

本編

第1章 背景と方向性

1. 誰もが自由に移動、交流、社会参加できるみちづくり

まちの最も基礎的なインフラである道路のサービスを高度化することにより、神戸の未来を担う子供たちをはじめ、性別、年齢、障がいの有無、民族、国籍に関わらず多様な人たちが、地域の中でつながり、支え合いながら、安心して自由に移動し、交流や社会参加できるみちづくりが求められています。また、国内外から集まった多くの人々に、グルメやアート、ショッピングを楽しむといった非日常体験や、魅力的なビジネス環境を提供できるようなみちづくりが必要です。

2. 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、人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会を目指し、道路整備を進める必要があります。経済成長や物流の強化といった観点からも、シームレスネットワークの構築や、交通モード間の連携強化の推進が求められます。

3. 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ます。技術の創造に伴い、これまでの自動車中心の道路から、多様な価値を支える多機能空間へと進化させていく必要があります。

4. 災害の激甚化や気候変動に対応した基礎的な社会基盤としてのみちづくり

阪神・淡路大震災の教訓を生かし、近い将来発生が想定される南海トラフ巨大地震や、激甚化する豪雨災害などに対応するため、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際の代替性を確保する必要があります。また、新たなテクノロジーや先進技術を積極的に取り入れながら、近年の気候変動の影響による高温常態化や、増加・強化する大雨や台風から市民の暮らしを守るインフラ整備をしていくことが重要となります。

5. 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、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ことが必要です。

6. 低炭素で持続可能なみちづくり

みちづくりにおいても、二酸化炭素など温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させる「カーボンニュートラル」の実現に向け、国土交通省が定める道路脱炭素化基本方針に基づく取り組みを進める必要があります。道路ネットワークの整備や渋滞対策による旅行速度の向上や、自転車の利用促進等による低炭素な交通手段への転換など、CO2排出量の削減を行うことが求められます。

第2章 みちづくりの指針（2035年の将来像）

社会共創によるみちづくり

神戸市では「歩行者」「自転車」「自動車」それぞれにとって、安全で快適な道路空間を目指し、市民、企業、地域団体をはじめとする、道路を利用される方々と共に、みちづくりを進めます。その実現にあたっては、

「活かす」「つなぐ」「守る」

の3本柱で取り組みます。

みちを活かし健やかで心豊かな暮らしを実現する

地域をつなぎ経済を支える

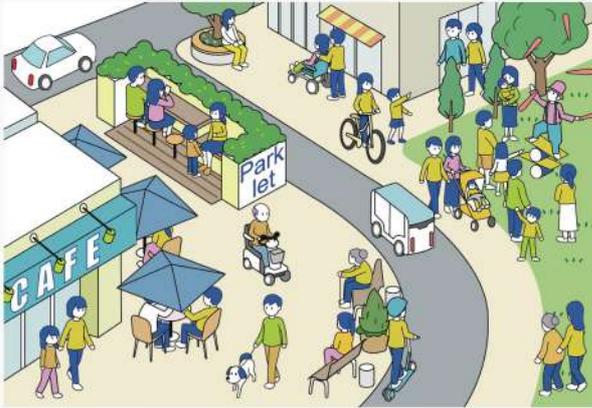


災害に備える・環境に配慮する



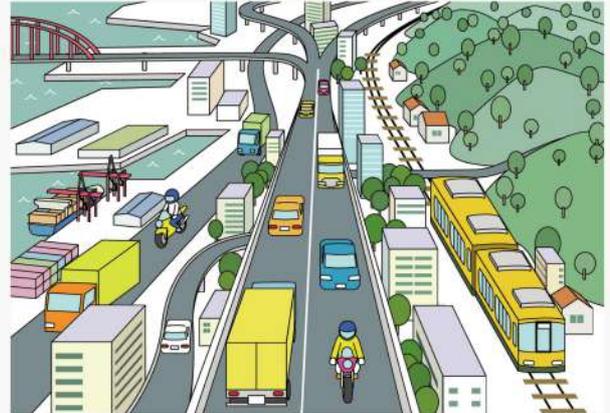
活かす ～みちを活かし健やかで心豊かな暮らしを実現する～

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、誰もが使いやすいみちづくりなどを通して、憩いやにぎわい・誘いを生み出し、健やかで心豊かな暮らしを実現します。



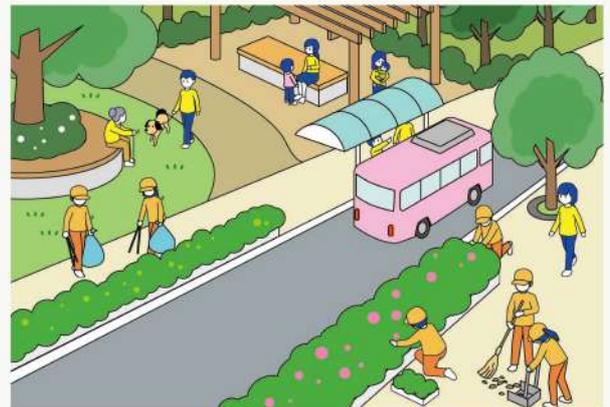
つなぐ ～地域をつなぎ経済を支える～

地域間の人、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通して、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します。



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します。また、あらゆる取り組み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します。



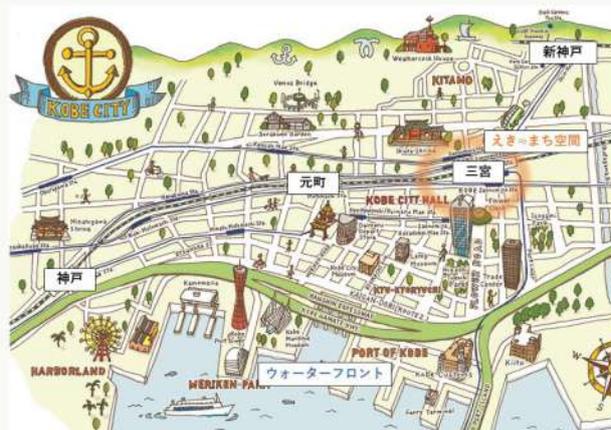
第3章 みちづくりの指針に基づく取り組み

活かす ～みちを活かし健やかで心豊かな暮らしを実現する～

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

三宮駅周辺においては、幹線道路を人と公共交通優先の空間に転換し、広く豊かな広場空間を、官民連携により整備し、公共空間と沿道建築物が一体となってにぎわいを創出するとともに、駅から周辺のまちへのつながりを強化します。また、周辺のまちやウォーターフロントに向けては歩行者動線の強化や多様な交通手段を確保するとともに、来訪者が自由に集い・憩える魅力的な拠点や滞留空間を整備することで、回遊性を高め、人が主役で、居心地の良い歩きたくなる、ウォーカブルなみちの実現に取り組みます。



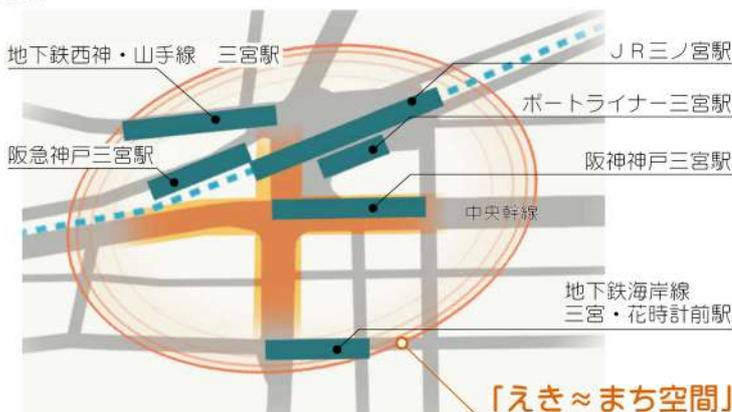
えき～まち空間イメージ



沿道建築物と一体となった空間整備 (サンキタ通り)

えき～まち空間

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ます。駅へのアクセス機能を確保しながら、車中心から人中心の空間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、緑豊かな神戸の玄関口にふさわしい空間を創出します。この整備については、必要な交通対策を実施し、交通状況を見据えながら段階的に進めていきます。



中央幹線整備イメージ



整備前 (三宮交差点より東を望む)



整備後: 10車線 → 6車線
(2029年度を目標にめざす姿)
[JR三ノ宮新駅ビル開業と同時期]

2) 地域の「顔」となる駅周辺のリノベーション

「駅」は、地域の佇まいや雰囲気印象付ける「顔」となる重要な空間であることから、駅前広場のリニューアルや照明によるライトアップ、滞留空間の創出といった駅前空間の高質化に加え、様々なにぎわい創出の仕組みづくりを行うなど、まちやくらしの質を一層高めるとともに、都市ブランドの向上と人口誘因につなげるよう「駅周辺のリノベーション」に取り組みます。



駅前広場再整備を行う駅周辺リノベーション対象駅



神戸駅（北側）整備イメージ



六甲道駅（南側）整備イメージ



西神中央駅（西側）整備後



灘駅（南側）整備後

にぎわいづくりの取り組み

地域の「顔」として、地域住民や来訪者から愛着を持たれるような居場所となることを目指し、新たに生まれ変わる駅前広場での過ごし方、使い方について皆様と一緒に考えるためのワークショップやイベントを開催しています。



おかばひろばまつり（岡場駅）



D51ひろば 芝生でごろんの日（神戸駅）

3) にぎわい・憩いあふれる道路空間の創造

幅員に余裕のある歩道や滞留空間におけるベンチの配置、「KOBEパークレット」などのハード整備を進めるとともに、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、イベントの開催など、魅力的なにぎわいを創出します。そして、多様な人々の出会いや交流を通じて、新たなビジネスやイノベーションが創出されることで、神戸全体のまちの活性化や発展を図ります。



ベンチ設置による滞留空間整備(磯上ロード)



KOBEパークレット



「ほこみち」を活用したオープンカフェ(三宮中央通り)



三宮プラッツを活用したにぎわいづくり



「ほこみち」を活用したコンテナハウス(大丸神戸店前)



道路管理・活用協定に基づくベンチ設置
(神戸三宮センター街)



道路空間のイベント利用

4) 神戸らしい景観を創出するみちづくり

神戸は北に山、南に海があることで、方向感覚がつかみやすく、安心して歩くことができるまちです。また、地域ごとに個性のあるまちを形成しているため、それぞれ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とともに、歩行者が歩きたくなるようなみちづくりを目指します。



旧居留地(明石町筋)



光のミュージアム(フラワーロード)整備イメージ



魚崎郷(酒造地域)

2. 誰もが安全に歩きやすいみち

1) ユニバーサルデザインに配慮したみちづくり

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、歩道の波打ちや段差の解消、手すりやベンチ、スロープの設置など、ユニバーサルデザインに配慮した整備を行います。



歩道の波打ち解消

歩道の段差解消

2) 通学路や生活道路の安全・安心の推進

教育委員会、警察等と連携して通学路の危険箇所の把握、点検及び対策を継続的に実施する「神戸市通学路交通安全プログラム」に基づき、路側帯のカラー化を推進し、また、夜間においても安心して歩けるようにまちなか街灯（防犯灯）の増設を推進することで、通学路や生活道路の安全・安心を確保します。



歩道設置

路側帯カラー化

まちなか街灯（防犯灯）設置

3) 坂のまち神戸プロジェクトの推進

「坂のまち神戸」として、まちの魅力や暮らしの質を維持し、坂道の価値を高める取り組みの一環として、坂道における手すり・ベンチなどについて、地域のニーズに応じた老朽化箇所の補修や新設、バリアフリー化等の環境改善の対策を実施します。また、地域に親しみや愛着がある坂について、坂の愛称を表示する道標の設置を進めることで、坂のまちの魅力向上を図ります。



ベンチの設置



手すりの設置



道標設置イメージ(東京都港区事例)

3. 自転車が利用しやすいみち

自転車活用推進法に基づいて、自転車活用による環境負荷低減・国民の健康増進等を基本理念とする、自転車利用の多様なニーズを踏まえた総合的な計画を定めています。具体的な施策については自転車編(自転車活用推進計画)に記載しています。



神出山田自転車道 (BE KOBEモニュメント)



自転車走行空間の整備 (東灘芦屋線)

つなぐ ～地域をつなぎ経済を支える～

神戸市の道路ネットワーク



主要幹線道路の将来ネットワーク図

道路ネットワークは、人や物の円滑な移動・交流を可能にし、地域経済の発展、生活の質の向上、そして災害に強い社会の構築に不可欠な役割を果たしています。神戸市の主要幹線道路ネットワークは、都市の広域的な拠点機能を高める「広域圏幹線道路」、既成市街地内およ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」、これらの道路を補完する「補完的幹線道路」で構成されています。こういった主要幹線道路を適切に配置・整備することで市内の道路ネットワークの有効機能を図ります。

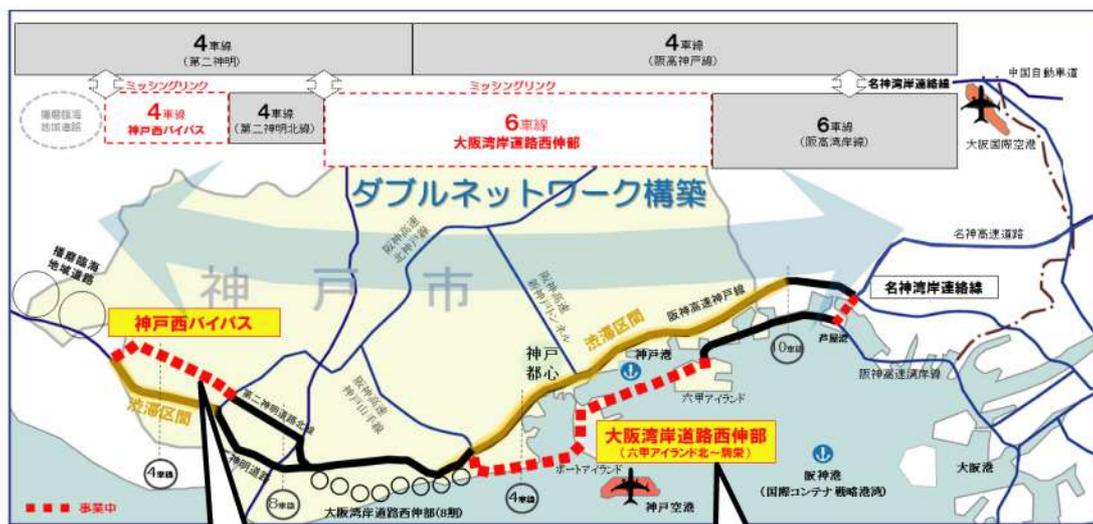


大阪湾岸道路西伸部

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

大阪湾岸道路西伸部や神戸西バイパス等の広域圏幹線道路ネットワークの整備推進により、ミッシングリンクを解消し、渋滞解消、物流機能の強化、都心部・臨海部の交通円滑化、3空港（神戸空港・関西国際空港・大阪国際空港）の連携や災害・更新時のリダンダンシー（代替性）を確保します。



神戸西バイパス整備状況



大阪湾岸道路西伸部整備イメージ
(出典) 阪神高速道路株式会社

2) 高速道路を賢く使う取り組み

- 公平でシームレスな料金体系の実現を進め、ネットワーク整備の進展にあわせて、戦略的な料金の導入を検討します。
- 渋滞緩和の課題解決を図るため、料金施策により道路ネットワーク全体の最適利用を図ります。

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、神戸市道路公社が管理する有料道路の中長期的な管理のあり方を検討します。

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

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します。なかでも、既成市街地と郊外の新市街地間をつなぐ幹線道路ネットワークを強化します。



明石木見線 整備後



国道428号(箕谷北)トンネルバイパス整備イメージ

2) 渋滞箇所の解消

自動車交通の円滑化と沿道環境の負荷を軽減するために、国土交通省や警察等との連携のもと、バイパス整備や交差点改良等のハード対策と、広報啓発などによる交通需要マネジメント施策や、信号サイクルの最適化、有料道路の料金施策などといったソフト対策を組み合わせることで渋滞対策を進めます。

<before>



<after>



神戸三田線

(皆森～谷上駅前) 東行き2車線化工事

小束山6
Kozukayama 6

「お出かけ前に!」
交差点の混雑状況と予測をチェック!

スマホで
お手軽カンタン

大幅リニューアル!
さらに使いやすくなりました

1ヶ月後の渋滞予測
渋滞予測カレンダー
新登場!

詳しくは
画面へ▶

「小束山6交差点渋滞回避WEBツール」チラシ

社会実験

ETC 阪神高速7号北神戸線

**料金割引の区間が
五社まで拡大中!**

期間 2025 4/1⁰ - 2026 3/31⁰

時間 平日朝の 6:00-10:00

対象 ETC搭載の普通車/軽自動車・自動二輪車
上記対象車両に対象ランプのみ入り、対象ランプでは不可

五社 ↔ 都心 200円引き!

一般道よりも
約20分短縮!

※東区・都心4ランプについては別途案内

詳しくは
画面へ▶

「阪神高速北神戸線料金割引社会実験」チラシ

都市内幹線道路・補完的幹線道路の「今後の整備予定」

■路線一覧（事業中・未着手）

区間番号	路線名	区間名称	延長(km)
2030年度までに整備完了を目指す路線	①	国道428号	箕谷北 1.0
	②	(都)高羽線	高羽 0.4
	③	(都)有野藤原線	— 0.7
	④	(都)須磨多聞線	西須磨 0.5
	⑤	(都)神戸三木線	木見 0.6
	⑥	(都)神戸三田線	唐櫃 0.6
	⑦	(都)横尾妙法寺線	— 0.5
	⑧	(都)垂水妙法寺線	禅昌寺 1.3
	⑨	(都)須磨多聞線	多井畑 1.1
	⑩	(都)塩屋多井畑線	大谷北 0.2
	⑪	(都)岩岡神出線	岩岡 1.5
	⑫	(都)岩岡神出線	上新地 0.2
	⑬	(都)玉津大久保線	— 1.6
2030年度までに事業着手を目指す路線 ※	1	(都)神戸三田線	五社 1.0
	2	(都)須磨多聞線	多井畑西 0.8
	3	(都)塩屋多井畑線	— 1.0
		(都)塩屋福田線	— 0.5
	4	(都)松原線	— 0.3
	5	(都)夢野白川線	— 0.3
	6	(都)宝塚唐櫃線	— 0.8
	7	(都)水呑木見線	見津が丘 2.1
	8	(都)駒ヶ林南線	— 0.4
	9	(都)鳴尾御影線	深江 1.2
	10	(都)鳴尾御影線	御影 0.1
	11	(都)魚崎幹線	— 0.1
	12	(都)将軍通線	— 0.1
	13	(都)野崎線	— 0.5
	14	(都)東垂筋線	— 0.5
	15	(都)神戸三田線	二郎 2.1
	16	(都)八多道場線	— 0.5
上記以外の路線	17	(都)唐櫃有馬線	有馬口 0.6
	18	(都)唐櫃有馬線	神鉄西 0.5
	19	(都)唐櫃有馬線	神鉄東 0.8
	20	(都)唐櫃有馬線	太閤橋 0.2
	21	(都)有馬環状線	— 0.4
	22	(都)水呑木見線	鈴蘭台 0.5
	23	(都)水呑木見線	藍那 0.1
	24	(都)長田線	— 0.1
	25	(都)新湊川左岸線	— 0.5
	26	(都)舞子狩口線	— 0.5
	27	(都)神戸三木線	布施畑 2.0
	28	(都)狩口伊川谷線	— 0.2
	29	(都)永井谷線	— 0.5
	30	高和志染線	— 2.0

■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	難波公園前
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	56	白水西

※平野、五社北、太閤橋、多聞町大門、田井、田井南、西戸田は特定解除済み

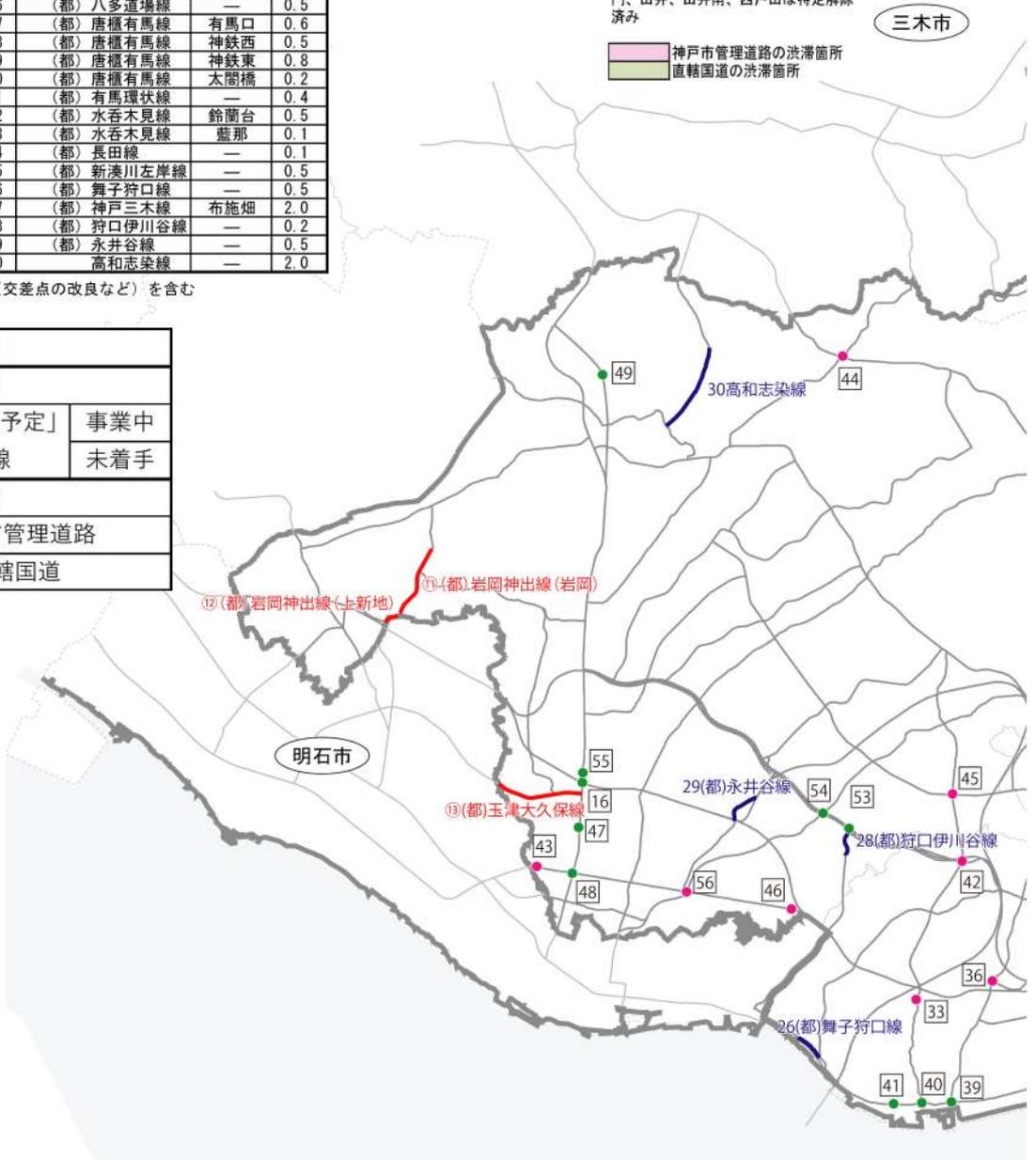
神戸市管理道路の渋滞箇所
直轄国道の渋滞箇所

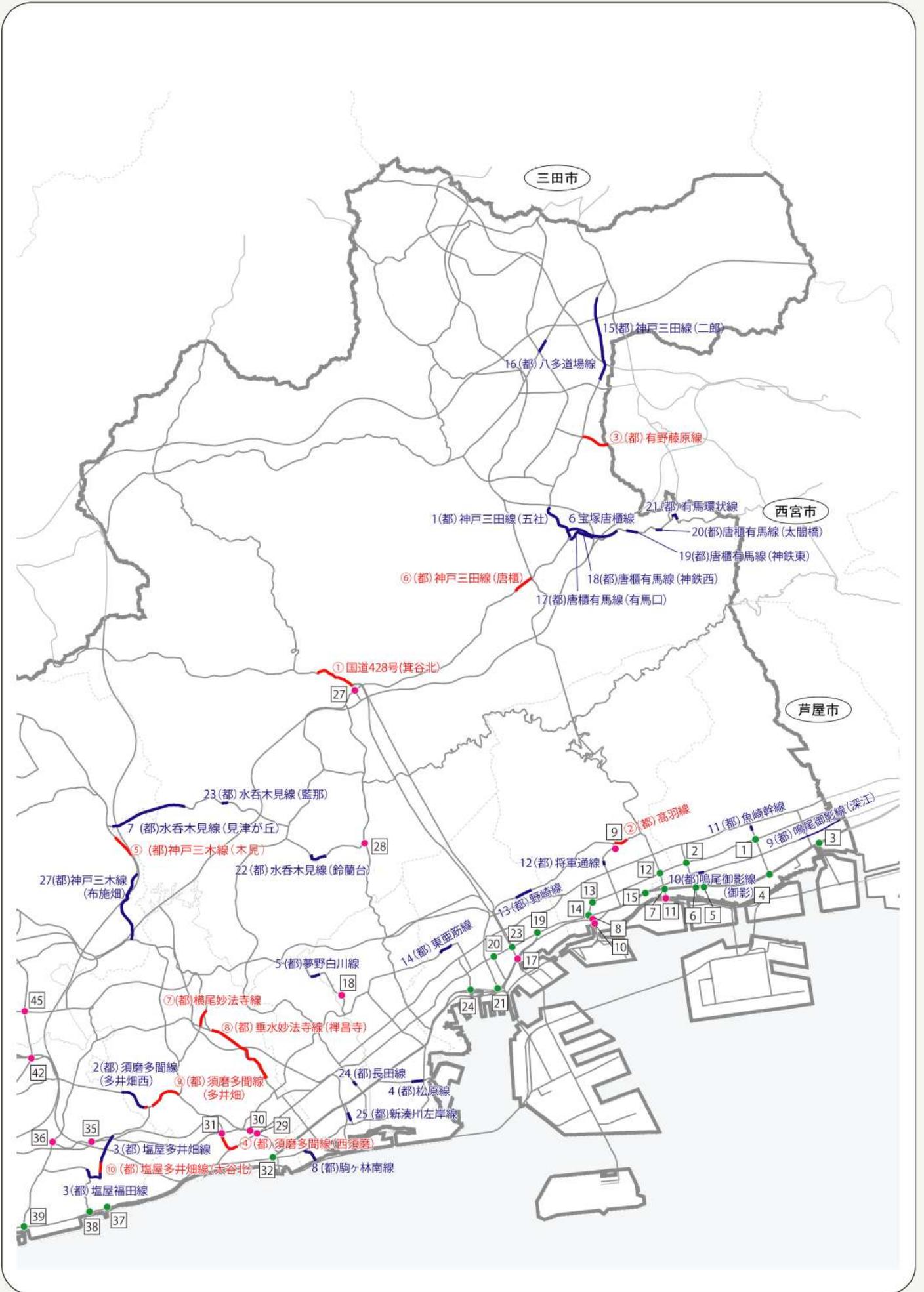
今後の整備予定対象路線

未着手の路線

※:区間の一部を改良する場合(交差点の改良など)を含む

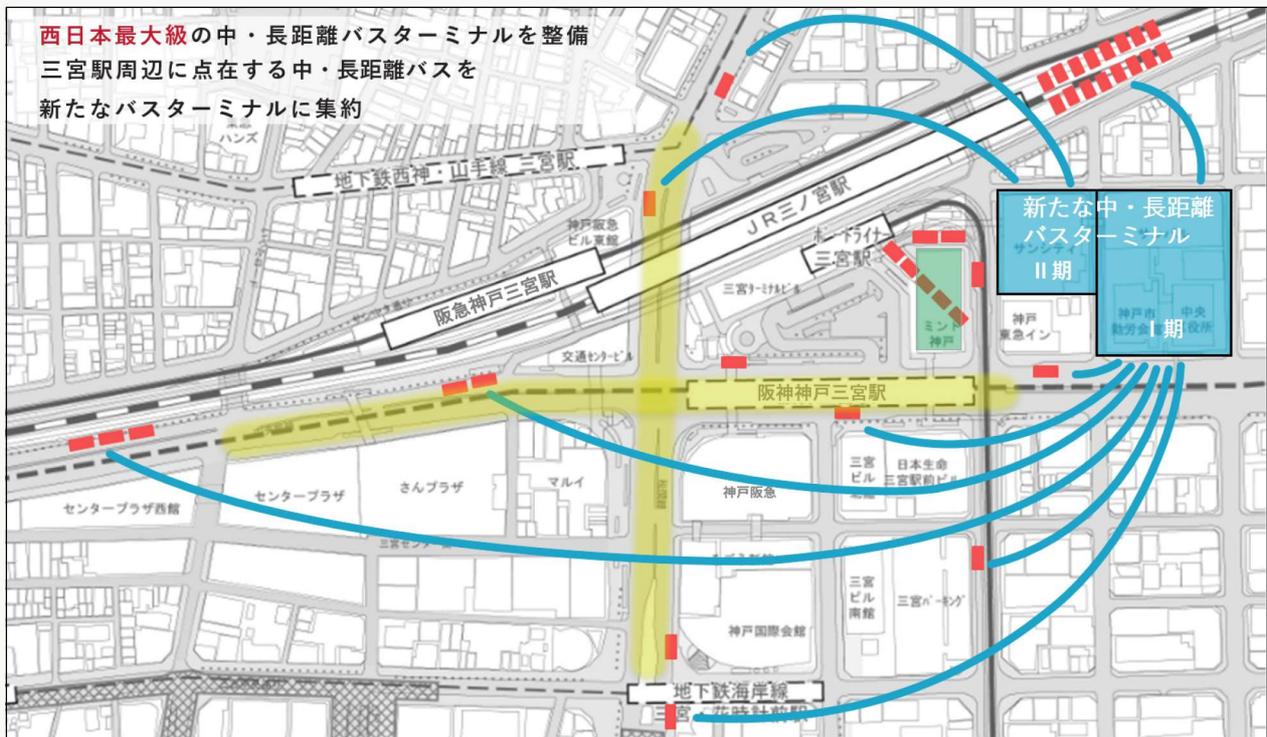
凡例	
—	主要幹線道路
—	「今後の整備予定」
—	対象路線
●	主要渋滞箇所
●	神戸市管理道路
●	直轄国道





3. 交通拠点の整備

新たな中・長距離バスターミナルを整備することにより、三宮駅周辺に分散している中・長距離バスのバス停を集約し、交通結節機能を強化します。これにより、利用者の利便性が向上するとともに、にぎわい創出・まちの魅力向上による来訪者増加といった地域経済の活性化が期待されます。また、自動車交通の円滑化や災害時の帰宅困難者の代替輸送などの防災機能の向上を図ります。



2020年4月 国直轄道路事業として事業化

三宮新バスターミナル整備イメージ

守る ～災害に備える・環境に配慮する～

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、災害時の対応

- 災害時の避難経路も考慮した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るとともに緊急輸送道路を跨ぐ橋梁等の耐震化を行い、防災機能の強化を図ります。
- 災害時には建設業界との協力体制のもと、緊急輸送道路等の道路啓開を実施し、緊急車両の通行を確保します。



緊急輸送道路の無電柱化(山手幹線(本山))



橋梁耐震補強(樺谷第一大橋)

※道路啓開

大規模災害発生時に緊急車両の通行を確保するため、道路上の瓦礫を撤去したり、放置車両を移動させたりして、最低限の救援ルートを確認する作業です。

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します。



3) 生活幹線道路・狭あい道路の整備

- 防災性向上などまちづくりの観点から、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します。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、まちの課題改善を図ります。
- 災害に強いまちづくりを推進するため、幅員4m未満の道路の拡幅整備を進めます。



星陵台舞子坂線

※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に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

- 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します。
- 社会経済情勢や施設の利用状況等の変化に応じ、橋梁や歩道橋の集約化・撤去、機能縮小等について、地域の意向にも配慮しながら、道路ネットワークの最適化を図ります。



橋梁補修(高丸橋)



トンネル補修(鉄拐山トンネル)

2)道路の適切な維持管理、地下埋設物工事の適正化・合理化

- 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ます。
- 舗装補修の際には、「主要道路」や「にぎわい」、「景観」などに配慮が必要な箇所以外はアスファルト舗装にするなど、維持管理コストの縮減を図ります。
- 調整会議等を開催し、掘り返しの防止・公衆災害の防止に努めるとともに、特定の時期や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など、地下埋設物工事のより一層の適正化・合理化について取り組みを進めます。
- 道路陥没などの事故を未然に防ぐため、目視では確認できない路面下の空洞調査をレーダー調査等により推進します。

3)神戸市街路樹再整備方針に基づく街路樹の適正化と高質化

- 大木化、老木化し倒伏の危険のある街路樹や、交差点付近の見通し確保の妨げになる街路樹、周辺に十分な緑が確保されている場所の街路樹などについて、撤去や間引き、更新、樹種転換を進めます。



街路樹の適正化

- 都心部や観光地周辺、各区中心部などで良好な景観を形成し、親しみをもたれている路線を「シンボル路線」として位置付け、神戸の顔となるような、質の高い管理を実施します。



離宮道

4) 道路美化や道路付属施設的美装化による道路景観の改善

- 道路を皆で守る意識を高めるため、「美ing 神戸市民運動」や「道路愛護団体」、「はがし隊」といった市民との協働のもと、より効果的な道路美化の実現を図ります。
- 雑草の防草及び除草対策の取り組みを推進し、道路美化費用のコスト削減に努めます。
- 安全上、機能上必要なものだけでなく、劣化して景観を損ねている防護柵等のリニューアルを行います。



<before>



<after>

中央分離帯の舗装化による雑草対策



<before>



<after>

防護柵の美装化

5) 維持管理における新技術の活用

橋梁・トンネル等のインフラの点検・補修において、コスト縮減、効率化につながる新技術の積極的な活用を図り、持続可能なメンテナンスサイクルの構築を図ります。



画像計測技術を活用したトンネル点検



ドローンを活用した橋梁点検

3.人と環境にやさしいみち

1)自動車交通の誘導・抑制

過度な自動車交通の集中を低減するため、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された交通環境を創出し、交通量に合わせて、車道・歩道・自転車走行空間のあり方を見直し、道路空間の再配分を行います。特に、都心・市街地においては通過交通等を外周道路へ適切に誘導し、三宮駅周辺への流入を抑制することで「車を中心としたまち」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」へと転換を図ります。



2)緑あふれるみちづくり、高温常態化対策の推進

- 「森の未来都市 神戸」の実現に向けた取り組みとして市街地の豊かな緑づくりを推進します。
- 「こうべ木陰プロジェクト」として高木による木陰を創出、さらに緑化に合わせて路面温度を抑制する土・芝生系舗装や保水性・遮熱性舗装の整備、及びシェードの設置などの高温常態化対策を推進します。
- グリーンインフラ整備による自然がもつ機能・特性を活かしたみちづくりを推進します。



きらら広場(西元町)クールスポット整備イメージ

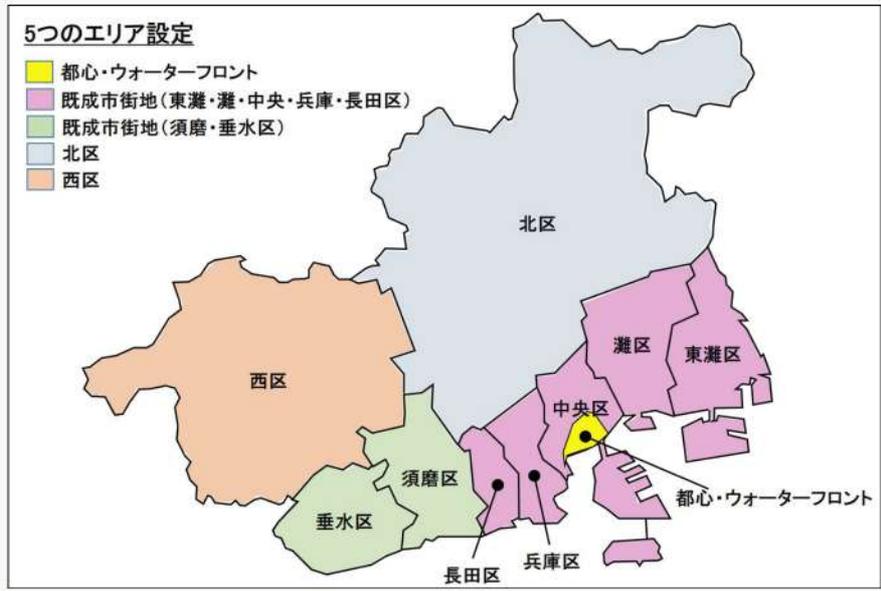


御幸通

第4章 エリアごとの主な取り組み

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、北西部に農村地とニュータウン等が形成されています。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、人、物の動き等の特性についても異なるため、市内5つのエリアごとの地域特性に応じた取り組みを推進します。



2. エリアごとの現状と課題及び主な取り組みの方向性

1) 都心・ウォーターフロント

三宮からウォーターフロントに至るこのエリアは、多様な交通手段が集中しており、多くの人が通勤、買い物、観光等の目的で訪れています。多くの人が行き交うこのエリアでは、自転車と歩行者がともに安心して通行できる人中心のみちづくりが求められています。

道路の課題(市民の意見等)	主な取り組み
<ul style="list-style-type: none"> ・階層の違う6つの駅があり、乗り換え動線が悪い ・休憩施設が少なく、ゆったり歩ける空間になっていない ・自転車と歩行者が混在していて危ない ・無秩序な路上駐車がが多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者デッキ整備による乗り換え動線の改善 ・歩行者空間の拡大、滞留空間の整備 ・自転車走行空間の整備 ・荷捌き駐車帯の整備



三宮駅周辺 整備イメージ



税関線(フラワーロード)整備イメージ

2) 既成市街地 (東灘・灘・中央・兵庫・長田区)

六甲山系の南側の山麓部と東西に延びる市街地からなる地域であり、山麓部の勾配が急な地形には住宅地が広がり、又、市街地部は東西に比較的平坦な地形で、住宅、商業、業務等の複合地となっています。歩道の整備は進んでいますが、波打ち歩道等により、歩行者が利用しづらい状況です。また、東西路線に自転車の利用が多く、一部の駅前では放置自転車が多い傾向にあります。

道路の課題(市民の意見等)	主な取組み
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車と歩行者が混在していて危ない ・自転車のマナーが悪く、放置自転車も多い ・路上駐車が多い ・でこぼこや波打ちがある 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間の整備 ・駐輪場の整備 ・ルール、マナーの啓発 ・歩道の波打ち解消 ・道路の適切な維持管理



自転車専用レーン(鳴尾御影線)



おしちやの運動

3) 既成市街地 (須磨、垂水区)

河川が流れる谷筋とその間に広がる丘陵地で形成されていることから、坂道や階段が多く、また丘陵地には住宅地が広がり、昭和30年以降に開発された計画的開発団地が多く存在しています。交通では、国道2号及び垂水駅と学園都市駅を連絡する南北道路等について、自動車交通が集中し、渋滞が発生しています。

道路の課題(市民の意見等)	主な取組み
<ul style="list-style-type: none"> ・道が狭い ・渋滞がひどい ・坂や階段が多い ・雑草や樹木が伸びたまま放置されている 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路の整備 ・渋滞対策の実施 ・坂道の手すり・休憩施設整備 ・道路の適切な維持管理



垂水妙法寺線 混雑状況



垂水妙法寺線 整備後

4) 北区

神戸電鉄沿線及び周辺には計画的開発団地が多く存在しているほか、農地里山が広がる農村地や有馬温泉に代表される観光地を有しています。交通では、他のエリアと比較して出勤やレジャーなどで自動車を利用される方が多く、神戸三田線や国道428号といった主要な道路に交通が集中し、渋滞が発生しています。

道路の課題(市民の意見等)	主な取組み
<ul style="list-style-type: none"> ・道が狭い ・渋滞がひどい ・大雨による通行規制や土砂崩れが発生する ・夜間の明かりが少ない ・雑草や樹木が伸びたまま放置されている 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路の整備 ・渋滞対策の実施 ・道路防災対策 ・まちなか街灯(防犯灯)整備 ・道路の適切な維持管理



有馬口トンネル整備後



大雨による通行規制(神戸三田線)

5) 西区

郊外の丘陵地を切り開いて開発された計画的開発団地と、農地里山が広がる農村地からなります。交通では、北区と同様、出勤やレジャーなどで自動車を利用される方が多く、市内及び周辺都市への交通に対して道路ネットワークが不足しており、渋滞が発生しています。

道路の課題(市民の意見等)	主な取組み
<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞がひどい ・車道の舗装が劣化している ・雑草や樹木が伸びたまま放置されている ・夜間の明かりが少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路の整備 ・渋滞対策の実施 ・道路の適切な維持管理 ・まちなか街灯(防犯灯)整備



西盛口交差点 混雑状況



神戸三木線(木幡)整備後

第5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ます。道路整備においてもこうした流れに対応したインフラ整備を推進します。

2. 次世代モビリティに対応したみちづくり

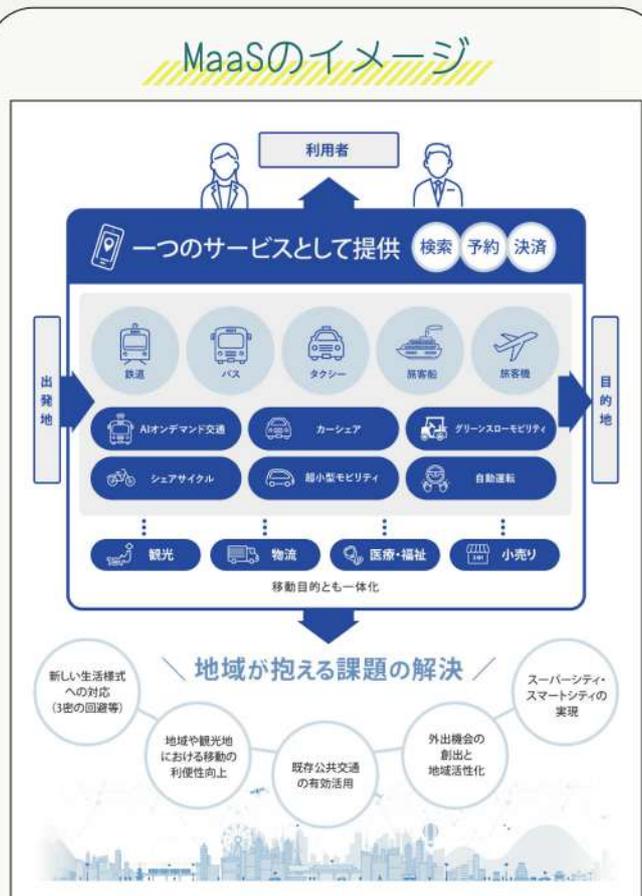
技術の進展等により、今後さらにパーソナルモビリティ(電動キックボード等)や自動配送ロボットなど多様なモビリティが普及していくことが予想されるなか、交通ルール整備の動きにあわせて、限られた道路空間の中で交通安全に留意しつつ、どのように走行空間を確保していくかを検討していく必要があります。

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ます。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ます。

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ます。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ります。



出典：「日本版MaaSの推進」(国土交通省)
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/>

第6章 2030年に向けた5年間の実行計画

活かす ~みちを活かし健やかで心豊かな暮らしを実現する~

ACTIONS	事業名	現状 (2025年度末)	2030年度までの目標	
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	中央幹線	事業中	事業推進	
	三宮駅周辺歩行者デッキ	事業中	事業推進	
	税関線(フラワーロード)	事業中	事業推進	
	東町線等の2号館周辺道路	事業中	事業完了	
	税関前歩道橋リニューアル	事業中	事業完了	
	市役所本庁前地下通路	事業中	事業完了	
2) 地域の「顔」となる 駅周辺のリノベーション	駅前広場の再整備 ※駅前広場再整備以外の 事業については含まない	神戸駅	事業中	事業推進
		名谷駅	事業中	事業完了
		西神中央駅	事業中	事業完了
		垂水駅	事業中	事業完了
		岡場駅	事業中	事業完了
		六甲道駅	事業中	事業完了
		灘駅(北)	検討中	事業推進
		兵庫駅	事業中	事業推進
		新長田駅	事業中	事業推進
		地下鉄長田駅	事業中	事業完了
		鷹取駅	検討中	事業推進
新神戸駅	検討中	事業推進		
3) にぎわい・憩いあふれる 道路空間の創造	サンキタ通り、サンキタ広場	事業中	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(サンポチカ)	事業中	事業推進	
4) 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 道路照明等整備	3.10km	3.70km	

ACTIONS	事業名		現状 (2025年度末)	2030年度までの目標
2 誰もが安全に歩きやすいみち				
1)ユニバーサルデザインに配慮したみちづくり	神戸市バリアフリー道路特定事業計画に基づく整備		第2次計画 事業完了	第3次計画 事業推進
	波打ちしている歩道の再整備		47km	52km
2)通学路や生活道路の安全・安心の推進	神戸市通学路交通安全プログラムに基づく整備	通学路のカラー化	32km	50km
		その他の整備	事業中	事業推進
3 自転車が利用しやすいみち				
自転車編(自転車活用推進計画)3章に記載				

つなぐ ～地域をつなぎ経済を支える～

ACTIONS	事業名	現状 (2025年度末)	2030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 永井谷JCT～石ヶ谷JCT(仮称)の整備	事業中	事業推進
	国道175号神出バイパスの整備	事業中	事業推進
	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	事業推進
	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	事業推進
	播磨臨海地域道路第二神明～広畑の整備	環境影響評価及び都市計画手続き中	事業推進
	神戸中央線及び神戸中央線南伸部(新神戸トンネル～港島トンネル)の整備	検討中	事業推進
2) 高速道路を賢く使う取り組み	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	検討中	事業推進
	料金施策による道路ネットワークの最適化	社会実験の実施	事業推進
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	事業推進
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	国道428号(箕谷北):トンネル	事業中	R10(2028)開通
	(都)高羽線:空間再編	事業中	事業完了
	(都)有野藤原線:道路拡幅	事業中	事業完了
	(都)須磨多聞線(西須磨):バイパス	事業中	事業完了
	(都)神戸三木線(木見):道路拡幅	事業中	事業完了
	(都)神戸三田線(唐櫃):道路拡幅	事業中	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(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
	(都)岩岡神出線(岩岡):バイパス	事業中	事業推進
	(都)岩岡神出線(上新地):バイパス	事業中	事業推進
	(都)玉津大久保線:バイパス	検討中	事業推進

ACTIONS	事業名	現状 (2025年度末)	2030年度までの目標
2) 渋滞箇所の解消	西盛口交差点 交差点改良	事業中	事業完了
	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 ネットワーク整備(須磨多聞線(西須磨))	事業中	事業完了
	摩耶ランプ・摩耶ランプ南・高羽大橋南詰交差点 ネットワーク整備(大阪湾岸道路西伸部)	事業中	事業推進
	皆森～芝床～谷上駅前交差点、水呑交差点 交差点改良、TDM施策	事業中	事業推進
	小束山6丁目交差点 TDM施策	事業中	事業推進
	県道神戸加古川姫路線 (国道175号神出バイパス接続道路) 道路改良	事業中	事業完了
	森友交差点、王塚台交差点 ネットワーク整備(玉津大久保線)	検討中	事業推進
3 交通拠点の整備			
	一般国道2号神戸三宮駅交通ターミナル整備事業 新バスターミナル(Ⅰ期)の整備	事業中	事業完了
	新バスターミナル(Ⅱ期)の整備	検討中	事業推進

守る ～災害に備える・環境に配慮する～

ACTIONS	事業名	現状 (2025年度末)	2030年度までの目標	
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	緊急輸送道路等の橋梁の耐震化	110 橋	125 橋	
	市街地等の緊急輸送道路(上下線約380km)における無電柱化整備完了率	51%	53%	
2) 道路防災対策	道路防災計画(R6~R10)に基づく対策	41箇所	119箇所	
3) 生活幹線道路・狭あい道路の整備	鈴蘭台幹線(鈴蘭台駅北側)(道路整備)	事業中	事業完了	
	東山菊水線(湊川町9丁目付近~菊水町10丁目付近)(道路拡幅)	事業中	事業完了	
	御影山手線(道路拡幅、バイパス)	事業中	事業推進	
2 次世代に継承できるみち				
	橋梁長寿命化修繕計画(R5~R9)に基づく修繕	123/168橋	168橋	
	横断歩道橋長寿命化修繕計画(R5~R9)に基づく修繕	22/29橋	29橋	
	トンネル長寿命化修繕計画(R6~R10)に基づく修繕	3/5箇所	5箇所	
3 人と環境にやさしいみち				
1) 自動車交通の誘導・抑制	中央幹線	事業中	事業推進	
2) 緑あふれるみちづくり、 高温常態化対策の推進	きらら広場の再整備(クールスポット)	事業中	事業完了	
	こうべ木陰プロジェクト(街路)	植樹	32本	事業推進
		土壌改良	30箇所	事業推進