

(都)中筋伊丹線及び 関連市道に関する 都市計画変更について

令和5年9月24日(日曜日)

兵庫県 阪神北県民局 宝塚土木事務所 道路第2課
宝塚市 都市安全部 建設室 道路政策課

本日の説明の流れ

1. 計画位置
2. 道路整備の必要性
3. 都市計画変更の内容
4. 前回説明会（令和5年8月19日）
ご意見・ご質問に対する回答
5. 今後の予定

1. 計画位置

中筋2丁目交差点

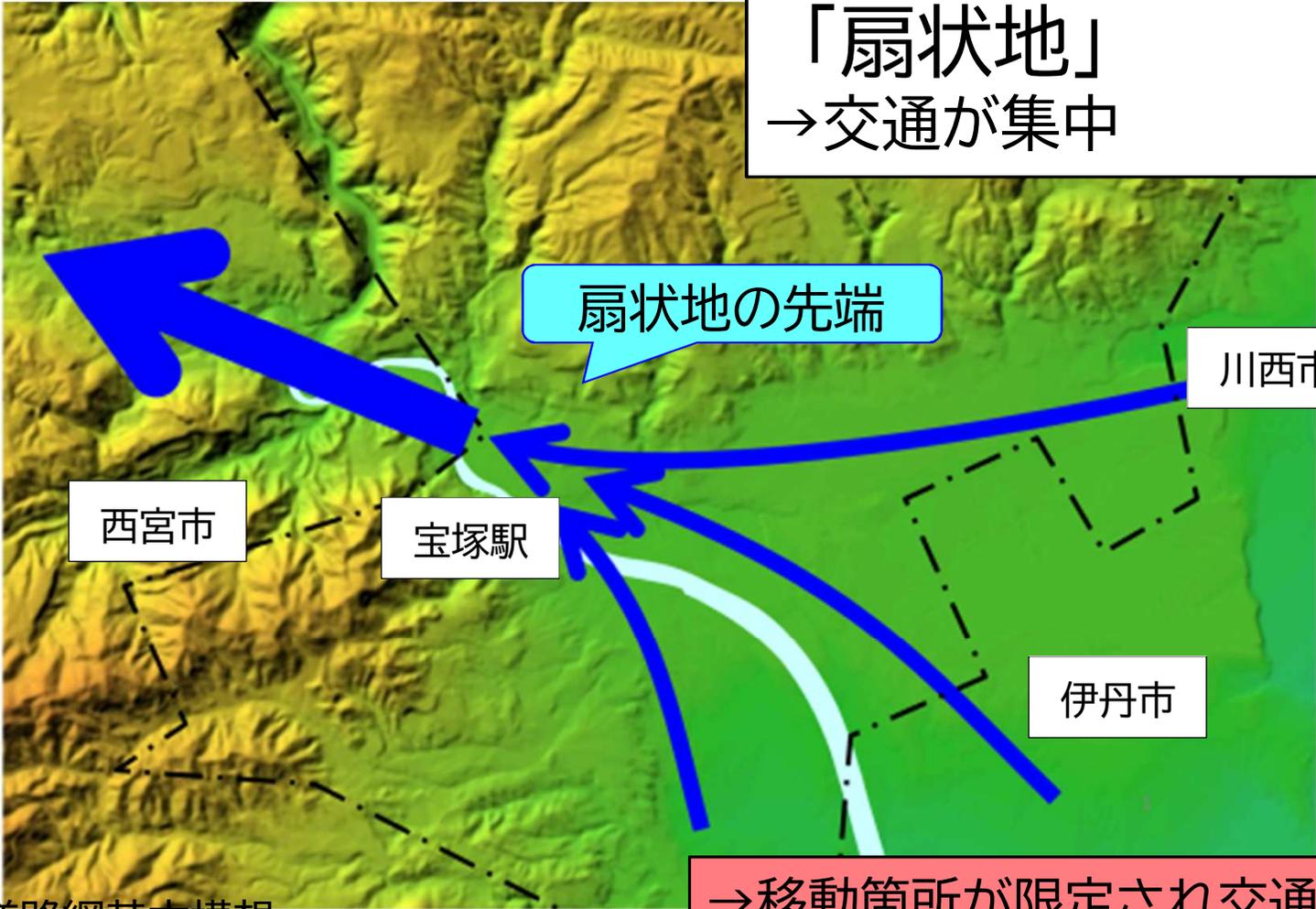


中筋7丁目交差点



2. 道路整備の必要性

●現状 ~地形など~



「扇状地」
→交通が集中

扇状地の先端

川西市

西宮市

宝塚駅

伊丹市

→移動箇所が限定され交通が集中

出典：宝塚市道路網基本構想

2. 道路整備の必要性

都市計画道路の密度と整備率

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	4,709	159.77	3.4	142.37	89.1
西宮市	5,219	160.63	3.1	133.90	83.4
芦屋市	969	45.66	4.7	38.40	84.1
伊丹市	2,397	78.86	3.3	69.62	88.3
宝塚市	2,605	48.56	1.9	35.56	73.2
川西市	2,258	43.66	1.9	36.47	83.5
三田市	1,850	52.89	2.9	46.42	87.8
猪名川町	512	13.64	2.7	12.89	94.5
(備考)			市試算		市試算

→密度が薄い上
整備率が劣る

出典：宝塚市道路網基本構想

2. 道路整備の必要性

道路の混雑度及び将来交通量推計の観点から

現在 の交通需要 > 道路供給量
(=道路容量) を確認



主な慢性的な渋滞

- 左岸 東西方向動線
- 右岸 南北方向動線
- 武庫川渡河部動線

凡例

- 混雑度1.5以上の区間
(交通量1万台/日以上)
- 混雑度1.75以上の区間

将来 の交通需要 > 道路供給量
(=道路容量) を確認



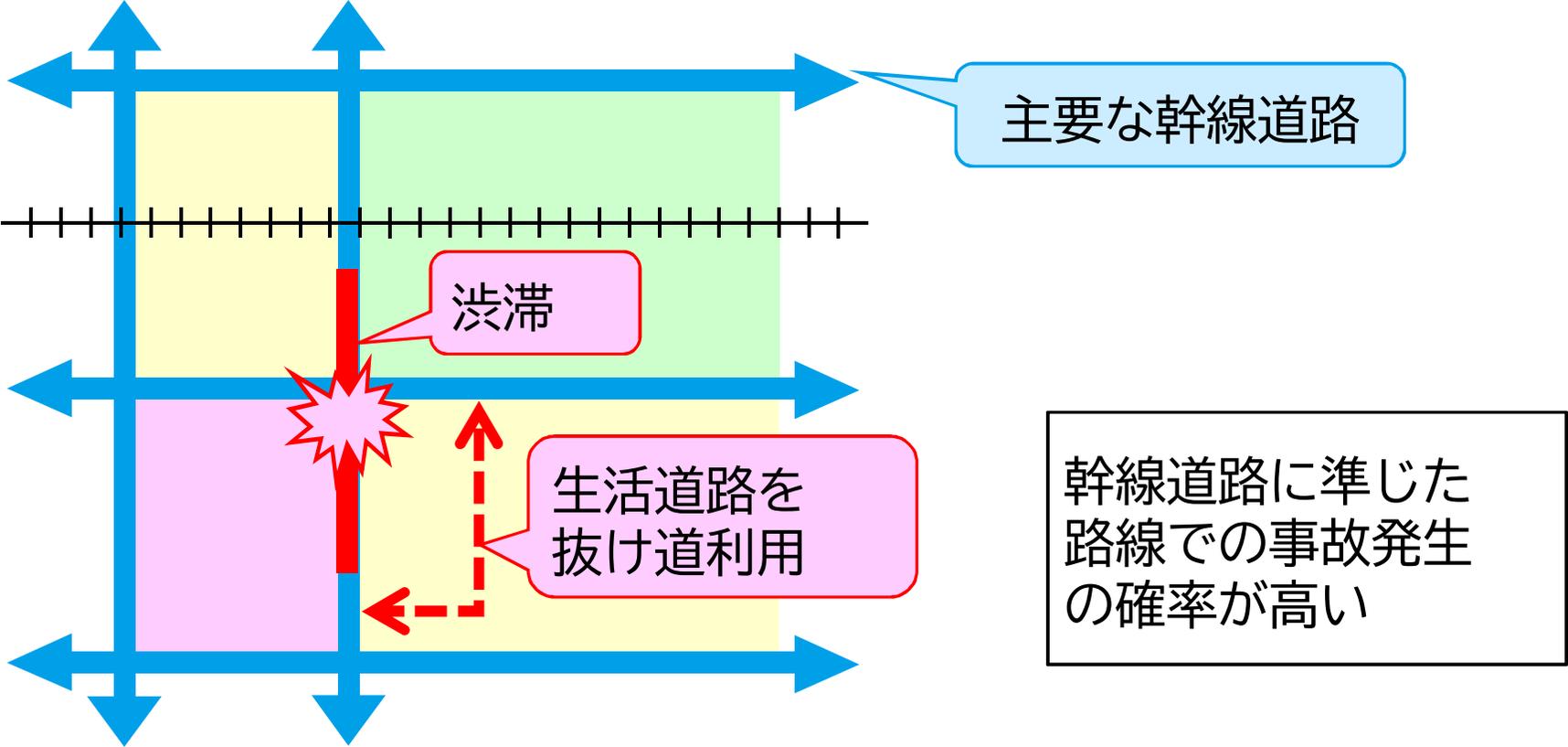
- 左岸 東西方向動線 →慢性的な渋滞は改善見込み
- 右岸 南北方向動線 →多少改善、渋滞は残る
- 武庫川渡河部*動線 →大きな変化なく渋滞は残る

[交通需要] > [道路供給量]
→現在の道路網では大幅に不足

→道路整備が必要

2. 道路整備の必要性

幹線道路の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の恐れ

出典：宝塚市道路網基本構想

2. 道路整備の必要性

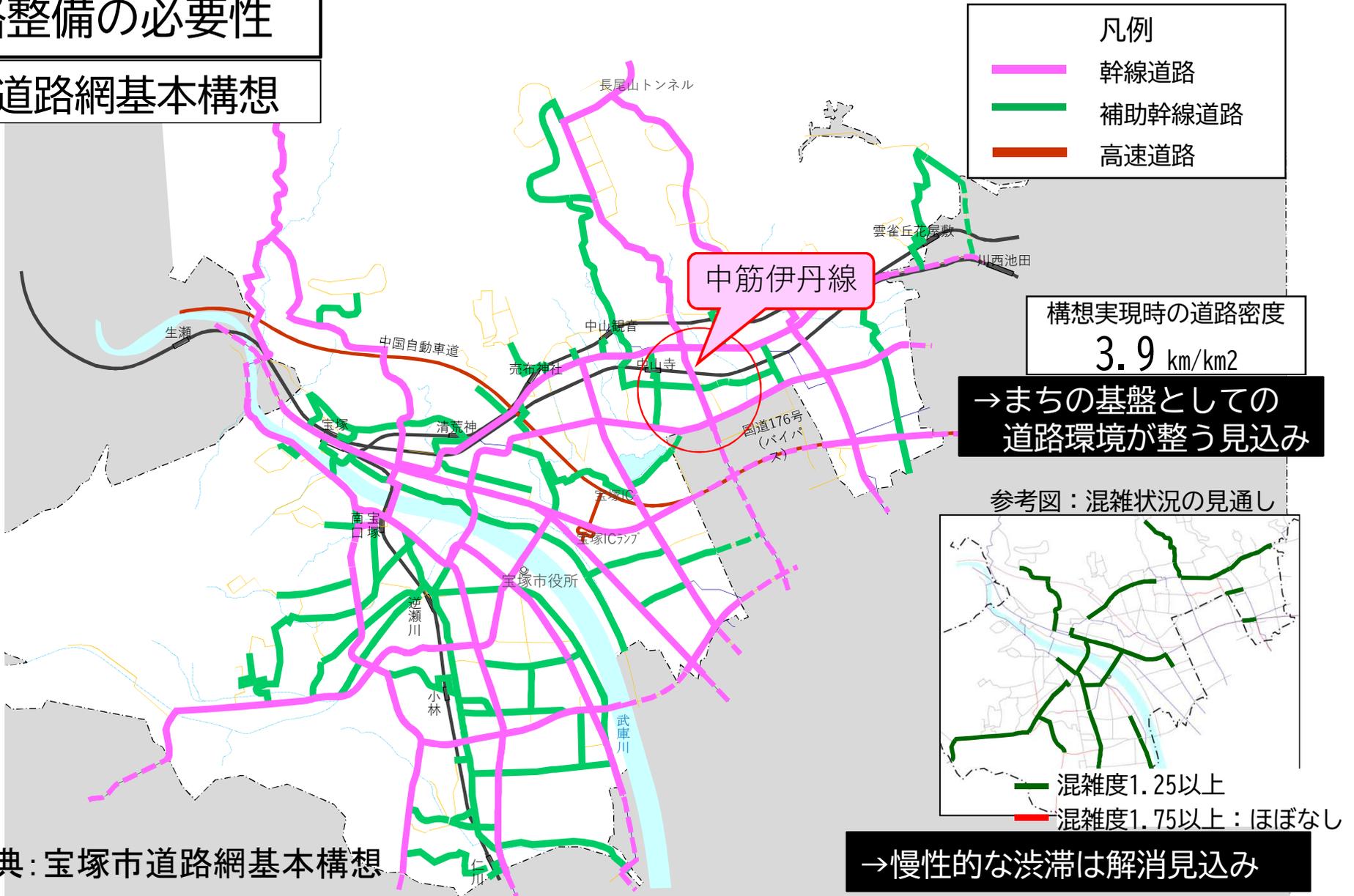
体系的な道路網の構築のための機能ごと分類と、それぞれの目指す方向性

道路の区分	幹線道路	補助幹線道路	区画道路 (生活道路)
	<p>交通量：多い</p>		<p>交通量：少ない</p>
道路の機能	<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
宝塚市の道路網構築に求める役割	<ul style="list-style-type: none"> 多量の交通をさばく 高速道路の入り口にアクセスするなど 	<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 駅等の交通結節点にアクセスするなど 	<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
宝塚市の目指す方向性	<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、道路密度の充実を目指す（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

構築すべき道路網として定める

2. 道路整備の必要性

宝塚市道路網基本構想



2. 道路整備の必要性

都市計画道路整備プログラム
 [令和元(2019)年度～令和10(2028)年度] (令和2年3月策定)

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



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。

2. 道路整備の必要性

①(都)中筋伊丹線

- ・中筋2, 7丁目交差点で渋滞発生
- ・ボトルネック：伊丹市(4車線)～宝塚市(2車線)
- ・交通需要に対し、容量不足
 - ：現在交通量 15,000台/日
 - ➡交差点改良を伴う4車線化
 - ：計画交通量 18,500台/日

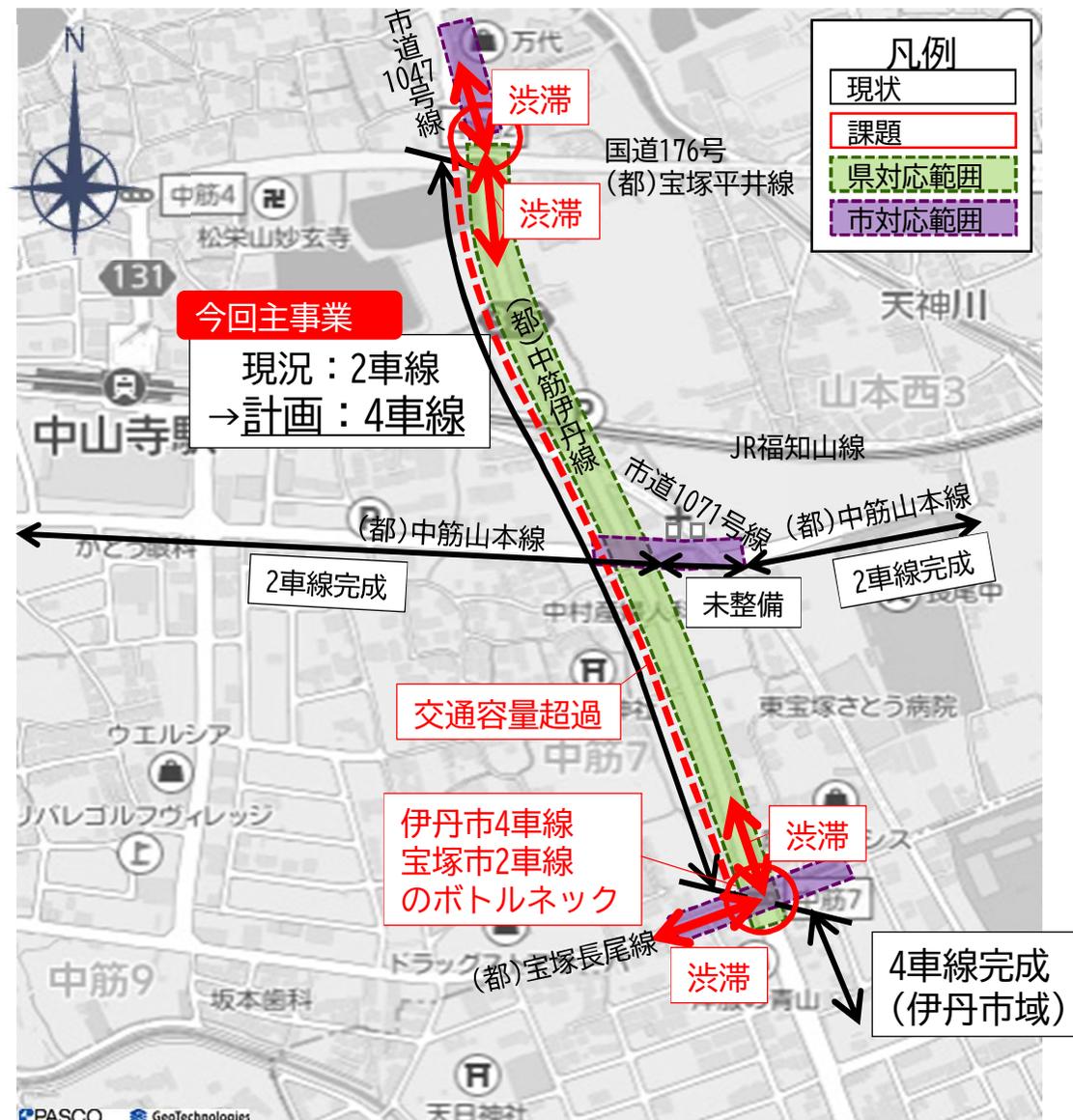
②(都)中筋山本線

- ・一部、未整備区間が存在

③(都)宝塚長尾線

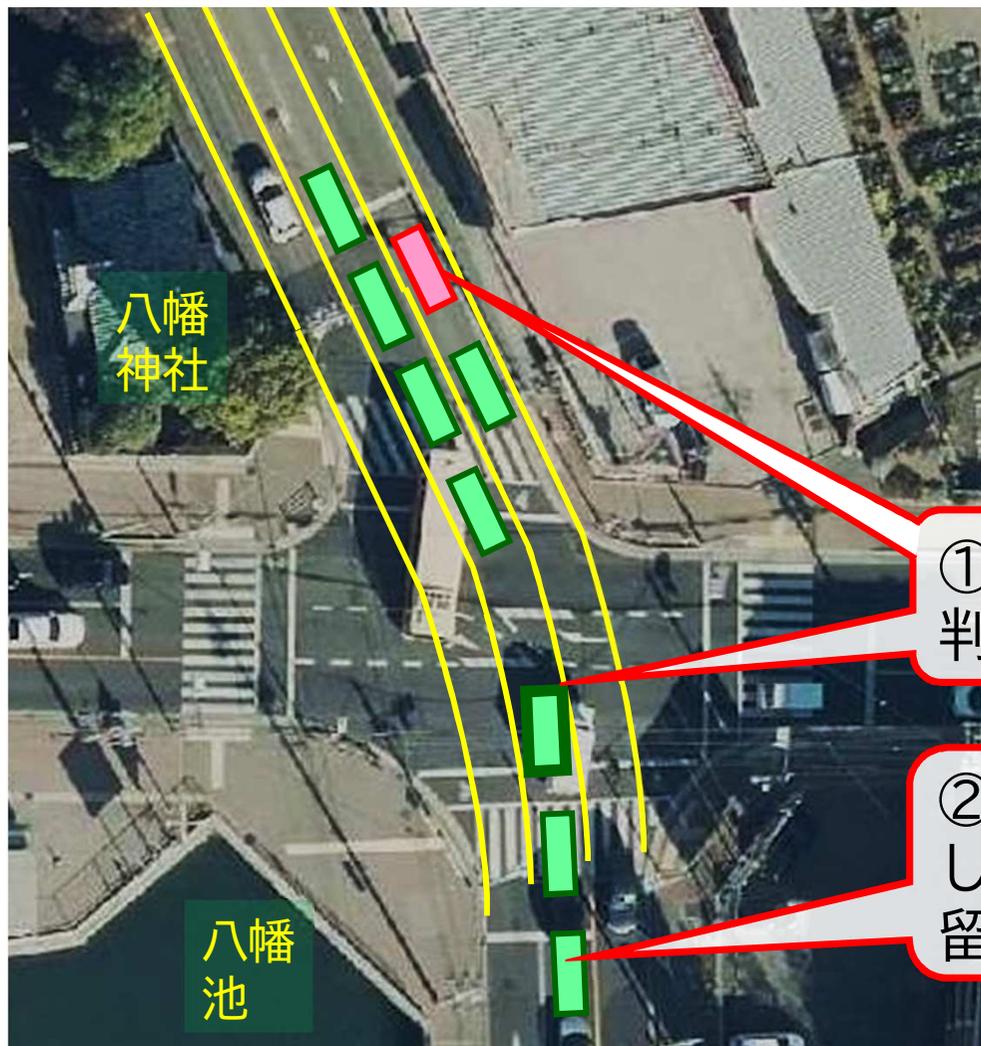
- ・中筋7丁目交差点に右折車線がなく右折車が交通を阻害し渋滞が発生
- ➡交差点改良(右折レーン設置)

これらの課題に対応するため
整備が必要



2. 道路整備の必要性

・ 中筋2丁目交差点 多岐に渡る課題要因のひとつ「交差角度が悪い」



① 対向車両()有無の判別が困難。右折し辛い

② 右折レーンが5台分しかなく、それ以上の滞留は本線の阻害となる

2. 道路整備の必要性

- ・ 中筋7丁目交差点 市道の課題要因「右折レーンがない」



3. 都市計画変更の内容

■(都)中筋伊丹線

- ・中筋2丁目交差点：取付位置を西側へ変更
- ・JR福知山線との交差点：自転車レーンと歩道を分離し、歩道が橋脚を避けるよう変更
- ・全線的な幅員の見直し：
標準部 25m → 24m
付加車線部 27m → 25m

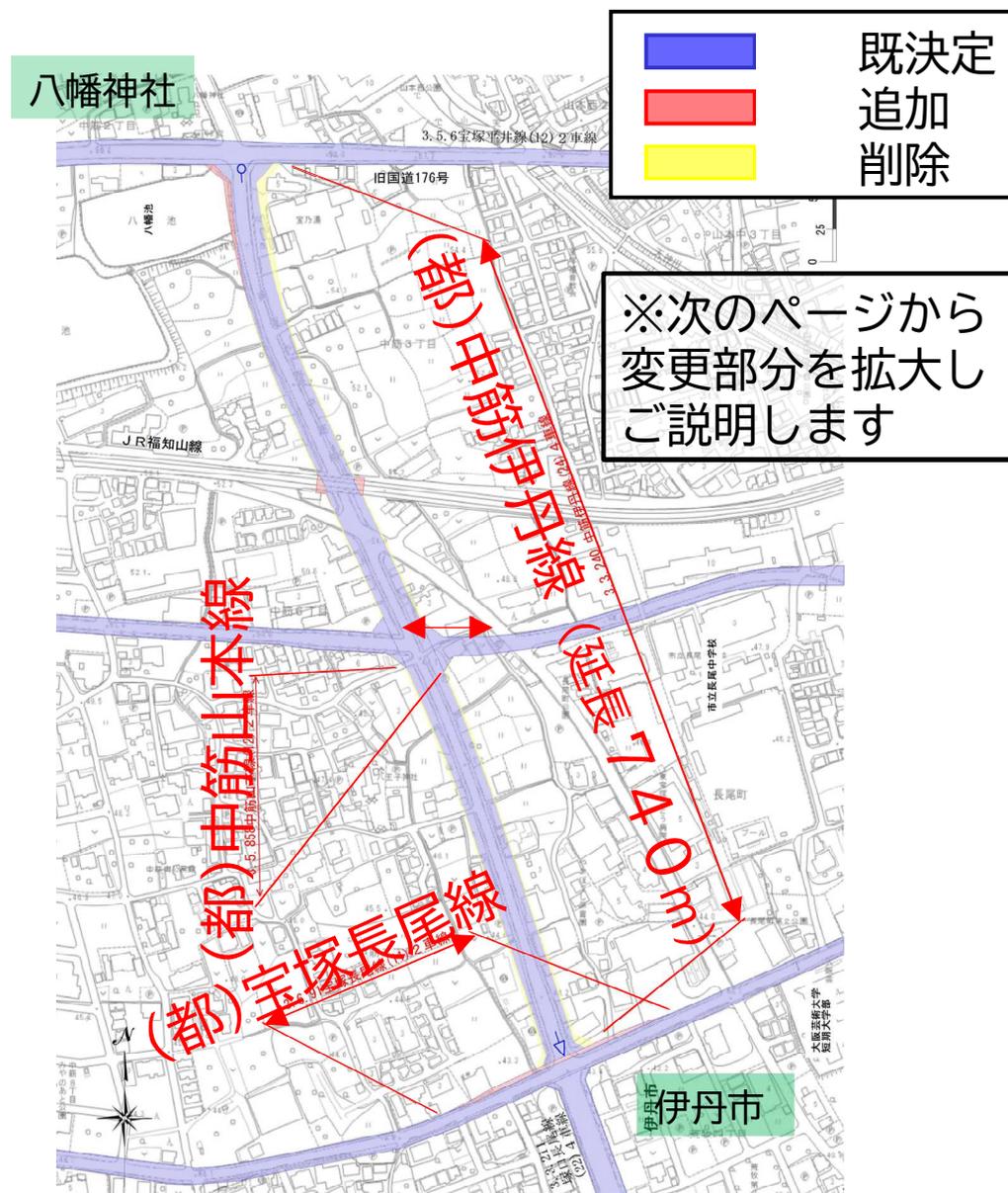
■(都)中筋山本線

- ・(都)中筋伊丹線の幅員変更に伴い、隅切り部を変更

■(都)宝塚長尾線

- ・中筋7丁目交差点について、付加車線(右折レーン)を設置するよう変更
付加車線部幅員 11m → 14m

記載している道路形状等については現在検討段階の案であり、確定したものではありません。



3. 都市計画変更の内容

中筋2丁目 平面図



北側市道(市道1047号線)
 ・交差角度を改善
 ※都市計画外事業として計画

(都)中筋伊丹線
 ・北側市道との線形を考慮し
 道路線形を西側(八幡池側)に変更
 ・幅員の変更

変更前後対照表 (中筋伊丹線)

変更前後	種別	名称		位置			区域	構造			主な変更内容
		番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構形式	車の線数	
変更前	幹線街路	3.3.240	中筋伊丹線	宝塚市中筋2丁目	宝塚市中筋7丁目	宝塚市中筋6丁目	約740m	地表式	4車線	25m	一部線形及び幅員の変更(25m→24m)
変更後	幹線街路	3.3.240	中筋伊丹線	宝塚市中筋2丁目	宝塚市中筋7丁目	宝塚市中筋6丁目	約740m	地表式	4車線	24m	

記載している道路形状等については現在検討段階の案であり、確定したものではありません。

3. 都市計画変更の内容

中筋2丁目 平面図

国道176号



北向きの車道は西(左)から
①付加車線 (左折レーン)
②走行車線 (直進レーン)
③走行車線 (右折レーン)

八幡池

宝乃湯

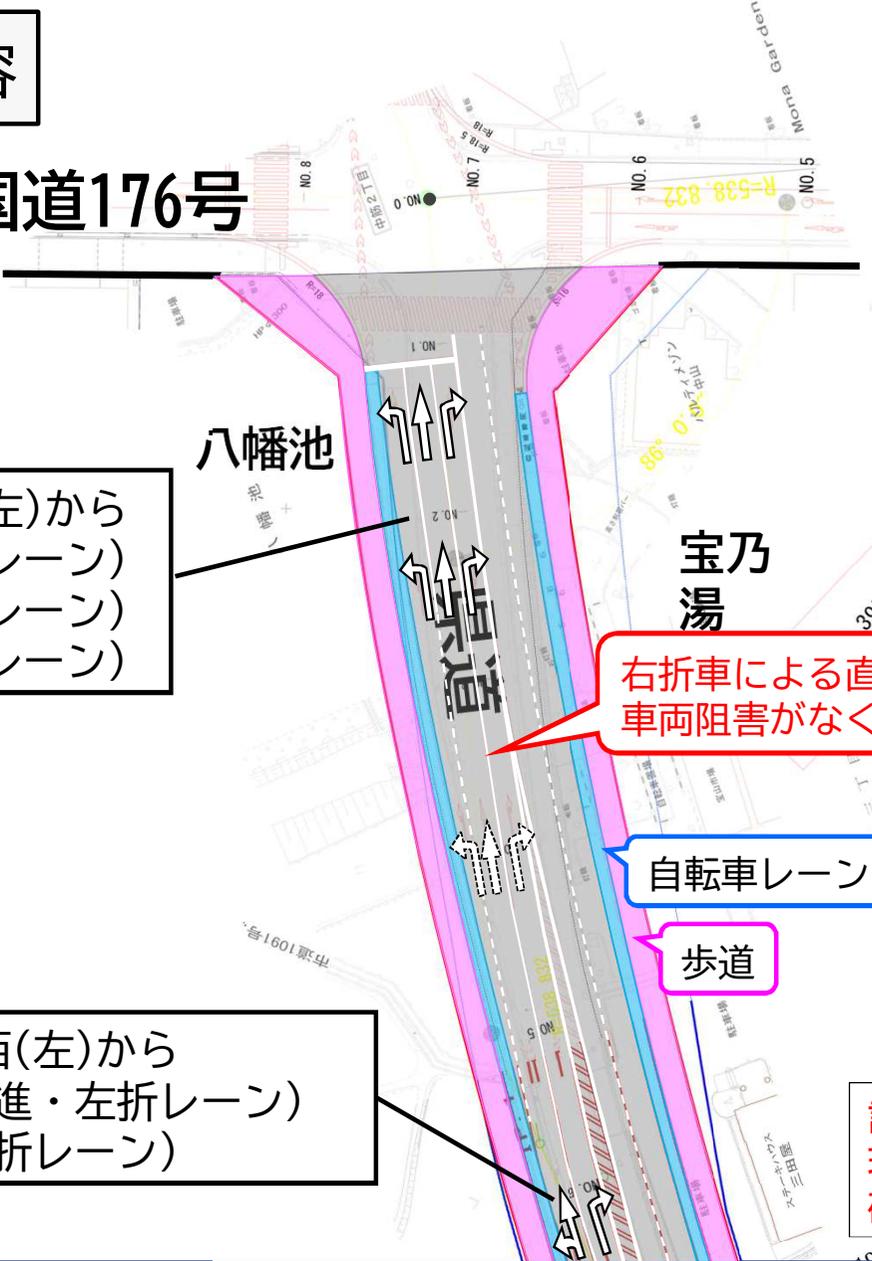
右折車による直進等の
車両阻害がなくなる

自転車レーン

歩道

北向きの車道は西(左)から
①走行車線 (直進・左折レーン)
②走行車線 (右折レーン)

記載している道路形状等については
現在検討段階の案であり、
確定したものではありません。



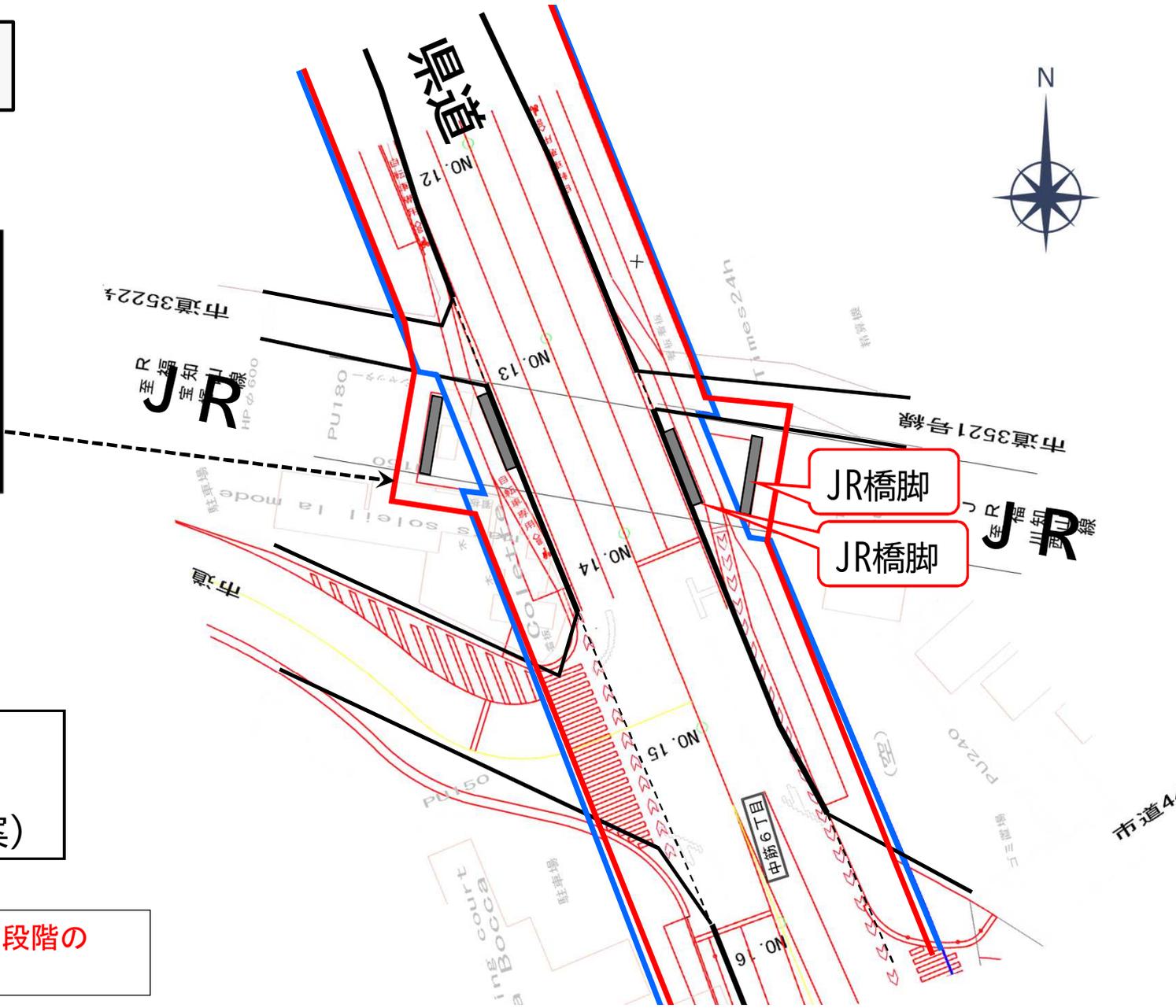
3. 都市計画変更の内容

JR交差点 平面図

- (都)中筋伊丹線
- ・ JR福知山線との交差点にて自転車レーンと歩道を分離し歩道が橋脚を避けるよう変更
 - ・ 幅員の変更

	現道
	都市計画 (現在)
	都市計画 (今回変更案)

記載している道路形状等については現在検討段階の案であり、確定したものではありません。



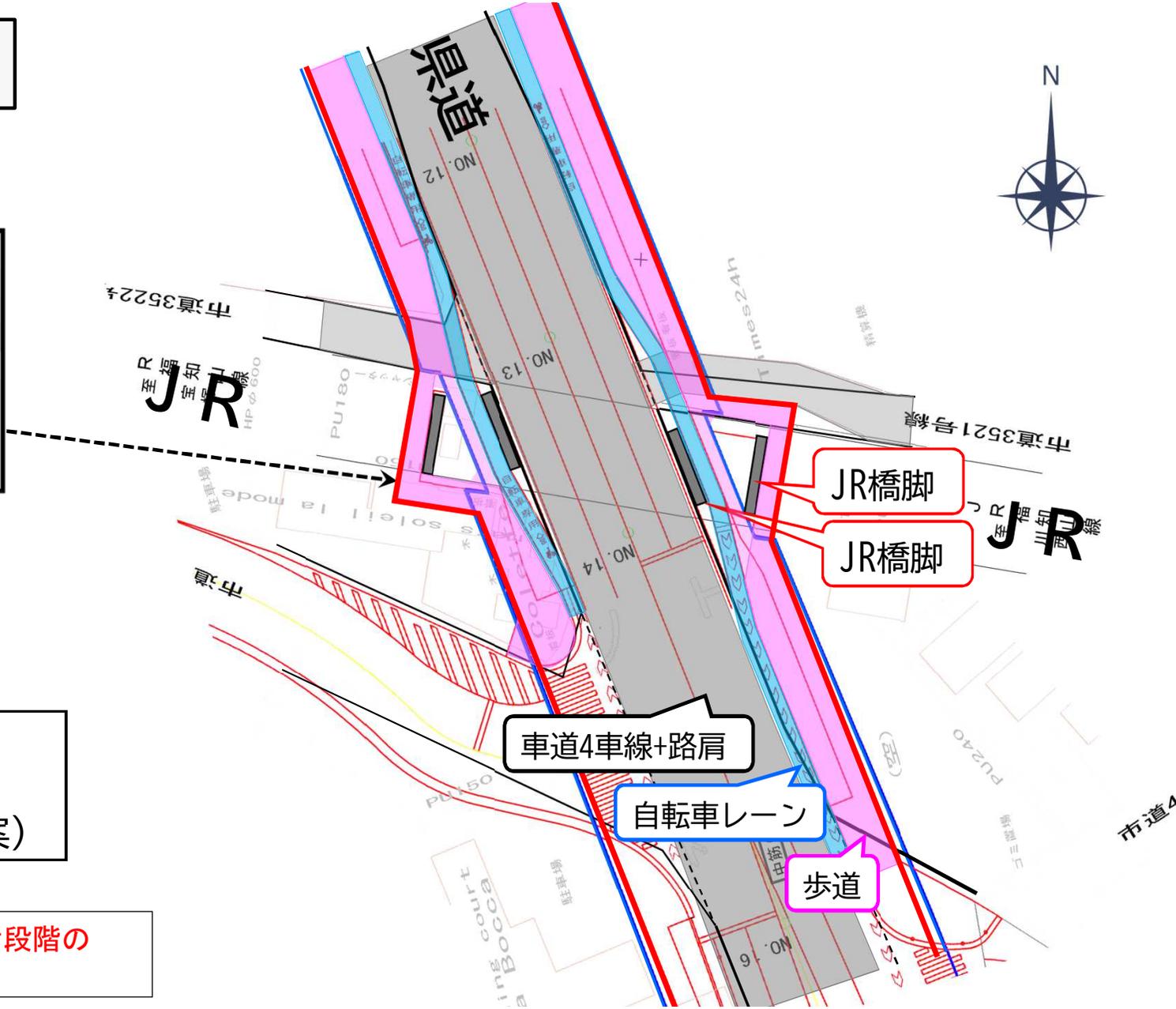
3. 都市計画変更の内容

JR交差点 平面図

- (都)中筋伊丹線
- ・ JR福知山線との交差点にて自転車レーンと歩道を分離し歩道が橋脚を避けるよう変更
 - ・ 幅員の変更

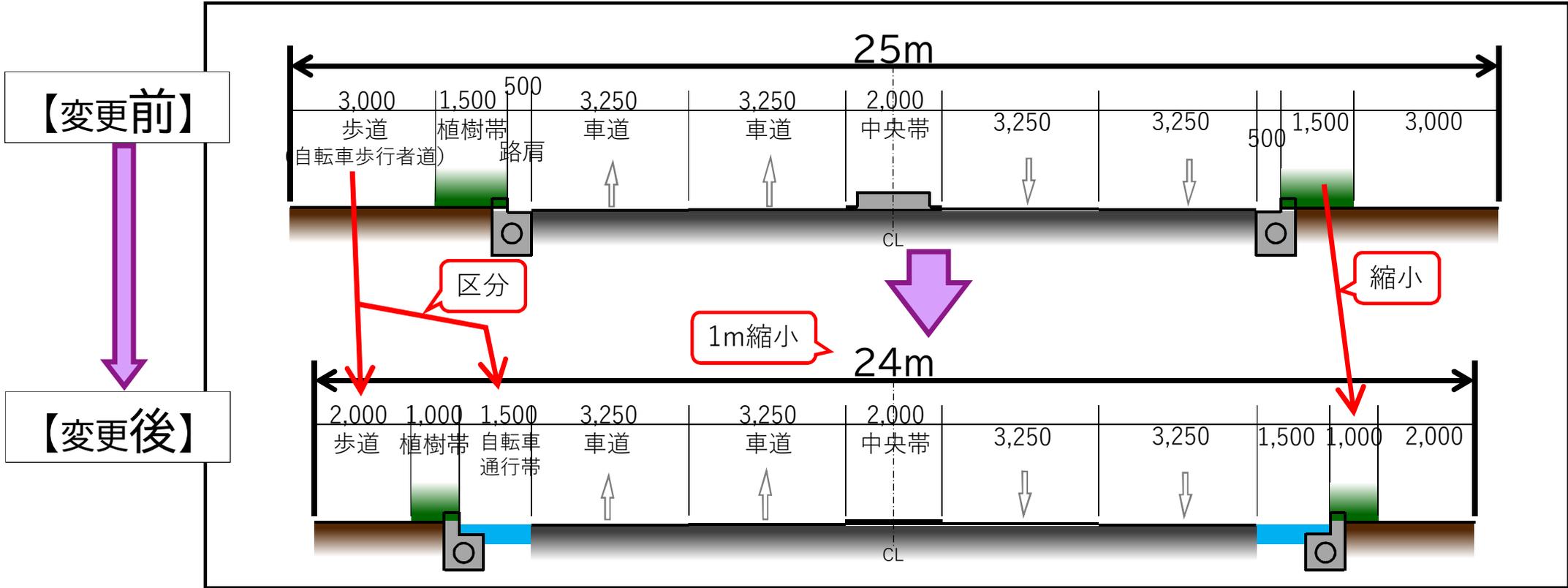
	現道
	都市計画 (現在)
	都市計画 (今回変更案)

記載している道路形状等については現在検討段階の案であり、確定したものではございません。



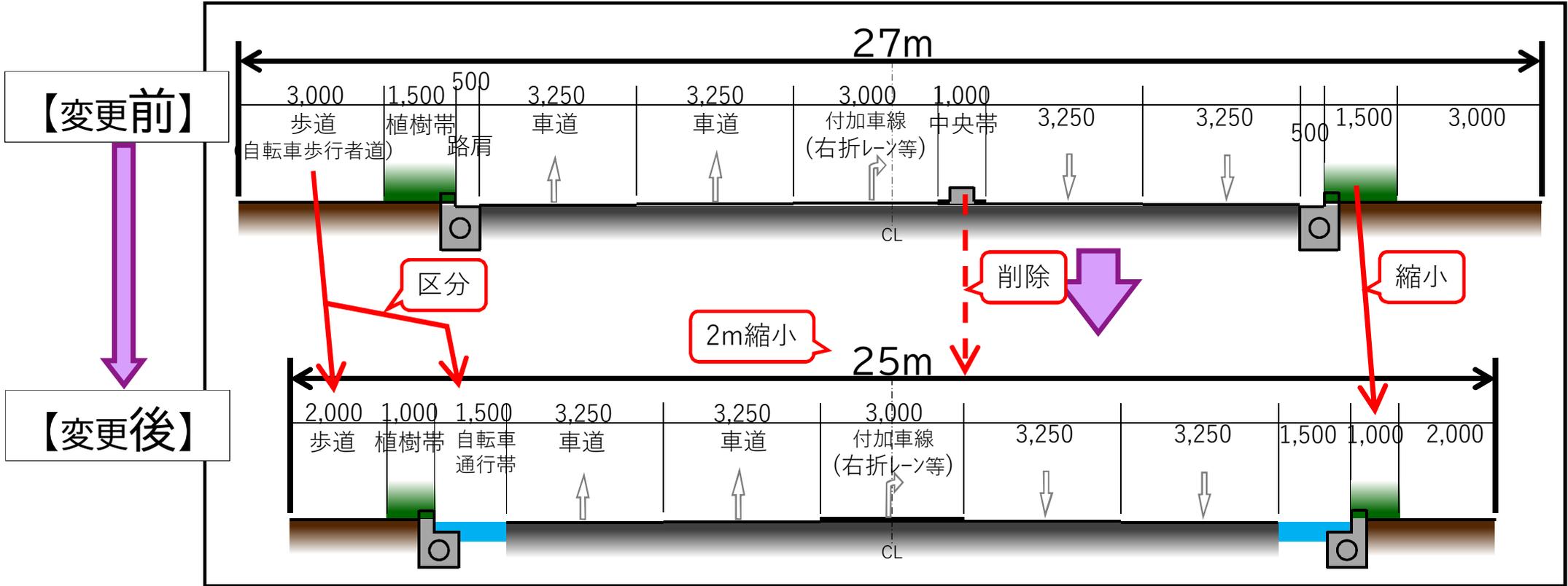
3. 都市計画変更の内容

(都)中筋伊丹線横断構成(標準部)



3. 都市計画変更の内容

(都)中筋伊丹線横断構成(付加車線部)



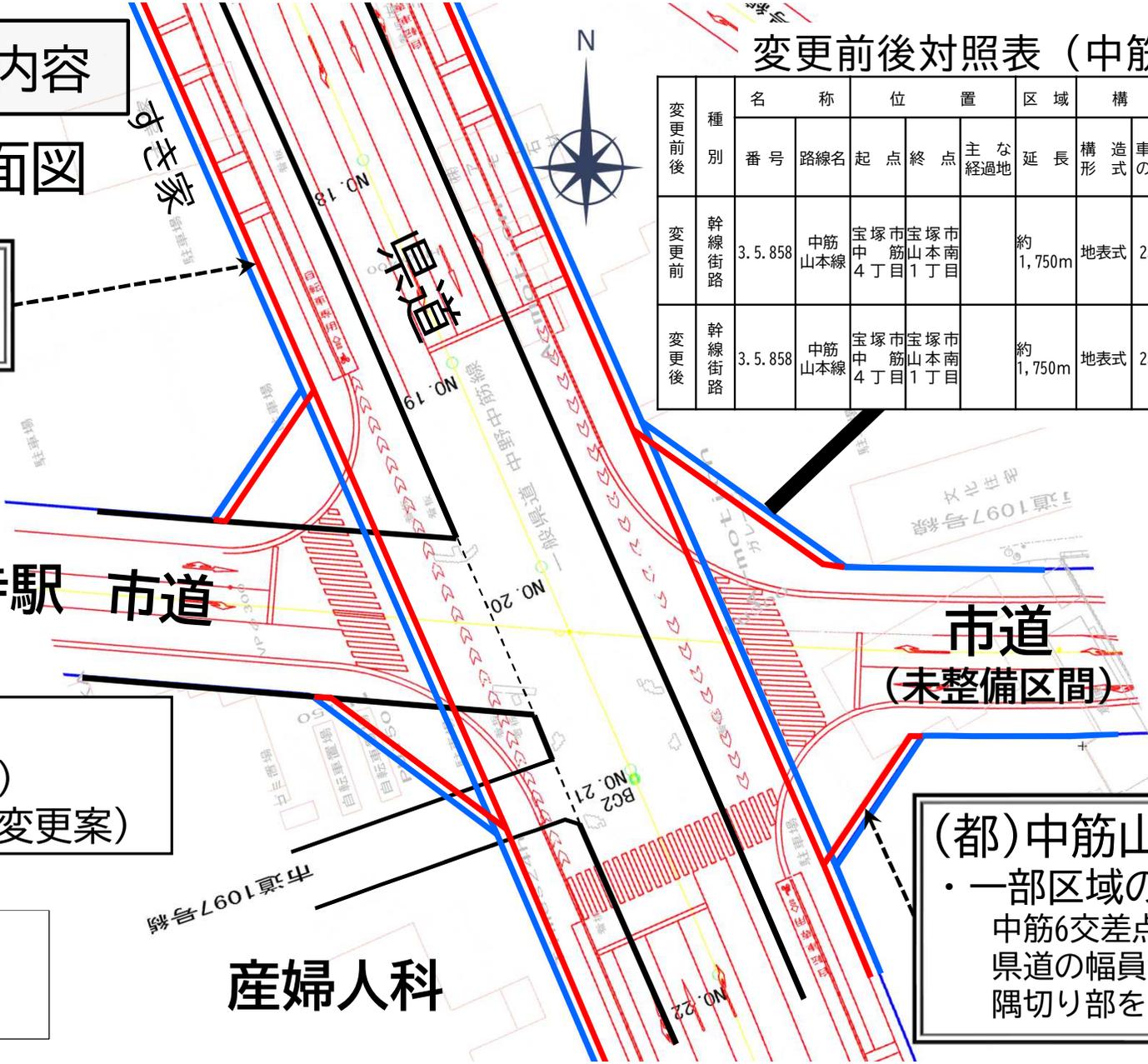
3. 都市計画変更の内容

中筋6丁目南 平面図

(都)中筋伊丹線
・幅員の変更

現道
 都市計画 (現在)
 都市計画 (今回変更案)

記載している道路形状等については
現在検討段階の案であり、
確定したものではございません。



変更前後対照表 (中筋山本線)

変更前後	種別	名称		位置		区域	構造			主な変更内容	
		番号	路線名	起点	終点		主な経過地	延長	構造形式		車の線数
変更前	幹線街路	3.5.858	中筋山本線	宝塚市 中筋4丁目	宝塚市 山本1丁目		約 1,750m	地表式	2車線	12m	一部区域の変更
変更後	幹線街路	3.5.858	中筋山本線	宝塚市 中筋4丁目	宝塚市 山本1丁目		約 1,750m	地表式	2車線	12m	

市道
(未整備区間)

(都)中筋山本線
・一部区域の変更
中筋6交差点において、
県道の幅員減少に合わせ
隅切り部を変更

3. 都市計画変更の内容

中筋7丁目 平面図

(都)宝塚長尾線
・一部区域の変更
中筋7交差点において、
右折レーンを新設するよう変更



(都)中筋伊丹線
・幅員の変更

むさしの森
珈琲

ガソリン
スタンド

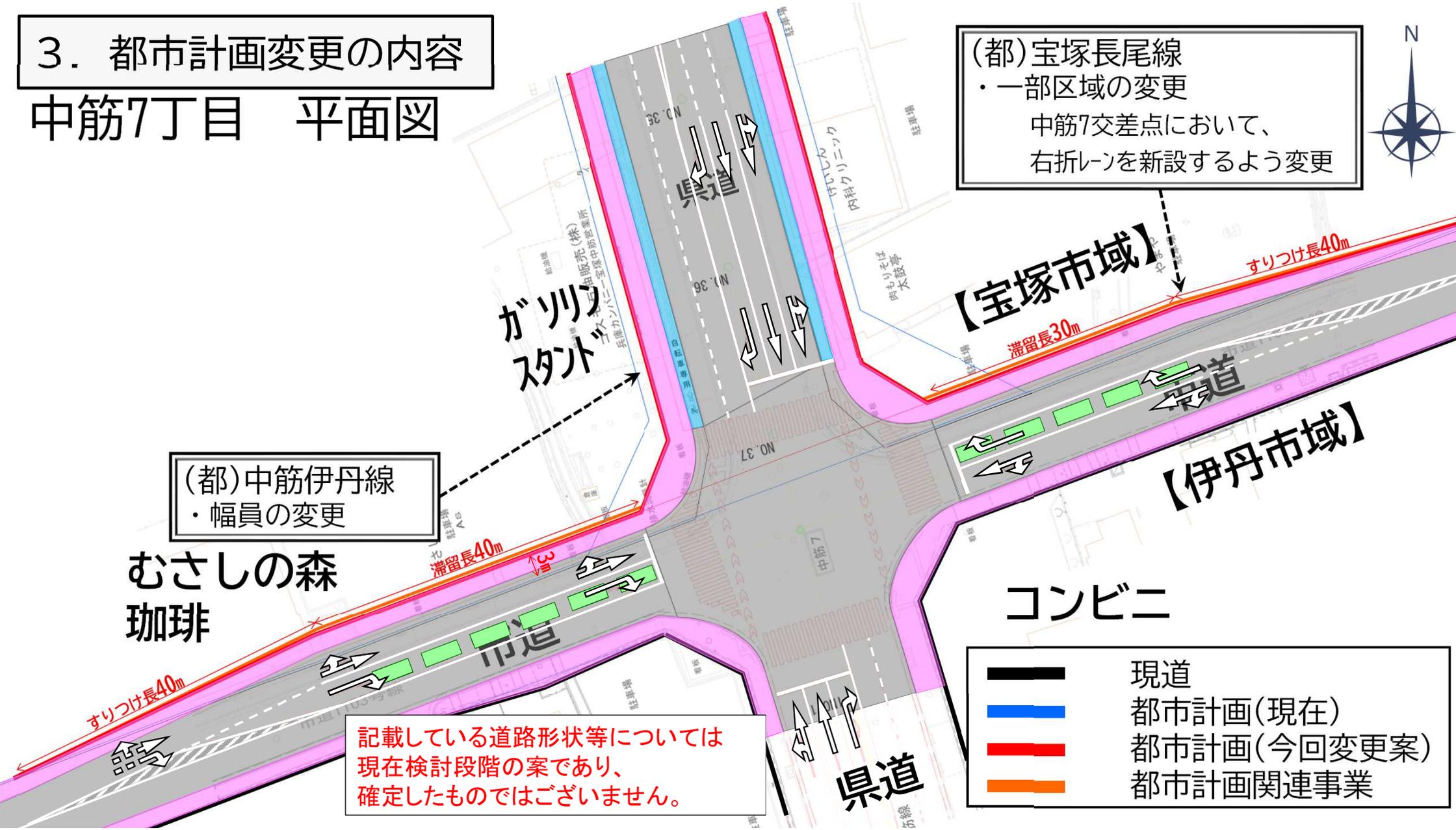
【宝塚市域】

【伊丹市域】

コンビニ

記載している道路形状等については
現在検討段階の案であり、
確定したものではありません。

	現道
	都市計画(現在)
	都市計画(今回変更案)
	都市計画関連事業



3. 都市計画変更の内容

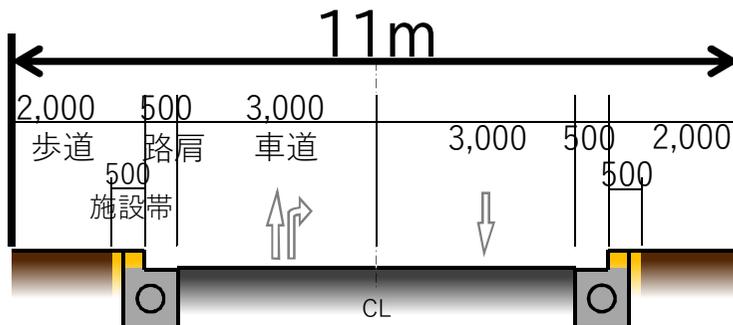
(都) 宝塚長尾線 横断構成

■宝塚長尾線 横断図 【変更前】

※完成済

※付加車線：設けていない

標準部 変更なし
全幅11mから変更なし

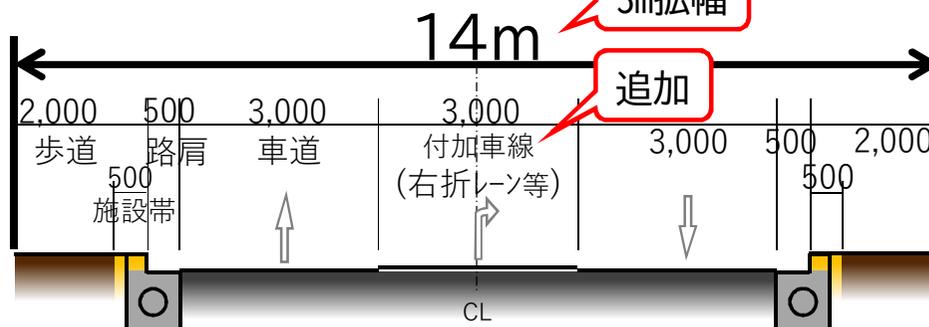


中筋7丁目交差点部に
右折レーンを追加する

■宝塚長尾線 横断図 【変更後】

※中筋7丁目交差点

付加車線設置部分のみ



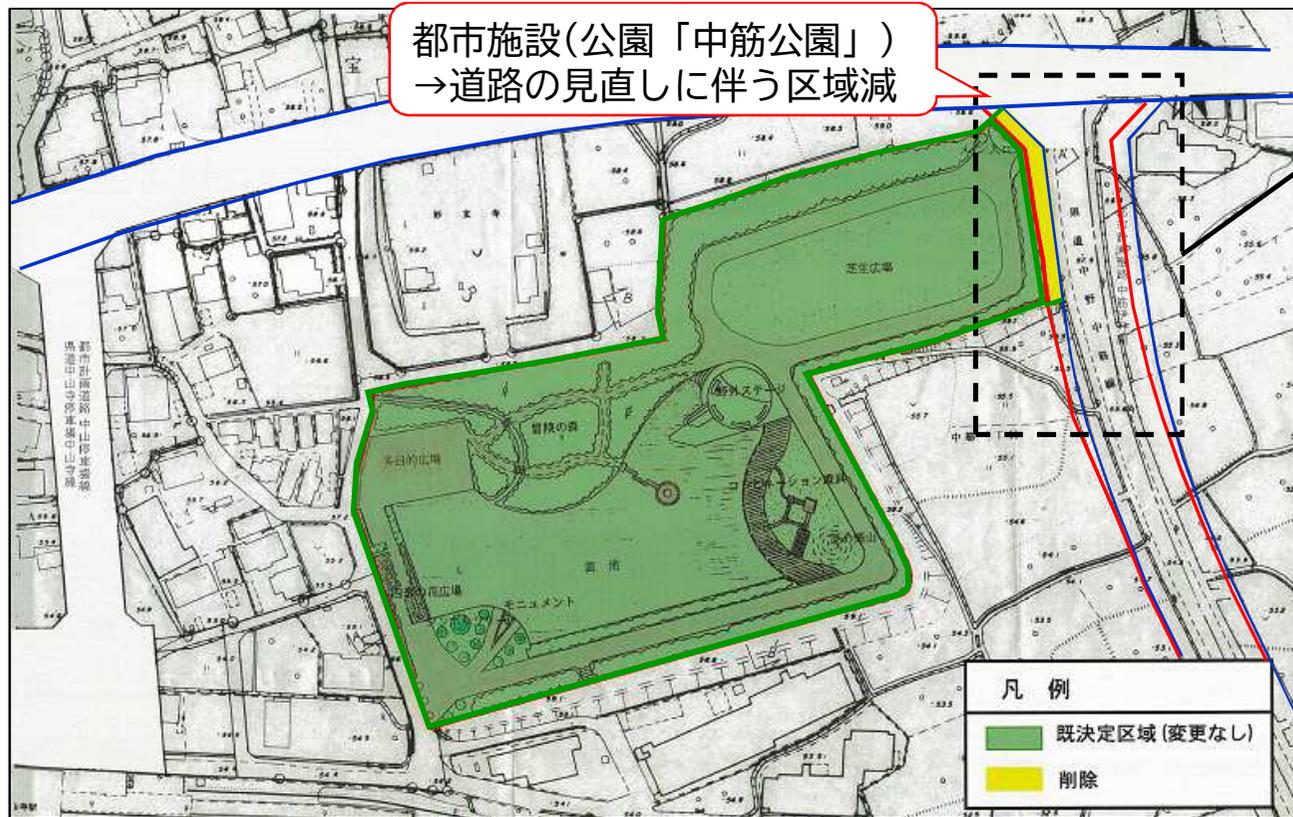
3. 都市計画変更の内容

道路事業に伴う都市計画変更（一覧）

都市計画項目		計画の具体	概要	主体
道路	幹線街路	中筋伊丹線	線形変更、幅員変更を行う	県
道路	幹線街路	中筋山本線	中筋伊丹線の変更に合わせ、 取り付け位置を変更する	市
道路	幹線街路	宝塚長尾線	中筋7丁目部に付加車線を設置する	市
公園	近隣公園	中筋公園	中筋伊丹線の変更に合わせ、縮減する	市
高度地区		第3種高度地区 ⇔第4種高度地区	中筋伊丹線、宝塚長尾線の線形変更、 幅員変更に合わせて道路から30mのラインを変更	市

3. 都市計画変更の内容

道路事業に伴う他の都市計画変更 ①公園



変更前後対照表 (中筋公園)

変更	種別	名称		位置	面積	備考
		番号	公園名			
変更前	近隣公園	3.3.602	中筋公園	宝塚市 中筋3丁目	2.1ha	植栽、園路、芝生広場、多目的広場、遊具 (面積及び区域の変更)
変更後	近隣公園	3.3.602	中筋公園	宝塚市 中筋3丁目	2.0ha	植栽、園路、芝生広場、多目的広場、遊具 (面積及び区域の変更)

凡例

現都市計画 (道路)

変更都市計画 (道路)

関連都市計画 (道路以外)

記載している道路形状等については
現在検討段階の案であり、
確定したものではありません。

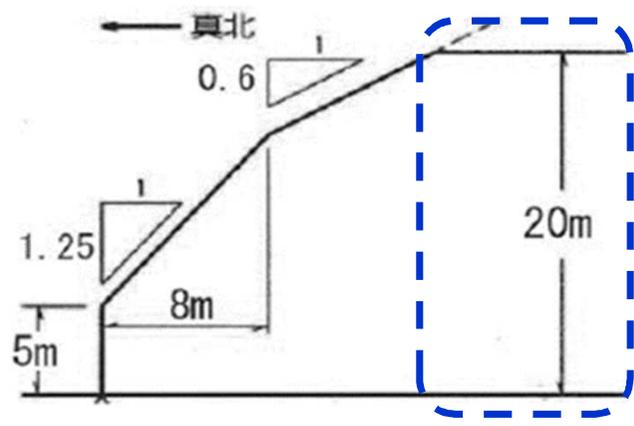
3. 都市計画変更の内容

道路事業に伴う他の都市計画変更 ②高度地区

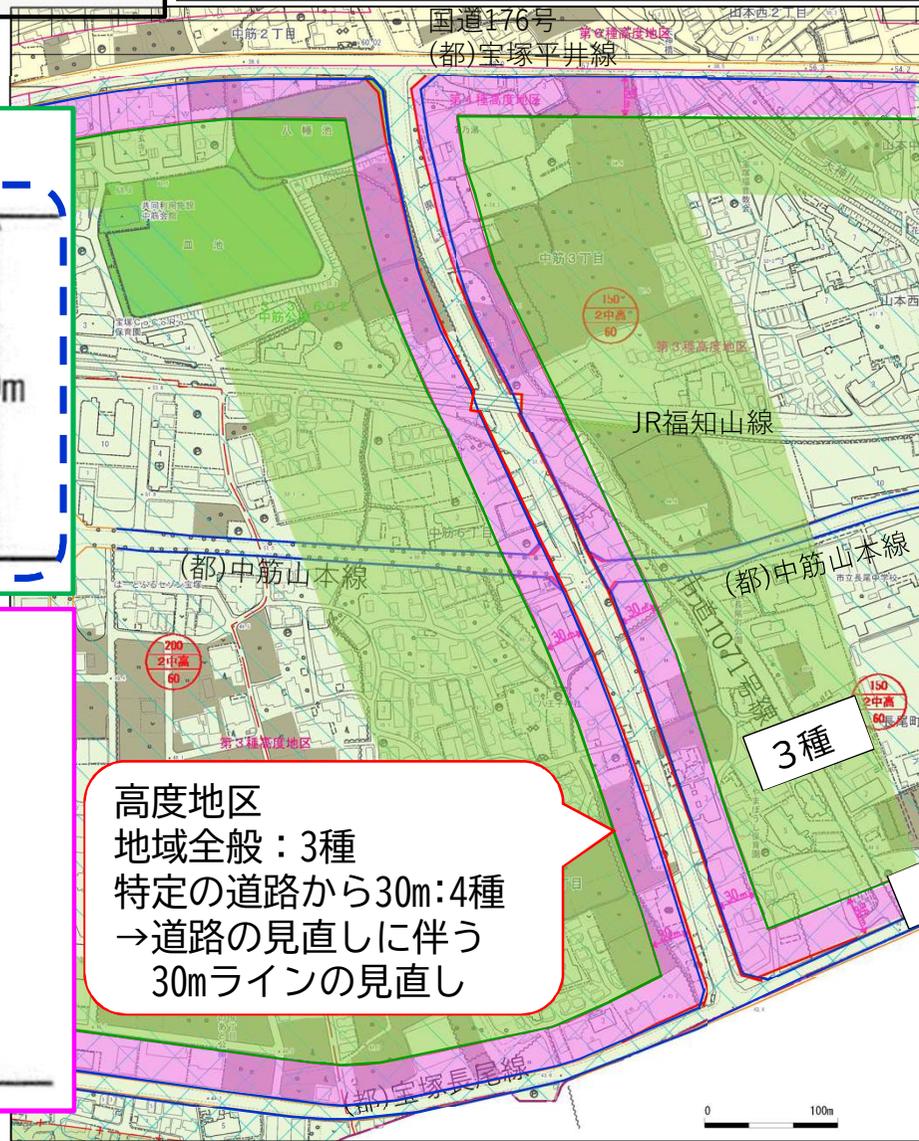
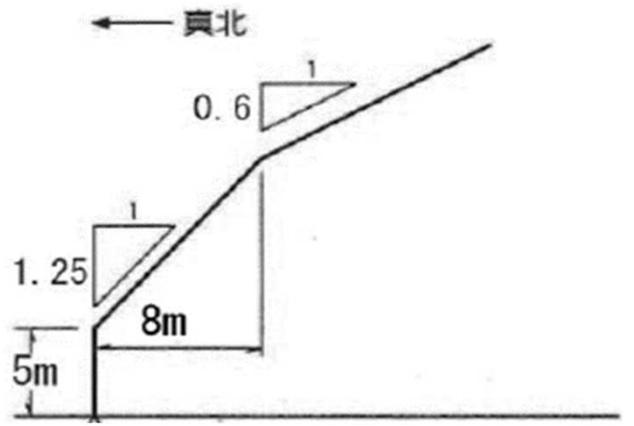
変更前後対照表（高度地区）

種類	面積		増減	備考
	変更前	変更後		
高度地区（第1種）	約 1,108ha	約 1,108ha	- ha	
高度地区（第2種）	約 409ha	約 409ha	- ha	
高度地区（第3種）	約 168ha	約 168ha	+0.1ha	
高度地区（第4種）	約 419ha	約 419ha	-0.1ha	
高度地区（第5種）	約 51ha	約 51ha	- ha	
高度地区（第6種）	約 153ha	約 153ha	- ha	
合計	約 2,308ha	約 2,308ha	- ha	

第3種高度地区 模式図



第4種高度地区 模式図



高度地区
地域全般：3種
特定の道路から30m:4種
→道路の見直しに伴う
30mラインの見直し

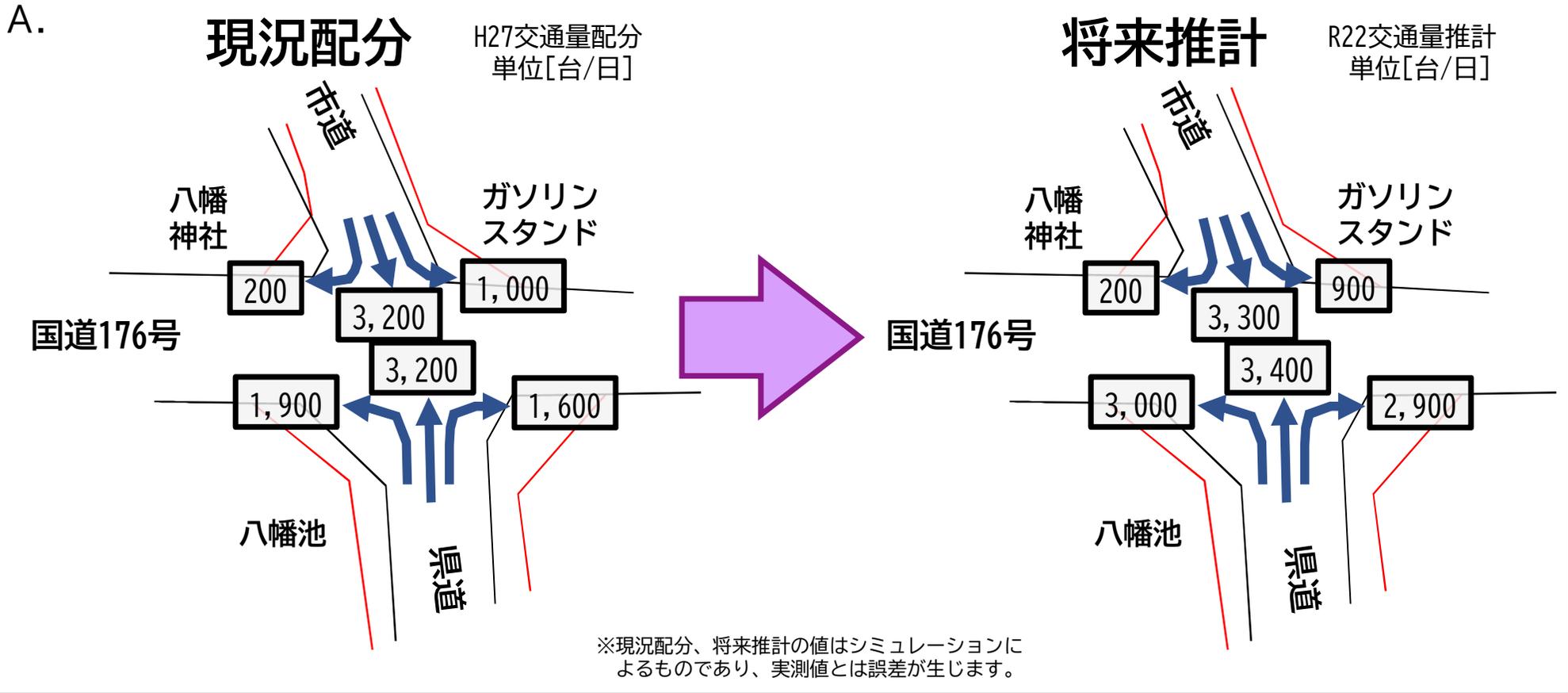
凡例

- 現都市計画（道路）
- 変更都市計画（道路）
- 関連都市計画（道路以外）

記載している道路形状等については
現在検討段階の案であり、
確定したものではございません。

4. 前回説明会ご意見・ご質問に対する回答 01

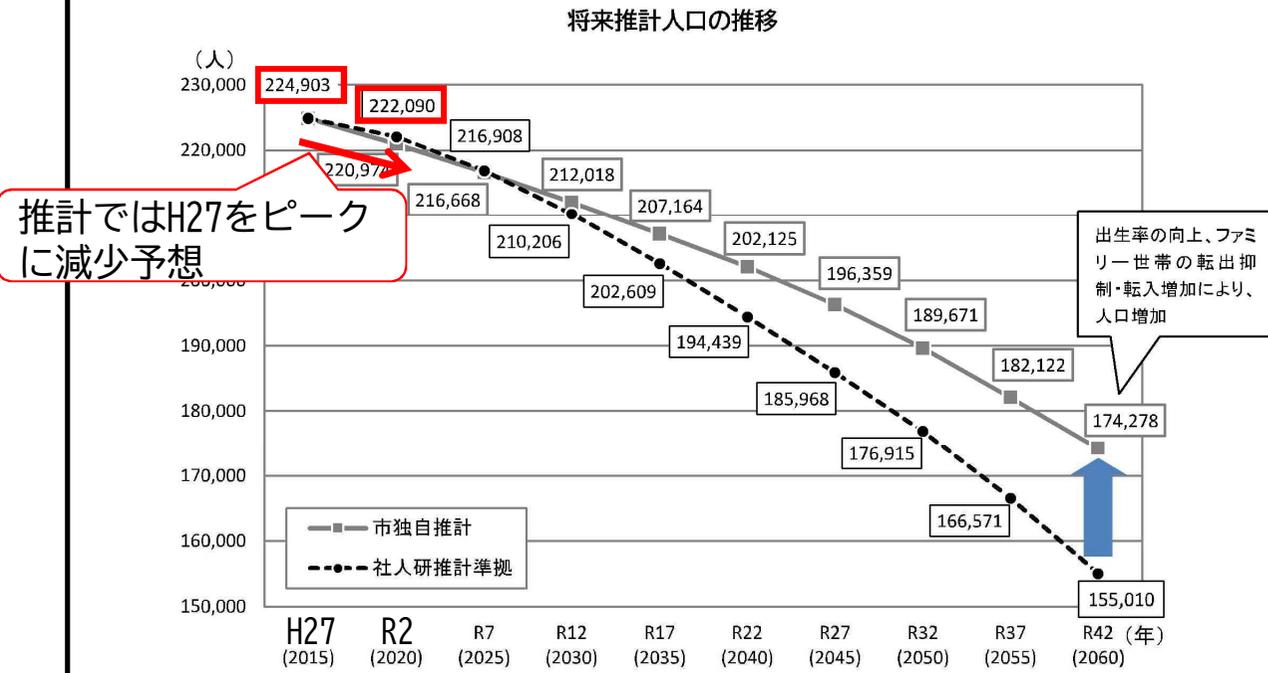
Q. 課題が大きい中筋2丁目交差点の南側について、現在および将来の方向別交通量は。また、北側は。



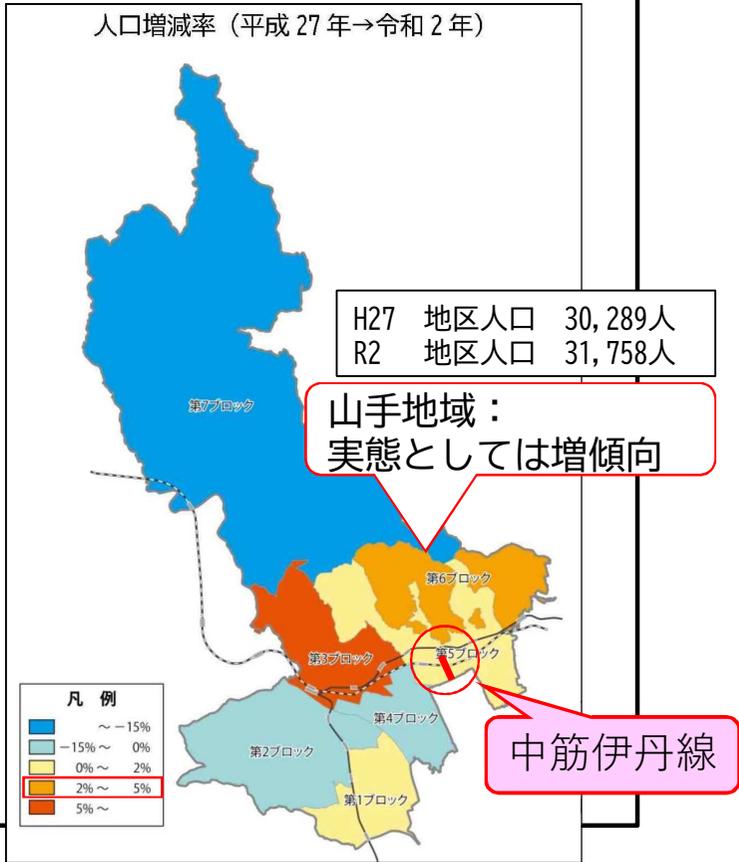
4. 前回説明会ご意見・ご質問に対する回答 02

Q. 山手住宅地の人口推計は。

A. 人口は平成27年をピークに減少が続くと推計されている中、現時点の山手地域の実態としては増加傾向にある状況です。



出典：宝塚市人口ビジョン（改訂版）



4. 前回説明会ご意見・ご質問に対する回答 03

Q. 先に交差点のみを改良し、効果を見るべきでないか。

A.

当該地区の課題として、交差点の渋滞も大きな課題ですが、路線の混雑も大きな課題と考えています。

適切な道路網を構築するため、現都市計画に基づく4車線化が必要と考えています。よって、4車線化と交差点改良を同時に実施する方法を考えています。

4. 前回説明会ご意見・ご質問に対する回答 04

Q. 北側市道及び南側県道を西側に移動させ、南北動線を直線にしたほうが良いのではないか。

A.

交差点部の改良は、さまざまな案が考えられる中、今回箇所は、主に以下の点を考慮する必要があります。

- 当該箇所は、既に現道があり、その道路の拡幅であること、
- 既に都市計画決定を行い、従来より権利制限の範囲が定められていること
- 交差点の西側に、神社、池など、道路改良に伴う影響を特に考慮する必要があるもの

これらを踏まえ、道路課題を改善しつつ、現道から両側に拡幅することで交差点周辺の影響が極力少なくなるよう計画しています。

4. 前回説明会ご意見・ご質問に対する回答 05

Q. 中筋2丁目交差点北側市道の改良について、スーパー周辺の安全対策についてはどのように考えているか。

A.

北側市道は改良後も基準に沿った歩道幅を確保します。また、スーパーへの乱横断等の懸念に対しては、今後、事業実施の段階で、必要に応じ横断防止柵の設置などの安全対策を適切に検討する予定です。

4. 前回説明会ご意見・ご質問に対する回答 06

Q. 地区の外周部となる当該道路だけを考えるのではなく、地区内に東西のみちを増やすなど、面的に考えて欲しい。

A.

市はこれまでに、阪神淡路大震災の復興事業として、防災上重点的に施行の必要のある地域について整備を終えており、現在、市として新たに土地区画整理事業等の面整備を実施する予定はありません。

今回は、道路として課題が大きく、都市計画道路整備プログラムの優先順位が高い当該道路の整備を行う計画です。

4. 前回説明会ご意見・ご質問に対する回答 07

Q. 中筋山本線は中山寺駅の西側まで整備済の状況だが、さらに西側に延伸する予定は。

A.

中筋山本線の西側延伸については、都市計画決定をしており、整備の必要性は認識しています。しかし、宝塚市では都市計画道路整備プログラムにおいて、整備の優先順位を定めている中で、現時点で着手の見込みは立っていない状況です。

4. 前回説明会ご意見・ご質問に対する回答 08

Q. 事業期間は。

A.
県事業は令和7年度に事業着手できれば、そこから10年間での事業完了を目標として考えています。

4. 前回説明会ご意見・ご質問に対する回答 09

Q. 中筋6丁目南交差点に信号は新設されるか。

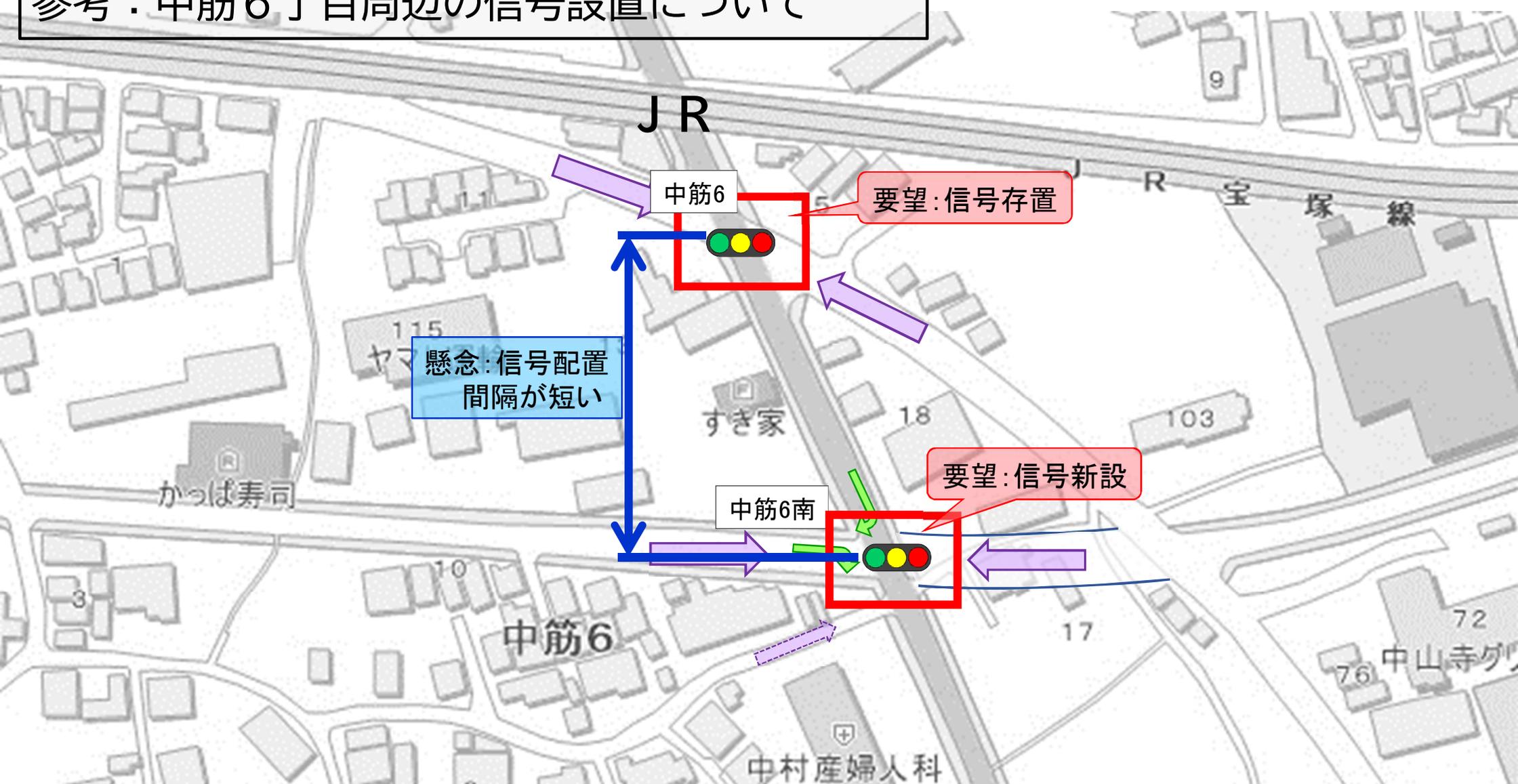
A.

中筋6丁目および中筋6丁目南交差点については、安全に通行するため、信号設置は必要だと考えており、所管する警察と協議を行っています。

現時点で必要性は理解していただいているものの、近接する交差点に連続して信号を設置することは本来できないとの見解を示されています。

しかし、交差道路の一方通行化や右折禁止等の交通規制によりご不便が伴う可能性はありますが、県、市は「中筋6丁目、中筋6丁目南の各交差点に信号が必要である」という認識に立ち、最終的に信号設置の可否が判断される工事前まで継続して警察と協議を行っていきます。

参考：中筋6丁目周辺の信号設置について



4. 前回説明会ご意見・ご質問に対する回答 10

Q. スライドで提示のあった交差点部以外の計画はどうか。

A.

交差点部以外について、現都市計画と変更都市計画案との変更内容は、横断構成図でお示ししたとおりです。また、現道と変更都市計画案との比較は次のスライドのとおりです。

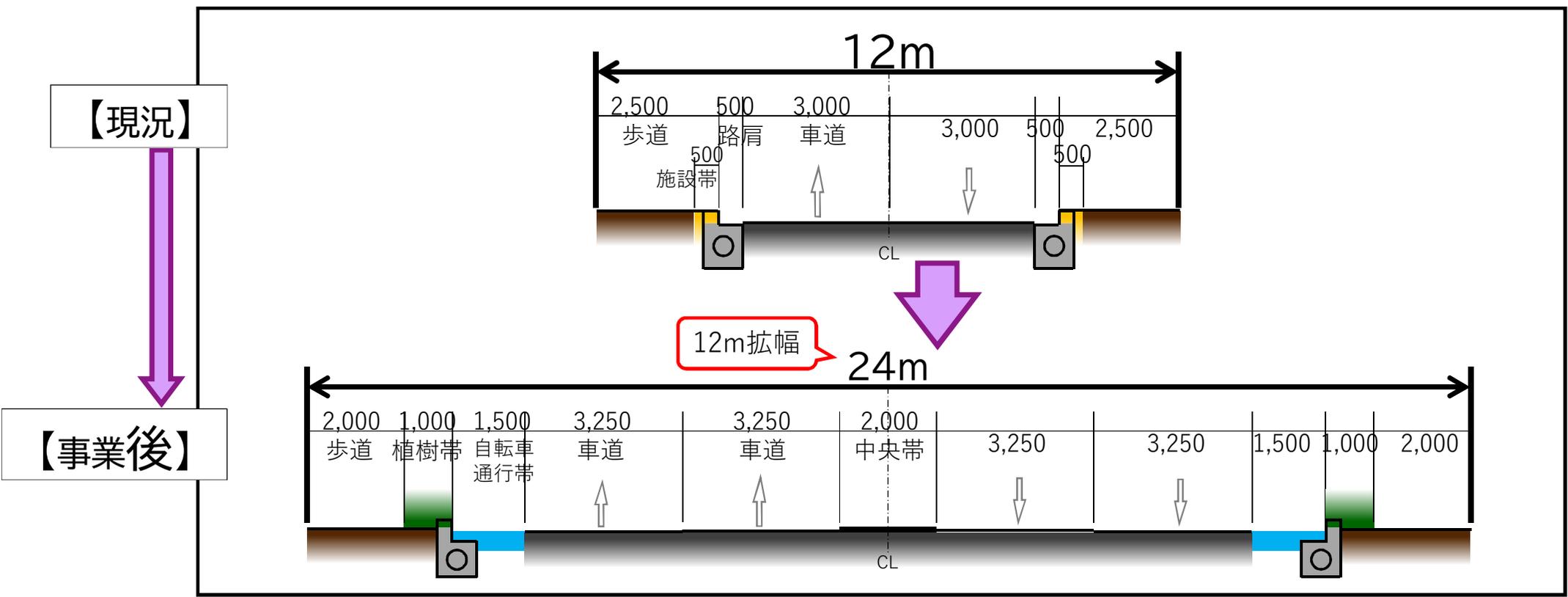
なお、平面図で確認したい場合は、窓口で計画平面図を備えておりますので、説明会終了後にご覧ください。また、説明会後日であれば以下までお問い合わせください。

○兵庫県 宝塚土木事務所道路第2課 (0797-83-3187)

○宝塚市 道路政策課 (0797-77-2097)

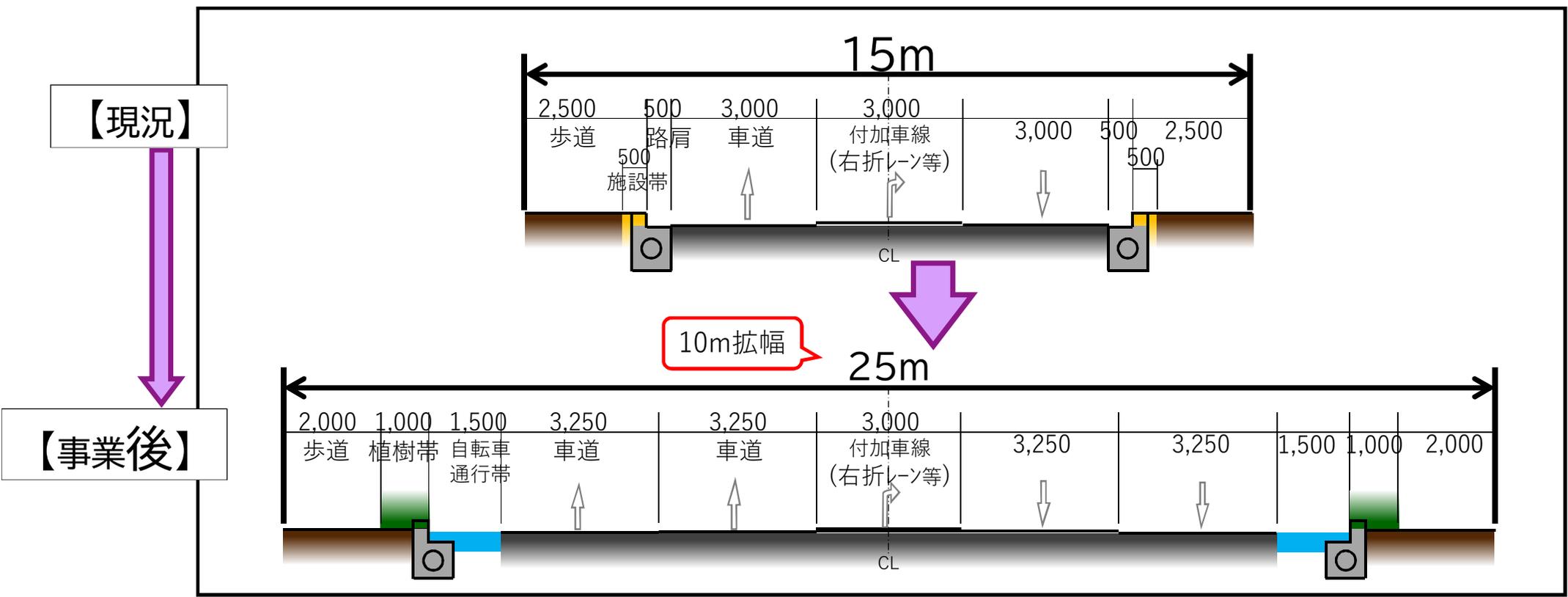
参考：横断構成比較 ～現況・計画～

現況・計画横断構成比較(標準部)



参考：横断構成比較 ～現況・計画～

現況・計画横断構成比較(付加車線部)



4. 前回説明会ご意見・ご質問に対する回答 11

Q. 用地や補償に関することについては。

A.

用地や補償に関することについては、個別に対応いたします。

詳細については事業着手後になりますが、ご不明点等ございましたら、現時点でもお問い合わせください。

○兵庫県 宝塚土木事務所道路第2課 (0797-83-3187)

○宝塚市 道路政策課 (0797-77-2097)

5. 今後の予定

【今年度】

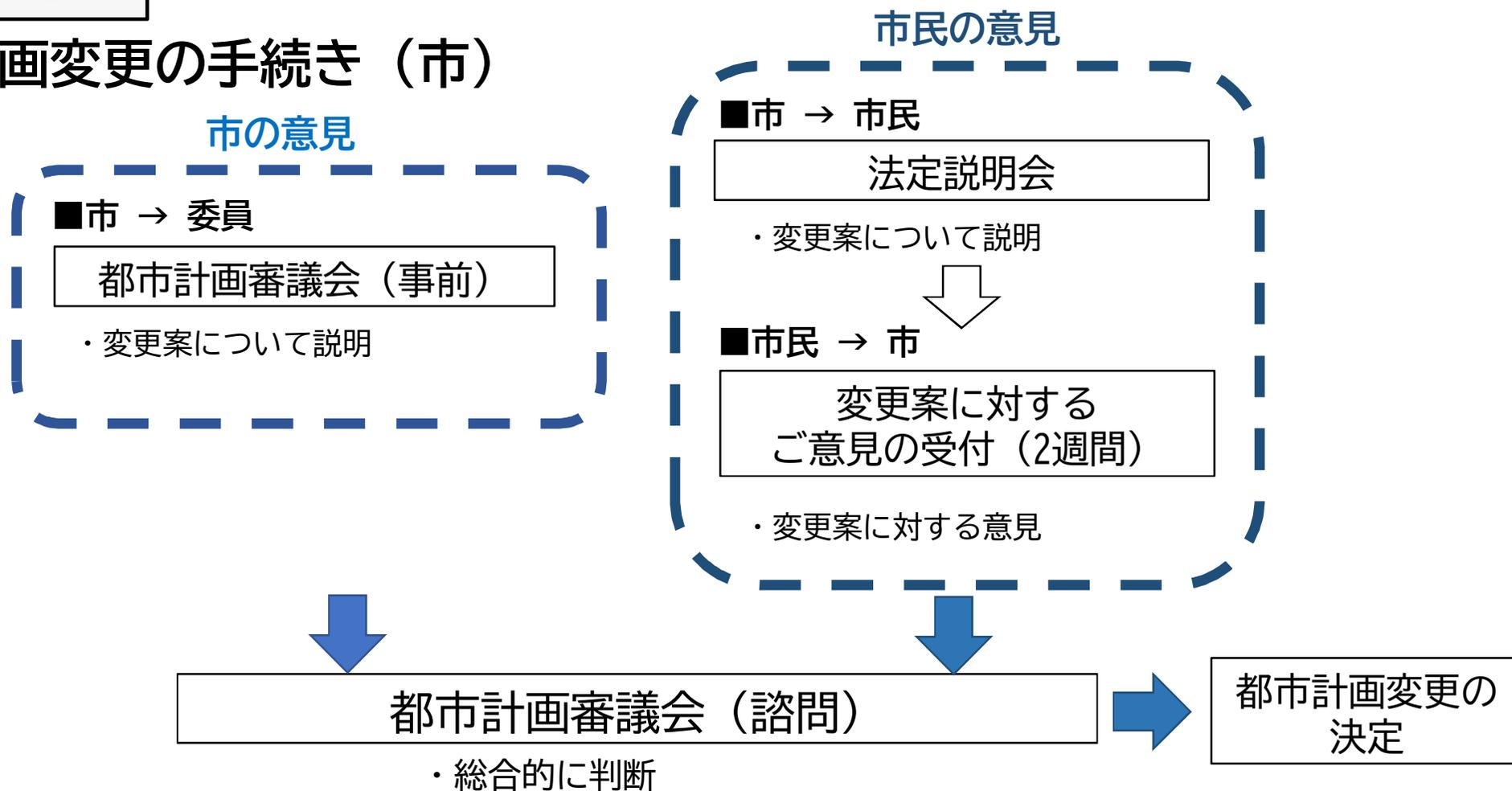
令和5年8月19日	地元説明会（実施済み）
令和5年9月24日	都市計画法に基づく法定地元説明会(本日)
令和5年11月（予定）	変更案に対する意見の受付(縦覧、2週間)
令和6年1～2月頃	県、市都市計画審議会(諮問)
令和6年3月頃	都市計画決定告示(県・市)

【次年度以降】

令和6年度中	事業評価の実施(県)
令和7年度～	県道部について順次事業認可取得(事業着手) 以降に詳細設計、測量、物件調査、工事等を実施

5. 今後の予定

・都市計画変更の手続き（市）



※宝塚市市都市計画審議会 委員構成（20名）；
市議会議員（5名）、知識経験者（10名）、公募による市民（4名）、県職員（1名）

5. 今後の予定

○令和5年 11月（予定）
変更案の縦覧

<意見書の提出期間>

- ・ 変更案の法定図書を市役所 3F 道路政策課の窓口でご覧いただける期間です。
 - ・ ご意見のある方は、縦覧期間内にお名前、ご住所、ご連絡先を記載の上、持参、郵送、FAX等の方法で提出してください。
- ※様式は自由ですが、文書でご提出ください。

○令和6年 1月～2月頃（予定）
都市計画審議会（諮問）

- ・ 縦覧で提出された意見書の要旨を添え、変更案を都市計画審議会に諮問し、答申を受けます。

