都市計画道路網の見直しについて

平成22年 (2010年) 3月 都 市 部

目 次

1	見直しの背景・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2	横須賀市の都市計画道路の現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	2
	(1) 都市計画道路とは 2	
	(2) 都市計画道路における区域内の建築制限2	
	(3) 整備、未着手の状況 3	
	(4) 未着手の理由 5	
3	見直しの基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	6
	(1) 見直しの基本的な考え方6	
	(2) 見直しの着眼点 6	
	(3) 見直しのパターン 7	
4	見直し路線の選定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	9
	(1) 見直しのフロー 9	
	(2) 見直しの検討対象路線の選定:ステップ110	
	(3) 必要性の検証方法:ステップ210	
	(4) 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:ステップ3 18	
	(5) 交通量の検証:ステップ422	
5	見直し結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	24
	(1) 見直し路線の選定結果 24	
	(2) 廃止路線の概要 26	
	(3) 変更路線の概要 30	
	(4) 都市計画素案の作成のすすめ方34	
6	今後の都市計画道路網のあり方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	35
	(1) 継続的な見直しへの取り組み35	
	(2) 幹線道路網の機能強化に向けた	
	新たな都市計画道路の可能性 36	

1 見直しの背景

横須賀市の都市計画道路は、46路線、約175.68kmが都市計画決定されており、その多くは旧都市計画法(昭和43年6月以前)時代に決定されています。これまで、都市計画道路は順次整備してきたものの、整備率(整備済み延長/計画延長:102.3km/175.7km)は58.2%(平成20年度末現在)にとどまっており、長期間にわたり未着手のまま現在に至っている路線も存在しています。

今後、人口減少と少子高齢化の更なる進展、経済の低成長、市街地拡大の収 東など、本市を取り巻く社会経済情勢は、大きく変化していくと予測されてい ます。

一方、都市計画制度の運用を定める「都市計画運用指針(平成 18 年 11 月)」においても、「必要性や配置・構造等の検証を行い、必要がある場合は都市計画の変更を行うべきである」と都市計画道路の見直しについて言及しています。また、今後の人口減少等の社会経済情勢の変化に対応した「多くの人にとって暮らしやすい都市構造の実現」に向けた方向性を議論している社会資本整備審議会においても、「今後の都市を取り巻く状況の変化や目指すべき将来の都市像に的確に対応するよう、都市計画道路の追加、廃止、現状維持など必要な見直しを早期に実施する必要がある」と言及しています。

横須賀市では、都市計画道路の見直しを行うにあたり、平成 19 年 7 月 25 日付で都市計画審議会へ「都市計画道路網のあり方について」諮問が付され、特別委員会を設置して、平成 20 年 2 月に市域の実情に即した「都市計画道路見直しガイドラインのあり方」について中間答申が示されました。

本ガイドラインに基づき市内都市計画道路の検証を行い、この結果について、廃止・変更路線を含む「横須賀市における都市計画道路網のあり方について」としてとりまとめたものであります。

2 横須賀市の都市計画道路の現状と課題

(1) 都市計画道路とは

都市計画道路とは、都市の将来像を達成し円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために、都市の骨格を形成する主要な都市施設として「都市計画」に定める道路で、都市計画決定権者(県又は市)が決定します。

都市における道路の機能は以下の通りです。

- 都市における円滑な移動を確保するための交通機能
- 都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等 の収容空間を確保するための空間機能
- 都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能

道路の種別は以下の通りです。

道路の種別			IJ	
自動車専用道路			直路	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
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
区	画	街	路	地区における宅地の利用に供するための道路
特	殊	街	路	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

(2) 都市計画道路における区域内の建築制限

都市計画道路の区域内においては、一定の建築制限がかけられており、当該 区域内での建築を行う場合には、許可を受ける必要があります。(都市計画法 第53条)

【許可の基準】(都市計画法 54条)

当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

- イ 階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。
- ロ 主要構造部 (建築基準法第二条第五号 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その他これらに類する構造であること。

都市施設は、その事業化までに長期間を要することが見込まれることを考慮 し、横須賀市においては、上記の建築制限の緩和基準を平成13年度に設けて 施行しています。

建築物の構造が次に掲げる要件に該当し、容易に移転又は除却できるものであること イ 階数が3階以下であること

- ロ 地階を有しないこと。ただし、地階の階数を1とした付属建築物の自動車車庫又は 自転車の駐車のための施設で、当該付属建築物のうち、都市計画施設の区域又は市 街地開発事業の施行区域内に存する部分の床面積の合計が15平方メートル以下 で、かつ、主要な用途の建築物と構造が一体でないものは、この限りでない。
- ハ 主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

(3) 整備、未着手の状況

ア 整備状況

横須賀市の都市計画道路(幹線街路及び自動車専用道路)は46路線、延長 175.68km が都市計画決定されています。このうち、整備済み延長は約102.3km となっており、決定延長全体の58.2%となっています。

イ 未着手の状況

未整備延長 73.40km のうち、旧都市計画法(昭和 43 年 6 月以前)時代に計画決定された長期未整備路線が約70km となっており、全未整備路線の約90%を占めています。

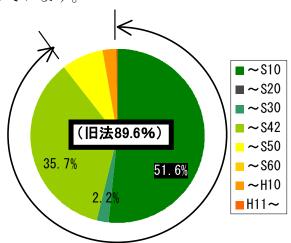


図 未整備区間の都市計画決定(当初)年次別延長構成

表 都市計画道路一覧

道	路番	子 号		全体					
区分	規模	一連	路線名	計画	整備済	未整備	備考	整備率	当初計画 決定
四刀	/允1天	番号		m	m	m			
3	3	2	安 浦 下 浦 線	11, 540	8, 200	3, 340		71. 1%	昭和9年
3	3	5	横須賀三崎線	9, 700	0	9, 700		0.0%	昭和9年
3	3	8	横須賀逗子線	700	0	700		0.0%	昭和9年
3	3	11	市内環状線	6, 530	3,010	3, 520		46. 1%	昭和9年
3	4	1	大 津 長 沢 線	9, 610	3, 550	6, 060		36. 9%	昭和9年
3	4	2	根岸東逸見線	6, 080	6, 080	0	完了	100.0%	昭和9年
3	4	5	坂 本 芦 名 線	7, 020	2, 550	4, 470		36. 3%	昭和9年
3	5	1	横須賀葉山線	3, 150	2,030	1, 120		64.4%	昭和9年
3	6	1	浦賀野比線	6, 610	6, 080	530		92.0%	昭和9年
3	6	2	観音崎環状線	8, 350	6, 400	1, 950		76. 6%	昭和9年
3	6	3	若松隧道線	1,000	985	15		98. 5%	昭和9年
3	6	5	浦賀舟倉線	2, 500	1,569	931		62. 8%	昭和9年
3	6	6	久里浜阿部倉線	6, 630	2, 438	4, 192	. +.→	36. 8%	昭和9年
3	6	7	金谷駿河坂線	1, 050	1,050	0	完了	100.0%	昭和9年
3	6	8	安針塚駅前通り線	370	270	100		73.0%	昭和9年
3	6	9	田 浦 逗 子 線 大 津 池 田 線	890	1 010	890		0.0%	昭和9年
3	6	11		2, 150	1,813	337	ウマ	84. 3% 100. 0%	昭和9年
3	6	12	山 崎 公 郷 線 根 岸 衣 笠 線	1, 900	1,900	0	<u>完了</u> 完了	, ,	昭和9年
3	6	13 14	鶴久保衣笠線	1, 920	1,920	0	完了 完了	100. 0% 100. 0%	昭和9年
3	6	15	田浦駅前通り線	1, 560 120	1, 560 120	0	完了	100.0%	昭和9年
3	3	3	根岸久里浜線	3, 730	3, 730	0	完了 完了	100.0%	昭和3年
3	6	4	馬堀鴨居線	2, 280	630	1, 650	元」	27. 6%	昭和25年
3	6	10	三軒家鴨居線	1, 500	1,500	1,030	完了	100.0%	昭和25年
3	5	3	京浜久里浜駅前通り線	320	320	0	完了	100.0%	昭和25年
3	3	1	横須賀駅前通り線	270	270	0	完了	100.0%	昭和30年
3	4	3	林 秋 谷 線	6, 500	0	6, 500	76.1	0.0%	昭和32年
3	6	16	佐 島 環 状 線	4, 090	3,030	1, 060		74. 1%	昭和32年
3	3	9	追浜夏島線	1, 100	1, 100	0	完了		
3	3	10	船越夏島線	4, 430	2,047	2, 383	<i>7</i> 2.		昭和36年
3	3	4	久 里 浜 田 浦 線	12, 740	9, 230	3, 510			昭和42年
3	3	6	逸見鷹取山線	7, 000	0,200	7, 000		· ·	昭和42年
3	3	7	横須賀横浜線	7, 200	7, 200	0	完了		昭和42年
3	4	4	大 滝 上 町 線	1, 400	1, 400	0			昭和42年
3	4	6	野 比 北 武 線	3, 710	3, 011	699			昭和42年
3	4	7	津久井林線	4, 060	0	4, 060			昭和42年
3	5	2	上町坂本線	1, 160	140	1, 020			昭和42年
3	4	8	衣 笠 平 作 線	1, 240	0	1, 240		0.0%	昭和43年
1	3	1	東京湾岸道路	11, 320	7,020	4, 300		62.0%	昭和46年
1	6	1	本 町 山 中 線	2,600	2,600	0	完了	100.0%	昭和60年
3	3	12	国 道 3 5 7 号	1, 210	0	1, 210		0.0%	昭和63年
3	3	13	三浦縦貫道路	360	360	0	完了	100.0%	平成6年
3	4	9	三浦縦貫道路	740	0	740		0.0%	平成6年
1	6	2	三浦縦貫道路	4,670	4,670	0	完了	100.0%	平成6年
3	4	10	佐島の丘通り線	880	712	168		80. 9%	平成12年
3	6	17	長井海の手公園通り	1, 790	1, 790	0	完了	100.0%	平成14年
			計 (46 路 線)	175, 680	102, 285	73, 395	完了(17路線)	58. 2%	

(4) 未着手の理由

横須賀市の幹線街路における未着手の主な理由は次の3つです。

ア 事業規模が大きいため着手に至っていない

起伏のある丘陵部を通過していることから、橋梁、トンネル等の構造が 想定されることや、沿道が市街地を形成しているなど、事業規模が大きく なるため、限られた財源の中で事業に着手できていない。

イ 代替となる路線(計画含)が存在するため整備が進まない

計画路線の線形とは異なるが、一定規模の代替機能を有する路線が存在 していることや、周辺道路網で交通機能が代替されることで、費用対効果 が望めずに事業に着手できていない。

ウ その他の要因

上記以外に、以下の理由により事業に着手できていない。

- ・関連計画に伴い決定したが、当該計画が進んでいない
- ・地元調整などに時間を要するなど、速やかな事業実施が困難となっている
- ・隣接する市町を結ぶ都市間道路で、隣接市町と線形、規模等が不整合である
- ・接続先の都市計画道路の整備の目処が立っていない

3 見直しの基本的な考え方

(1) 見直しの基本的な考え方

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必要があります。

(2) 見直しの着眼点

見直しの基本的な考え方を踏まえ、以下の観点から都市計画道路を見直す ことが重要であると考えます。

ア 当初決定からの必要性の変化

未整備路線の90%が旧都市計画法(昭和43年6月以前)で決定されていることから、社会状況や交通状況を踏まえ、必要性を再検証します。

イ 土地利用状況との整合

市街化の状況や今後のまちづくりの動向、緑地保全等を踏まえ、必要に応じた見直しを行います。

ウ 既存ストック 1) の有効活用

都市計画道路以外にも幹線機能を有する道路が存在することから、交通 処理を含めた機能代替の観点から見直しを行います。

エ ニーズへの対応

局所的な交通問題や歩行者・自転車のための空間整備など、地域ニーズ や利用者ニーズを踏まえた見直しを行います。

才 事業実現性

事業実現性の観点から早期に整備効果が発現されるように、都市計画道路整備プログラムと連動した見直しを行います。

¹⁾ 既存ストック: 既に存在する整備済みの都市計画道路や、都市計画道路以外の一定幅員以上を 有する道路

(3) 見直しのパターン

既決定の都市計画道路について、総合的な評価を行い「存続」「変更(線形又は幅員)」「廃止」の検討を行う必要があります。更に、構想路線についても、位置づけを明確化し、必要に応じて「追加」を検討します。

なお、「存続」「変更(線形又は幅員)」「廃止」「追加」の定義は以下のとおりです。

存 続:現計画のまま都市計画を存続し、整備を進めます

- 再検証により必要性が確認されるとともに、現計画の幅員・線形で整備を進めることが、沿道地域に与える影響や費用対効果の観点から望ましいと判断されます。
- 再検証により必要性が確認されたものの、事業実施の観点から見込みがたたないと判断されたものについては、留保付き存続として位置づけます。

変 更(線形又は幅員): 現計画の線形又は幅員を変更して都市計画を存続 し、整備を進めます

○ 再検証により必要性が確認されるものの、現計画の線形又は幅員では 沿道地域に与える影響が大きく、線形又は幅員を変更することで当該 路線が持つ役割・機能が損なわれず、費用対効果の観点から望ましい と判断されます。

廃止:現計画の都市計画を廃止します

- 当初決定時の役割・機能が変化したことで再検証による必要性が著し く低く、当該区間を廃止しても道路ネットワークの観点から問題が生 じないと判断されます。
- 再検証により必要性が確認されるものの、周辺の既存道路でその機能 が代替可能であり、当該区間を廃止しても道路ネットワークの観点か ら問題が生じないと判断されます。

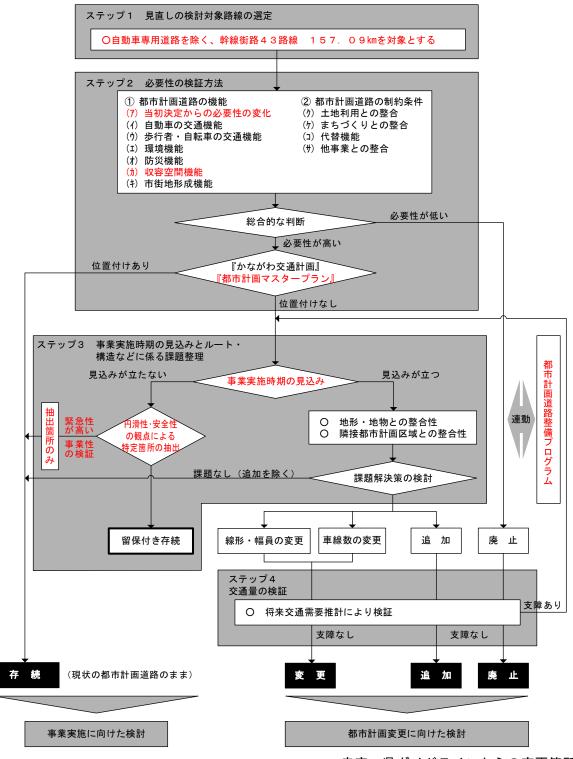
追加:新規に都市計画を決定します

○ 隣接市との都市計画道路の連続性を確保するためや、市街地内で交通 処理や防災面などの問題が生じている場合に、その問題を解決するた め、新規に都市計画を決定することが費用対効果の観点から望ましい と判断されます。

4 見直し路線の選定

(1) 見直しのフロー

見直しの進め方は、以下に示すフローを参考とし、ステップ1からステップ4までの検討を経て、見直しのパターンを導出しました。



赤字: 県ガイドラインからの変更箇所

(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は、自動車専用道路を除く幹線街路43路線、157.09kmを対象としました。

(3) 必要性の検証方法:ステップ2

必要性の検証方法としては、都市計画道路の機能に加え、都市計画道路の 配置等に関わる制約条件にもとづく検証項目を示すとともに、これら検証項 目による必要性の検証を行い、総合的な判断に基づく見直しを行いました。

ア 検証項目

必要性については、① 都市計画道路の機能に加え、② 都市計画道路の 配置等に関わる制約条件に大別し、それぞれについて検証を行いました。

この① **都市計画道路の機能**については、都市内道路が持つ機能である「交通機能」「空間機能」「市街地形成機能」に着目し、当該路線・区間が持つ機能の充足状況の評価を行いました(主にプラス側の評価)。

一方、**② 都市計画道路の配置等に関わる制約条件**は、都市計画として 定めている道路区域について、沿道状況や他事業など、計画としての整合 性の評価を行いました(主にマイナス側の評価)。

① 都市計画道路の機能

- (ア) 当初決定からの必要性の変化 (ク) 土地利用との整合
- (イ) 自動車の交通機能
- (ウ) 歩行者・自転車の交通機能
- (エ) 環境機能
- (t) 防災機能
- (カ) 収容空間機能
- (キ) 市街地形成機能

② 都市計画道路の制約条件

- (ケ) まちづくりとの整合
- (コ) 代替機能
 - (サ) 他事業との整合

① 都市計画道路の機能

(ア) 当初決定からの必要性の変化:「交通機能」

未整備の幹線街路が都市計画決定後長期間を経ていることに対応し、 都市計画道路の最も基本的な機能である「交通機能」に着目し、現計画 の路線・区間が、将来的にも「交通機能」を発揮し得るか否かを、以下 の4指標で評価しました。

- 指標1. 将来交通量・・・想定される利用台数
- 指標2.平均トリップ長・・・平均的な移動距離
- 指標3. 市外関連交通比率・・・市外に発着地を持つ自動車の利用割合
- 指標4. 都市計画道路の種類・・・都市計画マスタープランで位置づけられ る広域幹線、幹線道路

(イ) 自動車の交通機能:「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)を明確にし、周辺道路 の渋滞の緩和に役立つかなどを判断する必要があります。

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、以下の4指標で評価しました。

指標 5. 渋滞緩和・・・渋滞交差点を含む区間

指標 6. アクセス機能・・・鉄道駅、インターチェンジ、観光拠点

指標7. 沿道アクセス機能・・・商業地、業務地内

指標8.ネットワークの連続性・・・隣接区間の整備状況

(ウ) 歩行者・自転車の交通機能:「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、あんしん 歩行エリア²⁾など安全性の観点や福祉の観点から、以下の2指標で評価 しました。

指標 9. 歩行者・自転車交通量・・・学校、病院

指標 10. 交通安全・・・あんしん歩行エリア、通学路

(工) 環境機能:「空間機能」

大気汚染、騒音、振動、緑化、景観などによる環境機能から、以下の 2指標で評価しました。

指標 11. 環境負荷軽減・・・渋滞交差点を含む区間

指標 12. 都市緑化・・・植樹帯

(オ) 防災機能:「空間機能」

緊急輸送路³⁾、避難路、広域避難地、消防活動困難区域などとの配置 関係、都市防火区画と幅員の関係など、防災機能から、以下の4指標で 評価しました。

指標 13. 緊急輸送路···1, 2次緊急輸送路、市指定緊急輸送路

指標 14. 避難路…避難地、防災拠点

指標 15. 延焼遮断・・・消防活動区域の解消

指標 16. 救急医療等・・・緊急医療機関

²⁾ あんしん歩行エリア:誰もが安全で、安心して暮らせるまちづくりを実現するために、危険のあるところや自動車交通事故が多いところを、警察署と県土木事務所、市町村が連携を取りながらエリアとして指定して、交通安全対策を面的に整備していく

³⁾ 緊急輸送路:震災時において、応急活動を行うために物資、資機材、要員を輸送するための道 路

(カ) 収容空間機能:「空間機能」

都市活動に不可欠なライフライン(水道、ガス、電気など)に加え、 公共交通(バス)の導入空間として、以下の3指標で評価しました。

指標17. ライフラインの収容空間・・・上下水道の本管、ガス

指標 18. 電線類地中化・・・共同溝、CCB⁴⁾

指標19. バス路線・・・路線バスの運行本数

(キ) 市街地形成機能:「市街地形成機能」

「都市計画マスタープラン」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、以下の2指標で評価しました。

指標 20. まちづくり・・・土地区画整理、大規模開発

指標 21. 景観形成…愛称路線

② 都市計画道路の配置等に関わる制約条件

(ク) 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性の観点から必要性を検証しました。

(ケ) まちづくりとの整合

史跡や文化財などの歴史的・文化的資産、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、地域コミュニティの 分断など、都市計画道路がまちづくりに与える影響を明らかにし、都市 計画決定当時からの価値観の変化により、路線や区間の必要性に変化が 生じているかどうか、まちづくりとの整合性の観点から必要性を検証し ました。

⁴⁾ CCB: 道路上にある電柱や電力線、通信線を地下に収容することにより、快適な歩行空間の確保、景観の向上を図る施設

(1) 代替機能

当該都市計画道路の機能が、他の道路で代替されているかどうかを把握し、必要性を検証しました。

この際、機能が代替される道路として、「都市計画決定されていないものの、幹線又は地区集散道路として機能(2 車線以上を有する幹線道路)しており、バス交通を含めた地区の主要な交通を担う(バス通り)とともに、沿道の歩行空間が確保(基本的に両側に歩道が設置済み)されている道路」も対象として、当該都市計画道路に加えて代替機能の検証を行いました。

(サ) 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、他事業との整合性の観点から必要性を検証しました。

イ 総合的判断の手法

① 総合的判断の考え方

必要性の検証で、路線・区間の機能などを整理し、当該都市計画道路の必要性を総合的に判断しました。総合的判断にあたっては、必要性検証項目(ア)~(キ)について、点数付けによる評価を行うこととしました。全ての項目が市平均値を下回る路線・区間を「必要性が低い」とし、それ以外(いずれかの項目が市平均値を上回る)路線・区間を「必要性が高い」としました。必要性が相対的に高い区間と低い区間のうち、まずは、必要性が相対的に高い区間については、原則「存続候補」としました。必要性が相対的に低い区間については、個々の区間で把握された定性的な課題と必要性を比較検証しました。また、検証は全て区間単位でおこなっているため、路線並びに全市的なネットワークの観点からも検証しました。これらの検証結果から、現計画通り整備した場合、「整備、開発及び保全の方針」や「都市計画マスタープラン」などの上位計画における土地利用方針を鑑

み、市域全体及び沿道地域の価値を支える資産・資源に支障があると判断 された区間については、「廃止候補」と位置づけました。

ここで「廃止候補」と判断された路線や区間は、廃止したことによる周 辺道路への影響を検証するため、廃止を前提とした道路ネットワークで交 通量の検証(ステップ 4)を行うこととしました。

② 路線、ネットワークからの検証

必要性検証及び総合的判断は、都市計画道路間で区切られる「区間」を対象とし、それぞれで存続又は廃止を判断しました。道路の最も基本的な機能である交通機能は、相互が連結し網(ネットワーク)となり、段階構成(主要幹線、補助幹線など)に応じた機能が発揮されます。一方、下図に示すように区間での判断に基づき『廃止』された場合、ネットワーク機能が発揮できないことや、規格の低い路線に過負荷が掛かることが想定されます。

【交通機能が発揮されない『廃止』の例】

したがって、路線、ネットワークに着目した交通機能の検証を踏まえ、 「廃止候補」の抽出を行うこととしました。

③ 総合的判断対象路線

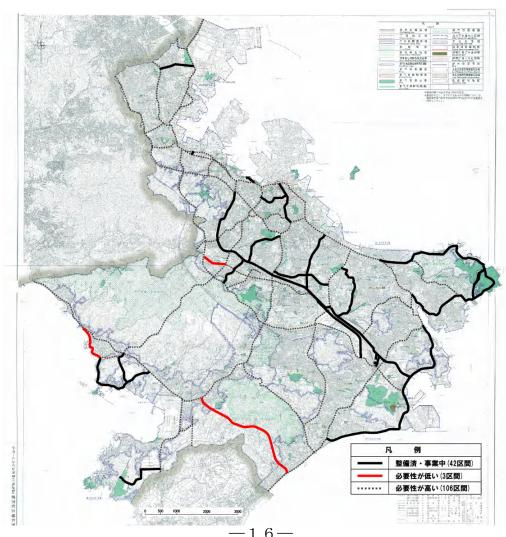
必要性検証は市内幹線道路全てを対象としているが、総合的判断においては整備済み・事業中を除く未整備路線・区間を対象としました。

これは、総合的判断は機能(プラス側の評価) と制約条件(マイナス側の評価) を天秤にかけ、市全域及び沿道地域の価値を支える資産・資源に

負の影響を与える可能性が大きいと判断される路線・区間を「廃止候補」 とすることとしました。整備済み区間は事業が完了していることから制約 条件が存在せず、事業中区間は現状で何らかの制約条件があったとしても 回避・解消されることが明らかであり、負の影響を与えることがありませ λ_{\circ}

また、特に整備済み区間は、事業が行われた時期の状況やまちづくりの 考え方と現状が大きく変わっている可能性もあります。渋滞解消を目的に 事業が実施され、結果として渋滞が解消されたものや、市街地の拡大や拠 点整備などを目的として事業が実施されたものなど、整備当時の状況と現 状が大きく異なることが想像されます。このように、整備済み区間を現状 の価値基準で存続又は廃止の判断を行うことには問題があると考え、整備 済み及び事業中区間は、必要性検証は行うものの総合的な判断からは除く ものとしました。

【総合的判断結果(その1)《必要性の検証》】



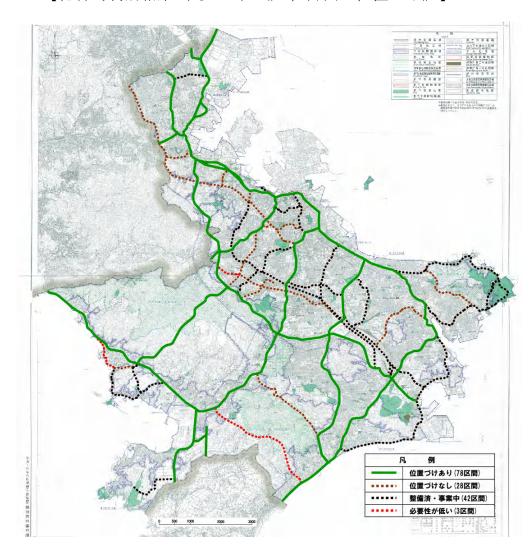
ウ 上位計画(「かながわ交通計画」「都市計画マスタープラン」)との関連

「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、県ガイドラインにおいて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しました。

また、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や「都市計画マスタープラン」に位置づけられている主要幹線道路についても、将来の都市構造を誘導・形成する観点から整備が望まれる路線としているため、必要性が高い路線と判断しました。

これら上位計画に位置づけられている路線については、必要性が高いと 位置づけるとともに、今後とも事業実現に向けた検討を進めていくものと して、必要性の検証を行った後、原則として、事業実施時期の検討(ステップ3)を経ずに存続として位置づけました。

【総合的判断結果(その2)《上位計画の位置づけ》】



(4) 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: ステップ3 ア 事業実施時期の見込み

横須賀市が、都市計画道路の見直しと並行し策定を進める都市計画道路整備プログラムから、概ね20年以内に事業着手が望まれる路線・区間を、「ステップ3」における「事業実施時期の見込みが立つ」ものとして位置づけました。

その結果、6路線 15 区間が、ステップ3で事業実施の見込みが立つ路線に該当しました。

都市計画道路整備プログラム

① 都市計画道路整備プログラムの目的

都市計画道路整備プログラムは、計画的・効果的な道路整備を進めるとともに、道路事業の透明性の確保を図ることを目的として策定しました。限られた財源で真に必要な道路整備を行うために、都市計画道路見直しのフローにおけるステップ2の必要性の検証に加え、費用対効果に基づく定量的な評価を併せ、未整備区間の接続や現道機能の強化による幹線道路ネットワーク形成の観点から、概ね20年後の都市計画道路網構築を目的として策定しました。

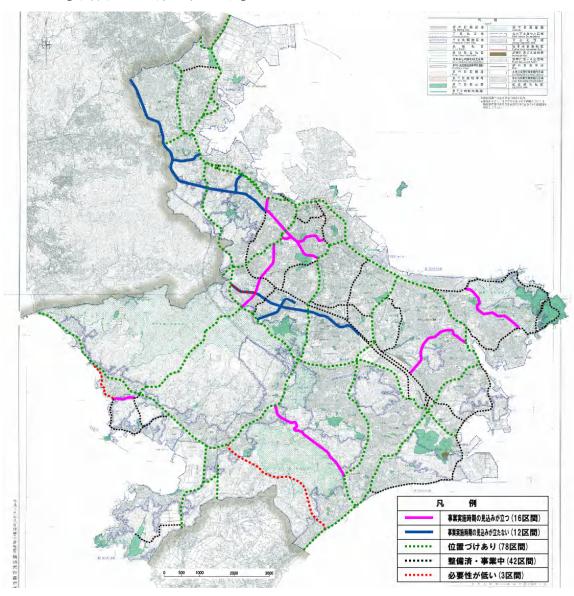
② 概ね20年以内に事業着手が望まれる路線

(8路線)

路線名	区間
※ 3·3·10 船越夏島線	3・3・7 横須賀横浜線 (国道 16 号) から 3・3・9 追浜夏島線間
3・3・11 市内環状線	3・3・5 横須賀三崎線 ((主) 横須賀三崎線) から 3・3・7 横須賀横浜線 (国道 16 号)
※ 3·4·5 坂本芦名線	3・5・1 横須賀葉山線から 3・6・16 佐島環状線間
3・4・6 野比北武線	3・3・2 安浦下浦線との接続付近
※ 3·5·1 横須賀葉山線	3・3・7 横須賀横浜線 (国道 16 号) から 3・5・2 上町坂本線間
3・5・2 上町坂本線	3・4・4 大滝上町線((主)横須賀三崎線)から3・5・1 横須賀葉山線間
3・6・4 馬堀鴨居線	3.6.2 観音崎環状線間
3・6・5 浦賀舟倉線	3・3・3 根岸久里浜線 (国道 134 号)から 3・4・1 大津長沢線間((県)浦賀港線)

なお、道路整備プログラムで選定された8路線のうち、3路線6区間(船越夏島線、横須賀葉山線及び坂本芦名線※)は「かながわ交通計画・横須賀市都市計画マスタープラン」に位置付けられており、ステップ2で存続する路線とされています。

【事業実施時期の見込み】



イ 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、事業実施時期の見込みが立つ路線・区間、または、他事業関連で都市計画手続を行う必要がある路線・区間は、ルート・構造などに係る課題整理を行いました。

課題については、必要性の検証結果と併せ、次の項目を整理しました。

(ア) 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、以下3項目について整理しました。

- 1. 接続道路や沿道との縦断などの不適合があるかどうか
- 2. 大規模のり面 ⁵⁾、長大トンネル、長大橋など、費用や工期といった 事業実施上の困難さを伴うことが想定されるか
- 3. 工場など大規模な建築物が存在し、費用や工期といった事業実施上 の困難さを伴うことが想定されるか

(イ) 隣接都市計画区域との整合性

隣接市町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した。不整合がある場合には、この5つのどれに該当するかを整理しました。

不整合箇所については、隣接市町での都市計画道路の見直しの動向を勘案し、整合を図るべく調整を進めました。

ウ 課題解決策の検討

路線・区間の課題整理の結果、課題のない路線・区間は存続(現状の都市計画道路のまま)とした。課題を有する路線・区間については、必要性の検証結果から路線・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した。

⁵⁾ のり面: 切取りまたは盛土によってつくられた人工的傾斜面

エ 円滑性・安全性の観点による特定箇所の抽出

路線・区間では事業実施時期の見込みが立たないものの、主要な渋滞交差点や事故多発箇所については、円滑性・安全性の観点から早急な対応が望まれます。これらへの対策としては、箇所によっては、路線・区間としての新設・改良を行わなくても、交差点や線形(屈曲部)等の改良により大きな効果が期待できる場合があります。

そこで、事業実施時期の見込みが立たない路線・区間において、円滑性・安全性の観点から早急に対応すべき箇所をそれぞれ以下の観点から抽出し、当該箇所の事業実現性を踏まえ、特定箇所(交差点や一部区間)について部分的な存続として位置づけ、事業実施に向けた検討を行いました。

円滑性:都市計画道路と広く一般市民からの意見収集により把握された 渋滞ポイントと重複している箇所

安全性:都市計画道路と第7次横須賀市交通安全計画での死亡事故箇所 と重複している箇所

オ 留保付き存続

必要性が高いと判断されたが、事業実施時期の見込みが立たない路線・ 区間は、留保付き存続としました。

(5) 交通量の検証: ステップ4

車線数の変更、路線・区間の追加や廃止にあたっては、存続路線・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いました。その際に、ステップ2の必要性検証項目(1)代替機能の検証において、代替機能を有する現道を考慮しました。

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した。

ア 交通量検証の考え方

見直し検討対象路線の近傍にある道路を対象に、個別路線及び断面の混雑度を評価指標として用いて、基準以上の混雑度を示す場合は見直し対象を再検証しました。

- ・混雑度 = 交通量 / 設計基準交通量⁶⁾ (個別に評価)
- ・断面混雑度 = 断面交通量 / 断面交通容量⁷⁾ (一定の断面箇所を評価) 断面交通容量は、任意の断面を通過する道路の設計基準交通量の総和

イ 断面混雑度検証の考え方

断面として一体的に交通量比を考える範囲は、検討路線の機能や沿道等の施設立地状況により大きく異なる(例えば、沿道に大規模な工場がある場合は広範囲に影響)。したがって、廃止・変更等により交通量の影響が大きく及ぶ範囲は一律に想定できないことから個別に設定しました。

ウ 混雑度の判断基準

公表されている道路の混雑度⁸⁾(道路交通センサス)は、観測された交通量と当該道路の特性(側方余裕、沿道条件、ピーク時重方向率⁹⁾等)を

⁶⁾ 設計基準交通量:車線数を求める必要から定める交通量で、1車線あたりの許容できる最大1 日交通量をいう。道路に流す交通量で目標とする限界値を示したもの

⁷⁾ 交通容量:ある道路がどれだけ自動車を通しうるかという、その道路が構造上有している能力

⁸⁾ 混雑度:道路の持つ交通容量に対する交通量の比

⁹⁾ 重方向率:例えば朝は上りの交通量が多く下りは少ないという場合、上りを重方向と呼び、 重方向率は往復合計交通量に対する重方向の交通量の比率

勘案した交通容量により算定している。一方、道路構造令 ¹⁰⁾で示される設計基準交通量は車線数を定める基準となるもので、交通容量とは異なる傾向を示す。H17 道路交通センサス混雑度からみた交通容量と道路構造令にもとづく設計基準交通量を比較すると、総じて交通容量が多くなる傾向を示し、特に多車線(2 車線以上)でその傾向が大きくなっています。

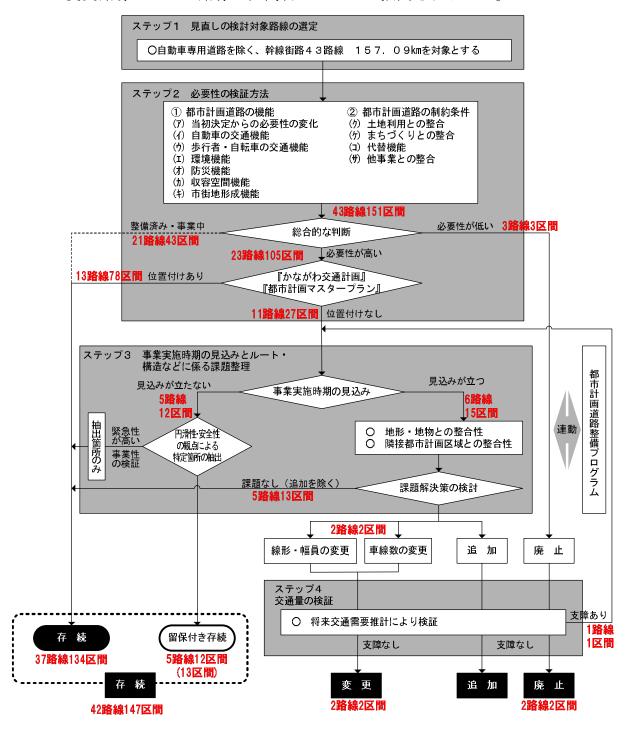
検討対象である都市計画道路の交通容量を算定する際の様々な特性を設定することは困難であることから、混雑度の判断基準は、H17 道路交通センサスで示される混雑度から算出された交通容量と設計基準交通量との乖離を勘案した「1.25」を基準としました。したがって、見直し検討路線の廃止・変更を行っても、混雑度(断面混雑度)が 1.25 未満(設計基準交通量の 1.25 倍未満の交通量)であれば、検証結果は「支障なし」として判断しました。

¹⁰⁾ 道路構造令:道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めるもの

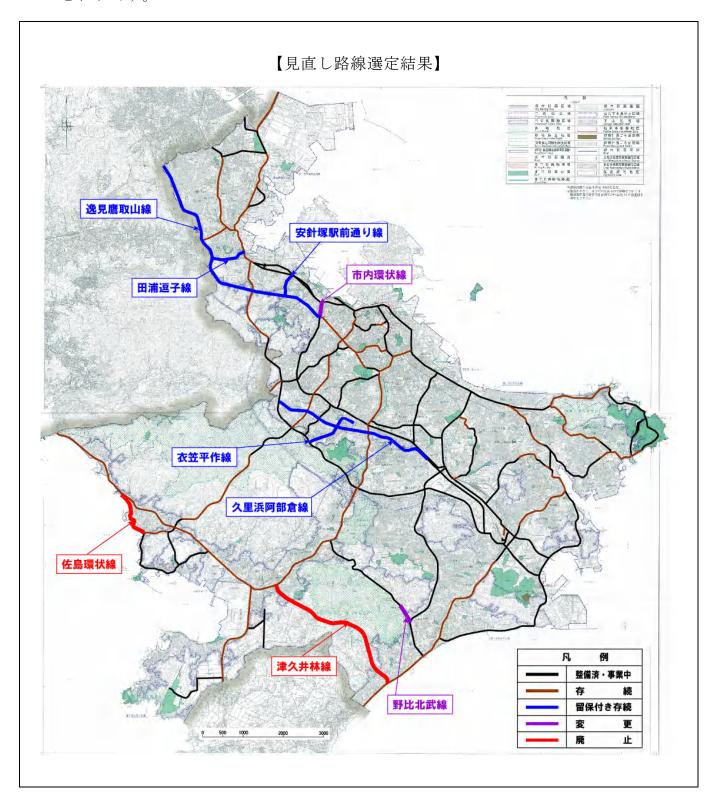
5 見直し結果

(1) 見直し路線の選定結果

見直しフローに基づき検討した結果、各ステップで検証及び判断した路線・区間は以下のとおりであり、廃止路線として2路線2区間約5.2km、変更路線として2路線2区間約0.5kmが抽出されました。

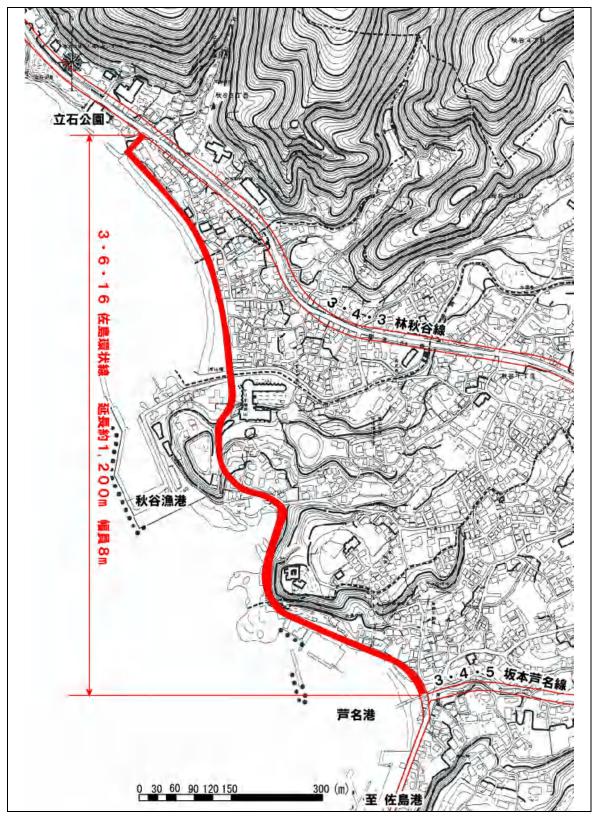


廃止及び変更路線、留保付き存続路線の具体的な路線と位置は以下に示す とおりです。



(2) 廃止路線の概要

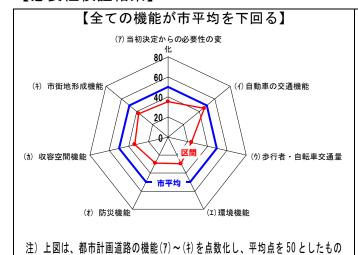
① 3・6・16 佐島環状線



【路線・区間の概要】

路線名	佐島環状線	計画延長	4,090m	計画幅員	8 m			
路線の	・市西地域の相模湾に面した佐島地域を外周する路線							
始稼の 位置づけ	・起終点ともに林和	火谷線(国道	[134号] に接続し、	海岸沿いの市	持街地の沿			
12世 フロ	道アクセスに資するとともに、佐島港、芦名港、秋谷漁港を結ぶ路線							
当初決定年次	昭和 32 年 12 月 7 日	区間延長	約1,200m	区間幅員	8 m			

【必要性検証結果】



【区間が持つ主な機能】

- 都市計画マスタープランにおいて 「幹線道路」と位置づけられて います。
- 市外関連交通などの広域交通の 流入割合が高くなっています。
- 沿道に秋谷・立石海岸や立石公 園が位置しており、沿道アクセ ス機能を有しています。

【制約条件】

- 佐島環状線が位置する砂浜及び海岸線は、本市西地域の特徴的な海辺の景観として 自然環境と調和した景観形成が望まれる地域であり、整備することで直接的に砂浜 及び海岸線の改変や眺望に影響を及ぼすなど、自然資産へ大きく影響します。
- ※当該路線が位置する西地域の海岸部は、上位計画である都市計画マスタープランにおいて、良好な海辺の環境を生かした "アーバンリゾートゾーン" として位置づけられています。また、本市の特徴的な海辺の景観として保全・整備を目指す地域であります。

【総合的判断】

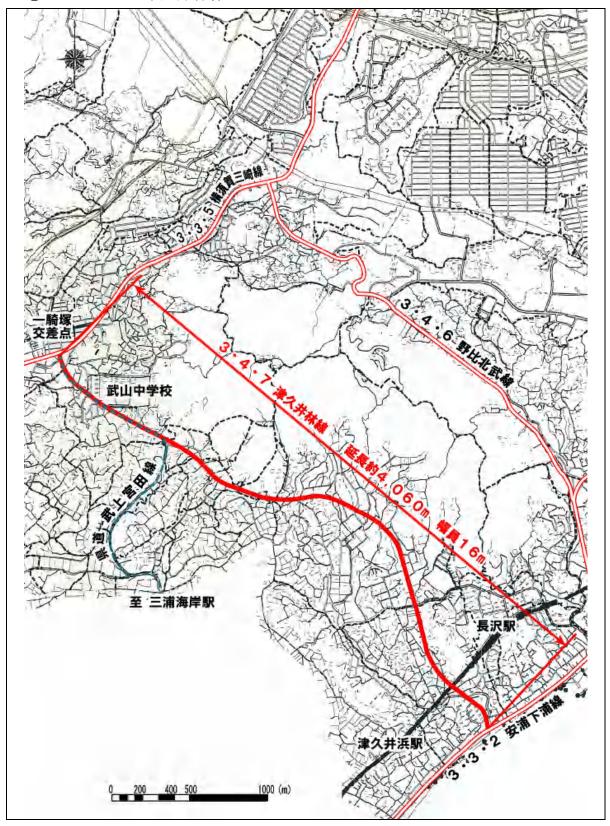
【路線、ネットワークからの検証】

〇海岸線に位置する道路であり、近傍する道路があるため問題はありません。

検証結果 廃止

並行して内陸部に林秋谷線が存在し、坂本芦名線が整備中であり交通機能面では代替 道路が存在します。当該区間は、佐島地域の移動性やアクセス性などの役割が期待され るものの、市の貴重な海辺の資産・景観に直接的な影響を及ぼします。市の価値を高め る自然環境保全の観点から総合的に評価し、廃止としました。また、本区間が整備され 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が小さく、廃止し た場合でも道路交通処理上の問題はありません。

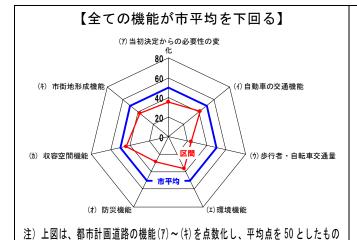
② 3 · 4 · 7 津久井林線



【路線・区間の概要】

路線名	津久井林線	計画延長	4,060m	計画幅員	16m			
	・市南地域に位置し 道 134 号)を結え		₹道路である横須賀三□	崎線と安浦ヿ	下浦線(国			
路線の 位置づけ	・市縁辺部の津久ま	井地域から西	地域へのアクセス道路	•				
四區 217	・当該路線と並行して県道武上宮田線や野比北武線(一部区間未整備)が 位置しており、周辺地域も含めて南北方向の移動を確保							
当初決定年次	昭和 42 年 8 月 19 日	区間延長	4,060m	区間幅員	1 6 m			

【必要性検証結果】



【区間が持つ主な機能】

- 都市計画マスタープ・ランにおいて「幹線道路」と位置づけられています。
- 渋滞交差点である一騎塚交差点 や沿道に武山中学校が位置して おり、交通機能や環境機能・防 災機能を有しています。
- O 観光拠点(津久井観光農園)と のアクセス性を有しています。

【制約条件】

- 延長の大半は市街化調整区域を通過する路線であり、武山風致地区や農業振興地域 を分断するなど、自然資産へ大きく影響します。
- ※津久井林線が位置する北下浦地区に存在する農地は、"農業・農業集落地"として位置 づけられています。
- 当該道路と同様に起終点が横須賀三崎線,安浦下浦線に接続し、市外関連交通を担う 県道武上宮田線(当該道路と一部重複)が近傍に位置しており、代替としての可能性 が高いです。

【総合的判断】

【路線、ネットワークからの検証】

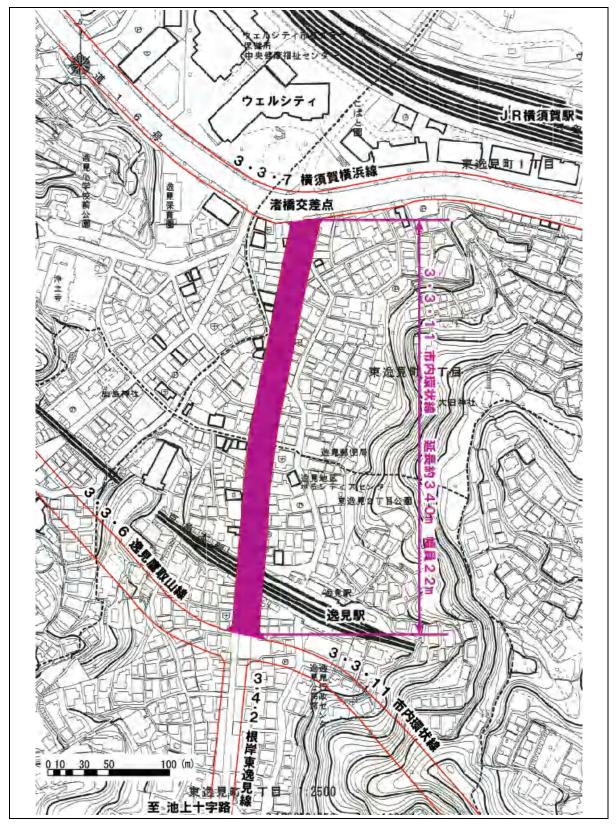
〇代替する幹線道路で囲まれた地区内に位置する道路であるため、問題はありません。

検証結果 廃止

交通機能及びアクセス機能は、県道武上宮田線や市道などの代替道路が存在します。 当該区間の大半は市街化調整区域に位置しており、今後のまちづくりを勘案しても、農 業・農業集落地であり、沿道利用の可能性は極めて低いと考えられます。市の価値を高 める良好な自然環境保全の観点から総合的に評価し廃止としました。また、本区間が整 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が小さく、 廃止した場合でも道路交通処理上の問題はありません。

(3) 変更路線の概要

① 3・3・11 市内環状線



【路線・区間の概要】

路線名	市内環状線	計画延長	6,530m	計画幅員	2 2 m		
路線の	・市中心部を外周する環状路線						
・中心部の通過交通を排除するとともに、ラダー型ネットワークにお							
位置づけ	主要幹線道路を補完する路線						
当初決定年次	昭和 42 年 8 月 19 日	区間延長	約340m	区間幅員	2 2 m		

【ルート・構造などに係る課題整理】

【現計画の問題・課題】

○ 都市計画マスタープランにおける幹線道路網の考え方が放射環状型からラダー型(は しご型)構造に移行したことにより、根岸東逸見線と一体となった横軸としての役 割が求められています。

【整備上の問題・課題】

- 将来想定される交通量は、現計画の幅員で整備可能な4車線の交通量を大きく下回っています。
- 京急逸見駅と市の健康福祉拠点(ウェルシティ)並びに JR 横須賀駅とを結ぶ道路であり、現道は、非常に多くの歩行者や自転車の利用があります。
- 沿道には商店街が形成されており、路上荷さばき車両により円滑な交通が阻害されています。

【課題解決策:見直しの方向性】

【問題・課題の解決策】

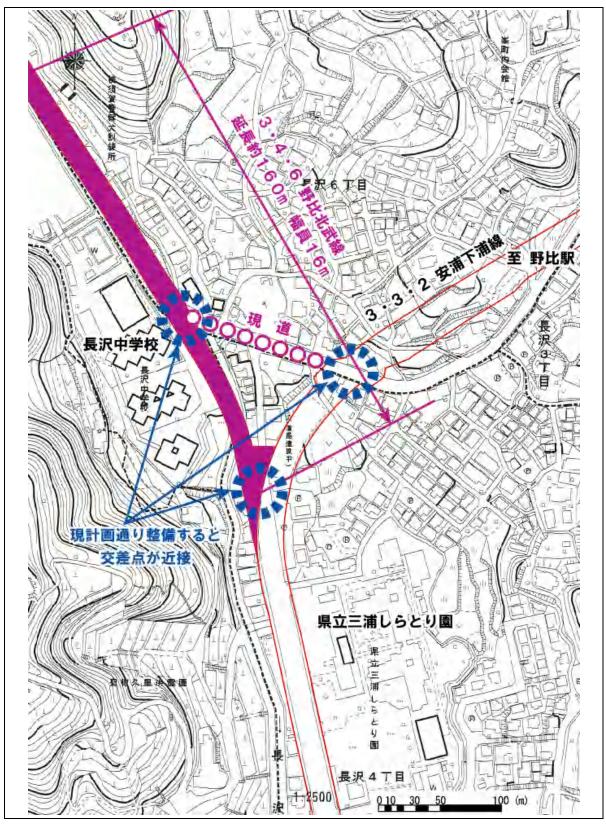
- 〇 接続する根岸東逸見線 (18m) と同様の道路構造とし、一体的に市内道路網の横軸 ネットワークを構築します。
- 現計画の幅員を2車線整備を前提とした幅員に縮小します。
- 商店街回遊性や荷捌車両対策を含めた沿道のまちづくりを進めるべく、自歩道や停車帯の設置に伴う道路空間の再配分を行います。

【見直しの方向性】

〇 現計画の幅員 22m を、自歩道や停車帯が設置でき、根岸東逸見線と同様の幅員 18m に変更します。



② 3 · 4 · 6 野比北武線



【路線・区間の概要】

路線	名	野比北武線	計画延長	3,710m	計画幅員	16m			
		・市南地域に位置し、主要幹線道路である横須賀三崎線と安浦下浦線を結							
路線	その	ぶ幹線道路	ぶ幹線道路						
位置	づけ	・当該路線と並行して県道武上宮田線や津久井林線(全区間未整備)が位							
		置しており、周辺地域も含めて南北方向の移動を確保							
当初決定	官年次	昭和 42 年 8 月 19 日	区間延長	約160m	区間幅員	16m			

【ルート・構造などに係る課題整理】

【現計画の問題・課題】

- 現道を廃止する事は困難であり、計画通り整備した場合に近接箇所に交差点が3箇 所存在する事になり、安全性や円滑性を阻害する高い可能性があります。
- 近接箇所に交差点が存在することで、バス交通にも影響が及ぶ高い可能性があります。

【整備上の問題・課題】

〇 現計画では、河川占有(長沢川)する構造となるため、工事費増加に繋がる高い可能性があります。

【課題解決策:見直しの方向性】

【問題・課題の解決策】

- 〇 現道を活用することで交差点数を減らし、安全性や円滑性を確保します。
- 工事費を縮減することにより整備効果の早期発現を図ります。

【見直しの方向性】

○ 安浦下浦線との接続位置を、現道を活用したルートへと線形変更を行います。



(4) 都市計画素案の作成のすすめ方

見直し路線については、市民への周知徹底を図るとともに、以下の事項について具体的な検討をすすめ、市民の意見を踏まえつつ都市計画素案を作成し、都市計画の手続きを行います。特に、見直し路線の沿道住民に対して、周知及び意見把握を重点的に行い、都市計画素案の作成に反映するものとします。

【素案作成時に留意すべき事項】

- 見直しに伴う課題整理
 - ・ 先行取得用地の有無や沿道まちづくりの熟度、地元意向などについて 整理します
- 関連する計画等の精査と見直し
 - ・見直し路線が関係する行政計画の精査を行い、必要に応じて見直しを 行います
- 道路構造の具体的な検討
 - ・幅員や線形の具体的な道路構造の検討に加え、交差道路や接続道路に ついても必要な道路構造の検討を行い、見直し路線の具体化を図りま す
- 関係機関との協議
 - ・市内関連部署との協議に加え、交差する道路の道路管理者や交通管理 者と必要な協議を行います

6 今後の都市計画道路網のあり方

(1) 継続的な見直しへの取り組み

ア 見直しの成果と問題点

今回の見直しでは、全市的に都市計画道路の機能の観点から路線・区間の必要性を再検証し、配置等に関わる課題やネットワークによる検証も踏まえ総合的に判断したうえで廃止として抽出しました。更に、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らかにし、事業の見込みがたつ路線・区間で課題解決策の検討を行ない、課題がある区間については必要な変更を行いました。

一方、未整備路線は見直し後においても約70km程度が残されることとなり、建築制限は引き続き残ることとなります。したがって、事業の見込みがたたない路線を含め、存続と位置づけられた路線・区間についての継続的な見直しに向けた取り組みが必要であります。また、人口減少や環境負荷軽減の観点から集約型まちづくりへの方針転換が行われているなかで、中心市街地での開発圧力が高まることが予想されます。適正な市街地誘導を進めるうえで、交通機能、市街地形成機能、収容空間機能など多様な機能を持つ都市計画道路が、将来的に公共空間として役割を発揮することが求められます。したがって、無秩序な開発防止のために建築制限を課すことに対して、沿道住民の理解と協力を得ることがこれまで以上に必要となります。

イ 事業性の観点による見直し結果への継続的な取り組み

今回見直しで「存続・変更」と位置づけられた路線・区間は、事業化に向けた更なる取り組みを進めていくことが重要であります。そのため、整備効果の早期発現を図ることを最優先として、地域に必要なサービス水準を確保しつつ、現道等を最大限に活用し事業期間短縮や事業費縮減の観点から現都市計画決定の内容(線形、幅員など)を見直すことが必要であります。

必要性は確認されたものの事業の見込みがたたない「留保付き存続」路線・区間は、廃止された場合の影響を全市及び沿道地域の観点から検証し、

市民ニーズを取り込みながら合理的な意思決定を行うことが必要であります。

ウ 状況変化に応じたガイドラインの適切な見直し

今後、市の人口動向、財政状況に加え、交通需要の将来動向等の前提条件が変化した場合、都市計画制度や市の上位計画等の見直しが行われた場合、道路交通需要の推計方法や評価方法等の更新が行われた場合など、都市計画道路を取り巻く環境変化を柔軟に受けとめ、検証プロセスや評価方法を含め、適宜、見直しを行うこととします。

更に、市内道路状況や道路整備に対する市民ニーズの把握に努め、特に、事業進捗に伴う周辺道路網の状況変化に応じて、存続候補として位置づけられた路線・区間であっても必要性の再検証を行い、廃止を含めた見直しを行うことが重要であります。

(2) 幹線道路網の機能強化に向けた新たな都市計画道路の可能性

今回の見直しは、これまで都市計画で位置づけられた幹線街路を対象に必要性の検証や事業実施可能性などを踏まえて、現段階で想定される社会状況等を見据えたなかで、都市計画道路網のあり方を検討してきました。

一方、市内における新たな幹線道路の都市計画への位置づけに関する動向 や、市が行うさまざまな都市計画の基本的な指針を示した都市計画マスター プランを踏まえ、新たな都市計画道路の可能性は以下のように考えられま す。

ア 三浦半島中央道路の都市計画決定

三浦半島中央道路は、神奈川県の都市マスタープランや交通計画に位置づけられた路線であり、県道逗子葉山横須賀の湘南国際村から都市計画道路坂本芦名線を経由し、県道横須賀三崎にいたる全長約5.5 kmの道路計画であり、平成22年度の都市計画決定に向けて手続きを進めています。

また、当該路線は横須賀市において、西地域の隣接市町とのアクセス機能強化に資するとともに、市内主要幹線道路である林秋谷線(国道 134号)、横須賀三崎線等の通過交通の分散機能を有しており、市内幹線道路

網の機能強化に必要な路線であります。

イ 構想路線(東京湾岸での新しい交通軸)

市内幹線道路のうち、横浜方面では幹線道路4路線に自専道1路線の計5路線で構成されています。一方、田浦と逗子を結ぶ断面では、複数の主要幹線道路が横須賀横浜線(国道16号)に集約される配置形態となっており、当該路線にかかる交通負荷は非常に高く、更に、防災面などの安全性にかかる負荷も高くなっています。

したがって、経済活動を支える東京・横浜方面との連携に資する南北縦軸の機能強化や、安全・安心を支えるリダンダンシー¹¹⁾機能を確保するうえで、南北縦軸の主要幹線道路網の一端を担う国道 357 号線の延伸が望まれます。

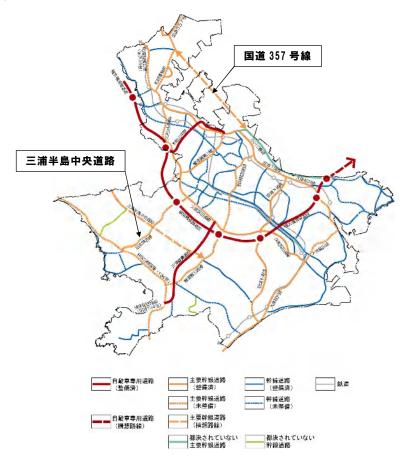


図 都市計画マスタープランによる幹線道路の位置づけ(平成8年3月策定)

¹¹⁾ Jダンダンシー:「冗長性」、「余剰」を意味する英語。自然災害等による障害発生時に、一部の 区間の途絶が全体の機能不全につながらないよう、予め交通ネットワーク等を 多重化したり、予備の手段が用意されている様

○都市計画道路検討特別委員会名簿

委 員	長	中	村	文	彦	(横浜国立大学大学院教授)
委員長職務代理者		坂	本	邦	宏	(埼玉大学大学院准教授)
委	員	礒	崎	初	仁	(中央大学教授)
委	員	鈴	木	伸	治	(横浜市立大学准教授)
委	員	宮	沢	和	徳	(京浜急行バス㈱取締役運輸部長)

○ 検討経緯

都市計画審議会	平成 19 年 7 月 25 日	諮問「都市計画道路網のあり方について」
第1回	平成 19 年 7 月 25 日	○ 都市計画道路網のあり方について○ 見直しガイドラインのあり方について
第2回	平成 19 年 10 月 22 日	○ 見直しガイドラインのあり方について
第3回	平成 19 年 12 月 6 日	○ 見直しガイドラインのあり方について
都市計画審議会	平成 20 年 2 月 12 日	中間答申「都市計画道路見直しのガイドラインのあり方について」

第4回	平成 20 年 3 月 14 日	〇 市内都市計画道路視察
第 5 回	平成 20 年 6 月 20 日	○ 都市計画道路の必要性の検証方法について
第6回	平成 20 年 9 月 4 日	○ 必要性検証項目の評価指標(案)について
第7回	平成 20 年 11 月 13 日	○ 必要性検証の考え方について ○ 総合的判断の考え方について
都市計画審議会	平成 21 年 2 月 3 日	経過報告「都市計画道路網のあり方について」
第8回	平成 21 年 3 月 17 日	○ 必要性の検証結果について○ 総合的判断の考え方について
第9回	平成 21 年 4 月 23 日	○ 総合的判断対象区間について○ 次回見直しでの留意事項
第 10 回	平成 21 年 6 月 25 日	○ 変更・追加路線の抽出結果○ 円滑性・安全性の観点による特定箇所抽出の考え方について○ 次回見直しでの留意事項
第11回	平成 21 年 8 月 31 日	○ 交通量検証結果○ 廃止・変更候補路線にかかる問題点の整理○ 次回見直しでの留意事項
第 12 回	平成 21 年 10 月 15 日	〇 報告案





横須賀市 都市部都市計画課

横須賀市小川町11 〒238-8550

電話番号(046)-822-4000(代表)