

# 須磨多聞線の整備内容について お答えします。 中面のつづき

## 天井川左岸線の立体化

**Q** 天井川左岸線の立体化はできないの？

**A** 天井川左岸線の地下化は、山陽電車をくぐるまでの区間で基準を満たす勾配を確保できないことから、交通安全上整備はできません。須磨多聞線と同じような高架化は、新たに用地買収が生じることや工事には当該路線の通行止めが伴い、周辺道路に大規模な渋滞が長期間にわたることから実施は現実的ではありません。

## 通行車両

**Q** 須磨多聞線はどんな車が通るの？

**A** 須磨多聞線は、基準に基づき普通自動車、大型自動車など一般的な車両が通行できるように設計しています。都市内幹線道路としての役割を踏まえ、大型自動車を含む車両が通行することを想定しています。

## 月見山本町2交差点

**Q** 月見山本町2交差点の交通量が増えるのでは？

**A** 須磨多聞線が接続するため、月見山本町2交差点を通る車両は増えると予測しています。整備にあたっては、基準に基づき設計し、交差点用の防護柵の設置を行う等、安全性の確保に努めます。

## 須磨多聞線の地下化

**Q** 須磨多聞線を地下化(トンネルやアンダーパス)できないの？

**A** 山陽電車をトンネル等でくぐるためには、少しずつ道路を下げていく必要がありますが、地形も南に行くにつれて低くなっていくので、高架よりもさらに長い区間を整備していく必要があり、工事の影響が広範囲に及ぶことから、実施は現実的ではありません。

## 月見山線

**Q** 須磨多聞線ができると月見山線の交通量が増えるのでは？

**A** 中央幹線に須磨多聞線が接続することで中央幹線の交通量が増え、それに伴い月見山線の交通量も増える可能性があります。月見山線の交通安全対策について、公安委員会(警察)等と協議を行い、安全性の確保に努めます。

## 高架橋の安全性

**Q** 大地震がきても高架橋は大丈夫？

**A** 高架橋は基準に基づき耐震設計を行っています。阪神・淡路大震災や東日本大震災と同規模の地震があっても速やかに通行ができる構造です。地震だけでなく、豪雨や暴風、事故等の緊急時にも地域の円滑な交通の役に立ちます。

# 須磨多聞線の整備について

須磨多聞線は周辺地域の渋滞緩和や緊急輸送道路の役割を担う等、重要な道路であることから早期に整備を進めていく必要があります。引き続き、工事は進めてまいります。須磨多聞線が整備されることによる影響や疑問については説明を行い、頂いたご意見や要望に対しても反映できるところは取り入れていきますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

## 山陽電鉄と中央幹線間の橋脚工事の準備を進めています

- 山陽電鉄北側の橋台・橋脚工事が **令和3年12月** に完成しました。ご協力ありがとうございました。
- 引き続き、山陽電鉄と中央幹線間の橋脚工事に向け準備を進めております。現地着手は **令和4年春頃** を目指しております。詳細が決まり次第、工事説明会等を行ってまいりますので、ご協力よろしくをお願いいたします。
- 道路整備による地域への影響について、地域の方々に説明を行い、事業へのご理解を深めて頂けるよう努めてまいります。



その他の内容についてもご希望があれば個別に説明に伺います!

FAX.078-595-6419    avenue@office.city.kobe.lg.jp    〒651-0084 神戸市中央区磯辺通3-1-7 コンコルディア神戸4F 建設局 道路工務課(街路担当)

「神戸市:都市計画道路須磨多聞線(西須磨)整備事業【須磨区】」を選択

事業概要やこれまでのミニニュースなどをご覧ください!

須磨多聞線 検索

<https://www.city.kobe.lg.jp/a59714/shise/kekaku/kensetsukyoku/avenue/sumatamon.html>

神戸市広報印刷物登録 令和3年度 第104-3号(広報印刷物規格B-1類)



# 須磨多聞線の整備内容についてお答えします。

※令和3年12月19日の事業説明会で頂いた質問を中心に回答します

## 須磨多聞線との交差点

**Q** 交差点には信号が設置されるの？

**A** 須磨多聞線が整備されると交差点が2カ所できます。いずれの交差点も、交通安全の観点から信号設置を公安委員会（警察）と協議しています。

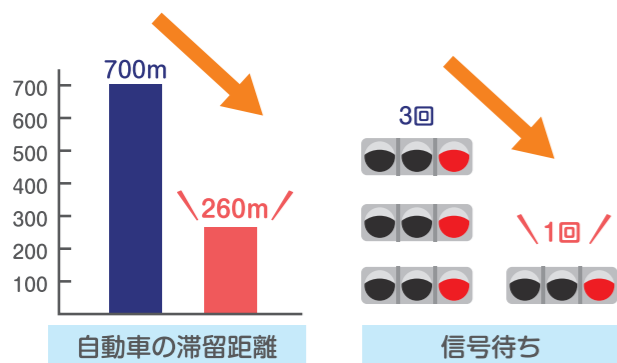


## 離宮公園前交差点

**Q** 須磨多聞線が整備されれば離宮公園前交差点でさらに渋滞するのでは？

**A** 須磨多聞線ができると主動線が天井川左岸線から須磨多聞線に変わり、交通の流れが南北の直線方向になります。それにより、今までよりも円滑に交差点を通過できます。

交通シミュレーションの一例では、交差点北側の自動車の滞留距離が700m→260mに改善されると予測しています。



※画像①～③について…舗装のデザインや植栽の配置等は今後協議により変わる場合がございます。



## 千森線

**Q** 須磨多聞線と千森線との交差点はどうなるの？

**A** 千森線からは右折できません。正面の副道も擁壁で区切られており、直接、副道に入ることはできません。

**Q** 正面の副道にはどう行くの？

**A** 副道の入口は離宮公園前交差点と千森線の交差点の間にあります。副道は一方通行なので南側から入ることはできません。離宮公園前交差点方面に迂回する等、北側から入る必要があります。



## 須磨多聞線

**Q** 須磨多聞線はどんな道路？

**A** 須磨多聞線は片側1車線の2車線の道路です。幹線道路として設計しており、桜木町の沿道は広幅員の歩道や副道、遮音壁を設けるなど、環境に配慮し、ゆとりある空間を確保しています。山陽電鉄を高架でまたぎ、踏切を通らず中央幹線に行き来できるようになります。

## 中央幹線の車線

**Q** 月見山本町2交差点以西の中央幹線の車線はどうなるの？

**A** 中央幹線の車線は今までと同じ2車線で、中央の部分に須磨多聞線が接続されます。広い歩道も引き続き使うことができます。

