

宝塚市道路網基本構想

平成 30 年（2018 年）12 月

宝 塚 市

目次

第1章	はじめに ～基本構想策定の背景～	1 ページ
1-1	策定の背景と目的	1
1-2	構想の役割と位置づけ	3
1-3	構想の構成と期間	5
1-4	構想策定の経過	6
第2章	宝塚市の現状と道路課題の確認	7 ページ
2-1	宝塚市の現状	7
2-2	宝塚市の道路の課題	18
第3章	道路の課題解消に向けた方向性	34 ページ
3-1	道路の機能別分類	34
3-2	宝塚市の求める機能別の役割	36
3-3	道路の機能別に見た道路課題と対応の方向性	37
3-4	道路網基本構想	54
3-5	歩行者の移動空間としての道路	58

第4章	道路網基本構想の実現に向けた対応策	・・・60ページ
4-1	対策の前提	・・・60
4-2	道路の機能別に見た構想実現に向けた対応策	・・・60
4-3	歩行者の移動空間に対する課題解決の対応策	・・・76
4-4	他施策との連携	・・・81
第5章	今後の具体的取組	・・・83ページ
5-1	道路整備計画の策定	・・・83
5-2	道路整備プログラムの作成、更新	・・・84

第1章 はじめに～基本構想策定の背景～

1-1 策定の背景と目的

宝塚市では、宝塚市総合計画やたからづか都市計画マスタープランを上位計画として、当面10年間の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を策定し、都市計画道路荒地西山線や競馬場高丸線などの整備を順次進めています。一方で、一般市道を含めた市域全体での道路整備に関する基本的な考え方を示した計画は、これまで策定したことがありません。

本市は、都市の骨格となる道路密度*が低いことや、交通渋滞が慢性化していることなどの課題を抱えており、市民のニーズ*からも「道路・交通」は重点的に取り組むことが特に必要と考えられる施策（重要度が高く満足度が低い）です。

道路の課題解決に向け都市計画道路の整備に引き続き取り組む一方、「住み続けたい、関わり続けたい、訪れてみたいまち」の実現のため、安全性、防災性、快適性、利便性の向上を図り、併せて賑わいの創出など多様化する課題に対し、多大な時間と費用を要する都市計画道路の整備だけに頼ってはいは、期待される整備効果を早期に得るこ

とが困難です。

今後は、都市計画道路のより計画的な整備に加え、既存の道路を上手く活用することで、より費用対効果が大きく、かつ効果を早期に得られる解決方法も検討していく必要があります。

道路の効率的な整備のためには、道路の諸課題を体系的に考察し、道路網のあり方を定め、次に道路網に位置付けられた道路の課題解消の詳細計画を立て、さらに整備箇所の優先順序を定めていくことが必要です。そのため、宝塚市の道路網のあり方を定めるため、現状、課題、解決方法を明らかにする計画として「宝塚市道路網基本構想」を策定することにしました。

※道路密度：単位面積当たりの道路延長。ここでは、都市計画区域における市街化区域面積当たりの都市計画道路の計画延長

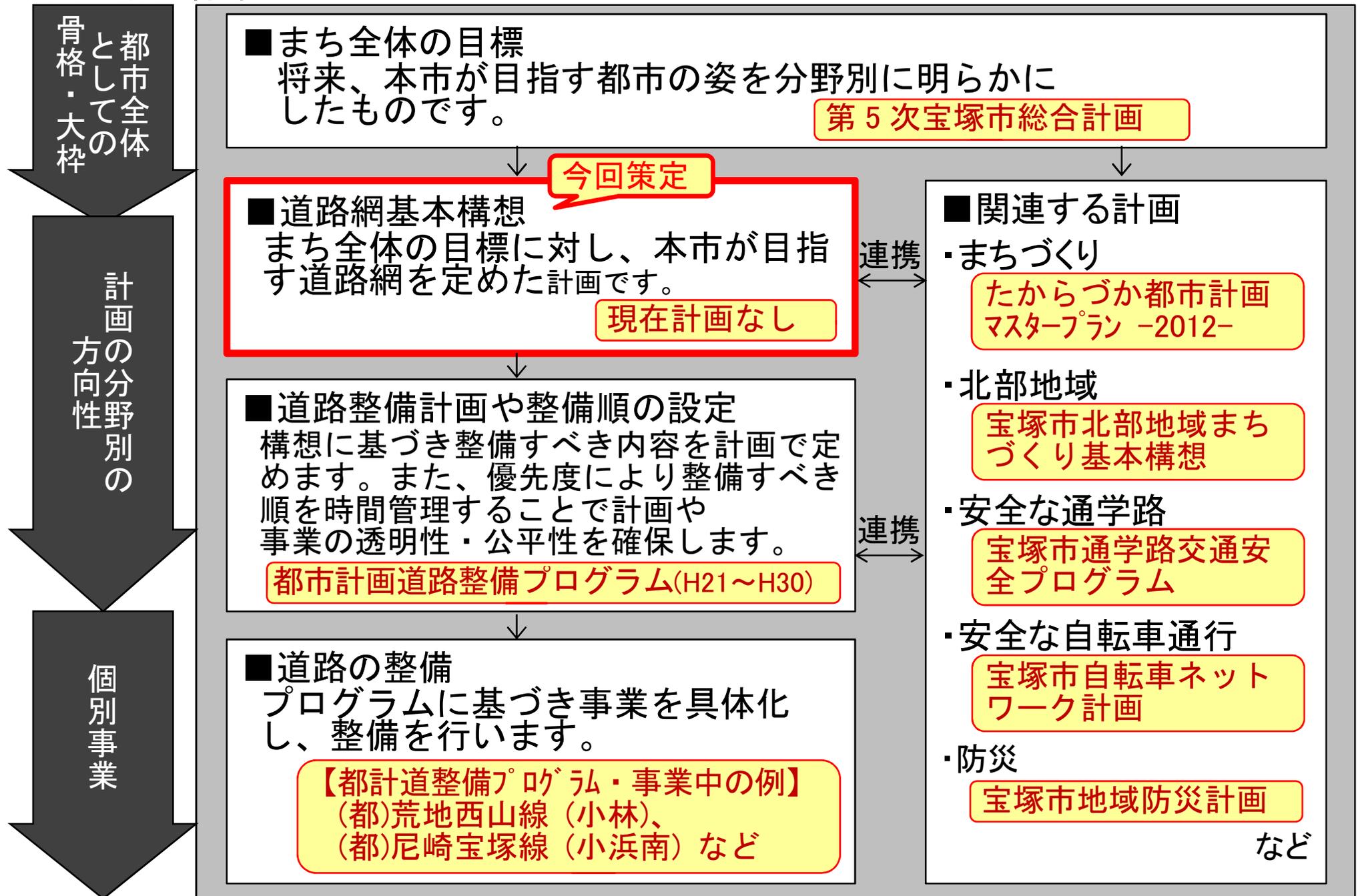
※市民のニーズ：第5次宝塚市総合計画に先立ち実施した市民アンケート結果による。詳細は第5次総合計画を参照。

1－2 構想の役割と位置づけ

本構想は、「宝塚市総合計画」に基づき、本市が目指す道路網を定めたものとし、「たからづか都市計画マスタープラン」との整合性を図りながら策定します。また、「都市計画道路整備プログラム」は、本構想に基づき都市計画道路の整備優先順位を定めるものとしします。

一方、宝塚市北部地域においては、たからづか都市計画マスタープランで定める県道や主要な市道を道路網の基本とし、追って実施予定の都市計画マスタープラン改訂に合わせ道路網を精査し位置づけを行います。

図：計画体系



1－3 構想の構成と期間

本構想は、将来にわたって宝塚市の道路のあるべき姿を定めるものです。道路網の整備には費用と期間が伴うため、将来の人口や交通の流れなど社会情勢の著しい変化、自動車性能や自動運転技術の向上や道路に密接に関わる変化、経年変化などにより、策定時から大幅な変化が生じた場合は本構想を見直すこととします。なお、期間は概ね10年程度とします。

1-4 構想策定の経過

本構想の作成にあたり、平成29年(2017年)12月～平成30年(2018年)3月、宝塚市道路網基本構想検討懇話会を設置し、学識経験者、市民団体の代表者、公募による市民の合計6人の委員で、計2回の意見交換を行いました。

年 月	内 容
2016年度～ 2017年9月	宝塚市 素案作成
2018年1月	第1回宝塚市道路網検討懇話会 意見聴取
～	宝塚市 素案修正
2018年3月	第2回宝塚市道路網検討懇話会 意見聴取
～	宝塚市 案作成
2018年10月 ～11月	パブリックコメント 意見聴取
2018年12月	宝塚市道路網基本構想 策定

※平成28年度(2016年度)
平成29年(2017年)
平成30年(2018年)

第2章 宝塚市の現状と道路課題の確認

2-1 宝塚市の現状

2-1-1 市の沿革

宝塚市は、昭和29年（1954年）4月に川辺郡宝塚町と武庫郡良元村との合併により市政を施行し、翌年には川辺郡長尾村と西谷村を合併して現在の宝塚市が誕生しました。

古くから人々の営みが続けられてきた宝塚には、大小200基を超える古墳が残っており、その中には後世人々に幸せをもたらす「宝の塚」として親しまれたものがあります。これが宝塚という地名の由来となったと伝えられ、江戸時代には、有馬街道、西宮街道、京伏見街道の3街道が合流する小浜が宿場町として栄えました。

宝塚市が観光のまちとして歩み出したのは、明治20年（1887年）の宝塚温泉開業以降、明治中期から後期にかけて阪鶴鉄道（現在のJR福知山線）、箕面有馬電気軌道（現在の阪急電鉄）が相次いで開通した頃からです。さらに、明治44年（1911年）の宝塚新温泉の開湯、大正3年（1914年）の宝塚少女歌劇（現在の宝塚歌劇）の第1回公演などにより、歌劇と温泉のまちとして知ら

れるようになりました。

宝塚市のさらなる発展は、明治期における阪急電鉄の開業およびその後の同社における鉄道駅を中心とした住宅開発によるところが大きく、特に昭和中期から後期にかけての人口急増については、鉄道駅から山手地域に向け民間事業者によって積極的な住宅開発が行われたことによるものです。

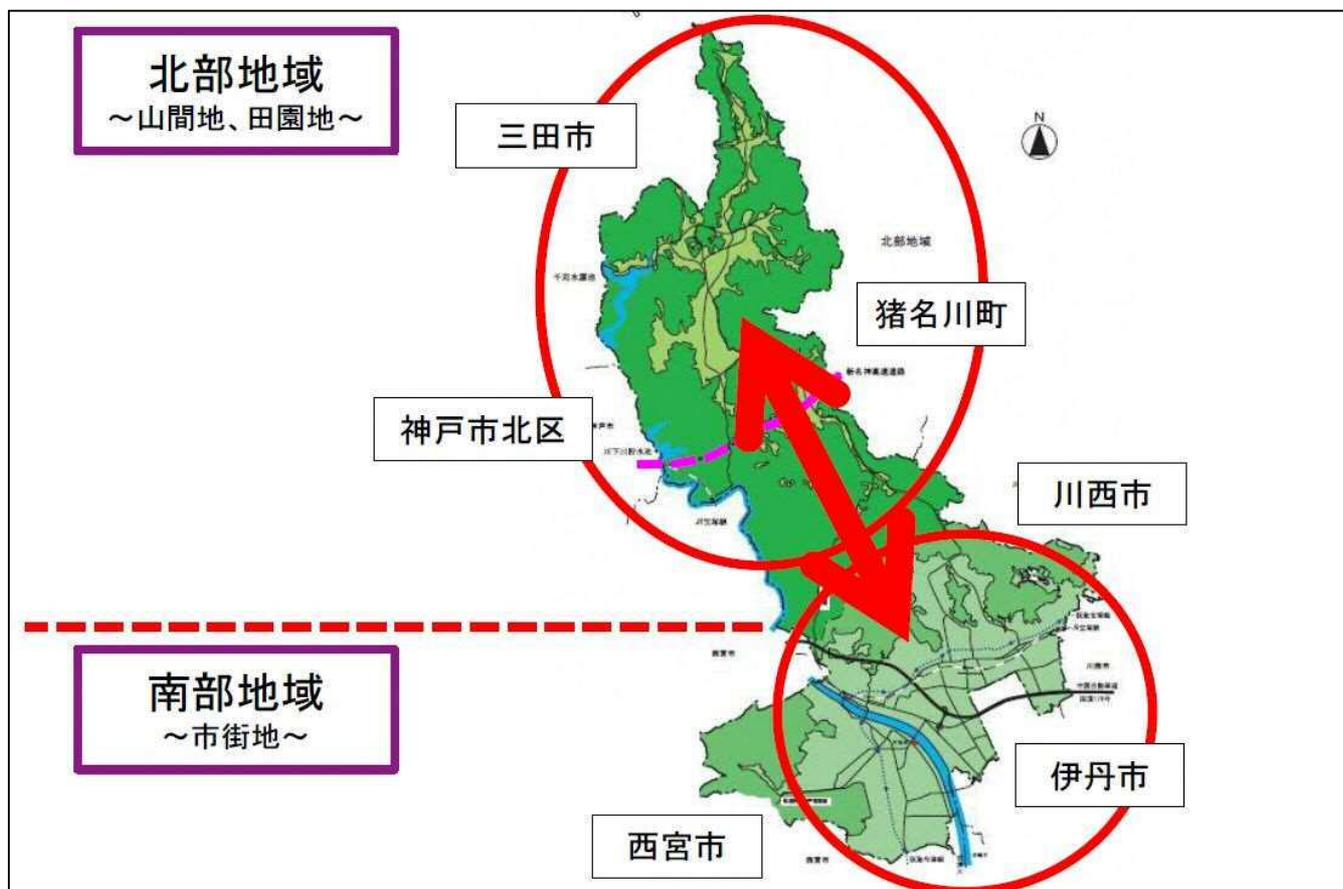
2-1-2 位置・地勢と交通

(1) 位置・地勢

宝塚市の北部地域は山々に囲まれた田園地域で、南部地域は宝塚駅付近を先端とし、扇状に平野部が広がり市街地が形成され、平野部の北側及び西側の山手にも住宅地が形成されています。

地形的特性としても、南部地域は平野部、北部地域は山間地と大きく異なっており、両地域が連携した道路網の形成が必要となります。

図：南部地域と北部地域の連携



(2) 交通

市内には阪急電鉄宝塚線、今津線、JR 福知山線の3路線13駅があり、鉄道網が充実しています。また、高速道路網は中国自動車道が東西方向に横断し、宝塚インターチェンジ（IC）が南部市街地の中心付近に存在しているほか、平成30年（2018年）3月に新名神高速道路が開通し、宝塚北スマートインターチェンジ※（SIC）が北部地域の新たな玄関口となりました。

※スマートインターチェンジ：従来のインターチェンジと異なり、ETC 車載器搭載車のみが利用可能。

図：宝塚市の地勢および交通 ～全域～



※人口は平成 29 年(2017 年)時点

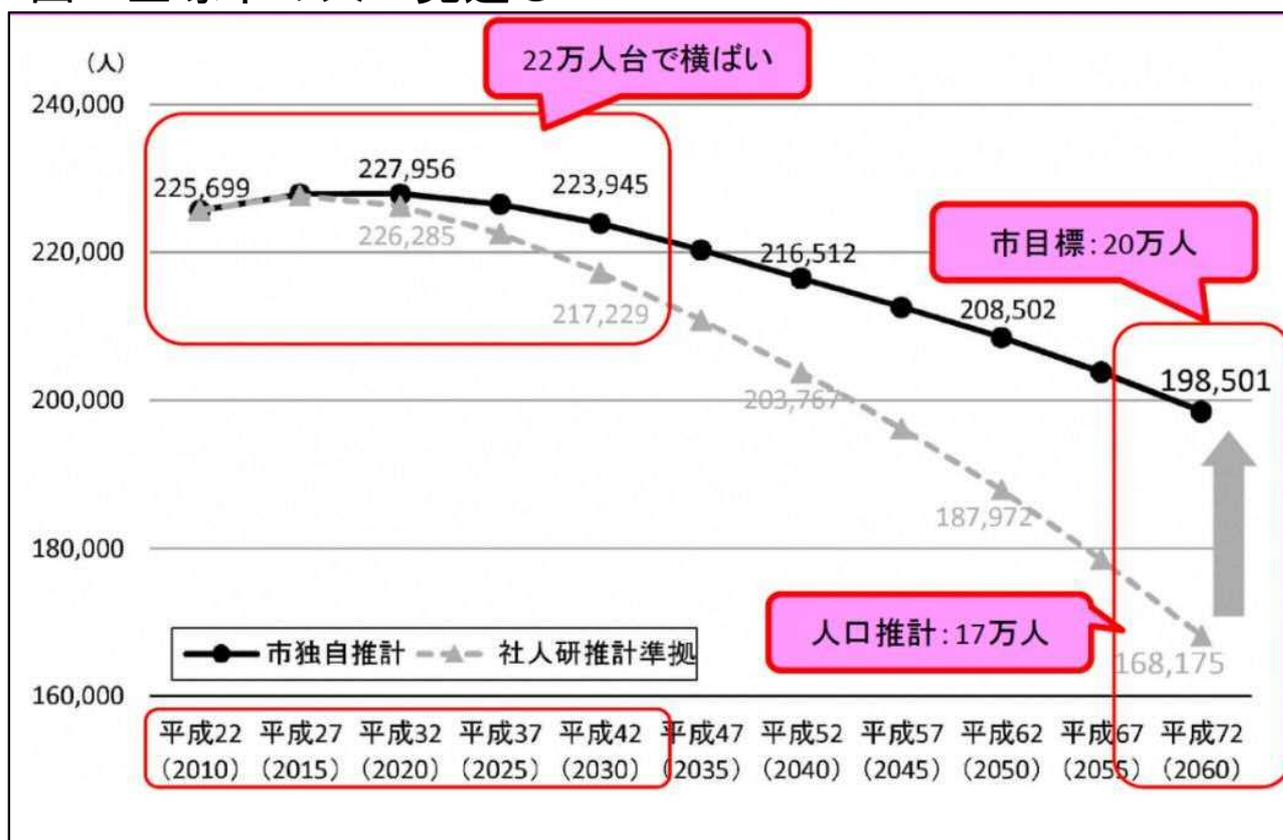
図：宝塚市の地勢および交通 ～南部地域～



2-1-3 人口

宝塚市の人口は 22 万人台を横ばい傾向で推移していますが、今後は減少していくと想定され、平成 72 年（2060 年）で 17 万人弱になると予測されています。人口減少の影響による様々な課題を回避するため、宝塚市人口ビジョン（2016 年 3 月）では各施策に取り組むことにより、平成 72 年（2060 年）で約 20 万人を確保することを目標としています。

図：宝塚市の人口見通し

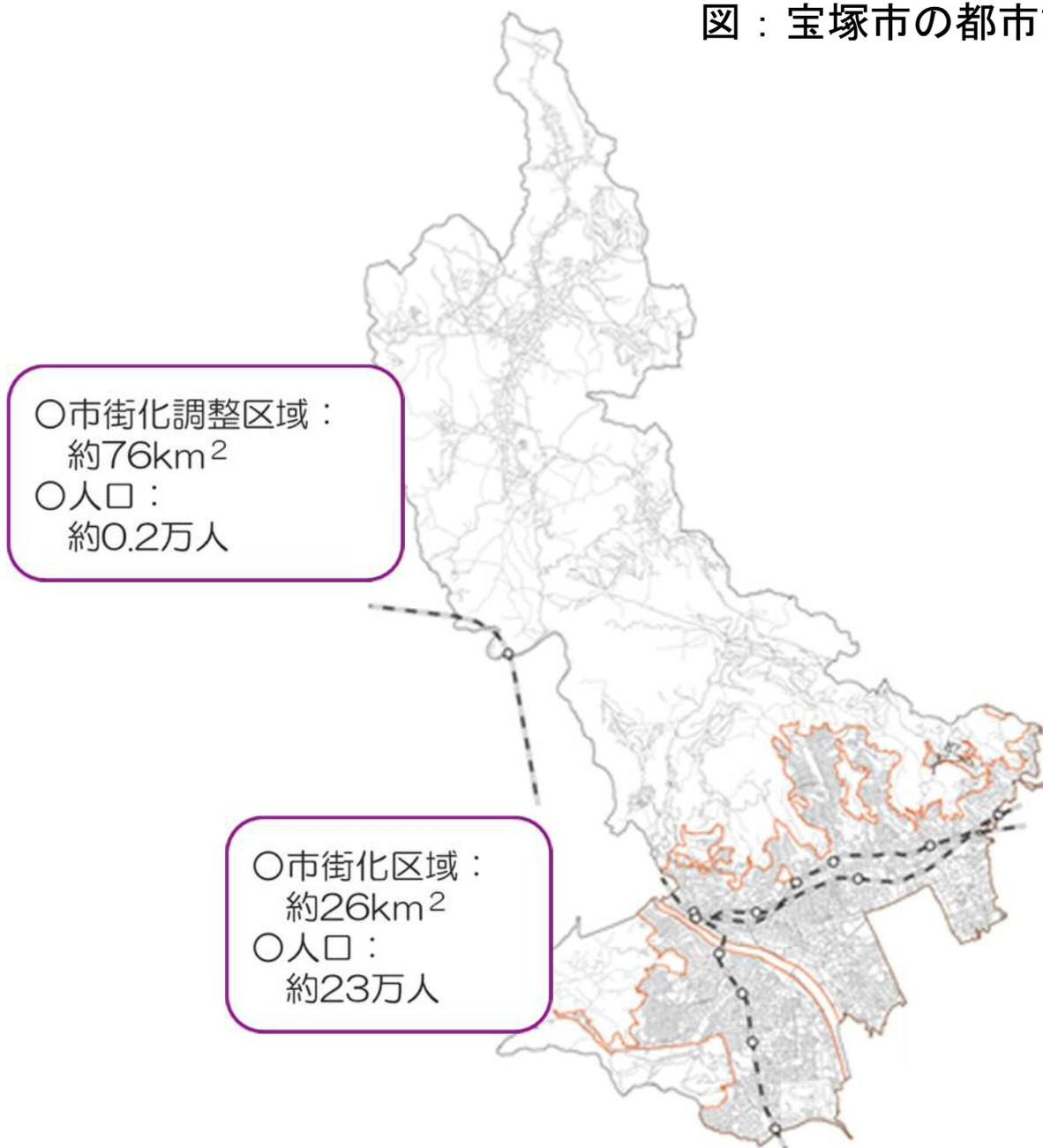


出典：宝塚市人口ビジョン（2016 年 3 月）

2-1-4 都市計画

宝塚市の全域が都市計画区域で、南部地域の大半が市街化区域、その他は市街化調整区域となっています。

図：宝塚市の都市計画



出典：たからづか都市計画マスタープラン -2012-

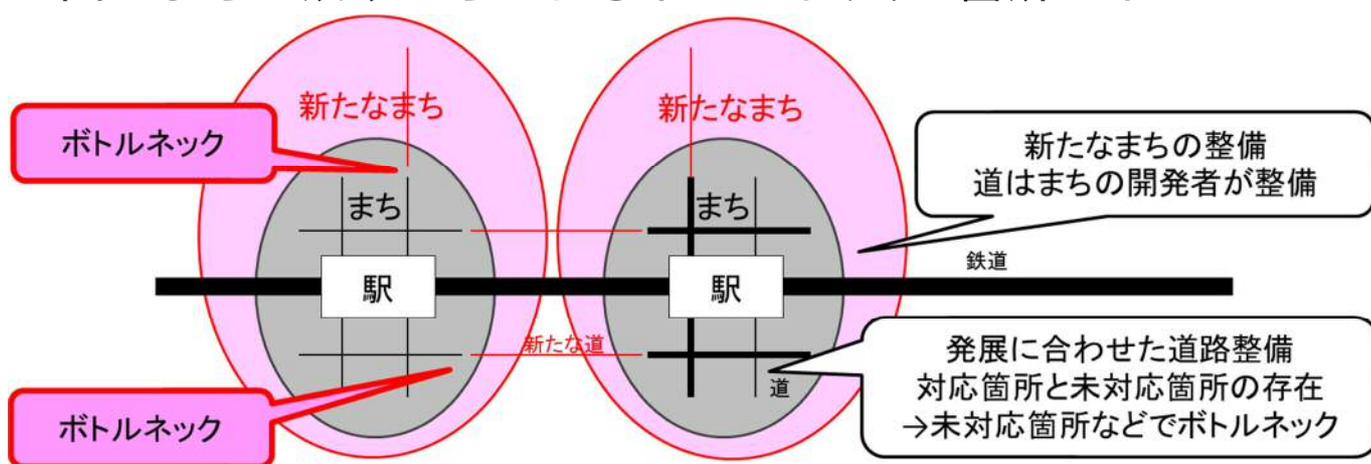
2-1-5 都市構造上の特徴

(1) まちの成り立ちによる道路配置特性

これまでの当市の道路網は、山手地域をはじめ、主として民間開発による道路整備により形成されてきました。これにより道路整備は住宅付近の必要最低限に留まっている箇所が多く、とくに鉄道駅周辺は細街路に沿って住宅が密集しています。

駅勢圏ごとに小単位のまちが形成されていることは、まちとして望ましい姿であるものの、各駅勢圏同士を結ぶ道路や駅勢圏が合流する道路で不十分な箇所があり、例えば「2つのまちにおける発生集中交通量が一部箇所へ集中する」などの問題も生じています。

図：まちの成り立ちによるボトルネック※箇所のイメージ

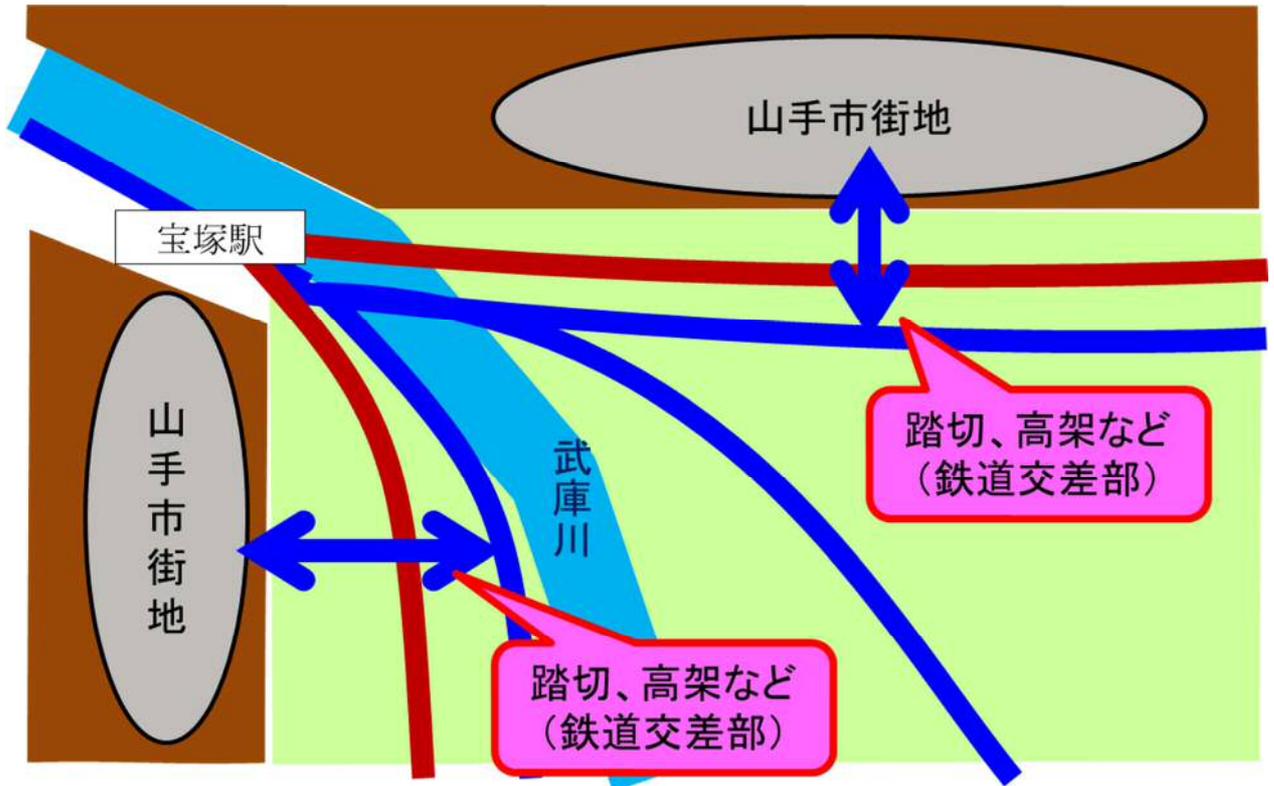


※ボトルネック：幅員減少や車線数減少などを要因として、交通の妨げとなっている箇所。

(2) 地形などによる交通集中箇所の発生

南部市街地の北側及び西側は、高低差のある山手地域に住宅地が形成されており、山手地域と既存の幹線道路は鉄道で分断され、横断箇所が踏切等に限定されています。

図：鉄道交差箇所でのボトルネック箇所イメージ



市の中心を川幅 100m~200m の武庫川が流れていることから、市街地が河川で左右岸に分断されており、渡河部*が既存の 4 橋梁に限られています。

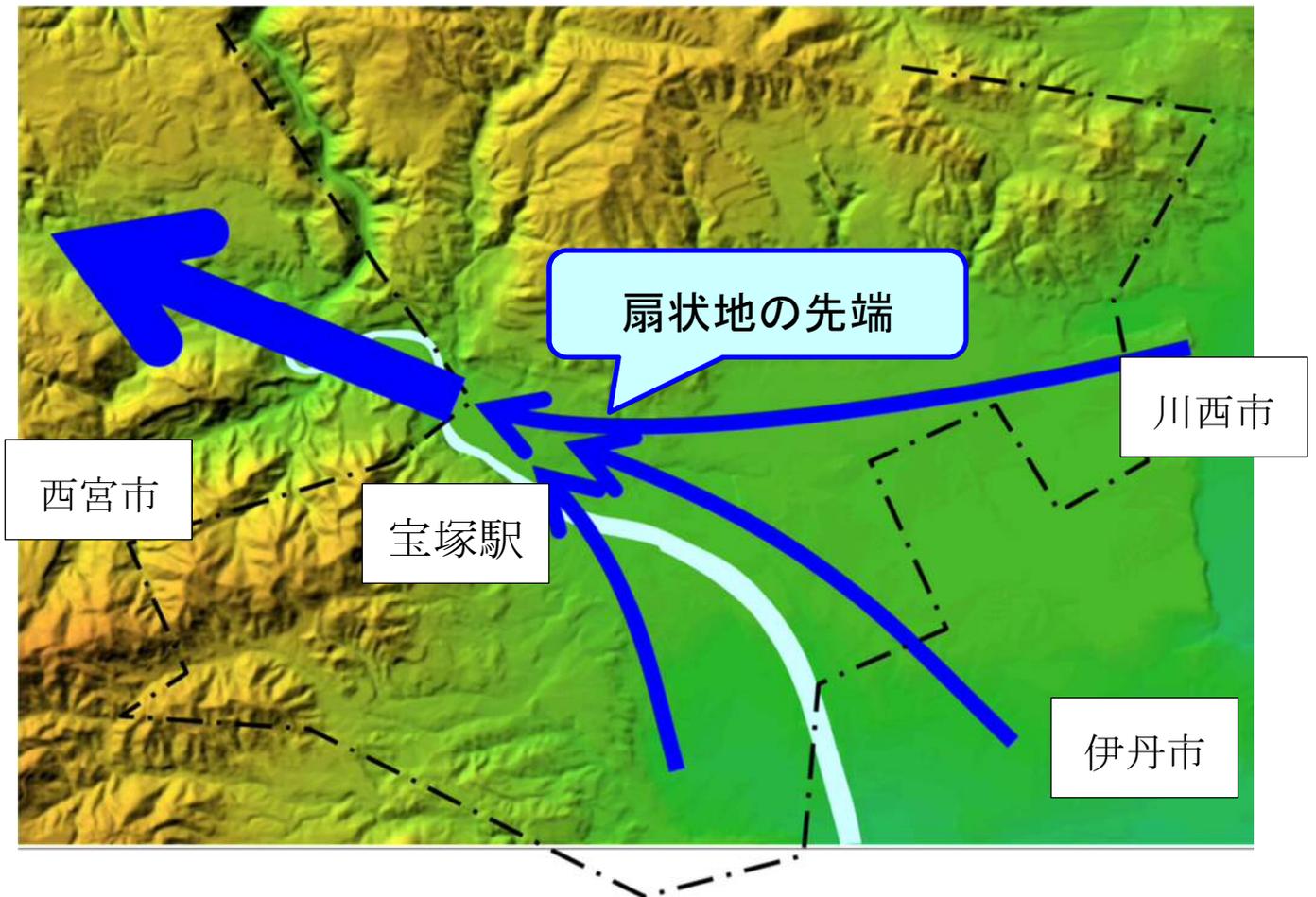
※渡河部：川を渡る場所。橋梁等の構造物であることが大半である。

図：武庫川でのボトルネック箇所イメージ



宝塚市以西(三田方面)との往来にあたっては、国道 176 号をはじめとした幹線道路が、扇状地の先端部に位置する宝塚市、市の中でも特に宝塚駅付近に向かい、交通が一点に集中しやすいボトルネックが発生しています。

図：扇状地地形を要因としたボトルネック発生イメージ



この扇状地地形、鉄道、河川などによって移動箇所が限定され、多量の交通が集中してしまう特性があります。

2-2 宝塚市の道路の課題

2-2-1 都市内の道路機能

都市内の道路は、人や物を移動させるための交通空間であるとともに、人々が集い、語らい、子どもが遊ぶといった日常の生活空間でもあります。また、火災や地震などの災害時には、避難路としての役割や延焼をくいとめる防火帯の役割を持っており、さらに、電気、ガス、水道、地下鉄などの各種都市施設を設置するための収容空間としての役割も持っています。

表：都市内道路の機能

機能の区分		内容
1 交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能
2 都市環境機能	都市防災機能	景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能
	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
	災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
空間機能	公共交通機関の導入空間機能	バス等の公共交通機関導入のための空間
	収容空間	供給処理・通信情報施設の空間
	道路付属物のための空間	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間
3 市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の広報を規定する
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区形成
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間

出典：実務者のための新都市計画マニュアルⅡ

2-2-2 通行機能の課題

現在および将来の交通需要（出発地・経由地・目的地やその総量など）と道路の交通容量（道路の総本数や車線数、走行可能速度など）を次の（１）～（４）のとおり確認しました。

（１） 交通需要の特性

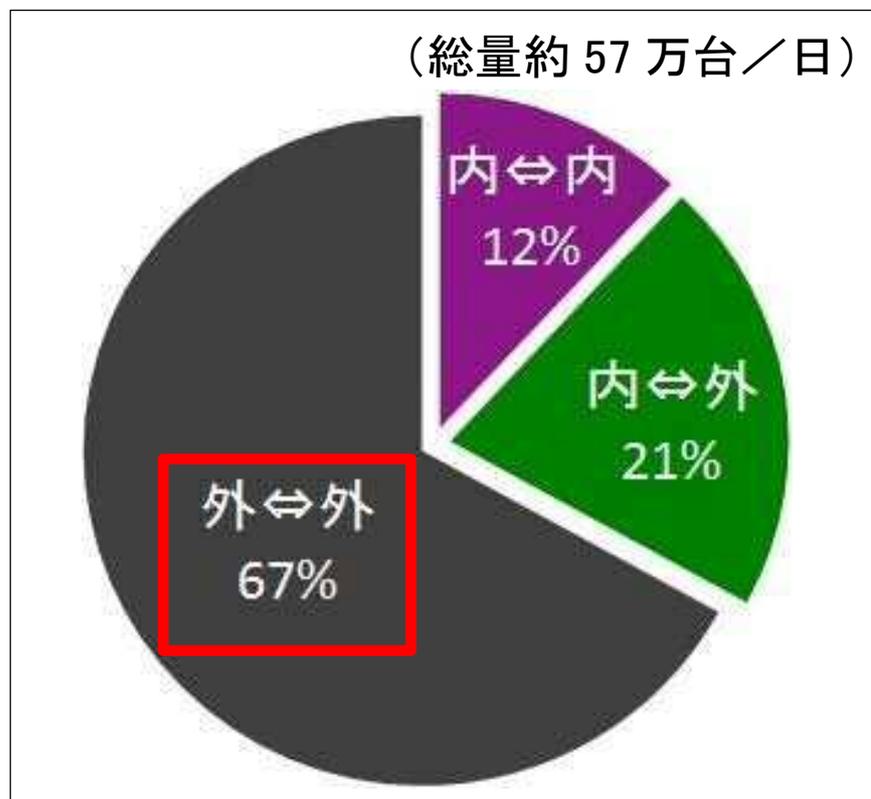
現在の宝塚の南部市街の交通需要を以下の 3 分類に分析

- ① 外外交通：通過交通。市外から市内を通過して
他の市外に通り抜ける交通
- ② 内外交通：宝塚市と市外を結ぶ交通
- ③ 内内交通：宝塚市内の地域間を結ぶ交通

分析による宝塚市の自動車交通の特性は、以下のとおりです。

- 東西方向をはじめとした通過交通が市内自動車交通量の2/3を占める
- 内内交通は全体の1/8
- 内外交通は、西宮方面、川西・池田方面との関係が深い

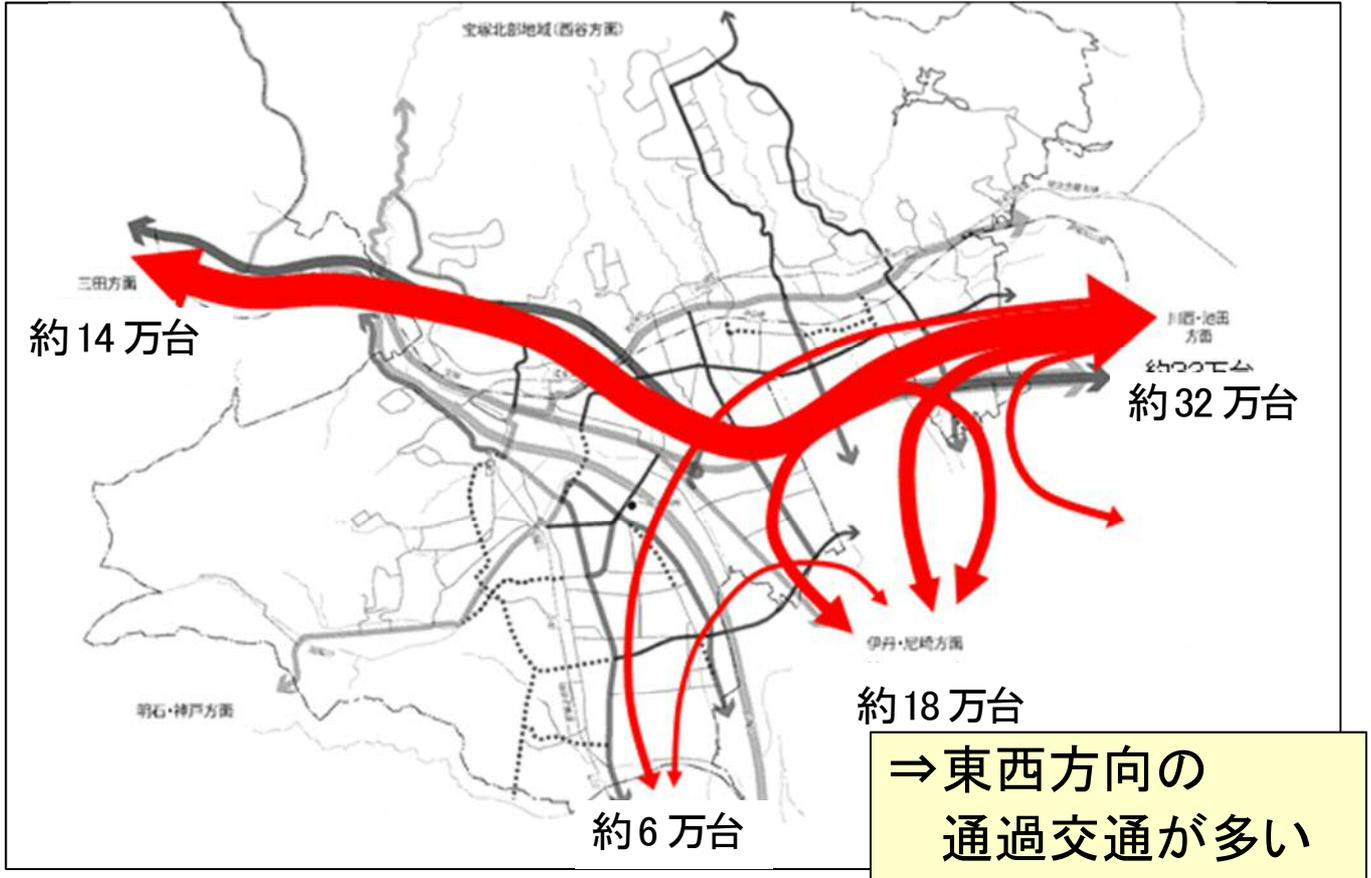
図：市内自動車交通の特性※



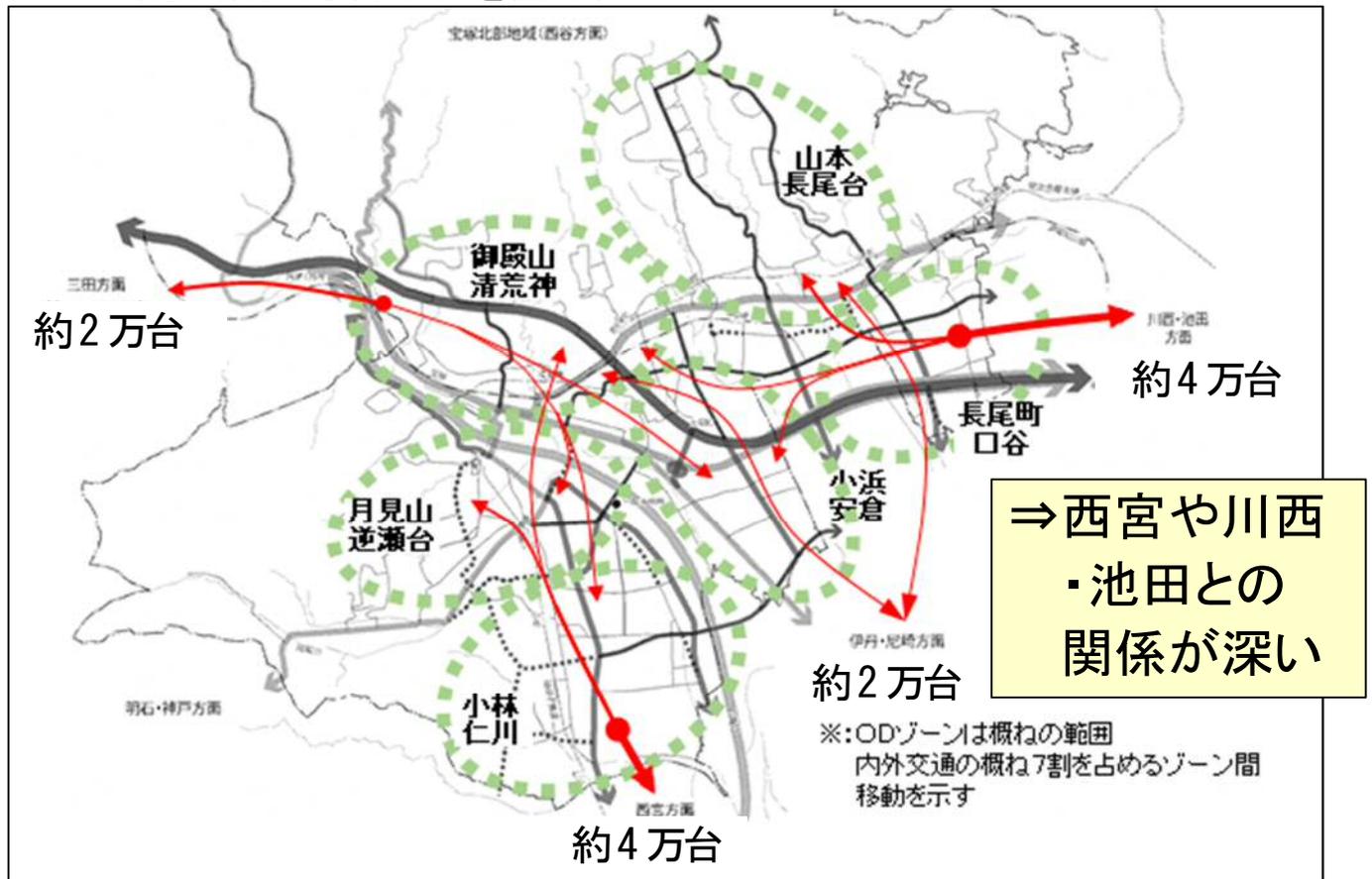
⇒通過交通が全体の2/3

※自動車交通の特性：概ね5年に1度、全国的に実施される全国道路・街路交通情勢調査（通称：道路交通センサス）の自動車起終点調査（OD調査）の結果を基に確認。

図：市内交通の特性（外外交通）の方向別内訳
 （市内外横断面約5万台以上を図示）



図：市内交通の特性（内外交通）の方向別内訳
 （方向別1万台以上を図示）



図：市内交通の特性（内内交通）イメージ（約7万台）

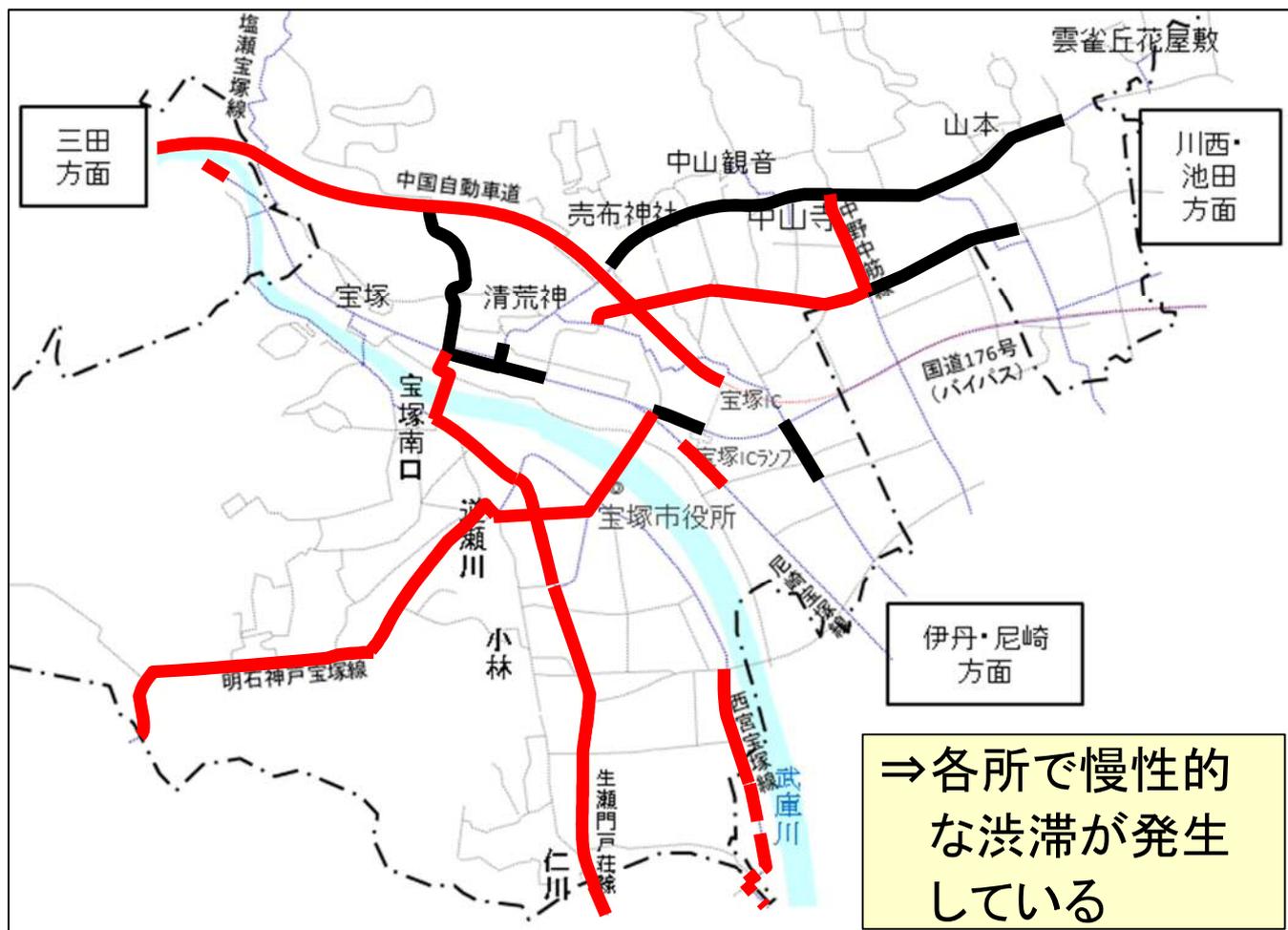


※ODゾーン：自動車起終点調査（OD調査）時、移動特性の把握を目的として、起点・終点の概ねの範囲を設定するため、地域を分割した区分の範囲。

(2) 現在の交通需要に対する道路の交通容量

市内の自動車交通の特性に加え、現在の道路の交通容量を加味し混雑の程度を確認しました。

図：市内の混雑状況



—— 1万台以上路線のうち混雑度 1.5～1.75 の区間※

※連続する混雑度 1.4 以上の区間を含む

—— 上記のうち混雑度 1.75 以上の区間を含む路線(区間)

※混雑度：交通量÷交通容量で表される混雑の度合いを示した指標。1.25 以上から 1 日のうち数度の渋滞が発生し、1.75 を超えると慢性的な混雑状態とされる。

なお、本指標は各道路の1日当たり交通許容量に対する1日の交通量を示したものであるため、1 日の変動が大きい場所(朝のピーク時間のみ極端に混み、その他時間は空いているなど)は表現されないことがある。

(3) 将来の交通需要の見通し

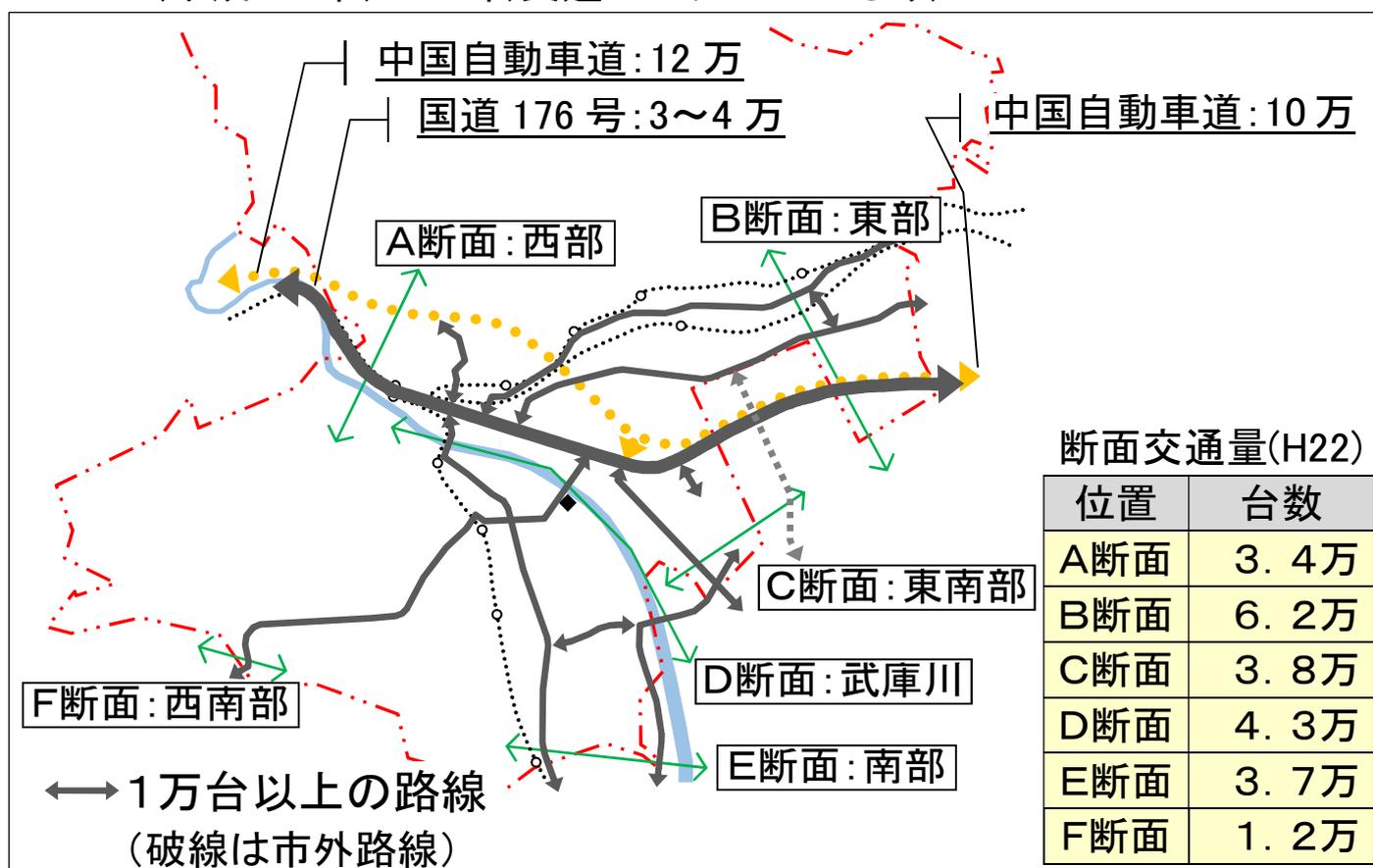
将来の交通量需要を把握するため、技術的に確立されている手法を基に算出できる平成 42 年（2030 年）時点での交通量を確認しました。

なお、現在の道路網に対しての将来時点での主な変化は新名神高速道路（高槻 JCT～神戸 JCT 間）の開通としています。

- 中国自動車道の交通量は約 3.5 万台が減少
- 市内・市外の断面交通量は、南部方向を除き約 1 割減少（図上 ABCF 断面）
- 南部方向は約 2 割減少（図上 E 断面）
- 武庫川横断交通量は 7%減少（図上 D 断面）

図：市と隣接する道路における現況交通量

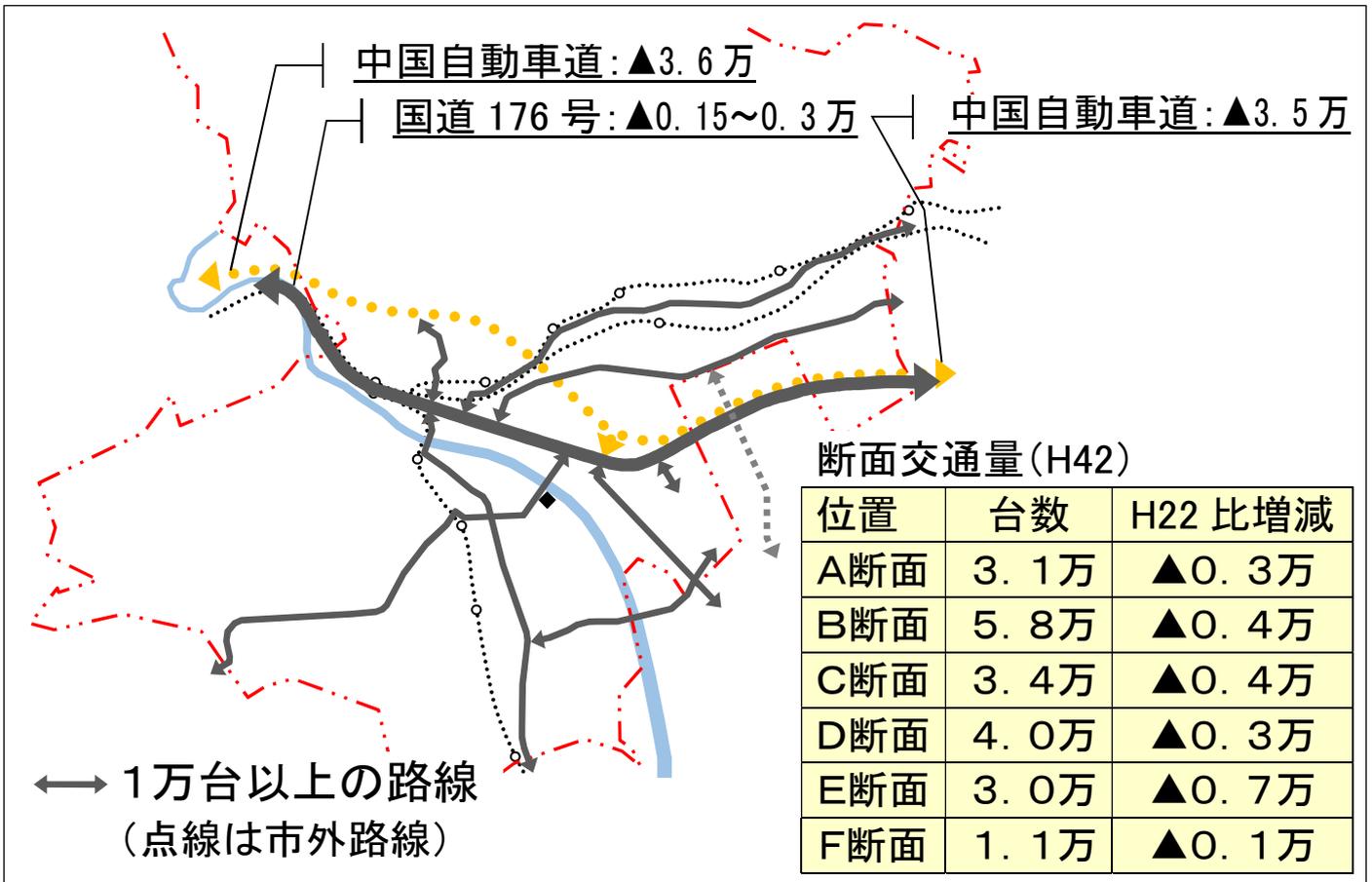
(平成22年(2010年)交通センサス OD[※]より)



※センサス OD：前述の全国道路・街路交通情勢調査（通称：道路交通センサス）の自動車起終点調査（OD調査）の結果を用いていることを示す。

図：現道路網での交通量の将来見通し

(将来 OD(平成 42 年(2030 年))による配分手法による)

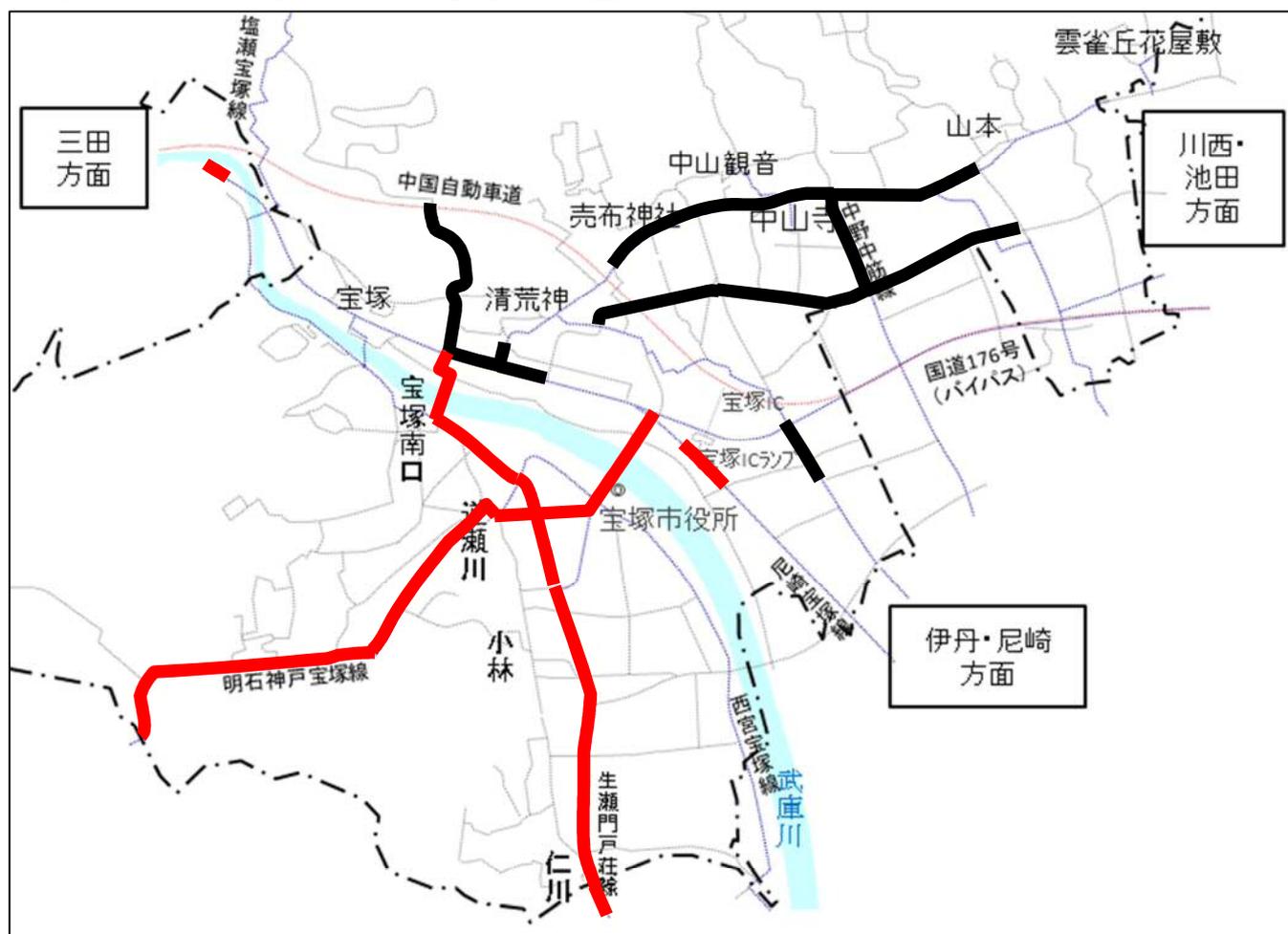


(4) 将来の交通需要に対する道路の交通容量

現道路網での道路の交通容量のまま、予測される将来交通需要での混雑状況を確認しました。

- 中国自動車道の混雑は大幅に改善する（混雑度 1.29）
- 武庫川左岸の東西方向の混雑状況はやや改善する
- 武庫川右岸を中心とした南北方向、渡河部は依然著しい混雑状況が残る

図：混雑状況の将来見通し



— 1万台以上路線のうち混雑度 1.5 以上の区間※

※: 連続する混雑度 1.4 以上の区間を含む

— 上記のうち混雑度 1.75 以上の区間を含む路線(区間)

<交通需要と道路の交通容量についてのまとめ>

これらのことから、市内の自動車交通利便性を損なっている大きな要因は次のとおりと考えられます。

- 全域

道路の整備状況が遅れている中、主に東西方向の通過交通を中心とした多くの交通量が流入している。

- 東西方向

武庫川左岸部において、中国自動車道、国道 176 号 および並行する路線で渋滞が発生。多量の通過交通流入に少なからず影響を受けていると推測できる。

- 南北方向

武庫川右岸において市内・市外交通を中心とした需要により渋滞が発生。南北方向の交通は 2 車線の県道 2 路線のみで処理しており、交通容量などが不足しているためと推測できる。

- 武庫川渡河部

武庫川渡河部に交通が集中しており渋滞が発生。渡河部交通は市内全 4 路線（橋梁部）のみで処理しており、交通容量が不足しているためと推測できる。

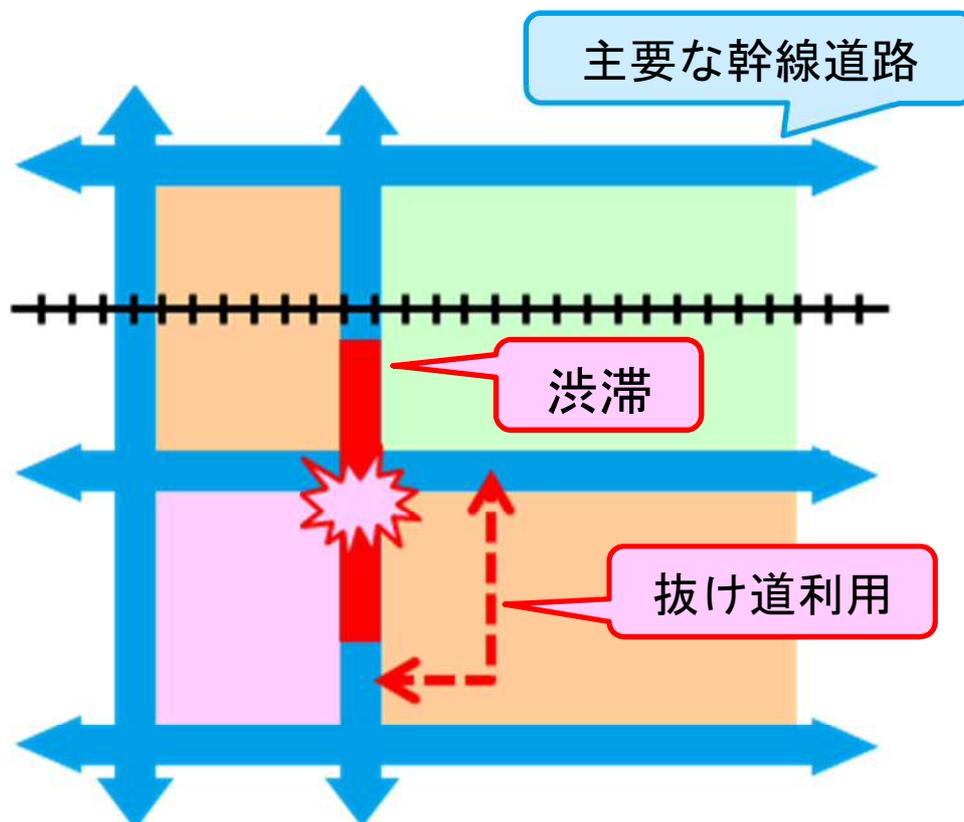
現在の道路での交通容量は、現在の交通需要及び将来の

推定交通需要とも交通処理を担うことができず、大幅に不足していることを確認できました。渋滞対策として道路の交通容量の充実が必要であることが分かります。

2-2-3 渋滞を要因とした交通安全上の課題

主要な幹線道路で渋滞が発生しこれを避けるため、生活道路などを抜け道として利用されることがあります。事故の実態を確認したところ、幹線道路の渋滞を一因として、生活道路などにおいて事故の発生確率が高まっています。

図：渋滞に起因する抜け道利用イメージ



2-2-4 空間機能や市街地形成機能等、まちの基盤環境の課題

都市内道路における通行以外の機能（2-2-1 の表：都市内の道路機能に記載の空間機能〔防災機能、収容空間など〕や市街地形成機能）は、まちの基盤となるものであり定量的な検証が困難ですが、骨格となる道路の配置や整備状況にて検証しました。なお骨格となる道路は都市計画道路としました。

宝塚市の都市計画道路は 42 路線、全長 53.8km（うち市街化区域内延長 50.24km〔路線数、延長とも未着手を含む〕）であり、市街化区域内の都市計画道路の整備率は 73%と、阪神間の他都市と比較し 10~20%程度整備が遅れています。また、都市計画道路の密度は 1.9km/km² と低くなっています。これらはまちの基盤としての道路が十分な機能を有していないと判断せざるを得ません。

表：阪神間都市 計画道路密度および道路整備率の比較

都市名	市街化区域 面積 ……[A] (ha)	都市計画道路 計画延長 ……[B] (km)	都市計画道路 密度 ……[B/A] (km/km ²)	都市計画道路 改良済延長 ……[C] (km)	都市計画道路 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

※出典：都市計画現況調査 平成28年調査結果(平成28年(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。自動車専用道路は含まない

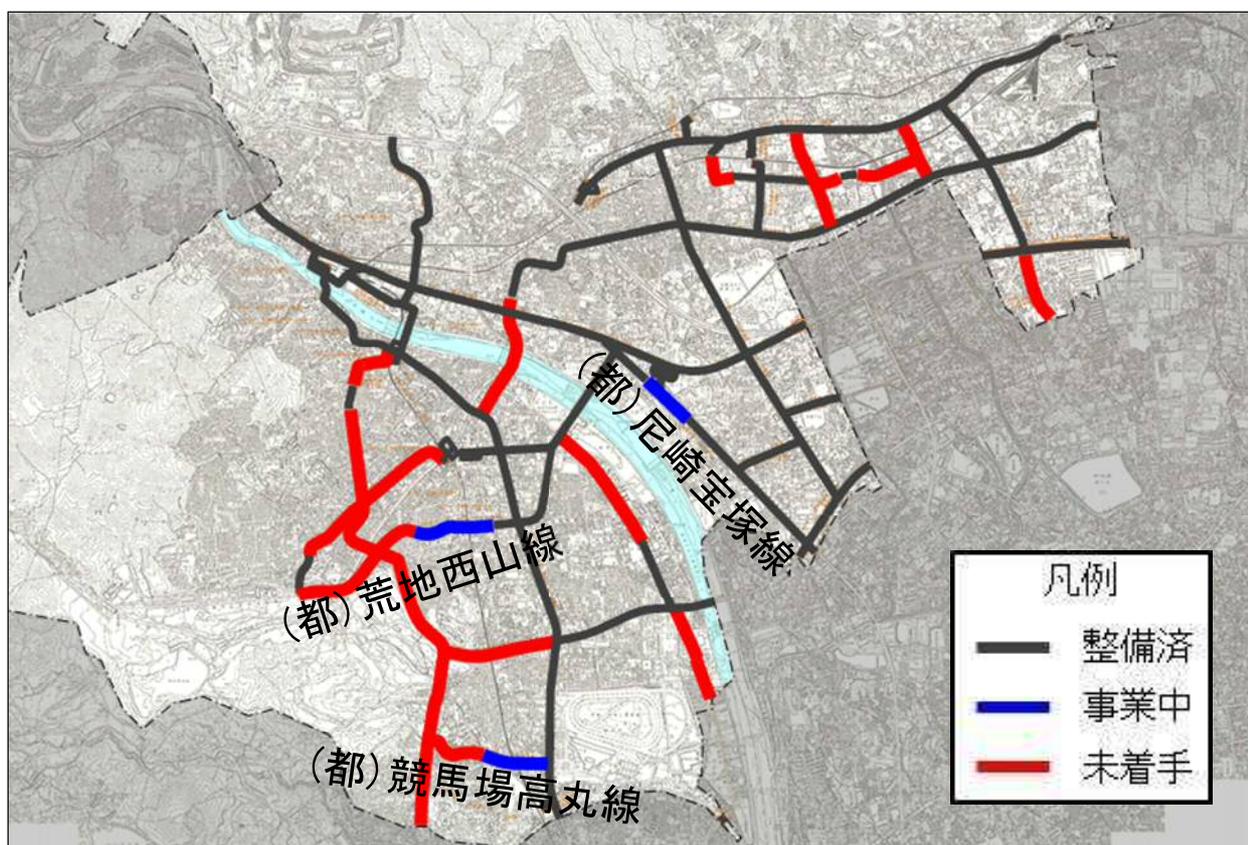
なお、尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市の都市計画道路密度が比較的高い傾向ですが、これらは昭和初期の戦災および昭和 20 年代前半の戦災復興都市計画にて計画し整備されてきたことが一因と考えられます。

地域創生において本市が目指すものは「住み続けたい、関わり続けたい、訪れてみたいまち」の実現であり、そのためには健全な道路網の構築による安全性、防災性、快適性、利便性の確保が不可欠です。

現在事業中の都市計画道路

- 尼崎宝塚線（兵庫県施行）
- 荒地西山線及び競馬場高丸線（共に宝塚市施行）

図：阪神間都市計画道路（宝塚市南部地域）状況
（平成 30 年（2018 年）3 月末時点）



第3章 道路の課題解消に向けた方向性

3-1 道路の機能別分類

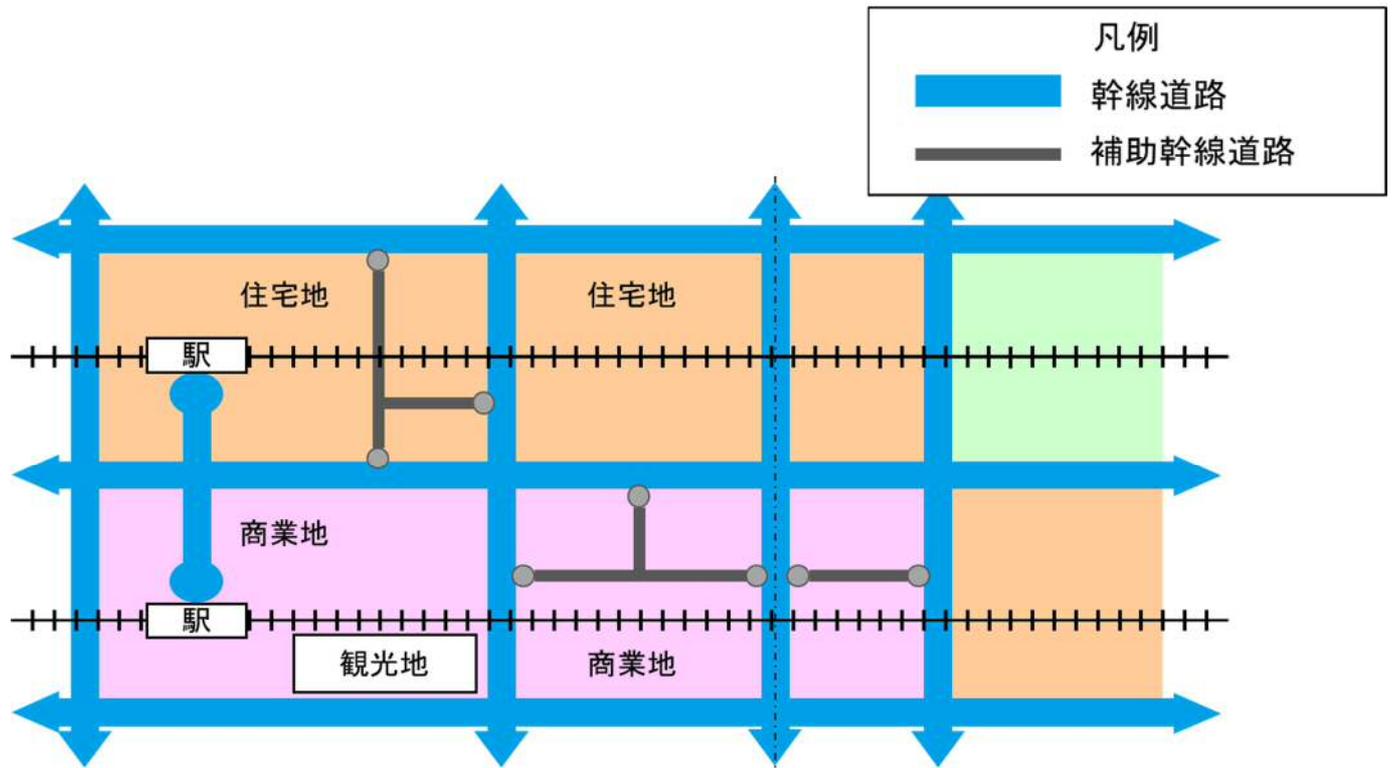
前章では、宝塚市の道路網には、長距離移動を主とした交通の円滑化に関する課題（多量の通過交通を一因とした渋滞、道路の交通容量の不足など）、市内移動の交通課題（山手住宅地から幹線道路へのアクセスには鉄道横断が伴うなど）、まちの基盤としての課題（道路密度の不足）、道路内での安全確保に関する課題と多岐に渡る道路課題があることを明らかにしました。それらを体系的に解決していくため、道路を機能ごとに分類しそれぞれの方向性を明らかにします。なお、対象路線は市道のみでなく、国道、県道なども含めます。

表：道路の機能分類と役割

	道路の機能別分類	機能別役割
★ 1	幹線道路	<ul style="list-style-type: none">• 主として地方生活圏及び主要な都市圏域の骨格を構成するとともに地方生活圏相互を連絡する道路。• 全国的、地域的あるいは都市内において、骨格的な道路網を形成する道路。通常、広幅員・高規格の道路であることが多い。
★ 2	補助幹線道路	<ul style="list-style-type: none">• 幹線道路と区画道路を連絡し、これらの道路の交通を集散させる道路で、住宅地では近隣住区内に目的をもつ人々が、日常生活に利用する道路のうち、幹線的な道路をいう。
★ 3	区画道路 (生活道路)	<ul style="list-style-type: none">• 都市内道路のうち、交通の機能よりも沿道宅地利用の機能が強い道路。区画道路は宅地割を規定するとともに日照・通風の確保など、市街地の環境にも大きな役割をもっている。

※出典：国土交通省首都国道事務所ホームページ

図：道路の機能別分類イメージ



3-2 宝塚市の求める機能別の役割

一般的な機能別役割に対し、地域特性に合わせた役割を具体的に定めます。

表：道路の機能分類と宝塚市の求める役割

	道路の機能別分類	宝塚市の求める機能別役割
★ 1	幹線道路	<ul style="list-style-type: none">・多量の交通をさばく・近隣地域間を連絡する・高速道路の入り口にアクセスする
★ 2	補助幹線道路	<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
★ 3	区画道路 (生活道路)	<ul style="list-style-type: none">・生活を支える・安全な沿道環境を備える

※交通結節点：人及び物の移動は多様な交通サービスを組み合わせで行われることが多く、複数の交通手段相互の連携（乗り換え、乗り継ぎ）を伴う。交通結節点はこれらを行う場所、施設の総称。

鉄道と人であれば駅前広場、バスと人であればバス停、自転車と人であれば駐輪場など。

3-3 道路の機能別に見た道路課題と対応の方向性

3-2の分類別に、①求める役割、②目指す方向性について定めます。

(1) ★ 1 幹線道路

①幹線道路機能として宝塚市の求める役割

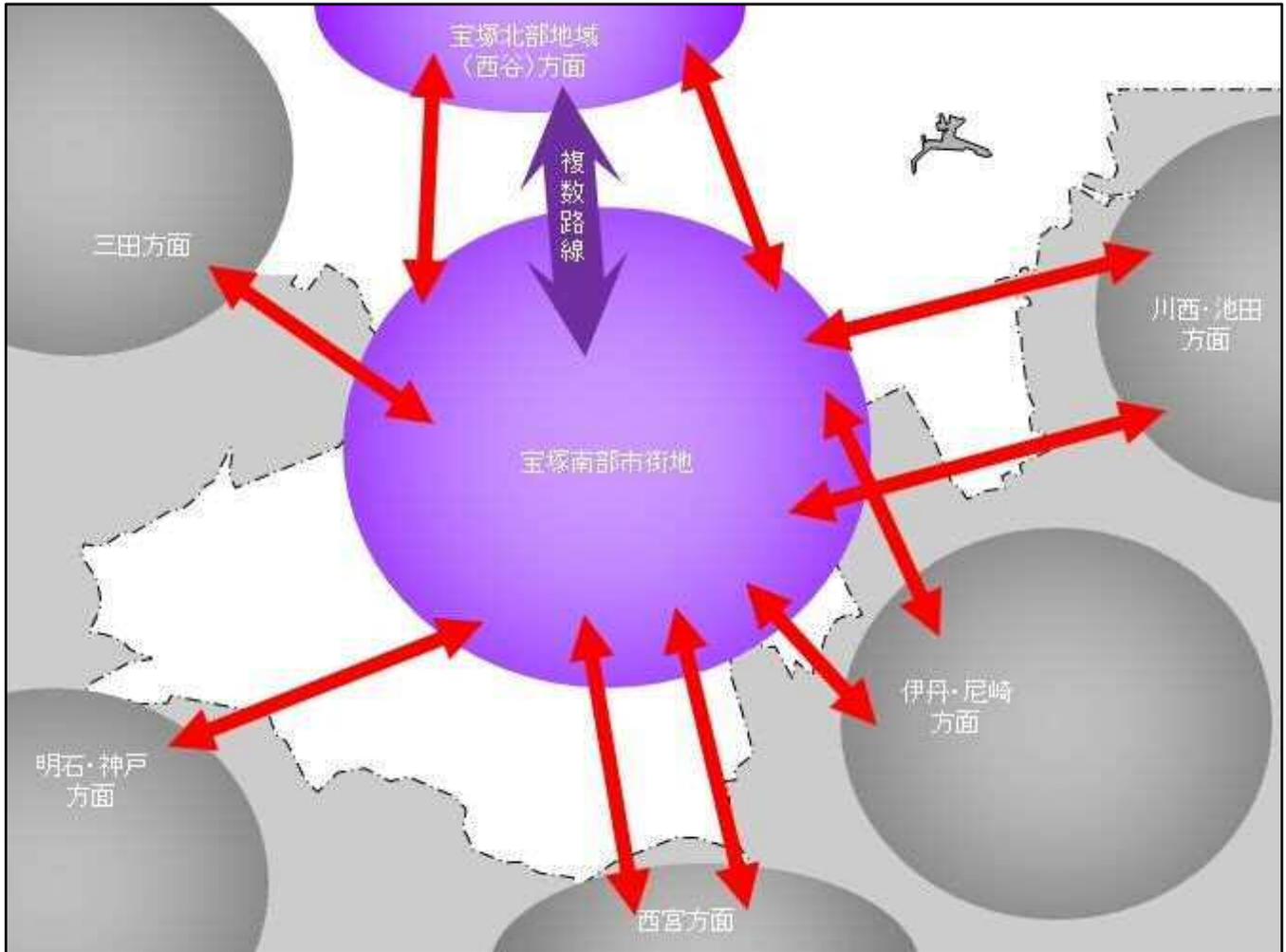
＜広域的な移動を支え、多量の交通をさばく＞

現況道路において交通量が10,000台/日を超える路線を目安とし、広域的な移動に資する路線とします。なお、各路線の連続性を考慮します。

＜近隣の主要な地域と連絡する＞

市内の南部地域と北部地域（西谷）を連絡する路線及び宝塚市に隣接する主要な地域として、三田市、神戸市北区、西宮市、伊丹市・尼崎市、川西市・池田市とを連絡する路線とします。特に南部地域と北部地域は複数路線で連絡するものとします。

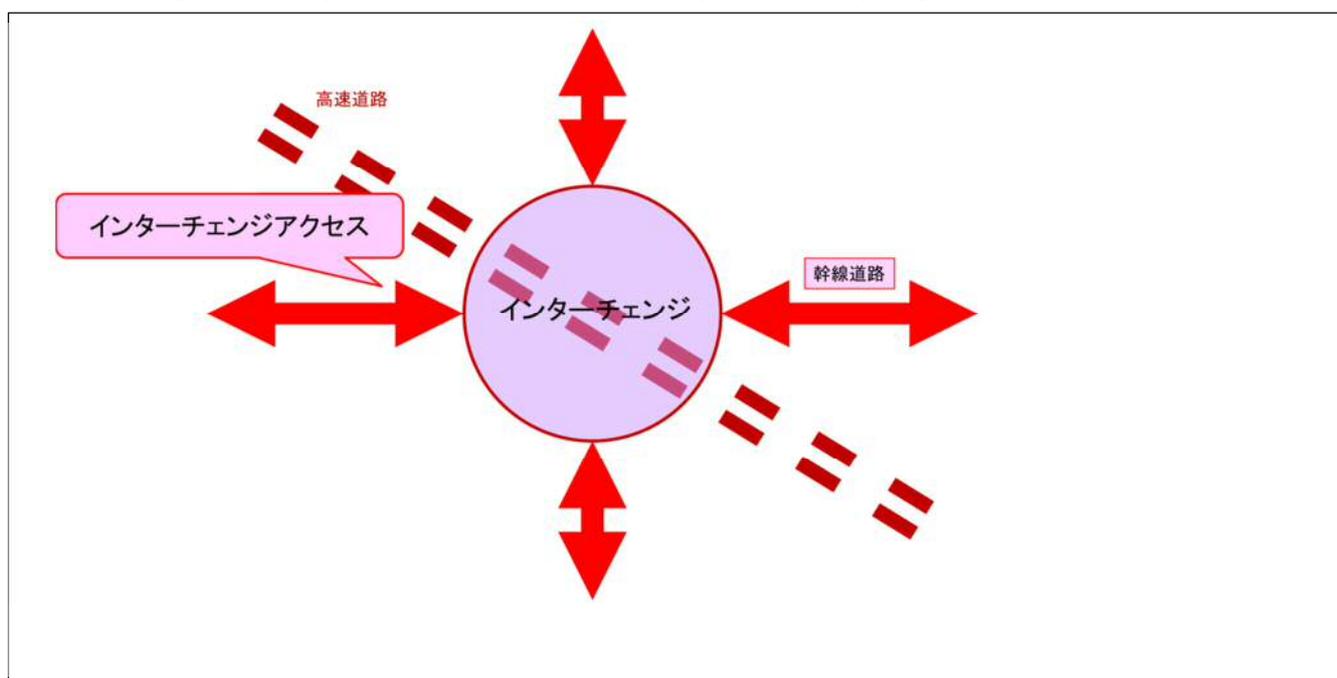
図：主要な地域と連絡する路線



< 高速道路の出入口と連絡する >

物流など日本各所への広域的な移動は主に高速道路等が担うため、高速道路の出入口へのアクセス路線とします。具体的には、中国自動車道の宝塚インターチェンジ、新名神高速道路の宝塚北スマートインターチェンジと連絡する路線とします。

図：高速道路の出入口と連絡する路線



< その他考慮すべき考え方 >

【広域的な迂回路ルート検討】

迂回路については局所的な迂回に限らず、扇状地の地形等を踏まえて広域的な迂回を検討し、通過交通を代替路線へ誘導します。

具体的な例として、市道逆瀬川米谷線に流入している通過交通について外環に位置する市道宝塚池田線に誘導することや、扇状地の先端部分（宝塚駅周辺）に流入している交通について他地域と連携する県道明石神戸宝塚線や長尾山トンネル（市道 3259 号線）に誘導することを検討します。

【新名神高速道路の開通効果への期待】

やむを得ず扇状地の先端部分を通るような通過交通においては、新名神高速道路の新規整備効果及びスマートインターチェンジの整備効果による交通の分散に期待します。

【武庫川渡河部の交通処理能力の確保】

地形として市内を 2 分する武庫川があり、往来箇所が限定されることから、往来できる橋梁部においては、交通需要に応じた交通処理能力を確保することが必要です。

【幹線道路としての安全確保】

幹線道路は、車両、自転車、歩行者など全ての交通が集約されるため歩行者や自転車のネットワークの基本となる道路となります。このため、幹線道路の安全確保のため、

車両、自転車、歩行者の通行空間を分離します。歩車分離すべき範囲については幹線道路の全ての路線を対象とします。

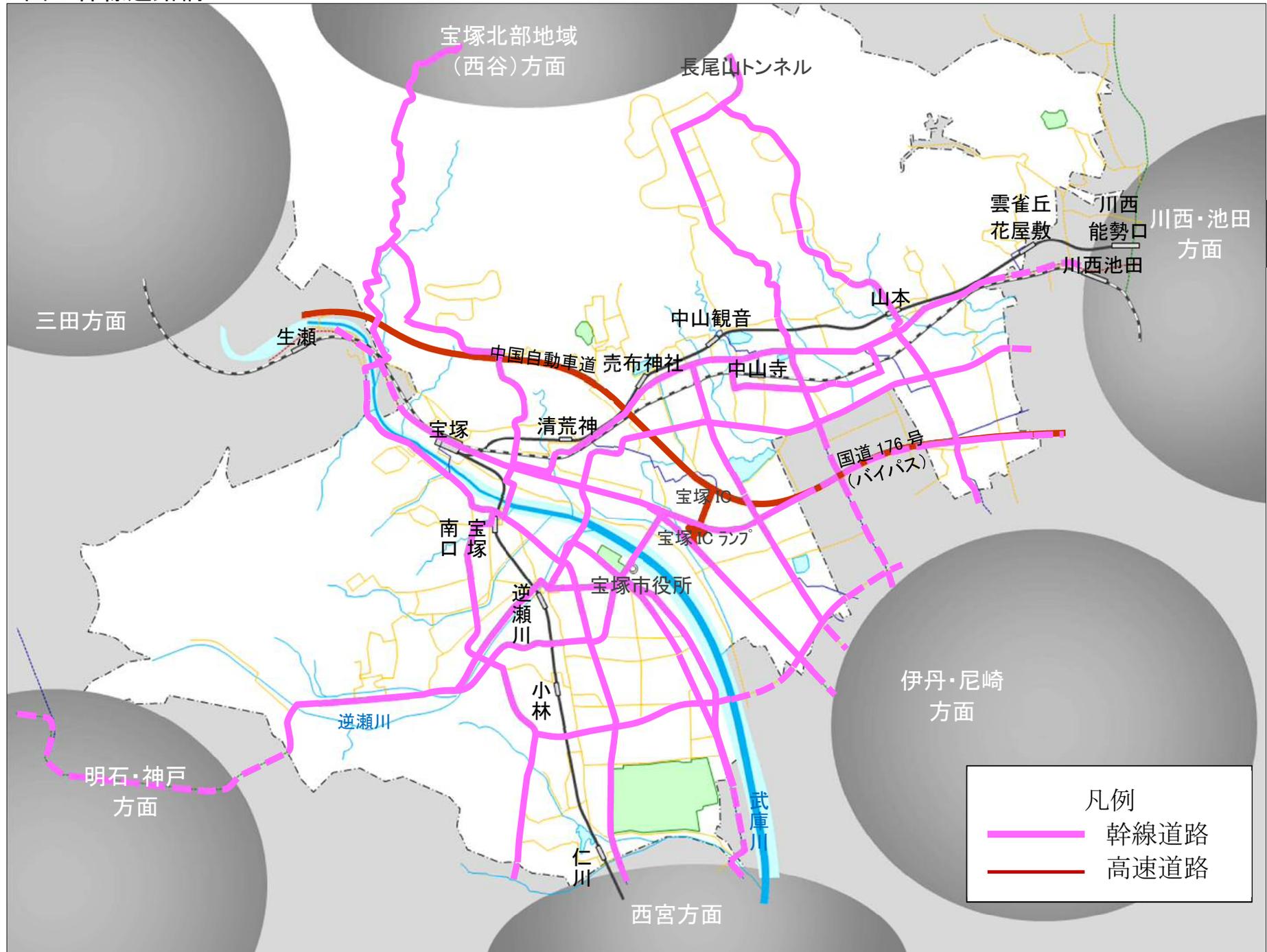
②幹線道路機能として宝塚市の目指す方向性

道路の交通容量を充実させ、慢性的な渋滞解消を目指します。具体的な目標値としては、慢性的な混雑状況となるとされる混雑度 1.75 以上の箇所を解消することとします。現在未整備の都市計画道路が数多く存在することを踏まえ、原則として新規の都市計画決定は行わないこととします。これらを踏まえ、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します。

③幹線道路網

以上を踏まえた、幹線道路網は次のとおりです。

図：幹線道路網



(2) ★2 補助幹線道路

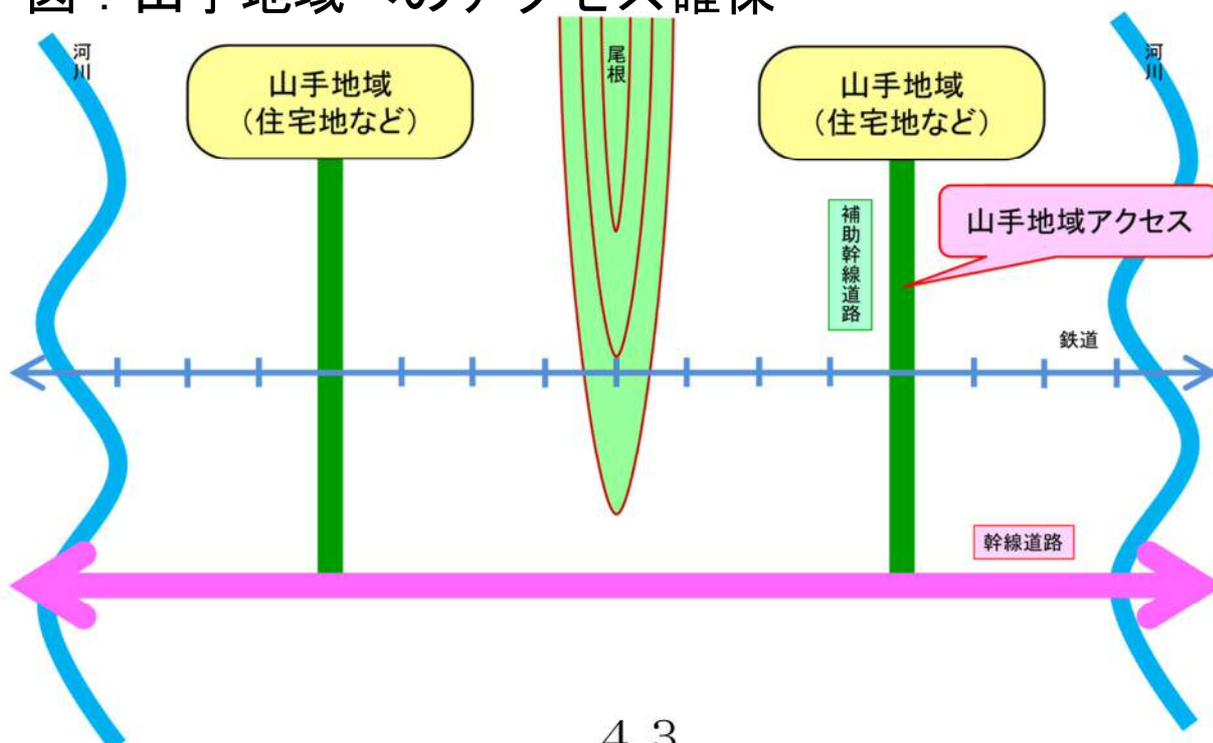
①補助幹線道路機能として宝塚市の求める役割

＜山手地域へアクセスし、地域への主軸となる道路を確保することで、都市機能や防災機能を高める＞

市街地のうち、阪急電鉄今津線より西側および宝塚線より北側の山手地域においては、良好な生活機能確保および災害や緊急時対応のため、地域に対し1本以上の主軸となる道路を確保します。

山手には急傾斜地が多数存在しており、また阪神大震災で倒壊家屋が多く発生し対応が遅れた経験などから、主軸となる道路は災害対策工事車両の移動、消防車や救急車などの救急車両の移動に必要です。また主軸となる道路と鉄道との交差形状は、できる限り高さ制限や踏切が無いなどボトルネックの生じない構造とします。

図：山手地域へのアクセス確保

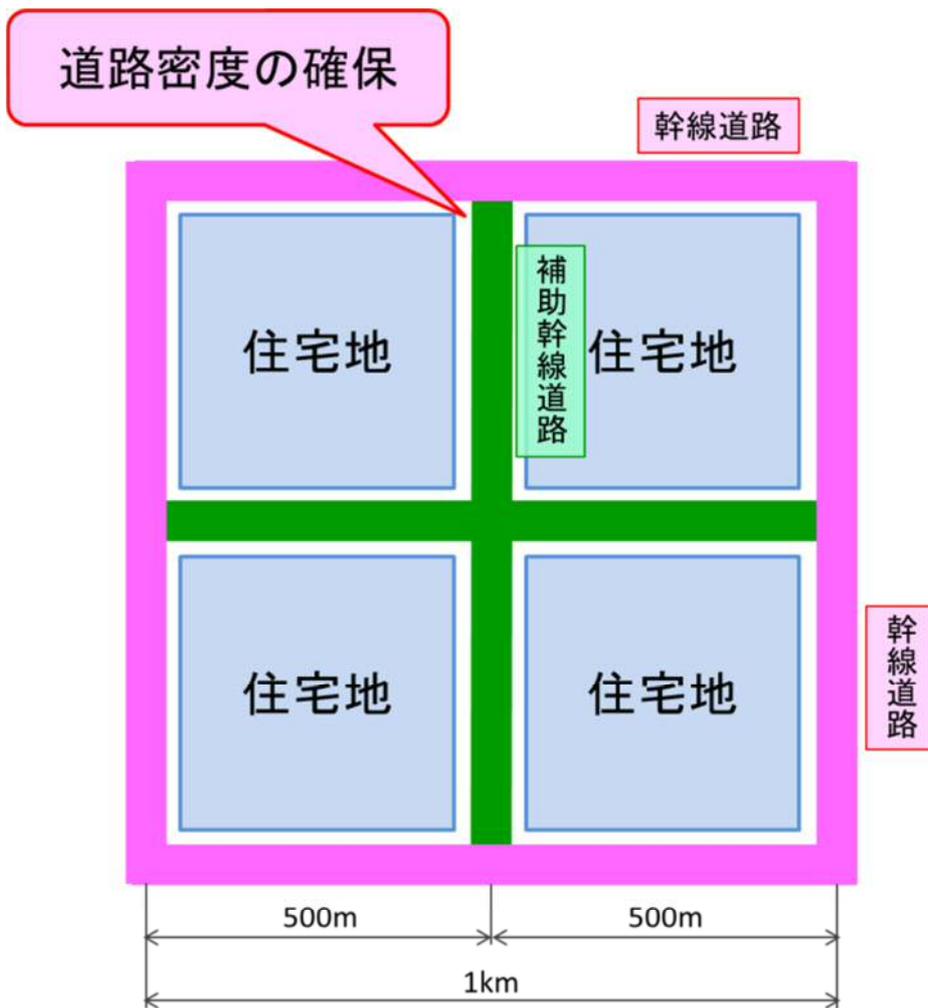


〈まちづくりとして望ましい道路密度を確保することで、適切な市街地を形成する〉

市街地のうち、阪急電鉄今津線より東側および宝塚線より南側の平野部においては、良好な生活機能確保および災害や緊急時対応のため、適切な箇所に幹線道路や補助幹線道路を配置し、まちの基盤として望ましい道路密度を確保します。

適切な配置道路は災害対策工事車両の移動、消防車や救急車などの救急車両の移動のためまちの基盤として必要ですが、当市は都市計画道路のみではまちの基盤として必要な道路密度が不足する箇所があることから既存道路を補助幹線道路として位置付けることで補完します。一般的に道路密度は、住宅地で $4\text{km}/\text{km}^2$ 、商業地で $5\sim 7\text{km}/\text{km}^2$ 、工業地で $1\sim 2\text{km}/\text{km}^2$ 、都市全体で $3.5\text{km}/\text{km}^2$ が望ましいとされてきましたが、現在は各市町の実情に応じ望ましい道路密度を設定していくことが望ましいとされていることに準じ、広く住宅地を主として形成されている当市として目指す道路密度をおよそ $3.5\sim 4\text{km}/\text{km}^2$ 、道路の配置間隔は 500m 程度とします。

図：望ましい道路密度に資する道路の配置



＜鉄道・バス・車両等が相互に連携し機能を発揮する交通ネットワークを形成する＞

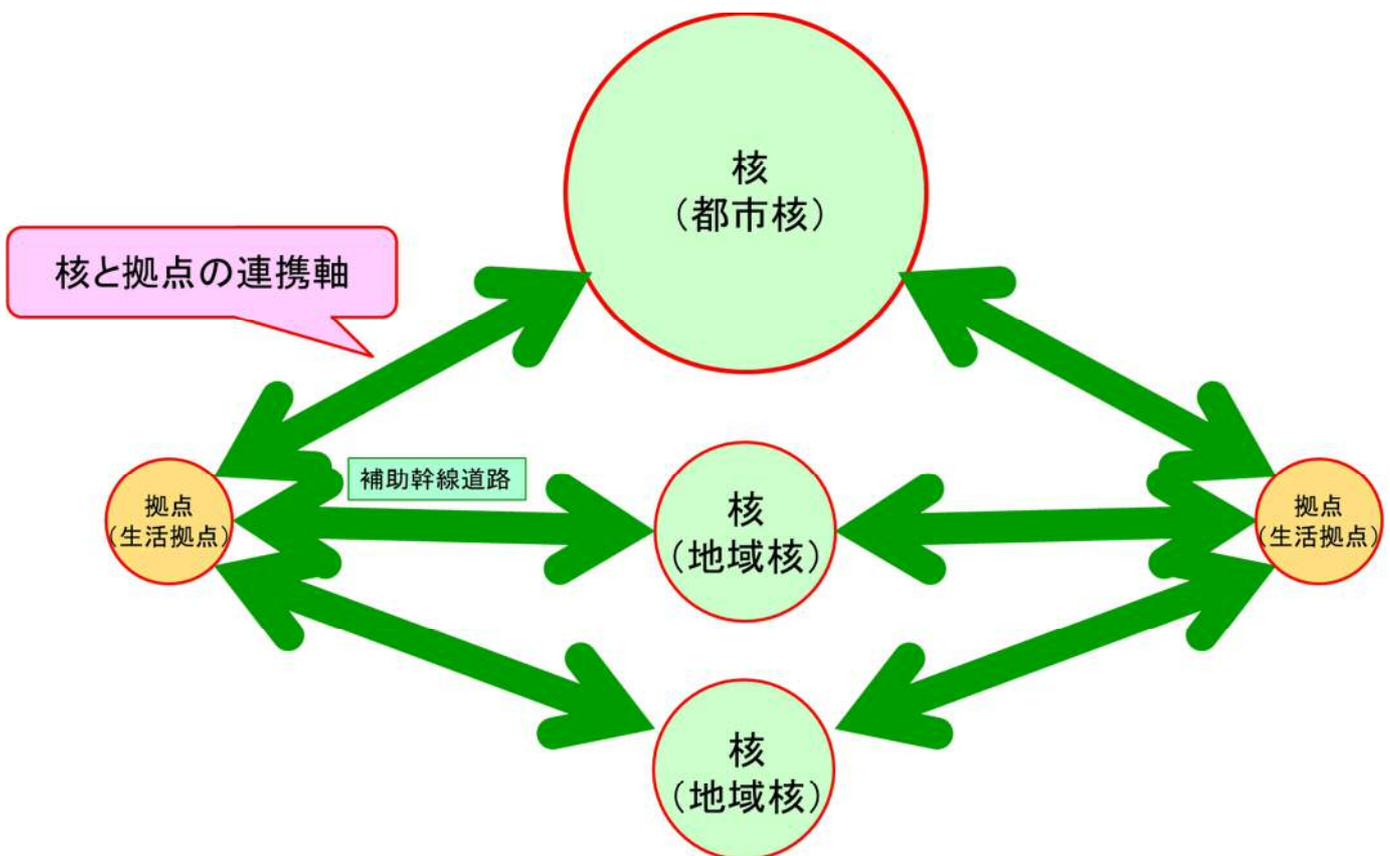
まちづくりの基本となる都市計画マスタープランにて、本市の充実した公共交通を活かすべく、市内外から多様な人々が集う「都市核」、地域に必要な都市機能の集積を促進する「地域核」、日常の暮らしを支える「生活拠点」を位置づけ、多核ネットワーク型の都市をめざすこととしています。この目標に向

け、都市核・地域核と生活拠点とのアクセス道路を確保します。

本構想に基づく核と拠点の連携のために必要な道路整備を行うことにより、都市計画マスタープランに掲げるコンパクトなまちづくりに寄与し、バスなどの公共交通の走行環境や定時制の確保、一般車両通行の安全性確保につながると考えます。

(なお、これにより昨今謳われているコンパクトプラスネットワークのまちづくりにも寄与するものと考えます。)

図：多核ネットワーク型都市を目指す交通ネットワークの形成

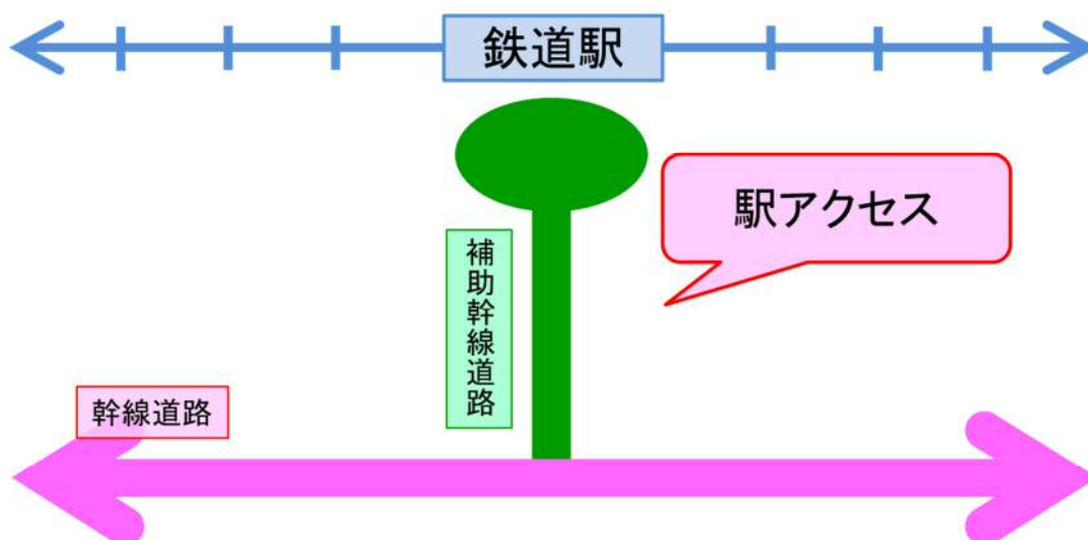


＜交通結節点に適切にアクセスし、交通結節点機能を高める＞

鉄道網が充実していることから、適切な鉄道利用のため、幹線道路と鉄道駅をはじめとした交通結節点とのアクセス道路を確保します。

交通結節点は、適切な鉄道利用機会の確保をはじめ、バスなどの公共交通の起発着、送迎、駅利用の自転車や歩行者の集約、駅前商店利用といった多機能に資する空間として重要なため、駅前広場や駅へのアクセス機能を確保します。このことは「たからづか都市計画マスタープラン」に掲げる鉄道の重要性、利便性の向上に有効に寄与するものと考えます。

図：交通結節点とのアクセス道路



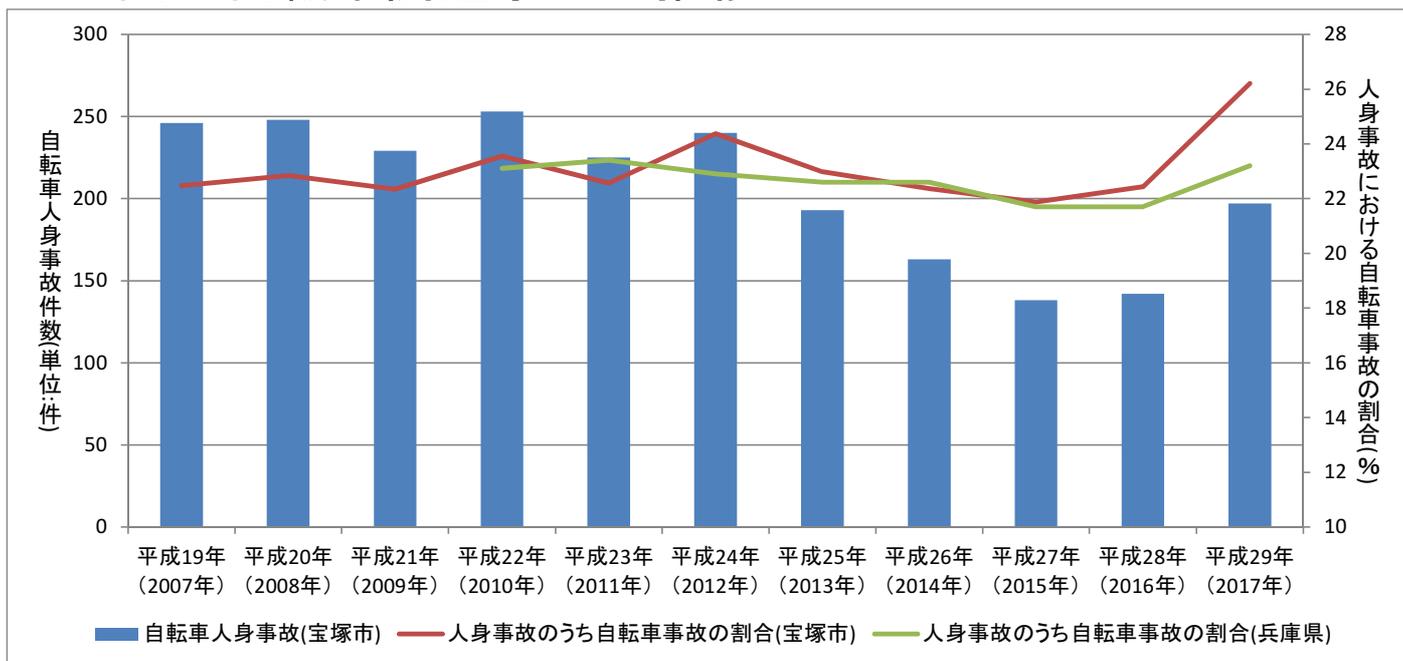
また幹線道路が駅に直結していると、駅が目的地である交通および通過交通の全てが駅前に集中することから、駅へのアクセス機能を阻害する恐れがあるため、迂回路を設けることで副次的に交通結節点の機能を高めます。

＜自転車ネットワークを形成する＞

自転車は日常生活における身近な移動手段として多くの人々に利用されており、健康志向や環境配慮の高まりを背景に、今後より一層の自転車利用増加が見込まれています。一方で自転車は道路交通法上の「車両」ですが、通行ルールに対する意識が低いことなどから危険な自転車利用が増加しています。宝塚市においては自転車関連の事故件数は減少傾向でしたが、最近では増加傾向に転じ自転車の人身事故も多く発生しています。

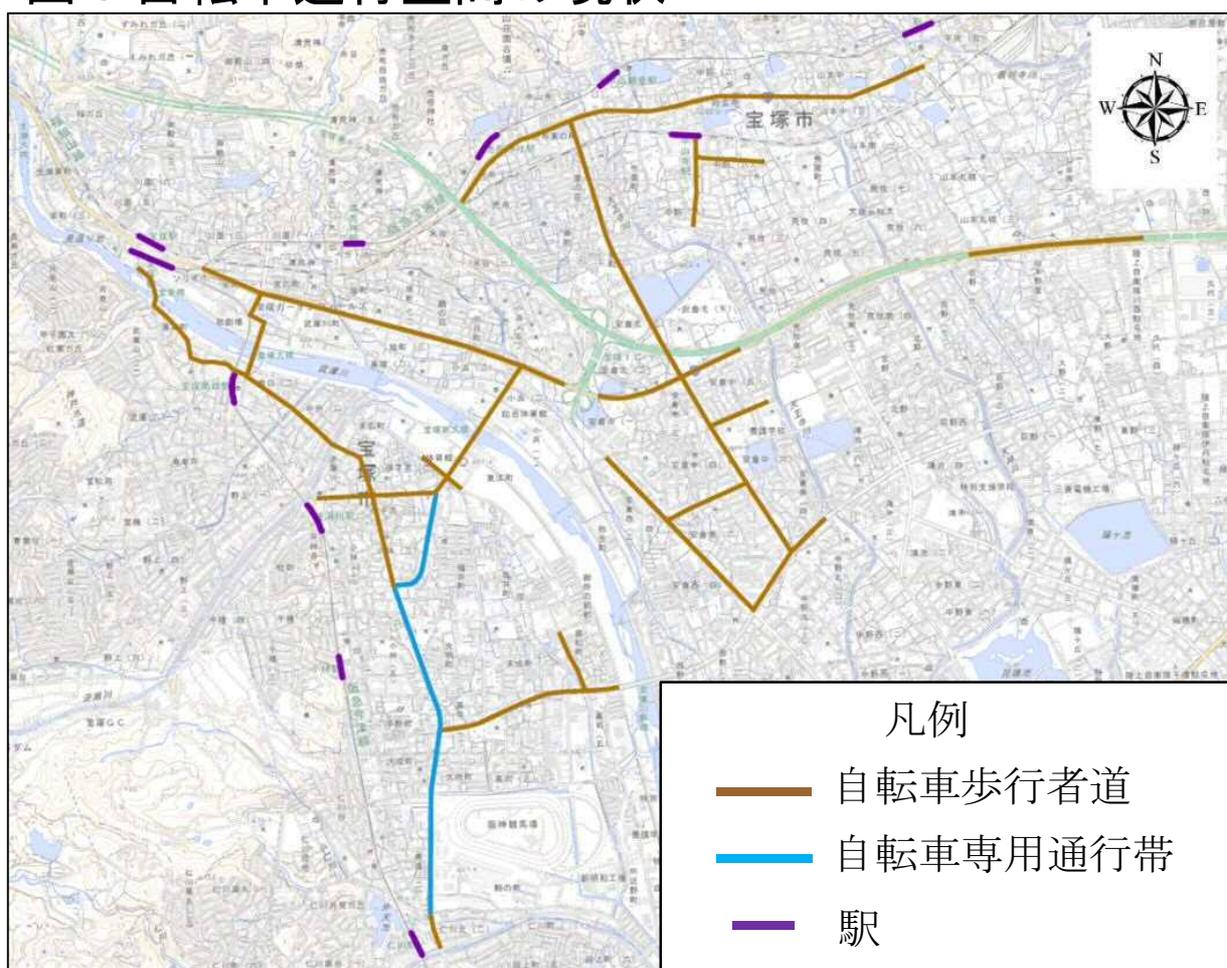
これに対し当市は、自転車の安全性を向上させるため、自転車の通行空間を確保し、一定の区間をネットワークとして機能させることで、生活道路へ流入した自転車交通の補助幹線道路への転換をはかります。

図：自転車関連事故の推移



出典：宝塚市資料

図：自転車通行空間の現状



自転車利用者の目的地の多さに比べると、自転車の通行空間として指定された路線は少ない

＜その他考慮すべき考え方＞

【補助幹線道路としての安全確保】

通過交通が渋滞を避けるため幹線道路以外に流入しており、一部は補助幹線道路に流入しています。補助幹線道路は幹線道路と接続するため多少の通過交通の流入は想定するものの、現在は道路のもつ機能以上の通過交通量が流入しています。また、事故の発生状況を確認すると、幹線道路に比べ総数では少ないものの、通行している車両台数あたりの事故数が幹線道路より多くなっています。

幹線道路の整備により渋滞を改善し、補助幹線道路から一定の通過交通を低減することで安全確保を図るものとしします。

補助幹線道路は、幹線道路と生活道路の両方の機能を持つ路線であり、また車両、自転車、歩行者が一定集約されるため歩行者や自転車のネットワークの基本となる道路となります。このため、幹線道路的な機能が大きい路線や、鉄道駅を利用する歩行者の徒歩圏内となる駅から 1km 程度（徒歩 15 分圏）を目安とした圏内、通学路などを中心として、車両、自転車、歩行者の通行空間を分離します。歩車分離すべき範囲については補助幹線道路の全ての

路線を対象とします。

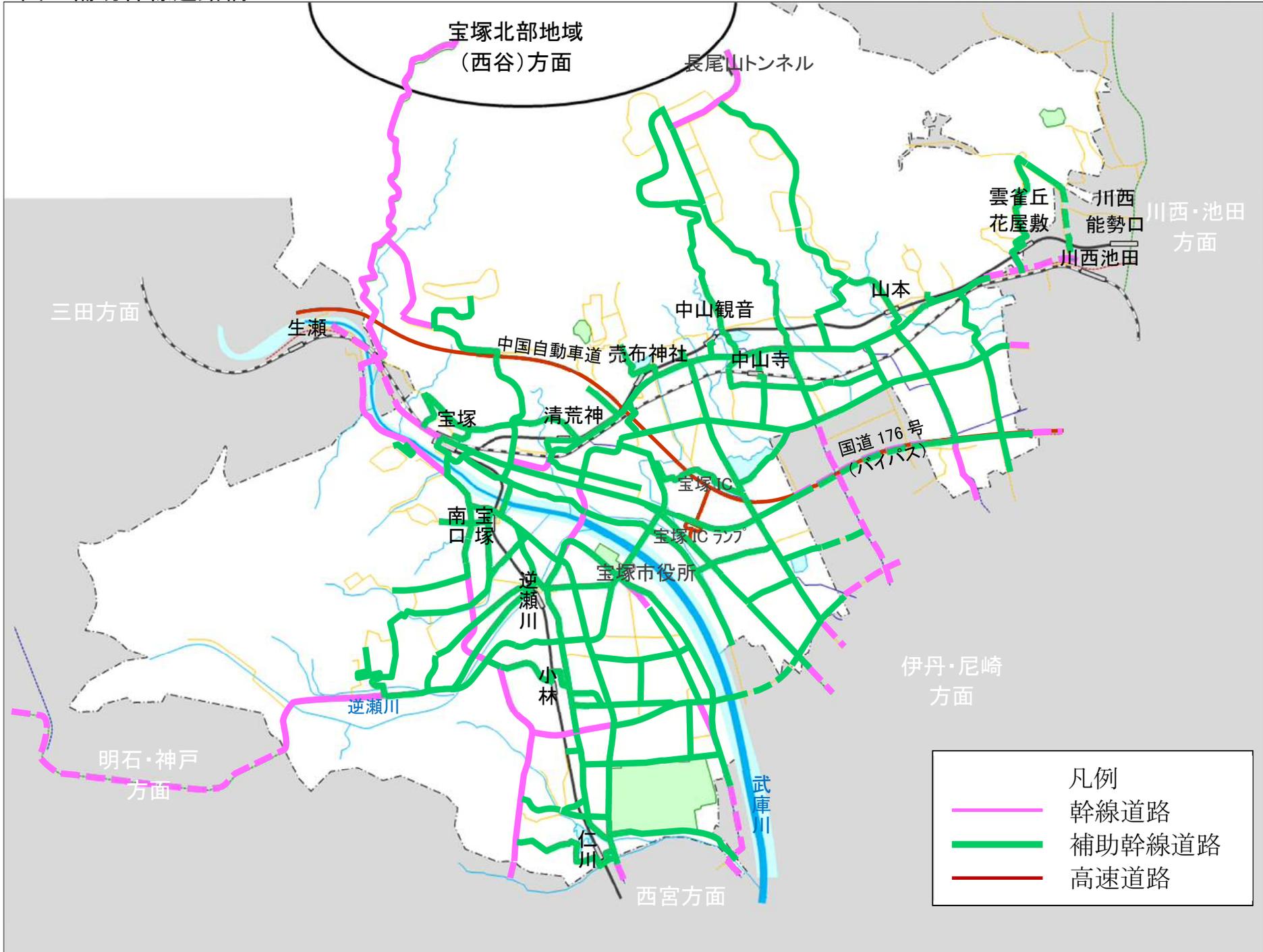
②補助幹線道路機能として宝塚市の目指す方向性

多岐に渡る役割に対し、定量的な指標は道路密度にて確認することとします。上記役割に資する道路を補助幹線道路とし、幹線道路と補助幹線道路からなる道路網の道路密度を確保します。具体的な目標値としては、道路密度 $3.5\sim 4.0\text{km}/\text{km}^2$ とします。これにより、まちの基盤として必要な防災機能や市街地形成機能の向上を目指します。現在未整備の都市計画道路が数多く存在することを踏まえ、原則として新規の都市計画決定は行わないこととします。これらを踏まえ、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します。

③補助幹線道路網

以上を踏まえた、補助幹線道路網は次のとおりです。

図：補助幹線道路網



(3) ★3区画道路（生活道路）

①生活道路機能として宝塚市の求める役割

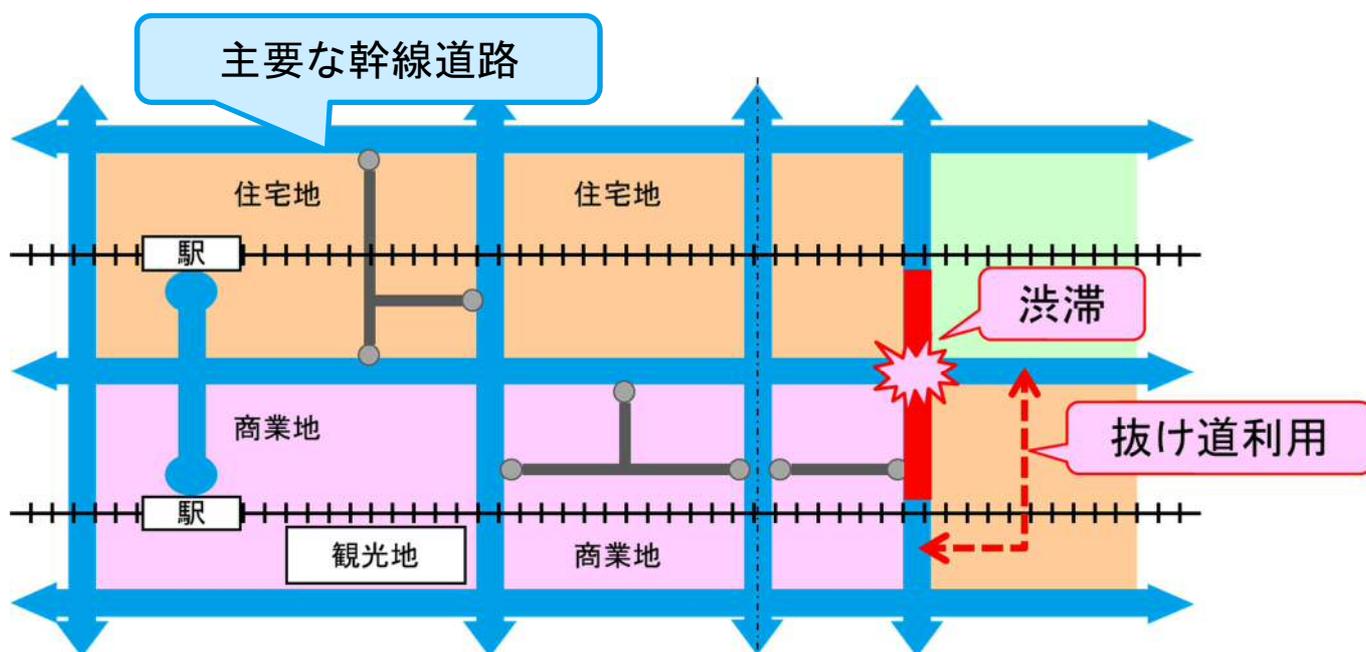
〈生活を支える、安全な道〉

市民が日常的に様々な用途で利用する生活を支える道として、安全な道路環境を備えることが必要です。

②生活道路機能として宝塚市の目指す方向性

一部車両が、幹線道路をはじめとした主要な道路での渋滞を避けるため、幅員が充分でない生活道路を抜け道として利用している状況が見受けられます。多くの生活道路は車道と歩道が分離されておらず、事故の発生確率が高まる傾向にあり、歩行者などの安全性に課題を抱えています。

図：渋滞に起因する抜け道利用イメージ



生活道路は数千路線存在するため、道路網としては位置づけませんが、幹線道路と補助幹線道路からなる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を一因とした生活道路の抜け道利用を低減し、安全性を高めます。

＜その他考慮すべき考え方＞

事故発生の有無などを確認し警察等と連携しながら安全確保に努めます。

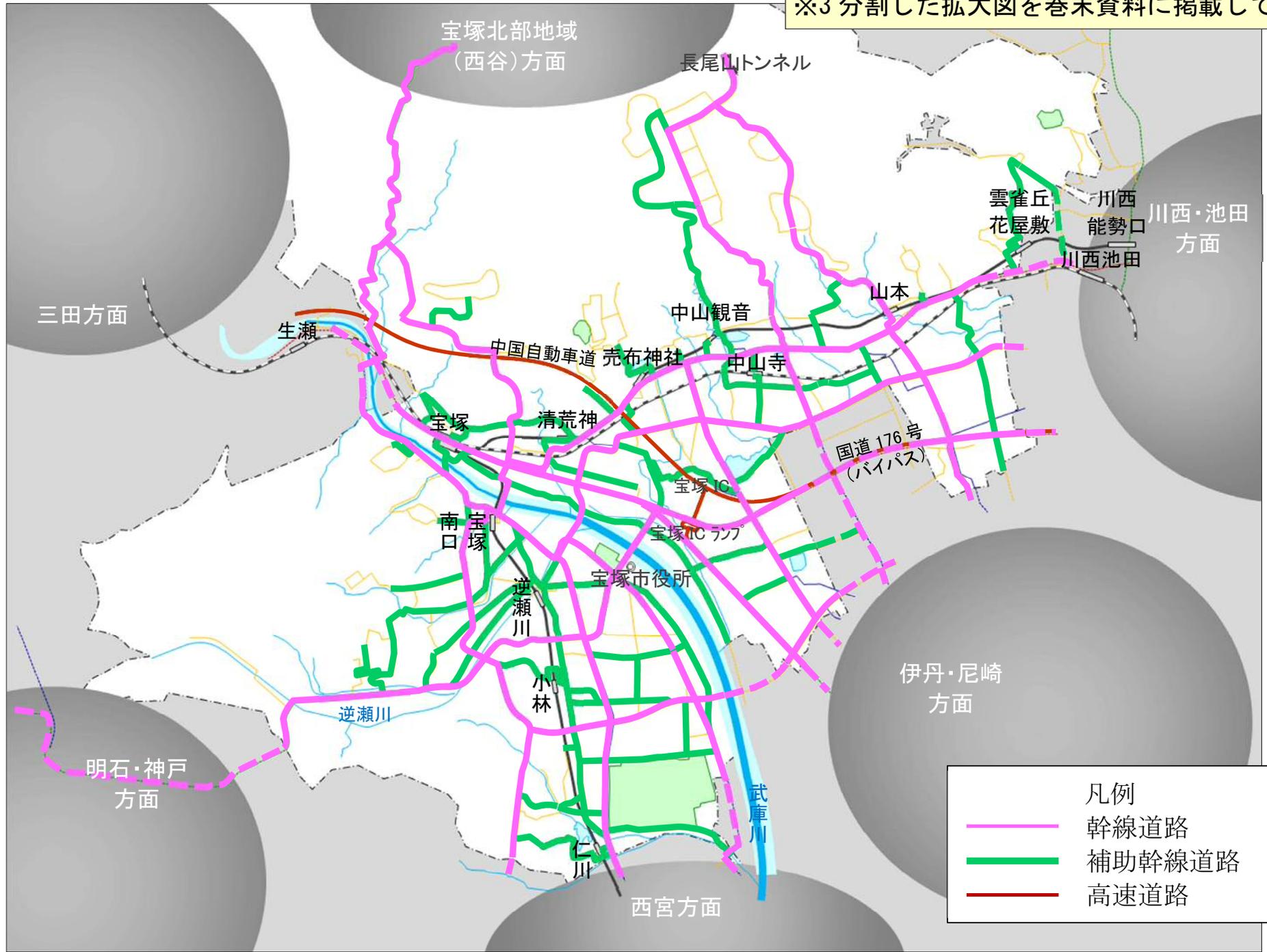
生活道路では積極的に交通の円滑化を推進するものではありませんが、幹線道路や補助幹線道路に接続する交差点などにおいて課題が生じている場合は、原因を確認し、必要に応じ局所的な改良を行うことを検討します。

3－4 道路網基本構想

以上の考え方を踏まえ、幹線道路網と補助幹線道路網からなる宝塚市の目指す道路網基本構想は次のとおりです。

図：宝塚市道路網基本構想

※3分割した拡大図を巻末資料に掲載しています

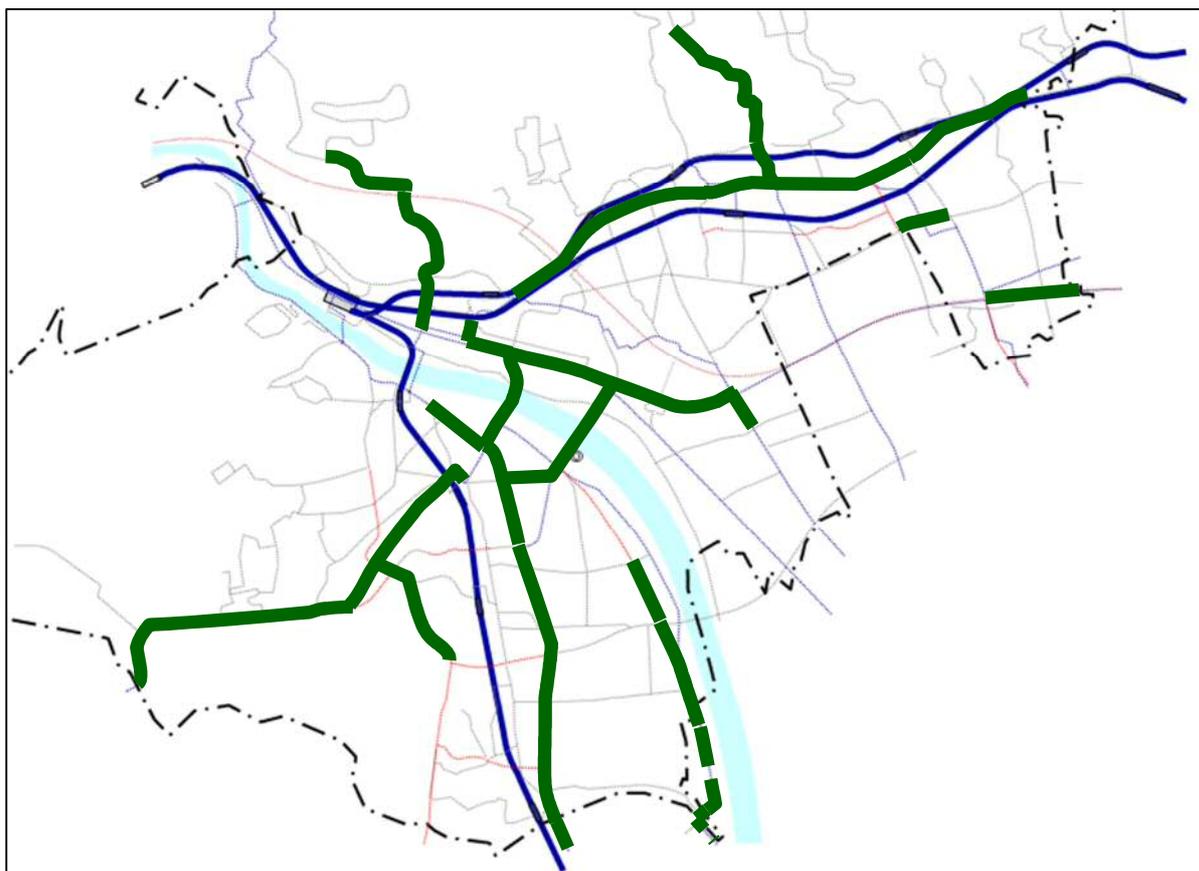


- 凡例
- 幹線道路
 - 補助幹線道路
 - 高速道路

【有効性の評価】

本構想で定める道路網が機能を発揮した際の有効性を評価したところ、慢性的な混雑状態になるといわれる混雑度 1.75 以上の区間は概ね解消できる見込みです。しかし、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態といわれる混雑度 1.25 以上の路線（区間）は残るので、今後の構想見直し時に更なる改良の必要性について確認し、必要に応じ構想の修正を行うことで、時代に応じた適切な道路網を定めることとします。

図：構想実現時の混雑状況の見通し



- 混雑度 1.25 以上が見込まれる区間
- 混雑度 1.75 以上の区間を含む路線（区間）：ほぼなし

また、道路密度については 3.9km/km² で、本市がまちの基盤として目指す 3.5~4km/km² となります。今後は実現に向けた取り組みを進めます。

図：構想実現時の道路密度

都市名	市街化区域 面積 ……[A] (ha)	道路網構想 計画延長 ……[B] (km)	道路網構想 道路密度 ……[B/A] (km/km ²)
宝塚市	2,605	100.5	3.9

3-5 歩行者の移動空間としての道路

宝塚市は鉄道やバスなどの公共交通が充実しており、鉄道駅から1km（15分圏）、バス停から300m（5分圏）を利用圏域とした場合、南部市街地のほぼ全域を網羅できます。「宝塚市総合計画」や「たからづか都市計画マスタープラン」に掲げる、歩いて暮らせるまちづくりの実現のため、鉄道駅やバス停へ徒歩で安全にアクセスできる道路環境の確保を目指します。歩行者は幹線道路、補助幹線道路、区画道路（生活道路）などの道路の機能に関わらず、距離や歩きやすさによってその都度動線を決めるため、生活道路まで含めた歩行者のネットワークを定めることは困難であると考えますが、前述の☆1幹線道路や☆2補助幹線道路で定めた道路は、自動車、歩行者とも一定量の交通需要が集約された連続性を持った路線であることから、歩行者の基本的な移動路線として考えます。

宝塚市における幹線道路と補助幹線道路は、歩車分離された歩道がないものも多く、新たに歩行空間を確保するためには用地の確保を含む道路拡幅を伴います。歩行者の安全確保のためには、歩車分離された歩道が連続性

を持って整備されていることが望ましいのですが、全ての幹線道路、補助幹線道路に歩道を整備することは膨大な用地の確保と費用、時間を要することとなります。したがって、歩行者移動空間の確保のうち優先的に整備を検討すべき箇所の考え方を示すものとし、以下の2点を重要視します。

<重点1：駅周辺>

⇒歩行者の起終点として鉄道駅利用が多いことから、鉄道駅の1km程度（徒歩15分圏）を目安とした圏内について、重点的に歩車分離が必要と考えます。

<重点2：通学路>

⇒登下校中の事故多発を背景とした児童生徒の安全確保のため、通学路について、重点的に歩行者通行空間の確保を図ります。

主軸となる道路が存在するにも関わらず、生活道路に通過交通が流入している場合は、原因を究明し車両の流入抑制措置を検討します。

第4章 道路網基本構想の実現に向けた対応策

4-1 対策の前提

① 将来の投資としての道路整備の着手

宝塚市における道路の課題はまちの成り立ちや地勢上の問題から発生しているため、放置していても解消するものではありません。現在の課題を放置することは、まちの魅力を損ない、他都市への人口流出など競争力の低下やにぎわいの減少につながると考えられ、解決の手立てを行うことは、現在から未来に向けての投資であるとの認識をもって、道路課題を解決していく必要があります。

② 費用対効果に見合う道路整備の推進

道路課題の改善方法として、今までは新規の都市計画道路の整備を順次行い抜本的な解決を図ってきましたが、今後は都市計画道路整備のみに限らず、その他の手法も考えながら費用対効果に見合う道路整備により課題を解決していく必要があります。

4-2 道路の機能別に見た構想実現に向けた対応策

(1) 幹線道路

第2章での混雑状況の確認や分析の結果からも分かる

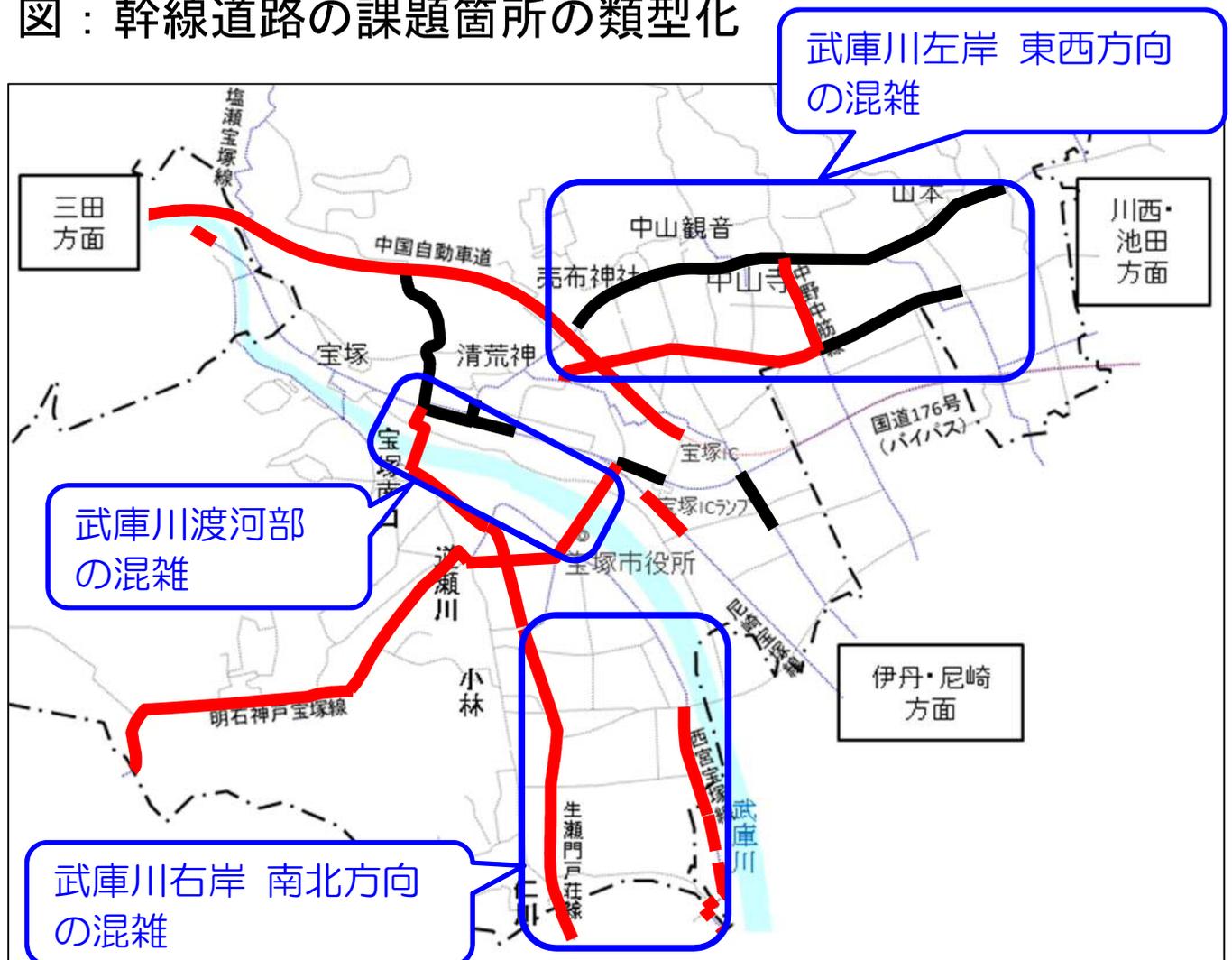
ように、交通をさばく機能について、一部の道路で許容できる交通量を超過しているため、結果として各所で渋滞が生じています。要因としては、市街地として発展し市内の交通量が増加していく一方、当市に目的地がない通過交通も当市を通らざるを得ない地勢となっていること、および当地勢を前提とした道路網となっていることが考えられます。幹線道路における渋滞は、個人の移動時間ロスだけでなく、物流コストの上昇などにもつながり社会的な損失です。

よって、広域的な移動を支えるため、以下のとおり課題解決を図ります。

実施方針：多量の交通を処理する道路容量を確保する
成果目標：慢性的な渋滞の解消

具体的に対応策を検討する上では、課題箇所を類型化し、その類型ごとに対応していくことが効果的です。よって、第2章 2-2-2(2)市内の混雑状況図の課題路線を次のとおり類型化し、幹線道路は本来の交通をさばき都市間をつなぐ役割を担うよう、主な課題、対応方針、具体的な対策案を定めます

図：幹線道路の課題箇所の類型化



課題1：武庫川右岸 南北方向の渋滞対策

具体的な例：県道生瀬門戸荘線及び県道西宮宝塚線 南北方向の渋滞

⇒方針：バイパスなど交通分散路の整備

⇒対策：都市計画道路山手幹線の整備などによる交通の分散(後述の図上①)

課題2：武庫川渡河部の渋滞対策

具体的な例：○市道逆瀬川米谷線 市役所前～小浜交差

点の渋滞

○国道 176 号 歌劇場交差点や市道歌劇場前線の渋滞

- ⇒方針：○新設橋梁など、市内交通の分散路の整備
○宝塚池田線（既整備）への通過交通の迂回路の整備
- ⇒対策：○都市計画道路伊子志旭町線の整備などによる市内交通の分散(図上②-1)
○都市計画道路荒地西山線、山手幹線、宝塚池田線（延伸部）の整備などによる宝塚池田線（既整備）への通過交通の迂回(図上②-2)

課題 3：武庫川左岸 東西方向の渋滞対策

具体的な例：中国自動車道の渋滞や国道 176 号の渋滞、それに起因する東西方向接続道路の渋滞

- ⇒方針：○バイパスなど市内交通の分散路の整備
○新名神高速道路の整備効果に期待（整備後の効果を注視し更なる対策の要否を確認する）
- ⇒対策：○都市計画道路中筋山本線、山本南通り線の

整備による市内交通の分散(図上③)

○国道 176 号から中国自動車道への誘導喚起

これらに加え、道路幅員が局所的に狭隘となる箇所や、鉄道交差部で高さの制限がある箇所など、局所的に機能が不足している箇所があるため、そのようなボトルネック箇所に対し、次のとおり対応する方針とします。

課題4：幅員減などのボトルネック対策

具体的な例：○県道中野中筋線 中筋地区における幅員減

○国道 176 号 清荒神～売布地区における幅員減による歩道不連続

○国道 176 号他市道 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・鉄道交差部の高さ制限

○県道尼崎宝塚線 小浜地区における幅員減

○県道生瀬門戸荘線 長寿ガ丘地区における局所的狭小幅員

○県道山本伊丹線 山本野里地区における幅員減

○県道塩瀬宝塚線 線形等不良

⇒方針：ボトルネック箇所での幅員確保及び迂回路の整備

⇒対策：○都市計画道路中筋伊丹線、尼崎宝塚線、宝塚平井線（清荒神延伸）、山本大野線の整備による幅員確保、都市計画道路荒地西山線の整備などによる迂回路の整備(図上④-1)

○局所的な拡幅や交差点改良等の検討(図上④-2)

- 道路渋滞については、道路の交通容量の不足や局所的な幅員のボトルネック以外の要因においても起こり得るので、渋滞が顕著な箇所は必要に応じ原因を確認し、局所的な拡幅や交差点改良など個別に対応を検討します。
- 課題対応は、少ない費用でより効果のある整備を行うことが望ましいため、整備検討の際は、抜本的解消方法に先立ち第一段階として部分改良を行うといった段階的な整備による課題改善を考慮することとします。
- 事故発生の有無などを確認し、警察等と連携しながら安全確保に努めます。

(2) 補助幹線道路

第2章で道路密度を例としてまちの基盤が不足しているとしました。補助幹線道路は、第3章で示す役割をはじめとした地域内の移動を支え、またまちの基盤として必要な多岐に渡る機能を有していることから、役割ごとに求められる機能を確保するため、以下のとおり課題解決を図ります。

実施方針：○多岐項目ごとに機能を確保する

- ・機能ごとの主軸動線を確保する
- ・適正な道路幅員を確保する
- ・自転車通行空間を確保する など

成果目標：○安全確保

- 防災機能向上
- 生活機能向上

具体的には次のとおりそれぞれの役割を担うよう、主な課題、対応方針、具体的な対策案を定めます

＜山手地域へアクセスし、地域への主軸を確保することで、都市機能や防災機能を高める＞

幹線道路と山手地域を結ぶ主軸となる道路は、市民の生活に密接した重要な道路として、車両や歩行者の通行空間、また災害対策工事車両の移動、消防車や救急車などの救急車両の移動のため必要な通行空間が必要となりますが、一部地域においては主軸となる道路が不足している、あるいは主軸となる道路はあるものの幅員が不足しているといった状況です。

また、主軸となる道路と鉄道との交差点において高さ制

限が設けられている場合は、緊急車両などの大型車の往来が不可能となることから機能が不足しています。同様に交差部形状が平面交差である（踏切）場合は、長時間の踏切遮断などによる移動時間ロス、緊急車両などの往来困難となることから機能が不足しています。

課題：山手地域へアクセスする主軸道路の不足

具体的な例：千種地域、仁川高丸地域など

⇒方針：山手地域へアクセスする主軸道路の整備、幅員不足に対する拡幅整備

⇒対策：県道明石神戸宝塚線整備検討、都市計画道路荒地西山線整備、都市計画道路競馬場高丸線整備、市道神戸水道4号線拡幅整備（寿楽荘外）、市道1047号線拡幅整備（中筋2丁目外）ほか(後述の図上①)

<まちづくりとして望ましい道路密度を確保し、適切な市街地を形成>

まちの基盤として望ましい道路は、災害対策工事車両の移動、消防車や救急車などの救急車両の移動のための通行空間が必要となりますが、まちの基盤に必要な道路は、一部道路で幅員が不足している状況です。

課題：適切な道路密度を確保する道路の不足

具体的な例：市域東端における南北方向道路（平井から
□谷）など

⇒方針：適切な道路密度を確保する道路の整備、幅員不足に対する拡幅整備

⇒対策：都市計画道路山本南通り線整備、市道 1200
号線拡幅整備（□谷外）市道売布停留所線拡
幅整備、市道百間樋線拡幅整備ほか(図上②)

＜鉄道・バス・車両等が相互に連携し機能を発揮する交通ネットワークの形成＞

都市核や地域核と生活拠点間とをつなぐ道路は、バスをはじめとした車両、自転車、歩行者が通行するため、これらの通行空間が必要となりますが、一部の連携軸において幅員が不足している状況です。

課題：核と拠点間連携軸の幅員不足

具体的な例：売布中山地域核と中山台サービスステーションなど生活拠点間連携軸など

⇒方針：核と拠点間連携軸の幅員不足に対する拡幅整備

⇒対策：市道逆瀬川仁川線拡幅整備、市道 1039 号線

拡幅整備（中筋山手外）ほか(図上③)

＜交通結節点に適切にアクセスし、交通結節点機能を高める＞

交通結節点としての駅前広場は、バス等公共交通の停車や乗合場所、送迎車両の停車空間、車両、自転車、歩行者の通行空間を分離した安全な道路空間などが必要となります。同様に駅アクセス道路は、バス等公共交通交互通行が可能な車道及び、車両、自転車、歩行者の通行空間を分離した安全な道路空間などが必要となります。

しかし一部の駅においては、駅前広場や駅アクセス道路の不足、幅員の不足が生じています。また、駅前への交通集中に対する迂回路が一部の駅において不足している状況です。

課題1：駅前広場や駅アクセス道路の不足

具体的な例：阪急電鉄小林駅など

⇒方針：駅前広場の整備や駅アクセス道路の整備、幅員不足に対する拡幅整備

⇒対策：阪急電鉄小林駅駅前広場整備、市道東山南池田線拡幅整備(川面3丁目外 ※宝塚駅北側アクセス) ほか(図上④-1)

課題2：駅迂回路駅の不足

具体的な例：阪急電鉄逆瀬川駅南西側迂回路など

⇒方針：迂回路の整備、幅員不足に対する拡幅整備

⇒対策：都市計画道路荒地西山線整備（千種外 ※阪急電鉄逆瀬川駅迂回）市道1104号線拡幅整備（山本中1丁目外 ※阪急電鉄山本駅迂回）ほか(図上④-2)

<自転車ネットワークを形成>

自転車の通行空間が確保された道路が少ないため、自転車の通行空間がネットワークを形成しておらず、出発から到着地点までスムーズな自転車利用が困難な状況です。また、通行空間の確保にあたっては、既存市街地と道路が形成されていることから新たな拡幅が困難であり、一部道路で幅員が不足している状況です。

課題1：自転車の通行空間が市全域でネットワーク化されていない

⇒方針：自転車の通行空間のネットワーク化を図る

課題2：自転車の通行空間が確保された路線の不足

⇒方針：自転車の通行空間の整備、幅員不足に対する拡幅整備

⇒対策：全市的なネットワークや、各路線の道路幅員を考慮した望ましい整備形態を定め、優先的に整備すべき路線を計画します。具体的には、別途「宝塚市自転車ネットワーク計画」を策定し、詳細を定めるものとします。なお、道路網基本構想と必要に応じ連携、調整を図ります。

<その他考慮すべき事項>

【選択と集中の必要性】

既存道路は幅員 4～8m 程度の狭あいな道路が大半であり、全ての路線を拡幅していくことは困難です。拡幅対応は主軸となる道路や交差点部のみとするなど選択と集中により効果的に検討します。また広域的な交通を担う道路に限らず、幹線道路と市民生活に密接する補助幹線道路とを接続する交差部など局所的に抱える課題などに対しても、柔軟に課題解決を検討します。

【整備手法】

大規模な道路整備は、都市計画道路による新規道路整備を主として検討します。ただし、整備すべき対象路線が多いため、都市計画道路の手法に加え、課題の大小に応じ、一般道路事業や、生活道路整備条例による拡幅、民間開発事業による適切な道路確保の指導などによる整備も合わせて検討します。

※生活道路整備条例で指定する路線（市道逆瀬川仁川線、市道東山南池田線、市道 1200 号線、市道 1404 号線など）

課題対応は、少ない費用でより効果のある整備を行うこ

とが望ましく、整備検討の際は、抜本的解消方法に先立ち第一段階として部分改良を行うなど、段階的な整備などによる課題改善なども考慮することとします。

【別途考慮すべき地域】

清荒神駅北側から中山観音北側に至る通称巡礼街道や、宝塚大劇場を中心とする地域、宝塚の温泉街付近、小浜宿については、宝塚市を代表する景観であることから、画一的な整備でなく当該地区に適した整備を検討することとします。

4-3 歩行者の移動空間に対する課題解決の対応策

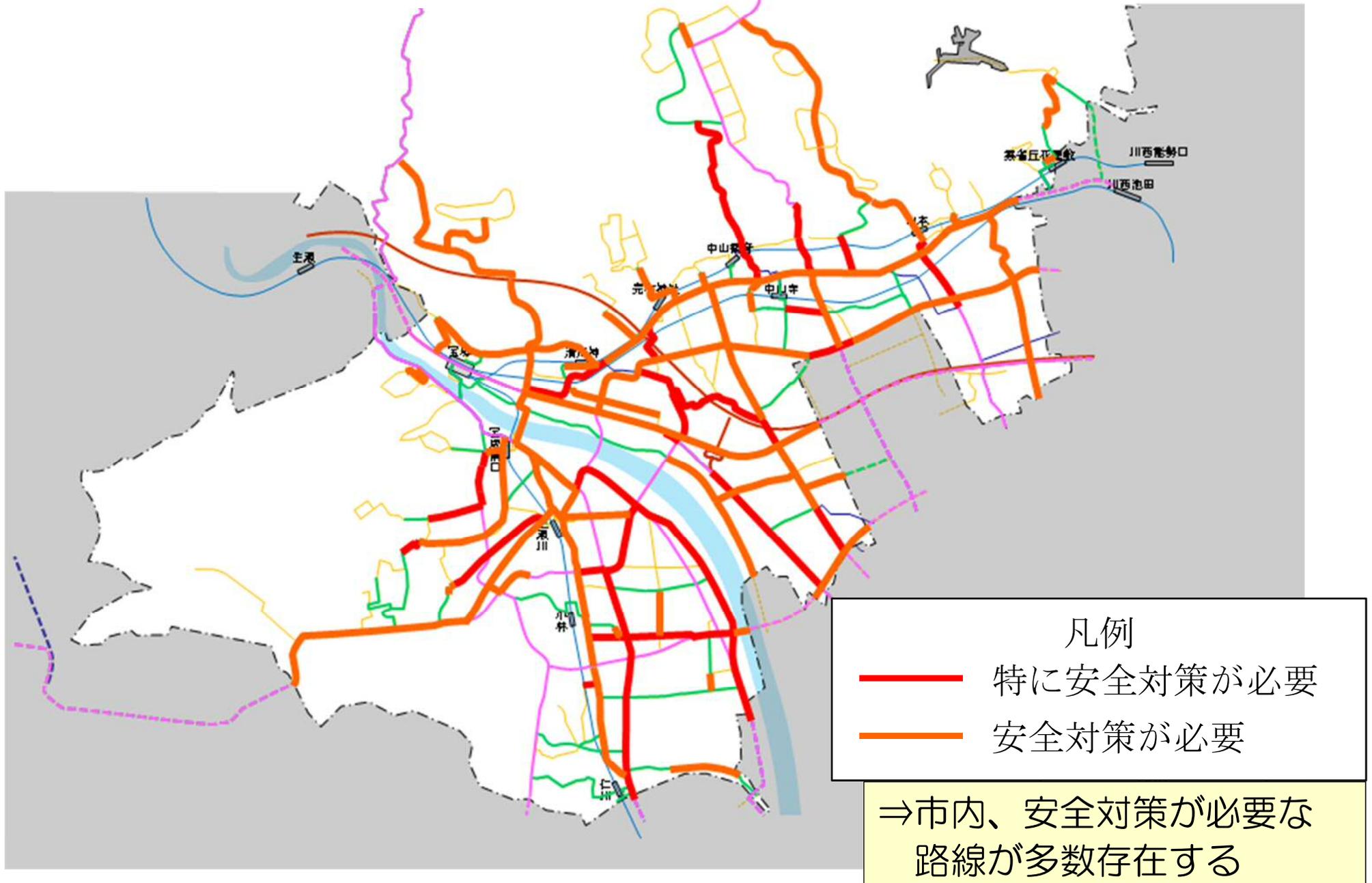
歩行者の安全は主に幹線道路等の整備により、生活道路から通過交通を排除することで確保することとしていますが、歩行者の通行上、大きな危険性が危惧される箇所や路線は別途安全確保の対策を行う必要があります。

幹線道路および補助幹線道路は歩行者や自転車のネットワークの基本となる道路です。これに重点的な安全対策を考慮する駅周辺の道路や通学路を加え、歩行者や自転車のネットワークとします。

これらを踏まえ交通量の大小や大型車両の割合、通学路

や歩道の有無などから、幹線道路、補助幹線道路について、歩行者の安全確保対策を検討していくべき路線を図化すると次のとおりとなります。

図：歩行者の安全安心評価



【整備手法など】

宝塚市内においては、対策すべき路線が多数存在することから、道路改良事業の他、土地区画整理事業、民間開発に対する指導など、多様な方法を持って順次、歩行者の通行空間確保に取り組むこととします。

特に駅勢圏の歩車分離については、土地区画整理事業や市街地再開発事業等の事業と合わせ、遅滞なく検討する必要があります。

整備路線の選定にあたっては、凶化した指標に加え、事故発生の有無や事故の発生率などについても警察と連携の上考慮し、特に危険性が高い箇所や対策すべき箇所を見極めた上で対応を検討していく必要があります。

通学路においては、別途実施する警察、学校、道路管理者にて実施する通学路合同点検の結果（通学路交通安全プログラム）による課題を十分に加味し、実際の現場において特に危険とされる箇所から順に整備していく必要があります。

新規用地取得が困難な箇所については、以下に例示する安全確保の手法も合わせて検討していきます。

⇒ ・ 並行する路線がある場合、一方を車道のみ路線、も

う一方を歩行者のみ路線とする。

- 双方を一方通行指定し、歩行者専用空間を生み出す。
- トラフィックカーミング（ゾーン 30、道路端のカラー化、ハンプなど）の適用を検討する。
- 植栽帯の機能と安全性の比較検討の上、歩道内の再構築などにて安全な道路環境を検討する。

ゾーン 30（逆瀬川）



道路端のカラー化（平井）



4-4 他施策との連携

■交通バリアフリー、ユニバーサルデザイン

高齢者や障がい者等を含む全ての市民の歩行や車いすによる移動のため、安全性・快適性が確保できるような道路環境が求められます。具体的な例として、車いす利用者が余裕を持ってすれ違うことのできる十分な幅員を持った歩道や、エレベーターなどの昇降施設、視覚障がい者が目的地まで到達できるような、点字ブロックや音響式信号、エスコートゾーンの整備などがあげられ、道路整備の際は、その具体について箇所に応じた適切な措置を検討し、必要に応じ利用者と調整の上実施を検討していくことが望ましいと考えます。

宝塚市は平成14年（2002年）に宝塚市交通バリアフリー重点整備地区基本構想を策定し、宝塚駅周辺と、逆瀬川駅周辺を重点整備地区と定め、整備を推進してきました。今後は、歩行者の多い幹線道路や補助幹線道路を中心に、沿道施設を考慮しながら、バリアフリーやユニバーサルデザインの取り組みを推進します。

■無電柱化

景観への配慮などから無電柱化の気運が高まっている中、防災の観点からも、平成23年（2011年）の東北地方太平洋沖地震の復旧作業において、支障が少なかった無電柱化が見直されています。

無電柱化のためには、主に歩道の直下に既存電柱を含めた電線類等を収容するスペースが必要となるため、全ての路線において実施することは困難ですが、防災上重要となる箇所や景観上の必要がある箇所にて無電柱化の取り組みを検討します。

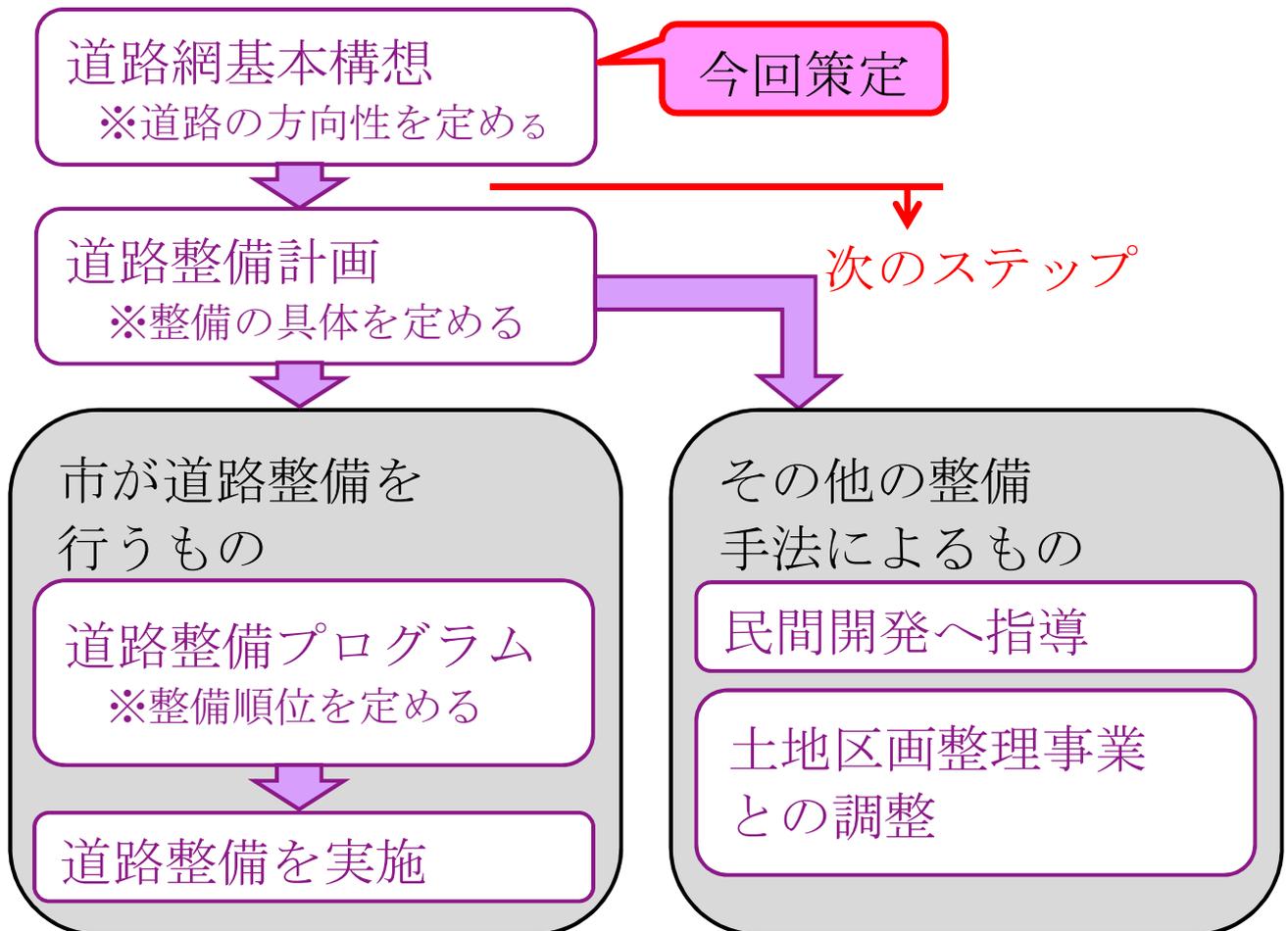
■防災機能

阪神大震災での経験により幅員12m以上の道路には延焼を遮断する機能があること、消防活動には一般的に緊急車両や作業帯など幅員6m程度の確保が望ましいとされていることから、道路整備の優先順位を定める際には、検討対象路線が延焼防止や消防活動に寄与するかを考慮します。また、緊急輸送道路や避難路、災害拠点病院や高次医療機関への移動経路となる道路も同様に優先順位を定める際に考慮します。

第5章 今後の具体的取組

本構想に定める道路網の構築について、次のプロセスで実現を図ります。

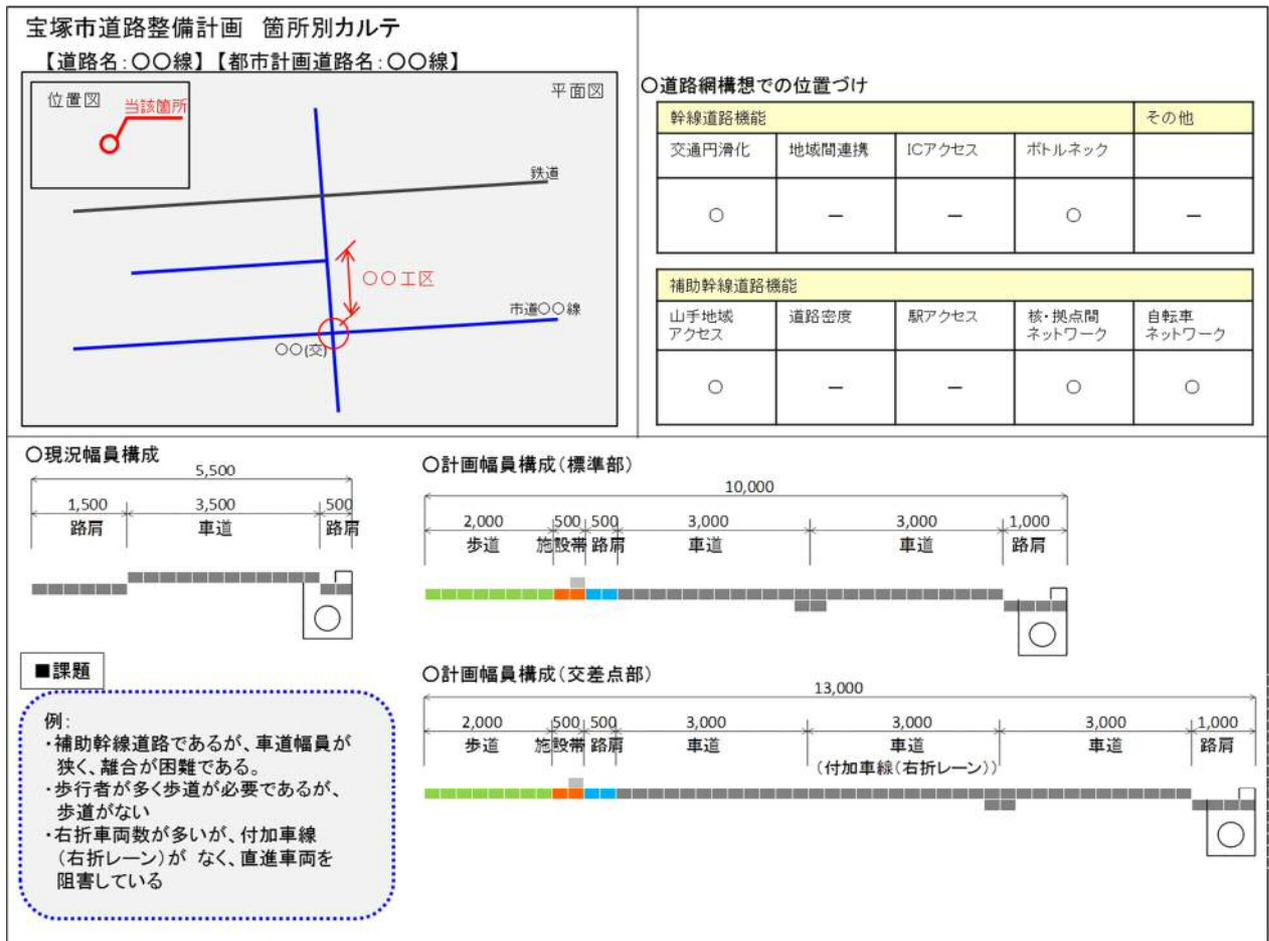
図：実現に向けての行程



5-1 道路整備計画の策定

宝塚市が事業者として行う道路整備については、まず、本基本構想にて示した道路のあるべき姿に対し、具体的な解決方法を定める計画として道路整備計画を定めます。

図：道路整備計画 箇所別計画イメージ



5-2 道路整備プログラムの作成、更新

整備計画のうち、優先的に整備する路線を定めた道路整備プログラムを作成し、当面の整備路線を明らかにします。

図：道路整備プログラムイメージ



また、道路整備にあたっては、以下の点について留意します。

- 国道、県道など宝塚市以外の道路管理者（兵庫県など）が事業者として行う道路整備については、他の道路管理者に対して課題解決に向け協議調整していきます。
- 信号など、交通管理者（警察）が管理しているものについて、必要に応じ課題解決に向け協議調整していきます。
- 宝塚市以外の民間事業に伴い対応する道路については、

適宜協議や指導を適切に行うほか、生活道路整備条例の見直しや開発指導要綱の見直し等を検討します。

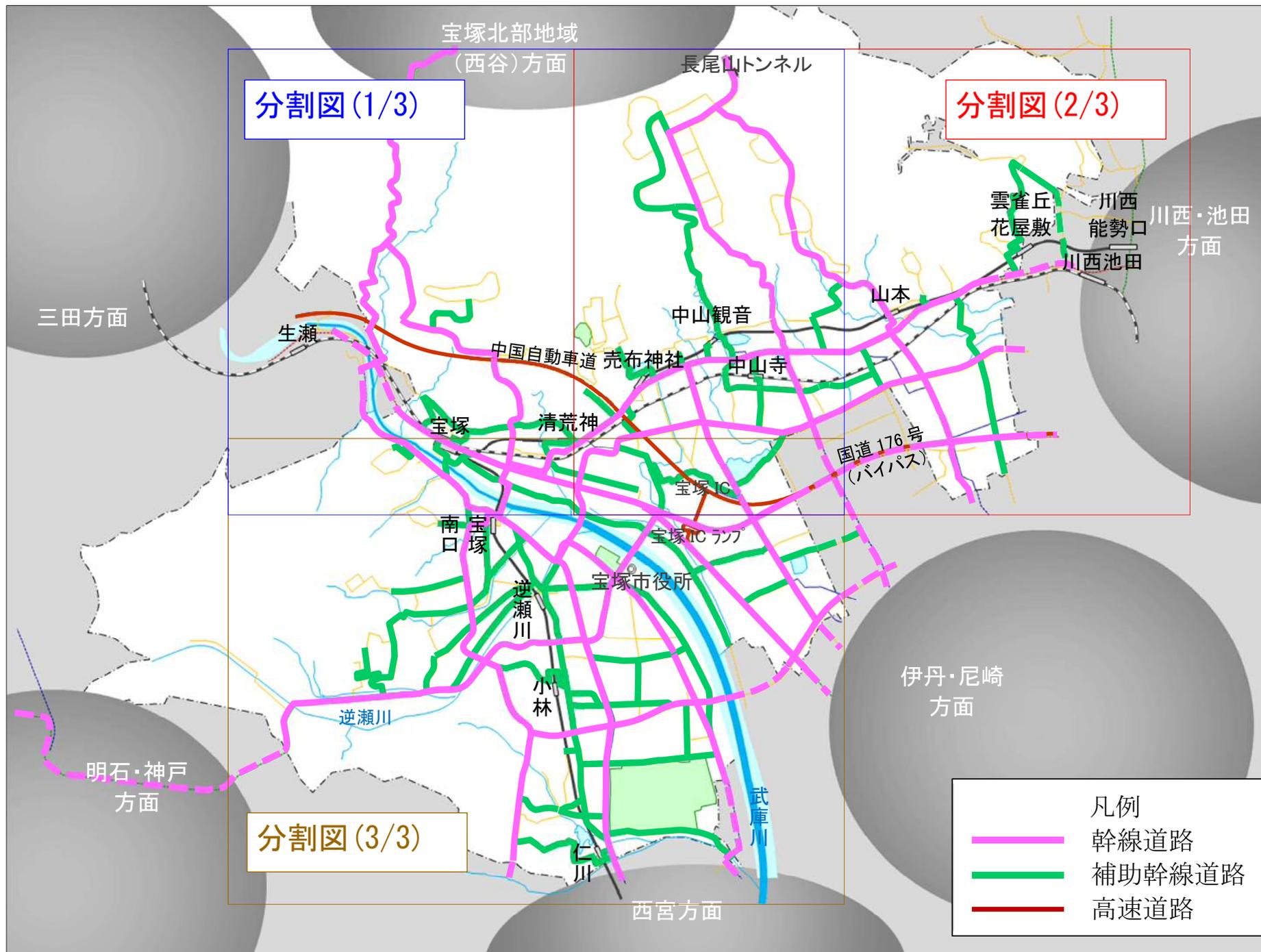
- 通学路の合同点検の実施や点検に基づく通学路安全対策プログラムと連携し安全の確保を図ります。
- 自転車の安全で快適な利用環境の確保のため、自転車ネットワーク計画を策定し、自転車の通行空間の形態や効率的な整備順を定めます。
- 事故対策については、引き続き警察などと協議調整し事故分析を進め、課題解決を図ります。

なお、各計画は時間経過や社会的情勢の変化に応じ適宜見直すこととします。

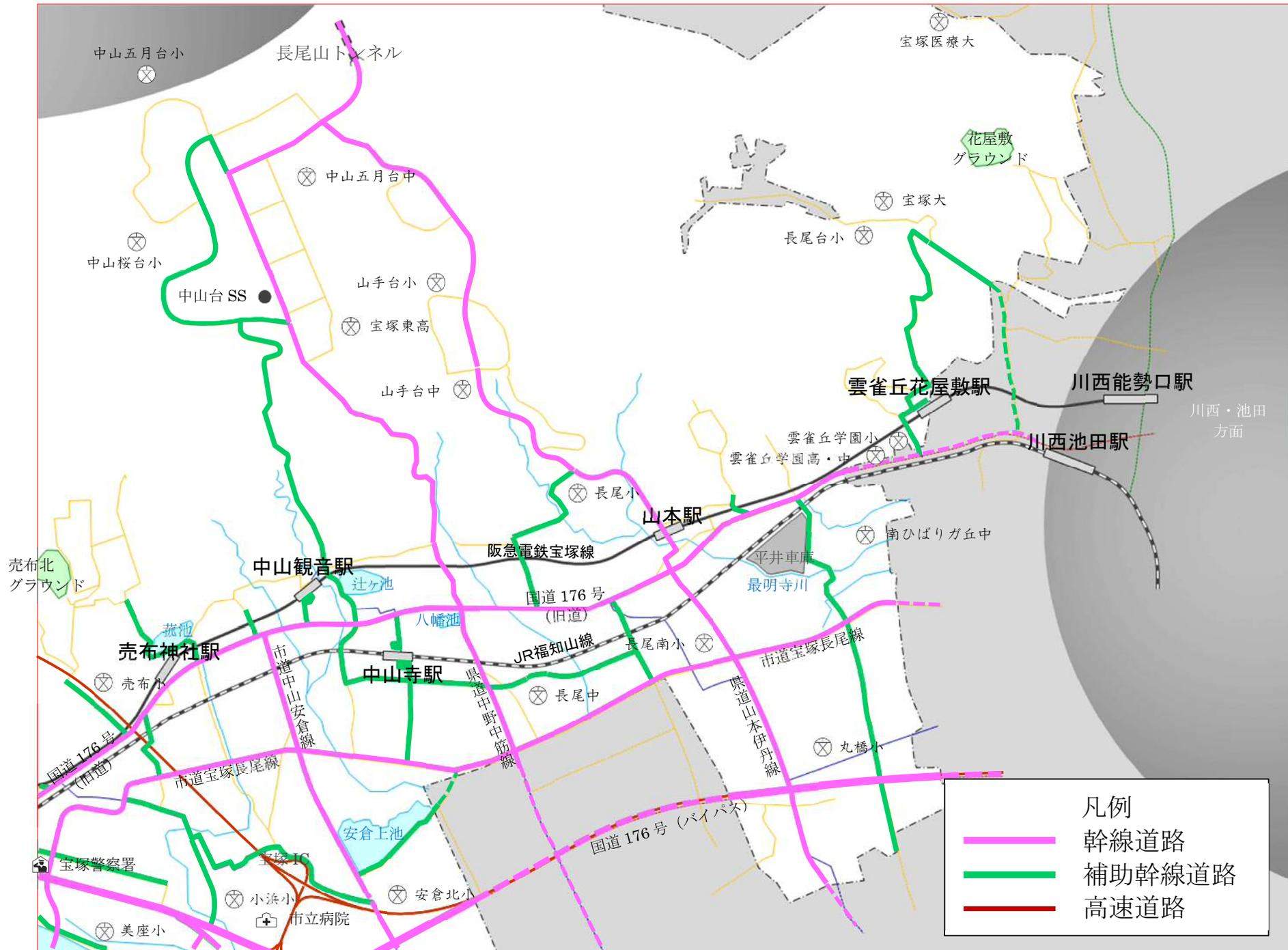
以上

卷末資料

図：宝塚市道路網基本構想



図：宝塚市道路網基本構想 分割図 (2/3)



図：宝塚市道路網基本構想 分割図 (3/3)



宝塚市道路網基本構想検討懇話会設置要綱

平成29年10月1日

(設置)

第1条 宝塚市における道路のあり方や課題解決に向けた道路網基本構想を策定するに当たり、意見を聴取するため、宝塚市道路網基本構想検討懇話会(以下「懇話会」という)を設置する。

(所掌事務)

第2条 懇話会は、基本構想の検討事項や素案に関して意見、助言を行う。

(組織)

第3条 懇話会の委員の定数は、6人以内とし、次に掲げる者とする。

(1) 学識経験者 3人

(2) 公募による市民 1人

(3) 市民団体等に属する者 2人以内

2 委員の任期は、就任の日から基本構想策定の日までとする。

3 委員が欠けたときは、その都度補欠委員を補充することができる。

(会長)

第4条 懇話会に会長を置き、会長は、前条第1項の委員のうちから委員の互選により定める。

2 会長は、懇話会を代表し、会務の円滑化にかかる調整を行う。

- 3 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。

(会議)

第5条 懇話会は、市長が招集する。

(専門部会)

第6条 懇話会に、その専門的知見の聴取や検証作業の推進を図るため専門部会を設置し、専門委員を置く。

- 2 専門委員は、学識経験者をもって充てる。

- 3 専門部会は、市長が招集する。

(会議の公開)

第7条 懇話会は、原則として公開とする。

(事務局)

第8条 懇話会の事務局は、宝塚市都市安全部建設室道路政策課に置く。

(補則)

第9条 この要綱に定めるもののほか、懇話会の運営に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

この要綱は、平成29年10月1日から施行する。

宝塚市道路網基本構想

発行日 平成 30 年（2018 年）12 月

発 行 宝塚市

郵便番号 665-8665

兵庫県宝塚市東洋町 1 番 1 号

0797-71-1141（代表）

編 集 宝塚市都市安全部 道路政策課

