

### (1) 社会経済情勢等の変化と課題

#### ①人口減少・超高齢化の進行

日本全体の動きと同様に、今後、神戸市においても人口減少・超高齢化が進み、2025年（平成37年）には、全市人口は2005年（平成17年）から6万人減少して147万人に、65歳以上の人口は15万人増加して46万人になると予測されています。

人口が減少することで、これまで右肩上がり増加していた自動車交通についても減少に転じると予想されています。また、高齢者の増加に伴い、自動車等での移動が困難な方が増加するため、誰もが安全・安心に暮らせる交通環境の形成が求められています。

さらに財政上の制約もあり、今後は、新たな道路整備を効率的・効果的に推進するとともに、在来道路などの既存ストックを有効に活用していくことが求められています。

#### ②地球温暖化防止への取り組み

地球温暖化の原因である温室効果ガスの排出量は運輸部門では全体の約2割を占めています。さらに、運輸部門のうち、自動車による温室効果ガスの排出量は約9割を占めていることから、交通渋滞の解消等、走行環境の向上による自動車からの排出量削減対策も課題となっています。

#### ③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グローバル化の流れが、産業や観光分野においてもすさまじい勢いで進んでいます。

このような流れの中で都市間競争に打ち勝ち、選ばれる都市であり続けるためには、様々な都市活動を支える交通体系の整備が重要であり、「主要幹線道路」ネットワークにおける未開通区間（ミッシングリンク）の解消が大きな課題となっています。

#### ④地方分権と市民参画の進展

地方分権の進展により、地域の実情にあったまちづくりの取り組みが進み、よりきめ細やかな対応が可能となります。

今後は、市民・事業者・行政などの協働と参画のまちづくりにより、道路整備に合わせて、都市空間の質を高めていくことがこれまで以上に重要になります。

## ⑤道路整備に対するニーズの変化

道路の技術的な指針である道路構造令の改正（2001年、平成13年）によって、車道を中心として道路全体の構造を定めるそれまでの考え方が改められ、安全で快適な歩行者、自転車空間を確保する等、歩行環境の更なる改善が図られるとともに、地域の実情に応じた道づくりを推進することが可能となりました。

また、2009年度（平成21年度）に実施した「神戸市民1万人アンケート」などからも、これまでの自動車交通を処理するための道路整備だけではなく、歩道の拡幅や道路のバリアフリー化等、日常の生活に身近な道路整備への市民のニーズが高まっていることが分かります。

### （2）将来交通量の見通し

2008年（平成20年）11月に国土交通省から、全国の自動車の将来交通量が減少する見通しが発表されました。

具体的には、今後の自動車交通量は、毎年横ばいか、約0.1%ずつ減少し、2030年（平成42年）には、2005年（平成17年）に比べて、2.6%減少する見込みとなっています。

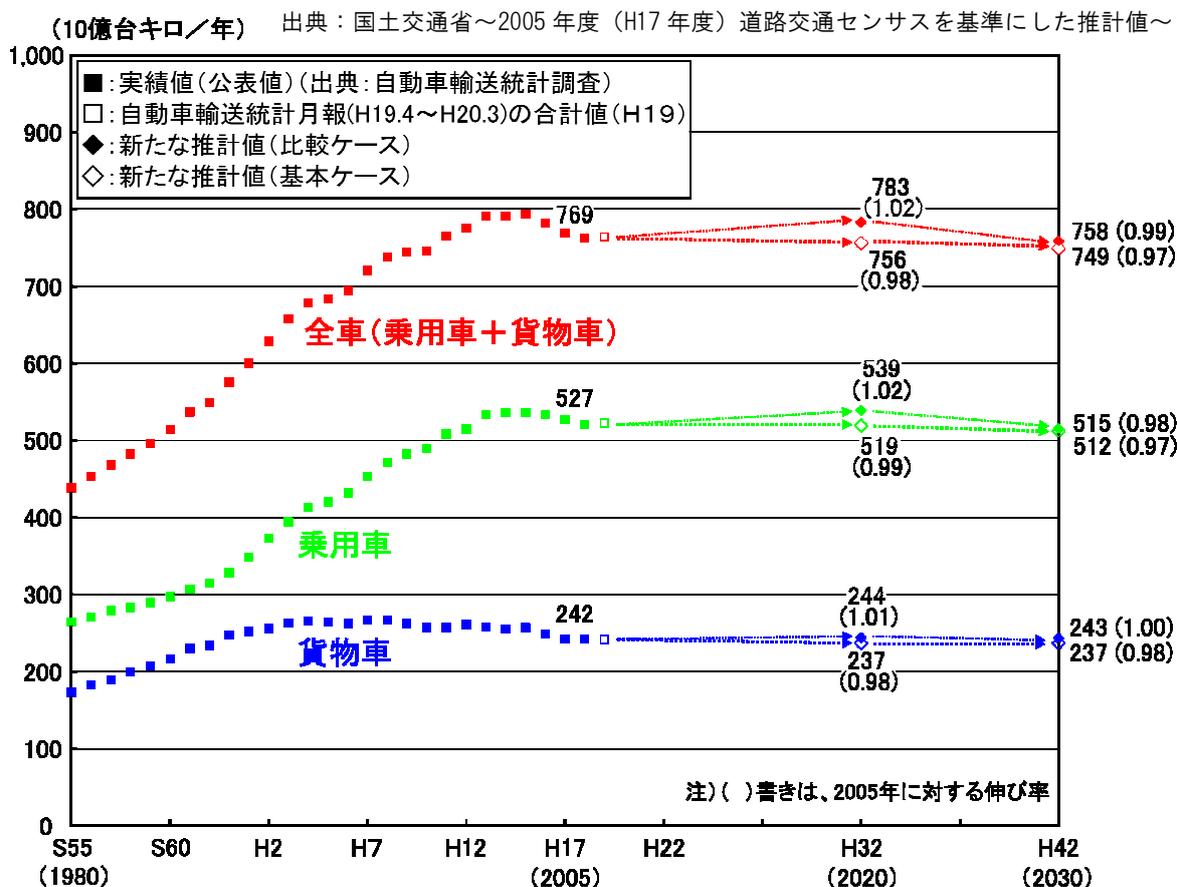


図 2-1 将来交通量の見通し

### (3) 長期間にわたる建築制限

都市計画道路の予定地内では、事業の円滑な実施を確保するため、都市計画法第53条により、建築物の建築が制限されており、その区域内において建築物を建築しようとする際に、許可が必要となっています。

この、建築制限の内容については、法第54条により、階数が2以下で、かつ、地階を有しない建築物で、主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造である場合は許可しなければならないこととなっています。

なお、神戸市では、1987年（昭和62年）から、都市計画決定後20年以上が経過し、事業着手が近い将来見込まれない都市計画道路のうち、以下の要件に該当する場合は、制限の内容を緩和して、許可しています。

- ① 用途地域が商業地域又は近隣商業地域であるなどの要件に該当する区域では  
3階建ての建築物
- ② 物理的に掘込みでしか車庫が設置できない地形などの要件に該当する地形での  
掘込み車庫

しかし、長期間未整備の都市計画道路の多くは、計画決定後、50年以上経過しており、制限が長期にわたっていることは課題であり、そのあり方を検討していきます。

表 2-1 都市計画道路決定後の経過年数

2010年(平成22年)4月現在

経過年数	路線数	延長 (km)	延長比率
60年以上	44	57	58%
50年以上60年未満	10	10	10%
40年以上50年未満	10	14	14%
30年以上40年未満	14	15	15%
30年未満	5	2	2%
計	83	98	100%

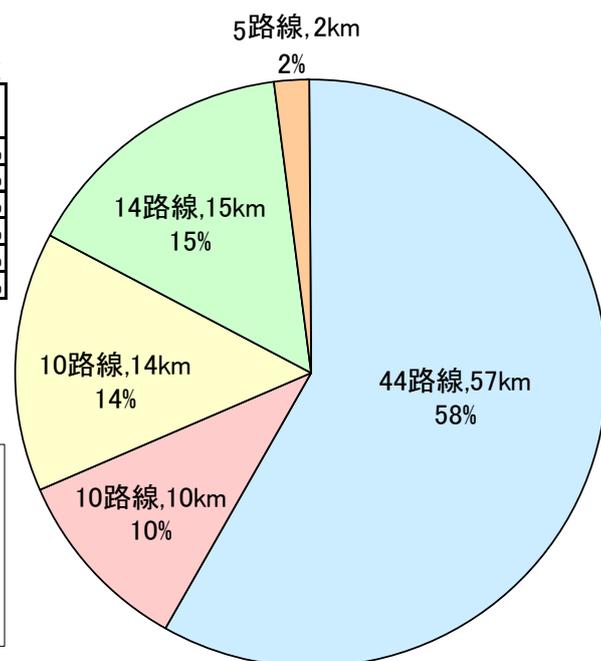
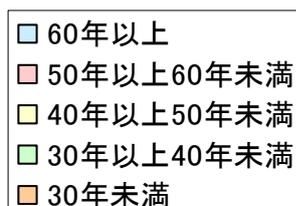


図 2-2 都市計画道路決定後の経過年数