

## ～都市計画道路の見直し方針について～

### 都市計画道路とは？

都市計画道路は、人や自動車交通などの移動を支える「交通機能」をはじめ、都市構造や街区の形成等を担う「市街地形成機能」、さらには都市の防災性の向上や上下水道施設、共同溝等のライフラインの収容等を担う「空間機能」など、多様な機能を有する根幹的な都市施設です。

都市の交通やまちづくりなどを考えて、都市計画法に基づき計画される都市計画道路は、その他の道路とともに、体系的、機能的に連携された道路網を形成することにより、市民生活や都市活動を支える重要な役割を担っています。

### 都市計画道路の見直しの必要性とは？

本市の都市計画道路網の中には、都市計画決定されてから、長期間にわたり事業が実施されていない路線や区間があり、時間の経過とともに、社会経済環境や市民の意識・行動などが変化する中で、あらためて、各路線や区間が担うべき道路機能や必要性などを見直し、効率的、効果的に整備を進めることが必要となっています。

# 1. 都市計画道路見直しの背景と必要性

## (1) 見直しの背景

本市の都市計画道路は、高度経済成長期に都市への人口集中と市街地の拡大などを前提に決定され、これまで着実に整備を進めてきましたが、整備状況は約56.8%（平成18年3月31日現在）にとどまっており、都市計画に決定されて以降、都市計画道路網全体について、変更や見直しは行われていない状況にあります。この間、高齢化社会の進展などによる誰もが安全で快適に移動できるための歩行空間・公共交通体系の充実や、防災・自然環境・景観に対する意識の高まり、さらには、今後の財政見通しの厳しさなど都市計画道路を取り巻く状況は様々な面で変化してきています。

このような状況を踏まえ、都市構造の骨格をなす広域的な都市計画道路網については、より一層、「選択と集中」により重点化を図りながら、既存ストックを有効に活用しつつ、効率的かつ効果的に整備を進めることが必要となります。

さらに、都市全体における都市計画道路についても、都市計画道路の機能と役割を再検証しながら、これらの社会経済状況の変化に的確に対応していく必要があります。

## (2) 見直しの目的

このように都市計画道路網を取り巻く状況が変化する中で、都市計画決定後、長期間にわたって事業が実施されていない路線や区間の中には、時間の経過とともに、道路に求められる機能や役割が変化しているものも生じている可能性があることから、必要性を再検証したうえで適切な見直しを行うことが求められます。

## (3) 見直しにかかわる経緯

以上の点を踏まえ、平成18年3月に神奈川県にて策定された「都市計画道路見直しのガイドライン」を基に、本市では平成19年3月に「茅ヶ崎市都市計画道路見直しの基本的考え方」を定めました。

その後、これに従い、具体的に市内都市計画道路の各路線、各区間の必要性、機能代替性を再検証し、また、事業実施上の課題等を整理しながら、見直しの必要な候補路線（区間）を選定しました。

本資料は、これまでの検討結果を整理し、本市における「都市計画道路の見直しの方針」として取りまとめたものです。

## (4) 本検討の位置づけ

### ① 本市における道路網

本市の幹線道路は、東西方向に新湘南バイパス、国道1号、国道134号があり、南北方向に県道45号(丸子中山茅ヶ崎)、県道46号(相模原茅ヶ崎)、県道404号(遠藤茅ヶ崎)があります。これらの道路網によって、概ねグリッド状<sup>※</sup>の幹線道路網が形成されています。

しかし、本市においては、東西方向に通過交通需要が高く、また、都市計画道路の整備が不足していることから、特に国道1号を中心として、慢性的な交通渋滞が発生しており、通過交通の円滑な処理が求められている他、JR東海道本線を跨ぐ南北道路の不足、平成22年度に供用開始予定のさがみ縦貫道路における交通処理等の課題があげられます。

また、交通の円滑化に限らず、都市化の進展に伴い、交通基盤整備の遅れに起因する都市機能の低下が深刻な問題となっていることから、地域活動の活性化、安全性及び利便性の確保、適正な街区の形成など多様化するニーズに対応した生活空間を確保するための幹線道路の整備が求められています。

さらに、近年の市民ニーズの高まりを受け、防災上の観点等からも、優先順位を決めながら幹線道路網を構築していく必要があります。

これらを受け、「ちがさき都市マスタープラン」においては、交通体系整備の目指すべき方向として「都市機能を支える幹線道路網の整備」があげられ、市の主軸となる主要幹線道路をラダー型<sup>※</sup>に結ぶことにより、骨格的な道路網を構築することとされています。また、骨格的な道路網の構築によって、生活道路への通過交通車両の流入抑制等を図り、良好な住環境の形成を目指すものとされています。

本都市計画道路の見直しに当たっても、「ちがさき都市マスタープラン」にあげられた、周辺市町との連絡及び自動車専用道路と連携し、本市へ出入りできる「主要幹線」、各地域と主要な施設を結ぶ「都市幹線」、茅ヶ崎駅周辺へ集中する交通を抑制するための「環状道路」を整備しながら、本市の目指す道路網の構築を目指すことを念頭に「選択と集中」を図る中で検討を進めていくことが重要となります。

---

※グリッド状、ラダー型：

南北方向の道路と東西方向の道路によって、碁盤の目や梯子のように組み合わせられることを示す。

## ② 都市計画道路見直しの進め方・方向性

都市計画道路の見直しにあたっては、平成14年3月に策定された「茅ヶ崎市総合交通プラン」で示された本市の望ましい総合交通体系の実現に向けて、総合的な観点から都市計画道路の必要性等の検証・評価を行うことが必要です。また、本市の都市づくりの方針であり、20年後の本市のあるべき姿をとらえた「ちがさき都市マスタープラン」との整合を図りつつ、都市計画道路の見直しを行うことが求められます。

また、見直しにおいては、20～30年後を見据えた持続可能な社会を形成するため、災害に強い都市づくりや良好な自然環境の保全・創造などの観点も含めた計画の視点に対応し、既存道路を有効に活用しながら効率的かつ効果的な事業により、早期に目指す都市計画道路網を構築することが求められます。

そのため、計画論（必要性）と事業論（事業性）の観点を踏まえ、次の2つの方向が考えられます。

- 必要な路線・区間を早期に事業化すること（線形・幅員の変更）や、社会経済状況や交通需要の変化へ対応（路線・区間の追加）し、目指す都市計画道路網を構築していくための見直し。
- 路線の総合評価の結果、必要性が薄れている路線・区間の廃止を行う見直し。

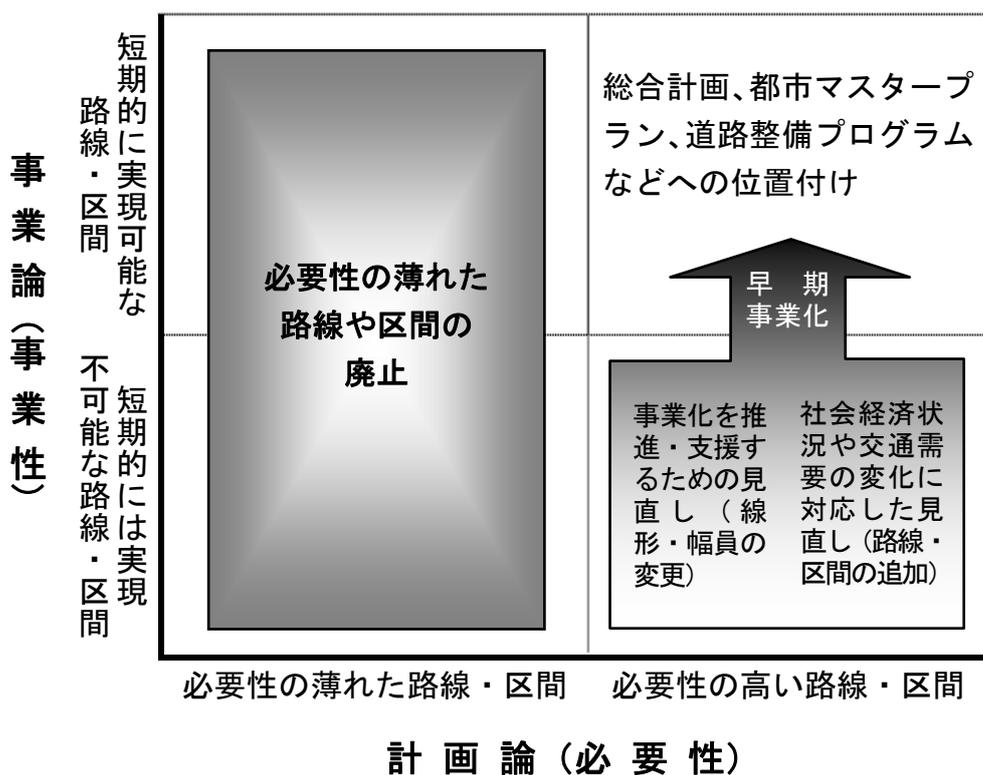


図 見直しの方向性

### ③ 本市における課題

都市計画道路の見直しに当たっては、計画論（必要性）と事業論（事業性）の観点からの評価が必要です。計画論（必要性）に関しては、上位計画や関連既計画等における、各路線・区間の位置づけ等を整理することにより、整備の必要性に関する評価が可能です。

事業論（事業性）に関しては、財源等の制約を踏まえながら今後整備すべき道路の整備時期の目標を定めた、本市における「道路整備プログラム」が、平成21年度から検討されることとなっています。このため、各路線・区間における事業実施時期の見込みや事業実施における課題の有無に関する「事業実施の妥当性」に関しては、「道路整備プログラム」の検討結果を受けての評価が必要となります。

### ④ 本検討の位置づけ

- 都市計画道路の各路線・区間における上位計画や関連既計画等の位置づけを基にした、「必要性」に関する再検証。
- 都市計画道路の各路線・区間における他の道路での「機能代替性」の確認。
- 都市計画道路の各路線・区間の現在における「事業実施上の課題」の整理。

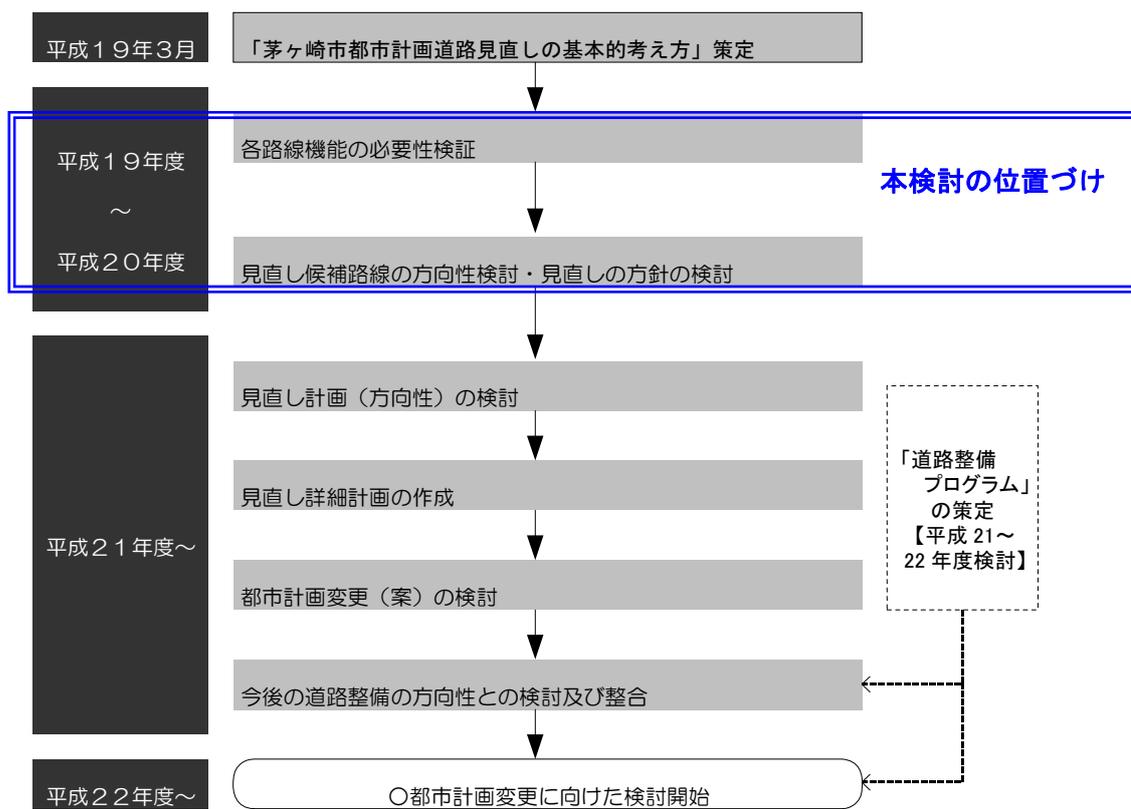


図 都市計画道路見直しのスケジュール（案）と本検討の位置づけ

## 2. 都市計画道路の見直し検討経緯

### (1) 都市計画道路の見直し検討フロー

見直しの進め方については、以下に示すように**ステップ1**から**ステップ5**までの検討を踏まえて、見直し路線・区間を選定しました。

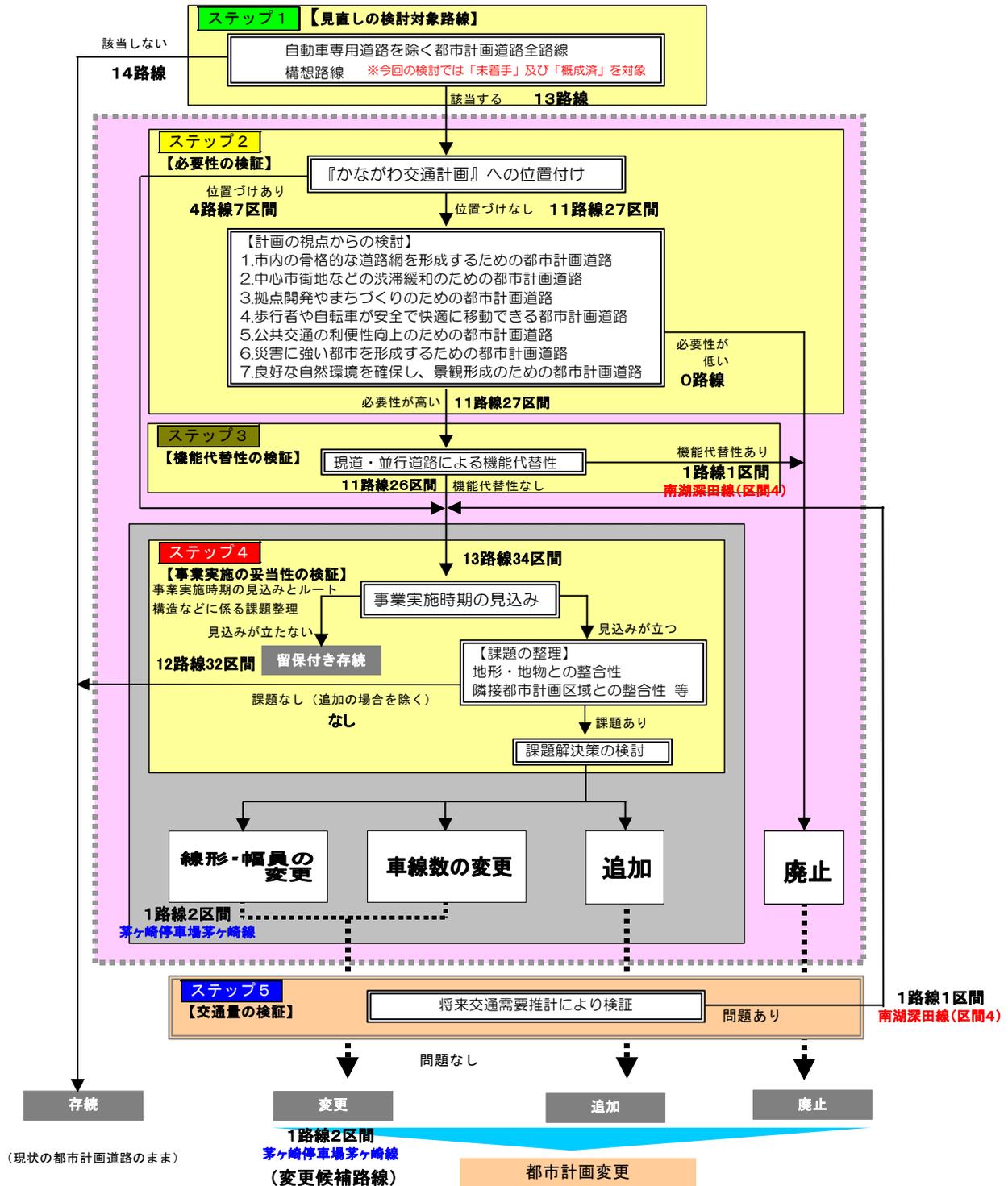


図 都市計画道路見直しの検討フロー 及び検討結果概要

## (2) 見直しの検討対象路線の選定

### ステップ1 【見直しの検討対象路線】

見直し対象路線については、事業部局によるヒアリングの結果、改良済・事業中路線、構想路線において課題が大きく、早期に事業着手すべき路線の該当はなかったため、未着手及び概成済路線を対象に検討を進めるものとなりました。

この結果、未着手及び概成済路線として「13路線34区間」を見直しの検討対象路線としました。（「参考1 評価対象路線図」参照）

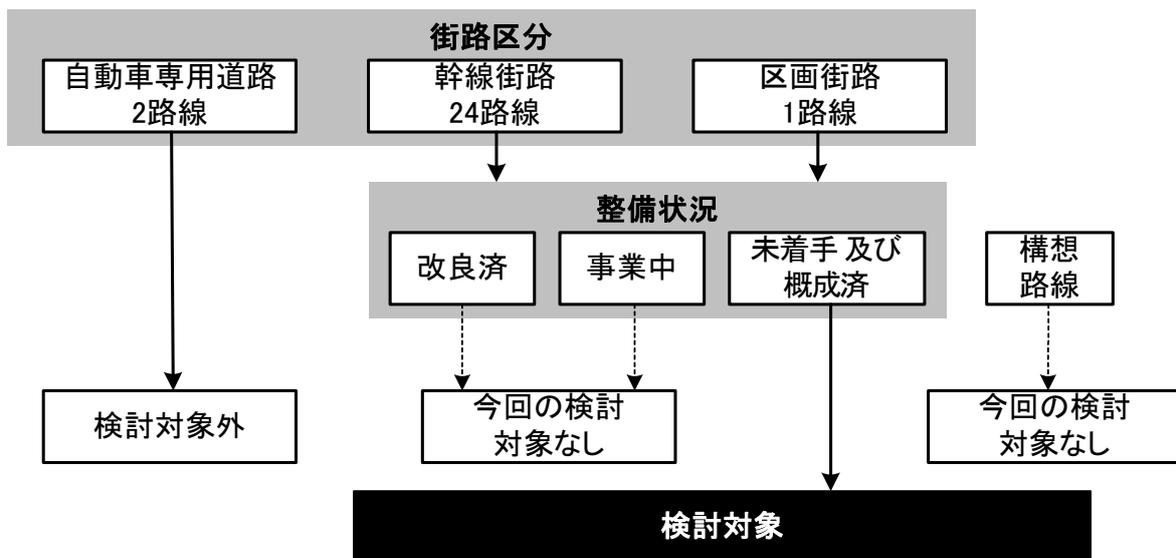


図 今回の都市計画道路見直しにおける検討対象路線

## (3) 評価指標及び判断基準の設定

見直し対象として選定された路線や区間については、基本的視点に基づき、評価指標を設定し、それに基づき客観的な判断基準により評価する必要があります。そのため、「市内の骨格的な道路網の形成」や「中心市街地などの渋滞緩和」、土地利用との整合をはじめとした「拠点開発やまちづくり」、「歩行者や自転車の安全性」、「公共交通の利便性向上」、延焼拡大防止などの「災害に強い都市の形成」、景観確保などの「自然環境の確保」などの視点に基づく評価指標を設定し、それに対応する判断基準を設定しました。

（「参考2 評価指標及び判断基準」参照）

#### (4) 各路線・区間の必要性の検証

##### **ステップ2** 【必要性の検証】

##### **ステップ3** 【機能代替性の検証】

見直し対象として選定された路線や区間について、客観的な判断基準により各路線・区間の必要性、及び現道・並行道路による機能代替の可能性について検証しました。

検証の結果、今回の見直し検討対象路線・区間のすべてにおいて、関連既計画や上位計画に位置づけられているほか、機能代替性が低いと判断されることから、路線整備の必要性があるものと判断しました。

なお、3・5・4南湖深田線の区間4（3・4・1新国道線～寒川町田端）については、周辺に南北道路が複数あることから、他の道路で機能代替の可能性のあるものと考えられましたが、**ステップ5**の交通量検証※により、廃止した場合に、3・4・2中海岸寒川線や3・4・5東海岸寒川線などの周辺道路が混雑するものと予測されたことから、当該区間の機能代替性は低いと判断しました。（「参考3 各路線・区間の必要性の検証」参照）

#### (5) 事業実施の妥当性の検証と課題

##### **ステップ4** 【事業実施の妥当性の検証】

路線整備の必要性があるものと判断された全路線・全区間について、「事業実施の妥当性」の観点から、検証を行い、路線別の課題について整理しました。

このうち、整備時期が未定である他、事業実施が困難となる地形・地物（鉄道や河川、大規模建築物など）が存在する路線・区間、進捗していない他の大規模開発事業と関連する路線・区間、の12路線32区間については、「事業実施時期の見込みが立たない路線・区間」とし、「留保付き存続」路線・区間と判断しました。

なお、3・4・3茅ヶ崎停車場茅ヶ崎線は、整備時期が未定であるものの、都市計画道路と重複した現道があり、現計画幅員での事業実施について市と関係住民との間で別途意見交換会を設けて路線の必要性・方向性について議論をし、その上で社会実験の実施に至る等見直しに向けた機運が高まっている状況にあります。また、**ステップ5**の交通量検証においても、計画幅員（20m）よりも幅員を縮小したとしても、2車線機能はあり、当該路線の自動車交通流動、及び周辺道路への影響は少ないと判断されることから、「見直し候補路線」として判断しました。（「参考4 事業実施の妥当性の検証と課題」参照）

※交通量検証について：

上位計画である「ちがさき都市マスタープラン」の目標年次である概ね20年後を見据え、平成42年時点の将来交通需要を推計し評価。評価に当たっては、見直し候補路線及びその周辺における断面混雑度を、交通容量と交通量の需給バランスを見ることにより、ピーク時の1～2時間を除いては混雑が連続する可能性が非常に小さいと考えられる「混雑度が1.25以下か」を判断指標として検討。（「道路の交通容量（社）日本道路協会」に基づき判断指標（混雑度1.25）を設定）

なお、平成17年道路交通センサス（一般交通量調査）によると、市内の主な路線で混雑度が1.25に近い箇所は、「県道45号（丸子中山茅ヶ崎）の円蔵交差点北側の区間（混雑度1.14）」、及び「県道404号（遠藤茅ヶ崎）の赤羽根交差点北側の区間（混雑度1.14）」が該当する。

(5) 各路線・区間の検証結果

(3)、(4) の検証結果から、今回の都市計画道路見直しの方向性（案）として、3・4・3茅ヶ崎停車場茅ヶ崎線の1路線2区間を「変更（幅員）候補路線」、その他12路線32区間を「留保付き存続」と判断しました。

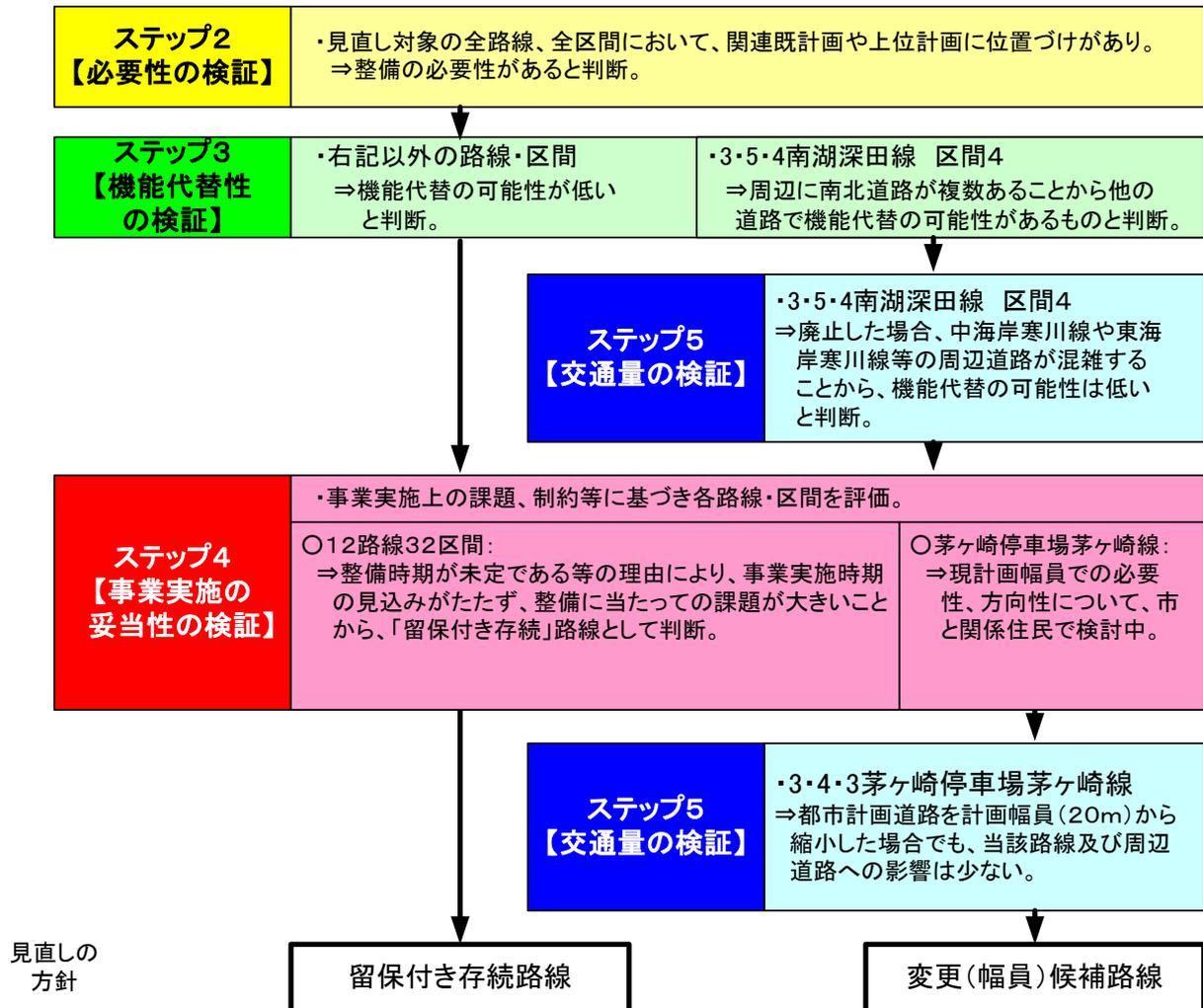


図 必要性・機能代替性・事業実施妥当性の検証結果と見直しの方針

### 3. 都市計画道路見直しにおける今後の課題について

#### (1) 今後の住民合意形成に向けて

都市計画道路の見直しは、見直しが必要となった路線や区間に関する「計画検討」の段階、及び廃止や変更のための「都市計画法に基づく都市計画手続」の段階を経て、都市計画道路の廃止や変更を行います。その際には、道路の計画内容に関する事項だけでなく、これまでの建築制限や新たな建築制限などに関する様々な意見や要望が想定されます。また、廃止や変更は、都市計画道路区域に関する建築制限だけでなく、道路周辺のまちづくりの方向性を変える可能性も考えられます。

そのため、下図に示すような適時適切な段階で、市民へ情報提供を行い、意見を伺いながら、住民との合意形成のもと、手続きを進めてまいります。

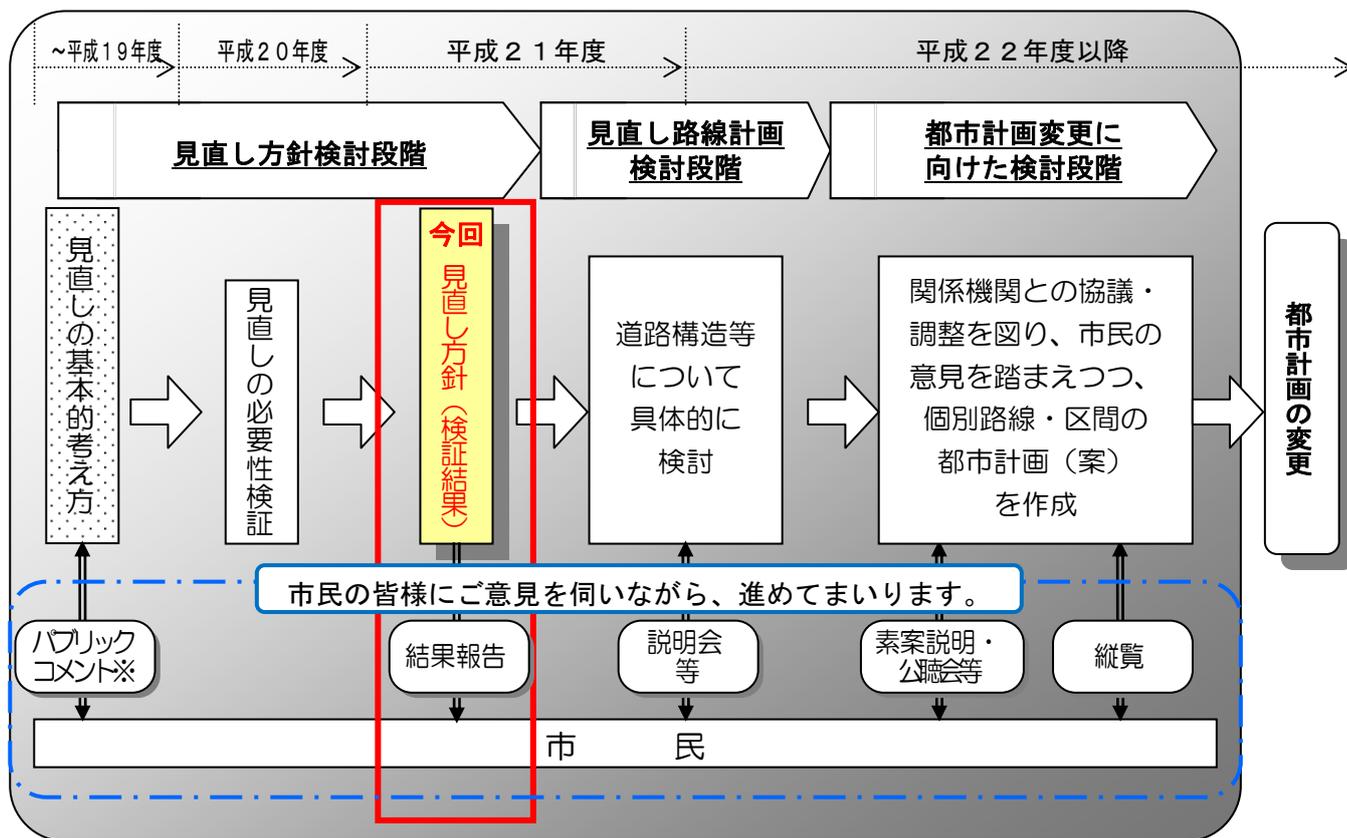


図 都市計画道路の見直しから都市計画決定までの流れ

※パブリックコメントについて：

市民の皆様に関わりのある計画を作るときに、前もって案をお知らせし、ご意見をいただき、提出されたご意見を考慮して、市が最終的な計画の決定を行う制度。

## (2) 建築制限や用途地域の変更の課題

路線型用途地域や防火地域を指定しているところについては、都市計画道路の変更、廃止の際には、路線型用途地域や防火地域指定を見直す必要が生じる場合が想定されます。こうした用途地域等の見直しによって、既存建築物の「既存不適格建築物<sup>※1</sup>」が生じることも想定されることから、都市計画道路の見直しに伴う地域地区指定<sup>※2</sup>については、道路の整備状況やそれら道路の有する機能、土地利用の状況や動向などを考慮しながら、適切な土地利用が図られるよう総合的な見地から見直しを行っていきます。

## (3) 今後の都市計画道路の見直しについて

### ①見直しのサイクル

都市計画道路の見直しは、概ね20年後のあるべき姿を目標に、「茅ヶ崎都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や「ちがさき都市マスタープラン」、道路整備プログラム等との関連計画と連動させながら、今後も定期的（概ね10年ごと）に実施していくこととしています。これにより、事業が長期化している路線や整備優先順位の低い路線の必要性を定期的に検証していきます。

また、今後の都市計画道路の見直しに当たっては、社会経済状況や市民ニーズ等の変化に的確に対応しながら、本市における都市計画道路のあり方を検討していくことが重要であります。そのため、市民への情報提供、意見・意向等を把握しながら検討を進めていくために、外部有識者等を交えた検討組織の立ち上げについて今後検討します。

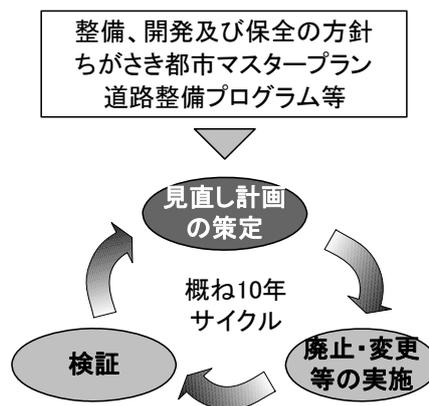


図 見直しサイクル

※1 「既存不適格建築物」について：

建築物を建築する時点において法令等に適合していたものでも、その後の法令等の改正により、その建築物全体、あるいは部分的に法令等に適合しなくなる場合がある。このような建築物を既存不適格建築物という。なお、既存不適格建築物は、適合しなくなった法令等の規定に限り適用しないこととし、そのまま使用することや一定規模の増改築等を行うことができる。

※2 「地域地区指定」について：

市民生活が良好な環境のもとで快適に営めて、他方では都市活動・産業活動が効率よく機能するために、住宅や商業地、工業地、レクリエーションの場等について規模と配置を定め、土地利用計画を具体化していく手法をいう。

## ②道路整備プログラム等の策定による整備優先度の検討

今回の都市計画道路の見直し検討において、「事業実施時期の見込みが立たない路線・区間」として、整備時期が未定である等の理由から12路線32区間を「留保付き存続」路線・区間と判断しました。

これらの路線、区間については、道路整備プログラム（平成21～22年度予定）の策定を通じて、優先整備路線を選定し、次期見直し段階において見直しの方向性について検討することとします。

### （４）地域に適した道路構造の採用について

道路の安全性や円滑性が確保された道路の計画や設計を行うため、「道路構造令」によって、道路の構成（車線、歩道、植樹帯等）、線形、勾配、交差点、立体交差、道路構造物などの道路構造に関する一般的な技術的基準が定められています。

道路構造令は、昭和33年に公布後、道路交通を取り巻く社会経済情勢の変化などに対応するため、数回の改正が行われ、その考え方も、高度経済成長期の自動車社会の進展を背景にした自動車利用を中心とする「全国一律の道路構造」という考え方から、歩行者や自転車など様々な道路利用者のニーズを踏まえ、道路の特性や地域の実情を考慮して、「地域に適した道路構造」を採用するという考え方へ転換してきています。

このため、「地域に適した道路構造」を採用するという道路構造令の趣旨を踏まえ、都市計画道路の整備によって、どのような道路交通サービスを市民へ提供していくのかを分かりやすく説明する「評価指標」を検討し、幅員、車線数決定などの道路計画の策定に活かしていくことも必要です。

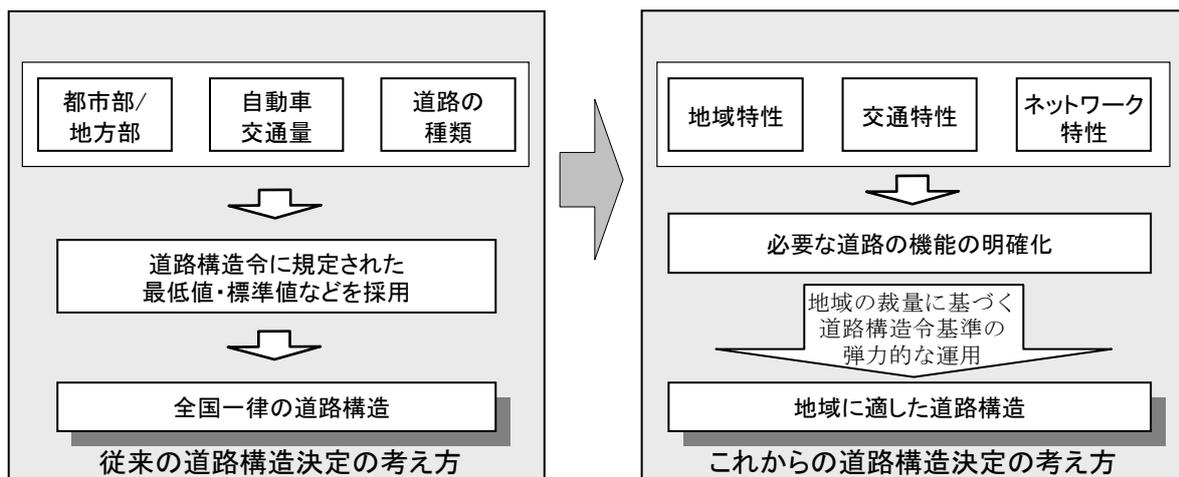


図 これからの道路構造決定の考え方

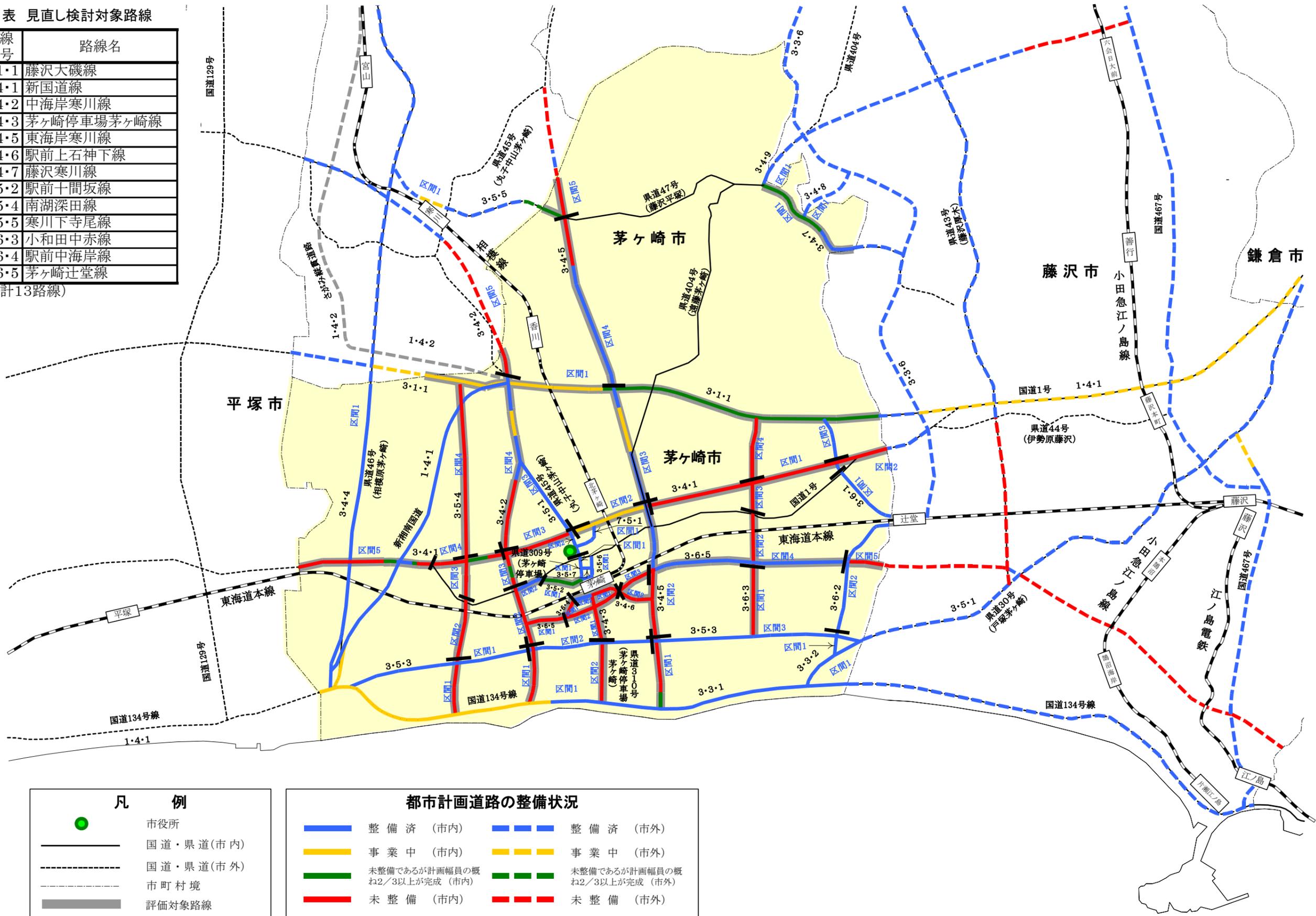
出典) 道路構造令の解説と運用 (社) 日本道路協会 (一部改)

【参考1】 評価対象路線・区間割 (平成19年3月31日現在)

表 見直し検討対象路線

路線番号	路線名
3・1・1	藤沢大磯線
3・4・1	新国道線
3・4・2	中海岸寒川線
3・4・3	茅ヶ崎停車場茅ヶ崎線
3・4・5	東海岸寒川線
3・4・6	駅前上石神下線
3・4・7	藤沢寒川線
3・5・2	駅前十間坂線
3・5・4	南湖深田線
3・5・5	寒川下寺尾線
3・6・3	小和田中赤線
3・6・4	駅前中海岸線
3・6・5	茅ヶ崎辻堂線

(合計13路線)



凡 例

- 市役所
- 国道・県道(市内)
- 国道・県道(市外)
- 市町村境
- 評価対象路線

都市計画道路の整備状況

- |   |  |
|---|--|
| <span style="border-bottom: 2px solid blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> 整備済 (市内)                     | <span style="border-bottom: 2px dashed blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> 整備済 (市外)                     |
| <span style="border-bottom: 2px solid yellow; width: 20px; display: inline-block;"></span> 事業中 (市内)                   | <span style="border-bottom: 2px dashed yellow; width: 20px; display: inline-block;"></span> 事業中 (市外)                   |
| <span style="border-bottom: 2px solid green; width: 20px; display: inline-block;"></span> 未整備であるが計画幅員の概ね2/3以上が完成 (市内) | <span style="border-bottom: 2px dashed green; width: 20px; display: inline-block;"></span> 未整備であるが計画幅員の概ね2/3以上が完成 (市外) |
| <span style="border-bottom: 2px solid red; width: 20px; display: inline-block;"></span> 未整備 (市内)                      | <span style="border-bottom: 2px dashed red; width: 20px; display: inline-block;"></span> 未整備 (市外)                      |

【参考2】 評価指標及び判断基準

基本的視点（見直しの基本方向より）		評価指標	該当路線・区間の判断方法	
区間の有する機能	① 市内の骨格的な道路網を形成するための都市計画道路	1-A 「かながわ交通計画」に位置づけがある道路か	○「かながわ交通計画」に位置づけがある。	
		1-B	(1) 市内の拠点間の連絡のための道路か	○「茅ヶ崎市総合交通プラン（H14.3）」の幹線道路に位置づけられている。 ○「ちがさき都市マスタープラン（H20.6）」の都市幹線（都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路）に位置づけられている。 ○「ちがさき都市マスタープラン（H20.6）」に位置付けのある市内の拠点に直接アクセスしている。
			(2) 市外の拠点間の連絡のための道路か	○「茅ヶ崎市総合交通プラン（H14.3）」の幹線道路に位置づけられている。 ○「ちがさき都市マスタープラン（H20.6）」の都市幹線（都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路）に位置づけられている。 ○隣接市町の都市マスタープランに位置づけのある市外の拠点に直接アクセスしている。
	1-C	交通結節点（鉄道駅、IC）へのアクセスを目的とした道路か	○交通結節点（鉄道駅、IC）に直接アクセスしている。	
	② 中心市街地などの渋滞緩和のための都市計画道路	2-A	渋滞緩和のために整備が必要か（混雑の大きい現道や、渋滞対策ポイントの通過など）	○混雑する現道と重なっているか並行（起終点がほぼ同じ）しており、道路整備により混雑緩和に資する。
	③ 拠点開発やまちづくりのための都市計画道路	3-A	土地利用との整合を図るための道路か（整備に合わせた高度利用など）	○都市計画道路に合わせて商業地域又は近隣商業地域等の沿道用途地域指定がされており、都市計画道路の整備に合わせて土地利用の高度利用を図る役割を持っている。
		3-B	まちづくりのために必要な路線として上位計画に位置づけられているか	○「ちがさき都市マスタープラン（H20.6）」の都市環状、「茅ヶ崎市総合交通プラン（H14.3）」の環状道路に位置づけられている。 ○「茅ヶ崎市都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（H13.11）」に位置づけがある。 ○「茅ヶ崎市中心市街地活性化基本計画（H14.3）」に位置づけがある。
		3-C	土地区画整理事業などの面的整備事業、公園事業などと一体化した道路か	○土地区画整理事業（茅ヶ崎駅南口土地区画整理事業等）、駅周辺開発事業（辻堂駅西口重点整備計画、茅ヶ崎駅北口周辺道路整備等）、地区計画、公園事業などと一体的な整備の位置づけがある。
		3-D	鉄道の平面交差による地域分断の解消を図る道路か	○鉄道で分断されている地域において、路線の整備により地域の交流連携を促進する役割を持っている。
	④ 歩行者や自転車が安全で快適に移動できる都市計画道路	4-A	歩行者・自転車交通、社会的弱者の安全確保等のために整備が必要か（重点整備地区への指定、福祉まちづくり条例上の指定、安心歩行エリアへの指定など）	○「ちがさき都市マスタープラン（H20.6）」にコミュニティ道路・歩道ネットワーク整備構想として位置づけがある。 ○「安心歩行エリア整備事業（H16）」に位置づけがある。 ○「ちがさき自転車プラン（H16.3）」に位置づけがある。 ○既存の大規模駐輪施設へ直接アクセスしている。
⑤ 公共交通の利便性向上のための都市計画道路	5-A	公共交通導入のために整備が必要か（駅前広場との一体整備、バスレーンの設置、公共交通不便地域の通過など）	○駅前広場との一体整備やバスレーンの設置など公共交通の導入が前提とされている。 ○都市計画道路が交通空白地域（茅ヶ崎市乗合交通整備計画（H17.7）で示された地域）を通過しており、整備によって交通空白地域の解消に寄与する。	
⑥ 災害に強い都市を形成するための都市計画道路	6-A	災害時の緊急輸送路や広域避難場所へのアクセスとして整備が必要か	○「茅ヶ崎市地域防災計画（H15.3修正）」に緊急輸送路として位置づけがある。 ○「茅ヶ崎市地域防災計画（H15.3修正）」の広域避難場所に直接アクセスする幅員15m以上の道路。	
	6-B	延焼拡大を防ぐための道路として整備が必要か	○延焼拡大を防ぐための道路幅員（12m以上）を有している。	
⑦ 良好な自然環境を確保し、景観形成のための都市計画道路	7-A	環境と調和した良好な景観のために整備が必要か	○「茅ヶ崎市緑の基本計画（H8.3）」の緑のネットワークとして位置づけがある。	
	7-B	自動車の走行性向上や道路交通の整流化により良好な住環境の形成に寄与するか	○二酸化炭素濃度の達成目標を上回る地区（0.04ppm以下：「茅ヶ崎市環境基本計画（H15.3策定）」の目標値）を通過する。 ○自動車交通騒音で環境基準を達成していない地点（「茅ヶ崎市環境基本計画（H15.3策定）」の目標）を通過又は並行している。	
現道・並行道路による機能代替の可能性		8	現道・並行道路による機能代替の可能性	○既存の現道及び並行道路により、当該都市計画道路の道路機能及び交通機能が代替できる。
事業実施の妥当性		9-A	歴史・文化・自然資産又はコミュニティを喪失するか	○自然環境評価マップで示された保存すべき里山地域を通過する。 ○「茅ヶ崎市景観計画（H20.7）」に景観重要道路として位置づけがある。
		9-B	当初想定した土地利用に対して、沿道のまちづくりが変化しているか	○「茅ヶ崎市景観計画（H20.7）」に景観重要道路として位置づけがある。
		9-C	事業実施が困難となる地形・地物（鉄道や河川・大規模建築物など）はあるか	○鉄道、既存道路、河川等との通過処理、接続処理について、構造上の検討（上空または地下通過方法、道路構造令に適した縦断検討）が必要である。
		9-D	隣接都市計画区域と不整合はあるか	○隣接都市計画区域における計画幅員と不整合が生じている。 ○隣接都市計画区域における事業スケジュールと不整合が生じている。
		9-E	その他事業実施上の障害・制約はあるか	○土地区画整理事業が計画決定されているが事業の施行が図られていない。

注) 道路整備プログラムとは、都市計画道路をはじめとした道路網を効率的かつ効果的に整備することを目指し、事業効果の高い路線を抽出し、財源等の制約を踏まえながら今後整備すべき道路の整備時期の目標を定めたものである。

【参考3】 各路線・区間の必要性の検証

表 各路線・区間の必要性・機能代替性の検証結果

路線名				ステップ2 【必要性の検証 ○：該当項目】														ステップ3 【機能代替性の検証】				ステップ5 【交通量の検証】		【判定】 必要性あり： ⇒ステップ4へ 必要性なし ⇒見直し候補			
路線番号	路線名	区間番号	計画幅員(m)	1-A 「かながわ交通計画」への位置づけ	1-B(1) 市内拠点間連絡	1-B(2) 市外拠点間連絡	1-C 交通結節点への7ヶ所	2-A 渋滞緩和	3-A 土地利用との整合	3-B まちづくりのために必要	3-C 面的整備事業、公園事業との一体化	3-D 地域分断の解消	4-A 歩行者自転車交通の安全確保	5-A 公共交通の導入	6-A 緊急輸送路広域避難場所への7ヶ所	6-B 延焼拡大防止	7-A 環境と調和した景観確保	7-B 良好な住環境の形成	必要性の検証	明らかに機能代替可能	幅員不足の可能性	機能代替の可能性なし	機能代替性の検証		当該路線周辺道路への影響なし	当該路線周辺道路への影響あり	影響の状況 (当該区間の必要性)
3・1・1	藤沢大磯線	1	25~40	○															高い				—				⇒ステップ4へ
3・4・1	新国道線	1	20		○	○		○		○			○		○	○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		3	20		○			○		○			○		○	○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		4	20		○	○		○		○			○	○	○	○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		5	20	○															高い				—				⇒ステップ4へ
		2	20																	高い				—			
3・4・2	中海岸寒川線	1	20			○				○			○			○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		2	20~23.5			○					○		○			○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		3	20			○					○		○			○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		4	20			○		○		○			○			○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		5	15~18	○										○			○	○		高い				—			
3・4・3	茅ヶ崎停車場茅ヶ崎線	1	20		○		○		○	○	○		○			○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		2	20		○		○		○	○	○		○			○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
3・4・5	東海岸寒川線	1	16	○															高い				—				⇒ステップ4へ
		2	16~22	○															高い				—				⇒ステップ4へ
		4	12	○															高い				—				⇒ステップ4へ
		5	12	○															高い				—				⇒ステップ4へ
3・4・6	駅前上石神下線	1	20		○		○				○		○			○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		2	16		○		○				○		○			○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
3・4・7	藤沢寒川線	1	18							○					○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ	
3・5・2	駅前十間坂線	1	12		○		○		○	○	○		○			○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
3・5・4	南湖深田線	1	12		○											○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		2	12		○							○		○		○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		3	12		○									○		○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		4	12		○			○								○	○		高い		○		あり	○	廃止した場合、中海岸寒川線、東海岸寒川線等の周辺道路が混雑、機能代替の可能性は低い。		⇒ステップ4へ
3・5・5	寒川下寺尾線	1	12			○	○			○			○		○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ	
3・6・3	小和田中赤線	1	11		○			○									○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		2	11~21		○							○						○		高い			○	なし			⇒ステップ4へ
		3	11		○												○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		4	11		○												○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
3・6・4	駅前中海岸線	1	11		○		○		○	○		○						高い			○	なし				⇒ステップ4へ	
3・6・5	茅ヶ崎辻堂線	1	20		○		○		○	○			○			○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		2	20		○		○		○	○	○			○		○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		3	20		○		○			○	○			○		○	○		高い			○	なし				⇒ステップ4へ
		5	15		○	○											○	○		高い			○	なし			⇒ステップ4へ

【参考4】 事業実施の妥当性の検証と課題

表 各路線・区間の事業実施の妥当性の検証結果（その1）

路線名				ステップ4 【事業実施の妥当性の検証】						【見直し方向性素案】				ステップ5 【交通量の検証】				
路線番号	路線名	区間番号	計画幅員(m)	事業実施時期の見込み	事業実施見込みに係る課題の内容	9-A	9-B	9-C	9-D	9-E	事業実施における課題解決上の問題・課題の有無 【事業実施妥当性最終判断】				当該路線周辺道路への影響なし	当該路線周辺道路への影響あり	影響の状況 (当該区間の必要性)	
						歴史・文化・自然遺産・コミュニティの喪失	沿道まちづくりの変化	地形・地物の制約	隣接都市計画区域との不整合	その他事業実施上の障害・制約	存続	留保付き存続	変更	廃止				
3・1・1	藤沢大磯線	1	25~40	△	未整備区間は現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。									○				
3・4・1	新国道線	1	20	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。									○				
		3	20	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。									○				
		4	20	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。									○				
		5	20	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、隣接都市計画区域（平塚市）との間で不連続及び不整合が生じていることから、調整を図った上での事業実施が必要。									○				
3・4・2	中海岸寒川線	1	20	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。									○				
		2	20~23.5	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、JR及び国道1号の通過処理について、構造上の再検討（上空または地下通過方法）が必要であり、検討のうえでの事業実施が必要。									○				
		3	20	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、整備に当たって国道1号及び千ノ川（一級河川）の通過処理について、構造上の再検討（上空または地下通過方法）が必要であり、検討のうえでの事業実施が必要。									○				
		4	20	△	未整備区間は現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。										○			
		5	15~18	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。										○			

※事業実施の見込みにおける△：実施の見込みが低い、9-A～9-Eにおける○：各指標の該当項目（課題あり）

表 各路線・区間の事業実施の妥当性の検証結果（その2）

路線名				ステップ4 【事業実施の妥当性の検証】										【見直し 方向性素案】			ステップ5 【交通量の検証】		
路線 番号	路線名	区 間 番 号	計 画 幅 員 (m)	事業 実 施 時 期 の 見 込 み	事業実施見込みに係る 課題の内容	9-A	9-B	9-C	9-D	9-E	事業実施における課題解決上の 問題・課題の有無  【事業実施妥当性最終判断】	存 続	留 保 付 き 存 続	変 更	廃 止	当 該 路 線 周 辺 道 路 へ の 影 響 な し	当 該 路 線 周 辺 道 路 へ の 影 響 あり	影 響 の 状 況  (当該区間の必要性)	
						歴 史 ・ 文 化 ・ 自 然 遺 産 ・ コ ミュ ニ テ ィ の 喪 失	沿 道 ま ち づ く り の 変 化	地 形 ・ 地 物 の 制 約	隣 接 都 市 計 画 区 域 と の 不 整 合	そ の 他 事 業 実 施 上 の 障 害 ・ 制 約									
3・4・3	茅ヶ崎停車場茅ヶ崎線	1	20		現段階では整備時期が未定であるが、都市計画道路と重複した現道があり、市と関連住民との間で別途意見交換会を設けて路線の必要性・方向性について議論している状況にある。また、この検討結果を受け、現道幅員での「安全な道路空間の体験」に関する社会実験を実施している状況からも、見直しに向けた機運が高まっているものと判断される。	○				○	○				○		当該路線を計画幅員（20m）から幅員を縮小した場合であっても、自動車交通において当該路線及び周辺道路（東海岸寒川線、中海岸寒川線等）への影響は少なく、他の路線で機能代替は可能と判断される。		
		2	20			○								○		○			
3・4・5	東海岸寒川線	1	16	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。								○						
		2	16~22	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。								○						
		4	12	△	未整備区間は現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、整備に当たって当該区間における自動車交通、歩行者・自転車交通に対応した適切な幅員についての検討を行ったうえでの事業実施が必要。								○						
		5	12	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、整備に当たって当該区間における自動車交通、歩行者・自転車交通に対応した適切な幅員についての検討、及び隣接都市計画区域（寒川町、藤沢市）との間でネットワークの調整等、不整合が生じていることから、調整を図った上での事業実施が必要。								○						
3・4・6	駅前上石神下線	1	20	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、「茅ヶ崎駅南地区土地区画整理事業」が計画決定されているが事業の施行が図られていない現状にあり、事業と一体的な道路となっていることから、事業進捗によっては見直しが必要となることをかんがみ、この点の調整を図った上での事業実施が必要。								○						
		2	16	△									○						
3・4・7	藤沢寒川線	1	18	△	未整備区間は現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、隣接都市計画区域（藤沢市）では都市計画道路として整備済みであり、隣接都市計画区域との不整合が生じていることから、調整を図った上での事業実施が必要。								○						

※事業実施の見込みにおける△：実施の見込みが低い、9-A～9-Eにおける○：各指標の該当項目（課題あり）

表 各路線・区間の事業実施の妥当性の検証結果（その3）

路線名				ステップ4 【事業実施の妥当性の検証】											【見直し 方向性素案】				ステップ5 【交通量の検証】		
路線 番号	路線名	区 間 番 号	計 画 幅 員 (m)	事業 実施 時期 の見 込み	事業実施見込みに係る 課題の内容	9-A	9-B	9-C	9-D	9-E	事業実施における課題解決上の 問題・課題の有無  【事業実施妥当性最終判断】		存 続	留 保 付 き 存 続	変 更	廃 止	当 該 路 線 周 辺 道 路 へ の 影 響 な し	当 該 路 線 周 辺 道 路 へ の 影 響 あり	影響の状況 (当該区間の必要性)		
						歴 史 ・ 文 化 ・ 自 然 産 ・ コ ミュ ニ ティ の 喪 失	沿 道 ま ち づ く り の 変 化	地 形 ・ 地 物 の 制 約	隣 接 都 市 計 画 区 域 と の 不 整 合	そ の 他 事 業 実 施 上 の 障 害 ・ 制 約											
3・5・2	駅前十間坂線	1	12	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、整備に当たって当該区間における自動車交通、歩行者・自転車交通に対応した適切な幅員についての検討を行ったうえでの事業実施が必要。								○								
3・5・4	南湖深田線	1	12	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、整備に当たって当該区間における自動車交通、歩行者・自転車交通に対応した適切な幅員についての検討を行ったうえでの事業実施が必要。								○								
		2	12	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、整備に当たって当該区間における自動車交通、歩行者・自転車交通に対応した適切な幅員についての検討、及びJR・国道1号の通過処理について、構造上の再検討（上空または地下通過方法）が必要であり、検討のうえでの事業実施が必要。								○								
		3	12	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、整備に当たって当該区間における自動車交通、歩行者・自転車交通に対応した適切な幅員についての検討、及び国道1号・千ノ川（一級河川）の通過処理について、構造上の再検討（上空または地下通過方法）が必要であり、検討のうえでの事業実施が必要。								○								
		4	12	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、整備に当たって当該区間における自動車交通、歩行者・自転車交通に対応した適切な幅員についての検討、及び新湘南国道との交差処理について、構造上の再検討が必要であり、検討のうえでの事業実施が必要。									○							
3・5・5	寒川下寺尾線	1	12	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、整備に当たって当該区間における自動車交通、歩行者・自転車交通に対応した適切な幅員についての検討を行ったうえでの事業実施が必要。								○								

※事業実施の見込みにおける△：実施の見込みが低い、9-A～9-Eにおける○：各指標の該当項目（課題あり）

表 各路線・区間の事業実施の妥当性の検証結果（その4）

路線名				ステップ4 【事業実施の妥当性の検証】										【見直し 方向性素案】			ステップ5 【交通量の検証】		
路線 番号	路線名	区 間 番 号	計 画 幅 員 (m)	事業 実施 時期 の 見 込 み	事業実施見込みに係る 課題の内容	9-A	9-B	9-C	9-D	9-E	事業実施における課題解決上の 問題・課題の有無  【事業実施妥当性最終判断】	存 続	留 保 付 き 存 続	変 更	廃 止	当 該 路 線 周 辺 道 路 へ の 影 響 な し	当 該 路 線 周 辺 道 路 へ の 影 響 あり	影 響 の 状 況  (当該区間の必要性)	
						歴 史 ・ 文 化 ・ 自 然 産 ・ コ ミュ ニ テ ィ の 喪 失	沿 道 ま ち づ く り の 変 化	地 形 ・ 地 物 の 制 約	隣 接 都 市 計 画 区 域 と の 不 整 合	そ の 他 事 業 実 施 上 の 障 害 ・ 制 約									
3・6・3	小和田中赤線	1	11	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、整備に当たって当該区間における自動車交通、歩行者・自転車交通、及び防災機能に対応した適切な幅員についての検討を行ったうえでの事業実施が必要。								○						
		2	11~21	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、当該区間における自動車交通、歩行者・自転車交通、及び防災機能に対応した適切な幅員についての検討、及びJR・国道1号の通過処理について、構造上の再検討（上空または地下通過方法）が必要であり、検討のうえでの事業実施が必要。								○						
		3	11	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、当該区間における自動車交通、歩行者・自転車交通、及び防災機能に対応した適切な幅員についての検討、及び国道1号の通過処理について、構造上の再検討（上空または地下通過方法）が必要であり、検討のうえでの事業実施が必要。									○					
		4	11	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、当該区間における自動車交通、歩行者・自転車交通、及び防災機能に対応した適切な幅員についての検討を行ったうえでの事業実施が必要。										○				
3・6・4	駅前中海岸線	1	11	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、当該区間における自動車交通、歩行者・自転車交通、及び防災機能に対応した適切な幅員についての検討を行ったうえでの事業実施が必要。								○						
3・6・5	茅ヶ崎辻堂線	1	20	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。									○					
		2	20	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、「茅ヶ崎駅南地区土地区画整理事業」が計画決定されているが事業の施行が図られていない現状にあり、事業と一体的な道路となっていることから、事業進捗によっては見直しが必要となることをかんがみ、この点の調整を図った上での事業実施が必要。									○					
		3	20	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、「茅ヶ崎駅南地区土地区画整理事業」が計画決定されているが事業の施行が図られていない現状にあり、事業と一体的な道路となっていることから、事業進捗によっては見直しが必要となることをかんがみ、この点の調整を図った上での事業実施が必要。									○					
		5	15	△	現段階では整備時期が未定であり、事業実施の見込みが低い。また、整備に当たって隣接都市計画区域（藤沢市）との間でネットワークやスケジュールの不整合が生じていることから、調整を図った上での事業実施が必要。										○				

※事業実施の見込みにおける△：実施の見込みが低い、9-A～9-Eにおける○：各指標の該当項目（課題あり）