
都市計画道路見直しについて

平成 26 年 3 月

二宮町

<目 次>

I はじめに

- 1. 見直しの背景・目的----- 1
- 2. 見直しの基本的な考え方----- 2

II 見直し検討

- 1. 見直し検討対象路線----- 3
 - (1) 都市計画道路の現状----- 3
 - (2) 見直し検討対象路線の選定----- 5
- 2. 上位関連計画の整理----- 6
 - (1) かながわ都市マスタープラン----- 6
 - (2) かながわ交通計画----- 7
 - (3) 整備、開発及び保全の方針----- 8
 - (4) 第五次二宮町総合計画----- 9
 - (5) 二宮町都市計画マスタープラン----- 10
 - (6) 二宮町 緑の基本計画----- 12
- 3. 都市計画道路を取り巻く現状と課題の整理----- 13
 - (1) 都市計画道路を取り巻く環境----- 13
 - (2) 都市計画道路の課題----- 23
- 4. 路線の検証----- 24
 - (1) 見直し検討対象路線の区間設定----- 24
 - (2) 「かながわ交通計画」との関係----- 25
 - (3) 必要性の検証----- 25
 - (4) 必要性の総合判断----- 28
 - (5) 事業実施時期の検証----- 28
 - (6) ルート・構造に関する課題の整理----- 28
 - (7) 課題解決策の検討----- 28
 - (8) 路線の検証結果----- 28
 - (9) 検証のまとめ----- 49
- 5. 今後の都市計画道路のあり方（見直しの考え方）----- 51

Ⅰ はじめに

1. 見直しの背景・目的

都市計画道路は、安全かつ円滑・快適な都市の交通環境を整備し、さらには良好な市街地の形成にも寄与する都市基盤の重要な施設として計画・整備が進められてきました。

二宮町においても昭和29年に8路線の都市計画決定がされて以来、これまでに10路線が都市計画決定され整備が進められています。

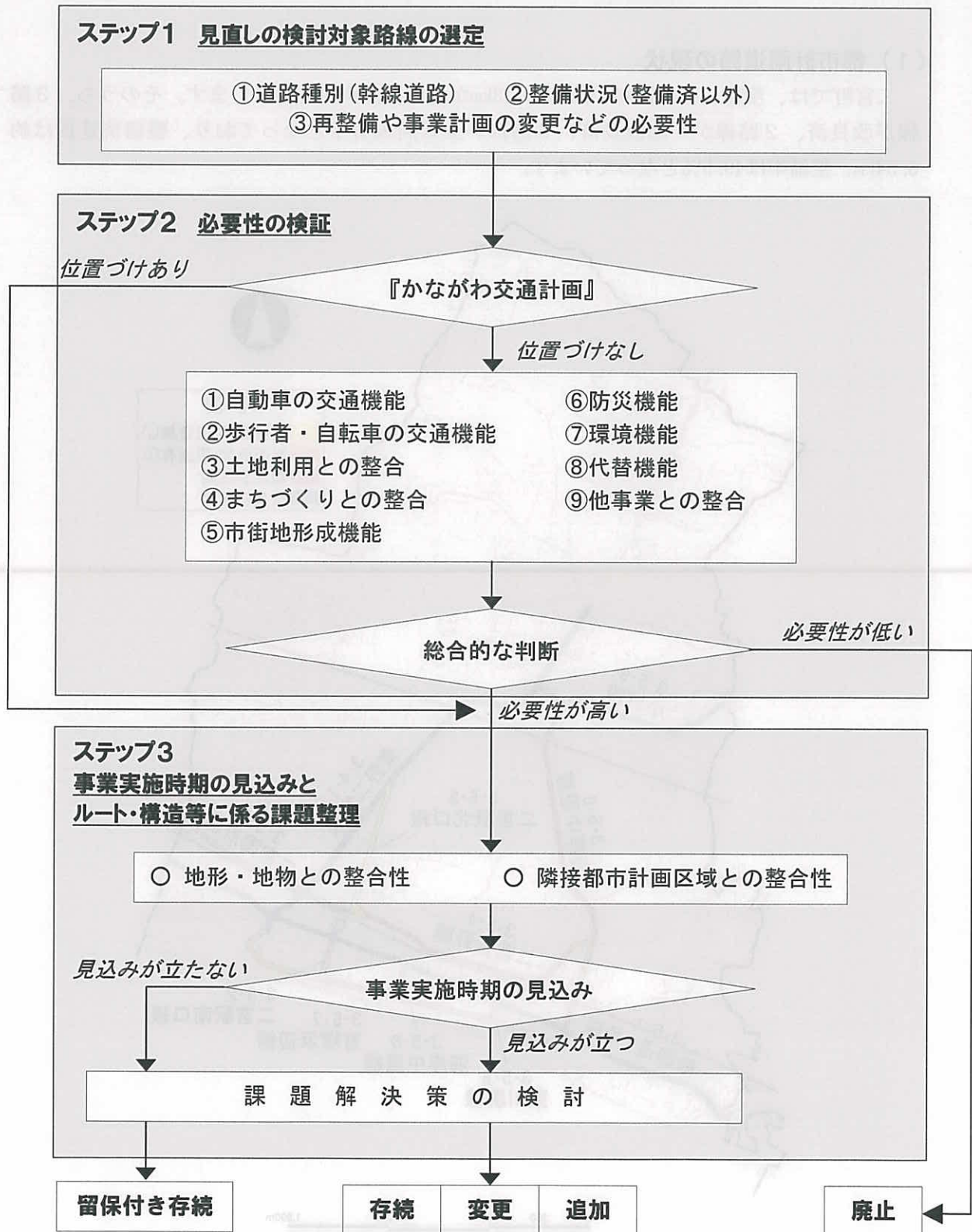
これまで都市計画道路は、高度経済成長期における人口増加や交通量の増大、経済成長に伴う市街地の拡大等を前提として計画されました。しかし、近年は全国的な人口減少や少子高齢化の進展、低成長経済の定着、地球環境保全に対する意識の向上など、都市を取り巻く環境の変化にともない、都市計画道路についても効率的で効果的な整備を進める必要があります。

このような状況下を踏まえ神奈川県では、幅広い地位特性に柔軟に対応し、市町の主体性を尊重した都市計画道路の見直しが早期に進むよう、平成18年3月に「都市計画道路見直しのガイドライン」を策定しました。

以上のことから、二宮町においても長期未着手となっている都市計画道路については「都市計画道路見直しのガイドライン」に基づき、現状を把握し必要性の検証等を行ったうえで、今後の都市計画道路のあり方（見直しの考え方）を示すことを目的とします。

2. 見直しの基本的な考え方

都市計画道路の見直しにあたっては、上位関連計画における道路ネットワークの考え方との整合を図りながら、「都市計画道路見直しのガイドライン」を基に下記のフローで実施します。



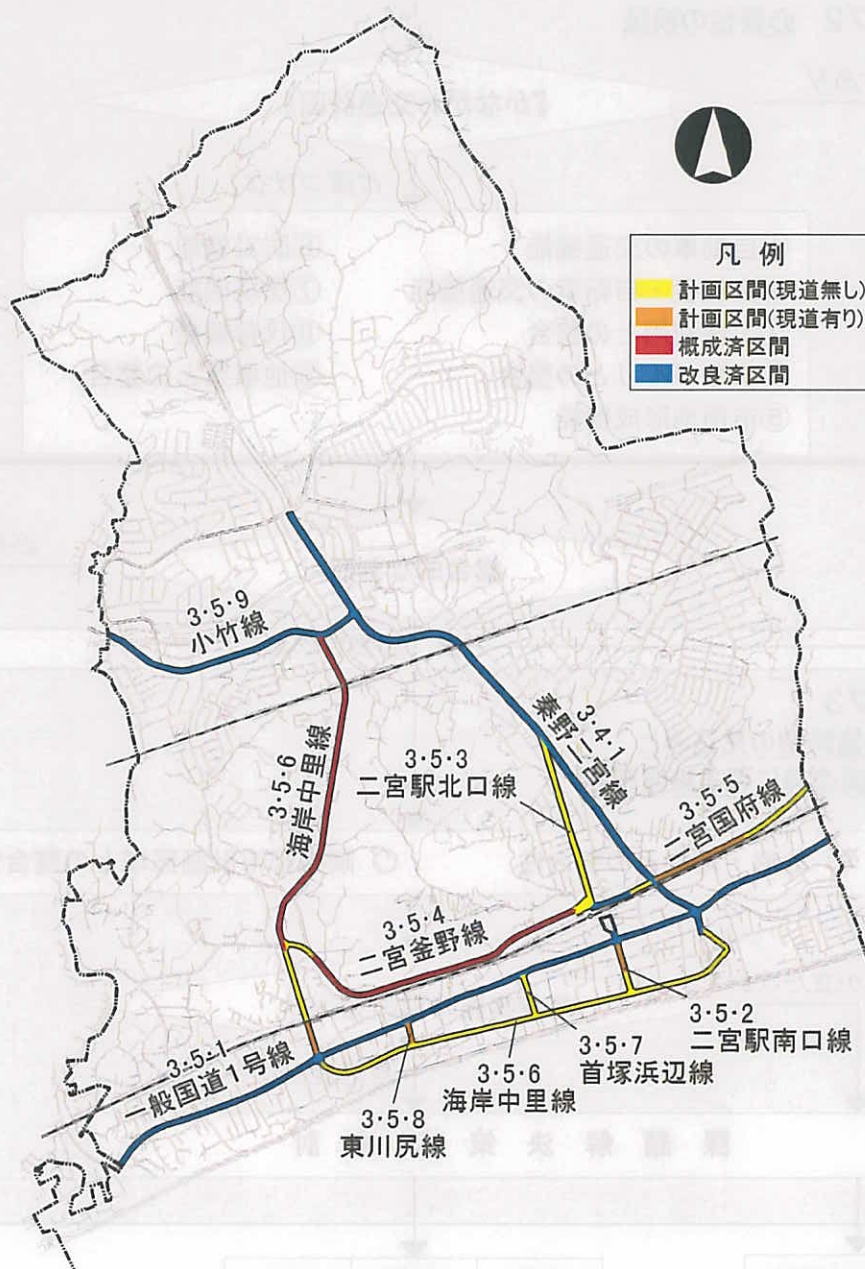
■図 都市計画道路見直しのフロー

II 見直し検討

1. 見直し検討対象路線

(1) 都市計画道路の現状

二宮町では、現在、幹線街路10路線13.23kmが都市計画決定されています。そのうち、3路線が改良済、2路線が一部改良済、5路線が全区間未着手となっており、整備済延長は約6.54km、整備率は49.5%となっています。



■ 図 都市計画道路整備状況図

■表 都市計画道路の整備状況

NO	路線番号	路線名称	都市計画決定 告示年月日	現道 状況	計画幅員 (m)	延長(A) (m)	整備済(B) (m)	未完了(C) (m)	改良済割合 (B/A)	未着手割合 (C/A)
1	3・4・1	秦野二宮線	昭和44年5月17日	県道・ 町道	16.0	2,435	2,320	115	95.3%	4.7%
2	3・5・1	一般国道1号線	昭和44年5月17日	国道	12.0	3,000	3,000	-	100.0%	0.0%
3	3・5・2	二宮駅南口線	昭和29年5月21日	町道	15.0	240	27	213	11.3%	88.8%
4	3・5・3	二宮駅北口線	昭和29年5月21日	無	15.0	600	-	600	0.0%	100.0%
5	3・5・4	二宮釜野線	昭和29年5月21日	町道	12.0	1,260	-	1,260	0.0%	100.0%
6	3・5・5	二宮国府線	昭和29年5月21日	無	12.0	990	173	817	17.5%	82.5%
7	3・5・6	海岸中里線	昭和29年5月21日	無	12.0	3,430	-	3,430	0.0%	100.0%
8	3・5・7	首塚浜辺線	昭和29年5月21日	無	12.0	150	-	150	0.0%	100.0%
9	3・5・8	東川尻線	昭和29年5月21日	無	12.0	100	-	100	0.0%	100.0%
10	3・5・9	小竹線	昭和29年5月21日	町道	13.0	1,020	1,020	-	100.0%	0.0%
都市計画道路全体			-	-	-	13,225	6,540	6,685	49.5%	50.5%

※未完了は整備済以外の延長

また、都市計画道路の計画区域内においては、将来行う事業の円滑な施行のため、建築物の階数・構造について一定の建築制限があり、建築物を建築しようとする際には、都市計画法第53条に基づく許可を受ける必要があります。

二宮町の都市計画法53条による許可件数は、平成25年9月30日時点で164件となっており、住宅地を通る計画で現道の無い未着手区間を多く含む海岸中里線が95件と最も多くなっています。

■表 都市計画法第53条に基づく許可の状況

NO	名称		53条許可件数(件)						計
	番号	路線名	S60～H元	H2～H6	H7～H11	H12～H16	H17～H21	H22～	
1	3・4・1	秦野二宮線			1		1		2
2	3・5・1	一般国道1号線							0
3	3・5・2	二宮駅南口線		1			4		5
4	3・5・3	二宮駅北口線	8	7	8	2	1	3	29
5	3・5・4	二宮釜野線		2	1		1	6	10
6	3・5・5	二宮国府線	4	1	3			1	9
7	3・5・6	海岸中里線	20	10	26	20	13	6	95
8	3・5・7	首塚浜辺線	1	1			1	4	7
9	3・5・8	東川尻線	2	2		1		2	7
10	3・5・9	小竹線							0
都市計画道路全体			35	24	39	23	21	22	164

出典：都市計画課資料

平成25年9月30日現在

(2) 見直し検討対象路線の選定

見直しの検討対象路線とする都市計画道路は、下記の事項について整理を行ったうえで、7路線を選定しました。

① 道路種別

幹線街路を対象とします。

② 整備状況

見直しの開始時点で整備済以外の路線を対象とします。

③ 再整備や事業計画の変更などの必要性

整備済や事業中の路線であっても、社会経済状況や目指すべき将来の都市像を実現するために、再整備や事業計画の変更など見直しが必要となる路線を対象とします。

■表 見直し検討対象路線の選定結果

NO	路線番号	路線名称	① 道路種別	② 整備状況	③ 再整備や 事業計画の 変更などの 必要性	見直し検討 対象路線の 選定
1	3・4・1	秦野二宮線	幹線街路	整備済	無し	—
2	3・5・1	一般国道1号線	幹線街路	整備済	無し	—
3	3・5・2	二宮駅南口線	幹線街路	一部未完了	無し	○
4	3・5・3	二宮駅北口線	幹線街路	未完了	無し	○
5	3・5・4	二宮釜野線	幹線街路	未完了	無し	○
6	3・5・5	二宮国府線	幹線街路	一部未完了	無し	○
7	3・5・6	海岸中里線	幹線街路	未完了	無し	○
8	3・5・7	首塚浜辺線	幹線街路	未完了	無し	○
9	3・5・8	東川尻線	幹線街路	未完了	無し	○
10	3・5・9	小竹線	幹線街路	整備済	無し	—

2. 上位関連計画の整理

(1) かながわ都市マスタープラン（湘南都市圏域 平成19年10月）

かながわ都市マスタープラン（湘南都市圏域）の将来都市構造図では、秦野二宮線（秦野二宮軸）、一般国道1号線（相模湾軸）が県土連携軸として位置づけられています。

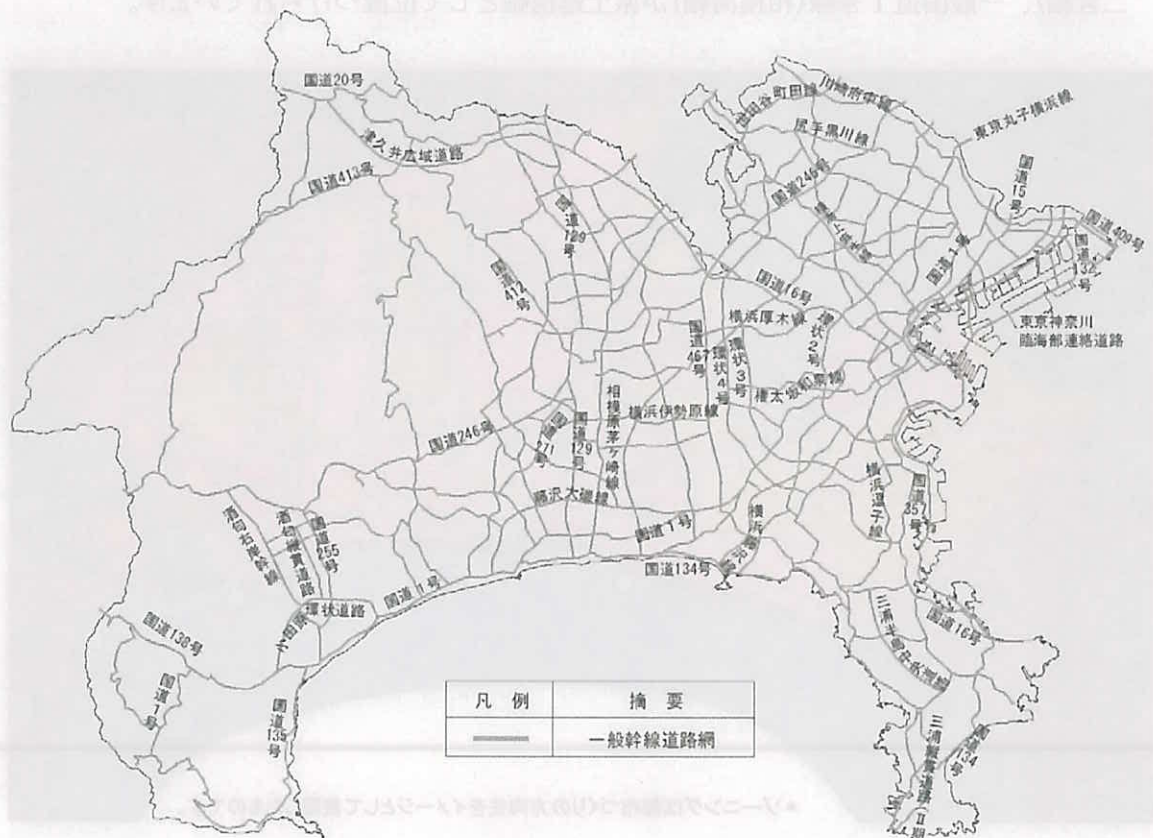


凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	新たなゲート	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン	地域の拠点	

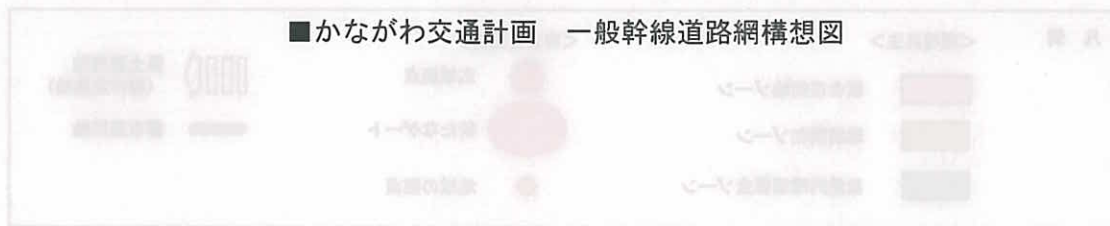
■ 将来都市構造図（かながわ都市マスタープラン(湘南都市圏域)）

(2) かながわ交通計画（平成17年3月）

かながわ交通計画では、自動車専用道路の利用圏域の拡大を図るとともに、多様な交流・連携を支え、道路ネットワーク全体の効率性を高める一般幹線道路網の整備を推進しており、二宮町においては、一般国道1号線、秦野二宮線が位置づけられています。



注) 上記は構想図であり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。



(国営東北道) (国営東北道) (国営東北道) (国営東北道) (国営東北道) (国営東北道) (国営東北道) (国営東北道) (国営東北道) (国営東北道)

(3) 整備、開発及び保全の方針（平成21年9月）

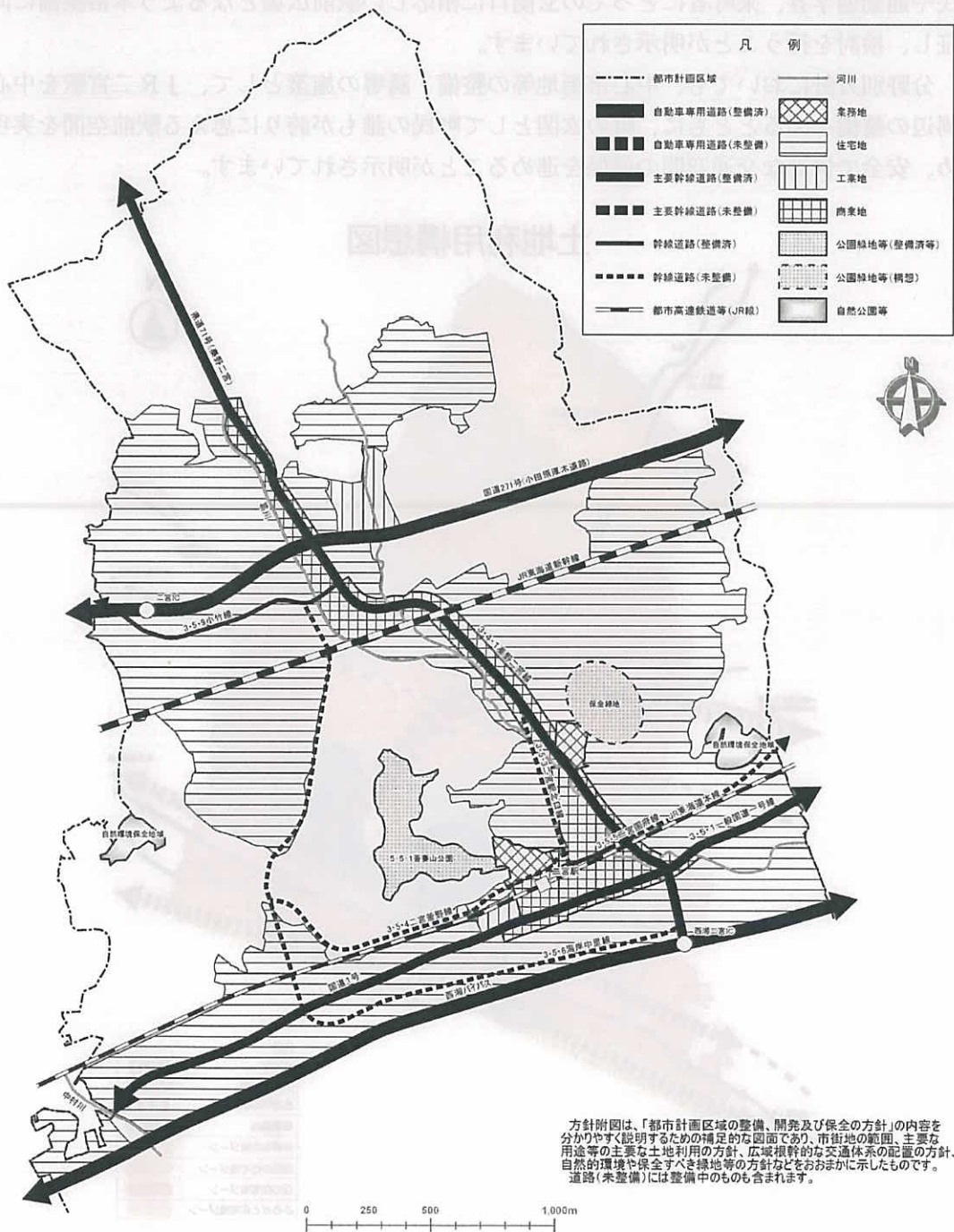
整備、開発及び保全の方針において、下記の都市計画道路が位置づけられています。

<主要幹線道路>

一般国道1号線、秦野二宮線

<幹線道路>

二宮釜野線、二宮駅北口線、二宮国府線、海岸中里線、小竹線



方針附図は、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の内容を分かりやすく説明するための補足的な図面であり、市街地の範囲、主要な用途等の主要な土地利用の方針、広域根幹的な交通体系の記述の方針、自然的環境や保全すべき緑地等の方針などをおおまかに示したものです。道路(未整備)には整備中のもも含まれます。

■二宮都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針附図(二宮町)

(4) 第五次二宮町総合計画（平成25年3月）

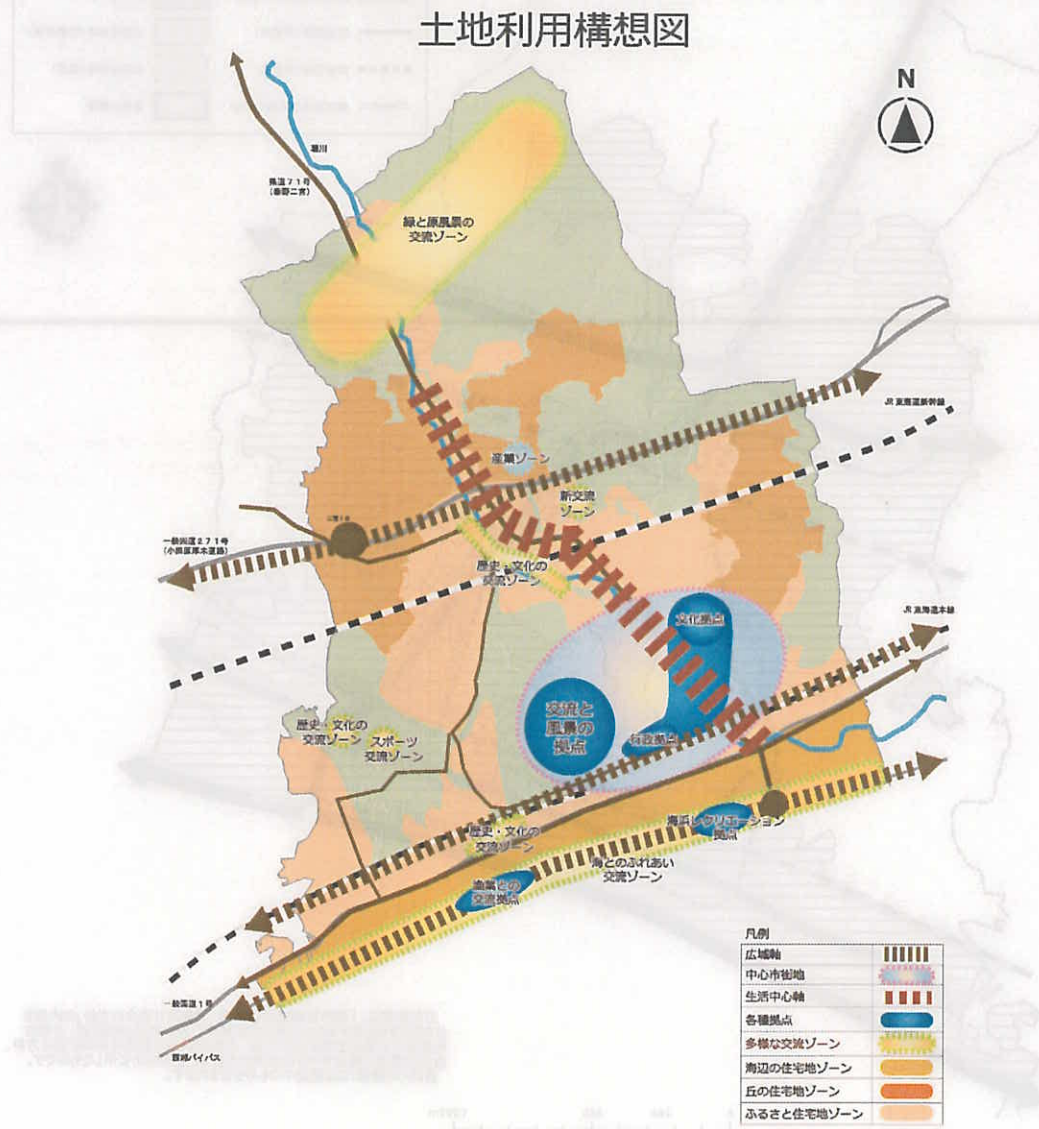
第五次二宮町総合計画において、中心核と各地域を結ぶ中心的な道路としての役割を担うとともに、商業、文化等の機能が、町の各所からアクセスしやすい沿道に立地する「生活中心軸」として、下記の都市計画道路が位置づけられています。

<生活中心軸>

秦野二宮線

また、前期基本計画の重点的方針として、暫定整備を行ったJR二宮駅北口駅前広場を、町民や通勤通学者、来町者にとっての玄関口に相応しい駅前広場となるよう本格整備に向けて検証し、検討を行うことが明示されています。

分野別方針においても、中心市街地等の整備・誘導の施策として、JR二宮駅を中心とした周辺の整備を図るとともに、町の玄関として町民の誰もが誇りに思える駅前空間を実現するため、安全で快適な交通空間の確保を進めることが明示されています。



(二宮) 図様式 ■ 第四次二宮町総合計画 土地利用構想図

(5) 二宮町都市計画マスタープラン（平成8年3月）

① 道路交通施設の整備・改善方針図

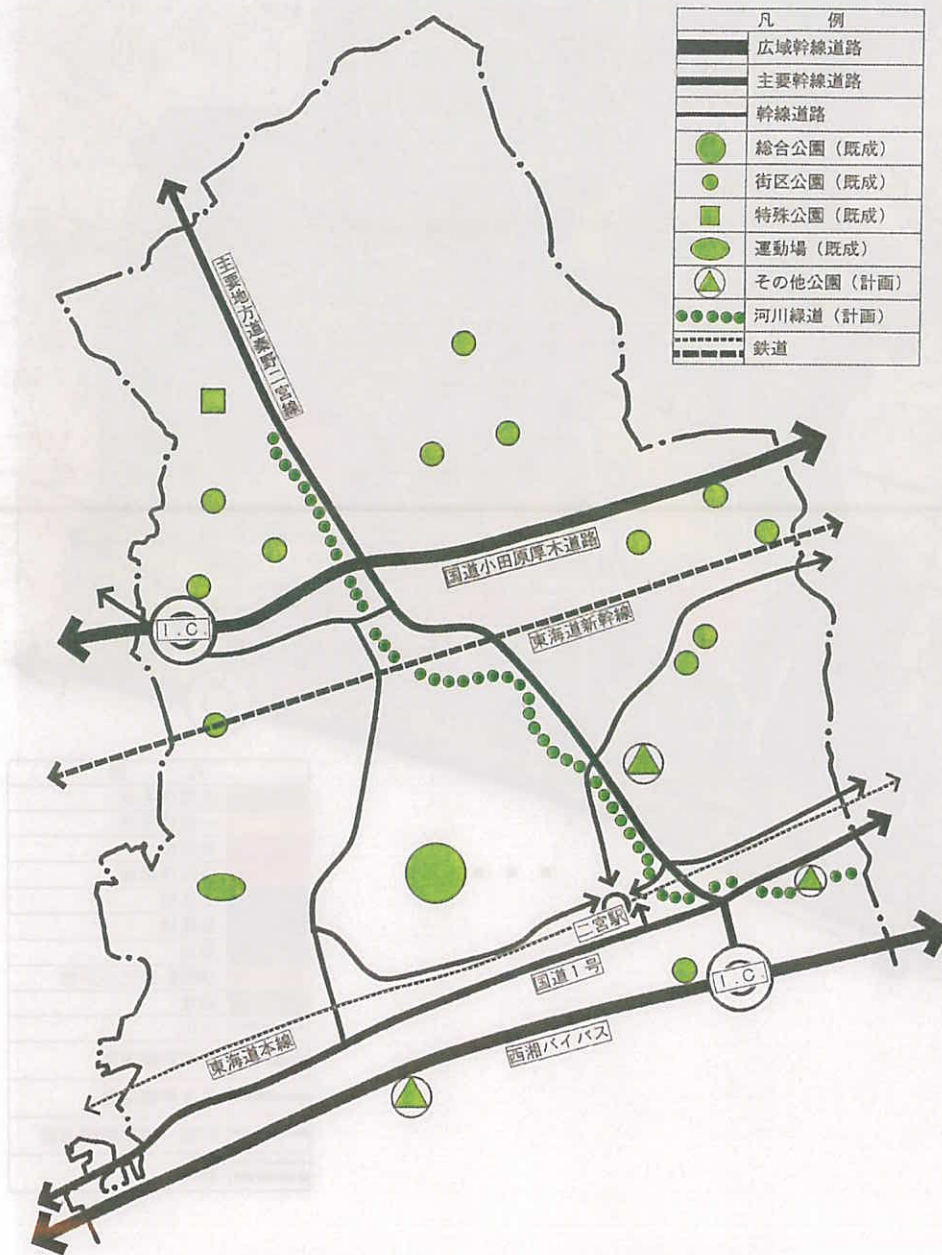
二宮町都市計画マスタープランにおいて、下記の都市計画道路が位置づけられています。

<主要幹線道路>

一般国道1号線、秦野二宮線

<幹線道路>

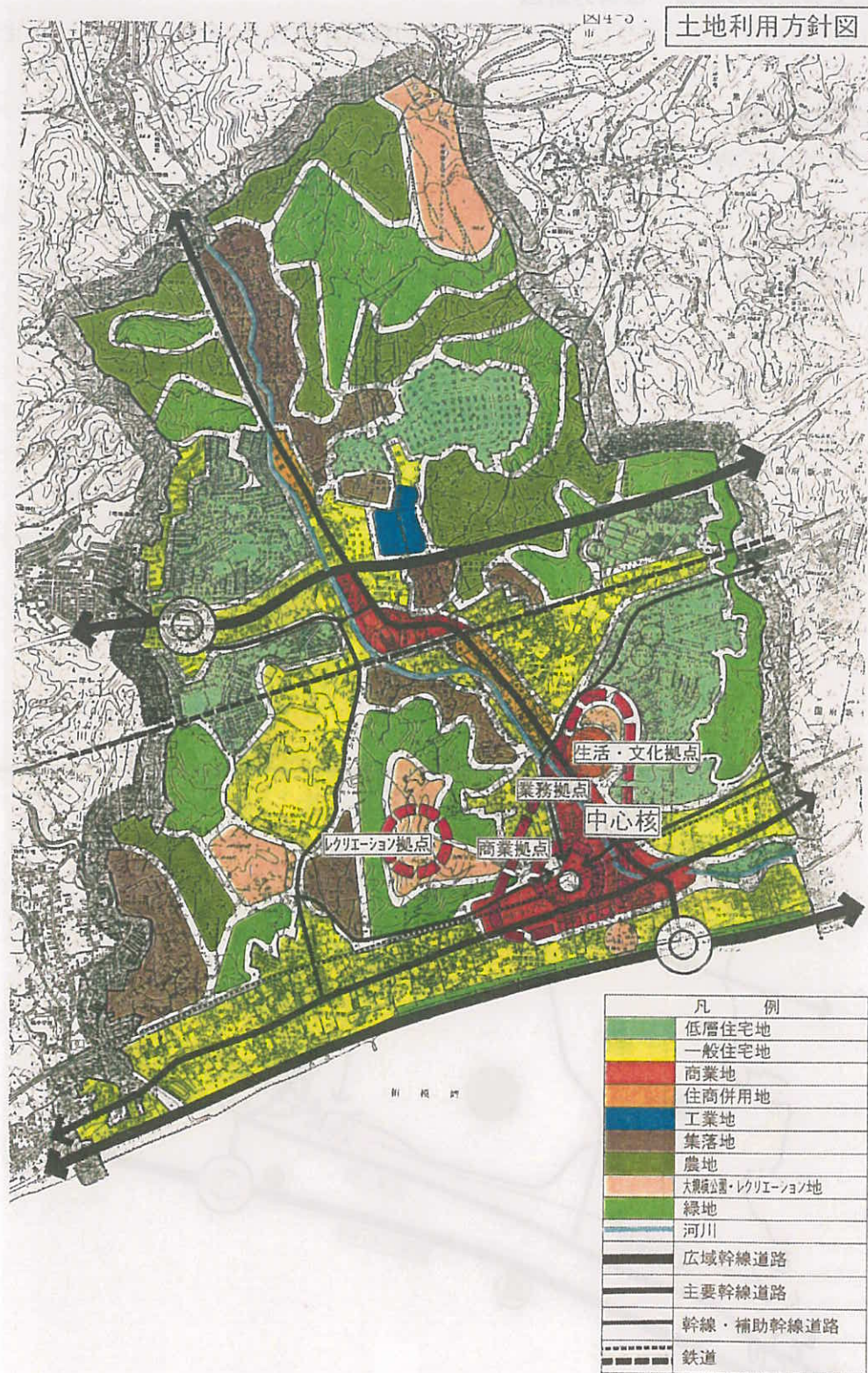
二宮駅南口線、二宮駅北口線、二宮釜野線、二宮国府線、海岸中里線、小竹線



■都市計画マスタープラン 道路交通施設の整備・改善方針図

② 土地利用方針図

土地利用方針図では、中心核と各拠点とは以下のようになっています。



■都市計画マスタープラン 土地利用方針図

国土交通省 国土利用政策課 国土利用政策部 国土利用政策課

(6) 二宮町 緑の基本計画 (平成17年3月)

緑の基本計画では、「緑の将来像」のみどりの形成軸として、下記の都市計画道路が位置づけられています。

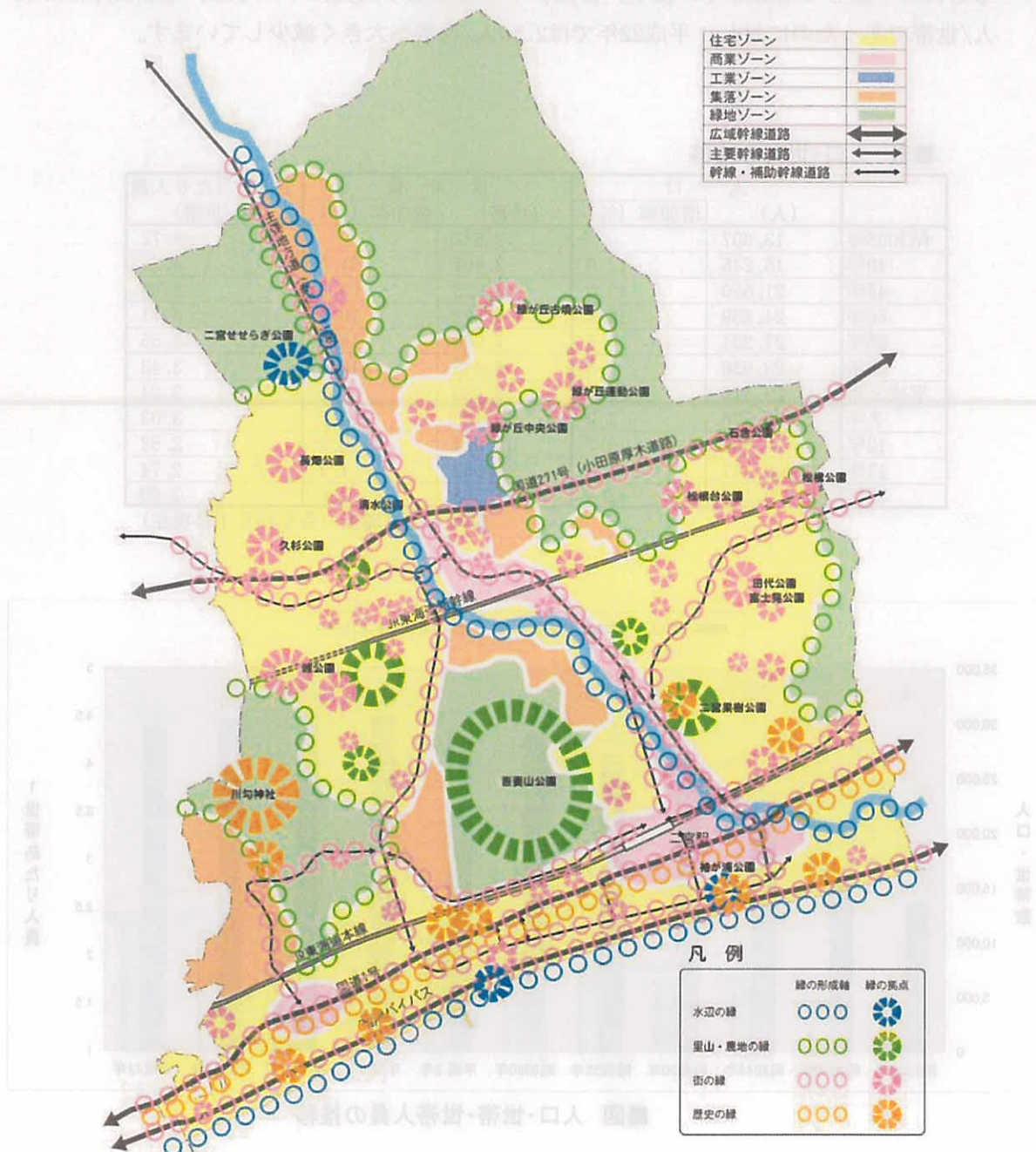
<街の緑>

都市計画道路 全路線

<歴史の緑>

一般国道1号線

骨格	位置づけ
街の緑	市街地内の公園や公共施設などの緑の拠点、道路などの緑の軸は、住民がレクリエーション等に利用することのできる身近な緑空間として重要な緑資源となっている。 住民にとって、また二宮町を訪れる人にとって、快適でうるおいのある環境を提供するため、多様なニーズに応じた緑地整備を進めるとともに、それらを緑で結ぶことによって活用を図り、良質な緑と水が連続する空間づくりをめざす。 また、水辺の緑・交流の緑との連携とともに、市街地内におけるネットワークの形成を図り、魅力ある緑の拠点形成をめざす。
歴史の緑	町内に点在する史跡・文化財等と一体になった緑や、川勾神社などの歴史・文化資源周辺の緑は、特色ある歴史的風土を形成する貴重な緑資源と捉えられる。これらの歴史的な緑は、地域に根ざした景観スポットとして、また、都市環境の保全や豊かな自然景観の創出などの面で大きな役割を果たしており、住民にとっても、二宮町を訪れる来訪者にとっても、地域の歴史や風土を感じさせる良好な景観を提供できる空間として守り育てていく。



■緑の基本計画 将来像図

3. 都市計画道路を取り巻く現状と課題の整理

(1) 都市計画道路を取り巻く環境

① 人口・世帯

◇ 人口・世帯の推移

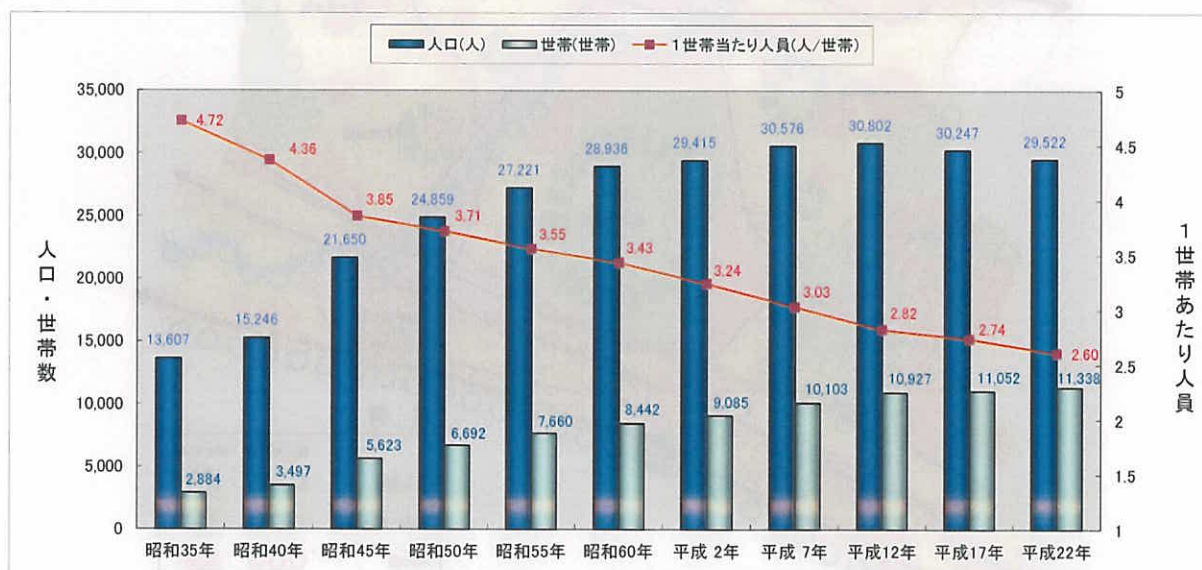
平成22年国勢調査における二宮町の人口は29,522人、世帯数は11,338世帯となっています。

昭和40年からの推移をみると、人口については、平成12年までは増加傾向にありましたが、平成17年以降は減少に転じています。一方、世帯数については、近年は鈍化傾向にあるものの一貫して増加しています。また、1世帯当たり人員については、昭和35年が4.36人/世帯であったのに対し、平成22年では2.60人/世帯へ大きく減少しています。

■表 人口・世帯の推移

	人 口		世 帯 数		1世帯当たり人員 (人/世帯)
	(人)	増加率 (%)	(世帯)	増加率 (%)	
昭和35年	13,607	—	2,884	—	4.72
40年	15,246	12.0	3,497	21.3	4.36
45年	21,650	42.0	5,623	60.8	3.85
50年	24,859	14.8	6,692	19.0	3.71
55年	27,221	9.5	7,660	14.5	3.55
60年	28,936	6.3	8,442	10.2	3.43
平成2年	29,415	1.7	9,085	7.6	3.24
7年	30,576	3.9	10,103	11.2	3.03
12年	30,802	0.7	10,927	8.2	2.82
17年	30,247	-1.8	11,052	1.1	2.74
22年	29,522	-2.4	11,338	2.6	2.60

資料：国勢調査（各年10月1日現在）



■図 人口・世帯・世帯人員の推移

◇ 年齢3区分別人口

平成22年国勢調査における年齢別人口構成比は、年少人口（15歳未満）が12.0%、生産年齢人口（15歳～65歳未満）が61.0%、老年人口（65歳以上）が27.0%となっています。

神奈川県全体の年齢別人口構成比と比較すると、老年人口が6.8ポイント高くなっており、県全体に比べ生産年齢人口及び年少人口の比率が低い傾向がみられます。

昭和55年からの年齢別人口構成比の推移をみると、老年人口は18.7ポイントの増加、年少人口は14.3ポイントの減少となっており、二宮町においても少子高齢化が確実に進行しています。

■表 世代別人口の推移

		総数	年少人口 (15歳未満)	生産年齢 人口 (15～64歳)	老年人口 (65歳以上)	不詳
昭和55年	人口(人)	27,221	7,156	17,799	2,263	3
	割合(%)	100.0	26.3	65.4	8.3	0.0
昭和60年	人口(人)	28,936	6,537	19,687	2,712	0
	割合(%)	100.0	22.6	68.0	9.4	0.0
平成2年	人口(人)	29,415	5,146	20,854	3,406	9
	割合(%)	100.0	17.5	70.9	11.6	0.0
平成7年	人口(人)	30,576	4,538	21,641	4,397	0
	割合(%)	100.0	14.8	70.8	14.4	0.0
平成12年	人口(人)	30,802	4,283	21,072	5,442	5
	割合(%)	100.0	13.9	68.4	17.7	0.0
平成17年	人口(人)	30,247	4,026	19,361	6,650	210
	割合(%)	100.0	13.3	64.0	22.0	0.7
平成22年	人口(人)	29,522	3,552	17,979	7,967	24
	割合(%)	100.0	12.0	60.9	27.0	0.1

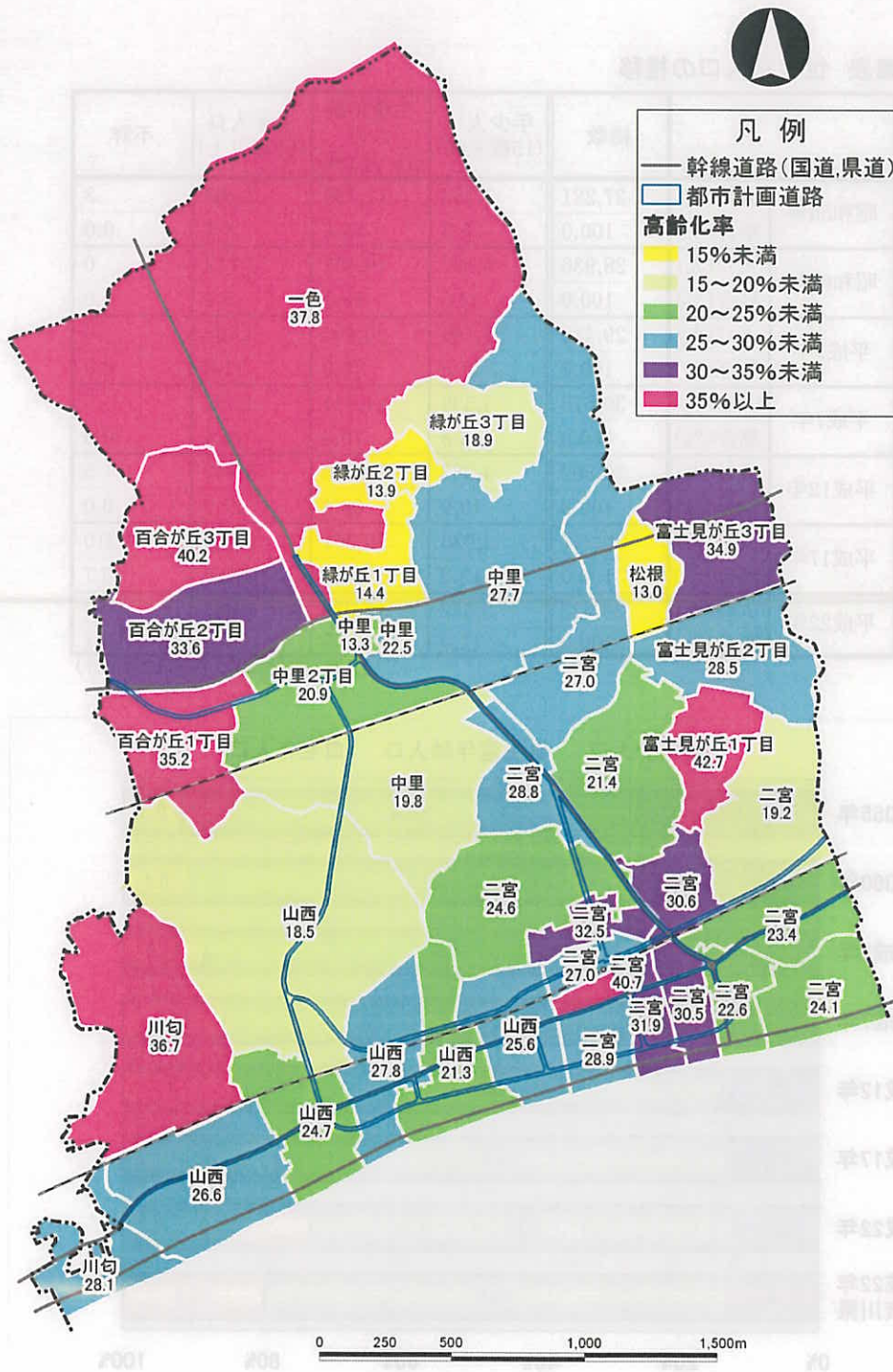
出典：国勢調査(各年10月1日)



■図 世代別人口の推移

平成22年国勢調査における字町別の年齢3区分別人口をみると、高齢人口率が30.0%以上の字・町丁目は、一色、百合が丘、川匂、富士見が丘、二宮といった地域で見られます。特に早い時期から宅地開発が進んだ富士見が丘1丁目や、百合が丘団地の立地する百合が丘3丁目では高齢人口率が40.0%以上となっています。

一方、高齢人口率が15.0%未満の字・町丁目は、町の北側に集中しており、松根では13.0%となっています。



■ 図 高齢化率状況図 (平成22年国勢調査)

◇ 将来推計人口

平成22年国勢調査を基に国立社会保障・人口問題研究所が推計した将来人口（平成25年3月推計）は、約10年後の平成37年において25,900人、約20年後の平成47年において22,600人となっており、平成52年には現在の約7割まで人口が減少すると推計されています。

神奈川県全体においても、人口は平成27年をピークに減少に転じると推計されており、平成52年までに約8万人の減少が見込まれています。

■表 将来人口推計

		実 数 値					推 計 値					
		H2	H7	H12	H17	H22	H27	H32	H37	H42	H47	H52
全国	総人口(千人)	123,611	125,570	126,926	127,768	128,057	126,597	124,100	120,659	116,618	112,124	107,276
	指数	96.5	98.1	99.1	99.8	100.0	98.9	96.9	94.2	91.1	87.6	83.8
神奈川県	総人口(千人)	7,980	8,246	8,490	8,792	9,050	9,148	9,122	9,010	8,833	8,607	8,343
	指数	88.2	91.1	93.8	97.1	100.0	101.1	100.8	99.6	97.6	95.1	92.2
二宮町	総人口(千人)	29.4	30.6	30.8	30.2	29.5	28.5	27.3	25.9	24.3	22.6	20.9
	指数	99.7	103.7	104.4	102.4	100.0	96.6	92.5	87.8	82.4	76.6	70.8

※指数は平成22年国勢調査の総人口を100としたときの割合

出典:[実数値]国勢調査(各年10月1日)

[推計値]日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計・国立社会保障・人口問題研究所)

また、将来推計人口における年代別人口構成比をみると、平成52年の年少人口の割合は8.0%、老年人口の割合は42.2%となっており、全国・神奈川県全体を上回る急速な少子高齢化の進展が見込まれています。

■表 将来人口推計(年代別)

		二宮町			神奈川県			全国			
		年少人口 (15歳未満)	生産年齢人口 (15~64歳)	老年人口 (65歳以上)	年少人口 (15歳未満)	生産年齢人口 (15~64歳)	老年人口 (65歳以上)	年少人口 (15歳未満)	生産年齢人口 (15~64歳)	老年人口 (65歳以上)	
実数値	平成12年	人口(千人)	4.3	21.1	5.4	1,184	6,122	1,170	18,473	86,220	22,005
		割合(%)	13.9	68.4	17.7	14.0	72.2	13.8	14.6	68.1	17.4
	平成22年	人口(千人)	3.6	18.0	8.0	1,188	5,989	1,820	16,803	81,032	29,246
		割合(%)	12.0	60.9	27.0	13.2	66.6	20.2	13.2	63.8	23.0
推計値	平成32年	人口(千人)	2.6	15.4	9.3	1,073	5,671	2,378	14,568	73,408	36,124
		割合(%)	9.6	56.2	34.2	11.8	62.2	26.1	11.7	59.2	29.1
	平成42年	人口(千人)	2.0	13.2	9.0	899	5,376	2,558	12,039	67,730	36,849
		割合(%)	8.2	54.6	37.2	10.2	60.9	29.0	10.3	58.1	31.6
	平成52年	人口(千人)	1.7	10.4	8.8	818	4,607	2,919	10,732	57,866	38,678
		割合(%)	8.0	49.9	42.2	9.8	55.2	35.0	10.0	53.9	36.1

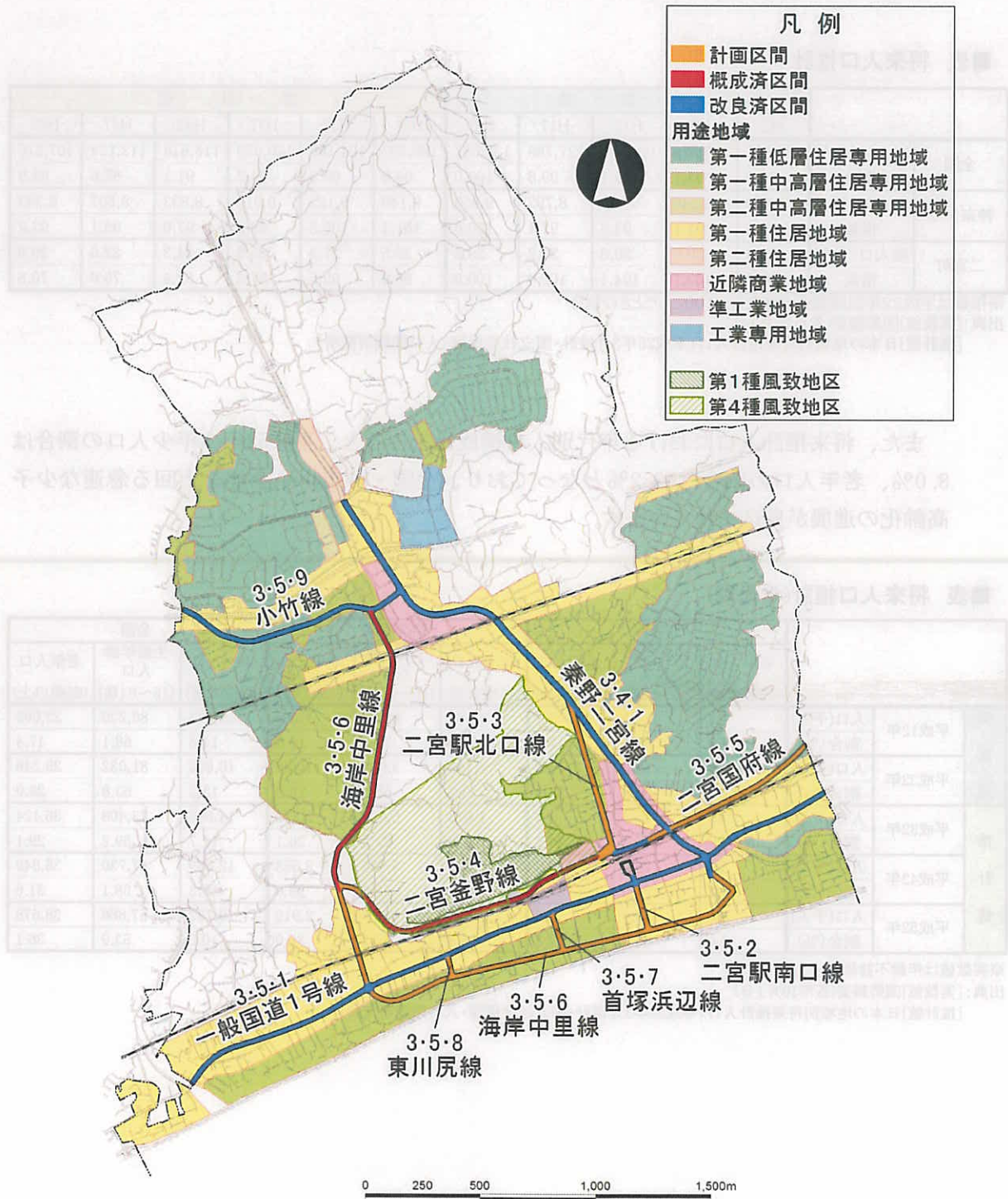
※実数値は年齢不詳除く

出典:[実数値]国勢調査(各年10月1日)

[推計値]日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計・国立社会保障・人口問題研究所)

② 地域地区の指定状況

「一般国道1号線」と「秦野二宮線」の一部には、沿道型の近隣商業地域が指定されています。また、見直し検討対象路線「二宮釜野線」の一部については、風致地区を通る計画となっています。

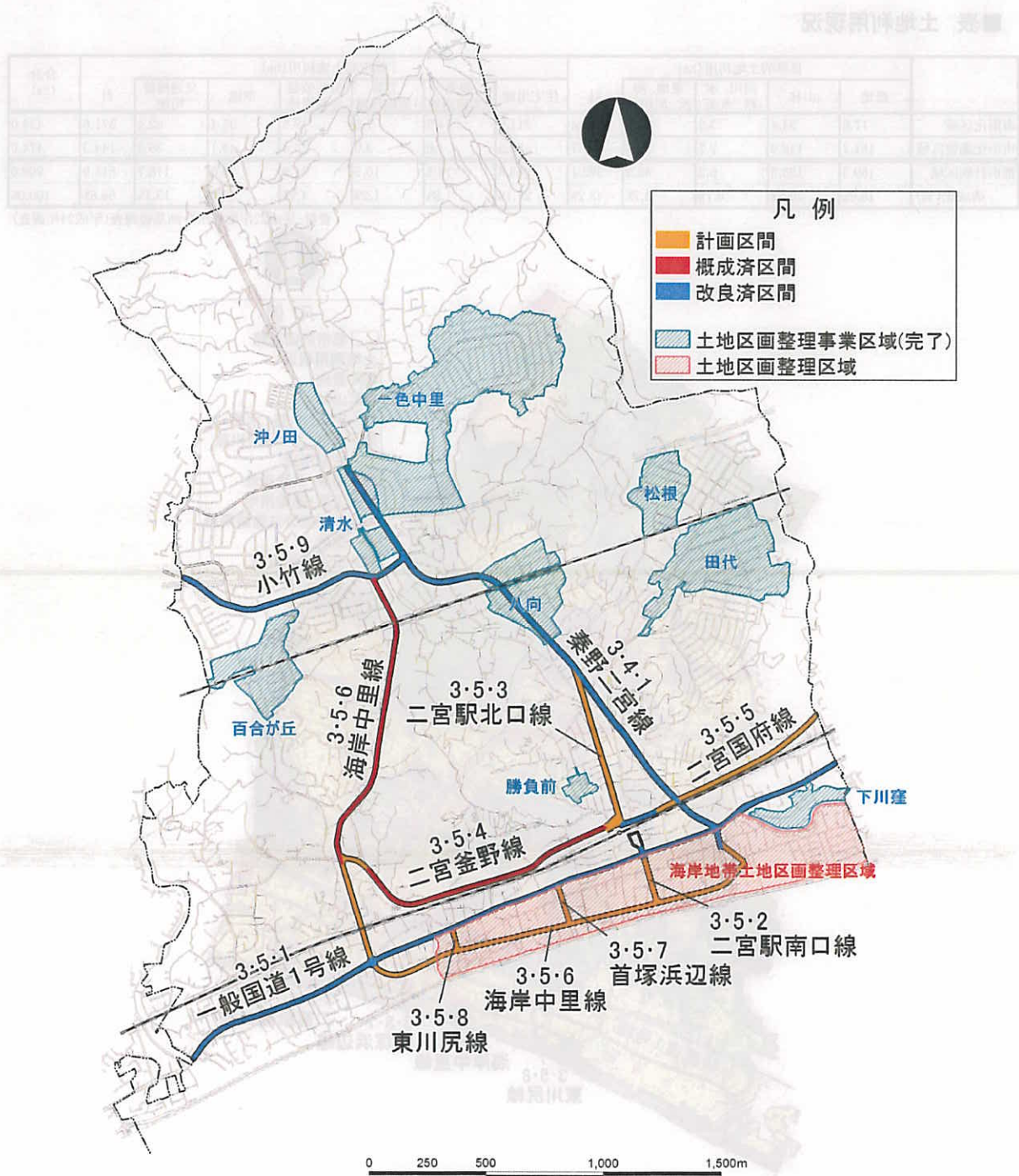


■ 図 地域地区現況図

③ 市街地整備の実施状況

市街地整備については、12箇所で土地区画整理事業が計画されており、そのうち11箇所です業が完了しています。

見直し検討対象路線のうち「二宮駅南口線」、「海岸中里線」、「首塚浜辺線」、「東川尻線」の4路線については、未実施となっている海岸地帯土地区画整理区域内に計画されています。



■ 図 土地区画整理事業現況図

④ 土地利用

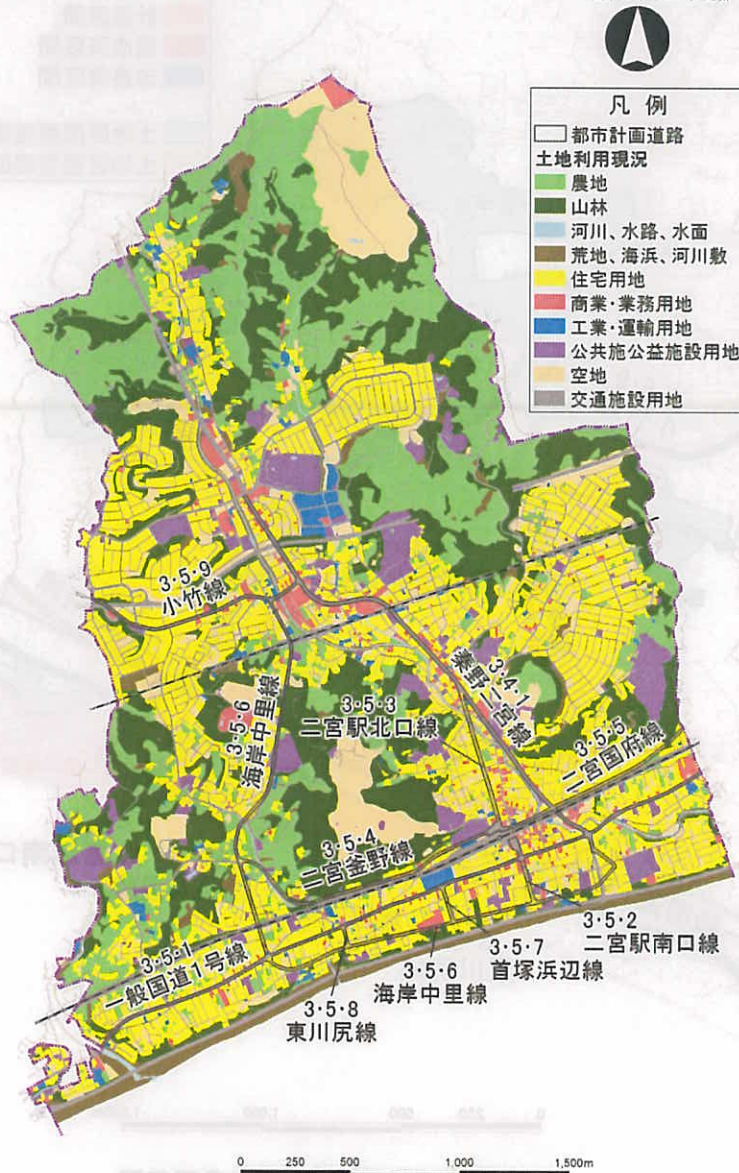
平成22年度都市計画基礎調査（平成24年調査）における土地利用現況は、自然的土地利用が43.2%、都市的土地利用が56.8%となっています。

整備済み以外の区間の土地利用をみると、「二宮駅南口線」、「二宮駅北口線」、「二宮国府線」、「海岸中里線」の東海道線以南、「首塚浜辺線」、「東川尻線」は、住宅用地、「二宮釜野線」、「海岸中里線」の東海道線以北は、住宅用地・農地・山林が多くなっています。

■表 土地利用現況

	自然的土地利用 (ha)					都市的土地利用 (ha)						合計 (ha)	
	農地	山林	河川、水路、水面	荒地、海浜、河川敷	計	住宅用地	商業・業務用地	工業・運輸用地	公共施設用地	空地	交通施設用地		計
市街化区域	17.6	34.4	3.5	6.9	62.4	211.9	14.9	7.5	19.5	35.4	82.4	371.6	434.0
市街化調整区域	151.7	148.9	2.7	26.4	329.7	33.9	1.6	3.0	25.4	44.1	36.3	144.3	474.0
都市計画区域	169.3	183.3	6.2	33.3	392.1	245.8	16.5	10.5	44.9	79.5	118.7	515.9	908.0
構成比 (%)	18.6%	20.2%	0.7%	3.7%	43.2%	27.1%	1.8%	1.2%	4.9%	8.8%	13.1%	56.8%	100.0%

資料：平成22年度都市計画基礎調査（平成24年調査）



■図 土地利用現況図（平成22年度都市計画基礎調査）

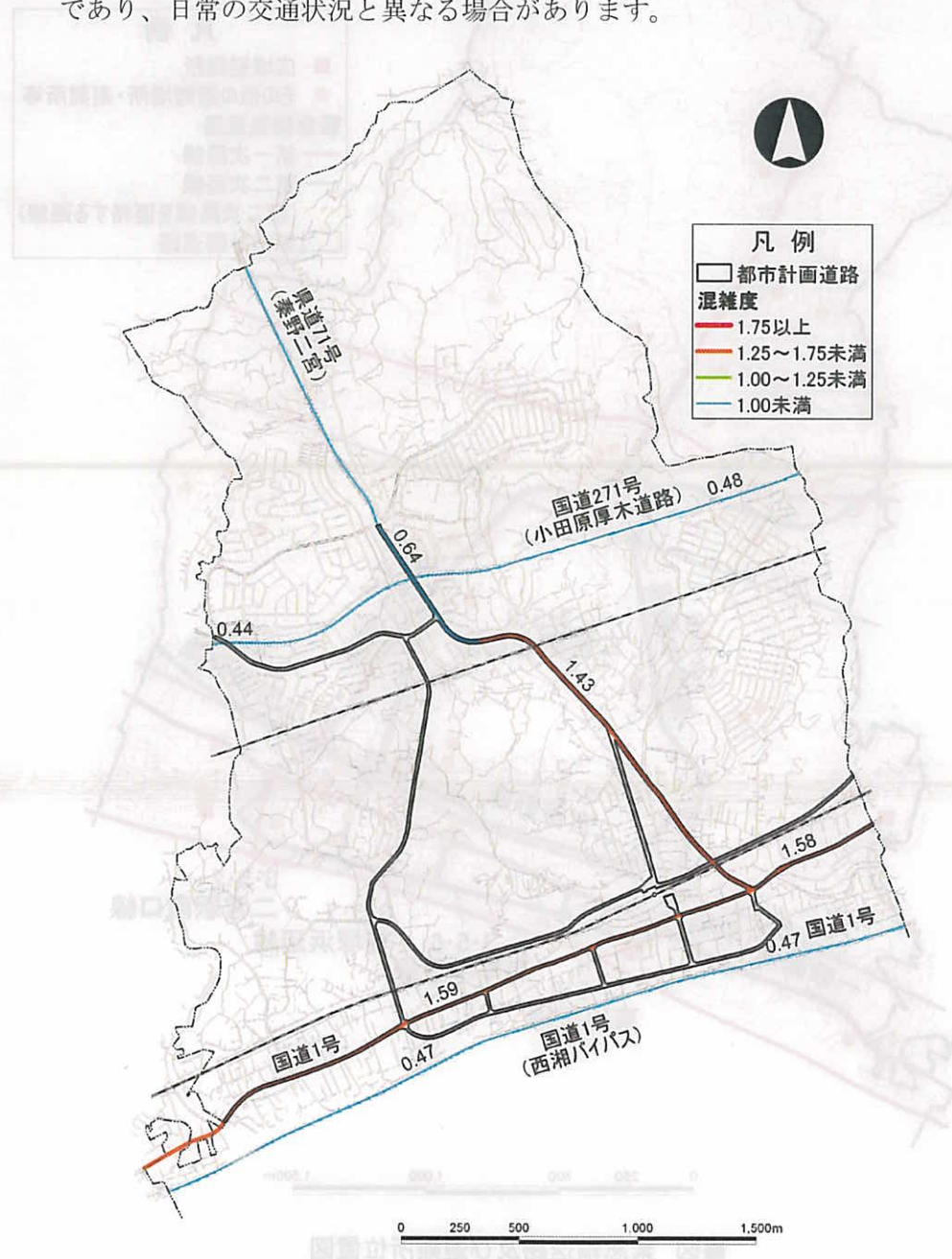
⑤ 主要道路の混雑度

平成22年交通センサスでの主要道路の混雑度をみると、国道1号、県道71号の一部区間で1.25を超えており、自動車の交通量が道路の設計上の基準交通量を上回っております。

■表 混雑度と交通状況 : (混雑度) = (交通量) / (設計上の基準交通量)

混雑度	交通状況
1.0 以下	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.0~1.25	昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
1.25~1.75	ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
1.75~	慢性的な混雑状況となる。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達する。

※混雑度は、「実際の交通量」と「計画時に設定された設計上の基準交通量」の単純な比であり、日常の交通状況と異なる場合があります。



■図 主要道路の混雑度 (平成22年度交通センサス)

⑥ 緊急輸送道路・避難所

神奈川県指定の緊急輸送道路として、一般国道1号線・県道71号(秦野二宮)線ほか4路線が第一次路線に、県道71号(秦野二宮)線の二宮駅北口交差点から二宮町役場を結ぶ区間で合計4路線が第二次路線に指定されています。

また、広域避難所が7ヶ所、広域避難場所が9ヶ所、一時避難場所が47ヶ所指定されています。



■ 図 緊急輸送路及び避難所位置図

(アサヒ新聞交野平) 更修張の創設要主 図編

⑦ 隣接都市との整合状況

今回の見直し検討対象区間のうち、隣接都市計画区域にまたがる路線について計画の不連続や不整合の状況をみると、「二宮国府線」に接続する都市計画道路が大磯町において計画されていません。ただし大磯町まちづくり基本計画の「生活基盤及び生活環境整備の方針図」においては、「(仮)国府新宿東西線」が「二宮国府線」と接続する路線として位置づけられています。



■ 図 隣接都市計画区域における都市計画道路位置図

(2) 都市計画道路の課題

① 環境保全への取り組み

環境省（平成23年度調査）によると、地球温暖化の原因となる温室効果ガスのうち、二酸化炭素の排出量については、運輸部門(自動車・船舶等)が全体の約2割を占めており、そのうちの約9割を自動車が占めています。また、近年では、都市の低炭素化の促進に関する法律が制定されるなど、低炭素型都市づくりの実現へ向けた取り組みも本格化しています。

そのため、二宮町においても、町の将来像である「人と暮らし、文化を育む自然が豊かな町」の実現に向け、都市計画道路の整備により、渋滞を解消し走行環境の改善を図るなど、自動車から排出される二酸化炭素等の削減に努める必要があります。

②人口減少・少子高齢化の進展への取り組み

二宮町の人口は、平成12年をピークに減少に転じており、平成22年国勢調査を基準とした国立社会保障・人口問題研究所の推計結果からは、全国・神奈川県全体を上回る少子高齢化の進展により、今後も人口が減少していくことが想定されます。

そのため、将来的には人口の減少による自動車交通量の減少が見込まれるとともに、高齢化の進展による財政上の制約が懸念されることから、長期的な視点に立った整備の要否を含め、都市計画道路の見直しを行う必要があります。

③ 地域住民対応への取り組み

長期間未着手となっている都市計画道路については、都市計画決定以降、一定の建築制限により、土地所有者等の生活や土地の活用に対して影響を与えていることが考えられます。

そのため、土地所有者などの地域住民に対しては、今後の整備方針や整備スケジュールを示すとともに、見直しを行う路線については、十分な情報提供と意見交換を行いながら合意形成を図る必要があります。

④ 市街地整備との調整

海岸地帯土地区画整理区域内には、二宮駅南口線をはじめ4路線が決定され、長期未着手となっています。

そのため、これら都市計画道路については、都市計画道路単独での整備は難しく、土地区画整理事業の方針やスケジュールと整合を図ったうえで、整備を実施する必要があります。

また、見直しを行う場合については、都市計画道路の関係機関のほか、土地区画整理事業の関係機関との調整を行ったうえで、地域住民をはじめとする関係者との合意形成を図る必要があります。

⑤ 隣接都市との調整

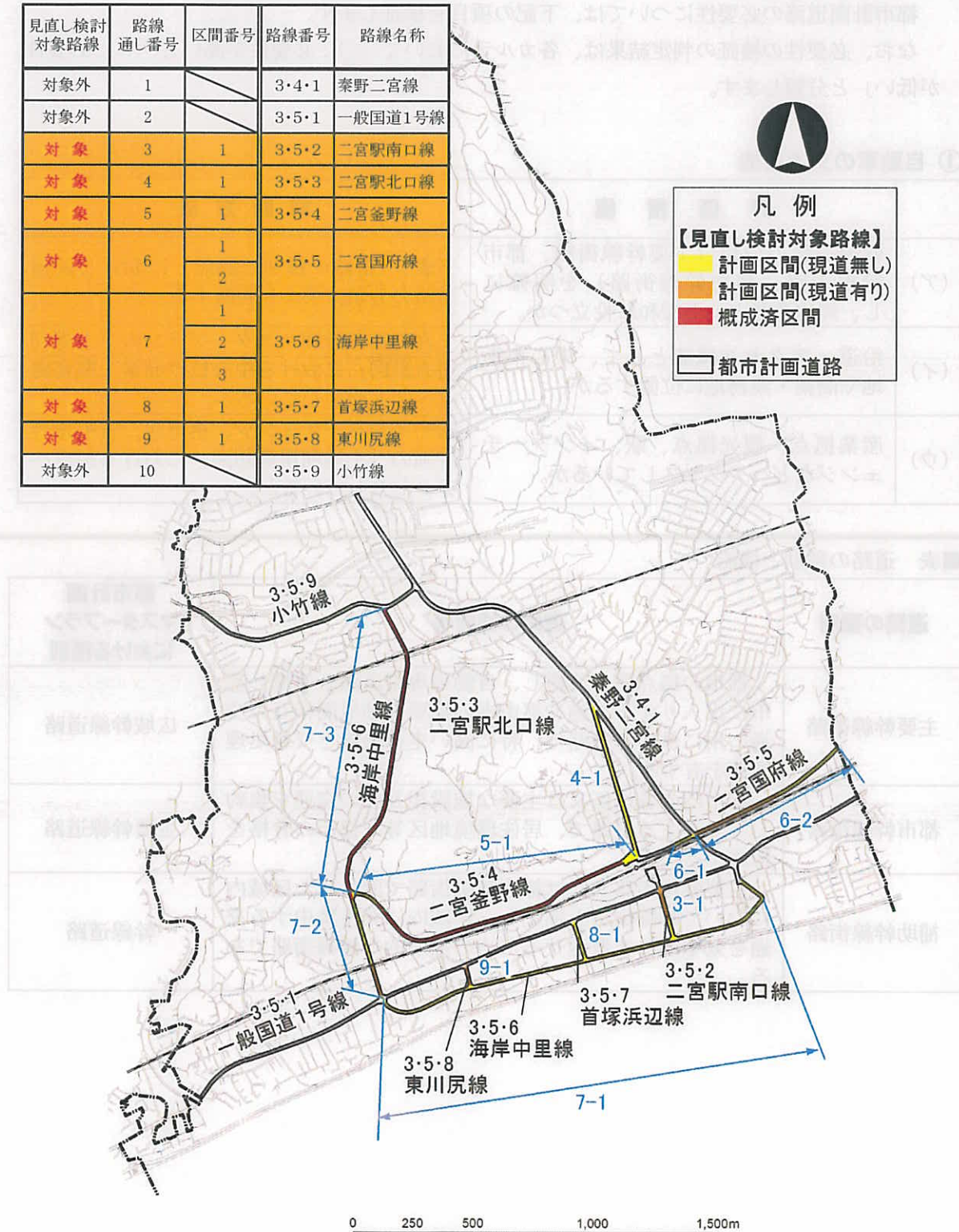
長期間未着手となっており、隣接都市の道路計画と整合が図られない都市計画道路については、整備の要否や線形の見直しについて検討を行うとともに、隣接都市と調整を図る必要があります。

4. 路線の検証

(1) 見直し検討対象路線の区間設定

見直し検討対象路線7路線について、主要な道路との交差点までをひとつの区間として設定し、その区間毎に、(2)～(7)の検証を行い、「留保付き存続」、「変更」、「追加」、「廃止」の区分を行いました。なお対象は10区間となります。

見直し検討対象路線	路線 通し番号	区間番号	路線番号	路線名称
対象外	1		3・4・1	秦野二宮線
対象外	2		3・5・1	一般国道1号線
対象	3	1	3・5・2	二宮駅南口線
対象	4	1	3・5・3	二宮駅北口線
対象	5	1	3・5・4	二宮釜野線
対象	6	1	3・5・5	二宮国府線
		2		
対象	7	1	3・5・6	海岸中里線
		2		
		3		
対象	8	1	3・5・7	首塚浜辺線
対象	9	1	3・5・8	東川尻線
対象外	10		3・5・9	小竹線



■ 図 見直し検討対象路線区間図

(2) 「かながわ交通計画」との関係

「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については、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します。

(3) 必要性の検証

都市計画道路の必要性については、下記の項目を検証します。

なお、必要性の検証の判定結果は、各カルテにおいて「○：必要性が高い」、「×：必要性が低い」と分類します。

① 自動車の交通機能

	評価指標	判断方法
(ア)	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、周辺道路の渋滞緩和に役立つか。	下表、「道路の種別と機能」における幹線道路の分類結果より判断する。
(イ)	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。	二宮町都市計画マスタープランの「土地利用方針図」における中心核や商業・業務拠点へアクセスしているか。
(ウ)	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。	駅やインターチェンジ、第五次二宮町総合計画の「土地利用構想図」における拠点へアクセスしているか。

■表 道路の種別と機能

道路の種別	道路の機能等	都市計画マスタープランにおける種別
主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。	広域幹線道路
都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。	主要幹線道路
補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。	幹線道路

② 歩行者・自転車の交通機能

	評価指標	判断方法
(ア)	歩行者・自転車通行量の将来の需要があるか。	町役場、病院、学校等の公共公益施設、駅等の公共交通の拠点、既存の自転車駐輪場へアクセスする道路となっているか。
(イ)	交通バリアフリー法による位置づけがあるか。	交通バリアフリー法の重点整備地区に位置づけられているか。

③ 土地利用との整合

	評価指標	判断方法
(ア)	用途地域の指定状況や今後の土地利用動向と整合が図られているか。	道路整備を前提とした用途地域の指定、都市計画マスタープランの土地利用配置となっているか。

④ まちづくりとの整合

	評価指標	判断方法
(ア)	歴史的・文化的資産が計画路線にあるか。	文化財などの歴史的・文化的資産との位置関係。
(イ)	自然的資産が計画路線にあるか。	自然環境保全地域との位置関係。
(ウ)	道路整備によるまちづくりへの影響があるか。	地域コミュニティを分断するか。
(エ)	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。	整備、開発及び保全の方針、第五次二宮町総合計画や県・二宮町都市計画マスタープランでの位置づけがあるか。

⑤ 市街地形成機能

	評価指標	判断方法
(ア)	上位計画に位置づけられた「まちづくり」の目標達成に寄与するか。	二宮町都市計画マスタープランの「道路交通施設の整備・改善方針図」に、幹線道路としての位置づけがあるか。 第五次二宮町総合計画の重点的方針に位置づけがあるか。

⑥ 防災機能

	評価指標	判断方法
(ア)	緊急輸送路の指定があるか。広域避難地等への避難路として機能するか	神奈川県による緊急輸送道路への指定の有無や、避難所や避難場所へアクセスしているか。

⑦ 環境機能

	評価指標	判断方法
(ア)	大気汚染、騒音、振動を防止・軽減する等、周辺環境の改善に寄与するか	道路整備による渋滞の緩和により、周辺環境の改善が見込まれるか。
(イ)	沿道などの緑化に寄与するか	緑の基本計画の将来像図にある「街の緑」に位置づけられているか。
(ウ)	良好な景観形成に寄与するか	緑の基本計画の将来像図にある「歴史の緑」に位置づけられているか。

⑧ 代替機能

	評価指標	判断方法
(ア)	他の道路で機能が代替されるか	代替可能な周辺道路があるか。

⑨ 他事業との整合

	評価指標	判断方法
(ア)	土地区画整理事業等の面整備事業や公園事業等との関連性があるか	土地区画整理事業、公園事業等との関連性があるか

事業名称	事業概要	
交差点の改良事業（市道）	市道改良事業	(ア)
沿道緑化事業	沿道緑化事業	(イ)
公園整備事業	公園整備事業	(エ)

事業名称	事業概要	
沿道緑化事業	沿道緑化事業	(イ)
公園整備事業	公園整備事業	(エ)

(4) 必要性の総合判断

(2)、(3)の検証結果を踏まえ、見直し検討対象路線・区間の必要性を総合的に判断します。

(5) ルート・構造に関する課題の整理

(4)で必要性が高いと判断された見直し検討対象路線・区間について、ルート・構造に関する課題を整理します。

①地形・地物との整合性

河川や鉄道などの地形・地物によるルート・構造に関する制約の有無と、制約の程度を整理します。

②隣接都市計画区域との整合性

隣接都市計画区域にまたがる見直し検討対象路線・区間については、「不存在」、「幅員不整合」、「線形不整合」、「不連続」、「重複」といった不整合の有無を整理します。

(6) 事業実施時期の検証

(4)で必要性が高いと判断された見直し検討対象路線・区間について、事業実施時期の見込みが立たない場合には、「留保付き存続」とします。

なお、留保付き存続となった路線・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、社会情勢の変化や事業化の動向に応じ、適宜ルートや構造等の検討を行うとともに、住民への情報提供等に努めます。

(7) 課題解決策の検討

(6)で課題を有する見直し検討対象路線・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、新規路線の追加等、課題解決を図る変更案を検討します。

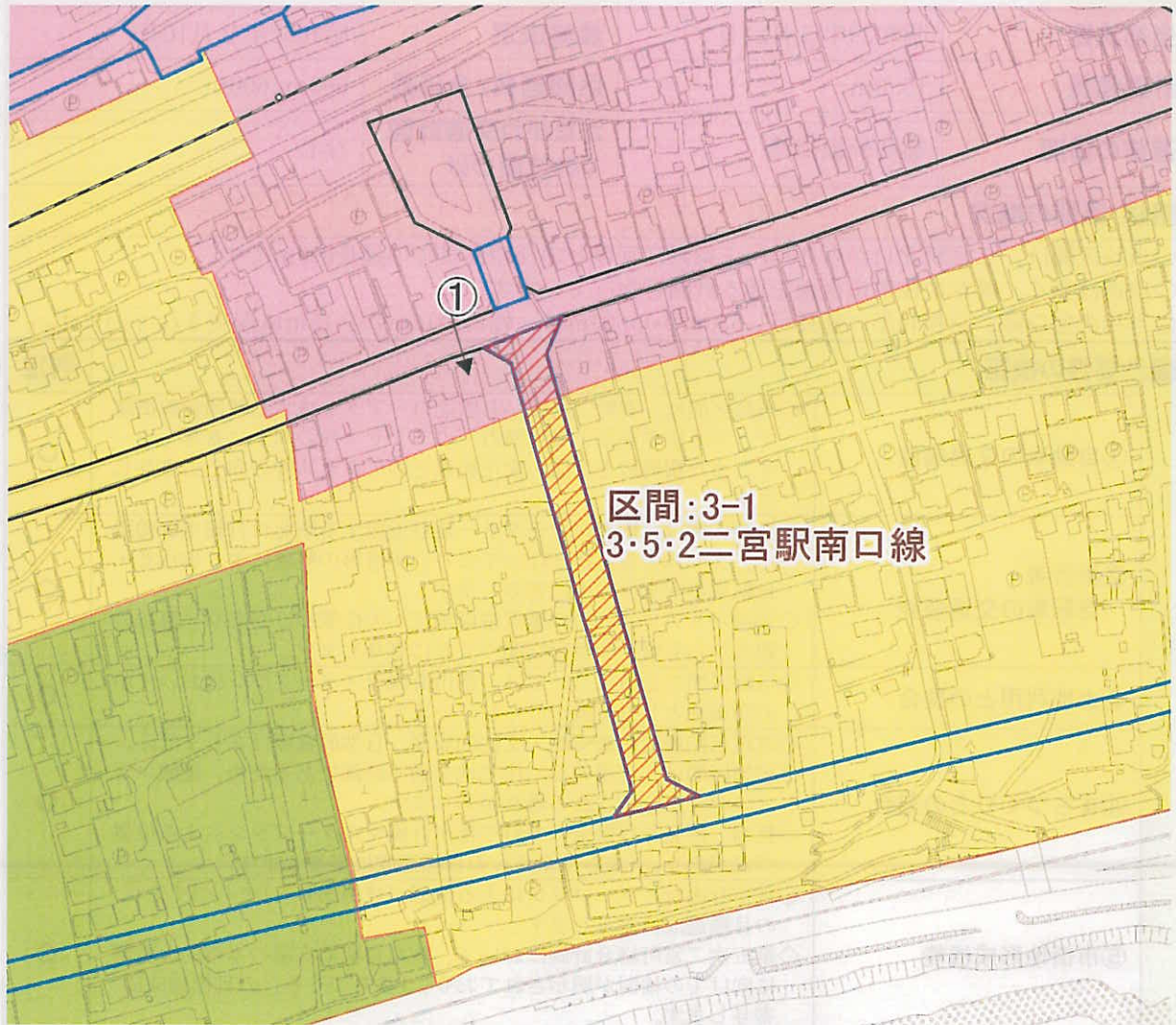
(8) 路線の検証結果

上記(2)～(7)の検証結果をカルテ形式に整理し、「留保付き存続」、「変更」、「追加」、「廃止」の区分を行います。

<カルテ 1>

路線番号	3	区間番号	1	路線名	3・5・2二宮駅南口線
当初決定	昭和29年5月21日		最終決定	昭和51年7月23日	
計画幅員	15.0m		区間延長/全延長	213m/240m	
道路の種別	補助幹線街路		かながわ交通計画での位置づけ	なし	
路線・区間の概況					
<p>○当該区間は、起点の二宮駅南口から、終点の3・5・6海岸中里線との交差部までの延長240mのうち、3・5・1一般国道1号線との交差部から終点までの延長213mです。</p> <p>○一部に現道はありますが、区間の大部分が既存の住宅市街地を通る計画となっています。</p> <p>○当初決定以降、幅員や延長の変更はありません。</p>					
■必要性の検証					判定
①自動車の交通機能	◇当該区間は、駅南口へアクセスする補助幹線街路で、海岸地帯土地区画整理区域の住宅市街地から中心核や商業・業務拠点へのアクセス性の向上に寄与します。				○
②歩行者・自転車の交通機能	◇当該区間は駅南口ロータリー及びロータリーに近接する駅南口自転車駐輪場へアクセスする道路となっており、歩道等の整備により歩行者・自転車の安全性向上に寄与します。 ◇交通バリアフリー法の重点整備地区への位置づけはありません。				○
③土地利用との整合	◇当該区間の整備を前提とした用途地域の指定や土地利用計画はありません。				×
④まちづくりとの整合	◇当該区間周辺に歴史的・文化的資産、自然的資産はありません。 ◇海岸地帯土地区画整理によるまちづくりが計画されています。				○
⑤市街地形成機能	◇都市計画マスタープランによる、当該区間の位置づけはありません。(なお、路線としては一般国道1号線から南口駅前広場までの区間の位置づけがあります。)				×
⑥防災機能	◇緊急輸送道路の位置づけはありません。 ◇一時避難所(上町児童館・二宮めぐみ幼稚園)に隣接しており、これら施設への避難路として機能します。				○
⑦環境機能	◇緑の基本計画「街の緑」に位置づけがあり、沿道の緑化に寄与します。				○
⑧代替機能	◇当該区間の機能を代替する現道、道路の整備計画はありません。				○
⑨他事業との整合	◇当該区間は、海岸地帯土地区画整理区域内に計画されており、土地区画整理事業と一体となった整備が必要となります。				○
■必要性の総合判断	<p>○当該区間は、自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能、防災機能等の機能を有しています。</p> <p>○ただし、海岸地帯土地区画整理区域内に計画されているため、土地区画整理事業と一体となった整備が必要となります。</p>				
■事業実施時期の検証	○土地区画整理事業と一体となった整備時期の検討に時間を要します。				
■整備に向けた課題の整理	<p>○海岸地帯土地区画整理区域内の既存の住宅市街地を通る計画となっており、土地区画整理事業と一体となった整備が必要となります。</p> <p>○隣接都市計画区域との不整合はありません。</p>				
■検証結果	留保付き存続				

<区間図 3-1>



0 25 50 100 150 200m

	検討を行う区間		第一種低層住居専用地域		第二種住居地域
	見直し検討対象路線		第一種中高層住居専用地域		近隣商業地域
	付近の都市計画道路		第二種中高層住居専用地域		準工業地域
凡例			第一種住居地域		工業専用地域



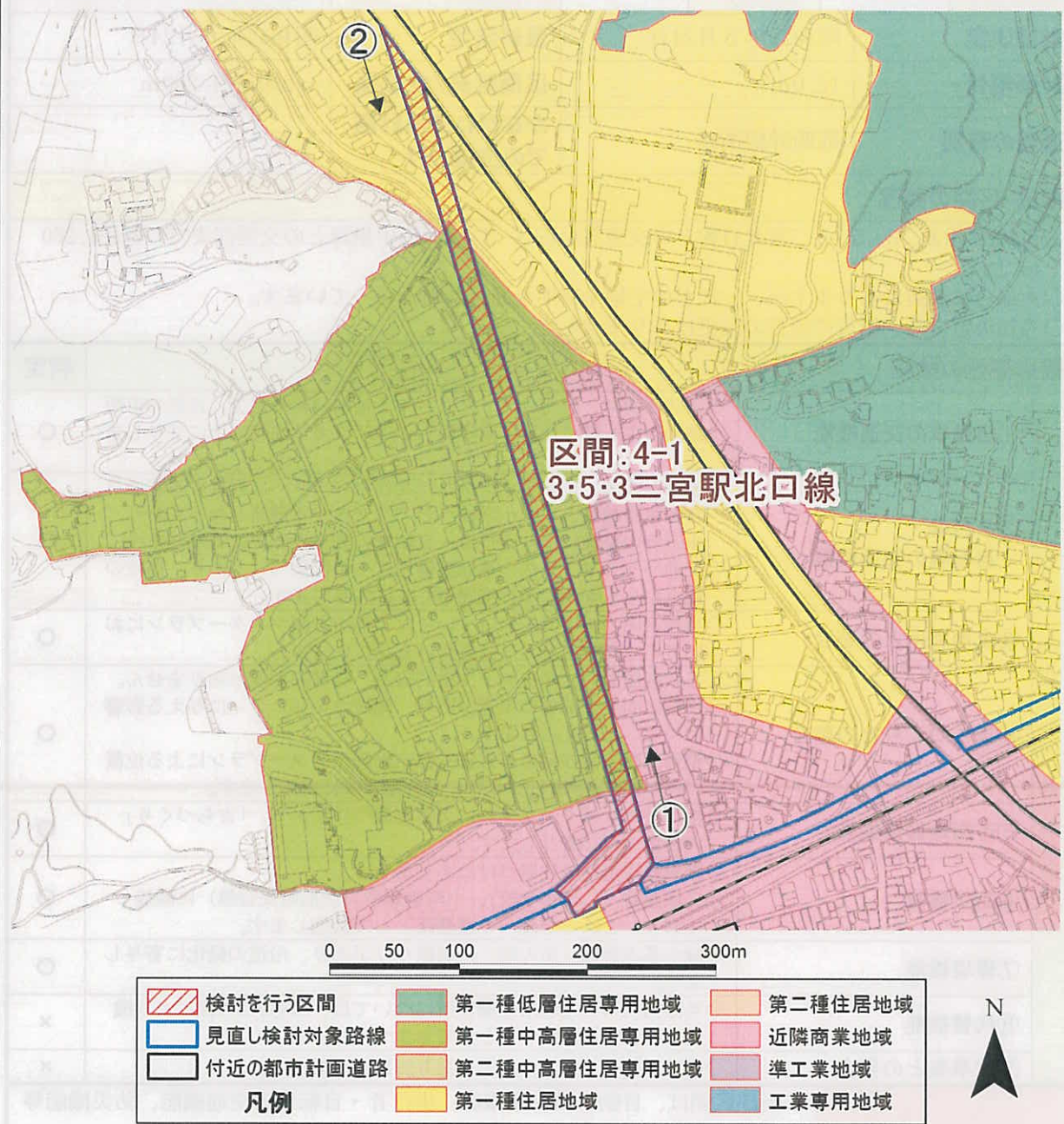
<現地写真①>



<カルテ 2>

路線番号	4	区間番号	1	路線名	3・5・3二宮駅北口線
当初決定	昭和29年5月21日		最終決定	昭和62年2月10日	
計画幅員	15.0m		区間延長/全延長	600m/600m	
道路の種別	補助幹線街路		かながわ交通計画での位置づけ	なし	
路線・区間の概況					
<p>○当該区間は、二宮駅北口から3・4・1秦野二宮線との交差部までの延長600mです。</p> <p>○現道は無く、既存の住宅市街地を通る計画となっています。</p> <p>○当初決定以降、昭和44年に延長が1,530mから600mに、幅員が12mから15mに変更されています。</p>					
■必要性の検証					判定
①自動車の交通機能	◇当該区間は、秦野二宮線から駅北口へアクセスする補助幹線街路で、中心核や商業・業務拠点へのアクセス性の向上に寄与します。また駅周辺と生活・文化拠点とのアクセス性の向上に寄与します。				○
②歩行者・自転車の交通機能	◇当該区間は、駅北口ロータリー及び近接する駅北口自転車駐輪場へアクセスする道路となっており、歩道等の整備により歩行者・自転車の安全性向上に寄与します。 ◇交通バリアフリー法の重点整備地区への位置づけがあり、福祉の観点からも安全な歩行空間づくりに寄与します。				○
③土地利用との整合	◇当該区間の沿道については、都市計画マスタープランにおいて中心商業地として位置づけられています。				○
④まちづくりとの整合	◇当該区間周辺に歴史的・文化的資産、自然的資産はありません。 ◇当該区間は、現道のない住宅地を通る計画であるため、地域コミュニティが分断される恐れがあります。 ◇整備、開発及び保全の方針や都市計画マスタープランによる位置づけがあり、「まちづくり」の目標達成に寄与します。				○
⑤市街地形成機能	◇都市計画マスタープランによる位置づけがあり、「まちづくり」の目標達成に寄与します。 ◇第五次二宮町総合計画において、駅北口駅前広場の本格的な整備に向けての検討が明示されており、「まちづくり」の目標達成に寄与します。				○
⑥防災機能	◇緊急輸送道路の位置づけはありません。 ◇広域避難（二宮小学校）、一時避難所（町民センター・駅前町民会館・武道館・二宮保育園・梅花保育園）に隣接しており、これら施設への避難路として機能します。				○
⑦環境機能	◇緑の基本計画「街の緑」に位置づけがあり、沿道の緑化に寄与します。				○
⑧代替機能	◇当該区間の機能を代替する現道、道路の整備計画はありません。				○
⑨他事業との整合	◇当該区間と一体となった事業計画はありません。				×
■必要性の総合判断	<p>○当該区間は、自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能、防災機能等の機能を有しています。</p> <p>○第五次二宮町総合計画の前期基本計画において、駅北口駅前広場の本格的な整備の検討が明示されており、また駅を中心とした周辺の整備や安全で快適な交通空間の確保を実現するためにも必要性が高いと判断できます。</p>				
■事業実施時期の検証	○既存の住宅市街地等を通る計画となっているため、土地所有者等との合意形成に時間を要します。				
■課題の整理と解決策	<p>○当該区間は、葛川を通る計画のため、橋梁が必要となります。</p> <p>○現道がなく既存の住宅市街地を通る計画となっているため、建築物の移転等が必要となり、土地所有者・利用者の合意形成が必要となります。</p> <p>○隣接都市計画区域との不整合はありません。</p>				
■検証結果	留保付き存続				

<区間図 4-1>



<現地写真①>



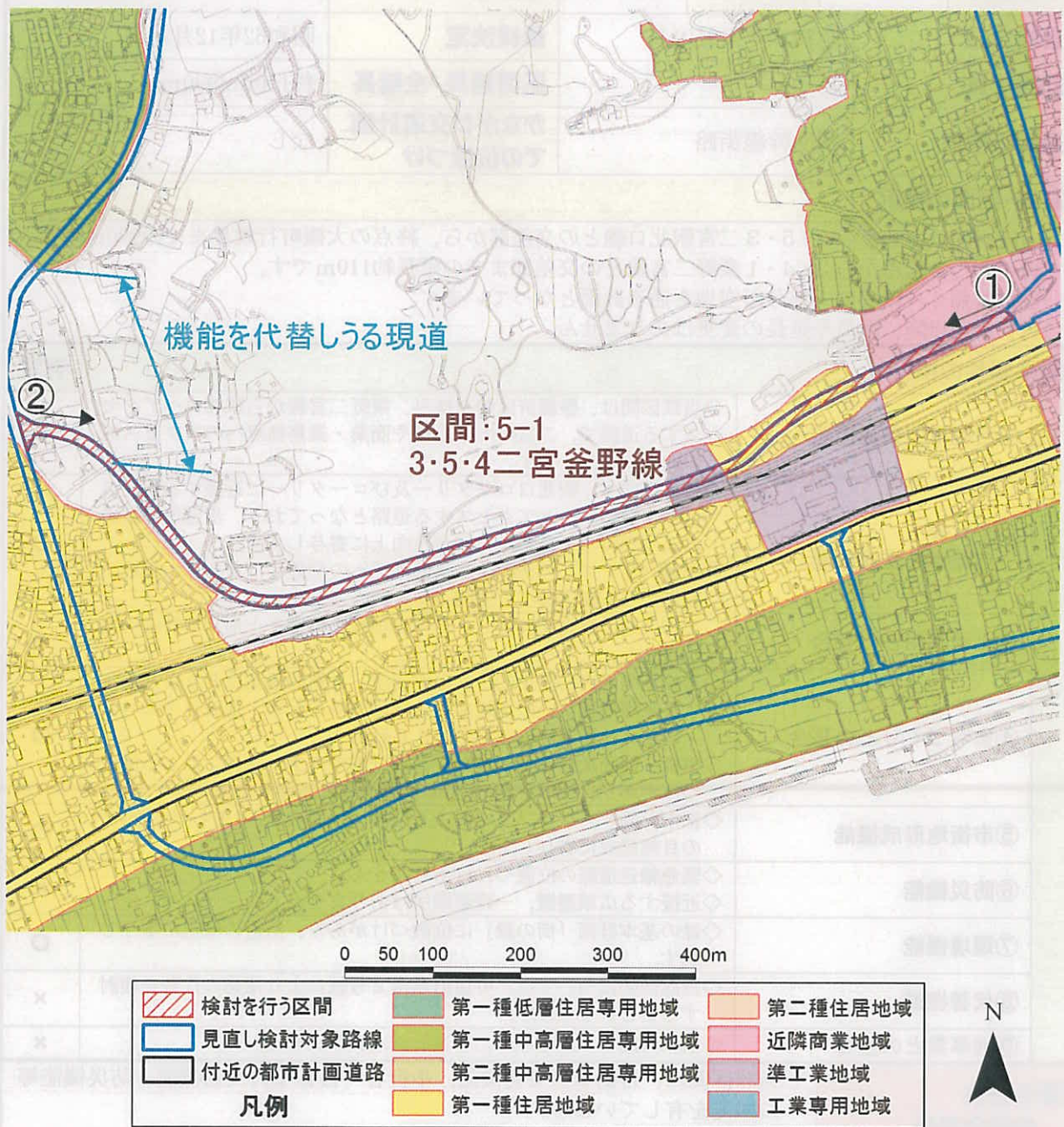
<現地写真②>



<カルテ 3>

路線番号	5	区間番号	1	路線名	3・5・4二宮釜野線
当初決定	昭和29年5月21日		最終決定	昭和54年6月24日	
計画幅員	12.0m		区間延長/全延長	1,260m/1,260m	
道路の種別	補助幹線街路		かながわ交通計画での位置づけ	なし	
路線・区間の概況					
<p>○当該区間は、3・5・3二宮北口線との交差部から3・5・6海岸中里線との交差部までの延長1,260mです。</p> <p>○大部分に現道はありますが、一部が住宅地や農地を通る計画となっています。</p> <p>○当初決定以降、幅員や延長の変更はありません。</p>					
■必要性の検証					判定
①自動車の交通機能	◇当該区間は、駅北口へアクセスする補助幹線街路で、西部の市街地から中心核や商業・業務拠点へのアクセス性の向上に寄与します。				○
②歩行者・自転車の交通機能	◇当該区間は、駅北口ロータリー及びロータリーに近接する駅北口自転車駐輪場、二宮小学校へとアクセスする道路となっており、歩道等の整備により歩行者・自転車の安全性向上に寄与します。 ◇交通バリアフリー法の重点整備地区への位置づけがあり、福祉の観点からも安全な歩行空間づくりに寄与します。				○
③土地利用との整合	◇当該区間の沿道の一部については、都市計画マスタープランにおいて中心商業地として位置づけられています。				○
④まちづくりとの整合	◇当該区間周辺に歴史的・文化的資産、自然的資産はありません。 ◇当該区間の大部分に現道があり、地域コミュニティに与える影響は少ないと考えられます。 ◇整備、開発及び保全の方針や都市計画マスタープランによる位置づけがあり、「まちづくり」の目標達成に寄与します。				○
⑤市街地形成機能	◇都市計画マスタープランによる位置づけがあり、「まちづくり」の目標達成に寄与します。				○
⑥防災機能	◇緊急輸送道路の位置づけはありません。 ◇広域避難（二宮小学校）、一時避難所（駅前町民会館）に隣接しており、これら施設への避難路として機能します。				○
⑦環境機能	◇緑の基本計画「街の緑」に位置づけがあり、沿道の緑化に寄与します。				○
⑧代替機能	◇当該区間の西端の未整備箇所については、町道272号線により機能の代替を検討することができます。				×
⑨他事業との整合	◇当該区間と一体となった事業計画はありません。				×
■必要性の総合判断	<p>○当該区間は、自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能、防災機能等の機能を有しています。</p> <p>○さらに当該区間は、第五次二宮町総合計画の前期基本計画に位置づけられている駅を中心とした周辺の整備、安全で快適な交通空間の確保を実現するためにも必要性が高いと判断できます。</p> <p>○但し、未整備区間については機能を代替しうる現道があります。</p>				
■事業実施時期の検証	○現道を活用した整備を実施するためには、線形の見直しの検討に時間を要します。				
■課題の整理と解決策	<p>○一部が既存の住宅市街地を通過する計画となっており、整備を行う際には、現道を活用した線形の見直しを検討する必要があります。</p> <p>○隣接都市計画区域との不整合はありません。</p>				
■検証結果	留保付き存続				

<区間図 5-1>



<現地写真①>



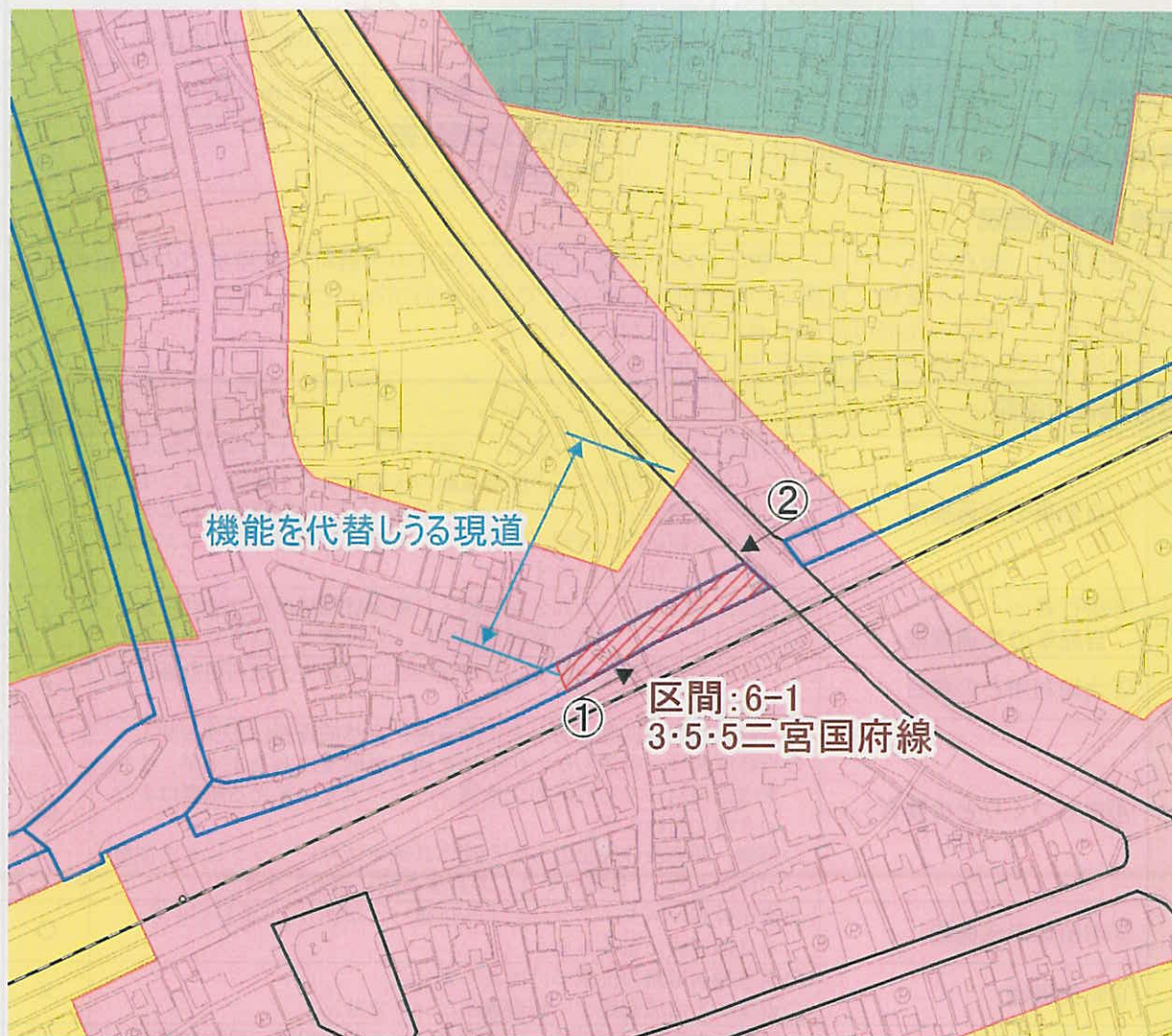
<現地写真②>



<カルテ4>

路線番号	6	区間番号	1	路線名	3・5・5二宮国府線
当初決定	昭和29年5月21日		最終決定	昭和62年12月10日	
計画幅員	12.0m		区間延長/全延長	約110m/990m	
道路の種別	補助幹線街路		かながわ交通計画での位置づけ	なし	
路線・区間の概況					
<p>○当該区間は、起点の3・5・3二宮駅北口線との交差部から、終点の大磯町行政界までの990mの路線のうち、起点から3・4・1秦野二宮線との交差部までの延長約110mです。</p> <p>○現道は無く、区間の大部分が空地を通る計画となっています。</p> <p>○当初決定以降、幅員や延長の変更はありません。</p>					
■必要性の検証					判定
①自動車の交通機能	◇当該区間は、整備済区間を挟み、秦野二宮線から駅北口へアクセスする道路で、二宮町の中心核や商業・業務拠点へのアクセス性の向上に寄与します。				○
②歩行者・自転車の交通機能	◇当該区間は、駅北ロータリー及びロータリーに近接する駅北口自転車駐輪場へとアクセスする道路となっており、歩道等の整備により歩行者・自転車の安全性向上に寄与します。 ◇交通バリアフリー法の重点整備地区への位置づけがあり、福祉の観点からも安全な歩行空間づくりに寄与します。				○
③土地利用との整合	◇当該区間の整備を前提とした用途地域の指定や土地利用計画はありません。				×
④まちづくりとの整合	◇当該区間周辺に歴史的・文化的資産、自然的資産はありません。 ◇JR東海道線沿いの空地を通る計画であるため、地域コミュニティに与える影響は少ないと考えられます。 ◇整備、開発及び保全の方針や都市計画マスタープランによる位置づけがあり、「まちづくり」の目標達成に寄与します。				○
⑤市街地形成機能	◇都市計画マスタープランによる位置づけがあり、「まちづくり」の目標達成に寄与します。				○
⑥防災機能	◇緊急輸送道路の位置づけはありません。 ◇近接する広域避難、一時避難所はありません。				×
⑦環境機能	◇緑の基本計画「街の緑」に位置づけがあり、沿道の緑化に寄与します。				○
⑧代替機能	◇当該区間については、町道旧県道2号線により機能の代替を検討することができます。				×
⑨他事業との整合	◇当該区間と一体となった事業計画はありません。				×
■必要性の総合判断	<p>○当該区間は、自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能、防災機能等の機能を有しています。</p> <p>○但し、当該区間については機能を代替しうる現道があります。</p>				
■事業実施時期の検証	○現道を活用した整備を実施するためには、線形の見直しの検討に時間を要します。				
■課題の整理と解決策	<p>○地形・地物によるルート・構造に関する制約はありません。</p> <p>○整備を行う際には、現道を活用した線形の見直しを検討する必要があります。</p> <p>○隣接都市計画区域との不整合はありません。</p>				
■検証結果	留保付き存続				

<区間図 6-1>



	検討を行う区間		第一種低層住居専用地域		第二種住居地域
	見直し検討対象路線		第一種中高層住居専用地域		近隣商業地域
	付近の都市計画道路		第二種中高層住居専用地域		準工業地域
凡例			第一種住居地域		工業専用地域

<現地写真①>

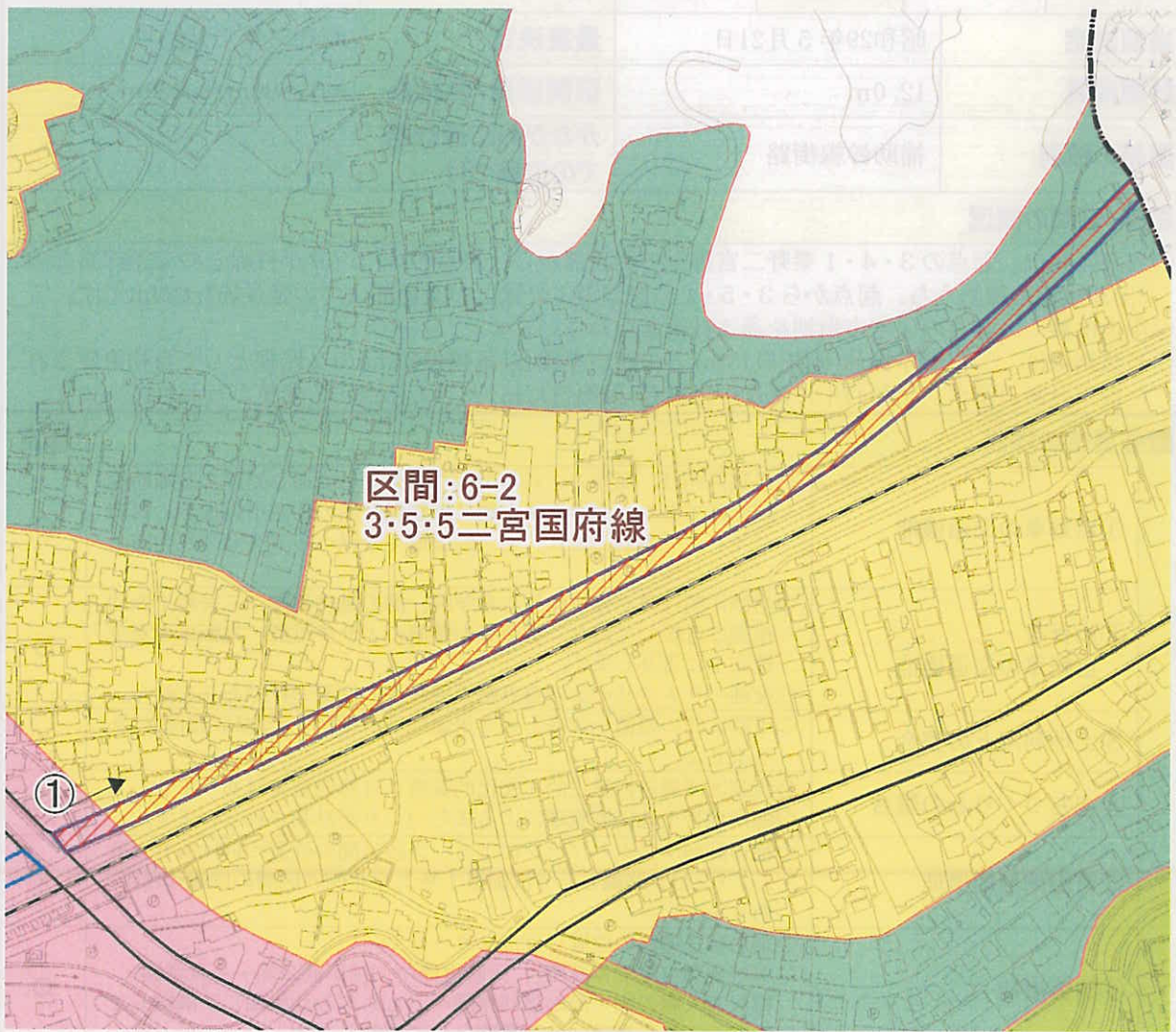


<現地写真②>



路線番号	6	区間番号	2	路線名	3・5・5二宮国府線
当初決定	昭和29年5月21日		最終決定	昭和62年12月10日	
計画幅員	12.0m		区間延長/全延長	約707m/990m	
道路の種別	補助幹線街路		かながわ交通計画での位置づけ	なし	
路線・区間の概況					
<p>○当該区間は、起点の3・5・3二宮駅北口線との交差部から、終点の大磯町行政界までの990mの路線のうち、3・4・1秦野二宮線との交差部から終点までの延長約707mです。</p> <p>○現道は無く、既存の住宅市街地を通る計画となっています。</p> <p>○当初決定以降、幅員や延長の変更はありません。</p>					
■必要性の検証					判定
①自動車の交通機能	◇当該区間は、秦野二宮線から大磯町へアクセスする補助幹線街路ですが、大磯町側で都市計画道路の決定がなく不連続となっているため、整備が完了しても、その効果は小さいと想定されます。 ◇また、当該区間の南側に並行している町道57号線についても、交通量は少なくなっています。				×
②歩行者・自転車の交通機能	◇当該区間周辺に、公共公益施設・自転車駐輪場はありません。 ◇交通バリアフリー法の重点整備地区への位置づけはありません。				×
③土地利用との整合	◇当該区間の整備を前提とした用途地域の指定や土地利用計画はありません。				×
④まちづくりとの整合	◇当該区間周辺に歴史的・文化的資産、自然的資産はありません。 ◇当該区間は、現道のない住宅地を通る計画ではありますが、JR東海道線沿いであるため、地域コミュニティに与える影響は少ないと考えられます。 ◇整備、開発及び保全の方針や都市計画マスタープランによる位置づけがあり、「まちづくり」の目標達成に寄与します。				○
⑤市街地形成機能	◇都市計画マスタープランによる位置づけがあり、「まちづくり」の目標達成に寄与します。				○
⑥防災機能	◇緊急輸送道路の位置づけはありません。 ◇近接する広域避難、一時避難所はありません。				×
⑦環境機能	◇緑の基本計画「街の緑」に位置づけがあり、沿道の緑化に寄与します。				○
⑧代替機能	◇当該区間の機能を代替する現道、道路の整備計画はありません。				○
⑨他事業との整合	◇当該区間と一体となった事業計画はありません。				×
■必要性の総合判断	<p>○当該区間は、環境機能を有しています。</p> <p>○当該区間は、整備を行ったとしても大磯町側に当該区間とつながる道路ネットワークが計画されておらず、整合性がとれないため大磯町との調整が必要となります。</p>				
■事業実施時期の検証	○既存の住宅市街地等を通る計画となっているため、土地所有者等との合意形成に時間を要します。				
■課題の整理と解決策	<p>○現道がなく、既存の住宅市街地を通る計画となっているため、建築物の移転等が必要となり、土地所有者・利用者の合意形成が必要となります。</p> <p>○当該区間の大磯町側において都市計画道路の不連続となっており、十分な整備効果を得るには、大磯町において新規道路を位置づけるよう調整が必要となります。なお、大磯町まちづくり基本計画において、当該区間と接続する構想路線の位置づけがあることから、今後の大磯町との協議結果により、検証内容の再検討を行う必要が生じる場合があります。</p>				
■検証結果	留保付き存続				

<区間図 6-2>



0 50 100 200 300m

	検討を行う区間		第一種低層住居専用地域		第二種住居地域
	見直し検討対象路線		第一種中高層住居専用地域		近隣商業地域
	付近の都市計画道路		第二種中高層住居専用地域		準工業地域
凡例			第一種住居地域		工業専用地域

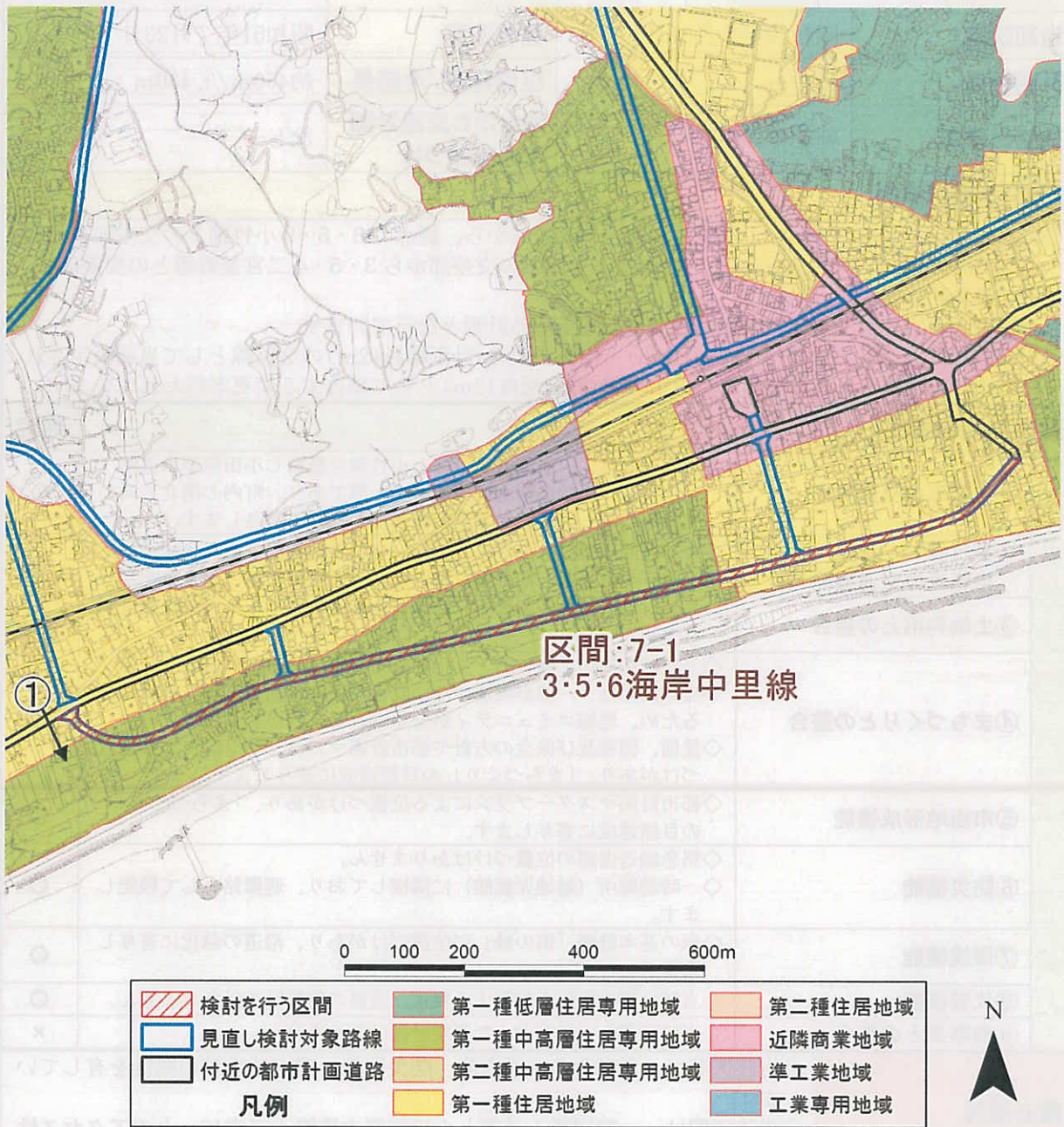


<現地写真①>



路線番号	7	区間番号	1	路線名	3・5・6海岸中里線
当初決定	昭和29年5月21日		最終決定	昭和51年7月23日	
計画幅員	12.0m		区間延長/全延長	約1,690m/3,430m	
道路の種別	補助幹線街路		かながわ交通計画での位置づけ	なし	
路線・区間の概況					
<p>○当該区間は、起点の3・4・1秦野二宮線との交差部から、終点の3・5・9小竹線との交差部までの3,430mの路線のうち、起点から3・5・1一般国道1号線との交差部までの延長約1,690mです。</p> <p>○現道は無く、既存の住宅市街地を通る計画となっています。</p> <p>○当該路線は、二宮海岸線(計画幅員18m)と山西中里線(計画幅員12m)の2路線として当初決定された都市計画道路が、昭和44年に海岸中里線(計画幅員12m)として結合する変更が行われています。</p>					
■必要性の検証					判定
①自動車の交通機能	◇当該区間は、海岸の住宅市街地で発生する交通を処理する補助幹線街路であり、海岸地帯土地区画整理区域の住宅市街地から西湘バイパス「西湘二宮IC」や一般国道1号線へのアクセス性の向上に寄与します。				○
②歩行者・自転車の交通機能	◇当該区間は町立体育館や心泉学園、海の星幼稚園、二宮めぐみ幼稚園に近接しており、歩道等の整備により歩行者・自転車の安全性向上に寄与します。 ◇交通バリアフリー法の重点整備地区への位置づけはありません。				○
③土地利用との整合	◇当該区間の整備を前提とした用途地域の指定や土地利用計画はありません。				×
④まちづくりとの整合	◇当該区間周辺に歴史的・文化的資産、自然的資産はありません。 ◇海岸地帯土地区画整理によるまちづくりが計画されています。				○
⑤市街地形成機能	◇都市計画マスタープランによる、当該区間の位置づけはありません。(なお、路線としては国道1号より北側の区間の位置づけがあります)				×
⑥防災機能	◇緊急輸送道路の位置づけはありません。 ◇広域避難(町立体育館)、一時避難所(袖が浦公園・心泉学園・梅沢老人憩の家・海の星幼稚園・二宮めぐみ幼稚園)に隣接しており、これら施設への避難路として機能します。				○
⑦環境機能	◇緑の基本計画「街の緑」に位置づけがあり、沿道の緑化に寄与します。				○
⑧代替機能	◇当該区間の機能を代替する現道、道路の整備計画はありません。				○
⑨他事業との整合	◇当該区間は、海岸地帯土地区画整理区域内に計画されており、土地区画整理事業と一体となった整備が必要となります。				○
■必要性の総合判断	<p>○当該区間は、自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能、防災機能等の機能を有しています。</p> <p>○ただし、海岸地帯土地区画整理区域内に計画されているため、土地区画整理事業と一体となった整備が必要となります。</p>				
■事業実施時期の検証	○土地区画整理事業と一体となった整備時期の検討に時間を要します。				
■課題の整理と解決策	<p>○海岸地帯土地区画整理区域内の既存の住宅市街地を通る計画となっており、土地区画整理事業と一体となった整備が必要となります。</p> <p>○隣接都市計画区域との不整合はありません。</p>				
■検証結果	留保付き存続				

<区間図 7-1>

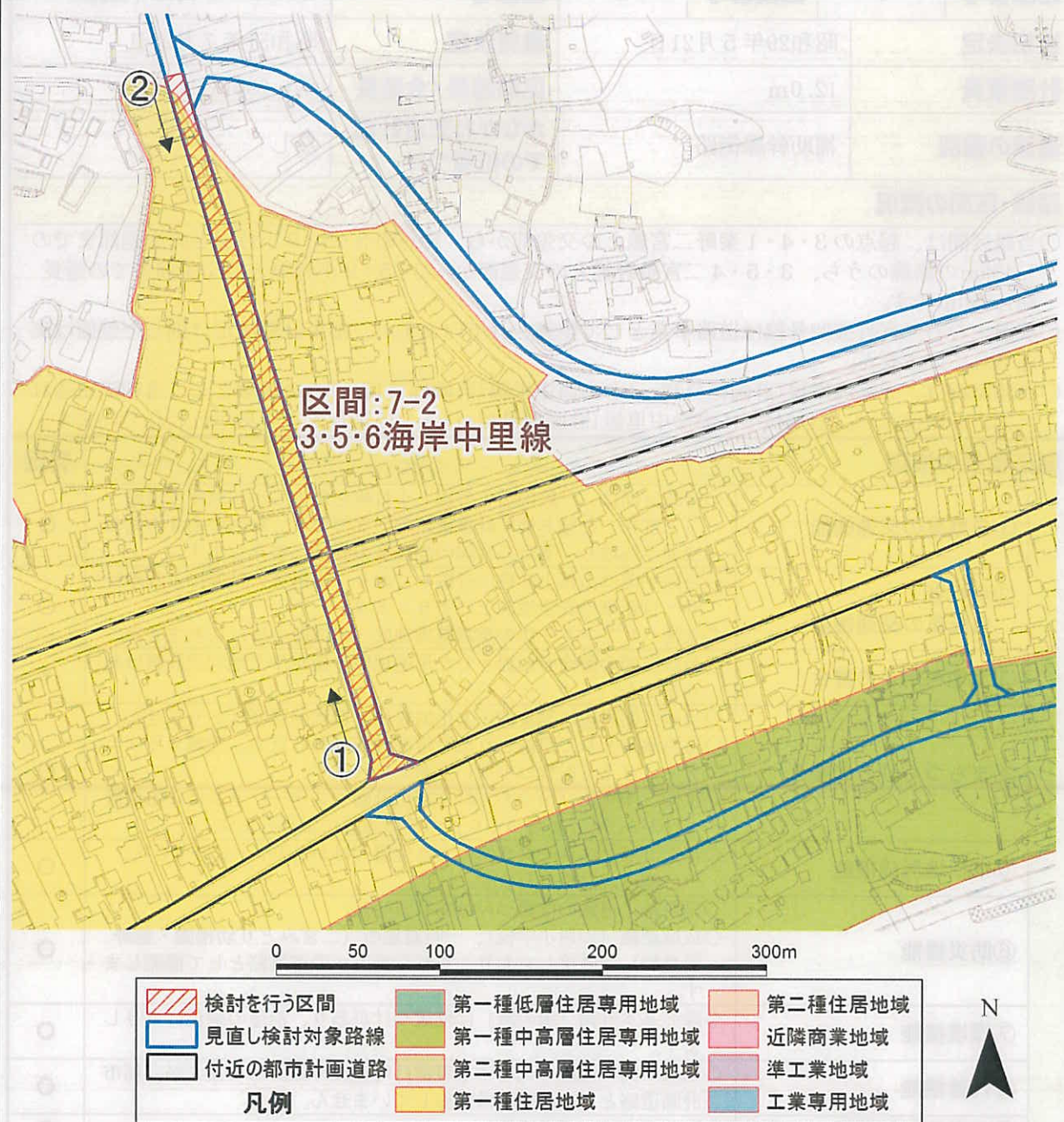


<現地写真①>



路線番号	7	区間番号	2	路線名	3・5・6 海岸中里線
当初決定	昭和29年 5 月21日		最終決定	昭和51年 7 月23日	
計画幅員	12.0m		区間延長/全延長	約450m/3,430m	
道路の種別	補助幹線街路		かながわ交通計画での位置づけ	なし	
路線・区間の概況					
<p>○当該区間は、起点の3・4・1 秦野二宮線との交差点から、終点の3・5・9 小竹線との交差点までの3,430mの路線のうち、3・5・1 一般国道1号線との交差点から3・5・4 二宮釜野線との交差点までの延長約450mです。</p> <p>○現道はありますが、一部で既存の住宅市街地を通る計画となっています。</p> <p>○当該路線は、二宮海岸線(計画幅員18m)と山西中里線(計画幅員12m)の2路線として当初決定された都市計画道路が、昭和44年に海岸中里線(計画幅員12m)として結合する変更が行われています。</p>					
■必要性の検証					判定
①自動車の交通機能	◇当該区間は、一般国道1号線と小竹線を経由し小田原厚木道路「二宮IC」を結ぶ補助幹線街路の一部であり、町内の南北方向の交通を処理し、秦野二宮線の混雑度の軽減に寄与します。				○
②歩行者・自転車の交通機能	◇当該区間周辺に、公共公益施設・自転車駐輪場はありません。 ◇交通バリアフリー法の重点整備地区への位置づけはありません。				×
③土地利用との整合	◇当該区間の整備を前提とした用途地域の指定や土地利用計画はありません。				×
④まちづくりとの整合	◇当該区間周辺に歴史的・文化的資産、自然的資産はありません。 ◇当該区間は、一部が現道のない既存の住宅市街地を通る計画であるため、地域コミュニティが分断される恐れがあります。 ◇整備、開発及び保全の方針や都市計画マスタープランによる位置づけがあり、「まちづくり」の目標達成に寄与します。				○
⑤市街地形成機能	◇都市計画マスタープランによる位置づけがあり、「まちづくり」の目標達成に寄与します。				○
⑥防災機能	◇緊急輸送道路の位置づけはありません。 ◇一時避難所(越地児童館)に隣接しており、避難路として機能します。				○
⑦環境機能	◇緑の基本計画「街の緑」に位置づけがあり、沿道の緑化に寄与します。				○
⑧代替機能	◇当該区間の機能を代替する現道、道路の整備計画はありません。				○
⑨他事業との整合	◇当該区間と一体となった事業計画はありません。				×
■必要性の総合判断	<p>○当該区間は、自動車の交通機能、防災機能、環境機能等の機能を有しています。</p> <p>○当該区間は、一般国道1号線と小田原厚木道路「二宮IC」とのアクセス性を向上させるとともに、町内の南北方向の交通を処理し、秦野二宮線の混雑度の軽減が期待できることから必要性が高いと判断できます。</p>				
■事業実施時期の検証	<p>○J R 東海道線と立体交差となるため、関係機関との調整に時間を要します。</p> <p>○区間の一部で既存の住宅市街地等を通る計画となっているため、土地所有者等との合意形成に時間を要します。</p>				
■課題の整理と解決策	<p>○J R 東海道線と立体交差となるため、関係機関との調整が必要となります。</p> <p>○区間の一部では現道がなく、既存の住宅市街地を通る計画となっているため、建築物の移転等が必要となり、土地所有者・利用者の合意形成が必要となります。</p> <p>○隣接都市計画区域との不整合はありません。</p>				
■検証結果	留保付き存続				

<区間図 7-2>



<現地写真①>

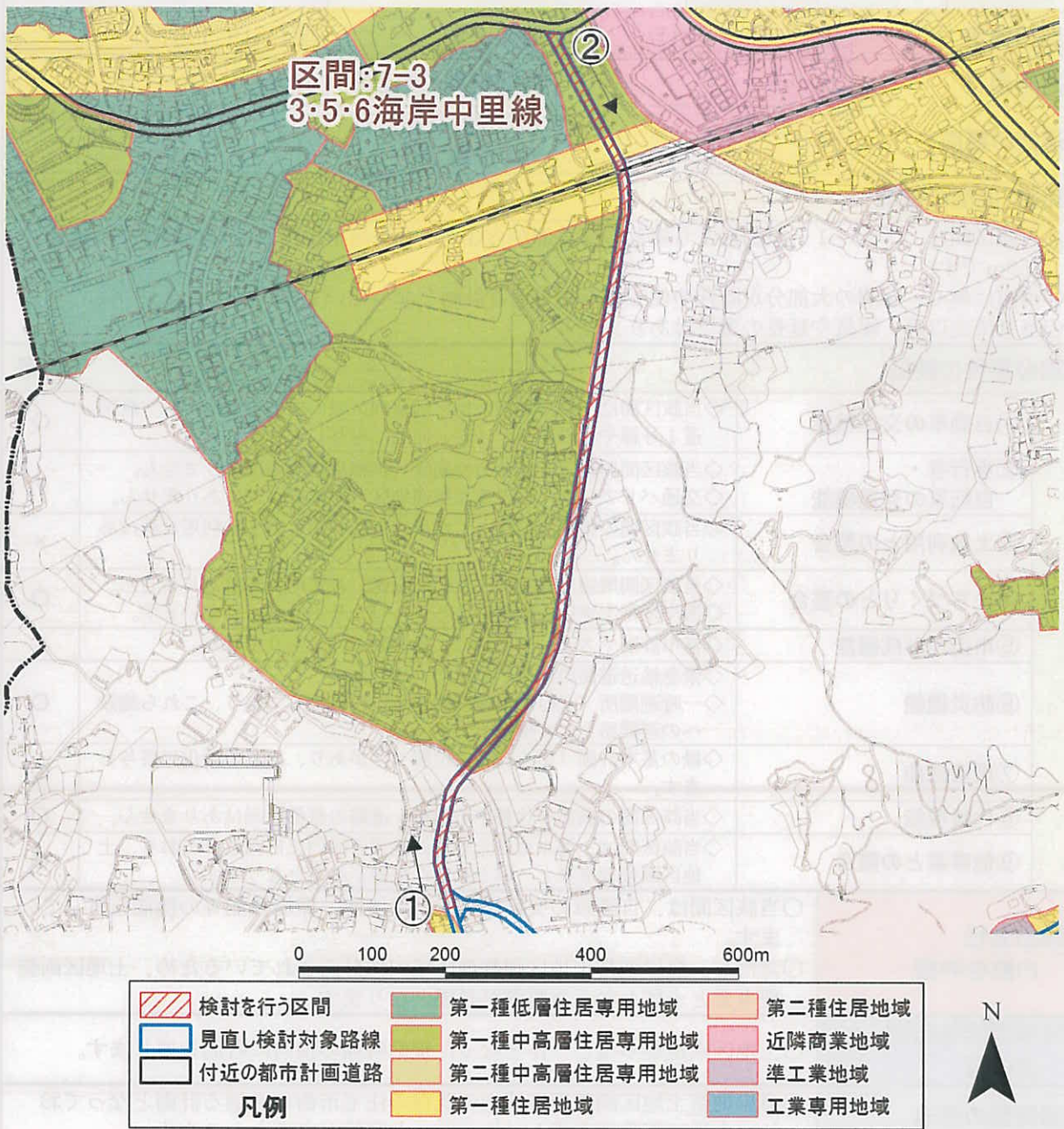


<現地写真②>



路線番号	7	区間番号	3	路線名	3・5・6海岸中里線
当初決定	昭和29年5月21日		最終決定	昭和51年7月23日	
計画幅員	12.0m		区間延長/全延長	約1,290m/3,430m	
道路の種別	補助幹線街路		かながわ交通計画での位置づけ	なし	
路線・区間の概況					
<p>○当該区間は、起点の3・4・1秦野二宮線との交差部から、終点の3・5・9小竹線との交差部までの3,430mの路線のうち、3・5・4二宮釜野線との交差部から3・5・9小竹線との交差部までの延長約1,290mです。</p> <p>○現道となる二宮町道32号線は道路事業として整備されていますが、都市計画決定に則した整備は実施されていません。</p> <p>○当該路線は、二宮海岸線(計画幅員18m)と山西中里線(計画幅員12m)の2路線として当初決定された都市計画道路が、昭和44年に海岸中里線(計画幅員12m)として結合する変更が行われています。</p>					
■必要性の検証					判定
①自動車の交通機能	◇当該区間は、一般国道1号線と小竹線を経由し小田原厚木道路「二宮IC」を結ぶ補助幹線街路の一部であり、町内の南北方向の交通を処理し、秦野二宮線の混雑度の軽減に寄与します。				○
②歩行者・自転車の交通機能	◇当該区間は山西小学校に近接しており、歩道等の整備により歩行者・自転車の安全性向上に寄与します。 ◇交通バリアフリー法の重点整備地区への位置づけはありません。				○
③土地利用との整合	◇当該区間の整備を前提とした用途地域の指定や土地利用計画はありません。				×
④まちづくりとの整合	◇当該区間周辺に歴史的・文化的資産、自然的資産はありません。 ◇道路事業として整備された町道32号線があるため、地域コミュニティに与える影響は少ないと考えられます。 ◇整備、開発及び保全の方針や都市計画マスタープランによる位置づけがあり、「まちづくり」の目標達成に寄与します。				○
⑤市街地形成機能	◇都市計画マスタープランによる位置づけがあり、「まちづくり」の目標達成に寄与します。				○
⑥防災機能	◇緊急輸送道路の位置づけはありません。 ◇広域避難(山西小学校)、一時避難所(二宮みどり幼稚園・釜野児童館)に隣接しており、これら施設への避難路として機能します。				○
⑦環境機能	◇緑の基本計画「街の緑」に位置づけがあり、沿道の緑化に寄与します。				○
⑧代替機能	◇当該区間の機能を代替する現道は町道32号線がありますが、都市計画道路としての整備は実施していません。				○
⑨他事業との整合	◇当該区間は、道路事業として整備されています。				○
■必要性の総合判断	<p>○当該区間は、自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能、防災機能等の機能を有しています。</p> <p>○当該区間は、一般国道1号線と小田原厚木道路「二宮IC」とのアクセス性を向上させるとともに、町内の南北方向の交通を処理し、秦野二宮線の混雑度の軽減が期待できることから必要性が高いと判断できます。</p>				
■事業実施時期の検証	○道路事業として整備された町道32号線を活用した整備を実施するためには、線形の見直しの検討に時間を要します。				
■課題の整理と解決策	<p>○町道32号線を活用した整備を実施するためには、線形の見直しを検討する必要があります。</p> <p>○隣接都市計画区域との不整合はありません。</p>				
■検証結果	留保付き存続				

<区間図 7-3>



<現地写真①>



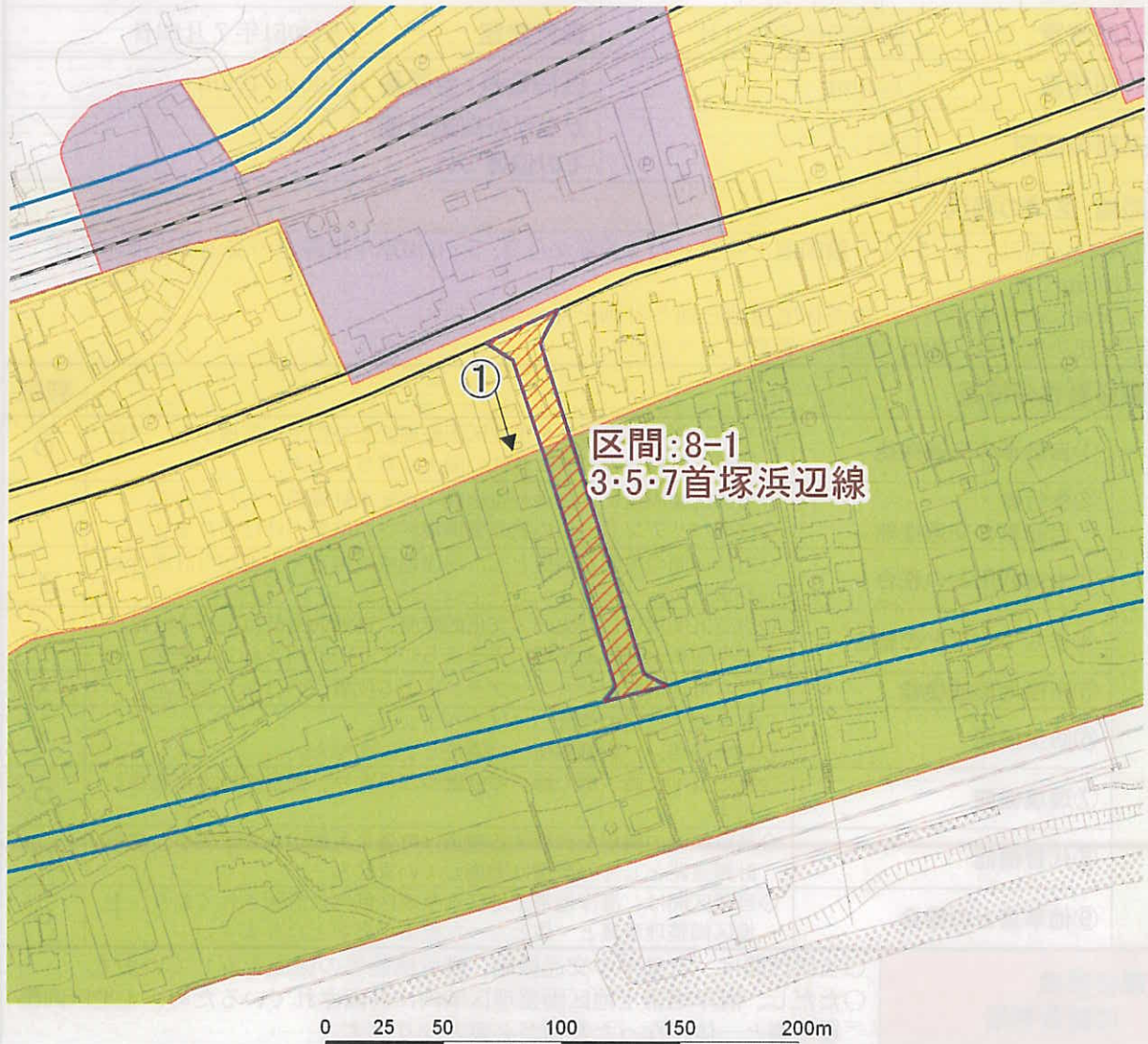
<現地写真②>



<カルテ 9>

路線番号	8	区間番号	1	路線名	3・5・7首塚浜辺線
当初決定	昭和29年5月21日		最終決定	昭和51年7月23日	
計画幅員	12.0m		区間延長/全延長	150m/150m	
道路の種別	なし		かながわ交通計画での位置づけ	なし	
路線・区間の概況					
<p>○当該区間は、3・5・1一般国道1号線との交差部から3・5・6海岸中里線との交差部までの延長150mです。</p> <p>○現道は無く、区間の大部分が既存の住宅市街地を通る計画となっています。</p> <p>○当初決定以降、幅員や延長の変更はありません。</p>					
■必要性の検証					判定
①自動車の交通機能	◇当該区間は、海岸地帯土地区画整理区域の住宅市街地から一般国道1号線やへのアクセス性の向上に寄与します。				○
②歩行者・自転車の交通機能	◇当該区間周辺に、公共公益施設・自転車駐輪場はありません。 ◇交通バリアフリー法の重点整備地区への位置づけはありません。				×
③土地利用との整合	◇当該区間の整備を前提とした用途地域の指定や土地利用計画はありません。				×
④まちづくりとの整合	◇当該区間周辺に歴史的・文化的資産、自然的資産はありません。 ◇海岸地帯土地区画整理によるまちづくりが計画されています。				○
⑤市街地形成機能	◇都市計画マスタープランによる位置づけはありません。				×
⑥防災機能	◇緊急輸送道路の位置づけはありません。 ◇一時避難所（(株)藤田電機製作所）に隣接しており、これら施設への避難路として機能します。				○
⑦環境機能	◇緑の基本計画「街の緑」に位置づけがあり、沿道の緑化に寄与します。				○
⑧代替機能	◇当該区間の機能を代替する現道、道路の整備計画はありません。				○
⑨他事業との整合	◇当該区間は、海岸地帯土地区画整理区域内に計画されており、土地区画整理事業と一体となった整備が必要となります。				○
■必要性の総合判断	<p>○当該区間は、自動車の交通機能、防災機能、環境機能等の機能を有しています。</p> <p>○ただし、海岸地帯土地区画整理区域内に計画されているため、土地区画整理事業と一体となった整備が必要となります。</p>				
■事業実施時期の検証	○土地区画整理事業と一体となった整備時期の検討に時間を要します。				
■課題の整理と解決策	<p>○海岸地帯土地区画整理区域内の既存の住宅市街地を通る計画となっており、土地区画整理事業と一体となった整備が必要となります。</p> <p>○隣接都市計画区域との不整合はありません。</p>				
■検証結果	留保付き存続				

<区間図 8-1>



	検討を行う区間		第一種低層住居専用地域		第二種住居地域
	見直し検討対象路線		第一種中高層住居専用地域		近隣商業地域
	付近の都市計画道路		第二種中高層住居専用地域		準工業地域
凡例			第一種住居地域		工業専用地域

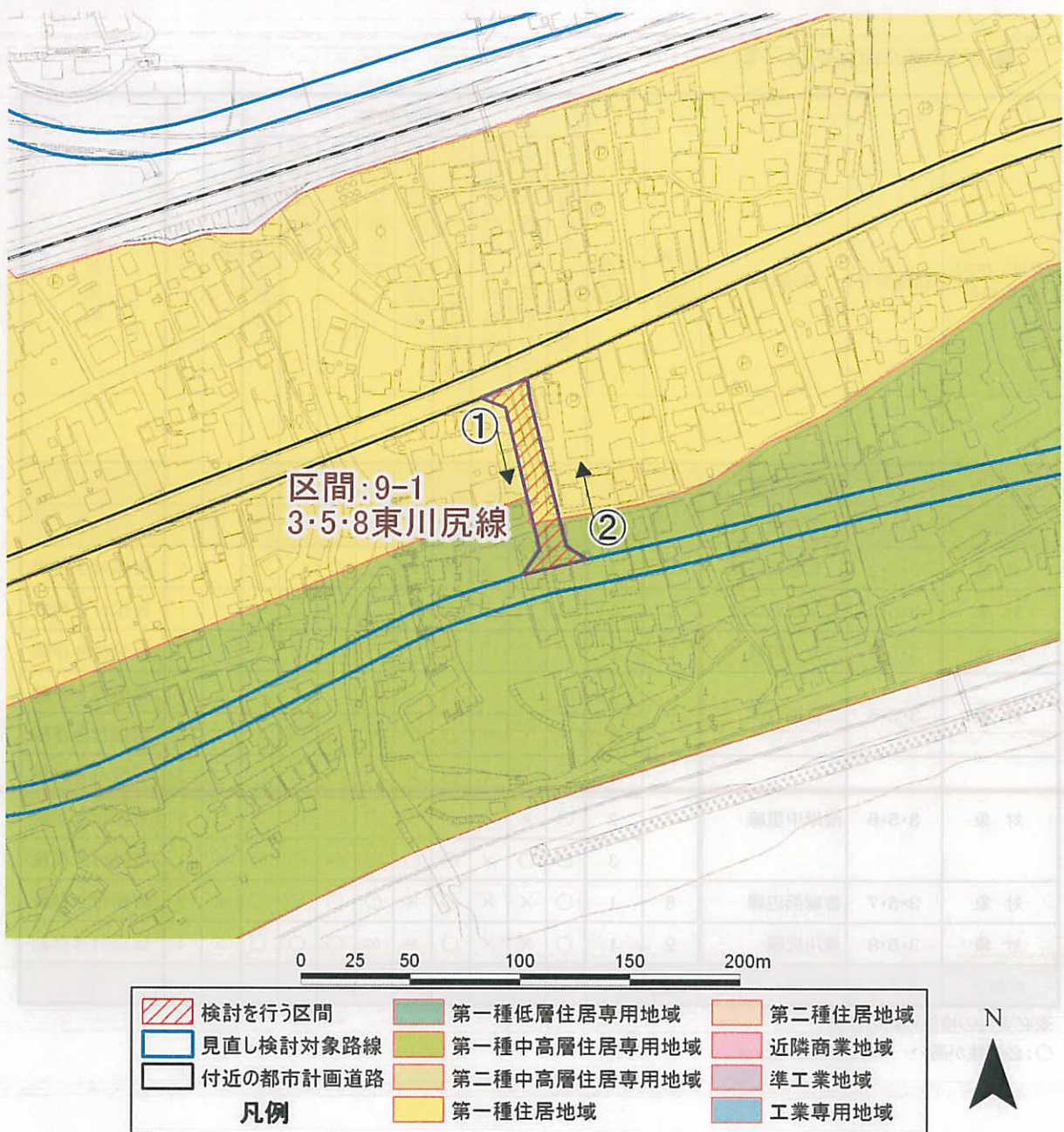


<現地写真①>



路線番号	9	区間番号	1	路線名	3・5・8東川尻線
当初決定	昭和29年5月21日		最終決定	昭和51年7月23日	
計画幅員	12.0m		区間延長/全延長	100m/100m	
道路の種別	なし		かながわ交通計画での位置づけ	なし	
路線・区間の概況					
<p>○当該区間は、3・5・1一般国道1号線との交差部から3・5・6海岸中里線との交差部までの延長100mです。</p> <p>○現道はありますが、一部が住宅用地を通る計画となっています。</p> <p>○当初決定以降、幅員や延長の変更はありません。</p>					
■必要性の検証					判定
①自動車の交通機能	◇当該区間は、海岸地帯土地区画整理区域の住宅市街地から、一般国道1号線へのアクセス性の向上に寄与します。				○
②歩行者・自転車の交通機能	◇当該区間周辺に、公共公益施設・自転車駐輪場はありません。 ◇交通バリアフリー法の重点整備地区への位置づけはありません。				×
③土地利用との整合	◇当該区間の整備を前提とした用途地域の指定や土地利用計画はありません。				×
④まちづくりとの整合	◇当該区間周辺に歴史的・文化的資産、自然的資産はありません。 ◇海岸地帯土地区画整理によるまちづくりが計画されています。				○
⑤市街地形成機能	◇二宮町都市計画マスタープランによる位置づけはありません。				×
⑥防災機能	◇緊急輸送道路の位置づけはありません。 ◇広域避難、一時避難所へは隣接していません。				×
⑦環境機能	◇緑の基本計画「街の緑」に位置づけがあり、沿道の緑化に寄与します。				○
⑧代替機能	◇当該区間の機能を代替する現道は町道7号線がありますが、都市計画道路としての整備は実施していません。				○
⑨他事業との整合	◇当該区間は、海岸地帯土地区画整理区域内に計画されており、土地区画整理事業と一体となった整備が必要となります。				○
■必要性の総合判断	<p>○当該区間は、自動車の交通機能、環境機能等の機能を有しています。</p> <p>○ただし、海岸地帯土地区画整理区域内に計画されているため、土地区画整理事業と一体となった整備が必要となります。</p>				
■事業実施時期の検証	○土地区画整理事業と一体となった整備時期の検討に時間を要します。				
■課題の整理と解決策	<p>○海岸地帯土地区画整理区域内の既存の住宅市街地を通る計画となっており、土地区画整理事業と一体となった整備が必要となります。</p> <p>○隣接都市計画区域との不整合はありません。</p>				
■検証結果	留保付き存続				

<区間図 9-1>



<現地写真①>



<現地写真②>



(9) 検証のまとめ

見直し検討対象路線7路線、10区間の検証結果は、以下のとおりです。

■表 路線の検証結果一覧

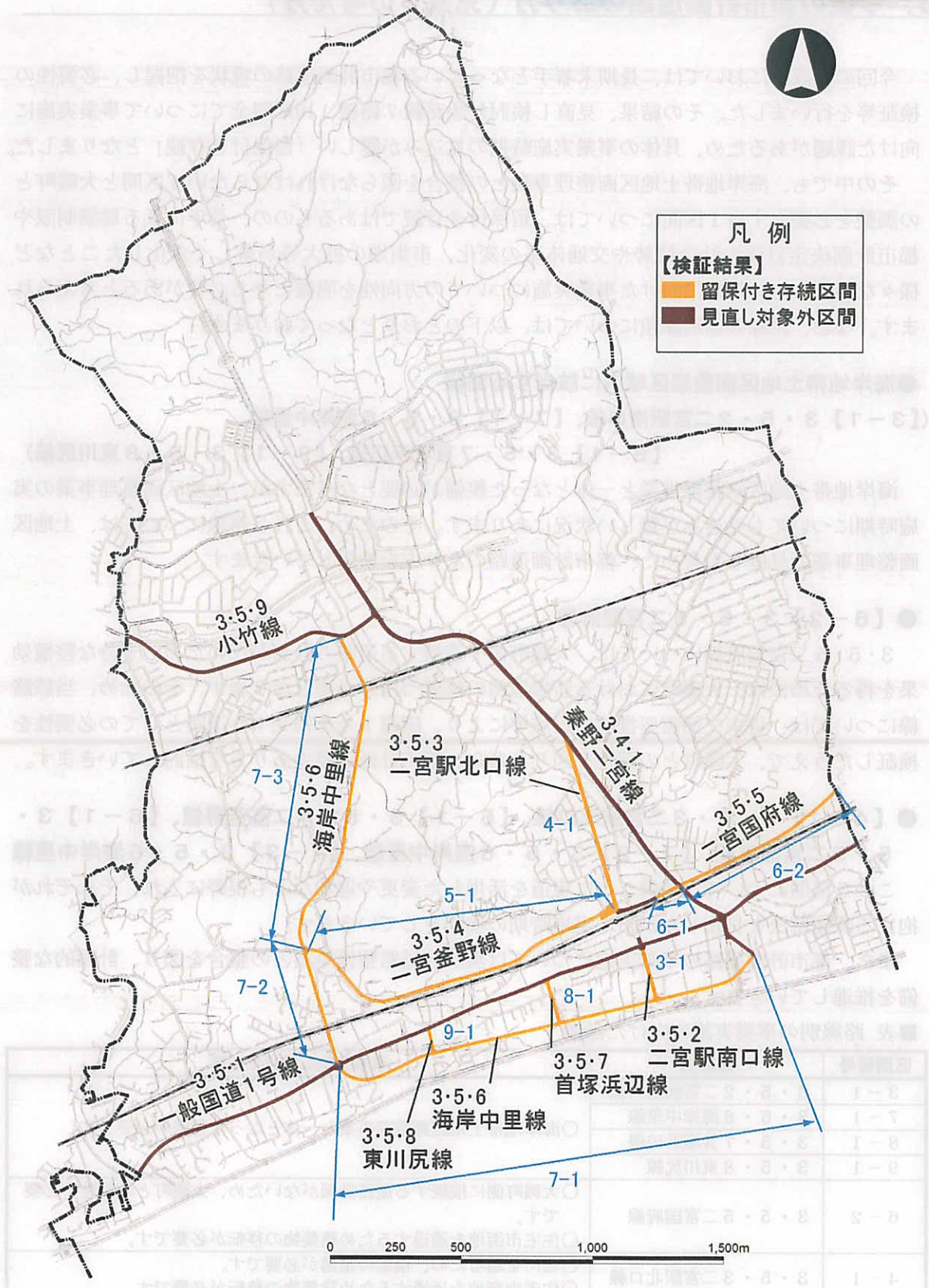
見直し検討対象路線	路線番号	路線名称	路線通し番号	区間番号	必要性の検証									総数(○)	総数(×)	検証結果
					①自動車 の交通機能	②歩行者・ 自転車 の交通機能	③土地 利用との 整合	④まち づくり との整合	⑤市街 地形成 機能	⑥防災 機能	⑦環境 機能	⑧代替 機能	⑨他事 業との 整合			
対象外	3・4・1	秦野二宮線	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
対象外	3・5・1	一般国道1号線	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
対象	3・5・2	二宮駅南口線	3	1	○	○	×	○	×	○	○	○	○	7	2	留保付き存続
対象	3・5・3	二宮駅北口線	4	1	○	○	○	○	○	○	○	×	×	8	1	留保付き存続
対象	3・5・4	二宮釜野線	5	1	○	○	○	○	○	○	○	×	×	7	2	留保付き存続
対象	3・5・5	二宮国府線	6	1	○	○	×	○	○	×	○	×	×	5	4	留保付き存続
				2	×	×	×	○	○	×	○	○	×	4	5	留保付き存続
対象	3・5・6	海岸中里線	7	1	○	○	×	○	×	○	○	○	○	7	2	留保付き存続
				2	○	×	×	○	○	○	○	○	×	6	3	留保付き存続
				3	○	○	×	○	○	○	○	○	○	8	1	留保付き存続
対象	3・5・7	首塚浜辺線	8	1	○	×	×	○	×	○	○	○	6	3	留保付き存続	
対象	3・5・8	東川尻線	9	1	○	×	×	○	×	×	○	○	5	4	留保付き存続	
対象外	3・5・9	小竹線	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

※必要性の検証の判定結果

○:必要性が高い ×:必要性が低い



凡例
【検証結果】
 留保付き存続区間
 見直し対象外区間



■ 図 路線の検証結果

5. 今後の都市計画道路のあり方（見直しの考え方）

今回の見直しにおいては、長期未着手となっている都市計画道路の現状を把握し、必要性の検証等を行いました。その結果、見直し検討対象路線7路線、10区間全てについて事業実施に向けた課題があるため、具体の事業実施時期の見込みが難しい「留保付き存続」となりました。

その中でも、海岸地帯土地区画整理事業との整合を図らなければならない4区間と大磯町との調整を必要とする1区間については、留保付き存続ではあるものの、長年に亘る建築制限や都市計画決定以降の社会情勢や交通体系の変化、市街地の拡大等が著しく変化したことなど様々な要因から、将来に向けた事業実施についての方角性を明確にする必要があると考えられます。なお、路線の個別課題については、以下のとおりとなっております。

●海岸地帯土地区画整理区域内に該当する路線

【3-1】3・5・2二宮駅南口線、【7-1】3・5・6海岸中里線、

【8-1】3・5・7首塚浜辺線、【9-1】3・5・8東川尻線）

海岸地帯土地区画整理事業と一体となった整備が必要となりますが、土地区画整理事業の実施時期についても見込みが難しい状況にあります。そのため、これら路線については、土地区画整理事業の見直しも含めた、都市計画道路のあり方を検討していきます。

●【6-2】3・5・5二宮国府線

3・5・5二宮国府線については、大磯町側で連続する道路の計画がないため、十分な整備効果を得るためには、大磯町における新規道路の位置づけが必要となります。そのため、当該路線については、将来交通需要推計の実施等により、国道1号を補完する道路としての必要性を検証したうえで、大磯町との調整を図りながら、都市計画道路のあり方を検討していきます。

●【4-1】3・5・3二宮駅北口線、【5-1】3・5・4二宮釜野線、【6-1】3・5・5二宮国府線、【7-2】3・5・6海岸中里線、【7-3】3・5・6海岸中里線

この5区間については路線ごとに現道を活用した変更や追加なども視野に入れ、それぞれが抱える課題解決を目指しながら、実施時期の検討をしていきます。

また、都市計画道路の事業実施については現状の道路整備事業との整合を図り、計画的な整備を推進していきます。

■表 路線別の事業実施に向けた課題

区間番号	路線名	事業実施に向けた課題
3-1	3・5・2二宮駅南口線	○海岸地帯土地区画整理事業と一体となった整備が必要です。
7-1	3・5・6海岸中里線	
8-1	3・5・7首塚浜辺線	
9-1	3・5・8東川尻線	
6-2	3・5・5二宮国府線	○大磯町側に接続する道路計画がないため、大磯町との調整が必要です。 ○住宅市街地を通過するため建築物の移転が必要です。
4-1	3・5・3二宮駅北口線	○葛川を通るため、橋梁の整備が必要です。 ○住宅市街地を通過するため建築物の移転が必要です。
5-1	3・5・4二宮釜野線	○現道を活用するため線形の見直しが必要です。 ○住宅市街地を通過するため建築物の移転が必要です。
6-1	3・5・5二宮国府線	○現道を活用するため線形の見直しが必要です。
7-2	3・5・6海岸中里線	○JR東海道線との立体交差が必要です。 ○住宅市街地を通過するため建築物の移転が必要です。
7-3	3・5・6海岸中里線	○現道を活用するため線形の見直しが必要です。