

報告第 2 号

都市計画道路網の見直しについて【報告】

目 次

1. 都市計画変更素案の意見募集結果…………… P. 1
 2. 説明会の開催結果…………… P. 1
 3. ご意見を頂いた路線ごとの市の考え方…………… P. 2
 4. 都市計画道路網の見直しスケジュール（案）…………… P. 4
- (別紙)
5. 意見募集における意見…………… 別-1
 6. 説明会における意見…………… 別-13

資料 1 「都市計画ニュース（平成 27 年 3 月 25 日号）」

1. 都市計画変更素案の意見募集結果

都市計画道路網の見直し素案について、「都市計画ニュース（平成 27 年 3 月 25 日号）」（資料 1）を市内全戸に配布して意見募集（平成 27 年 3 月 25 日～4 月 24 日）を行った。

意見要旨と市の考え方については、2 ページ以降にまとめている。

表-1 路線別の意見数

路線名	区間番号	見直し方針 (変更素案)	方針に 賛成	方針に 反対	その他	合計
浜甲子園線	6-1	存続		204	1	205
浜甲子園線、中津浜線	6-1、7			1		1
建石線	26-1	存続		15		15
大浜老松線、建石線	11-3、26-1	存続		1		1
越水線、建石線	24、26-1	廃止・存続		1		1
学園線	20-2	存続		2		2
山口線、下山口線	29、30	廃止		2		2
競馬場線	4南側	廃止		1		1
	4北側				1	1
	事業中区間	-			1	1
今津西線	9-1	存続	1		1	2
	9-3		1			1
鉄道沿線北側	16-3	廃止	2			2
戎線	10	廃止	1		1	2
今津西線、門戸仁川線、学園線、 山手線、上ヶ原甲山線	9-3、19-1、19-2、 20-2、22、23-1	存続	1			1
大浜老松線、稲荷山線	11-3、14	存続	1			1
鳴尾御影西線	13	存続			1	1
山手線	事業中区間	-			1	1
合計 (うち、廃止路線＝都市計画変更の実施予定箇所)			7 (3)	227 (4)	7	241 (7)

2. 説明会の開催結果

意見募集で多くの意見が提出されたことや、意見の中に説明会の開催を求める意見があったことなどから、市政ニュース（平成 27 年 6 月 10 日号）の周知により説明会を開催した。

意見要旨と市の考え方については、2 ページ以降にまとめている。

- ① 6 月 17 日（水）19:00～21:00
西宮北部地域（山口センター内 山口ホール：出席者 3 名）
- ② 6 月 21 日（日）10:00～12:00
西宮南部地域（本庁舎東館大ホール：出席者 4 名）
- ③ 6 月 24 日（水）19:00～21:00
浜甲子園地域（浜甲子園センター：出席者 39 名）
- ④ 6 月 28 日（日）10:00～12:00
浜甲子園地域（浜甲子園センター：出席者 42 名うち 6 月 24 日との重複 9 名）
- ⑤ 7 月 5 日（日）10:00～12:00
西宮北部地域（山口センター内 山口ホール：出席者 6 名）
- ⑥ 7 月 6 日（月）19:00～21:00
西宮南部地域（本庁舎東館大ホール：出席者 4 名）

3. ご意見を頂いた路線ごとの市の考え方

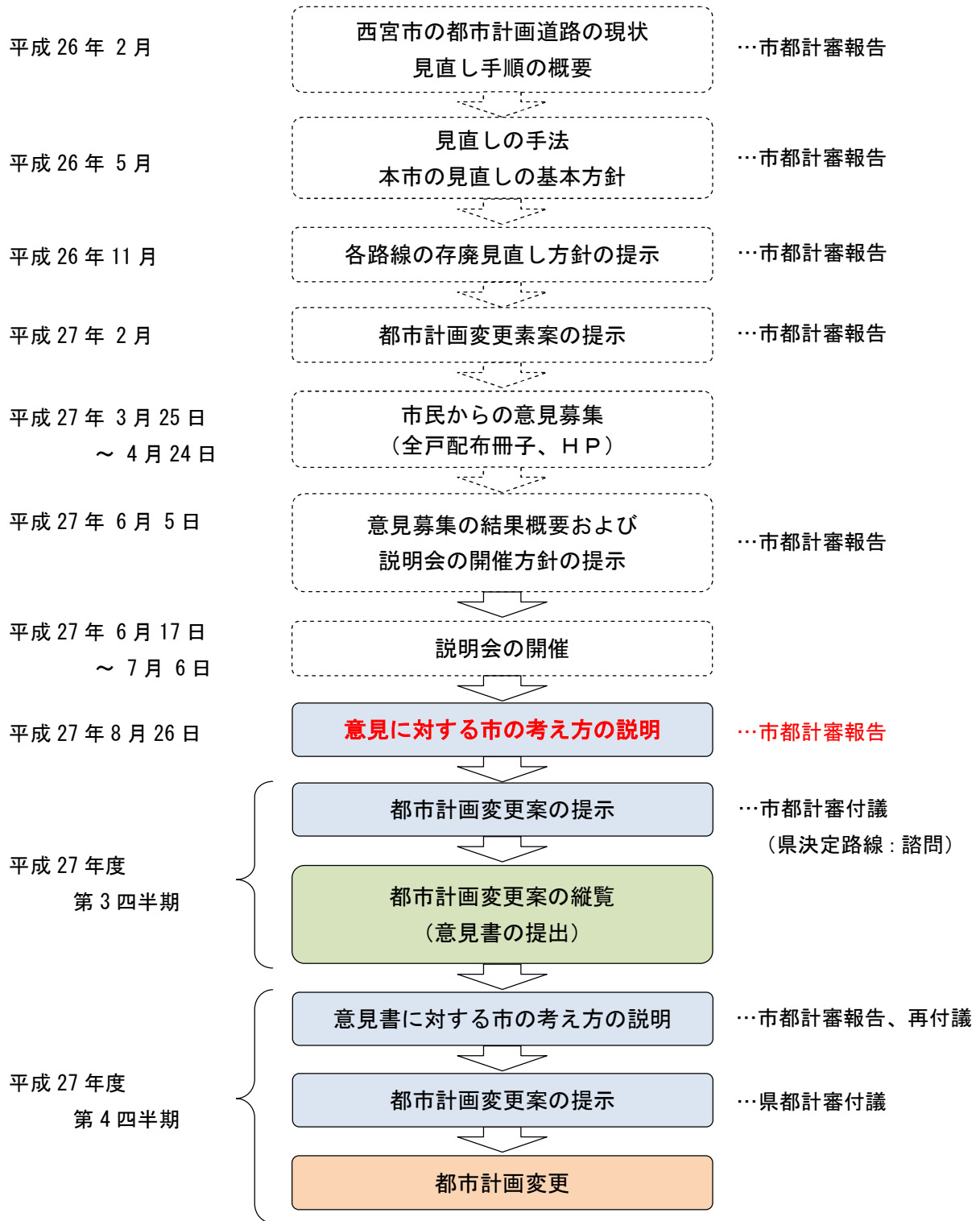
路線名	市の考え方
浜甲子園線 (6-1) 【存続】	<p>今回の都市計画道路網の見直しは、必要性が低下している路線について、廃止による他路線への影響が将来にわたりほとんどない場合に都市計画を廃止するものです。</p> <p>本市臨海部の道路網においては、阪神高速湾岸線の延伸区間である大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド～名谷 JCT：約 21km）の計画や名神湾岸連絡線の構想など未確定な要素があり、将来の交通状況についての見通しが明らかでないため、現時点で路線の必要性を判断するのは時期尚早であると考えております。</p> <p>なお、当該路線の延伸区間（主に海上区間）については、大阪湾岸線や湾岸側道 1 号線などともに、昭和 55 年に都市計画決定されており、海上区間においては、建築制限を行っている区域もありません。</p> <p>よって今回は、素案のとおり、都市計画を変更いたしません。</p>
建石線 (26-1) 【存続】	<p>建石線 (26 - 1) は、本市の南北地域を接続する主要地方道「大沢西宮線」と重複する主要な南北軸となる路線であり、交通の円滑化や安全確保の面で必要性が高い路線であると考えております。</p> <p>よって今回は、素案のとおり、都市計画を変更いたしません。</p>
学園線 (20-2) 【存続】	<p>学園線 (20-2) は、本市の南北軸となる路線である今津西線 (9-3) と山手線 (22) を接続しており、道路ネットワークを形成する上で必要性が高い路線であると考えております。</p> <p>よって今回は、素案のとおり、都市計画を変更いたしません。</p>
山口線 (29) 下山口線 (30) 【廃止】	<p>山口線 (29) が計画上担っている交通機能は、既存の現道や一般県道「有馬山口線」、阪神流通センター内の市道、今後整備予定の丸山線などにより一定確保されることとなり、道路ネットワークを形成する上で必要性が低い路線であると考えております。</p> <p>また、下山口線 (30) についても、山口線 (29) の廃止により同じく必要性が失われるものと考えております。</p> <p>よって、素案のとおり、都市計画を変更いたします。</p>
下山口名来線 (32) 【廃止】	<p>下山口名来線 (32) の「北六甲台～国道 176 号」の区間は、市街化調整区域内の路線であり、その道路形状から道路ネットワークを形成する上で必要性が低い路線であると考えております。</p> <p>よって、素案のとおり、都市計画を変更いたします。</p>
越水線 (24) 【廃止】	<p>越水線 (24) が計画上担っている交通機能は、既存の現道や市役所前線の整備などにより既に一定確保されており、道路ネットワークを形成する上で必要性が低い路線であると考えております。</p> <p>よって、素案のとおり、都市計画を変更いたします。</p>
競馬場線 (4) 【廃止】	<p>競馬場線 (4) の「臨港線～国道 43 号」の区間は、2 車線の車道と一定幅員の歩道が既に整備されており、また、地区内の生活道路的な役割が大きく、道路ネットワークを形成する上で必要性が低い路線であると考えております。</p> <p>よって、素案のとおり、都市計画を変更いたします。</p>

今津西線 (9-1) 今津西線 (9-3) 上ヶ原線 (21-1) 【存続】	今回頂いたご意見を参考とし、素案のとおり、都市計画を変更いたしません。
宝塚市境付近の5路線 (9-3、19-1、19-2、20-2、 22、23-1) 【存続】	
大浜老松線 (11-3) 稲荷山線 (14) 【存続】	
鉄沿線北側 (16-3) 【廃止】	今回頂いたご意見を参考とし、素案のとおり、都市計画を変更いたしません。
戎線 (10) 【廃止】	

4. 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。

次回（平成 27 年 11 月頃予定）の都市計画審議会において見直し路線の付議・諮問を行う予定である。



【 別 紙 目 次 】

5. 意見募集における意見	別-1
① 浜甲子園線 (6-1)	別-1
② 建石線 (26-1)	別-4
③ 学園線 (20-2)	別-5
④ 山口線 (29)、下山口線 (30)	別-6
⑤ 越水線 (24)	別-7
⑥ 競馬場線 (4)	別-8
⑦ 今津西線 (9-1)	別-9
⑧ 今津西線 (9-3)	別-9
⑨ 鉄道沿線北側 (16-3)	別-10
⑩ 戎線 (10)	別-10
⑪ 宝塚市境付近の5路線 (9-3、19-1、19-2、20-2、22、23-1)	別-11
⑫ 大浜老松線 (11-3)、稻荷山線 (14)	別-11
⑬ 大浜老松線 (11-3)	別-11
⑭ 鳴尾御影西線 (13)	別-12
⑮ 中津浜線 (7)	別-12
⑯ 山手線 (事業予定区間)	別-12
6. 説明会における意見	別-13
① 浜甲子園線 (6-1)	別-13
② 山口線 (29)、下山口名来線 (32)	別-15
③ 競馬場線 (4)	別-15
④ 上ヶ原線 (21-1)	別-16
⑤ 今津西線 (9-3)、上ヶ原線 (21-1)	別-17

5. 意見募集における意見

浜甲子園線 (6-1) 【存続路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>住環境の保全のため、路線存続に</p> <p>【反対】</p> <p>135 件</p>	<p>都市計画道路「浜甲子園線」の供用済み区間（通称：甲子園筋）や都市計画道路「臨港線」などの周辺道路は、近隣にある甲子園球場の観客やららぼーと甲子園等の大型商業施設の来店客が原因となる交通渋滞が日常的に生じており、路線バスの運行への支障や、生活上の不便や排気ガスによる大気汚染、騒音、振動などの問題、通学児童をはじめとする歩行者等の安全確保の問題などを既に抱えている。</p> <p>特に甲子園球場の試合開催日には、甲子園筋の南端にある臨時駐車場の利用者が球場まで徒歩で移動するため、車道・歩道とも大変混雑しており、また住宅地内の道路を抜け道利用する車両が後を絶たない状況である。</p> <p>浜甲子園線（6-1）と阪神高速湾岸線との接続によって交通量が増加すると、渋滞の悪化や住宅街への大型車の流入などにより、騒音、振動、排気ガス等の増加により良好な住環境が損なわれ、健康被害も心配である。</p> <p>特に海岸部の住宅地では、現在でも阪神高速湾岸線の大型車による騒音などで被害を受けているが、湾岸線と接続する浜甲子園線の高架橋の勾配がきつく通行車両がエンジンをふかすことが想定され、特にトラックやバスなどの大型車による排気ガスや騒音が心配である。</p> <p>「南甲子園小学校」と「甲子園浜小学校」は、甲子園筋を東西にまたいで学校区が設定されており、甲子園筋の交通量、特に大型車が増加すると交通事故の危険性が高まり、通学児童の安全確保に問題が生じる。</p> <p>甲子園筋の沿道は低層住宅、マンション、団地、学校が混在し、最近では甲子園筋の南端に大規模な特別養護老人ホームも設置されるなど閑静な住宅地域であり、また兵庫県立「甲子園浜海浜公園」の砂浜や堤防沿いの遊歩道は、地域の人々がジョギング、ウォーキング、サイクリング、犬の散歩、ラジオ体操などを楽しむ市民の憩いと健康増進の場であるが、浜甲子園線の延伸はこの快適で良好な住環境を損なう恐れがある。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「浜甲子園線（6-1）」の存続に反対する。</p>
<p>自然環境の保全のため、路線存続に</p> <p>【反対】</p> <p>129 件</p>	<p>甲子園浜は阪神間で砂浜、干潟、磯が保存されている希少な自然海岸であり、環境省による「国指定鳥獣保護区（一部は特別保護地区）」に指定された集団渡来地 35 地区の 1 つであり、毎年、国際渡り鳥条約にも指定されている希少な渡り鳥（春と秋にシギやチドリ、冬にはカモ類）が数多く飛来する渡り鳥の貴重な中継地（餌場、休憩地）である。</p> <p>また、兵庫県の「兵庫県版レッドデータブック」において「自然景観Bランク」、本市の「自然と共生するまちづくりに関する条例」に基づく「生物保護地区」に指定されている。</p> <p>浜甲子園線（6-1）の延伸により、海浜公園が分断され、海流の変化により砂浜が消失する恐れがあり、また、自然の生態系は微妙なバランスの上に成立しているため、「物理的障壁、振動、騒音、排気ガス、粉塵、ごみ、光の反射」などが様々な影響を及ぼし、生態系の悪化や貴重な生物種の絶滅を招く可能性が十分にあり、また、自然は一旦破壊すると元に戻ることは無い。</p>

	<p>鳥獣保護区は甲子園浜の東側に指定されており、そのすぐ西側に浜甲子園線が計画されているため、計画道路の高架構造物や騒音、排気ガス等が支障となり、鳥類が飛来しなくなる恐れがある。</p> <p>浜甲子園線（6-1）の延伸により、NPOや海岸近隣住民の保全活動によって守られてきた甲子園浜の自然や、市内外の子供たちをはじめ多くの人々が見学に訪れ、野鳥や魚介類、海浜植物等を観察し、自然を身近に感じ触れ合える環境学習の場が失われる。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「浜甲子園線（6-1）」の存続に反対する。</p>
<p>費用対効果の面から不要であり、路線存続に</p> <p>【反対】</p> <p>48件</p>	<p>市内に阪神高速湾岸線と接続する幹線道路が既に3路線（西宮浜：札幌筋線、甲子園浜：今津東線、鳴尾浜：小曾根線）も整備されており、今津東線が全く渋滞していない状況で新たな道路が必要とは思えない。</p> <p>浜甲子園線（6-1）と阪神高速湾岸線との接続箇所のすぐ西側には湾岸線の甲子園浜ランプが、東側には鳴尾浜ランプがあり、さらに新たな出入口を莫大な税金を使って整備する必要は全くない。</p> <p>どれだけの経済効果が期待できるのか疑問であり、税金の無駄使いである。</p> <p>道路整備などに予算を使わずに、南海トラフ地震の津波や高潮に備えるために、防災面に予算を割り振って、高層の避難ビルや防潮堤のかさ上げなどに取り組んで欲しい。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「浜甲子園線（6-1）」の存続に反対する。</p>
<p>交通処理上、不要であり、路線存続に</p> <p>【反対】</p> <p>36件</p>	<p>市内に阪神高速湾岸線と接続する幹線道路が既に3路線（西宮浜：札幌筋線、甲子園浜：今津東線、鳴尾浜：小曾根線）も整備されており、今津東線が全く渋滞していない状況で新たな道路が必要とは思えない。</p> <p>浜甲子園線と湾岸線の接続によって交通量が増加すると、浜甲子園線と交差する臨港線等の道路との交差点で渋滞が悪化し交通を混乱させるだけである。</p> <p>兵庫県の「都市計画道路網見直しガイドライン（平成23年3月）」では、文化財や景観に与える影響が懸念される路線に関する検証の考え方として、「地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、『存続判断は妥当ではない』と判断できる。」とされている。浜甲子園線の約1.5km東側の小曾根線と、約1km西側の今津東線によって、臨海部と湾岸線を接続するという道路機能は既に補完されており、浜甲子園線を整備する必要性は乏しいことから、当該路線の存続はガイドラインに照らして妥当ではない。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「浜甲子園線（6-1）」の存続に反対する。</p>
<p>景観の保全のため、路線存続に</p> <p>【反対】</p> <p>25件</p>	<p>見渡す限り続く白い砂浜、静かな海に打ち寄せる波、魚が上げる水しぶき、広い空と飛び交う鳥たちの様子や、海岸線の日の出・日の入りや六甲山の眺望など、都会の喧騒から逃れて風光明媚な自然の美しい景観を楽しむことが出来る癒しの場を奪うような道路整備は止めて欲しい。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「浜甲子園線（6-1）」の存続に反対する。</p>

<p>上位計画と不整合であるため、路線存続に</p> <p>【反対】</p> <p>24件</p>	<p>国の上位計画である鳥獣保護区との整合が取れていない道路計画は廃止すべきである。</p> <p>市の文教住宅都市宣言から50年が経過し、付近一帯のほとんどが閑静な住宅地となっており、この環境を維持して欲しい。</p> <p>文教住宅都市宣言に反する自然環境や住環境、景観を破壊するような道路計画は即時廃止すべきである。</p> <p>環境学習都市宣言によって自然環境を大切にしている西宮市が、国指定鳥獣保護区や甲子園浜自然環境センターなどがある重要な自然の拠点である甲子園浜に道路整備をするなどあり得ない。</p> <p>西宮市の「都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）」には、甲子園浜で撮影された野鳥が飛び交う美しい写真が掲載されており、『身近な地域の環境や地球環境との関係を意識しながら、地球にやさしい暮らしを実現していきます。美しく快適な暮らしの中で自然を意識するきっかけを与えてくれる環境にやさしいまちを目指します。』と記載されているが、浜甲子園線の高架橋が整備されると、大型車の騒音や排気ガスにより環境が変貌してしまうため、上位の都市計画に適合していないこの道路計画は廃止すべきである。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「浜甲子園線（6-1）」の存続に反対する。</p>
<p>西宮甲子園浜埋立公害訴訟との関連から、路線存続に</p> <p>【反対】</p> <p>11件</p>	<p>昭和46年に兵庫県が発表した「甲子園浜の埋立計画」に対して、地元住民は「工事に伴う通過交通、大気汚染・騒音、住環境の悪化、自然環境・教育環境の破壊」に反対し、昭和52年に住民2004名が原告となり兵庫県を提訴した。その後、県・市と交渉し、昭和57年に甲子園の海と海浜を守り、地域の自然環境・生活環境を保全するための合意をみて和解となった。</p> <p>その後も甲子園地区埋立事業対策協議会は昭和63年から平成4年まで、浜甲子園線と阪神高速湾岸線との接続に対して、自然環境・居住環境が損なわれるとして一貫して反対の姿勢を貫いてきたが、いまだに計画が存続していることが許せない。すぐに廃止すべきである。</p> <p>甲子園浜の埋め立てや湾岸線の道路工事などにより子供の頃から慣れ親しんだ自然が破壊され景色が一変したが、訴訟問題で和解して以降、鳥獣保護区の指定など自然環境の再建を進めてきたはずなのに、なぜ浜甲子園線の延伸計画が持ち上がるのかが分からない。これ以上の自然破壊には絶対反対である。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「浜甲子園線（6-1）」の存続に反対する。</p>
<p>工事への配慮について</p> <p>【その他】</p> <p>1件</p>	<p>道路予定地は野鳥が集まる甲子園浜の干潟地帯を通過しているので、野鳥の少ない時期に工事を行うなど自然環境への影響が少なくなるよう配慮して欲しい。</p>

建石線 (26-1) 【存続路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>自然環境・ 景観の保全 のため、 路線存続に 【反対】</p> <p>15 件</p>	<p>夙川周辺の桜や夙川学院南側の一方通行道路の沿道にある緑地帯（緑のトンネル）の維持保全のため、阪急電鉄甲陽線は現状の地表式を維持し、地下化計画は中止すべきである。夙川学院跡地のマンション開発による道路拡幅（山手線の事業予定区間）で緑のトンネルの一部が伐採され、今後も夙川学院の樹木・山林部分が大きく伐採されることが予想される中、せめてこの緑地帯くらいは保全して欲しい。</p> <p>建石線と阪急電鉄甲陽線との踏切の改良については、①踏切拡幅、②道路の高架化・地下化、③鉄道の高架化・地下化の3つの手法があるが、①は制度上難しいと聞いており、②③は莫大な事業費と期間を要するため、それに見合う価値が無いと考える。特に③は沿線の桜や松などの樹木が多数伐採され、自然環境の破壊が著しく問題が大きい。</p> <p>夙川周辺の桜をはじめとする自然や景観は、住みたい街・あこがれの街西宮の大きな要因であり、道路が通りやすくなっても自然や景観が失われたら西宮の魅力は二度と取り戻せない。</p> <p>阪急電鉄甲陽線の地下化問題は過去に多くのマスコミにも取り上げられ、西宮市民のみならず、夙川の桜を見に来た多くの観光客の反対署名が集まって事業凍結となっており、その経緯を踏まえて再検討すべきである。</p> <p>また、付近一帯は西宮観光協会も力を入れている「涼宮ハルヒ」の舞台であるが、夙川学院短大・夙川学院・サイゼリアなど聖地ともいべき場所が次々と無くなっている中で、単線でのどかに走る阪急電鉄甲陽線は地域の大切な風景、西宮市として誇るべき景観であり、この歴史ある風景・景観を自動車の利便性のために廃止するのは大きな損失である。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「建石線 (26-1)」の存続に反対する。</p>
<p>交通処理 上、不要で あり、 路線存続に 【反対】</p> <p>9 件</p>	<p>盤滝トンネル（西宮北有料道路）の無料化や夙川学院短期大学跡地の大規模マンション計画など、今後、主要地方道「大沢西宮線」の交通量の増加が予想されることから、それらに配慮した建石線 (26-1) の存続だと考えられるが、当該区間以北の県道を拡幅整備しなければ、交通状況は改善せず、かえって渋滞を引き起こす可能性がある。</p> <p>建石線 (26-2) が存続されれば、県道の交通が甲陽園駅や新甲陽交差点を經由して市役所前線 (25) に抜けることが可能であり、同じく越水線 (24) も存続されれば、さらに交通量の分散を図ることができたが、市の素案では建石線の存続区間 (26-1) は道路網としての機能を失ってしまっている。</p> <p>今回の都市計画道路網の見直し素案には、甲陽園、苦楽園、西宮北部地域の全ての交通量を主要地方道「大沢西宮線」の踏切部に集めて、阪急電鉄甲陽線の地下化計画に導こうとする行政の意図が感じられるので、もっと南北移動に関する自動車交通の分散を考えて欲しい。</p> <p>建石線と阪急電鉄甲陽線の踏切は現状でさほど不便はなく、何十年も事故は起こっておらず、危険性の問題については、「一時停止」「譲り合い」「車は凶器である」という基本をドライバーが認識すればある程度解決すると考える。</p> <p>夙川学院跡地のマンション開発による道路拡幅でも、見通しと走行性の向上によって自動車や自転車が時速 30 km 規制区間を猛スピードで走行し、沿道住民は車の出し入れに困</p>

	<p>難をきたし、高齢者は自宅から外に出るのも危険な状況である。このように道路を拡幅することで交通量が増加し、車の走行速度は上がり、渋滞や事故の危険性が大きくなるので、車の利便性ばかり考える道路行政には反対である。</p> <p>高齢者が青信号のうちに渡りきれない横断歩道もあり、単に信号時間の問題として捉えるのではなく、道路幅員そのものについて、今後、車両優先ではなく歩行者にも配慮して検討して欲しい。</p> <p>住民は道路の利便性よりも、「高齢者が家から公共交通機関まで安全に移動でき、交通機関を使って安全に移動できる。」心安らかな日常を望んでいる。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「建石線（26-1）」の存続に反対する。</p>
<p>市民憲章や市の方針と不整合であるため、路線存続に</p> <p>【反対】</p> <p>1 件</p>	<p>昨今の西宮市の市政方針では、子育てや高齢者に優しいという方針が示されているが、子供たちが心豊かに育ち、高齢者が安心して生活できるような環境は道路整備だけで実現するものではない。</p> <p>建石線（26-1）の整備により、神原小学校の県道沿いの樹木や夙川学院の阪急電鉄甲陽線沿いの樹木も伐採となれば、西宮市民憲章の「みどりと青空の明るいまち」に反する。</p> <p>今村市長は市議会議員時代に「阪急電鉄甲陽線の地下化計画について、事業凍結に賛同する」旨の意見をブログの中で述べているおり、道路計画の存続はこの方針にも反する。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「建石線（26-1）」の存続に反対する。</p> <p>なお、今回の見直しは大きな問題であり、自治会の幹部だけでなく、市民誰もが参加できる説明会の開催を希望する。</p>

学園線（20-2）【存続路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>景観や史跡の保全のため、路線存続に</p> <p>【反対】</p> <p>2 件</p>	<p>学園線（20-2）の区間には、ヴォーリズ設計の関西学院大学の旧外国人教員住宅が9棟と関西学院構内古墳もあり、都市計画道路の整備により全て失われてしまうことになるが、新たに得られる道路と道路周辺の景観がそれに代わるものになり得るのか、よく考える必要がある。</p> <p>近年、西宮市では「西宮まちたび博」や観光ツアーで西宮らしい景観を伝える事業が盛んになっており、また関西学院大学にとっても、キャンパスに付属する洋風住宅群は画一的な学園建築に変化をもたらす好要素であり、ぜひ再考をお願いしたい。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「学園線（20-2）」の存続に反対する。</p>
<p>交通安全の確保のため、路線存続に</p> <p>【反対】</p> <p>1 件</p>	<p>学園線（20-2）の区間は、雰囲気の良い小道で現在ほとんど車が通ることが無いので、散歩や通学路に利用されているが、道路拡幅整備により交通量が増加すると、小学生の集団登下校時における道路横断が危険である。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「学園線（20-2）」の存続に反対する。</p>

山口線 (29)、下山口線 (30) 【廃止路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>市街地形成の促進のため、 路線廃止に 【反対】</p> <p>2件</p>	<p>山口線 (29) は、二級河川「西川」を中心とする山口町上山口から中野にかけての田畑地域（耕地整理の未施行地区）における主たる骨格道路として、将来の土地区画整理事業の実施も見据えて計画決定されている。</p> <p>阪神・淡路大震災後の土地区画整理事業に関する地元要望については、減歩率等において市と地権者の折り合いがつかず実現しなかったが、現在でも土地区画整理の実施を望む声は多く、見直しの具体的な理由や代替案もないまま、単純に廃止に同意できない。</p> <p>線引きによって地元に市街化促進の期待をもたせ、都市計画道路の計画により建築制限を課してきたにも関わらず、長期にわたり何の手立ても示さなかったのであるから、①なぜ、今、検討が必要か、②廃止の具体的な理由は何か、③今後、当該地域をどう方向付けるのか、④代替案を考えているのかについて、長年の経緯を踏まえて、原案作成までに地元説明会を行うべきである。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「山口線 (29)」および「下山口線 (30)」の廃止に反対する。</p>
<p>交通処 理上、必要で あり、 路線廃止に 【反対】</p> <p>1件</p>	<p>山口線 (29) は、中国自動車道の西宮北インター（山口町流通業務団地の北側）と阪神間南部を結ぶ主要地方道「大沢西宮線」（一部区間は都市計画道路「山口南幹線」）を直接連絡する路線として都市計画決定されている。</p> <p>中国自動車道、山陽自動車道、阪神高速北神戸線が山口地域の東側で中国自動車道1路線に集約される中で、土日の中国自動車道の宝塚方面、大阪方面の渋滞が常態化しており、西宮北インター経由で盤滝トンネルを利用して西宮市南部を中心とした阪神間や堺方面へ向かう交通により、山口地域の幹線道路の交通量は増加している。</p> <p>そのため、西宮北インターを出て山口岡場線から国道176号へのルートが渋滞するため、既存の生活道路である市道（山口線の現道）や有馬川沿いを通る歩道の整備されていない一般県道「有馬山口線」を利用して、盤滝トンネルのある主要地方道「大沢西宮線」に向かうルートも多く利用されているが、こちらも土日はもちろんのこと平日の朝夕も多々渋滞が見られる状況である。</p> <p>こうした生活道路へ流入する通過交通の増加により、車の事故だけでなく人身事故も多発しており、山口線の道路整備は必要である。</p> <p>また、山口線と山口センター、山口消防署など山口地域の中心施設を連絡する下山口名来線 (30) も当然廃止すべきではない。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「山口線 (29)」および「下山口線 (30)」の廃止に反対する。</p>

<p>交通安全の確保のため、路線廃止に</p> <p>【反対】</p> <p>1件</p>	<p>すみれ台地域や名来地域の児童の山口小学校への通学路として、山口線（29）は歩道のある安全な道路としての整備が求められている。</p> <p>すみれ台地域からの通学路は、県の二級河川「西川」沿いの河川管理用通路（通路幅約3m）を利用しているが、通学児童による田んぼへのいたずらなどが問題となり通学路確保に地元が苦勞している状況であり、また、名来地域からの通学路は、山口線の現道であり幅員の狭い歩道（幅 1.5m程度）しかなく、通学路の安全確保のため山口線の整備は必要である。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「山口線（29）」の廃止に反対する。</p>
<p>南北地域の連絡道路の充実について</p> <p>【その他】</p> <p>1件</p>	<p>阪神大震災時に中国自動車道が名塩地域で通行止めになったことから、西宮北インター経由で山口地域を通過する車両が激増したことがあるが、東南海地震などの大災害が予想される中で、中国自動車道、山陽自動車道、新名神高速道路と阪神間南部を結ぶための連絡路として、山口線（29）の他にも主要地方道「大沢西宮線」の抜本的な道路整備が必要である。</p> <p>そのためには、大沢西宮線と重複する都市計画道路「建石線（26-1）」の整備だけでなく、数年先に無料化される盤滝トンネルとあわせて第二盤滝トンネルを計画するのがよい。西宮南部と北部を直接結ぶ公共交通機関である「さくらやまなみバス」により南北移動の利便性は向上し通勤・通学の利用者も増加しているが、第二盤滝トンネルができれば、通勤・通学時間が短縮されてさらに利用者が増加し、北部地域の活性化に大きく貢献すると考える。</p>

越水線（24）【廃止路線】

<p>主旨・賛否 意見数</p>	<p>意見の要旨</p>
<p>防災上の必要性から、路線廃止に</p> <p>【反対】</p> <p>1件</p>	<p>市の「総合計画の見直し」や「地域防災計画の見直し」では、共に火災を含む防災面を重要視して都市設計を行うと論じられているが、今回の都市計画道路網の見直しは、それらと大きく相違すると判断せざるを得ない。</p> <p>越水線（24）の現道は、国道 171 号から北上する幅員の狭い、曲がりくねった一方通行の生活道路であり、タクシーや配送等のトラック、自転車も多数走行し、歩行者にとって危険の多い道路である。</p> <p>市役所前線（国道 171 号～みたらし通り）が拡幅整備されたことで迂回路が確保できたとして、越水線の計画を廃止することであるが、実情を理解していない机上の検討だと思われる。</p> <p>越水線が廃止となった場合、計画道路のルート上の桜谷町、神垣町、大社町、城山町、奥畑町には中高層のマンションも存在しているが、火災時にはしご車がどのような経路で進入するのか疑問である。</p> <p>計画の決定にも時間が必要であるが、廃止についても過去の経緯を勘案した入念な検討を促したい。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「越水線（24）」の廃止に反対する。</p>

競馬場線 (4) 【廃止路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>交通安全の確保のため、 路線廃止に 【反対】 1件</p>	<p>競馬場線 (4) の「臨港線～国道 43 号」の区間は、キッザニア甲子園の終了時や土日のスーパーの買い物客の帰宅時に北向きの大渋滞となり、近隣住民は道路横断や自家用車の移動にも苦労しており、騒音・排気ガス等にも迷惑している。</p> <p>市の資料では、見直しの基本方針の「③計画的な道路ネットワークの形成」の中で「道路ネットワークの連続性を確保する上で必要な路線を重視」するとしているが、この区間こそ臨港線～国道 43 号への連続性を確保する重要な道路である。</p> <p>同じく「④安全で快適な歩行空間の確保」とあるが、当該区間はイトーヨーカドーに面する区間を除いて歩道幅員が狭く、さらに学生等の自転車が我が物顔で歩道上を走行し、危険の上ないことから、歩道幅員を拡充し、安全で快適な歩行空間を確保すべきである。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「競馬場線 (4)」の「臨港線～国道 43 号」の区間の廃止に反対する。</p>
<p>現道の安全対策について 【その他】 1件</p>	<p>競馬場線 (4) の「鳴尾今津線 (通称：旧国道) ～小曾根線」の区間が廃止となっているが、現在でも児童・生徒の通行が非常に危険な状態であり、阪神電鉄の高架化により南北道路の交通量が増加すると一層危険が増すが、今後、改善される予定はないのか。子供たちの安全が確保されることを望む。</p>
<p>事業中区間について 【その他】 1件</p>	<p>競馬場線 (4) の「臨港線～国道 43 号」および「鳴尾今津線 (通称：旧国道) ～小曾根線」の区間が廃止予定となり、全体計画の 1/3 に当たる「国道 43 号～鳴尾今津線 (通称：旧国道)」のみの実施で本当に当初計画の目的を達成することが出来るのか。</p> <p>道路中央の花壇部分 (内部は水路) を暗渠化して道路拡幅すれば安全確保は可能であり、道路両側の沿道宅地を犠牲にしてまで実施する必要はないと考えるので、計画見直しをお願いしたい。</p>

今津西線 (9-1) 【存続路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
交通安全の確保のため、 路線存続に 【賛成】 1件	国道2号（北今津交差点）～鳴尾御影線までの区間は、歩道が西側にしかなく、東側の路側帯は電柱などで大変狭くなっており通行困難である。 近年、西宮ガーデンズや名神高速道路へのアクセスで自動車、自転車、歩行者の交通量が増加しており、また渋滞した車列からの無理な道路横断が目立つなど、交通事故の多発が懸念されるため、道路整備による車道の拡幅、車道と分離した歩道の整備、信号の設置が早急に必要である。 以上のことから、都市計画道路「今津西線 (9-1)」の存続に賛成する。
現道の安全対策について 【その他】 1件	阪急西宮北口駅周辺の開発によって、今津駅周辺から西宮北口駅周辺への交通量が増えており、車、自転車、歩行者が輻輳し、非常に危険を感じる。 特に社会保険庁西側から津門側沿いの道路は、JR東海道線との架道橋部が三叉路になっており、見通しも悪く、いつ事故が起こってもおかしくない状況であり、早く改善して欲しい。

今津西線 (9-3) 【存続路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
交通安全の確保のため、 路線存続に 【賛成】 1件	震災後20年以上が経過し、上ヶ原地区にも多くのマンションや戸建て住宅が建設され、世帯数も増加し、子供も増えている。それに伴い自動車の交通量も増加し、バス路線の渋滞や車、バイク、自転車、歩行者の接触事故も散見されることから、文教地区にも指定されている学校の過密地域において、安全・安心な都市計画道路の整備が必要である。 以上のことから、都市計画道路「今津西線 (9-3)」の存続に賛成する。

鉄道沿線北側（16-3）【廃止路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>交通処理上、不要であり、路線廃止に【賛成】</p> <p>1件</p>	<p>山手幹線整備以前は、国道2号の抜け道として現道に交通が流入していたが、現在では近隣住民の通行が大半で交通量も大幅に減少しており、鉄道沿線北側（16-3）を整備する必要性は根拠に乏しい。</p> <p>周辺は住居専用地域であり、既に現道や地区内の道路により延焼遮断機能や避難経路、緊急車両の走行経路などは確保されており、住環境保全や安全確保のために交通静穏化を図ることが望ましい。</p> <p>廃止した際の課題もなく、廃止が周辺のまちづくりに影響を及ぼすこともない。</p> <p>一方、整備を考えた場合には、河川や鉄道との交差箇所における構造や地形的な高低差の問題など課題は多数あり、莫大な事業費を考慮すると税金の無駄遣いと言わざるを得ず、いつまでも実現可能性のない計画に拘束されることは極めて不合理である。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「鉄道沿線北側（16-3）」の廃止に賛成する。</p>

戎線（10）【廃止路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>建築制限が解除されるため、路線廃止に【賛成】</p> <p>1件</p>	<p>幼稚園が都市計画道路「戎線（10）」の予定地となっており、建築制限のため建物の半分が鉄筋コンクリート造、半分が鉄骨造になっているが、幼児を預かり保育する施設として本来は地震や災害に強い施設であるべきである。今回の見直しで都市計画道路が廃止されれば、全棟を鉄筋コンクリート造で建替えることが可能となるため、見直し素案が早急に実現することを願っている。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「戎線（10）」の廃止に賛成する。</p>
<p>代替案の提案について【その他】</p> <p>1件</p>	<p>戎線の「阪神国道線（国道2号）～山手幹線」の区間は、西国街道線（国道171号）と建石線の間位置しているが、これを廃止する場合は代替案として「万葉苑筋の一方通行化」を実施して欲しい。</p> <p>万葉苑筋は対面通行であるが、朝夕の通勤時間帯において、①道路幅員の不足、②大型バスの離合困難、③朝夕の交通量の多さ、④道路両端の路肩部における歩行者等の通行困難な状況などの問題を抱えており、また、JR東海道線と交差する架道橋部はさらに幅員が狭く、国道2号の信号待ち車両による大型車の離合困難や歩行者等の通行困難な箇所となっている。</p> <p>このように万葉苑筋は、安井小学校の通学路からも除外されている危険な道路であるため、万葉苑筋を南向きの一方通行とすることにより、歩道を確保し、利用住民にとって安全・安心な道路にして欲しい。</p> <p>警察署等との調整も必要となるが、道路拡幅する場合の用地買収の費用に比べればはるかに安価な費用で実現可能であり、経済活動の利便性は多少犠牲になるが、都市計画の原点である住民の安全・安心な生活の確保を第一に考えて検討して欲しい。</p>

宝塚市境の5路線（9-3、19-1、19-2、20-2、22、23-1）【存続路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>交通安全の確保等のため、 路線存続に 【賛成】 1件</p>	<p>今津西線（9-3）、門戸仁川線（19-1、19-2）、学園線（20-2）、山手線（22）、上ヶ原甲山線（23-1）は、いずれも宝塚市域または西宮市北部地域と連絡する路線であり、仁川周辺の住宅地への通過交通の流入を防いで子供や高齢者の事故を防止する観点から、また費用対効果の観点からも是非とも計画を進めて欲しい。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「今津西線（9-3）、門戸仁川線（19-1、19-2）、学園線（20-2）、山手線（22）、上ヶ原甲山線（23-1）」の存続に賛成する。</p>

大浜老松線（11-3）、稲荷山線（14）【存続路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>交通安全の確保のため、 路線存続に 【賛成】 1件</p>	<p>大浜老松線（11-3）の現道である雲井橋通りは苦楽園地域のマンション開発等で交通量が大幅に増加しているが、幅員が狭い箇所や見通しの悪い箇所が多く、普通自動車でも交差点以外では離合困難な区間もあり、直線部では対向車のどちらかがバックで譲らなければならず、側溝に脱輪して渋滞となっている状況をよく見かける。</p> <p>住民が安全・安心に通行できるようにするため、また、緊急車両が常時通行できるように、1日も早く道路整備に着手してほしい。</p> <p>市が何を基準にして道路整備の優先順位を決めているのか分からないが、整備までに時間を要するのであれば、側溝に蓋をかける等の対応をして欲しい。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「大浜老松線（11-3）」「稲荷山線（14）」の存続に賛成する。</p>

大浜老松線（11-3）【存続路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>その他意見 【その他】 1件</p>	<p>大浜老松線の存続区間（11-3）を整備すると、大手前大学の北西にあるJR東海道線との踏切に苦楽園方面からの交通量が集中するようになるので、建石線の場合と同様に踏切部を立体交差化して整備するための事業に向けた行政の布石に見える。</p>

鳴尾御影西線 (13) 【存続路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>現道の安全対策について</p> <p>【その他】</p> <p>1件</p>	<p>鳴尾御影西線 (13) は存続区間とされているが、夙川の西岸側は住宅が密集し事業実施困難な状況であり、事実上、計画は放置状態となっている。</p> <p>一方で、阪神電鉄香櫨園駅の南側道路は多くの車が抜け道として利用しており、また駅利用者である歩行者や自転車も数多く通行する生活道路であるが、道路幅員が狭く、歩行者が安全に通行できる歩道や横断歩道もなく、さらに駅前の商店街区間では張り出した店舗や店舗利用者の自転車が路上放置されてより狭くなっており、非常に危険な状態が放置されている。</p> <p>現在の道路幅員では、災害時に東西方向の交通が寸断される恐れもあることから、鳴尾御影西線の整備見通しが立っていない状況では、この香櫨園駅前の道路整備を急ぐ必要がある。</p> <p>早急に沿道店舗の用地を買収し、カラー舗装だけではなく、きちんと構造分離された歩道や空地を設け、市民が安全・安心して生活できる環境を整え、街の価値が高くなるような道路計画を検討して欲しい。</p>

中津浜線 (7) 【存続路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>意見募集の手法について</p> <p>【その他】</p> <p>1件</p>	<p>中津浜線 (7) は既に道路が供用されており、さらにどのような整備を行うのかといった詳細が不明であり、意見の述べようが無い。</p> <p>どのような整備をするかについて明確にした上で意見を求めるべきであり、市民の意見を聞く気が無いように感じる。</p>

山手線 (事業予定区間)

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>事業予定区間への意見</p> <p>【その他】</p> <p>1件</p>	<p>今回の都市計画ニュースでは、事業中あるいは事業予定の区間は「緑色の線」が引かれているだけで何も触れられていないが、阪急電鉄甲陽線と主要地方道「大沢西宮線」との踏切箇所などが危険であることから、「山手線の都市計画変更」の早期着工を求める。</p>

6. 説明会における意見

【説明会会場】

本：本庁舎東館、 浜：浜甲子園センター、 山：山口ホール

浜甲子園線 (6-1) 【存続路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
住環境の保全のため、 路線存続に 【反対】 浜 H27. 6. 24 浜 H27. 6. 28	<p>本日の説明会の参加者（浜甲子園センター：H27. 6. 24 は 39 名、H27. 6. 28 は 42 名うち 9 名は H27. 6. 24 と重複）は全員が浜甲子園線（6-1）を廃止して欲しいという意見であることを都市計画審議会に報告して欲しい。</p> <p>甲子園浜には下水処理場などしかなく市民が利用できるような施設はないので、地元にとっては浜甲子園線が接続しても通過交通の増加を招くだけであり、甲子園球場やらぼーと甲子園等の大型商業施設が原因の渋滞や環境問題がさらに悪化してしまう。</p> <p>野球開催時は特に車、人ともに多く、排気ガス等の環境問題も深刻であるため、まずは現状を十分に把握して欲しい。</p> <p>浜甲子園は若年層の人口が増えている子供も多い良好な住宅地であり、その中に通過交通が通行する道路を整備し、住環境を破壊するようなことはしないで欲しい。</p> <p>交通処理上の必要性ばかりを問題にするのではなく、都市計画ニュースに書かれている道路機能の1つ「日常生活のコミュニティ空間」の役割の観点から、都市計画変更の原案を作成して欲しい。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「浜甲子園線（6-1）」の存続に反対する。</p>
自然環境の保全のため、 路線存続に 【反対】 浜 H27. 6. 24 浜 H27. 6. 28	<p>甲子園浜は全国でも数少ない国の鳥獣保護区に指定されており、浜甲子園線（6-1）の高架橋が整備されると渡り鳥が飛来しなくなる恐れがある。</p> <p>甲子園浜には多くの生物や季節の渡り鳥がおり、阪神間から子供たちが遊びにくる貴重な自然海浜であり、後世に引き継がなければならない。</p> <p>市はすぐに事業着手する予定はないというが、都市計画道路が存続する限り、いつ行政の考えが変わって整備に着手されるか不安で仕方がない。今回の都市計画道路網の見直しは絶好の機会であり、いったん都市計画を廃止し、整備の必要が生じた時点で改めて地域住民と協議した上で都市計画決定を行えばよい。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「浜甲子園線（6-1）」の存続に反対する。</p>
交通処理上、不要であり、 路線存続に 【反対】 浜 H27. 6. 24 浜 H27. 6. 28 本 H27. 7. 6	<p>浜甲子園線（6-1）の周囲には、札幌筋線、今津東線、小曾根線という湾岸部に接続する道路が既に3路線あり、現在、これらの路線は上限の半分程度の交通量しか利用していない。大阪湾岸道路西伸部の整備によって阪神高速湾岸線の交通量が2倍になったとしても、これ以上の道路整備は必要ない計算となる。たとえ必要があっても、地域住民は通過交通を市街地へ引き込むことを望んでいない。</p> <p>市の説明は、当初の計画に沿って浜甲子園線も含めた4路線で湾岸部の交通量を分担し、交通量の増加により受ける負担も同様に分担して欲しいという説明に聞こえるが、浜甲子園地域は既に甲子園球場やらぼーと甲子園による周辺道路の渋滞や事故が多発しており、これ以上の負担を受け入れることはできない。</p>

	<p>将来の交通量予測に基づいて未整備区間の整備を考えるよりも、先に現在の交通状況を精査し、整備済区間における渋滞交差点の改良などを行って、既存道路の機能が十分に発揮されるよう取組むことが先決であり、それでも不足する場合にのみ新設道路を整備すべきである。</p> <p>日本の輸送体系は陸上に偏っており、海上輸送を強化しモーダルシフトに取り組むべきである。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「浜甲子園線（6-1）」の存続に反対する。</p>
<p>上位計画と不整合であるため、 路線存続に 【反対】</p> <p>浜 H27.6.24 浜 H27.6.28</p>	<p>西宮市の「都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）」には、甲子園浜を飛ぶかもめの風景写真とともに「環境にやさしいまちを目指す」と掲載されているが、浜甲子園線（6-1）の道路計画はこの上位計画に反しており、また国指定の鳥獣保護区にも反しているため、廃止すべきである。</p> <p>文教住宅都市宣言、環境学習都市宣言の理念に基づいて、浜甲子園の住宅地や鳥獣保護区を守って欲しい。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「浜甲子園線（6-1）」の存続に反対する。</p>
<p>西宮甲子園浜埋立公害訴訟との関連から、 路線存続に 【反対】</p> <p>浜 H27.6.28</p>	<p>西宮甲子園浜埋立公害訴訟の最中に浜甲子園線（6-1）の延伸部の都市計画決定をしたと聞いて驚いている。</p> <p>地元の運動により残された自然海浜における道路計画は、地元住民や甲子園地区埋立事業対策協議会への冒瀆である。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「浜甲子園線（6-1）」の存続に反対する。</p>
<p>防災上の必要性から、 路線存続に 【賛成】</p> <p>浜 H27.6.24</p>	<p>浜甲子園線の海上区間の整備には反対するが、内陸部の区間については、地形的に周囲よりも高い位置にあり、災害時の避難路に適しているため、都市計画道路として整備して欲しい。</p>

山口線 (29)、下山口名来線 (32) 【廃止路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>市街地形成の促進のため、路線廃止に</p> <p>【反対】</p> <p>山 H27.6.17</p> <p>山 H27.7.5</p>	<p>阪神・淡路大震災の頃に上山口の土地区画整理事業の構想が廃止となり、今回は都市計画道路も廃止にするとすることは、西宮市は山口地域の人口問題について考えていないのではないか。</p> <p>山口線 (29) や下山口名来線 (32) を整備すれば、道路沿道で宅地開発が進んで人口増加が期待できるが、いったん都市計画道路を廃止してしまえば、二度と新たな都市計画道路を決定することはできないのではないのか。</p> <p>山口名来線 (32) の周辺地域には高齢の農家が多く、20～30年後には耕作放棄地となる農地が多く発生する見込みである。現在は市街化調整区域であるが、地形的に開発が容易な平地が多いことから、農業維持が困難となった際には市街化して住宅開発等が可能となるよう、下山口名来線について、線形を変更（北六高台との接続を取り止め、国道176号からのループ形状に）してでも存続して欲しいとの要望が多い。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「山口線 (29)」および「下山口名来線 (32)」の廃止に反対する。</p>

競馬場線 (4) 【廃止路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>交通安全の確保のため、路線廃止に</p> <p>【反対】</p> <p>浜 H27.6.24</p>	<p>競馬場線 (4) の「臨港線～国道43号」の区間は、道路幅員が狭く通行しにくいので、もっと歩道を広く整備して欲しい。</p> <p>今後、阪神電鉄本線の高架化により踏切がなくなるため、交通量の増加が予想され、また、受験制度の変更による学校区の拡大により西宮東高校の生徒が増えており、自転車通学時の危険性が増している。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「競馬場線 (4)」の廃止に反対する。</p>

上ヶ原線 (21-1) 【存続路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
住環境の保全のため、 路線存続に 【反対】 本 H27. 6. 21	<p>今回の都市計画道路網の見直しは、車利用者の立場で計画されたものであり、当該地域に住む住民への配慮に欠けている。道路が整備されると、①車の走行による危険の増大、②日夜にわたる騒音、排気ガス、振動、防犯上の問題、③近隣の絆の崩壊などにより、平穏な生活が乱される。</p> <p>上ヶ原地域の住民は、鉄道沿線地域に住む利便性を重視する市民とは異なり、多少不便でも自然や緑地の多いこの住宅地を選んで住んでおり、こうした価値観の違う市民がいることを理解し、市内全域を一律に考えて検討すべきではない。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「上ヶ原線 (21-1)」の存続に反対する。</p>
社会情勢の変化のため、 路線存続に 【反対】 本 H27. 6. 21	<p>今後、人口減少時代を迎えるため、交通量の減少により新たな道路は無用のものと化す可能性が高い。</p> <p>高齢化社会における医療費縮減のため、高齢者をはじめ市民の健康の維持・増進を図る目的で、車のための道路ではなくウォーキング専用道路を新設すべきである。</p> <p>60年前とは社会情勢が一変していることから、いったん計画を廃止し、将来の人口分布等も考慮して新たな計画を策定すべきである。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「上ヶ原線 (21-1)」の存続に反対する。</p>
国の方針と不整合であるため、 路線存続に 【反対】 本 H27. 6. 21	<p>国会の中で長期間にわたり未着手の都市計画道路に関する質問に対して、「必要性を根本的に見直さなければならない路線があると認識しており、そういった路線については必要性を検証し、その結果を踏まえて必要ないものは廃止するように地方公共団体を指導している。」との答弁があった。</p> <p>また、国土交通省も、地方公共団体に技術的助言を行う「都市計画運用指針」の中で、都市計画道路の見直しについては縮小する方向で厳しく指導しているとのことであり、西宮市も廃止の方向で見直すべきである。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「上ヶ原線 (21-1)」の存続に反対する。</p>
道路整備による収用に反対であり、 路線存続に 【反対】 本 H27. 6. 21	<p>阪神・淡路大震災で全壊し、再建したばかりの自宅を今度は都市計画道路の計画で取り壊すというのは犯罪に匹敵する行為であり、震災後に自宅を再建した住民に二重の犠牲を払わせないように配慮して欲しい。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「上ヶ原線 (21-1)」の存続に反対する。</p>

今津西線（9-3）、上ヶ原線（21-1）【存続路線】

主旨・賛否 意見数	意見の要旨
<p>交通安全確保のため、 路線存続に 【賛成】</p> <p>本 H27.6.21</p>	<p>上ヶ原地域の道路は危険であり、早急に都市計画道路を整備する必要がある。特に今津西線の事業予定区間は交通量が多いにも関わらず、幅員が狭く、信号も設置されていないので危険である。</p> <p>上ヶ原地域はバスがないと生活に困るため、道路が整備されないと住みにくい街のままであり、バスが安全に通れるよう早急に道路整備をお願いしたい。</p> <p>以上のことから、都市計画道路「今津西線（9-3）」および「上ヶ原線（21-1）」の存続に賛成する。</p>