

4. 基本情報			
車線数	4車線	代表幅員	28m
計画幅員	33m	現況幅員	28m
延長	1,190m	整備形態	両側拡幅
計画決定年月日	当初：昭和21年 5月 6日		
	最終：平成13年10月23日		
将来交通量	296百台/日		

5. 検討結果

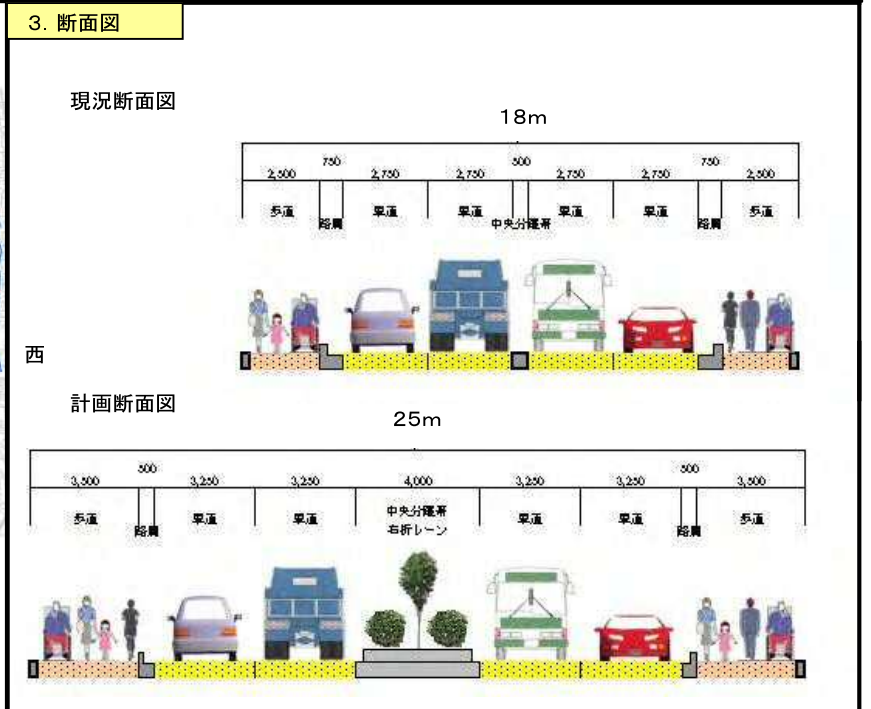
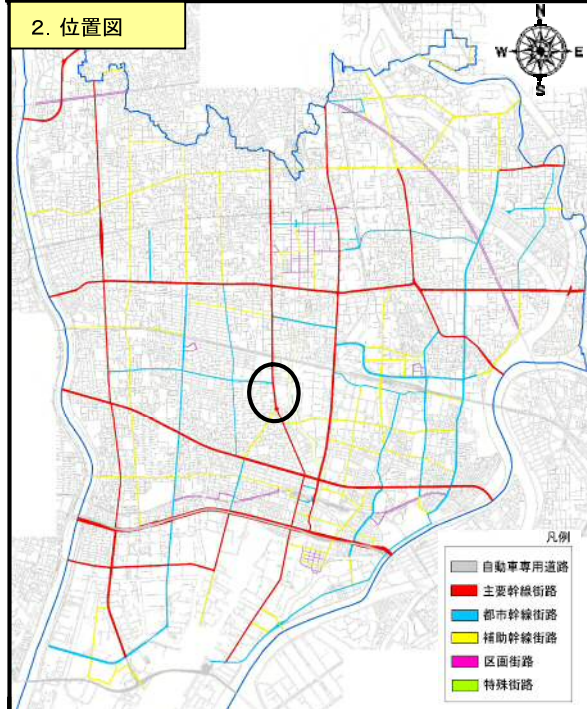
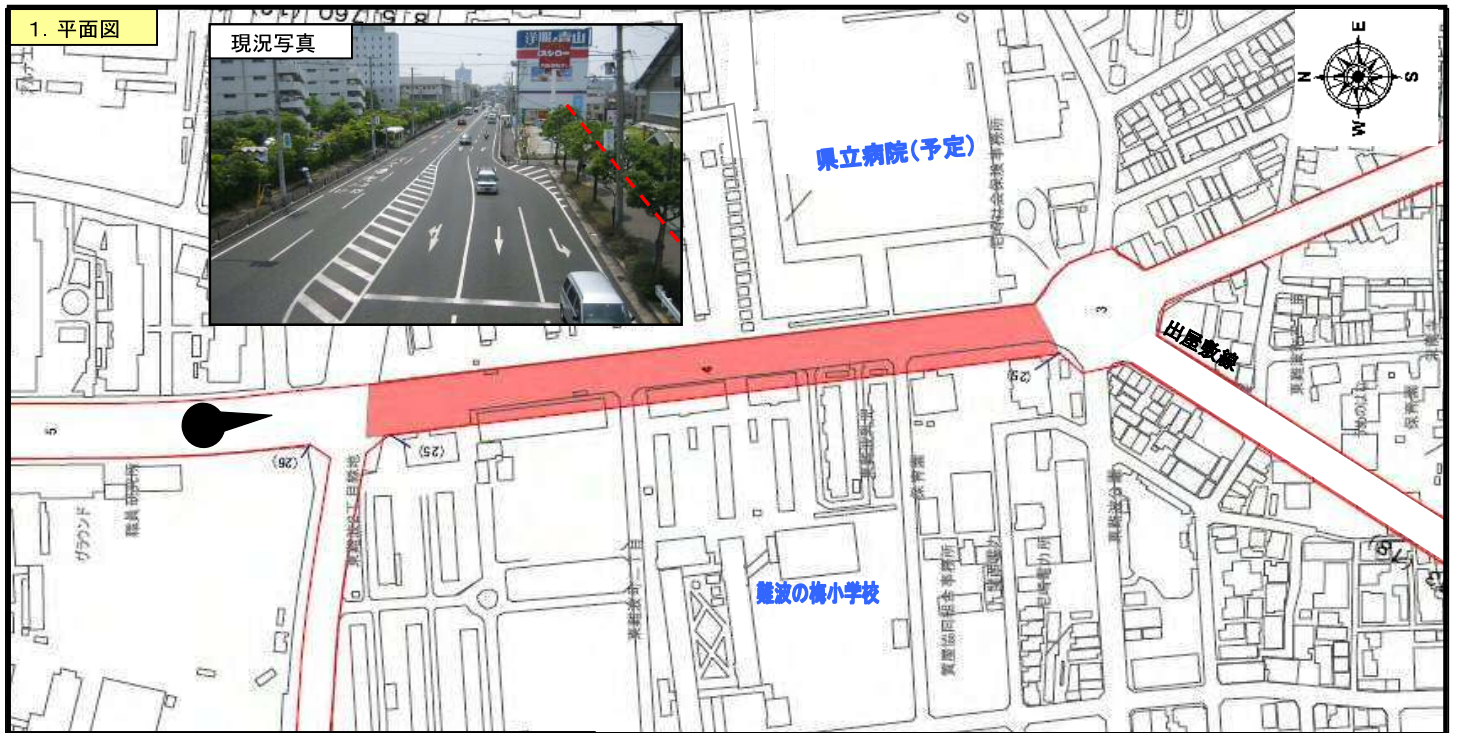
現道に合わせ計画を縮小

(今ある道に合わせ計画を縮小することで、今ある道で整備済とします)

主な判断理由

- ・車道4車線整備済であり、将来交通量も現況の4車線に対応可能
- ・現道幅員において、両側に歩道が確保されている

No.5 五合橋線



4. 基本情報

車線数	4車線	代表幅員	18m
計画幅員	25m	現況幅員	18m
延長	350m	整備形態	西側拡幅
計画決定年月日	当初：昭和21年 5月 6日		
	最終：平成13年10月23日		
将来交通量	214百台/日		

5. 検討結果

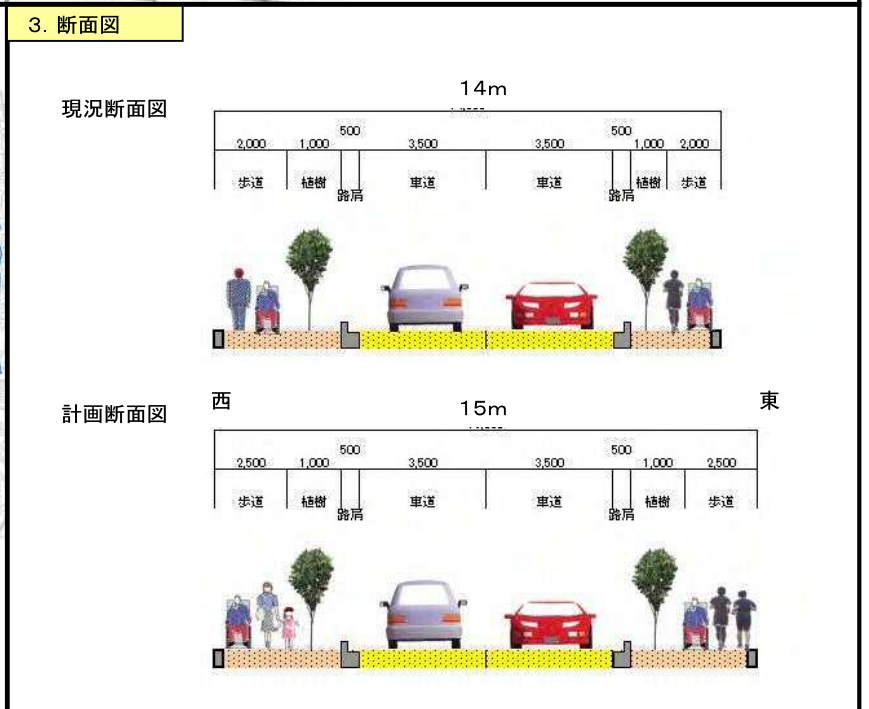
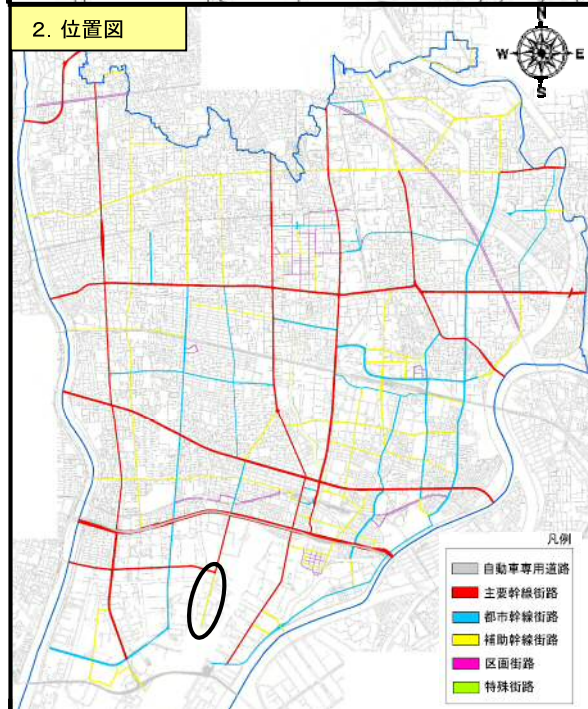
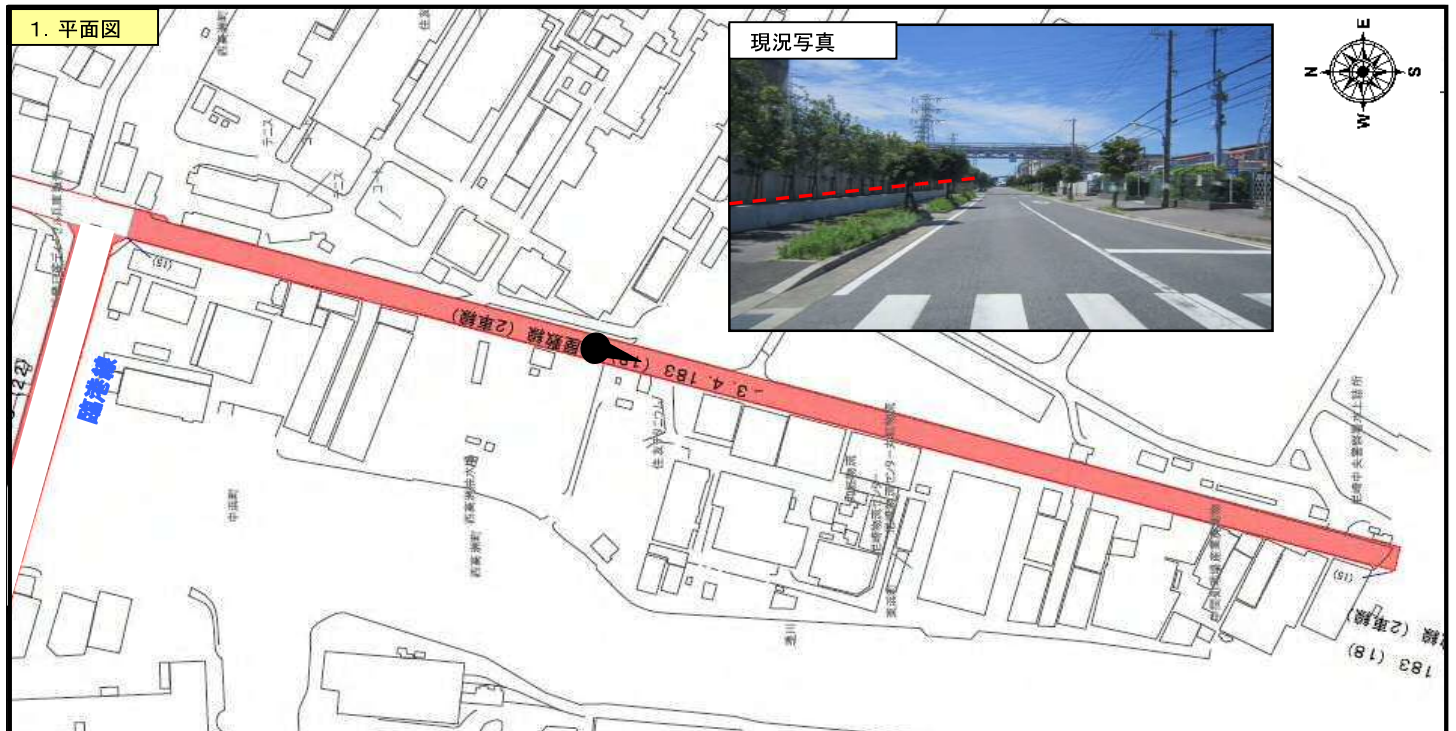
現道に合わせ計画を縮小

(今ある道に合わせ計画を縮小することで、今ある道で整備済とします)

主な判断理由

- ・車道4車線整備済であり、将来交通量も現況の4車線に対応可能
- ・現道幅員において、両側に歩道が確保されている

No.6-1 出屋敷線



4. 基本情報

車線数	2車線	代表幅員	18m
計画幅員	15m	現況幅員	14m
延長	750m	整備形態	東側拡幅
計画決定年月日	当初：昭和21年 5月 6日		
	最終：平成13年10月23日		
将来交通量	23百台/日		

5. 検討結果

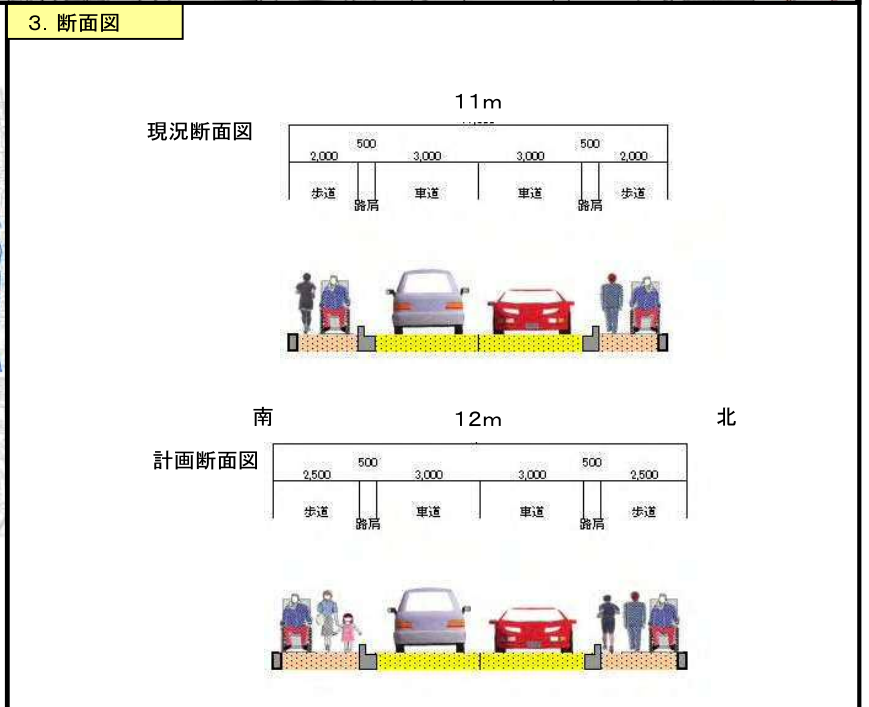
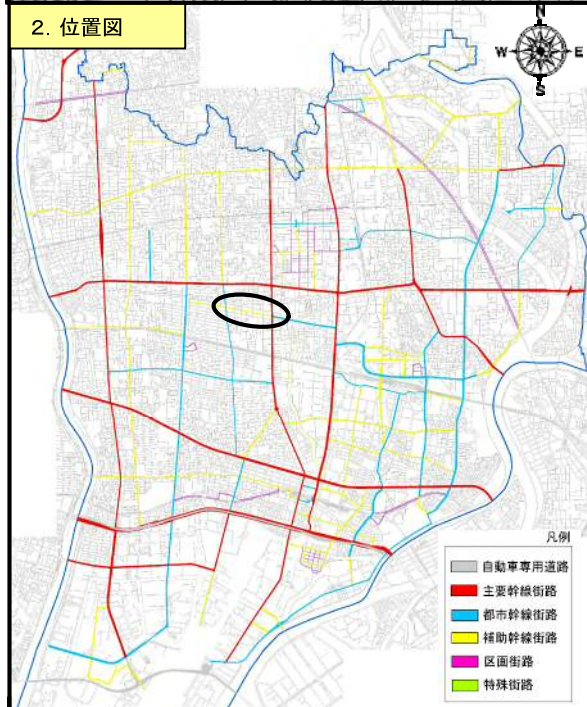
現道に合わせ計画を縮小

(今ある道に合わせ計画を縮小することで、今ある道で整備済とします)

主な判断理由

- ・車道2車線整備済であり、将来交通量も現況の2車線に対応可能
- ・現道幅員において、両側に歩道が確保されている

No.22-1 久々知水堂線



4. 基本情報

車線数	2車線	代表幅員	12m
計画幅員	12m	現況幅員	11m
延長	650m	整備形態	北側拡幅
計画決定年月日	当初：昭和21年 8月15日		
	最終：平成13年10月23日		
将来交通量	101百台/日		

5. 検討結果

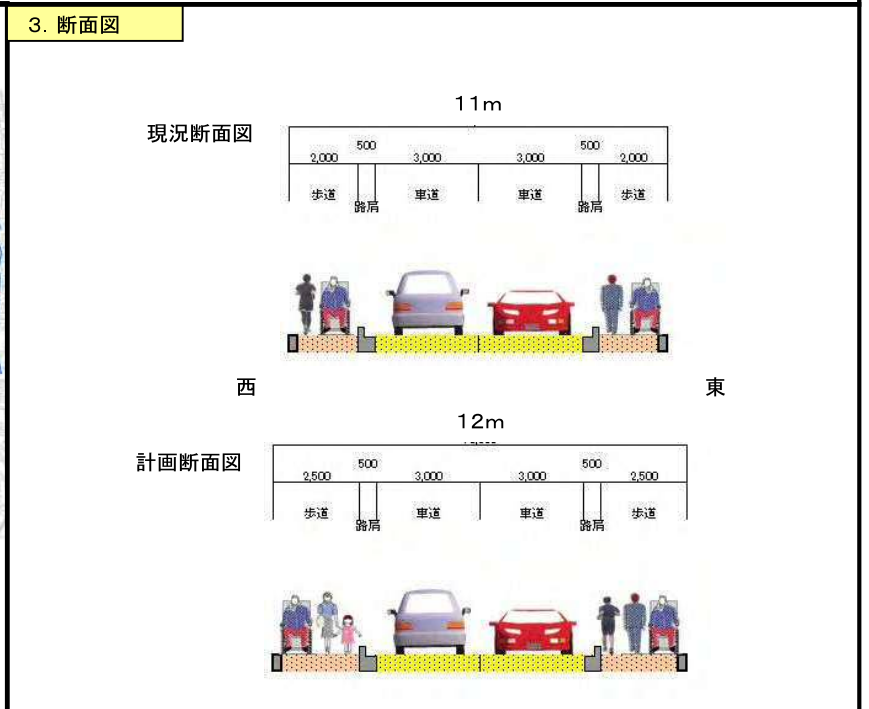
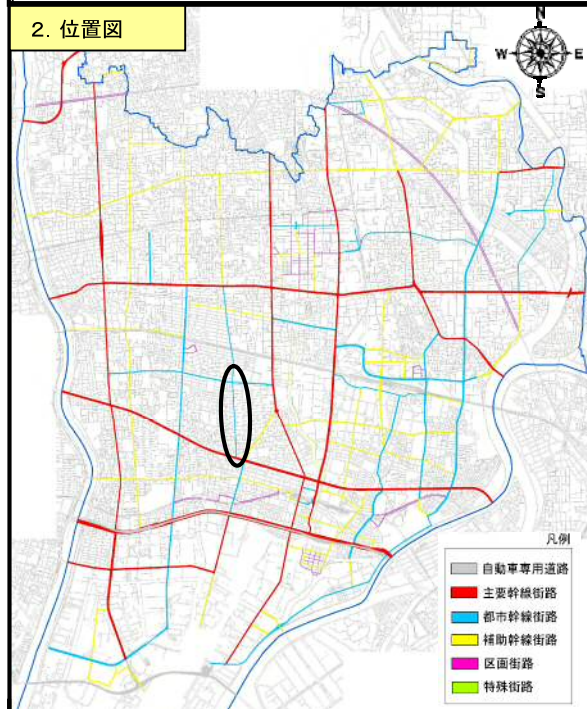
現道に合わせ計画を縮小

(今ある道に合わせ計画を縮小することで、今ある道で整備済とします)

主な判断理由

- ・車道2車線整備済であり、将来交通量も現況の2車線に対応可能
- ・現道幅員において、両側に歩道が確保されている

No.24-1 昭和通東富松線



4. 基本情報

車線数	2車線	代表幅員	12m
計画幅員	12m	現況幅員	11m
延長	610m	整備形態	両側拡幅
計画決定年月日	当初：昭和21年 8月15日		
	最終：平成13年10月23日		
将来交通量	104百台/日		

5. 検討結果

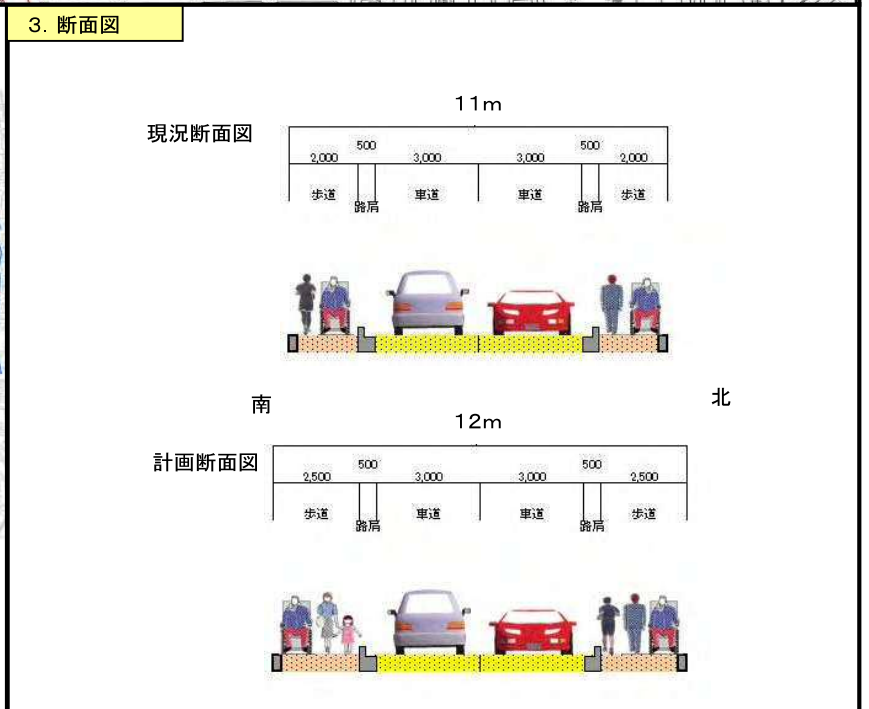
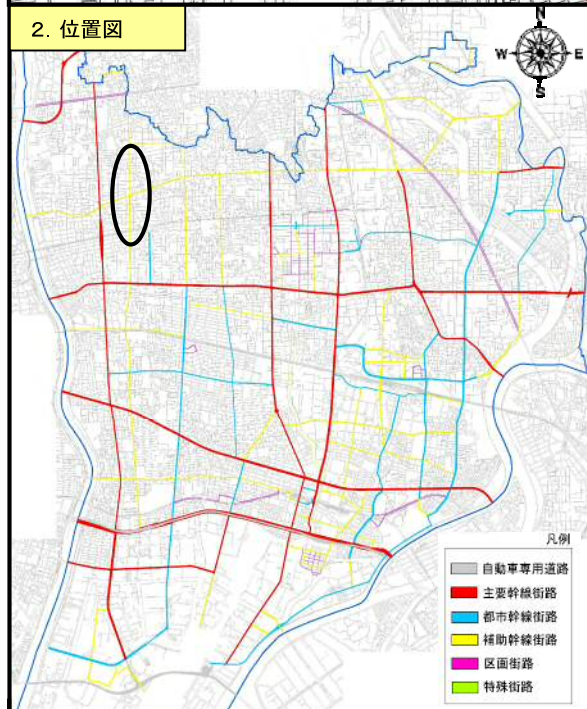
現道に合わせ計画を縮小

(今ある道に合わせ計画を縮小することで、今ある道で整備済とします)

主な判断理由

- ・車道2車線整備済であり、将来交通量も現況の2車線に対応可能
- ・現道幅員において、両側に歩道が確保されている

No.26-4 大庄友行線



4. 基本情報

車線数	2車線	代表幅員	12m
計画幅員	12m	現況幅員	11m
延長	260m	整備形態	両側拡幅
計画決定年月日	当初：昭和21年 8月15日		
	最終：平成13年10月23日		
将来交通量	76百台/日		

5. 検討結果

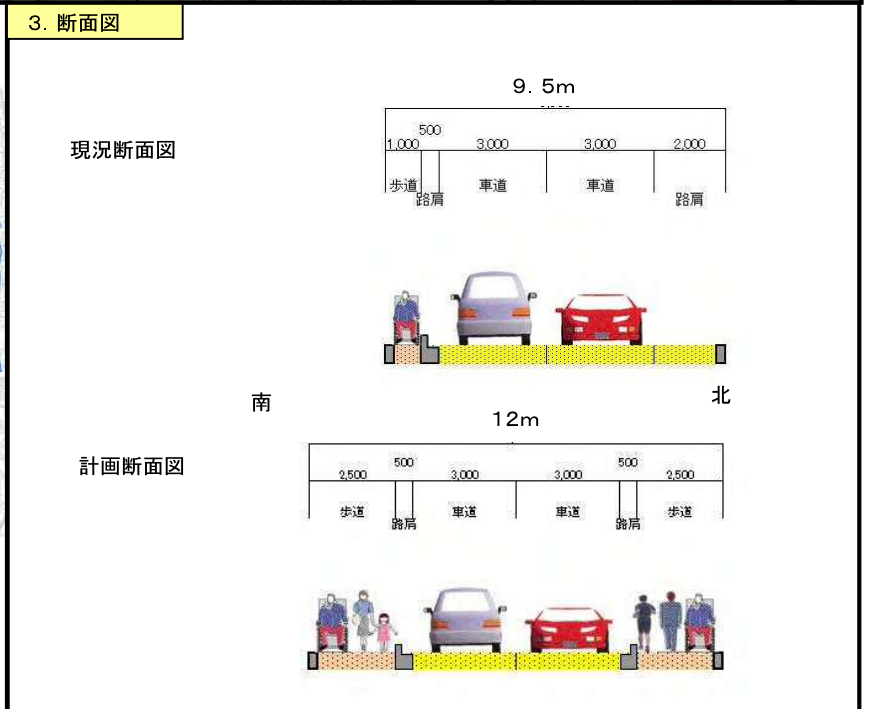
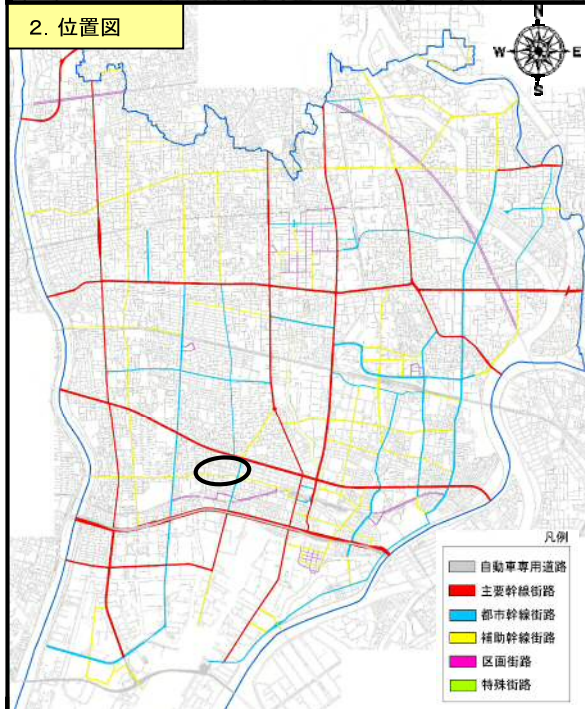
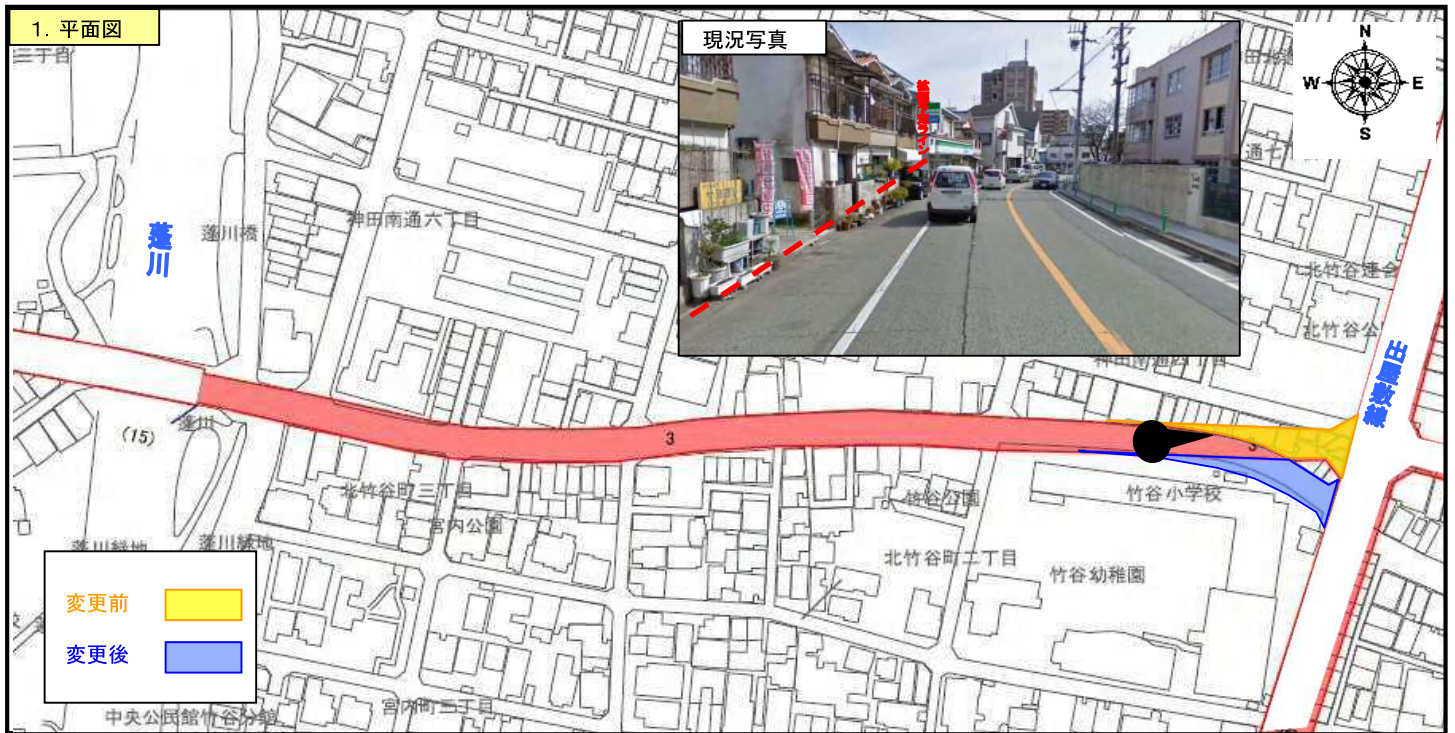
現道に合わせ計画を縮小

(今ある道に合わせ計画を縮小することで、今ある道で整備済とします)
※阪急電鉄交差部は存続

主な判断理由

- ・車道2車線整備済であり、将来交通量も現況の2車線に対応可能
- ・現道幅員において、両側に歩道が確保されている

No.25-2 庄下橋武庫川橋線



4. 基本情報

車線数	2車線	代表幅員	12m
計画幅員	12m	現況幅員	約12m
延長	380m	整備形態	歩道整備
計画決定年月日	当初：昭和21年 8月15日		
	最終：平成19年 6月22日		
将来交通量	52百台/日		

5. 検討結果

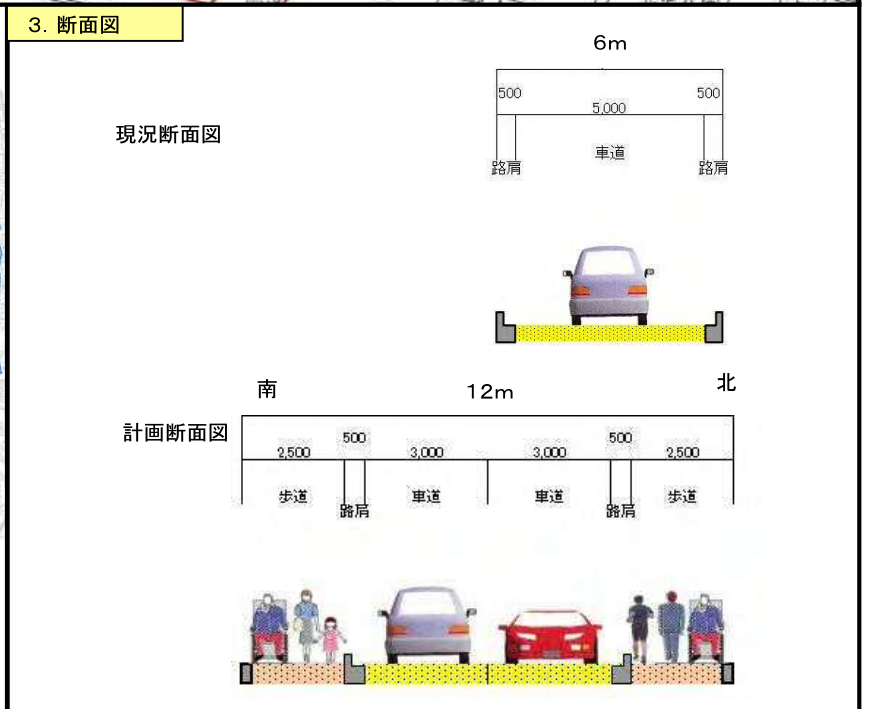
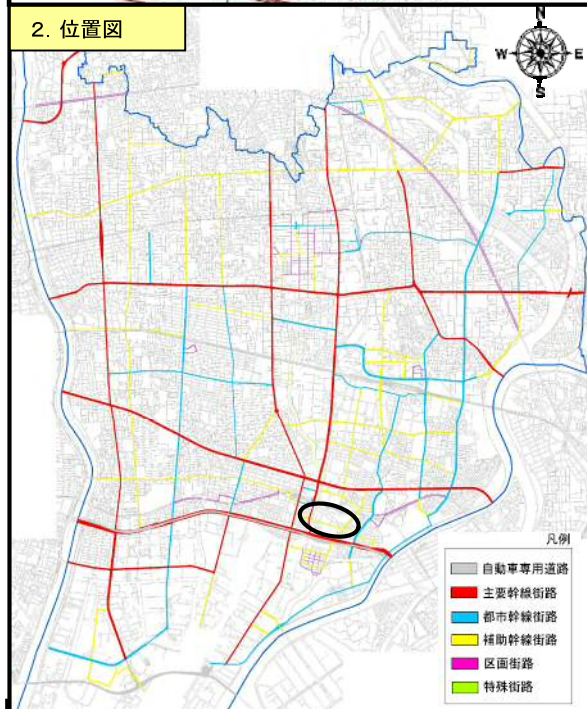
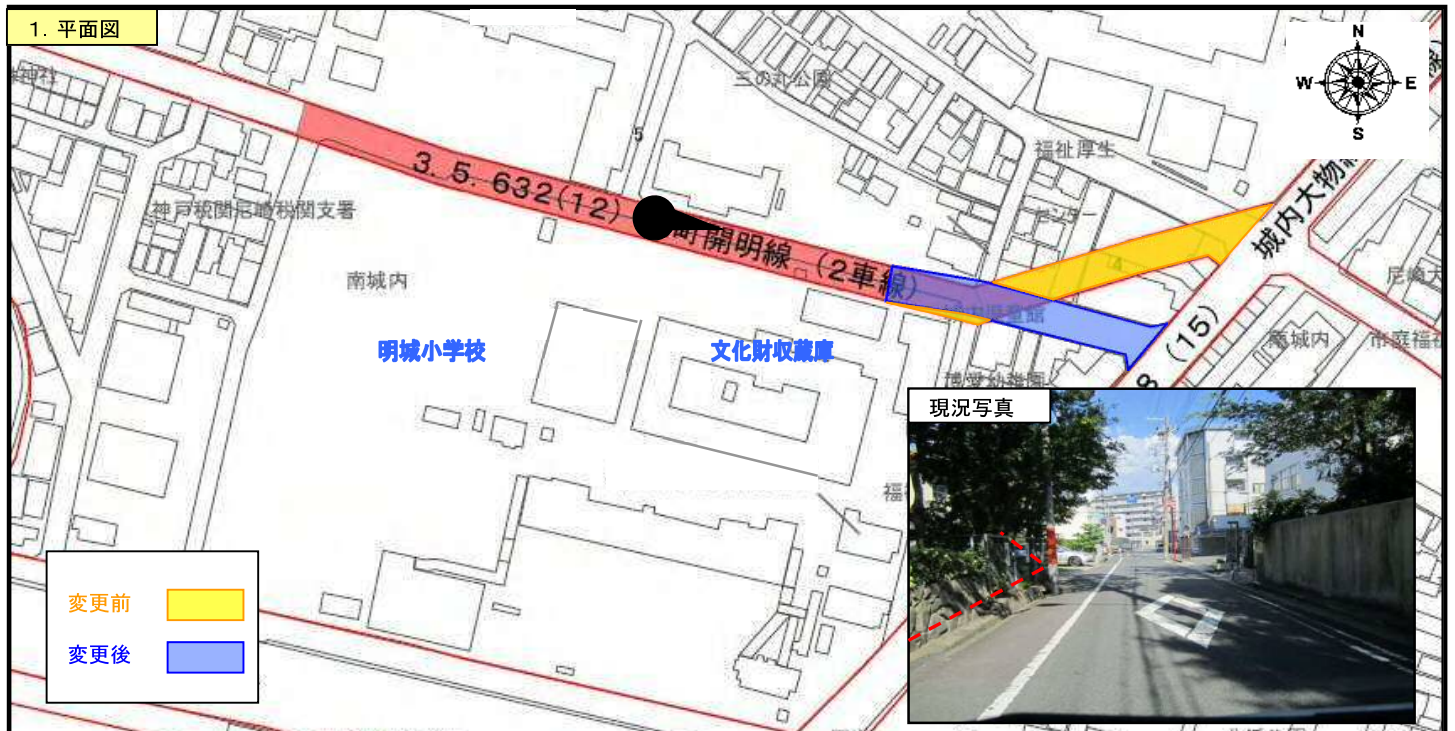
現道に合わせ計画をルート変更

(今ある道に合わせ計画をルート変更します)

主な判断理由

- ・庄下橋武庫川橋線-1の計画廃止に伴い、交差点形式を変更
- ・現道を利用したルート変更を行う

No.31-2 東町開明線



4. 基本情報

車線数	2車線	代表幅員	12m
計画幅員	12m	現況幅員	6m
延長	340m	整備形態	南側拡幅
計画決定年月日	当初：昭和34年10月31日		
	最終：平成13年10月23日		
将来交通量	15百台/日		

5. 検討結果

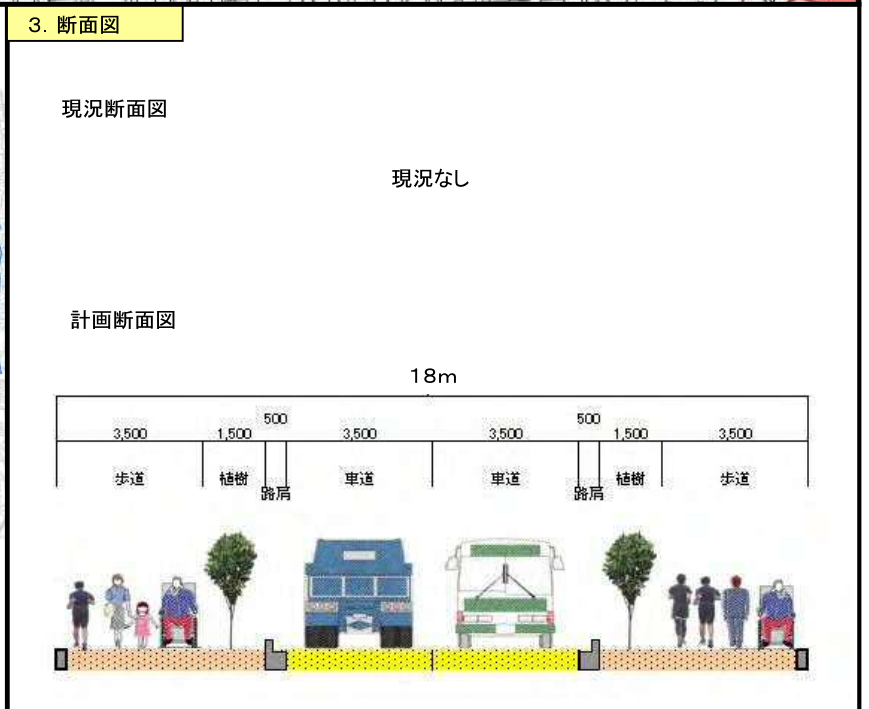
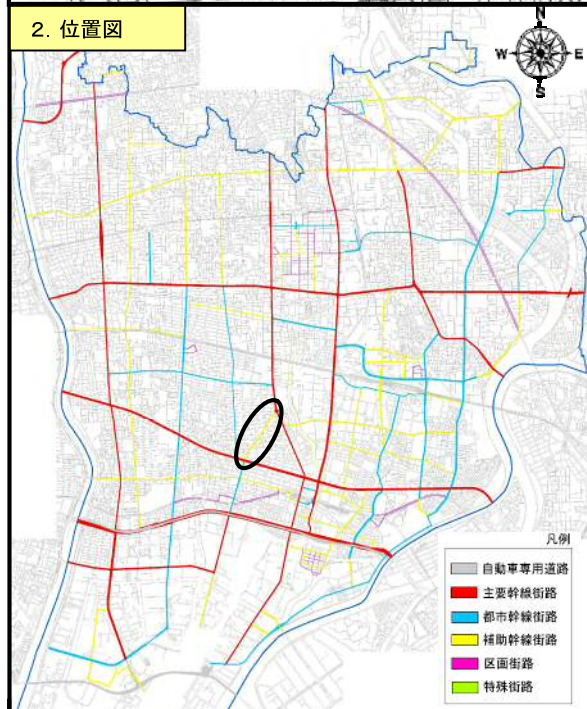
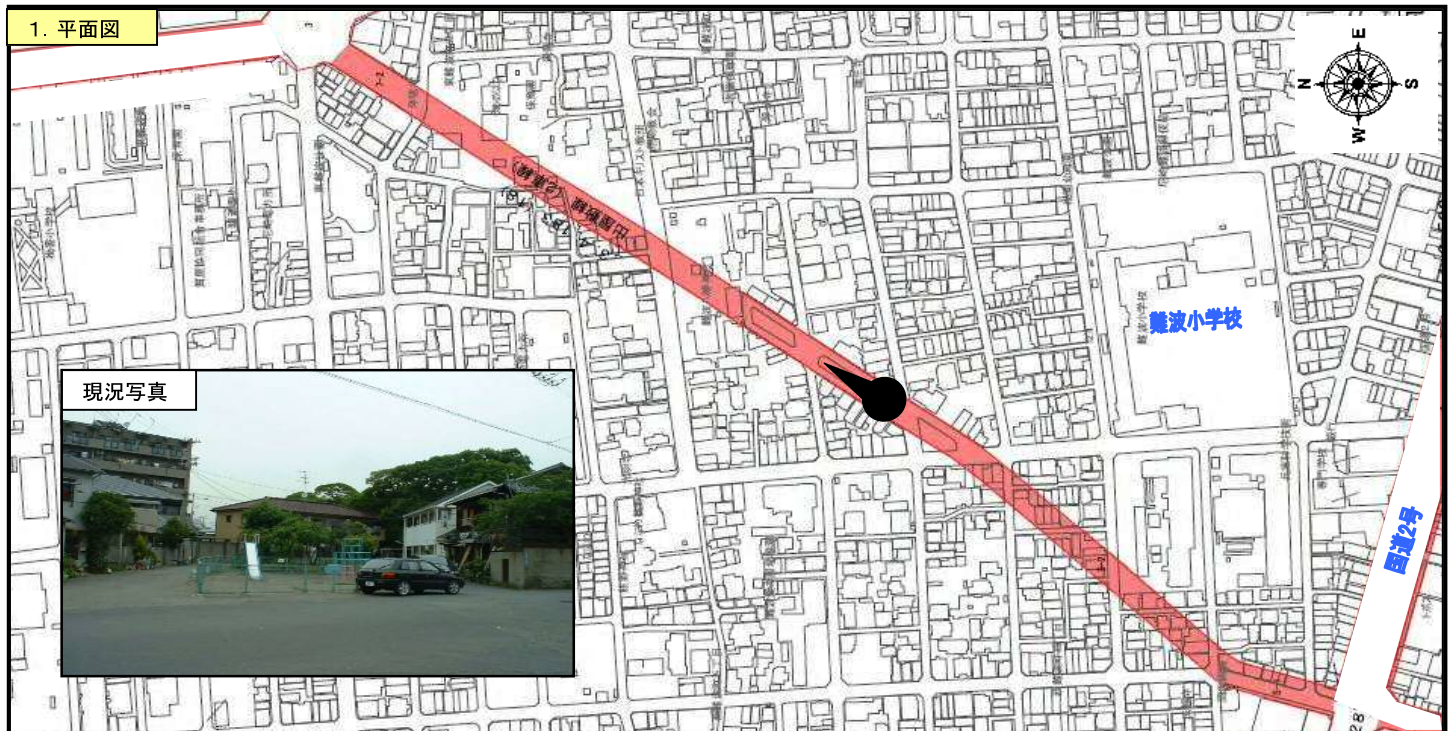
現道に合わせ計画をルート変更

(今ある道に合わせ計画をルート変更します)

主な判断理由

- ・現道に合わせルート変更することで都市計画道路としての機能を代替可能

No.6-3 出屋敷線



4. 基本情報

車線数	2車線	代表幅員	18m
計画幅員	18m	現況幅員	無し
延長	740m	整備形態	道路新設
計画決定年月日	当初：昭和21年 5月 6日		
	最終：平成13年10月23日		
将来交通量	—		

5. 検討結果

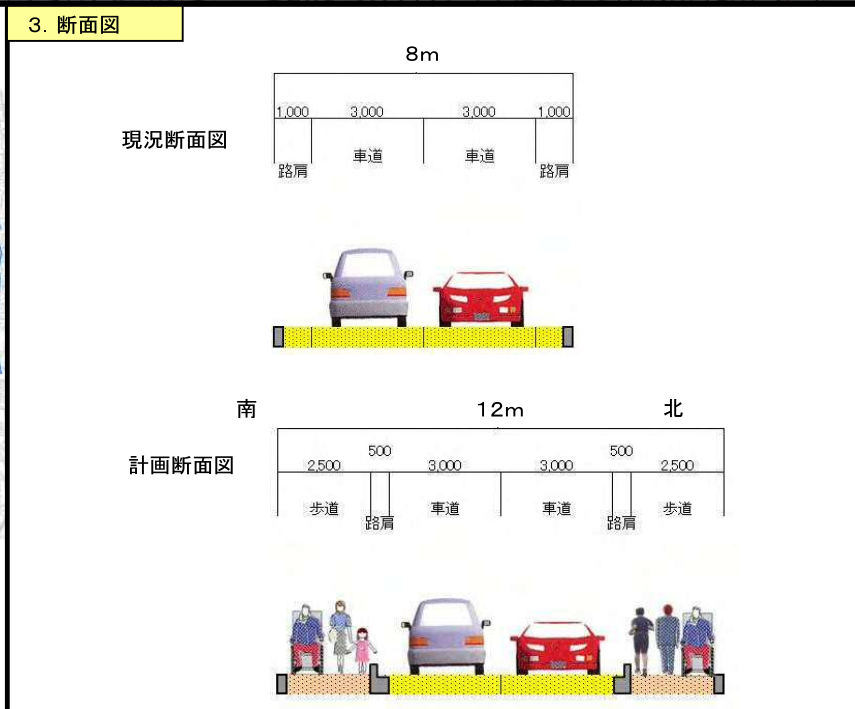
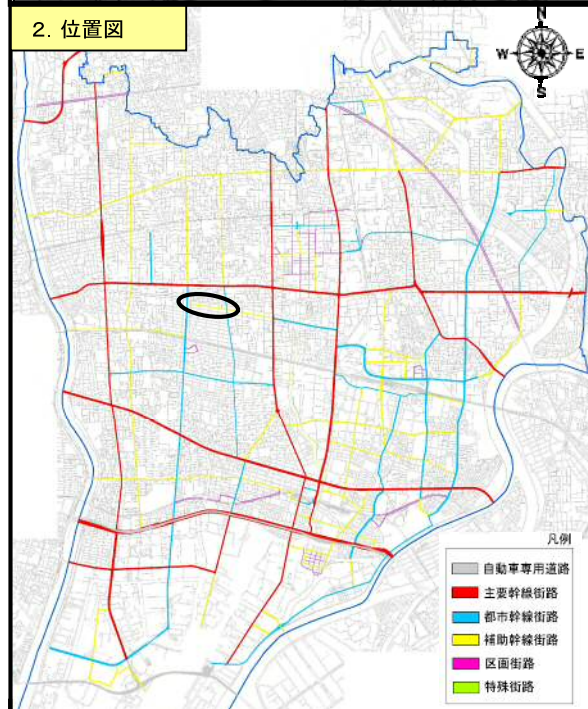
計画を廃止

(計画自体を廃止とし、道路の新設はいたしません)

主な判断理由

- ・将来交通量について、隣接して並行する路線により補完可能である
- ・既に形成されている街区を分断することになる
- ・当該区間を廃止しても都市計画道路網としての不連続が容認できる

No.22-2 久々知水堂線



4. 基本情報

車線数	2車線	代表幅員	12m
計画幅員	12m	現況幅員	8m
延長	550m	整備形態	北側拡幅
計画決定年月日	当初：昭和21年 8月15日		
	最終：平成13年10月23日		
将来交通量	—		

5. 検討結果

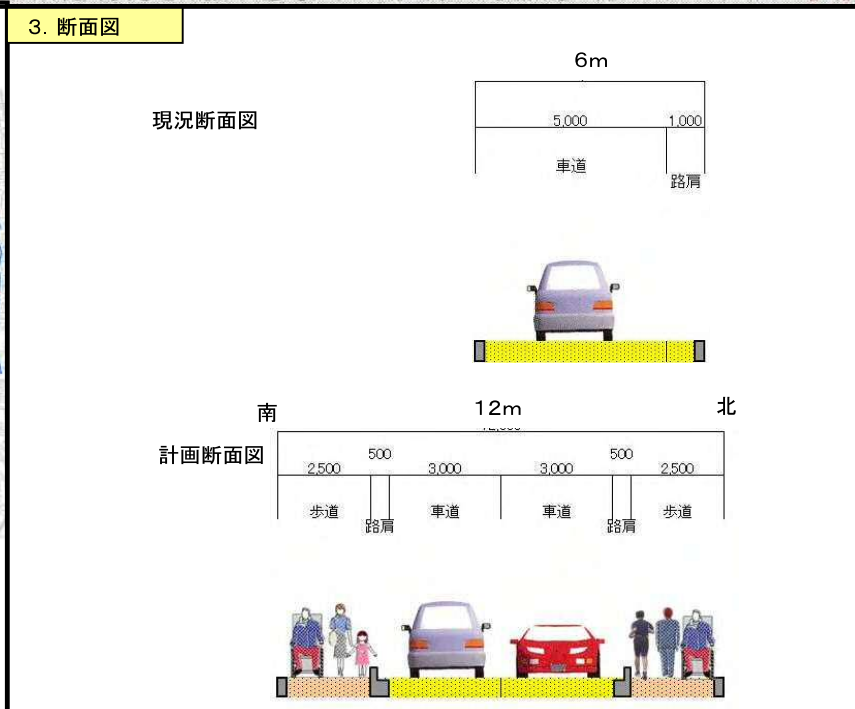
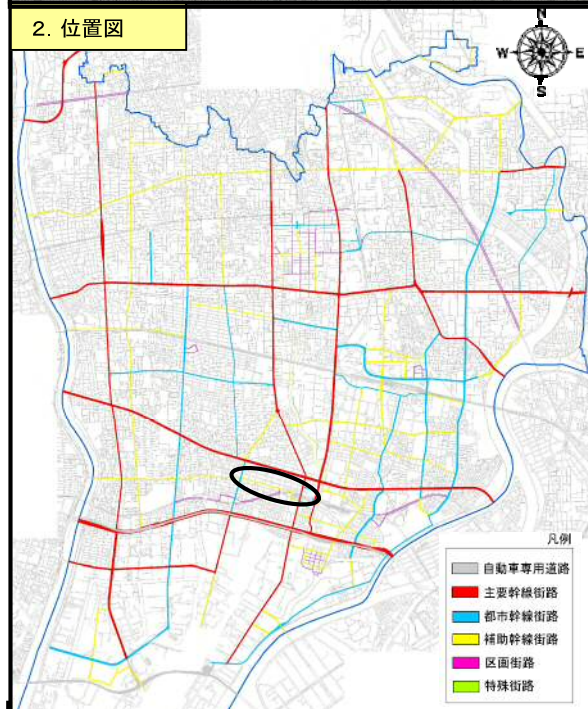
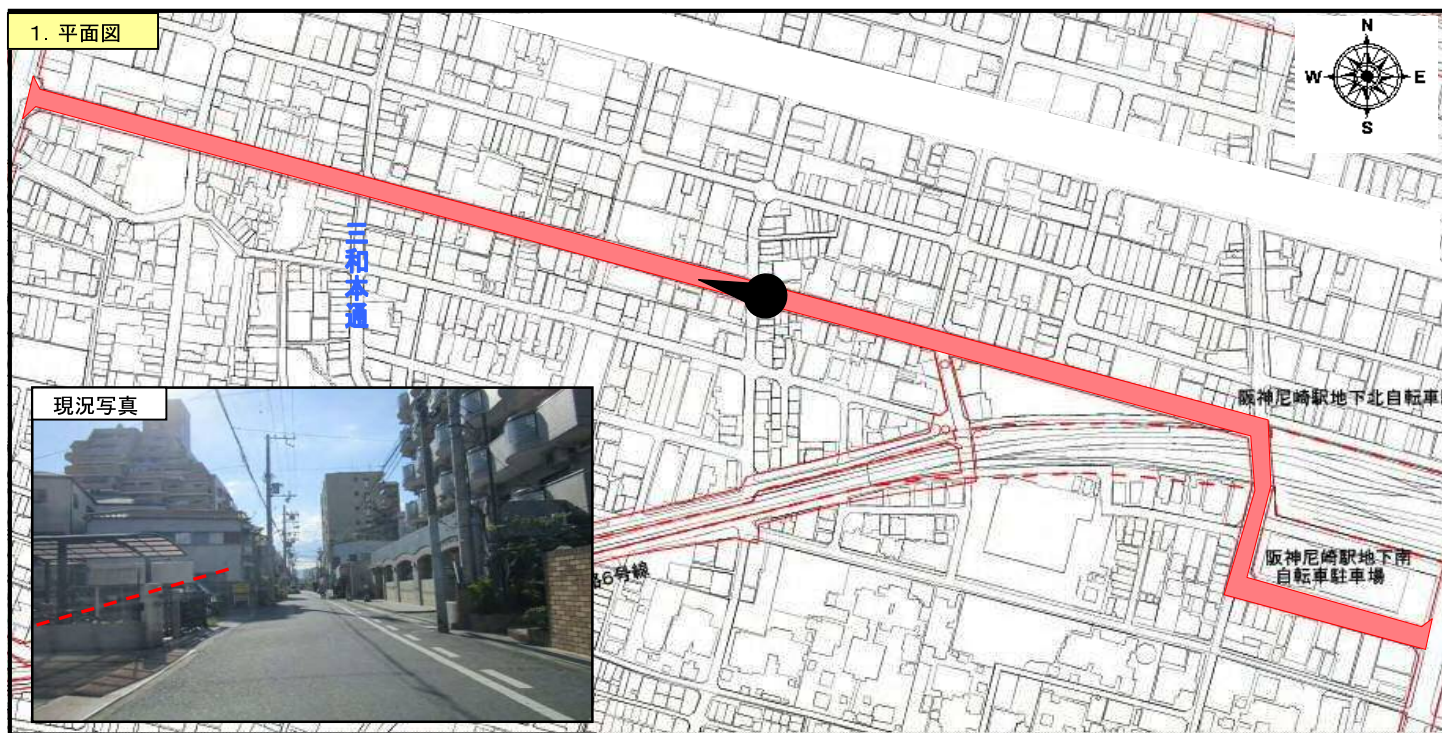
計画を廃止

(計画自体を廃止とし、道路の拡幅はいたしません
※今ある道はそのままご利用いただけます)

主な判断理由

- 歩行者の多くが、並行して整備されている区画道路を利用しており、歩行者交通量が少なく、歩道確保による整備効果が低い

No.25-1 庄下橋武庫川橋線



4. 基本情報

車線数	2車線	代表幅員	12m
計画幅員	12m	現況幅員	6m
延長	590m	整備形態	南側拡幅
計画決定年月日	当初：昭和21年 8月15日		
	最終：平成19年 6月22日		
将来交通量	—		

5. 検討結果

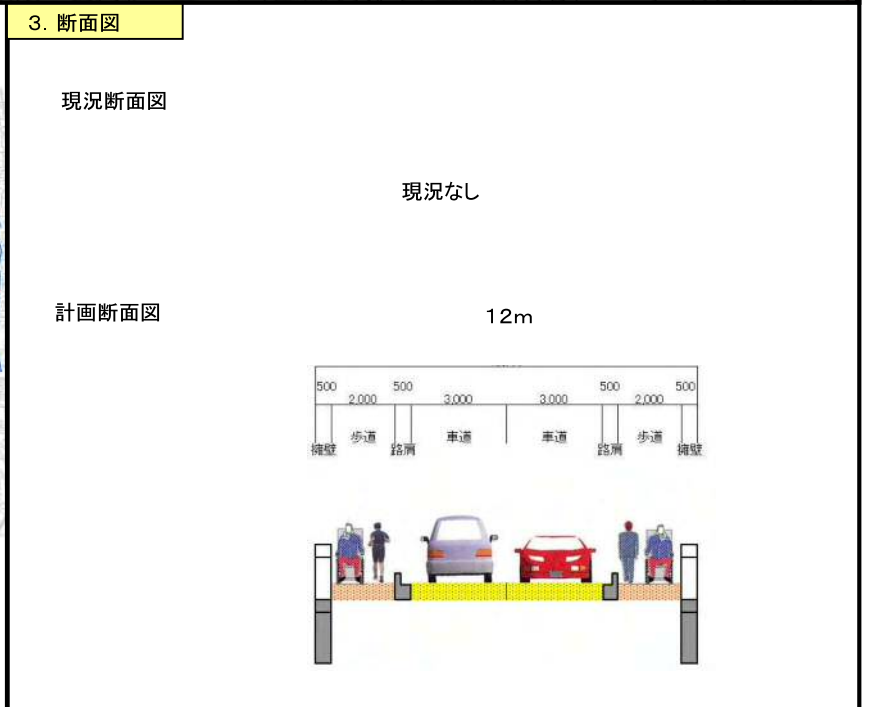
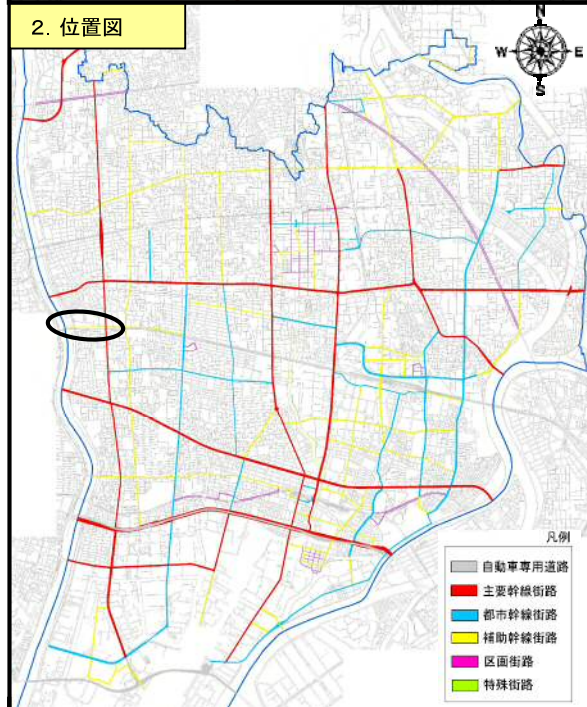
計画を廃止

(計画自体を廃止とし、道路の拡幅はいたしません
※今ある道はそのままご利用いただけます)

主な判断理由

- ・将来交通量について、隣接して並行する路線により補充可能である
- ・当該区間を廃止しても、都市計画道路網としての不連続が容認できる
- ・既に街区が形成されている。・商店街と交差し、事業実施が困難である

No.28-2 立花駅今北線



4. 基本情報

車線数	2車線	代表幅員	12m
計画幅員	12m	現況幅員	無し
延長	590m	整備形態	道路新設
計画決定年月日	当初：昭和21年 5月 6日		
	最終：平成13年10月23日		
将来交通量	—		

5. 検討結果

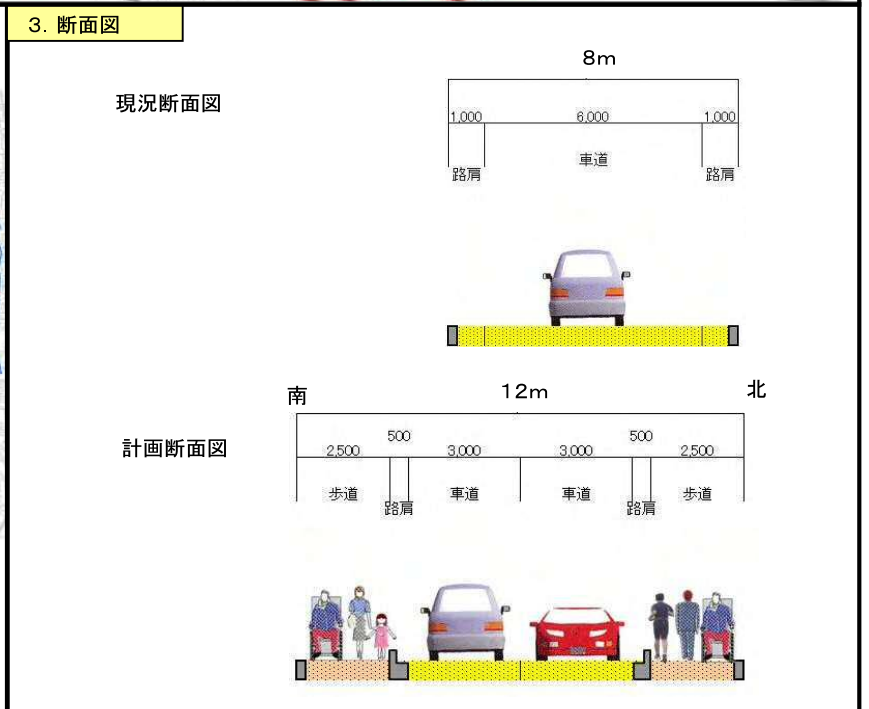
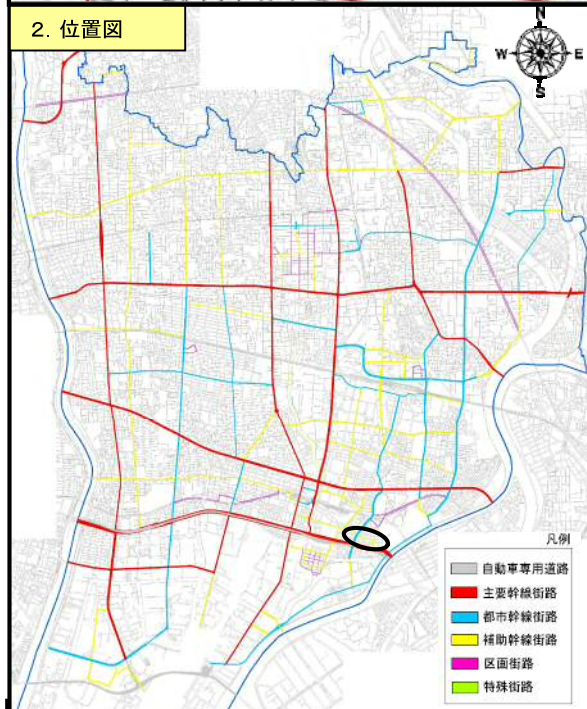
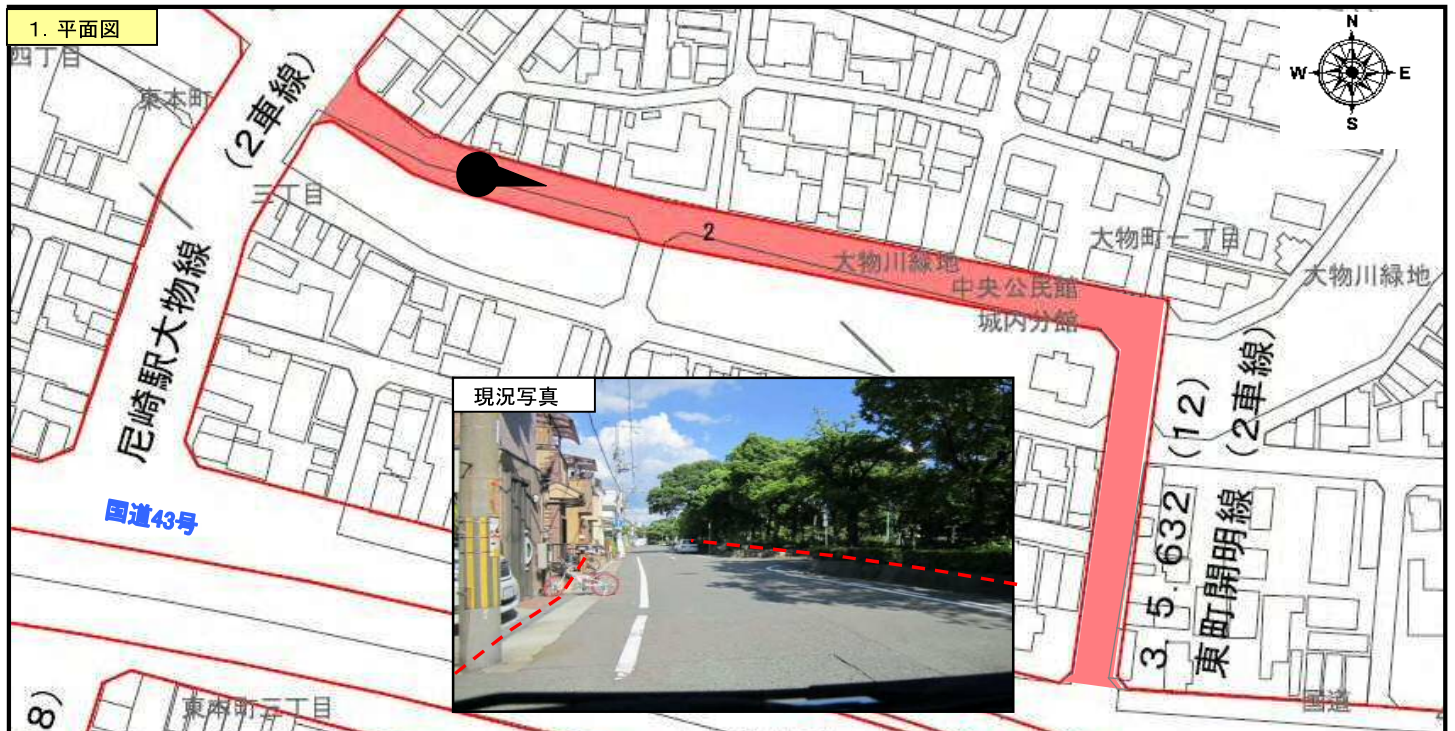
計画を廃止

(計画自体を廃止とし、道路の新設はいたしません)

主な判断理由

- ・将来交通量配分について、隣接して並行する路線により補完可能である
- ・隣接市との整合を図り、廃止とする
- ・鉄道が近接しており、現計画では事業実施が困難である。

No.31-1 東町開明線



4. 基本情報

車線数	2車線	代表幅員	12m
計画幅員	12m	現況幅員	5~8m
延長	240m	整備形態	南側拡幅
計画決定年月日	当初：昭和34年10月31日		
	最終：平成13年10月23日		
将来交通量	—		

5. 検討結果

計画を廃止

(計画自体を廃止とし、道路の拡幅はいたしません
※今ある道はそのままご利用いただけます)

主な判断理由

- ・将来交通量について、隣接して並行する路線により補完可能である
- ・当該区間を廃止しても、都市計画道路網としての不連続が容認できる