

No.	意見要旨及び個別意見番号	意見	対象路線	意見カテゴリ
1	1-1, 1-2 由比ガ浜関谷線は、A区間、B区間ともに廃止にして欲しい。	由比ガ浜関谷線はA区間、B区間ともに廃止にしてください。	3・4・2由比ガ浜関谷線A区間、B区間	廃止
2	2-1 都市計画道路（由比ガ浜関谷線）のB区間（藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線）については「廃止」を求める。 2-2 豊かな自然環境と歴史的景観の維持のため、都市計画道路の新設に反対する。 また、将来の人口減少予測が出ていることも、道路建設の必要性を根底から否定していると捉えるべき。 B区間を「廃止」つまり道路を新たに建設しなくても住民に悪影響を及ぼすとは考えにくく、むしろ次世代に胸を張って語り伝えられる方策と考える。	後世の為に「日本橋の上を通る首都高速道路」のような愚行を繰り返さないで鎌倉市では都市計画道路の見直し作業（2007年～2013年）を実地中です。この間、中間報告その1、中間報告その2を公表し、市民から意見の募集を行いました。（当基金は意見書を提出済み・詳細略） また都市計画審議会を2回実地しています（当会はいずれも傍聴参加）今回は過去2回にわたる意見公募の結果を反映し「都市計画道路の見直し方針（案）」としてまとめた上での意見募集です。都市計画道路の見直し方針（案）は「中間報告その2」と内容的には大きな違いはありません。都市計画道路（由比ガ浜—関谷線）B区間の総合評価結果は「保留」となりました。「保留」とは今後の状況を見ながら再検証を行う路線という意味です。現在までのところ、行政が事前に作成した「行程表」の筋書き通りに進んでいます。今後は、歴史的風土や緑地保全に対する影響と交通量、防災対策道路の課題をどのように調整するかという事になるのでしょうか。 当基金の見解は、都市計画道路（由比ガ浜—関谷線）のB区間（藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線）については「廃止」を求めるものです（詳細略）。もし「存続」となると幅9メートルの都市計画道路が台峯緑地から源氏山公園の歴史的風土と緑地保全されるべき地域に通ることになります。それは1964年の「東京オリンピック」開催に間に合わせるため1963年「日本橋」（重要文化財指定）を塞ぐように「急ごしらえ」に建設された首都高速道路の構図と重複することになります。このような計画はどのように美辞麗句をならべても後世の人に納得してもらうことは出来ません。 それより本計画を別の視点、つまり客観的事実から考察してはいかがでしょうか。 第一に「豊かな自然環境と歴史的景観の維持」という問題です。 鎌倉市は「市民憲章」本文の中で鎌倉の歴史的遺産と自然および生活環境を破壊から守り責任を以って次世代に伝えると宣言しています。また鎌倉市は世界遺産登録の意義として「鎌倉の歴史的遺産を大切に守り、次世代に残していくことを、世界に向けて示すと共に責任を以って、これを後世に伝える（鎌倉世界遺産登録推進委員会）と述べています。上記二つの事実からも明らかなように市民に、国民に、世界に約束した事柄を都市計画道路の新設と言うことで反故にすることは出来ません。 第二に将来人口統計の側面です。 2013年3月27日厚生労働省の国立社会保障・人口問題研究所は2040年には全都道府県の人口が2010年と比べ減少するとともに、65歳以上の人口の割合が3割を超えるとしています。鎌倉市の人口はどのように推移するでしょう。2010年17万4千人の人口は2040年には14万9千人に減少するとしています。（15%の減少）この事実は何を示しているのでしょうか。道路建設の必要性を根底から否定していると捉えるべきです。 このように客観的事実からも計画が如何に無意味なものであるか証明されています。 当基金としてはB区間を「廃止」つまり道路を新たに建設しなくても住民に悪影響を及ぼすとは考えにくく、むしろ次世代に胸を張って語り伝えられる方策と考えます。以上	3・4・2由比ガ浜関谷線B区間	廃止 緑・景観保全
3	3-1, 3-2 台峯隣接地域を通るような道路は絶対に作らないでほしい。	台峯隣接地域を通るような道路は絶対に作らないでほしいです。 残された緑があまりにも少ない鎌倉市内で、台峯は貴重な緑地です。 これ以上、緑が破壊されるのではと、私たちは日々、脅かされていて、周辺の木も動物や鳥たちを守れるのは私たち人間しかいないので、責任があります。 鎌倉に住んでいる意味が無くなるような、自然破壊の土地にたくありません。 くれぐれも、よろしくお願い申し上げます。	3・4・2由比ガ浜関谷線B区間	廃止 緑・景観保全
4	4-1, 4-2 三大緑地の一つである台峯緑地ならびに隣接地に都市計画道路を通すことは、鎌倉市の「緑の基本計画」の趣旨に反する。鎌倉が緑地保全を進める意図が建前ではなく本気なのだとすることを指し示す上でもすみやかに道路計画を廃止すべきと考える。	三大緑地の一つである台峯緑地ならびに隣接地に都市計画道路を通すことは、鎌倉市の「緑の基本計画」の趣旨に反するものです。さらに、ユネスコ世界遺産登録に向け最終段階に入っている現時点で、緑地をさらに縮減させる道路計画が残存しているのは、その推進そのものに齟齬をきたします。鎌倉が緑地保全を進める意図が建前ではなく本気なのだとすることを指し示す上でもすみやかに道路計画を廃止すべきです。	3・4・2由比ガ浜関谷線B区間	廃止 緑・景観保全
5	5-1, 5-2 3・4・2号 由比ガ浜関谷線B区間について 1. 必要性の計画の指標「低」となり、廃止の方針は当然と考える。従来の3・6・7号雪ノ下大船線の渋滞は、随分緩和され、車中心社会の峠は越している。高齢化、少子化は歴然である。 2. 葛原岡公園(源氏山公園)や台峯緑地の環境破壊を懸念する。 3. 直近の都計審委員の発言にあるように、コストの点も検討に値する重大な要点である。 以上の点から3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間の早急な廃止を強く望む。	3・4・2号 由比ガ浜関谷線B区間について 1. 必要性の計画の指標「低」の範ちゅうに入って廃止の方針は当然と考えています。従来の3・6・7号雪ノ下大船線の渋滞は、ずい分緩和されていますし、車中心社会の峠は越えています。高齢化、少子化は歴然としています。 2. 計画当初は葛原岡公園や台峯緑地は存在していなかったが現在、実在するこの鎌倉の貴重な場所に多大な影響を与える車道は環境破壊そのものです。 3. 直近の都計審の委員会を傍聴して、委員の発言に「コスト」への質問がありました。このコストの点も検討に値する重大な要点です。 以上の点から3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間の早急な廃止を強く望みます。	3・4・2由比ガ浜関谷線B区間	廃止 緑・景観保全
6	6 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間については、廃止の方針で早急に解決して欲しい。	3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間について 私は、この計画道路に隣接する土地の住民です。企画以来57年も実現できないでいる問題については、廃止の方針で早急に解決していただきたいとおもいます。	3・4・2由比ガ浜関谷線B区間	廃止
7	7 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。 古都鎌倉の真の価値を考えるならば、これ以上の開発は無用。緑地や環境保全に努めるべき。 これからは利便性ばかりを追求する時代ではない。 ことに世界遺産登録を掲げるならば、どこにその価値があるのかを真摯に考えるべきである。 鎌倉の文化は自然豊かな風土に根ざし育まれたものである。失ってから気づいては遅い。 7世代後まで考えられる市政を希望します。	3・4・2由比ガ浜関谷線	廃止 緑・景観保全
8	8-1 1. 廃止を予定している路線は、速やかに都市計画法に基づく決定をして欲しい。 8-2 2. 都市計画道路内での建築の緩和措置が受けられるような運用をすべき。 8-3 3. 由比ガ浜関谷線に対しては、着実な見直し手続きが行われるようにすべき。	1. 現在、廃止を予定している路線は、可及的速やかに都市計画法に基づく決定をして欲しい。 2. 都市計画の変更に関わらず、直ちに都市計画道路内での建築の緩和措置が受けられるよう暫定的な運用をすべきである。 3. 由比ガ浜関谷線は、代替的道路案を含め着実に見直し手続きが行われるようにすべきです。	3・4・2由比ガ浜関谷線	廃止 早急な都市計画変更 手続きを要望 建築制限緩和

No.	意見要旨及び個別意見番号	意見	対象路線	意見カテゴリ
9	<p>9-1</p> <ul style="list-style-type: none"> 編集方法について、頁の表示はステップ1・2に対しては1-〇〇とし、ステップ3・4に対しては2-〇〇とする。 <p>9-2</p> <ul style="list-style-type: none"> 渋滞解消、緊急輸送路の整備のため、3・4・2号由比ガ浜閘谷線の早期実施を要望する。 緑地保存に対しては道路部分を両側に木を植え緑のトンネルにすれば外観は損なわれず、公害の心配もない公道にすることが出来る。 渋滞解消のため駅裏から鎌倉参道線に出る道の整備を要望する。 渋滞解消のため北鎌倉から梶原口に抜ける道の整備を要望する。 山崎・台峰保全を最大限確保しながら、由比ガ浜閘谷線を開通させる方策を立てて欲しい。 	<p>頁の表示はステップ1・2に対しては1-〇〇とし、ステップ3・4に対しては2-〇〇とする。</p> <ol style="list-style-type: none"> 私は予てから由比ガ浜閘谷線の早期実施を訴えてきました。 <ul style="list-style-type: none"> 岩瀬から西御門の私の家まで1時間近く掛かることはしばしばです。大船に行くのに雪ノ下大船線を使うより駅裏から藤沢鎌倉線を使う方が距離では遠くなりますが、時間は短縮されます。ところが帰りは駅裏から駅前に出るのに今小路を右に行く六地藏道は大混雑だし、左に行く鉄ノ井に出る道は狭くてどちらにしても大回りになる。国道134も渋滞することが多い。審議する人達はこの現実を体験していないのではないかと疑いたくなります。 中間報告その2の2-12ページを見て明らかなように「3・4・2号の由比ガ浜閘谷線のB区間」が実施されると「3・6・7号雪ノ下大船線」の渋滞が大幅に改善されることが明白です。更に国道134号線、3・3・1号の鎌倉参道線も渋滞が改善されます。 1-8ページの評価でも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と述べられている。又、2-4ページでは、「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又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」と述べている。全くその通りであり、市民にとって最も優先（重視）されなければならないことである。 この路線部分は世界遺産登録には関わりのない部分であり、緑地保存に対しては道路部分を両側に木を植え緑のトンネルにすれば外観は損なわれず、公害の心配もない公道にすることが出来る。この路線は鎌倉の道路交通網の背骨になる。 駅裏から鎌倉参道線に出る道は一方通行になっていてと通れない。これを拡幅して両方向通行を可能にして、警察署から小町小路までも両方向にすれば藤沢鎌倉線も有効に使われて、雪ノ下大船線の交通渋滞も軽減される。 北鎌倉から梶原口に抜ける道は住民のエゴで拡幅できていないがこれを拡幅して、由比ガ浜閘谷線につなげばこれも交通渋滞を軽減でき、野村跡地への交通インフラが良くなり野村跡地の有効利用に寄与することが出来る。 市民のために一番よい道路整備をするのが行政の責任であるから、山崎・台峰保全を最大限確保しながら、由比ガ浜閘谷線を開通させる方策を立てていただきたい。 	3・4・2由比ガ浜閘谷線	整備 編集に難あり
10	<p>10-1</p> <p>3・4・2由比ガ浜閘谷線A区間にかかる部分に自宅があり、まずは個人的利害においてA区間の計画に反対する。さらに、地域住民の立場としても、以下の理由で由比ガ浜閘谷線全般について反対する。</p> <p>10-2</p> <ul style="list-style-type: none"> 古都としての特性と道路の整備は相反するのでは 現在や将来の見通しに即しているのか疑わしい。公共交通以外の車両進入はむしろ制限してほしい 道路整備により状況が良くなる保障がない とくにA区間に関しては、住民として必要性を感じない。市民の要望を市政に反映してほしい <p>10-3</p> <p>なお、今回の意見公募を直前まで知らなかった。もっと市民の目に触れる機会を増やす余地があるのではないかな。</p>	<p>3・4・2由比ガ浜閘谷線A区間にかかる部分に自宅があり、まずは個人的利害においてA区間の計画に反対です。さらに、地域住民の立場としても、以下の理由で由比ガ浜閘谷線全般について反対です。</p> <p>【古都としての特性と道路の整備は相反するのでは】</p> <p>産業都市・経済都市としての発展を目指すなら、道路の整備は優先度の高い案件として理解できます。しかし、古都のアイデンティティを持つ鎌倉としては、景観や独特の路地こそ優先して保全すべき対象ではないでしょうか。鎌倉にはたしかに狭い路地がたくさんありますが、それらは古い街ならではの生活道路であり、街の重要な特性であると思います。趣のある路地、沿道の歴史ある建物や民家、旧来の区画に基づくコミュニティなどは一度失われると元に戻りません。住民の感情としても、古い町並みにこそ愛着と誇りを持って生活しています。京都の小路沿いの住民やヨーロッパの古都に住む市民が、道路の近代化を望むでしょうか？ 世界遺産登録を目指すのであればなおさら、旧来の道路を保全し、それを活かした街の発展を考えるべきかと思います。</p> <p>【現在や将来の見通しに即しているのか疑わしい。公共交通以外の車両進入はむしろ制限してほしい】</p> <p>数十年前の計画が現在の社会情勢や市の実情、今後の見通しに即しているのか大いに疑問です。現代の問題優先度としても、「車社会の実現による地域経済の発展」よりも「少子高齢化社会への適応」のほうが優先されるべき状況かと思います。今後も高齢化傾向は加速するのではないのでしょうか？ 市民の移動手段における乗用車の重要性を高めたり、外部からの一般車両の流入を助長して交通量が増える施策は今後の鎌倉にとってマイナスと考えます。</p> <p>【道路整備により状況が良くなる保障がない】</p> <p>とくに観光シーズンの鎌倉の混雑は、道路の整備程度で裁ききれないレベルにないのではないのでしょうか。それどころか、道路が整備されれば、車で来ようとする人が増え、交通や市民生活に負の影響が出ることは想像に難くありません。また、増大した交通量が円滑に循環するためにはそれに応じた駐車場の整備が必要と思いますが、これは非常に困難なのではないのでしょうか？ 道路だけ整備しても交通渋滞が助長されるのでは、と不安です。</p> <p>【とくにA区間に関しては、住民として必要性を感じない。市民の要望を市政に反映してほしい】</p> <p>地域の先人たちや現在の隣人たちの声、ここに寄せられた皆様の意見を拝聴するにつけ、全般に本計画は大多数の市民の意思に反している状況ではないでしょうか。計画の存続に賛成する方々も市の発展を意図してのこととは存じますが、やはり大多数の市民の意思を鑑みずに存続させるべき計画ではないと思います。もちろん、区間によっては住民の立場から道路の整備が望まれる場合もあって然るべきかと思います。しかしとくにA区間周辺の住民としては、（海岸沿いを除いて）交通量が増えたり夜間の静けさが破られる方針はまったく望ましくなく、本計画は必要ありません。（すでに一部区間が整備されていることに対する責務も理解できますが、それにしてもさらなる負担を住民に強いるのは本末転倒かと思います。）</p> <p>なお、今回の意見公募を直前まで知りませんでした。以前に他の方がお書きのように、もっと市民の目に触れる機会を増やす余地があるのでは？ （簡易なポスターでもよいので、各所に張り出すなどの余地があるのでは）</p>	3・4・2由比ガ浜閘谷線A区間	廃止 緑・景観保全 市民周知方法を充実させること

No.	意見要旨及び個別意見番号	意見	対象路線	意見カテゴリ
11	<p>11 3・4・2号由比ガ浜閘谷線についての提案</p> <p>[1] この線は災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての役割が大きい経路であることは明らかである。国道同志を災害時の緊急輸送路として結ぶ役割が考えらる路線は、鎌倉市の限られた予算の中で作るよりも県又は国の費用面の支援によって緊急輸送路としての責に耐えうる容量、強度、安全性の余裕をもって作られるべき。</p> <p>[2] B区間はその相当部分が鎌倉中央公園と（仮称）山崎・台峯緑地候補地の間等を地表式で通る計画であり、「課題問題点」は「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」とし、その解決策は「B区間を地下式とするなどの形式及びルートの変更」を示している。その結果、「総合的判断」では「将来的には防災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。」と正しく判断が示されている。</p> <p>[3] B区間の工法についての折中的な一つの提案として山地の一部を地下とすることを提案する。</p> <p>B区間の一部を地下道にし、津波、大雨浸水を考慮し、地下道路の起点と終点を海拔の高い地点で採れば、丁度直線距離も約1kmに縮めて工費削減が出来ると思う。</p> <p>なお、3・4・2号由比ガ浜閘谷線の将来的防災対策上重要性の高い緊急輸送路等としての性格や、地下式の場合、後日拡幅が不可能である点を考慮して、幅員は可能な限り広く選択されるべき。</p>	<p>1.1 由比ガ浜閘谷線（3・4・2）のB区間の総合判定について： 判定は「保留」であります。（都市計画道路の見直し方針（案）第3頁左表記載の第7行及び同頁右末行。）（以下方針（案）と略記します。） 「保留」とされた上記線（3・4・2）のB区間は上記…方針（案）第4頁の方針図の中央部に破線で表示されています。</p> <p>1.2 方針（案）第1頁右の「3. 今回の見直しの方針の着目点」について： 方針（案）第1頁右の第3*マークの項「防災対応について」には「東日本大震災の教訓を踏まえ、緊急避難路、緊急輸送経路など防災機能の確保充実に必要と判断される路線については、他の検証項目によらず存続も視野に入れ検討する。」の一文が明記されています。</p> <p>1.3 分綴書類「都市計画道路の見直し方針 中間報告【その1】分冊1について： （以下分冊1と略記します。）その第8頁の表の欄2の「3・4・2」の名称「由比ガ浜閘谷線」の区間の欄「藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線（B区間）」の右側の「自動車機能」を示す欄の表記は「高」となっています。その理由は次のことによると考えられます。</p> <p>1.3.1 鎌倉市の中央部であるJR大船駅―藤沢駅間の線路と、鎌倉市・藤沢市間境界線に挟まれた地区への災害等緊急時の輸送経路はこの由比ガ浜閘谷線以外に存在しないこと。（ただし完成後）</p> <p>1.3.2 海岸線に沿う国道134号は上記地区に数箇所連絡しているとは言うものの鎌倉市の海岸部分には国道134号線を大津波から護る程の高さの防波堤が無いこと、及び国道134号線から上記地区へ災害時の大量輸送を行なうための大型車輛を通せる北向きの道路と現在の北向き道路に大型車輛を導入できる十分の幅の交差点がないこと。</p> <p>本意見票作成者は、阪神淡路大震災のとき兵庫県西宮市の西宮体育館の近くに住んでいましたので、停電と断水に遭遇しました。断水は数日続きましたがその時有難かったのは、陸上自衛隊富山駐とん地の大型タンクローリー車が富山の水を大量に運び供給したことです。西宮市は道路が広いので10トンのタンクローリーが何台も来ていました。</p> <p>1.4 上の1.3に記しましたように由比ガ浜閘谷線は鎌倉市にとって重要度が高い計画道路ですが、現在は殆んど全区間が未拡幅、未着手であるため、前記分冊1の第8頁の表の必要性の判断欄の末尾2行には、「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。」との適切な見解が記されています。</p> <p>1.5 分冊2（分冊1の後に綴じられている中間報告【その2】） この書類の第4頁下寄りの3・4・2号由比ガ浜閘谷線の中の「藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線（B区間）」（以下B区間と略記する）の「解決策の考え方及び見直しの考え方」の欄の文4～6行は「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。」とのきわめて妥当な記述があります。</p> <p>この書類の第9頁の「4）交通需要推計の結果」の項には「〇3・4・2号由比ガ浜閘谷線 B区間（…中略…）「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⇒（…中略…）「・結果」の次の「・解説」の11行の文言を下に引用します。</p> <p>・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）は混雑時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。</p> <p>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1.26となります。</p> <p>3・3・1号鎌倉参道線（2車線）は、混雑度1.19となりました。</p> <p>推計交通量（最大値）約12,000台／日 可能交通容量約10,200台／日（信号交差点補正あり） すなわち、計画の中の3・4・2号由比ガ浜閘谷線B区間の廃止で雪ノ下大船線の混雑度は1.59で支障があると判断しています。</p> <p>1.6 3・4・2号由比ガ浜閘谷線についての提案</p> <p>〔1〕 上記の1.5の中で中間報告【その2】から引用したとおりこの線は災害対応の際の南北方向の緊急輸送路としての役割が大きい経路であることは明らかであります。そのように国道同志を災害時の緊急輸送路として結ぶ役割が考えられている3・4・2号由比ガ浜閘谷線は、本来ならば国が国道間の連絡路として作るか、あるいは国の特別の委託によって神奈川県が国道間バイパスとして緊急時対応用に作るべきものと考えてもよいでしょう。そのような性格任務を持つ同線は鎌倉市の限られた予算の中で作るよりも県又は国の費用面の支援によって緊急輸送路としての責に耐えうる容量、強度、安全性の余裕をもって作られるべきものと思慮します。</p> <p>〔2〕 3・4・2号由比ガ浜閘谷線のAC両区間についてはおおむね平地または緩傾斜地に計画路線が予定されています。これに反して同線のB区間はその相当部分が鎌倉中央公園と（仮称）山崎・台峯緑地候補地の間等を地表式で通る計画であり、鎌倉都市計画図に淡紫色で示されているところでは可成りの傾斜の山腹に沿っています。また鎌倉女子学園校舎の西側には高度差に対応するS字形状部をもつやや難しいルートが描かれています。この点について中間報告【その2】の第17頁左の表の「課題問題点」は「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」と指摘し、そのすぐ下の「課題問題点の解決策」の欄においては「方策2」として「B区間を地下式とするなどの形式及びルートの変更。」を示しています。その結果、第17頁の右側の表の「総合的判断」の第7行には「将来的には防災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。」と正しく判断が示されています。</p> <p>〔3〕 上記B区間の工法についての折中的な一つの提案として山地の一部を地下とすることを提案します。</p> <p>B区間全体を仮に地下道にすれば、その、起点である税務署前から大船フラワーセンター迄の距離は3.8kmとなります。また起点の海拔高度が約15mで終点のそれが約19mですから、地下道の被覆構造体と平均的土被り厚を考慮すると走行路面はほぼ海拔0mの地下道となりましょう。約4kmもの長さでほぼ海拔0mの地下道路は、特に津波や大雨浸水災害対応の用途を考えると危険で実用にならないと心配されます。</p> <p>そこで地下道路の起点と終点としてももう少し海拔の高い地点を採れば丁度直線距離も約1kmに縮めて工費削減が出来るかも知れません。提案させて頂く地下車道の起点として、梶原五丁目のS字坂下バス停地区の東北部での比較的住宅の少ない南面傾斜地、例えば京浜植物園付近（3番地付近でしょうか）を選ぶと海拔高度は約50mのようです。（鎌倉都市計画図による。）</p> <p>京浜植物園付近から北北西に地下道を掘りますと、台峯谷戸池の下あるいはその少し西を通って、山崎小学校の西南の海拔50m程の丘の斜面に出そうです。（その付近には休眠中の北大路魯山人旧庵があり広い庭があります。）このような地下道であれば走行路面を海拔50m程に保って、さらに緩い排水勾配を与えることも可能でしょう。したがって大津波や豪雨災害対応用の地下道としても使用可能で、必要性の評価は「高」となりましょう。</p> <p>技術の進歩により、遂道工事は高い土盛りや橋をかけることや、多くの住宅の用地家屋の売却移築よりもコスト的に容易な場合もあると聞きます。したがって地下式すなわち遂道式を一部に取り入れる上記の小案を提案致しました。なお3・4・2号由比ガ浜閘谷線の将来的防災対策上重要性の高い緊急輸送路等としての性格を考慮して、また地下式の場合後日拡幅が不可能である点を考慮して幅員は可能な限り大きく選択されるべきことを最後に提案致します。</p> <p>以上</p>	3・4・2号由比ガ浜閘谷線B区間	工法の提案

No.	意見要旨及び個別意見番号	意見	対象路線	意見カテゴリ
12	<p>12</p> <p>和田塚名越線の計画廃止に賛成する。</p> <p>①約50年間にわたり、何にも進展も無いまま、居住民に種々の制約を与えた。この土地は都市計画道路になると発表されれば不利益が出て来るので、最終は市に買い上げてもらうしかない。(不利益の弁済)</p> <p>②現実問題として、1995年家を建替(新築)したが、計画道路の制約の為、2階建てで我慢せざるを得なかった。</p> <p>③市の財政状況から見ても、新たにこれだけの大規模な土地収用は100年掛っても出来ないのではないか、ましてや橋の新設も必要。</p> <p>既存の主要道路を拡幅、整備する事が一番の早道と思う。</p>	<p>私事、和田塚名越線の線上にある材木座〇—〇—〇〇に昭和13年頃より居住するものですが、この計画廃止に大賛成です。</p> <p>是非共廃止決定して頂き度く宜敷くお願い申し上げます。</p> <p>理由は①約50年間(昭和38年頃都市計画道路が作成され条文化された?)にわたり、何んらの進展も無いまま、居住民に種々の制約を与えた。風評被害ではないが、この土地は都市計画道路になると発表されれば不利益が出て来るので、最終は市に買い上げてもらうしかない。(不利益の弁済)</p> <p>②現実問題として、1995年家を建替(新築)したが、計画道路の制約の為、狭い土地なのに、3階建てに出来ず、地下室も作れず、2階建てで我慢せざるを得なかった。</p> <p>③市の財政状況から見ても、新たにこれだけの大規模な土地収用は100年掛っても出来ないのではないか、ましてや橋の新設も必要。(既存の橋もそろそろ補修の時期があちこちで出てくるのではなかろうか)</p> <p>種々考えていると、既存の主要道路を拡幅、整備する事が一番の早道と思えて来た。計画建てるのは簡単、実行するのが大変、現実に50年間何もして来なかった、来れなかったのが良く証明している。鎌倉の土地が高い即ち小さな土地(30坪)でも上物がついていれば買い取るのに6千万円~1億円は掛る。これとともに何軒の家、土地は全体で何坪か計算すれば、この道路を新設するのに全体でいくら掛るか分る。</p> <p>それを基に財政的に出来そうなら(10年~20年の内に仕上げる)、至急買い取りを開始すれば良いと思う。</p> <p>以上種々述べさせて頂きましたが、和田塚名越線は廃止すべきだと思います。</p> <p>以上</p>	3・5・4和田塚名越A区間	廃止
13	<p>13-1</p> <p>①STEP2の総合評価について</p> <p>3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間は、STEP2の総合評価において「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」とであると判定されているにもかかわらず、最終的には、市の重要幹線であるから「保留」とすると結論づけている。これは、総合評価のあり方自体を否定するものであると見える。</p> <p>②STEP4の将来交通需要推計について</p> <p>そもそも実際に存在しない道路の計画を廃止することで、現在存在している道路へ悪影響を及ぼすことは起こり得ない。したがって、「現在の交通渋滞が緩和されない」とするなど、計画が廃止されることによって、現状より悪くなるかのような誤解を与える表現は改めるべきである。</p> <p>③STEP4総合的判断について</p> <p>本見直し方針(案)では、3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間について、計画を廃止した場合に及ぼす影響について将来交通需要推計を用いて言及しているが、計画を実行した場合に及ぼす影響については何も調査・分析が行われていない。道路交通面から加えて、景観や環境への影響等、多面的な調査・分析を行うべきである。</p> <p>④「保留」路線の今後について</p> <p>本見直し方針(案)では、「保留」路線とは、「今後の状況を見ながら再検証を行う路線」としている。そのため理由や具体的な今後の検討計画まで記載してはどうか。</p> <p>13-2</p> <p>⑤市民への周知方法について</p> <p>周辺地域の市民への周知については、是非とも今後の見直しに係る検討に際しては、地域ごとに座談会を開催し、意見交換を行って頂きたい。</p>	<p>①STEP2の総合評価について</p> <p>3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間は、STEP2の総合評価において、自動車の交通機能や防災機能等を含めた全13項目のトータルで、「路線の持つ役割・必要性が比較的小さい路線」とであると判定されているにもかかわらず、その中の「高」を付けた数項目の観点のみを抜き出して、最終的には、さりとして市の重要幹線であるから「保留」とすると結論づけているが、これはそもそもこの総合評価のあり方自体を否定するものであると見えるがいかかか。</p> <p>②STEP4の将来交通需要推計について</p> <p>将来交通需要推計の結果では、「3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間を廃止した場合、3・6・7号雪ノ下大船線へ支障を及ぼす」としているが、そもそも実際に存在しない道路の計画を廃止することで、現在存在している道路へ悪影響を及ぼすことは起こり得ない。したがって、「現在の交通渋滞が緩和されない」とするなど、計画が廃止されることによって、現状より悪くなるかのような誤解を与える表現は改めるべきであると思うがいかかか。</p> <p>③STEP4総合的判断について</p> <p>検討手法のフローでは、STEP4の将来交通需要推計の後に「総合的判断」を行うこととされている。しかしながら、本見直し方針(案)では、3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間について、計画を廃止した場合に及ぼす影響について将来交通需要推計を用いて言及しているが、計画を実行した場合に及ぼす影響については何も調査・分析が行われておらず、さらには道路交通面からしか言及・判断がなされていない。計画が存続・実行された場合に及ぼす景観や環境への影響等、多面的な調査・分析を行わず、これで「総合的判断」と言えるものかどうか疑問であるがいかかか。</p> <p>④「保留」路線の今後について</p> <p>本見直し方針(案)では、「保留」路線とは、「今後の状況を見ながら再検証を行う路線」としている。「今後の」とはいつのことを指しているのか、「状況を見ながら」とは何を指しているのか、「再検証」を行うとはどのような手法を想定しているのか、今後の検討計画まで、しっかりと本見直し方針(案)に描ききるべきであり、今のままではただ単に判断がつかないので後回しにしたものと受け止められてしまうと思われるがいかかか。第3回鎌倉市都市計画審議会において、まちづくり景観部長が、「廃止も含めて考えているという状況でございます。ただ廃止をした場合、まだ廃止ができる状況にないで、全体的には交通計画等の検討委員会を設置しておりますが、ソフト施策も含めて、総量をなんとか抑えて、他への影響を低くすることによって、世界遺産への影響が大きくなることについては、廃止に持っていけないかというのが、本音の部分でございます。従いまして、そのような状況にありながらも、今現在、関連の道路に負荷がまだまだかかってしまう可能性がある。しかし、これからは右肩下がりの状態で、人口も減少する。自動車の保有台数も減っていく。更には、市の打つソフト施策を駆使していく。そういった中で、総量規制をすることによって、分母が下がっていくことで、その廃止が可能になれば、その段で廃止という可能性も出てくるというところですよ。」と発言したと議事録に記載があるが、このような今後の検討方針まで記載してはどうか。</p> <p>⑤市民への周知方法について</p> <p>周辺地域の市民への周知については、パブコメのほか、広報やホームページ、廃止候補等の路線に係る自治町内会へのチラシの回覧を実施されているようであるが、この見直しに係る判断は、チラシの回覧で済むほどそこに暮らす人間にとっては軽いものではない。是非とも今後の見直しに係る検討に際しては、地域ごとに座談会を開催し、意見交換を行って頂きたい。</p>	3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間	編集に難あり 市民周知方法を充実させること
14	<p>14</p> <p>都市計画道路の見直し方針に賛成。特に多年にわたり都市計画道路に指定されながら、結局道路の拡張も実施していないにもかかわらず、家の再建築の時に制約を受けるため、財産上の制約を受けている。市の財政も厳しい中で早急に本当に実施する必要があるものに限定すべきであり、実施の見込みが立つ場合、再検討や指定を仕直してもかまわないと思う。</p>	<p>都市計画道路の見直し方針に賛成です。特に多年にわたり都市計画道路に指定されながら、結局道路の拡張も実施されず、その間に該当する道路に面しているところは家の再建築など計画によって大きく制約を受ける。財産上の制約を受けています。本当に必要な計画ならすぐに実施されたはずですが。計画そのものについても、他の道路に比べてこの道路拡張が特に必要だという明確な理由も不明なケースが多いです。市の財政も厳しい中で早急に本当に実施する必要があるものに限定すべきであり、実施の見込みが立ったなら再検討や指定を仕直してもかまわないと思います。多くの道路の見直しがされていることに賛成します。</p>	-	見直し案に賛成
15	<p>15</p> <p>歩行者の安全と市の将来のため、歩道の整備をご検討願いたい。</p>	<p>他市から転住して来た者ですが、「歩道の無さと狭さ」とそれを放置してきた市の道路行政の怠慢と無頓着さに驚きと怒りを覚えています。歩行者の安全と市の将来のため、是非、ご検討願いたい!</p>	-	都市計画道路以外の道路も含めた交通インフラ整備に対する要望
16	<p>16</p> <p>自治町内会への回覧文書は、文字が小さくて見えにくい。</p> <p>「本意見公募について」とはいささか趣旨が異なるが、小町通りを過ぎて鶴岡八幡宮へ向かう公道には、無数の電線が絡みあって空中に張りだし、ひとたび天災が来れば、周辺商店街はひとたまりもない。</p> <p>八幡宮商店街の県道よりも混みあい、一旦揺れが来たらば瞬時に大災害をもたらすことは必定である。</p> <p>都市計画道路の見直し方針は大切であるが、地震対策としては看過できない状況である。</p>	<p>意見公募について</p> <p>両面刷りの方針図は文面が狭い。文字が小さくて見えにくい。回覧には不適當である。</p> <p>都市計画道路の見直し方針・意見公募について、地域の市道についての要望</p> <p>「本意見公募について」とはいささか趣旨が異なりますが、この際に要望したいと思います。市内随一の繁華街小町通りが、電線の地中化により街並みが整頓されつつあるが、この通りを過ぎて鶴岡八幡宮へ向かう公道には、無数の電線が天を覆うばかりに絡みあって空中に張りだし、ひとたび天災来たらんか、周辺商店街はひとたまりもない。</p> <p>八幡宮商店街の県道よりも混みあう。一旦揺れが来たらば瞬時に大災害をもたらすことは必定である。</p> <p>都市計画道路の見直し方針は大切であるが、最近の頻発する各地の地震被害の報道に接しても看過できないと思われれます。</p> <p>担当者はこの実情をかんがみて、意見公募を進められたいと思います。</p>	-	回覧用の文書が見えにくい