

第 1 号議案 神戸国際港都建設計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更について

計 画 書

神戸国際港都建設計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のように変更する。

神戸国際港都建設計画 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)

1. 基本的事項

(1) 基本的役割

都市計画法第6条の2に定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(以下「都市計画区域マスタープラン」という。)は、都市の発展の動向や人口、産業の現状及び将来の見通しなどを勘案して、長期的視点に立った都市の将来像とその実現に向けての大きな道筋を明らかにし、都市計画の基本的な方向性を示すものである。

(2) 策定区域

神戸市の全域を対象とする。

(3) 目標年次

国勢調査が実施された平成27年(2015年)を基準として、目標年次を令和7年(2025年)とし、今後おおむね10年間の都市計画の基本的方向を定めるものとする。

2. 都市計画の目標

(1) 都市づくりの基本理念

震災と復興過程の経験や教訓をふまえて21世紀を先導する国際都市として、「ひと(人)」を「たから(財)」として新たな豊かさをともに創造する「協創」により、人間性豊かな市民の暮らしと、その基盤となる都市の魅力と活力を、市民が主体となって創造していく「世界とふれあう市民創造都市」を神戸の都市づくりの基本理念とする。

(2) 都市計画に関する現状と課題

① 人口減少・超高齢化の進行

神戸の人口は、平成24年から減少に転じており、国立社会保障・人口問題研究所(以下、社人研)によると、令和7年頃の人口は、平成27年より約4万人少ない約150万人になると推計されている。年齢別の人口構成を見ると、令和7年頃の生産年齢人口(15歳~64歳)は、平成27年より約5万人少ない約87万人になると推計されている。その一方で、高齢者人口(65歳以上)は今後も増加し、令和7年頃の65歳以上人口は、平成27年より約5万人多い約47万人になり、その比率は約31%になると推計されている。また、社人研の将来推計法に準拠して算出した数値では、2060年頃の人口は、平成27年より約44万人少ない約110万人になると推計されており、今後さらに都市機能がコンパクトにまとまった都市構造とそれを支える公共交通ネットワークの維持・確保が求められる。

② ライフスタイルや価値観の多様化

団塊世代が第一線から退く一方で、女性の社会進出が社会的な要請となっており、今後さらにライフスタイルや価値観が多様化することが想定されるなか、職場、子育て支援施設、教育施設や医療・

福祉施設等と居住地が近接した持続可能な生活圏の確保が求められる。また、ゆとりや個性など心の豊かさが重視されており、都市空間づくりにおいても、地域の魅力・資源を活かした自然（水・緑・田園など）、歴史・景観、健康・福祉、環境、住生活など、暮らしの質を高めるための多様なテーマへの取り組みが求められている。

③ 地球温暖化防止への取り組み

神戸市では、二酸化炭素（CO₂）などの温室効果ガスを、2013年度比で2030年度までに約34%削減する中期目標を設定している。

CO₂排出量の削減に向けて、環境負荷の少ない集約型の都市構造や、公共交通を中心とした歩いて暮らせるまちをめざすとともに、自動車中心のライフスタイルの変革を促す必要がある。

④ 経済のグローバル化の進行

資本・財・サービスや情報が国境を越え活発に行き交う経済のグローバル化が、飛躍的に進展しており、特に中国やインドなどの新興国がめざましい経済成長を遂げている。また、ICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）やIoT（Internet of Things：モノのインターネット化）の普及により、経済のみならず就業地、居住地の選択の幅も広がることが考えられる。このような中、国際的な都市間競争に負けない選ばれる都市であり続けるためには、広域的な視野をもち、神戸の強みを活かして、都市の魅力や活力を創出していく必要がある。

⑤ 地方創生と市民参画の進展

地方分権のさらなる進展により、地域の実状にあったきめ細やかな施策展開が可能となるなか、市民・事業者・行政の協働と参画によるまちづくりにより、地域の特徴・特性を活かした地域ごとの空間の質を高めていくことがこれまで以上に重要になる。

（3）都市づくりの目標

① 神戸都市計画区域の都市づくりの目標

神戸が持つ資源や魅力としての、まち、くらし、ものづくりやサービスなどの産業の3つをデザインという視点でさらに磨きをかけることにより、新しい価値を生み出す創造都市（デザイン都市）を目指していく。その実現に向けて、これからの神戸の都市づくりは、周辺他地域との連携を図りつつ、都市空間全体の観点から、居住機能、商業・業務機能、医療・福祉機能、文化・教育機能などの都市機能を維持・充実・強化させるための配置、誘導と、公共交通の維持・充実をはかることにより、現在の都市構造や地域の魅力・資源を活かしながら、きめ細やかに都市空間の質を高め、マネジメントしていくことで、都市空間を再編し、自然環境と都市機能が調和したコンパクトで持続可能な都市づくりを進める。

ア 災害に強く安全で、誰もが暮らしやすい都市空間

災害時に備えて防災施設の整備・充実をはかるとともに、防災上課題のある箇所での移転・改修支援や災害リスクの周知など、被害を最小限に食い止める減災の視点も取り入れたハード・ソフト両面の施策の推進や、協働と参画による地域の防災力の向上をめざす。

さらに、多様な地域特性に応じたきめ細やかな土地利用の誘導や、暮らしを支える交通環境の形成により、誰もが安全・安心で快適に暮らせる都市空間をめざす。

イ 活力を創造する都市空間

経済のグローバル化の進行をふまえ、神戸経済を支える基幹産業の機能強化や、新たな成長分野である戦略産業（IT・コンテンツ産業、航空宇宙産業、医療産業、水素エネルギー関連産業）の集積を促進する。

また、多様な都市活動を支える陸・海・空の総合的な交通ネットワークの形成を進めることにより、人・物・情報の交流・融合を原動力として経済が活性化する都市空間をめざす。

そして、市街化調整区域においては、区域の性格を維持しながら、地域の活力維持に資する協働と参画の里づくりや環境等に影響を及ぼす恐れのある土地利用の適正化を促進するため、都市計画法等に基づく各種制度等を活用して環境に配慮しながら地域活力の維持・向上を支援する。

ウ 環境と共生する都市空間

都市機能がコンパクトにまとまった集約型の都市構造や緑地・水環境の保全・育成及び質的向上、効率的なエネルギー利用による環境負荷の少ない持続可能な低炭素都市を目指す。

この実現に向けた方針の1つである「神戸スマート都市づくり計画」では、都市構造・交通、建築物におけるエネルギー使用によるCO₂排出量の現状や、人口減少・超高齢化社会などの社会情勢の変化から課題を整理し、環境と共生する都市空間の実現に向けた施策展開の方向性や優先地区における先導的な取り組みを取りまとめている。この計画を実現することにより、CO₂排出量の削減など環境との共生とあわせて、安全で暮らしやすく、活力ある都市空間をめざす。

さらに、都市農地の保全や都市農業の振興を通じて都市と農が共生する生活文化を育成する。

エ デザインの視点で磨かれた魅力ある都市空間

神戸の持つ美しい自然環境や多様で特色のある魅力的なまちなみをまもり、そだて、つくる。

また、神戸の魅力を世界に発信するエリアの機能強化をはかるとともに、にぎわいと楽しさにあふれ、市民や訪れる人にとって、やすらぎや心地よさ、利便性や快適性を感じられるような、デザインの視点で磨かれた魅力ある都市空間をめざす。

② 都市構造及び主要な都市機能の配置の方針

神戸都市計画区域は、緑豊かな六甲の山々、穏やかな瀬戸内海、起伏のある変化に富んだ地形、温暖な気候という世界でも有数の自然条件に恵まれ、開港以来、日本を代表する国際港湾都市として、六甲山系の南側を中心に市街地が発展してきた。その後、六甲山系の西側や北側において、鉄道沿いに計画的に住宅団地や産業団地を整備してきたことで、現在は市街地が島状に展開した都市構造となっている。

こうした地理的条件やこれまでの都市づくりの歴史、社会経済情勢の変化をふまえ、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」をはじめ、「エリア」や「拠点」を適切に配置するとともに、これらを結びつけ多様な都市活動を支える陸・海・空の総合的な交通ネットワークの形成をはかる。

ア ゾーン

都市機能がコンパクトにまとまった集約型の都市構造をめざして、神戸全体の都市空間を「まち」「田園」「みどり」の3つの基本ゾーンに大別し、この3つのゾーンの区域を原則として維持しながら、自然環境と都市機能が調和した都市空間づくりを推進する。

イ エリア

六甲山系南側の既成市街地において、多様な人々が暮らし、働き、学び、楽しむ神戸の魅力を発信するエリアを都心域とする。特に、新神戸駅から三宮・元町を経てハーバーランドに至る都心・ウォーターフロントにおいて、神戸を中心とする広域的な都市圏のさらなる飛躍に向けた都心再生の取り組みを重点的に推進する。

また、神戸の重要な産業を支える都市構造を目指して、臨海部の工業地や内陸部の新産業団地を中心とする産業エリアや、ポートアイランドなど戦略産業の集積エリア、神戸港の港湾物流エリアにおいて、重点的に機能強化や企業立地を促進する。

さらに、市街地整備の先導エリアとして、世界に誇れる「港都 神戸」を創生する都心・ウォーターフロント、知の集積・交流により新たな価値を創造するポートアイランド、産業・歴史・文化を活かして再生する市街地西部（兵庫南部・長田南部）において、神戸の魅力を世界に発信する取り組みを進める。

この他、神戸の都市空間を特徴づけている六甲山系を「緑のシンボルエリア」とし、豊かな自然環境や眺望景観を保全・育成するとともに、須磨から垂水、舞子にいたる海岸周辺を「海辺のシンボルエリア」とし、海洋レクリエーション拠点としての利用を促進する。また、シンボルとなる既成市街地の河川や街路の沿線一帯を環境形成帯とし、環境共生や防災、景観形成などの多様な機能をあわせもつ空間を創出していく。

ウ 拠点

a 都心核

多くの公共交通機関が集積する三宮周辺地区を都心核とし、公共交通機関の乗換えの円滑化など、交通結節機能の向上や、周辺の魅力ある地域との回遊性の向上とともに、商業・業務機能、行政機能、文化・交流機能、観光機能などの集積をはかる。また、居心地の良い人中心の空間や良好な景観の形成、交流・融合の場となるオープンスペースの創出などにより、神戸の玄関口にふさわしい風格のある都市空間を形成する。

b 都心拠点

住吉、御影、六甲道、新神戸、元町、神戸、湊川、新開地、板宿、新長田周辺を都心拠点とし、主要駅周辺の高い交通利便性や多様な地域特性を活かして、商業・業務機能、文化・交流機能などの集積とバランスのとれた居住機能の誘導をはかる。

c 地域拠点

六甲アイランド、鈴蘭台、名谷、学園都市、垂水、舞子、谷上を地域での都市活動や文化活動を

支える地域拠点とし、公共交通機関の結節機能の強化や商業・業務機能、文化機能、居住機能などの集積をはかる。

d 連携拠点

西神中央、岡場を連携拠点とし、地域拠点の機能に加え、隣接市との連携に必要なターミナル機能などの強化をはかる。

e 憩いの拠点

福祉の場となるしあわせの村や、保養の場となる有馬温泉、地域住民の憩いの場・観光集客の場となる須磨海岸、スポーツ・レクリエーションの場となる主な公園・施設などを、憩いの拠点として活用する。

エ 総合的な交通ネットワーク

広域的な人・物・情報の交流、連携や産業活動を支えるため、今後、広域的な道路や港、空港などの機能強化をはかるとともに、拠点に応じた駅前空間の再整備をはかり、それぞれの機能が有機的に連携した交通ネットワークの形成を進める。

a 公共交通ネットワーク

神戸市内や市外との交流、連携を促進するため、主に既成市街地を東西に結ぶ鉄道網と、既成市街地と郊外の市街地を結ぶ鉄道網を基幹として、これらを補完するバス路線網やコミュニティバス、タクシーやデマンド型交通等の運行による地域コミュニティ交通の充実を図り、総合的な広域・主要公共交通ネットワークの維持・形成を推進する。

b 道路ネットワーク

産業エリアなどでの産業活動を支え、国内外との交流や物流を促進するために、神戸港や神戸空港などの機能を強化するとともに、都市の広域的な拠点機能を高める「広域圏幹線道路」ネットワークの形成を促進する。また、既成市街地内及び市街地間を連絡し、市域の一体性を高める「都市内幹線道路」ネットワーク、及びこれら道路を補完する「補完的幹線道路」ネットワークの形成を進める。

3. 区域区分の有無及び方針

(1) 区域区分の有無

神戸都市計画区域は、近畿圏整備法に基づく既成都市区域及び近郊整備区域であり、都市計画法第7条第1項第1号ロにおいて区域区分を行うことが定められている。また、優良な農地が多く残る農村地域や、六甲山系をはじめとする自然環境が豊かな森林地域を計画的に保全・育成し、秩序あるまちづくりを進める必要があることから、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る。

(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将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

| 区 分 | 平成 27 年 | 令和 7 年 |
|-----------|----------|---------------|
| 都市計画区域内人口 | 1,537 千人 | おおむね 1,518 千人 |
| 市街化区域内人口 | 1,505 千人 | おおむね 1,493 千人 |

なお、令和7年の市街化区域内人口は、保留する人口を含むものとする。

② 産業の規模

神戸都市計画区域の将来における産業の規模を次のとおり想定する。

| 区 分 | 平成 27 年 | 令和 7 年 |
|---------|-----------|-----------|
| 製造品出荷額等 | 31,258 億円 | 32,282 億円 |
| 商品販売額 | 56,551 億円 | 47,222 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、かつ市街化の現況及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とおり想定する。

| 区 分 | 平成 27 年 | 令和 7 年 |
|---------|---------------|---------------|
| 市街化区域面積 | おおむね 20,378ha | おおむね 20,244ha |

(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. 都市計画に関する方針

(1) 土地利用に関する方針

① 神戸都市計画区域のゾーニング

ア まちのゾーン

「まちのゾーン」では、長期的な都市の姿を展望した上で、現在の都市基盤を最大限に活かし、必要な機能更新を進めながら、様々な都市機能が十分に発揮され、地域の特徴・特性を活かして、それぞれが相互に調和するような土地利用を誘導し、安全・安心・快適で活力と魅力ある持続可能で質の高い都市空間の形成をめざす。

特に、都心拠点や郊外拠点などの主要な鉄道駅周辺では、地域の実情に応じて広域型の都市機能を官民連携で幅広く誘導するとともに、駅の拠点性に応じた駅前の適正な高度利用を促進する土地利用を誘導するなど「まちのゾーン」の持続性を高める。また、その他の鉄道駅周辺については、駅の拠点性や地域特性に応じて、公共交通を軸としたコンパクトな都市空間を整備、再編していく。さらに、自然環境の保護や都市の防災性の向上をはかることが望ましいエリアについては、定期的（概ね5年ごと）な線引きの見直しの中で住宅開発等による市街化区域の拡大を抑制する。

「まちのゾーン」を形成する市街化区域では、地域の特徴・特性に応じて、「住宅地」「複合機能地」「高度商業・業務地」「工業・流通業務地」に区分し、地域ごとにきめ細やかな土地利用を誘導する。

住宅地では、地域の特徴・特性を活かした多様な暮らしの実現に向けて、良好な既存ストックの活用や働きながら子育てできる環境づくり、生活に必要な身近なサービス機能の確保など、地域の状況に応じて、きめ細やかな土地利用の誘導やアクセス機能を確保することで、安全・安心・快適で活力と魅力があり、若者をはじめとする多くの人に将来にわたって選ばれる質の高い都市空間の形成をめざす。

複合機能地では、居住機能、商業・業務機能、文化・教育機能など多様な都市機能の強化をはかり、利便性の高い活力と魅力あふれる都市空間の形成をめざす。

高度商業・業務地では、特色ある商業・業務機能や文化・観光機能などの強化・連携とバランスのとれた都心居住の促進をはかり、神戸の中心となる魅力あふれる都市空間の形成をめざす。

神戸経済を支える基幹産業が集積した工業・流通業務地や、戦略産業などが集積した「知識創造エリア」では、さらなる産業の集積などにより、神戸の活性化をめざす。

イ 田園のゾーン

「田園のゾーン」では、良好な農業・農村環境の保全・育成をはかるとともに、里づくりの取り組みを推進し、農村地域が活力と魅力あふれた地域として持続的に維持・発展できる農村空間の形成をめざす。

ウ みどりのゾーン

「みどりのゾーン」では、環境や景観、防災における長年の取り組みで形成してきた六甲山系などの良好な自然環境を保全・育成・活用し、次世代へ継承することをめざす。

② 市街化区域の土地利用

ア 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」として位置づける。

住宅地では、それぞれの地域の特性に応じて、きめ細やかに建物の高さや規模、用途などを誘導するとともに、引き続き緑化を促進し、緑豊かなまちなみを形成することにより、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の形成に取り組む。特に、今後のさらなる人口減少社会に対応するため、良好な既存ストックの活用や働きながら子育てできる環境づくり、生活に必要な身近なサービス機能の確保など、地域の状況に応じて、きめ細やかな土地利用の誘導やアクセス機能を確保することで、安全・安心な住宅地の形成をはかる。

また、今後より一層増加が予想される空家・空地については市場流通や地域の活動拠点等への転活用を促進する。活用の見通しが立たず取り残されている老朽空家については、解体を促進する。古い木造住宅などが密集し、防災面などの課題がある住宅地では、防災性の向上と、住環境の改善を進める。さらに、住宅地に残る身近な農地については、計画的な保全をはかり、農業と調和したゆとりある良好な都市環境を形成する。

イ 複合機能地

都心域や、郊外の主要な鉄道駅の周辺など、住宅をはじめ商業・業務施設、文化・教育施設、産業施設など、様々な都市機能が集積している市街地を「複合機能地」として位置づける。

複合機能地では、ここに集積する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ていくことで、都市空間の魅力や活力、利便性のさらなる向上をはかる。

住宅・店舗・工場などが共存している地域では、高い利便性を活かし、暮らしやすい住環境を形成するとともに、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する。

大規模な工場跡地など、土地利用の転換が想定される地域では、地域の将来像を見すえうえて、無秩序な土地利用を防ぎ、地域にふさわしい土地利用を誘導する。

また、隣接市との連携機能を有する連携拠点では、ターミナル機能をはじめとした多様な機能の集積・強化をはかる。

ウ 高度商業・業務地

神戸の中心地であり、商業・業務機能、文化・交流機能、行政機能などあらゆる都市機能が高度に集積している都心・ウォーターフロントの一部と、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の一部を「高度商業・業務地」として位置づける。

特に、多くの公共交通機関が集まり、多様な都市機能が高度に集積した三宮周辺地区は、商業・業務機能などをさらに高度に集積させ、神戸の玄関口にふさわしい都市空間の形成を進める。また、ウォーターフロントと一体となった新たなにぎわい空間の創出をめざし、戦略的に土地利用を誘導する。ポートアイランドは、「知識創造エリア」として、医療・健康・環境など戦略産業の集積を強化する。

なお、高度商業・業務地における居住機能については、商業・業務施設の集積とのバランスがとれた適切な誘導をはかる。

エ 工業・流通業務地

臨海部の工場集積地である「臨海産業エリア」や、内陸部の新産業団地周辺の「内陸新産業エリア」、神戸港の「港湾物流エリア」などを「工業・流通業務地」として位置づける。

工業・流通業務地では、産業・港湾物流機能のさらなる集積と機能拡充をはかり、神戸に活力をもたらす都市空間を形成する。

神戸経済を支える基幹産業が集積する臨海部などでは、産業構造の変化にも対応できる工業・流通業務地として、さらなる機能強化をはかる。

内陸部の新産業団地などでは、充実した広域交通ネットワークなどを活かし、産業機能の集積を引き続き強化するとともに、ロボット開発など先進的な産業機能の導入をはかる。

神戸港では、港湾物流の拠点としての機能を維持・強化するとともに、都心やウォーターフロントの遊休地については、将来像の実現のため適切な土地利用を誘導する。

内陸部の新産業団地周辺は、「知識創造エリア」として医療・健康・環境など戦略型産業の集積を誘導する。

将来、工場の移転などにより土地利用転換の動きがみられる場合は、地域の将来像をみすえ、既存工場などの操業環境の維持・保全をはかる。

③ 市街地において特に配慮すべき土地利用の方針

ア 都心・ウォーターフロント及びポートアイランド

都心・ウォーターフロントにおいて、建物の整備、更新にあわせた、商業・業務機能、文化・交流機能、防災機能の充実をはかる。特に、新港突堤西地区では大型クルーズ船やフェリーのターミナル機能の充実を進め、一方で港湾物流機能の移転、施設の更新にあわせて、基盤状況をふまえてウォーターフロントに調和した集客力のある商業・業務機能や居住機能など、複合的な機能の導入をはかる。

また、ポートアイランドにおいて、神戸医療産業都市やスーパーコンピュータの利活用などをさらに推進し、ライフサイエンス分野、計算科学関連などの企業・研究機関・大学の知的人材が国内外から集積・交流する知識創造の場を形成するとともに、時代のニーズに対応した適切な土地利用を誘導しながら海・緑・水を活かした潤いと憩いのある魅力的なまちなみや質の高い都市空間づくりを進める。

これらの取り組みを進めるため、都市再生緊急整備地域や国家戦略特区に定められた様々な制度を活用する。

イ 成熟したニュータウン

昭和 30 年以降に開発されたニュータウンでは、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が顕在化してきている。ニュータウンごとに課題やニーズが異なることから、それぞれの特性に応じて、住宅、交通、商業、福祉などのハード・ソフトの施策を組み合わせたりリノベーションの取り組みを実施していく。

ウ 都市農地の保全・活用

市街化区域内に残る都市農地については「都市にあるべきもの」として、生産緑地地区の追加指定や特定生産緑地の指定により保全・活用に取り組む。

④ 市街化調整区域の土地利用の方針

市街化調整区域では、市街化を抑制し、緑豊かな自然環境の保全・育成をはかり、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する。

また、市街化調整区域の中であって、既に計画的なまちづくりに向けて準備を進めている区域を特定保留区域に位置づけるとともに、市街化区域のままでは無秩序な開発が進む恐れがあるために暫定的に市街化調整区域に編入している区域は、計画的なまちづくりの見通しが確実に立った段階で、農林漁業などとの調整をはかった上で市街化区域に編入する。

ア 田園のゾーン

人と自然とが共生する農村地域の活性化をはかるため、「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る。

農村・里山としての機能の保全・維持や新田園コミュニティなどを維持するために必要な人呼び込む取り組みとして、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ができる神戸ならではの「里山暮らし」を実現するための施策を推進していく。

イ みどりのゾーン

自然環境・景観に優れた六甲山系や帝釈・丹生山系、雄岡山・雌岡山周辺など、都市の骨格を形成する貴重な緑地については、「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・育成をはかる。

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の緑地においては、山麓部における樹林整備などによる防災機能の強化をはかりつつ、六甲・摩耶の魅力を活かした観光や遊休施設等の利活用によるにぎわい創出など、より一層の保全・育成を推進する。

(2) 都市施設に関する方針

(2) — 1 都市交通に関する方針

人と物の円滑な流れや知の交流などの多様な都市活動を促進し、これからの神戸の活力・魅力あるまちづくりを支えるために、国際主要港である神戸港や神戸空港などを関西のメガ・リージョンにおける都市基盤として機能強化することをはじめ、市域を越える広域交通ネットワークと連携をはかりながら、環境にも配慮した陸・海・空の総合的な交通ネットワークの形成をめざす。特に、神戸空港に向かう航空旅客の利便性向上のため、神戸空港への交通機能の強化を進める。

国際物流や都市活動の持続的な発展を支えるため、国際コンテナ戦略港湾である神戸港を中心とした物流機能の強化や、それを支える広域圏幹線道路ネットワークの形成をめざす。

また、超高齢化の進行をふまえた、すべての人にやさしく、暮らしやすいまちづくりや、低炭素都市を実現するために、市民の自発的な行動転換を促すとともに、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・形成を推進する。特に、六甲山系南側の既成市街地においては、基幹交通軸、山麓交通軸、ウォーターフロント交通軸などからなる利便性の高い公共交通ネットワークを形成する

ことにより、交通利便性や回遊性・結節性を高める。

① 道路

都市の広域的な拠点機能を高める道路（広域圏幹線道路）や、既成市街地内及び市街地間を連絡し市域の一体性を高める道路（都市内幹線道路）及びこれら道路を補完する道路（補完的幹線道路）を主要幹線道路に位置づけ、着実な整備により円滑な交通機能の確保や、都市の防災性の向上をはかる。

ア 広域圏幹線道路

円滑な交通や災害等の緊急輸送路を確保し、阪神港や関西国際空港等の国際競争力の強化をはかるため、広域圏幹線道路ネットワークとして（都）大阪湾岸線西伸線（大阪湾岸道路西伸部）、（都）西神戸線（神戸西バイパス専用部）、（都）明石三木線（国道175号神出バイパス）などの整備を促進する。

イ 都市内幹線道路・補完的幹線道路

都市内幹線道路として、（都）神戸三田線、（都）垂水妙法寺線、（都）須磨多聞線などの整備を進めるとともに、これらを補完し、地域などを連絡する補完的幹線道路の整備を進める。

ウ その他の道路

地域課題を改善するために、地域のまちづくりの中で検討を進め、課題改善に必要な道路を選定し、その整備を推進する。また、延焼の恐れがあり、避難や消火が困難な密集市街地において、「建物が倒壊せず、避難が可能なまち」をめざして、避難路となる身近な道路の確実な拡幅整備や、道路のあり方を考えるまちづくりに取り組む。

その他にも、都心・ウォーターフロントの交通環境を自動車中心からひと中心へと転換し、まちの回遊性を高めるため、歩行空間の再構築や回遊を支える交通手段の確保などの各種施策について取り組みを進める。

エ 駅前広場、歩行者専用道路等

三宮周辺地区において、神戸の玄関口にふさわしい風格ある都市空間を形成するために、公共交通機関の乗換えの円滑化や、人々が交流・融合するオープンスペースの確保、駅前広場の再整備とそれに伴うバスやタクシーの再配置などを推進する。また、歩行者の利便性の向上や安全で快適な歩行者空間の充実をはかるため、三宮周辺地区における地下、地上、デッキレベルの歩行者動線の3層ネットワーク化など、歩行者専用道路の整備を進める。

また、円滑な人の往来が可能となるように、バリアフリー化や神戸の玄関口にふさわしい空間整備に向けた検討を行う。

この他、鉄道駅などの交通結節点において、鉄道、バス、タクシーなど交通機関相互の乗り換えの利便性の向上や、魅力ある都市空間を創出するため、JR新神戸駅などにおいて駅前空間リノベーションを進める。

② 鉄道

道路と鉄道との平面交差による市街地の分断・交通渋滞の解消、安全性の確保、交通の円滑化をはかるため、阪神電気鉄道（魚崎～芦屋）の連続立体交差事業を推進する。

また、三宮周辺地区の再整備にあわせて、JR三ノ宮駅、阪急電鉄神戸三宮駅、新交通三宮駅の交通結節機能の向上に向けた駅改良について検討する。

この他、鉄道駅の駅前空間の魅力向上をはかるため、駅前周辺の環境整備や駅施設等の美装化を進める。

③ 自動車・自転車駐車場

駐車実態を考慮しながら、既存駐車場の有効活用をはかる施策を進めるとともに、駅周辺における放置自転車対策のため、道路空間の活用も含めた駐輪スペースの確保を進めるなど、総合的な駐車・駐輪対策を推進する。

④ 空港

関西圏の航空需要に対応するため、関西国際空港、大阪国際空港との一体運営を推進するなど、陸・海・空の総合的な交通ネットワーク構築を進めるとともに、災害時の防災拠点としての機能充実をはかる。また、関連用地は、空港関連機能やポートアイランドと連携できるよう、ニーズに対応した土地利用を誘導する。

⑤ 港湾

国際コンテナ戦略港湾に位置づけられた神戸港は、日本を代表する国際貿易港であり、今後とも西日本のゲートポートとして基幹航路の維持・拡大をはかるため、ポートアイランド、六甲アイランドにおける高規格コンテナターミナルの整備や国際フィーダー網の強化による集荷、企業集積による創貨などの戦略港湾施策を推進するとともに、成長するクルーズ需要に対応したクルーズターミナルの整備を進めるなど国際港湾機能の強化に取り組む。

⑥ 流通業務団地

市街地周辺地域において流通機能を確保し、流通の合理化をはかり効率的な輸送体系を確立するため、神戸流通業務団地や西神流通業務団地において、流通業務施設の整備、活用を進める。

なお、近年の物流に係る業態の多様化、流通業務を支援する施設のニーズの発生などの状況の変化に対応しつつ、物流効率化に向けて、流通業務団地の整備及び円滑な機能更新を計画的に促進する。

(2) —2 公園・緑地に関する方針

都市公園の整備が進み量的ストックが充実してきたことを踏まえて、まちの魅力や価値の向上に向けて、人口減少やライフスタイルの多様化などの社会情勢の変化に対応した公園のリノベーションに取り組む。東遊園地などまちづくりの核となる公園を拠点公園と位置づけ、「子どもの遊び場拠点」や「健康づくりをサポートする公園」として先導的にリノベーションを進める。

また、成熟したニュータウンのリノベーションや学校統廃合など、まちの再編に関連する事業と連携して公園の再編を進める。

さらに、海浜公園（須磨水族園）や東遊園地等において、民間活力を導入した公園の再整備・管理運営を進める。

一方で、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は、社会経済情勢等を踏まえて適切に見直しをはかる。

（２）—３ 下水道・河川に関する方針

① 下水道

高度経済成長期に集中的に整備した下水道施設が一斉に改築更新時期を迎えることから、計画的、効率的な改築更新を進める。また、災害に強い下水道システムを構築するため、改築更新の計画と整合をはかりながら下水道施設の耐震化を推進する。さらに、浸水に対する安全度向上をめざし、雨水排除能力の強化を継続する。

加えて、下水道が有する有効資源の利用と環境保全への貢献の観点から、下水汚泥、消化ガスなどの未利用エネルギーの活用に努める。

② 河川

治水・利水・環境に配慮した河川整備を推進することに加え、流域のあらゆる関係者が協働し、流域全体で水害を軽減させる流域治水を推進するとともに、人と自然が共生する河川環境の保全と創出をはかる。

（２）—４ その他の都市施設に関する方針

廃棄物処理施設は、住民の生活や事業活動に必要な施設であることから、周辺土地利用やアクセスなどに配慮して適正な立地をはかるとともに、廃棄物の発生抑制、再生利用を促進するなど持続可能な社会の構築に取り組む。

（３）市街地整備に関する方針

都市全体の健全な発展と秩序ある整備をはかる上で、望ましい土地利用の密度に比して現況の土地利用の密度が著しく低く、土地の高度利用をはかるべき区域や都市構造の再編や防災上の観点から土地利用の転換や市街地の整備改善をはかる必要がある区域において市街地整備をめざす。

都心域では、商業・業務施設の機能強化をはかるため、民間の資金やノウハウなどの導入を促し、低・未利用地の有効活用を誘導しながら都市基盤の再整備を進める。

三宮周辺地区では、集積している公共交通機関の乗換えの円滑化やバスターミナルの整備による交通結節機能の向上、都市機能の集積、市民や来訪者などの周辺との回遊性の向上をはかる。都心・ウォーターフロントでは、連続した海辺の親水空間の形成や、オープンスペースの適切な配置をはかり、回遊性に優れた歩行者動線のネットワークを形成する。

臨海部では、国際コンテナ戦略港湾である神戸港の機能を強化するとともに、臨海産業エリアにおける工場や流通業務施設の良好な操業環境の整備を進める。さらに、ポートアイランドや六甲アイランドの都市機能エリアにおいては、安全・快適で利便性の高い活力と魅力あふれる都市空間の形成をめざす。

既存市街地では、これまで整備を進めてきた道路や公園などの公共施設や地域の資源について、それ

それぞれの機能の連携・強化をはかり、良好な既存ストックを活かした市街地の再整備に取り組む。特に、市街地西部（兵庫南部・長田南部）では、数多くの歴史資源の魅力を十分に活かし、世界に誇れるものづくり産業と調和したまちづくりを進め、新長田周辺地区においては、人が集い、交流する、にぎわいのあるまちづくりを進め、地域全体としての魅力を向上させる。

地域拠点・連携拠点では、郊外団地の活性化のため、建物や施設の更新時期にあわせて、民間資金の導入を促し、商業・業務機能、文化機能などが集積した再整備を誘導する。

この他、神戸複合産業団地など、神戸の産業を支える拠点などの活用を進める。

なお、都市再開発法に基づく「都市再開発の方針」、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法に基づく「住宅市街地の開発整備の方針」、密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律に基づく「防災街区整備方針」を定め、これらの方針に基づき、適切な市街地整備を進める。

（４）自然環境に関する方針

神戸は約 30km に及ぶ海岸線を前面に美しい都市景観の市街地と六甲山系、帝釈・丹生山系の山々や西神・北神の豊かな田園丘陵地域で構成され、その植生は天然の樹林から人工林、風格のある社寺林、田や畑、水辺の湿性植物、草花まで多様である。

これらの自然環境の保全・育成・質的向上を目指して、生物多様性の保全や水源の涵養、二酸化炭素の吸収源などの観点から、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・丹生山系など、都市の骨格を形成する緑地を適切に保全・管理する取り組みを進める。

また、農地の適切な管理などにより、農地、ため池、里山の保全・活用を進めるとともに、多自然川づくりなどにより持続可能で健全な水循環系の形成をはかる。

（５）都市防災に関する方針

都市基盤については、老朽化に対応した適正な維持・更新を行うとともに、時代の要請に応じた機能強化をめざす。

過去の大災害などの経験を教訓として、地震、津波、局地的な集中豪雨及び土砂災害などのあらゆる危機から、市民の生命や財産などを守っていくために、平時からの備えを十分に行い、非常時にはそれぞれの役割を果たせる仕組みづくりをめざす。

特に、大災害に対する都市のぜい弱性を減少させるため、減災の視点から、ソフト・ハード両面の対策を着実に進めることで、被害を最小限に抑えるまちをめざす。

① 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及び市外からの救援物資等の受け入れ、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、的確に運用する。

神戸の災害対策の中核として市役所を中心とする防災中核拠点の強化をはかるとともに、広域的な連携に対応できるように整備した陸・海・空の広域防災拠点を活用する。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む。また、三宮駅周辺地域などにおいて、帰宅困難者対策をハード・ソフトの両面において推進する。

この他、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、陸・海・空の総合的な交通ネットワークを確立する。

② 都市の耐震化・不燃化

都市における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について一層の推進をはかるほか、民間建築物についても耐震・耐火建築物への誘導をはかる。

特に灘北西部、兵庫北部などの密集市街地においては、建築物の耐震化、不燃化及び老朽木造住宅の除却を進めるとともに、空地の有効活用などにも努め、災害に強いまちづくりを推進する。

③ 土砂災害の防止

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、「六甲山森林整備戦略」に基づいた森林整備などを推進するとともに、表六甲地域において、六甲山系グリーンベルト整備事業を推進する。

あわせて、土砂災害警戒区域の指定による警戒避難体制の整備、土砂災害特別警戒区域の指定による特定の開発行為の許可制や建築物の構造規制を行う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する。

市街地に接する六甲山系の山麓部の防災機能を強化するため、六甲山系南側の市街地に面する斜面一帯について、防砂の施設として都市計画決定し、国や県が公有地化をはかるとともに、土砂災害対策や樹林整備を行うことによって、災害に強い空間づくりと緑豊かな都市環境の保全・創出をはかる。

④ 津波対策

「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、想定される南海トラフ地震・津波に対して、海岸保全施設等の整備によるハード対策を推進するとともに、地震への備えを啓発するソフト対策に取り組むなど、総合的な津波対策を推進する。

⑤ 治水対策

総合治水条例に基づき、河川下水道対策に加え、ため池や水田、校庭等における雨水貯留浸透機能の確保等による流域対策、浸水想定区域図の公表や雨量や水位等の防災情報の発信、避難体制の整備等による減災対策を推進するとともに、河川の整備の状況、災害の発生のおそれの有無、水源の涵養の必要性等を考慮した土地利用をはかるなど、総合的な治水対策を推進する。

(6) 景観形成に関する方針

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、変化に富んだすばらしい眺望景観に恵まれている。この地域ごとの景観特性に応じて、建物の高さや幅の規制誘導、視点場の修景整備、電柱・電線・屋外広告物などの眺望障害要素の整理などの取り組みを進め、デザイン都市にふさわしい美しさや魅力を備えたまちにしていく。

また、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はかる地区において、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む。

さらに、特色ある夜間景観の形成、農村景観の形成を推進し、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はかるとともに、優れたデザインを引き出すための仕組みづくりや歴史的建築物などの保存活用の促進に取り組む。

5. 主要な都市施設などの整備目標

都市計画に関する方針を踏まえ、関係機関などとの調整をはかりながら、都市施設などの整備を実施していく。

(1) 土地利用に関する整備目標

計画的な市街地整備の見通しがある区域として、垂水区多聞町小東山地区において、主に住宅市街地としての整備をはかり、西区押部谷町木見地区において、主に工業・流通業務地としての整備をはかる。

また、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として、北区山田町原野地区を暫定的に市街化調整区域に編入する。

これらの地区については、事業計画が具体化し、関係機関などとの調整を完了した段階で整備をはかる。

(2) 都市施設に関する整備目標

おおむね 10 年以内に整備や計画の具体化を予定している主な都市施設などは次のとおりである。

① 道路

・自動車専用道路

| 路線名 | 事業場所 | 概要 |
|--|------------------------------|-------------------------|
| (都) 西神戸線 (神戸西バイパス専用部) | 阪神高速北神戸線（永井谷ジャンクション）～明石市大久保町 | 新設 L=約 6.9km、W=22m |
| (都) 大阪湾岸線 (都) 大阪湾岸線西伸線 (大阪湾岸道路西伸部) | 六甲アイランド～阪神高速駒栄ランプ (仮称) | 新設 L=約 14.1 km、W=27m |
| (都) 都市高速道路 2 号線 (阪神高速 31 号神戸山手線) | 大阪湾岸道路西伸部～長田区西尻池町 | 新設 L=約 0.4 km、W=18m |
| (都) 播磨臨海地域道路 | 検討中 | 新設（計画の具体化） |

・主要幹線道路

| 路線名 | 事業場所 | 概要 |
|-----------|-----------------------|------------------------------|
| (都) 山手幹線 | (本山工区) 東灘区本山北町～西岡本 | 現道拡幅 L=約 1.4 km、W=27m |
| | (灘工区) 灘区神ノ木通～日尾町 | 現道拡幅 L=約 1.1 km、W=27m |
| (都) 神戸三田線 | (大池工区) 北区山田町上谷上～有野町唐櫃 | 現道拡幅 L=約 1.4 km、W=18m |
| | (有馬口工区) 北区有野町唐櫃 | 現道拡幅など L=約 1.6 km、W=8～18m |
| | (日下部工区) 北区道場町塩田～日下部 | 現道拡幅 L=約 0.2 km、W=18m |
| | (五社工区) 北区有野町唐櫃～有野町有野 | 現道拡幅 L=約 1.0 km、W=15m |
| 路線名 | 事業場所 | 概要 |
| (都) 神戸三田線 | (唐櫃工区) 北区有野町唐櫃 | 現道拡幅 L=約 0.7 km、W=18m |

| | | |
|---------------------------------|----------------------|-------------------------------|
| (都) 垂水妙法寺線 | 須磨区妙法寺～川上町 | 現道拡幅 L=約 2.1 km、W=16m |
| (都) 須磨多聞線 | (西須磨工区) 須磨区天神町～離宮西町 | 新設 L=約 0.5 km、W=27～36m |
| | (多井畑工区) 須磨区多井畑～多井畑南町 | 現道拡幅など L=約 1.1 km、W=23～27m |
| (都) 塩屋多井畑線 | 垂水区塩屋町 | 現道拡幅 L=約 0.2 km、W=12～15m |
| (都) 塩屋多井畑線 ・塩屋福田線 | 垂水区青山台2丁目～塩屋9丁目 | 現道拡幅 L=約 0.5 km、W=12～15m |
| (都) 岩岡神出線 | 明石市大久保町大窪～西区岩岡町岩岡 | 新設 L=約 1.7 km、W=6.5～22m |
| (都) 玉津大久保線 | 西区玉津町小山～平野町中津 | 新設 L=約 1.6 km、W=20～25m |
| (都) 神戸三木線 | 西区押部谷町西盛～福住 | 新設 L=約 0.4 km、W=22m |
| (都) 有野藤原線 | 北区有野町有野 | 現道拡幅 L=約 0.5 km、W=29m |
| (都) 多聞平野線 (神戸西バイパス 一般部) | 西区伊川谷町別府～平野町下村 | 新設 L=約 4.0 km、W=42m |
| (都) 明石三木線 (国道175号 神出バイパス) | 西区平野町常本～神出町小東野 | 新設 L=約 5.7 km、W=25m |
| (都) 商船学校線 | 東灘区深江本町～深江北町 | 現道拡幅 L=約 0.1 km、W=22m |
| (都) 魚崎幹線 | 東灘区魚崎南町～魚崎中町 | 現道拡幅 L=約 0.1 km、W=22m |

・駅前広場

| 駅名 | 事業場所 | 概要 |
|-------------|------|-----|
| JR 三ノ宮駅 | 中央区 | 検討中 |
| JR 新長田駅 | 長田区 | 検討中 |
| JR 舞子駅 | 垂水区 | 検討中 |
| JR 須磨駅 | 須磨区 | 検討中 |
| 山陽新幹線 新神戸駅 | 中央区 | 検討中 |
| 地下鉄 名谷駅 | 須磨区 | 検討中 |
| JR・山陽電鉄 垂水駅 | 垂水区 | 検討中 |
| 神戸電鉄 西鈴蘭台駅 | 北区 | 検討中 |
| 神戸電鉄 谷上駅 | 北区 | 検討中 |

② 鉄道

| 路線名 | 事業場所 | 概要 |
|-------------------------------|---------------------|--|
| 阪神電鉄連続立体交差 | 住吉駅東方～芦屋市境 | L=約 3.9 km 道路の整備を含む。 (都) 阪神沿北側線 (都) 青木駅南線 (都) 魚崎駅南線 (都) 商船学校線 (都) 魚崎幹線 (都) 深江幹線 (都) 本庄本山線 (都) 青木幹線 (都) 魚崎甲南線 |
| 都市高速鉄道 6 号線 (新交通ポートアイランド線) | 新交通ポートアイランド線 三宮駅 | ホーム拡張 |

③ 公園

| 事業名 | 名称 | 事業場所 | 概要 |
|-----|-----------------------|---------|----------|
| 公園 | 東遊園地 | 中央区加納町 | 地区公園の再整備 |
| 公園 | 海浜公園 | 須磨区須磨浦通 | 総合公園の再整備 |
| 公園 | しあわせの森 (国営明石海峡公園神戸地区) | 北区藍那 | 広域公園の整備 |

④ 下水道

| 事業名 | 名称 | 概要 |
|-------|------------|--|
| 公共下水道 | 神戸市公共下水道 | 老朽化管渠 (汚水・雨水) の改築 東灘処理場の改築更新 ポートアイランド処理場の改築 西部処理場の改築 魚崎ポンプ場の改築 神戸駅周辺地区の浸水対策 |
| 流域下水道 | 武庫川上流流域下水道 | 武庫川上流浄化センターの改築 |

⑤ 河川

| 事業種別 | 名称 | 箇所 |
|--------|---------------|-----|
| 河川 | (二)新湊川 | 長田区 |
| | (二)高羽川 | 灘区 |
| | (二)羽束川 (千苺ダム) | 北区 |
| | (二)高橋川 | 東灘区 |
| | (一)淡河川 | 北区 |
| | (二)妙法寺川 | 須磨区 |
| | (二)櫛谷川 | 西区 |
| | (二)伊川 | 西区 |
| (二)有馬川 | 北区 | |

⑥ 市場

| 名称 | 箇所 | 概要 |
|-------------|-----|--------------------------|
| 神戸市中央卸売市場本場 | 兵庫区 | 老朽化した市場施設の建替移転による市場機能の向上 |

(3) 市街地整備に関する目標

| 地区名 | 地区面積 (ha) | 事業種別 |
|--------------|-----------|----------|
| 鈴蘭台駅北地区 | 7.5 | 土地区画整理事業 |
| 新長田駅南地区 | 19.9 | 市街地再開発事業 |
| 神戸三宮雲井通5丁目地区 | 1.3 | 市街地再開発事業 |
| 神戸三宮雲井通6丁目地区 | 検討中 | 検討中 |
| 北鈴蘭台駅前地区 | 0.5 | 市街地再開発事業 |
| 垂水中央東地区 | 0.7 | 市街地再開発事業 |
| 下三条町北地区 | 検討中 | 検討中 |
| 西鈴蘭台駅前地区 | 検討中 | 検討中 |

(4) 自然環境に関する整備目標

| 種別 | 目的 |
|----------|--|
| 特別緑地保全地区 | 緑地の保全、緑化の推進及び自然的環境の形成をはかる |
| みどりの聖域 | 六甲山系などの良好な緑地を条例（緑地の保全、育成及び市民利用に関する条例）により保全する |

(5) 都市防災に関する施設などの整備目標

① 都市の耐震化・不燃化

| 地区名 | 地区面積 (ha) | 事業種別 |
|---------|-----------|-------------|
| 灘北西部地区 | 約42 | 住宅市街地総合整備事業 |
| 兵庫北部地区 | 約167 | 住宅市街地総合整備事業 |
| 長田南部地区 | 約70 | 住宅市街地総合整備事業 |
| 東垂水地区 | 約77 | 住宅市街地総合整備事業 |
| 本山北町地区 | 約44 | 住宅市街地総合整備事業 |
| 長田東部地区 | 約18 | 住宅市街地総合整備事業 |
| 真野地区 | 約39 | 住宅市街地総合整備事業 |
| 塩屋地区 | 約37 | 住宅市街地総合整備事業 |
| 鈴蘭台駅北地区 | 約9 | 住宅市街地総合整備事業 |

② 土砂災害の防止

| 名称 | 事業場所 |
|------------------------------|--------------------|
| 砂防事業 (六甲山系グリーンベルト整備事業を含む) | 住吉川流域、石屋川流域、都賀川流域他 |
| 急傾斜地崩壊対策事業 | 垂水区、北区 |
| 治山事業 | 灘区、兵庫区、須磨区、北区、西区 |

③ 津波対策

| 名称 | 事業場所 |
|----------------|------|
| 防潮施設の補強・改良 | 東灘区 |
| 既設陸閘の設備改良 | 市域全域 |
| 既設海岸保全施設の老朽化対策 | 市域全域 |

理 由

別添理由書のとおり

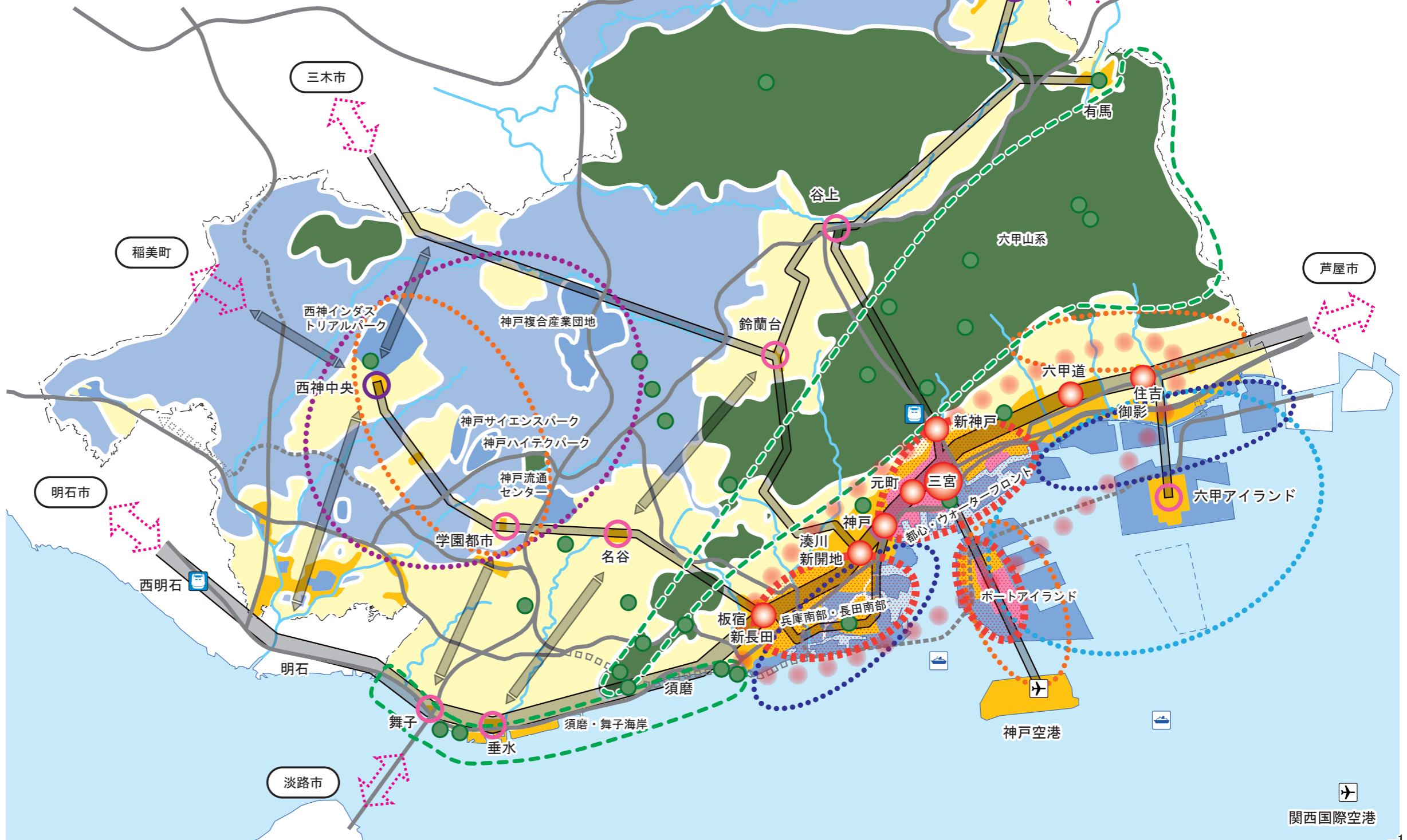
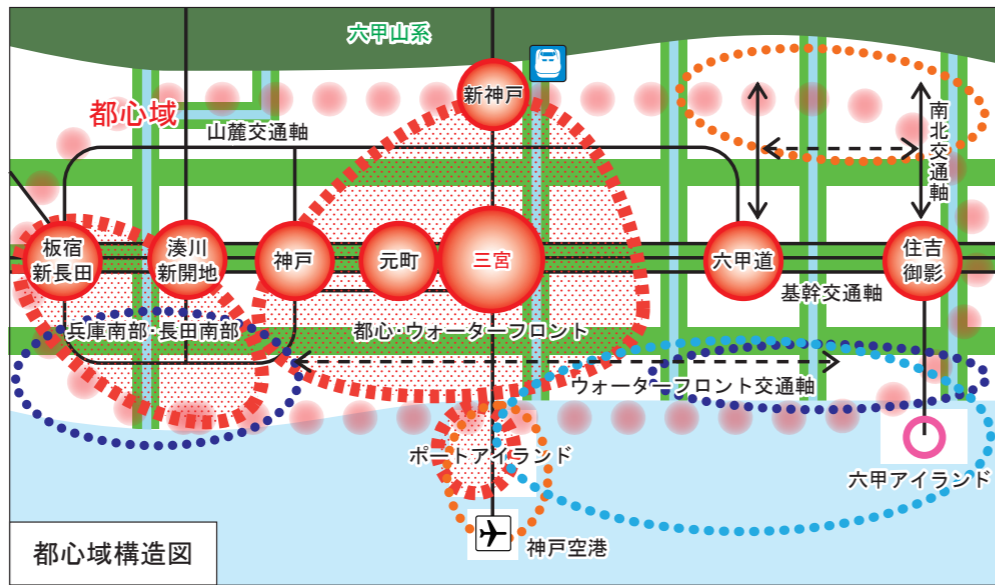
理 由 書

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、長期的視点に立った都市の将来像とその実現に向けての大きな道筋を明らかにするため、昭和 45 年に都市計画決定しており、社会経済情勢の変化に対応するため、概ね 5 年ごとに定期的な見直しを行ってきた。

人口減少・超高齢化や地球温暖化の進行などの都市を取り巻く状況の変化に応じた持続可能な都市の形成を目指し、居住機能、商業・業務機能などの都市機能を維持・充実・強化させるための配置や誘導、公共交通の維持・充実、都市施設の整備などを計画的に進め、「まち」「田園」「みどり」の 3 つのゾーンがそれぞれの特性を活かし、補完しあう、自然環境と都市機能が調和した都市づくりを行うため、本案のとおり「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」を変更する。

都市構造図

| 凡例 | | | |
|------------|------------|---------------|------------|
| ゾーン | 住宅地 | | |
| | 複合機能地 | | |
| | 高度商業・業務地 | | |
| | 工業・流通業務地 | | |
| | 田園のゾーン | | |
| みどりのゾーン | | | |
| エリア・拠点 | 産業・港湾物流エリア | 臨海産業エリア | |
| | | 内陸新産業エリア | |
| | | 知識創造エリア | |
| | | 港湾物流エリア | |
| | | 都心域 | |
| | 交流・融合の空間 | 都心核 | |
| | | 都心拠点 | |
| | | 市街地整備の先導エリア | |
| | 連携拠点 | | |
| | 地域拠点 | | |
| | 自然環境・憩いの空間 | シンボルエリア(緑・海辺) | |
| | | 憩いの拠点 | |
| | | 河川 | |
| | | 環境形成帯 | |
| | 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 | | |



主要な都市施設等の整備目標図

| 凡 例 | | |
|------------------|---------------------------------------|--------------|
| ----- | 行政区域界 | |
| ----- | 都市計画区域界 | |
| ----- | 市街化区域と市街化調整区域の区域界 | |
| 土地 利用 | 住居系 商業系 工業系 複合系 | |
| 自然 環境 | 特別緑地保全地区 六甲山系地域等の良好な緑地を条例により保全する地区 | |
| 交 通 | 整備 未整備 | 自動車 専用道路等 |
| | ジャンクション フルランプ ハーフランプ | |
| | 整備 未整備 | |
| 施 設 | J R 私鉄・地下鉄 | 主要幹線道路 |
| | 港 湾 空 港 | |
| | 都市公園等 グリーンベルト | |
| | 下水処理施設 その他公共施設 (ごみ焼却場等) | |
| 都 市 環 境 | 河 川 | |
| | 整備予定区域 | |

