

| No. | 対象路線 | 意見要旨 | 意見 | 市の考え方 |
|-----|-----------------------------|--|---|--|
| 1 | — | 「第2章ステップ2」について必要性の判断を行う評価項目の一つである「歩行者機能」は、他の項目と同一の基準で評価されるべきではない。歩行者の安全は第一優先なのだから、現状で歩行者の安全が確保されていない道路は歩行者機能「高」とすべきである。また歩行者機能が「高」である路線は、必要性を「高」にするべきである。「第1章 都市計画道路の見直しの背景」について「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は鎌倉市都市マスタープラン、鎌倉市交通マスタープランの改定において検討する」とあるが、歩行者の安全を第一優先に考え、先送りせずに実施して欲しい。 | “第2章 都市計画道路の見直しの内容”、“2. 都市計画道路の必要性の検証”の必要性の判断を行う評価項目の“歩行者機能”が他の評価項目と同一基準で評価されている事に違和感があります。歩行者（人）の安全は第一優先に考え“歩行者機能”が“高”であれば必要性は“高”にすべきではないでしょうか。また、車道と歩道が分離されていない“歩行者の安全が確保されていない道路”はすべて“歩行者機能”は“高”と評価されるべきではないでしょうか。検証項目の“歩行者機能”の順番が“自動車の交通機能”の次にくる事自体、“人のための都市計画”ではなく“車のための都市計画”に感じます。 “第1章 都市計画道路の見直しの背景”、“1. 見直しの背景”で“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は鎌倉市都市マスタープラン、鎌倉市交通マスタープランの改定において検討”とありますが、“歩行者機能の問題”は先送りせず、“子供、高齢者が安心して外にでられる環境”、“鎌倉へ観光にくる観光客が安全に観光できる環境”、“鎌倉で生活する市民が安全に生活できる環境”を構築するため、歩行者（人）の安全を第一優先に考えた“人の為の都市計画”作りをお願いします。 | ステップ2では、「自動車の交通機能」など、13の検証項目について個別に検討し、項目ごとに重要度の違いがありますが、極力、定性的または定量的な方法により客観的な評価を行うよう努めました。（中間報告その1 P6） 歩行者機能の評価基準は、「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(旧法)で定めた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。」としており、「都市マスタープラン等への役割等の置付け」「交通バリアフリー法の重点整備地区内の特定経路等の位置付け」「あんしん歩行エリアの区域への位置付け」「観光客の混雑度」等から判断しております。 なお、ご意見にあります、歩行者の安全性を優先することにつきまして、重要なことと認識しており、道路環境の抜本的な改善などについては、都市マスタープランや交通マスタープランの改訂などで重点的に検討を行い対応を図る必要があると考えております。 |
| 2 | — | 都市計画道路の見直し作業は結構なことである。見直しの結果、廃止とされない路線について、やむを得ず、整備に時間が掛かるならば、それによって対象者が蒙る不利益を小さくする具体的な策を明らかにして頂きたい。 | 自宅敷地の中央に60年前、由比ガ浜関谷線の道路予定地として線を引かれた者には、今更との感をぬぐえないが、必要性を含めた見直し自体は結構なことであろう。しかし、土地収用を始めとして、実現までにどの位の年月が掛かるかについては触れられていない。これでは、当事者にとっては、全く意味が無く、長きに渡る「蛇の生殺し」状態が、更に続く。 ご担当の職員の方々は、真面目に仕事をされているとは思いますが、その方々の生まれる前からの計画に振り回され、将来計画も立てられない者のいることを知り、是非、その解決にも力を注がりたい。 市民として、筋の通ったことに協力することは当然と思うが、それを良いことに、時間の経過を無視したような計画は、現代の行政の計画とは言えないだろう。あくまで、実現の見直しを含めたものでなければ、責任ある計画とは言えず、それでは市民の権利を侵害し続ける、独りよがりな幻夢に過ぎないことを自覚して欲しい。 社会に大きな変革が起きている現在、（もし「お役所仕事」の「お役所」であるならば、それに求めることは無理かも知れないが、）過去に囚われることなく、勇断を持って、実現を見通した計画を考えて頂きたい。それこそが、「世界遺産」など、本当の「世界」に通じることであると考える。そして、もし、やむを得ず、時間が掛かるならば、それによって対象者が蒙る不利益を小さくする具体的な策を明らかにして頂きたい。 他の多くの方と同様に、道路の新設そのものに対して異議を唱えたこともない。正しい理由と筋が通っているならば良いだろう。しかしそのように、ことを荒立てないのを良いことに、大きな迷惑を平気で？掛け続けられるのは許し難い。 | 全国的に、都市計画道路の整備がすすまない状況から、都市計画道路の見直しを行っているところがあります。第1章 「4. 今回の見直しの方針の着目点」で記載していますように、事業実施の見込みは立っていないが存続が必要とした路線においては、建築制限の緩和を検討いたします。 |
| 3 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線A区間 | 由比ガ浜関谷線A区間の未整備部分については、コミュニティ分断や交通障害の懸念から、必要性の再検討を要する。 | ステップ1に対する意見おおむね区画街路の見直しを含め妥当と思われる。ステップ2に対する意見由比ガ浜関谷線…B区間、C区間の必要性の判断は妥当と考えるが、A区間のうち、海沿いの134号線から長谷～材木座への通ずる路線までの完成した部分を除く区間は、すで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整備によるコミュニティ分断などの影響も懸念される。さらに県道から江ノ電軌道敷まで60～70mの短い区間に踏切ができることになり、逆に交通障害を引き起こすことにもなりかねない。必要性中となっているが再検討を要する。 | ご意見にあるように、江ノ電の軌道と交差するため、(13)地形・地物との整合の項目では「低」(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)の評価としていますが、全13項目のトータルでは「必要性中(比較的必要性が高い路線)」となっています。 また、A区間については、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り、これまでも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ます。 |
| 4 | 3・6・7号雪ノ下大船線 3・5・7号腰越大船線 | 「第2章ステップ2」における雪ノ下大船線と腰越大船線についての「歴史的風土及び景観に与える影響」の評価に、疑問を感じる。 | 雪ノ下大船線と腰越大船線を比較した場合、後者は北鎌倉・鎌倉を通るにも関わらず、歴史的風土及び景観に与える影響について、前者が高、後者が低となっている点について、どのような価値判断があるのか何かしらの意図があるのか疑問を感じる。 | 「第2章ステップ2」個別路線ごとの必要性の検証において、3・6・7号雪ノ下大船線は、北鎌倉・鎌倉を通るため、景観に与える影響は大きなものと考えております。(6)景観に与える影響は、13ページの評価基準で、「景観資産への影響に関して調整を要する」ため「低(*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)」と評価しています。都市将来像を目指した都市マスタープランにおいて、区域ごとに方針を定めており、雪ノ下大船線は古都景観区域内にあることから、このような評価としています。 3・5・7号腰越大船線は古都景観区域を通過するものではないため、同評価項目については、「景観資産への影響が少ないと想定される」ため「高(*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)」と評価しているものです。 *P13検証項目及び評価基準の説明より |

| No. | 対象路線 | 意見要旨 | 意見 | 市の考え方 |
|-----|--------------------------------|--|---|---|
| 5 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線 | 鎌倉市は交通インフラの整備が悪い。3・4・2号の由比ガ浜関谷線の実施こそが最優先されるべきである。3・4・2号由比ガ浜関谷線の整備により、3・5・12号の金沢鎌倉線、3・5・1号の国道134号線の渋滞による排ガスは半減すると考える。この由比ガ浜関谷線を背骨（ハイウェイ）にして、路辺は街路樹で覆って緑のトンネルとし、緑地の保全をしながら、展望の良い所に1～2ヶ所見晴らし台を設置することを提案する。また、野村総合研究所跡地や北条常盤亭跡地の利用に向けた道路整備を提案する。緑地の保全は必要であるが、世界遺産登録に直接係る所ではないため、最大限緑の保全をしながら、都市計画を立てたいものである。 | 私が鎌倉に転入して一番後悔していることは、こんな交通インフラの悪い所へどうして気付かずに来てしまったのかということでした。栄区から西御門の自宅まで帰るのに1時間前後掛かるのは度々です。幹線道路3・6・7号雪ノ下大船線は100%整備されたとなっていますが、確かにこれ以上拡張できない感じはしますが、この狭い道路がそうなのです。私は何回か3・4・2号の由比ガ浜関谷線の実施こそが最優先されるべきだと進言してきました。3・5・12号の金沢鎌倉線、3・5・1号の国道134号線の渋滞による排ガスはこの由比ガ浜関谷線の開通によって半減します。この由比ガ浜関谷線を背骨（ハイウェイ）にして、路辺は街路樹で覆って緑のトンネルとし、緑地の保全をしながら、展望の良い所に1～2ヶ所見晴らし台を設置することを提案いたします。また、無策のまま、活用に展望のない、野村跡地に通ずる道路を造って、繋いで、この跡地を市民のパラダイスにすれば十分に活用できます。又この跡地へは常盤亭からも入れるように歩道整備をして、大仏ハイキングコースに繋ぎ、屋上からの展望を楽しむ観光名所にする。又北鎌倉からこの幹線道路に繋ぐ瓜ガ谷線を、住民のエゴを廃して拡張して、野村跡地へのインフラを更に良くする。緑地の保全は必要であるが、世界遺産登録に直接係る所ではない。市民の感覚で天秤に掛けて、最大限緑の保全をしながら、都市計画を立てたいものである。以上重ねて提案し、私の意見と致します。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 6 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 都市計画道路としての必要性を低いとした総合評価について、肯定的に評価する。津波等の防災上の観点に照らし、道路が必要との指摘もありえようが、山並が続く当該地区にあっては、道路に防災上の機能を果たさせることよりも、山への避難を容易にすることの方が、費用対効果の面からも望ましいと考える。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線のB区間について、まちづくり条例との整合性に言及した評価は正しいと考える。また、津波等の防災上の観点に照らし、道路が必要との指摘もありえようが、このように山並が続く当該地区にあっては、道路に防災上の機能を果たさせることよりも、地形をそのままとして、山への避難を容易にすることの方が、費用対効果の面からも望ましいと考える。当該区間の都市計画道路としての必要性を低いとした総合評価について、市民として肯定的に評価する。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 7 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線A区間 3・4・3横浜鎌倉線 | 由比ガ浜関谷線A区間は、近隣道路の渋滞や生活道路への車の渋滞があることから、早期の整備を願う。由比ガ浜関谷線と横浜鎌倉線の山崎跨線橋からの延伸による接続は、小袋谷交差点の渋滞解決のため不可欠である。 | ① 由比ガ浜関谷線のA区間については、近隣道路の渋滞、生活道路への車の進入があることから、早期に整備して頂ければ幸いです。特に山崎浄化センターから天神下交差点の間については、道幅が細く、運転者、歩行者ともに危険が伴うことから、早期の整備をお願いします。その際には、景観との調和を考え、広い歩道の整備も必要であると考えます。②横浜鎌倉線と由比ガ浜関谷線との接続については、小袋谷交差点の渋滞解消のために不可欠と考えます。今回の見直し案とは直接関係はありませんが、天神下交差点周辺（京急道路からURレーベンスガルテンとの間）に狭隘箇所があることから、道路の拡張についても考えていただきたいと思います。見直しに際しては、旧来の計画を、長期着工していないから計画を見直す、というのではなく、50年後、100年後の子供たちに住みよい住環境を提供することも行政の役割の一つではないかと考えます。市の職員の皆さまの頑張りにより期待しております。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちA区間は、(13)地形・地物との整合の項目では「低」の評価としていますが、全13項目のトータルでは「必要性中（比較的必要性が高い路線）」となっています。また、B区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。ご意見にある、天神下交差点周辺の狭隘箇所の拡張については、現時点では実施する予定はありませんが、事業課あてにご要望があったことを伝えます。 |
| 8 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。市民意見の聴取の際は、広報手段をホームページや広報がまくらに限らずに、広く周知して欲しい。 | 鎌倉のように自然環境、景観を大切にしたいという意識が市の行政当局には薄いと思われ、慎重に考慮しなければなりません。特に自然環境は一旦壊すと元通りにすることは難しい。その意味で由比ガ浜関谷線を造ることには大反対。今迄保全して来たものを破壊することは許されません。なお市民に意見を求めるならばパソコン上と広報以外にも広くお知らせ下さい。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。都市計画道路の見直しに係る市民意見募集は、今回実施したものも含め、3回行う予定です。第2回目の意見募集は、「ステップ3～4」の結果について「中間報告その2」としてまとめ、11月下旬から30日間実施いたします。実施に際しては、広報がまくら、ホームページ及び各支所へ配布資料を用意するなどにより周知を行う予定です。ご理解いただきますようよろしくお願いいたします。 |
| 9 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | 鎌倉市に40年以上、住んでいるが景観を大切にしたいという意識が市の行政当局には薄いと思われざるを得ない。これ以上の乱開発は止めて欲しい。由比ガ浜関谷線を造ることには絶対に反対する。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |

| No. | 対象路線 | 意見要旨 | 意見 | 市の考え方 |
|-----|------------------|---|---|--|
| 10 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | 見直しをして頂くようお願い致します ・北鎌倉駅付近や円覚寺から遠望できる台峯の稜線が破壊され北鎌の景観を大きく損なうことになる ・台峯と一帯となった部分と位置づけられる、老人の畑や眺望台が通過点になっており、これが実現されれば台峯緑地の価値が失われてしまう ・車が増え、台峯緑地の動植物の生態系に影響を及ぼすことが予想される。CO2の影響が人にも害 ・ユネスコの遺産登録予定地のバッファゾーン通過設計が世界遺産の環境を大きく損ねる。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 11 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | 北鎌倉駅付近や、円覚寺から遠望できる台峯の稜線が壊され、北鎌倉周辺の景観を損なうことになり、通称老人の畑や、眺望台が通過点になっていて、これが実現すれば、台峯緑地の価値が失われてしまいます。車の交通量が大幅に増えることになり、瓜が谷・台峯緑地内の貴重な動植物の生態系に影響を及ぼすことが予想されます。ユネスコの遺産登録予定地のバッファゾーンを通過する設計になっており、世界遺産の環境を大きく損ねます。車の排気ガスが谷戸全体に滞留すると予想され、住民の健康を大きく損ねます。以上5点の理由により「都市計画道路見直し」を要望いたします。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 12 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | ①北鎌倉駅付近や、円覚寺から遠望できる台峯の稜線が破壊され、北鎌倉の景観を大きく損なうことになり、通称老人の畑や、眺望台が通過点になっており、これが実現されれば、台峯緑地の存在がなくなります。 ②台峯と一帯となった部分と位置づけられる、老人の畑や、眺望台が通過点になっており、これが実現されれば、台峯緑地の存在がなくなります。 ③車の交通量が大幅に増えることで、台峯緑地内の貴重な動植物の生態系に多大な影響を及ぼすことになるでしょう。 ④ユネスコの遺産登録予定地のバッファゾーンを通過する設計になっており、世界遺産としての環境を大きく損ねます。又、車の排気ガスによる住民の健康被害。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 13 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、社会状況の変化や設置の必要性が低いこと、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | 次に挙げた点により、計画道路指定の見直しをお願いいたします。 ①計画されてから50年以上が過ぎており、現況と大きくずれている。 ②道路の必要性が感じられない。 ③台峯の稜線が破壊されるのみならず、貴重な自然の破壊につながる。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 14 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | 3・4・2幹線街路由比ガ浜関谷線に関しての意見です。 すでにご検討されているようですが、以下の理由で反対です。 家族ともども反対しています。 ・北鎌倉駅付近や、円覚寺から遠望できる台嶺の稜線が破壊され、北鎌倉の景観を大きく損なうことになる。 ・台嶺と一帯になった部分と位置づけられる、老人の畑や眺望台が通過点になっており、これが実現されれば、台峯緑地の価値が失われてしまう。 ・車の交通量が増えることで、台峯緑地内の貴重な動植物の生態系に影響を及ぼし、破壊されてしまう。 ・ユネスコの世界遺産登録予定地のバッファゾーンを通過することになっており、世界遺産としての価値がほとんど失われてしまう事になる。 さらに、すでにご検討されている下記の項目もあります。 ・歴史的風土特別保存地区内・史跡指定地を通過・古都・緑地・史跡・文化財・景観等・史跡指定等があり整備について、困難性がある。 ・②③ 長期未着手。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |

| No. | 対象路線 | 意見要旨 | 意見 | 市の考え方 |
|-----|------------------|---|--|--|
| 15 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | 3・4・2 幹線街路由比ガ浜関谷線に関しての意見です。 すでにご検討されているようですが、以下の理由で反対です。 ・北鎌倉駅付近や、円覚寺から遠望できる台峯の稜線が破壊され、北鎌倉の景観を大きく損なうことになる。 ・台峯と一体になった部分と位置づけられる、老人の畑や眺望台が通過点になっており、これが実現されれば、台峯緑地の価値が失われてしまう。 ・車の交通量が増えることで、台峯緑地内の貴重な動植物の生態系に影響を及ぼし、破壊されてしまう。 ・ユネスコの世界遺産登録予定地のバッファゾーンを通過することになっており、世界遺産としての価値がほとんど失われてしまう事になる。 さらに、すでに検討されている下記の項目もあります。 ・歴史的風土特別保存地区内・史跡指定地を通過・古都・緑地・史跡・文化財・景観等・史跡指定等があり整備について、困難性がある。 ・②③ 長期未着手。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地・古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 16 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | ① 北鎌倉駅付近や、円覚寺から遠望できる台峯の稜線が破壊され、北鎌倉の景観を大きく損なう事になります。 ② 台峯と一体となった部分と位置づけられる、老人の畑や眺望台が通過点になっており、これが実現されれば、台峯緑地の価値が失われてしまいます。 ③ 車の通行量が大幅に増える事で、台峯緑地内の貴重な動植物の生態系に影響を及ぼす事が予想されます。 ④ ユネスコの遺産登録予定地のバッファゾーンを通過する設計になっており、世界遺産としての環境を大きく損ねます。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地・古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 17 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | 鎌倉市で、いままともに緑を残せているところはとても少ないと思います。緑は自然に残っているのではなく、市民が市と協力して意識的に残さないと、残らないと思います。台峯は長いことかけて守ってきた、大変価値のある鎌倉の自然です。そこに連なる周囲も、しっかりと残していかないと、結果として台峯を守ったとはいえないと思います。数年前、業者によるテニスコートの開発予定からもなんとか守りましたが、(北)鎌倉は、こうしていつも「開発地として狙われている」、おびやかされているといえると思います。また、車の交通量が今以上に増えたら、もう守れないと思います。車や人間の利便のための開発は、これ以上わたしたちは望んでいません。世界遺産に登録したいという希望のある鎌倉市としては、ぜひとも名誉にかけて守ってほしい、開発を阻止してほしいと思います。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地・古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 18 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | 鎌倉市都市計画道路・由比ガ浜関谷線の未着手部分につきましては、見直し・廃止の方向で、ご検討くださるよう切望いたします。昭和31年に、計画がなされてから50年以上が経過し、その間に社会情勢も大きく変化しており、現在、その存続の意義は薄いと思われます。ましてや、山崎・台峯緑地や史跡指定地を通過するなど、万一計画が進行するならば、北鎌倉周辺をはじめとする景観が損なわれるばかりか、交通量の増大により、台峯緑地の生態系に及ぼす影響は大きく、緑地としての存在意義も失はれかねないと思います。また、世界遺産登録予定地としての史跡指定地を通過するとすれば、世界遺産としての環境を大きく損ね、登録を目指している鎌倉市の汚点を残すものと考えます。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地・古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 19 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | 北鎌倉の景観と、台峯に連なる森を、これ以上破壊するのはやめてください。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地・古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 20 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | ぎりぎりの日時に都市計画道路の見直し方針について意見を求めていることを知りました。由比ガ浜関谷線は山崎・台峯緑地・古都保存法の特別保存地区・史跡化粧坂を通過するものです。世界遺産登録を目指す上で、ぜひ廃止して頂きたいと思います。古都鎌倉ということで、予算を使い世界遺産登録を目指すしながら、鎌倉の緑と歴史風土をこわすことは、よくないと思います。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地・古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |

| No. | 対象路線 | 意見要旨 | 意見 | 市の考え方 |
|-----|----------------------|--|---|---|
| 21 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | 1. 北鎌倉駅付近や、円覚寺から遠望できる台峯の稜線が破壊され、北鎌倉の景観を大きく損なうこととなります。 2. 台峯と一帯となった部分と位置づけられる、老人の畑や眺望台が通過点となっており、これが実現されれば、台峯緑地の価値が失われてしまいます。 3. 車の交通量が大幅に増えることで台峯緑地内の貴重な動植物の生態系に影響を及ぼすことが予想されます。 4. ユネスコ遺産登録予定地のバッファゾーンを通過する設計になっており、世界遺産としての環境を大きく損ねます。 5. 車の排気ガスが谷戸全体に滞留すると予想され、住民の健康を大きく損ねます。 6. 次世代の子供達のためにも貴重な自然が多く存在する台峯緑地を破壊するべきではない。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 22 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | 1. 北鎌倉駅付近や、円覚寺から遠望できる台峯の稜線が破壊され、北鎌倉の景観を大きく損なうこととなる。 2. 台峯と一帯となった部分と位置づけられる、老人の畑や、眺望台が通過点になっており、台峯緑地が失われる。 3. 車の交通量が大幅に増えることで、台峯緑地内の貴重な動植物の生態系に影響を及ぼす可能性がある。 4. ユネスコの遺産登録地の環境を大きく損ねる可能性がある。 5. 車の排気ガスが近隣住民の健康を大きく損ねる。 6. 子供たちのためにも貴重な自然が多くある土地を破壊するべきではない。 7. 利便性を考えることより、高齢者の増加による車のあり方や子供たちの生活の在り方を考慮すべきである。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 23 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。 | 由比ガ浜関谷線の見直し及び廃止については、昭和37年に山ノ内瓜ヶ谷に居を定めて以来、私の問題意識にあり、物故された町内の方々と共にこの計画を知る者の願いです。その理由は、野村不動産kkの第二期開発工事とこの道路の工事が一体化すれば、北鎌倉、特に瓜ヶ谷の環境破壊は明白だった。瓜ヶ谷川の暗渠化による拡幅工事に反対、台峯開発を阻止するため、町内会員は長い年月と労力をかけて現状を勝ち取っている。又、当時は逗子池子の米軍々用基地の利便のためこの道路の開通が望まれるのであって、古都鎌倉の中央の尾根の自然破壊は古都保存法に反するとの認識もあった。多くの市民の努力で、山崎台峯緑地として緑地保存地域が広がっている。その地区に接する車輛のための道路は、不要である。市民や外来者のためのハイキング用の小径として、永久に存在してほしい。予定地には、50年間に多くの住宅が建ち、道路計画は不可能と思っている市民、又この計画を知らない若い世代や新市民も、事実を認識すれば、見直し、廃止のパーセンテージは確実に高いものと思う。その人たちを代表し、又、物故された町内の先人たちの遺志も意見としてお伝えしたい。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 24 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間は、形式的変更ではなく廃止とすること。 | 都市計画道路(3・4・2号由比ガ浜関谷線)について北鎌倉台峯緑地は、神奈川県でも高い評価を受けている、自然度の高い緑地ですが、2004年12月多年にわたる鎌倉市民の活動と鎌倉市の努力が実を結び、買収が決まりました。買収決定後も生態系を良好に維持する為、台峯の里山的保全活動を続けている当会は、将来にわたり豊かな自然環境や景観が保たれるものと確信しておりますが「ぬえ」的存在として気がかりなのが台峯緑地を横切る上記都市計画道路の存在です。当該計画道路は1956年、今から57年前に当時の建設省指示で決まったようです。「もはや戦後ではない」という言葉がはやった年です。2002年国土交通省は「都市計画道路」全般の見直しを指示しました。意向を受けて県や市は検討を重ね、2012年鎌倉市は「都市計画道路の見直し方針」(中間報告)としてまとめ、公表しました。その中で当該道路については全体をA区間からC区間の3区間に分けそれぞれの区間ごとに「必要性」を判断しています。その結果、B区間(2800m)については新たに道路を設ける必要性は低いと判断しています。判断の根拠として自然度の高い山崎台峯緑地、古都保存法特別地区を通過するなどを挙げ、さらに踏み込んでB区間については「廃止または形式的変更」を検討すると記しています。当会は台峯の自然の重要性と多くの市民が台峯緑地保全の必要性を支持していることから、B区間廃止の判断は当然と受け止めます。ただし「形式的変更」の文言は不要です。「形式的変更」など曖昧な言葉は将来の道路の存続にもつながりかねません。世界遺産登録を標榜する鎌倉にとってもあり得ない選択です。当該区間の道路は「廃止」ですすめてください。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 25 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線A区間、B区間 | 都市街路3・4・2号由比ガ浜関谷線A区間B区間の廃止 A区間 鎌倉の中心への交通流入が増えるため B区間 山崎・台峯緑地に連なる現状の山の姿を変えることは古都法に反するため | 都市街路3・4・2号由比ガ浜関谷線A区間B区間の廃止 A区間 これ以上沢山の車が鎌倉の中心に入る道はいらない B区間 山崎・台峯緑地に連なる現状の山の姿を変えることは古都法に反する。 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちA区間は、(13)地形・地物との整合の項目では「低」の評価としていますが、全13項目のトータルでは「必要性中(比較的必要性が高い路線)」となっています。 また、B区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |

| No. | 対象路線 | 意見要旨 | 意見 | 市の考え方 |
|-----|----------------------------|---|--|--|
| 26 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線A区間、B区間 | 都市街路3・4・2号由比ガ浜関谷線A区間B区間の廃止 A区間 鎌倉の中心への交通流入が増えるため B区間 山崎・台峯緑地に連なる現状の山の姿を変えることは古都法に反するため | 都市幹線街路3・4・2号由比ガ浜関谷線A区間、B区間を廃止する A区間 既存の現在道に続く先には江ノ電が通っており道路が拡幅されれば車の流入が増え、渋滞になる。鎌倉中心部への車の流入をもっと減らすほうが良い。 B区間 緑地保存を進めている現在、山地の横を通るような道は鎌倉には不要 | 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちA区間は、(13)地形・地物との整合の項目では「低」の評価としていますが、全13項目のトータルでは「必要性中（比較的必要性が高い路線）」となっています。 また、B区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の並行路線に与える影響を検証する予定です。 |
| 27 | 3・5・4号和田塚名越線 | 3・5・4号和田塚名越線の廃止を要望する。 | 現在自宅は都市計画道路（和田塚名越線／路線番号3・5・4）内にあり、建築制限等を受け建物の建築をしました。今後数年以内に都市計画道路の事業決定がされ事業が開始されるのであれば、都市計画道路見直しは必要ありませんが、今現在の計画決定から先に進まないのであれば都市計画道路から解除して頂き、建物の建築に関して制限を受けないようにしたいです。 | 3・5・4号和田塚名越線の未着手区間(起点～小町材木座線：A区間)については、ステップ2で「必要性が低い」という結果となりました。 今後各路線ごとの廃止又は存続等についての判断は、今回の検証作業に続くステップ3「課題解決策の検討」、4「交通量の検証と総合評価」で実施いたします。 また、検証の結果、存続の必要性がある場合は、建築制限緩和の検討も必要と考えています。 |
| 28 | 3・5・4号和田塚名越線、3・4・2号由比ガ浜関谷線 | 3・5・4号和田塚名越線は、代替ルートが存在すること、建設の際の不経済性、景観の破壊、コミュニティ分断の理由から、廃止を支持する。3・4・2号由比ガ浜関谷線は、代替ルートが存在すること、建設の際の不経済性、景観の破壊、コミュニティ分断、小学校学区にあることという理由から、廃止を支持する。計画の実効性に乏しい地域では、3階建てまで認めるよう緩和措置を講じるべきである。既存道路の拡幅等を優先し、歩行者の安全に重点配慮すべきである。週末の一時的な混雑緩和以外に、新たな道路建設のメリットはなく、道路の新設はすべきでない。観光客による渋滞の緩和は、駐車場や公共交通機関、既存道路の整備により可能である。 | 都市計画道路の計画には、計画から長年実行されず、経済状況や環境を踏まえてその必要性に疑問を抱かざるを得ない道路が計画に含まれております。 ①3・5・4号和田塚名越線 以下の理由により絶対廃止を支持する。 ・由比ガ浜通りから下馬交差点ルート、和田塚交差点から海岸線ルートの2つも代替ルートが存在する。 ・計画では、滑川に新たな橋を建設されることとなるが不経済 ・住宅地の立退きは困難で不経済 ・一の鳥居、和田塚史跡周辺、ロシア大使館保養所（大正時代からの洋館庭園）と鎌倉らしい景観を破壊する計画となっている。 ・道路の南北に地域が分断されてしまう。 ②3・4・2号由比ガ浜関谷線 以下の理由により絶対廃止を支持する。 ・鎌倉の大事な文化・歴史・風土を損なうようなトンネル建設は断固反対 ・用地買収について不経済（由比ガ浜周辺を含め廃止を望む） ・大仏から手広交差点経由で代替ルートが確保されている ・寸松堂など重要な文化的価値のある建物、景観を破壊する計画となっている。 ・由比ガ浜周辺において東西で地域を分断、特に第一小学校学区の真ん中に幹線道路は設置すべきでない。 全体的に以下の点を配慮し、可能な限り道路計画は廃止すべき ・計画の実効性に乏しい地域では、直ちに3階建てまで認めるよう緩和措置を講じ、個人財産に対する不要な制限は緩和すべき（他の都市ではおおむね3階まで緩和している） ・既存道路の拡幅等を優先すべき。交通の利便性より、歩行者の安全に重点配慮すべき。 ・道路がない場所に、道路建設はこれ以上すべきでない。 ・交通量は週末の一時的な混雑緩和以外に、新たな道路建設のメリットはなく、住民の利便性は向上しない。 ・観光客による渋滞緩和は、駐車場と公共交通機関の整備、既存道路の整備により、可能であり、道路新設より経済性が高い。 | 3・5・4号和田塚名越線の未着手区間(起点～小町材木座線：A区間)については、ステップ2で「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」という結果となりました。 3・4・2号由比ガ浜関谷線は、国道1号と海岸線の3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要な幹線と考えていますが、ステップ2の検証項目の整理では、A～C区間のうちB区間は自動車の交通機能・土地利用との整合・環境機能等においては評価を「高」としたものの、この区間は(仮称)山崎・台峯緑地、古都保存法の特別地区、史跡化粧坂を通過することから、歴史的風土・緑地保全等のまちづくりとの整合や地形地物との整合などについて評価が「低」となりました。全13項目のトータルでは「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」となっています。 しかし、路線全体が、国道1号から3・5・1号国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線であり、災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての性格を有する路線と考えています。 今後各路線ごとの廃止又は存続等についての判断は、今回の検証作業に続くステップ3「課題解決策の検討」、4「交通量の検証と総合評価」で実施いたします。 また、検証の結果、存続の必要性がある場合は、建築制限緩和の検討も必要と考えています。 |
| 29 | — | 希少価値のあるこの美しい鎌倉の街をどうぞ守って下さい。 | はるか昔、先人達は、戦いに有利と云うだけでこの地に鎌倉幕府を開いた訳ではありません。この地の高い波動を知っていたのです。皇居、伊勢神宮や、出雲大社他など特別な場所と云うものがあるのです。それは、自然が作り出している物で破壊されたら元には戻すことが出来ないと云うエネルギーの低下を呼びます。それは、人間で例えば、血液や気の流れが悪くなれば病気になる様に、この地のエネルギーの低下は多々の問題を生み出し、住み難い鎌倉になってゆき、少しずつ繁栄とは逆の方向へ低迷の途をたどることも予測できます。自然は目に見えない図り知れないものまで守ってくれています。既に自然破壊からは予測不可能な問題、対処できない問題が各地で起きています。もしかして、ご存じないのですか？実際のところ、家の近くの森林伐採の後、台風の時など以前よりもかなり強い風雨が玄関の戸を叩く様になり驚きました。一人住まいですのでもとも恐怖を感じます。市のお役の方に本当の意味の知性を持って頂きたい。この鎌倉の未来の在り方はあなた方の責任の中にあるのです。「何が何でも。わずかな緑でも伐採はしない！」と、決めて下さい。希少価値のあるこの美しい鎌倉の街をどうぞ守って下さいませよう、切にお願い申し上げます。 | 鎌倉市では、広町・台峯・常盤山の3大緑地を始めとして緑保全に取り組んでおります。鎌倉市の行政計画である都市マスタープランや緑の基本計画などには、緑保全の方向性を位置付けており、それらに基づいて都市計画公園や特別緑地保全地区の指定などの都市計画決定をしてきました。 今後も、これらの取り組みを進めてまいりたいと考えております。 また、今回の作業を適切に進めるにあたって策定した「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)」の中においても、13の検証項目に鎌倉市独自の「(4)歴史的風土」「(5)緑地保全」「(6)景観に与える影響の度合い」の項目を設け、各路線・区間の必要性の検証を行っています。 |

| No. | 対象路線 | 意見要旨 | 意見 | 市の考え方 |
|-----|------|--|---|--|
| 30 | — | 既存道路の拡張、安全性確保が必要。北鎌倉に入る前の大船地区にパークアンドライドの拠点が必要。基本的に山ノ内・旧鎌倉地区への流入車両を減ずることが、投資削減への近道と考える。 | ・緑地を切り崩して新しい道路を造るよりも、既存道路の拡張、安全性確保が必要。 ・小袋谷交差点については、信号がついてしばらくたつが、未だに赤信号を理解しないドライバーも多く、また、判断能力の低い右折車ドライバーによる渋滞も多い。早急に右折レーンを設けるなどの施策展開が必要。 ・北鎌倉に入る前の大船地区にパークアンドライドの拠点が必要。基本的に山ノ内・旧鎌倉地区への流入車両を減ずることが、投資削減への近道と考える。 | 今回の見直し作業では、基本的考え方の中で、自転車や歩行者の交通機能の評価の他に、鎌倉市独自の「歴史的風土」「緑地保全」「景観に与える影響」を加えた13の検証項目について検討を行い、最終的には交通量推計を含めた総合評価により必要性の判断を行っていく予定です。 都市計画道路の整備は、財政的な面もあり、早急に整備を進めることは難しい状況ですが、当面の現実的な対応として、渋滞緩和の実行性を検証した上で交差点の改良等の部分的な整備を検討していく必要はあると考えています。 小袋谷交差点の改良については、道路管理者である神奈川県へ検討を要望してまいります。 交通渋滞に対し、市内への流入車両を減ずる施策は、有効な手段の一つと考えています。現在、市では、地区交通計画等ソフト的な面での検討も並行して進めているところです。 |
| 31 | — | 主婦の視点からは、歩道も車道も狭く観光客の方々が行きかう中で、幼稚園の送迎、日々の買い物等、車道はせまいために危険をとめない、歩道はスムーズに進まないなどから、道路の状態は本当によくないと思う。歩行者機能を特に十分考えていただきたい思いがあります。 | 都市計画道路の必要性の検証についての、評価表を拝見させていただきました。評価項目を13設けさまざまな観点から評価されていると思いました。私は子育て中の主婦ですので、毎日自転車で行動することが多いです。一番に思うのは、歩道も車道も狭いということです。観光客の方々が行きかう中で、幼稚園の送迎、日々の買い物等、車道はせまいために危険をとめない、歩道はスムーズに進まず、住みはじめて7年目になりますが、道路の状態は本当によくないと思います。古都鎌倉であるぶん、他の市よりむずかしいと思いますが、歩行者機能を特に十分考えていただきたい思いがあります。 | 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、都市マスタープランや交通マスタープランの改訂などで重点的に検討を行い対応を図る必要があると考えております。 |
| 32 | — | 環境に及ぼす影響が懸念されるため、新たな都市計画道路の建設を反対する。 | 世界遺産に登録を目指している鎌倉市にあるまじき自然破壊の態度です。昔に決めた計画だからと言って、公共事業を今の時代に復活させるなんて、断固反対です。八ツ場ダムと同じ官僚敵な発想、「鎌倉市よ お前もか」と言いたい！ | 都市計画道路の整備は、都市活動の維持や良好な市街地形成を図るため、今後も整備を進めていく必要があると考えており、現在でも大船立体事業(小袋谷跨線橋架け替え工事、県施工)などを進めています。 今回の見直し作業は、長期未着手の都市計画道路の必要性についての検証を目的としています。 作業を適切に進めるにあたって策定した「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)」の中において、13の検証項目に鎌倉市独自の「(4)歴史的風土」「(5)緑地保全」「(6)景観に与える影響の度合い」の項目を設け、各路線・区間の必要性の検証を行っています。 最終的に「廃止」とした都市計画道路においては、関係機関との調整を踏まえ廃止の手続を進めていく予定です。 |
| 33 | — | 鎌倉の環境を破壊する道路計画に反対する。 | 豊かな自然、歴史的風土に溢れた鎌倉の環境を破壊する道路計画に反対します。これ以上道路を造る必要はありません。 | 都市計画道路の整備は、都市活動の維持や良好な市街地形成を図るため、今後も整備を進めていく必要があると考えており、現在でも大船立体事業(小袋谷跨線橋架け替え工事、県施工)などを進めています。 今回の見直し作業は、長期未着手の都市計画道路の必要性についての検証を目的としています。 作業を適切に進めるにあたって策定した「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)」の中において、13の検証項目に鎌倉市独自の「(4)歴史的風土」「(5)緑地保全」「(6)景観に与える影響の度合い」の項目を設け、各路線・区間の必要性の検証を行っています。 最終的に「廃止」とした都市計画道路においては、関係機関との調整を踏まえ廃止の手続を進めていく予定です。 |