

「みちづくり計画」の改定(案) に対する意見の概要及び意見に対する市の考え方 (案)

資料3

意見募集期間 平成28年2月2日(火)～平成28年3月2日(水)

意見数 41件(15通)

※ご意見は、趣旨を損なわない程度に要約して ます。

No	意見の概要	市の考え方	関係箇所	
			項目	頁
計画全般				
1	まず、安易に平仮名で書くのはよろしくない。 「みちづくり」	今回は計画の改定であるため、既計画名である「みちづくり計画」を引き続き使用いたします。また、計画名が「みちづくり」であるため、計画内の表現も統一しています。	—	
2	現状に対する対策でなく、20年30年後の神戸の姿、人口分布、お金の流れを考えて、先手先手を打った対策をお願いしたい	みちづくり計画に記載のとおり、神戸の将来像を示す計画(神戸2020ビジョン、神戸の都心の未来の姿(将来ビジョン)、三宮再整備基本構想など)や、将来人口・交通量等の社会潮流の変化、市民・利用者ニーズの多様化、人口・地形等の地域特性を踏まえて、みちづくり計画を策定しています。また、5箇年の実行計画では、予算の動向を踏まえて定めています。今後も、現状の課題だけでなく、将来を見据えて施策に取り組んでまいります。	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 II みちづくりの将来像	
3	第1章 計画の背景とみちづくりの将来像の所で、具体的何処を目指し何をするのか今一分かりにくい。	みちづくり計画は、第1章にみちづくりの基本方針であるみちづくりの指針(将来像)や柱を定め、第2章に指針(将来像)の具体化に向けた施策を示しています。 みちづくり計画に記載のとおり、指針(将来像)は、「道路を活かして市民の暮らしを豊かにすること」や「人々の生活圏の拡大、雇用の創出や地域経済の活性化」、「しなやかで強いインフラや環境負荷の少ないまちの実現」を目指しています。	第1章 計画の背景とみちづくりの将来像 II みちづくりの将来像 第2章 将来像に向けたみちづくりの取り組み	
第2章 将来像に向けたみちづくり 活かす～みちを活かし暮らしを豊かにする～				
4	段差をなくし、改良されているようだが、地域地域で、また道路の都合で、違った整備がされているように思う。せめて、県ごとに統一された改善案を考えるのがやさしさではないかと思う。 また、利用者の皆さんの意見を聞いて計画を進めているように思えない。歩行路は平坦であるようで、道路側に傾いており、介助で車いすを押していると、傾きに流されるため、必至に保たねばならず、肩も腰も大変な負担がかかる。老人介護が多くなる今、大変重労働となる。	みちづくり計画の施策「(1)ユニバーサル歩道整備事業」に記載のとおり、誰もが歩きやすい道路となるよう「ユニバーサル歩道整備事業」を進めています。整備にあたっては、「道路移動等円滑化基準(国土交通省令)」に基づいた「神戸市バリアフリー道路整備マニュアル」「神戸市歩道整備指針(案)」に従って統一基準で行っています。 交差点部の縁石の段差改良については、基準の変遷に伴い、現在、歩道と車道の高低差が2cmのタイプに改修を進めています。旧基準のタイプも数多く残っていることから、異なるタイプが混在している状況ではございますが、鋭意、更新に取り組んでまいります。 歩道の平坦性については、沿道駐車場の乗り入れなどによる波うち歩道の解消や雨水排水のために必要である傾き1%未満の平坦部を2m以上確保できるよう整備を進めておりますが、沿道との取り合いや歩道幅員が狭いなど、現場状況により物理的に確保できない場合もあり、ご理解いただきたくお願いいたします。 ご意見につきましては、今後の取り組みの参考にさせていただきます。	1. 誰もが歩きやすいみち (1)ユニバーサル歩道整備事業	
5	市内の案内図はもっと多くても良いと思うが、東西南北がハッキリしないので北の印を付ける等して欲しい。	みちづくり計画の施策「③まちかど案内サイン」に記載のとおり、不足箇所への増設や体系的な設置、標記内容やデザインの統一化を図っており、案内サインの板面の右上に、北の方角がわかるマークをつけています。	1. 誰もが歩きやすいみち (1)ユニバーサル歩道整備事業	
6	案内サインは観光客だけでなく幅広く役立つと思うので、ぜひ設置が足りない場所へ増やして頂きたい。年配の方は地図看板の方が安心である。	みちづくり計画の施策「③まちかど案内サイン」に記載のとおり、道路利用者が円滑に移動できるように幹線道路の交差点周辺や鉄道駅周辺などに設置しています。概ね設置は完了しており、今後、不足箇所への増設を進めるとともに、車いすの方でも近づいて見ることのできるバリアフリータイプへの建て替えを進めてまいります。 来訪者に向けた観光目的のサインや地下街や鉄道駅など施設管理者が利用者に向けた案内地図なども街なかにはたくさんありますので、連携を図り機能的に道案内ができるよう、利用者の方にわかりやすい案内サインの整備を進めてまいります。	1. 誰もが歩きやすいみち (1)ユニバーサル歩道整備事業	
7	細く見通しの悪い道路には、小さくてもカーブミラーがあつたら出会い頭事故も減ると思う。	みちづくり計画の施策「(2)セーフティロード整備事業」に記載のとおり、安全安心な道路空間を目指し、交通安全対策等に取り組んでいます。 カーブミラーには、歩行者や自転車が鏡に映らない死角があることや、ドライバーが見落としに気付かずスピードを落とさずに交差点に進入するなどのデメリットもあります。そのため、建物の塀等により見通しの悪い交差点で、現場に設置するスペースがある場合にカーブミラーを設置しており、交差点周辺の環境により他に交通安全対策が実施できない場合などの補助的な交通安全施設でありますので、現場の状況を確認して設置をしているところです。 ご意見につきましては、今後の取り組みの参考にさせていただきます。	1. 誰もが歩きやすいみち (2)セーフティロード整備事業	
8	道路はスピード化より安全性であるため、運転手の死角となる箇所の改善が必要。	みちづくり計画の施策「(2)セーフティロード整備事業」に記載のとおり、安全安心な道路空間を目指し、交通安全対策等に取り組んでいます。 運転手の死角など、交通安全上危険と考えられる箇所の安全対策については、日常のパトロールや住民や学校関係者・小学校の保護者等からの通報や要望を受けて、現場を確認し、対策を実施しています。 ご意見につきましては、今後の取り組みの参考にさせていただきます。	1. 誰もが歩きやすいみち (2)セーフティロード整備事業	

No	意見の概要	市の考え方	関係箇所	
			項目	頁
9	<p>実際、安全な道は無いのと同じでリスクヘッジを行う為に其々が考えるものと思うが、歩道の確保と車道の確保の両立は難しいと思うので、明らかに歩道であることの意味表示が通路に必要と思われる。</p> <p>具体的には、昼間の意思表示は通路に色分けを行う。夜間の意思表示については、ヘッドライトに反射する蛍光帯又は反射プレート埋め込むなどである。区分をハッキリさせ、歩道に車が入らないようにする事が必要かと思う。</p>	<p>みちづくり計画の施策「(2)セーフティロード整備事業」に記載のとおり、安全安心な道路空間を目指し、交通安全対策等に取り組んでいます。歩道は、基本的に縁石などで車道と分離をしています。歩道を設置できない街区道路などでは、外側線で路側帯を設けています。小学校の周辺で通学児童の安全確保が必要な場所では、路側帯部分を緑色に着色しています。また、夜間の視認性が必要な場所では、外側線にガラスチップなどの反射材が入った塗料を使っているところもあります。</p> <p>ご意見につきましては、今後の取り組みの参考にさせていただきます。</p>	<p>1. 誰もが歩きやすいみち (2)セーフティロード整備事業</p>	18
10	<p>舞子坂3丁目の歩道橋は、利用者も高齢化で少なく、当初から、歩道橋の場所に信号をつけてほしいと願っている。舞子多聞線に車で出るとき、カーブミラーを頼りに、十分注意をして出入りしているのが現状である。バス道もあり、接触事故は後を絶たない。</p>	<p>みちづくり計画の施策「(2)セーフティロード整備事業」に記載のとおり、安全安心な道路空間を目指し、交通安全対策等に取り組んでいます。信号を所管している警察からは、ご要望の箇所である舞子歩道橋下については、カーブの途中にあるため、見通しが悪く、さらに前後にバス停、T字路(路地)があるため、信号を設置することは困難と聞いています。</p>	<p>1. 誰もが歩きやすいみち (2)セーフティロード整備事業</p>	
11	<p>東灘区の43号線沿いの松原交差点についての要望で、交差点の東側に国道43号を渡る歩道橋を設置していただきたい。</p> <p>現在、松原交差点を歩行者が、南側から北側に渡ろうとするなら、交差点の西側にある信号を渡らなければならない。しかし、東側から西側にまず、渡るには、250mほど、南へ下ってセブンイレブンの前の横断歩道を渡り、北へまた250mほど上がって信号を待ち、信号が青になると急ぎ足で渡り(信号が2つあるため、北側に渡りきるには急ぎ足でないと間に合いません)、東側に行くために、また信号を待たなければならない。</p>	<p>みちづくり計画の施策「(2)セーフティロード整備事業」に記載のとおり、安全安心な道路空間を目指し、交通安全対策等に取り組んでいます。国道43号を管理している国土交通省からは、「松原交差点は、交差点西側に国道43号を南北に横断する横断歩道があり、また、交差点北側に市道を東西に横断する横断歩道があります。また松原交差点より北に約70m、南に約170mの位置に東西へ横断する横断歩道があり、また東に約170mの位置に横断地下道が設置されています。松原交差点より西側を利用する場合は松原交差点の横断歩道を、東側を利用する場合は横断地下道等を利用することで十分な通行が確保されていると考えられます。以上のことから、横断歩道橋の新設は困難であると考えます。」と聞いています。</p>	<p>1. 誰もが歩きやすいみち (2)セーフティロード整備事業</p>	
12	<p>歩きやすい道、にぎわいを創出、災害に強い、すべて素晴らしいと思うが、自転車を利用しやすいというのは疑問である。</p> <p>将来の高齢化をまったく考慮していない。</p> <p>お年寄りには自転車に乗れない。どうするのか。</p> <p>また自転車は、乗っている時間よりはるかに長い時間、どこかに駐輪しておく必要がある。その費用を誰が負担するのか。どこに場所を確保するのか。</p> <p>歩行者に対する危険性も、これから非常に問題になる。(今後、車の自動制御が進み、自動車事故が激減する中で、自転車事故だけが減らないため)</p>	<p>みちづくり計画の施策「(1)自転車走行空間の整備」に記載のとおり、自転車利用環境の向上に取り組んでいます。これは自転車利用者のためだけでなく、高齢者をはじめとする歩行者の安全性を確保するためにも取り組んでいます。</p> <p>近年では、歩道上での歩行者と自転車の事故の増加が課題となっており、これを防止することを主な目的として、自転車走行空間の整備を進めています。</p> <p>また、放置自転車が歩行者の安全な通行を阻害するなどの課題もあり、放置自転車の定期的な撤去とともに、道路空間を有効に活用して駐輪場を整備し、受益者負担の考え方に基づき管理運営を行うなどの駐輪対策を推進しています。</p> <p>自転車を正しいルールで利用してもらえ環境を整備することで、歩行者・自転車・自動車にとって安全な道路空間を創出していきたく考えています。</p>	<p>2. 自転車が利用しやすいみち</p>	22 25
13	<p>灘区内、2キロの距離について、国道二号を自転車で通勤している。</p> <p>細心の注意を払いますが、危険な場面が多い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者が広がって歩いている ・突然歩行者が進路変更する ・歩道沿いの住人が飛び出してくる など <p>歩道内の自転車、歩行者のゾーン分けをすることをお願いしたい。</p>	<p>自転車は軽車両であり、車道走行が原則となっているため、車道における「自転車レーン」を基本として整備を進めています。</p> <p>歩道の幅員が十分に広い路線では、状況に応じて歩道上の自転車通行部分指定なども行っていますが、あくまでも歩道は歩行者優先なので、自転車は歩行者に気を付けてご利用いただくこととなります。</p> <p>また、国道2号については、国土交通省の所管であるので、国に対し自転車走行空間の整備を働きかけていきます。</p>	<p>2. 自転車が利用しやすいみち (1)自転車走行空間の整備</p>	22
14	<p>特に坂道のない平坦な南側地区では自転車利用者が年代問わず多いため、自転車レーンを増やしてほしい。</p>	<p>みちづくり計画の施策「(1)自転車走行空間の整備」に記載のとおり、自転車交通量の多い東西路線を優先的に、自転車走行空間の整備を進め、ネットワーク化を図ります。</p>	<p>2. 自転車が利用しやすいみち (1)自転車走行空間の整備</p>	22
15	<p>自転車路を確保しようと道路端の路面の色だけ変えていることが多いが、どう考えても自転車運転者にとって危険であるように見える。まず歩道を確保して、その歩道の端に自転車優先路を創るべきではないか。</p>	<p>自転車は軽車両であり、車道走行が原則となっているため、車道における「自転車レーン」を基本として整備を進めることで、車道上の自転車および歩道上の歩行者の安全性向上を図ります。</p> <p>歩道の幅員が十分に広い路線では、状況に応じて歩道上の自転車通行部分指定なども行っていますが、あくまでも歩道は歩行者優先であるため、自転車は歩行者に気を付けてご利用いただくこととなります。このような自転車のルール等について、より多くの方に知っていただけるよう、走行空間の整備に加え、啓発活動にも引き続き取り組んでいきます。</p>	<p>2. 自転車が利用しやすいみち (1)自転車走行空間の整備</p>	22
16	<p>道路はスピード化より安全性であるため、自動車と自転車と人のエリアの整合性が必要。</p>	<p>みちづくり計画の「基本的な考え方」に記載のとおり、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」等を図ることを目指しており、例えば、人中心とする道路には歩道等を設置する等、ふさわしい断面構成となるように道路をリデザインしていきます。一方で、自転車は軽車両であり、車道走行が原則となっているため、車道における「自転車レーン」を基本として整備を進めています。自転車が走行する位置と方向を車道に明示することで、自転車と自動車の空間を明確にするだけでなく、自転車の車道走行が進み、歩道上の歩行者の安全性も向上すると考えています。</p> <p>限られた道路空間の中で、歩行者・自転車・自動車の安全な通行が図られるよう、道路や沿道の利用状況等を考慮しながら整備を進めていきます。</p>	<p>2. 自転車が利用しやすいみち (1)自転車走行空間の整備</p>	22

No	意見の概要	市の考え方	関係箇所	
			項目	頁
17	JR舞子駅付近の下り坂での歩道で、通勤、通学の電動自転車が 増え、無謀運転等が多くなり、歩行者との接触事故が増えている。 対策として、歩道には全ての自転車は乗り入れ禁止としてほしい。	みちづくり計画の施策「(1)自転車走行空間の整備」に記載のとおり、 歩行者や自転車の安全性・快適性の確保などを目的に「自転車走行空間の整備」を進めています。平成24年6月策定の「神戸市自転車利用環境総合計画」では、舞子多間線などを整備対象路線に位置付けており、みちづくり計画でも、対策を検討する路線に位置づけています。自転車は軽車両であり、車道走行が原則となっているため、自転車と歩行者を分離することを基本として、整備を検討していきます。	2. 自転車が利用しやすいみち (1)自転車走行空間の整備	22
18	一部自転車専用道が作られているが良いと思う。 自動車優先のきらいも有るが自動車道を狭めても 自転車専用道路を作るべきだと思う。	みちづくり計画の施策「(1)自転車走行空間の整備」に記載のとおり、 歩行者や自転車の安全性・快適性の確保などを目的に「自転車走行空間の整備」を進めています。自転車は軽車両であり、車道走行が原則であることを踏まえて、車道における「自転車レーン」を基本としており、路線の状況に応じて車線を減少するなどして整備を進めています。限られた道路空間の中で、歩行者・自転車・自動車の安全な通行が図られるよう、道路や沿道の利用状況等を考慮しながら整備を進めていきます。	2. 自転車が利用しやすいみち (1)自転車走行空間の整備	22
19	自転車道については、鳴尾御影線であるような車道の端を水色にしたものは最低である。 走ったことがあれば分かるかと思うが、自転車にとっても車にとっても危険である。私は両方乗るので痛感している。また路上駐車が あると意味がなく、車にとっては短時間の駐車も難しくなり、道路の利便性が著しく低下する。そもそも自転車と自動車とが既存のルールを守っていれば不要なものである。 名谷環状線のように歩道を広くして自転車を通すのがマシだが、前述の通り自転車には色々問題もあるので、自転車に頼らない街づくりが求められる。 自転車の環境性能だが、今後は自動車の環境性能が著しく向上する。そうすると、自転車のメリットはない。また放置自転車対策の費用は、自転車税を導入してそれに充てるべきである。	自転車が安全に走行するためには、自転車利用者とドライバーの双方に正しいルールを守っていただくことが重要です。 自転車は軽車両であり、車道走行が原則となっているため、車道における「自転車レーン」を基本として整備を進めています。自転車が走行する位置と方向を車道に明示することで、自転車利用者に正しいルールを周知するとともに、ドライバーへの注意喚起にもなり、事故の防止につながると考えています。 また、鳴尾御影線は、駐車禁止ですが、人の乗降や荷捌きなどの短時間の停車は可能です。停車車両がある場合は、自転車がその車両を避けて走行していただくこととしています。長時間の駐車は無くしていけるよう、警察署と協力して啓発活動に取り組んでいきます。 限られた道路空間の中で、歩行者・自転車・自動車の安全な通行が図られるよう、道路や沿道の利用状況等を考慮しながら整備を進めていきます。 また、駐輪場の管理運営や放置自転車の撤去などの放置自転車対策に係る経費については、駐輪場利用料や放置自転車保管料等の収入により賄うなど、受益者負担の考え方に基づき事業を行っています。	2. 自転車が利用しやすいみち (1)自転車走行空間の整備	22
20	住宅部の方が歩道での歩行者と自転車の接触も多いため、区分けをシッカリして欲しい。	みちづくり計画の施策「(1)自転車走行空間の整備」に記載のとおり、市内を東西に結ぶ路線や、自転車利用が多く歩道内に自転車が混在している路線等を中心に、自転車走行空間の整備を進めており、住宅地についても、緊急性を考慮して、順次整備を検討していきたいと考えています。 歩道の幅員が十分に広い路線では、状況に応じて歩道上の自転車通行部分指定なども行っていますが、自転車は軽車両であり、車道走行が原則となっているため、車道における「自転車レーン」を基本として整備を進めています。	2. 自転車が利用しやすいみち (1)自転車走行空間の整備	22
21	神戸は徒歩で観光する方も多いため、ベンチの設置・街灯・樹木・花壇の設置を更に進めて頂きたい。	みちづくり計画の施策「3. にぎわいを創出するみち」に記載のとおり、都心部を中心に観光スポットを結ぶ路線では、ひと中心のみちづくりを進めており、にぎわいや憩いの機能を道路空間が担うように考えております。 ベンチについては、坂道の多い地域等に休憩施設として設置するとともに、来訪者への「おもてなし」や市民生活への「温かみ」を表現するまちづくりのツールとして設置することが望ましいと考えています。 街灯については、現在フラワーロードにおいて、「光のミュージアム」をテーマとした夜間照明整備を進めています。時間やイベントに応じた色や光による演出を付加し、夜間の景観を楽しめるものです。 植栽・花壇については、今後、都心部における道路のリデザイン等の整備に合わせ、ガーデニングストリートを演出する予定です。 今後は、この様な施策を、来訪者が快適に過ごせる道路空間を創出するように、拡充していきます。	3. にぎわいを創出するみち	26
22	みちづくりの将来像で露店の図案がでていますが、通行部分のインターロッキングはもっと広い範囲(住宅部の歩道等)にも設置して欲しいと思う。	歩道等の舗装は、ユニバーサルデザインの観点から、目地のないアスファルト舗装が最良ですので、生活道路においては、引き続きアスファルト舗装を中心に整備していく考えです。しかし、景観や周辺環境など、地域や沿道の状況においては、インターロッキングブロック舗装を個別に検討していきたいと考えています。	3. にぎわいを創出するみち	26
23	歩道に休憩できるスペースやカフェを設けるのは良いと思う。 「光のまち神戸」の取り組みは素晴らしい。 広報などもしていただいて、どんどん啓発いただけると良い。 道路デザインの向上は素晴らしい。	みちづくり計画の施策「(1)道路デザインの向上」に記載のとおり、「デザイン都市・神戸」を推進するため、地域の個性を活かした道路デザインの向上に取り組んでいます。道路のデザインについては、限られた財源の中、市民の皆さんや来訪者の方々が、いかに質の高い時間を過ごせる都市空間を創り出せるかが課題となっています。予算をかけてデザインを上乘せするのではなく、人と環境にとって実質的な価値のある道路を計画・整備するよう検討してまいります。	4. 景観に配慮したみち (1)道路デザインの向上	26 29
24	最近、市内では大きな街路樹が切られるケースが多い。 もちろん大きくなりすぎた木は色々問題もあるが、大きな木があることで街の潤い、高級感が一気に高まるということをお忘れはいけません。逆に言うと、木を切ってしまうと街は殺伐とし、場末感に包まれることになる。	みちづくり計画の施策「(2)まちなみに調和した街路樹の管理」に記載のとおり、景観や環境に果たす街路樹の役割を踏まえ、樹種や道路特性に合わせた適正な維持管理を行い、美しい街路景観と心地よい緑陰の創出に努めます。ご意見につきましては、今後の取り組みの参考にさせていただきます。	4. 景観に配慮したみち (2)まちなみに調和した街路樹の管理	30

No	意見の概要	市の考え方	関係箇所	
			項目	頁
つなぐ～地域をつなぎ経済を支える～				
25	阪神高速湾岸線のポーアイから長田へは、是非とも早期開通をお願いしたい。 ただし、神戸空港まで信号なしで行ける工夫が必要。	みちづくり計画の施策「(1)広域圏幹線道路ネットワークの整備」に記載のとおり、大阪湾岸道路の整備促進を位置付けています。 大阪湾岸道路は、六甲アイランド以西の西伸部約21kmがミッシングリンクとなっており、阪神高速道路神戸線の摩耶付近をはじめとする東行の夕方の渋滞は、全国の都市高速の中でも、最も激しい渋滞箇所となっています。 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)については、これまで、兵庫県、神戸市、経済界等が一体となり国へ要望してきており、その結果、平成28年度から国が主体となって事業を進めていくことになりました。 神戸市としては、関西三空港の有機的な連携、国際コンテナ戦略港湾・阪神港の機能強化、物流の効率化等に寄与することで関西創生の実現に繋がっていくことから、引き続き、一日も早い完成を、国に要望していきます。 また、ポートアイランドの中にインターチェンジが出来る計画となっており、神戸空港の空港島に渡る橋からもかなり近い所に位置しているため、アクセスし易くなるものと考えています。	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	33
26	有馬街道の有馬口～五社インター間の拡幅工事について、大池～有馬口の施工中から、計画・調査・買収等を実施していただき、当該区間完了後にスムーズに工事を施工していただきたい。	みちづくり計画の施策「(2)都市内幹線道路・補完的幹線道路ネットワークの整備」に記載のとおり、神戸三田線(有馬街道)をはじめとする都市内幹線道路・補完的幹線道路ネットワークの整備推進を位置付けています。 神戸三田線(有馬街道)の有馬口～五社インター間については、みちづくり計画のなかで、「今後、10年以内に事業着手を目指す路線」に位置付けています。 神戸三田線の大池工区や有馬口工区を含む事業中路線の進捗状況や、他の未整備路線との整備優先度等をふまえて、検討してまいります。	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	37
27	どうか離宮道の高速道路計画を中止してほしい。 渋滞も朝の一時的な時間帯のみ、昼間は車1台も通らないのにどうして道路をつけないといけなのか。神戸市唯一の景観を潰してまで必要とは到底思えない。 電車の踏切が渋滞の原因になっているので電車を地下にするなどして他の対策をしてほしい。 静かで穏やかな須磨を残してほしい。	ご意見をいただいている道路は、都市計画道路「須磨多聞線」のことと思われます。 須磨多聞線は、須磨区天神町から垂水区小東山に至る延長約7kmの都市計画道路です。須磨区南部と垂水区北部・西区方面を結び、都市の骨格とネットワークを形成するの主要幹線道路で、順次整備を進めているところです。なお、須磨多聞線は一般道路であり、高速道路ではありません。 このうち、西須磨工区は、離宮公園前交差点から中央幹線の間において、道路を新設する事業です。本工区の整備により、周辺道路の渋滞緩和や沿道環境の改善が図られ、また、災害時の避難路や緊急輸送道路としての役割が期待されます。 須磨多聞線は山陽電鉄と交差する計画となっており、線路と交差する部分は高架橋での整備が必要となります。 ご意見のとおり、地域の景観に一定の影響が生じますが、例えば、できる限り橋の厚さを薄くすることや、道路全体として統一感を持ったデザインとすること、また、景観の専門家からの助言を頂くなど、景観面での配慮をできる限り行いたいと考えています。	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	37
28	商大筋北行き信号交差点の改良を希望する。舞子墓苑、ホームセンター、スーパーへの出入り、高速の出入り口、とバス道でもあり、毎回北行きが渋滞している。信号の時間変更、矢印信号等何か対策をお願いしたい。	みちづくり計画の施策「(2)渋滞箇所の解消」に記載のとおり、自動車交通の円滑化と沿道環境の負荷の軽減を目的に、商大筋北行き信号交差点(星陵台中学校前交差点)などの主要渋滞箇所において渋滞対策に取り組んでいます。 星陵台中学校前交差点から北行車線において朝夕のラッシュ時を中心に渋滞が発生しています。 ご指摘の信号サイクルの変更については、これまでも警察において適正に時間調整をしています。 抜本的な対策としては、高丸インター前の交差点から星陵台中学校前交差点までの間の北行車線を1車線拡幅することを考えています。早期実現に向けて、鋭意取り組んでいきます。	2. 都市内幹線道路・補完的幹線道路ネットワークの構築 (2) 渋滞箇所の解消	41
29	渋滞対策について有効なのは、ラウンドアバウトである。 理由は自動運転。今後急速に普及が予想される自動運転は、ラウンドアバウトと非常に親和性が高い。 今から準備しておけば、神戸は素晴らしい町になる。 たとえば磯上通り一丁目交差点など、複雑で常時渋滞していますが、巨大なラウンドアバウトであれば解消できるのではないかと。	ラウンドアバウトは、交差点に流入する交通量の合計が1万台程度までに適するとされており、磯上通1丁目交差点の様に交通量が非常に多い交差点に対して、有効な対策でないと考えています。磯上通1丁目交差点をはじめ、神戸市内には多数の主要な渋滞箇所があり、関係機関と連携しながら、順次ソフト・ハードの両面から必要な対策を検討してまいります。	2. 都市内幹線道路・補完的幹線道路ネットワークの構築 (2) 渋滞箇所の解消	41
30	経済のグローバル化については、車道の区分けを行い一般通行区分と貨物系の通行区分をハッキリ区分する事が渋滞の緩和にもつながるのではと思う。	車線ごとに通行車両を区分しても、その道路の交通量は変わらないため、渋滞対策としては、他の道路への交通分散等のソフト施策や、交差点改良等のハード施策の両面から、有効な対策を検討してまいります。	2. 都市内幹線道路・補完的幹線道路ネットワークの構築 (2) 渋滞箇所の解消	41

No	意見の概要	市の考え方	関係箇所	
			項目	頁
守る～災害に備える・環境に配慮する～				
31	巨大災害については、高架橋などの橋げたの強化はもちろん、排水性の高い道づくりが必要かと思う。 例えば、南北通路を広くする等	みちづくり計画の施策「1. 災害に強いみち」に記載のとおり、緊急輸送道路における橋梁の耐震化や無電柱化、崖崩れや落石等の危険箇所における防災対策を実施しているところです。 道路の排水については、路面排水と道路法面の排水があります。路面排水については、従来から側溝を整備しており、近年は、交通安全対策・騒音対策も兼ねて、排水性舗装、透水性舗装も併せて整備を進めています。また、道路法面の排水対策としては、道路法面に降った降雨を河川等に速やかに排水できるよう法肩への排水溝を整備するとともに法面に縦排水の整備をする等の対策を進めています。なお、本市では、下水道部門や河川部門とも連携を図りながら排水・浸水対策を進めており、市全体で防災力強化に取り組んでいます。	1. 災害に強いみち	45 51
32	将来の道づくりについて 将来において人口減、特に労働人口の減少が明らかであるのに、いかにコストを抑えるかの視点が欠如している。いかに安く道路を維持するか、単にコスト削減ではない画期的な仕組みと技術の改革が必要である。 アメリカでは舗装をやり直す時は、表面を薄く削ってアスファルトを引き直すが、日本では土が見えるまでひっぺがえして一から舗装しなおす。お金がいくらあっても足りない。 都心部での道路有料化も必要であると思う。	みちづくり計画の施策「2. 次世代に継承できるみち」に記載のとおり、道路の維持管理については、これまで悪くなってから更新するという事後対策型の補修から、悪くなる前に直し更新時期を遅らせるという予防保全型の補修へと転換しています。建設局では、橋やトンネルをはじめとした構造物の点検を定期的に行い、健全度に合わせて補修する計画を策定し、長寿命化を図ることで将来的な維持管理コストの縮減に取り組んでいます。 舗装については、ひび割れやわだち掘れ等、その損傷度にあわせて、対策工法を使い分けています。特に損傷がひどい場合は、損傷箇所まで全て取壊し、新たに舗装をし直す「打替え工法」を用いるほか、舗装のアスファルト部分だけが損傷している場合には表面を薄く削ってアスファルト層のみをやりかえる「切削オーバーレイ工法」を採用しています。 道路有料化については、山麓バイパスなどで運用しておりますが、一般市道においては、公共性が高く、容易に有料道路とすることはできません。	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	52
33	コープ白川台の東側の凸凹道の舗装をお願いしたい。 また、排水不良の側溝について、要望のあった部分的な箇所だけでなく、全体に傾斜をつけ本管へ流してほしい。	みちづくり計画の施策「(2) 道路の維持管理」に記載のとおり、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ます。 ご要望の内容については、西部建設事務所において現地の状況を確認した上で、対応をいたします。	2. 次世代に継承できるみち (2) 道路の維持管理	54
34	道路は人と人との出会いの場であるため、整理・整頓・清潔・清掃のいきとどいた道路が必要。	みちづくり計画の施策「(3) 道路美化の推進」に記載のとおり、市民との協働で道路の美化に取り組んでいます 本市では、約5,900kmの道路を管理しており、道路のこぼこや側溝の補修、路面の清掃といった日常的な維持管理を建設事務所でしています。路面の清掃については、幹線道路の車道や人通りの多い駅周辺の歩道などを中心に、路面清掃車のほか、職員による清掃も実施しています。市民の皆さんと協働で美しい道路を守っていくために、地域の身近な生活道路の美化について、ご協力のほどよろしく願いいたします。	2. 次世代に継承できるみち (3) 道路美化の推進	54
35	道路は人と人との出会いの場であるため、道路を維持するボランティアの推進が必要。	みちづくり計画の施策「(3) 道路美化の推進」に記載のとおり、市民との協働で道路の美化に取り組んでいます。毎年8月に本庁及び各建設事務所において「道路美化デー」を開催し、官民協働による道路清掃及びマナー啓発・指導などを行っております。美化デーの実施にあたっては、地元自治会や婦人会、関係団体への参加を呼びかけ、多数の方にご参加いただいております。今後も地域等へ積極的に参加を呼びかけ、参加者の増加に努めてまいります。また、道路愛護精神の醸成及び高揚を目的として、地域で道路愛護活動を行う団体に対する支援制度(認証・表彰等)を実施しています。	2. 次世代に継承できるみち (3) 道路美化の推進	54
36	神戸市中央区内の道について、多くの店舗が、店の前の歩道を、まるで店舗の敷地のように使っているところがあるので、非常に通りにくい。 歩道は店の私有地ではないので、早急に対処して頂きたい。 歩行者は歩道に店の看板があると歩きづらいので仕方なく車道を歩くので、店の看板を歩道に置かないでほしい。	みちづくり計画の施策「(3) 道路美化の推進」に記載のとおり、円滑な通行に支障しないよう、道路空間の不法占用物件の解消に取り組んでいます。 各建設事務所において、担当区域内を定期的に道路巡回を行っています。巡回中や通報により異状を発見した場合は、道路管理者として必要に応じて啓発・指導を行っています。また、重点区域を定めて所轄警察署とも連携してパトロールを実施し、違反行為の是正、啓発指導、手続きの適正化に取り組んでいます。 個別に指導しても、再び出されるといった状態もあり、今後も粘り強く啓発指導を行っていきたいと考えています。	2. 次世代に継承できるみち (3) 道路美化の推進	54

No	意見の概要	市の考え方	関係箇所	
			項目	頁
第3章				
37	三宮周辺の回遊性の向上をレンタサイクルによって行うのではなく、東京でよくあるような短距離無料バスのようなものが望ましい。また、遊園地のリフトのようなのりもの、超小型のトレーラーバスのようなもの、水平エレベーターなど、いろいろアイデアを出していただきたい。	新神戸から三宮、元町を経て、神戸・ハーバーランドまでを対象とする、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]および三宮周辺地区の『再整備基本構想』を平成27年9月に策定しました。みちづくり計画は、これらの計画と連携し、みちに関する取り組みを推進してまいります。神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]では、歩行者と公共交通を優先し、自動車がなくとも快適に移動できる「効率的な交通システム」の整備を掲げております。また、三宮周辺地区の『再整備基本構想』でも、多様な回遊手段の確保として、コミュニティサイクルの他、都心における公共交通(LRT・BRT、循環バス)やワンウェイカーシェアリング等の導入検討を掲げております。ご意見頂いた内容については、上記の取り組みと同じ方向性と考えており、具体的な取り組みやアイデアについては、今後施策を進めていく上で検討していきます。		65
その他				
38	JR舞子駅から動く歩道を舞子多間線に約2キロぐらい、実験的に取り付けてはどうか。まだ何処の、自治体でも屋外での設置は無いと思われる。	屋外の一般道路に動く歩道を設置することは、利用者の安全性の確保、設置場所、沿道へのアクセス、勾配や段差などへの対応、維持管理や維持経費など、多くの課題が想定されることから、設置は考えておりません。		
39	国道43号からハット神戸へ南下する際に非常に移動しにくさを感じている。(車、徒歩いずれにおいても)道がなく、繋がっている道は非常に混雑し、また、道がないため、目的地はすぐそこでも大回りをする必要もある。もう少し南下可能な道を作って欲しいと数年来感じている。ハット神戸は再開発で企業他病院等々誘致しておりますが、これでは神戸市の再開発の本気度を測りかねる。是非、国道43号からハットへの道の増加を検討いただきたい。	ご要望の国道43号とHAT神戸をつなぐ新たな道路の計画はございませんが、国道43号のHAT神戸周辺の交差点が渋滞箇所となっていることから、より円滑な交通が図られるよう、今後も引き続き、国道を管理する国との連携強化に努めていきたいと考えています。		
40	道路と見なしている部分は市の公道として所有権を強制的に代えるようにしてみたらどうか。違反建築もなくなり、道路も正確に広くなると思う。また、空き家対策も敷地と道路の関係がよくわかるようになると思う。	共用道路として税法上評価額の減額措置を受ける敷地であっても、個人が所有する財産であり、神戸市がその所有者の承諾を得ず所有権の移転を行う権限や法的根拠はありません。ご意見にあります建築基準法上の道路であっても、その敷地を強制的に市の所有とすることは、所有者の権利を侵害することになるため、対応いたしかねますことをご理解下さい。なお、道路幅員が4m未満の公道(道路法上の道路)に面する敷地で住宅を建築する場合、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いただける場合は、神戸市が舗装等の整備を行う制度があります。		
41	地球温暖化の進行については、市内を電気自動車やハイブリッドカーのみに限定し、ガソリン車やディーゼル車の浸入時に環境税(1回100円)などを取ることで、規制ができるのではと思う。	本市を含む大阪・兵庫圏域において自動車NOx・PM法により排出基準を満たさない自動車(トラック、バス、ディーゼル車)は登録することができません。また県条例によりこれらの車両は他地域からの流入も一部規制されています。さらに本市では電気自動車用の急速充電器を設置し、一般開放するなど、次世代自動車の普及推進に努めています。なお、環境税(地球温暖化対策のための国税)については平成24年10月1日から石油・天然ガス・石炭などの化石燃料の課税が始まっており、再生可能エネルギーの普及や省エネ対策等に活用されています。		