

3. 将来交通量の検証 【ステップ4】

1) 将来交通需要推計の目的

今回の都市計画道路の見直しは、長期未着手路線などが存在する既存計画の必要性について一定の整理を行うことを主な目的としています。そこで、ステップ3で廃止を検討する候補とした路線・区間について、廃止した場合の周辺路線への将来的な交通量の影響を検証し、廃止しても影響が少ないという結果となった場合は、その後の総合評価を経た上で結論付けをしていきます。

なお、将来に渡って交通量が多い路線・区間における道路の拡幅や新たなルートの検討については、都市計画の総合的な観点から体系的に位置付ける必要があるため、鎌倉市都市マスタープランや鎌倉市交通マスタープラン改定の中で重点的に施策の検討を行い、対応を図ることとします。

2) 交通需要推計の方法

【データの根拠】推計については、国が公表している全国交通量推計調査の中で比較的高い精度で自動車の動きを把握できる道路交通センサス調査（平成17年度データ）を用い、将来予測年を平成42年として検証を行います。

【平日・休日の取扱い】道路交通センサス調査では、平日の方が休日よりも若干交通量が多い傾向（観光のトップシーズンを除く）があることから、平日の交通量により検証を行うこととします。（平成7年からの市の定点観測でも同様の傾向となっています。P10参照）

【フルネットでの推計】既存の国県道・幹線市道などを対象にネットワーク化するとともに、未整備の都市計画道路についても全て整備が完了した前提で推計を行います。（事業化された将来道路網が全て供用した状況を、通称で「フルネット」という。この状況は、交通需要に対応して最も交通容量が確保されている安定した状態と捉えることができます。）

【廃止路線を考慮した推計】フルネットに対して、ステップ3で「廃止を検討する候補」とした路線・区間を除いて推計を行い、廃止候補と並行している路線に与える影響を検証します。

【判断の方法】並行している路線の混雑度が一定の値以下であれば、「廃止を検討する候補」の路線・区間は、実際に廃止しても交通量に関して影響は少ないと判断します。

3) 判断の基準

- ・混雑度の指標が1.25以上：将来交通量の配分上は支障がある
- ・ “ ” 1.25未満： “ ” 支障がない

鎌倉市は、日常交通に加え、観光産業等を含め多くの交通需要が見込まれる地域特性を有していますが、将来的に見込まれる人口の減少、高齢化に伴う移動手段の変化などを見据え、影響を受ける並行路線等の混雑度の指標が1.25未満（1年を通しての平均日）であれば、廃止（一部廃止）の方向性について、交通量（将来）の配分上は、支障は無いと判断することとしました。

解説：混雑度の指標（混雑度＝推計交通量÷可能交通容量）

- ・混雑度1.0未満
道路が混雑することなく、円滑に走行でき、渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない状態。
- ・混雑度1.0～1.25
道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）あるが、何時間も連続する可能性は非常に小さい状態。
- ・混雑度1.25～1.75
ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度の状態。
- ・混雑度1.75以上
慢性的な混雑状態を呈する。

（出典：道路の交通容量 （社）日本道路協会）

4) 交通需要推計の結果

【存続、廃止または変更を検討する候補の路線】

○3・4・2号由比ガ浜関谷線 B区間（藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線までの区間）「現道なし新設区間」
廃止とした場合に影響を受ける対象の路線⇒3・3・1号鎌倉参道線及び3・6・7号雪ノ下大船線

- ・結果：廃止の影響を受ける対象路線の混雑度は、上限値（混雑度1.25未満）を超える予測値であるため、廃止した場合は、3・6・7号雪ノ下大船線に対し支障を及ぼすと判断しました。

- ・解説：廃止を検討した場合の影響を受ける対象の路線の混雑度の指標
3・6・7号雪ノ下大船線（2車線）は混雑度1.59となり、当路線に及ぼす影響があり、支障があると判断しました。

推計交通量（最大値）約14,300台/日

可能交通容量約9,000台/日（信号交差点補正及び踏切補正あり）

（観光のトップシーズン等の特異日は、これ以上の混雑が想定される状況です。また、市域全域のネットワークによる調査では、一般的に踏切による影響を考慮しません。この場合、信号交差点の補正のみを加え、混雑度は1.26となります。）

3・3・1号鎌倉参道線（2車線）は、混雑度1.19となりました。

推計交通量（最大値）約12,100台/日

可能交通容量約10,200台/日（信号交差点補正あり）

【廃止を検討する候補の路線】

○3・5・4号和田塚名越線 A区間（由比ガ浜関谷線～小町材木座線までの区間）「現道なし新設区間」
廃止の影響を受ける対象の路線⇒3・6・3号鎌倉大町線、県道鎌倉葉山線及び3・5・5号長谷大町線

- ・結果：廃止の影響を受ける対象路線の混雑度の指標が0.91～1.13であるため、この区間の廃止は可能であると判断しました。

- ・解説：廃止を検討した場合の影響を受ける対象の路線の混雑度の指標

3・6・3号鎌倉大町線（2車線）[県道鎌倉葉山線]は、混雑度1.13となり、概ね支障なしと判断しました。

推計交通量（最大値）約12,500台/日

可能交通容量約11,100台/日（信号交差点補正あり）

3・5・5号長谷大町線（2車線）[県道鎌倉葉山線]は、混雑度0.96となり、支障なしと判断しました。

推計交通量（最大値）約10,300台/日

可能交通容量約10,700台/日（信号交差点補正あり）

○3・6・5号浄明寺大町線 「一部現道ありの区間」

廃止の影響を受ける対象の路線⇒3・6・4号小町材木座線

- ・結果：廃止の影響を受ける対象路線の混雑度の指標が1.0未満であるため、この区間の廃止は可能であると判断しました。
- ・解説：廃止を検討した場合の影響を受ける対象の路線の混雑度の指標
3・6・4号小町材木座線（2車線）は、混雑度0.62となり、支障なしと判断しました。
推計交通量（最大値）約7,200台/日
可能交通容量約11,700台/日（信号交差点補正あり）

○3・6・1号鎌倉駅小町線 A区間（鎌倉参道線～鎌倉駅前広場までの区間）

廃止の影響を受ける対象の路線⇒なし

- ・結果：ネットワークを関与しないことから、この区間の廃止は可能であると判断しました。
- ・解説：当区間はネットワークを形成していないため、交通需要推計による検証は実施しない区間としました。
なお、当区間は整備の有無によって周辺道路網に影響を及ぼす路線では無く、代替する現道が存在しています。

○3・6・2号腰越藤沢線 「現道あり拡幅区間」

廃止の影響を受ける対象の路線⇒なし

- ・結果：交通機能を期待する路線では無く、整備の有無により周辺道路網に影響を及ぼす路線ではないため、この路線は都市計画道路としては廃止可能であると判断しました。
- ・解説：当路線は既に2車線の道路形態を有し、整備の有無により周辺道路網に影響を及ぼす路線ではないため、交通需要推計による検証は実施しない路線としました。

推計にあたり考慮した事項等

- ・平日、休日の傾向
一般的に交通量は、金曜日がピークとなり休日へと進むにつれ大きく減少する傾向があるとされている。しかし、鎌倉市は多くの観光名所などが存在していることから幹線道路の休日の交通量は、平成7年から実施している定点観測の結果等によると、一般的傾向と異なり、平日に比べて平均で約4%程度の微減に留り依然として平日並みの交通量が流入している状況にある。（連休等のトップシーズンを除く。）
また、平日の交通渋滞の主な発生箇所は、鶴岡八幡宮前と下馬交差点を中心として午前10時から午

後2時ぐらいまでの時間帯で渋滞し、休日は国道134号線などの海浜部で午前10時から午後4時ぐらいまでの時間帯で渋滞している状況である。

＜参 考＞

路 線 名	交通量（台/12時間・昼間）		平日に対する 休日の比率（%）
	休 日 の 平 均	平 日 の 平 均	
鎌 倉 参 道 線	10,233	10,909	▲6
金 沢 鎌 倉 線	8,501	8,787	▲3
国 道 1 3 4 号 線	16,204	15,739	3
雪 ノ 下 大 船 線	8,490	9,466	▲10
鎌 倉 大 町 線	5,877	6,406	▲8
長 谷 大 町 線	5,553	5,453	2
	54,858	56,760	増減の平均▲4

（出典：平成23年度鎌倉市交通量調査）

- ・観光によるトップシーズン等、特異日の対応
当市の1年を通した交通量の推移は、日常の交通量に加え観光客の最も増加する5月から6月に掛けてピークを迎え、短期的には、ゴールデンウィーク、あじさいの開花期、紅葉の時期の数日は、平日休日を問わず鎌倉地域全体に交通渋滞が発生している状況にある。
こうした状況に対処するため、現在市では、都市計画道路の見直しと並行して、交通需要管理の検討などを含めた鎌倉地域地区交通計画の策定に取り組んでおり、この中で、鎌倉地域では特定の交差点で問題が発生しているといった状況も報告されている。今後、これらハード・ソフト両面での施策展開の推進状況を見据え、次回の都市計画道路の見直しに臨むこととする。

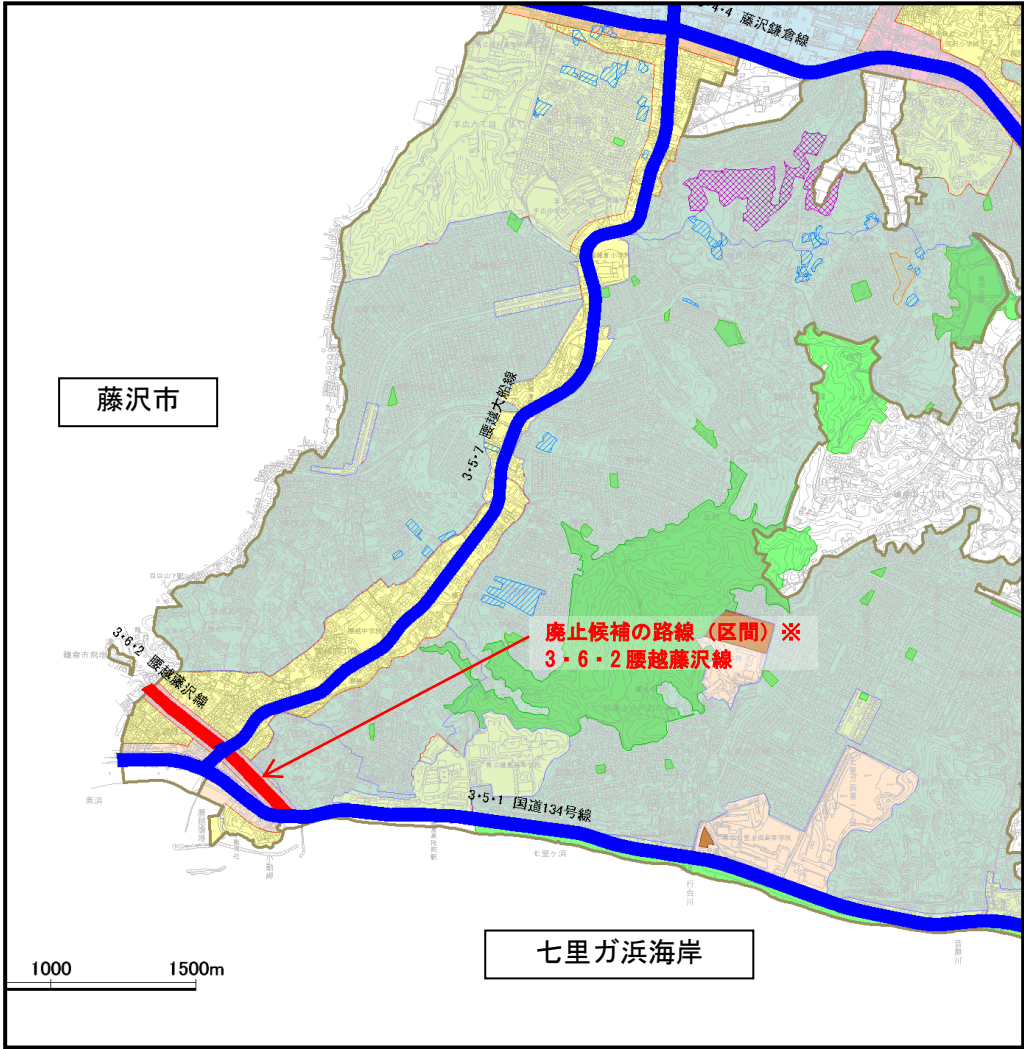
- ・信号交差点補正の考慮
一般的には、全市的な道路網における交通量推計では、個別路線における詳細な検討と異なり、交差点補正までは考慮しない。しかし、廃止候補と並行している路線の検討にあたっては、検討対象の路線沿いに点在する観光地や信号交差点周辺を中心として、断続的な交通渋滞が起きている状況がある。したがって、可能交通容量の算定は、推計交通量が最大値を示す区間の単路部での検討では無く、路線の起点から終点までの信号交差点を考慮して補正を行い、精度を上げている。

- ・日本の将来人口の推計（平成24年1月）
2030年（平成42年）には2010年（平成22年）に比べ約9%の減少となると推計されている。
（出典：日本の将来推計人口 国立社会保障・人口問題研究所）

- ・平成17年 道路交通センサス
全国交通量は、2030年（平成42年）には、2005年（平成17年）に比べ2.6%程度減少すると推計されている。
（出典：新たな交通需要推計 平成20年 道路の将来交通需要推計に関する検討会 国土交通省）

- ・平成22年道路交通センサスとの比較
今回の交通量推計調査は平成23年度に実施され、その時点で最新のものである平成17年道路交通センサスデータを使用している。その後、平成24年6月に平成22年道路交通センサスデータが公表されたことから、相互の数値を比較したところ、その差全路線平均で、4%の微増となっており、推計結果が大きく変わることはないと判断される。

廃止路線等の位置図



※ 3・6・2 腰越藤沢線は、2車線の既存道路として機能している。当路線は、現在以上の交通機能を期待する路線ではない。
交通ネットワークによる将来需要推計では、現道的能力（将来交通量は5,900台）で対応可能である。

3・6・2 腰越藤沢線 位置図

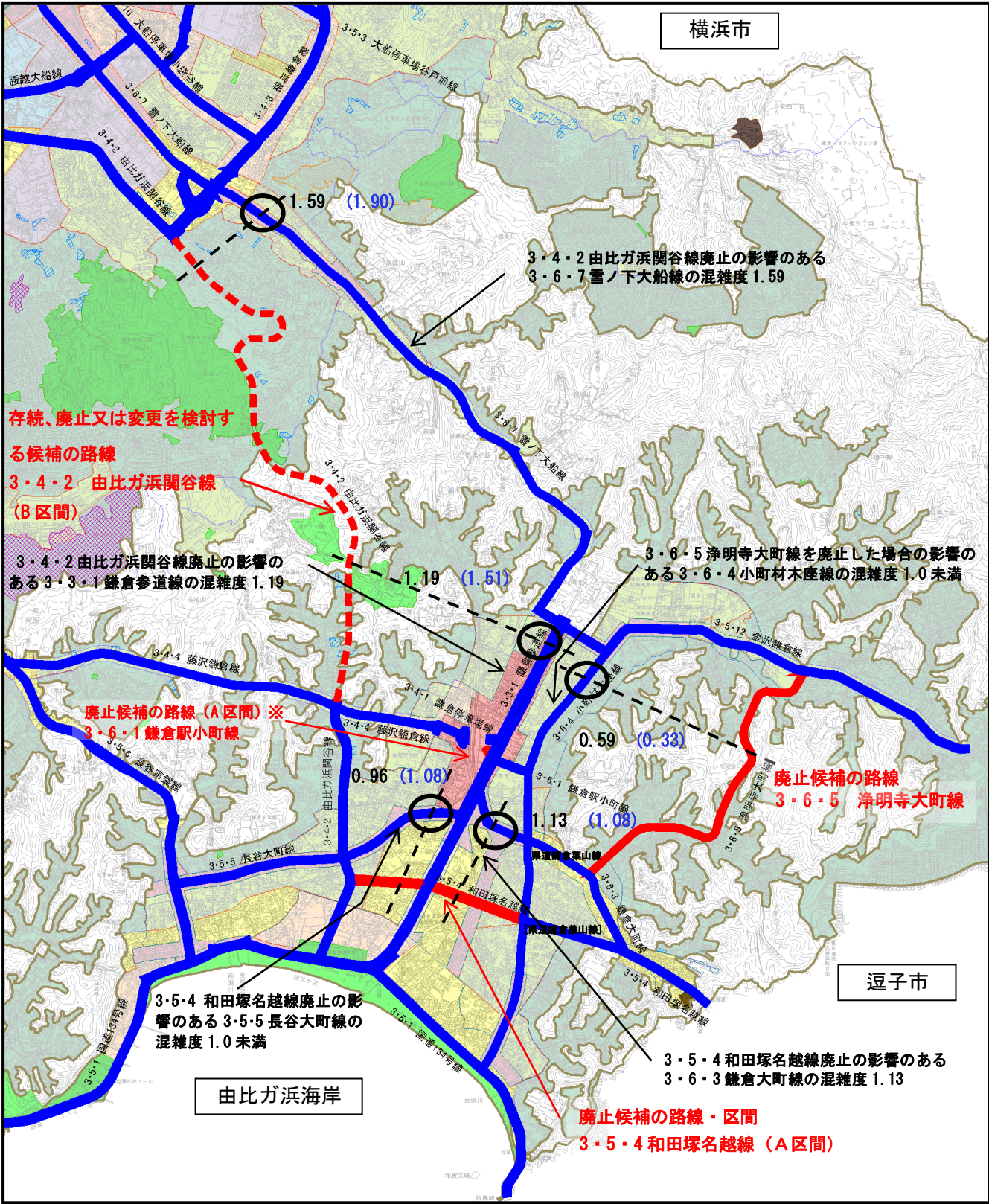
路線区間の廃止による影響の確認

ここでは、各廃止候補の路線・区間に関連する道路における混雑度※1について、「廃止」することで、新たな渋滞（混雑度1.25以上）を発生させることが無いことを確認します。

※1 混雑度は、道路の混雑の程度を示す指標であり、道路の交通量の交通容量※2に対する比（推計交通量/可能交通容量）で示される。

※2 交通容量は、与えられた状況下で、どれだけの交通量がさばけるかという、その道路の持っている潜在的な通過能力のこと。

○…各廃止候補の路線・区間の廃止により、主に影響を受ける関連道路の混雑度の判定箇所
黒字：将来（青字）：現況



※ 3・6・1 鎌倉駅小町線は、交通ネットワークに関与せず、また交通機能を期待しない路線・区間であるため交通需要推計の対象としていない。

3・4・2 由比ガ浜関谷線 3・5・4 和田塚名越線 3・6・1 鎌倉駅小町線 3・6・5 浄明寺大町線 位置図

交通量図 都市計画道路をすべて整備した場合

[illegible]

交通量図 3・4・2 号由比ガ浜関谷線 B 区間、3・5・4 号和田塚名越線 A 区間、3・6・5 号浄明寺大町線、3・6・1 号鎌倉駅小町線 A 区間以外の都市計画道路を整備した場合

4. 総合評価【ステップ4】

将来交通需要推計の結果と検証項目ごとに評価した結果を、「本市のまちづくりの考え方を踏まえた交通体系の考え方」、「古都としての本市のまちづくりの特徴」を踏まえて、総合的に判断します。

1) 総合評価を行うにあたり考慮する前提条件

1. 都市計画道路の見直し方針【中間報告 その1】第1章2)(P1)の段階的見直しを考慮すること。

今回の見直し作業は、都市計画決定後、長期未着手による長期間にわたる建築制限に対して、廃止や存続などの判断を早期に実施する必要があることから、既に都市計画決定されている路線の必要性等について「基本的な考え方」に基づき整理することを主な作業としています。

今後の鎌倉市の都市計画道路のあり方等の見直しについては、今回の見直し作業だけに留まらず、今後の都市を取り巻く状況の変化や目指すべき将来都市像を踏まえた確に行っていく方針です。

また、将来を見据えた快適な歩行者・自転車ネットワークの整備などの道路環境の抜本的な改善などについては、都市計画の総合的な観点から体系的に位置付ける必要があるため、鎌倉市都市マスタープランや鎌倉市交通マスタープランの改訂において重点的に施策の検討を行い、対応を図る必要があると考えています。

これは、鎌倉市都市マスタープランの評価・検証作業（白書 2011 平成 23 年 3 月）で示された「進展が順調でなかった分野については、従来からの課題に加え、時代状況の変化に伴う新たな課題への取組が必要である。」との方向性に基づき、鎌倉市都市マスタープラン等の見直しの中で、将来を見据えるとともに関連計画との整合を図りつつ行う予定としています。

(抜粋)

2. 都市計画道路の見直し方針【中間報告 その1】第1章4.(P1)の見直しの方針の着眼点を考慮すること。（特に防災対応）

- * 建築制限の長期化への対応
- * 鎌倉市独自の地域特性への配慮
- * 防災対応について
- * 将来の人口減少を見据えた交通需要予測
- * 必要最小限度の都市計画変更等
- * 見直し後の検証

(抜粋)

2) 総合的判断の基本的な考え方

1. 【ステップ1】から【ステップ3】の段階で存続及び変更と判断したものは、そのまま総合的判断に継承する。
2. 【ステップ2】で区間ごとに分割した路線について、都市計画道路は路線全体でその役割を担うものであるため、検証及び確認作業は全区間を通し実施する。
3. 「存続、廃止又はその他の変更の候補」及び「廃止の候補」とした路線については、その路線区間が担っている役割や交通ネットワークとの係わり、廃止した場合の影響、防災対策上の位置付けなど次の項目について再検証し確認する。

・役割及び検証内容の確認

路線種類/路線の持つ役割/交通マスタープランでの位置付け/防災対策

廃止又はその他の変更候補となった主な課題・問題点/課題問題点/課題問題点の解決方策

将来交通量に対する影響

・評価の項目

路線の持つ役割及びマスタープランでの位置付け（都市・交通）/防災対策

交通量の予測/事業実施の見込み/その他

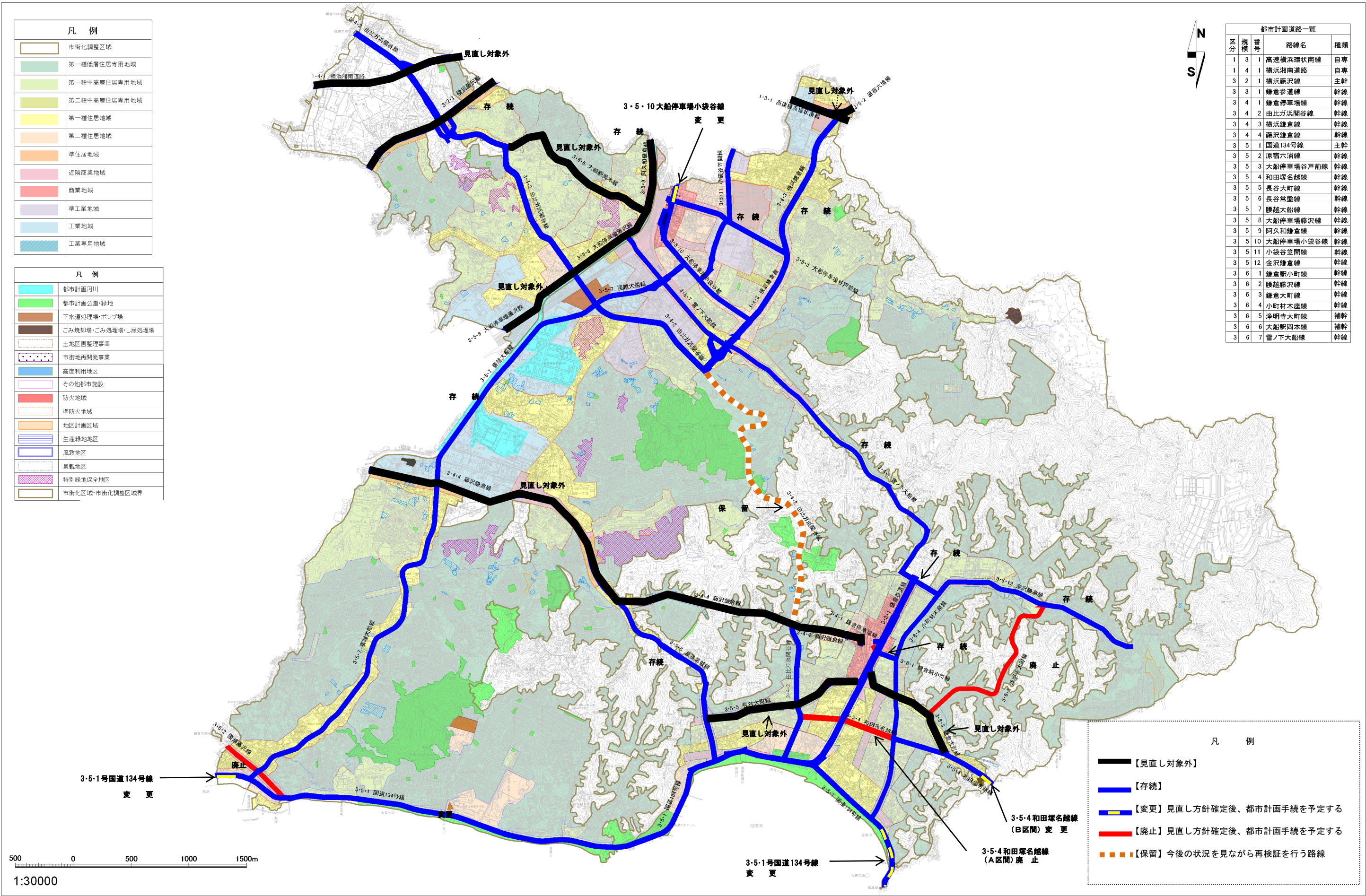
3) 総合評価結果

【自動車専用道路、幹線街路】

路線数	区分規模番号	①種類	名称	区間	代表幅員(m)	延長(m)	都市計画決定 当初決定 (※1旧法決定)	総合判定
1	1・3・1	自動車専用	高速横浜環状南線		27	450	県 H7	見直しの対象外
2	1・4・1	自動車専用	横浜湘南道路		18	1,200	県 H12	見直しの対象外
1	3・2・1	主幹線街路	横浜藤沢線		32	1,250	県 S47(S44)	見直しの対象外
2	3・3・1	幹線街路	鎌倉参道線		22	1,815	県 S47(S13)	存続
3	3・4・1	幹線街路	鎌倉停車場線		18	55	県 S47(S31)	見直しの対象外
4	3・4・2	幹線街路	由比ガ浜関谷線	A 区間	18	8,600	県 S47(S31)	存続
				B 区間				保留
				C 区間				存続
5	3・4・3	幹線街路	横浜鎌倉線		18	1,750	県 S47(S31)	存続
6	3・4・4	幹線街路	藤沢鎌倉線		16	4,830	県 S47(S13)	見直しの対象外
7	3・5・1	幹線街路	国道 134 号線		15	7,000	県 S47(S13)	変更
8	3・5・2	幹線街路	原宿六浦線		15	540	県 H7(S31)	見直しの対象外
9	3・5・3	幹線街路	大船停車場谷戸前線		15	1,100	市 S47(S31)	存続
10	3・5・4	幹線街路	和田塚名越線	A 区間	12	1,800	市 S47(S31)	廃止
				B 区間				変更
11	3・5・5	幹線街路	長谷大町線		12	1,400	県 S47(S31)	見直しの対象外
12	3・5・6	幹線街路	長谷常盤線		12	1,800	県 S47(S31)	存続
13	3・5・7	幹線街路	腰越大船線		12	6,340	県 H18(S13)	存続
14	3・5・8	幹線街路	大船停車場藤沢線		12	1,800	市 S47(S31)	見直しの対象外
15	3・5・9	幹線街路	阿久和鎌倉線		12	650	県 S47(S31)	見直しの対象外
16	3・5・10	幹線街路	大船停車場小袋谷線		12	1,470	市 H18(S31)	変更
17	3・5・11	幹線街路	小袋谷笠間線		12	1,380	市 S47(S31)	存続
18	3・5・12	幹線街路	金沢鎌倉線		12	2,300	県 S47(S31)	存続
19	3・6・1	幹線街路	鎌倉駅小町線	A 区間	11	200	市 S47(S13)	廃止
				B 区間				存続
20	3・6・2	幹線街路	腰越藤沢線		11	560	県 S47(S13)	廃止
21	3・6・3	幹線街路	鎌倉大町線		8	1,150	県 S47(S16)	見直しの対象外
22	3・6・4	幹線街路	小町材木座線		8	2,200	市 S47(S22)	存続
23	3・6・5	幹線街路	浄明寺大町線		8	1,600	市 S47(S31)	廃止
24	3・6・6	幹線街路	大船駅岡本線		9	1,600	市 S47(S31)	見直しの対象外
25	3・6・7	幹線街路	雪ノ下大船線		8	4,280	県 S47(S31)	存続

【区画街路】

路線数	区分規模番号	①種類	名称	代表幅員(m)	延長(m)	都市計画決定 当初決定 (※1旧法決定)	総合判定
1	7・6・1	区画街路	光明寺通り	8	200	市 S47(S22)	廃止
2	7・6・2	区画街路	魚勘通り	8	310	市 S47(S22)	廃止
3	7・7・1	区画街路	二楽荘通り	4	223	市 S47(S22)	廃止
4	7・7・2	区画街路	久保通り	6	180	市 S47(S22)	廃止
5	7・7・3	区画街路	稲瀬川通り	6	290	市 S47(S22)	廃止
6	7・7・4	区画街路	五所神社通り	6	150	市 S47(S22)	廃止
7	7・7・5	区画街路	扇ガ谷鉄道東通り	4	350	市 S47(S22)	廃止
8	7・7・6	区画街路	塔ノ辻通り	4	240	市 S47(S22)	廃止
9	7・7・7	区画街路	権五郎神社通り	4	40	市 S47(S22)	廃止
10	7・7・8	区画街路	上河原通り	4	50	市 S47(S22)	廃止
11	7・7・9	区画街路	モリソン通り	6	120	市 S47(S22)	廃止
12	7・7・10	区画街路	桶川通り	4	70	市 S47(S22)	廃止
					61,343		



総合評価のまとめ

見直し方針（案）

を次のように考えました。

評価の表示

今回の見直しは、都市計画道路の必要性、課題・問題点を洗い出し、解決方法等の案を導き出すとともに、見直し方針確定後に手続の実施を予定するものと長期的（将来）に計画するものとに分類し、「存続」「変更」等の方向性について次のように考えました。

【見直しの対象外】	【ステップ1】の結果により、見直しの対象外とした路線
【存続】	長期的（次回見直し以降）に計画を検討する路線
【変更】	見直し方針確定後、都市計画手続を予定する路線
【廃止】	見直し方針確定後、都市計画手続を予定する路線
【保留】	今後の状況を見ながら、再検証を行う路線

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

（【ステップ3】の表中、**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（【ステップ3】の表中、**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（【ステップ3】の表中、**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

【見直しの対象外】

ア．自動車専用道路であり広域的な幹線街路 2 路線

1・3・1 号高速横浜環状南線、1・4・1 号横浜湘南道路

イ．長期未着手の事項に該当しない幹線街路 9 路線

3・2・1 号横浜藤沢線、3・4・1 号鎌倉停車場線、3・4・4 号藤沢鎌倉線、3・5・2 号原宿六浦線、

3・5・5 号長谷大町線、3・5・8 号大船停車場藤沢線、3・5・9 号阿久和鎌倉線、3・6・3 号鎌倉大町線、

3・6・6 号大船駅岡本線

【存続】

ア．次回以降に計画を検討する路線 道路の構造の技術的基準に関する事項 5 路線 6 区間

3・4・2 号由比ガ浜関谷線 A 区間（起点国道 134 号線～藤沢鎌倉線までの区間）、

C 区間（横浜鎌倉線合流部～終点関谷東正院までの区間）、

3・5・11 号小袋谷笠間線、3・5・12 号金沢鎌倉線、

3・6・4 号小町材木座線、3・6・7 号雪ノ下大船線

イ．次回以降に、長期的に計画を検討する路線 道路の構造の技術的基準、課題問題点、新たな防災関係の

指針及び基準計画に関する事項 6 路線 6 区間

3・3・1 号鎌倉参道線、3・4・3 号横浜鎌倉線、3・5・3 号大船停車場谷戸前線、

3・5・6 号長谷常盤線、3・5・7 号腰越大船線、

3・6・1 号鎌倉駅小町線 B 区間（鎌倉参道線合流部～終点小町材木座線）

【変更】見直し方針確定後、都市計画手続を予定する路線 3 路線 3 区間

3・5・1 号国道 134 号線……市境不整合

3・5・4 号和田塚名越線 B 区間（小町材木座線～終点逗子市境までの区間）……市境不整合

3・5・10 号大船停車場小袋谷線……市境不整合（大船駅東口再開発事業で調整）

【廃止】見直し方針確定後、都市計画手続を予定する路線 4 路線 4 区間

3・5・4 号和田塚名越線 A 区間（起点由比ガ浜関谷線～小町材木座線までの区間）、

3・6・1 号鎌倉駅小町線 A 区間（起点鎌倉駅東口駅前広場～鎌倉参道線合流部）

3・6・2 号腰越藤沢線、3・6・5 号浄明寺大町線

区画街路の全路線 12 路線 ※

※区画街路は、全ての路線で現道が存在するため道路自体は、今後も存在する。

【保留】今後の状況を見ながら再検証を行う路線 1 路線 1 区間

3・4・2 号由比ガ浜関谷線 B 区間（藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線までの区間）

【存続、廃止又はその他の変更を検討する候補】の総合評価

① 3・4・2号由比ガ浜関谷線 A 区間 （起点国道 134 号線合流部～藤沢鎌倉線） B 区間 （藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線までの区間）[対象区間] C 区間（横浜鎌倉線～終点関谷字東正院）

都市計画道路は、路線全体によりその役割を果たすものであるため、ステップ3で存続候補としたA区間及びC区間を含め、全区間を通して検証し確認を行います。

ア．路線の持つ役割及び検証内容の確認

内		容	
役割及び検証内容の確認	路線種類	都市幹線街路	
	路線の持つ役割	本市の北西に位置する国道1号線と南部に位置する国道134号線へ直接連絡する唯一の路線であり、玉縄、大船、鎌倉地区を相互に結ぶ都市の骨格をなす幹線である。	
	交通マスタープランでの位置付け	広域的な交通環境を整えるため、外郭を取り囲む幹線道路である横軸に連絡する幹線道路の配置が必要と記載されている。 由比ガ浜関谷線は、横浜藤沢線から横浜鎌倉線までの機能強化、国道134号線から横浜鎌倉線まで2車線道路で連絡するとされている。	
	防災対策	国道1号線と国道134号線を直接連絡し、玉縄地区、大船地区、鎌倉地区を相互に結ぶとともに、主要地方道横浜鎌倉線が接続している路線であり災害対策上の重要性が高い。 また、地震防災対策特別措置法の避難地等に係る基準では、緊急輸送を確保するため必要な道路として、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路がこれに当たるとされている。こうしたことから、当路線は将来的には防災対策上重要性の高い緊急輸送路等としての性格を有する路線であると考えている。	
	廃止又はその他の変更候補となった主な課題・問題点（歴史的風土、緑地保全、景観との整合、地形地物との整合等）		
	課題問題点	現計画では、世界文化遺産登録の構成資産である歴史的風土特別保存地区や史跡指定地や鎌倉中央公園と(仮称)山崎・台峯緑地候補地の間等を地表式で通過する計画であり、歴史的風土や緑地保全に直接的に重大な影響を与える路線である。	
	課題問題点の解決方策	[方策1] B区間の廃止	
		[方策2] B区間を地下式とするなどの形式及びルート等の変更。 この場合も道路付属施設の検討など解決すべき課題を有するとともに、現計画に比べて総事業費が増大する。	
	将来交通量に対する影響	[方策1]	廃止により影響を受ける3・6・7号雪ノ下大船線は、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状況となり渋滞が発生する。
[方策2]		3・6・7号雪ノ下大船線の交通量が緩和されるとともに、3・3・1号鎌倉参道線、3・5・1号国道134号線など連絡している路線の交通量が緩和される。	

イ．3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間の総合評価

内 容		
評価の項目	路線の持つ役割及びマスタープランでの位置付け（都市・交通）	・ 左表ア．に示すとおり、当路線の持つ役割、位置付けは、大変重要である。 ・ 都市マスタープランでは、交通体系整備の観点からは、必要路線としている。また、市民意見や環境に配慮した整備手法などを考慮し検討するとされている。
	防 災 対 策	左表ア．に示すとおり、災害対策上、重要な路線と考えており、現在改訂中の地域防災計画の中で将来的な検討を進める必要がある。
	交 通 量 の 予 測	[方策 1]の場合、将来交通量の予測は、B 区間を廃止することによる雪ノ下大船線に与える交通渋滞の影響が大きく、支障があるため廃止困難である。
	事 業 実 施 の 見 込 み	事業実施の見込みは立っていない。
	総 合 的 判 断	・ 現計画のままでは、歴史的風土特別保存地区や史跡指定地、(仮称)山崎・台峯緑地候補地を通過するため、歴史的風土や緑地保全に直接的に重大な影響を及ぼす。 ・ [方策 2]の場合、平行している路線 3・6・7 号雪ノ下大船線の交通量が緩和される。 ・ 現計画を見直し、地下式とするなど形式及びルート等の都市計画変更を行うことも考えられるが、事業化の見通しのない中で新たな手続や建築制限を行うことは困難である。 ・ 国道 1 号線と国道 134 号線を直接連絡する唯一の路線であり、玉縄、大船、鎌倉地区を相互に結ぶ都市の骨格をなす幹線であり、将来的には防災対策上重要性の高い緊急輸送路等としての性格を有する路線である。 ・ B 区間を廃止した場合、並行している雪ノ下大船線へ渋滞の影響が及ぶと予測される。 ・ 現在、地区交通計画等のソフト的な施策の検討を進めており、今後流入抑制策の進展など渋滞緩和の効果が期待できる。また、将来の人口減少に伴い、車両保有台数の減少傾向も見込めるものと考えている。 ・ 神奈川県施行の広域的な路線であることから、市のマスタープラン等の改定の中で方向性を検討するに留まらず、県の広域計画との調整も必要となる。 ・ したがって、今後の状況も見ながら都市マスタープランや交通マスタープランの改定、次回の見直しなどにおいて代替ルートの検討も含め、広く市民意見を聴きながら再検証を行うこととし、現時点での見直しの方向性は「保留」とする。
総 合 評 価		保留

【廃止候補】の総合評価

[交通ネットワークに關与している路線]

① 3・5・4 号和田塚名越線 A 区間（起点～小町材木座線までの区間） [対象区間]

B 区間 (小町材木座線～終点逗子市境)

都市計画道路は、路線全体によりその役割を果たすものであるため、ステップ3で存続候補・変更としたB区間を含め、全区間を通して検証し確認を行います。

ア. 路線の持つ役割及び検証内容の確認

内 容		
役割及び検証内容の確認	路 線 種 類	都市幹線街路
	路 線 の 持 っ 役 割	大半は、地区幹線道路として、幹線道路の自動車交通機能を補完する道路であるが、一部区間(B 区間のうち 3・6・3 号鎌倉大町線合流部から終点の逗子市境まで（県道鎌倉葉山線部分））は、広域的道路ネットワークである「かながわ交通計画」に位置付けられている。
	交通マスタープランでの 位 置 付 け	地区幹線道路として、幹線道路の自動車交通機能を補完する道路とされている。
	防 災 対 策	一部区間（B 区間(県道鎌倉葉山線部分)）は、県地域防災計画で緊急輸送路(第 2 次路線)とされている。
	廃止又はその他の変更候補となった主な課題・問題点 （市街地形成機能 地形・地物との整合 等）	
	課 題 問 題 点	A 区間は、第一種住居地域などの高容積が指定されている区域内に存在し、新設の整備計画であり、対象地は長期間の建築制限を掛けている区間である。 既成市街地内の整備計画（新設道路）であるため、コミュニティの分断や自動車交通による周辺環境の悪化が懸念される。
	課題問題点の解決方策	A 区間の廃止
将来交通量に対する影響	3・6・3 号鎌倉大町線、県道鎌倉葉山線に与える影響は許容値内である。	

イ. 3・5・4 号和田塚名越線 A 区間 (起点～小町材木座線までの区間) の総合評価

		内 容
評価の項目	路線の持つ役割及びマスタープランでの位置付け (都 市 ・ 交 通)	交通マスタープランでは、地区幹線道路として、幹線道路の自動車交通機能を補完する道路とされている。 都市マスタープランで、当区間は地域間を結ぶ主要道路の実現性の再検討を行う区間として位置付けられている。
	防 災 対 策	避難路の規模構造に関する計画指針に基づく基準は充足しているが、市道や他路線により機能の代替が可能。
	交 通 量 の 予 測	廃止の影響を受ける対象路線の混雑度の指標が 0.91～1.13 であるため、この区間の廃止は可能である。
	事 業 実 施 の 見 込 み	事業実施の見込みは立っていない。
	総 合 的 判 断	第一種住居地域、近隣商業地域、第一種中高層住居専用地域などの高容積が指定されている区域内に存在し、長期未着手により権利者に長期間の建築制限を実施している状況、及び必要性についても「低」とした区間であるため廃止と判断した。
総 合 評 価		区 間 廃 止

② 3・6・5 号浄明寺大町線

ア. 路線の持つ役割及び検証内容の確認

内 容		
役割及び検証内容の確認	路 線 種 類	補助幹線街路
	路 線 の 持 つ 役 割	3・5・12 号金沢鎌倉線と 3・6・3 号鎌倉大町線を連絡する機能を有している。
	交 通 マ ス タ ー プ ラ ン の 位 置 付 け	地区幹線道路として、幹線道路の自動車交通機能を補完する道路とされている。
	防 災 対 策	避難路の規模構造に関する計画指針に基づく基準を充足していない。
	廃止又はその他の変更候補となった主な課題・問題点（歴史的風土、緑地保全、景観との整合、他事業との整合 等）	
	課 題 問 題 点	世界文化遺産登録の構成資産である歴史的風土特別保存地区や史跡指定地を地表式で通過し、歴史的風土や緑地保全に直接的に多大な影響を与える計画である。
	課題問題点の解決方策	路線の廃止
将来交通量に対する影響	廃止により影響を受ける小町材木座線への支障は無い。	

イ. 3・6・5 号浄明寺大町線の総合評価

内 容		
評価の項目	路線の持つ役割及びマスタープランでの位置付け (都 市 ・ 交 通)	交通マスタープランでは、地区幹線道路として、幹線道路の自動車交通機能を補完する道路とされている。 都市マスタープランで、当区間は地域間を結ぶ主要道路の実現の再検討を行う区間として位置付けられている。
	防 災 対 策	避難路の規模構造に関する計画指針に基づく基準を充足していない。
	交 通 量 の 予 測	廃止の影響を受ける対象路線の混雑度の指標が 1.0 未満であるため、この区間の廃止は可能である。
	事 業 実 施 の 見 込 み	事業実施の見込みは立っていない。
	総 合 的 判 断	歴史的風土や緑地保全に直接的に多大な影響を与え、また廃止の影響を受ける対象路線の影響は小さいことから、廃止と判断した。
総 合 評 価		路線廃止

【交通ネットワークに関与しない路線】の総合評価

① 3・6・1号鎌倉駅小町線A区間（鎌倉参道線から鎌倉駅東口駅前広場まで）

ア．路線の持つ役割及び検証内容の確認

内 容		
役割 及び 検証 内容 の 確 認	路 線 種 類	補助幹線街路
	路 線 の 持 つ 役 割	鎌倉駅東口駅前広場と3・3・1号鎌倉参道線を連絡するとともに、鎌倉駅小町線（B区間）との連絡機能を有している。
	交 通 マ ス タ ー プ ラ ン の 位 置 付 け	地区幹線道路として、幹線道路の自動車交通機能を補完する道路とされている。
	防 災 対 策	避難路の規模構造に関する計画指針に基づく基準を充足していない。
	廃止又はその他の変更候補となった主な課題・問題点（代替機能を有する現道がある、地形・地物との整合 等）	
	課 題 問 題 点	商業地域の高容積が指定されている区域内の長期未着手の区間で、権利者に長期間の建築制限を掛けている区間である。
	課題問題点の解決方策	区間の廃止
	将来交通量に対する影響	交通ネットワークに関与しない。

イ．3・6・1号鎌倉駅小町線A区間の総合評価

内 容		
評価 の 項 目	路線の持つ役割及びマスタープランでの位置付け（都市・交通）	交通マスタープランでは、地区幹線道路として、幹線道路の自動車交通機能を補完する道路とされている。
	防 災 対 策	避難路の規模構造に関する計画指針に基づく基準を充足していない。
	交 通 量 の 予 測	交通ネットワークに関与しない。
	事 業 実 施 の 見 込 み	事業実施の見込みは立っていない。
	総 合 的 判 断	代替機能を有する現道が存在しており、区間の必要性の評価も「低」の区間であるため廃止と判断した。
	総 合 評 価	区間廃止

② 3・6・2号腰越藤沢線

ア．路線の持つ役割及び検証内容の確認

内 容		
役割 及び 検証 内容 の 確 認	路 線 種 類	補助幹線街路
	路 線 の 持 つ 役 割	県道467号線と3・5・7号腰越大船線、3・5・1号国道134号線への連絡機能を有している。景観百選に「江ノ電のある風景」として位置付けられるなど、景観面への配慮を優先すべき路線である。
	交 通 マ ス タ ー プ ラ ン の 位 置 付 け	地区幹線道路として幹線道路の自動車交通機能を補完する道路とされている。
	防 災 対 策	避難路の規模構造に関する計画指針に基づく基準を充足していない。
	廃止又はその他の変更候補となった主な課題・問題点（景観に与える影響、地形・地物との整合 等）	
	課 題 問 題 点	近隣商業地域の高容積が指定されている区域内の長期未着手の区間で、権利者に対し長期間の建築制限を掛けている区間である。
	課題問題点の解決方策	路線の廃止
	将来交通量に対する影響	交通ネットワークによる将来需要推計では、現道の能力で対応可能である。

イ．3・6・2号腰越藤沢線の総合評価

内 容		
評価 の 項 目	路線の持つ役割及びマスタープランでの位置付け（都市・交通）	交通マスタープランでは、地区幹線道路として幹線道路の自動車交通機能を補完する道路とされている。
	防 災 対 策	避難路の規模構造に関する計画指針に基づく基準を充足していない。
	交 通 量 の 予 測	交通ネットワークによる将来需要推計では、現道の能力で対応可能である。
	事 業 実 施 の 見 込 み	事業実施の見込みは立っていない。
	総 合 的 判 断	近隣商業地域の高容積が指定されている区域内の長期未着手の区間で、権利者に対し長期間の建築制限を実施している状況、及び2車線を有する現道が存在しており区間の必要性の評価も「低」の区間であるため、都市計画道路としては廃止と判断した。
	総 合 評 価	路線廃止

5. 見直し方針（素案）に依らない都市計画変更が必要な場合の方針

本方針(案)以外の理由で都市計画変更を行う場合は、次の優先性を考慮し実施するものとします。

- 1) 鎌倉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下「整・開・保」という。）（平成 21 年 9 月 18 日告示）において示されている「概ね 10 年以内に整備することを予定する路線」に係る事業実施のために必要な都市計画変更等は、関係機関と協調し手続を行う。
- 2) 鎌倉市第 3 次総合計画第 2 期基本計画（後期実施計画）で確実に事業計画の採択が見込まれる事業については、都市計画変更等の手続を行う。
- 3) 今回の都市計画道路も関連する市街地再開発事業若しくは区画整理事業などについては、事業実施が確実であるとの見込みがついた場合、適切な時期に当該事業が影響する範囲について都市計画変更等の手続を行う。
- 4) その他、災害の発生等により、早急な整備を要する場合に伴う手続は、関係機関と調整し手続を行う。

6. 今後の見直しの予定

都市計画道路見直しは今回で終了するものではなく、鎌倉市の将来像を見据えつつ概ね 10 年間のスパン（評価検証は 5 年）で実施し継続して行くことを原則とし、今後示される災害対策に関する国県等から示される基準、及び市が実施した社会実験等を踏まえた交通需要管理の方策などの進捗状況を踏まえた反映を行う必要があります。

7. 計画区域内の都市計画制限の緩和

1) 建築制限緩和の導入

都市計画道路見直しの基本的な考え方では、「見直し結果、事業実施の見込みを勘案のうえ、建築制限の緩和を行っていく。」としています。緩和については、現在事業認可を取得し、整備期間が明確となっている路線、及び事業化に向けて計画中の路線以外は、全て緩和の対象とします。

2) 建築制限緩和の内容（都市計画法第 53 条関連事項）

基本的な考え方では、「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く。」としており、概ね次のような緩和内容を予定し、別途運用基準等を策定したうえで緩和を行っていくものとします。

ア. 階数の緩和

- 3 階建てまで可（現行 2 階建てまで。）。地下階は不可。
- ただし、地形的に掘込みでしか車庫が設置できない場合は、一定の条件下での掘込み車庫は可とする。

イ. 建物の構造

- 【現行】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物であること(都市計画法第 54 条第 3 項)。
- ⇒
- 緩和しない。
(※容易に移転し、又は除却できる構造物とする必要があるため。)

