

都市計画道路の変更素案に対する意見の概要

【主要幹線道路（具体的な変更素案を公表した路線）】

路線名（区間番号）	意見の概要
高羽線（20）	高羽線（20）の廃止に賛成。
東亜筋線（30）	東亜筋線（30）の変更に賛成。
諏訪山線（31）	諏訪山線（31）について、幅員は18m必要。
新湊川左岸線（56）	新湊川左岸線（56）の変更に賛成。 ただし、事業の際には関係する住民に十分な配慮をお願いする。
八多道場線（43）	八多道場線（43）について、車両や人口増加が見込まれること、歩道の連続性や通学路・高齢者の歩行の安全性を考えると市街化区域側に歩道が設置されないのは問題であることから、都市計画道路の変更に反対。
有馬環状線（48）	有馬環状線（48）の変更に賛成。
長田箕谷線（58）	長田箕谷線（58）について、現計画で引き続き整備が必要。
神戸母里線（70-1, 2）	神戸母里線（70-1, 2）の変更に賛成。
明石木見線（85-4, 5）	明石木見線（85-4, 5）のうち、谷口地区～寺谷地区間について、両側に歩道を設けた幅員11mで整備が必要。 特に谷口地区～栃木東地区間は片側歩道すら整備されていないので、場合によってはバイパスによる迂回路を設けるなど早急に具体的な検討を進め、対応すること。
西神2号線（86）	西神2号線（86）の変更に賛成。
狩口伊川谷線（88）	狩口伊川谷線（88）の変更に賛成。
永井谷線（92）	永井谷線（92）について、西神南地区は年々人口が爆発的に増加しており、それに伴い交通量も増え続けている。 西バイパスの完成時の交通量増加を考えると、現在の交通渋滞の深刻度はさらに増していく。現在の恒常的な交通渋滞の実状と、今後の周辺の状況変化を考えると、右折専用レーンの大幅な延長と、現計画通り幅員20mの整備が必要。
岩岡西線（98-1）	岩岡西線（98-1）の変更に賛成。

【主要幹線道路以外の道路（具体的な変更素案を公表した路線）】

路線名（区間番号）	意見の概要
本山山手線（11-2）	本山山手線（11-2）について、廃止に賛成。
岡本線（12-1, 2）	岡本線（12-1, 2）の廃止に賛成。
弓場線（14）	弓場線（14）について、かつてと比べものにならないくらい自動車・自転車の交通量が増えたことから、最北端の深田池公園沿いを従来の計画どおり拡張し、広く安全な歩道と自転車専用道路を整備してもらいたい。
渦ヶ森線（19-4）	渦ヶ森線（19-4）の早期着工を望む。
花園線（23）	花園線（23）の廃止に賛成。
国魂線（25-1, 2）	国魂線（25-1, 2）について、縦交通に不便な東灘・灘区における津波等の避難道路として好適であり、災害対策として早期に拡張すべき。
熊内橋線（28-1, 2）	熊内橋線（28-1, 2）の廃止に賛成。
諏訪山線（32）	諏訪山線（32）の廃止に賛成。
宇治川右岸線（33-1, 2）	宇治川右岸線（33-1, 2）の廃止に賛成。
夢野雪御所線（34-2, 3）	夢野雪御所線（34-2, 3）の廃止に賛成。
塚本線（37）	塚本線（37）について、高校の通学路となっていることや、菊水10交差点への抜け道として自動車の通行が多いこと、川崎病院への緊急車両の通行路となっていることから、廃止に反対。
夢野白川線（41-1）	夢野白川線（41-1）について、道路拡幅が必要。
二郎線（44）	二郎線（44）の廃止に賛成。
鈴蘭台幹線（51-1, 2, 3）	鈴蘭台幹線（51-1, 2, 3）について、現計画でよい。
片山塩谷線（55-1, 2）	片山塩谷線（55-1, 2）の廃止に賛成。

【主要幹線道路以外の道路（具体的な変更素案を公表した路線）】

路線名（区間番号）	意見の概要
山麓線（61-3）	山麓線（61-3）が整備されれば、車の混雑も解消され、危険性も減ると思われるので、廃止に反対。
月見山線（62-2）	月見山線（62-2）について、現計画ほどの幅員でなくても、自動車がすれ違えて、道路の両側に歩行者の安全が確保できる歩道が設置できる程度の拡幅をしてもらいたい。 また、駅前ロータリーを駅の南側に確保してもらいたい。ただし、月見山駅から北は廃止でよい。
神戸母里線（69）	神戸母里線（69）の廃止に賛成。
塩屋舞子線（74-1）	塩屋舞子線（74-1）について、早期に整備すべき。
塩屋舞子線（74-1, 3）	塩屋舞子線（74-1, 3）の廃止に賛成。
福田川高尾線（75）	福田川高尾線（75）の廃止に賛成。
福田川仲谷線（76）	福田川仲谷線（76）の廃止に賛成。
舞子公園福田川線（77-1）	舞子公園福田川線（77-1）の廃止に賛成。
舞子公園福田川線（77-1）	舞子公園福田川線（77-1）について、廃止ではなく継続し、一部変更して新たな計画を住民参加で協議する必要がある。 また、バスが通ることや交通量も多いことから、現在の幅員では危険である。せめて12mの幅員に拡幅してもらいたい。
舞子公園福田川線（77-2）	舞子公園福田川線（77-2）について廃止に賛成。 また、廃止に伴い、垂水駅西線も廃止すべき。
五色山線（78）	五色山線（78）の廃止に賛成。
五色山線（78）	五色山線（78）については一旦廃止でなく継続するものとし、一部変更して新たな計画を住民参加で協議する必要がある。
歌敷山線（79）	歌敷山線（79）の廃止に賛成。
歌敷山線（79）	歌敷山線（79）については一旦廃止でなく継続するものとし、一部変更して新たな計画を住民参加で協議する必要がある。

【主要幹線道路以外の道路（具体的な変更素案を公表した路線）】

路線名（区間番号）	意見の概要
天神川乗越峠線（80-1）	天神川乗越峠線（80-1）の変更に賛成。
天神川乗越峠線（80-2）	天神川乗越峠線（80-2）の廃止に賛成。
	天神川乗越峠線（80-2）について、交通上、利便性上、景観上、安全通行上等、整備が必要。
天神川乗越峠線（80-3, 4）	天神川乗越峠線（80-3, 4）の廃止に賛成。
上脇前開線（87-1, 2）	上脇前開線（87-1, 2）の廃止に賛成。
有瀬別府線（89-1, 2）	有瀬別府線（89-1, 2）の廃止に賛成。
	有瀬別府線（89-1, 2）は非常に交通量が多い道路である。また、近年特に平日の交通量が増加し、あわせて神戸明石線の渋滞に伴い、当該道路も通勤時間帯は慢性的な渋滞が発生しており、住民および通学児童が日々危険にさらされ日常生活が脅かされていることから、整備が必要。
生田今寺線（90-1, 2）	生田今寺線（90-1, 2）の廃止に賛成。
	生田今寺線（90-1, 2）は、地域の生活道路かつ通学路であるが、周辺道路の渋滞により多くの車両が流入し、住民また通学児童が日々危険にさらされている。生田今寺線が整備されることにより、有瀬別府線の渋滞緩和はもとより、市道生田中央線の通過交通問題の解消にもつながることから、整備が必要。
出合新方線（93-1, 2）	出合新方線（93-1, 2）の廃止に賛成。

【主要幹線道路（変更素案では「検討中」・「変更なし」とした路線）】

路線名（区間番号）	意見の概要
浜手幹線（2-2, 3）	浜手幹線（2-2, 3）について、「検討中」となっているが、早期に駅前広場並びに国道2号の整備方針と具体的整備スケジュール等を提示すべき。
山手幹線（7-3, 4）	山手幹線（7-3, 4）について、今後も引き続き整備が必要。
神戸三田線（42-4）	神戸三田線（42-4）について、整備が必要。
水呑木見線（53-2, 3）	水呑木見線（53-2, 3）について、整備が必要。
須磨多聞線（63-1）	山陽電鉄の天上川踏切で慢性的な渋滞となり、須磨区北部・西区（神戸加古川姫路線）・垂水区（神戸明石線）まで悪影響を及ぼしているため、須磨多聞線（63-1）を早期に整備すべき。
須磨多聞線（63-1）	天上川左岸線が中途半端な道幅で、山陽電鉄の踏切もあるため慢性的に渋滞している。そこに新たに住宅街に高規格で信号が少ない須磨多聞線（63-1）を整備すれば車が流入してくるのは明らかである。騒音や大気汚染による住宅街の環境の悪化のみでなく、付近を通学する児童との交通事故増加の懸念もあり、須磨多聞線（63-1）を整備するのではなく、天上川左岸線を整備すべき。
神戸三木線（84-2, 3）	神戸三木線（84-2, 3）について、引き続き整備が必要。
玉津大久保線（96-1, 2）	圃場整備にあたっては、現在の玉津大久保線（96-1, 2）の整備を前提に設計・施工等を行ってきており、現計画どおりの買収を要望する。また、上津橋町内の東西道路は乗用車1台がなんとか通ることが可能な程度の幅員しかないが、車の通行量が多く大変危険な状況であり、安全性確保のため、都市計画道路の早期整備を要望する。整備にあたっては、暫定的に2車線でも早期に完成させるべき。また、車椅子利用者でも通行可能なバリアフリー化を行うこと。
岩岡神出線（97-1, 2）	現道の岩岡神出線は、上新地から岩岡連絡所の間が非常に狭隘で、しかも車両の通行量が多く、朝夕の時間帯は十分な歩道がないため、小学生と中学生の自転車通学の生徒が団子状態で危険極まりない。また、市道191号線は朝夕は地元住民の通行が不可能くらい通勤車両が抜け道として通行している。このような状況から、岩岡神出線（97-1, 2）を早期着工を要望する。

【主要幹線道路以外の道路（変更素案では「検討中」・「変更なし」とした路線）】

路線名（区間番号）	意見の概要
御影山手線（13-1）	御影山手線（13-1）について、今後も引き続き詳細な検討・対策をしてもらいたい。
御影山手線（13-2）	御影山手線（13-2）について、開通すると通過交通が流入し、これまでの静穏な住環境が一気に悪化する。また、登校児童への事故などのリスクも高まることから、御影山手地区の住民の生活環境水準の向上に寄与しないため、廃止してもらいたい。
	御影山手線（13-2）について、幅員狭めて整備が必要。
八幡線（21）	八幡線（21）について、高架鉄道化も含めて要・不要の検討が必要。
阪急沿線（22）	阪急沿線（22）について、阪急連続立体交差の見通しがたっていない中、都市計画を存続するのはおかしい。そもそも必要性が見当たらず、整備には多大な税金が必要となるため、廃止すべき。
	阪急沿線（22）について、高架鉄道化も含めて要・不要の検討が必要。
夢野雪御所線（34-1）	夢野雪御所線（34-1）について、廃止すべき。
大倉山線（36-1, 2, 3）	大倉山線（36-1, 2, 3）について、慎重に検討が必要。
唐櫃有馬線（47-1）	唐櫃有馬線（47-1）について、整備が必要。
横尾妙法寺線（59-1, 2）	横尾妙法寺線（59-1, 2）について、緑ヶ丘地域においては、長年にわたり歩道も無い地区内生活道路が幹線道路並みに利用されており、危険性が潜在していることや、周辺道路の事故の状況などから、早期に整備して、垂水妙法寺線に繋げることにより、車の通行量を分散させてもらいたい。
塩屋多井畑線（71）	塩屋多井畑線（71）は、神戸明石線と国道2号を結ぶ主要幹線道路であり、国道側が広く、奥ほど狭くなるべき。また、塩屋駅前に駅前広場を整備すべき。
福田川高尾線（75） 【高尾ガード】	主要幹線 高尾美の谷線の南の出入口として位置づけられている通称「高尾ガード」は、東垂水地区の住民にとって国道2号へ通ずる重要な生活道路であるが、垂水区内でも有数の交通事故多発ポイントでもあるので、早急な着工・竣工に向けて進めてもらいたい。