

神戸市都市づくりのマスタープランの策定について

1. 神戸市都市づくりのマスタープランについて

(1) 位置づけと役割

「神戸市総合基本計画」の部門別計画として、都市づくりに関する基本的な方針を定めるもので、都市計画決定や地域のまちづくりなどの指針としての役割を担う。

(2) 関連する計画の統合

神戸都市計画区域マスタープラン（都市計画法第6条の2）や神戸市都市計画マスタープラン（都市計画法第18条の2）、神戸市総合交通計画など、都市づくりに関連する計画を統合。

(3) 目標年次

2035 年

(4) 記載内容・構成

ビジョン編：都市づくりの基本的な考え方、都市づくりの方針 等

アクション編：都市づくりの取り組み、実現に向けた進め方

資料編：位置づけと役割、神戸市を取巻く状況 等

2. 意見募集等の結果の概要

(1) 市民意見募集

・実施期間 2025 年 12 月 22 日～2026 年 2 月 27 日

・意見件数 24 件

（内訳）

都市づくりの基本的な考え方 1 件

都市づくりの方針・取り組み 18 件

そのほか 5 件

・意見の概要と市の考え方 資料 8－2

(2) 説明会

・実施形態 展示型説明会（神戸のこれからの都市づくりを考えるパネル展）

・実施期間 2026 年 2 月 9 日（月）～2 月 25 日（水）各区役所など全 14 会場

・実施結果 来場者数 1,270 人、アンケート回答者数 589 人

(3) 都市計画審議会

・2026 年 8 月 20 日 神戸市都市計画審議会において原案の通り承認

3. 神戸市都市づくりのマスタープラン

資料 8－3

4. 今後のスケジュール

2026 年 10 月 策定（予定）

**「神戸市都市づくりのマスタープラン（素案）」に対して提出された
意見の概要とこれに対する神戸市の考え方**

意見募集期間：2025年12月22日（月）～2026年2月27日（金）

ご意見数：21通（24件）※ご意見は趣旨を損なわない程度に要約しています。

1. 「都市づくりの基本的な考え方」に関するご意見

意見の概要	神戸市の考え方
鈴蘭台駅は鉄道の結節点であるものの、地形的に周辺が狭く、鉄道以外のアクセスも不便で、再開発後も地域拠点として十分な機能発揮は期待できません。一方、西鈴蘭台駅周辺は主要幹線道路やバス路線が集まり、バスのターミナル駅として機能し、しあわせの村へのアクセスも担っています。医療施設や商業施設も集積し、地形的にも平坦で広がりがあり、再開発により拠点機能をさらに強化できる可能性があります。現状でも鈴蘭台駅＋西鈴蘭台駅で他地域の地域拠点と同様の機能となっているため、将来と地形などの制約を踏まえ、（両眼型）地域拠点として都市計画をたてることが重要であると思います。	地域の都市活動や文化活動を支える駅周辺を「地域拠点」としており、北区南部のエリアにおいては、区役所やホールなどの公共施設や商業施設などの機能が集積している状況や、鉄道の交通結節点になっている状況を踏まえ、鈴蘭台駅周辺を位置付けています。 西鈴蘭台駅は、周辺住宅地の拠点であるため、「地域拠点」として位置付けるのではなく、アクション編「1-3 都市交通に関する取り組み」に記載している駅周辺のリノベーションの取り組みの一環として、駅周辺の再整備の検討を進めていきます。

2. 「都市づくりの方針」に関するご意見

意見の概要	神戸市の考え方
震災から30年超となり、世代が代わり、空き地の売却や昔からの工場・店舗の閉鎖が加速度的に進んでいます。栄町や元町や海岸通では、相続税に困り手放す人も増え、代替りにマンション、特にワンルームが雨後の筍状態に増えています。需要があるとは思えず、単身者ばかりでは街が栄えるとも思えません。人口がそんなに増えない以上、近隣都市で住人を奪い合うより、市長が言われた様に『住みたい街』として幸福度や満足度を重視した都市計画であって欲しいです。中心部のマンションも10数年後には空き部屋だらけの幽霊マンションになる可能性が高く、大好きなふるさとの街がそんな姿になってほしくありません。	元町通や栄町通、海岸通でのマンション立地のあり方については、アクション編「1-1 土地利用に関する取り組み」において、都心の土地利用誘導施策として、特別用途地区（都心機能誘導地区）により居住機能を一定抑制し、さらなる都市機能の増進を図るなど、戦略的な土地利用を誘導することとしています。 今後も引き続き、土地利用の動向や社会経済情勢の変化などを踏まえながら、地域特性に応じてきめ細やかに建築物の高さや規模・用途などを誘導していきます。

駅・主要バス停周辺居住区域の具体的範囲の明示を求めます。2020年3月の都市空間向上計画で定めた区域割図を踏襲しているように見えるが、マスタープランにその旨の記載がなく、具体的に決まっているのか変更があったのか読み取れません。区域設定の基準の表の下部に※2として2020年3月策定の都市空間向上計画の区域であることを記載するか、資料編に具体的な区域図を添付していただきたい。	駅・主要バス停周辺居住区域などの区域設定については、用途地域や区域区分の変更に伴うものを除き、現行の都市空間向上計画（2022年1月改定）と同様です。 具体的な区域図は、「神戸市情報マップ」でご確認いただけるため、頂いたご意見を踏まえ、ビジョン編「3-2 居住・都市機能に関する方針」の区域設定の基準の表の下部に、「※詳細な区域については、「神戸市情報マップ」に掲載しています。」という文言を追記します。
都市を活性化させるにはインフラと経済の活性化が必要で、ここ最近の市バスの値上げの仕方が中途半端に感じました。加納町から元町の120円区間の区域を広げて近隣の私鉄の競合エリアのユーザをターゲットにしては如何でしょうか。財源確保の値上げも仕方ありませんが、バスを使って外出のチャンスを増やせればと思います。人が外出すれば経済行動が生まれます。ハコモノも大切ですがそこに行く、集う人を増やすことが大切です。神戸はまだまだ開発の余地とアピールの仕方があって感じています。住みやすく、魅力ある街になるようによろしくお願いします。	誰もが使いやすい交通環境を形成するため、アクション編「1-3 都市交通に関する取り組み」では、交通サービスの連携や企画乗車券の充実など、交通と市内の集客施設をシームレスにつなげることで回遊性向上の取り組みを進めていくことを記載しています。 公共交通を活用した外出機会の創出に関する考え方については、頂いたご意見を踏まえ、ビジョン編「3-3 都市交通に関する方針」の（2）③誰もが使いやすい交通環境の形成において、「気軽に利用しやすい」という視点を追記します。 具体的な市バスの料金設定に関するご意見については、交通局へ共有させていただきます。
三ノ宮の自転車置き場が足りておらず、有料の置き場も無料時間が短くなり、自転車で気軽に行けなくなりました。東遊園地のような無料駐輪場を増やし、自転車でも行きやすいようにしてほしいです。	駐輪場や自転車専用レーンの整備については、アクション編「1-3 都市交通に関する取り組み」において、駅やバス停周辺の交通結節機能の強化や快適な道路環境を形成するため、駅前駐輪場の拡充、安全で快適な自転車走行空間の整備などの取り組みを進めていくことを記載しています。
自転車専用レーンに車がよく止まっており、とくに七宮神社から中央市場の道路が問題です。自転車専用レーンの拡充と、車が入らないよう段差を付ける対策をお願いします。	自動二輪車の駐車場整備に関する考え方については、頂いたご意見を踏まえ、ビジョン編「3-3 都市交通に関する取り組み」の（3）②快適な道路環境の形成において、「自動二輪車も含めた駐車場施策」の視点を追記します。
バイク 150cc を置くところが少なく困っており、板宿では 125cc の置き場もほとんどなく移動手段が難しいです。住宅が坂の上に多いのに置き場がなく、路上駐車は罰金で厳しい状況です。駒ヶ林のように無料、もしくは数百円で停められるバイク駐車場を作ってほしいです。	個別の場所での具体的な取り組みに関するご意見については、関係部局で共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。

ウォーターフロントの開発はいいが三宮駅から遠く、用事がないと行かない。三宮から無人運転でゆっくり走り、どこでも乗り降りできるトロッコ電車の様なものを1日中ラウンド運行させてほしい。ウォーターフロントの会社が共同出資して無料にすれば集客力も上がり、有料なら百円程度で運営できる運用を考えてほしい。	三宮やウォーターフロントなどの都心については、ビジョン編「3-3 都市交通に関する方針」において、人と公共交通が中心の交通環境を形成するため、都市の魅力と回遊性を高める LRT・BRT の導入検討を進めるとともに、シェアサイクルなど、移動の利便性を高めるような多様なモビリティの導入を促進することを記載しています。 頂いたご意見を踏まえ、ビジョン編「3-3 都市交通に関する方針」の(4)②都心の回遊性を高める交通環境の形成において、「気軽に移動できる」という視点を追記します。 具体的なモビリティの導入に関するご意見については、関係部局で共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
家賃高騰などにより店を閉業するという話を聞いた。長年やってきた場所で商いを続けたい人への救いの手として空き家活用をしたり、新たにお店をしたい人に空き家を安く貸す、リノベーションや内装工事などを企業が平等に入札できる体制や安い工務店を紹介する体制などがあれば良いと思います。県独自のクラウドファンディングなども良く、県外や他市から来る人も増えると思います。都市部は活気があるが北区はまだ活気がなく、神鉄もたくさん乗車してほしいので、神戸市もネットの集客を活用すべきだと思います。	アクション編「1-2 居住・都市機能に関する取り組み」や「第2章実現に向けた進め方」では、空き家活用に関する取り組みとして、活用していない空き家の市場への流通促進や、改修費用の補助などについて取り組むことを記載しています。 具体的な体制や支援の仕組みなどに関するご意見については、関係部局で共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
新神戸オリエンタルシティ。なんとか活用できないでしょうか。屋内型サンリオのテーマパークをつくってほしいです。 新神戸駅の目の前、ホテルもある、三ノ宮も地下鉄1本、なんとかあの場所を観光地として活かしてほしいです。	新神戸駅周辺については、多様な都市機能を集積させる「都心拠点」として、人がにぎわう駅前空間の創出や、周辺のまちへの回遊性の向上に取り組んでいくことを記載しています。 具体的な活用に関するご意見については、関係部局で共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
ポートアイランドにコストコやポケパーク、世界に開かれた販売経路を持つ通販会社を誘致することで、雇用や税収を促進し、多様な人種が集まる神戸の魅力を発信できると考えます。	アクション編「1-4 市街地・住環境整備に関する取り組み」において、ポートアイランドでは、社会経済情勢や市民のニーズに応じた土地利用の推進などにより、地域の魅力向上に取り組んでいくことを記載しています。 具体的な企業の誘致に関するご意見については、関係部局で共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。

私は長年、西鈴蘭台駅前の再整備を心待ちにしていたのですが、目に見える進展がほとんどなく、計画が大きく遅れている現状に強い不安と不満を感じています。近年は、市バスの本数が大幅に削減され、朝や帰宅時は駅前で送迎の車が列をなすなど、高齢者や子育て世代をはじめ多くの住民が日常生活に支障をきたしています。「広報紙 KOBE 2026 年 2 月号」を読み、市の「地域の声を大切に」姿勢に期待を持つ一方、西鈴蘭台地域の課題が置き去りにされてはならないと強く感じました。駅前の老朽化やバリアフリーの遅れ、地域の活性化の遅滞など生活に直結する課題が山積み、他地域で再整備が進む中で取り残されているように感じるのは非常に残念です。やると言いながら進まない現状は市民の信頼を損なうものです。今こそ具体的なスケジュールや進捗状況、今後の見通しを明確に示し、実効性ある行動を強く求めます。早期の再整備実現・交通利便性の向上に向けた最大限の努力をお願いします。	アクション編「1-3 都市交通に関する取り組み」では、駅周辺のリノベーションとして、駅前広場やロータリーのリニューアルなどに取り組むことを記載しています。 頂いたご意見を踏まえ、着実に駅周辺のリノベーションの取り組みを推進するため、同項目に、より具体的な取り組み内容を追記します。 そして、その具体的な施策として、西鈴蘭台駅周辺の再整備の検討を進めていきます。
舞子駅隣接の Tio 舞子駅にキッズスペースのあるランチのできるカフェなどを導入してほしい。	舞子駅周辺については、地域の都市活動や文化活動を支える「地域拠点」として、商業・業務機能などの充実を進めていくことを記載しています。 個別のテナントに関するご意見については、事業者などに共有させていただきます。

西神中央駅付近の再整備におけるテナントについて、近隣住民や集客の面で店舗のセレクトが今ひとつで、新店舗オープン後から長期に渡って多くの人々が買い物に来たいと思える店舗が少なく、客層が離れていく感じがします。若年層からお年寄り・子どもまで利用したい施設が少なく、日常において常に買い物することを踏まえ店舗やテナントの方向性を考えるべきだと思います。	西神中央駅周辺については、地域の都市活動や文化活動を支える「地域拠点」として、商業・業務機能などの充実を進めていくことを記載しています。 店舗やテナントの方向性、駐車場に関するご意見については、関係部局で共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
西神中央駅付近には、公共の駐車場や月極駐車場が少ないと感じます。再整備において賃貸物件を増やそうという動きが進んで行くと、月極駐車場を増やさないと大変困る方々が続出すると個人的には感じます。使われていない土地の有効活用にて平面駐車場を整備していくことも検討して頂けないでしょうか。車社会である西区にとって非常に重要なことであると思っております。ぜひこういった意見に対して声をあげて市政の取組の一環として取り組んで頂きたいと考えます。	
須磨区落合池公園地域を市民のいこいの場として活用して下さい。また、公園その周辺の植物、生き物、歴史的な地域として、保全に取り組んで下さい。	アクション編「1-5 都市環境に関する取り組み」では、魅力的な公園の整備・再整備に向けて、社会経済情勢の変化や多様なニーズに柔軟に対応し、地域の価値向上を図る観点から取り組みを進めることを記載しています。 具体的な活用に関するご意見については、関係部局で共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
森林・里山の保全活動は子供達ではなく働き世代の大人が気軽に参加できるボランティアイベントがもっとあればいいと思います。土日祝で月1回など参加しやすい条件で、都心から遠いので送迎付きが理想的です。また、喫緊の課題である保全活動をもっと優先すべきと考えます。人口が減少する中、土地の必要面積は減り、より大切にすべき場所は自然豊かな土地と考えます。都心の活性化は範囲を限定してもよいのではと考えます。経済の活性化も必要ですが、今後はお金以外の資源が価値があるものだと考えます。	アクション編「1-5 都市環境に関する取り組み」では、森林・里山の再生として、森林・里山の管理、竹林対策、里山に親しむ機会の創出などに取り組むことを記載しています。 森林の保全活動に気軽に参加いただくという考え方については、頂いたご意見を踏まえ、同項目に「森林に親しむ」という視点を追記します。 具体的な活動に関するご意見については、関係部局で共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。

多井畑地区の再生について、廃止した稲作を再開してから小学校5年生が学習の名目で作業を手伝っていますが、練習時間が足りないため音楽会の5年生の和太鼓演奏がなくなりました。児童の手に頼らず日頃の作業が行える仕組みづくりをお願いします。	アクション編「1-5 都市環境に関する取り組み」では、森林・里山の再生として、適切な管理や、里山に親しむ機会の創出などに取り組むことを記載しています。 頂いたご意見については、教育委員会へ共有させていただきます。
都市デザインについて、神戸らしさや他都市との差別化をもっと強化してほしい。明治や昭和の頃の神戸に勢いがあったのは唯一無二さがあったから。今の日本は同じような都市開発ばかりで個性がない。神戸はブランド性もポテンシャルもある都市だが、最近の再開発は白黒でモダンな量産型が多く、三宮新駅ビルのデザインも非常に残念。このままでは神戸は魅力ない量産型都市となり、さらに魅力を失っていく。そこで都市景観条例を強化し、建築デザインや広告物のデザイン規制をより強靱で強制的なものにする必要がある。	ビジョン編「3-7 都市デザインに関する方針」では、神戸らしい特徴的なまちなみの形成に向けて、北野や旧居留地、都心・ウォーターフロントなど重点的に景観形成を図る地区について、景観法や神戸市都市景観条例を活用して、地域特性を活かしたまちなみの形成に取り組むことを記載しています。 デザインをより高めて他都市との差別化を図るという考え方については、頂いたご意見を踏まえ、同項目に「専門家を交えた景観デザイン協議制度によるデザインの質の向上」という視点を追記します。 具体的な規制手法などに関するご意見については、関係部局で共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。

3. その他のご意見

意見の概要	神戸市の考え方
現在、防犯カメラは個人・企業・公共団体がばらばらに設置しており、有効活用されているのか疑問です。点在的で相互連携されていない現状では、持続可能な都市づくりの基盤として十分に機能しているとは言い難く、「持続可能な都市づくり」および「誰もが安心して暮らせるまち」の実現に向けて、防犯カメラのネットワーク化とAI技術の活用を都市基盤として位置付けることが重要と考えます。マスタープランに基づき、安全・安心対策を先進的に推進し、「日本一安全な都市・神戸」という評価が定着すれば、居住人口の維持・増加のみならず、人流の活性化や企業誘致にもつながり、都市の持続的発展に大きく寄与すると考えます。安全・安心をテクノロジーで支える都市基盤の構築を、本マスタープランの中核的な視点として位置付けていただきたいと思います。	防犯カメラに関するご意見であり、都市づくりのマスタープランに関するご意見には該当しないため、防犯カメラ事業を担当する危機管理局へ共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。

名谷駅前リニューアルで活気がある一方、周辺では小規模校となった小中学校が増えているため、駅から近い校舎をリニューアルし、校区を超えた入学が可能な小学校・中学校ができないでしょうか。共働きが増えていくのでニーズはあると思います。小規模校で教員の負担を減らすのも限界があり児童の学びにしわ寄せが出ています。統廃合と適切な増員により、まちの暮らしやすさにもつながると思います。	小学校の統合に関するご意見であり、都市づくりのマスタープランに関するご意見には該当しないため、頂いたご意見については、教育委員会へ共有させていただきます。
市バスをみんなで支えようを見て応募しようとしたのですが、50 才までと聞き諦めました。人口も少なくなった今、応募は 55 才までとすれば 65 才まで 10 年働けて支えられるのではと思います。	市バスの採用に関するご意見であり、都市づくりのマスタープランに関するご意見には該当しないため、頂いたご意見については、交通局へ共有させていただきます。
市バスの運行ルートや停車場所が分かる案内があるなら、どこで入手できるのか知りたい。ルートなどがわからず使いにくい。	市バスの運用に関するご意見であり、都市づくりのマスタープランに関するご意見には該当しないため、頂いたご意見については、交通局へ共有させていただきます。 なお、市バスの路線図については、以下のホームページに掲載していますのでご活用ください。 https://kotsu.city.kobe.lg.jp/bus/route-map/
父が亡くなったため売買を進めていましたが、実家の前がみなし道路で建て替え許可がおりず、接道が数 cm 足りないことで売買できなくなりました。このまま売買もできず放置となれば神戸市は責任を取ってもらえるのか。	所管部局に共有し、個別に対応させていただきました。

2026 | 神戸市 都市づくりの
マスタープラン

ビジョン編

2026 | 神戸市 都市づくりの マスタープラン

このマスタープランは、多くの市民・関係者とともに描いた
2035年の神戸のありたい姿を実現するために、
都市づくりの基本的な考え方や方針、
具体的な取り組みをまとめたものです。
人口減少や社会構造の変化が進む中であっても、
このマスタープランをさまざまな立場の人々と共有し、
共通の目標のもと、多種多様な方法で都市づくりを進めていきます。

ビジョン編

都市づくりの基本的な考え方や方針

アクション編

都市づくりの具体的な取り組み

資料編

計画の位置づけや神戸市を取り巻く状況
居住・都市機能の方針

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

神戸の都市づくり これから	1-1 都市づくりの指針	P03
	1-2 目指す都市構造	P06
	1-3 実現に向けて	P10

↓ 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	P12	2-2 区域区分の方針	P12
----------------	-----	-------------	-----

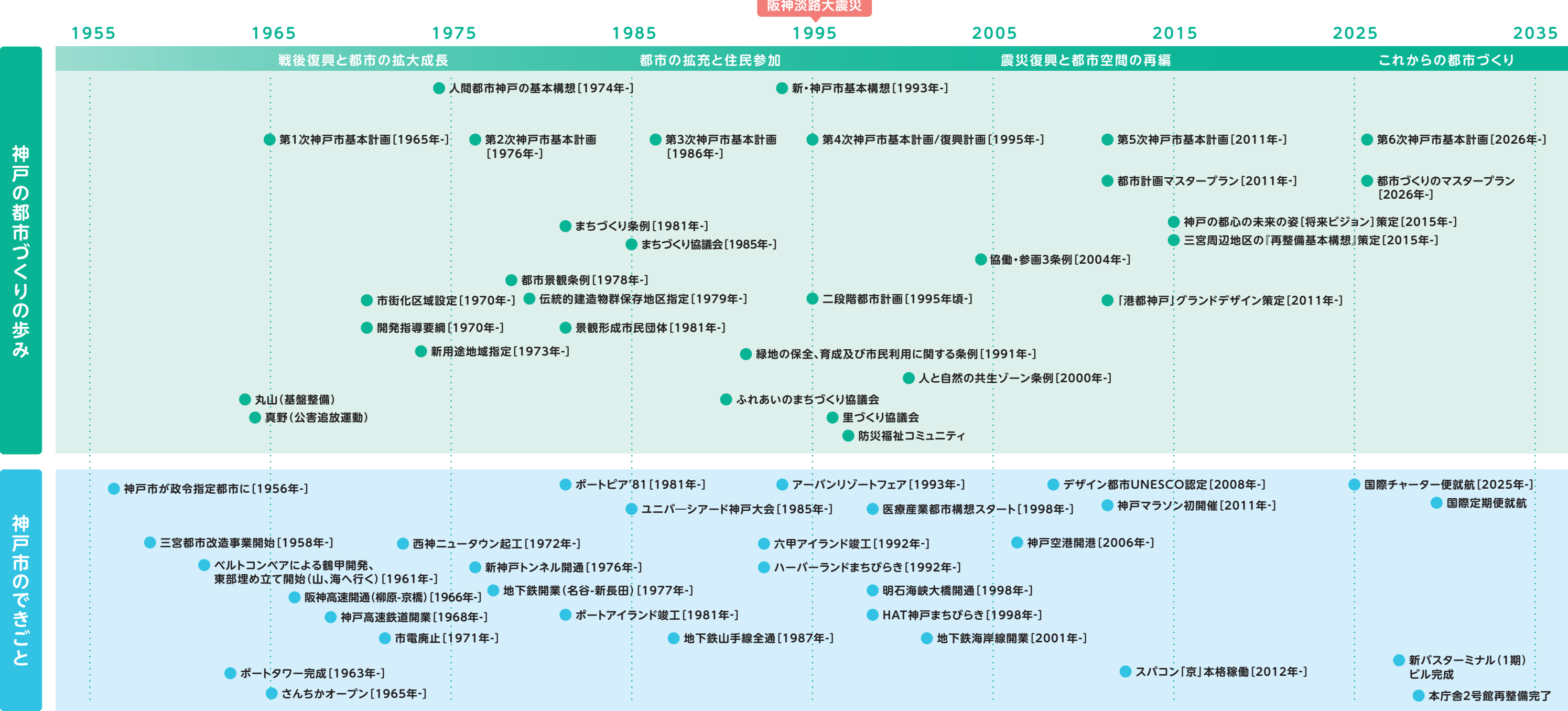
3 都市づくりの方針

3-1 土地利用	P15	3-2 居住・都市機能	P18
3-3 都市交通	P23	3-4 市街地・住環境整備	P27
3-5 都市環境	P31	3-6 安全・安心	P35
3-7 都市デザイン	P39		

4 見直しの考え方

P43

これまでの神戸の都市づくりの歩み



戦後復興と都市の拡大成長

戦災復興の取り組みの中で、浜手、中央、山手の3大幹線をはじめとする道路や王子、須磨海浜、生田川の公園整備など、市街地の公共施設の整備を進めました。

また、高度経済成長に対応し、神戸港の整備を進めるとともに、急激な人口増加に対応するため、「山、海へ行く」の戦略のもと、ポートアイランドなどの海上都市の整備とあわせて内陸部に大規模な住宅団地・産業団地（須磨、西神などのニュータウン）を整備しました。

都市の拡充と住民参加

経済の安定成長期においては、鉄道駅周辺などでの市街地再開発事業や、西北神での土地区画整理事業などを実施しました。

また、住民参加によるまちづくりを進めるために、1981年に「神戸市地区計画及びまちづくり協定等に関する条例（まちづくり条例）」を制定しました。

市街化調整区域では、豊かな自然環境の保全・育成を図る「みどりの聖域」や、農村地域の里づくりを推進する「人と自然との共生ゾーン」を指定しました。

震災復興と都市空間の再編

1995年に発生した阪神・淡路大震災からの復興では、土地区画整理事業や市街地再開発事業を、協働と参画により実施しました。

また、明石海峡大橋の開通や神戸空港の開港など、陸・海・空の総合的な交通ネットワークの形成を進めました。

都心部では、「将来ビジョン」や「再整備基本構想」を策定し、都心三宮の再整備を進めるとともに、郊外では、駅周辺のリノベーションなどを進め、都心部と郊外でバランスの取れたまちづくりに取り組んでいます。

これからの都市づくりで取り組むべき課題

人口減少、少子高齢化のさらなる進行

- 都市のスポンジ化への対応
- 持続可能な公共交通の維持 など

空港国際化への対応

- 都心部での国際競争力の強化
- 広域都市圏での連携強化やその中での神戸の存在感の発揮 など

地球温暖化のさらなる進行

- 都市の緑地の質と量の確保
- 災害の激甚化への対応 など

多様な主体によるまちづくりの推進

- まちづくりへの民間事業者等の参画
- まちづくりの考え方のアップデート

「都市空間の質」のさらなる向上

- 社会経済情勢の変化に応じた土地利用
- 密集市街地の改善
- 回遊性向上
- ミッシングリンクの解消
- 農村集落の活性化
- 六甲山の緑の適切な管理
- 時代に応じたデザイン都市の推進
- 神戸版の日常生活圏のあり方
- 新技術の急速な台頭とまちづくりへの反映



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

これからの神戸の都市づくりは、
暮らす人・働く人・訪れる人・事業者・行政などの
さまざまな立場の人々が参画して、
よりよいまちにしていきたいという“まちへの想い”がつながり、
多彩な空間をかたちづくることを大切にします。

空間づくりにあたっては、
その場所に関わる人々と共に、
「居心地よく過ごせるかどうか」
「新しい出会いや心躍る体験をできるかどうか」といった、
その場所で生まれる活動を思い描き、
それを実現する空間をつくるという視点を大切にします。

そして、誰もが安全・安心・快適に住み続けられること、
人・物・技術・情報が集まり活力を生み出すこと、
まち固有の魅力をまもり、そだて、磨き上げ、活かすこと、
環境と共生することにより、持続可能な都市づくりを進めます。

1-1 都市づくりの指針

「これからの神戸の都市づくり」を進めていくにあたり、暮らす人・働く人・訪れる人・事業者・行政など関係する一人ひとりが、どのように考えて取り組みを進めていけばよいかを、「都市づくりの指針」としてまとめています。

01 さまざまなライフスタイルに合わせて、 心豊かに暮らし続けられる環境をつくる

神戸には、洗練された都会、人情味あふれる下町、公園や緑が充実したニュータウン、自然を感じられる里山・農村など、さまざまなまちの顔があります。まちの特性に応じて、ライフステージや価値観に合わせた多様な住まいや交流の場などを創出していくことで、一人ひとりにあった“暮らしやすさ”を実現します。



02 どこにいても 目的地へ気軽に移動できる環境をつくる

神戸では、基幹となる鉄道網やそれを補完するバス路線などにより公共交通ネットワークを形成しています。公共交通の維持・充実と併せて、自家用車、自転車、新たなモビリティなど、さまざまな移動手段を確保していくことで、誰もが目的地や場所に合わせて移動しやすい環境を実現します。



03 人・物・技術・情報が集まり、 神戸経済を活性化する環境をつくる

神戸では、重厚長大型の産業や、地場産業、医療産業など、さまざまな産業が都市の発展を牽引しています。人・物・技術・情報が集積する環境をつくることで、既存の産業のさらなる発展や新産業の育成、それによる働く場の創出など、都市の活力を高めます。



04 開かれた玄関口から世界とつながり、 交流を促進する環境をつくる

神戸は、港を中心に交通の要衝として発展しており、空港の国際化により国際都市としての役割をさらに強めています。この強みをより一層発揮し、玄関口の利便性の向上や広域的な交通ネットワークを強化することで、新たな国際ビジネスの展開や観光の振興、多文化共生の実現など、国内外の交流を円滑にします。



05 紡いできた多彩なまちの魅力を 磨き、活かす

神戸には、緑豊かな山、美しい海、里山・農村などの恵まれた自然環境や、変化に富んだ特徴的なまちなみなど、特色ある魅力がたくさんあります。そこでの人々の活動も含めて、まもり、そだて、磨き上げ、活かすことで、“まちの固有の魅力”をより一層高めます。



06 日常・非日常で魅力や発見にあふれ、 人が集まる環境をつくる

神戸は、住んでいる人は日々の生活のなかで新しい刺激を、訪れた人は初めて見る風景にどこか懐かしさを感じる、日常と非日常が交わり続けるまちです。まちなかのさまざまな場所で、居心地のよい空間をつくることや思わず足を止めたくくなるようなイベントを催すことなどで、“多彩な表情を見せるまち”を育んでいきます。



07 自然と都市が循環・再生することで、暮らしにゆとりや豊かさを感じる環境をつくる

神戸は、市街地のすぐ近くに山や海、里山・農村などの豊かな自然が広がっており、さまざまな恵みを楽しみながら共存しています。この豊かな自然をまもり、そだて、また、都市との循環を生み出すことで、日々の暮らしにゆとりや潤いをもたらします。



08 激甚化・頻発化する災害に強くしなやかに備える

神戸には、これまでさまざまな災害に見舞われ、そのたび乗り越えてきた力強さがあります。その経験を活かして、市民や事業者、行政が力を合わせて、日頃からいざというときの備えを進めることで、あらゆる人々にとって安全・安心な暮らしを実現します。



1-2 目指す都市構造

神戸の持つ地理的特性や、これまでの都市づくりの歴史を踏まえ、神戸全体の都市空間の骨組みとなる「都市構造」として、「ゾーン」「拠点とネットワーク」「エリア」「わがまち空間」を位置付け、将来にわたって持続可能な都市づくりを進めます。

1▶ 神戸の特徴を踏まえた「3つのゾーン」

神戸市は、神戸港を中心として市街地が発展し、郊外には鉄道などの公共交通を軸に計画的な市街地が、その周辺には森林や里山・農村が広がっています。

このようなまちの成り立ちや地理的特性を踏まえ、市域を「都心」「既成市街地・ニュータウン」「森林・里山」の3つのゾーンに大別します。

3つのゾーンのまちづくりの方向性

都心

「都心」では、神戸空港の国際化や都心・三宮の再整備などを推進力に、都市の国際競争力を強化し、周辺都市を含む圏域全体の発展を牽引するよう、業務・商業機能、文化・交流機能、研究機能、防災機能などの多様な都市機能を集積させます。



既成市街地・ニュータウン

「既成市街地」は、新旧のまちなみが織りなす多彩な個性に磨きをかけ、価値観が多様化していくこれからも選ばれるまちとなるよう、住む魅力・働く魅力・訪れる魅力を高めます。また、郊外の「ニュータウン」などは、これまで築きあげてきたインフラを活用しながら、駅周辺の利便性、産業団地や森林・里山との近接性を活かし、幅広い世代が多様なライフスタイルに合わせて暮らしやすく働きやすい環境を充実させます。



森林・里山

「森林」は、適切な森林整備と森林資源の有効活用を進め、自然の再生と都市との循環を促進します。また、「里山」は、良好な営農環境・生活環境・自然環境を維持・活用し、市街地との距離が近い神戸ならではの里山暮らしを促進します。



それぞれのゾーンが個性を研ぎ澄ませて成長し、他のゾーンと関わりあいながら、成長を高めあうことで、神戸市全体、ひいては周辺の都市も含めた圏域の相乗的な発展（シナジーの発揮）を目指します。

2 都市の骨格を形成する「拠点とネットワーク」

多様な都市機能の集積を図る拠点

三宮駅周辺を「都心核」と位置付け、神戸の象徴となる新たな駅前空間を創出するとともに、業務・商業機能、文化・交流機能、防災機能などの都市機能を高度に集積します。新神戸・元町・神戸駅周辺や港・空港周辺を「都心拠点」と位置付け、多様な都市機能の集積を進めます。

また、地域の都市活動や文化活動を支える駅周辺を「地域拠点」と位置付け、商業・業務機能、文化・交流機能、住機能などの充実を進めます。



三宮駅周辺



神戸空港

陸・海・空の総合的な交通ネットワーク

市内外や世界との人・物・技術・情報の交流を促進するため、周辺都市の都市計画に関するマスタープランと整合を図りながら、広域的な道路や、陸・海・空の玄関口である三宮・新神戸・神戸港・神戸空港の機能強化を進めるとともに、これらと有機的に連携した都市内の道路ネットワークや公共交通ネットワークの形成・維持・充実を進めます。



名谷駅

阪神高速道路(株)より提供
※構造、デザイン、色彩は現時点での計画であり、今後変更される可能性があります。

大阪湾岸道路西伸部

3 都市の競争力や魅力を高める「エリア」

都市に活力をもたらす産業・物流・知識創造のエリア

製造業・物流業などの基幹産業が集積する臨海部や内陸産業団地周辺、国際コンテナ戦略港湾である神戸港、大学や研究機関が集積するポートアイランドなどを、神戸経済を支える「産業・物流・知識創造のエリア」と位置付け、神戸の強みである港湾機能や充実した交通ネットワークを活かし、さらなる企業などの集積やイノベーションの創出を進めます。



神戸西C

(仮称)神戸複合産業団地南地区産業団地



ポートアイランド



神戸医療産業都市

都市のシンボルとなる自然のエリア

神戸の都市のシンボルとなっている六甲山系や須磨〜舞子海岸を「自然のエリア」と位置付け、豊かな自然環境や景観を保全・育成するとともに、緑や海辺が持つ多様な機能を活用した魅力的な空間づくりを推進します。



(c)一般財団法人神戸観光局

六甲山系

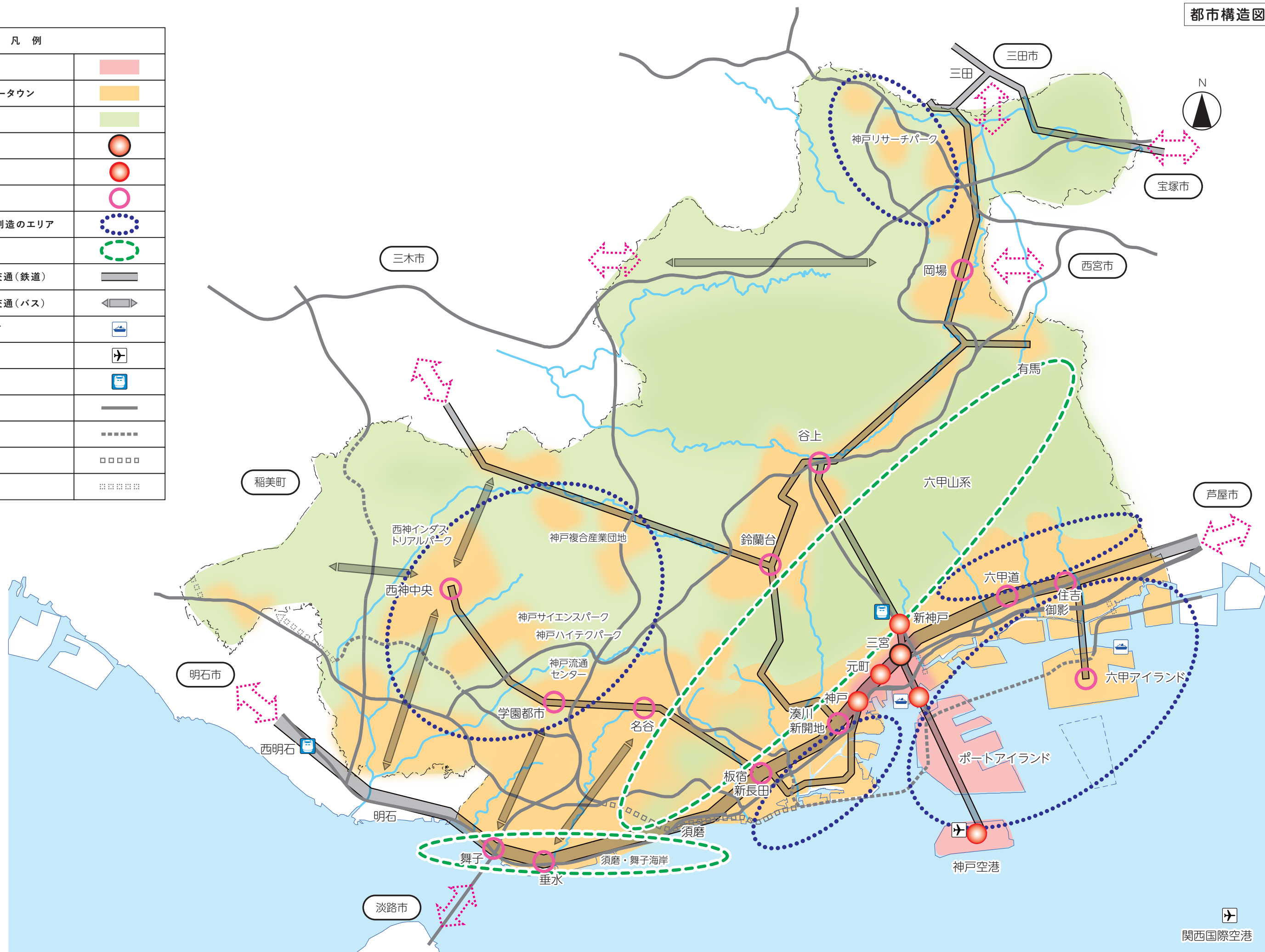


舞子海岸

4 質の高い多様な「わがまち空間」

神戸は、人情味あふれる下町や公園・緑が充実したニュータウンなど、さまざまな個性を持つまちで都市空間が構成されています。日常生活において、わがまちと認識できる身近な範囲を「わがまち空間」と位置付け、それぞれのまちに関係するさまざまな関係者が連携し、住環境や交通環境などの充実に取り組むとともに、それぞれのまちが持つ特徴や個性を研ぎ澄ませて、質の高い多様な「わがまち空間」をつくり出します。このような「わがまち空間」が相互に関わりあいながら連なることで、多彩な魅力を持った都市空間を構築します。

凡 例			
ゾ ー ン	都心		
	既成市街地・ニュータウン		
	森林・里山		
拠 点 ・ エ リ ア	都心核		
	都心拠点		
	地域拠点		
	産業・物流・知識創造のエリア		
	自然のエリア		
交 通 ネ ッ ト ワ ー ク	公 共 交 通	広域公共交通（鉄道）	
		主要公共交通（バス）	
	フェリー・客船など		
	空港		
	新幹線		
	広 域 圏 幹 線 道 路	供用中	
		事業中	
		計画	
		構想	



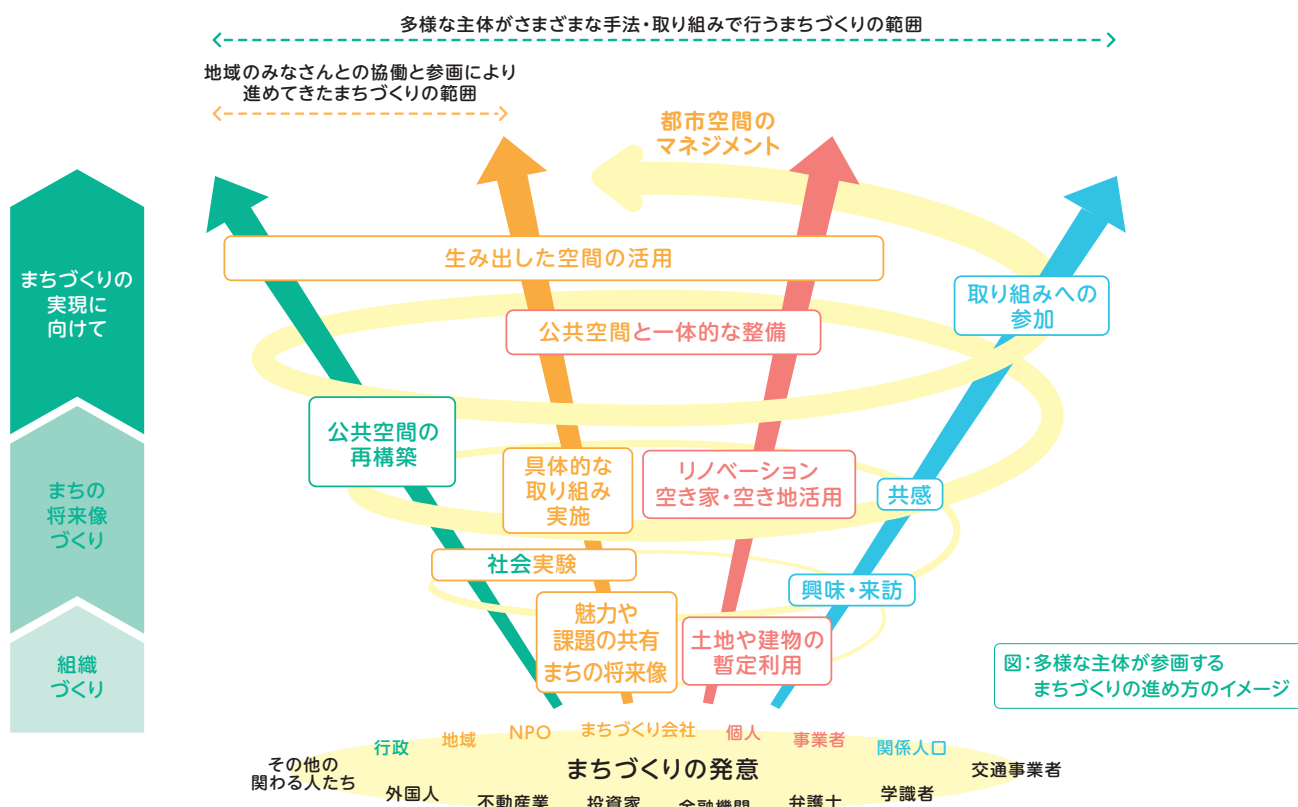
1-3 実現に向けて

神戸市では、地域の皆さんと行政との「協働と参画」により、よりよい住環境への改善や魅力的なまちなみの誘導など、それぞれの地域の特徴を活かしたまちづくりを進めています。阪神・淡路大震災からの復興のなかでも、この「協働と参画」のまちづくりが大きな役割を果たしました。

これからは、都市空間をマネジメントするという視点から、

「協働と参画」のまちづくりをさらに進展させ、暮らす人・働く人・訪れる人・事業者・行政など多様な主体が参画し、さまざまなきっかけややりかたで、それぞれが主体的にできることから取り組み、それらを組み合わせることで、多様な価値観を包摂する持続可能なまちづくりを進めていきます。

具体的な取り組みの進め方はこちら
アクション編第2章 実現に向けた進め方 ▶



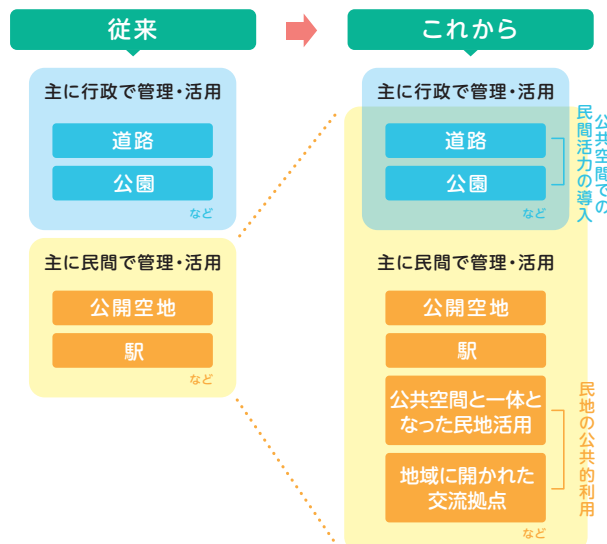
既存ストックの利活用

道路や公園、広場などを活動しやすく居心地がよい魅力ある空間にすることや、空き家・空き地、民地のオープンスペースなどをまちに新たな彩りを生み出す空間にすることなど、既存ストックを柔軟に利活用したまちづくりに、官・民が連携して取り組んでいきます。

まちづくりDX

(デジタル・トランスフォーメーション)の推進

市民のニーズや社会経済情勢の変化を的確に捉えた戦略的な施策立案や、市民や事業者など多様な関係者が社会課題の解決に取り組むにあたり、AI やビッグデータなどのデジタル技術を活用し、まちづくり DX を推進します。

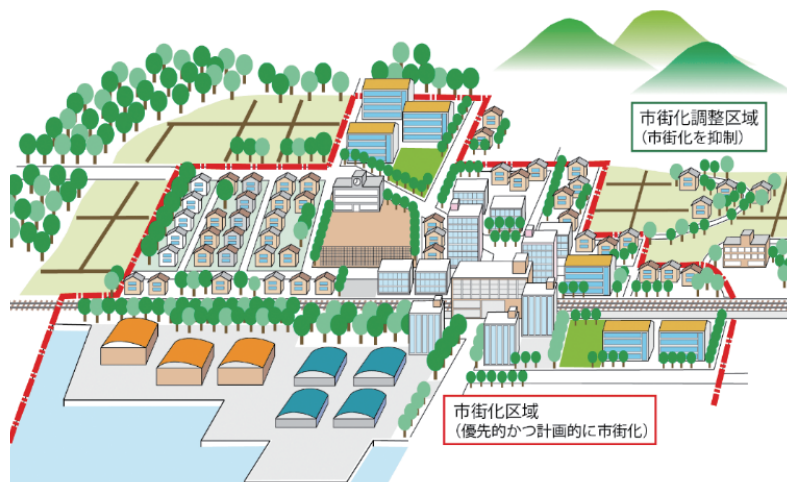


図：既存ストックを柔軟に利活用したまちづくり



2 区域区分の決定の方針

2-1 区域区分の決定の有無



優良な農地が多く残る里山・農村や、六甲山系をはじめとする自然環境が豊かな森林を計画的に保全・育成し、秩序あるまちづくりを進めるため、神戸都市計画区域において市街化区域と市街化調整区域の区域区分を定めます。

2-2 区域区分の方針

1 市街化区域に配分されるべきおおむねの人口

神戸都市計画区域のおおむねの人口を次の通り想定します。

区 分	2020年	2035年
都市計画区域内人口	1,527千人	おおむね1,368千人
市街化区域内人口	1,502千人	おおむね1,352千人

なお、2035年の市街化区域内人口は、保留する人口を含むものとします。

2 産業の規模

神戸都市計画区域の産業の規模を次の通り想定します。

区 分	2020年	2035年
製造品出荷額など	34,090億円	41,677億円
商品販売額	61,634億円	65,906億円

3 市街化区域のおおむねの規模

神戸都市計画区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況および動向並びに計画的市街地整備の見通しを勘案し、市街化区域のおおむねの規模を次の通り想定します。

区 分	2020年	2035年
市街化区域面積	おおむね20,395ha	おおむね20,333ha

(注) 市街化区域面積は、保留フレームに対応する市街化区域面積を含まない。

4 区域区分の変更の方針

①市街化調整区域への編入

農地や山林などの自然と調和したゆとりある土地利用を行う区域、市街地に隣接した山林などで自然環境の保護や都市の防災性の向上を図ることが望ましい区域は、市街化調整区域に編入します。

また、計画的なまちづくりに時間を要し、市街化区域

のままでは無秩序な開発が進む恐れがある区域は、暫定的に市街化調整区域（以下「暫定市街化調整区域」という。）に編入します。具体的には、北区山田町原野地区を引き続き暫定市街化調整区域に位置付けます。

②市街化区域への編入

人口減少や少子高齢化の進行などの社会経済情勢の変化を踏まえ、環境への負荷を軽減しながら都市の持続的な発展を維持し、活力があり、快適で暮らしやすい都市空間の形成を目指すため、原則として住宅開発などによる市街化区域の拡大を抑制します。

本マスタープランなどに位置付けがあるなど、事業の妥当性が認められ、計画的なまちづくりの実施が確実と認められる区域は、農林漁業などとの調整を図った上で市街化区域に編入します。ただし、まちづくりの実現に時

間を要する区域は、特定保留区域に位置付けます。具体的には、主に住宅市街地として整備を図る垂水区多聞町小束山地区と、回遊性の向上やにぎわい施設の導入など複合的な機能の整備を図る中央区波止場町地区を、特定保留区域に位置付けます。

暫定市街化調整区域および特定保留区域については、計画的なまちづくりの実現が確実になった段階で、農林漁業などとの調整を図った上で市街化区域に編入します。



3 都市づくりの方針

3-1 土地利用に関する方針

1 市街化区域の土地利用

- ▶ 住宅地では、一人ひとりにあった“暮らしやすさ”を実現するため、ライフステージや価値観に合わせた多様な住まいや働く場、生活に必要な身近なサービス機能、交流の場などを誘導します。
- ▶ 三宮周辺では居住機能を抑制し、都心部と郊外などでのバランスのとれた住宅の供給を誘導します。
- ▶ 主要な鉄道駅周辺などの複合機能地では、住機能、商業・業務機能、行政機能、文化・教育環境など、多様な都市機能の充実を進めます。
- ▶ 三宮周辺やウォーターフロント、ポートアイランドなどの高度業務・商業地では、圏域全体の発展を牽引する業務・商業機能の高度な集積を進めます。
- ▶ 臨海部や内陸部の産業団地などの工業・流通業務地では、人・物・技術・情報が集積する環境をつくり、既存の産業の発展や新産業の育成、それによる働く場の創出などにより、神戸経済を牽引するエリアを形成します。

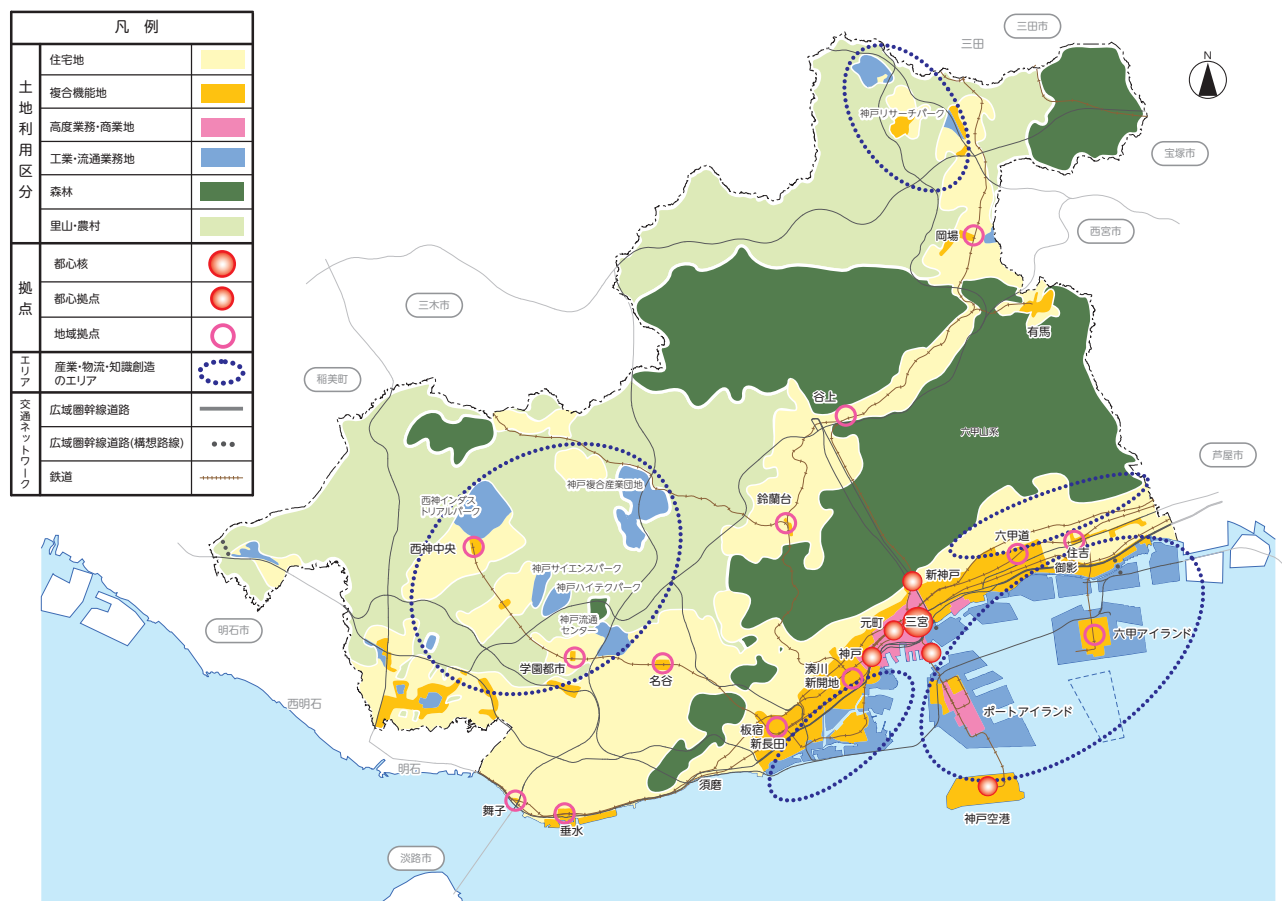
具体的な取り組みの進め方はこちら
[アクション編1-1\(1\) 市街化区域の土地利用](#) ▶

2 市街化調整区域の土地利用

- ▶ 自然環境の保全・育成を図るとともに、農村環境など地域特性を活かした秩序ある土地利用を誘導します。里山・農村では、豊かな自然や農地に囲まれながら都市的で便利な生活ができる神戸ならではの「里山暮らし」を促進します。六甲山系においては、遊休施設などを活用した観光・業務機能などを誘導します。

具体的な取り組みの進め方はこちら
[アクション編1-1\(2\) 市街化調整区域の土地利用](#) ▶

土地利用の方針図



1 市街化区域の土地利用

市街化区域では、「住宅地」「複合機能地」「高度業務・商業地」「工業・流通業務地」に区分し、きめ細やかに土地利用を誘導することにより、都市機能の維持・強化を目指します。

① 住宅地

戸建住宅や共同住宅などの住宅を主体とする市街地を「住宅地」として位置付けます。

住宅地では、子育て世代から高齢者まであらゆる人々が快適に住み続けられる住環境を目指し、それぞれの地域の特性に応じて、きめ細やかに建築物の高さや規模、用途などを誘導するとともに、緑化を促進し、緑豊かなまちなみを形成します。

特に、良好な既存ストックの活用や居住ニーズに対応した住宅の供給、働きながら子育てができる環境づくり、生活に必要な身近なサービス機能やアクセス機能の確保・充実、交流の場づくりを誘導し、それぞれの地域の魅力を高めていきます。

さらに、住宅地に残る身近な農地については、計画的な保全を図り、農業と調和したゆとりある良好な都市環境を形成します。



② 複合機能地

六甲山系南側の鉄道・幹線道路沿いや、郊外の主要な鉄道駅の周辺などで、住機能をはじめ商業・業務機能、行政機能、文化・教育機能、産業機能などのさまざまな都市機能が集積している市街地を「複合機能地」として位置付けます。

複合機能地では、地域の魅力や活力、利便性の向上を図るため、多様な都市機能を強化するとともに、地域の特性に応じてきめ細やかに土地利用を誘導します。

六甲山系南側の鉄道・幹線道路沿いでは、商店街や地場産業と連携したまちづくりや、商業・業務機能、文化・教育機能などの集積を進めます。

「地域拠点」である鉄道駅周辺などでは、商業・業務機能、住機能、行政機能の充実や、文化・子育て環境の充実、にぎわいの創出に取り組みます。これに加え、隣接市との連携機能を有する駅周辺では、ターミナル機能の強化を図ります。

住宅・店舗・工場などが共存している地域では、工場などの操業環境を守りながら住宅などの適切な立地を誘導し、住宅・商業・工業の調和のとれた市街地を形成します。

神戸空港島では、空港の国際化を契機に、成長・先端産業の集積や、さまざまな来訪者を受け入れる、魅力的でにぎわいのある土地利用を図ります。



③ 高度業務・商業地

神戸の中心地で、多くの公共交通機関が集まり、業務・商業機能、文化・交流機能、行政機能など多様な都市機能が高度に集積している三宮周辺・ウォーターフロントや、医療産業など戦略産業が集積しているポートアイランドなどを「高度業務・商業地」として位置付けます。

三宮周辺では、多様な都市機能と居住機能とのバランスのとれた魅力と活気あふれる都心づくりに向けて、居住機能を一定抑制し、民間事業による都市機能の集積を誘導します。また、ウォーターフロントでは、海辺と一体となった新たなにぎわい空間の創出に向けて、戦略的に土地利用を誘導します。

ポートアイランドでは、神戸医療産業都市の推進などにより、ライフサイエンス分野などの企業・研究機関などが国内外から集積・交流する知的創造の場を形成します。

また、都市機能の集積・更新を図るため、税制優遇などによる企業誘致や、都市再生特別地区・高度利用地区などによる土地の高度利用など、さまざまな制度の活用を進めるとともに、社会経済情勢や市民ニーズの変化を踏まえた柔軟な土地利用の見直しを行います。



4 工業・流通業務地

製造業・物流業などの基幹産業が集積する臨海部や内陸部産業団地周辺、国際コンテナ戦略港湾である神戸港などを、「工業・流通業務地」として位置付けます。

工業・流通業務地では、神戸空港の国際化や広域圏幹線道路の整備などの契機を活かして、さらなる産業集積と機能強化を図り、神戸に活力をもたらす都市空間を形成します。

臨海部では、産業構造の変化にも対応できる工業・流通業務地として、機能強化を進めます。

内陸部産業団地周辺では、充実した交通ネットワークなどを活かして、さらなる産業機能の集積を進めます。

さらに、事業者のニーズを的確に把握しながら、IT、航空・宇宙、医療、新エネルギーなど成長期待分野の産業集積に戦略的に取り組んでいきます。



神戸複合産業団地

2 市街化調整区域の土地利用

市街化調整区域では、「森林」「里山・農村」に区分し、市街化を抑制し、緑豊かな自然環境の保全・育成を図るとともに、農村環境など地域特性を活かした秩序ある土地利用を誘導します。また、それらの環境との調和を図りながら、高速道路のインターチェンジ周辺での物流施設の立地制限の緩和や、圏域の都市機能を維持するための隣接市町と連携した機能配置など、社会経済情勢の変化を踏まえた土地利用を誘導します。

「森林」では、自然環境・景観に優れた六甲山系や帝釈山地、雄岡山・雌岡山周辺などの都市の骨格を形成する貴重な緑地について、「緑地の保全、育成及び市民利用に関する条例」に基づき、みどりの聖域として、良好な緑地環境や風致の保全・育成を図ります。特に大都市近郊にありながら豊かな自然が保全されている六甲山系においては、森林整備などを進めることで防災機能の強化を図りつつ、六甲山の魅力を活かし、遊休施設などを利活用した観光機能・都市型創造産業の誘導や、公共交通の利用促進を図ります。

「里山・農村」では、人と自然とが共生する農村地域の活

性化を図るため、「人と自然との共生ゾーンの指定等に関する条例」に基づき、協働と参画による里づくりをさらに進めます。豊かな自然や農地に囲まれながら都市的で便利な生活ができる神戸ならではの「里山暮らし」を促すため、茅葺き民家などの地域資源や、空き家・耕作放棄地などを活用し、移住や起業、農家レストラン・カフェなどの立地をしやすい環境づくりを進めます。



里山・農村の風景

3-2 居住・都市機能に関する方針

50年先も心地よく健やかに住み続けられるまちの実現

人口減少に対応し、安全・安心・快適に住み続けられる持続可能なまちの実現に向け、現在のコンパクトな都市構造を活かしながら、市民・事業者・行政が一体となってまちづくりを進めます。

1 居住に関する方針

- ▶ 市街化区域を「駅・主要バス停周辺居住区域」「山麓・郊外居住区域」に分け、それぞれの特性に応じた取り組みを進めていきます。

2 都市機能に関する方針

- ▶ 広い範囲をサービスの対象とする広域型都市機能を、都心核・都心拠点・地域拠点などの周辺に誘導し、維持・充実・強化します。

具体的な取り組みの進め方はこちら

[アクション編1-2\(1\) 山麓・郊外居住区域、駅・主要バス停周辺居住区域の取り組み](#) ▶

3 取り組みの方針

- ▶ 「コンパクト・プラス・ネットワーク」「さまざまな分野との連携」の観点で取り組みを進めていきます。

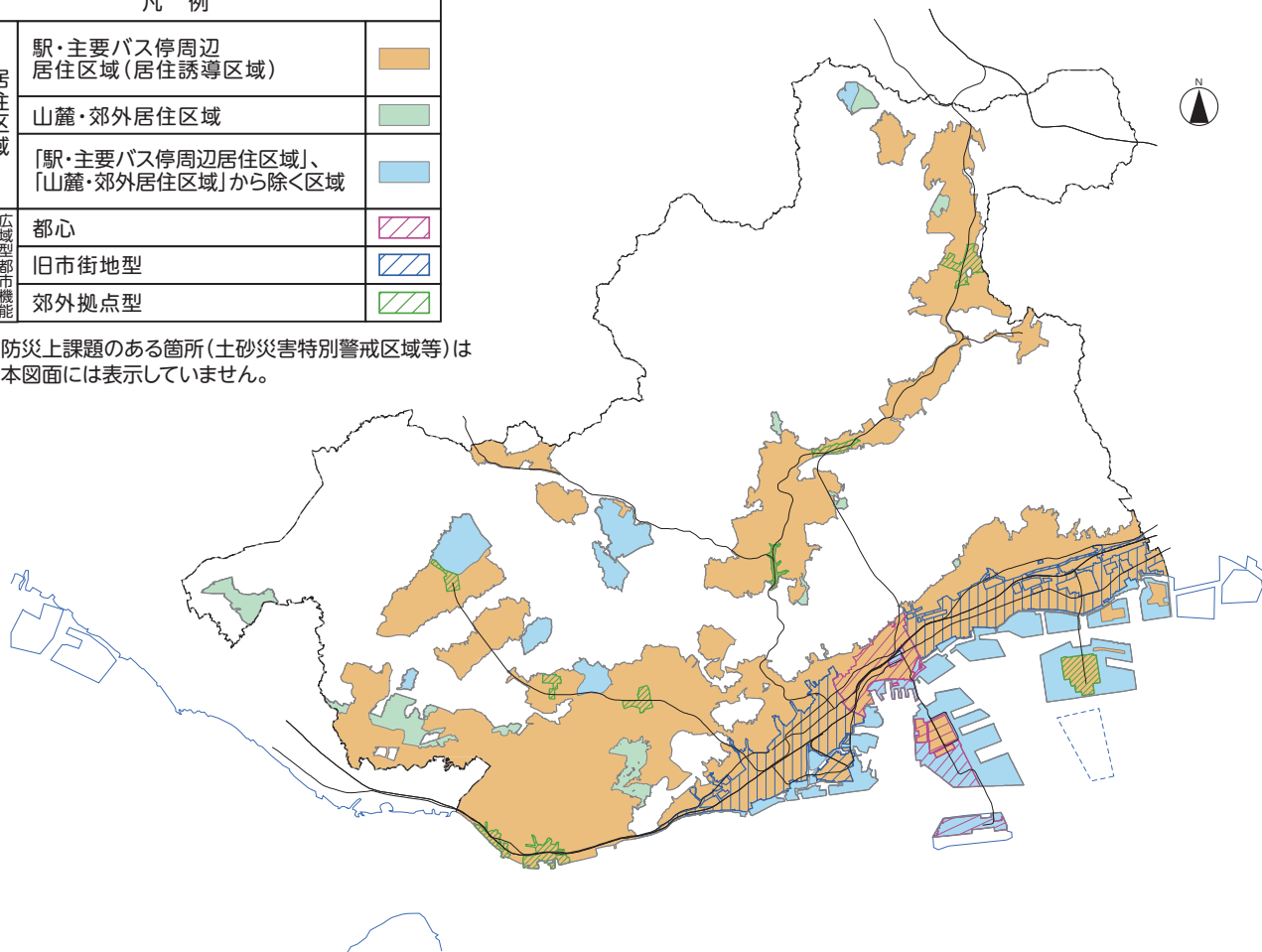
具体的な取り組みの進め方はこちら

[アクション編1-2\(2\) 広域型都市機能誘導区域の取り組み](#) ▶

居住・都市機能の方針図

凡 例		
居住区域	駅・主要バス停周辺居住区域(居住誘導区域)	
	山麓・郊外居住区域	
	「駅・主要バス停周辺居住区域」、 「山麓・郊外居住区域」から除く区域	
誘導区域型都市機能	都心	
	旧市街地型	
	郊外拠点型	

※防災上課題のある箇所(土砂災害特別警戒区域等)は本図面には表示していません。



1 居住に関する方針

神戸市は、これまでも鉄道駅を中心に生活利便施設などが立地し、その周辺に住宅地が広がるコンパクトな都市構造を構成し、安全・安心・快適に住み続けられるまちづくりを進めてきました。これからも、この都市構造を活かしながらかまちづくりを進めていくため、次の区域を設定し、以下のような取り組みを進めます。

① 市街化区域

駅・主要バス停周辺居住区域

- ▶ まちづくりの骨格となる鉄道駅に徒歩でアクセスできる区域および鉄道を補完する交通利便性の高いバス停周辺区域を「駅・主要バス停周辺居住区域」として定め、一定の人口規模と密度を維持します。
- ▶ 拠点となる駅を中心に、隣接する駅や主要なバス停と連携し、さまざまな都市機能を維持・充実させます。

山麓・郊外居住区域

- ▶ 鉄道駅や主要なバス停から離れており、都市のスポンジ化※に伴うリスクが大きいと想定される区域を「山麓・郊外居住区域」として定め、人口が減少するなかでも良好な住環境を形成します。

※人口が減少しているにもかかわらず、都市（市街地）の規模が変わらない、またはいまだに拡大していることから、都市全体の人口密度の低下や低未利用地の増加が生じ、都市の内部において空き家・空き地などが数多くまばらに発生する現象

- ▶ 駅へのアクセス機能や生活に必要な身近な機能を確保します。

【区域設定の基準】

「駅・主要バス停周辺居住区域」 「山麓・郊外居住区域」	・ 鉄道駅（隣接市の鉄道駅も対象）からおおむね1600mの経路が届く範囲と、片方向運行本数が1日あたり約100本以上のバス停からおおむね500mの経路が届く範囲を基本とし、町丁目や開発事業区域、地形地物などを考慮して、「駅・主要バス停周辺居住区域」*とします。 ・ その他を「山麓・郊外居住区域」とします。
「駅・主要バス停周辺居住区域」 「山麓・郊外居住区域」から原則として除く区域	・ 保安林、保安林予定森林 ・ 工業専用地域、臨港地区、流通業務地区 ・ ポートアイランド（第2期）および神戸空港島 ・ 特別用途地区（都心機能誘導地区）「都心機能高度集積地区」

※「駅・主要バス停周辺居住区域」は、都市再生特別措置法第81条第2項第2号に規定される立地適正化計画の「居住誘導区域」とします。

※詳細な区域については、「神戸市情報マップ」に掲載しています。

② 市街化調整区域

市街化調整区域においては、市街化区域と連携を図りながら、以下のような取り組みを進めます。

- ▶ 協働と参画による里づくり
- ▶ 豊かな自然や農地に囲まれながらも都市的で便利な生活もできる神戸ならではの「里山暮らし」

③ 防災上課題のある箇所

市全体において、都市計画運用指針において「原則として居住誘導区域に含まない」とされている「土砂災害特別警戒区域」「地すべり防止区域（概成済の箇所を除く）」「急傾斜地崩壊危険区域（対策済の箇所を除く）」を「防災上課題のある箇所」として設定します。

「防災上課題のある箇所」は、場所に関わらず、「駅・主要バス停周辺居住区域」「山麓・郊外居住区域」から除くとともに、立地適正化計画における「居住誘導区域

外」とします。防災工事による対策あるいは安全な地域への移転を促進し、自然災害から市民の命を守る取り組みを進めます。

なお、「土砂災害警戒区域」や「洪水や津波による浸水想定区域」については、今後とも市民の命を守る取り組みの充実を図っていきますが、現在実施している対策を総合的に勘案し、現時点では「防災上課題のある箇所」に設定しないこととします。

※1 地すべり防止区域（地すべり等防止法 第3条）

地すべり及びばた山の崩壊による被害を除去し、又は軽減するため、地すべり及びばた山の崩壊を防止し、もって国土の保全と民生の安定に資することを目的として定められた区域です。

※2 急傾斜地崩壊危険区域（急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律 第3条）

急傾斜地の崩壊による災害から国民の生命を保護するため、急傾斜地の崩壊を防止するために必要な措置を講じ、もって民生の安定と国土の保全に資することを目的として定められた区域です。

2 都市機能に関する方針

① 広域型都市機能誘導区域^{※1}の方針

区役所や図書館、百貨店などの「多くの人アクセスしやすい駅周辺に立地することが望ましい施設」や、MICE^{※2}機能などの「神戸市のリーディングエリアを形成するために必要な施設」といった、広い範囲をサービスの対象とする都市機能（以下、「広域型都市機能」）を維持・充実・強化させるために、都心核・都心拠点・地域拠点などの周辺に誘導することを基本とします。

都心

- ▶ 市内だけでなく市外からの来街者なども広く対象とした、業務・商業機能、文化・交流機能、研究機能、防災機能などあらゆる機能の強化を図ります。
- ▶ 企業・研究機関・大学の知的人財が国内外から集積・交流する知識創造の場を形成します。

旧市街地型

- ▶ 多くの駅が集積し、面的に広がる六甲山系南側の既成市街地において、商業・業務機能、文化・教育・観光機能などさまざまな機能の維持・充実を図ります。

郊外拠点型

- ▶ 郊外の拠点において、商業・業務機能、文化機能や交通結節機能、隣接市など広域を対象としたターミナル機能などの維持・充実を図ります。

※1 「広域型都市機能誘導区域」の各区域は、都市再生特別措置法第81条第2項第3号に規定される立地適正化計画の「都市機能誘導区域」とします。

※2 MICEとは、企業などの会議(Meeting)、企業などの行う報奨・研修旅行(Incentive Travel)、国際機関・団体、学会などが行う国際会議(Convention)、展示会・見本市、イベント(Exhibition/Event)の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称です。(観光庁HPより抜粋)

【区域設定の基準】

	都心	旧市街地型	郊外拠点型
対象駅	新神戸、三宮、元町、神戸周辺、 ポートアイランド、神戸空港	六甲山系南側の既成市街地、 住吉、御影、六甲道、湊川、 新開地、板宿、新長田周辺など	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
広域型都市 機能誘導区域	拠点などにある鉄道駅からおおむね800mの経路が届く範囲を基本とし、町丁目や地形地物などを考慮して、「広域型都市機能誘導区域」とします。		
広域型都市 機能誘導区域から 原則として除く 区域	・ 第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、工業専用地域 ・ 臨港地区、流通業務地区 ・ 保安林、保安林予定森林 ・ 防災上課題のある箇所		

② 施設の配置

広域型都市機能の中から、現状の施設の立地状況や施設整備に関する施策などを踏まえて「広域型都市機能誘導施設」として位置付けます。

【広域型都市機能誘導施設】

機能分類	施設	定義
行政機能	県庁	本庁舎、総合・集合庁舎など、県庁の用に供する施設
	市役所	市役所の用に供する施設
	区役所	区役所の用に供する施設
教育・文化機能	大・中規模ホール	おおむね700席数以上を有するホール
	県民会館、区民センターなど	市民の文化の向上、福祉の増進および余暇の活用を図ることを目的とした、おおむね300席以上のホールを有する県・市の施設
	図書館	神戸市が所有する図書館
MICE機能	大規模MICE施設	MICE開催を主目的とした、 おおむね3000人以上を収容する機能を有する施設
交通結節機能	バスターミナル	拠点などにある鉄道駅に隣接し、 拠点性の向上や隣接市・他都市との連携に必要なバスターミナル

※「広域型都市機能誘導施設」は、都市再生特別措置法第81条第2項第3号に基づく「都市機能増進施設（誘導施設）」となります。

※「大・中規模ホール」「大規模MICE施設」は、「都心広域型都市機能誘導区域」のみ位置付け。

また、「広域型都市機能誘導施設」としては位置付けませんが、「広域型都市機能誘導区域内に立地することが望ましい施設」として拠点の形成に寄与する施設を示します。

【広域型都市機能誘導区域に立地することが望ましい施設】

機能分類	施設	
商業機能	百貨店、総合スーパーなど	延床面積が3,000㎡以上
業務機能	オフィスビル	延床面積が3,000㎡以上
	医療産業都市の 推進に係る施設	先端医療技術の研究開発拠点となる 研究機関・病院・医療関連企業など（ポートアイランド）
医療機能	地域医療支援病院	医療法第4条第1項に基づく 地域医療支援病院の承認を受けている病院

一方、子育て支援機能などの「生活に必要な身近な機能」は、広域型都市機能誘導区域の内外にかかわらず必要だと考えており、機能の確保・充実に努めます。

3 取り組みの方針

1 取り組みの全体方針

50 年先も心地よく健やかに住み続けられるまちを目指し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」「さまざまな分野との連携」といった観点で取り組みを進めていきます。

ア コンパクト・プラス・ネットワーク

「コンパクト・プラス・ネットワーク」は施策の基盤となるものです。以下に示す都市計画、および交通計画の視点を踏まえ、施策を推進していきます。

・都市計画の視点「コンパクト」

人口減少や多様なライフスタイルに対応した都市計画制度などの適切な運用

原則として住宅開発などによる市街化区域の拡大を抑制し、良好な既存ストックを有効に活用します。

広域型都市機能の維持・充実・強化

広い範囲をサービスの対象とする広域型都市機能を、都心核・都心拠点・地域拠点などの周辺に誘導します。

・交通計画の視点「ネットワーク」

便利で快適・効率的な人と物の移動環境の確保

市域を越える交通ネットワークと連携を図りながら、総合的な交通環境の形成を目指し、鉄道やバスなどの公共交通を中心とした交通ネットワークの維持・形成を推進します。

イ さまざまな分野との連携

都市計画だけでなく住宅、公共施設、医療・福祉、子育て、教育などまちづくりに関するさまざまな分野と連携を図りながら施策を推進します。

市街化区域においては、地域の課題に応じて「生活関連サービスの確保」「良好な地域コミュニティの維持」「安定した雇用の創出・子育て環境の向上」など関連する施策を推進します。

市街化調整区域においては市街化区域と「連携」しながら施策を推進し、防災上課題のある箇所についても市民の命を守るための施策に取り組みます。

2 山麓・郊外居住区域、駅・主要バス停周辺居住区域の取り組み

ア 山麓・郊外居住区域

取り組みの全体方針に基づき、人口が減少するなかでも良好な住環境を形成し、駅へのアクセス機能や生活に必要な身近な機能を確保することで、まちの荒廃のリスクを減らします。

特に、今後さまざまな課題が顕在化するとと思われるため、「山麓・郊外居住区域」に対して重点的に取り組むこととします。

イ 駅・主要バス停周辺居住区域

取り組みの全体方針に基づき、多様なライフスタイルに応じた居住空間を提供し、一定の人口規模と密度を維持し、まちの骨格となる鉄道駅を中心にさまざまな機能が保たれるようにします。

3 広域型都市機能誘導区域の取り組み

広域型都市機能誘導施設の誘導施策や、広域型都市機能誘導区域のそれぞれの区域の方針に沿った拠点の形成に資する施策など、ハード・ソフトの両面において官民連携で幅広く取り組むことで、広域型都市機能を維持・充実・強化させます。また、時代のニーズの変化も踏まえながら、引き続きさらなる検討を進めます。

3-3 都市交通に関する方針

1 市内外や世界との交流を促進する交通環境の形成

- ▶ 市内外や世界の人々との交流を促進するため、三宮や新神戸、神戸港、神戸空港など陸・海・空の玄関口の機能強化や、海、まち、山をつなぐ南北交通軸の機能強化を進めます。

具体的な取り組みの進め方はこちら

[アクション編1-3\(1\) 市内外や世界との交流を促進する交通環境の形成](#) ▶

2 共創の取り組みによる持続可能な交通環境の形成

- ▶ 使う人や場所に応じた快適な移動を実現するため、地域特性に応じた持続可能な公共交通ネットワークの形成や、駅・バス停周辺の交通結節機能の強化、誰もが気軽に利用しやすい交通環境の形成を進めます。

具体的な取り組みの進め方はこちら

[アクション編1-3\(2\) 共創の取り組みによる持続可能な交通環境の形成](#) ▶

3 都市・地域間の人・物・技術・情報の交流を促進する道路環境の形成

- ▶ 都市・地域間の移動や交流を促進するため、主要幹線道路ネットワークの形成を進めるとともに、渋滞対策や自転車走行空間の整備などによる快適な道路環境の形成に取り組みます。

具体的な取り組みの進め方はこちら

[アクション編1-3\(3\) 都市・地域間の人・物・技術・情報の交流を促進する道路環境の形成](#) ▶

4 人と公共交通が中心の都心の交通環境の形成

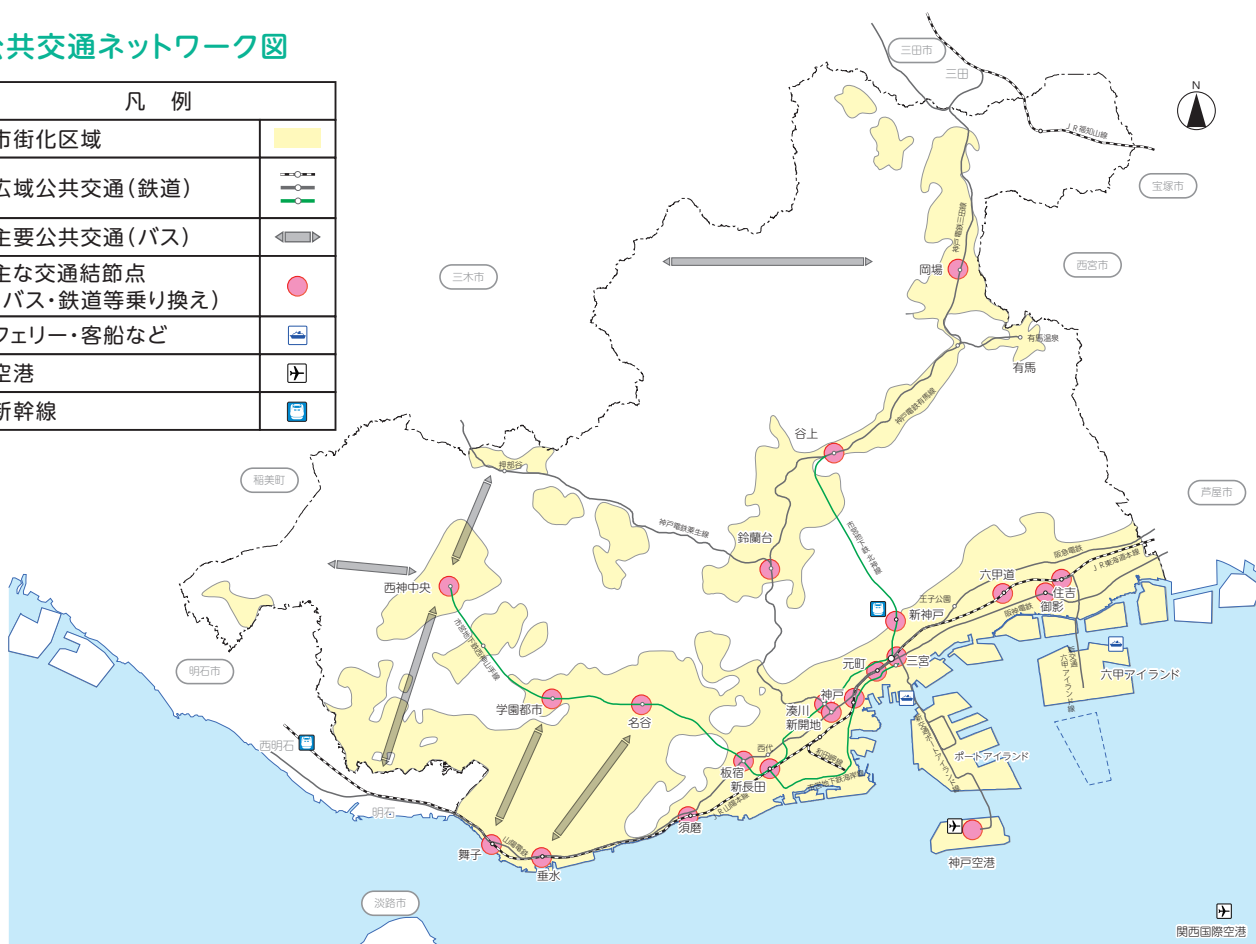
- ▶ 都心の回遊性を高め、にぎわいや活力を生み出すため、駅とまちをつなぎ、神戸の玄関口にふさわしい空間「えき〜まち空間」を創出するとともに、多様な交通手段の導入や魅力的な道路環境の利活用を推進することで、人と公共交通が中心の居心地がよく歩きたくなる交通環境の形成を進めます。

具体的な取り組みの進め方はこちら

[アクション編1-3\(4\) 人と公共交通が中心の都心の交通環境の形成](#) ▶

公共交通ネットワーク図

凡 例	
市街化区域	
広域公共交通(鉄道)	
主要公共交通(バス)	
主な交通結節点 (バス・鉄道等乗り換え)	
フェリー・客船など	
空港	
新幹線	



主要幹線道路ネットワーク図

凡 例	
市街化区域	
※路線名称 (都市計画道路名称)	広域圏幹線道路
	構想路線
	都市内幹線道路
	補完的幹線道路
	フェリー・客船など
	空港
	新幹線



1 市内外や世界との交流を促進する交通環境の形成

① 広域的な交通拠点の機能強化

市内外や世界との円滑な交流を促進するため、陸・海・空の玄関口である三宮・新神戸・神戸港・神戸空港について、乗り換え利便性の向上や、玄関口にふさわしい空間づくりなど、広域的な交通拠点としての機能強化を図ります。



新たなバスターミナルの整備イメージ

② 「海、まち、山」をつなぐ交通軸の機能強化

海、まち、山が共存する神戸の特性を活かし、都心内や自然のエリアを快適に巡れるよう、陸・海・空の玄関口を結ぶアクセス機能の強化とともに、六甲山上へつなぐ南北交通軸や山上の交通機能の強化を図ります。



ポートライナー

2 共創の取り組みによる持続可能な交通環境の形成

① 持続可能な公共交通ネットワークの形成

鉄道網を基幹交通とし、バス路線が補完（フィーダー）する役割分担を基本としつつ、地域特性に応じた持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ります。

地域の需要を踏まえ、バス路線や車両の適正化を図るとともに、交通が不便な地域においては、地域・事業者と協働して、地域コミュニティ交通の導入や、地域の輸送資源の活用など、多様な交通手段を検討することで、地域の足を確保していきます。



神戸電鉄乗生線活性化の取り組み

② 駅やバス停周辺の交通結節機能の強化

駅周辺のリノベーションにより、交通結節機能の強化や駅前空間の高質化などに取り組みます。

また、自動車や自転車などで駅やバス停にアクセスしやすい交通環境の形成や、バス停の待合環境の充実を図ります。

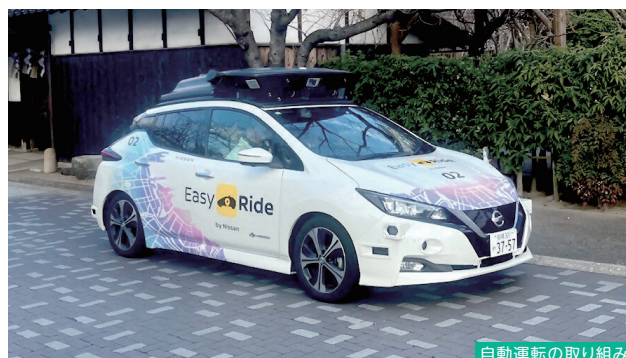


神戸駅再整備イメージ

③ 誰もが使いやすい交通環境の形成

安全・安心で誰もが気軽に利用しやすい交通環境や交通サービスの実現に向けた取り組みや、自動車から公共交通への利用転換など、環境に配慮した取り組みを推進します。

また、新たなテクノロジーの導入による交通課題の解決や利便性向上に向けた検討を進めます。



自動運転の取り組み

3 都市・地域間の人・物・技術・情報の交流を促進する道路環境の形成

1 主要幹線道路ネットワークの形成

国、県や高速道路会社との連携のもと、広域圏幹線道路の整備に取り組みます。また、都市内幹線道路・補完的幹線道路について、社会経済情勢の変化に応じて適時適切な計画の見直しを行いつつ、今後の整備予定を示しながら、着実な整備に取り組みます。



神戸西バイパス整備状況

2 快適な道路環境の形成

慢性的な渋滞が発生している道路の交通流を円滑化する対策や、まちの課題解決に必要であるとの合意形成が図られた生活幹線道路の整備を推進します。また、自動車や自動二輪車の駐車実態を考慮しながら、まちづくりと連携した駐車場施策を進めるとともに、自転車や歩行者の安全性・快適性の向上を目指し、自転車走行空間の整備を行います。



有馬ロトンネル

4 人と公共交通が中心の都心の交通環境の形成

1 都心の駅周辺再整備

「都心核」である三宮駅周辺では、6つの駅・バス乗降場と周辺のまちを一体的につなぐ空間を「えき～まち空間」と名付け、神戸の玄関口にふさわしい空間を創出します。

「都心拠点」である元町駅や神戸駅、新神戸駅の駅周辺では、人がにぎわう駅前空間の創出や、周辺のまちへの回遊性の向上に取り組みます。



広がった歩道空間の整備イメージ

2 都心の回遊性を高める交通環境の形成

神戸の都心を居心地がよく歩きたくするエリアとしていくため、通過交通などの過度な自動車の流入を抑制し、都心の道路空間を車中心から人中心の空間に転換する取り組みを進めます。

また、歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度などを活用した道路空間の利活用を推進することで、魅力的なにぎわいを創出し、まちの活性化を図り、道路から暮らしの豊かさを感じることの出来る魅力ある空間づくりを進めます。

都市の魅力と回遊性を向上するLRT・BRTの導入検討を進めるとともに、シェアサイクルなど、移動の利便性を高め、気軽に移動できる多様なモビリティの導入を促進します。



連節バス「PortLoop(ポートループ)」

3-4 市街地・住環境整備に関する方針

1 都心の再生

- ▶ 神戸全体のまちや経済を活性化し、都市の国際競争力を高めるため、新神戸～三宮～神戸駅周辺やウォーターフロント、ポートアイランド、神戸空港島において、建築物などの整備、更新に合わせた多様な都市機能の導入や、官民連携によるエリア特性を活かした質の高い都市空間の形成など、面的な再整備を推進します。

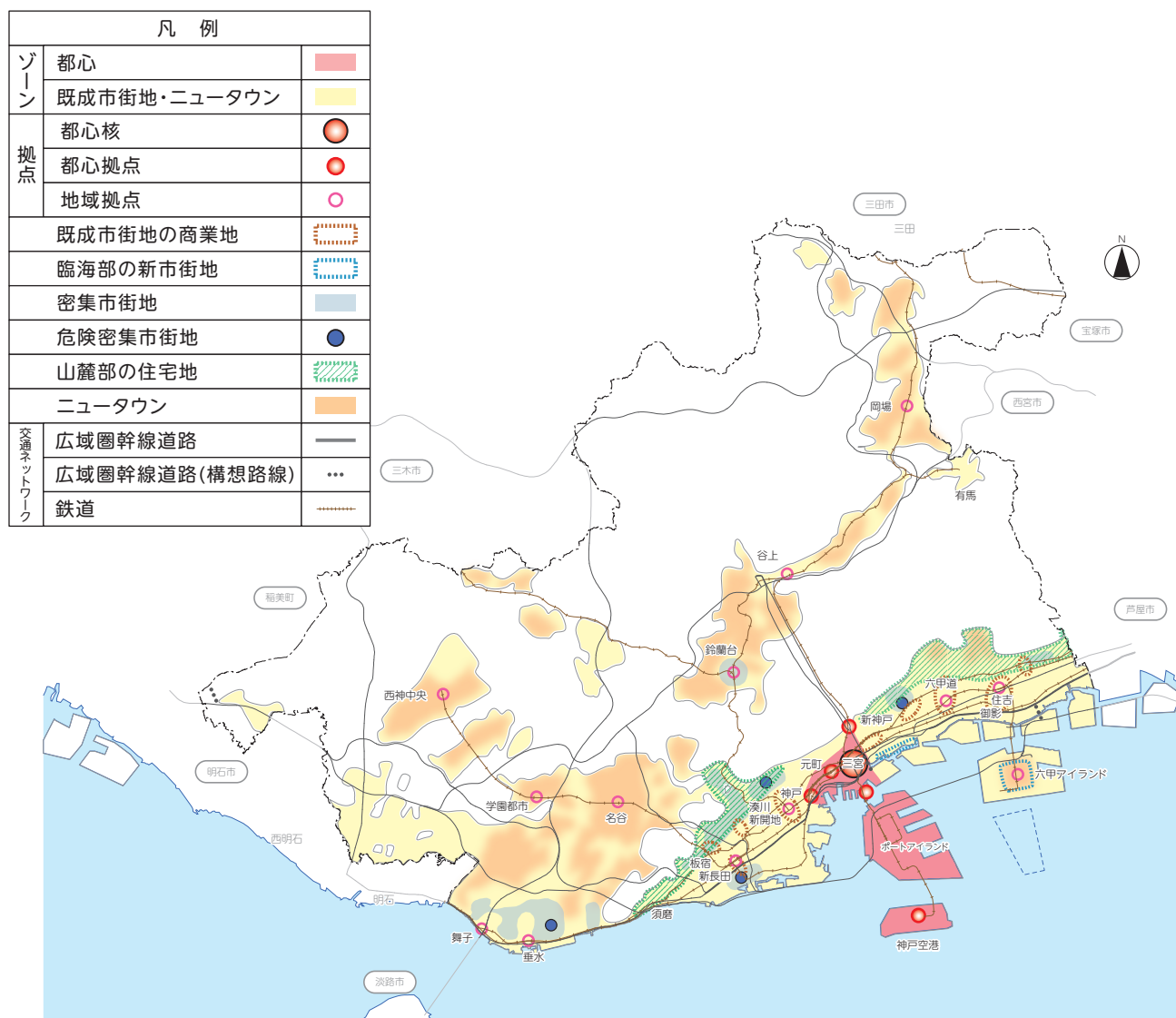
具体的な取り組みの進め方はこちら
[アクション編1-4\(1\)都心の再生](#) ▶

2 既成市街地・ニュータウンの再生

- ▶ 住んでいる人が、地域に愛着を持つことができ、安全で快適な暮らしを実現するため、既成市街地の商業地や臨海部の新市街地、老朽木造住宅の密集市街地、空き家・空き地の多い山麓部の住宅地、魅力ある住環境形成が必要なニュータウンなど、それぞれの地域の特性や課題に応じて、既存ストック（空き家・空き地や公共施設）を有効活用した、まちのリノベーションを推進します。

具体的な取り組みの進め方はこちら
[アクション編1-4\(2\)既成市街地・ニュータウンの再生](#) ▶

市街地・住環境整備の方針図



1 都心の再生

① 新神戸～三宮～神戸駅周辺

新神戸～三宮～神戸駅周辺では、建築物などの整備、更新に合わせた業務・商業機能、文化・交流機能、研究機能、防災機能など多様な都市機能を高度に集積することや、デザイン都市神戸にふさわしい風格ある都市景観やにぎわいと活力のある都市空間を形成することなど、神戸全体のまちや経済を活性化し、都市の国際競争力を高める、都心の再整備を推進します。

特に「都心核」である三宮駅周辺では、民間活力を導入し、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、西日本最大級のバスターミナルを整備することや、広く豊かな公共空間と沿道建築物を一体的に整備することなど、都心・三宮の再整備を推進し、駅周辺を見違えるような都市空間に生まれ変わらせます。

また、公共空間と民地が一体となった屋外空間において、地権者や民間企業、地域団体、エリアマネジメント団体などが主体となり、社会実験を踏まえた空間の利活用などの取り組みを通じて、地域の特色や魅力を活かした、にぎわいのある空間の創出を促進します。



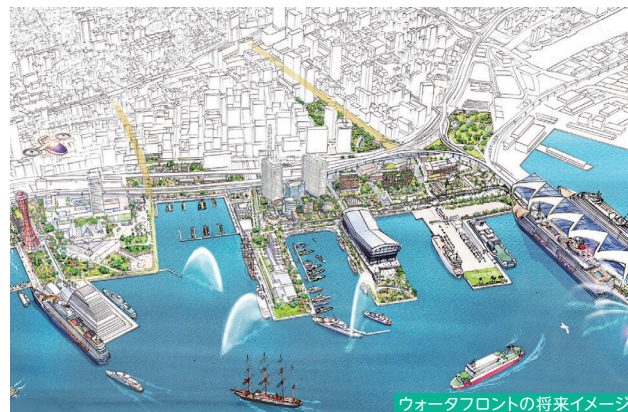
都心・三宮の再整備

② ウォーターフロント・ポートアイランド・神戸空港島

みなとまちこうべを象徴するウォーターフロントでは、市内外や海外からの多くの人でにぎわい、来訪者を魅了するまちを目指し、オフィスや商業、ホテルなど多様な施設の立地や、倉庫など歴史的建造物を活用した施設の整備、居心地がよく歩きたくなるような空間の整備など、多様な主体が一体となって再整備を進めます。

ポートアイランドでは、公園や緑地、街路などの再整備や土地利用の再編、公共空間や建築物の積極的な緑化の推進などにより、質の高い都市空間の形成を進めます。

神戸空港島では、神戸空港の国際化を契機として、民間投資を誘引して成長・先端産業の集積の場を形成するとともに、多くの市民や来訪者でにぎわう神戸の玄関口にふさわしい拠点整備を進めます。



ウォーターフロントの将来イメージ

2 既成市街地・ニュータウンの再生

1 既成市街地の商業地

既成市街地の商業地では、地域団体や地元企業、行政など多様な主体が連携し、空き家や空き店舗の再生、公共施設の再整備、それらを活用したイベントの開催やコミュニティ活動など、地域の特徴を踏まえた取り組みを展開することで、地域の魅力や価値を高め、活性化させる面的なリノベーションを推進します。

また、「地域拠点」である鉄道駅周辺などでは、建築物などの整備・更新に合わせて、民間のノウハウや資金の導入を促し、多様な都市機能を充実させるリノベーションを推進します。



2 臨海部の新市街地

計画的に整備され、道路や公園などが充実した六甲アイランドやHAT神戸などの臨海部の新市街地では、まちの魅力や回遊性の向上、新たなにぎわいの創出などを図るため、多様な主体が連携し、充実した既存ストックや未利用地を活用した市街地のリノベーションを推進します。



3 老朽木造住宅の密集市街地

密集市街地は、古い木造住宅が密集し、道路が狭く、公園も不足しており、防災面や住環境などさまざまな課題を抱えています。

神戸市では、2011年に策定した「密集市街地再生方針」において、木造建物が多いことによる「延焼危険性」を評価指標として、町丁目ごとに課題解消の優先度を設定し、優先度の高い町丁目が連続している4地区（灘北西部、兵庫北部、長田南部、東垂水）について、密集市街地の解消に向けた取り組みを行ってきました。

これらの地区を、引き続き、国が住生活基本計画に基

づいて公表した「地震時等に著しく危険な密集市街地（危険密集市街地）」として位置付け、10～15ha程度のブロック単位で「想定平均焼失率（燃え広がりやすさを表す指標）」を20%未満とすることを目指し、以下の取り組みを進めていきます。

危険密集市街地以外の密集市街地では、地域の自発的な取り組みによる防災まちづくりの進捗に合わせ、延焼危険性や避難・消火の困難性による優先度に応じた施策を展開していきます。

燃え広がりにくいまちづくり

- ▶ 老朽木造建物の除却や燃えにくい建物への更新、まちなか活用空地事業や寄付受け事業による空地整備などの火災の延焼を防止するハード的な取り組み、まちの不燃化につながるルールづくりなどのソフト的な取り組み。

建物が倒壊せず、避難が可能なまちづくり

- ▶ 主要な生活道路の整備による避難経路の確保や、身近な環境改善事業による災害時の安全な避難を誘導する取り組み。

暮らしやすさや地域の魅力の向上

- ▶ 空き地の有効活用や、地域資源や空き家などの既存ストックの活用により、地域魅力の向上を図り、地区外からの人口流入による建て替えを促進する取り組み。



④ 空き家・空き地の多い山麓部などの住宅地

今後、空き家・空き地のより一層の増加が予想される山麓部などの住宅地では、安全で快適に暮らし続けられるよう、市場性を高める取り組みにより流通を促すとともに、空き地の農的利用などの転活用を促進します。活用の見通しが立たず取り残されている老朽空き家については、解体を促進します。

また、居住ニーズに対応した住宅用地の確保や地域の魅力の向上を図るため、空き地・空き家や、公共空間を効率的・積極的に活用したリノベーションを推進します。



山麓部の空き家の改修

⑤ 魅力ある住環境形成が必要なニュータウン

人口減少・超高齢化、施設の老朽化、若い世代の転入が少ないなどの課題を抱えるニュータウンでは、それぞれの地区の特性に応じてハード・ソフトの施策を組み合わせた取り組みを進めることで、多様な暮らし方・働き方や、多文化共生・多世代交流を促進し、子どもから高齢者、外国人など多様な市民が地域の魅力を感じながら安心して住み続けたいと思える住環境の形成を図ります。

「地域拠点」である鉄道駅周辺などでは、駅前空間の高質化や多様な都市機能の充実を図ることで、魅力あふれる暮らしや職住近接を実現します。

駅から離れた地域では、ゆとりのある住宅地を形成するとともに、住宅に特化した土地利用だけでなく、生活に必要な身近なサービス機能やアクセス機能の確保・拡充を図ります。

農村地域との連携・交流などの取り組みを進め、恵まれた自然と共生したゆとりや潤いのある暮らしを実現するとともに、地域の特性を活かした魅力創出を図ります。



住宅地でのサービス機能の誘導



店舗立地支援制度を活用したカフェ

3-5 都市環境に関する方針

1 良好な緑地環境や水環境の保全・育成

- ▶ 山や海、里山・農村などの豊かな自然をまもり、そだて、暮らしにゆとりや潤いを感じる環境をつくるため、森林・里山の再生や、まちの価値を高める水と緑の空間の創出、魅力的な公園・緑地づくりを進めます。

具体的な取り組みの進め方はこちら [アクション編1-5\(1\)良好な緑地環境や水環境の保全・育成](#) ▶

2 気候変動に対応する持続可能な空間づくり

- ▶ 常態化する異常高温に対応し、環境に優しい持続可能なまちづくりを進めるため、環境負荷の低減に資する交通インフラなどの形成や、まちなかでの暑熱対策の推進、脱炭素社会の実現に資する空間づくりを進めます。

具体的な取り組みの進め方はこちら [アクション編1-4\(1\)都心の再生](#) ▶

3 自然と都市が近接する神戸の特徴を活かした魅力的な空間づくり

- ▶ 市街地のすぐ近くに豊かな自然が広がる神戸の特徴を活かした魅力的な空間づくりに向けて、六甲山系と須磨～舞子海岸の活性化や、農村と都市の交流・循環を進めます。

具体的な取り組みの進め方はこちら [アクション編1-4\(1\)都心の再生](#) ▶

4 都市活動を支える都市施設

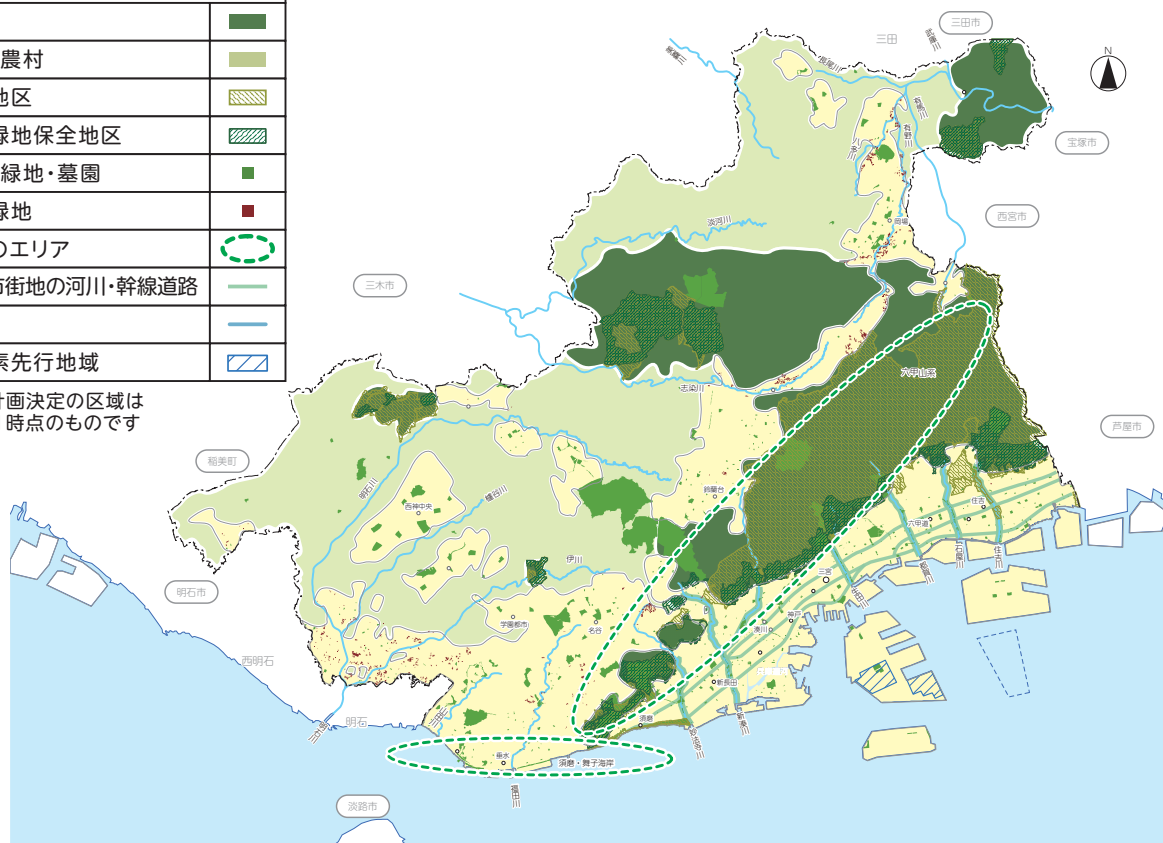
- ▶ 今後大量に更新期を迎える道路や橋梁、上下水道などのインフラ施設について、点検・補修や、計画的な改築更新を進めるとともに、物流効率化に向けた流通業務団地の整備・機能更新や、生活や事業活動に必要な廃棄物処理施設の適正な立地誘導を進めます。

具体的な取り組みの進め方はこちら [アクション編1-4\(1\)都心の再生](#) ▶

都市環境の方針図

凡 例	
森林	
里山・農村	
風致地区	
特別緑地保全地区	
公園・緑地・墓園	
生産緑地	
自然のエリア	
既成市街地の河川・幹線道路	
河川	
脱炭素先行地域	

※都市計画決定の区域は
R7.11時点のものです



1 良好な緑地環境や水環境の保全・育成

1 森林・里山の再生

近畿圏の大都市を環状に取り囲む広域的な緑の一部を形成している六甲山系や帝釈山地など、都市の骨格を形成する緑地などを適切に保全・育成し、自然と共生するまちを目指します。

特に六甲山は、神戸を特徴づける貴重な資源であり、その豊かな自然からさまざまな恵みを楽しんでいることから、民・学・産と行政が一体となってその保全・育成に取り組めます。

里山では、樹木の適切な伐採や管理、資源循環の仕組みの構築などにより、持続的な管理に取り組めます。

農地では、耕作放棄地が発生しないよう適切に管理するとともに、多様な担い手の育成に取り組めます。



雌岡山

2 まちの価値を高める水と緑の空間の創出

官・民が両輪となって、まちのなかにあるまとまった緑地や生産緑地、民地の良好な緑などを保全・育成することにより、緑地の質と量の両面で確保を進め、自然の潤いを身近に感じられる環境の形成を目指します。

特に都心では、道路・公園などの公共空間での高木植栽の充実、民地の緑化の促進などにより、高質で緑豊かなまちを創出します。

既成市街地の河川や幹線道路においては、河川や道路が本来持っている機能に加え、火災時における延焼の遅延・防止や避難経路の確保のほか、市民のレクリエーション空間、生物の生息・生育・繁殖環境の確保、心地よい歩行者空間、風格あるまちなみの創出など多様な機能を併せ持つ水と緑の空間を創出します。

また、兵庫運河周辺では、水面利用の促進や親水性の向上を図り、運河の魅力を高めていきます。



都心・三宮(税関線)再整備の将来像イメージ

3 魅力的な公園・緑地づくり

身近な公園や大規模公園の整備においては、社会経済情勢の変化や多様なニーズ、立地特性などを踏まえ、整備・再整備を行い、公園の価値や魅力の向上を図ります。

公園の整備・再整備にあたっては、地域の意向や特性などを反映し、魅力向上に取り組めます。また、必要に応じて民間事業者のノウハウを取り入れます。

なお、長期にわたり整備が出来ていない都市計画公園は、適宜見直しを進めます。



王子公園再整備のイメージ

2 気候変動に対応する持続可能な空間づくり

1 環境負荷の低減に資する 交通インフラなどの形成

環境に優しい公共交通の導入・利用促進や、自動車交通流の円滑化などを推進することで環境への負荷を低減します。



水素バス

② まちなかでの暑熱対策の推進

都心部や主要駅の周辺、公園などにおいて、ミストや日除けなどのクールスポットの設置、熱くなりにくい舗装素材の活用、土壌改良により既存樹木を大きく育てることや新たな高木を植栽することによる木陰の拡大、建築物の屋上や壁面、駐車場の緑化などにより、体感温度の低下や地表面の温度上昇の抑制など、暑さを和らげる空間づくりを推進します。



こくべ木陰プロジェクト

③ 脱炭素社会の実現に資する空間づくり

ZEB(ネット・ゼロ・エネルギー・ビル)やZEH(ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)水準の省エネ性能の高い建築物の新築や、既存建築物の省エネ改修などを促し、環境性能の高い建築物の普及に取り組みます。

森林資源の循環利用を進めるため、公共建築物における木材利用の推進や、民間建築物における木材利用の普及啓発を行います。

新たな開発などに合わせた地域冷暖房や建物間熱融通などのエネルギーの面的利用の誘導や、公共施設などを活用した太陽光発電・バイオマス発電などの再生可能エネルギーの導入、水素の利活用などの取り組みを進めます。

ポートアイランドの脱炭素先行地域において、多様な主体が連携し、太陽光発電の導入拡大や、内航船のEV化など、脱炭素に向けた取り組みを推進します。



建築物における木材利用の推進

3 自然と都市が近接する神戸の特徴を活かした魅力的な空間づくり

① 六甲山の活性化

六甲山系の「自然のエリア」では、山上へのアクセス改善や回遊性向上と併せて、自然環境や景観などの魅力を活かした非日常的な空間の創出を進めます。森林整備などを進めることで防災機能の強化を図りつつ、遊休施設などを利活用した、観光機能の強化や都市型創造産業の誘導を行うことで、六甲山の資源を継承しながら、にぎわいの創出を推進します。



遊休施設を活用したビジネス交流拠点

② 須磨～舞子海岸の活性化

須磨～舞子海岸の「自然のエリア」では、愛されてきた白砂青松の海岸景観の保全・育成を図るとともに、水族館や公園、民間施設のリニューアルを原動力に、エリア全体での回遊性向上や活性化を推進します。



須磨海岸の魅力を活かした空間づくり

③ 農村と都市の交流・循環

農村と都市を結ぶ公共交通を活用した「貨客混載」の取り組み、農村文化の体験、歴史ある神社・仏閣や茅葺民家などが残る風景の保全など、農村と都市が近接する地理的特性を活かした新たな魅力づくりを推進します。



④ 都市活動を支える都市施設

高度経済成長期に整備された道路や橋梁、上下水道などのインフラ施設について、今後大量に更新期を迎えることから、コスト縮減や効率化につながる新技術を積極的に活用した点検・補修や、計画的な改築更新を進めます。

近年の物流に係る業態の多様化に対応し、合理的な流通機能を確保するため、流通業務団地の整備、円滑な機能更新を計画的に促進します。

住民の生活や事業活動に必要な施設である廃棄物処理施設は、周辺土地利用やアクセスなどに配慮して適正な立地誘導を進めます。



3-6 安全・安心に関する方針

1 防災まちづくりの推進

- ▶ 土砂災害や洪水、高潮など、激甚化・頻発化する災害に強くしなやかに備え、あらゆる人々にとって安全・安心な暮らしを実現するため、デジタル技術も活用しながら、ハード・ソフトの両面から総合的な防災対策を進めます。

2 防災拠点・交通体系の機能強化

- ▶ 市役所や区役所を中心とした防災拠点の機能強化や交通ネットワークの強化を進めます。

具体的な取り組みの進め方はこちら [アクション編1-6\(2\)防災拠点・交通体系の機能強化](#) ▶

3 震災・火災に強い空間づくり

- ▶ 建築物やライフラインの耐震化・不燃化や、延焼遮断機能の確保を進めます。

具体的な取り組みの進め方はこちら [アクション編1-6\(3\)震災・火災に強い空間づくり](#) ▶

4 土砂災害・水害に強い空間づくり

- ▶ 土砂災害対策や津波・高潮対策、治水対策を、ハード・ソフトの両面から総合的に進めます。

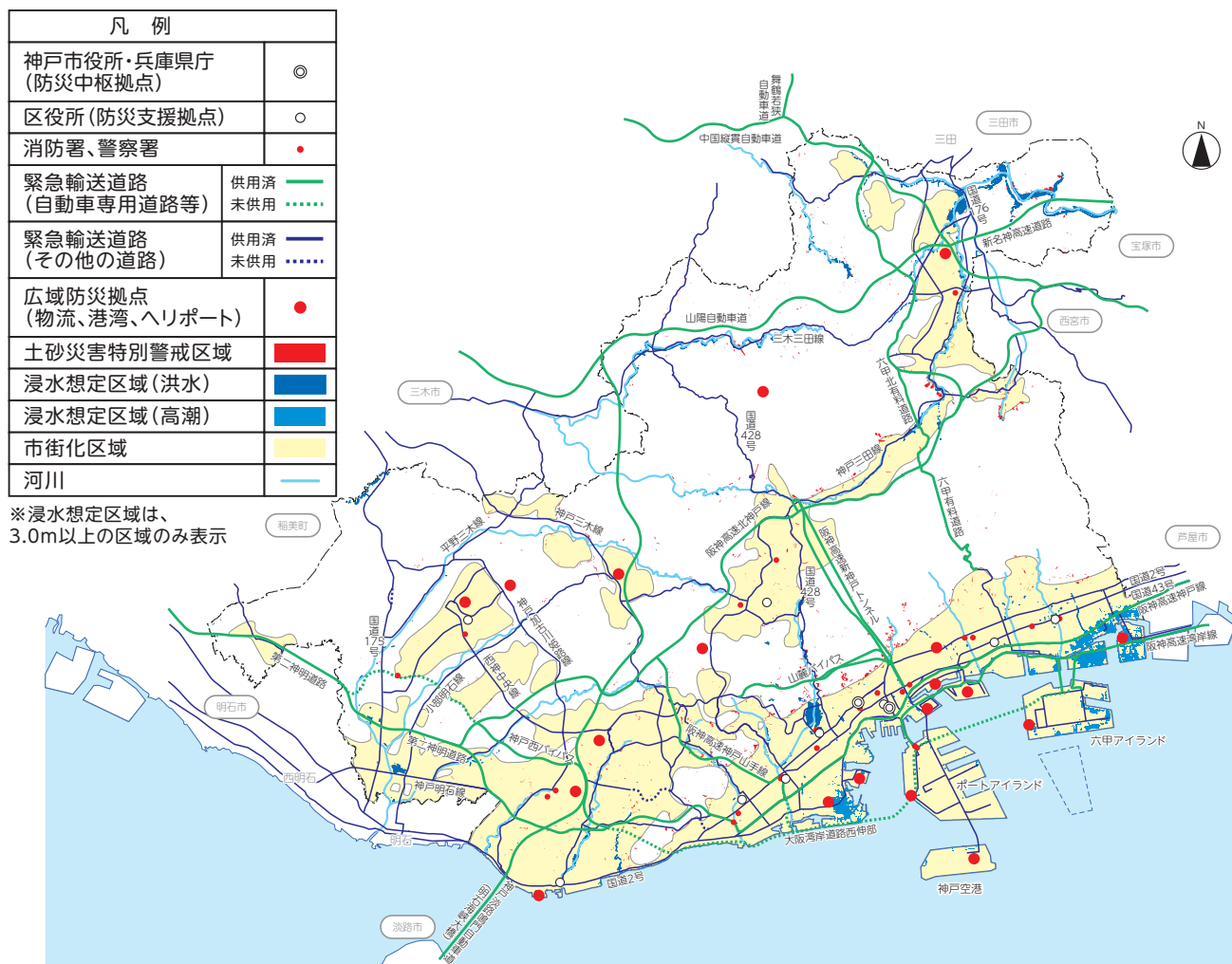
具体的な取り組みの進め方はこちら [アクション編1-6\(4\)土砂災害・水害に強い空間づくり](#) ▶

5 災害への備えと地域の防災力の強化

- ▶ 防災ガイドの配布や出前トーク、デジタル技術を活用した情報発信などにより、意識の啓発や知識の普及を進めます。そして、地域の住民や事業者と共に、災害時にも被害を最小限にとどめるまちづくりを進めます。

具体的な取り組みの進め方はこちら [アクション編1-6\(5\)災害への備えと地域の防災力の強化](#) ▶

安全・安心の方針図



1 防災まちづくりの推進

1 基本方針

神戸は、六甲山系の山々と瀬戸内海に面した起伏に富んだ地形であり、市街地と恵まれた自然環境が共生しています。このことから、市街地においても土砂災害警戒区域・特別警戒区域が多く存在するとともに、洪水・内水氾濫・高潮による浸水想定区域も広範囲に及んでいます。

今後さらに、地球温暖化に伴う気候変動により、自然災害の頻発・激甚化が懸念されています。

そのため、土砂災害や水害の「ハザード情報」と、人

口や住宅の分布、避難所・病院などの立地状況の「都市情報」を考慮した地区ごとの防災上の課題を明らかにし、ハード・ソフト両面から、総合的に取り組みを進めることで、災害時の被害を最小限にとどめること（≒減災）を目指します。

地震に対しては、発生の場所や規模、頻度、影響の範囲を即地的に定めることに限界があるため、建築物やライフラインの耐震化・不燃化などを全市的に推進します。

2 取り組み方針

河川改修や都市浸水対策のための施設整備、治山・砂防施設の整備などの「ハード整備」と、適切な避難行動をとるためのハザードマップの周知や避難計画の共有、計画的な土地利用の誘導などの「ソフト対策」を総合的に進めることで、被害を最小限にとどめることを目指します。

※水害に関する施設整備（ハード整備）については、次の基準の通りとしています。

河川整備の目標とする降雨：おおむね 1/10 ～ 1/100 年確率程度 内水はん濫対策の目標とする降雨：おおむね 1/10 年確率程度
高潮対策の目標とする高潮：おおむね 1/100 年確率程度（対策完了）

2 防災拠点・交通体系の機能強化

避難者の収容や災害対策活動の展開および市外からの救援物資などの受け入れ・集積・配送・一時保管などの機能を確保するため、防災拠点を地域特性や機能に応じて適正に配置し、的確に運用します。

市の災害対策の中核として市役所を中心とする防災中枢拠点の強化を図るとともに、広域的な連携に対応できるよう陸・海・空の広域防災拠点を整備しています。また、市民の生活圏域を考慮して、小学校区を基本とした地域防災拠点づくりを進めるとともに、各区役所を中心とする防災支援拠点の機能強化にも取り組みます。併せて神戸都心・臨海地域などにおいて帰宅困難者対策をハード・ソフトの両面において推進します。

さらに、災害時にも確実に円滑な交通を確保するため、公共交通の多重性を確保し、緊急輸送道路ネットワークを拡充するとともに、神戸港や神戸空港も活用し、陸・海・空の総合的な交通ネットワークを確立します。



緊急輸送道路の無電柱化(山手幹線(本山))

3 震災・火災に強い空間づくり

1 都市の耐震化・不燃化

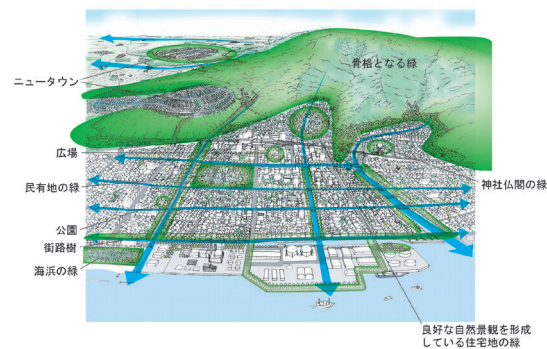
公共建築物の耐震化・不燃化、上水道・下水道・電気・ガスなどのライフラインの耐震化を進めるとともに、民間建築物の耐震化・不燃化を促します。特に灘北西部、兵庫北部、長田南部、東垂水などの密集市街地においては、老朽木造住宅の除却や燃えにくい建築物への更新、空き地の有効活用などを推進します。



配水管の耐震化

② 延焼遮断機能の確保

火災発生時に安全な避難路を確保し、火災の延焼を遅延・防止するため、河川および河川沿いの公園・緑地・道路の一体的な整備や、既存市街地の幹線道路における街路樹の効果的な配置や沿道建築物の不燃化などを図ります。



水と緑のネットワーク

④ 土砂災害・水害に強い空間づくり

① 土砂災害対策

山麓部を中心に指定している土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域を中心に、砂防事業、急傾斜地崩壊対策事業、地すべり対策事業、治山事業、森林整備などのハード対策を推進するとともに、警戒避難体制の整備や、特定の開発行為の許可制度の運用、建築物の構造規制などのソフト対策を充実させることにより、総合的な土砂災害対策を推進します。

六甲山系南側の市街地に面する斜面一帯について、国や県が公有地化をはかって、森林整備や砂防工事を行う六甲山系グリーンベルト整備事業を連携して推進し、災害に強い空間づくりと緑豊かな都市環境の保全・創出を図ります。



② 津波・高潮対策

神戸市では、これまでに津波・高潮に対するハード対策として、海岸保全施設の整備を進めてきており、2023年に対策を完了しています。

想定される南海トラフ地震・津波に対して、「神戸市地域防災計画 南海トラフ地震防災対策推進計画」に基づき、施設の適切な維持管理や老朽化対策、地震への備えの啓発など、総合的な対策を推進します。



③ 治水対策

集中豪雨の多発や都市化の進展に伴う被害リスクの増大に対し、水害に強い都市を作るため、河川の改修や下水道の整備などによる浸水対策を推進します。

ため池や水田、校庭などでの雨水貯留浸透機能の確保などによる流域対策の推進や、浸水想定区域図の公表や雨量・水位などの防災情報の発信、避難体制の整備などによる減災対策の推進など、総合治水条例に基づいた対策を推進します。

流域のあらゆる関係者が協働し、人と自然が共生する河川環境の保全・創出を図るとともに、流域全体で水害を軽減させる流域治水の取り組みを推進します。



5 災害への備えと地域の防災力の強化

ハザード情報を掲載した「くらしの防災ガイド」の全戸配布や、職員が出向いて防災のテーマに沿って講義する「出前トーク」の実施、要援護者支援団体への活動支援、デジタル技術を活用した外国人をはじめ誰にとっても分かりやすい災害情報の発信など、市民の安全・安心につながるさまざまな施策を展開することで、平常時からの防災意識の啓発や防災知識の普及を進めます。

そして、これまでの多くの自然災害への対応を通じて培ってきた、自主防災・地域防災の考えを継承し、地域の住民や事業者と共に、災害時にも被害を最小限にとどめるまちづくりを進めます。

※「3-6 安全・安心に関する方針」は、都市再生特別措置法第81条第2項第5号に規定される立地適正化計画の「防災指針」とします。



3-7 都市デザインに関する方針

1 神戸固有の多彩で特色ある景観の形成

- ▶ 紡いできた多彩なまちの魅力をまもり、そだて、磨き上げ、活かすため、眺望景観の保全・育成や、神戸らしい特徴的なまちなみの形成、魅力やにぎわいを生み出す夜間景観の形成、デザインされた居心地のよいパブリックスペースの創出などを進めます。

具体的な取り組みの進め方はこちら

[アクション編1-7\(1\)神戸固有の多彩で特色ある景観の形成](#) ▶

2 景観資源の保全活用

- ▶ まちの固有の魅力をより一層高めるため、歴史的な価値がある建築物や地域を特徴づける建築物など、地域に愛され親しまれている景観資源の保全活用を進めます。

具体的な取り組みの進め方はこちら

[アクション編1-7\(2\)景観資源の保全活用](#) ▶

3 地域の個性を磨き上げる取り組み

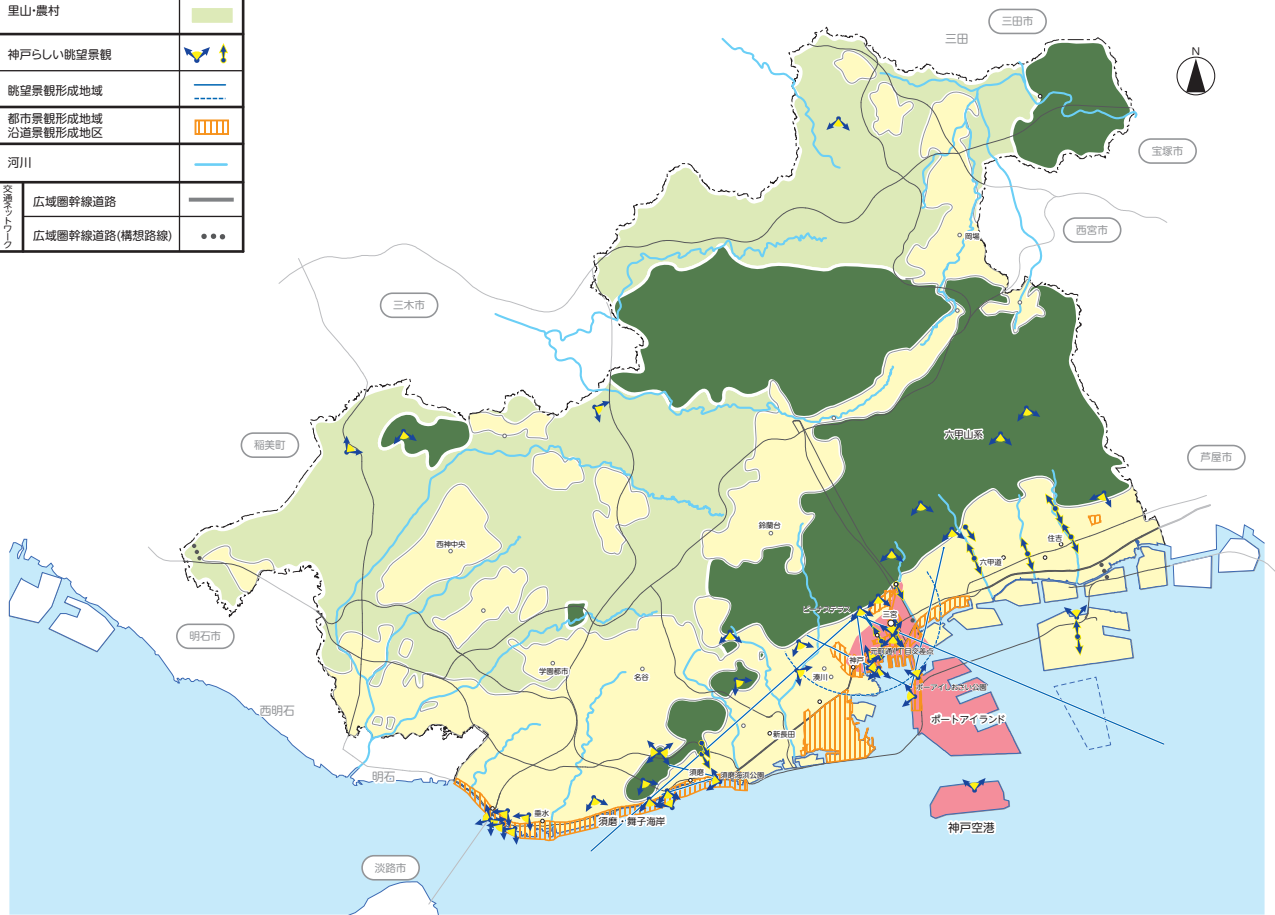
- ▶ 地域への愛着や暮らしの質を高めるため、地域ルールの策定・運用や、居心地のよい空間づくり、地域の活動やイベントなどの振興を通して文化的景観をまもりそだてる取り組みを進めます。

具体的な取り組みの進め方はこちら

[アクション編1-7\(3\)地域の個性を磨き上げる取り組み](#) ▶

都市デザインの方針図

凡 例	
都心	
既成市街地・ニュータウン	
森林	
里山・農村	
神戸らしい眺望景観	
眺望景観形成地域	
都市景観形成地域	
沿道景観形成地区	
河川	
交通ネットワーク	
広域圏幹線道路	
広域圏幹線道路(構想路線)	



1 神戸固有の多彩で特色ある景観の形成

① 眺望景観の保全・育成

神戸は、港と六甲の山並みが市街地と一体となった景観や、西北神地域の豊かな自然と農村集落の景観など、変化に富んだ素晴らしい眺望景観に恵まれています。地域ごとの景観特性に応じて、建築物の高さや形態意匠、屋外広告物の規制誘導を進め、見る人を魅了する都市景観を形成していきます。



しおさい公園

② 神戸らしい特徴的なまちなみの形成

北野、旧居留地、南京町、都心・ウォーターフロントなど重点的に景観形成を図る地区について、景観法や神戸市都市景観条例を活用して、まちづくり団体などと連携しながら、地域特性を活かしたまちなみの形成に取り組みます。専門家を交えた景観デザイン協議制度を活用することでデザインの質の向上を図り、神戸らしい特徴的なまちなみの形成を図ります。

特に三宮駅周辺では、神戸の玄関口にふさわしい空間を創出するため、市民・事業者と目指す都市空間のデザインを共有し、官・民が連携しながら公共空間と沿道建築空間が一体となった魅力的な景観づくりを進めます。



有馬

③ 魅力やにぎわいを生み出す夜間景観の形成

訪れた人を魅了し、まちの回遊・滞留を生む空間づくりを目指して、ランドマークとなる建築物やウォーターフロント、駅周辺などにおいて、魅力的なライトアップに取り組み、地区特性に応じた特色ある夜間景観を形成していきます。



南京町

④ デザインされた居心地のよいパブリックスペースの創出

道路、公園・広場、駅などの公共空間や、建築物のオープンスペースについて、専門家によるデザインアドバイザー制度により、デザインの質の向上を図り、居心地のよいパブリックスペースを創出します。



東遊園地

2 景観資源の保全活用

地域のシンボルとなっている近代建築物や地域文化を伝える古民家などの歴史的な価値を有する建築物、周辺地域の雰囲気の特徴づけている建築物など、市民に愛され親しまれている景観資源について、継続的な利用や新たな機能を加えた活用を促進することにより、良好な状態で保全するとともに、その景観資源を核とした周辺地域へのにぎわい創出に取り組みます。



歴史的な価値がある建築物の活用

3 地域の個性を磨き上げる取り組み

景観形成市民協定・地区計画などの地域ルール の策定・運用など、地域の皆さんによる自主的なまちの景観形成の取り組みにより、居心地のよい空間づくりを促進します。

風土・風習や生活文化、市民気質などが現れた、地域の活動やイベントなどの振興を通して、神戸らしい文化的景観を大切にまもり、そだて、磨き上げ、活かします。





4 見直しの考え方

4 見直しの考え方

都市づくりのマスタープランは、長期的な都市の姿を展望したうえで、目標年次を2035年とし、都市づくりの考え方やその実現に向けた取り組みの方針などをまとめたものです。

今後、人口減少・少子高齢化のさらなる進行や価値観・ライフスタイルの複雑化・多様化、技術革新、災害の激甚化といった社会経済情勢の変化などに的確かつ機動的に応え、まちづくりに取り組んでいく必要があります。

このため、「第3章 都市づくりの方針」などに基づき実施する都市計画事業や取り組みを「アクション編」に記載し、取り組み状況を随時把握するとともに、取り組み状況などを踏まえ、適宜見直しを行います。



アクション編

ビジョン編の考え方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	P02
----------	-----

1-2 居住・都市機能	P03
-------------	-----

1-3 都市交通	P09
----------	-----

1-4 市街地・住環境整備	P14
---------------	-----

1-5 都市環境	P18
----------	-----

1-6 安全・安心	P23
-----------	-----

1-7 都市デザイン	P26
------------	-----

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	P28
----------------------	-----

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	P30
-------------------------------	-----



1 都市づくりの 取り組み

都市づくりのマスタープラン【ビジョン編】第1章の「都市づくりの基本的な考え方」や、第3章の各分野の「都市づくりの方針」に基づき、取り組みを進めていきます。

1-1 土地利用に関する取り組み

1 市街化区域の土地利用

取り組み	取り組み概要
柔軟な都市計画の変更	都市計画提案制度の活用による柔軟な都市計画の変更を行います。
地域特性に応じた きめ細やかな土地利用の誘導	生活に必要なサービス機能などを確保し、あらゆる人々が快適に住み続けられる住環境を実現するため、用途地域の見直しや地区計画制度の運用を行うなど、きめ細やかに建築物の高さや規模・用途などを誘導します。
緑あふれる空間の形成	風致地区の指定や、まちを歩きながら自然を感じられる緑化の推進を行います。
都市農地の保全	生産緑地の保全および追加指定を実施します。
都心の土地利用誘導施策の推進	特別用途地区（都心機能誘導地区）により居住機能を一定抑制し、さらなる都市機能の増進を図るなど、戦略的な土地利用を誘導します。
都市機能の集積や更新の促進	新たなエリア価値の創出や土地の高度利用が必要な場合、都市再生特別地区や高度利用地区などさまざまな制度を活用します。
戦略産業の集積	ポートアイランド2期や産業団地などで IT、航空・宇宙、医療、新エネルギーなど成長期待分野の産業集積を推進します。
神戸港将来構想・ 神戸港中期経営計画の推進	神戸港での再輸出型トランシップ拠点の形成や、最先端の技術と高品質な物流サービスによる神戸ブランドの確立を図ります。
新たな産業団地の造成	市内の物流用地や製造用地の需要の高まりに対応するため、都市部へのアクセスがしやすい内陸部に、太陽光など再生可能エネルギーの活用を図りながら、先進技術の開発・発展に貢献する「スマート産業団地」を整備します。

2 市街化調整区域の土地利用

取り組み	取り組み概要
みどりの聖域指定による適切な緑地の保全・活用	緑地の保全、育成及び市民利用に関する条例の適切な運用により、緑地の保全・活用を推進します。
人と自然との共生ゾーンによる適切な農業・農村環境の保全	人と自然との共生ゾーンの指定などに関する条例の適切な運用により、里山や農村を整備・保全・活用し、地域の活性化を図ります。
市街化調整区域における規制緩和	日常利便施設、社会福祉施設、医療施設の許可や、世帯分離住宅、使用者制限の解除、六甲山上での観光に資する施設の新築、一定の要件を満たす物流施設の立地など、適切に基準を運用し、必要に応じて規制の見直しを行います。
神戸里山暮らしの推進	関係人口の増加による地域活性化を図るため、農村定住促進コーディネーターの取り組みを進めます。また、里山・農村の環境を活かし、ゆったりとした住宅を新築できる制度を検討していきます。
地域のにぎわいや雇用の創出	地域振興に係る施設の立地を推進することで、地域のにぎわいや雇用の創出を図ります。

1-2 居住・都市機能に関する取り組み

1 山麓・郊外居住区域、駅・主要バス停周辺居住区域の取り組み

① コンパクト

ア 空き家・空き地の良好な既存ストックの住宅・宅地としての活用

取り組み	取り組み概要
既存住宅の流通促進	既存住宅を流通させるために、住み替え支援を行います。
空き家・空き地の活用促進	活用されていない空き家・空き地を、不動産事業者などの協力のもと、窓口を通じ市場へ流通させます。
老朽空き家などの早期解体による住環境の改善	空き家が放置され周辺の生活環境へ悪影響を及ぼすことを未然に防ぐことで、健全で快適なまちづくりを推進します。
住み替えサポートによる良好な住宅ストックの有効活用	それぞれのライフステージに応じた住み替えのサポートを行います。
隣地取得による居住環境の改善	狭小空き家など、単独では建物更新が難しい物件を隣地統合により活用を促進し、住環境を改善します。
空き家発生予防	空き家発生を予防するために、相続が発生する前に将来の家屋の使い道を考えられるように、啓発などを行います。

イ 空き家・空き地の住宅・宅地以外としての活用

取り組み	取り組み概要
空き地の活用	空き地を地域で活用できるよう、農園や広場、交流の場への整備を支援します。
多様な機能を持つ住宅地の形成	住宅地で日常生活に必要な店舗やオフィスなどが身近に立地可能となるよう誘導します。
空き家・空き地の地域利用の促進	地域活性化や公益的活動のために、空き家・空き地を活用したい団体と所有者とのマッチングを行います。

ウ 住環境の保全・育成

取り組み	取り組み概要
緑豊かな環境の維持・保全	区域区分や用途地域などの都市計画制度や神戸市の条例などを活用し、緑豊かな神戸を維持していきます。

エ 住環境の改善

取り組み	取り組み概要
密集市街地の再生	防災性や住環境にさまざまな課題を抱えている密集市街地で住宅市街地総合整備事業を活用し、誰もが安全・安心で快適に暮らせる住みよいまちへ再生していきます。
低未利用地の有効活用と適正管理	複数の土地の利用権などの交換・集約や、区画再編などによる低未利用地の活用促進を検討します。
コモンズ協定	地域コミュニティやまちづくり団体が、広場、並木などの生活環境の向上に資する空間・施設(コモンズ)を共同で整備・管理する協定について検討します。

② ネットワーク

ア さまざまな交通手段の組み合わせによる最寄り駅や拠点への移動手段の維持・確保

取り組み	取り組み概要
地域コミュニティ交通の導入	鉄道や路線バスなどの公共交通サービスが十分に行き届かない地域において、地域・事業者と協働して、多様な地域コミュニティ交通の導入を進めます。
IoT・AIを活用した新しいモビリティサービスの導入	IoT・AIを活用した新しいモビリティサービスにより最寄り駅や拠点へのアクセス機能を確保します。

イ 他都市および市内拠点を結ぶ基幹公共交通の維持・充実

取り組み	取り組み概要
広域結節機能の向上	拠点における広域交通結節点の機能向上、接続強化を図ります。
基幹公共交通ネットワークの強化	都市の骨格となる公共交通ネットワークとして、他都市および都市内拠点を広域に結ぶ基幹公共交通ネットワークを強化します。
公共交通維持に向けた検討	幅広い視点で持続可能な公共交通ネットワークの実現のための検討を進めます。

ウ 公共交通の利便性向上・利用促進

取り組み	取り組み概要
ICTを活用した情報提供	ICTを活用した多様な情報提供を推進し、公共交通の利便性向上を促進させます。
パーク&ライドのための基盤整備	公共交通への利用転換を図るために、パーク&ライドのための基盤整備に取り組みます。
誰もが利用しやすい交通環境の形成	公共交通の利用環境の整備を推進し、利便性向上を図ります。

③ 生活サービス

ア 生活に必要な身近な施設の適切な配置・再整備

取り組み	取り組み概要
(再掲)多様な機能を持つ住宅地の形成	住宅地で日常生活に必要な店舗やオフィスなどが身近に立地可能となる誘導を検討します。
近隣センターの活性化	地域のニーズにあったモノ・サービスが提供されるよう、近隣センターの再整備を行います。
既存施設の有効活用	市が所有する既存の施設を転活用した生活に身近な機能の確保を検討します。
商店街・小売市場などの活性化	空き店舗対策として、空き店舗区画の再整備を行い、新規店舗を誘致する取り組みを支援します。

イ 代替手段による都市機能の確保

取り組み	取り組み概要
民間事業者と連携した生活支援サービスの充実	巡回サービスなど利用形態を変えることで生活に必要な身近な機能を確保します。また、多様な業種(交通、商業、飲食、農業など)と連携し生活サービスの維持・拡充を図ります。
公共交通を活用した貨客混載	地域の事業者・住民と連携し、公共交通を有効活用することで、都市と農村などの地域間での人とモノの交流・循環を促進し、日常生活のサービス機能を維持・拡充します。
都市農地の活用	都市内で身近に緑に触れ合える神戸の特徴を活かし、農産物直売所や農家レストランなどを配置します。
IoT・AIの活用	さまざまな分野において、IoT・AIを活用することで生活に必要なモノ・サービスを提供します。

ウ 持続可能な都市経営

取り組み	取り組み概要
市有地での柔軟な土地活用	立地条件や土地のポテンシャルに応じて、事業者などと連携しながら地域課題の解決に資する取り組みを推進します。
市営住宅の再編	将来にわたって良好な市営住宅を確保するために、更新時期を迎える市営住宅について再編に取り組みます。
郊外団地の利便性向上	鉄道事業者などと連携し、駅から少し離れた郊外団地の問題に取り組む実証実験を推進します。

4 コミュニティ

ア 地域コミュニティの運営に対する支援など

取り組み	取り組み概要
地域マネジメントシステムの構築 (地域コミュニティの 運営自立化支援など)	希望する地域団体などの法人化(NPO法人・まちづくり会社など)やまちづくりの担い手との連携(都市再生推進法人の指定など)などにより、地域マネジメントシステムの構築(地域コミュニティ活動の自立化など)に向けた支援を行います。
多様な主体による地域協働の促進	地域において、住民間のつながりを育むとともに、自治会など従来の地域団体を含む多様な主体による地域協働の促進を図ります。そのため、住民や多様な主体がつながり対話できる「場」・「機会」の創出の促進を図るとともに活動の立ち上げ、継続、拡大に向けた働きかけや主体間のコーディネートも含めた支援を行います。
地域コミュニティ活動拠点の 創出・確保	コミュニティカフェ・子どもの居場所・市民農園など、地域の活動拠点やコミュニティづくりに取り組みます。

5 活躍

ア 働きながらも子育てがしやすい環境づくり

取り組み	取り組み概要
(再掲)多様な機能を持つ 住宅地の形成	住宅地で日常生活に必要な店舗やオフィスなどが身近に立地可能となる誘導を検討します。
多様な働き方につながる環境づくり	働きながらも子育てや介護などがしやすいオフィスなどの提供や、ライフスタイルに合わせたワークシェアなど、多様な働き方につながる取り組みを進めます。

6 連携

ア 都市近郊に豊かな農村地域が広がる神戸の特徴を生かした取り組み

取り組み	取り組み概要
地産地消の推進	都市に住む人と農業者のコミュニケーションの輪を広げ、神戸市内の消費者に地産地消を楽しむライフスタイルの定着化を進めていきます。
農福連携事業の推進	障がい者の就労支援や収入増を図るとともに、農業の担い手不足や耕作放棄地の増加など、農村地域の課題解決を目指し、障がい者支援施設・事業所が農産物の生産や加工・販売を行います。
農家レストランなどの設置	神戸の地産地消を楽しめる農家レストランなどの設置を進めます。
多様なライフスタイルの 魅力発信の推進	都市に住む人に対して、都市と農村の近接性を活かした多様なライフスタイルの魅力発信を推進します。

2 広域型都市機能誘導区域の取り組み

1 都心広域型都市機能誘導区域

取り組み	取り組み概要
広域型都市機能誘導施設の維持・充実・強化に向けた主な事業	商業・業務機能、広域交通結節機能、行政機能、新産業機能、文化・交流機能など、さまざまな広域型都市機能の強化を図ります。 <主な事業> ・「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画」に基づくバスターミナル整備事業 ・神戸三宮雲井通5丁目地区第一種市街地再開発事業 ・神戸三宮雲井通6丁目北地区第一種市街地再開発事業 ・新・神戸文化ホール整備事業 ・新三宮図書館整備事業 ・本庁舎2号館再整備事業 ・(仮称)兵庫県新庁舎等整備事業
拠点の形成に資する主な事業	国際港都神戸の玄関口にふさわしい高質な拠点を形成します。 <主な事業> ・新神戸駅周辺の再整備 ・東遊園地の再整備 ・三宮駅周辺地区の再整備 ・三宮センター街周辺地域の再整備 ・神戸空港の機能強化 ・医療産業都市の推進 ・都心の土地利用誘導施策の推進 ・県庁周辺地域の再整備 ・神戸駅前広場の再整備 ・神戸ハーバーランド地区のアクセス改善・魅力向上

2 旧市街地型広域型都市機能誘導区域

取り組み	取り組み概要
広域型都市機能誘導施設の維持・充実・強化に向けた主な事業	一定の広域型都市機能が適切に立地している状態を維持・充実させます。
拠点の形成に資する主な事業	鉄道駅の拠点性を維持・充実させます。 <主な事業> ・新長田駅前広場の再整備 ・兵庫駅前広場の再整備 ・六甲道駅前広場の再整備 ・灘駅前広場の再整備 ・兵庫運河周辺地域の活性化 ・王子公園及び王子公園周辺の再整備

③ 郊外拠点型広域型都市機能誘導区域

取り組み	取り組み概要
広域型都市機能誘導施設の維持・充実・強化に向けた主な事業	市街化調整区域など駅から離れた地域も含め、広い範囲を対象とした都市機能を維持・充実させます。 <主な事業> ・新北図書館の整備
拠点の形成に資する主な事業	市街化調整区域など駅から離れた地域も含め、広い範囲を対象とした拠点を形成します。 <主な事業> ・名谷駅前の再整備 ・谷上駅前の再整備 ・岡場駅前の再整備

1-3 都市交通に関する取り組み

1 市内外や世界との交流を促進する交通環境の形成

① 広域的な交通拠点の機能強化

取り組み	取り組み概要
都心三宮の再整備	三宮駅周辺の交通結節機能を向上させるため、中・長距離バス乗降場を集約し、西日本最大級のバスターミナルを整備します。併せて、都市機能の集積や回遊性の向上、神戸の玄関口にふさわしい景観形成やにぎわい創出などを推進します。 《整備や計画の具体化を予定している主な施設》 ・JR三ノ宮駅（駅前広場） ・新たな中・長距離バスターミナル（道路） ・三宮駅周辺歩行者デッキ（道路）
新神戸駅周辺の再整備	「公共交通の利便性向上」「周辺エリアへの歩行者動線の改善」「玄関口としてふさわしい空間の創出」を目的として、新神戸駅周辺の再整備に取り組みます。
国際コンテナ戦略港湾の推進	内航フィーダーを活用した国内貨物の集貨や海外からのトランシップ貨物の集貨の取り組みにより、航路網の充実を図るほか、高規格コンテナターミナルなどの整備による港湾機能の強化に取り組みます。
神戸空港の機能強化	国際定期便の就航に向け、神戸の空の玄関口にふさわしい施設整備に取り組みます。

② 「海、まち、山」をつなぐ交通軸の機能強化

取り組み	取り組み概要
ポートアイランド・神戸空港へのアクセス強化	神戸空港の国際化やポートアイランドへの企業進出などを踏まえ、新交通システムやバスなどの輸送力の強化・連携、交通環境の改善により、三宮・新神戸などとポートアイランド・神戸空港のアクセス向上に取り組みます。生田川右岸線において、道路機能の強化を図るため、車線数の増加や交差点改良を推進します。 《整備や計画の具体化を予定している主な施設》 ・ 神戸新交通三宮駅(鉄道) ・ 生田川右岸線(道路)
六甲山および有馬での公共交通の利用促進	六甲山において、都心から山上までのダイレクトなアクセス手段の検討や、山上の公共交通による回遊性の向上など、山全体の交通改善に取り組み、市民や来訪者にとってアクセスしやすく、巡りやすい公共交通ネットワークの形成を推進します。

2 共創の取り組みによる持続可能な交通環境の形成

① 持続可能な公共交通ネットワークの形成

取り組み	取り組み概要
交通関係者との連携推進	持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、交通事業者や地域、企業など交通に関わる関係者との連携を進めます。
基幹公共交通の維持	鉄道事業者が実施する老朽化施設の大規模更新や安全設備の改良、駅の耐震補強工事、防災・減災対策に対して支援を行い、鉄道事業者と連携して、安全で安定した輸送の確保を目指します。
バス路線の維持・充実	国、県、市による運行補助を行うことで幹線系統のバス路線を維持し、事業者間のサービス共通化などにより利便性を向上させるとともに、地域の需要を踏まえて、バス路線や車両の適性化を図り、効率的かつ持続可能な公共交通ネットワークの確保を目指します。
(再掲)地域コミュニティ交通の導入	鉄道や路線バスなどの公共交通サービスが十分に行き届かない地域において、地域・事業者と協働して、多様な地域コミュニティ交通の導入を進めます。
地域の輸送資源を活用した取り組み	地域を運行する施設の送迎バスを活用するなど、地域の輸送資源を活用した新たな仕組みを検討し、地域の実情に応じた移動手段の確保を目指します。

② 駅やバス停周辺の交通結節機能の強化

取り組み	取り組み概要
駅周辺のリノベーション	駅舎や駅前広場、ロータリーなどの駅前空間の再整備、快適で利便性の高いバス待ち環境の整備を行います。
乗り継ぎ拠点の機能強化	駅やバス停周辺を拠点にカーシェアやシェアサイクルなどを活用したアクセスの向上を検討するとともに、ベンチの設置などによりバス停の待合環境の充実を図ります。
自転車施策の推進	駅前駐輪場の拡充・改善や放置自転車対策など、駐輪対策を推進します。また、駅前広場に地下タワー式駐輪場を整備することにより、広場空間の有効活用と駐輪場不足の解消や利便性向上を図ります。

③ 誰もが使いやすい交通環境の形成

取り組み	取り組み概要
利用しやすく環境に優しい交通基盤の整備	鉄道施設のバリアフリー化やユニバーサルデザインの推進、美装化、人や環境に優しい車両の導入などにより、誰もが利用しやすく、環境に優しい交通基盤の整備を進めます。
利用しやすい交通サービスの充実	交通と市内の集客施設をシームレスにつなげる MaaSの取り組みとして、交通サービスの連携や企画乗車券の充実など、分かりやすく使いやすい交通サービスの導入に取り組めます。
モビリティ・マネジメントの推進	自家用車から公共交通への自発的な利用転換を促すため、利用意識を高める啓発などを実施します。
自動運転技術の活用	公共交通の運転士不足への対応や、新たなテクノロジーの導入による地域の活性化を図るため、自動運転の実証実験を進めます。
デジタル技術の活用	車内の利用状況の見える化や配車アプリなど、デジタル技術を活用し利便性の向上を図ります。

3 都市・地域間の人・物・技術・情報の交流を促進する道路環境の形成

1 主要幹線道路ネットワークの形成

取り組み	取り組み概要
広域圏幹線道路の整備	国、県や高速道路会社との連携のもと、広域圏幹線道路の整備に取り組みます。 《整備や計画の具体化を予定している主な施設(道路)》 ・西神戸線(神戸西バイパス) ・大阪湾岸線(湾岸線) ・大阪湾岸線西伸線(大阪湾岸道路西伸部) ・都市高速道路2号線(神戸山手線) ・明石三木線(国道175号) ・播磨臨海地域道路
都市内幹線道路・補完的幹線道路の整備	社会経済情勢の変化に応じて適時適切な計画の見直しを行いつつ、今後の整備予定を示しながら、都市内幹線道路・補完的幹線道路の着実な整備に取り組みます。 《整備や計画の具体化を予定している主な都市施設(道路)》 ・神戸三田線(五社工区) ・神戸三田線(唐櫃工区) ・垂水妙法寺線(禅昌寺工区) ・須磨多聞線(西須磨工区) ・須磨多聞線(多井畑工区) ・須磨多聞線(多井畑西工区) ・塩屋多井畑線(大谷北) ・塩屋多井畑線(その他) ・塩屋福田線 ・岩岡神出線(岩岡工区) ・岩岡神出線(上新地工区) ・玉津大久保線 ・有野藤原線 ・多聞平野線 ・高羽線 ・横尾妙法寺線

2 快適な道路環境の形成

取り組み	取り組み概要
道路交通の円滑化(渋滞対策)	鉄道と道路の立体交差による市街地の分断の解消や交通の円滑化に加え、有料道路の料金施策により、道路ネットワーク全体の最適利用を図ります。
生活幹線道路の整備	地域のまちづくりの取り組みにおいて、まちの課題解決に必要であるとの合意形成が図られた生活幹線道路の整備を推進します。 《整備や計画の具体化を予定している主な施設(道路)》 ・東山菊水線(湊川町9～菊水町10) ・鈴蘭台幹線 ・御影山手線
(再掲)自転車施策の推進	歩行者および自転車の安全性・快適性の向上を目指し、自転車走行空間の整備を行います。
駐車場施策の推進	自動車の駐車実態を考慮しながら、まちの再編に関連する事業と一体となって駐車場の再編に取り組みます。

4 人と公共交通が中心の都心の交通環境の形成

1 都心の駅周辺再整備

取り組み	取り組み概要
「えき～まち空間」	三宮駅周辺では、6つの駅・バス乗降場と周辺のまちを一体的につなぐ空間を「えき～まち空間」と名付け、駅へのアクセス機能を確保しながら、車中心から人中心の空間に転換することで歩行者の回遊性を高め、にぎわいを生み出し、緑豊かな神戸の玄関口にふさわしい空間を創出します。
回遊性を高める 歩行者動線の強化	JR 三ノ宮新駅ビル開発計画に併せて周辺の再整備を行うほか、乗り換え動線の強化や回遊性の向上を図るための三宮駅周辺歩行者デッキの整備に取り組みます。 《整備や計画の具体化を予定している主な施設(道路)》 ・ 三宮駅周辺歩行者デッキ
元町駅周辺の再整備	周辺へのアクセスのよい元町駅の立地を活かし、都心・三宮再整備やウォーターフロント再開発との相乗効果の発揮を目指しながら、駅周辺公共空間の再整備を検討します。
神戸駅周辺の再整備	バスロータリーやタクシーロータリーの再編および地下駐輪場の整備などにより人のための空間を創出し、神戸の名を冠するにふさわしい高質で風格のある駅前空間となるよう再整備を進めます。
(再掲)新神戸駅周辺の再整備	「公共交通の利便性向上」「周辺エリアへの歩行や動線の改善」「玄関口としてふさわしい空間の創出」を目的として、新神戸駅周辺の再整備に取り組みます。

2 都心の回遊性を高める交通環境の形成

取り組み	取り組み概要
歩く人が中心のまちの実現に向けた交通体系の見直し	神戸の都心を居心地がよく歩きたくなるエリアとしていくため、通過交通などの過度な自動車の流入抑制を進めます。
都心・ウォーターフロント回遊性向上	三宮周辺地区と新港突堤西地区をつなぐ税関線の再整備などにより、都心とウォーターフロント間の回遊性向上に取り組みます。
道路空間の柔軟な利活用	ほこみち制度の活用などにより、道路空間の利活用を行い、魅力的なにぎわいを創出します。
都心内の回遊性向上 (ポートループ、LRT・BRT)	都市の魅力と回遊性の向上を図るため、LRT・BRTの導入検討を進めます。その一環として、都心エリアにおいて運行しているポートループの利用促進を図ります。
多様なモビリティの導入促進	シェアサイクルなど、移動の利便性を高めるような多様なモビリティの導入を促進します。

1-4 市街地・住環境整備に関する取り組み

1 都心の再生

① 新神戸～三宮～神戸駅周辺

取り組み	取り組み概要
神戸三宮雲井通5丁目・6丁目 北地区第一種市街地再開発事業	隣接する2地区において連続的に市街地再開発事業を行うことで、ホールなどの既存施設の更新を図りつつ、新たな交通結節拠点となる中・長距離バスターミナルの整備に加え、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図ります。
(再掲) 都心三宮の再整備	国際的な都市間競争においても選ばれるまちであり続けるため、都市機能の集積、交通結節機能の充実、回遊性の向上、神戸の玄関口にふさわしい景観形成やにぎわい創出などの都心三宮再整備事業を推進します。
(再掲) 元町駅周辺の再整備	周辺へのアクセスのよい元町駅の立地を活かし、都心・三宮再整備やウォーターフロント再開発との相乗効果の発揮を目指しながら、駅周辺公共空間の再整備を検討します。
(再掲) 神戸駅周辺の再整備	バスロータリーやタクシーロータリーの再編および地下駐輪場の整備などにより人のための空間を創出し、神戸の名を冠するにふさわしい高質で風格のある駅前空間となるよう再整備を進めます。
新神戸、北野エリアの価値向上	新神戸エリアでは駅前広場などの再整備の実施や周辺事業者と連携したエリア価値を高める取り組みを実施します。また北野エリアでは歴史的建築物を活用したにぎわい機能の導入や未利用地の活用、エリアマネジメントを推進することで、さらなる活性化を図ります。
都心の緑化	既存樹木の土壌改良や新たな高木の植栽などによる都心部の緑陰形成や公共空間における緑化、屋上を活用した緑地の整備などを推進することで、都心においてうるおいのある心地よい空間を創出します。

② ウォーターフロント・ポートアイランド・神戸空港島

取り組み	取り組み概要
ウォーターフロント再開発	国内外からの来訪者を魅了するまちを目指し、港湾物流機能の移転、施設の更新に併せた新たな都市機能の導入や魅力的な交通環境の形成、産官学が一体となった高質なまちづくりを進めます。
ポートアイランドリボーンプロジェクト	公共空間の利活用、交流空間の創出、緑化の推進、社会経済情勢や市民のニーズに応じた土地利用の推進などにより、地域の魅力を高めます。
(再掲) ポートアイランド・神戸空港へのアクセス向上	神戸空港の国際化やポートアイランドへの企業進出などを踏まえ、新交通システムやバスなどの輸送力の強化・連携、交通環境の改善により、三宮・新神戸などとポートアイランド・神戸空港へのアクセス向上を図ります。
神戸空港島の利活用	国際定期便の運用開始に向けた空港の機能強化を進めるとともに、神戸空港の国際化を契機とした民間投資を誘引し、成長・先端産業の集積の場の形成や、さまざまな来訪者を受け入れる、魅力的でにぎわいのある神戸の玄関口の形成を進めます。

2 既成市街地・ニュータウンの再生

① 既成市街地の商業地

取り組み	取り組み概要
(再掲) 駅周辺のリノベーション	駅前広場のリニューアルや、滞留空間の創出などによる駅前空間の高質化、多様な都市機能や子育て環境などの充実、駅周辺の住機能の強化、その他さまざまなにぎわい創出の仕組みづくりを実施します。
地下鉄海岸線沿線の活性化	遊休市有地において、地域企業の事業活動への支援および居住者の増加、周辺のにぎわい創出に資する土地活用を行うなど、複合的に地域の魅力を高める取り組みを実施します。
王子公園及び王子公園駅周辺の再整備	王子公園再整備基本計画に基づき、新たな「原田の森」の創造、学術・文化拠点のシンボルの創出、動物園の魅力向上、公園とスポーツ施設のリノベーション、広域防災拠点の機能強化を図ります。 また、王子公園駅周辺の駅前空間や歩行者動線を充実させるため駅前デッキや地下タワー式駐輪場の整備を行い、駐輪場不足の解消を図ります。
新長田の活性化	駅前広場の再整備や西市民病院の移転、若松公園の再整備、スタートアップ支援、空き家・空き地の活用などを実施し、地域の魅力を高めます。
住宅供給の推進	遊休市有地、市保有施設、民間の低未利用地の活用促進を行い、多様なニーズに応える住宅供給を図ります。
地域ブランド力の強化	遊休市有地、市保有施設、民間の低未利用地の活用促進を行い、地域や民間事業者などと連携しながらハード・ソフトの取り組みにより地域の魅力を向上させます。

② 臨海部の新市街地

取り組み	取り組み概要
HAT神戸の活性化	兵庫県や民間企業などとの連携により、にぎわい創出や回遊性向上を図り、地域の魅力を高めます。
六甲アイランド活性化	未利用地を活用した新たな交流の場や多様な住まいの提供、まちの魅力発信など「六甲アイランドまちの将来の姿」に資する取り組みを推進します。
(再掲) 地域ブランド力の強化	遊休市有地、市保有施設、民間の低未利用地の活用促進を行い、地域や民間事業者などと連携しながらハード・ソフトの取り組みにより地域の魅力を向上させます。

③ 老朽木造住宅の密集市街地

取り組み	取り組み概要
下三条町北地区防災街区整備事業	防災性の向上および魅力ある住環境を整備するため、特定防災機能を確保するとともに、魅力的な生活利便施設の整備や良質な住宅を供給するなど、土地の合理的かつ健全な利用を推進します。
老朽木造住宅の除却や共同化などによる不燃化の推進	建て替え時に耐火性を持つ建築物とすることを要件とした、老朽建物の除却費への補助や、複数の土地・建物を再編した共同建替に対する支援などを行い、不燃化を推進します。
再建築が困難な敷地での建物更新	住環境整備公社などの事業者と連携し、建築基準法上の道路に面していない非道路宅地などにおいて、土地の再編などにより住宅建築を促進します。
まちの不燃化につながるルールづくり	地区単位で防災まちづくりに取り組み、まちづくり協定などで、建て替え時に耐火建築物または準耐火建築物にすることを定めるルールづくりや運用を支援していきます。
細街路整備事業の推進	広域な延焼の遮断や老朽木造住宅の建て替えによるまちの不燃化を目的に整備路線を選定します。整備路線では、沿道地権者などの合意形成を支援し、中心線を確定、道路の舗装や側溝を整備することにより、沿道建築物の建て替えを促進します。
主要な生活道路の整備	沿道の建築物の不燃化などと併せて、震災時における地区内の延焼遮断帯や、避難や救急活動のルートとして、地区の安全性を確保する生活道路の整備を進めます。
身近な環境改善事業の推進	防災まちづくりのなかで緊急車両の進入や避難路として必要な道路のあり方などを検討し、地域で合意された地区では、既存通路の位置指定道路化などの多様な整備手法を活用して重点的な整備を推進します。
空き地の有効活用	老朽建築物を除却した空き地について、まちづくり協議会など地元活動組織と連携し、地域コミュニティ活動の場となる「まちなか活用空地」の整備を推進します。
既存ストックの活用	まちの景観や文化を紡ぐ地域資源の活用や、民間事業者による空き家のリノベーションなど、既存ストックを活用して地域魅力の向上を図り、地区外からの人口流入による建て替えを促進します。

④ 空き家・空き地の多い山麓部などの住宅地

取り組み	取り組み概要
鈴蘭台駅北地区土地区画整理事業	駅へのアクセス性向上や兵庫商業高校跡地の有効活用などを図るため、土地区画整理事業により鈴蘭台幹線（鈴蘭台駅前～小部小西交差点）の整備やその周辺のまちづくりを推進します。
（再掲）既存住宅の流通促進	既存住宅を流通させるために、住み替え支援を行います。
（再掲）空き家・空き地の活用促進	活用されていない空き家・空き地を、市内不動産事業者の協力のもと、窓口を通じ市場へ流通させます。
（再掲）老朽空き家などの早期解体による住環境の改善	空き家が放置され周辺の生活環境へ悪影響を及ぼすことを未然に防ぐことで、健全で快適なまちづくりを推進します。
空き地の個人菜園・市民農園利用	空き地を個人菜園や市民農園として利用することで、生活空間の質を向上させます。
（再掲）空き家・空き地の地域利用の促進	地域活性化や公益的活動のために、空き家・空き地を活用したい団体と所有者とのマッチングを行います。
坂のまち神戸プロジェクト	坂のまちの課題解決と魅力を活かしたまちの再生を目指し、エリアリノベーションの支援や、愛称を表示する道標の設置などを行います。
（再掲）住宅供給の推進	遊休市有地、市保有施設、民間の低未利用地の活用促進を行い、多様なニーズに応える住宅供給を図ります。
（再掲）地域ブランド力の強化	遊休市有地、市保有施設、民間の低未利用地の活用促進を行い、地域や民間事業者などと連携しながらハード・ソフトの取り組みにより地域の魅力を向上させます。

⑤ 魅力ある住環境形成が必要なニュータウン

取り組み	取り組み概要
（再掲）駅周辺のリノベーション	駅舎の再整備で生まれた広場や地域活動スペースを活用し、地域住民や民間事業者と連携して、まちの魅力とにぎわいを高める取り組みを進めます。
多様な主体の連携によるエリア価値の向上	郊外の住宅地における利便性の向上、地域のにぎわいの創出、地域で支え合う共助の仕組みづくりなど地域・民間事業者などと連携したまちづくりを推進します。
職住近接のまちづくりの推進	駅周辺などへのオフィス集積および官民連携による職住近接の取り組みを推進します。
（再掲）住宅供給の推進	遊休市有地、市保有施設、民間の低未利用地の活用促進を行い、多様なニーズに応える住宅供給を図ります。
（再掲）地域ブランド力の強化	遊休市有地、市保有施設、民間の低未利用地の活用促進を行い、地域や民間事業者などと連携しながらハード・ソフトの取り組みにより地域の魅力を向上させます。

1-5 都市環境に関する取り組み

1 良好な緑地環境や水環境の保全・育成

① 森林・里山の再生

取り組み	取り組み概要
特別緑地保全地区の指定	緑地の保全、緑化の推進および自然的環境の形成を図るため、特別緑地保全地区を定めます。
(再掲)みどりの聖域指定による適切な緑地の保全・活用	緑地の保全、育成及び市民利用に関する条例の適切な運用により、緑地の保全・活用を推進します。
森林整備戦略の推進	市内の森林に対して、防災・減災の観点から整備を進めるとともに、各森林の特性に応じた整備と循環を促進します。
神戸農村スタートアッププログラムの推進	創業だけでなく神戸ならではの農村文化の創造を目指し、農村地域(北区・西区)での起業や事業づくりに特化した創業支援プログラムを推進します。
新規就農者の支援	市の認定を受けた新規就農者に対して重点的に支援します。
森林・里山の再生	森林・里山の管理、広葉樹資源の活用、竹林対策、森林・里山に親しむ機会の創出、神戸登山プロジェクトの推進など、森林・里山の再生と創出を一体的に推進することで、国際都市としてのブランド価値を高めていきます。
耕作放棄地などの利活用の推進	多様な担い手を育成するとともに、スマート農業技術も活用し、将来の農地利用などを定める地域計画を策定することで、地域と共に耕作放棄地などの発生防止と活用に取り組みます。また、遊休農地の調査や「神戸ネクストファーマー」制度を活用した農地の斡旋などのほか、エリア特性を活かした地産地消型のフードチェーン構築への活用を検討します。

② まちの価値を高める水と緑の空間の創出

取り組み	取り組み概要
まちなかでの緑地の創出の推進	歴史的な樹木や社寺林などを認定や緑化基準の運用により、まちなかに緑地を創出することで、良好な都市環境の形成を推進します。
(再掲) 緑あふれる空間の形成	風致地区の指定や、まちを歩きながら自然を感じられる緑化の推進を行います。
(再掲) 都心の緑化	既存樹木の土壌改良や新たな高木の植栽などによる都心部の緑陰形成や公共空間における緑化、屋上を活用した緑地の整備などを推進することで、都心においてうるおいのある心地よい空間を創出します。
多井畑西地区での都市型里山空間の創出	市街地近郊にありながら自然や農地が多く残る多井畑西地区において、市民や企業など多様な主体の参画による放置竹林対策や利活用などにより、みどり豊かな都市環境の形成を進めます。
水と緑のネットワークの形成	防災性や環境保全、多様な景観などの観点から、河川や道路などを適切に保全・創出する「水と緑のネットワーク」の形成を推進します。
多自然川づくりの推進	河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境および多様な河川景観を保全・創出を推進します。
兵庫運河周辺の活性化	兵庫運河のさらなる利活用の促進や親水性・回遊性向上に向け、プロムナード整備や橋梁などのライトアップ整備を推進します。

③ 魅力的な公園・緑地づくり

取り組み	取り組み概要
魅力的な公園の整備・再整備	社会経済情勢の変化や多様なニーズに柔軟に対応し、まちづくりの視点や公園・地域の価値向上といったさまざまな観点から整備・再整備を行い、身近な公園や大規模公園の魅力向上に取り組みます。 《整備や計画の具体化を予定している主な施設(公園)》 ・ 東遊園地 ・ 若松公園 ・ しあわせの森 ・ 旧玉津健康福祉ゾーン ・ 王子公園
長期末整備公園の見直し	長期にわたり未整備となっている都市計画公園について、地域との合意を図りながら見直しを進めます。
旧玉津健康福祉ゾーンの公園整備	市有遊休地となっている旧玉津健康福祉ゾーン(西区玉津町)において、新たな都市公園の整備に取り組みます。

2 気候変動に対応する持続可能な空間づくり

1 環境負荷の低減に資する交通インフラなどの形成

取り組み	取り組み概要
(再掲)利用しやすく環境に優しい交通基盤の整備	鉄道施設のバリアフリー化やユニバーサルデザインの推進、美装化、人や環境に優しい車両の導入などにより、誰もが利用しやすく、環境に優しい交通基盤の整備を進めます。
(再掲)利用しやすい交通サービスの整備	交通と市内の集客施設をシームレスにつなげる MaaSの取り組みとして、交通サービスの連携や企画乗車券の充実など、分かりやすく使いやすい交通サービスの導入に取り組みます。
(再掲)モビリティ・マネジメントの推進	自家用車から公共交通への自発的な利用転換を促すため、利用意識を高める啓発などを実施します。
(再掲)六甲山および有馬での公共交通の利用促進	六甲山において、都心から山上までのダイレクトなアクセス手段の検討や、山上の公共交通による回遊性の向上など、山全体の交通改善に取り組み、市民や来訪者にとってアクセスしやすく、巡りやすい公共交通ネットワークの形成を推進します。
(再掲)道路交通の円滑化(渋滞対策)	鉄道と道路の立体交差による市街地の分断の解消や交通の円滑化に加え、有料道路の料金施策により、道路ネットワーク全体の最適利用を図ります。

2 まちなかでの暑熱対策の推進

取り組み	取り組み概要
(再掲)水と緑のネットワークの形成	防災性や環境保全、多様な景観などの観点から、河川や道路などを適切に保全・創出する「水と緑のネットワーク」の形成を推進します。
新技術を活用した公共空間での高温常態化対策の推進	常態化している夏の異常高温に対応するため、新たなテクノロジーなどを活用し、過ごしやすい公共空間の創出を推進します。
緑化基準の運用	建築物などの緑化基準の運用により、まちなかに緑地を創出することで、良好な都市環境の形成を推進します。

③ 脱炭素社会の実現に資する空間づくり

取り組み	取り組み概要
建築段階での環境に配慮した取り組みの推進	建築主の環境に対する自主的な取り組みを促し、快適な室内環境を実現しながら環境に配慮した建築物を誘導します。
木材利用の促進	森林整備や木材活用に関する提案と実現に向けた調整、伐採木情報の共有、木材活用に関わる人材育成などを通して、建築物などへの木材利用を促進します。
再整備などに合わせたエネルギーの面的利用の推進	地域冷暖房や建物間の熱融通など、効率的なエネルギーの利用を推進します。
太陽光発電の導入の促進	公共施設などへの太陽光発電設備の導入を促進します。
バイオマス発電などの導入の促進	動植物などから生まれた生物資源である「バイオマス」を活用し、発電やガスの利活用を推進します。
水素スマートシティ神戸構想の推進	民間企業が進める技術開発への支援や、市民の皆さんの身近なところでの水素の利活用を促進するなど、産官学の連携のもと、さまざまな取り組みを推進します。
脱炭素先行地域での取り組み推進	多様な主体が連携し、地域の脱炭素化とレジリエンス強化に資する取り組みを推進します。

③ 自然と都市が近接する神戸の特徴を活かした魅力的な空間づくり

① 六甲山の活性化

取り組み	取り組み概要
六甲山の活性化	自然景観を守りつつ、六甲山の魅力を磨くとともに新たな価値を創造、発信するため、遊休施設などの利活用の促進や交通環境の強化、登山道の整備など六甲山グランドデザインを推進します。

② 須磨～舞子海岸の活性化

取り組み	取り組み概要
神戸西海岸エリア 回遊性向上・活性化	リニューアルされた観光資源を活かし、各施設の連携強化によるにぎわいの形成を図るため、遊休地や遊休施設の活用や回遊動線の強化を行います。

3 農村と都市の交流・循環

取り組み	取り組み概要
公共交通を活用した貨客混載	地域の事業者・住民と連携し、公共交通を有効活用することで、都市と農村などの地域間での人とモノの交流・循環を促進し、日常生活のサービス機能の維持・拡充を推進します。
茅葺民家の保全・活用	茅葺民家の実態の把握や、相談窓口の運営や特設サイトでの情報発信、補助制度の運用などにより、適切な保全と活用の促進に取り組みます。
(再掲)耕作放棄地などの利活用の推進	多様な担い手を育成するとともに、スマート農業技術も活用し、将来の農地利用などを定める地域計画を策定することで、地域と共に耕作放棄地などの発生防止と活用に取り組みます。また、遊休農地の調査や「神戸ネクストファーマー」制度を活用した農地の幹旋などのほか、エリア特性を活かした地産地消型のフードチェーン構築への活用を検討します。
地域循環型農業の推進	「こうべ再生リン」や市内産堆肥などを活用した地域循環型農業を推進し、神戸産農産物のブランド化に取り組みます。
(再掲)農家レストランなどの設置	神戸の地産地消を楽しめる農家レストランなどの設置を進めます。

4 都市活動を支える都市施設

取り組み	取り組み概要
インフラ施設の改築更新	大量に更新期を迎えるインフラ施設の計画的な改築更新を推進します。 《整備や計画の具体化を予定している主な施設(下水道)》 ・老朽化管渠(汚水・雨水) ・東灘処理場汚泥処理施設 ・ポートアイランド処理場 ・西部処理場 ・魚崎ポンプ場

1-6 安全・安心に関する取り組み

2 防災拠点・交通体系の機能強化

取り組み	取り組み概要
防災拠点の適正な配置・運用・機能強化	防災拠点を適切に配置するとともに、災害時に各防災拠点が拠点間、関係機関と情報共有ができるよう、衛星通信や低軌道衛星を用いた各拠点との連絡手段を冗長化し、機能強化を進めます。
道路網(緊急輸送道路)の整備	被災による影響が大きい緊急輸送道路や臨港部の港湾幹線道路などを優先し、耐震化や無電柱化に取り組むとともに、緊急輸送道路の未整備区間の計画的な事業推進、道路ネットワークのミッシングリンクの解消を図ります。
帰宅困難者対策	一斉帰宅の抑制、一時滞在施設の確保、帰宅支援を3つの柱とし、取り組みを進めます。 《事業の例》 ・「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画」に基づくバスターミナル整備事業 ・神戸三宮雲井通5丁目地区第一種市街地再開発事業 ・神戸三宮雲井通6丁目北地区第一種市街地再開発事業 ・新・神戸文化ホール整備事業

3 震災・火災に強い空間づくり

1 都市の耐震化・不燃化

取り組み	取り組み概要
(再掲)密集市街地の再生	防災性や住環境にさまざまな課題を抱えている密集市街地で住宅市街地総合整備事業を活用し、誰もが安全・安心で快適に暮らせる住みよいまちへ再生していきます。
(再掲)下三条町北地区防災街区整備事業	防災性の向上および魅力ある住環境を整備するため、特定防災機能を確保するとともに、魅力的な生活利便施設の整備や良質な住宅を供給するなど、土地の合理的かつ健全な利用を推進します。
建築物の耐震化・不燃化	公共建築物の計画的な耐震化を進めるとともに、補助制度などにより住宅・民間建築物の耐震化を進めます。
ライフライン(上水道施設)の耐震化	浄水場や配水池などの急所施設および避難所や災害対応病院などの重要施設に接続する水道管路などの耐震化を重点的に進めます。
ライフライン(下水道施設)の耐震化	処理場の急所施設については、最低限の機能確保に必要な施設の耐震化を進めます。管渠については、災害時に拠点となる病院や避難所などの重要施設の機能確保、緊急輸送路の通行阻害の防止を図るため、計画的に耐震化を進めます。

② 延焼遮断機能の確保

取り組み	取り組み概要
(再掲) 水と緑のネットワークの形成	防災性や環境保全、多様な景観などの観点から、河川や道路などを適切に保全・創出する「水と緑のネットワーク」の形成を推進します。

4 土砂災害・水害に強い空間づくり

① 土砂災害対策

取り組み	取り組み概要
開発規制・立地誘導	都市計画法に基づき、災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制を行います。
移転などの勧告の活用	急傾斜地の崩壊などが発生した場合にその住民の生命また身体に著しい危害が生ずる恐れのある建築物の所有者、管理者または占有者に対し、特別警戒区域から安全な区域に移転するなどの土砂災害の防止・軽減のための措置について、兵庫県が勧告することができます。(土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律 第26条)
移転・改修支援	土砂災害特別警戒区域内にある既存不適格住宅に対して、移転・改修を支援します。(神戸市住宅土砂災害対策移転支援事業・神戸市住宅等土砂災害対策改修支援事業 など)
治山事業・砂防事業・地すべり対策事業・急傾斜地崩壊対策事業	国土交通省(六甲砂防事務所) および兵庫県と連携し、治山・砂防施設の整備、急傾斜地対策や「六甲山系グリーンベルト整備事業」を推進します。

② 津波・高潮対策

取り組み	取り組み概要
高潮・沿岸部都市浸水対策の推進 (海岸保全施設の老朽化対策 など)	海岸保全施設(堤防・護岸・防潮胸壁など)を適切に維持管理していくため、長寿化計画を策定し、予防保全の考え方に基づいた計画的かつ効率的な維持管理を実施します。

③ 治水対策

取り組み	取り組み概要
河川洪水対策(河川改修事業 など)	河川改修および橋梁改修を推進するとともに、兵庫県が取り組んでいる「総合治水推進計画」と連携し、流域全体での「河川下水道対策(ながす)」「流域対策(ためる)」「減災対策(そなえる)」を基本とした総合的な治水対策を推進します。 《整備や計画の具体化を予定している主な施設(河川)》 ・ 妙法寺川 ・ 伊川 ・ 櫛谷川 ・ 天上川
都市の浸水対策の推進(雨水幹線・雨水ポンプ場の整備 など)	浸水危険度と都市機能集積度を用いて、リスクを複合的に評価し、優先度の高い地区から浸水対策を実施します。

5 災害への備えと地域の防災力の強化

取り組み	取り組み概要
地域防災計画の修正	国内外の災害や防災対策の進展に合わせて、防災基本計画や兵庫県地域防災計画、各種法令との整合性に配慮しつつ毎年度見直すとともに、必要に応じて改定を行います。
地区防災計画の策定	防災福祉コミュニティのこれまでの活動実績をふまえ、地区防災計画の策定を行います。また、策定した地区については、計画に基づく訓練の実施や検証を行い、さらに活動が促進されるような支援を実施します。
各区総合防災訓練の実施	区・地域住民・事業者などが連携し、区の実情に合わせた防災訓練を毎年実施することで、自助・共助の重要性を確認します。
避難施設指定の定期的な点検・見直し	地域のニーズや施設の整備状況をふまえて、毎年度点検し、必要に応じて新規施設の指定や学校施設の統廃合に伴う指定の見直しを行います。
災害用食料・物資の備蓄	さまざまな広報を活用しながら「市民備蓄」を促進するとともに、流通備蓄の拡充、物流事業者との応援協定の締結や民間事業者と連携した流通在庫の活用について検討します。
「くらしの防災ガイド」の作成・配布	自然災害に備えていただくため、ハザード情報や避難場所などを掲載した「くらしの防災ガイド」を市内の全戸に配布します。
神戸市情報マップの公開	インターネットで閲覧できる地図サイトで、ハザードマップなど、防災情報を分かりやすく提供します。
出前トークの実施	神戸市の安全・安心に関する取り組みについて、市職員が直接地域に出向いて説明をします。
要援護者支援団体への活動支援	要援護者支援の活動を検討されている団体に対し、専門家派遣や講師派遣などの立ち上げの支援を行います。
さまざまなツールを活用した防災情報の発信	テレビ、メール、スマートフォン向けアプリを活用した災害情報の発信のほか、新たにスタートした災害情報をまとめて確認できる「神戸市リアルタイム防災情報」サイトや LINE「神戸市災害掲示板」など、今後も多様なツールを活用し、時代に応じた情報発信の強化を進めます。
防災行政無線の高度化	防災行政無線の在り方を見直し、より伝わりやすい音声発信や音達範囲の拡大を行います。
防災DXの推進	新たなテクノロジーの導入など、デジタル技術を積極的に活用し、災害対応の効率化と高度化を図る防災 DXを推進していきます。

※「1-6 安全・安心に関する取り組み」は、都市再生特別措置法第81条第2項第5号に規定される立地適正化計画の「防災指針」とします。

1-7 都市デザインに関する取り組み

1 神戸固有の多彩で特色ある景観の形成

取り組み	取り組み概要
景観法・都市景観条例に基づく景観誘導	北野、旧居留地、都心・ウォーターフロントなど重点的に景観形成を図る地区をはじめとして、各地区で定める景観形成方針や景観形成基準に基づき、建築物・工作物および屋外広告物について、周辺環境と調和したデザインとなるよう、景観誘導を図ります。特に景観に与える影響が大きい建築行為については、専門家によるデザインアドバイザー制度を活用し、神戸らしい良好な都市景観の形成を推進していきます。
変化に富んだ眺望景観の保全・育成	市民に親しまれている神戸らしい眺望の保全・育成に向けて、神戸らしい眺望景観 50選・10選を基本に、地域特性に応じて、建築物の高さや幅の規制誘導、屋外広告物などの眺望阻害要素の整理など、眺望確保に重点を置いた景観誘導を図ります。
夜間景観形成の推進	夜間イベントや新たな集客スポットの立地に伴う人の流れを踏まえた効果的な夜間景観整備を行い、まちの回遊・滞留を生む空間づくりに取り組みます。
良好な都市景観形成に向けた支援	照明アドバイザーの派遣、建築物などの外観意匠の高質化、ライトアップ整備などの屋外空間の高質化などへの助成を行い、地域団体や民間事業者による良好な景観形成の支援を行います。
公共空間のデザイン向上	専門家の意見を取り入れながらデザインの質の向上を図るとともに、利用する人々の視点に立った居心地のよい空間づくりを推進します。

2 景観資源の保全活用

取り組み	取り組み概要
景観資源の保全活用	都市景観の質を高め、特色づける景観資源の保全・活用を推進するため、適切な保全や新たな機能を加えた活用に向けた支援を行います。
地域資源の魅力発掘・発信	神戸らしい魅力ある空間・環境を形成している建築物や市民活動などを表彰するなど、地域に根差した歴史、文化、景観などの地域資源の魅力発掘・発信を行い、都市の個性の確立に向けた取り組みを推進します。

3 地域の個性を磨き上げる取り組み

取り組み	取り組み概要
地域の自主的な取り組みへの支援	まちづくり専門家の派遣や活動助成を行い、地域団体の自主的な景観形成の取り組みの支援を行います。



2 実現に向けた 進め方

都市づくりのマスタープラン【ビジョン編】第1章では、「これからの神戸の都市づくり」の推進にあたり、さまざまな人が関わり、それぞれが取り組みを進めていくことの大切さを共有しました。

【アクション編】では、それを実現するために、多様な人々がどのように関わりあいながら、取り組みを進めていくのかを具体的にまとめています。

1 「協働と参画」によるまちづくりの推進

取り組むこと

- ▶ 住みやすい住環境を保全するためのルールづくり
- ▶ 緊急車両が通れるようにする道路の拡幅
- ▶ まちなみに配慮した建築物などの意匠の基準の設定 など

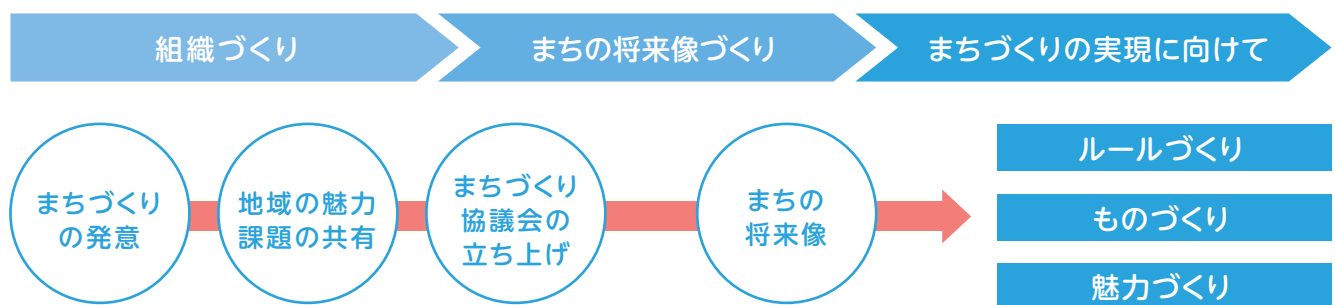
神戸市では、1981年に「地区計画及びまちづくり協定等に関する条例（まちづくり条例）」を制定し、全国に先駆けて、市民の皆さんと行政が一緒に地域のまちづくりを進めてきました。

取り組みを進めるなかで、地域のまちづくり活動を経済的に支援する「まちづくり助成」や技術的な支援などを行う「専門家派遣」などの制度を創設し、地域の皆さんとの「協働と参画」により、まちづくりを推進してきました。

その結果、現在では、多くのまちづくり協議会が設立され、「地区計画」や「まちづくり協定」といった、地域の特徴を活かしたまちづくりのルールを作成するなど、まちの将来像の実現に向けた取り組みが進んでいます。

今後も引き続き、地域の皆さんとの「協働と参画」により、地域の環境改善や魅力的なまちなみの誘導を進める取り組みを推進していきます。

「協働と参画」によるまちづくりの進め方



まちづくり活動の支援

① まちづくり助成

まちづくり協議会などまちづくり活動を行う団体を対象に、勉強会を行う会議室の費用や、まちづくりニュースの印刷費など、まちづくりに関わる費用の一部を助成します。

お問い合わせ

神戸市都市局まち再生推進課

<https://www.city.kobe.lg.jp/a96653/machidukurijosei.html>

② まちづくり専門家派遣

まちづくり活動を始める際の地域での勉強会などの実施やまちの将来像づくり、まちづくり協定・地区計画などの「ルールづくり」などまちづくり活動の段階に応じて、まちづくりの専門家を派遣します。

お問い合わせ

神戸市都市局まち再生推進課

<https://www.city.kobe.lg.jp/a96653/kurashi/machizukuri/torikumi/support/index.html>

③ 活動拠点の充実や人材育成

地域でのまちづくりを支援するため、会議室の提供やまちづくりに関する情報を積極的に提供しています。また、まちづくりに関する相談の受け付けや企画の誘致など、まちづくりに関わる人々が集う場をつくり、まちづくりの人材を育成します。

お問い合わせ

こうべまちづくり会館 TEL:(078)361-4523

<https://kobe-machi-kaikan.city.kobe.lg.jp/>

《参考》地域の皆さんとの「協働と参画」によって行ったルールづくりの事例(摩耶地区)

まちづくりのルール

摩耶地区は、摩耶山を背景として、景色が良く、交通の便も良く、商店街も近い地域ですが、以下のような課題もあります。まちづくり協定では、摩耶地区の特色ある地域性を活かしながら課題を解決しようとするルールを定めています。

課題

- 主に住宅地にも関わらず商業系の用途地域があり、住宅以外の建物が点在している。
- ガス管や雨水管などが埋設され、日常利用されている道路が、私有地であるため、開発や建築行為に伴い閉塞される状況にある。
- 幅員の狭い道路を介して、老朽化した木造の建物が多く密集している。
- 建物の更新が困難な土地があり、地区全体が高齢化している状況にある。

建築物の用途の制限 (協定第6条)

住宅地として暮らしやすい環境とするため、用途地域(1ページ参照)の区分に応じ、下記の用途の建築物の建築はできません。

- 近隣商業地域については、次のイ～ニに掲げる建築物
- 第一種住居地域については、次のイ、ロに掲げる建築物

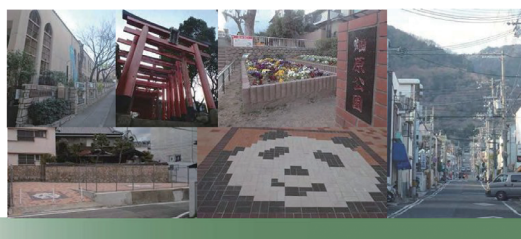
- イ、ラブホテルなど、風営法第2条第6項第4号に掲げる専ら異性を同伴する客の宿泊(休憩を含む)施設
- ロ、ボーリング場、スケート場など、建築基準法別表第2(ロ)項第3号に掲げる運動施設
- ハ、マージャン屋、パチンコ屋など、建築基準法別表第2(ロ)項第2号、第3号に掲げる施設
- ニ、劇場、映画館など、建築基準法別表第2(ハ)項第3号に掲げる施設

※なお、既存建築物について、上記の用途の建築物への用途変更はできませんが、同一の用途でその用途に供する部分の床面積を超えない場合は建て替えることができます。

建築物の不燃化の促進 (協定第8条)

老朽化した建築物が密集しているまちにおいて、火災の燃え広がりの危険性を少なくするため、2階建て以下かつ延べ面積500㎡以内の建築物を建築する場合は、耐火性能に優れた耐火建築物又は準耐火建築物とするように努めます。

耐火建築物又は準耐火建築物とは、柱やはりなどの主要構造部や屋根、外壁を燃えにくい材料でつくり、火災による倒壊及び隣家への延焼をできるだけしないようにした建築物です。



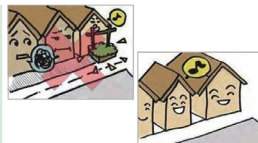
避難通路の確保 (協定第7条)

災害時や緊急時の避難活動をしやすいするため、建築物の建築時または工作物の築造時、避難通路として指定された道路は、現況の幅員を確保する必要があります。また、道路上に固定物を設置することもできません。土地の所有者が変わる場合も、避難通路は継承されます。

(通路の位置については『別図摩耶地区避難通路指定図』を参照)

※避難通路の変更について、避難の安全性が確保できる場合で、変更する部分及び変更部分に接する土地の権利者全員の合意がある場合、避難通路の変更は可能です。

避難通路は建築基準法上の道路ではありませんが、現地調査や土地の権利関係を調査して指定しています。土地の所有者が変わる場合でも、避難通路であることは変わりません。また、道路の土地の所有権はそれぞれの権利者がお持ちですので、通行する際は、感謝の気持ちを大事にしましょう。



集合住宅等におけるファミリー形式住戸の推奨 (協定第9条)

集合住宅等を作る場合、全体戸数の4分の1以上の戸数を、ファミリー形式住戸(住戸専有面積が30㎡以上のもの)となるように努めます。

※ただし、管理人の常駐等、協議会が認める必要な措置を講じた場合は、この限りではありません。



2 多様な主体がさまざまな手法・取り組みで行うまちづくりの推進

取り組むこと

- ▶ 地域団体や事業者による公共空間などを利活用したにぎわいの創出
- ▶ 空き地・空き家の再生
- ▶ 地域の生活環境の改善
- ▶ にぎわいを生み出すイベントの実施 など

これまでのまちづくりは、地域の皆さんと行政との「協働と参画」による、地域の住環境の保全や魅力的なまちなみの誘導が中心でしたが、昨今では、空き家を活用した地域の活動拠点へのリノベーションや NPO 団体による地域のにぎわいづくり、公共性のある取り組みを行う民間事業者など、多様な主体の参画によるまちづくりが進められており、これからは、このような多様な主体によるさまざまなまちづくりの動きをより一層活性化させていく必要があります。

また、そういった取り組みが進むなかで、社会実験や暫定的な利用を試行的に行うことや、活動のための財源を確保できるスキームを構築するなど、まちづくりの進め方も多様化しています。

これからのまちづくりにおいては、多様な担い手の育成と連携を促し、さまざまな手法を活用しながら取り組みを進めます。こうした取り組みが相互に関係しあいながら、よりよいまちの実現を目指します。

以下に取り組みの一例をご紹介します。

さまざまなまちづくりを実現する取り組み(例)

■ 地域団体や事業者による公共空間などを利活用したにぎわいの創出

道路や公園、広場などの公共空間などを、居心地よく魅力的な場所にすることは、市民や観光客が思わずたずみたくくなるような「まちの居場所」を生み出します。そのような場所は、まちの表情を豊かにし、そこには自然と人が集まり、イベントや交流をよび起こすことにつながります。



サンキタ通り(中央区)



三宮中央通り(中央区)



東遊園地(中央区)



プレントー広場(西区)

道路や公園などの公共空間の活用

道路や公園などの公共空間においては、一定の要件を満たす場合に各管理者に許可を受けることで、まちのにぎわい創出などのために活用することができます。

お問い合わせ

道路の占用 **神戸市建設局道路管理課**

https://www.city.kobe.lg.jp/a69673/kurashi/access/road/senyo/01_kyoka/index.html

公園の占用 **神戸市建設局公園部管理課**

<https://www.city.kobe.lg.jp/a53501/kurashi/machizukuri/park/play/koensinsei.html>



歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）

にぎわいのある道路空間創出のための道路の指定制度として、2020年に創設された制度です。道路管理者が歩行者利便増進道路の指定を行い、歩道などの中に歩行者空間を確保しながら、歩行者の利便増進を図る空間として利便増進誘導区域を定めることで、テーブルやイス、イベントなど多様な道路空間の活用が可能となります。

お問い合わせ

神戸市建設局道路計画課

都市利便増進協定

広場・街灯・並木など、住民や観光客などの利便を高め、まちのにぎわいや交流の創出に寄与する施設を、個別に整備・管理するのではなく、地域住民・まちづくり団体などの発意に基づき、施設などを利用したイベントなども実施しながら一体的に整備・管理していくための協定制度です。

お問い合わせ

神戸市都市局都市づくり課

<https://www.city.kobe.lg.jp/a94328/shise/kekaku/jutakutoshikyoku/erimane/toshiribenzoushinkyoutei.html>



都市再生推進法人制度

まちづくりの新たな担い手として行政の補完的機能を担い得る法人に対し、都市再生特別措置法に基づき、都市再生推進法人として指定し、地域のまちづくり活動の促進や官民連携によるまちづくりを一層推進します。

お問い合わせ

神戸市都市局都市づくり課

<https://www.city.kobe.lg.jp/a94328/shise/kekaku/jutakutoshikyoku/erimane/toshisaiseisuishinhoujin.html>



※多様な主体が進めるまちづくり活動に関する支援はほかにも多数あります。詳細は、国土交通省のホームページをご覧ください。
官民連携まちづくりポータルサイト：<https://www.mlit.go.jp/toshi/about/>

■ 空き地・空き家の再生

まちなかに点在する空き家や空き地が、従来の枠にとらわれないリノベーションによって店舗やコミュニティスペース、農園などに生まれ変わることによって、地域の課題が解決され、人々の交流や新たな活動が生まれます。こうした変化は、まちの魅力と価値を大きく高める原動力となります。



空き家を拠点とした交流の場（兵庫区）



UR都市機構所有地を活用した農園（兵庫区）



いちばたけ（浪区）



カフェを拠点とした交流の場（北区）

空き家活用応援制度

空き家を地域活動や交流の拠点として活用することや社会貢献のために活用する場合に、物件探しの支援や片付け、改修などの費用を補助します。

お問い合わせ

神戸市建築住宅局政策課

<https://www.city.kobe.lg.jp/a94208/kurashi/sumai/jutaku/information/akiyaiindex.html>



空き地活用応援制度

空き地を地域利用する場合に、物件探しの支援や初期・維持費用の補助、樹木雑草の撤去や水栓の設置などの整備費用の補助を行います。

お問い合わせ

神戸市建築住宅局政策課

<https://www.city.kobe.lg.jp/a94208/kurashi/sumai/jutaku/information/akichiindex.html>



地域貢献相談窓口

「地域や社会に貢献したい・役に立ちたい」という“想い”を受け止め、実現に向けた伴走型の支援を行う制度です。

お問い合わせ

神戸市地域協働局地域協働課

https://www.city.kobe.lg.jp/a52374/tsunagu/chiikikoken_sodan.html



地域環境改善

住宅地の中にあるお店や気軽に利用できる交通手段など、居住者や来訪者など、さまざまな立場の人にとって快適な環境を充実させることで、新たなにぎわいの創出や暮らしやすいまちづくりを実現することにつながります。



地域コミュニティ交通(須磨区)



住宅地に立地した店舗(垂水区)



路線バスを活用した貨客混載(西区)

地域コミュニティ交通導入支援

鉄道や路線バスなど公共交通が行き届きにくい地域に、地域・運行事業者・神戸市が役割分担しながら協力して、地域の実情にあった運行をする地域コミュニティ交通について、導入にかかる経費を支援します。

お問い合わせ

神戸市都市局交通政策課

<https://www.city.kobe.lg.jp/a80014/chikomi.html>

住宅地における店舗など立地支援

ニュータウンの活性化に向けて、にぎわいの創出や歩いて暮らしやすいまちづくりを進めるため、住宅地において店舗などを新たに开店する方に、その店舗などの新築またはリフォームにかかる費用を支援する補助制度です。

お問い合わせ

神戸市都市局都市づくり課

<https://www.city.kobe.lg.jp/a94328/tenposhien.html>

公共交通を活用した貨客混載

地域の事業者・住民と連携し、公共交通を有効活用することで、都市と農村などの地域間での人とモノの交流・循環を促進し、地域の特性を活かした魅力づくりや日常生活のサービス機能の維持・拡充に取り組んでいます。

お問い合わせ

神戸市都市局駅まち推進課

<https://www.city.kobe.lg.jp/a29789/kakyakukonsaiproject.html>

■ にぎわいを生み出すイベントの実施

まちの顔である駅前空間を中心に、駅前広場などの公共空間におけるイベントの実施や、空き店舗などを活用したコミュニティスペースづくりに取り組むことで、地域資源を活用したまちの魅力を発信するとともに、地域の方々の交流を促します。こうした取り組みにより、地域への愛着を育み、住み続けたいまちづくりを進めます。



木幡(西区)



花山(北区)

駅前の生活エリアの活性化(神戸電鉄沿線)

使いやすく、親しまれる居心地のよい駅前空間づくりや、沿線の自然・観光資源を活かしたイベントなど、沿線の活性化に向けてさまざまな取り組みを実施しています。

お問い合わせ

神戸市都市局駅まち推進課

<https://www.city.kobe.lg.jp/a29789/sintetuensen.html>



(再掲) 地域貢献相談窓口

「地域や社会に貢献したい・役に立ちたい」という“想い”を受け止め、実現に向けた伴走型の支援を行う制度です。

お問い合わせ

神戸市地域協働局地域協働課

https://www.city.kobe.lg.jp/a52374/tsunagu/chiikikoken_sodan.html



資料編

1▶ 位置づけと役割

1-1 区域区分の決定の有無

P02

1-2 対象範囲

P02

1-3 目標年次

P02

2▶ 神戸市を取り巻く状況

2-1 社会経済情勢の変化

P04

2-2 神戸市の現況

P06

3▶ 居住・都市機能の方針関連

P40

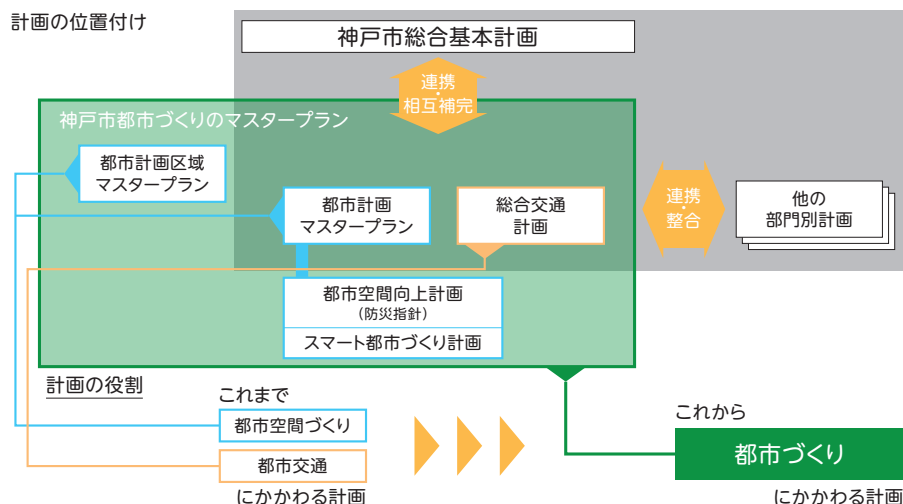


1 位置づけと役割

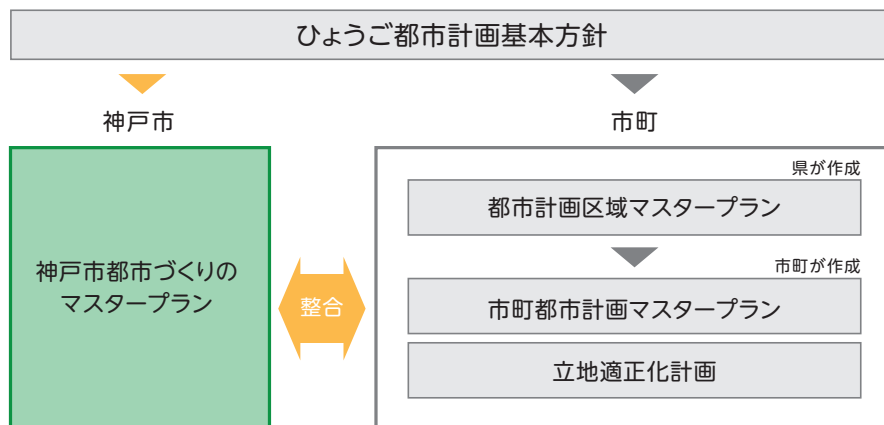
1-1 都市づくりの総合的な計画

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。



（参考）兵庫県や各市町の都市計画に関するマスタープラン



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。



2 神戸市を取り巻く 状況

2-1 社会経済情勢の変化



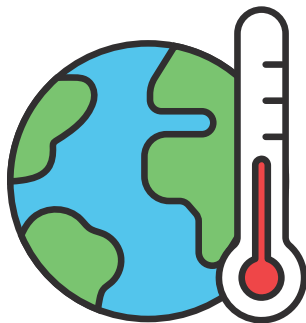
▶ 人口減少、少子高齢化のさらなる進行

日本全体では、晩婚化や未婚化、医療技術の発達など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など、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。



▶ 気候変動のさらなる進行

地球温暖化により、世界的な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、台風などによる被害、農作物や生態系への影響など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。

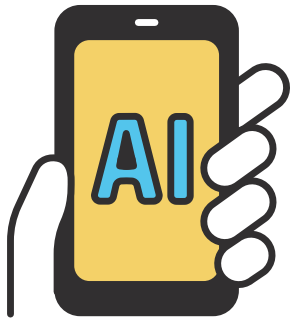


▶ 安全・安心に対する意識の高まり

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。

さらに、感染症やサイバー攻撃、テロなど、あらゆる災害リスクと正面から向き合い、災害に備え、危機管理に万全を期する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、自動運転技術なども、地域活性化、防災などのさまざまな社会的・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。



さら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り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やワークスタイルの実現が期待されています。

他方、人口減少と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た都市機能や行政サービスの維持・提供など、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。

さらに、神戸市は周辺都市の働く場や活動の場などを提供していることから、本計画に基づきそのような場の価値を高める取り組みを進めることによって、周辺都市の魅力向上にもつながることが期待されています。

2-2 神戸市の現況

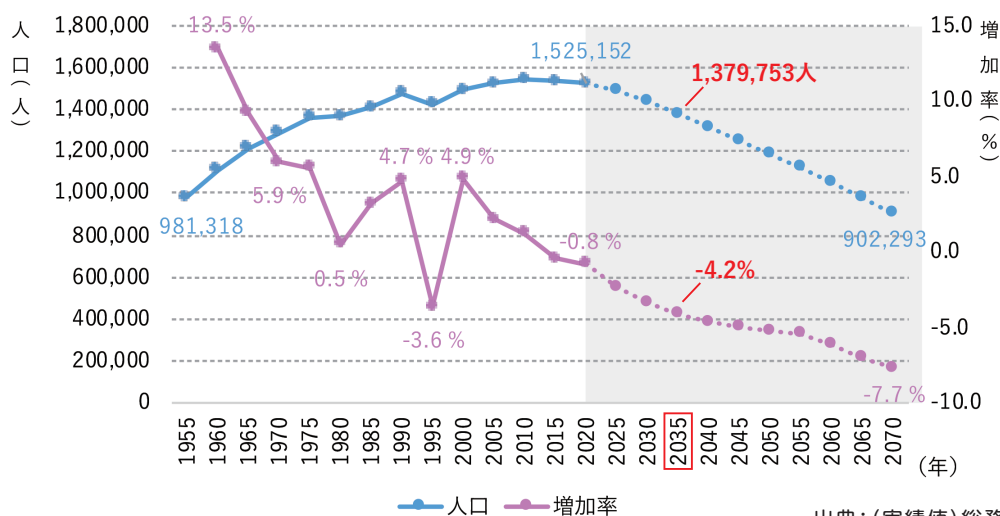
1 人口

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【改定版】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。

■人口推移と将来推計人口



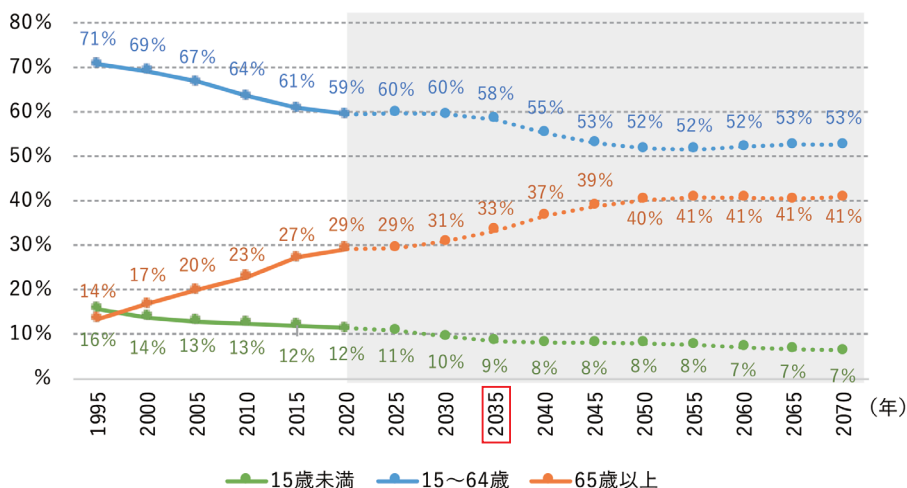
出典：(実績値)総務省統計局 国勢調査
(推計値)神戸人口ビジョン【改訂版】

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。

■年齢構成の推移



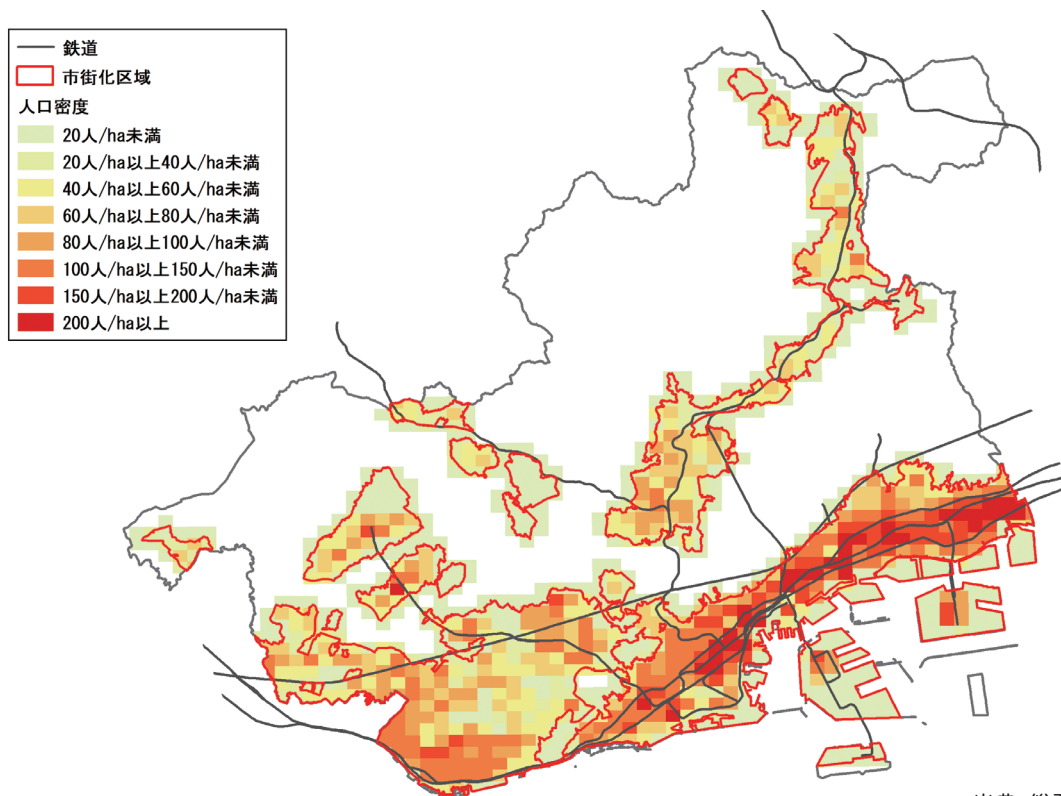
出典：(実績値)総務省統計局 国勢調査
(推計値)神戸人口ビジョン【改訂版】

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。

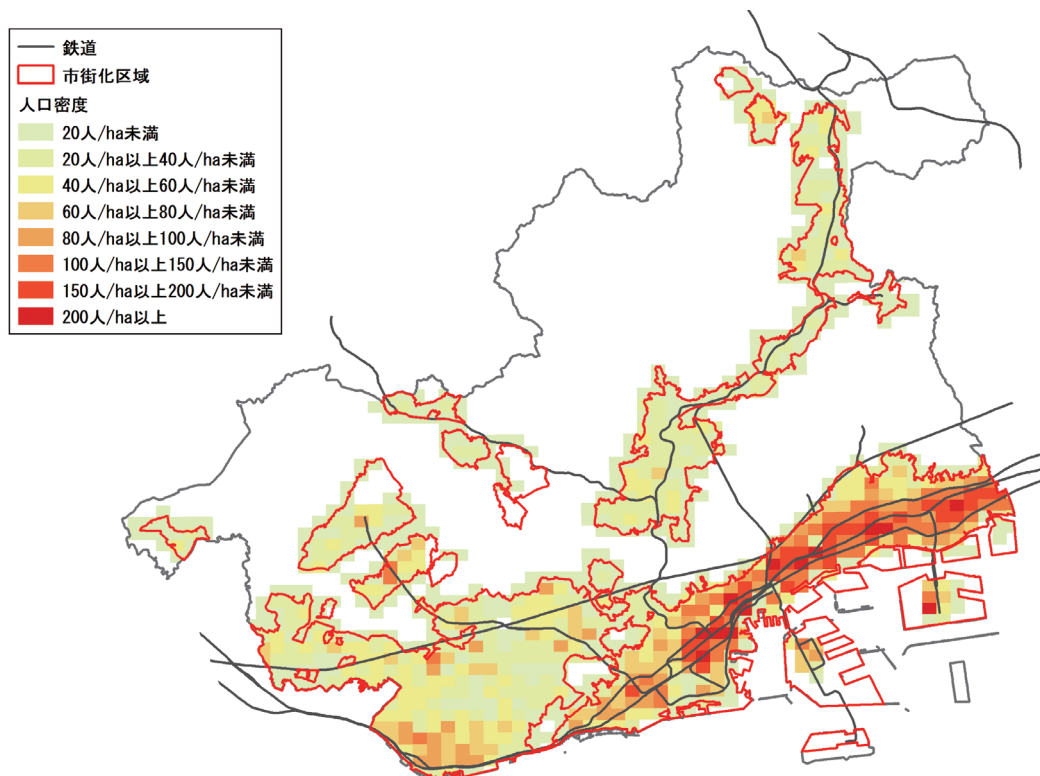
一方、将来（2070年推計）においては、全体的に密度が低下しており、既成市街地および鉄道沿線地域は一定の人口密度が保たれているものの、鉄道から離れた地域では低くなることが予測されています。

■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

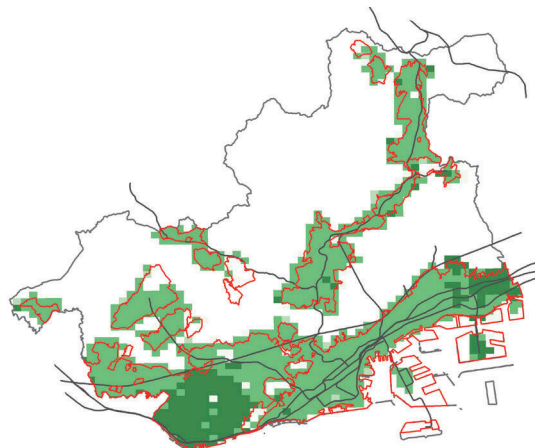
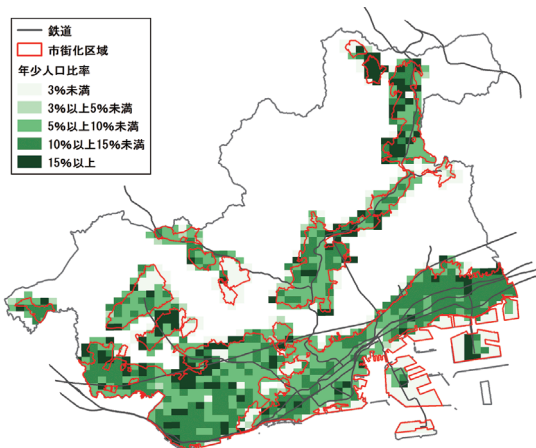
年少人口（15歳未満）および生産年齢人口の割合は、現況（2020年）と将来（2070年推計）で比較すると、いずれも市全体で減少すると予測されています。

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。

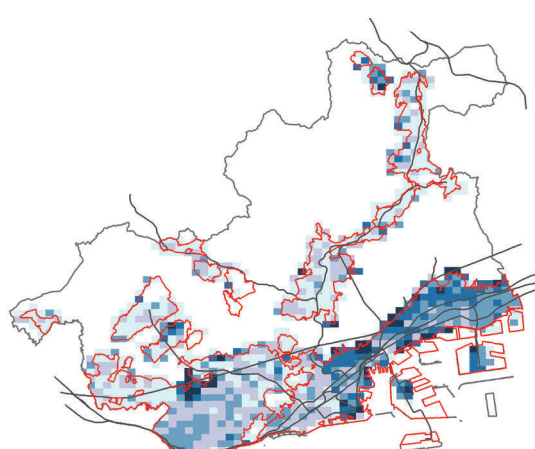
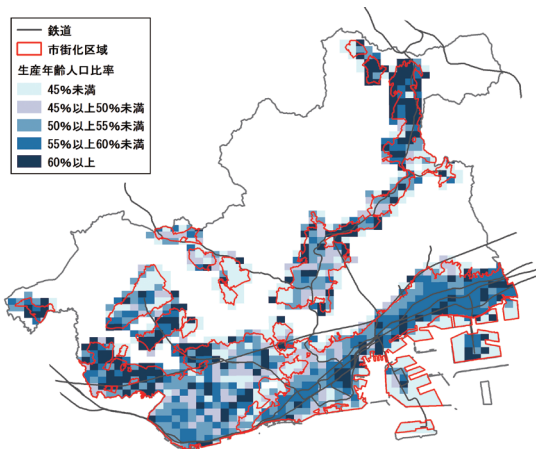
2020年

2070年

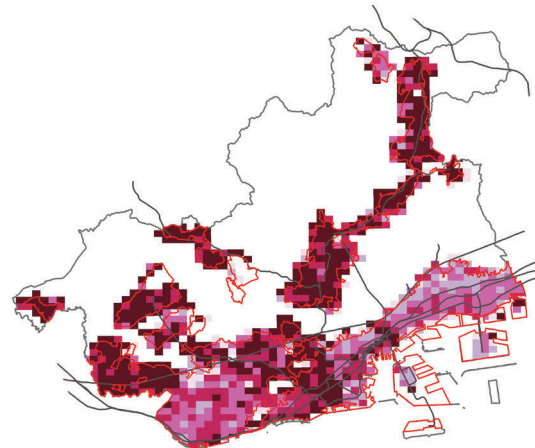
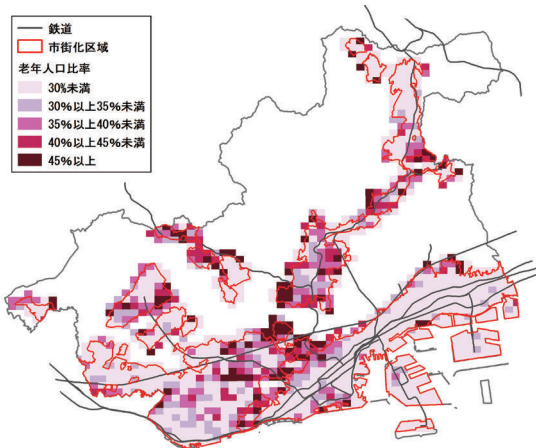
■年少人口（15歳未満）の割合



■生産年齢人口（15歳以上64歳未満）の割合



■老年人口（65歳以上）の割合



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

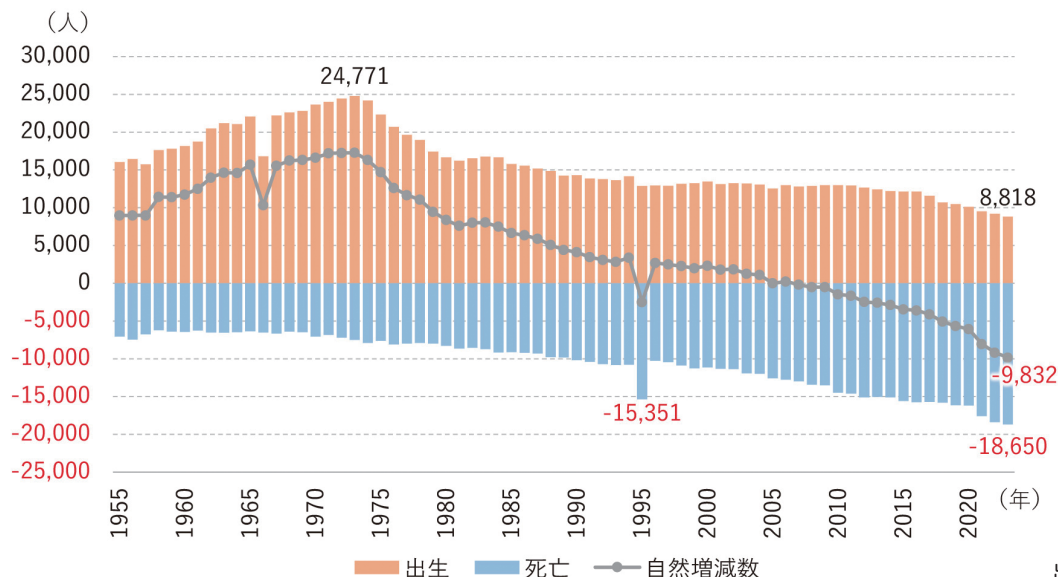
1. 自然増減の推移

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。

■自然動態（出生率、死亡率、増減数）

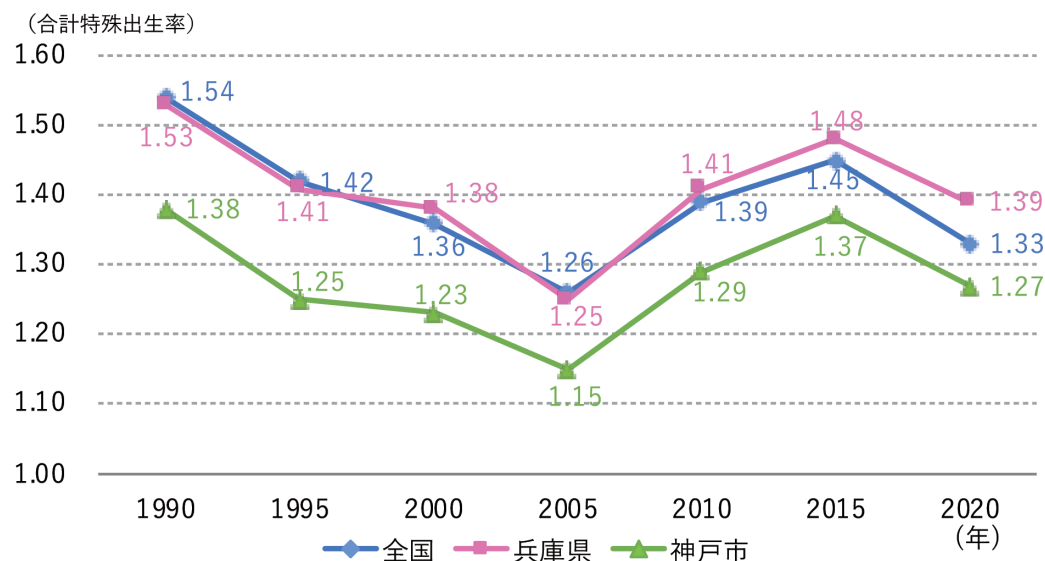


出典：神戸市統計書

（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。

■合計特殊出生率の推移

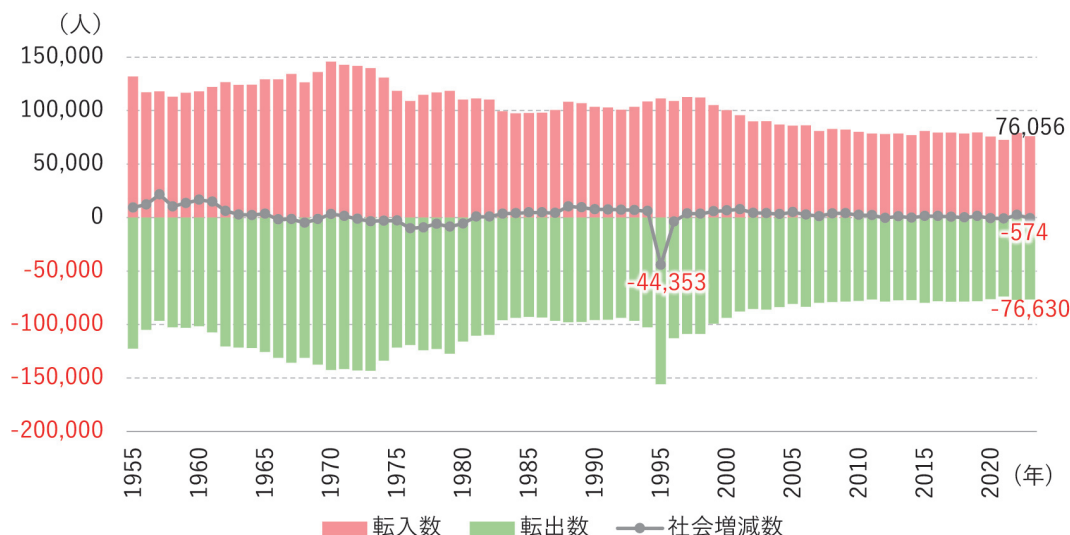


出典：厚生労働省（兵庫県ホームページより）

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)

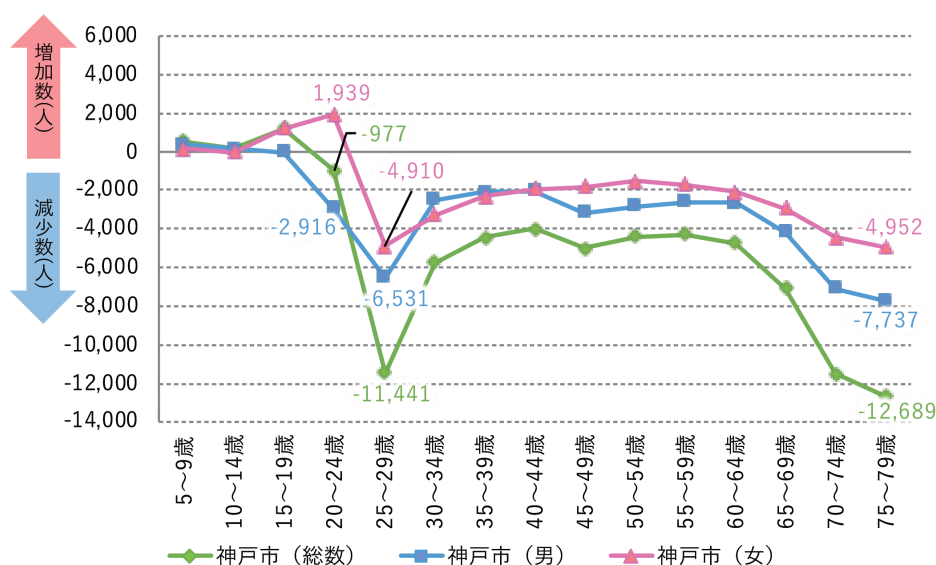


出典：神戸市統計書

(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、大学など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)

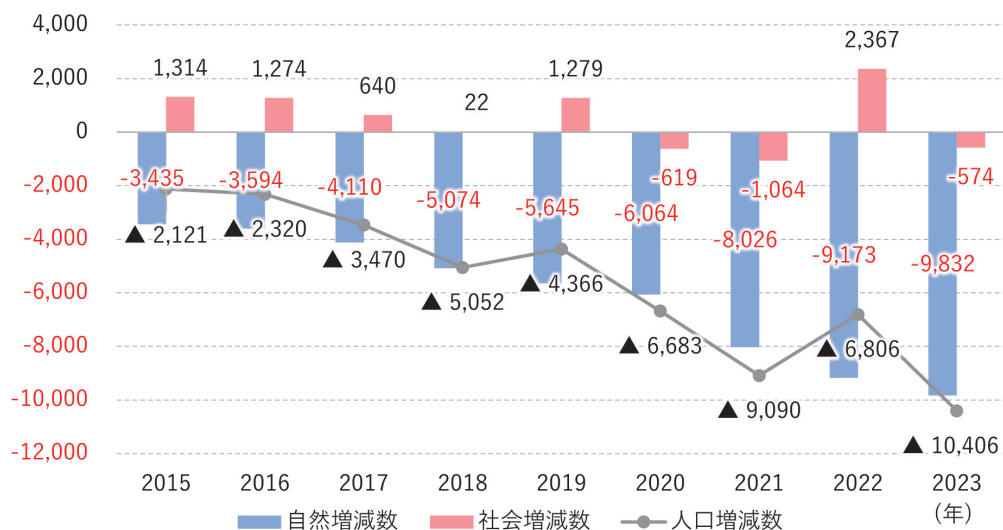


出典：総務省統計局 国勢調査

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



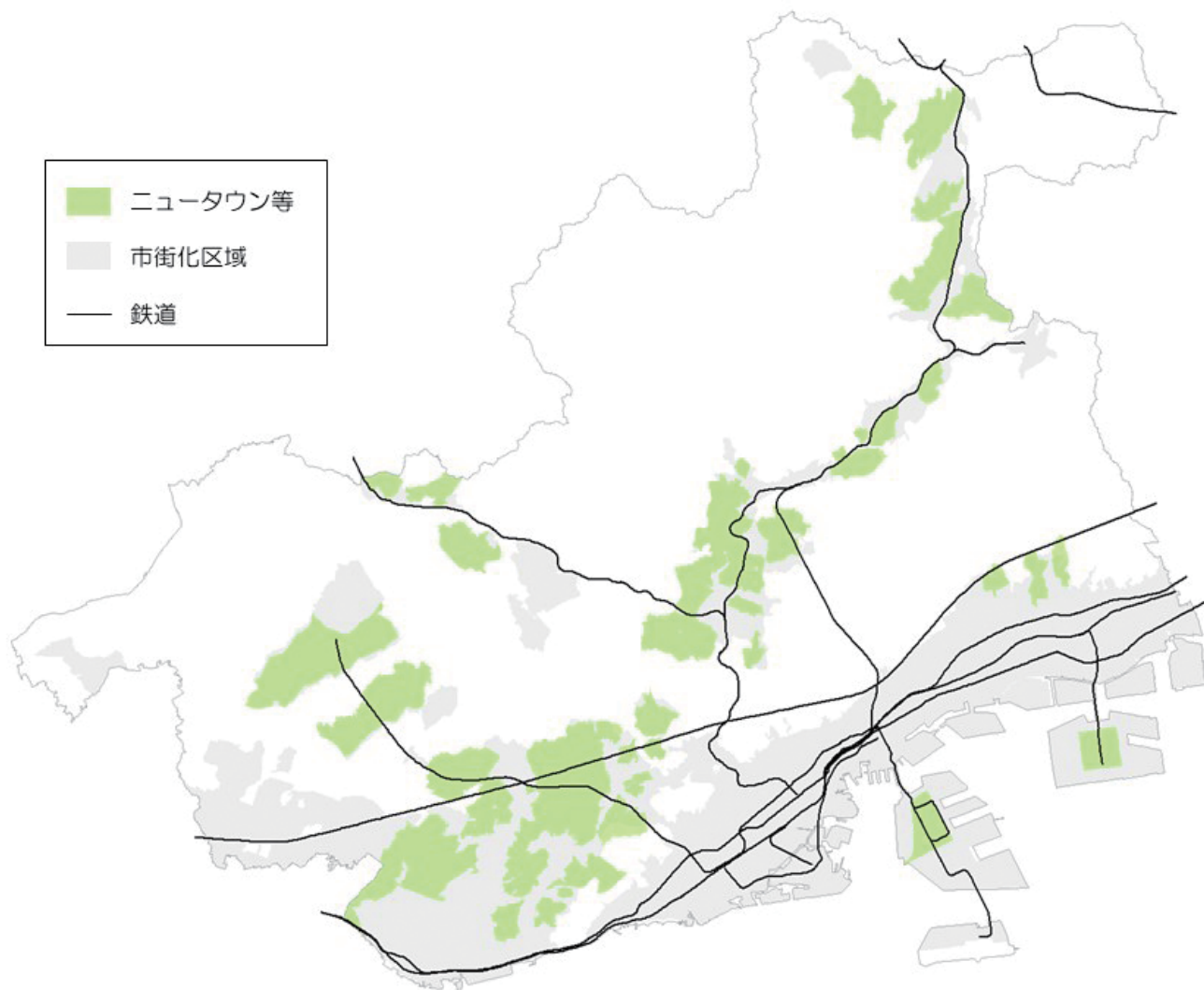
出典：神戸市統計書

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、鉄道駅を中心に広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

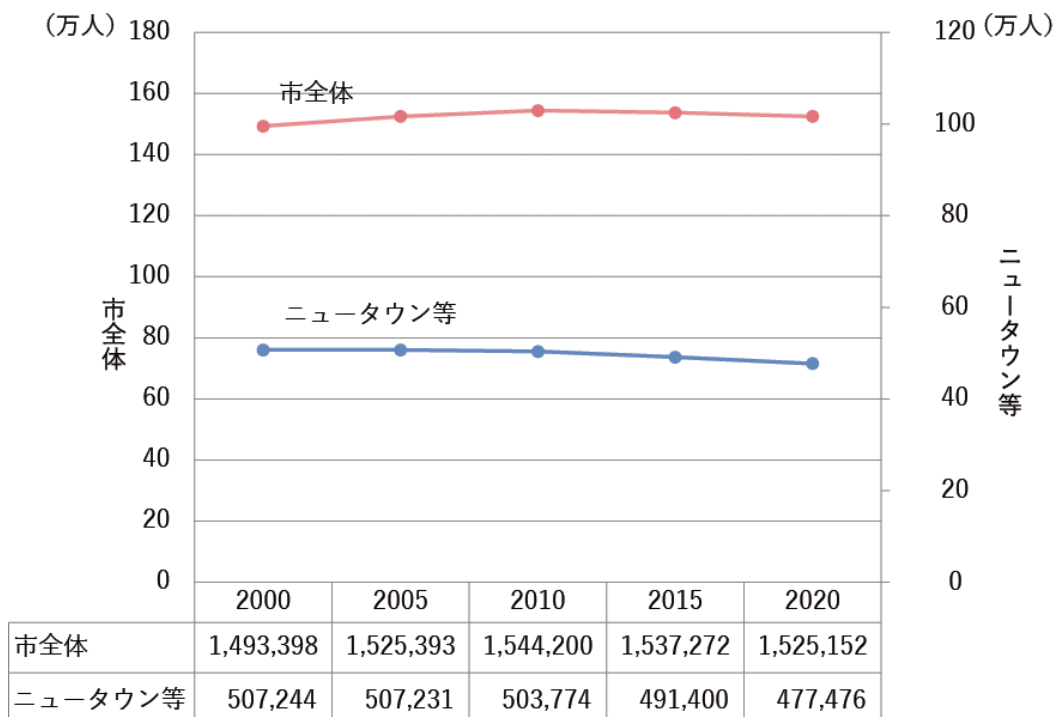
③人口の受け入れを主目的とした開発事業

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。

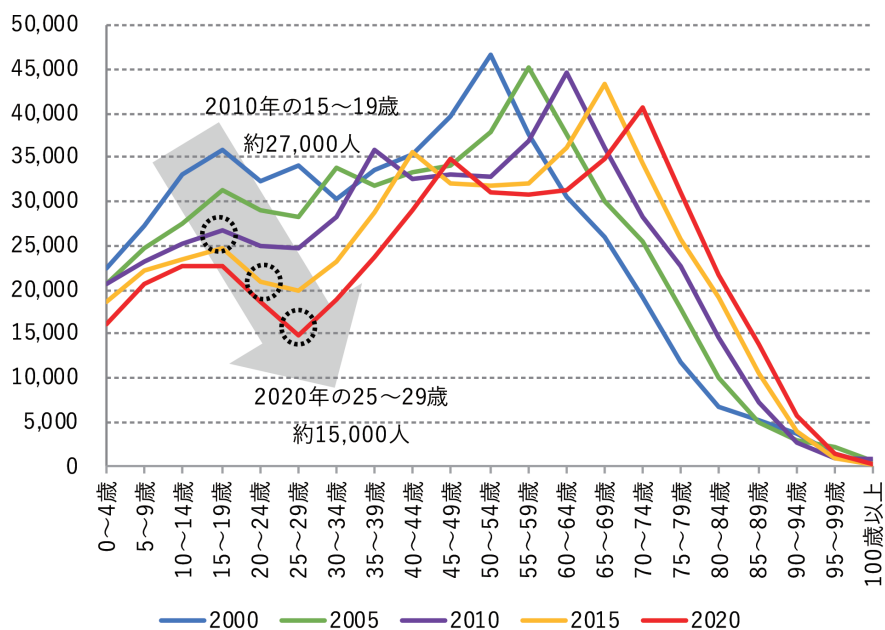
■人口推移の地域比較(市全体、ニュータウン等)



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。

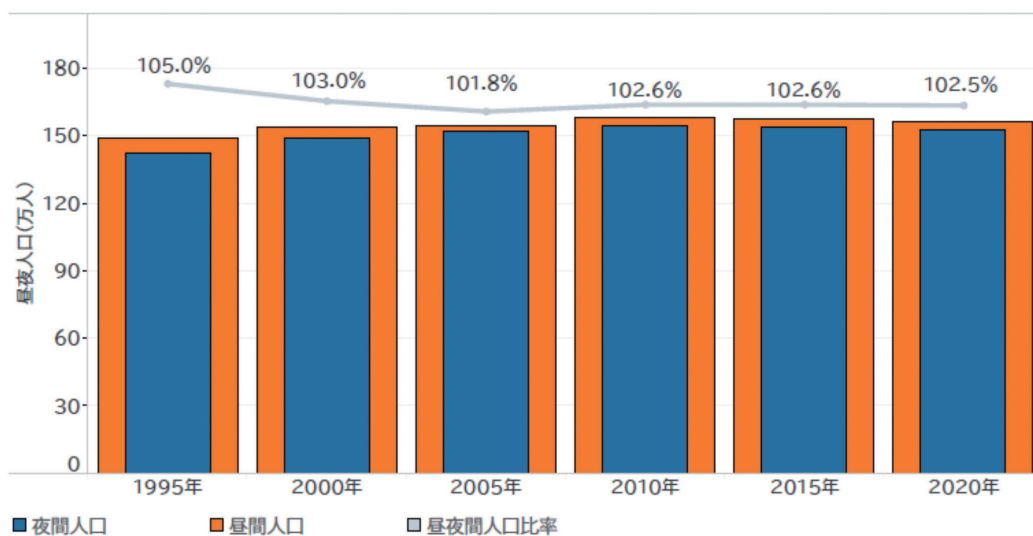
■人口ピラミッド(ニュータウン等のみ)



出典：総務省統計局 国勢調査

2020年の昼間人口は、156.4万人と夜間人口（152.5万人）を上回っています。（昼夜間人口比率102.5%）

■昼夜人口、昼夜間人口比率の推移



出典：2020年従業地・通学地による人口・就業状態等集計（神戸市HP）

周辺の周辺都市からの流入超過となる一方、大阪市への流出量が多くなっています。

■通勤分析



※青色が流入超過、赤色が流出超過を表します。
※線の太さが流入流出量を表します。

出典：神戸市HPデータラボ（2020年国勢調査より）

2 自然条件

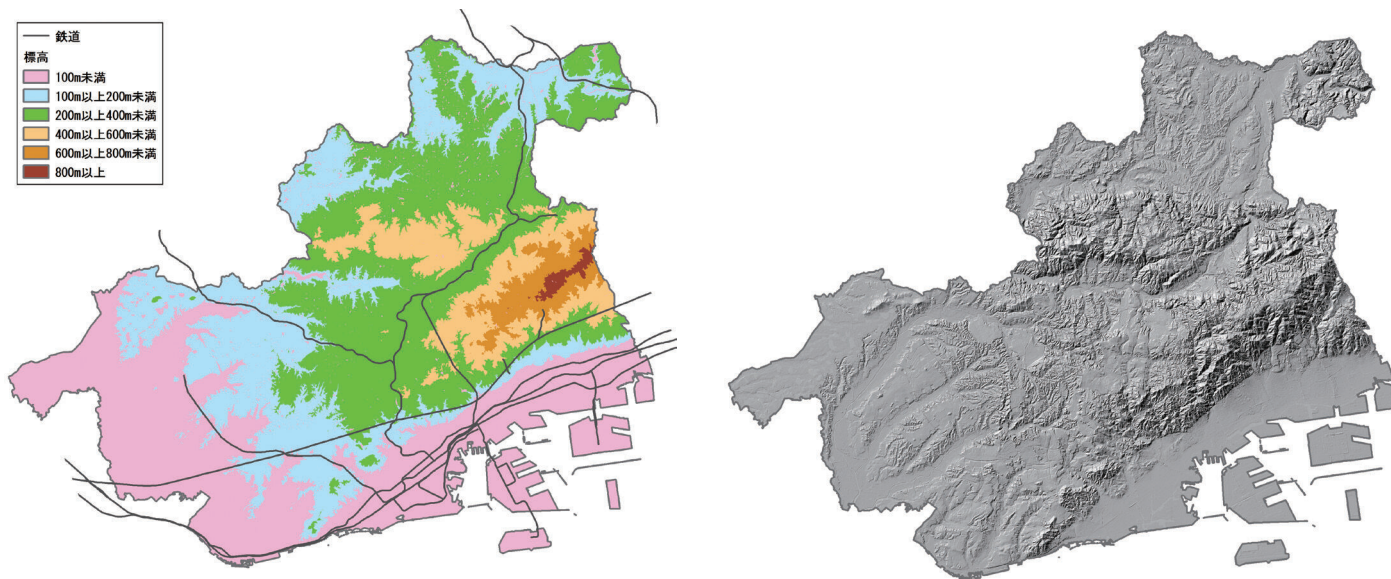
1 地形

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557km²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、帝釈山地を中央にして、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。

■地形（左：標高、右：陰影起伏）



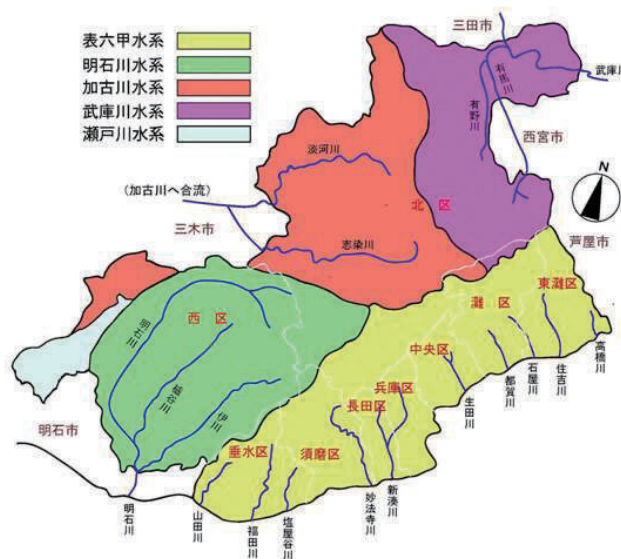
出典：国土地理院（5mメッシュ数値標高モデル）

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、帝釈山地、鎌倉峡、雄岡山・雌岡山などの山々を背山として、約30km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。

■水系



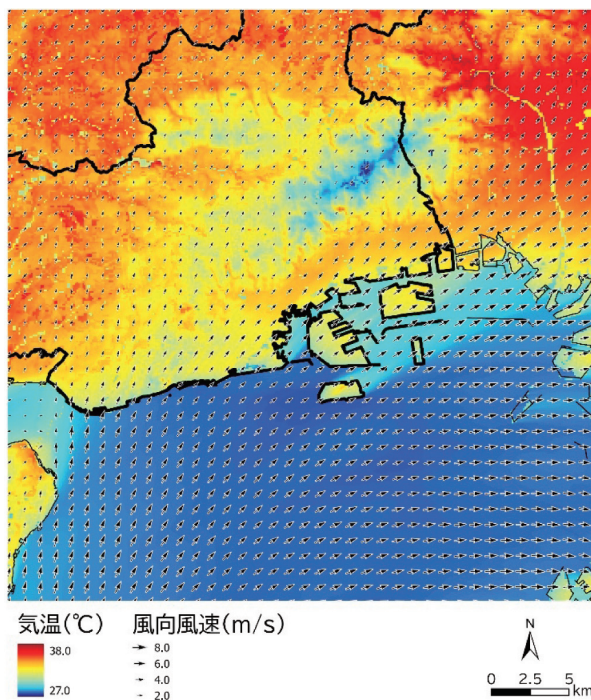
出典：神戸の川マップ（神戸市ホームページ）

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分かります。

■夏季の風と気温(2022年8月11日の計算値)

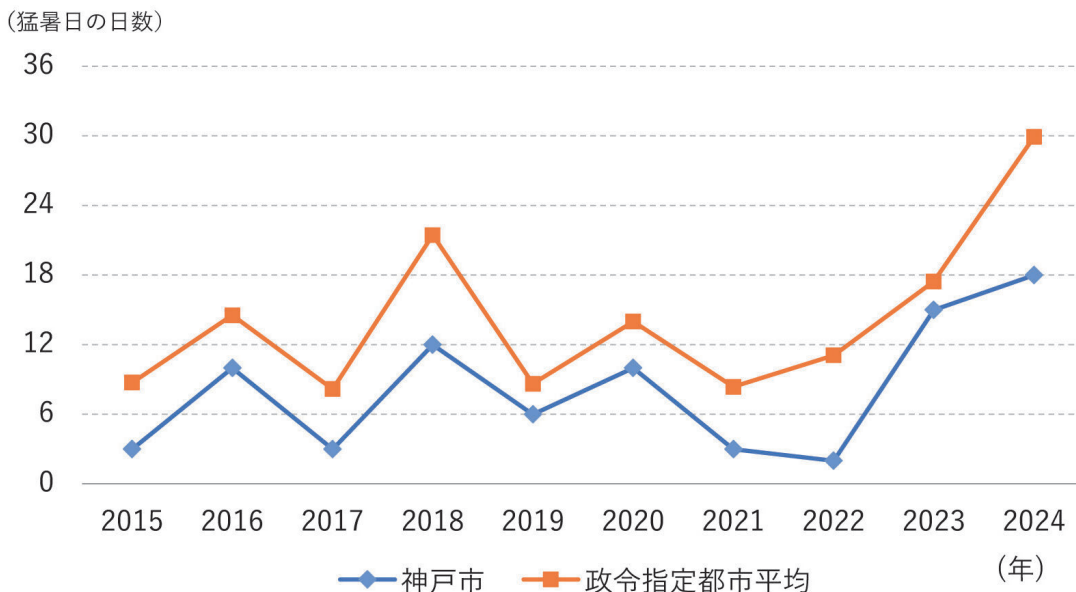


出典:大阪公立大学 緑地計画学研究グループにより作成

(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。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



※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、北海道およ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

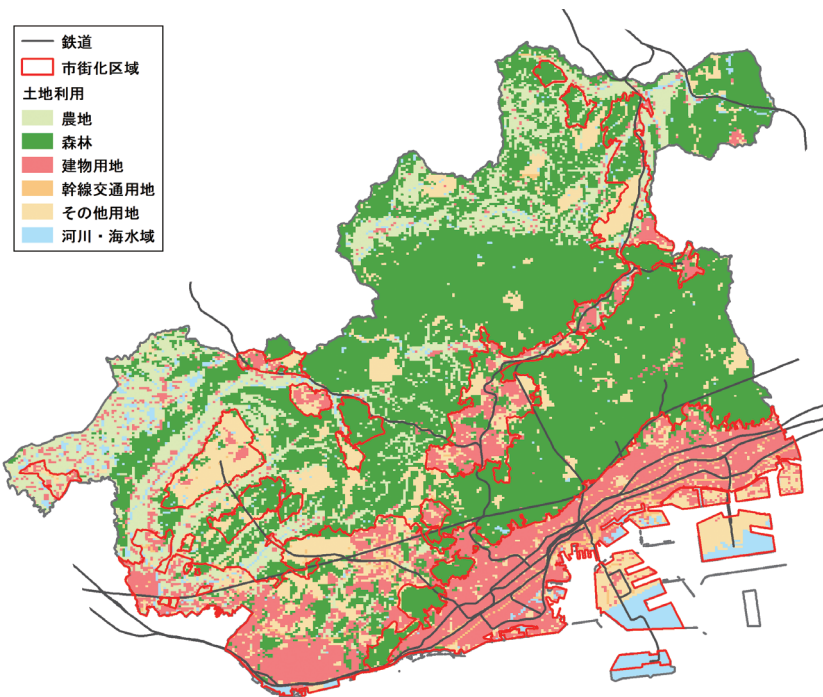
出典:気象庁

3 土地利用状況の変遷

神戸市は、地域ごとにさまざまな特徴・特性を有し、海・山・まち・農村などで構成されています。

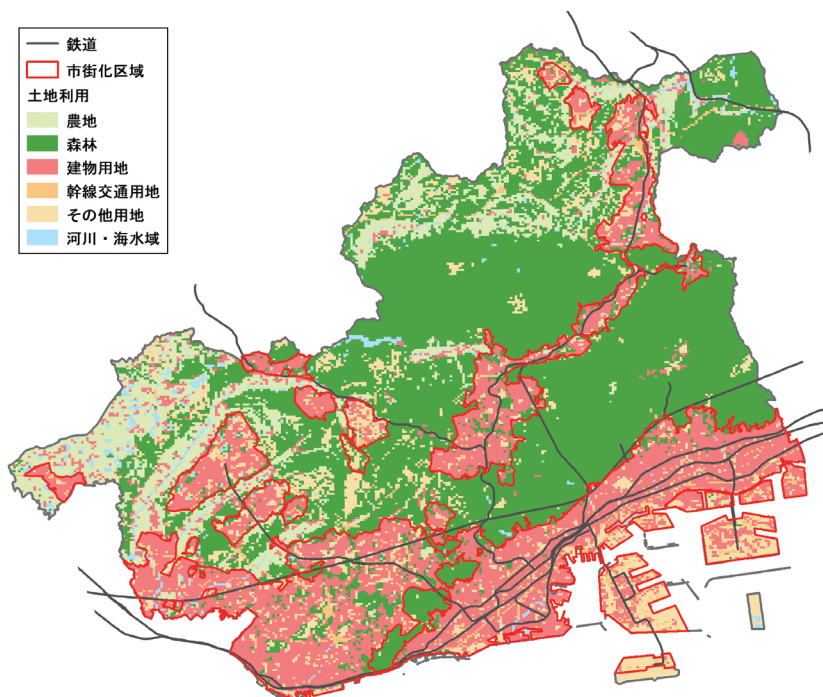
土地利用状況の変遷をみると、1987年から2020年にかけて郊外部で建物用地が増えており、市街化が進んでいることが分かります。形成された市街地は、鉄道駅や主要バス路線沿線を中心として広がっており、鉄道を軸とした計画的な市街地形成によってコンパクトな都市構造が構築されています。

■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)



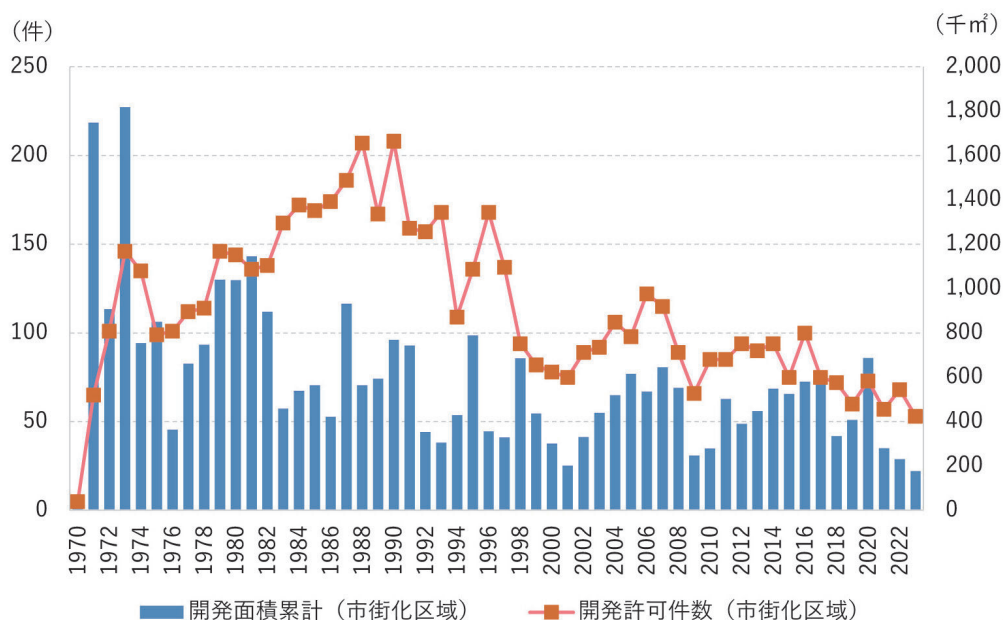
出典：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ

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

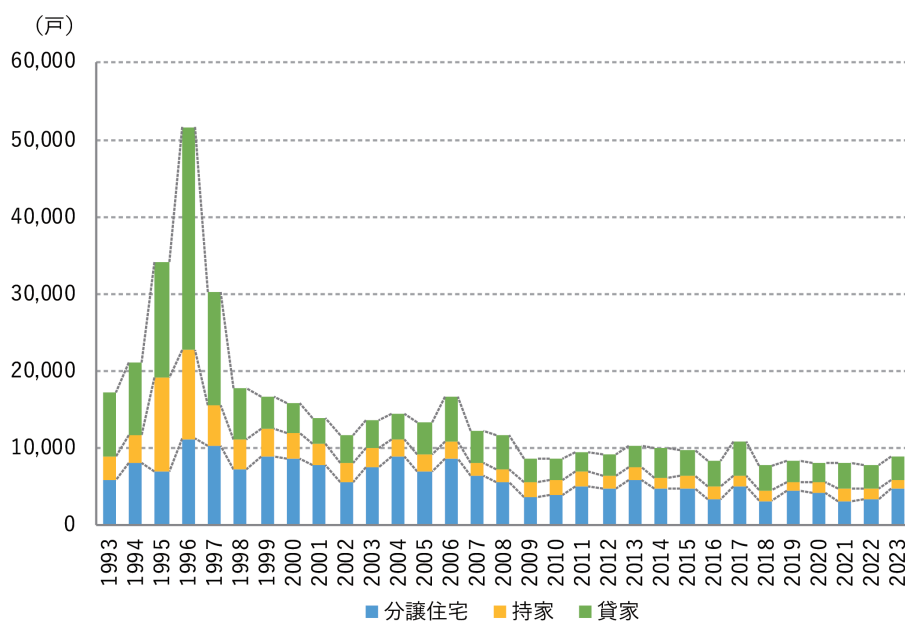


出典：神戸市データ

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



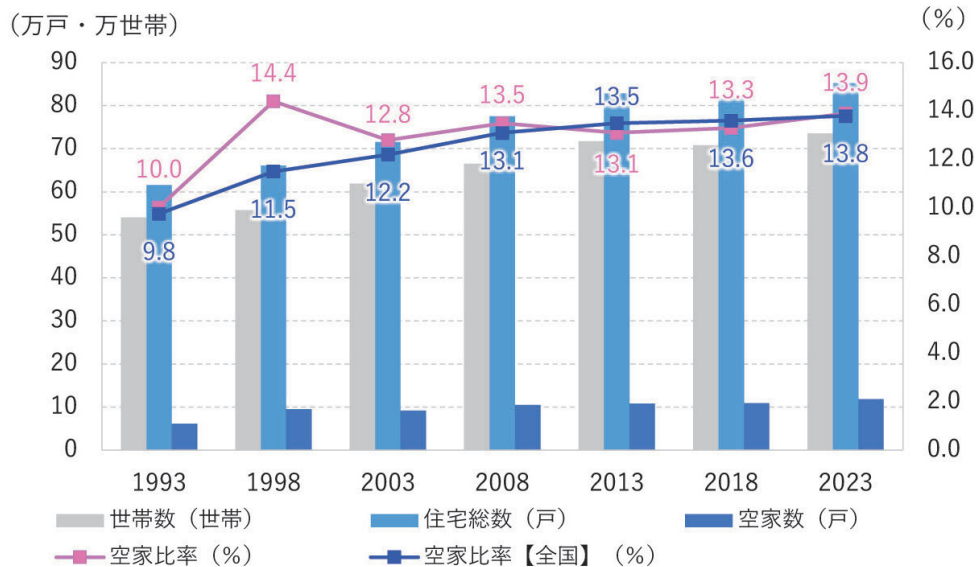
出典：神戸市統計書

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。

■市内の住宅戸数および住宅の空き家戸数の推移

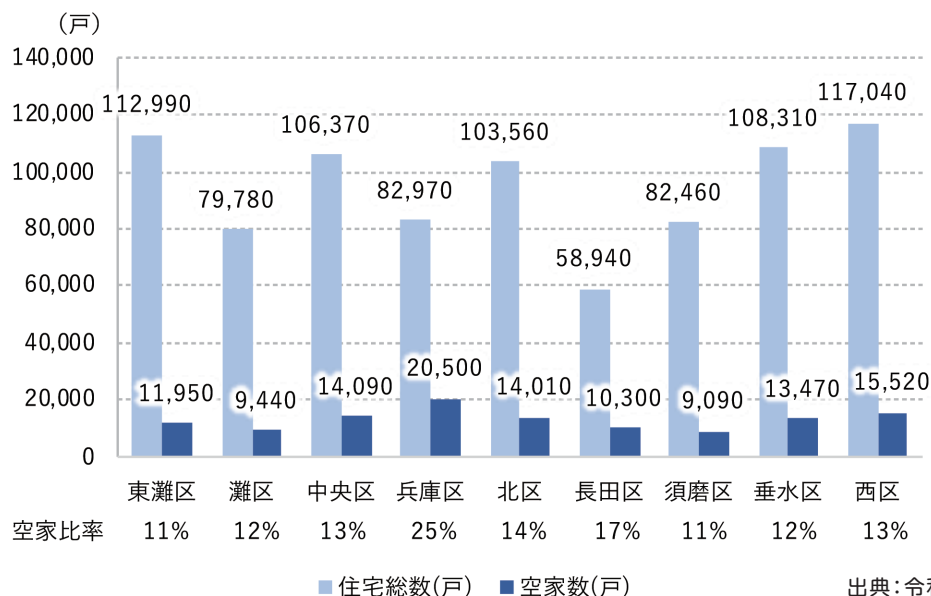


	1998年	2003年	2008年	2013年	2018年	2023年
世帯数	557,000	619,300	664,800	717,100	707,600	735,200
住宅総数	661,000	715,500	774,900	828,300	820,100	852,400
空き家数	95,200	91,400	104,600	108,100	109,200	118,400

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、空き家率および空き家比率



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、神戸空港などが整備されています。

■公共交通網



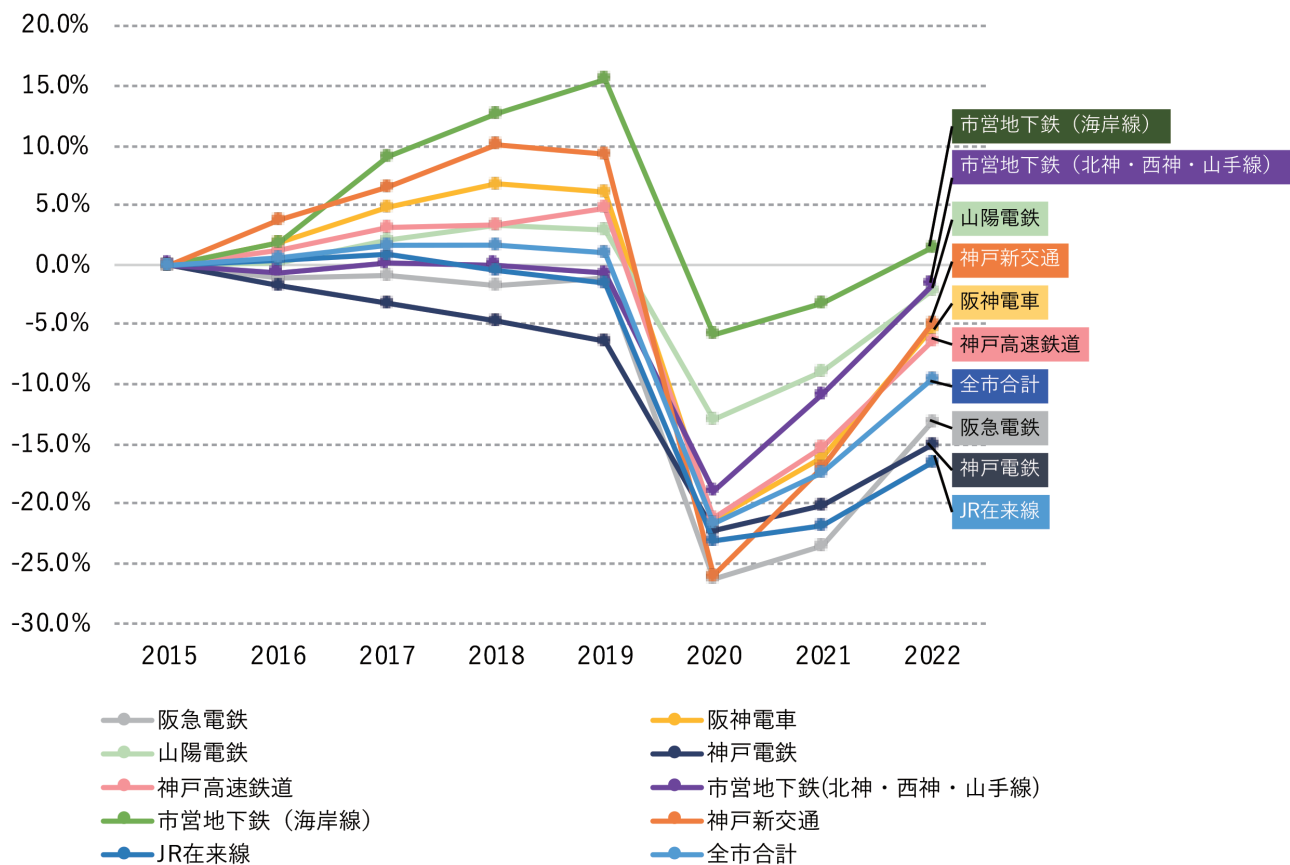
出典：神戸市地域公共交通計画(R6.4)

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。

■鉄道乗車人員の推移



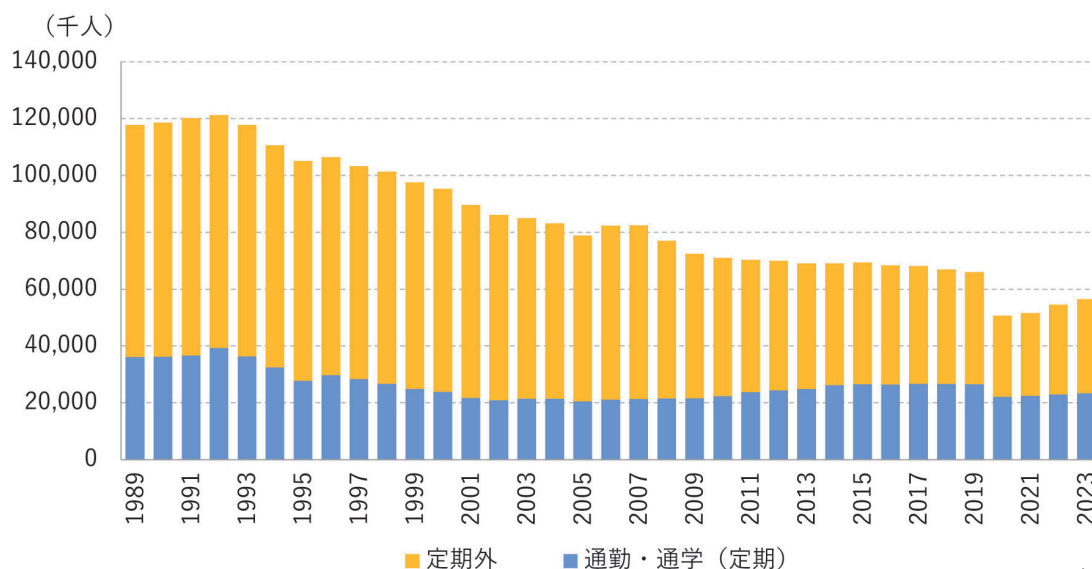
出典：神戸市統計書

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。

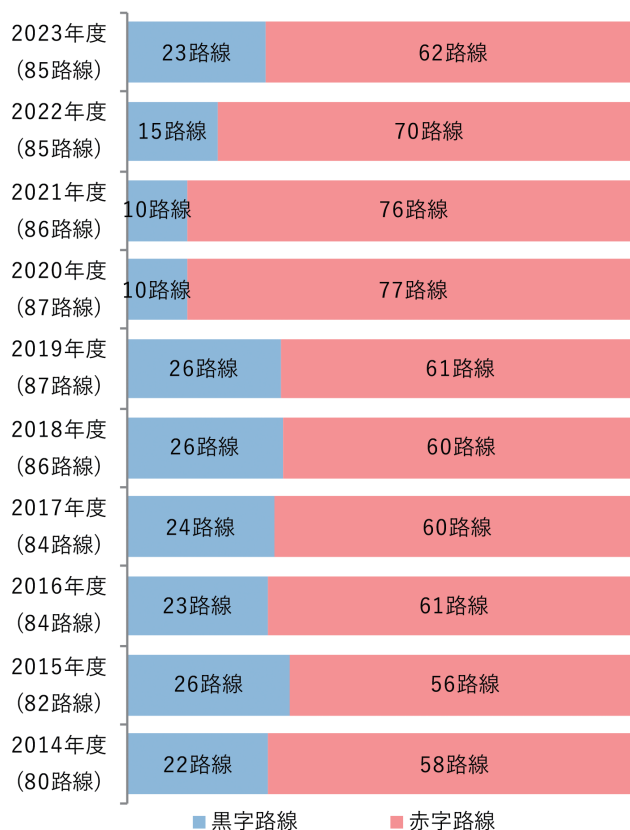
地域の生活交通を支えるバス路線の維持にあたり、市バスに限らず運転手不足が深刻な問題となっています。

市バス乗車人員の推移



出典：神戸市統計書

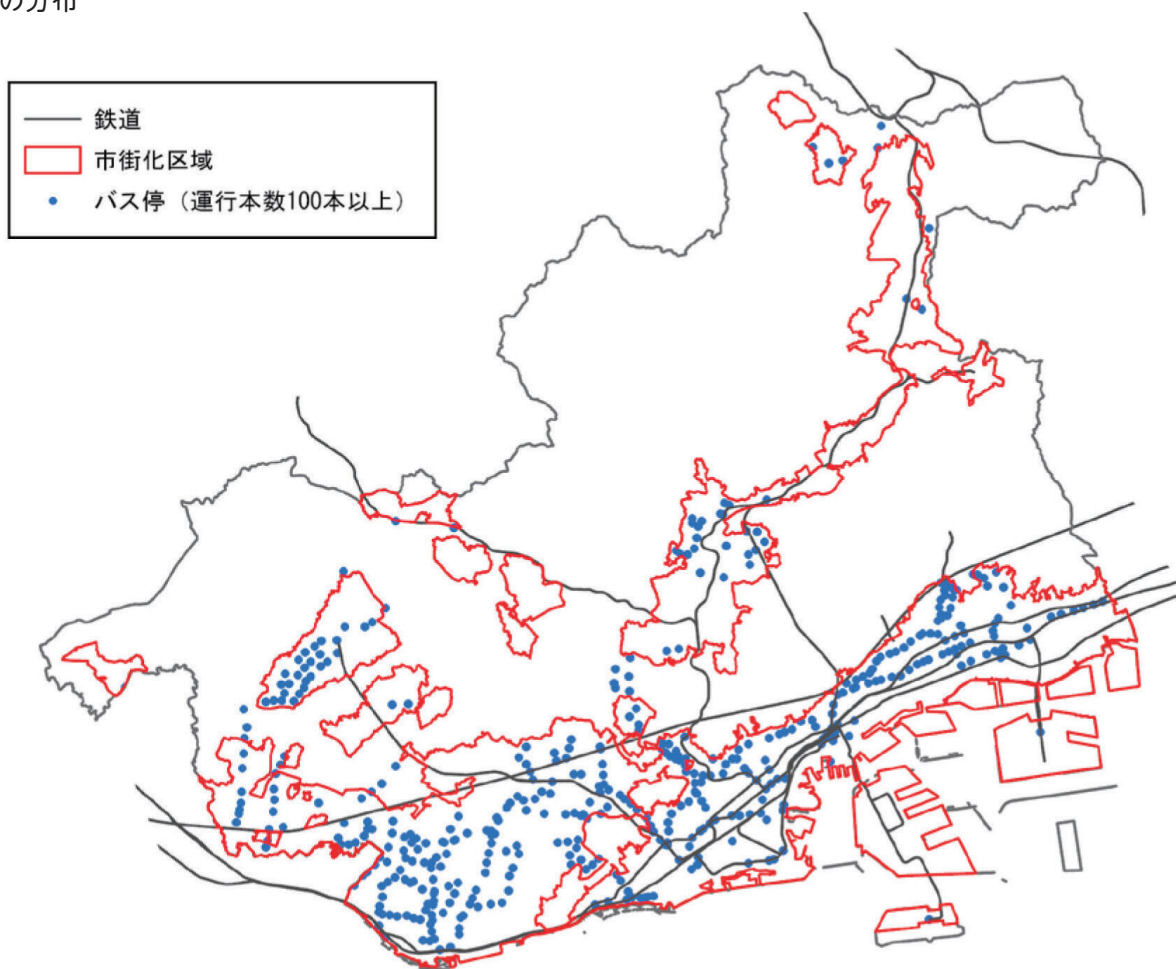
市バス路線別収支状況



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



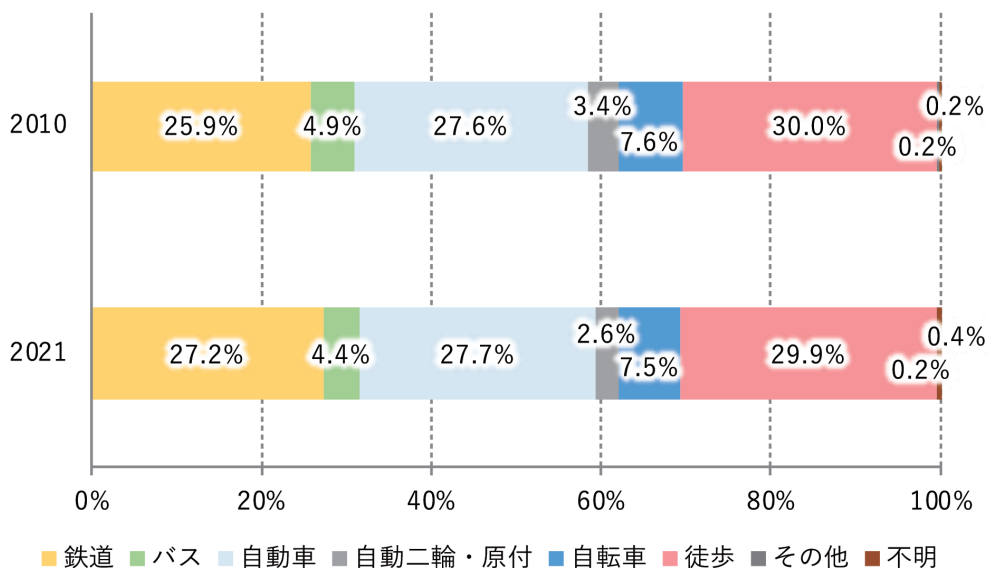
出典：バス運行状況を基に市作成

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。

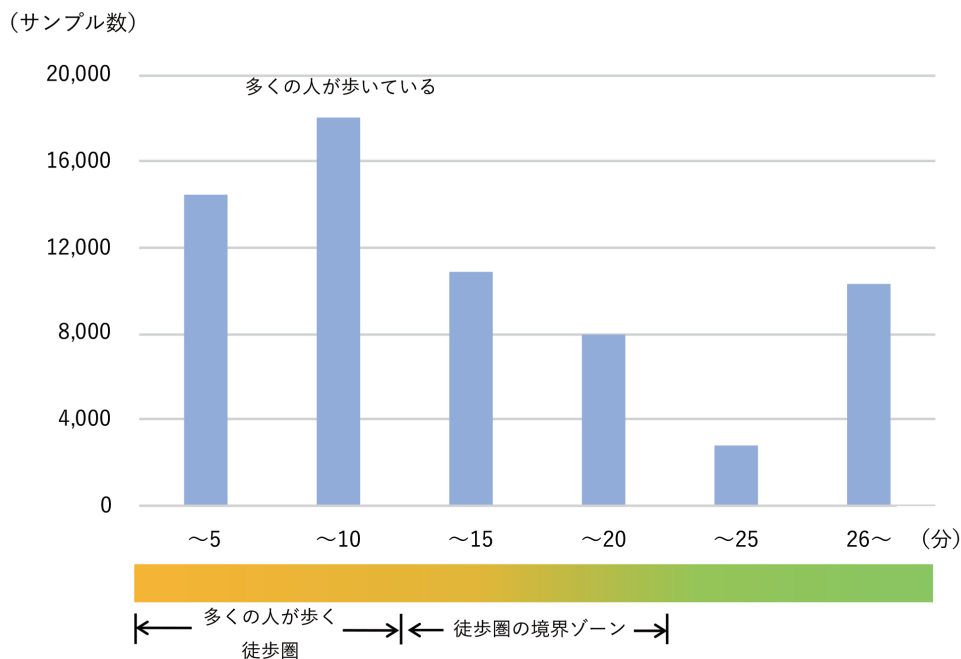
徒歩圏を把握するために、パーソントリップ調査を用い、目的地まで徒歩を選んだ人を抽出すると、多くの人が歩いている時間が徒歩10分までで、20分を超えると減少しています。

■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



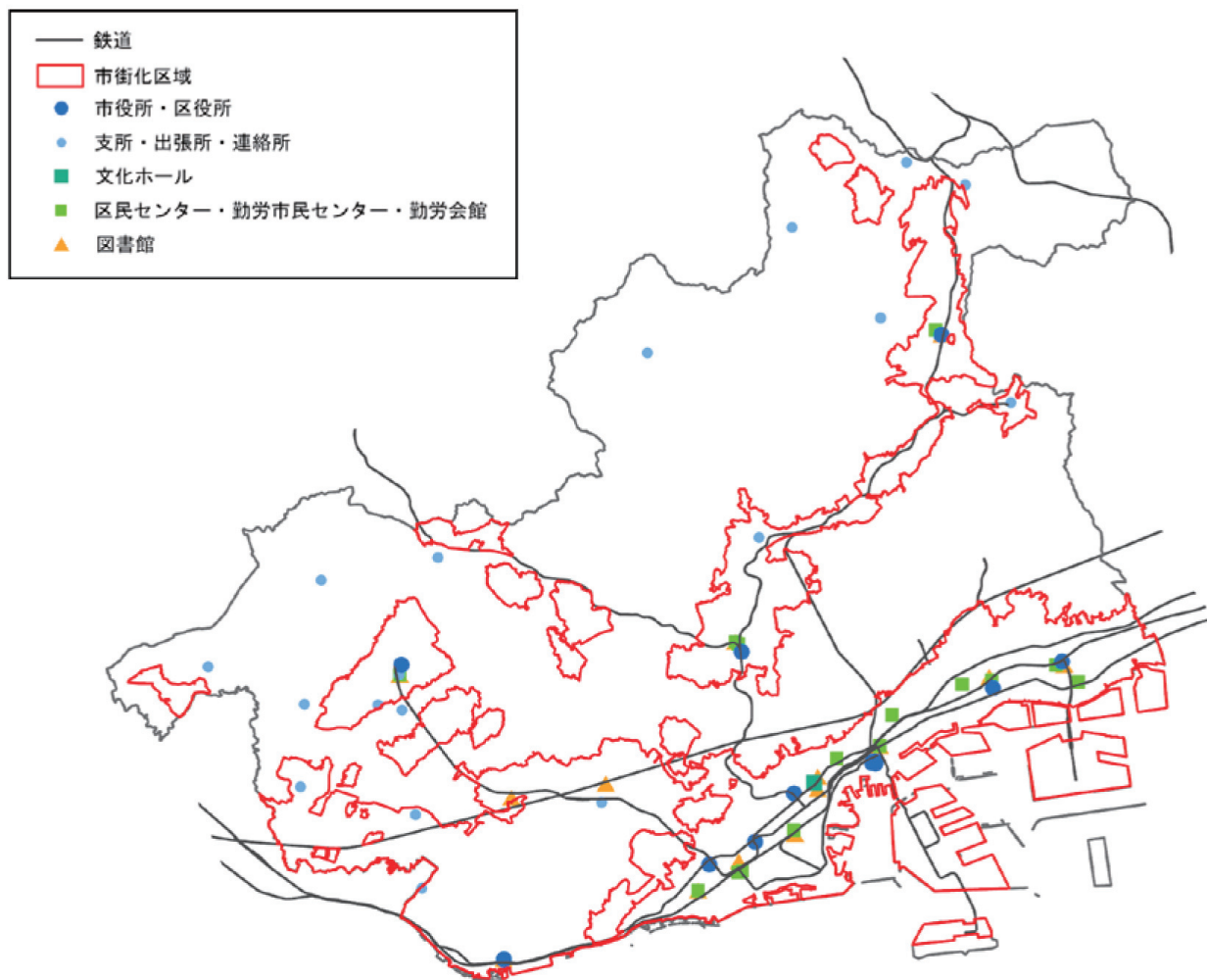
出典：第6回(R3)パーソントリップ調査(近畿地方整備局)より作成

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

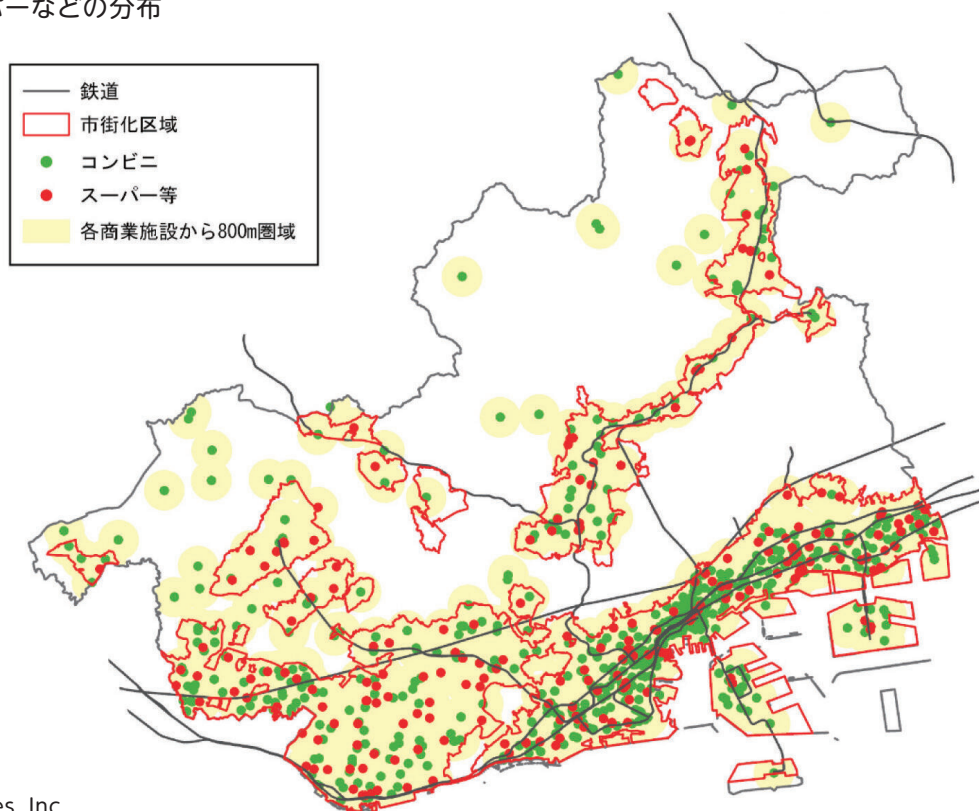


出典：神戸市データ

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。

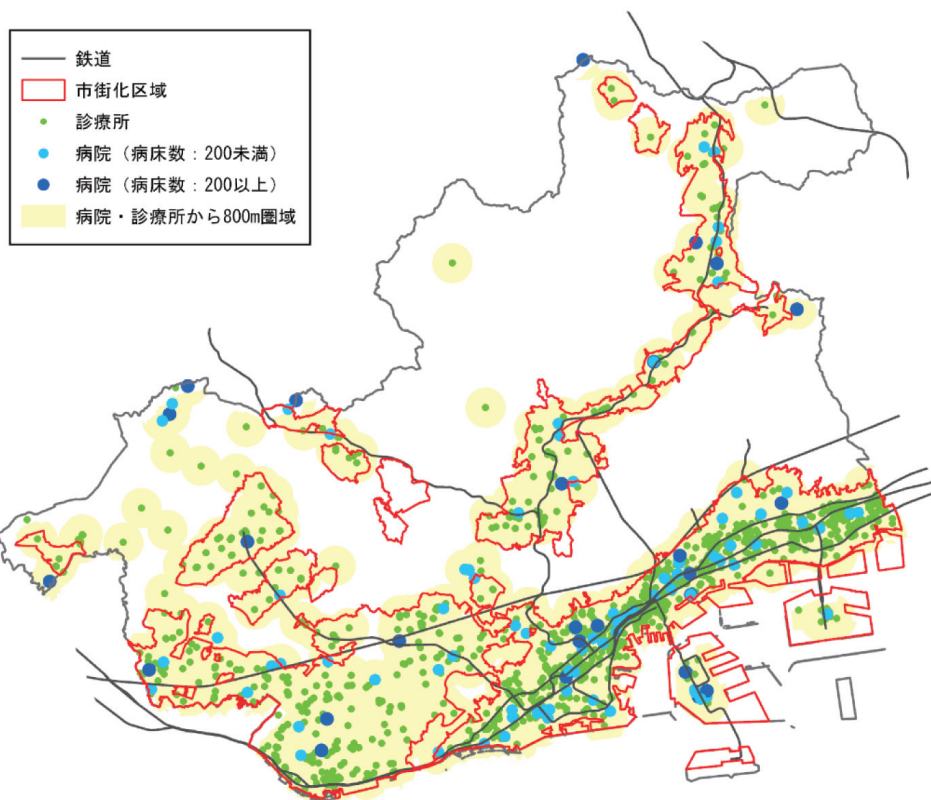
■コンビニ・スーパーなどの分布



©Geo Technologies, Inc.

出典：神戸市データ

■医療施設の分布



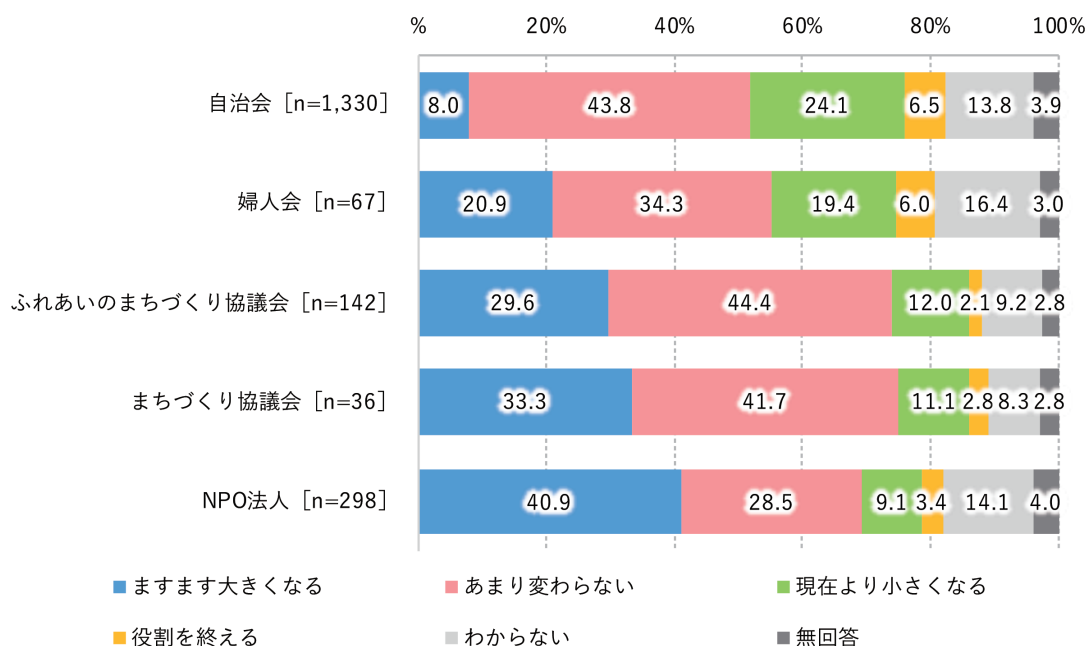
出典：神戸市データ、兵庫県内病院一覧（令和6年4月1日時点）

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。

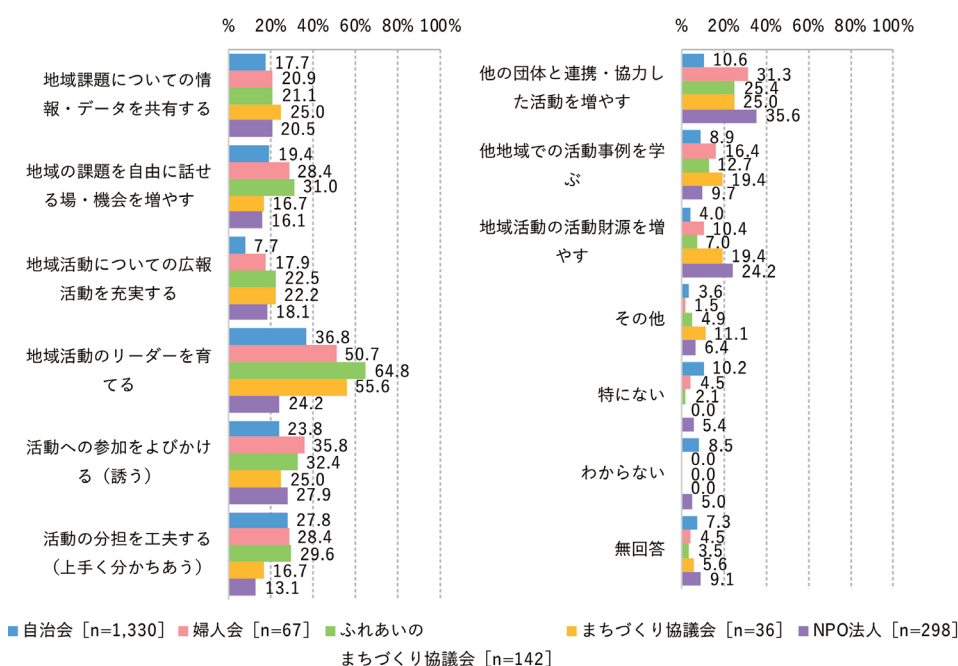
また、活動を活発にしていくために必要なことは、いずれの団体も「地域活動のリーダーを育てる」が最も多くなっています。

■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

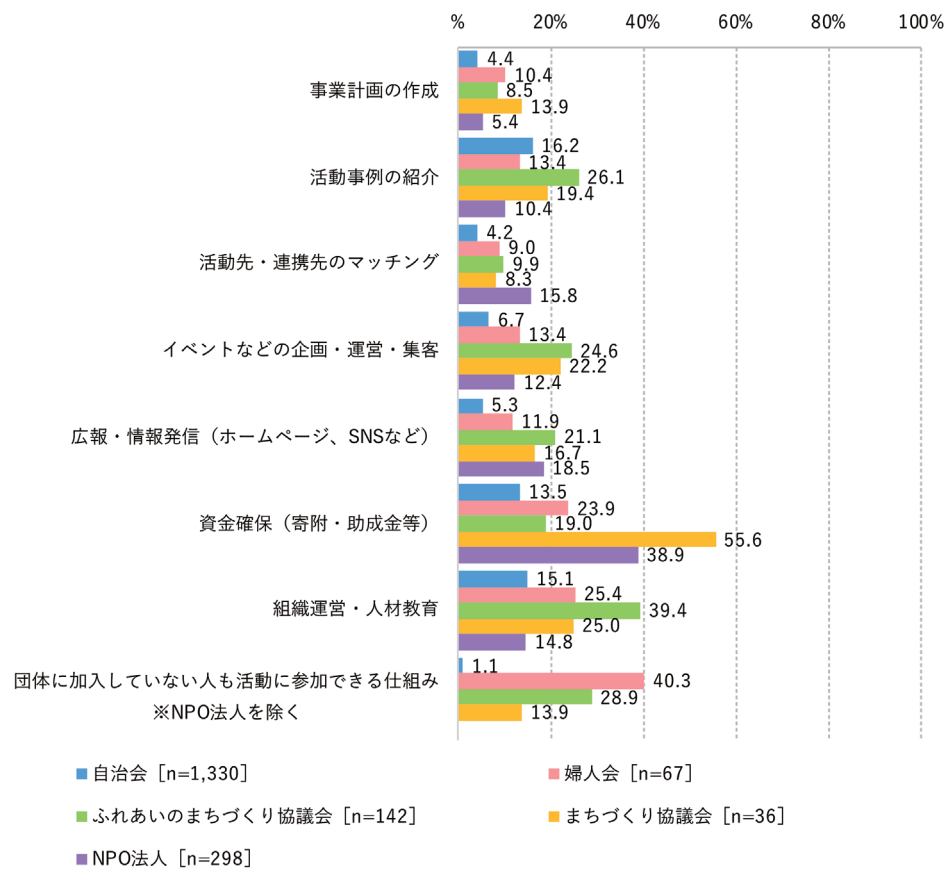
■団体の活動を活発にしていくための必要なこと



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

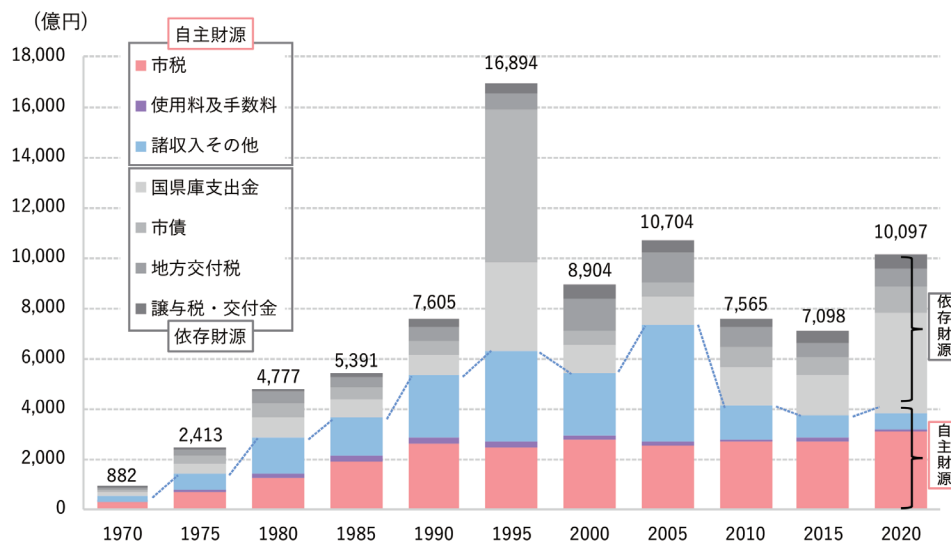
8 財政、経済活動

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。

■歳入決算額および構成比の推移（一般会計）



出典：神戸市統計書

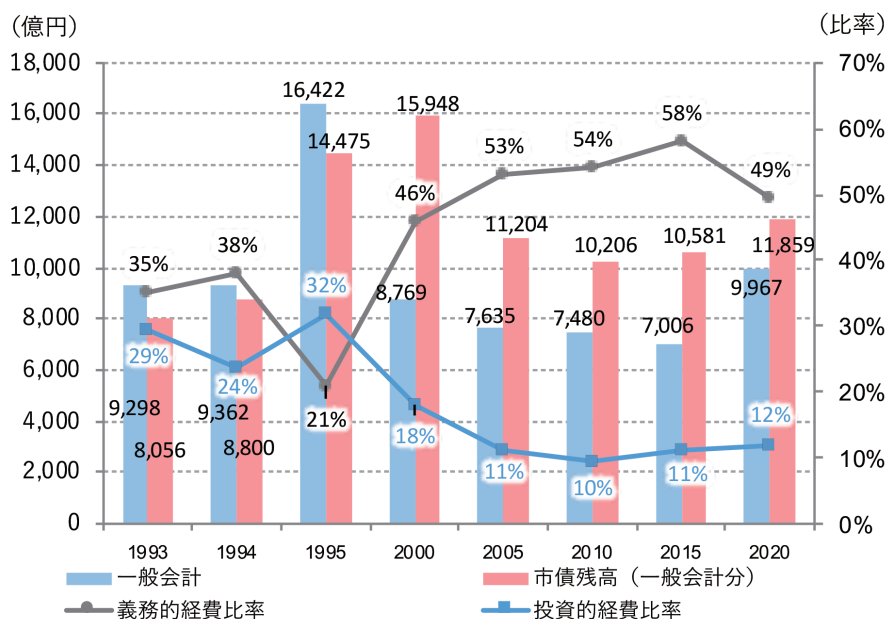
2. 歳出決算の状況

神戸市は震災復旧工事の後、財政上の課題もあり、施設などの整備およ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

本市が所有する公共建築物の総床面積は824万㎡となっています。今後、多くの施設において老朽化が進んでいく見込みです。

■公共建築物の概要(令和7年3月31日時点)

		主な施設	床面積	構成比
行政財産	公用財産	庁舎等	36万㎡	4.4%
	公共用財産	学校園	182万㎡	22.1%
		市営住宅	304万㎡	36.9%
		市民福祉施設	206万㎡	25.0%
		企業用財産	37万㎡	4.5%
普通財産		貸付財産等	59万㎡	7.1%
合 計			824万㎡	100.0%

出典：第2期神戸市公共施設等総合管理計画(令和8年3月)

■建築後40年以上*経過する施設の割合と今後の見通し

令和7年3月	10年後	20年後
50.9%	75.3%	90.0%

※一般的な建替の目安となる年数、今後の見通しは単純推計

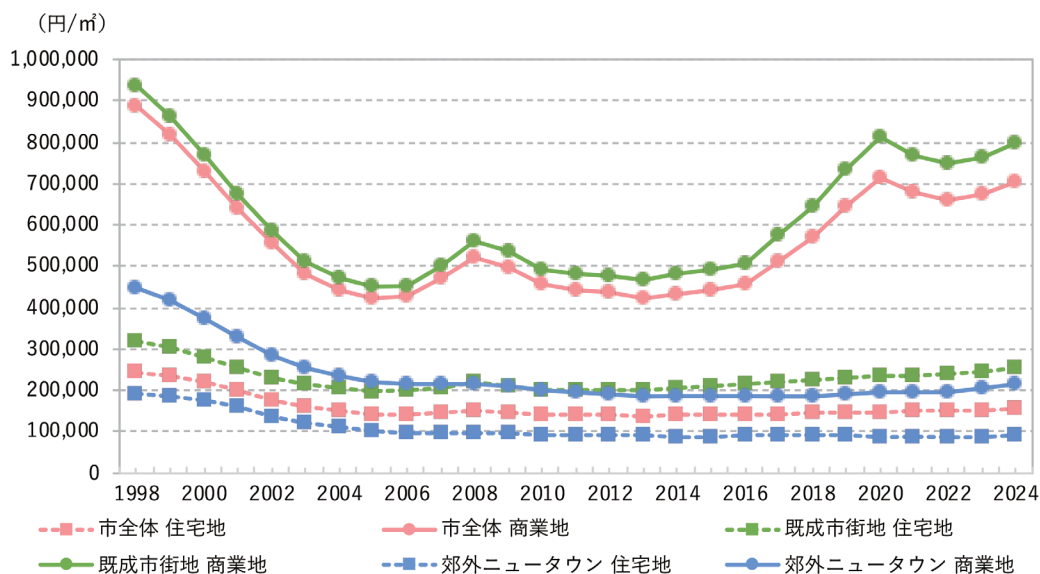
出典：第2期神戸市公共施設等総合管理計画(令和8年3月)

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。住宅地は地域にかかわらず概ね横ばいで推移しています。

■ 区域別地価の推移

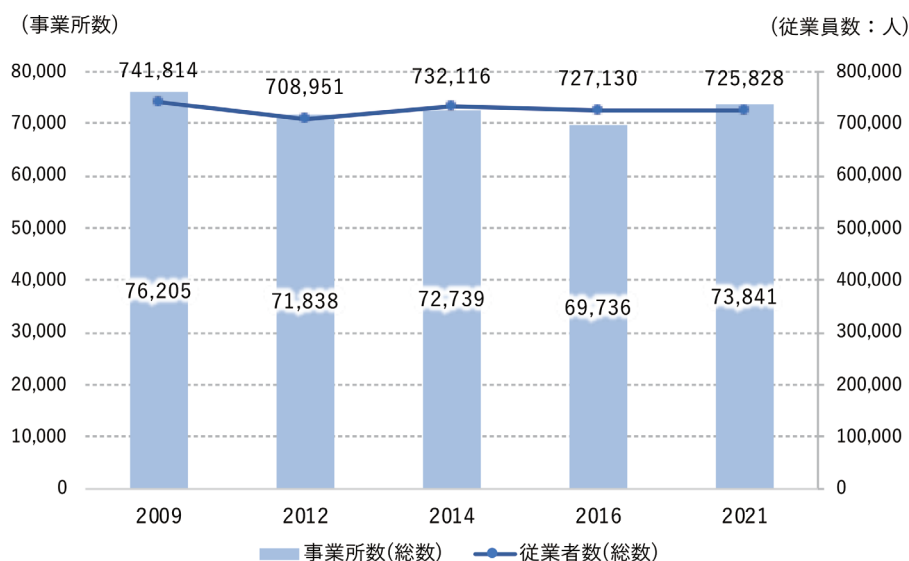


出典：国土数値情報 地価公示

④ 事業所数・従業員数

2009年以降、事業所数と従業者数は共に横ばいで推移しています。

■ 民営事業所数および従業者数の推移(事業内容不詳を含む)



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。

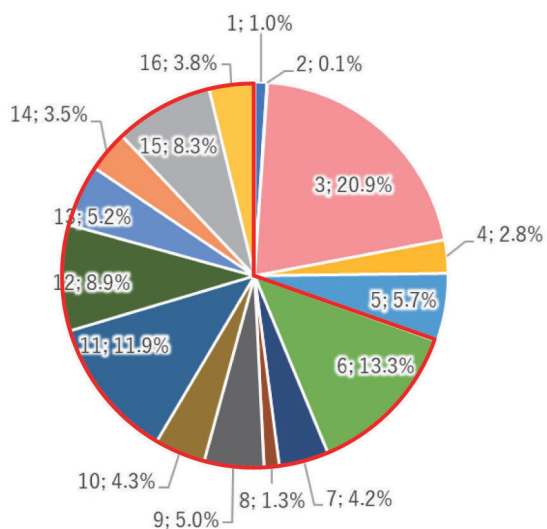
全国と概ね同様の構成比率となっており、神戸市の経済規模は全国の約1.3%となっています。

■国内総生産(2021年度)

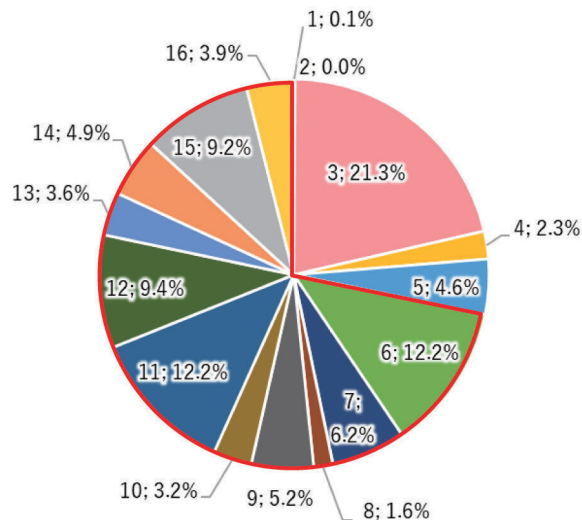
■市内総生産(2021年度)

【国内】総生産額：約549兆円

【神戸市】総生産額：約7.0兆円



- 1:農林水産業
- 3:製造業
- 5:建設業
- 7:運輸・郵便業
- 9:情報通信業
- 11:不動産業
- 13:公務
- 15:保健衛生・社会事業



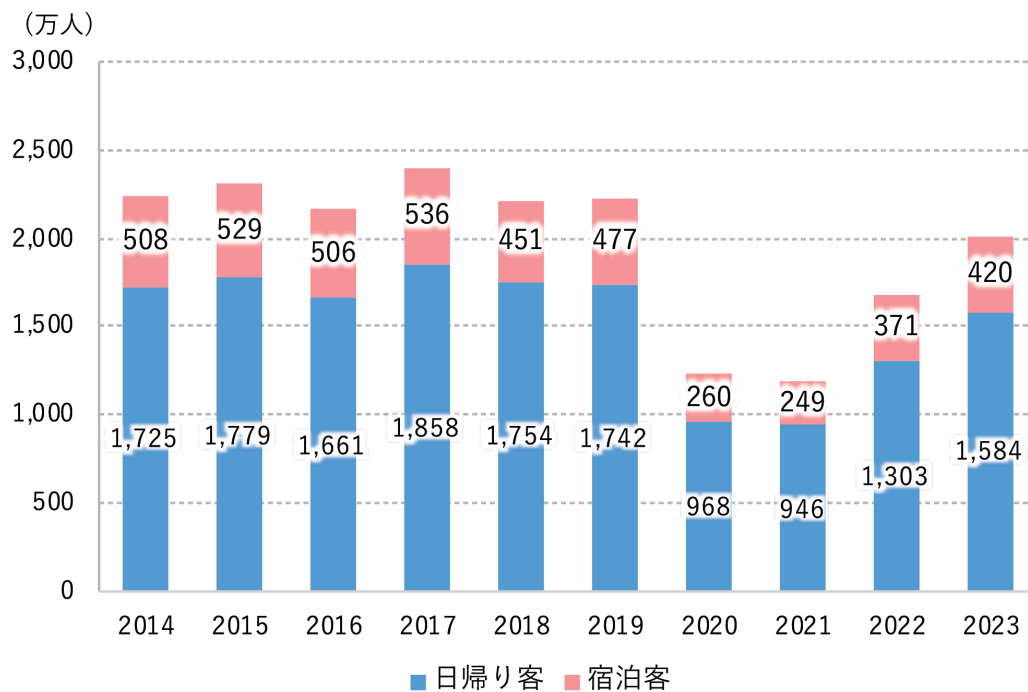
- 2:鉱業
- 4:電気・ガス・水道・廃棄
- 6:卸売・小売業
- 8:宿泊・飲食サービス業
- 10:金融・保険業
- 12:専門・科学技術、業務支援サービス業
- 14:教育
- 16:その他のサービス

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、日帰り客およ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。

■観光入込客数



出典：神戸市統計書

9 防災

1 土砂災害

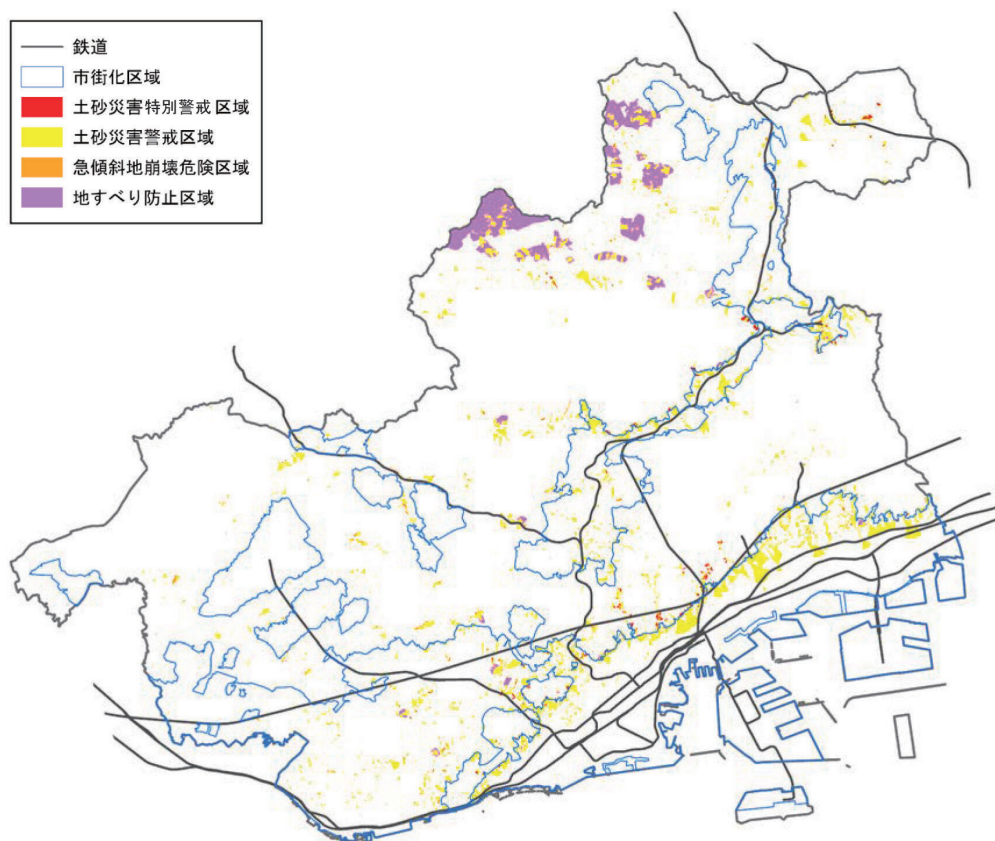
神戸市は起伏に富んだ地形であるため、土砂災害など災害危険性の高い地域が多く存在します。

《指定状況》R8.3 時点

- ・土砂災害特別警戒区域：1,030 箇所指定（保全人家：1,475 戸※）
- ・急傾斜地崩壊危険区域：245 箇所指定
- ・地すべり防止区域：31 箇所指定

※R6.6 時点

■土砂災害



出典：神戸市情報マップ（2024年11月1日現在）

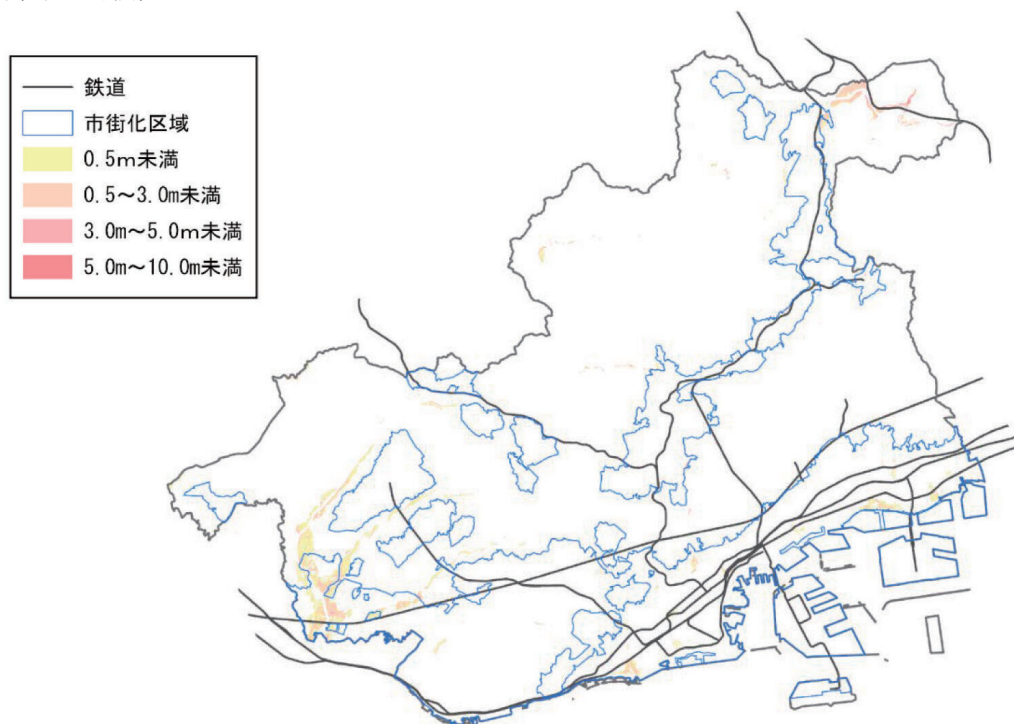
② 水害

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。

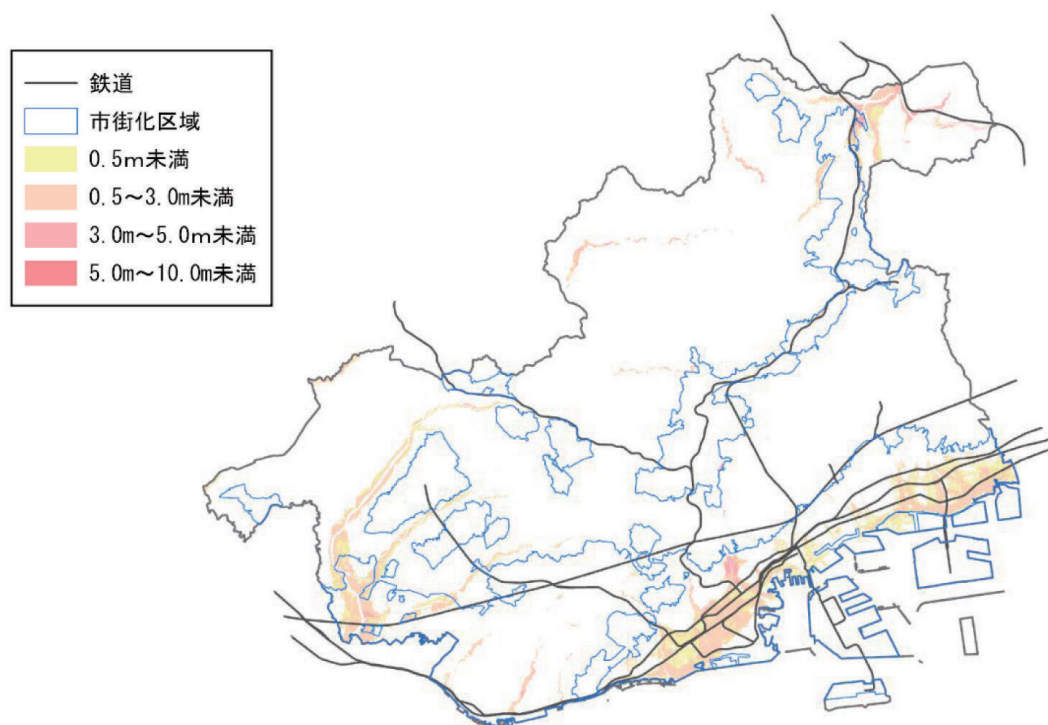
想定最大規模降雨（1/1000年確率規模以上）では、沿岸部を中心に広範囲に指定され、浸水深も大きくなることが想定されています。

■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）

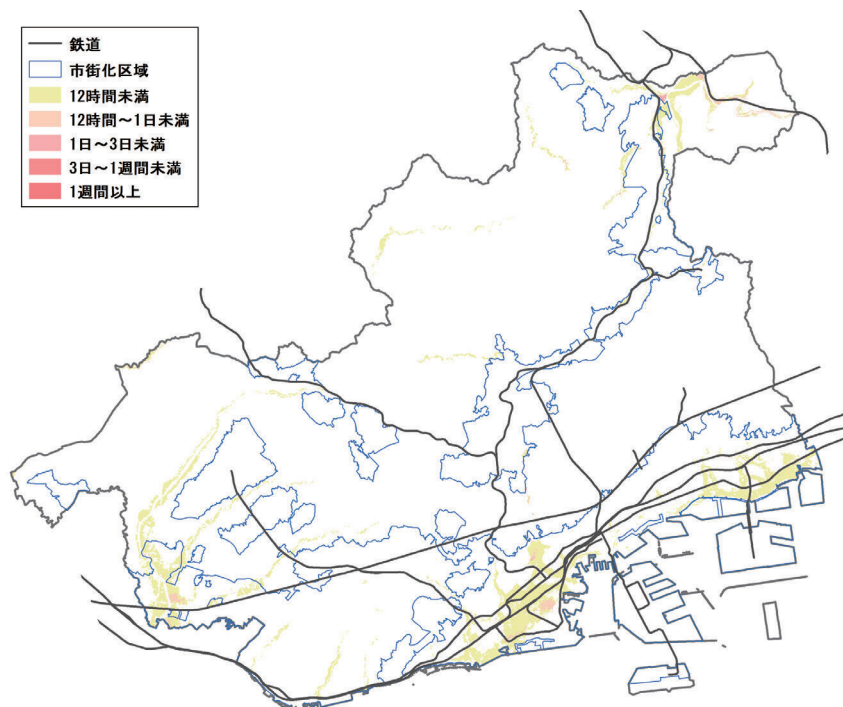


出典：神戸市情報マップ(2024年11月1日現在)

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。

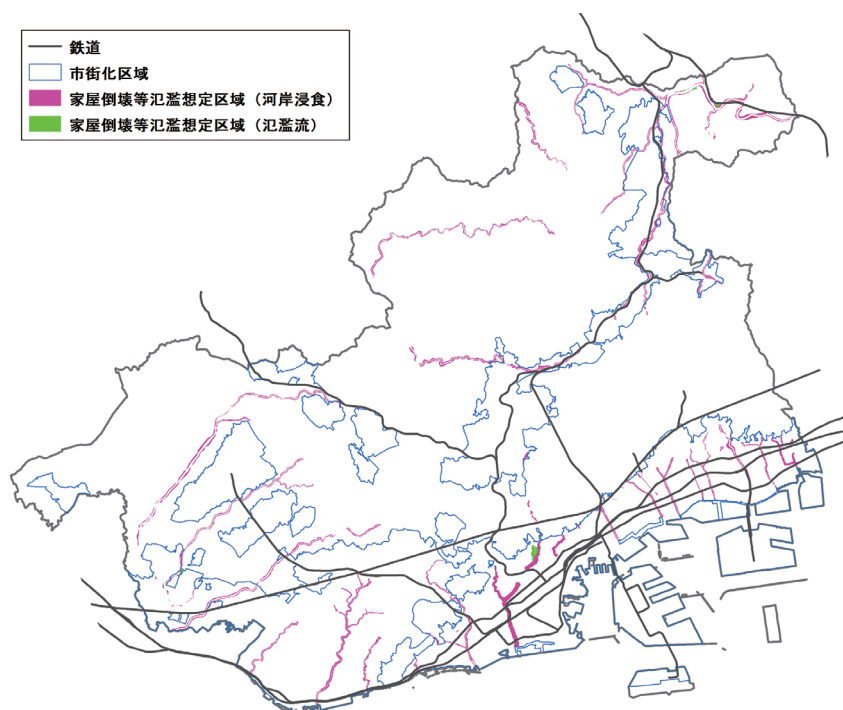
家屋倒壊等氾濫想定区域（想定最大規模降雨）をみると、市内の河川沿いで河岸浸食が想定されています。

■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

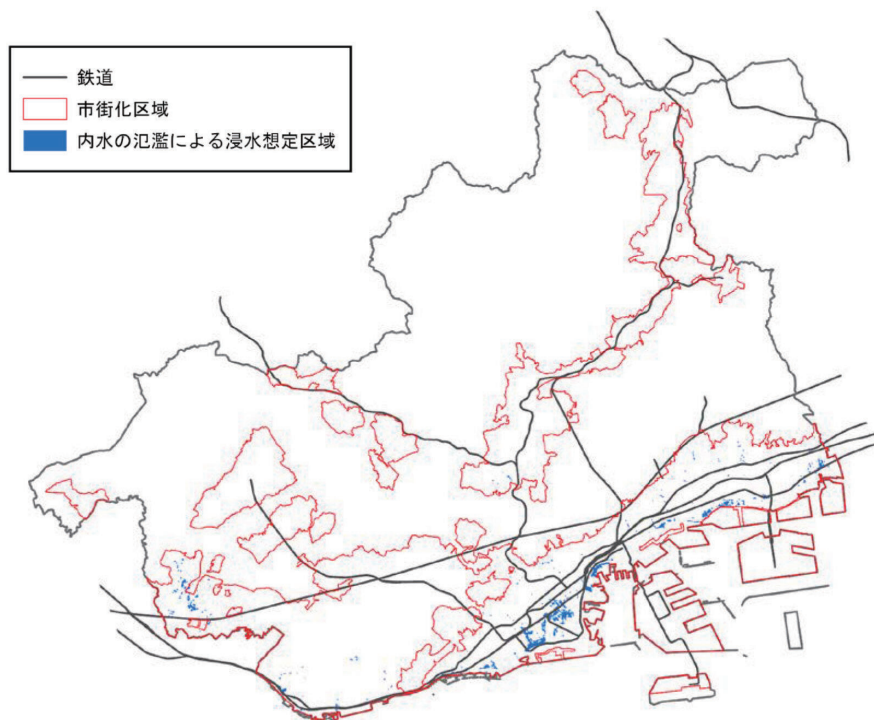


出典：兵庫県オープンデータ(令和4年4月1日時点)

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)

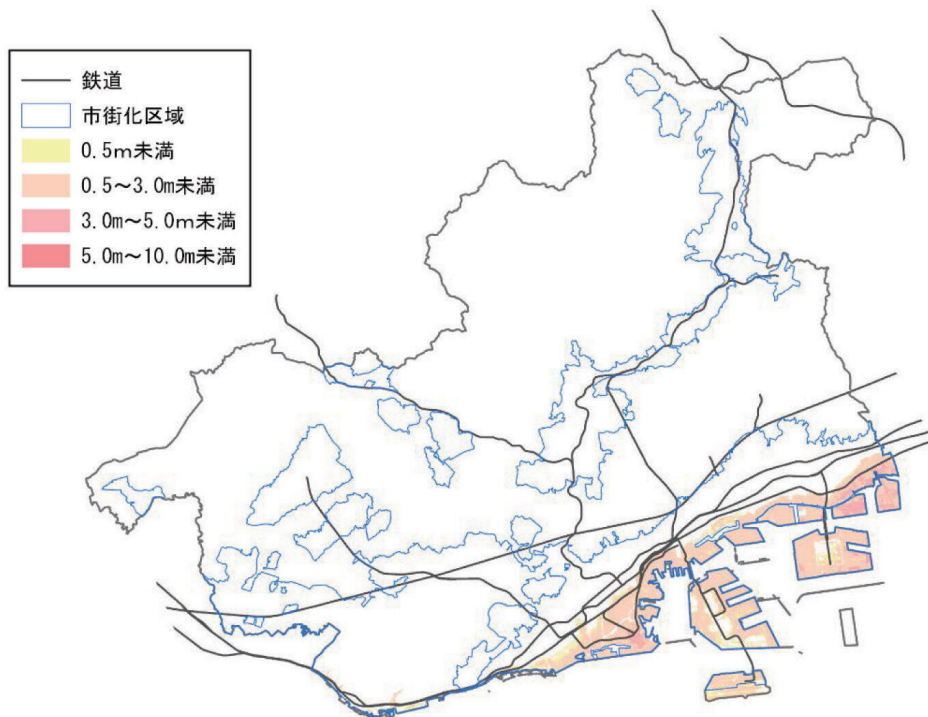


出典：神戸市情報マップ(2024年11月1日現在)

3. 高潮

500年～4000年に一度の最大規模の高潮が発生した場合に、沿岸部を中心に浸水が想定されています。一方で、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）

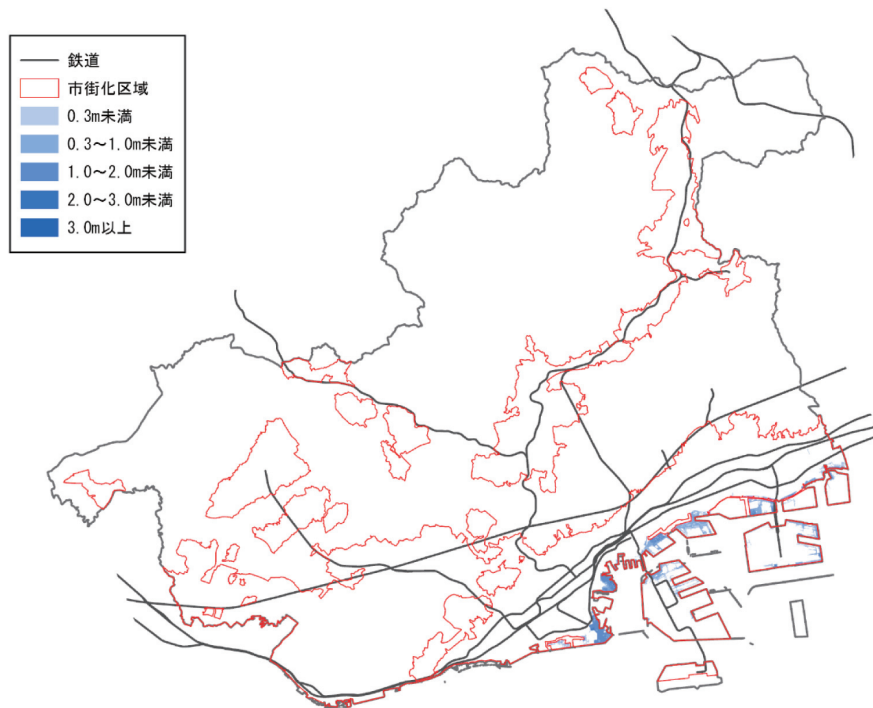


出典：神戸市情報マップ(2024年11月1日現在)

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)



3 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、人によってさまざまに幅があります。

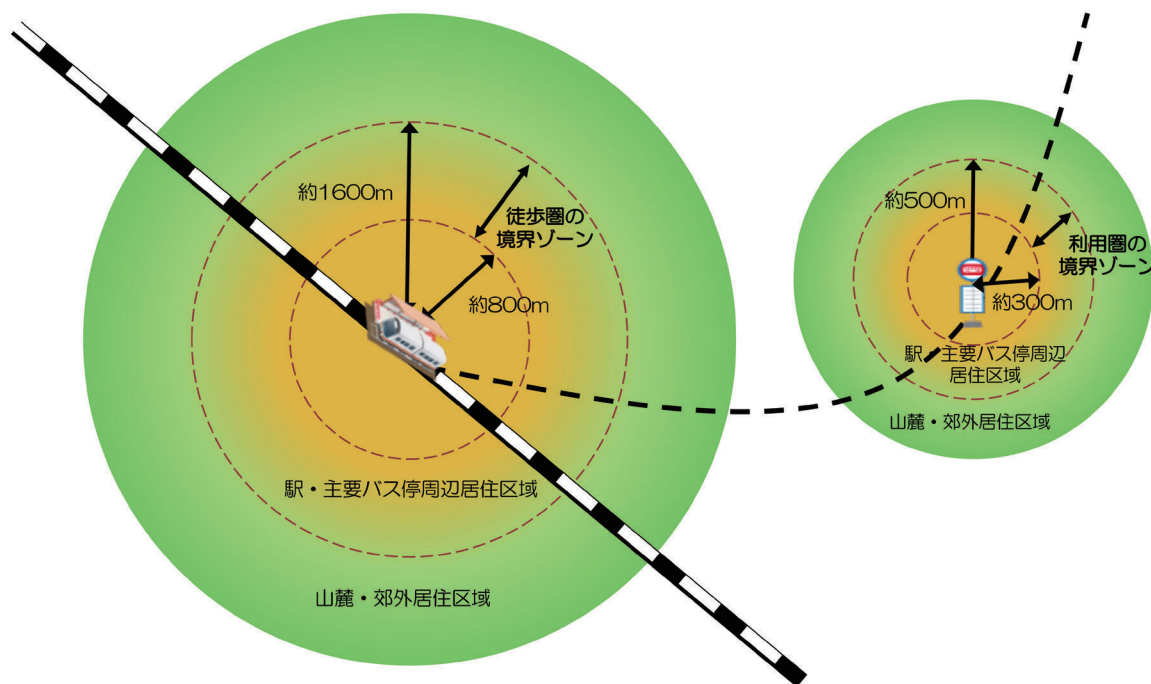
本計画では、道路距離80mにつき1分間を要するものとして、鉄道駅から経路800mから1,600mの範囲までの幅を境界ゾーンとし、その外縁を鉄道駅からの徒歩圏とします。

【主要バス停の利用圏】

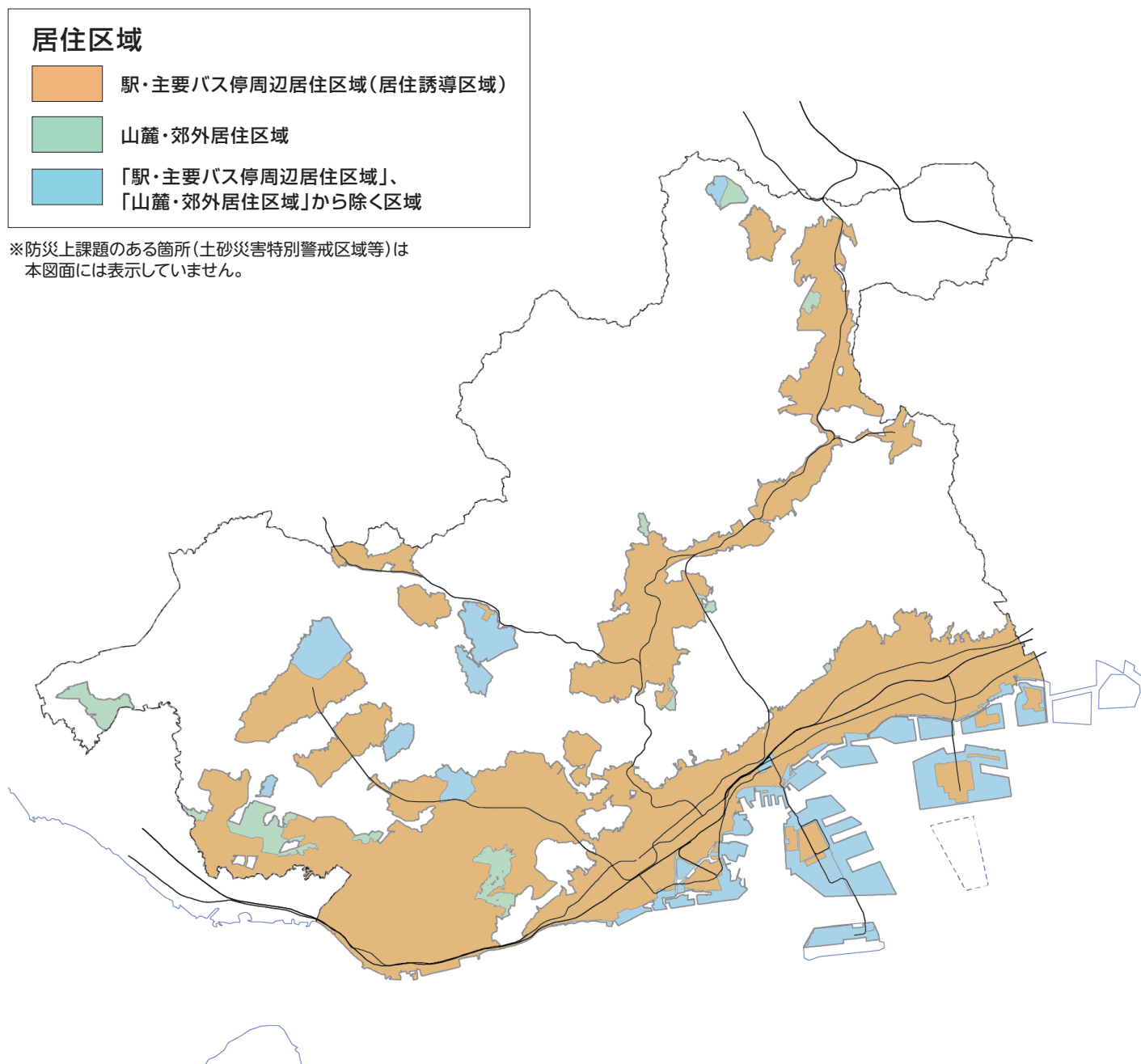
駅から離れたエリアは、駅周辺に比べて都市のスポンジ化にともなうリスクが大きいと想定されますが、拠点駅にアクセスしやすいバス停周辺は、交通利便性が比較的高く、生活サービスを享受しやすい環境にあると考えられます。

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

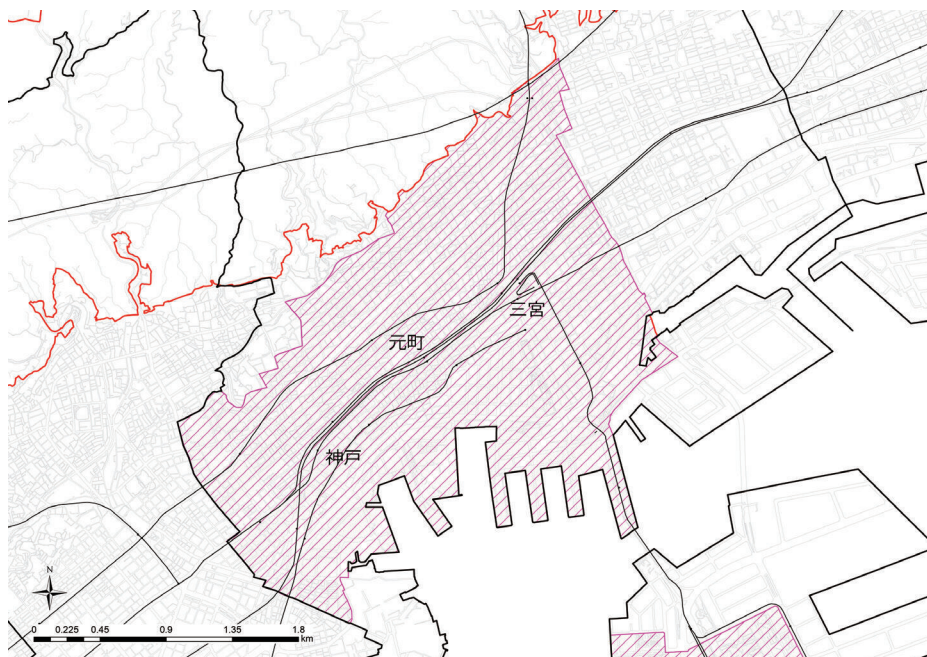
本マスタープランで位置づける拠点などに、広域型都市機能誘導区域を配置します。

【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	
地域拠点	六甲山系南側の既成市街地	旧市街地型
	住吉、御影、六甲道、湊川、新開地、板宿、新長田周辺 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

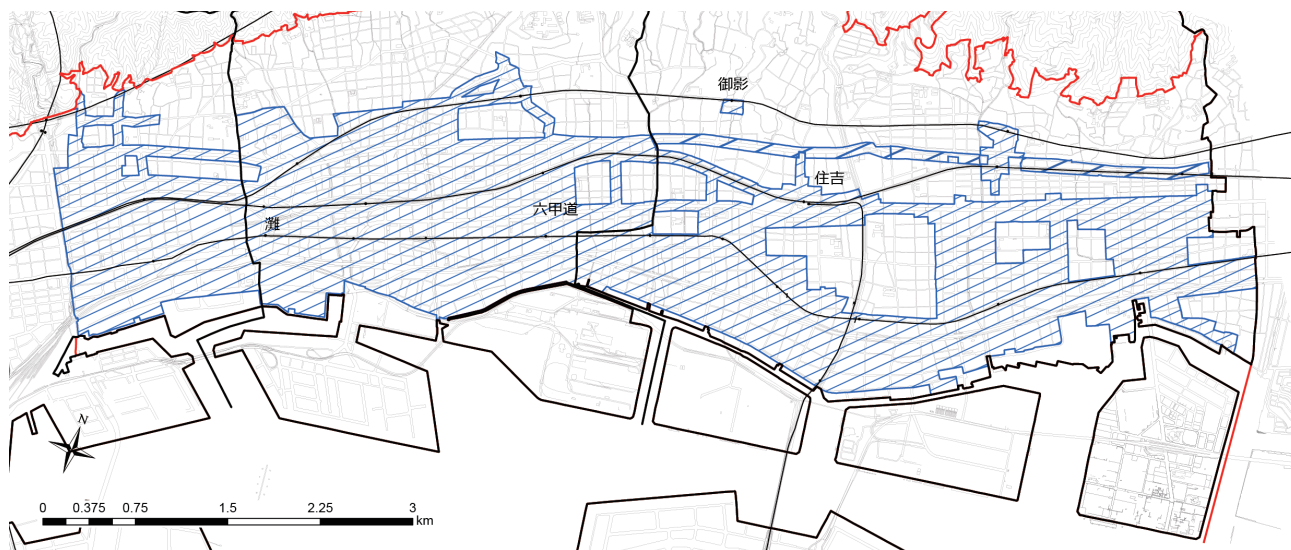
2 広域型都市機能誘導区域

【都心： 】

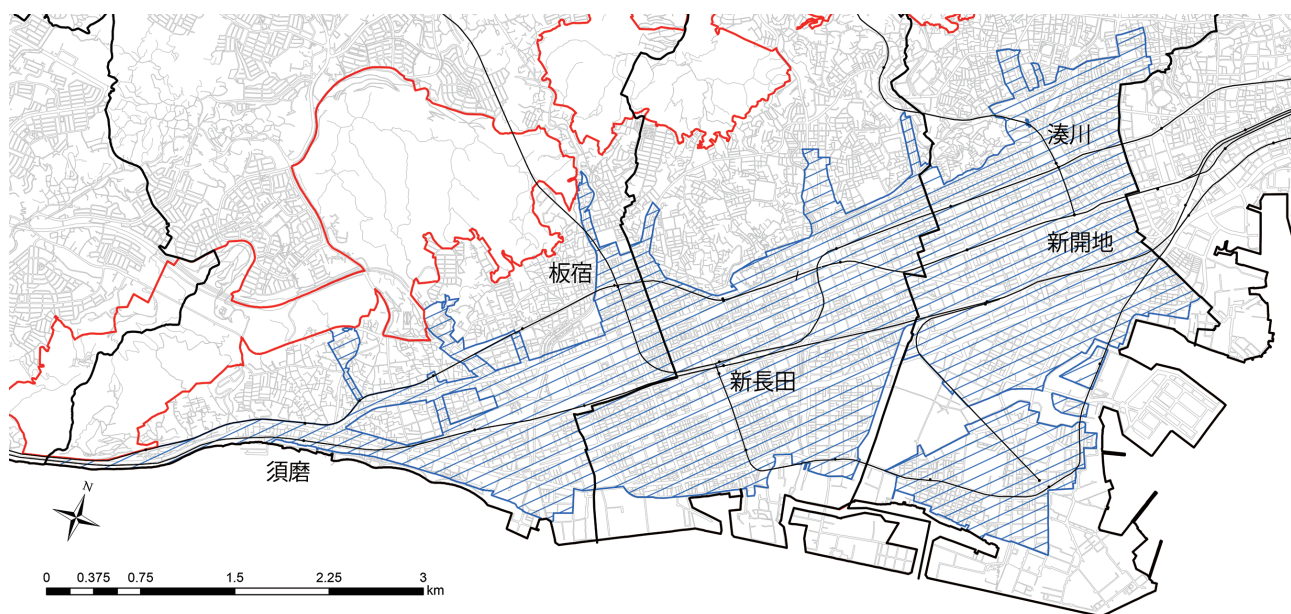


【旧市街地型：】

(東部)

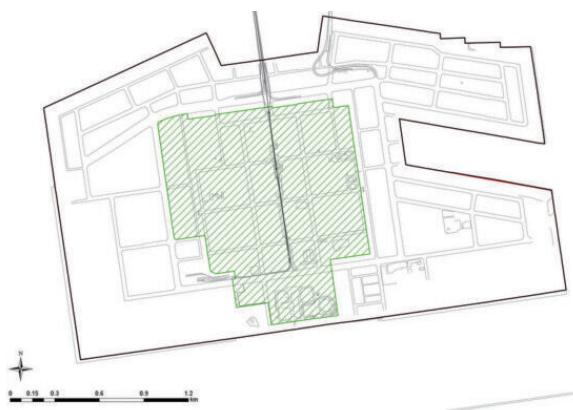


(西部)

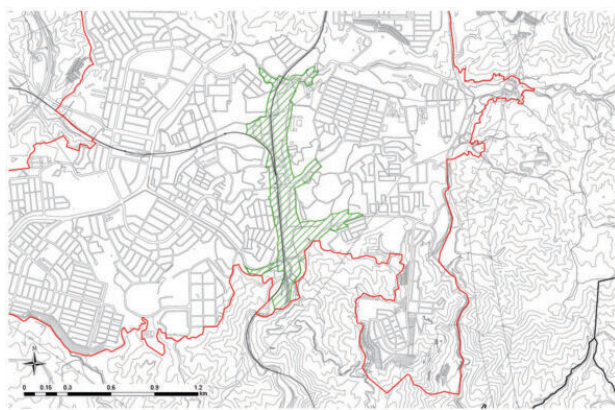


【郊外拠点型：】

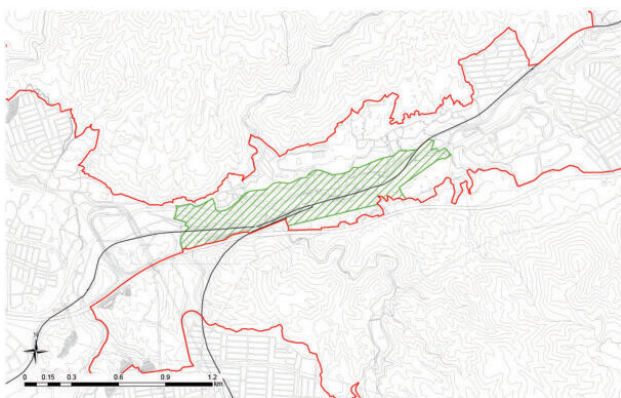
六甲アイランド



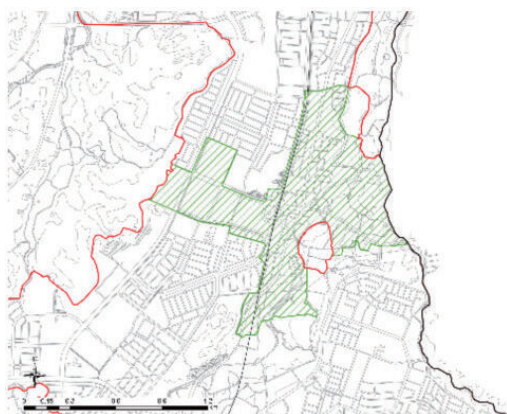
鈴蘭台



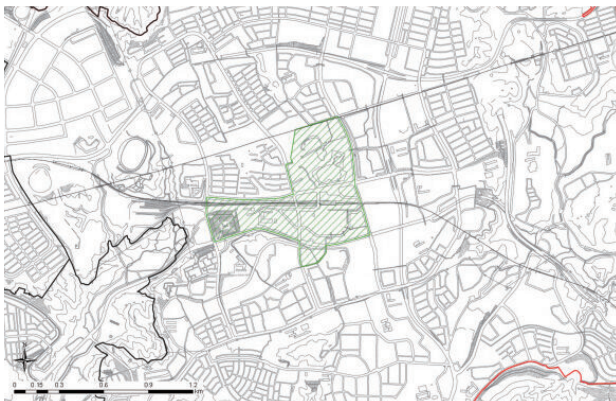
谷上



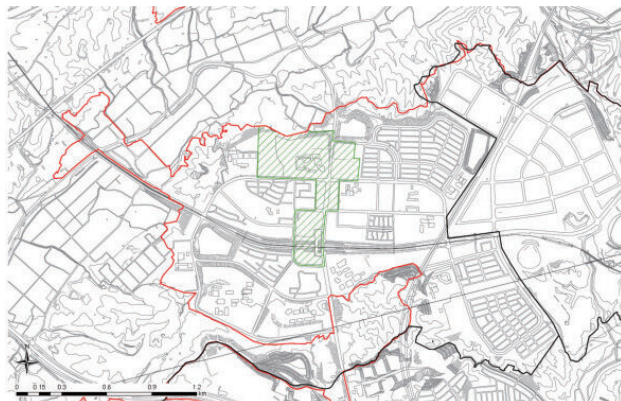
岡場



名谷



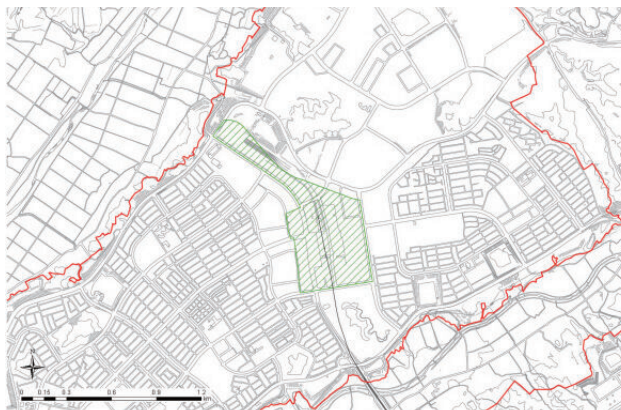
学園都市



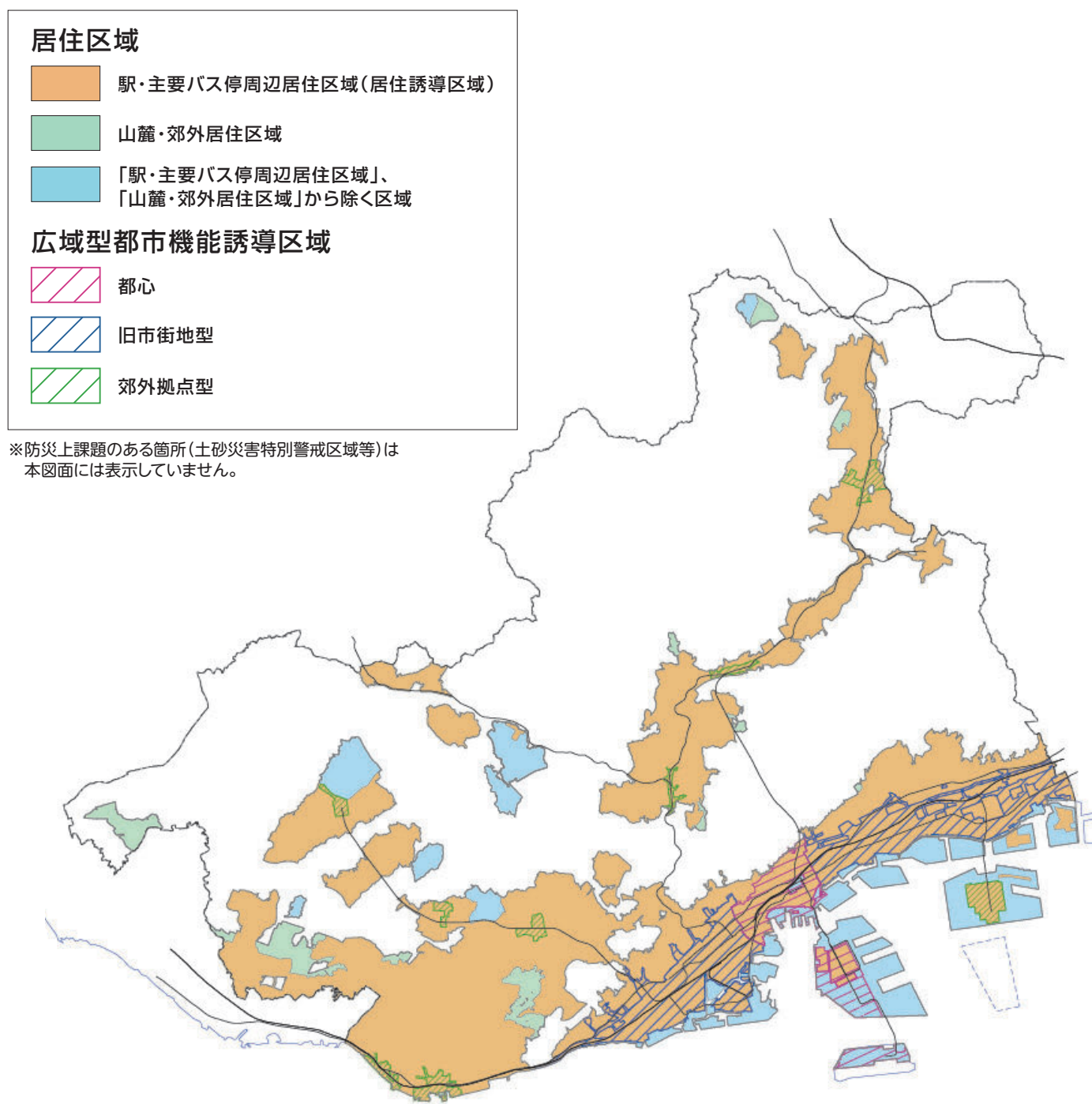
垂水・舞子



西神中央



3 都市機能およ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、当該計画が概ね50年先を見据えた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5年ごとを基本として検証・評価を行います。次期中間目標値は（2030年（令和12年））を設定します。

【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・自転車など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	基準値	中間目標値
自動車分担率	2025年:25.4%	25.4%以下

② 農村地域の活性化

「豊かな自然や農地に囲まれながらも都市的で便利な生活もできる神戸ならではの「里山暮らし」を進める」としており、「里山暮らし」の推進に関する「農村地域での農業参入・起業・移住数」を目標値とします。

指標	基準値	中間目標値
農村地域での 農業参入・起業・移住数	120件/年 (2020年～2024年平均)	120件以上/年

③ 防災まちづくりの推進

「防災上課題のある箇所」は、長期的な視点でみると、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
防災上課題ある箇所の 人家の減少数	2件 (2020～2024年累計)	1件以上/年

※なお、対策工事によるものは60件あります。(2020～2025年実績)

【モニタリング指標】

目標値と併せて、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