

「神戸市みちづくり計画」の改定（案）にかかるご意見の概要と神戸市の考え方

○募集期間：2025年12月19日（金曜）～2026年1月20日（火曜）

○ご意見数：16通（21件）

※ご意見の内容は、趣旨を損なわない程度に要約しています。

（1）道路整備に関する意見

	意見の概要	市の考え方
1	「有馬口から五社まで」と「有馬口から有馬温泉まで」の間が危険なので、歩道を早急に整備してほしい。	有馬口から五社の区間については、現道を拡幅する計画があります。歩道を整備し、歩行者の安全性を確保する予定です。現在、早期の事業着手に向け検討を進めています。有馬口から有馬温泉の区間については、道路ネットワーク整備の進捗状況や関連事業の進捗等に応じて、整備時期や整備内容について総合的に判断していきます。 【P13、14 参照】都市内幹線道路・補完的幹線道路の「今後の整備予定」
2	国道2号の垂水駅前は毎日渋滞しており、路上駐車も多い。工事を実施するのは市街地で住民の生活に大きな影響を与えるのでなかなか大変だとは思いますが、長期的な視野で道路拡幅計画を検討してほしい。また、垂水駅前から須磨駅前間は、交通量をさばけるのが国道2号経由、第二神明経由、須磨寺裏から離宮公園前経由の3ルートしかなく、それぞれが頻繁に渋滞している（その北を迂回するのは時間的に渋滞よりさらにかかる）ため、その対策として、具体的に「将来的課題として拡幅・バイパス・第二神明の一部無料化を考える」と計画に記載してほしい。	国道2号の広域のかつ長期的な渋滞対策としましては、国や高速道路会社が神戸西バイパスや、大阪湾岸道路西伸部の整備に取り組んでおります。また、高速道路の料金につきましては、近畿圏の高速道路がより効率的に賢く使われるよう、国より料金に関する具体方針が示されています。今後も交通状況について注視しながら、道路管理者である国や兵庫県警、周辺事業者などの関係者と情報共有や意見交換を行いながら、課題解決に向けて取り組んでいきます。 【参考】国土交通省ホームページ「近畿圏の新たな高速道路料金について」 https://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000047.html 【P11 参照】1)広域圏幹線道路ネットワークの整備 2)高速道路を賢く使う取り組み 【P26 参照】2030年に向けた5年間の実行計画
3	マウントアップ歩道からセミフラット歩道に切り替えてゆくの賛成なので、続けていただきたい。	本市では、歩道の「波打ち解消事業」「段差解消事業」を推進しており、歩道形式としてセミフラット形式を標準としています。今後も、誰もが歩きやすい安心・安全なみちづくりを推進していきます。 【P8 参照】1)ユニバーサルデザインに配慮したみちづくり 【P25 参照】2030年に向けた5年間の実行計画

4	<p>「御影山手線」について事業完了に向けて確実に前に進めてほしい。御影山手の十善寺踏切を北上する道では車両が多く通っており、同時に子供やお年寄りを含めて歩行者も多く通るため、安全安心が脅かされていると感じている。安心して歩ける道をつくるのが急務であり、そのためにも同事業を完了させ、例えば車道を一方通行にするなど、工夫の余地もあると考えている。また同事業についてリサーチをしても、最新の情報は判明せず、ボトルネックになる事項に関する情報も殆どない状況であり、住民側がただ不安になる状況と考えている。是非同事業を早期に前に進めていただくべく、できるだけ2030年までに事業完了を目指していただきたい。様々な難しい要因があるかと思うが、神戸の魅力的な住宅街を守り育てるためにも検討をお願いしたい。</p>	<p>現在各地権者の方と用地交渉を進めているところですが、他路線と比較して用地買収やトンネル整備にかかる費用が大きく予算確保が難しいことや、用地交渉に時間を要していることから、当該路線の工事着手時期や完成時期は未定となっておりますが、引き続き事業を推進してまいります。</p> <p>【P16 参照】3)生活幹線道路・狭あい道路の整備 【P28 参照】2030年に向けた5年間の実行計画</p>
5	<p>王子公園再整備の一環で野崎線の整備があがっていたと思うが、今後5年以内の着手予定に入らないのは何故なのか。同様に、王子公園駅北側の道路も拡幅予定と聞いているが当計画から抜けていないか。</p> <p>また、主要渋滞箇所の「六甲道踏切」について、六甲道付近は高架のため六甲道踏切の該当場所はないと思うが、どこを指しているのか。六甲道東側のバスロータリー付近のことなのか、六甲道ではなく、阪急六甲の駅周辺の踏切のことなのか、確認してほしい。</p>	<p>野崎線の王子公園北側区間につきましては、都市計画道路として整備を完了しているため『都市内幹線道路・補完的幹線道路の「今後の整備予定」』に位置付けておりませんが、王子公園の北西角の滞留スペースの拡張など、王子公園の再整備にあわせて必要な整備については取り組んでいきます。王子公園駅北側の阪急沿線につきましても、主要幹線道路ではないため『都市内幹線道路・補完的幹線道路の「今後の整備予定」』に位置付けておりませんが、王子公園の再整備にあわせて再整備を行う予定です。</p> <p>主要渋滞箇所の「六甲道踏切」につきましては、阪急六甲駅前の踏切を指しています。踏切名称が「六甲道踏切」となっています。</p> <p>【P13、14 参照】都市内幹線道路・補完的幹線道路の「今後の整備予定」 【P16 参照】生活幹線道路・狭あい道路の整備</p>
6	<p>生活道路の安全・安心の取り組みに、通学路の路側帯のカラー化とあるが、道路上の消えている線（横断歩道の自転車走行帯、横断歩道、歩行者路側帯、道路の車線等）も、点検・対策対象に追加できないか。以前に、横断歩道やその端の自転車走行帯が車から認識されず、自転車で幹線道路を横断するのに怖い思いをしたことがあり対策を要望したが、自転車走行帯は兵庫県警察の管轄</p>	<p>本計画においては区画線等の路面標示を含む道路の維持管理を推進することを定めています。区画線の補修については、職員によるパトロールのほか、市民通報を受けて更新が必要と判断された箇所について、優先順位を付け、順次補修を行っています。この他にも、道路改良事業や街路事業、交通安全事業、地下埋設物工事等の機会に合わせて更新を行うとともに、警察が管理する路面</p>

	で神戸市では対応できないと言われ、対策が行われなかった。新たな取組みも良いが、現状できていない不具合も計画の対象にしてもらいたい。	標示においても警察と連携しながら維持管理を推進いたします。 【P17 参照】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
7	やっと、錆びた防護柵のリニューアルを実施する方向になったのはありがたい話である。以前にこどもの通学路で触ったら切れるようなサビだらけの防護柵のリニューアルを要望したが、防護柵としての機能に不備はない、という理由で却下された。計画だけでなく、早急に実現することを望む。	「見違えるまち」の創出に向けて、駅周辺のリノベーション事業に加えて、景観向上の観点を踏まえた道路附属物（手すり・ガードレール等）の整備や維持補修を令和5年度から4か年の計画で行っています。実施にあたっては、駅周辺や駅周辺の住宅団地などを重点エリアとして、道路附属物の点検を行い、優先順位を付けて取り組んでいます。 【P18 参照】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

(2) 街路樹に関する意見

	意見の概要	市の考え方
1	昨年より灘区では歩道上の切株が増えた。街路樹を撤去するために切り株が何年くらい残るのか。また、歩道の真ん中に切り株がある箇所もあり、自転車で走行する際に危険を感じている（特に夜間は見えない）。街路樹の伐採後、切り株が撤去されるまで安全に走行できるよう対策をしてもらいたい。電柱にあるような反射板が必要だと感じる。また、このような取り組みや情報は、広報 KOBE でも広く市民に知らせるべき。至る所で街路樹が切られ、悲しい思いをしている住民は少なくない。	切り株につきまちは、安全を最優先に、できる限り早期に撤去を行う予定としています。しかしながら、街路樹の根の付近に水道管など地下埋設管があり、撤去の際に損傷する恐れがある場合は、2～3年程度経過して根が取りやすくなってから、撤去を行っています。 街路樹の点検や伐採の取り組みについては、「広報誌 KOBE」2025年4月号でご紹介したほか、神戸市ホームページでもご案内しています。また、令和8年2月には「街路樹再整備方針」を改定し、同じくホームページで公表しており、切株の撤去の方針についても記載しています。今後も分かりやすい情報発信に努めてまいります。 【参考】神戸市ホームページ 「公園の樹木・街路樹の安全対策」 https://www.city.kobe.lg.jp/a10019/kurashi/machizukuri/flower/gairoju/anzentaisaku.html 「街路樹再整備方針と実施事例」 https://www.city.kobe.lg.jp/a10019/kurashi/machizukuri/flower/gairoju/saiseibi.html 【P17、18 参照】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

(3) 自転車の取り組みに関する意見

	意見の概要	市の考え方
1	<p>新長田駅前・高速長田駅前の再整備では、1時間無料の駐輪場が設置されなかった。用事で駅前に行くたびに駐輪料金 100 円を支払うのは市民にとって負担が大きい。本来、道路交通法では、法にのっとって路上に駐輪できるはずではないか。条例で放置自転車を禁止しているのは神戸市の都合なので、神戸市は無料駐輪場を一定規模で整備する義務があると考え（警察庁も同様の方針を打ち出している）。放置自転車を安直に追放するのではなく、「誰が、なぜ、どのような目的で、そこに停めているのか」を良く把握したうえで対策してほしい。自転車は環境にやさしく健康的で、令和の時代にふさわしい都市交通手段であるので、大事にしてほしい。</p>	<p>道路交通法においては、定められた場所以外での駐輪は違反となりますので、駐輪場の利用をお願いいたします。駐輪場の整備につきましては、2年に1度実施される利用状況調査を基に、地域ごとの駐輪需要とその傾向を把握し、拡張等について検討しております。公共駐輪場は当初、無料駐輪場として設置されましたが、駐輪場内や駅周辺で乱雑におかれたことから、有人による管理の必要性が生じ、有料有人化を実施した経緯があります。このため、需要の多い駐輪場において無料化を図ることは難しいものの、1時間無料等の料金体制導入については検討を行っております。また、駐輪場整備と併せて放置禁止区域の拡大についても、引き続き取り組んでまいります。</p>
2	<p>近年、自転車を放置する利用者は、買い物等の短時間利用や従業員の通勤利用が多いという特徴を踏まえ、放置自転車の実態調査を実施した上で、鉄道利用者や従業員のための路外駐輪場の整備や買い物等の短時間利用のための路上駐輪場の整備を行うべき。</p>	<p>【p.33】 地域毎の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 【p.34】 放置禁止区域の適正化及び撤去の強化</p>
3-1	<p>歩道に自転車の路上駐車が増えているが、遠い場所に駐輪場を設定するのではなく、必要などころに適切に駐輪場の設置を検討していただきたい。例えば、ハーバーランドなら、ウミエの地下にも駐輪場はある。</p>	
3-2	<p>三宮周辺ではコベリンの設置も増え、また、自家用車での往来がしにくくなっていることで、自転車の利用者も増えている。特に三宮駅周辺は、歩道を広くするだけで、自転車の走行が想定されていない。歩行者が安心して歩けるよう、自転車が危険を冒して車道を走らなくてもよい対策が必要と感じているが、当計画に盛り込まれていないため、検討してほしい。</p>	<p>自転車が安全に走行できる環境につきましては、地域の実情に応じて整備形態を検討しながら、整備方針に基づいて取り組んでまいります。都心エリアにおいては三宮周辺再整備の中で、具体的な計画を行ってまいります。また、整備後の安全な利用啓発等については、交通ルールやマナーの周知啓発に継続して取り組んでまいります。</p> <p>【p.31】 自転車ネットワークの整備促進 【p.35】 安全な自転車利用のためのルール・マナーの啓発推進</p>
4	<p>神戸市営の駅前駐輪場は混んでいて、使いにくく、不便。JR 摩耶駅の駐輪場は屋根やタイヤロックがあり、交通系 IC で精算可能で、清算し</p>	<p>駐輪場の整備につきましては、2年に1度実施される国の調査を基に、地域ごとの駐輪需要とその傾向を把握し、拡張や有料化・無料化について</p>

	<p>ないとロックが外れないため、不法駐車もできない。しかし、近年にできた JR 摩耶駅南側の市営駐輪場は屋根もタイヤロックもないが、ほぼ同じ料金である。そのため、同じ各駅停車しか止まらなくても、盗難防止の観点から摩耶駅を使っている。</p> <p>地下タワー式駐輪場は一斉に整備するのでなく、順次実施して使い勝手を検証してから拡充すべき。六甲道を利用する方は確実に予定した電車が乗れることが最優先である。他都市でのタワー式の先行事例は神戸市内の駅ほど過密していないのではないか。</p>	<p>検討しております。また、これを基に需要超過の駐輪場については、引き続き、定期待ち等の解消に向けて取り組んでまいります。</p> <p>地下タワー式駐輪場については、先行して神戸駅での整備を進めており、整備後には、使い勝手の検証などを行い、今後の整備に繋げていく予定です。</p> <p>【p.33】 地域毎の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進</p>
5	<p>阪急六甲南側の駐輪場は一時利用でも、一時利用の場所にはおけないくらい混んでいる。屋根ありの一時利用の場所におけない場合、駅より遠い定期利用の区画で屋根なしの場所に置かざるを得ない。屋根なしゾーンはせめて料金を安くしてほしい。そのためにも、車輪ロックだと精算まで連動しているので効率も良く、常駐の係員もいらないため経費も削減できるのではないか。</p>	
6	<p>自転車の取り締まりの強化がされ、自動車並みの反則金制度が導入されるが、運転免許を持っていない市民が 100 種類以上の自転車の違反について網羅的に知識を保有しているとは到底思えない。学校教育、公民館等での社会教育、サイクリング店での購入時の教育啓発が今よりはるかに高水準で必要ではないかと考える。市民はその能力に応じて交通教育を受ける権利がある。</p>	<p>自転車ルールに関する広報啓発については、従前より、警察や兵庫県交通安全協会と連携し、商業施設や商店街、街頭における啓発活動に加え、学校園や地域福祉センターなど市内の各施設において交通安全教室を実施しています。</p> <p>なお、自転車の交通違反に対する交通反則通告制度（青切符）の導入については、広報紙 KOBE や市ホームページなどを通じて周知を予定しています。</p>
7	<p>道路交通法の改正による、自転車の罰金制度などは、広報 KOBE などでも特集すべき。ながらスマホやイヤホン NG、一方通行の逆走禁止など、自転車に新たに課せられるルールがありますが、自転車の子供同伴は未就学児迄ということも意外と知られていない。知らずに罰金を科せられるのではなく、制度を周知する必要があるのではないか。神戸は一方通行の道路も少なくないため、自転車の逆走禁止はつらい。</p>	<p>今後についても、自転車関連事業者等を含む関係機関との連携を深め、自転車に関する罰則強化を含む交通情勢の変化に適切に対応するとともに、皆さまからのご意見やご要望を踏まえながら、交通安全教室など様々な機会を通じて交通ルールやマナーの周知啓発に継続して取り組んでまいります。</p> <p>【p.35】 安全な自転車利用のためのルール・マナーの啓発推進</p>
8	<p>コベリンのための駐輪場は歩道に突如現れるイメージがあるが、需要に応じた駐輪場の整備</p>	<p>コベリンは都心・ウォーターフロントの回遊性向上と自転車総量の抑制を目的として、都心部の限</p>

	を、取り組みの追加項目として記載してほしい。	りある空間の中で、公共用地のみならず民間用地を含むわずかな空きスペースの活用など、工夫しながらポート整備を進めているところです。今後も潜在的な需要も鑑みながら適所にポート設置等を進めてまいります。 【p.39】シェアサイクルコペリンの普及促進
9	コペリンのハンドルは一文字のため、通称ママチャリに乗りなれている人には向かない。安定性が悪く、危険を感じた。ビジネスユースも想定するのであれば、乗りなれているママチャリ型を希望する。また、かばんや荷物を入れる前かごは必要。かごがないために、荷物をハンドルにぶら下げるのは危険。デザイン重視ではなく、安全重視で選定してほしい。	コペリンは都心・ウォーターフロントの回遊性向上を目的としており、その用途から小回りが利く小型車両で運用しています。また、総合的に検討した結果、一文字型の純正品ハンドルを採用している現在の機種が導入されています。この度のご意見につきましては、事業者へも共有いたします。なお、前かごは全台で設置しています。 【p.39】シェアサイクルコペリンの普及促進
10	自転車の多様なニーズを踏まえた計画と打ち出されていますが、観光目的の楽しむ自転車より、生活に密着した自転車のニーズの方がはるかに多いはずである。自転車の道路交通法が4月より厳しくなるが、それに合わせた、日常使いの自転車が安心して使える対策の比重が足りないと感じる。例えば、地域の公園に車でなく自転車で行く家族が増えているが、公園周辺の駐輪場対策はほとんど打ち出されていないのではないか。自転車人口の増加とともに、自転車と歩行者、自動車やバスなど、互いにとって安全な対策をもっと打ち出すべきではないか。	ご指摘の安全対策については、自転車走行空間整備による安心・安全な自転車利用環境の創出にむけて引き続き取り組みを進めていきます。また、駐輪場について、附置義務対象施設の場合は条例により自転車駐車場の設置を義務付けています。さらに、放置禁止区域外においても、交通支障が発生するような危険な放置駐輪については指導等の対応を行っています。 なお、4月より導入される交通反則通告制度導入の認知向上に向けては、更なる啓発の推進を行っています。 【p.31】自転車ネットワークの整備促進 【p.34】放置禁止区域の適正化及び撤去の強化・附置義務駐輪場 【p.35】安全な自転車利用のためのルール・マナーの啓発推進

(4) その他

	意見の概要	市の考え方
1	神戸市道路公園 110 番は、LINE アプリをインストールしないと通報できないので、私にとっては不便である。LINE 社は個人情報の大規模流出を引き起こしたことがあるので、信用していない。そのような不安を抱いている市民もいることを把握してほしい。	本市では、LINE を通じた通報に限らず、ホームページにおける通報用フォーム、電話による通報手段を設けており、ご利用いただきやすい手段を選んで利用いただくこととしております。いただいたご意見も参考に、引き続き市民の皆さまにとって利用しやすく、安心できる行政サービスの提供に取り組んでまいります。
2	王子公園では王子公園再整備が進行中である	王子公園駅周辺部分につきましては、阪急電鉄

	<p>が、阪急電鉄任せにしないで、王子公園駅周辺のリノベーションも神戸市が責任をもって取り組むべきではないか。リノベーション対象の駅になっていないことに疑問を感じる。再検討願いたい。</p>	<p>と連携し、歩行者の回遊性及び安全性の向上の観点より再整備を行う予定です。駅前の再整備にあたっては、王子公園の再整備にあわせて、公園や動物園、道路を含めてエリア全体で一体的に取り組んでいきます。</p>
3	<p>交通拠点の整備について、現状でもすでに発生しているが、バスの離発着を集約することで、周辺道路の渋滞がひどくならないか。例えば神姫バスなどの長距離バスは、9時ちょうどに複数のバスが発車するため、その時は一般の車が走行できないくらいバスが何台も連なり、一回の信号では捌けていない。バスターミナルから幹線道路への間が渋滞しない対策を本気で検討していただきたい。例えば、一般の通行する車がバスと同一車線を走らない工夫を検討していただきたい。</p>	<p>交通拠点（新たな中・長距離バスターミナル）の整備については、平成30年3月に「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた5・6丁目再整備基本計画」を策定しており、雲井通5・6丁目において、新バスターミナルをI期・II期と段階的に整備します。I期完成時点では、ミント神戸南東の交差点に新たに歩行者デッキを整備することで、交差点を通過するバスと歩行者を分離し、交通の円滑化を図ります。また、II期完成時点では、ミント神戸北東にあるスクランブル交差点を歩行者空間化することで、南北道路の通り抜けを無くし、ミント神戸周辺のバスと一般の交通を分離することを予定しています。</p> <p>バスの集約にあたっては、ひとつの交差点にバスが集中しないように運行ルートの検討を行っており、今後、運営事業者やバス事業者とともに具体化を図ります。</p> <p>なお、バスターミナル整備に伴う周辺交差点への影響については、新たに発生する交通量も踏まえたうえで検証を行っており、いずれの交差点においても問題がないことを確認しております。</p> <p>【P15 参照】 3.交通拠点の整備</p> <p>【P27 参照】 2030年に向けた5年間の実行計画</p>