

「みちづくり計画」(H23～H27)の総括について

4つの『みちづくりの柱』に沿って、重点施策を中心に個別施策も含めた5箇年の総括をとりまとめた。

I 安全・安心を守るみちづくり

施策名称		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. 人に優しいみち	交通バリアフリー道路特定事業	保健福祉局との連携による新たな重点整備地区の設定、及びそれに基づく道路特定対策の実施	・保健福祉局との連携による新たな重点整備地区の設定(「バリアフリー道路特定事業計画」の策定(H24)) ・約1.15kmを実施(生活関連経路市全体約5.7km)	A (B) C		
	波打ち歩道の解消	15kmの波打ち歩道解消	約14.2kmの波打ち歩道の解消	A (B) C		
	(1)誰もが歩きやすいみちに～ユニバーサル歩道整備事業～ 歩道段差の解消	約3,700箇所の段差解消(累計10,000箇所達成)	約2,800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)	地下埋業者等による掘削占用の復旧などの解消箇所が減少したため。	
	身体障がい者乗降スペースの整備	2駅の整備	4駅(西鈴蘭台駅、住吉駅、摩耶駅、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	5橋撤去(達成率:約83%) (西志里池歩道橋、中道歩道橋、南本町歩道橋、ふれあい歩道橋、湊川公園西歩道橋)	A B (C)	スポーツセンター前歩道橋(PI)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)クルマ優先からヒト優先に～道路空間再配分～		・葺合南54号線の工事着手に向け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会を実施。	(B) C			
(3)光のまち神戸～街路灯の設置～		・蛍光灯20Wの球替えや故障時などに32Wへ交換(約6.5万灯/約9.0万灯) ・100W以上の街路灯において根腐れ等の点検を行い、損傷状況に応じて計画的に撤去・建替えを実施 ・道路照明灯(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5箇年で約2,000灯増設した。	(B) C			
2. 交通安全の向上		通学路緊急合同点検、全箇所対策済(道路管理者分) 「神戸市通学路安全プログラム」の策定(H26)	(B) C			
3. 災害に強いみち	(1)緊急輸送道路ネットワークの構築	橋梁の耐震化	45橋の耐震化(耐震化対象全95橋完了)	33橋/45橋の耐震化(達成率:約73%) (耐震化対象83橋/95橋の耐震化が完了)	A B (C)	・平成26年度までに全対象橋(残12橋)の設計業務は完了していた。 ・しかし、点検基準が変わり、橋梁点検の費用が当初想定以上に必要となった。 ・この影響等により、平成27年度予算が不足し、耐震補強工事の進捗状況が悪化したため。
	(2)道路防災対策		道路防災計画(H26～30)策定及び40か所の対策実施	(B) C		
	(3)生活幹線道路の整備		・学園南線(約2km)及び弓場線(駅前広場)整備完了(H25年度) ・平成26年度末をもって、都市計画道路の見直しは概ね完了した。 ・東山菊水線の一部区間(約0.2km)の事業化(H27年度末) ・夢野雪御所線整備を進めている。(H28年度末に完成予定)	(B) C		
	(4)密集市街地における道路の整備		・細街路9路線の整備完了 ・東山菊水線の一部区間(約0.2km)の事業化(H27年度末) ・夢野雪御所線整備を進めている。(H28年度末に完成予定)	(B) C		
(1)橋を長持ちさせるために～橋梁アセットマネジメント～	橋梁アセットマネジメント	計画に基づく修繕 第Ⅱ期長寿命化修繕計画の策定	第Ⅰ期長寿命化修繕計画(H20～24)114橋修繕完了 第Ⅱ期計画(H25～29)策定及び19橋修繕完了 494橋の法定点検の実施(道路橋301橋、歩道橋193橋(H26～27累計))	A (B) C		

4. 次世代に継承できるみち	(2) 計画的な維持管理	<戦略的な補修の実施> ・トンネル長寿命化計画の策定 ・近接目視点検に基づく長寿命化計画の更新を実施 ・トンネル8箇所の対策工事 ・路面下空洞調査を実施(約263km) ・空洞の可能性のある箇所について、補修工事を実施 <道路側溝の改良及び蓋掛けの推進> ・側溝の破損や断面不足などの解消(約36.2km) ・狭小幅員道路等における側溝蓋掛けの実施(約2.4km) <道路管理設備の適切な維持管理> ・トンネル設備、地下道排水ポンプ、エレベーター等の定期点検を実施 ・定期点検で確認されて不具合設備の改修工事を実施	Ⓑ C
	(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	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、掘り返しの縮減、工事施工の平準化に努めた。	Ⓑ 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、歩道橋のバ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実施していく地域を目標として選定することで、地域課題の評価を明瞭化した。
- ・障害者用乗降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施策として取り組むこととし、新たな数値目標を定めた。

■「3. 災害に強いみち」

- ・緊急輸送道路ネットワークの構築における橋梁の耐震化については、点検基準の変更により、点検にかかる費用が大幅に増えたなど、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、目標未達成となった。
- ・改定後についても、南海トラフ巨大地震等に備え、救援物資等の効率的かつ円滑な輸送確保を図るため、予算状況をふまえて橋梁の耐震化を着実に取り組む。

■「4. 次世代に継承できるみち」

- ・道路ストックの老朽化問題等に伴い、橋梁の近接目視点検や路面下空洞調査の実施など、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、既に「修繕計画」を策定している橋梁、トンネル、駐輪場について数値目標が盛り込まれた5箇年の実行計画を掲げ、計画的な修繕を行っていく。地下道や駐車場などについては、今後、調査を行ったうえで「修繕計画」を策定し、実行計画に追加していく。

II 環境に配慮したみちづくり

施策名称		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. 自動車交通の円滑化	(1) 自動車交通の抑制・低減		・神戸市総合交通計画策定(H25) ・都心内を循環するバスの検討等、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		対策の実施により、滝山町交差点、太閤橋交差点において渋滞緩和	(B) C	
	(3) 料金施策による有料道路への転換～環境ロードプライシング～		阪高湾岸線、山麓バイパスにおいて実施 湾岸線:対距離制導入前と比較して、乗継交通量が増加している。(H23、24比較:960台増) 山麓バイパス:料金値下げ前と比較し、大型車Ⅱの交通量が増加している。(H23.6～H24.5平均、H24.6～H25.5平均の比較:34台/日増)	(B) C	
	(4) 踏切対策によるボトルネックの解消		阪神電鉄(住吉～芦屋)において連続立体交差事業の推進(H27に下り線の高架切替)	(B) C	
2. 自転車利用環境の整備	(1) 自転車走行空間の整備	自転車走行空間整備計画の策定 計画路線のうち約20km整備完了	「自転車走行空間整備計画」の策定(H24) 約8km整備完了(達成率:約40%)	A B (C)	整備形態の選定や細部の設計などに関する警察との協議、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を導入した。(三宮・元町周辺:駐輪場整備 H25・27合計約650台、兵庫駅周辺:駐輪場増設等 H25合計約1,900台、新長田駅周辺:駐輪場整備H23、24 合計約310台) ・看板も用いた放置自転車対策や放置禁止区域の指定、放置自転車の即時撤去の開始などにより、全市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、自転車ルールの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・みず・みどりの学校」における啓発チラシの配布や自転車DVDでのマナー学習が定着した。 ・警察と連携した啓発活動の体制が確立できた。	(B) C	
3. 道路構造対策による環境負荷の低減	(1) 水とみどりのネットワーク形成		・街路樹の適切な維持管理 ・「神戸スマート都市づくり計画」の策定(H24) ・三ノ宮南地区、兵庫運河周辺地区、摩耶地区、深江地区において、緑化の推進に向けた働きかけを行い、地区内の緑の現況調査や緑化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		・歩道舗装における透水性舗装の実施(約48,000㎡) ・車道舗装における排水性舗装の実施(約301,000㎡) ・道路照明灯(300W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公用車への率先導入②事業者向け補助金③インフラ(急速充電器)整備④啓発活動の4つの取組みを継続的に実施し、一定の成果を得た。	(B) C	
5. 建設リサイクルの推進			・再生粒度調整砕石の使用拡大(上層路盤材として使用) ・建設発生土の工事間流用の徹底 ・建設副産物搬入施設の新規搬出先の指定 ・下水汚泥焼却灰入りアスファルト混合物の使用の原則化 ・「神戸市グリーン調達等方針」に規定するグリーン調達重点物品(公共工事関連)の利用促進	(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. 自動車交通の円滑化」について

神戸市内の主要な渋滞箇所は数多く残っており、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っていく必要があることから、新たな5箇年の実行計画を掲げ、重点的に取り組む。

■「2. 自転車利用環境の整備」について

自転車走行空間の整備が目標未達成である。警察等関係機関や地元説明に時間を要したため、20kmに対して8kmと達成率が低い結果となった。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議を今まで以上に円滑に進めることができると考えている。また、平成28年7月に見直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、矢羽根型路面標示の標準仕様など、「計画」や「設計」について改定がなされた。これらの状況をふまえて、新たな5箇年の実行計画を掲げ、重点的に取り組む。

Ⅲ 魅力・にぎわいに創出するみちづくり

施策名称		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. ウォーターフロントの魅力を向上させるみち	(1)都心とウォーターフロントを一体とする回遊ネットワークの形成	歩行者ネットワークの形成	整備計画の策定、計画にもとづく歩道整備等の推進(約1.5km)	<ul style="list-style-type: none"> 整備の基本方針の策定 葎合南54号線の再整備に係る関係機関協議、具体的な設計等 フラワーロード「光のミュージアム」について、国際会館前交差点～税関前交差点の570m及びJR高架下部の整備完了 伊藤町筋の再整備の事業推進(約120m完了、約130m着手) 鯉川筋の道路のあり方について、地域や関係機関と検討 三宮中央通りの歩行者空間拡大について、歩行者空間拡大に向けた関係機関との調整 JR貨物神戸港駅跡地の自転車歩行者専用道路の整備完了(約700m) 	A (B) C	全市的に統一された構造・デザインとするための「案内サイン整備戦略」を策定する等の影響により、配置計画や標記内容等の見直しが生じたため。
		案内サインの改修	78基の改修完了(累計117基整備完了)	33基改修完了(達成率:約42%)	A B (C)	
		自転車利用環境の整備	自転車走行空間の整備4km 旧居留地周辺の放置自転車の抑制	<ul style="list-style-type: none"> 自転車走行空間の約1.5km整備完了(自転車啓発シールの試験設置(約300m)を含む) 三宮・元町駅周辺の民間駐輪場の整備が完了(654台) 駐輪場整備、放置自転車対策(看板等)の試験実施により駅周辺や旧居留地の放置自転車が減少(H23:約2,200台→H27:約1,500台) コミュニティサイクル事業の開始(ポート10箇所) 	A (B) C	
		三宮駅等の周辺整備	阪神三宮駅改良にあわせた地下道及びデッキの完成	<ul style="list-style-type: none"> 三宮駅前東地下道の供用開始 三宮駅前東線(歩行者デッキ)の供用開始 阪神三宮駅改良工事の完了 	(A) B C	
	(2)兵庫運河周辺の回遊ネットワークの形成	プロムナード整備計画の策定及び整備	兵庫運河周辺のプロムナードの整備計画の策定、大規模用地の利用計画に合わせた整備推進	<ul style="list-style-type: none"> 「兵庫運河周辺地域のまちの将来像」を策定(H24) 「兵庫運河プロムナード整備に関するガイドライン」の策定(H27) 	A (B) C	
2. 景観に配慮したみち	(1)魅力あふれる道路空間の創出(道路デザインの向上)		まちの個性を活かしたみちづくりの推進 H23: 須磨多聞線(西須磨)、自転車走行空間の整備、明石木見線、フラワーロード東地区 H24: 新川橋(兵庫運河)、新湊川橋、灘の浜歩道橋(HAT) H25: 舞子ヶ原歩道橋、生田北72号線(東門街) H26: 夢野雪御所線 H27: 生田筋舗装	(B) C		
	(2)無電柱化の推進	電線共同溝整備ほか	<第6期5箇年計画(H25末)> 電線共同溝8.7km、裏配線1.4kmの整備(市内累計106kmの達成)	電線共同溝等(約6.9km)の整備完了(達成率:約69%)	A B (C)	占用事業者との予算をふまえた事業調整が難航し工事着手までに時間を要し、結果として予算確保ができず事業の遅れが生じたため。
	(3)街路樹を守り育てる			<ul style="list-style-type: none"> 大型街路樹のマネジメントについて、定期的な研修等によって、市職員および剪定業者双方の意識や技術の向上に努めた。 事故の未然防止及び健全な街路樹の育成 危険木の撤去・樹種転換の実施 	(B) C	
3. 市民との協働で育む美しくにぎわいのあるみち	(1)コミュニティ交流空間としての道路活用		<ul style="list-style-type: none"> 道路を活用した取り組みとして、神戸まつりやルミナリエ等のイベントを実施。 「道路管理・活用協定」に基づくにぎわいの創出(オープンカフェの実施等) 	(B) C		
	(2)美しいみちづくり(道路美化の実施)		<ul style="list-style-type: none"> 地域の道路愛護団体による美化活動の実施(76団体) 「はがし隊」として131団体と協定を締結し、はり紙・はり札・立て看板等の除却を行っていただいている。 「道路美化デー」では地域団体や企業団体との協働により、市民啓発に努めた。 	(B) C		

【Ⅲ魅力・にぎわいに創出す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. ウォーターフロントの魅力を向上させるみち」について

・全市的に統一された構造・デザインとするための「案内サイン整備戦略」を策定し配置計画や標記内容等を見直したことで、案内サインの改修に遅れが生じた。この状況をふまえて、新たな5箇年の実行計画を見直し、重点的に取り組む。
 ・阪神三宮駅の周辺整備は早期に完了した。今後、「神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]」や「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」などに基づき、「+design」の視点を取り入れながら、都心・ウォーターフロントにおけるひと中心のみちづくりを推進していく。

■「2. 景観に配慮したみち」について

・無電柱化の推進は、占用事業者との予算をふまえた事業調整が難航し、事業進捗に遅れが生じた。今後、国の動向を注視しつつ実行計画を見直し、緊急輸送道路や都市の観光地において、着実に取り組む。

IV 神戸の経済活動を支えるみちづくり

施策名称		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. 主要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構築	新名神高速道路	西日本高速道路(株)と協力し、2016(平成28)年度の供用を目指す。	平成28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、優先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、優先整備区間を供用できなかったため。
		国道2号(須磨区~垂水区)	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175号	国土交通省と協力し、現道拡幅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年度平野拡幅供用の目標に向けて、整備を促進した。神出バイパスについて、平成25年3月に北~小束野地区2.2kmが供用し、平成27年3月15日に田井地区1.1kmが供用(暫定2車線)した。	A (B) C	
		・大阪湾岸道路西伸部 ・神戸山手線(残区間0.4km)	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(H28.4)
	(2) 都市内幹線道路・補完的幹線道路ネットワークの構築	都市内幹線道路(目標が整備完了)	下記路線の整備完了 (都)山手幹線(本山) (都)山手幹線(灘) (都)神戸三田線(大池) (都)垂水妙法寺線(妙法寺南) (都)明石木見線(Ⅲ期北)	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93% 進捗率約67%) 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(目標が整備推進)	下記路線の整備推進 (都)神戸三田線(有馬口) (都)中央幹線(西須磨) (都)須磨多聞線(西須磨) (都)須磨多聞線(多井畑) (都)垂水妙法寺線(禅昌寺) (都)明石木見線(Ⅲ期南)	全路線整備中 施工中(用地買収率約93% 進捗率約0%) 施工中(進捗率100%(須磨多聞線接続部のぞく)) 施工中(用地買収率約98% 進捗率約0%) 施工中(用地買収率約79% 進捗率約12%) 施工中(用地買収率約62% 進捗率約17%) 施工中(用地買収率約98% 進捗率約25%)	A (B) C	
		補完的幹線道路(目標が整備完了)	下記路線の整備完了 県道有馬山口線 県道野村明石線	全路線の整備完了 整備完了(H25.9) 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(目標が整備推進)	下記路線の整備推進 都市計画道路 商船学校線 都市計画道路 魚崎幹線	未着工(現在工事中である、阪神電鉄の高架工事完了後に着工予定)	A (B) C	
		2. 利用者が利用しやすい料金体系の構築	(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	新神戸トンネルの阪神高速道路ネットワークへの編入	移管完了	新神戸トンネルを道路公社から阪神高速(株)に移管完了(H24.10)
(2) 料金体系の一元化				阪神圏の新たな料金体系について、国土幹線道路部会の中で平成29年度導入に向け議論が行われている。	(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、優先整備区間を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、より事業を効率的に進めるために、専用部への有料道路事業の導入による整備促進を目指す。
- ・大阪湾岸道路西伸部は関係機関と協議・調整により、平成28年4月に事業化された。今後、コスト縮減を図るとともに、さらなる事業の促進を目指す。
- ・都市内幹線道路は垂水妙法寺線(妙法寺南)、明石木見線(Ⅲ期北)、補完的幹線道路は有馬山口線や野村明石線は整備完了したが、地元調整の難航等により、事業が遅れた路線も多い。これらをふまえて、5箇年の実行計画を見直し、予算の確保に努めるとともに、選択と集中により、さらに効率的に事業を進める必要がある。
- ・「利用者が利用しやすい料金体系の構築」は、早期に新神戸トンネルの阪神高速(株)への移管が完了した。平成29年度の阪神圏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。