

## 「神戸市の考え方」をあらためてお聞きください

としかいかく | No. 6  
ミニニュース

「須磨多聞線」については、これまで「ミニニュースNo.3～No.5」や「現地説明会」、「自治会などへのご説明」などを通して、西須磨地域の皆さまに「お知らせ」をしてきました。一方で「長期間に及んでいることから現在の状況が理解しにくい」「その時々の内容だけで全体がわかりにくい」「ほとんどの地域住民が詳細を知らないのではないか」などのご意見もいただいていることから、このたび、「現在の状況」や「ご説明してきた神戸市の考え方」をあらためてお知らせいたします。  
「①須磨多聞線の概要」、「②整備の方針」、「③環境影響評価の概要」、「④将来交通量と整備後のイメージ」、「⑤新たなまちの空間の創出」についてまとめています。紙面の制約もございますので、今後も随時「お知らせ」いたします。

### ①「須磨多聞線」の整備概要 ～車の流れを良くします～

#### ○ 「幹線道路ネットワーク」を形成する重要な路線です。

西須磨地域周辺の道路整備に取り組み、道路ネットワークの形成が着実に進んでいます。しかし、天井川左岸線などで慢性的に車の流れが悪くなっており、交通状況は改善に至っていません。「須磨多聞線」の早期完成が必要です。

#### ○ 「渋滞緩和」や「沿道環境の改善」に効果があります。

「須磨多聞線」の整備により交通の適正な分散が図られ、天井川左岸線などの周辺道路の「渋滞緩和」や「沿道環境の改善」に効果があります。

#### ○ 「新たなまちの空間の創出」を図ります。

道路の整備だけでなく、あわせて橋梁高架下空間に西須磨地域の「新たなまちの空間の創出」を図ります。これには、地域のご意見を可能な限り反映していきます。

#### ○ 整備にとりかかる段階を迎えています。

「須磨多聞線」は、既に「道路用地の約98%を取得」しており、詳細な整備内容を具体化し、整備にとりかかる段階を迎えています。

平成14年：山麓線供用  
平成15年：千森線供用  
：垂水妙法寺線 拡幅・線形改良着手  
平成20年：中央幹線 暫定2車線供用  
平成22年：阪神高速神戸山手線供用  
（湊川ジャンクションまで）



←（平成26年7月9日撮影）

天井川左岸線（北から南を望む）



離宮公園前交差点（南から北を望む）



離宮道（北から南を望む）



### ② 整備の方針 ～本線(2車線)と副道・緑地広場を整備します～

「としかいかくミニニュースNo.3」（平成22年5月発行）でお知らせしています方針（下記①～⑥）を基本として、地域のご意見をお伺いしながら、詳細な整備計画の具体化に向けて進めていきます。

〈整備イメージ①（山陽電鉄横断区間を中央幹線から望む）〉



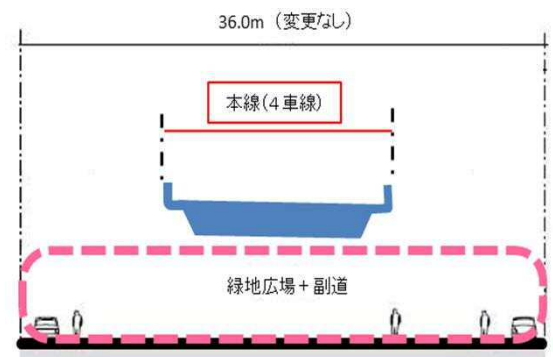
#### ① 須磨多聞線（西須磨地域）については、「本線」と本線の両側に配置する「副道」により構成するものとし、「本線」の山陽電鉄横断部は「高架の橋梁構造」とします。

「本線」と沿道への交通機能・空間機能・アクセス機能を確保するため「副道」を整備いたします。山陽電鉄横断部の地下化などは、事業費や構造的な課題が大きく現実的ではないため、「高架の橋梁構造」とします。

〈整備イメージ②（断面イメージ）〉

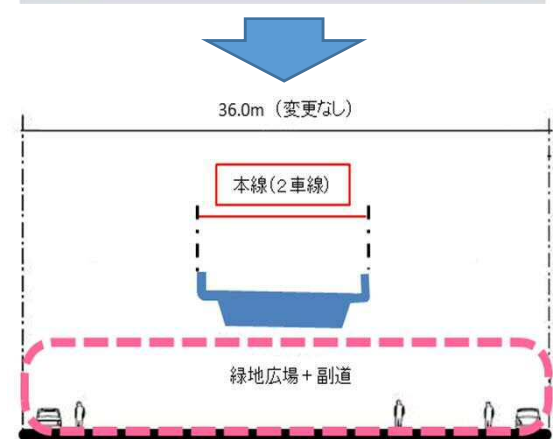
#### ② 須磨多聞線の「本線」は、将来交通需要の動向を踏まえ、現計画の「4車線を2車線に変更」します。

将来交通需要を踏まえ本線部を「4車線」から「2車線」に変更する手続きを進めていきます。※右図「整備イメージ②（断面イメージ）」のとおり



#### ③ 須磨多聞線の「副道」は、歩車共存の「一方通行」とし、幅員については、消防車等の緊急自動車の通行や沿道宅地への車の円滑な出入りを確保するために「5m」とします。

「副道」は、隣接する土地の前面道路となります。緊急車両の通行および通過交通の排除を考慮して、「5m」「一方通行」の提案をしていますが、詳細は地域のご意見も伺いながら決定します。



#### ④ 須磨多聞線の高架区間の橋梁下部については、地元による維持管理等の条件が整えば、緑地広場として整備します。また、必要に応じて、緑地広場内に地域活動の拠点などに活用できる用地を確保します。

高架区間の橋梁下部については、地域のご意見をお伺いしながら「新たなまちの空間の創出」を図ります。

#### ⑤ 神戸市環境影響評価等に関する条例に準じて「須磨多聞線の整備に伴う沿道環境への影響を予測」し、必要に応じて環境保全措置を講じます。

条例に準じて環境影響評価を行い、公表しました。整備にあたっては、評価結果を踏まえ環境保全措置を講じるとともに事後調査を行います。

#### ⑥ 「須磨警察署跡地」については、まちの活性化を図るために「売却する予定」です。

### ③ 環境影響評価の概要

- 「須磨多聞線」の整備は、「神戸市環境影響評価等に関する条例」の定める対象事業ではありませんが、「整備の方針」でお示したとおり、「条例に準じた沿道環境への影響予測」を行いました。
- これまで、条例の手続きに準じて「実施計画書（案）の公表・縦覧」「実施計画書（案）に関する市民意見の募集および学識経験者への意見聴取」「実施計画書（案）に関する市民意見および学識経験者の意見に対する見解書の公表」「評価書（案）の公表・縦覧」「評価書（案）に関する現地説明会」「評価書（案）に関する市民意見の募集および学識経験者への意見聴取」「評価書（案）に関する市民意見および学識経験者の意見に対する見解書の公表」を行ってきました。
- 現在、市民意見や学識経験者のご意見を踏まえた「環境影響評価書」を公表しています。
- ミニニュースでは、意見募集でも多くご意見が寄せられた『須磨多聞線完成後の「大気質」「騒音」「景観』を中心に、「予測結果の概要」と「まとめ」を掲載しています。
- 詳細な予測結果については、市ホームページまたは閲覧場所の「環境影響評価書」をご覧ください。

#### 【「環境影響評価書」の公表】

市ホームページ：<http://www.city.kobe.lg.jp/information/project/construction/avenue/index.html>

閲覧場所：建設局道路部工務課、西部建設事務所、市政情報室、須磨区役所（平成26年9月17日まで）

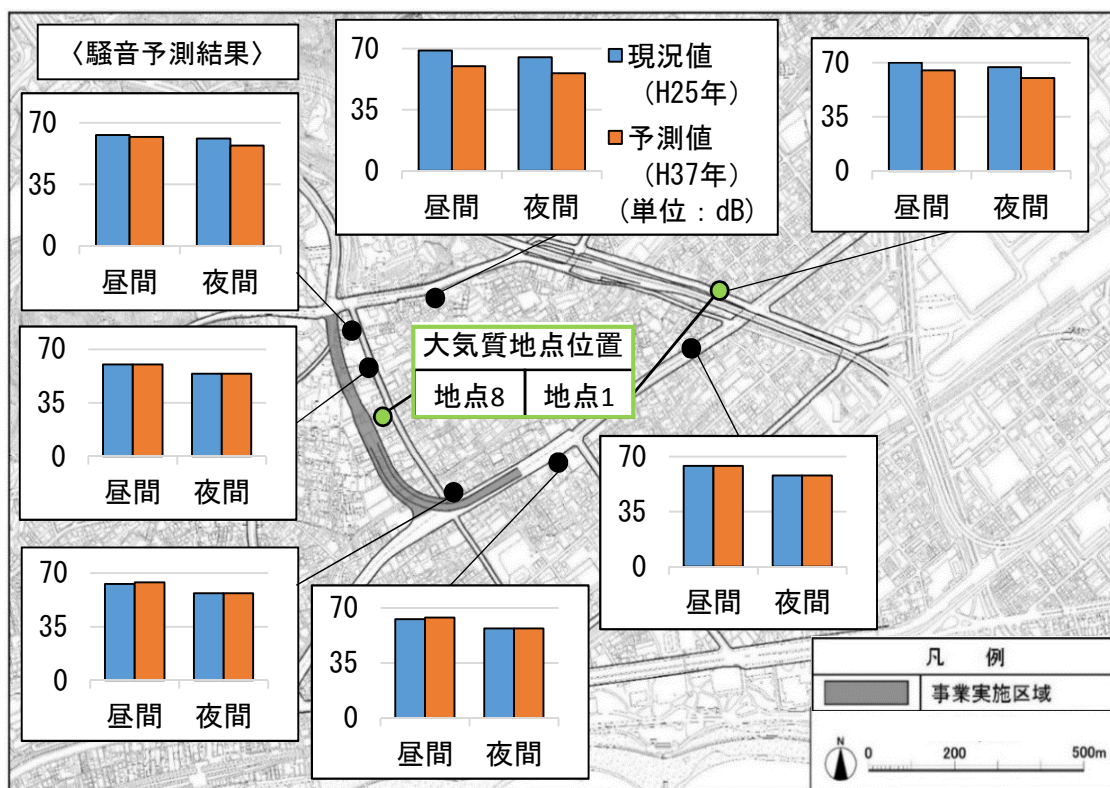
#### 【須磨多聞線の整備による環境負荷低減効果について】

##### ①大気質：全ての予測地点で現況値よりも低減

- 事業実施区域及びその周辺では、全ての地点で環境基準を達成する予測結果が得られました。
- 平成37年時点での予測結果は、全ての地点で自動車交通によって発生する大気質濃度が現況と比べ低減される結果となり、事業実施による整備効果が期待されます。（下図に代表的な地点での結果を示す。地点位置はページ下に図示）

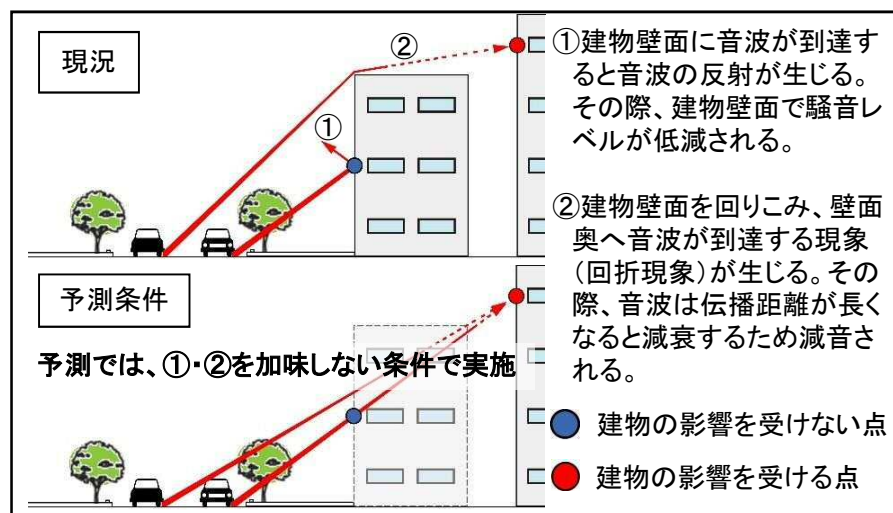


##### ②騒音：須磨多聞線付近は基準値を下回る結果に。周辺の天井川左岸線・神戸明石線でも現況値より低減。



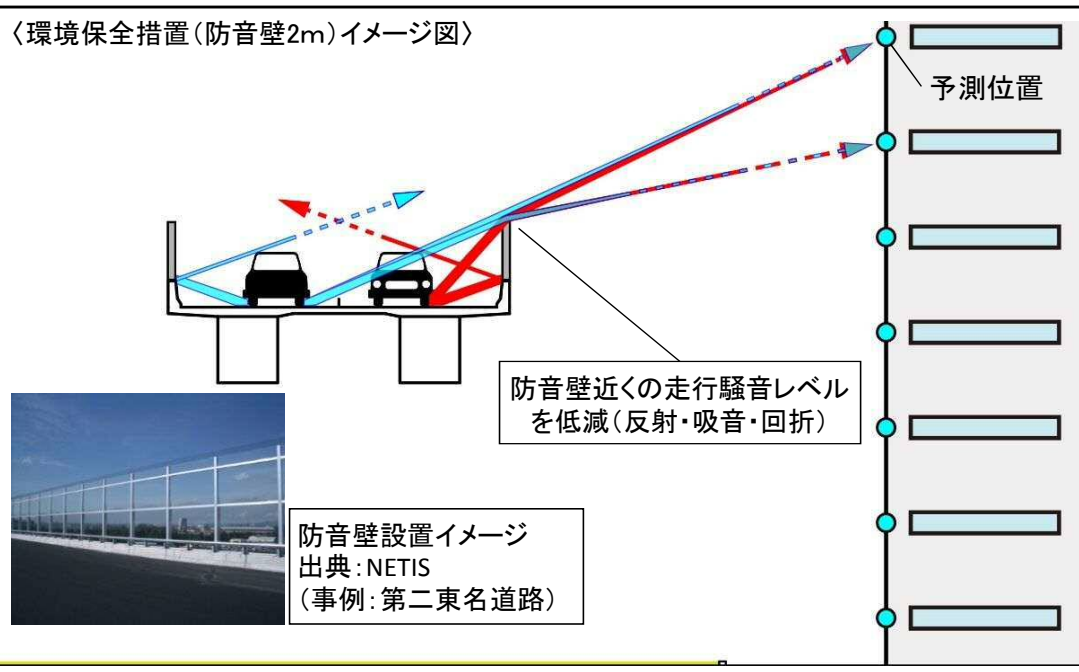
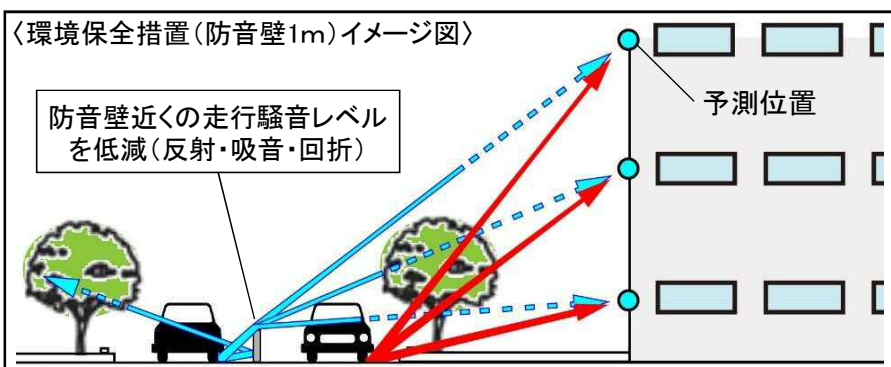
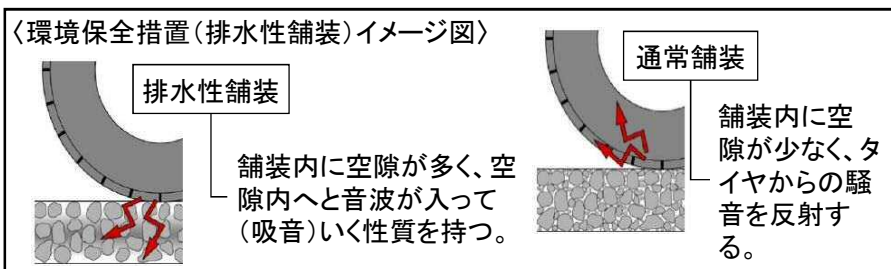
- 事業実施区域では、全ての地点で環境基準値以下となる結果となりました。事業区域周辺の道路付近では、天井川左岸線及び神戸明石線付近で現況騒音値を下回る結果となり、事業実施による整備効果が期待されます。（左図参照）

- 建物壁面による騒音レベルの低下を加味しない条件（下記参照）と環境保全措置の実施を前提とした予測を実施しています。



#### 環境保全措置の内容

- 中央幹線、天井川左岸線、神戸明石線、千森線、離宮道（中央幹線以北）は排水性舗装の使用を前提に予測しました。
- 須磨多聞線の本線部に2mの防音壁を、一部の中央幹線の中央分離帯に1mの防音壁を設置することを前提に予測しました。



【景観への影響低減に向けた検討(離宮道からの歩行景観への影響検討など)】

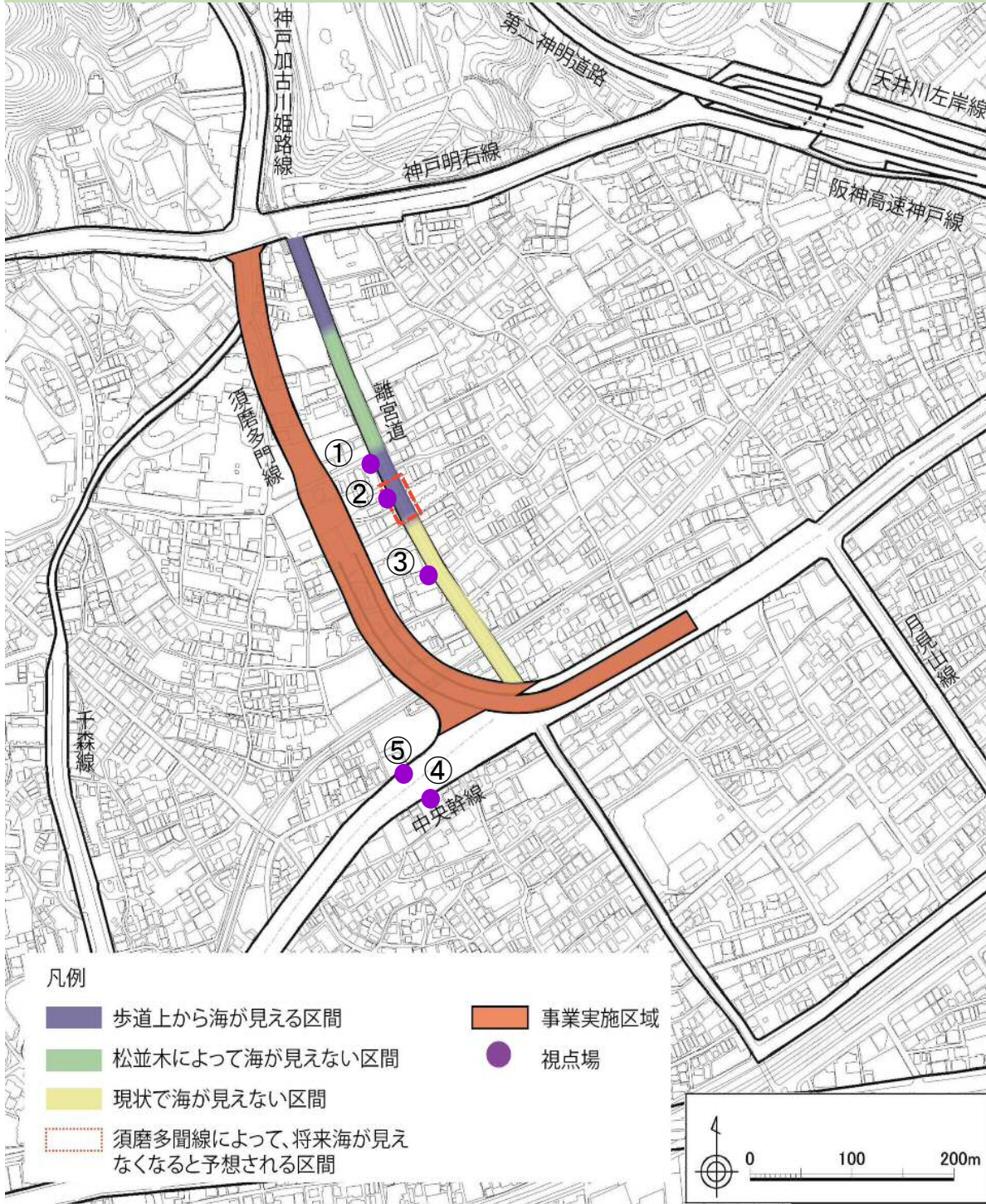
③景観：離宮道の一部区間で、海への眺望に影響するが、範囲は限定的

- 完成後における道路の存在による景観への影響を予測するため、下図の視点場からの景観写真をもとに予想される道路供用後の景観写真を作成しました。
- 道路の存在による景観への影響を可能な限り低減することに努め、周辺景観との調和も損なわないために、以下に示す環境保全措置を実施いたします。
- 具体的な環境保全措置内容の検討のため、離宮道沿いにおける道路の存在による眺望景観への影響予測を実施しています。

環境保全措置の内容

- 橋梁の圧迫感を軽減するために、水平方向に分節したデザインを採用するなど桁や高欄を薄く見せるよう努めます。
- 防音壁の設置においては、環境への影響を抑える範囲内でできる限り低いものを採用します。
- 排水管等の付属物については、橋脚にスリットを設けるなど、目につかないデザインとします。
- 橋梁だけでなく、路線全体として統一感を考慮したデザインとしています。

離宮道からの眺望景観への影響予測

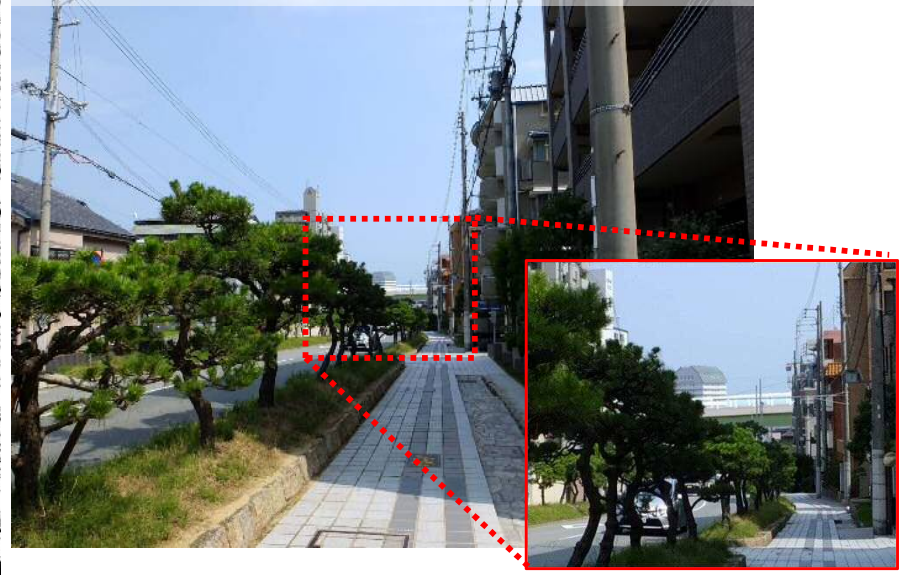


視点場からの眺望変化の予測 (離宮道の歩道から)

視点場① 須磨多聞線の上から海が見える



視点場② 須磨多聞線の整備により海が見えなくなる



視点場③ 須磨多聞線整備前から海は見えない



視点場からの眺望の予測 (中央幹線から)・・・視点場④,⑤



視点場④



視点場⑤

まとめ

- 大気質、騒音、景観以外の各環境要素の評価結果についても、事業実施区域では、事業実施の影響はあるものの環境保全措置を適切に実施することで環境保全目標(環境基準等)を達成する予測結果となりました。
- 事業区域周辺に関しては、一部で予測値が環境基準値や現況値をわずかに超過する地点もありますが、厳しい交通環境にある天井川左岸線や神戸明石線などにおいても、騒音予測値が現況値を下回っており、事業実施の効果があるものと予想されます。今回の予測は、建物などによる騒音レベル低下を考慮しない条件で実施しているため、供用後の土地利用の動向も踏まえた事後調査を実施することで予測結果を検証し、その結果から騒音低減対策の必要性を判断します。
- 以上の結果を踏まえた本事業における総合評価結果は、可能な限り環境影響の回避・低減に努めており、環境基準及び神戸市環境基本計画等の目標等の維持達成に支障を及ぼすものではないものと考えております。

#### ④ 将来交通量と整備後のイメージ

～将来交通量は12,000台/日と予測しています～

##### ① 将来交通量予測結果です

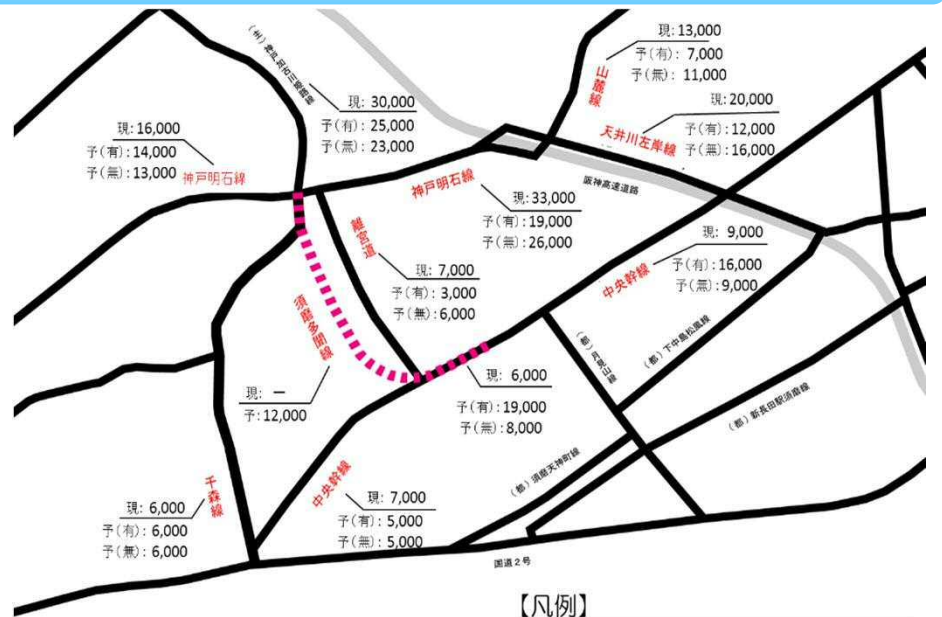
西須磨地域の道路ネットワークの「将来交通量予測」は右図のとおりです。  
※「H37年の将来交通量」を予測しています。

##### ② 将来交通量の自然減少のみでは、交通混雑は解消されないと予測しています

将来的に自動車交通量の総量は、減少する傾向にあります。このまま放置しても自然減少のみでは、「交通混雑は解消されない」と予測しています（下図）。

##### ③ 須磨多聞線の整備により、渋滞が緩和する予測結果です

将来予測交通量による車の混雑状況の比較では、「須磨多聞線」の整備により、渋滞が緩和（交通の流れがスムーズになり混雑が緩和）されると予測しています。

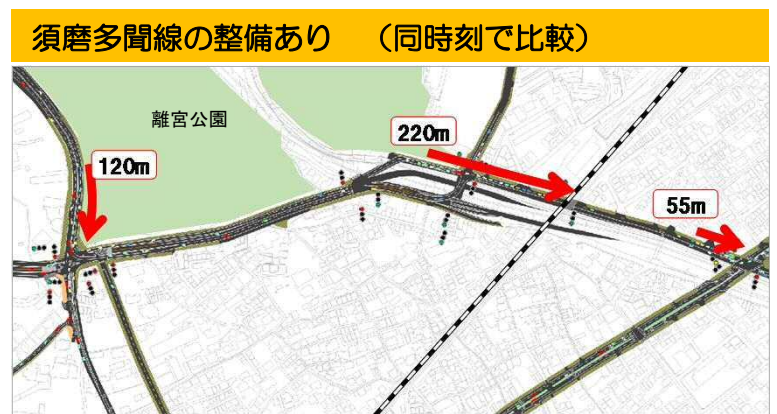
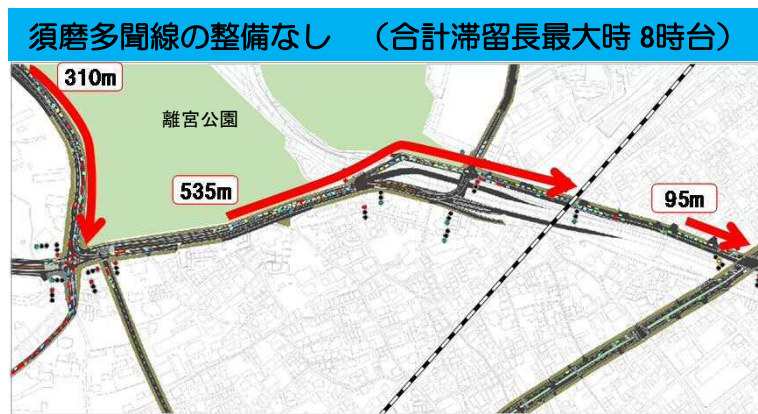
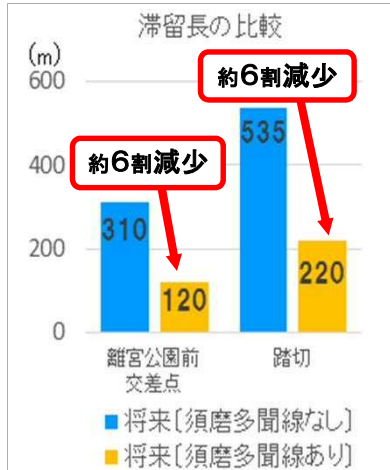


【凡例】

現：H25現況交通量調査結果  
予(有)：須磨多聞線を整備した場合の予測交通量  
予(無)：須磨多聞線を整備しない場合の予測交通量

#### 〔将来の車の混雑状況比較（ピーク時予測）〕

＜将来交通量（H37）＞



須磨多聞線の将来交通量は「12,000台/日」と予測していますが、どんな道路？

西須磨地域の近隣では、山麓線（板宿～旧須磨高校）の交通量が、現況約13,000台/日です。

山麓線 →



「離宮道」はどうか？

離宮道の交通量が、大幅に減少（約6割減）することで、「クルマ中心」から「ひと中心」の「みち」になることが期待されます。

こんな整備効果も期待されます。

＜須磨消防署へのヒアリングより＞

須磨区北部や垂水区の新市街地から、須磨区南部の病院に救急搬送する場合には、天井川左岸線や離宮道を通っているが、慢性的に渋滞しており、踏切の遮断に合うと、現場到着や搬送時間が長かかっている。須磨多聞線ができれば、定時性や速達性の向上が期待できる。

副道

副道

「本線+副道」は、どのような整備イメージ？

『「本線2車線」と「副道」』（離宮前交差点南平面部分に相当）には、左写真のような事例があります。副道により、本線と沿道住居に一定の離隔が確保されています。

← 小部明石線（北区北五葉）



#### ⑤ 「新たなまちの空間」の創出

～地域のご意見を踏まえながら、緑地広場や副道を整備します～

① 「新たなまちの空間」として緑地広場を整備

② 副道は緑地広場と一体的にコミュニティ道路とすることも可

③ 緑地広場や副道は地域のご意見を踏まえて整備します



＜桁下空間のイメージ①＞



＜地域と協働で計画した中央幹線(副道)＞

※現時点では、このような「須磨多聞線の整備とあわせた周辺整備」について、地域のご意見をお伺いする機会を持つには至っていません（過去に道路整備を伴わない公園遊歩道整備要望などは頂いています）。「緑地広場」や「副道」の具体的な整備内容については、地域のご意見を可能な限り反映していきたいと考えています。

【問い合わせ先】

神戸市建設局道路部工務課 〒650-8570神戸市中央区加納町6丁目5番1号  
TEL : 078 - 322 - 5491 FAX : 078 - 391 - 7773  
Eメール： road\_engineering@office.city.kobe.lg.jp

KOBE  
UNESCO City of Design

リサイクル適性(A)  
この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。