

都市計画道路の検証結果

平成 25 年 3 月

伊 勢 原 市

～ 目 次 ～

1	はじめに	・・・・・・・・・・	P	1
2	都市計画道路とは			
	(1) 都市計画道路の機能	・・・・・・・・・・	P	1
	(2) 都市計画決定の効果	・・・・・・・・・・	P	2
	(3) 伊勢原市の都市計画道路	・・・・・・・・・・	P	3
3	検証にあたっての基本的な考え方	・・・・・・・・・・	P	5
	(1) ステップ1 対象路線の選定	・・・・・・・・・・	P	6
	(2) ステップ2 必要性の検証	・・・・・・・・・・	P	7
	(3) ステップ3 事業実施における課題整理	・・・・・・・・・・	P	8
	(4) ステップ4 交通量の検証	・・・・・・・・・・	P	8
4	検証結果	・・・・・・・・・・	P	8
	各路線別カルテ	・・・・・・・・・・	P	9

1 はじめに

都市計画道路は、自動車の交通機能だけではなく、歩行者や自転車の移動空間として、また、災害時における緊急輸送路として、さらには、街路樹などによる緑化やシンボルロードとしての景観形成など、多様な機能を有しています。

本市の都市計画道路は、23 路線、総延長約 61km が都市計画決定されています。このうち、市域において主要なネットワークを構築する路線や、駅などの拠点へのアクセス機能を有する路線などについて優先的、重点的に整備が進められ、成長する都市・いせはらの骨格を形成してきました。一方で、都市計画決定後、長期間にわたり建設事業に着手されず、未整備のままの区間を抱える都市計画道路もあります。

こうした道路が計画された当時の状況と異なり、産業構造の変化や人口減少社会の到来など、社会経済状況は大きく変化しています。こうした状況をふまえ、長期間未着手となっている都市計画道路を対象として、期待される道路機能や整備効果など様々な角度から、現在の道路計画について評価し、課題の整理を行いながら、改めて、その必要性等について検証することとしました。

検証作業は、神奈川県が平成 17 年度に策定した「都市計画道路見直しのガイドライン」を基に、評価指標や作業手順を定め、実施しました。

2 都市計画道路とは

(1) 都市計画道路の機能

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安心で安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。

表－1 道路の機能

機能の区分			内 容
①交通機能	通行機能		人や物資の移動の通行空間としての機能
	沿道利用機能		沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能
②空間機能	都市環境機能		景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通機関の導入空間機能	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通機関の導入のための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
		道路付属物のための空間	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する
	街区形成機能		一定規模の宅地を区画する街区形成
	生活空間		人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間

出典：実務者のための新都市計画マニュアルⅡ

都市計画道路は、その機能に応じて表－２に示すような種別に分類されます。

表－２ 都市計画道路の分類と機能

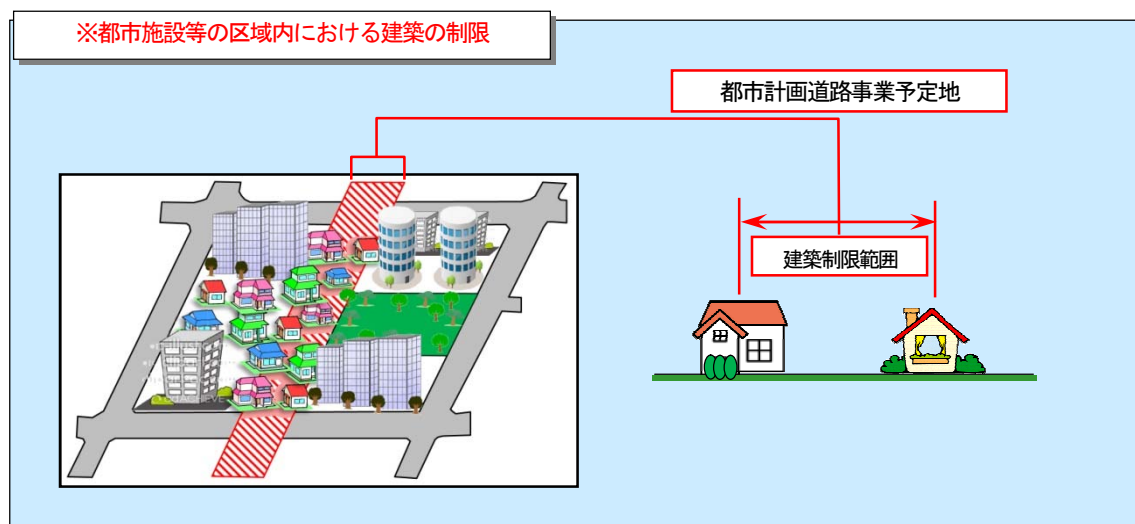
道路の区分		道路の機能等
自動車専用道路		都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する。
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の自動車交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。また、街区や宅地の外郭を形成する、日常に密着した道路である。
特殊街路		自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路である。 ①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専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ③主として路面電車の交通の用に供する道路

出典：実務者のための新都市計画マニュアルⅡ

（２）都市計画決定の効果

都市計画道路は、大規模な道路が多く、整備費用も多額になることから、計画を立ててすぐに事業化することは難しく、優先度が高いものから計画的に整備しています。

そのため、都市計画道路が計画されている場所では、将来的に道路整備が円滑に進むように、建物の建築に際して一定の制限がかかっています。



建物が建てられるのは、木造、鉄骨造などの３階建てまでで、かつ、地階を有しないこと、また、主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造などで、将来道路整備がおこなわれるときには移転や撤去が容易にできることが条件となります。

(3) 伊勢原市の都市計画道路

伊勢原市の都市計画道路のうち、自動車専用道路と区画街路を除く幹線街路について整理を行います。幹線街路は、総延長が 43.12km となっています。これらのうち、改良済と概成済を合わせた整備済み延長は、30.3km で全体の 70.3%となっています。なお、未着手延長は、8.985km で全体の 20.8%となっています。

表－3 伊勢原市の整備状況別都市計画道路延長

整備状況	延長(km)	比率
改良済	21.316km	49.4%
概成済	9.009km	20.9%
事業中	3.81km	8.8%
未着手	8.985km	20.8%
合計	43.12km	100.0%

※改良済みとは・・・

計画幅員のとおりの道路用地が確保され、一般の通行の用に供されている区間

※概成済みとは・・・

整備済以外の区間のうち計画幅員の概ね 2/3 以上の幅員を有する区間

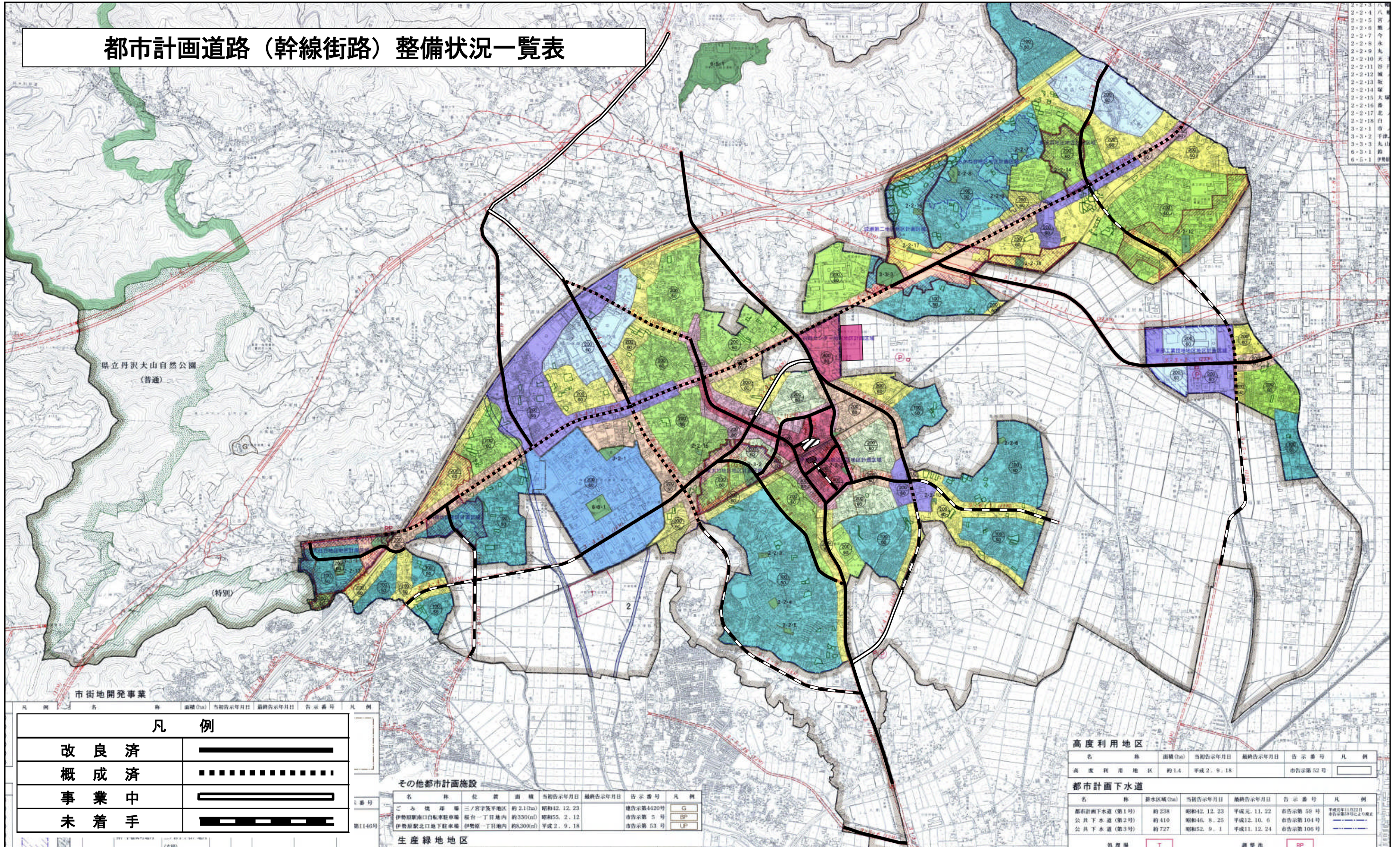
伊勢原市の都市計画道路のうち幹線街路は、19 路線あります。このうち、都市計画決定後 20 年以上、経過したもので、未着手区間のある路線は 8 路線となっています。(表－4)

表－4 都市計画道路（幹線道路）の整備状況一覧

名 称	延長 (km)	都市計画 決定年月日 (当初)	都市計画 決定年月日 (最終変更)	整備状況延長 (km)				整備率
				整備済		未整備		
				改良済	概成済	事業中	未着手	
3・3・1 横浜伊勢原線	2.730	S48. 9. 28	H12. 11. 28	2.730	－	－	－	100.0%
3・4・1 国道246号線	6.950	S32. 12. 26	S46. 9. 7	0.839	6.111	－	－	100.0%
3・4・2 大句石倉線	4.940	S39. 3. 7	S46. 9. 7	1.060	1.100	0.680	2.100	43.7%
3・4・3 西富岡馬渡線	4.030	S39. 3. 7	S57. 10. 5	2.292	0.158	0.650	0.930	60.8%
3・4・4 田中笠窪線	3.630	S45. 12. 22	S45. 12. 22	1.696	－	0.600	1.334	46.7%
3・4・5 平塚伊勢原線	4.800	S21. 8. 27	S57. 5. 25	3.800	1.000	－	－	100.0%
3・4・6 上粕屋南金目線	1.180	S58. 8. 26		0.180	－	－	1.000	15.3%
3・4・7 伊勢原駅前線	0.300	S39. 3. 17	H 2. 9. 18	0.139	－	－	0.161	46.3%
3・4・8 伊勢原南駅前線	0.290	S29. 5. 31	H 2. 9. 18	－	－	－	0.290	0.0%
3・4・9 牛塚下原線	0.320	S29. 5. 31	H 2. 9. 18	0.320	－	－	－	100.0%
3・4・10 西富岡石倉線	1.880	H 8. 6. 11		－	－	1.880	－	0.0%
3・5・1 坪ノ内串橋線	0.820	S58. 9. 1		0.820	－	－	－	100.0%
3・5・2 上粕屋南金目線	1.810	S46. 8. 25	H 8. 6. 11	1.810	－	－	－	100.0%
3・5・3 石田小稲葉線	4.170	S39. 3. 7	S61. 8. 25	1.410	0.590	－	2.170	48.0%
3・5・4 中原千津線	0.810	S46. 8. 25		0.810	－	－	－	100.0%
3・5・5 鷺田市場線	1.360	S46. 8. 25	S58. 2. 28	1.310	0.050	－	－	100.0%
3・5・6 大句丸島線	0.480	S49. 9. 2		0.480	－	－	－	100.0%
3・6・2 金山沼目線	0.770	S29. 5. 31	S46. 8. 25	0.770	－	－	－	100.0%
3・6・3 伊勢原大田線	1.850	S29. 5. 31	S46. 8. 25	0.850	－	－	1.000	45.9%
合計 19 路線	43.120			21.316	9.009	3.810	8.985	70.3%

※網掛け部は未着手区間がある路線

図－１ 都市計画道路（幹線街路）整備状況一覧表



3 検証にあたっての基本的な考え方

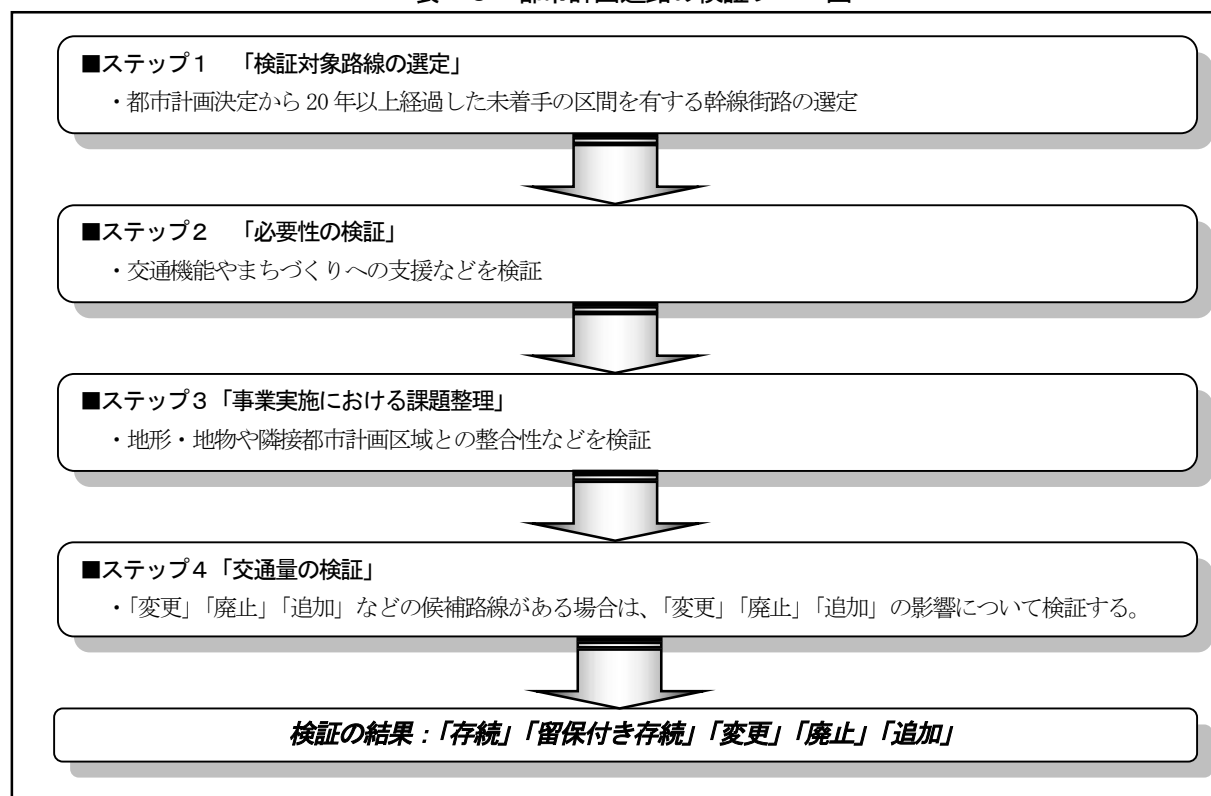
神奈川県における交通計画の基本方針である「かながわ交通計画」や都市計画の目標や基本方針となる「伊勢原市都市マスタープラン」、「伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等の計画との整合性などを検証した上で、表－５に示す区分により「存続する」路線・区間や「変更する」路線・区間などを明確にします。

検証の進め方は、平成 17 年度に神奈川県が作成した「都市計画道路の見直しのガイドライン」を参考に表－６に示すフローにより行います。

表－５ 検証結果の区分

存続	必要性が高く、事業の実施時期等が明確なもの
留保付き存続	必要性は高いが、事業の実施の見通しが明らかにできないもの
変更	現計画の線形や幅員等の変更が必要なもの
廃止	道路計画の必要性が低下したもの
追加	新たに計画する必要があるもの

表－６ 都市計画道路の検証フロー図



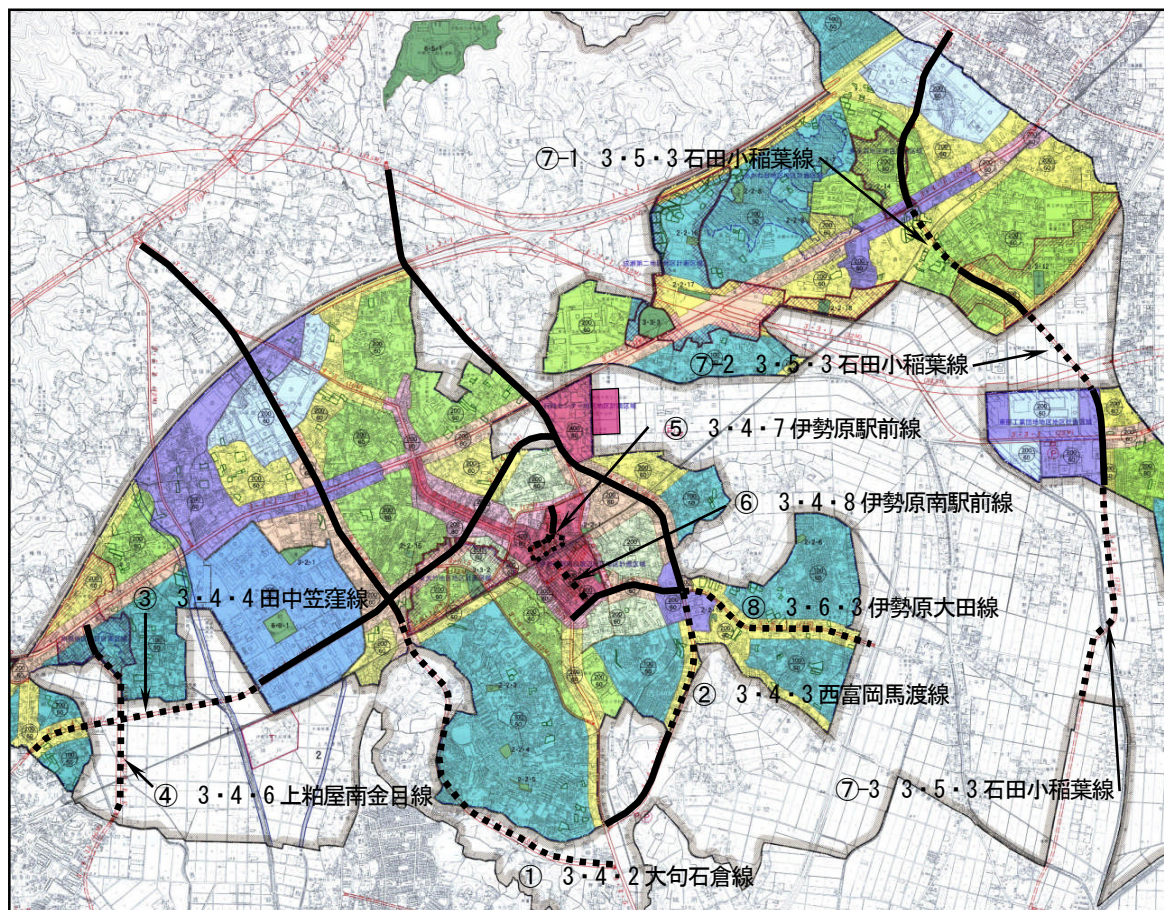
(1) ステップ1 検証対象路線の選定

都市計画道路（幹線街路）19 路線のうち、計画決定後 20 年以上経過しているもので、未着手の区間を有する 8 路線（10 区間）を対象路線として選定しました。（表－7）

表－7 見直し対象路線

名称	延長 (km)	都市計画決 定年月日	整備状況延長 (km)				整備率	検証区間 (図-2)
			整備済		未整備			
			整備済	概成済	事業中	未着手		
3・4・2 大句石倉線	4.94	S39. 3. 7	1.060	1.100	0.680	2.100	43.7%	①
3・4・3 西富岡馬渡線	4.03	S39. 3. 7	2.292	0.158	0.650	0.930	60.8%	②
3・4・4 田中笠窪線	3.63	S45.12.22	1.696	－	0.600	1.334	46.7%	③
3・4・6 上粕屋南金目線	1.18	S58. 8.26	0.180	－	－	1.000	15.3%	④
3・4・7 伊勢原駅前線	0.30	S39. 3.17	0.139	－	－	0.161	46.3%	⑤
3・4・8 伊勢原南駅前線	0.29	S29. 5.31	－	－	－	0.290	0.0%	⑥
3・5・3 石田小稲葉線	4.17	S39. 3. 7	1.410	0.590	－	2.170	48.0%	⑦-1～⑦-3
3・6・3 伊勢原大田線	1.85	S29. 5.31	0.850	－	－	1.000	45.9%	⑧
合計 8 路線	20.39		7.627	1.85	1.930	8.985	46.5%	10 区間

図－2 都市計画道路の検証区間



(2) ステップ2 必要性の検証

表－8に示す検証項目に照らし、路線の必要性について検証を行いました。

表－8 必要性の検証項目

	評 価 の 考 え 方
A 自動車の交通機能	自動車の交通機能の観点から、次の項目に該当する路線は必要性が高いと評価します。 ・ 神奈川県の広域的な交通計画である「かながわ交通計画」に位置づけられている路線 ・ 「伊勢原市都市マスタープラン」や「伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において幹線街路として位置づけられている路線 ・ 混雑度の高い道路や交差点のバイパス機能を有する路線、踏切や交差点の立体化が図られる路線 ・ 沿道アクセスを必要とする商業系又は工業系用途地域内に計画されている路線 ・ 整備することで、路線バスなど公共交通の利便性を高める路線 ・ 整備することで、駅やインターチェンジ、産業拠点などへのアクセス性が向上する路線
B 歩行者・自転車の交通機能	歩行者・自転車の交通機能の観点から、次の項目に該当する路線は必要性が高いと評価します。 ・ 歩行者や自転車の交通量が多いと見込まれる路線 ・ 「伊勢原市交通バリアフリー基本構想」で特定経路、準特定経路に位置づけられている路線 ・ 警察庁と国土交通省が指定した「あんしん歩行エリア」内に計画されている路線
C まちづくりへの支援	まちづくりへの支援の観点から、次の項目に該当する路線は必要性が高いと評価します。 ・ 土地区画整理事業などの開発事業と一体的に計画されている路線 ・ 地域間の連絡性や一体性などが強まり、相互の交流や連携が期待される路線 ・ 道路整備による地域の分断、コミュニティへの著しい影響を及ぼす路線でないこと ・ 保全を目的とした歴史的・文化的・自然的資産に著しい影響を及ぼす路線でないこと
D 防災機能	防災機能の観点から、次の項目に該当する路線は必要性が高いと評価します。 ・ 伊勢原市地域防災計画に定める緊急輸送路に位置づけられている路線 ・ 伊勢原市地域防災計画に定める広域避難場所等へアクセスする路線 ・ 木造家屋の密集地など災害の危険性が高い地区の防災性向上に寄与する路線 ・ 消防活動困難地域の解消など災害対策の諸活動などに有効な空間として確保される路線
E 環境機能	環境機能の観点から、次の項目に該当する路線は必要性が高いと評価します。 ・ 周辺の混雑度の高い道路の大気汚染や騒音、振動など環境改善効果が期待できる路線 ・ 伊勢原市緑の基本計画により、街路樹などのネットワークによる緑の軸に位置づけられている路線 ・ 景観形成に寄与するシンボルロードとしての整備が期待される路線 ・ 既存住宅地内道路への通過交通の排除や交通の整序化に寄与する路線
F 代替機能	代替機能の観点から、次の項目に該当する路線は必要性が高いと評価します。 ・ 都市計画道路の機能を代替できる現道や並行道路が他に存在しない路線

(3) ステップ3 事業実施における課題整理

事業を行うにあたりどのような課題があるか、整理しました。

表ー9 事業実施における課題整理

A	地形・物理的な課題	対象区間における鉄道や河川など地形・地物による制約内容やその程度などについて整理します。
B	沿道建物の有無	対象区間における建物の有無、またその程度などについて整理します。
C	他の都市計画道路との整合	隣接市や他の都市計画道路との整合状況などについて整理します。

(4) ステップ4 交通量の検証

「変更」「廃止」「追加」などの候補路線がある場合は、路線を「変更」「廃止」「追加」した場合の将来交通量を推計し、将来的な道路ネットワークに問題が生じないか検証を行います。

なお、今回の検証作業においては、「変更」「廃止」「追加」などの候補路線がなかったため、本ステップの交通量の推計は実施しませんでした。

4 検証結果

検証作業の結果については、各路線別カルテに示すとおり、今回、検証の対象となった8路線（10区間）については、2路線（2区間）が「存続」、6路線（8区間）が「留保付き存続」となりました。

今後も社会経済情勢等の変化を見極めながら、都市計画道路については、必要な時期に検証作業を行います。

各 路 線 別 カ ル テ

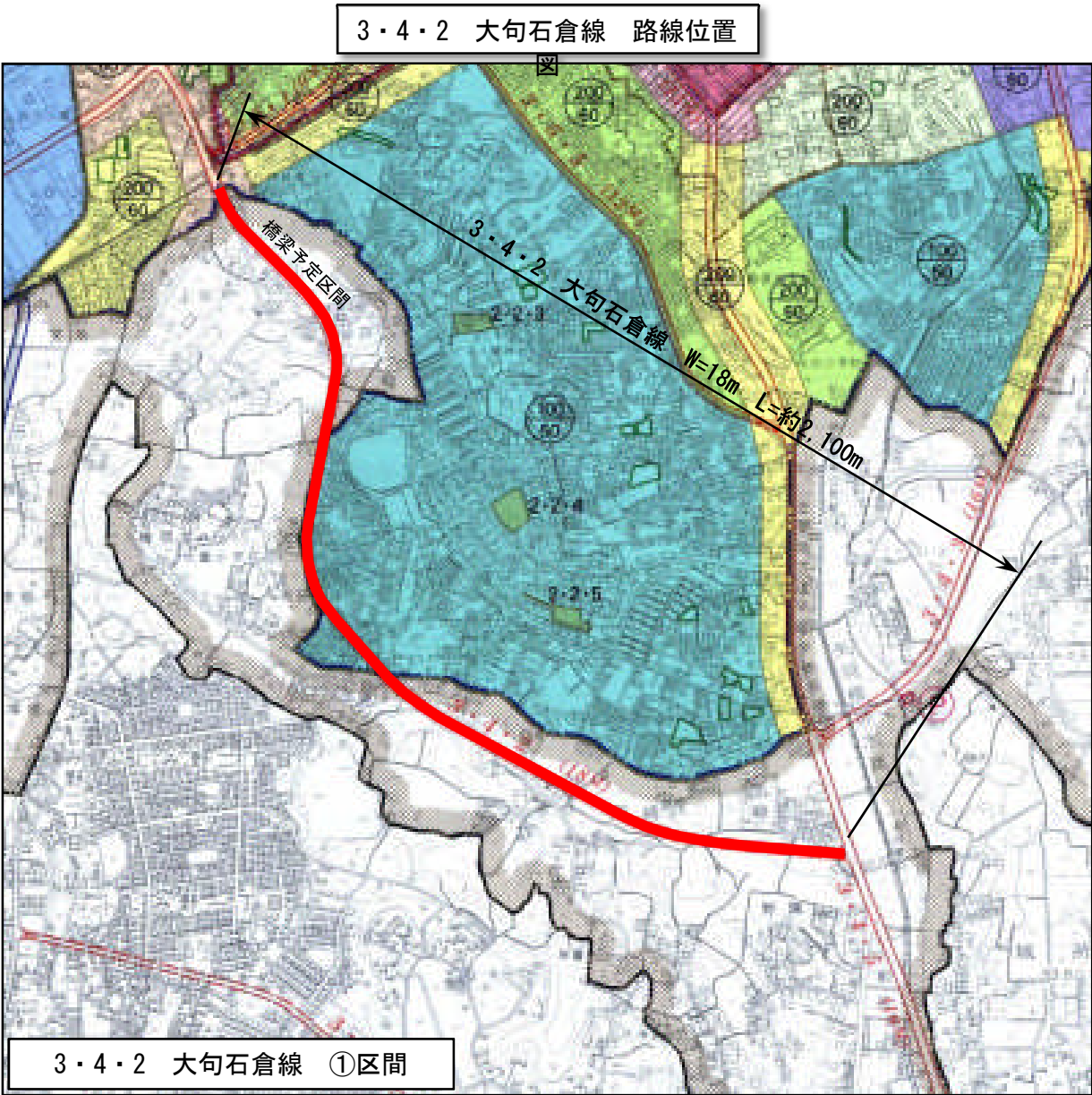
1	3・4・2 大句石倉線	①			
当初決定	S39.3.7	最終決定	S46.9.7	経過年数	47年
代表幅員	18m	検証区間の延長	約2,100m	道路の種別	主要幹線道路
検証区間の起終点	県道平塚伊勢原線～県道相模原大磯線				

区間の概要	
この区間は、主要幹線道路である県道平塚伊勢原線と県道相模原大磯線を結び、広域道路ネットワークの一部を構成する。また、新東名自動車道伊勢原北ICへのアクセス及び市街地外郭環状ネットワークの一部を構成する。計画線上の土地利用として、市街化調整区域は農地が多く、市街化区域は戸建住宅が多く立地し、土地の起伏も大きい。	

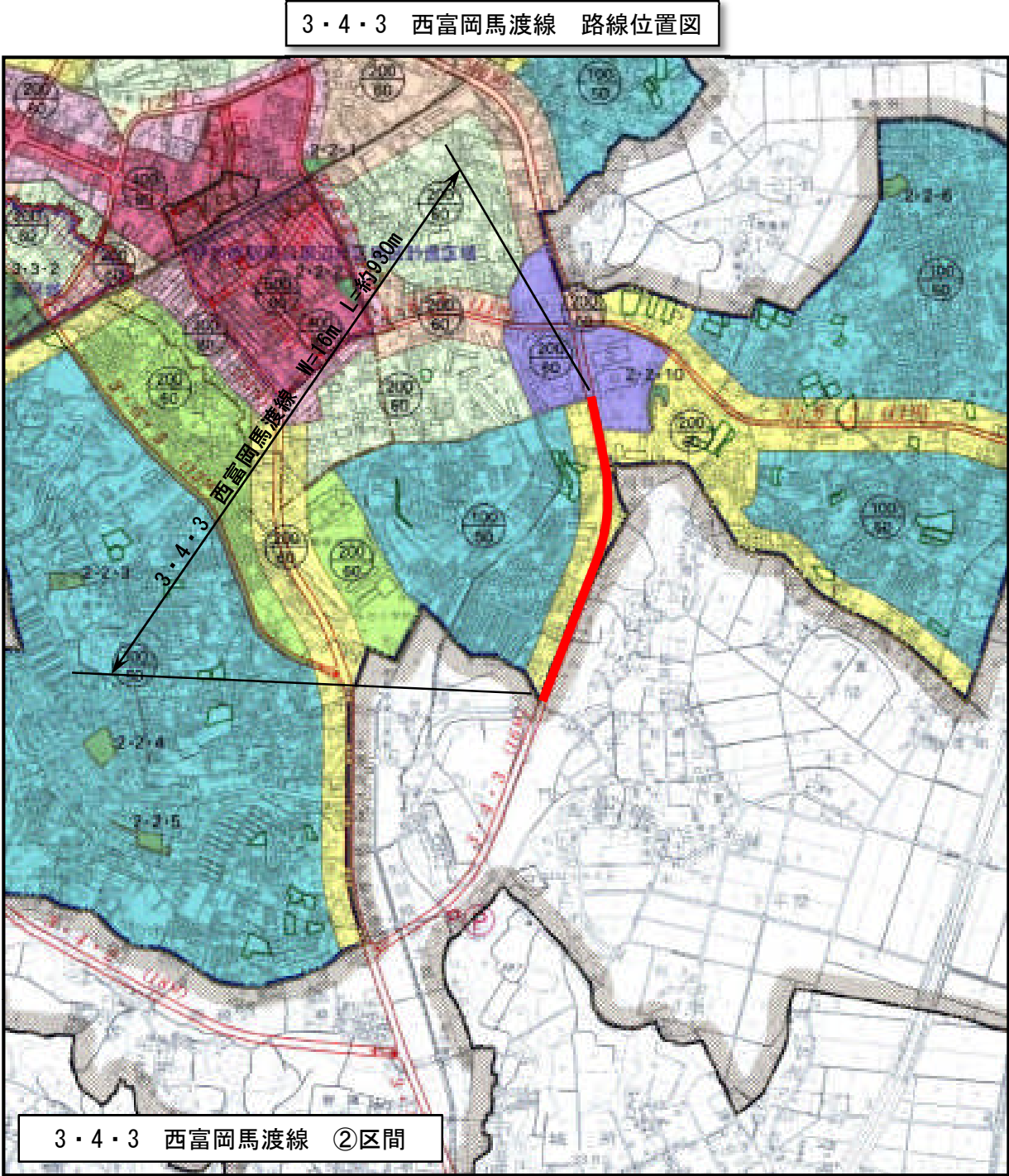
必要性の検証	
1 自動車の交通機能	かながわ交通計画の一般幹線道路に位置づけられ、伊勢原都市マスタープラン及び伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針では主要幹線道路に位置づけられている。新東名自動車道伊勢原北インターチェンジへのアクセス道路としての機能や、3・4・3西富岡馬渡線とともに伊勢原駅を中心とした市街地の環状道路としての機能を有するなど、本市の道路ネットワークの骨格をなすものである。
2 歩行者・自転車の交通機能	市街化区域内及びその近接（住居系用途地域）に位置しており、通勤通学や日常生活における歩行者・自転車の利用が見込まれる。
3 まちづくりへの支援	主要地方道平塚伊勢原線と主要地方道相模原大磯線がネットワーク化され、相互の移動・連携が強化される。市街地ネットワークにより、沿道地域の都市機能の向上が期待される。
4 防災機能	沿道の住宅などの延焼危険度の低下、市街地の防火性の向上が期待できる。
5 環境機能	伊勢原市緑の基本計画により、街路樹などの配置による緑のネットワークを形成する道路として位置づけられている。地域の主幹となる道路の整備により、地域交通の整序化や、既存住宅地等の通過交通を排除することが期待できる。
6 代替機能	路線の機能を代替できる現道や並行道路が他に存在しない。

事業実施における課題整理	
市街化調整区域の区間は比較的平坦地にあり、地形的に大きな課題はない。市街化区域の区間は起伏があり、東大竹跨線橋付近では、一部橋梁整備が必要と考えられる。 沿道の状況としては、市街化区域の区間については、住宅の立地が見られる。 この区間は、西富岡馬渡線とともに、中心市街地の環状道路を担う道路である。このことから、西富岡馬渡線との連絡性を高めることにより、さらなる機能の向上が図られる。	

検証結果	留保付き存続
この区間は、かながわ交通計画の一般幹線道路に位置づけられており、県内の多様な交流、連携を支える広域的な道路ネットワークを支えるものである。あわせて、多くの自動車の交通機能を始め、本市のまちづくりを進める上で、必要となる、多様な機能を有するものである。 整備に当たっては、西富岡馬渡線の事業進捗状況等を踏まえながら、整備に向けた技術的検証をさらに加え事業実施時期及び方法を明らかにしていくものである。	



2	3・4・3	西富岡馬渡線	②		
当初決定	S39. 3. 17	最終決定	S57. 10. 5	経過年数	47年
代表幅員	16m	検証区間の延長	約930m	道路の種別	主要幹線道路
検証区間の起終点	市道67号線交差点部～伊勢原大田線				
区間の概要					
行政センター地区を経て、新東名自動車道伊勢原北ICへのアクセス及び市街地外郭環状ネットワークの一部を構成する。 計画線上は、市街化調整区域は農地が多く、市街化区域は住宅等が多く立地する。台地部に位置し、土地の起伏は比較的少ない。					
必要性の検証					
1 自動車の交通機能		かながわ交通計画の一般幹線道路に位置づけられ、伊勢原都市マスタープラン及び伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針では主要幹線道路に位置づけられている。新東名自動車道伊勢原北インターチェンジへのアクセス道路としての機能や、3・4・2大句石倉線とともに伊勢原駅を中心とした市街地の環状道路としての機能を有するなど、本市の道路ネットワークの骨格をなすものである。			
2 歩行者・自転車の交通機能		市街化区域内（住居系用途地域）に位置しており、通勤通学や日常生活における歩行者・自転車の利用が見込まれる。			
3 まちづくりへの支援		主要地方道平塚伊勢原線と主要地方道伊勢原藤沢線がネットワーク化され、相互の移動・連携が強化される。市街地の骨格が形成されることにより、沿道地域の都市機能の向上が期待される。			
4 防災機能		沿道の住宅などの延焼危険度の低下、市街地の防火性の向上が期待できる。			
5 環境機能		伊勢原市緑の基本計画により、街路樹などの配置による緑のネットワークを形成する道路として位置づけられている。地域の主幹となる道路の整備により、地域交通の整序化や、既存住宅地等の通過交通を排除することが期待できる。			
6 代替機能		路線の機能を代替できる現道や並行道路が他に存在しない。			
事業実施における課題整理					
比較的平坦地にあり、地形的に大きな課題はない。 沿道の状況としては、市街化区域の区間は、住宅の立地が見られる。 この区間は、大句石倉線とともに、中心市街地の環状機能を担う道路である。このことから、大句石倉線との連絡性を高めることにより、更なる機能向上が図られる。					
検証結果		存 続			
この区間は、かながわ交通計画の一般幹線道路に位置づけられ、県内の多様な交流、連携を支える広域的な道路ネットワークを支えるものである。あわせて、多くの自動車交通機能を始め、本市のまちづくりを進める上で、必要となる多様な機能を有するものである。 また、平塚伊勢原線へ繋がる現在事業中の区間（約650m）と一体となり路線を構成するものである。整備に当たっては現在事業中の区間の事業進捗状況等を踏まえながら、整備に向けた技術的検証を更に加え、事業実施時期及び方法などについて明らかにしていくものである。					



3	3・4・4 田中笠窪線	③			
当初決定	S45. 12. 22	最終決定	S46. 9. 7	経過年数	41年
代表幅員	16m	検証区間の延長	約1,334m	道路の種類	幹線道路
検証区間の起終点	鈴川工業団地～秦野市（曽屋鶴巻線）				

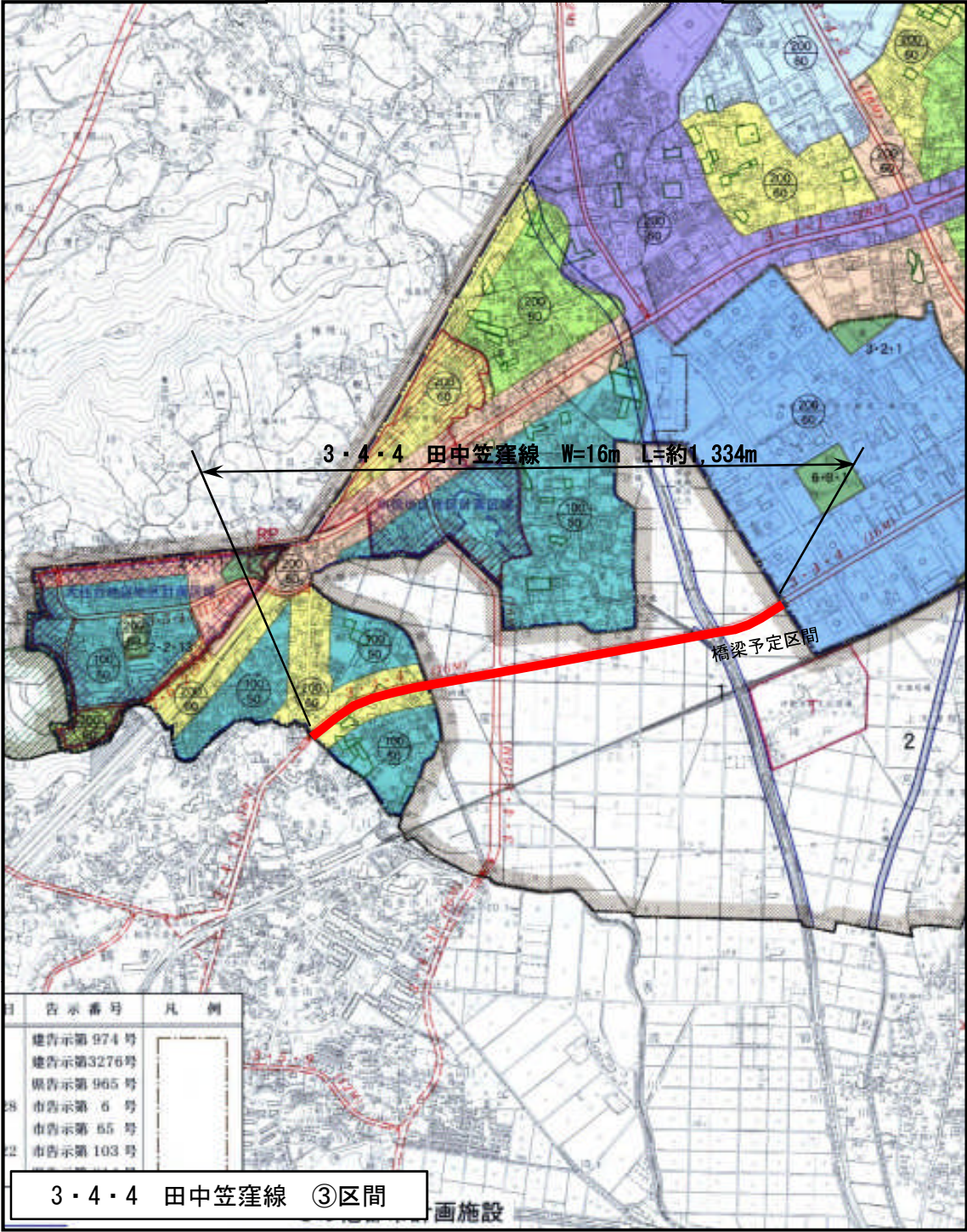
区間の概要	
この区間は、鈴川工業団地から、秦野市へ至るもので、秦野市都市計画道路田中鶴巻温泉線、曽屋鶴巻線と連絡し、国道246号と平行する。 沿道は、市街化調整区域の割合が多く、主に水田地帯が広がる。また、秦野市境の市街化区域（笠窪地区）には住宅が多く立地している。起伏は少なく2級河川鈴川と交差する。	

必要性の検証	
1 自動車の交通機能	伊勢原市都市マスタープラン及び伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針で幹線道路に位置づけられている。秦野市都市計画道路と連絡して広域道路ネットワークを形成する。国道246号に並行し、補完的機能を有する。
2 歩行者・自転車の交通機能	市街化区域内（住居系用途地域）に位置しており、通勤通学や日常生活における歩行者・自転車の利用が見込まれる。
3 まちづくりへの支援	伊勢原市、秦野市、平塚市を新たに連絡する道路により、都市計画道路沿道及び周辺地域の居住環境の改善や沿道土地利用の活性化が期待される。
4 防災機能	沿道住宅地における延焼危険度の低下など、市街地の防火性の向上が期待される。
5 環境機能	国道246号の混雑緩和に役立ち、沿道環境の改善が期待される。また、伊勢原市緑の基本計画による、街路樹などの配置による緑のネットワークを形成する道路として位置づけられている。
6 代替機能	路線の機能を代替できる現道や並行道路が他に存在しない。

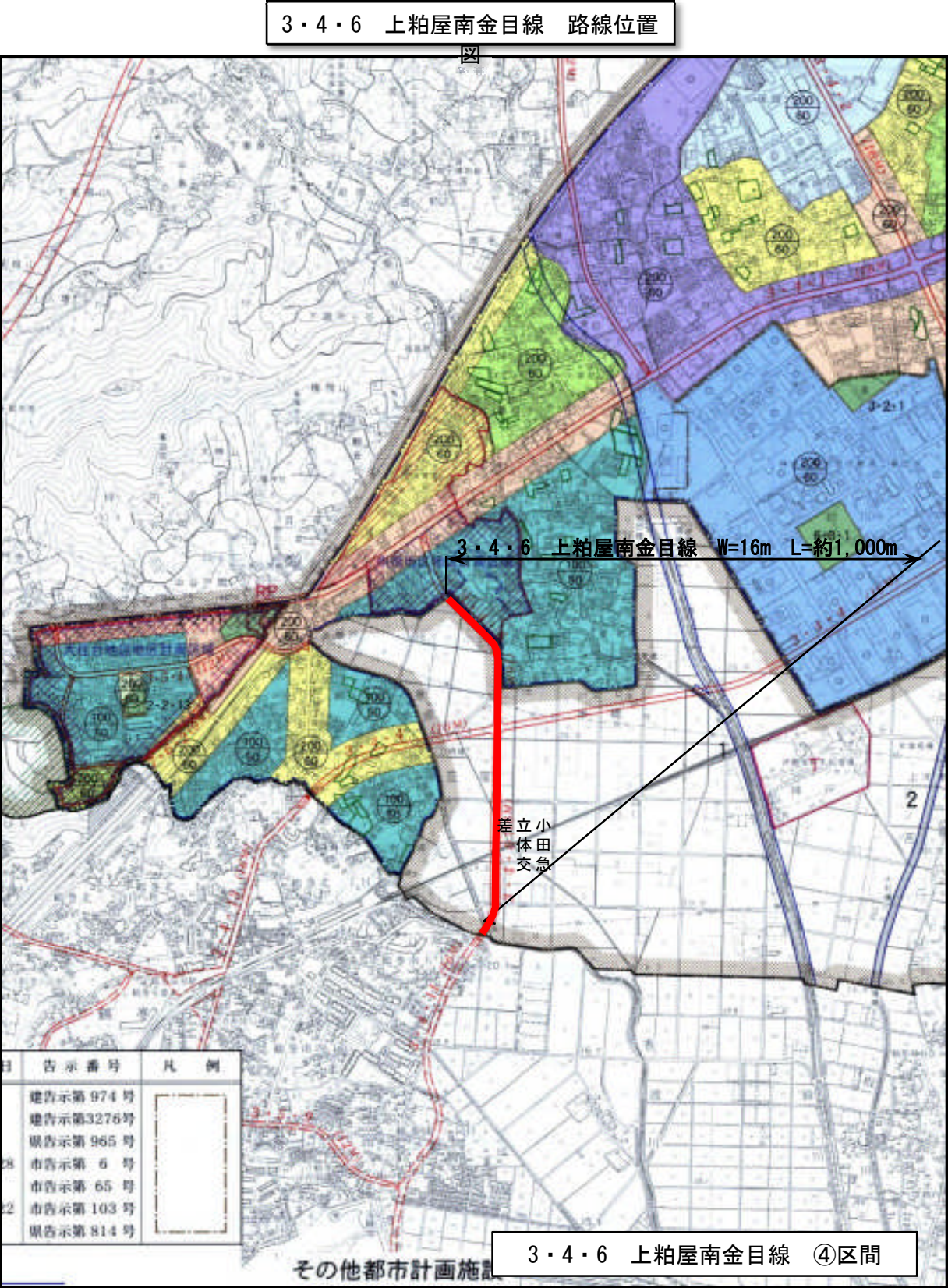
事業実施における課題整理	
比較的平坦地にあり、地形的に大きな課題はない。鈴川との交差部において、橋梁の整備が必要である。 沿道の状況としては、市街化区域の区間は、住宅の立地が見られる。 秦野市の都市計画道路と連絡し、鶴巻・大根方面へ至る市域を越えたネットワークが形成される。このため、秦野市の都市計画道路の事業進捗状況を踏まえ、検討を進める必要がある。	

検証結果	留保付き存続
この路線は、秦野市の都市計画道路と繋がる2市関連の都市計画道路である。また、国道246号と並行しその機能の一部を補完する。 整備にあたって、鈴川の橋梁整備など技術的課題の検討を必要とする。このことから、秦野市都市計画道路の整備状況や関連土地利用の動向などを踏まえつつ、技術的検証をされに加え、事業実施時期及び方法などについて明らかにしていくものである。	

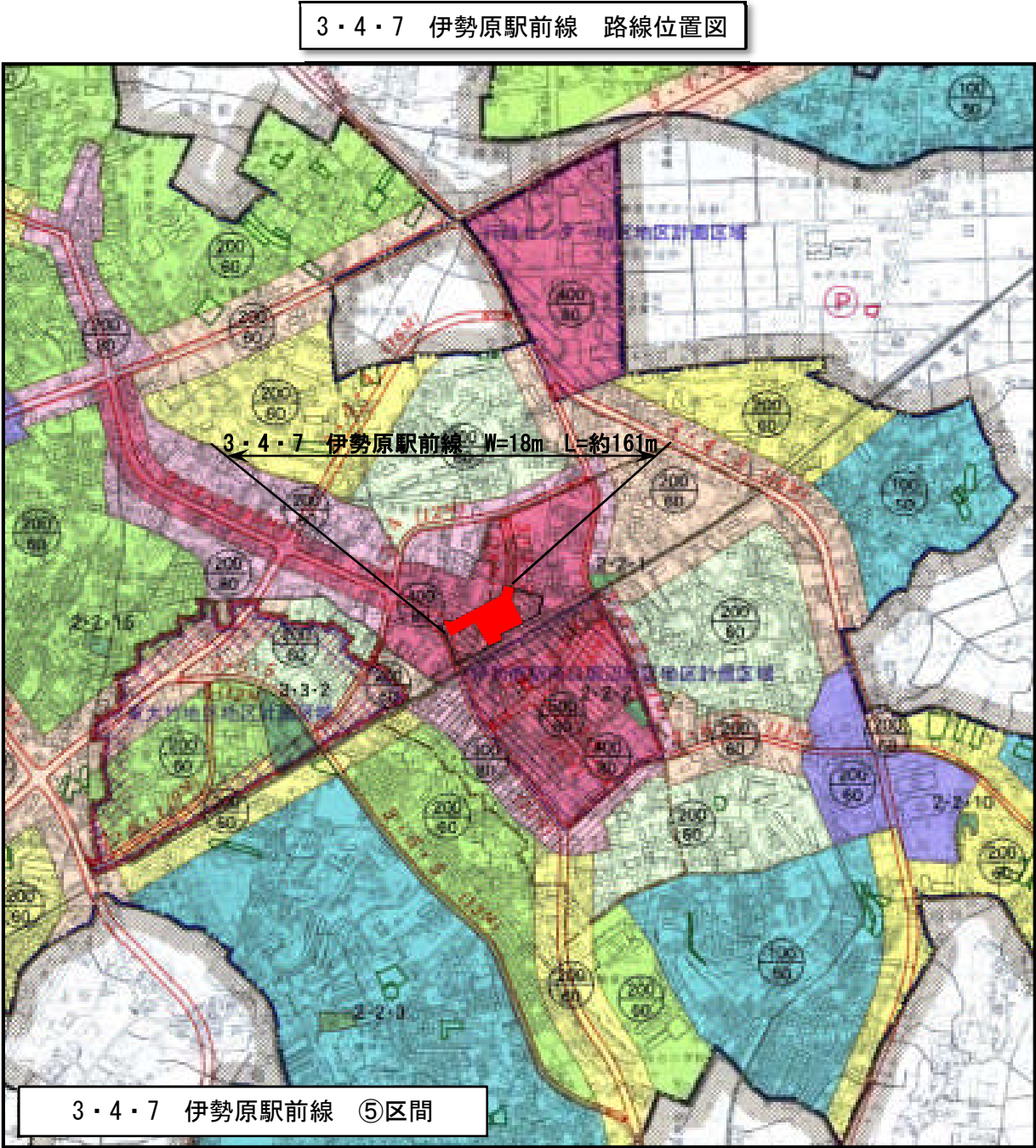
3・4・4 田中笠窪線 路線位置図



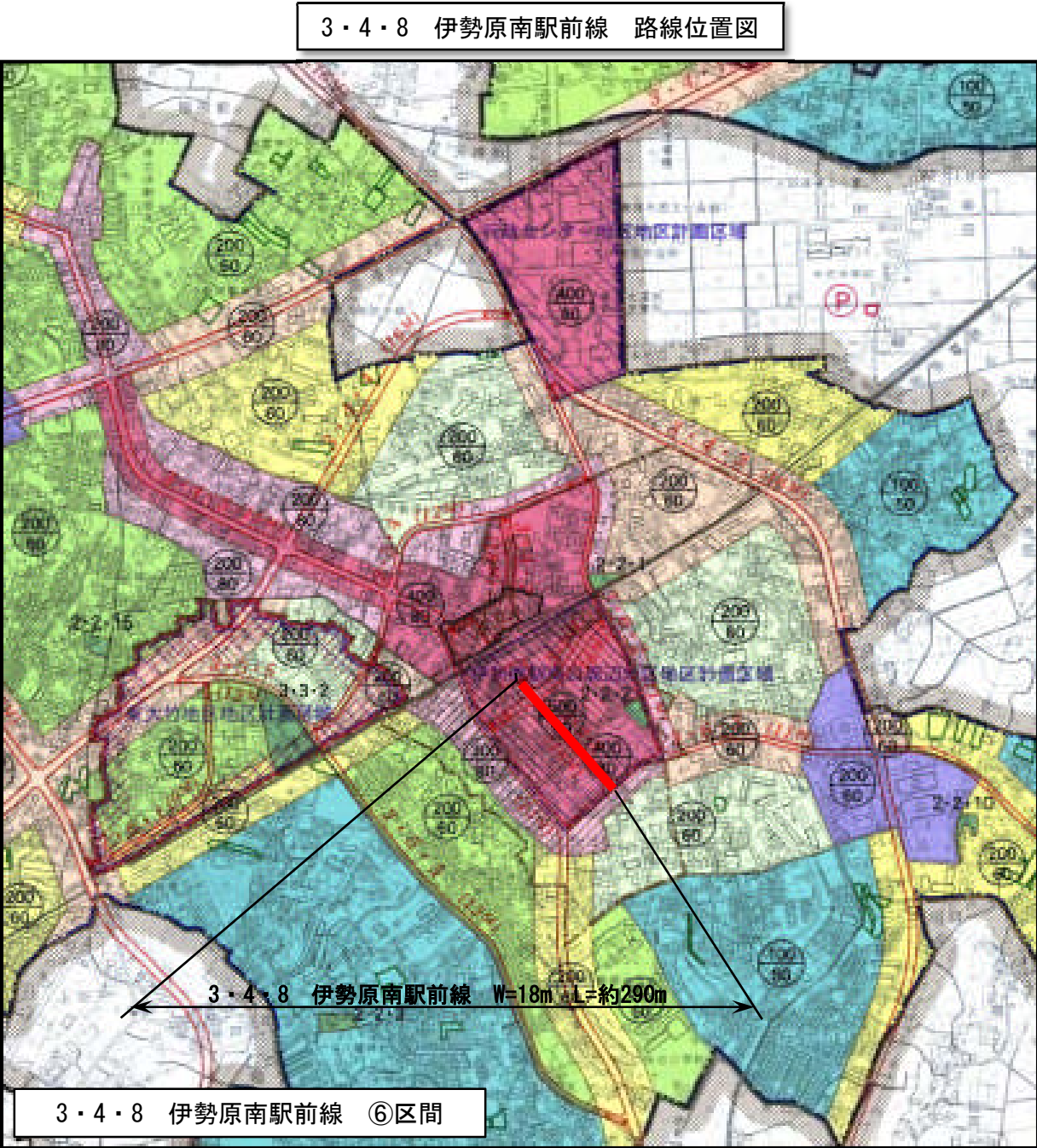
4	3・4・6	上粕屋南金目線		④		
当初決定		S58.8.26	最終決定	-	経過年数	28年
代表幅員		16m	検証区間の延長	約1,000m	道路の種別	幹線道路
検証区間の起終点		市道597号交差部～秦野市（上粕屋南金目線）				
区間の概要		この区間は、串橋地区土地区画整理済地から秦野市（上粕屋南金目線）に至る。秦野市、平塚市の都市計画道路と連絡し、広域ネットワークを形成する。 沿道は主に市街化調整区域内で、水田地帯が広がる。起伏は少なく、小田急小田原線との交差部分がある。				
必要性の検証		1 自動車の交通機能				伊勢原市都市マスタープラン及び伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針で、幹線道路と位置づけられている。県道上粕屋南金目線のバイパス機能を持つ道路として、平塚市、秦野市と連絡する広域道路ネットワークを形成する。
		2 歩行者・自転車の交通機能				
		3 まちづくりへの支援				伊勢原市、秦野市、平塚市を新たに連絡する道路により、都市計画道路沿道及び周辺地域の居住環境の改善や沿道土地利用の活性化が期待される。
		4 防災機能				
		5 環境機能				幹線道路ネットワークの形成により、市街地における交通の整流化が図られる。
		6 代替機能				路線の機能を代替できる現道や並行道路が他に存在しない。
事業実施における課題整理		比較的平坦地にあり、地形的に大きな課題はない。小田急小田原線との立体交差部においては、跨線橋の整備が必要である。 沿道市街化区域の区間は、住宅の立地が見られる。 秦野市や平塚市の都市計画道路と連絡し、鶴巻地区や真田地区へ至る市域を超えたネットワークが形成される。このため、これら都市計画道路の事業進捗状況を踏まえ、検討を進める必要がある。				
検証結果		留保付き存続				
この区間は、県道上粕屋南金目線のバイパス道路として、平塚市、秦野市の都市計画道路と繋がる3市関連の都市計画道路である。 また、沿道は全て市街化調整区域内農地で、多くは農用地が指定されるとともに、整備にあたっては、小田急小田原線との立体交差（オーバーパス）などに対する技術的課題の検討を必要とする。このことから、平塚市・秦野市の都市計画道路の整備状況や関連土地利用の動向などを踏まえつつ、技術的検証をされに加え、事業実施時期及び方法などについて明らかにしていくものである						



5	3・4・7伊勢原駅前線		⑤			
当初決定		S39. 3. 17	再決定	H2. 9. 18	経過年数	21年
代表幅員		18m	検証区間の延長	約161m	道路の種別	幹線道路
検証区間の起終点		伊勢原市伊勢原一丁目～平塚伊勢原線				
区間の概要						
伊勢原駅北口周辺整備計画区域内に位置し、伊勢原駅北口駅前広場を伴う。 市中心市街地に位置し、沿道は商業業務施設が多く立地する。地形の起伏はない。						
必要性の検証						
1 自動車の交通機能		伊勢原市都市マスタープラン及び伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針で幹線道路に位置づけられている。伊勢原駅北口へのアクセス道路として、伊勢原駅北口周辺地区のまちづくりを推進する上で根幹をなすものである。				
2 歩行者・自転車の交通機能		伊勢原駅北口に接し、商業地域内に位置することから、自転車・歩行者の利用が多く見込まれる。交通バリアフリー基本構想で特定経路に指定されるとともに、あんしん歩行エリア内に位置している。				
3 まちづくりへの支援		伊勢原駅北口整備事業と一体的に計画されている都市計画道路である。				
4 防災機能		高度な土地利用が誘導される市街地において、火災時の延焼防止効果や災害時の諸活動などに有効な都市空間が確保される。				
5 環境機能		伊勢原市緑の基本計画による、街路樹などの配置による緑のネットワークを形成する道路として位置づけられている。伊勢原駅北口周辺地区の景観形成の軸となるシンボルロードとしての役割を果たし、魅力ある都市空間の形成が期待される。				
6 代替機能		路線の機能を代替できる現道や並行道路が他に存在しない。				
事業実施における課題整理						
地形的には、平坦であり、地形的に大きな課題はない。 駅前商業地にあたるため、沿道に商業業務施設の立地が見られる。						
検証結果						
存続						
当区間は、伊勢原駅北口周辺地区を推進するうえで、必要となる多様な機能を有するものである。現道となる市道159号線は昭和36年に施行された伊勢原土地区画整理事業により整備されたもので、伊勢原駅北口周辺地区では市街地整備事業が計画されている。本区間の事業実施時期及びその方法などは伊勢原駅北口周辺市街地整備事業の中で明らかにしていくものである。						



6	3・4・8伊勢原南駅前線			⑥	
当初決定	S39. 3. 17	再決定	H2. 9. 18	経過年数	21年
代表幅員	18m	検証区間の延長	約290m	道路の種別	幹線道路
検証区間の起終点	伊勢原駅南口～伊勢原大田線				
区間の概要					
伊勢原駅南口へのアクセス道路で、南口周辺地区の骨格をなす道路であり、伊勢原駅南口周辺地区計画の決定に合わせて計画的に規格変更を行った。 市中心市街地に位置し、沿道は商業業務施設が多く立地する。地形の起伏はない。					
必要性の検証					
1 自動車の交通機能		伊勢原市都市マスタープラン及び伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針で幹線道路に位置づけられている。伊勢原駅南口へのアクセス道路として、伊勢原駅南口周辺地区のまちづくりを推進するうえで根幹をなすものである。			
2 歩行者・自転車の交通機能		伊勢原駅南口に接し、商業地域に位置することから、自転車・歩行者の利用が多く見込まれる。交通バリアフリー基本構想で特定経路、準特定経路に指定され、あんしん歩行エリア内に位置している。			
3 まちづくりへの支援		伊勢原駅南口周辺地区地区計画による計画的なまちづくりの推進と一体的に計画されている都市計画道路である。			
4 防災機能		高度な土地利用が誘導される市街地において、火災時の延焼防止効果や災害時の諸活動などに有効な都市空間が確保される。			
5 環境機能		伊勢原市緑の基本計画により、街路樹などの配置による緑のネットワークを形成する道路として位置づけられている。伊勢原駅南口周辺地区の景観形成の軸となるシンボルロードとしての役割を果たし、魅力ある都市空間の形成が期待される。			
6 代替機能		路線の機能を代替できる現道や並行道路が他に存在しない。			
事業実施における課題整理					
地形的には、平坦であり、地形的に大きな課題はない。 駅前商業地にあたるため、沿道に商業業務施設の立地が見られる。 伊勢原駅南口周辺地区は、地区計画により計画的なまちづくりが進められている。今後の社会経済情勢を踏まえるとともに、地区のまちづくりの状況を見ながら、整備時期の検討を進める必要がある。					
検証結果		留保付き存続			
当区間は、伊勢原駅南口周辺地区のまちづくりを推進するうえで必要となる多様な機能を有するものである。一方で、現道である市道70号線は昭和36年に施行された伊勢原土地区画整理事業により整備されたもので、商業業務施設が立地するなど、土地利用が進み、堅固な建物も多い。このようなことを踏まえ、周辺土地利用の動向をふまえて、事業実施時期及び方法などを明らかにしていくものである。					



7	3・5・3石田小稲葉線	⑦-1			
当初決定	S39. 3. 7	最終決定	S61. 8. 25	経過年数	47年
代表幅員	12m	検証区間の延長	約450m	道路の種別	幹線道路
検証区間の起終点	国道246号～市道794号線				

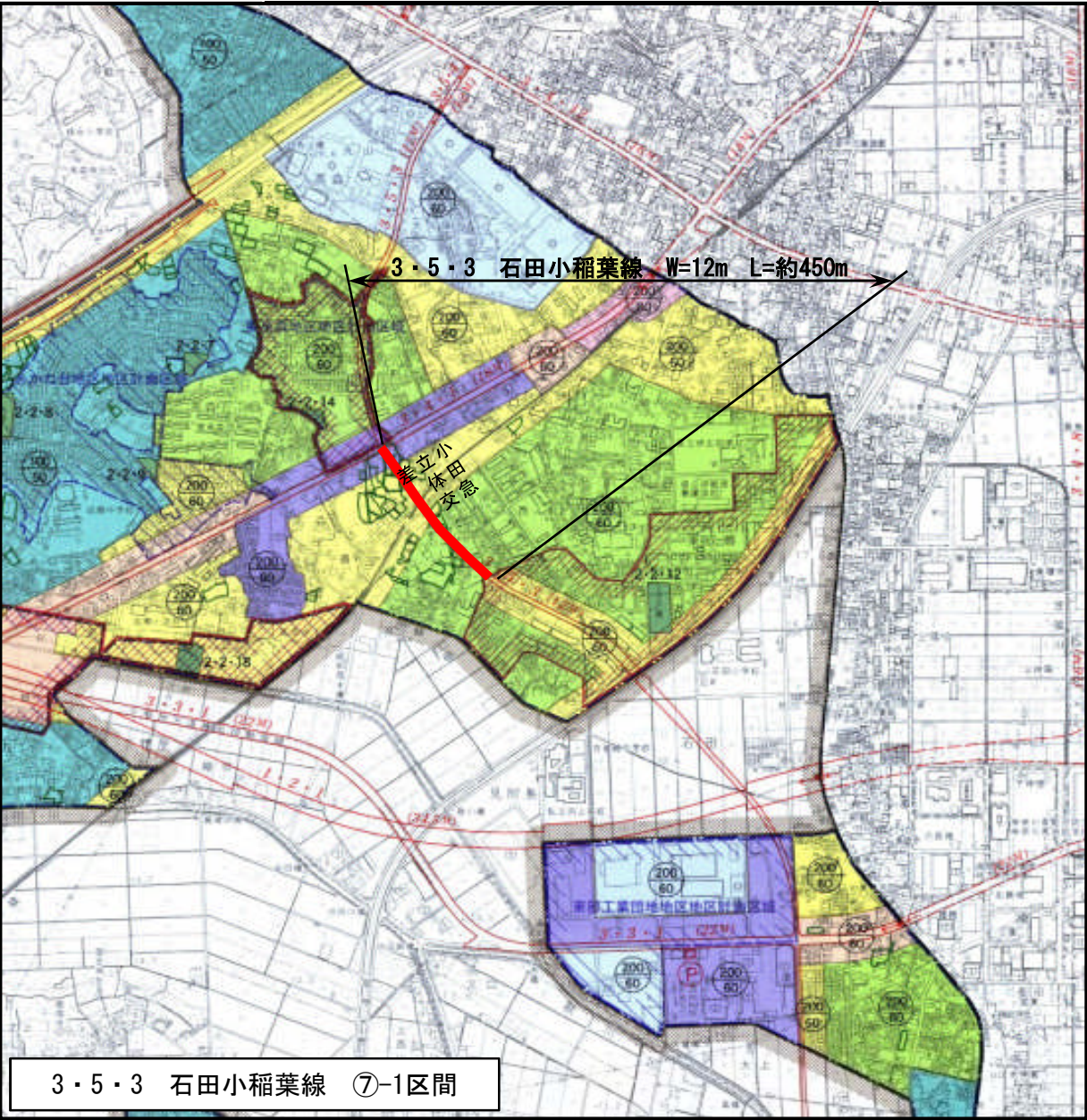
区間の概要
国道246号から市道794号線まで至る区間である。 地形は起伏に富み、沿道は住宅が立地する。全て市街化区域の区間である。小田急小田原線の立体交差部がある。

必要性の検証	
1 自動車の交通機能	伊勢原都市マスタープラン及び伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針で幹線道路と位置づけられている。市東部地域において、新たに南北軸となるとともに、厚木市や平塚市の都市計画道路と連絡して広域道路ネットワークを形成する。
2 歩行者・自転車の交通機能	市街化区域内（住居系用途地域）に位置しており、通勤通学や日常生活における歩行者・自転車の利用が見込まれる。
3 まちづくりへの支援	国道246号との連絡強化により、既成市街地の都市環境の向上が期待できる。
4 防災機能	沿道住宅地における延焼危険度の低下など、市街地の防火性の向上が期待される。
5 環境機能	伊勢原市緑の基本計画により、街路樹などの配置による、緑のネットワークを形成する道路として位置づけられている。既存の通過交通の排除が期待できる。
6 代替機能	路線の機能を代替できる現道や並行道路が他に存在しない。

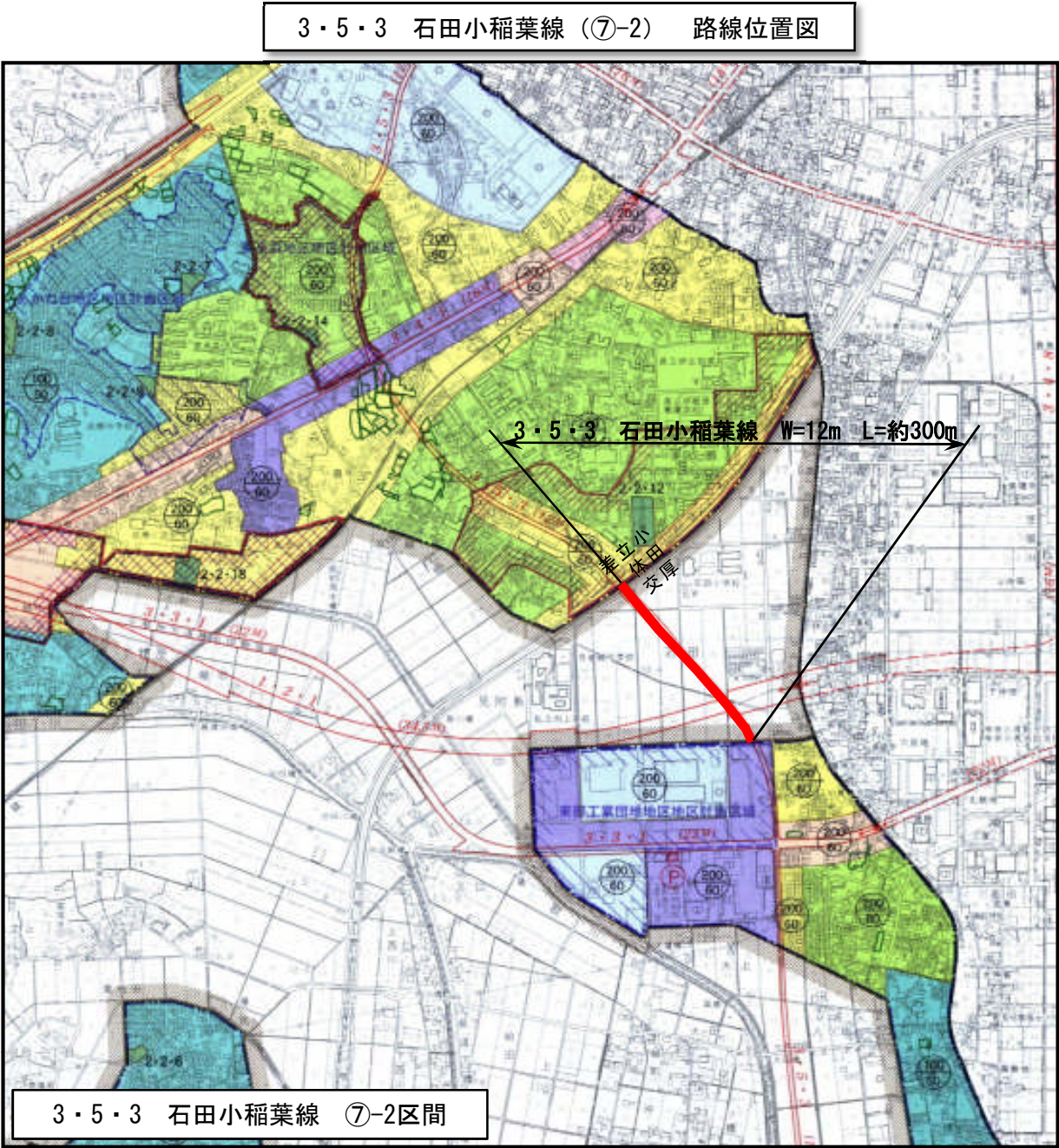
事業実施における課題整理
地形的には、やや起伏が見られるが、大きな課題はない。小田急小田原線との立体交差部においては、跨線橋の整備が必要である。沿道状況は、住宅の立地が見られる。

検証結果	留保付き存続
小田急小田原線の立体交差など技術的課題はあるが、厚木市、平塚市の都市計画道路と繋がる、3市関連の都市計画道路として、本市の東部地域を縦貫するもので、今後の東部地域のまちづくりを推進していくうえで、その整備効果は高い。 平塚市の都市計画道路の整備状況や、周辺土地利用の動向などを踏まえつつ、技術的な検証を更に加え、事業実施時期及びその方法などを明らかにしていくものである。	

3・5・3 石田小稲葉線（⑦-1） 路線位置図



8	3・5・3石田小稲葉線	⑦-2			
当初決定	S39. 3. 7	最終決定	S61. 8. 25	経過年数	46年
代表幅員	12m	検証区間の延長	約520m	道路の種別	幹線道路
検証区間の起終点	国道271号～東部工業団地				
区間の概要					
この区間は、国道271号から東部工業団地に至る区間である。 地形に起伏はなく、市街化調整区域内の主に水田地帯を通過する。国道271号との立体交差部を有する。					
必要性の検証					
1 自動車の交通機能		伊勢原都市マスタープラン及び伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針で幹線道路と位置づけられている。市東部地域において、新たに南北軸となるとともに、厚木市や平塚市の都市計画道路と連絡して広域的道路ネットワークを形成する。			
2 歩行者・自転車の交通機能					
3 まちづくりへの支援		横浜伊勢原線との連絡強化により、既成市街地の都市環境の向上が期待される。			
4 防災機能					
5 環境機能		伊勢原市緑の基本計画により、街路樹などの配置による、緑のネットワークを形成する道路として位置づけられている。			
6 代替機能		路線の機能を代替できる現道や並行道路が他に存在しない。			
事業実施における課題整理					
地形的には、比較的平坦であり、大きな課題はない。国道271号線との立体交差（アンダーパス）による対応が必要とされる。 沿道状況としては、市街化調整区域であり、沿道建物等は少ない。					
検証結果					
留保付き存続					
国道271号との立体交差など技術的課題はあるが、厚木市、平塚市の都市計画道路と繋がる、3市関連の都市計画道路として、本市の東部地域を縦貫するもので、今後の東部地域のまちづくりを推進していくうえで、その整備効果は高い。 平塚市の都市計画道路の整備状況や、周辺土地利用の動向などを踏まえつつ、技術的な検証を更に加え、事業実施時期及びその方法などを明らかにしていくものである。					



9	3・5・3石田小稲葉線	⑦-3			
当初決定	S39.3.7	最終決定	S61.8.25	経過年数	46年
代表幅員	12m	検証区間の延長	約1200m	道路の種別	幹線道路
検証区間の起終点	伊勢原市下落合～平塚市（東浅間大島線）				
区間の概要					
この区間は、下落合から平塚市に至る区間である。 地形に起伏はなく、市街化調整区域内の主に水田地帯を通過する。2級河川歌川との公差部を含む。					
必要性の検証					
1 自動車の交通機能		伊勢原都市マスタープラン及び伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針で幹線道路と位置づけられている。市東部地域において、新たに南北軸となるとともに、厚木市や平塚市の都市計画道路と連絡して広域的道路ネットワークを形成する。			
2 歩行者・自転車の交通機能					
3 まちづくりへの支援		横浜伊勢原線との連絡強化により、既成市街地の都市環境の向上が期待される。			
4 防災機能					
5 環境機能		伊勢原市緑の基本計画により、街路樹などの配置による緑のネットワークを形成する道路として位置づけられている。			
6 代替機能		路線の機能を代替できる現道や並行道路が他に存在しない。			
事業実施における課題整理					
地形的には、比較的平坦であり、大きな課題はない。歌川との交差部において橋梁の整備が必要である。 沿道の状況は、市街化調整区域であり、沿道建物等は少ない。 平塚市の都市計画道路と連絡し、平塚市中心市街地へ至る広域的なネットワークが形成される。このため、平塚市の都市計画道路の整備進捗状況を踏まえつつ、検討を進める必要がある。					
検証結果		留保付き存続			
厚木市、平塚市の都市計画道路と繋がる、3市関連の都市計画道路として、本市の東部地域を縦貫するもので、今後の東部地域のまちづくりを推進していくうえで、その整備効果は高い。 平塚市の都市計画道路の整備状況や、周辺土地利用の動向などを踏まえつつ、技術的な検証を更に加え、事業実施時期及びその方法などを明らかにしていくものである。					

