
小田原市都市計画道路見直しの基本方針

平成20年2月

小 田 原 市

目 次

I	見直しの背景と基本的な方針	1
II	本市の都市計画道路の現状と課題	2
III	見直しの基本的な考えかた	
	1. 見直しの基本方向	5
	2. 見直しの基本スタンス	5
	3. 見直しの進め方	6
	(1) 見直し検討対象路線の選定 ステップ1	6
	(2) 必要性の検証 ステップ2	
	① 「かながわ交通計画」との関係	7
	② 必要性の検証項目	7
	③ 検証の手法	9
	④ 総合的判断の手法	9
	(3) 事業実施時期の見込みと課題整理 ステップ3	
	① 留保付き存続	9
	② ルート・構造などに係る課題整理	10
	③ 課題解決策の検討	10
	(4) 交通量の検証 ステップ4	11
	4. 見直し結果の対応方策	11
	5. 都市計画手続	11
	6. 見直しの時期	11
	7. 見直しを進める際の留意点	12

I 見直しの背景と基本的な方針

本市の都市計画道路の多くは、合併に伴う市域の拡大や高度経済成長に伴い人口増加や交通量の増大などに対応するため、長期的な視点から決定し、これまで着実に整備を進めてきたが、都市計画道路の整備済延長は約75%にとどまっている。

今後、多くの都市においては、人口減少と少子・高齢化の進展、低成長経済の定着など、都市を取り巻く社会経済状況は大きく変化していくことが予測されている。

このような状況にあって、都市構造の骨格をなす都市計画道路は、より一層、重点化を図りながら効率的な整備を進めることが必要になっている。また、都市計画決定後、長期間が経過しても未だ事業に着手していない都市計画道路が存在することなども踏まえ、本市においても、市民の理解を得つつ社会経済状況の変化に的確に対応していくよう、その見直しを行うことが重要な課題になっている。

一方、神奈川県においては、県内市町の都市計画道路の見直しが早期に進むよう支援するため、平成18年3月に「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」という。）を策定したところである。

今回、県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、本市の都市計画道路について、現状と課題を明らかにした上で、その必要性を再検証し、見直しを行っていく。

II 本市の都市計画道路の現状と課題

都市計画道路の種別には、※自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路があるが、本市の都市計画道路は、自動車専用道路及び幹線街路の2種類であることから、それらについて、現状の整理を行った。

都市計画道路の種別

道路の区分	道路の機能等	該当路線
自動車専用道路	高速道路など自動車交通のための道路	1路線
幹線街路	都市の拠点間や都市内の各地区又は主要な施設相互をつなぐ道路	31路線
区画街路	街区内の交通を集散させ、宅地への出入り交通を処理する道路	該当なし
特殊街路	自動車交通以外の特殊な交通のための道路	該当なし

1. 整備、未着手の状況

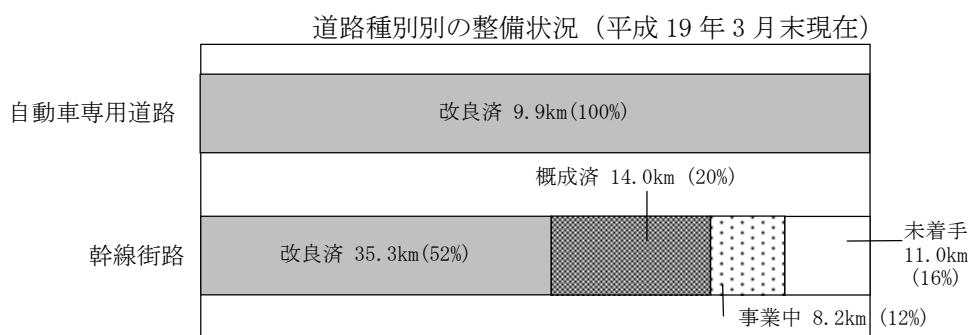
(1) 整備状況

本市の都市計画道路は32路線、延長約78.4kmが都市計画決定されている。改良済と概成済を合わせた整備済延長は約59.2kmとなっており、都市計画決定延長全体の約75%となっている。

都市計画道路の整備状況（平成19年3月末現在）

路線数	都市計画 決定延長	決定延長の内訳			
		整備済		事業中	未着手
		改良済	概成済		
32	78.4km	45.2km (57%)	14.0km (18%)	8.2km	11.0km
		59.2km			
	100%	75%		11%	14%

- (注) 改良済：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延長。
 概成済：改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長。
 事業中：事業費が予算化されている都市計画道路延長。
 未着手：改良済、概成済及び事業中以外の都市計画道路延長。
 都市計画決定延長＝改良済＋概成済＋事業中＋未着手

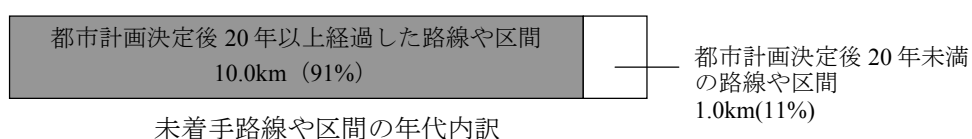


（２）未着手の状況

未着手の延長約 11.0km のうち、都市計画決定から 20 年以上経過した路線や区間の延長は約 10.0km になっており、未着手の延長の約 91% を占めている。

都市計画道路の都市計画決定年代別の状況（平成 19 年 3 月現在）

都市計画決定年度 (当初)	都市計画決定延長		未着手		
	(km)	構成比 (%)	(km)	構成比 (%)	
～昭和 30 年	26.9	72.0	5.9	10.0	91%
昭和 31 年～40 年	42.1		3.6		
昭和 41 年～50 年	0.5		0		
昭和 51 年～60 年	2.5		0.5		
昭和 61 年～平成 7 年	6.4	6.4	1.0	1.0	9%
平成 8 年～	0		0		
合計	78.4	100%	11.0	100%	



2. 未着手の理由

本市の幹線街路における未着手の主な理由は次の 4 つである。

（１）財政的な理由

長期的な視点で計画決定された都市計画道路の必要性に対して、限られた財源の中で十分な投資額が確保できず、交通渋滞の解消に一番効果的な路線や市街地整備と関連する路線など、優先順位の高い路線から整備を進めることとなるため、結果的に整備が遅れてしまっている路線が未着手となっている。

(2) 技術的な理由

河川や鉄道と交差するなどの、地形上の制約に対する技術上の課題解決に時間を要することから、事業実施が見送られている。

(3) 土地利用の変化による理由

社会経済状況などから地域のまちづくりに変化が生じ、事業実施が見送られている。

(4) 地域のまちづくりとの整合性による理由

市街地整備事業などの面整備と併せて、都市計画道路を整備する予定であり、当該面整備の事業化が立っていないことから事業実施が見送られている。

3. 整備済（概成済）の課題

整備済のうち概成済の路線や区間では、改良済まで事業を進めるためには、事業費が膨大であったり、都市計画法線を外れている、といった課題を抱えている。

Ⅲ 見直しの基本的な考え方

1. 見直しの基本方向

都市計画決定後、長期に未着手な都市計画道路に着目し、県ガイドラインに基づき、本市の実情を踏まえ、将来都市像への対応を図りながら、既存道路を有効活用した都市計画道路の見直しを行う。

2. 見直しの基本スタンス

(1) 都市計画マスタープランや交通計画との関連

「小田原市都市計画マスタープラン」を指針とし、交通施策の面から支える部門別計画である「県西地域総合都市交通体系マスタープラン」と整合を図りつつ都市計画道路の見直しを行う。

(2) 上位計画との関連

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「かながわ交通計画」などの上位計画に即し、都市計画道路の見直しを行う。

(3) 目標年次

都市計画道路の見直しは、概ね20年後の都市の姿を展望した上で行う。

3. 見直しの進め方

(1) 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とする都市計画道路は、次の事項について整理を行った上で選定する。なお、対象路線のうち、区間によって機能等に大きな違いがある場合には区間ごとの検証を行う。

- (ア) 幹線街路
- (イ) 未着手路線
- (ウ) 整備済路線

(ア) 幹線街路

自動車専用道路を除く幹線街路を対象とする。

自動車専用道路については、国土レベルでのネットワークを形成していることから都市計画道路の見直し対象としない。

(イ) 未着手路線

長期に事業が実施されていない（見直し時点で、都市計画決定後 20 年以上経過）未着手の路線や区間は見直しの対象とする。

(ウ) 整備済路線

概成済の路線や区間については見直しの対象とする。

①「かながわ交通計画」との関係

見直し対象として選定された路線や区間について、「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ているため、必要性が高い路線と判断する。一方、それ以外の路線については各々必要性の検証を行う。

なお、「かながわ交通計画」に位置づけられている路線については、県ガイドラインにおいて、県が主体となって必要性を検証することとされている。 ※平成18年3月 神奈川県「都市計画道路見直しのガイドライン」から引用

※神奈川県では、平成17年度より着手した「かながわ交通計画」の改訂の中で必要性の検証を行っている。

②検証項目

必要性については、主に次の項目を検証する。

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

ア) 自動車の交通機能

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。また、環境負荷の少ない道路ネットワークの形成に寄与するか検証する。

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判断する。さらに、高齢化社会への対応や環境負荷の低減からもバスネットワークによる公共交通カバー圏の維持やサービス水準の維持・向上に寄与するか判断する。

イ) 歩行者・自転車の交通機能

駅や公共施設へ安全で快適なネットワーク形成の必要性を検証する。
また、交通バリアフリー法の重点整備地区など福祉の観点からも、歩行者・自転車の交通機能の必要性を検証する。

ウ) 沿道土地利用との整合

社会情勢の変化により、当該都市計画道路の決定時に想定していた土地利用に転換する可能性がなくなるなど、必要性に変化が生じたかを検証する。

エ) 地域の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、多様な生物生息空間や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する。

オ) 市街地形成機能

当該都市計画道路が「小田原市都市計画マスタープラン」に位置づけられた市街地の形成のために寄与する役割を明確にし、必要性を検証する。

カ) 防災機能

緊急輸送路、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、防災機能から必要性を検証する。

キ) 環境機能

大気汚染、騒音、振動、緑化、景観などによる環境機能から必要性を検証する。

ク) 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する。

ケ) 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、必要性を検証する。

③検証の手法

検証にあたっては、各路線が持つ性格を整理し、定性的または定量的な方法を用いながら客観的評価に努める。

④総合的判断の手法

必要性の検証で、路線や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する。総合的判断にあたっては、高度な専門知識が必要になることや公平性・客観性を確保する観点から、本市都市計画審議会の意見を聴いて判断する。

ここで必要性が低い又は代替機能がある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需要の検証を行う。

①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や区間は、留保付き存続とする。それらの路線や区間については、地権者に長期間建築制限がかかることを考慮し、住民に必要性が高いことを説明することとする。また、社会情勢の変化や事業化の動向に応じ、適時適切にルート構造などに係る検討を行うとともに、住民への情報提供などに努める。

②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や区間、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や区間は、ルート・構造などに係る課題整理を行う。

課題については、必要性の検証結果と併せ、次の項目を整理する。

(ア) 地形・地物との整合性

(イ) 隣接都市計画区域との整合性

(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する。

(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」、「不連続」といった不整合があるかどうかを精査する。不整合がある場合には、何に該当するかを整理する。

③課題解決策の検討

路線や区間の課題整理の結果、課題のない路線や区間は存続（現状の都市計画道路のまま）とする。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する。

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、課題解決案の検討を行い、将来交通需要推計を行う。

なお、明らかに他の路線や区間へ影響がないと判断される場合、将来交通需要推計を省略することができる。

4. 見直し結果の対応方策

本基本方針により検討した路線や区間は、存続、変更、追加、廃止のいずれかに分類される。分類結果について住民に十分説明するなど、理解が得られるように努める。特に廃止の場合は、廃止の理由、周辺道路への交通の影響、都市計画区域内の建築制限の解除などを十分説明し、住民の理解が得られるように努める。

5. 都市計画手続

見直しの結果、変更、追加、廃止に分類された路線や区間は、速やかに都市計画変更の手続を行うことが必要であるが、手続を進めるにあたっては、都市全体における都市計画道路ネットワークとしての一体性、連続性、整合性に配慮することとする。また、廃止に伴い用途地域の変更などが必要な場合は、必要な時期に既存の都市計画の変更を検討する。

6. 見直しの時期

次回以降の見直しは、社会経済状況などを考慮しながら適時適切に行うものとし、目安としては上位計画の見直し時期に合わせ概ね10年ごとに行うこととする。

この場合、前回の見直し時において留保付き存続とされた路線や区間は、重点的に検討する。

7. 見直しを進める際の留意点

見直しの進め方については、P13 に示すとおりであり、次の事項に留意し進める。

(1) 事業予定者との調整

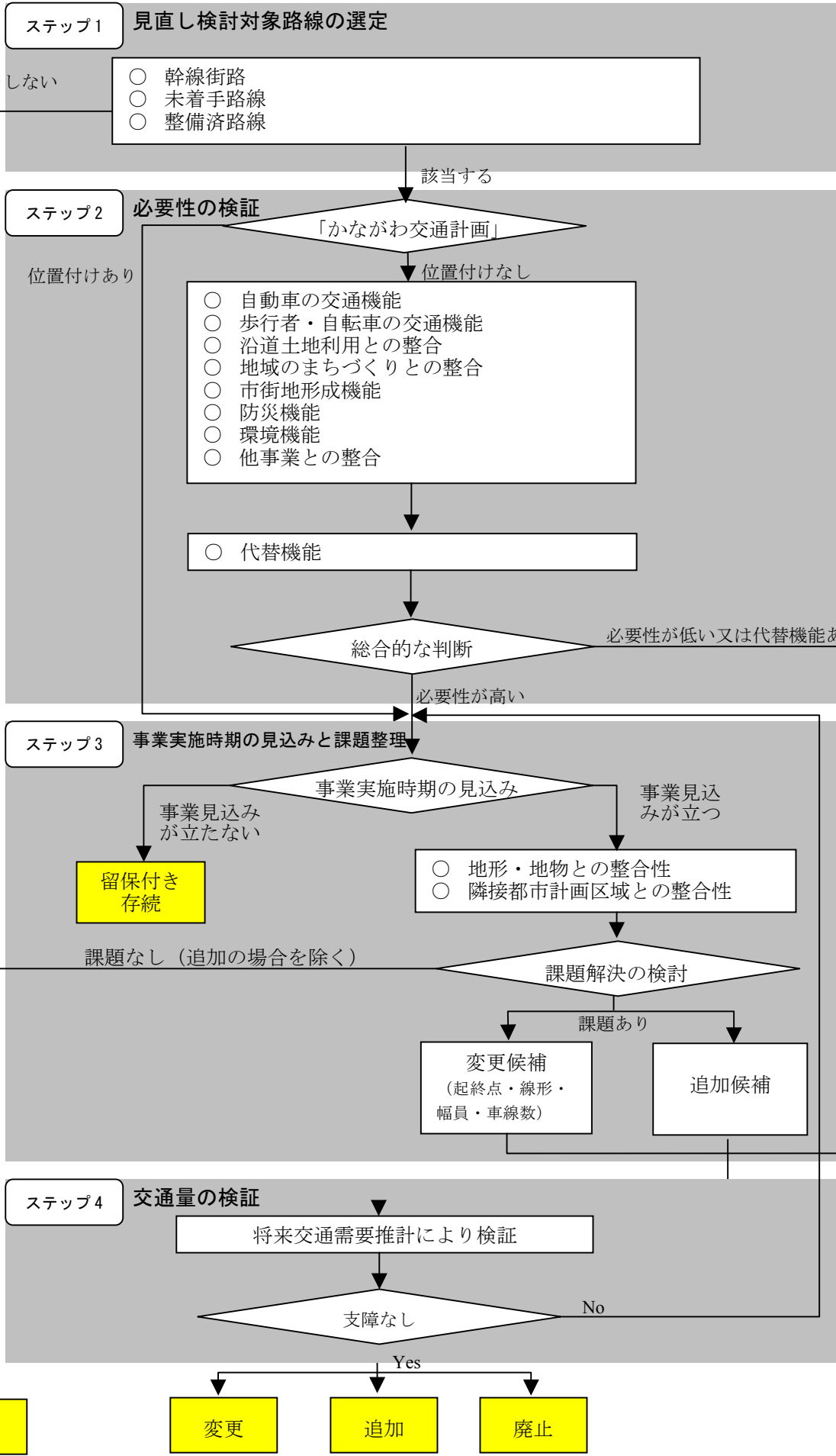
見直しの対象路線として選定された路線や区間について、事業予定者が決まっている場合には、各検討段階毎に事業予定者と調整を行いながら進める。特に、事業実施時期の見込みについては、事業予定者と十分に調整を行う。

(2) 県との調整

見直しにあたり、広域的な視点から県の判断が必要な場合は調整を図る。

(3) 住民参加

見直しにあたっては、住民の理解を得ることが重要であることから、見直し結果の公表段階はもとより、都市計画道路の見直しを検討していく段階から機会を捉えて意見を求めながら進める。



(現状の都市計画道路のまま)

都市計画変更