

目次

1. 見直しの考え方・進め方	・・・P1
1-1. 現状と課題	
1-2. 基本的な考え方	
1-3. 前回からの変更点	
1-4. 見直しフロー	
2. 総合的判断検証結果一覧	・・・P3
3. 見直し結果（変更及び廃止候補路線）	・・・P4
4. 今後の流れ（スケジュール）	・・・P5
参考. 都市計画道路整備プログラム	・・・P5

背景

本市では 1 回目の見直しを平成 19 年度から平成 21 年度の 3 か年で行ったが、その後 10 年以上が経過したことによる社会情勢の変化に対応するため、以下の 5 つの視点で 2 回目の見直しを進めることとした。

- ① 人口・交通需要の減少が継続的に進行しており、定量的な観点から必要性を改めて検証する必要がある。加えて人口減少等に伴い、市の財政状況のひっ迫が予想されることから、必要な機能の充足について、現道の利活用を含めて効率的かつ効果的な道路計画・整備が求められている。
- ② 頻発する大規模地震や台風・集中豪雨等への備えとして、緊急輸送路・救急搬送、避難路、延焼遮断など様々な機能を担っている都市計画道路は、防災上欠かせないインフラとなっており、災害への対応・防災の観点から必要性を再検討することが必要である。
- ③ 神奈川県は、平成 30 年度から 2 回目の見直しを行う方針を提示している。
- ④ 前回の見直し以降に更新または新たに策定された上位計画（都市計画マスタープラン等）・関連計画の内容を把握し、都市計画道路の配置との整合状況、これらの計画に対し都市計画道路が果たす役割を確認し、必要性の再検証が必要である。
- ⑤ 平成 30 年度策定の「横須賀市立地適正化計画」との整合を図る必要がある。

1 見直しの考え方・進め方

1 現状と課題

1 回目の都市計画道路網の見直しから約 10 年経過したが、未整備の都市計画道路は依然として多く存在しており、建築制限も残存している。

人口減少・高齢化社会の進展、厳しい財政状況による公共投資等の減少等、道路を取り巻く社会情勢も変化しており、道路に求められる真に必要な機能を検討・整備をする必要がある。

2 基本的な考え方

未整備路線の大半が都市計画決定後、長期間経過していることを踏まえ、社会経済情勢の変化に対応しつつ効率的な整備を目指すとともに、建築制限の長期化に対する説明責任を果たすため、

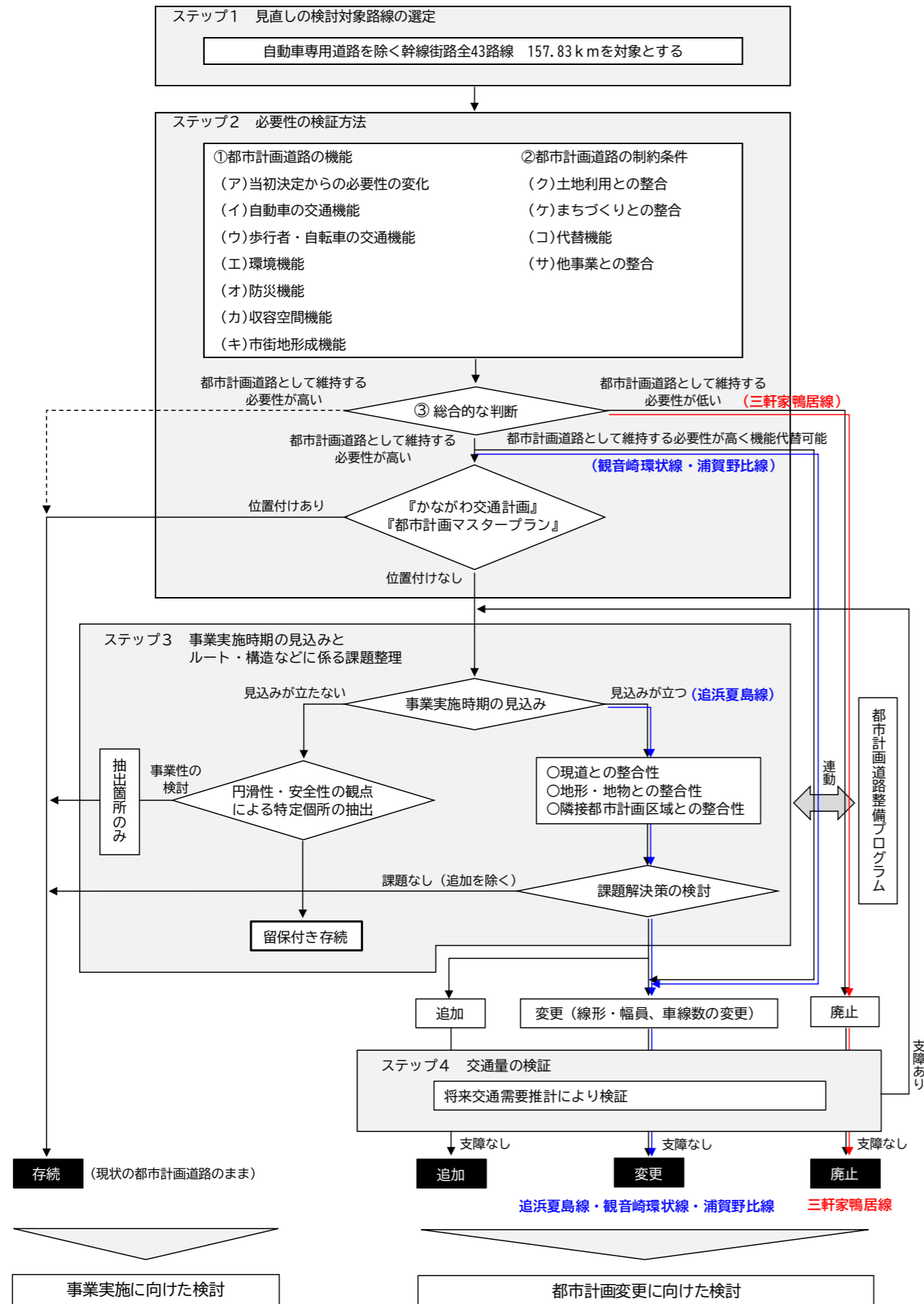
①全市的な観点から都市計画道路網の必要性を再検証し、

②都市計画道路整備プログラムによる概ねの整備時期を明確化することで実現性の高い都市計画道路網の構築を図ることとする。

3 前回からの変更点

- 基本的な考え方
前回の考え方を踏襲する。
- 見直しのパターン
前回と同様「存続」「変更（線形又は幅員）」「廃止」、必要に応じて「追加」を検討する。
- 見直しフロー
前回の見直しから津久井林線廃止、H22 計画決定の湘南国際村山科台線を追加。
検証項目（評価指標）の時点修正及び立地適正化計画における都市機能誘導区域・居住誘導区域の観点を追加。また必要性が高くても現道で機能代替できる場合は「変更」とする選択肢を新たに設定。
現道等との整合性を踏まえ、部分的な未整備区間の現道改良等により課題解決が図れる場合には、現道等への「変更」という選択肢を新たに設定。

4 見直しフロー（変更及び廃止の経緯）



【ステップ2】必要性の検証方法

「都市計画道路の機能」「都市計画道路の制約条件」に基づき、(ア)当初決定からの必要性の変化～(キ)市街地形成機能 の7つに分類し、その機能ごとに全部で22個の指標を定め、点数化による評価を行う。その後、(ク)土地利用との整合～(サ)他事業との整合 の都市計画道路の制約条件の評価などをもとに、都市計画道路として維持する「必要性が高い」「必要性が低い」「必要性が高く機能代替可能」を総合的に判断する。

①都市計画道路の機能の評価

・道路の機能が高い路線・区間 (安浦下浦線など) や、道路の機能が低い路線・区間 (田浦逗子線など含む5路線6区間) を抽出。

②都市計画道路の制約条件の評価

・土地利用、まちづくり及び他事業との整合をとる必要のある路線・区間や、現道が代替機能をもつ路線・区間を抽出。

③総合的な判断

・都市計画道路の持つ機能や制約条件、周辺道路との関係や地域が抱える現状・課題等から、都市計画道路として維持する必要性を総合的に判断する。(次ページ参照)

【ステップ3】事業実施時期の見込みとルート・構造などに係る課題整理

都市計画道路整備プログラムと連動した事業実施時期の見込み、地形地物・隣接都市計画区域との整合性、現道等との整合性、円滑性・安全性の観点による特定個所を抽出し、「継続」「留保付き継続」「追加」「変更」「廃止」の見直しパターンを判断する。

○事業実施時期の見込み

・都市計画道路整備プログラムより、「短期」「中期」を見込みが立つ路線として抽出する。

○課題解決策の検討

・渋滞や路上駐車が見られるほか、再開発事業等で今後の交通量の増加が見込まれ、設計交通量に対し将来交通量が大きく上回る“追浜夏島線”の幅員増の変更を検討。

【ステップ4】交通量の検証

線形・幅員及び車線数の「変更」、路線・区間の「追加」や「廃止」にあたっては継続路線・区間を含めた将来交通需要推計にもとづき交通量の検証を行う。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策の検討を行い、将来交通量推計を行う。

○将来交通需要推計により検証

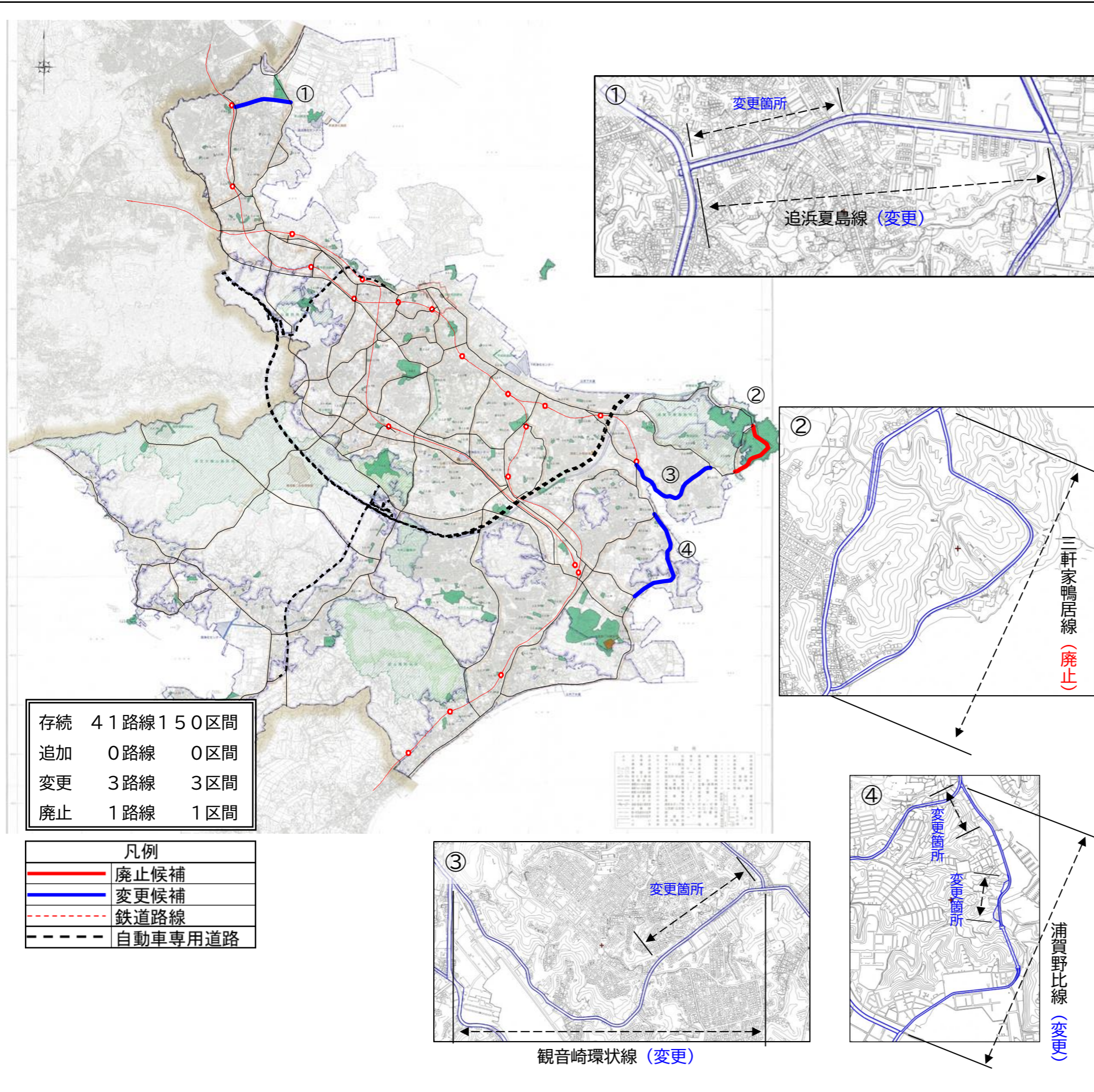
・“三軒家鴨居線”を廃止、“追浜夏島線”を変更とした場合の将来交通量推計を行った結果、周囲の路線への影響はなく問題はない。

2 総合的判断検証結果一覧

見直しフローに基づき、機能や制約条件を踏まえ、周辺道路との関係や地域が抱える現状・課題等から都市計画道路として維持する必要性を総合的に判断した結果を以下に示す。

総合的判断対象区間		ステップ2：必要性の検証方法																	ステップ3：課題整理等	ステップ4：交通量の検証	見直し結果		
道路番号	都市計画道路名称（区間）	①都市計画道路の機能							②都市計画道路の制約条件				③総合的な判断					上位計画との関連					
		(ア) 当初からの変化	(イ) 自動車交通機能	(ウ) 歩行者・自転車交通機能	(エ) 環境機能	(オ) 防災機能	(カ) 収容空間機能	(キ) 市街地形成機能	多機能性（複数機能で満点の50%を超える）	(ク) 土地利用との整合	(ケ) まちづくりとの整合	(コ) 代替機能	(サ) 他事業との整合	現道の有無	整備の有無	周辺道路との関係	地域が抱える現状・課題等					都市計画道路として維持する必要性	主な判断要因
8点満点	8点満点	4点満点	4点満点	8点満点	6点満点	6点満点																	
3.3.6	逸見鷹取山線 (田浦町4丁目～田浦泉町)	3	0	0	2	4	0	3		●				●	久里浜田浦線		高い	周辺道路との関係					存続
3.3.9	追浜夏島線 (追浜町3丁目～夏島町)	6	5	2	2	7	4	5	●			●	追浜駅前再開	●		朝夕に渋滞が見られる	高い	①、(サ)、地域の現状課題	都市マス	将来交通量が設計交通量を上回る。 (混雑度が高い)	幅員増で推計 →支障なし		変更
3.4.5	坂本芦名線 (芦名1丁目5番地～16番地)	2	1	1	2	0	0	1		●				●	佐島環状線		高い	周辺道路との関係	都市マス				存続
3.6.1	浦賀野比線 (西浦賀1丁目～長瀬1丁目)	1	3	3	0	4	3	5	●			●		●	ただし線形ズレ		高く機能代替可能	①、(コ)、整備状況			現道で推計 →支障なし		変更
3.6.2	観音崎環状線 (鴨居1丁目～東浦賀1丁目)	4	4	2	0	3	4	6	●			●		●	ただし線形ズレ		高く機能代替可能	①、(コ)、整備状況			現道で推計 →支障なし		変更
3.6.9	田浦逗子線 (田浦町5丁目11番地～65番地)	1	1	1	1	3	2	3		●				●	逗子市都計道		高い	周辺道路との関係					存続
3.6.10	三軒家鴨居線 (鴨居4丁目～3丁目)	1	3	1	0	0	1	3				●		●	ただし線形ズレ	周辺土地利用状況の変化に伴い、交通量が大幅に減少	低く機能代替可能	①、(コ)、整備状況、地域の現状課題			廃止で推計 →支障なし		廃止
3.6.18	湘南国際村山科台線 (山科台～芦名3丁目)	3	2	1	2	1	3	3		●					Yハート地区地区計画		高い	(ク)	みちづくり計画				存続

3 見直し結果（変更及び廃止候補路線）



①追浜夏島線	
機能の評価	高い（多機能）
制約条件の評価	追浜駅前再開発、国道 357 号
【総合的判断】	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道16号及び延伸が計画されている国道357号に挟まれており、さらに追浜駅周辺再開発等により今後の交通量の増加が予測される。 ・ 8,000台/日の設計交通容量に対し、将来交通量9,700台/日であり設計交通容量を上回るため、現道以上に整備をする必要がある。 	
必要性	高い
見直し結果	変更（幅員増）

②三軒家鴨居線	
機能の評価	低い
制約条件の評価	現道が代替機能あり
【総合的判断】	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺の土地利用状況が変化したことに伴い交通量も大幅に減少したことから、都市施設として定める必要性は低く、今以上に整備する必要性も低いため廃止し、現道は道路法の市道として担保していく。 	
必要性	低く機能代替可能
見直し結果	廃止

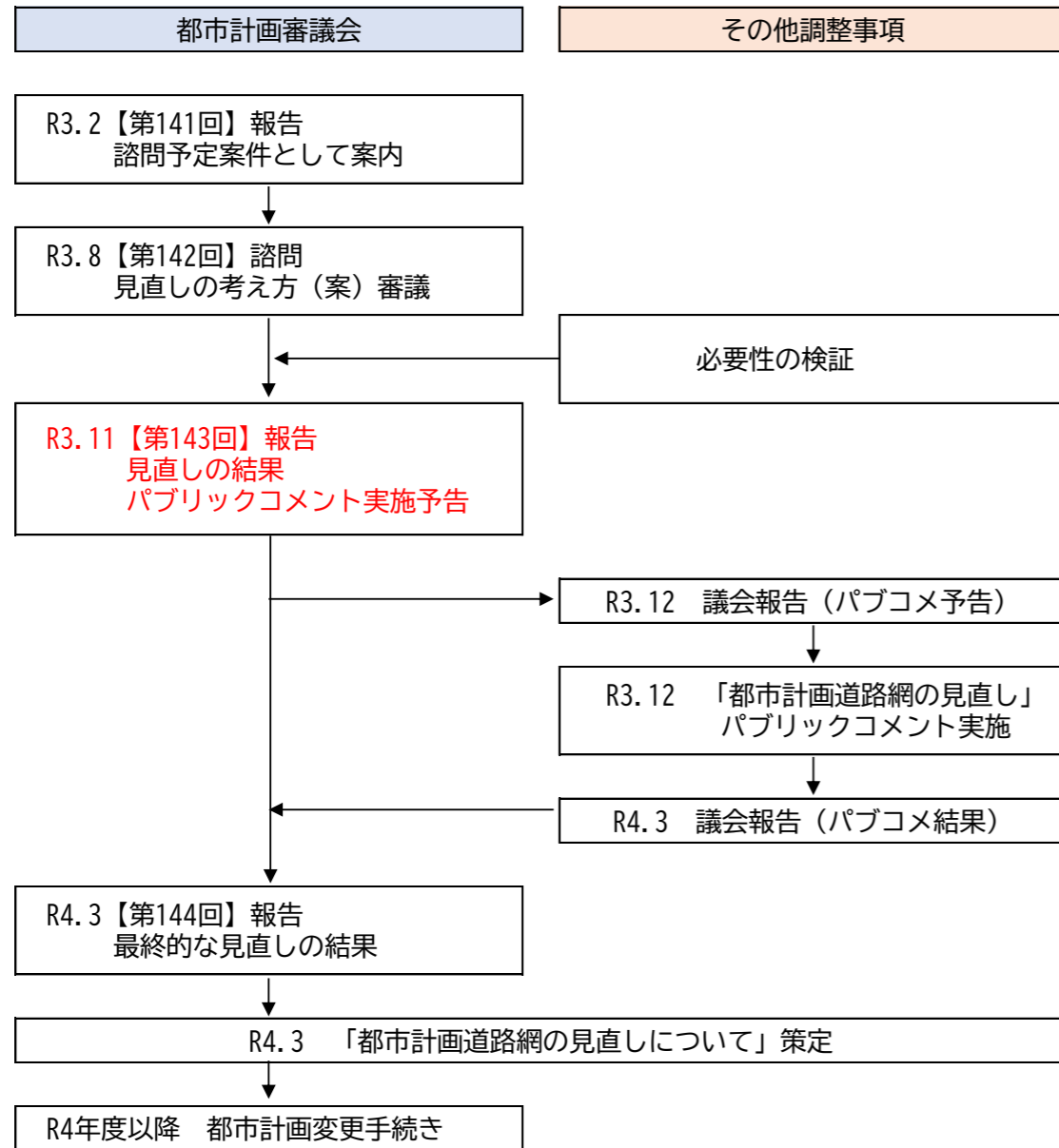
③観音崎環状線、④浦賀野比線	
機能の評価	高い（多機能）
制約条件の評価	現道が代替道路あり
【総合的判断】	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 現道で道路幅員を十分確保できており、両側に歩道も有る。交通量推計による混雑度も1.0を大きく下回っており現道で都市計画道路の代替機能を備えている。 ・ 道路の持つ機能は高いため都市計画道路としては残し、現道で代替できることから現道に合わせ変更する。 	
必要性	高く機能代替可能
見直し結果	変更（現道に合わせ変更し整備済とする）

4 今後の流れ（スケジュール）

今回の見直し結果をもとに令和3年12月頃からパブリックコメントを実施したうえで、年度末に予定している都市計画審議会で最終的な見直し結果の報告を行う。

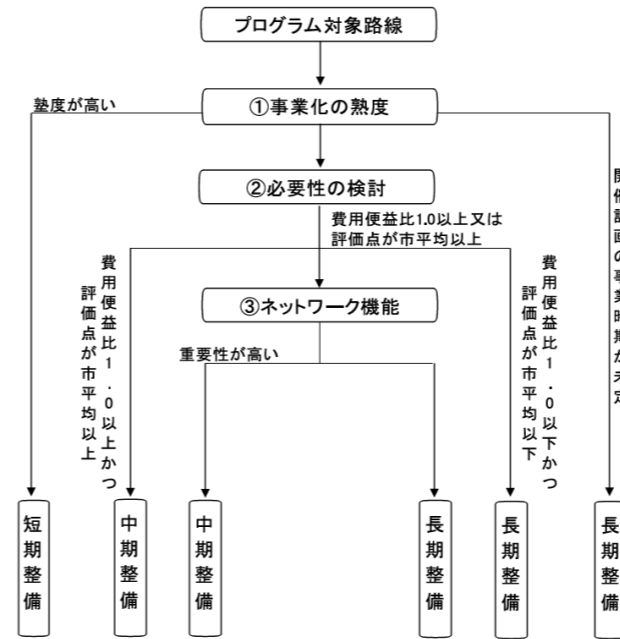
その後、「都市計画道路網の見直しについて」策定を行い、令和4年度以降の都市計画変更を目指す。

【今回の見直しの流れ】



今後の予定

参考 都市計画道路整備プログラム（ステップ3より）



- ・現在事業中の市内環状線（根岸東逸見線～横須賀横浜線）、野比北武線を対象外とし、前回から区間⑧を追加。（上町坂本線を病院入口で分割）
- ・左のフローに基づいて評価した整備時期を以下に示す。

【整備優先順位評価表】

区間名	区間番号	必要性 総合点	費用便益比 B/C	総合評価		整備時期		備考
				費用便益	必要性	今回	前回	
船越夏島線	3.3.10.3	35	5.04	○	○	短期	中期	国道357号との接続部のみ
市内環状線	3.3.11.7	23	0.80	×	×	中期	中期	
	3.3.11.9	16	1.04	○	○	中期	中期	
	3.3.11.10	18	1.04	×	○	中期	中期	
坂本芦名線	3.3.11.11	20	0.72	×	×	中期	中期	
	3.4.5.4	13	2.25	○	×	中期	中期	
	3.4.5.5	17	2.25	○	×	中期	中期	
横須賀葉山線	3.4.5.7	7	2.57	○	○	中期	中期	
	3.5.1.1	27	1.09	○	○	中期	中期	
	3.5.1.2	24	1.09	○	○	中期	中期	
馬堀鴨居線	3.5.1.3	27	1.09	○	○	中期	中期	
	3.6.4.1	24	0.40	×	○	中期	中期	
	3.6.5.1	25	1.79	○	○	中期	中期	
浦賀舟倉線	3.3.6.4	24	0.19	×	○	長期	長期	
	3.3.6.3	12	0.19	×	×	長期	長期	
	3.3.6.2	12	0.19	×	×	長期	長期	
逸見鷹取山線	3.3.6.1	14	0.19	×	×	長期	長期	
	3.3.11.5	21	0.21	×	○	長期	長期	
	3.4.5.1	13	0.25	×	×	長期	中期	前回は費用便益比が○(1.2)、必要性が×だったがネットワーク機能の重要性から中期としていた。
坂本芦名線	3.4.5.2	13	0.31	×	×	長期	中期	前回は費用便益比が○(1.1)、必要性が×だったがネットワーク機能の重要性から中期としていた。
	3.4.5.3	10	0.31	×	×	長期	中期	
	3.4.8.1	16	0.07	×	×	長期	長期	
衣笠平作線	3.4.8.2	16	0.07	×	×	長期	長期	
	3.5.2.2	19	0.77	×	○	長期	中期	前回は費用便益比が○(1.4)であった。
上町坂本線	3.5.2.3	23	0.77	×	○	長期	中期	
	3.5.2.4	20	0.77	×	○	長期	中期	
	3.6.6.5	12	0.35	×	×	長期	長期	
久里浜阿部倉線	3.6.6.4	16	0.35	×	×	長期	長期	
	3.6.6.3	15	0.35	×	×	長期	長期	
	3.6.6.2	12	0.35	×	×	長期	長期	
安針塚駅前通り線	3.6.6.1	15	0.12	×	×	長期	長期	
	3.6.8.1	14	0.58	×	×	長期	長期	
田浦豆子線	3.6.9.1	12	1.04	○	×	長期	長期	

【凡例】費用便益：1.0以上で○、必要性：平均値の17.7以上で○

※追浜夏島線は整備済みのため記載はないが短期路線として位置付ける。