



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市域全体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

懸念イメージ

広い道が少ない
慢性的な渋滞
道路が狭い

道の課題

安心して歩けない

歩行者の通行

歩道が狭く車と輻輳

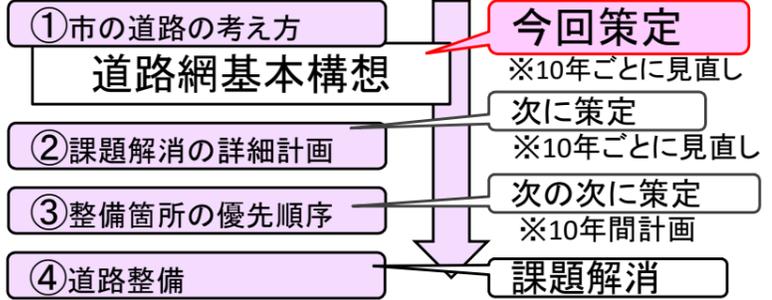
救急車・消防車

緊急車両の移動

土砂崩れ

道路は体系的に機能するものであり、ネットワークとして検討する必要がある

■効率的な解消の手順は次のとおりです

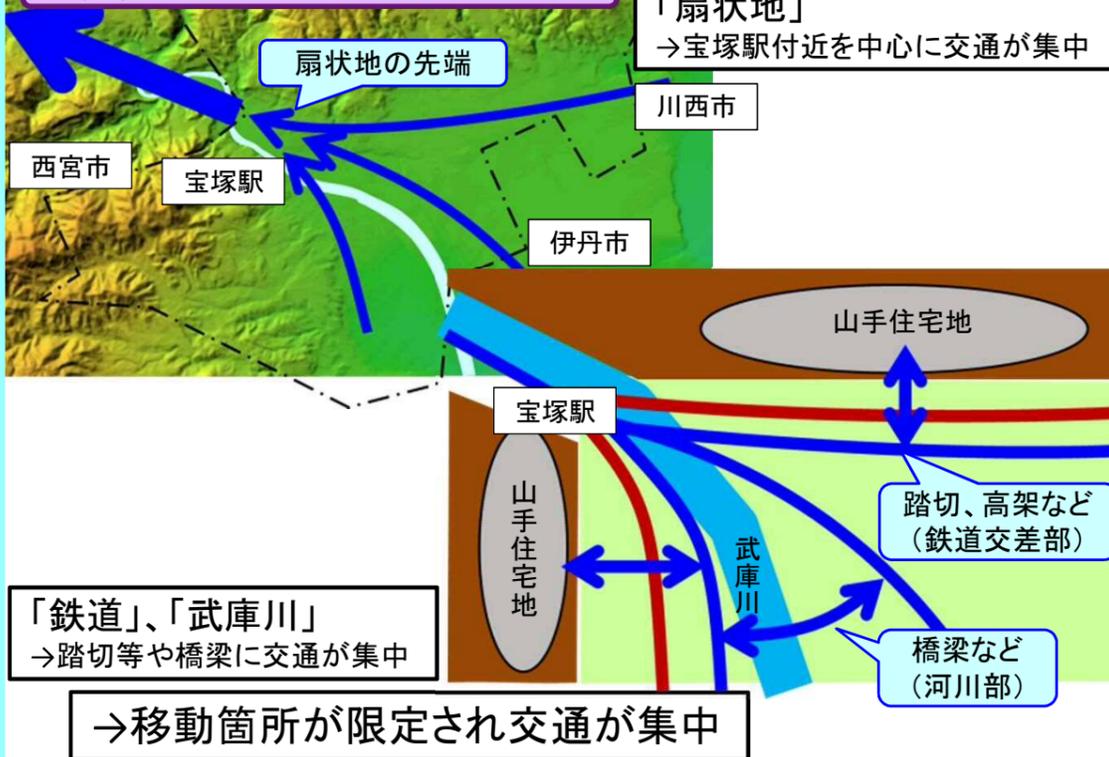


南部地域は構想策定から着手し、優先順位を定め効率よく道路整備し課題を解消する
北部地域は都市計画マスタープランで定める道路網を基本とし、詳細の精査を行っていく

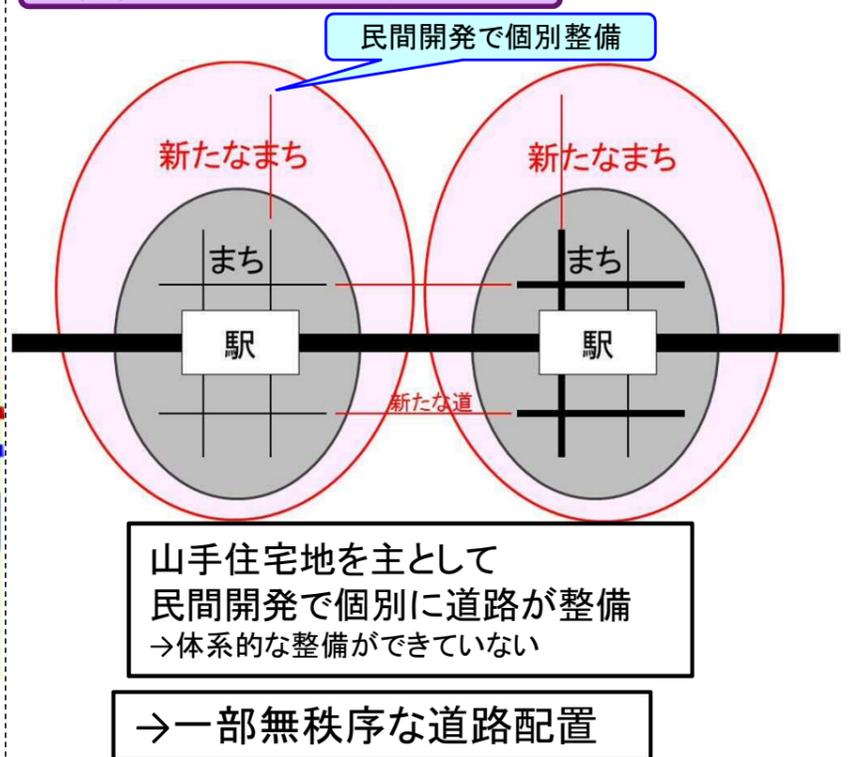
第2章:現状と道路課題の確認 ～具体的に何が課題か～

■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～

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

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

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

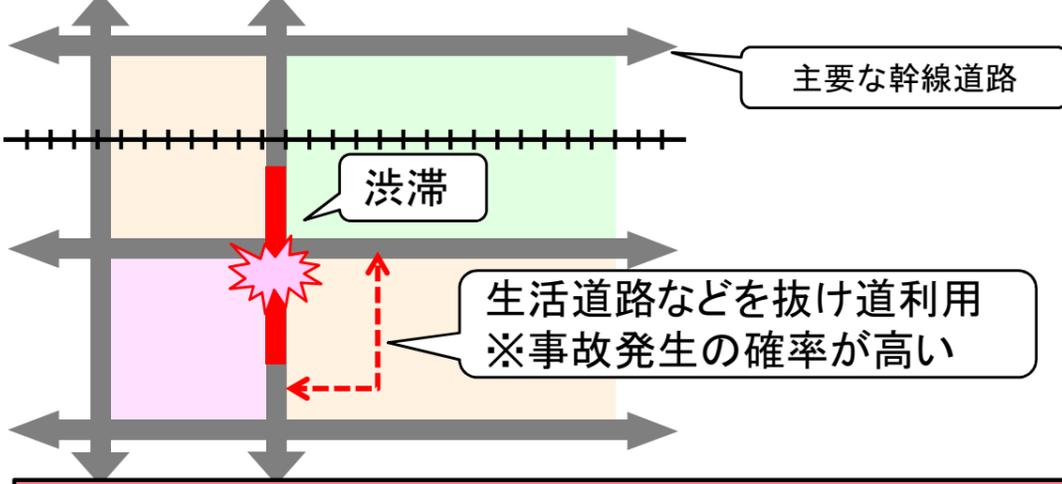
※延長は市街化区域内の幹線街路・区画街路・特殊街路の延長

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～

手法：事故率確認

渋滞に起因する生活道路の抜け道利用イメージ

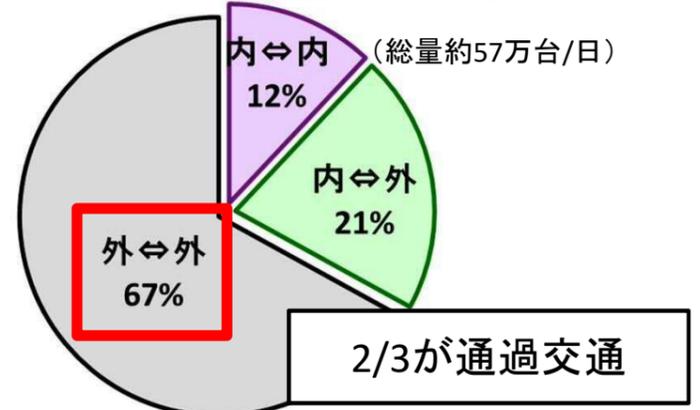


→渋滞を原因とした抜け道利用による事故の恐れ

●確認3 ～需要と供給～

3-1) 宝塚市の交通特性を確認

手法：OD分析



【外⇔外】通過交通。市外から市内を通過し他市に通り抜ける交通
 【内⇔外】宝塚市と市外を結ぶ交通
 【内⇔内】宝塚市内の地域間を結ぶ交通

3-2) 現在の交通需要 > 道路の交通容量(≒道路数)を確認

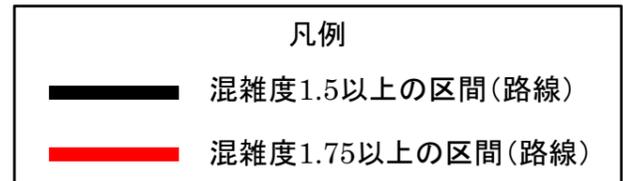
手法：平成22年交通量配分

幹線道路の混雑状況



※平成22年時点で新名神高速道路は未開通

以下を中心に慢性的な渋滞
 ●武庫川左岸 東西方向動線
 ●武庫川右岸 南北方向動線
 ●武庫川を渡る動線

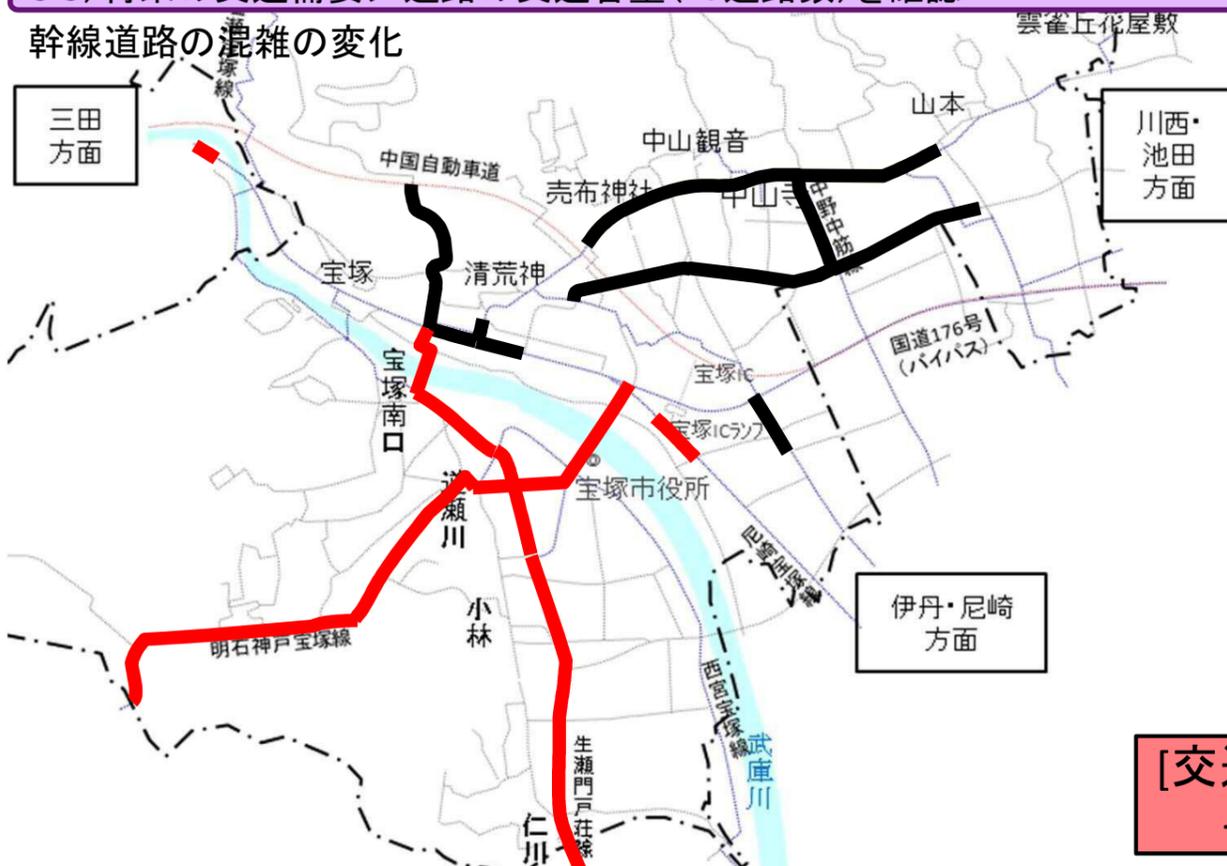


※混雑度1.25以上から渋滞が1日のうち数度発生しはじめ、混雑度1.75以上からは慢性的な渋滞状態となるとされる

3-3) 将来の交通需要 > 道路の交通容量(≒道路数)を確認

手法：平成42年交通量推計

幹線道路の混雑の変化



※3-2)に対し、新名神高速道路の開通を考慮済

●武庫川左岸 東西方向動線
 →慢性的な渋滞は改善見込み
 ●武庫川右岸 南北方向動線
 →多少改善、渋滞は残る
 ●武庫川を渡る動線
 →大きな変化なく渋滞は残る

[交通需要] > [交通容量]
 →現在の道路網では大幅に不足

現在は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

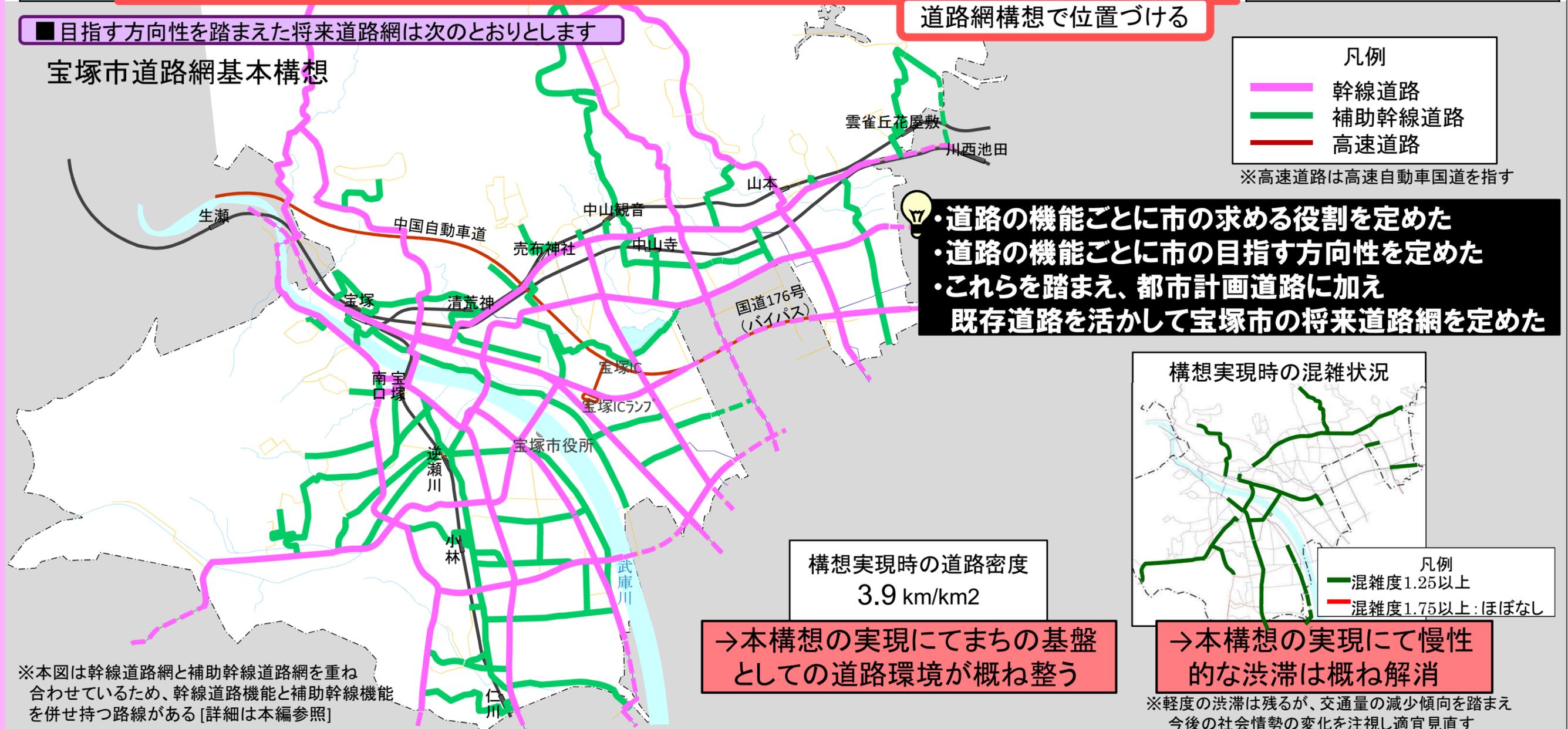
■ 様々な道路課題に対し、多様な道路の機能を発揮させるため、以下のとおり道路の機能ごとに分類します。これにより体系的な道路網を構築します

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

道路網構想で位置づける

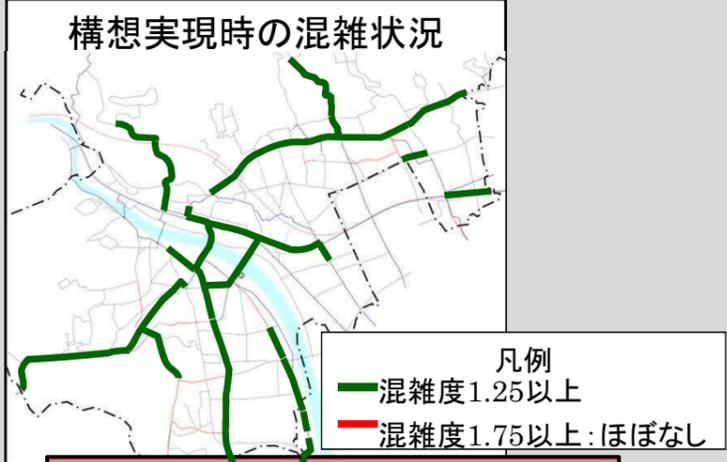


凡例
— 幹線道路
— 補助幹線道路
— 高速道路
※高速道路は高速自動車国道を指す

・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



→本構想の実現にて慢性的な渋滞は概ね解消

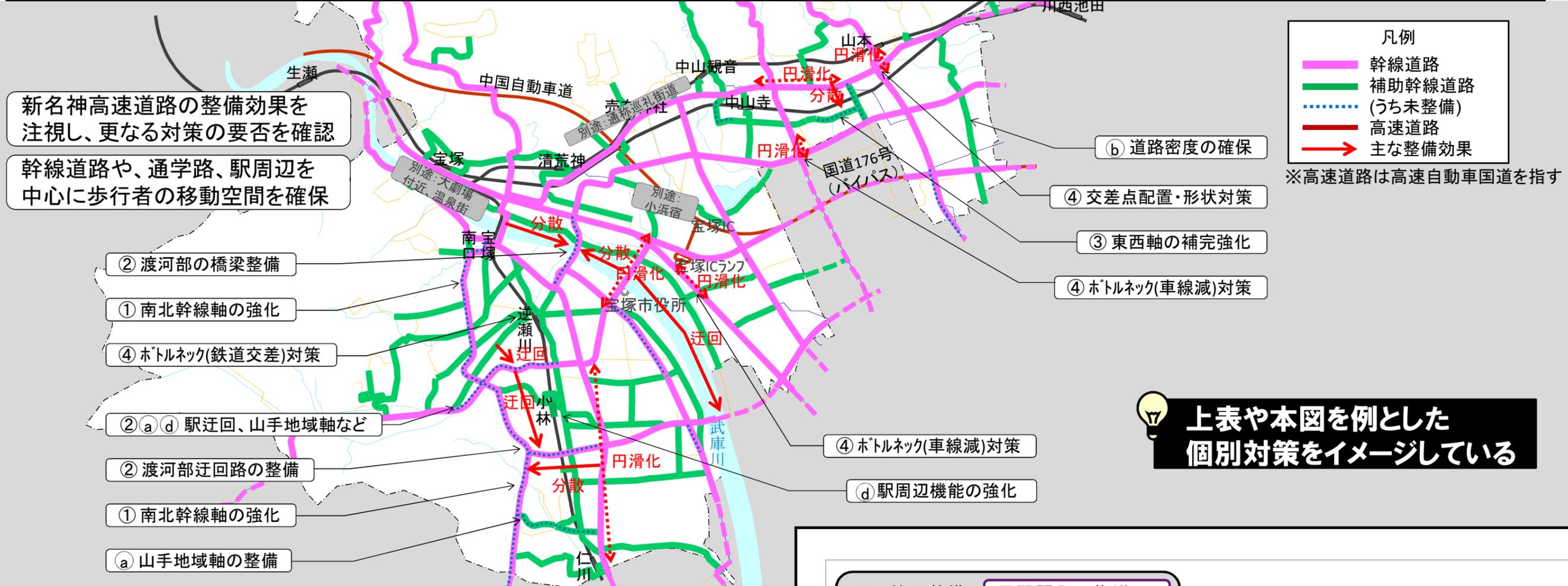
※軽度の渋滞は残るが、交通量の減少傾向を踏まえ今後の社会情勢の変化を注視し適宜見直す

※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の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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 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】 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】 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】 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】 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 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 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 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 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 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



上表や本図を例とした個別対策をイメージしている

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
 ・効率的、効果的な整備順を定め、道路改良を図る

宝塚市道路網基本構想検討懇話会 名簿（敬称略）

氏名	所属等
西井 和夫	流通科学大学 経済学部 教授
秋山 孝正	関西大学 環境都市工学部 都市システム工学科 教授
塩見 康博	立命館大学 理工学部 環境都市工学科 准教授
関口 義弘	公募による市民
千秋 良雄	宝塚市老人クラブ連合会 理事
田中 峻治	宝塚視力障害者協会 会長