

2. 都市計画道路の必要性の検証【ステップ2】

「基本的な考え方」等に基づく13項目について、必要性の検証を行いました。

検証項目及びその内容

- (1) 自動車の交通機能
- (2) 歩行者機能
- (3) 土地利用との整合
- (4) まちづくりとの整合－歴史的風土
- (5) まちづくりとの整合－緑地保全
- (6) まちづくりとの整合－景観に与える影響の度合い

(4)～(6)については、都市計画道路が果たす役割ではなくまちづくりとの整合について評価する。

- (7) 市街地形成機能
- (8) 防災機能
- (9) 環境機能
- (10) 代替機能
- (11) 他事業との整合
- (12) 道路構造令との適合
- (13) 地形・地物との整合
- 参考 隣接都市計画との整合

- ※ 上記の項目に関する評価は、項目毎に重要度の違いがあるが、極力、定性的又は定量的な方法により客観的な評価を行うよう努める。
- ※ 評価の段階は、高・中・低の3段階評価 若しくは、検証内容により高・低の2段階評価を行った。
- ※ 検証項目の内容については、「13の検証項目と評価基準の説明」(P7)を参照

1) 見直し対象路線及び区間

1. 【ステップ1】で見直し対象路線となった幹線街路16路線のうち、3路線は、他路線との分合流により道路幅員の変化が生じるため、代表幅員毎に区間を分けることとしました。(3・4・2号由比ガ浜関谷線を3区間、3・5・4号和田塚名越線を2区間、鎌倉駅小町線を2区間)このため、16路線を20区間として評価しました。
2. 幹線街路の路線・区間の検証に当たり、路線(区間)毎に個別のカルテ等を作成し、概成済み及び整備済み区間などの状況も勘案して検討を行いました。
また、併せて、路線(区間)の存在する景観域(ゾーン)についても考慮し検討しました。

3. 見直し対象の区画街路5路線については、交通ネットワークに関係せず、街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入り交通を処理する道路であるため、必要性の検証を省略しました。

2) 路線(区間)の必要性の検証結果

路線(区間)の必要性の検証結果は、幹線街路16路線20区間のうち、必要性の高い又は中の路線が14路線15区間、必要性の低い路線が5路線(2路線重複)5区間となりました。

路線(区間)の必要性の検証結果の一覧

※個別路線(区間)毎の必要性の検証内容は、判定表2を参照

表2 路線の必要性に関する検証結果の一覧表

	課題等の無い路線・区間	課題等の有る路線・区間
必要性が高く、都市計画 上重要な役割を担う路線及び比較 的必要性が高い路線	3・5・11号小袋谷笠間線	3・3・1号鎌倉参道線 3・4・2号由比ガ浜関谷線 ・起点～藤沢鎌倉線 (A区間) ・横浜鎌倉線～終点 (C区間) 3・4・3号横浜鎌倉線 3・5・1号国道134号線 3・5・3号大船停車場谷戸前線 3・5・4号和田塚名越線 小町材木座線～終点 (B区間) 3・5・6号長谷常盤線 3・5・7号腰越大船線 3・5・10号大船停車場小袋谷線 3・5・12号金沢鎌倉線 3・6・1号鎌倉駅小町線 鎌倉参道線～終点 (B区間) 3・6・4号小町材木座線 3・6・7号雪ノ下大船線
16路線17区間	1路線1区間	13路線14区間

都市計画に担う役割が比較的小さい路線	3・4・2号由比ガ浜関谷線 藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線合流部 (B区間) 3・5・4号和田塚名越線 起点 由比ガ浜関谷線～小町材木座線 (A区間) 3・6・2号腰越藤沢線 3・6・5号浄明寺大町線 3・6・1号鎌倉駅小町線 起点～鎌倉参道線 (A区間)
	5路線5区間

※下線のあるものについては、路線としては重複している。

3) 個別路線ごとの必要性の検証内容

判定表 2

※ステップ2は、評価カルテに基づきその必要性について高・中・低の評価を実施した。

(未整備率の大きい路線のうち他の都市計画道路と合流し、合流後の道路規格(幅員)が異なる事になる3・4・2由比ガ浜関谷線及び3・5・4和田塚名越線については道路規格(幅員)ごとに検証した。)

路線数	区分・規模・番号	種類	名称	区間	代表幅員(m)	延長(m) 現道の有無	必要性の判定評価 (13項目)			隣接都市計画との整合	必要性の判断		路線の持つ課題等	<参考事項> 都市計画道路の存在するゾーンの区分
							高	中	低					
1	3・3・1	都市幹線街路	鎌倉参道線		22	1,815 (現道あり)	10	－	3	－	高	必要性が高く重要な路線	A	古都継承地域
2	3・4・2	都市幹線街路	由比ガ浜関谷線	起点～藤沢鎌倉線(A区間)	15他	1,200 (現道あり280m) (現道無し920m)	8	－	5	－	中	比較的必要性が高い路線	A	古都継承地域
				藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線(B区間)	9他	2,800 (現道無し)	4	－	9	－	低	路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線	B E	都市地域～古都継承地域
				横浜鎌倉線～終点(C区間)	18他	4,600 (現道あり3,410m) (現道無し1,190m)	9	1	3	整合	高	必要性が高く重要な路線		都市地域
3	3・4・3	都市幹線街路	横浜鎌倉線		18	1,750 (現道あり1,150m) (現道無し600m)	9	1	3	整合	高	必要性が高く重要な路線	B	都市地域
4	3・5・1	主要幹線街路	国道134号線		15	7,000 (現道あり)	10	1	2	不整合	高	必要性が高く重要な路線	C	都市地域～古都継承地域
5	3・5・3	都市幹線街路	大船停車場谷戸前線		15	1,100 (現道あり)	12	1		－	高	必要性が高く重要な路線	D	都市地域
6	3・5・4	都市幹線街路	和田塚名越線	起点～小町材木座線(A区間)	18	820 (現道無し)	5	2	6	－	低	路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線		古都継承地域
				小町材木座線～終点(B区間)	12	980 (現道あり)	9	1	3	不整合	高	比較的必要性が高い路線	B C	古都継承地域
7	3・5・6	都市幹線街路	長谷常盤線		12	1,800 (現道あり)	6	1	6	－	中	比較的必要性が高い路線	B D E	古都継承地域
8	3・5・7	都市幹線街路	腰越大船線		12	6,340 (現道あり)	9	2	2	－	高	必要性が高く重要な路線	B D	都市地域
9	3・5・10	都市幹線街路	大船停車場小袋谷線		12	1,470 (現道あり)	12	1		不整合	高	必要性が高く重要な路線	B C	都市地域
10	3・5・11	都市幹線街路	小袋谷笠間線		12	1,380 (現道あり)	12	1		不整合	高	必要性が高く重要な路線	B	都市地域
11	3・5・12	都市幹線街路	金沢鎌倉線		12	2,300 (現道あり)	8	2	3	不整合	中	比較的必要性が高い路線	B E	古都継承地域
12	3・6・1	補助幹線街路	鎌倉駅小町線	起点～鎌倉参道線(A区間)	11	40 (現道無し)	5	3	5	－	低	路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線	B	古都継承地域
				鎌倉参道線～終点(B区間)	11	160 (現道あり)	6	3	4	－	中	比較的必要性が高い路線	B	古都継承地域
13	3・6・2	補助幹線街路	腰越藤沢線		11	560 (現道あり)	5	2	6	不整合	低	路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線	B C	都市地域
14	3・6・4	補助幹線街路	小町材木座線		8	2,200 (現道あり)	7	－	6	－	中	比較的必要性が高い路線	B D	古都継承地域
15	3・6・5	補助幹線街路	浄明寺大町線		8	1,600 (現道あり1,400m) (現道無し200m) (交通止め1箇所)	2	－	11	－	低	路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線	B E	古都継承地域
16	3・6・7	都市幹線街路	雪ノ下大船線		8	4,280 (現道あり)	7	－	6	－	中	比較的必要性が高い路線	A B E	都市地域～古都継承地域
17	7・6・2	区画街路	魚勘通り		8	310								
18	7・7・1	区画街路	二楽荘通り		4	223								
19	7・7・3	区画街路	稻瀬川通り		6	290								
20	7・7・4	区画街路	五所神社通り		6	150								
21	7・7・9	区画街路	モリソン通り		6	120								
延長合計						47,188								

必要性の判断基準
高：必要性が高く重要な路線
(必要性の判定評価「高」が9箇所以上のもの。)
中：比較的必要性が高い路線
(必要性の判定評価「高」が6箇所以上のもの。)
低：路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線
(必要性の判定評価「高」が5箇所以下のもの。)

- <13項目の評価内容>
- (1) 自動車の交通機能
 - (2) 歩行者機能
 - (3) 土地利用との整合※
 - (4) まちづくりとの整合－歴史的風土※
 - (5) まちづくりとの整合－緑地保全※
 - (6) まちづくりとの整合－景観に与える影響の度合い※
(4)～(6)については、都市計画道路が果たす役割ではなく、まちづくりとの整合について評価する。
 - (7) 市街地形成機能※
 - (8) 防災機能
 - (9) 環境機能※
 - (10) 代替機能
 - (11) 他事業との整合
 - (12) 道路構造令との適合※2
 - (13) 地形・地物との整合

※(3)(4)(5)(6)(7)(9)は高・低の2段階評価、その他の評価項目は高・中・低の3段階評価を行った。

※2(12)道路構造令への適合については、平成23年1月現在の規定により実施した。
なお、道路の構造・規模等の規定は、平成23年8月成立の「一括法」により成24年4月1日から、県道・市道に関してそれぞれの管理者が条例で定めることとなったため、次回以降の見直し時に再度検証することとした。

- <課題等の類型>
- A 歩道の景観・形態の検討
 - B 道路の構造・規模等の検討
(縮小規定の採用の検討)
 - C 隣接市との法線の不整合のは是正
 - D 現道等への法線等変更の検討
 - E 歴史的風土・景観・緑地保全への影響の検討

「一括法」とは、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」をいう。
平成23年8月30日公布法律105号

※ステップ2は、評価カルテに基づきその必要性について高・中・低の評価を実施した。

							評価項目														必要性の判断		参考
	区分・規模・番号	種類	名称	区間	代表幅員(m)	延長(m) (現道の有無)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	参考	必要性	必要性の基準 高: 必要性が高く重要な路線(評価項目の判定「高」が9箇所以上のもの。) 中: 比較的必要性が高い路線(評価項目の判定「高」が6箇所以上のもの。) 低: 路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線(評価項目の判定「高」が5箇所以下のもの。)	都市計画道路の存在するゾーンの区分
							自動車機能	歩行者機能	土地利用	歴史的風土	緑地保全	景観に与える影響	市街地形成	防災機能	環境機能	代替機能	他事業との整合	道路構造令との整合	地形地物との整合	隣接都市計画との整合		評価内容	
1	3・3・1	都市幹線街路	鎌倉参道線		22	1,815 (現道あり)	高	高	高	高	高	低	高	高	低	高	低	高	高	一	高(10)	かながわ交通計画に、長谷大町線の交差点から雪ノ下大船線との接続部までが位置付けられるとともに古都鎌倉のシンボル道路である。 景観域「古都継承地域」 (課題 鎌倉のシンボル道路としての歩道景観・形態の検討。)	古都継承地域
2	3・4・2	都市幹線街路	由比ガ浜関谷線	起点～藤沢鎌倉線 (A区間)	15 他	1,200 (現道あり280m) (現道無し920m)	高	高	高	低	高	低	低	高	低	高	低	高	低	一	中(7)	鎌倉参道線の代替機能を有するとともに、長谷大町線、藤沢鎌倉線へ接続するなど交通ネットワーク上重要な役割がある。景観重要建築物である寸松堂を通過する。 景観域「古都継承地域」 (課題 歩行者空間の考え方(歩道景観・形態の形成)の検討。)	古都継承地域
				藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線 (B区間)	9 他	2,800 (現道なし)	高	低	高	低	低	低	低	低	高	高	低	低	低	一	低(4)	鎌倉参道線と雪ノ下大船線の代替機能を担い、自動車交通機能の必要性は高い。 しかし、当該区間が山崎・台峯緑地・古都保存法の特別保存地区・史跡仮粧坂を通過することから「歴史的風土・緑地保全・景観に与える影響」の観点や世界遺産登録を目指す上で、当該区間の廃止又は、形式等の変更を行なう必要性が高いと判断した。 景観域「古都継承地域」 (課題 現行道路構造令に適合しない可能性が高い。山崎・台峯緑地・古都保存法の特別保存地区・史跡仮粧坂を通過することから「まちづくりとの整合」や世界遺産登録を目指すという観点から、当該区間の廃止、及び道路の線形や地下式にするなど形式の変更を検討することが必要。)	都市地域～古都継承地域
				横浜鎌倉線～終点 (C区間)	18 他	4,600 (現道あり3,410m) (現道無し1,190m)	高	低	高	高	高	高	高	高	低	高	低	中	高	無	高(9)	かながわ交通計画に、横浜藤沢線合流部から関谷字東正院までの区間が位置付けられるとともに、国道1号線へのアクセス機能を有している。 (課題 幅員変更の必要性の検討。)	都市地域
3	3・4・3	都市幹線街路	横浜鎌倉線		18	1,750 (現道あり1,150m) (現道無し600m)	高	高	高	高	高	高	低	高	低	高	低	中	高	無	高(9)	かながわ交通計画に、全区間が位置付けられているとともに、高速横浜環状南線へのアクセス機能を有している。 (課題 インターチェンジの機能の再検討、幅員変更の必要性の検討。)	都市地域

							評価項目														必要性の判断			参考
	区分・規模・番号	種類	名称	区間	代表幅員 (m)	延長(m) (現道の有無)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	参考	必要性	必要性の基準 高: 必要性が高く重要な路線(評価項目の判定「高」が9箇所以上のもの。) 中: 比較的必要性が高い路線(評価項目の判定「高」が6箇所以上のもの。) 低: 路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線(評価項目の判定「高」が5箇所以下のもの。)	都市計画道路の存在するゾーンの区分	
							自動車機能	歩行者機能	土地利用	歴史的風土	緑地保全	景観に与える影響	市街地形成	防災機能	環境機能	代替機能	他事業との整合	道路構造令との整合	地形地物との整合	隣接都市計画との整合		評価内容		
4	3・5・1	主要幹線街路	国道 134 号線		15	7,000 (現道あり)	高	中	高	高	高	高	低	高	低	高	高	高	高	有	高(10)	かながわ交通計画に、全区間が位置付けられているとともに、県地域防災計画で緊急輸送経路（第1次路線）とされている。 景観域「古都継承地域～都市地域」 (課題 隣接市との計画線の不整合)	都市地域 ～古都継承地域	
5	3・5・3	都市幹線街路	大船停車場谷戸前線		15	1,100 (現道あり)	高	高	高	高	高	高	高	高	高	中	高	高	高	一	高(12)	大船駅東口と横浜鎌倉線の相互間の交通を集約して処理する機能を有し、移動円滑化基本構想の特定経路に一部が該当し、あんしん歩行エリアに含まれる。 (課題 梅田川との取合い及び横浜鎌倉線との合流部の線形変更の必要性の検討)	都市地域	
6	3・5・4	都市幹線街路	和田塚名越線	起点～小町材木座線 (A 区間)	18	820 (現道なし)	高	低	高	低	高	低	低	高	低	高	低	中	中	一	低(5)	由比ガ浜関谷線、鎌倉参道線を結び、周辺既存道の渋滞緩和の効果が期待されるが、当区間は既に多くの住宅が立ち並んでいる未着手の区間であり、路線を整備する場合にコミュニティ分断などの影響が大きいと判断した。 また、都市マスタープランで、地域間を結ぶ主要道路の再検討を行う路線とされている。 景観域「古都継承地域」 (課題 既に多くに住宅地が立ち並んでおり、コミュニティへの影響が大きい。交通需要の推計を行い、支障の無い場合は廃止を検討。)	古都継承地域	
				小町材木座線～終点 (B 区間)	12	980 (現道あり)	高	低	高	高	高	高	低	高	高	高	低	中	高	有	高(9)	かながわ交通計画に、鎌倉大町線合流部から終点逗子市境まで（県道鎌倉葉山線）の区間が位置付けられるとともに、県地域防災計画で緊急輸送経路（第2次路線）とされている。 景観域「古都継承地域」 (課題 逗子市との計画線の不整合)	古都継承地域	
7	3・5・6	都市幹線街路	長谷常盤線		12	1,800 (現道あり)	高	高	高	低	低	低	低	高	高	高	低	中	低	一	中(6)	かながわ交通計画に、全区間が位置付けられるとともに地域防災計画で緊急輸送経路第2次路線とされている。 景観域「古都継承地域」 (課題 区間の一部が歴史的風土特別保存地区を通過することから、線形変更の検討が必要。史跡鎌倉大仏殿及び史跡大仏切通に抵触する場合、線形変更の必要性の検討。)	古都継承地域	

							評価項目														必要性の判断			参考
	区分・規模・番号	種類	名称	区間	代表幅員 (m)	延長(m) (現道の有無)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	参考	必要性	必要性の基準 高: 必要性が高く重要な路線(評価項目の判定「高」が9箇所以上のもの。) 中: 比較的必要性が高い路線(評価項目の判定「高」が6箇所以上のもの。) 低: 路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線(評価項目の判定「高」が5箇所以下のもの。)	都市計画道路の存在するゾーンの区分	
							自動車機能	歩行者機能	土地利用	歴史的風土	緑地保全	景観に与える影響	市街地形成	防災機能	環境機能	代替機能	他事業との整合	道路構造令との整合	地形地物との整合	隣接都市計画との整合		評価内容		
8	3・5・7	都市幹線街路	腰越大船線		12	6,340 (現道あり)	高	低	高	高	高	高	高	高	低	中	高	中	高	一	高(9)	かながわ交通計画に全区間が位置付けられており、腰越地域と大船地域を結び相互間の交通を集約して処理する機能を有している。 また、現在、大船立体跨線橋設置事業を推進している路線である。 (課題 一部区間で都市計画道路の機能を代替する現道(約360m)があるため、線形の変更の検討や、深沢拠点整備計画への配慮、及び元 JR 引き込み線の買収の検討を行うことが必要。)	都市地域	
9	3・5・10	都市幹線街路	大船停車場小袋谷線		12	1,470 (現道あり)	高	高	高	高	高	高	高	高	高	高	高	中	高	有	高(12)	かながわ交通計画に、全区間が位置付けられているとともに、大船駅前の交通渋滞を緩和する機能を有し、区間の一部が交通バリアフリー法の特定経路に位置づけられている。 (課題 15mの区間(約220m)は、再開発事業と合わせた幅員等の変更の必要性の検討。横浜市の手前(大東橋)で不連続となっている箇所に関する横浜市の調整。)	都市地域	
10	3・5・11	都市幹線街路	小袋谷笠間線		12	1,380 (現道あり)	高	高	高	高	高	高	高	高	高	高	高	中	高	有	高(11)	大船駅周辺地区への交通利便性の向上や駅前の交通混雑の抑制機能を有するとともに、横浜市の戸塚大船線を経由して高速横浜環状南線公田インターチェンジへのアクセス機能を有している。	都市地域	
11	3・5・12	都市幹線街路	金沢鎌倉線		12	2,300 (現道あり)	高	高	高	低	高	低	低	高	高	高	高	中	中	有	中(8)	鎌倉市と横浜市を結び相互間の交通を集約して処理する機能を有し、横浜横須賀自動車道朝比奈インターチェンジへのアクセス機能を有し、区間の一部があんしん歩行エリアに位置づけられている。 景観域「古都継承地域」 (課題 区間の一部が史跡鶴岡八幡宮境内及び滑川を通過しているため、線形変更の必要性の検討。)	古都継承地域	
12	3・6・1	補助幹線街路	鎌倉駅小町線	起点～鎌倉参道線 (A区間)	11	40 (現道なし)	中	高	低	高	高	高	低	中	低	低	低	中	高	一	低(5)	当路線には、代替する現道が存在している。 (課題 交通需要の推計を行い、支障の無い場合は廃止を検討。)	古都継承地域	
				鎌倉参道線～終点 (B区間)	11	160 (現道あり)	中	高	高	低	高	高	低	中	高	低	低	中	高	一	中(6)	当路線の果たす役割である鎌倉参道線と小町材木座線間のアクセス機能は、当路線と鎌倉警察協の市道と一対となって機能を果たすことが期待できる。 景観域「古都継承地域」 (課題 鎌倉参道線から小町材木座線までの区間の一部は、開発事業により道路後退され歩道として整備されていることから、当区間については歩行者空間の確保の観点から存続とする。)	古都継承地域	

							評価項目														必要性の判断			参考
	区分・規模・番号	種類	名称	区間	代表幅員 (m)	延長(m) (現道の有無)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	参考	必要性	必要性の基準 高: 必要性が高く重要な路線(評価項目の判定「高」が9箇所以上のもの。) 中: 比較的必要性が高い路線(評価項目の判定「高」が6箇所以上のもの。) 低: 路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線(評価項目の判定「高」が5箇所以下のもの。)	都市計画道路の存在するゾーンの区分	
							自動車機能	歩行者機能	土地利用	歴史的風土	緑地保全	景観に与える影響	市街地形成	防災機能	環境機能	代替機能	他事業との整合	道路構造令との整合	地形地物との整合	隣接都市計画との整合		評価内容		
13	3・6・2	補助幹線街路	腰越藤沢線		11	560 (現道あり)	低	低	高	高	高	低	低	中	高	高	低	中	低	有	低(5)	当路線は、特に大きな交通機能及び歩行者機能を期待する路線ではない。 景観百選に「江ノ電のある風景」として位置づけられなど、景観面への配慮を優先すべき路線である。 (課題 藤沢市と不整合があるため調整を要し、道路構造令への適合について検討が必要である。交通需要の推計を行い、支障がなければ藤沢市と必要性を協議の上廃止を検討。)	都市地域	
14	3・6・4	補助幹線街路	小町材木座線		8	2,200 (現道あり)	低	高	高	高	高	高	低	低	高	高	低	低	低	一	中(7)	和田塚名越線、鎌倉大町線と連携するとともに、鎌倉参道線の代替機能を有し、区間の一部が、あんしん歩行エリアに位置づけられている。 景観域「古都継承地域」 (課題 一部都市計画法線が現道と外れているため、現道に合わせた変更の検討及び歩道の考え方の検討。)	古都継承地域	
15	3・6・5	補助幹線街路	浄明寺大町線		8	1,600 (現道あり1,400m) (現道無し200m) (交通止め1箇所あり)	低	低	低	低	低	低	低	低	高	高	低	低	低	一	低(2)	都市マスタープランで、地域間を結ぶ主要道路の再検討(浄明寺大町線等)と記載されている。古都保存法の特別保存地区・史跡大町釈迦堂口を地表式で通過するため、「まちづくりとの整合」の観点を含め景観面への配慮を優先すべき路線である。既に多くの建物が立ち並んでおり、地域コミュニティ分断などの影響が大きいと判断した。大町釈迦堂口は、景観百選に指定されている。 景観域「古都継承地域」 (課題 道路構造令への適合について、検討が必要。交通需要の推計を行い、支障の無い場合は廃止を検討。)	古都継承地域	

							評価項目														必要性の判断			参考
	区分・規模・番号	種類	名称	区間	代表幅員 (m)	延長(m) (現道の有無)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	参考	必要性	必要性の基準 高: 必要性が高く重要な路線(評価項目の判定「高」が9箇所以上のもの。) 中: 比較的必要性が高い路線(評価項目の判定「高」が6箇所以上のもの。) 低: 路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線(評価項目の判定「高」が5箇所以下のもの。)	都市計画道路の存在するゾーンの区分	
							自動車機能	歩行者機能	土地利用	歴史的風土	緑地保全	景観に与える影響	市街地形成	防災機能	環境機能	代替機能	他事業との整合	道路構造令との整合	地形地物との整合	隣接都市計画との整合		評価内容		
16	3・6・7	都市幹線街路	雪ノ下大船線		8	4,280 (現道あり)	高	高	高	低	高	低	高	高	低	高	低	低	低	一	中 (7)	かながわ交通計画に起点から横浜鎌倉線との交差点部までの区間が位置づけられ、鎌倉地域と大船地域及び横浜方面を結びつける交通機能を有するとともに、県地域防災計画で緊急輸送経路（第2次路線）とされている。 景観域「古都継承地域」 (課題 史跡との関係を整理し、史跡鶴岡八幡宮境内と重複する部分は、現道に合わせることなどの変更の検討及び一部都市計画法線が現道と外れているため、現道に合わせるなどの変更並びに歩道の考え方の検討。)	都市地域 ～古都継承地域	
19	7・6・2	区画街路	魚勘通り		8	310																		
20	7・7・1	区画街路	二楽荘通り		4	223																		
21	7・7・3	区画街路	稲瀬川通り		6	290																		
22	7・7・4	区画街路	五所神社通り		6	150																		
23	7・7・9	区画街路	モリソン通り		6	120																		
						47,188																		

（未整備率の大きい路線のうち他の都市計画道路と合流し、合流後の道路規格（幅員）が異なる事になる3・4・2 由比ガ浜関谷線及び3・5・4 和田塚名越線については道路規格（幅員）ごとに検証した。）

検証項目及び評価基準の説明		
(1) 自動車の交通機能の評価基準 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、周辺道路の渋滞の緩和に役立つかなどを判断する。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どうかを判断することによって、自動車の交通機能から検証を行う。 「高」の評価…渋滞の緩和、沿道機能、アクセス機能のいずれかを有し、県の広域計画、及び市都市マスタープラン若しくは、交通マスタープランに位置付けられている路線。また、広域的道路網ネットワークの「かながわ交通計画」に位置づけられている路線は、必要性が高い路線として評価する。 「中」の評価…渋滞の緩和、沿道機能、アクセス機能のいずれかを有し、市都市マスタープラン若しくは、交通マスタープランに位置付け等のある路線。 「低」の評価…その他の路線 (2) 歩行者機能の評価基準 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関連による歩行者・自転車の交通機能から検証を行う。 「高」の評価…都市マスタープラン等に役割等が位置付けられているとともに、交通バリアフリー法の重点整備地区内の特定経路等とされている路線、若しくは、あんしん歩行エリアの区域に含まれている路線。または、観光客が多いと認められる路線。 「中」の評価…都市マスタープラン等に役割等が位置付けられているとともに、交通バリアフリー法で重点整備地区内の特定経路等に路線の一部が含まれる路線、若しくは、あんしん歩行エリア内に路線の一部が含まれる路線。 「低」の評価…「高」「中」以外の路線。 (3) 土地利用の評価基準 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する。 2段階評価 「高」の評価…路線の必要性に変化は生じていない、若しくは高くなっている。 「低」の評価…路線の必要性が低下している。 (4) まちづくり機能－歴史的風土（鎌倉市独自基準） 歴史的風土・史跡・文化財・歴史的風土保存区域などの歴史的・文化的遺産を有する区域と、都市計画道路の区域との重複状況を把握し、検証を行う。 2段階評価 「高」の評価…歴史・文化資産への影響（古都法、文化財保護法による区域指定等と整合）が少ないと想定され、整備を進める路線として評価できる路線。 「低」の評価…歴史・文化資産への影響（古都法、文化財保護法による区域指定等）に関して調整を要すると想定され、整備を進める路線としては評価できない路線。 (5) まちづくり機能－緑地保全（鎌倉市独自基準） 緑の基本計画等において保全することを位置づけられている区域や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を把握し、検証を行う。 2段階評価 「高」の評価…自然資産への影響（都市緑地法、都市公園法による区域指定等と整合）が少ないと想定され、整備を進める路線として評価できる路線。 「低」の評価…自然資産への影響（都市緑地法、都市公園法による区域指定等）に関して調整を要すると想定され、整備を進める路線としては評価できない路線。 (6) まちづくり機能－景観に与える影響（鎌倉市独自基準） 景観計画で示された地域特性や方針・基準をもとに、都市計画道路区域がその地域のまち並みの形成や景観資源等に与える影響を把握し、検証を行う。 2段階評価 「高」の評価…景観資産への影響（景観法による区域指定等と整合）が少ないと想定され、整備を進める路線として評価できる路線。 「低」の評価…景観資産への影響（景観法による区域指定等）に関して調整を要すると想定され、整備を進める路線としては評価できない路線。		(7) 市街地形成機能 「鎌倉市都市マスタープラン」などに位置づけられた「まちづくり」の目的の達成に役立つかどうか、若しくは役立っているかどうか、市街地形成機能から検証を行う。 2段階評価 「高」の評価…都市マスタープランにおいて市街地形成や沿道の商業活動を支える路線、若しくは、社会資本総合整備計画（拠点整備事業計画等）に、位置づけられている路線。 「低」の評価…都市マスタープランの地域別方針で路線のあり方等を再検討するとされている路線並びにその他の路線。 (8) 防災機能の評価基準 緊急輸送路、避難路、広域避難場所、消防活動困難区域などとの配置関係、火災等の拡大を遅延・防止するための防災機能から検証を行う。 「高」の評価…消防活動困難区域、木造家屋密集地の指定及び地域防災計画に位置付けがある路線及び延焼防止効果のある幅員 12m以上の幅員のある路線。 「中」の評価…消防活動困難区域、木造家屋密集地の指定及び、地域防災計画に位置付けが無ない路線で、避難路となる最小幅員が 8m以上 15m以下のもののうち延焼防止効果を見込める 10m以上の幅員がある路線。 「低」の評価…それ以外の路線。 (9) 環境機能の評価基準 大気汚染、騒音、振動などによる環境機能から検証を行う。 2段階評価 「高」の評価…計画交通量が少ない若しくは山林等周辺の環境により、大気汚染・騒音・振動等の公害による影響が小さいと想定される路線。10, 000 台/日未満。 「低」の評価…それ以外の路線。10, 000 台/日以上。 (10) 代替機能の評価基準 当該都市計画道路の機能が、他の道路で代替（既存道路の有効活用）されているかどうかを把握し、検証を行う。 「高」の評価…機能を代替する現道が無く、必要性の評価が高い。 「中」の評価…機能を代替する現道の活用を検討することができる。 「低」の評価…機能を代替する現道があり、必要性の評価が低い。 (11) 他事業との整合との評価基準 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、検証を行う。 「高」の評価…都市計画に関する事業（土地区画整理、再開発・公園）及びその他の事業の一部となっている。 「中」の評価…都市計画に関する事業（土地区画整理、再開発・公園）及びその他の事業に接するか関連している。 「低」の評価…関連する都市計画に関する他事業が無い。 (12) 道路構造令との整合との評価基準 計画決定当初の幅員構成と現在の道路構造令の一般規定に適合した幅員構成とを確認し、現時点の道路構造令の一般規定を適用したときの問題点を整理し、検証を行う。 「高」の評価…道路構造令の一般規定に適合する可能性が高い。 「中」の評価…一般規定に適合するか否かの検証（縮小規定の活用も含む。）が必要。 「低」の評価…幅員等を変更する必要性が高い。 (13) 地形・地物との整合に関する評価基準 河川や鉄道などの地形・地物との制約内容やその程度などを整理し、検証を行う。 「高」の評価…河川や鉄道などの地形地物に関する制約内容が少なく、整備が進めやすいと想定できる。 「中」の評価…河川や鉄道などの地形地物に関する制約が想定できる。 「低」の評価…河川や鉄道などの地形地物に関する制約が路線の整備に大きく影響を及ぼすことが想定できる。 ※地物に沿道建築物は含めない。 参考 隣接都市計画との整合に関する評価基準 必要性の評価項目には含めない。路線が市内で完結する（隣接する市境に起終点を持たない）ものは評価しない。 2段階 無…不整合が無い場合。 有…路線が隣接市に不存在の場合や、幅員などの不整合がある場合。

平成二十三年三月
印刷

