

(案)

神戸市

都市づくりのマスタープラン（素案）

-資料編-

## 目次と構成

### ビジョン編 都市づくりの基本的な考え方や都市づくりの方針を記載

#### 1 都市づくりの基本的な考え方

##### これからの神戸の都市づくり

1-1 都市づくりの指針

1-2 めざす都市構造

1-3 実現に向けて



都市づくりの基本的な考え方に基づく取り組みの方針

#### 2 区域区分の決定の方針

2-1 区域区分の決定の有無

2-2 区域区分の方針

#### 3 都市づくりの方針

3-1  
土地利用

3-2  
居住・都市機能

3-3  
都市交通

3-4  
市街地・住環境整備

3-5  
都市環境

3-6  
安全・安心

3-7  
都市デザイン

#### 4 見直しの考え方



実現のための具体的な取り組み

### アクション編 ビジョン編の考え方にに基づく具体的な取り組みを記載

#### 1 都市づくりの取り組み

1-1  
土地利用

1-2  
居住・都市機能

1-3  
都市交通

1-4  
市街地・住環境整備

1-5  
都市環境

1-6  
安全・安心

1-7  
都市デザイン

#### 2 実現に向けた進め方

- 1 「協働と参画」によるまちづくりの推進
- 2 多様な主体が様々な手法・取り組みで行うまちづくりの推進

### 資料編

① 位置づけと役割

② 神戸市を取り巻く状況

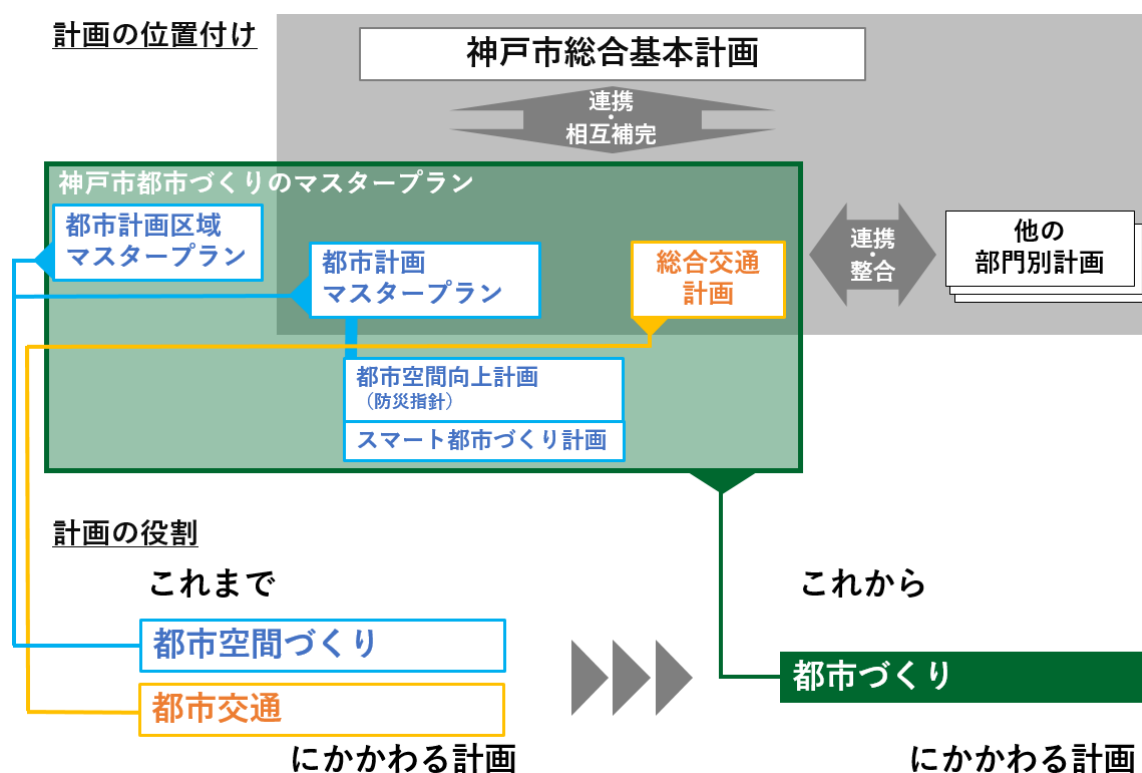
③ 居住・都市機能の方針関連

# 第1章 位置づけと役割

## 1-1 都市づくりの総合的な計画

本市においてこれまで策定してきた、都市計画法に基づく「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（神戸都市計画区域マスタープラン）」「市の都市計画に関する基本的な方針（神戸市都市計画マスタープラン）」、都市再生特別措置法に基づく「神戸市都市空間向上計画（立地適正化計画の内容を含む）」、「神戸スマート都市づくり計画」および「神戸市総合交通計画」を統合し、都市づくりに関する総合的な計画として「神戸市都市づくりのマスタープラン」を策定しました。

また、市の上位計画である「神戸市総合基本計画」と連携・相互補完する関係であり、「都市づくり」に関わる部門別計画として、他の部門別計画とも連携・整合しています。



## 1-2 対象範囲

計画の対象範囲は神戸都市計画区域（神戸市全域）とします。

## 1-3 目標年次

概ね 50 年先を見据えながら、上位計画である神戸市基本計画の目標年次と同じ「2035 年（令和 17 年）」を目標年次とします。

## 第2章 神戸市を取り巻く状況

### 2-1 社会経済情勢の変化

#### ○人口減少、少子高齢化の更なる進行

日本全体では、晩婚化や未婚化、医療技術の発達等による寿命の延伸により、少子高齢化が進展し、2008年の1億2,808万人をピークに人口減少が始まり、神戸市においても同様の傾向によって2011年の約154万人をピークに人口減少が続いています。

#### ○価値観・ライフスタイルの多様化

コロナ禍を契機とし、デジタル化の進展も相まって、テレワークの急速な普及、自宅周辺での活動時間の増加等、人々の生活様式は大きく変化しており、これに伴い、ワークライフバランスの重視など、「働き方」や「暮らし方」に対する意識や価値観が変化・多様化しています。

#### ○気候変動の更なる進行

地球温暖化は、地球に生きる全ての生き物にとって避けることができない喫緊の課題です。既に世界的にも平均気温の上昇や雪氷の融解、海面水位の上昇が観測されており、日本においても平均気温の上昇、大雨、台風等による被害、農作物や生態系への影響等が観測されています。

神戸市においても、世界や日本の気温上昇と同様に、長期的(100年当たり)には、年平均気温は1.4℃、年平均日最高気温は1.0℃、年平均日最低気温は1.7℃の割合でそれぞれ上昇しています。

#### ○災害の激甚・頻発化

この100年で気象災害の激甚化・頻発化が目に見える形で進んできており、地球温暖化の進行に伴って、この傾向が続くことが見込まれています。

また、南海トラフ地震の30年以内の発生確率について、時間の経過とともに地震の切迫性は高まっています。

今後もさらに高まる自然災害リスクと正面から向き合い、将来予測される被害を回避・軽減するために、あらゆる努力を行うことが求められています。

## ○技術革新・DX

AI を活用した多様なデジタルサービスは生活に深く浸透しつつあり、メタバース、ロボティクス、自動運転技術等も、地域活性化、防災等の様々な社会的・経済的課題解決に貢献することが期待されています。

まちづくりにおいても、これらのデジタル技術を取り入れつつ、従来のまちづくりの仕組みそのものを変革し、新たな価値創出や課題解決を実現することが求められます。

## ○更なるグローバル化の進展

日本全体では、2024 年の訪日外国人旅行者数や旅行消費額が過去最高となり、今後、より一層の誘客の推進に向けた取組みが進められています。

神戸市においては、2025 年 4 月には、国際チャーター便の運用開始や国内便の発着枠が拡大され、2030 年頃には、国際定期便の運用が開始されます。国際定期航路を持つ神戸港に加え、神戸空港が国際空港となる「第 2 の開港」により、観光やビジネスで海外から多くの人々が神戸を訪れるとともに、神戸から人材や情報のパイプが世界とつながることになります。

産業や学術機関の集積を活かして新たな価値を創造・循環し、世界へ貢献する都市として、グローバル社会で、経済・文化的な存在感を高めていくことが求められます。

## ○周辺都市との関係性

神戸市周辺においては、大阪・夢洲における大阪・関西万博が開催されたほか、IR の整備が進められており、大阪ベイエリアは、今後より一層の活性化が期待されています。また、将来的には、大阪までリニア中央新幹線の延伸が計画されており、交流人口の増加や経済波及効果の増大、新たなライフスタイル・ワークスタイルの実現が期待されています。

他方、人口減少・少子高齢化を背景に、都市機能の分担・連携など、市域を越える広域的な取り組みの重要性が増していることから、近隣の周辺都市と連携し、都市機能や行政サービスを維持・提供するなど、圏域全体で魅力あふれる地域づくりを進めていくことが求められます。

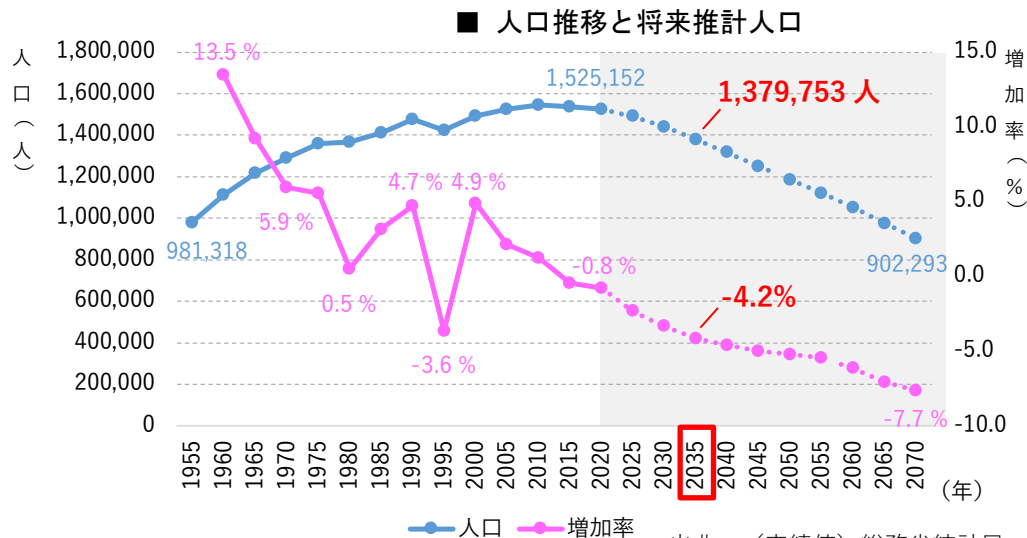
## 2-2 神戸市の現況

### 1 人口

#### (1) 人口推移と将来推計人口

神戸市では、2011 年から人口減少が始まっており、全国と同様に人口減少が進行しつつあります。

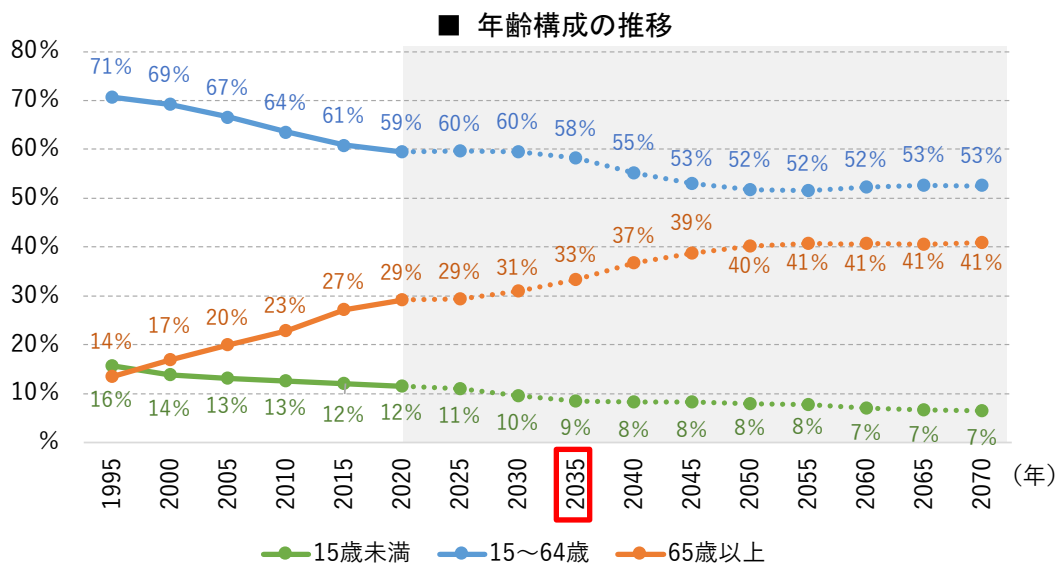
神戸人口ビジョン【改訂版】における推計値では、神戸市の人口は、2020 年の約 152 万人から、2035 年に約 138 万人に、2070 年に約 90 万人まで減少し、約 62 万人減（約 41%減）と推計されています。



#### (2) 年齢階層別

高齢者人口（65 歳以上）の割合は 1995 年から増加傾向である一方で、生産年齢人口（15～64 歳）の割合は減少傾向であり、今後もその傾向が続くと推計されています。

2020 年時点では、現役世代 2 人で高齢者 1 人を支えている計算となりますが、1 人当たりの負担の増加が続き、2070 年にはほぼ 1 人で 1 人を支える形になることが見込まれています。

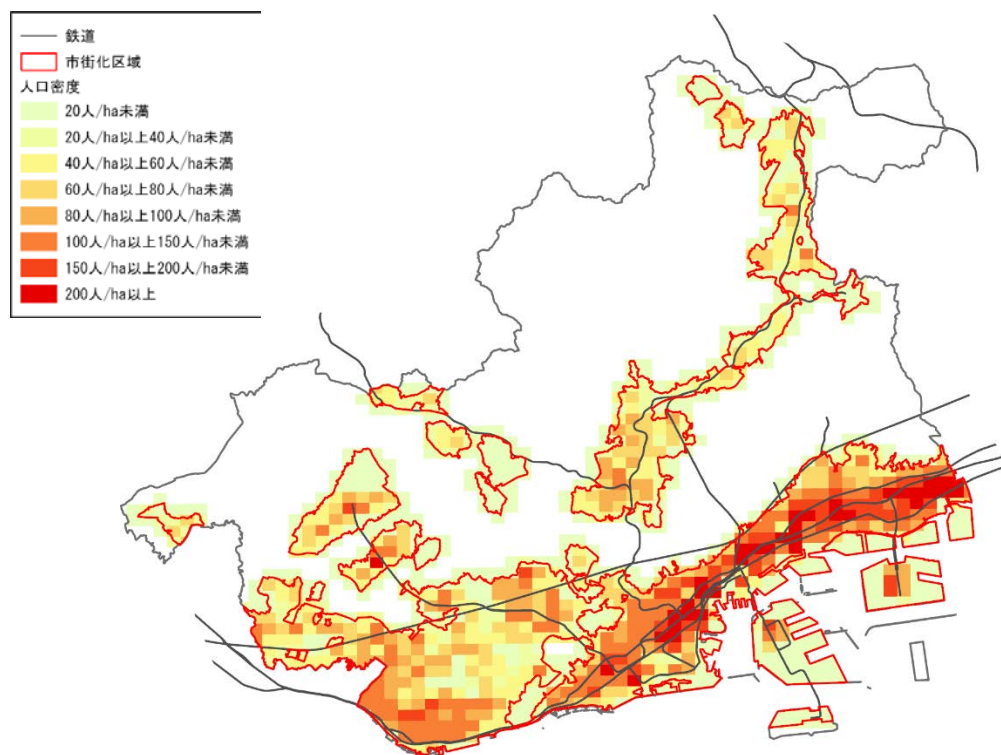


### (3) 人口密度

2020年における人口密度分布をみると、既成市街地を中心に人口密度が高くなっています。

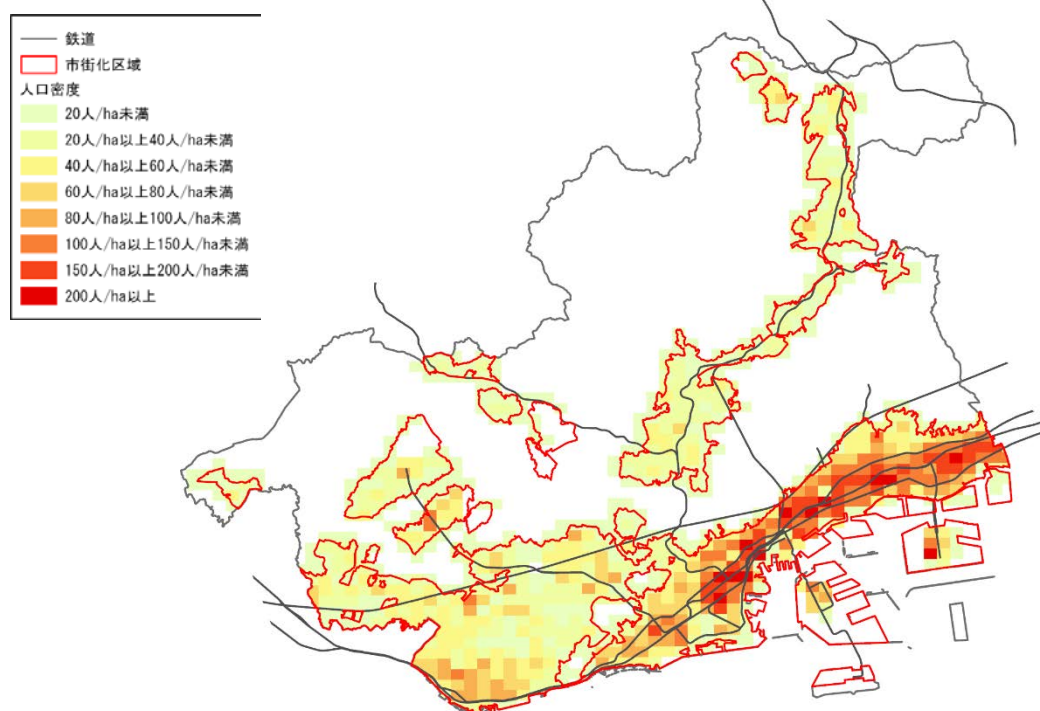
一方、将来（2070年推計）においては、全体的に密度が低下しており、既成市街地及び鉄道沿線地域は一定の人口密度が保たれているものの、鉄道から離れた地域では低くなることが予測されています。

■ 人口密度（2020 年）



出典：総務省統計局 国勢調査

■ 人口密度（2070 年）

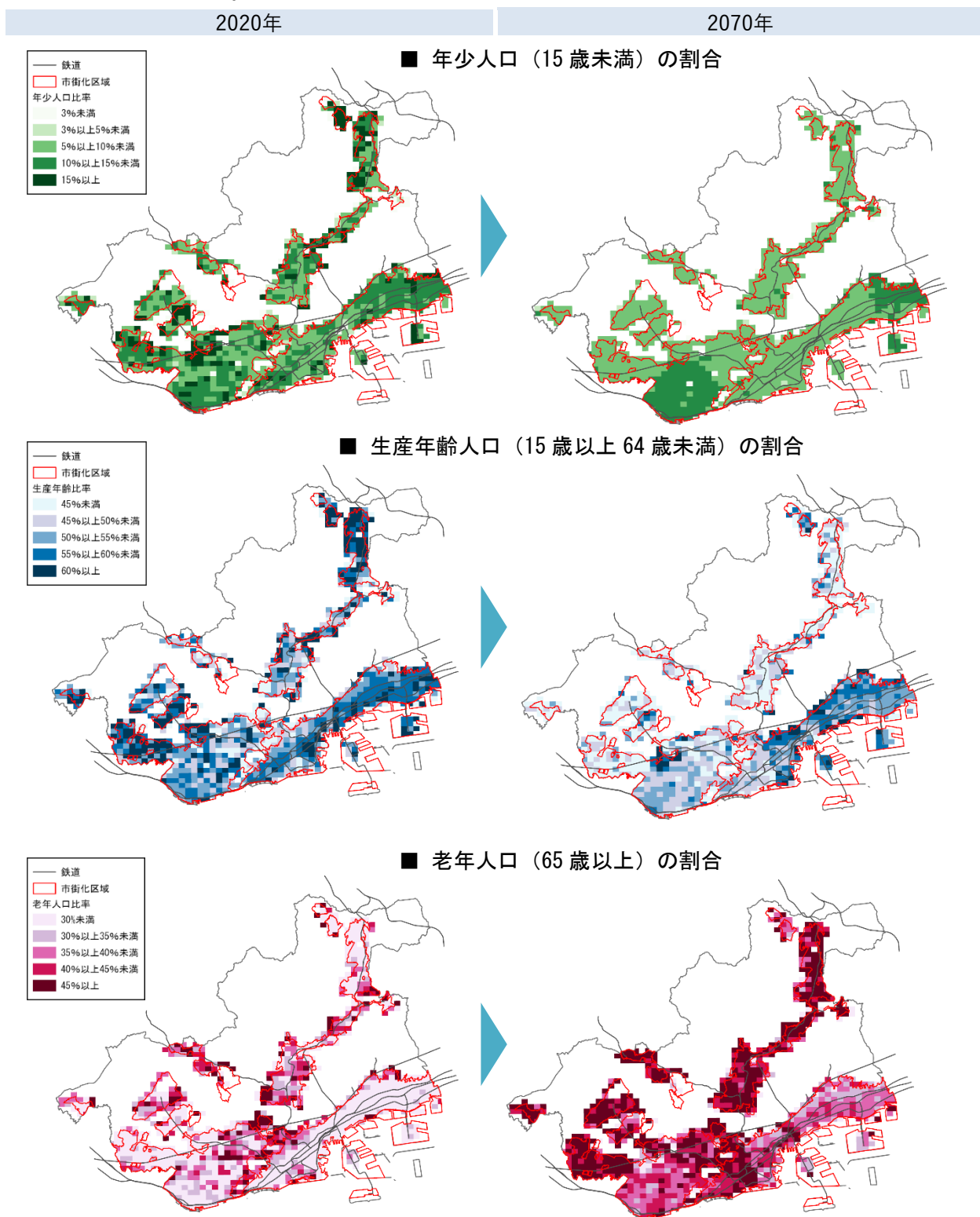


出典：国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口（R6 国政局推計）

#### (4) 年齢階層別人口割合

年少人口（15歳未満）及び生産年齢人口の割合は、現況（2020年）と将来（2070年推計）で比較すると、いずれも市全体で減少すると予測されています。

一方で、高齢者人口の割合は市全体で増加傾向にあり、40%以上の割合が比較的多くなると予測されています。



出典：(実績値) 総務省統計局 国勢調査

(推計値) 国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口 (R6 国政局推計)

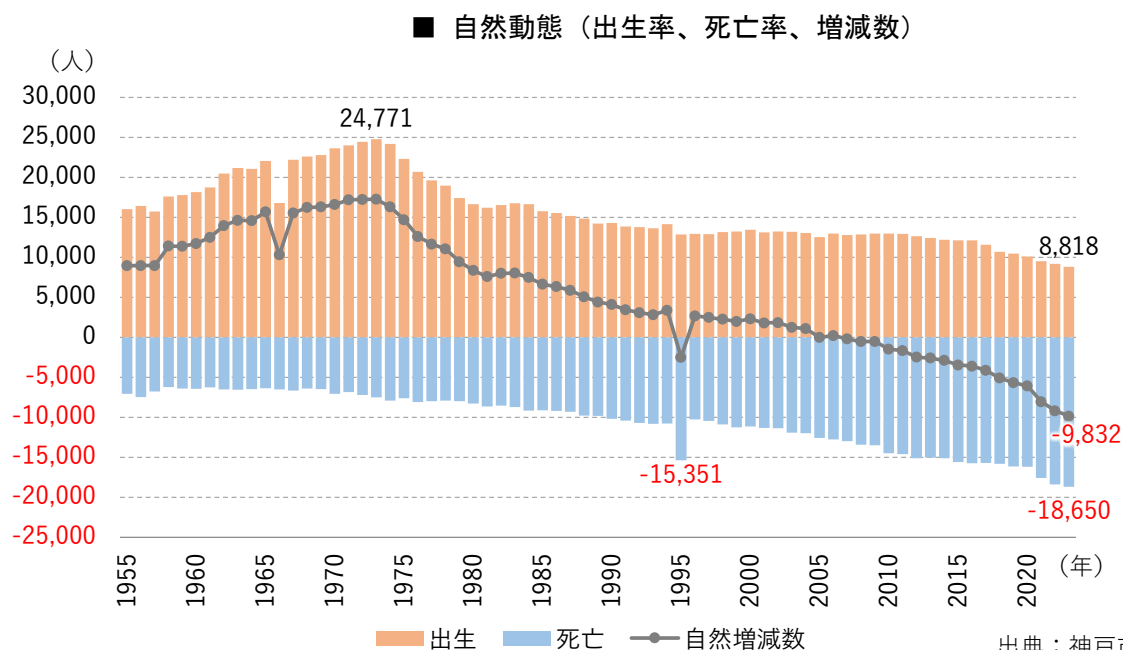
## (5) 人口動態

### ① 自然増減の推移

出生数は、1973年（24,771人）をピークに減少に転じ、2023年は8,818人となっています。

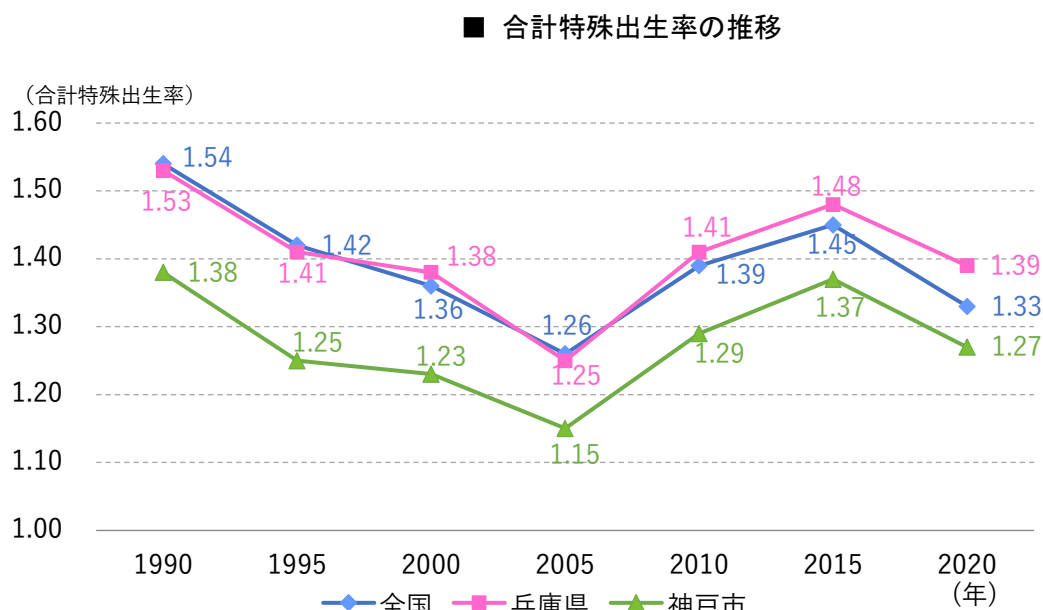
死亡数は増加傾向が続いており、2023年には18,650人となっています。

自然増減数は2007年にマイナスに転じて以降、減少傾向が続いており、2023年は9,832人のマイナスとなっています。



### (参考) 合計特殊出生率の推移

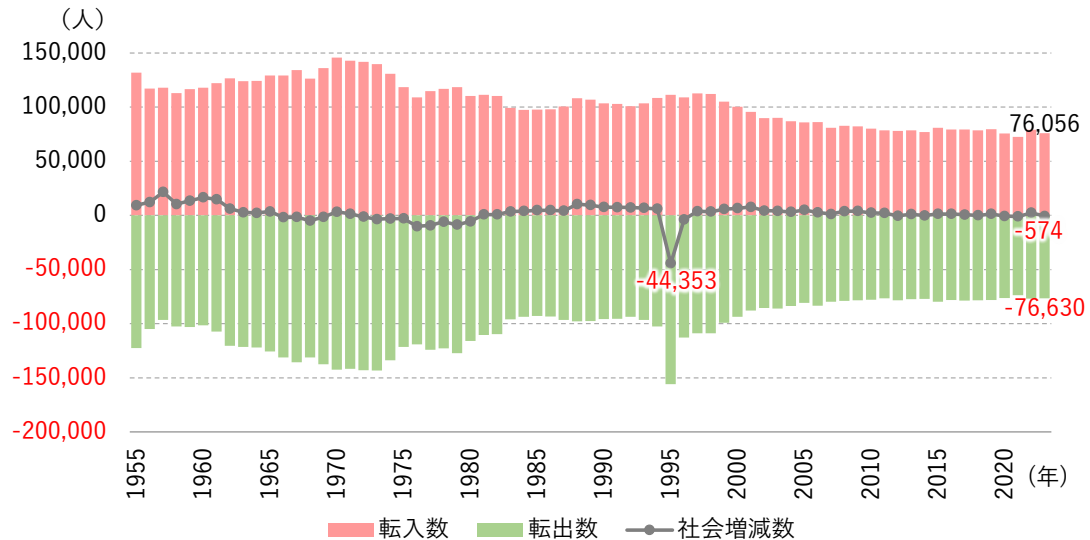
推移をみると、女性人口（15歳～49歳）の減少に伴い低下傾向にありましたが、2005年以降は一旦上昇に転じ、2015年には1.37となっています。しかし、2015年以降はまた低下傾向になっています。また、合計特殊出生率は全国や兵庫県よりも低くなっています。



## ② 社会増減の推移

阪神・淡路大震災が発生した1995年は4万人を超える転出超過となりました。その後は転入・転出はほぼ同程度の割合で推移しているものの、2023年は574人の転出超過となっています。

■ 社会動態（転入数、転出数、増減数）

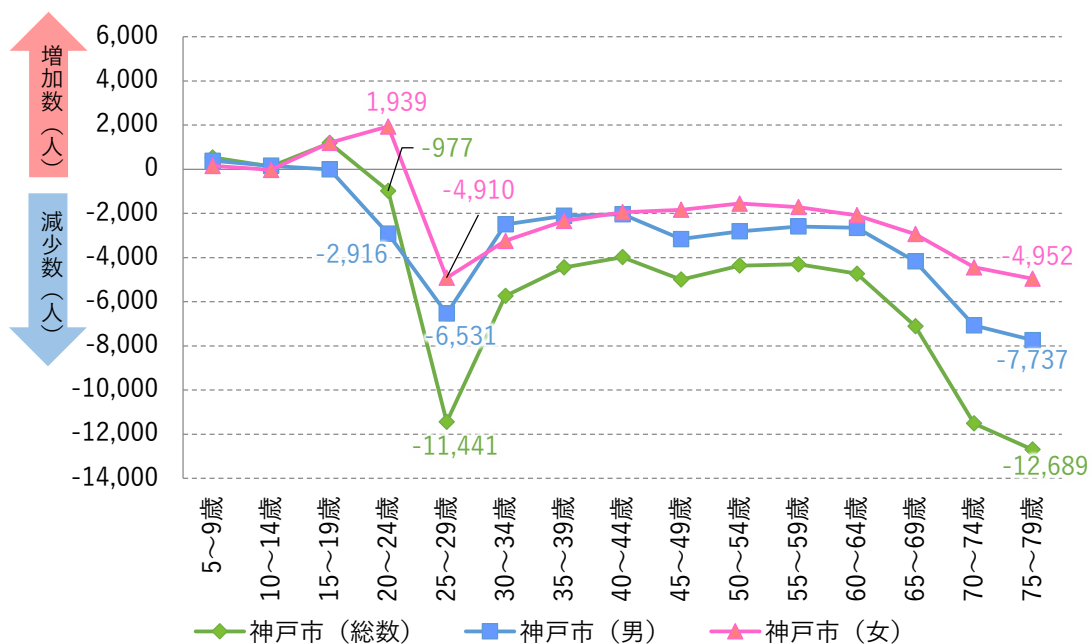


出典：神戸市統計書

（参考）コーホート世代別の転出入の状況

神戸市の人口動態の特徴として、大学等への入学時期にあたる15～19歳のコーホート人口が増加する一方、大学や短大、専門学校卒業者の就職時期にあたる20～24歳、25～29歳のコーホート人口は大きく減少する傾向があります。

■ コーホート人口増減数（2015年 - 2020年）

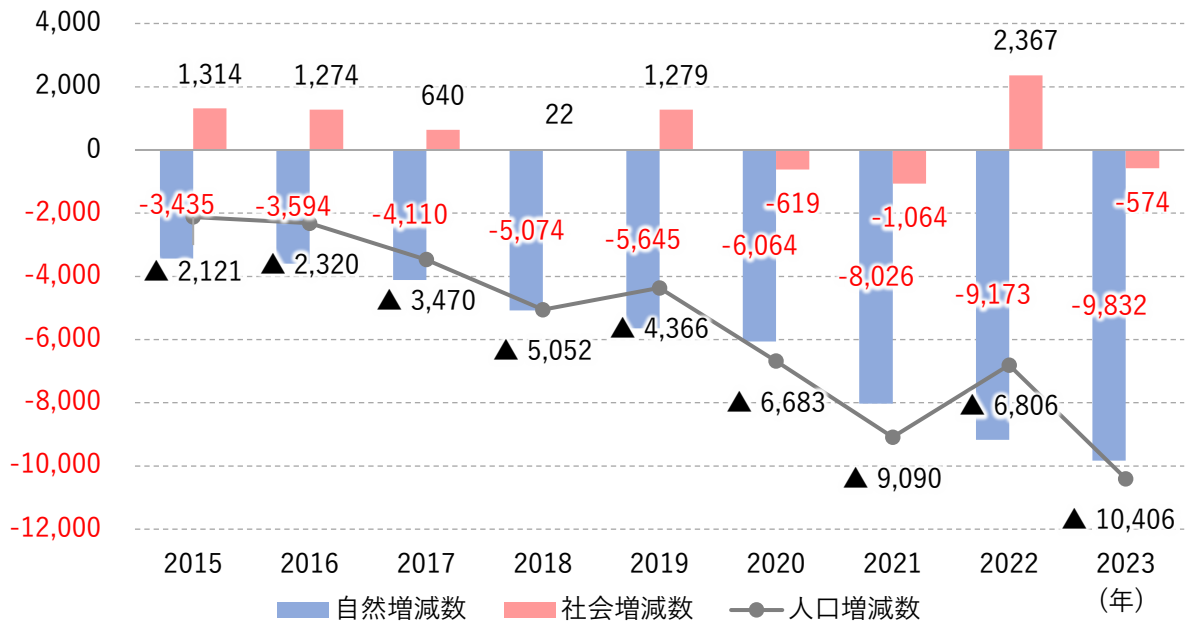


出典：総務省統計局 国勢調査

### ③ 人口増減

人口増減数（自然増減数＋社会増減数）の内訳をみると、自然増減数が社会増減数に比べ非常に大きくなっているため、人口全体で見ると大幅にマイナスになっています。

■ 自然・社会増減数と人口増減数の推移



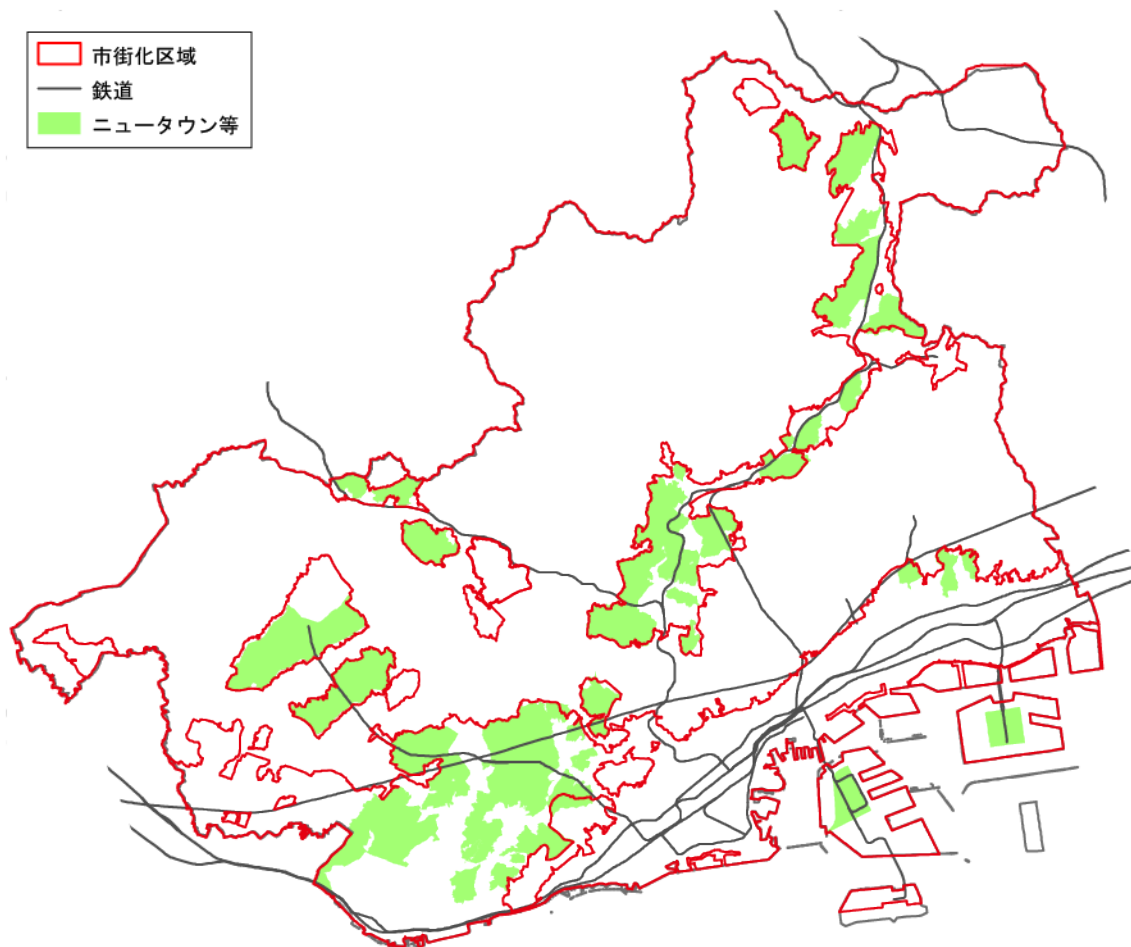
出典：神戸市統計書

## （６）人口地域特性等

神戸のまちは、古くから住宅地が構成されている既成市街地、鉄道駅を中心に拡がったニュータウン等※などで構成されています。

ニュータウン等の面積は約6,411ha で、市街化区域（20,364ha）の約1/3 にあたります。人口も477,476 人（2020 年国勢調査）で、市全体の約1/3 となっています。

■ ニュータウン等の位置図



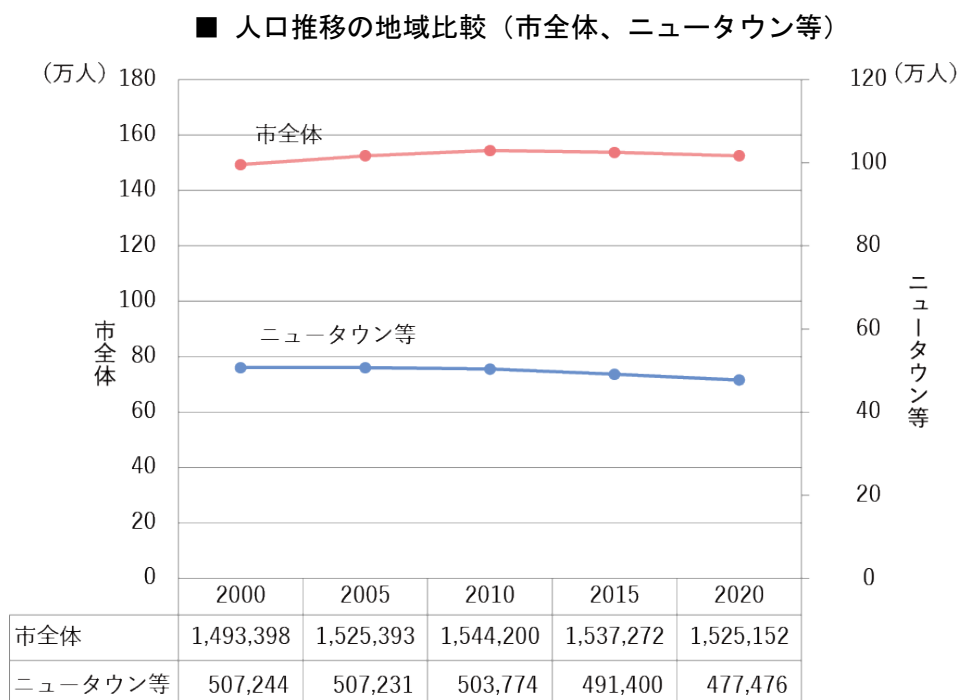
※：ニュータウン等

以下①～③のすべてまたは④に該当する開発事業区域

- ①郊外での開発事業
- ②開発面積 10ha 以上かつ計画人口 1,000 人以上
- ③人口の受け入れを主目的とした開発事業
- ④条件①～③に該当する団地に連担し、住宅開発を目的に行われた開発事業

出典：神戸市データ

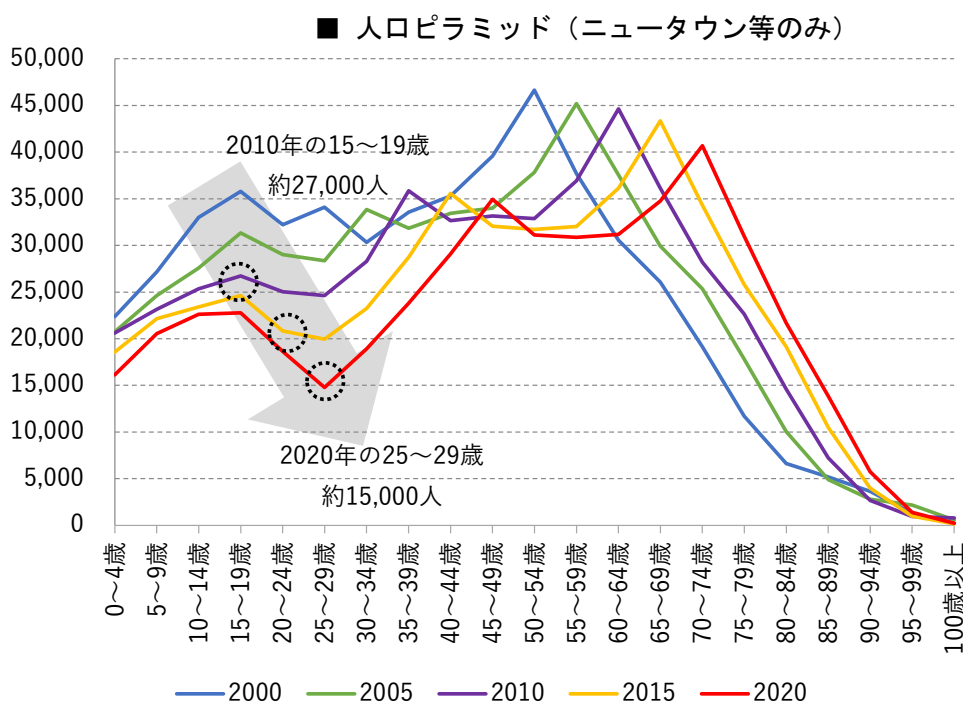
市全体では2012 年から人口が減少しており、ニュータウン等でも減少傾向にあります。



出典：総務省統計局 国勢調査

ニュータウン等の人口減少の大きな理由として、若者（ニュータウン等に家を購入した方の子の世代）の流出があります。

例えば、2010 年時点の15 歳～19 歳の人口（約27,000 人）に対応する、10 年後（2020 年）の25～29 歳の人口が約15,000 人に減少しています。



出典：総務省統計局 国勢調査

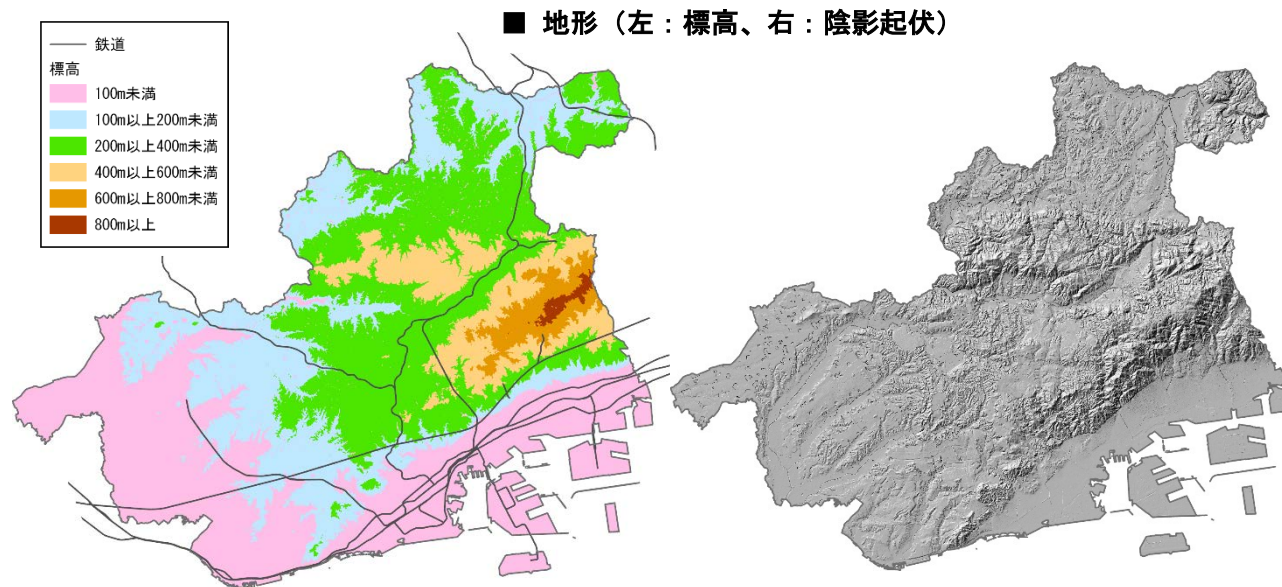
## 2 自然条件

### (1) 地形

神戸の地形は、六甲山系の山々と瀬戸内海に面した起伏のある変化に富んだ地形です。

市域は、東西約36km、南北約30km、面積約557 km<sup>2</sup>であり、六甲山系により北と南に大きく二分されています。

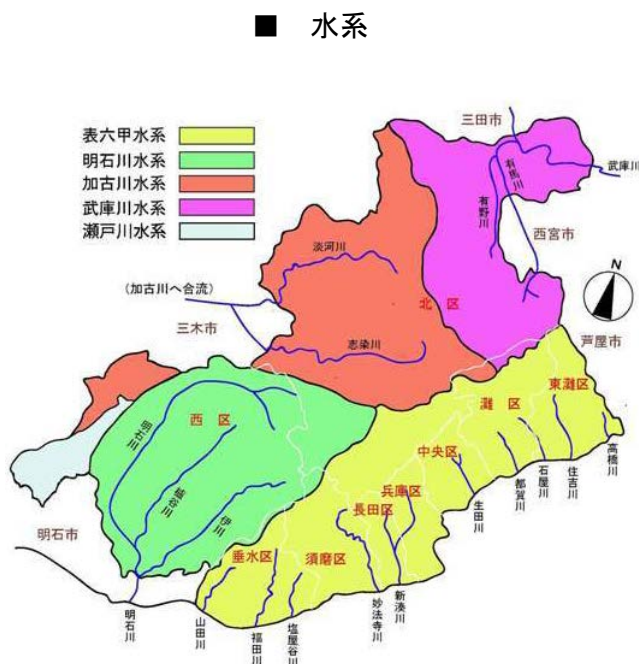
大阪湾に面する南側は、六甲山系の山麓部に沿って中小河川による扇状地、湾岸低地、埋立地などが続く地形となっています。六甲山系の北側は、帝釈・丹生山系を中央にして、北側は丘陵地が波状に広がり、西側は穏やかな丘陵と播磨平野に連なる平野部から成り立っています。



### (2) 水と緑

神戸の水系は、六甲山系の南斜面から市街地を通り大阪湾に流れる表六甲水系、明石海峡に流れる明石川水系、播磨灘に流れる加古川水系宝塚市や西宮市を経て大阪湾に流れる武庫川水系に大きく四分されています。

また、神戸は、六甲山系、帝釈・丹生山系、鎌倉峡、雄岡山・雌岡山などの山々を背山として、約30 kmにおよぶ海岸線を前面に、美しい都市景観の市街地と西神・北神の豊かな農村地域で構成される、わが国屈指の緑の多い大都市です。



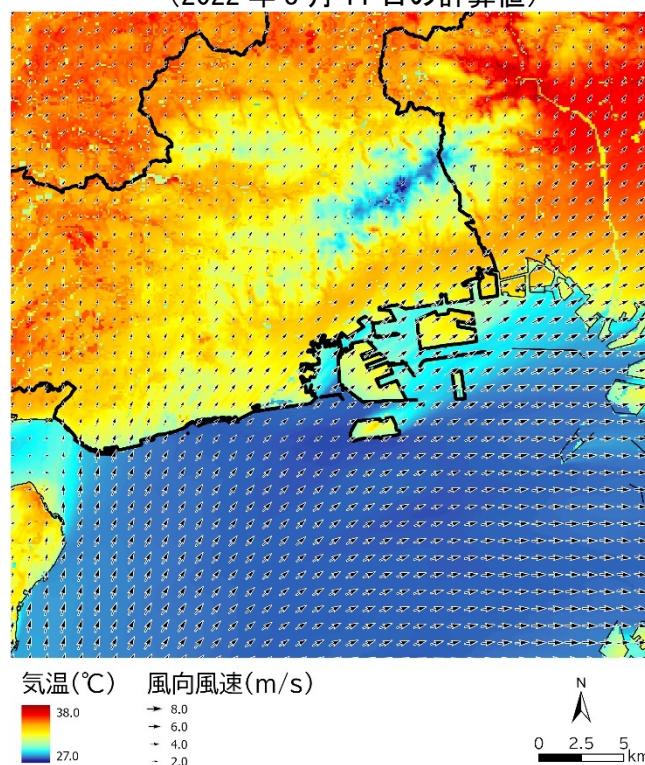
### (3) 気候等

神戸の気候は、瀬戸内海気候帯に属し、全般的に冬は温暖で夏は涼しいという特徴を持っています。

また、六甲山系南側の既成市街地の夏季の風系は、南西からの海風で形成され、沿岸部に加え、六甲山の山地部分が周辺と比較して気温が低くなっていることがわかります。

#### ■ 夏季の風と気温

(2022年8月11日の計算値)

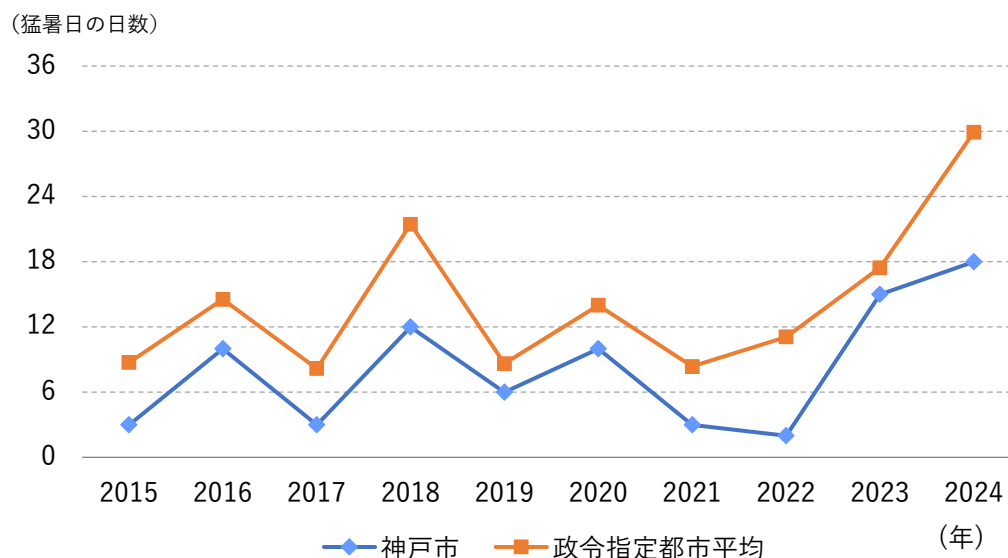


出典：大阪公立大学 緑地計画学研究グループにより作成

(参考) 神戸市の猛暑日について

夏季(6~8月)における猛暑日(最高気温が35度以上の日)の日数は、2022年以降、増加傾向にありますが他の政令指定都市※の平均と比較すると少なくなっており、神戸市は比較的涼しい環境となっています。

#### ■ 猛暑日の推移



出典：気象庁

※：政令指定都市

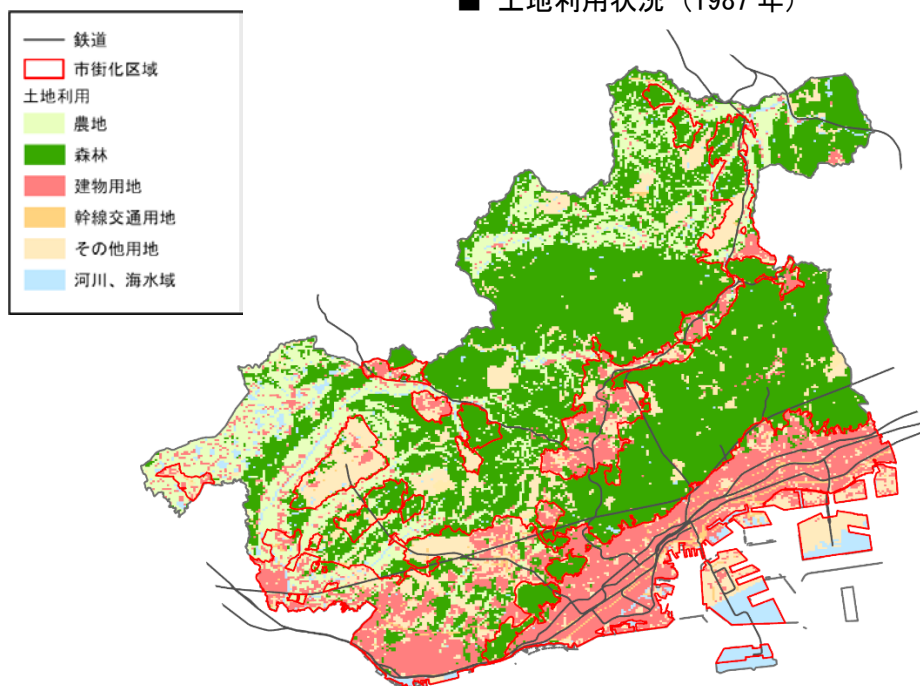
対象とした政令指定都市は、気象庁によりデータが公表されており、かつ、北海道及び東北地方を除いた、横浜市、千葉市、静岡市、浜松市、名古屋市、京都市、大阪市、岡山市、広島市、福岡市、熊本市とした

### 3 土地利用状況の変遷

神戸市は、地域ごとに様々な特徴・特性を有し、海・山・まち・農村などで構成されています。

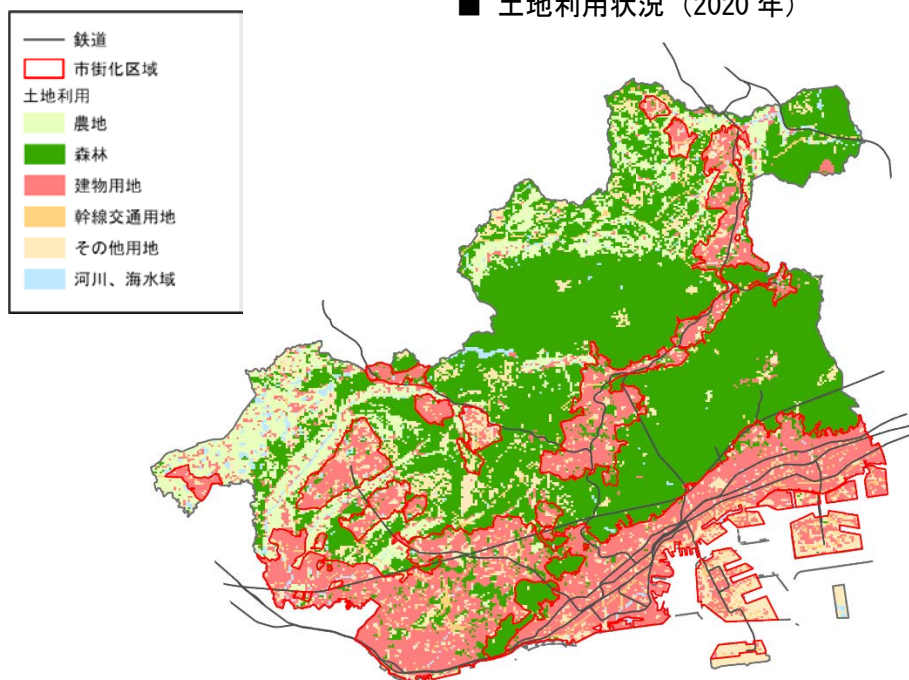
土地利用状況の変遷をみると、1987年から2020年にかけて郊外部で建物用地が増えており、市街化が進んでいることがわかります。形成された市街地は、鉄道駅や主要バス路線沿線を中心として広がっており、鉄道を軸とした計画的な市街地形成によってコンパクトな都市構造が構築されています。

■ 土地利用状況（1987 年）



出典：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ

■ 土地利用状況（2020 年）



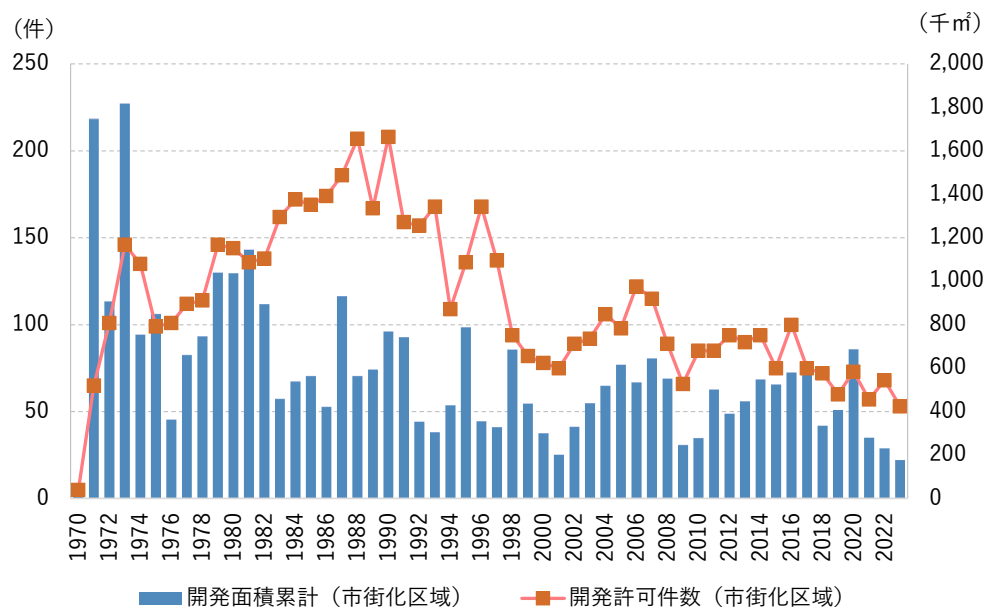
出典：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ

## 4 開発、住宅動向

### (1) 開発許可

市街化区域の開発許可件数は1990年をピークとして2006年以降は減少傾向となっており、2023年は約50件程度となっています。

■ 市街化区域における開発許可面積・件数の推移

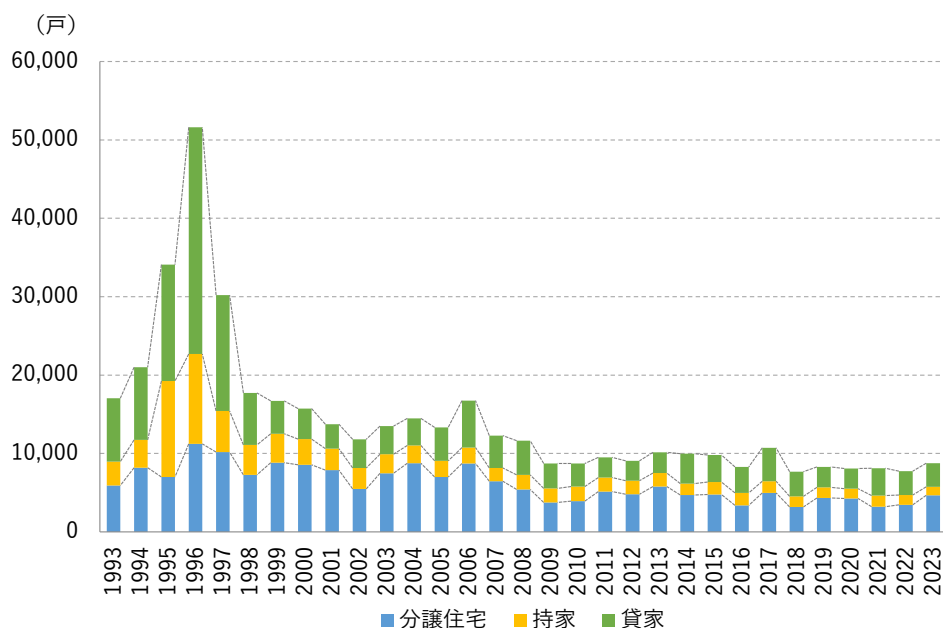


出典：神戸市データ

### (2) 新築住宅

阪神・淡路大震災直後の着工戸数の増加以降、全体として減少傾向にあり、2009年以降は10,000戸前後で推移しています。

■ 新築住宅の着工戸数の推移



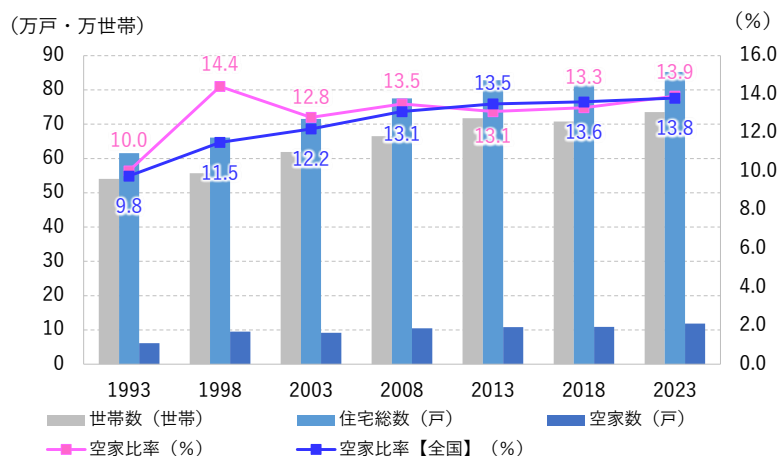
出典：神戸市統計書

### (3) 空き家

神戸市内には、2023年時点で、約11万8千戸の空き家があると推計されています。

また、空き家比率は増加傾向にあり、阪神・淡路大震災後の1998年を除き、概ね全国の空き家比率と同程度となっています。

■ 市内の住宅戸数及び住宅の空き家戸数の推移

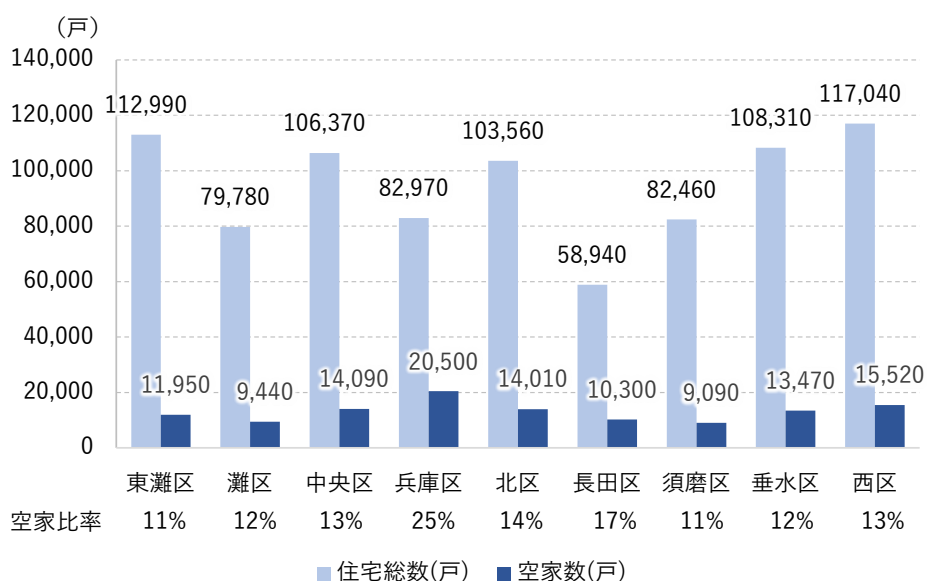


	1998 年	2003 年	2008 年	2013 年	2018 年	2023 年
世帯数	557,000	619,300	664,800	717,100	707,600	735,200
住宅総数	661,000	715,500	774,900	828,300	820,100	852,400
空家数	95,200	91,400	104,600	108,100	109,200	118,400

出典：令和 5 年住宅土地・統計調査

各区とも1～2割程度の空き家が存在しています。

■ 区別の住宅総数、空き家率及び空き家比率



出典：令和 5 年住宅土地・統計調査

## 5 都市交通

### (1) 公共交通網

神戸市の公共交通網は、六甲山系南側の既成市街地を東西に結ぶ鉄道網と、既成市街地と郊外のニュータウンを結ぶ鉄道網を基幹として、これをバス路線網が補完するネットワークにより形成されています。

また、神戸市の玄関口となる広域交通拠点として、三宮を中心に新神戸駅、神戸空港等が整備されています。

#### ■ 公共交通網

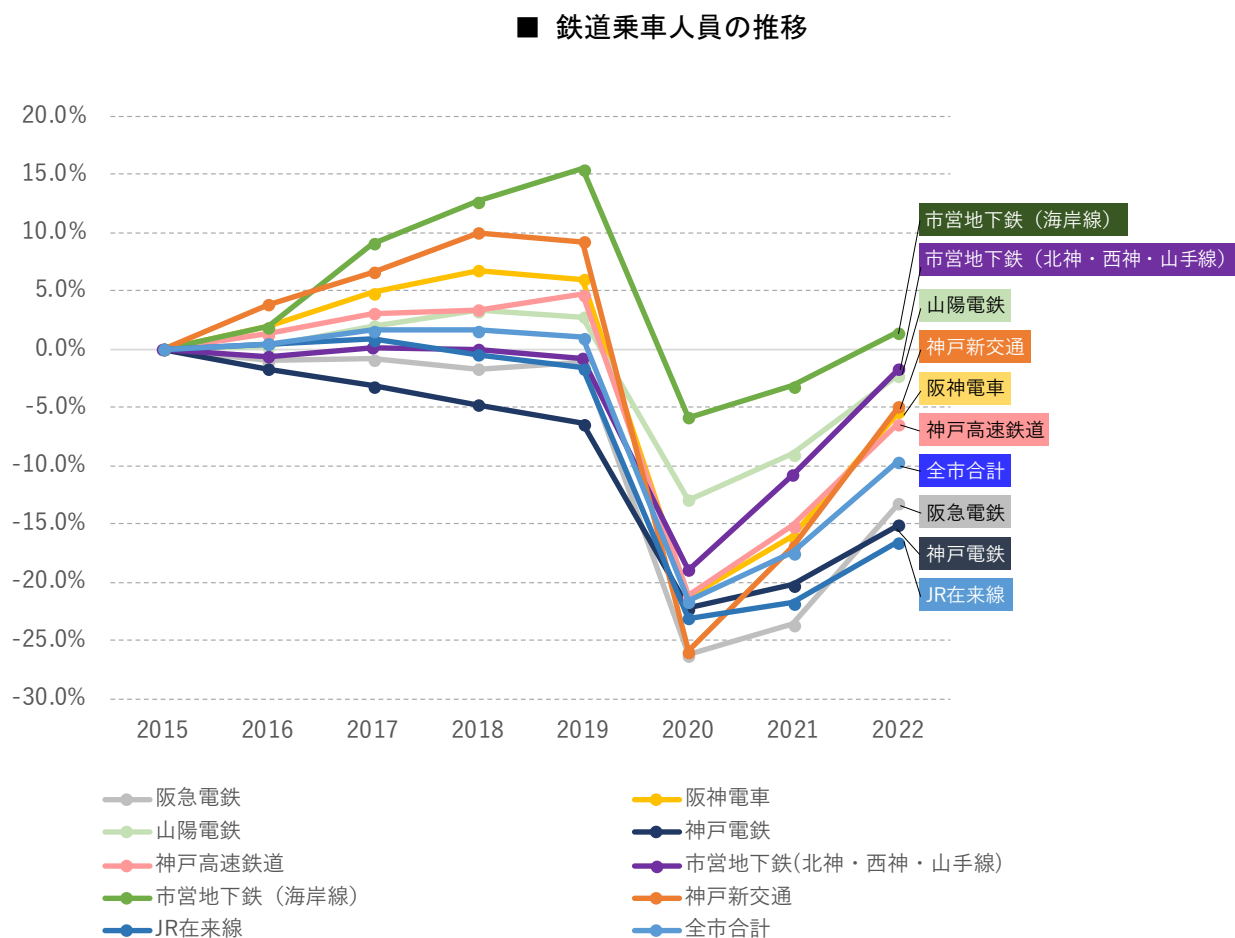


出典：神戸市地域公共交通計画 (R6.4)

## (2) 公共交通の利用状況

### ① 鉄道

市内の鉄道網10 路線の乗車人員は、2015 年を基準としてみると増加傾向となっていました。新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年に急激に減少しましたが、近年では徐々に回復傾向にあります。



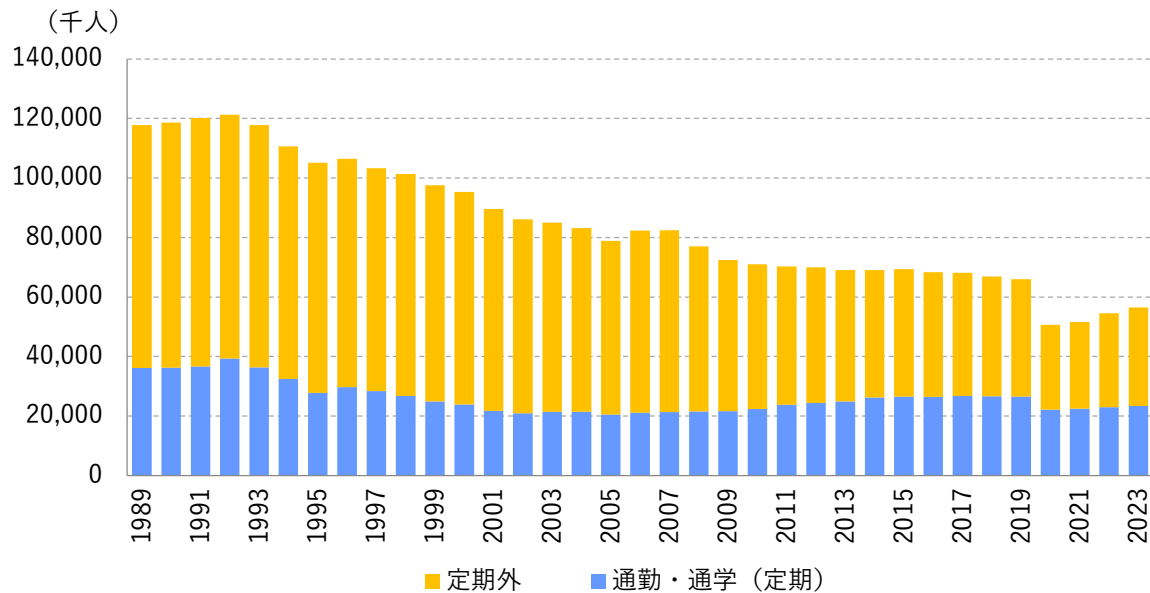
出典：神戸市統計書

## ② バス

市バス乗車人員の推移をみると、1992年をピークに減少が続いており、2023年度は黒字路線23路線に対し、赤字路線は62路線と全路線の約7割が赤字路線となっています。

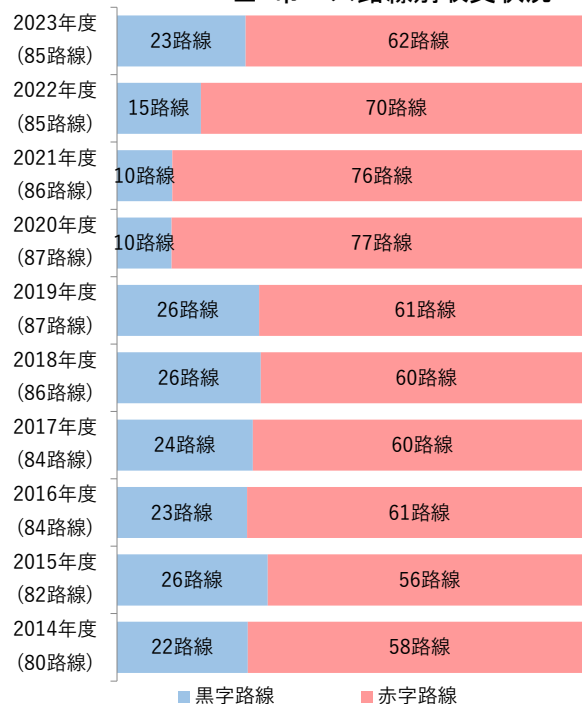
地域の生活交通を支えるバス路線の維持にあたり、市バスに限らず運転手不足が深刻な問題となっています。

■ 市バス乗車人員の推移



出典：神戸市統計書

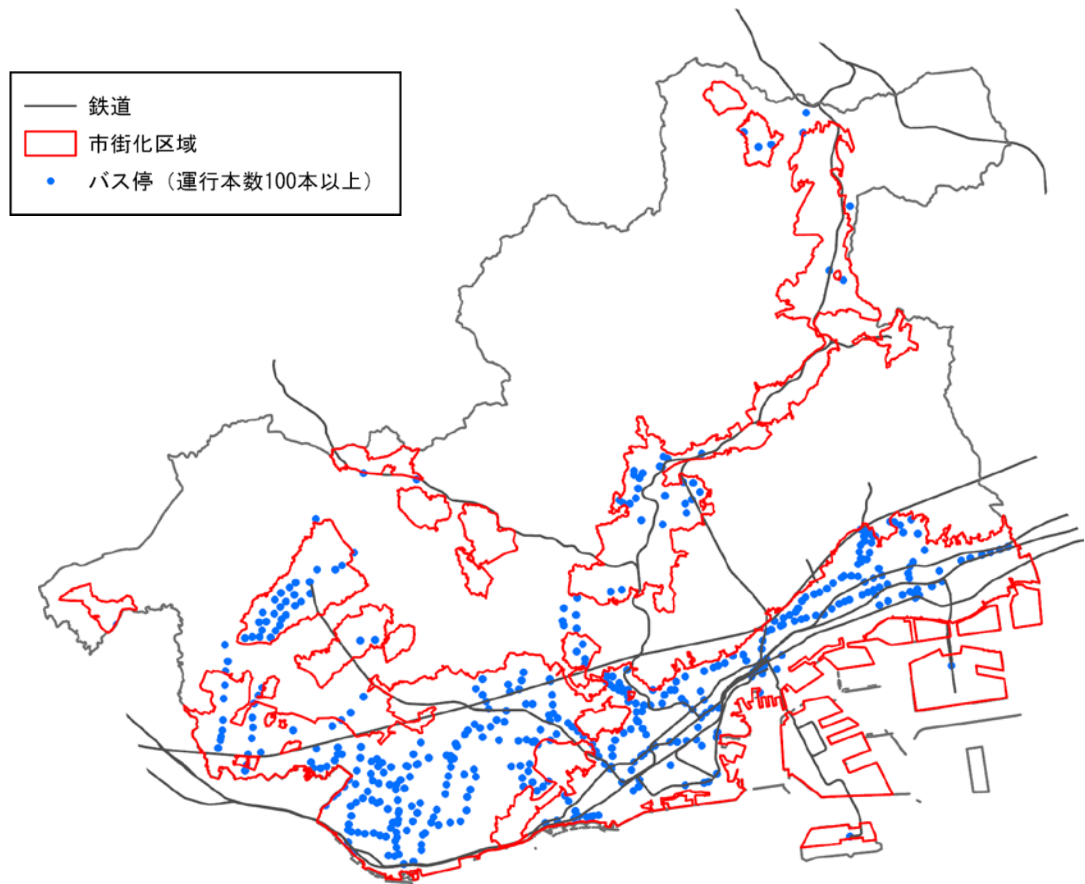
■ 市バス路線別収支状況



出典：（2014年度～2017年度）路線別経営状況  
（2018年度～2024年度）各系統の収支状況

2025年1月時点で神戸市内にバス停は約1,500ヶ所あり、1日当たりの運行本数が概ね100本以上の運行頻度の高いバス停は約300ヶ所です。

#### ■ バス停の分布



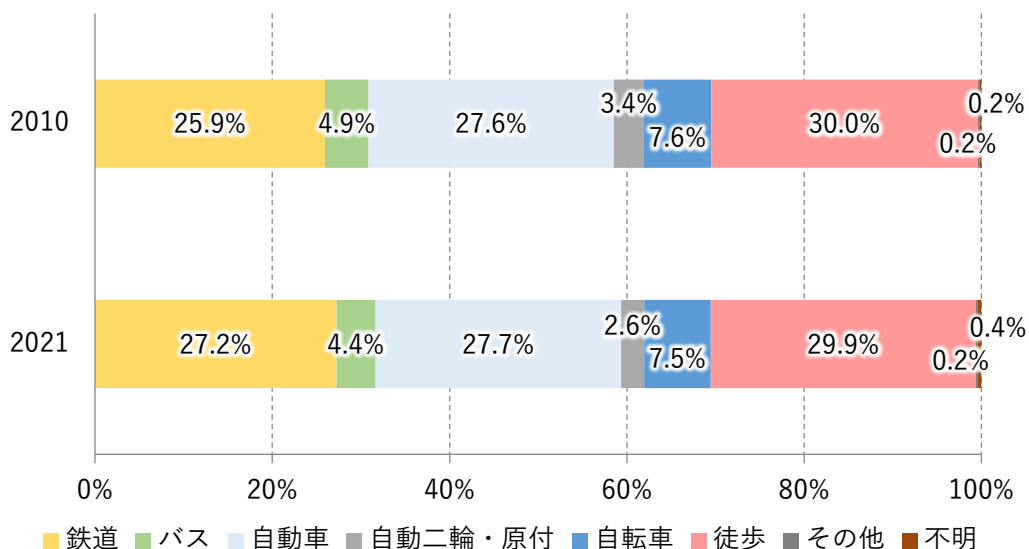
出典：バス運行状況を基に市作成

### (3) 交通手段

代表交通手段構成の推移を見ると、2010 年から2021 年にかけてほぼ横ばいで推移しています。

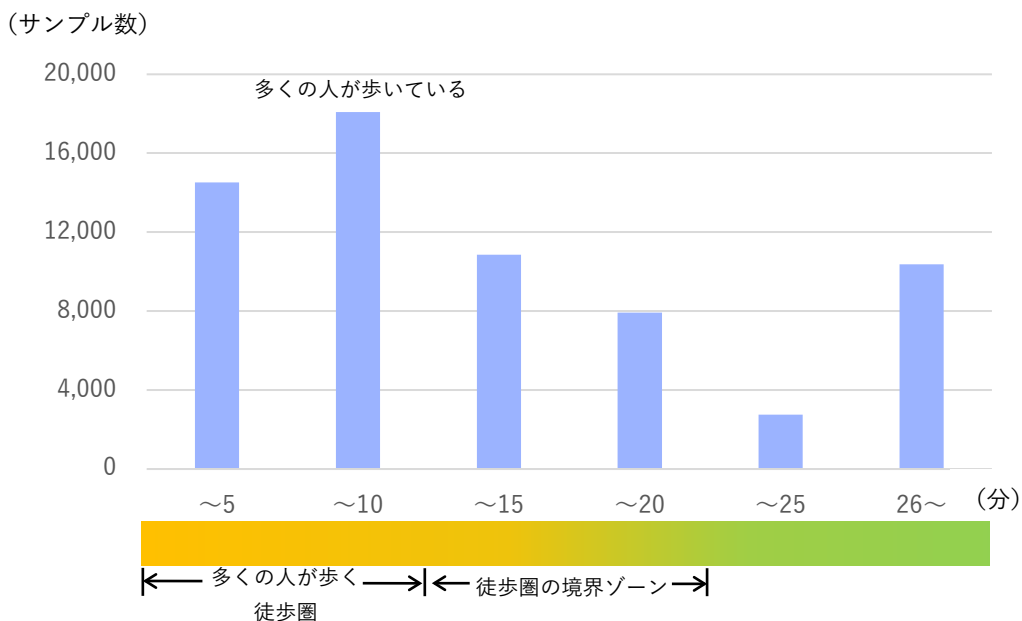
徒歩圏を把握するために、パーソントリップ調査を用い、目的地まで徒歩を選んだ人を抽出すると、多くの人歩いている時間が徒歩10分までで、20分を超えると減少しています。

■ 代表交通手段構成比の推移（平日・発生集中量）



出典：神戸市における人の動き(R6.3)

■ 目的地まで徒歩を選んだ人の分布



出典：第 6 回 (R3) パーソントリップ調査（近畿地方整備局）より作成

## 6 生活サービス

### (1) 主な公共施設

公共施設の多くが、鉄道駅周辺に立地しており、広域からアクセスしやすい環境にあります。

#### ■ 主な公共施設の分布

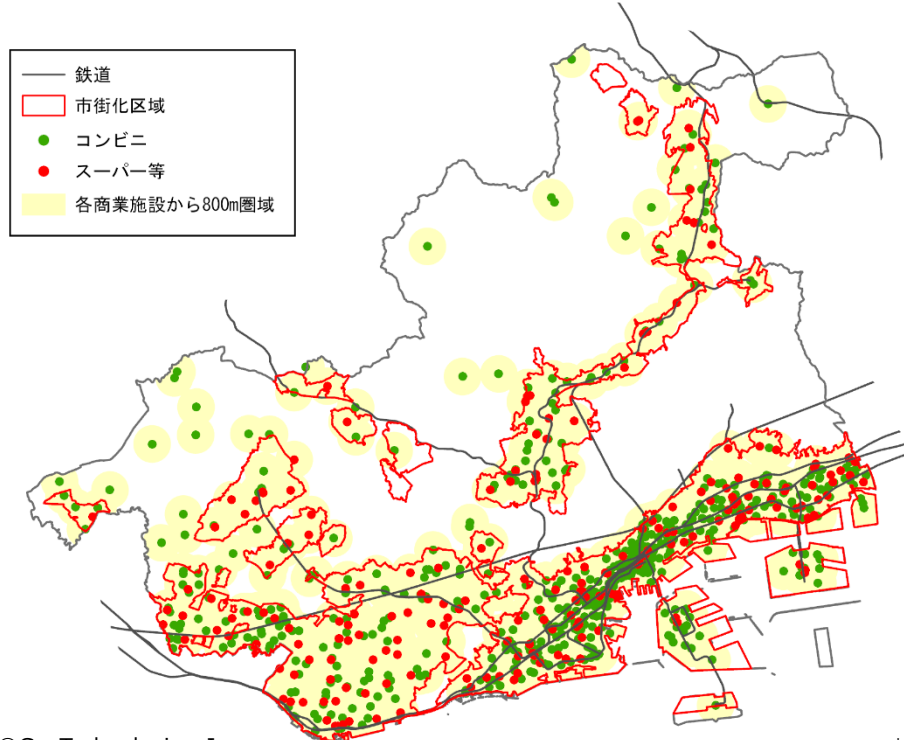


出典：神戸市データ

## (2) 主な生活に必要な身近な施設

スーパーや病院など生活に必要な施設も市全域に広く立地しており、市街化区域においては徒歩圏で概ね網羅されています。

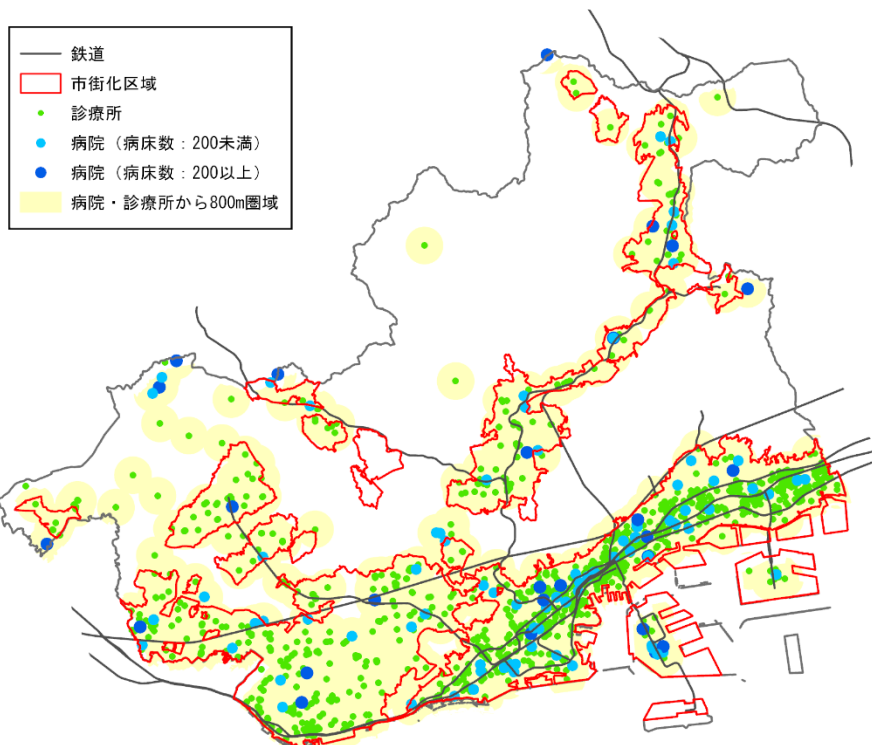
### ■ コンビニ・スーパー等の分布



©GeoTechnologies, Inc.

出典：神戸市データ

### ■ 医療施設の分布



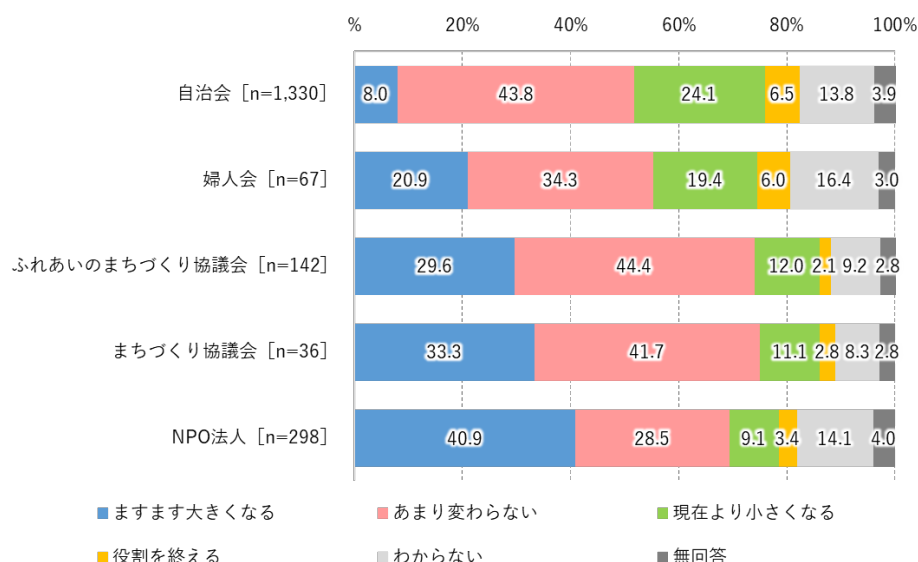
出典：神戸市データ、兵庫県内病院一覧（令和6年4月1日時点）

## 7 コミュニティ

神戸市内で活動する各地域団体の、今後の役割について尋ねたところ、自治会や婦人会では「現在より小さくなる」という回答が比較的多く見られましたが、まちづくり協議会やNPO法人は「ますます大きくなる」という回答が比較的多くなっています。

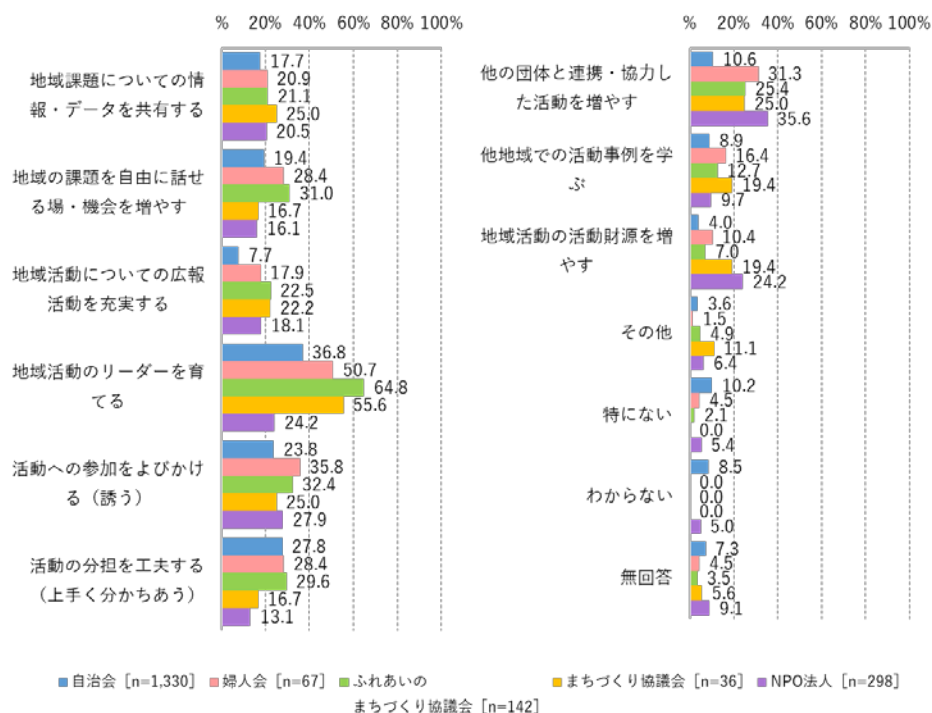
また、活動を活発にしていくために必要なことは、いずれの団体も「地域活動のリーダーを育てる」が最も多くなっています。

### ■ 団体が担う役割の今後についての考え



出典：令和4年度 神戸市内地域組織基礎調査

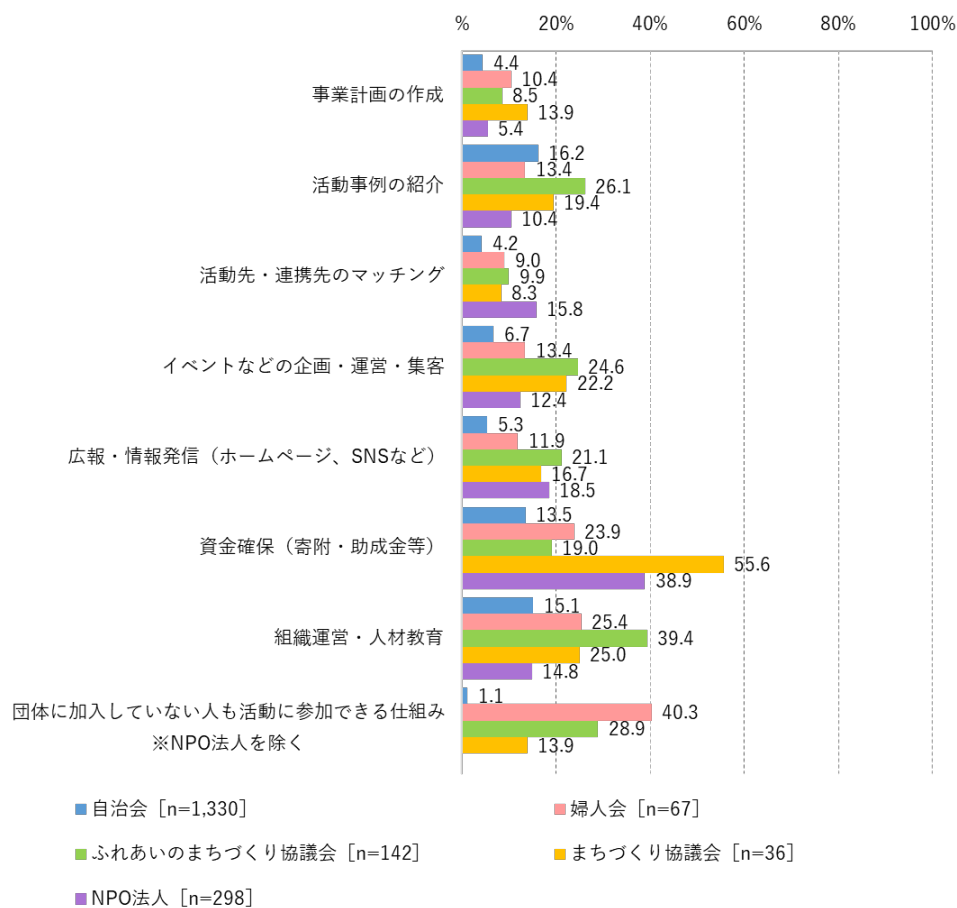
### ■ 団体の活動を活発にしていくための必要なこと



出典：令和4年度 神戸市内地域組織基礎調査

市に相談したいことや支援を希望することについては、まちづくり協議会やNPO法人は「資金確保（寄附・助成金等）」が、ふれあいのまちづくり協議会は「組織運営・人材教育」、婦人会は「団体に加入していない人も活動に参加できる仕組み」がそれぞれ多く見られています。

### ■ 市に相談したいことや支援を希望すること



出典：令和4年度 神戸市内地域組織基礎調査

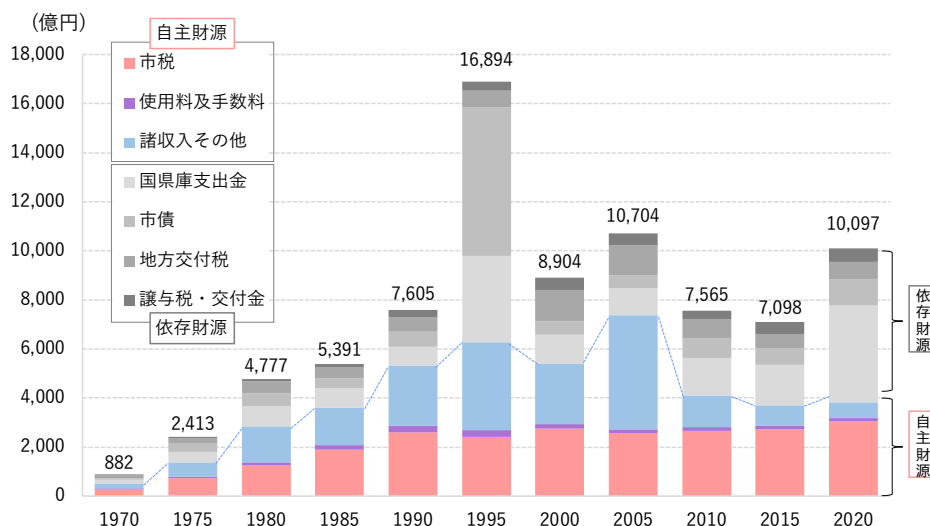
## 8 財政、経済活動

### (1) 財政

#### ① 歳入決算の状況

自主的で自律的な財政運営を可能とするために必要な市税などの自主財源は、ほぼ横ばいで推移しています。

■ 歳入決算額及び構成比の推移（一般会計）



出典：神戸市統計書

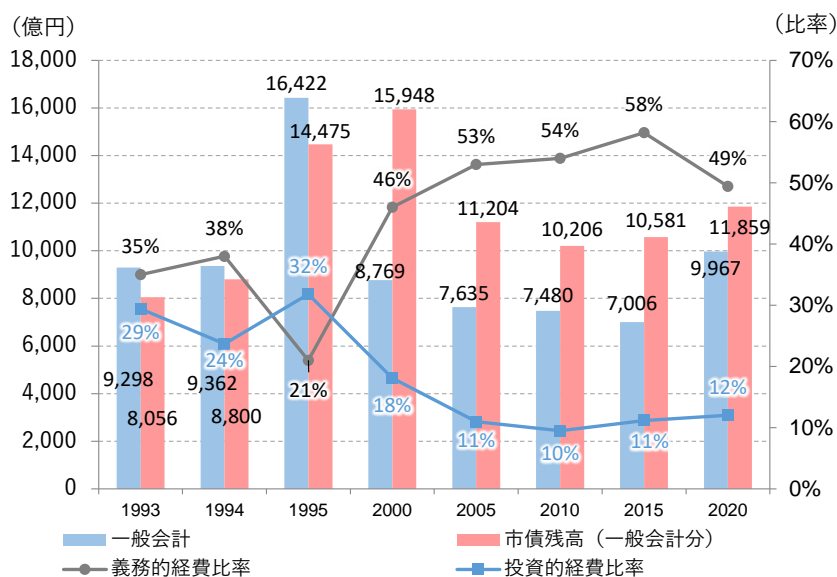
#### ② 歳出決算の状況

神戸市は震災復旧工事の後、財政上の課題もあり、施設等の整備及び維持修繕にかかる経費を減らさざるを得なかった面がありました。

一般会計歳出における投資的経費の割合は、震災前の約3割から1割程度に減少しています。

一方で、義務的経費は震災前の約3割から、5割前後で推移しており、財政構造の硬直化がうかがえます。

■ 投資的経費と義務的経費の推移（一般会計）



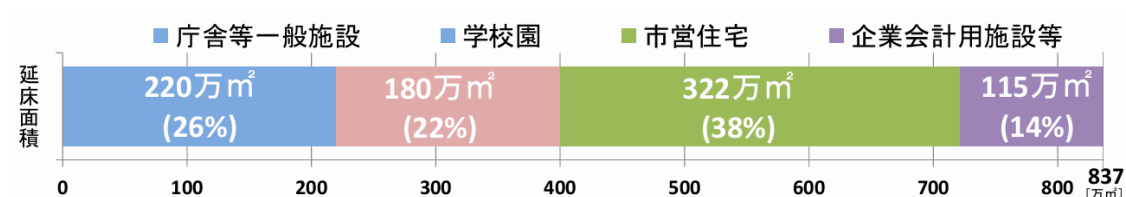
出典：神戸市統計書

## (2) 公共施設の状況

建築物系施設の延床面積は、2014年度末時点で合計約837万㎡となっており、そのうち、庁舎等一般施設が26 %、学校園が22 %、市営住宅等が38 %、企業会計用施設等が14 %となっています。

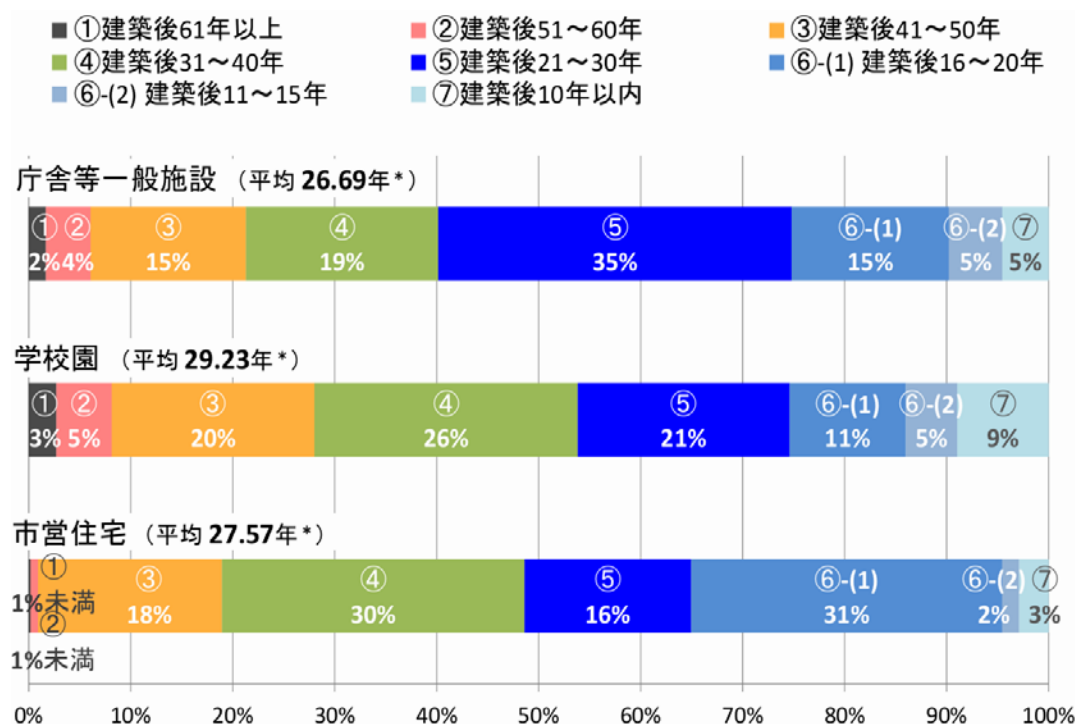
また、建築後の経過年代別の延床面積の割合（2015年度末時点）をみると、震災前に建築された建物（建築後21年以上①～⑤）の割合が、庁舎等一般施設及び学校園については75%、市営住宅については約64%で全体の過半数を占めています。

■ 建築物系施設の延床面積（2014 年度末時点）



出典：神戸市公共施設等総合管理計画（H28.3）

■ 建築後の経過年代別の延床面積の割合（2015 年度末時点）

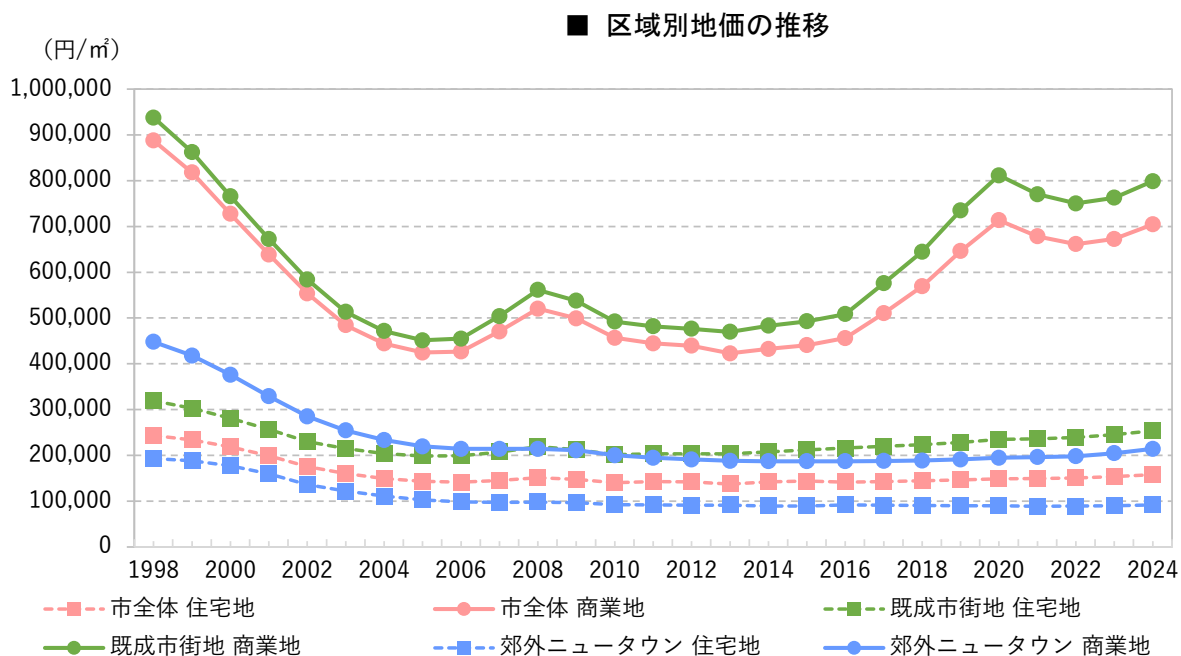


出典：神戸市公共施設等総合管理計画（H28.3）

### (3) 地価の動向

神戸市全体の地価は、商業地は2020年まで上昇を続けていましたが、近年は横ばい傾向となっています。住宅地は概ね横ばいで推移しています。

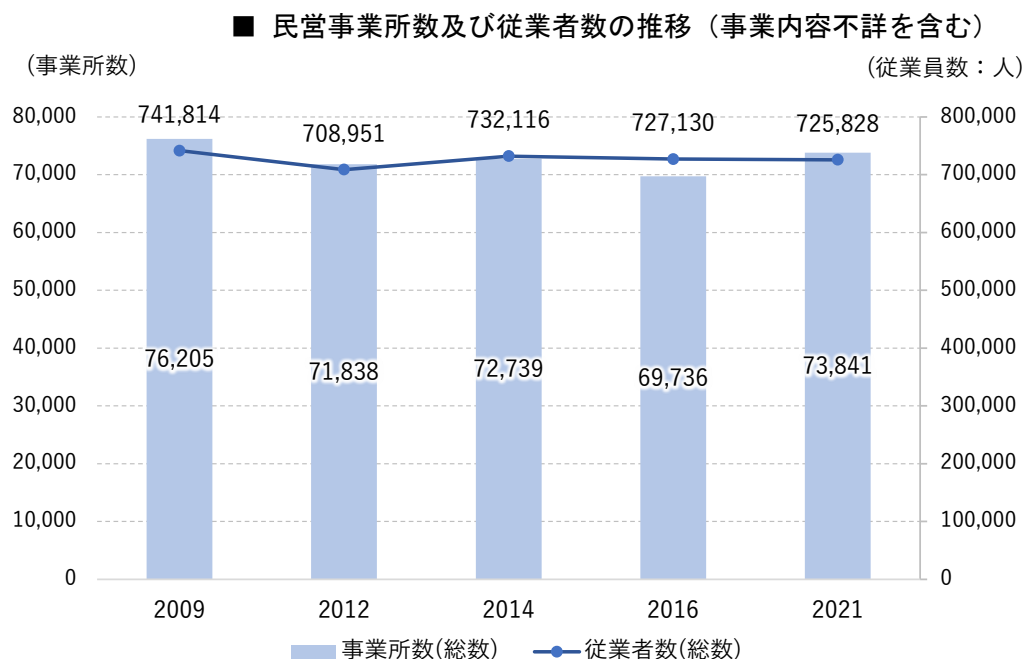
地域別でみると、既成市街地の商業地は市全体と同様の傾向を示していますが、郊外ニュータウンの商業地は横ばいで推移しています。住宅地は地域に関わらず概ね横ばいで推移しています。



出典：国土数値情報 地価公示

### (4) 事業所数・従業員数

2009年以降、事業所数と従業員数は共に横ばいで推移しています。



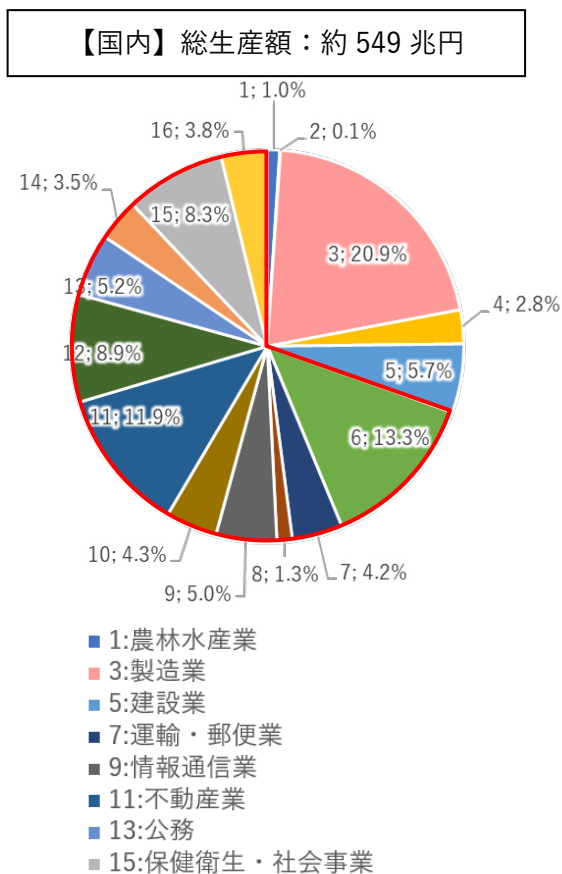
出典：経済センサス基礎調査、経済センサス活動調査

## （５）産業構造

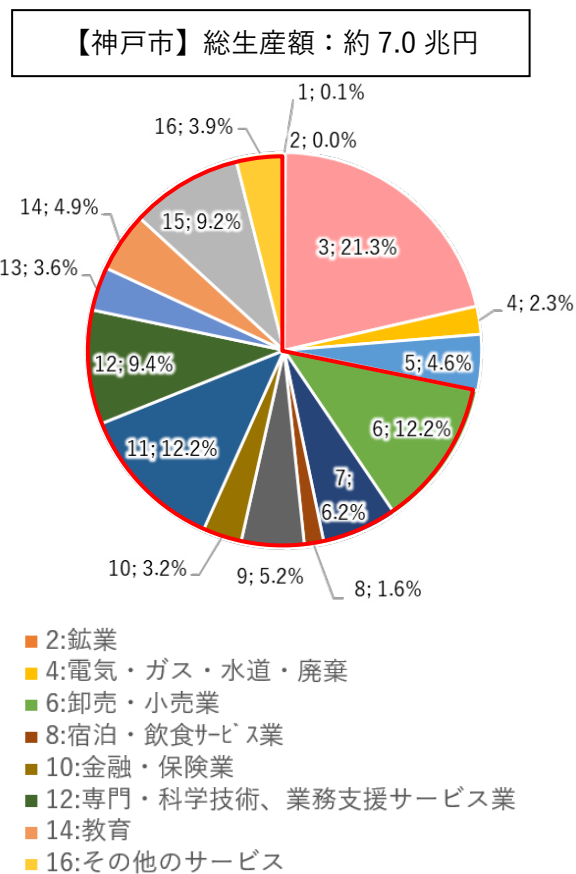
2021年度の市内総生産額は約7.0兆円で、製造業が2割以上と最も多くなっていますが、第3次産業で約7割を占めています。

全国と概ね同様の構成比率となっており、神戸市の経済規模は全国の約1.3%となっています。

■ 国内総生産（2021 年度）



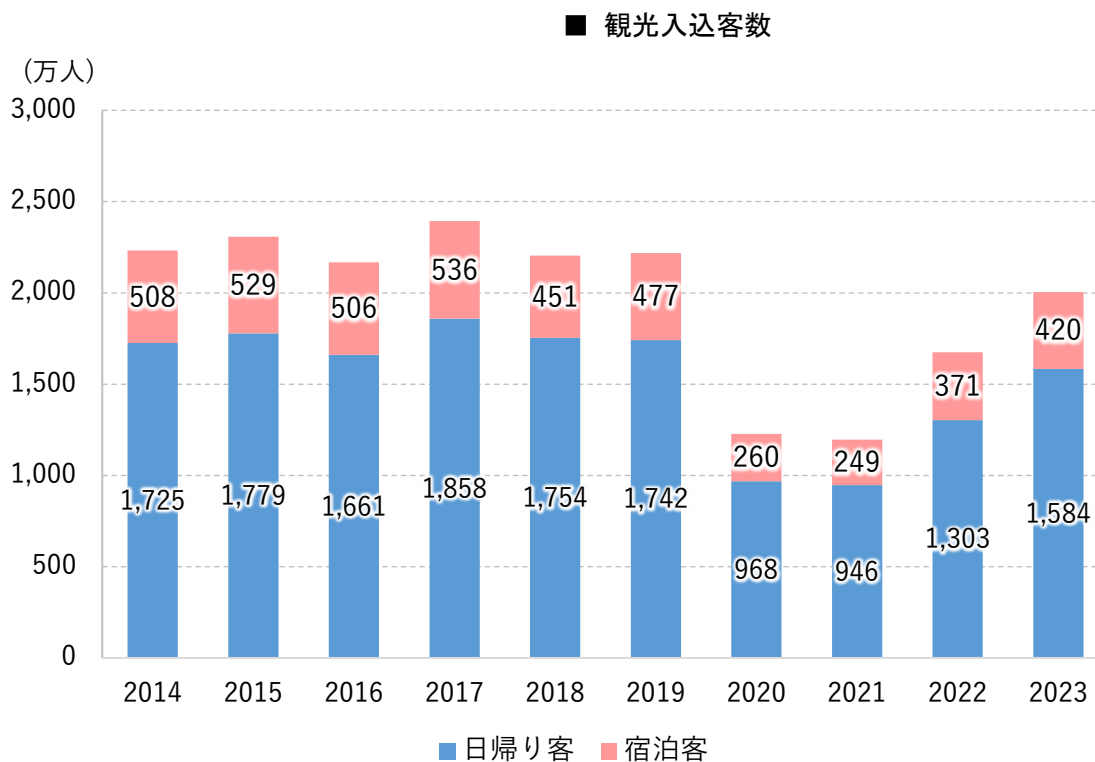
■ 市内総生産（2021 年度）



出典：内閣府国民経済計算、神戸市民経済計算

## (6) 観光等

観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により2020年以降、日帰り客及び宿泊が急激に減少しましたが、近年では徐々に2019年以前の水準に戻りつつあります。

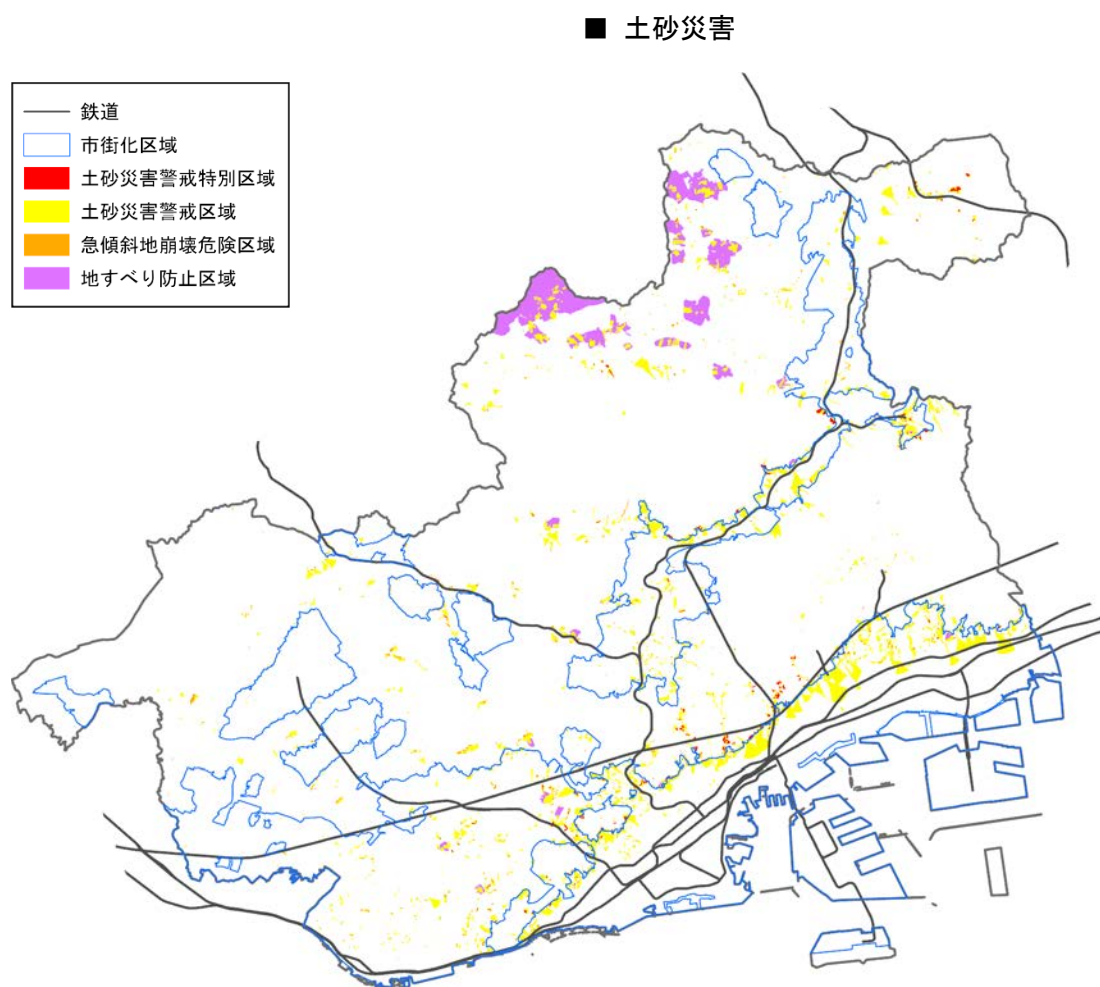


出典：神戸市統計書

## 9 防災

### (1) 土砂災害

神戸市は起伏に富んだ地形であるため、土砂災害など災害危険性の高い地域が多く存在します。



出典：神戸市情報マップ（2024 年 11 月 1 日現在）

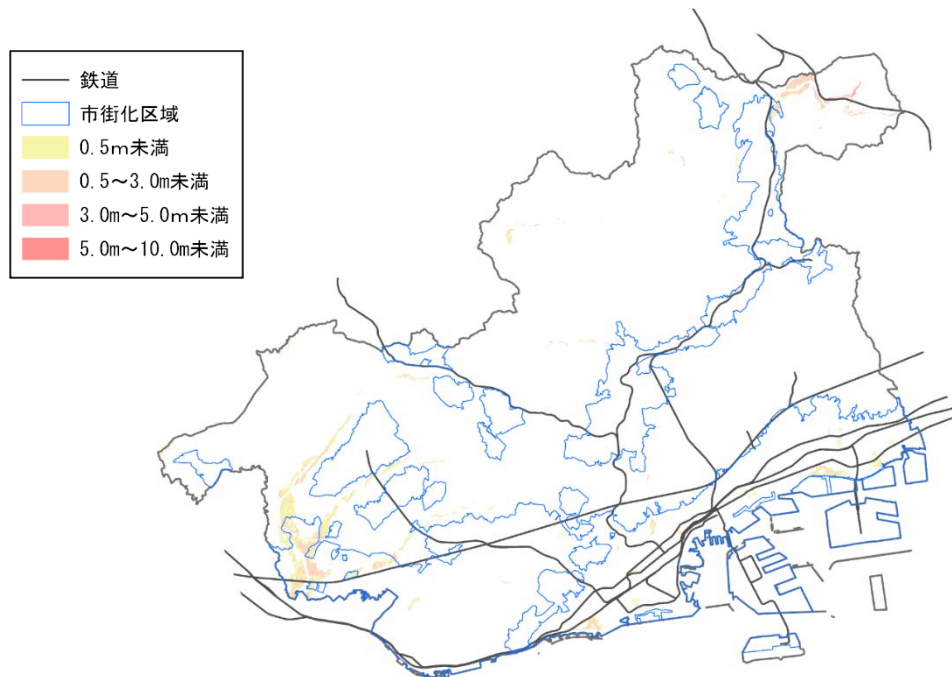
## (2) 水害

### ① 河川浸水

河川の洪水による浸水想定区域（1/100年確率規模降雨）は、河川沿いを中心に浸水が想定されています。

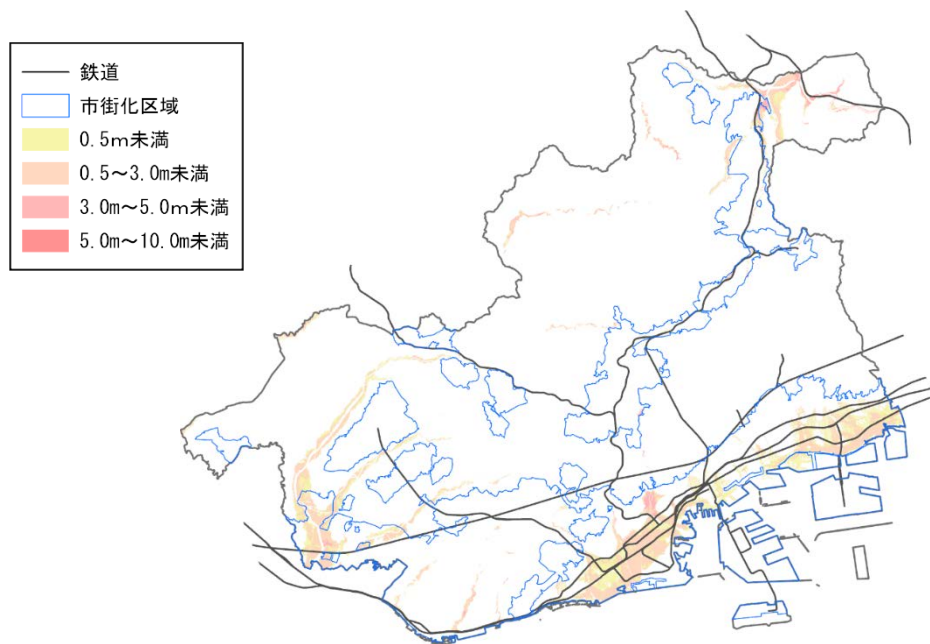
想定最大規模降雨（1/1000年確率規模以上）では、沿岸部を中心に広範囲に指定され、浸水深も大きくなることが想定されています。

■ 浸水想定区域（計画規模）



出典：神戸市情報マップ（2024年11月1日現在）

■ 浸水想定区域（想定最大規模）

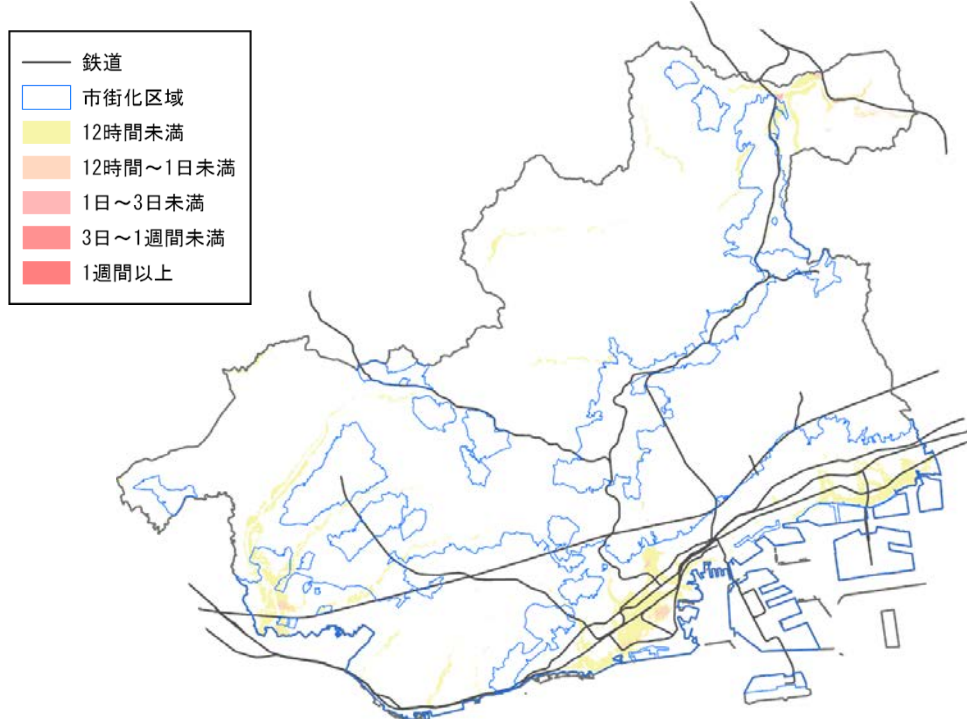


出典：神戸市情報マップ（2024年11月1日現在）

河川の洪水による浸水継続時間（想定最大規模降雨）は、浸水想定区域の大半が12時間未満となっていますが、一部12時間～1日と想定されているエリアがあります。

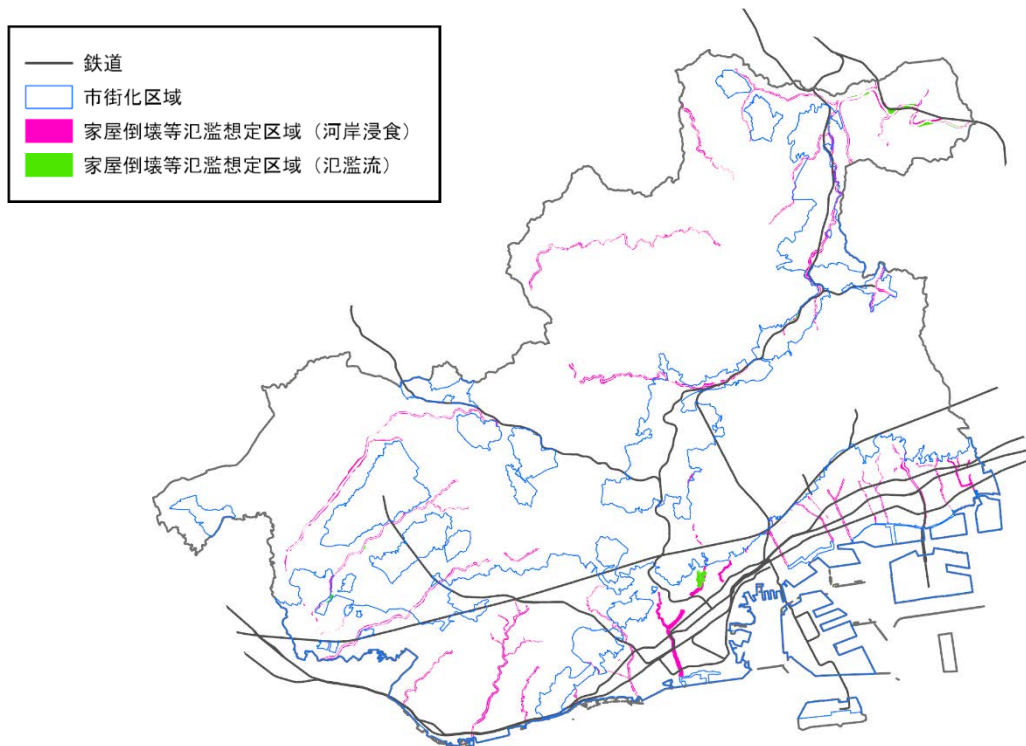
家屋倒壊等氾濫想定区域（想定最大規模降雨）をみると、市内の河川沿いで河岸浸食が想定されています。

#### ■ 浸水想定区域（浸水継続時間）



出典：兵庫県オープンデータ（令和4年4月1日時点）

#### ■ 家屋倒壊等氾濫想定区域

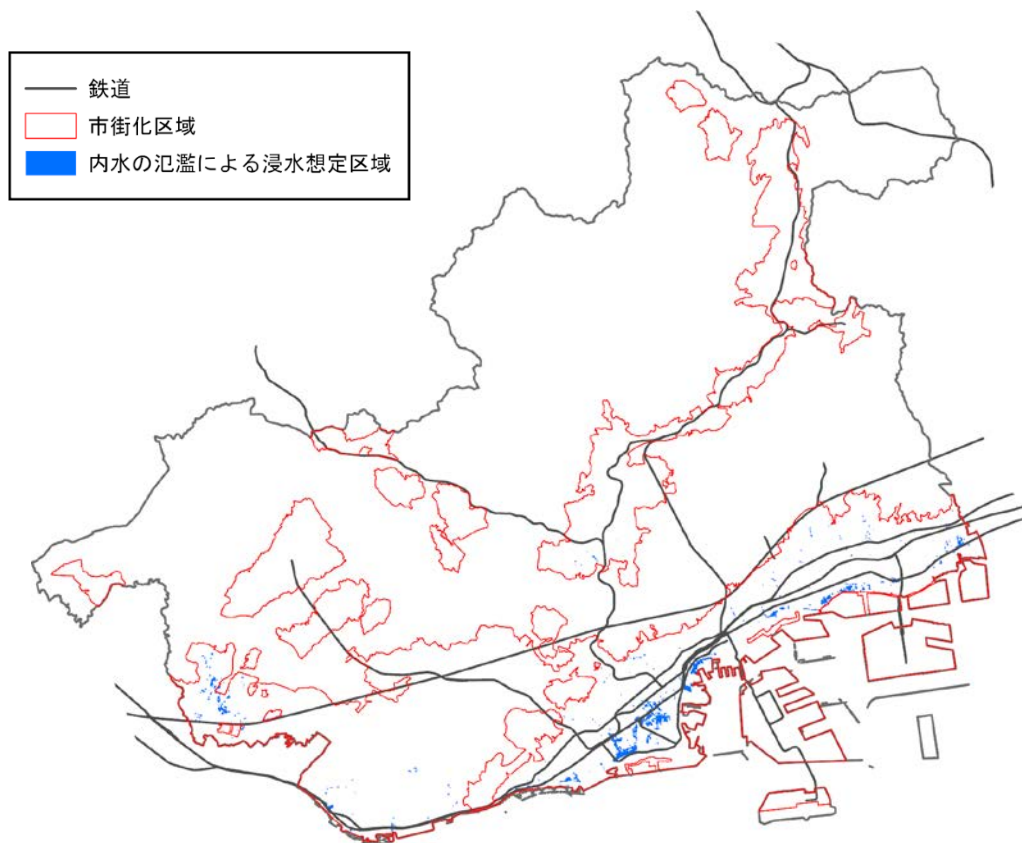


出典：兵庫県オープンデータ（令和4年4月1日時点）

## ② 内水

内水の氾濫による浸水想定区域は、100年に1回程度の確率の豪雨が生じたときに、雨水管からあふれた水により、概ね深さ20cm以上の浸水が発生すると想定される区域を示しており、沿岸部の一部エリアで被害が想定されています。

### ■ 浸水想定区域（内水）

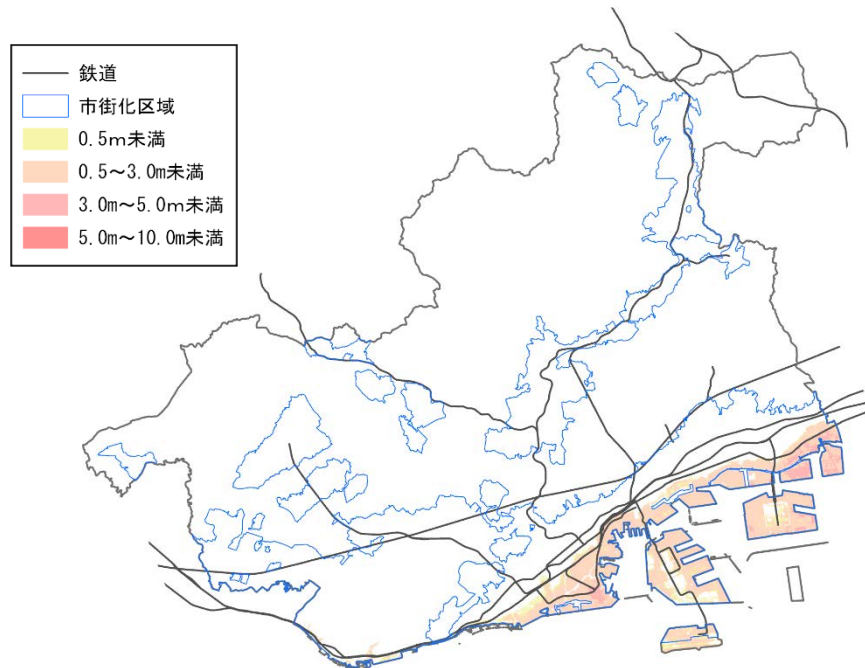


出典：神戸市情報マップ（2024年11月1日現在）

### ③ 高潮

神戸港では、1965年度から2015年度まで防潮堤などの海岸保全施設を整備したことから、比較的発生頻度の高い高潮（概ね100年に一度程度）に対して、人の住む区域は浸水しないと想定しています。

#### ■ 浸水想定区域（高潮）



出典：神戸市情報マップ（2024年11月1日現在）

#### ■ 浸水継続時間（高潮）

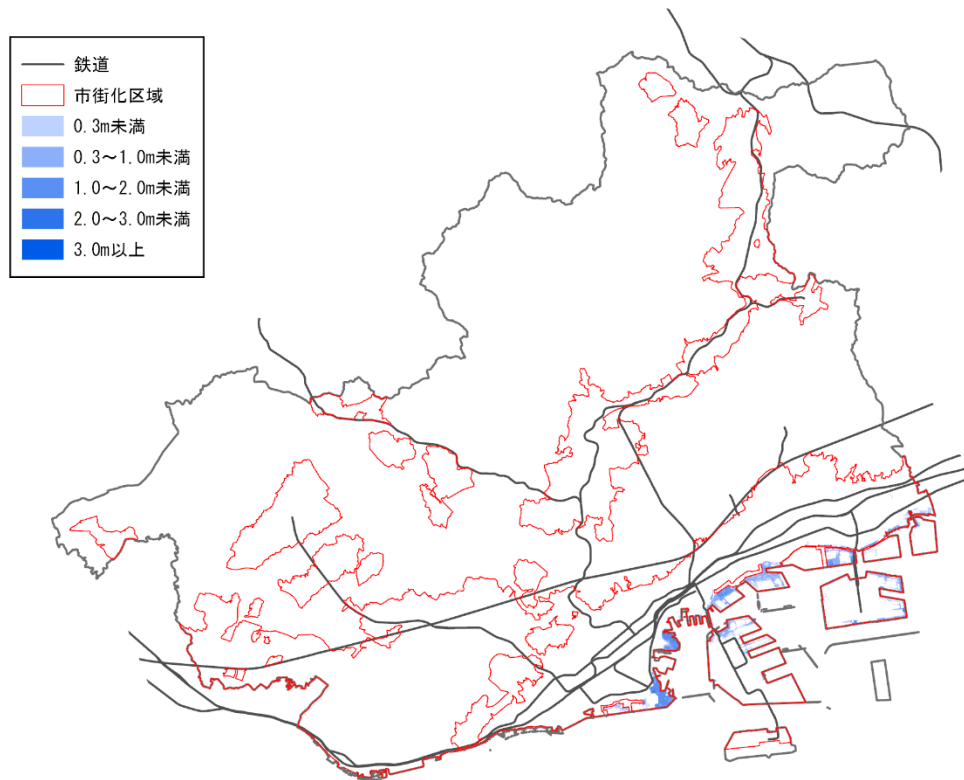


出典：神戸市情報マップ（2024年11月1日現在）

#### ④ 津波

神戸市では1000年に一度の確率で発生する津波の対策を、2023年3月に完了しており、人の住む区域は浸水しないと想定しています。

##### ■ 浸水想定（津波）



出典：神戸市情報マップ（2024年11月1日現在）

## 第3章 居住・都市機能の方針関連

### (1) 駅・主要バス停周辺居住区域、山麓・郊外居住区域について

#### ①区域設定の考え方

##### ■鉄道駅からの徒歩圏

パーソントリップ調査によると、多くの人が歩いている時間が徒歩 10 分までで、20 分を超えると減少していますが、年齢や考え方などの違いから、徒歩圏として考えられる時間は、人によって様々で幅があります。

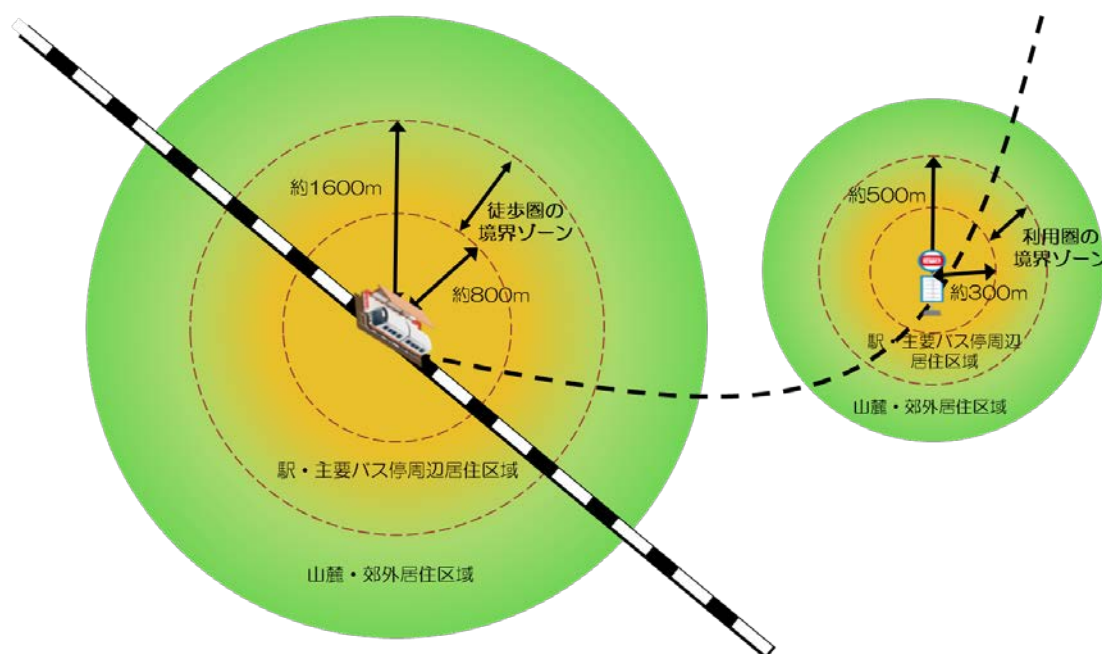
本計画では、道路距離 80mにつき 1 分間を要するものとして、鉄道駅から経路 800m から 1600mの範囲までの幅を境界ゾーンとし、その外縁を鉄道駅からの徒歩圏とします。

##### ■主要バス停の利用圏

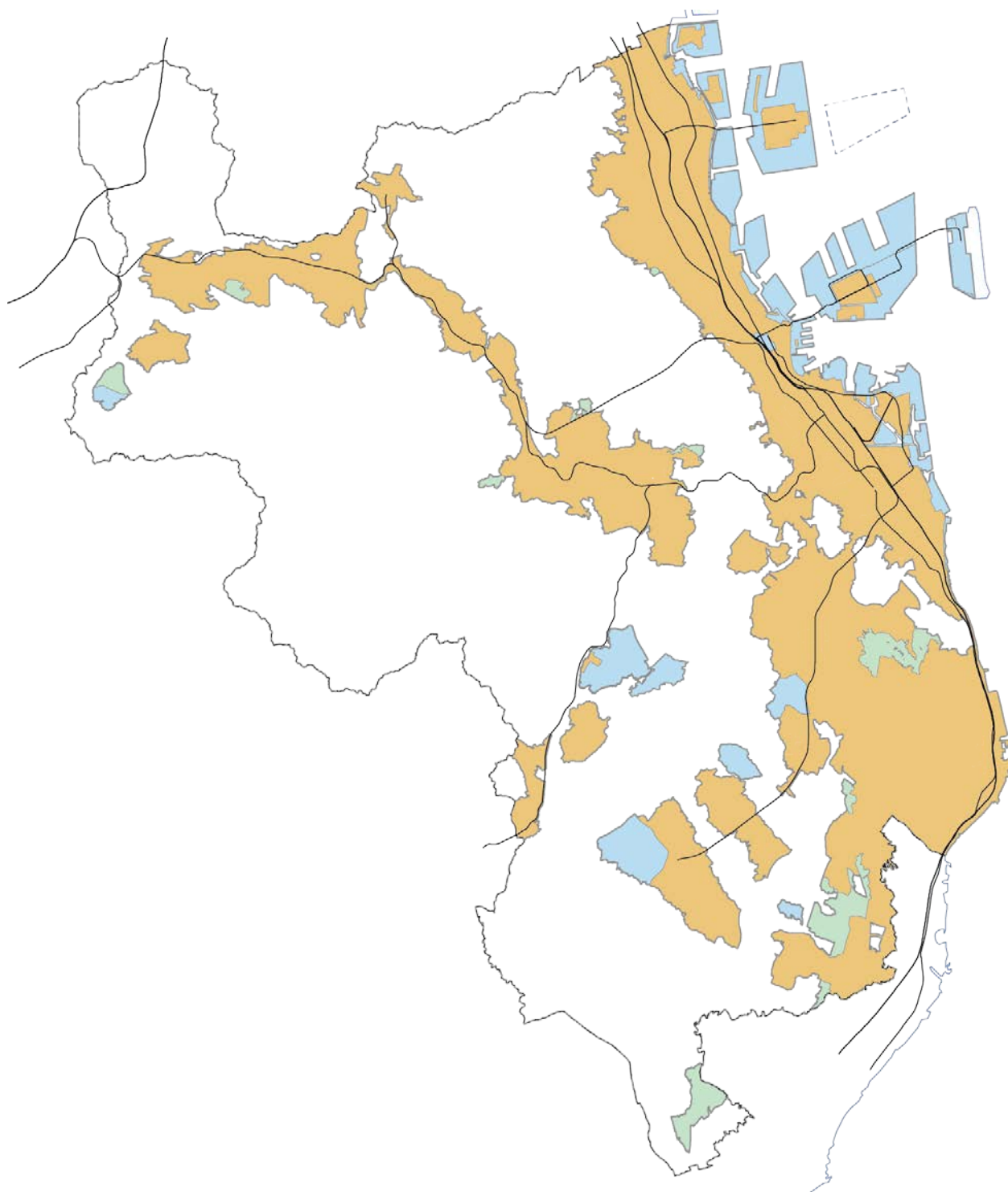
駅から離れたエリアは、駅周辺に比べて都市のスポンジ化にともなうリスクが大きいと想定されますが、拠点駅にアクセスしやすいバス停周辺は、交通便利性が比較的高く、生活サービスを享受しやすい環境にあると考えられます。

そこで本計画では、運行頻度が高く拠点駅にアクセスするバス停から、一般的なバス停の利用圏である経路 300mから 500mの範囲までの幅を境界ゾーンとし、その外縁を主要バス停の利用圏とします。

図 3-3 境界ゾーンのイメージ



## ②居住に関する区域



## (2) 広域型都市機能誘導区域について


### ①区域設定の考え方

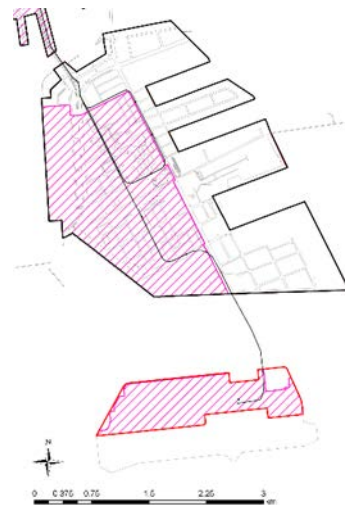
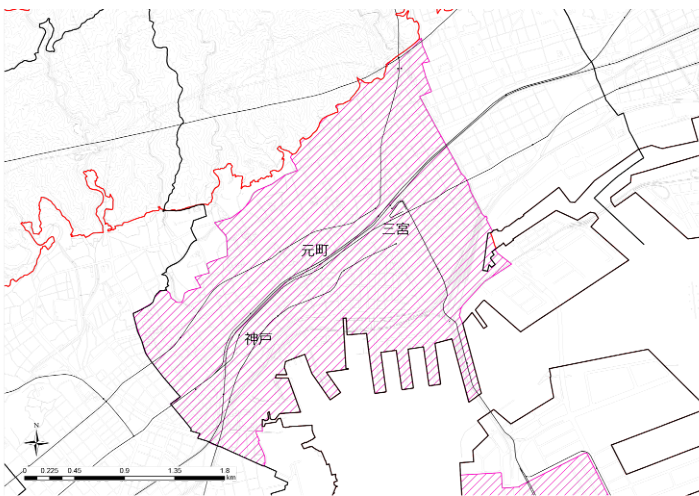
本マスタープランで位置づける拠点等に、広域型都市機能誘導区域を配置します。

#### ■広域型都市機能誘導区域の配置

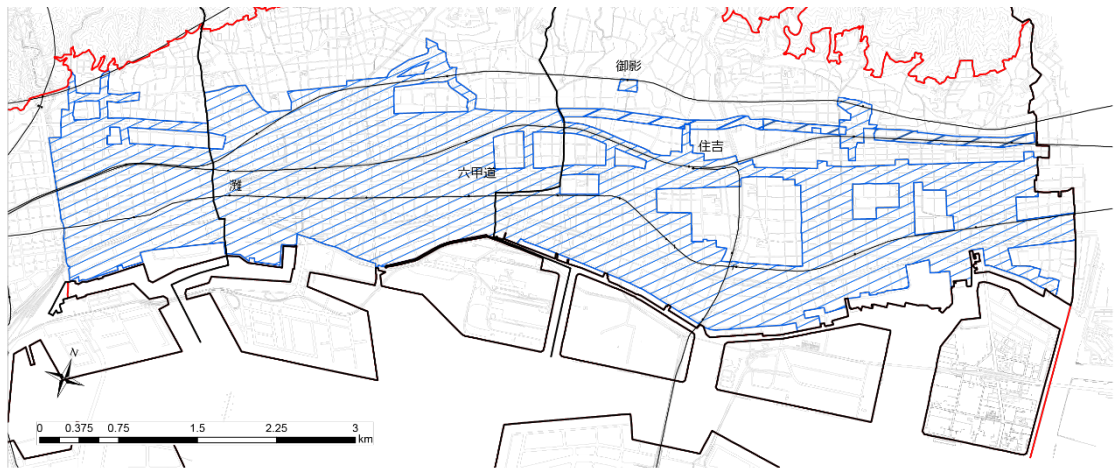
位置づけ		広域型 都市機能誘導区域
都心核	三宮駅周辺	都心
都心拠点	新神戸、元町、神戸周辺、神戸港 ポートアイランド、神戸空港島	都心
	六甲山系南側の 既成市街地	旧市街地型
地域拠点	住吉、御影、六甲道、湊川、新開地、 板宿、新長田周辺	旧市街地型
	六甲アイランド、鈴蘭台、 名谷、学園都市、垂水、舞子 西神中央、岡場、谷上	郊外拠点型

### ②広域型都市機能誘導区域

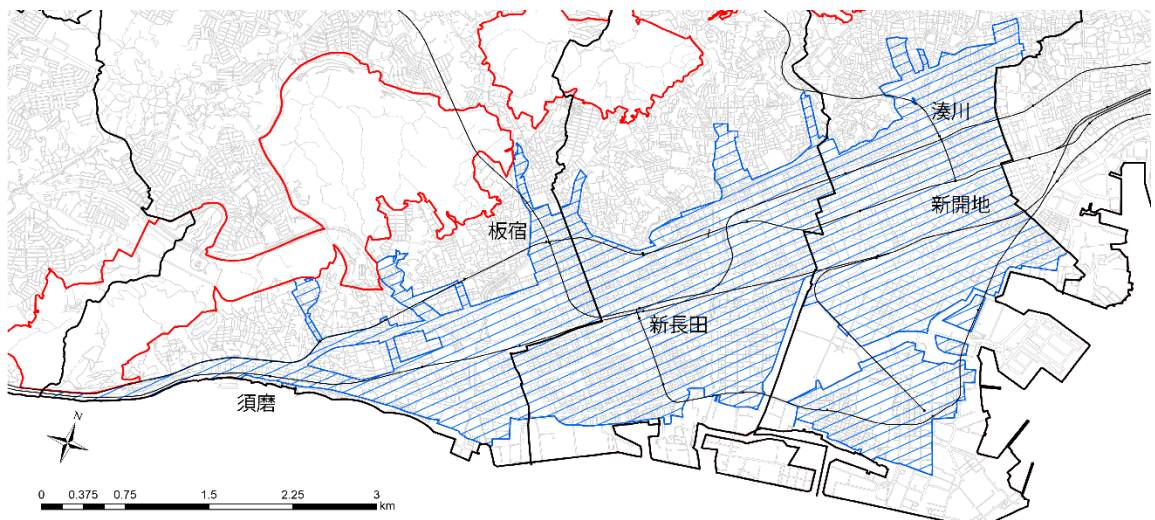
【都心：  】




【旧市街地型： 】  
(東部)



(西部)

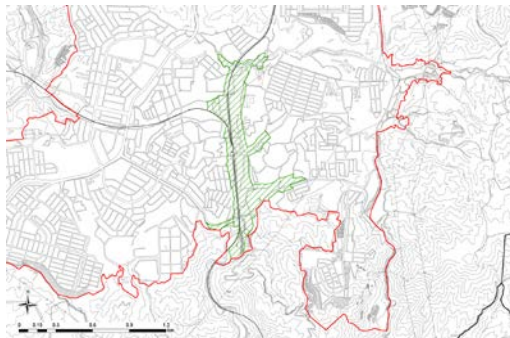


【郊外拠点型： 】

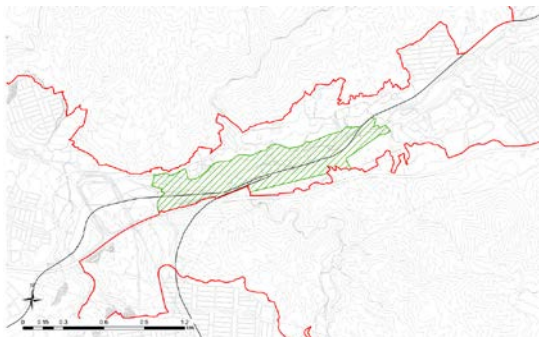
六甲アイランド



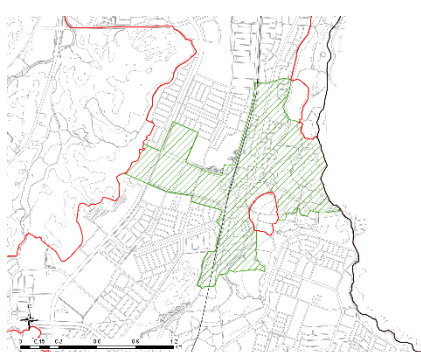
鈴蘭台



谷上



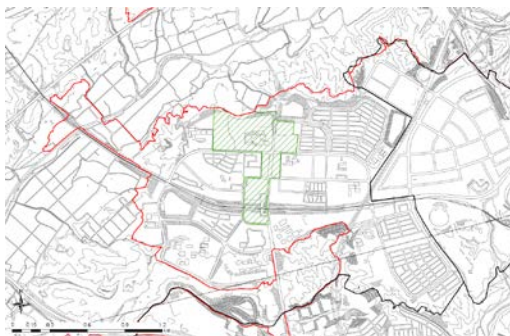
岡場



名谷



学園都市



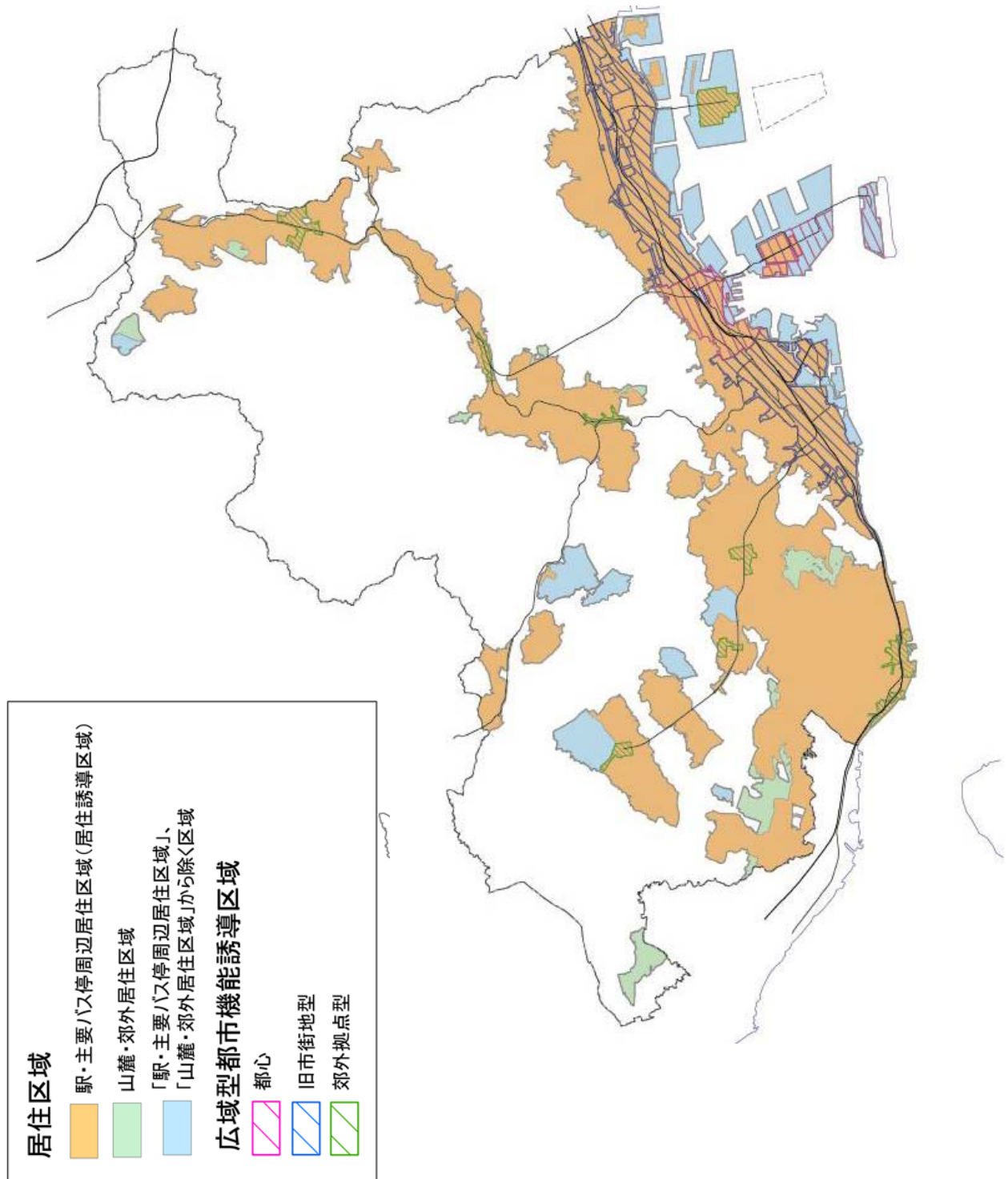
垂水・舞子



西神中央



### (3) 都市機能及び居住に関する区域図



#### (4) 居住・都市機能の方針に関連する評価・モニタリングについて

2020年に策定した「神戸市都市空間向上計画」において定めた評価指標やモニタリング指標については、当該計画が長期的な視点で持続可能なまちの実現に向け策定したものであるため、今後も引き続き概ね5年ごとを基本に、指標を用いて検証・評価を行います。

##### ○評価指標

###### ①コンパクト・プラス・ネットワークの推進

「歩いて暮らせるまちづくり」を進めるため、「アクセス機能の確保」「基幹公共交通の維持」を施策の柱としています。公共交通だけでなく、徒歩・自転車等の分担率を高めることで「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現が図られるため、自動車分担率を目標値とします。

指標	実績値	中間目標値
		調整中

###### ②農村地域の活性化

「農村・里山としての機能の保全・維持や地域コミュニティなどを維持するために必要な人を呼び込む取り組みを進める」としており、「里山暮らし」の推進に関する「新規就農者数」「農村部への移住・起業数」を目標値とします。

指標	実績値	中間目標値
		調整中

###### ③防災まちづくりの推進

「防災上課題のある箇所」は、長期的な視点で見ると、自然災害から市民の命を守る観点から、対策工事だけではなく安全な地域へ移転を促進していくべき箇所もあるとしており、対策工事や移転施策により「防災上課題のある箇所」から減少した人家の数を目標値とします。

指標	実績値	中間目標値
		調整中

##### ○モニタリング指標

目標値とあわせて、人口や都市交通、地域活動、生活サービスなどの動向をモニタリングしていきます。

(例)

- 人口密度
- 公共交通の利用状況
- 開発・住宅動向
- 生活に必要な身近な施設の立地状況