

1 調査名称：都市計画道路網見直し検討業務

2 調査主体：西宮市

3 調査圏域：京阪神都市圏

4 調査期間：平成25年度

5 調査費：6,247.5 千円  
( 都市・地域総合交通戦略策定調査 )

6 調査概要：

都市計画道路は、昭和21年の戦災復興計画により市街地の骨格を形成する街路が決定されて65年が経過し、約76%が整備されているが、未だ40路線、48kmが長期未着手となっている。時間の経過の中で、都市計画道路としての必要性そのものに変化が生じている路線もあると考えられ、都市計画道路網の見直し検討を行う必要がある。

近年の社会情勢の変化に対応すべく兵庫県及び県下各市町による新たな見直しの考え方を示した「都市計画道路網見直しガイドライン（兵庫県H23.3）」に基づき、市固有の要素を踏まえた都市計画道路網の見直しの検討を行う。対象路線の存続・廃止形態の検証並びに将来交通量配分を実施し、廃止・変更による影響を確認し、新たな都市計画道路網案を作成し公表（市民への意見聴取）を行う。

存続する路線に対し、効率的・効果的な道路整備に努めるとともに、交通課題に対して全庁的に取り組むため、平成25年度より「都市・地域総合交通戦略」の策定を予定している。

## I 調査概要

1 調査名：都市計画道路網見直し検討業務

2 報告書目次

### 第1章 業務の概要

- 1.1 業務の目的
- 1.2 業務の全体構成

### 第2章 将来交通量配分の実施

- 2.1 将来交通量配分の概要
- 2.2 将来交通量配分的前提条件
- 2.3 将来交通量配分手法
- 2.4 将来交通量配分結果

### 第3章 都市計画道路の見直し検討

- 3.1 都市計画道路網見直しの概要
- 3.2 路線階層性の確認 (STEP1)
- 3.3 必要性の検証 (STEP2,3)
- 3.4 整備・廃止形態の検討 (STEP4)

### 第4章 公表用資料の作成

### 第5章 未整備都市計画道路の技術的課題の検討

- 5.1 甲子園段上線 (JR交差部)
- 5.2 大浜老松線 (JR交差部)
- 5.3 鳴尾御影西線 (夙川渡河部)
- 5.4 武庫川広田線 (武庫川渡河部)
- 5.5 武庫川広田線 (国道171号交差部)
- 5.6 門戸仁川線 (国道171号交差部)

資料1 打合せ記録簿

資料2 都市計画道路網見直しガイドライン (平成23年3月 兵庫県)

資料3 西宮市将来交通量配分結果 (A0版)

資料4 未整備都市計画道路の技術的課題の検討図面 (A1版)

3 調査体制  
該当なし

4 委員会名簿等：  
該当なし

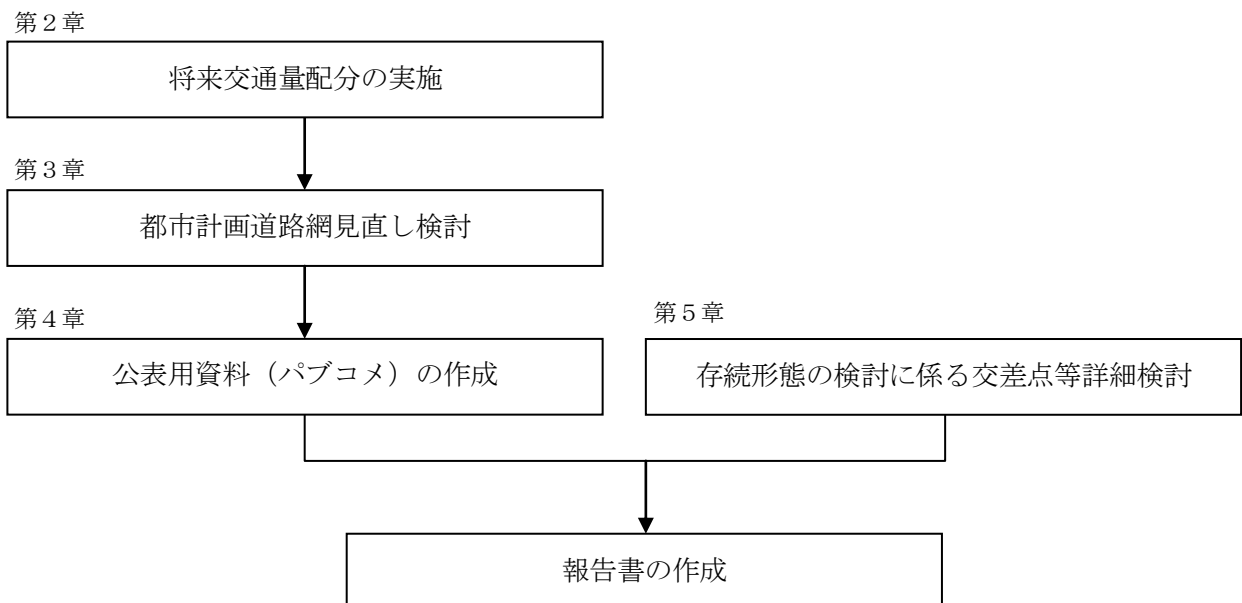
## II 調査成果

### 1 調査目的

都市計画道路は、円滑な都市活動を支える主要な社会資本の一つであり、西宮市の健全な発展に大きな役割を果たしている。その一方で、都市計画決定後、長期未着手となっている路線も多く存在し、土地所有者等の権利を制限し続けてきたが、時間の経過の中で都市計画道路としての必要性や住民の意識に変化が生じているものもあると考えられる。

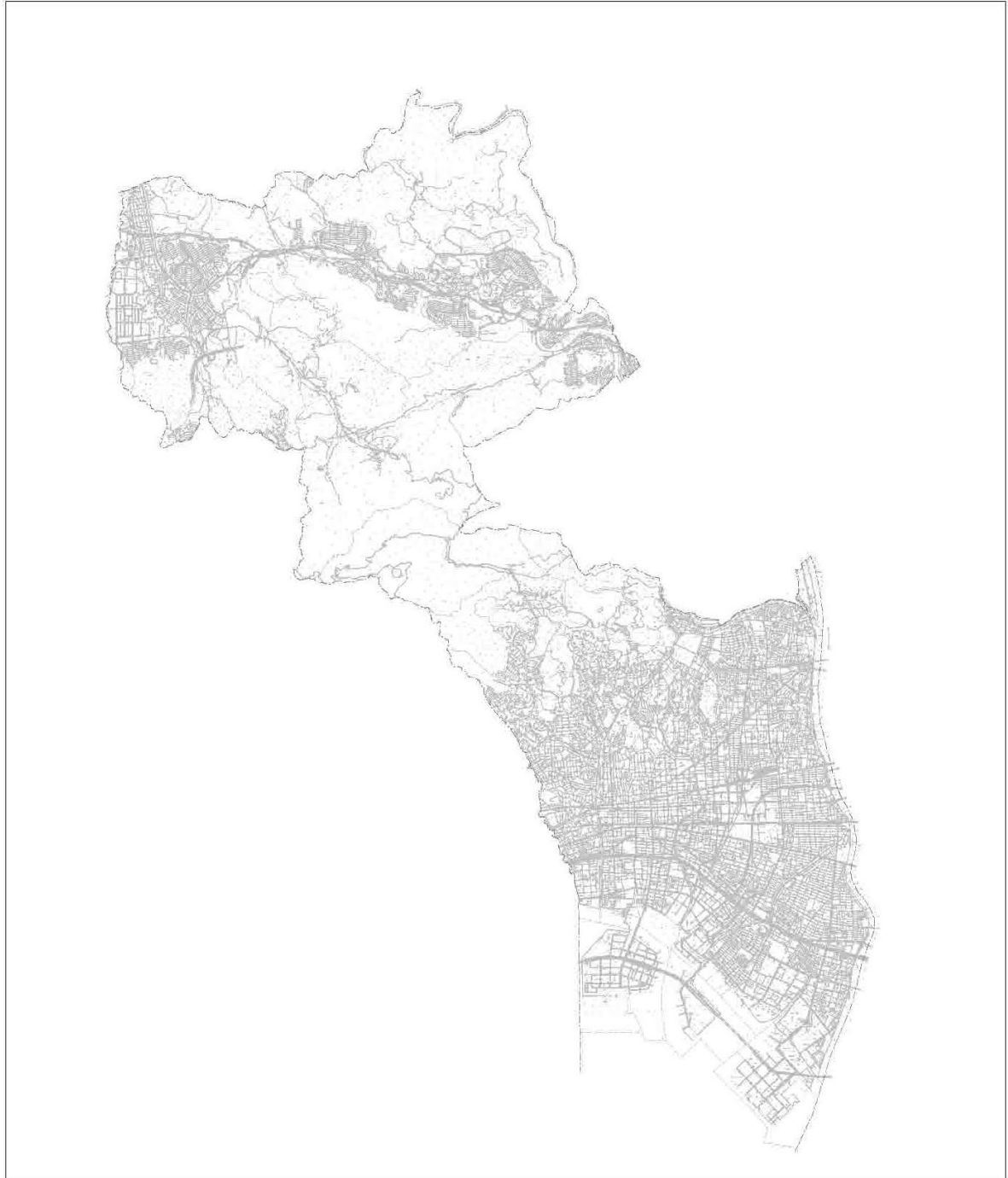
社会経済情勢が大きく変化している中、将来を見据えた都市づくりが必要であり、新たな時代に対応した道路整備を効率的かつ効果的に実施するため、都市計画道路網の見直しを行う必要がある。

### 2 調査フロー



3 調査圏域図

西宮市全域



## 4 調査成果

### ○報告書抜粋

#### 都市計画道路の見直し検討

##### 3.1 都市計画道路網見直しの概要

都市計画道路網見直しについては、図 3.1.1 に示す「都市計画道路網見直しガイドライン」のフローに倣い、検証を行った。

現時点で未整備区間のうち近年整備予定が無い都市計画道路を対象に、STEP1 では以降に示す路線別の交通機能を検証したうえで、階層性を設定する等の見直しに係る基礎条件を整理した。

STEP2 では STEP1 で設定された階層性をもとに、「客観的な評価項目による機能検証」と「機能代替可能性の検証」の2段階の検証により、都市計画道路に求められる機能を「必要性を有する路線」と「必要性を有しない路線」に分類した。

STEP3 では STEP2 (県実施) によって分類された結果に対して、西宮市の地域固有の要素を踏まえて、再検証を実施し、「廃止検討路線」あるいは「現状では存続が妥当な路線」の判断を行った。

STEP4 では STEP3 の検証結果をもとに、「廃止検討路線」の場合は都市計画道路網としての連続性に支障が生じないか、「現状では存続が妥当な路線」の場合は交通量から見た車線数や歩道整備の必要性等の路線機能を踏まえた横断面構成の検証を行った後、幅員等仕様の変更の必要性について検証した。

上記 STEP1～4 の結果から、最終的な判断として「現計画のまま存続」「幅員等仕様の変更」「廃止」の3つに分類した。

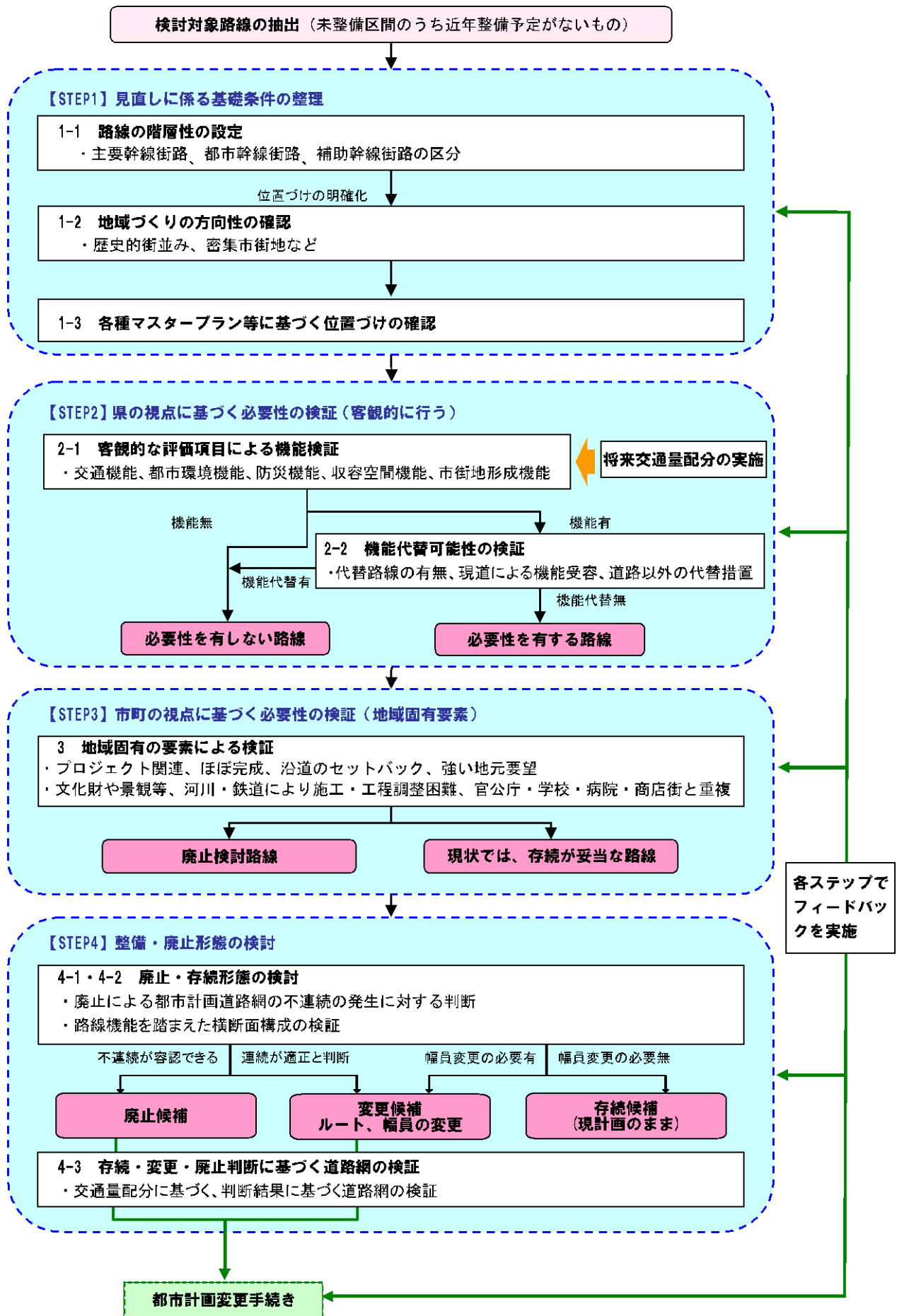


図 3.1.1 都市計画道路網見直しにおける検証フロー

### 3.2 路線階層性の確認 (STEP1)

都市計画道路は、交通機能から自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路に区分される。このうち、幹線街路については、表 3.2.1 のように主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路に区分され、『都市計画道路網見直しガイドライン』において、その階層性を明確化することとしている。

また、兵庫県では、現在の土地利用の状況などを踏まえ、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路を明確な基準により仕分けることとしており、表 3.2.2 に示す路線の階層性設定の基準に従って、路線別交通機能から階層設定している。

さらに、将来交通量が 8,000 台/日（交差点の多い第 4 種第 2 級、2 車線道路の設計基準交通量）以上の区間を主要幹線街路及び都市幹線街路とし、それ以外の区間を補助幹線街路とすることとしている。

表 3.2.1 幹線街路の分類と機能

道路の分類		道路の機能等
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において都市幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である

出典)実務者のための新都市計画マニュアルⅡ【都市施設・公園緑地編】都市交通施設(社)都市計画学会 編)

表 3.2.2 路線の階層性設定基準

機能	検証方法	考え方	判定	
			主要幹線街路	都市幹線街路
トラフィック機能	緊急輸送路	県地域防災計画に幹線（一次）緊急輸送路、一般（二次）緊急輸送路の指定があるか	● (一次)	● (二次)
	緊急交通路	県警察本部が指定する緊急交通路に指定されているか	●	—
	物流ネットワーク路線	国土交通省策定の国際物流基幹ネットワークの指定路線か	●	—
	広域連絡路線	複数の市町を連絡するまたは同一市町内の 4 車線以上の路線か	● (市町連絡かつ 4 車線以上)	● (同一市町の 4 車線以上)
アクセス機能	高速道路 IC	自動車専用道路 IC に直接アクセスする道路か	● (高規格)	● (その他)
	流通業務団地等物流施設	物流拠点に直接アクセスする路線か	—	●
	公共公益施設アクセス	市役所、主要駅 <sup>※1</sup> 、工業団地、港湾、空港、観光地などへ直接アクセスする幅員 12m 以上 <sup>※2</sup> の路線か	—	●
	3 次救急医療機関アクセス	3 次救急医療機関へ直接アクセスする路線か	●	—

※ 1 : 鉄道駅で、駅前広場が計画決定されているもの（駅前広場は未決定だが、現にバスが駅に乗り入れている駅を含む）

※ 2 : 2 車線以上、両側歩道を有する必要最小限の幅員



### 3.3 必要性の検証 (STEP2, 3)

STEP2, 3 の検証においては、STEP1 に示す階層性の設定を基本として、『都市計画道路網見直しガイドライン』に基づき、兵庫県の視点に対応した路線別検証一覧 (STEP2) 及び市の視点に対応した路線別検証一覧 (STEP3) について評価に必要な資料の収集等を行い、路線別検証一覧の再検証を実施した。

STEP2, 3 における路線別の検証結果は表 3.3.1 に示すとおりである。

なお、STEP2 の「交通処理」、STEP3 必要性を有しない路線の「隣接して並行する道路へ混雑影響を及ぼす」については、県・市で設定した断面を用いて西宮市配分結果で混雑影響を確認した。

県が設定した断面での混雑度及び西宮市配分結果での断面混雑度を検証した結果をSTEP2「交通処理」、STEP3「隣接して並行する道路へ混雑影響を及ぼす」の再検証に用いている。

表 3.3.1 STEP2, 3における路線別検証結果一覧 (1/2)

路線番号	路線名	区間番号	計画車線数	区間延長(m)	STEP2 (県の視点による検証)	STEP3 (市の視点による検証)
3.1.84号	湾岸側道1号線	2	4	1,010	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		4	4	470	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		6	4	70	必要性を有しない	存続が妥当な路線
3.2.150号	山口南幹線	2-1	4	70	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		2-2	4	440	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		2-3	4	80	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		2-4	4	790	必要性を有しない	存続が妥当な路線
3.3.152号	臨港線	1	4	100	必要性を有しない	存続が妥当な路線
3.3.153号	浜甲子園線	1	4	620	必要性を有する	存続が妥当な路線
		2	4	160	必要性を有する	存続が妥当な路線
		3	4	610	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		5	4	720	必要性を有しない	存続が妥当な路線
3.3.154号	今津東線	2	4	60	必要性を有しない	存続が妥当な路線
3.3.158号	山口岡場線	1	4	280	必要性を有する	存続が妥当な路線
3.3.159号	球場前線	2	2	10	必要性を有しない	存続が妥当な路線
3.4.164号	今津西線	2	2	250	必要性を有する	存続が妥当な路線
		3	2	340	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		5	2	720	必要性を有する	存続が妥当な路線
		8	2	320	必要性を有する	存続が妥当な路線
		9	2	300	必要性を有する	存続が妥当な路線
3.5.460号	武庫川広田線	1	2	150	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		2	2	340	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		3	2	210	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		6	2	150	必要性を有する	存続が妥当な路線
		7	2	190	必要性を有する	存続が妥当な路線
		8	2	70	必要性を有する	存続が妥当な路線
3.5.83号	田近野線	2	2	150	必要性を有する	存続が妥当な路線
3.4.445号	山手線	1	2	400	必要性を有する	存続が妥当な路線
		2	2	790	必要性を有する	存続が妥当な路線
3.4.450号	学園線	1	2	770	必要性を有する	廃止検討路線
		2	2	380	必要性を有しない	存続が妥当な路線
3.4.160号	中津浜線	1	4	420	必要性を有しない	存続が妥当な路線
3.4.161号	建石線	3	2	1,250	必要性を有する	廃止検討路線
3.4.163号	戎線	1	2	250	必要性を有しない	廃止検討路線
		3	2	50	必要性を有しない	廃止検討路線
		4	2	280	必要性を有しない	廃止検討路線
3.5.165号	武庫川右岸線	2	2	560	必要性を有しない	廃止検討路線
		3	2	590	必要性を有しない	廃止検討路線
		4	2	630	必要性を有しない	廃止検討路線
		5	2	640	必要性を有しない	廃止検討路線
		6	2	820	必要性を有しない	廃止検討路線
		7	2	440	必要性を有しない	廃止検討路線
3.5.168号	甲子園段上線	1	2	570	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		2	2	340	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		3	2	630	必要性を有する	存続が妥当な路線
		4	2	520	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		5	2	1,310	必要性を有しない	存続が妥当な路線

表 3.3.1 STEP2,3における路線別検証結果一覧 (2/2)

路線番号	路線名	区間 番号	計画 車線数	区間延長 (m)	STEP2 (県の視点による検証)	STEP3 (市の視点による検証)
3.5.169号	門戸仁川線	1	2	180	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		2	2	100	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		4	2	510	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		5	2	360	必要性を有しない	存続が妥当な路線
3.4.443号	下山口名来線	2	2	1,210	必要性を有しない	廃止検討路線
		4	2	170	必要性を有しない	廃止検討路線
3.4.448号	山口線	1	2	750	必要性を有する	廃止検討路線
		2	2	780	必要性を有する	廃止検討路線
3.4.449号	競馬場線	1	2	480	必要性を有しない	廃止検討路線
		4	2	520	必要性を有しない	廃止検討路線
3.4.451号	下山口線	2	2	140	必要性を有しない	廃止検討路線
3.5.453号	鉄道沿線北側	1	2	80	必要性を有しない	廃止検討路線
		2	2	750	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		3	2	490	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		4	2	1,180	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		6	2	200	必要性を有しない	廃止検討路線
		7	2	160	必要性を有しない	廃止検討路線
		9	2	280	必要性を有しない	廃止検討路線
		10	2	450	必要性を有しない	廃止検討路線
		11	2	210	必要性を有しない	廃止検討路線
		12	2	360	必要性を有する	廃止検討路線
3.5.454号	大浜老松線	1	2	150	必要性を有しない	廃止検討路線
		2	2	390	必要性を有する	存続が妥当な路線
		4	2	270	必要性を有する	存続が妥当な路線
		5	2	210	必要性を有する	存続が妥当な路線
		6	2	710	必要性を有する	存続が妥当な路線
		7	2	270	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		8	2	210	必要性を有する	存続が妥当な路線
		10	2	310	必要性を有する	存続が妥当な路線
3.5.455号	市役所前線	3	2	180	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		4	2	750	必要性を有しない	存続が妥当な路線
3.5.456号	甲子園葎原線	2	2	190	必要性を有する	存続が妥当な路線
		3	2	110	必要性を有する	存続が妥当な路線
3.5.457号	鳴尾御影東線	1	2	410	必要性を有する	廃止検討路線
		2	2	880	必要性を有する	存続が妥当な路線
		4	2	280	必要性を有しない	存続が妥当な路線
3.5.459号	鳴尾御影西線	2	2	270	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		3	2	80	必要性を有しない	存続が妥当な路線
3.5.461号	越水線	1	2	1,230	必要性を有する	廃止検討路線
3.5.464号	稲荷山線	1	2	250	必要性を有しない	存続が妥当な路線
3.5.466号	上ヶ原甲山線	1	2	400	必要性を有する	存続が妥当な路線
		2	2	1,030	必要性を有する	廃止検討路線
		3	2	120	必要性を有する	廃止検討路線
		5	2	550	必要性を有する	廃止検討路線
		7	2	320	必要性を有する	廃止検討路線
		8	2	300	必要性を有する	廃止検討路線
3.5.467号	上ヶ原線	1	2	780	必要性を有しない	廃止検討路線
		2	2	430	必要性を有しない	存続が妥当な路線
		3	2	270	必要性を有しない	廃止検討路線
		5	2	380	必要性を有しない	廃止検討路線

### 3.4 整備・廃止形態の検討 (STEP4)

#### (1) 見直し後都市計画道路網の将来交通量配分の実施

##### ① 将来交通量配分的前提条件

「3.3 必要性の検証 (STEP2,3)」の検証結果を受けて、見直し後の都市計画道路網における将来交通量を把握するために、将来交通量配分を実施した。

##### ② 見直し後都市計画道路網における将来交通量配分結果

以後の検討項目である整備・廃止形態の検討については、見直し後都市計画道路網における将来交通量配分結果を用いて廃止における他路線への混雑影響や存続における車線数の検討を実施した。

#### (2) 西宮市全体からみた断面混雑度の検証

前節の STEP2, 3 検証において、西宮市交通量配分結果で狭域的な断面混雑度の検証を行っているが、西宮市においては東西方向、南北方向に主要な幹線道路が多いことから、市全体から断面混雑度の検証を行うことにより、都市計画道路の整備・廃止に伴う広域的な交通転換に対応した検証を行った。

#### (3) 存続・変更・廃止判断に基づく道路網の検証

前節の STEP2, 3 検証結果である「廃止検討路線」または「現状では存続が妥当な路線」について整備・廃止形態の検討を行い、存続・変更・廃止判断に基づく道路網の検証を行った。

「廃止検討路線」については、都市計画道路網としての不連続な状況に対する判断から、不連続が容認でき廃止が妥当であるか、または連続性を確保するために現道を活用して「幅員等仕様やルートの変更」等都市計画変更を行うか等の廃止形態を明確化する必要がある。

「現状では存続が妥当な路線」については、将来交通量、歩行者自転車交通量、沿道の施設立地状況等その路線に求められる機能を踏まえ、現都市計画決定断面構成について再検討を行い、車線数、歩道幅員など断面構成を検証したうえで存続形態を明確化する必要がある。

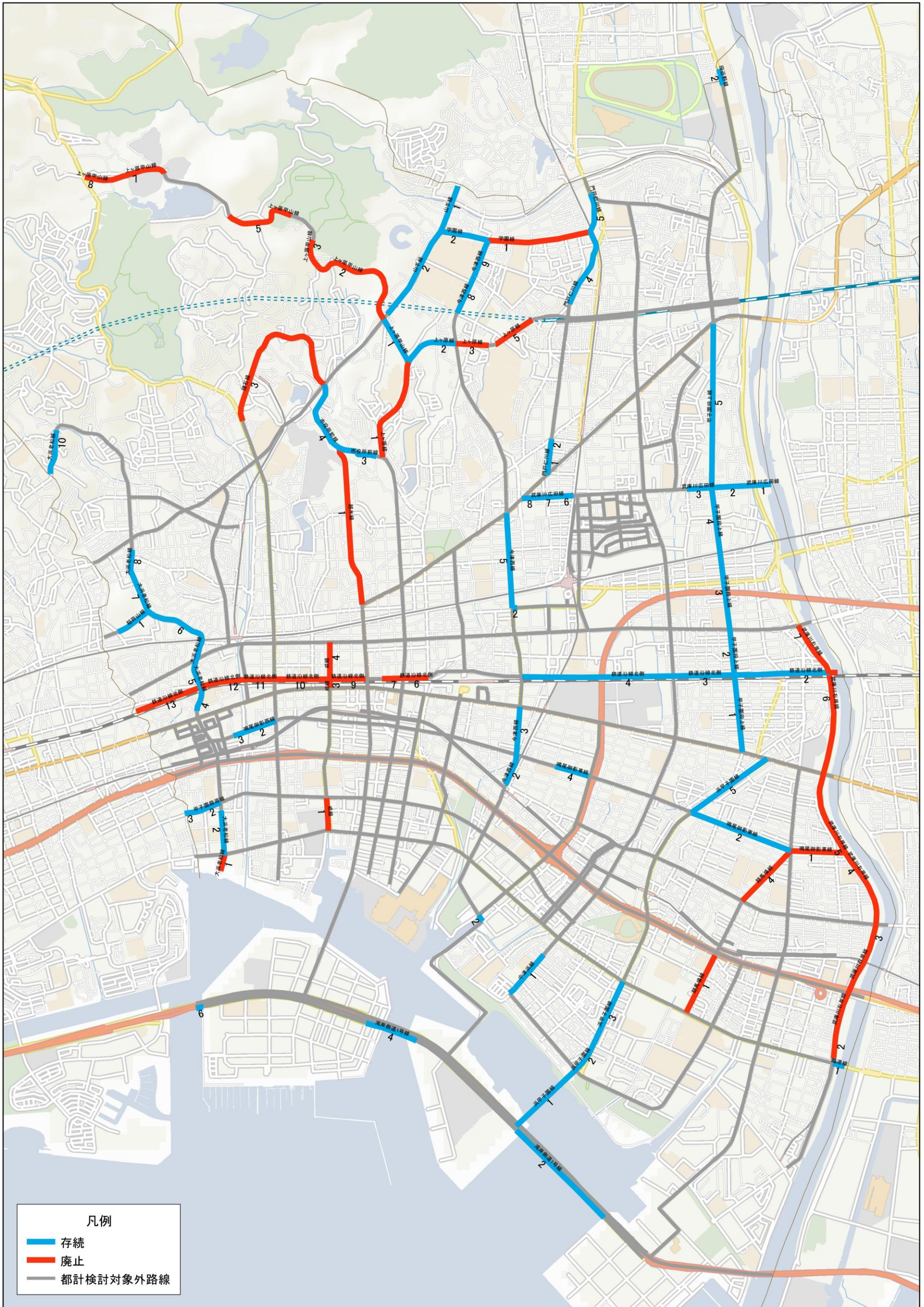


図 3.4.12 整備・廃止形態の検証結果 (STEP4) [1/2]

図 3.4.12 整備・廃止形態の検証結果 (STEP4) [2/2]

< 西宮市北部 >

