

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6月

鎌倉市

目次

| | |
|------------------------------------|-----------|
| はじめに | 1 |
| 第1章 現状と見直しの必要性 | 2 |
| 1. 道路の概要 | 2 |
| 2. 本市の都市計画道路の状況 | 2 |
| 3. 見直しの必要性 | 6 |
| 4. 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 | 6 |
| 5. 見直しの基本的考え方 | 8 |
| 6. 目標とする将来都市像 | 8 |
| 第2章 見直しの進め方 | 9 |
| 1. 見直し対象路線の選定 | 9 |
| 2. まちづくりの計画等との整合 | 10 |
| 3. 検証項目 | 10 |
| 4. 判断の手法 | 13 |
| 5. 見直し結果の対応方策 | 14 |
| 6. 見直しの進め方の流れ | 14 |
| 7. 見直し後の検証 | 14 |
| 第3章 見直しに伴う課題 | 16 |
| 1. 隣接都市計画区域との整合性 | 16 |
| 2. 優先整備路線の明確化 | 16 |
| 3. 建築制限の緩和 | 16 |
| 4. 事業実施の見込みの立たない路線における対応 | 16 |
| 5. 廃止・変更に伴う用途地域の見直し | 16 |
| 6. 見直しに伴う神奈川県との調整 | 17 |

はじめに

見直しの背景と位置づけ

国土交通省の諮問機関である社会資本整備審議会の中間報告（平成14年8月2日）「今、転換のとき」では、道路行政の改革のための具体的な提言の中で、都市計画道路について「今後の都市を取巻く状況変化や目指すべき将来都市像に的確な対応をするよう、追加・廃止・現状維持などの必要な見直しを早期に実施する必要がある。」と指摘している。

この答申を受け同省では、同年秋開催の全国都市計画担当者課長会議の場で、「各都道府県は都市計画道路をはじめとする都市施設見直しのガイドラインを作成して市町村を支援する。その後、各市町村は、このガイドラインに基づく都市施設の見直しを促進する。」という考え方を示した。

この考えに基づき、神奈川県では平成18年3月に、県内の幅広い地域特性を考慮し検証の観点に柔軟性を持たせ、市町の主体性を尊重した見直しが進むよう配慮してとりまとめた「都市計画道路見直しのガイドライン」を策定した。

そこで、鎌倉市では、本市の地域特性を踏まえた独自の「都市計画道路の見直しの基本的な考え方」（以下「基本的な考え方」という）を策定し、これからの本市の都市計画道路のあり方を検討するための礎とするものである。

第1章 現状と見直しの必要性

(1) 道路の役割

道路は、都市構造の骨格を形成するものであり、住民の多様な活動及び安全かつ円滑な道路交通のための空間を提供するとともに、良好な居住環境や災害時の避難、救援活動のための空間確保、都市の良好な景観の形成など、都市の基盤的施設として極めて多様かつ重要な機能を有する施設である。

道路が備えるべき基本的な機能は次のとおりである。

- ① 人や車の通行に寄与する「**交通機能**」
- ② 良好な歩行者空間など沿道環境を提供し、また、都市防災に寄与するとともに、上下水道・電気・ガス施設などを収容する「**空間機能**」
- ③ 都市の骨格や街区を形成し、土地利用の方向づけに寄与するとともに、人々が集い遊び、語らう日常コミュニティ空間を創出する「**市街地形成機能**」

(2) 道路交通を取巻く現状

本市の都市計画道路は計画代表幅員が12m以下(表-1参照)の路線が多く、道路網が災害時に十分機能するかどうかといった「都市防災」機能の確保や、本来幹線道路を利用すべき自動車交通が、渋滞を避けて住宅地内の道路(生活道路)を走行するなどの「歩行者の安全性」の確保の面から懸念がある。

また、いくつかの主要交差点では、休日のピーク時に激しく混雑し、平均走行速度は依然として低い水準にある。

さらに、道路の技術的な指針である「道路構造令」はバリアフリー等に対応した豊かな歩行空間や植樹帯の充実等の良好な沿道環境を確保などの観点からの改訂がされており、道路整備に求められる価値観も以前とは変化してきている。

2. 本市の都市計画道路の状況

(1) 都市計画道路の種類

都市計画道路とは、健全で文化的な都市生活と機能的な都市活動が確保されるよう、都市の基盤的施設として都市計画法に基づいて都市計画決定した道路をいう。都市計画道路の種別は次の4種類に分けられている。

| 道路の種別 | 道路の機能等 |
|-------------------------|---|
| 自動車専用道路 (2路線を都市計画決定) | 都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する。 |
| 幹線街路 (25路線を都市計画決定) | 都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路。 |

| | |
|-----------------------|--|
| 区画街路 (12路線を都市計画決定) | 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。また街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路。 |
| 特殊街路 (鎌倉市にはない) | 自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路 ア 専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路 イ 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ウ 主として路面電車の交通の用に供する道路 |

(2) 本市の都市計画道路の状況

現在本市の都市計画道路は、自動車専用道路2路線、幹線街路25路線、区画街路12路線の合わせて**39路線、約61,343mが都市計画決定**されている。
(平成19年3月31日現在) (表-1、図-1参照)

(3) 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路の**改良済延長は20,233m**(平成19年3月31日現在)で**改良率は33.0%**となっている。

また、概成済延長は28,935m(平成19年3月31日現在)で、改良済延長と概成済延長を合わせた**整備済延長は49,168m、整備率は80.2%**となっている。(表-1参照)

改良済延長とは、道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している道路の延長。

概成済延長とは、改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道(概ね計画幅員の2/3以上または4車線以上の幅員を有する道路)を有する道路の延長

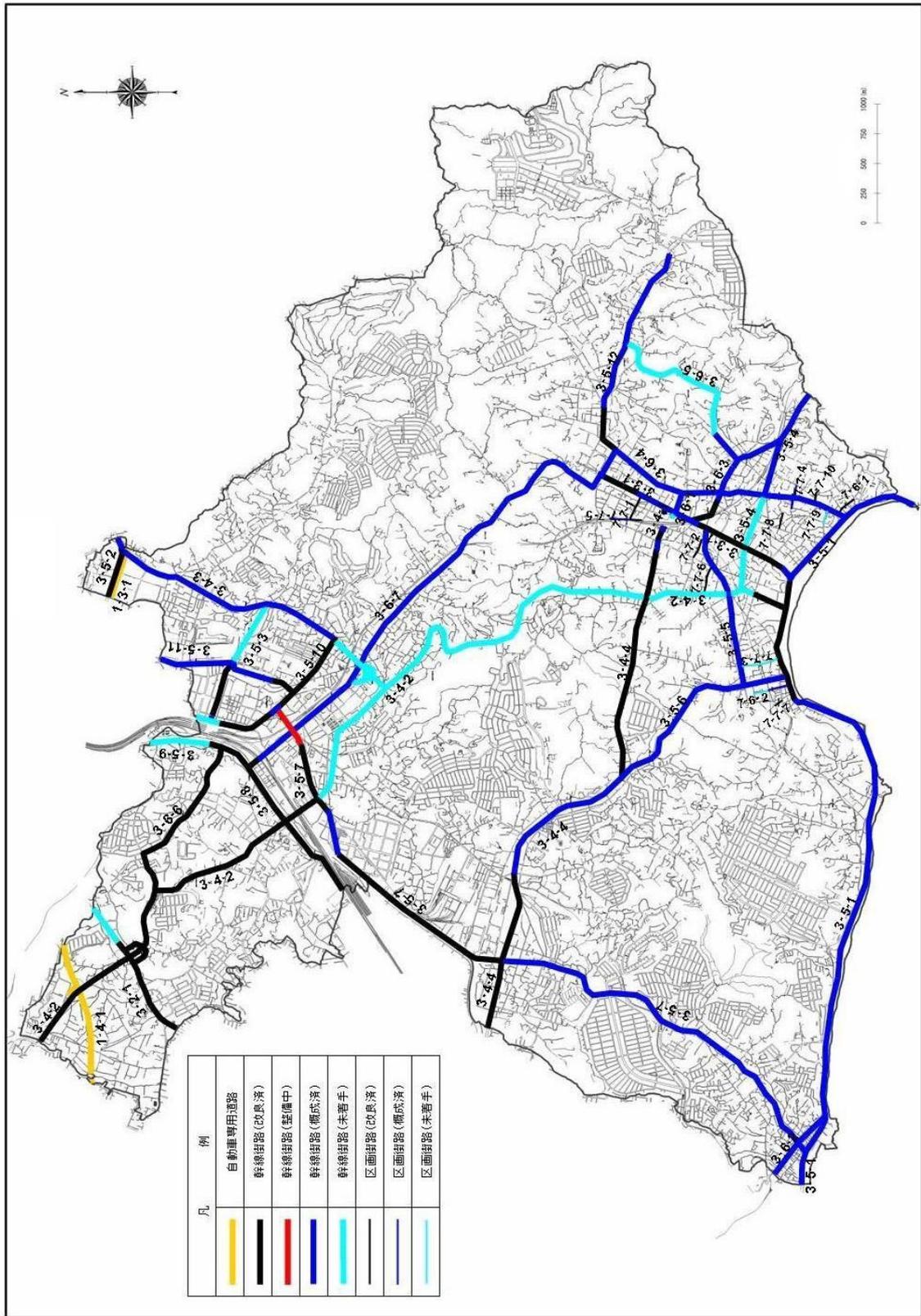
改良が進んでいない主な要因としては、本市の都市計画道路の多くが現道を有しており**既に市街地形成がなされていること**や、鎌倉地域を中心として基本的な都市構造が鎌倉時代から800年以上経った現在も残されており、文化財等の**歴史的遺産による制約**や三方を山に囲まれ一方が海であるという**地形上の制約**で、**技術上の課題解決に時間を要すること**などから**事業実施が見送られていること**などがあげられる。

表－1 都市計画道路の概要

| 道路名称 | | | 代表幅員 (m) | 延長 (m) | 都市計画決定年(当初) | | | | | | 整備状況 | | | | | |
|------|----|------|-------------|-----------|-------------|------|------|------|------|-------|--------|-----------|-------|------------|--------------|-------|
| 区分 | 規模 | 番号 | | | 路線名 | ～S40 | ～S40 | ～S40 | ～S40 | ～S60 | S60～ | 改良済 | | 概成済 (m) | 整備済(改良済+概成済) | |
| | | | | | | | | | | | | 延長 (m) | 改良率 | | 延長 (m) | 整備率 |
| 1 | 3 | 1 | 高速横浜環状南線 | 27 | 450 | | | | | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | | |
| 1 | 4 | 1 | 横浜湘南道路 | 18 | 1,200 | | | | | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | | |
| 3 | 2 | 1 | 横浜藤沢線 | 32 | 1,250 | | | 0 | | 900 | 72.0% | 0 | 900 | 72.0% | | |
| 3 | 3 | 1 | 鎌倉参道線 | 22 | 1,815 | 0 | | | | 1,170 | 64.5% | 645 | 1,815 | 100.0% | | |
| 3 | 4 | 1 | 鎌倉停車場線 | 18 | 55 | | 0 | | | 55 | 100.0% | | 55 | 100.0% | | |
| 3 | 4 | 2 | 由比ガ浜閘谷線 | 18 | 8,600 | | 0 | | | 3,690 | 42.9% | 0 | 3,690 | 42.9% | | |
| 3 | 4 | 3 | 横浜鎌倉線 | 18 | 1,750 | | 0 | | | 0 | 0.0% | 1,060 | 1,060 | 60.6% | | |
| 3 | 4 | 4 | 藤沢鎌倉線 | 16 | 4,830 | 0 | | | | 3,220 | 66.7% | 1,610 | 4,830 | 100.0% | | |
| 3 | 5 | 1 | 国道134号線 | 15 | 7,000 | 0 | | | | 1,100 | 15.7% | 5,900 | 7,000 | 100.0% | | |
| 3 | 5 | 2 | 原宿六浦線 | 15 | 540 | | 0 | | | 410 | 75.9% | 130 | 540 | 100.0% | | |
| 3 | 5 | 3 | 大船停車場谷戸前線 | 15 | 1,100 | | 0 | | | 500 | 45.5% | 0 | 500 | 45.5% | | |
| 3 | 5 | 4 | 和田塚名越線 | 12 | 1,800 | | 0 | | | 0 | 0.0% | 1,010 | 1,010 | 56.1% | | |
| 3 | 5 | 5 | 長谷大町線 | 12 | 1,400 | | 0 | | | 0 | 0.0% | 1,400 | 1,400 | 100.0% | | |
| 3 | 5 | 6 | 長谷常盤線 | 12 | 1,800 | | 0 | | | 0 | 0.0% | 1,740 | 1,740 | 96.7% | | |
| 3 | 5 | 7 | 腰越大船線 | 12 | 6,340 | 0 | | | | 2,350 | 37.1% | 3,620 | 5,970 | 94.2% | | |
| 3 | 5 | 8 | 大船停車場藤沢線 | 12 | 1,800 | | 0 | | | 1,800 | 100.0% | | 1,800 | 100.0% | | |
| 3 | 5 | 9 | 阿久和鎌倉線 | 12 | 650 | | 0 | | | 0 | 0.0% | 330 | 330 | 50.8% | | |
| 3 | 5 | 10 | 大船停車場小袋谷線 | 12 | 1,470 | | 0 | | | 1,100 | 74.8% | 150 | 1,250 | 85.0% | | |
| 3 | 5 | 11 | 小袋谷笠間線 | 12 | 1,380 | | 0 | | | 210 | 15.2% | 1,170 | 1,380 | 100.0% | | |
| 3 | 5 | 12 | 金沢鎌倉線 | 12 | 2,300 | | 0 | | | 430 | 18.7% | 1,870 | 2,300 | 100.0% | | |
| 3 | 6 | 1 | 鎌倉駅小町線 | 11 | 200 | 0 | | | | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | | |
| 3 | 6 | 2 | 腰越藤沢線 | 11 | 560 | 0 | | | | 0 | 0.0% | 560 | 560 | 100.0% | | |
| 3 | 6 | 3 | 鎌倉大町線 | 8 | 1,150 | 0 | | | | 160 | 13.9% | 990 | 1,150 | 100.0% | | |
| 3 | 6 | 4 | 小町材木座線 | 8 | 2,200 | | 0 | | | 0 | 0.0% | 2,200 | 2,200 | 100.0% | | |
| 3 | 6 | 5 | 浄明寺大町線 | 8 | 1,600 | | 0 | | | 0 | 0.0% | 300 | 300 | 18.8% | | |
| 3 | 6 | 6 | 大船駅岡本線 | 9 | 1,600 | | 0 | | | 1,600 | 100.0% | | 1,600 | 100.0% | | |
| 3 | 6 | 7 | 雪ノ下大船線 | 8 | 4,280 | | 0 | | | 120 | 2.8% | 4,160 | 4,280 | 100.0% | | |
| 7 | 6 | 1 | 光明寺通り | 8 | 200 | | 0 | | | 200 | 100.0% | | 200 | 100.0% | | |
| 7 | 6 | 2 | 魚勘通り | 8 | 310 | | 0 | | | 170 | 54.8% | 0 | 170 | 54.8% | | |
| 7 | 7 | 1 | 二楽荘通り | 4 | 223 | | 0 | | | 223 | 100.0% | | 223 | 100.0% | | |
| 7 | 7 | 2 | 久保通り | 6 | 180 | | 0 | | | 180 | 100.0% | | 180 | 100.0% | | |
| 7 | 7 | 3 | 稲瀬川通り | 6 | 290 | | 0 | | | 45 | 15.5% | 0 | 45 | 15.5% | | |
| 7 | 7 | 4 | 五所神社通り | 6 | 150 | | 0 | | | 0 | 0.0% | 90 | 90 | 60.0% | | |
| 7 | 7 | 5 | 扇ガ谷鉄道東通り | 4 | 350 | | 0 | | | 200 | 57.1% | 0 | 200 | 57.1% | | |
| 7 | 7 | 6 | 塔ノ辻通り | 4 | 240 | | 0 | | | 240 | 100.0% | | 240 | 100.0% | | |
| 7 | 7 | 7 | 権五郎神社通り | 4 | 40 | | 0 | | | 40 | 100.0% | | 40 | 100.0% | | |
| 7 | 7 | 8 | 上河原通り | 4 | 50 | | 0 | | | 50 | 100.0% | | 50 | 100.0% | | |
| 7 | 7 | 9 | モリソン通り | 6 | 120 | | 0 | | | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | | |
| 7 | 7 | 10 | 桶川横通り | 4 | 70 | | 0 | | | 70 | 100.0% | | 70 | 100.0% | | |
| 計 | | 39路線 | | | 61,343 | 7 | 13 | 16 | 1 | 0 | 2 | 20,233 | 33.0% | 28,935 | 49,168 | 80.2% |

※平成19年3月31日現在のデータであり、今後の詳細な調査により数字等は変わる可能性がある。

图一 1 都市計画道路整備状況图



平成19年3月31日現在(都市計画課)

3. 見直しの必要性

本市の都市計画道路の多くは、高度経済成長期に人口増加や経済成長に伴う交通量の増大を背景にその多くを定めたが、人口の変動や経済の動向などの都市を取り巻く社会経済状況は都市計画決定当時と大きく変化しており、将来推計では、人口の減少・少子・高齢化の進展など、今後とも社会経済状況が変化していくことが予想されている。

すでに、国土交通省では、「計画決定から長期未着手である都市計画道路予定地の地権者には、長年にわたり建築制限（長期間）を課してきた事実があり、できるだけ早く都市計画道路の見直しに着手する必要がある。」との考え方を示しており、本市においても長期間が経過しても未だ事業に着手していない都市計画道路が存在している。

こうしたことから、社会経済状況の変化や目指すべき将来都市像に的確に対応するため、都市の基盤施設として基本的かつ重要な位置づけを持つ都市計画道路の見直しを行う必要がある。

4. 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

本市のまちづくりの基本的な方向性を示すものとして、「第3次鎌倉市総合計画」「鎌倉市都市マスタープラン（平成10年3月策定、平成17年3月増補版策定）」がある。

「鎌倉市都市マスタープラン」では、まちづくりの基本理念として、「**くらしに自然・歴史・文化がいきる古都鎌倉**」を掲げ、次の6つのまちづくりの基本目標を定めている。

- ・ 緑や地形を活かした古都にふさわしいまち並みのある都市(みどりとまちなみ)
- ・ 環境負荷の少ない都市(かんきょう)
- ・ 人と環境にやさしい交通の都市(いどう)
- ・ 安心して住み続けられる都市(くらし)
- ・ 鎌倉ならではの多様な産業が根づく都市(なりわい)
- ・ 皆が共に憩い愉しむ都市(たのしみ)

特に、交通については「自動車の集中、過密化を低減するとともに、市内各地を連絡する交通手段を充実し、高齢者なども含めて市民も来訪者も、誰もが安心して快適に移動できるよう、鎌倉の環境特性を踏まえた交通システムの構築をめざす。」と示している。

これらの考え方を踏まえた本市の将来都市構造は図-2に示すとおりである。

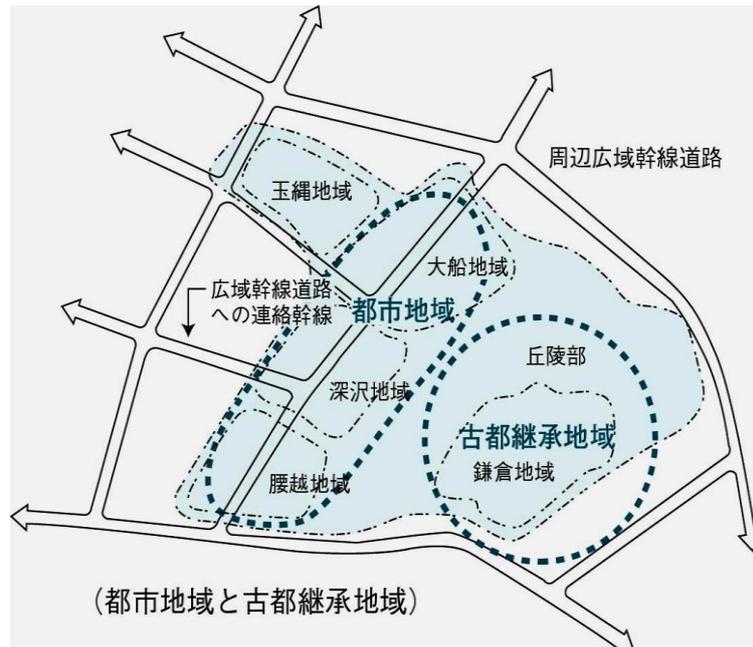
図-2 将来都市構造



（出典 鎌倉市都市マスタープラン（増補版）平成17年3月策定）

また、本市の将来都市像にあわせた道路整備及び交通需要管理計画など総合的な交通政策の基本方針を定めた「鎌倉市交通マスタープラン（平成16年5月改訂）」では、将来の土地利用や地形、地域ごとの交通特性を踏まえ、「都市地域」と「古都継承地域」の2つにゾーニングし整備を進める考え方としている。具体的な考え方は図-3以下に示すとおりである。

図-3 交通体系に合わせた2つのゾーニング



(出典 鎌倉市交通マスタープラン 平成16年5月策定)

●将来の活力を創造する「都市地域」の交通

「都市地域」では、市街地整備の構想に対応して幹線道路網を計画的に整備し、広域幹線道路へのアクセスの向上を図る。また円滑で快適な公共交通機関の確保や自動車交通に積極的に対応した交通体系と交通環境の整備によって、将来の鎌倉を創造していく。

●古都の歴史的環境に配慮した「古都継承地域」の交通

「古都継承地域」では、公共交通の使いやすさを向上させるとともに、自動車の利用を抑制することを基本とし、古都らしさを生かし、歩行者や自転車の交通環境の向上を主体とした交通体系をめざす。

5. 見直しの基本的考え方

本市の都市計画道路の見直しに当たっては、神奈川県が策定した「都市計画道路見直しのガイドライン」に基づき、前記の「4. 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」に加え、古都としての本市のまちづくりの特徴（歴史的風土、史跡、緑地保全等）を踏まえて行うものとする。

6. 目標とする将来都市像

都市計画道路の見直しは、「第3次鎌倉市総合計画」や「鎌倉市都市マスタープラン」に示された概ね20年後の都市の姿を展望した上で行うものとする。

第2章 見直しの進め方

1. 見直し検討対象路線の選定

見直し検討対象路線は、以下に示した考え方に基づいて選定していくものとする。
なお、見直しに当たっては、それぞれの路線や区間ごとにまちづくりに与える影響の度合いや課題の内容が異なることから、必要に応じて優先見直し路線を選定していく。

(1) 見直し検討対象路線の考え方

① 道路種別による

● 自動車専用道路（2路線、延長1,650mを都市計画決定）

自動車専用道路は、国土レベルでのネットワークを形成していることから都市計画道路の見直しの対象としない。

● 幹線街路（25路線、延長57,470mを都市計画決定）

幹線街路は、都市内に起点・終点を持ちさまざまな機能を有し、地域のまちづくりに密着していることから見直しの対象とする。

● 区画街路（12路線、延長2,223mを都市計画決定）

本市の区画街路は、本来の役割である「街区内の交通を集積させ、宅地への出入り交通を処理する道路」としてだけでなく、*生産再建整備都市計画街路として戦後まもなく都市計画決定されていることから、見直しの対象とする。

*生産再建整備都市計画街路……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

② 未着手路線

見直し時点で、都市計画決定後20年を経過しても未着手の路線や区間は見直しの対象とする。

なお、都市計画決定（変更）後5年を経過しても事業に着手していない路線や区間についても必要に応じて見直しの対象とする。

③ 整備済路線の見直し

概成済を含む整備済や事業中の路線や区間であっても、現道が都市計画道路の区域から外れているといった課題やその後の社会経済状況の変化や目指すべき将来都市像の実現など、再整備や事業計画の変更などの見直しが必要となる場合は見直しの対象とする。

(2) 見直し検討対象路線の選定

「見直し検討対象路線の考え方」をまとめると次のとおりである。

●見直し検討対象路線

9

見直しは都市計画決定後20年以上経過した未着手の幹線街路、区画街路とし、必要に応じて都市計画決定（変更）後5年を経過しても未着手のものも対象とする。

また、概成済を含む整備済や事業中の路線や区間であっても課題がある場合には、必要に応じて見直しを行う。

なお、市境に都市計画道路が接している路線については、隣接市との状況を調査し、不整合がある場合には隣接市と見直しに向けた調整を行う。

今後、個別路線の見直しを行う際には、この「見直し検討対象路線の考え方」に基づいて路線を選び出して具体的な見直しを行う。

2. まちづくりの計画等との整合

(1) 広域的道路網ネットワークとの関連

「かながわ交通計画」（神奈川県 平成9年3月改定）は、21世紀初頭（2015年）を展望して、県内及び県外におよぶ鉄道網、主要な幹線道路網など交通網のあるべき姿を検討し、神奈川県における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示したものである。

したがって、一般幹線道路として同計画に位置づけられている路線は、幹線道路ネットワークの観点から整備が望まれる路線とされているため、必要性が高い路線と判断する。

(2) まちづくりの計画との関連

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画法第6条の2に基づき県が定める都市計画区域のマスタープラン）、「第3次鎌倉市総合計画」「鎌倉市都市マスタープラン」、「鎌倉市交通マスタープラン」などのまちづくりの計画との関連を整理して、必要に応じて都市計画道路の見直しを行う。

3. 検証項目

見直しに当たっては、主に次の項目を検証する。区画街路については路線に応じて必要な項目を選択して検証を行う。

- (1) 自動車の交通機能
- (2) 歩行者・自転車の交通機能
- (3) 土地利用との整合
- (4) 歴史的風土
- (5) 緑地保全
- (6) 景観
- (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) 道路構造令への適合
- (13) 地形・地物との整合

(1) 自動車の交通機能

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。

- 主要幹線街路**：都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携して都市に入り出す交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
- 都市幹線街路**：都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
- 補助幹線街路**：主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。

(2) 歩行者・自転車の交通機能

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。

(3) 土地利用との整合

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。

(4) 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。

(5) 緑地保全

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。

(6) 景観

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。

(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、市街地形成機能から検証を行う。

(8) 防災機能

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。

(9) 環境機能

大気汚染、騒音、振動などによる環境機能から検証を行う。

(10) 代替機能

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。

(11) 他事業との整合

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。

(12) 道路構造令への適合

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。

(13) 地形・地物との整合

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。

4. 判断の手法

(1) 検証の手法

検証の手法は、地域のまちづくりの特徴により**検証項目の重要度に違い**があるが、定性的または定量的な方法を用いるものとし、**客観的評価**に努める。

(2) 課題解決策の検討

路線や区間の課題整理の結果、課題のない路線や区間は「存続」（現状の都市計画のまま）とする。課題を有する路線や区間については、必要性の検証結果から路線や区間の役割を明確にし、その機能が十分に確保されるように「変更」、新規路線の「追加」など、課題解決を図る変更案を検討する。

(3) 将来交通需要推計

車線数決定に伴う「変更」、路線や区間の「追加」や「廃止」にあたっては、将来交通需要推計を行う。

なお、明らかに他の路線や区間への影響がないと判断される場合、将来交通需要推計を省略することができる。

(4) 総合的判断の手法

必要性の検証で、路線や区間の機能などを整理するとともに、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**総合的に判断**する。総合的判断にあたっては、専門知識が必要なことや公平性・客観性を確保する観点から、「**鎌倉市都市計画審議会**」等の意見を聴くものとする。

(5) 事業実施の見込み

必要性と交通機能による総合評価を行うとともに、検証結果に応じて事業実施時期の見込みの判断を行う。この場合、事業実施時期の見込みが立たない路線や区間は、「存続」とする。

また、社会情勢の変化や事業化の動向に応じ適時適切にルート構造などに係る検討を行うとともに、市民への情報提供に努める。

5. 見直し結果の対応方策

見直しの結果、路線や区間は、「存続」「変更」「廃止」「追加」のいずれかに分類する。

存続：現都市計画道路・区間のまま(起終点、経由地、線形または幅員の変更がない)

変更：現都市計画道路・区間の内容について、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。

6. 見直しの進め方の流れ

見直しの進め方の流れをまとめると図-4のとおりである。

「個別路線の見直し作業」では、見直し検討対象路線の選定の段階と課題解決策の検討の段階において広く市民に情報を提供し、市民意見の積極的な把握に努める。

また、「見直し結果(案)」がまとまり次第、地権者や地元住民など、影響があると思われる市民に対して、見直し結果(案)の内容について情報提供や必要に応じて説明会を行うとともに、合意形成に努め、進めることとする。特に「廃止」の場合は、廃止の理由、周辺道路への影響、都市計画道路の区域内の建築制限の解除などを、また、「存続」「変更」「追加」で建築物が都市計画道路の区域に入る場合には、建築制限がかかることを説明する。

一定の合意形成が図られた後に必要に応じて上位計画(「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」「鎌倉市都市マスタープラン」)の整理を行い、事業実施の時期の見通しや関係機関との調整等を踏まえて都市計画の手続を進める。

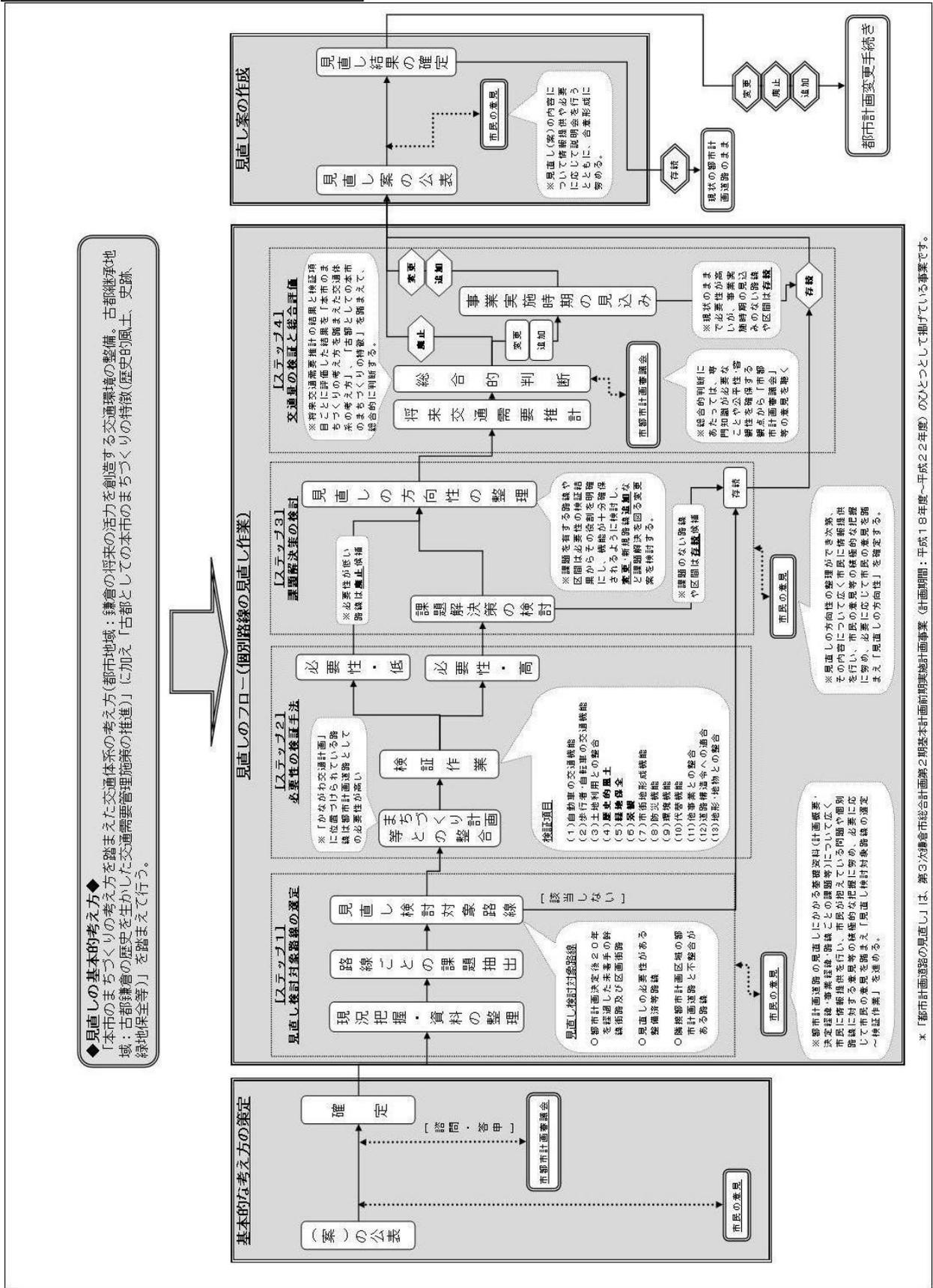
見直しにあたり選定された路線や区間で国道や県道などで、神奈川県等が整備する路線については、神奈川県等との調整を行いながら進める。

また、隣接都市計画区域との調整や神奈川県が都市計画決定する路線や区間の見直しに伴う調整など、広域的な視点から県との調整を行う。

7. 見直し後の検証

都市計画道路網については、長期的な視点に立って計画すべきであるが、社会経済状況の変化等を考慮し、一定期間(概ね10年程度)ごとに都市計画道路の検証を行っていく。

図-4 見直しの進め方の流れ



◆見直しの基本的考え方◆
 「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(都市地域・鎌倉の将来の活力を創造する交通環境の整備。古都継承地域・古都鎌倉の歴史を生かした交通需要管理施策の推進)」に加え、「古都としての本市のまちづくりの特色(歴史的風土、史跡・緑地保全等)」を踏まえて行う。

* 「都市計画道路の見直し」は、第3次鎌倉市総合計画第2期基本計画前期実施計画事業(計画期間：平成18年度～平成22年度)のひとつとして掲げている事業です。
 * 引き続き、第3次鎌倉市総合計画第2期基本計画中期実施計画(計画期間平成21年度～平成25年度)の中で事業が行われています。

第3章 見直しに伴う課題

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、双方に存在しても計画幅員が異なっているなど、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、隣接市の都市計画道路の見直しの動向を勘案しながら、調整を進める。

2. 優先整備路線の明確化

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、今後とも計画的な整備が必要となるが、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る。

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る。したがって、見直しに合わせて、関連する部局と十分調整の上、優先的に整備する路線の明確化を検討していく。

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措置を行っているが、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る。都市計画道路の見直しの結果、事業実施の見込みを勘案の上、建築制限の緩和を行っていく。

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。

4. 事業実施の見込みの立たない路線における対応

見直しの結果、「変更」や「追加」が必要となった路線で事業実施の見込みの立たない路線については「存続」となる。

このような路線では、当面の現実的な対応として、渋滞緩和の実効性を検証した上で、交差点の改良等の部分的な整備を検討していく。

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く。

6. 見直しに伴う神奈川県等との調整

本市の都市計画道路は、国道、県道や神奈川県が都市計画決定するものが多い。これらの路線の見直しに当たっては、神奈川県等との調整を行っていく必要がある。