

第29回 神戸市みちの懇談会

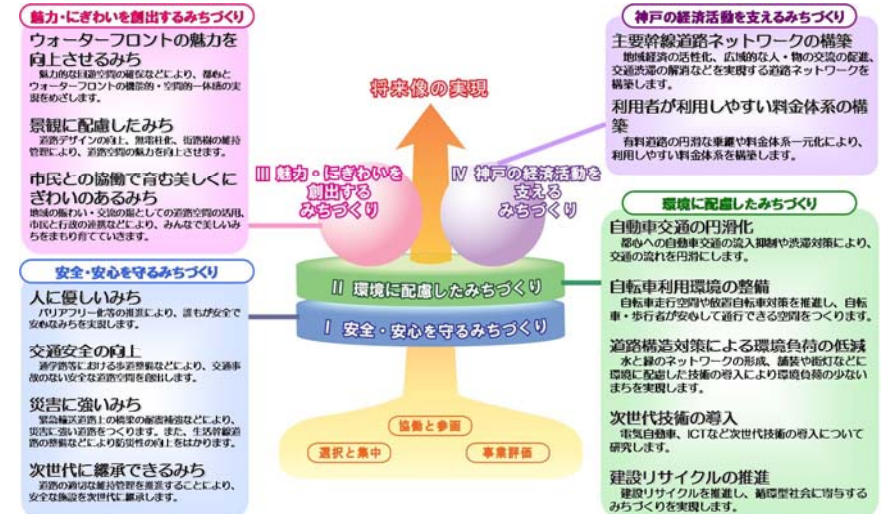
「みちづくり計画」 (H23~H27) の総括

平成28年7月26日

神戸市 建設局 道路部

みちづくりの柱

4つの「みちづくりの柱」ごとに「みちづくりの指針」（2025年の将来像）を定めています。



みちづくりの柱・個別施策の構成

みちづくりの柱の構成

- ◆ 現状と課題
- ◆ みちづくりの指針〔2025年の将来像〕
- ◆ みちづくりの指標〔アウトカム指標〕
- ◆ 個別施策

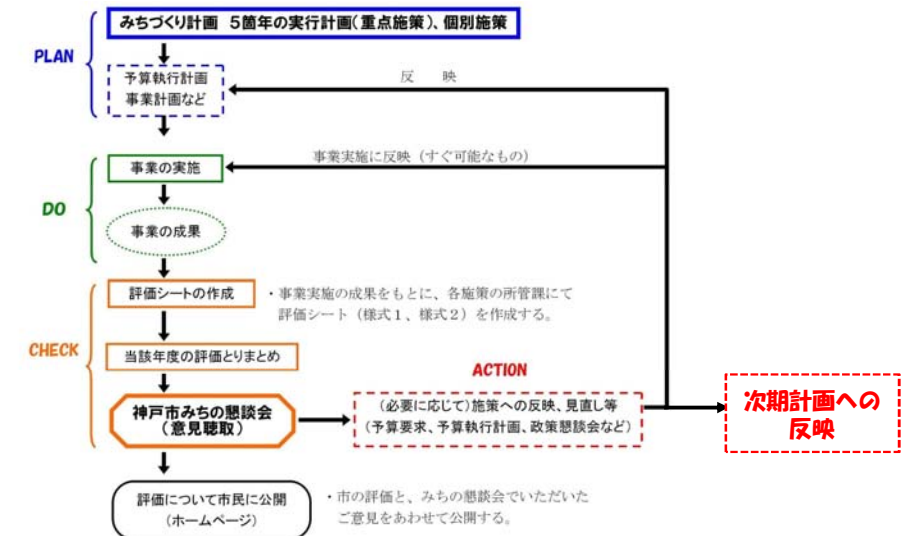
個別施策の構成

- 現状と課題
- 取り組みの方向性
- 取り組み内容

※重点施策

- 5箇年の実行計画〔アウトプット指標〕

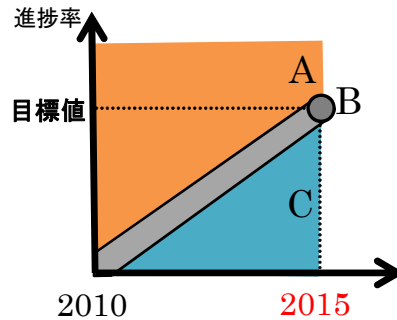
評価・進行管理の流れ



施策の評価について

重点施策(定量的)

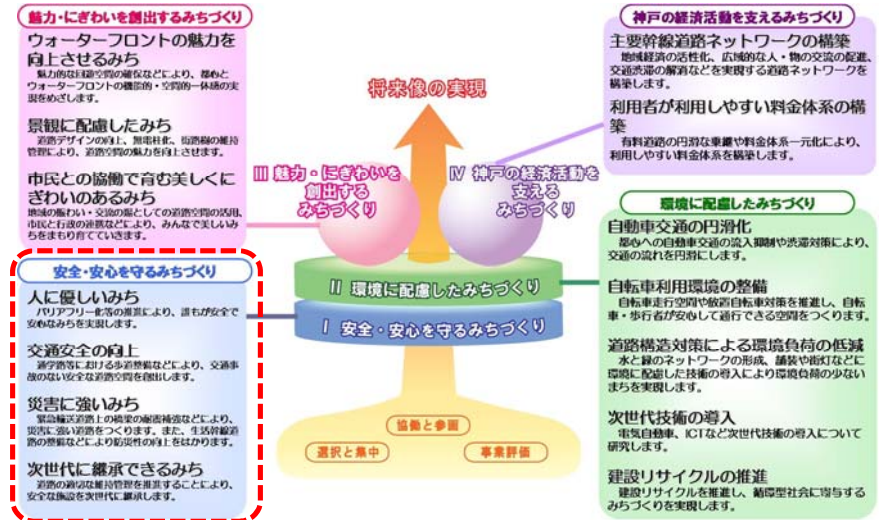
評価(見込み)
A: 目標以上に達成する
B: 目標通りに達成する
C: 目標未達成



その他施策(定性的)

評価(見込み)
B: 概ね計画通りに推進している
C: 計画通りに進んでいない

みちづくりの柱



I 安全・安心を守るみちづくり

1(1) 誰もが歩きやすいみちに

重点施策

波打ちの解消

西垂水2号線(垂水区)



【5箇年の目標】15.0kmの波打ち歩道解消

達成状況 【B評価】約14.2kmの波打ち歩道解消(H27末)

I 安全・安心を守るみちづくり

1(1) 誰もが歩きやすいみちに

重点施策

歩道段差解消



【5箇年の目標】約3,700箇所の段差解消

達成状況 【C評価】約2,800箇所の段差解消(H27末)

I 安全・安心を守るみちづくり

9

1(1)誰もが歩きやすいみちに

重点施策

身体障がい者乗降スペースの整備

西鈴蘭台駅



【5箇年の目標】2駅の整備

達成状況 → 【A評価】4駅の整備完了

I 安全・安心を守るみちづくり

10

1(1)誰もが歩きやすいみちに

重点施策

歩道橋のバリアフリー化

湊川公園西歩道橋(兵庫)

(撤去前)

(撤去後)



【5箇年の目標】6橋の撤去完了

達成状況 → 【C評価】5橋の撤去完了

I 安全・安心を守るみちづくり

11

3(1)緊急輸送道路ネットワークの構築

重点施策

橋梁の耐震化



塗装塗り替え・落橋防止装置の設置



変位拘束構造の設置

【5箇年の目標】45橋の耐震化(耐震対象全95橋完了)

達成状況 → 【C評価】33橋の耐震化完了
(対象83橋/95橋の耐震化完了)

I 安全・安心を守るみちづくり

12

4(2)計画的な維持管理

山麓バイパスの天井板撤去

トンネル点検



撤去前



撤去後



5箇年の
主な取り組み

【B評価】

- ・道路法施行令改正に伴う定期点検(近接目視点検)等の実施
- ・山麓バイパス天井板撤去

「みちづくり計画」総括～安全・安心を守るみちづくり～①¹³

I 安全・安心を守るみちづくり		5箇年の目標	5箇年の進捗 (H23～H27年度末)	5箇年の達成状況	達成できなかった理由
1. 人に優しいみち	交通・リアフリー道路特定事業	身体障害者の歩行による新たな重点整備地域の指定、及びそれに沿った道路特定計画の実施	身体障害者の歩行による新たな重点整備地域の指定(リアフリー道路特定事業計画(の策定)(H24)) 特定事業計画(の策定)(H24) 約1.15kmを完成(生活圏連絡路全体約5.7km)	A B C	
	歩行者歩道の解消	15kmの歩行者歩道の解消	約14.2kmの歩行者歩道の解消	A B C	
	(1) 誰もが歩きやすいみち～ユニバーサル歩道整備事業～	歩道段差の解消 (約1,700箇所の段差解消(累計10,000箇所達成))	約2,000箇所の歩道段差の解消(達成率:約76%) (累計9,000箇所達成)	A B C	地下埋設物等による掘削箇所の復旧などの掘削箇所が減少したため。
2. 交通安全の向上	身体障がい者乗換スペースの整備	2駅の整備	2駅(西宮南駅、住吉駅、舞子駅、摂津本山駅)の整備完了	A B C	
	歩道橋のバリアフリー化	6橋の撤去	3橋撤去(達成率:約50%) (高島歩道橋、中道歩道橋、南本町歩道橋、ふれあい歩道橋、奥川公園歩道橋)	A B C	スポーツセンター前歩道橋(P)において、沿道利用の計画変更に伴い、撤去の可否検討が必要となり、検討に時間を要しているため。
	(2) カルマ電光からトモ光へ～道路空間再配分～		番号第4号線の工事着手に伴った具体的な設計が完了し、まちづくり協議会をはじめ沿道施設関係者に対する広報や検討を実施。	B C	
3. 災害に強いみち	(3) 光のまち神戸～街路灯の設置～		電光120Wの増設やLED照明へ交換(約6,574灯/約39万灯) 100W以上の電圧において電圧変動の点検を行い、機能状態に即して計画的に撤去・増設を実施 道路街路灯(300W以上)のLED照明への切り替えを実施(8,837灯) 防犯灯設置灯数が毎年約2,000灯増設した。	B C	
	2. 交通安全の向上	構造の耐震化	46箇所の耐震化(耐震化対象全95箇所完了)	A B C	
	(1) 緊急輸送道路ネットワークの構築	構造の耐震化	46箇所の耐震化(達成率:約73%) 耐震化対象全95箇所(完了)	A B C	平成26年度までに全対象路線(第12橋)の設計業務は完了している。しかし、点検結果に基づき、構造点検の費用が当初想定以上に必要となったことの影響により、予定し得た予算が不足し、前置機工事の進捗状況が悪化したため。
3. 災害に強いみち	(2) 道路防災対策		道路防災計画(H26～30)策定及び400mの対策実施	B C	
	(3) 生活幹線道路の整備		生活幹線(約2km)及び幹線駅前広場整備完了(H25年度) 平成24年度末まで、駅前広場の整備はほぼ完了した。 東山橋水橋の一部区画(約0.2km)の事業化(H27年度末) 多野宮所線整備を進めている。(H28年度末に完成予定)	B C	
	(4) 商業市街地における道路の整備		駅前道路の整備完了 東山橋水橋の一部区画(約0.2km)の事業化(H27年度末) 多野宮所線整備を進めている。(H28年度末に完成予定)	B C	
4. 次世代に継承できるみち	(1) 誰もが持ちやすいみち～建築アセットマネジメント	計画に基づく修繕 第1期長期寿命化修繕計画の策定	第1期長期寿命化修繕計画(H20～24)114箇所修繕完了 第2期計画(H25～29)策定及び9箇所修繕完了 H24年度末の決定点検の実施(道路橋103橋、歩道橋193橋)(H26～27累計)	A B C	

「みちづくり計画」総括～安全・安心を守るみちづくり～②¹⁴

4. 次世代に継承できるみち	(2) 計画的な維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ＜戦略的な修繕の実施＞ ・トンネル寿命化事業の策定 ・沿道目標点検に基づく長期寿命化計画の更新を実施 ・トンネル区間の対象工事 ・道路下空間修繕を実施(約263m) ・道路の可能性がある箇所について、修繕工事を実施 ＜道路橋の改良及び更新の推進＞ ・橋梁の補修や耐震不足の解消(約18.2m) ・橋の補修や更新に合わせた修繕費の削減(約2.4km) ＜道路管理設備の適切な維持管理＞ ・トンネル設備、地下埋設物等、エレベーター等の定期点検を実施 ・定期点検で確認された不具合箇所の修繕工事を実施 	B C
	(3) 地下埋設物工事の適正化・合理化による道路の掘削防止	地下埋設物工事に関する調整会議等における事業者間の調整により、掘り逃しの削減、工事後の平準化に努めた。	B C

【I 安全・安心を守るみちづくりの総合評価】 A: 計画以上に進捗した B: 概ね計画通り進捗した C: 計画通り進捗しなかった

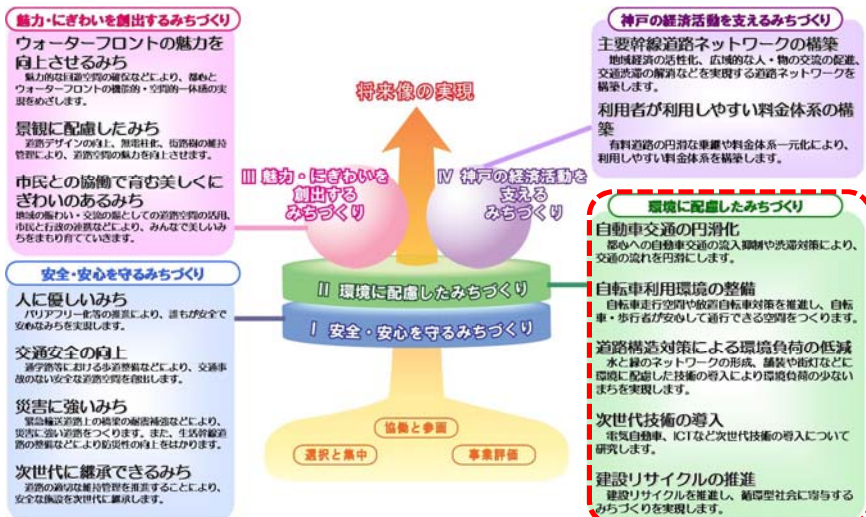
【今後の進め方】

■1. 人にやさしいみちについて
 ・段差解消、歩道橋のリアフリー化が目標未達成であった。特に段差解消については、他事業の影響を受けやすく、明確な数値目標設定と評価が困難であった。そのため、改定後はエリア別に重点的に掘削していく地域を目標として進捗を確保すること、地域課題の評価を明確化した。
 ・障害者乗換スペースの整備については、目標以上に整備を進めることができた。今後も引き続き重点整備として取り組むこととし、新たな数値目標を設定した。

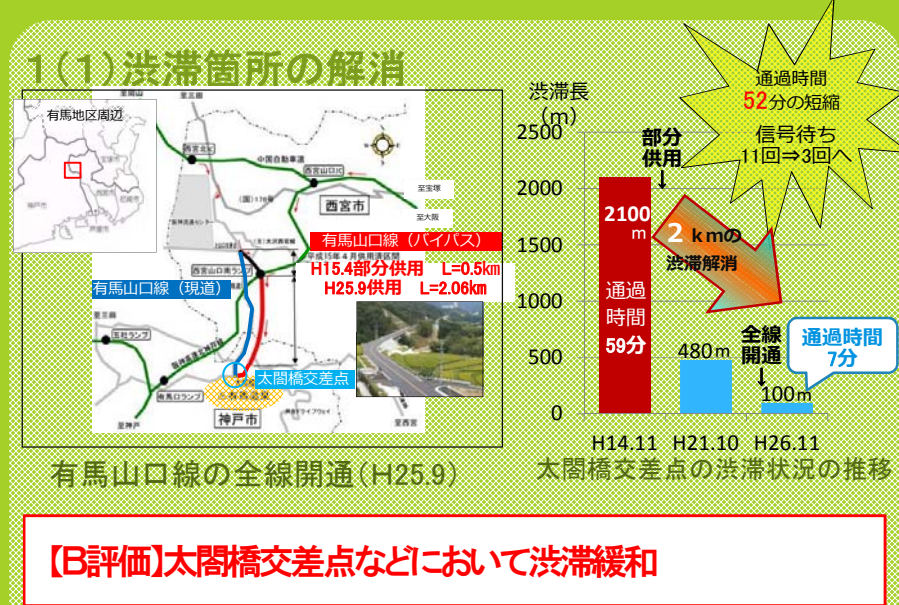
■2. 災害に強いみちについて
 ・緊急輸送道路ネットワークの増設における構造の耐震化については、合格基準の改善により、点検にかかる費用が削減された。当初想定していた予算の確保が困難となり、進捗が遅れたため、目標未達成であった。
 ・道路街路灯についても、再設計が巨大規模である。再設計等の効果的かつ円滑な実施を確保するため、予算控除をふまえて構造の耐震化を策定し取り組む。

■3. 次世代に継承できるみちについて
 ・道路ストックの老朽化問題等に伴い、構造の沿道目標点検や道路下空間調査の実施など、点検・計画・修繕のマージンサイクルを運用し、予防保全型のメンテナンスへと転換を図っている。今後も引き続き、橋梁だけでなくトンネル等の道路ストックの老朽化対策に重点的に取り組むため、数値目標を定めていくことができる構築、トンネル、駐輪場について5箇年の実行計画を掲げ、計画的な修繕を行っている。その他の項目については、計画ができたまま、実行計画に進捗していく。

みちづくりの柱



II 環境に配慮したみちづくり



Ⅱ 環境に配慮したみちづくり

2(1) 自転車走行空間の整備(はしる)

重点施策



磯辺線(自転車レーン)



西出高松前池線(自転車レーン)

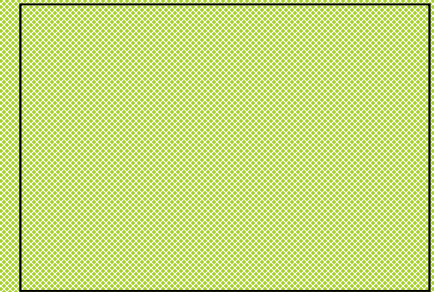
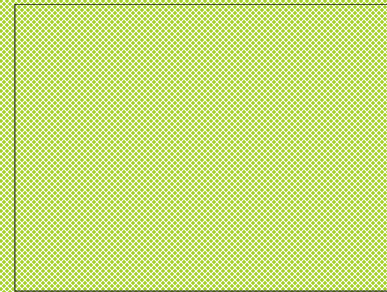
【5箇年の目標】計画の策定、約20.0km整備完了

【C評価】自転車利用環境総合計画策定(H24)
達成状況 **約8kmの整備完了(H27末)**

Ⅱ 環境に配慮したみちづくり

2(2) 駐輪対策の推進(とめる)

三宮・元町駅周辺(北野川線) 看板による放置自転車対策



**5箇年の
主な取り組み**

【B評価】
公募による道路占用を活用した民間駐輪場の増設
・様々な看板等による放置自転車対策の試験実施 等

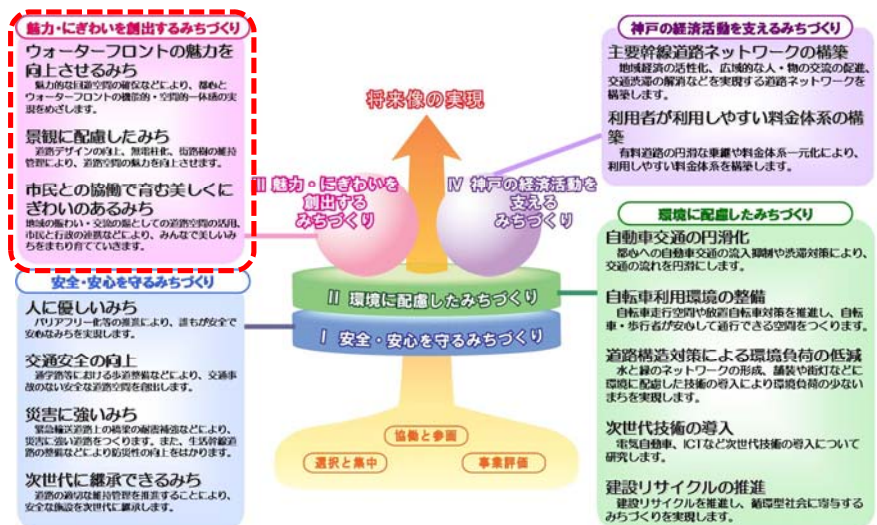
「みちづくり計画」総括～環境に配慮したみちづくり～

Ⅱ 環境に配慮したみちづくり		5箇年の目標	5箇年の進捗(H23～H27年度末)	5箇年の進捗状況	達成できなかった理由
1. 自転車交通の円滑化	(1) 自転車交通の規制・規制		神戸市総合交通計画策定(H23) 核心内を確保する1区の設定等、公共交通の利便性や回遊性を向上する施策の検討を行った。	B C	
	(2) 渋滞箇所の解消		対面の歩道上に、池山町交差点、大開橋交差点において渋滞緩和	B C	
	(3) 料金体系による有料道路への転換～環状ロードプライシング		阪高東横線、山崎バイパスにおいて環状料金体系の導入を検討し、環状料金体系の導入に賛同する事業者の確保を進めている。(H23、24比較: 960台/日、山崎バイパス、料金体系で比較はなし。大型車Ⅱの交通量が減少している。(H23.6～H24.5平均、H24.8～H25.3平均の比較: 34台/日) 阪神電線(住吉～芦屋)において連続立体交差事業の推進(H27に下り線の完成予定)	B C	
	(4) 踏切対策によるボトルネックの解消			B C	
2. 自転車利用環境の整備	(1) 自転車走行空間の整備	自転車走行空間総合計画の策定(計画路線のうち約20km整備完了)	自転車走行空間整備計画(計画)の策定(H24) 約8km整備完了(達成率: 約40%)	A B C	整備形態の選定や幅員の設計などに関する予算の確保、および地元説明等に時間を要したため。
	(2) 駐輪対策の推進		駐輪場の増設と道路占用を活用した民間駐輪場の導入した。(三宮・元町駅周辺、西出高松前池線、環状線) 駐輪場増設率: H24(合計) 約1,000台、新長田駅周辺 駐輪場増設率: 23、24(合計) 約1,000台 市民も利用しやすい料金体系や民間駐輪場の導入の促進、道路駐輪場の即時撤去の開始などにより、全体的に放置自転車は減少傾向にある。	B C	
	(3) 自転車利用のルールとマナーの向上		自転車レーン整備にあわせた啓発活動、自転車ルール周知活動を実施することで、周辺住民への周知ができた。 「みちづくり」の認知度向上を図るため、自転車利用のルールとマナーに関する啓発活動を実施した。	B C	
3. 道路構造・計画による環境負荷の低減	(1) 水と土のネットワーク形成		環境計画の進捗状況管理 「神戸スマート都市づくり計画」の策定(H24) 三宮、元町、西出高松前池線、環状線、池田地区、西出高松前池線に関するルールづくりの検討等を行った。	B C	
	(2) 環境に配慮した技術の導入		多量な雨水を貯留する雨水貯留施設(約10,000m ³) 多量な雨水を貯留する雨水貯留施設(約20,000m ³) 道路照明(1300W以上)のLED照明への切り替えを実施(8,837灯)	B C	
4. 次世代技術の導入			次世代自動車の普及を推進するため(1)公道車への導入促進(公道車専用レーン、公道車専用レーン)の整備(約20km) (2)公道車専用レーン(公道車専用レーン)の整備(約20km) (3)公道車専用レーン(公道車専用レーン)の整備(約20km)	B C	
5. 建設リサイクルの推進			再生砕石の活用(再生砕石の使用拡大) 再生砕石の使用拡大(再生砕石の使用拡大) 建設リサイクルの推進(建設リサイクルの推進) 建設リサイクルの推進(建設リサイクルの推進)	B C	

【Ⅱ環境に配慮したみちづくりの総合評価】 A: 計画以上に進捗した B: 概ね進捗した C: 計画通り進捗した D: 計画通り進捗しなかった

【今後の進め方】
 1. 自転車交通の円滑化について
 神戸市内の主要な渋滞箇所は数多くあり、依然として問題となっている。近年の開発事業等により渋滞が悪化している箇所もあり、今後も効率的に渋滞対策を行う必要があることから、新たな5箇年の実行計画を策定し、重点的に取り組む。
 2. 自転車利用環境の整備について
 自転車利用環境の整備は重要である。整備関係機関や地元住民に協力を要したため、20kmに達するまで進捗が遅かった。一方、この5箇年で一定の整備実績を積み重ねてきたことで、今後は関係機関等との協力をこれまで以上に円滑に進め、より進捗を促す。また、平成26年7月に策定された国のガイドラインでは、自転車走行空間整備を一層推進するため、失礼関係機関等との連携を強化し、「計画」が実行について改めてなされた。これらの状況をふまえて、新たな5箇年の実行計画を策定し、重点的に取り組む。

みちづくりの柱



Ⅲ 魅力・にぎわいを創出するみちづくり

21

1(1) 都心とウォーターフロントを一体とする

重点施策

回遊ネットワークの形成

歩行者ネットワークの形成



フラワーロード「光のミュージアム」
(市役所前)



小野浜線
(JR貨物神戸港駅跡地)

【5箇年の目標】整備計画の策定、計画に基づく歩道整備等(約1.5km)

【B評価】整備の基本方針の策定

達成状況

JR貨物神戸港駅跡地等の整備(約1.5km)

Ⅲ 魅力・にぎわいを創出するみちづくり

22

1(1) 都心とウォーターフロントを一体とする

重点施策

回遊ネットワークの形成

案内サインの改修

歩行者系案内サイン



【5箇年の目標】既存サイン78基の改修

達成状況

【C評価】33基の改修(H27末)

Ⅲ 魅力・にぎわいを創出するみちづくり

23

1(1) 都心とウォーターフロントを一体とする

重点施策

回遊ネットワークの形成

自転車利用環境の整備



JR元町駅南路上駐輪場



コミュニティサイクルポート

【5箇年の目標】自転車走行空間整備4.0km、旧居留地周辺の放置自転車抑制

【B評価】自転車走行空間の約1.5km整備完了(H27末)

達成状況

旧居留地周辺における放置自転車対策
民間駐輪場の増設、コミュニティサイクル事業の開始

Ⅲ 魅力・にぎわいを創出するみちづくり

24

1(1) 都心とウォーターフロントを一体とする

重点施策

回遊ネットワークの形成

三宮駅等の周辺整備



阪神三宮駅 西改札口前地下通路



三宮駅前東線歩行者デッキ

【5箇年の目標】阪神三宮駅改良に合わせた地下道及びデッキ完成

【A評価】地下通路及びデッキの整備完了(H24)

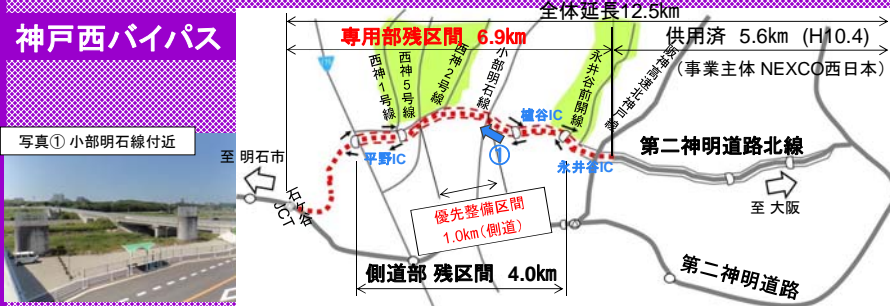
達成状況

あわせて東西デッキとの接続やEVの整備完了

IV神戸の経済活動を支えるみちづくり

1(1) 広域圏幹線道路ネットワークの構築 重点施策

神戸西バイパス



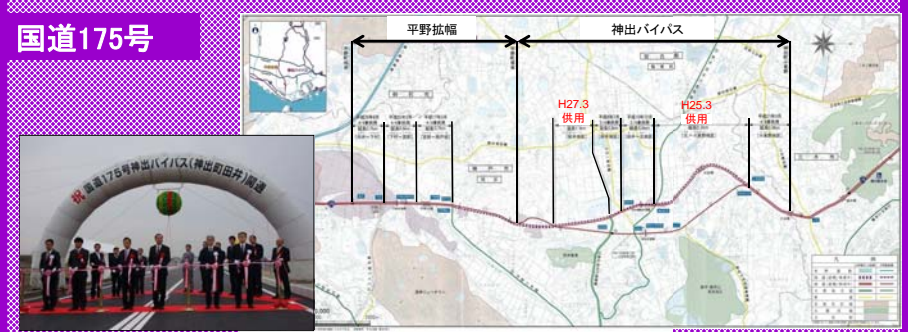
【5箇年の目標】国土交通省と協力し、優先整備区間の供用を目指す

達成状況 ➡ **【C評価】**国土交通省と協力し、整備を促進したが、優先整備区間を供用できなかった。

IV神戸の経済活動を支えるみちづくり

1(1) 広域圏幹線道路ネットワークの構築 重点施策

国道175号



【5箇年の目標】現道拡幅部の供用及びバイパス部の暫定2車線供用を目指す

達成状況 ➡ **【B評価】**神出バイパス一部供用開始(L=3,300m)

IV神戸の経済活動を支えるみちづくり

1(1) 広域圏幹線道路ネットワークの構築

大阪湾岸道路西伸部



【5箇年の目標】 事業着手を目指す

達成状況 ➡ **【A評価】**関係機関と協議・調整し、平成28年4月より新規事業に着手した。

IV神戸の経済活動を支えるみちづくり

1(2) 都市内幹線道路・補完的幹線道路 重点施策

都市内幹線道路

ネットワークの構築

垂水妙法寺線 (妙法寺南)



神戸三田線 (大池)



【5箇年の目標】 5路線の整備完了

達成状況 ➡ **【C評価】**2路線の整備完了

IV神戸の経済活動を支えるみちづくり

1(2)都市内幹線道路・補完的幹線道路 ネットワークの構築 重点施策

補完的幹線道路

有馬山口線



野村明石線



【5箇年の目標】 整備完了

達成状況 ➡ **【A評価】2路線の早期整備完了**

IV神戸の経済活動を支えるみちづくり

2(1)新神戸トンネルの 阪神高速道路ネットワークへの編入 重点施策

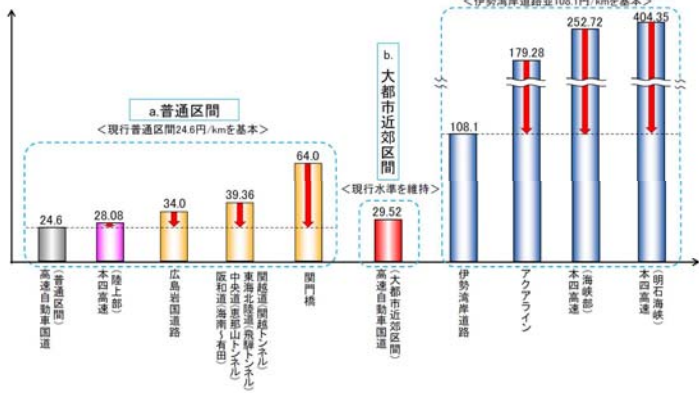


【5箇年の目標】 移管完了

達成状況 ➡ **【A評価】平成24年度に早期移管完了**

IV神戸の経済活動を支えるみちづくり

2(2)料金体系の一元化



5箇年の ➡ **【B評価】本四高速道路が全国路線網に編入され、26年4月より新たな高速道路料金が導入された。**

「みちづくり計画」総括 ~神戸の経済を支えるみちづくり~

IV 神戸の経済活動を支えるみちづくり	施策名称	0箇年の目標	0箇年の進捗 (H23~H27年度末)	0箇年の進捗状況	達成できなかった理由
1. 主要幹線道路ネットワークの構築	新神戸高速道路	西日本高速道路網と協力し、2016(平成28)年度の供用を目指す。	平成24年度供用の目標に向けて、整備を促進した。	A B C	
	神戸西バイパス	国土交通省と協力し、後発整備区間の供用を目指す。	国土交通省と協力し、整備を促進した。	A B C	地元調整に時間を要し、後発整備区間の供用できなかったため。
	国道2号	国土交通省と協力し、3車線化の供用を目指す。	国土交通省と協力し、平成28年3月25日に3車線化の供用を行った。	A B C	
	国道17号	国土交通省と協力し、現道給増部の供用およびバイパス部の暫定2車線供用を目指す。	平成28年度予算給増部の目標に向けて、整備を促進した。神戸西バイパスについて、平成25年3月に北～小東野地区2.2kmが供用。平成27年3月19日に田井地区1.1kmが供用(暫定2車線)した。	A B C	
	大東沿岸連絡幹線道路(山手線)	関係機関と協議・調整により、事業着手を目指す。	関係機関と協議・調整により、事業化を推進した。	A B C	早期に事業化できたため(H26.4)
	下記区間の整備完了	(都)山手幹線(本山) (都)山手幹線(美) (都)神三幹線(太田) (都)墨木妙法寺幹線(妙法寺南) (都)明石水鏡線(山部北)	2路線整備完了(達成率40%) 施工中(用地買収率約99% 進捗率約77%) 施工中(用地買収率約98% 進捗率約31%) 施工中(用地買収率約99% 進捗率約3%) 整備完了(H24.2) 整備完了(H25.3)	A B C	地元調整が難航しているため
	都市内幹線道路・補完的幹線道路ネットワークの構築	下記区間の整備完了 (都)神三幹線(有馬口) (都)中央幹線(西須磨) (都)須磨多摩川(西須磨) (都)須磨多摩川(多子南) (都)墨木妙法寺幹線(神尾寺) (都)明石水鏡線(山部北)	全路線整備中 施工完了(用地買収率約93% 進捗率約9%) 施工中(進捗率100%(須磨多摩川幹線部のぞく)) 施工中(用地買収率約98% 進捗率約3%) 施工中(用地買収率約99% 進捗率約3%) 施工中(用地買収率約98% 進捗率約1%) 施工中(用地買収率約98% 進捗率約34%)	A B C	
	補完的幹線道路	下記区間の整備完了 南近海山手線 東近野村明石線	全路線の整備完了 南近海山手線 整備完了(H25.3) 整備完了(H24.5)	A B C	早期に供用開始できたため
	補完的幹線道路	下記区間の整備完了 都計東灘区 都計芦屋区 都計灘区 島崎幹線	全路線の整備完了 未着工(現在工事中である。阪神電線の高架工事完了(後)に着手予定)	A B C	
	2. 利用者やすし料金体系の構築	(1)新神戸トンネルの阪神高速道路ネットワークへの編入 (2)料金体系の一元化	移管完了	新神戸トンネルを道路公社から阪神高速の導入に移管完了(H24.10) 阪神の新たな料金体系について、国土交通省との間で、平成29年度末の導入に向け協議が行われている。	A B C

【IV神戸の経済活動を支えるみちづくりの総合評価】 A:計画以上に進捗した B:概ね計画通り進捗した C:計画通り進捗しなかった

【今後の進め方】

- 1. 主要幹線道路ネットワークの構築について
 ・神戸西バイパスは地元調整に時間を要し、後発整備区間供用できなかったが、引き続き、地元調整を真摯に行うとともに、専用車線の有料道路事業の導入による整備促進を目指す。
 ・大東沿岸連絡幹線道路は関係機関と協議・調整により、平成28年4月に事業化した。今後、コスト削減を図るとともに、さらなる事業の促進を目指す。
 ・都市内幹線道路は墨木妙法寺幹線(妙法寺南)、明石水鏡線(山部北)、補完的幹線道路は有馬山口線や野村明石線が整備完了したが、地元調整の難航等により、事業が遅れた箇所も多い。これらをもとに、5箇年の実行計画を整理し、予算の確保に努めるとともに、選択と集中により、さらなる早期の事業を進める必要がある。
 ・「利用者やすし料金体系の構築」は、早期に新神戸トンネルの阪神高速への移管が完了した。平成29年度の阪神の新たな料金体系の導入に向け、引き続き重点的に取り組む。