えているか。良くも悪くも近くに大阪があり、大阪にはすべてが揃っているので集積では勝てない。そのため、東側から来る人は大阪、もしくは京都で止まってしまい、なかなか神戸まで足を向けてくれないという現状がある。外部の人が感じる神戸らしさについてどのように考えるか。</p>
柏木	<p>神戸は昔から外国との結びつきがあり、異文化を受け入れてきた歴史がある。そのため、「関西エリア No.1 の国際観光都市」へ飛躍していくことが重要と考える。そのための取組みとして、神戸空港を活用していくことが有効と考えている。神戸空港自体は国際空港ではないが、関西国際空港と海で繋がっており、ベイシャトルで結ばれている。そのため、ベイシャトルを使ってでも行きたくなる「演出・空間づくり」（例：ウェルカムボード、礼拝所、免税店）が必要ではないか。ポートアイランドには国際会議場もあることから、ゲストの玄関口として機能することも期待できる。</p>
桃田	<p>「文化の担い手」と「観光の担い手」は違う。例えば、一生懸命演奏している人たちは、まちの活性化を考えて演奏しているわけではない。2つの担い手がマッチングすることが、これまで十分であったか。それぞれの担い手が、協力し合いながら「都市プロモーション」をしていくことが重要である。なお、神戸の特性といえばやはり海と山の近接性である。そのような立地特性もあり、神戸ビアクルーズのような企画を立ち上げ、参加者からはよい評価をいただいている。</p>
栗木	<p>六甲山など、いわゆる昔からの定番の観光地も、元気な事業者を繋げることによって、活気が出てきているところもある。</p>
星加	<p>今、六甲摩耶プロジェクトのプロモーションをしているが、プレイヤーがいないと、どれだけ議論しても具体性が出てこず、何をやっていけばいいかわからなくなる。山でビジネスがやりたい事業者を公募しているが、発信するにしても、個人でプレスリリースなど必死でやるにも限界があるため、広報部としての役割を私たちは担っている。また、ビジネスマッチングとして、山でのビジネスに成功している方とのディスカッションの場を提供したりしている。</p>
栗木	<p>現場でビジネスをしている人をつなぐと色々生まれてくる。一企画者だけではなかなか動かないのが、色々巻き込んでいくことで、集客力もより増していく。観光としての新しい「つなぎ方」をしていけば何か生まれてくる。</p>
柏木	<p>当事者を巻き込む仕掛けについて、吉野では、桜の時期に1ヶ月程度ひどい渋滞が発生することから、その改善策の検討と新木を排気ガスから守るプロジェクトを行った。桜に関わるすべての人、山に関するすべての人に集ってもらい、不満をさらけ出してもらおう場を何度もつくりだした。近隣駐車場を新たに設置するとすると、既存の駐車事業者からの不満が生まれる。利害関係を調整し、それぞれがハッピーになるバランスを考えながら、あるべきシステムを作り出していくことが必要と痛感した。</p>
横山	<p>神戸の魅力を発信していくにあたり、昔からの定番の観光地をどうしていくかが必要である。また、イベント等は現在でも常時20本ほど開催されており、魅力を十分に発揮していくことが必要である。域内の情報を域内に伝えるだけでなく、域外、ひいてはアジアに発信し、人を呼び込むことが必要ではないかと考えている。情報をどう伝えていくかを考えていくだけで、大きく変わるのではないかと。</p>

＜参加者との意見交換＞

(参加者)	音楽を通したまちづくりを考えているが、ミュージシャンと接していると、「食えない」という状況が見えてくる。「リアル」な世界ではなかなか稼ぐことが難しいので、web 上で稼げる場を提供してあげて、活性化を狙うような取組を考えている。切磋琢磨し、競い合う（賞金等）ことで、活性化につなげることができる。指導者というところでも、昔はジャズを伝える人がいたが、今はそういう人も少なく、「伝える」ということが不足している。「情報伝達」と「バーチャルとリアル」の融合により、活性化につながり、いい循環が生まれるのではないかと考えている。
桃田	大阪の落語文化のような小屋があることは有効かもしれない。ライブハウスにしても、外部の人はどこにいけばいいかわからない。敷居が低く入りやすいような施設があればいいかもしれない。
(参加者)	ジャズのまちストリートの参加者のような「観光の担い手」と「産業の担い手」のマッチング、掛け声を公が担っていかないと、なかなか繋がってこない。そういったところを注力していくことが必要ではないかと感じている。
(参加者)	神戸は食の文化がある。イスズベーカリーも人気があるし、神戸ビーフは外国の観光客が食べに来ることもあったと聞いた。ゴルフ場もある。魅力のあるものはたくさんあると思う。そういった中で、それらを集約していかに発信していくか、ということ考えた上で、神戸のブランディングをどのように考えていくべきか。また、滞在型ビジネスを、今の観光のブランディングの中から生み出すべき。
栗木	神戸の魅力を発信していくことで、中が見えなくなってしまうのはいけない。
(参加者)	先生方の意見も色々あったが、結局のところ自己満足に過ぎない。魅力がなかなか伝わらない要因としては PR 不足であろう。人が集まるのは、異人館と中華街だけであり、他の場所は通過するくらいである。ジャズにしても、どこでやっているのかが伝わりにくい。東京から見ると、神戸ビーフではなく、松坂牛の認知が高いのが現実である。神戸市の都心だけでなく、周辺も含めた魅力アップが必要である。例えば、姫路は食やお城などあり、活気があると感じる。そういったところを真似していくことが必要。神戸市はお高くとまっている、という印象を受ける。神戸市を人が集まる場所にすべき。

＜まとめ＞

栗木	ソフトの時代のなかで、行政は広告等はないというスタンスでこれまでやってきた。博覧会等のビッグイベント等を除いても、プロモーションの仕掛けは民間がやるものという意識が強かったが、最近は行政で主体的にやる動きも見えてきている。「玄関口」の話として、新幹線、空港が出てきたが、三ノ宮駅はどうか。まちに歩き出したいという思いを持ってもらえるかどうかが重要と思う。姫路市の話も出てきたが、姫路市の活性化の起爆剤は間違いなく駅の再開発がひとつの要因となっている。三ノ宮駅をどうして行かか今後 50 年の活性化を左右するといっても過言ではない。ホスピタリティの現場を巻き込んでいかなければ、ハコモノの主導となり、ソフトと連動しなくなってしまう。オール神戸で繋がってまちを作っていくことを視野に入れた動きとして、こういったシンポジウムの場を活用していけたらと思う。
----	--



◆ テーマ別セッション⑤「産業」

【産業】ファシリテーター

加藤恵正 (かとうよしまさ) 兵庫県立大学政策科学研究所長・教授

【産業】パネリスト

西村順二 (にしむらじゅんじ) 甲南大学ビジネス・イノベーション研究所所長・経営学部教授

山崎健 (やまさきたけし) 神戸大学大学院人間発達環境学研究科教授

上村敏之 (うえむらとしゆき) 関西学院大学経済学部教授

植村武雄 (うえむらたけお) 神戸商工会議所 都市力創造委員会委員長

★ポイント★

①人が働き、学び、住む。生活の場としての魅力向上

- 都心を活性化させることで、周辺地域の活性化にも繋がる。
- 交通体系の再整備も有効である。
- 空港と港があり、都心から有馬温泉に30分でアクセスできることが強み。神戸は住みよい街である。
- 産業は人で構成されている。どのような人に住んで頂けるかが大切。生活居住空間として認知されたら、産業の活性化にも繋がる。

②異なる業種が容易にフェイス・トゥ・フェイスできる仕組み（混在・融合）

- 単なるビジネス空間ではなく、容易に混在できる仕組みが必要である。
- 広場を整備することで地域コミュニティの形成を促す。
- 家の中でやっていたことをアウトソースすることで新規ビジネスの創出にも繋がる。
- エンドユーザーのニーズを本当に掴むことが必要である。

<パネリストからの話題提供> 【以下、敬称略】

西村	<p><ユーザー視点から見た都心の産業について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心は、都市の顔、都市内への Gateway、人を吸引する場と定めることができる。私は人を吸引する場が一番重要ではないかと思っている。人とは誰か、街は誰のものかという、住民、観光客、就業者・企業人、修学生等、関わる人すべてである。 ・都心の役割を産業に絞ると、働く場であり、価値を創出、価値を交換する場である。中心業務地区（CBD）の考え方は、業務の中心であり、交流の出発・帰結、人・情報・技術が集積する場所、事業・人の支援するものである。シナジー効果が無ければ都市は発展しない。 ・産業は、今や人口動態を考えることが大事と考える。少子高齢化の中で、商業から生活産業、郊外から都心へという流れが起きている。これらを踏まえていくつか問題提起を行う。 ・ビジネスはバウンダリー（境界線）を超え、グローバル化していく。 ・都市の回遊性と連続性、ゾーニングが必要になる。 ・神戸らしさとは何か。ポジショニングベースからリソースベースへ。VRIO（Value, Rareness, Imitability, Organization）を考える時代がきている。 ・神戸の特徴は海と山が近接し、行政・生活・文化の機能が集積している点である。自己完結型の都心について考える必要がある。
山崎	<p><産業における都心の機能について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心を取り巻く状況は、人口減少や縮小といったことがあげられるが、都心を規模的に拡大させようという考え方ではいけない。持続可能な、をキーワードにする。都心はコンパクト性を維持されるべきものである。 ・産業活動にとっての都心とは、メリットはアクセシビリティ、集積の利益である。都心と都市圏は相互関係にあり、都心を活性化することにより都市圏を活性化させることができる。 ・オフィス立地特性であるが、旧居留地地区、税関線、栄町・海岸通地区に立地が多い。神戸には支社が少なく、単独事業所や本社が多い。また、神戸の都心のオフィスは規模が小さい。 ・都心の東部地区が発展から外されているため、東部を整備してはどうか。

上村	<p><都心におけるコミュニケーションについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ・人が集まるには物理的な空間が必要である。集積の利益を求めて魅力的な都心には人が集まる。 ・神戸には人の集まる場所になってもらいたいと思っているが、現状では厳しい。若者は学生等多いが、就職は大阪や東京へ流出してしまう。 ・産業とは人の生活そのものである。高齢化等によって人の生活が変化しているため、産業も必然的に変化していく。 ・高齢者にとって歩きやすいまち子どもにとっても歩きやすいまちであり。少子化にも関係してくる。都心づくりは広い意味での福祉と捉えることができる。すべての人にとって過ごしやすい都心は魅力ある都心といえる。 ・現在は標準世帯モデルが崩壊し、家族形態が多様化している。これに対応するには、多様な人々が都市に滞在できる場、ビジネスができる場を提供し、プラットフォームを作ることが必要である。交流人口を増やし、若い人にビジネスチャンスを与えることが、定住人口の増加に繋がる。 ・自動車の利便性を捨てても、三宮駅周辺を歩行者に開放し交流できる場をつくることが重要。フェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションを高めることがイノベーションを起こす。 ・神戸のように港湾と空港を両方持つ都市は珍しい。有効活用できる可能性がある。
植村	<p><都市間競争について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸商工会議所の都市力創造委員会で提案されていることは、①三宮周辺の都心機能強化と回遊性向上の早期具現化、②観光集客によるまちのにぎわいづくり、③関西3空港の一体運用への道筋づくりと大阪湾岸道路延伸部の実現への条件整理、④神戸クラスターを核とした産業集積の促進の4点である ・これらを踏まえて地域経済の活性化を目指している。 ・行政が積極的に動いていることは、遅きに失した感はあるが経済人として大変評価している。 ・来年の1月17日に震災20年となる。最初の10年は復旧復興、次の10年は創造的復興であった。震災の影響によって都心の整備が他都市と比較して遅れているのが事実である。 ・都市間競争に打ち勝つ神戸でないといけない。競争のなかでイノベーションが起こる。 ・トレンドに逆らうのではなく、トレンドの流れについてある種のイノベーションを起こす。そのことが定住人口の定着や魅力の創出につながり、神戸市が都市間競争に勝つことが出来る。

<議題1> 「神戸の都心への投資を加速させるには」に対するパネリストの意見

西村	<p>VRIO について、都心でやっていることは地方にそのまま持ってきていいとは限らない。成長戦略やアベノミクスがあるが、成長戦略には2つあると思う。スケールメリットを活かすものと、持続可能で大規模を目指さない適正規模のものがあると思う。地域の適正を見極めてVRIOである。地域資源、ケイバビリティをもう一度見直す。</p> <p>例えば、東京の学生に神戸を観光してもらった時の話であるが、新神戸駅に11時に来てくれと言ったら、無理だと言われた。首都圏では、埼玉、千葉等から東京駅に来て新幹線に乗るので、11時に神戸に来るのは不便である。これは、神戸に住んでいるものには想定外である。神戸の新幹線や空港に近いのは強みである。六甲山や海、有馬温泉など違う風景に近い。その近さは強み。また、この30年で兵庫県の人口は増えている。大都市の近くが理由である。つまり住む場所になっている。このあたりをVRIO分析してはいかかが。</p>
植村	<p>働き場、遊び場、就業の場、神戸は魅力が十分ある。産業といえども人。新幹線も空港も近い。子育て教育インフラや医療社会福祉インフラなどを整備し、子育て中や介護中などの有能な方が神戸に定着してくれる。医療産業都市がうまくいったのは、熱心に旗を振られる先生がいて、行政が熱心に動いてというのがあった。</p>
上村	<p>ビジネスとは家族でやって来たものをアウトソーシングしているのではないかと考えている。行政が、生活のアウトソーシングの場を提供する。例えば、子育て世代の親子が朝食を食べる場を提供する。そうすると、老人や単身世帯なども集まることができ、コミュニティができる。また、そこに保育サービスを付加するなど考えられる。</p> <p>広域で見る話は、神戸空港、新神戸駅、神戸港などあまり活用できていない。クルーズ船も定期的にはきていないので、ビジネスチャンスにならない。</p>
山崎	<p>CBDのオフィスについて、都心部の限定された範囲でも、情報化がどんどん進展しているが、単にビジネス空間として行うのではなく、フェイス・トゥ・フェイスが大事。</p>

<参加者との意見交換>

(参加者)	<p>企業誘致に昔かかわった。産業は、顧客とかエンドユーザーのニーズを聞かないといけない。上海で、日本の観光PRをみたことがある。東京、北海道、大阪、京都などの紹介があった。しかし、東京に行く人を100%としたら、神戸に行くのは8%くらいであった。</p>
-------	--

西村	東京の学生たちには、体験型を重視して観光ルートを組んだが、結局神戸ビーフに興味を示した。我々は当たり前過ぎて見過ごしていた。ニーズをわかっているようでわかっていなかった。もうひとつ、医療産業都市も大事と思っている。先端医療にばかり目が行くが、シンガポールから人を呼べば、住む場所のケア、奥様の言葉のケア、お子様の勉学のケアなどが必要となる。医療産業といえども、医療技術だけではなく周辺、フリンジのものも大事である。
(参加者)	神戸でものづくりしてきたが、日本は工業立国であるし、そこをうまく活かして若い人が就職できることが大事である。
上村	会社に就職するのも大事だが、自分で事業を起こすことも大事である。スモールビジネスの資金的な援助のしくみ、制度、場、の提供が必要。失敗を認めるような都市が新しい都市ではないか。

<まとめ>

西村	価値を創出する、価値を交換する、価値を楽しむ場が大事。これを意識しながら、プチ東京にはならず神戸らしさが必要である。
山崎	都市圏全体のなかで都心の位置づけを考えることを産業活動に取り入れることが大事である。
上村	人を集める合意形成のプロセスが大事。市だけではできないので、官民合わせて考えて政策に落としこんでいくことが大事である。
植村	MICE、瀬戸内クルーズ、海事クラスターを考えている。三宮駅について、阪急とJR西口について、一体的に再開発をする。ガード下のフラワーロードの拡幅その他、平面的な再開発にいち早く取り組むべきである。
加藤	都心と産業はなかなか一致することが難しい。イノベーションという観点から皆さんに話していただいた。産業活動で重視しているのはソーシャルキャピタルであり、情報共有や信頼関係がスムーズで効率的な経済活動を生み出すベースになっているという考えがある。イノベーションのメカニズムを支えるハード、ソフトの面を都心と産業を話題にするとときに考えていくべきである。



◆ テーマ別セッション⑥「生活・居住」

【生活・居住】ファシリテーター

関根千佳 (せきねちか) 同志社大学政策学部・大学院総合政策科学研究科教授

【生活・居住】パネリスト

相良二郎 (さがらじろう) 神戸芸術工科大学デザイン学部教授

種村留美 (たねむらみ) 神戸大学大学院保健学研究科副研究科長
リハビリテーション科学領域運動器障害学分野教授

★ポイント★

①みんなが住みやすいまち

- ユニバーサルデザイン（UD）とは、高齢者や障がい者等、すべての人の利用を最初から考慮することであり、高齢社会における暮らしやすさの基礎となる。
- 高齢者だけでなく、子育て世代も対象とした街づくり。

②神戸らしさの活用

- 歩いて暮らせるヒューマンスケールの街づくりを目指す。
- ウォーターフロントなど、神戸にしかないものを活かして、訪れたくなる街をつくるのが住みやすい街の実現につながる。居住機能を持ったリゾート施設も一つ。

③健康寿命の延伸

- 家に長く住まうことが出来る制度や仕組みをつくる。
- 図書館などの文化施設をつくり、社会参画の機会を創出する。

<パネリストからの話題提供> 【以下、敬称略】

関根	<p><ユニバーサルデザインについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ●0歳から100歳までのことを考えることが出来るだろうか。ユニバーサルデザイン（UD）とは、高齢者や障がい者等、すべての人の利用を最初から考慮することである。ソーシャルインベーションにも繋がる。 ●急激な高齢化の進展によってUDが必要とされている。企業にとっても大きなマーケットとなる分野である。欧米では100年程前から老年学が存在し、近年日本でも注目されている。 ●富山LRTや金沢市のタウンモビリティ等の交通政策もUDの一種と捉えることが出来る。神戸でいえば、有馬温泉や神戸ユニバーサルツーリズムセンターWINGKOBE等、観光の分野でもUDが浸透しつつある。 ●住民の都心回帰を進める自治体が増えている。福岡市のまちなかでは、1～7階が病院、8～9階が高齢者向けのマンションが人気となっている。 ●UDは高齢社会における暮らしやすさの基礎となる。子育てしやすいまちにも繋がる。福祉という発想ではなく、win-winの関係にするべきである。
相楽	<p><都心居住のメリット・デメリットについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ●「こうべ・だれでもトイレ」は民間が主体となって取り組んでいる活動である。 ●かつて高齢者居住施設は交通が不便な里離れたところにあったが、近年は便利な都心部への志向が強くなっている。 ●都心居住には光と影の両方がある。神戸の街は歩けるサイズ。是非、歩けるまちづくりを。しかし、都心では垂直移動が不可欠である。1か所で用事が済まないなどの問題もある。 ●都市での活動には様々な形態があり、様々な人がいる。多様な人の多様なニーズに応える必要がある。そのためには分かりやすさ、移動に負担が掛からない、スペースが十分にある、安全、気持ちが良いといった要素が必要となる。
種村	<p><高齢者を地域で支える仕組みについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ●高齢者が我が家で長く住まうために、予防と環境の2方向から、地域で支えることを可能にする研究を行っている。 ●スウェーデンでは親の介護の責務はコミュニン（地域）にあり、子どもの義務は廃止されている。 ●日本では、健康寿命と平均寿命に10年の開きがある。横浜では健康寿命延伸の取組をしており、効果が表れているとのこと。老年期の障害は心身の健康の喪失、生きる目的の喪失、経済的基盤の喪失、社会的つながりの喪失という4要素の複合型である。 ●健康寿命を延ばすためには、①家に居ながら楽しく社会参画できる、②家から外に出てみようと思う、③認知症になっても長く住まうことが出来る仕組みが必要である。

<議題1> 「都心にこれがあったら快適」に関するパネリストの意見

関根	楽しく年を取っていくために何が必要か。家の中はUDが進んできている。外でのUDが進めば、一生神戸に住んでいけると思う。小児科のように老人科があると良い。高齢者のコミュニティとして、海外の高齢者施設には必ず図書室・美容室がある。
相良	最後には一人で生きていかなくてはいけない。知識を吸収することはいつまでも他施設である。先日、住吉で見学したが、マンションの敷地の隣が図書館になっている。住むだけではない、住む＋文化的な活動。ワンストップとして老人科も大切だと思う。港にヨットハーバーが欲しい。アムステルダムでは船、係留しているボートで住んでいる人もいる。
種村	ウォーターフロントの活性化に着目すると、佐世保にはハウステンボスがある。最初から居住機能も持たせていた。神戸でも住みながら便利な空間にできれば。夏だけでなく、色々な季節に過ごせるリゾート施設があればもっと良い。
関根	フロリダ等にはそうした施設がある。是非、神戸にも綺麗なところに半年くらい住める施設があるとよい。
種村	海外からも来てもらえるようにしたい。マンションができて、若いうちから高齢になるまで住むとなると、どう作ったら良いのか。オートロックの番号を忘れる状態も起こりうる。
関根	段々とデジタル端末のウェアラブル化が進んでいくのではないかな。人間の認知機能の衰えをカバーしてくれるような居住機能があると良い。
相良	ガイドしてくれるような機能があると良い。神戸市ではタグの実証実験をした。

<議題2> 「都心に居住施設が入るメリット・デメリット」に関するパネリストの意見

関根	人々を繋ぐ機能があれば、高層マンションがあっても良いのではないかな。
相良	景観の問題がある。山と海が見えて欲しいとの意見が多いだろう。スケールが大きすぎるのが良くない。コミュニティが構成できるヒューマンスケールが良いだろう。
種村	メリットを考えると、ダストシューターがあれば良い。シドニーでは、地方に作った大型の高齢者施設（グループホーム）を都市に持ってくる取組を国が行っている。
関根	施設を増やすのではなく、家に居れる制度・仕組みが大切だろう。

<参加者との意見交換>

(参加者)	健康寿命に関する対策はまだ遅れていると思われるが、何か取り組んでいるものがあれば教えて頂きたい。
種村	名谷地区の住民の方の体力測定をしている。大変元気な方が多い。背景には、平均年齢80歳だが、9,000歩を越えてよく歩く。ボランティア活動を積極的にされている。意味のある活動を増やすことを考えないといけない。
関根	高齢者には「今日用（用事）」と「今日行く（外出）」が大切である。居場所と役割がある環境をいかに街が作っていけるか。ファッションや化粧品に気を使う人は長寿である。
相良	オシャレをすると気持ちが前向きになる。
(参加者)	高齢者中心の話であったが、生活環境として都心は住みやすいのかを考えてみると、基礎的な生活に係る店舗、学校・幼稚園などはどうすればよいか。都心居住に向いている世代とそうでない世代があるのではないかな。
関根	東京・世田谷の方では子育て層の都心居住を支援する取り組みを行っている。
相良	尼崎の商店街が寂れている。原因のひとつは商店主がそこに住んでいないから。住む人が居ないと、その街は活性化できない。
種村	世代間交流。日本の出生率が上がってきた。沖縄では高い。若い人が移住しているためである。若い人々を都心に戻すことが重要である。子育て世代は保育園が無いと働けない。地域が子どもの面倒を見る様な形が作れると良い。
関根	横浜では東横線の駅ごとに保育所がある。
相良	スウェーデンでは地下鉄の駅ごとに保育所と高齢者施設がある。
関根	UDは高齢者のためだけでなく、子育てがしやすいまちにする意味もある。

(参加者)	高齢者中心の話だなという印象。これまでとは違う印象の高齢者が増えてきている。老後を都心で過ごしたいという意識も持っているだろう。クリエイティブな高齢者に都心に住んで頂くことは有効ではないか。神戸であれば、神戸駅周辺が適切かと考える。
関根	神戸はコンパクトシティのモデルとして作り直せるのではないか。

<まとめ>

種村	どの世代にも安心・安全に楽しく暮らせる、経済基盤も上がる神戸になって欲しい。
相良	訪れたい街は、住んでいる人にも優しい。また来たい街は、気持ちよく過ごせるまち。外国人居住の多さ。今のシニアとこれからのシニアは氣質が異なるだろう。リタイアではなく、役割が変わっていく。
関根	神戸は夢のある街になれるはずである。ファッションやスイーツ。若者も高齢者も集まる街になって欲しい。



◆ テーマ別セッション①「防災」

【防災】ファシリテーター

牧紀男 (まきのりお) 京都大学防災研究所都市防災計画分野教授

【防災】パネリスト

越山健治 (こしやまけんじ) 関西大学社会安全学部准教授

浦川豪 (うらかわごう) 兵庫県立大学防災教育センター准教授

宇田川真之 (うだがわさねゆき) 人と防災未来センター研究主幹

★ポイント★

①適応力と人のためのルール

- 自分の事だけでなく、訪れる人や子どもたちのために準備する。

②情報技術とプラットフォーム

- スマートフォンを活用し、AEDの設置箇所等を共有できる仕組みをつくる。

③ユニバーサルデザイン都市

- 外国人や弱者にも適切に情報を提供していくことが神戸の強みになる。

④広場と水と目に見えるもの

- 広場と水は防災に欠かせない。これらがなぜ必要であるのかが分かるようにすることも必要である。

<パネリストからの話題提供> 【以下、敬称略】

牧	<p><阪神淡路大震災の経験について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪神淡路大震災を経験していることが強みである。今回のパネリストも含め、震災を契機に形成された人脈が存在する。 ・南海トラフの巨大地震が起こったときに、新幹線も東海道線も止まる。神戸に来てもらっている人が帰れなくなる。その時に「さすが震災を経験している神戸」「帰宅困難者対策もうまくやっている」ということを示すことが重要である。 ・いまの神戸の都心にはないものは2つ、「水」、「広場」であると考えている。
越山	<p><被害想定限界と使い方、主体を他に置いた防災、都市の魅力と地域の安全対策について></p> <p>【防災の常識】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①災害はめったに起こらない ⇒防災・減災対策は「いつか起こる」ものへの日常の「道程」である。そのような意識がないと、防災はなかなか進まない。 ②防ぐだけではやっていけない ⇒災害の影響はひとりひとりによって違う。実は困るのは「災害後」の社会。うまく切り抜ける適応力が必要な時代である。 ③自分のための防災では限界があるが人のための防災には可能性がある ⇒外の目を意識した防災・減災が重要。そこにいる人たちの被害が大きいから帰宅困難者対策が進められている。地域の力が問われる時代である。 ④地域はすぐには変わらない ⇒防災・減災への取り組みはすぐに効果のあるものではない。長い年月がかかるものだが大切なものである。 <p>【まとめ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ★安全な都心は一日にあらず ⇒賑わいや集客、効率化、高機能化は必ず危険が付随する ⇒潜在的な安全性を担保しないとイケない。法律での担保など ⇒「神戸都心の使い方ルール」「神戸都心の住み方ルール」 ⇒地域社会が醸し出す暗黙のルールとは何かを考えるべきである。 ★安全を目指し獲得していく中に安心は存在する

浦川	<p><防災×まちのにぎわい 情報技術の貢献></p> <ul style="list-style-type: none"> • 地域で起こる可能性のある災害を想像できなければ対策できない。 • 時代の潮流に即した地域社会の構築：共助⇒個人が躍動する、それが波及していくプラットフォームが大事。地域の様々な関係性が外部性を有する。 • 公助<共助<自助であるが、それぞれが信頼関係をもってやれることが重要である。 • 率先的住民参画を促進する場が必要。「サイレントマジョリティ」（意識がないわけではないが、積極的に関わらない、関われない人）が気軽に参画できる場を形成する必要がある。多くの人が地域社会に貢献したいと思っている。 • 情報の分野では「ガバメント 2.0」という取組が行われている。 • 情報収集フロー、アプリにおいては情報の量と質（高信頼性）が重要である。市民、民間、行政が連携し、いかに活用していくかが重要となる。 • みんなでつくる地図、地域情報プラットフォーム等、蓄積した情報を活用していく社会関係資本の形成が重要となる。情報だけでなく、その過程で形成される関係性が大事である。
宇田川	<p><歴史の伝承と発信について></p> <ul style="list-style-type: none"> • 神戸は土砂、河川、地震、津波等の災害に見舞われる可能性があり、防災の博物館である。 • 阪神大水害、阪神大震災の歴史、物語に触れることで、震災の記憶を伝承し、今後の防災に活かすことができる。そういった歴史を世界に発信していくことも重要である。 • 阪神大震災の経験のひとつとして、多言語ラジオの設立がある。在留外国人、在日外国人なども含めたユニバーサルデザイン（UD）といえる。また、障がい者への対応が、防災情報のUDへとつながる（イラストの活用・わかりやすい日本語）。 • 訪日外国人への対応としてはユビキタス化も重要となる。

<参加者との意見交換>

(参加者)	別のセミナーでもらった防災関係のチラシの中で「東南海地震」の被害状況をみたが、兵庫県は示されていないかった。神戸は淡路を含めてどうなっているのか。
宇田川	神戸にも津波はくる。兵庫県でも被害想定もしており、公表もされている。区ごとの広報誌にもでている。
(参加者)	神戸の人にはわかるが、神戸以外の人が見たら神戸が被害を受けないということで誤解されないか。防災というものは難しい。行政に対応いただいたのち、復興に対する応援などをすることが我々の役割だと思う。どの業種であっても支援の可能性はあるとセミナーでは聞いた。専門家だけではなく、一般の人もできるということをPRすべき。
牧	「さすが神戸だ」と言われるようにまちの人参加することが重要であるという認識がある。
(参加者)	外国人については漢字がわからないことが問題である。神戸からみつける教訓もあるのではないか。また、抽象的ではあるが目に見えない災害もあるのではないか。都市化というなかで起こる事象はないか。これが神戸らしい防災としてやっていく一つの鍵だと思う。
越山	起こったら手につけられないのが感染症の問題がある。とてつもない問題であり、防止策が不十分である。その中でも神戸市の対策は進んでいる方である。
(参加者)	みなさんの防災というものが何をしようとしているのか。何がしたいかがわからない。
牧	神戸の都心を考える上で防災がどういう役割を果たすのかを示したい。
(参加者)	AEDなどいろいろ出てくるが、具体的などころまでおいていない。自己満足で掲示しているが目立たない。それをどうするのか、現状の把握、今後の対策が見えない。宇田川先生の話はわかるが、ここだったらどこまで津波が来るなどがわからない。外国人についても言語の問題でわからない。具体性が見えない。例えば堤防をどうするか、須磨の高速道路での事故渋滞についてどうするかなど、100年後にでも何か対策ができないか。
浦川	物理的な対策については検討していかないといけない。我々が暮らしながらお金をかけず、大きな時間をかけずにどういう取組ができるのかという視点でパネリストが説明した。AEDの例では、神戸市消防は自分たちで情報を集めて「街角ステーション」でどこにあるのかをしめして案内できるようにしている。全てをカバーすることができないが、市民が登録し、消防が事実確認し使えるようにしていくような形で対応をしていける。いかに情報を溜めていくことが重要であるということを示した。
宇田川	どこが浸かるのかについては、神戸市のアプリでわかるようになっている。これを外国人や目の見えない方にも対応できるようにしていきたいと考えている。一番困ったことは、地名の読みの問題である。オープンデータなどを活用できれば、神戸らしい対応ということにつながっていく。

(参加者)	1年前から、防災センター付近には海拔0mというのが貼られているが、このプレートが新神戸あたりまで道沿いがない。どこまでいけば0mなのを示してほしい。ハザードマップを2m刻みで示す等ができれば救われる人が出てくるのではないかと。今後そういうものを作っていき予定はあるのか。
越山	対応策はいっぱいある。「何かをやってくれないか？」では進まない。対策は上げていくと数百でてくる。「あらゆる場面で生きる情報を」となると多数ある。地域でやっていけることを率先的にやることが重要。最初は手作りでもいい。実行するのは自分たちであるという認識が大事である。ハード整備については行政にお願いせざるを得ないが、お願いすることの10倍くらいやれることはあると思う。それは神戸市民が震災前から持っている規範だと思う。震災の後に、「防災に対してあれもやれ、これもやれ」という流れになっているが、アイデアを実現していくために、市民側の動きとして、セカンドステージとして神戸になってほしいと思うし、専門家として協力をしていきたい。
浦川	地形が手軽に分かるようにということについての仕組みは技術的にはあるが、市民が地形的な特徴を知ることが重要である。ただ、それをどう使っていくかは目的と市民の意識による。
牧	神戸はキレイなまちなので、みんなで協力して全体のコーディネーションの中でデザインも含めて考えるべきである。
(参加者)	「釜石の奇跡」と呼ばれる事例があるが、神戸市民の防災の意識を高めることが重要である。神戸の教育委員会において、子どもたちに防災教育を入れてはどうか、義務教育の必須科目にするにはどうか。もっと防災の啓蒙教育を小さい時からやっていく、神戸の市民はそういう意識が高いという願いがある。
浦川	兵庫県の教育委員会と一緒に、防災教育をどうするかについての授業はある。普通の教科書に「津波」などのキーワードを入れている。いろんな啓発活動をやっているが、これらを継続的にやっていくことが重要である。その中で子どもたちの教育、子どもが親と一緒に考えることが重要である。
宇田川	高知の例では、夜でも動けるように、地元の小学生が看板を設置し蓄光テープを貼って対応している。どんなにハードをやっても意味がなく、ソフトが大事である。神戸らしさを出すには「人」である。
(参加者)	都心の話であるが、議論の中に地下街や高層ビルの話が出てこない。南海トラフ巨大地震のような長周期地震のときにどうなるのか、一般の人は分からない。地下街の非常照明について、どれくらい暗いかなどはわからない。有事の際の規制、訓練などもいれるべき。
浦川	地下街の防災については問題になっている。火災中心に誘導口や煙の流れなどの検討は進んでいる。津波は想定外であり、津波が来るまでに抜けないといけない。何もやっていない訳ではない。地下街は消防法の縛りが非常に厳しい。これらについては、対策を検討していくべき項目である。

<まとめ>

越山	21世紀になって、ハードでの防災の時代ではなくなった。人々が自分自身の手でやっていかないとはいけない。1980年代のまちづくりの話の中でも日本でできて、「市民自身がやるべき」というのは神戸がスタートだった。防災のトップランナーを走っていけるような仕組みが神戸の都心を考えていく上でてくれればよいと考える。
浦川	自分たちが住んでいるところの特徴を、外から見て欲しい。人に話せる自慢があることを再認識してほしい。神戸は魅力的なまちだと思う。
宇田川	地下街の避難誘導などは大阪などで検討しているが、先進技術をいかに早く入れていくのか、神戸らしさにしていくか重要である。
牧	神戸らしい防災、情報発信について議論してきたが神戸の強さは、阪神淡路を経験して、人・市民・専門家という意味でも秀でている。次世代につないでいくということが重要、都心の中にいかに埋め込んでいくかが重要。広場と水に加えて震災を乗り越えたアイコンを示すことが重要である。他の都市から、さすが神戸と言われるように、取り組んで行きたい。



◆ テーマ別セッション⑧「交通」

【交通】ファシリテーター

小谷通泰 (おだにみちやす) 神戸大学大学院海事科学研究科教授

【交通】パネリスト

中川大 (なかがわだい) 京都大学大学院工学研究科・教授
交通政策研究ユニット・ユニット長

羽藤英二 (はとうえいじ) 東京大学大学院工学系研究科教授

森典 (もりつかさ) 姫路市都市拠点整備本部 姫路駅周辺整備室長

★ポイント★

①豊かな歩行環境と魅力ある便利な交通モード

- 車のための道路から街のための路（みち）へ発想を転換する。
- 既存の公共交通機関とより小型の乗り物等の新しい公共交通機関との共存を図り、利用を促進する。

②三宮らしさ（特徴）の演出

- 三ノ宮駅は面積が狭いことから、デッキ・歩道橋による街とのつながりを意識することが重要となる。
- 集客施設から比較的近い距離に海があるという三ノ宮駅周辺の特徴を活かす。
- 整備を実施する際には明確なビジョンや思いが必要となる。

③交通拠点の結びつき

- 駅を都心の核として位置付ける。
- 神戸の玄関口（新神戸駅、神戸空港、三宮駅）と街の主要箇所と結びつける。

<パネリストからの話題提供> 【以下、敬称略】

中川	<p><コンパクトな都市への転換について></p> <ul style="list-style-type: none"> ●「豊かな歩行空間の創出」と「新しい交通モードの導入(LRT・BRT)」は世界の多くの都市で実施されている ●以前の道路の断面の考え方はより多くの車を通すという発想であった。現在では、車ではなくより歩きやすい空間を作り、都市の魅力向上や快適性、にぎわいを創出するという発想になっている。 ●海外では、トランジットモールの導入が進んでおり、広い空間から自動車も排除するような考え方が「世界の常識」となってきた。
羽藤	<p><都心の核としての駅について></p> <ul style="list-style-type: none"> ●駅を核として、まちとどう繋ぐか、が非常に重要なファクター ●渋谷駅では、アーバンコア（一体的に広がる空間）という概念をもとに現在検討を行っているところ。立体構造の駅とすることで、空間を創出している。 ●屋根が1つのアイコン。空が見えるような空間を演出することが重要。 ●長崎駅では駅とまちをつなぐ仕掛けとして、自由通路を導入する計画を検討中である。 ●「三宮らしさ」を意識しながら、どのような駅を整備することが重要。 ●神戸では、元町周辺で歩行空間拡大の社会実験が行われていたが、賑わいの空間をどう作っていくかの試みをしているところである。 ●シミュレーションでは歩行空間を広げると、歩く距離は伸びる。まちの活性化につながるのではないか。 ●これからは「速い交通」ではなく「遅い交通」が重要である。
森	<p><姫路駅前の再整備について></p> <ul style="list-style-type: none"> ●姫路駅の北側の駅前広場の再整備では、駅前通を6車線から2車線に車線減少させ、一般車の侵入が禁止されている。 ●駅前にはキャッスルガーデン（サンクンガーデン）を設け、歩行者に立ち止まってもらえるような「憩いの場」を創出している。 ●今後はにぎわい条例等を活用したまちづくりを進めていく予定をしている。

<議題1> 「にぎわいを創出する回遊・交通」に対するパネリストの意見

小谷	神戸のまちは市街地にコンパクトに特色的なエリアが集まっている。こういった神戸のコンパクトな市街地において、公共交通を支える際のポイントがあればコメントいただきたい。
----	--

中川	ある程度距離の長い移動に関しては、公共交通機関を使用してもらえばよいのではないかと。ただし、旧来型の鉄道・バス・地下鉄だけが公共交通機関だけではない。より小型の乗り物等の活用が今後、鍵になってくると考えている。そういったものとの共存を図っていく必要はある。歩行者空間の確保と公共交通の利用促進が世界の常識になっているので、そういった考え方は取り入れていくことが望ましい。
小谷	歩行者の回遊性を向上させるために、三ノ宮駅で提案されている取組を教えてほしい。
羽藤	三宮は、駅周辺のまちがいい。駅の近くに集客施設があり、さらに足を伸ばすと海がある。このような立地はなかなかない。しかし、歩くには若干距離がある。そのため、連続性を持たせるためにも、お金のかからない休憩場所を設けるような戦略がいいのではないかと考えている。これにより、歩行距離はすいぶん伸びるのではないかと。
小谷	姫路の駅前広場を整備することで、駅で用事が完結してしまい、逆にまちに人が流れない、というようなことに対して、地元からの反対意見はなかったか。
森	当初は、地元の事業者等との軋轢があった。ただ、JRにも尽力いただき、姫路市初出店となる店舗の誘致や、地元商店への引抜きを行わないなどのルールのもとで、調整を行った。駅ビルのターゲットは若年層である。商業施設で物が揃わなかった際に、商店街に足を向けてくれるなどの流動も見られている。地元での購買のバイが減ったというよりも、神戸・大阪と対比してバイが広がった、という認識を持っている。
小谷	道路空間の再配分と関連して、現在神戸市ではLRTも話題になっているがどのように思うか。
中川	LRTは、ヨーロッパでは20万人都市でも導入が進んでおり、大騒ぎするような大事業とは考えていない。富山市においても、十分成功しているといえるので、神戸市でも具体的に検討していければいいのではないかと。

<議題2> 「都心の玄関口としての交通結節点」に対するパネリストの意見

小谷	玄関口の三ノ宮駅は面積が狭いことから、どのように駅を作っていけばいいかというアイデアがあればいただきたい。
羽藤	面積が狭いことから、まちとつなげる（デッキ・歩道橋等）ことを意識することが必要である。また、降りた先の街路等を工夫するだけでも、だいぶ変わる可能性があると考えているので、関係者と連携しながら整備を進めていくことが必要であろう。
小谷	駅と駅の結び付けについて、姫路市ではレンタサイクルを導入しているが、まちとの結びつきについて何かあればいただきたい。
森	社会実験的に実施していたが、今後も継続されることが決定された。歩行者中心というと、歩くスペースと自動車、自動車とのすみわけを今後考えていくことが必要と考えている。

<参加者との意見交換>

(参加者)	MINTのバスターミナルができて以降、案内をしているが、利用者はハード面で大きなストレスを感じていると思う。例えば、徳島行きのバス乗り場は3箇所に分かれている。また、閑空行きのバスは乗車場と降車場が異なる。バス乗り場のキャパシティについても狭い箇所がある。これらは、神戸市のイメージを低下させる。提案としては、三宮交差点とJR南のロータリーを二層式にして、路線バスを2階レベルに配置することがいいのではないかと。ハードに対してバスが多すぎることも問題ではないか。
羽藤	駅で一番重要なファクターはデザインでもなんでもなく、「広い空間を使って分かりやすくすること」である。そのことを考えると、三ノ宮駅は条件が厳しいが、動線やサイン等を細かく検討しながら、うまく使っていけないと考えている。
(参加者)	フラワーロード上空の使用権について特別措置を取って、立体構造とし、階層によるレベル分けをすることはできないのか。
(参加者)	バス路線の大半が大丸で折り返して東方面に戻ってしまうことがいつも不思議に感じる。
小谷	観光スポットがありながら、そこに行き着くバスがないということであるが、公共交通を活用した回遊性の向上について意見をいただけるか。
中川	観光周遊する都市内のバスは、世界中で広がっており、神戸市でも成功する可能性は高いのではないかと。成功にあたっては公共交通の質（料金、ルート等）が重要である。
(参加者)	新幹線に乗る際に、新神戸を利用せず、新大阪を利用する人も多いのではないかと。アクセシビリティ改善として、たまに話に挙がる阪急神戸線と神戸市営地下鉄の直通はできないのか。新神戸も活性化のオプションとして捉えることができると思う。

(参加者)	観光バス対応も必要である。また、タクシーについても、多数の車両が駅で客待ちをしているのが、時代にあっているのかどうかという視点から駅の見直しをしてはどうか。三ノ宮⇄新神戸間の乗換えがよく分からないという声をよく聞かれる。また、神戸空港については、発着方向が姫路市側からとなるため、所要時間のロスが大きく、優位性が発揮できていないのではないかと。
中川	改善すべき問題は改善する必要があるが、再度おさらいしたいのは、すべての交通を優先することはできず、何かを優先させれば何かを犠牲にしなければならないということは共通認識として持っておく必要がある。自動車は空間を占有する割には輸送力が低いことから、バスや LRT などの公共交通に空間を使ってもらえたら、ということである。その中で、歩行者を一番優先させて、次に公共交通という順位付けをしながら整備を行っていくことが必要である。
羽藤	神戸は国際都市であり、新幹線駅や空港など、まちのエントリーポイントを明確にして、まちの主要箇所とどのように結び付けていくのかということを考えていくことが必要である。神戸市は三ノ宮駅が狭いという不利な状況であるが、だからこそ頑張って取り組んでいく必要がある。
森	整備中は地域の方にも迷惑をかけてしまう。行政には説明責任があり、より良いものを作っていくんだ、という思いを伝えていくことが必要である。

<まとめ>

中川	神戸のまちなかは全体のネットワークが道路中心になっていると感じられる。そのため、発想を大きく変えて、歩行者を一番重要と位置づけて、残りのスペースで自動車をうまく使っていこうという工夫が必要ではないか。
羽藤	まちにどう人が集まるかといえばやはり「駅」である。そのため、駅をどのようにしていくか、市民の方が関心を持って、様々なプログラムをつなげていくことで、シンボリックな駅の面構えにできるかどうか大きい。もうひとつは、「単に歩く」「単に車」という以外の機能を街路空間にどのように作っていくか、ということが挙げられる。今までと全く違う使い方をしていけるような取り組みをしていければ。
森	姫路市のサンクンガーデンは、地階にあり、自動車の騒音等が聞こえない空間となっており、利用者にも受け入れられている。三宮にも是非同様の空間作りをしていってほしい。
小谷	大きな原則として、自動車優先から人優先のまちづくりという流れに世の中がなってきている。駅とまちをどうつないでいくか。まちと隣接しているので、駅がポンプのようにまちなかに人を送り出していくというつなげ方が大事である。交通結節点としての機能も大事であるが、「三宮らしさ」をどうやって駅の中にも実現していくかについても大きな要素である。姫路市の事例では、自動車をあえて排除して、サンクンガーデンや公共交通を優先させ、駅を核として周辺の活性化を図っている。先生方のご意見で共通しているのは、「自動車を優先させると、居心地の良い空間を作っていくのは難しくなる」ということである。自動車の空間を歩行者や公共交通に配分していく必要がある。神戸市の交通拠点には繋がっているようで繋がっていないと感じるので、明確に3つの拠点（新神戸、神戸空港、三宮）を結び付けることが必要ではないか。



(4) 門野神戸新聞社論説副委員長挨拶

皆さんの神戸に対する愛着と将来に対する期待を感じました。しかし、こういう場だけでは、議論を尽くせません。若い世代の活力の活かし方も大きな課題の一つかと考えております。

例えば、灘区の水道筋では地域主体でミュージックストリートなどの様々な取組がされています。魅力的な都市は、住んでいる人が楽しめて、面白いと思える都市であるのが大前提です。神戸市がそのような都市になるためには、市民の方々や関わっている方が、神戸に対して当事者意識を持ってアイデアを出し合える、また、魅力づくりに関わることが大切です。

今日のシンポジウムも大きな弾みになります。色んな関係者間でのアイデア・意見のキャッチボールを継続的にやっていく必要があります。是非、継続的にこのような場を持っていただければと思います。

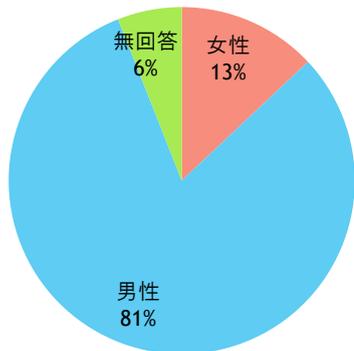


3. 参加者アンケート結果

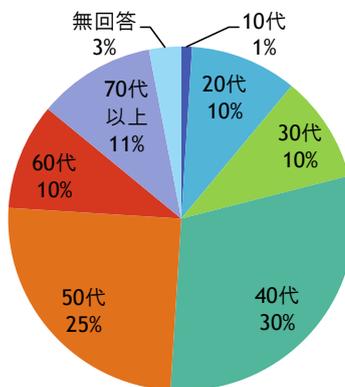
<意見交換における回答> 回答者数：100名

Q1 ご自身について

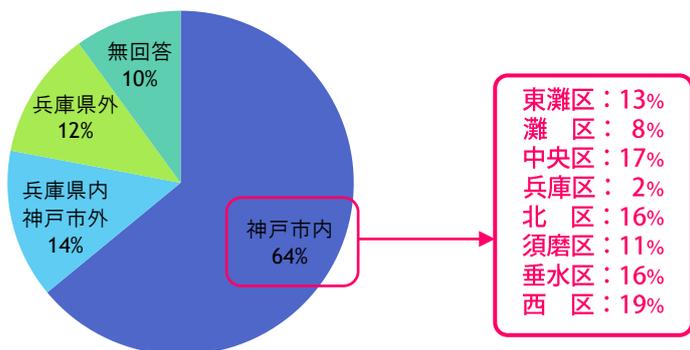
【性別】



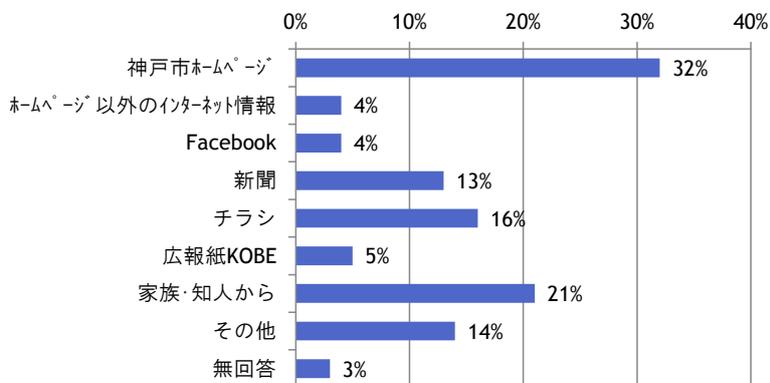
【年齢】



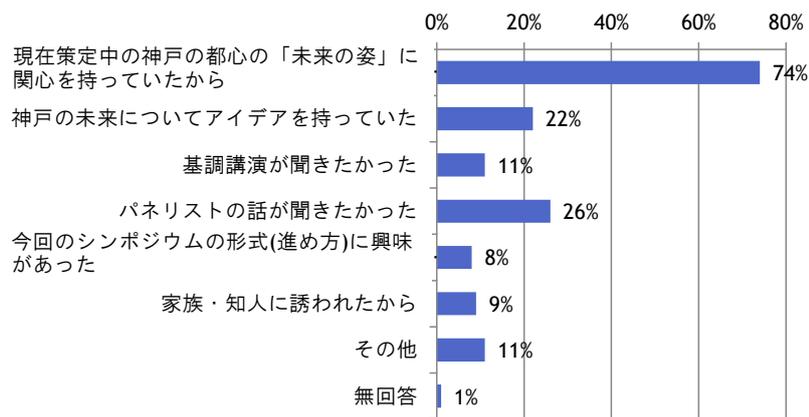
【居住地域】



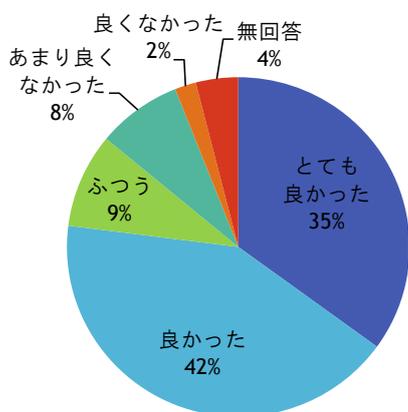
Q2 「都心の未来を考えるシンポジウム」のことを何で知りましたか。（複数回答可）



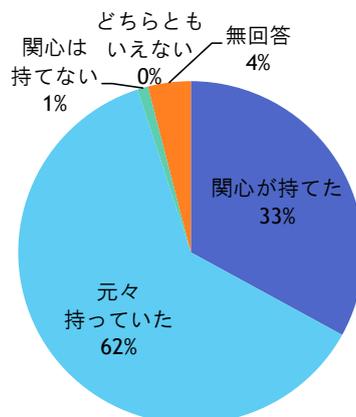
Q3 このシンポジウムになぜ参加したいと思われましたか。（複数回答可）



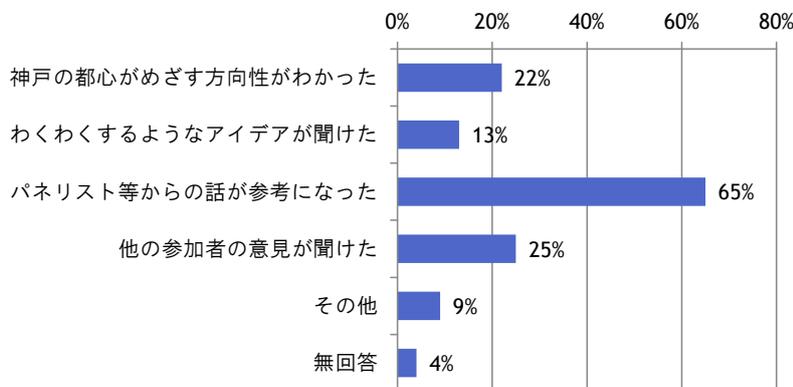
Q4 このシンポジウムに参加してみても良かったですか。



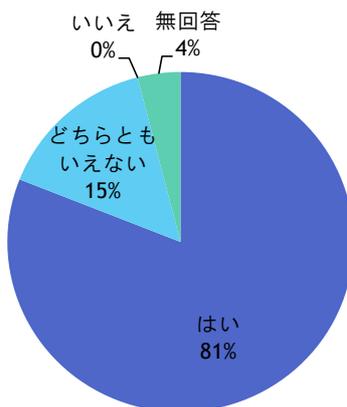
Q5 このシンポジウムに参加して、神戸の将来に関心が持てましたか。



Q6 このシンポジウムに参加して、どのような発見がありましたか。（複数回答可）



Q7 今後、神戸の都心の将来を考えるイベントがあれば、また参加してみたいですか。



Q8 基調講演を聞いて、ご意見があればご記入ください。

基調講演に対するご意見	
●	外資系をもっと取りこむためにできることがありそうです。
●	神戸のめざすイメージが具体的に理解できた。
●	専門家から話が聞けて良かった。
●	神戸市が東京一極集中の流れの中で、いかに競争力をつけていくかが大きな課題となっていることが理解できました。また、競争力のある魅力的な都心づくりのためには、「モザイク状に様々な特徴を持つ地域が隣り合っている」という特徴を生かすことが重要だと理解することができました。
●	神戸は外資企業が増えているそうですが、その傾向を維持するプランも立てるべきだと思います。
●	加藤先生の提案された「三宮周辺に大学」という案は私も同じ意見です。海外でにぎわっている都市の事例をみても、大学生が都心部にたくさんおり、そのことがにぎわいにつながっていると考えます。
●	短時間で非常によくわかった。
●	神戸の都心を考える上で、グローバル化の中で、人・企業に神戸を選んでもらうための魅力を創出していくことが大切とのことを受け、8つのテーマごとに、選ばれるための神戸ならではの特色を出していくのが、これからの具体化への作業だと思います。
●	1996年の再生研究会報告の内容と現在の状況を比較すると、どうなっているのか。変わっているのか。その辺りを明らかにして、次につなげて欲しい。
●	競争力のある魅力の創出をいかに具体化できるかがポイントだと思いました。
●	神戸都心部は、海・海水とふれあえる町のイメージを大切にすべきと感じました。(戦略的に重視すべきと思います。)
●	外国企業との連携、活用が神戸の力になると感じました。 Ex①P&G、ネスレといった大企業②インド、中華系のコミュニティ など
●	内容は良かったが、もう少し(出来れば、1時間くらい)の話で聞きたかった。
●	いかに市民の理解を得ながら、海外からも興味のある街にしていけるか、半ば相反する部分もあり強力なリーダーシップが必要と感じた。
●	都市イノベーションシステムの拠点の必要性はわかります。あとはどれだけの機能性をもたせられるのかと、効果の及ぶ範囲がそれに比例するのかなどを検証できればと思います。
●	日本に於ける神戸の役割・従前と従来のあり方の中で神戸はどうあるべきかの話を聴きたかった。
●	神戸はウォーターフロントではありますが、「海と山」があってこそその神戸であると思います。山も一緒に考えていってほしいと思います。
●	エリアマネジメントのお話があったが、市民、来訪者(観光客)企業、行政にとっての最適な選択をどう導き出すのかに興味を覚えた。

注) 頂いた意見から一部抜粋して掲載

Q9 テーマ別セッション（前半）

テーマ別セッション（前半）に対するご意見

	<ul style="list-style-type: none"> ● 私が、既存のアイデンティティとして重視するのは、近代建築を中心とした港町というイメージです。そのイメージをより強く訴えていくために、ウォーターフロント再開発では既存の倉庫建設を利活用した計画づくりを進めることなどが考えられると思います。 また、今後創造していくべきアイデンティティとしては、豊かな都会生活を楽しめる町というイメージが重要だと思います。散策できる緑豊かなエリアや、ゆったりショッピングの楽しめる「リッチな」中心地域の街路づくりを積極的に推し進めていくべきだと思います。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 光による演出で景観を形作るという考えは、具体的であり比較的低いコストで実現できるので魅力でした。 ● 神戸らしい景観は、多様性を活かすことだと思います。まず多様性を地形的・物理的にエリア分けをする（海・山・旧居留地・北野・南京町）。それぞれのエリアで「こちよい」と感じさせる景観づくりの方向性を定める。 神戸の第一印象を高める（力を入れる場所として4つの玄関口、神戸港・空港・三宮・新神戸）→感激！また訪れたいとすると・・・3つの視点で①住んでみたい（→人口増）②働いてみたい（→企業誘致）③学んでみたい（→学生誘致）
景観	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民にとって心地良い提案 <ul style="list-style-type: none"> ・土・日・祝日はフラワーロード（三ノ宮駅より南）を歩行者天国にして様々なイベント・出店ができるようにする。 ・狭い三ノ宮駅舎の再開発をして、神戸の玄関口として心地良いものにする。（今はホームが狭い）→（ゆとりあるスペースの整備） ● 世界に誇れる景観への提案 <ul style="list-style-type: none"> ・山→街→海が一体となった景観は大都市のなかでは珍しく貴重な財産であり、山→街→海が見えるように ・世界一きれいな夜景を目指す。（エリア毎にあかりの色温度の統一、LEDの活用など）→宿泊客にもつながる ● 遠景は山・海・空を背景とするシルエット、中景は通りからのビューまちなみ、近景のテクスチャーと用途がキーポイントである。遠・中景は「形」で規制し、誘導すべきで、近景は「用途」でゾーニングすべし。 ● 市民参加も時代的に必要だが、プロが道筋をつけるべき。市民まかせでは都心は良くならない。あとは経済性との兼ね合い。所有者の理解を得て誘導する（＝ルールに従う方が資産価値が上がる）ことがポイントだろう。 ● 方向性やルールについて、地域住民や業界団体に加え、市民も参加できる場で決めていくことが必要と考えます。人に近いところの街の見え目が非常に重要だと考えます。具体的には、建物の外壁や外構の素材、道路舗装材、街路樹、緑化が挙げられます。ただし、全ての素材を高質にするのではなく、エリアごとに大きな景観の方針に素材やディテールのルールを定めることが考えられます。 <ul style="list-style-type: none"> （・旧居留地→石材等の外壁にマッチする舗装材、建物のラインの邪魔をしない緑化） （・北野山本通→異人館のイメージと合うレンガ舗装やガーデン型の緑化）など
にぎわい	<ul style="list-style-type: none"> ● 三宮駅を利用したさいに、少し座りたくなくても、まちなかにベンチがないため、うろうろせざるを得ないことになります。ベンチをおくという提案に賛同します。 ● 意見交換では提案というよりも単なる要望が出ているだけのように思いましたので、そこが残念でした。 ● 人の移動をどうするのが一番重要だと思った。 ● 今の神戸の都心の「にぎわい」はどのレベルにあるのか、（寂しい、十分？）、そのあたりを何らかの形で示さないと、目標も立たないような気がしました。 ● 現在、神戸の街は東高（三宮）西低（元町等）となっています。“神戸”の名称は日本・世界においてもブランド名です。今後の神戸の街も東高・西高となる様、神戸の街のポテンシャルを高める必要があります。 ● 来訪者のにぎわいなのか、居住者のにぎわいなのか、切り分けて考えていかないと進まないと思います。 ● イベント開催を多発する事。大きなものではなく、小さなものを「あそこに行けば週末は必ず楽しいことがある」など、定期化していくこと。そのためのパフォーマーの活動をさまたげないこと。 ● 私は元町で生まれ元町で育ちました。戦前の元町あたりのにぎわい東京銀座にも劣らぬ神戸一の繁華街でした。まさに散策したくなるような場所。それには節角神戸のシンボルであるポートタワーがあるのに、入場者数も以前程ではないようです。あのあたりには海洋博物館、川崎記念ホール、映画発祥の地の記念碑などもあり、南にはメリケンパークホテルもあります。その空間に中突堤公園、大人も子どもも楽しめる遊園地をつくるべきだと思います。 ● ルミナリ工は神戸の人と外から見る人の認識の違いがある（＝問題点）

環境・エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> ● 排熱と人工水系・自然水系の温度差から発電できないでしょうか。神戸は北に六甲山があり、南には神戸港の海があり、山から海に向かっての河川が多数あり地形的に有利です。水系の近くに排熱設備が有り、冷却しています。将来、効率の良い小型のスターリングエンジンが製作出来れば排熱で大気水とか水中に捨てていた熱エネルギーから発電可能と考えられます。新神戸からハーバーランドの都心は排熱が高いので高エネルギー源です。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 最後に言われた「日本一熱料金が安い都市」はインパクトがあって魅力的です！ ● “神戸らしさ”が少なく残念でした。山と海の高低差は他の大都市には無い特徴なので。 (湯水など色が出る取組が1つは欲しいです。神戸に住んでいる人が入っていないのがとても弱かったです。)
	<ul style="list-style-type: none"> ● スマコミ地点を結ぶという発想で、関電、大阪ガス、日建の考えは一致していたと思う。ポーアイと三宮駅前地区を結ぶような発想を大事にして、神戸市の都心部一帯で各拠点が連携した取り組みを、神戸市には今後推進していただきたい。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 単なる環境・エネルギー整備でなく、レジリエンス性を考慮したまちづくりの重要性がよく判りました。最後にコメントされた水素については、経済性を十分考慮して対応すべきテーマと考えます。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 自前でエネルギーをもつ方向性がみえない。日本全体でもエネルギー自給率は数%でしかない。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 大変ハードな部分、専門的な視点での話を聞き、まず、低炭素、再生可能自然資源(下水道ナドも使う)など、参考になるお話を聞き、どれ程、行政がそのような方向性をとり入れるかが課題と思った。 そのようなエネルギー供給のあり方を学校、児童施設、図書館医療、福祉施設に最優先に行うべき。
観光・文化	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光と文化は共存すべきことであるが、どうつなげるか、情報発信するか考える良いきっかけとなった。
	<ul style="list-style-type: none"> ● パネリストが各方面からの意見を述べられて興味深かった。神戸についての歴史をじっくり理解し、キーワードであるエトランゼ、ハイカラこれをどうリフレッシュするかが重要である。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 京都の祇園祭、大阪の天神祭などのような神戸にも大きな神社・仏閣の大祭があればいつも思います。 ● 駐輪禁止の「目」の看板は、観光客に印象が悪いのでは？
	<ul style="list-style-type: none"> ● ずっと神戸のパネリストの方と神戸以外のパネリストの方の話から、外から見た神戸、内から見た神戸がわかり勉強になった。 ● 潜在的観光資源にスポットライトを当てるといった話が多かった。日帰り、リピーターが高いが、宿泊者を増やすべきなのか、もっと遠い所から人を呼び込むべきなのかといった議論がなかった。

注) 頂いた意見から一部抜粋して掲載

Q9 テーマ別セッション（後半）

テーマ別セッション（後半）に対するご意見

交通

- 三宮・元町は東西に歩いて疲れても電車があるから大丈夫なのに、南北がしんどい街です。ライトレール、どんな風に走るか、できたらいいなと思います。自転車はムリです！！
- にぎわいや観光、景観、産業、商業など、都市のこれらの魅力を高めるには、交通まちづくりは重要。交通は神戸の血管である。この施策は一番に考える必要があると思う。
- 三宮駅前への関心の高さを感じました。現状の使いづらさ、不具合さ、狭さを中央区の方中心に指摘されていたことに、それだけ、地域の方々が重視されていること、しいては神戸の街に愛着を持っていることの裏返しと、大切な問題提起とと思いました。
- ハスロータリーの課題は三宮だけに限らず神戸駅なども活用しては、
- にぎわいのある南北動線（鯉川筋など）のモール化。メリケンパークに行きやすくすべき。
- 地下鉄海岸線が非常な赤字と聞きました。上記の街のにぎわいに書きましたように中突堤あたりの開発にとり組んでいただく事で、みなと元町の利用客の増加により赤字解消にもつながっていくのではないのでしょうか。
- パネリストの先生方は三宮駅周辺のことだけしか考えていない。ポイントは三宮駅改修でしょうが、神戸に人を集めることを考えれば新神戸駅や神戸空港も念頭に置く必要があるのでは？
- 神戸をLRTの先進地に。三宮にトランジットモールを。
- 羽藤先生の意見に同意します。しかし、その後地元ボランティアの方々の意見を聞いて、新幹線・長距離バス⇄在来線⇄空港をわかりやすく継がねば、先生のおっしゃる駅から街への動線作りも、無駄に終わってしまうかなと感じました。
- 自動車中心ではなく、人中心、公共交通中心のお話を興味深く聞きました。現在、駅前広場は自家用車、タクシーが占拠しており、歩行者空間にとぼしい状況です。それを人中心の豊かな空間にし、鉄道・バスの乗換え動線、まちとのつながりを分かりやすくすべき。
- 非常に判り易かったし、都市内交通のあり方と街造りとの関係も良く判ったが、都心の三宮の土地利用の狭さが問題で公共交通導入には、更なる工夫が大事であることも良く判った。
しかし、既存交通機関の陸海空の有機的な役割向上等の話は無かったが、ソフトノウハウは工夫すべしの話は傾聴に値する。
- 交通は誰の為の交通手段を考えるか、であるが、HAT神戸に行こうとした時、不便を感じる。元々は地下鉄海岸線の延伸が計画されていたと思うが、コストを考えるなら新神戸～三宮～HAT神戸～灘までのLRTを考えさせたらどうか？三宮-元町-神戸は歩道が狭いので、高架のサイクルロードを作って観光客にレンタサイクルを提供したらどうか？
- 三宮再開発は敷地面積が限られています。
渋谷に向く時に感じていましたが、本日羽藤先生の説明にありました様に、渋谷型の高層再開発が望ましいと考えております。高度利用を計るべきです。
- 街の魅力を向上させるには、交通課題が不可欠だが、具体的な意見を専門家から聞いてよかった。
- 「歩行者空間の確保」が交通の最重要キーワードだと分かりました。「交通」を考えると、三宮駅の機能拡充も大事だが、外からの呼び込みも視野に、新神戸駅との連絡、神戸空港との連絡手段も考えるべき。
- バスが今大丸店神戸店前でターンして帰っていきます。（石屋川行など）折角中突堤にあるポートタワー、海洋博物館などの施設もありますので、せめて中突堤あたりまでバスを延伸する事で神戸の観光にもつながっていく事にもなるのではと是非中突堤バス停を実現すべき。
ショッピングでなく、港めぐりにも市民が参加できるような楽しい空間づくりを望みます。

生活・居住	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者問題に偏っているように思いました。都心という切り口でもなかったように思いました。もう少し都心居住のメリット・デメリットに着目して、神戸はどの方向を向いていくべきかを話できるとよいと思いました。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 「生活・居住」をテーマということで、もう少し幅広い世代を想定していましたが、話の大半が高齢者の事だったため、他の世代の方々（子育て世代、働く世代）に関する話も伺いたかったです。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 居住者が増えれば、生活施設が必要になる。発言の通り、再開発計画の対象からもれている。神戸駅北、大倉山地区まで含めて、都心の居住エリアに定めてしまうのもおもしろいかもしれません。
	<ul style="list-style-type: none"> ● ウォーターフロントでの住環境と言う話がありましたが、新港町の再開発を考えるにあたって、集合住宅があっても良いとも考えています。但し、経済的なものだけでなく、スウェーデンのオスロの様なウォーターフロントの集合住宅が参考になるのではないのでしょうか。ウォーターフロントが市民の賑いをみせると、観光にとっても大きなメリットとなるはず。横浜を例にみると、山下公園からみなとみらいまでの長い水際線がネットワーク化される事によって、毎日市民がウォーキングや体操をしている様子が見れます。神戸もHAT神戸からハーバーランドまでの水際線を公園や広場によってネットワーク化を図り、三宮と水際もネットワーク化ができれば、住環境と生活環境を向上できると考えています。
	<ul style="list-style-type: none"> ● ご年配の方々の事を考えることも大切だが、新しい命を若い世代を中心にもっともっと考えていく必要がある。人口減少の今の時代、神戸でも地域によってはスラム化していく。子育てに向いている環境の地域はどうしても地価が高い所に偏っている。若い世代にやさしいまちづくりをもっともっと行い、街の衰退をふせがなければならない。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 初めて聞く事や、わかりやすい話まで大変興味をもって話を聞く事ができた。住みやすい街をつくるにはもっと多くの方の話を聞いて、考える機会を増やすことが必要だと思う。夢のある神戸を作ってもらいたい。
	<ul style="list-style-type: none"> ● ユニバーサルデザインといいながら、高齢者住宅のあり方をいわれるのは、矛盾を感じる。(三世代が住める住宅、公共的な建物が求められるのではないか) ● “神戸での生活・居住”と“神戸の都心での生活・居住”とは同様に扱えるか検討が必要。
産業	<ul style="list-style-type: none"> ● 神戸の中心三宮だけでなく、神戸市全体での産業の現状と育成に関しての議論が必要。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 神戸の個性を活かした企業誘致ができていない気がする。全国へ出張しているので、他の都市と比べて見ることができると、その点から見ると、百貨店、大手銀行、地元のサッカーチームのPRと他の都市と変わらないと思う。そこで、学園都市や郊外にある大学のサテライトキャンパスを誘致や、神戸空港を貨物専用空港にする等、神戸の個性を発揮できる産業誘致を望む。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 地元目線で客のニーズをつかむのが難しいのであれば、他県出身者を集めてニーズ調査をとることは出来ないのでしょうかと疑問に思いました。
防災	<ul style="list-style-type: none"> ● 阪神淡路大震災から20年が経ち、神戸の強み、ほこり、発信した「人民力」をもう一度、未経験市民に再認識してもらおう必要があると感じました。→行政に頼るのではなく、自分達に何ができるか、どうねり組んでいるかを地域ごとに発表→共有化していくプログラムがあってもいいのでは。このプロセスが『適応力』を高めていくことになる。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心部の特徴を見える化して、防災への課題を市民、企業と共有すべきである。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 神戸市民の防災意識を高める事。神戸市幼児～小学生・中学生に防災教育の実施“釜石の軌跡”は震災の教育を次代に渡って語り継がれた防災教育の典型例です。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 三宮都心が山・海に面した立地なため、災害の多様性があるという指摘は興味深いです。都心において「高層建築、地下街の防災が課題では。」という参加者の指摘は大切だと思う。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 広く知らせるためのツールとしてITを利用するのは有効であるが、知りたいことを知りたい人が利用するページは余裕のある時間に求めていけるが、災害時には急に多くの人を知りたくなってしまふ。どこを見ればいいのか、普段から知っておくための広報をどうすればいいかという手法を研究すべき。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 非常時の情報登録アプリとして、平時は建設事務局への不具合連絡アプリが有っても良いですね。 ● FMワイワイを神戸の観光しても使えたらWin-Winですね。 ● 都心の特性である高層ビル地下鉄に対する防災が見えない。
	<ul style="list-style-type: none"> ● まだまだ課題が多いことがわかりました。より多くの人々が来訪するにぎわいあふれる神戸だからこそ、来外者にとって安心・安全な“しくみ”が目に見える形で準備されることが大事では。

注) 頂いた意見から一部抜粋して掲載

Q10 その他、神戸の都心の将来ビジョンについてなど、ご意見があればご記入ください。

その他ご意見

- 人が集まる街神戸をめざすときに、弱者といわれる人たちを排除しない。人に優しい街であってほしいと願います。逆に、秘密基地みたいな限られた人が知るスペースも残ってほしいです。
- いろんな意見を聞いたが、スピーディーに都心の再生を行う必要があると感じた。神戸市の組織としても各局各課で施策を組むのではなく集中させることが必要ではないか。また、交通まちづくり（交通戦略）を進めるために、あらゆる世界の都市を参考にして神戸から交通まちづくりを全国へ発信していけばよいのではないかなと思う。
- 総合的に考えると、交通戦略が一番に重要だと感じました。これは、あらゆるテーマの中に関係していることがわかった。
- この会の参加者に女性が少ないのが気になりました（ビジョンに女性の目が入らないと固まったものになりやすいので）女性限定のシンポジウムをしたらいかがですか？（スイーツつきで）
- 今、神戸に海外からの観光客は他都市と比べ、どうなんでしょうか。
「にぎわい」を考えた時、神戸が目指す「にぎわい」とは何なのか。来街者の増加、市民の満足度、商業売上の増加... 1つではないけれど、一つ一つに目標が必要だと思います。
- 既存の公共交通の活用方法を考えるべき。
- 今後もこの様な会合が開かれる事を期待している。
- まずは核となる三ノ宮駅（JR-阪急-阪神-地下鉄-バス）を作りかえる施策をしっかりとつべき。そこからうまく将来ビジョンを中長期的な視野で練っていくべきと感じました。
- 都心エリア全体の底上げのためにも、その注目度、効果など三ノ宮駅周辺の果たす役割は大きいと思います。狭い空間で最大の効果を得るためにも積極的な規制緩和も取り入れて神戸らしい魅力的な空間づくりを進めていくべきだと思います。
- 日本の都心間競争で負けるという被害者意識で対策を考えずに日本でオンリーワンの住み良い産業、商業、観光都市を中心で考えて貰いたい。リトル東京はもうこせない。
- ジャズの街を歌う神戸にしては、世界的なジャズメンが来神しません。ジャズの名門ブルーノートがある東京・名古屋に出演し、帰国してしまう傾向が有ります。駅ビル建設時には、ブルーノート神戸の誘致も選択の一つにすべきだと考えます。
- 財産を生かしきれていない！人にやさしい街への再チャレンジ
- 都心の再開発は、今後 50 年を見据えて、神戸の最重要課題だと思います。市民の声を聞くことも大事ですが、神戸市役所内部に専門の「任期付職員」を雇ってもよいと思う。年収 20,000,000 円×2 名×3 年=1、2 億円くらいかけて、それだけペイできる効果があるのではないのでしょうか。
- 熱心な意見交換がなされ、神戸のポテンシャルを感じた。
うまくコーディネートすることで、市民、企業、行政のそれぞれが前向きに取りくんでいける環境づくりにつなげてほしいと感じました。
- 将来ビジョンが漠然としている。もう少し具体的なテーマ（三宮駅について議論してほしい。観光客を増やすためにどうしたらいいかなど）
- パネリストそれぞれの分野の話が多く、具体的な将来ビジョンにつながらないような気がした。
- 市民、住民の総意を聴くことは不可能。しかし、このような試みは正しい方向だと思います。
- LRTは、利害関係（タクシー）＜商店街、駐車場経営者＞も考えて進めなければなりません。しかし、新神戸→三ノ宮駅→大丸前→メリケンパーク（ハーバーランド）のシャトル便（2 方向路線⇄）で始めてはどうか。車両もMOMO（岡山市）のような新しいデザインで。半年あれば実現できる。しかし、まちの魅力や集客、観光は回遊性などは格段に上がるとは思います。が、（乗車料金での）採算はとれないので市民負担（税投入）が必要。
- 神戸はもっと自由に自然体でやって行けば良いと思う。あまり、考えすぎない方が良いと思う。
- 女性にばかりフォーカスするのは、かえって良くないのでは？バランスを考えましょう。
- セッションした教室の机とイスを円形に並べて、皆が自由に意見交換できる環境にしてほしかったです。時間の関係でパネリストの先生方が考える神戸のことしかほとんど聞けなかったので少し残念でした。あと、パワーポイントの資料がほしかったです。

- 大丸神戸店でおなじみの「山側・海側」については、神戸市民権を得ており、他の都市からも神戸らしい表現として感じられていることから、三宮駅前の南北広場を「三宮山側広場（YAM）」「三宮海側広場 UMI）」とすることで、山と海を感じ神戸らしい駅となるのではないのでしょうか。
- 他のセッションでの議論が分かりませんが、都心の玄関はやはり「新神戸」だと思います。新神戸駅から三宮駅、そこから元町神戸へつながった面的な脈わいが、神戸の将来に不可欠だと考えます。新神戸から神戸空港までの「縦」の線と、東から西への「横」の線が同時に大事だと思います。
- 三宮駅前の一等地に集客可能なフリースペースが作れませんか。使用に制限は必要と思いますが、災害時に避難場所にもなるような、行き場がなくてたむろっている若い人がちょっと集まれる、自分たちでそのスペースを管理できるような場所で大きなイベントも開けられる、集客性の高い場所。
- 都心部の街路照明はすべて暖色系を基本とする。特別な日などは色調を変えることもできるようにする。市民・来訪者にとって、神戸の夜間景観を印象づけるための最も取り組みやすい方策となると思います。
- ぜひ、市民参加型で作って頂きますようお願いいたします。若い人にも意見をきいて下さい。
- 阪神高速、浜手バイパスの高架下をライティングしてプロムナード化する。それぞれのテーマごとに一日つかって話しができる機会を設けるべき。
高速の地下化が難しいのであれば、京橋インターを震災復興公園に移して、現京橋インター周辺を緑化して南北軸を通景できる様にするべき。
- 自分自身が今後年を重ねていく事は重々承知している上での提言ですが、将来未来を考えるならば、今の高齢者～30代を考えるのではなく、常々子どもたちのためにどうかを考えるべきであると思います。
- 市民はまず衣食住がみちたりて、将来をみる余裕が生まれると思いますので現実的な地に足のついた計画もお願いします。
- 市民参画により様々な意見を広く聞くのもプロセスとしてあろうが、最終的にはそれらを越えて、神戸市自らの強力な街づくりに関するメッセージを打ち出すことが必要。意見の多くを束ねたというだけでは、弱いと考える。
- どの地域でも言い換えることができるものでなく、神戸だけのキーワード、あるいは“個性”や“こだわり”を追求すべき。都心整備を考える上で、ウォーターフロントの整備を一体的に考えることが不可欠。
- 経済等を専門とされている教授の方からお話を聞くことができ、神戸についてより知ることができてとても良かったです。
- 街・町のサインや道を色で分ける、サンフランシスコのような坂を上下する路面電車をつくる・・・くらいの一点集中「神戸ならではのもの」をチカラ技も必要では？
- 極論すれば、三宮をどうするかであるが、神戸全体には、三宮元町地区の再整備、単なる商業地域としてのみでなく、生活する場としてどう造り上げていくか議論が必要である。
- 観光プラス教育の企画になるかもしれないが、神戸のイメージは、スイーツなので、全国の高校生を集めて、スイーツ甲子園を企画してはと思う。若い人を神戸ファンにすれば、東日本の方々の知名度も上るのではないかと？有名なパティシエのみならず一般の市民を審査にすれば市民参加も見込めると思う。
- まず、最初のあいさつはとてもわかりやすく良かったです。
永くサラリーマンしていたので、このような場面への参画は初めてです。今回のタイトル「都心の未来を考えるシンポジウム」もとてもいいテーマだし、まず一歩から、じっくり計画（PDCA）することが基本だと思います。
- 神戸市の「将来ビジョン」にしぼり込んだ市民厳選の組織の創生を期待します。
- もう少し、市民レベルの盛り上がりが必要ではないかと。（ビジョンを今年度で方向性を出す作業とは別に、将来ビジョンを生きる子ども達（小・中学生をターゲットか）に考える機会を与え続けることが大切か）と思います。年間カリキュラムに作文、絵、工作などテーマを与えて、授業の中で考えるか、夏休みの宿題として、家族で話し合う機会を設けるなどいかがでしょうか。（絶対、親が手伝うはめになるので）
- 神戸の都心の将来ビジョンを考える人は、神戸の街の周辺都市を含めた将来ビジョンをどう考えるかが大切である。←周遊性とコンセプト
- 人の免疫力のように、組織体についても、市民が行政へおんぶにだっこでは免疫力は低下します。市民の「自立」「自存」こそがゆくゆくは導かれるようにしていただきたい。行政や専門の方で一人一人も、家に帰れば同じ一人の人間なのですから。
- “都心”に特化した議論というのは難しいのかも知れないと今日の議論をみて感じました。

注）頂いた意見から一部抜粋して掲載



お忙しい中、基調講演にご登壇頂きました兵庫県立大学の加藤恵正先生をはじめ、ファシリテーター・パネリストとして31名の方々、そして、一般参加として133名の方々にご参加頂きました。ありがとうございました。
頂いたご意見を受けまして、将来ビジョンの策定の取り組みを進めてまいります。