

みちづくり計画

令和4年5月

神戸市

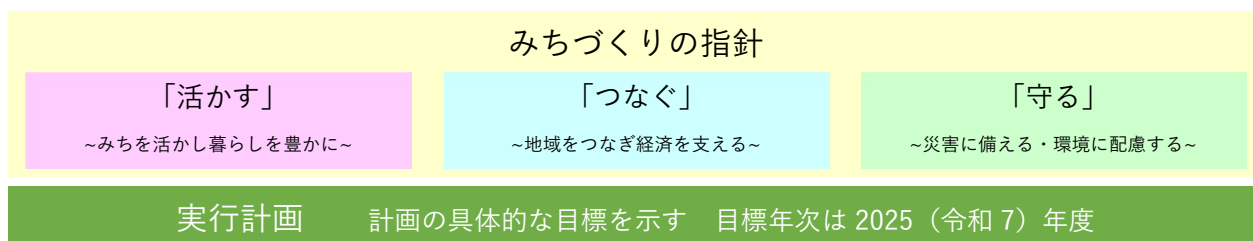
目次

第1章 計画策定の趣旨と計画の背景.....	1
第2章 みちづくりの指針に基づく取り組み	3
・活かす みちを活かし暮らしを豊かにする	3
・つなぐ 地域をつなぎ経済を支える.....	7
・守る 災害に備える・環境に配慮する	12
第3章 地域特性に応じた主な取り組み.....	15
第4章 新たな時代に向けた道路の取り組み	17
将来像に向けたみちづくりの取り組み【最終年次に向けた実行計画】	18

第1章 計画策定の趣旨と計画の背景

計画の策定の趣旨

- 「みちづくり計画」は、社会潮流や道路の課題などをふまえて、これからのみちづくりに関する指針や施策などを定めるもので、神戸市基本計画の道路に関する部門別計画である。みちづくりの指針および実行計画を示すことで、市民と行政が連携しながら、次の世代に引き継いでいくみちづくりを目指すものである。
- 2010年度に、「みちづくり計画」（みちづくりの指針：計画年次2011～2025、実行計画：計画年次2011～2015）を策定した。
- その後、2015年度の改定を経て、今回、社会情勢の変化などによる視点を加えた新たな「みちづくり計画」（みちづくりの指針・実行計画：目標年次2025年度）を策定した。



計画の背景 —社会情勢の変化とみちづくりの課題—

（1）グローバル貢献都市としての持続的発展を支えるみちづくり

豊かな自然や国際性といった神戸の特徴を活かしながら神戸のまちを持続的に発展させるために、必要な道路整備を進める必要がある。また、持続可能な開発目標（SDGs）の実現や、ポストコロナの時代に求められるソーシャルディスタンスの確保等、新たな生活様式を見据え、道路空間の再配分や道路の使い方を工夫するなど、人々がゆとりを持ち、憩いやまちのにぎわいを生み出すみちづくりが求められる。

（2）デジタル技術の発展やモビリティの大変革を見据えたみちづくり

今後、人口減少や超高齢化社会となり、自動車交通量の減少が予想される一方、自動運転に対応したハード整備や、安全性を高めるためのソフト施策など、デジタル技術の発展やモビリティの変革に合わせたみちづくりが求められる。

（3）災害の激甚化に対応した基礎的な社会基盤としてのみちづくり

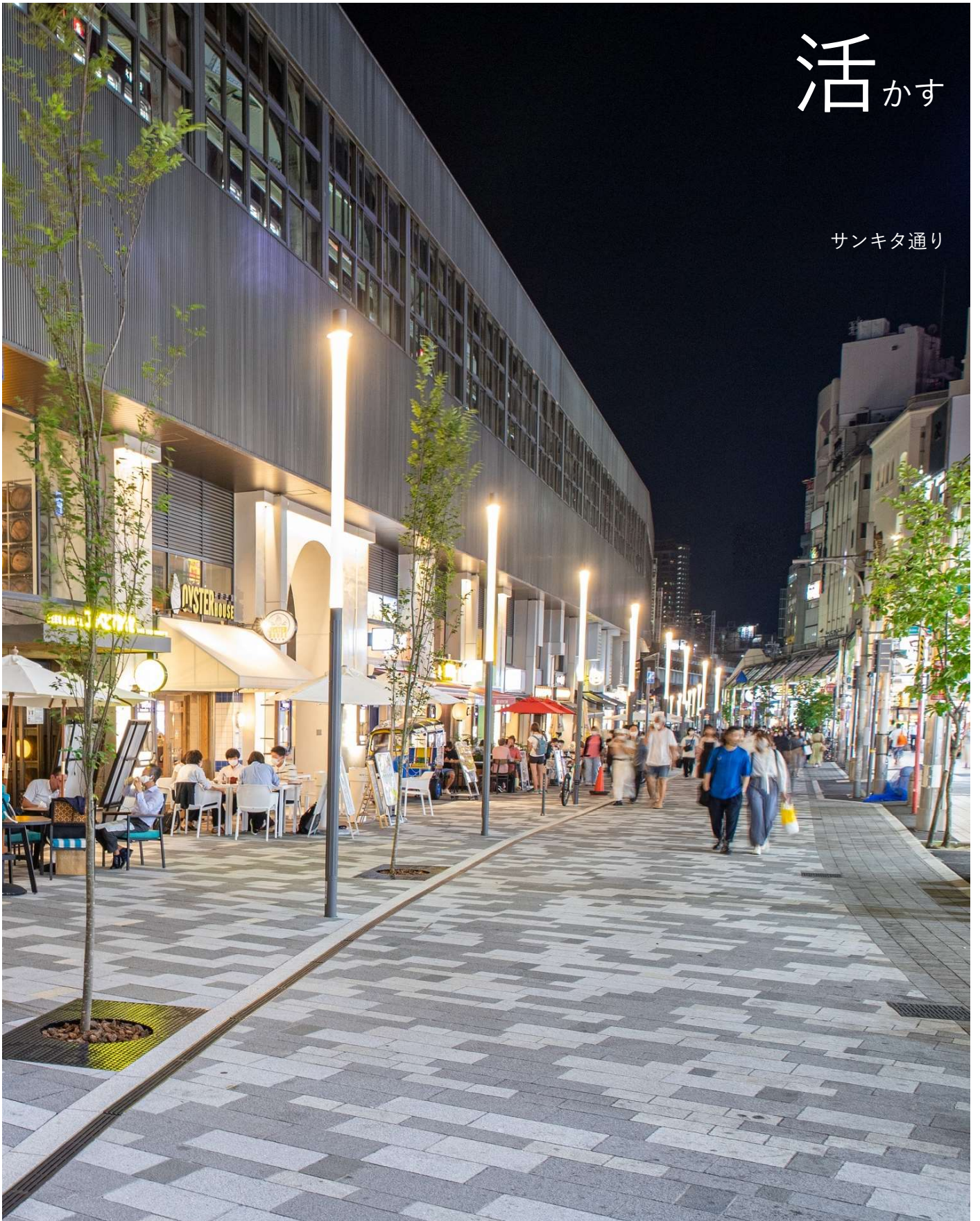
近い将来発生が想定されている南海トラフ巨大地震や、激甚化する豪雨災害などを踏まえ、道路そのものを災害に強くするとともに、ネットワーク整備により被災した場合の代替性を確保する必要がある。

（4）道路ストックの持続的な維持管理

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、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ことから、戦略的なメンテナンスや機能更新を行う必要がある。

活かす

サンキタ通り



第2章 みちづくりの指針に基づく取り組み

活かす ～みちを活かし暮らしを豊かにする～

地域の特性に応じた道路空間の再配分や、景観やデザイン性に配慮した道路整備、誰もが安全に歩きやすいみちづくりなどを通して、憩いや・誘いを生み出し、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。

(1) にぎわいを創出するみち

1) 都心エリアにおける人中心のみちづくり

- ・ 三宮駅周辺では、幹線道路を人と公共交通優先の空間に転換する三宮クロススクエアを整備することにより、沿道建築物と一体となったにぎわいを創出し、駅から周辺のまちへのつながりを強化する。また、都心の回遊性を高める仕掛けづくりとして、KOBE パークレットなどの来訪者が自由に集い・憩える滞留空間を整備することで、人が主役の居心地の良い歩きたくなるまちの実現を目指す。

2) 駅周辺のリノベーション

- ・ 「まちの顔」である駅前広場を魅力ある空間へリニューアルするため、市内拠点駅のロータリー再編や植栽・照明のリニューアル等を進める。

3) 神戸らしい景観を創出するみちづくり

- ・ 地域の特性に応じて道路デザインを誘導・調整し、沿道の民地と一体となった魅力的な都市空間の創出と神戸らしい景観形成を図る。

4) にぎわい・憩いあふれる道路空間の創造

- ・ 歩行者利便増進道路「ほこみち」制度などによる道路占用許可の特例や道路管理・活用協定等を活用し、地域との協働により、オープンカフェや店舗の設置、イベントの開催、高度な維持管理を推進し、魅力的なにぎわいを創出する。

◇三宮クロススクエア

次ページ参照

◇パークレット

路上駐車スペース等において、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。

◇道路占用許可の特例

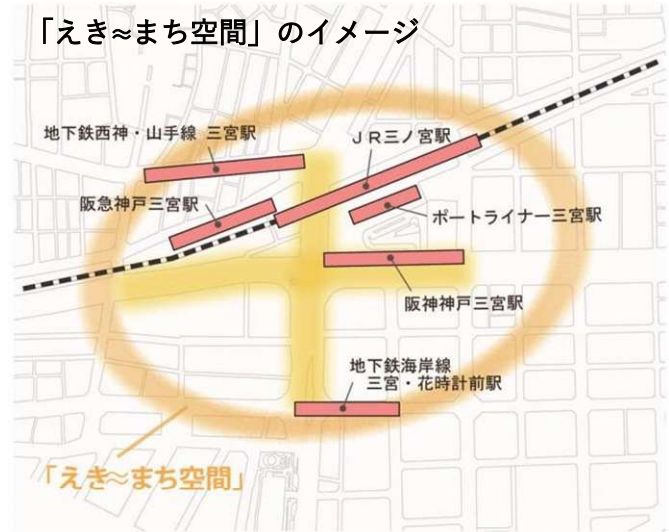
歩行者利便増進道路の指定や都市再生整備計画に位置付けるなどにより、食事施設や購買施設等、まちのにぎわい創出や道路利便の増進に資する施設について、道路の占用許可基準が緩和される。



◇三宮クロススクエア

平成 27 年 9 月に策定した、三宮周辺地区の『再整備基本構想』において、三宮にある 6 つの駅と周辺のまちを一体的につなぎ、交通拠点としての機能や回遊性を高める空間「えき～まち空間」を整備することとしている。その核となるのが、三宮交差点を中心に税関線（フラワーロード）と中央幹線の一部を人と公共交通優先の空間とする「三宮クロススクエア」であり、車道を人のための空間に段階的に転換することで歩行者の回遊性を高め、にぎわいを生み出し、神戸の玄関口にふさわしい空間を創出する。

この整備については、必要な交通対策を実施し、交通状況を把握えながら段階的に進めていく。



現況（三宮交差点より東を望む）

第 1 段階：10 車線⇒6 車線（2029 年頃）

第 2 段階：6 車線⇒3 車線
（大阪湾岸道路西伸部供用後）



「三宮クロススクエア」段階整備のイメージ

(2) 自転車が利用しやすいみち

1) 安全で快適な自転車走行環境の整備と駐輪対策の推進

- ・ 歩行者及び自転車の安全性・快適性の向上を目指し、自転車走行空間の整備を行うとともに、駅前駐輪場の拡充・改善や放置自転車対策など、駐輪対策を推進する。

2) 自転車の利便性、魅力を高める環境づくり

- ・ シェアサイクル「コベリン」の拡大をはかるとともに、自転車で巡り楽しめる環境づくりを実施する。神出山田自転車道について、今後も適切な維持管理を継続するとともに、シェアサイクルの実施など利活用の取り組みを進める。

3) 安全な自転車利用のためのルールとマナーの啓発推進

- ・ 交通安全教室や小学校での出前授業等、自転車利用に関するルールの周知とマナー向上を図る。



(3) 誰もが安全に歩きやすいみち

1) ユニバーサルデザインを前提としたみちづくり

- ・ 誰一人として取り残さず、人を大切にする安心・安全な社会の実現に向けて、高齢者や障がい者、ベビーカーを利用する方々、観光客等、誰もが安全に歩きやすいみちづくりを進めるため、歩道の波うちや段差の解消、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を前提とした整備を行う。

2) 通学路や生活道路の交通安全対策

- ・ 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）とともに、幹線道路に囲まれた生活道路において、通過交通の排除や車両の速度低減、安全な歩行空間の確保などの対策を面的に実施する。（ゾーン 30、ハンプ・スムーズ横断歩道の設置など）

◇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 30km/h の速度規制を実施するエリア

◇ハンプ

路面に意図的に凸部を設け、通過する車両の速度を抑制する

◇スムーズ歩道

横断歩道を歩道と同じ高さにし、歩行者の快適性向上と通過する車両の速度抑制を図る





つなぐ

大阪湾岸道路西伸部

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主要幹線道路ネットワークの形成や既存の道路を賢く使う取り組み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。

(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

- ・ 神戸市域と大阪湾バイエリア及び中国地方等をつなぎ、または都心部のミッシングリンクの解消を図るため、広域圏幹線道路ネットワークの整備を促進する。

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」

- ・ 公平で利用しやすい料金体系を実現し、また渋滞緩和等の課題解消を図るため、料金施策により道路ネットワーク全体の最適利用を図る。

3) 中長期的な有料道路の適切な管理のあり方検討

- ・ 今後の交通量の見通し、維持管理や大規模更新に係る費用等を踏まえ、有料道路の中長期的な管理のあり方の検討を進める。

◇神戸市の主要幹線道路

都市の広域的な拠点機能を高める「広域圏幹線道路」、既成市街地内及び既成市街地間を連絡し市域の一体性を高める「都市内幹線道路」、及びこれら道路を補完する「補完的幹線道路」に位置付けられる

◇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等、高速道路の整備構想における未整備区間のこと。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。



(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

- 安全で円滑な交通の確保や良好な市街地の形成、物流の効率化や観光振興等による地域経済の活性化、緊急時の代替機能の確保を図るため、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。

2) 渋滞箇所の解消

- 公安委員会や国土交通省等との連携のもと、バイパス整備等のネットワーク対策や交差点改良等のハード対策及び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。

3) 交通拠点の整備

- 三宮地区における新たな中・長距離バスターミナル整備により、分散している中・長距離バスのバス停を集約し、交通結節機能を強化する。

◇主要渋滞箇所（一般道）

平成 25 年 2 月に兵庫地区渋滞対策協議会において下記に基づき選定

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（パブコメ）による選定

主要幹線道路の将来ネットワーク図



■路線一覧（事業中・未着手）

区間番号	路線名	区間名称	延長(km)
①	(都)山手幹線	本山	0.3
②	(都)商船学校線	—	0.1
③	(都)魚崎幹線	—	0.1
④	(都)山手幹線	灘	0.5
⑤	(都)神戸三田線	大池	0.4
⑥	(都)神戸三田線	有馬口	1.6
⑦	(都)神戸三田線	日下部	0.2
⑧	国道428号	箕谷北	1.0
⑨	(都)高羽線	高羽	0.4
⑩	(都)神戸三田線	唐櫃	0.5
⑪	(都)横尾妙法寺線	—	0.5
⑫	(都)垂水妙法寺線	禪昌寺	1.4
⑬	(都)須磨多聞線	西須磨	0.5
⑭	(都)須磨多聞線	多井畑	1.1
⑮	(都)塩屋多井畑線	大谷北	0.2
1	(都)神戸三田線	五社	1.0
2	(都)有野藤原線	—	0.7
3	(都)須磨多聞線	多井畑西	0.8
4	(都)塩屋多井畑線	—	1.0
5	(都)塩屋福田線	—	0.5
5	(都)岩岡神出線	岩岡	1.7
6	(都)松原線	—	0.3
7	(都)夢野白川線	—	0.3
8	宝塚唐櫃線	—	0.8
9	(都)水呑木見線	見津が丘	2.1
10	(都)駒ヶ林南線	—	0.4
11	(都)玉津大久保線	—	1.6
12	(都)鳴尾御影線	深江	1.2
13	(都)鳴尾御影線	御影	0.1
14	(都)魚崎幹線	—	0.1
15	(都)将軍通線	—	0.1
16	(都)野崎線	—	0.5
17	(都)東亜筋線	—	0.5
18	(都)神戸三田線	二郎	0.5
19	(都)八多道場線	—	2.1
20	(都)唐櫃有馬線	有馬口	0.6
21	(都)唐櫃有馬線	神鉄西	0.5
22	(都)唐櫃有馬線	神鉄東	0.8
23	(都)唐櫃有馬線	太閤橋	0.2
24	(都)有馬環状線	—	0.4
25	(都)水呑木見線	鈴蘭台	0.1
26	(都)水呑木見線	藍那	0.4
27	(都)長田線	—	0.8
28	(都)新湊川左岸線	—	0.5
29	(都)舞子狩口線	—	0.1
30	(都)神戸三木線	布施畑	0.1
31	(都)狩口伊川谷線	—	0.2
32	(都)永井谷線	—	0.5
33	高和志染線	—	2.0

※:区間の一部を改良する場合（交差点の改良など）を含む

■神戸市内の主要渋滞箇所

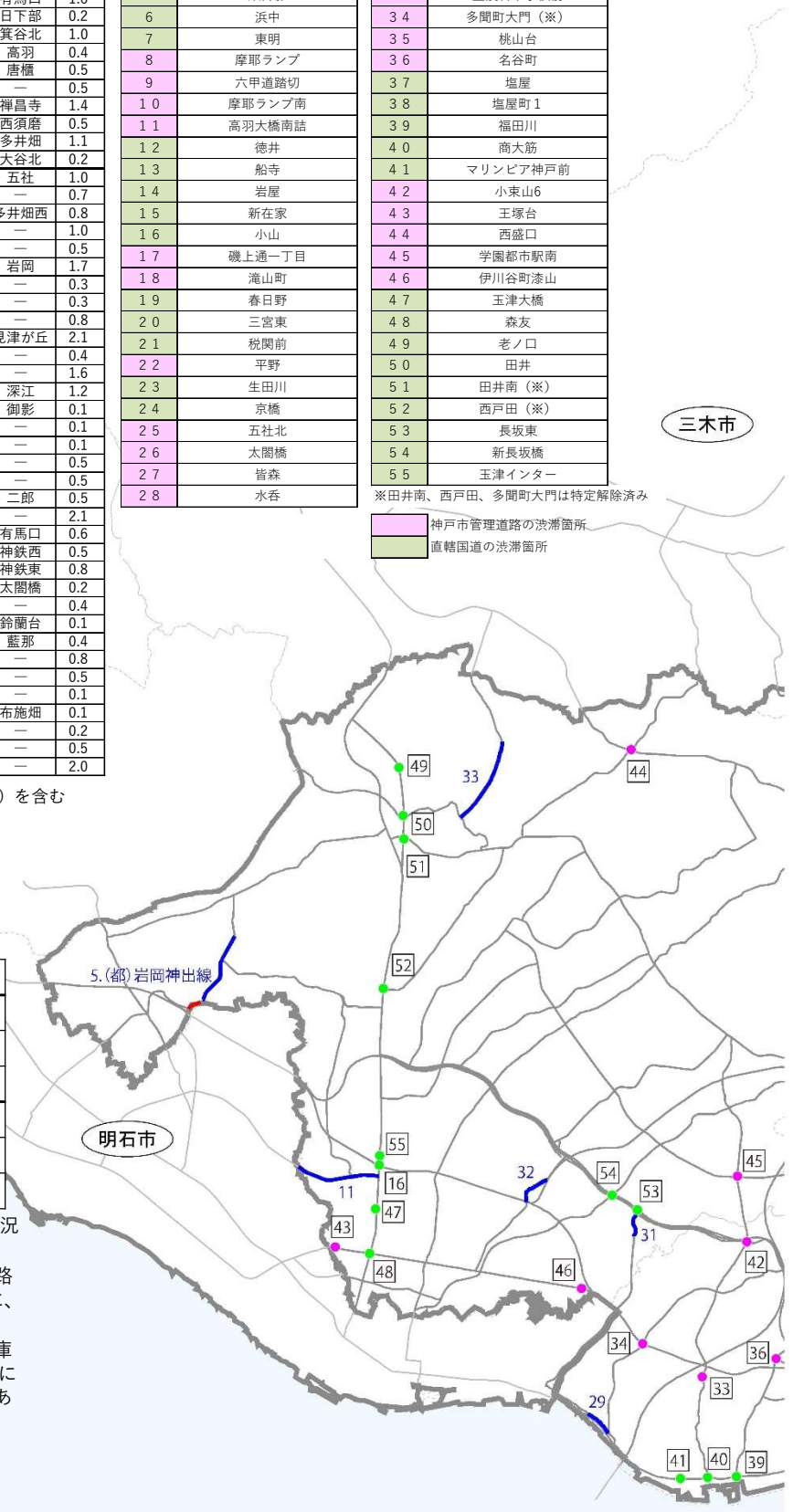
NO	箇所名	NO	箇所名
1	田中	29	須磨橋東詰
2	御影中前	30	山陽電車天井川踏切
3	深江	31	離宮公園前
4	瀬戸	32	海浜公園前
5	東御影	33	星陵台中学校前
6	浜中	34	多聞町大門(※)
7	東明	35	桃山台
8	摩耶ランプ	36	名谷町
9	六甲道路踏切	37	塩屋
10	摩耶ランプ南	38	塩屋町1
11	高羽大橋南詰	39	福田川
12	徳井	40	商大筋
13	船寺	41	マリンピア神戸前
14	岩屋	42	小東山6
15	新在家	43	王塚台
16	小山	44	西盛口
17	磯上通一丁目	45	学園都市駅南
18	滝山町	46	伊川谷町漆山
19	春日野	47	玉津大橋
20	三宮東	48	森友
21	税関前	49	老ノ口
22	平野	50	田井
23	生田川	51	田井南(※)
24	京橋	52	西戸田(※)
25	五社北	53	長坂東
26	太閤橋	54	新長坂橋
27	皆森	55	玉津インター
28	水呑		

※田井南、西戸田、多聞町大門は特定解除済み

神戸市管理道路の渋滞箇所
直轄国道の渋滞箇所

凡例	
—	主要幹線道路
—	「今後の整備予定」
—	対象路線
●	主要渋滞箇所
●	神戸市管理道路
●	直轄国道

- この図面は2022（令和4）年3月現在の状況に基づいている。
- 「今後の整備予定」に基づき、着実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・評価する。
- 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、2025年度までに事業着手を目指す路線等を見直すことがある。



都市内幹線道路・補完的幹線道路の「今後の整備予定」



守る

無電柱化事業
(山手幹線)



守る ～災害に備える・環境に配慮する～

道路の長寿命化や健全性確保を図り、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

- ・ 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梁の耐震化や無電柱化を進め防災機能の強化を図る。

2) 道路防災対策

- ・ 自然災害による道路の被害や通行車両への被害等を未然に防止し、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。



道路防災対策 (有野六甲線)

3) 生活幹線道路・狭あい道路の整備

- ・ 防災性向上などを図るため、土地区画整理事業や街路事業等の手法を用いて生活幹線道路を整備する。また、交差点などの局所的な道路改良などのハード対策、交通規制、地域ルール策定等のソフト対策を実施し、まちの課題改善などを図る。
- ・ 災害に強いまちづくりを推進するため、幅員4 m未満の道路の拡幅整備を進める。

◇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

(2) 次世代に継承できるみち

1) 戦略的メンテナンス

- ・ 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。



2) 道路の維持管理

- ・ 道路を常時良好な状態に保つため、舗装や道路側溝、道路付属物などについて効率的で経済的な維持管理を進めていく。

3) 道路美化の推進

- ・ 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。

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

- ・ 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取り組み、より一層の適正化を図る。

(3) 環境にやさしいみち

1) 自動車交通の誘導・抑制

- ・ 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適切に誘導し、「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。

2) 環境に配慮したみちづくり

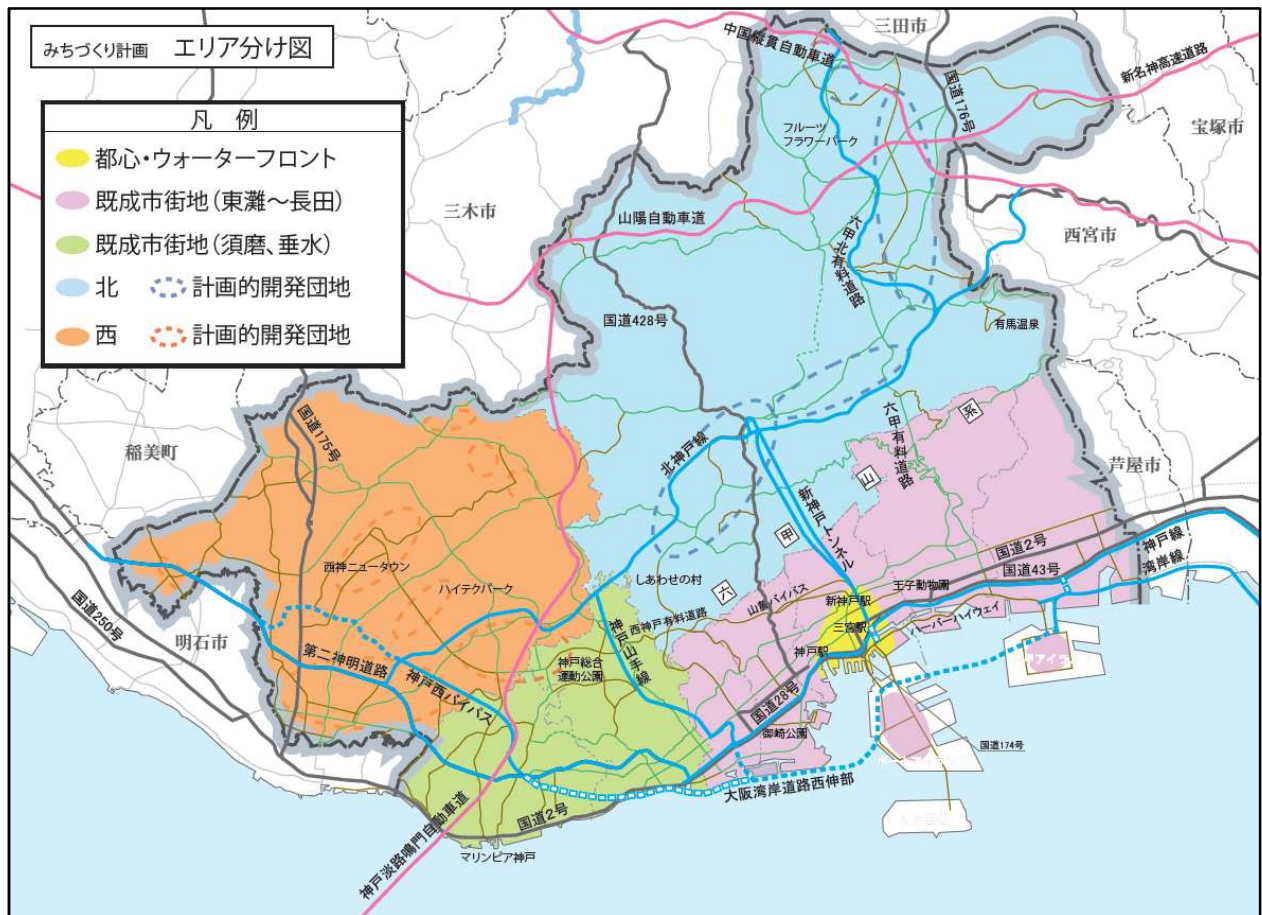
- ・ 計画から、整備、その後の維持管理まで、みちづくりの各段階において、環境に配慮する。
- ・ また、異常高温対策として、路面温度の上昇を抑制するクールスポットの設置等を進める。

第3章 地域特性に応じた主な取り組み

(1) 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、北西部に農村地と計画的開発団地（ニュータウン）等が形成されている。地域によって歴史的な経緯や地理的特徴、生活環境等が異なり、道路における現状や課題、ひと、モノの動き等の特性についても地域ごとに異なる。これらの状況を踏まえ、市内を5つのエリアに分け、エリアごとに現状や課題を整理し、地域特性に応じた主な取り組みを定める。

取り組みを定めるに当たっては、市民とコミュニケーションをとりながらみちづくりを進める。



(2) エリア別の現状と課題及び主な取り組みの方向性

【活】活かす、【つ】つなぐ、【守】守る

エリア	現状と課題	主な取り組みの方向性
都心・ウォーターフロント	<ul style="list-style-type: none"> ・観光や通勤等で訪れる人が多い。 ・三宮駅前において、幹線道路により駅とまちが分断されており、人のための滞留空間が少ない。 ・都心・ウォーターフロント全体の回遊性を高めていく必要がある。 ・駅周辺や商業、業務地域に放置自転車が多い。 ・都心部のミッシングリンクにより、渋滞が発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者空間の拡大【活】 ・回遊性の向上【活】 ・にぎわい、景観の向上【活】 ・自転車利用環境の形成【活】 ・主要幹線道路ネットワークの構築【つ】
既成市街地(東灘～長田)	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路や歩道の整備は進んでいるが、浪打ち歩道などにより歩行者が利用しづらい箇所が多い。 ・自転車利用が多く、一部の駅前では放置自転車が多い。 ・ミッシングリンクが存在し、渋滞が発生している。 ・六甲山周辺へのアクセス道路で災害が発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者等の安全通行の確保【活】 ・自転車利用環境の形成【活】 ・主要幹線道路ネットワークの構築【つ】 ・道路防災対策の実施【守】
既成市街地(須磨、垂水)	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設が数多く立地している。 ・丘陵地のため坂道や階段が多い。 ・道路ネットワークの不足により、渋滞が発生している。 ・計画的開発団地で、道路が面的に老朽化している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺のリノベーション【活】 ・歩行者等の安全通行の確保【活】 ・渋滞対策の実施【つ】 ・道路の適切な維持管理【守】
北	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の利用割合が高い。 ・道路ネットワークの不足等により渋滞が発生している。 ・異常気象時の通行規制や土砂崩れ等により、道路が通行できないときがある。 ・計画的開発団地で、道路が面的に老朽化している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路ネットワークの構築【つ】 ・渋滞対策の実施【つ】 ・道路防災対策の実施【守】 ・道路の適切な維持管理【守】
西	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の利用割合が高い。 ・周辺都市への道路ネットワークの不足により渋滞が発生している。 ・計画的開発団地において、道路が面的に老朽化している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路ネットワークの構築【つ】 ・渋滞対策の実施【つ】 ・道路の適切な維持管理【守】

第4章 新たな時代に向けた道路の取り組み

(1) CASE への対応

CASEとは、

C (Connected : ICT 端末としてネットワークを介して様々な価値を生み出す)

A (Autonomous : 自動運転)

S (Shared&Services : ライドシェアサービス)

E (Electric : 電動化)

を意味し、自動車業界は、こうした動きのもと、大きな変革期を迎えている。

道路整備もこうした流れに対応していく必要がある。

(2) 次世代モビリティに対応したみちづくり

技術の進展等により、今後、パーソナルモビリティ（電動キックボード等）や自動配送ロボットなど多様なモビリティが普及していくことが予想される中で、交通ルール整備の動きにあわせて、限られた道路空間の中で交通安全に留意しつつ、どのように走行空間を確保していくかを検討していく必要がある。

(3) ICT 技術の活用

自動車の位置情報や速度情報、道路の状況などを、ネットワークを介してビッグデータとして吸い上げ、渋滞対策や交通安全などの道路交通施策に活用する動きが始まっている。こうした取り組みにより、より詳細な情報を得ることで現実に即した施策の実施が期待できる。

(4) MaaS (Mobility as a Service) への対応に向けた検討

MaaSとは、個人の交通行動に対応して次世代モビリティを含む複数の公共交通や移動サービスを最適に組み合わせることができるもので、この活用により、移動の利便性向上や地域の課題解決が期待されている。MaaSの実現に向け、交通結節点や走行空間の整備が必要となる。



MaaS のイメージ

出典：「日本版 MaaS の推進」(国土交通省)

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/>

将来像に向けたみちづくりの取り組み【最終年次(2025年)に向けた実行計画】

活かす ～みちを活かし暮らしを豊かにする～

ACTIONS	現状		2025年度までの目標	
	2020年度末			
(1) にぎわいを創出するみち				
1) 都心エリアにおける人中心の みちづくり	三宮クロススクエア（第1段階）	事業中	事業推進	
	三宮駅周辺歩行者デッキ	検討中	事業推進	
	税関線（フラワーロード）	検討中	事業推進	
	東町線	検討中	事業完了	
	葺合南58号線	検討中	事業完了	
	葺合南54号線	事業中	事業完了	
	税関前歩道橋	事業中	事業完了	
	三宮中央通り地下通路	事業中	事業完了	
	三宮駐車場地下通路	検討中	事業推進	
	鯉川線（鯉川筋・メリケンロード）	事業中	事業完了	
	ハーバーランド東ブリッジ	検討中	事業完了	
サンキタ通り、さんきたアモーレ広場	事業中	R3(2021)完了		
2) 駅周辺のリノベーション	駅前広場の再整備	甲南山手駅 事業中	事業完了	
	※駅前広場再整備以外の事業 については含まない	灘駅	事業中	事業完了
		神戸駅	事業中	事業推進
		兵庫駅	事業中	事業推進
		新神戸駅	事業中	事業完了
		岡場駅	事業中	事業完了
		新長田駅	事業中	事業完了
		鷹取駅	事業中	事業推進
		名谷駅	事業中	事業完了
		垂水駅	事業中	事業完了
		西神中央駅	事業中	事業完了
3) 神戸らしい景観を創出する みちづくり	フラワーロード光のミュージアム	整備延長	整備延長	
	道路照明等の整備	2.27 km	2.80 km	
4) にぎわい・憩いあふれる 道路空間の創造	サンキタ通り、さんきたアモーレ広場	検討中	事業推進	
	三宮プラッツ	事業中	事業推進	
	三宮中央通り	事業中	事業推進	
	三宮中央通り地下通路	検討中	事業推進	

みちづくりの指針と実現に向けた取り組み

ACTIONS		現状 2020 年度末	2025 年度までの目標
(2) 自転車が利用しやすいみち			
1) 安全で快適な自転車走行環境 の整備と駐輪対策の推進	走行空間整備 阪神沿北側線、東灘芦屋線	整備延長 14.5 km	整備延長 19.5 km
	市営駐輪場（有料）の増設及び再編 神戸駅ほか 6 駅	検討中	事業完了
	市営駐輪場（無料）の拡充 石屋川駅ほか 8 駅	検討中	事業完了
	行政と地域との協働による駐輪対策の検討・実施 旧居留地ほか 1 箇所	検討中	事業推進
2) 自転車の利便性、魅力を高め る環境づくり	シェアサイクル「コベリン」 ポート拡充	17 箇所	20 箇所
	シェアサイクル「コベリン」 自転車の増車	100 台	150 台
(3) 誰もが安全に歩きやすいみち			
1) ユニバーサルデザインを前提 としたみちづくり	神戸市バリアフリー道路特定事業計画に基づく整備	第 1 次計画 事業中	第 2 次計画 事業促進
	波打ちしている歩道の再整備	40.83 km	46.00 km
2) 通学路や生活道路の 交通安全対策	神戸市通学路交通安全プログラムに基づく整備	事業中	事業促進
	歩道整備 神戸二見線（岩岡）、小部明石線（栃木）、高羽線、 三木三田線（野瀬、屏風）、神戸三田線（日下部）	整備延長 0.40km	整備延長 1.74km

つなぐ ～地域をつなぎ経済を支える～

ACTIONS		現状 2020 年度末	2025 年度までの目標
(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	神戸西バイパス	事業中	供用開始
	永井谷 JCT～石ヶ谷 JCT (仮称)の整備		
	国道 175 号神出バイパスの整備	事業中	事業促進
	大阪湾岸道路西伸部		
	六甲アイランド北 IC～駒栄ランプ (仮称) の整備	事業中	事業促進
	名神湾岸連絡線		
	西宮 JCT・IC (仮称) ～西宮浜 JCT・IC (仮称) の整備	事業中	事業促進
	播磨臨海地域道路	環境影響評価	
	第二神明～広畑の整備	及び都市計画 手続き中	手続きの推進
	神戸中央線南伸部		
新神戸トンネル～港島トンネルの整備	検討中	事業化	
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」	近畿圏の利用しやすい料金体系 公平でシームレスな料金体系の導入・戦略的な料金体系の実現	社会実験の 実施	本格実施に 向けた検討
3) 中長期的な有料道路の適切な管理のあり方検討	中長期的な有料道路の適切な管理についてあり方を 検討	検討中	基本方針策定

みちづくりの指針と実現に向けた取り組み

ACTIONS	現状		2025年度までの目標	
	2020年度末			
(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	(都) 山手幹線(本山): 道路拡幅	事業中	R3(2021)完了	
	(都) 商船学校線: 道路拡幅	事業中	R7(2025)完了	
	(都) 魚崎幹線: 道路拡幅	事業中	R7(2025)完了	
	(都) 山手幹線(灘): 道路拡幅	事業中	R5(2023)完了	
	(都) 神戸三田線(大池): 道路拡幅	事業中	R5(2023)完了	
	(都) 神戸三田線(有馬口): バイパス	事業中	R3(2021)完了	
	(都) 神戸三田線(日下部): 道路拡幅	事業中	R5(2023)完了	
	国道428号(箕谷北): トンネル	事業中	R7(2025)完了	
	(都) 神戸三田線(唐櫃): 道路拡幅	検討中	事業推進	
	(都) 横尾妙法寺線: 道路拡幅	事業中	事業推進	
	(都) 垂水妙法寺線(禅昌寺): 道路拡幅	事業中	事業推進	
	(都) 須磨多聞線(西須磨): バイパス	事業中	事業推進	
	(都) 須磨多聞線(多井畑): 道路拡幅	事業中	事業推進	
	(都) 塩屋多井畑線(大谷北): 道路拡幅	事業中	事業推進	
2) 渋滞箇所の解消	皆森～芝床～谷上駅前交差点、平野～水呑交差点 交差点对策、TDM 施策(情報提供、料金施策などのソフト対策)の推進	事業中	事業推進	
	須磨橋東詰交差点、山陽電車天井川踏切、 離宮公園前交差点 ネットワーク対策(須磨多聞線(西須磨))	事業中	事業推進	
	小東山6交差点周辺 交差点对策、ネットワーク対策、ソフト施策	検討中	事業推進	
	西盛口交差点 交差点对策	事業中	事業推進	
	王塚台交差点 交差点对策	事業中	R5(2023)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 ネットワーク対策(大阪湾岸道路西伸部)	事業中	事業促進	
	3) 交通拠点の整備	新たな中・長距離バスターミナル(1期) 神戸三宮交通ターミナル整備事業	事業中	事業促進

守る ～災害に備える・環境に配慮する～

ACTIONS		現状 2020 年度末	2025 年度までの目標
(1) 災害に強いみち			
1) 緊急輸送道路	緊急輸送道路上の橋梁の耐震化	93/112 橋	108 橋
ネットワークの強靱化	神戸市道路公社の橋梁の耐震化	35/52 橋	52 橋
	緊急輸送道路の無電柱化	整備延長 3.62km	整備延長 13.00km
2) 道路防災対策	全市道路防災計画 (R1～R5) に基づく対策	15 箇所	114 箇所
3) 生活幹線道路・ 狭あい道路の整備	御影山手線 (道路拡幅、バイパス)	事業中	事業推進
	灘中央筋線 (道路拡幅)	事業中	R3(2021)完了
	東山菊水線 (道路拡幅)	事業中	R4(2022)完了
		検討中	事業推進(西側区間)
	星陵台舞子坂線 (道路拡幅)	事業中	R4(2022)完了
	鈴蘭台幹線 (鈴蘭台駅北側) (道路整備 (新規))	検討中	事業推進
	房王寺線 (道路拡幅)	事業中	R5(2023)完了
	阪神沿北側線 (道路拡幅)	事業中	R7(2025)完了
(2) 次世代に継承できるみち			
1) 戦略的メンテナンス	第Ⅲ期橋梁長寿命化修繕計画 (H30～R4) に基づく修繕	41/86 橋	86 橋
	第Ⅱ期トンネル長寿命化修繕計画 (R1～R5) に基づく修繕	5/26 箇所	26 箇所
	第Ⅱ期地下道長寿命化修繕計画 (R2～R6) に基づく修繕	1 か所	5 か所