

令和5年度 第2回 兵庫県都市計画審議会

第2号議案

阪神間都市計画道路の変更

(3.3.240号 中筋伊丹線の変更)

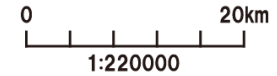
宝塚市 位置図

宝塚市

人口: 226,432人(R2.10.1)

面積: 101.80km²

兵庫県



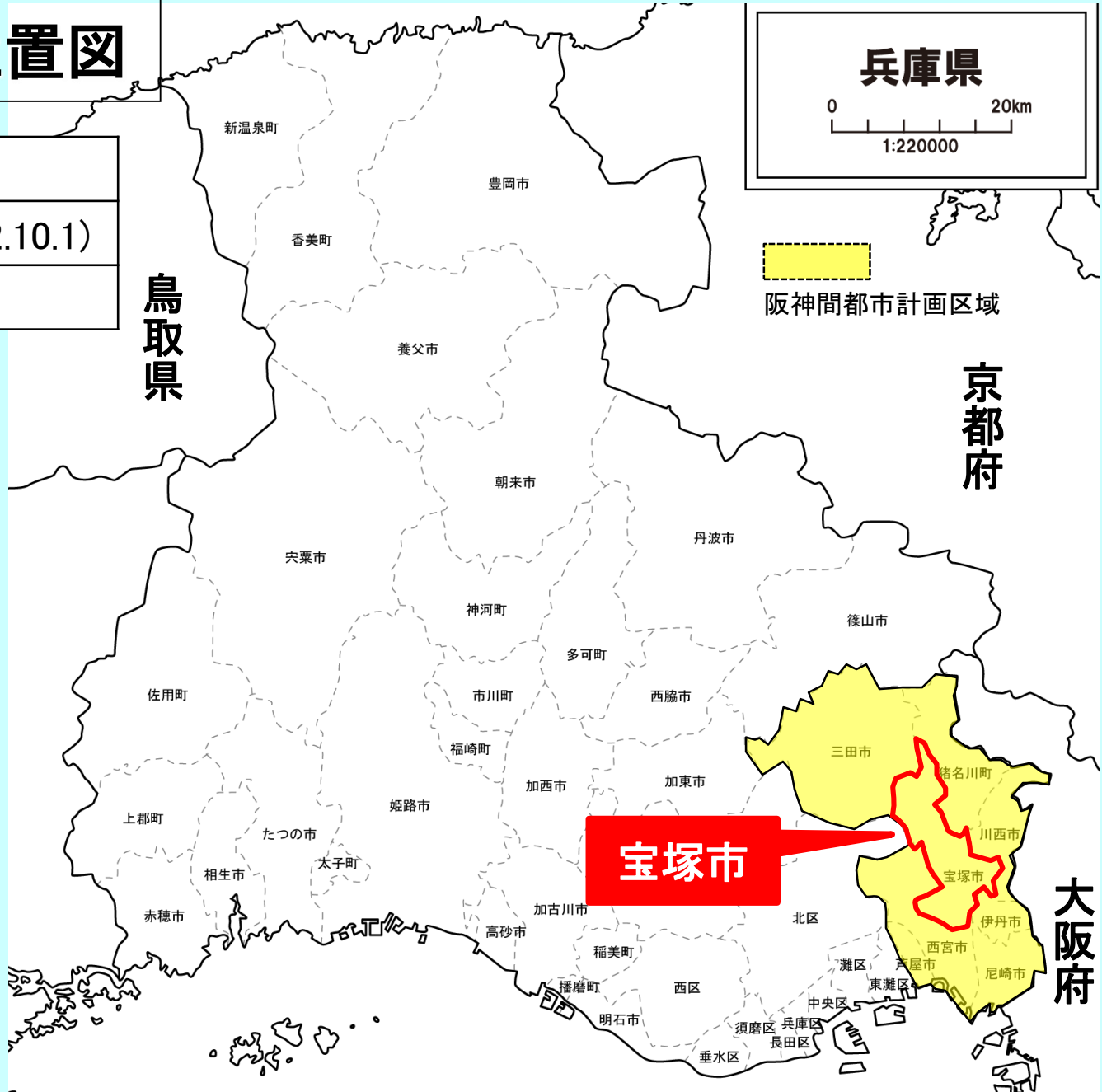
阪神間都市計画区域

鳥取県

京都府

宝塚市

大阪府



阪神間都市計画道路 中筋伊丹線 位置図

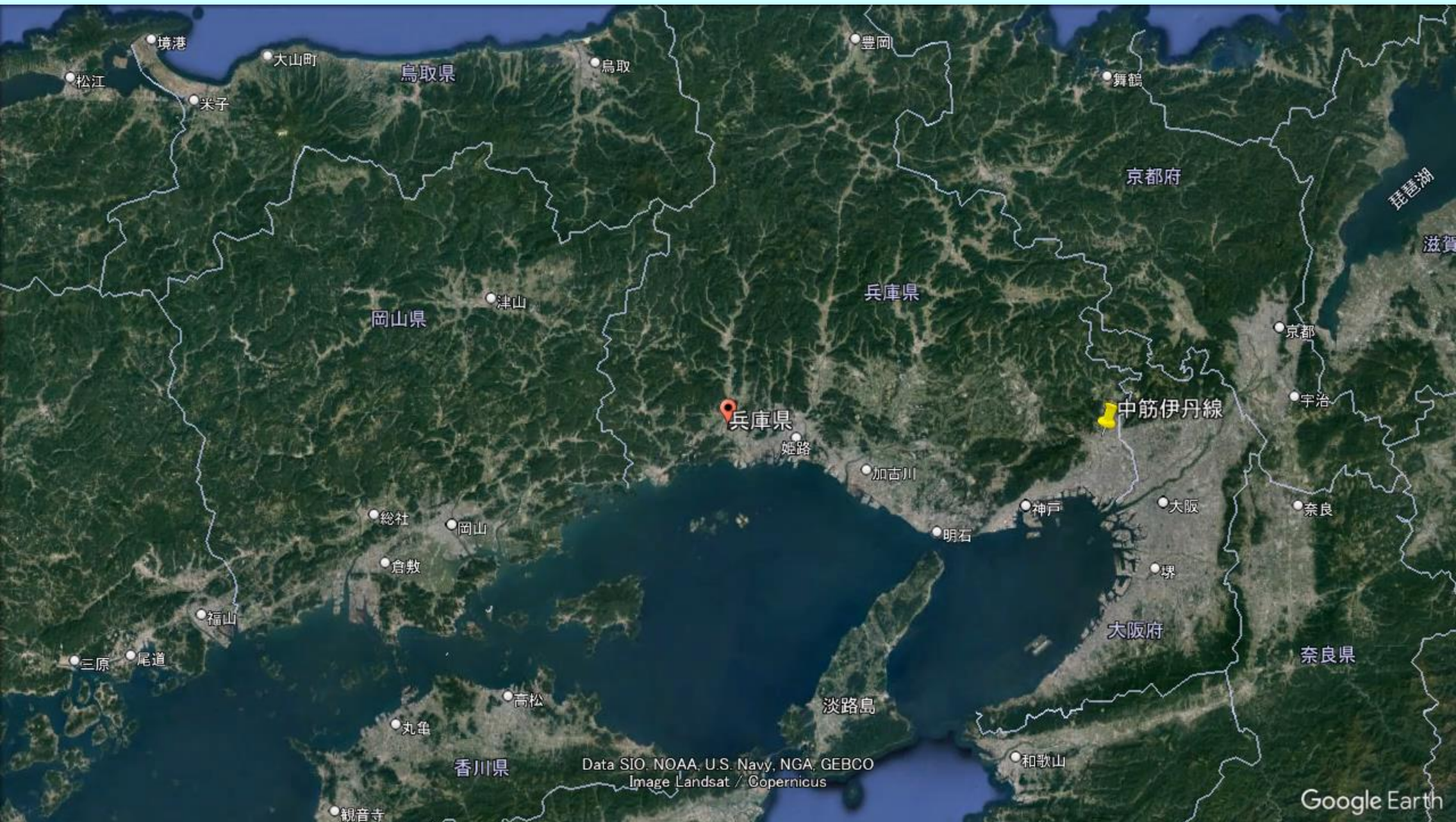


宝塚市全体図



中筋伊丹線周辺図

航空写真



航空写真

3.3.240号 中筋伊丹線

種別：幹線街路

延長：約730m

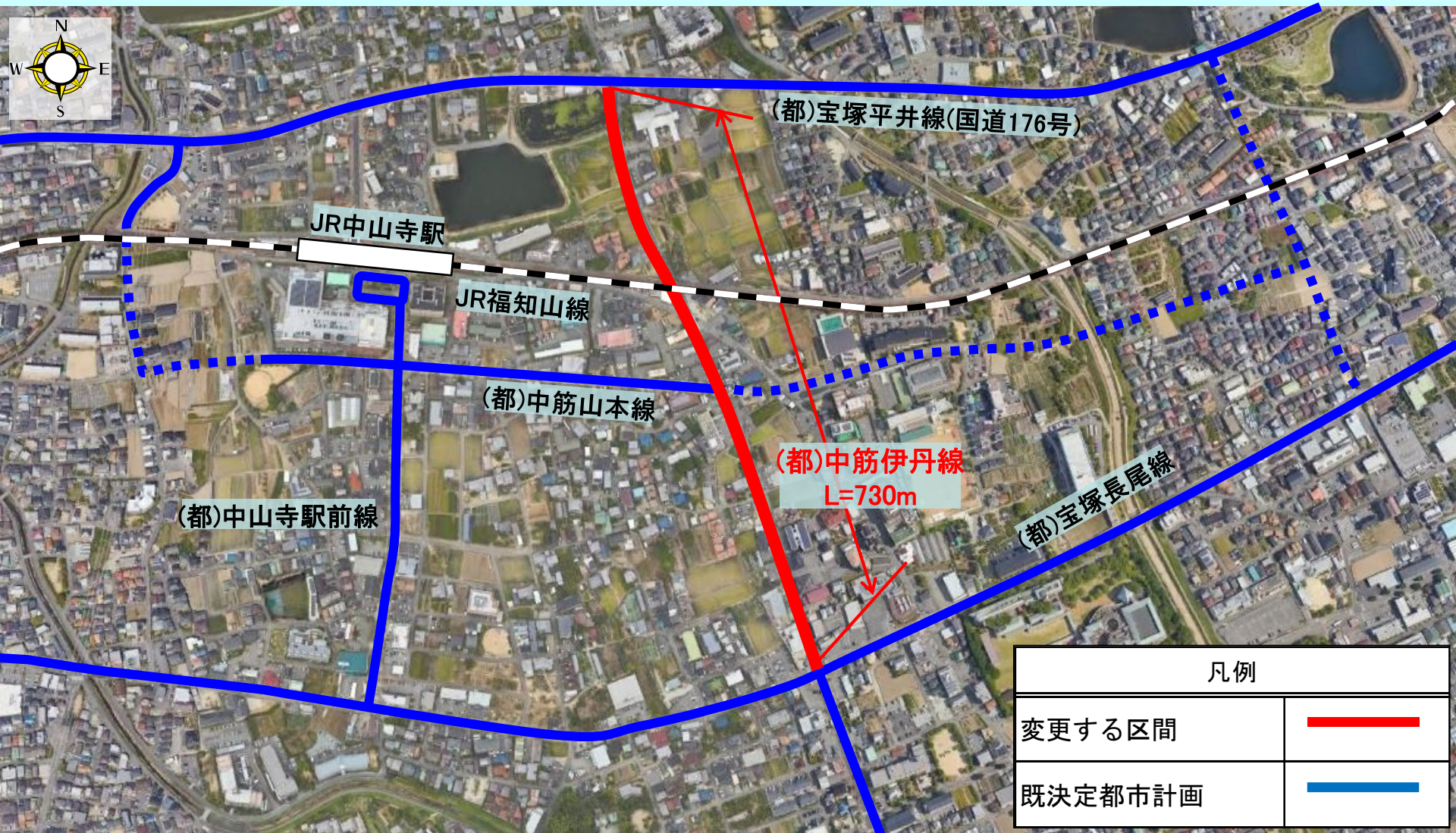
起点：中筋3丁目

車線数：4車線

終点：中筋7丁目

代表幅員：25m

構造形式：地表式



凡例

変更する区間

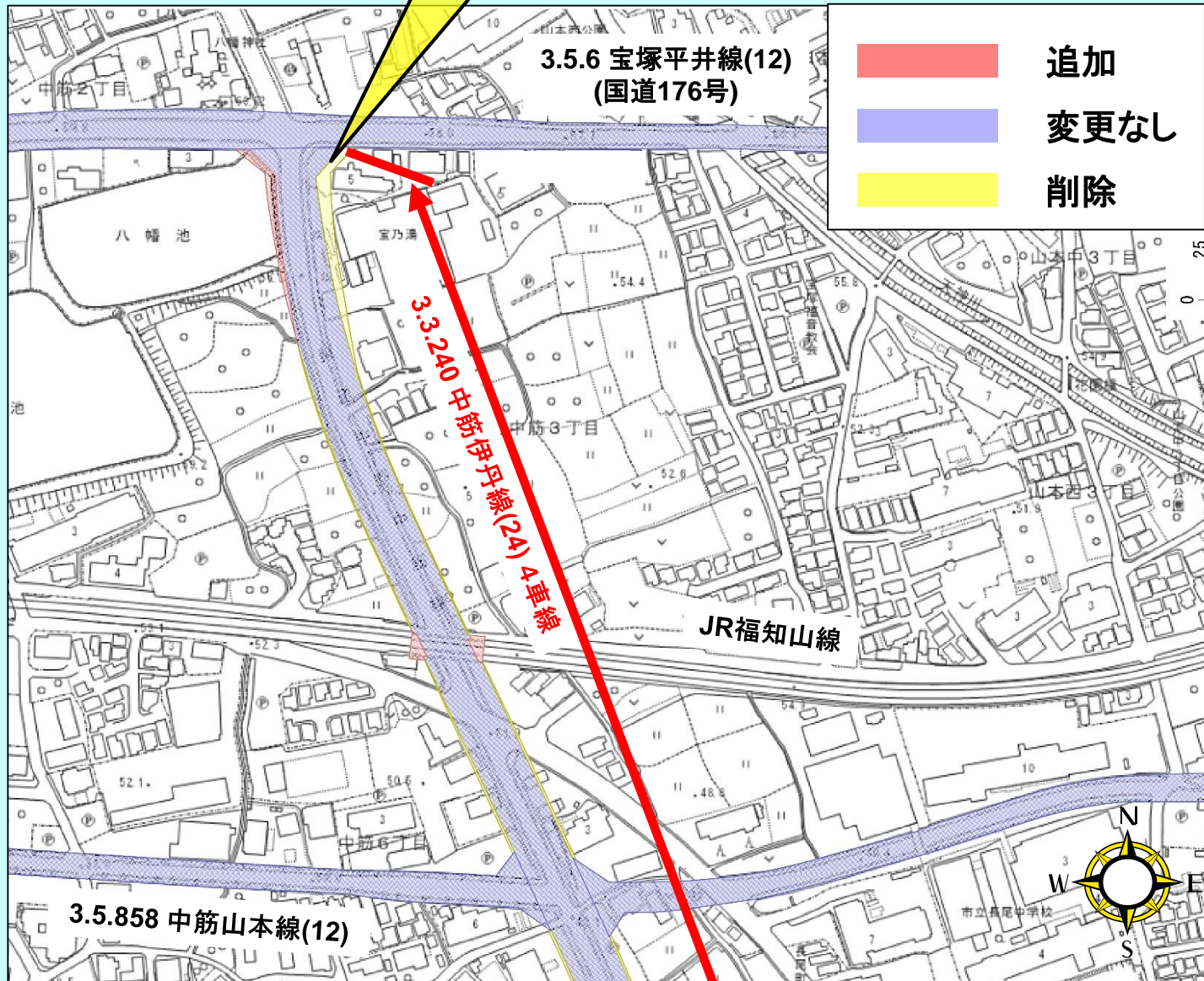


既決定都市計画



計画図(北側)

今回都市計画
変更箇所



計画図(南側)



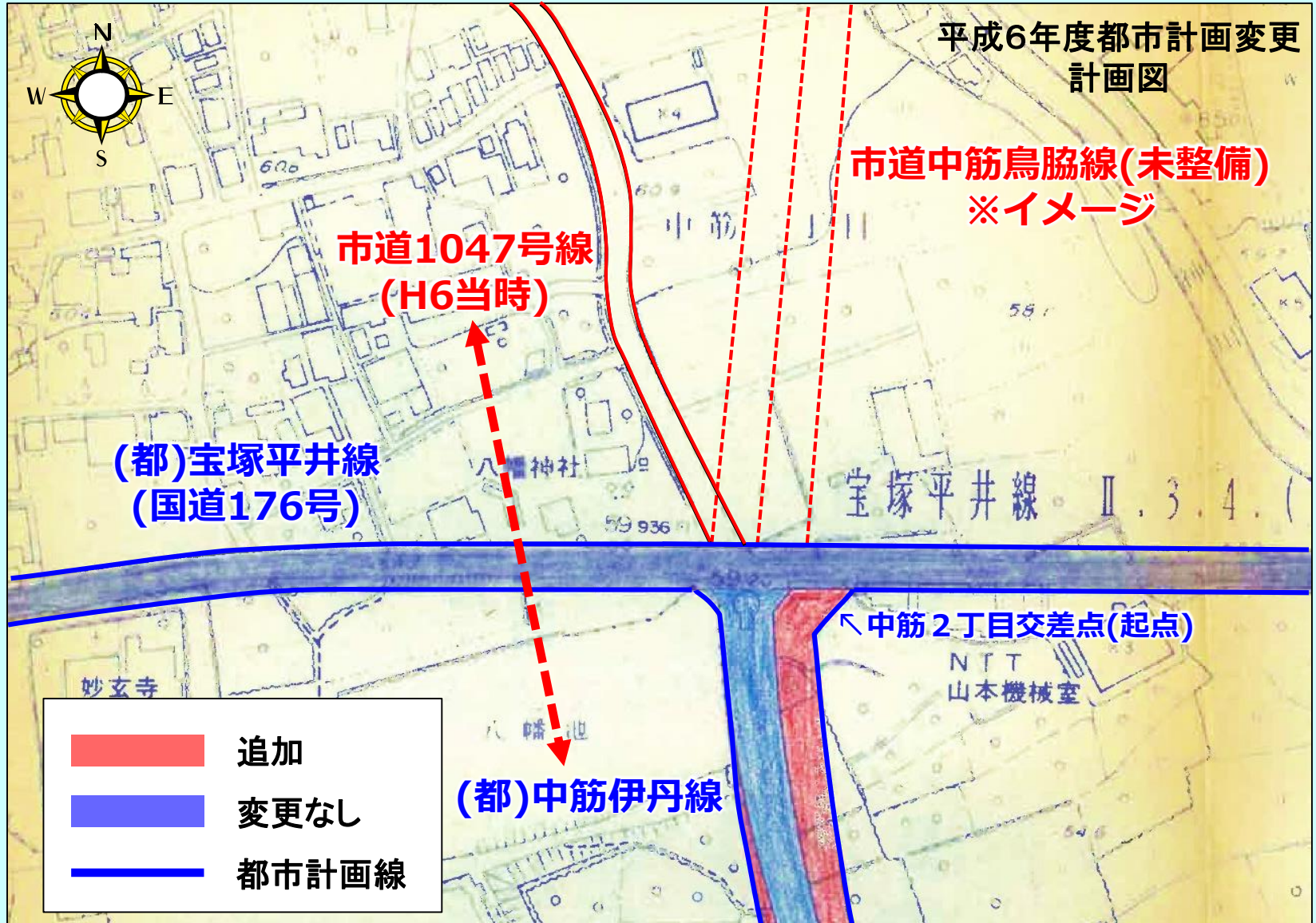
都市計画変更の要点

①起点部の接続先である市道中筋鳥脇線の整備見込みが無くなったことに伴う交差点接続位置の変更

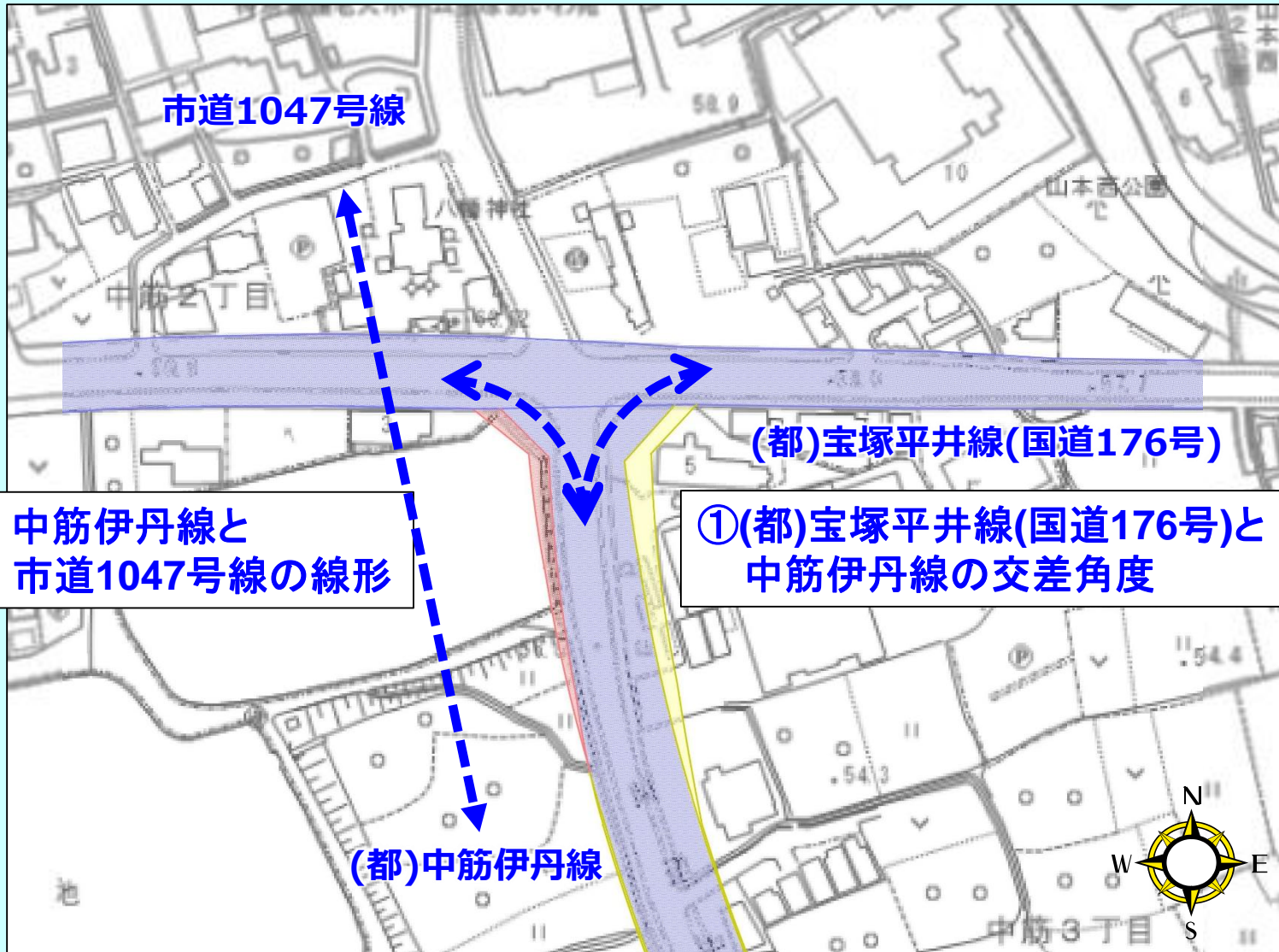
②計画幅員の変更

- ・自転車専用通行帯の追加

①起点部の接続先である市道中筋鳥脇線の整備見込みが無くなったことに伴う交差点接続位置の変更

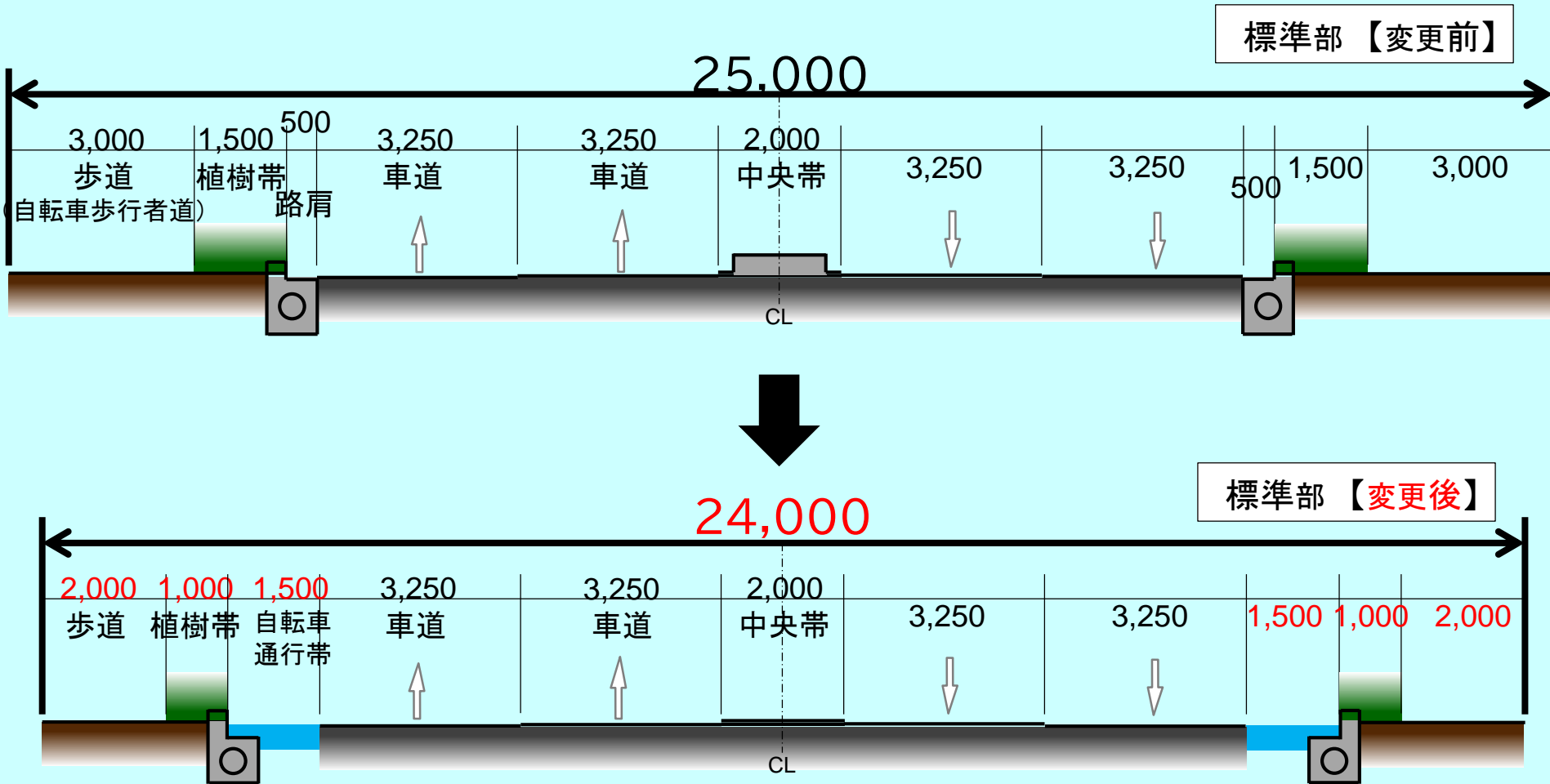


①起点部の接続先である市道中筋鳥脇線の整備見込みが無くなったことに伴う交差点接続位置の変更



②計画幅員の変更

・自転車専用通行帯の追加



説明会等の実施状況

令和5年9月24日	説明会開催(参加者57名)
令和5年10月20日	市案の申し出
令和5年11月1日	県案の作成
令和5年11月1日	宝塚市への意見照会
令和5年11月14日 ～11月28日	案の縦覧 (縦覧場所:県都市計画課、宝塚市) →縦覧者4名、意見書2通
令和6年2月29日	意見照会に対する回答 →異存なし 宝塚市都市計画審議会(令和6年2月16日)

意見書の要旨(1/6)

	意見	県の考え方
1-①	これまでも渋滞していたのに、なぜ今のタイミングで計画が具体化したのか。	事業実施については、限られた予算において、優先順位の高い箇所から順次整備を進めています。中筋伊丹線は平成30年度より事業化に向けた検討を実施しており、その成果を基に関係機関と協議を行ったところ、中筋伊丹線の線形を変更する必要が生じたことから、現在都市計画変更の手続を進めています。
1-②	今後の道路需要(通行車両数の予想)の根拠が、人口の推移予想と相違している。	宝塚市の人口は減少する見込みですが、将来交通需要は経済状況や車の保有台数等も影響するため人口推計ほどは減少せず、渋滞解消のためには、道路整備は今後も必要と考えています。

意見書の要旨(2/6)

	意見	県の考え方
1-③	なぜ4車線への拡幅が渋滞解消への最善策と言えるのか。交差点の改良で渋滞解消ができればコスト的には最善と思われる。	中筋伊丹線は現在2車線で暫定供用していますが、円滑に通行できる交通量を超過していることが、渋滞の原因の一つと考えられることから、4車線への拡幅が必要と考えています。なお、将来交通量を推計した結果でも、4車線への拡幅は必要です。
1-④	宝塚市の地場産業である植木産業に最も必要である圃場を減少させてまで、今後減少すると予想される車両需要のためにコストをかけ、道路拡幅を行う必要があるのか。	

意見書の要旨(3/6)

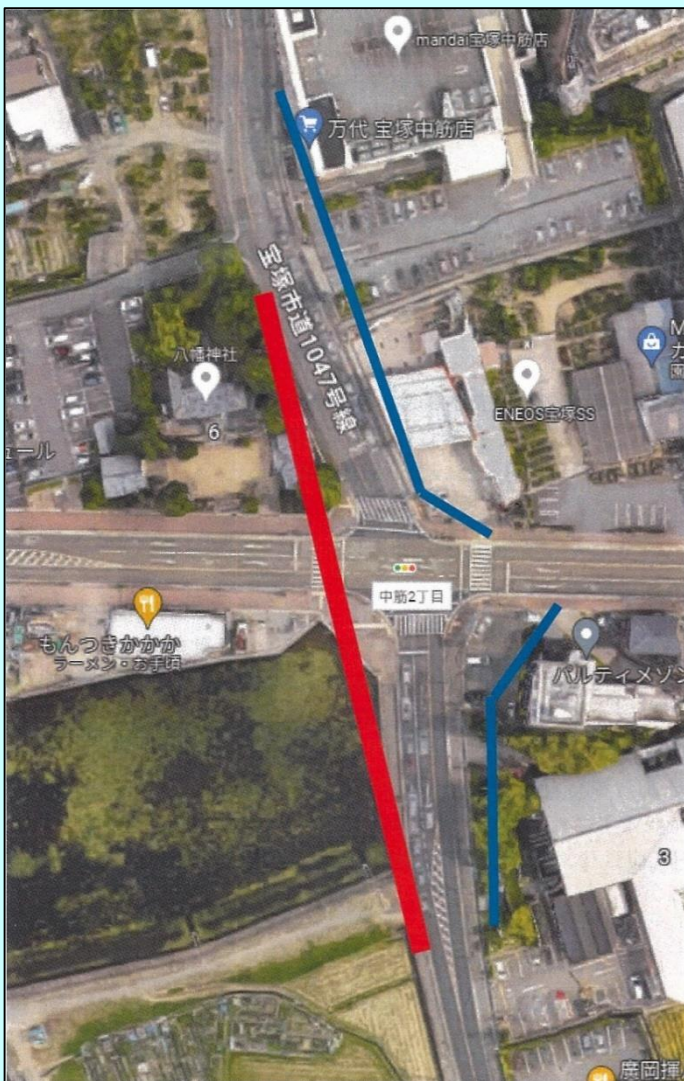
	意見	県の考え方
1-⑤	大阪市では御堂筋を全面歩行者専用に変更する計画が実施されてきており、その根拠は今後の交通量の減少が予測されていることに起因するとされている。兵庫県、宝塚市においても車中心の道路政策の大胆な変更が検討されても良いのではないかと。	大阪市の御堂筋の計画はシンボルロードとしての側面を持ち、周辺に迂回を誘導可能な道路網が整備されています。一方、中筋伊丹線は性質が異なっており、将来の交通需要に応える拡幅や歩道・自転車専用通行帯の整備による安全性の確保は引き続き必要と考えています。

意見書の要旨(4/6)

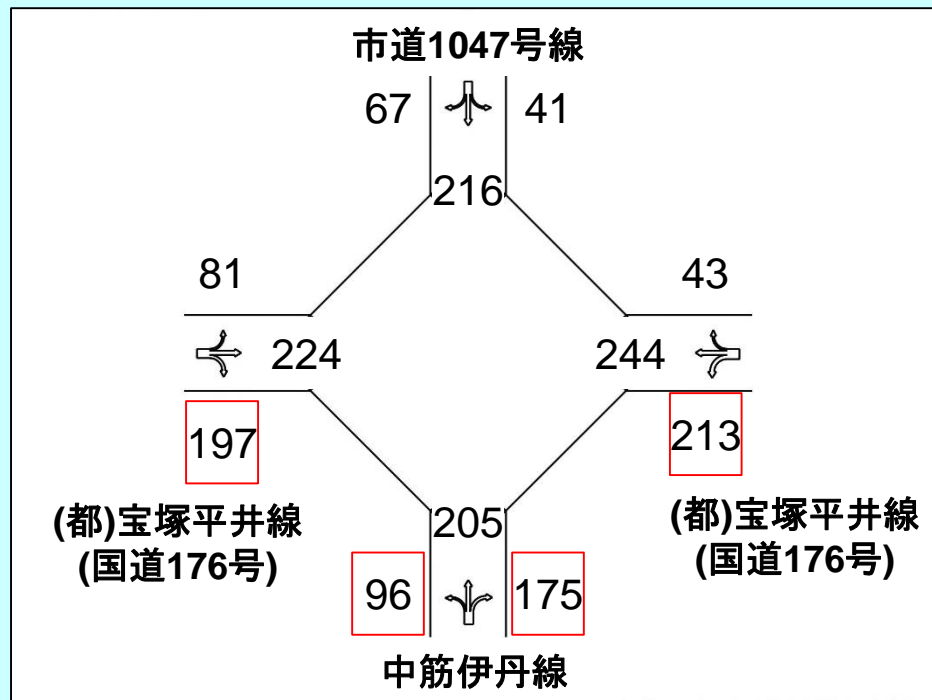
	意見	県の考え方
2-①	<p>中筋2丁目交差点について、交差点をもっと西側に移動させ、南北動線を直線にしたほうが良いのではないかと。</p> <p>※提案図面の提出あり</p>	<p>中筋2丁目交差点付近における道路の設計にあたっては、宝塚平井線と中筋伊丹線間の交通が多いことから、安全性に考慮し、両道路の交差角度を直角に近づけることを最優先としています。中筋伊丹線と市道1047号線の線形についても直線に近づくよう、市道1047号線の改良を検討しています。</p>

意見書の要旨(4/6)

意見書で提出のあった図面



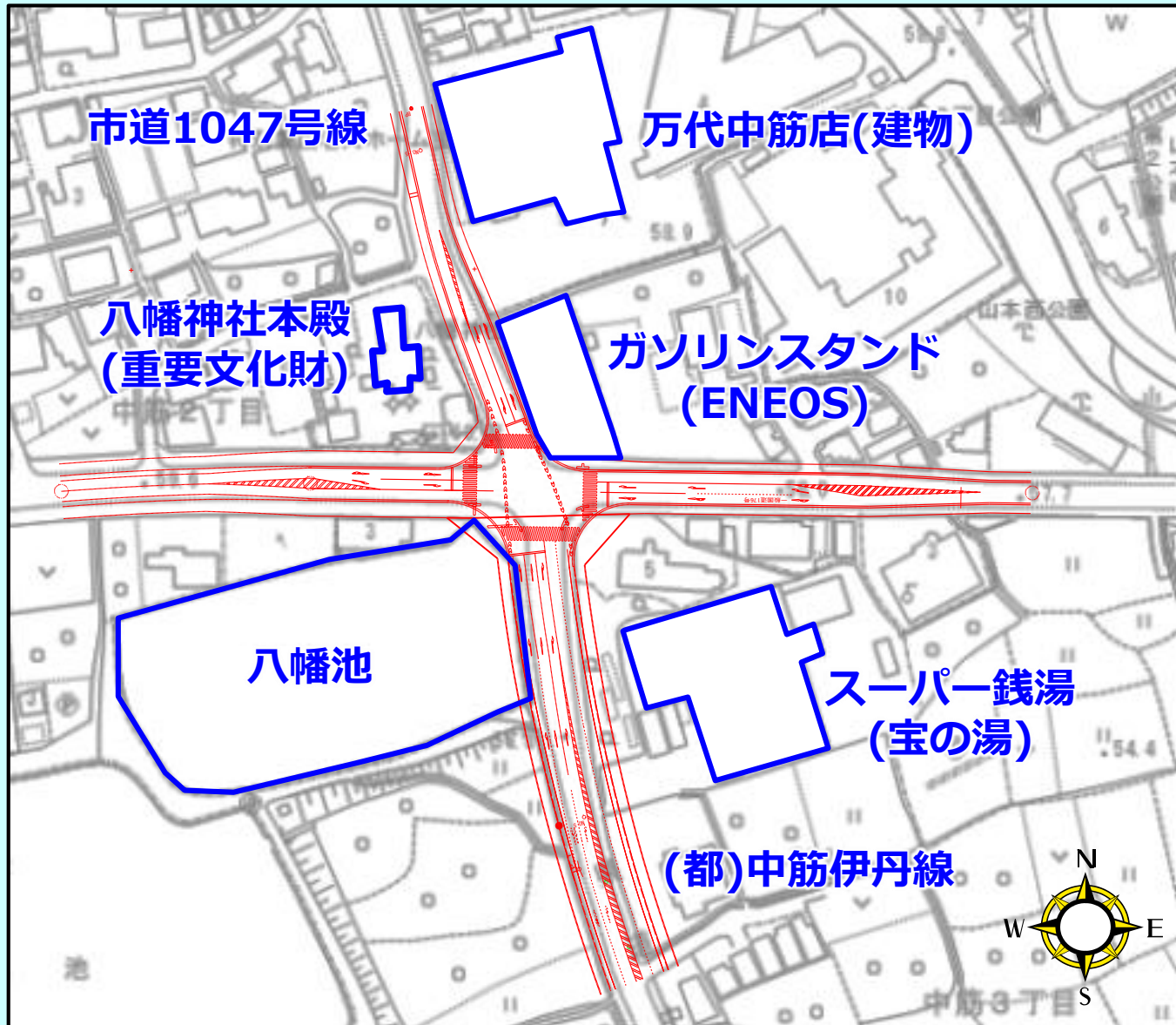
中筋2丁目交差点における方向別交通量(推計)



意見書の要旨(5/6)

	意見	県の考え方
2-②	将来も見据えて現状最も効率的で費用も抑えられる計画に修正すべきである。	交差点の安全性を確保し、八幡神社本殿を回避する条件下で、万代の建物やガソリンスタンドの地下タンク等は回避しており、費用は抑えられた計画と考えています。

意見書の要旨(5/6)



意見書の要旨(6/6)

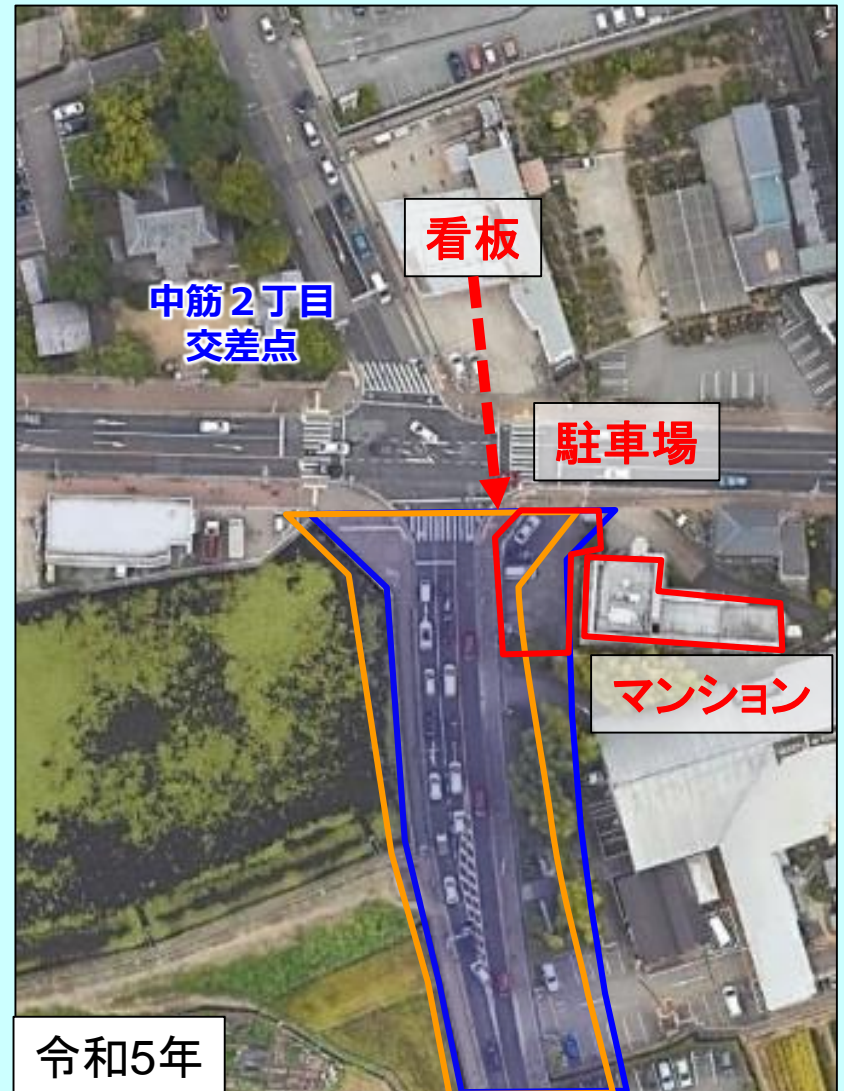
	意見	県の考え方
2-③	八幡池について、面積が減少する分の水源確保の為、掘り下げる等の必要があると考える。	八幡池の水量確保については、事業の実施段階で適切に対応します。
2-④	中筋2丁目交差点にあるマンションにおいて、現契約駐車場の代替地が必要、駐車場収入、看板収入がなくなるのに加え、入居者用駐車場がなくなることにより、物件価値の減少が著しい。	収入のある物件については、事業実施段階において、用地、補償の調査を行い、各種法令等に沿って、適切に対応します。

意見書の要旨(6/6)

写真出典: 国土地理院



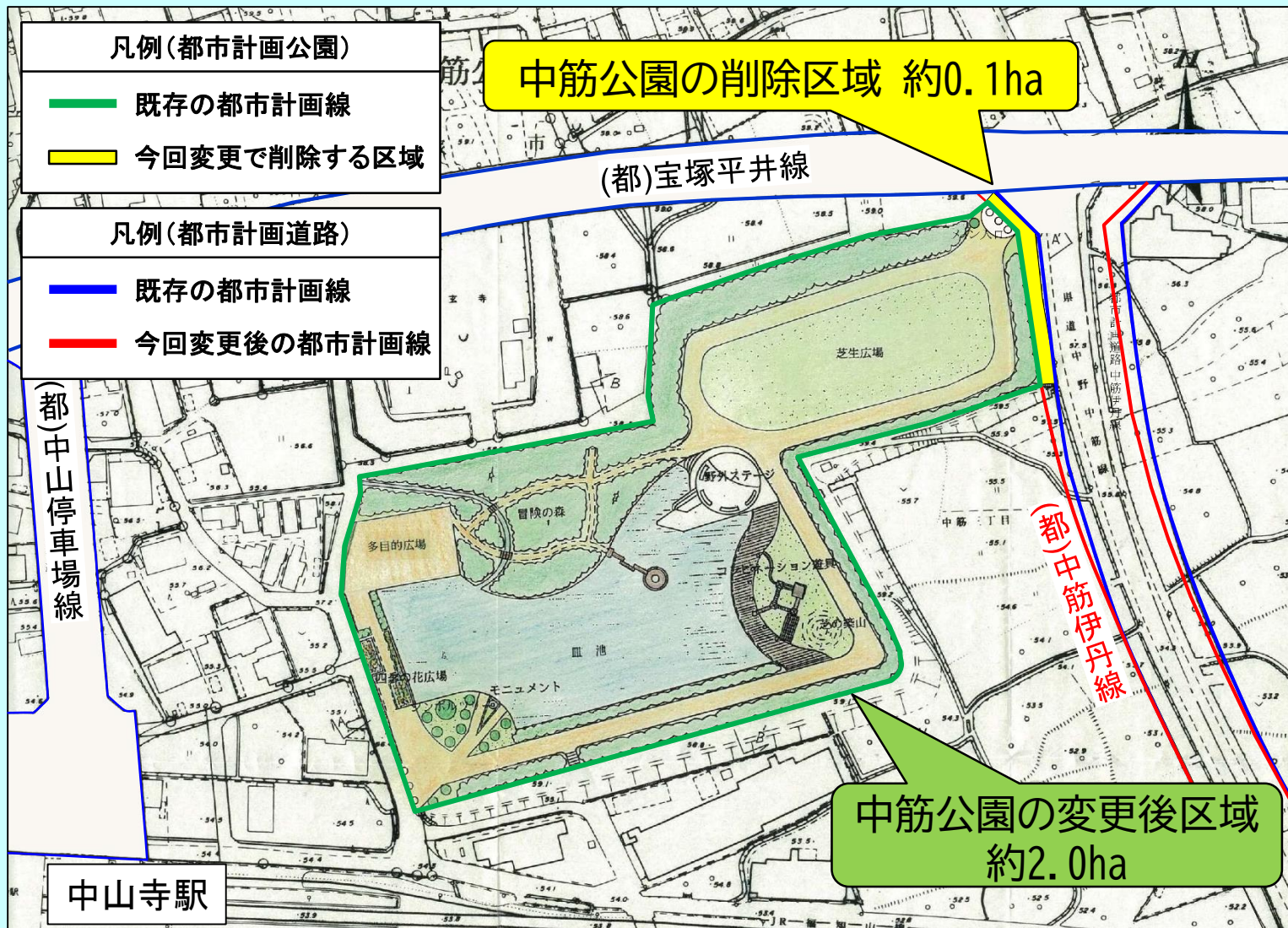
写真出典: Google Map



説明会における意見と市の回答(1/1)

	意見	県の回答
①	道路を拡幅すると交通量が増えるのは当然であるが、市はそれを良しとしているのか。	中筋伊丹線の拡幅後の交通量の増加は、周辺の生活道路を抜け道としている通過交通が中筋伊丹線に移ることに因ると考えています。生活道路の交通量が減少し、道路毎に適切な役割分担がなされることで、地域住民の安心安全につながると考えています。

(参考)都市計画公園の変更(宝塚市決定)



(参考)都市計画道路の変更 (宝塚市決定)

(都)中筋山本線

