

1. 災害に強く、様々な危機にしなやかに対応できる回復力・復元力（レジリエンス）の 高いまちづくり

【適応力や柔軟性を備えたまちづくり】

災害や感染症など有事が発生し、まちの機能や市民生活に大きなダメージを受けた場合でも、できるだけ早く機能を回復し、市民生活が復興できるよう、事前に備えておく必要がある。

①災害などへの備え

都市が直面するショック（危機）とストレス（脅威）に対応するためには、災害に備えた都市空間・公共空間を構築する必要がある。台風、地震、高波など悪条件が重なった場合のシミュレーションを行うなど、最大の被害を想定した対応策を構築されたい。また、災害などの様々な有事を想定し、どんな場合でも素早く対応できる危機管理体制を構築されたい。今後30年で起きる確率が70～80%とされている、南海トラフ地震を見据え、災害時の避難拠点をさらに確保しておくとともに、災害避難訓練等も行っておく必要がある。神戸市に大きな被害が発生しなかった場合でも、他都市からの避難者の受け入れなどに耐えられる体制を構築されたい。

災害で被害を受けても、しなやかにまちの機能や市民の生活が元に戻るよう、例えば、都心では高層建築物を最小限にし、中層建築物を中心に、将来の建て替えも想定したリザーブ用地にもなる都市空間と公共空間を確保し、こうした空間を平常時には「プレー」「パフォーマンス」「リカーランス」の3つの要素をもつ空間として市民が利用できるものにしてはどうか。

避難場所や経路に関しても、市民への周知を徹底するとともに、外国人でも一目で分かるような案内看板や災害マップ、アプリを活用した情報提供体制などを整備されたい。

②要援護者支援

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

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

③避難場所の検討

これまで地震や津波などの災害対応は検討していたが、昨今の国際情勢を見ると武力攻撃などの有事の際に自治体としてどう対応するのか、市民はどこに逃げるのかという議論がなされていないのではないかと懸念されている。ミサイルや核などの攻撃を受けた時、短い退避時間で具体的にどう対応するのか、目を背けずに考える時期に来ている。都心部の避難場所について考えておくべきではないか。

有事に備えて、地下空間に避難所の機能を持たせることも検討してはどうか。

ロシアのウクライナ侵攻を契機に国防の問題を論じるのは軽率ではないか。

【感染症を契機として見直すべきまちづくりの方向性】

これまでは集中型のまちづくりが経済的な効果があるとされてきたが、感染症を契機に、新たなライフスタイルが生まれ、多様なサービスが活用されるようになった。新しいまちのつくり方、あり方を考える際には、一律に集中か分散かを議論するのではなく、人々の行動パターンにとってどの選択肢がよいのか、多角的に考える必要があるのではないかと懸念されている。

令和2年度の提言では、新型コロナウイルス危機により、都市の過密の課題が顕在化したため、都心・三宮再整備やこれに関連する事業のコンセプトが従来どおりでよいか掘り下げて考える必要があることを指摘したが、令和4年度予算でも都心・三宮再整備への集中的な投資が顕著になっている。実際に、神戸市が集中的に投資したことによる成果が上がるかどうか、これまでのコンセプトどおりに進めるかどうか、検討すべきではないか。

【ポストコロナ、ウィズコロナ時代のまちづくり】

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

感染症予防対策として、都心の緑とゆとりあるオープンスペースの充実を図るとともに、高性能な換気機能を備えた都市空間・非接触対応設備の導入と整備を行われたい。

ポストコロナ、ウィズコロナ時代に向けて、屋外での活動や移動がしやすい屋根のある空間づくりに注力されたい。

コロナ禍において、多くのイベントが中止や延期を余儀なくされてきたが、デジタルを活用した発想や企画により、海外との連携、アニメや民間企業とのコラボレーションによる新たな取り組みを推し進められたい。

また、新型コロナウイルス感染拡大の影響による経済波及効果の縮小に伴い、投資額やオフィス需要を再試算するなど、変化に柔軟に対応するとともに、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・活用を推進されたい。

【未来を見据えた柔軟なまちづくり】

近年、車の需要が減っているが、将来、技術革新が進めば、一人一台自動運転車に乗る時代が来るかもしれない。都心・三宮再整備が原因で数十年後には住みづらくなったということにならないよう、まちづくりにあたっては、極端なレベルまで想定をして対応できるようにしておく必要がある。柔軟に時代のニーズに対応できるように、計画には余裕を持たせて、将来の自由度をある程度確保しながら、まちづくりを進められたい。

【都市空間・公共空間のあり方】

①環境に配慮した持続可能なまちづくり

脱炭素の観点からカーボンニュートラル化に向けて環境に配慮した取組みを進め、市民一人一人に環境への配慮意識を持ってもらえるまちづくりを推進されたい。

都心部には電気自動車・水素自動車以外乗り入れ禁止とするなど、環境に優しいまちづくりを推進されたい。

②ヒートアイランド現象の緩和のための緑化の推進

都市計画の段階で「風の通り道」、オフィスビル・商業施設の「壁面緑化」「屋上緑化」、あるいは「コンクリート舗装率の低減・規制」などによって、ヒートアイランド現象などを緩和し、立地条件など周辺環境を考慮しながら、都市計画の段階からエネルギー消費量の低減を図られたい。

また、生物多様性、地球温暖化が叫ばれる中、都市生活のうるおいをもたらすため、市街地緑地の保全と都市農地の多面的な活用、公園緑地の整備拡張と壁面・屋上緑化などあらゆる場で緑を創出されたい。

予算削減のための街路樹の伐採を止め、緑化を進め、地球温暖化を阻止し、都心のヒートアイランド現象の原因であるコンクリートやアスファルトを減らす工夫を図るとともに、街路樹を増やし、屋上緑化、公共施設・公園・学校の校庭や、駐車場やLRT軌道上の芝生化の推進を図られたい。

③三宮クロススクエアの方向性

クロススクエアについては、新たな技術開発の動向や近未来に求められる都市インフラのあり方などの観点から柔軟かつ慎重に検討されたい。特に、車の流れを遮断する利点やその効果が不明であるため、自動運転技術やデータ利活用などの新たな技術の進展を踏まえて、時代に適合した車線数や乗降場所などの道路設備を含め、求められる都市インフラのあり方などの観点から柔軟かつ慎重に検討すること。例えば、「さんちか」などの地下街整備や、ペDESTリアンデッキの設置などについて、都市の回遊性向上やにぎわいづくりの観点から、車線減少とは異なる選択肢についても検討すること。

クロススクエアは、2029 年度頃（JR 三ノ宮新駅ビル開業と同時期）に第 1 段階の完成となるが、交通調査を行い、次のステップの交通を止めることによるメリットとデメリットをよく考え、交通の遮断が必要か否かを更に議論すべきである。

④さんセンタープラザ

さんセンタープラザの再整備にあたっては、新しいコンセプトで、人が住むエリア、学校エリア、病院エリア、ビジネスエリア、商業・買い物エリア、飲食エリアなど、そこに暮らすことで全て完結できるような大型高層ビルを検討されたい。今の三宮再整備はマンションを避けるまちづくりだが、さんセンタープラザ周辺に関しては、そのルールを外して、絶えず住民の経済活動がビルで行えるようにしてはどうか。

⑤大規模マンション規制

三宮周辺の大規模マンション規制が、中心部の商業ビルやテナントに良い影響を与えているのか、一度検証する必要があるのではないか。

⑥地下空間を活用したまちづくり

JR・阪急に対して地下化を働きかけ、大深度地下を活用した地下大都市「こうべ」の構築に取り組まれない。また、JR・阪急が地下鉄化した際には、地上の跡地を再活用することでまちの活性化を図られたい。

⑦心が通うまちづくり

高層のインテリジェントビル群の中でも人々の心が通い合うまちづくりを進められたい。阪神淡路大震災を経験した神戸だからこそ、「向こう三軒両隣」の精神で、未来都市「こうべ」を建設されたい。

【公共交通のあり方】

公営交通の機能を見直すとともに、地域交通を積極的に導入し、誰もが好きな時に移動できるよう、公営交通と地域交通のベストミックスを目指されたい。

①公営交通の機能の見直し

一人も取り残さず全ての市民の移動権を確保することこそがレジリエンスの高いまちづくりであり、こうした課題を解決するのは交通の多様化である。特に市営バスは公共交通としてのメリットを生かしつつ、巨大な赤字を生まないよう持続可能なものとする必要があり、抜本的な改革が求められる。具体的には、現在の市営バス路線のうち、敬老・福祉パス利用者が過半数を超えるなど福祉政策目的が強い路線、観光地に直行するなど政策により開拓し

た地域を結ぶ路線などを「政策路線」と位置づける一方、乗客数や便数が多く、既に協業や民間委託で実績のある路線は「民営化路線」、収支の変動が少ない路線や住宅地と駅を結ぶ路線などは「市直営路線」と分類したうえで、「政策路線」は市で責任を持って運営するなど、機能に合わせた運営を行ってはどうか。「デマンド交通」の先を行く「神戸ダイバーシティ交通」の実現を目指されたい。

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

車から公共交通への乗換えの促進のため、安価な料金設定にするとともに、環境にやさしい電気や水素エネルギーを活用した公共交通を導入されたい。

②地域交通の積極的な導入

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

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

車からの CO2 排出は気候変動の大きな要因である。過疎化や高齢化の影響で交通弱者が増加していることもあり、地域の現状に応じた環境負荷の少ない公共交通手段が必要である。地域の交通の現状と課題を調査し、当事者とのコミュニケーションを通じて、パークアンドライド、自転車利用インセンティブ、オンデマンドバス導入などの多様な交通政策を進める必要がある。個人の健康づくり、渋滞解消などの地域の交通問題解決や世界的課題の気候変動防止のためにも、地域交通のモビリティ・マネジメントの強化が必要である。

他社と競合せず、地域の発展のために個別に取り組んできた輸送サービスやまちづくりを他の事業者と一緒に取り組まれたい。

【多様な移動ニーズに対応したサービスの提供】

①誰もが移動しやすい環境づくり

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

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

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

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

②先進的な交通手段のテストの受け入れ

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

③空の道（飛行ルート）の整備

災害・緊急時における医療物資や食料運搬のため、また、平常時における買い物や薬の受け取りなどの利便性向上のため、安全性に配慮したうえで、市内にドローンや空飛ぶ車の運用を見据えた空の道（飛行ルート）の整備を検討されたい。また、今後の技術進歩に伴う空飛ぶ車での移動を見据え、例えば、三宮・六甲山などの飛行ルートの研究を行うとともに、ドローン操縦のライセンス制導入を見据えて、市内に訓練場所の設置も検討してはどうか。

都心部に空飛ぶ車のターミナルを建設することも視野に入れて、空飛ぶ車のルート等を研究されたい。（国民民主党・友愛）

例えば、将来的に JR 新神戸駅のデッキ部分から空飛ぶ自動車を生田川沿いに飛ばして神戸空港まで結ぶことを目指して空飛ぶ車の走行テストを行うなど、今ある交通技術の延長線上でなく、先進的な取組みを行ってはどうか。

④ロープウェイを活用した移動ルートの開拓

ロープウェイを活用した都心移動ルートを開拓されたい。例えば、JR 新神戸駅～三宮～神戸空港を結ぶルートや、神戸空港～ポートアイランド～JR 神戸駅を結ぶルート、ウォーターフロントと六甲山を結ぶルート、JR 須磨駅～須磨水族園～須磨寺～離宮公園を結ぶルートな

どを検討してはどうか。

⑤キックボードなど新たな交通手段への配慮

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

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

⑥自転車走行空間の確保

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

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

⑦「人」中心の交通手段の検討

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

まずは、パーク&ライドシステムを推進し、都心周辺部に地下駐車場の整備を図るとともに、都心部に1万台収納できる地下駐輪場の建設を検討されたい。併せて、電動自転車周辺駐輪場・住宅地から都心部へ進入することのできる自転車道の整備も図られたい。

【誰もが共生できるまちづくり】

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

また、大人の視点だけでなく、子育て世代や子ども自身の視点を含む、誰にでも優しい空間を随所に作る必要がある。市民の誰もがまち全体を楽しめるような空間をつくり、子育て世帯からのニーズをくみ取ることで、次世代に選ばれるまち、こども中心のまち「こうべ」を目指されたい。未来のまちづくりに大きく貢献するため、子育てしながら働けるサテライ

トオフィスやワーケーションの更なる誘致など、郊外に充実した環境をつくり、個々のライフスタイルによって仕事ができる取組みを進められたい。また、サテライトオフィスとして、立地条件のよい市役所新2号館の賃貸なども検討されたい。

海外の方に神戸を移住先に選んでもらうためには、不自由のない生活環境をつくることが重要である。全ての施設の案内などに多言語対応システムを導入するなど、ニーズを把握のうえ対応されたい。

【新たなコミュニケーションを生み出す空間づくり】

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

また、現在、十分に活用されていない既存空間も活用することで、コミュニケーションが生まれ、人々が溜まる仕組みをつくり、回遊性や流動性の向上を意識した利用促進に努められたい。例えば、アモーレ広場のように、利用者が自由に表現や発信ができる、まちなかでの空間を確保し、オープンカフェやキッチンカー、夜市などを取り入れた飲食エリアを設置することも検討されたい。

過密にならない動線を確保しつつ、回遊性が確保され、花壇や噴水、アート、ベンチの設置など、ホッとひと息つけるような、人々が触れ合える空間を創出するとともに、デジタルサイネージを活用した各種広報を常時発信することで新たなコミュニケーションが生まれる空間を創出されたい。

「KOBE パークリノベーション」により、地域の身近な公園を再生するにあたって、防災拠点となることも見据えて取組みを推進されたい。

2. 神戸ならではの歴史や地形を活かしたまちづくり

【神戸独自の資源・文化の活用】

①歴史や地形を生かしたまちづくり

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

他都市でも歴史の説明看板はよく見かける。確かに知的好奇心は大いに膨らむが、それだけでは経済効果は生まれにくい。一捻りして、訪問者に「なるほど」と思ってもらって、地域にお金を落としてもらえるきっかけになるような仕掛けづくりを検討されたい。布引の滝の表示版も設置すること。

神戸ならではの有形無形の歴史資源や地形を活用した仕掛けづくりを行い、ストーリー性を持たせることで、神戸市民のみならず、観光客が何度も訪れたいよう、ハード・ソフト両面から取り組まれたい。

また、強い印象を残すためには、神戸の振興資源にストーリー性を持たせることが重要である。NHK 大河ドラマの誘致や神戸フィルムオフィスなどを活用した、神戸の資源・文化の魅力的な映像発信をさらに促進されたい。

JR 神戸駅前再整備にあたっては、神戸ならではの歴史や、西国街道などの地理的・歴史的な特徴を活かしたまちづくりを進められたい。特に、これらが凝縮した湊川神社を活かしたまちづくりを検討すること。検討にあたっては、JR 神戸駅から湊川神社の存在が一目で分かるような、例えば鳥居やモニュメントなどの整備を官民で行うとともに、当地の歴史に触れられるような工夫を行い、神戸駅前にしかない空間の創出を図ること。

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

このほか、専門家などから幅広く意見を聴取し、神戸ならではの歴史資源である花隈城の整備・活用を検討されたい。

②神戸の最大の魅力である海と山を生かしたまちづくり

海と山が近接している恵まれた神戸の地形や自然環境を生かし、都会の便利さと豊かな自然との調和を兼ね備えたまちづくりを進められたい。

市街地と自然の近さは他都市に類を見ない。これらを観光施策に活かすとともに、他都市に真似のできないこの環境を、都市のブランディングにも活かされたい。

神戸港、六甲山、里山など神戸ならではの資源を活用し、訪れる人たちが魅力的な体験・活動ができるような、他にはないメニューづくりを進められたい。

駅に隣接している神戸の海の条件を最大限に活かし、訪れる人が楽しむことのできるよう、護岸を傾斜護岸にするなど親水性の高い賑わい空間と交流の場をつくられたい。神戸市の一番の魅力である海を活かしたまちづくりを進めること。

JR 三ノ宮駅・元町駅・神戸駅から海が一望できる景観を確保し、海側から六甲山の山並みが見える景観も確保するよう留意されたい。

③港町神戸を支える産業の復興

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

④国際都市・神戸の魅力を生かしたまちづくり

神戸港の開港以来、海外から多くの人々が入ってこられたため、他都市にはないような、様々な国の様々な宗教施設がある。これらを観光施策に活かすことはもちろんのこと、他都市に真似のできないこの環境を、都市のブランディングにも活かされたい。

阪神淡路大震災時、生田新道は日銭を稼ぐため、一瞬であったが、神戸在住のアジア・中東の国々の人々が屋台を出し、多くの市民が訪れた。サンキタ通り・さんきたアモーレ広場と生田新道を一体にして、無国籍屋台街をつくり、内外からの観光客を誘致し国際交流の場としてはどうか。国際都市神戸を活かしたまちづくりを進められたい。

異国情緒漂う神戸のまちづくりに欠かせない、外国人スポーツクラブ「神戸レガッタアスレチッククラブ」を前面に、スポーツ国際都市「こうべ」を構築し、異文化共生の文化未来都市「こうべ」を推進されたい。

⑤デザイン都市・神戸を生かしたまちづくり

デザイン都市・神戸にふさわしい、歴史的建造物や文化財の保護・維持管理・情報発信を強化されたい。

⑥若者に選ばれるまち

若者が学問の場として神戸を選んでも、就職先がなければ、神戸を離れるのは当然である。いかに学問と企業を融合させるのか、どうすれば神戸に残って働き続けてくれるのか、産官学民が知恵を絞ること。

【新たな文化を生み出す空間づくり】

多様な文化を受け入れてきたまちとして、空間づくりを進める上では、アモーレ広場の公募のように門戸を広く開いて、幅広い方々から提案をもらうことで、既存の枠に捉われず、神戸ならではの新たな文化を生み出す空間づくりを進められたい。

【人を引き寄せる仕掛けづくり】

①音で神戸を感じる

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

②ハイレベルの文化施設の設置

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

また、国際基準（国立）のコンサートホール、演劇ホール、文化ホール、図書館等を都心部に誘致することも検討されたい。

③まちなかイベント等の定期開催

ファーマーズマーケットや夜市、路上ステージなど、まちなかでのイベントを定期的で開催するとともに、利用者が自由に表現や発信ができるまちなか空間の設置により、人を引き寄せる仕掛けをつくられたい。

④昼のまちと夜のまちの一体化による賑わいづくり

神戸観光の一番の問題は三宮の昼のまち（駅南のデパート、センタープラザなど商業施設）と夜のまち（駅北のサンキタ通りや東門筋など歓楽街）が、JRや阪急高架で分断されていることである。「福岡の中州」や「札幌のすすきの」では昼と夜の街が隣接し、夕食後でもショッピングができ、お互いに賑わいがある。JR三ノ宮駅改築や将来のさんセンタープラザの再開発などでは南北のアクセスを工夫し、三宮の昼の街と夜の街の一体化を目指されたい。