

# 都市計画道路整備方針

(案)

平成23年2月

神戸市 都市計画総局

# 目 次

策定の趣旨・目的	1
第1章 機能と整備状況	2
(1) 都市計画道路について	
①都市計画道路とは	
②都市計画道路の種類	
③都市計画道路の機能	
④都市計画道路の整備手法	
(2) 都市計画道路の整備状況	
第2章 整備課題	6
(1) 社会経済情勢の変化と課題	
①人口減少・超高齢化の進行	
②地球温暖化防止への取り組み	
③経済のグローバル化の進行	
④地方分権と市民参画の進展	
⑤道路整備に対するニーズの変化	
(2) 将来交通量の見通し	
(3) 長期間にわたる建築制限	
第3章 整備の進め方	9
(1) 都市計画道路整備方針策定の必要性	
(2) 都市計画道路整備方針の対象区間と分類	
(3) 「主要幹線道路」とは	
(4) 「主要幹線道路」の整備の進め方	
(5) 「主要幹線道路以外の道路（生活幹線道路）」の整備の進め方	
第4章 今後の取り組み	17
(1) 主要幹線道路の整備プログラムの策定	
(2) 建築許可制度の運用の見直し	
(3) 都市計画道路整備の検証・評価と反映	
参 考	18
(1) 今後の都市計画道路の整備の流れ	
(2) これまでの都市計画道路の見直しの経過	
用語解説	20

## 策定の趣旨・目的

神戸市の幹線道路網は、既成市街地においては、東西方向に山手・中央・浜手の3大幹線を配置し、南北方向に概ね500mの間隔で格子状に道路を配置するとともに、既成市街地と西北神の新市街地を連絡するため、放射状に道路を配置する計画となっています。

これまで、路線の性格やまちづくりの状況に合わせて、様々な事業手法により、神戸の骨格となる幹線道路の整備を進めてきました。

とりわけ、都市計画道路は、①都市の円滑な交通を支えるとともに、②良好な市街地の形成をはかり、③安全で快適な都市生活と機能的な都市活動の基盤となり、④ライフラインの収容空間などの役割も果たす重要な施設として都市計画に位置づけることにより、確実な整備に取り組んできており、現在、約8割の整備が完了しています。しかし、依然として長期未着手の路線もあります。

一方、人口減少・超高齢化の進行、地球環境問題など社会経済情勢の変化にともない、今後、安全・安心で活力ある都市空間を構築するためには、都市交通のあり方を見直し、真に必要な道路を見極め、今まで以上に選択と集中により効率的・効果的な道路整備を進めていく必要があります。

そこで、神戸市都市計画マスタープランの策定に合わせて、「都市計画道路整備方針」を策定し、着実な道路整備に取り組めます。

### (1) 都市計画道路について

#### ① 都市計画道路とは

都市における道路には、

- ・ 広域交通軸を形成し、都市の広域的な拠点機能を高める道路（広域圏幹線道路）
- ・ 既成市街地内及び市街地間を連絡し、市域の一体性を高める機能を担う道路  
(都市内幹線道路)
- ・ 都市内の各地区や主要な施設相互間を連絡する道路で、広域圏幹線道路・都市内幹線道路を補完する機能を担う道路（補完的幹線道路）
- ・ 地域のまちづくりに必要な道路（生活幹線道路、区画道路）
- ・ 歩行者専用道路等、自動車以外の交通を受け持つ道路

など、様々な道路があります。

これらの道路のうち、健全で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保するために、都市の基盤として、都市計画法に基づいて都市計画決定した道路を「都市計画道路」といいます。

#### ② 都市計画道路の種類

都市計画道路は、主として交通機能に着目して、次の4種類に区分されます。

##### ア. 『自動車専用道路』

都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等、専ら自動車の交通のための道路

##### イ. 『幹線街路』

都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路。

##### ウ. 『区画街路』

地区における宅地の利用のための道路

##### エ. 『特殊街路』

専ら歩行者、自転車又は新交通等の交通のための道路

### ③都市計画道路の機能

都市計画道路には、

- ①人や物の円滑な移動を確保するための『交通機能』
- ②都市の環境や防災面で、良好な都市空間を形成するとともに、供給処理施設（上・下水道、電気、ガス等）や公共交通の収容空間を確保するための『空間機能』
- ③都市構造を形成し、街区を構成するための『市街地形成機能』

があります。

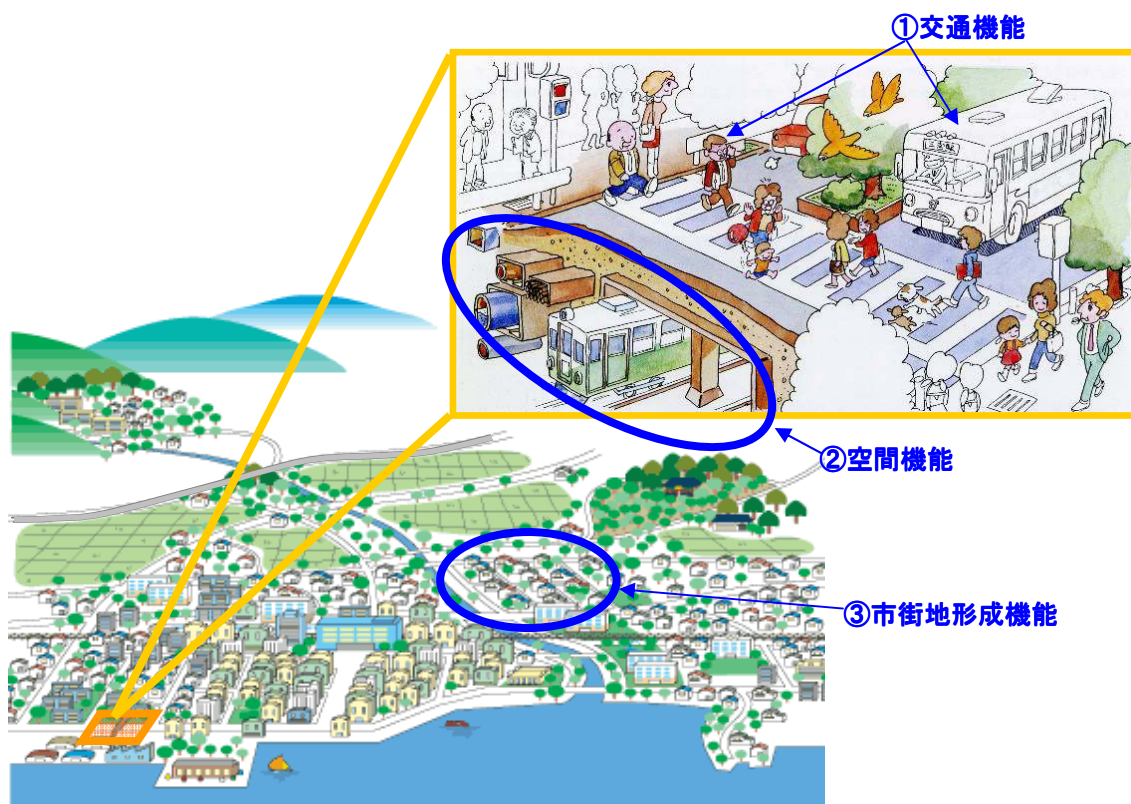


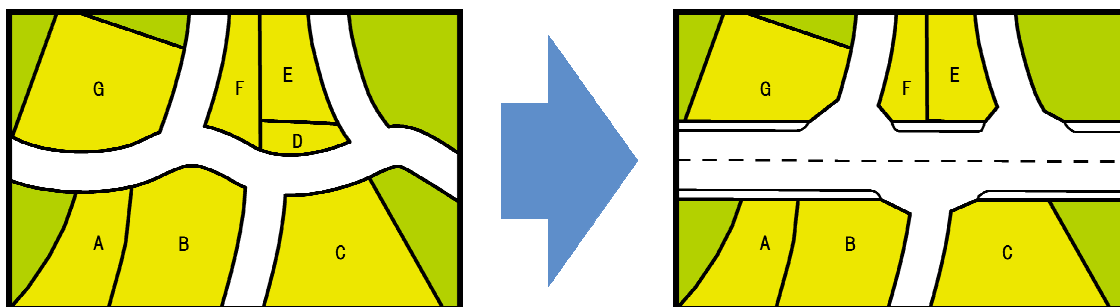
図 1-1 都市計画道路の機能イメージ

#### ④都市計画道路の整備手法

都市計画道路の主な整備手法としては、以下のとおりです。

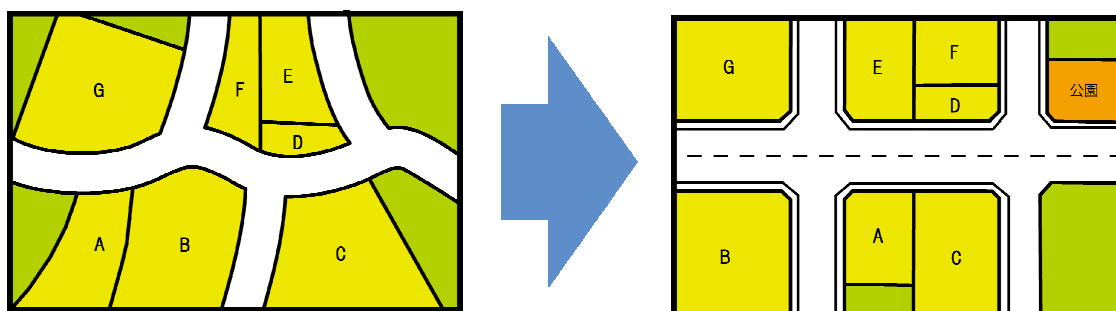
##### ア. 街路事業・道路事業

道路予定地内の土地を直接買収して、整備を行います。



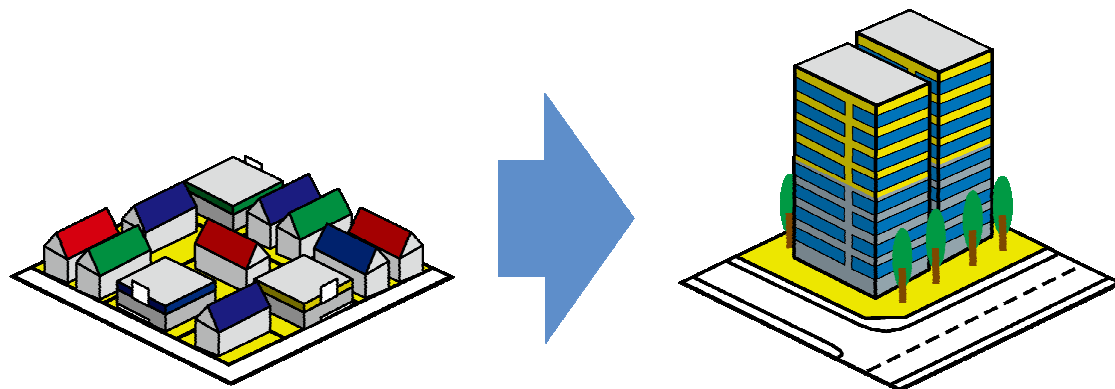
##### イ. 土地区画整理事業

事業区域内のそれぞれの土地から、用地を少しずつ出していただき、道路・公園などの公共施設の整備を行い、土地の形状を整え、土地の再配置を行います。



##### ウ. 市街地再開発事業

事業区域内の建物を、共同の建築物に建替え、併せて道路・公園などの公共施設の整備を行います。



## (2) 都市計画道路の整備状況

神戸市における都市計画道路は、2010年（平成22年）4月現在、531路線、延長約833kmを都市計画決定しています。これらのうち約663km（約80%）が完成しており、整備等の状況は以下のとおりです。

表 1-1 都市計画道路の整備状況

2010年（平成22年）4月現在

区 分	路線数	計画延長 (km)	完成 (km)	事業中 (km)	未着手 (km)
自動車専用道路	13	136.88	97.91	15.82	23.15
幹線街路	277	639.50	513.91	27.56	98.03
区画街路	194	34.58	29.85	4.56	0.17
特殊街路	47	21.57	21.07	0.45	0.05
計	531	832.53	662.74	48.39	121.40

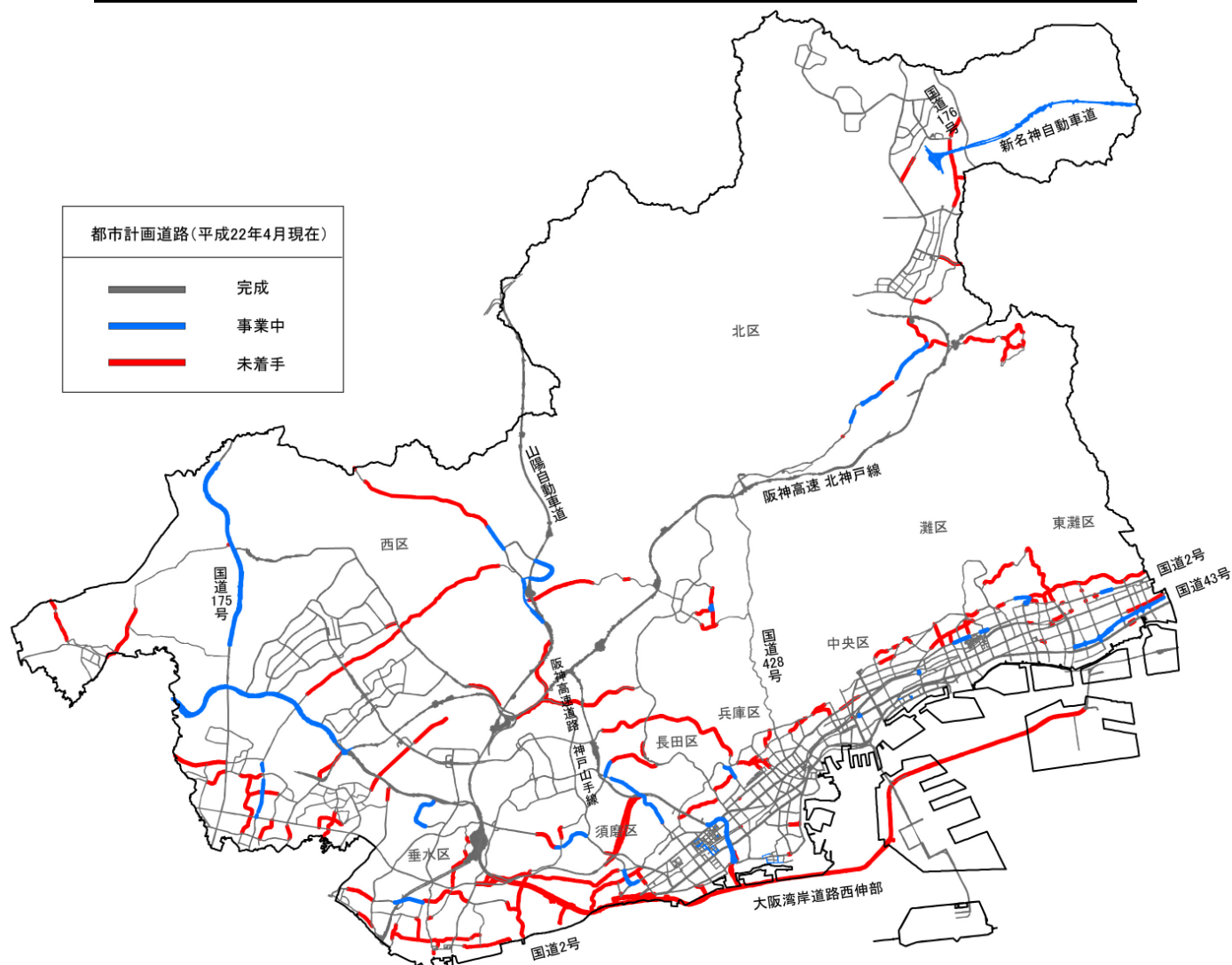


図 1-2 都市計画道路の整備状況

### (1) 社会経済情勢等の変化と課題

#### ①人口減少・超高齢化の進行

日本全体の動きと同様に、今後、神戸市においても人口減少・超高齢化が進み、2025年（平成37年）には、全市人口は2005年（平成17年）から6万人減少して147万人に、65歳以上の人口は15万人増加して46万人になると予測されています。

人口が減少することで、これまで右肩上がり増加していた自動車交通についても減少に転じると予想されています。また、高齢者の増加に伴い、自動車等での移動が困難な方が増加するため、誰もが安全・安心に暮らせる交通環境の形成が求められています。

さらに財政上の制約もあり、今後は、新たな道路整備を効率的・効果的に推進するとともに、在来道路などの既存ストックを有効に活用していくことが求められています。

#### ②地球温暖化防止への取り組み

地球温暖化の原因である温室効果ガスの排出量は運輸部門では全体の約2割を占めています。さらに、運輸部門のうち、自動車による温室効果ガスの排出量は約9割を占めていることから、交通渋滞の解消等、走行環境の向上による自動車からの排出量削減対策も課題となっています。

#### ③経済のグローバル化の進行

資本・財・サービスや情報が国境を越え活発に行き交うグローバル化の流れが、産業や観光分野においてもすさまじい勢いで進んでいます。

このような流れの中で都市間競争に負けない選ばれる都市であり続けるためには、様々な都市活動を支える交通体系の整備が重要であり、「主要幹線道路」ネットワークにおける未開通区間（ミッシングリンク）の解消が大きな課題となっています。

#### ④地方分権と市民参画の進展

地方分権の進展により、地域の実情にあったまちづくりの取り組みが進み、よりきめ細やかな対応が可能となります。

今後は、市民・事業者・行政などの協働と参画のまちづくりにより、道路整備に合わせて、都市空間の質を高めていくことがこれまで以上に重要になります。



## ⑤道路整備に対するニーズの変化

道路の技術的な指針である道路構造令の改正（2001年、平成13年）によって、車道を中心として道路全体の構造を定めるそれまでの考え方が改められ、安全で快適な歩行者、自転車空間を確保する等、歩行環境の更なる改善がはかれるとともに、地域の実情に応じた道づくりを推進することが可能となりました。

また、2009年度（平成21年度）に実施した「神戸市民1万人アンケート」などからも、これまでの自動車交通を処理するための道路整備だけではなく、歩道の拡幅や道路のバリアフリー化等、日常の生活に身近な道路整備への市民のニーズが高まっていることが分かります。

### （2）将来交通量の見通し

2008年（平成20年）11月に国土交通省から、全国の自動車の将来交通量が減少する見通しが発表されました。

具体的には、今後の自動車交通量は、毎年横ばいか、約0.1%ずつ減少し、2030年（平成42年）には、2005年（平成17年）に比べて、2.6%減少する見込みとなっています。

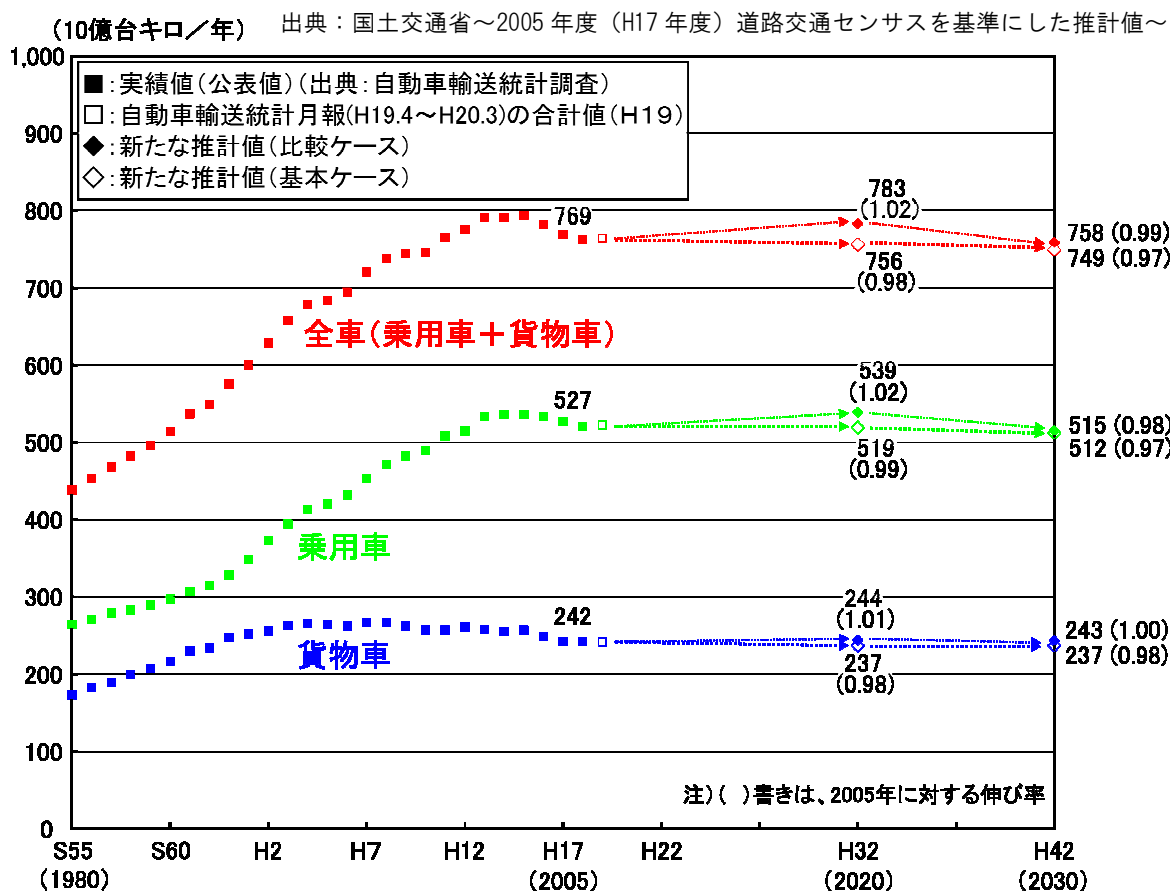


図 2-1 将来交通量の見通し

### (3) 長期間にわたる建築制限

都市計画道路の予定地内では、事業の円滑な実施を確保するため、都市計画法第53条により、建築物の建築が制限されており、その区域内において建築物を建築しようとする際に、許可が必要となっています。

この、建築制限の内容については、法第54条により、階数が2以下で、かつ、地階を有しない建築物で、主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造である場合は許可しなければならないこととなっています。

なお、神戸市では、1987年（昭和62年）から、都市計画決定後20年以上が経過し、事業着手が近い将来見込まれない都市計画道路のうち、以下の要件に該当する場合は、制限の内容を緩和して、許可しています。

- ① 用途地域が商業地域又は近隣商業地域であるなどの要件に該当する区域では3階建ての建築物
- ② 物理的に掘込みでしか車庫が設置できない地形などの要件に該当する地形での掘込み車庫

しかし、長期間未整備の都市計画道路の多くは、計画決定後、50年以上経過しており、制限が長期にわたっていることは課題であり、そのあり方を検討していきます。

表 2-1 都市計画道路決定後の経過年数

2010年(平成22年)4月現在

経過年数	路線数	延長(km)	延長比率
60年以上	45	58	59%
50年以上60年未満	10	10	10%
40年以上50年未満	11	13	13%
30年以上40年未満	13	15	16%
30年未満	4	2	2%
計	83	98	100%

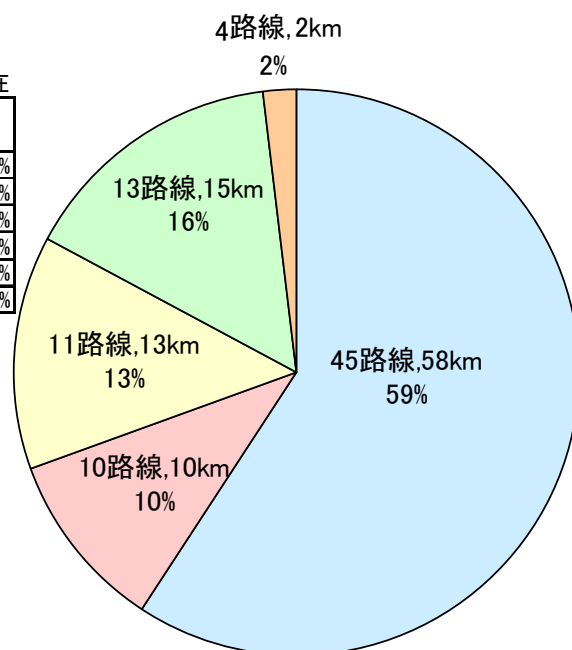
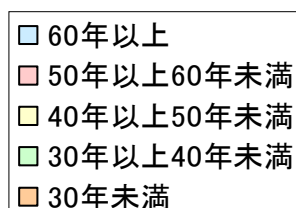


図 2-2 都市計画道路決定後の経過年数

### 第3章 整備の進め方

#### (1) 都市計画道路整備方針策定の必要性

これまでは、都市に人や産業が集まり、急速に市街地が形成されていく時代に対応して、都市計画道路を整備し、一定の成果を上げてきました。

しかし、社会経済情勢や、将来交通量の見通し等、都市計画道路を取り巻く状況は大きく変化しています。

今後、都市の成熟期を迎えるにあたっては、真に必要な道路を見極め、「選択と集中」による効率的・効果的な整備を進めることが求められています。

#### (2) 都市計画道路整備方針の対象区間と分類

都市計画道路整備方針では、都市計画道路（幹線街路）のうち、街路事業として事業認可を受けている事業中<sup>※1</sup>の区間（12km）と、未着手<sup>※2</sup>の区間（98km）を対象（P12, 図3-4参照）とし、「主要幹線道路」と「主要幹線道路以外の道路（生活幹線道路）」に分けて、それぞれの進め方を策定します。

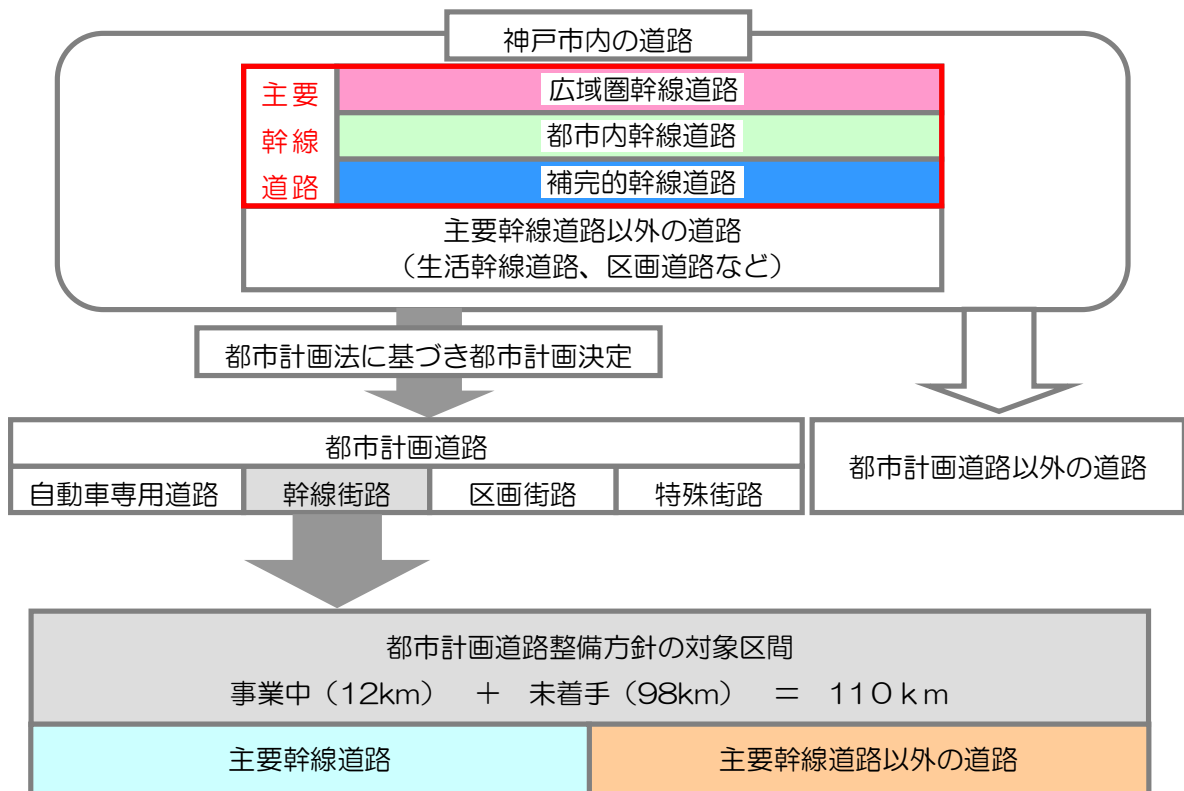


図3-1 対象区間の分類

※1 事業中 : 幹線街路の事業中区間約27kmのうち、国直轄事業など約15kmを除いた区間

※2 未着手 : 幹線街路のうち、整備に着手していない区間

### (3) 主要幹線道路とは

市内の道路のうち、都市の広域的な拠点機能を高める道路（広域圏幹線道路）や、既成市街地内及び市街地間を連絡し市域の一体性を高める機能を担う道路（都市内幹線道路）、及びこれらの道路を補完する機能を担う道路（補完的幹線道路）を、神戸市における「主要幹線道路」として位置づけます。

この「主要幹線道路」については、都市空間の将来像やその実現に向けた都市計画の取り組みの方向性を明らかにする「都市計画マスタープラン」において、「主要幹線道路ネットワーク」として位置づけます。（P11, 図 3-3 参照）



図 3-2 主要幹線道路ネットワークのイメージ

図3-3 主要幹線道路ネットワーク図

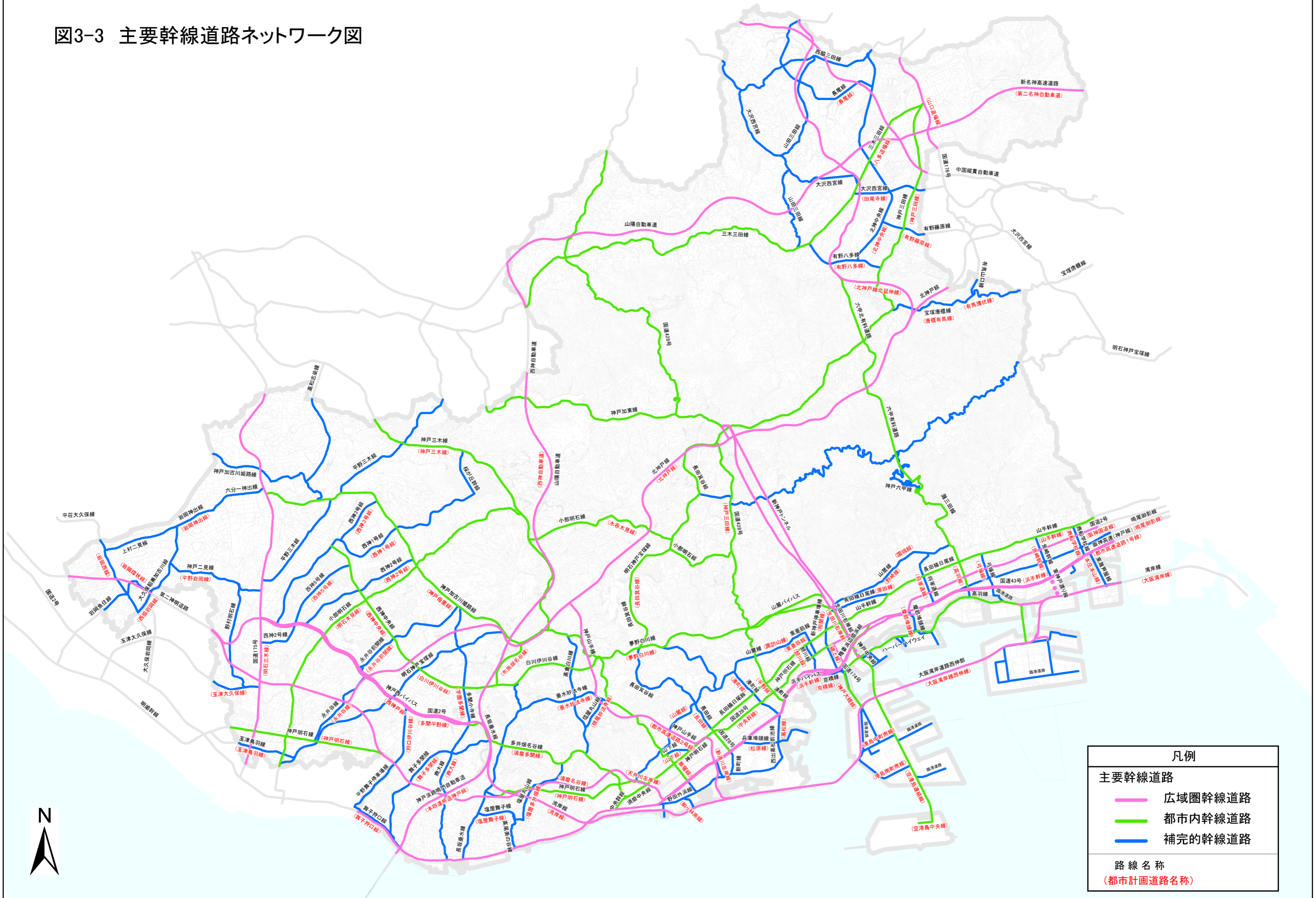
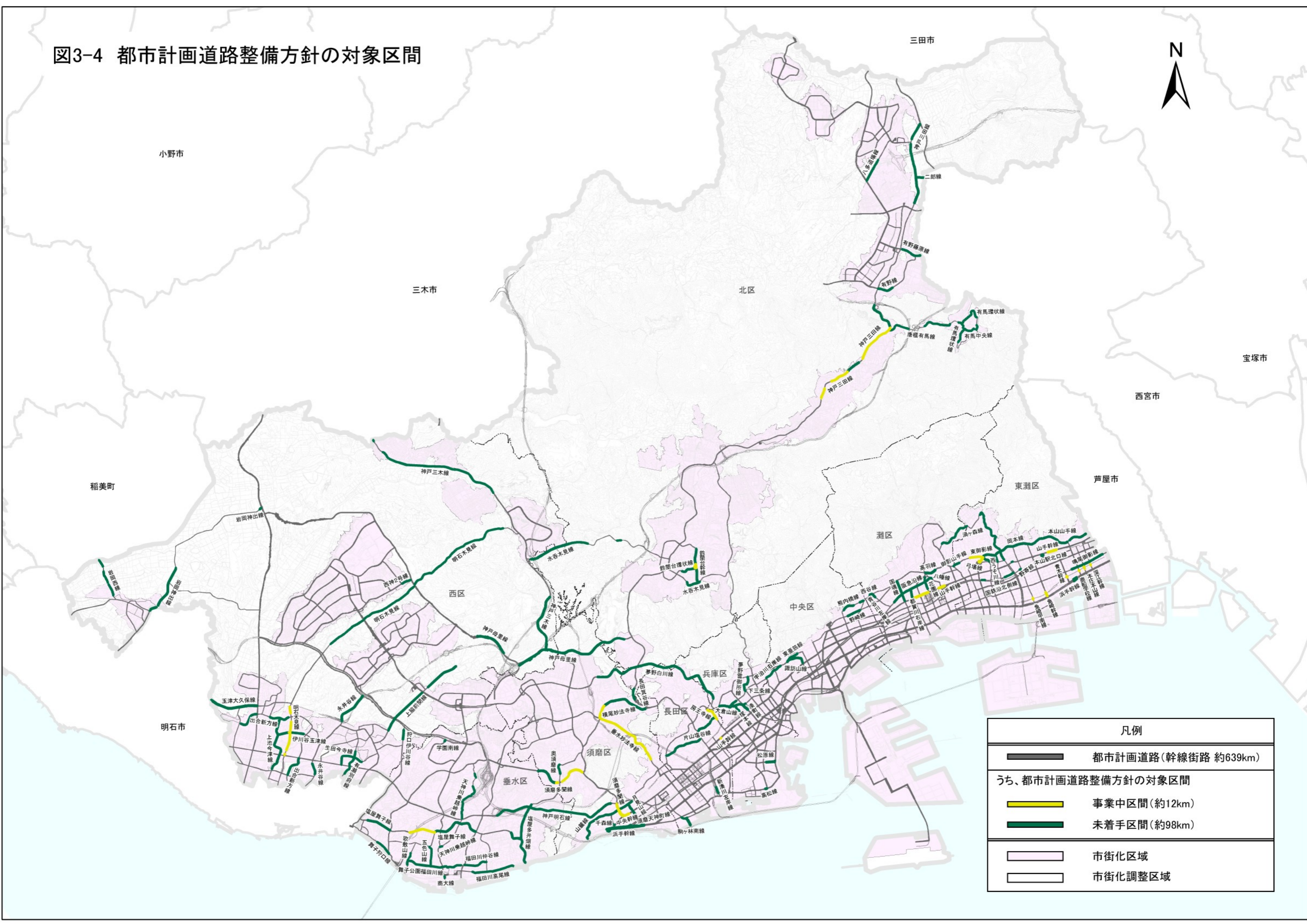







図3-4 都市計画道路整備方針の対象区間



凡例	
	都市計画道路(幹線街路 約639km)
うち、都市計画道路整備方針の対象区間	
	事業中区間(約12km)
	未着手区間(約98km)
	市街化区域
	市街化調整区域

#### (4) 「主要幹線道路」の整備の進め方

「主要幹線道路」に位置づける都市計画道路について、社会経済情勢の変化や、周辺の土地利用状況等を勘案し、対象区間ごとに『交通機能<sup>※1</sup>』、『空間機能<sup>※2</sup>』、『市街地形成機能<sup>※3</sup>』の道路機能面から精査し、計画の見直しを行います。(P15, 図 3-6 参照) その結果、線形や幅員、車線数等の変更が必要となる区間については都市計画の手続きを行い、着実な整備に取り組んでいきます。

なお、都市計画の手続きにあたっては、各段階に応じて、関係権利者や地域みなさんに適切な周知をはかるとともに、ご意見を伺い、都市計画審議会での審議を経たうえで、計画の変更を行うこととなります。

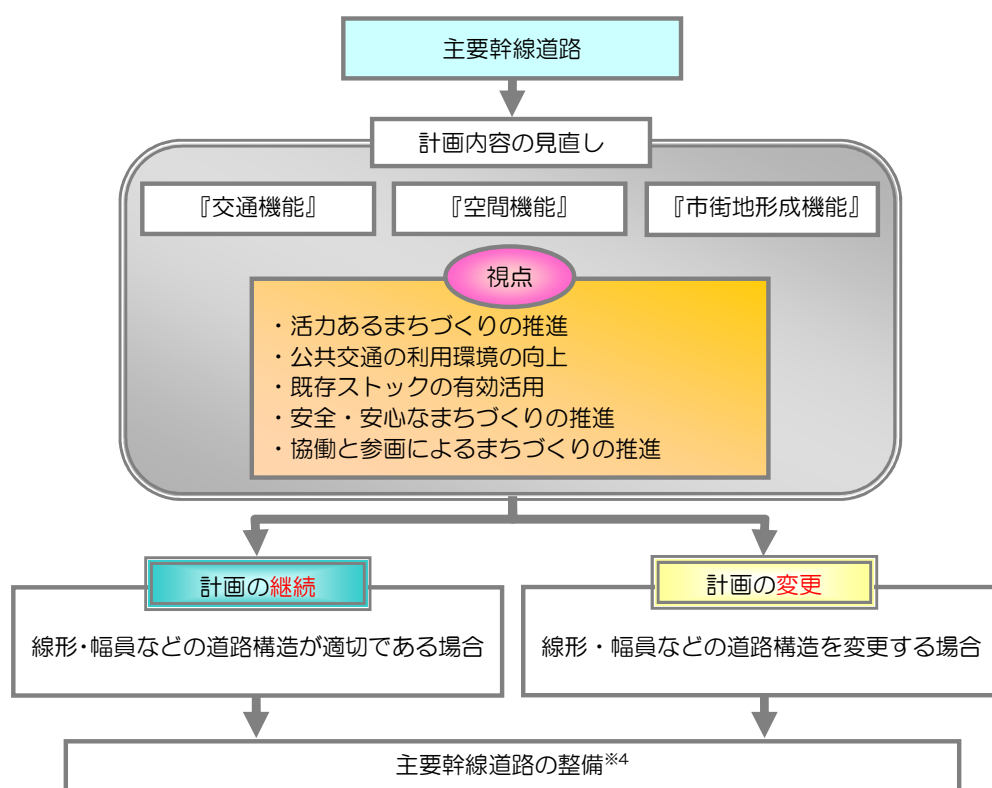


図 3-5 「主要幹線道路」の整備の流れ

※1 『交通機能』の検討

交通量や土地利用の状況などから必要な幅員構成要素（車道、歩道、停車帯等）を検証し、必要な総幅員を検討します。

※2 『空間機能』の検討

延焼防止などの防災空間やライフラインなどの収容空間、さらに通風、採光などの環境空間の確保の面から、それぞれの空間機能に応じて必要な総幅員を検討します。

※3 『市街地形成機能』の検討

市街地の誘導、街区の構成といった市街地形成機能としての道路整備の必要性を検討します。

※4 現道や周辺の道路の活用により、求められる機能を果たすことができる区間については、新たな道路整備を行わない場合があります。

## (5) 「主要幹線道路以外の道路（生活幹線道路）」の整備の進め方

都市計画道路整備方針の対象区間のうち、「主要幹線道路以外の道路」（P16, 図 3-8 参照）については、地域のまちづくりに必要であるとの合意形成がはかられた場合、随時、「生活幹線道路」として位置づけて整備を行います。

合意形成の進め方としては、地域のみなさんとの協働と参画により、地域の課題を整理・共有し、まちづくりの課題改善に必要な方策を現在の計画にとられることなく検討する必要があるため、都市計画を一旦廃止します。

そして、課題改善のために幹線道路の整備が必要であるとの合意形成がはかられた地域ごとに、あらためて都市計画の手続きを行い、「生活幹線道路」に位置づけることにより整備を行います。

ただし、現在事業を行っている区間や、鉄道との連続立体交差事業や土地区画整理事業などの他事業に関連する区間のうち、整備が必要と判断した区間については、「生活幹線道路」に位置づけて、計画を継続します。

また、現在、協働と参画により、まちづくり協議会の活動の中で道路の検討を行っている以下の4区間については、「生活幹線道路検討中区間」に位置づけて協議を継続します。

- ・大倉山線（東山町3丁目～菊水町10丁目）
- ・夢野雪御所線（湊川町9丁目～湊川町6丁目）
- ・塩屋多井畑線（塩屋町1丁目～塩屋町）
- ・舞子公園福田川線（天ノ下町～御霊町）

なお、都市計画の手続きにあたっては、各段階に応じて、関係権利者や地域のみなさんに適切な周知をはかるとともに、ご意見を伺い、都市計画審議会での審議を経たうえで、計画の廃止や変更などを行うこととなります。

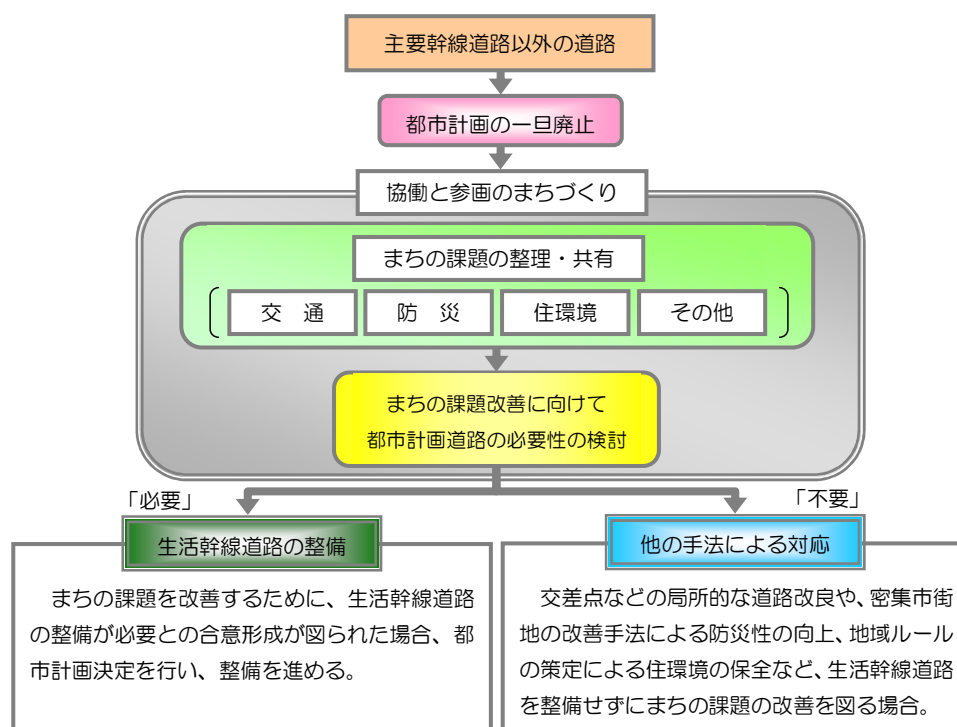


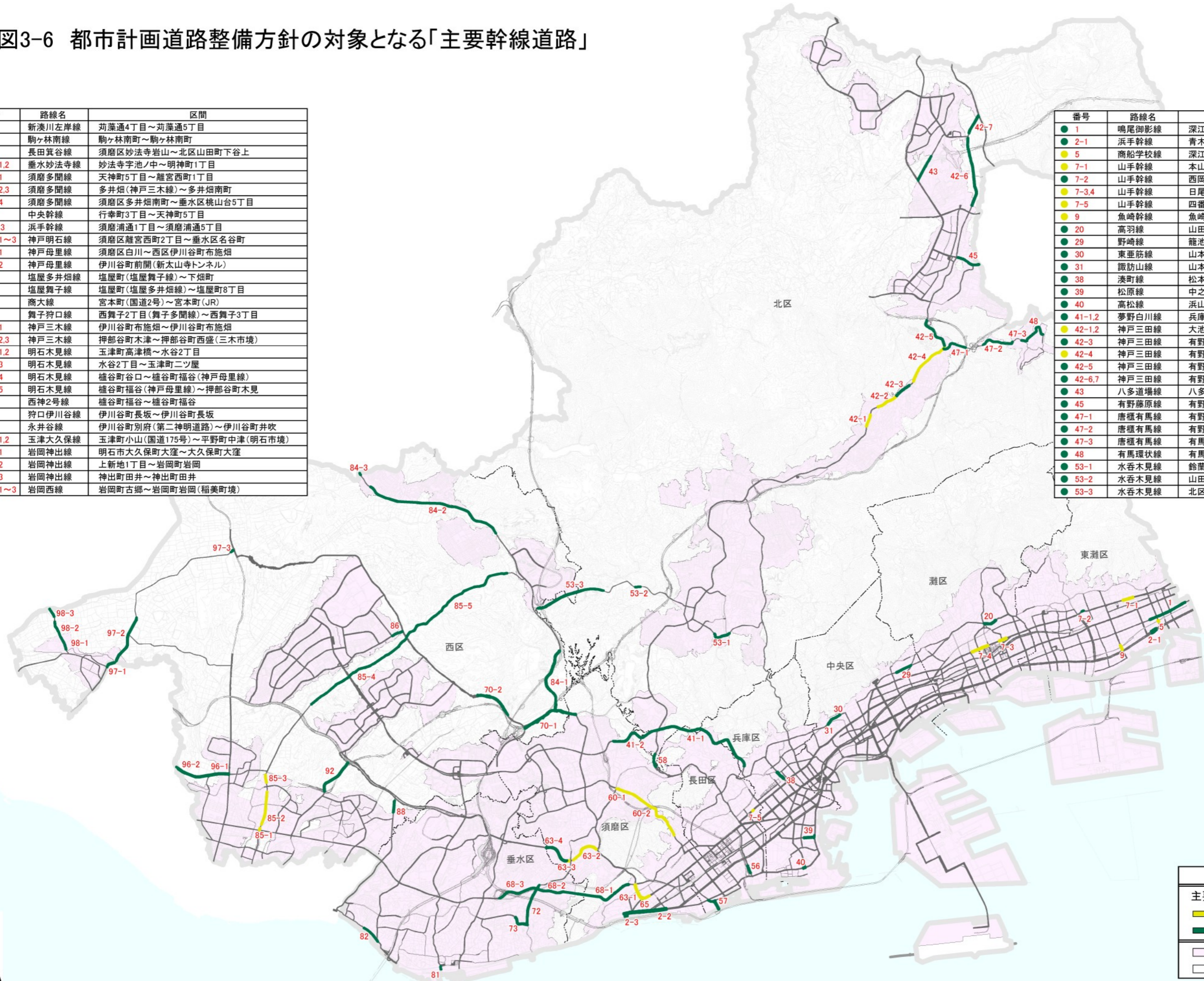
図 3-7 「主要幹線道路以外（生活幹線道路）」の整備の流れ



図3-6 都市計画道路整備方針の対象となる「主要幹線道路」

番号	路線名	区間
56	新湊川左岸線	苅藻通4丁目～苅藻通5丁目
57	駒ヶ林南線	駒ヶ林南町～駒ヶ林南町
58	長田箕谷線	須磨区妙法寺岩山～北区山田町下谷上
60-1,2	垂水妙法寺線	妙法寺字池ノ中～明神町1丁目
63-1	須磨多聞線	天神町5丁目～離宮西町1丁目
63-2,3	須磨多聞線	多井畑(神戸三木線)～多井畑南町
63-4	須磨多聞線	須磨区多井畑南町～垂水区桃山台5丁目
65	中央幹線	行幸町3丁目～天神町5丁目
2-2,3	浜手幹線	須磨浦通1丁目～須磨浦通5丁目
68-1～3	神戸明石線	須磨区離宮西町2丁目～垂水区名谷町
70-1	神戸母里線	須磨区白川～西区伊川谷町布施畑
70-2	神戸母里線	伊川谷町前開(新太山寺トンネル)
72	塩屋多井畑線	塩屋町(塩屋舞子線)～下畑町
73	塩屋舞子線	塩屋町(塩屋多井畑線)～塩屋町8丁目
81	商大線	宮本町(国道2号)～宮本町(JR)
82	舞子狩口線	西舞子2丁目(舞子多聞線)～西舞子3丁目
84-1	神戸三木線	伊川谷町布施畑～伊川谷町布施畑
84-2,3	神戸三木線	押部谷町木津～押部谷町西盛(三木市境)
85-1,2	明石木見線	玉津町高津橋～水谷2丁目
85-3	明石木見線	水谷2丁目～玉津町二ツ屋
85-4	明石木見線	榎谷町谷口～榎谷町福谷(神戸母里線)
85-5	明石木見線	榎谷町福谷(神戸母里線)～押部谷町木見
86	西神2号線	榎谷町福谷～榎谷町福谷
88	狩口伊川谷線	伊川谷町長坂～伊川谷町長坂
92	永井谷線	伊川谷町別府(第二神明道路)～伊川谷町井吹
96-1,2	玉津大久保線	玉津町小山(国道175号)～平野町中津(明石市境)
97-1	岩岡神出線	明石市大久保町大窪～大久保町大窪
97-2	岩岡神出線	上新地1丁目～岩岡町岩岡
97-3	岩岡神出線	神出町田井～神出町田井
98-1～3	岩岡西線	岩岡町古郷～岩岡町岩岡(福美町境)

番号	路線名	区間
1	鳴尾御影線	深江北町1丁目～本山南町2丁目
2-1	浜手幹線	青木4丁目～青木4丁目
5	商船学校線	深江本町4丁目～深江北町4丁目
7-1	山手幹線	本山北町2丁目～本山北町3丁目
7-2	山手幹線	西岡本3丁目
7-3,4	山手幹線	日尾町1丁目～将軍通4丁目
7-5	山手幹線	四番町3丁目
9	魚崎幹線	魚崎南町6丁目～魚崎中町1丁目
20	高羽線	山田町1丁目～山田町3丁目(将軍通線)
29	野崎線	龍池通4丁目(西谷線)～中尾町
30	東垂筋線	山本通4丁目～山本通4丁目(諏訪山線)
31	諏訪山線	山本通4丁目～山本通4丁目(東垂筋線)
38	湊町線	松本通1丁目～東山町3丁目
39	松原線	中之島2丁目(高松線)～中之島2丁目
40	高松線	浜山通4丁目(御崎本町線)～浜山通4丁目
41-1,2	夢野白川線	兵庫区滝山町～須磨区車奥中ノ尾
42-1,2	神戸三田線	大池見山台～有野町唐櫃
42-3	神戸三田線	有野町唐櫃～有野町唐櫃(唐櫃IC)
42-4	神戸三田線	有野町唐櫃(唐櫃IC)～有野町唐櫃(有馬口)
42-5	神戸三田線	有野町唐櫃(有馬口)～有野町有野(五社ランプ)
42-6,7	神戸三田線	有野町二郎～道場町日下部(国道176号)
43	八多道場線	八多町下小名田～八多町中
45	有野藤原線	有野町有野(西宮市境)～有野町有野(神戸三田線)
47-1	唐櫃有馬線	有野町唐櫃(神戸三田線)～有野町唐櫃(有馬口IC)
47-2	唐櫃有馬線	有野町唐櫃(有馬口IC)～有野町唐櫃(有馬町境)
47-3	唐櫃有馬線	有馬町(有馬温泉駅前)～有馬町(太閤橋)
48	有馬環状線	有馬町(太閤橋)～有馬町(声有ゲート前)
53-1	水呑木見線	鈴蘭台東町2丁目～鈴蘭台南町7丁目
53-2	水呑木見線	山田町藍那(藍那駅前)
53-3	水呑木見線	北区山田町藍那～西区見津が丘4丁目



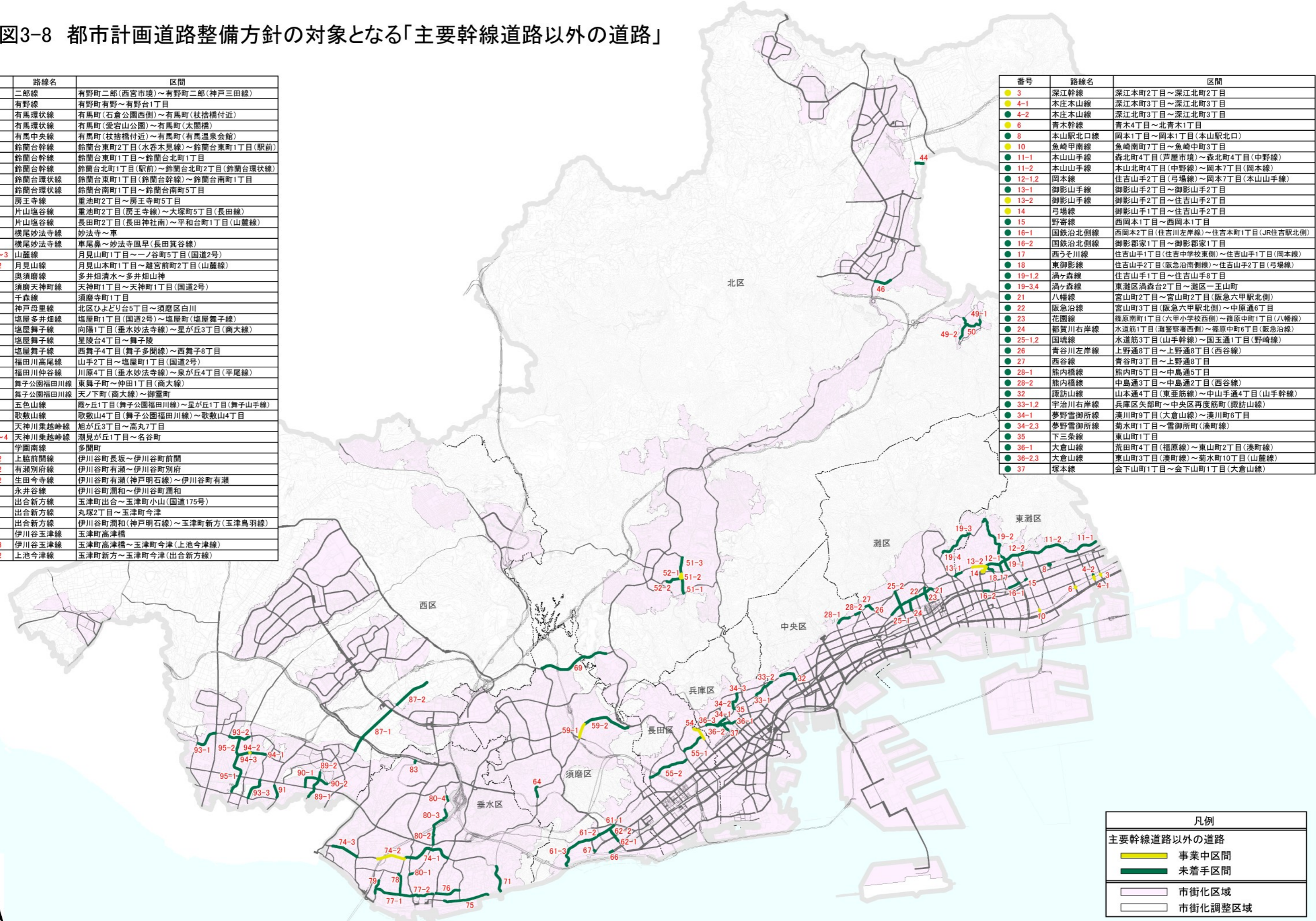
凡例	
主要幹線道路	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:yellow; border:1px solid black;"></span>	事業中区間
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:green; border:1px solid black;"></span>	未着手区間
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightpink; border:1px solid black;"></span>	市街化区域
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:white; border:1px solid black;"></span>	市街化調整区域



図3-8 都市計画道路整備方針の対象となる「主要幹線道路以外の道路」

番号	路線名	区間
44	二郎線	有野町二郎(西宮市境)～有野町二郎(神戸三田線)
46	有野線	有野町有野～有野台1丁目
49-1	有馬環状線	有馬町(石倉公園西側)～有馬町(杖捨橋付近)
49-2	有馬環状線	有馬町(愛宕山公園)～有馬町(太閤橋)
50	有馬中央線	有馬町(杖捨橋付近)～有馬町(有馬温泉会館)
51-1	鈴蘭台幹線	鈴蘭台東町2丁目(水呑木見線)～鈴蘭台東町1丁目(駅前)
51-2	鈴蘭台幹線	鈴蘭台東町1丁目～鈴蘭台北町1丁目
51-3	鈴蘭台幹線	鈴蘭台北町1丁目(駅前)～鈴蘭台北町2丁目(鈴蘭台環状線)
52-1	鈴蘭台環状線	鈴蘭台東町1丁目(鈴蘭台幹線)～鈴蘭台南町1丁目
52-2	鈴蘭台環状線	鈴蘭台南町1丁目～鈴蘭台南町5丁目
54	房王寺線	重池町2丁目～房王寺町5丁目
55-1	片山塩谷線	重池町2丁目(房王寺線)～大塚町5丁目(長田線)
55-2	片山塩谷線	長田町2丁目(長田神社南)～平和台町1丁目(山麓線)
59-1	横尾妙法寺線	妙法寺～車
59-2	横尾妙法寺線	車尾鼻～妙法寺風早(長田箕谷線)
61-1～3	山麓線	月見山町1丁目～ノ谷町5丁目(国道2号)
62-1,2	月見山線	月見山本町1丁目～離宮前町2丁目(山麓線)
64	奥須磨線	多井畑清水～多井畑山神
66	須磨天神町線	天神町1丁目～天神町1丁目(国道2号)
67	千森線	須磨寺町1丁目
69	神戸母里線	北区ひよどり台5丁目～須磨区白川
71	塩屋多井畑線	塩屋町1丁目(国道2号)～塩屋町(塩屋舞子線)
74-1	塩屋舞子線	向陽1丁目(垂水妙法寺線)～星が丘3丁目(商大線)
74-2	塩屋舞子線	星陵台4丁目～舞子陵
74-3	塩屋舞子線	西舞子4丁目(舞子多聞線)～西舞子8丁目
75	福田川高尾線	山手2丁目～塩屋町1丁目(国道2号)
76	福田川仲谷線	川原4丁目(垂水妙法寺線)～泉が丘4丁目(平尾線)
77-1	舞子公園福田川線	東舞子町～仲田1丁目(商大線)
77-2	舞子公園福田川線	天ノ下町(商大線)～御雲町
78	五色山線	霞ヶ丘1丁目(舞子公園福田川線)～星が丘1丁目(舞子山手線)
79	歌敷山線	歌敷山4丁目(舞子公園福田川線)～歌敷山4丁目
80-1	天神川乗越峠線	旭が丘3丁目～高丸7丁目
80-2～4	天神川乗越峠線	潮見が丘1丁目～名谷町
83	学園南線	多聞町
87-1,2	上脇前開線	伊川谷町長坂～伊川谷町前開
89-1,2	有瀬別府線	伊川谷町有瀬～伊川谷町別府
90-1,2	生田今寺線	伊川谷町有瀬(神戸明石線)～伊川谷町有瀬
91	永井谷線	伊川谷町潤和～伊川谷町潤和
93-1	出合新方線	玉津町出合～玉津町小山(国道175号)
93-2	出合新方線	丸塚2丁目～玉津町今津
93-3	出合新方線	伊川谷町潤和(神戸明石線)～玉津町新方(玉津島羽線)
94-2	伊川谷玉津線	玉津町高津橋
94-1,3	伊川谷玉津線	玉津町高津橋～玉津町今津(上池今津線)
95-1,2	上池今津線	玉津町新方～玉津町今津(出合新方線)

番号	路線名	区間
3	深江幹線	深江本町2丁目～深江北町2丁目
4-1	本庄本山線	深江本町3丁目～深江北町3丁目
4-2	本庄本山線	深江北町3丁目～深江北町3丁目
6	青木幹線	青木4丁目～北青木1丁目
8	本山駅北口線	岡本1丁目～岡本1丁目(本山駅北口)
10	魚崎甲南線	魚崎南町7丁目～魚崎中町3丁目
11-1	本山人手線	森北町4丁目(芦屋市境)～森北町4丁目(中野線)
11-2	本山人手線	本山北町4丁目(中野線)～岡本7丁目(岡本線)
12-1,2	岡本線	住吉山手2丁目(弓場線)～岡本7丁目(本山人手線)
13-1	御影山手線	御影山手2丁目～御影山手2丁目
13-2	御影山手線	御影山手2丁目～住吉山手2丁目
14	弓場線	御影山手1丁目～住吉山手2丁目
15	野寄線	西岡本1丁目～西岡本1丁目
16-1	国鉄沿北側線	西岡本2丁目(住吉川左岸線)～住吉本町1丁目(JR住吉駅北側)
16-2	国鉄沿北側線	御影郡家1丁目～御影郡家1丁目
17	西うそ川線	住吉山手1丁目(住吉中学校東側)～住吉山手1丁目(岡本線)
18	東御影線	住吉山手2丁目(阪急沿南側線)～住吉山手2丁目(弓場線)
19-1,2	渦ヶ森線	住吉山手1丁目～住吉山手8丁目
19-3,4	渦ヶ森線	東灘区渦森台2丁目～灘区一王山町
21	八幡線	宮山町2丁目～宮山町2丁目(阪急六甲駅北側)
22	阪急沿線	宮山町3丁目(阪急六甲駅北側)～中原通6丁目
23	花園線	藤原南町1丁目(六甲小学校西側)～藤原中町1丁目(八幡線)
24	都賀川右岸線	水道筋1丁目(灘警察署西側)～藤原中町6丁目(阪急沿線)
25-1,2	国魂線	水道筋3丁目(山手幹線)～国玉通1丁目(野崎線)
26	青谷川左岸線	上野通8丁目～上野通8丁目(西谷線)
27	西谷線	青谷町3丁目～上野通8丁目
28-1	熊内橋線	熊内町5丁目～中島通5丁目
28-2	熊内橋線	中島通3丁目～中島通2丁目(西谷線)
32	諏訪山線	山本通4丁目(東垂筋線)～中山手通4丁目(山手幹線)
33-1,2	宇治川右岸線	兵庫区矢部町～中央区再度筋町(諏訪山線)
34-1	夢野雪御所線	湊川町9丁目(大倉山線)～湊川町6丁目
34-2,3	夢野雪御所線	菊水町1丁目～雪御所町(湊町線)
35	下三条線	東山町1丁目
36-1	大倉山線	荒田町4丁目(福原線)～東山町2丁目(湊町線)
36-2,3	大倉山線	東山町3丁目(湊町線)～菊水町10丁目(山麓線)
37	塚本線	会下山町1丁目～会下山町1丁目(大倉山線)



凡例	
主要幹線道路以外の道路	
事業中区間	黄色線
未着手区間	緑色線
市街化区域	ピンク色塗り
市街化調整区域	白色塗り



### （１）主要幹線道路の整備プログラムの策定

今回の都市計画道路の見直しに伴い、選択と集中により、真に必要な道路を効率的・効果的に、かつ、着実に整備していくため、主要幹線道路について整備優先度の考え方と、今後30年間（前期15年、後期15年）の整備の見通しを明らかにした整備プログラムを策定します。

道路整備を着実に進めるため、これまでの道路ネットワークの整備状況や、将来の交通量等の交通機能に重点を置くとともに、空間機能、市街地形成機能などの面からも評価を行い、路線・区間の整備優先度を総合的に判断し、主要幹線道路の整備プログラムを策定します。

### （２）建築許可制度の運用の見直し

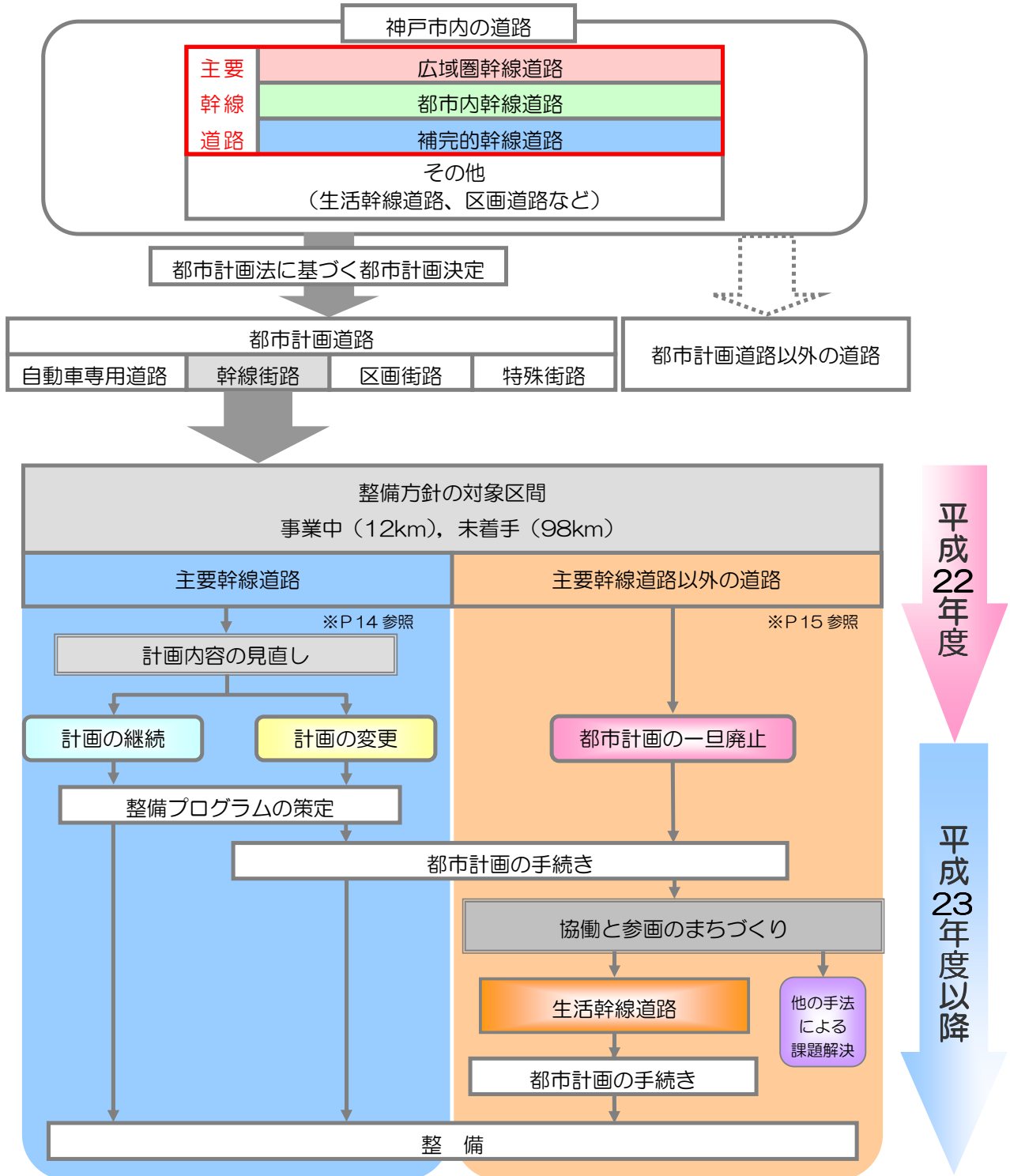
道路の都市計画決定がなされると、事業の円滑な執行を確保するため、道路の予定区域に建築物を建築しようとする際には、都市計画法第53条による許可が必要となります。

神戸市では、1987年（昭和62年）から用途地域や容積率などの一定の要件に該当する区間を対象に、建築制限を緩和する措置をとっていますが、主要幹線道路の整備プログラムの策定に併せて、建築許可制度の運用を見直します。

### （３）都市計画道路整備の検証・評価と反映

今後の都市を取り巻く社会経済情勢の変化、他事業の進捗状況、地域のまちづくりの状況などに応じて、都市計画道路の計画内容や、整備の見通しを検証・評価し、その結果を必要に応じて反映していきます。

(1) 今後の都市計画道路の整備の流れ



## (2) これまでの都市計画道路の見直しの経過

都市計画道路は、都市の将来像を実現するための基盤として、将来交通量等をふまえて計画するものです。その整備には長期間を要することから、社会経済情勢の変化等に合わせてその必要性を検証し必要に応じて都市計画を変更することがあります。

神戸市では、これまでの都市計画道路の全市的な見直しを、次のとおり実施してきました。

これまでの全市的な見直しの経過

	都市計画決定・変更の事項
昭和21年度	既成市街地における都市計画道路網の決定 126路線、約230km
23年度	新市街地における都市計画道路網の決定 23路線、約270km
39年度	西神地区、鈴蘭台地区の開発動向に合わせた道路の追加・削除 神戸母里線、長田箕谷線など10路線
43年度	須磨地区の街路再検討による道路の追加・変更 神戸土山線（須磨多聞線）、千森線など6路線
45年度	西神住宅団地関連道路の追加・変更 西神1号線、西神2号線、西神3号線など13路線
51年度	第1次街路網再検討 49路線（変更21路線、見直し28路線）
54～55年度	第2次街路網再検討 19路線（追加3路線、変更16路線）
55年度	西神A地区の再検討及びB・C地区の追加・変更 （井吹環状線、井吹中央線、西神中央線など18路線）
62年度	本四連絡道関連道路の追加・変更 本四関連道神戸線、須磨多聞線など17路線
平成6年度	震災関連道路の追加・変更 松本線など36路線
7～11年度	震災復興関連の追加・変更
12年度	『今後の神戸の都市づくり』の策定・公表 ・見直し提案18路線 （幅員変更4路線、線形変更5路線、まちづくりに合わせた幅員の変更5路線、計画の廃止4路線） ・新たな道路計画の提案12路線
13年度	車線数の一括表示

### ■用語解説（50音順）

#### 【一般自動車道<sup>いっばんじどうしゃどう</sup>】

道路運送法上の道路で、専ら自動車の交通の用に供することを目的として設けられた自動車道のうち設置者が自らの自動車のみの交通の用に供することを目的として設けた道を専用自動車道といい、専用自動車道以外の一般の交通の用に供する目的で設けられた道を一般自動車道といい、神戸市ではハーバーハイウェイがこれにあたる。

#### 【街路事業<sup>がいろじぎょう</sup>】

都市計画道路の整備手法の一つで、国土交通省都市・地域整備局が所管する道路整備事業。

#### 【幹線道路<sup>かんせんどうろ</sup>】

道路網のうちでも主要な骨格をなし、都市に出入りする交通及び都市の住宅地、工業地、業務地等の相互間の交通を主として受け持つ道路。幹線道路は、周辺地域の開発を促し、災害時の避難路や延焼遮断帯としての機能も併せ持つもの。

#### 【近隣商業地域<sup>きんりんしょうぎょうちいき</sup>】（都市計画法第9条）

都市計画法に基づく用途地域的一种。近隣の住宅地の住民に対する日用品の供給を行うことを主たる内容とする商業その他の業務の利便を増進する地域に定めるほか、住宅地に接する商業地で周辺の住宅地の環境を保護する必要がある区域に定めることとされている。

#### 【事業認可<sup>じぎょうにんか</sup>】（都市計画法第59条）

都市計画法の規定に基づき、事業の認可権者が都市計画の事業者に対し具体的な事業実施の申し出に対し与える同意のこと。

#### 【商業地域<sup>しょうぎょうちいき</sup>】（都市計画法第9条）

都市計画法に基づく用途地域的一种。商業、業務、娯楽等の施設の集中立地をはかるべき区域で、主として商業等の業務の利便を増進するため定める地域。

#### 【都市間高速道路<sup>としかんこうそくどうろ</sup>】

都市間の交通を円滑かつ大量に処理するため、構造上一般道路と分離された自動車専用道路で、東名・名神高速や中国自動車道・東北自動車道などの都市と都市を結ぶ高速道路のことである。

#### 【都市計画決定<sup>としけいかくけつてい</sup>】（都市計画法第15条）

都市計画を一定の法定手続きにより決定すること。都市計画を定める者は、都道府県又は市町村である。

都市計画が決定されると、当該都市計画が定められた土地の区域に関係する権利者などに一定の制限が加えられる。

#### 【都市高速道路<sup>としこうそくどうろ</sup>】

都市内の交通の円滑化をはかるため、構造上一般道路と分離された自動車専用道路で、都心、副都心を含む中心市街地における大量の自動車交通需要に対し一般の幹線道路網を補完し、中心市街地における都市活動を支援するもので、神戸市においては、阪神高速道

路などがこれにあたる。

**【バリアフリー化<sup>か</sup>】**

道路の段差解消や波うち歩道の解消など、生活のうえで障害となるものを取り除くこと。

**【まちづくり協議会<sup>きょうぎかい</sup>】**

まちづくり提案の策定、まちづくり協定の締結などにより、地区の住み良いまちづくりを推進することを目的として地域のみなさんが設置した協議会。まちづくり条例に基づき市長が認定することができる。

**【容積率<sup>ようせきりつ</sup>】（建築基準法第 52 条）**

建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合。

**【用途地域<sup>ようとちいき</sup>】（都市計画法第 8 条、第 9 条）**

建築物が無秩序に混在することを防ぐため、住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めた、近隣商業地域や商業地域など 12 種類の地域。用途地域ごとに、適用する建築物の容積率、建ぺい率などを合わせて都市計画に定める。

**【ライフライン】**

電気、ガス、上下水道、電話、通信など、都市生活や都市活動を支えるために地域にはりめぐらされている供給処理・情報通信の施設。

**【連続立体交差事業<sup>れんぞくりたいこうさじぎょう</sup>】**

連続立体交差事業とは、踏切が連続している鉄道の一定区間を、高架化又は地下化することにより、多数の踏切除却と道路と鉄道との立体交差化を一挙に実現する事業である。

