

報告第 1 号

都市計画道路網の見直しについて【報告】

目 次

1 . 都市計画道路をとりまく現状	P. 1
2 . 都市計画道路網の見直し	P. 1
3 . 見直し検証の結果（都市計画変更素案）	P. 2
4 . 都市計画変更素案の公表および意見募集	P. 2
5 . 都市計画道路網の見直しスケジュール（案）	P. 3

資料 1 「都市計画ニュース（平成 27 年 3 月 25 日号）草案」

資料 2 「都市計画道路網の必要性に関する検証結果と存続・廃止方針」
（平成 26 年度 第 2 回 都市計画審議会資料：平成 26 年 11 月 21 日開催）

資料 3 「交通量配分による断面交通量と混雑度の検証」

1. 都市計画道路をとりまく現状

本市の都市計画道路は、総延長約 201.4km のうち約 154.0km (76.5%) の整備が完了しているが、残る約 47.4km (23.5%) の未整備区間のうち都市計画決定後 60 年以上経過している長期未着手区間が約 6 割を占めている。

こうした長期未着手の都市計画道路は、長期にわたり土地所有者等の権利を制限してきたが、社会情勢の変化にともなう道路の必要性の変化や、限られた財源下での選択と集中による道路整備の効率化などを考慮し、全国的に都市計画道路網の見直しが進められている。

兵庫県においても、平成 23 年 3 月に「都市計画道路網見直しガイドライン(以下、県ガイドライン)」を策定し、県下の市町において県ガイドラインに基づいた長期未着手路線の見直しが行われている。

2. 都市計画道路網の見直し

県ガイドラインの手法では、見直し対象路線を細かな区間に細分化した上で、県下一律の客観的な指標・基準による居所的で画一的な評価を行うため、道路ネットワークや都市の構造等に関する広域的な視点での評価が不十分となり、本市固有の課題を十分に反映した評価を行うことが困難である。

そこで、本市固有の課題と広域的な道路ネットワークとしての機能等に配慮した「西宮市都市計画道路網見直しの基本方針(以下、市基本方針)」を策定し、県ガイドラインとともに市独自の評価指標により必要性の検証を行った。

3. 見直し検証の結果(都市計画変更素案)

今回、都市計画道路の未整備区間から「都市計画道路整備プログラム(平成 21~30 年度)」の事業着手済または着手予定の区間を除いた 32 路線 49 区間(約 42.6km)を見直しの対象として検証を行った結果、34 区間(約 26.1km:見直し延長の約 61%)が「存続」、15 区間(約 16.5km:見直し延長の約 39%)が「廃止」という結果となった。

なお、検証によって必要性が無いと判断された区間の都市計画を廃止することにより、残された同一路線の整備済区間が飛び地となる場合や僅かな整備済延長だけが存続する場合については、それらの整備済区間の都市計画も併せて廃止および変更するものとする(表-1 参照)

表-1 廃止区間の都市計画変更に伴い整備済区間の変更が必要となる路線

区間番号	路線名	整備済区間の変更内容
1	武庫川右岸線	存続する整備済区間の延長が僅かであり、都市計画道路ネットワークにおける重要性も低いため、整備済区間全体(約 1,020m)を廃止。
16-3	鉄道沿線北側	飛び地で存続する整備済区間 1 箇所(約 100m)を廃止。
21-2	上ヶ原線	飛び地で存続する整備済区間 2 箇所(約 360m)を廃止。
23-2	上ヶ原甲山線	飛び地で存続する整備済区間 2 箇所(約 1,020m)を廃止。
32	下山口名来線	飛び地で存続する整備済区間 1 箇所(約 290m)を廃止し、うち 220m を「名来線」に編入。

以上から、見直し検証後の本市の都市計画道路の状況は、表-2のとおり、都市計画道路全体の整備率が76.5%から83.1%に上昇する見込みとなっているが、見直し後も延長30kmを超える未整備区間が存続しており、全ての都市計画道路を整備するには相当の期間を要すると考えられる。

そのため、今後、都市計画法第53条に基づく都市計画道路の区域内における建築制限について、近年の建築事情等に配慮し、新たに3階建ての建築物を許可する方向で緩和することについて庁内で検討を進めることとする。

表-2 見直し検証後の都市計画道路の整備状況

道路種別	計画延長	整備済区間	未整備区間		整備率	
			うち事業中	うち見直し対象区間		
自動車専用道路	16.10km	16.10km			100.0%	
幹線街路	163.40km	116.43km	46.97km	4.33km	42.64km	71.3%
区画街路	20.46km	20.05km	0.41km	0.41km		98.0%
歩行者専用道路	1.46km	1.46km				100.0%
計（現在）	201.42km	154.04km	47.38km	4.74km	42.64km	76.5%
増減	未整備区間	-16.51km	-16.51km		-16.51km	
	整備済区間	-2.57km	-2.57km			
計（見直し後）	182.34km	151.47km	30.87km	4.74km	26.13km	83.1%

注）平成25年度末時点の数値。事業中区間には、H30までに事業着手予定の区間を含む。

4. 都市計画変更素案の公表および意見募集

今回の都市計画道路網の見直しに関する都市計画変更素案について、都市計画ニュース（市政ニュースに折り込み）を市内の全世帯に配布するとともに、市ホームページでの公表や担当課の窓口での閲覧などにより広く広報を行う。

また、公表した変更素案に対する意見募集について、窓口への持参・郵送・FAX・電子メール・ホームページの意見募集フォームといった手段により公表から1ヶ月程度の期間において実施する予定である。

ここで頂いたご意見を基に必要に応じて変更素案の見直しを行った上で、説明会を実施し、再度、市民の方々のご意見を確認した上で都市計画変更の手続きを進めていく予定である。

5. 都市計画道路網の見直しスケジュール(案)

都市計画道路網の見直しに係る今後のスケジュール案は、以下のとおりである。

平成27年3月末に都市計画変更素案の一般への公表および意見募集を実施し、意見募集の結果等について、次回(平成27年5~6月予定)の都市計画審議会において報告を行う予定である。

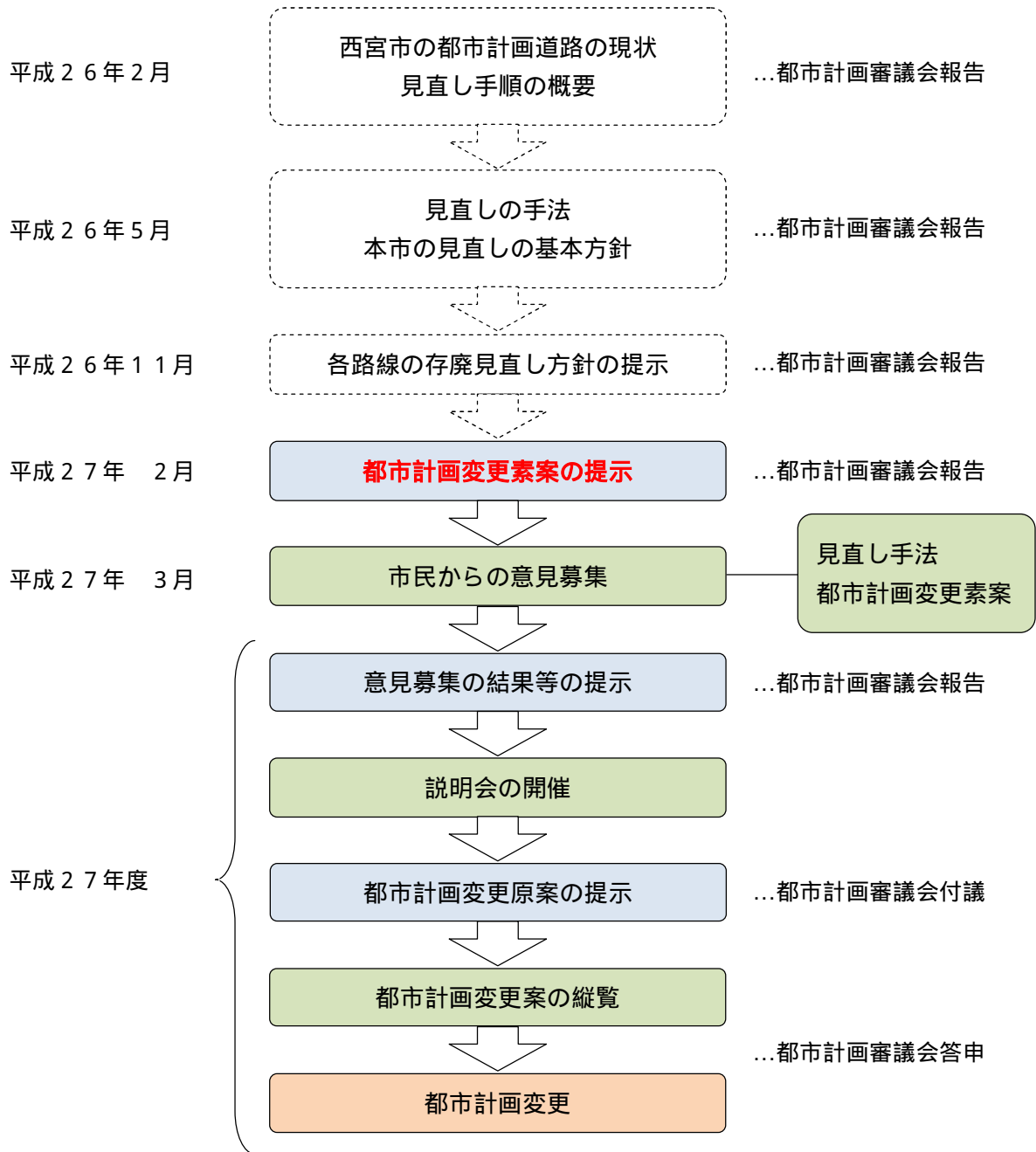


図-1 都市計画道路網の見直しスケジュール



西宮市 都市計画ニューズ

平成 27 (2015) 年 3 月 25 日
発行：西宮市 都市計画部
都市計画課
TEL：(0798)-35-3660

都市計画道路網の見直しについて（都市計画変更素案の公表）

1. 見直しの経緯

私たちが毎日様々な目的で利用している道路は、人や車、物資の移動のための通行空間としてだけでなく、上下水道、ガス、電気など快適な生活を営むためのライフラインを収容する空間として、また火災や地震などの災害時には避難路としての役割を果たし、延焼を防止する防災帯としての役割も果たすなど、多くの機能を担っています。

【都市における道路の機能】

機能の区分		内容	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
空間機能	都市環境機能	景観、日照、騒音等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間機能	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設のための空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間		
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地都を区画する街区を形成する	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

こうした都市の活動や市民生活を支える道路の中でも、特に都市の骨格となる重要な幹線道路については、都市計画道路として位置付け、計画区域内の建築を制限した上で道路整備を進めてきました。

これまで必要性の高い箇所から順次整備を進めてきましたが、長期間未着手の区間も多数あり、その間の社会経済情勢や都市を取り巻く環境の変化などにより、道路の役割や必要性にも変化が生じています。

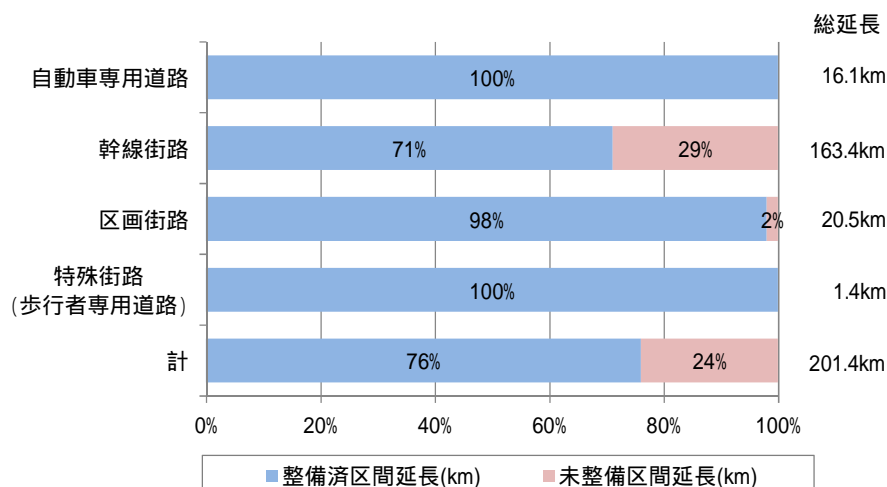
こうした状況の中で、兵庫県が策定した「都市計画道路網見直しガイドライン」（平成 23 年 3 月）に基づき、県とともに進めてきた都市計画道路の見直しについて、このたび「都市計画変更の素案」を取りまとめました。（この取り組みは兵庫県下の全市町で行われています。）

2. 都市計画道路の現状

本市の都市計画道路 201.4km のうち約 24% が未整備となっていますが、そのうち都市計画決定後 60 年以上の長期間が経過している区間が約 60% 以上を占めています。

未整備区間の大部分は幹線街路と呼ばれる都市の骨格を形成する重要な路線であり、今回、この幹線街路の未整備区間を対象として必要性などの検証を行いました。

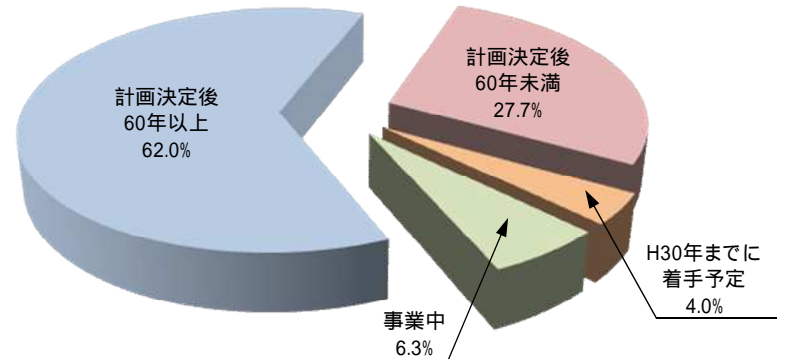
【都市計画道路の種別毎の整備状況】



【都市計画道路の種別毎の役割】

自動車専用道路：高速道路などの自動車しか通れない道路
 幹線街路：都市の骨格を形成する交通量の多い道路
 区画街路：地区内の移動で使う小規模な道路
 特殊街路：歩行者や自転車しか通れない道路など

【未整備区間の都市計画決定後の経過年数】



3. 見直しの手順・手法

県のガイドラインに基づき、以下の手順により対象路線の必要性などを検証し、都市計画道路網の見直しを行いました。

【検討対象路線の抽出】

未整備区間のうち、近年に事業予定のない箇所

【基礎条件の整理】STEP1

路線の階層設定
 （機能別に主要幹線、都市幹線、補助幹線の 3 階層に分類）
 地域づくりの方向性の確認
 各種マスタープラン等における位置づけの確認

【県の視点に基づく必要性の検証】STEP2

客観的な評価項目に基づく機能検証
 交通機能、都市環境機能、防災機能、収容空間機能、市街地形成機能について必要性を客観的に評価
 機能代替可能性の検証
 代替路線の有無や現道による機能受容について確認

【市の視点に基づく必要性の検証】STEP3

地域固有要素に基づく検証
 廃止対象路線について
 ・プロジェクトや隣接道路の混雑度への影響を検証
 ・路線の完成度、沿道建物の後退状況を検証
 ・道路ネットワークの連続性への影響を検証
 存続対象路線について
 ・文化財、景観、公共公益施設、店舗への影響を検証
 ・地理的要因などによる事業化への課題を検証

【整備・廃止形態の検討】STEP4

廃止・存続形態の検討
 廃止による道路網の不連続に対する検証
 路線機能を踏まえた横断面構成の検証
 存続・変更・廃止判断に基づく道路網の検証
 将来交通量配分による見直し後の道路網の検証

都市計画道路の変更素案（今回の見直し案）

上記の見直し手順や検証方法の詳細については、以下の兵庫県ホームページから「都市計画道路網見直しガイドライン」をご覧ください。
http://web.pref.hyogo.lg.jp/wd21/wd21_000000017.html

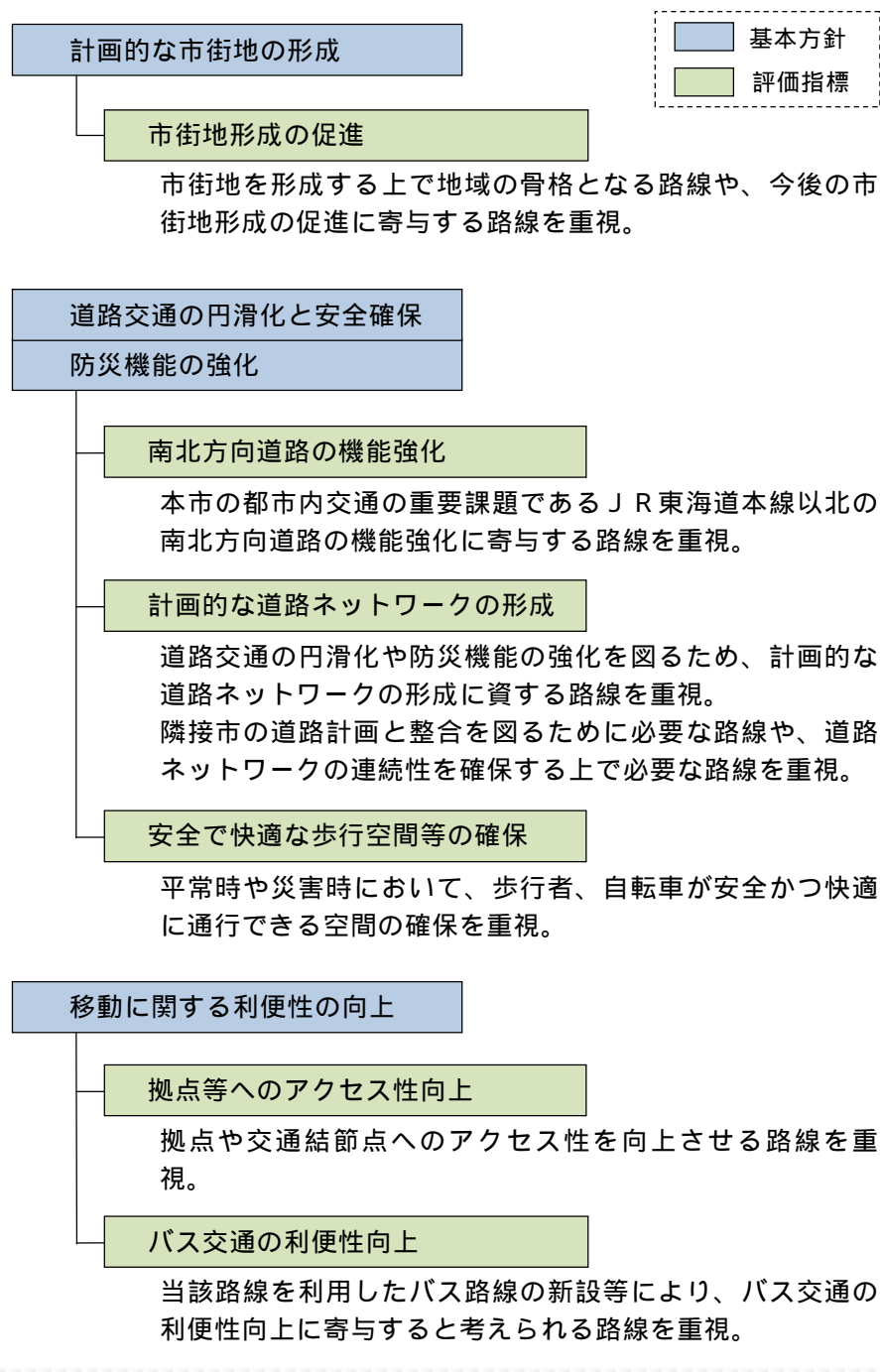
4. 本市の特性を反映した見直し

県のガイドラインに基づく見直しでは、県下一律の客観的な指標・基準によって、対象となる各路線を客観的に評価・検証すること(STEP2)に最も重点をおいています。

一方で、地域固有要素に基づく検証(STEP3)における各市町の特性や課題の反映が十分ではなく、また分割した区間ごとの局所的な評価を重視しているため、道路ネットワークや都市の構造等に関する広域的な視点での評価も十分ではありません。

そこで、西宮市では本市固有の課題と広域的な道路ネットワークとしての機能などに配慮した「西宮市都市計画道路網見直しの基本方針」により市独自の評価指標を策定し、県のガイドラインを補完しながら都市計画道路網の検証を行いました。

【西宮市都市計画道路網の見直し基本方針】



6. 建築制限の緩和

都市計画道路の計画区域内において建築を行う場合、都市計画法第53条の規定により建築制限が課せられており、西宮市の現在の基準では「階数が3以上」「地階がある」「主要構造が鉄筋コンクリート造」のいずれかに該当する場合、建築が不許可となります。

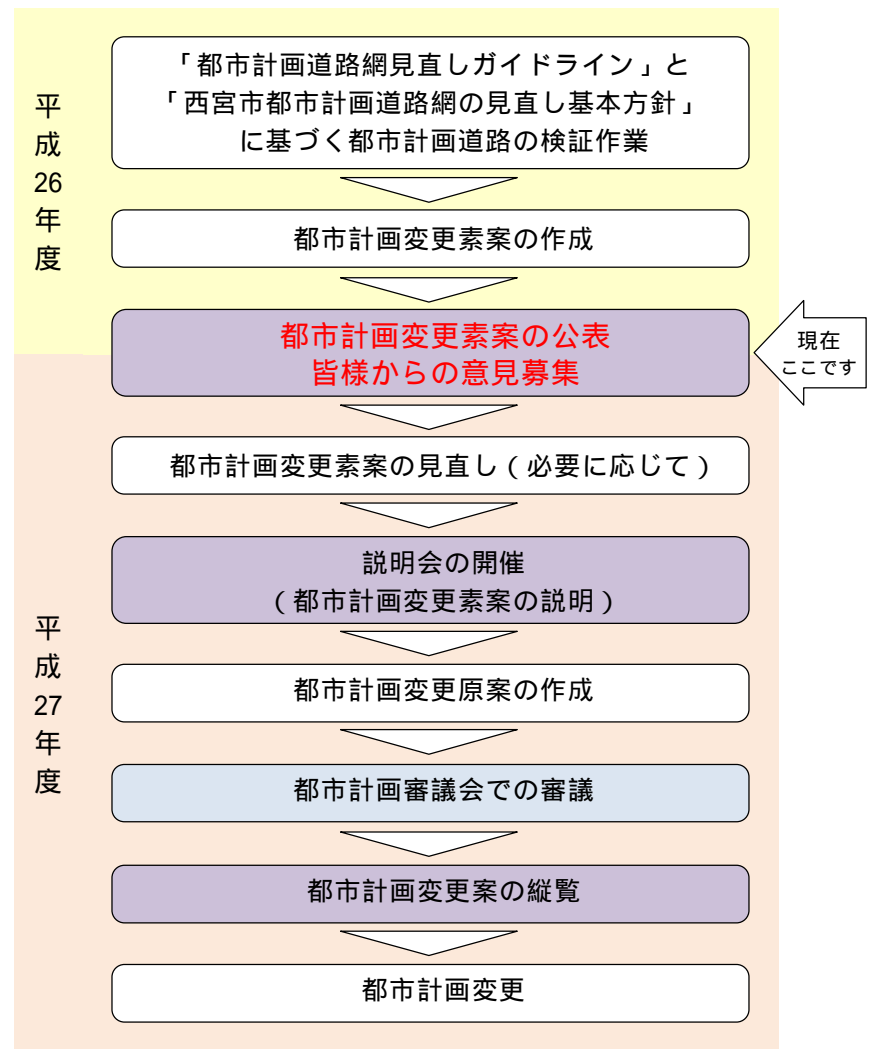
今回の見直しにより存続(予定)する都市計画道路を全て整備するには、まだ相当の期間を要すること、また、近年の建築技術の向上などにより、木造3階建て建築物が一般的になってきていることなどに配慮し、今後、この建築制限の一部緩和について検討を進めていきます。

7. 見直しの予定

今回の都市計画道路網の見直しに関する都市計画変更素案の公表および意見募集を行い、平成27年度中に開催を予定している説明会において、再度、市民の皆様のご意見をお聞きする予定です。

なお、今回の都市計画道路網の見直しに関する都市計画変更については、平成28年3月の手続きの完了を目標に今後手続きを進めていきます。

【都市計画道路網の見直しの予定】



8. 意見の募集

今回の都市計画道路網の見直しに関する都市計画変更素案について、皆様のご意見を募集いたします。

意見募集期間

平成27年3月25日(水)～4月24日(金)

素案と関係資料の閲覧

・閲覧期間:平成27年3月25日(水)～4月24日(金)

注)土曜・日曜・祝日の閉庁日を除く。

執務時間中(9:00～17:30)に限る。

・閲覧場所:都市局都市計画部都市計画課(市役所南館3階)

注)同一資料を市のホームページでも公表しています。

(http://www.nishi.or.jp/navi/ln_0010500000.html)

意見の提出方法

書式は自由ですが、住所・氏名・年齢を必ず記載してください。

次のいずれかの方法により書面で提出してください。

郵送 〒662-8567 西宮市六湛寺町10番3号 西宮市都市計画課「道路見直しの意見募集」あて

FAX 0798-34-6638 西宮市都市計画課「道路見直しの意見募集」あて

電子メール 送付先アドレス:vo_toshikei@nishi.or.jp 件名を「道路見直しの意見募集」としてください。

ご持参 平日の閉庁日の執務時間中(9:00～17:30)に 都市計画課(市役所南館3階)まで

5. 見直し素案(都市計画変更素案)

都市計画道路の未整備区間のうち、近年に道路整備の予定がない32路線の49区間(約42.6km)を見直し対象区間として、必要性等の検証を行った結果は下表のとおりです。

見直し対象区間のうち、約6割の区間を「存続」、約4割の区間を「廃止」対象としています(詳細は、裏面をご覧ください。)

なお、この見直し素案(都市計画変更素案)はあくまでも素案であり、現時点で都市計画道路の廃止が確定したものではありません。今後、皆様のご意見や都市計画審議会での審議を経てから確定するものです。

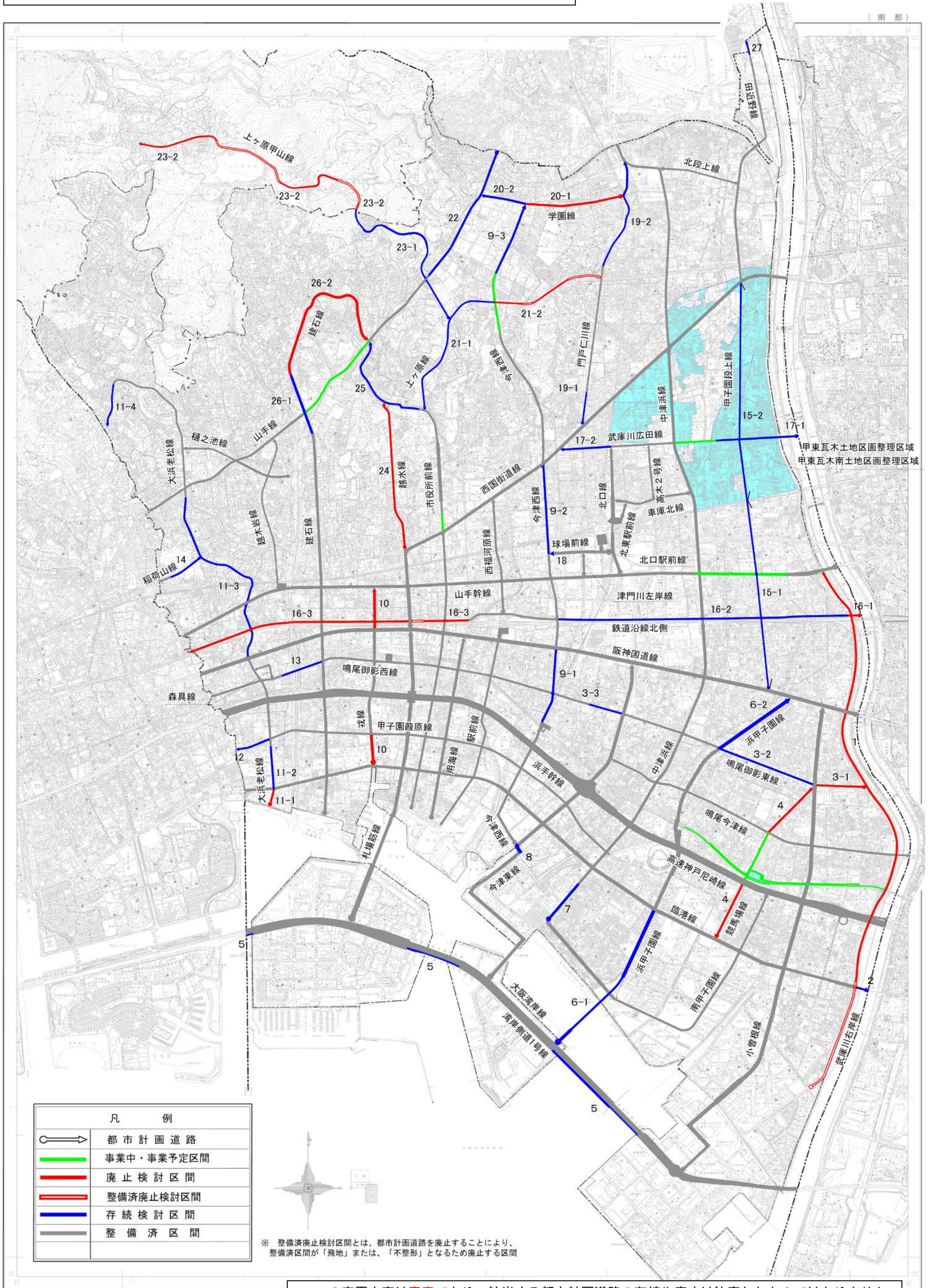
【都市計画道路網の見直し素案】

	路線数	区間数	延長
見直し対象区間	32	49	42.6km (100%)
存続	25	34	26.1km (61.3%)
廃止	14	15	16.5km (38.7%)

「存続」箇所において、幅員等を変更する箇所はありません。

(現在の都市計画のまま存続します。)

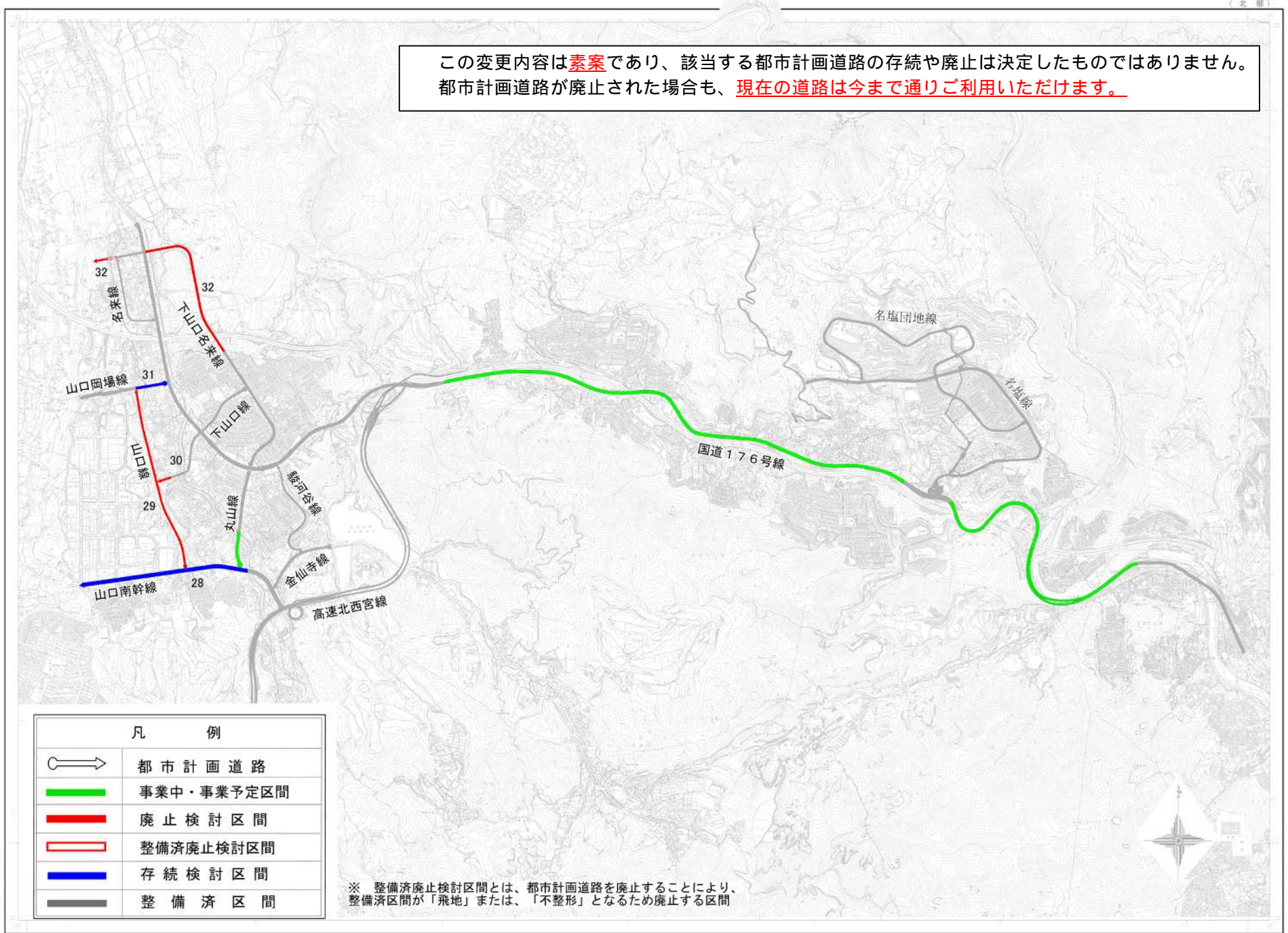
都市計画道路網見直しに関する都市計画変更素案(南部地域)



※ 整備済廃止検討区間は、都市計画道路を廃止することにより、整備済区間が「飛地」または、「不整形」となるため廃止する区間

この変更内容は素案であり、該当する都市計画道路の存続や廃止は決定したものではありません。
都市計画道路が廃止された場合も、現在の道路は今まで通りご利用いただけます。

都市計画道路網見直しに関する都市計画変更素案(北部地域)



都市計画道路網見直しに関する都市計画変更素案(存続・廃止一覧表)

図中番号	都市計画道路名称	延長(m)	存廃方針
1	武庫川右岸線	3,680	廃止
2	臨港線	100	存続
3-1	鳴尾御影東線	420	廃止
3-2		850	存続
3-3		300	存続
4	競馬場線	1,010	廃止
5	湾岸側道1号線	1,550	存続
6-1	浜甲子園線	1,390	存続
6-2		720	存続
7	中津浜線	420	存続
8	今津東線	60	存続
9-1	今津西線	600	存続
9-2		730	存続
9-3		610	存続
10	戒線	580	廃止
11-1	大浜老松線	140	廃止
11-2		360	存続
11-3		1,660	存続
11-4		360	存続
12	甲子園葎原線	300	存続
13	鳴尾御影西線	350	存続
14	稻荷山線	250	存続
15-1	甲子園段上線	1,540	存続
15-2		1,830	存続
16-1	鉄道沿線北側	110	廃止
16-2		2,380	存続
16-3		2,230	廃止
17-1	武庫川広田線	680	存続
17-2		410	存続
18	球場前線	10	存続
19-1	門戸仁川線	270	存続
19-2		880	存続
20-1	学園線	790	廃止
20-2		360	存続
21-1	上ヶ原線	1,270	存続
21-2		590	廃止
22	山手線	1,200	存続
23-1	上ヶ原甲山線	1,450	存続
23-2		1,270	廃止
24	越水線	1,230	廃止
25	市役所前線	890	存続
26-1	建石線	540	存続
26-2		1,410	廃止
27	田近野線	150	存続
28	山口南幹線	1,380	存続
29	山口線	1,530	廃止
30	下山口線	140	廃止
31	山口岡場線	280	存続
32	下山口名来線	1,380	廃止

【お問い合わせ先・閲覧窓口・意見の提出先】 〒662-8567 西宮市六湛寺町10番3号
 西宮市役所 都市局 都市計画部 都市計画課(都市施設チーム)
 電話: 0798-35-3660 (意見募集はお電話ではお受けできません。)
 ファックス: 0798-34-6638
 メール(意見募集用): vo_toshikei@nishi.or.jp

【都市計画課ホームページ】 http://www.nishi.or.jp/navi/ln_0010500000.html
 (本誌の掲載内容および都市計画道路の見直しに関する詳しい内容は、こちらのホームページでご覧いただけます。)

都市計画道路網の必要性に関する検証結果と存続・廃止方針

(注)現在、検討中の内容であり、確定したものではありません。

路線・区間番号	路線名	代表幅員 (m)	計画幅員 (m)	代表車線数	車線数	未整備延長 (m)	存続路線の延長 (m)	廃止路線の延長 (m)	兵庫県ガイドラインでの検証		「都市計画道路網見直しの基本方針」による検証						存続・廃止の方針				
									【STEP2(県)】と【STEP3(市)】の検証結果		計画的な市街地の形成	道路交通の円滑化と安全確保・防災機能の強化			移動に関する利便性の向上			市の基本方針に関する考察			
									必要性の有無	客観的な評価項目による機能評価機能代替可能性の検証 【STEP2(県)】 + 【STEP3(市町)】 地区固有要素に係る検証 (必要路線を整備する際の課題) (不要路線を整備しない際の課題)		の市街地形成	の南北機能強化	ネットワーク的な道路の形成	歩行安全で快適な確保	ア拠点等への向上			利便性交通上の		
1	武庫川右岸線	15	15	2	2	3,680	0	3,680	なし	自歩ネットワークの機能は他路線で代替可能であり、機能評価での必要性はなく、廃止困難な課題もない。								自動車等の通行機能は現道で、歩行者等の通行は「武庫川河川敷緑地」で補完されている。堤防上道路であり市街地形成に寄与せず、拠点アクセス機能やバス路線の拡充に寄与しない。	廃止		
2	臨港線	27	16	4	4	100	100	0	なし	機能評価での必要性はないが、大部分が整備済みであり、また廃止すると道路ネットワークの連続性に支障がある。								広域道路ネットワーク形成のため、尼崎市側で存続予定の「臨港線」との整合を図る必要がある。当該路線は緊急避難路であり、広域避難地である「ららぽーと甲子園」に隣接するため、災害時の必要性が高い。	存続		
3-1	鳴尾御影東線	15	15	2	2	420	0	420	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・通学路)があるが、道路の縦断構造に課題がある。								「武庫川右岸線」との接続が地形的に困難であり、道路ネットワークの形成や交通の円滑化に寄与しない。自動車・歩行者等の通行機能は現道で確保されている。既に市街地形成が成熟しており、拠点アクセス機能やバス路線の拡充にも寄与しない。	廃止		
3-2						850	850	0	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・通学路・避難路)があり、整備困難な課題も無い。										「鳴尾北小学校」と「鳴尾高等学校」直近の通学路であり、多数の児童・生徒が通行し自動車交通量も多いが、歩道幅員が2m未満であり、緊急避難路にも指定されているため、歩行者・自転車の安全確保が必要である。	存続
3-3						300	300	0	なし	避難路の機能は現道で代替可能であり、機能評価での必要性はないが、廃止すると道路ネットワークの連続性に支障がある。										「津門小学校」に隣接した通学路であり、多数の児童が通行し自動車交通量も多いが、歩道幅員が2m未満であり、緊急避難路にも指定されているため、歩行者・自転車の安全確保が必要である。	存続
4	競馬場線	16	16	2	2	1,010	0	1,010	なし	自歩ネットワーク・通学路の機能は現道や他路線で代替可能であり、機能評価での必要性はなく、廃止困難な課題もない。								地区内交通の役割が大きい路線であり、道路ネットワークにおける必要性は低い。自動車・歩行者等の通行機能は現道で確保されている。既に市街地形成が成熟しており、拠点アクセス機能やバス路線の拡充にも寄与しない。	廃止		
5	湾岸側道1号線	65	65	4	4	1,550	1,550	0	なし	機能評価での必要性はないが、廃止すると周辺道路に混雑影響を及ぼし、また道路ネットワークの連続性に支障がある。								「大阪湾岸道路」の西伸部や「名神湾岸連絡線」の完成時に交通量の増加が予想され、道路ネットワークにおける必要性が高い。緊急輸送道路に指定されており、災害時の必要性が高い。海上であり、私権の制限に係る配慮が不要である。	存続		
6-1	浜甲子園線	27	16・25・27	4	4	1,390	1,390	0	あり	機能評価で必要性(通学路・観光道路)があり、整備困難な課題も無い。								「国道43号」に集中する交通量を湾岸線に分散させ、臨海部の交通環境・住環境の改善に資する。広域避難地である「ららぽーと甲子園」・「甲子園球場」と緊急輸送道路である「阪神高速5号湾岸線」・「湾岸側道」を連絡し、災害時の必要性が高い。	存続		
6-2			27						4	720	720	0	なし	観光道路の機能は現道で代替可能であり、機能評価での必要性はないが、廃止すると道路ネットワークの連続性に支障がある。							
7	中津浜線	20	20	4	2	420	420	0	なし	通学路・避難路の機能は現道で代替可能であり、機能評価での必要性はないが、大部分が既に整備済みである。								「南甲子園小学校」に隣接した通学路であり、多数の児童が通行している。また、緊急避難路や津波の浸水予想区域に指定されており、避難の円滑化を図る必要がある。	存続		

都市計画道路網の必要性に関する検証結果と存続・廃止方針

(注)現在、検討中の内容であり、確定したものではありません。

路線・区間番号	路線名	代表幅員 (m)	計画幅員 (m)	代表車線数	車線数	未整備延長 (m)	存続路線の延長 (m)	廃止路線の延長 (m)	兵庫県ガイドラインでの検証		「都市計画道路網見直しの基本方針」による検証						存続・廃止の方針					
									【STEP2(県)】と【STEP3(市)】の検証結果		計画的な市街地の形成	道路交通の円滑化と安全確保・防災機能の強化		移動に関する利便性の向上		市の基本方針に関する考察						
									必要性の有無	客観的な評価項目による機能評価機能代替可能性の検証 【STEP2(県)】 + 【STEP3(市町)】 地区固有要素に係る検証 (必要路線を整備する際の課題) (不要路線を整備しない際の課題)		の市街地形成	の南北方向道路	計画的な道路の形成	歩行安全で快適な確保			ア拠点等への向上	利便性交通上の			
8	今津東線	27	25	4	4	60	60	0	なし	自歩ネットワークの機能は他路線で代替可能であり、機能評価での必要性はないが、大部分が整備済みであり、また廃止すると道路ネットワークの連続性に支障がある。								「国道43号」～「湾岸側道」までの区間は緊急輸送道路であり、災害時の必要性が高い。緊急避難路や津波の浸水予想区域に指定されており、また大型車の通行量も多いことから、避難の円滑化や歩行者・自転車の安全確保を図る必要がある。	存続			
9-1	今津西線	16	16	2	2	730	600	0	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・バス路線)があり、整備困難な課題も無い。								「津門小学校」直近の通学路であり、多数の児童が通行し自動車交通量も非常に多いが、歩道幅員が狭く危険な状況であり、緊急避難路にも指定されているため、歩行者・自転車の安全確保が必要である。	存続			
9-2			16				730	0	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・通学路・バス路線)があり、整備困難な課題も無い。										本市道路ネットワークの南北方向の軸となる路線であり、南北方向道路の機能強化に寄与する。交通のボトルネックである阪急神戸線との踏切部の立体交差化等により、交通の円滑化に寄与する。拠点「西宮北口駅」へのアクセス性向上により、上ヶ原や甲陽園の住宅地ポテンシャルが向上する。踏切部の交通円滑化により、上ヶ原地区方面へのバス路線の拡充が期待される。	存続	
9-3			610				610	0	あり	機能評価で必要性(交通処理・自歩ネットワーク・通学路・バス路線)があり、整備困難な課題も無い。										市街地開発事業の未施行地区であり、市街地形成の促進に寄与する。本市道路ネットワークの南北方向の軸となる路線であり、南北方向道路の機能強化に寄与する。「山手線」との連携により、宝塚市断面の交通円滑化を図り、生活道路への交通流入の解消に寄与する。拠点「西宮北口駅」へのアクセス性向上により、上ヶ原や甲陽園の住宅地ポテンシャルが向上する。当該区間の整備や踏切部の交通円滑化により、上ヶ原地区方面へのバス路線の拡充が期待される。	存続	
10	戎線	20	20	2	2	580	0	580	なし	通学路の機能(南側区間)は現道で代替可能であり、機能評価での必要性はなく、廃止困難な課題もない。								地区内交通の役割が大きい路線であり、道路ネットワークにおける必要性は低い。自動車・歩行者等の通行機能は現道や他路線で確保されている。既に市街地形成が成熟しており、拠点アクセス機能やバス路線の拡充にも寄与しない。	廃止			
11-1	大浜老松線	15	15	2	2	1,660	140	0	なし	自歩ネットワークの機能は他路線で代替可能であり、機能評価での必要性はなく、廃止困難な課題もない。								行き止まり区間であり、道路ネットワークの形成や道路交通の円滑化に寄与しない。自動車・歩行者等の通行機能は現道で確保されている。既に市街地形成が成熟しており、拠点アクセス機能やバス路線の拡充にも寄与しない。	廃止			
11-2							360	360	0	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・通学路)があり、整備困難な課題も無い。										「建石線」・「越木岩線」を補完し、市内の南北方向交通の円滑化に寄与する。広域避難地である「甲陽学院中学校」と「御前浜公園」に隣接・直近しており、災害時の必要性が高い。「甲陽学院中学校」と「香櫨園小学校」に隣接・直近の通学路であり、多数の児童・生徒が通行しているが、多くの区間に歩道がない。	存続
11-3							1,660	1,660	0	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・通学路)があるが、鉄道との交差構造および道路の縦断構造に課題がある。					一部	一部				本市道路ネットワークの南北方向の補助軸となる路線であり、南北方向道路の機能強化に寄与する。交通のボトルネックであるJR神戸線との踏切部の立体交差化等により、交通の円滑化に寄与する。「大手前大学」に隣接し多数の学生が通学し、自動車交通量も多いが、多くの区間に歩道がない。拠点「夙川駅」へのアクセス性向上により、夙川地区西部の住宅地のポテンシャルが向上する。	存続
11-4							360	360	0	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・通学路・バス路線)があり、整備困難な課題も無い。											拠点「夙川駅」へのアクセス性向上により、夙川地区西部の住宅地のポテンシャルが向上する。
12	甲子園葎原線	15	15	2	2	300	300	0	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・緊急車両)があり、整備困難な課題も無い。								広域道路ネットワーク形成のため、芦屋市側で存続予定の「大平線」との整合を図る必要がある。	存続			

都市計画道路網の必要性に関する検証結果と存続・廃止方針

(注)現在、検討中の内容であり、確定したものではありません。

路線・区間番号	路線名	代表幅員 (m)	計画幅員 (m)	代表車線数	車線数	未整備延長 (m)	存続路線の延長 (m)	廃止路線の延長 (m)	兵庫県ガイドラインでの検証		「都市計画道路網見直しの基本方針」による検証						存続・廃止の方針	
									【STEP2(県)】と【STEP3(市)】の検証結果		計画的な市街地の形成	道路交通の円滑化と安全確保・防災機能の強化		移動に関する利便性の向上		市の基本方針に関する考察		
									必要性の有無	客観的な評価項目による機能評価機能代替可能性の検証 【STEP2(県)】 + 【STEP3(市町)】 地区固有要素に係る検証 (必要路線を整備する際の課題) (不要路線を整備しない際の課題)		の市街地形成	の南北方向道路	ネットワーク的な道路の形成	歩行安全で快適な確保			アクセスポイント等の上
13	鳴尾御影西線	15	15	2	2	350	350	0	なし	機能評価での必要性はないが、大部分が整備済みであり、また廃止すると道路ネットワークの連続性に支障がある。								当該路線(通称「鳴尾御影線」)は、本市の東端～神戸市東灘区(新在家駅付近)を東西に連絡する路線であり、当該区間の整備により2車線道路として全線開通するため、広域道路ネットワーク形成のため必要性が高い。
14	稻荷山線	15	15	2	2	250	250	0	なし	機能評価での必要性はないが、廃止すると道路ネットワークの連続性に支障がある。							広域道路ネットワーク形成のため、芦屋市側で存続予定の「山手線」との整合を図る必要がある。	存続
15-1	甲子園段上線	12	12	2	2	1,540	1,540	0	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・通学路・バス路線)があり、整備困難な課題も無い。							本市道路ネットワークの南北方向の軸となる路線であり、南北方向道路の機能強化に寄与する。JR神戸線との立体交差化により、鉄道による地域・道路分断が解消され、交通の円滑化に寄与する。公共交通不便地域である瓦木・樋ノ口地区において、バス路線の新設が期待される。	存続
15-2						1,830	1,830	0	なし	面整備計画の実現性が低いため機能評価での必要性はないが、廃止すると周辺道路に混雑影響を及ぼす。							市街地開発事業の未施行地区であり、市街地形成の促進に寄与する。本市道路ネットワークの南北方向の軸となる路線であり、南北方向道路の機能強化に寄与する。阪急神戸線との立体交差化により、鉄道による地域・道路分断が解消され、交通の円滑化に寄与する。拠点「西宮北口駅」へのアクセシビリティ向上により、瓦木・樋ノ口地区の住宅地ポテンシャルが向上する。公共交通不便地域である瓦木・樋ノ口地区において、バス路線の新設が期待される。	存続
16-1	鉄道沿線北側	15	15	2	2	110	0	110	なし	機能評価での必要性はなく、廃止困難な課題もない。							尼崎市側で廃止予定の「立花駅今北線」と接続する区間であり、道路ネットワーク形成における必要性がない。	廃止
16-2						2,410	2,410	0	なし	自歩ネットワークの機能は他路線で代替可能であり、機能評価での必要性はなく、廃止困難な課題もない。							周辺の住宅地から拠点「JR甲子園口駅」へのアクセシビリティ向上に寄与する。アサヒビール西宮工場跡地において今後計画予定のJR横断地下通路と連絡し、JR神戸線以北の住宅地から同跡地のアクセシビリティ向上に寄与する。	存続
16-3						2,230	0	2,230	一部あり	一部区間は機能評価で必要性(自歩ネットワーク・通学路)があるが、河川との交差構造に課題がある。							芦屋市側で廃止予定の「鉄道沿東線」と接続する区間であり、道路ネットワークにおける必要性が低い。自動車・歩行者等の通行機能は現道により確保されている。既に市街地形成が成熟しており、拠点アクセス機能やバス路線の拡充にも寄与しない。	廃止
17-1	武庫川広田線	15	15	2	2	680	680	0	なし	自歩ネットワークの機能は他路線で代替可能であり、機能評価での必要性はないが、廃止すると道路ネットワークの連続性に支障がある。							市街地開発事業の未施行地区であり、市街地形成の促進に寄与する。広域道路ネットワーク形成のため、尼崎市側で存続予定の「園田西武庫線」との整合を図る必要がある。拠点「西宮北口駅」へのアクセシビリティ向上により、瓦木・樋ノ口地区の住宅地ポテンシャルが向上する。	存続
17-2						410	410	0	あり	機能評価で必要性(交通処理)があり、整備困難な課題も無い。							尼崎市側の「園田西武庫線」との接続により、大阪方面への広域的な幹線道路となるため、国道171号へ接続する必要がある。阪急今津線との交差部の整備により、鉄道による道路分断が解消され、拠点「西宮北口駅」へのアクセシビリティ向上に寄与する。	存続
18	球場前線	22	22	2	2	10	10	0	なし	機能評価での必要性はないが、大部分が整備済みであり、また廃止すると道路ネットワークの連続性に支障がある。							周辺の大規模集合住宅から拠点「西宮北口駅」や大規模集客施設「阪急ガーデンズ」への主要経路であり、自動車交通量が多く、歩行者・自転車の安全確保が必要である。	存続

都市計画道路網の必要性に関する検証結果と存続・廃止方針

(注)現在、検討中の内容であり、確定したものではありません。

路線・区間番号	路線名	代表幅員 (m)	計画幅員 (m)	代表車線数	車線数	未整備延長 (m)	存続路線の延長 (m)	廃止路線の延長 (m)	兵庫県ガイドラインでの検証		「都市計画道路網見直しの基本方針」による検証						存続・廃止の方針		
									【STEP2(県)】と【STEP3(市)】の検証結果		計画的な市街地の形成	道路交通の円滑化と安全確保・防災機能の強化		移動に関する利便性の向上		市の基本方針に関する考察			
									必要性の有無	客観的な評価項目による機能評価機能代替可能性の検証 【STEP2(県)】 + 【STEP3(市町)】 地区固有要素に係る検証 (必要路線を整備する際の課題) (不要路線を整備しない際の課題)		の市街地形成	の南北方向道路	ネットワーク的な道路の形成	歩行安全で快適な確保			アクセスポイント等の上	利便性向上
19-1	門戸仁川線	12	12	2	2	270	270	0	なし	自歩ネットワーク・避難路の機能は他路線・現道で代替可能であり、機能評価での必要性はなく、廃止困難な課題もない。								本市道路ネットワークの南北方向の補助軸となる路線であり、南北方向道路の機能強化に寄与する。現道幅員が不足している「津門川」との重複区間の整備により、交通の円滑化に寄与する。	存続
19-2									あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・避難路・バス路線)があるが、鉄道との交差構造に課題がある。									
20-1	学園線	16	16	2	2	790	0	790	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・通学路)があるが、景観への影響がある。								地区内交通の役割が大きい路線であり、道路ネットワークにおける必要性は低い。自動車・歩行者等の通行機能は現道で確保されている。既に市街地形成が成熟しており、拠点アクセス機能やバス路線の拡充にも寄与しない。	廃止
20-2									なし	機能評価での必要性はないが、廃止すると道路ネットワークの連続性に支障がある。									
21-1	上ヶ原線	12	12	2	2	1,270	1,270	0	なし	通学路・路線バスの機能は現道で代替可能であり、機能評価での必要性はなく、廃止困難な課題もない。	一部					一部	一部	市街地開発事業の未施行地区であり、市街地形成の促進に寄与する。南部地域中央の骨格となる「今津西線」「市役所前線」、北部地域と連絡する「上ヶ原甲山線」、本市を横断して芦屋市・宝塚市と連絡する「山手線」の4路線(4方面)を接続し、交通の円滑化に寄与する。「上ヶ原南小学校」に隣接した通学路であり、交通量やバス便数も多いが、歩道の無い区間がある。現道のバス路線は幅員不足の区間が多く、バス路線の拡充に寄与する。	存続
21-2									なし	機能評価での必要性はなく、廃止困難な課題もない。									
22	山手線	16	16	2	2	1,200	1,200	0	あり	機能評価で必要性(交通処理・自歩ネットワーク・通学路)があり、整備困難な課題も無い。								本市道路ネットワークの南北方向の軸となる路線であり、南北方向道路の機能強化に寄与する。広域道路ネットワーク形成のため、芦屋市側で整備済の「宮川線」と宝塚市側で存続予定の「山手幹線」との整合を図る必要がある。宝塚市境断面の交通の円滑化により、生活道路への交通流入の解消に寄与する。広域避難地である「関西学院大学」に隣接し、災害時の必要性が高い。	存続
23-1	上ヶ原甲山線	12	12~16	2	2	1,450	1,450	0	あり	一部区間は機能評価で必要性(自歩ネットワーク・通学路)があり、整備困難な課題も無い。								市街地開発事業の未施行地区であり、市街地形成の促進に寄与する。南部地域中央の骨格となる「今津西線」、北部地域と連絡する「上ヶ原甲山線(他区間)」、本市を横断して芦屋市・宝塚市と連絡する「山手線」の3路線(4方面)を接続する役割を担っており、交通の円滑化に寄与し、広域道路ネットワークにおける必要性が高い。	存続
23-2			12~14						あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・バス路線)があるが、道路の縦断構造に課題がある。									
24	越水線	15	15	2	2	1,230	0	1,230	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・通学路)があるが、道路の縦断構造に課題がある。								地区内交通の役割が大きい路線であり、道路ネットワークにおける必要性は低い。自動車・歩行者等の通行機能は現道で確保されている。既に市街地形成が成熟しており、拠点アクセス機能やバス路線の拡充にも寄与しない。	廃止

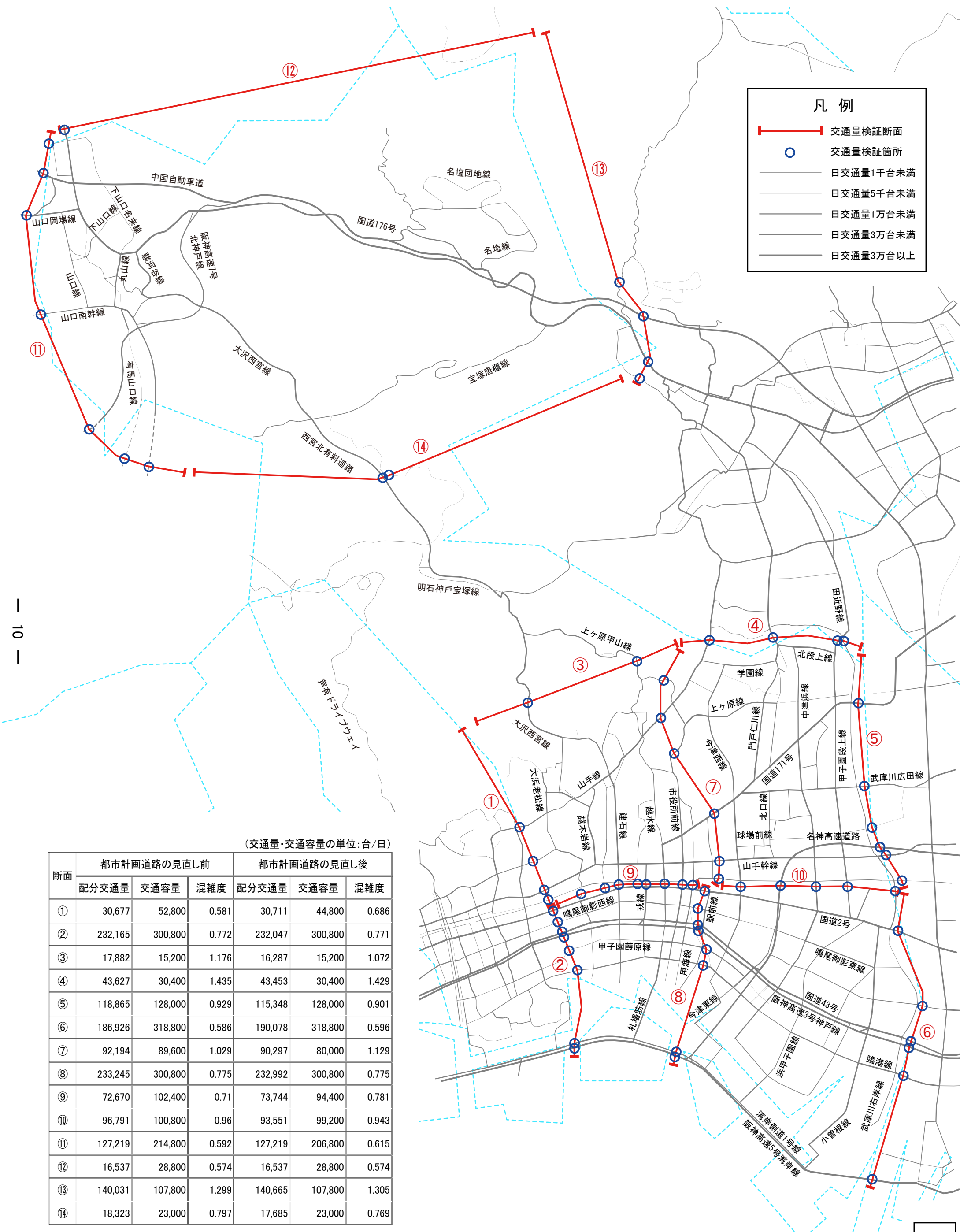
都市計画道路網の必要性に関する検証結果と存続・廃止方針

(注)現在、検討中の内容であり、確定したものではありません。

路線・区間番号	路線名	代表幅員 (m)	計画幅員 (m)	代表車線数	車線数	未整備延長 (m)	存続路線の延長 (m)	廃止路線の延長 (m)	兵庫県ガイドラインでの検証		「都市計画道路網見直しの基本方針」による検証						存続・廃止の方針		
									【STEP2(県)】と【STEP3(市)】の検証結果		計画的な市街地の形成	道路交通の円滑化と安全確保・防災機能の強化		移動に関する利便性の向上		市の基本方針に関する考察			
									必要性の有無	客観的な評価項目による機能評価機能代替可能性の検証 【STEP2(県)】 + 【STEP3(市町)】 地区固有要素に係る検証 (必要路線を整備する際の課題) (不要路線を整備しない際の課題)		の市街地形成	の南北方向道路	計画的な道路の形成	歩行安全で快適な確保			ア拠点等への向上	利便性向上
25	市役所前線	15	15	2	2	890	890	0	なし	通学路・避難路・バス路線の機能は現道で代替可能であり、機能評価での必要性はないが、廃止すると道路ネットワークの連続性に支障がある。								本市道路ネットワークの南北方向の補助軸となる路線であり、南北方向道路の機能強化に寄与する。交通のボトルネックとなっている右折レーンのない交差点や電柱等による車道幅員の不足箇所が解消され、交通の円滑化に寄与する。	存続
26-1	建石線	20	20	2	2	540	540	0	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・バス路線)があり、整備困難な課題も無い。								本市道路ネットワークの南北方向の軸となる路線であり、南北方向道路の機能強化に寄与する。交通のボトルネックである阪急甲陽線との踏切部の立体交差化により、交通の円滑化に寄与する。自動車交通量だけでなく大型車やバス便数も多いが、歩道幅員が2m未満であり、歩行者・自転車の安全確保が必要である。	存続
26-2		20	20	2	2	1,410	0	1,410	あり	機能評価で必要性(通学路・バス路線)があるが、商店等への影響や道路の縦断構造に課題がある。								区間形状が「山手線」起点のループ形状であり、道路ネットワークにおける必要性が低い。自動車・歩行者等の通行機能は現道で確保されている。多くの区間は既に市街地形成が成熟しており、拠点アクセス機能やバス路線の拡充に寄与しない。	廃止
27	田近野線	12	12	2	2	150	150	0	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・バス路線)があり、整備困難な課題も無い。								広域道路ネットワーク形成のため、宝塚市側で存続予定の「武庫川通線」との整合を図る必要がある。広域避難地である「報徳学園」への緊急避難路に指定されており、災害時の必要性が高い。	存続
28	山口南幹線	32	32	4	4	1,380	1,380	0	なし	通学路・バス路線の機能は現道で代替可能であり、機能評価での必要性はないが、廃止すると道路ネットワークの連続性に支障がある。								広域道路ネットワーク形成のため、神戸市側で存続する「有野藤原線」との整合を図る必要がある。緊急避難路であり、災害時の域防災拠点やヘリポートに近接するため、災害時の必要性が高い。「阪神高速7号北神戸線」の「西宮山口南IC」へのアクセス道路であり、「阪神流通センター」のアクセス性向上に寄与する。	存続
29	山口線	16	16	2	2	1,530	0	1,530	あり	機能評価で必要性(自歩ネットワーク・通学路)があり、整備困難な課題も無い。								地区内交通の役割が大きい路線であり、道路ネットワークにおける必要性は低い。自動車・歩行者等の通行機能は現道や他路線で確保されている。市街地形成の促進、拠点アクセス機能やバス路線の拡充に寄与しない。	廃止
30	下山口線	16	16	2	2	140	0	140	なし	機能評価での必要性はなく、廃止困難な課題もない。								整備済区間と「山口線」の現道により、道路ネットワーク上の機能は確保されている。「山口線」の廃止が実現すれば道路ネットワークにおける必要性はない。市街地形成の促進、拠点アクセス機能やバス路線の拡充に寄与しない。	廃止
31	山口岡場線	18.8 ~ 43.5	22	4	4	280	280	0	あり	機能評価で必要性(バス路線)があり、整備困難な課題も無い。								「中国自動車道」や「国道176号」と地域防災拠点である「流通東公園」を連絡する緊急輸送道路に指定されており、災害時の必要性が高い。「国道176号」以上の交通量および大型車の通行割合であるが、歩道幅員が2m未満の区間が多く、歩行者・自転車の安全確保が必要である。	存続
32	下山口名来線	18 ・ 16	18 ・ 16	2	2	1,380	0	1,380	なし	機能評価での必要性はなく、廃止困難な課題もない。								区間形状が「国道176号」起点のループ形状であり、道路ネットワークにおける必要性が低い。西端部は神戸市側で廃止された「二郎線」と接続する区間であり、道路ネットワークにおける必要性がない。現道や沿道利用がなく歩道整備の必要性がない。市街地形成の促進、拠点アクセスやバス路線の拡充等に寄与しない。	廃止

凡例

- |— 交通量検証断面
- 交通量検証箇所
- 日交通量1千台未満
- 日交通量5千台未満
- 日交通量1万台未満
- 日交通量3万台未満
- 日交通量3万台以上



(交通量・交通容量の単位:台/日)

断面	都市計画道路の見直し前			都市計画道路の見直し後		
	配分交通量	交通容量	混雑度	配分交通量	交通容量	混雑度
①	30,677	52,800	0.581	30,711	44,800	0.686
②	232,165	300,800	0.772	232,047	300,800	0.771
③	17,882	15,200	1.176	16,287	15,200	1.072
④	43,627	30,400	1.435	43,453	30,400	1.429
⑤	118,865	128,000	0.929	115,348	128,000	0.901
⑥	186,926	318,800	0.586	190,078	318,800	0.596
⑦	92,194	89,600	1.029	90,297	80,000	1.129
⑧	233,245	300,800	0.775	232,992	300,800	0.775
⑨	72,670	102,400	0.71	73,744	94,400	0.781
⑩	96,791	100,800	0.96	93,551	99,200	0.943
⑪	127,219	214,800	0.592	127,219	206,800	0.615
⑫	16,537	28,800	0.574	16,537	28,800	0.574
⑬	140,031	107,800	1.299	140,665	107,800	1.305
⑭	18,323	23,000	0.797	17,685	23,000	0.769

図-1 交通量配分による断面交通量と混雑度の検証