

1 調査名称：平成30年度小田原市都市計画道路見直し等検証調査

2 調査主体：小田原市

3 調査圏域：小田原市管内

4 調査期間：平成30年度

5 調査概要：

本市では、平成20年2月に県のガイドラインに基づき「小田原市都市計画道路見直しの基本方針」を策定し、都市計画道路の現状と課題を明らかにするとともに、その必要性を再検証した上で、平成24年度までに変更や廃止の都市計画手続きを行った。

第1回の都市計画道路見直しの基本方針を策定してから10年が経過し、この間には、東日本大震災を契機とした防災・減災対策の高まりや、人口減少・少子高齢社会に対応した「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づく「立地適正化計画」の策定など、新たな視点も加わっている。

このような状況を踏まえ、本調査は、改訂した「小田原市都市計画道路見直し基本方針」に基づき、第2回目となる都市計画道路の見直しを行うとともに、小田原駅周辺を取り巻く交通環境や土地利用の変化を踏まえ、今後の交通施策のあり方について検証を行うものである。

## I 調査概要

1 調査名称：平成30年度小田原市都市計画道路見直し等検証調査

### 2 報告書目次

#### 1. 業務概要

- 1.1. 業務の目的
- 1.2. 業務の内容
- 1.3. 業務の対象範囲

#### 2. 都市計画道路の見直し検証

- 2.1. 上位・関連計画の整理
- 2.2. 現況及び将来の見通しの整理
- 2.3. 都市計画道路の見直し検証

#### 3. 栄町小八幡線の見直し検証

- 3.1. 栄町小八幡線の整備のあり方検討
- 3.2. 道路概略検討
- 3.3. 地元意見の聴取

#### 4. 小田原駅周辺における交通処理のあり方検討

- 4.1. 交通流動の整理
- 4.2. 一般車の誘導方針および誘導施策の検討
- 4.3. 観光バスの誘導方針および誘導施策の検討

#### 5. 小田原駅西口広場及び周辺部の将来ビジョンの検討

- 5.1. 西口駅前広場及び周辺部の問題点と課題の整理
- 5.2. 一般車の誘導方針および誘導施策の検討

3 調査体制

なし

4 委員会名簿等：

なし

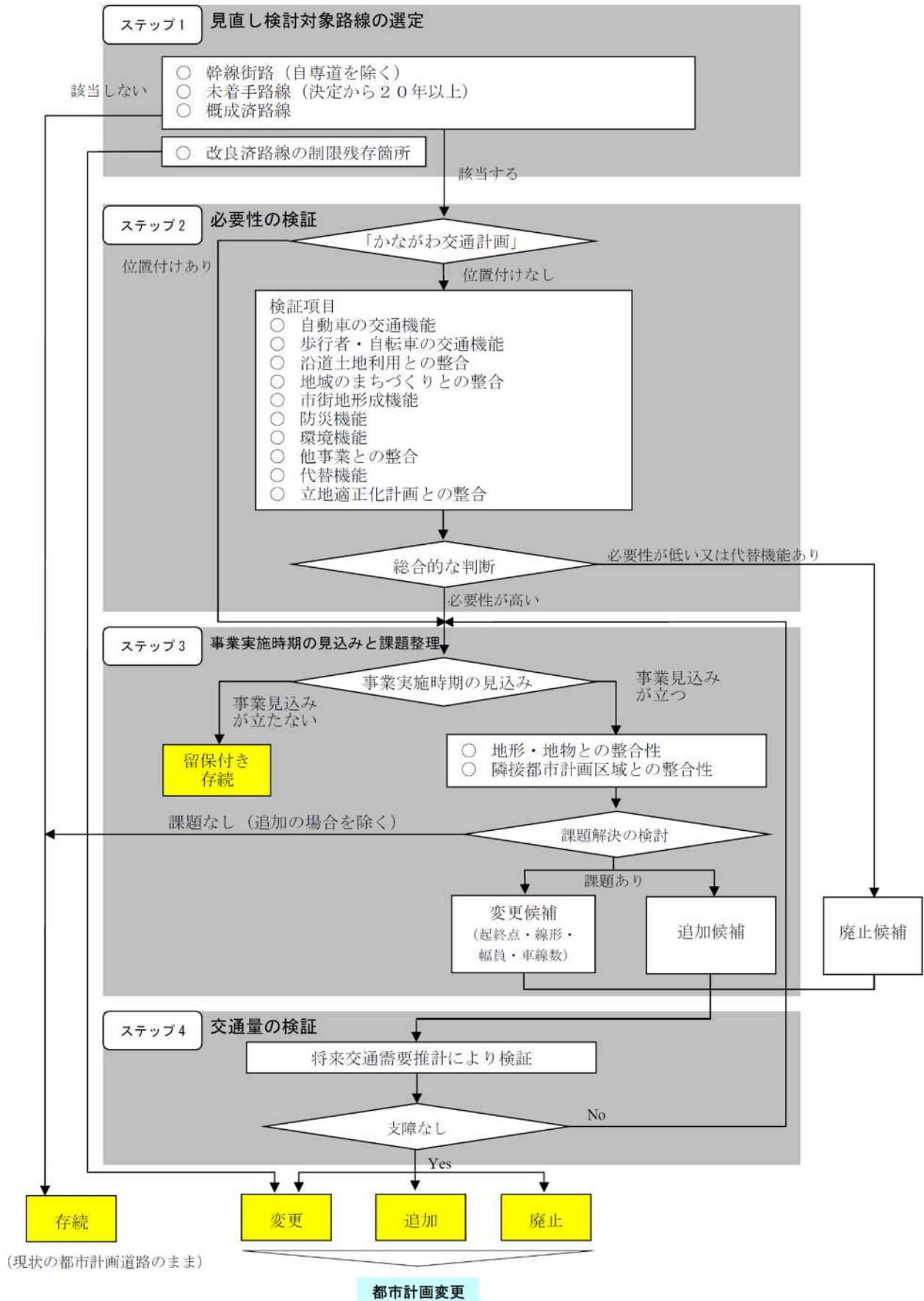
## II 調査成果

### 1 調査目的

近年の人口減少や少子高齢社会の進展など、社会経済情勢が大きく変化しており、都市構造の骨格をなす都市計画道路が、より効率的な整備が必要となる中で、都市計画決定後、長期間が経過しても未だに事業に着手していない路線が存在することを踏まえ、必要性の再検証が求められている。

本市では、第1回の都市計画道路見直しの基本方針を策定してから10年が経過し、この間に、人口減少・少子高齢社会に対応した「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づく「立地適正化計画」の策定など、新たな視点が加わっていることから、第2回目となる都市計画道路の見直しを行うとともに、検証対象路線である栄町小八幡線については、地元においてまちづくり研究会を開催するなど、機運が高まっていることから、今回の検証業務において、より綿密な検証作業を実施するなど、小田原駅周辺を取り巻く交通環境や土地利用の変化を踏まえ、今後の交通施策のあり方について検証し、より効率的な整備を行うことで、持続可能なまちづくりに繋げることを目的とするものである。

## 2 調査フロー



3 調査圏域図



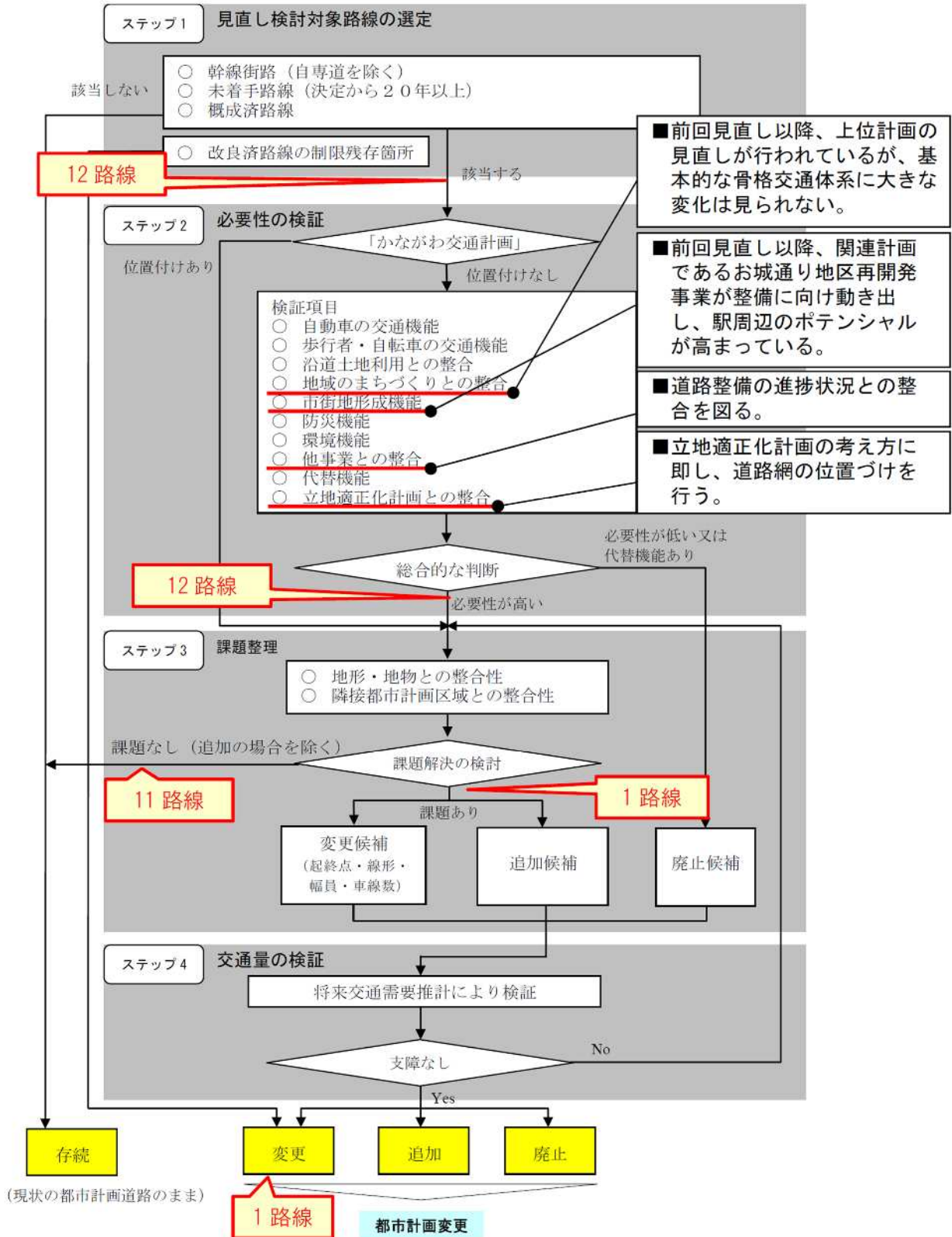
図 1-1 検討対象範囲



図 1-2 検討対象範囲 (都市計画道路栄町小八幡線)

## 4 調査成果

### 【都市計画道路の見直し検証】



### (1) ステップ1及びステップ2の検証結果

No.	都市計画 道路番号	都市計画 道路名称	備 考
1	3・3・1	小田原駅本町線	
2	3・4・1	小田原駅西口城山線	
3	3・4・3	栄町小八幡線	
4	3・4・4	酒匂曾我線	
5	3・4・8	沼田成田線	
6	3・5・1	国道1号線	
7	3・5・4	山王川東側線	
8	3・5・5	酒匂永塚線	
9	3・5・7	小田原駅西口東町線	
10	3・5・13	東町久野線	
11	3・5・20	小田原中井線	
12	3・6・2	浜町中町線	

### (2) ステップ3の検証結果

・課題なし（追加の場合を除く）

No.	都市計画 道路番号	都市計画 道路名称	備 考
1	3・3・1	小田原駅本町線	
2	3・4・1	小田原駅西口城山線	
3	3・4・4	酒匂曾我線	
4	3・4・8	沼田成田線	
5	3・5・1	国道1号線	
6	3・5・4	山王川東側線	
7	3・5・5	酒匂永塚線	
8	3・5・7	小田原駅西口東町線	
9	3・5・13	東町久野線	
10	3・5・20	小田原中井線	
11	3・6・2	浜町中町線	

・課題あり（変更候補・追加候補）

No.	都市計画 道路番号	都市計画 道路名称	備 考
1	3・4・3	栄町小八幡線	検証区間番号：0701のみ該当

### (3) ステップ4の検証結果

・支障なし

No.	都市計画 道路番号	都市計画 道路名称	備 考
1	3・4・3	栄町小八幡線	検証区間番号：0701のみ該当



#### (4) 最終結果

##### ・存続（現状の都市計画道路のまま）

No.	都市計画 道路番号	都市計画 道路名称	備 考
1	3・3・1	小田原駅本町線	
2	3・4・1	小田原駅西口城山線	
3	3・4・4	酒匂曾我線	
4	3・4・8	沼田成田線	
5	3・5・1	国道1号線	
6	3・5・4	山王川東側線	
7	3・5・5	酒匂永塚線	
8	3・5・7	小田原駅西口東町線	
9	3・5・13	東町久野線	
10	3・5・20	小田原中井線	
11	3・6・2	浜町中町線	

##### ・変更（候補）

No.	都市計画 道路番号	都市計画 道路名称	備 考
1	3・4・3	栄町小八幡線	検証区間番号：0701のみ該当

## 【栄町小八幡線の見直し検証】

案	内容	運用形態	道路の種級	設計速度
検討案①	現道拡幅案	2車線 (相互通行)	4種2級	V=40km/h
検討案②	上下線分離案			
検討案③	都市計画決定案			

検討案①：現道拡幅案は、最も支障物件数が少なく補償費が抑えられるメリットがあるが、駅前ロータリーに通過交通を流入させることから、駅前ロータリーが混雑する可能性があり、交通運用において課題がある。

検討案②：上下分離線案は、支障物件が最も多く補償費が高額になる可能性がある。また、区間中間部に現道と接続する交差点を設けることから、細街路との取り付けや周辺家屋との接道に課題があり、なおかつ、通過交通の走行性に劣る。

検討案③：都市計画決定案は、検討案②に次いで支障物件が多く補償費が高額になる可能性があるが、周辺細街路との取り付けについて大きな課題は見られず、平面線形はいずれの曲線部においても、最小曲線半径の望ましい値以上の曲線半径を用いていることから、走行性・視認性に優れる。

検討結果より、補償費については検討案①に劣るものの、周辺細街路との取り付けにおいて大きな課題が見られず、車両の走行性・視認性に優れる、『検討案③：都市計画決定案』を推奨案とした。

ただし、線形の決定（変更）については、都市計画決定の手続きが伴うものであり、関係地権者の合意形成、事業性、民間開発や共同替え等の土地利用の促進などの具体性を持って進める必要があることから、上記の検討に合わせて線形の調整を行うことが考えられる。

検討案	検討案①: 現道拡幅案	検討案②: 上下線分離案	検討案③: 都市計画決定案																		
設計速度	V=40km/h																				
平面図																					
横断図 (幅員構成)		<p style="text-align: center;">＜一方通行区間＞</p>																			
計画概要	現道の東通りを計画幅員に拡幅する案である。東通り入口部の一部は整備済み区間であるため、当該部の道路中心線から両側に拡幅する。線形決定上のコントロールポイントを、用地取得が困難と考える墓地と駅前ロータリーに近接する地下通路への入口とする。	駅前ロータリーから当該路線への流入を防ぐため、駅前ロータリーから途中に設ける交差点部まで現況運用と同様に南側向きの一方通行とし、交差点部から北側は対面通行とする。また、途中に設ける交差点部から錦通入口までを対面通行区間とする。線形決定上のコントロールポイントを、大型の堅牢建物である、小田原ターミナルホテル、ホテルとざん小田原とする。また、第1案と同様、墓地と駅前ロータリーに近接する地下通路への入口とする。	都市計画決定時のルートを踏襲する案である。当該路線から駅前ロータリーへの流入は現況運用と同様に南向きの一方通行とする。線形決定上のコントロールポイントを、用地取得が困難と考える墓地と大型の堅牢建物である、ホテルとざん小田原とする。																		
周辺建物への影響	両側拡幅を行うため、沿道の建物を支障し、沿道のRC構造物はすべて支障する。支障物件数の合計数は3案中最も少ない。	RC構造物及び鉄骨構造物の合計支障物件数は検討案③と同様である。大型のRC構造物である小田原ターミナルホテルは支障しないが、大型の鉄筋構造物である美ゆ紀ビルの一部を支障する。	RC構造物及び鉄骨構造物の合計支障物件数は検討案②と同様である。大型の鉄筋構造物である美ゆ紀ビルは支障しないが、大型のRC構造物である小田原ターミナルホテルを支障する。																		
	<table border="1"> <tr><td>RC構造物</td><td>6</td></tr> <tr><td>鉄骨構造物</td><td>10</td></tr> <tr><td>木造建物</td><td>8</td></tr> </table>	RC構造物	6	鉄骨構造物	10	木造建物	8	<table border="1"> <tr><td>RC構造物</td><td>8</td></tr> <tr><td>鉄骨構造物</td><td>19</td></tr> <tr><td>木造建物</td><td>19</td></tr> </table>	RC構造物	8	鉄骨構造物	19	木造建物	19	<table border="1"> <tr><td>RC構造物</td><td>9</td></tr> <tr><td>鉄骨構造物</td><td>18</td></tr> <tr><td>木造建物</td><td>19</td></tr> </table>	RC構造物	9	鉄骨構造物	18	木造建物	19
RC構造物	6																				
鉄骨構造物	10																				
木造建物	8																				
RC構造物	8																				
鉄骨構造物	19																				
木造建物	19																				
RC構造物	9																				
鉄骨構造物	18																				
木造建物	19																				
現道との取付	北側の東通り入口交差点部において、交差点隅切りにより民地を支障する。駅前ロータリー部との取り付けに課題が残る。また、駅前ロータリーに通過交通を流入させることから、駅前ロータリーが混雑する恐れがあり、交通運用において課題がある。	北側の東通り入口交差点部において、交差点隅切りにより民地を支障する。途中交差点部東側の現道取り付けについて、残地する家屋との接道の課題が残る。	北側の東通り入口交差点部において、交差点隅切りにより民地を支障する。駅前ロータリーへの流入路を設けることから、道路残地が発生する。																		
事業性	支障物件数は、3案中最も少なく、補償費が抑えられる。	支障物件数は、検討案③と同等であり、補償費が高額になると考えられる。	支障物件数は、検討案②と同等であり、補償費が高額になると考えられる。																		
走行性	平面線形はほぼ直線であり、脇道からの車両の流入も東側からの3箇所と限られていることから走行性・視認性に優れる。	平面線形は幾何構造条件を満たしており、走行性・視認性に問題はないが、途中交差点部東側の曲線部において、最小曲線半径の望ましい値を下回る曲線半径(R=85m)を用いている。 ※設計速度V=40km/hの最小曲線半径の望ましい値はR=100m以上である。	平面線形はいずれの曲線部においても、最小曲線半径の望ましい値以上の曲線半径を用いていることから、走行性・視認性に優れる。																		