

三田市都市計画道路見直し方針

(素案)

令和●年●月

三田市

目次

1章 都市計画道路の見直しの背景	1
2章 都市計画道路とは	
(1) 都市計画道路とは	2
(2) 都市計画道路を定める意義	2
(3) 都市計画道路の機能	2
(4) 都市計画道路の種別	3
(5) 都市計画道路における区域内の建築制限	3
3章 都市計画道路の見直しの必要性	
(1) 三田市の都市計画道路の現状	4
(2) 三田市の都市計画道路の整備状況	5
(3) 三田市における社会情勢の変化	8
(4) 三田市都市計画マスタープランにおける都市計画道路に関する方針	10
(5) 都市計画道路の見直しの必要性	11
4章 都市計画道路の見直しの考え方	
(1) 基本的な考え方	12
(2) 見直しフロー	13
(3) 見直し判定基準	14
5章 見直し方針（素案）	
(1) 評価結果	25
(2) 都市計画道路見直し方針	36
(3) 見直し方針の概要	37
6章 見直しの進め方について	38
参考	
(1) 各都市計画道路の変遷等について	40

1章 都市計画道路の見直しの背景

都市計画道路は、都市計画法（以下、「法」という。）に基づき円滑な都市活動を支え、良好な都市環境を確保するために必要不可欠な社会基盤であるとともに、その計画は長期的かつ広域的な視点のもとに定められています。

本市は、JR、神戸電鉄などの公共交通により大阪市や神戸市などの大都市と連絡しているとともに、中国自動車道、第二名神自動車道、舞鶴若狭自動車道や六甲北有料道路などにより近畿圏をはじめ全国各地とも結ばれており、広域交通ネットワークの要衝となっています。これら公共交通及び広域交通の利便性を背景に、ニュータウン開発による人口増加、工業団地造成による企業進出などが促進されたことから、都市計画道路を土地利用や他の都市施設などと一体的、総合的に都市計画として定め、整備を進めてきており、都市の発展および市街地の形成に寄与してきました。

一方で、都市計画決定後に長期間事業化されていない道路が存在しており、その結果、事業予定の目途が立たないまま、法による一定の建築制限がかかれています。また、人口減少社会や少子高齢化の到来などにより、都市計画決定時から社会経済情勢も大きく変化しています。

今後、本市が目指すべき都市の将来像に沿って、都市計画道路の機能と役割を再検証し、「選択と集中」により重点化を図りながら、既存ストックを有効に活用しつつ効率的かつ効果的に整備を進めることが必要です。

このような状況も踏まえ、平成17年度から平成19年度にかけて、兵庫県下の都市計画道路の必要性について兵庫県主導のもと一斉見直しを行いました。その後、平成23年3月に兵庫県が「都市計画道路見直しガイドライン」を策定し、これに基づいて、平成23年度から平成26年度にかけて、2回目の見直しを行ったところです。

前回の見直しから10年程度が経過したことから、市主導による3回目となる都市計画道路の見直しを行うため、令和5年11月に策定した「三田市都市計画道路網見直しガイドライン（以下、「ガイドライン」という。）」に基づいて、「三田市都市計画道路見直し方針」を定めます。

2章 都市計画道路とは

(1) 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市の将来像を達成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために、都市活動を支えている根幹的な施設であり、法に基づき定める道路です。

(2) 都市計画道路を定める意義

都市計画道路を定める意義として、次の点が挙げられます。

1) 計画段階における区域の明確化

都市施設の整備に必要な区域を、都市計画で明確にすることで、長期的な視点から計画的な整備を進めることができ、円滑で着実な都市施設の整備を図ることができます。

2) 住民の合意形成の促進

将来の都市において必要な施設の規模、配置を明確にし、広く住民に示すことで、計画の実現に向けた合意形成を進めることができます。

3) 円滑に整備を進めるための建築抑制

円滑に整備を進めるために市民や土地所有者の協力のもと、法により都市計画道路の区域内において、一定の規模等を超えた建物が制限されます。

4) 土地利用と都市施設の計画間の調整

都市内における土地利用と、市民の生活を支える道路などを、総合的に計画、調整することで、一体的なまちづくりを進めることができます。

(3) 都市計画道路の機能

都市における道路は以下のような機能を有しています。

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（トラフィック機能）	
	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（アクセス機能）	
②空間機能	都市環境機能	景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救助機能	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
	収用空間	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理および通信情報施設のための空間
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方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する	
	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：「都市計画マニュアルⅡ」（社）日本都市計画学会編

(4) 都市計画道路の種別

都市計画道路は、交通機能から次のとおり区分され、計画的に都市の一体性を図るべき地域に都市計画道路網を定めています。

道路の区分		道路の機能等
自動車専用道路		都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量でかつ高速に処理する。
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の重要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。また、街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路である。
特殊街路		自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路である。 ア. 専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路 イ. 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ウ. 主として路面電車の交通の用に供する道路

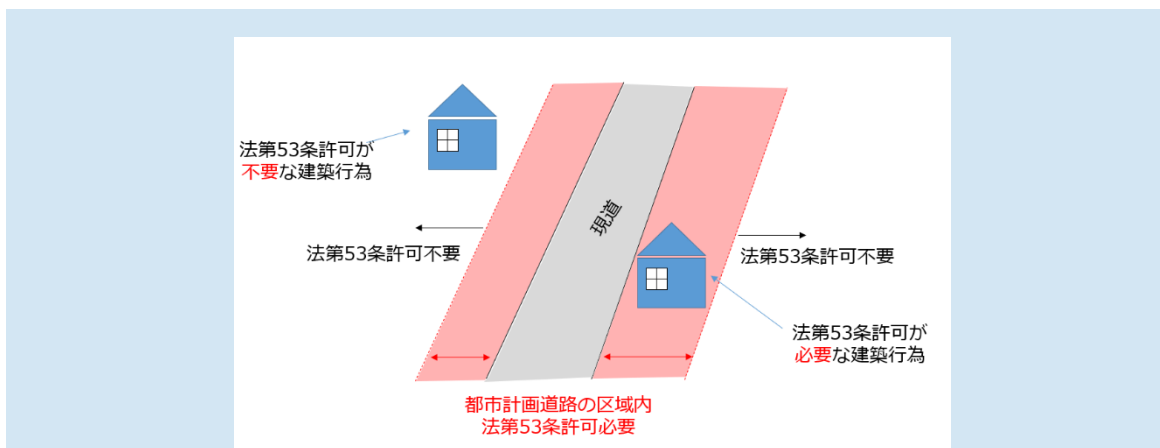
出典：「都市計画マニュアルⅡ」 (社) 日本都市計画学会編

(5) 都市計画道路における区域内の建築制限

都市計画道路が決定されている区域内の土地には、将来道路を建設する際に大きな支障とならない建物のみ建てるのが可能となる制限がかかれています。(都市計画道路は、将来の事業の円滑な施行を確保するために法第53条・法第54条による建築制限を行っている。)

これが長期間になると、有効な土地利用が図れないことから、活発な土地利用が妨げられる可能性があります。

▼計画区域内での建築制限 (法第53条制限)



建築が許可されるものの例(法第54条許可基準)

- ①階数が2階以下で、かつ、地階を有しないもの
- ②主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造など移転や撤去が容易なもの

3章 都市計画道路の見直しの必要性

(1) 三田市の都市計画道路の現状

本市は 43 路線、65,476m の都市計画道路を有しており、幹線街路が 38 路線 63,750m、区画街路は 4 路線 1,660m、特殊街路は 1 路線 66m が決定されています。

また、幹線街路が多くは昭和 48 年に都市計画決定されています。

▼都市計画道路一覧（令和 6 年 4 月 1 日現在）

道路区分	名称		幅員(m)	車線の数	延長(m)	交通広場(m ²)	決定年月日当初	経過年数	備考
	路線名	番号							
幹線街路	国道線	3.5.7	12	2	5,920		S34.1.17	65年	
	三田幹線	3.3.100	28	4	9,860		S45.12.15	54年	
	停車場線	3.4.101	18	2	360	4,800	S48.2.13	51年	三田駅前(南側)
	三輪上野線	3.5.102	12	2	1,020		S48.2.13	51年	
	三田長尾線	3.4.103	20	4	370		S48.2.13	51年	
	南幹線	3.2.104	38	4	1,230		S48.2.13	51年	
	内神沢谷線	3.3.105	27	4	1,880		S45.12.15	54年	
	溝口須丸線	3.3.106	24	4	3,290		S45.12.15	54年	
	古城線	3.4.107	18	2	710		S34.1.17	65年	
	下山線	3.5.108	12	2	790		S48.2.13	51年	
	北摂南1号線	3.4.109	20	4	830		S48.2.13	51年	
	北摂南2号線	3.4.110	20	4	1,570		S48.2.13	51年	
	北摂南3号線	3.4.111	22	4	1,140		S48.2.13	51年	
	北摂南4号線	3.4.112	20	4	1,560		S48.2.13	51年	
	北摂南5号線	3.4.113	20	4	1,710		S48.2.13	51年	
	北摂中央3号線	3.3.114	25	4	2,700		S55.3.11	44年	
	公園線	3.3.115	25	4	2,920		H1.3.3	35年	
	北摂中央4号線	3.3.116	25	4	760		H10.12.18H	26年	
	貴志長尾線	3.3.92	25	2	1,700		H7.3.17	29年	神戸市含
	古城京口線	3.5.300	12	2	900		S47.12.26	52年	
	大原貴志線	3.5.302	12	2	590		S40.1.23	59年	
	高次線	3.4.303	18	2	220	5,500	S34.1.17	65年	三田駅前(北側)
	三輪石名線	3.4.304	16	2	700		S34.1.17	65年	
	三輪下田中線	3.4.305	16	2	960		S48.2.13	51年	
	横山天神線	3.4.306	16	2	2,010		S34.1.17	65年	
	北摂西1号線	3.4.307	18	2	1,200		S48.2.13	51年	
	駅前線	3.6.308	9	2	760		S34.1.17	65年	
	北摂中央1号線	3.3.309	25	2	2,000		S55.3.11	44年	
	北摂中央2号線	3.4.310	20	2	6,920		S55.3.11	44年	
	福島駅前線	3.4.311	18	2	120	9,300	S59.11.9	40年	新三田駅前
	北摂南6号線	3.4.312	18	2	630	4,200	S61.12.12	38年	フアークン駅前
	北摂中央南駅前線	3.4.313	16	2	670	2,300	S62.10.23	37年	南カッパケン駅前
	北摂中央北駅前線	3.4.314	21	2	550	12,000	S62.10.23	37年	カッパケン駅前
横山駅前線	3.5.315	12	2	180	2,100	S62.10.23	37年	横山駅前	
天神武庫が丘線	3.5.316	14	2	850		H7.12.12	29年		
第二テクノ線	3.4.317	17	2	2,180		H9.5.27	27年		
テクノ下相野線	3.4.318	17	2	880		H9.5.27	27年		
三輪天神線	3.4.319	16	2	1,110		H10.12.18	26年		
小計	38路線				63,750				
区画街路	本町西山線	7.6.340	9	2	1,160	930	S34.1.17	65年	三田本町駅前
	駅前1号線	7.5.341	14	2	220		H2.7.13	34年	
	駅前2号線	7.5.342	14	2	180		H2.7.13	34年	
	駅前3号線	7.5.343	14	2	100		H2.7.13	34年	
小計	4路線				1,660				
特殊街路	駅前1号橋	8.2.344	33	—	66		H3.12.13	33年	歩行者専用
小計	1路線				66				
合計	43路線				65,476	41,130			

(2) 三田市の都市計画道路の整備状況

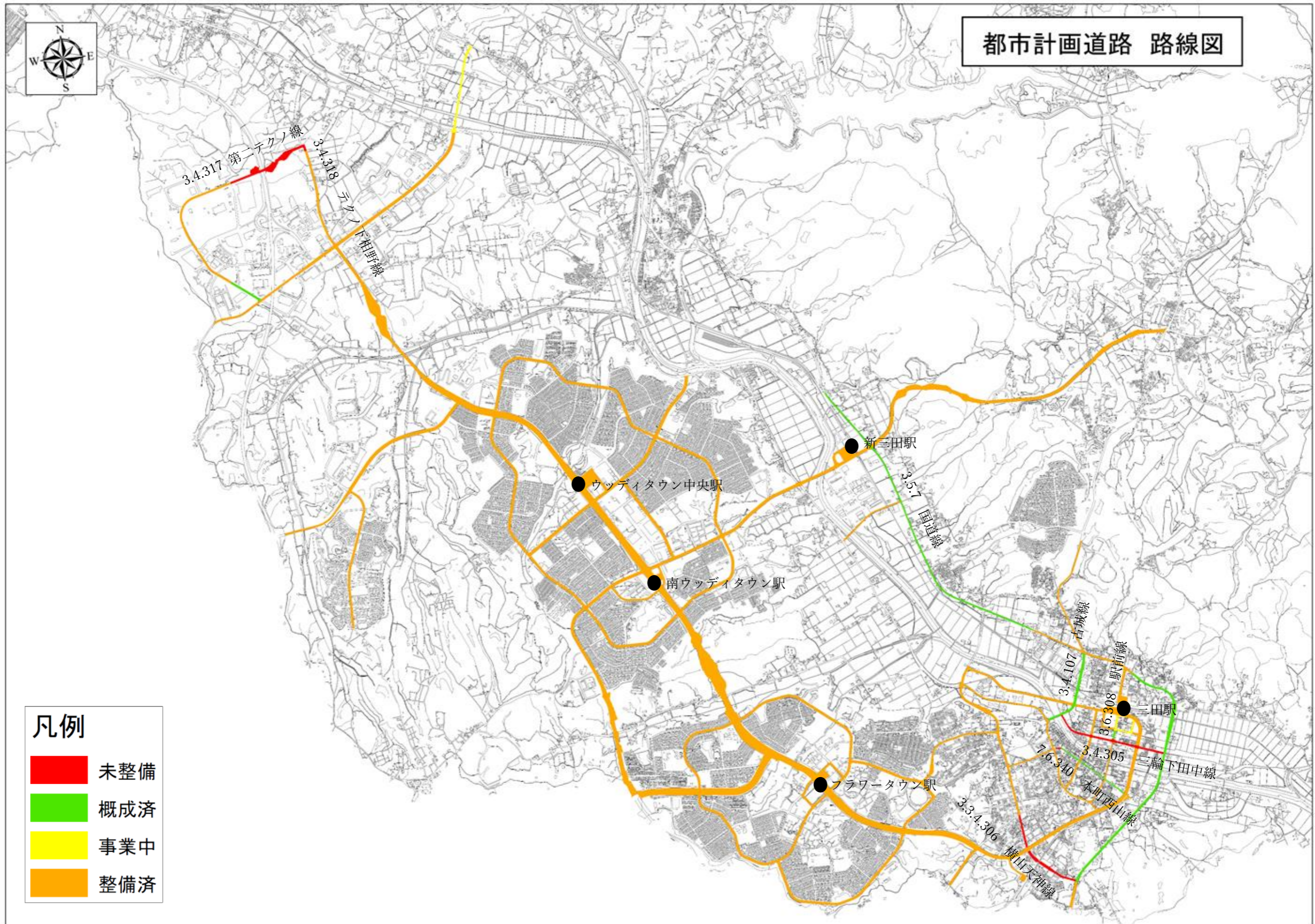
都市計画道路 65,476mにおいて、整備済延長は 55,440mとなり、整備率は 84.7%となります。また、概成済み延長は 6,640mであり、これを含めると 94.8%の整備率となっています。

▼都市計画道路整備状況（令和6年4月1日現在）

道路区分	名 称		計画延長 (m)	整備状況			
	路 線 名	番 号		整備済		事業中	未着手
				整備済 (m)	概成済 (m)		
幹線街路	国 道 線	3.5. 7	5,920	1,090	4,830	0	0
	三 田 幹 線	3.3.100	9,860	9,860	0	0	0
	停 車 場 線	3.4.101	360	360	0	0	0
	三 輪 上 野 線	3.5.102	1,020	1,020	0	0	0
	三 田 長 尾 線	3.4.103	370	370	0	0	0
	南 幹 線	3.2.104	1,230	1,230	0	0	0
	内 神 沢 谷 線	3.3.105	1,880	1,880	0	0	0
	溝 口 須 丸 線	3.3.106	3,290	2,770	0	520	0
	古 城 線	3.4.107	710	0	710	0	0
	下 山 線	3.5.108	790	790	0	0	0
	北 摂 南 1 号 線	3.4.109	830	830	0	0	0
	北 摂 南 2 号 線	3.4.110	1,570	1,570	0	0	0
	北 摂 南 3 号 線	3.4.111	1,140	1,140	0	0	0
	北 摂 南 4 号 線	3.4.112	1,560	1,560	0	0	0
	北 摂 南 5 号 線	3.4.113	1,710	1,710	0	0	0
	北 摂 中 央 3 号 線	3.3.114	2,700	2,700	0	0	0
	公 園 線	3.3.115	2,920	2,920	0	0	0
	北 摂 中 央 4 号 線	3.3.116	760	760	0	0	0
	貴 志 長 尾 線	3.3. 92	1,700	1,700	0	0	0
	古 城 京 口 線	3.5.300	900	900	0	0	0
	大 原 貴 志 線	3.5.302	590	590	0	0	0
	高 次 線	3.4.303	220	220	0	0	0
	三 輪 石 名 線	3.4.304	700	700	0	0	0
	三 輪 下 田 中 線	3.4.305	960	0	0	0	960
	横 山 天 神 線	3.4.306	2,010	1230	0	0	780
	北 摂 西 1 号 線	3.4.307	1,200	1,200	0	0	0
	駅 前 線	3.6.308	760	550	90	120	0
	北 摂 中 央 1 号 線	3.3.309	2,000	2,000	0	0	0
	北 摂 中 央 2 号 線	3.4.310	6,920	6,920	0	0	0
	福 島 駅 前 線	3.4.311	120	120	0	0	0
	北 摂 南 6 号 線	3.4.312	630	630	0	0	0
	北 摂 中 央 南 駅 前 線	3.4.313	670	670	0	0	0
	北 摂 中 央 北 駅 前 線	3.4.314	550	550	0	0	0
横 山 駅 前 線	3.5.315	180	180	0	0	0	
天 神 武 庫 が 丘 線	3.5.316	850	850	0	0	0	
第 二 テ ク ノ 線	3.4.317	2,180	1,200	290	0	690	
テ ク ノ 下 相 野 線	3.4.318	880	830	0	0	50	
三 輪 天 神 線	3.4.319	1,110	1,110	0	0	0	
小 計	3 8 路 線		63,750	54,710	5,920	640	2,480

道路 区分	名 称		計画延長 (m)	整備状況			
	路線名	番号		整備済		事業中	未着手
				整備済 (m)	概成済 (m)		
区 画 街 路	本町西山線	7.6.340	1,160	390	720	0	50
	駅前1号線	7.5.341	220	220	0	0	0
	駅前2号線	7.5.342	180	60	0	120	0
	駅前3号線	7.5.343	100	0	0	100	0
小 計	4路線		1,660	670	720	220	50
特 殊 街 路	駅前1号橋	8.2.344	66	60	0	6	0
小 計	1路線		66	60	0	6	0
合計	43路線		65,476	55,440	6,640	866	2,530
				62,080			
比率				94.8%		1.3%	3.9%

- ※整備済とは、道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している道路延長。
 ※概成済とは、改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長。
 ※事業中とは、事業費が予算化されている都市計画道路延長。
 ※未着手とは、整備済、概成済及び事業中以外の都市計画道路延長。

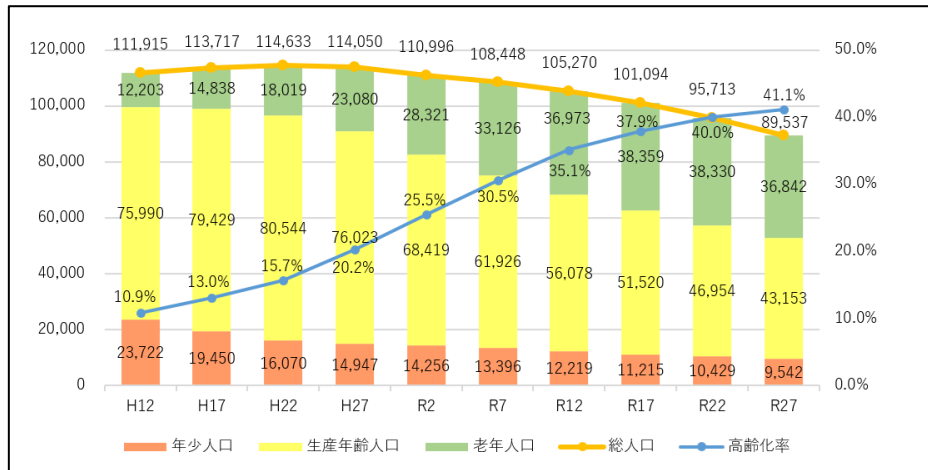


(3) 三田市における社会情勢の変化

1) 人口の動向

本市の人口は、平成12年に11万人に達しましたが、その後、増加ペースは緩やかになり、平成25年以降は減少に転じています。今後、老年人口(65歳以上)は増加する一方、年少人口(15歳未満)や生産年齢人口(15歳以上65歳未満)は減少することが見込まれます。

▼区分別人口・高齢化率の推移

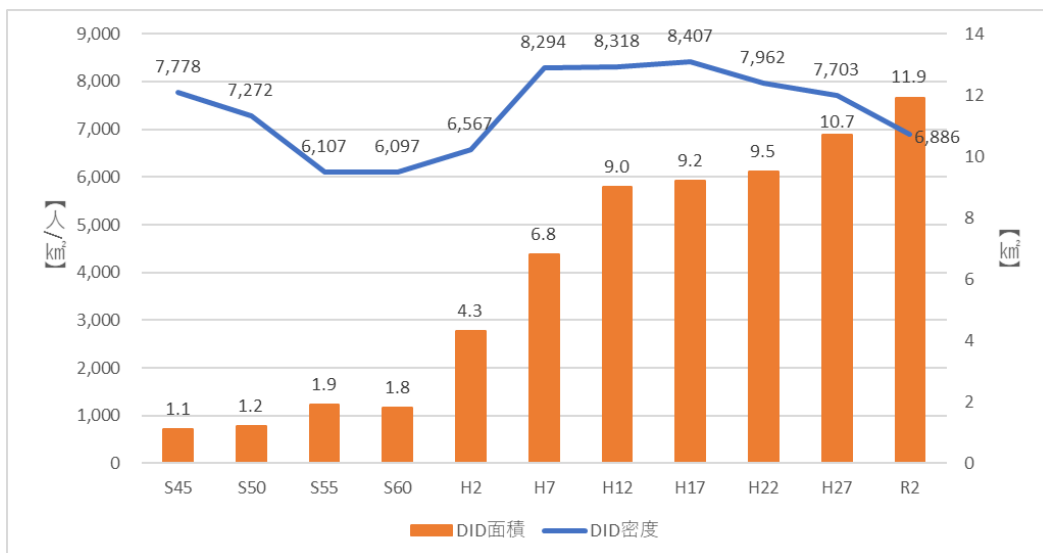


出典：三田市都市計画マスタープラン（令和5年4月）

2) DID 面積及び人口密度の変化

DID面積は昭和60年以降、増加傾向にありました。しかし、人口密度については減少傾向にあります。

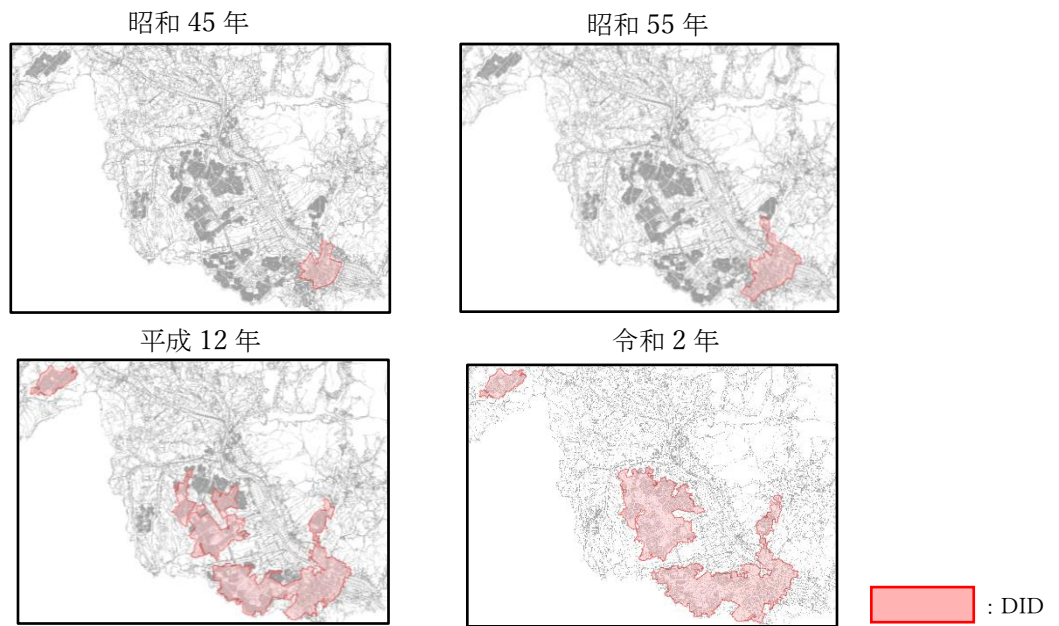
▼三田市のDID地区の面積と人口密度の推移



出典：国勢調査

※DIDとは、人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区が互いに隣接し、それらの人口が5,000人以上である地域であり、都市的な地域の広がりや形を図る目安として使われています。

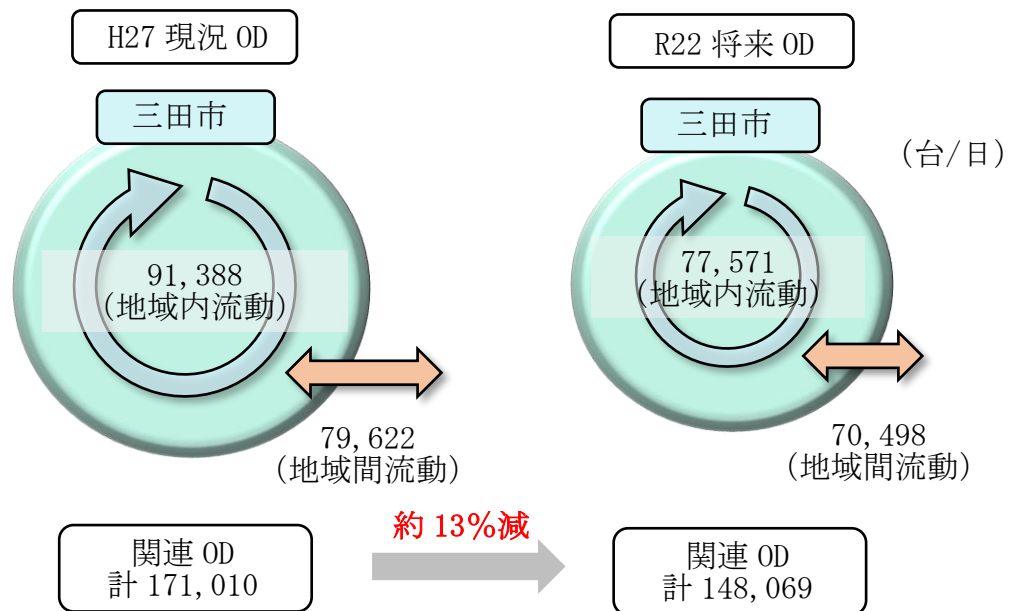
▼三田市の DID の推移について



3) 自動車の地域内や地域間流動

H27 現況 OD から R22 将来 OD の傾向として、自動車交通量が減少することが見込まれます。

▼H27 現況 OD から R22 将来 OD の推移



出典：全国道路・街路交通情勢調査

※ODとは、Origin (起点・出発点) と Destination (終点・目的地) の略で、対象地域を幾つかのゾーンに分割した際の起点から終点までのトリップの量を表すもの。

(4) 三田市都市計画マスタープランにおける都市計画道路に関する方針

都市計画マスタープランとは、法第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫のもと、住民の意見を反映させて具体的な都市づくりの方針を策定するものです。

1) 道路ネットワークの形成

JR、神戸電鉄三田駅において、市街地再開発事業と都市計画道路駅前線、駅前2号線、駅前3号線の一体的な整備により、交通機能の増進や歩行者等の安全・安心の確保を図ります。

都市計画道路第二テクノ線については、テクノパークの交通混雑の解消など、操業環境の向上を図るため、早期の事業化に向けた検討を進めます。

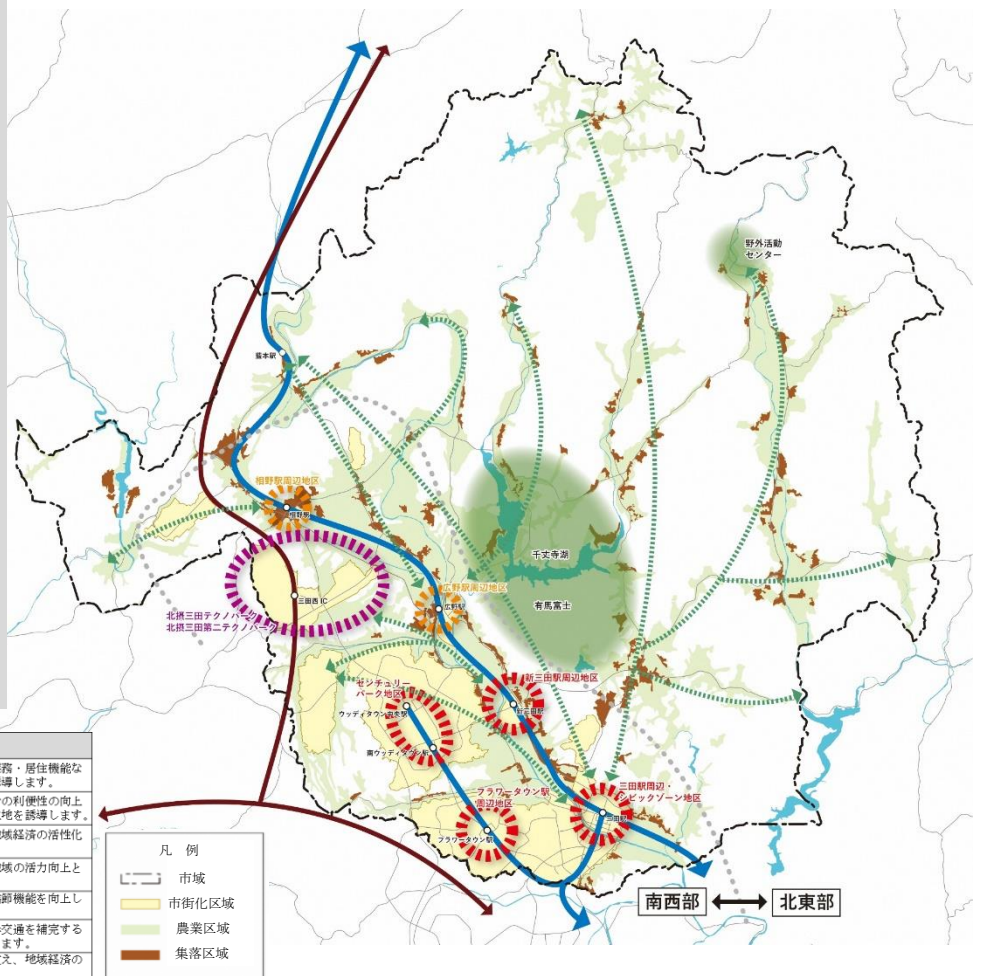
2) 長期未着手路線の見直し

都市計画道路三輪下田中線、横山天神線については、円滑な交通処理機能だけでなく、沿道の土地利用への波及効果、災害時の緊急輸送路や避難経路、延焼防止としての機能、事業実現性を考慮し、整備の必要な区間の検証を行い、事業化に向けて取り組みます。また、事業化の見込めない区間については、その他の長期未着手路線と併せて都市計画の見直しを進めます。

▼三田市都市計画マスタープランにおける持続可能なまちのイメージ（都市構造図）

将来にわたり「人口減少にも負けないまちづくり」を推進していくため、既に都市機能が集積している「南西部」においては、鉄道駅周辺を拠点として市街地の形成を維持しつつ、「北東部」においては、農村集落の維持、里山環境の保全を農り、生活に必要な利便施設の誘導を促すとともに、鉄道駅などへのアクセス機能の連携性を確保することで、都市機能の集約と公共交通が連携した集約型都市構造を構築していきます。

そして、都市近郊に位置しながら、私たちの暮らしに様々な恵みと安らぎを与える緑豊かな里山風景と都市としての利便性、快適性をあわせ持つ、三田ならではのまちの強みを最大限活かしながら、それぞれの地域とひとが相互につながり、共生することにより、賑わいと活力を創造し、魅力あふれる都市へと好循環する土地利用を推進していきます。



拠点・ゾーン・交通軸		
拠点	都市拠点	都市の中心核として商業・業務・居住機能などの総合的な機能の立地を誘導します。
	地域拠点	駅利用者や周辺地域の居住者の利便性の向上を図るため生活利便施設の立地を誘導します。
	産業拠点	広域アクセス性を活かし、地域経済の活性化に資する産業を誘導します。
ゾーン	観光交流ゾーン	豊かな里山資源を活かし、地域の活力向上と新たな魅力を創出します。
	基幹交通軸（鉄道）	拠点を結ぶとともに、交通結節機能を向上します。
交通軸	補完交通軸（路線バス）	北東部と南西部を結び、基幹交通を補完することで移動手段の確保を図ります。
	広域展開軸（高速道路）	市外へ人や物流の移動を支え、地域経済の循環を促進します。

(5) 都市計画道路の見直しの必要性

都市計画道路の現状や近年及び今後の社会情勢、まちづくりの方向性を踏まえ、これらの時代に即した道路交通体系の構築に向け、都市計画道路の見直しが必要となっています。

都市計画道路をとりまく課題とまちの将来像

都市計画道路の課題

本市の未着手路線（概成済み路線も含む。）は、当初決定から50年以上が経過している路線が大半を占めます。これらの計画区域に含まれる地権者には、長期間にわたり建築行為に対して一定の制限がかされている状態です。

⇒今後も事業化の見込めない都市計画道路が存在することで、更に長期間の建築制限を受けることとなるため、未着手、概成済の都市計画道路について見直しを行い、整備の必要性及び実現性等から総合的に判断して、整備すべきではない路線（区間）については、計画の廃止や変更を行うことで、できるだけ早期のうちに不要な制限を解除することが必要です。

社会情勢の変化

これまで増加してきた人口は、減少に転じており、令和22年の本市の人口は、将来人口推計では10万人を下回る予測がされており、自動車交通量も合わせて減少することが見込まれます。

⇒人口や自動車交通量の減少に応じた持続可能な道路交通体系を構築することが必要です。

まちづくりの方向性

三田市都市計画マスタープランには、本市の将来像実現に向けて必要な道路ネットワークの形成や、長期未着手路線の見直しについて示されています。

⇒中長期的な視点による、これからのまちづくりを進めるうえで、根幹となる施設である都市計画道路の整備方針を明らかにすることが必要です。

まちづくりの将来像を踏まえた都市計画道路の見直しが必要

まちづくりの実現に向けた整備方針の可視化

都市計画道路を含む本市の都市計画の内容が、これからどのような方針により展開され、実現していくかについて、市民に広く周知されているとは言えない状況となっています。

⇒本市における今後のまちづくりを含めた都市基盤の整備方針について、市民に対して明確に示すことが必要です。

4章 都市計画道路の見直しの考え方

(1) 基本的な考え方

1) 本市の将来都市像を踏まえた見直しを行います。

都市計画道路の見直しに際しては、本市の将来都市像を踏まえるため、「第5次三田市総合計画」（令和4年4月）、「三田市都市計画マスタープラン」（令和5年4月）等の上位・関連計画との整合を図りながら見直しを行います。

2) ガイドラインに基づいた見直しを行います。

本市の都市計画道路の見直しは、ガイドラインに基づき、各路線の位置づけや都市計画道路網全体の配置状況等、各路線の必要性を検証し、見直し理由を明確にしながら進めることとします。

3) 住民への情報提供に配慮し、住民の理解と合意形成に努めます。

都市計画道路は、住民や地域のまちづくりに与える影響が大きい都市施設であることから、その見直しに当たっては、道路の必要性や見直しの理由について住民への十分な情報提供を行い、合意形成に努めます。

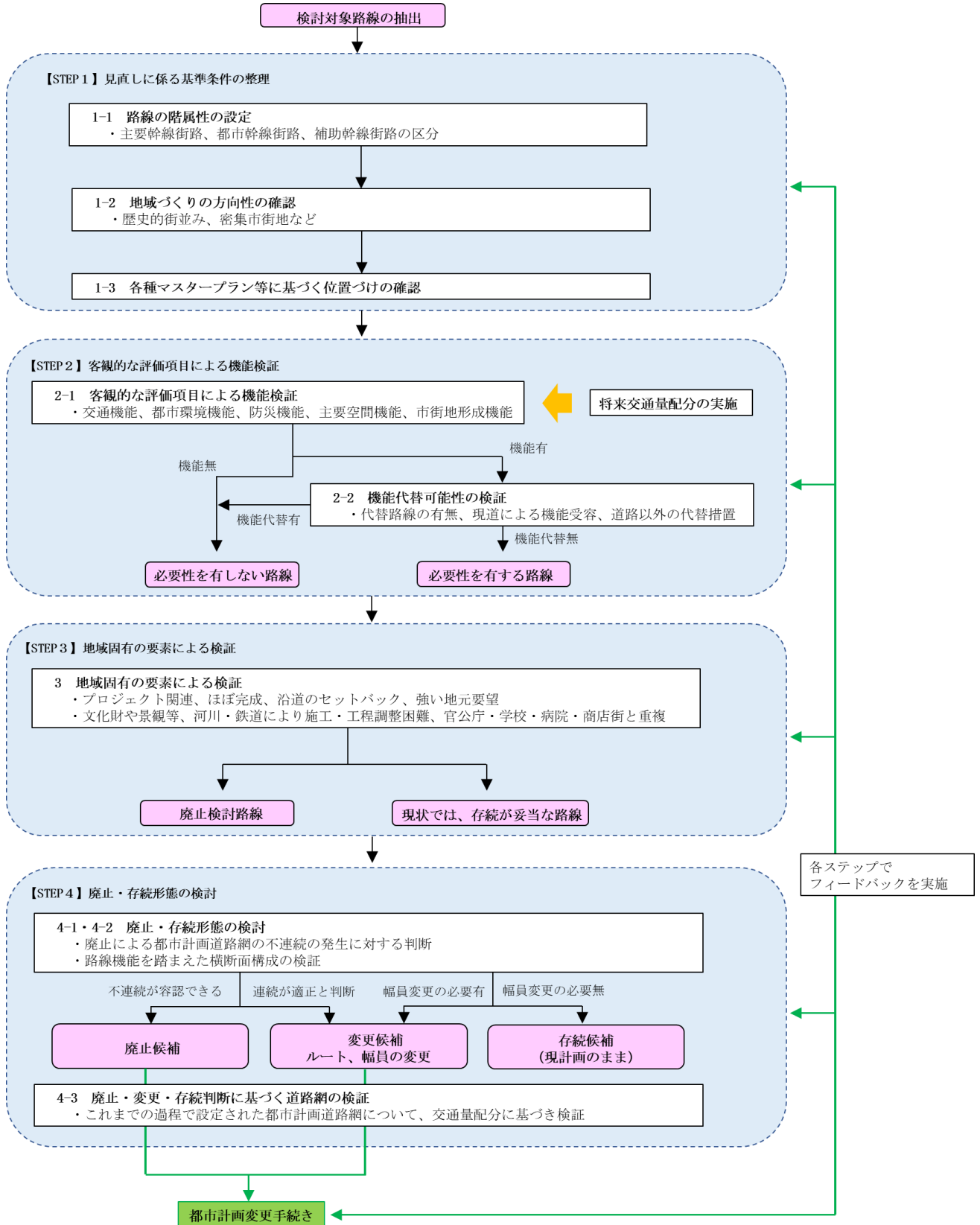
4) 三田市が主体となり、関係機関との協議・連携により見直しを進めます。

都市計画道路はネットワークとして機能を発揮するものであるため、見直しに当たっては、道路網全体として広範の視点から検討が必要となることから、整備の見通しや考え方について関係機関の間で十分に認識を共有する必要があります。

このため、地域の実情を最も把握している本市が主体となり、関係機関と連携し、調整を図りながら見直しを進めていきます。

(2) 見直しフロー

都市計画道路の見直し方針は、以下の判定フローに基づき検証・評価します。



(3) 見直し判定基準

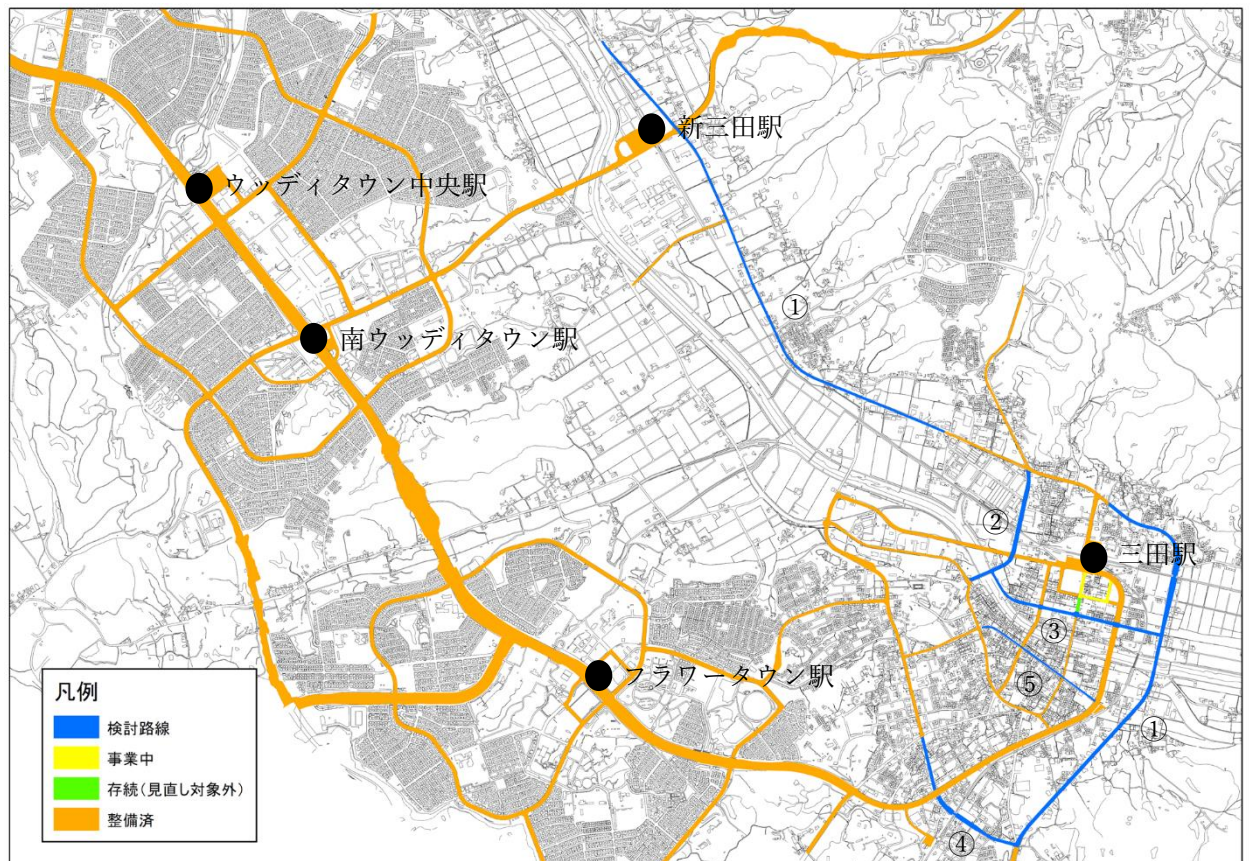
1) 見直しの検討対象路線の抽出

ガイドラインに従い、事業化に至っていない以下の5路線（いずれも計画決定から50年以上が経過したもの）を見直し検討対象路線とします。

▼見直し検討対象路線

検討 区間 番号	路線名称	決定者	当初決定	幅員 (m)	車線 の数	計画 延長 (m)	整備済 延長 (m)	未整備 延長 (m)	概成済 延長 (m)
①	国道線	県	S34. 1. 17	12	2	5,920	1,090	0	4,830
②	古城線	県(県道部) 市(市道部)	S34. 1. 17	18	2	710	0	0	710
③	三輪下田中線	市	S48. 2. 13	16	2	960	0	960	0
④	横山天神線		S34. 1. 17	16	2	2,010	1,230	780	0
⑤	本町西山線		S34. 1. 17	9	2	1,160	390	50	720

▼見直し検討対象路線位置図



2) 必要性の検証(【STEP1】見直しに係る基礎条件の整理)

2) -1 路線の階属性の設定

都市計画道路の幹線街路については、下表のように主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路にさらに区分されます。

道路の分類によりその必要性の評価指標が異なるため、現在の土地利用の状況などを踏まえ、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路を明確な基準により区分することとします。

▼幹線道路の分類と機能

道路の区分		内 容
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において都市幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。

出典：「都市計画マニュアルⅡ」 (社) 日本都市計画学会編

また、下表で「主要幹線街路」欄に一つでも該当する路線は主要幹線街路、「主要幹線街路」欄に該当するものがなく「都市幹線街路」欄に該当するものがあれば都市幹線街路、いずれも該当しない路線は補助幹線街路と区分します。

それに加えて、将来交通量が8,000台/日以上の間を「主要幹線街路」及び「都市幹線街路」とし、それ以外の区間を「補助幹線街路」とする。

▼路線の階属性設定基準

機能	検証方法	考え方	判定	
			主要幹線街路	都市幹線街路
トラフィック機能	緊急輸送道路	県地域防災計画に幹線（一次）緊急輸送道路、一般（二次）緊急輸送道路の指定があるか	● (一次)	● (二次)
	緊急交通路	県警察本部が指定する緊急交通路に指定されているか	●	—
	重要物流道路	国土交通省策定の国際物流基幹ネットワークの指定路線か	●	—
	広域連絡路線	複数の市町を連絡するまたは同一市町内の4車線以上の路線か	● (市町連絡かつ4車線以上)	● (同一市町の4車線以上)
アクセス機能	高速道路 IC	自動車専用道路ICに直接アクセスする道路か	● (高規格)	● (その他)
	流通業務団地等物流施設	物流拠点に直接アクセスする路線か	—	●
	公共公益施設アクセス	市役所、主要駅 ^{※1} 、工業団地、港湾、空港、観光地などへ直接アクセスする幅員12m以上 ^{※2} の路線か	—	●
	3次救急医療機関アクセス	3次救急医療機関へ直接アクセスする路線か	●	—

※1：鉄道駅で、駅前広場が計画決定されているもの（駅前広場は未決定だが、現にバスが駅に乗り入れている駅を含む）

※2：2車線以上、両側歩道を有する必要最小限の幅員

2) -2 地域づくりの方向性の確認

主要幹線街路や都市幹線街路に囲まれた街区内では、住環境保全や交通安全のために交通静穏化を図るほか、歴史的街並みの保存、密集市街地の環境改善を図るなど、地域づくりの方向性により、補助幹線街路を含む街区内の道路に求められる機能に変化することから、街区内部都市計画道路網の見直しを実施します。

2) -3 各種マスタープラン等に基づく位置づけの確認

都市計画道路網の見直しを実施するにあたっては、将来的な都市像や都市構造やそれを実現するための都市計画道路を含む都市および都市圏レベルの道路網体系のあり方について確認することが重要となります。

このため、総合計画、都市計画マスタープラン、都市計画道路整備プログラム等において、都市計画道路等の位置づけを確認することとします。

3) 必要性の検証(【STEP2】客観的な評価項目による機能検証)

3) -1 客観的な評価項目による機能検証

評価項目については、都市内道路に求められる機能（①交通機能、②都市環境機能、③都市防災機能、④収容空間機能、⑤市街地形成機能）に応じた評価指標を設定します。設定にあたっては、路線の階層区分（主要幹線街路・都市幹線街路、補助幹線街路）に応じて相応しい評価項目を採用します。

機能評価項目と評価基準は下記の表のとおりとします。

▼路線機能検証の評価基準

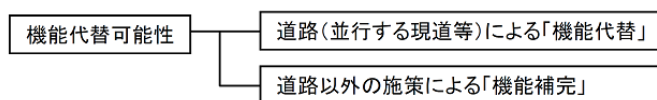
機能	評価の視点	路線機能評価の考え方	路線機能評価基準（目安）	主要幹線 都市幹線	補助幹線
①交通機能	交通処理	周辺の交通環境の改善・交通処理に資する路線か	交通量配分に基づき、都市幹線街路以上を対象に、当該路線が存在しない場合の断面混雑度を検証した結果、断面混雑度が1.25以上となる路線かつ路線が整備されることにより混雑軽減が見込まれる路線	●	
	自転車歩行者ネットワーク	自転車歩行者のネットワーク向上に資する路線か	歩道等の整備がなされていない現道と重複する路線で、以下の条件のいずれかに該当する路線 ①DID区域 ②DID区域外で、主要な歩行者交通発生源（学校、商業施設、駅等）から半径1km以内に存在する路線	●	●
	通学路	通学路指定がなされている路線か	現道が通学路指定されている路線	●	●
	観光アクセス	主要な観光地へアクセスする路線か	・主要な観光地付近へ直接的にアクセスする路線 ※主要な観光地；対象は、兵庫県が公表する観光動態調査に記載された主要観光地等	●	
②都市環境機能	駅周辺交通環境改善	環状道路など、駅周辺等の中心市街地への自動車流入抑制に資する路線か	環状道路、地区外縁道路等の自動車流入抑制に資する路線	●	
	景観向上	景観向上が求められる路線か	都市計画マスタープラン等において、以下のような位置づけにある路線 ・シンボルロード ・歴史的環境の形成に資する路線 ・生活環境の充実に資する路線等	●	●
③防災機能	延焼遮断機能	延焼遮断機能が求められる路線か	県で延焼遮断機能を担うものとして位置づけられる路線（例；広域防災帯）	●	●
	緊急避難路への位置付け	緊急避難路として指定されている路線か	市町の地域防災計画に緊急避難路として指定されている路線		●
	緊急車両の走行性向上	緊急車両の走行にあたって、整備が必須となる路線か	現道が緊急車両等の通行困難な幅員5m以下となっている路線		●
	消防活動の円滑化	消防活動の確保にあたって、都市計画道路の整備が必須か	消防活動困難区域に位置する路線		●
④収容空間機能	路線バス	路線バスが通行しているまたは導入予定のある路線か	現道に歩道が存在しないものの、路線バスが通行している路線、または導入予定のある路線	●	●
⑤市街地形成	面整備の計画	整備計画があるか	面整備の整備計画のある路線	●	●

3) -2 機能代替可能性の検証

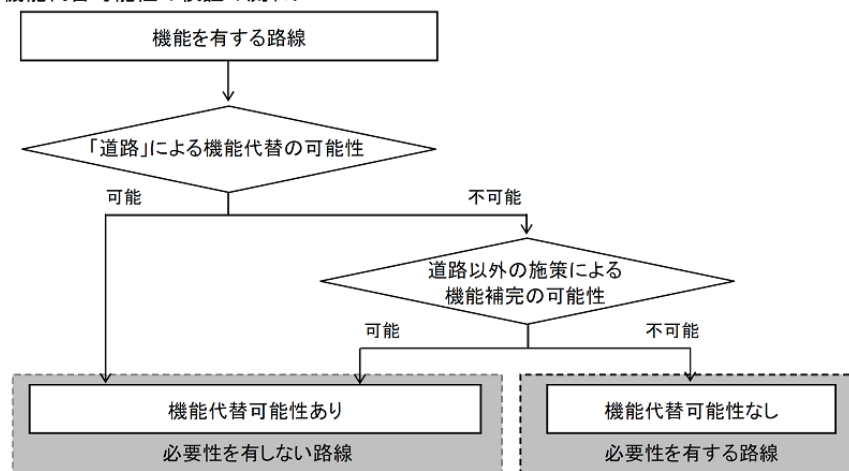
3)-1 の検証の結果、機能を有すると判断された路線について、その機能を他の路線等へ代替することが可能かの判断を行います。

機能代替可能性の評価については、従来の道路による機能代替及び道路以外の施策による機能補完について検討を行うこととします。

▼機能代替可能性の考え方



<機能代替可能性の検証の流れ>



このような考え方にに基づき、機能代替可能性の検証方法を次頁に示します。

▼機能代替可能性検証方法

機能	評価の視点	路線機能評価の考え方	主要幹線 都市幹線	補助幹線	機能代替可能性検証方法		
①交通機能	交通処理	周辺の交通環境の改善・交通処理に資する路線	●		【代替】	断面レベルの混雑緩和に資する代替路線が新規で整備されるか（断面混雑度1.25 未満）	
					【補完】	TDM等の交通施策により、断面的な交通量軽減に寄与するか（断面混雑度1.25 未満）	
	自転車歩行者ネットワーク	自転車歩行者のネットワーク向上に資する路線か	●	●	【代替】	・当該路線の担う自転車歩行者のネットワークを代替する経路が存在しているか	
					【補完】	なし	
	通学路	通学路指定がなされている路線	●	●	【代替】	通学路指定されている現道において、児童・生徒の安全性が確保されているか	
					【補完】	なし	
	観光アクセス	著名な観光地へアクセスする路線か	●		【代替】	著名な観光地へ代替アクセス経路が存在するか	
					【補完】	フリンジ駐車場、代替交通機関によるアクセス手段が確保されているか	
②都市環境機能	駅周辺交通環境改善	環状道路など駅周辺等の中心市街地への自動車抑制に資する路線か	●		【代替】	地区内の自動車抑制に資する代替路線が確保されているか（断面混雑度が駅周辺交通 1.25 未満）	
					【補完】	TDM等の交通施策により、地区内の自動車抑制に寄与するか（断面混雑度が1.25 未満）	
	景観向上	景観向上が求められる路線か	●	●	【代替】	当該路線に期待される景観向上機能を代替する施策を講じることが可能か（緑道整備等）	
					【補完】	なし	
③防災機能	延焼遮断機能	延焼遮断機能が求められる路線か	●	●	【代替】	当該路線の担う延焼遮断機能を代替する路線が存在するか	
					【補完】	当該路線に期待される延焼遮断機能を代替する施策を講じることが可能か、もしくは図られているか（建築物の不燃化・難燃化・耐震化、水源を踏まえた防災水利の確保、市民消火栓の整備、住居への延焼防止対策や防災組織の立ち上げ等）	
	緊急避難路への位置付け	避難路として指定されている路線か		●	【代替】	・避難路となりうる代替路線が新規で整備されるか ・複数方向避難が可能な地区内の道路緊急避難路か	
					【補完】	当該路線に期待される避難路としての機能を代替する施策を講じることが可能か、もしくは図られているか（地区内の現道について、隅切りや拡幅により幅員4m 以上を確保等）	
	緊急車両の走行性向上	緊急車両の走行にあたって、整備が必須となる路線か			●	【代替】	比較的近距离に、緊急車両等の通行可能な幅員5m以上の代替路線が存在するか
					【補完】	地区の仕組みとして、緊急車両によるアクセスを補完する方が図られているか	
	消防活動の円滑化	消防活動の確保にあたって、都市計画道路の整備が必須か			●	【代替】	消防活動困難区域の解消に資する代替路線が新規で整備されるか
						【補完】	当該路線に期待される消防活動の円滑化に資する機能を代替する施策を講じることが可能か、もしくは図られているか（水源を踏まえた防災水利の確保、市民消火栓の整備、防災組織の立ち上げ、防火水槽の「防火の施設」としての都市計画への位置づけ等）
④収容空間機能	路線バス	路線バスが通行しているまたは導入予定のある路線か	●	●	【代替】	バス路線における歩車分離を図ることが可能な歩行者動線が別途確保されているか	
					【補完】	なし	
⑤市街地形成	面整備の計画	整備計画があるか	●	●	【代替】	なし	
					【補完】	なし	

なお、前項の場合、機能補完が継続的に維持できることを、施策の恒久的な維持可能性、施策の効果の確実性等の面から担保し、廃止に係る条件として明示することが必要となる。機能補完の継続性担保の考え方を以下に示します。

▼機能補完の継続性担保の考え方

機能	機能補完方法	継続性担保の考え方
交通機能 (交通処理)	TDM等の交通施策により、断面的な交通量軽減に寄与する	<p>【施策の恒久的な維持可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線に求められる軽減需要交通量が生じている限り、FRINGE部にP&R 駐車場等が整備され、駐車場から中心部への移動手段の運用が恒久的に担保されること <p>【施策の効果の確実性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記により、機能代替にふさわしい効果が、社会実験等を踏まえて、確実に見込まれていること
防災機能 (延焼遮断)	当該路線に期待される延焼遮断機能を代替する施策を講じることが可能、もしくは図られているか	<p>【施策の恒久的な維持可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建築物の不燃化、水源を踏まえた防災水利の確保、市民消火栓の整備、住居への延焼防止対策や防災組織の立ち上げ等が実施され、恒久的に担保されること <p>【施策の効果の確実性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記により、消火活動範囲等を踏まえて、継続的なDIG(災害图上訓練)等を実施のうえ、機能代替にふさわしい効果が確実に見込まれていること

4) 必要性の検証(【STEP3】地域固有の要素による検証)

評価基準に基づき客観的(機械的)な検証を行った【STEP2】の結果に対して、地区固有要素を踏まえて再検証を実施し、「廃止検討路線」もしくは「現状では、存続が妥当な路線」の判断を行います。

この【STEP3】において、地区固有要素を踏まえて再検証を実施する狙いは以下のとおりです。

①【STEP2】の機能評価項目・基準に係る検証

【STEP2】の判断基準は、一律の評価項目・基準で画一的に評価を行うものであるため、その評価項目・基準から洩れた地区固有の路線機能や必要性に係る要素を適切に評価できないことが想定される。

このため、【STEP2】で路線機能が存在しないことから「必要性を有しない路線」と判断した路線に対して、地区固有の路線機能を補完的に評価するプロセスを設ける。

②地区の状況(地形・地物との関連)に係る検証

【STEP2】での評価結果と相反する課題が存在する場合は想定されるため、地区の土地利用や地形・地物等の要因により、地区の状況に応じて妥当性ある判断を行うプロセスを設ける。

4) -1 必要性を有しない路線の検証

【STEP2】における「必要性を有しない路線」に対して、地区固有要素を踏まえてフィードバックを実施し、「廃止検討路線」もしくは「現状では、存続が妥当な路線」の判断を行います。

必要性を有しない路線における地区固有要素に係る検証の考え方は次表のとおりとします。

▼必要性を有しない路線における地区固有要素に係る検証の考え方

廃止するうえでの課題	対象	検証の考え方
廃止が周辺のまちづくりやプロジェクト等への影響を及ぼす路線	都市計画マスタープランや都市再生計画、地域再生計画などのまちづくりに関わるプロジェクトに位置づけられている路線 ・または、プロジェクト拠点へのアクセス道路として位置づけられる路線	・当該路線がプロジェクトのために必要性が高いと判断される場合については、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ・ただし、機能代替が可能な路線や方策が存在する場合、「廃止判断は妥当」と判断できる。
隣接して並行する道路へ混雑影響を及ぼす路線	・隣接して並行する路線（STEP 2の評価対象外）が混雑しており、当該路線以外の道路整備が計画されていない路線 ・隣接して並行する路線（STEP 2の評価対象外）は混雑していないものの、同じく並行する街区内道路に通過交通が流入している路線	・主要幹線街路、都市幹線街路に位置づけられる路線であり、当該街路が混雑緩和に寄与する場合は、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。
既に大部分が完成している路線	・既に大部分が完成しており、かつ、連続性が確保されていない路線	・未着手区間の整備により、ネットワークとしての連続性が確保される路線については、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ・ただし、当該区間に現道があり、その区間がボトルネックポイントになっていない場合や歩行者・自転車のネットワーク形成の必要性が低い場合については、「廃止判断は妥当」と判断できる。
沿道にセットバックしている建物が多い路線	対象区間の多数の箇所では沿道建物が既にセットバックしている路線	・多くの建物がセットバックしている場合については、当該街路の計画等が住民等に認識されていると判断できることから、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ・ただし、セットバックにより確保された空間において、景観形成等、別施策により効率的に活用できるとともに、その施策について住民の理解が得られる場合には、「廃止判断は妥当」と判断できる。
ネットワークとしての連続性に支障がある路線	主要幹線街路・都市幹線街路に位置づけられ、両端が他の街路と連結し、ネットワークの一端を担う路線	当該街路を廃止することにより、不要な迂回の発生や、それに伴う交通混雑等が発生している、または、発生が懸念される場合については、存続が望ましいため、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。
整備に対する住民要望が強い路線	・既に住民からの要望※がある路線 ※「すれ違いが困難」、「線形不良のため交通事故が多い」など、機能評価において項目立てしていない機能に限る	・要望理由を明確にするとともに、その理由について検証し、必要性が高い場合については、「廃止判断は妥当ではない」と判断できる。 ・ただし、当該街路整備以外に対応策が存在し、住民の理解が得られる場合については、「廃止判断は妥当」と判断できる。

4) -2 必要性を有する路線の検証

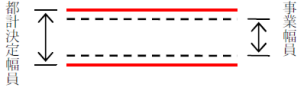
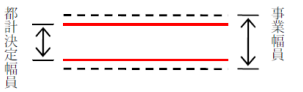
【STEP2】における「必要性を有する路線」に対して、地区固有要素を踏まえて再検証を実施し、「廃止検討路線」もしくは「現状では、存続が妥当な路線」の判断を行います。

必要性を有する路線における地区固有要素に係る検証の考え方は次表のとおりとします。

▼必要性を有する路線における地区固有要素とその検証の考え方①

整備を進めるうえでの課題		対象	検証の考え方
周辺地区に影響を及ぼす要素	文化財や景観に与える影響が懸念される路線	都市計画道路が以下の地区と重複する場合 <ul style="list-style-type: none"> ・重要伝統的建造物群保存地区 ・伝統的建造物群保存地区 ・歴史的風土特別保存地区 ・景観地区 ・風致地区 ・景観形成地区 ・有形文化財・記念物・史跡(文化財保護法) ・その他、地区レベルでその価値が見出されている資源等 	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史資産の維持と道路整備の重要性を比較し、前者が重要ではないと判断される場合は「存続判断は妥当」と判断できる。 ・後者においては、現道ルートで、歴史資産を維持しつつ、道路整備を行うことが困難な場合でも、必要性を有する路線であるため、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ・ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
	河川や鉄道等に与える影響が懸念される路線	河川や鉄道と近接または交差しており、整備を行うことで河川や鉄道の付け替えが生じるなど、他施設に対する影響が大きい場合	<ul style="list-style-type: none"> ・必要性を有する路線であるため、河川や鉄道の機能を維持しつつ道路整備を行うことが困難な場合、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ・ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
	公共・公益施設や商店街等に与える影響が懸念される路線	都市計画道路が以下の施設と重複する場合 <ul style="list-style-type: none"> ・役場、警察署、消防署 ・学校 ・病院、福祉施設 ・商店街等 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設の統廃合や移転の計画が明らかな場合や、統廃合や移転による影響が小さいと判断される場合、リニューアルによる商店街の存続可能な場合は、「存続判断は妥当」と判断できる。 ・上記以外で、施設の機能を維持しつつ道路整備を行うことが困難な場合や地区活動に支障を及ぼす場合でも、必要性を有する路線であるため、ルート変更を想定したうえで、「存続判断は妥当」と判断できる。 ・ただし、地区の状況を詳細に見たうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。
	市街地形成に与える影響が懸念される路線	既に都市計画道路を骨格としない街区が形成されており、整備を行うことで現在の街区を不整形に分断する場合	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート変更をすることによって良好な市街地形成が可能な場合は「存続判断は妥当」と判断できる。 ・ルート変更しても状況は変わらず、地区の状態を詳細に見たうえで、骨格となる道路が存在する場合、「存続判断は妥当でない」と判断できる。

▼必要性を有する路線における地区固有要素とその検証の考え方②

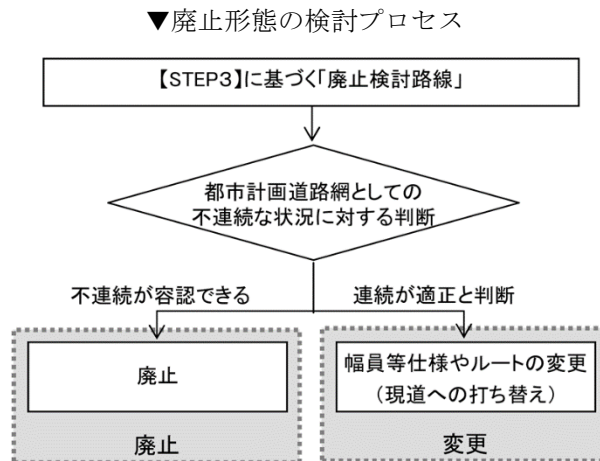
整備を進めるうえでの課題	対象	検証の考え方
道路整備に影響を及ぼす要素	縦断線形等道路構造上の問題を抱える路線	<p>以下の状況が生じている場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地形の高低差により規定の縦断勾配で取り付かない場合 ・接続する路線に近接かつ並行して河川、鉄道があり直接取り付かない場合
	都市計画決定とズレが生じている路線	<p>都市計画決定幅員内でのズレが生じている場合</p> 
	都市計画決定幅員を超えてのズレが生じている場合	<p>都市計画決定幅員を超えてのズレが生じている場合</p> 
実現性	地元合意	<p>住民から廃止等の要望がある路線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・理由が明確でない場合は、「存続判断は妥当」と判断できる。 ・理由を明確にするとともに、その理由について検証し、地区の状況を詳細にみたうえで、機能代替が可能な路線や機能補完が可能な方策が存在する場合、「存続判断は妥当ではない」と判断できる。

5) 必要性の検証(【STEP4】廃止・存続形態の検討)

5) -1 廃止形態の検討

【STEP3】の結果、「廃止検討路線」として判断された路線について、単純に「廃止」という判断のみでなく、現道への打ち替えによる幅員等の仕様変更やルートの変更などを検討します。

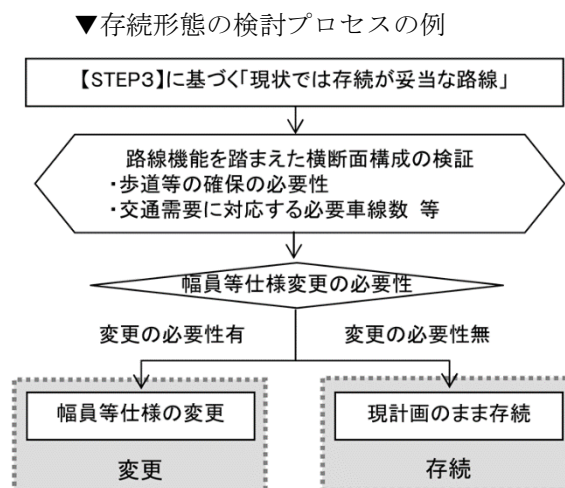
特に、廃止と判断された場合、廃止することによって都市計画道路網の分断が生じ、連続性が確保されないことも想定されます。連続性が適正な場合と不連続が容認できる場合により、路線に対する取扱いが異なります。連続性を適正と判断する場合は、現道への打ち替えによる都市計画変更(ルート変更)を行うことが必要となります。



5) -2 存続形態の検討

【STEP3】の結果、「現状では存続が妥当な路線」として判断された路線においても、路線に求められる必要性の状況が変わることも考えられます。

したがって、単純に「存続」という判断のみでなく、その路線に求められる機能を踏まえ、横断面構成を検証したうえで、存続形態を明確化する必要があります。



このように、「現状では存続が妥当な路線」と判断された路線に関して、将来交通量や歩行者・自転車の通行量、沿道の施設立地などを踏まえ、横断面構成について検討し、必要に応じて、幅員等仕様の変更を行うこととします。

5) -3 廃止・変更・存続判断に基づく道路網の検証

以上の過程で設定された都市計画道路網について、交通量配分に基づき検証し、廃止・変更・存続による影響を把握します。

6) 見直し方針案の策定

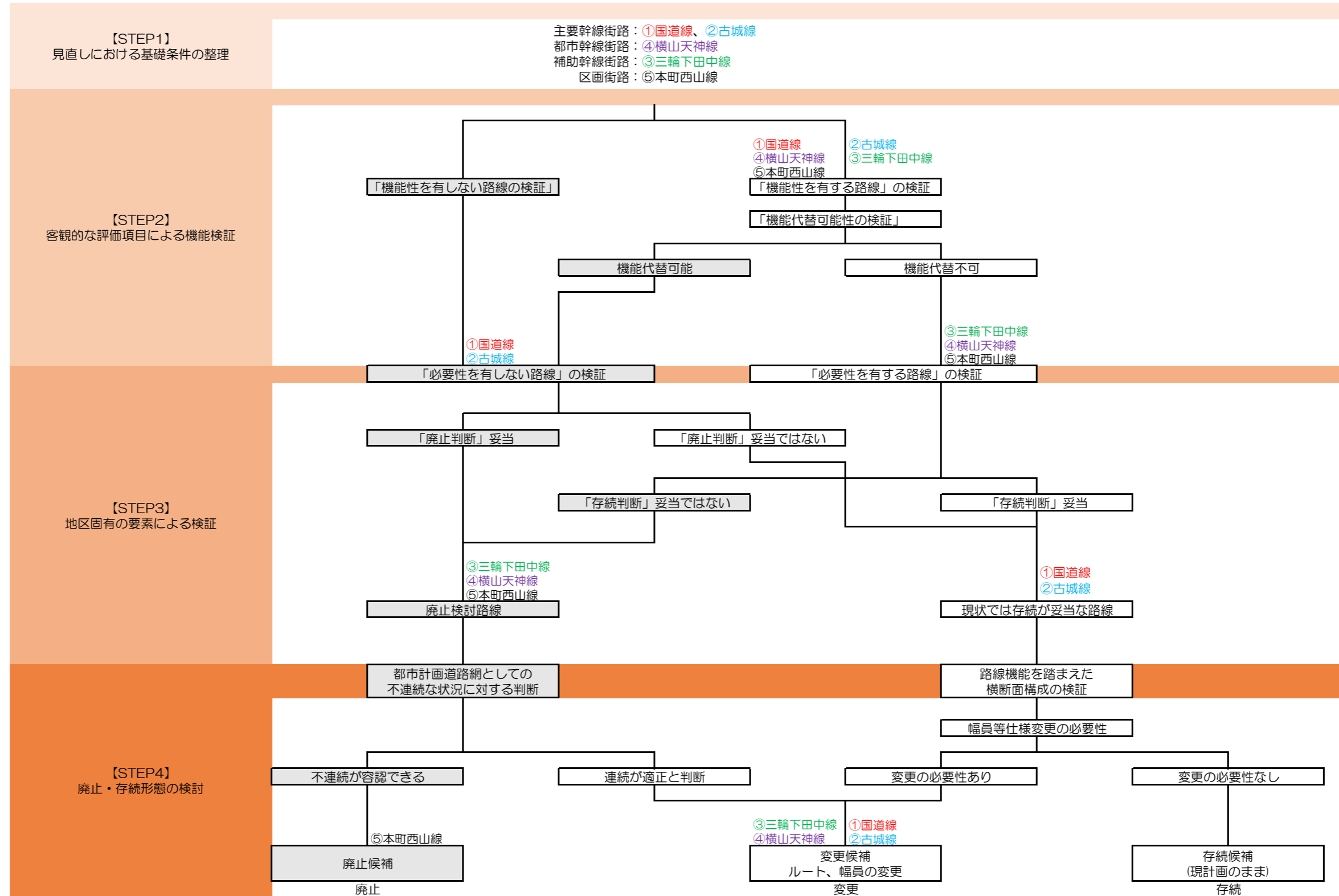
5) 必要性の検証（【STEP4】廃止・存続形態の検討）を踏まえ、『存続』、『変更』、『廃止』の見直し方針素案の策定を行います。

なお、都市計画道路は、道路網として連続することによって機能を発揮するものである。このため、各路線の見直し方針の策定に当たっては、都市全体の道路網（ネットワーク）として検証します。

5章 見直し方針（素案）

(1) 評価結果

1) STEP1～STEP4 までの評価結果の概要(それぞれの評価結果の詳細は、「STEP1～STEP4 までの評価結果の詳細(P26～30)」において示しています。)



※評価結果は路線全体としての結果を示すものであり、路線内の区間ごとの方向性については、「(STEP4) 廃止・存続形態の検討 (P31～33)」において示しています。

2) STEP1～STEP4 までの評価結果の詳細

《(STEP1) 路線の階属性の設定》

見直し対象路線に対して路線の階属性設定基準を当てはめ、整理した結果を以下に示します。

			判定									
			国道線		古城線		横山天神線		三輪下田中線		本町西山線	
機能	検証方法	考え方	主要幹線	都市幹線	主要幹線	都市幹線	主要幹線	都市幹線	主要幹線	都市幹線	主要幹線	都市幹線
ト ラ フ ィ ック 機 能	緊急輸送道路	県地域防災計画に幹線（一次）緊急輸送路、一般（二次）緊急輸送路の指定があるか（一次なら主要幹線街路、二次なら都市幹線街路）	○	×	○	×	×	×	×	×		
	緊急交通路	県警察本部が指定する緊急交通路に指定されているか（指定される場合主要幹線街路）	○	-	×	-	×	-	×	-		
	重要物流道路	国土交通省策定の国際物流基幹ネットワークの指定路線か（指定される場合主要幹線街路）	○	-	○	-	×	-	×	-		
	広域連絡路線	複数の市町を連絡するまたは同一市内の4車線以上の路線か （主要幹線街路：市町連絡かつ4車線以上） （都市幹線街路：同一市町の4車線以上）	×	×	×	×	×	×	×	×		
ア ク セ ス 機 能	高速道路 IC	自動車専用道路 IC に直接アクセスする路線か	×	×	×	×	×	×	×	×		
	流通業務団地等物流施設	物流拠点に直接アクセスする路線か	-	×	-	×	-	×	-	×		
	公共公益施設アクセス	市役所、主要駅、工業団地、港湾、空港、観光地などへ直接アクセスする幅員12m以上の路線か	-	○	-	○	-	-	-	-		
	3次救急医療機関アクセス	3次救急医療機関へ直接アクセスする路線か	×	-	×	-	×	-	×	-		
将来交通量	将来交通量（将来交通量配分結果）が8,000台/日（交差点の多い第4種第2級、2車線道路の設計基準交通量）以上の区間を『主要幹線街路』及び『都市幹線街路』とし、それ以外の区間を『補助幹線街路』とする。【主要幹線街路・都市幹線街路：第4種第1級・2級、第3種第1級・2級】		○	×	×	○	×	○	×	×		
分類結果			国道線		古城線		横山天神線		三輪下田中線		本町西山線	
			主要幹線街路		主要幹線街路		都市幹線街路		補助幹線街路		区画街路	

○：該当する ×：該当しない -：対象外

《(STEP1) 地域づくりの方向性の確認》 ※既成市街地に着目

◎都市空間の有効活用（三田駅周辺）

- 都市基盤・土地利用・交通拠点が集うコンパクトな集約型都市構造となっており、将来にわたり「人口減少にも負けないまちづくり」を推進し、都市空間を有効的、合理的に活用するため、市街地開発事業等により商業・業務・居住機能など複合的な都市機能の集約・整序と区画街路等の公共施設との一体的な整備を推進します。

◎魅力あるまちづくりの実現（三田駅周辺）

- 来訪者の拡大等を主体的・先進的に取り組むエリアマネジメントの組織化を図り、まちなかの回遊性向上等、三田駅周辺のにぎわいのある空間形成を目指す。「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向けて、街路、公園、水辺空間、民間空地等の公共空間利活用等に向けた対応方策等を検討し、ウォーカブルなまちづくりを推進する。
- 町屋などの景観・歴史資源を活用・保全しながら、魅力あるまちづくりを進めるため、歴史的な建造物の利活用を促進し、歴史的な街並みの保全と活用により歩いて楽しめる地域環境の形成を進める。

【旧いわき呉服店（中央町）】



【旧大澤家住宅（三田町）】



◎防災機能の確保

- ・災害時の避難、物資輸送、消防、救護等の活動を円滑に行うため、緊急輸送道路等の整備、橋梁の耐震化、無電柱化、緊急交通路を設定するなど緊急輸送体制の確保を図る。また、道路、公園、緑地その他のオープンスペースを計画的に配置・整備し、これらのネットワーク化を図ることで防災機能を高める。

◎交通安全およびバリアフリーの推進

- ・幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、道路機能の分担により、歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車専用通行帯等の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の分離を図る。
- ・高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を整備する。

◎公共交通の充実・新交通サービスの普及

- ・人口減少や少子高齢化の進行といった社会情勢の変化に対応するため、従来の公共交通である鉄道、路線バスに加え、市民ニーズにあった公共交通体系のあり方や、デジタル技術を活用した次世代につながる新たな移動サービスの実現が求められる。（三田市では、平成25年にテクノパークや関西学院大学神戸三田キャンパス、ウッドィタウンを結ぶバス路線を中心に、朝夕のラッシュ時の車内混雑の解消に向け、西日本で初となる連節バスを導入し、令和2年から、無人自動化運転移動サービスの実現を目指し、中型自動運転バスによる公共移動サービスの実証実験を行うなど、誰もが快適で安心して移動できる公共交通に向けた取り組みを推進してきた。）

《 (STEP1) 各種マスタープラン等に基づく位置づけの確認 》

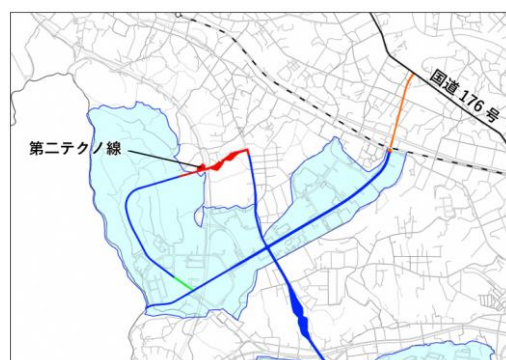
【三田市都市計画マスタープラン】

- ・都市基盤施設の整備推進にあたっては、既に都市計画決定されている都市施設についても社会経済情勢の変化等を勘案し、適切に見直しを図る必要がある。
- ・都市計画道路三輪下田中線、横山天神線については、円滑な交通処理機能だけでなく、沿道の土地利用への波及効果、災害時の緊急輸送路や避難経路、延焼防止としての機能、事業実現性を考慮し、整備の必要な区間の検証を行い、事業化に向けて取り組む。
- ・事業化の見込めない区間については、その他の長期未着手路線と併せて都市計画の見直しを進める。

【三田駅前周辺】



【テクノパーク周辺】



凡例	
【区域】	【都市計画道路】
市域	事業中
市街化区域	改良済
【交通】	標成済
鉄道	未整備
○ 鉄道駅	

【道路の整備に関するプログラム】

- ・都市計画道路三輪下田中線が位置付けられている。

番号	事業名	路線名〔工区〕	事業場所	事業概要	前期 (2019～ 2023)	後期 (2024～ 2028)	完了予定 年度
三田市							
1	交通安全施設	三田市道 下相野広野線 〔駅前工区他〕	三田市下相野	現道拡幅・バイパス整備 L=1000m(2車線)	●	●	-
2	道路	三田市道 (仮称)新三田駅前東線 〔福島土地区画整理〕	三田市福島	現道拡幅 L=200m(駅前広場)	●		2021
3	道路	三田市道 清楽寺尼子線 〔第2工区〕	三田市下田中	バイパス整備 L=250m(1車線)	●	●	2024
4	道路	三田市道 三輪香下線 〔砥石川工区〕	三田市香下	現道拡幅・橋梁架替 (河川改修) L=400m(1車線)	●	●	-
5	街路	三田市道 三田駅前線 〔Cブロック再開発〕	三田市駅前町	現道拡幅・無電柱化 L=130m(2車線)	●	●	2025
6	街路	三田市道 駅前2号線 〔Cブロック再開発〕	三田市駅前町	現道拡幅・無電柱化 L=120m(2車線)	●	●	2025
7	街路	三田市道 駅前3号線 〔Cブロック再開発〕	三田市駅前町	現道拡幅・無電柱化 L=100m(2車線)	●	●	2026
8	街路	三田市道 緑三田駅南北線 〔Cブロック再開発〕	三田市駅前町	現道拡幅・耐震補強 L=65m(道路横断施設)	●	●	2024
9	道路 保全	三田市道 北摂中央3号線 〔えるむ橋〕	三田市福島	橋梁耐震補強 L=95m	●	●	2028
10	道路 保全	三田市道 北摂中央3号線ほ か45路線	三田市市内	橋梁修繕 N=48橋	●	●	-
11	交通安全 施設	三田市道 横山天神線ほか5 路線	三田市市内	通学路対策 L=3.5 km 自転車レーン	●	●	-
12	道路 保全	三田市道 北摂中央3号線ほ か4路線	三田市市内	耐震補強 N=4橋	●		-
13	道路 保全	三田市道 北摂中央2号線ほ か5路線	三田市市内	舗装修繕(舗装修繕 計画に基づく) L=0.5km	●		-
14	交通安全 施設	三田市道 三輪香下線ほか5 路線	三田市市内	通学路対策 L=1.0km	●	●	-
15	道路 保全	三田市道 三輪川除武庫川 線ほか1路線	三田市市内	耐震補強 N=3橋	●	●	-
16	道路 保全	三田市道 貴志長尾線ほか2 路線	三田市市内	舗装修繕(舗装修繕 計画に基づく) L=1.0km	●	●	-
17	交通安全 施設	三田市道 弥生が丘5-1号線 ほか3路線	三田市市内	交通安全対策 N=4箇所	●	●	-
18	道路	(都)三輪下田中線	三田市市内	道路新設 L=0.96km		●	-
19	道路	(都)第2テクノ線	三田市市内	道路新設 L=0.7km		●	-

※本プログラムは、「道路法等の一部を改正する法律」(平成30年3月成立)によって、国費率の高上げ措置が10年間継続されたことや、本格的な人口減少、少子高齢化の進行、厳しい財政状況等の道路整備を取り巻く社会経済情勢を踏まえ、戦略的・計画的な取組みを推進する必要があることから、兵庫県における道路整備の基本方針と、基本方針に基づく事業等を示すために策定するものです。

《 (STEP2) 客観的な評価項目による機能検証》

2.1 路線機能検証の評価基準を当てはめ、見直し検討する5路線についての整理を以下に示します。

機能	①交通機能				②都市環境機能	
	交通処理	自転車歩行者ネットワーク	通学路	観光アクセス	駅周辺交通環境改善	景観向上
評価の視点						
評価の考え方	・交通量直分に基づき、都市幹線街路以上を対象に、当該路線が存在しない場合の断面混雑度が1.25以上となる路線かつ路線が整備されることにより混雑軽減が見込まれる路線	・歩道等の整備がなされていない現道を重複する路線で、以下の条件のいずれかに該当する路線 ①DID区域 ②DID区域外で、主要な歩行者交通発生源(学校、商業施設、駅等)から半径1km以内存在する路線	・現道が通学路指定されている路線	・著名な観光地へ直接的にアクセスする路線 ※著名な観光地:対象は、観光資源台帳(財団法人日本交通公社2006.3)のBランク以上	・環状路線、地区外縁道路等の自動車抑制に関する路線	・都市計画マスタープラン等において以下の様な位置づける路線 ①シンボルロード ②歴史的環境の形成に資する路線 ③生活環境の充実に資する路線
国道線	×	○	×	×	○	×
古城線	×	○	×	×	○	×
横山天神線	×	—	—	×	○	×
三輪下田中線	/	—	—	/	/	○
本町西山線	/	○	○	/	/	○

○：該当する
×：該当しない
—：検証対象外(限定された検証のため)
/：検証不要

機能	③防災機能				④収容空間機能	⑤市街地形成
	延焼遮断機能	緊急避難路への位置付け	緊急車両の走行性向上	消防活動の円滑化	路線バス	面整備の計画
評価の視点						
評価の考え方	・県で延焼遮断機能を担うものとして位置づけられる路線(例：広域防災帯)	・市町の地域防災計画に緊急避難路として指定されている路線	・現道が緊急車両の通行が困難な幅員5m以下となっている路線	・消防活動困難区域に位置する路線	・現道に歩道が存在しないものの、路線バスが通行している路線、または、導入予定のある路線	・面整備計画のある路線
国道線	○	/	/	/	×	×
古城線	○	/	/	/	×	×
横山天神線	○	/	/	/	—	×
三輪下田中線	○	×	—	○	—	×
本町西山線	×	×	×	○	×	×

○：該当する
×：該当しない
—：検証対象外(限定された検証のため)
/：検証不要

2.2 機能代替可能性（機能を有した項目のみで判断）についての整理を以下に示します。

▼路線機能評価基準による検証項目

機能	①交通機能		②都市環境機能		④防災機能	
	自転車歩行者ネットワーク	通学路	駅周辺交通環境改善	景観向上	延焼遮断機能	消防活動の円滑化
国道線	●		●		●	
古城線	●		●		●	
横山天神線			●		●	
三輪下田中線				●	●	●
本町西山線	●	●		●		●

●：検証する路線

▼路線機能評価基準による検証結果

機能	①交通機能		②都市環境機能		④防災機能		STEP2 最終結果
	自転車歩行者ネットワーク	通学路	駅周辺交通環境改善	景観向上	延焼遮断機能	消防活動の円滑化	
国道線	—		○		—		必要性を有しない路線
古城線	○		○		—		必要性を有しない路線
横山天神線			○		×		必要性を有する路線
三輪下田中線				×	×	×	必要性を有する路線
本町西山線	×	×		×		×	必要性を有する路線

○：機能代替可能
×：機能代替不可
—：検証不要

《（STEP3）地域固有の要素による検証》

地域固有の要素による検証結果を以下に示します。

▼「必要性を有しない路線における地区固有要素に係る検証の考え方」による検証結果

検証路線	廃止が周辺のまちづくりやプロジェクト等への影響を及ぼす路線	隣接して並行する道路への混雑影響を及ぼす路線	既に大部分が完成している路線	沿道にセットバックしている建物が多い路線	ネットワークとしての連続性に支障がある路線	整備に対する住民要望が強い路線	結果
国道線	×	○	○	○	○	○	現状では存続が妥当な路線
古城線	×	○	○	○	○	○	現状では存続が妥当な路線

凡例
○：「廃止判断は妥当」
×：「廃止判断は妥当ではない」
／：検証対象外（※限定された検証のため）

▼「必要性を有する路線における地区固有要素に係る検証の考え方」による検証結果

検証路線	文化財や景観に与える影響が懸念される路線	河川や鉄道等と与える影響が懸念される路線	公共・公益施設や商店街等に与える影響が懸念される路線	市街地形成に与える影響が懸念される路線	縦断線形等道路構造上の問題を抱える路線	都市計画決定とズレが生じている路線	地元合意	結果
横山天神線	○	×	○	○	×	／	○	廃止検討路線
三輪下田中線	×	×	○	○	×	／	○	廃止検討路線
本町西山線	×	○	×	○	○	○	×	廃止検討路線

凡例
○：「存続判断は妥当」
×：「存続判断は妥当ではない」
／：検証対象外（※限定された検証のため）

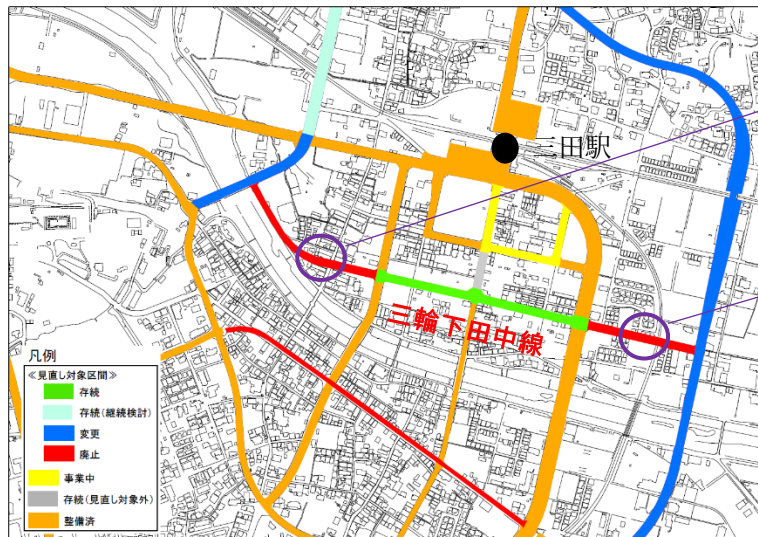
《(STEP4) 廃止・存続形態の検討》

4.1 廃止形態の検討結果を以下に示します。

廃止形態の検討		STEP4《廃止形態の検討》		備考		結果	
		都市計画方面としての不適切な状況に対する有無					
三輪下田中線	自動車(車道)	近隣の平行する現道が三輪下田中線と同等の機能を有しておらず、連続性が確保されていない。	×	○	連続が適正と判断	○	変更
	歩行者(歩道)	近隣の平行する現道が三輪下田中線と同等の機能を有しておらず、連続性が確保されていない。	×				
	自転車(三田市自転車ネットワークとの整合性)	近隣の平行する現道が三輪下田中線と同等の機能を有しておらず、連続性が確保されていない。	×				
横山天神線	自動車(車道)	代替経路となる西脇三田線・三田駅前線・嶋ヶ谷京口線が2車線で整備されており、連続性が確保されている。	○	×	連続が適正と判断	○	変更
	歩行者(歩道)	代替経路となる嶋ヶ谷京口線の一部区間で歩行者動線が確保されていない。	×				
	自転車(三田市自転車ネットワークとの整合性)	「三田市自転車ネットワーク(H29.1)」では横山天神線の改良区間が自転車レーンの整備形態となっているが、見直し対象区間において、平行路線に同等の機能を有する路線はない。	×				
本町西山線	自動車(車道)	平行路線の古城京口線が2車線で整備されており、連続性が確保されている。	○	○	不連続が容認できる	○	廃止
	歩行者(歩道)	平行路線の古城京口線で歩道が整備されており、連続性が確保されている。	○				
	自転車(三田市自転車ネットワークとの整合性)	「三田市自転車ネットワーク(H29.1)」では平行路線の古城京口線が車道混在の位置付けとなっており、幅員等に関する規定はない。車道混在の場合、自転車は車道を通行するため、車道と同様に連続性が確保されている。	○				

《三輪下田中線について》

STEP3で「廃止検討路線」との結論に至った三田市既成市街地景観計画(H28.3策定)に基づく地域資源を活用する区間及び神戸電鉄三田線との交差点間を「廃止」とし、STEP1の地域づくりの方向性及び各種マスタープラン等に基づく位置付けも踏まえ、その他の区間を「存続」とします。

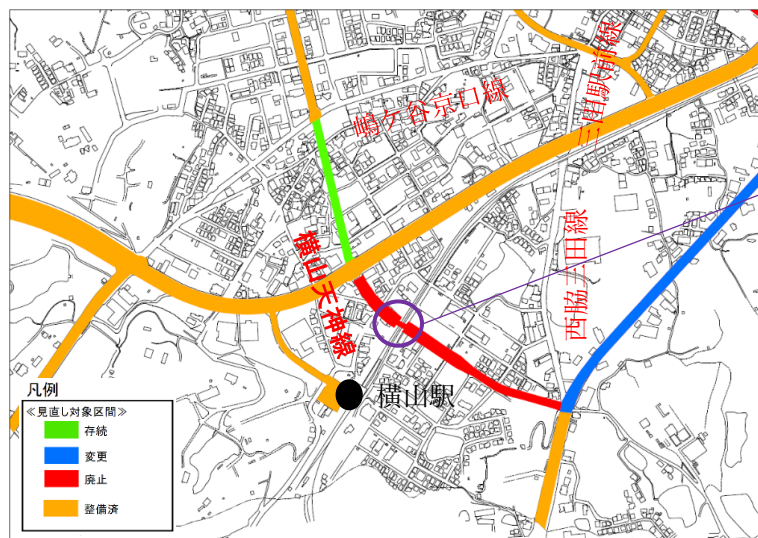


・地域資源が多い箇所と重複する。

・施工の際に鉄道の付け替えが発生し、他施設への影響が大きい。

《横山天神線について》

STEP3で「廃止検討路線」との結論に至った神戸電鉄三田線との交差点間を「廃止」とし、その他の区間は都市の骨格の形成に寄与する区間であり、かつ、地区内の自転車・歩行者ネットワークの連続性に寄与する区間でもあることから「存続」とします。



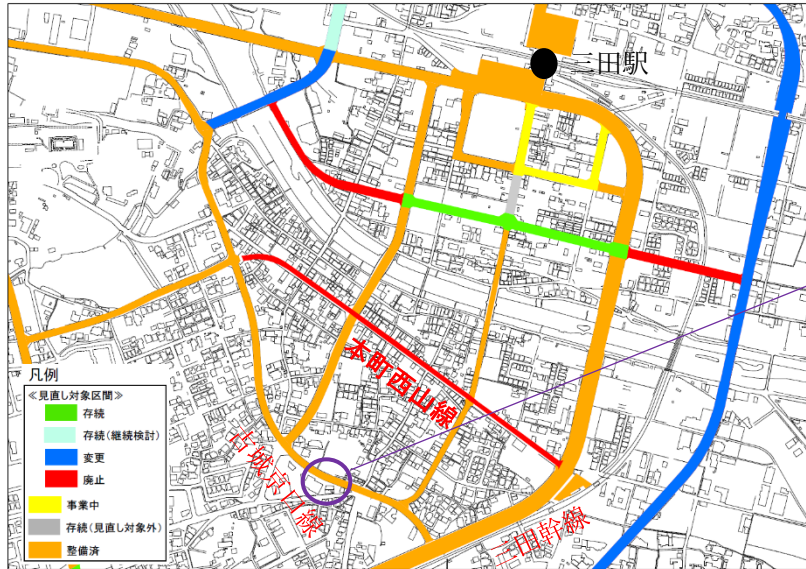
・縦断線形上特例値を用いた構造としなければ交差点付近の高さの整合性が取れず、サグ部が渋滞要因となり得るため、幹線街路としての交通円滑性の確保が困難である。

※サグ部とは、下り坂から上り坂にかかる凹部分のこと。

《本町西山線について》

本町西山線は、三田幹線と古城京口線を接続する概成済の区画街路であり、沿道には住居が連担し、三田本町センター街や三田市既成市街地景観計画(H28.3策定)に基づく地域資源を活用する区間も存在しています。

隣接して並行する古城京口線が代替路線の機能を有しており、自動車需要に対するサービス水準を現況の道路網で確保できるため、「廃止」とします。



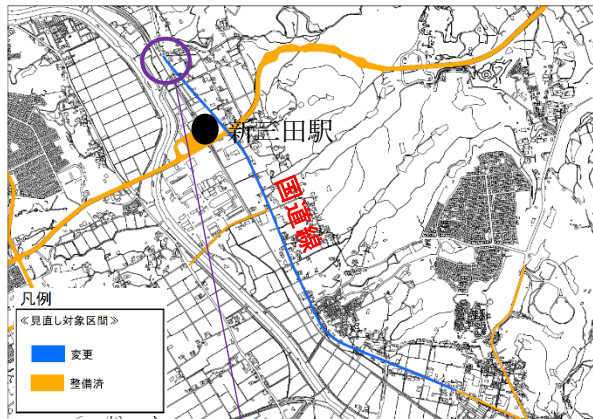
・古城京口線が代替機能を有している。

4.2 存続形態の検討結果を以下に示します。

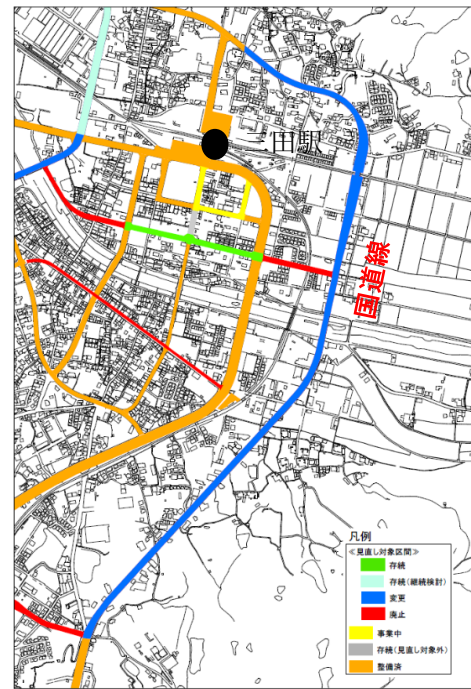
《国道線について》

国道線は概成済路線であり、全区間が車道2車線供用済みとなっています。しかし、現道において局所的に歩道が不連続である箇所が存在するため、引き続き整備を進めるとともに、狭隘な歩道の区間も存在するため、本路線に必要とされる機能を踏まえた幅員構成の再検討が必要です。

標準横断面構成の検討においては、沿道施設立地の状況等を考慮しながら、区間ごとに「道路構造令の解説と運用」（以下、「道路構造令」という。）に基づき、「変更」の検討を行うものとします。



- ・現道の歩道の未整備区間であり、整備の必要がある。

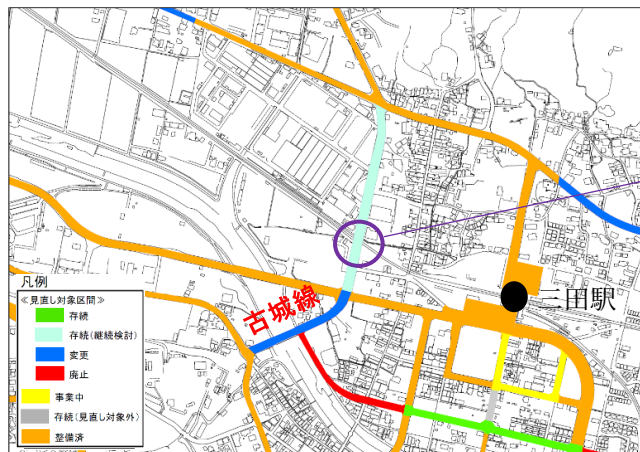


《古城線について》

古城線は概成済路線であり、全区間が車道2車線供用済みとなっています。しかし、現道において狭隘な歩道の区間が存在するため、本路線に必要とされる機能を踏まえた幅員構成の再検討が必要です。

標準横断面構成の検討においては、沿道施設立地の状況等を考慮しながら、区間ごとに道路構造令に基づき、「変更」の検討を行うものとします。

ただし、JR宝塚線と交差する区間について、新設（改良）する場合の道路と鉄道の交差方式は、原則、立体交差での計画とする必要（道路法第31条：道路と鉄道の交差）があります。したがって、現計画を存続としますが、JR宝塚線と立体交差する計画は、縦断線形等の道路構造上の課題や沿道施設立地に多大な影響を及ぼすため、「存続（継続検討）」とし、継続して関係機関と交差方式等について協議・調整を進めていく区間とします。



- ・JR宝塚線と立体交差する計画は、沿道施設立地に多大な影響を及ぼす。
- ・縦断線形上特例値を用いた構造としなければ交差点付近の高さの整合性が取れず、サグ部が渋滞要因となり得るため、幹線街路としての交通円滑性の確保が困難である。

2) 廃止・変更・存続判断に基づく道路網の検証

交通量配分に基づく検証は、これまでの見直し結果による道路網を反映したうえで、変更・廃止により過度な混雑が発生しないか検証しました。

交通容量の検証においては将来交通量推計と、道路構造令から設定する設計基準交通量を用いることとします。

※将来交通量推計とは、国により将来人口や国内総生産額（GDP）等の社会経済状況のほか、現況の自動車の移動状況の把握結果等を活用して推計された将来自動車の移動量（交通量）を基に、設定した道路網にどのように交通が流れるのかを推計したものです。

▼容量の設定方法

区分	設計基準交通量（台/日）	
	4車線	2車線
第4種1級	48,000	12,000
第4種2級	40,000	10,000
第4種3級	40,000	9,000

出典：道路構造令の解説と運用（社団法人 日本道路協会）

▼混雑度について

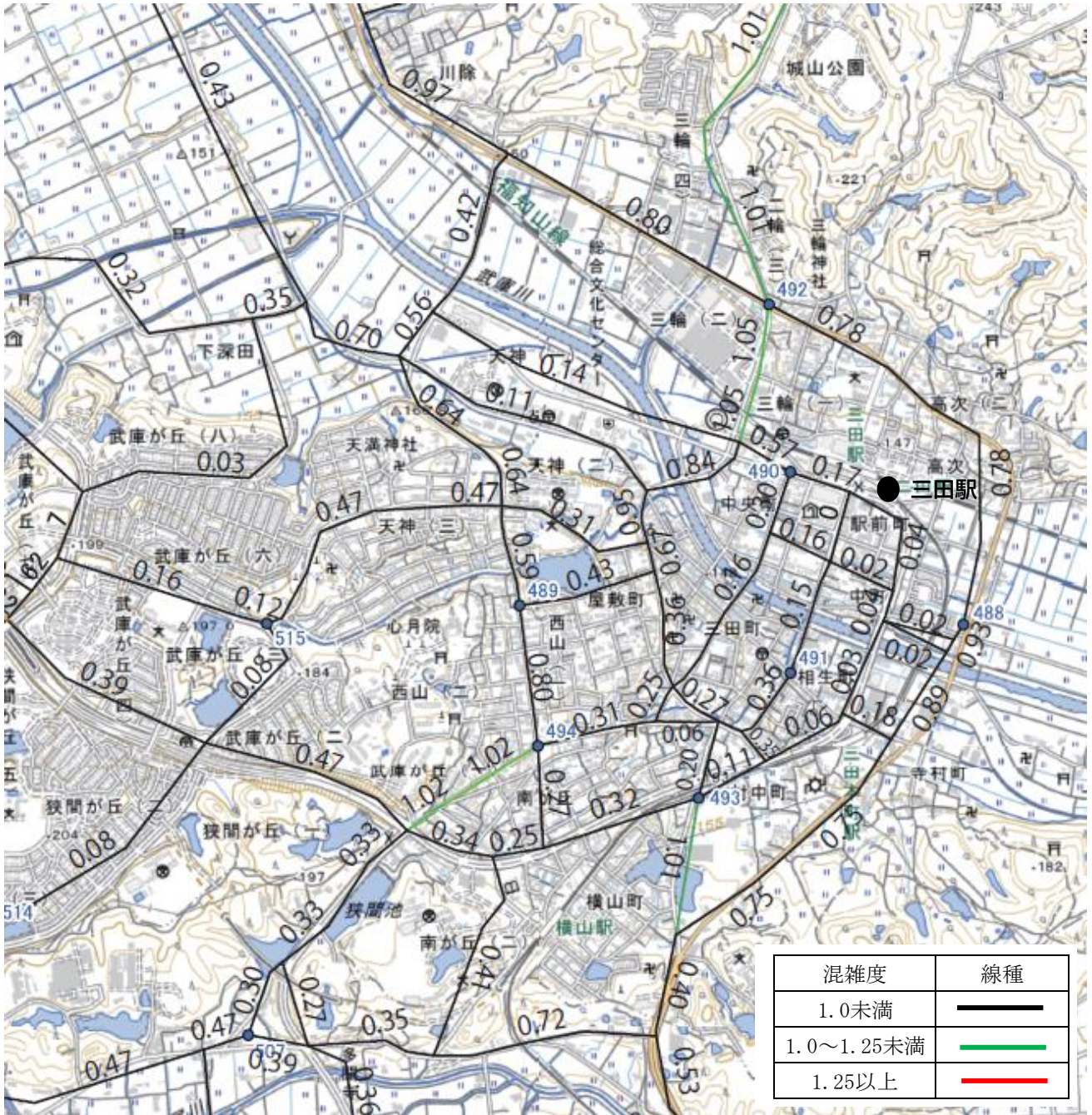
混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑すること無く、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25未満	飽和時間はほとんどの区間で1～2時間以下 昼間12時間のうち、道路の混雑する可能性のある時間が1～2時間（ピーク時間）ある。 何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75未満	飽和時間0～12時間 ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態。 ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑へ過度状態と考えられる。
1.75以上	飽和時間がほとんどなくなる。慢性的混雑状態を呈する。

出典：道路交通容量（社団法人 日本道路協会）

次頁の混雑度図より、概ねの路線において混雑度が1.0未満となっており、周辺道路の混雑は無く円滑に走行できるものと推測されます。

したがって、STEP1～4の検討の結果である都市計画道路網において、廃止・変更による過度な混雑は発生せず、交通需要に影響はないと判断します。

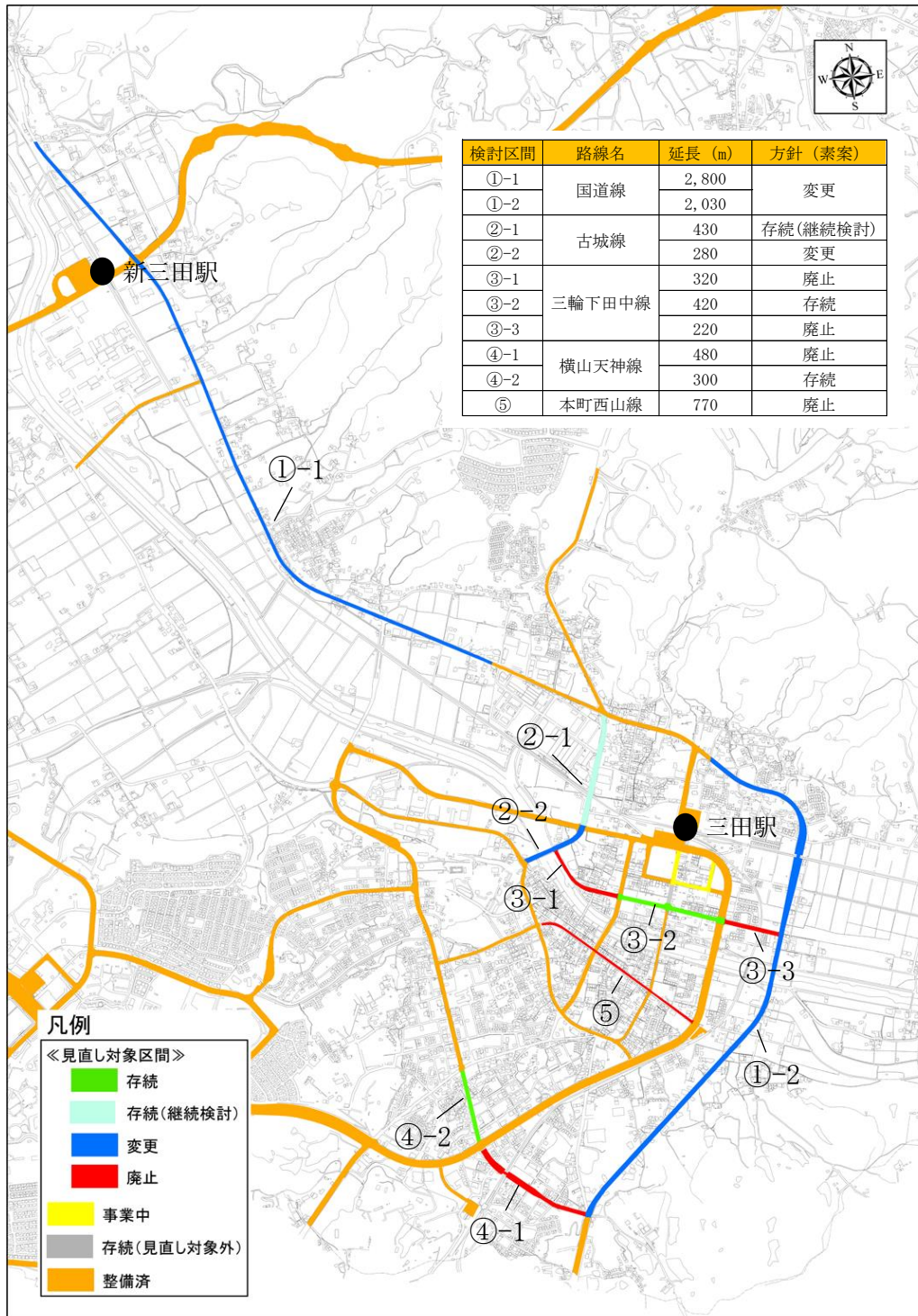
▼令和 22 年度将来交通量推計（混雑度図）



(2) 都市計画道路見直し方針

ガイドラインに基づき、検証を行った結果、都市計画道路見直し方針（素案）は以下の通りです。

▼都市計画道路見直し方針図



(3) 見直し方針の概要

検討路線の全5路線（10区間）について、ガイドラインに基づき見直し方針の検討を行ったところ、存続区間が2区間、存続（継続検討）区間が1区間、変更区間が3区間、廃止区間が4区間となりました。

区分	区間数	延長（m）	対象路線
存続区間	2	720	③-2 三輪下田中線 ④-2 横山天神線
存続（継続検討）区間	1	430	②-1 古城線
変更区間	3	5,110	①-1 国道線 ①-2 国道線 ②-2 古城線
廃止区間	4	1,790	③-1 三輪下田中線 ③-3 三輪下田中線 ④-1 横山天神線 ⑤本町西山線
合計		8,050	

存続区間	現行都市計画のまま、計画の具体化に向けて関係機関との協議・調整を進めていく区間
存続（継続検討）区間	整備完了とならない要因となっている課題を解決するため、継続して関係機関との協議・調整を進めていく区間
変更区間	整備実施の可能性を確認し、計画変更（幅員、線形等）の検討を行う区間
廃止区間	都市計画の廃止手続きに向けて、住民説明会の実施や関係機関との協議・調整を進めていく区間

※今回の公表は見直しの方向性を示すものであり、これをもって都市計画道路の廃止等の手続きが直ちに行われるものではありません。見直しに向けた今後の手続きについては、「6章 見直しの進め方（p38）」において示しています。

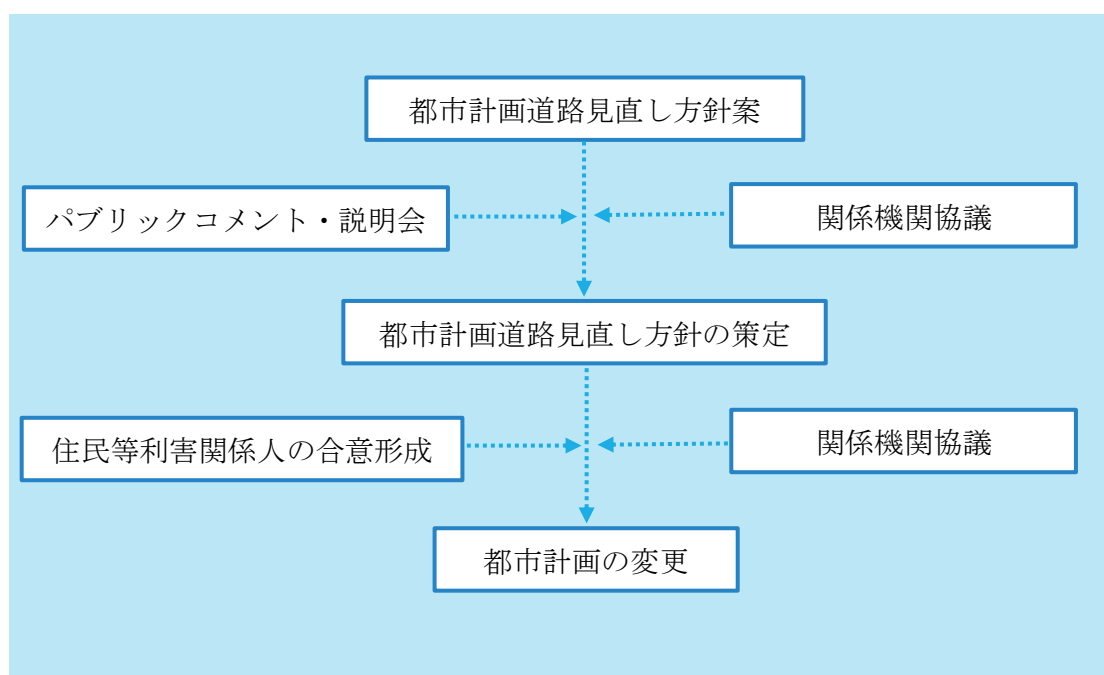
6章 見直しの進め方について

1) 今後の進め方

都市計画道路の見直しに向け、以下のフローを進めていきます。

今後は、個別路線の見直し方針（素案）に示した方向性に沿って、具体的な変更計画を検討・立案し、関係機関と十分に調整しながら、住民等利害関係人の合意形成が得られた路線から都市計画変更の手続きを進めていきます。

▼今後の進め方



2) 継続的な見直し

今後も人口動向、社会経済状況の変化、都市計画や総合計画など上位計画の変更、都市計画道路を取り巻く状況等の変化等が考えられることから、そのような変化にも柔軟に対応できるよう、都市計画基礎調査の結果等を踏まえ、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、規模等の検証を行い、必要に応じて見直しを行っていきます。

3) 想定される関係機関について

今後の都市計画変更の手續きに向けては、関係機関と十分な協議を行い進めていきます。

▼想定される関係機関

●兵庫県

- ・都市計画部局
- ・道路事業部局

●市町

- ・三田市庁内関係部局（道路事業部局も含む。）
- ・神戸市都市計画部局

●その他

- ・警察（公安委員会）
- ・JR 西日本
- ・神戸電鉄

等

(1) 各都市計画道路の変遷等について

1) 国道線について

《決定理由》

本市は、阪神都市圏の背後に位置し、近畿圏整備計画のもとに人口と産業の適正な配分を行うため、その一環として本市の西南部に北摂ニュータウンが計画されたものである。

今回このような背景のもとに都市計画道路の再編成をし、健全なる発展と秩序ある整備を図ろうとするものである。

《都市計画の変遷》

S34. 1. 17	決定	幅員 12m	三田寺村線
S40. 1. 23	変更	幅員 12m	福島寺村線、現起終点に延長
S48. 2. 13	変更	幅員 12～18m	名称、幅員構成変更、現行区域
S59. 6. 15	変更	幅員 12～18m	北摂 3 号線交差点区域変更
H13. 10. 23	変更	幅員 12～18m	名称、番号の変更、車線追加

2) 古城線について

《決定理由》

本市は、阪神都市圏の背後に位置し、近畿圏整備計画のもとに人口と産業の適正な配分を行うため、その一環として本市の西南部に北摂ニュータウンが計画されたものである。

今回このような背景のもとに都市計画道路の再編成をし、健全なる発展と秩序ある整備を図ろうとするものである。

《都市計画の変遷》

S34. 1. 17	決定	幅員 12m	
S48. 2. 13	変更	幅員 18m	幅員構成変更、現行区域
H2. 7. 13	変更	幅員 18m	名称の変更
H13. 10. 23	変更	幅員 18m	名称、番号の変更、車線追加

3) 三輪下田中線について

《決定理由》

本市は、阪神都市圏の背後に位置し、近畿圏整備計画のもとに人口と産業の適正な配分を行うため、その一環として本市の西南部に北摂ニュータウンが計画されたものである。

今回このような背景のもとに都市計画道路の再編成をし、健全なる発展と秩序ある整備を図ろうとするものである。

《都市計画の変遷》

S48. 2. 13	決定	幅員 16m	
H2. 7. 13	変更	幅員 16m	名称の変更
H13. 10. 23	変更	幅員 16m	名称、番号の変更、車線追加

4) 横山天神線について

《決定理由》

本市は、阪神都市圏の背後に位置し、近畿圏整備計画のもとに人口と産業の適正な配分を行うため、その一環として本市の西南部に北摂ニュータウンが計画されたものである。

今回このような背景のもとに都市計画道路の再編成をし、健全なる発展と秩序ある整備を図ろうとするものである。

《都市計画の変遷》

S34. 1. 17	決定	幅員 9m	西山線
S40. 1. 23	変更	幅員 9m	終点の変更
S48. 2. 13	変更	幅員 12～16m	名称・幅員・起終点の変更
H2. 7. 13	変更	幅員 12～16m	名称の変更
H7. 12. 12	変更	幅員 18m	終点の変更・幅員の変更
H13. 10. 23	変更	幅員 18m	名称、番号の変更、車線追加

5) 本町西山線について

《決定理由》

本市は、阪神都市圏の背後に位置し、近畿圏整備計画のもとに人口と産業の適正な配分を行うため、その一環として本市の西南部に北摂ニュータウンが計画されたものである。

今回このような背景のもとに都市計画道路の再編成をし、健全なる発展と秩序ある整備を図ろうとするものである。

《都市計画の変遷》

S34. 1. 17	決定	幅員 9m	本町線
S47. 12. 26	変更	幅員 9～12m	名称変更・幅員の変更
S59. 6. 15	変更	幅員 9～12m	区域変更（約 930 m ² の交通広場）
H13. 10. 23	変更	幅員 9～12m	名称、番号の変更、車線追加

▶ 都市計画決定の時系列

名称 告示日	国道線	古城線	本町西山線	横山天神線	三輪下田中線
S34. 1. 17	三田寺村線 ↓	古城線	本町線 ↓	西山線 ↓	
S40. 1. 23	福島寺村線 ↓			西山線 ↓	
S47. 12. 26			本町西山線 ↓		
S48. 2. 13	国道線 ↓	古城線		横山天神線 ↓	三輪下田中線 ↓
S59. 6. 15	国道線 ↓		本町西山線 ↓		
H2. 7. 13		古城線		横山天神線 ↓	三輪下田中線 ↓
H7. 12. 12				横山天神線 ↓	
H9. 5. 27					
H10. 12. 18					
H11. 12. 7					
H13. 10. 23	名称・番号変更、車線数の追加				
R6. 4. 1現在					