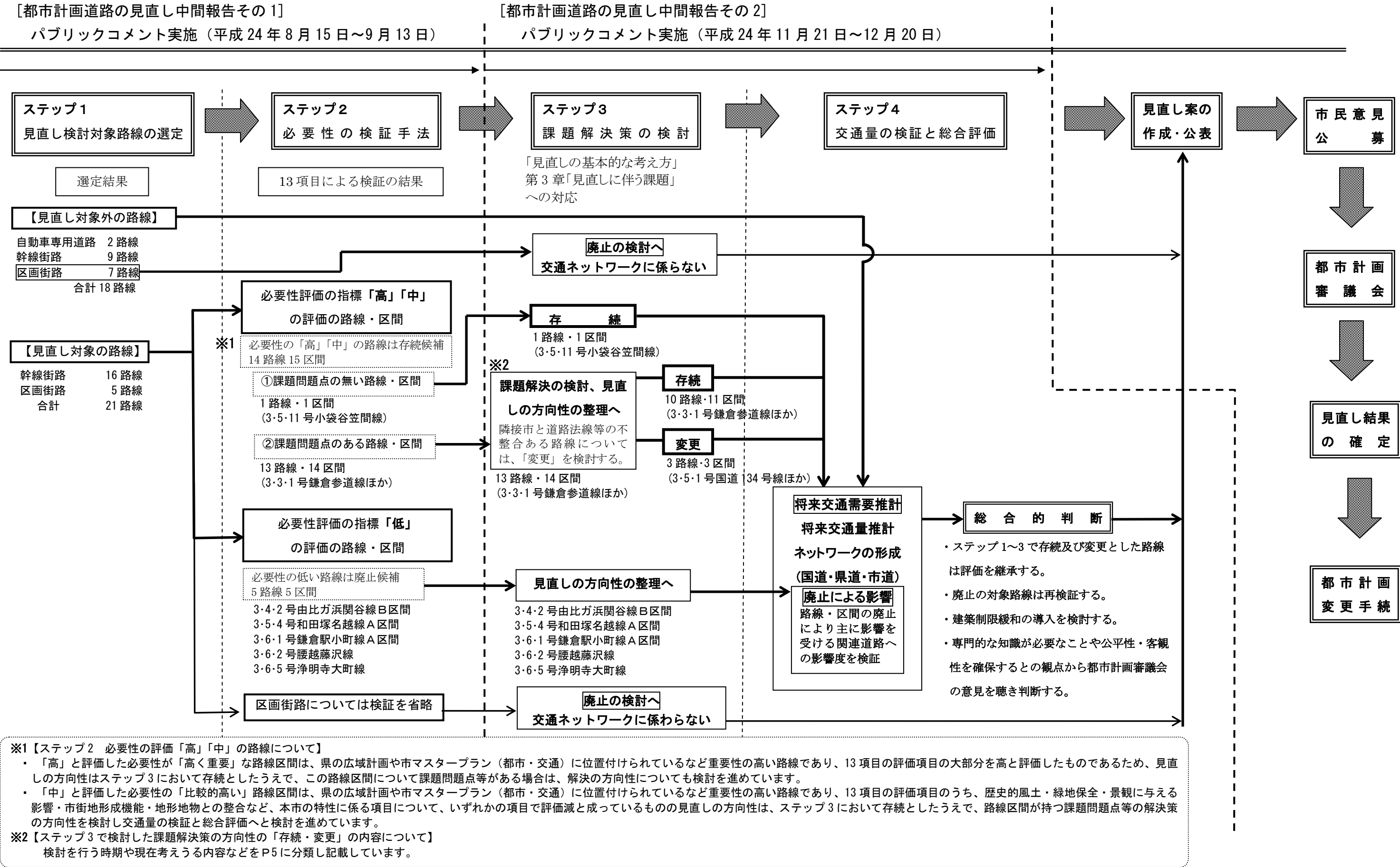


第3章 都市計画道路の見直しの内容 その2

1. 第2章までの検討の流れとこれからの検討手法



2. 課題解決策の検討 【ステップ3】

1) 【ステップ2】まで確認された課題について

【ステップ2】まで確認された課題、及び、解決策や見直しの考え方について整理し、路線の存続、変更、廃止等について方向性をまとめました。

課題を有する路線や区間は、必要性の検証結果からその役割を明確にし、機能が十分確保されるように検討し、計画の変更等による課題解決を図ります。

課題解決策の検討にあたっては、幹線街路27路線中見直し対象とした16路線20区間について、解決策及び見直しの方向性をまとめました。

2) 「鎌倉市都市計画道路の見直しの基本的な考え方（平成19年）」第3章「見直しに伴う課題」の対応について

「鎌倉市都市計画道路の見直しの基本的な考え方」の中では、「見直しに伴う課題」として次の項目について整理しています。各路線や区間についての課題解決策や見直しの考え方をまとめるに当たっては、これらの項目も参考に進めます。

1. 隣接都市計画区域との整合

鎌倉市と隣接する周辺市との市境において、鎌倉市または隣接市のいずれか一方に都市計画道路が存在しない、あるいは、双方に存在しても法線等の不一致など、都市計画道路の不整合が生じている場合には、当該不整合の箇所について、今後、隣接市との間で整合を図っていく必要があります、隣接市の都市計画道路の見直しの動向を勘案しながら、調整を進めます。

2. 優先整備路線の明確化 【※この項は、今回の見直し作業終了後の整備の進め方として扱います。】

今回の見直しによって必要性が高いと判断された路線や区間については、今後も計画的な整備が必要となりますが、地形的な制約や厳しい財政状況などの理由により、早期に事業に着手できないことも想定されます。

また、都市計画道路の整備は、市民生活や企業の経済活動・地域のまちづくりに大きな影響を与えることが考えられます。したがって、見直しに合わせて都市計画道路周辺の幹線市道も含めたネットワークとして、交通計画をふまえた中で各路線の機能や交通需要管理の方針を明確にした「整備プログラム」の策定を図り、これを公表し、市民の合意を得ながら効率的な整備を進めることが必要となります。

3. 建築制限の緩和

県及び近隣市では、都市計画道路等の都市計画施設の区域内における建築物の制限を3階建てまで緩和するなどの措置を行っていますが、本市では事業実施の困難性が増大することを回避するため、同区域内における建築物は、2階建てまでとしています。しかし、都市計画道路の見直しの結果、事業実施の見込みの立たない路線については、建築制限の緩和を行っていく方針とします。

緩和の内容は県及び近隣市の緩和内容を勘案して検討していきます。

4. 事業実施の見込みの立たない路線における対応

事業実施の見込みの立たない路線や区間であっても、必要性が高い場合は「存続」とします。

このような路線では、道路整備プログラムを策定していく中で、整備の優先順位の検討や、当面の現実的な対応策として、渋滞緩和の実効性などを検証しながら、交差点の改良等の部分的な整備を検討していきます。

5. 廃止・変更に伴う用途地域の見直し

都市計画道路に沿って、沿道型（緩和型）の用途地域が定められている場合には、都市計画道路の路線や区間の「廃止」や「変更」に伴う用途地域の取り扱いについて検討していきます。

6. 見直しに伴う神奈川県等との調整

市内の都市計画道路は、神奈川県が都市計画決定する国道、県道が路線延長の約7割を占めています。これらの路線の見直しにあたっては、神奈川県等と連携して調整を図っていきます。

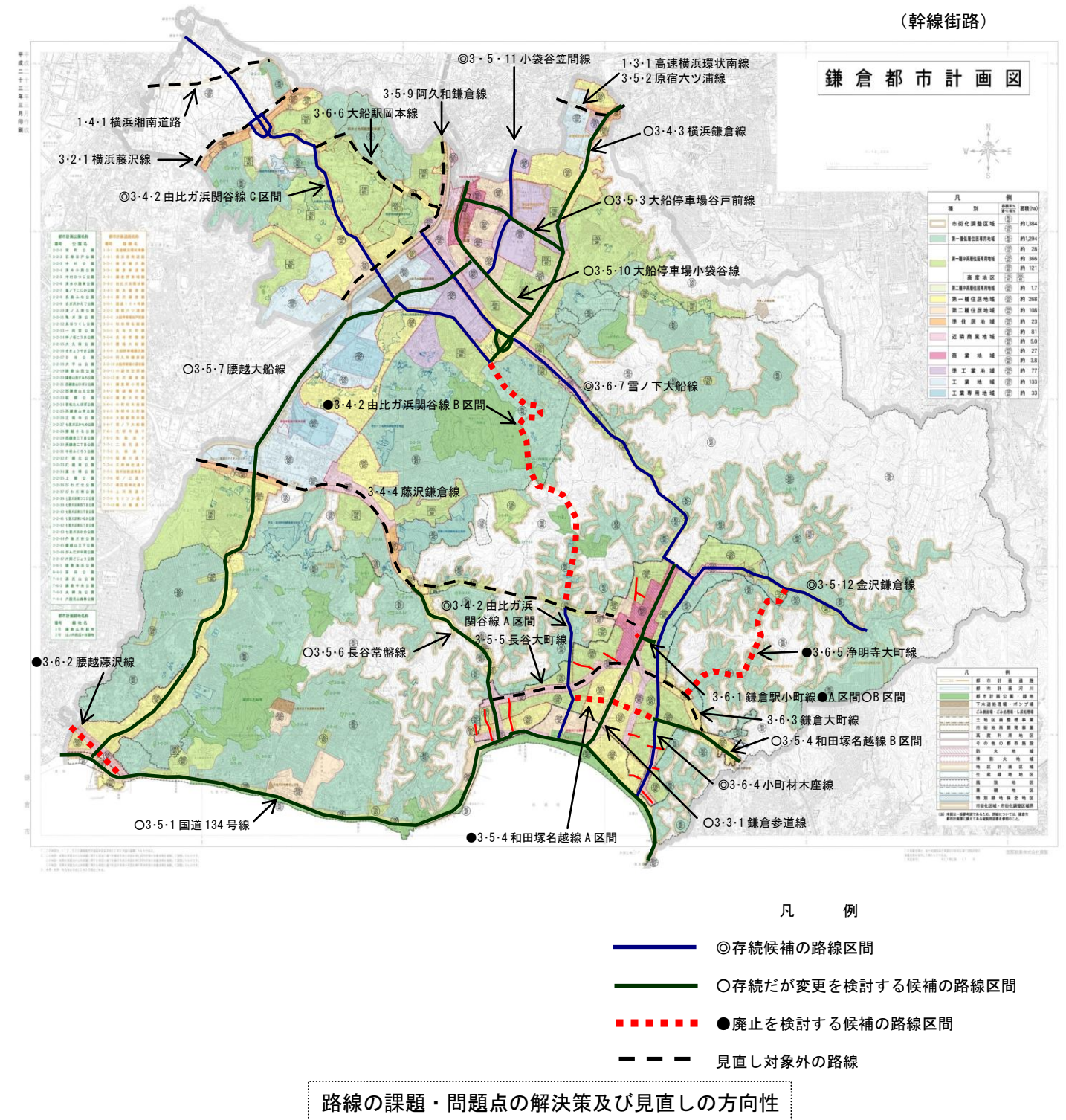
3) 個別路線の課題問題点の検討

路線の課題・問題点に関する検討を行いました。その結果、見直し対象となった幹線街路の 16 路線 20 区間のうち、「存続候補」の幹線街路は 6 路線 7 区間（重複あり）、見直しの方向性が「存続、変更を検討する候補」は幹線街路 8 路線 8 区間（重複あり）となりました。「廃止を検討する候補」は幹線街路 5 路線 5 区間（重複あり）、及び区画街路 5 路線となりました。

表 路線の課題・問題点に関する検証結果及び見直しの方向性

() …代表幅員

◎存続候補	○存続だが変更を検討する候補	●廃止を検討する候補
3・4・2号由比ガ浜関谷線 起点～藤沢鎌倉線 A 区間 (15.0m他) 3・4・2号由比ガ浜関谷線 横浜鎌倉線～終点 C 区間 (18.0m他) 3・5・11号小袋谷笠間線 (12.0m) 3・5・12号金沢鎌倉線 (12.0m) 3・6・1号鎌倉駅小町線 鎌倉参道線～終点 B 区間 (11.0m他) 3・6・4号小町材木座線 (8.0m) 3・6・7号雪ノ下大船線 (8.0m)	3・3・1号鎌倉参道線(22.0m) (部分廃止・変更) 3・4・3号横浜鎌倉線(18.0m) (一部線形・幅員変更) 3・5・1号国道134号線(15.0m) (一部線形・幅員変更) 3・5・3号大船停車場谷戸前線 (15.0m) (一部線形・幅員変更) 3・5・4号和田塚名越線 小町材木座線～終点 B 区間 (12.0m他) (一部線形・幅員変更) 3・5・6号長谷常盤線(12.0m) (一部線形変更) 3・5・7号腰越大船線(12.0m) (一部線形変更) 3・5・10号大船停車場小袋谷線 (12.0m) (一部線形変更)	3・4・2号由比ガ浜関谷線 藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線 B 区間 (9.0m他) ※ただし、ステップ4での検討が重要となる。 3・5・4号和田塚名越線 起点～小町材木座線 A 区間 (18.0m他) 3・6・1号鎌倉駅小町線 起点～鎌倉参道線 A 区間 (11.0m他) 3・6・2号腰越藤沢線(11.0m) 3・6・5号浄明寺大町線(8.0m) 5路線5区間 【ステップ1】 見直し対象の区画街路 7・6・2号魚勘通り 7・7・3号稲瀬川通り 7・7・4号五所神社通り 7・7・5号扇ガ谷鉄道通り 7・7・9号モリソン通り
6路線7区間	8路線8区間	5路線



4) 見直しの方向性の取りまとめ

判定表 課題解決策の検討

	区分・規模・番号	名 称	区間別 起点～終点	代表 幅員 (m)	延長 (m)	想定道 路規格	ステップ 2 総合評 価にお ける必 要性	ステップ 2 で確認された主な課題	解決策の考え方 及び見直しの考え方	解決策及び見直しの方向性	都市計画 決定権者	現行道路構造令によ る想定幅員 (最小幅員、停車帯等 含まず。) 上段:一般規定(両側 歩道) 下段:縮小規定(両側 歩道)
								評価項目ごとの課題		存続：現都市計画道路・区間のまま 変更：起終点、経由地、線形または幅員のいずれかを変更する 廃止：現都市計画道路・区間を廃止する 追加：新たに都市計画道路・区間を追加する		
								(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) 歴史的風土 (5) 緑地保全 (6) 景観に与える影響 (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		
1	3・3・1	鎌倉参道線		22	1,815	4 種 1 級 4 車線	高	(6) 終点部が史跡と重複することから 景観面での考慮等課題有り。 かながわ交通計画に位置付け有り。	起終点に計画されている広場の必要性及び鎌倉のシンボル道路としての歩道景観・形態を、関係機関と調整し、現道の状況（隅切り部を除く。）で法線の変更及び交通広場の廃止を考慮する。 世界遺産登録を目指す本市として、予測される観光客等の増加を見据えるとともに、登録対象エリアの枢要な区域内の路線であるため、歩道の空間の確保及び景観形成に関し、関係機関との調整を要する。 神奈川県との調整を要する。	◎存続候補 ○一部交通広場等変更 (長期的検討)	神奈川県	22.0m(4 車線) 18.0m(4 車線)
2	3・4・2	由比ガ浜関谷線	起点 ～藤沢鎌倉線 (A 区間)	15 他	1,200	4 種 2 級 2 車線	中	(6) 景観重要建築物等・国登録有形文化財の寸松堂を通過する。	地元権利者の協力により、一部区間(280m)を整備し、供用を開始しており事業効果も考慮すると一定区間の整備の検討は必要である。 江ノ電との交差処理及び景観上重要な区域内の歩道の景観形成等の検討、道路構造令の縮小規定適用の可否について交通管理者等と協議調整が必要である。 世界遺産登録を目指す本市として、予測される観光客等の増加を見据えるとともに、登録予定エリアの枢要な区域内の歩道空間の確保及び景観形成に関し、関係機関との調整を要する。 景観重要建築物等・国登録有形文化財の寸松堂を通過するため、線形の変更を考慮する。 神奈川県との調整を要する。	◎存続候補 (長期的検討)	神奈川県	14.0m(2 車線) 10.0m(2 車線)
			藤沢鎌倉線 ～横浜鎌倉線 (B 区間)	9 他	2,800	4 種 3 級 2 車線	低	(4) (5) (6) 鎌倉中央公園と（仮称）山崎・台峯緑地候補地の間・歴史的風土特別保存地区・史跡仮粧坂等を地表式で通過するため、古都景観に及ぼす影響が大きい。 (12) 規定に適合しない可能性が高いため検証する必要がある。	世界遺産登録のコアの部分及びそのバッファの部分に、巨大な法面の発生など歴史的風土、緑地景観に多大な影響を及ぼす。 路線全体が、国道 1 号線から国道 134 号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、また、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての役割も大きいと考えられる。 交通需要予測を実施し、当該区間の存続及び廃止、形式等の変更の検討を行う。 縮小規定を含め現行道路構造令に適合しない。 神奈川県との調整を要する。	◎存続●廃止または その他の変更候補 ※ステップ 4 での検討が重要となる	神奈川県	14.0m(2 車線) 10.0m(2 車線)
			横浜鎌倉線合流部～終点 (C 区間)	18 他	4,600	4 種 1 級 4 車線	高	(12) 規定に適合するか否かを検証する必要がある。 かながわ交通計画に位置付け有り。	道路構造令の縮小規定適用の可否について、交通管理者等と協議調整が必要。 神奈川県との調整を要する。	◎存続候補 (長期的検討)	神奈川県	22.0m(4 車線) 18.0m(4 車線)

	区分・規模・番号	名 称	区間別 起点～終点	代表 幅員 (m)	延長 (m)	想定道 路規格	ステップ 2 総合評 価にお ける必 要性	ステップ 2 で確認された主な課題	解決策の考え方 及び見直しの考え方	解決策及び見直しの方向性	都市計画 決定権者	現行道路構造令によ る想定幅員 (最小幅員、停車帯等 含まず。) 上段：一般規定(両側 歩道) 下段：縮小規定(両側 歩道)
								評価項目ごとの課題		存続：現都市計画道路・区間のまま 変更：起終点、経由地、線形または幅 員のいずれかを変更する 廃止：現都市計画道路・区間を廃止す る 追加：新たに都市計画道路・区間を追 加する		
								(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) 歴史的風土 (5) 緑地保全 (6) 景観に与える影響 (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				
3	3・4・3	横浜鎌倉線		18	1,750	4 種 1 級 4 車線	高	(7) インターチェンジ機能の再検討 (12) 規定に適合するか否かの検証が必要。 また、インターチェンジ機能の再検討を要す。	J R 横須賀線を高架で通過するため、十分に地元の理解を得ることが必要。 由比ガ浜関谷線、雪ノ下大船線が接続するインターチェンジの機能を検証し、交通管理者等と協議調整を行なうことになる。 由比ガ浜関谷線の B 区間の廃止を検討する場合はインターチェンジ機能について変更が必要。 神奈川県との調整を要する。	◎ 存続 候補 ○一部線形・幅員 変更 (長期的検討)	神奈川県	22.0m(4 車線) 18.0m(4 車線)
4	3・5・1	国道 134 号線		15	7,000	4 種 1・ 2 級 2 車線	高	かながわ交通計画に位置付け有り。 参考 隣接都市計画区域(藤沢市・逗子市)と不整合がある。	逗子市、藤沢市との都市計画法線整合を行う。 神奈川県との調整を要する。	◎ 存続 候補 ○一部線形・幅員 変更	神奈川県	14.0m(2 車線) 10.0m(2 車線)
5	3・5・3	大船停車場谷戸前線		15	1,100	4 種 2 級 2 車線	高	(2) あんしん歩行エリア位置付け有り。 梅田川との取合いや横浜鎌倉線との接合部で現道を考慮した線形の検討が必要。	梅田川との取り合いや横浜鎌倉線との接続部での現道を活かした線形の検討を行う。	◎ 存続 候補 ○一部線形・幅員 変更 (長期的検討)	鎌倉市	14.0m(2 車線) 10.0m(2 車線)
6	3・5・4	和田塚名越線	起点 ～小町材木座線 (A 区間)	18	1,300	4 種 1 級 2 車線	低	(1) 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。 (7) 既に多くに住宅地が立ち並んでおり、コミュニティ分断などの影響が大きい。	交通需要の推計を行い、支障の無い場合は廃止の検討を行う。 神奈川県との調整を要する。	● 廃止 候補	神奈川県	14.0m(2 車線) 10.0m(2 車線)
			小町材木座線 ～終点 (B 区間)	12	500	4 種 2 級 2 車線	高	(8) 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。 かながわ交通計画に位置付け有り。 参考 隣接都市計画区域(逗子市)と不整合がある。	歩道の役割を精査した上で規定に適合するか否かを検証する必要がある。 逗子市との都市計画法線整合を行う。 神奈川県との調整を要する。	◎ 存続 候補 ○一部線形・幅員 変更		14.0m(2 車線) 10.0m(2 車線)
7	3・5・6	長谷常盤線		12	1,800	4 種 2 級 2 車線	中	(4) (5) (6) 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。 (6) 景観重要建築物等の白日堂を通過する。 (8) 地域防災計画で緊急輸送経路第 2 次路線とされている。 (12) 歩道の役割を精査した上で規定に適合するか否かを検証する必要がある。 かながわ交通計画に位置付け有り。	世界遺産登録のコアの部分の歴史的風土特別保存地区を通過する部分に長大な法面が発生するため経路の検討が必要。 区間の一部が史跡大仏切通しを通過し、歴史的風土特別保存地区内に長大な法面を有する計画について、線形の変更及び景観上重要な区域内の、歩道空間の景観形成に関し関係機関と調整を行うことになる。 世界遺産登録を目指す本市として、予測される観光客等の増加を見据えるとともに、登録対象エリアの重要な区域内の路線であるため、歩道の空間の確保及び景観形成に関し、関係機関との調整を要する。 景観重要建築物等の白日堂を通過するため、線形の変更を検討する。 神奈川県との調整を要する。	◎ 存続 候補 ○一部線形 変更 (長期的検討)	神奈川県	14.0m(2 車線) 10.0m(2 車線)
8	3・5・7	腰越大船線		12	6,340	4 種 1・2 級 2 車線	高	(11) 現在、大船立体跨線橋設置事業を推進している。 (10) 一部区間で都市計画道路機能を代替する現道が存在するため線形の変更を検討する。 かながわ交通計画に位置付け有り。	現道(約 360m)への線形変更の検討を行う。 神奈川県との調整を要する。	◎ 存続 候補 ○一部線形 変更 (長期的検討)	神奈川県	14.0m(2 車線) 10.0m(2 車線)
9	3・5・10	大船停車場小袋谷線		12	1,470	4 種 2 級 2 車線	高	幅員 15m 区間は再開発事業と併せて検討する必要がある。 かながわ交通計画に位置付け有り。 参考 隣接都市計画区域(横浜市)と不整合がある。	横浜市との都市計画法線及び大船駅東口再開発事業計画との整合を行う。	◎ 存続 候補 ○一部線形 変更	神奈川県	14.0m(2 車線) 10.0m(2 車線)

	区分・規模・番号	名 称	区間別 起点～終点	代表 幅員 (m)	延長 (m)	想定道 路規格	ステップ 2 総合評 価にお ける必 要性	ステップ 2 で確認された主な課題	解決策の考え方 及び見直しの考え方	解決策及び見直しの方向性	都市計画 決定権者	現行道路構造令によ る想定幅員 (最小幅員、停車帯等 含まず。) 上段:一般規定(両側 歩道) 下段:縮小規定(両側 歩道)
								評価項目ごとの課題		存続：現都市計画道路・区間のまま 変更：起終点、経由地、線形または幅 員のいずれかを変更する 廃止：現都市計画道路・区間を廃止す る 追加：新たに都市計画道路・区間を追 加する		
								(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) 歴史的風土 (5) 緑地保全 (6) 景観に与える影響 (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		
10	3・5・11	小袋谷笠間線		12	1,380	4種2級 2車線	高		道路幅員等の新基準の確認	◎ 存続 候補 (長期的検討)	鎌倉市	14.0m(2車線) 10.0m(2車線)
11	3・5・12	金沢鎌倉線		12	2,300	4種2級 2車線	中	(4)区間の一部が史跡鶴岡八幡宮境内を 通過しているため線形の変更も考慮す る必要がある。	歩道の空間の景観形成に関し、景観上 枢要な区域内の路線であるため、関係 機関調整を要するとともに、区間の一 部が史跡鶴岡八幡宮境内を通過するた め、線形変更及び道路構造令の縮小規 定適用の可否について交通管理者等と 協議調整が必要。 世界遺産登録を目指す本市として、予 測される観光客等の増加を見据えると ともに、登録予定エリアの枢要な区域 内の歩道空間の確保及び景観形成に関 し、関係機関との調整を要する。 神奈川県との調整を要する。	◎ 存続 候補 (長期的検討)	神奈川県	14.0m(2車線) 10.0m(2車線)
12	3・6・1	鎌倉駅小町線	起点～鎌倉参道 線 (A区間)	11 他	40	4種2級 2車線	低	(10)代替する現道がある。	当路線は、多くの建築物等が立地し障 害物となっている。 鎌倉駅前広場から鎌倉参道線までの 区間について、代替する現道があるた め廃止を検討する。	● 廃止 候補	鎌倉市	14.0m(2車線) 10.0m(2車線)
			鎌倉参道線～終 点 (B区間)	11 他	160	4種2級 2車線	中	(12)歩道の役割を精査した上で規定 に適合するか否かを検証する必要がある 。	歩道空間の景観形成について検討を 行うことになる路線。	◎ 存続 候補 (長期的検討)	鎌倉市	
13	3・6・2	腰越藤沢線		11	560	4種2級 2車線	低	(6) 当路線は、既存道路として景観 百選に「江ノ電のある風景」として取 り上げられており、現在の景観面への 配慮を優先すべき路線である。 参考 隣接都市計画区域(藤沢市)と 不整合がある。藤沢市と必要性につ いて協議の上、廃止を検討する。	歩道の役割を精査した上で規定に合 格するか否かを検証する必要がある。 江ノ電の軌道と重複している事につ いて検討が必要である。特に大きな 交通機能、歩行者機能を期待する路 線ではないため、交通需要の推計を行 い、藤沢市と協議の上、支障のない 場合は路線廃止の検討を行う。	● 廃止 候補	鎌倉市	14.0m(2車線) 10.0m(2車線)
14	3・6・4	小町材木座線		8	2,200	4種3級 2車線	中	(2)あんしん歩行エリア位置付け有 り。 (12)歩道の役割を精査した上で規定 に適合するか否かを検証するがある。	J R横須賀線との平面交差及び計画 道路法線が一部現道と不整合の部分 の検討が必要である。 現道への線形の整合及び道路構造令 の縮小規定適用、片側歩道化等の是 非について、交通管理者等と協議調 整が必要。 世界遺産登録を目指す本市として、 予測される観光客等の増加を見据え るとともに、登録予定エリアの枢要 な区域内の歩道空間の確保及び景観 形成に関し、関係機関との調整を要 する。	◎ 存続 候補 (長期的検討)	鎌倉市	14.0m(2車線) 10.0m(2車線)
15	3・6・5	浄明寺大町線		8	1,600	4種3級 2車線	低	(4)(5)(6)大町釈迦堂口は、景観 百選に指定されている。 (7)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。	世界遺産登録のコアの部分である古 都保存法の特別保存地区・史跡大町 釈迦堂口遺跡を地表式で通過するた め、古都景観に及ぼす影響が大きく 、世界遺産登録を目指すという市の 方針などから、交通需要予測を実施 し、路線の廃止を検討する。	● 廃止 候補	鎌倉市	14.0m(2車線) 10.0m(2車線)

	区分・規模・番号	名 称	区間別 起点～終点	代表 幅員 (m)	延長 (m)	想定道 路規格	ステップ° 2 総合評 価にお ける必 要性	ステップ 2 で確認された主な課題	解決策の考え方 及び見直しの考え方	解決策及び見直しの方向性	都市計画 決定権者	現行道路構造令によ る想定幅員 (最小幅員、停車帯等 含まず。) 上段:一般規定(両側 歩道) 下段:縮小規定(両側 歩道)
								評価項目ごとの課題		存続: 現都市計画道路・区間のまま 変更: 起終点、経由地、線形または幅員のいずれかを変更する 廃止: 現都市計画道路・区間を廃止する 追加: 新たに都市計画道路・区間を追加する		
								(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) 歴史的風土 (5) 緑地保全 (6) 景観に与える影響 (7) 市街地形成機能				

16	3・6・7	雪ノ下大船線		8	4,280	4 種 2 級 2 車 線	中	(4) 区間の一部が史跡鶴岡八幡宮境内を通過しているため線形の変更も考慮する必要がある。 かながわ交通計画に位置付け有り。	歩道の空間の景観形成に関し、景観上枢要な区域内の路線であるため、関係機関調整を要するとともに、区間の一部が史跡鶴岡八幡宮境内を通過するため、線形変更及び道路構造令の縮小規定適用の可否について、交通管理者等と協議調整が必要。 歩道の役割を精査した上で一般規定に適合するか否かを検証する必要がある。 世界遺産登録を目指す本市として、予測される観光客等の増加を見据えるとともに、登録予定エリアの枢要な区域内の歩道空間の確保及び景観形成に関し、関係機関との調整を要する路線。 神奈川県との調整を要する。	◎存続候補 (長期的検討)	神奈川県	14.0m(2 車線) 10.0m(2 車線)
----	-------	--------	--	---	-------	------------------	---	---	---	---	------	----------------------------

判定表の内容

- ステップ2で確認された課題
路線区間ごとの内容とその項目番号を記載し、課題の主な要点を記載しました。
- 解決策及び見直しの方向性
存続 変更 廃止 の方向性を記載しました。
方向性 存続 とした路線のうち、課題問題点解決のため変更が必要な路線について、次の理由から長期的に検討が必要な路線に「長期的検討」等と表示しました。
 - ア) 道路環境の抜本的改善である歩道空間の確保や景観形成などに係る事項（長期的検討と表示）
「都市計画道路の見直し方針」第1章、1. 見直しの背景 2) 段階的な見直し作業
 - イ) 道路の技術的指針である道路幅員等に係る事項（長期的検討と表示）
「都市計画道路の見直し方針」第1章、4. 今回の見直しの方針の着目点
* 必要最小限度の都市計画変更
 - ウ) 防災対応に関する事項
鎌倉市の災害対策（緊急避難・緊急輸送・復旧・復興）上、必要性があると認められる路線は、
存続を含め対応を検討（その他の変更候補と表示）
「都市計画道路の見直し方針」第1章、4. 今回の見直しの方針の着目点* 防災対応について
- 現行道路構造令による想定幅員欄の内容
現在、道路の幅員等の規定について、地方分権の一環として各自治体で地域の実情に応じて条例化する予定となっていることから、道路の幅員等の規定に関する事項は、今回の見直しで対応する必要があるため、今回は参考の数値として記載しました。

5) 区画街路の検討について

1. 区画街路の再検討について

鎌倉市の区画街路は、全て昭和 22 年に戦後の疎開跡地道路(※)として決定されており、都市計画道路の機能として必要な交通ネットワークが形成されていない状況にあります。

そこで、【ステップ1】で見直し対象とした5路線と見直し対象外として振り分けた7路線を合わせた、全12路線について再検討し直すこととします。

2. 区画街路の現状について

区画街路の全延長は2,223mであり、概ね7割(1,908m)が整備済みとなっています。路線数は、7・6・1号光明寺通りほか11路線あり、7路線が整備済み、7・6・2号魚勘通りほか4路線が未着手若しくは着手率の低い路線です。区画街路の幅員は8、6、4mがあり、そのうち8mの幅員路線は整備済みであり、未整備箇所のお大半は計画幅員4m及び6mの規模のものとなっています。

3. 区画街路の取扱いについて

区画街路は、街区内の交通を集散させるとともに、宅地内への出入交通を処理する道路として位置付けられますが、前述のとおり鎌倉市の区画街路は、全て疎開跡地道路で構成されています。

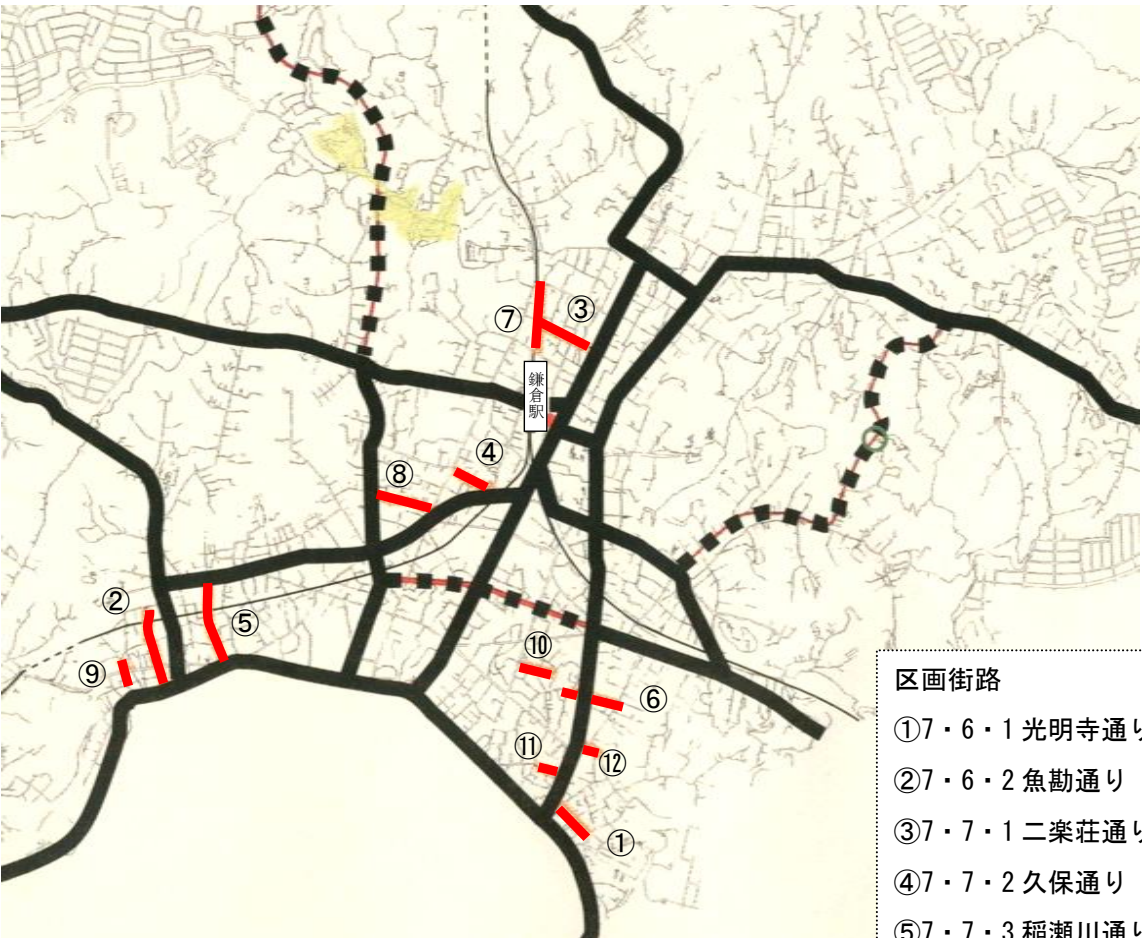
その後、建築基準法及び開発許可制度に関する法令や条例の運用、また狭隘道路の整備事業等の活用により、同様の効果が期待できるなど、まちづくりに関する状況は変化しており、今後も区画街路を都市計画道路として整備する必要性は見受けられません。

したがって、未整備箇所については、これら周辺的生活道路と同様の手法により整備を図っていくものとし、整備済み路線を含めた全ての区画街路は都市計画道路の表記から除外（廃止）することを検討します。

なお、最終的な区画街路の取扱いは、市民意見の結果も含めて総合的に判断することとします。

※ 疎開跡地道路とは、戦後まもなく内務省計画課長の「防空法の規定によって建物疎開が行われた跡地に都市計画上の見地から必要と思われる箇所を都市計画道路として整備すべき」との通達により、都市計画決定された街路のことです。

区画街路箇所図



- 区画街路
- ①7・6・1 光明寺通り

②7・6・2 魚勘通り

③7・7・1 二楽荘通り

④7・7・2 久保通り

⑤7・7・3 稲瀬川通り

⑥7・7・4 五所神社通り

⑦7・7・5 扇ガ谷鉄道東通り

⑧7・7・6 塔ノ辻通り

⑨7・7・7 権五郎神社通り

⑩7・7・8 上河原通り

⑪7・7・9 モリソン通り

⑫7・7・10 桶川通り