

平塚市都市計画道路見直し計画

平成24年4月

平 塚 市

目次

第1章. 都市計画道路の見直しについて	1
1. はじめに.....	1
2. 都市計画道路の見直しについて.....	2
(1) 見直しとは.....	2
(2) 計画の位置づけ.....	2
第2章. 都市計画道路の概況	4
1. 都市計画道路とは.....	4
2. 都市計画道路の機能.....	4
3. 都市計画道路の種類.....	5
4. 都市計画の決定状況.....	6
5. 都市計画道路の整備状況.....	6
第3章. 都市計画道路の整備の必要性和見直しの背景	8
1. これまでの市街地形成における都市計画道路の役割.....	8
2. 都市計画道路の整備の必要性.....	9
(1) いま起きている交通問題への対応.....	9
(2) 安全・安心のまちづくりを支える交通基盤の整備.....	9
(3) 高齢者等が安心して外出できる交通環境の整備.....	9
(4) 温室効果ガスの排出量の削減.....	9
3. 見直しの背景.....	10
(1) 都市計画決定から長期間経過.....	10
(2) 将来人口と将来交通量の見直し.....	10
(3) 厳しい財政状況.....	10
第4章. 都市計画道路の見直し	11
1. 都市計画道路の見直し方針.....	11
(1) 見直しの基本的な考え方.....	11
(2) 見直しの検証方法.....	13
2. 見直し.....	20
(1) 全体の見直し.....	20
(2) 廃止候補路線及び存続候補路線.....	23
第5章. 見直しの進め方	29
1. 今後の進め方.....	29

第1章. 都市計画道路の見直しについて

1. はじめに

- 本市のこれまでの都市計画道路は、「戦災復興土地地区画整理事業」をはじめとして、平塚駅周辺や駅へのアクセス、まちの骨格を形成する道路の整備を進め、市街地の形成に大きな役割を果たしてきました。
- その一方で、現在の都市計画道路の整備率は約6割であり、近年の財政状況からみて、残りの整備には長期間を要することが予測されます。これら長期間の未着手路線の中には、計画当初から50年以上経過したものもあり、社会経済状況の変化とともにその役割が低下している可能性もあります。また、未着手路線は、都市計画法による建築制限が課せられており、その制限は長期間に及んでいます。
- 全国的には、都市計画決定されてから長期間事業が実施されていない都市計画道路が多数存在するなかで、社会資本整備審議会における『良好な市街地及び便利で快適な都市交通をいかに実現・運営すべきか』（平成15年4月14日）のとりまとめにおいて、持続可能な都市の実現化に向け、市街地のコンパクト化の必要性が示されており、これに合せた都市交通は都市計画道路の見直しや都市交通施策の充実が必要と示されました。
- 神奈川県では、各市町の都市計画道路の見直し作業が円滑に進むよう、平成18年3月に「都市計画道路の見直しガイドライン」を策定し、これをもとに各市町の見直し作業が進められております。
- こうしたことから、県内の「都市計画道路の見直しガイドライン」をもとに、「平塚市都市マスタープラン（第2次）」や「平塚市総合交通計画」などの上位関連計画における個々の都市計画道路の役割を検証し、交通量の検証などの観点を加え、都市計画道路の今後のあり方（見直し計画）を示すものです。

2. 都市計画道路の見直しについて

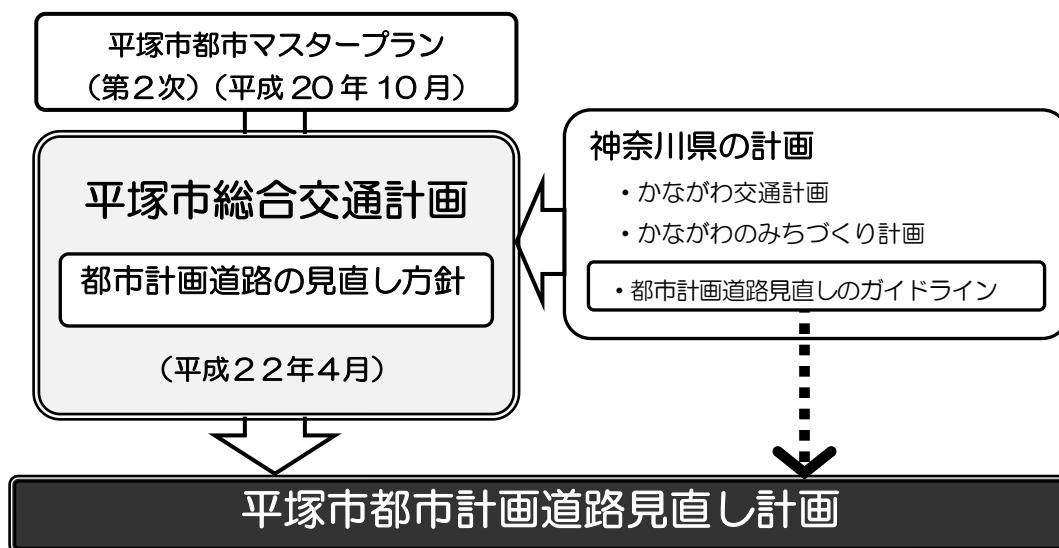
(1) 見直しとは

- 都市計画道路の見直しとは、都市計画決定より20年以上経過した長期間未着手の路線について、様々な視点から各路線の必要性を検証し、今後のまちづくりにおいて必要性を評価します。見直しの検証は基本的に次の4つのパターンに区分します。

区分	内容
存続	今後も必要性が高く現都市計画道路のまま変更しない路線
変更	隣接都市や地形地物との整合等を図るため、線形や幅員の変更が必要な路線
追加	新たに都市計画道路として追加する路線
廃止	今後のまちづくりにおいて必要性が低下した路線

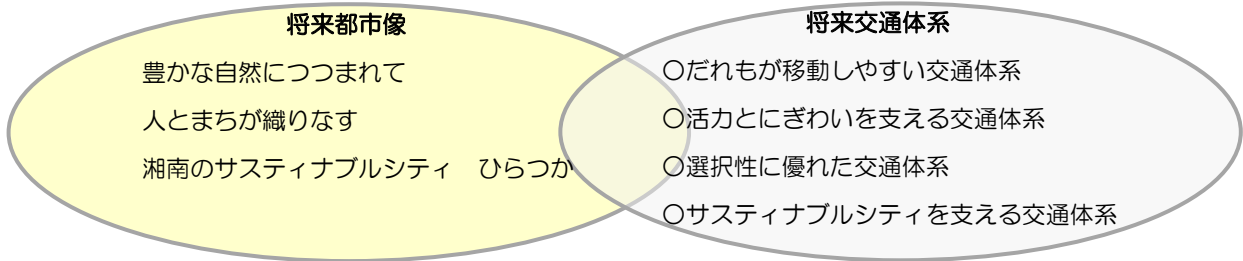
(2) 計画の位置づけ

- 本計画は、「平塚市総合交通計画」(平成22年4月)(以下「総合交通計画」)を受け、具体的な路線毎の見直し案を作成するものです。見直しの検討は、平成18年3月に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」(以下「県ガイドライン」)をもとに、本市の地域の実情等を踏まえた基本的な考え方を盛り込みます。



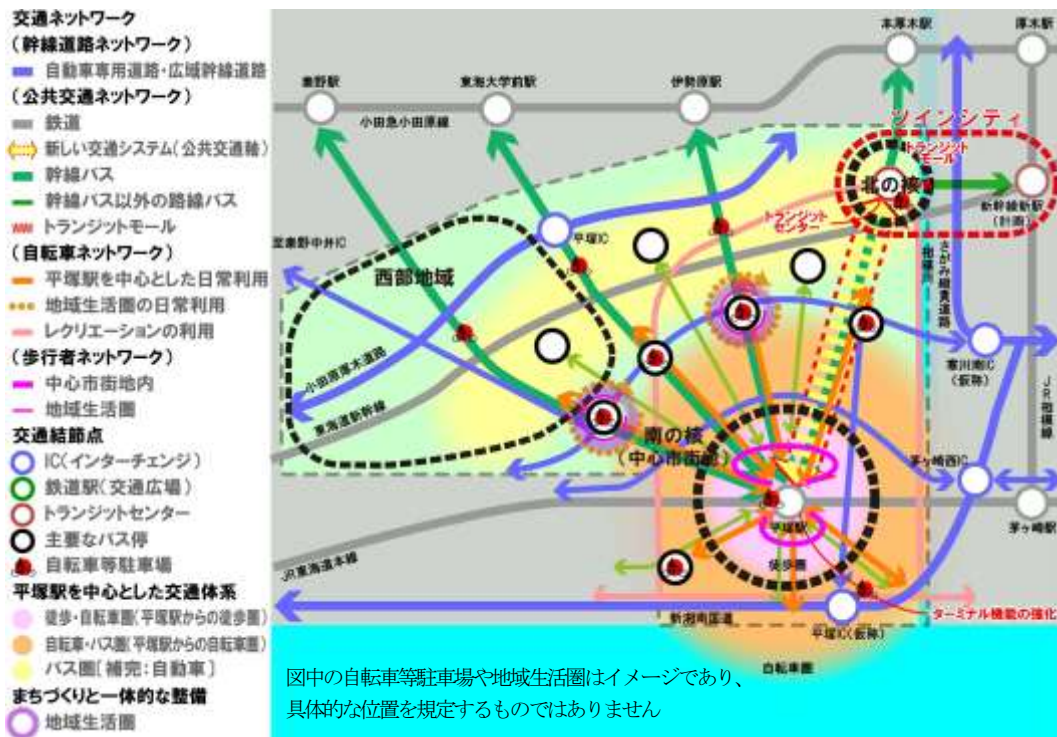
平塚市総合交通計画の基本理念と将来交通体系

計画の基本理念

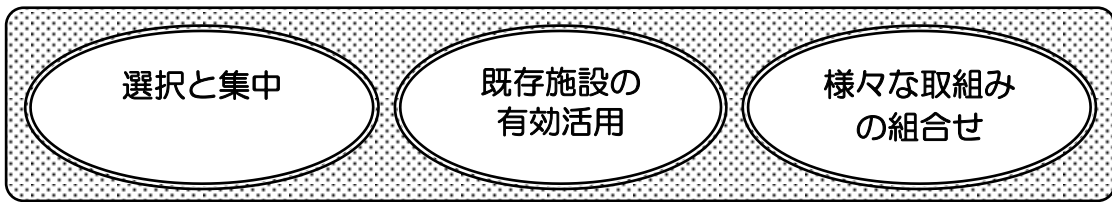


基本理念：公共交通と自転車を中心とした人と環境にやさしいまちづくり

将来交通体系



これからの交通計画の進め方



より効果的、効率的な施策の展開を図り適正な対応を段階的に進める

第2章. 都市計画道路の概況

1. 都市計画道路とは

- 都市計画道路は、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保するうえで必要な施設として都市計画法に定められた都市施設です。
- 都市計画道路の区域内の建築物の建築には、都道府県知事の許可*が必要になります（都市計画法第53条）。都市計画道路を整備する上で著しい支障を及ぼすおそれがないものや、容易に移転し除去が可能であるもの以外の許可（同法第54条）は基本的に認められていません。

*）本市では、権限委譲により市長の許可

(都市計画法第54条及び同法第53条第1項の規定に基づく建築許可基準《平塚市独自の緩和基準》)

- 階数3以下であること。
- 地階を有しないこと。ただし、附属建築物である掘り込み式車庫であって床面積の合計が20㎡以下であるものはこの限りではない。
- 主要構造物（建築基準法第2条第5号に定める主要構造部をいう。）が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造、プレキャスト鉄筋コンクリート造（掘り込み式車庫に限る。）その他これに類する構造であること。

2. 都市計画道路の機能

- 都市計画道路は、人や物資の移動のための通行空間としての交通機能をはじめ、市街地における土地利用の方向を規定する市街地形成機能、災害発生時の避難路や救援活動のための都市防災機能などを担っています。

機能の区分		内 容	
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成すると共に、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
空間機能	都市環境機能	景観、日照等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路機能
		災害防止機能	災害等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通のための導入空間	都市モノレール、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上下水道、ガス、電気、電話等の供給処理および通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間		交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	

出典)「都市計画マニュアル」(社)日本都市計画学会編より

3. 都市計画道路の種類

- 都市計画道路は、主として交通機能に着目して次のような道路種別が設定されています。見直しの検討対象は、「県ガイドライン」にもとづき幹線街路です。

道路種別	内 容	平塚市の 指定状況
自動車専用道路	専ら自動車の交通の用に供する道路	1 路線 (新湘南国道)
幹線街路	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	46 路線
区画街路	地区における宅地の利用に供するための道路	該当路線なし
特殊街路	歩行者、自転車、都市モノレール、路面電車等の交通を目的とした道路	1 路線 (五領ヶ台中央線)

- 幹線街路は、交通の処理機能から、次の3つに分類されます。「都市マスタープラン」や「総合交通計画」における幹線道路ネットワークとの関係は次のとおりです。

幹線街路の 種別	道路の機能等*1	本市上位関連計画での 名称*2
主要幹線街路	都市内の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする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、とくに高い走行機能と交通処理機能を有する街路	広域幹線道路
都市幹線街路	都市内の各地区または主要な施設間相互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街路	都市内幹線道路
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	補助幹線道路

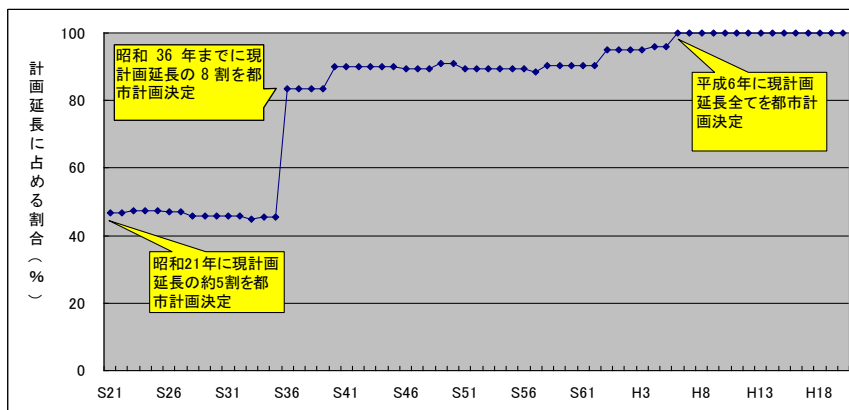
*1) 「県ガイドライン」より

*2) 本市では幹線道路ネットワークの形成において都市計画道路以外の国県道、幹道を加え配置していることから名称に「道路」を用いています。なお「街路」とは一般的に都市計画道路を指します。

4. 都市計画の決定状況

- 本市の都市計画道路は、昭和 21 年の「戦災復興土地地区画整理事業」に合わせ現行の計画延長の約 5 割、昭和 36 年までに約 8 割が都市計画決定をしています。

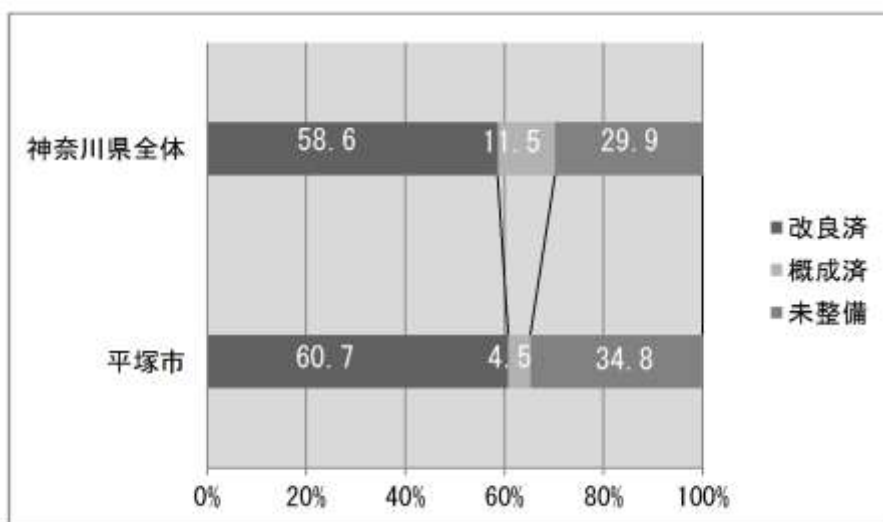
都市計画道路延長の推移（現計画延長に占める割合）



5. 都市計画道路の整備状況

- 本市の都市計画道路のうち幹線街路 46 路線の整備状況は、図に示すとおりです。46 路線の計画延長は約 110.7 km であり、そのうち改良済*1の延長は 67.2 km、改良済延長は全体の 60.7% です。概成済*2延長は 5.0 km であり、概成済延長を加えた整備済延長の全体に占める割合は 65.2% です。神奈川県全体と比較して、改良済延長割合はほぼ同じ水準です。

幹線街路の整備状況割合



平塚市：平成 23 年 4 月、神奈川県：平成 22 年 3 月（平成 22 年都市計画現況調査）

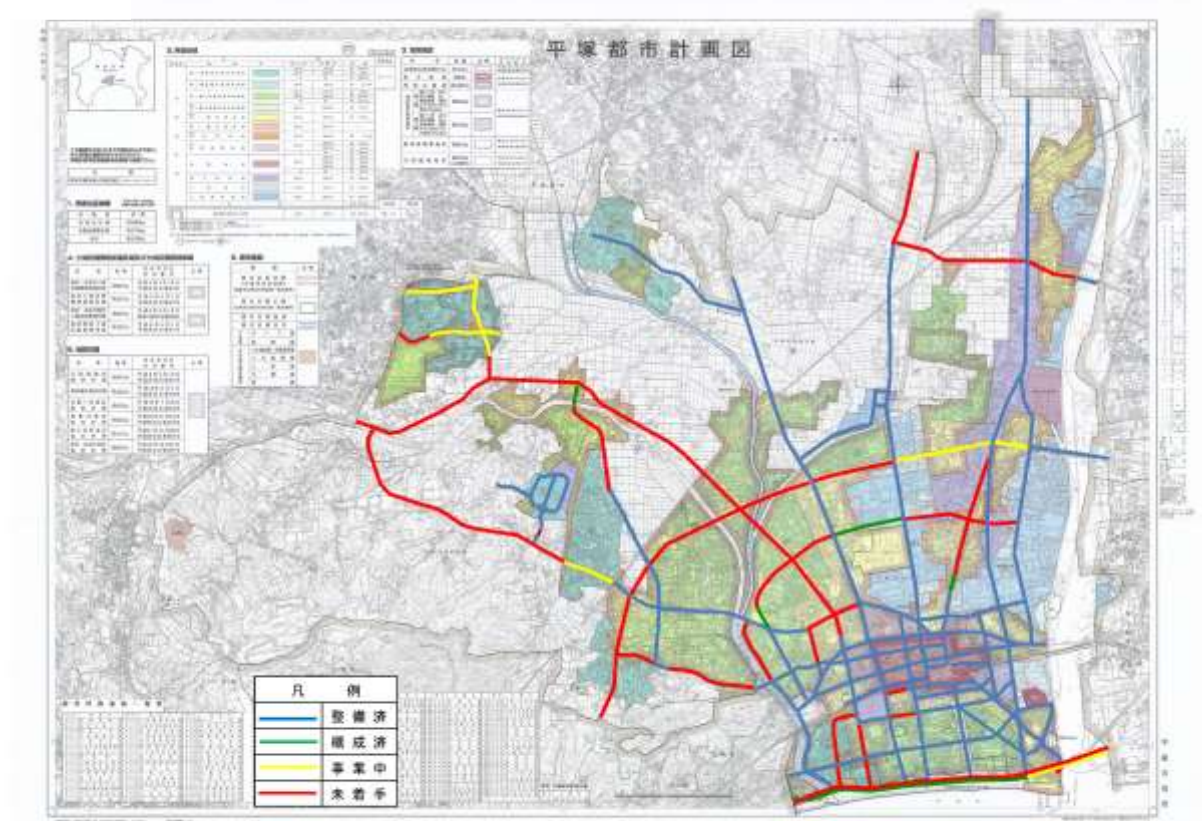
- *1) 道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している道路
- *2) 概ね計画幅員の 2/3 以上又は 4 車線以上の幅員を有する道路

- 平塚駅周辺地区は、「戦災復興土地区画整理事業」(約230ha)等により、広幅員の都市計画道路が配置され整備が概ね完了しています。
- 整備が残されているのは、東西方向の広域幹線道路や放射方向の広域幹線道路のうちの西部地域の道路などです。



3・2・1 駅前大通り線

都市計画道路の整備状況 (平成23年4月)

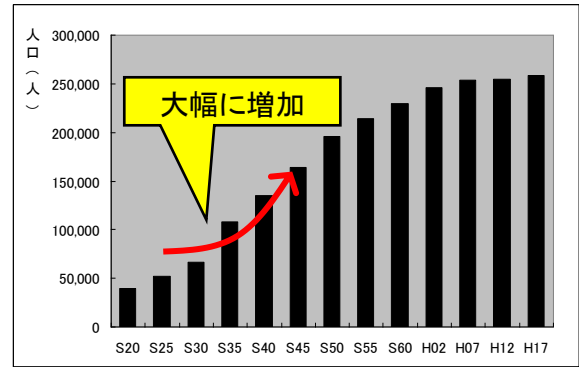


第3章. 都市計画道路の整備の必要性和見直しの背景

1. これまでの市街地形成における都市計画道路の役割

- 本市の都市計画道路は、町村合併や、戦災復興土地区画整理事業等に合わせ、平塚駅周辺地区や駅にアクセスする道路、まちの骨格を形成する道路などを都市計画決定し整備を進めてきました。
- 人口はこうしたまちづくりを背景とし、昭和30年代から40年代にかけ大幅に増加するなど、都市計画道路の整備が、市街地の形成に大きな役割を果たしてきました。

人口の動向



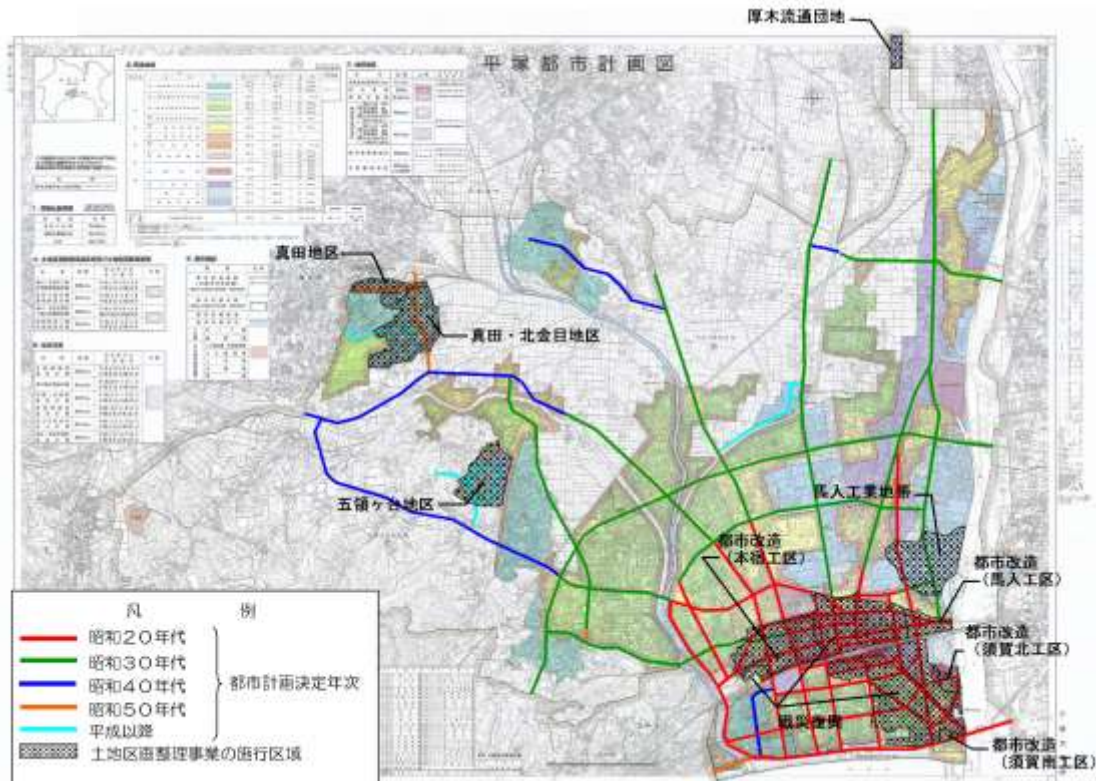
資料：平塚市統計書

市域拡張の推移

- 昭和7年4月1日市制施行
- 昭和29年7月15日合併
- 昭和31年9月30日合併
- 昭和32年10月1日合併



都市計画道路の決定年代



2. 都市計画道路の整備の必要性

(1) いま起きている交通問題への対応

- ・ 朝の通勤時間帯では、平塚駅を中心として交通が混雑するとともに、放射状に配置された道路を主体に渋滞が発生しています。道路渋滞に伴い路線バスの定時性、速達性が低下しています。道路渋滞の解消を図るため、西部地域や東西方向を結ぶ都市計画道路の整備や、路線バス、自転車や歩行者等の走行環境を高める都市計画道路の整備が必要です。

(2) 安全・安心のまちづくりを支える交通基盤の整備

- ・ 市内の自動車交通の約 65%が通過交通や市外との行き来の交通です。まちづくりを支え、都市力を高めていくために広域交通体系との連携や産業機能の拡充を図る交通網の強化が必要であり、インターチェンジや市外とを結ぶ都市計画道路の整備が必要です。
- ・ 市域内を結ぶ道路は、交通機能はもとより、都市防災機能の向上を図る重要な道路であり、災害時の避難、救援、消防活動、火災の延焼防止などの都市防災機能の向上を図るため、都市計画道路等の整備が必要です。

(3) 高齢者等が安心して外出できる交通環境の整備

- ・ 概ね10年後には4人に1人が高齢者となることが予測されています。高齢者の健康増進を図るとともに、地域生活圏の形成に向け、地域コミュニティや都市の経済活動を維持、向上させていくため、高齢者など誰もが安心して外出できる交通環境の充実が望まれています。高齢者の交通手段は、徒歩や自転車などが主体であり、地域生活圏を支え安全でゆとりある通行空間の整備が必要であり、それを支える都市計画道路の整備が必要です。

(4) 温室効果ガスの排出量の削減

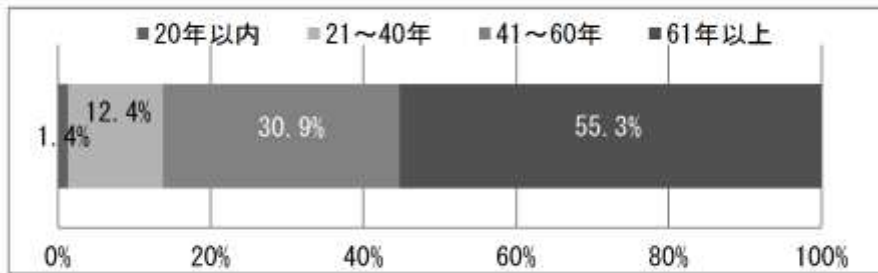
- ・ 地球温暖化の防止に向け、二酸化炭素等の温室効果ガスの排出量を削減するため、道路渋滞の解消を図るとともに、環境にやさしい交通体系の実現に寄与する都市計画道路の整備が必要です。

3. 見直しの背景

(1) 都市計画決定から長期間経過

- 未着手路線の約5割は、都市計画決定から61年以上経過しています。また、未着手路線は、都市計画法による建築制限が課せられており、その制限は長期間に及んでいます。

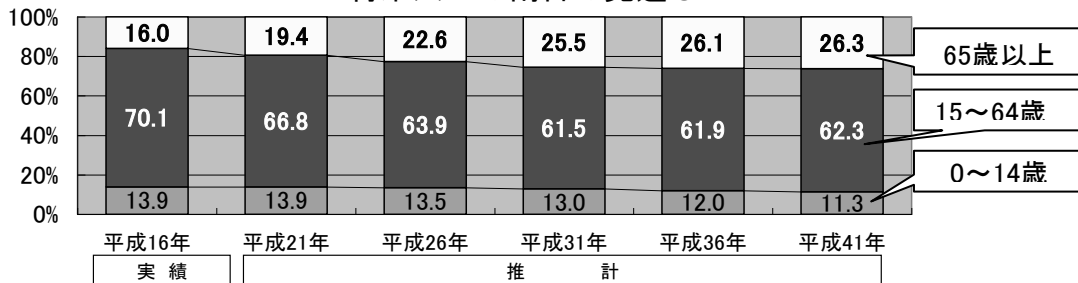
未着手路線延長の都市計画決定年次の割合（平成23年4月）



(2) 将来人口と将来交通量の見通し

- 人口は、今後、計画的な市街地の形成などにより一時的には増加しますが、一定の時期から減少に転じ、概ね20年後にはほぼ現況並の約26万人になり、その後ゆるやかに減少に転じます。
- 概ね20年後は、4人に1人が65歳以上の高齢者になることが予測されます。

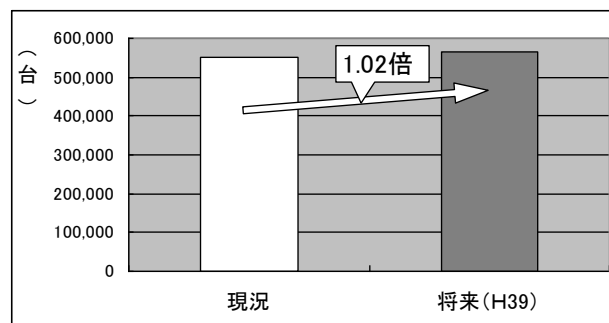
将来人口の割合の見通し



資料：次期平塚市総合計画策定に関する将来推計人口（平成17年）

- 概ね20年後の将来交通量は、ほぼ現況並であることが予測されます。

将来自動車交通量の見通し



(3) 厳しい財政状況

- 本市の財政状況は、今後もさらに厳しくなることが予測されています。このため、未着手の都市計画道路の整備には長期間を要すると考えられます。

第4章. 都市計画道路の見直し

1. 都市計画道路の見直し方針

(1) 見直しの基本的な考え方

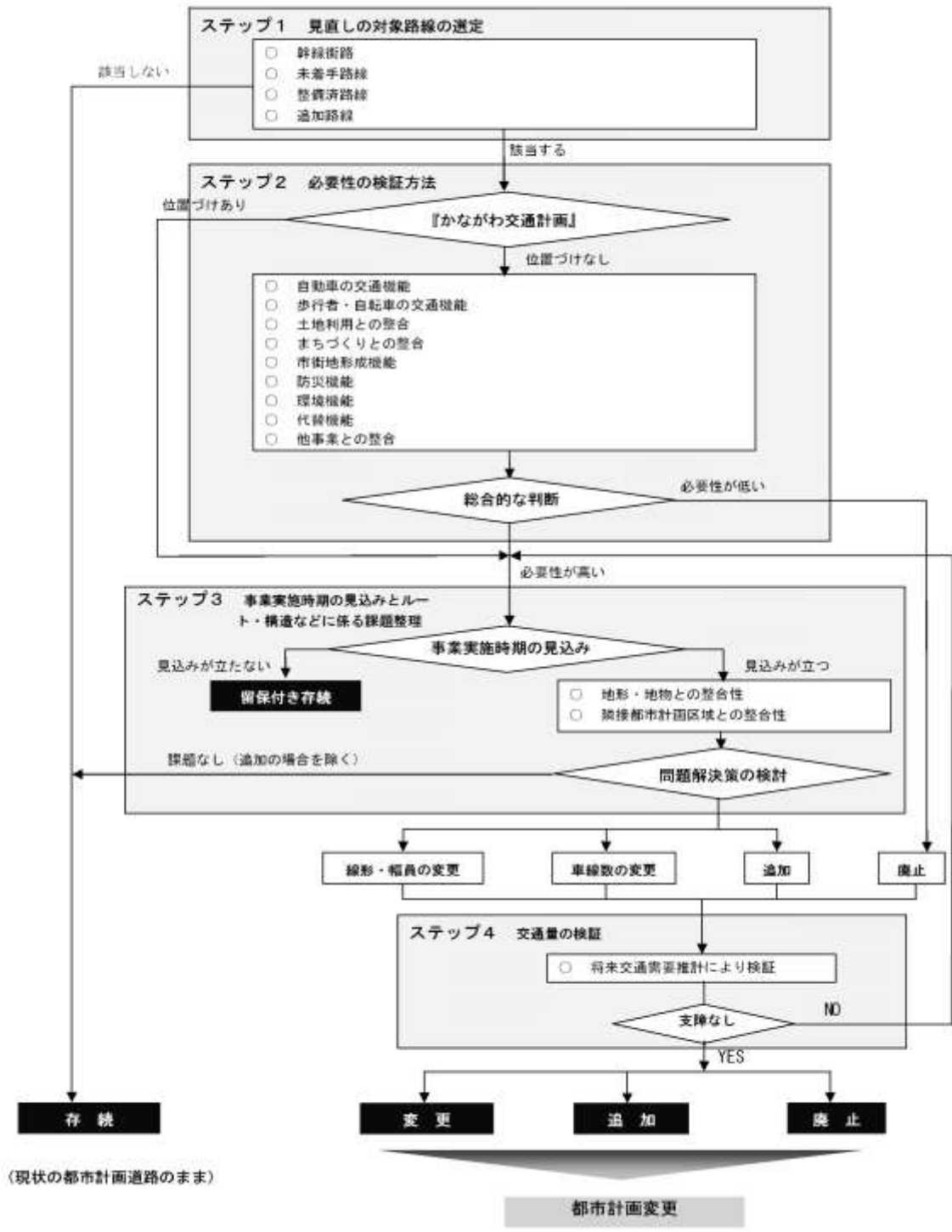
①基本的な考え方

- ・ 都市計画道路の見直しは、長期未着手となっている路線・区間について道路の機能を明確化し、地域の実情を加味し、既存ストックの活用も視野に入れた検証を行い、必要に応じて計画を見直すことにより、より一層重点化を図りながら、「存続させるべき」路線・区間を明らかにします。
- ・ 見直しにあたっては、神奈川県交通施策の基本的な方向が示されている「かながわ交通計画」や本市の将来都市像を示した「都市マスタープラン」等の上位計画との整合性を確認しながら、「県ガイドライン」をもとに、交通ネットワークの配置方針や本市の地域の実情等を踏まえた基本的な考え方を定めます。

②将来の進め方

- ・ 「県ガイドライン」では、「目標年次をおおむね10～20年後の都市の姿を展望したうえで行う」ことが示されていますので、本市の都市計画道路の見直しは、総合交通計画にあわせ平成39年とします。
- ・ 将来、都市を取り巻く環境の変化や、上位関連計画となる「かながわ交通計画」や「都市マスタープラン」などが見直され、都市計画道路に係る新たな対応の必要が生じた場合には、見直すものとします。

「神奈川県都市計画道路見直しのガイドライン」フロー図



(2) 見直しの検証方法

①見直しの対象路線の選定（ステップ1）

（検討対象路線の選定）

ア 幹線街路

見直しは、幹線街路を対象とし、自動車専用道路・特殊街路は対象としません。

イ 未着手路線

市の見直し開始時点で、都市計画決定後 20 年以上経過して未着手の路線や区間はすべて対象とします。

なお、都市計画決定後（変更）後 5 年を経過しても工事に着手していない路線や区間については、何らかの理由や課題が想定されるため、必要に応じて対象とします。

ウ 整備済路線

概成済を含む整備済や、事業中の路線区間であっても、社会経済状況やめざすべき将来の都市像を実現するために、再整備や事業計画の変更など見直しが必要となる場合には対象とします。

エ 追加路線

「都市マスタープラン」などで構想的な位置づけの路線は、必要に応じて追加の検討を行うこととします。

（検証の結果）

- 本市の都市計画道路の見直しの対象路線は、幹線街路 46 路線のうち、都市計画決定後（当初）20 年以上経過した未着手路線区間、概成済区間を含む 17 路線を対象とします。
- 見直しの対象路線は、道路機能が異なることや、一部整備済の区間があることから、路線全体で評価するのではなく、道路機能や整備状況等を踏まえた路線区間ごとに行います。

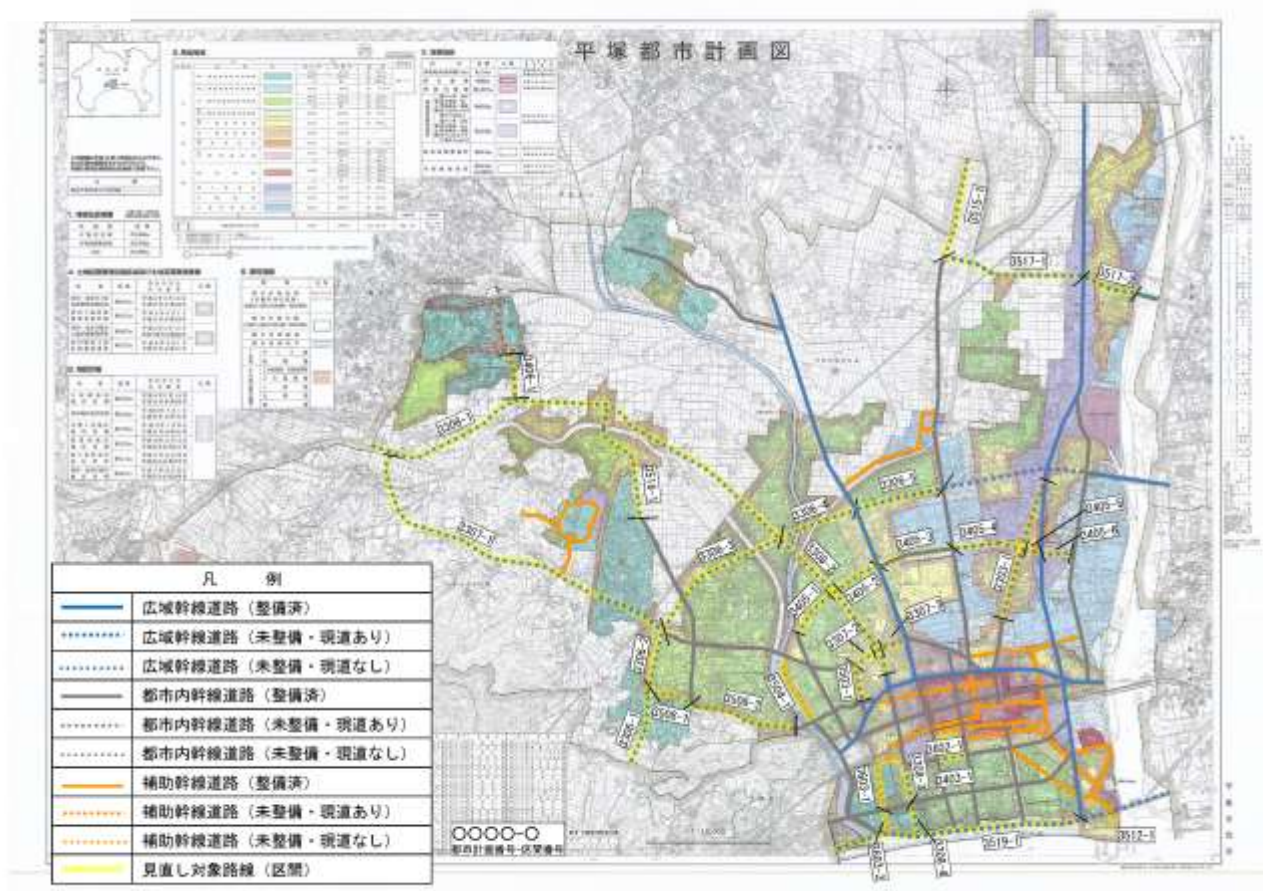
見直し検討対象路線の選定結果

区分	路線数	区間数
ア. 既決定路線数（幹線街路）	46	—

既決定路線	見直し対象外	29	—
	イ. 都市計画決定後 20 年以上経過して未着手路線（平成 3 年以前の路線）	17	34
	ウ. 整備済路線の再整備	該当なし	該当なし
	既決定路線計	17	34
エ. 追加路線	該当なし	該当なし	

見直し対象路線計	17	34
-----------------	-----------	-----------

都市計画道路見直し検討対象路線及び区間



都市計画道路見直し検討対象路線(灰色の網掛け路線)

都市計画道路の整備状況(H23.4.1)

番号	名称	代表幅員(m)	当初決定	計画延長(m)	整備状況				見直し検討対象路線		
					改良済	概成済	事業中	未着手	都市計画決定当初以降20年以上経過※	未着手路線(概成済、一部未着手を含む)	見直し検討対象路線
3・2・1	駅前大通り線	36	S21.8.27	400	400	0	0	0	○		
3・2・2	国道一号線	30	S21.8.27	3,500	3,500	0	0	0	○		
3・3・1	平塚駅海岸線	25	S21.8.27	1,180	1,180	0	0	0	○		
3・3・2	八幡須賀線	22	S21.8.27	3,810	3,810	0	0	0	○		
3・3・3	八王子平塚停車場線	22	S21.8.27	5,800	4,250	360	0	1,190	○	○	○
3・3・4	東海道本通り線	22	S21.8.27	2,560	2,560	0	0	0	○		
3・3・6	湘南新道	25	S36.8.21	7,700	769	0	1,625	5,306	○	○	○
3・3・7	八幡神社土屋線	22	S21.8.27	8,430	3,750	0	1,000	3,680	○	○	○
3・3・8	平塚海岸栗野線	22	S21.8.27	9,880	1,050	0	0	8,830	○	○	○
3・3・9	平塚伊勢原線	22	S21.8.27	6,900	6,900	0	0	0	○		
3・4・1	海岸南中線	18	S21.8.27	2,100	2,100	0	0	0	○		
3・4・2	平塚駅稲荷山線	18	S21.8.27	1,020	1,020	0	0	0	○		
3・4・3	須賀久領平塚中学校線	18	S21.8.27	1,960	1,610	0	0	350	○	○	○
3・4・4	平塚大磯海岸線	18	S21.8.27	3,160	3,160	0	0	0	○		
3・4・5	萩原八幡線	16	S21.8.27	5,120	1,100	1,220	0	2,800	○	○	○
3・4・6	上粕屋南金目線	16	S58.8.26	1,410	0	0	1,010	400	○	○	○
3・4・7	東海大学前駅真田線	16	S58.8.26	880	0	0	880	0	○		
3・4・8	北金目真田線	16	H5.3.19	1,080	0	0	660	420		○	
3・5・1	三島神社後谷線	15	S21.8.27	1,000	1,000	0	0	0	○		
3・5・2	南町通東溪間線	15	S21.8.27	630	630	0	0	0	○		
3・5・3	柳町諏訪町線	15	S21.8.27	690	200	0	0	490	○	○	○
3・5・4	上平塚花水川橋線	13	S21.8.27	1,370	471	0	0	899	○	○	○
3・5・5	蔵部川端線	15	S21.8.27	630	630	0	0	0	○		
3・5・6	平塚駅須賀港線	15	S21.8.27	1,340	1,340	0	0	0	○		
3・5・7	南町通線	15	S21.8.27	150	150	0	0	0	○		
3・5・8	平塚山下線	15	S21.8.27	4,370	2,875	0	0	1,495	○	○	○
3・5・9	後谷八幡裏線	15	S21.8.27	1,240	1,240	0	0	0	○		
3・5・10	須賀打越羽衣町線	15	S21.8.27	960	960	0	0	0	○		
3・5・11	中川尻線	13	S21.8.27	1,130	1,130	0	0	0	○		
3・5・12	寺町川端線	15	S23.4.13	350	250	0	0	100	○	○	○
3・5・13	宝町通線	15	S21.8.27	400	400	0	0	0	○		
3・5・14	馬入一号線	15	S35.3.11	3,400	3,400	0	0	0	○		
3・5・15	東浅間大島線	12	S36.8.21	6,170	4,940	0	0	1,230	○	○	○
3・5・16	旭伊勢原線	12	S36.8.21	3,920	2,315	350	0	1,255	○	○	○
3・5・17	伊勢原藤沢線	12	S36.8.21	2,750	470	0	0	2,280	○	○	○
3・5・18	大勾丸島線	12	S49.9.2	1,880	1,880	0	0	0	○		
3・5・19	国道134号線	14.5	S21.8.27	4,130	0	3,030	1,100	0	○	○	○
3・5・20	五領ヶ台循環線	14	H6.4.1	1,520	1,520	0	0	0			
3・5・21	五領ヶ台南線	14	H6.4.1	460	385	0	0	75		○	
3・5・22	五領ヶ台西線	14	H6.4.1	470	470	0	0	0			
3・5・23	東豊田工業団地線	15	H7.3.24	1,490	1,490	0	0	0			
3・5・24	東豊田南線	15	H7.3.24	140	140	0	0	0			
3・5・25	東豊田北線	13	H7.3.24	170	170	0	0	0			
3・6・1	平塚駅花水線	11	S21.8.27	1,060	1,060	0	0	0	○		
3・6・2	平塚駅桃浜町線	11	S21.8.27	810	540	0	0	270	○	○	○
3・6・3	平塚高校海岸線	11	S41.9.14	1,170	0	0	0	1,170	○	○	○
合 計				110,690	67,215	4,960	6,275	32,240	—	—	—

※平成3年以前

②必要性の検証（ステップ2）

（検証方法）

□「かながわ交通計画」との関係

「かながわ交通計画」に一般幹線道路として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るため、必要性が高い路線と判断し、それ以外の路線については各々必要性の検証を行います。

□検討項目

- (ア) 自動車の交通機能、(イ) 路線バス（公共交通）の交通機能、
- (ウ) 歩行者・自転車の交通機能、(エ) 土地利用との整合、(オ) まちづくりとの整合、
- (カ) 市街地形成機能、(キ) 防災機能、(ク) 環境機能、(ケ) 代替機能、
- (コ) 他事業との整合

（本市の考え方）

- ・ 必要性の検証は、「必要性が認められる評価」に1つでも該当する路線のうち、「歴史的・文化的・自然的資産に影響する道路」、「代替機能を有する現道がある道路」の有無を検証し、最終的な必要性を評価します。
- ・ なお、本市の将来交通体系の実現に向け、上記評価項目(イ)路線バス（公共交通）の交通機能を本市独自に追加します。

都市計画道路の必要性の評価項目 (1/2)

必要性の評価項目 (網掛けは本市独自に追加した評価項目)		評価方法	必要性 が認め られる	必要性 が低下
①かながわ交通計画の一般幹線道路 網に位置づけがある道路		同計画に位置づけがある道路	○	
(ア)自動車の 交通機能	②幹線道路網に位置づけ がある道路 「都市内幹線道路」	将来の都市構造を支える基盤整備 として、都市の骨格を形成する幹 線道路網を評価 「都市マスタープラン」の道路の 整備方針図に位置づけがある道路	○	
	③渋滞を緩和させる道路	道路容量に対し、一定の交通量 がある道路で、周辺道路網の道路混 雑を緩和させる道路	○	
	④沿道アクセス機能があ る道路	沿道アクセスを必要とする商業系 及び工業系用途地域内にある道路	○	
(イ)路線バス (公共交通) の交通機能	⑤公共交通の利便性を高 める道路	公共交通ネットワークを形成する 道路	○	
(ロ)歩行者・ 自転車の交 通機能	⑥自転車ネットワークを 形成する道路	自転車ネットワークに位置づけが ある道路	○	
	⑦歩行者ネットワークを 形成する道路	歩行者ネットワークに位置づけら れている道路や、地域生活圏の形 成に向け公共公益施設、バス停に 連絡する道路	○	
(ハ)土地利用 との整合	⑧土地利用の改善に寄与 する道路	「都市マスタープラン」の土地利 用の配置方針図の商業・業務内の 道路、近隣商業地、沿道市街地の 位置づけがある道路	○	
(ニ)まちづく りとの整合	⑨歴史的・文化的・自然 的資産に影響する道路	計画当初に比べ、歴史的・文化的・ 自然的資産に対する価値観が変化 し、その価値が高まっている中で、 「都市マスタープラン」の緑の拠 点や史跡等を通過する道路		○
(ホ)市街地形 成機能	⑩交通軸を形成する道路	「都市マスタープラン」の将来都 市構造図の交通軸を形成する道路	○	
	⑪中心市街地の活性化等 を図る道路	中心市街地活性化基本計画に関連 する道路	○	

都市計画道路の必要性の評価項目 (2/2)

必要性の評価項目		評価方法	必要性が認められる	必要性が低下								
(キ) 防災機能	⑫緊急輸送路	神奈川県及び平塚市地域防災計画の緊急輸送路等に位置づけがある道路（重複又は並行する現道が位置づけられている道路を含む）	○									
	⑬避難路	広域避難場所への指定避難道路に位置づけがある道路	○									
	⑭延焼遅延効果がある道路	道路幅員 15m以上の道路	○									
	⑮密集市街地の改善を図る道路	「平塚市都市計画都市再開発の方針」の一号市街地、二項再開発促進地区、要整備地区に関連する道路	○									
(ク) 環境機能	⑯景観ネットワークを形成する道路	「都市マスタープラン」のうるおいのまちづくり方針図のうるおいのネットワーク（景観面を重視）に位置づけがある道路	○									
	⑰居住環境区の外かくを形成する道路	居住環境区内の交通量を 1 万台以下に抑える地区の外かくを形成する道路	○									
(ケ) 代替機能	⑱代替機能を有する現道がある道路	<p>当該路線を廃止しても、その機能を満たす現道又は将来の整備が見込まれる道路（代替機能を有する道路幅員の考え方）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>道路機能</th> <th>考え方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>主要幹線道路</td> <td>代替路線なし</td> </tr> <tr> <td>都市内幹線道路（2車線）</td> <td>全幅員 13m以上 ・ 代替路線は計画道路に重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 3.0m以上を有する道路</td> </tr> <tr> <td>補助幹線道路（2車線）</td> <td>全幅員 11m以上 ・ 最低限の機能を有する道路として、重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 2.0m以上を有する道路</td> </tr> </tbody> </table>	道路機能	考え方	主要幹線道路	代替路線なし	都市内幹線道路（2車線）	全幅員 13m以上 ・ 代替路線は計画道路に重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 3.0m以上を有する道路	補助幹線道路（2車線）	全幅員 11m以上 ・ 最低限の機能を有する道路として、重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 2.0m以上を有する道路		○
道路機能	考え方											
主要幹線道路	代替路線なし											
都市内幹線道路（2車線）	全幅員 13m以上 ・ 代替路線は計画道路に重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 3.0m以上を有する道路											
補助幹線道路（2車線）	全幅員 11m以上 ・ 最低限の機能を有する道路として、重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 2.0m以上を有する道路											
(コ) 他事業との整合	⑲開発関連道路	土地区画整理事業等の関連道路、開発計画への連絡機能がある道路	○									

③ルート・構造などに係る課題整理（ステップ3）

（ルート・構造などに係る課題整理）

必要性が高いと判断された路線や区間又は、他事業関連で都市計画手続きを行う必要がある路線や区間は、ルート・構造などに係る課題整理を行います。

ア 地形・地物との整合性

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ます。

イ 隣接都市計画区域との整合性

隣接市町村にまたがる都市計画道路については、「不存在」、「幅員不整合」、「線形不整合」、「不連続」、「重複」といった不整合があるかどうかを精査します。

（課題解決策の検討）

課題のない路線や区間は存続とします。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、線形・幅員や車線数などの変更、新規路線の追加など、課題解決を図る変更案を検討します。

（本市の考え方）

- 本市では、必要性が高いと判断された道路においては、事業化の課題を整理し、課題のない路線や区間は「存続」するものとし、廃止路線も含め交通量の検証を行います。

なお、現時点では、「県ガイドライン」における「留保付き存続（必要性が高いと判断されたが、事業実施の見込みが立たない路線や区間）」を包括して「存続」としています。今後、道路整備のプログラム等により、事業実施時期の見込みを踏まえて検討するものとしします。

④交通量の検証（ステップ4）

（交通量の検証）

- 車線数の変更、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います。この結果、混雑度などに支障があると判断された場合については、再度、課題解決案の検討を行い、将来交通需要推計を行います。

（本市の考え方）

- 必要性が認められない路線を廃止した場合、その代替経路となる道路の混雑度が1.5^{*1}を超えない路線は、廃止しても影響ないとし「廃止」を検討します。

*1) 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の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。（出展：道路の交通容量（昭和59年9月（社）日本道路協会）

2. 見直し

（1）全体の見直し

①見直し路線の検証に向けた基本的な考え方

- まちの骨格を形成する広域幹線道路や都市内幹線道路は、「存続」を基本とします。こうした道路は、本市の骨格を形成するとともに、その担うサービス圏域が広範囲であることから、神奈川県や隣接する市町との整合を図り、より広域的な視点で評価します。
- 補助幹線道路は、必要性が低下し代替路線や改良済の都市計画道路等で、その機能が充足されれば「廃止」も視野に入れ検証します。
- 「都市マスタープラン」などで構想的な位置づけの路線の「追加」は、別途個別に検討します。
- ルート・構造などに係る課題整理（ステップ3）の中で課題がある路線については、将来のまちづくりの進捗に合わせ別途個別に検討します。

②ステップ毎の検証結果

- ・ 検証に向けた基本的な考え方を踏まえ、ステップ毎の検証結果を示します。

ステップ1：見直し検討対象路線・区間の選定

○都市計画決定後20年以上経過した未着手及び概成済の路線・区間

見直し検討対象：17路線、34区間

ステップ2：必要性の検証

○「かながわ交通計画」による位置づけ

○必要性の検証項目

- (ア) 自動車の交通機能 (イ) 路線バスの交通機能 (ロ) 歩行者・自転車の交通機能
- (ハ) 土地利用との整合 (ニ) まちづくりとの整合 (ホ) 市街地形成機能
- (ヘ) 防災機能 (ヘ) 環境機能 (コ) 代替機能 (カ) 他事業との整合

■必要性が低下：3・5・4号上平塚花水川橋線、3・6・2号平塚駅桃浜町線、
3・6・3号平塚高校海岸線

ステップ3：ルート・構造などに係る課題整理

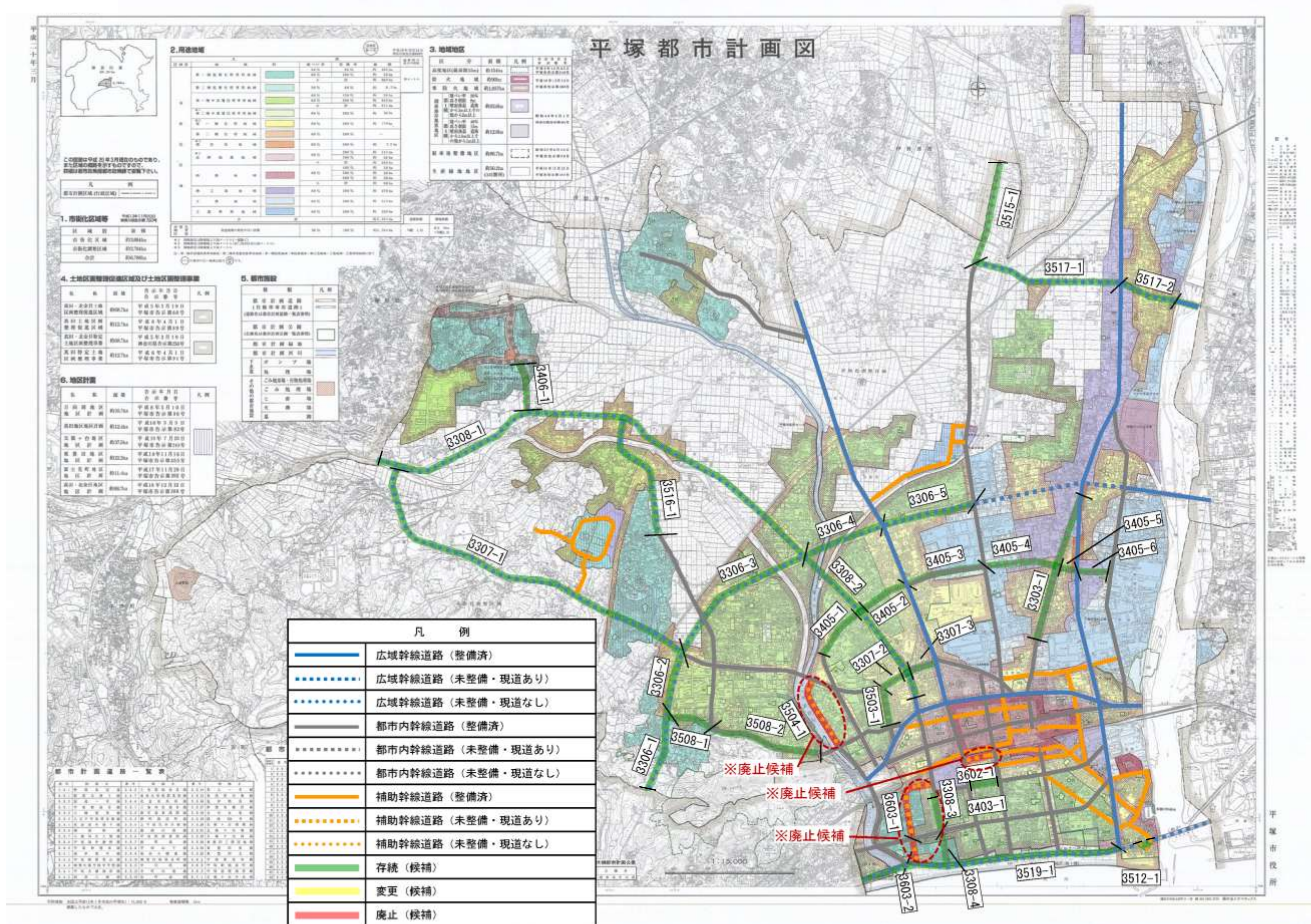
○地形・地物との整合性 ○隣接都市計画区域との整合性 ○課題解決策の検討

■将来の土地利用計画との整合：3・5・12号寺町川端線（大浜地区のまちづくりの進捗に合わせ変更を検討）

ステップ4：交通量の検証

■必要性が低下した3路線は、廃止しても交通量の検証の結果、周辺道路網に与える影響はありません

見直し内容	路線数・区間数	道路名称
存続（候補）	14 路線・30 区間	3・3・6号湘南新道外 13 路線
変更（候補）	0 路線・0 区間	—
廃止（候補）	3 路線・4 区間	3・5・4号上平塚花水川橋線（一部廃止） 3・6・2号平塚駅桃浜町線（一部廃止） 3・6・3号平塚高校海岸線（全線廃止）



※今回の都市計画道路見直しは幹線街路を対象としており、自動車専用道路である1・4・1号湘南新道は対象外です。

(2) 廃止候補路線及び存続候補路線

① 廃止候補路線

- ・廃止候補路線の廃止の内容、廃止の理由を以下に示します。また、それぞれの路線の位置を次ページ以降に示します。

都市計画 番号	道路名称	見直し結果	廃止の内容	廃止の理由
3・5・4	上平塚花水川橋線	廃止 (一部廃止)	<ul style="list-style-type: none"> ■一部区間を廃止 ・廃止区間：(都) 平塚山下線～(都) 八幡神社土屋線 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通機能や市街地形成機能、都市防災機能等の必要性は低下しており、並行して(主)平塚秦野線が位置しています。 ■周辺の現況の土地利用は畑などの農地が多く点在しています。 ■当該区間が整備されない場合の将来交通量の推計を行い、その結果、周辺道路網への影響は小さく、廃止しても道路交通処理上支障がありません。
3・6・2	平塚駅桃浜町線	廃止 (一部廃止)	<ul style="list-style-type: none"> ■一部区間を廃止 ・廃止区間：(都) 海岸南中線～(都) 平塚伊勢原線 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通機能や市街地形成機能、都市防災機能等の必要性は低下しています。 ■周辺の現況の土地利用は一部中層集合住宅が存在するものの、主に低層の住宅地となっています。 ■当該区間が整備されない場合の将来交通量の推計を行い、その結果、周辺道路網への影響は小さく、廃止しても道路交通処理上支障がありません。
3・6・3	平塚高校海岸線	廃止	<ul style="list-style-type: none"> ■全線を廃止する 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通機能や市街地形成機能、都市防災機能等の必要性は低下しており、並行して市道黒部丘 21 号線などが位置しています。 ■周辺の現況の土地利用は、主に低層の住宅地となっています。 ■当該区間が整備されない場合の将来交通量の推計を行い、その結果、周辺道路網への影響は小さく、廃止しても道路交通処理上支障がありません。

(ア) 3・5・4号上平塚花水川橋線 (1 路線 1 区間)



(イ) 3・6・2号平塚駅桃浜町線 (1 路線 1 区間)



(ウ) 3・6・3号平塚高校海岸線（1路線2区間）



②存続候補路線

・存続候補となる14路線30区間の道路名称等を以下に示します。

都市計画番号	道路名称	区間番号	区間	区間 延長 (m)	計画 幅員 (m)	
3・3・3	八王子平塚 停車場線	3303-1	(都) 八幡須賀線～(都) 後谷八幡裏線	1,550	22	
3・3・6	湘南新道	3306-1	平塚市と大磯町の行政界～(都) 平塚山下線	836	25	
		3306-2	(都) 平塚山下線～(都) 八幡神社土屋線	522		
		3306-3	(都) 八幡神社土屋線～(都) 平塚海岸秦野線	1,904		
		3306-4	(都) 平塚海岸秦野線～(都) 平塚伊勢原線	840		
		3306-5	(都) 平塚伊勢原線～(都) 東浅間大島線	1,204		
3・3・7	八幡神社土 屋線	3307-1	(都) 平塚海岸秦野線～(都) 湘南新道	4,036	22	
		3307-2	(都) 柳町諏訪町線～(都) 平塚海岸秦野線	371	16	
		3307-3	(都) 平塚海岸秦野線～(都) 平塚伊勢原線	329		
3・3・8	平塚海岸秦 野線	3308-1	平塚市と秦野線の行政界～(都) 湘南新道	5,786	22	
		3308-2	(都) 湘南新道～(都) 国道一号線	2,244		
		3308-3	(都) 須賀久領平塚中学校線～(都) 平塚大磯海 岸線	430		18
		3308-4	(都) 平塚大磯海岸線～(都) 国道134号線	370		
3・4・3	須賀久領平 塚中学校線	3403-1	(都) 平塚伊勢原線～(都) 海岸南中線	350	18	
3・4・5	萩原八幡線	3405-1	(都) 八幡神社土屋線～(都) 平塚海岸秦野線	753	16	
		3405-2	(都) 平塚海岸秦野線～(都) 平塚伊勢原線	547		
		3405-3	(都) 平塚伊勢原線～(都) 東浅間大島線	920		
		3405-4	(都) 東浅間大島線～(都) 八王子平塚停車場線	882		
		3405-5	(都) 八王子平塚停車場線～(都) 八幡須賀線	232		
		3405-6	(都) 八幡須賀線～(都) 馬入一号線	386		
3・4・6	上粕屋南金 目線	3406-1	(都) 北金目真田線～(都) 平塚海岸秦野線	656	16	
3・5・3	柳町諏訪町 線	3503-1	(都) 八幡神社土屋線～(都) 平塚山下線	490	15	
3・5・8	平塚山下線	3508-1	(都) 湘南新道～(都) 旭伊勢原線	570	12	
		3508-2	(都) 旭伊勢原線～(都) 上平塚花水川橋線	1,150		

都市計画番号	道路名称	区間番号	区間	区間 延長 (m)	計画 幅員 (m)
3・5・12	寺町川端線	3512-1	(都) 国道 134 号線～(都) 蔵邸川端線	100	15
3・5・15	東浅間大島 線	3515-1	平塚市と伊勢原市の行政界～(都) 伊勢原藤沢線	1,230	12
3・5・16	旭伊勢原線	3516-1	(都) 平塚海岸秦野線～(都) 湘南新道	1,255	12
3・5・17	伊勢原藤沢 線	3517-1	(都) 東浅間大島線～(都) 八王子平塚停車場線	1,961	12
		3517-2	(都) 八王子平塚停車場線～平塚市と寒川町の行政界	789	
3・5・19	国道 134 号線	3519-1	平塚市と大磯町の行政界～(都) 八幡須賀線	3,030	14.5

第5章. 見直しの進め方

1. 今後の進め方

- ・「廃止候補」については、各個別路線ごとの課題の検討を行った上で、廃止候補路線別説明会、都市計画変更（案）の法定縦覧、都市計画審議会、都市計画道路の変更告示の流れで都市計画手続きを進めていきます。

