

2.6 道路・交通現況

2.6.1 道路網の現況

(1) 道路整備状況

本市の道路延長は、平成 30 年の時点で約 669km、この内、市道が 535km を占めています。舗装率は、国道、県道はそれぞれ 100% となっていますが、市道は平成 30 年の時点で 94.2% と一部未舗装区間が存在しています。また、市道の内、約 20km 区間は自動車交通不能区間となっています。

表 2-15 道路延長の推移

年	道路延長(m)				市道の詳細(m)			道路面積 (㎡)	舗装率(%)		
	総延長	国道	県道	市道	実延長	うち 自動車交通 不能区間延長	舗装道		国道	県道	市道
平成 21 年	667,948	31,719	107,472	528,757	513,656	25,885	466,889	6,913,719	100.0	99.4	90.9
22	668,494	31,719	107,472	529,303	514,201	25,885	470,771	6,928,489	100.0	99.4	91.6
23	668,631	31,719	107,472	529,440	514,338	25,130	473,907	6,929,646	100.0	99.4	92.1
24	671,420	31,719	107,472	532,229	516,285	20,869	482,665	6,929,646	100.0	99.4	93.5
25	673,013	31,719	107,482	533,812	517,922	20,868	484,301	6,948,924	100.0	100.0	93.5
26	668,228	31,719	102,783	533,726	521,309	20,542	489,328	6,959,866	100.0	100.0	93.9
27	668,301	31,719	102,783	533,799	521,381	20,486	490,017	6,970,424	100.0	100.0	94.0
28	668,603	31,719	102,783	534,101	521,683	20,258	490,852	6,972,355	100.0	100.0	94.1
29	668,702	31,719	102,783	534,200	521,783	20,258	491,510	6,973,258	100.0	100.0	94.2
30	669,122	31,719	102,783	534,620	522,203	20,031	491,944	6,976,445	100.0	100.0	94.2

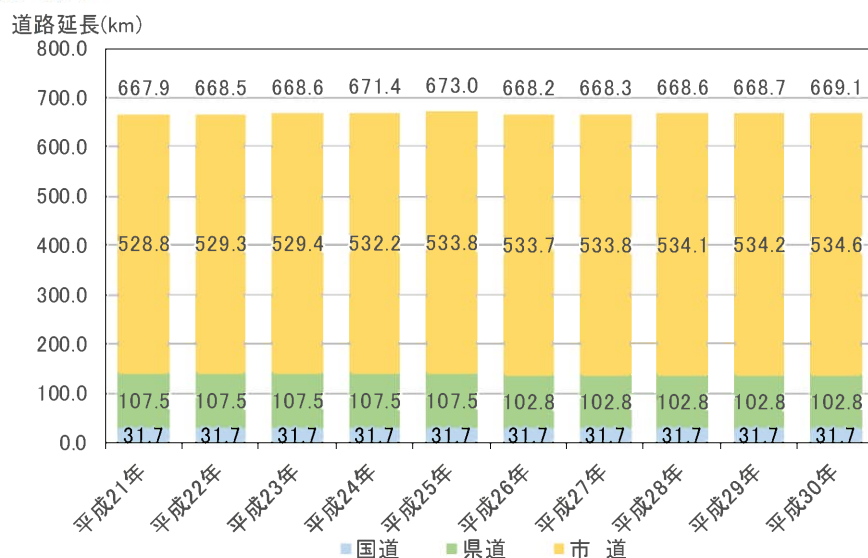
【各年 3 月末時点】

※「道路延長」は、橋梁の延長を含みます。

※「舗装率」は、舗装道延長÷道路実延長×100 で計算しています。

※自動車交通不能区間とは、幅員、曲線半径、こう配その他道路の状況により最大積載量 4 トンの普通貨物自動車が行き通れない区間をいいます。

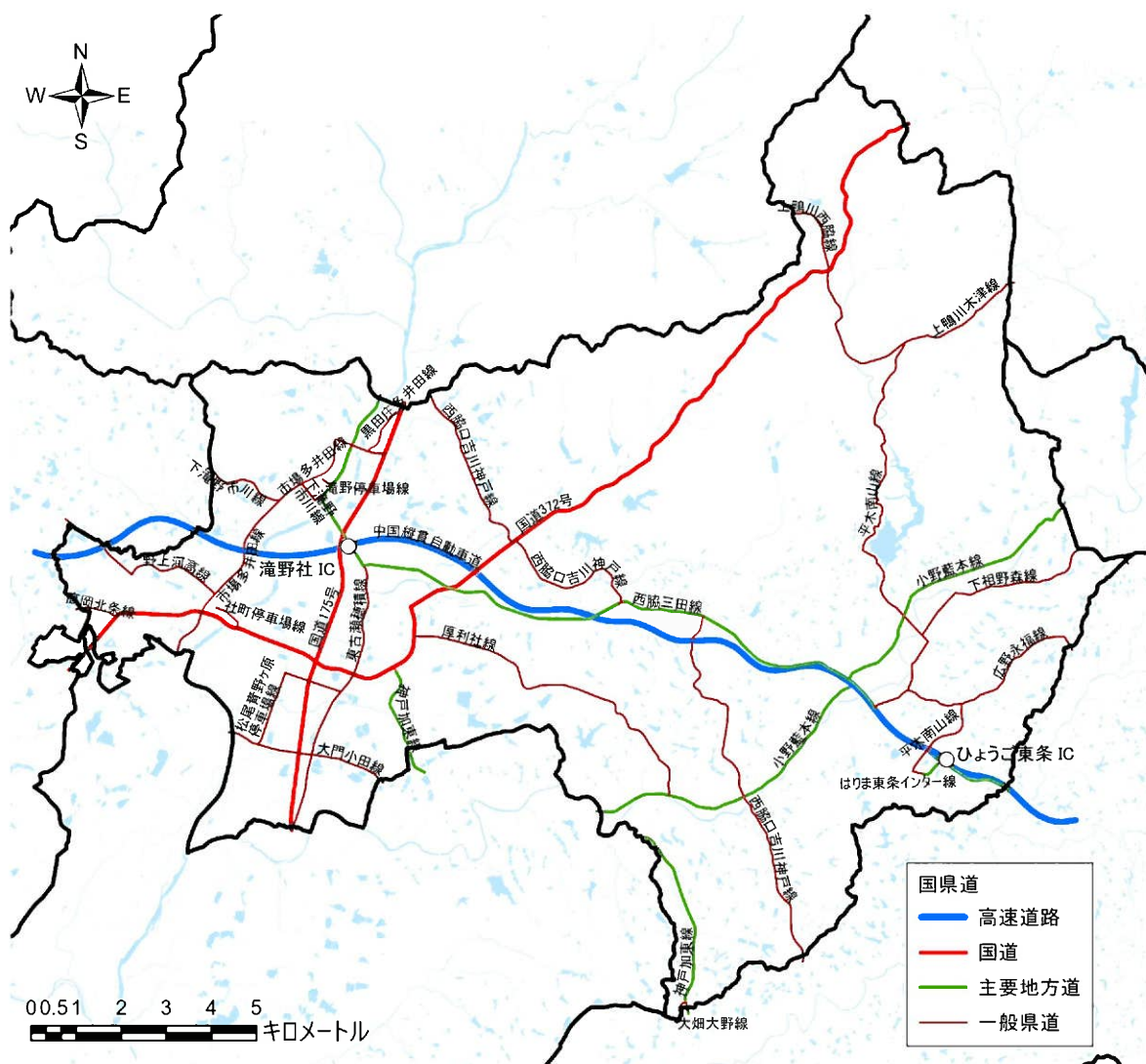
資料：加東市統計書（平成 31 年 3 月）



資料：加東市統計書（平成 31 年 3 月）

図 2-26 道路延長の推移

また、近隣自治体を連絡する道路として、(主)小野藍本線や(主)神戸加東線などが整備されています。

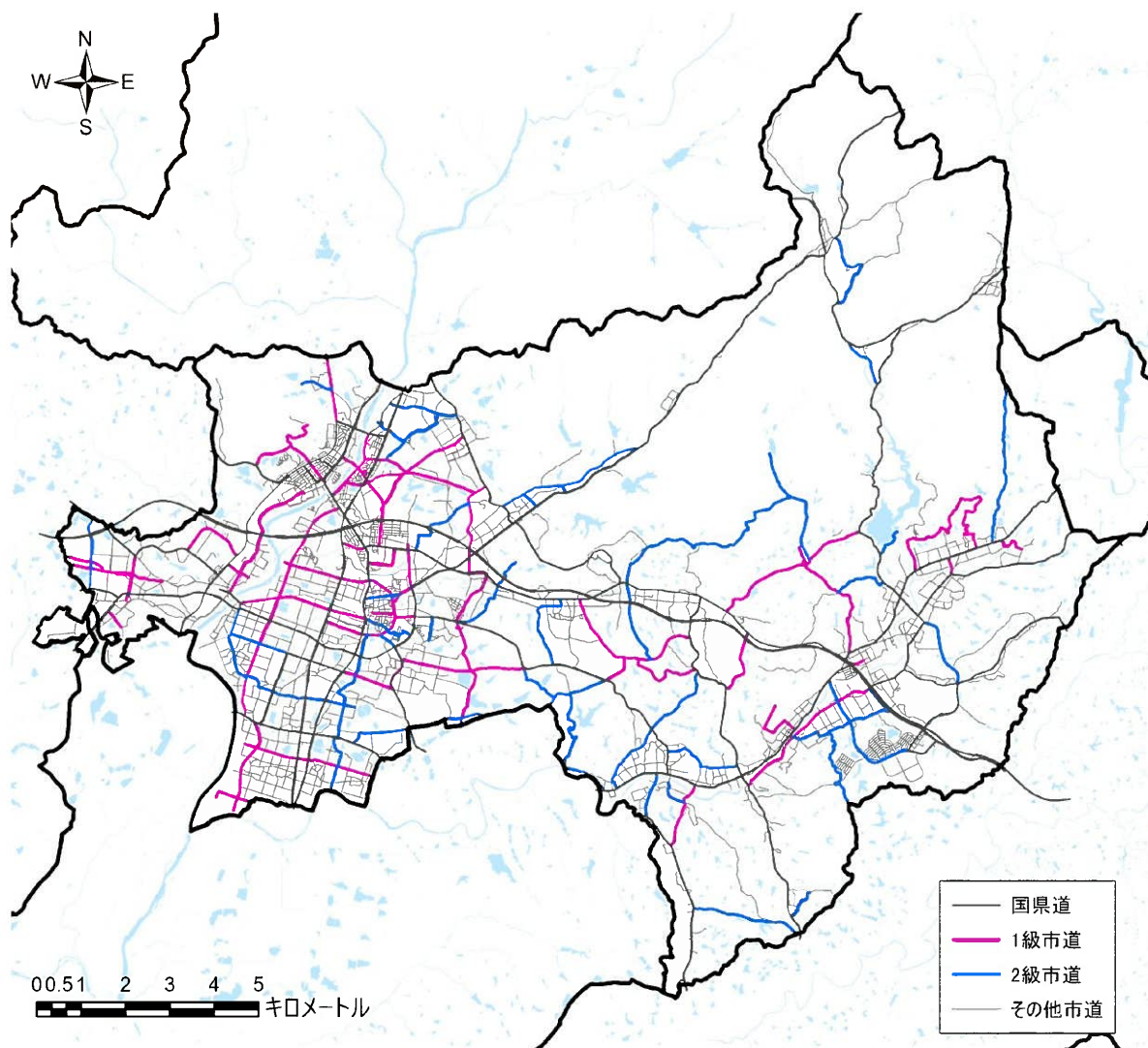


(3) 市道

本市の1級市道及び2級市道は、主要幹線道路を補完するように配置されています。社地域では滝野地域、東条地域に比べ1級市道及び2級市道が多く配置されています。

市道の幅員別延長をみると6.5m以上の道路が市道全体の19.7%、4.5m以上の道路が市道全体の約36.5%で平成21年からそれぞれ1%程度増加しています。一方、4.5m未満の道路は43.8%であり、平成21年の45.7%から減少しています。

また、歩道の整備状況をみると、社地域の市街地部では歩道が整備されている区間が多くなっていますが、滝野地域、東条地域では歩道が整備されていない区間が多くなっています。



資料：加東市

図 2-28 1級市道及び2級市道の配置

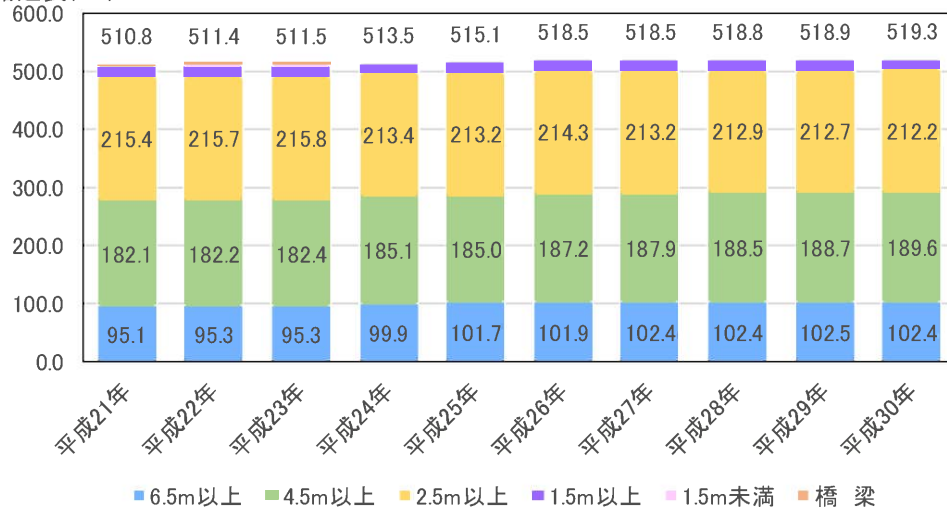
表 2-16 市道の幅員別延長と面積の推移

幅員	区分	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年
総数	延長	510.8	511.4	511.5	513.5	515.1	518.5	518.5	518.8	518.9	519.3
	面積	2.7	2.7	2.7	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8
6.5m 以上	延長	95.1	95.3	95.3	99.9	101.7	101.9	102.4	102.4	102.5	102.4
	面積	0.9	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
4.5m 以上	延長	182.1	182.2	182.4	185.1	185.0	187.2	187.9	188.5	188.7	189.6
	面積	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
2.5m 以上	延長	215.4	215.7	215.8	213.4	213.2	214.3	213.2	212.9	212.7	212.2
	面積	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
1.5m 以上	延長	17.4	17.4	17.4	14.5	14.5	14.5	14.4	14.4	14.4	14.4
	面積	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
1.5m 未満	延長	0.7	0.7	0.7	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
	面積	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
橋梁	延長	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.9	2.9	2.9	2.9
	面積	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

【各年 3 月末時点】

資料：加東市統計書（平成 31 年 3 月）

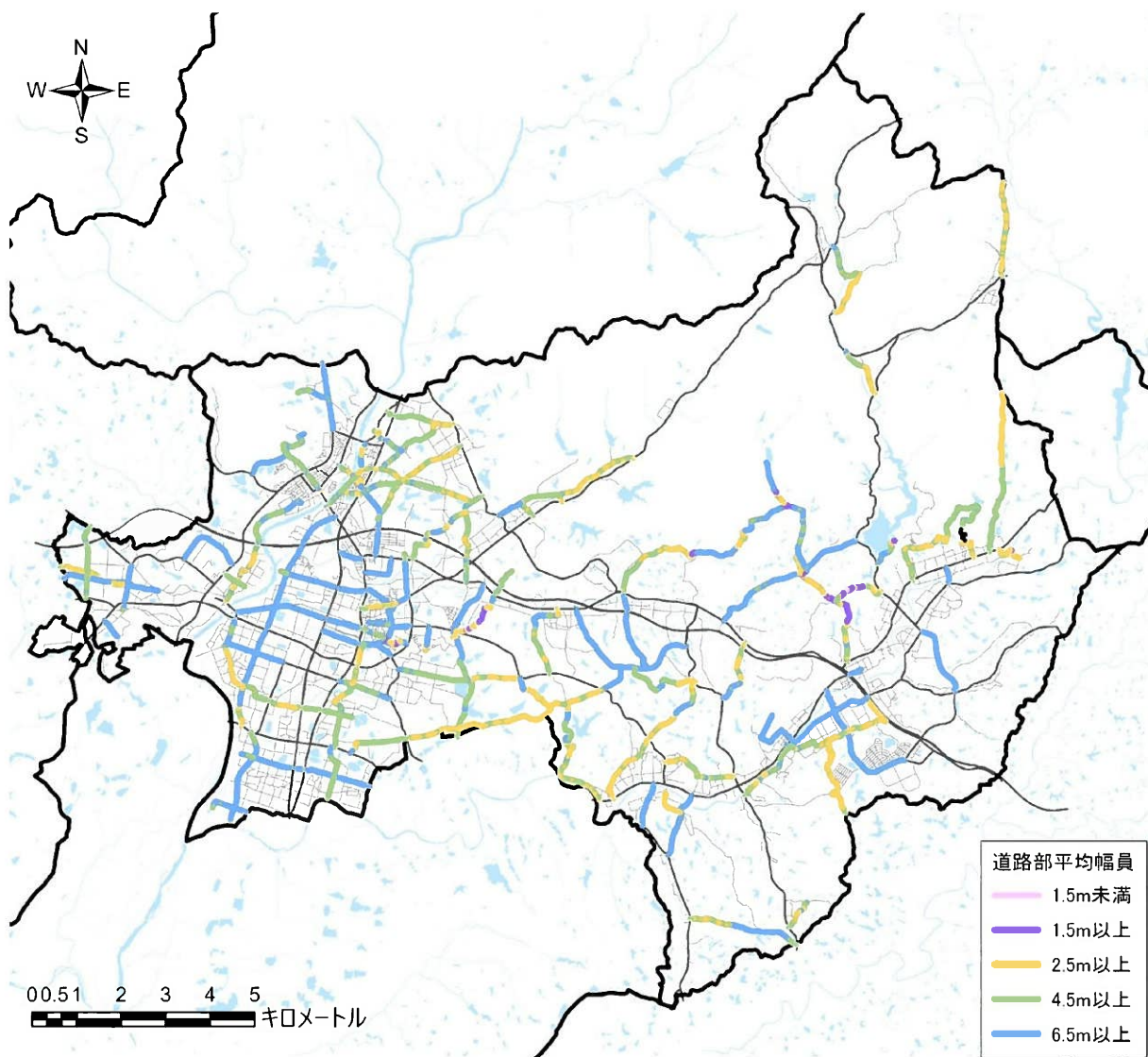
道路延長(km)



【各年 3 月末時点】

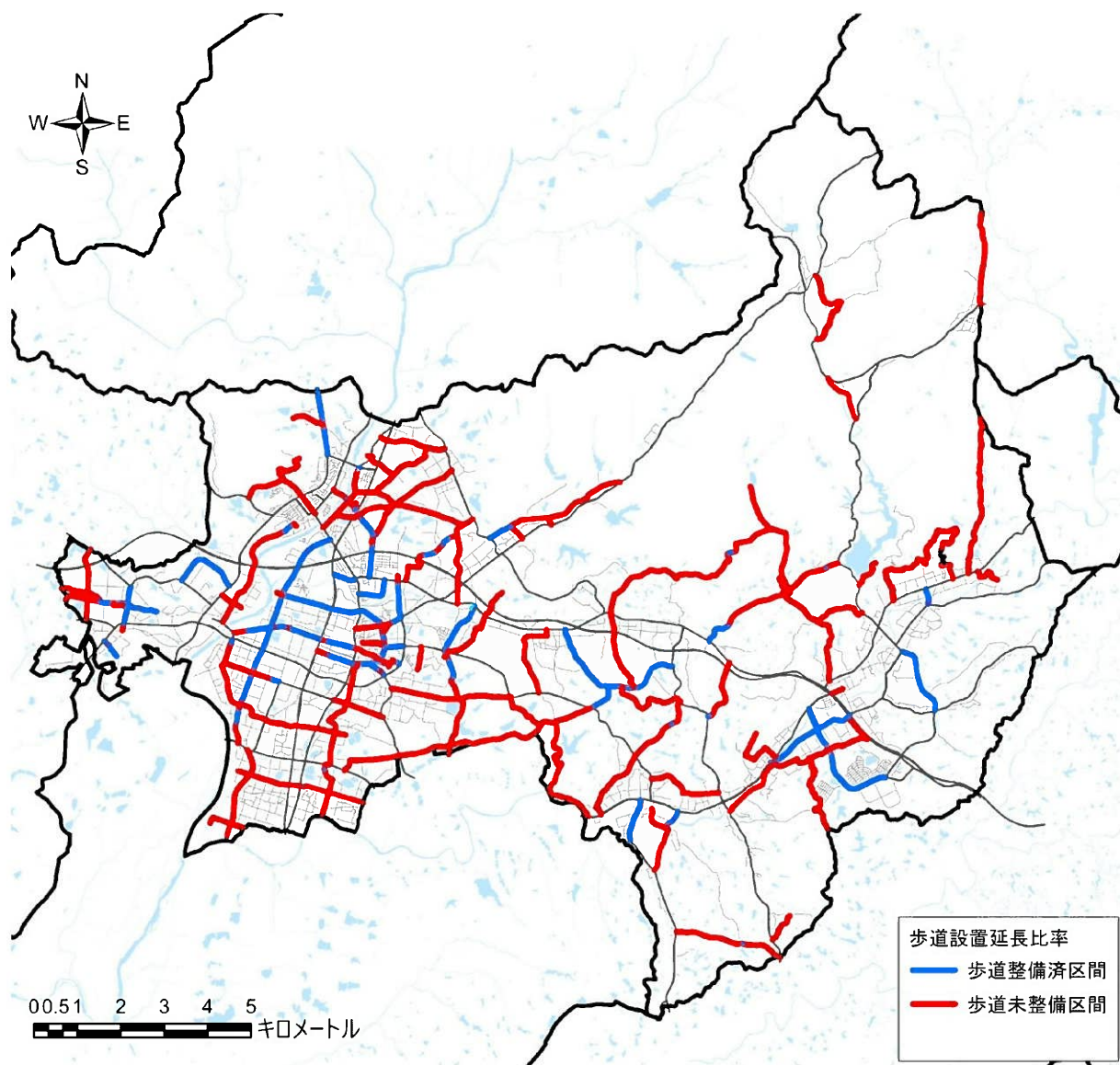
資料：加東市統計書（平成 31 年 3 月）

図 2-29 市道の幅員別延長の推移



資料：道路台帳データ

図 2-30 車道部平均幅員（1 級市道及び 2 級市道）



資料：道路台帳データ

図 2-31 歩道の整備状況（1 級市道及び 2 級市道）

(4) 都市計画道路

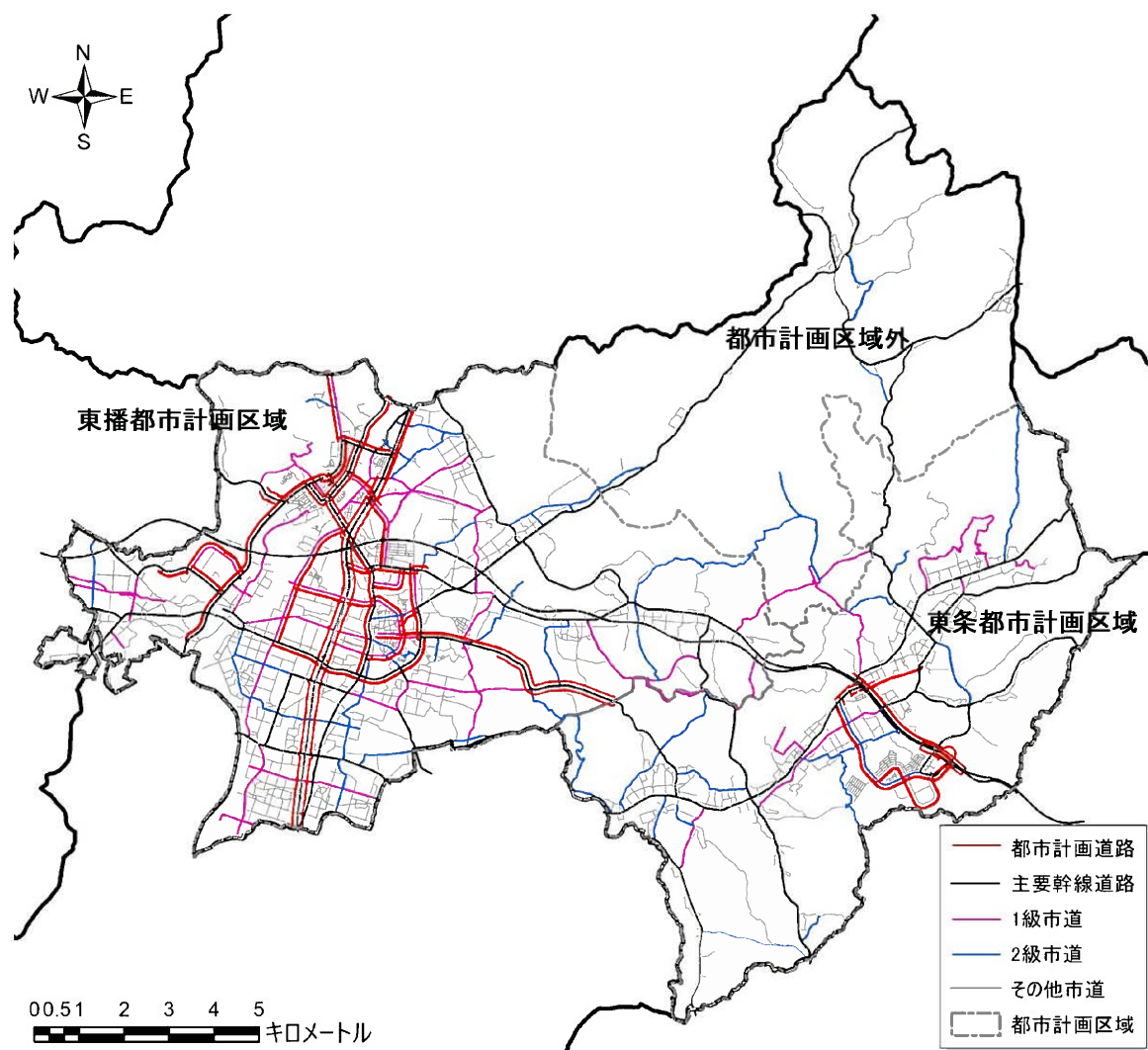
本市では、東播都市計画区域において 43.74km、東条都市計画区域において 9.71km の都市計画道路が決定されています。改良済延長は東播都市計画区域では 34.18km、改良率 78.1%、東条都市計画区域で 8.08km、改良率 83.2%となっています。

東播都市計画道路では、市街地を通過する都市計画道路明石舞鶴線（(一)東古瀬穂積線）などで未着手又は概成済路線が残っています。また、東条都市計画区域では都市計画道路中央幹線が整備中の他は、概ね改良済みとなっています。

表 2-17 都市計画道路の改良状況

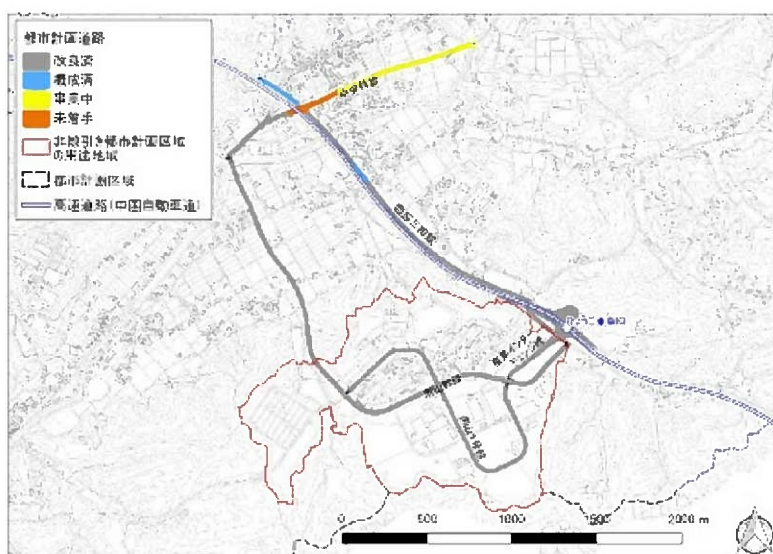
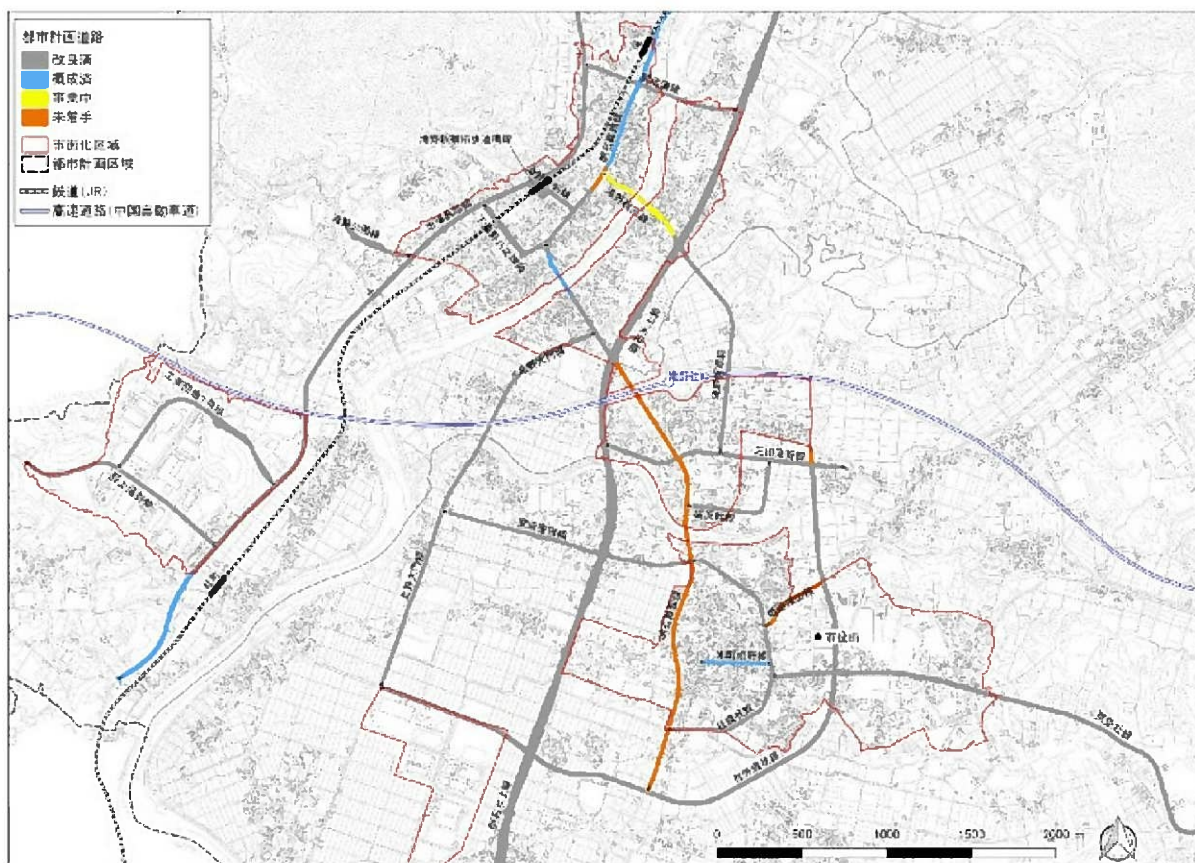
都市計画区域名称	総延長(km)	改良済延長(km)	改良率
東播都市計画区域	43.74	34.18	78.1
東条都市計画区域	9.71	8.08	83.2

資料：加東市都市計画マスタープラン（平成 31 年 3 月）



資料：加東市

図 2-32 都市計画道路

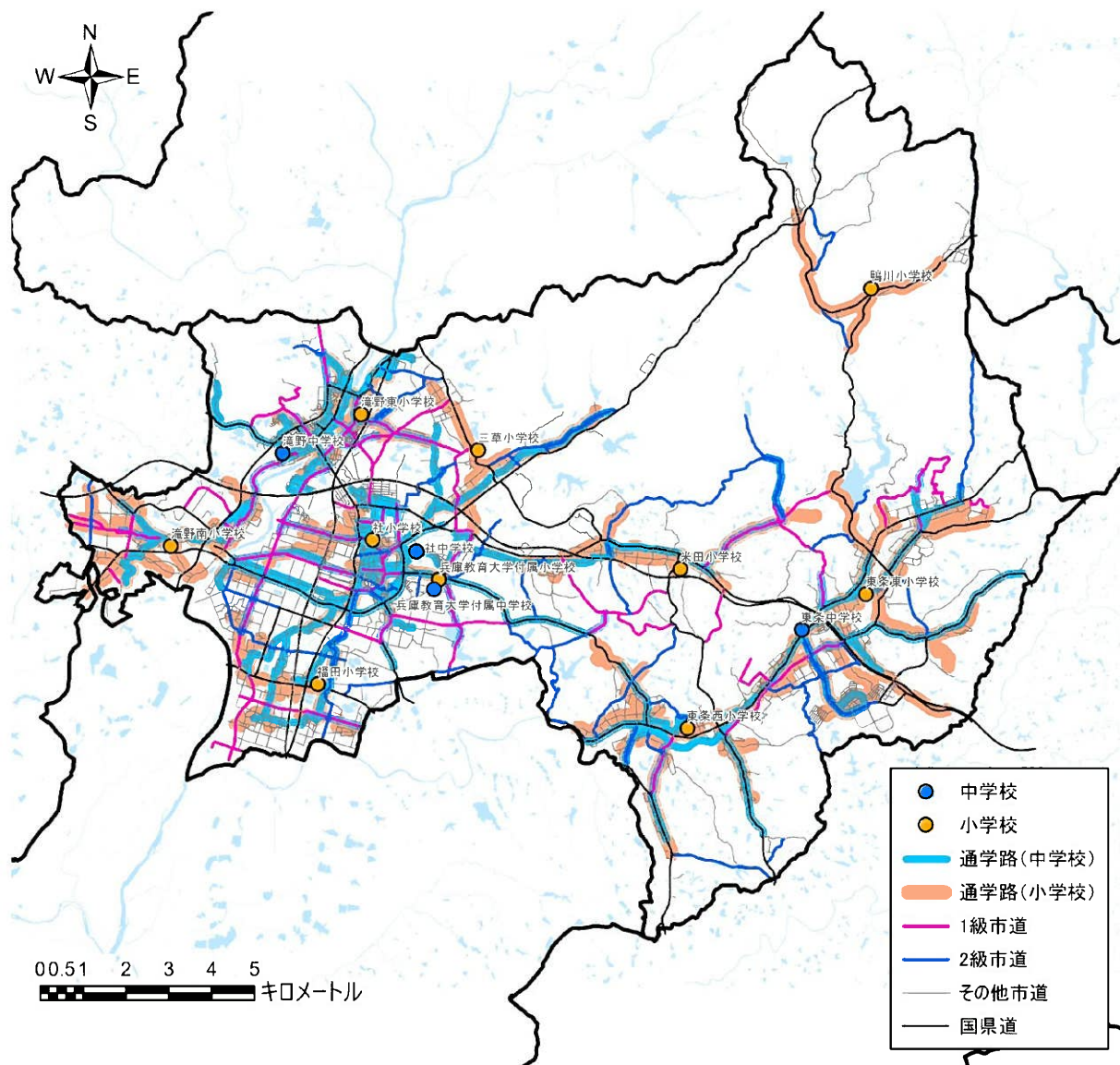


資料：加東市都市計画マスタープラン（平成31年3月）

図 2-33 都市計画道路の整備状況（上：東播都市計画区域、下：東条都市計画区域）

2.6.2 小中学校と通学路

本市の小学校及び中学校の通学路は、主要幹線道路及び1級市道、2級市道を中心に指定されています。



資料：加東市

図 2-34 通学路

2.6.3 路線バス

市内では、神姫バス、神姫グリーンバス（西脇三宮線、姫路社線、社明石線等）が運行されているほか、生活手段を確保するために市町村運営有償運送（米田ふれあい線、きよみず線、とうじょうあいあい線）が運行されています。

市町村運営有償運送では、各地域と市民病院、商業施設、市役所などを結ぶ運行が行われています。



資料：加東市地域公共交通活性化協議会 加東市公共交通ガイドブック第2版（令和元年5月）

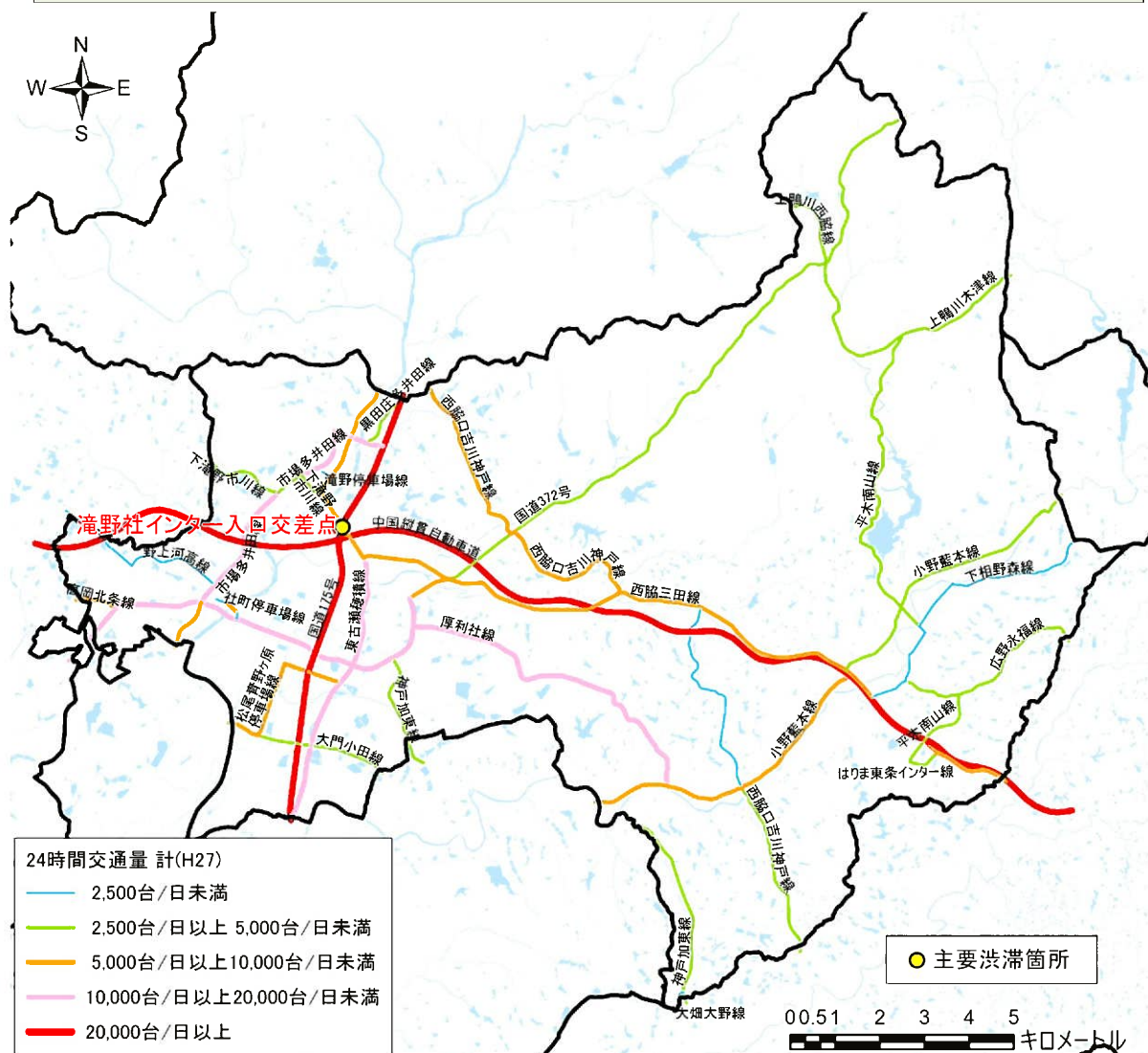
図 2-35 バス路線

2.6.4 自動車交通量

市内の主要幹線道路の交通量は、国道 175 号が 2 万台以上となっています。このほか、国道 372 号、(一)厚利社線、(一)東古瀬穂積線、(一)市場多井田線で 1 万台以上の交通量となっています。

混雑度については、国道 372 号の(一)東古瀬穂積線の西側区間、(一)市場多井田線の国道 372 号北側区間、(一)大門小田線の(一)東古瀬穂積線の東側区間では 1.0 以上となっています。この内、(一)市場多井田線及び(一)大門小田線では 1.75 を超過する区間がみられます。この他の路線は概ね 1.0 を下回っています。

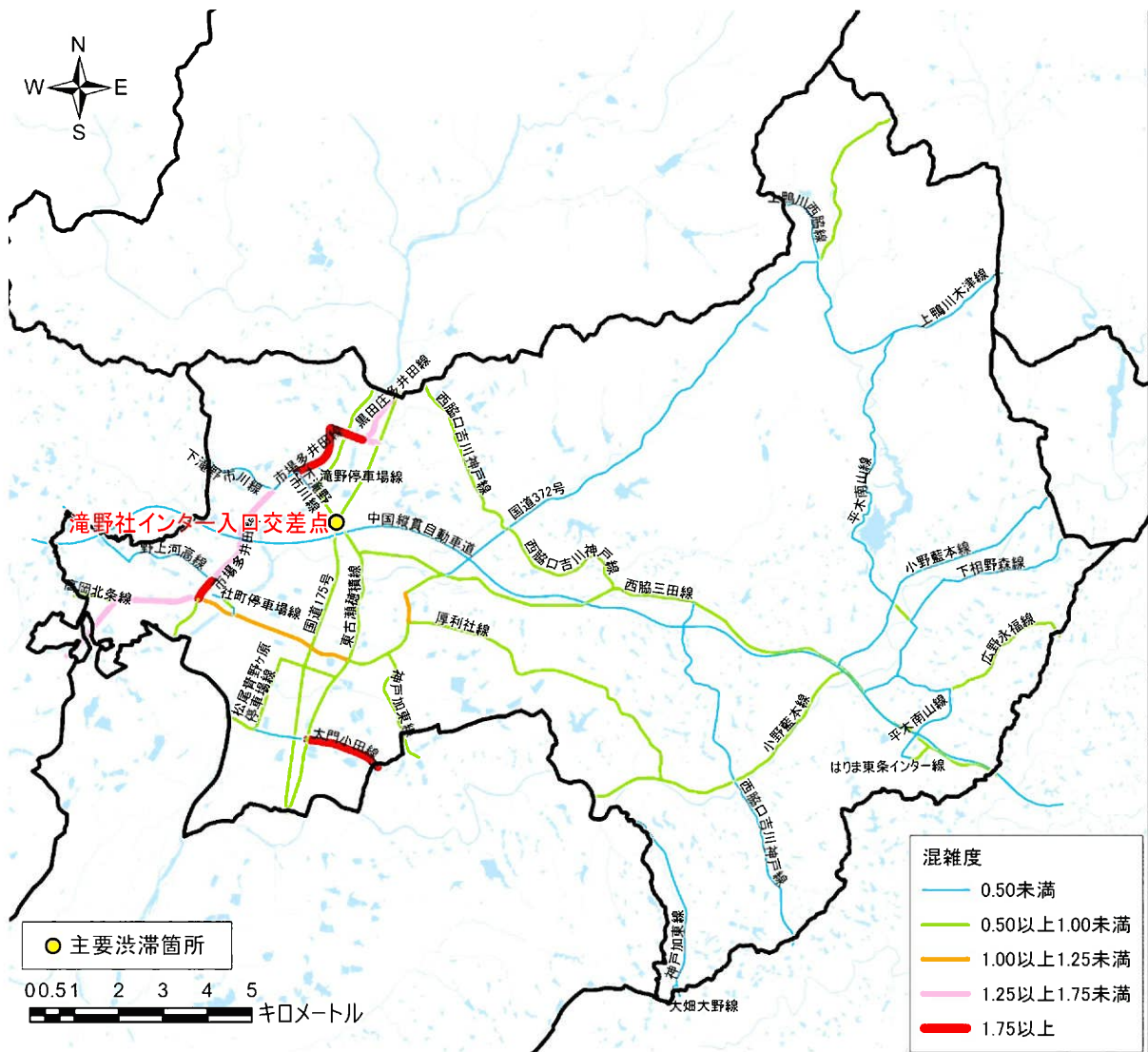
また、滝野インター入口交差点は『地域の主要渋滞箇所』に選定されています。



資料：道路交通センサス（平成 27 年度）

兵庫地区渋滞対策協議会 地域の主要渋滞箇所（平成 25 年 2 月）

図 2-36 市内の自動車交通量



資料：道路交通センサス（平成 27 年度）

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	飽和時間:0、 $Q/C < 1.0$ 昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、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	飽和時間はほとんどの区間で 1～2 時間以下、 Q/C はほとんどの区間で 1.0 以下、 昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。
1.25 ～ 1.75	飽和時間は 0～12、 $Q/C > 1$ の時間が 10～15% 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度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の過度状態と考えられる。
1.75 以上	飽和時間 0 がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が 50%を超える。 慢性的な混雑状態を呈する。

（出典：「道路の交通容量」（社）日本道路協会、昭和 59 年）

図 2-37 市内幹線道路の混雑度

2.6.5 交通事故発生状況

平成 19 年から平成 30 年の市内の人身事故件数は、平成 19 年の 338 件をピークに減少傾向にあり、平成 30 年には 178 件と平成 19 年から約 47%減少しています。

平成 19 年から平成 29 年の交通事故は国道で 744 件、県道で 924 件、市道で 715 件と県道での事故が若干多くなっていますが、死亡・重傷事故の発生については市道での割合が最も多くなっています。

交通事故の発生箇所をみると、社地域及び滝野地域の市街地部で事故が多く発生しています。

平成 19 年から平成 29 年の歩行者・自転車関係事故の発生状況をみると、平成 24 年の 63 件、31.2%をピークに減少傾向にあり、平成 28 年には 34 件、24.3%となっています。

表 2-18 人身事故発生件数の推移

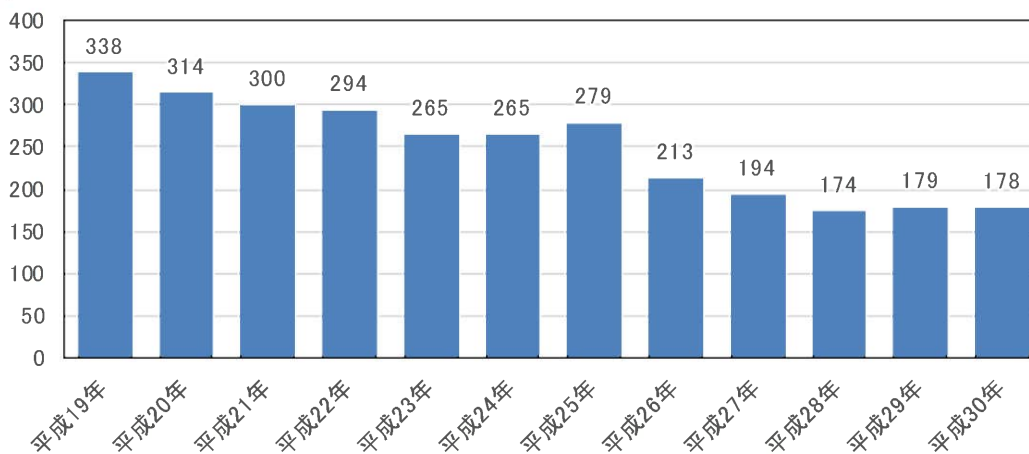
	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年
人身事故発生件数	338	314	300	294	265	265

	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年
人身事故発生件数	279	213	194	174	179	178

資料：加東市統計書（平成 31 年 3 月）

事故発生件数

(件/年)



資料：加東市統計書（平成 31 年 3 月）

図 2-38 交通事故発生件数の推移

表 2-19 道路別交通事故発生

	国道	県道	市道	その他
事故発生件数	744	924	715	94

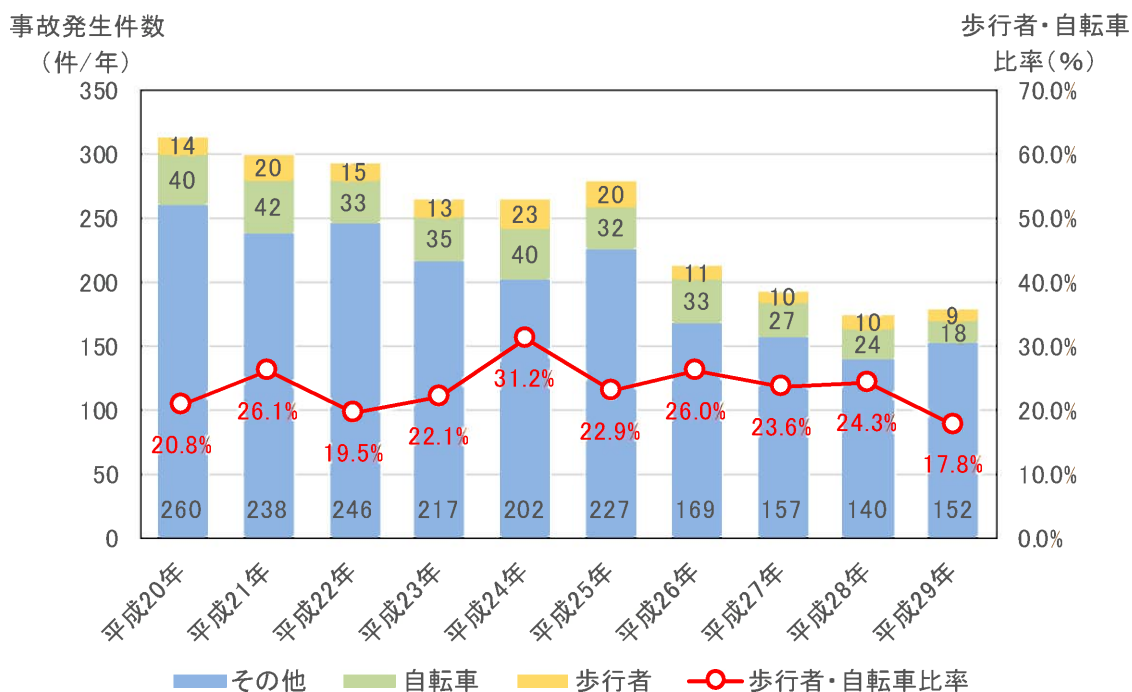
資料：加東市（平成 20 年～平成 29 年）

表 2-20 歩行者・自転車関係事故件数の推移

	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年
その他	260	238	246	217	202
自転車	40	42	33	35	40
歩行者	14	20	15	13	23
合計	314	300	294	265	265

	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年
その他	227	169	157	140	152
自転車	32	33	27	24	18
歩行者	20	11	10	10	9
合計	279	213	194	174	179

資料：加東市



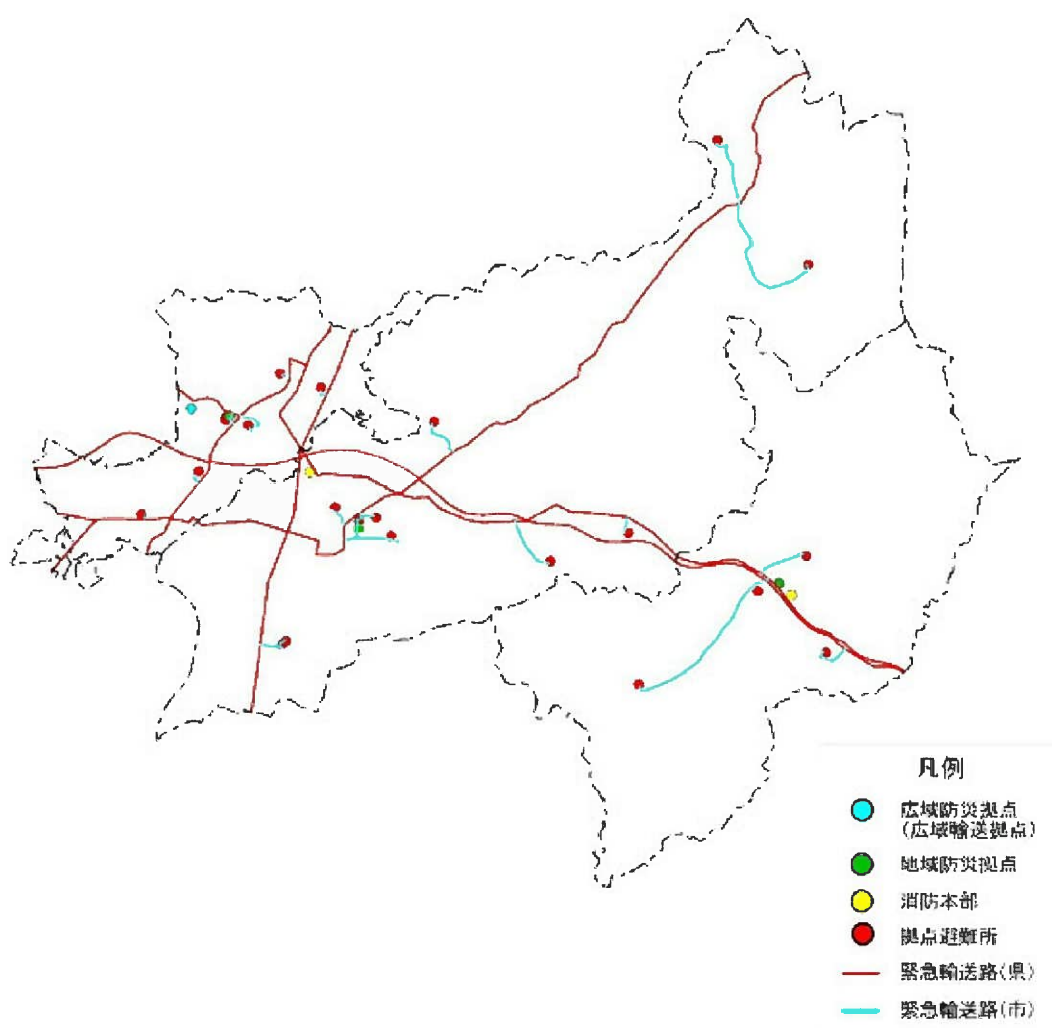
資料：加東市

図 2-39 歩行者・自転車関連事故件数の推移

2.7 防災

2.7.1 緊急輸送道路ネットワーク

本市が設定する緊急輸送道路は、社地域、滝野地域の市街地部に比べ、社地域の北東部及び東条地域では指定されている路線が少ない状況にあります。



資料：加東市防災会議 加東市地域防災計画【震災対策編】（平成 30 年）

図 2-40 緊急輸送道路ネットワーク

2.7.2 土砂災害危険箇所

本市における土砂災害の危険箇所は、市東部の鴨川地区、上福田地区、東条地域等の山地部付近に多くみられます。



資料：加東市

図 2-41 土砂災害危険箇所

2.8 上位計画

2.8.1 第2次加東市総合計画

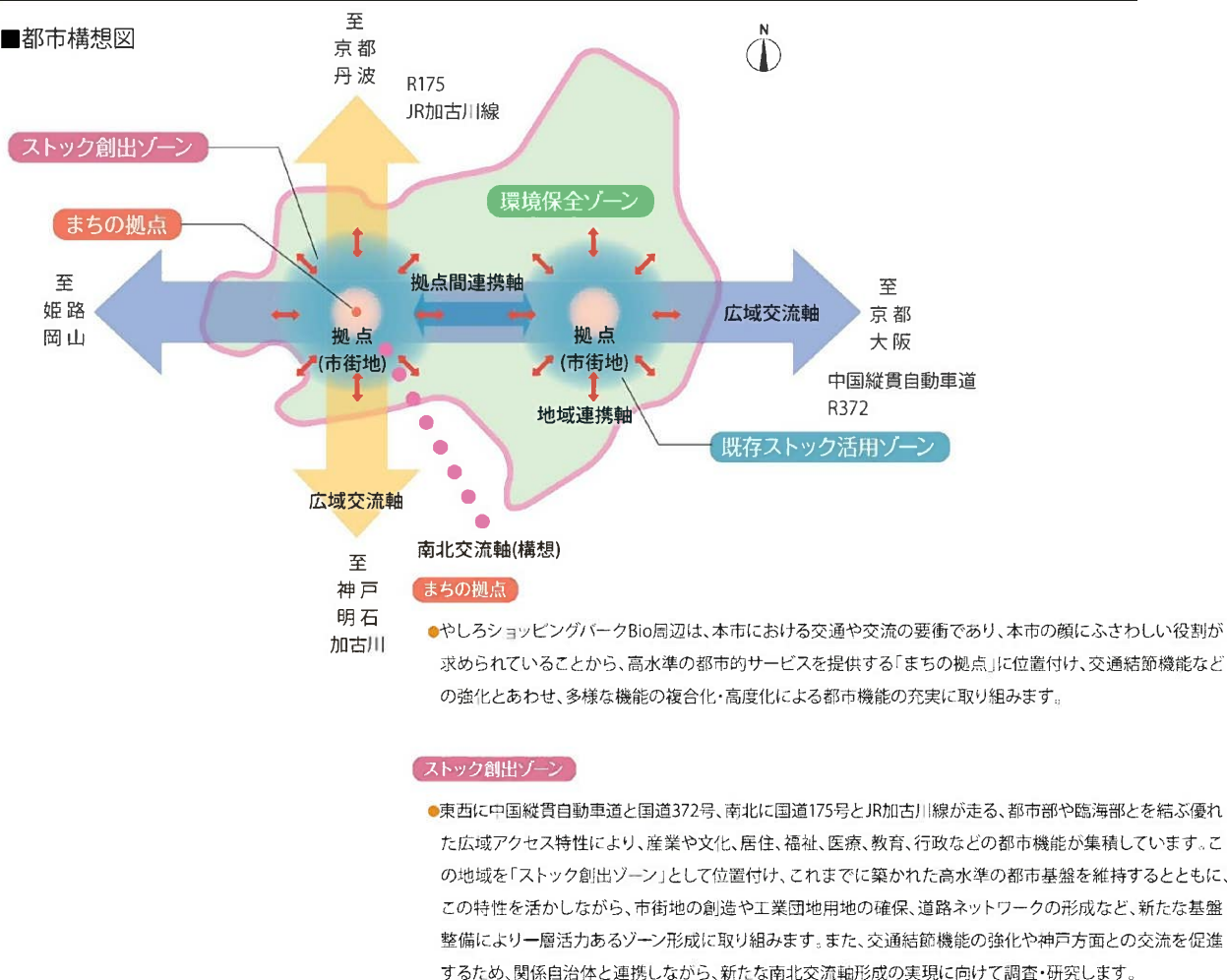
(1) 都市構想

第2次加東市総合計画 基本構想では、下記のように都市構想を示しています。

『これまでに築かれた都市基盤や豊かな自然など、地域それぞれの特性を活かしながら、都市機能などを集約（充実）する拠点づくりやゾーン形成を進めるとともに、これらを取り巻く地域について、環境保全を基本とした活力維持に取り組みます。あわせて、道路ネットワークや地域公共交通ネットワークの形成、地域の結びつきの強化などにより、拠点と拠点などの連携（ネットワーク）をさらに促進する多極ネットワーク型の都市構造を創造し、北播磨エリアの中核都市にふさわしい、活力と魅力を備えた、快適で持続可能な都市を目指します。』

また、「まちの拠点」及び「ストック創出ゾーン」では、交通結節機能などの強化や道路ネットワークの形成などを目指しています。

■都市構想図



資料：第2次加東市総合計画 基本構想（平成30年7月）

図 2-42 都市構想図

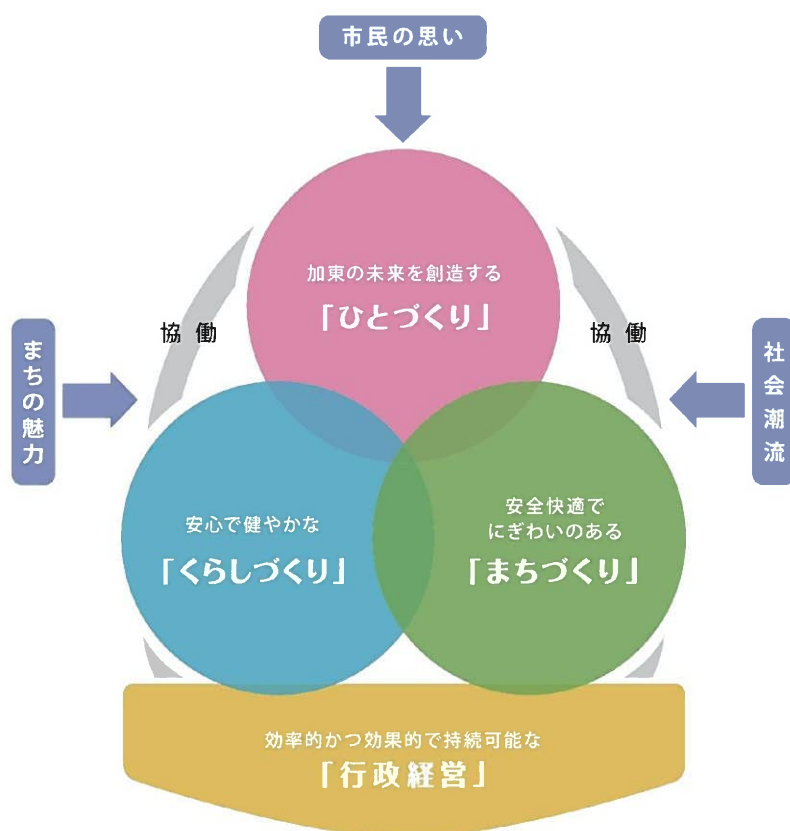
(2) まちづくりの方向性

第2次加東市総合計画 基本構想では、下記のようにまちづくりの方向性を示しています。

『加東の未来を創造する「ひとづくり」、安心して健やかな「くらしづくり」、安全快適でにぎわいのある「まちづくり」、そして、これらを支える効率的かつ効果的で持続可能な「行政経営」を加えて、まちの魅力の維持・向上とともに市民の思いや社会潮流を的確に捉えながら、市民や地域、事業者などと行政がそれぞれの役割を担い、連携・協力して取り組む「協働」を基本に、まちの将来像を実現するためのまちづくりを進めます。』

また、都市基盤に関して【安全快適でにぎわいのある「まちづくり」】として、以下の基本方針が示しています。

『都市構想に基づき、広域交通をはじめ、産業立地、学びやくらしに関する施設の集積、豊かな自然などの地域の特性を活かしながら、まちの拠点づくりやゾーン形成、これらを取り巻く地域の活力維持に取り組むとともに、拠点と拠点などを結ぶ道路や地域公共交通、情報通信ネットワークの形成などにより、多極ネットワーク型の都市構造を創造します。』



資料：第2次加東市総合計画 基本構想（平成30年7月）

図 2-43 まちづくりの方向性

(3) 重点戦略

第2次加東市総合計画 前期基本計画では重点戦略として以下の4つの戦略を示しています。

重点戦略 [1] 力強い産業としごとづくり

重点戦略 [2] 誇れる選ばれる加東ブランドづくり

重点戦略 [3] 加東の未来を担う若い世代の希望実現と親子の絆づくり

重点戦略 [4] 安全・安心で快適な住みよいまちづくり

これらの重点戦略の内、都市基盤に関して以下のように示しています。

重点戦略 [2] 誇れる選ばれる加東ブランドづくり

まちの魅力を維持・向上させ、にぎわいを創出するとともに市民の住みよさ実感を高め、その魅力を効果的に市内外に発信することにより、定住・移住の促進と交流人口の拡大を目指します。

①まちの魅力の維持・向上とにぎわいの創出

歴史や自然、観光施設などの地域資源を活用し、まちの魅力を最大限に引き出すとともに、多様な主体との協働により、まちのにぎわいを創出します。また、増加する在住外国人に対する施策の充実により、多文化共生のまちづくりを進めます。

②定住・移住の促進と交流人口の拡大

まちの魅力の維持・向上とあわせて、市民の住みよさ実感を高め、ふるさと加東への愛着や誇りを醸成し、市内外へ効果的にまちの魅力を発信するとともに、定住・移住希望者の受入れ体制を充実することにより、定住・移住の促進と交流人口の拡大を図ります。

重点戦略 [4] 安全・安心で快適な住みよいまちづくり

効率的で機能的な都市構造の創造をはじめ、災害に強いまちづくりの推進や保健・医療・福祉などの充実により、安全・安心で快適なまちの実現を目指します。

①集約と連携による都市構造の創造

中心市街地機能の充実強化をはじめ、道路ネットワークや地域公共交通ネットワークの整備、効果的な土地利用の推進などにより、都市機能を充実させ、多極ネットワーク型の都市構造を想像します。

②災害に強いまちづくり

河川改修などによる浸水対策をはじめ、ライフライン施設の耐震化、災害に強い住まいづくりの推進、消防・防災体制の充実強化、地域防災力の向上など、自助・共助・公助の役割分担の下、ハード・ソフトの両面から、まちの防災・減災力を高め、災害に強いまちをつくります。

(4) 分野別施策

第2次加東市総合計画 前期基本計画の分野別施策において、都市基盤の整備に関して以下の様に示しています。

施策Ⅵ 豊かで快適なくらしを支える都市基盤が整備されたまち

施策1 都市基盤の整備充実

主要施策(37) 安全・快適で機能的な道路整備等の推進

【将来あるべき姿】

市民の快適な生活を支える道路環境・ネットワークの充実により、地域間だけでなく広域的な交流や産業の発展が促進され、通勤・通学の利便性や安全性が向上しています。

【協働の取組】

①道路施設の適切な維持管理の推進

〈現状と課題〉

道路や橋梁、交通安全施設などの老朽化が進む中、計画的かつ効率的な修繕・補修を行っていくためには、長寿命化を踏まえた予算の平準化とコストの縮減が重要になります。また、道路の管理延長が増加していることから、市民などの協力による管理体制により、持続可能で安全・快適な道路環境を確保する必要があります。

〈市の取組〉

道路や橋梁、交通安全施設などの状況を的確に把握し、計画的かつ効率的に修繕・補修することにより施設の長寿命化を図るとともに、アドプトプログラムなどによる活動主体との役割分担により、道路などの周辺美化を推進し、安全で快適な道路環境を確保します。

②安全で快適な道路施設の整備推進

〈現状と課題〉

幅員狭小路線の拡幅や通学上の危険が予想される箇所への対応など、道路交通の安全性や快適性を確保するために、各路線の約割や優先度を踏まえて計画的に道路などを整備する必要があります。

〈市の取組〉

対象路線の状況を的確に把握し、優先度の高い道路などから計画的に整備します。あわせて、地区（自治会）が行う生活道路の整備などを支援することにより、安全に通行し、快適に生活できる道路などの整備を推進します。また警察、PTA、その他関係機関で構成する通学路安全推進会議において合同点検を行い策定した「加東市通学路交通安全プログラム」を基に、通学路の安全確保を図ります。

③道路の体系的整備の促進

〈現状と課題〉

東西に中国縦貫自動車道と国道 372 号、南北に国道 175 号が走り、これらが主要地方道とつながるなど、広域的な道路ネットワークが形成されていますが、より一層円滑で機能的な道路体系の構築に向けて、国道や県道との機能分担や接続を踏まえ、都市計画と連動した道路ネットワークの整備を推進する必要があります。

〈市の取組〉

社地域と滝野地域を結ぶ都市計画道路滝野梶原線や（仮称）社西部線の整備を進めるとともに、神戸方面へのアクセスとして、南北を結ぶ高規格道路ネットワークの整備に向け、先進地の事例も含め調査・研究を進めます。あわせて、広域的な観点を踏まえた、各拠点や主要施設、各地域を結ぶ、機能的で安全な道路ネットワークの整備構想を策定します。

2.8.2 加東市都市計画マスタープラン

(1) 都市づくりの主要課題

加東市都市計画マスタープランでは、都市づくりの主要課題について以下のように示しています。

道路に関しては、市内各拠点間や近隣市町との連携を図るための道路ネットワークの形成が必要としています。

上位計画で求められる方向性

東播磨地域都市計画 区域マスタープラン	- コンパクトな市街地の形成、隣接する都市間での機能分担、鉄道駅周辺や国道 175 号周辺における都市機能の確保 - 今後更新時期を迎える医療・福祉施設や公共施設などの最適化 - 現在の市街地を中心とした人口密度の維持 など
第 2 次加東市 総合計画	- 都市機能を集約（充実）する拠点やゾーンの形成、道路・交通ネットワークの形成などによる多極ネットワーク型の都市構造の創造 - 災害に強いまち、都市基盤が整った安全快適でにぎわいのあるまちの実現など

加東市都市計画マスタープランの成果／都市の現況分析／市民意識調査より求められる方向性

土地利用	人口	- 少子高齢化を見据えた都市づくりや地域・地区ごとに必要な施策の検討が必要。 - 地域産業の振興が求められており、雇用の確保から定住の促進につなげることが必要。
	都市的土地利用	- 中心市街地の魅力向上と活性化のために、都市機能のさらなる集積が必要。 - 新たな工業用地の創出など、雇用確保に向けた土地利用の検討が必要。 - 市街地における低・未利用地の利活用が必要。 - 全市的な空家対策（発生抑制・利活用の検討）が必要。
都市施設	自然的土地利用	- 特別指定区域制度などを活用し、集落の維持・活性化が必要。 - 農業の担い手育成や耕作放棄地の対策が必要。
	道路・公共交通	- 市内外をつなぐ連携軸の機能強化に向けた道路整備が必要。 - 高齢化の進行により、自家用車で移動できなくなる人の増加が予想されることから、交通弱者への配慮が必要。 - 公共交通の充実が求められており、事業者だけでなく地域住民と連携しながら持続可能な地域公共交通ネットワークを形成することが必要。
	公園・緑地	公園は充実しており、今後は既存公園の維持管理や多面的な利活用が必要。
	下水道・河川	- 既存施設の改修・維持管理とともに、下水処理の効率化のため、農業集落排水施設などの公共下水道への接続が必要。 - 国や県と連携しながら、加古川の河川改修事業を推進することが必要。
都市環境 自然環境		- 地域の特性に応じた景観形成が必要。 - 本市の魅力として自然環境が高く評価されており、今後も適切な保全が必要。
安全・安心		- 加古川の河川改修事業を推進し、災害に備えた安全確保が必要。 - 防災拠点の充実や避難路の確保、住民との協働による防災体制の確立が必要。

都市づくりの主要課題

- 人口減少や高齢化への対応
- 特性を活かした都市機能・産業の集積
- 拠点間の連携と近隣都市との連携を実現するネットワークの形成
- 既存ストックの適切な維持管理と利活用
- 市街地整備と連動した安全・安心な都市づくり

資料：加東市都市計画マスタープラン（平成 31 年 3 月）

図 2-44 都市づくりの主要課題

(2) 都市づくりの基本方針

道路整備に関する都市づくりの基本方針として以下の内容をあげています。

【02 快適で暮らしやすい都市づくり】

道路や上下水道など、既存の都市基盤施設の維持管理については、日常の点検や補修に加えて、施設の長寿命化に資する取組を強化します。

道路については、都市計画道路の整備を推進するとともに、本市と神戸方面とを結ぶ高規格道路ネットワークの実現に向けて調査・研究を進めます。

また、中国縦貫自動車道や、国道 175 号・372 号などの交通基盤を活かし、京阪神地域や近隣都市との連携を強化するとともに、市内で暮らすあらゆる人々が公共交通と徒歩や自転車により自由に移動できるよう、地域公共交通ネットワークの確保や歩道整備などを図り、快適で暮らしやすい都市づくりを進めます。

【04 安全・安心の都市づくり】

ハード・ソフトの両面から防災対策や交通・防犯対策に取り組み、災害に強く、犯罪や交通事故のない生活環境を創りあげていくことで、安全・安心で快適に暮らせる都市づくりを進めます。

また、誰もが安心して快適に生活できるように、まちのバリアフリー化を促進するとともに、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた都市づくりを促進します。

(3) 将来都市構造

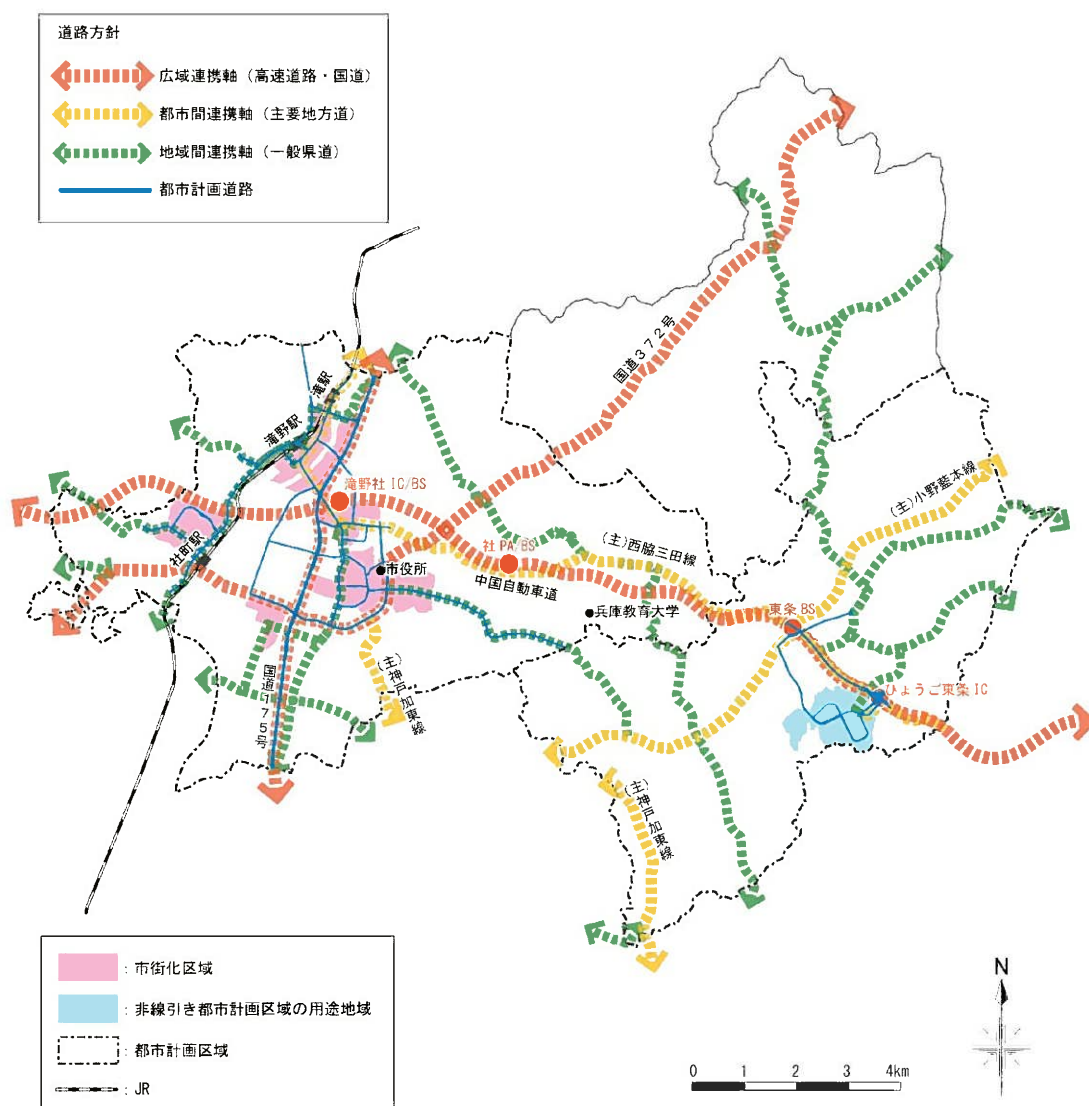
将来都市構造は、これまでに築いてきた都市基盤や都市機能を活かし、本市の中心となる拠点の創出やゾーン形成を進めるとともに、それらを市内外と有機的に結ぶネットワークを構築することで、多極ネットワーク型の都市構造の創造を目指としています。

【ネットワークの構築】

高速道路及び一般国道は「広域連携軸」、主要地方道は「都市間連携軸」、一般県道は「地域間連携軸」として位置付けられています。

また、国及び県などの関係機関と連携しながら、道路ネットワークの充実などに取り組み、これら連携軸の機能強化を図ります。

地域の連携強化に向けて、道路・地域公共交通・情報によるネットワークの強化を図ります。



資料：加東市都市計画マスタープラン（平成31年3月）

図 2-45 道路方針図

(4) 分野別の方針

『都市施設の方針』及び『安全・安心な都市づくりの方針』の中で、交通施設の整備方針について、以下のように示しています。

【都市施設の方針】

- ・市内外をつなぐ各連携軸の機能強化に向けて、道路整備を促進するとともに、広域交通に優れたまちとしての強みをさらに発揮するため、本市と神戸方面を結ぶ高規格道路ネットワークの整備に向けて調査・研究を行い、整備を促進します。
- ・自転車の通行空間の確保に向け、自転車ネットワーク計画の策定を検討します。

①広域連携軸（高速道路及び一般国道）

- ・中国縦貫自動車道や国道 175 号、国道 372 号は、本市と周辺他市町、さらには京阪神地方や中国地方を結ぶ広域連携軸であることから、これらを基軸とした広域的なネットワークの形成を図ります。また、歩道未整備区間の整備を促進します。
- ・本市と神戸方面を結ぶ高規格道路ネットワークの整備に向けて、先進地の事例を参考に調査・研究を行い、整備を促進します。

②都市間連携軸（主要地方道）

- ・本市と近隣市町を結ぶ都市間連携軸である主要地方道の整備と交通安全施設の整備や交差点の改良など安全な道路環境の整備を促進します。

③地域間連携軸（一般県道）

- ・市内の各エリアを結ぶ地域間連携軸である一般県道の整備を促進します。
- ・市内の通学路に関する箇所や安全対策上必要な箇所は、歩道整備などを促進します。

④生活道路（市道）

- ・地域住民の日常生活を支える生活道路（市道）については、必要性の高い道路から道路整備や歩行者空間の確保に努めます。

⑤都市計画道路

- ・都市計画道路については、その必要性・実現性を見極めて見直しを行います。必要性が高い道路については、関係機関と連携しながら整備を進めます。

【安全・安心な都市づくりの方針】

- ・地域の避難体制の充実や自主防災組織の活性化などのソフト対策を充実させ、災害に強い都市づくりを推進します。
- ・地域と連携し、犯罪や交通事故などがない安全・安心な都市づくりを推進します。

②交通安全対策の充実

- ・子どもが安全に通学できる道路環境を整備するため、通学路交通安全プログラムに基づき、通学路における交通安全施設の整備を順次進めます。
- ・道路管理者や警察署などと連携しながら、歩道の設置による歩車分離や歩行者通行帯の表示、街灯・防犯灯の設置、駐停車禁止区域の指定などに取り組み、歩行者の安全性の確保に努めます。

(5) 地域別の方針

社地域の『都市施設の方針』及び『市街地の整備方針』の中で、交通施設の整備方針について、以下のように示しています。

【都市施設の方針】

道路

- ・国道 372 号の歩道未整備区間（木梨地区・藤田地区）においては、整備を促進します。
- ・主要地方道神戸加東線の山国地区の整備を促進します。
- ・一般県道松尾青野ヶ原停車場線の整備を促進します。
- ・本地域と東条地域を結ぶ一般県道厚利社線については、歩道の未整備箇所の整備を促進します。
- ・幹線道路のネットワーク化に向けて、市道大門北野線の延伸について調査・研究を行います。
- ・（仮称）市道社西部線の早期の整備を推進します。
- ・市道社貝原線の歩行帯整備、歩道拡幅を推進します。

公共交通

- ・新たな交通結節点となるバスターミナルをやしろショッピングパーク Bio 周辺に整備します。
- ・事業者や地域住民と連携しながら、路線バスの確保や市町村運営有償運送（自主運行バス）の維持・拡大などに取り組みます。

【市街地整備の方針】

- ・（仮称）市道社西部線の道路整備を推進し、周辺市街地の土地利用を促進します。

滝野地域の『都市施設の方針』の中で、交通施設の整備方針について、以下のように示しています。

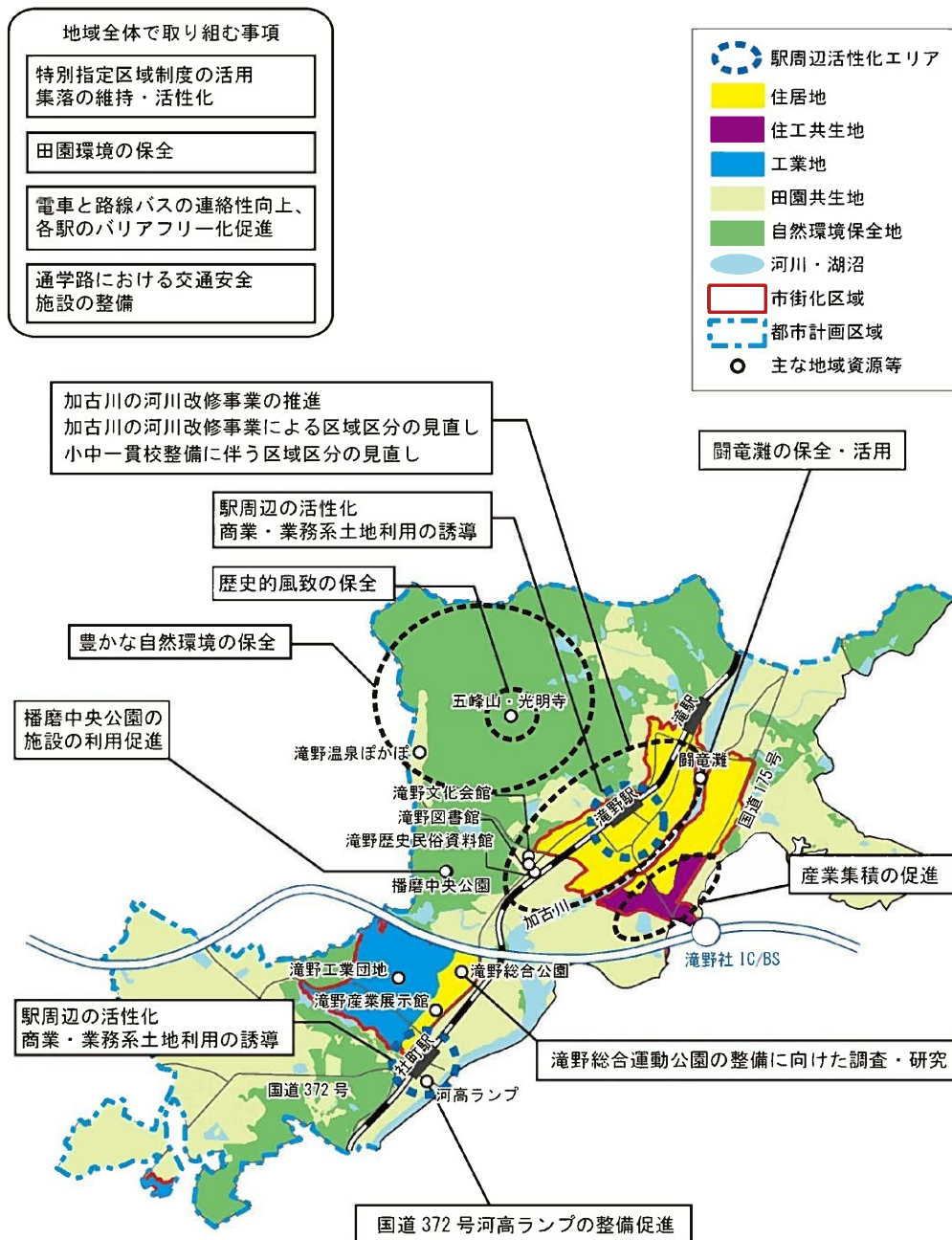
【都市施設の方針】

道路

- ・ JR 社町駅周辺と中心市街地との円滑な接続に向けて、国道 372 号河高ランプの整備を促進します。

公共交通

- ・ 事業者や地域住民と連携しながら、路線バスの確保や市町村運営有償運送（自主運行バス）の新たな地域への導入などに取り組みます。



資料：加東市都市計画マスタープラン（平成 31 年 3 月）

図 2-47 滝野地域構想図

東条地域の『都市施設の方針』の中で、交通施設の整備方針について、以下のように示しています。

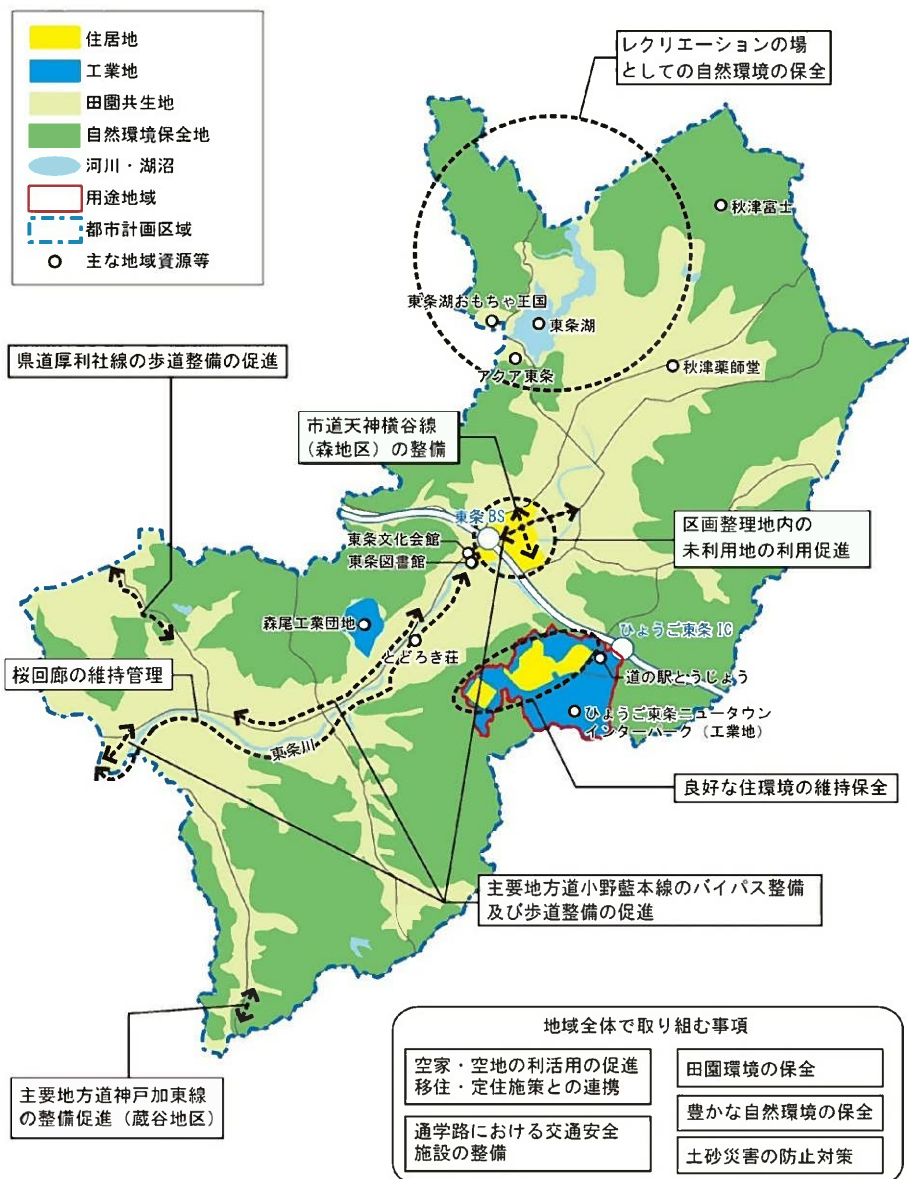
【都市施設の方針】

道路

- ・主要地方道神戸加東線の蔵谷地区の整備を促進します。
- ・主要地方道小野藍本線のバイパス整備及び歩道の整備を促進します。
- ・本地域と社地域を結ぶ一般県道厚利社線については、歩道整備を促進します。
- ・天神地区における交通利便性の向上に向けて、市道天神横谷線（森地区）の整備を推進します。

公共交通

- ・事業者や地域住民と連携しながら、路線バスの確保や市町村運営有償運送（自主運行バス）の新たな地域への導入などに取り組みます。



資料：加東市都市計画マスタープラン（平成 31 年 3 月）

図 2-48 滝野地域構想図