

【令和3年3月30日 未来都市創造に関する特別委員会 委員発言要旨】

1. 感染症を契機としたまちづくりの方向性について

(1) データ・新技術等を活用したまちづくりの方向性について

① スマートシティ

(データ活用に関する市民への説明)

データ利活用やスマートシティに対して不安を感じている市民がいることに配慮し、導入や検討に当たっては丁寧な説明を行うべき。

(公明党 門田委員)

(スマートシティの実現について)

デジタルデータを利活用したスマートシティの実現は必須であり、官民連携による都市活動のデジタル化や最適化を迅速に進めるべき。

センサーを導入したリアルタイムの情報収集と、ビッグデータ活用によるAI解析等の先進技術を大いに活用し、まちの再整備を進めるべき。

ただし、都市OSの構築にあつては、神戸の都市規模や地域特性に応じた検討を行うとともに、スマートシティ税については、オプトインの状況を見極めながら、慎重に検討いただきたい。

また、これらの施策を進めるにあつては、シニア世代への配慮とともに、個人情報やセキュリティに配慮すべき。

(日本維新の会 黒田委員)

(新技術活用に当たっての市民理解の促進)

時代の変化に対応するためデータ利活用などの新技術を活用することは必要ではあるが、神戸市が新たな技術やシステムを導入する際には、オプトインを前提にしている場合においても、不安を感じている市民が多く存在するため、市民の理解を求めるということを最優先に検討されたい。

(公明党・吉田理事)

(データ利活用の最先端モデル都市の実現)

新技術の進展でまちづくりにかかわる官民のデータ取得が容易になって。人々の移動データやインフラデータ、活動データ等を管理運用するプラットフォームの構築によりデータを一元化し、データ利活用の最先端モデル都市を都心三宮で実現されたい。

そのうえで、歩行者空間の創出、商業施設や鉄道駅の配置のシミュレーションにより人の流動や滞在時間を検証しまちの活性化や経済効果などを総合的に評価されたい。

(公明党・堂下委員長)

②空の道（飛行ルート）

（空の道の整備）

災害・緊急時における医療物資や食料運搬のため、また、平常時における買い物や薬の受け取りなどの交通利便性のため、都心の空中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）の整備を検討されたい。また、今後の技術進歩による空飛ぶ車での移動を見据えて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、市内の安全な場所を訓練場所としての活用も検討すること。

（自民党 大野委員）

③防災情報発信

（どこでも防災・どこでも避難）

勤務先や旅行先においても、自治体からの災害情報・避難情報をスマホに対してポップアップを表示させるとともに、最適な避難経路の案内や安否確認、迅速な消防・救急活動への活用を検討されたい。

（自民党 平野委員）

（広域的な都市間連携）

関西広域連合や都市間連携を活用した災害・避難情報のシステム化や発信を行うことで、密をコントロールした災害・避難対応を行われたい。

（国民民主党・友愛 川内委員）

④予防医療

（医療ビッグデータ活用による予防医療の実現）

最適な医療の提供や医療事故の防止、医療費の抑制などのため、電子カルテデータや日常生活データ、DNAデータといった医療ビッグデータを、医師会や公共病院、薬剤師会などと連携して活用されたい。

（自民党 平野委員）

⑤回遊性向上と経済活性化

(都市部の人流誘導による回遊性促進)

人流センサーや気流センサー、AIを活用することで、人の流れを分析、誘導し、都市部の回遊性向上や冷暖房などの消費電力を抑制するスマート都市やスマートビルを実現されたい。また、AIサイネージの活用により、民間施設との連携や民間投資の促進を図られたい。さらに、ポータループにおいても、スマホに停留所周辺の店舗情報を配信し、回遊性の向上を図られたい。

(自民党 平野委員)

(商業施設でのデータ活用)

三宮再整備にあたって、市が三宮全体の人流データなどを把握し、商業施設の集客などに活用できるような取り組みを進められたい。

都市OSについては、区単位の狭いエリアから始め、段階的に広げていくべき。

(共創・国民民主 諫山委員)

⑥新たなモビリティへの対応

(新技術等の活用・細かなモビリティの実現)

市が主体となって自動運転に関する開発業者を神戸に誘致し、市内の特区内で新技術の開発や、市民の身近でコンパクトなモビリティサービスを実現されたい。

(立憲民主党・かじ理事)

(新たなモビリティ・都市OS・スマートシティ税)

公共交通は都市装置であるとの認識にたち、自動運転バスなどの新たなモビリティの推進や二酸化炭素に依存しない交通手段の再編を、二酸化炭素を徹底的に削減するため、また、交通弱者の移動の足を確保するためにも推進されたい。

都市OSについては、神戸の規模で実施する場合は、会津若松のように広告収入で賄うことは難しい。市独自のスマートシティ税はするべきではない。

(つなぐ・あわはら理事)

⑦市民参加と地域課題の解決

(データ活用による地域課題解決)

データ利活用にあたっては、市民・利用者目線で検討を行うとともに、民間企業の共創や市民と協働による地域課題解決を図られたい。

(自民党・平野委員)

(市民ニーズの把握について)

データや新たな技術の革新の活用だけに頼ることに偏重するだけでは解決できない問題があるため、データだけではつかみ切れない市民のニーズや需要を行政として実際に地域の住民の方から直接聞くということを怠らないようにすべき。

スマートシティ税の導入は時期尚早であり行うべきではない。

(日本共産党 朝倉理事)

(市民中心のまちづくり)

三宮再整備事業を3Dモデルで立体的に可視化し、模型を使って刻々と変化する街の状況を、地域の方と共に考える機会を設けていただくことで、事業の市民への浸透を図られたい。

(公明党・堂下委員長)

(地域人材の育成)

地域のまちづくりを担う地域人材の育成を行うとともに、人材育成に当たっては大学との連携についても検討されたい。また、市民との双方向で政策提案や議論ができるオンラインツールを検討されたい。

(公明党・堂下委員長)

(市民から共感を得るための対話)

市民から共感を得るため、自治会長などの地域のリーダーと市長が直接対話をしながら幅広く説明をしていくべき。

(公明党 門田委員)

⑧地域デジタル通貨

(地域デジタル通貨の流通による経済活性化)

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

(自民党・五島副委員長)

⑨意思決定過程の民主化

(意思決定過程の透明化)

神戸市の意思決定過程をもう少し民主的にすべき。

トップダウンで決めるのではなく、検討過程で市民の意見を取り入れていくことが必要であると思う。

クロススクエアや2号館の音楽ホールなど、民主的な決定プロセスをDXを活用して決めていくのはどうか。

(自民党 五島副委員長)

(意思決定過程等)

意思決定のプロセスにツールが使われている事例がバルセロナや加古川市でもある。バルセロナではデシディムと呼ばれる市民と行政が互いに政策立案・決定をしていくプロセスがあるので、神戸市も積極的に取り組んでいくべきである。

また、会津若松プラスのような、市民が自分の個人データを提供して市民と行政が双方向に対応していく取り組みを神戸でも進められたい。

(公明党 堂下委員長)

(2) 都市交通（ネットワーク）の今後のあり方と新しい政策の方向性

① 持続可能な交通体系の構築

（地域交通の整備）

住んでいる地域で必要なことが全て完結できるまちづくりが求められており、都心の交通だけではなく、都心につながる周辺地域における地域交通の整備を行われたい。

（日本共産党 朝倉理事）

（移動ニーズの把握と総合交通体系の策定）

市内の移動ニーズを客観的ビッグデータや市民の思いからの確に把握し、市民の足の確保は都市装置であるとの認識にたち、不採算部分への支援方法や地域ごとの主要な移動手段のあり方を含めて、行政が責任をもって総合交通体系を策定されたい。

（つなぐ あわはら理事）

（規制緩和に関する国への働きかけ）

自動運転技術の開発とあわせて、実用に必要な許認可制度の変更などの規制緩和を国に働きかけられたい。

（公明党 吉田理事）

（交通政策に関する担当部局の一元化）

交通政策を担当する市の担当部局を一元化したうえで、民間交通事業者や交通局との連携を進められたい。

（立憲民主党 かじ理事）

（総合的な交通体系の策定）

自動運転車の技術開発やコロナ禍において、交通手段の選択肢が拡大しており、接続バス、接続バス、自動運転車、自転車など様々な交通手段のベストミックスにより三宮都心部の回遊性向上を図られたい。

（公明党 堂下委員長）

（都心へのアクセシビリティの向上）

神戸全体の都市機能を向上させるため、都心内の交通インフラだけではなくて都心にアクセスする交通網を充実されたい。

また、企業誘致や若者の教育の機会の充実に資するためにも、安価で定時性のある市民の足を保障されたい。

（自民党 五島副委員長）

②MaaSの進展への対応

(未来交通システムを活用した神戸どこでもドア)

公共と民間の様々な交通手段の連携を進めるとともに、位置情報や時刻データなどの有機的な関連づけやサブスクリプション形式での料金体系の導入により、あたかもどこでもドアのように目的地に迅速に移動できる仕組みの構築を進められたい。

(自民党・平野委員)

(一つのIC乗車カードでの全ての交通機関の乗車)

神戸市内の交通については、1枚のIC乗車カードで全ての交通機関が利用できるように交通事業者との調整やシステムの構築をされたい。

(公明党 吉田理事)

(民間活用による新たなモビリティサービスの促進)

医療MaaS、通勤MaaS、観光MaaSなどの分野において、民間企業による新たな価値や可能性の創出を促進し、市民のより豊かで快適な暮らしの実現を進められたい。

(自民党・平野委員)

(自動運転車の乗降場の整備)

自動運転車が実現した場合に必要な乗降場の整備について研究を進められたい。

(共創・国民民主 諫山委員)

(MaaSの推進)

産官学によるコンソーシアム方式により、三宮においてMaaSの実装をはかり、一層の回遊性向上を図られたい。また、定額でいずれの交通事業者の利用が可能となるレベル3を目指して取り組まれたい。

(公明党 堂下委員長)

③都市交通における感染対策について

(過密を回避した安心・快適な都市交通システムの構築)

コロナ渦での都市交通を考える際には、まずは過密を回避し、安心・快適に利用できる都市交通システムの構築が必要である。神戸市は大都市でありながら、郊外には田園地帯を含め多様な地域が混在しており、都市交通網を構築するにあたっては都心と郊外における、集約エリアと非集約エリアを適切な設計を実現されたい。

その際は、市民の意見を十分に汲み取り、市民の声が反映された設計にしていきたい。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を積極的に導入し、様々な交通機関や手段のベストミックスを図りながら、自転車駐輪場や自転車道なども含めた交通網のインフラ整備を進めてられたい。

(日本維新の会・黒田委員)

(移動の分散化と公共交通の感染防止対策)

新型コロナウイルス感染拡大防止のため、移動の分散化と公共交通機関の感染防止対策を進められたい。

(共創・国民民主 諫山委員)

④自転車利用の促進

(自転車道・駐輪場の整備)

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

(公明党・門田委員)

(駐輪場の整備)

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

(立憲民主党 かじ委員)

(自転車道の整備など)

コロナ禍において、自転車の利用が拡大しており、自転車道の整備を行うとともに、駐輪場の整備についても、利用実態を踏まえて計画的に進められたい。また、シェアサイクルについても、他都市の先進事例を研究のうえで推進されたい。

(公明党 堂下委員長)

⑤路線バスのビジネスモデル再検証

(公共交通における費用負担のあり方)

210円で一定距離を移動できる市バスのビジネスモデルには限界がきている。欧米で事例がある交通税の導入を含めて、公共交通の維持に必要な費用負担のあり方についての議論を進められたい。

(立憲民主党 かじ理事)

(乗り換え文化の発信)

目的地に一本の交通手段で乗り換えずに行きたいとの市民の気持ちは、利便性観点から当然であるが、電車だけでなくバスについても、乗り継ぎ割引制度などの周知とあわせて、乗り継ぎのさらなる利用を市民に発信していただきたい。

(立憲民主党 かじ理事)

⑥マイカー利用

(マイカーに頼らないまちづくり)

気候異常や気候危機を防ぐ観点からは、マイカーに頼らないまちづくり、環境にやさしい交通手段の構築を進められたい。

(つなぐ あわはら理事)

(マイカー利用)

マイカーについては、環境適合車や避難所で電気を供給できる電気自動車など、様々な利用価値が創出されていることから、マイカー利用については、提言の文言を工夫して残すべき。

(自民党 守屋委員)

(マイカー利用)

マイカー利用による移動の分散化はあり得るが、利用の促進には駐車場など現実的な課題があり違和感がある。感染対策を行った公共交通機関とマイカー利用を併用すべき。

(共創・国民民主 諫山委員)

(3) 都市空間のあり方と新しい政策の方向性

① 三宮再整備

(JR三ノ宮駅東口の整備)

JR三ノ宮駅東口の再開発がバスターミナルのツインタワー完成後に行われるのではないかと思うが、JRから明言はない。駅の利便性・回遊性の問題があるので、東口の整備はぜひ進めていただきたい。

(自民党 守屋委員)

(都市の回遊性の向上)

神戸は、三宮を含め、海、山、街が近接しており、都会の便利さと豊かな自然の調和を兼ね備えた神戸の特徴を活かした再整備を進めるべきであり、都心からは六甲山の眺望はあるが、海を感じることができる都市の魅力向上を図る計画が必要である。

コンパクトなエリアに様々な魅力が徒歩圏内にある三宮都心の回遊性に関しては、公共交通、シェアサイクル、徒歩、自家用車（電気自動車）など多様な移動手段を滞りなく利活用できる環境整備、自転車専用道路や安全で利便性に優れた駐輪場が必要であり、人の移動データや社会実験を行うなど情報や時代やニーズをとらえ、進めていくべきである。

アフターコロナを見据え、日本中、世界中から訪れたいくなるようなデザインと実用性を兼ねた神戸の象徴となるランドマークタワーを整備し、都心の賑わい創出や経済波及効果の向上を図るべきである。

(日本維新の会 三木理事)

(再整備による街づくりについて)

三宮再整備事業は、新型コロナウイルス感染症の影響からもコロナ前に立てられた計画の必要性・規模・コストの再検証を行う必要がある。市民にとって何が必要とされているのかの観点から再整備を行う必要がある。既に構築された特性を活かしながら、「三宮駅周辺ゾーン」「市役所周辺ゾーン」「県庁周辺ゾーン」「ウォーターフロントゾーン」に、北野エリアや旧居留地エリアを加えた上で回遊性の向上やターゲット層を考えたまちづくりを行う必要がある。

(日本維新の会 三木理事)

(バスターミナルの整備)

バスによる中長距離の都市間輸送のニーズは相当ある。

バスターミナルの整備にあたっては、都市間競争力を高めるため、需要予測をしっかりと立てた上で、キャパシティの問題に対応できるものとされたい。

(立憲民主党 かじ理事)

②ポストコロナにおけるオフィスのあり方

(業務スペースの整備)

テレワーク需要が増加しており、コロナ終息後も増加傾向が続くものと考えられる。一方で、東京や大阪の企業の本社や事業所を神戸に誘致するハードルは高い。そこで、神戸では立地条件を活かして、在宅勤務に対応できるような快適性を備えた区切られた業務スペースの整備を官民で協力して行ってはどうか。

(自民党 守屋委員)

(ビルのオフィス需要)

三宮駅前の再開発ビルのオフィス需要の見通しをしっかりと立てるべき。また、求められるオフィス機能、提供するための方策を徹底すべき。

(国民民主党・友愛 川内委員)

(ポストコロナ社会を見据えた街づくりについて)

新型コロナウイルス感染症の拡大により、フィジカルディスタンスや非接触を含め、市民の生活様式・働き方などが大きく変化し、ポストコロナ社会においては感染症や自然災害に対して、より安全・安心な街づくりを行う必要があると考える。

具体例を挙げれば、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である。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による経済波及効果の縮小と、それに伴う投資額などの再試算やオフィス需要再試算など、視点の変化に対応する必要がある。

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。

(日本維新の会 三木理事)

(魅力あるまちづくり・都市間競争・テレワーク)

三宮に良質なオフィスを提供し、各界の優秀な人材を惹きつけるべき。

第二突堤に建設予定のアリーナにある衛生基準のような認証を受けた基準を今後の事業者の公募にあたっては留意されたい。

コロナ終息後もテレワーク推進の流れは変わらないと思われる。

(公明党 堂下委員長)

③ クロススクエア

(三宮クロススクエアについて)

車の流れを遮断する利点やその効果が不明であり、まずはサンキタ通りの歩行者天国の動向や人の流れを検証し、新たな視点で計画を見直す必要がある。「さんちか」などの地下街整備や、設置可能規模のペDESTリアンデッキの検討を行うなど、車線減少とは異なる選択肢を探る必要がある。自動運転時代にはプライベート空間を確保した移動様式の価値は高まると思われる。近未来を予測した移動手段の円滑な通行や路上駐車の問題の解消、十分な乗降車スペースの確保は必要である。

(日本維新の会 三木理事)

(A Iによる道路車線数の有効活用)

道路の車線数をA I自動制御により有効活用すべき。

例えば東京では、物理的に中央分離帯を移動させ、朝夕で車線数を変更し有効活用している。

自動運転も視野に入れ、通行量のデータを有効活用できるのではないか。

今後様々な交通デバイスに柔軟に対応できるよう、A I自動制御の道路車線の活用をすべきである。

(自民党 平野委員)

(三宮クロススクエア)

クロススクエアはより慎重な検討を行うべき。

20年以上先の議論であり、交通を迂回させることができるか不透明である。今すぐにできるペDESTリアンデッキなどを検討し、空間を作って人口を誘導していくべきではないか。

J R新ビルとの接続の関係もあるため、今しかできないことである。

20年、30年先のことにこだわってクロススクエアを整備すべきでない。

(自民党 五島副委員長)

(再整備事業の再考・住民主体のまちづくり)

三宮で大きな開発を行い、人や物を寄せていくことを今の時期に行うことが本当に必要なのか。三宮クロススクエアは立ち止まって中止をすべきである。

国際競争力の強化という提言はすべきでない。

住民主体のまちづくりをすべきである。

どこに住んでいても安心して暮らしていけることを行政が保障するべき。

(日本共産党 朝倉理事)

(自動運転対応の都市空間)

現在の都市インフラは今後の自動運転の発展した社会に適合していない。目的地に到着したときの降車方法や駐車場、自動運転と手動運転が混在する車道の使い方など、都心に必要なインフラをどう整備するのか将来のあるべき姿に調整が可能な道路整備を今からやっておく必要がある。

(自民党 五島副委員長)

(交通弱者にやさしいまちづくり)

三宮再整備においては、車線を削減するのではなく、歩道・自転車道・自動運転車両用を適切に区分けしたうえで整備し、歩行者や自転車など交通弱者に優しいまちづくりを実現されたい。

また、将来イメージをホームページに掲載するだけでなく、YouTubeなどを活用して積極的に発信されたい。

(自民党・守屋委員)

(高齢者などの移動手段の確保)

高齢者や貧困層などビッグデータにのらない方々が安心して出かけられる移動手段の維持・整備を行われたい。

(日本共産党 朝倉理事)

④ 障害者に配慮したまちづくり

(障害者に配慮あるまちづくり)

視覚障害や聴覚障害など、障害を持った方々に配慮したまちづくりであるかデータ化をしてほしい。

(国民民主党・友愛 川内委員)

(車いすに配慮した空間設計)

自動走行の車いすに対応したスペースを都市空間の設計の段階で配慮されたい。

あわせて、高齢者や障害者、子どもを連れたお母さんにとっても歩きやすいスペースの確保をされたい。

(公明党 吉田理事)

⑤ タワーマンションなどの高さ規制

(タワーマンション規制の見直し)

都心の発展は市場に任せるべきであって、タワーマンション需要は経済的合理性がある。神戸の都心は居住地としての魅力を磨き、需要を取り込むべき。

新神戸駅から神戸駅までを都心機能活性化地区として住宅容積率を規制していることを見直すべき。

夜間のにぎわいづくりや固定資産税の増収の観点からも規制緩和をすべき。

(自民党 大野委員)

(タワーマンション規制)

神戸は、海から見た山、山から見た海という景観が重要であり、防災や駅の密集を避ける観点からも、三宮にタワーマンションは不要ではないか。

(公明党 門田委員)

(タワーマンション規制)

タワーマンションやタワービルはかなりエネルギーを使う。都心ではタワーマンションは避けて、建てる場合でも、例えば緑化することで基本的にはヒートアイランドというふうにならないよう、エネルギーを使う量を減らしていくようなまちづくりを考えるべきではないか。

(つなぐ あわはら理事)

(眺望景観における高さ規制の見直し)

しおさい公園、元町1丁目交差点を起点に眺望景観形成区域が指定されており、都市景観条例で高さ制限がかけられているが、高層ビルの集積により神戸の山と海と都市の眺望を生かすため規制を見直すべき。(自民党 大野委員)

(三宮の高さ規制)

三宮の高さ規制は業界から異論が多数出ている。

市役所の建て替えはよいが、民間をpushさえるのはいかなものか。

(自民党 守屋委員)

⑥ 都市間競争

(国際競争力の強化)

コロナ禍ですべての事業を中止すべきではない。

国際競争力の強化を含め、経済を回していく必要がある。

(日本維新の会 三木理事)

(アジア各国との平和的な関係構築)

アーバンストックを積み重ね、今後アジアの10億人の人々を受け入れていくためには、外交努力により平和的な国際関係を築くべきである。

(日本共産党 松本委員)

(都市型ロープウェー)

海から山へ行く神戸独自のロープウェーをキラーコンテンツとして、観光や都市のにぎわいの発展、六甲山スマートシティへのアクセス向上のためにも整備すべきである。

ゴンドラの一部に相席ゴンドラを作り、人の出会いも作り出すべき。

(自民党 五島副委員長)

(都市の魅力の向上)

都市間競争に打ち勝つため、都市の魅力を向上すべき。

ビジネスマンが転職したいような街にできないか。

(自民党 守屋委員)

(昼間人口と夜間人口のバランス)

昼間人口と夜間人口のバランスをしっかりとってほしい。

(国民民主党・友愛 川内委員)

(相席事業)

都心における人と人とのつながりの希薄化を解決するため、交通機関やシェアオフィスなどの様々な空間を活用して相席事業を行ってはどうか。

例えば、市営地下鉄の車両を相席車両に設定し、乗車時間で婚活を行うなどはどうか。

子育て支援を行うだけでなく、結婚につながる相席事業を行うべき。

date. 神戸プロジェクトやウェディングにも力を入れている神戸市のイメージにある程度マッチするのではないか。

(自民党 大野委員)

2. 持続可能な社会の構築について

①低炭素型社会の構築

(エネルギー消費を減らすまちづくり)

エネルギー消費そのものを減らしていくまちづくりを考えるべき。

都市計画の段階で、風が通り抜けるようなものとされたい。

ビルやタワーマンションの建設にあたっては、緑化をすべき。

ヒートアイランド現象対策のため、様々な手法を活用しながら、エネルギーを使う量を減らすまちづくりを考えられたい。

(つなぐ あわはら理事)

(環境に配慮した取組みについて)

2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする目標に向かうために、再生エネルギーの活用を含む環境へ配慮した取組の導入し都市経営を実施し、再生エネルギー活用の拡大に加え、蓄電システムや水素ステーションの整備を含めた水素エネルギー利用の促進を進めていかなければならない。また、市民一人一人にも環境への配慮意識を持っていただくことが重要であり、市民への啓発も行政から積極的に行う必要がある。

(日本維新の会 三木理事)

(省エネルギーの推進)

自治体施設での省エネルギーを推進すべき。

どうしても使わないといけないエネルギーは再生エネルギーに転換すべき。自治体の施設は緑化するとか断熱材を活用するとかエネルギーをできるだけ使わないで済むよう徹底されたい。

市民の居住空間においてエネルギー消費を削減できるよう建物の壁面緑化等を支援する制度を作ってはどうか。

(つなぐ あわはら理事)

(低炭素社会)

気候変動に配慮して、低炭素社会など持続可能な開発目標（SDGs）の達成のため努力をすべき。

自動車の渋滞が問題であるため、公共交通機関の利用促進をしたり、道路整備をきちんとしたうえで開発を進めるべき。

(国民民主党・友愛 川内委員)

(県民緑税の活用)

県民緑税を活用し、都市の緑化を促進しヒートアイランド現象対策に使えるようにしてはどうか。

(自民党 五島副委員長)

② 感染対策の推進

(公衆衛生の維持)

公衆衛生や医療を維持し、感染防止と命を守るため、公共の責任を果たしていくべき。

行き過ぎた行財政改革は見直し、地域の公衆衛生と医療体制を整えることが経済活動の両立につながっていく。

(日本共産党 松本委員)

(感染症対策等)

大型開発ではなく、コロナだけでないこれから続く感染症対策を前提とした提言とすべき。

感染症拡大防止と経済活動の両立には公共の役割を発揮すべき。

PCR検査体制の強化や都心の繁華街の社会的検査などの対策をすべき。あわせて自粛に見合う補償もすべきである。

(日本共産党 朝倉理事)

③ 水素社会への対応

(水素等の再生可能エネルギーの活用)

再生可能エネルギーの最大限の活用をすべき。

水素発電や水素ステーション等の充電設備を構築されたい。

(共創・国民民主 諫山委員)

(水素の導入)

水素の導入にあたってのハードルは高いが、神戸市のスマートシティ構想において、神戸が一步先んじて導入を力強くやっていくべき。

水素ステーションや水素バスの導入を先んじて目指していくべき。

(立憲民主党 かじ理事)

(水素自動車の導入等)

EVやFCVなど水素燃料電池車のニーズは高まっている。

大型バスやコンテナヘッドなどの輸送用自動車におけるFCVの導入における先進都市としてあるべき。これは国と一体となって取り組みを行っていくべき。

都心の一定のエリアをエコカー専用道路にし、SDGs先進都市をアピールしてはどうか。

(自民党 五島副委員長)

(スマートシティ・水素エネルギーの導入反対)

スマートシティの推進はやめるべき。

水素を生成する段階で様々なエネルギーを使用している部分もあり、問題がある。

(日本共産党 朝倉理事)