

都市計画道路の見直し方針 (案)

平成 年 月

葉 山 町

目 次

1	見直しの背景	1
2	都市計画道路とは	2
(1)	都市計画道路とは	2
(2)	都市計画道路における区域内の建築制限	2
3	本町の都市計画道路の現状	3
(1)	整備、未着手等の状況	3
(2)	未着手の理由	4
4	見直しの基本的方針	5
(1)	これからの都市計画道路のあり方	5
(2)	見直しの基本的スタンス	5
(3)	見直しのパターン	6
5	見直しの進め方	7
(1)	見直しのフロー	7
(2)	見直しの検討対象路線の選定【ステップ1】	8
(3)	必要性の検証方法【ステップ2】	12
(4)	総合的な判断	15
(5)	事業実施時期の見込み等【ステップ3】	15
(6)	交通量の検証【ステップ4】	15
6	見直しの結果	16
(1)	見直し路線の検証結果	16
(2)	検証結果の概要	18
7	今後の進め方	30
(1)	都市計画決定の手続き	30
(2)	今後の見直し	30

《参考資料》

都市計画道路の見直しのガイドライン（平成18年3月 神奈川県）

1 見直しの背景

本町の都市計画道路は、高度経済成長期に入って間もない昭和 33 年に、その後の人口増加、交通量の増大や市街地の拡大等、都市の成長を前提として都市計画決定(以下「計画決定」)がなされ、これまで、計画決定に基づき順次整備を進めてきており、平成 24 年度末現在、整備率(整備済み延長 / 計画延長:14.18km/16.48km)は 86.0%となっています。

しかし、その一方で、50 年以上の長期間にわたり未着手のまま現在に至っている路線や区間も存在していますが、計画決定以降、都市計画道路網全体についての見直しは行われてない状況です。

今後、人口減少と少子高齢化の更なる進展、低成長経済の定着、市街地の縮小など、社会経済情勢は、大きく変化していくことが予測されており、本町も例外ではありません。

都市計画制度の運用について国が定める「都市計画運用指針(平成 18 年 11 月)」では、都市計画道路について「必要性や配置・構造等の検証を行い、必要がある場合は都市計画の変更を行うべきである」と見直しの必要性について言及しています。

また、今後の人口減少等の社会経済情勢の変化に対応した「多くの人にとって暮らしやすい都市構造の実現」に向けた方向性を議論している社会資本整備審議会においても、「今後の都市を取り巻く状況の変化や目指すべき将来の都市像に的確に対応するよう、都市計画道路の追加、廃止、現状維持など必要な見直しを早期に実施する必要がある」と早期の見直しの必要性について言及しています。

こうした情勢を背景に、神奈川県では、平成 18 年 3 月に都市計画道路について社会状況の変化に的確に対応できるよう、見直しを行うための「都市計画道路見直しのガイドライン」(以下「県ガイドライン」という。)を策定し、県ガイドラインに基づいて市町が主体性をもって具体的な見直し作業を進めることを支援することとしました。

そこで本町においても、県ガイドラインに沿って都市計画道路の見直し作業を行うこととし、本町の都市計画道路の必要性を再検証し、その検証結果に基づき「存続」「廃止」など今後の都市計画道路の都市計画の方針について「葉山町都市計画道路の見直し方針」としてとりまとめたものです。

2 都市計画道路とは

(1) 都市計画道路とは

都市計画道路とは、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、都市の骨格を形成する主要な都市施設として「都市計画」に定める道路で、都市計画決定権者（県又は町）が決定します。

① 道路の機能

都市における道路の機能は次のとおりです。

ア 都市における円滑な移動を確保するための交通機能

イ 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

ウ 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

道路の種別は次表のとおりです。

種 別	果 た す べ き 機 能
自動車専用道路	都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道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

(2) 都市計画道路における区域内の建築制限

都市計画道路の区域内においては、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が必要です。（都市計画法第 53 条）

【都市計画法第 54 条】（許可の基準）

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とき。

イ 階数が 2 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。

本町の区域においては、都市計画法第 53 条の許可権者は神奈川県知事（神奈川県横須賀土木事務所長に事務委任）となりますが、県においては、都市施設が計画決定からその事業化まで長期間を要することが見込まれること等を考慮し、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又は市街地開発事業の施行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、地階における附属建築物である自動車車庫について、緩和基準あり

3 本町の都市計画道路の現状

(1) 整備、未着手等の状況

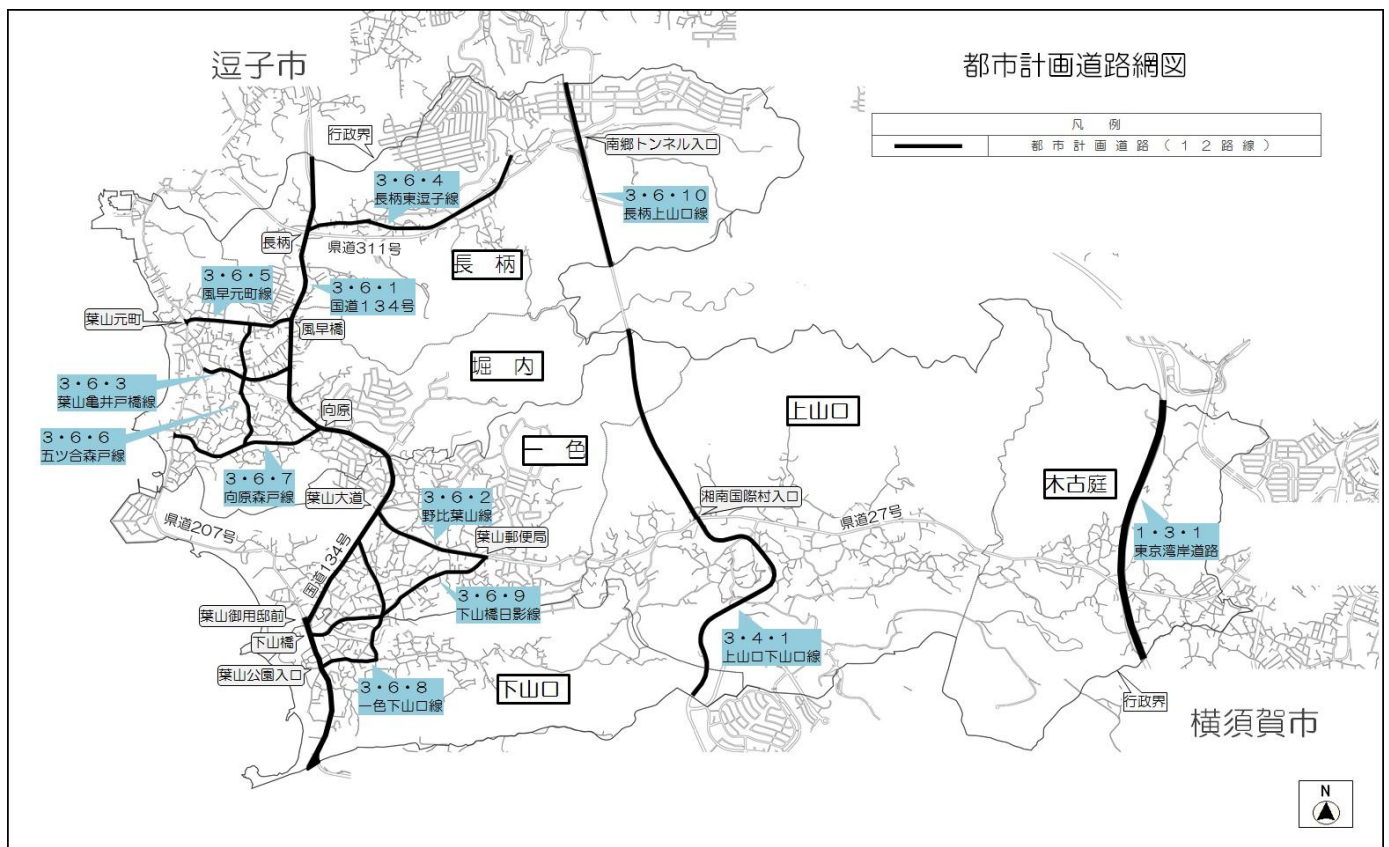
① 整備状況

本町の都市計画道路（幹線街路及び自動車専用道路）は、平成24年度末現在で12路線、延長16,480mが都市計画決定されており、自動車専用道路1路線以外はすべて幹線街路（11路線）となっています。

改良済(注1)と概成済(注2)を合わせた整備済は14,175m、決定延長全体の86.0%、事業中(注3)は無く、未着手(注4)は2,305m、決定延長全体の14.0%となっています。

② 未着手の状況

未整備延長2,305mのうち、都市計画決定から20年以上経過した路線や区間の延長は1,980mとなっており、全未整備延長の86%を占めています。



(2) 未着手の理由

本町の幹線街路における未着手の主な理由は次の３つです。

① 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ため、結果的に優先順位が低い路線が未着手となっている。

② 代替路線の存在

計画路線の位置や幅員とは異なるが、一定規模の代替機能を有する路線が存在していることから未着手となっている。

③ その他の要因

- ・ 地元調整などが進まないことから事業実施が困難になっている。
- ・ 都市計画道路の接続先の一般道路の整備の目処が立っていない。

【本町都市計画道路の状況】

(単位：m)

道路種別	路線番号及び路線名	当 初 決定年	計画延長	計画 幅員	整 備 済		事業中	未着手
					改良済	概成済		
自動車専 用道路	1・3・1 東京湾岸道路	S46	1,600	29	1,600	0	0	0
	小 計		1,600		1,600	0	0	0
幹線街路	3・4・1 上山口下山口線	H22	1,610	16	1,610	0	0	0
	3・6・1 国道 134 号	S33	3,700	11	3,700	0	0	0
	3・6・2 野比葉山線		740	11	740	0	0	0
	3・6・3 葉山亀井戸橋線		520	9	520	0	0	0
	3・6・4 長柄東逗子線		1,380	8	0	360	0	1,020
	3・6・5 風早元町線		620	8	40	100	0	480
	3・6・6 五ツ合森戸線		760	8	330	340	0	90
	3・6・7 向原森戸線		920	8	150	530	0	240
	3・6・8 一色下山口線		1,110	8	850	110	0	150
	3・6・9 下山橋日影線		1,180	8	1,180	0	0	0
	3・6・10 長柄上山口線	H5	2,340	10.5	2,015	0	0	325
	小 計		14,880		11,135	1,440	0	2,305
合 計			16,480	12,735	1,440	0	2,305	
				14,175				
割 合 (%)			100	86		0	14	

(注)

- 1 「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、一般通行の用に供している都市計画道路延長。
- 2 「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。
- 3 「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。
- 4 「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。

都市計画決定延長 = 改良済 + 概成済 + 事業中 + 未着手

4 見直しの基本の方針

本町における見直しの基本の方針は、県ガイドラインの基本的な考え方を踏まえ、次のとおり定めます。

(1) これからの都市計画道路のあり方

未着手路線や区間の大半が計画決定後、長期間経過していることを踏まえ、人口減少や長引く不況などの社会経済状況の変化に対応しつつ、「第三次葉山町総合計画」に掲げる将来像『海とみどりにひろがる交流 文化のまち 葉山』の実現に寄与する都市計画道路のあり方を検討します。

(2) 見直しの基本的スタンス

① かながわ都市マスタープランや交通計画との関連

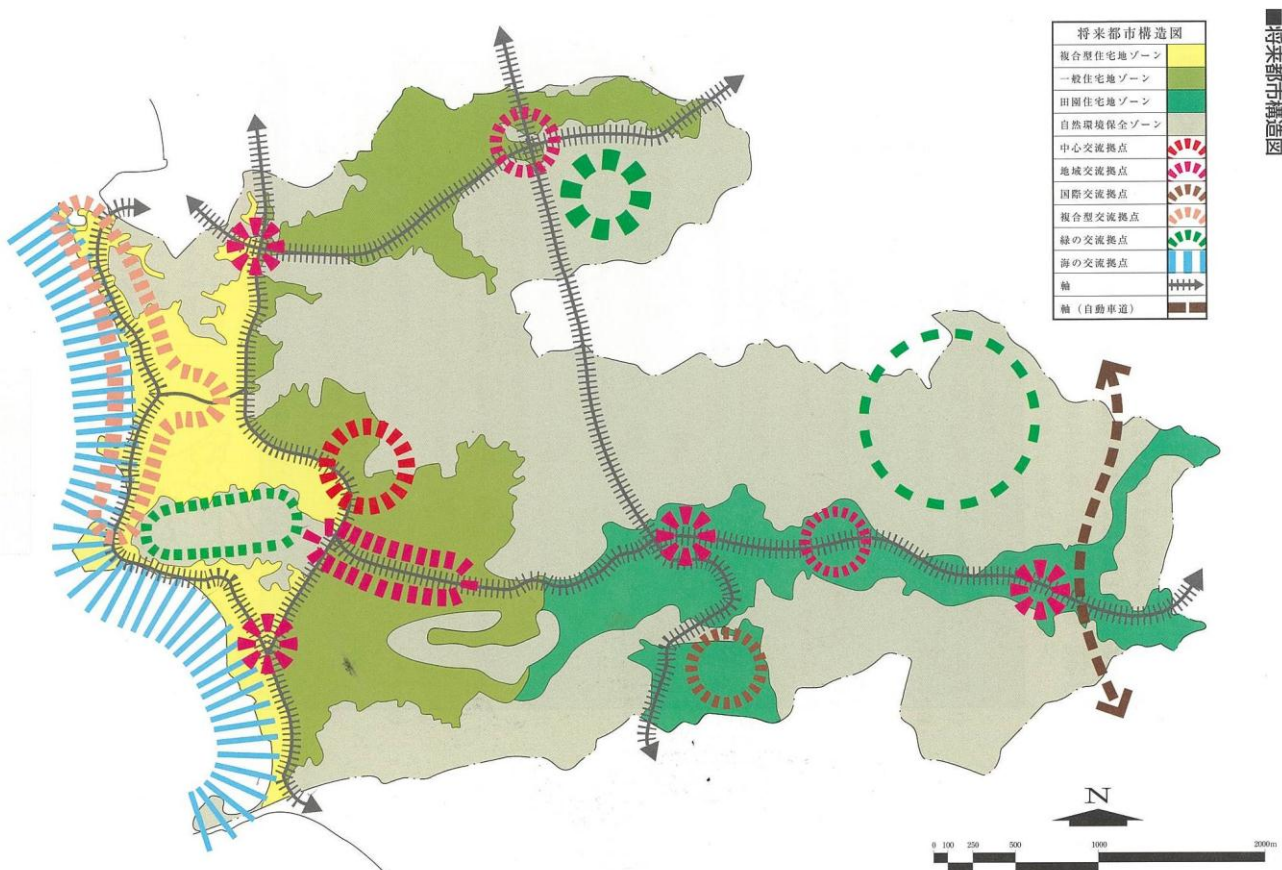
神奈川県における将来の県土・都市像や、広域的な都市づくりの基本方向を示した「かながわ都市マスタープラン」を指針とし、交通施策の面から支える部門別計画である「かながわ交通計画」と整合を図ります。

② 町の上位計画との関連

「葉山町総合計画」、「葉山都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「葉山町都市計画マスタープラン」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。

③ 目標年次

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



(3) 見直しのパターン

既計画決定の都市計画道路のうちから選定された見直し検討対象路線については、総合的な評価を行い「存続」「変更（線形又は幅員）」「廃止」の検討を行います。

さらに、上位計画に位置付けられる構想路線や都市計画道路ネットワーク上から必要と認められる場合には「追加」の検討を行います。

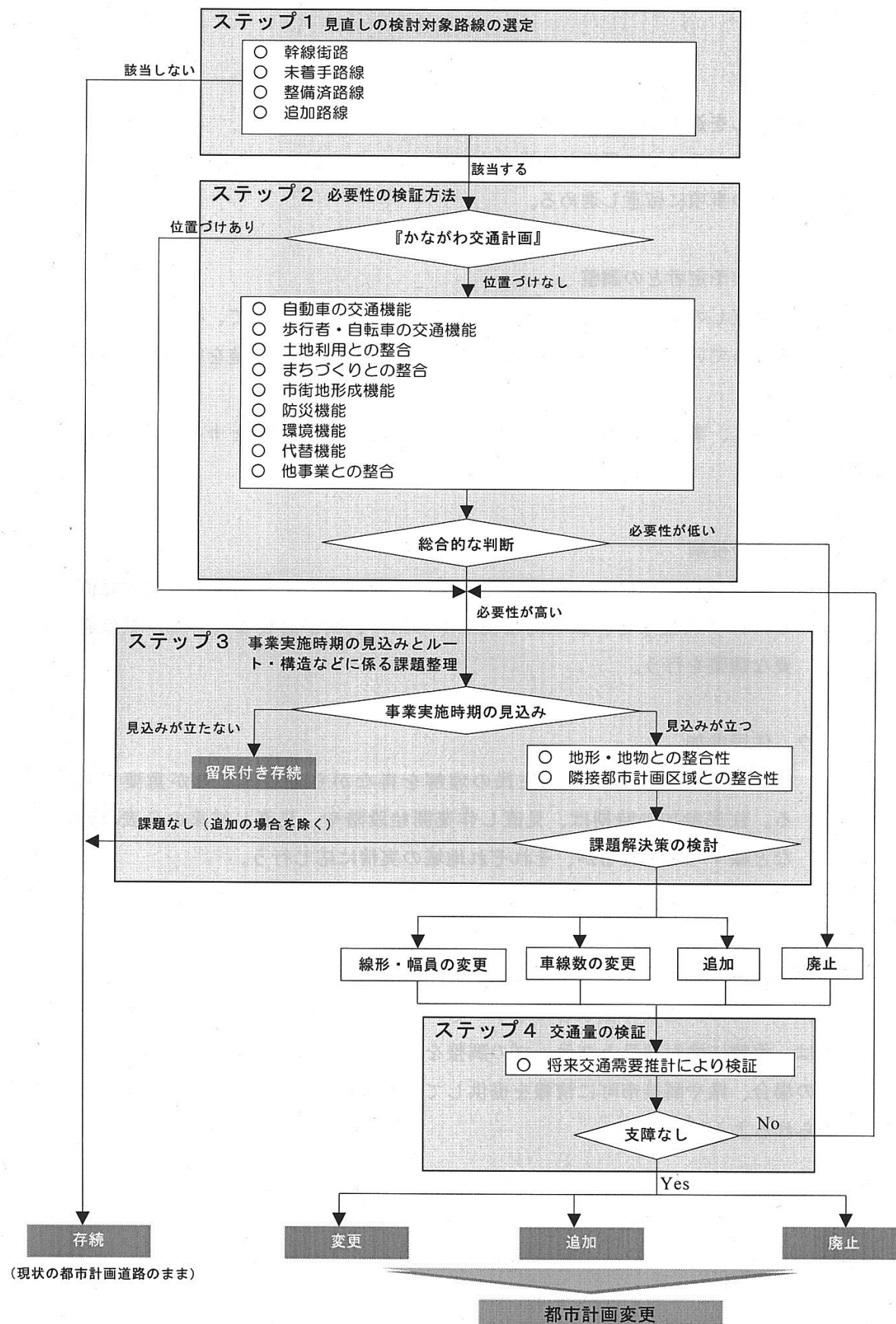
なお、「存続（留保付き存続を含む）」「変更」「廃止」「追加」の定義は次のとおりです。

検証結果	検証結果等の概要
存 続	必要性の検証の結果、「必要性が高い」と認められる路線で、かつ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課題を有しない路線
留保付き存続	必要性の検証の結果、「必要性が高い」と認められる路線であるが、事業実施時期の見込みが立たない路線
変 更	必要性の検証の結果、「必要性が高い」と認められる路線で、かつ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	必要性の検証の結果、「必要性が低い」と認められる路線で、かつ、交通量検証の結果においても支障がないと認められる路線
追 加	総合計画、都市計画マスタープラン等の上位計画で、構想的に位置付けられている路線や、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が認められ、かつ、現時点において、計画決定にあたり他の都市計画道路の状況の変化への対応や、今後、町として計画区域内の地権者や関係機関との円滑な調整が可能と判断できる等、計画決定の熟度が高まっていると認められる路線

5 見直しの進め方

(1) 見直しのフロー

見直しの全体の流れは県ガイドラインの見直しフローに沿って行います。



出典) 神奈川県都市計画道路の見直しガイドライン

(2) 見直しの検討対象路線の選定【ステップ 1】

① 見直し検討対象路線選定の考え方

県ガイドラインでは次の事項について整理を行ったうえで見直し検討対象路線を選定することとされています。これを踏まえ、本町では次の判断基準を定め、選定することとします。

【判断基準】

- ア 幹線街路：見直し対象路線は幹線街路とする。（自動車専用道路は対象としない。）
 イ 未着手路線：見直し開始時点で、都市計画決定後 20 年以上経過しても未着手の路線や区間がある路線は対象とする。
 ウ 整備済路線：整備済の路線であっても、社会経済状況や目指すべき将来の都市像を実現するために、再整備や事業計画の変更など見直しが必要と認められる路線は対象とする。
 エ 追加路線：総合計画等の上位計画で構想的に位置付けられている路線（区間）がある場合は追加路線（区間）の検討対象とする。

② 既計画決定路線からの選定

上記判断基準のアからウの判断基準に即して、既計画決定の都市計画道路について整理すると、次表のとおりとなります。

道路種別	路線番号及び路線名	事業主体	ア 幹線街路	イ 未着手路線・区間	ウ 整備済路線・区間	選定結果
自動車専用道路	1・3・1 東京湾岸道路	東日本高速道路	対象外	無	無	選定外
幹線街路	3・4・1 上山口下山口線	県	対象	無	無	選定外
	3・6・1 国道 134 号	国	対象	無	無	選定外
	3・6・2 野比葉山線	県	対象	無	無	選定外
	3・6・3 葉山亀井戸橋線	県	対象	無	無	選定外
	3・6・4 長柄東逗子線	町	対象	有	無	選定
	3・6・5 風早元町線	町	対象	有	無	選定
	3・6・6 五ツ合森戸線	町	対象	有	無	選定
	3・6・7 向原森戸線	町	対象	有	無	選定
	3・6・8 一色下山口線	町	対象	有	無	選定
	3・6・9 下山橋日影線	町	対象	無	無	選定外
	3・6・10 長柄上山口線	県	対象	有※	無	選定外

※3・6・10 長柄上山口線の「イ 未着手路線・区間」の「有」の計画決定後の経過期間は 20 年未満

既計画決定の路線から次の 5 路線を「見直し検討対象路線」として選定しました。

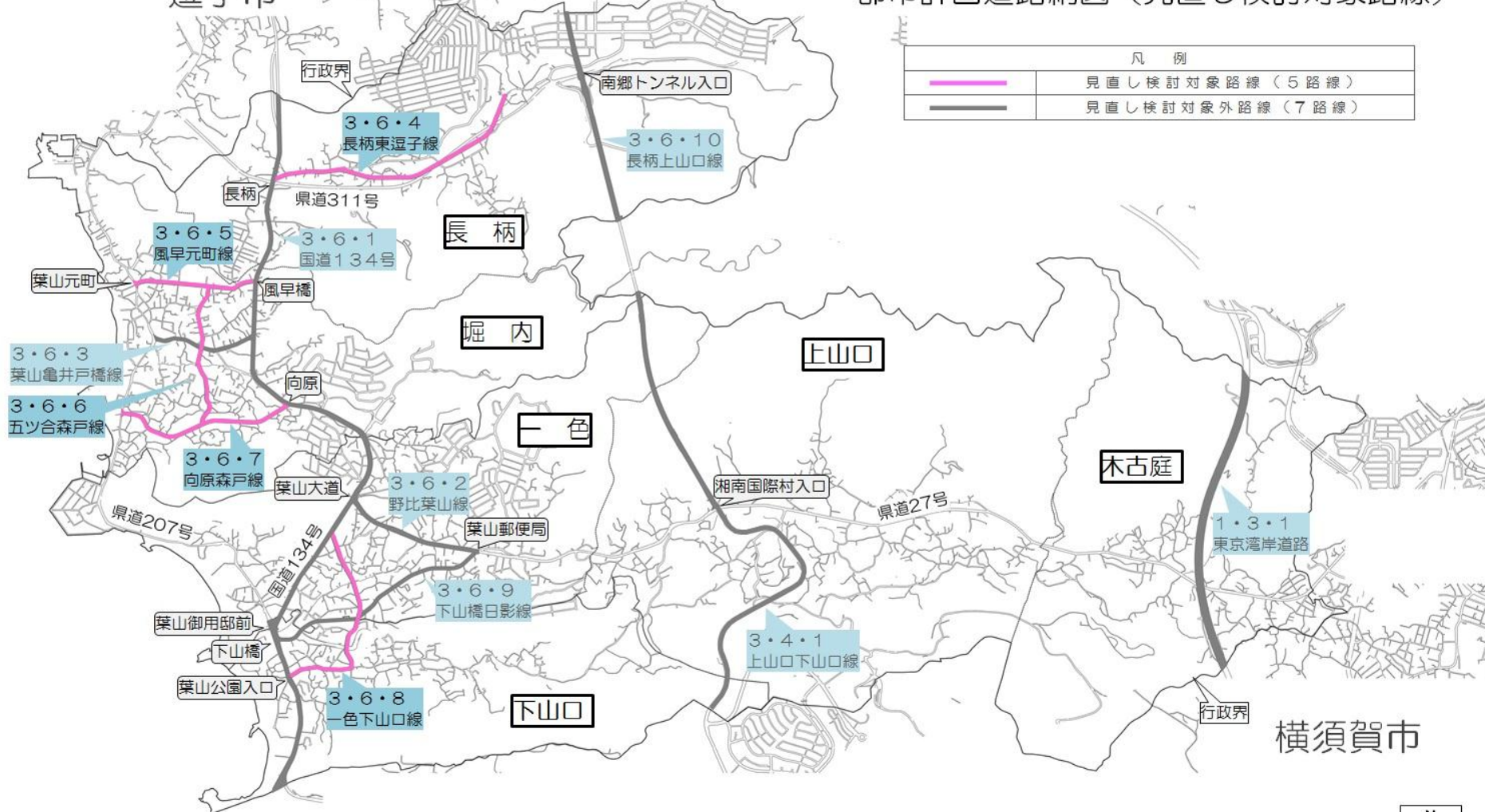
【見直し検討対象路線】

- 3・6・4 長柄東逗子線
 3・6・5 風早元町線
 3・6・6 五ツ合森戸線
 3・6・7 向原森戸線
 3・6・8 一色下山口線

逗子市

都市計画道路網図（見直し検討対象路線）

凡 例	
	見直し検討対象路線（5路線）
	見直し検討対象外路線（7路線）



③ 追加検討対象区間の選定

上記判断基準の工の判断基準に即して、総合計画等の上位計画で構想的に位置付けられているが、都市計画道路としての位置付けのない（未計画決定）区間については、次のとおりです。

上位計画等の名称	区 間	計画上の位置付け
葉 山 都 市 計 画 都市計画区域の整備、 開発、保全の方針	逗子市との行政界から長柄交差点を経由し南郷トンネル入口交差点まで	主要幹線道路
	葉山郵便局交差点から横須賀市との行政界まで	主要幹線道路
	逗子市との行政界から葉山御用邸前交差点まで	幹線道路
葉 山 町 都 市 計 画 マ ス タ ー プ ラ ン	逗子市との行政界から長柄交差点を経由し南郷トンネル入口交差点まで	主要幹線道路
	葉山郵便局交差点から横須賀市との行政界まで	主要幹線道路
	逗子市との行政界から葉山御用邸前交差点まで	主要幹線道路

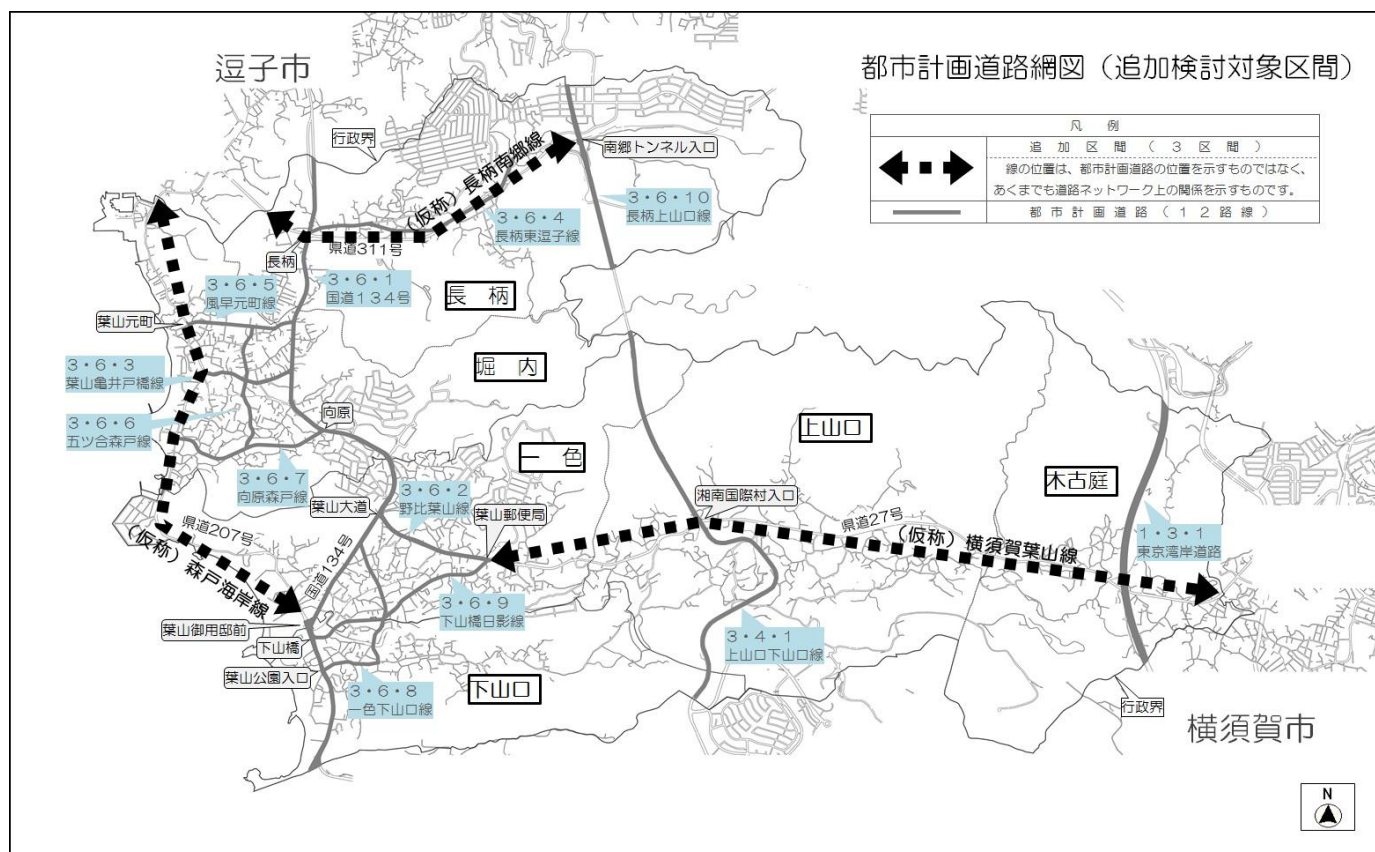
未計画決定区間から次の3区間を「追加検討対象区間」として選定しました。

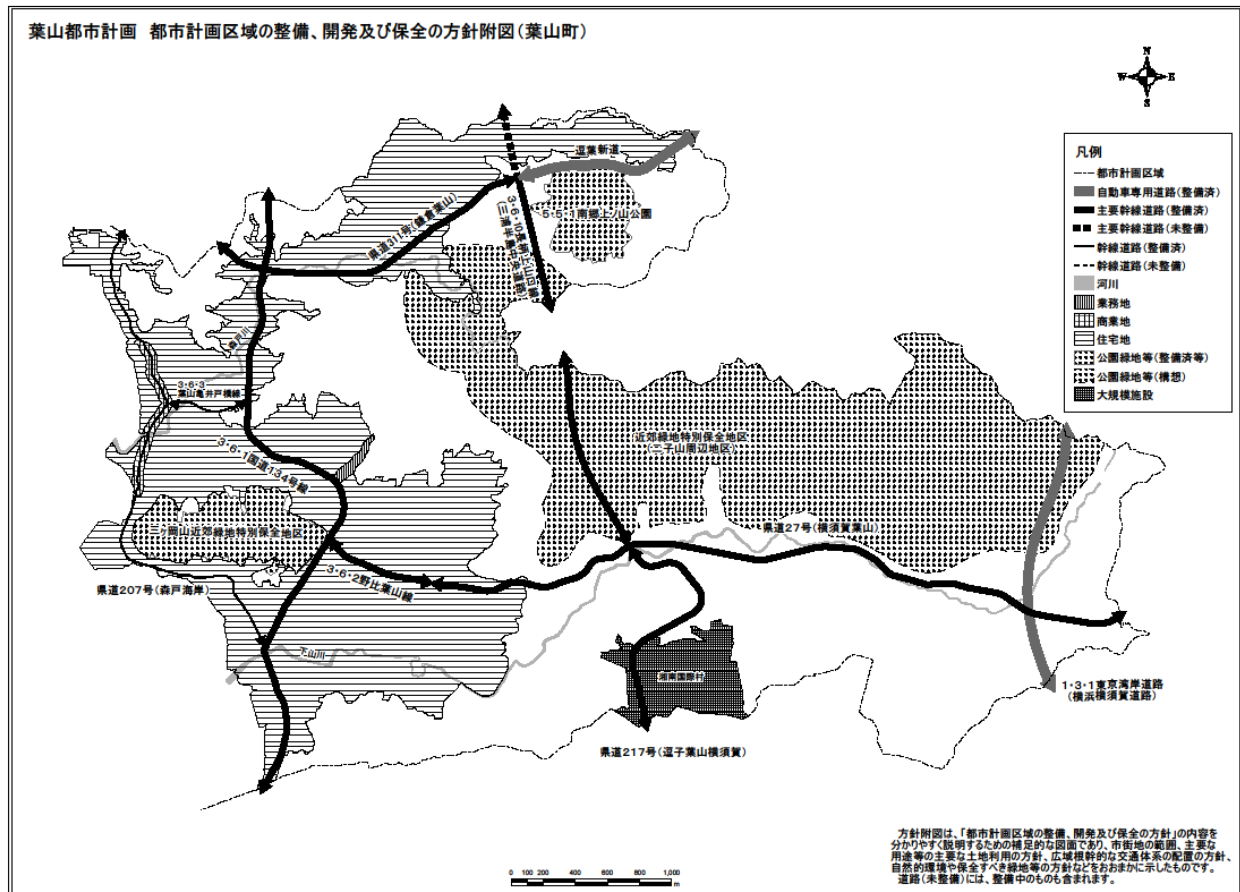
【追加検討対象区間】

逗子市行政界～南郷トンネル交差点 【(仮称)長柄南郷線】

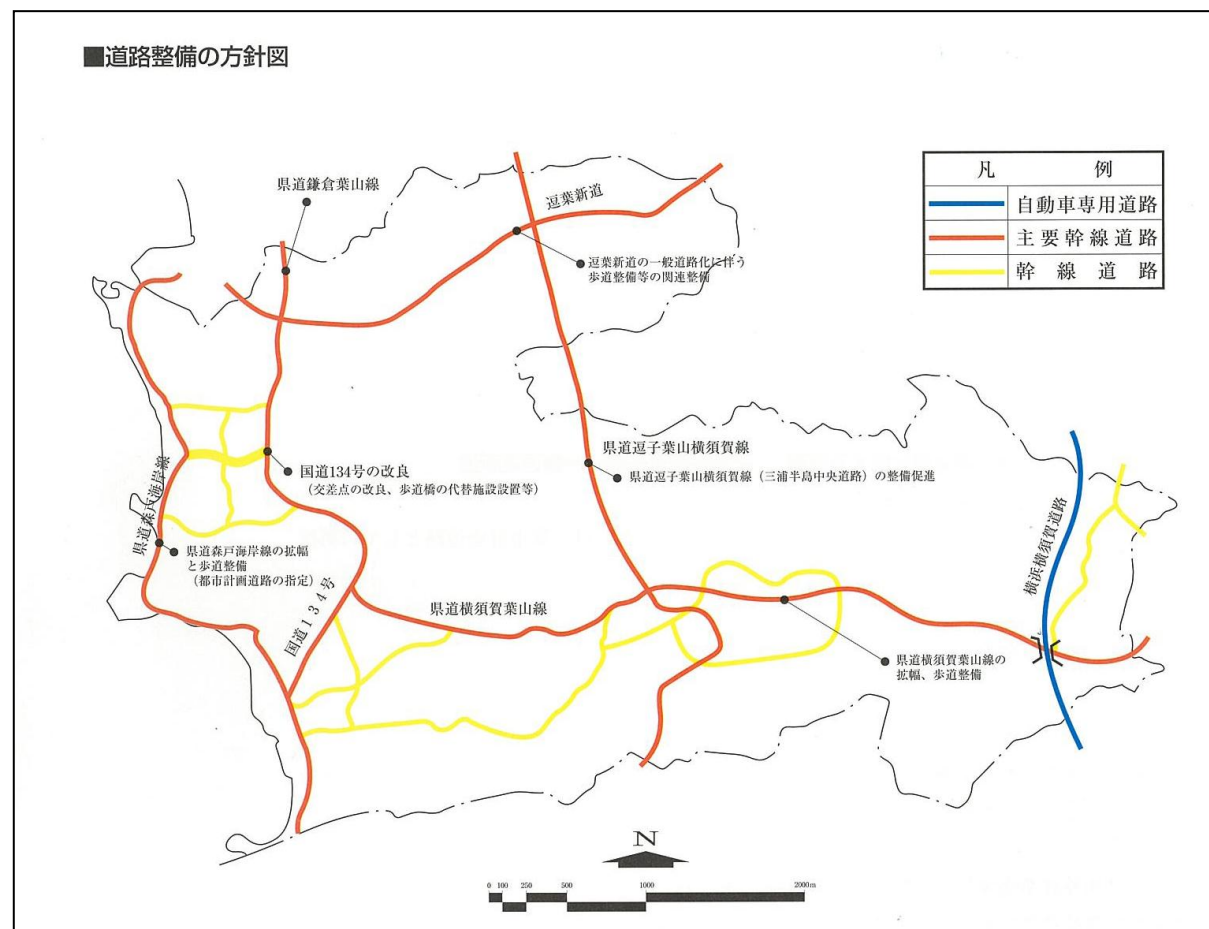
葉山郵便局交差点～横須賀市行政界 【(仮称)横須賀葉山線】

逗子市行政界～葉山御用邸前交差点 【(仮称)森戸海岸線】





出典) 葉山都市計画 都市計画区域の整備・開発・保全の方針

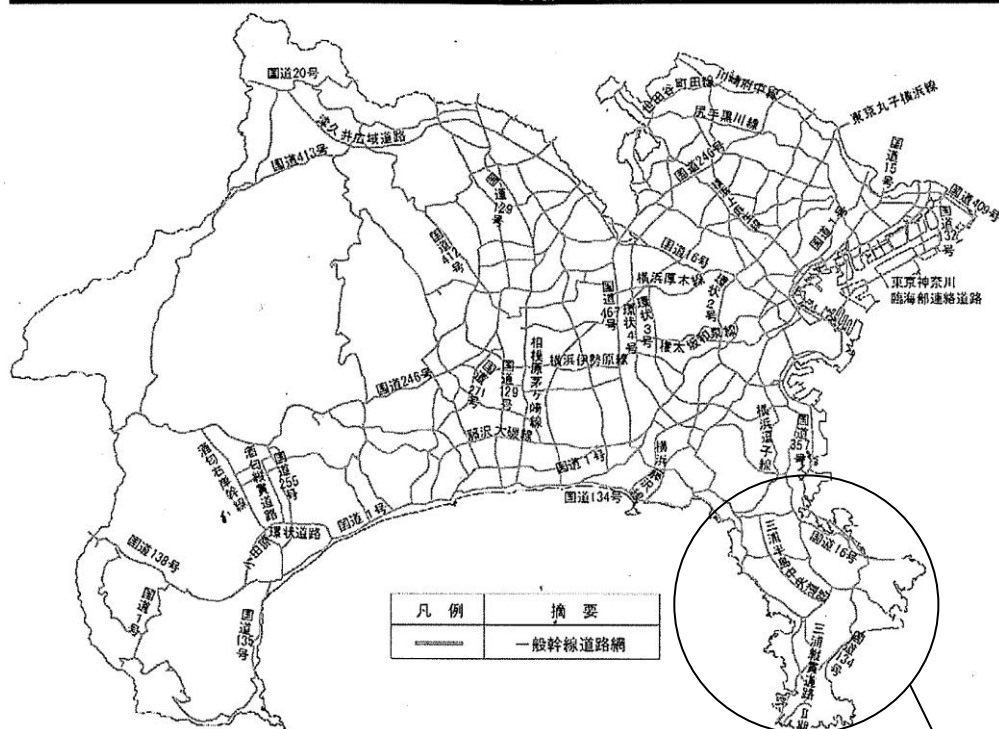


出典) 葉山町都市計画マスタープラン

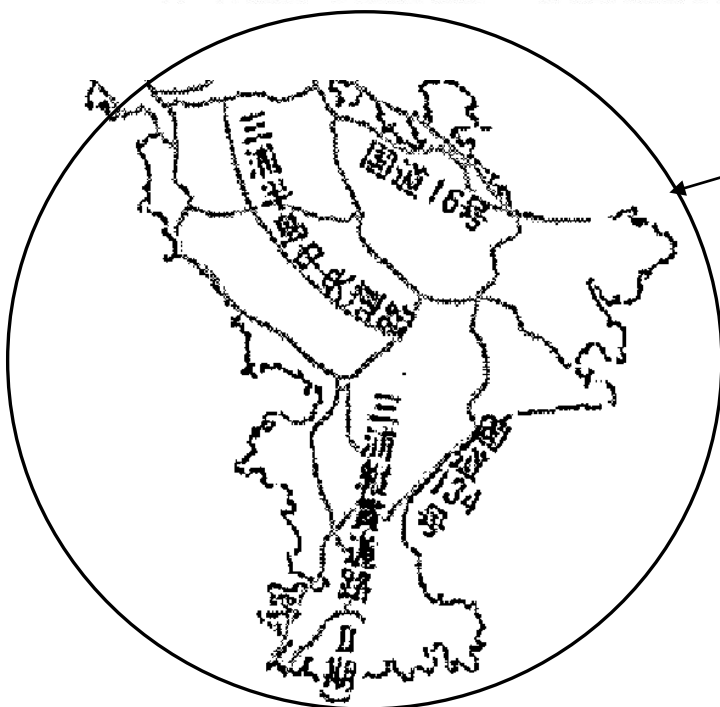
① 「かながわ交通計画」との関係

本町の見直し検討対象路線の5路線はいずれも「かながわ交通計画」に一般幹線道路と位置付けのない路線であることから、路線ごとに必要性の検証を行うこととしました。

圖 3-5 一般幹線道路網構想圖



注) 上記は構想図であり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。



出典) かながわ交通計画

② 検証項目

県ガイドラインでは、必要性について、主に次の項目を検証することとしています。

- ア 自動車の交通機能
- イ 歩行者・自転車の交通機能
- ウ 土地利用との整合
- エ まちづくりとの整合
- オ 市街地形成機能
- カ 防災機能
- キ 環境機能
- ク 代替機能
- ケ 他事業との整合

県ガイドラインに掲げる検証項目について、本町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、検証項目ごとに具体的な評価基準を次のとおり定めました。

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）を整理し、周辺道路の渋滞緩和に役立つかを判断します。

また、沿道・アクセス機能として、中心市街地や商業・業務地に位置するか、産業拠点、観光拠点、駅、インターチェンジなどへアクセスしているかについて検証しました。

基準１ 渋滞緩和：渋滞交差点を含む区間かどうか

基準２ アクセス機能：インターチェンジや各拠点等へのアクセスの状況

基準３ ネットワークの連続性：都市計画道路や主要幹線道路とのネットワークの構築

イ 歩行者・自転車の交通機能

歩行者・自転車通行量の状況を把握し、安全性の観点や交通バリアフリー法の福祉の観点からも検証しました。

基準４ 歩行者・自転車通行量

基準５ 交通安全の観点：通学路の危険箇所を含む区間

基準６ 福祉の観点：将来的に交通バリアフリー法の重点整備地区や特定経路に指定される予測

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、当該都市計画道路の役割との整合について検証しました。

基準７ 現在の土地利用の改善等：整開保の方針附図への位置付け

基準８ 将来の土地利用の改善等：上位計画に位置付けられた当該路線の周辺の土地利用の実現に寄与

エ まちづくりとの整合

当該都市計画道路が歴史的・文化的資産や緑地等の自然的資産の区域に重複していないか、また、既存の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、まちづくりとの整合性の観点から検証しました。

基準 9 歴史的・文化的資産との重複：区域内の指定重要文化財

基準 10 自然的資産との重複：区域内の貴重な自然的資産に位置付けられた緑地等の区域

基準 11 コミュニティへの影響：都市計画道路が既存の住宅地を通過し、コミュニティを分断

オ 市街地形成機能

「葉山町都市計画マスタープラン」に位置付けられた「まちづくり」の目的の達成に役立つ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した。

基準 12 都市軸：都市構造上の重要路線

基準 13 拠点形成の支援機能：都市構造上の拠点形成への寄与

カ 防災機能

緊急輸送路、避難路、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した。

基準 14 緊急輸送路：緊急輸送路の指定の状況

基準 15 避難路：避難場所へのアクセス

基準 16 緊急避難危険度：津波浸水想定区域など周辺区域の緊急避難危険度

基準 17 消防・救急活動の向上：消防・救急活動の迅速化への寄与

キ 環境機能

大気汚染、騒音、振動、緑化、景観などの環境機能から必要性を検証しました。

基準 18 環境負荷軽減：渋滞交差点を含む区間

基準 19 都市緑化：植樹帯、街路樹

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、必要性を検証しました。

基準 20 代替機能：位置、規模、求められる機能、ネットワークなど当該都市計画道路の代替道路として機能

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他事業との関連性や関連する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した。

基準 21 関連事業：当該路線の整備を前提とする又は一体となる他事業の存在

(4) 総合的な判断

① 総合的な判断の考え方

既計画決定の見直し検討対象5路線については、必要性の検証により、当該路線に求められる機能などを整理したうえで、当該都市計画道路の必要性を総合的に判断しました。

総合的な判断にあたっては、必要性検証項目ア～ケについて、「高」「低」2段階による評価を行い、その結果、すべての検証項目において「高」と認められた項目がない路線は「必要性が低い」と判断し「廃止候補」とし、それ以外の路線を「必要性が高い」と判断し「存続候補」に区分しました。

上記により「必要性が高い」と判断した路線であっても、検証項目「ク 代替機能」において、必要性が高いと認められたすべての項目で代替機能を果たすことが認められる路線がある場合には「廃止候補」としました。

ここで「廃止候補」と判断された路線は、廃止による周辺道路への影響を検証するため、必要に応じて、廃止後の道路ネットワークにおける交通量の検証【ステップ4】を行います。

② 総合的な判断の結果

総合的な判断の結果、既決定の見直し検討対象路線5路線については、「存続候補」4路線、「廃止候補」1路線としました。

(5) 事業実施時期の見込み等【ステップ3】

① 事業実施時期の見込み

総合的な判断の結果「存続候補」とした4路線については、現時点において、事業実施時期が明確でないことから、いずれも「留保付き存続」としました。

② 追加区間の調整の可能性等

また、「追加検討対象区間」とした未決定3区間については、本町における将来都市構造や都市計画道路ネットワークの構築上、いずれも必要性が高いと認められたものの、都市計画決定にあたっての他の都市計画道路の状況の変化や、計画想定区域内の地権者や関係機関との調整状況を踏まえ、今回の見直しにおいては1区間のみ「追加」とし、2区間については今後の見直しにおける検討対象としました。

(6) 交通量の検証【ステップ4】

総合的な判断の結果「廃止候補」とされた1路線について、廃止された場合における交通量の検証を行いました。検証にあたっては、廃止後の道路ネットワークにおける廃止される路線のバイパス機能などの渋滞緩和効果や、周辺道路の公表されている道路の混雑度（道路交通センサス）や交通量調査結果を勘案しました。

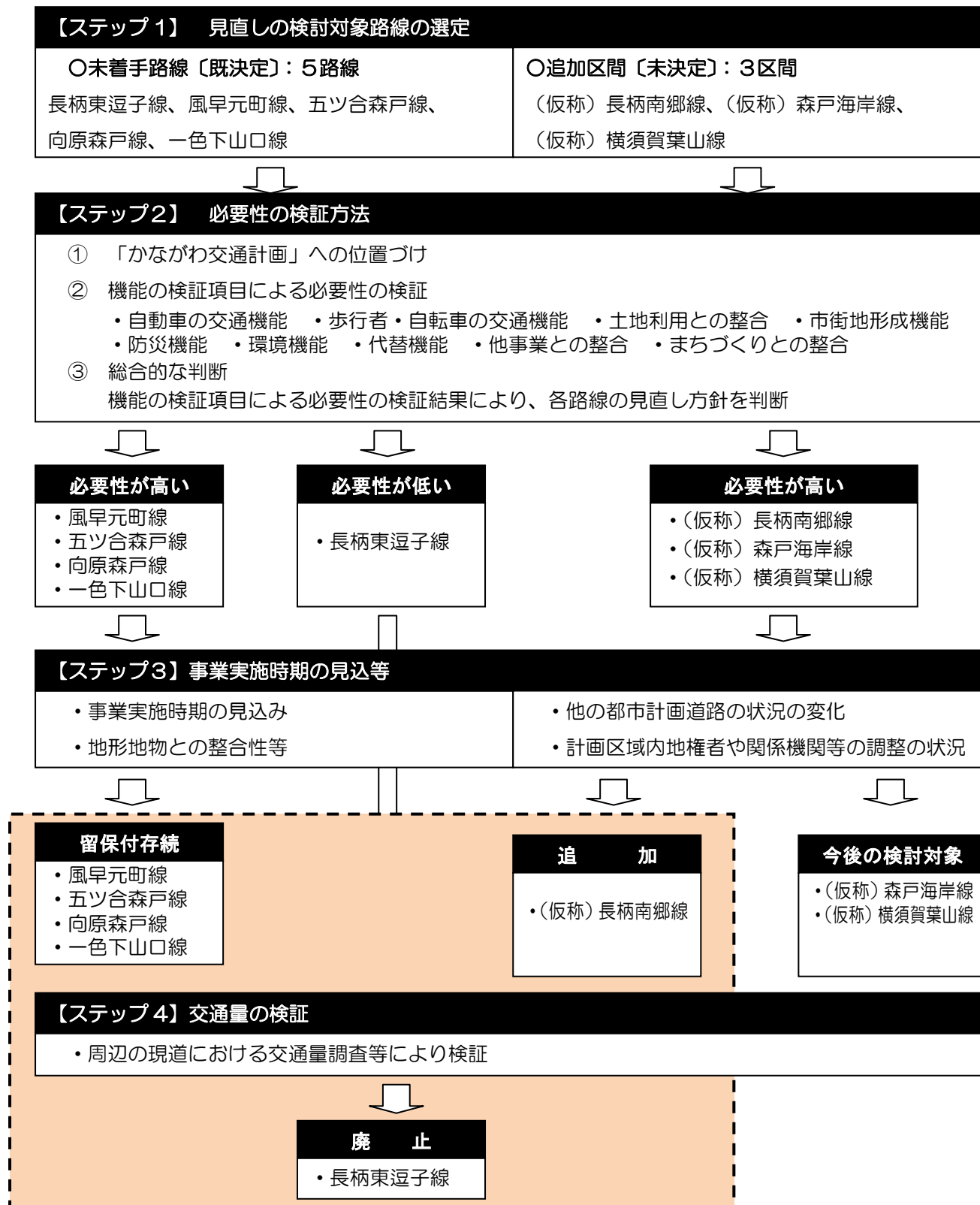
この結果、廃止後においても明らかに周辺道路の混雑度等には影響がないと判断し「廃止」としました。

6 見直しの結果

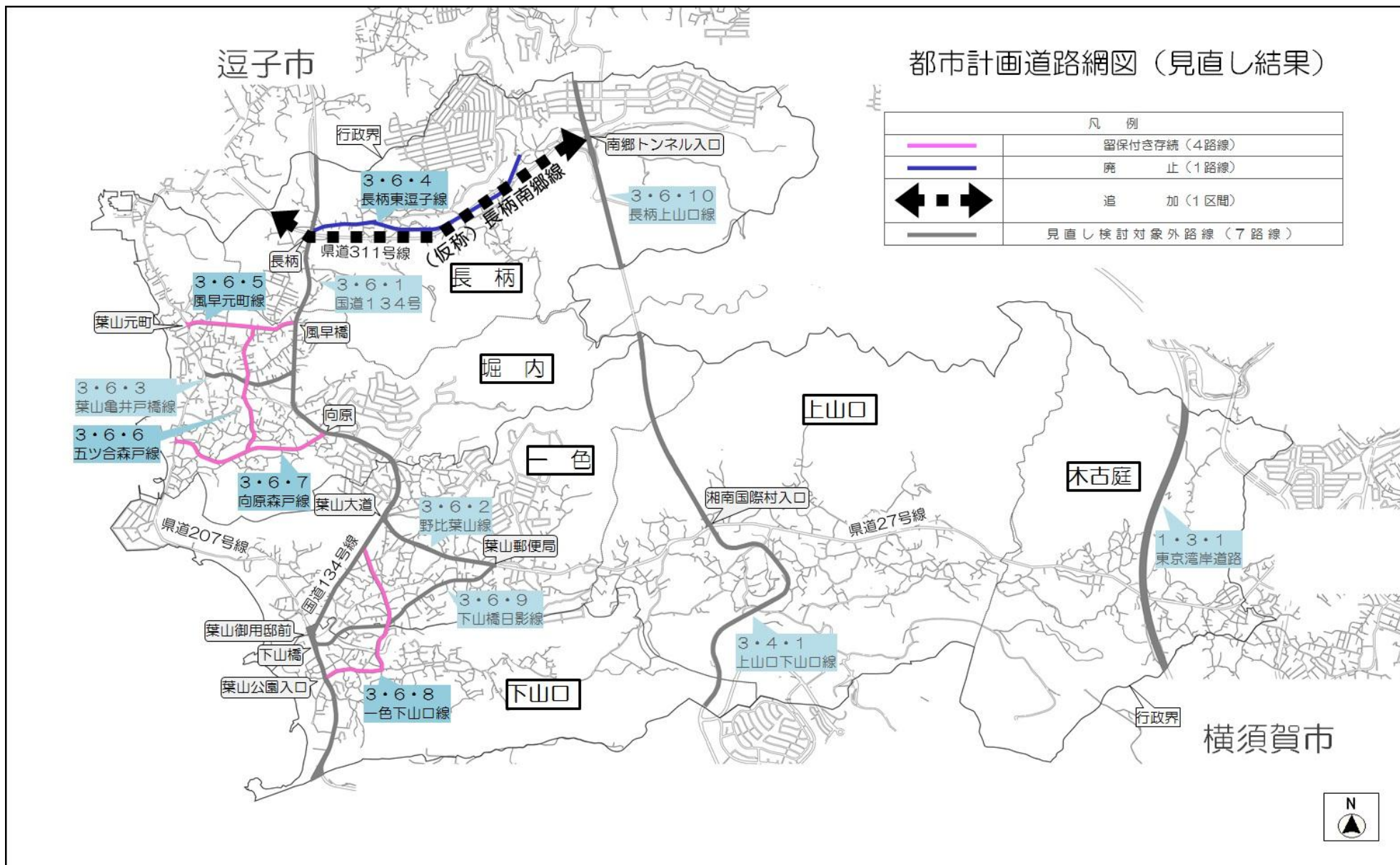
(1) 見直し路線の検証結果

見直しフローに基づき検討した結果、既計画決定されている見直し検討対象路線5路線についての各ステップでの検証及び判断は次のとおりで、「留保付き存続」4路線、「廃止」1路線 約 1.38 kmとなりました。

また、上位計画で構想的に位置付けられているが、都市計画決定されていない3区間について追加対象区間として検討したところ、「追加」1区間 約 2.07 kmとなりました。

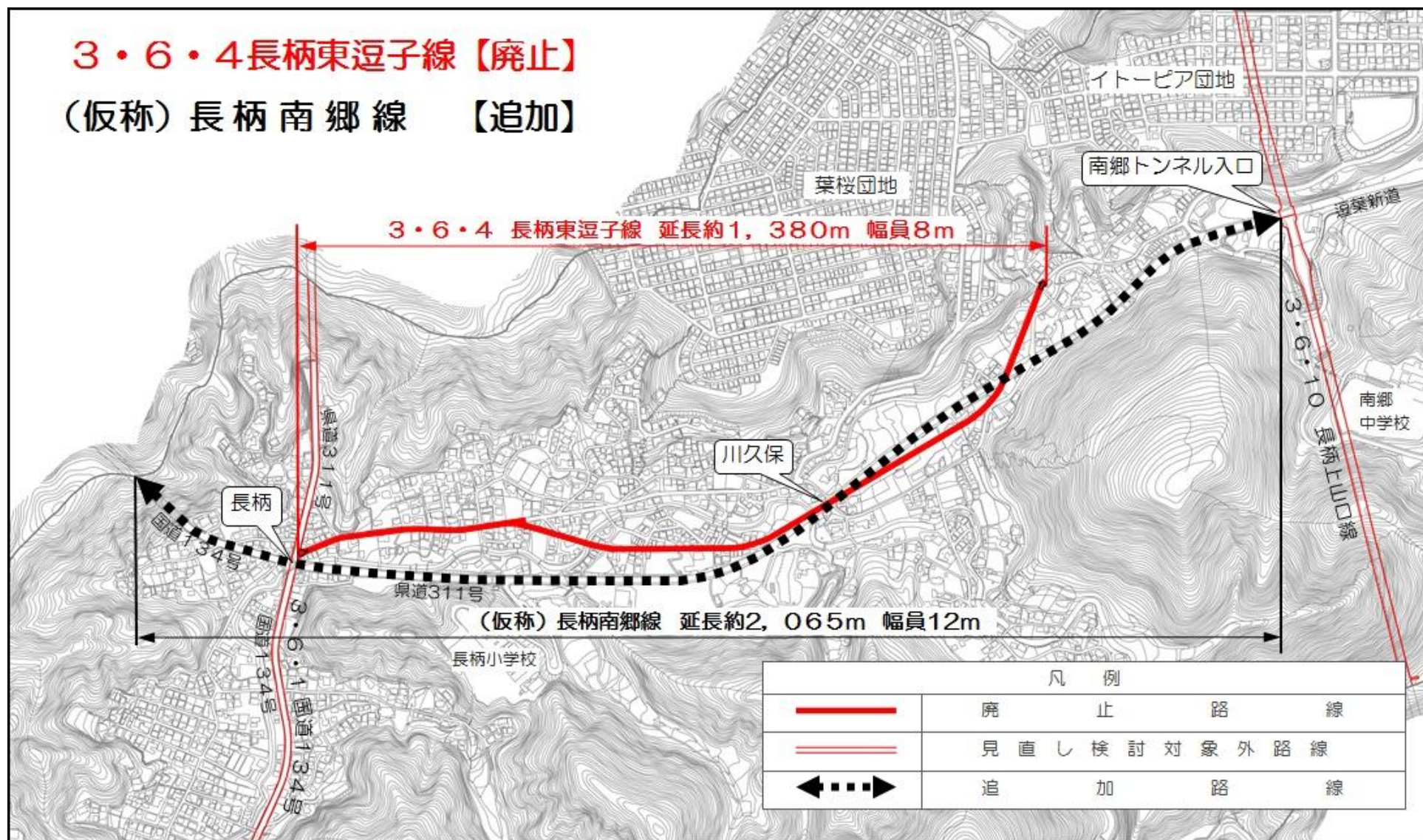


廃止路線、追加区間、留保付き存続路線の具体的な位置は次の図に示すとおりです。



(2) 検証結果の概要

① 廃止路線と追加路線（区間）の概要



ア 廃止路線の概要

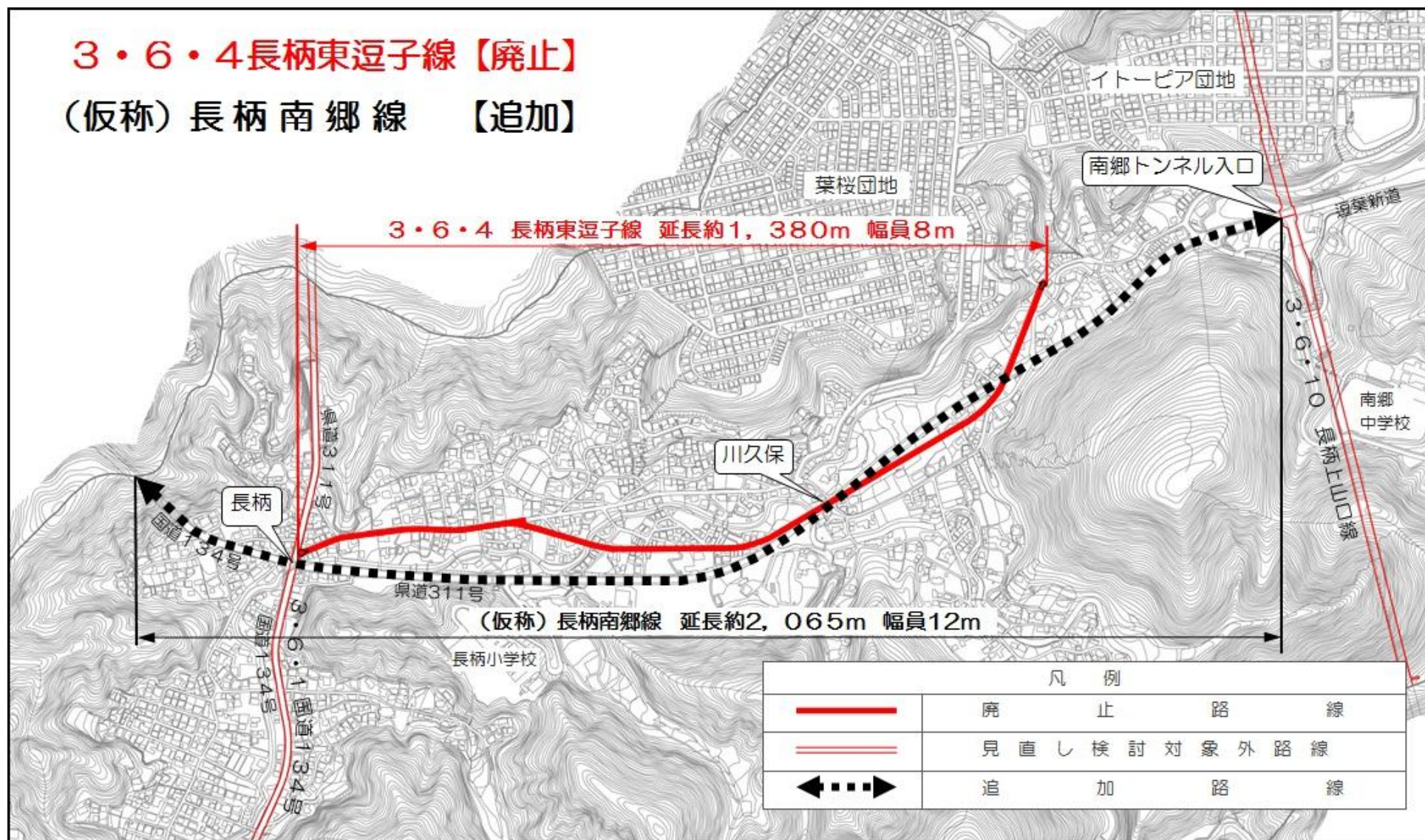
【路線の概要】

路 線 名	3・6・4 長柄東逗子線				
当初決定年次	昭和33年3月13日	計画延長	1,380m	計画幅員	8m
路線の概況	- 町の北西部地域に位置し、主要幹線街路である3・6・1国道134号と長柄芳ヶ久保・大山・松久保地区の集落を結ぶ補助幹線街路 - 当該路線と平行して県道311号（鎌倉葉山）が位置しており、周辺地域も含めて主要幹線街路である3・6・1国道134号への連絡を確保 - 当該路線は、路線延長の1,020m、約74%が現道なしの未着手区間であり、当該区間の計画地は市街化区域内で主に住宅地				
機 能 評 価 結 果 の 概 要					
評 価 項 目	評 価 の 概 要				評価
自動車の交通機能	当該路線の周辺に渋滞交差点はない。当該路線はICや拠点へのアクセス機能はない。集落から主要幹線街路国道134号へのネットワーク構築に資するが、近接する主要幹線街路長柄上山口線とのネットワーク構築はない。				低
歩行者・自転車の交通機能	当該路線は500m圏内に小学校及び中学校があり、また、バス停や商業地に向かうために国道134号にアクセスする必要があることから、歩行者・自転車の利用は比較的多いと認められる。				高
土地利用との整合	当該路線は、都市計画区域の整備・開発・保全の方針附図に位置付けられていない。また、都市計画マスタープランの道路整備の方針図にも位置づけはなく、「逗葉新道が一般道路に変更された場合には、都市計画道路としての再検討を図る必要がある」と明記されている。				低
まちづくりとの整合	当該路線の計画地内に遺跡分布区域に近接している箇所がある。また、既存の住宅地を通過していることからコミュニティへの分断の影響が危惧される。				低
市街地形成機能	当該路線は、葉山町総合計画における将来都市構造上の重要路線や拠点形成へのアクセスの位置付けはない。				低
防 災 機 能	当該路線は避難場所へのアクセスや緊急避難路の指定はない。津波浸水想定区域外。				低
環 境 機 能	当該路線に渋滞交差点はなく環境負荷の軽減に資するとはいえない。また、計画幅員から植樹帯、街路樹の植樹はできない。				低
代 替 機 能	当該路線は並行して一般県道311号（鎌倉葉山）と1級町道長柄橋イトーピア線が現道として配置されている。				高
他事業との整合	当該路線の沿線に土地区画整理事業などの面整備事業はない。				低
総合的判断	廃 止 候 補				
検証結果	廃 止				
当該路線は、計画決定時の昭和33年当時、当該路線の東端の終点である松久保が当該地区の最東の集落であり、そこから主要幹線街路の国道134号にアクセスするための補助幹線として計画決定されたと推測されます。その後、1970年に当該路線に並行するように自動車専用道路逗葉新道が供用されてきましたが、平成16年に県道217号の南郷トンネル開通に併せ、南郷トンネル入口交差点から長柄交差点までの区間が一般県道化されました。 当該路線の交通機能及びアクセス機能は、一般県道311号（鎌倉葉山）や町道などの代替道路が存在します。その他の評価項目の結果からも当該路線の必要性は低いと判断し廃止としました。 なお、当該路線が整備されない場合の周辺道路への影響について、交通量調査の結果等により検証しましたが、周辺道路への支障は認められず、廃止した場合でも道路交通処理上の問題はありません。					

〔再掲〕

3・6・4長柄東逗子線【廃止】

(仮称)長柄南郷線 【追加】

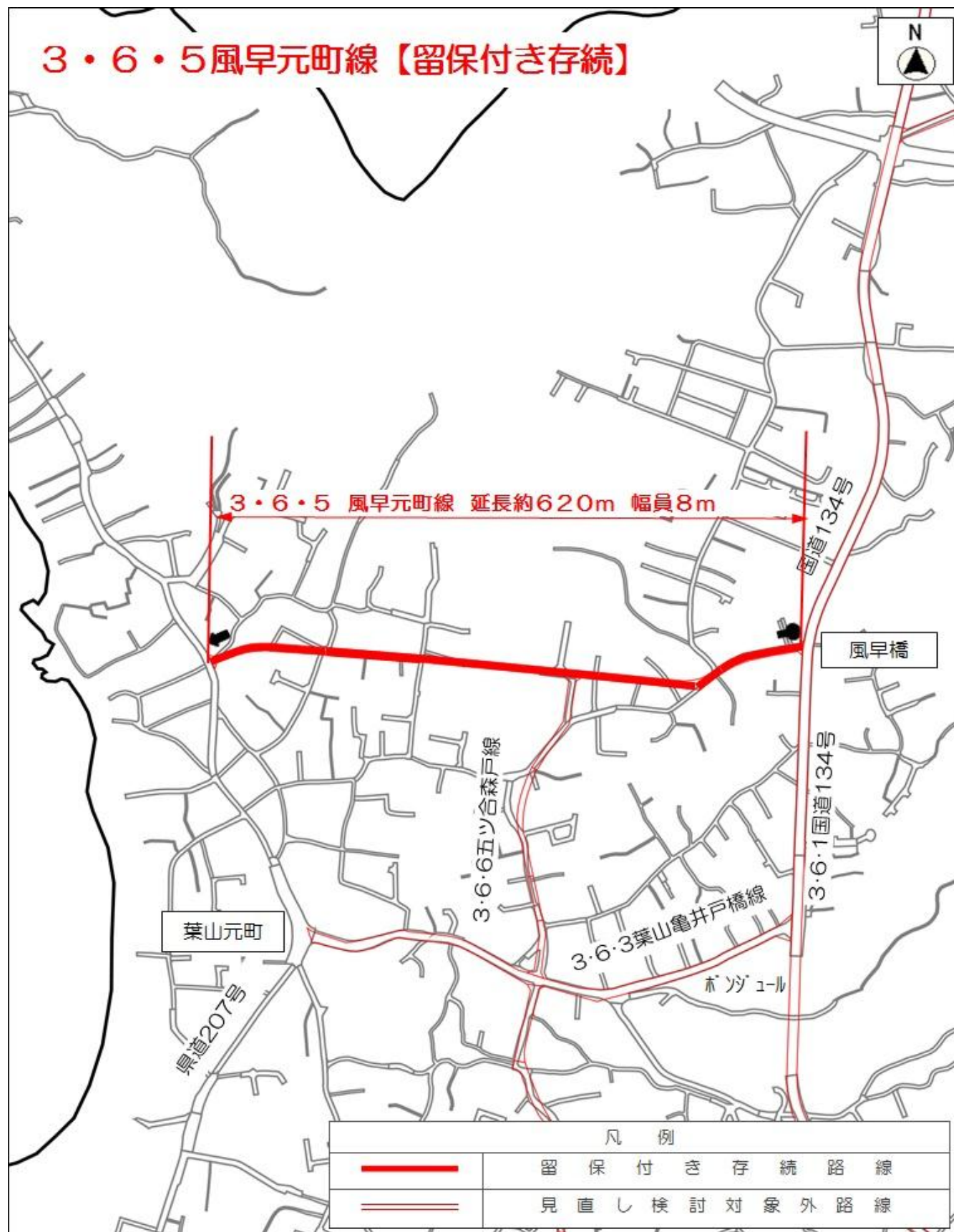


イ 追加路線の概要

【路線の概要】

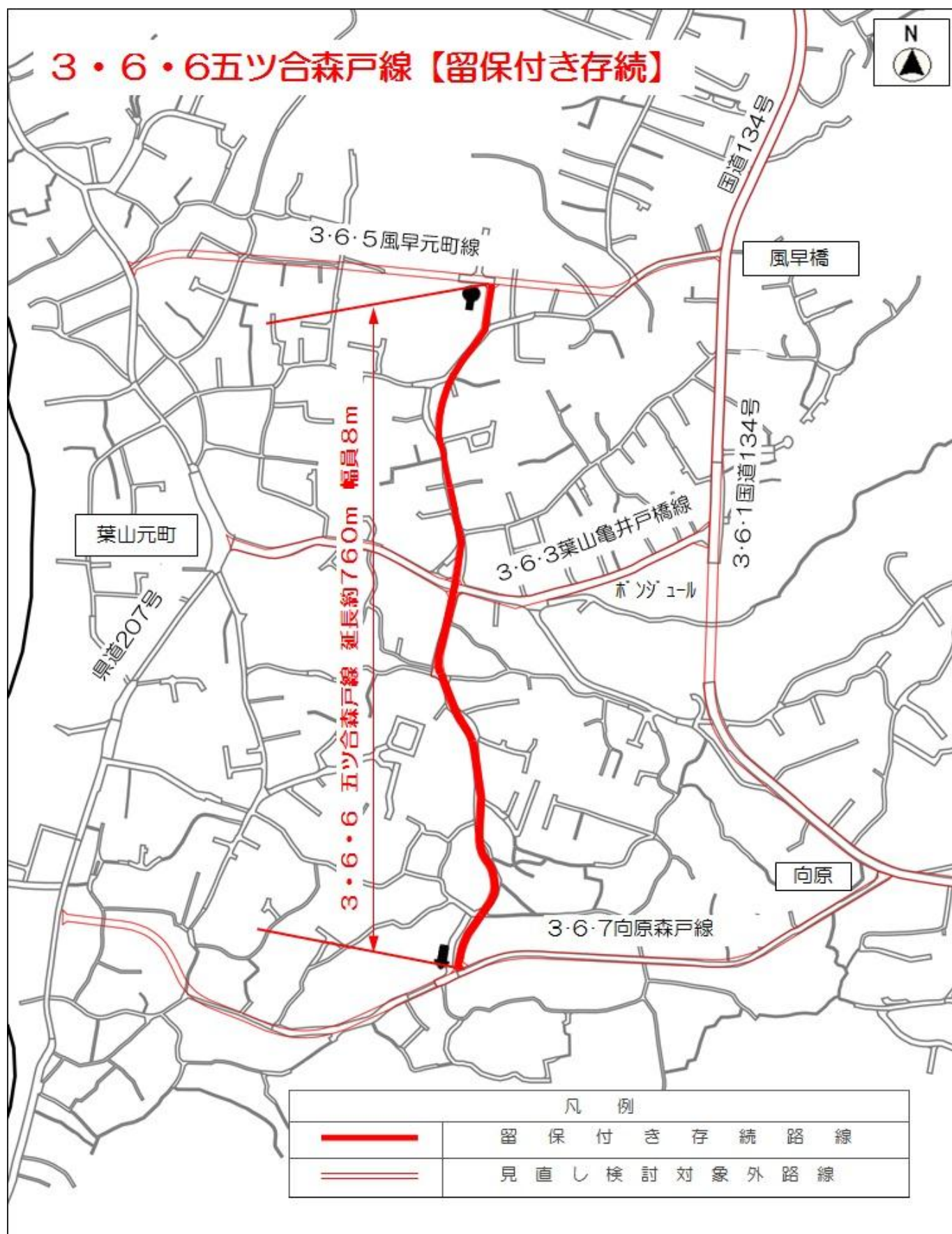
路 線 名	(仮称) 長柄南郷線				
当初決定年次	-	計画延長	約 2,065m	計画幅員	12m
路線の概況	・ 当該追加路線の区間は、既存の主要幹線道路である逗子市と本町を結ぶ国道 134 号の行政界から、長柄交差点を経由し南郷トンネル入口交差点まで ・ これにより都市計画における逗子市との連続性、3・6・1 国道 134 号、3・6・10 長柄上山口線との主要幹線道路のネットワークが構築される				
機 能 評 価 結 果 の 概 要					
評 価 項 目	評 価 の 概 要				評価
自動車の交通機能	当該路線は自動車専用道路の逗葉新道 IC へのアクセスや南郷トンネル入口交差点付近の地域交流拠点へのアクセス機能を有する。町の北部地域に位置し、主要幹線街路である 3・6・1 国道 134 号、3・6・10 長柄上山口線、逗葉新道とのネットワークを構築する。				高
歩行者・自転車の交通機能	当該路線の区間の 500m 圏内には小学校及び中学校、都市公園があり、また、バス停や商業地に向かうために国道 134 号にアクセスする必要があることから、歩行者・自転車の利用は比較的多いと認められる。				高
土地利用との整合	当該区間内にある現道は、都市計画区域の整備・開発・保全の方針附図、都市計画マスタープランに主要幹線道路として位置付けられている。				高
まちづくりとの整合	当該区間の計画決定にあたっては、歴史的・文化的資産や自然的資産、また、コミュニティへの分断の影響を考慮する必要がある。				-
市街地形成機能	当該路線の区間は、葉山町総合計画における将来都市構造上、市街化形成軸として位置付けられるとともに地域交流拠点へのアクセスの機能に資する。				高
防災機能	当該路線の区間には緊急輸送路第 1 次路線である県道 311 号がある。また、長期滞在避難場所である長柄小学校・南郷中学校・南郷上ノ山公園へのアクセス機能にも資する。				高
環境機能	当該路線の区間に渋滞交差点はなく環境負荷の軽減に資するとはいえない。計画幅員から歩道に街路樹の植樹等が可能。				高
代替機能	当該路線は並行して都市計画道路 3・6・4 長柄東逗子線が計画決定されているが総延長の 74%が未着手区間(現道なし)であり、当該路線の計画決定に伴い廃止予定。				高
他事業との整合	当該路線の沿線に土地区画整理事業などの面整備事業はない。				低
総合的判断	追 加 候 補				
検証結果	追 加				
当該路線は、本町北西部地域を東西に結ぶ主要幹線道路であり、また逗子市南西部の国道 134 号と、逗葉新道 IC へのアクセス道路として位置付けられるとともに、南北に配置されている 3・6・1 国道 134 号、3・6・10 長柄上山口線との都市計画道路ネットワークを構築するものであり、自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能、防災機能など多様な機能を有しており、必要性は高いものと認められます。 また「葉山都市計画 都市計画区域の整備・開発・保全の方針」や「都市計画マスタープラン」などの上位計画においても主要幹線道路として位置付けられていることから当該路線を追加することとしました。 なお、当該路線の都市計画の決定にあたっては、今後、速やかに関係機関等と調整を行い、早期の計画決定を目指すものです。					

② 留保付き存続路線の概要



【路線の概要】

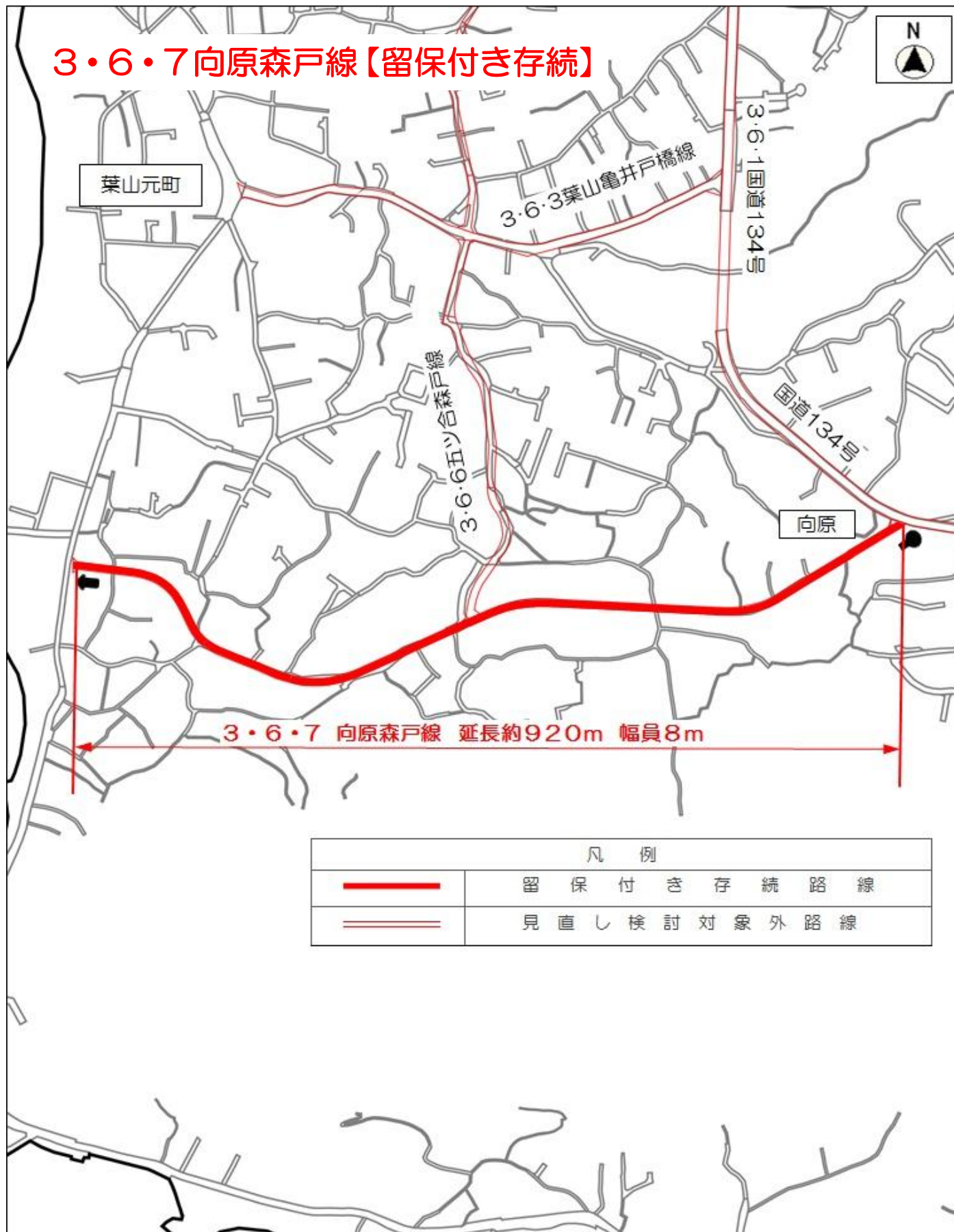
路 線 名	3・ 6・ 5 風早元町線				
当初決定年次	昭和 33 年 3 月 13 日	計画延長	620m	計画幅員	8m
路線の概況	・ 町の西部地域に位置し、主要幹線街路である 3・6・1 国道 134 号と補助幹線街路 3・6・6 五ツ合森戸線を経由し、主要道路県道 207 号を結ぶ補助幹線街路 ・ 当該路線は、路線延長の 370m、約 60％が現道なしの未着手区間、110m、約 18％が現道有りの未着手区間であり、当該区間の計画地は市街化区域内で主に住宅地				
機 能 評 価 結 果 の 概 要					
評 価 項 目	評 価 の 概 要				評価
自 動 車 の 交 通 機 能	当該路線の周辺に渋滞交差点はない。当該路線は複合型交流拠点へのアクセス機能を有する。主要幹線街路国道 134 号や補助幹線街路五ツ合森戸線とのネットワーク構築に資する。				高
歩行者・自転車の交通機能	当該路線は沿線に幼稚園や商業地があり、また、バス路線である国道 134 号や県道 207 号にアクセスする必要があることから、歩行者・自転車の利用は比較的多いと認められる。				高
土地 利用 と の 整 合	当該路線は、都市計画区域の整備・開発・保全の方針附図に位置付けられていない。都市計画マスタープランの道路整備の方針図には（補助）幹線道路として位置付けられている。				高
まちづくりとの整合	当該路線の計画地内に遺跡分布区域に近接している箇所がある。また、既存の住宅地を通過していることからコミュニティへの分断の影響が危惧される。				低
市 街 地 形 成 機 能	当該路線は、葉山町総合計画における将来都市構造上の重要路線や拠点形成へのアクセスの位置付けはない。				低
防 災 機 能	当該路線は一時避難場所へのアクセス機能を有する。また、計画区域内には津波浸水想定区域を含み、有事の際の避難路として重要な機能を有する。				高
環 境 機 能	当該路線に渋滞交差点はなく環境負荷の軽減に資するとはいえない。また、計画幅員から植樹帯、街路樹の植樹はできない。				低
代 替 機 能	当該路線の代替機能を有する道路はない。				低
他 事 業 と の 整 合	当該路線の沿線に土地区画整理事業などの面整備事業はない。				低
総 合 的 判 断	存 続 候 補				
検 証 結 果	留保付き存続				
当該路線は、計画決定時の昭和 33 年当時、当該路線の終点である海岸周辺から山の手に向かい広がっていた集落から主要幹線街路の 3・6・1 国道 134 号にアクセスするための補助幹線として計画決定されたと推測されます。					
当該路線は、交通機能やアクセス機能、土地利用との整合において必要性和高いと認められ、特に防災機能においては津波浸水時における役割は大きなものと認められることから必要性は高いと判断し存続候補としました。					
なお、当該路線については、現時点において事業実施時期が明確でないことから、今回の見直しにおいては留保付き存続としました。					



【路線の概要】

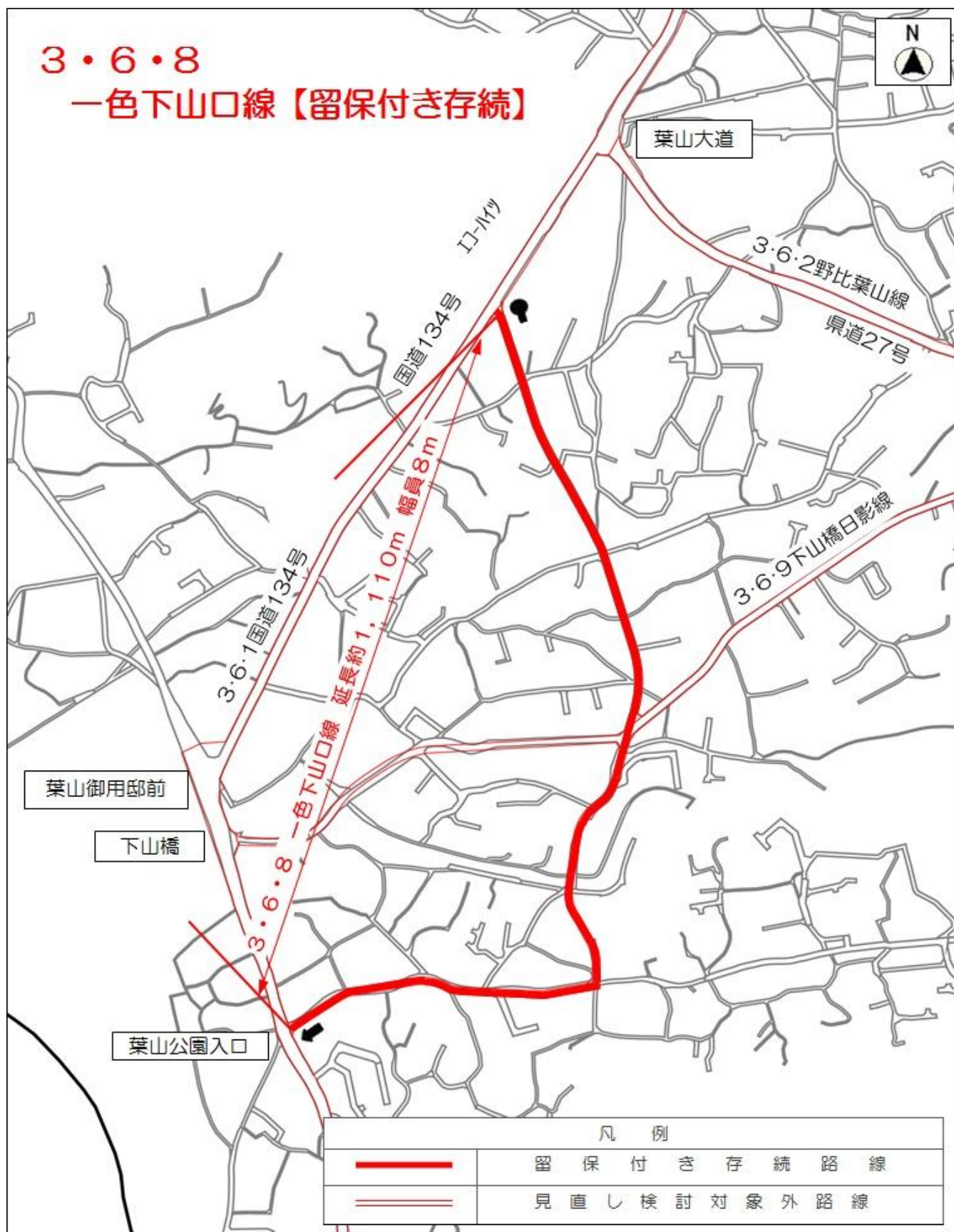
路 線 名	3・6・6 五ツ合森戸線				
当初決定年次	昭和33年3月13日	計画延長	760m	計画幅員	8m
路線の概況	・ 町の西部地域に位置し、3・6・1 国道134号を起点、県道207号を終点として平行する補助幹線街路である3・6・5 風早元町線、3・6・3 葉山亀井戸橋線、3・6・7 向原森戸線を南北に結ぶ補助幹線街路 ・ 当該路線は、未着手区間は現道有り・なしを合わせて90m、約12% ・ 計画地は市街化区域内で主に住宅地				
機 能 評 価 結 果 の 概 要					
評 価 項 目	評 価 の 概 要				評価
自動車の交通機能	当該路線の周辺に渋滞交差点はない。当該路線はICや拠点へのアクセス機能はない。補助幹線街路風早元町線、葉山亀井戸橋線、向原森戸線とのネットワーク構築に資する。				高
歩行者・自転車の交通機能	当該路線は当該路線の区間の500m圏内には幼稚園や商業地があり、また、補助幹線道路3路線を結ぶことから、歩行者・自転車の利用は比較的多いと認められる。				高
土地利用との整合	当該路線は、都市計画区域の整備・開発・保全の方針附図に位置付けられていない。都市計画マスタープランの道路整備の方針図には（補助）幹線道路として位置付けられている。				高
まちづくりとの整合	当該計画区域内には、歴史的・文化的資産や自然的資産の区域はない。また、現時点で約90%近い現道が存在するためコミュニティの分断への影響は無いと認められる。				高
市街地形成機能	当該路線は、葉山町総合計画における将来都市構造上の重要路線や拠点形成へのアクセスの位置付けはない。				低
防 災 機 能	当該路線は一時避難場所へのアクセス機能を有する。また、計画区域内には津波浸水想定区域を含み、有事の際の避難路として重要な機能を有する。				高
環 境 機 能	当該路線に渋滞交差点はなく環境負荷の軽減に資するとはいえない。また、計画幅員から植樹帯、街路樹の植樹はできない。				低
代 替 機 能	当該路線の代替機能を有する道路はない。				低
他事業との整合	当該路線の沿線に土地区画整理事業などの面整備事業はない。				低
総合的判断	存 続 候 補				
検 証 結 果	留保付き存続				
当該路線は、計画決定時の昭和33年当時、町の最も人口が密集する海岸周辺から国道134号にかけての北西部地区を結ぶ補助幹線街路風早元町線、葉山亀井戸橋線、向原森戸線を結ぶ補助幹線として計画決定されたと推測されます。 当該路線は、交通機能やアクセス機能、土地利用との整合において必要性和高いと認められ、特に防災機能においては津波浸水時における役割は大きなものがあると認められることから必要性は高いと判断し存続候補としました。 なお、当該路線については、現時点において事業実施時期が明確でないことから、今回の見直しにおいては留保付き存続としました。					

3・6・7向原森戸線【留保付き存続】



【路線の概要】

路 線 名	3・ 6・ 7 向原森戸線				
当初決定年次	昭和 33 年 3 月 13 日	計画延長	920m	計画幅員	8m
路線の概況	・ 町の西部地域に位置し、主要幹線街路である 3・6・1 国道 134 号と補助幹線街路 3・6・6 五ツ合森戸線を経由し、主要道路県道 207 号を結ぶ補助幹線街路 ・ 当該路線は、路線延長の 140m、約 15％が現道なしの未着手区間、100m、約 11％が現道有りの未着手区間であり、当該区間の計画地は市街化区域内で主に住宅地				
機 能 評 価 結 果 の 概 要					
評 価 項 目	評 価 の 概 要				評価
自動車 の 交通 機能	当該路線の周辺に渋滞交差点はない。当該路線は複合型交流拠点へのアクセス機能を有する。主要幹線街路国道 134 号や補助幹線街路五ツ合森戸線とのネットワーク構築に資する。				高
歩行者・ 自転車 の 交通 機能	当該路線は当該路線の区間の 500m 圏内には小学校があり、また、バス路線である国道 134 号や県道 207 号にアクセスする必要があることから、歩行者・ 自転車の利用は比較的多いと認められる。				高
土地 利用 と の 整合	当該路線は、都市計画区域の整備・ 開発・ 保全の方針附図に位置付けられていない。都市計画マスタープランの道路整備の方針図には（ 補助 ）幹線道路として位置付けられている。				高
まちづくり と の 整合	当該計画区域内には、歴史的・ 文化的資産や自然的資産の区域はない。また、現時点で約 75％近い現道が存在するためコミュニティの分断の影響は無いと認められる。				高
市 街 地 形 成 機 能	当該路線は、葉山町総合計画における将来都市構造上の重要路線や拠点形成へのアクセスの位置付けはない。				低
防 災 機 能	当該路線は一時避難場所や長期滞在避難場所へのアクセス機能を有する。また、計画区域内には津波浸水想定区域を含み、有事の際の避難路として重要な機能を有する。				高
環 境 機 能	当該路線に渋滞交差点はなく環境負荷の軽減に資するとはいえない。また、計画幅員から植樹帯、街路樹の植樹はできない。				低
代 替 機 能	当該路線の代替機能を有する道路はない。				低
他 事 業 と の 整 合	当該路線の沿線に土地区画整理事業などの面整備事業はない。				低
総 合 的 判 断	存 続 候 補				
検 証 結 果	留保付き存続				
当該路線は、計画決定時の昭和 33 年当時、当該路線の終点である海岸周辺から山の手に向かい広がっていた集落から主要幹線街路の 3・6・1 国道 134 号にアクセスするための補助幹線として計画決定されたと推測されます。 当該路線は、交通機能やアクセス機能、土地利用との整合などにおいて必要性が高いと認められ、特に防災機能においては津波浸水時における役割は大きなものがあると認められることから必要性は高いと判断し存続候補としました。 なお、当該路線については、現時点において事業実施時期が明確でないことから、今回の見直しにおいては留保付き存続としました。					



【路線の概要】

路 線 名	3・6・8 一色下山口線				
当初決定年次	昭和33年3月13日	計画延長	1,110m	計画幅員	8m
路線の概況	・ 町の南西部地域に位置し、主要幹線街路である3・6・1国道134号工コーハイツ前交差点から補助幹線街路3・6・9下山橋日影線を経由し、再度、国道134号葉山公園入口交差点までを結ぶ補助幹線街路 ・ 当該路線は、未着手区間は現道有り・なしを合わせて150m、約15% ・ 当該区間の計画地は市街化区域内で主に住宅地				
機 能 評 価 結 果 の 概 要					
評 価 項 目	評 価 の 概 要				評価
自動車の交通機能	当該路線の周辺に渋滞交差点はない。当該路線はICや拠点へのアクセス機能はない。主要幹線街路国道134号と補助幹線街路下山橋日影線へのネットワーク構築に資する。				高
歩行者・自転車の交通機能	当該路線は当該路線の区間の500m圏内には小学校があり、また、バス路線である国道134号にアクセスする必要があることから、歩行者・自転車の利用は比較的多いと認められる。				高
土地利用との整合	当該路線は、都市計画区域の整備・開発・保全の方針附図に位置付けられていない。都市計画マスタープランの道路整備の方針図には（補助）幹線道路として位置付けられている。				高
まちづくりとの整合	当該計画区域内には、歴史的・文化的資産や自然的資産の区域はない。また、現時点で約85%近い現道が存在するため、コミュニティの分断への影響は無いと認められる。				高
市街地形成機能	当該路線は、葉山町総合計画における将来都市構造上の重要路線や拠点形成へのアクセスの位置付けはない。				低
防 災 機 能	当該路線は一時避難場所や長期滞在避難場所へのアクセス機能を有する。また、計画区域内は津波浸水想定区域は含まないものの、海抜20m地域への避難路として重要な機能を有する。				高
環 境 機 能	当該路線に渋滞交差点はなく環境負荷の軽減に資するとはいえない。また、計画幅員から植樹帯、街路樹の植樹はできない。				低
代 替 機 能	当該路線の代替機能を有する道路はない。				低
他事業との整合	当該路線の沿線に土地区画整理事業などの面整備事業はない。				低
総合的判断	存 続 候 補				
検証結果	留保付き存続				
当該路線は、計画決定時の昭和33年当時、海岸にほど近い一色・下山口地区の集落主要幹線街路の3・6・1国道134号にアクセスするための補助幹線として計画決定されたと推測されます。 当該路線は、交通機能やアクセス機能、土地利用との整合、防災機能などにおいて必要性が高いと認められることから必要性は高いと判断し存続候補としました。 なお、当該路線については、現時点において事業実施時期が明確でないことから、今回の見直しにおいては留保付き存続としました。					

7 今後の進め方

(1) 都市計画決定の手続き

この方針策定後、廃止路線、追加路線などの方針に従い都市計画決定を行うべく手続きを進めます。

都市計画決定までの手続きには、関係機関との協議や都市計画法等の法令に基づく告示・縦覧など時間を有しますが、本見直しに至る趣旨や経緯を踏まえ、可能な限り早期に計画決定できるよう進めます。

(2) 今後の見直し

今回の見直しについては、既決定の幹線街路についての長期未着手路線と、上位計画等に位置付けられている追加候補路線を対象に必要性の検証や事業実施の可能性などを踏まえて検討を行い「追加」「廃止」「留保付き存続」などの一定の方針を決定しました。

しかし、今後、町の人口や社会経済状況、都市計画や上位計画の変更など、都市計画道路を取り巻く環境が大きく変化する可能性があります。

従いまして、そうした状況の変化を柔軟に受けとめ、都市計画マスタープランなどの上位計画の改定等と整合を図りつつ、適宜見直しを行うこととします。