

# 公安協議資料作成

西宮中央運動公園・中央体育館等再整備における周辺交差点での交通処理について、警察の意向を確認するため平成 29 年 7 月時点の計画に基づき公安協議資料を作成し、協議を行った。

以下に協議資料および議事録を示す。

## (1) 公安協議資料

### 西宮中央運動公園周辺道路 公安協議用資料

- 1. 事業の概要.....1
- 2. 対象箇所概要.....2
- 3. 交通量調査結果.....4
- 4. 交差点設計基本条件.....6
- 5. 交差点計画.....7

平成 29 年 7 月  
西宮市 土木局道路公園部

#### 1. 事業の概要

##### 1.1 整備事業の概要

###### 【基本的な考え方】

西宮中央運動公園内の老朽化した中央体育館、陸上競技場等を建替え、本市のスポーツ推進の中核をなす総合運動施設として、市民の誰もが快適で安全にスポーツを楽しめる環境を整備し、競技力向上の推進や生涯スポーツの振興を図るとともに、トップスポーツゲームを観戦できるまちの実現やスポーツを通じた豊かなまちづくりを目指し、地区公園としての機能を確保しながら、子育てにも配慮した公園再整備、また、災害対策活動の拠点としての機能を総合的に備える施設整備を行う。

##### 1.2 計画対象地

計画対象地は、西宮中央運動公園、中央体育館及び西宮スポーツセンターが設置されている敷地であり、本市南部地域の中心部に位置する。計画対象地の南側には国道 171 号が接道しており、沿線には飲食店や物販店など商業施設が立地している。その周囲は、概ね住宅地となっている。周辺の公共交通機関として、計画対象地の西側道路にバス停「市民運動場前」があり、また JR 西宮駅から約 1km、阪急電鉄西宮北口駅から約 1km の距離に位置している。

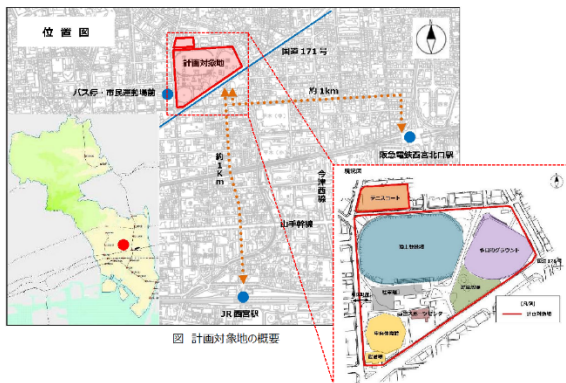


図 計画対象地の概要

##### 1.3 西宮中央運動公園及び中央体育館・陸上競技場等再整備のコンセプト 計画対象地における課題は以下に示す。

###### 【課題】

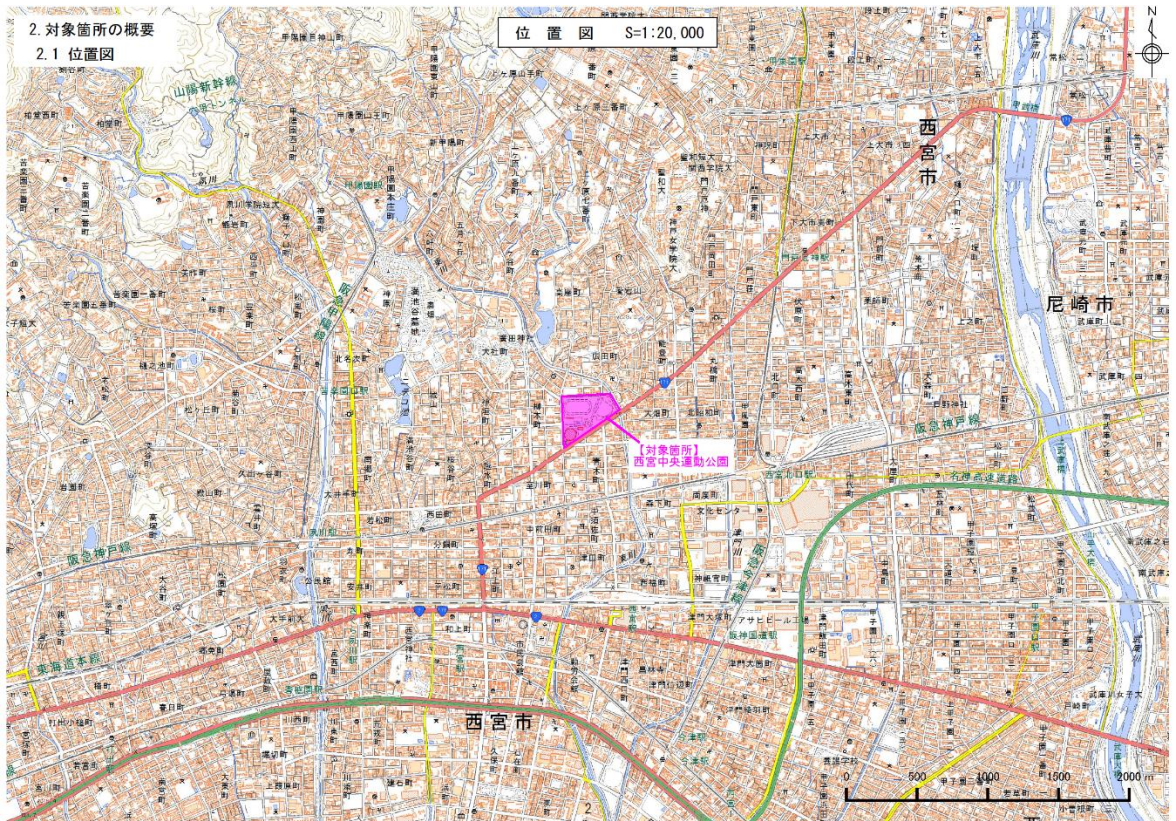
- 法的条件への対応  
→都市計画法関係、都市公園法関係
- 各施設への課題  
→体育館・武道場の稼働率が70%以上（先行予約により一般利用困難）、バリアフリー未対応等
- 交通アクセス（駐車場）の課題  
→大規模大会開催時の駐車場容量超過、交通渋滞を誘発しやすい状態
- 周辺住宅地などへの影響  
→近隣住宅への夜間の照明漏れや施設利用騒音に配慮が必要
- 地区公園としての機能  
→計画対象地は周辺に都市公園が少ない地域
- スポーツ施設の必要性（ニーズ）  
→トップスポーツへの対応（体育館の入場可能規模の拡大）等
- 防災拠点としての整備  
→地域防災拠点として位置付けているため、災害対策活動の拠点としての機能を総合的に備える必要がある
- パークマネジメント  
→一体的な管理運営、総合戦略の基本コンセプト実現に向け広く民間の知恵やノウハウを導入

前述の基本的な考え方を踏まえた、整備方針は以下のとおり。

###### 【整備方針】

- ① スポーツ活動や健康づくりの促進につながる施設
- ② トップレベルのスポーツに対応した総合運動施設
- ③ 緑豊かなスポーツと文化の交流施設
- ④ 誰もが利用しやすく、環境に配慮した施設
- ⑤ 防災機能を総合的に備えた施設

資料：西宮中央運動公園及び中央体育館・陸上競技場等再整備基本構想（H28.3）



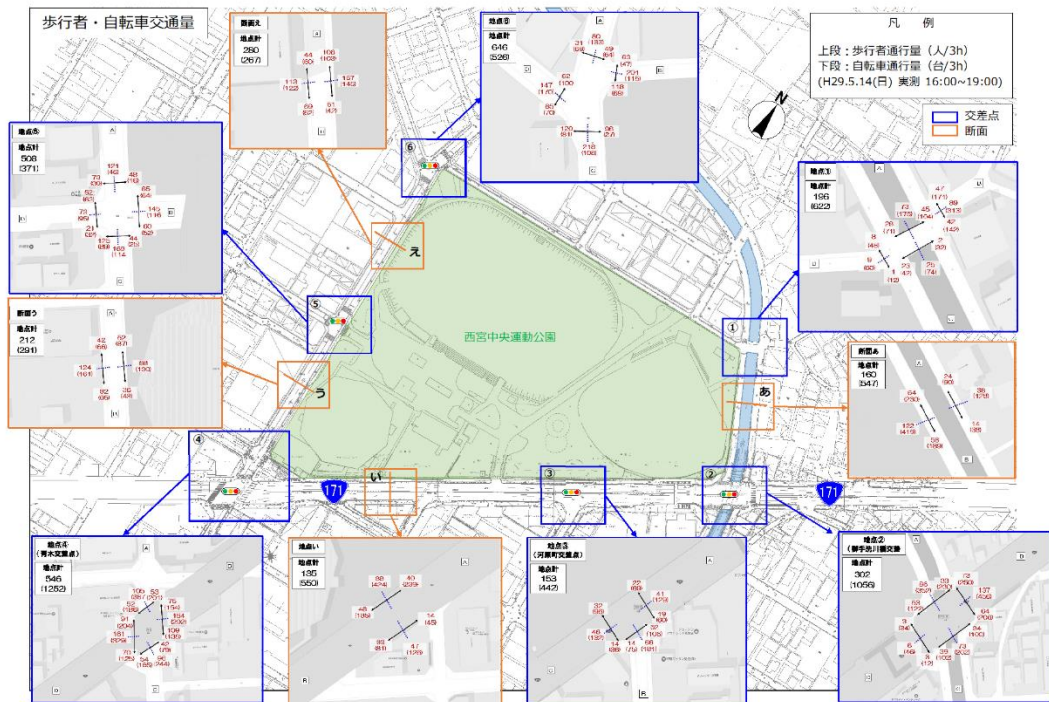
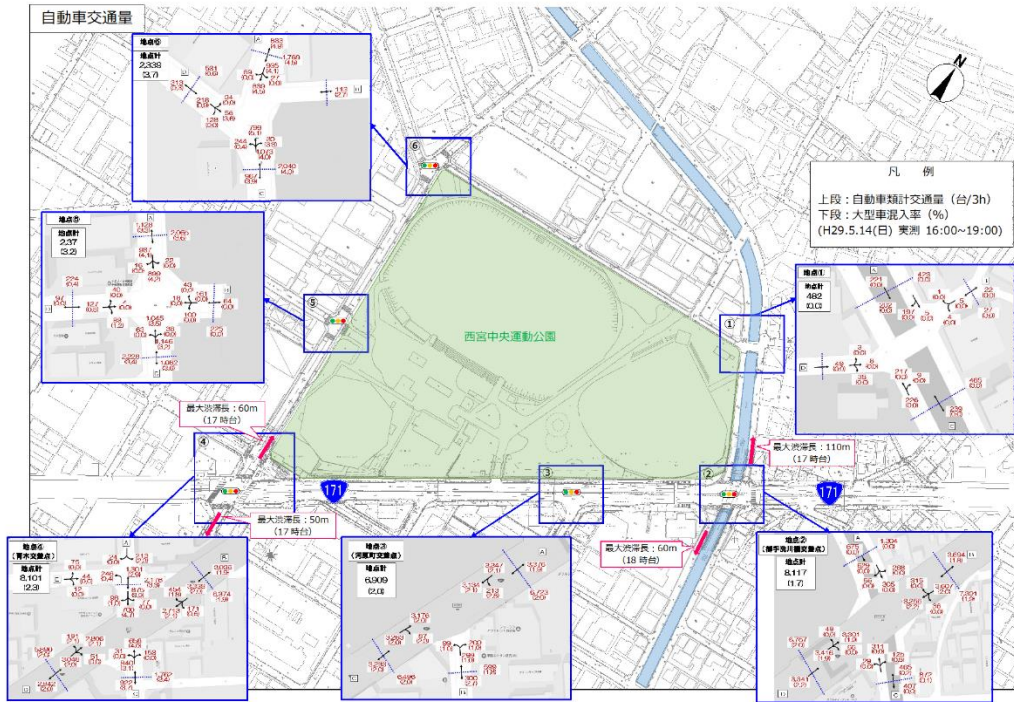
2. 対象箇所の概要

2.2 現地状況



3. 交通調査結果

H29.5.14 (日) に実施した交通調査結果を以下に示す。



4. 交差点設計基本条件

4.1 路線概要

現況の路線概要を以下に示す。

【市道西 715 号】

- (1) 道路規格 : 第 4 種第 2 級
- (2) 設計速度 : V=40km/h (規制速度)
- (3) 交通量 : 7,283 台/12h (H27.10 実測値)
- (4) 歩行者・自転車交通量: 歩行者: 276 人/12h 自転車: 433 台/12h (H27.10 実測値)
- (5) 車線数 : 2 車線
- (6) 標準幅員構成

【国道 171 号】

- (7) 道路規格 : 第 4 種第 1 級
- (8) 設計速度 : V=40km/h (規制速度)
- (9) 交通量 : 39,739 台/日 (H27.11 実測値)
- (10) 歩行者・自転車交通量: 歩行者: 647 人/日 自転車: 2,769 台/日 (H27.11 実測値)
- (11) 車線数 : 4 車線
- (12) 標準幅員構成

4.2 交差点計画

4.2.1 基本条件

本計画路線の存する地域は以下のとおりとする。

- 道路の存する地域 : 都中部

計画交通量は、現況交通量に計画駐車台数を考慮した値とする。

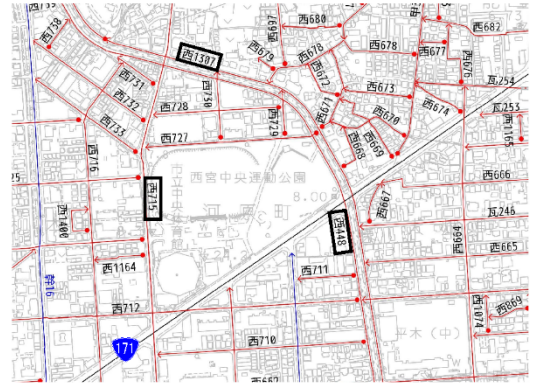
○計画駐車台数の設定

- 西側 (既存) 出入口利用車両: 120 台
- 東側出入口利用車両 (関係者): 30 台

4.2.2 道路の区分および設計速度

以下に交差点計画における基本条件を示す。

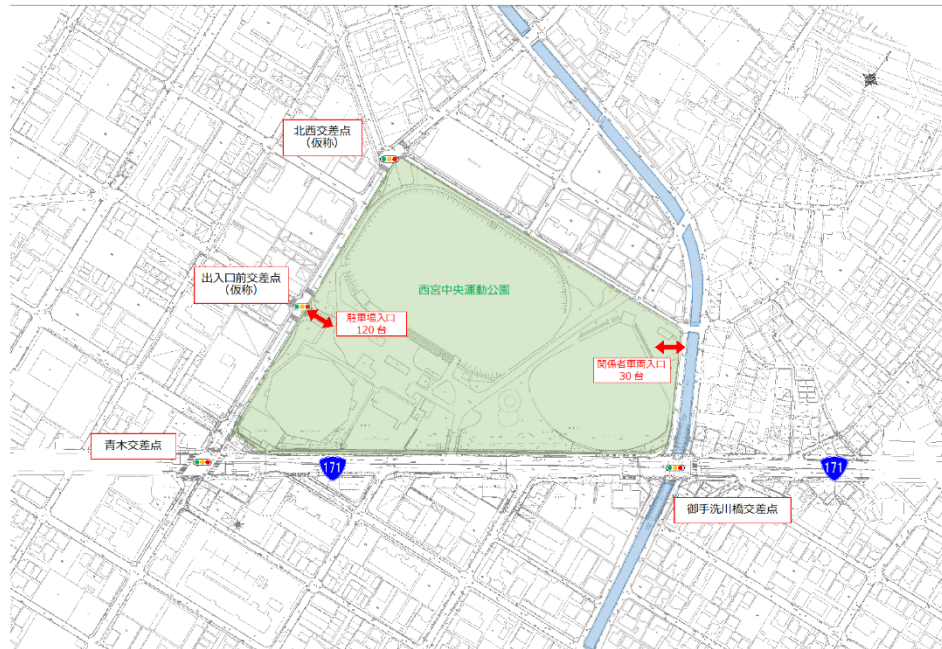
交差点名称	路線	道路の区分・規格	設計速度	設計車両
御手洗川橋 交差点	国道 171 号	第 4 種第 1 級	V=40km/h	普通自動車
	市道西 448 号 市道西 1307 号	第 4 種第 3 級 (交通量不明のため想定)	V=30km/h (想定)	小型自動車
青木交差点	国道 171 号	第 4 種第 1 級	V=40km/h	普通自動車
	市道西 715 号	第 4 種第 2 級	V=40km/h	普通自動車
出入口前交差点 (仮称)	市道西 715 号	第 4 種第 2 級	V=40km/h	普通自動車
	—	第 4 種第 3 級 (交通量不明のため想定)	V=40km/h (想定)	小型自動車
北西交差点 (仮称)	市道西 715 号	第 4 種第 2 級	V=40km/h	普通自動車
	—	第 4 種第 3 級 (交通量不明のため想定)	V=30km/h (想定)	小型自動車



5. 交差点計画

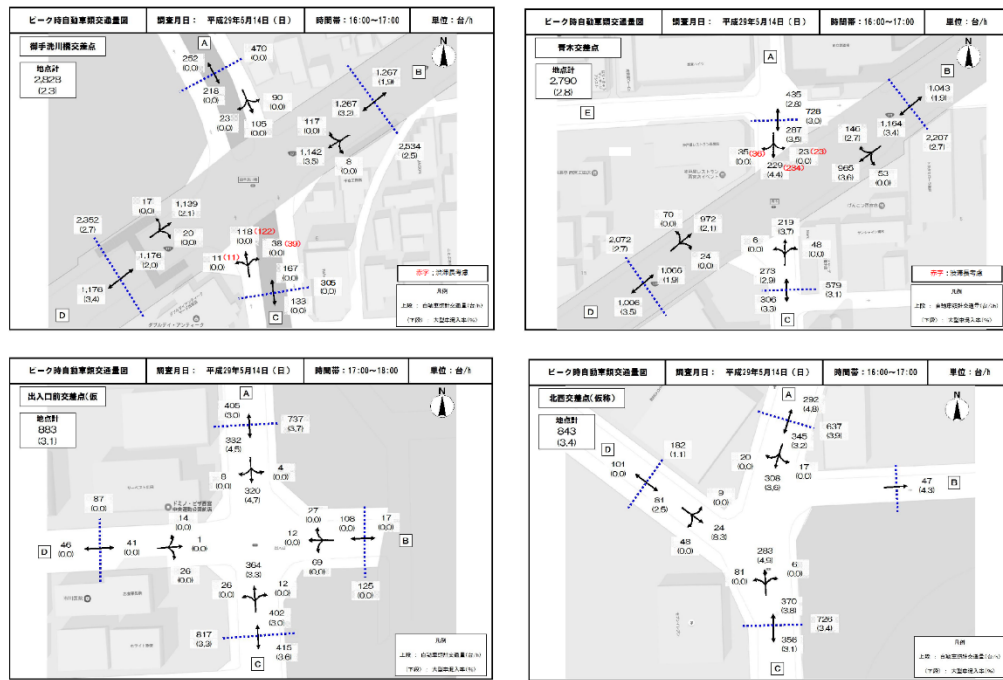
5.1 位置図

検討する信号交差点の位置を以下に示す。



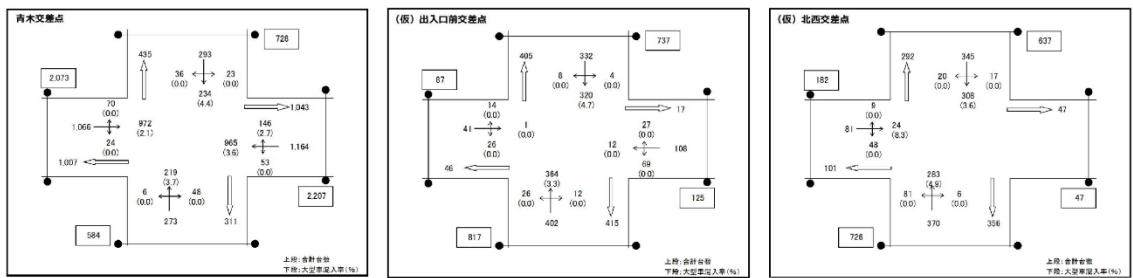
5.2 計画交通量

対象の4箇所の交差点におけるピーク時方向別交通量調査結果を以下に示す。  
 [交通量調査結果 (H29.5.14 (日))] ]

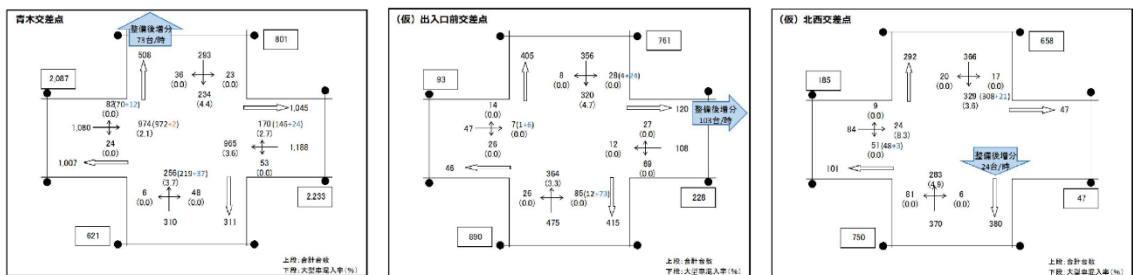


前述で設定した駐車台数を考慮した方向別計画交通量を以下に示す。  
 各交差点について解析を行い、現況および計画交通量に対する交差点の処理能力の検討を行った。次頁以降に結果を示す。

現況再現



計画 (西側駐車台数: 120台、東側駐車台数: 30台)



5.3 青木交差点

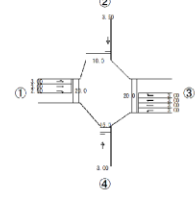
検討用資料 『青木交差点(現況)』(16:00~17:00)  
表-1 交差点の需要量の算出

交差点名 流入部 車線の種類	青木交差点							
	①		②		③		④	
	左折・直進	直進	右折	折・直進・右	左折	直進	右折	折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
信号交差点の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000
車線幅員による補正率	α w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(2.50)	(3.50)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車進入による補正率	α T	0.987	0.986	1.000	0.976	1.000	0.975	0.981
(大型車進入)	%	(1.82)	(2.10)	(0.00)	(3.31)	(0.00)	(3.60)	(2.70)
右折歩行者による補正率	α L T	0.964			0.979			0.974
(歩行者による低減率)	f p	0.150			0.150	0.150		0.150
(有効歩行時間)	秒	70			41	70		41
(歩行者用歩行時間)	秒	85			36	85		36
横断歩行者による補正率	α L				0.881			0.887
右折車進入による補正率	α R T				0.917			0.874
(右折車の通過確率)	R %				(12.3)			(17.6)
(有効歩行時間)	秒				0.795			0.783
(現示変り目のさばり台数増分)	f			2(48)	41			41
(現示変り目のさばり台数増分)	KIR : 右/サイクル			2(48)				2(48)
(交差点内滞留台数)	K : 右/サイクル			2(48)				2(48)
緩和交通流量	S A	1,963	1,972	1,710	1,732	1,550	3,900	1,766
設計交通量	q	1,942		24	293	53	965	146
(設計交通量)		(70+972)			(23+234+36)			(6+214+48)
右折補正交通量	q R - N			0				98
交差点流入部の需要率	ρ	0.269		0.167	0.034	0.247	0.085	0.160
必要現示率	1φ	0.269			0.034	0.247		0.269
2φ	-	-			0.085			0.085
3φ	-	-			0.167			0.167
有効歩行時間(秒)	1φ	70			70	70		70
2φ	24				24	24		24
3φ	41				41	41		41
信号青時間比	G/C	70/150	24/150	41/150	70/150	70/150	24/150	41/150
可能交通容量	C i	1,808	322	487	723	1,820	331	465
交通容量比	q/C i	0.576	0.075	0.612	0.073	0.530	0.411	0.687
交通処理量のチェック	L s (m)	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)		13.2		28.8			72.5

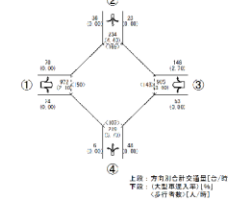
※ N =  $KER \times \frac{3,600}{C}$   
 N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \* : 交通容量(実1時間)

- ①: 西
- ②: 北
- ③: 東
- ④: 南

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	1φ	2φ	3φ
青時間	69 Y 4 緑:3	23 Y 4 緑:3	40 Y 4 緑:3	69	23	40
赤時間	70	24	41	70	24	41
歩行時間	3	6	4	3	6	4
歩行者歩行時間	85	0	36	85	0	36

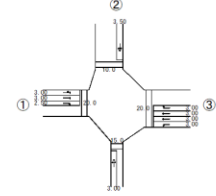
検討用資料 『青木交差点(駐車台数【西】120台【東】30台考慮)』(16:00~17:00)  
表-1 交差点の需要量の算出

交差点名 流入部 車線の種類	青木交差点							
	①		②		③		④	
	左折・直進	直進	右折	折・直進・右	左折	直進	右折	折・直進・右折
車線数	1	1	1	1	2	1	1	1
信号交差点の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000
車線幅員による補正率	α w	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(2.50)	(3.50)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車進入による補正率	α T	0.988	0.986	1.000	0.976	1.000	0.975	0.981
(大型車進入)	%	(1.77)	(2.10)	(0.00)	(3.51)	(0.00)	(3.60)	(2.70)
右折歩行者による補正率	α L T	0.968			0.979			0.974
(歩行者による低減率)	f p	0.150			0.150	0.150		0.150
(有効歩行時間)	秒	70			41	70		41
(歩行者用歩行時間)	秒	85			36	85		36
横断歩行者による補正率	α L				0.886			0.887
右折車進入による補正率	α R T				0.886			0.887
(右折車の通過確率)	R %				(12.3)			(15.5)
(有効歩行時間)	秒				0.785			0.783
(現示変り目のさばり台数増分)	f			2(48)	41			41
(現示変り目のさばり台数増分)	KIR : 右/サイクル			2(48)				2(48)
(交差点内滞留台数)	K : 右/サイクル			2(48)				2(48)
緩和交通流量	S A	1,886	1,872	1,710	1,550	3,800	1,788	1,728
設計交通量	q	1,066		24	283	53	885	170
(設計交通量)		(82+874)			(23+234+36)			(6+268+48)
右折補正交通量	q R - N			0				122
交差点流入部の需要率	ρ	0.273		0.171	0.034	0.247	0.088	0.178
必要現示率	1φ	0.273			0.034	0.247		0.273
2φ	-	-			0.088			0.088
3φ	-	-			0.171			0.178
有効歩行時間(秒)	1φ	70			70	70		70
2φ	24				24	24		24
3φ	41				41	41		41
信号青時間比	G/C	70/150	24/150	41/150	70/150	70/150	24/150	41/150
可能交通容量	C i	1,804	322	487	723	1,820	331	472
交通容量比	q/C i	0.585	0.075	0.827	0.073	0.530	0.514	0.857
交通処理量のチェック	L s (m)	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長	L s (m)		13.2		28.8			72.5

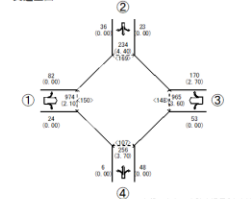
※ N =  $KER \times \frac{3,600}{C}$   
 N : 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \* : 交通容量(実1時間)

- ①: 西
- ②: 北
- ③: 東
- ④: 南

交差点概略図



交通量図



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	1φ	2φ	3φ
青時間	69 Y 4 緑:3	23 Y 4 緑:3	40 Y 4 緑:3	69	23	40
赤時間	70	24	41	70	24	41
歩行時間	3	6	4	3	6	4
歩行者歩行時間	85	0	36	85	0	36



検討用資料 『出入口前交差点(駐車台数【西】120台【東】30台考慮)』(17:00~18:00)  
表-1 交差点の需要量の算出

交差点名	出入口前					
	①	②		③		④
車線の種類	折・直進・左	左折・直進	右折	折・直進・右	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1
緩和交通容量の基本値 S <sub>B</sub>	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線容量による補正率 α <sub>w</sub>	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(3.25)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
横断勾配による補正率 α <sub>G</sub>	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(横断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α <sub>T</sub>	1.000	0.971	1.000	1.000	0.979	1.000
(大型車混入率)	(0.00)	(4.32)	(0.00)	(0.00)	(3.08)	(0.00)
左折車混入による補正率 α <sub>L T</sub>	0.981	0.980		0.982	0.985	
(左折率)	L%	(29.8)	(8.0)	(85.9)	(8.7)	
(歩行者による低減率)	f <sub>p</sub>	0.150	0.150	0.150	0.150	
(有効青時間)	秒	28	34	28	34	
(歩行者非青時間)	秒	23	26	23	26	
横断歩行者による補正率 α <sub>L</sub>	0.943			0.973		
右折車混入による補正率 α <sub>R T</sub>	0.943			0.973		
(右折率)	R%	(55.3)		(25.0)		
(左折車の通過容量)	f	0.989	0.979	0.968	0.714	
(有効青時間)	秒	28	34	28	34	
(現行変更目による台数増分)	KIR:台/サイクル	2(100)		2(100)	2(100)	
(交差点内滞留台数)	K:台/サイクル					
緩和交通容量 S <sub>A</sub>	1,758	1,903	*534	1,925	*578	
設計交通量 q	47	348	8	108	390	85
(14*7*2)	(28*320)		(89*12*27)	(29*384)		
左折補正交通量 q <sub>R-N</sub>						
交差点流入部の需要率 ρ	0.027	0.183	-	0.024	0.203	-
必要現示率	1/5	0.027	-	0.024	-	0.203
1/5						0.087
2/5						
有効青時間(秒)	1/5	28	34	28	34	
2/5						
信号青時間比 C/C	28/72	34/72	34/72	28/72	34/72	34/72
可能交通容量 C <sub>i</sub>	883	899	534	252	906	578
交通容量比 q/C <sub>i</sub>	0.029	0.387	0.015	0.126	0.429	0.147
交通処理率のチェック	○K	○K	○K	○K	○K	○K
滞留長さ L <sub>a</sub> (m)			2.1			22.4

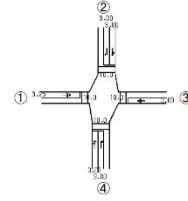
$$*N = KIR \times \frac{2,000}{C}$$

N: 1時間での右折車が交差点内に滞留する台数

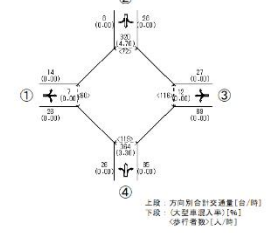
\*: 交通容量(実1時間)

- ①: 西
- ②: 北
- ③: 東
- ④: 南

交差点概略図

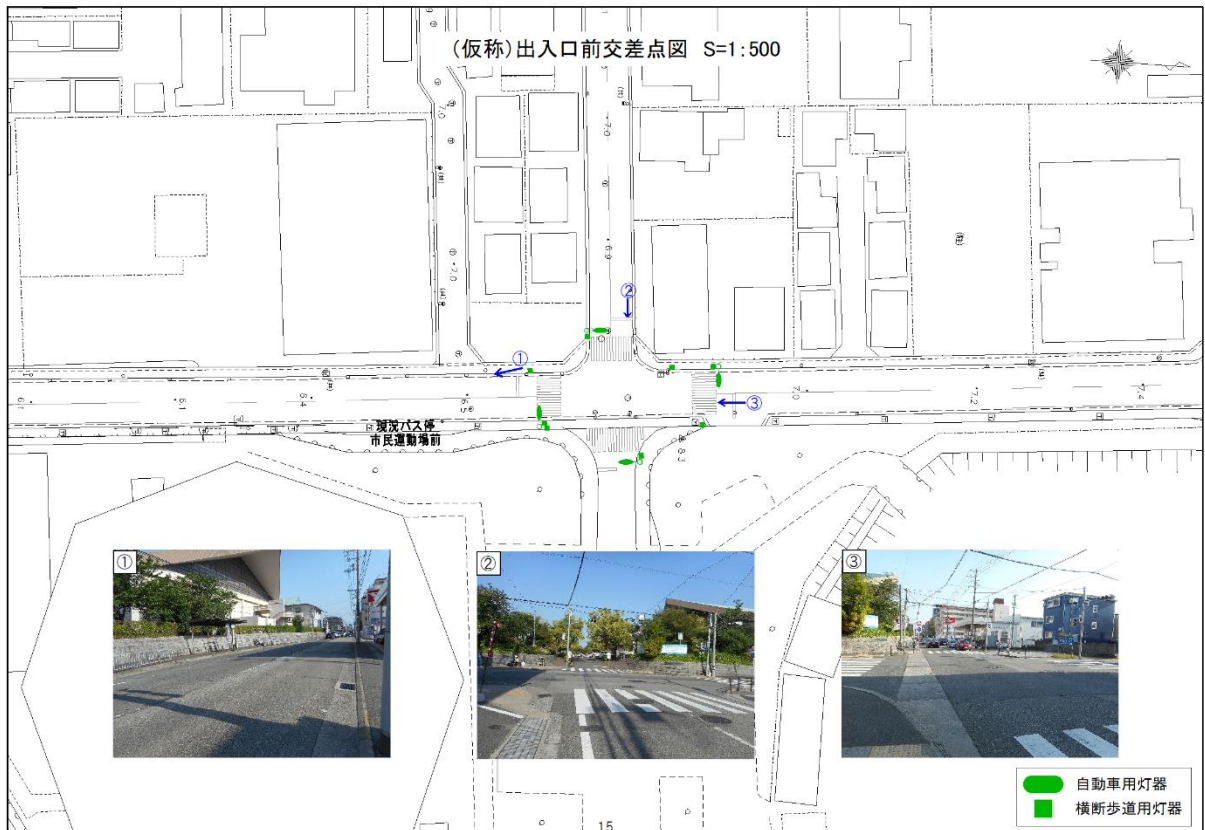


交通量図



現示方式の図示

種別	①	②	③	④
表示時間	0:33 Y 4 緑:2	0:27 Y 4 緑:2	0:37	0:37
有効青時間	34	28	34	34
横断歩道	5	5	5	5
歩行者青時間	28	23	28	23







検討用資料 『地点⑥(北西交差点)(駐車台数【西】120台【東】30台考慮)』 (16:00~17:00)

表-1 交差点の必要車の算出

交差点名	北西			
	①	②	③	④
流入部	折・直進・右折	折・直進・右折	直進・右折	直進・右折
車線数	1	1	1	1
緩和交通流量の基本値 S B	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率 $\alpha w$	0.950	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	(2.50)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率 $\alpha G$	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 $\alpha T$	0.884	0.878	1.000	0.874
(大型車混入率)	(2.37)	(3.24)	(0.00)	(3.75)
左折車混入による補正率 $\alpha L T$	0.874	0.888	1.000	0.844
(左折率)	(10.7)	(4.8)	(0.0)	(21.8)
(歩行者による低減率) f p	0.150	0.150	0.150	0.150
(有効青時間)	24	58	24	58
(歩行者青時間)	18	51	18	51
横断歩行者による補正率 $\alpha L$				
右折車混入による補正率 $\alpha R T$	0.837	0.874	1.000	0.881
(右折率)	(80.7)	(5.5)	(0.0)	(1.8)
(右折車の通過確率) f	1.000	0.744	0.977	0.707
(有効青時間)	24	58	24	58
(現示変更のさばけ台数増分)				
K R : 台/サイクル	2(80)	2(80)	2(80)	2(80)
K : 右/サイクル				
緩和交通流量 S A	1,708	1,882	2,000	1,822
設計交通量 q	84	388	0	370
右折補正交通量 q R - N				
交差点流入部の必要率 $\rho$	0.049	0.184	-	0.203
必要現示率	1 $\phi$	0.049	0.184	-
2 $\phi$		58	-	58
有効青時間(秒)	24	58	24	58
信号青時間比 G / C	24/90	58/90	24/90	58/90
可能交通容量 C i	455	1,171	533	1,134
交通容量比 q / C i	0.185	0.313	0.000	0.328
交通処理率のチェック	$\circ K$	$\circ K$	$\circ K$	$\circ K$
滞留長 L s (m)				

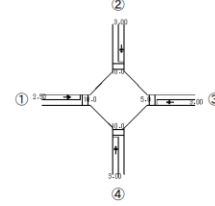
$$\ast N = K R \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

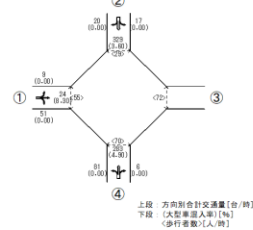
$\ast$  : 交通容量(実1時間)

- ①: 西
- ②: 北
- ③: 東
- ④: 南

交差点概略図



交通量図

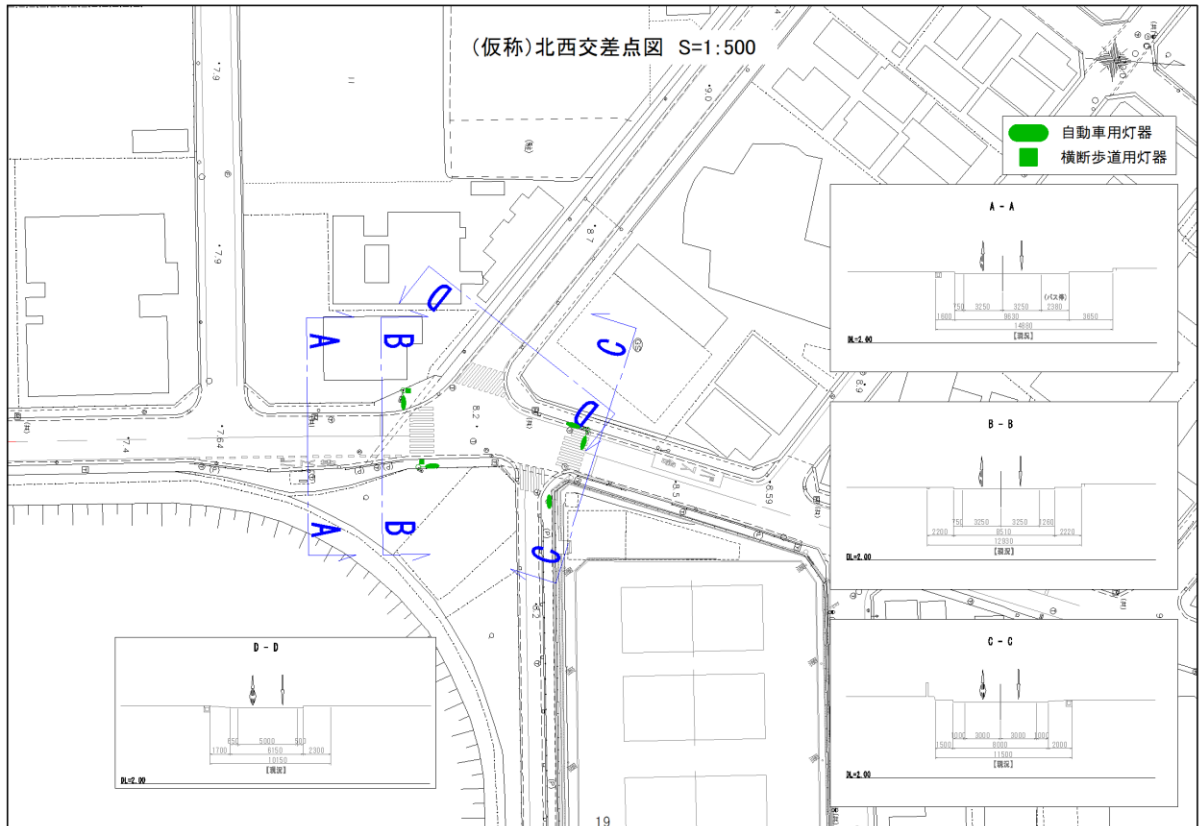


現示方式の図示

種別	1 $\phi$	2 $\phi$	備考
表示時間	0.55 Y 4 期 2	0.23 Y 4 期 2	S40
有効青時間	56	24	S40
検知時間	5	5	L110
歩行者青時間	57	19	

1

18



※設計車両は発注者との協議に基づき、小型車両とした。(公安協議時点)

## (2) 議事録

- ・協議日時：平成 29 年 7 月 31 日（月） 15:00～17:00
- ・場所：兵庫県警察本部別館 10 階
- ・出席者：兵庫県警察本部 交通規制課 [REDACTED]  
西宮警察署 [REDACTED]  
県警信号係 [REDACTED]  
西宮市 道路計画課 [REDACTED]  
[REDACTED]  
パシフィックコンサルタンツ(株) [REDACTED]
- ・協議事項：西宮中央運動公園・中央体育館等再整備における周辺交差点での交通処理について

### 協議内容

#### ■公安協議資料について

事業の概要、交通量調査結果、将来計画の駐車台数を踏まえ交差点解析に用いる計画交通量、交差点解析結果、出入口前交差点における改良案等を説明し、以下のアドバイス・意見を頂いた。

#### 【交差点改良案について】

- ・ 計画駐車台数 120 台すべてが 1 時間に入庫する最も安全側のケースでピーク時間を設定し、交差点解析を行った。
- ・ 計算上、右折レーンなしでも交差点容量はクリアするが、一時的に車が滞留（計算上、約 90m）し、南側の R171 青木交差点への影響も考慮して、右折レーン（30m）を計画している。

#### 1) 出入口交差点について

##### <アドバイス・意見>

- ・ 今回の整備において、右折車線を設置することは、交通処理上の観点からは望ましいと思う。
- ・ 当該交差点は、現状信号制御しているため、信号制御を継続する事はやむを得ないと考える。
- ・ ただし、道路区域については、今回の交差点形状に合わせ、見直しを実施していただきたい。本来は道路と道路が交差する箇所、道路区域内に信号機を設置しており、施設からの出入に対して道路区域外に信号設置や停止線、横断歩道を設置している現状は改善したい。既得権があることは承知しており、強行的には言えないが、改良するのであれば原則論で協議を行う事となる。
- ・ 夜間は防犯の観点もあり、施設側に進入できないようにゲートが設置されると思うが、信号制御かつ右折車線があると、夜間においても車両が進入してくる可能性がある。その際、侵入車両が U ターンできるような構造（規模は違うが駅前ロータリーのようなもの）を確保していただきたい。（現状でも間違っって入って来た車がバックで交差点に戻ると危険な状態となる。管理瑕疵を問われる。）

- ・ 道路区域の指定については、本来は車両が U ターンできる箇所まで道路認定してもらいたいが、公園側の停止線に 1 台程度車両が停止した範囲を最低限、道路区域としていただきたい。
- ・ 現地に「自転車・歩行者は歩道を歩いてください」というたて看板があるが、整備後の歩行者等の通行の安全性確保を心配している。  
⇒今回の計画では、歩行者出入りは別の箇所になるため、当該交差点での歩行者と自動車の動線の錯綜はあまり発生しないと考えている。
- ・ 北→西の右折車線設置については、西側が住宅地のため、地元から反対される可能性がある。  
⇒市役所前線整備により、当該路線の交通量は減っており、また流動的にも、当該交差点を右折して西側に曲がる交通はあまり増えないものと考えている。（西警 河合氏も同意見）
- ・ 詳細な内容は、施設内の駐車場レイアウト等をみてからの判断となるが、上記の警察意見に基づき、交差点や道路区域などの設定していただければよいと思う。

## 2) 東側出入口について

東側出入口は関係車両のみを想定していることを説明し、以下の意見を確認した。

＜アドバイス・意見＞

- ・ 関係車両のみで 30 台程度であれば、特に問題ないと考える。

## 3) R171 側、歩行者対象の施設出入口について

レイアウト検討において、歩行者対象の出入口は、鉄道駅からの動線を踏まえ、施設南側に想定していることを説明し、以下の意見を確認した。

＜アドバイス・意見＞

- ・ 車両の出入口がなくても、メインゲートのものが南側の R171 沿いに配置され、かつ体育館が東側に配置されることで、R171 での来訪者の送迎車両やタクシーなどの駐停車が想定される。
- ・ その結果、駐停車車両による交通阻害が懸念される。十分施設レイアウト検討時に留意していただきたい。
- ・ なお、R171 では GS や飲食店などの出入りで車が路上に並ぶと、すぐに警察に苦情が入るため、当該施設でも同様なことが想定される。  
⇒施設レイアウト検討側に意見を伝える。

## 4) 工事中の出入りについて

施設工事中の車両出入りについて、以下の意見を確認した。

＜アドバイス・意見＞

- ・ 工事車両等については、左折進入、左折流出を指定し徹底することで、R171 側からの出入りも可能であるが、一般車両の仮駐車場は徹底が難しいため R171 からの出入

---

りは不可。出入り箇所を切り回してでも、市道西 715 側からの出入りが望ましい。

#### 5) 民間施設の駐車場の R171 からの出入について

当該区域の南東側に民間施設(駐車場 20 台程度)が配置される可能性があることを伝え、以下の意見を確認した。

<アドバイス・意見>

- ・ R171 沿いにある飲食店と同様、歩道乗入れの 24 条改築を国に提出し、所轄の西宮警察署が合議となる。95 条協議は必要ないが、交差点付近の乗入れは避けたい。

#### 6) 消防署の移転について

当該区域の南西角に消防署の移転の可能性のあることを伝え、以下の意見を確認した。

<アドバイス・意見>

- ・ R171 側に駐停車禁止区域の設定が必要となるが、対象箇所が交差点直近のため、緊急車両の出入り確保が難しい。右折出庫は非常に危険。
- ・ 消防車だけでなく、特に救急車は円滑な出動が必要であり、計画上十分な配慮が必要である。
- ・ もう少し R171 の東側に設定できないか  
⇒今回のアドバイス・意見を踏まえ、検討する。

#### 7) 今後の警察協議について

- ・ 今回の協議を踏まえた図面(出入口交差点における U ターン機能の確保や道路区域の設定について整理した上で、施設全体のレイアウト(体育館や競技場、歩行者出入口等)が入った図面)が出来れば、西宮警察署に提出する。(西警⇒県警本部確認)