

都市計画道路の見直し方針

平成26年3月

逗子市

目 次

1. 都市計画道路見直しの背景	1
2. 都市計画道路とは	2
(1) 道路の機能	
(2) 道路の種別	
(3) 都市計画道路における区域内の建築制限	
3. 本市の都市計画道路の決定・整備の状況	4
4. 見直しの基本的な考え方	9
(1) これからの都市計画道路のあり方	
(2) 見直しの基本スタンス	
5. 見直しの進め方	10
6. 見直しの結果	14
7. 今後の進め方	30

1. 都市計画道路見直しの背景

本市の都市計画道路は当初 1953 年(昭和 28 年)に計画され、その後必要に応じ追加、変更が行われ、現在の都市計画道路網が形成されました。全国的にも、人口増加や経済成長に伴う交通量の増大などに対応するため、高度経済成長期に多くが計画されています。

しかし、計画後長期間が経過し、人口減少と少子・高齢化の進展、低成長経済など、都市を取り巻く社会経済状況が変化し、都市計画道路の計画延長約 33.9km のうち整備延長約 16.8km、整備率は約 49 パーセントと低く、未だ事業に着手していない計画道路も数多く存在しています。

そのような状況の中、国においては 2002 年(平成 14 年)の社会資本整備審議会の中間答申や、2003 年(平成 15 年)の都市交通・市街地整備小委員会において、都市計画道路の見直しを早期に実施する必要性を指摘しています。これを受け、神奈川県においても 2006 年(平成 18 年)に社会経済状況の変化に対応できるような都市計画道路の見直しを行うため、「都市計画道路見直しのガイドライン」を作成しました。

本市においても、多くの路線が計画決定後 50 年以上経過し、社会経済状況が大きく変化する中、今回、神奈川県が策定したガイドラインに基づき、市内 16 路線(約 33.9km)のうち、最終的に 7 路線(約 12.3km)の必要性を検証し、「逗子市都市計画道路の見直し方針」として取りまとめたものです。

※本市に存在する 16 路線のうち、改良済の路線、神奈川県が策定した「かながわ交通計画」に一般幹線道路として位置付けられている路線及び一般県道については除いています。

2. 都市計画道路とは

都市計画道路とは、都市計画法に基づいて決定した道路で、都市の根幹をなす都市施設として、計画にあたっては将来の交通量予測、道路及び地域のネットワーク、防災対策、景観など総合的に判断して定められています。

(1) 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。

- 都市における円滑な移動を確保するための交通機能
- 都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能
- 都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能

(2) 道路の種別

道路の種別は主に交通機能により次のように設定してあります。

道路の種別	機 能
自動車専用道路	都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車等専ら自動車の交通の用に供する道路
幹線街路	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路
区画街路	地区における宅地の利用に供するための道路
特殊街路	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

(3) 都市計画道路における区域内の建築制限

都市計画道路区域内においては、一定の建築制限がかけられており、当該区域内での建築を行う場合には、許可を受ける必要があります。(都市計画法第 53 条)

【許可基準】(都市計画法第 54 条)

当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

イ 階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。

ロ 主要構造部(建築基準法第 2 条第 5 号に定める主要構造部をいう。)が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

なお、都市施設は計画決定から事業化までに長期間を要することが見込まれることを考慮し、逗子市においては上記の建築制限を緩和する基準を設けて運用しています。

【都市計画施設の区域内における建築物の建築許可の標準的な運用基準】

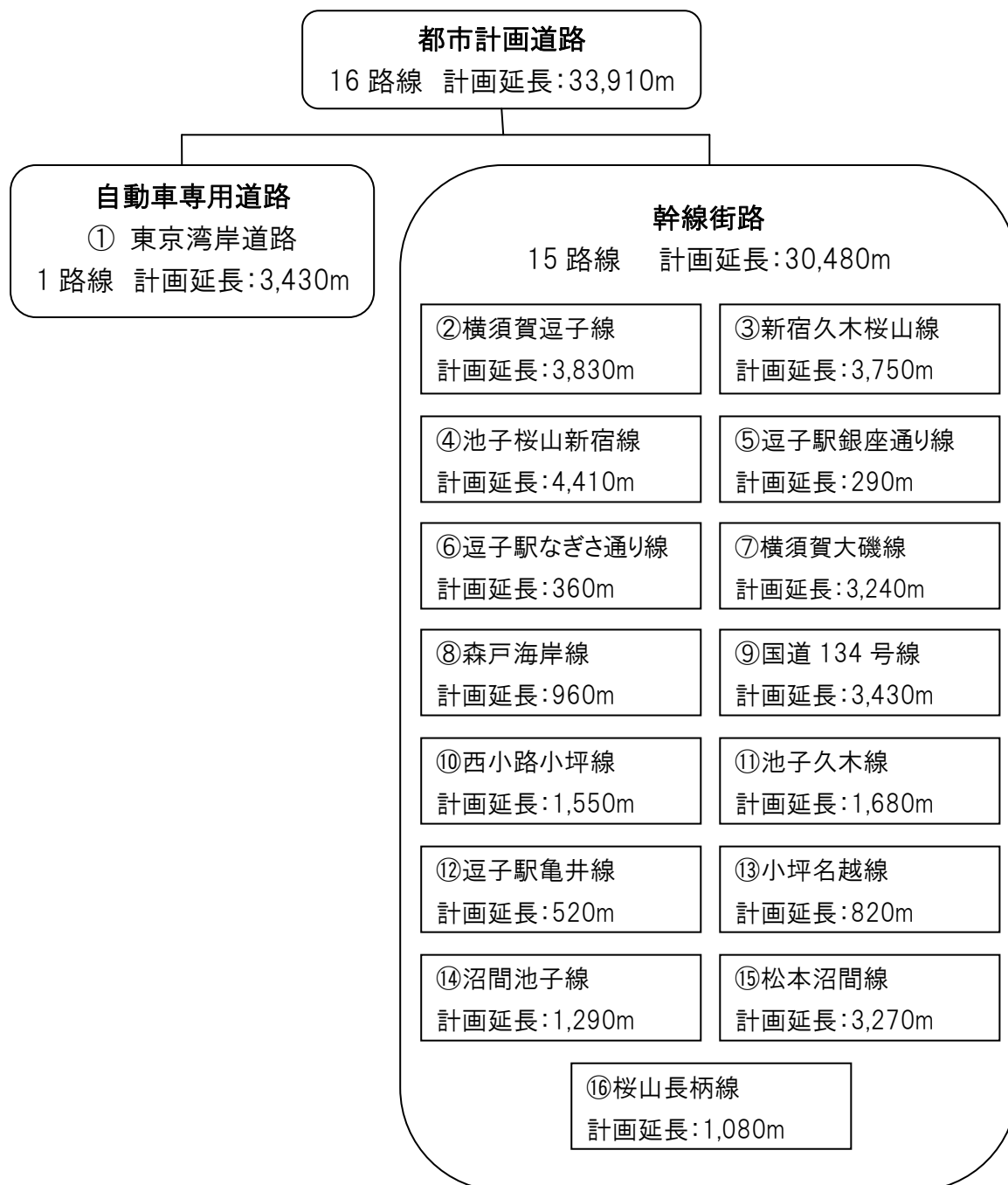
次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却できるものであると認められる建築物で、都市計画事業の施行に支障がないと認められるもの。

- 1 階数が3以下で、かつ、地階を有しないこと。
- 2 主要構造部(建築基準法第2条第5号に定める主要構造部をいう。)が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

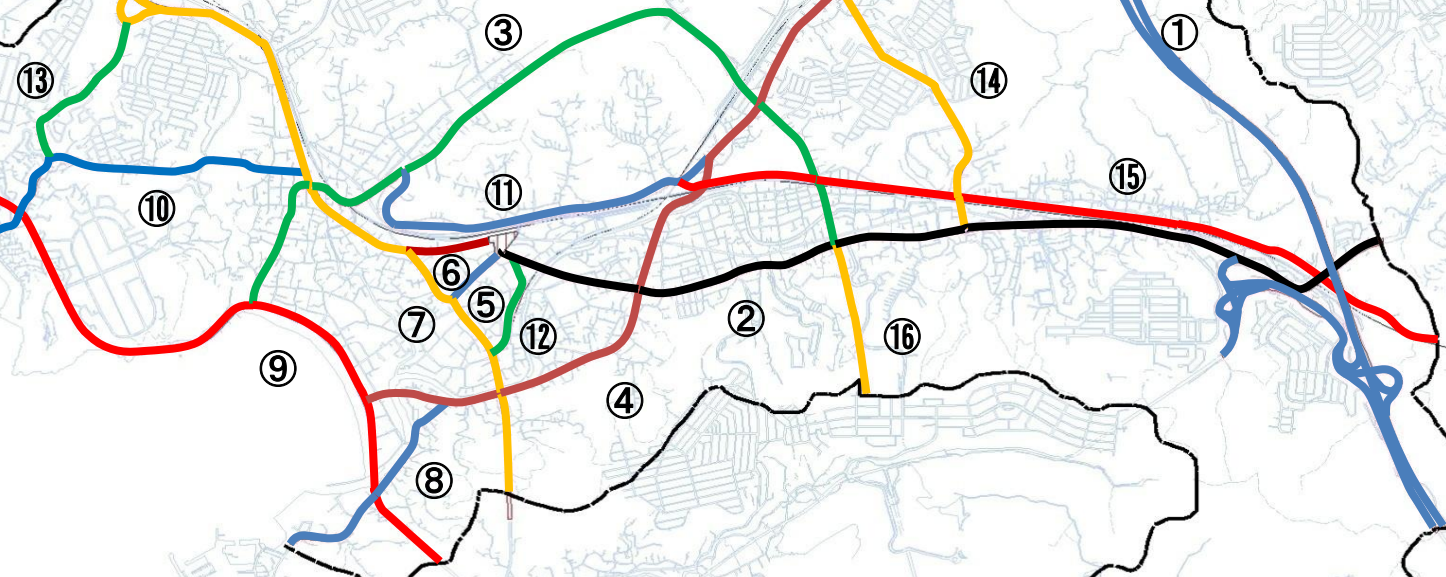
※ その他、地階における付属建築物である自動車車庫について、緩和基準あり

3. 本市の都市計画道路の決定・整備の状況

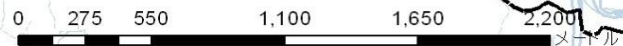
本市の都市計画道路は、自動車専用道路1路線、幹線街路15路線の合計16路線で、整備状況は計画延長約 33.9km のうち整備済延長は約 16.8km で、整備率は約 49%となっています。



都市計画道路網図



計画決定
路線数: 16路線
延長 : 約33.9km



都市計画道路の整備状況

(単位:m)

道路種別	都市計画道路名称	計画 延長	整備済		事業中	未着手	当初 決定年
			改良済	概成済			
自動車専用道路	1・3・1 東京湾岸道路	3,430	3,430	0	0	0	S46
	小計	3,430	3,430	0	0	0	
幹線街路	3・4・1 横須賀逗子線	3,830	0	0	0	3,830	S28
	3・4・2 新宿久木桜山線	3,750	1,600	0	0	2,150	S28
	3・4・3 池子桜山新宿線	4,410	0	50	0	4,360	S28
	3・5・1 逗子駅銀座通り線	290	0	290	0	0	S28
	3・5・2 逗子駅なぎさ通り線	360	0	0	0	360	S28
	3・5・3 横須賀大磯線	3,240	300	2,940	0	0	S28
	3・5・4 森戸海岸線	960	0	450	0	510	S28
	3・5・5 国道134号線	3,430	2,180	1,250	0	0	S28
	3・5・6 西小路小坪線	1,550	450	0	0	1,100	S28
	3・5・7 池子久木線	1,680	0	350	0	1,330	S28
	3・6・1 逗子駅亀井線	520	520	0	0	0	S28
	3・6・2 小坪名越線	820	820	0	0	0	S37
	3・6・3 沼間池子線	1,290	1,150	0	0	140	S33
	3・6・4 松本沼間線	3,270	570	0	0	2,700	S28
	3・6・5 桜山長柄線	1,080	400	0	0	680	H5
小計	30,480	7,990	5,330	0	17,160		
合計		33,910	16,750		0	17,160	
			11,420	5,330			
比率(%)		100	49.4		0	50.6	

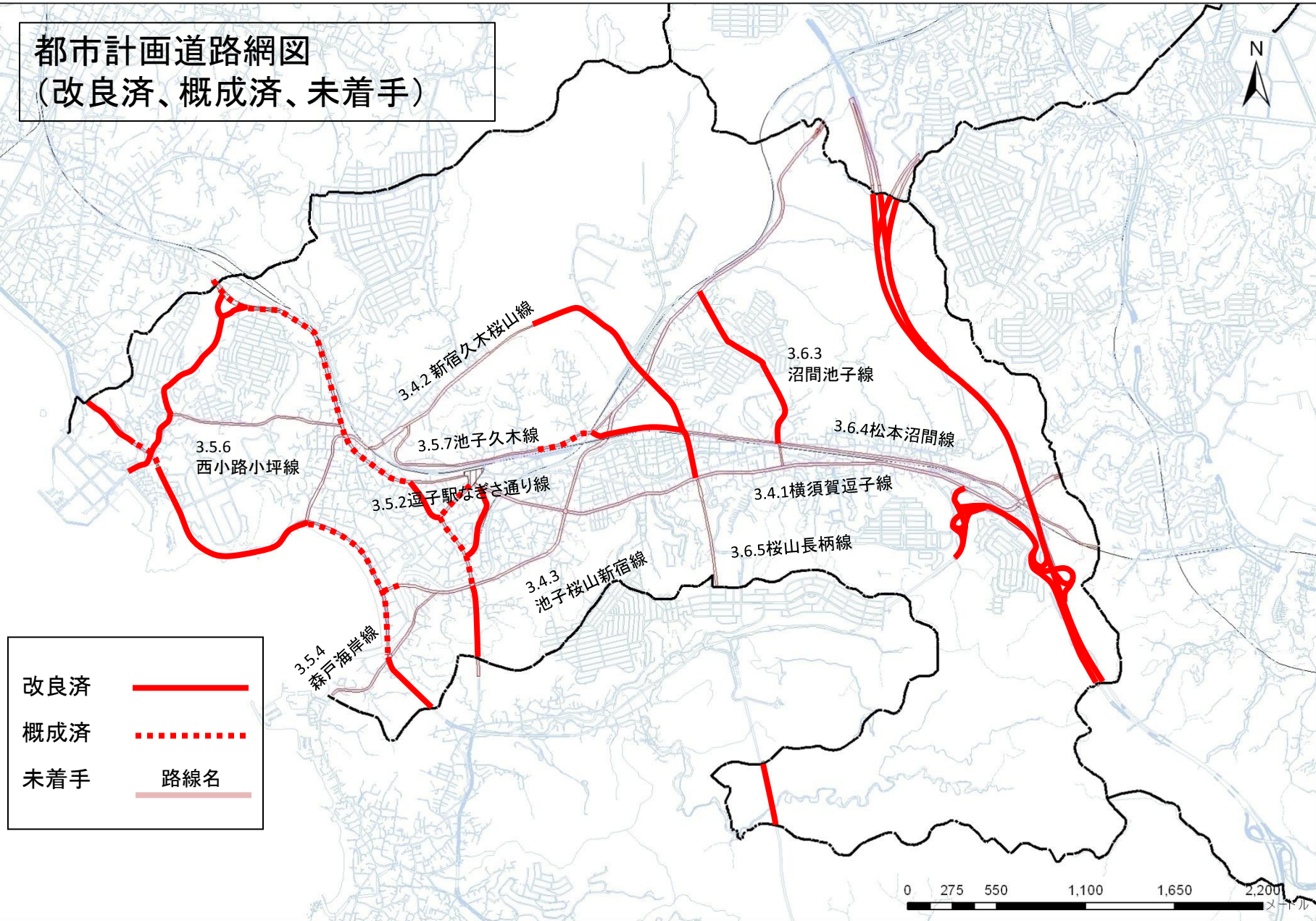
(注)

- ・改良済とは、道路用地が計画幅員のとおりに確保されており、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、改良済、概成済及び事業中以外の都市計画道路延長。

$$\text{都市計画決定延長} = \text{改良済} + \text{概成済} + \text{事業中} + \text{未着手}$$

都市計画道路網図 (改良済、概成済、未着手)

7



0 275 550 1,100 1,650 2,200
メートル

○ 未着手の状況

逗子市の都市計画道路の未着手延長 17,160m のすべてが都市計画決定から 20 年以上経過しています。

○ 未着手の理由

本市の幹線街路における未着手の主な理由は次のようになっています。

① 地元調整による理由

既成市街地を通過する路線では、すでに地域の生活環境が形成されており、新たな道路整備に向けた地元の合意形成を図るには時間がかかることから、早期の事業実施が困難となっています。

② 技術的な理由

河川や鉄道との交差など、地形・地物上の制限に対する技術上の課題解決に時間を要することから、事業実施が見送られています。

③ 財政的な理由

限られた財源の中で、優先順位の高い路線から整備を進めてきた結果、優先順位の低い路線が未着手となっています。

4. 見直しの基本的な考え方

本市の見直しの基本的な方針は、神奈川県策定の「都市計画道路見直しのガイドライン」の考え方を踏まえ、次のとおり進めます。

(1) これからの都市計画道路のあり方

本市では、計画決定後長期にわたる未着手路線が多くあることから、これらの将来にわたっての必要性を検証し、社会・経済状況などを勘案したうえで、本市の都市宣言「青い海とみどり豊かな平和都市」というまちづくりの基本理念を持って、その実現に向けた都市計画道路のあり方を検証します。

(2) 見直しの基本スタンス

ア 都市マスタープランや交通計画との関連

将来の県土・都市像や、広域的な都市づくりの基本方向を示した「かながわ都市マスタープラン」を指針とし、交通施策の面から支える部門別計画である「かながわ交通計画」と整合を図ります。

イ 上位計画との関連

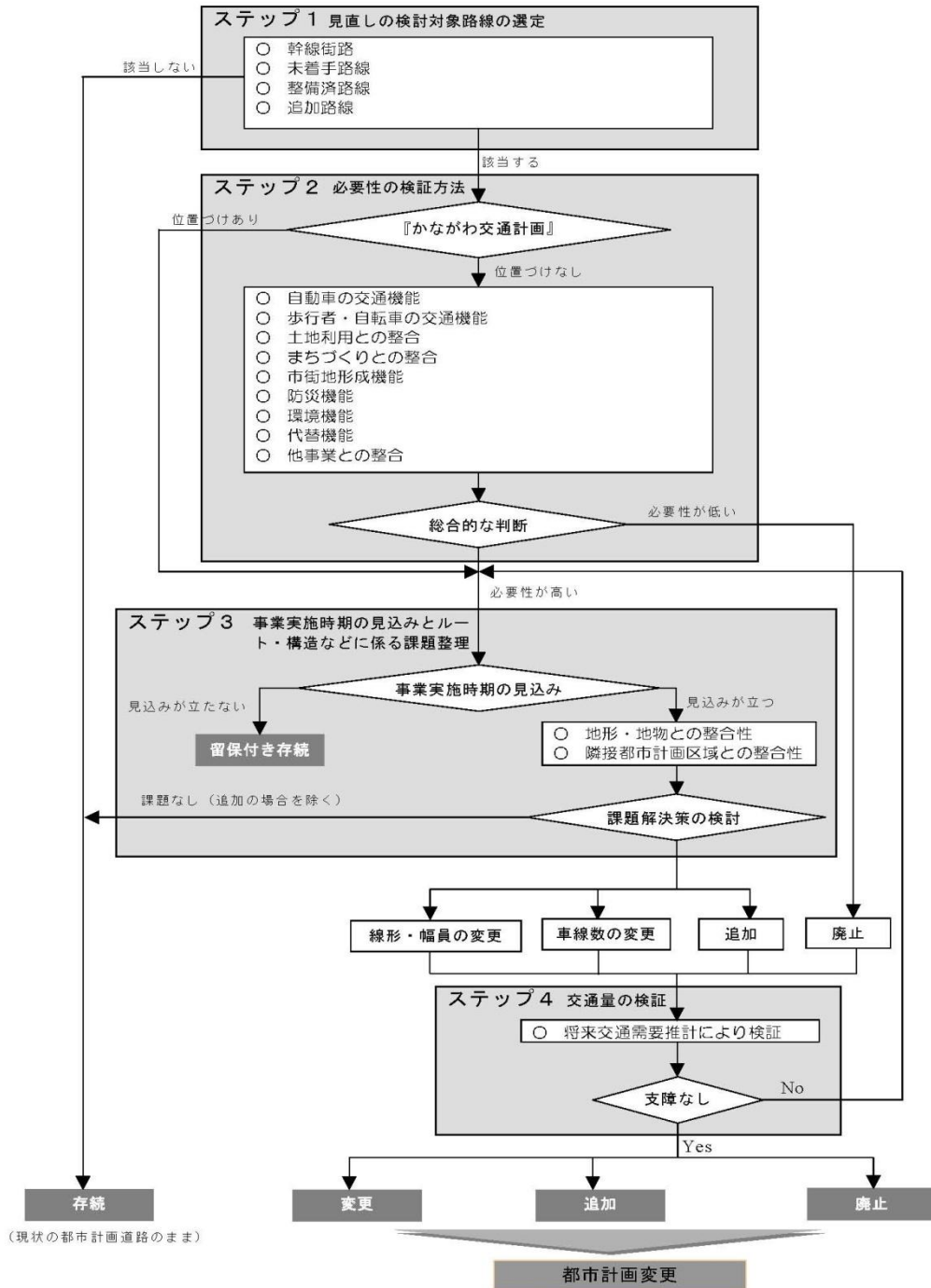
「逗子市総合計画」、「逗子市まちづくり基本計画」、「逗子都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「逗子市交通計画」などの上位計画に即した都市計画道路の見直しを行います。

ウ 目標年次

都市計画道路の見直しは、おおむね10～20年後の都市の姿を展望したうえで、行います。

5. 見直しの進め方

(1) 見直しのフロー



出典)神奈川県「都市計画道路見直しのガイドライン」

(2) 見直しの検証項目

神奈川県策定の都市計画道路見直しのガイドラインに示されている検証項目について、本市にとって必要な都市計画道路とはどのような道路かという観点から、検証項目ごとに評価基準を次のとおり設定しました。

(ア) 自動車の交通機能

通行機能として、道路ネットワークの配置構成から、幹線街路の分類(主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路)を明確にし、周辺道路の渋滞の緩和に役立つかなどを検証します。

- ・周辺道路の渋滞緩和に寄与するか。また、路線バス等公共交通機関の通行機能が向上するか。
- ・沿道機能として、商業地など都市活動が活発な地域において、その円滑な都市活動に必要な路線か。
- ・高速道路のインターチェンジや鉄道駅などの交通結節点、市役所、文化施設等の主要な公共施設へのアクセス機能を有しているか。

(イ) 歩行者・自転車の交通機能

歩行者・自転車通行量の将来の需要も含めた状況を把握し、交通バリアフリー法の重点整備地区など福祉の観点からも、歩行者・自転車の交通機能の必要性を検証します。

- ・周辺地域の歩行者・自転車の交通量は多いか。
- ・歩行者・自転車空間を確保することにより、周辺観光地や商店街のにぎわいや活性化に寄与するか。

(ウ) 土地利用との整合

周辺の土地利用の状況や今後の動向を把握し、当該計画道路の役割との整合性の観点から必要性を検証します。

- ・計画決定時に想定していた土地利用が変化し、当該都市計画道路の必要性に変化が生じたか。
- ・総合計画、まちづくり基本計画等各種行政計画と整合がとれているか。

(エ) まちづくりとの整合

史跡や文化財などの歴史的・文化的資産、多様な生物生息空間や豊かな環境を有する自然的資産の区域と、都市計画道路の区域との重複状況、地域コミュニティの分断など、都市計画道路がまちづくりに与える影響を明らかにし、都市計画決定当時から価値観の変化により、路線や区間の必要性に変化が生じているかどうか、ま

ちづくりとの整合性の観点から必要性を検証します。

- ・歴史・文化・自然資産の価値を考慮した上で、当該都市計画道路が与える影響。
- ・都市計画道路を整備することにより、現在形成されている地域の分断や、コミュニティに与える影響。

(オ) 市街地形成機能

「市町村マスタープラン」などに位置付けられた「まちづくり」の目的達成に役立つかどうかを判断することによって、市街地形成機能から必要性を検証します。

- ・当該都市計画道路が、居住環境の改善や商店街の活性化など、都市計画道路周辺地域の身近なまちづくりに寄与する役割、必要性を検証する。

(カ) 防災機能

緊急輸送路、避難路、広域避難地、消防活動困難区域などとの配置関係、都市防火区画と幅員の関係など、防災機能から必要性を検証します。

- ・緊急時における避難地や防災拠点への避難道路としての役割、必要性。
- ・大規模地震発生時に想定される津波に対応する避難道路としての役割、必要性。
- ・都市防火区画として延焼防止の役割を果たせるか。また、消防活動困難区域の解消、緩和に寄与するか。

(キ) 環境機能

大気汚染、騒音、振動、緑化、景観などによる環境機能から必要性を検証します。

- ・緑の基本計画で骨格的緑地保全ゾーンとして位置付けられているか。また、植樹帯を設けるなど都市の緑化に寄与するか。
- ・逗子市景観計画において景観保全地区等の景観形成への寄与が図られるか。また、景観形成の軸となる道や目抜き通りなどの役割を期待できるか。
- ・既存住宅地等への通過交通の排除など、居住環境の改善に寄与するか。

(ク) 代替機能

当該都市計画道路の機能が、他の道路で代替されているかを把握し、必要性を検証します。

- ・「自動車の交通機能」、「歩行者・自転車の交通機能」、「市街地形成機能」及び「防災機能」の各機能が他の道路で代替されているか。

(ケ) 他事業との整合

土地区画整理事業などの面整備事業や公園事業などとの関連性や、その事業の

動向を把握し、他事業との整合性の観点から必要性を検証します。

- ・都市計画決定された他事業を補完、補強するような密接な関係があるか。

(3) 総合的判断のパターン

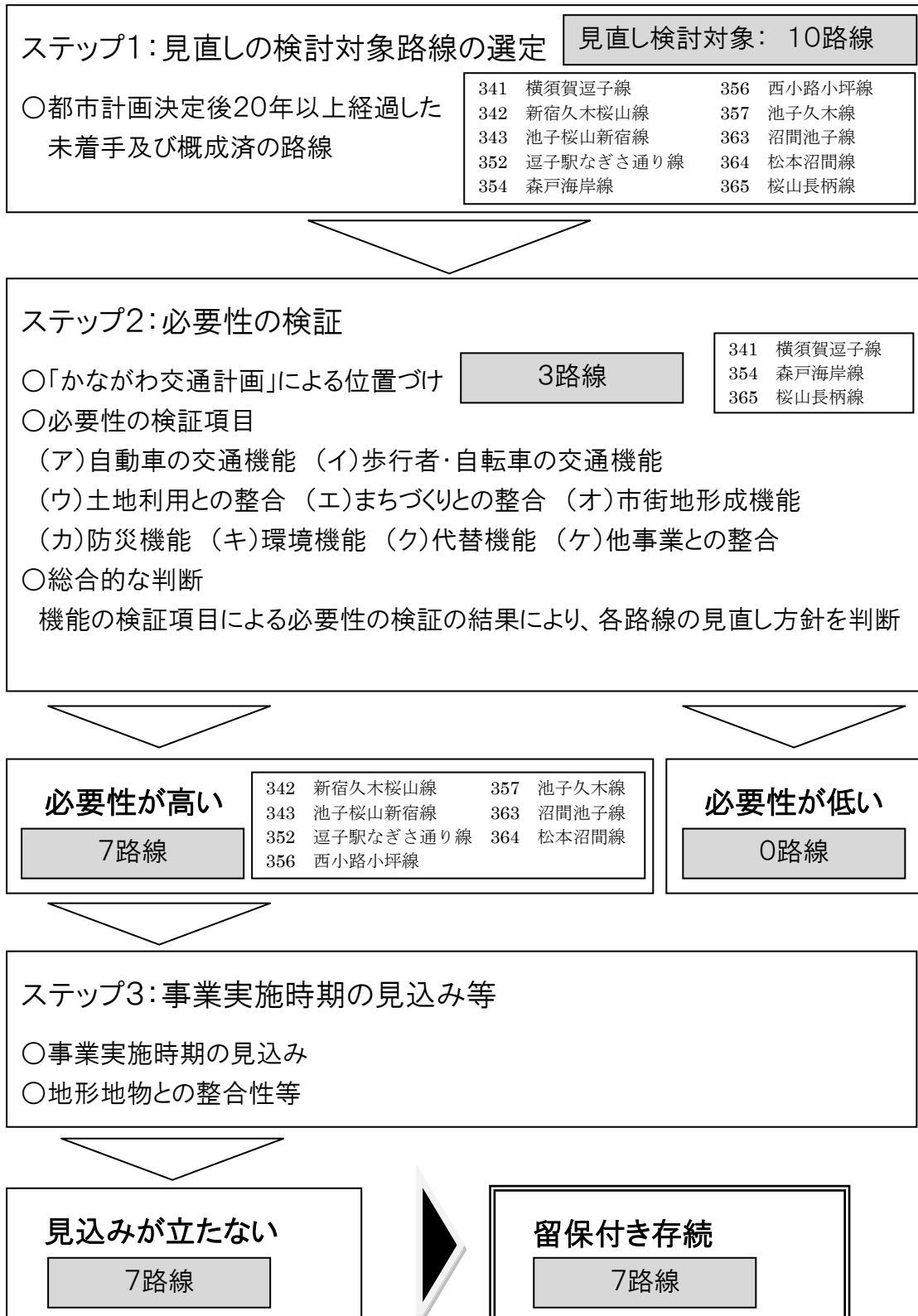
今回の見直しでは、対象路線の各項目を評価、検証した結果を、「存続」、「留保付き存続」、「変更」、「廃止」、「追加」とする総合的判断として表します。

なお、総合的判断を行う場合、9つの検証項目のうち全ての検証項目において必要性が認められない路線は「必要性が低い」と判定します。

総合的判断	判断概要
存続	都市計画道路の機能検証の結果、必要性が認められ、事業実施時期の見込みが立っており、現計画で整備を行うことについて課題を有しない路線。
留保付き存続	都市計画道路の機能検証の結果、必要性が認められるが、事業実施時期の見込みが立たない路線。
変更	都市計画道路の機能検証の結果、必要性が認められ、事業実施時期の見込みが立っているが、現計画で整備を行うにあたり課題を有し、課題解決のために、現計画の変更が必要な路線。
廃止	都市計画道路の機能検証の結果、必要性が認められない路線で、かつ、交通量検証においても支障がないと認められる路線。
追加	上位計画である「総合計画」や「まちづくり基本計画」などで構想的な位置付けがされている路線や、道路ネットワーク上の課題の解消や今後のまちづくりのため、新規に都市計画道路として追加する必要性が生じた路線。

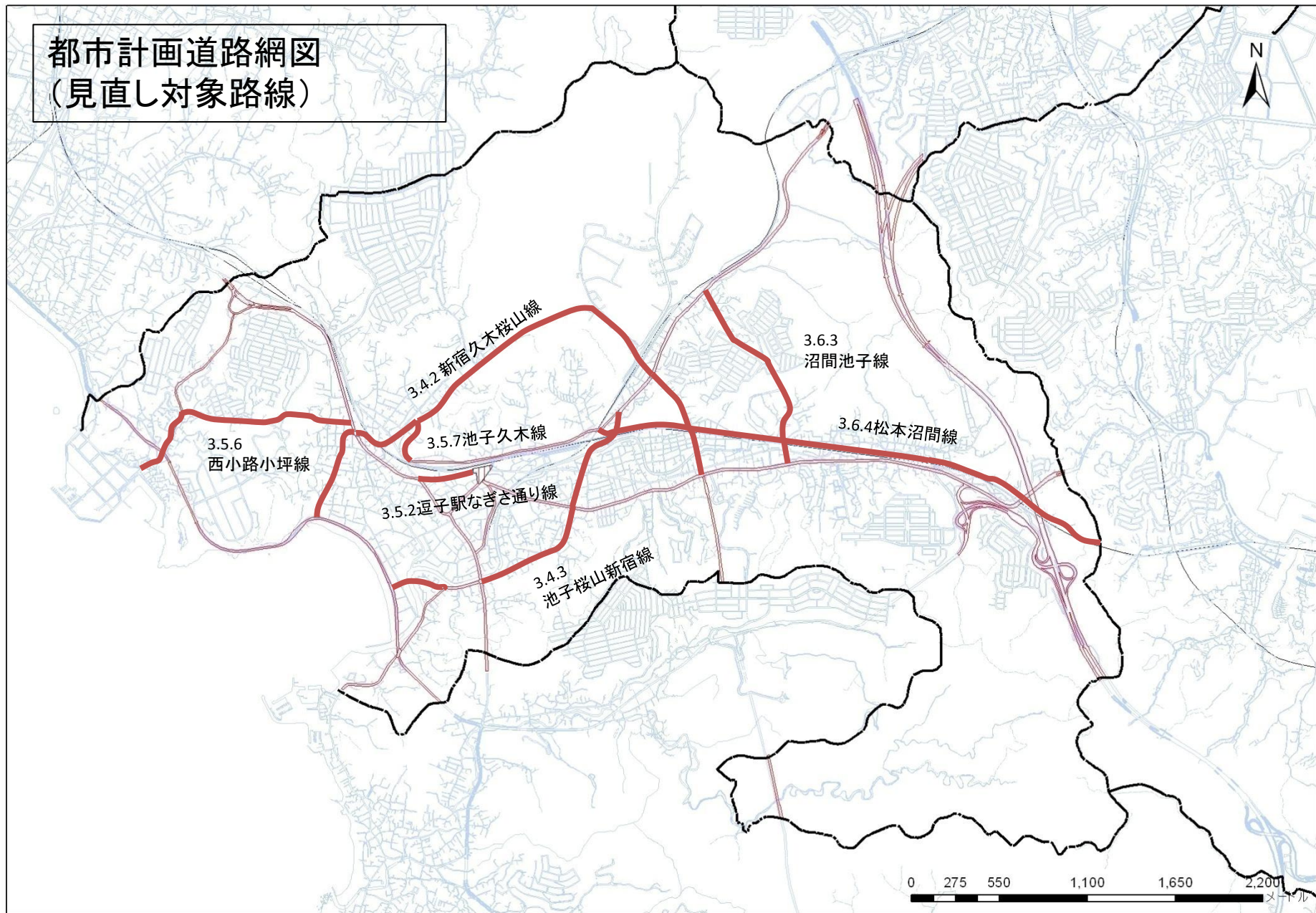
6. 見直しの結果

(1) 見直し対象路線の検証結果



都市計画道路網図
(見直し対象路線)

15



0 275 550 1,100 1,650 2,200
メートル

3・4・2 新宿久木桜山線

【路線区間の概要】

当初決定年次	昭和28年9月30日	計画延長	3,750m	区間延長	3,750m	計画幅員	16m (8~22m)
<p>・当該路線は、逗子海岸に沿った国道134号線の新宿2丁目付近を起点とし、主要地方道横須賀逗子線の桜山3丁目付近を終点とする環状型の都市幹線街路である。</p> <p>・路線の途中でJR横須賀線と久木4丁目付近で立体交差し、県道金沢逗子線及び都市計画道路松本沼間線とそれぞれ平面交差、また、池子2丁目付近でJR横須賀線と平面交差している。</p> <p>・計画延長3,750mのうち1,600mは改良済み。</p>							

【評価結果】

項目	評価概要
自動車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・逗子市交通計画では市内を通過する国・県道(幹線道路)の道路容量の強化を図る道路と位置付けられており、幹線道路の渋滞緩和に寄与する。 ・環状型道路として、車両を中心市街地を通過せず目的地に誘導することができる。また、主要公共施設である第一運動公園にアクセスしている。
歩行者・自転車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・第一運動公園にアクセスしていることから、歩行者・自転車に対する交通需要は多い。 ・未整備区間(計画幅員16m)に歩道・自転車道を整備することができれば歩行者・自転車の交通機能アップに寄与する。
土地利用との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の大部分は住居系の用途地域(住宅地)を通過しており、一部は市街化調整区域(米軍家族住宅用地)を通過している。
まちづくりとの整合	<ul style="list-style-type: none"> ・米軍家族住宅内の一部に遺跡があり、当該路線が通過する可能性がある。 ・起点側(国道134号線)の一部が風致地区(第4種)に指定されている。 ・住宅地の広幅員道路は地域コミュニティへの影響が大きいと考えられる。
市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域の生活道路への自動車の進入を減らす効果がある反面、住環境への影響は大きいと考えられる。
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・改良済み区間の池子1丁目、桜山3丁目付近は避難道路に指定されており、第一運動公園は広域避難場所に指定されている。 ・海岸線から内陸に向かう路線であり、津波に対応する避難道路、緊急輸送路として寄与する。 ・計画幅員16mの新宿、久木地区は都市防火区画として延焼防止に役立つ。
環境機能	<ul style="list-style-type: none"> ・改良済み区間の一部(第一運動公園前)には植樹帯があり、未整備区間(新宿、久木区間)の整備に際しては植樹帯を設けることにより都市の緑化に寄与する。 ・当該路線の一部は「骨格緑地保全ゾーン」(緑の基本計画)、「歴史的景観保全地区」(景観計画)を通過することから環境への影響が懸念される。
代替機能	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は、本市には存在しない環状型道路であるため、付近に機能が代替できるような都市計画道路及び現況道路は存在しない。
他事業との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路国道134号線を起点とし、同横須賀逗子線、同池子桜山新宿線及び同松本沼間線と交差し、同横須賀逗子線が終点となっている。 ・都市計画公園第一運動公園(広域避難場所)に隣接している。

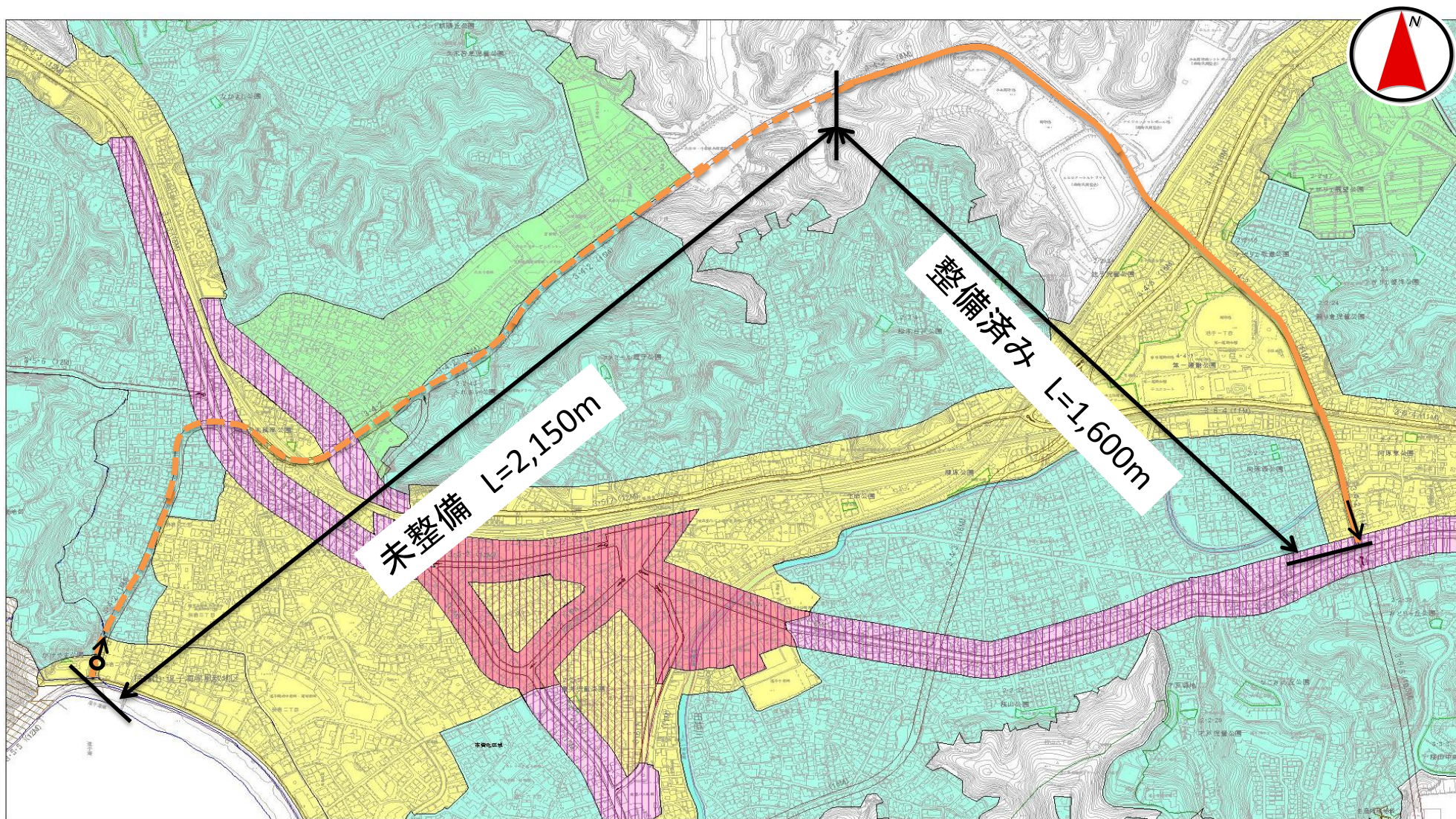
【検証結果】

<p>逗子市交通計画で市内を通過する国・県道(幹線道路)の道路容量の強化を図る道路と位置付けられていることから、自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能の強化に寄与する。特に防災機能に関しては、津波による浸水区域が逗子市中心部の大部分に及ぶことが想定されていることから、海岸から浸水区域外に通じる避難道路としての位置付けは重要である。</p> <p>なお、未整備区間については、現道のない住宅地、市街化調整区域(米軍家族住宅用地)を通過することから、土地利用との整合、まちづくりとの整合、環境機能については今後の調整が必要となる。</p> <p>以上の理由から、必要性は認められるが、事業実施時期が明確でないことから、留保付き存続としました。</p>
--

【総合的判断】

留保付き存続

3・4・2 新宿久木桜山線 計画延長 L=3,750m 計画幅員16m



3・4・3 池子桜山新宿線

【路線区間の概要】

当初決定年次	昭和28年9月30日	計画延長	4,410m	区間延長	1,880m	計画幅員	16m
<p>・当該路線は、池子4丁目横浜市境を起点とし、国道134号線の新宿1丁目付近を終点とする主要幹線街路であるが、今回の見直しは県道を除いた区間を対象とした。</p> <p>・路線の途中である池子1丁目付近で、JR横須賀線と立体交差し、主要地方道横須賀逗子線、県道横須賀大磯線及び県道森戸海岸線と平面交差している。</p> <p>・鉄道その他、池子1丁目、新宿1丁目の2箇所を田越川を横断している。</p>							

【評価結果】

項目	評価概要
自動車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・逗子市交通計画では市内を通過する国・県道(幹線道路)の道路容量の強化を図る道路と位置付けられており、幹線道路の渋滞緩和に寄与する。 ・中心市街地を迂回する路線として、JR逗子駅周辺の渋滞緩和に寄与する。 ・主要公共施設である第一運動公園、逗子アリーナにアクセスしている。
歩行者・自転車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・第一運動公園、逗子アリーナ及び逗子海岸にアクセスしていることから、歩行者・自転車に対する交通需要は多いと考えられる。 ・計画幅員が16mのため、整備に際して歩道・自転車道を設置することにより歩行者・自転車の交通機能の強化に寄与する。
土地利用との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の大部分が住居系の用途地域(第一種低層住居地域、第一種住居地域)を通過しており、住宅地への広幅員(16m)道路は土地利用と整合しているとは言えない。
まちづくりとの整合	<ul style="list-style-type: none"> ・桜山7丁目付近の遺跡を通過する可能性があり、終点側の一部が風致地区(4種)に指定されている。 ・住宅地の広幅員道路は地域コミュニティへの影響が大きいと考えられる。
市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"> ・逗子市交通計画では「道路容量の強化を図るための道路」とされている。 ・周辺地域の生活道路への自動車の進入を減らす効果がある反面、住環境への影響は大きいと考えられる。
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・起点側は広域避難場所である第一運動公園に近接している。 ・現在は現道がないことから避難路の指定はないが、整備されれば海岸から内陸につながる道路として、津波想定時の避難路、災害後の緊急輸送路として防災機能強化に寄与する。 ・計画幅員16mは都市防火区画として延焼防止に役立つ。
環境機能	<ul style="list-style-type: none"> ・計画幅員が16mあるため、路線の整備に際して植樹帯を設けることにより都市の緑化に寄与する。 ・当該路線の一部は「歴史的景観保全地区」(景観計画)を通過することから景観面の影響が懸念されるが、景観計画では「利便性・安全性を確保した上で」とある。 ・通過交通対策が必要な生活道路としての新宿38号線に近接しており、効果が期待される。
代替機能	<ul style="list-style-type: none"> ・付近に各機能が代替できるような都市計画道路及び現況道路は存在しない。
他事業との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・当該計画道路の起点側60%弱は県道であり、県の交通計画に位置付けがある。 ・今回の見直し区間では、途中都市計画道路松本沼間線、同横須賀逗子線及び同横須賀大磯線と交差し、同国道134号線が終点となっている。 ・起点側は第一運動公園(都市計画公園・広域避難場所)に近接している。

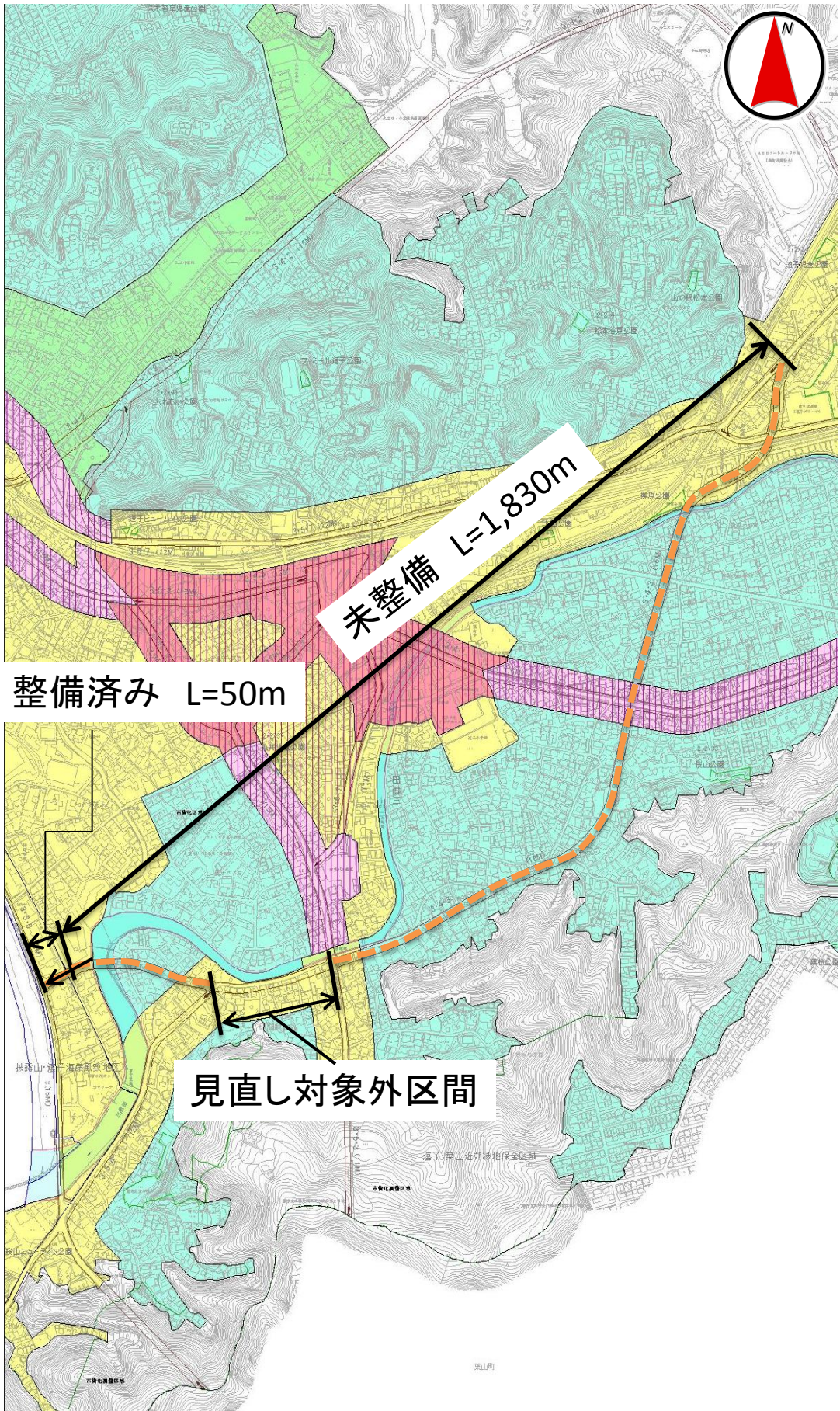
【検証結果】

<p>逗子市交通計画で市内を通過する国・県道(幹線道路)の道路容量の強化を図る道路と位置付けされていることから、自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能の強化に寄与する。特に防災機能に関しては、津波による浸水区域が逗子市中心部の大部分に及ぶことが想定されていることから、海岸から浸水区域外に通じる避難路としての位置付けは重要である。</p> <p>なお、今回の見直し区間の大部分については、現道のない住宅地を通過することから、土地利用との整合、まちづくりとの整合、環境機能については今後の調整が必要となる。</p> <p>以上の理由から、必要性は認められるが、事業実施時期が明確でないことから、留保付き存続としました。</p>
--

【総合的判断】

留保付き存続

3・4・3 池子桜山新宿線 計画延長 L=4,410m 計画幅員16m
見直し対象区間 延長L=1,880m



3・5・2 逗子駅なぎさ通り線

【路線区間の概要】

当初決定年次	昭和28年9月30日	計画延長	360m	区間延長	360m	計画幅員	12m
<p>・当該路線はJR横須賀線逗子駅前を起点とし、県道鎌倉葉山線に通じる補助幹線街路である。</p> <p>・幅員約5m～約9mの現道は、大部分が横須賀市水道路として横須賀市上下水道局が所有し、地下には大口径水道管(500mm及び1,000mm)が埋設されている。</p> <p>・沿線には逗子でも有数の商店街が形成され、大型店舗が立地し、今後の出店も予定されている。</p> <p>・現道は幅員が狭く、自動車、歩行者等の通行が多いことから、自動車の一方通行規制が行われている。</p>							

【評価結果】

項目	評価概要
自動車の交通機能	<p>・現道は、逗子市の中心街にある狭幅員道路で交通量が多い。拡幅整備することにより現道及び周辺道路の交通渋滞緩和に寄与する。</p> <p>・沿道商店街には大型店舗が立地し、商業活動の活発な地域であるが、拡幅整備することにより沿道機能が強化され、さらなる商業活動の活発化に寄与する。</p>
歩行者・自転車の交通機能	<p>・JR逗子駅前につながる商店街であるため歩行者、自転車の通行量は多い。</p> <p>・計画幅員12mは車道、歩道、自転車道すべての整備は難しいが、現在と同様自動車を一方通行にするなど、整備時の工夫次第では歩道、自転車道の整備が可能となり、歩行者・自転車を優先するまちづくりに寄与する。</p>
土地利用との整合	<p>・従来からの土地利用(商業地)に変化はない。</p> <p>・本市総合計画の土地利用方針での当該地域は商業地と位置付けられており、道路の整備は商業の活性化に寄与する。</p>
まちづくりとの整合	<p>・当該地域は史跡、文化財、歴史的風土保存地区、風致地区等の指定はなく、歴史、文化、自然資産への影響はない。</p> <p>・コミュニティへの影響は、現在でも商店街を形成しており、道路整備に伴う影響はないと考えられる。</p>
市街地形成機能	<p>・当該地域は商業地として沿道商店街が形成されており、道路整備による商業活動の活性化など身近なまちづくりに寄与する。</p>
防災機能	<p>・現道は災害時の避難道路、緊急輸送路に指定されていないが、整備後は緊急輸送路に指定されている県道鎌倉葉山線を補完する道路となり、防災機能の強化に寄与する。</p> <p>・計画幅員12mは都市防火区画として延焼防止に必要な幅としては不足だが、消火活動の円滑化には寄与する。</p>
環境機能	<p>・計画幅員12mは植樹帯等による都市緑化を推進するものではない。</p> <p>・当該地区は逗子市景観計画で景観形成重点地区(逗子駅周辺地区)に指定されており、道路整備に伴う面整備により良好な景観形成を進めることができる。</p>
代替機能	<p>・主要地方道横須賀逗子線及び都市計画道路横須賀大磯線が整備されれば、自動車の交通機能に関する代替はあるといえるが、その他の機能についての代替はない。</p>
他事業との整合	<p>・JR逗子駅前を起点とし、都市計画道路横須賀大磯線が終点となっている。</p>

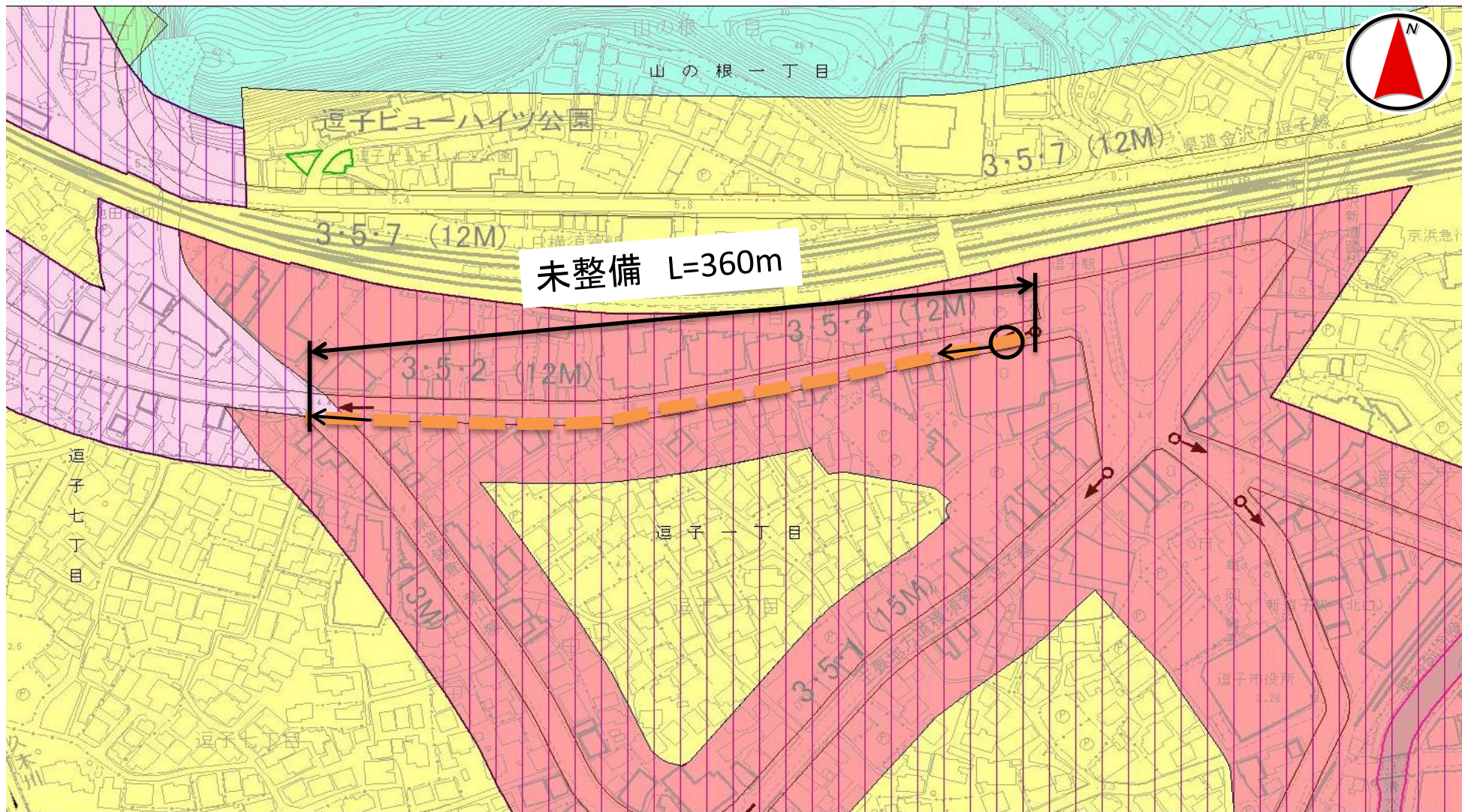
【検証結果】

<p>逗子市の中心市街地にある路線であることから、自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能の強化に寄与する。また、土地利用、市街地形成の観点からは、現道に沿道商店街が形成されており、路線の整備に伴う商業活動の活性化に寄与する。</p> <p>ただし、関係権利者の理解のほか、大部分の土地所有者である横須賀市水道局との協議又は用地の購入、現在埋設されている大口径水道管の取り扱い等解決しなければならない課題も多い。</p> <p>以上の理由から、必要性は認められるが、事業実施時期が明確でないことから、留保付き存続としました。</p>

【総合的判断】

留保付き存続

3・5・2 逗子駅なぎさ通り線 計画延長 L=360m 計画幅員12m



3・5・6 西小路小坪線

【路線区間の概要】

当初決定年次	昭和28年9月30日	計画延長	1,550m	区間延長	1,550m	計画幅員	12m (8~12m)
<p>・当該路線は、県道鎌倉葉山線の久木4丁目付近を起点とし、小坪4丁目(小坪港入口)付近を終点とする都市幹線街路である。</p> <p>・路線の途中、小坪3丁目付近で都市計画道路小坪名越線(改良済み)が分岐している。</p> <p>・計画延長1,550mのうち約450mは改良済み。</p>							

【評価結果】

項目	評価概要
自動車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・現道は小坪地区に通じる重要路線である市道久木48号線であり、バス路線であることから、バスの安全で安定的な運行を確保するための狭小区間の解消に寄与する。 ・沿道用途地域は第一種低層住居専用地域、第一種住居地域及び近隣商業地域であり、住環境及び商業活動などの沿道機能を高めることに寄与する。
歩行者・自転車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線全線で歩行者・自転車が多いとは思えないが、小坪港(逗子マリーナ)付近では季節的(夏季)には多くなる。 ・計画幅員12mは、歩道の設置は可能だが、独立した自転車道を設けることはできない。しかし、車道脇に自転車レーンを設けることができ、歩行者・自転車の交通機能の強化に寄与する。
土地利用との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道地域の「商業地」、「宅地」としての土地利用には計画決定時より変化はない。 ・沿道地域の都市機能や生活環境を高めることとなり、土地利用との整合は図られる。
まちづくりとの整合	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線の一部に遺跡があり、通過する可能性がある。また、一部が風致地区(4種)の隣接地を通過する。 ・既存道路があり、道路整備に伴う地域コミュニティへの影響は少ないと考えられる。また、人・車の流れの転換に伴う既存商店街衰退の恐れもない。
市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線には、沿道地域の主要な生活道路(交通計画)が多く(5路線)接続していることから、居住環境の改善など身近なまちづくりに寄与するものと考えられる。
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・当該計画道路は避難道路に指定されており、広域避難場所(披露山公園一帯)へもアクセスしている。 ・海岸線(小坪漁港)から内陸に向い、広域避難場所や高所(標高20m以上)へもアクセスし、現在の避難道路を補強する。 ・沿道区域は消防活動困難区域ではないが、消防活動の向上に寄与する。
環境機能	<ul style="list-style-type: none"> ・計画幅員12mでは両側に植樹帯を設けることは難しいと考えられるが、改良済み区間の一部に植樹帯が設けられていることから、工夫次第では沿道緑化を期待できる。 ・主要な生活道路の多くが接続しており、居住環境の改善に寄与する。
代替機能	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は、小坪地区と中心市街地を結ぶ重要な道路として、付近に機能が代替できるような都市計画道路及び現況道路は存在しない。
他事業との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路横須賀大磯線を起点とし、途中で同小坪名越線に接続している。

【検証結果】

<p>現道狭小区間の解消、沿道機能を高めるなどの自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能の強化に寄与し、土地利用との整合、まちづくりとの整合は図られている。また、市街地形成機能、環境機能も居住環境の改善などに寄与するものと考えられる。</p> <p>特に防災機能については、想定される津波被害に対応する広域避難場所、高所への避難が容易となり、現在の避難道路としての機能が補強される。</p> <p>以上の理由から、必要性は認められるが、事業実施時期が明確でないことから、留保付き存続としました。</p>
--

【総合的判断】

留保付き存続

3・5・7 池子久木線

【路線区間の概要】

当初決定年次	昭和28年9月30日	計画延長	1,680m	区間延長	250m	計画幅員	12m
<p>・当該道路は池子1丁目付近(消防北分署前)を起点とし、都市計画道路新宿久木桜山線の久木1丁目付近を終点とする補助幹線街路である。</p> <p>・現道は県道金沢逗子線でそのうちの終点付近(県道から分かれ都市計画道路新宿久木桜山線との合流点まで)250mが今回の見直し区間となる。</p>							

【評価結果】

項目	評価概要
自動車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線街路である都市計画道路池子桜山新宿線から分岐する補助幹線街路であることから、現況の幹線道路の渋滞緩和に寄与する。 ・JR横須賀線逗子駅(西口)や、主要公共施設である第一運動公園にアクセスしている。
歩行者・自転車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・JR横須賀線逗子駅(西口)や第一運動公園にアクセスしていることから、歩行者・自転車に対する交通需要は多い。 ・計画幅員12mは道路両側に自歩道を設けることはできないが、片側設置や自転車通行帯などの併用により歩行者・自転車の交通機能アップに寄与する。
土地利用との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の大部分は住居系の用途地域(住宅地)を通過しているが、現県道の路線住居として用途地域が定められていることから、当該路線の整備は本市の土地利用と整合している。
まちづくりとの整合	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史・文化・自然資産への影響は少ないと思われる。 ・路線の大部分に現道があることから地域コミュニティへの影響は少ないと思われる。
市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な生活道路の接続する路線として、住環境の改善等身近なまちづくりに寄与する。
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・広域避難場所である第一運動公園付近から防災上重要な路線である都市計画道路新宿久木桜山線に接続する重要な路線と考えられ、現道(県道部分)は避難道路に指定されている。 ・海岸線から大分内陸にあり津波の影響は少ないと考えられるので、避難道路、緊急輸送路としての機能向上に寄与する。
環境機能	<ul style="list-style-type: none"> ・大部分に現道があることから、緑化や景観などの環境に与える影響は少ないと考えられる。 ・交通計画に示される「通過交通対策が必要な主要な生活道路」に近接しており、当該計画道路の整備は住環境の改善に寄与する。
代替機能	<ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道横須賀逗子線及び都市計画道路横須賀大磯線が代替路線として考えられるが、JR横須賀線を挟んでいることから、各機能の代替は期待できない。
他事業との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路池子桜山新宿線を起点とし、途中同松本沼間線が分岐し、同新宿久木桜山線が終点となっている。

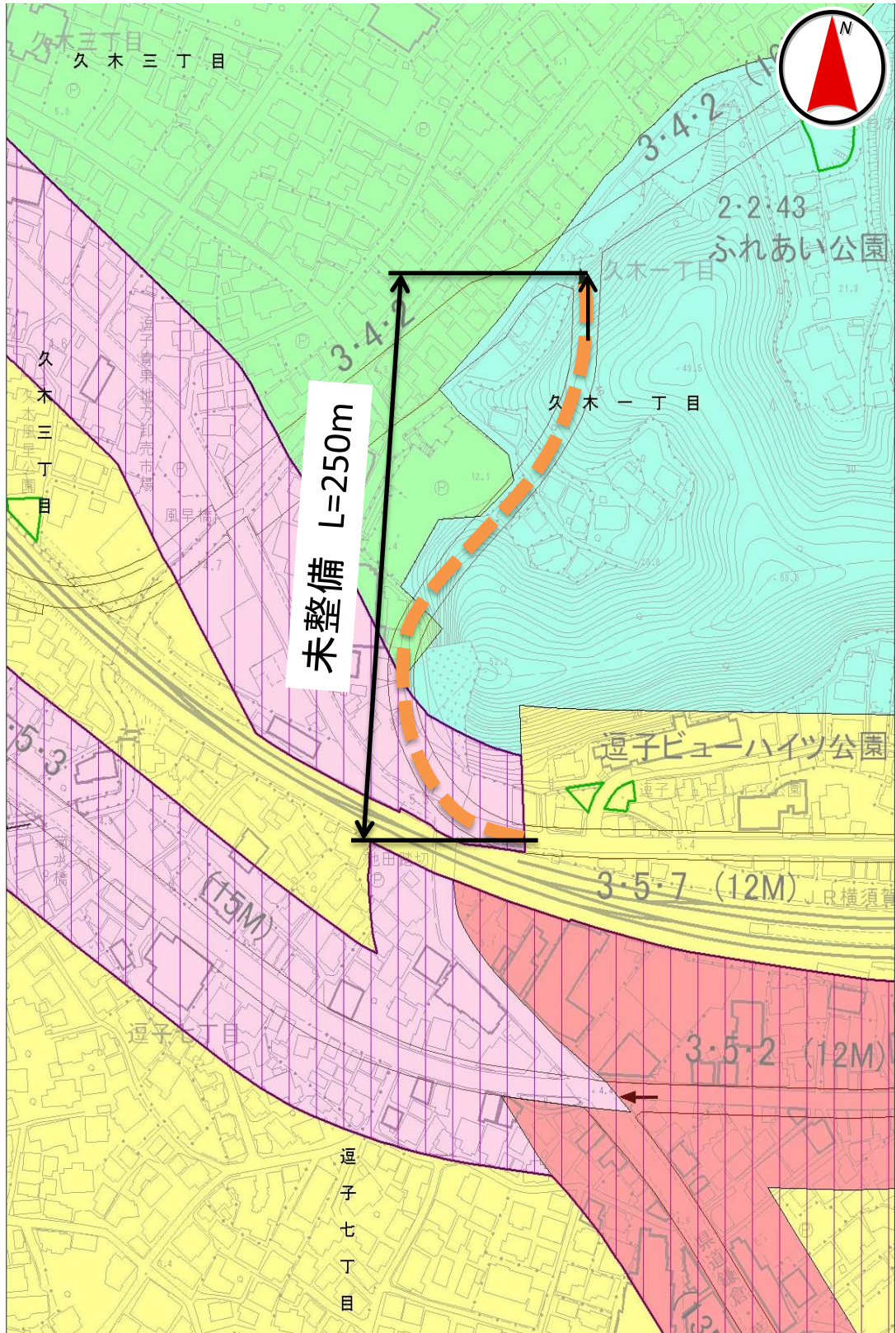
【検証結果】

<p>当該路線の見直し区間は現道である県道を離れる部分250mを対象としているが、機能評価は路線全体が必要と考え県道部分を含む全線を評価対象とした。</p> <p>第一運動公園付近を起点とし、JR横須賀線逗子駅(西口)を通過する路線であるため、自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能は向上すると考えられる。</p> <p>沿道地域の土地利用、まちづくりについては概ね整合している。</p> <p>市街地形成機能、防災機能及び環境機能については、機能向上や改善が図られる。</p> <p>以上の理由から、重要性は認められるが、事業実施時期が明確でないことから、留保付き存続としました。</p>

【総合的判断】

留保付き存続

3・5・7 池子久木線 計画延長 L=1,680m 計画幅員12m
見直し対象区間延長 L=250m



3・6・3 沼間池子線

【路線区間の概要】

当初決定年次	昭和33年11月25日	計画延長	1,290m	区間延長	1,290m	計画幅員	8m (8~12m)
<p>・当該路線は、主要地方道横須賀逗子線の沼間1丁目付近を起点とし、県道金沢逗子線の池子2丁目付近を終点とする補助幹線街路である。</p> <p>・路線の途中でJR横須賀線と沼間1丁目付近で平面交差し、東逗子駅を通過する。</p> <p>・計画延長1,290mのうち1,150mは改良済み。</p>							

【評価結果】

項目	評価概要
自動車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道横須賀逗子線からJR東逗子駅までの区間は交通量が多く、区間内の渋滞緩和に寄与する。 ・JR東逗子駅周辺は小規模ながら商店街が形成されており、道路整備は沿道機能を高めることになり、商業活動を活発にする。
歩行者・自転車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・JR東逗子駅を通過する路線であるため、歩行者・自転車の通行量が多い。 ・改良済み区間(8m)には、両側に歩道が設けられている。 ・計画幅員12mの未着手区間には、歩道プラス自転車レーンを設けることにより歩行者・自転車の交通機能アップに寄与する。
土地利用との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・改良済み区間は住居系用の用途地域を、未整備区間は商業系の用途地域を通過しており、本市総合計画の土地利用方針には整合している。
まちづくりとの整合	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線の大部分は改良済みで、未着手区間についても歴史、文化、自然資産への影響はないと考えられる。風致地区、近郊緑地保全区域及び自然環境保全区域には指定されていない。 ・未着手区間については小規模な商店街が形成されており、道路整備に伴う既存商店街の衰退はないものと考えられる。
市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線の大部分は改良済みであるため周辺地域の居住環境に対する影響はないと考えられる。 ・未着手部分については、既存商店街の商業活動の改善に寄与するものと考えられる。
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送路(地域防災計画)である主要地方道横須賀逗子線と主要幹線道路(交通計画)である県道金沢逗子線を結ぶ防災上重要な路線である。 ・全線にわたり津波被害を受けない市内で唯一の都市計画道路として重要性は高い。
環境機能	<ul style="list-style-type: none"> ・当該計画道路の未整備区間は、景観形成重点地区(東逗子駅周辺地区)を通過しており、商業・業務地区の景観形成に寄与するものと考えられる。 ・住居系用途地域を通過する部分は改良済みであるため、住環境に対する影響はないと考えられる。
代替機能	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路新宿久木桜山線の一部が代替路線と考えられるが、JR東逗子駅周辺を通過する路線としての代替機能はないものと考えられる。
他事業との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路横須賀逗子線を起点とし、同池子桜山新宿線が終点となっている。

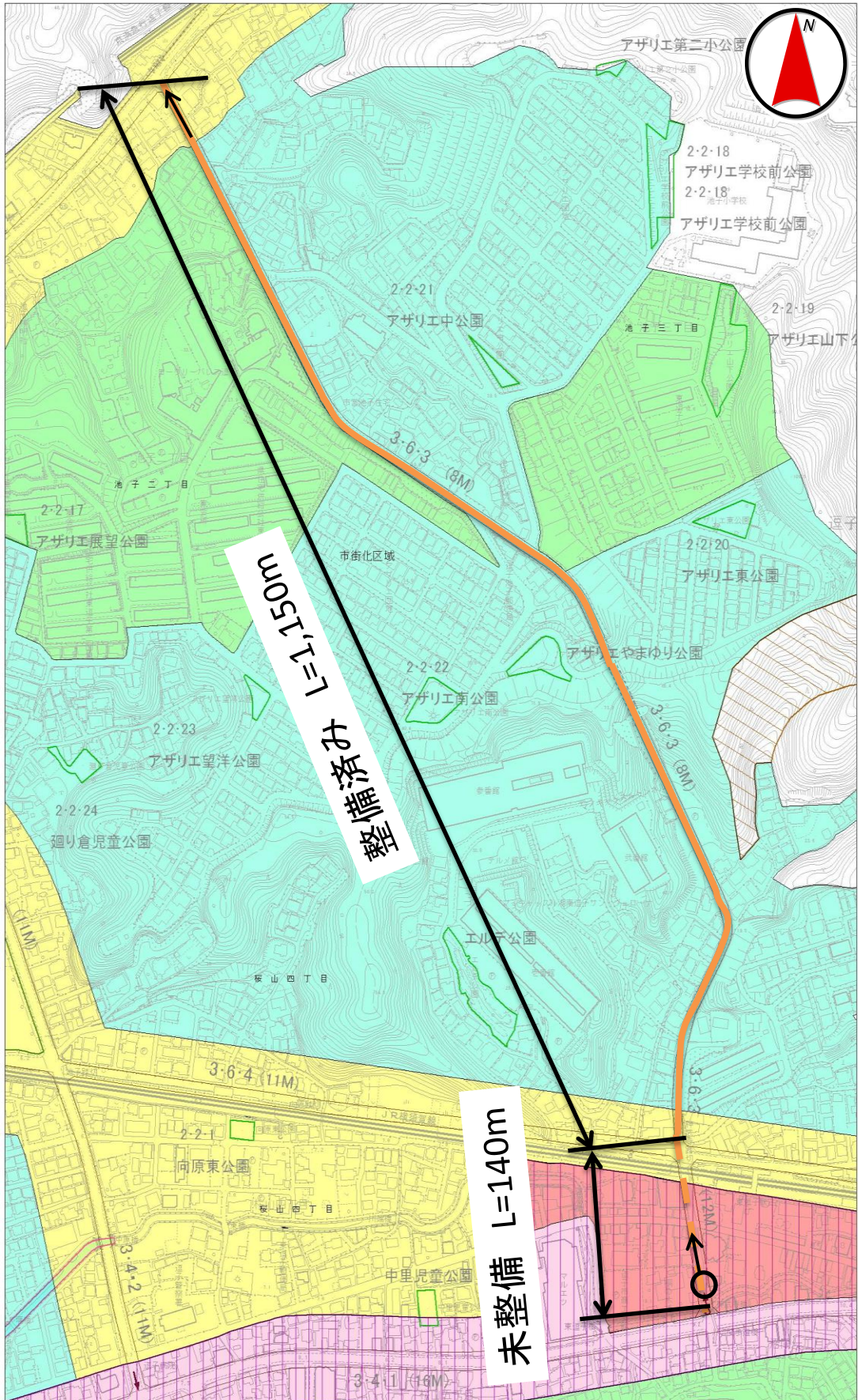
【検証結果】

<p>当該路線の大部分は改良済みで、起点である主要地方道横須賀逗子線からJR横須賀線東逗子駅までの約140mが未着手となっている。</p> <p>未着手区間の自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能については概ね機能強化・改善に寄与するものと考えられる。</p> <p>また、土地利用、まちづくりについては整合し、市街地形成、防災及び環境の各機能については改善するものと考えられる。</p> <p>以上の理由から、必要性は認められるが、事業実施時期が明確でないことから、留保付き存続としました。</p>
--

【総合的判断】

留保付き存続

3・6・3 沼間池子線 計画延長 L=1,290m 計画幅員8m



3・6・4 松本沼間線

【路線区間の概要】

当初決定年次	昭和28年9月30日	計画延長	3,270m	区間延長	3,270m	計画幅員	11m
<p>・当該路線は、逗子消防北分署前(池子1丁目)からJR横須賀線に沿って東進し、横須賀市境を終点とする補助幹線街路である。</p> <p>・路線の途中、第一運動公園前で都市計画道路新宿久木桜山線、JR横須賀線東逗子駅付近で都市計画道路沼間池子線及び沼間6丁目付近で主要地方道横須賀逗子線と平面交差している。</p> <p>・計画延長3,270mのうち570mは改良済み。</p>							

【評価結果】

項目	評価概要
自動車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・逗子市交通計画では市内を通過する国・県道(幹線道路)の道路容量の強化を図る道路と位置付けられており、幹線道路の渋滞緩和に寄与する。 ・JR横須賀線東逗子駅及び主要公共施設である第一運動公園にアクセスしている。 ・東逗子駅周辺では商業活動を活発にするなど、沿道機能の向上に寄与する。
歩行者・自転車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・第一運動公園及び東逗子駅にアクセスしていることから、歩行者・自転車に対する交通需要は多い。 ・未整備区間に歩道・自転車道を整備することができれば歩行者・自転車の交通機能の向上に寄与する。
土地利用との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の大部分は住居系の用途地域(第一種住居地域)を通過しているが、JR横須賀線と並行して計画されており、東逗子駅も通過することから土地利用上の整合はとれている。
まちづくりとの整合	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の大部分がJR横須賀線に沿って計画されているため、地域コミュニティへの影響はないと思われる。 ・沿道付近に既存商店街はなく、衰退の恐れはない。また、東逗子駅付近には新たな商店街の形成が見込まれ、まちづくりとの整合が図られる。
市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"> ・JR東逗子駅周辺地区を通過する路線として、居住環境の改善や既存商店街の活性化、及び新規商店街の形成も見込まれ、市街地形成に寄与するものと考えられる。
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・改良済み区間の池子1丁目付近にある第一運動公園は広域避難場所に指定されている。 ・想定される津波の影響を受けない第一運動公園から横須賀市境につながる路線は、災害時の避難道路及び緊急輸送路として主要地方道横須賀逗子線を補完するものと考えられる。
環境機能	<ul style="list-style-type: none"> ・改良済み区間(北分署～第一運動公園前)には植樹帯があり、未整備区間についても同様な構造とすれば植樹帯を設けることができ、都市の緑化に寄与する。 ・景観計画の「商業・業務地」、「景観形成重点地区」を通過することから良好な景観形成に寄与する。 ・現道は交通計画で「通過交通対策が必要な主要な生活道路」とされており、通過交通対策に寄与する。
代替機能	<ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道横須賀逗子線に並行するように計画されているので代替機能はある。
他事業との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路池子久木線を起点とし、同新宿久木桜山線、同池子久木線及び同横須賀逗子線と交差している。 ・都市計画公園第一運動公園(広域避難場所)に隣接している。

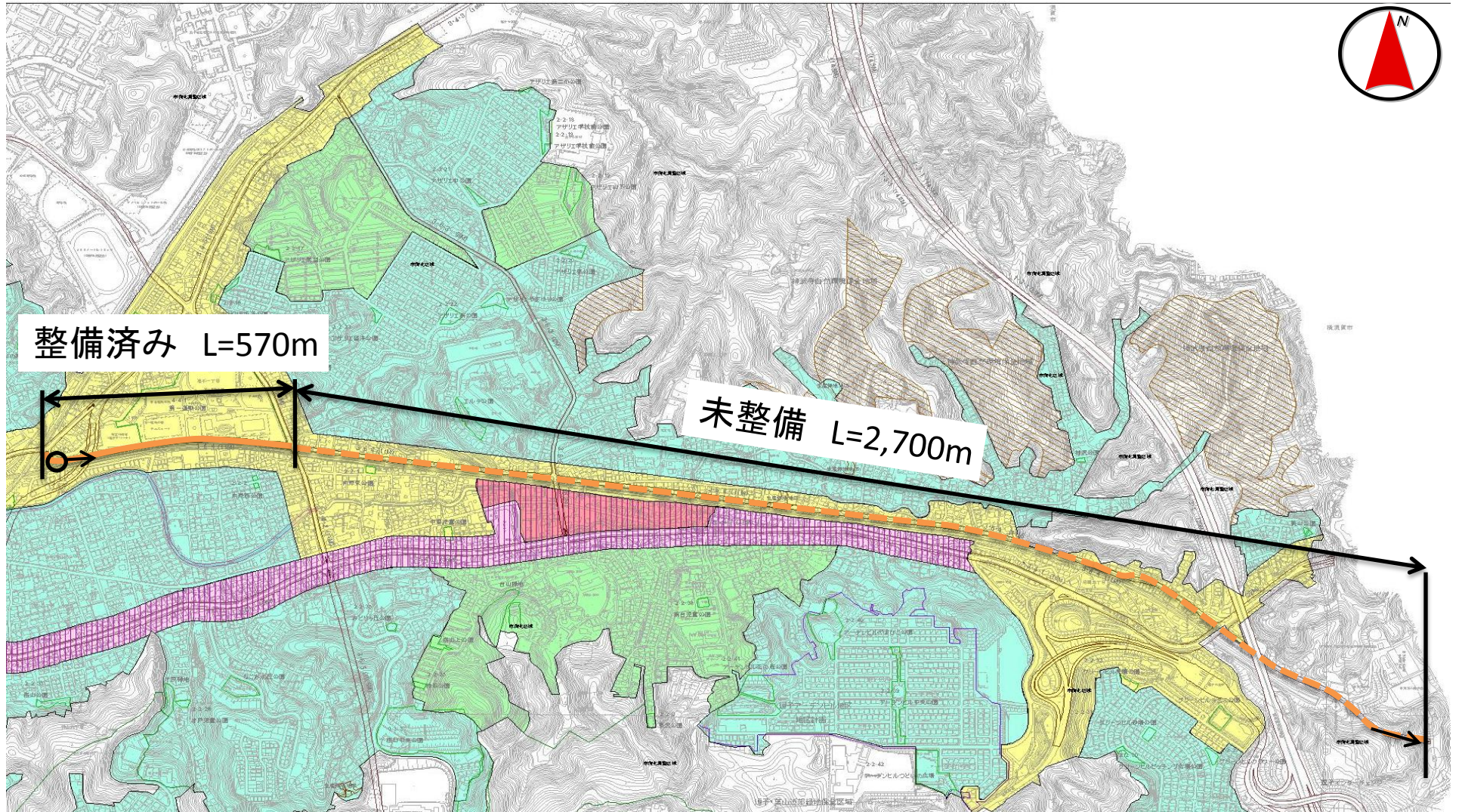
【検証結果】

<p>逗子市交通計画で市内を通過する国・県道(幹線道路)の道路容量の強化を図る道路と位置付けされていることから、自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能の強化に寄与する。</p> <p>主要地方道横須賀逗子線による代替機能はあるが、避難道路、緊急輸送路として防災機能、街路樹による都市緑化、通過交通の排除などの環境機能の向上にも寄与する。</p> <p>以上の理由から、必要性は認められるが、事業実施時期が明確でないことから、留保付き存続としました。</p>
--

【総合的判断】

留保付き存続

3・6・4 松本沼間線 計画延長 L=3,270m 計画幅員11m



7. 今後の進め方

今回の見直しの結果を受け、本市の財政状況などを勘案したうえで、長期未着手路線については事業実施に向け検討を進めます。

なお、今後の人口動向、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の変化などが考えられますので、そのような変化に柔軟に対応できるよう、適宜見直しを行います。