

1 調査名称：横須賀市都市計画道路網見直し業務

2 調査主体：横須賀市

3 調査圏域：東京都市圏

4 調査期間：平成 19 年度～平成 21 年度

5 調査概要：

今回の見直しにおいては、まず必要性の検証並びに総合判断により、存続候補区間並びに廃止候補区間の抽出を行います。また同時に整備プログラムにより、費用便益を算定することで、事業費面からの整備の優先順位の策定根拠とします。この整備プログラムの策定により事業費投入計画を検討するため、総事業費を短期・中期・長期に分けて配分します。この際、事業投入計画を反映し事業が平準化するように整備時期を調整しまた、事業規模のみならず、ネットワークの連続性の観点も踏まえ整備時期の整合及び事業の平準化を検討します。

更に「廃止」「変更」路線による周辺道路網への影響に加え、交通処理機能からみた必要な車線数など個別路線・区間の評価に加え、将来道路網全体の評価を行います。

I 調査概要

1 調査名：横須賀市都市計画道路網見直し業務

2 報告書目次

第1章 都市計画道路網の現状

第2章 都市計画道路網見直し方針

第3章 横須賀市都市計画道路見直しのガイドライン

第4章 将来交通量推計

第5章 必要性の検証（ステップ2）

第6章 都市計画道路整備プログラム

第7章 ルート・構造などに係る課題整理（ステップ3）

第8章 交通量の検証（ステップ3）

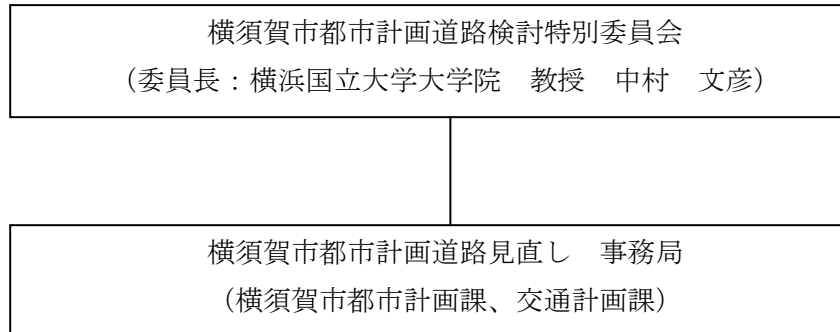
第9章 見直し路線選定結果

第10章 パブリックコメントの実施

第11章 都市計画道路網の見直しについて（公開用詳細版）

第12章 市民説明資料（リーフレット）

3 調査体制



4 委員会名簿：

	所属	役職	氏名
委員長	横浜国立大学大学院	教授	中村 文彦
委員長代理	埼玉大学大学院理工学研究科	准教授	坂本 邦宏
委員	京浜急行バス株式会社	常務取締役運輸部長	宮沢 和徳
委員	中央大学法学部	教授	礪崎 初仁
委員	横浜市立大学国際総合科学部 ヨコハマ起業戦略コース	准教授	鈴木 伸治

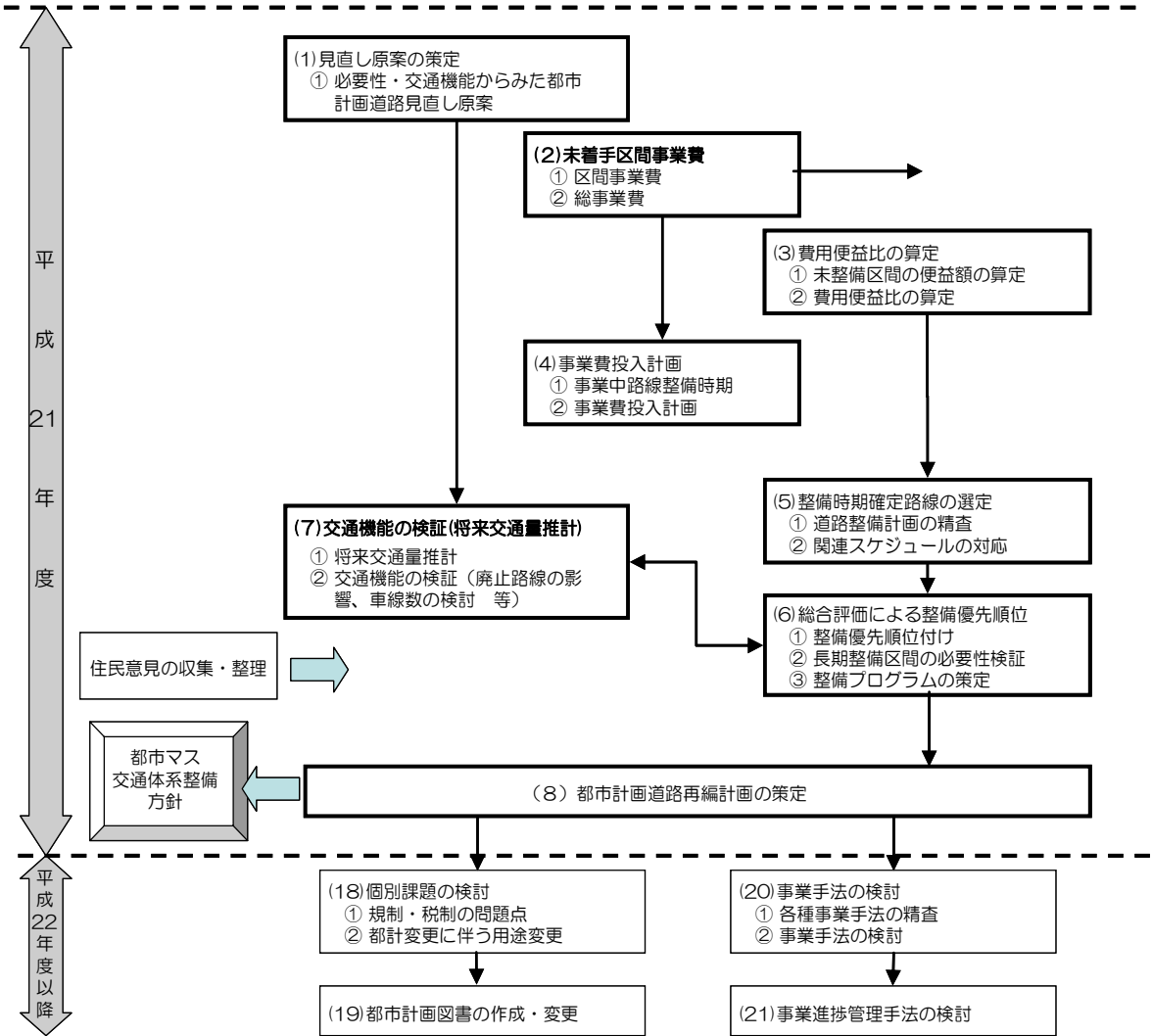
## II 調査成果

### 1 調査目的

今回の都市計画道路の見直しでは、まず長期未着手の都市計画道路の必要性を検証します。また併せて人口減少、少子高齢化、産業構造の変化などの社会経済情勢、並びに本市の目指すべき将来都市像を踏まえ、都市計画道路網のあり方を検討し、都市計画道路の見直し計画（存続・変更・追加・廃止）を策定します。

更に総合評価による整備優先順位付けを行い、併せて整備プログラムも策定します。また今後の本市財政状況から考えると、新規道路整備に対する投資額は低下していくと予想されます。そのような中で今回の都市計画道路網の見直しによって、必要性が検証された路線を早期に効率的に整備するためには、整備プログラムを策定し「選択」と「集中」による整備が必要である。また本市が平成 19 年度に実施した見直しガイドラインの検討においては、実施時期の見込みの有無を整備プログラムによって 20 年と区切る予定である。従って本市都市計画道路網の見直し及び整備促進において、整備プログラムの果たす役割は大きいと考えます。併せて関連事業でもある、都市マスタープランでの都市計画の指針としての交通体系整備の方針に反映します。

## 2 調査フロー





#### 4 調査成果

##### 1. 見直し路線の選定

###### ① 見直し路線の選定方法

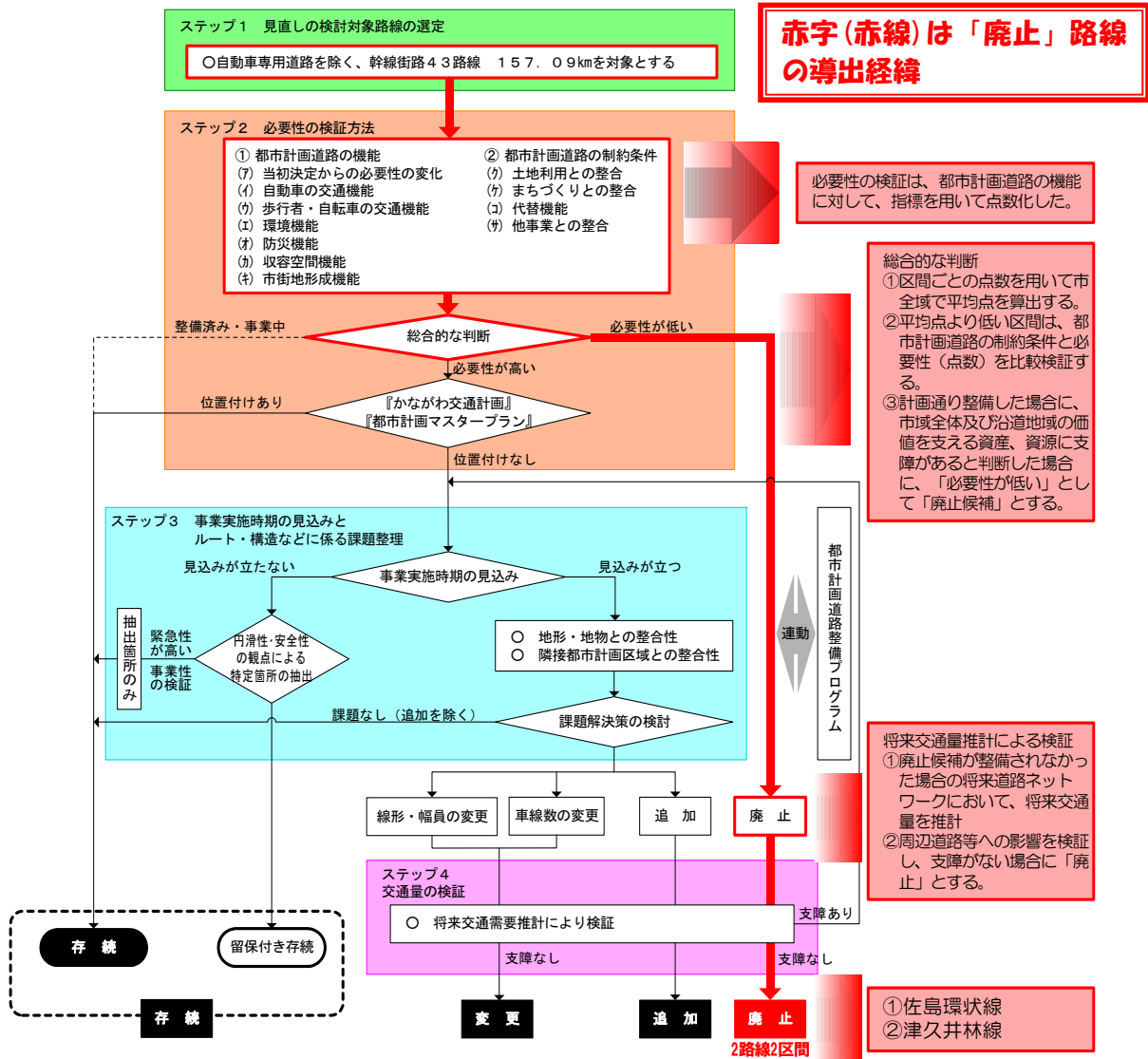
見直し路線は、以下のフローに基づきステップ1～4により選定しました。

ステップ1：見直しの検討対象路線を選定し、都市計画道路が交差して区切られる区間に区分します。

ステップ2：都市計画道路の機能や制約条件に基づく検証項目により必要性の検証を行い、総合的な判断により廃止候補区間を選定します。

ステップ3：概ね20年以内に事業着手が望まれる路線・区間について課題の有無を確認し、必要に応じて課題解決により変更候補区間を選定します。

ステップ4：ステップ2及びステップ3で選定された廃止・変更候補区間について、将来交通需要推計により定量的に検証します。

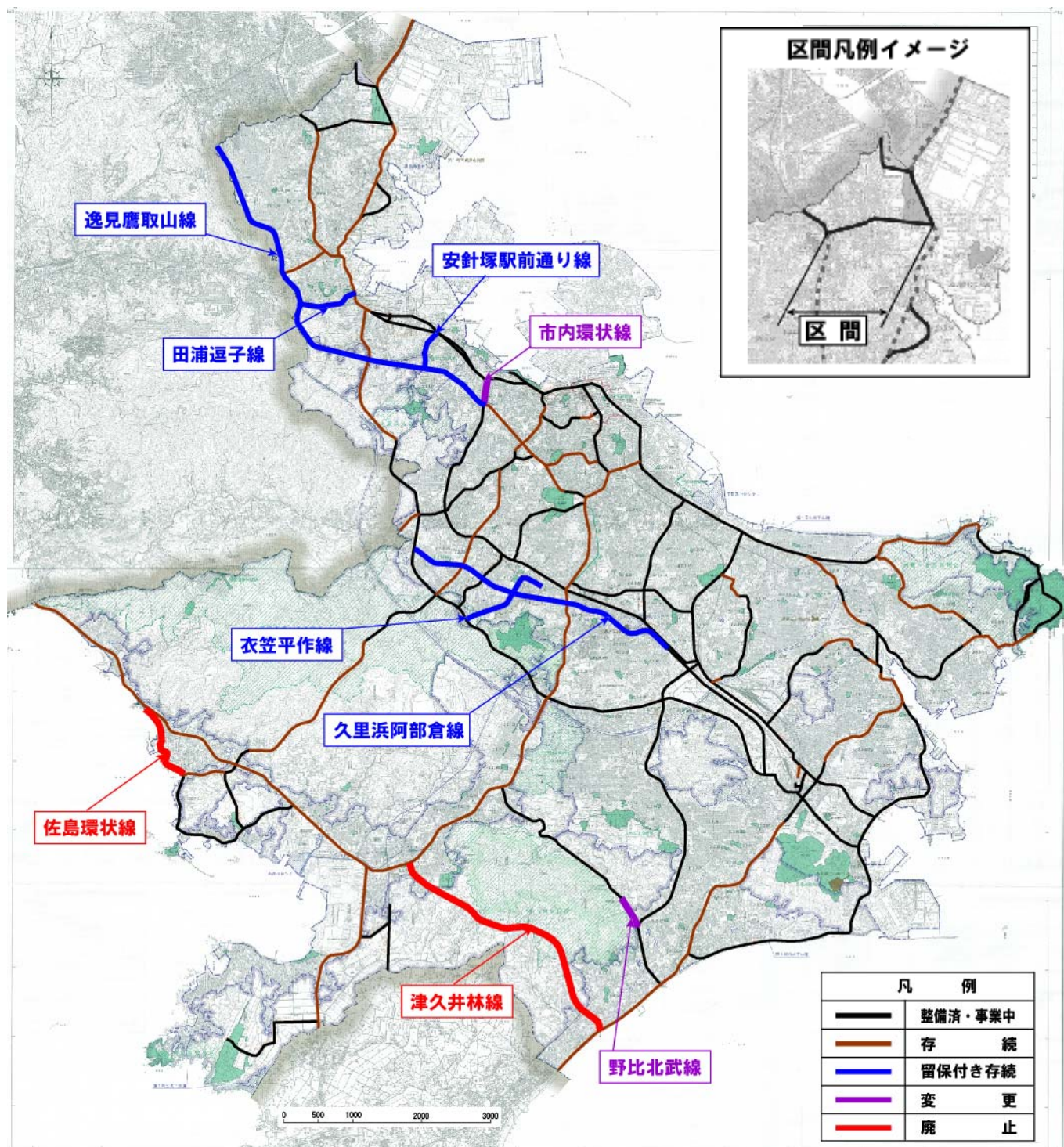




② 見直し路線の選定結果

今回の見直しによる廃止及び変更、留保付き存続の具体的な路線・区間と位置は以下に示すとおりです。

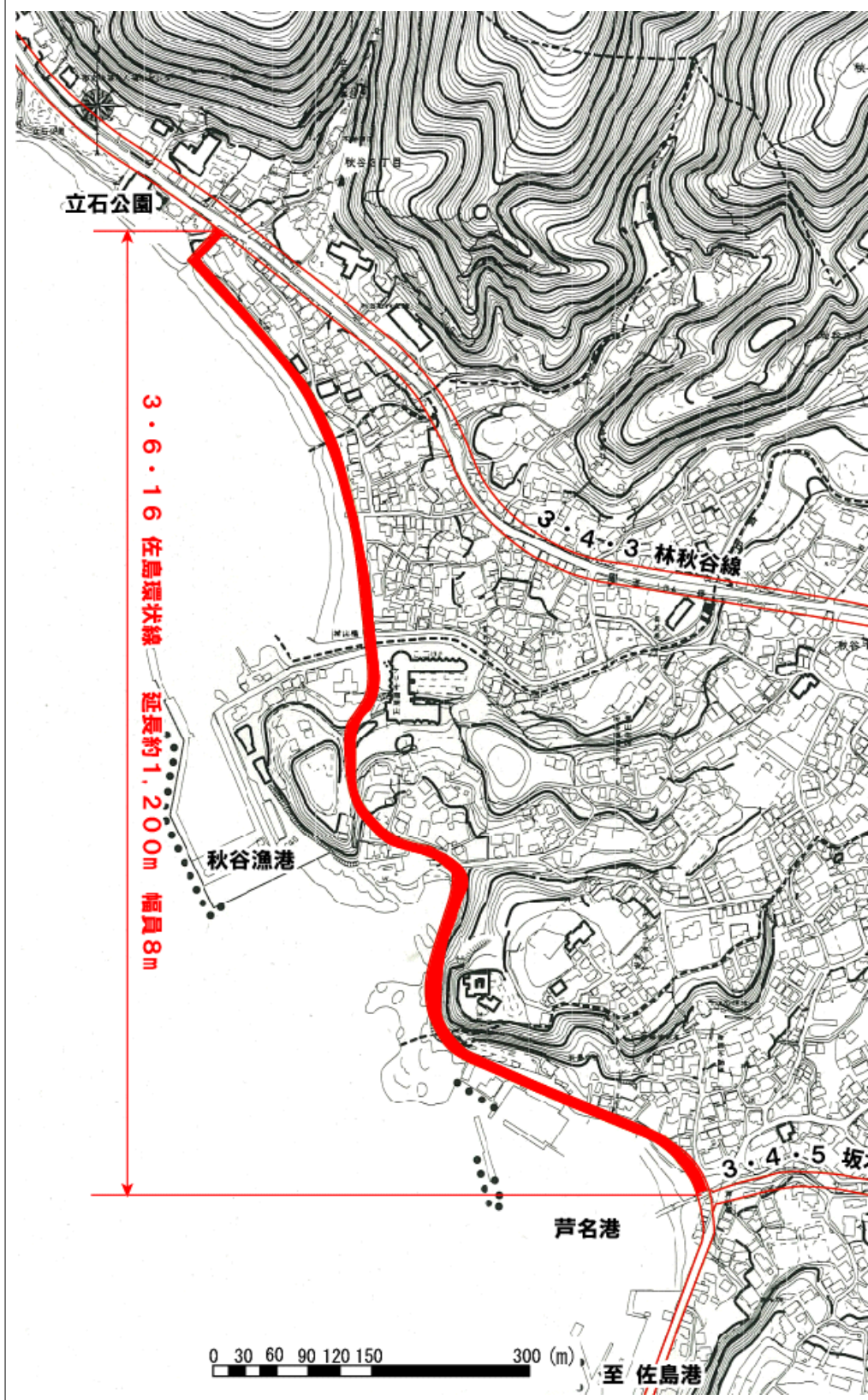
- 廃止 : 2路線 2区間
- 変更（現計画の線形又は幅員を変更して都市計画を存続し、整備を進める） : 2路線 2区間
- 留保付き存続（必要性が確認されたものの、事業実施の観点から見込みがたたとないと判断） : 5路線 13区間





2. 廃止路線の概要

① 3・6・16 佐島環状線



## 路線の概要

路線名	佐島環状線	計画延長	4,090m	計画幅員	8m
路線の位置づけ	・市西地域の相模湾に面した佐島地域を外周する路線 ・起終点ともに林秋谷線（国道134号）に接続し、海岸沿いの市街地の沿道アクセスに役立つとともに、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	8m

## 路線の機能

### 【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（：幹線機能の高さを見る指標の1つ）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】まちづくりとの整合の観点

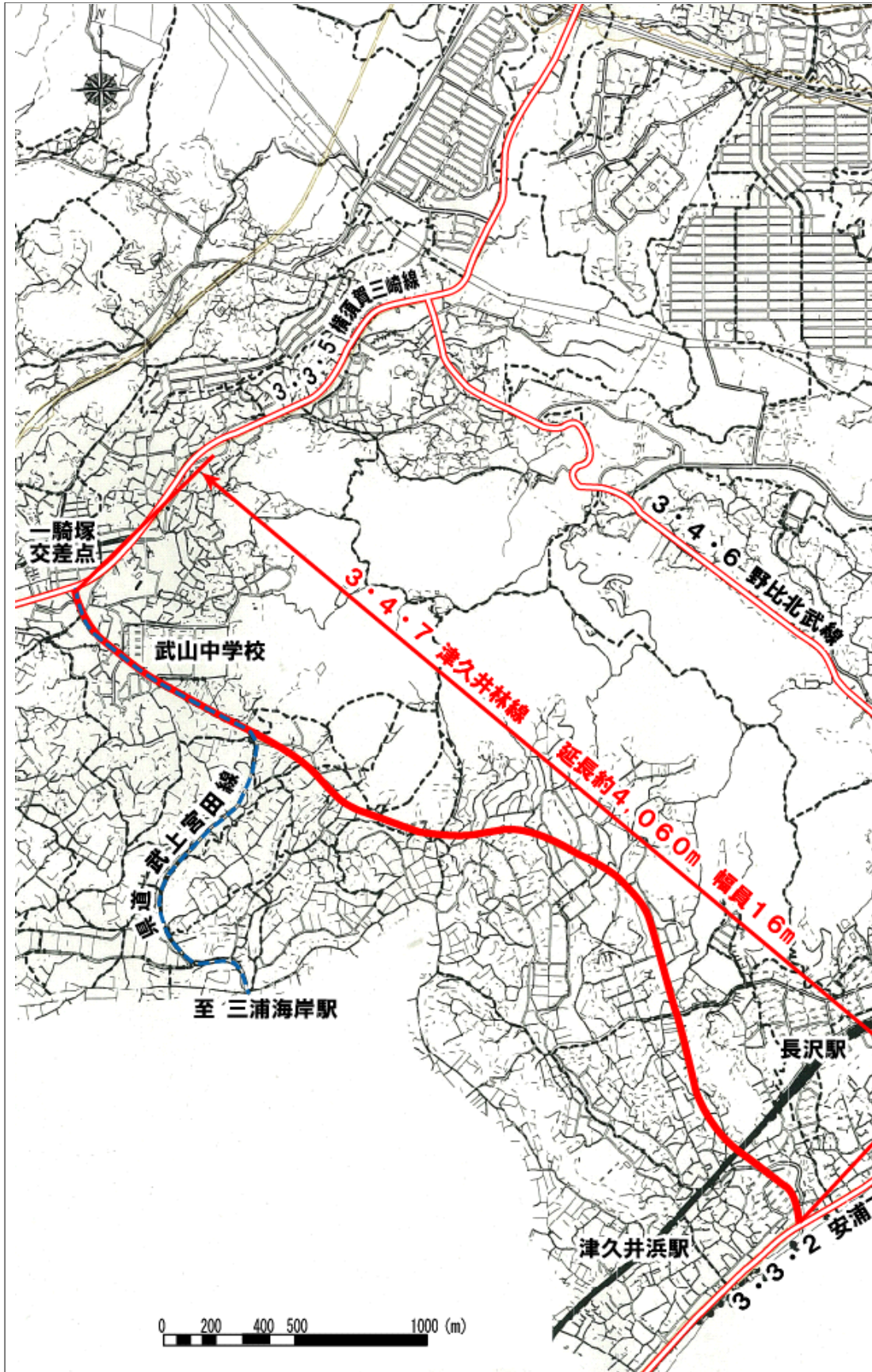
- 佐島環状線が位置する砂浜及び海岸線は、本市西地域の特徴的な海辺の景観として自然環境と調和した景観形成が望まれる地域であり、整備することで直接的に砂浜及び海岸線の改変や眺望に影響を及ぼすなど、自然資産へ大きく影響します。
- ※佐島環状線が位置する海岸部は、上位計画である都市計画マスタープランにおいて、良好な海辺の環境を生かした“アーバンリゾートゾーン”として位置づけられています。また、本市の特徴的な海辺の景観として保全・整備を目指す地域でもあります。

## 廃止の理由

- 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、廃止とします。
- 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



## 路線の概要

路線名	津久井林線	計画延長	4,060m	計画幅員	16m
路線の位置づけ	・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（国道134号）を結ぶ幹線道路 ・市縁辺部の津久井地域から西地域へのアクセス道路 ・当該路線と並行して県道武上宮田線や野比北武線が位置しており、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	16m

## 路線の機能

### 【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や観光拠点（津久井観光農園）が位置しており、交通機能や環境機能・防災機能やアクセス機能を有しています。

### 【制約条件】まちづくりとの整合・代替機能の観点

- 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、“農地・農業集落地”として位置づけられています。
- 本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、代替道路として高い可能性があります。

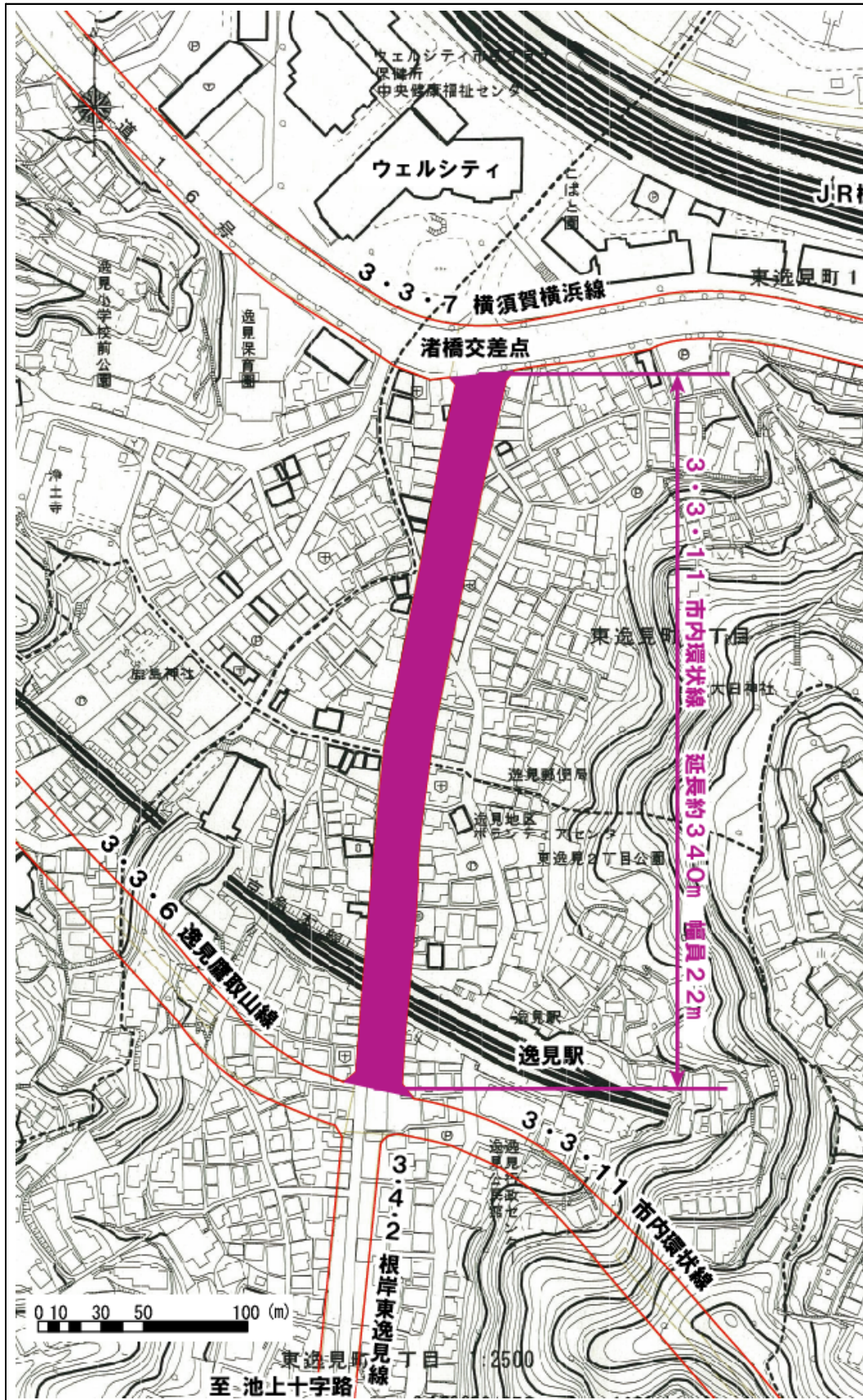
## 廃止の理由

- 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。当該路線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、沿道利用は極めて低いと思われます。そこで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



## 路線の概要

路線名	市内環状線	計画延長	6,530m	計画幅員	22m
路線の位置づけ	・ 中心市街地を外周する環状路線 ・ 中心市街地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ける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	22m

## 路線の課題

### 【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】

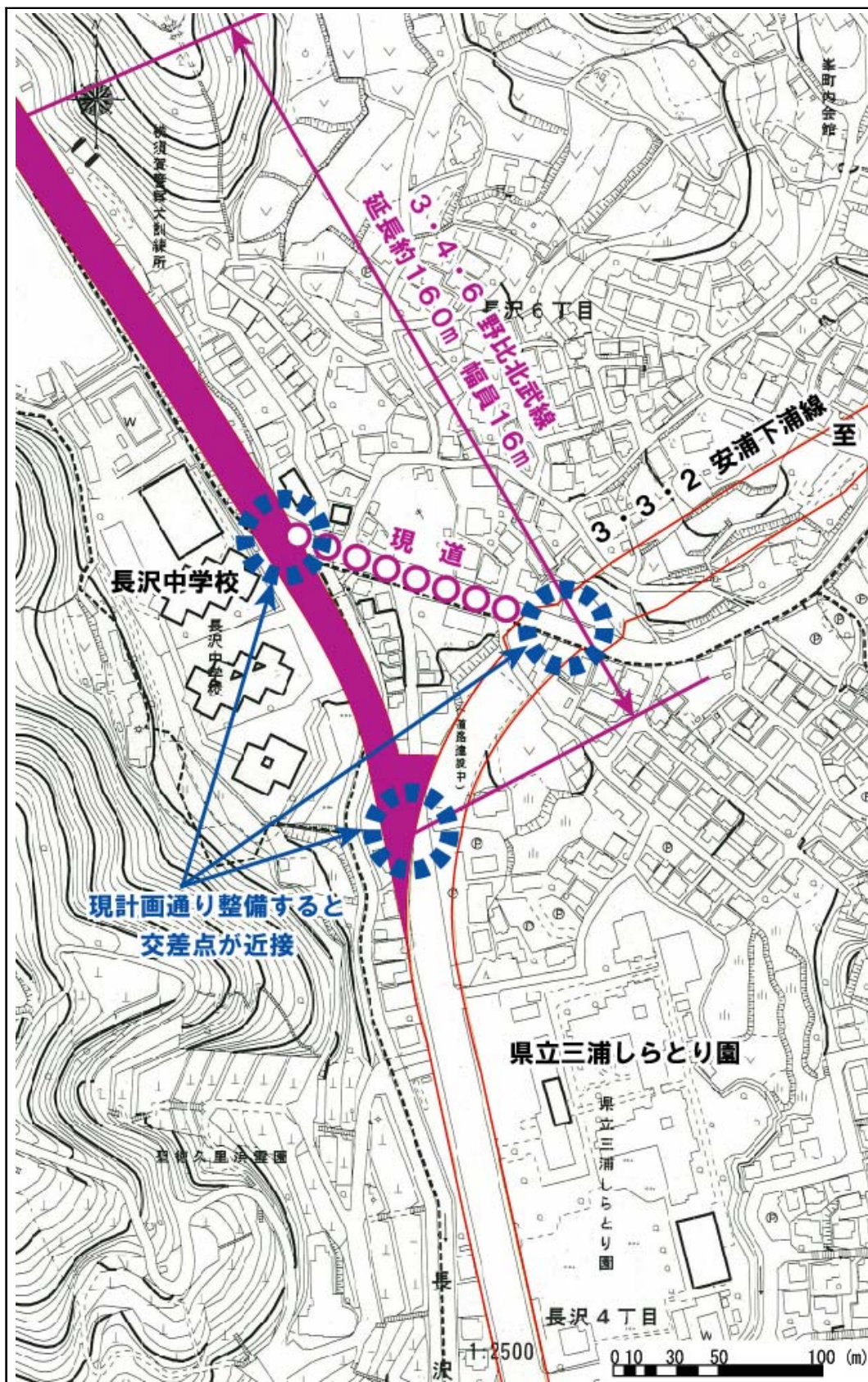
- 将来想定される交通量は、現計画の幅員で整備可能な4車線の交通量を大きく下回ります。
- 京急逸見駅と市の健康福祉拠点(ウェルシティ)並びに JR 横須賀駅とを結ぶ道路であり、現道は、非常に多くの歩行者や自転車の利用があります。
- 沿道には商店街が形成されており、路上荷さばき車両により円滑な交通が阻害されています。

## 課題解決策（幅員の変更）

- 現計画の幅員 22m を、根岸東逸見線と同様の幅員に変更することで、一体的に市内道路網の横軸ネットワークを構築します。
- 車道部については、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、計画幅員を22mから18mに変更します。
- 当該区間の幅員を見直した場合の将来交通量を推計を行い、その結果、周辺道路網への影響が小さく、変更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・6 野比北武線





### 路線の概要

路線名	野比北武線	計画延長	3,710m	計画幅員	16m
路線の位置づけ	・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ぶ幹線道路 ・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				
当初決定年次	昭和42年8月19日	区間延長	約160m	区間幅員	16m

### 路線の課題

#### 【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】

- 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（幅員の変更）

- 現道を活用することで交差点数を1箇所にし、安全性や円滑性を確保するために、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。
- 工事費を削減することにより整備効果の早期発現を図ります。
- 当該区間の線形を見直した場合の将来交通量を推計を行い、その結果、周辺道路網への影響が小さく、変更した場合でも道路交通処理上の問題はありません。

## 4. まとめ

今回の都市計画道路の見直しにおいて、未整備区間を含めた全路線の必要性を再検証しました。その結果必要性が相対的に低く、またネットワークの観点からや将来交通量推計からも支障がないと判断された路線(区間)については廃止候補としました。更に事業性の目途が立つ路線については、事業実施の観点からの検証を行い課題がある路線については解決するために変更候補としました。更に限られた整備費を有効に活用する道路整備プログラムも策定しました。最後に見直しは今回限りではなく、今後の社会経済状況を踏まえ、適宜適切に実施していく必要があります。