

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 . 都市計画道路をとりまく現状について	P. 1
2 . 兵庫県のガイドラインによる見直しについて	P. 1
3 . 西宮市における見直しについて	P. 2
4 . 見直し対象路線について	P. 3
5 . 見直し検証の結果について	P. 3
6 . 市基本方針に基づく考察と検証結果について	P. 3
7 . 都市計画道路網の見直しスケジュール（案）	P. 5
8 . 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	P. 6

【別添資料】

資料「都市計画道路網見直し検討路線図（南部・北部）」

1. 都市計画道路をとりまく現状について

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を図ることなどに配慮し、全国的に都市計画道路の見直しが進められている。

兵庫県では平成 15 年度から全県的に実施した都市計画道路網の見直し後も、いまだ県内に約 550km の未着手区間が残っていることから、さらなる見直しを進めるため、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ところである。

2. 兵庫県のガイドラインによる見直しについて

県ガイドラインによる都市計画道路網の見直しでは、まず対象路線を道路ネットワークにおける役割や現道・沿道の状況に応じて細かな区間に分割し、区間ごとに必要性の検証を行う。

都市計画道路に必要な機能を客観的な指標で明確化し、必要性の有無について県下一律の評価基準に基づいて検証した後に、各市町固有の要素に配慮した評価基準に照らして最終的な必要性の判断を行うよう定められており、図-1 のフローにより見直しを行う。

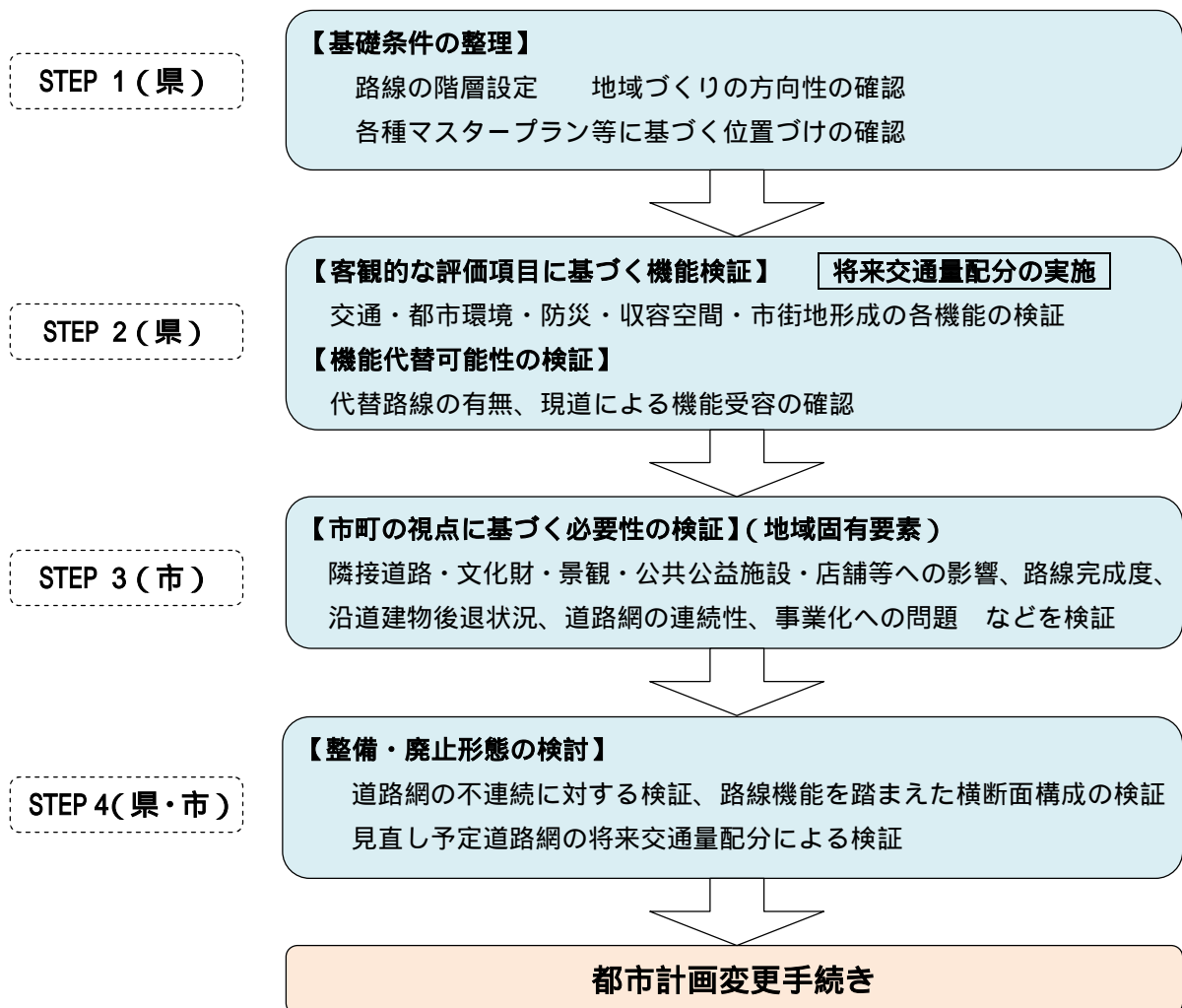


図-1 兵庫県「都市計画道路網見直しガイドライン」の検証フロー

3. 西宮市における見直しについて

県ガイドラインの手法では、まず県下一律の客観的（機械的）な指標・基準による画一的な評価を行い、各市町固有の要素については、県の評価結果を補完的に確認する検証手法となっているため、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。

また、県ガイドラインでは、路線を細かな区間に分割した局所的な評価に重点を置いており、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足しているため、特に道路ネットワークの形成が不十分であるJR東海道本線以北の地域において、都市計画道路がネットワークとして発揮すべき機能が区間で分断されてしまう可能性がある。

以上のことから、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、市独自の6つの評価指標により必要性の検証を行った（図-2 参照）。

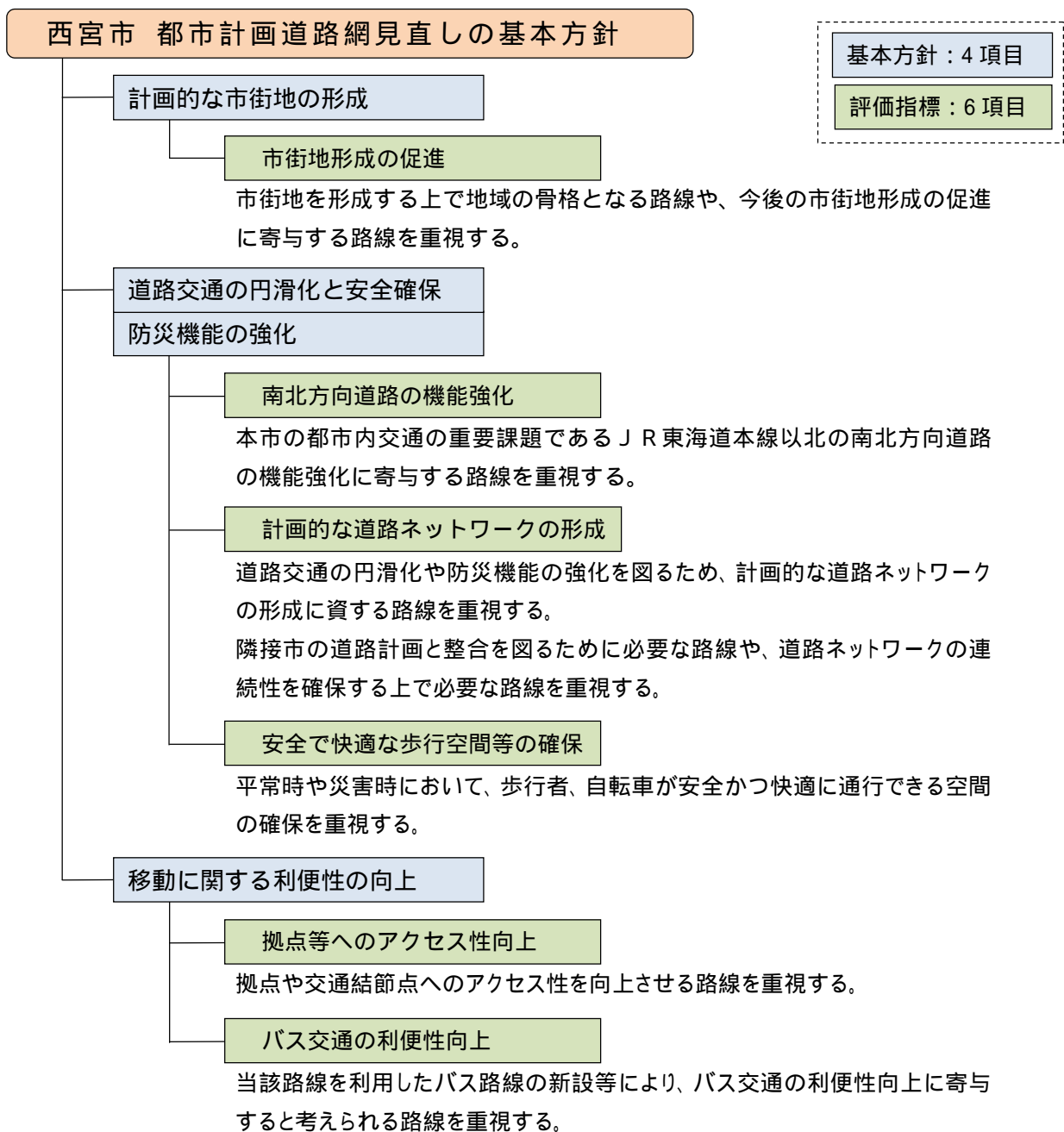


図-2 「都市計画道路網見直しの基本方針」と評価指標

4. 見直し対象路線について

今回見直し対象とする都市計画道路は、県ガイドラインに沿って「未整備区間のうち近年整備予定がないもの」とし、現在事業中の区間と「都市計画道路整備プログラム(平成21～30年度)」において事業着手予定の区間を除いた都市計画道路の未整備区間(32路線の49区間:約42.6km)とした。

表-1 本市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	うち事業中区間	見直し対象区間	整備率
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	201.42km	154.04km	47.38km	(4.74km)	42.64km	76.5%

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。

5. 見直し検証の結果について

都市計画道路網の見直しについて、県ガイドラインおよび市基本方針に基づいて、各々の見直し対象区間の検証を行った結果、「存続」方針となった区間は34区間(約26.1km:見直し対象区間の約61.2%)、「廃止」方針となった区間は15区間(約16.6km:見直し対象区間の約38.8%)となった(P.7～11「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」参照)。

なお、県ガイドラインのステップ4に基づく存続形態の検討(幅員、線形等の変更)については、各々の区間の整備時期が明確となった時点において、道路構造令等の基準や交通状況等の社会情勢を踏まえて行うことが適切であると判断し、現時点では見直し対象区間毎の存続・廃止の判断を行うにとどめるものとする。

また、廃止方針となった区間の都市計画変更(廃止)により、既に整備完了済みの区間や存続区間が飛び地となったり、起終点が他の都市計画道路との交差位置とならない場合が生じる。そこで、廃止区間と併せて整備完了済区間の一部を都市計画変更(廃止)することなども視野に入れて、今後、見直し後の都市計画道路ネットワークの形状について検討を進める必要がある。

6. 市基本方針に基づく考察と検証結果について

県ガイドラインの客観的機能評価に基づく必要性や地域固有要素に関する検証では、県が示す客観的・定量的な指標に基づいた機械的な判断となり、本市固有の課題や広域的なネットワークの視点が不足することから、ここでは市基本方針に基づいた必要性の検証を行った。

市街地形成の促進

細街路と小規模住宅の密集地や生産緑地地区等の低未利用地からなる未成熟な市街地において、都市計画道路の整備が沿道における市街地形成の促進に寄与する、あるいは整備後の道路が当該地域の骨格となるような路線については存続する必要があると判断した。

本市における市街地開発事業の未施行区域が多い南部市街地の丘陵部や、甲東瓦木および甲東瓦木南の土地区画整理事業の予定区域に該当箇所が集中していることが確認できる。

代表区間：9-3(今津西線)、15-2(甲子園段上線)、17-1(武庫川広田線)

南北方向道路の機能強化

本市の都市内交通の重要課題であるＪＲ東海道本線以北の南北方向道路の機能強化の検証に際して、将来交通量配分の結果や広域道路ネットワークにおける役割などから、本市の都市計画道路ネットワークにおける「南北軸」および「南北補助軸」となる路線を図-3のとおり定める。

この南北軸あるいは南北補助軸となる路線（ＪＲ東海道本線以北の見直し対象区間）は、南北方向道路の機能強化に寄与する路線として存続する必要があると判断した。

代表区間：9-2・9-3（今津西線）、15-1・15-2（甲子園段上線）、22（山手線）

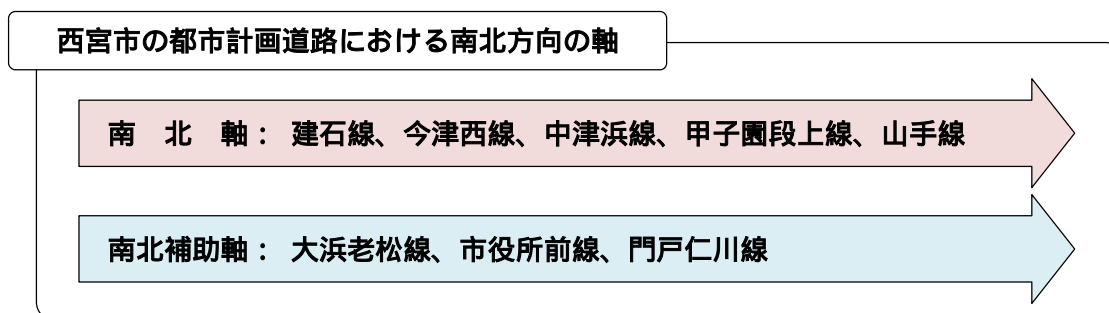


図-3 西宮市の都市計画道路の南北軸

計画的な道路ネットワークの形成

対象区間の道路整備により自動車の通行機能が向上し、道路交通の円滑化に寄与する路線については、存続する必要があると判断した。

当該区間の整備により、日常的に渋滞が生じている路線の負荷が軽減される場合や、鉄道との立体交差化により交通ボトルネックが解消される場合がこれに該当する。

代表区間：9-2・9-3（今津西線）、15-1・15-2（甲子園段上線）
20-2（学園線）、21-1（上ヶ原線）、23-1（上ヶ原甲山線）

隣接市の道路計画との整合や道路ネットワークの連続性を確保するために必要な路線については、存続する必要があると判断した。

隣接市の都市計画道路と接続する路線の必要性の検証において、広域道路ネットワークの形成の観点から隣接市と存続・廃止の判断に関する調整を行うとともに、市内道路ネットワークの形成や重要路線の連続性などに配慮して判断した。

代表区間：12（甲子園葎原線）、13（鳴尾御影西線）、22（山手線）
17-1・17-2（武庫川広田線）

地域防災拠点や広域避難地の直近を通過する緊急輸送道路や緊急避難路など災害時の必要性が高い路線については、防災機能の強化の観点から存続する必要があると判断した。

代表区間：5（湾岸側道1号線）、6-1（浜甲子園線）、22（山手線）

安全で快適な歩行空間等の確保

多数の児童が通行する通学路や広域避難地への緊急避難路に指定されているが必要な歩道幅員が確保されていない路線、自動車交通量や大型車の割合が多い路線については、歩行者・自転

車の安全確保の観点から存続する必要があると判断した。

代表区間：6-2（浜甲子園線） 9-1（今津西線） 11-3（大浜老松線）
21-1（上ヶ原線） 26-1（建石線）

拠点等へのアクセス性向上

対象区間の道路整備が最寄りの拠点・交通結節点などへのアクセス性向上や、それにとまなう周辺住宅地のポテンシャル向上に寄与する路線については、移動利便性の向上や都市の魅力向上の観点から存続する必要があると判断した。

代表区間：9-2・9-3（今津西線） 11-3（大浜老松線） 15-2（甲子園段上線）
17-1（武庫川広田線）

バス交通の利便性向上

対象区間の道路整備がバス路線の新設や拡充に寄与する路線については、存続する必要があると判断した。

既存のバス路線が幅員不足などにより、運行の安全性や定時性などが確保できていない場合や、地域一体が公共交通不便地域であるが当該区間の整備によりバス路線の新設や振り替えが期待できる場合などが該当する。

代表区間：9-2・9-3（今津西線） 15-1・15-2（甲子園段上線）
21-1（上ヶ原線）

7. 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は以下のとおりである。

平成27年1~3月に予定している次回審議会において、存廃見直し後の「都市計画道路ネットワーク」の形状および「市民からの意見聴取(平成26年度末予定)」の内容について報告を行う予定である。

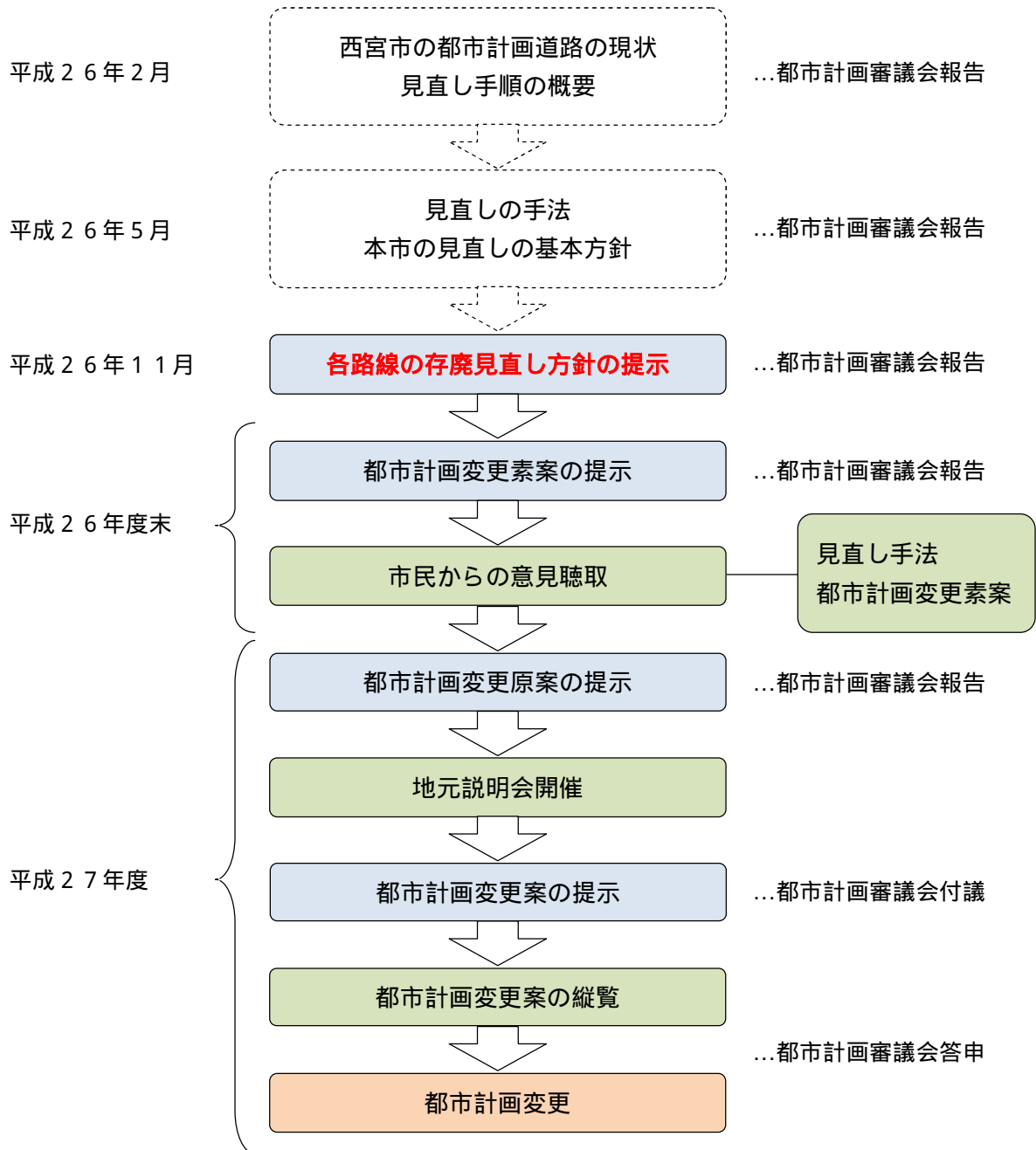


図-4 都市計画道路網の見直しスケジュール

8. 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	計画的な道路の形成	歩行安全で快適な確保			ア拠点アクセス等の上	利便性向上の上		
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	430	0	430	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						290	290	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		

8. 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			
									【STEP2(県)】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		
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・18	2	2	600	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						730	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	140	0	140	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「香櫛園小学校」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		

8. 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	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			
						未整備延長 (m)	存続路線の延長 (m)	廃止路線の延長 (m)	【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		
											【STEP2(県)】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
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。	存続
14	稲荷山線	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	1,570	1,570	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						1,800	1,800	0	なし	面整備計画の実現性が低い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」へのアクセス性向上により、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	80	0	80	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」へのアクセス性向上に寄与する。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ス性向上に寄与する。	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」へのアクセス性向上により、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」へのアクセス性向上に寄与する。	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

8. 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	【STEP2(県)】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
19-1	門戸仁川線	12	12	2	2	270	270	0		なし								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	780	0	780	あり								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	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								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	1,400	1,400	0	あり								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								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	

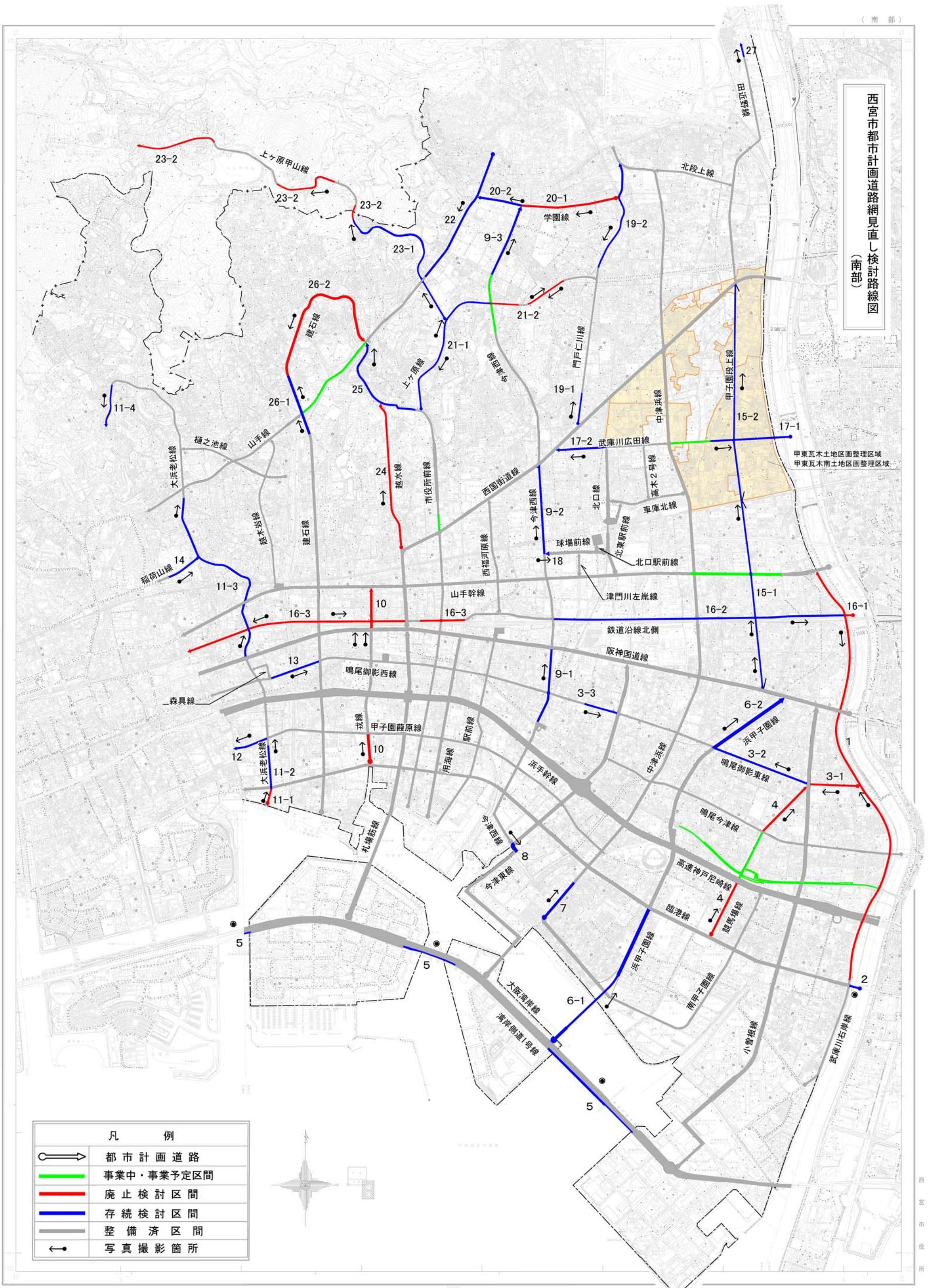
8. 都市計画道路網の必要性に関する検証結果と存続・廃止方針

(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	【STEP2(県)】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	の南北方向道路機能強化	ネットワーク道路の形成	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・4	520	520	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	1,430	0	1,430	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	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

西宮市都市計画道路網見直し検討路線図 (南部)

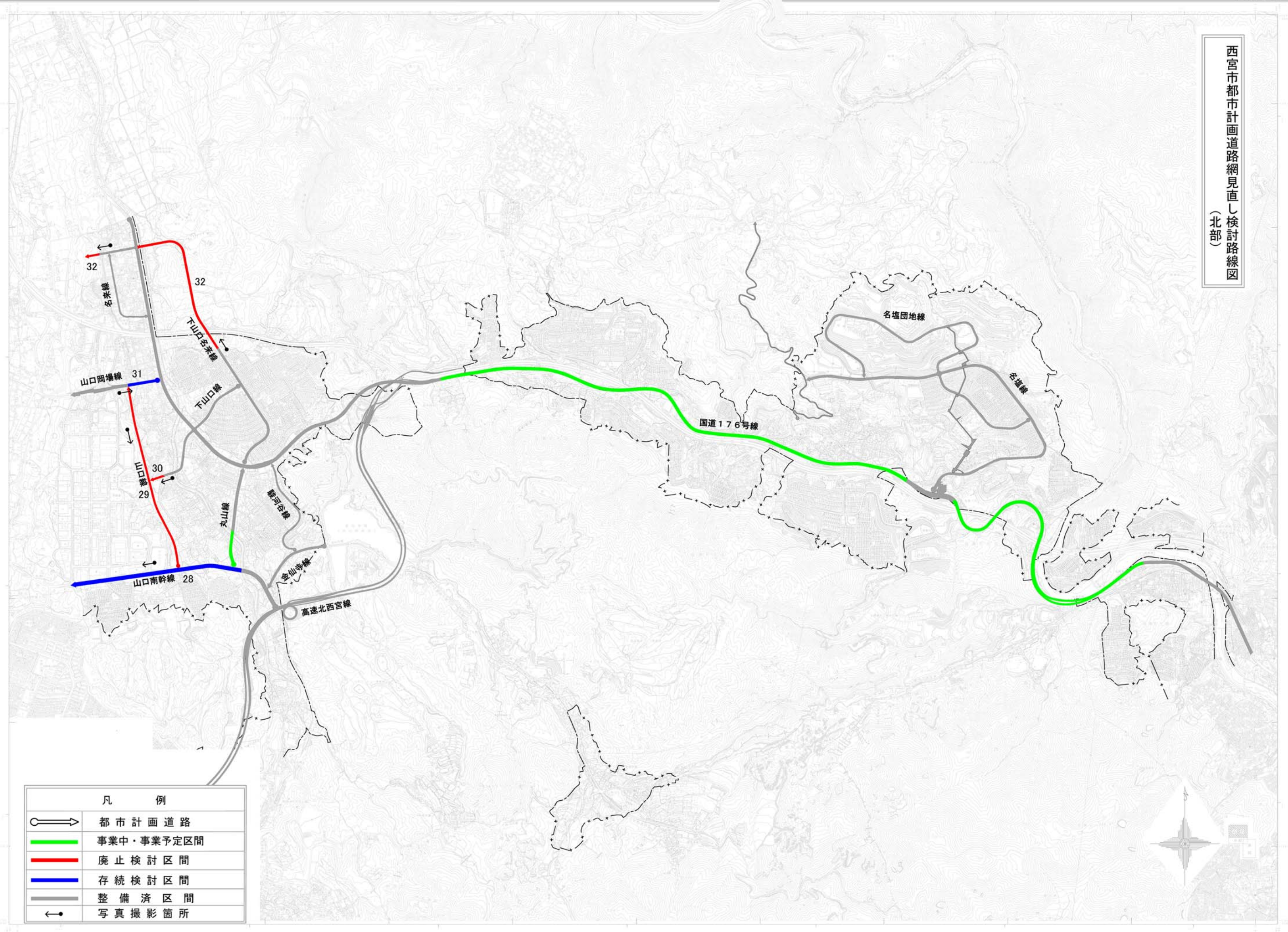
甲東五木土地区画整理区域
甲東瓦木南土地区画整理区域



凡 例	
	都市計画道路
	事業中・事業予定区間
	廃止検討区間
	存続検討区間
	整備済区間
	写真撮影箇所

(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。

西宮市都市計画道路網見直し検討路線図
(北部)



凡 例	
	都市計画道路
	事業中・事業予定区間
	廃止検討区間
	存続検討区間
	整備済区間
	写真撮影箇所

(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。