

地域ごとのまちづくり計画対話シート

作成日：令和5年（2023年）12月1日（金）

作成者：（課名）市民協働推進課

（氏名）玉田 綾香

1 基本情報

項目	入力欄
まちづくり協議会名	宝塚小学校区まちづくり協議会
地域ごとのまちづくり計画	【基本目標】 宝塚らしい環境景観づくり ①住環境と経済環境がほどよく調和のとれたまち
	【具体的な取り組み】 43 宝塚歌劇場前交差点および宝塚駅前ロータリーの渋滞緩和を検討する
取組内容の関係課	企画政策課（政策推進担当）、道路政策課、都市計画課

2 対話の状況

(1) 実施概要	
ア 日時：	令和5年（2023年）11月28日 10:00~11:00
イ 場所：	市役所 本庁舎3階 2-3会議室
ウ 出席者：	<まちづくり協議会> ● <関係課> 企画政策課 田外課長 都市計画課 谷口課長 道路政策課 早瀬課長、安井係長 <協働の取組推進担当次長> 総谷次長 <市民協働推進課> 立花・玉田
(2) 確認できたこと	
ア 提案の趣旨	宝塚歌劇場前交差点の渋滞の原因のひとつであるJR宝塚線（宝塚駅舎を含む。）を地下化し、駅舎跡地周辺の再開発（市民ホールを備えたビルの建設を含む。）を市へ提案したい。 本案件は中長期の取組として市に理解してもらい、次の世代で解決できるように進めたい。
イ 対話の内容	(まち協) 同交差点の渋滞の原因調査を要望する。 (道路政策課) 同交差点の渋滞は、課題として認識している。 国・県・市・警察等からなる渋滞解消ワーキンググループに本市も参加し、昨年同交差点の渋滞解消に向け、協議を進めている。 武庫川にかかる橋に関連する渋滞の解消の一助になる都市計画道路を整備する計画もある。 (別添資料のとおり) (まち協) 課題と認識し、協議されていることはありがたい。住民に現時点までの調査分析の状況を説明いただき、課題共有をしたい。
ウ 今後の方針	年明け以降、道路政策課の出前講座を開催する。 まち協は、その結果を踏まえ、今後の取組について検討する。

「扇状地」地形
→扇状地の先端部となる宝塚市街に交通が集中

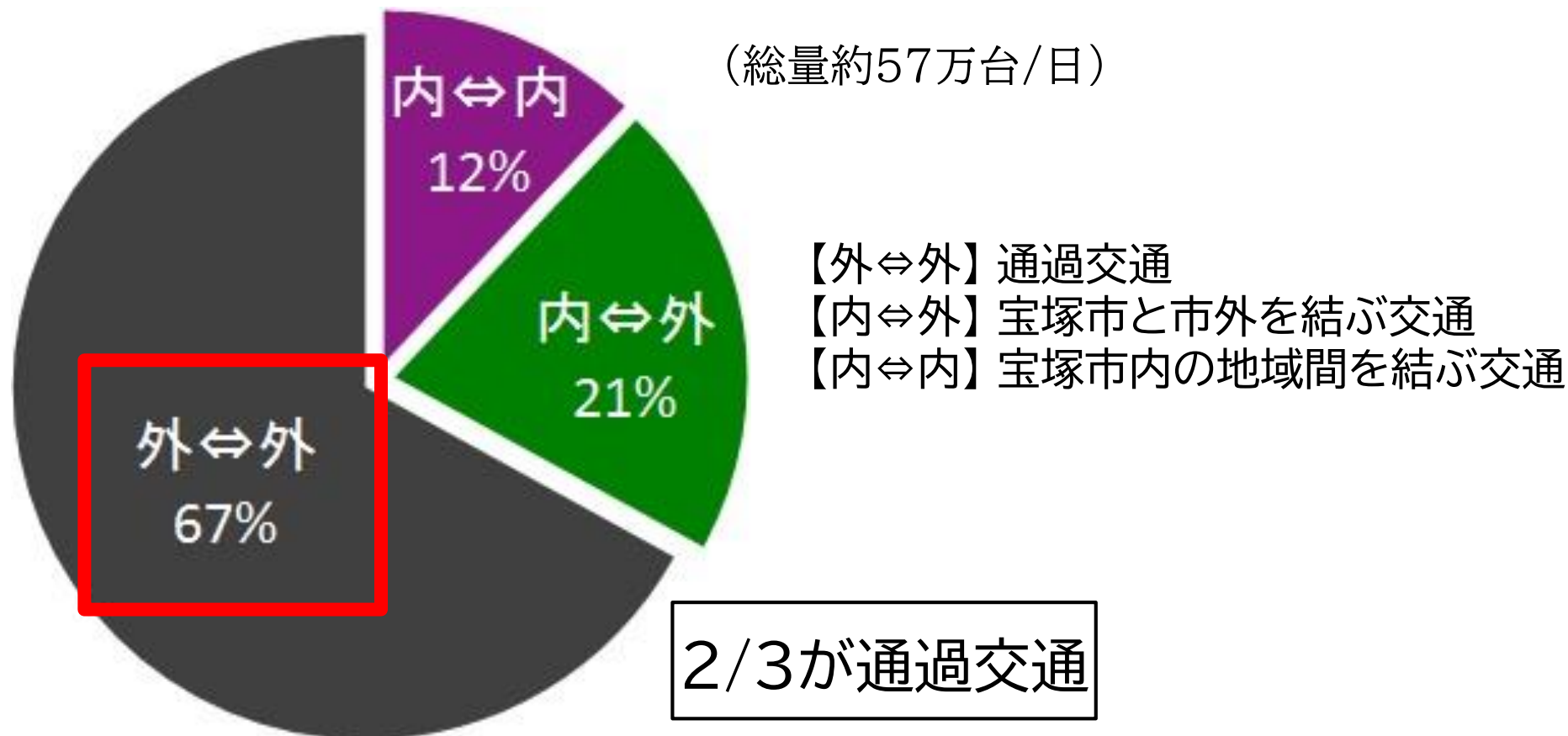


→移動箇所が限定され交通が集中

「扇状地」地形

→扇状地の先端部となる宝塚市街に交通が集中

■市内自動車交通はどこからどこにしているか内訳を確認 ※OD分析より



○市内の道路交通の現状と課題 ～地形上の課題～

「武庫川」が市街を流れる地形
→橋および幹線道路との接続部に交通が集中

■橋を渡りたい需要(実数)を確認

【道路の容量】
問題なく捌ける交通量※
2車線:8,000台/日
4車線:28,800台/日
※道路構造令等より

橋を渡りたい需要 橋を渡る道路の容量
71,800 台/日 > 52,800 台/日

宝来橋 (2車線)
7,400 台/日

宝塚大橋(2車線)
(宝塚歌劇場前交差点へ接続)
15,600 台/日

宝塚新大橋(市役所横) (2車線)
22,900 台/日

武庫川新橋(池田線) (4車線)
25,900 台/日

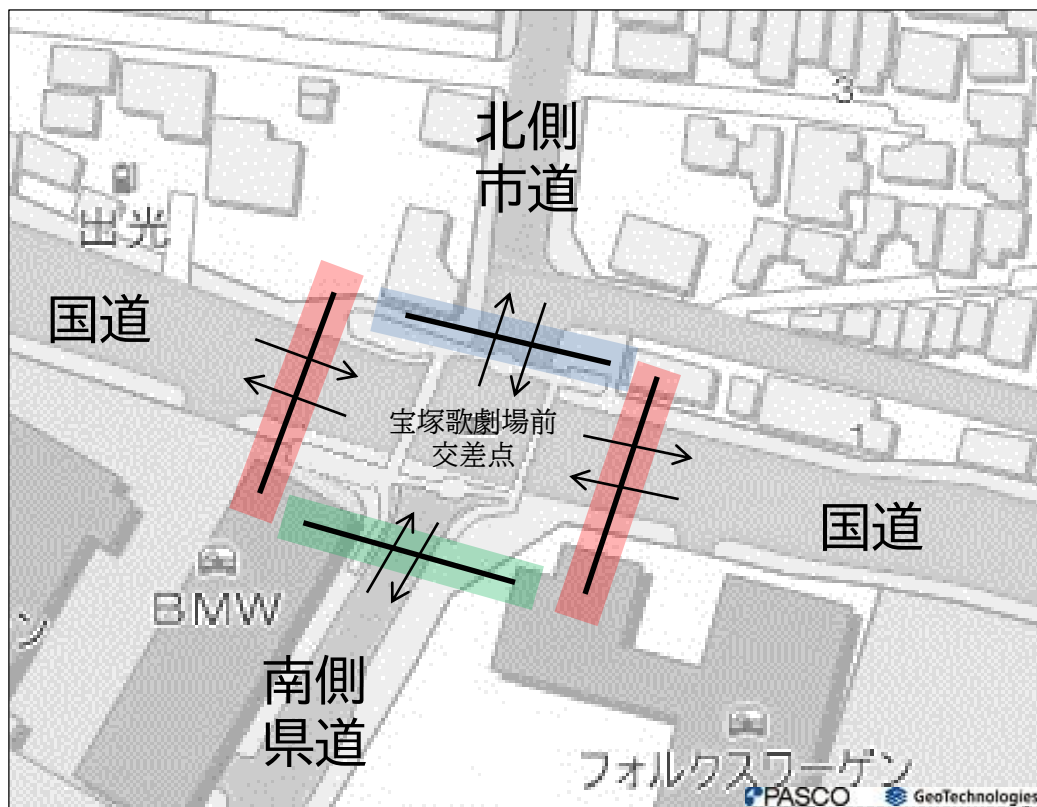
→宝塚歌劇場前交差点は
武庫川にかかる数少ない
橋のうちの1本と接続する



「武庫川」が市街を流れる地形
→橋および幹線道路との接続部に交通が集中

【道路の容量】
問題なく捌ける交通量※
2車線:8,000台/日
4車線:28,800台/日
※道路構造令等より

■交差点交通量を確認



交通量 (実数)

北側市道 (2車線) : 約8,500台/日
南側県道 (2車線) : 約12,000台/日
東西国道 (4車線) : 約40,000台/日

→東西方向(国道176号)を主として、
交差点としても交通容量を
大幅に超過している

○宝塚歌劇場前交差点 その他の渋滞要因(広域)

広域移動は
「国道176号を利用」
されやすい

代替ルートとして、盤滝トンネル、川西三田線などが考えられるが、需要方向は国道176号利用が多くなっていると考えられる



宝塚ICから西宮北ICまでは高速料金割引なし
(平日朝夕割引・休日割引とも)
高速道路の西側方面の移動は宝塚IC利用より西宮北ICを利用が多くなると考えられる

高速道路利用は
「西宮北IC以西を利用」
されやすい

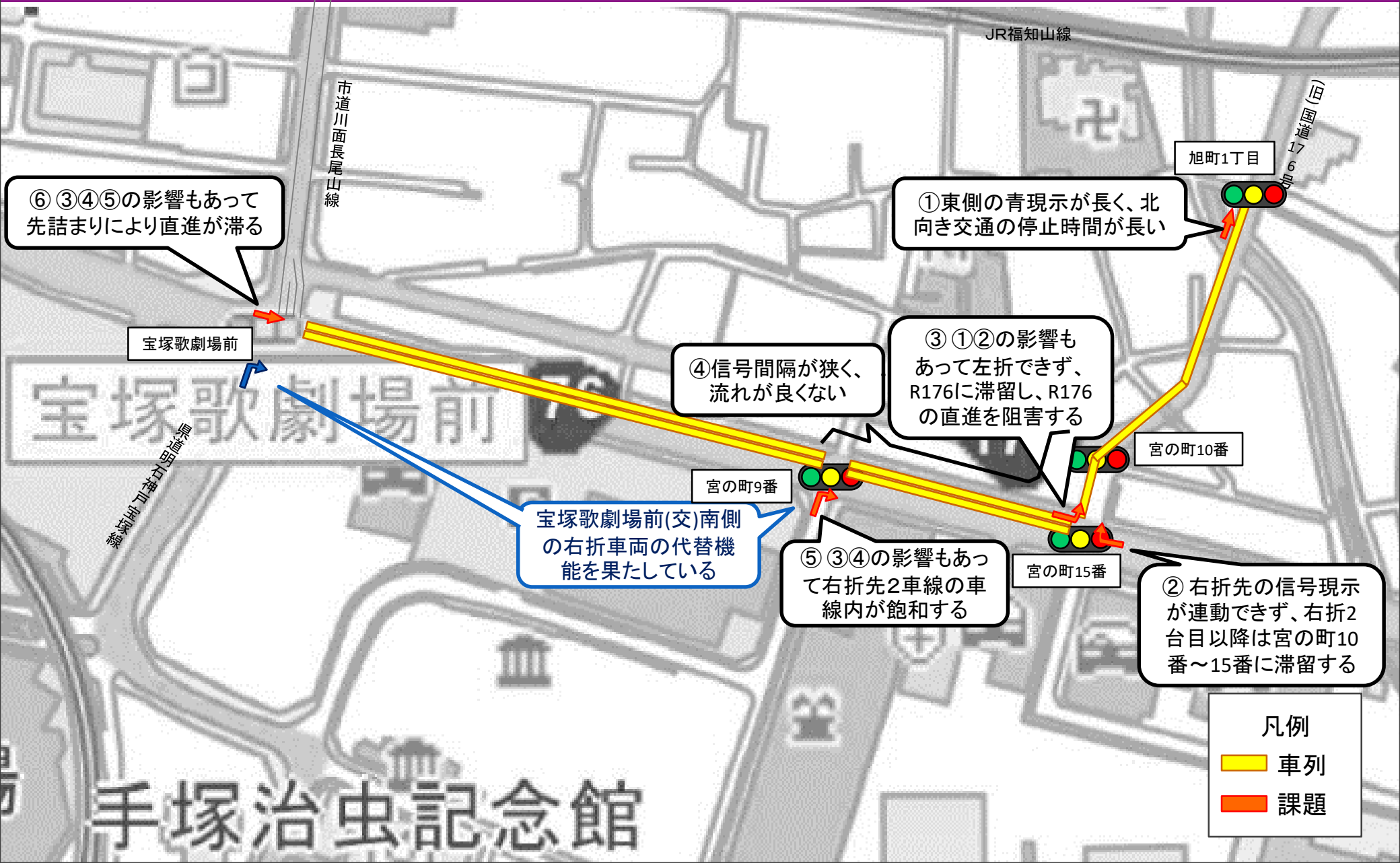
○宝塚歌劇場前交差点 その他の渋滞要因(交差点付近)

当交差点は市街地中心部に位置することもあり、
「課題要因は地域の各所に存在する」



○交差点及び周辺課題の詳細

～【東向き】方向～

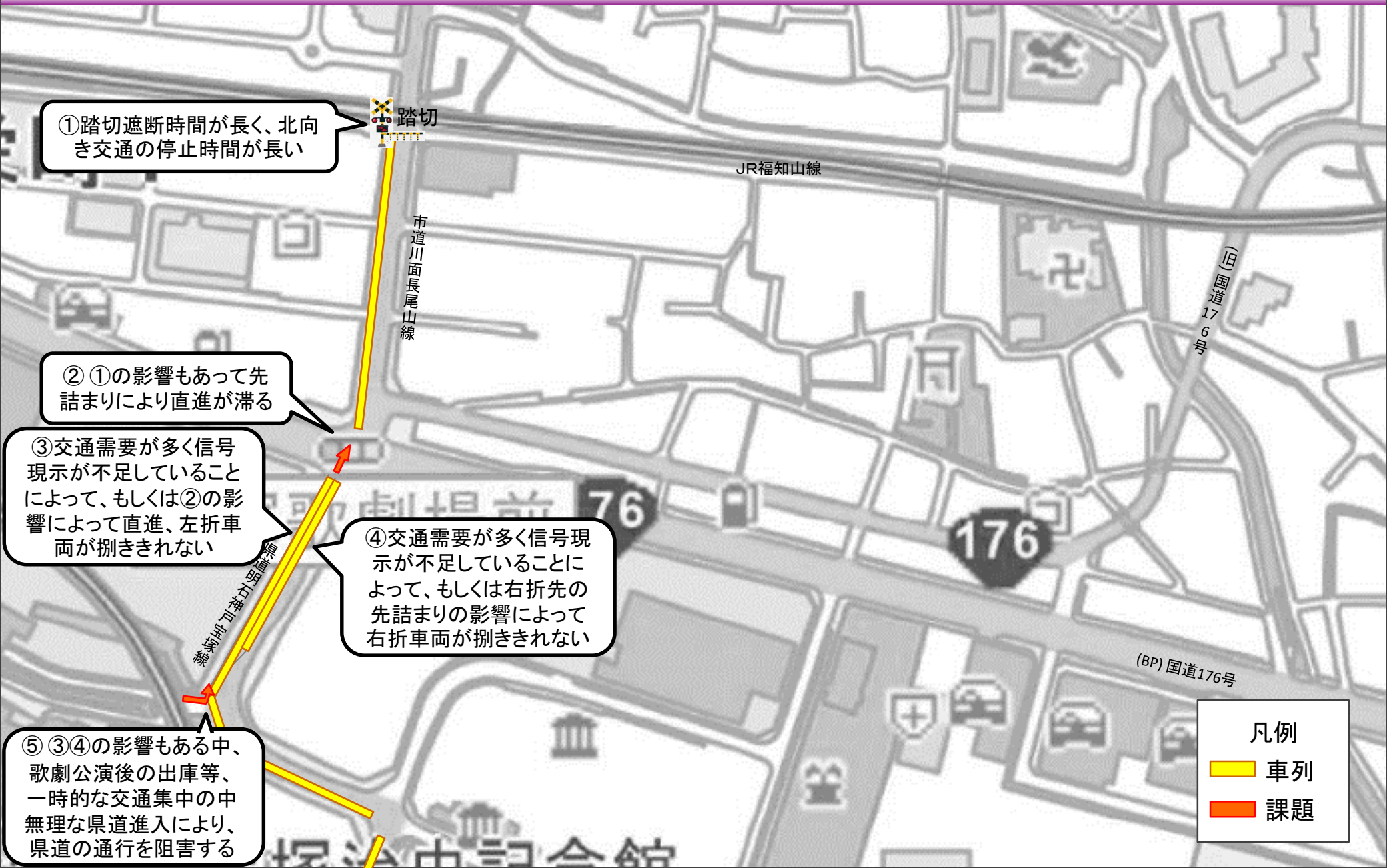


○交差点及び周辺課題の詳細

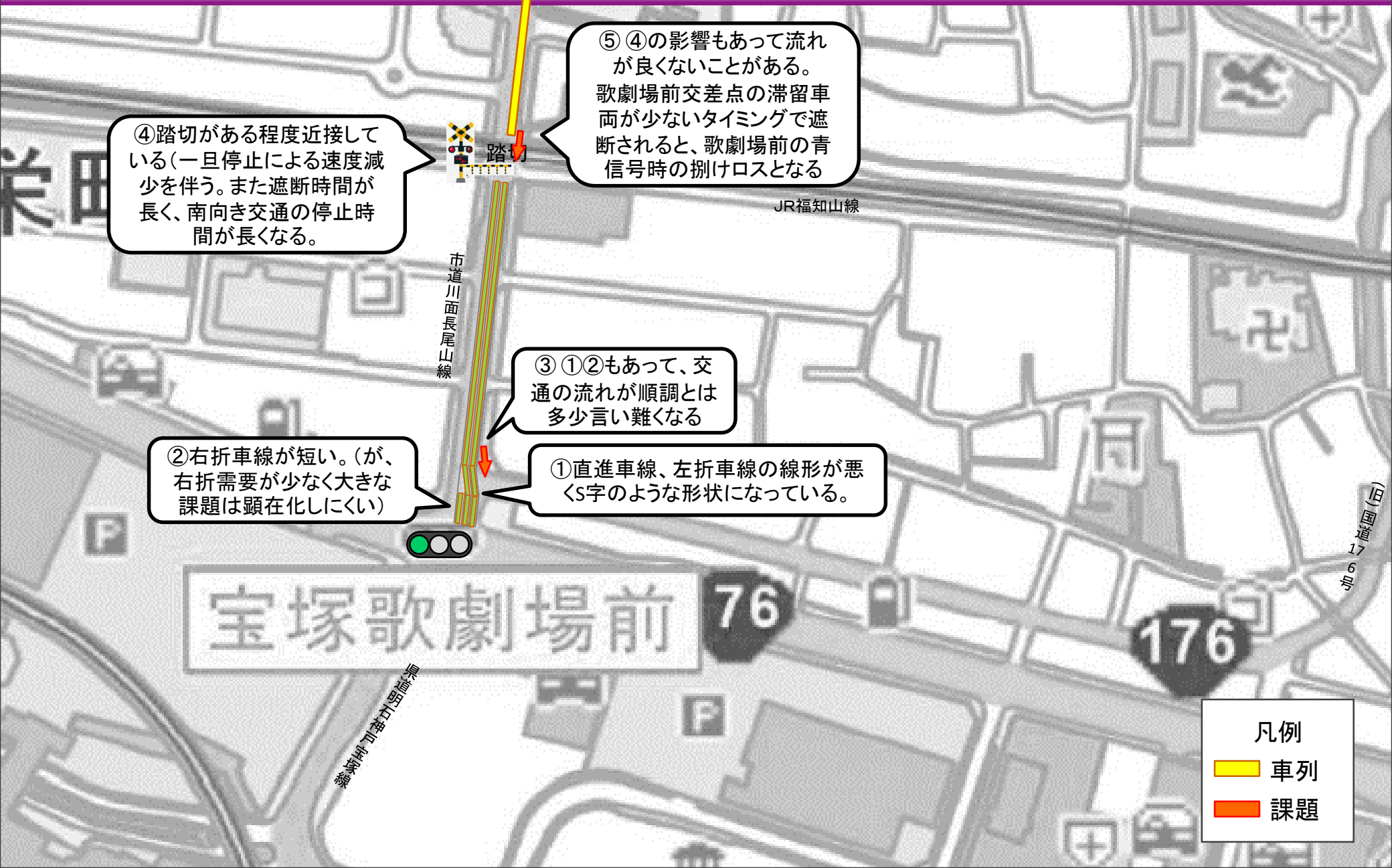
～【西向き】方向～



○交差点及び周辺課題の詳細 ~【北向き】方向~



○交差点及び周辺課題の詳細 ～【南向き】方向～



④踏切がある程度近接している(一旦停止による速度減少を伴う。また遮断時間が長く、南向き交通の停止時間が長くなる。

⑤④の影響もあって流れが良くないことがある。歌劇場前交差点の滞留車両が少ないタイミングで遮断されると、歌劇場前の青信号時の捌けロスとなる

③①②もあって、交通の流れが順調とは多少言い難くなる

②右折車線が短い。(が、右折需要が少なく大きな課題は顕在化しにくい)

①直進車線、左折車線の線形が悪くS字のような形状になっている。

宝塚歌劇場前

76

176

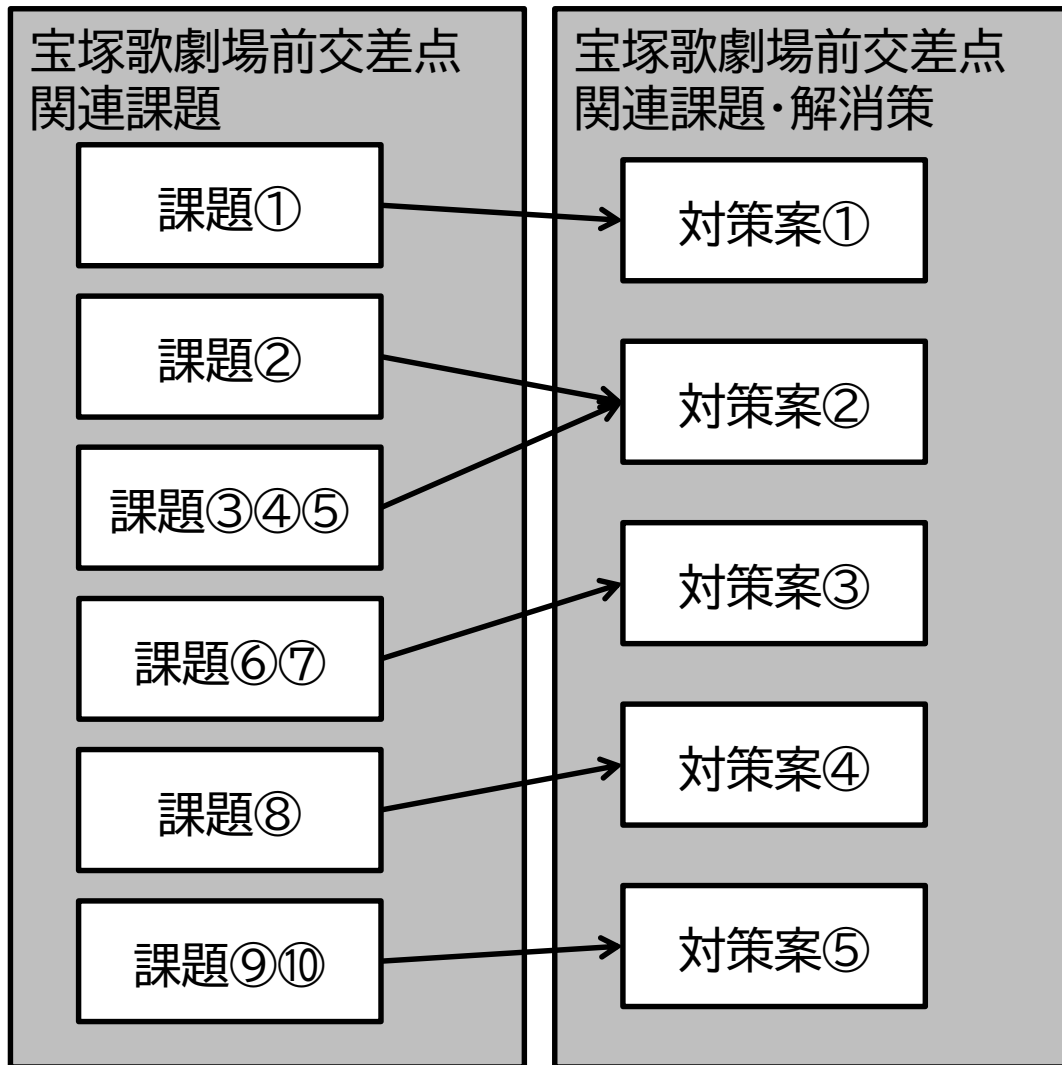
凡例
■ 車列
■ 課題

(旧)国道176号

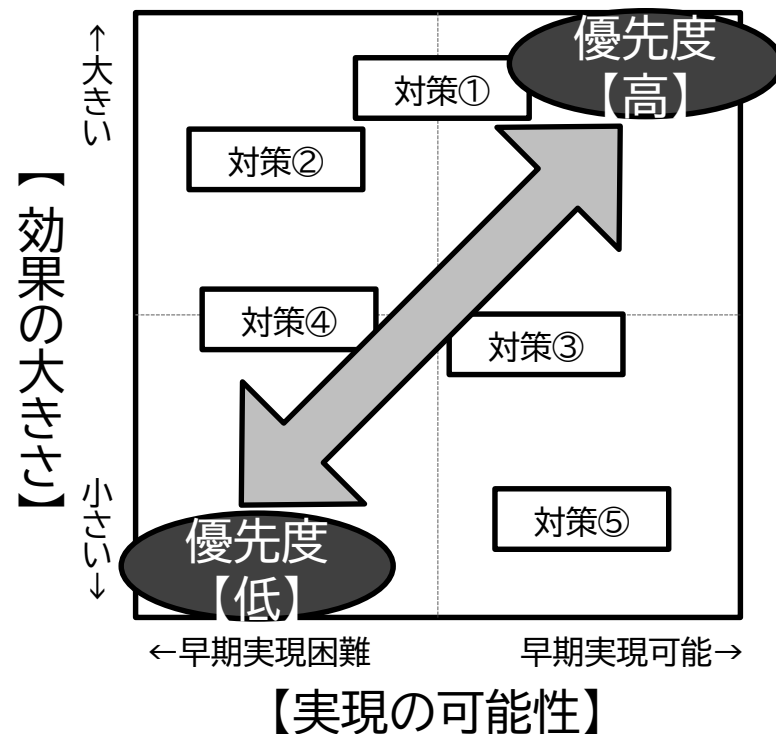
○多岐に渡る課題への段階的实施イメージ

複合的な課題の抽出

課題に対する対応案の検討



優先度の設定と、 実際の対策の実施

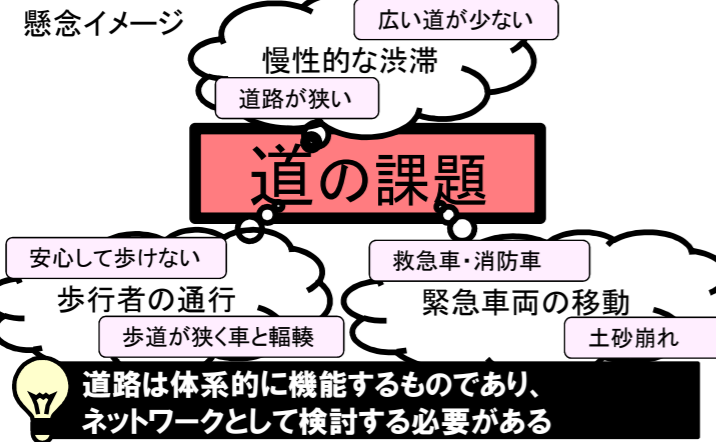


※評価軸は主体ごとに異なる
 ※主体は、国道・県道管理者(兵庫県)、
 市道管理者(宝塚市)、交通管理者(県警察)等がある

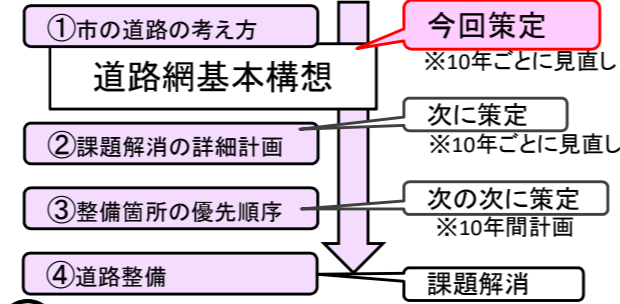
第1章:はじめに ～構想策定の背景～

当市は交通渋滞が慢性化しているなどの道路課題を抱えており、その解消が必要です。都市計画道路の整備順を定めた都市計画道路整備プログラムの更新時期となっています。また一般市道を含めた全域の道路基本計画は存在しません。さらに昨今の厳しい財政状況から、都市計画道路の計画的な整備の他、既存道路の有効活用も必要です。そのため、当市道路網のあり方を定める「宝塚市道路網基本構想」を策定します

■宝塚市は市民アンケートにて道路・交通の満足度が低く、まちづくりに多くの課題を抱えています



■効率的な解消の手順は次のとおりです

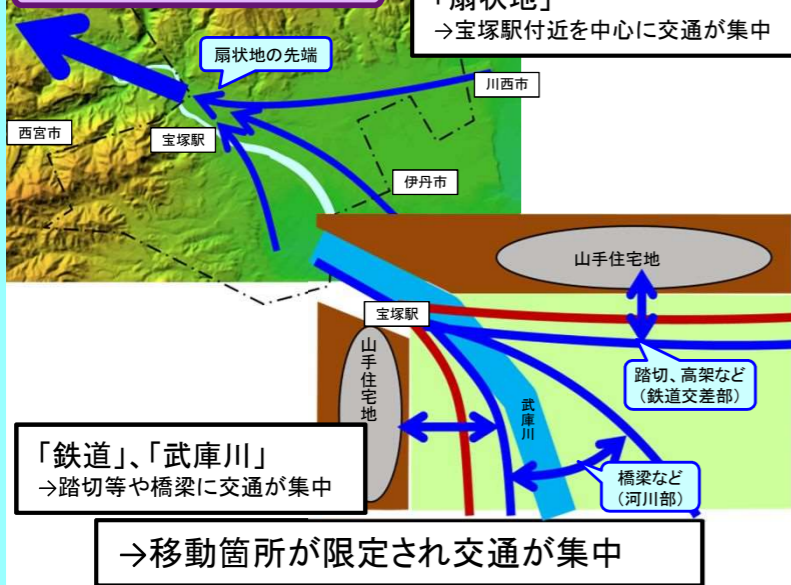


●南部地域は構想策定から着手し、優先順を定め効率よく道路整備し課題を解消する
●北部地域は都市計画マスタープランで定める道路網を基本とし、詳細の精査を行っていく

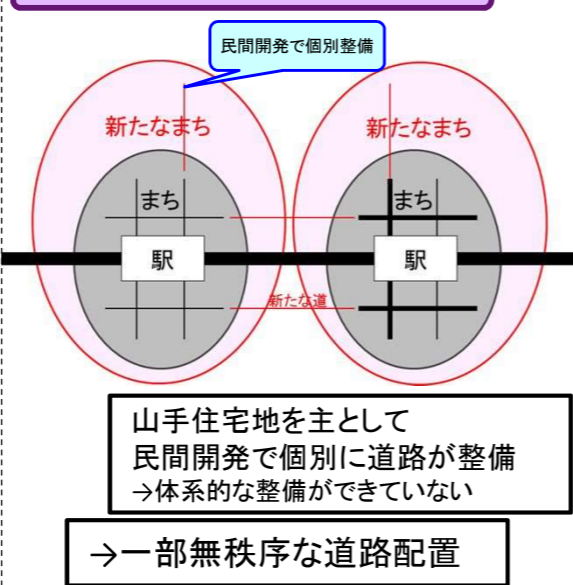
第2章:現状と道路課題の確認 ～具体的に何が課題か～

■道路に関わる課題背景は主に次のとおりです

●現状1 ～地形など～



●現状2 ～まちの成り立ち～



■道路課題は主に次のとおりであることを確認しました

●確認1 ～まちの基盤としての道路環境～

表:阪神間都市計画道路密度および都市計画道路整備率比較

都市名	市街化区域面積 (ha) ...[A]	計画延長 (km) ...[B]	計画道路密度 (km/km2) ...[B/A]	改良済延長 (km) ...[C]	整備率 (%) ...[C/B]
尼崎市	4,670	162.90	3.5	139.18	85.4
西宮市	5,219	161.36	3.1	133.07	82.5
芦屋市	969	45.66	4.7	38.40	84.1
伊丹市	2,397	80.41	3.4	69.24	86.1
宝塚市	2,605	50.24	1.9	36.56	72.8
川西市	2,302	43.66	1.9	36.02	82.5
三田市	1,850	52.89	2.9	46.40	87.7
猪名川町	466	13.77	3.0	13.02	94.6
(備考)			市試算	市試算	

阪神間他都市と比較して計画道路密度、整備率が低い

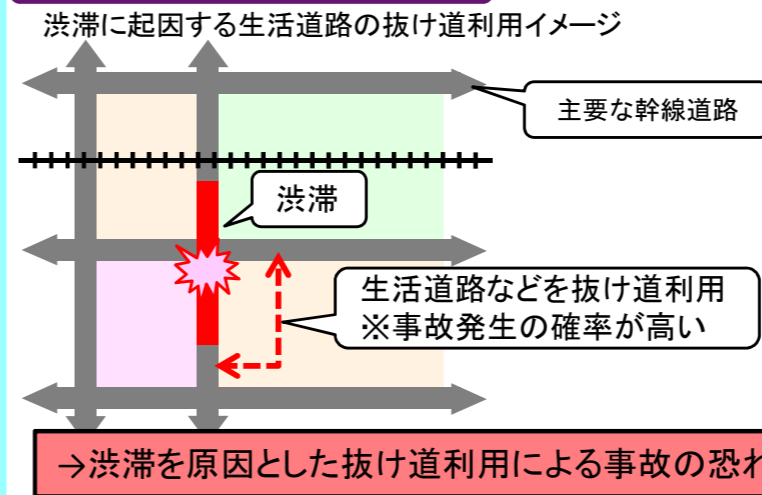
特に道路密度が低いことは...道路機能は多様(防災機能や市街地形成機能など)である中、鉄道や河川横断箇所の不足、適切な市街地形成機能不足によるにぎわい創出不良などの懸念

→まちの基盤が不足

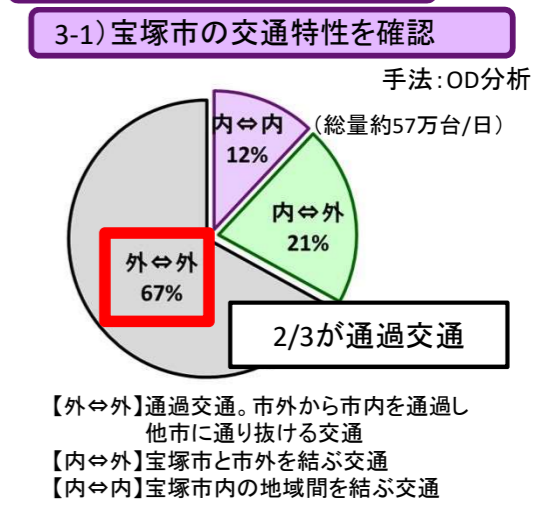
※出典:都市計画現況調査 平成28年調査結果(平成28(2016)年3月31日時点)より
※延長は市街化区域内の幹線街路・区画街路・特殊街路の延長

第2章:現状と道路課題の確認 ～具体的に何が課題か～

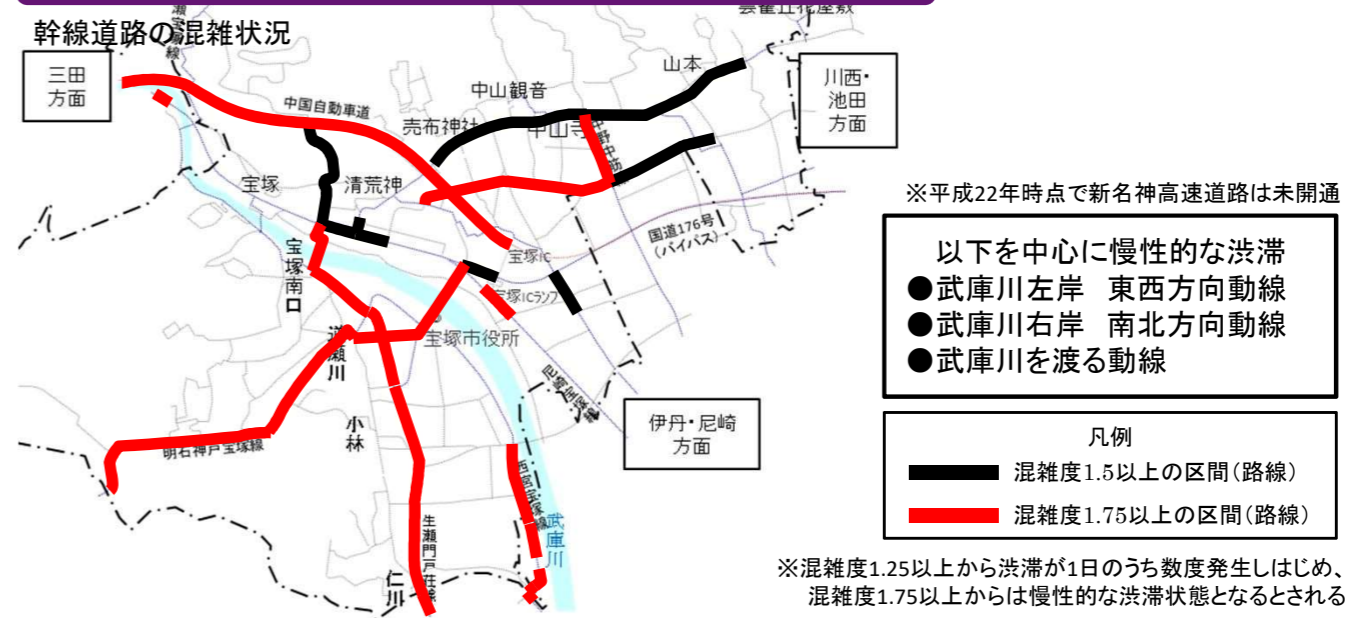
●確認2 ～細街路の安全性～



●確認3 ～需要と供給～



3-2)現在の交通需要>道路の交通容量(≒道路数)を確認



3-3)将来の交通需要>道路の交通容量(≒道路数)を確認



現在様々な道路課題が内在している
渋滞対策としての交通容量の充実、まちの基盤としての道路密度充実などが必要

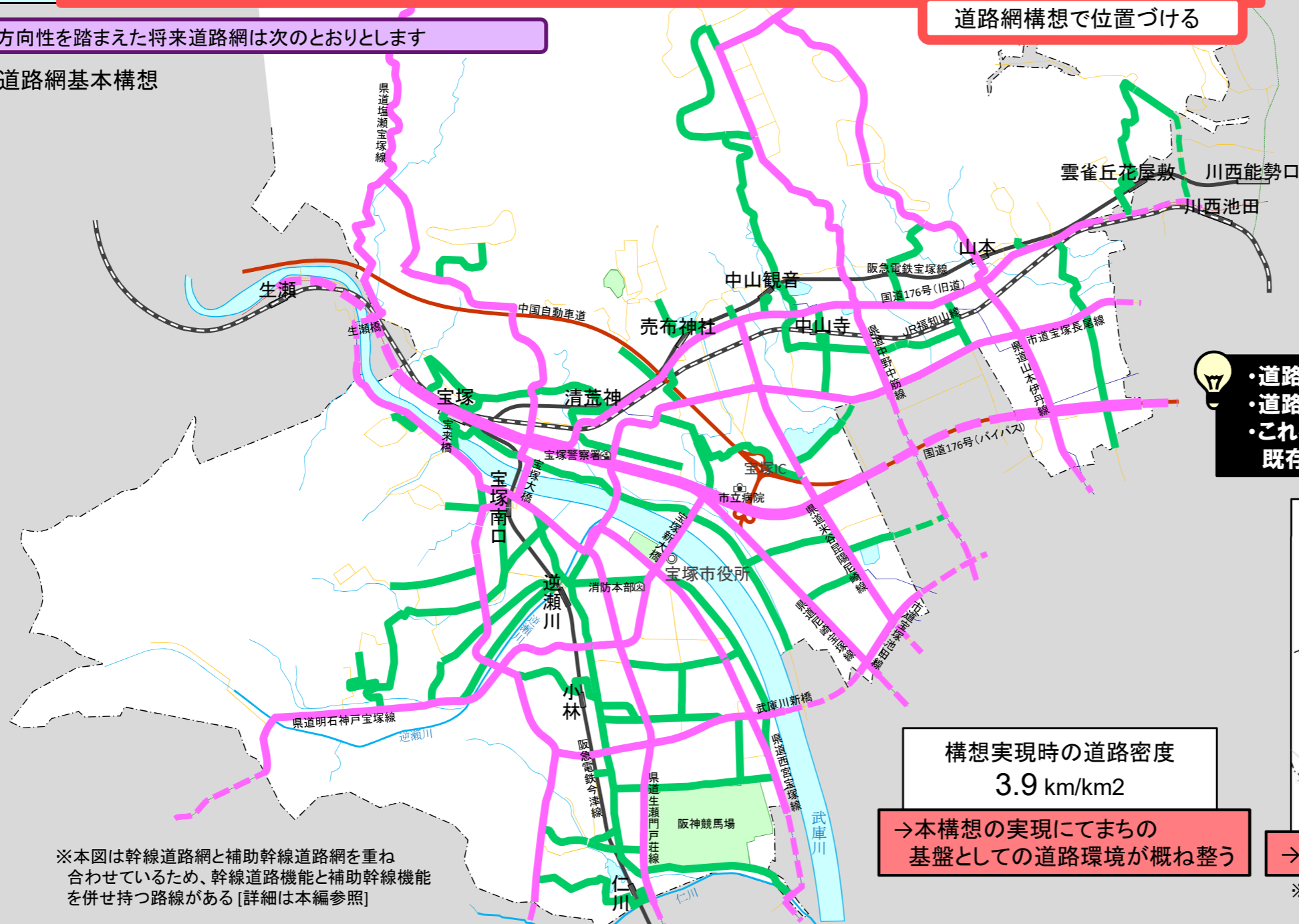
第3章:道路の課題解消に向けた方向性

■様々な道路課題に対し、多様な道路の機能を発揮させるため、以下のとおり道路の機能ごとに分類します。これにより体系的な道路網を構築します

道路の機能と一般的な役割	幹線道路 交通量:多い	補助幹線道路	区画道路(生活道路) 交通量:少ない
宝塚市の道路網構築に求める役割	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏域の骨格を形成 地方生活圏を相互につなぐ 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路と生活道路をつなぎ、交通を集散させる 	<ul style="list-style-type: none"> 沿道利用など生活を支える
宝塚市の目指す方向性	<ul style="list-style-type: none"> 大量の交通をさばく 近隣地域間をつなぐ 高速道路の入り口にアクセスする 	<ul style="list-style-type: none"> 山手地域へアクセスする主軸を確保する まちの基盤として適切な道路密度を確保する 都市核・地域核と生活拠点間のネットワークを形成する 駅等の交通結節点にアクセスする 自転車通行空間のネットワークを形成する など多機能 	<ul style="list-style-type: none"> 良好な生活環境の創出 沿道サービスの提供 安全な沿道環境
	<ul style="list-style-type: none"> 慢性的な渋滞解消を目指す(混雑度1.75の解消) 広域的な移動を担う既決定の都市計画道路(未整備路線を含む)と既存の主要な国道、県道、市道にて幹線道路網を構築する 	<ul style="list-style-type: none"> 上記役割に資する既存道路を補助幹線道路として道路密度を確保し、防災機能や市街地形成機能の向上を目指す(道路密度目標3.5~4.0km/km²) 地域内の移動を支える都市計画道路(未整備路線を含む)と、まちの基盤として必要な既存の県道、市道にて補助幹線道路網を構築する 	<ul style="list-style-type: none"> 適切な道路網を構築することで、渋滞など道路の機能不足による生活道路の抜け道利用を低減し、安全性を高める

■目指す方向性を踏まえた将来道路網は次のとおりとします

宝塚市道路網基本構想



凡例

- 幹線道路 (Pink line)
- 補助幹線道路 (Green line)
- 高速道路 (Red line)

※高速道路は高速自動車国道を指す

●道路の機能ごとに市の求める役割を定めた
●道路の機能ごとに市の目指す方向性を定めた
●これらを踏まえ、都市計画道路に加え
既存道路を活かして宝塚市の将来道路網を定めた

構想実現時の道路密度
3.9 km/km²
→本構想の実現にてまちの基盤としての道路環境が概ね整う

構想実現時の混雑状況

凡例

- 混雑度1.25以上 (Green line)
- 混雑度1.75以上: ほぼなし (Red line)

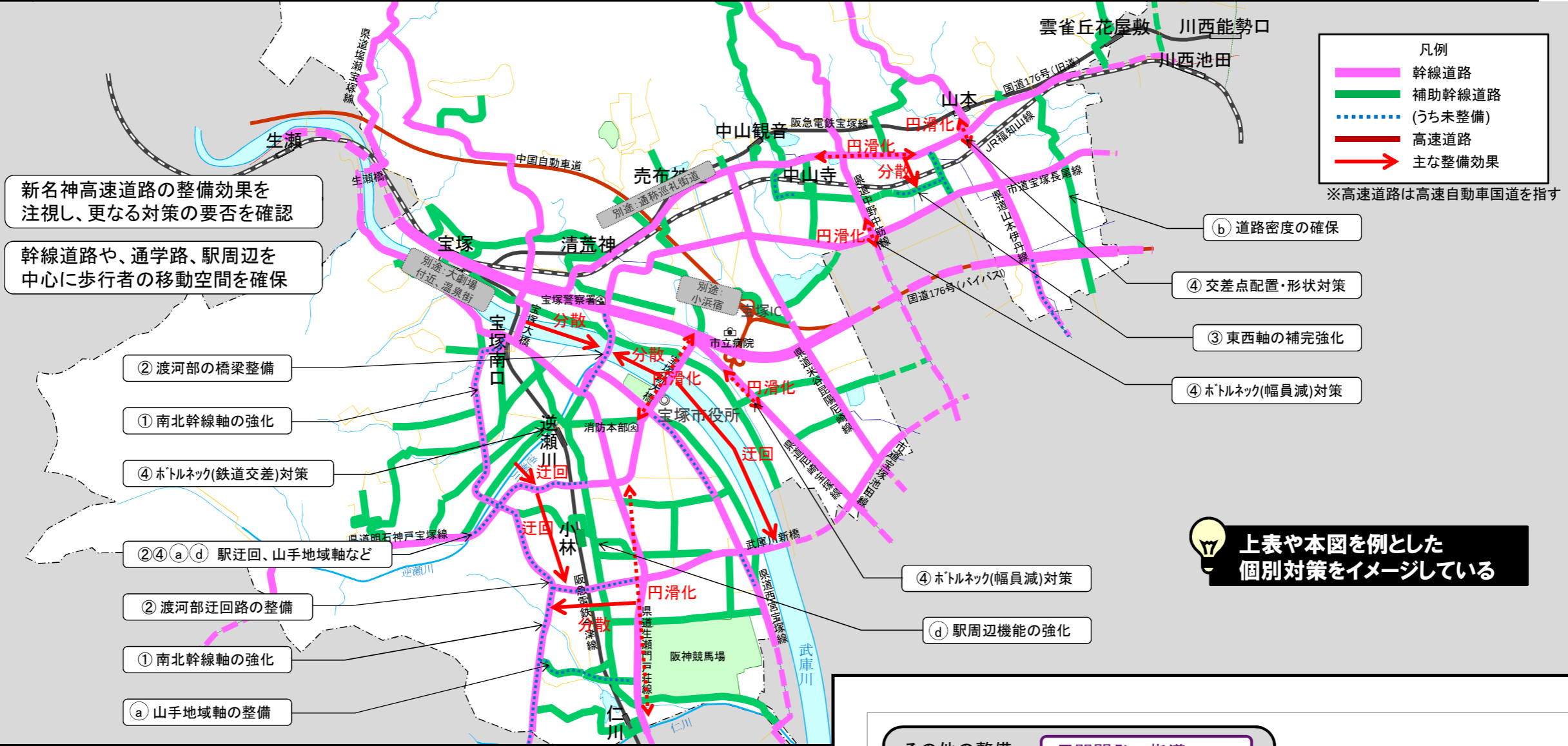
→本構想の実現にて慢性的な渋滞は概ね解消
※軽度の渋滞は残るが、交通量の減少傾向を踏まえ今後の社会情勢の変化を注視し適宜見直す

※本図は幹線道路網と補助幹線道路網を重ね合わせているため、幹線道路機能と補助幹線機能を併せ持つ路線がある [詳細は本編参照]

第4章: 道路網基本構想の実現に向けた対応策

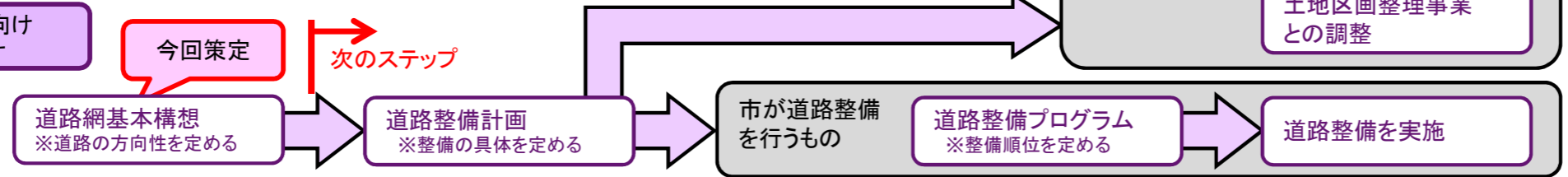
■ 道路網構想の実現に向けた個別具体的な主な対応策は次のとおりとします

道路の機能	幹線道路	補助幹線道路
構想実現に向けた対応策	<p>・幹線道路ごとに課題を明らかにし、整備や一部改良により本来担うべき機能の発現をはかる</p> <p>①武庫川右岸 南北方向の渋滞対策 ~県道生瀬門戸荘線など~ ⇒【交通分散路の整備】</p> <p>②武庫川渡河部の渋滞対策 ~宝塚新大橋、宝塚大橋~ ⇒【交通分散路の整備】</p> <p>③武庫川左岸 東西方向の渋滞対策 ~国道176号、ほか東西方向や接続道路の渋滞~ ⇒【高速道路への誘導喚起】、【交通分散路の整備】</p> <p>④その他幅員減などの局所的対策 ~県道中野中筋線幅員減、 県道尼崎宝塚線幅員減、山本駅付近の交差点配置、形状の不良、 県道明石神戸宝塚線 逆瀬川駅付近高さ制限など~ ⇒【幅員確保の整備】、【迂回路の整備】</p>	<p>・補助幹線道路ごとに課題を明らかにし、整備や一部改良により本来担うべき機能の発現をはかる</p> <p>a <山手地域へアクセスし主軸を確保することで防災機能等を高める> ・山手地域へ主軸アクセス道路の幅員確保</p> <p>b <まちづくりとして望ましい道路密度を確保する> ・道路密度の確保に資する路線の幅員確保</p> <p>c <核・拠点間ネットワークを形成する> ・核と拠点を連絡する主軸道路の幅員確保</p> <p>d <駅にアクセスし、交通結節点機能を高める> ・鉄道駅へのアクセス道路の幅員確保、駅前広場の確保 ・鉄道駅に対する迂回路のルート、幅員確保</p> <p>e <自転車ネットワークを形成する> ・自転車需要が見込まれる路線のネットワーク化、通行空間の幅員確保</p>



第5章: 今後の具体的取組

■ 本構想の実現に向け次のとおり進めます



今後、市が整備するものと
その他整備手法を分ける
効率的、効果的な整備順を定め、
道路改良を図る

■背景・目的

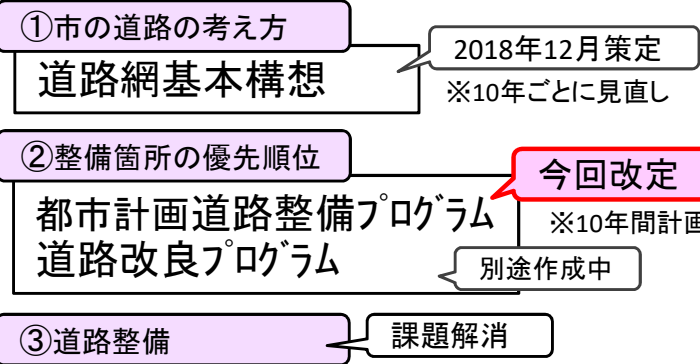
道路の課題に対し、効果的に対策するため、優先的に整備すべき路線と整備の目的を定めます

宝塚市は、人口減少社会の到来や逼迫した財政状況、交通事情の変化など、道路をとりまく社会情勢の変化を踏まえ、将来的な道路網のあり方と整備の必要性を明らかにした宝塚市道路網基本構想(H30.12)を策定しました。

この構想に基づき、公共事業に求められる効果的・効率的な実施と透明性の確保のため、今回宝塚市都市計画道路整備プログラムを改定し、道路網構築に向け優先的に整備すべき路線と整備時期の目的を定めます。

■位置づけ

道路課題の解決に向けた、本プログラムの位置づけは以下のとおりです。



1. 事業継続路線、2. 新規着手路線、3. 事業調整路線の区分に分け、表および図のとおり路線を位置づけます

1. 事業を継続する路線

図上番号	都市計画道路名	延長	完了予定	事業主体
①	尼崎宝塚線 [小浜南工区]	0.4 km	前期	兵庫県
②	荒地西山線 [小林工区]	0.6 km	前期	宝塚市
③	競馬場高丸線 [鹿塩工区]	0.2 km	前期	宝塚市
④	競馬場高丸線 [仁川宮西町工区]	0.3 km	前期	宝塚市

2. 新たに事業を予定する路線

図上番号	都市計画道路名	延長	着手予定	完了予定	事業主体
⑤	中筋伊丹線 [中筋工区]	0.8 km	前期	継続	兵庫県
⑥	中筋山本線 [中筋東工区]	0.1 km	前期	継続	宝塚市
⑦	競馬場高丸線 [仁川清風台工区]	0.4 km	前期	継続	宝塚市
⑧	山手幹線 [仁川清風台工区] ※仁川高丸接続暫定整備	0.3 km	前期	継続	宝塚市
⑨	伊子志旭町線	0.8 km	後期	継続	宝塚市
⑩	宝塚長尾線 [旭町工区]	0.1 km	後期	継続	宝塚市

凡例

- 整備済 ※ 〰 は付帯条件有
- 未整備
- うち10年間の計画路線
- 1 事業継続
- 2-1 前期着手 [R1～R5]
- 2-2 後期着手 [R6～R10]
- 3 検討・調整 ※ R:令和. 数字は年度

3. 事業の方針などについて 検討・調整をはかる路線

図上番号	都市計画道路名	事業主体
⑪	荒地西山線 [千種工区]	兵庫県
⑫	宝塚平井線 [清荒神工区] ※都市計画未決定	兵庫県
⑬	宝塚長尾線 [中筋7丁目工区] ※都市計画要変更	宝塚市

本プログラムは、社会情勢や財政状況などの変化等に応じ適宜見直すこととします。