

# 神戸市「道路の整備に関するプログラム」

## ● 概要

社会資本整備について、現下の社会経済情勢を踏まえた戦略的・計画的な取組が全国的に求められていることから、今後の本市の道路整備に当たっては、より一層計画的かつ効率的に取り組むことが重要と考えます。

については、財政制約の下、予算の重点化に加え、公的資産や民間資金の有効活用など新たな投資財源を確保しつつ、中長期的な見通しの下、安定的・持続的な公共投資を推進しつつ戦略的・計画的な取組を進めるため、本市「みちづくり計画」を基に、「道路の整備に関するプログラム」を策定しました。なお、社会情勢の変化、関連施策の策定・更新などにあわせて適宜見直しを行います。

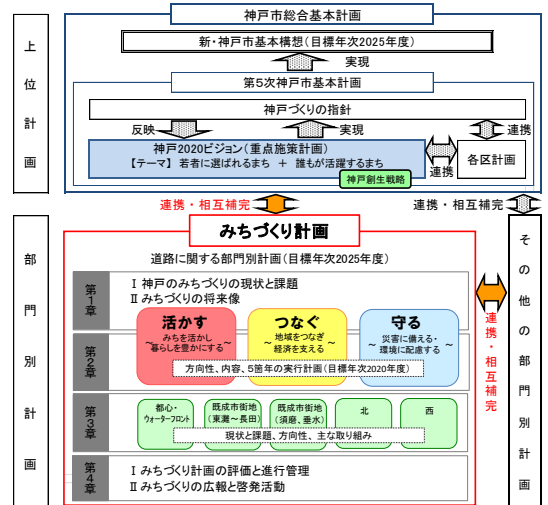


図1 みちづくり計画の位置づけと構成

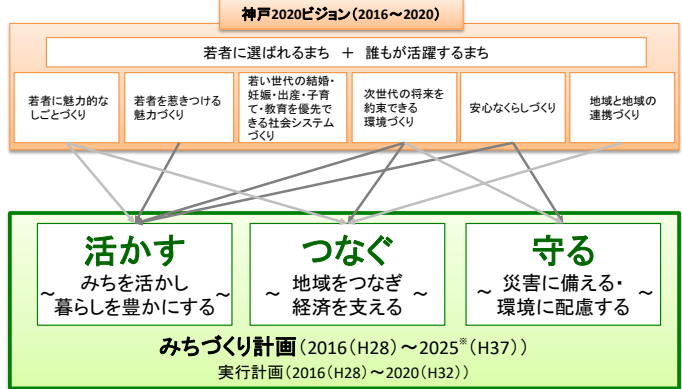


図2 みちづくりの指針

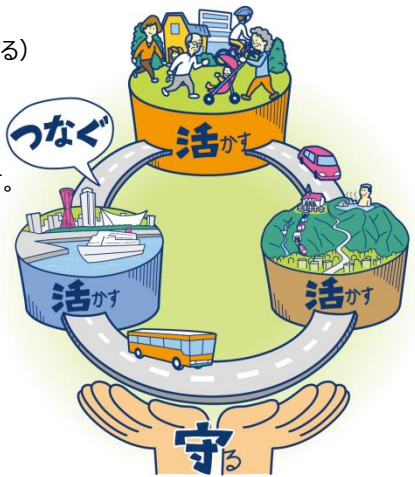
## ● 計画年次

2018年～2027年（前期5箇年・後期5箇年とする）

## ● 進行管理

1. 「みちづくり計画」の進行管理とあわせて行います。
2. 前期5箇年完了時に見直しを行います。
3. 社会情勢の変化にあわせて見直しを行います。

・「みちづくり計画」の進行管理  
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・検証し、結果を公表します。その上で、将来像の実現に向けた施策と実行計画の見直しや改善を図ります。



## ● 事業費の負担割合

1. 直轄事業（道路法第50条）	国負担 2/3	市負担 1/3
2. 補助事業・交付金事業（道路法第56条）	国負担 1/2 又は 55/100	市負担 1/2 又は 45/100
3. 市単独事業	市負担 100/100	

● 総事業費  
（直轄事業） + （補助事業・交付金事業） + （市単独事業）  
= 8,669億円



エリア別

都心	既成東	既成西	北	西
----	-----	-----	---	---

中項目

小項目

前期  
2018~2022

後期  
2023~2027

事業費※

関連施策・計画

※計画実施にかかる必要経費

活かす

☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆
☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆
☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆
☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆

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



(1)  
湊川地区 (バリアフリー道路特定事業)  
長田地区 (バリアフリー道路特定事業)  
鶴甲地区 (あんしん歩道整備事業)  
名谷地区 (あんしん歩道整備事業)

(2)  
三木三田線 (野瀬・屏風) (歩道設置)  
商大線(海岸通) (歩道設置)  
神戸三田線(日下部) (歩道設置)  
小部明石線 (歩道設置)  
明石神戸宝塚線 (歩道設置)  
大沢西宮線 (交差点改良)  
神戸三木線 (西盛口) (交差点改良)

(1)  
三宮地区 (バリアフリー道路特定事業)  
住吉山手地区 (あんしん歩道整備事業)

(2)  
三木三田線 (野瀬) (歩道設置)  
神戸三木線 (栄) (歩道設置)  
屏風辻滝宮坂線 (歩道設置)  
神戸三木線 (西盛口) (交差点改良)

375億円

○神戸市バリアフリー基本構想  
重点整備地区におけるバリアフリー化を推進する

○通学路交通安全プログラム  
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る

○「光のまち神戸」運動  
夜間における交通の安全と犯罪の防止を図る

2.自転車が利用しやすいみち



- (1)自転車走行空間の整備
- (2)駐輪対策の推進
- (3)ルールとマナーの向上
- (4)利便性の向上



(1)  
山手幹線  
神戸明石線  
西出高松前池線

(2)  
元町駅前駐輪場  
神戸駅前駐輪場

(4)  
ポート整備 (コミュニティサイクル整備)

(1)  
山手幹線  
神戸明石線  
西出高松前池線  
灘浜脇線  
鳴尾御影線  
山麓線

375億円

○神戸市自転車利用環境総合計画  
自転車走行空間の整備を進め、ネットワーク化を図る

3.にぎわいを創出するみち



- ①道路空間の再配分
- ②道路空間の創造
- ③歩行者動線の確保
- ④地下公共空間
- ⑤夜間景観の形成

神戸都心・ウォーターフロント地区都市再生整備計画 (第2期)  
大目標： 住み続けたいまち、訪れたいまち、そして、継続的に発展するまち  
目標1 行きたいまちを感じながら歩きたいまちへ  
目標2 次々と新しい人が訪れ、新たな出会いが生まれるまちへ  
目標3 誰もが分かりやすく使いやすい交通手段が整い、歩く人が中心のまちへ

375億円

- 新・神戸市基本構想
- 神戸づくりの指針
- 『海都 神戸』ランドデザイン〜都心・ウォーターフロントの将来構想〜
- 神戸市総合交通計画
- 神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]
- 三宮周辺地区の「再整備基本構想」
- 神戸市夜間景観形成実施計画

4.景観に配慮したみち



- (1)道路デザインの向上
- (2)街路樹の管理



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ま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。

375億円

○神戸市都市景観形成基本計画  
都市生活空間を個性的で快適なものにし、神戸らしい都市景観を形成する





エリア別

都心	既成東	既成西	北	西
----	-----	-----	---	---

つなぐ

☆	☆	☆	☆	☆
☆	☆	☆	☆	☆
☆	☆	☆	☆	☆
☆	☆	☆	☆	☆
☆	☆	☆	☆	☆

守る

☆	☆	☆	☆	☆
☆	☆	☆	☆	☆
☆	☆	☆	☆	☆
☆	☆	☆	☆	☆
☆	☆	☆	☆	☆

中項目

1. 広域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



小項目

- (1) 広域幹線道路ネットワーク
- (2) 高速道路を賢く使う



- (1) ネットワークの整備
- (2) 渋滞箇所の解消
- (3) 踏切対策



個別事業

前期 2018~2022

- (1) 神戸西バイパス 事業の促進 (総事業費1,900億円)  
六甲北有料道路 2期 4車線化供用開始 (総事業費 9億円)  
国道175号 神出バイパス 事業の促進 (総事業費224億円)  
大阪湾岸道路西伸部 事業の促進 (総事業費5,000億円)
- (2) 近畿圏の新たな料金体系の導入  
広域圏幹線道路の持続的な機能確保

後期 2023~2027

- (1) 山手幹線 (本山、灘)  
神戸三田線 (有馬口)  
垂水妙法寺線 (禪昌寺)  
須磨多聞線 (西須磨)  
明石木見線 (皿期南)  
岩岡神出線
- (2) 市野瀬有馬線 (五社北)  
商大線 (高丸IC)  
長坂垂水線 (小栗山6)  
神戸三田線 (森森)
- (3) 阪神電鉄住吉・戸屋間  
連続立体交差事業

事業費※

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

関連計画

○新広域道路交通ビジョン  
現状の交通課題を解決し目指すべき将来像を実現するため、「国土軸」や近畿地区における広域道路ネットワークを構成する路線及び、防災、観光に資する道路を整備し広域道路ネットワークを形成する。

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

○神戸市地域防災計画  
災害時に緊急輸送を行うために必要な路線を緊急輸送道路ネットワークとして指定し、道路を整備する

○通学路交通安全プログラム  
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る

○無電柱化推進計画  
「防災」、「景観・観光」、「安全・快適」の観点の中でも、特に「防災」の観点から市街地中心部における緊急輸送道路を重点的に進める

○道路防災計画  
全市防災カルテ点検および、道路土工構造物点検要領に基づき点検を行い、法面・擁壁の計画的な対策を実施する

○六甲山防災計画  
近年の異常気象による被害の発生をふまえ、六甲山エリアに特化した対策を実施する

○通学路交通安全プログラム  
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る

○橋梁長寿命化計画  
点検・計画・修繕という橋梁修繕マネジメントを導入し、効率的・効果的な管理補修を行う

○トンネル長寿命化計画  
点検・計画・修繕というトンネル補修マネジメントを導入し、効率的・効果的な管理補修を行う

○神戸市道路掘削工事連絡協議会  
細部調整会議等を開催し、掘り返しの防止・公衆災害の防止・工事の平準化に努める

1. 災害につよみち



- (1) 緊急輸送道路の強靱化
- (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) 地下埋設工事の適正化等

3. 環境にやさしいみち

- (1) 自動車交通の誘導・抑制
- (2) 環境に配慮したみちづくり

- (1) 榎谷第一大橋ほか1橋 (耐震補強)  
下谷大橋 (耐震補強)  
花山大橋 (東行き) ほか1線 (耐震補強)
- (2) 長田楠日尾線 (無電柱化)  
西出高松前池線 (無電柱化)
- (3) 神戸六甲線 (道路防災)  
明石神戸宝塚線 (道路防災)  
有野六甲線 (道路防災)
- (4) 星陵台舞子坂線  
御影山手線 (弓場線含む)

- (1) 野寄橋 (耐震補強)  
西出高松前池線 (無電柱化)  
東灘戸屋線 (無電柱化)
- (2) 小部明石線 (道路防災)
- (3) 御影山手線 (弓場線含む)

- (1) 有野大橋 (修繕)  
第一平野橋 (修繕)  
下畑トンネル (修繕)  
鉄拐山トンネル (修繕)  
小部トンネル (修繕)
- (2) 舗装補修、道路側溝の改良
- (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

- (1) 新鷹谷橋 (修繕)  
新交通ポートアイランド線 (修繕)  
若山東トンネル (修繕)
- (2) 舗装補修、道路側溝の改良
- (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

- (1) ① 都心内部への自動車交通の流入抑制と適切な誘導  
② 公共交通機関の利用促進による自動車交通抑制
- (2) ① 水とみどりのネットワーク形成  
② 環境に配慮した舗装技術の導入  
③ 環境に配慮した街路灯の導入  
④ 建設リサイクルの推進

- (1) ① 都心内部への自動車交通の流入抑制と適切な誘導  
② 公共交通機関の利用促進による自動車交通抑制
- (2) ① 水とみどりのネットワーク形成  
② 環境に配慮した舗装技術の導入  
③ 環境に配慮した街路灯の導入  
④ 建設リサイクルの推進

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

7,420億円

