

第1章 都市計画マスタープランの趣旨及び策定の背景

第1節

目的

めざす都市空間の姿や、その実現に向けた都市計画の取り組みの方向性を明らかにし、協働と参画により、神戸の都市づくりを総合的・戦略的に推進するため、神戸市都市計画マスタープランを策定します。

都市計画は、住宅・商業・工業・農業などの土地利用や、道路・公園などの都市施設、市街地の整備などの計画を定め、都市の健全な発展と秩序ある整備をはかることにより、安全・安心・快適で活力と魅力ある持続可能な都市づくりの実現をめざすものです。

この目的の実現には時間を要するため、今後の社会経済情勢の変化をふまえ、長期的な見通しをもって戦略的に定めるとともに、計画を検証しながら進めていく必要があります。

特に、これからの神戸の都市計画には、暮ら

しやすい住環境、バランスのとれた交通体系、神戸らしさや活力の向上、環境負荷の軽減、自然との共生などの観点や、協働と参画によるまちづくりが、これまで以上に求められています。

そこで、めざす都市空間の姿や、その実現に向けた都市計画の取り組みの方向性を明らかにし、市民・事業者・行政が協働と参画により、神戸の都市づくりを総合的・戦略的に推進していくことを目的として、神戸市都市計画マスタープラン（神戸市の都市計画に関する基本的な方針）を策定します。

第2節

位置づけと役割

神戸市都市計画マスタープランは、神戸市基本計画と連携・相互補完し、都市空間づくりにかかわる部門別計画として定めるものであり、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います。

①都市空間づくりにかかわる部門別計画としての位置づけ

神戸市都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2の規定による「市の都市計画に関する基本的な方針」として定めるものです。

市の上位計画である「新・神戸市基本構想」や「神戸市基本計画」と連携・相互補完し、都市空間づくりにかかわる部門別計画として、他の部門別計画と連携・整合して定めます。

また、広域的な観点での都市計画の方針である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画法第6条の2）に即するものです。

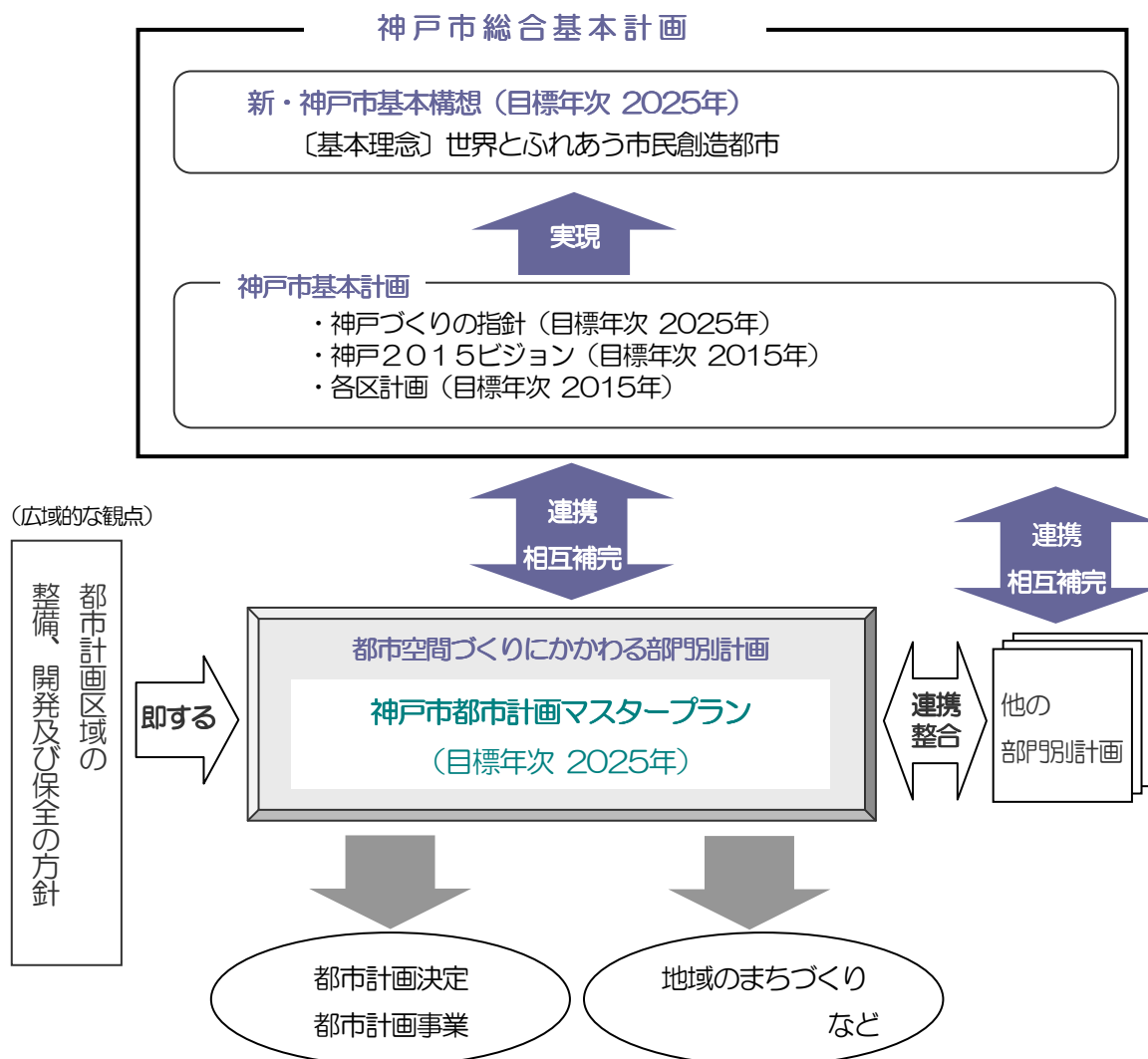
②都市空間づくりの指針としての役割

都市計画マスタープランは、地域地区や都市施設、地区計画など市が定める都市計画や都市計画事業の指針としての役割を担います。

また、このような従来の都市計画に加えて、環境、防災、景観などの分野の施策と連携する総合的に都市づくりを進めるための指針とします。

そして、都市全体の将来像や、土地利用、都市交通、市街地・住環境の整備、環境共生、都市の安全・安心、都市デザインなどの都市計画に関する施策の方針をわかりやすく市民にお知らせし、協働と参画により地域のまちづくりを進めるための指針としての役割も担います。

<神戸市都市計画マスタープランの位置づけと役割>



第3節

目標年次等

神戸市都市計画マスタープランの目標年次は、神戸市基本計画の「神戸づくりの指針」の目標年次と同じ2025年（平成37年）とします。

そして、2025年の推計人口約150万人が安全・安心・快適に暮らすとともに、国内外から多様な人・物・情報などが集い、交流することができる都市空間の将来像を示します。

第4節

神戸の都市概況

(1) 広域的な位置づけ メガ・リージョンの一翼を担う国際港都

神戸市は、わが国第2の経済圏である「関西圏」に位置しています。関西圏は、貴重な歴史・文化遺産や、国際的にも優れた大学・研究機関や産業などの諸機能が集積している圏域です。

今後のさらなる経済のグローバル化の進行に対応するためには、都市単独ではなく、関西圏の主要都市、近隣都市等と連携して、世界に対して発信力をもった広域連携都市圏（メガ・リージョン）を形成し、その中で神戸の魅力を発信していくことが必要になると考えられます。

神戸は、古くから国際貿易港として栄え、様々な民族、文化との交流の窓口として独自の文化を育み、「国際港都」として発展してきました。

今では、港・空港・新幹線や、高速道路等の優れた都市基盤を備えており、関西、国内はもとよりアジアをはじめとする世界各国の都市との人、物、情報の交流や連携がなされています。

近畿圏広域地方計画においても、大阪湾ベイエリア再生プロジェクトとして、国際コンテナ戦略港湾となった阪神港において、高度で大規模な臨海部物流拠点の形成など産業・物流機能の集積促進をはかるとともに、次世代産業を創造する「知の拠点」プロジェクトとして、再生医療に強みを有する神戸医療産業都市構想や次世代スーパーコンピュータを核とした研究教育拠点の形成を推進することとされています。

このような神戸の強みを活かして、関西全体の広域連携都市圏の国際競争力をより強化するための一翼を担うことが期待されています。

※「メガ・リージョン」

大都市を中心とした都市圏で、経済・産業など多様な財・サービスが有機的にネットワークしている圏域。

①国際コンテナ戦略港湾

経済や産業を支える物流機能を強化し、日本の港湾の国際競争力の強化をはかるため、神戸港と大阪港からなる「阪神港」が西日本のゲートポートとなることをめざし、「国際コンテナ戦略港湾」に選定されました。

国際貿易港としてさらに発展していくために、神戸港・大阪港が連携してさまざまな取り組みを進めています。

また、阪神港がアジアをはじめとする世界のゲートウェイ機能を担うため、阪神港や関西国際空港を拠点として、国際輸送と国内輸送の緊密な連携をはかり、陸・海・空の交通ネットワークの強化をはかります。

②神戸医療産業都市構想

「関西圏」は、生命科学分野に関連する多くの大学・研究機関や産業などが集積する日本でも有数の地域です。

また、神戸市には、優れた都市基盤や、外国企業にも最適なビジネス環境、生活環境が整えられています。

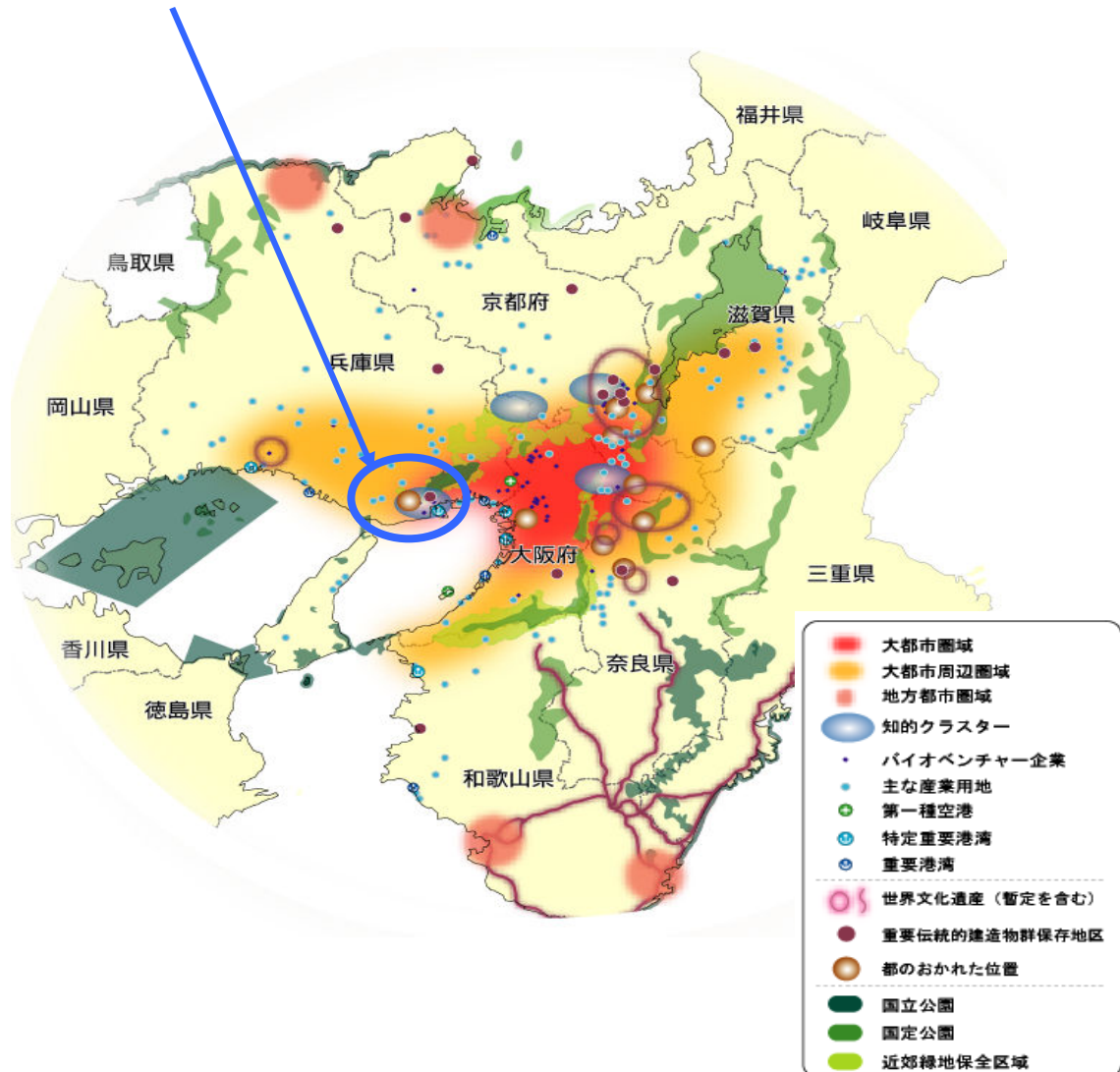
このような特性を活かして、ポートアイランドにおいて先端医療技術の研究開発拠点を整備し、産学官の連携により、21世紀の成長産業である医療関連産業の集積をはかる「神戸医療産業都市構想」を推進しています。

この構想により、神戸経済の活性化、市民の健康・福祉の向上、国際社会への貢献をはかります。

関西の目指す姿

1. 歴史・文化に誇りを持って本物を産み育む圏域
2. 多様な価値が集積する日本のもう一つの中心圏域
3. アジアを先導する世界に冠たる創造・交流圏域
4. 人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域
5. 都市と自然の魅力を日常的に享受できる圏域
6. 人々が自律して快適で豊かに暮らせる高福祉圏域
7. 暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域

神戸市



(2) 自然条件 変化に富んだ地形、豊かな水と緑、温暖な気候

①地形

神戸の地形は、六甲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553km²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、海岸低地、埋立地などが続く地形となっています。六甲山系の北側は、帝釈・丹生山系を中央にして、北側は丘陵地が波状に広がり、西側は緩やかな丘陵と播磨平野に連なる平野部から成り立っています。

②水と緑

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

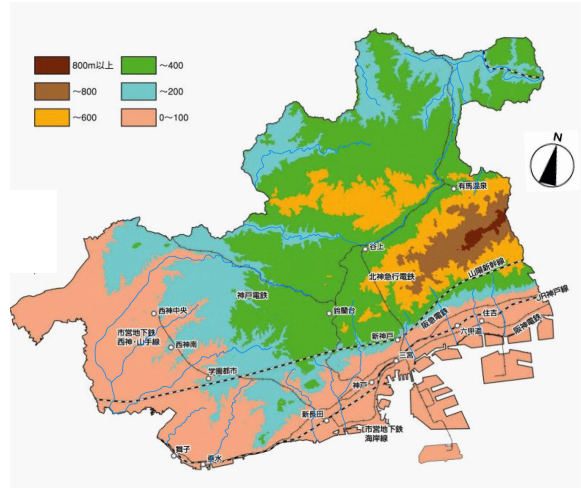
また、神戸は、六甲山系、帝釈・丹生山系、鎌倉峡、雄岡山・雌岡山などの山々を背山として、約30kmにおよぶ海岸線を前面に、美しい都市景観の市街地と西神・北神の豊かな農村地域で構成される、我が国屈指の緑の多い大都市です。

③気候

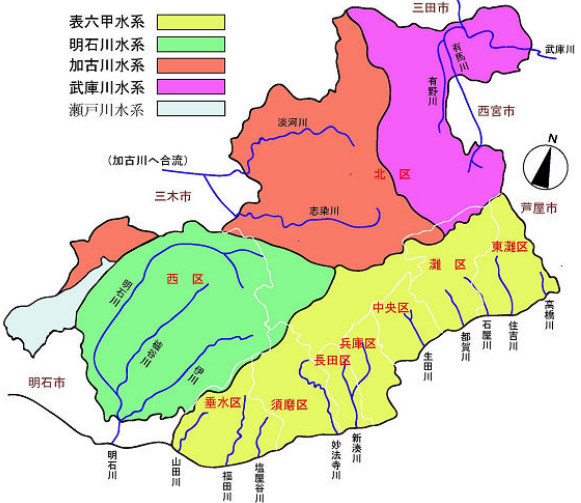
神戸の気候は、瀬戸内海気候帯に属し、一般的に冬は温暖で夏は涼しいという特徴を持っています。

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、夜間には、北東からの陸風に加え、六甲山系の涼しい空気が斜面に沿って市街地に下降してきます。

<神戸の地形>

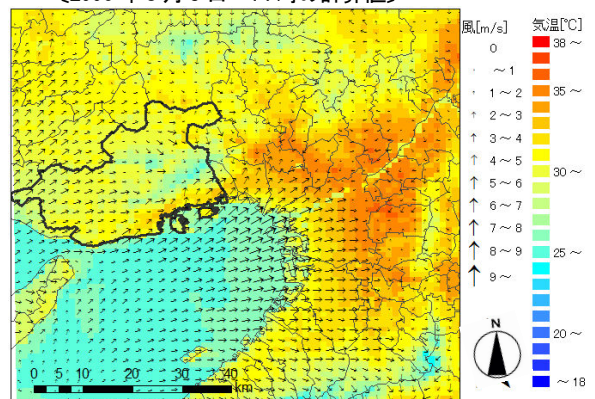


<神戸の水系>



<夏季の風と気温>

[2006年8月3日 14時の計算値]



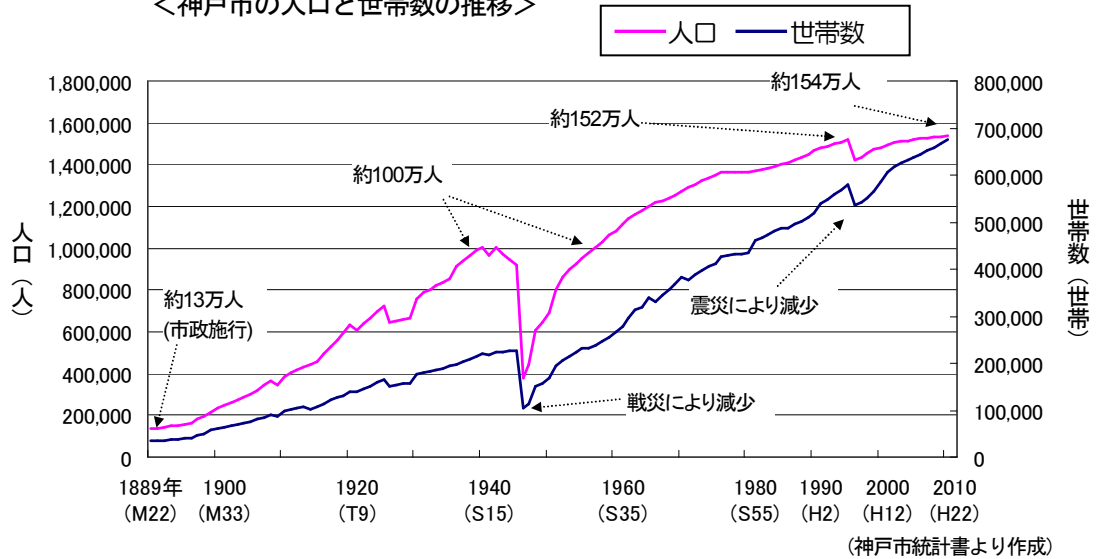
(神戸大学工学部都市環境・設備計画研究室作成)

(3) 人口 鈍化傾向にある人口増加

人口や世帯数は、戦災や震災により一時減少したものの、その後は増加し、2010年（平成22年）では約154万人となっています。しかし、人口の増加には鈍化の傾向が見られます。

一方、世帯数は震災後も増加し続けています。これは少子・超高齢化やライフスタイルの多様化にともない、一世帯あたりの人員が減少しているためと考えられます。

<神戸市の人口と世帯数の推移>



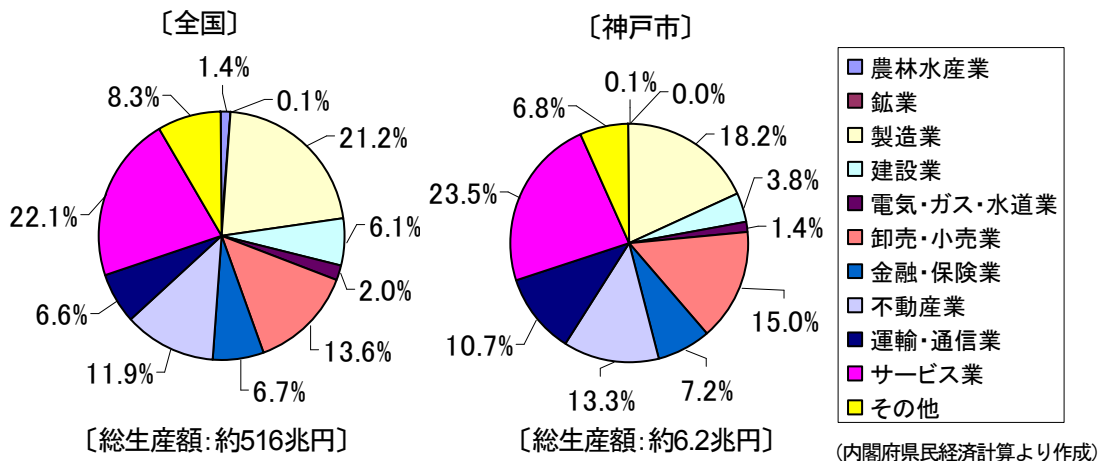
(4) 産業 港とともに発展、第3次産業が約8割、全国の経済規模の約1%

神戸は港とともに発展してきた国際港湾都市です。近代港湾として開港してからは、港湾に関連する産業である海運業、造船業、鉄鋼業をはじめ、これらから派生した電機、機械などの企業が集積しました。また、神戸のもつ豊かな自然やおしゃれなイメージなどの強みを活かし

住み・働き・学び・憩う都市づくりに先駆的に取り組んできました。

本市の2007年（平成19年）の市内総生産額は約6.2兆円で、第3次産業が約8割を占め、全国の経済規模の約1%となっています。

<平成19年 国内総生産及び市内総生産>



第5節

神戸の都市空間づくりのあゆみ

①近代都市づくり（～戦前）

1868年（慶応3年）の開港以来、生田川の付け替え、居留地の建設、兵庫運河の開削、布引ダム建設、湊川の付け替えなど、近代都市づくりの大事業を行ってきました。また、1902年（明治35年）から、荒廃した六甲山の緑を回復し、市街地を守るための砂防植林を開始しました。

市制施行当時の1889年（明治22年）には、人口は約13万人、面積約21km²であり、その後、周辺市町村との合併により市域を拡大してきました。

また、1919年（大正8年）に旧都市計画法が制定され、道路整備を中心に都市計画事業が始まりました。

<1897年（明治30年）頃の居留地（模型）>



（神戸市立博物館蔵）

<1903年（明治36年）頃の再度山>



②戦後復興と都市の拡大成長

（戦後～昭和50年頃）

第2次世界大戦後の戦災復興を進めるため、神戸市復興基本計画に基づき、1946年（昭和21年）から戦災復興土地区画整理事業を開始しました。

この事業により、浜手幹線、中央幹線、山手幹線の3大幹線をはじめとした市街地の道路や、王子・須磨海浜・生田川沿いの公園の整備など、市街地の公共施設の整備を進めました。

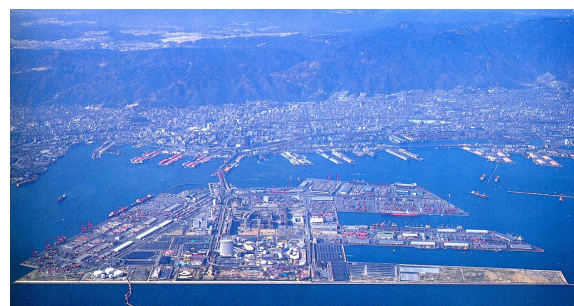
また、神戸市を、わが国の代表的な国際港都としていくための都市づくりを推進することを宣言した神戸国際港都建設法が、1950年（昭和25年）に制定されました。

一方、高度経済成長に対応し、神戸港の整備を進めるとともに、急激に増加した人口が都市に集中することに対応するため、都市戦略「山、海へ行く」のもと、ポートアイランド等の建設とあわせて、内陸部に大規模な住宅団地・産業団地（須磨ニュータウン・西神ニュータウン等）の整備を行いました。

さらに、都市活動を支える安全で利便性の高い交通体系をめざして、既成市街地とこれらの開発団地をつなぐ鉄道や道路網の整備に取り組み始めました。

<ポートアイランド第1期>

1980年（昭和55年）完成



③都市の拡充と住民参加

(昭和50年頃～震災前)

経済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、神戸駅前に神戸ハーバーランドを整備しました。

また、神戸の都市景観をまもり、そだて、つくるために1978年(昭和53年)に神戸市都市景観条例を制定するとともに、住民参加によるまちづくりを進めるために、1981年(昭和56年)にまちづくり条例(神戸市地区計画及びまちづくり協定等に関する条例)を制定しました。

一方、市街化調整区域において、豊かな自然環境の保全・育成をはかるみどりの聖域づくりを推進するとともに、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の指定に向けた取り組みを始めました。

<神戸ハーバーランド>



<伊川谷地区の土地区画整理事業>



④震災復興から現在まで

1995年(平成7年)に発生した阪神・淡路大震災からの復興の取り組みとして、土地区画整理事業や市街地再開発事業によるまちづくりを、協働と参画で実施しています。

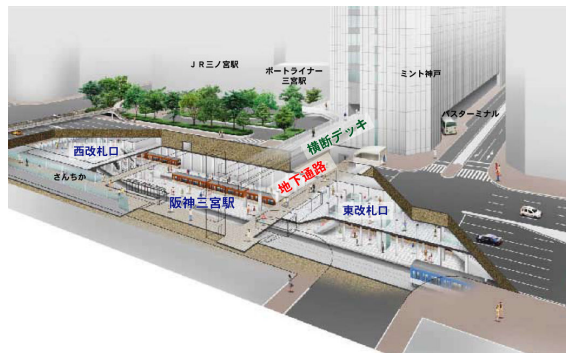
また、災害に強いまちづくりをめざして、市街地に接する六甲山系南側の斜面一帯を緑地帯として保全・整備する六甲山系グリーンベルト整備事業を進めています。

さらに、平成10年の明石海峡大橋の供用にあわせた周辺道路ネットワークの形成や、神戸空港の開港などにより、陸・海・空の総合交通体系の整備に取り組むとともに、三宮駅周辺において、阪神三宮駅改良事業とあわせて、歩行者動線の3層ネットワークの拡充を行っています。

<新長田駅南地区市街地再開発事業(震災復興)>



<阪神三宮駅改良の完成予想図>



第6節

現在の神戸の姿

①都市の姿

歴史的・地理的特性から、神戸の市街地は、六甲山系の南側を中心に発展しました。その後、六甲山系の西側や北側において、鉄道沿いに住宅団地や産業団地などが整備され、現在は市街地が島上に展開した構造となっています。

市街化区域は市域の約4割であり、その中に人口の9割以上が居住しているなど、比較的まとまって、市街地が形成されています。

また、市街化調整区域においては、六甲山系などの緑豊かな自然環境を保全・育成するとともに、農地・集落・里山が広がる農村地域で、協働と参画による里づくりの取り組みが進められています。

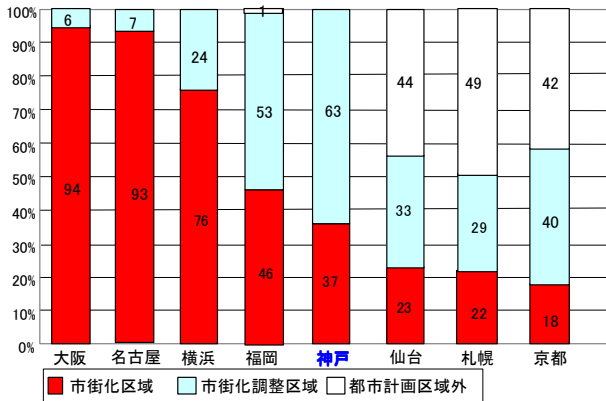
②地域に視点をいたまちづくり

1981年(昭和56年)のまちづくり条例の制定以降、住民主体のまちづくりが進められ、特に震災からの復興において市民の力が大きな役割を果たしました。この貴重な経験をふまえ、市民と行政が適切な役割分担のもと、協働と参画によるまちづくりに取り組んでいます。

神戸の都市づくりは、先人の知恵と努力により、着実に歩んできましたが、社会経済情勢の変化もあって、新たな課題も生じています。

震災後の復興のまちづくりの目途が立った今、神戸の都市づくりは、新たな段階を迎えようとしています。

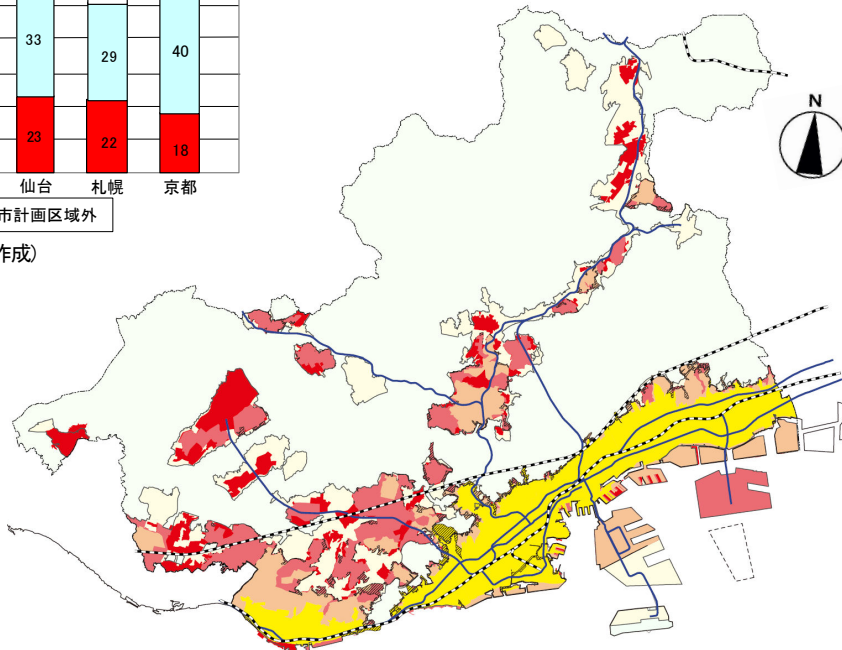
＜主な都市における市街地の構成＞ 平成21年度末



(都市計画データバンク資料より作成)

＜人口集中地区 (DID) の変遷＞

凡例	
人口集中地区 (DID)	
昭和 35年	黄色
昭和 50年 増分	オレンジ
平成 2年 増分	赤
平成 17年 増分	濃い赤
DID 減少分	斜線
市街化区域	薄黄色
市街化調整区域	薄青
鉄道	黒線



(国土交通省国土計画局国土数値情報より作成)