

(案)

資料2

みちづくり計画

平成27年12月

神戸市

(案)

目次

序章 計画の策定について 1

I 計画策定の趣旨 2

II 計画の概要 3

1. 目標年次と進行管理
2. 計画の構成

第1章 計画の背景とみちづくりの将来像 4

I 神戸のみちづくりの現状と課題

1. 社会潮流とみちづくりの課題
 - (1) 本格的な人口減少社会の到来と超高齢社会の進展、東京圏一極集中（極点社会化）
 - (2) 将来交通量減少の見通し
 - (3) 経済のグローバル化の進行
 - (4) 地球温暖化の進行
 - (5) 巨大災害の切迫・気象災害の激甚化
 - (6) 道路ストックの増加と加速する老朽化
2. みちに関する市民・利用者のニーズ

II 神戸の将来像とみちづくり計画

III みちづくりの将来像

1. みちづくりの指針（2025年の将来像）
2. 計画の推進に向けた視点
3. みちづくりの指標

第2章 将来像にむけたみちづくりの取り組み 13

I 活かす ～みちを活かし暮らしを豊かにする～ 13

基本的な考え方：道路のリデザイン

1. 誰もが歩きやすいみち
 - (1) ユニバーサル歩道整備事業
 - (2) セーフティロード整備事業
 - (3) 光のまち神戸
2. 自転車が利用しやすいみち
 - (1) 自転車走行空間の整備

(案)

- (2) 駐輪対策の推進
- (3) 自転車利用のルールとマナーの向上
- (4) 自転車利用の利便性向上
- 3. にぎわいを創出するみち
- 4. 景観に配慮したみち
 - (1) 道路デザインの向上
 - (2) まちなみに調和した街路樹の管理

II つなぐ ～地域をつなぎ経済を支える～ 31

基本手的な考え方：神戸の道路ネットワーク

- 1. 広域圏幹線道路ネットワークの構築
 - (1) 広域圏幹線道路ネットワークの整備
 - (2) 広域圏幹線道路を中心とした「高速道路を賢く使う」
- 2. 都市内幹線道路・補完的幹線道路ネットワークの構築
 - (1) 都市内幹線道路・補完的幹線道路ネットワークの整備
 - (2) 渋滞箇所の解消
 - (3) 踏切対策によるボトルネックの解消

III 守る ～災害に備える・環境に配慮する～ 44

基本手的な考え方

- 1. 災害に強いみち
 - (1) 緊急輸送道路ネットワークの強靱化
 - (2) 道路防災対策
 - (3) 生活幹線道路の整備
 - (4) 狭あい道路の整備
- 2. 次世代に継承できるみち
 - (1) 戦略的なメンテナンス
 - (2) 道路の維持管理
 - (3) 道路美化の推進
 - (4) 地下埋設物工事の適正化・合理化による道路の掘り返し防止
- 3. 環境にやさしいみち
 - (1) 自動車交通の抑制
 - (2) 環境に配慮したみちづくり

第3章 地域特性に応じたと主な取り組み 58

- | | | |
|------------------|-----------------|-----|
| I 都心・ウォーターフロント | II 既成市街地（東灘～長田） | |
| III 既成市街地（須磨、垂水） | IV 北 | V 西 |

第4章 計画の実現に向けて 58

序章 計画の策定について

I 計画策定の趣旨

II 計画の概要

序章 計画の策定について

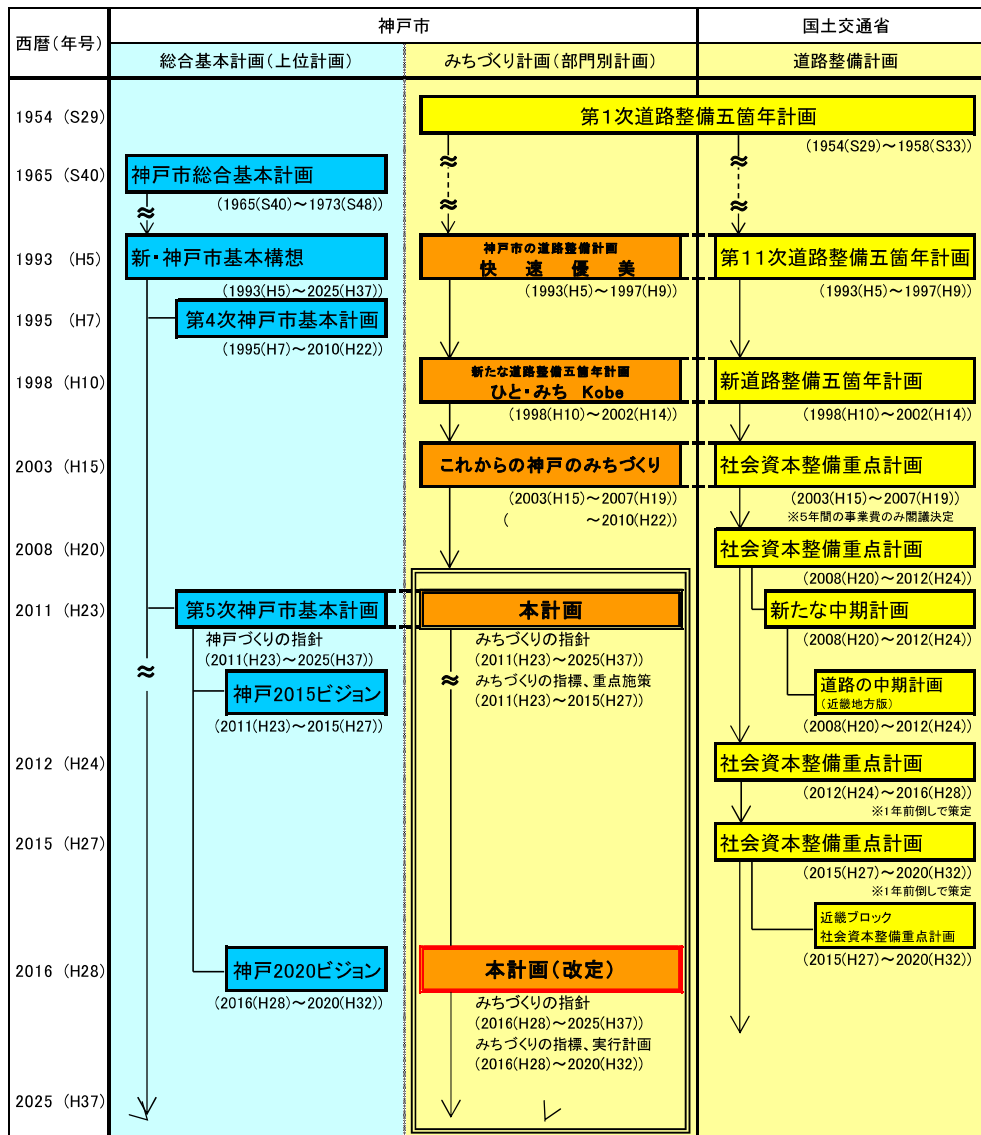
I 計画策定の趣旨

我が国における道路の整備は、道路交通の安全性の確保とその円滑化、ひいては国民生活の向上と経済の健全な発展を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき行われてきた。神戸市においても、国の計画などにあわせ、計画的に道路事業を進めてきている。

また、神戸市では、2010（平成 22）年度に「新・神戸市基本構想」に描かれた都市像の実現を目指し、2025(平成 37)年に向けたまちづくりの基本的な考え方を示す「神戸づくりの指針」を策定している。

これらの計画を踏まえ、2010（平成 22）年度に、市民の暮らしや都市の活力、魅力を高める神戸を市民とともに創造するため、「みちづくり計画」を策定した。

このたび、「神戸づくりの指針」の5年間の実行計画となる「神戸 2020 ビジョン」及び各区計画を策定したことから、「みちづくり計画」についても、「神戸 2020 ビジョン」と連携を図り、新たな社会潮流などに対応するため、改定を行うこととした。



みちづくり計画の経緯

II 計画の概要

1. 目標年次と進行管理

目標年次：2025(平成37)年

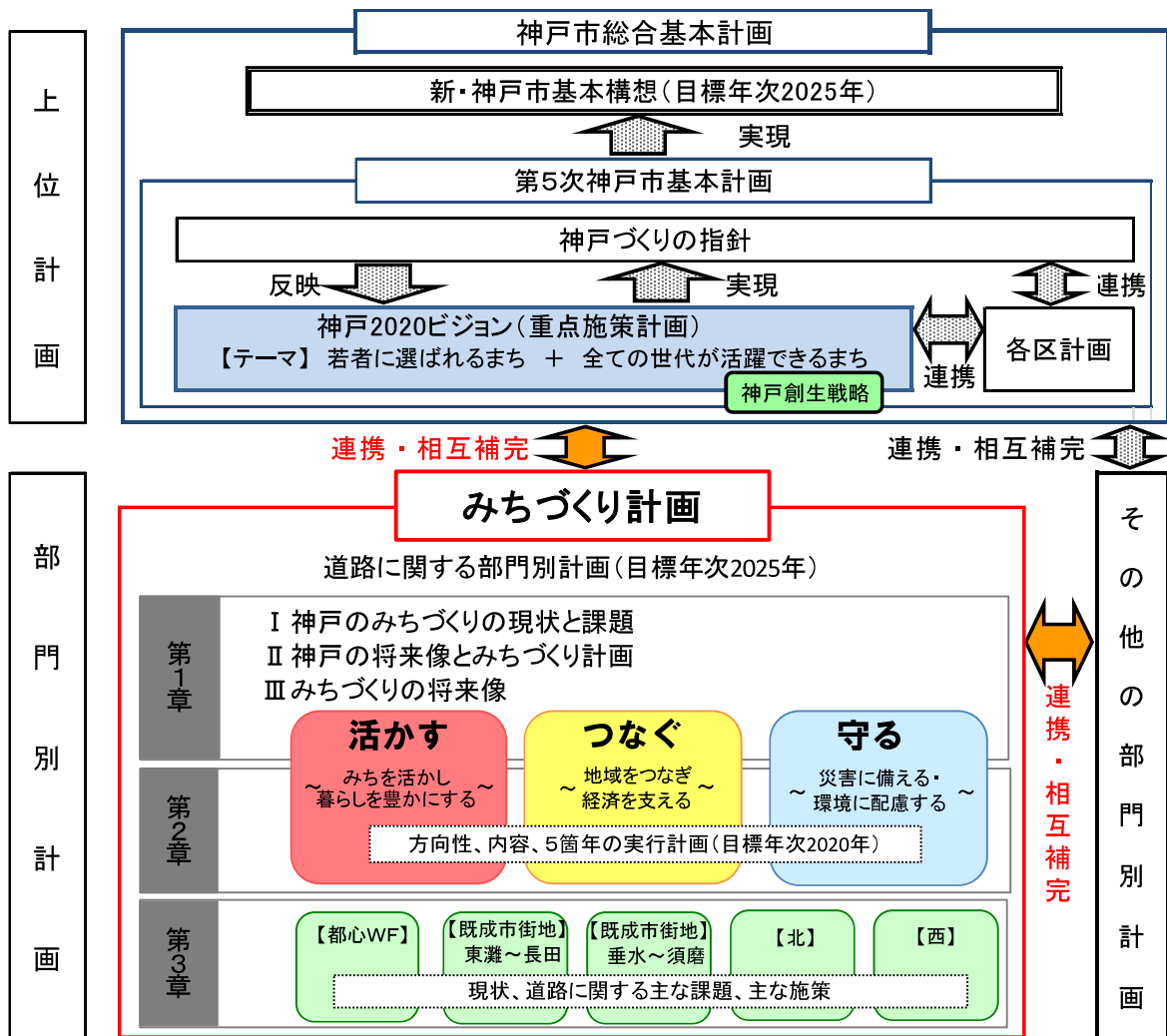
進行管理：毎年、施策ごとに進捗状況を把握したうえで、事業進捗状況を評価・検証し、結果を公表する。その上で、指針の実現に向けた施策や実行計画の見直しや改善を図る。

2. 計画の構成

「第1章 計画の背景とみちづくりの将来像」では、社会潮流やみちに関する市民・利用者ニーズ、神戸の将来像などの背景をふまえ、みちづくりの基本姿勢である「みちづくりの指針」や3つの「みちづくりの柱」等を定める。

「第2章 将来像にむけたみちづくりの取り組み」では、3つの「みちづくりの柱」ごとに「個別施策」を定め、2020(平成32)年度までの目標値を定めることが可能なものについて「5箇年の実行計画」(アウトプット指標)を示す。

「第3章 地域の特性に応じた主な取り組み」では、地域ごと(エリア別)に現状や課題を整理し、地域特性に応じた施策を示す。



みちづくり計画の位置づけと構成

第1章 計画の背景とみちづくりの将来像

I 神戸のみちづくりの現状と課題

1. 社会潮流とみちづくりの課題
2. みちに関する市民・利用者のニーズ

II 神戸の将来像とみちづくり計画

III みちづくりの将来像

1. みちづくりの指針
2. 計画の推進に向けた視点
3. みちづくりの指標

第1章 計画の背景とみちづくりの将来像

I 神戸のみちづくりの現状と課題

1. 社会潮流とみちづくりの課題

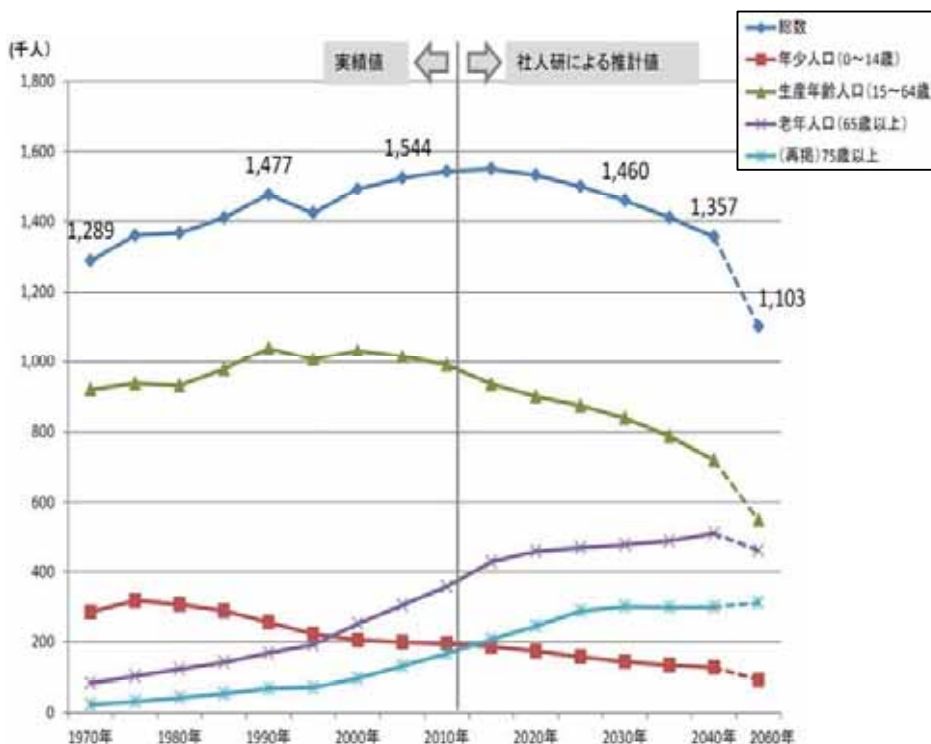
- ・本格的な人口減少社会の到来と超高齢社会の進展、東京圏一極集中（極点社会化）
- ・将来交通量減少の見通し
- ・地球温暖化の進行
- ・インフラストックの増加と加速する老朽化
- ・経済のグローバル化の進行
- ・巨大災害の切迫・気象災害の激甚化

(1) 本格的な人口減少社会の到来と超高齢社会の進展、東京圏一極集中（極点社会化）

我が国は、本格的な人口減少、超高齢化社会に突入し、2060（平成 72）年には日本の人口は、約 3 割以上減少するとの見通しとなっている。また、人口の地域的な偏在が加速しており、特に東京圏への一極集中が進展している。

神戸市においても、2012（平成 24）年に総人口が減少に転じ、高齢化も急速に進む。都市や農村地域等多様な地域を抱える神戸市では、それぞれの地域によって人口動態に大きな差が生じている。また、年齢ごとに見てみると、多くの若者が就職時に転出している状況がうかがえる。

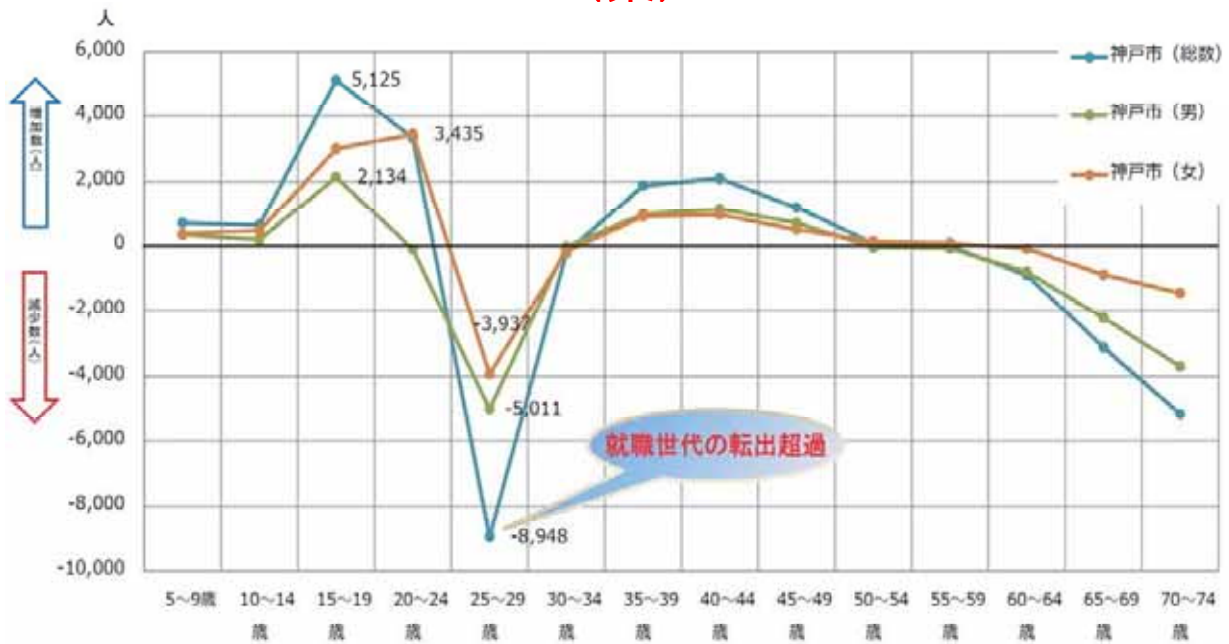
これらを踏まえ、若年層や高齢者等 3 世代の誰もが暮らしやすく、また国内外から様々な人々が訪れ交流するまちとするため、使いやすく、地域特性に応じたみちづくりが求められる。



神戸市の将来人口推計

出典：国立社会保障・人口問題研究所「地域別将来推計人口」
(2060年は社人研推計に準拠して算出した数値)

(案) 第1章 計画の背景とみちづくりの将来像

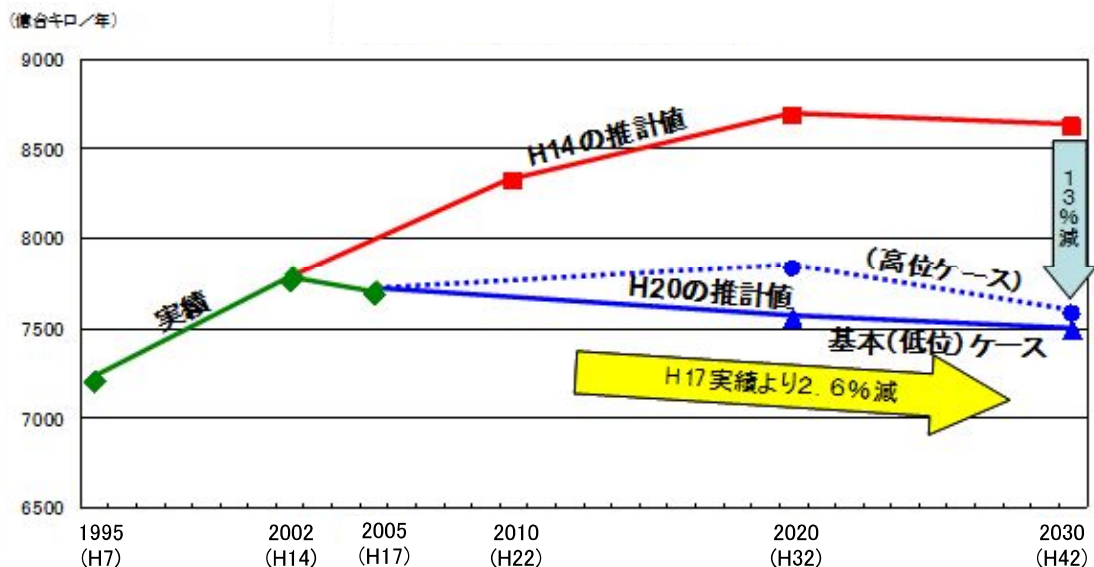


神戸市の社会増減の状況 ～大学卒業後の若年層の転出～ 出典：国勢調査

※上記グラフでは、2010年における5歳刻みの年齢層の数が、2005年当時の同じ年齢層の数に比べてどれだけ増減したかを示したもの

(2) 将来交通量減少の見通し

自動車の将来交通量は、2008(平成20)年11月に将来人口や将来GDPをもとに見直しが行われ、2020(平成32)年まで増加する予測を、ゆるやかに減少する予測に見直された。これにより、自動車交通量が減少することを前提とした道路ネットワーク等の計画が求められている。



走行台キロの実績値と推計値の推移

※2005(平成17)年度センサス(実績)を基に、2008(H20)年度に将来を推計
 ※平成20年11月 国土交通省「道路の将来交通需要推計に関する検討会」資料より作成

(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て活発に行き交うグローバル化に対応し、神戸がこれからも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、人や物の円滑な流れを構築し、地域の経済活動を支えるみちづくりが求められている。

(4) 地球温暖化の進行

人類の産業活動が活発化し、暮らしが豊かになった一方で、二酸化炭素等の温室効果ガスの排出量が増加している。

これらをふまえ、最終エネルギー消費量（ガソリン、軽油、LPG等）の削減に向け、円滑な交通流の確保や次世代自動車普及の支援など環境に配慮したみちづくりが求められている。

最終エネルギーの削減の短期目標（神戸市地球温暖化防止実行計画）
2020（平成32）年度までに2005（平成17）年度比で15%削減

(5) 巨大災害の切迫・気象災害の激甚化

1995（平成7）年の阪神淡路大震災、2011（平成23）年の東日本大震災等大規模災害が発生する中、2012（平成24）年には内閣府より南海トラフ巨大地震の被害想定が公表された。今後、神戸市でも震度5強の巨大地震や津波等が想定される。また、時間雨量50mmを超える雨が頻発するなど、雨の降り方が局地化・激甚化している。

これらをふまえ、あらゆる災害に対応したみちづくりが求められる。

(6) 道路ストックの増加と加速する老朽化

我が国の橋梁やトンネル等の道路ストックは、1960年～70年代の高度成長期に数多く建設されており、その後も増加傾向にある。また、今後、これらが老朽化し、あるいは機能面で社会の要請に応えられなくなっていくことが想定される。

維持管理・更新費用の急激な増大が見込まれるため、メンテナンスサイクルを運用し予防保全型のメンテナンスを行うことにより、安全性の確保とトータルコストの縮減・平準化の両立が求められる。

◇老朽化による落橋の事例



2005(平成17)年9月
米国・ペンシルバニア州でPC桁落橋（S40年架設）



2005(平成17)年11月
香川・徳島県境のトラス橋が落橋（S27年頃架設）

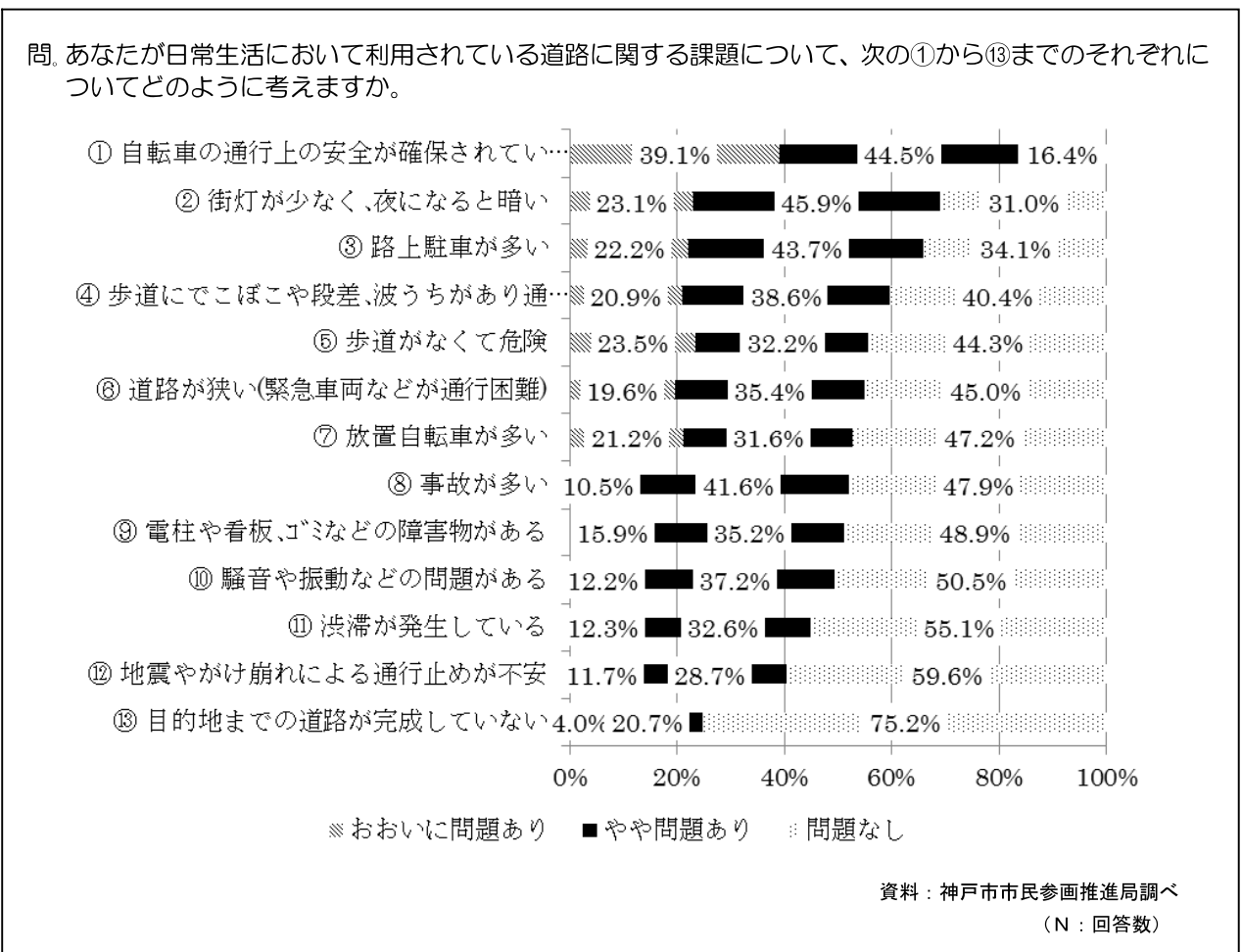
2. みちに関する市民・利用者のニーズ

市民ニーズが多様化してきているなか、市長への手紙や婦人市政懇談会等により市民のニーズを常に把握し、的確な対応と道路行政への反映を行ってきている。

また、本計画策定にあたっては、市政アドバイザーアンケートを実施し、その結果をみちづくりの指標や計画に反映している。

・平成26年度 市政アドバイザーアンケート

道路に関する課題について、「自転車の通行上の安全が確保されていない」「街灯が少なく、夜になると暗い」「路上駐車が多い」などの「歩行者の安心・安全」に関する課題に意見が多く集まった。これらの項目に関連する事業を実施することは、重要な市民の暮らしの安全を守るということだけでなく、市民の暮らしの満足度の向上にもつながるものと考えられる。

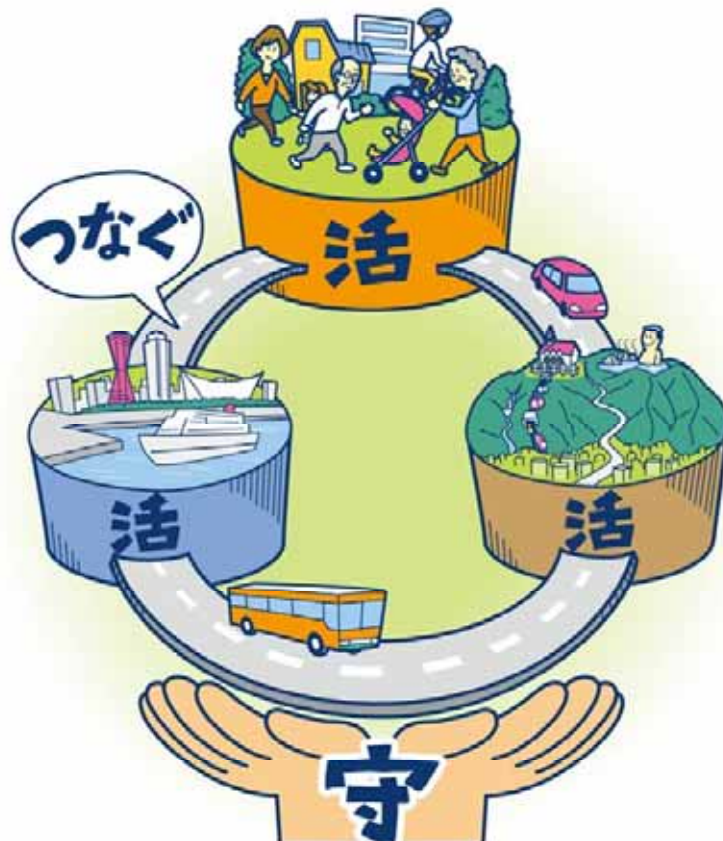
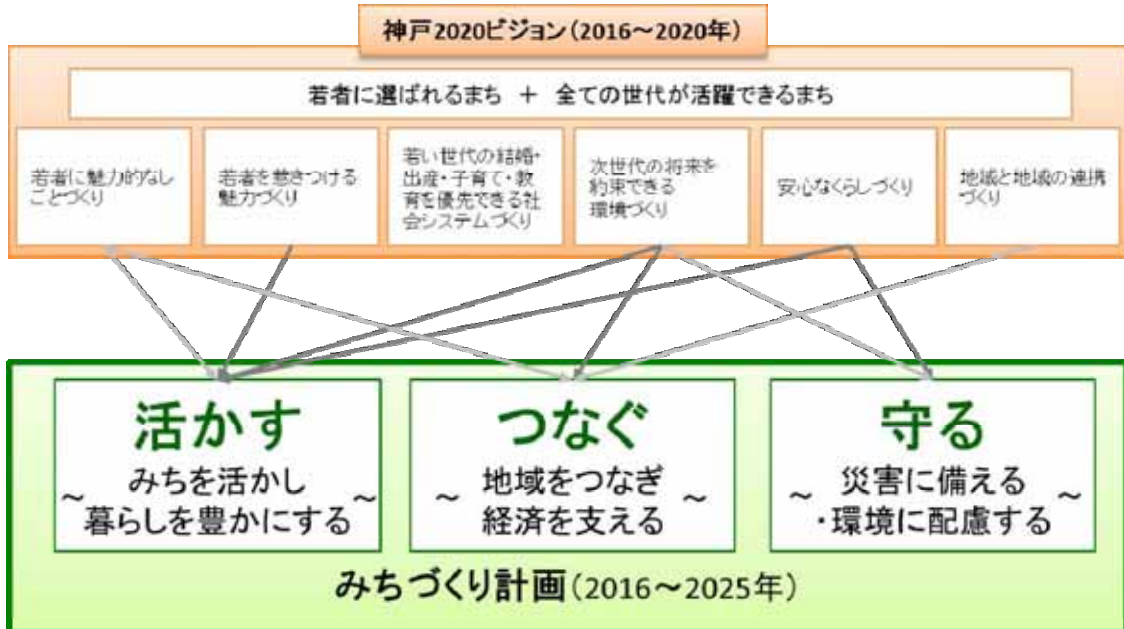


平成26年度市政アドバイザーアンケート

Ⅲ みちづくりの将来像

1. みちづくりの指針 (2025年の将来像)

2025年の将来像であるみちづくりの指針として、「神戸2020ビジョン」(テーマ:若者に選ばれるまち+全ての世代が活躍できるまち)、さらには、社会潮流や利用者ニーズを反映し、3つの柱を設ける。



みちづくりの指針（2025年の将来像）

活かす

～みちを活かし暮らしを豊かにする～

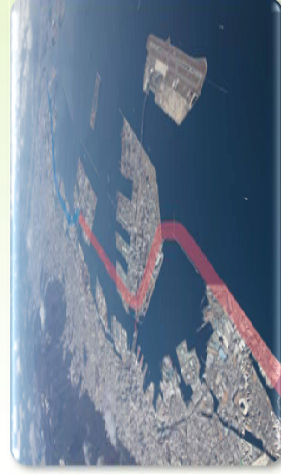


地域の特性と課題に応じて、子育て世代をはじめ3世代にとって円滑で快適な移動空間の実現（交通機能の最適化）と人々が思いにぎわう魅力的な空間の創出（空間機能の向上）を図るため、「道路のリデザイン」を推進し、道路を活かした市民の暮らしを豊かにすることを目指す。



つなぐ

～地域をつなぎ経済を支える～



地域間のひと、モノの流れを創出するネットワークの形成や既存の道路を賢く使う取組等を環境面に配慮しながら推進することにより、人々の生活圏の拡大、雇用の創出や地域経済の活性化、さらには神戸・関西の持続的な発展と安定した成長を目指す。

守る

～災害に備える・環境に配慮する～

道路構造物の延命化と健全性確保を図り、地域特性や災害特性に応じた防災・減災対策を実施することによりしなやかで強いインフラを目指す。全ての段階において環境に配慮することにより、環境負荷の少ないまちを実現する。



2. 計画の推進に向けた視点

みちづくり計画の施策を実施、展開するにあたっては、全体最適を図るため、横軸としての視点を設ける。

計画の推進に向けた視点	概要
+design を取り入れる	人間らしいしあわせを実感できる創造都市「デザイン都市・神戸」を推進するため、目に見える構造物や景観のデザインにとどまらず、いつもと少し違う考え方やプロセス等、新たな発想・工夫で事業に取り組む「+design」の視点を取り入れる。
次世代技術の導入	「効率的」な施策の推進や「省力化・省人化」のため、ICT（通信情報技術）等の次世代技術の導入を積極的に取り入れる。 また、効率的な整備や維持管理を行うため、新技術を用いた材料、工法、点検等を積極的に取り入れる。 さらに、次世代自動車等の普及を積極的に支援する。
民間活力の導入	良好なサービス提供や効率的な維持管理等を推進するため、道路施設等の整備や維持管理への民間活力導入を積極的に検討する。
協働と参画	市民の共有の財産である道路を、計画から整備、その後の維持管理まで、みちづくりの各段階において、行政と市民が一体となってそれぞれが役割を果たす。さらに、新たな制度の活用や使える環境の提供などにより、市民主体のまちづくりを支援する「協働と参画」の視点で取り組む。 また、事業者や大学等においても持てる力と特性を発揮し、行政と連携しながら取り組む。

3. みちづくりの指標

みちづくりの指標として、神戸のみちの現状を把握するとともに、施策を推進する上で参考とする以下の指標を設定する。また、これらの指標については、5年ごとに確認を行うものとする。

指 標	計画策定時 (平成 22 年度)	平成 26 年度末
1) 市民アンケートによる満足度	42.7%	45.8% (P8 参照)
2) 道路を利用したイベントの総日数	108 日間	125 日間
3) ピーク時旅行速度の向上	29.4km/h(H17) ⇒25.8km/h(H22)	※
4) 道路交通における死傷事故率	176 件/億台キロ	177 件/億台キロ
5) 渋滞による損失時間	5,376 万人・時間/人(H17) ⇒6,279 万人・時間/人(H22)	※
6) CO2 排出量	1,849 千 t-CO2/年	※

・指標の定義

1) 市政アドバイザーアンケートの道路に関する課題について、「問題なし」と回答した人の割合の平均値。(2010年：2009年8月実施分、2015年：2014年10月実施)

※2016年以降はネットモニターアンケートに移行予定

2) ルミナリエ、神戸まつり、三宮中央通りのオープンカフェ、インフィオラータ等、道路を使って開催されるイベントの延べ日数。道路施策だけではなく、総合的な取り組みのもと、向上をめざす。

3) 道路交通センサスにおける一般道路のピーク時旅行速度(平日の朝夕のラッシュ時間帯(午前7～9時、午後5～7時)の中で最も混雑している時間帯の旅行速度)の平均値。

4) 神戸市の主要な幹線道路における死傷事故率(死傷事故が発生する確率で、1万台の車が1万km走行した場合に発生する死傷事故の件数(死傷事故件数/自動車走行台キロ)で表す。)

5) 市内の主要な道路において、渋滞がある場合とない場合との通過所要時間の差を年間全ての利用者について累計した値。

$$\text{渋滞損失時間} = \sum \{ (\text{区間距離} / \text{ピーク時旅行速度}) - (\text{区間距離} / \text{基準旅行速度}) \} \\ \times \text{日平均交通量 (台/日)} \times \text{平均乗車人数 (人/台)} \times 365 \text{ (日/年)}$$

6) 市内の道路におけるCO2排出量の値。

$$\text{CO2 排出量 (t-CO2/年)} = \text{車種別交通量} \times \text{対象道路延長 (リンク長)} \\ \times \text{車種別排出原単位 (速度別)} \times 365$$

※数値の算出に用いられる全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)は、概ね5年ごと(近年では平成17、22、27年)に実施している。「計画策定時」の数値は、平成17年の調査結果を用いて算定していた値を平成22年の調査結果を用いて算定した値に差し替える。また、「平成26年度末」の数値は未定とする。

第2章 将来像に向けたみちづくりの取り組み

活かす

～みちを活かし暮らしを豊かにする～

基本的な考え方：道路のリデザイン

1. 誰もが歩きやすいみち
2. 自転車が利用しやすいみち
3. にぎわいを創出するみち
4. 景観に配慮したみち

基本的な考え方

みちづくりの指針

地域の特性と課題に応じて、子育て世代をはじめ3世代にとって円滑で快適な移動空間の実現（交通機能の最適化）と人々が憩いにぎわう魅力的な空間の創出（空間機能の向上）を図るため、「道路のリデザイン」を推進し、道路を活かした市民の暮らしを豊かにすることを旨とする。

《道路のリデザイン》

「道路のリデザイン」とは、市民ニーズや地域課題に対応するために、道路の利用環境や周辺の土地利用状況などを十分に分析し、地域の特性や歩行者・自転車・自動車のバランスに応じた「交通機能の最適化」と、憩いや防災・誘いなど「空間機能の向上」を図ることで、道路から「暮らしの豊かさ」を感じられる公共空間の整備を目指すものである。具体的には、既存の道路断面を交通機能と空間機能のバランスに配慮して、ふさわしい断面構成にする「道路空間の再配分」や有効に使われていない道路空間のあり方を見直し、地域の状況にあわせた活用を目指す。

なお、「空間機能の向上」では、通常の改良だけでなく、「+design(工夫・アイデア)」の視点を取り入れて、メリハリをつけた整備を行う。



図 道路空間の再配分のイメージ図

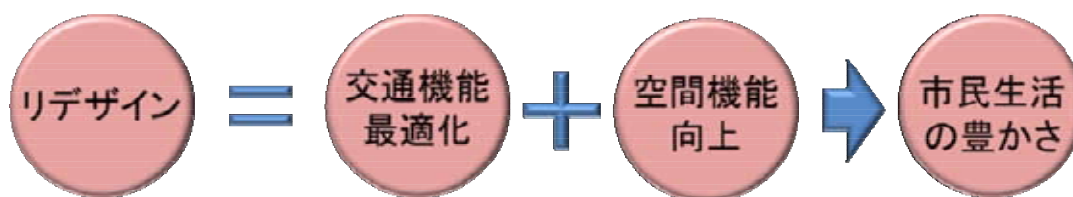


図 道路のリデザインの考え方

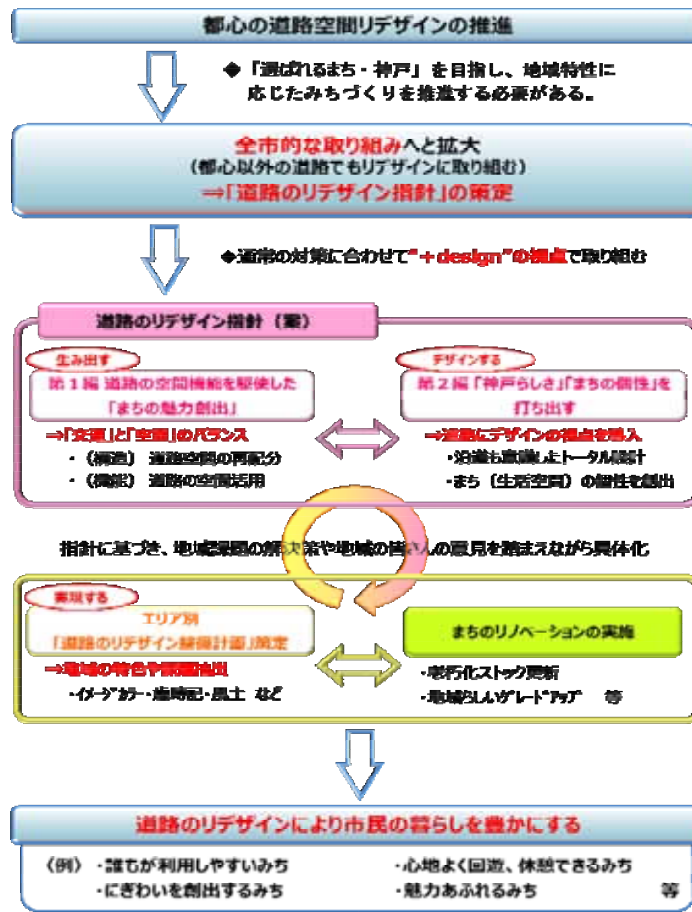
《道路のリデザインの進め方》

道路のリデザインを推進するために、統一的な指針として、交通機能の最適化や空間機能の向上に向けた考え方及び手法、「神戸らしさ」「まちの個性」の打ち出し方を取りまとめた「道路のリデザイン指針」を策定し、全市的な取り組みへと拡大を図る。

整備の実施にあたっては、「道路のリデザイン指針」に基づき、地域の皆様の意見を取り入れながら、エリア別の「道路のリデザイン整備計画」を策定する。この計画を推進することにより、道路から「暮らしの豊かさ」を感じられる公共空間の整備を目指す。

(案)

◇道路のリデザインの進め方



◇道路のリデザインの事例（明石町筋）



◇通常の歩道幅だけでなく、オープンカフェ等によるにぎわいの創出（+design）

〈歩道上のオープンカフェ〉



〈三宮中央通り（管理活用協定）〉

〈パークレットによる歩行者空間の創出〉



〈サンフランシスコの事例〉

1. 誰もが歩きやすいみち

(1) ユニバーサル歩道整備事業

取り組みの方向性

高齢者や障がい者、ベビーカーを利用する方々、観光客等、誰もが歩きやすい安全で安心なみちづくりを進めるため、歩道の波打ちや段差の解消、ベンチや手すり、スロープの設置等、ユニバーサルデザインの視点を取り入れた整備を行う。

取り組み内容

①バリアフリー道路特定事業

2011(平成 23)年度に策定された「神戸市バリアフリー基本構想」において、新たに指定された重点整備地区における生活関連経路及び準生活関連経路のバリアフリー化を推進していく。

◇重点整備地区

住吉地区、六甲道地区、三宮地区、
湊川地区、鈴蘭台地区、長田地区、
板宿地区、垂水地区、西神中央地区

◇生活関連経路の連続誘導

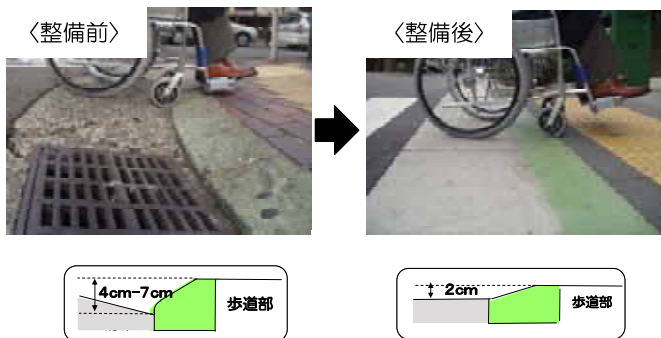


②あんしん歩道整備事業

バリアフリー重点整備地区以外についても、誰もが歩きやすい「あんしん歩道」として、身近な歩道の波打ち、段差、根上がり等を、計画的・効果的に解消するとともに、防護柵や街路灯の増設・照度アップ、ベンチ・手すり・スロープの整備等、一体的にユニバーサルデザインを取り入れた歩道整備を進める。

また、駅へのアクセス機能向上の観点から、障がい者用乗降スペースについて、駅前広場を有する駅へさらなる増設する。さらには、駅前広場のない駅においても道路上に設置を進める。

◇段差の解消



◇波打ちの解消



(案)

第2章 将来像に向けたみちづくりの取り組み
活かす ～みちを活かし暮らしを豊かにする～

◇根上がりの改善



◇障がい者用乗降スペース



◇ベンチの設置



◇手すりの設置



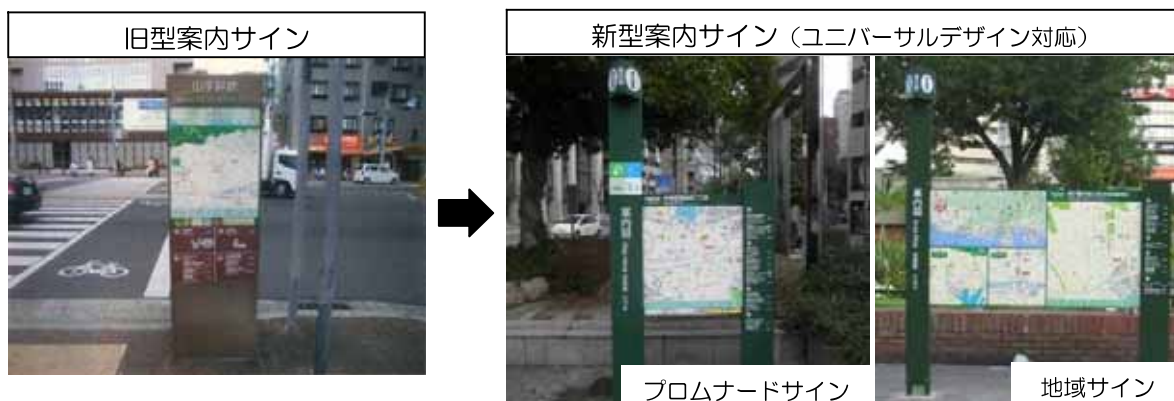
◇スロープの設置



③まちかど案内サイン整備事業

市民をはじめ来街者や外国人にもわかりやすい案内サインとなるよう、旧型案内サイン（プロムナードサイン、地域サイン）について、ユニバーサルデザインに対応した構造への改修や、標記内容やデザインの統一化を図る。また、回遊性に優れた歩行者動線のネットワークを形成するため、不足箇所への増設や体系的な設置を行う。

◇案内サインの改修



【5箇年の実行計画】

施策名		内容	現状 (単位)	目標値(累計値)				
				H28	H29	H30	H31	H32
①バリアフリー道路 特定事業		生活関連経路及び準生活関連経路のバリアフリー化	約1.29 (km)					5.5
備 事 業	②波打ち歩道の 解消	波打ちしている生活に 身近な歩道の再整備	約● (km)	2	4	6	8	10
	③障がい者用乗降 スペースの整備	障がい者用乗降スペースの整備	32 (箇所)	34	36	38	40	42
③まちかど案内サイン 整備事業		・旧型案内サインの改修、 標記内容等の統一化 ・不足箇所への増設	●(基)	10	20	30	40	50

(2) セーフティロード整備事業

取り組みの方向性

交通事故を削減し、すべての人にとって安全安心な道路空間とするため、地域の方とみちの点検を行うとともに、幹線道路における交通事故多発箇所や生活道路、通学路の交通安全対策等の取り組みを推進する。

取り組み内容

①市民と共に守る安全安心なみち

高齢者や障がい者、児童生徒等、多様な道路利用者の参画を得て、まち歩きをしながら通学路や住区内道路の安全について点検を行う「交通安全総点検」を実施する。

また、「婦人市政懇談会」「住民自治組織の代表者との懇談会」「日常の通報や要望」等を通して、必要な点検や対策を行い「安全安心なみち」の実現を目指す。

◇交通安全総点検

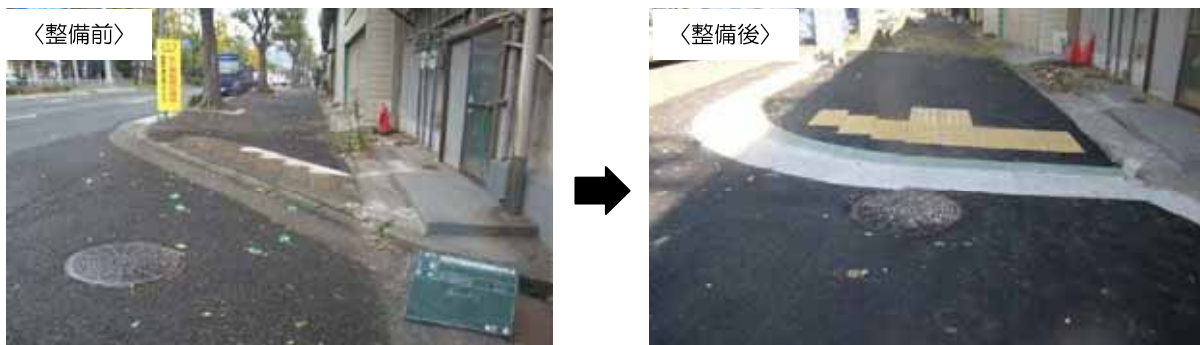


②幹線道路の交通安全対策

i) 事故危険箇所の対策

「事故危険箇所^{※1}」について、公安委員会と連携を図りながら歩道の整備や交差点改良等を行う。

◇事故危険箇所の対策



ii) 主要幹線道路での歩道整備の推進

北区・西区における主要幹線道路は、通学路としての機能も担っているが、歩道のない区間が現在も多く残っている。児童生徒をはじめ歩行者の安全確保を図るため、歩道設置計画のある主要幹線道路での歩道整備を推進していく。

③生活道路の交通安全対策

i) エリア対策（仮称）

生活道路における事故発生割合の高いエリアについて、通過交通の抑制やスピード抑制による事故削減を目標として、交通安全施設の整備・改修や路側帯のカラー舗装などを行うとともに、公安委員会と連携を図り「交通事故防止現地検討会議」や「ゾーン30^{※2}」などの施策を実施する。

また、プローブデータ（急ブレーキ位置情報）を活用した、国の交通安全瀬施策の動向を注視し、潜在的な危険箇所や抜け道利用等の実態を把握し生活道路対策への活用を検討する。

◇ゾーン30



◇路側帯カラー舗装



※1 事故危険箇所：死傷事故率が高く、また死傷事故が多発している交差点や単路で、国土交通省と警察庁が指定している箇所のこと。神戸市内では 35 箇所が指定されている。当該箇所では、都道府県公安委員会と道路管理者とが連携して死傷事故対策を講じることとしている。

※2 ゾーン30：生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度規制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

(案)

第2章 将来像に向けたみちづくりの取り組み
活かす ～みちを活かし暮らしを豊かにする～

◇交通事故防止現地検討会議による対策



ii) 通学路の交通安全対策

学校や警察などと連携体制を固めるため「神戸市通学路交通安全推進会議及び各区会議」を組織し、「神戸市通学路交通安全プログラム※」に基づき、児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保を図っていく。

※神戸市通学路交通安全プログラム：

平成24年に全国で登下校中の児童生徒が死傷する事故が相次いで発生したことから、平成24年8月に各小学校の通学路において、関係機関（警察、教育委員会、危機管理室、建設局等）が連携して緊急合同点検を実施し、危険箇所の抽出を行うとともに、必要に応じて対策を実施した。引き続き通学路の安全確保に向けた取り組みを行うため、平成27年3月に関係機関で「神戸市通学路交通安全推進会議」を組織し、「神戸市通学路交通安全プログラム」を策定した。

◇通学路交通安全推進会議



◇各区会議



◇通学路交通安全プログラムに基づく対策



【5箇年の実行計画】

施策名	内容	現状(単位)	目標値(累計値)				
			H28	H29	H30	H31	H32
②幹線道路の交通安全対策(歩道設置事業)	<ul style="list-style-type: none"> ・神戸二見線(岩岡) ・商大線(海岸通) ・小部明石線(栃木) ・三木三田線(野瀬、屏風) ・大沢西宮線(八多) 	整備延長 0.0(km)	0.09	0.39	0.75	1.42	1.82

(3) 光のまち神戸

取り組みの方向性

夜間における交通の安全と犯罪の防止のために、「光のまち神戸」運動^{※1}を引き続き推進し、街路灯の効果的な整備を進める。

取り組み内容

① 街灯の増設・照度アップ

従来は20W(蛍光灯)としていた防犯灯の基準を32W(蛍光灯)に上げ、器具の取り替えや増設を進めている。

32Wの防犯灯は、20Wの防犯灯に比べると、明るさが約2.4倍、光の届く範囲が約1.5倍あり、寿命も長く、かつ電気料金が同じであるなど、効率がよく、増設や照度アップ等の地域の要望に対応している。

② 「門灯点灯運動^{※2}」の推進

市民の協働と参画による「光のまち神戸」の実現に向けて、「門灯点灯運動」に継続的に取り組む。

※1 「光のまち神戸」運動の実績：1964(昭和39)年に、当時、約1万灯余りであった街路灯が2013(平成25)年度末には約17万7千灯まで増設。

※2 門灯点灯運動：各家庭で門灯で点灯してもらうことにより、地域と一体となり、明るく防犯に強いまちづくりを推進する。

2. 自転車が利用しやすいみち

(1) 自転車走行空間の整備

取り組みの方向性

歩行者の安全性・快適性の向上、及び自転車の安全性・快適性・走行性の確保に向けた自転車走行空間の整備を行う。

取り組み内容

「神戸市自転車利用環境総合計画」(～H37)に基づき、市内を東西に結ぶ路線や自転車利用が多い路線を中心に、自転車レーンを基本として、自転車走行空間の整備を進め、ネットワーク化を図る。

◇整備形態(例)

【自転車レーン】車道における自転車専用の通行帯



【歩道の通行部分指定】歩道における自転車の通行部分の明示



【自転車道】縁石等により構造的に分離した専用道



【歩道の自転車啓発シール】歩道における自転車への啓発



【車道混在】車道における自転車の走行位置・方向の明示



「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

(平成24年11月 国土交通省、警察庁)より一部抜粋

【5箇年の実行計画】

施策名	内容	現状(単位)	目標値(累計値)				
			H28	H29	H30	H31	H32
自転車走行空間の整備	鳴尾御影線 国道28号 西出高松前池線 ほか	整備延長 8.95(km)	12.92	17.82	21.63	27.08	33.03

(2) 駐輪対策の推進

取り組みの方向性

交通結節点の強化と、駅利用者による放置自転車を解消するため、駅前駐輪場の拡充や改善を図る。また、多様化する駐輪ニーズにも対応した駐輪場の整備・管理・運営を進める。

さらに安全で快適な道路空間を確保するため、放置禁止区域内の放置自転車の即時撤去を実施していく。

取り組み内容

①駐輪場・自動二輪駐車場の整備・管理

市営駐輪場については、引き続き適切な管理・運営と利用促進を図るとともに、需要に応じて駐輪場の増設や再編などを進める。また買い物など短時間利用の需要が多い箇所では、道路占用による機械式駐輪場を設置するなど、利用者ニーズに応じた駐輪場を整備する。これについては、民間活力を導入することにより、効率的・効果的な整備及び管理・運営を図る。

商業施設等に対し駐輪場の設置を定めた附置義務条例については、駐輪需要の変化に対応するため、対象施設や技術基準等の見直しを行う。

また自動二輪車については公共駐車場で受入れのほか、需要がある箇所では道路上での整備も進める。

◇道路占用を活用した民間駐輪場等の整備



②放置自転車対策

禁止区域内での放置自転車の即時撤去については、その効果が十分に発揮されるよう、実施時期や時間帯について柔軟な運用を行う。

また、特徴のある看板等を設置して道路上に自転車等が停めづらい環境をつくることにより、放置自転車の減少を図る。

◇放置自転車対策の状況



【5箇年の実行計画】

施策名	内容	現状（単位）	目標値（累計値）					
			H28	H29	H30	H31	H32	
①駐輪場の整備・管理	駅前有料駐輪場の対策	市営駐輪場の増設及び再編（神戸駅ほか8駅） ※5駅で検討中	0（駅）	2	4	6	7	9
	駅前無料駐輪場の対策	市営駐輪場の拡充（石屋川駅ほか3駅）	0（駅） ※1駅で検討中	1	2	3		4
	駐輪場のない駅の対策	駅前の無料駐輪場の整備（阪神春日野道駅ほか1駅） ※1駅で検討中	0（駅） ※1駅で検討中	1		2		
	地域と連携した駐輪対策	行政と地域との協働による駐輪対策の検討・実施（三宮中央通りほか2箇所）	0（箇所）			1	2	3

(3) 自転車利用のルールとマナーの向上

取り組みの方向性

道路交通法に基づく自転車の走行ルールの周知徹底や、放置自転車に対する駐輪場誘導などのマナー向上のための取り組みを進める。

取り組み内容

警察や教育委員会と連携し、交通安全教室や自転車走行空間の整備にあわせた講習会の開催、小学校での出前授業など様々な機会を捉え、自転車利用に関するルールの周知徹底とマナー向上に取り組む。特に自転車走行空間については複数の整備形態があることから、整備形態と色の意義も広報することにより利用促進を図る。

また放置自転車の削減に向け、地域及び民間駐輪事業者等と連携しタグ貼り活動などを行う。

(4) 自転車利用の利便性の向上

取り組みの方向性

自転車利用環境の新しい取り組みとして、コミュニティサイクル事業を推進する。また自転車利用者の利便性向上を図るため、駐輪場の案内などの情報発信を進める。

取り組み内容

①コミュニティサイクル事業の推進

コミュニティサイクルの更なる利用促進に向け、事業者と連携し、ポートの拡充や自転車の増加を進めるとともに、ビジネス利用や外国人にも使いやすい環境整備を進める。

②効果的な情報発信

自転車の利便性向上のため、インターネットや印刷物、案内板などの情報媒体を活用し、駐輪場の位置案内などの情報を発信する。

◇コミュニティサイクル事業



(案)

【5箇年の実行計画】

施策名	内容	現状(単位)	目標値(累計値)				
			H28	H29	H30	H31	H32
①コミュニティサイクル事業の推進	ポートの拡充	10(ポート)		→	15		
	自転車の増車	70(台)		→	150		

3. にぎわいを創出するみち

取り組みの方向性

まちのにぎわいの創出等を図るため、道路空間の再配分や道路を活用する取り組みを進める。

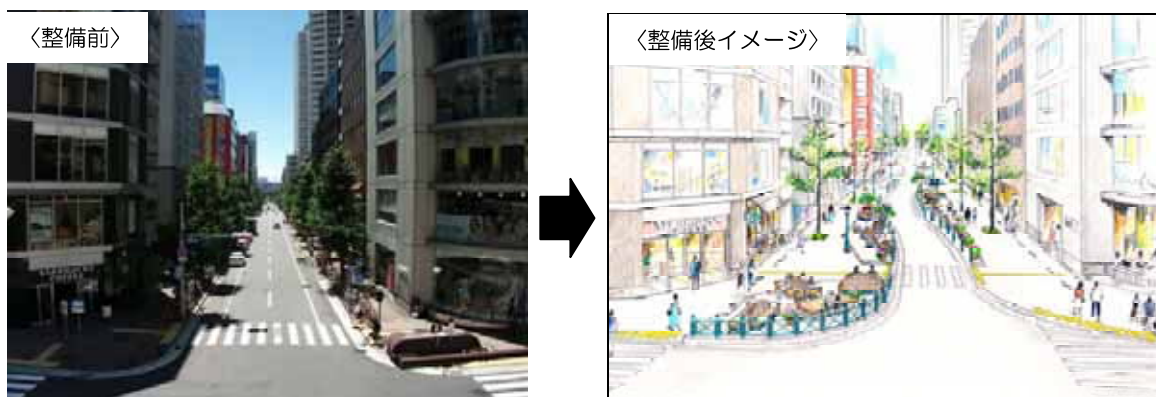
取り組み内容

①都心ウォーターフロントにおける道路空間の再配分

都心ウォーターフロントにおいては、歩行者、自転車、自動車の交通状況から歩道・車道の幅員を変更するなど、道路空間の再配分を行い、ひと中心で魅力ある道路空間を創出する。

また、三宮交差点付近では、人と公共交通が優先の道路空間となる「三宮クロススクエア」を、段階的に整備することを目指す。さらに、兵庫運河では、歩行者の回遊性向上のため、プロムナードの整備を進める。

◇葺合南54号線のリデザイン計画



②にぎわい・憩いあふれる道路空間の創造

若者を惹きつける魅力を取り戻すため、歩行者の回遊性を向上させるとともに、道路空間を活用したまちのにぎわいづくりを進める。

その際、道路管理・活用協定^{※1}や道路占用許可の特例^{※2}等を活用した地域との協働により、パークレット^{※3}や広幅員の歩道上でオープンカフェやベンチ等の設置を推進していく。

◇三宮中央通りのオープンカフェ（にぎわい） ◇明石町筋のベンチ（憩い）



※1 道路管理・活用協定：地域団体等と道路管理者（神戸市）の間で、市民・地域の財産である、道路について協定を結び、地域において愛着を持って道路の維持管理を行うとともに、道路の活用を通じて地域の取り組みを支援する制度。

※2 道路の占用許可の特例：都市再生整備計画に位置付ける等により、食事施設や、購買施設など、まちのにぎわい創出や道路利便の増進に資する施設について、道路の占用許可基準が緩和される。

※3 パークレット：路上駐車スペースなどにおいて、ウッドデッキ等を敷き、にぎわいや憩いの場を創出する施設。道路空間を歩行者のための空間に変化するための段階的な整備としても活用できる。

③地下公共空間のにぎわい創出

ハーバーランド地区全体のにぎわい創出を図るために、用途に制約のあった国道下通路において、道路の占用許可の特例を適用して食事・購買施設等を設置することで、デュオこうべ浜の手からハーバーランド中心部まで連続性を持たせる。

また三宮中央通り広場（仮称）や地下通路において、地下公共空間の有効活用による“にぎわい”や“憩い”の創出を目指し、周辺地域や沿道施設と連携したイベントの開催や利活用しやすい空間づくりを進める。

◇デュオこうべ浜の手：食事・購買施設等の設置



◇三宮中央通り広場（仮称）、地下通路

平成27年度にぎわい創出モデル事業の様子（音楽ライブ、マルシェ、芸術作品の展示）



③夜間景観の形成

神戸のメインストリートであるフラワーロードを、夜間景観に寄与した魅力ある道路空間とするため、樹木、花、彫刻のライトアップ等を行う「光のミュージアム」をテーマに、デザインに配慮した照明灯（LED）等の整備を進める。

◇光のミュージアム整備写真（H26 整備 東遊園地南東）



【5箇年の実行計画】

施策名	内容	現状(単位)	目標値(累計値)				
			H28	H29	H30	H31	H32
道路の賑わい等活用事業	道路延長	整備延長 0.67(km)	0.82	1.27	1.55	1.77	1.92
地下公共空間の にぎわい創出	三宮中央通り広場（仮称）および地下通路における持続的なにぎわい事業の実施とそれに伴う施設改修	事業中	モデル事業の実施 設計		持続的なにぎわい事業 改修		
光のミュージアム	道路照明等の整備	整備延長 0.57(km)	0.82	1.07	1.20	1.45	1.65

4. 景観に配慮したみち

(1) 道路デザインの向上

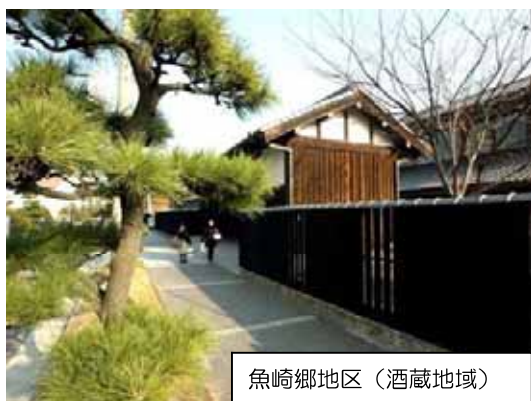
取り組みの方向性

「デザイン都市・神戸」を推進するため、地域と協働のみちづくりを継続するとともに、より客観的にデザインを誘導・調整するなど、地域の個性を生かした道路デザインの向上を目指す。

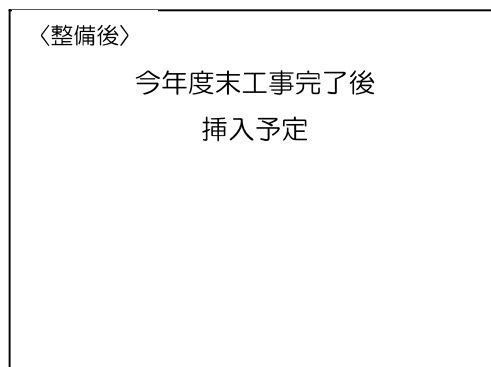
取り組み内容

引き続き、地域の主体的なまちづくりに対し、まちづくり協議会を支援する制度等も活用しながら、地域の個性を活かしたみちづくりに取り組む。また、まちの景観に配慮すべき場所では、専門家から助言を得る「公共空間デザインアドバイザー制度」を活用し、より客観的にデザインを誘導・調整するなど、さらなる創意工夫を図る。

◇地域の個性を活かしたみちづくり



◇公共空間デザインアドバイザー制度に諮った例（生田筋線）



(2) まちなみに調和した街路樹の管理**取り組みの方向性**

幹線道路・観光地等のまちのシンボルとなる路線の街路樹については、美しい街路景観と心地よい緑陰を提供するため、「道路のリデザイン」にあわせた街路樹の更新や路線の道路構造に適した管理目標樹形への剪定により、重点的な維持管理を行う。

取り組み内容**①大型街路樹のマネジメント**

まちのシンボルとなる空間において、街路樹を貴重な財産として維持管理するとともに、美しい街路景観を創出するため、剪定方法の類型化や、樹形の経年観察、剪定技術向上のための研修を実施していく。

また、内部腐朽による倒木事故などを未然に防ぎ、健全な街路樹を育成していくために、電線共同溝整備等と連携しながらプラタナスなどの街路樹の更新（樹種転換・樹木更新）を推進する。

②市民への情報発信

市民の街路樹に対する愛着を育むため、街路樹の魅力や市の取り組みについて積極的に情報発信を行う。

i) ホームページを活用した広報

- ・ 市内の代表的な街路樹（旧居留地のケヤキや高尾線のソメイヨシノ等）の紹介
- ・ 街路樹の機能（緑陰形成・自然環境保全・防災・景観形成等）の紹介
- ・ 街路樹管理に関するよくある質問と回答、剪定方法や伐採の事前告知等

ii) 樹名板の設置

- ・ 樹木の名前や由来、ミニ知識（利用方法など）の紹介
- ・ みち・みず・みどりの学校など市民協働事業との連携による設置

iii) 市民意識調査の実施

- ・ 大学等と連携し街路樹に関する市民意識（市民が望む街路樹のありかた）の調査を踏まえた管理方法の見直し

③道路のリデザインによる街路樹の更新（樹種転換・樹木更新）

道路空間をリデザインする際には、まちの魅力を高める緑あふれる街並みを形成するよう、街路樹の更新（樹種転換・樹木更新）を検討する。

◇樹種更新（諏訪山線）



第2章 将来像に向けたみちづくりの取り組み

つなぐ

～地域をつなぎ経済を支える～

基本的な考え方：神戸市の道路ネットワーク

1. 広域圏幹線道路ネットワークの構築
2. 都市内幹線道路・補完的幹線道路ネットワークの構築

基本的な考え方

みちづくりの指針

地域間のひと、モノの流れを創出するネットワークの形成や既存の道路を賢く使う取組等を環境面に配慮しながら推進することにより、人々の生活圏の拡大、雇用の創出や地域経済の活性化、さらには神戸・関西の持続的な発展と安定した成長をめざす。

《神戸市の主要幹線道路ネットワーク》

神戸市の主要幹線道路ネットワークは、高速自動車国道や阪神高速道路など関西内外の交流と地域経済を支える「広域圏幹線道路」を格子状に整備することを目指している。さらに既成市街地の東西を結ぶ三大幹線、六甲山を隔てた新市街地と既成市街地を結ぶ放射状道路など地域活動を支える「都市内幹線道路」、これらを補完し市民生活を支える「補完的幹線道路」を体系的に整備することを目指している。

しかし、未だミッシングリンク※が残され、これに起因する交通渋滞や沿道環境問題が地域活動や市民生活に支障をきたしている。また、多数の有料道路事業者が存在することにより、会社間を乗り継ぐ際の割高感、市街地への集中などの問題が生じていることから、早期に解消を図る必要がある。



主要幹線道路の将来ネットワーク図

※ミッシングリンク：

主に高規格幹線道路や地域高規格道路など高速道路の整備構想における未整備区間を言う。わずかなミッシングリンクが残るだけでも、道路ネットワーク全体の機能は著しく低下し、周辺の道路交通に大きな影響を及ぼすこととなる。

1. 広域圏幹線道路ネットワークの構築

(1) 広域圏幹線道路ネットワークの整備

取り組みの方向性

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図るため、神戸市域と大阪湾バイエリア及び中部・中国地方等をつなぐ広域圏幹線道路ネットワークを構築する。

取り組みの内容

事業中路線の整備促進及び計画中路線の早期事業化に取り組む。



【5箇年の実行計画】

施策名	内容	現状	目標値					
			H28	H29	H30	H31	H32	
広域圏幹線道路ネットワークの整備	新名神高速道路	神戸～高槻の平成28年度内の供用	事業中	→ 供用				
	神戸西バイパス	有料道路制度による事業化及び事業の促進	事業中	→ 事業化及び事業の促進				
	六甲北有料道路2期	神戸北IC～大沢ICの4車線化の供用	事業中				→ 供用	
	国道175号 (平野拡幅・神出バイパス)	・平野拡幅の平成28年度内の供用 ・神出バイパス未着工区間(0.6km)の事業の促進	事業中	→ 平野拡幅の供用			→ 事業の促進	
	大阪湾岸道路西伸部 神戸山手線(残区間0.4km)	9期と神戸山手線の事業化及び事業の促進	計画中	→ 9期・神戸山手線の事業化及び事業の促進				

(2) 広域圏幹線道路を中心とした「高速道路を賢く使う」**取り組みの方向性**

郊外の空いている高速道路の活用や、小規模な改良により高速道路を利用しやすくするため、高速道路ネットワークの構築に加え、整備済みの高速道路機能を最大限発揮する「賢く使う取組」を進める。

取り組みの内容**① 阪神圏の利用しやすい料金体系**

平成29年度導入予定の「阪神圏の新たな料金体系」において、短距離利用の利用促進や市街地から郊外への迂回促進につながる料金が導入されるよう調整する。

<参考>前計画までの高速道路機能を発揮する取り組み事例**事例① 新神戸トンネルの阪神高速道路(株)への移管**

神戸市道路公社が管理する「新神戸トンネル」が、平成24年10月1日に阪神高速道路(株)に移管された。阪神高速道路ネットワークの一部となったことで、それぞれで徴収していたものが一体徴収されることとなり、利便性が大きく向上し、利用促進が図られた。

表 移管前後の料金

利用方法	移管前	移管後
単独利用	600円	600円 (500円※2)
阪神高速との連続利用	1100円～1500円 (800円～1,200円 ※1)	500円～900円 (500円～800円※2)

※1 利便増進割引適用時のETC車の料金

※2 平成29年3月までの期間限定割引適用後の料金

事例② 環境ロードプライシング

国道43号及び阪神高速神戸線の沿道環境対策として、環境影響の小さい湾岸線の通行料金を引き下し市街地から湾岸部へ交通転換を促す「環境ロードプライシング」を実施している。平成13年11月から開始し、平成24年1月の対距離料金の導入後から現在の割引となっている。

割引区間 : 阪神高速5号湾岸線(六甲アイランド北出入口～天保山出入口)

割引率 : 30% ※利用区間により超える場合あり

割引車種 : 大型車、普通車の一部(中型貨物、マイクロバス)

<参考>次世代技術導入による高速道路を賢く使う取り組み**事例 ETC2.0**

ETC2.0を活用し高速道路をより賢く使うため、ETC2.0対応車載器の普及やITSスポット(路側通信アンテナ)の設置が、国土交通省と各高速道路会社により進められている。

※ETC+2.0: 従来の無線料金収受機能に加え、情報の相互通信による渋滞回避支援や安全運転支援を行うサービス。広域の渋滞情報を配信しETC2.0連動カーナビにより回避ルートを案内することや、事故が発生しやすい箇所の手前での事故注意情報の案内など、ドライバーに有益な情報提供が可能となる。

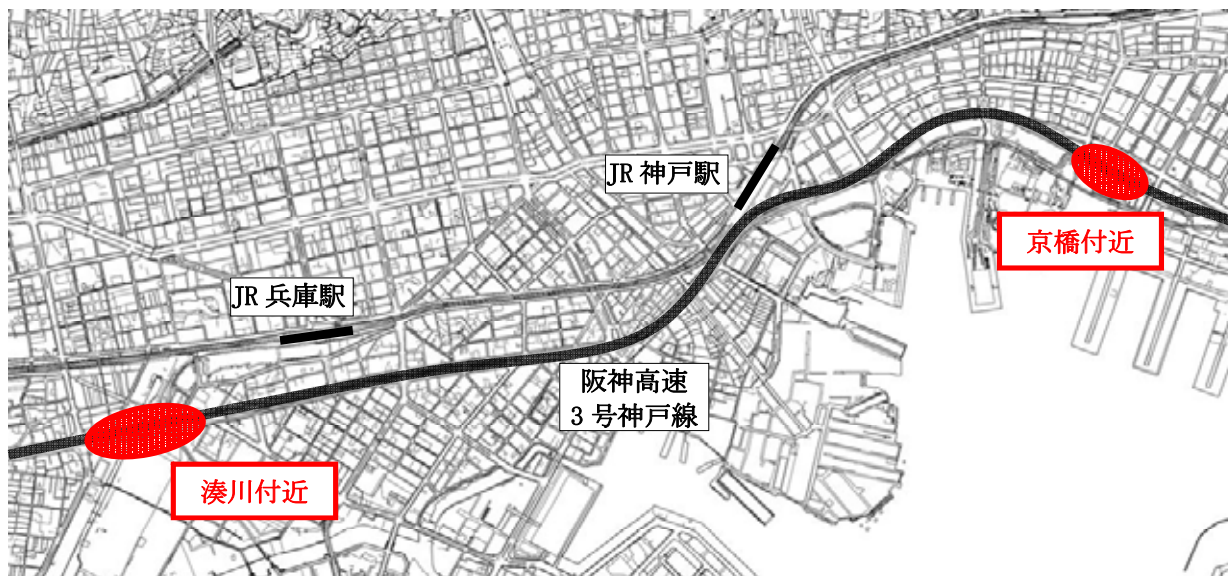
②広域圏幹線道路の持続的な機能確保

阪神高速道路の社会基盤としての機能を、将来わたっても持続的に確保するため、計画的に高速道路の更新を進める。

表 阪神高速道路の更新計画

	工事内容	延長	事業費	事業年度
京橋付近	橋梁全体の架替	0.3 km	249 億円	H33～H40
湊川付近	橋梁の桁・床版取替	0.4 km	162 億円	H28～H32

◇神戸市域の大規模更新箇所



【5箇年の実行計画】

施策名	内容	現状	目標値				
			H28	H29	H30	H31	H32
阪神圏の利用しやすい料金体系	阪神圏の新たな料金体系の導入	協議・調整	→	導入			
広域圏幹線道路の持続的な機能確保	湊川付近の大規模更新	協議・調整					工事完了 →
	京橋付近の大規模更新	協議・調整			事業の調整		→

(案)

広域圏幹線道路ネットワーク図

【日本の大動脈としての基幹ネットワーク】	事業中
① 新名神高速道路	事業中
【ミッシングリンクの解消】	
② 神戸山手線	計画中
③ 大阪湾岸道路西伸部	計画中
④ 名神湾岸連絡線	構想中
⑤ 神戸中央線(国道2号～港島トンネル)	構想中
【臨海部の西部地域の容量確保】	
⑥ 神戸西バイパス	事業中
⑦ 播磨臨海地域道路	構想中
【神戸線・湾岸線渡り機能】	
⑧ 東神戸渡り線	構想中
【近隣都市へのアクセス強化】	
⑨ 国道175号	事業中



凡例	
供用中	■
事業中	■
計画中	■
構想中	○
都市内幹線道路	—

※ 構想中(○)はルート位置を示すものではない。

2. 都市内幹線道路・補完的幹線道路ネットワークの構築

(1) 都市内幹線道路・補完的幹線道路ネットワークの整備

取り組みの方向性

交通事故の防止や渋滞の解消、緊急時の代替機能確保等を図るため、都市内幹線道路・補完的幹線道路ネットワークの整備を推進する。

取り組み内容

「今後の整備予定^{※1}」に基づき、事業中の区間は早期完成を図り、未着手の区間は整備効果の高い区間から順次選択と集中により事業に着手する。

《今後の整備予定》

事業中・未着手の区間^{※2}うち、事業中の13区間は「今後5年以内に整備完了・推進を目指す路線」に位置づけ、車道の拡幅が必要な未着手36区間は整備優先度を検討し、「今後10年以内に事業着手を目指す路線」、「その他の事業に関連する路線」を選定した。

※1 「今後の整備予定」：2013（平成25）年3月に策定した「主要幹線道路（都市計画道路）の『今後の整備予定』」を見直した。

※2 事業中・未着手の区間：

		区間	延長(km)
「今後の整備予定」 対象	事業中	13	9.5
	未着手	36	26.6
対象外		16	10.5

◇未整備区間の整備優先度を検討するにあたり、以下の視点・指標から評価した。

	視点	指標
交通機能	1 交通結節点との連絡	1 IC・ランプ、広域幹線道路との接続
		2 鉄道駅との接続
		3 港湾との接続
	2 道路ネットワークの構築	4 ミッシングリンクの解消
		5 他都市との接続
	3 交通渋滞の解消	6 混雑の状況の緩和
		7 渋滞箇所、渋滞対策
	4 交通安全の確保	8 事故危険箇所の改善
	5 現道の整備状況	9 概成済み
	6 物流の円滑化	10 主要物流動線強化
		11 企業活動支援(経済波及効果)
7 環境負荷の軽減	12 環境負荷軽減効果	
8 自転車の利用促進	13 自転車走行空間の整備対象路線	
9 バリアフリー動線	14 バリアフリー整備	
10公共交通の利用促進	15 路線バス	
	16 緊急車両のアクセス性	
11緊急時のアクセス性強化	17 救急医療機関との接続	
	18 緊急輸送道路	
空間機能	12 防災性の向上	19 避難路としての通学路
		20 降雨量による通行止め
		21 延焼遮断帯の形成
市街地形成機能	13 幹線道路にふさわしい沿道環境の形成	22 未利用地(市街化区域)

- (1) 今後5年以内（2016（平成28）年度～2020（平成32）年度）に事業完了・推進を目指す路線

	区間番号	路線名	区間名	区間
整備完了	①	(都)山手幹線	本山	本山北町2丁目～本山北町3丁目
	②	(都)神戸三田線	大池	大池見山台～有野町唐櫃
	③	(都)神戸三田線	有馬口	有野町唐櫃(唐櫃IC～有馬口)
	④	明石神戸宝塚線	甲栄台	北区甲栄台4丁目
	⑤	(都)明石木見線	Ⅲ期南	玉津町高津橋～水谷2丁目
整備推進	⑥	(都)商船学校線	—	深江本町4丁目～深江北町4丁目
	⑦	(都)魚崎幹線	—	魚崎南町6丁目～魚崎中町1丁目
	⑧	(都)山手幹線	灘	日尾町1丁目～将軍通4丁目
	⑨	(都)神戸三田線	日下部	道場町日下部～道場町日下部(国道176号)
	⑩	(都)横尾妙法寺線	—	妙法寺～車
	⑪	(都)垂水妙法寺線	禅昌寺	妙法寺字池ノ中～明神町1丁目
	⑫	(都)須磨多聞線	西須磨	天神町5丁目～離宮西町1丁目
	⑬	(都)須磨多聞線	多井畑	多井畑(神戸三木線)～多井畑南町

- (2) 今後10年以内（2016（平成28）年度～2025（平成37）年度）に事業着手を目指す路線

	区間番号	路線名	区間名	区間
事業着手	1	(都)神戸三田線	五社	有野町唐櫃(有馬口)～有野町有野(五社ランプ)
	2	国道428号	箕谷北	山田町下谷上～山田町原野
	3	(都)塩屋多井畑線	—	塩屋町(塩屋福田線)～下畑町
		(都)塩屋福田線	—	塩屋町(塩屋多井畑線)～塩屋町8丁目
4	(都)岩岡神出線	岩岡	明石市大久保町大窪～大久保町大窪、上新地1丁目～岩岡町岩岡	

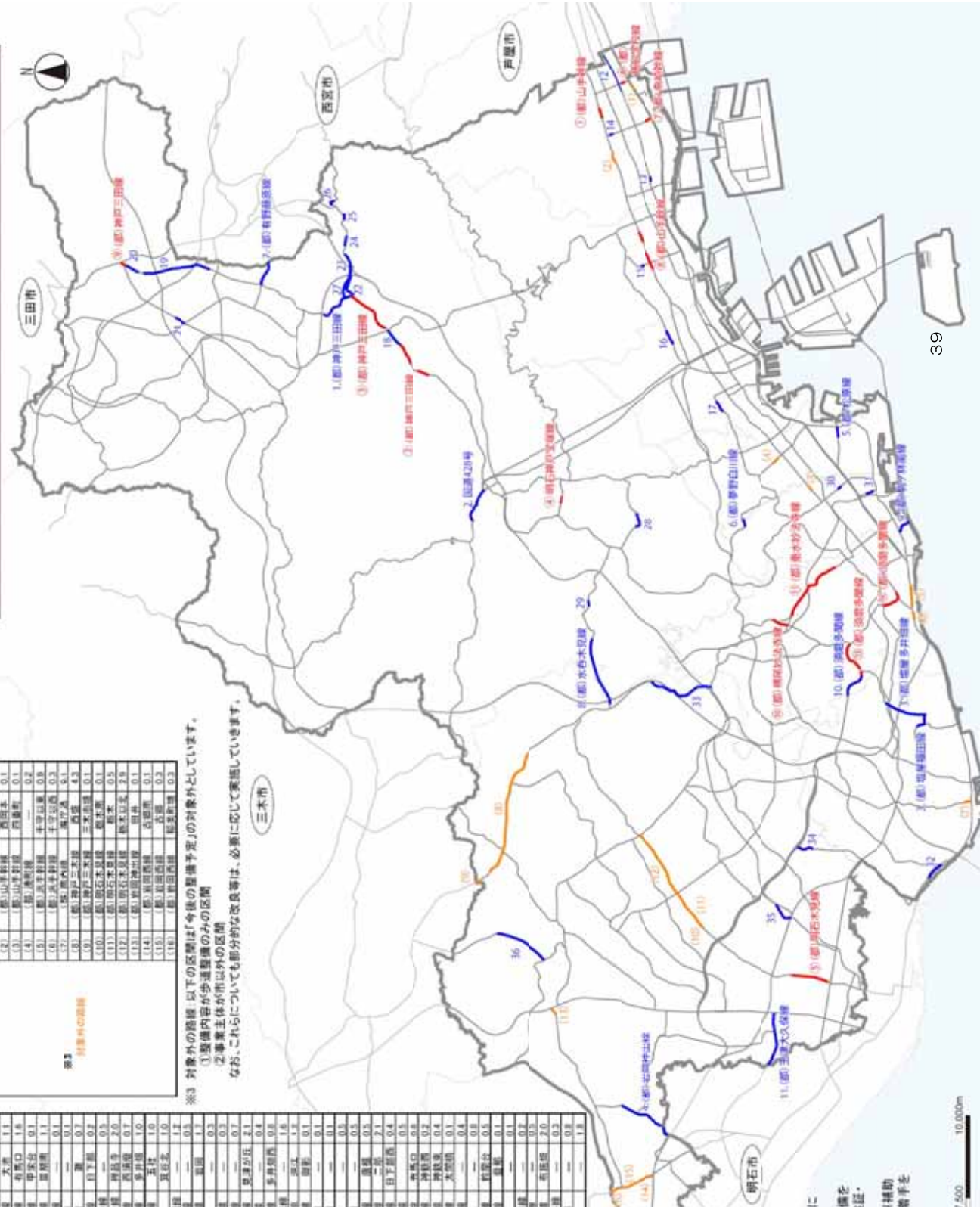
- (3) その他の事業に関連する路線

	区間番号	路線名	区間名	区間
他事業関連	5	(都)松原線	—	中之島2丁目(高松線)～中之島2丁目
	6	(都)夢野白川線	—	鶉越筋～源平町
	7	(都)有野藤原線	—	有野町有野(西宮市境～神戸三田線)
	8	(都)水呑木見線	見津が丘	山田町藍那～見津が丘4丁目
	9	(都)駒ヶ林南線	—	駒ヶ林南町～駒ヶ林南町
	10	(都)須磨多聞線	多井畑西	多井畑南町～桃山台5丁目
11	(都)玉津大久保線	—	玉津町小山(国道175号)～平野町中津(明石市境)	

■路線一覧(表裏表、事業中)

区間番号	路線名	区間	延長 (km)
1	(案)山手幹線	本山	0.3
2	(案)神戸三田線	大倉	1.1
3	(案)神戸三田線	高石	1.8
4	(案)神戸三田線	甲賀台	0.1
5	(案)山手幹線	高石	1.1
6	(案)山手幹線	高石	0.1
7	(案)山手幹線	高石	0.2
8	(案)山手幹線	高石	0.2
9	(案)山手幹線	高石	0.2
10	(案)山手幹線	高石	0.2
11	(案)山手幹線	高石	0.2
12	(案)山手幹線	高石	0.2
13	(案)山手幹線	高石	0.2
14	(案)山手幹線	高石	0.2
15	(案)山手幹線	高石	0.2
16	(案)山手幹線	高石	0.2
17	(案)山手幹線	高石	0.2
18	(案)山手幹線	高石	0.2
19	(案)山手幹線	高石	0.2
20	(案)山手幹線	高石	0.2
21	(案)山手幹線	高石	0.2
22	(案)山手幹線	高石	0.2
23	(案)山手幹線	高石	0.2
24	(案)山手幹線	高石	0.2
25	(案)山手幹線	高石	0.2
26	(案)山手幹線	高石	0.2
27	(案)山手幹線	高石	0.2
28	(案)山手幹線	高石	0.2
29	(案)山手幹線	高石	0.2
30	(案)山手幹線	高石	0.2
31	(案)山手幹線	高石	0.2
32	(案)山手幹線	高石	0.2
33	(案)山手幹線	高石	0.2
34	(案)山手幹線	高石	0.2
35	(案)山手幹線	高石	0.2
36	(案)山手幹線	高石	0.2
37	(案)山手幹線	高石	0.2
38	(案)山手幹線	高石	0.2
39	(案)山手幹線	高石	0.2
40	(案)山手幹線	高石	0.2
41	(案)山手幹線	高石	0.2
42	(案)山手幹線	高石	0.2
43	(案)山手幹線	高石	0.2
44	(案)山手幹線	高石	0.2
45	(案)山手幹線	高石	0.2
46	(案)山手幹線	高石	0.2
47	(案)山手幹線	高石	0.2
48	(案)山手幹線	高石	0.2
49	(案)山手幹線	高石	0.2
50	(案)山手幹線	高石	0.2
51	(案)山手幹線	高石	0.2
52	(案)山手幹線	高石	0.2
53	(案)山手幹線	高石	0.2
54	(案)山手幹線	高石	0.2
55	(案)山手幹線	高石	0.2
56	(案)山手幹線	高石	0.2
57	(案)山手幹線	高石	0.2
58	(案)山手幹線	高石	0.2
59	(案)山手幹線	高石	0.2
60	(案)山手幹線	高石	0.2
61	(案)山手幹線	高石	0.2
62	(案)山手幹線	高石	0.2
63	(案)山手幹線	高石	0.2
64	(案)山手幹線	高石	0.2
65	(案)山手幹線	高石	0.2
66	(案)山手幹線	高石	0.2
67	(案)山手幹線	高石	0.2
68	(案)山手幹線	高石	0.2
69	(案)山手幹線	高石	0.2
70	(案)山手幹線	高石	0.2
71	(案)山手幹線	高石	0.2
72	(案)山手幹線	高石	0.2
73	(案)山手幹線	高石	0.2
74	(案)山手幹線	高石	0.2
75	(案)山手幹線	高石	0.2
76	(案)山手幹線	高石	0.2
77	(案)山手幹線	高石	0.2
78	(案)山手幹線	高石	0.2
79	(案)山手幹線	高石	0.2
80	(案)山手幹線	高石	0.2
81	(案)山手幹線	高石	0.2
82	(案)山手幹線	高石	0.2
83	(案)山手幹線	高石	0.2
84	(案)山手幹線	高石	0.2
85	(案)山手幹線	高石	0.2
86	(案)山手幹線	高石	0.2
87	(案)山手幹線	高石	0.2
88	(案)山手幹線	高石	0.2
89	(案)山手幹線	高石	0.2
90	(案)山手幹線	高石	0.2
91	(案)山手幹線	高石	0.2
92	(案)山手幹線	高石	0.2
93	(案)山手幹線	高石	0.2
94	(案)山手幹線	高石	0.2
95	(案)山手幹線	高石	0.2
96	(案)山手幹線	高石	0.2
97	(案)山手幹線	高石	0.2
98	(案)山手幹線	高石	0.2
99	(案)山手幹線	高石	0.2
100	(案)山手幹線	高石	0.2

都市内幹線道路・補完的幹線道路の「今後の整備予定」



※3 対象外の路線: 以下の区間は「今後の整備予定」の対象外としています。

区間番号	路線名	区間	延長 (km)
11	(案)山手幹線	高石	0.1
12	(案)山手幹線	高石	0.1
13	(案)山手幹線	高石	0.1
14	(案)山手幹線	高石	0.2
15	(案)山手幹線	高石	0.3
16	(案)山手幹線	高石	0.1
17	(案)山手幹線	高石	0.1
18	(案)山手幹線	高石	0.3
19	(案)山手幹線	高石	0.1
20	(案)山手幹線	高石	0.1
21	(案)山手幹線	高石	0.2
22	(案)山手幹線	高石	0.1
23	(案)山手幹線	高石	0.1
24	(案)山手幹線	高石	0.1
25	(案)山手幹線	高石	0.1
26	(案)山手幹線	高石	0.2
27	(案)山手幹線	高石	0.3
28	(案)山手幹線	高石	0.2
29	(案)山手幹線	高石	0.1
30	(案)山手幹線	高石	0.1
31	(案)山手幹線	高石	0.1
32	(案)山手幹線	高石	0.1
33	(案)山手幹線	高石	0.1
34	(案)山手幹線	高石	0.1
35	(案)山手幹線	高石	0.1
36	(案)山手幹線	高石	0.1
37	(案)山手幹線	高石	0.1
38	(案)山手幹線	高石	0.1
39	(案)山手幹線	高石	0.1
40	(案)山手幹線	高石	0.1
41	(案)山手幹線	高石	0.1
42	(案)山手幹線	高石	0.1
43	(案)山手幹線	高石	0.1
44	(案)山手幹線	高石	0.1
45	(案)山手幹線	高石	0.1
46	(案)山手幹線	高石	0.1
47	(案)山手幹線	高石	0.1
48	(案)山手幹線	高石	0.1
49	(案)山手幹線	高石	0.1
50	(案)山手幹線	高石	0.1
51	(案)山手幹線	高石	0.1
52	(案)山手幹線	高石	0.1
53	(案)山手幹線	高石	0.1
54	(案)山手幹線	高石	0.1
55	(案)山手幹線	高石	0.1
56	(案)山手幹線	高石	0.1
57	(案)山手幹線	高石	0.1
58	(案)山手幹線	高石	0.1
59	(案)山手幹線	高石	0.1
60	(案)山手幹線	高石	0.1
61	(案)山手幹線	高石	0.1
62	(案)山手幹線	高石	0.1
63	(案)山手幹線	高石	0.1
64	(案)山手幹線	高石	0.1
65	(案)山手幹線	高石	0.1
66	(案)山手幹線	高石	0.1
67	(案)山手幹線	高石	0.1
68	(案)山手幹線	高石	0.1
69	(案)山手幹線	高石	0.1
70	(案)山手幹線	高石	0.1
71	(案)山手幹線	高石	0.1
72	(案)山手幹線	高石	0.1
73	(案)山手幹線	高石	0.1
74	(案)山手幹線	高石	0.1
75	(案)山手幹線	高石	0.1
76	(案)山手幹線	高石	0.1
77	(案)山手幹線	高石	0.1
78	(案)山手幹線	高石	0.1
79	(案)山手幹線	高石	0.1
80	(案)山手幹線	高石	0.1
81	(案)山手幹線	高石	0.1
82	(案)山手幹線	高石	0.1
83	(案)山手幹線	高石	0.1
84	(案)山手幹線	高石	0.1
85	(案)山手幹線	高石	0.1
86	(案)山手幹線	高石	0.1
87	(案)山手幹線	高石	0.1
88	(案)山手幹線	高石	0.1
89	(案)山手幹線	高石	0.1
90	(案)山手幹線	高石	0.1
91	(案)山手幹線	高石	0.1
92	(案)山手幹線	高石	0.1
93	(案)山手幹線	高石	0.1
94	(案)山手幹線	高石	0.1
95	(案)山手幹線	高石	0.1
96	(案)山手幹線	高石	0.1
97	(案)山手幹線	高石	0.1
98	(案)山手幹線	高石	0.1
99	(案)山手幹線	高石	0.1
100	(案)山手幹線	高石	0.1

※3 対象外の路線: 以下の区間は「今後の整備予定」の対象外としています。
 ①整備内容が歩道整備のみの区間
 ②事業主体が市以外の区間
 なお、これらについても部分的な改良等は、必要に応じて実施していきます。

※1 対象区間の一部を着手する場合
 (交差点の改良など)を含みます。
 ※2 他の事業に合わせて事業時期を
 検討します。

凡例

主要幹線道路	「今後の整備予定」事業中
「今後の整備予定」対象路線	未着手
対象外路線	

この図面は2016(平成28)年3月現在の状況に
 基づいています。
 ・「今後の整備予定」に基づき、将来的な道路整備を
 推進するとともに、概ね5年ごとに、適切に検証・
 評価します。
 ・社会経済情勢の変化や神戸市の財政、国庫補助
 の状況などをふまえ、今後10年以内に事業着手を
 目指す路線等を変更することがあります。

【5箇年の実行計画】

施策名		内容	現状 (単位)	目標値(累計値)					
				H28	H29	H30	H31	H32	
主要幹線道路の整備	整備完了を目指す	(都)山手幹線(本山)	道路拡幅	事業中			完了		
		(都)神戸三田線(大池)	道路拡幅	事業中				完了	
		(都)神戸三田線(有馬口)	バイパス、道路拡幅	事業中					完了
		(都)明石木見線(Ⅲ期南)	バイパス	事業中			完了		
		明石神戸宝塚線(甲栄台)	道路拡幅	事業中	完了				
		H28～H32の整備目標累積延長		0.0(km)	0.2	0.2	1.5	2.5	4.1
	整備を推進する	(都)商船学校線	道路拡幅	事業中					整備推進
		(都)魚崎幹線	道路拡幅	事業中					整備推進
		(都)山手幹線(灘)	道路拡幅	事業中					整備推進
		(都)神戸三田線(日下部)	道路拡幅	事業中					整備推進
		(都)横尾妙法寺線	バイパス、道路拡幅	事業中					整備推進
		(都)垂水妙法寺線(禅昌寺)	道路拡幅	事業中					整備推進
		(都)須磨多聞線(西須磨)	バイパス	事業中					整備推進
(都)須磨多聞線(多井畑)	バイパス、道路拡幅	事業中					整備推進		

(2) 渋滞箇所の解消

取り組みの方向性

自動車交通流の円滑化と、沿道環境の負荷を軽減するために、公安委員会や国土交通省等との連携のもと、渋滞対策に取り組む。

取り組み内容

信号現示の変更や交差点改良等の交差点対策や、バイパス整備等のネットワーク対策、広報啓発や有料道路の料金施策等のソフト対策を進める。

神戸市内の主要渋滞箇所*

○兵庫地区渋滞対策協議会における主要渋滞箇所の選定方法
①交通データに基づき、選定(旅行速度20km/h以下など)
②道路利用者、道路管理者の実感(パブコム)による選定



番号	交差点等名称	番号	交差点等名称	番号	交差点等名称	番号	交差点等名称
1	田中	16	小山	31	離宮公園前	46	伊川谷町漆山
2	御影中前	17	磯上通一丁目	32	海浜公園前	47	玉津大橋
3	深江	18	滝山町	33	星陵台中学校前	48	森友
4	瀬戸	19	春日野	34	多聞町大門	49	老ノ口
5	東御影	20	三宮東	35	桃山台	50	田井
6	浜中	21	税関前	36	名谷町	51	田井南
7	東明	22	平野	37	塩屋	52	西戸田
8	摩耶ランプ	23	生田川	38	塩屋町1	53	長坂東
9	六甲道踏切	24	京橋	39	福田川	54	新長坂橋
10	摩耶ランプ南	25	五社北	40	商大筋	55	玉津インター
11	高羽大橋南詰	26	太閤橋	41	マリニピア神戸前		
12	徳井	27	皆森	42	小東山6		
13	船寺	28	水香	43	王塚台		
14	岩屋	29	須磨橋東詰	44	西盛口		
15	新在家	30	山陽電車天井川踏切	45	学園都市駅南		

□ : 神戸市管理道路の渋滞箇所
□ : 直轄国道の渋滞箇所

* 2013(平成25)年2月に兵庫地区渋滞対策協議会において選定した。

【5箇年の実行計画】

施策名	内容	現状	目標値				
			H28	H29	H30	H31	H32
渋滞対策	五社北交差点	交差点対策					完了
	須磨橋東詰交差点	ネットワーク対策 (須磨多聞線(西須磨))	事業推進				
	山陽電車天井川踏切		事業推進				
	離宮公園前交差点		事業推進				
	星陵台中学校前交差点	交差点対策				完了	
	多聞町大門交差点	交差点対策		完了			
	小束山6丁目交差点	交差点対策 ソフト対策		完了			
	皆森交差点	交差点対策	検討中	計画検討及び事業化			完了
	摩耶ランプ交差点 摩耶ランプ南交差点 高羽大橋南詰交差点 水呑交差点 西盛口交差点 王塚台交差点 等	交差点対策 ネットワーク対策 ソフト対策	検討中	計画検討			

(3) 踏切対策によるボトルネックの解消

取り組みの方向性

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、鉄道立体交差事業による踏切道の除去、幹線道路のネットワークの形成による踏切交通の円滑化等の緊急踏切対策*を推進する。

取り組みの内容

神戸市内で緊急踏切対策に位置づけられた踏切道のうち、阪神電鉄 住吉・芦屋間連続立体交差事業を推進する。

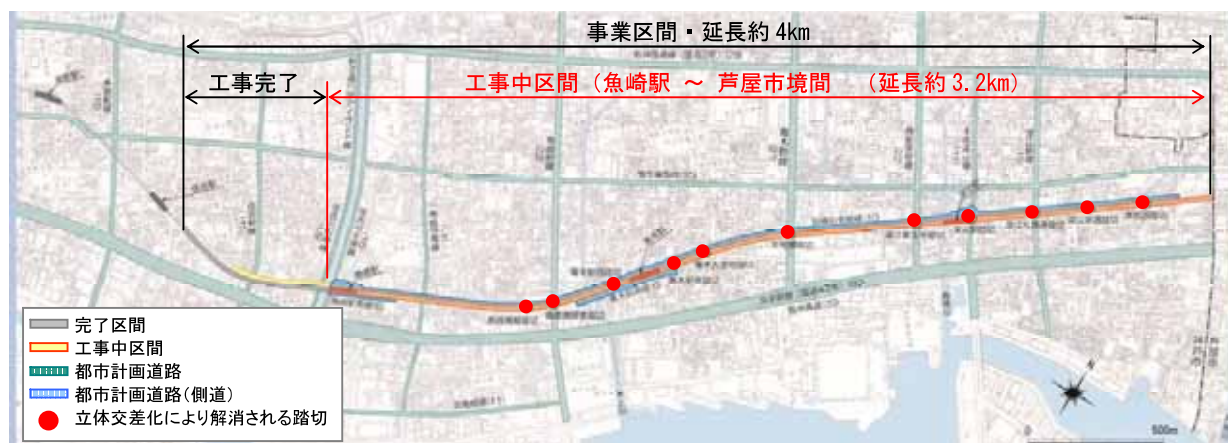
阪神電鉄 住吉・芦屋間連続立体交差事業

抜本的な対策として、阪神電鉄の連続立体交差事業を推進する。本事業は、阪神電鉄の住吉駅から芦屋市境までの約4kmの区間を連続的に高架化し、交差道路や側道の整備を行い、踏切の解消と都市環境の改善を図るもので、緊急対策踏切5箇所を含む11箇所の踏切を除去する。

- 除去する踏切： 11箇所
- 整備する道路
 - ・ 交差道路： 33路線（魚崎幹線、青木幹線、商船学校線、深江幹線等）
 - ・ 側道： 3路線（阪神沿北側線等）



青木幹線交差部の完成イメージ



第2章 将来像に向けたみちづくりの取り組み

守る

～災害に備える・環境に配慮する～

基本的な考え方

1. 災害に強いみち
2. 次世代に継承できるみち
3. 環境に優しいみち

基本的な考え方

みちづくりの指針

道路構造物の延命化と健全性確保を図り、地域特性や災害特性に応じた防災・減災対策を実施することによりしなやかで強いインフラを目指す。全ての段階において環境に配慮することにより、環境負荷の少ないまちを実現する。

1. 災害に強いみち

(1) 緊急輸送道路ネットワークの強靱化

取り組みの方向性

災害時でも都市活動を維持できる、安全で円滑な緊急輸送道路ネットワークを構築するため、緊急輸送道路における橋の耐震化や無電柱化を進め防災機能の強化を図る。

〔なお、沿道建物の耐震化については、耐震診断・耐震改修設計・耐震改修・解体撤去費用の一部を補助する「神戸市特定建築物耐震化助成事業」により支援を行っています。〕

取り組み内容

①緊急輸送道路における橋の耐震化

下記に該当する112橋について対策を実施する。

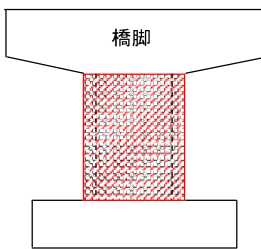
- (1) 1980(昭和55)年より古い基準が適用された単柱橋脚を有する跨線橋・跨道橋
- (2) 緊急輸送道路に架かる橋長15m以上の橋梁

また、神戸市道路公社が管理している道路橋、全49橋についても対策を実施する。

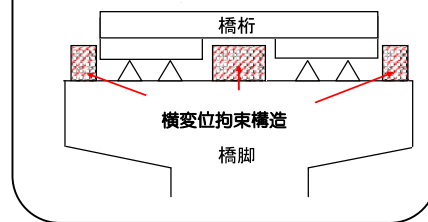
【橋の耐震化】

橋の耐震化は、地震の影響により①橋脚が壊れないようにするための「橋脚補強」と、②想定外の振動により橋桁が落ちないようにするための「落橋防止対策」を目的としている。

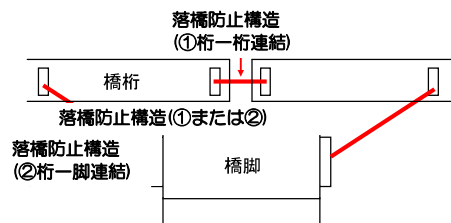
A. 橋脚補強
(コンクリート巻立て補強等)



【道路と直角方向】
B. 落橋防止対策
(横変位拘束構造)

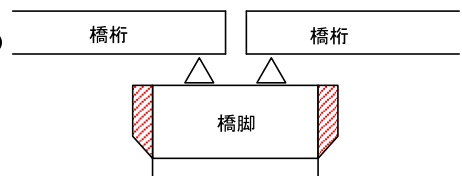


C. 落橋防止対策
(落橋防止装置(①または②))



【道路と同じ方向】

D. 落橋防止対策
(桁かかり長の確保)



②無電柱化の推進

「無電柱化に係るガイドライン」(H21～)に基づき、緊急輸送道路の無電柱化を進める。また、「デザイン都市・神戸」に配慮するため、重要伝統的建造物群保存地区である北野町・山本通地区で無電柱化を推進する。

事業推進にあたっては、街路事業等との同時施工や、地下の既存ストックの有効活用を行う。

◇無電柱化の整備例(異人館通)



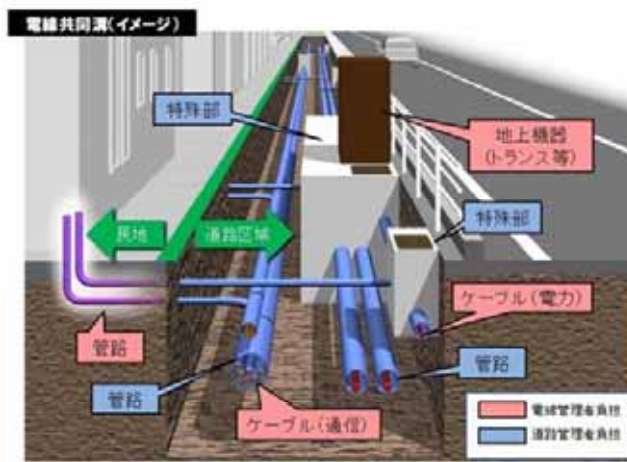
【無電柱化の手法】

電線類の地中化

○電線共同溝方式 等

…「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき、道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて収容する無電柱化の手法です。

沿道の各戸へは地下から電力線や通信線等を引き込む仕組みになっています。



その他には…

○裏配線

…主要な通りの裏通りに電線類を配置し、主要な通りを無電柱化



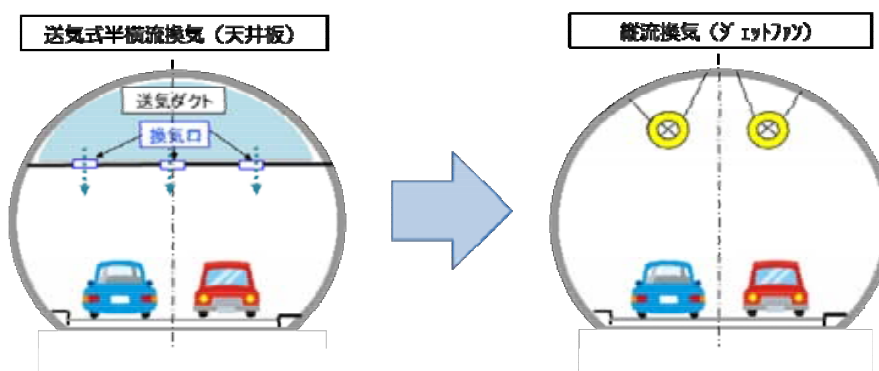
資料：国土交通省

③トンネル天井板の撤去

平成24年12月2日に中央自動車道笹子トンネル内の天井板が落下する事故が発生したことに伴い、国土交通省から既存の吊り天井板を可能な限り撤去する方針が示された。

神戸市道路公社で天井板が設置されているトンネルは、第2布引トンネルと六甲山トンネルの2つであり、第2布引トンネルについては、平成26年度に天井板を撤去している。六甲山トンネルについても、トンネルの長期的な安全性を確保するため、天井板を撤去し、新たにジェットファンを設置することにより、トンネル内の換気方式を変更していく。

◇天井板撤去に伴う換気方式の変更

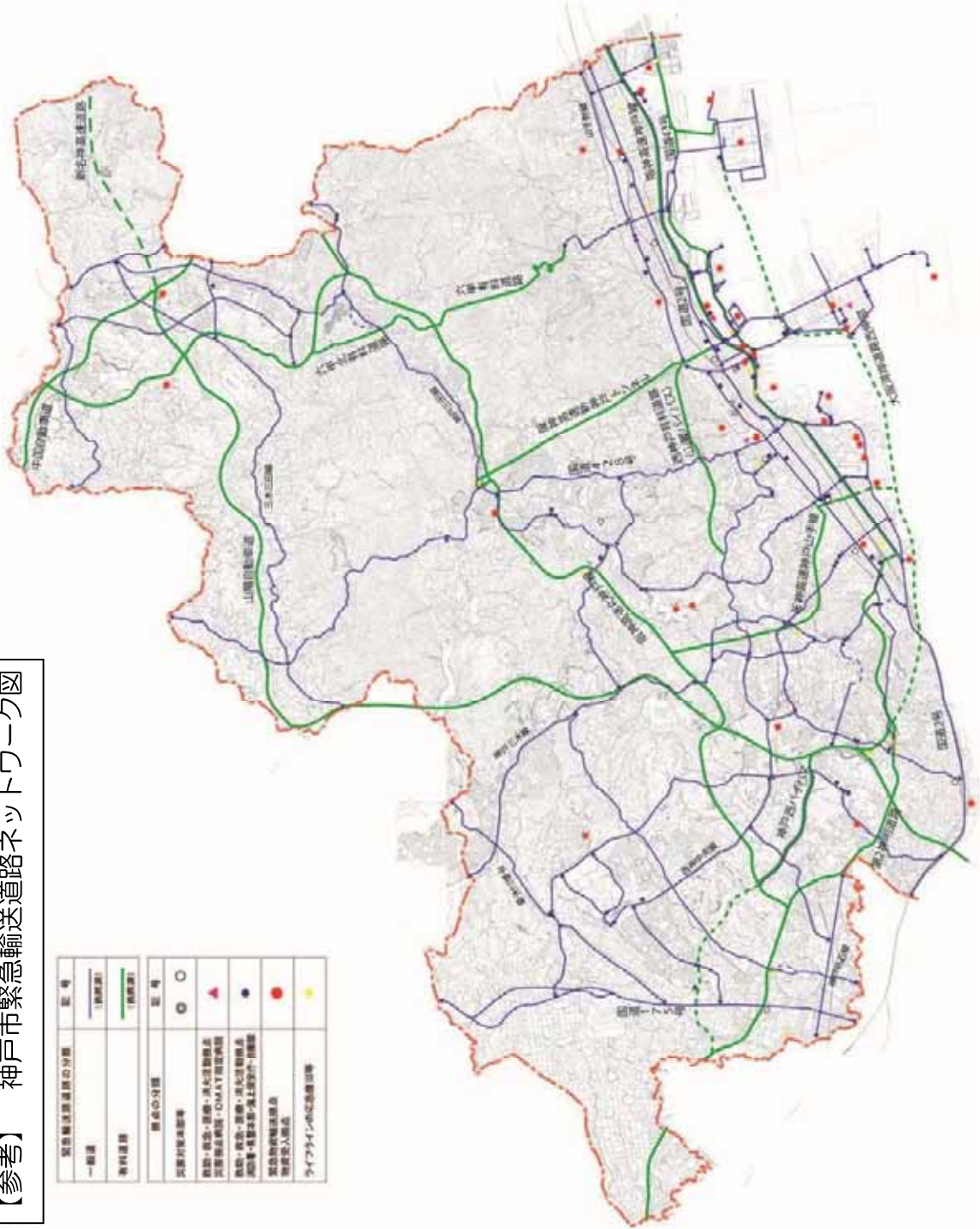


【5箇年の実行計画】

施策名	内容	現状(単位)	目標値(累計値)				
			H28	H29	H30	H31	H32
①緊急輸送道路における橋の耐震化(橋梁耐震補強)	緊急輸送道路上の橋梁の耐震化	耐震化済み 81/112 (橋)	86	88	90	92	94
	神戸市道路公社の橋梁の耐震化	耐震化済み 42/49 (橋)	49橋 全橋完了				
②無電柱化の推進	緊急輸送道路の整備	整備延長 0.00(km)	0.38	1.03	1.95	2.94	4.04
	景観形成地区の整備(北野)	整備延長 0.00(km)	0	0.12	0.12	0.12	0.12
③トンネル天井板の撤去	六甲山トンネルの天井板撤去	調査・設計			工事完了		

【参考】 神戸市緊急輸送道路ネットワーク図

緊急輸送道路の分類	記号
一般道	— (赤線)
有料道路	— (緑線)
橋梁の分類	記号
災害対策本部	● ○
避難・救助・避難・防火活動拠点 災害発生時：DMAT指定機関	▲
救助・救助・避難・防火活動拠点 避難所・災害本部・海上保安庁・消防隊	●
緊急物資搬送拠点 物資投入拠点	●
ライフラインの応急復旧拠点	●



出典：神戸市地域防災計画

(2) 道路防災対策**取り組みの方向性**

自然災害による道路の被害や通行車両等への被害を未然に防止し、交通の安全を図るため、崖崩れや落石等の危険箇所の道路防災対策を計画的・継続的に実施し、災害に強い道路を確保する。

取り組み内容

道路防災計画（H26～H30）に基づき、道路防災対策を実施している。

また、異常気象により被災した箇所については、随時点検を行い、必要に応じて防災対策を実施していく。

六甲山エリアに関しては、近年の降雨特性の変化により、災害が多発していることからこのエリアに特化した道路防災計画を2016（平成28）年度に策定し、重点的に対策していく。

◇神戸六甲線 2014（平成26）年8月被災（植生基材吹付法枠工（鉄筋挿入工併用））

**(3) 生活幹線道路*の整備****取り組みの方向性**

まちづくりの検討を地域住民とともに進め、地域の暮らしを支えるために、より効果的な道路を選定し、その整備を推進する。

取り組み内容

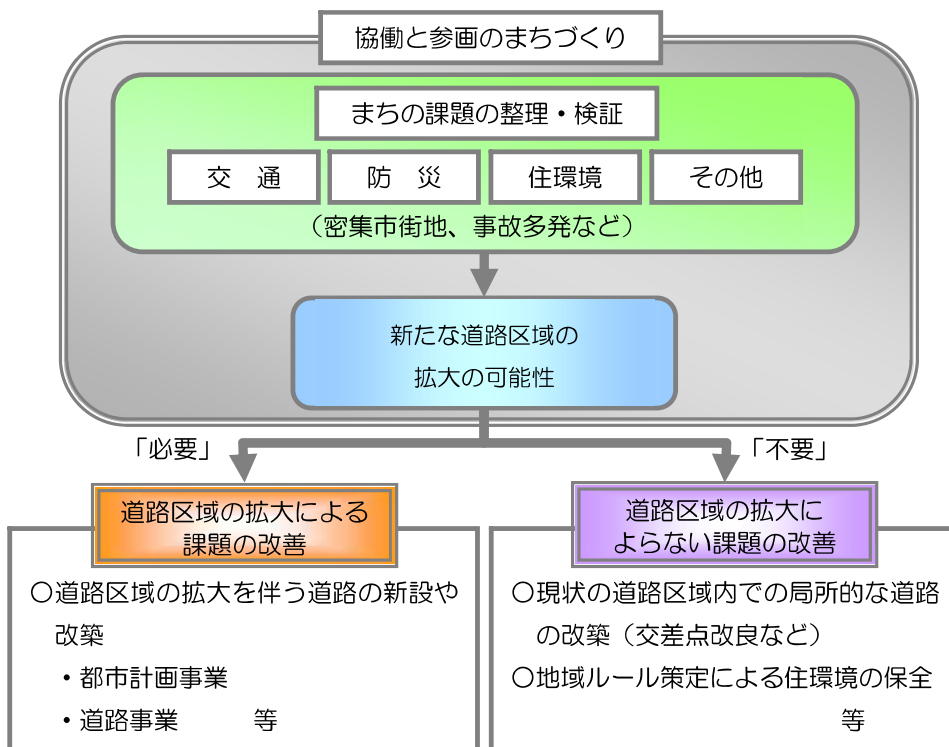
地域のまちづくりの課題を、協働と参画により整理・検証し、必要な方策について検討する。その結果、課題改善のために道路区域を拡大して整備することが必要であるとの合意形成が図られた場合に、区画整理事業や街路事業等の手法を用いて道路を整備する。

また、現道の区域内における道路改良や、交通規制、地域ルール策定等道路区域の拡大によらない手法も、地域課題の内容に応じて実施する。

その他生活幹線道路についても、整備の規模や内容に応じて、関係する地域の協力を得ながら、道路整備を進めていく。

*生活幹線道路：地域の発生交通を集約し、適正に主要幹線道路とアクセスするための道路であり、区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しない。

◇生活幹線道路の選定の流れ



【5箇年の実行計画】

施策名	内容	現状	目標値 (アウトプット)				
			H28	H29	H30	H31	H32
生活幹線道路の整備	夢野雪御所線	道路拡幅	完了				
	星陵台舞子坂線	道路拡幅					完了
	御影山手線	道路拡幅 バイパス	事業中				
	東山菊水線	道路拡幅	事業中				
	鈴蘭台幹線 (鈴蘭台駅前)	道路拡幅					完了
	鈴蘭台幹線 (鈴蘭台駅南側)	道路拡幅					完了

(4) 狭あい道路の整備

取り組みの方向性

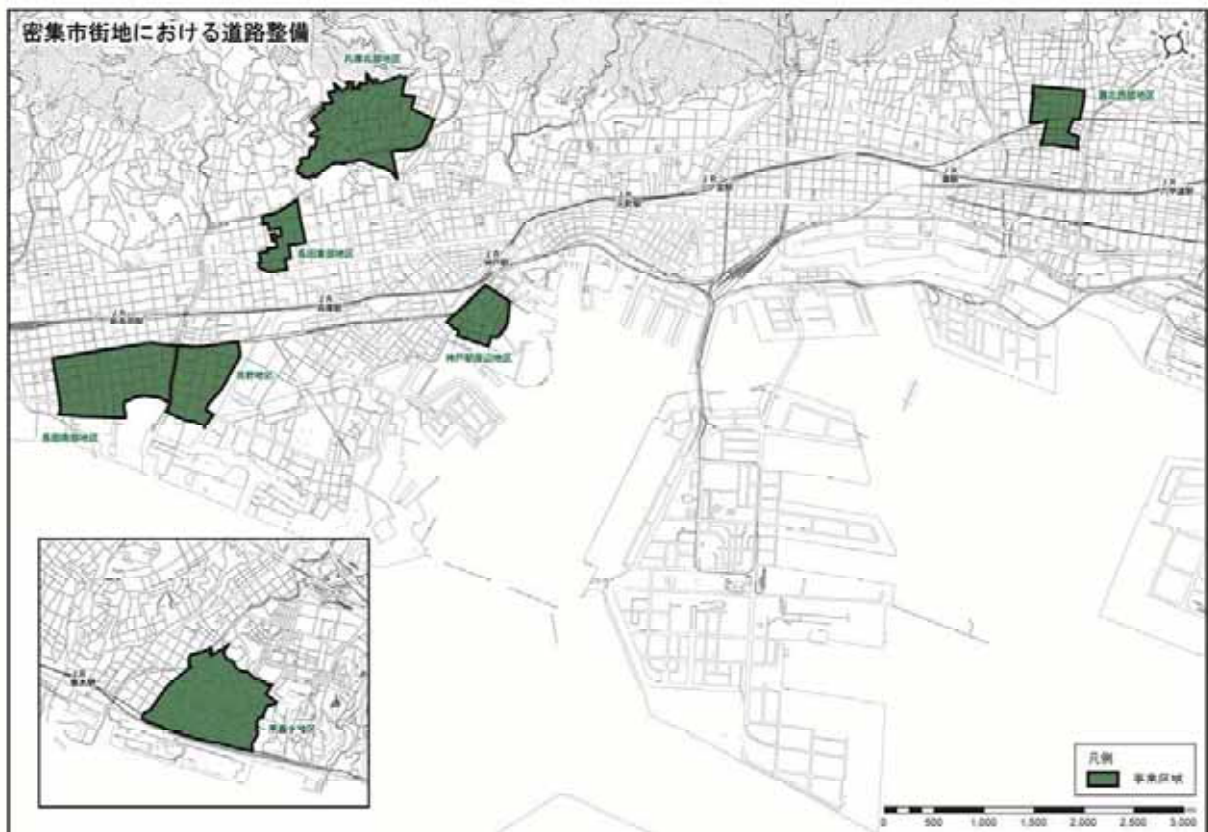
災害に強いまちづくりを推進するため、避難・消火の困難性の改善等を図る。

取り組み内容

幅員4m未満の道路は、狭あい道路環境整備事業^{※1}や私道舗装等助成^{※2}等により拡幅整備を進める。また、避難や消火活動が困難な密集市街地においては、道路中心線の確定に向けた沿道地権者等の合意形成を支援するとともに、中心線が確定した路線において、整備や維持管理に関するルールをつくることにより、道路の舗装や側溝の整備、地下埋設物の整備等を進める。

※1 狭あい道路環境整備事業：幅の狭い公道に面する敷地での住宅を建築する場合で、建築後退等により道路用地が生じ、その用地を神戸市に寄付する場合、神戸市が舗装等の整備を行う。

※2 私道舗装等助成：不特定多数に利用されている私道を整備する場合、道路舗装、側溝築造等に必要費用2/3を限度に助成を行う。



2. 次世代に継承できるみち

(1) 戦略的メンテナンス

取り組みの方向性

将来にわたる維持管理コストの最小化を図るとともに、修繕や架替えが一時期に集中しないよう予算の平準化を図るため、点検・計画・修繕のマネジメントサイクルを運用し、予防保全型のメンテナンスを進めることにより、安全・安心な道路ネットワークを維持する。

橋梁、トンネル等の道路構造物については、平成26年6月に国土交通省 道路局 国道・防災課より示された点検要領等に基づき、定期的な点検を行い、計画的な修繕を行う。

取り組み内容

①橋梁

「第Ⅱ期橋梁長寿命化修繕計画」(H25～H29)に基づき、修繕を実施する。また、2018(平成30)年度までの5年間ですべての橋梁について近接目視点検を実施し、その結果に基づき次期計画を策定する。なお、近接目視点検の結果により緊急対応が必要とされた橋梁については、随時修繕を実施していく。

②トンネル

「トンネル長寿命化修繕計画」に基づき、修繕を実施する。また、すべてのトンネルについて平成30年度までに近接目視点検を実施し、その結果に基づき計画を更新し、計画的な修繕を進めていく。

③路面下空洞調査

路面下空洞調査は、空洞による道路陥没を未然に防ぐことを目的に、1996(平成8)年度より継続的に行っている。現在、災害時に重要度が高い緊急輸送道路や幹線道路等、さらに主要河川沿い道路等の調査を実施しており、2017(平成29)年度末までにこれらの調査を終える予定である。

今後、これまで調査した空洞の発生状況や要因の把握に努めるとともに、それらを踏まえて平成30年度以降の調査計画を策定し、引き続き調査を実施していく。

④地下道

「神戸市地下道補修計画」(H28～H32)を策定し、計画的な修繕を実施する。

⑤自動車駐車場、自転車駐車場

駐車場については、「駐車場保全計画」(H26～35)に基づき、機械・電気設備の機器修繕を実施している。今後は本体調査を行ったうえで、躯体を含めた保全計画を策定し、老朽化が進んだ駐車場の改修・更新に取り組んでいく。

駐輪場については、平成25年度に施設の消耗状況や経年劣化等の現状を把握し、健全度の調査を行った。その結果に基づき、平成32年度までの保全計画を策定しており、計画的な改修を実施していく。

⑥照明灯、大型案内標識

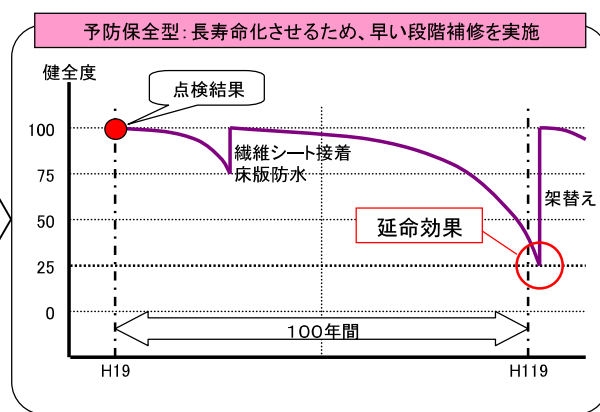
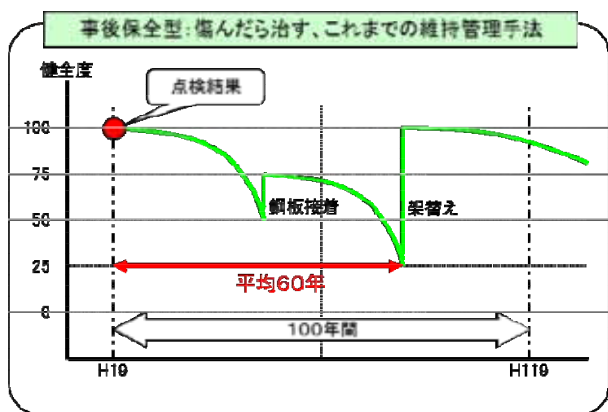
道路照明灯については、老朽化等による根腐れが原因による転倒が相次いだことから、2014(平成26)年度に全道路照明灯を対象に、点検を実施した。点検結果を反映した維持管理計画に基づき、改修を進めるとともに、定期的な点検を実施していく。

大型案内標識については、「第2期改修計画」に基づき、計画的な改修を実施する。また、今後、定期的な点検を実施していく。

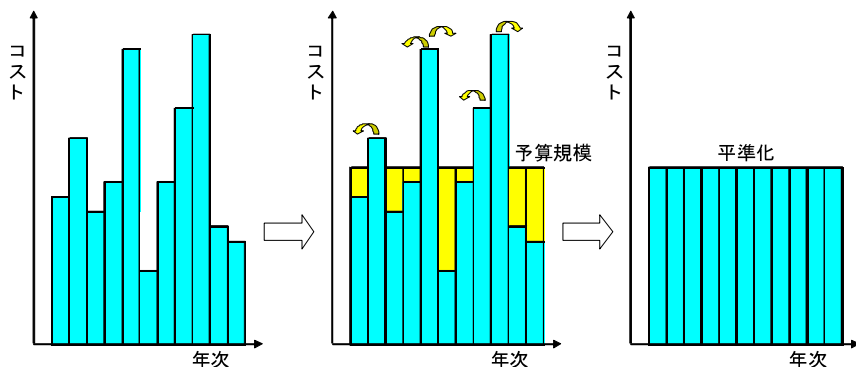
【5箇年の実行計画】

施策名	内容	現状	目標値(アウトプット)				
			H28	H29	H30	H31	H32
戦略的メンテナンス	橋梁	第Ⅱ期橋梁長寿命化修繕計画に基づく修繕 修繕完了 22(橋)	35	42	計画更新予定		
	トンネル	トンネル長寿命化修繕計画に基づく修繕 修繕完了 0(箇所)	1	2	計画更新予定		
	自転車駐車場	施設設備等の計画的な修繕 修繕完了0(箇所)	2	4	6	8	10

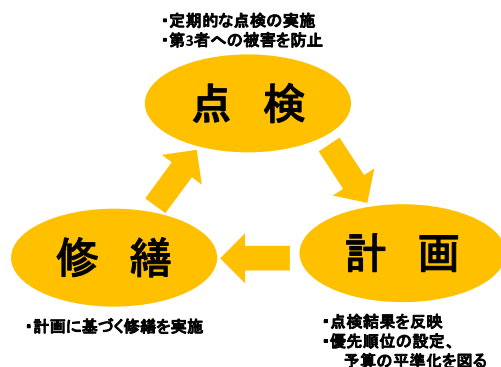
◇橋梁の長寿命化：予防保全型の補修を実施



◇予算の平準化：予算・人の適正な配分による効率的な維持管理



◇戦略的なメンテナンス



(2) 道路の維持管理**取り組みの方向性**

道路の維持管理にあたっては、道路を常時良好な状態に保つため、効率的で経済的な維持管理を進めていく。

取り組み内容**①舗装補修の実施**

舗装については、幹線道路を中心に、路面調査等のデータを蓄積し、計画的な補修を進めていく。また、他事業とも連携しながら、面的な補修についても検討していく。

②道路側溝の改良

排水断面の不足や勾配の不良等が確認された側溝の改良を推進する。また、狭小道路の側溝について、道路幅の有効幅員をより広く利用するため、蓋掛けを推進することで交通安全の向上を図る。

③道路施設の適切な維持管理

エレベーターやエスカレーター、トンネルのジェットファン等の道路施設は、今後、耐用年数をむかえるため、定期点検を行いながら、計画的に更新を進めていく。

(3) 道路美化の推進**取り組みの方向性**

道路をみんなで守る意識を高めるため、市民と行政の適切な役割分担のもと、より効果的な道路美化の実現を目指す。

取り組み内容**①市民との協働で行う道路の美化**

幹線道路を中心とした路面清掃や側溝浚渫などは行政が担い、市民のみなさんには「美ing 神戸市民運動」等への参加によりボランティアとして身近な地域の美化活動に取り組んでいただいているほか、「道路愛護団体」「はがし隊」*の活動が行われている。

②不法占用等の対策

道路空間に存する不法専用物件や放置自転車は、円滑な通行に支援が生じるため、解消・減少させていく。

*「道路愛護団体」「はがし隊」:

地域や個人、企業からの申し出を受け、主に生活道路において、自主的に美化活動や啓発活動rに取り組んでいただいている。

◇市民団体「はがし隊」



(3) 地下埋設物工事の適正化・合理化による道路の掘り返し防止**取り組みの方向性**

路上工事の縮減を目的とした複数事業者による共同施工や、年末・年度末等の特定の時期やイベント・祝日等の交通量の多い時期に工事が集中しないよう、年間を通じて平準化を図る。

また、掘り返し規制を周知するほか、同一区間での掘り返しは一定期間規制するなど、具体的な掘り返し規制に仕組み、より一層の適正化を図る。

取り組み内容**①道路掘削工事連絡協議会での調整**

道路掘削工事及び地下埋設工事等によって道路を必要以上に損傷し、または交通に著しい支障を及ぼすこと並びに公衆災害を防止するため、「神戸市道路掘削工事連絡協議会」を組織し、細部調整会議等を開催し、掘り返しの防止・工事の平準化に努める。

②兵庫県路上工事改善協議会での調整

国土交通省や兵庫県・神戸市等の道路管理者、上下水道、大阪ガス・関西電力、NTT等の占有事業者で組織している。ここでは、神戸市の幹線道路等を対象に路上工事を改善するための計画目標を定め、その方策等について協議を行っており、今後も引き続き路上工事の改善を推進し、交通の安全と円滑の確保及び道路利用者や沿道住民に対するサービスの向上に努める。

◇道路掘削工事連絡協議会



3. 環境にやさしいまち

(1) 自動車交通の抑制

取り組みの方向性

低炭素社会の実現及び沿道環境の改善のために、過度な自動車交通を低減するため、公共交通を中心に歩行者、自転車、自動車等がバランスよく組み合わせられた交通環境を創出する。特に、都心においては通過交通やうろつき交通を抑制し、「車を中心とした移動環境のまち」から徒歩や自転車、公共交通等多様な手段により「回遊性の高い魅力的なまち」へと転換を図る。

取り組み内容

①都心内部への自動車交通の流入抑制

都心部では、広域的な道路網の充実や周辺の幹線道路への誘導により通過交通を円滑に処理するとともに、道路構造の改良、交通規制の変更、都心部周辺のフリンジパーキング^{※1}と都心を連絡する公共交通の連携等により自動車交通の流入を抑制する。

②公共交通機関の利用促進による自動車交通抑制

自動車利用から公共交通への転換により、過度な自動車の市街地部への流入を抑制し、沿道環境の改善や低炭素社会の実現を進めるため、以下の取り組みを推進する。

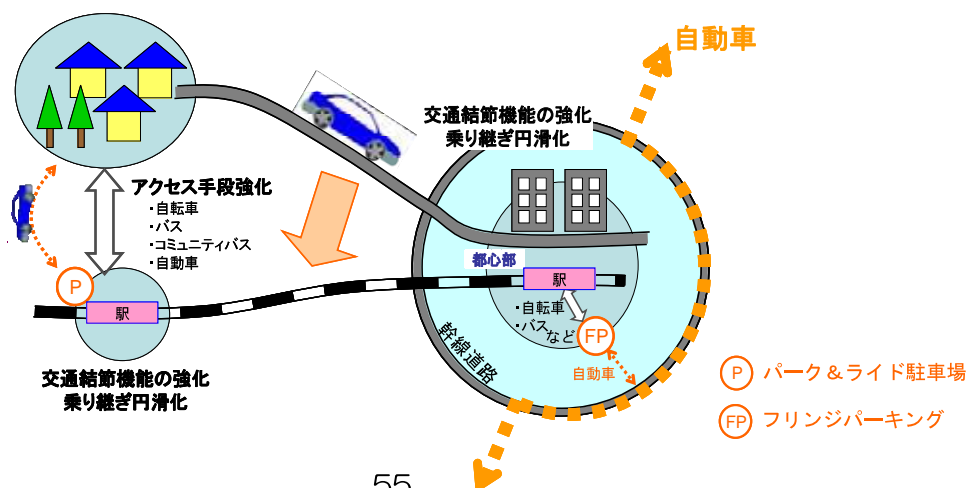
- ・駅前広場整備等交通結節機能の強化や公共交通の乗り継ぎ円滑化
- ・公共交通の利用しやすい料金体系
- ・市民・企業・交通事業者の連携・協力による公共交通利用への交通行動の転換誘導策（モビリティ・マネジメント^{※2}等）の検討
- ・パークアンドライド^{※3}等の交通需要マネジメント施策の推進による公共交通への利用転換の促進
- ・歩行者の安全性等に配慮した自転車走行空間の整備、駐輪場所の確保、放置自転車の抑制等による自転車利用環境の整備の推進

※1フリンジパーキング：フリンジ(fringe)=【縁】を意味し、都心外縁部に設置する都心アクセス用の駐車場。

※2モビリティ・マネジメント：ひとり1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

※3パークアンドライド：郊外の自宅から近郊の鉄道駅・バスターミナルまで自動車に出て駐車（パーク）し、そこから電車・バス等の公共交通機関を利用（ライド）する方法。

◇公共交通利用促進による自動車交通抑制のイメージ

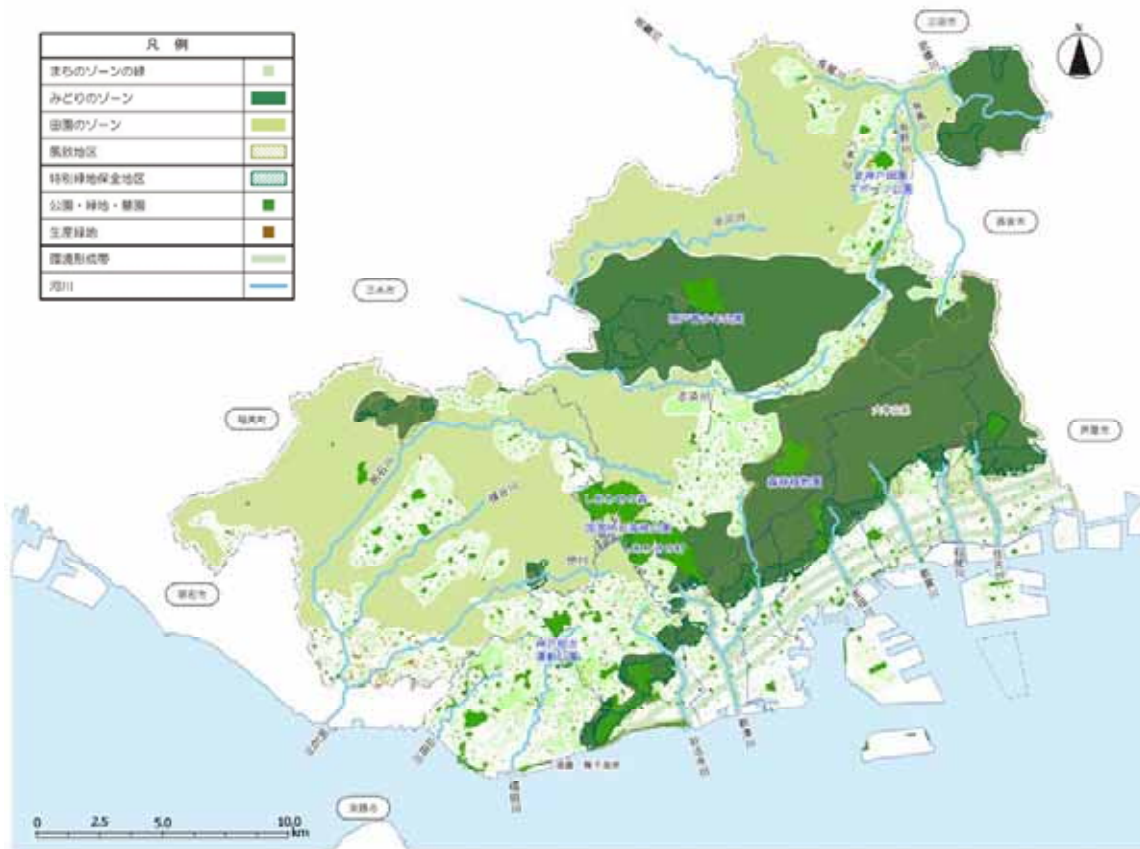


(2) 環境に配慮したみちづくり**取り組みの方向性**

計画から、整備、その後の維持管理まで、みちづくりの各段階において、環境に配慮する。

取り組み内容**①水とみどりのネットワーク形成**

六甲山系をはじめとする森林や西北神に広がる農地、市街地の緑地や海浜などの拠点となる自然空間と、それらを繋ぐ河川・水路。街路樹などを適切に保全・育成・創出することにより、快適な都市環境の保全やゆとりと潤いが実感できる景観の形成を図る。



水とみどりのネットワーク図

②環境に配慮した舗装技術の導入**i) 歩道**

透水性舗装を基本に整備を行う。交通バリアフリー法に基づく重点整備地区、駅周辺やショッピングセンター等において、改築時や補修時にあわせて実施する。

ii) 車道

大型車両の交通量の多い幹線道路、急な下り坂や急カーブ等で交通事故の発生の恐れがある路線等の対象路線を定め、道路の改築時や補修時等にあわせ、排水性舗装の整備を実施する。

さらに付加価値の高い技術として、舗装の表面に太陽光からの赤外線を反射するコーティングを施すことにより、路面温度の上昇を抑制する遮熱性舗装の整備を進める。

◇舗装の補修

	通常舗装	透水性舗装
特長	(雨水が浸透しない)	<ul style="list-style-type: none"> ・水溜りができにくく歩きやすい ・ヒートアイランド抑制 ・雨水の流出抑制 等
構造		

◇車道の補修

	通常舗装	排水性舗装	遮熱性舗装 (排水機能付き)
特長	(雨水が浸透しない) (熱吸収が高い)	<ul style="list-style-type: none"> ・雨天の視認性向上 等交通事故防止 ・走行騒音の低減 	<ul style="list-style-type: none"> ・舗装面の温度上昇を抑制 (太陽光の反射) ・雨水の流出抑制
構造			

③環境に配慮した照明灯の導入

幹線道路の300W以上の道路照明灯を対象に、より高効率なLED照明への切り替えを実施する。
また、300W未満の照明灯及び防犯灯についてもLED照明等への切り替えを検討していく。

◇高効率照明灯への切り替え実績

照明灯の種類	H18～H24	H25～H26
ナトリウム灯、セラミックメタルはライドランプ等	約4,400灯	—
LED照明灯	—	約3,900灯

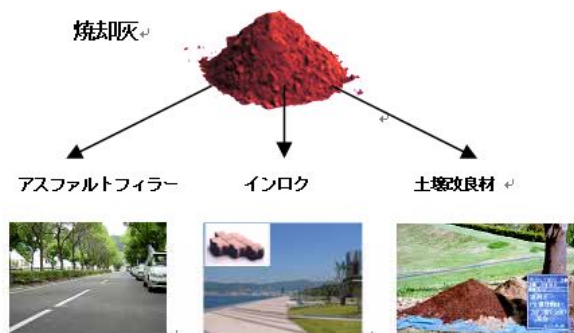
④建設リサイクルの推進

建設副産物の中でも未だ再資源化率の低い混合廃棄物の縮減を進めるために、「神戸市公共建設ゼロエミッション推進計画」に基づき、国や県と連携して関係者への指導・徹底を行う。

建設残土の有効利用については、工事間流用の一層の推進に努め、建設残土の有効利用を進めるとともに、新たな受け入れ体制の確立を検討していく。

さらに、神戸市で発生する汚泥焼却灰を建設資材等へ有効活用するなど、建設副産物以外の資源についても建設資材への利用を推進していく。

◇汚泥焼却灰の有効利用

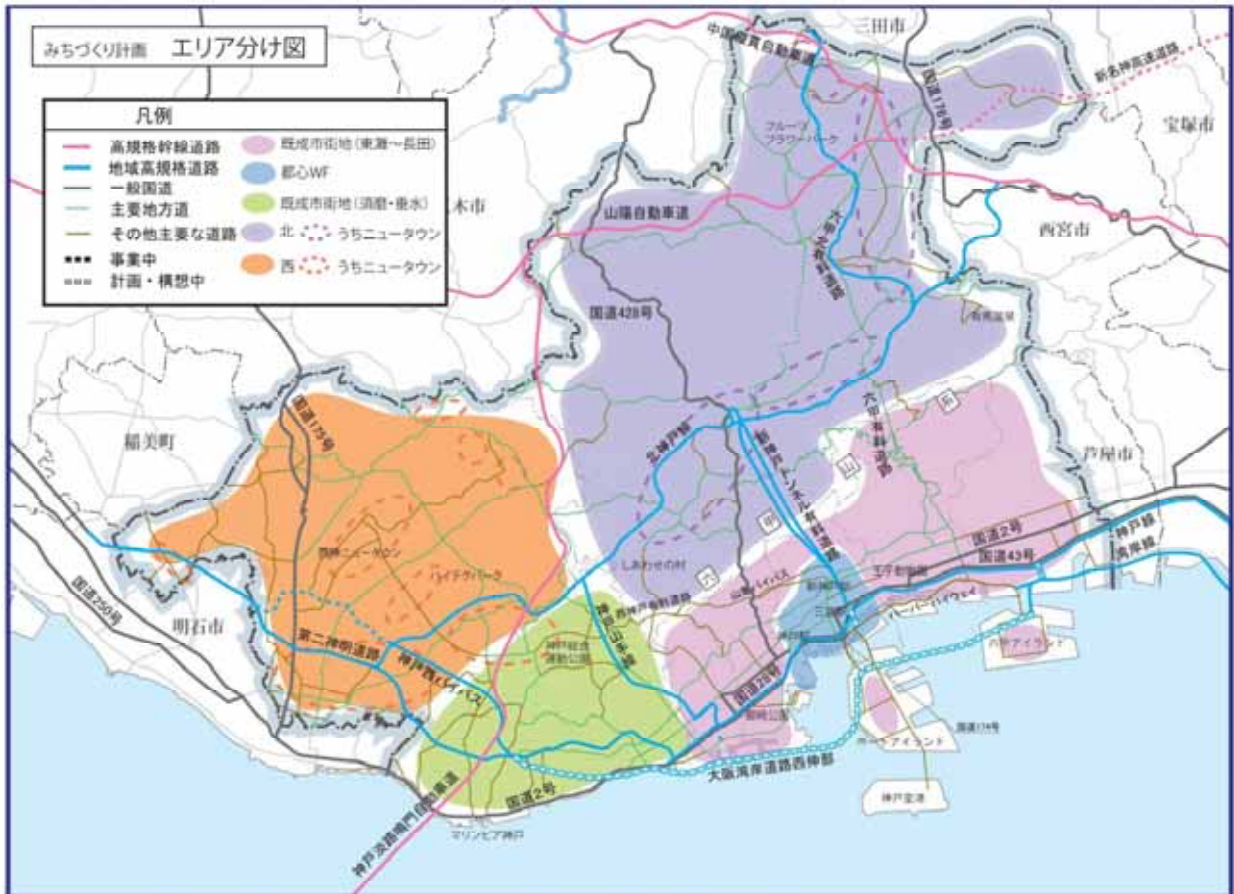


第3章 地域特性に応じた主な取り組み

I 基本的な考え方

神戸市域は、六甲山系の南部に既成市街地、北西部に農村地域とニュータウンが発展してきている。それぞれの地域によって歴史的な経緯や地理的特徴、生活環境などが異なり、道路における課題や人・モノの動きなどの特性についても地域ごとに異なる状況である。

この状況をふまえ、みちづくりの施策を効果的に推進するため、地域特性に応じた取り組みを位置付ける。



1. 都心・ウォーターフロント

(1) エリアの現状

【地形・土地利用】

- ・三宮から神戸・ハーバーランド周辺に至るこの地域では、海と山に囲まれた地形と異国情緒あふれるまちなみが広がり、世界に誇れる神戸の景観を生み出している。
- ・市内で商業・業務機能が最も集積した地域である。

【人口】

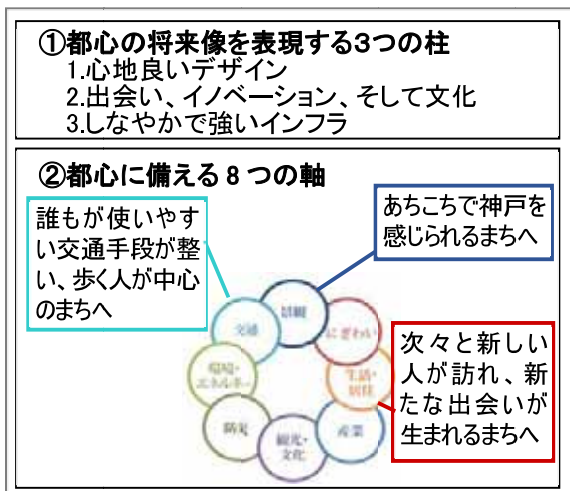
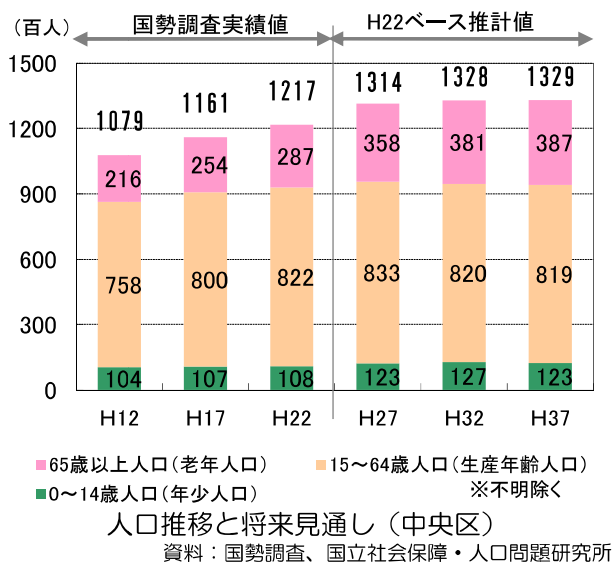
- ・マンション供給などにより、人口が増加傾向にある。なお、単身世帯が多く居住する。

【交通】

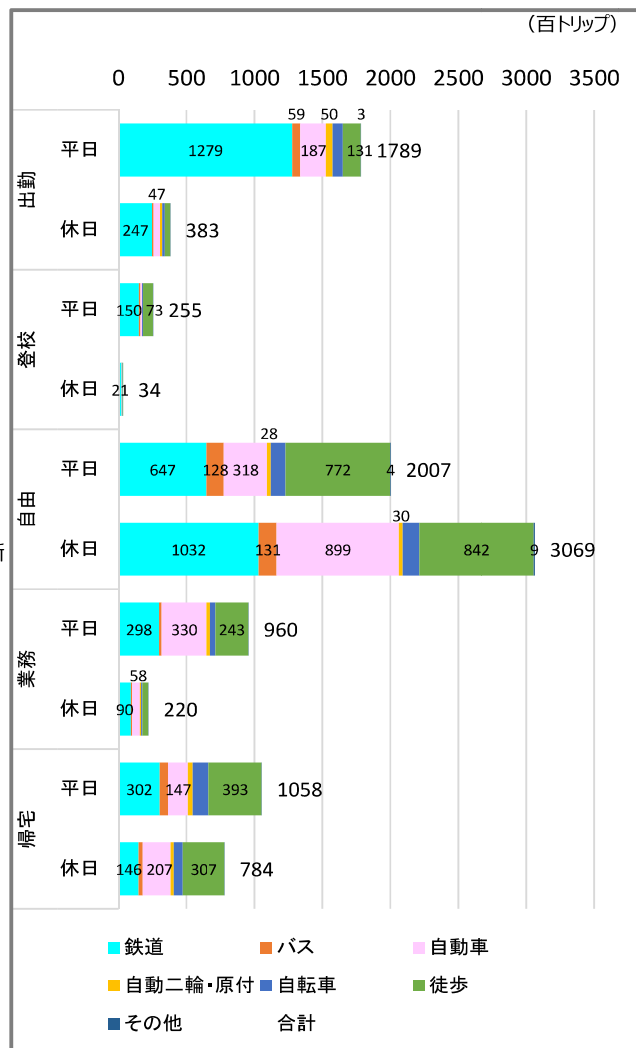
- ・多様な交通が集中しており、地域の暮らしを支えると共に、様々な人が様々な目的で訪れている。また、休日の自由目的による交通が多く、平日と休日で道路の使われ方が大きく異なる。
- ・道路ネットワークは、成熟しているが、通過交通が流入している。

【その他】

- ・「神戸の都心の未来の姿」や、「三宮周辺地区の再整備基本構想」において方針や取り組みが位置づけられている。



神戸の都心の未来の姿における交通の位置づけ



平日・休日別の目的別代表交通手段（中央区）

資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査

(2) エリアの方向性と主な取り組み

エリアの方向性	主な取り組み		
	施策名	関連する方向性	本編記載
<p>「ひと」中心のみちづくり</p> <p>①歩行者空間の拡充 若者等、様々な人が訪れるため、ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の確保が必要。</p> <p>②回遊性の向上 まちの回遊性やウォーターフロントへの誘いを高めることが必要</p> <p>③にぎわい、景観の向上 人を主役にした神戸らしい景観と、それを感じながら歩いて楽しむまちが必要</p>	a.都心の道路空間リデザイン ・道路空間の再配分 (オープンカフェ、パークレット等) ・地下空間のにぎわい創出 ・LRT、BRT に対応した道路空間の検討 ・魅力スポットのネットワーク化	①②③ ③ ②	【活】P26
	b.ベンチの設置	①②③	【活】P16
	c.案内サインの設置	②	【活】P17
	d.コミュニティサイクルポートの拡充	②	【活】P24
	e.光のミュージアム	③	【活】P28
	f.景観に配慮した無電柱化の推進	③	【守】P45
	<p>安全で快適な自転車利用環境の形成</p> <p>④路線特性や沿道環境に応じた自転車走行空間整備 歩行者の安全性向上と自転車走行の快適性を高めるため、状況に応じた自転車走行空間整備が必要</p> <p>⑤駐輪場整備の推進 歩行者空間を阻害する放置自転車を削減するため、容量不足に加え多様化するニーズにも対応した輪場整備と、附置義務駐輪場の有効活用が必要</p>	g.自転車走行空間の整備	④
h.駅前駐輪場の対策		⑤	【活】P23
i.都心の再整備にあわせた駐輪場の検討		⑤	
j.地域との連携した駐輪対策		⑤	
・条例の見直しによる附置義務駐輪場の整備と利用促進		⑤	
<p>自動車交通の分散化</p> <p>⑥通過交通の分散化 都心部に自動車が集集中しており、「人」中心のみちへの転換を図るため、都心部への流入交通を抑制した上で、通過交通の分散化が必要。</p>	・流入交通の抑制	⑥	【守】P55
	k.通過交通（自動車）の分散化		

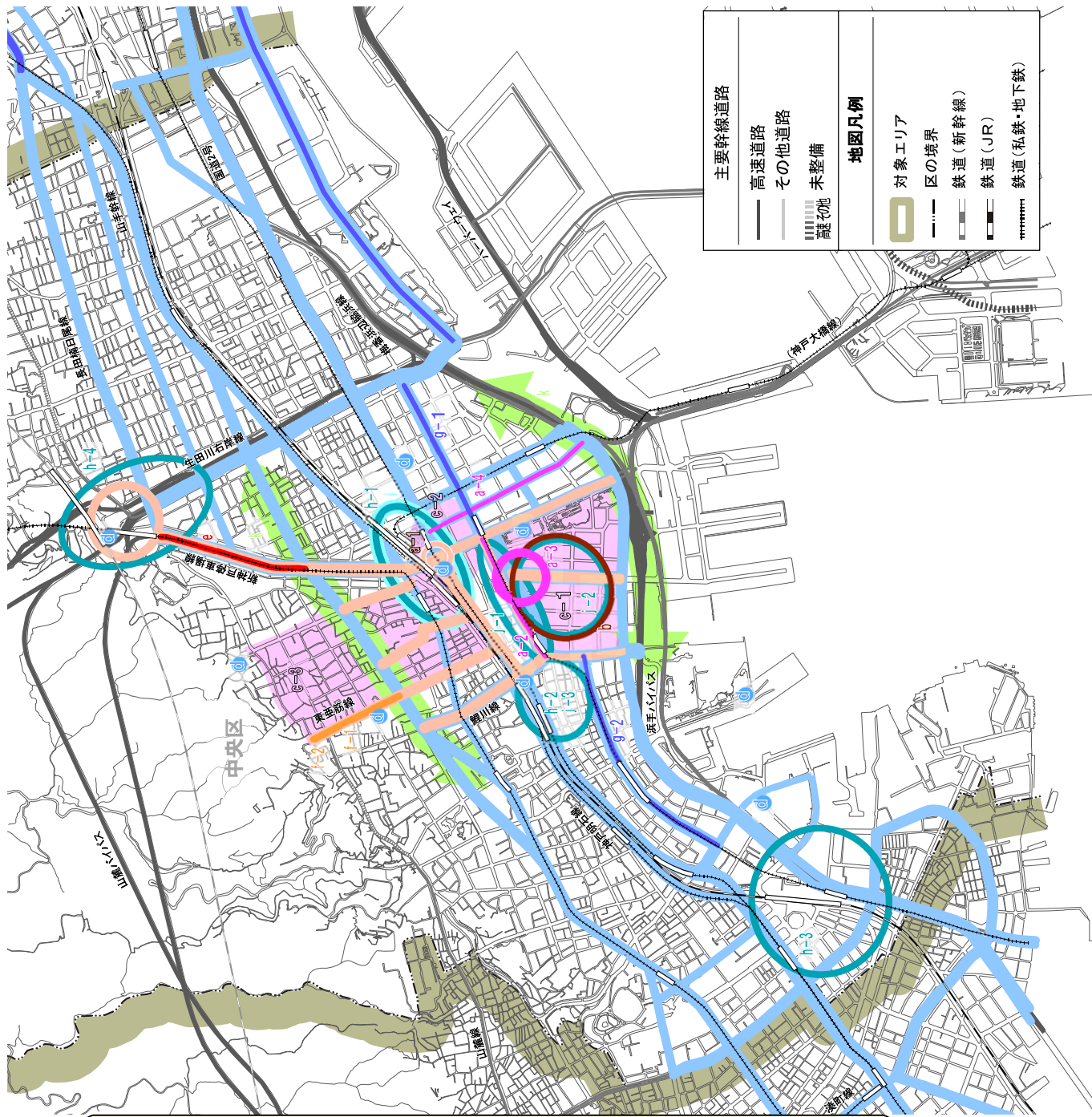
2. 各エリアにおけるみちづくり

(1) 都心ウオーターフロントエリア

施策名	実施箇所	
	全体計画	5箇年計画
a 都心の道路空間リデザイン ・道路空間の再配分 ・地下空間のにぎわい創出 ・LRT、BRT に対応した道路空間の検討 ・魅力スポットのネットワーク化	—	—
b ベンチの設置	—	—
c 案内サインの設置	—	—
d コミュニティサイクルポートの拡充	—	—
e 光のミュージアム	アワーロード	—
f 景観に配慮した無電柱化の推進	—	—
g 自転車走行空間の整備	全整備対象路線	—
h 駅前駐輪場の対策	—	—
i 都心の再整備にあわせた駐輪場の検討	三宮	—
j 地域との連携した駐輪場対策	—	—
k 通過交通(自動車)の分散化	国道2号、山手幹線、南北軸	—

—:現在未定

※1 実施箇所: エリア等で方向性を示すことができる箇所、又は路線を示せるが2020年以降に取組む見込みの施策
 ※2 事業箇所: 2016~2020年に実施を目標とする事業



主要幹線道路

- 高速道路
- その他道路
- ||||| 未整備
- ||||| 既に完成

地図凡例

- 対象エリア
- 区境界
- 鉄道(新幹線)
- 鉄道(JR)
- 鉄道(私鉄・地下鉄)

2. 既成市街地（東灘～長田）

(1) エリアの現状

【地形と土地利用】

六甲山系の南側の山麓部と東西に伸びる市街地からなり、山頂付近は観光地となっている。市街地部は、東西に比較的平坦な地形であり、住宅、商業、業務などの複合地である。また、市街地東部には、山麓部は勾配が急な地形、市街地西部には、水面積が日本最大級の兵庫運河を有する。

【人口】

市街地東部では、マンション供給などにより、人口は増加傾向にある。

市街地西部では、人口が減少傾向にあり、老年人口の割合も高い。

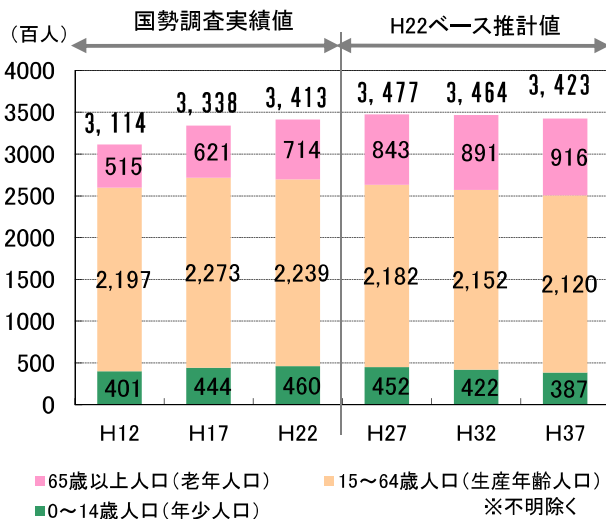
【交通】

公共交通が充実しており、徒歩や自転車の分担率が高い。東西の3大幹線やそれをつなぐ南北幹線道路が整備されているが、市街地東部では一部未完である。

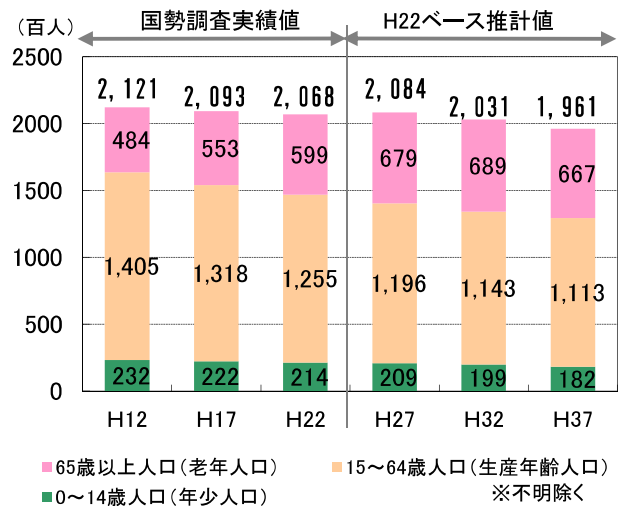
山麓部は狭い道路が多い。

【その他】

近年の降雨特性の変化により六甲山周辺では災害が多発している。

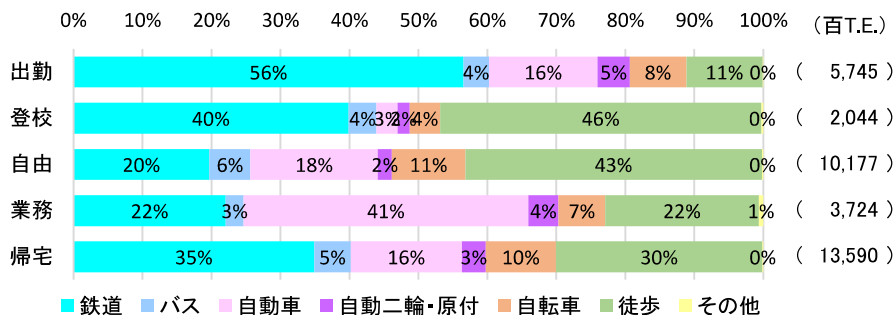


人口推移と将来見通し（東部：灘、東灘区）



人口推移と将来見通し（西部：兵庫、長田区）

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所



平日の目的別・代表交通手段構成（東灘区、灘区、兵庫区、長田区）

資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査

(2) エリアの方向性と主な取り組み

エリアの方向性	主な取り組み		
	施策名	関連する方向性	本編記載
<p>① 3世代の誰もが歩きやすいみち ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の確保が必要。</p> <p>② 交通安全対策 主要施設や小学校の通学路、高齢地域への交通安全対策が必要。</p> <p>③ 自転車走行空間のネットワーク化 東西の自転車レーン等走行空間を更に延伸することにより、利用しやすい自転車利用環境の創出が必要。</p> <p>④ 需要に応じた駐輪場の整備・再編 利用者ニーズに応じた駐輪場の整備・再編が必要</p> <p>⑤ 六甲山エリアの防災対策によるアクセス強化 多発する六甲山周辺エリアの防災対策を行い、六甲山へのアクセス道路の強化が必要。</p> <p>⑥ 道路施設の老朽化</p> <p>⑦ 市街地東部の渋滞の改善 慢性的な交通集中や道路ネットワークの不足による渋滞への対策が必要</p> <p>⑧ 山麓部の道路ネットワーク化 狭い道路が多いため、道路ネットワークを整備する必要がある</p> <p>⑨ 兵庫運河の回遊性向上 兵庫運河及び周辺の歴史遺産・地域資源を活かした地域の活性化のため、運河沿いにおける回遊性の向上が必要である。</p>	a.段差解消、波打ち ・山麓部の開発団地では面的な段差解消についても検討	①⑥	【活】P16
	b.バリアフリー道路特定事業 ・交通安全総点検、事故防止現地検討会	①	【活】P16
	c.自転車走行空間の整備	③	【活】P22
	d.駅前駐輪場の対策	④	【活】P23
	e.六甲山エリアに特化した道路防災計画の策定	⑤	【守】P48
	f.道路ネットワーク整備による渋滞解消	⑦	【つ】P33
	g.阪神連立による踏切対策	⑦	【つ】P4.3
	h.山麓部のネットワーク整備	⑧	【守】P48
	i.兵庫運河プロムナード整備計画の推進	⑨	【活】P26

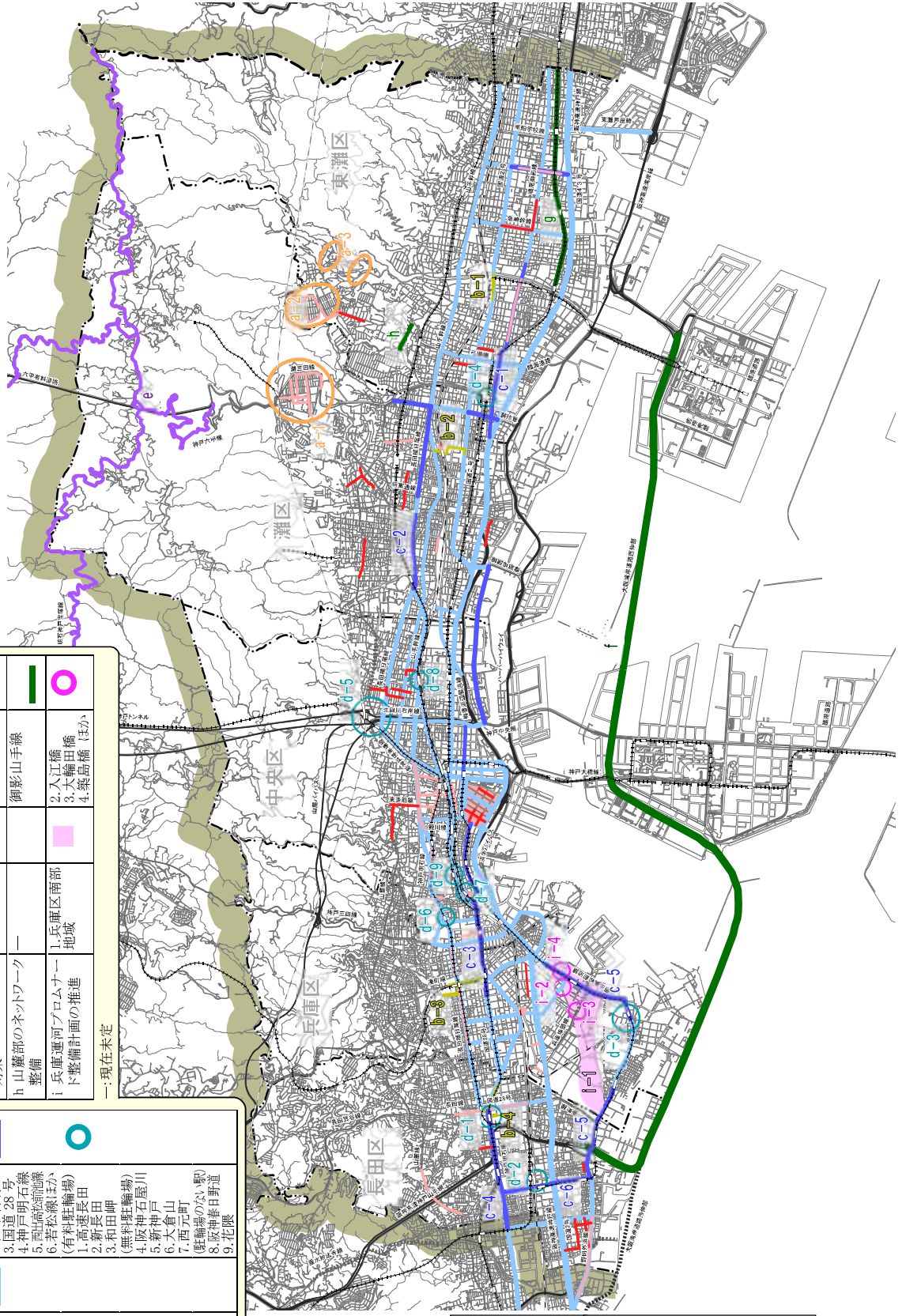
(2) 既成市街地 (東灘～長田) エリア

【主な取り組み】

施策名	全体計画	実施箇所	5箇年計画
a 段差解消、波打ち	1. 鶴甲 2. 瀬が茶 3. 住吉山手	実施箇所 ○	5箇年計画 ●
b バリアフリー特定道路事業		実施箇所 ■	5箇年計画 ■
c 自転車走行空間の整備	全整備対象路線	■	■
d 駅前駐輪場の対策		●	●

施策名	全体計画	実施箇所	5箇年計画
e 六甲山エリアに特化した道路防災計画の策定及び推進	—	—	—
f 道路ネットワーク整備	—	—	—
g 阪神連立による踏切対策	—	—	—
h 山麓部のネットワーク整備	—	—	—
i 兵庫運河プロムナード整備計画の推進	1. 兵庫区南部地域	■	○

—: 現在未定



主要幹線道路
— 高速道路
— その他道路
未整備
隠れ地

地図凡例
■ 対象エリア
— 市の境界
— 区の境界
— 鉄道(新幹線)
— 鉄道(JR)
— 鉄道(私鉄・地下鉄)

3. 既成市街地（須磨、垂水）

(1) エリアの現状

【地形と土地利用】

河川が流れる谷筋とその間に広がる丘陵地で形成され、坂が多く、ほとんどが住宅地であるが、近年垂水区では商業施設も立地している。

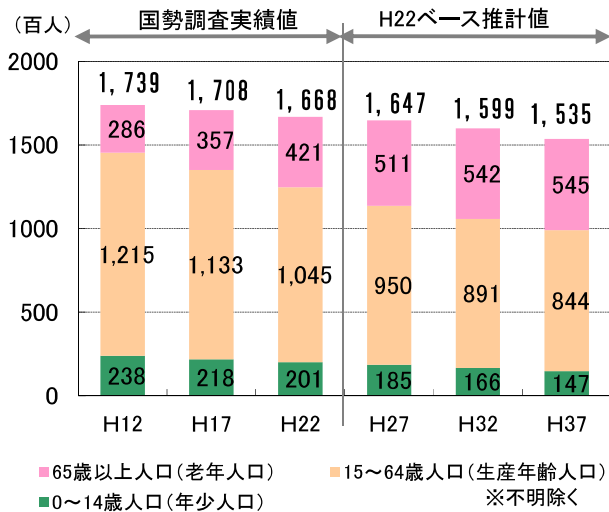
【人口】

須磨区では、人口が減少している。

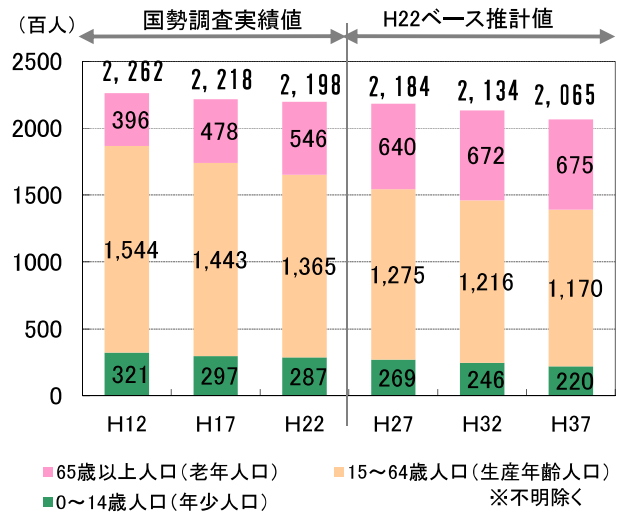
垂水区は老年人口が市内で最も高く、人口が減少しているが、舞多聞地区周辺は戸建て住宅の供給が多く、人口が増加している。

【交通】

国道2号及び妙法寺周辺等の南北道路について、自動車交通が集中している。

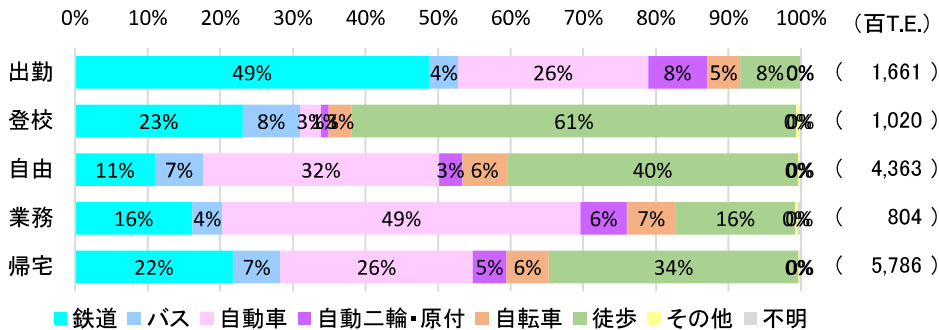


人口推移と将来見通し（須磨区）



人口推移と将来見通し（垂水区）

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所



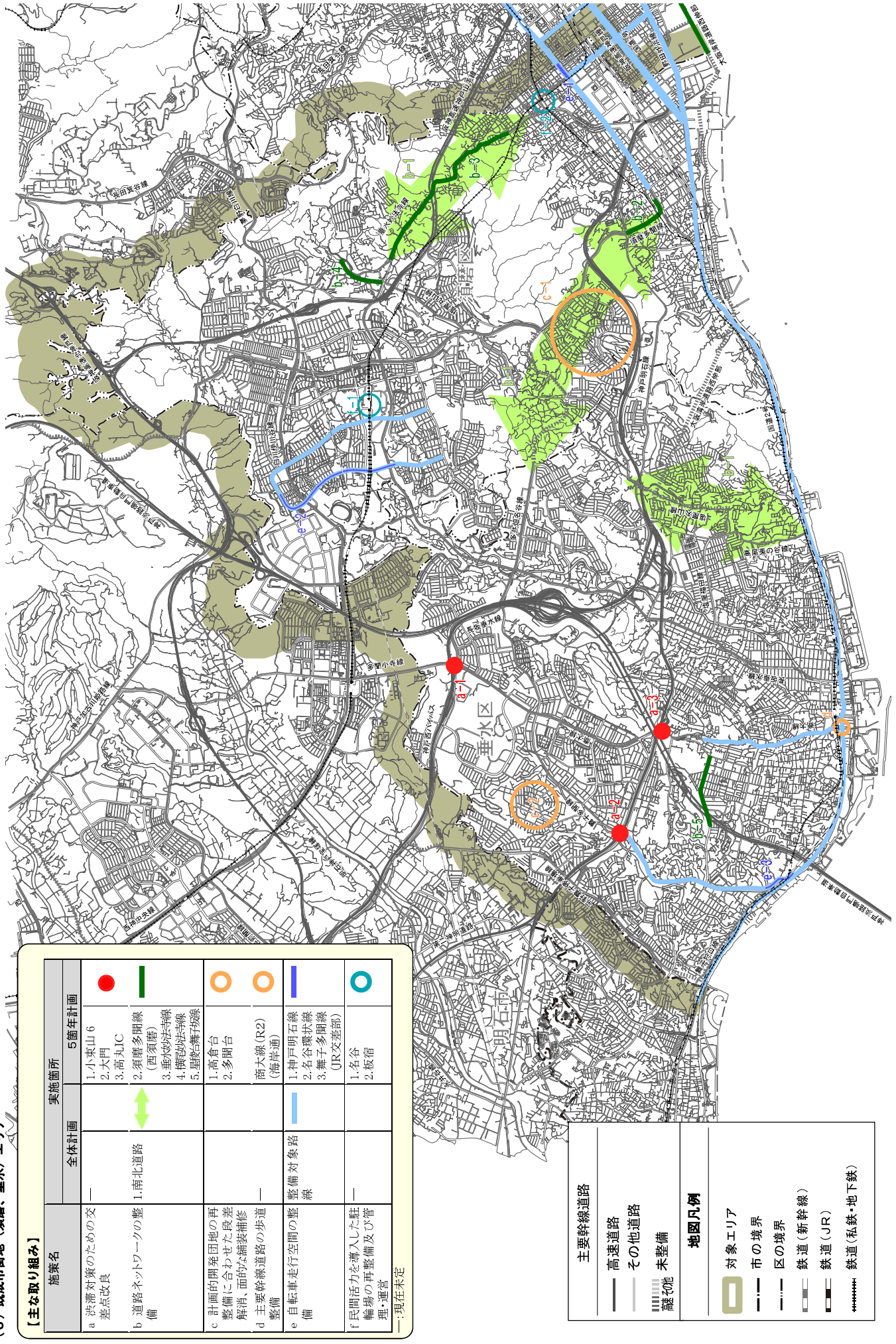
平日の目的別・代表交通手段構成（須磨・垂水区）

資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査

(2) エリアの方向性と主な取り組み

エリアの方向性	主な取り組み		
	施策名	関連する方向性	本編記載
①渋滞の改善 交通需要の増加や道路ネットワークの不足による渋滞への対策が必要	a.渋滞対策のための交差点改良	①	【つ】P41
	b.道路ネットワークの整備	①	【つ】P37 【守】P48
②老朽化した計画的開発団地 開発が行われてから時間が経過した計画的開発団地において、道路施設が老朽化しており、子育て世代等新たな転入者や高齢者に向けた面的な施設の更新、ユニバーサル歩道の整備が必要	・地域の課題に応じた新たな料金の導入	①	【つ】P34
	c.計画的開発団地の再整備に合わせた段差解消、面的な舗装補修	②	【守】P53
③高齢化地域でのユニバーサル化 高齢化地域において、高齢者が歩きやすく、元気に生活が送れるようにするとともに、3世代が住みやすいみちづくりが必要	・ベンチ、スロープの設置	③	【活】P16
	d.主要幹線道路の歩道整備	⑤	【活】P19
④自転車走行空間のネットワーク化 東西の自転車レーン等走行空間を更に延伸することにより、利用しやすい自転車利用環境の創出が必要。	・交通安全総点検、事故防止現地検討会	④	【活】P18
	e.自転車走行空間の整備④⑤	④⑤	【活】P22
⑤路線の特性に応じた道路空間の整備 道路空間に制約があり、歩行者、自転車、自動車が錯綜しているため、路線特性に応じた道路の整備が必要。	f.民間活力を導入した駐輪場の再整備及び管理・運営⑥	⑥	【活】P23
⑥需要に応じた駐輪場の再編 駅前駐輪場が有効に利用されていないため、利用者ニーズに応じた駐輪場の管理・運営が必要。			

(3) 既成市街地(須藤、垂水)エリア



施策名	実施箇所	
	全体計画	5箇年計画
a 渋滞対策のための交差点改良	—	●
b 道路ネットワークの整備	↔	—
c 計画的開発団地の再整備に合わせた段差解消、面的な舗装補修	—	○
d 主要幹線道路の歩道整備	—	○
e 自転車走行空間の整備	—	—
f 民間活力を導入した駐輪場の再整備及び管理・運営	—	○

—:現在未定

主要幹線道路	
——	高速道路
——	その他道路
	未整備
地区凡例	
■	対象エリア
—	市の境界
—	区の境界
—	鉄道(新幹線)
—	鉄道(JR)
—	鉄道(私鉄・地下鉄)

4. 北

(1) エリアの現状

【地形と土地利用】

神戸電鉄沿線及び周辺のニュータウンと、里山が広がる農村地、また有馬温泉に代表される観光地を有する。

【人口】

神戸電鉄沿線や長尾地区において、主に戸建住宅の供給が多く、人口が増加している。

1970年代に住宅開発された鈴蘭台周辺地区などのニュータウンでは、人口減少が目立つ。

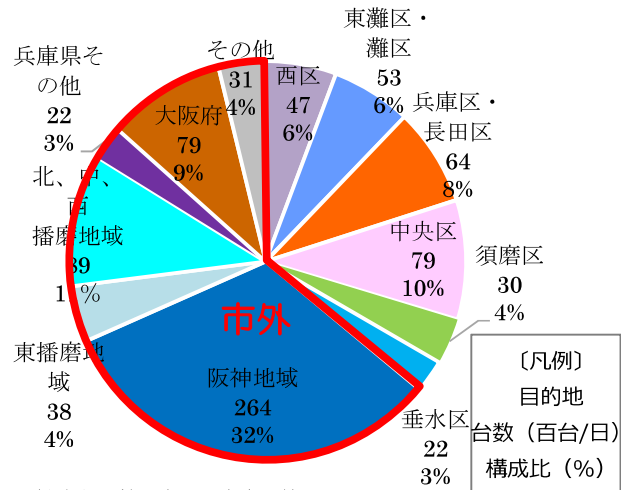
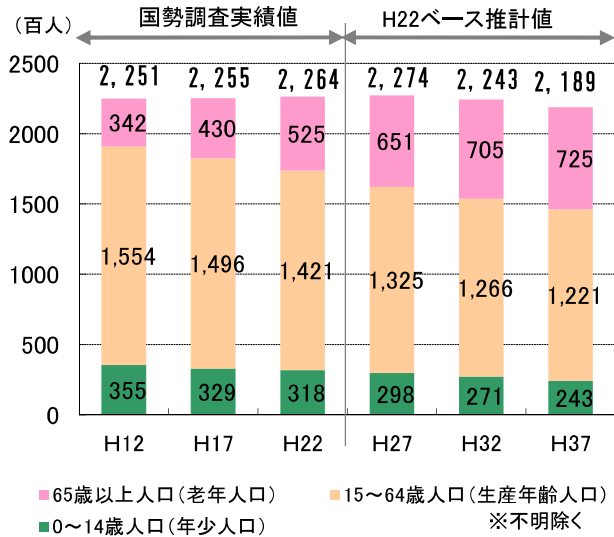
【交通】

通勤、自由目的における、自動車の分担率が他区に比べて最も高く、目的地としては、阪神臨界や東播といった神戸市以外も多い。

六甲山を有する地形により、都心への主要な一般道が、有馬街道（神戸三田線、国道428号）しかなく、交通が集中している。

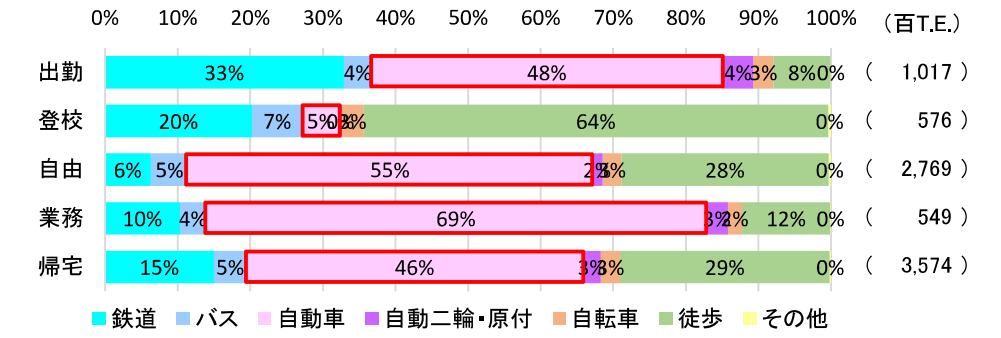
【その他】

異常気象時通行規制区間が多く存在し、基準を超える降雨があると、交通を処理することができなくなる。



人口推移と将来見通し（北区）
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

北区から発生する自動車交通の目的地〔内々除く〕
資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査



平日の目的別・代表交通手段構成（北区）
資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査

(2) エリアの方向性と主な取り組み

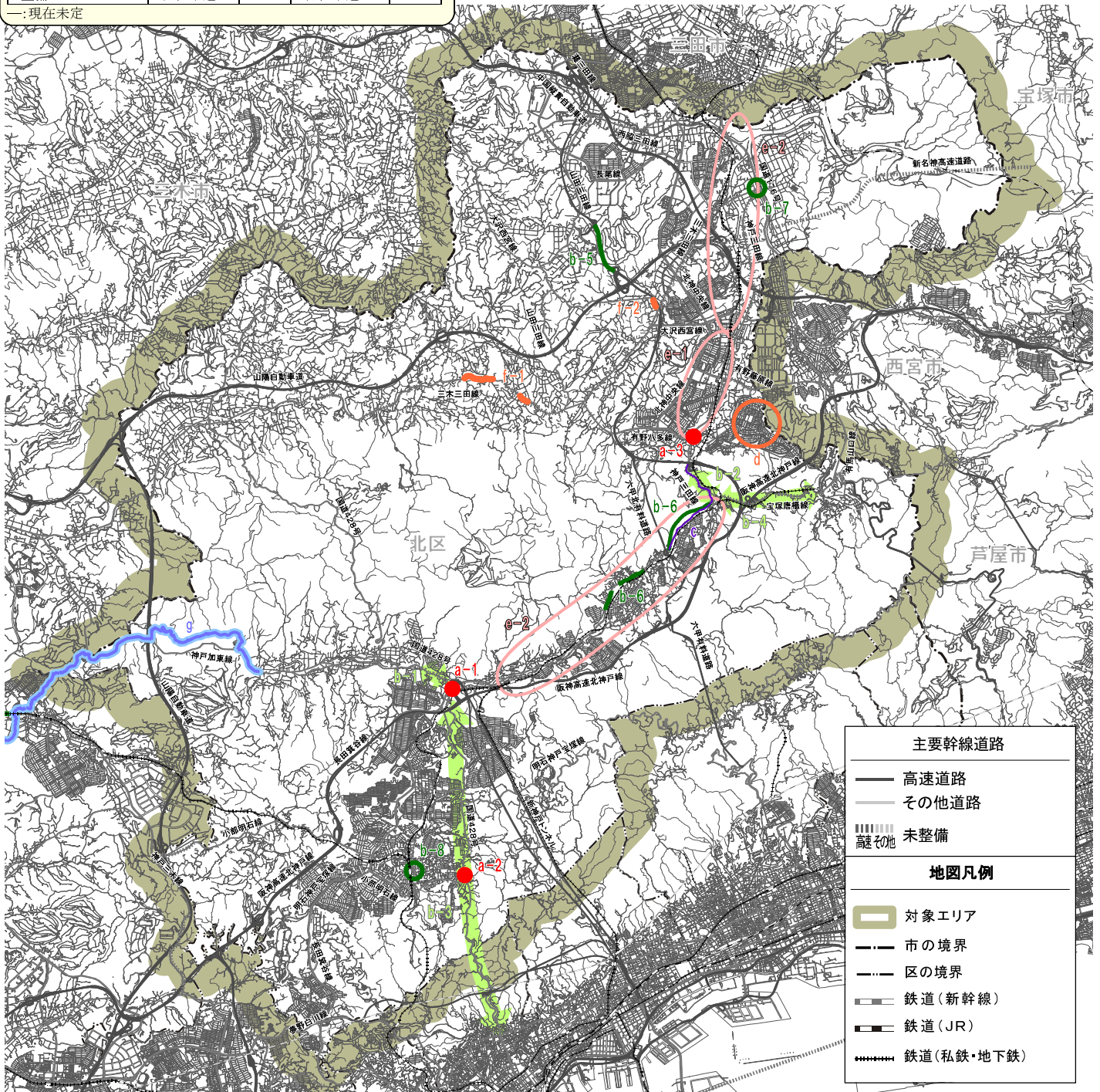
エリアの方向性	主な取り組み		
	施策名	関連する方向性	本編記載
<p>①渋滞の改善 交通需要の増加や道路ネットワークの不足による渋滞への対策が必要</p> <p>②災害に強いみちづくり 災害時においても安全を確保するとともに、円滑に利用できる道路とするため、ネットワークの強靱化が必要</p> <p>③老朽化した計画的開発団地 開発が行われてから時間が経過した計画的開発団地において、道路施設が老朽化しており、子育て世代等新たな転入者や高齢者に向けた面的な施設の更新、ユニバーサル歩道の整備が必要</p> <p>④交通安全対策 歩道のない主要な幹線道路において、歩行者を安全に通行させることが必要</p> <p>⑤自然を感じる自転車走行空間 豊かな自然を活用した道路の整備が必要</p>	a.渋滞対策のための交差点改良	①②	【つ】 P41
	b.道路のネットワーク強靱化	①②	【つ】 P33、 P37 【守】 P48
	・地域の課題に応じた新たな料金の導入	①②	【つ】 P34
	c.路面下空洞調査の重点実施	②	【守】 P51
	d.計画的開発団地の再生に合わせた段差解消、面的な舗装補修	③	【守】 P53
	e.波打ち、段差解消	③	【活】 P16
	f.主要幹線道路の歩道整備	④	【活】 P19
	・交通安全総点検、事故防止現地検討会	①	【活】 P18
	g.自転車走行空間の整備	⑤	【活】 P22

(4) 北エリア

【主な取り組み】

施策名	実施箇所		
	全体計画	5箇年計画	
a 渋滞対策のための交差点改良	—	1.皆森 2.水呑 3.五社北	●
b 道路のネットワーク強化	1.国道428号(箕谷北) 2.神戸三田線(五社) 3.国道428号(皆森～平野) 4.至塚唐櫃線	← 5.六甲北有料道路 6.神戸三田線(有馬口、大池) 7.神戸三田線(日下部) 8.鈴蘭台幹線	■
c 路面下空洞調査の重点実施	—	神戸三田線(唐櫃～五社)	■
d 計画的開発団地の再生に合わせた段差解消、面的な舗装補修	—	有野台	○
e 波打ち、段差解消	—	1.藤原台 2.神鉄谷線など	○
f 主要幹線道路の歩道整備	—	1.三木三田線(野瀬・屏風) 2.大沢西宮線(上小名田)	■
g 自転車走行空間の整備	神出山田自転車道	神出山田自転車道	■

—:現在未定



5. 西

(1) エリアの現状

【地形と土地利用】

郊外の丘陵地などを切り開いて開発されたニュータウンと、農地里山が広がる農村地からなる。

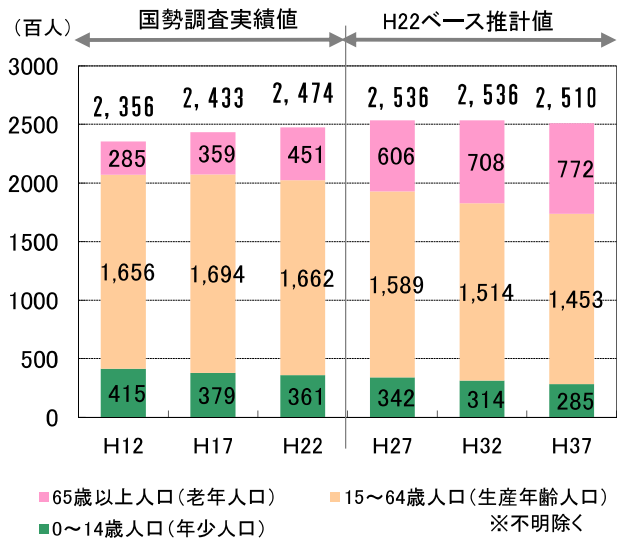
【人口】

西神ニュータウンの一部地区において、主に戸建住宅の供給が多く、人口が増加している。

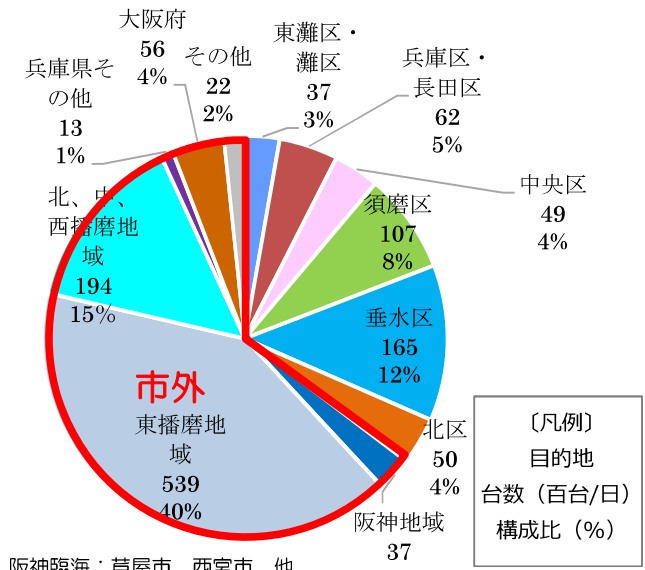
岩岡などの西区の一部では、人口が減少しているが、年少人口比率が比較的高い。

【交通】

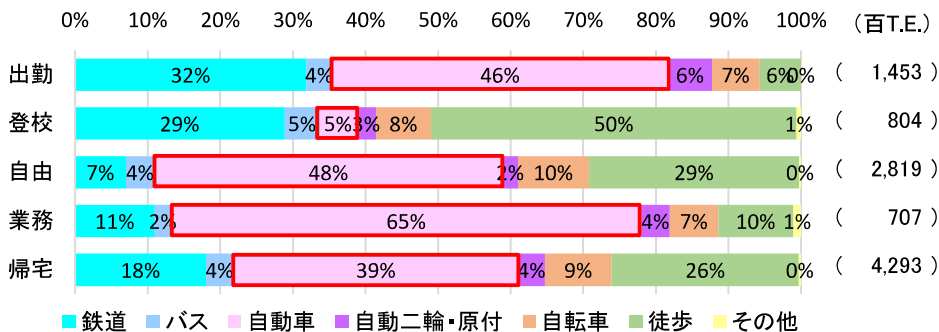
通勤における自動車の分担率が他区に比べて高く、区別の自動車発生集中量は西区が最も多い。目的地は兵庫県（神戸市以外）や須磨区、垂水区が多く、市外（明石市、三木市等）への交通に対して道路ネットワークが不足している。



人口推移と将来見通し（西区）
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所



西区から発生する自動車交通の目的地〔内々除く〕
資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査



平日の目的別・代表交通手段構成（西区）
資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査

(2) エリアの方向性と主な取り組み

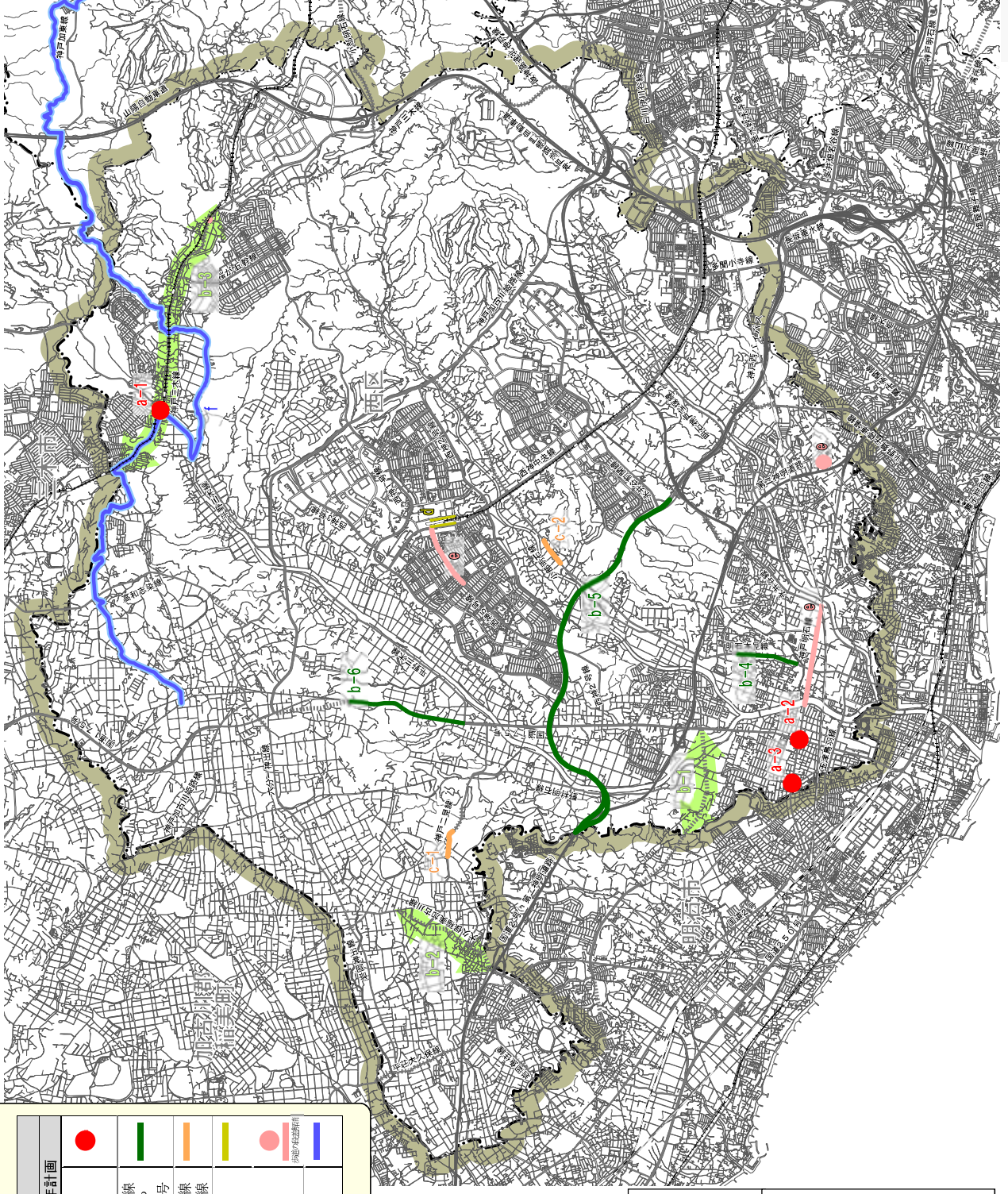
エリアの方向性	主な取り組み		
	施策名	関連する方向性	本編記載
<p>①渋滞の改善 交通需要の増加や道路ネットワークの不足による渋滞への対策が必要</p> <p>②周辺都市とのネットワーク強化 周辺都市とのアクセスを向上させるため、ネットワークの強化が必要</p> <p>③交通安全対策 歩道のない主要な幹線道路において、歩行者を安全に通行させることが必要。</p> <p>④3世代の誰もが歩きやすいみち ニュータウンにおけるユニバーサル歩道の整備が必要。</p> <p>⑤自然を感じる自転車走行空間 豊かな自然を活用した道路の整備が必要</p>	a.渋滞対策のための交差点改良	①	【つ】P41
	b.道路ネットワークの整備	①②	【つ】P33 P37
	・地域の課題に応じた新たな料金の導入	①	【つ】P34
	c.主要幹線道路の歩道整備	③	【活】P19
	・交通安全総点検、事故防止現地検討会	③	【活】P18
	d.バリアフリー特定道路事業	④	【活】P16
	e.段差解消、波打ち解消	④	【活】P16
	g.自転車走行空間の整備	⑤	【活】P22

(6) 西エリア

【主な取り組み】

施策名	実施箇所	
	全体計画	5箇年計画
a 渋滞対策のための 交差点改良	—	●
b 道路ネットワークの 整備	1. 玉津大久保線 2. 岩岡神出線 3. 神戸三本線 ↔	■
c 主要幹線道路の歩 道整備	—	■
d バリアフリー特定道 路事業	—	■
e 段差解消、波打ち 解消	—	■
f 自転車走行空間の 整備	神出山田 自転車道	■

—:現在未定



主要幹線道路	
—	高速道路
—	その他道路
	未整備
	既設

地図凡例	
■	対象エリア
---	市の境界
---	区の境界
---	鉄道(新幹線)
---	鉄道(JR)
---	鉄道(私鉄・地下鉄)

第4章 計画の実現に向けて

- I みちづくり計画の評価と進行管理
- II みちづくり計画の広報と啓発活動

第4章 計画の実現に向けて

みちづくりの指針を実現するために、第1章の「計画の推進に向けた視点」(P12 参照)による施策・事業の推進に加え、評価や進行管理を行うとともに、みちづくりの広報、啓発活動を行うことにより、みちづくり計画を積極的に推進する。

I みちづくり計画の評価と進行管理

みちづくり計画の計画期間は2016(平成28)年度から2025(平成32)年度までの10箇年としている。

みちづくりの指針を実現するため、毎年度、施策ごとに進捗状況を把握したうえで、事業進捗状況を評価・検証する。それにより、施策や実行計画の見直しや改善を行い、みちづくり計画をさらに進化させる。

II みちづくり計画の広報と啓発活動

みちづくりについては、市民との「協働と参画」により進めていくことが基本であり、そのためには市民に身近な「みち」の役割や重要性を広く周知し、安全で快適な市民生活を支える「みち」への愛着を深め、その整備や維持管理がこれからも必要であることをより多くの市民に理解していただくことが重要である。

そのため、みちづくり計画を様々な機会を通じて広報していくとともに、小学生を対象とした「総合的な学習の時間」を利用した出前授業である「みち・みず・みどりの学校」の場において、みちづくりの啓発活動を継続的に展開していく。