

第2回都市計画道路の検証結果

令和元年12月

目次

1 都市計画道路とは	・・・ P 1
(1) 都市計画道路の位置づけ	
(2) 都市計画道路の機能	
(3) 都市計画道路の種別	
(4) 都市計画決定の効果	
(5) 伊勢原市の都市計画道路	
2 都市計画道路の検証について	・・・ P 3
(1) 都市計画道路の検証について	
(2) 第1回検証結果について	
3 第2回検証作業にあたって	・・・ P 4
(1) 都市づくりを取り巻く環境の変化	
(2) 第2回検証作業の基本的な考え方について	
4 第2回検証結果	・・・ P 6
《資料①》都市計画道路の検証対象路線図	・・・ P 7
《資料②》検証対象路線の各路線別カルテ	・・・ P 8

1 都市計画道路とは

(1) 都市計画道路の位置づけ

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安心して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。

(2) 都市計画道路の機能

都市内の道路は、人やモノを移動させる交通機能とともに、景観や日照などの都市環境を保全する機能や災害時における都市防災機能などを有しています。また、市街地形成を支える都市づくりの骨格となります。

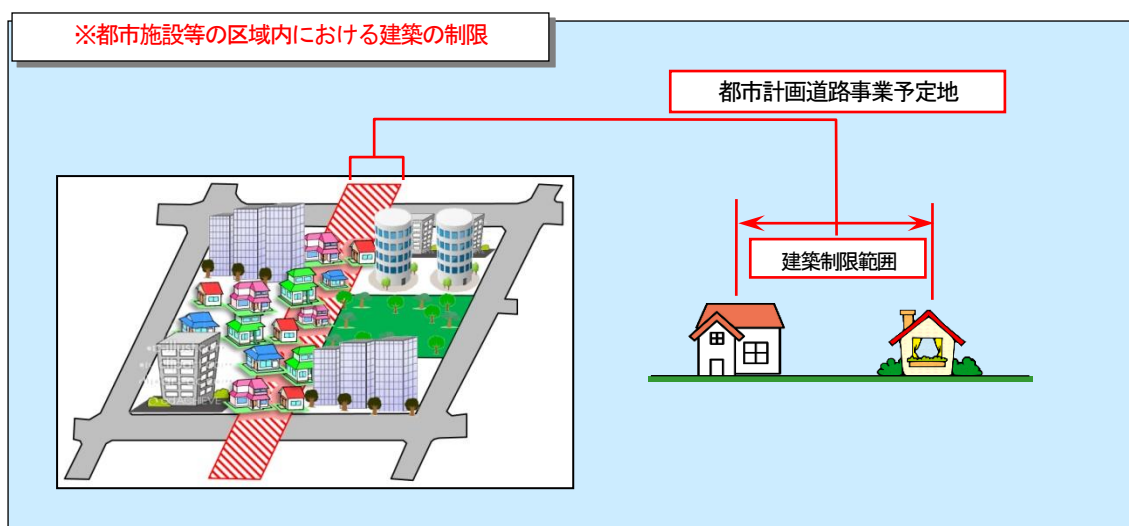
(3) 都市計画道路の種別

都市計画道路は、その機能に応じて、4つに区分できます。

- ①都市間を大量にかつ高速に移動するための、自動車専用道路
- ②都市の拠点間や都市内の主要施設間を移動するための、幹線街路
- ③宅地への出入りなど、日常に密着した道路である、区画街路
- ④モノレールや路面電車に使われる、特殊街路 となっています。

(4) 都市計画決定の効果

都市計画道路は、大規模で多額の費用を要するため、優先度が高いものから計画的に整備しています。このため、将来の円滑な道路整備のために、都市計画道路の決定されている場所では、建物の建築に際して一定の制限がかかっています。



建築物の建築は、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、鉄骨造などで、将来の道路整備の際に移転や撤去が容易にできることが条件となっています。

(5) 伊勢原市の都市計画道路

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、幹線街路（自動車専用道路と区画街路を除いた道路）は 19 路線で、未着手区間のある路線は 8 路線となっています。

幹線街路の整備状況別道路延長及び路線毎の整備状況は、表－1 及び表－2 のとおりです。

表－1 幹線街路の整備状況別都市計画道路延長

整備状況	延長 (km)	比率
整備済	22.516km	52.2%
概成済	9.009km	20.9%
事業中	2.61km	6.1%
未着手	8.985km	20.8%
合計	43.12km	100.0%

※概成済とは・・・
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

表－2 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		
				整備済	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	S46. 9. 7	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		1.200	-	0.680	-	63.8%
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			22.516	9.009	2.610	8.985	73.1%

※網掛け部は未着手区間がある路線

2 都市計画道路の検証について

(1) 都市計画道路の検証について

都市施設に関する都市計画については、国の技術的助言である都市計画運用指針において、社会情勢の変化等を踏まえ、都市全体あるいは影響する都市圏全体としての施設の配置や規模等の検討などの見直しを行うことにより、その必要性を検証するとともに、適時適切な見直しを行うことが望ましいとされています。

こうした中、新東名高速道路の整備や新市街地整備など、本市の都市づくりを取り巻く環境の変化が顕著であることから、平成25年3月に公表した第1回目の検証作業に引き続き、第2回目の検証作業を行ったものです。

(2) 第1回検証結果について

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」を基に実施し、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、検証を行いました。

その結果は表-3のとおり、2路線を「存続」とし、他の6路線については、必要性が高いと判断されたが、事業実施の見通しが明らかにできない路線や区間であるとし、「留保付き存続」としました。

表-3 第1回検証結果

番号	路線	延長 (km)	整備状況延長 (km)				前回の 検証結果
			整備済	概成済	未整備		
					事業中	未着手	
3.4.2	大句石倉線	4.94	1.060	1.100	0.680	2.100	留保付き存続
3.4.3	西富岡馬渡線	4.03	2.292	0.158	0.650	0.930	存続
3.4.4	田中笠窪線	3.63	1.696	-	0.600	1.334	留保付き存続
3.4.6	上粕屋南金目線	1.18	0.180	-	-	1.000	留保付き存続
3.4.7	伊勢原駅前線	0.3	0.139	-	-	0.161	存続
3.4.8	伊勢原南駅前線	0.29	-	-	-	0.290	留保付き存続
3.5.3	石田小稲葉線（3区間）	4.17	1.410	0.590	-	2.170	留保付き存続
3.6.3	伊勢原大田線	1.85	0.850	-	-	1.000	留保付き存続

3 第2回検証作業にあたって

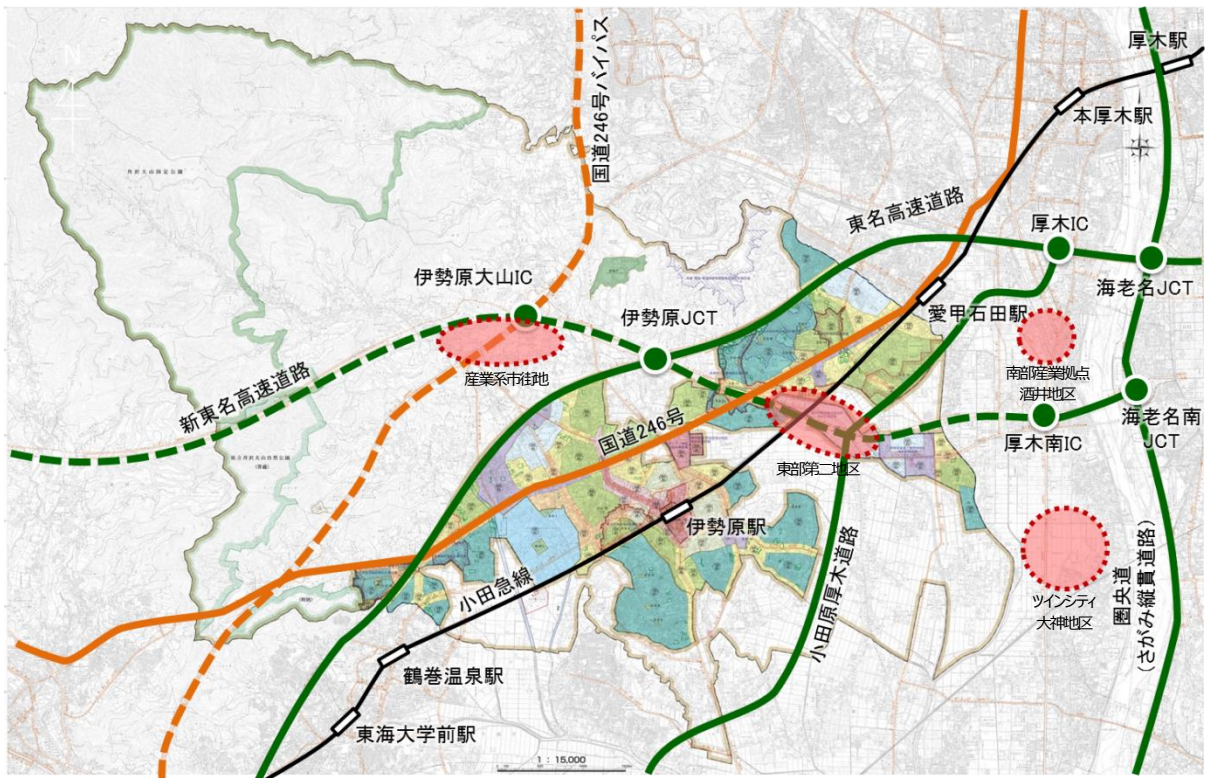
(1) 都市づくりを取り巻く環境の変化

都市計画は、社会経済情勢の変化を踏まえ、適時適切な見直しが行われることが望ましく、都市の骨格を定める都市計画道路についても目指すべき都市構造と対応したものであるか、再検証が求められます。

本市においては、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画の策定などのコンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現に向けた取組とともに、新東名高速道路及び伊勢原大山インターチェンジの整備、また、東部第二地区や伊勢原大山インターチェンジ周辺地区における産業系新市街地整備など、都市構造に大きな変化が生じています。

また、近隣市では、平塚市のツインシティ大神地区において、産業系を中心とする複合型の新市街地整備が、また、厚木市の南部産業拠点酒井地区などにおいて、産業系新市街地整備が推進されるなど、本市の都市づくりを取り巻く環境が大きく変化していることから、第2回目の検証作業を行うこととしました。

〈都市づくりを取り巻く環境の変化〉



(2) 第2回検証作業の基本的な考え方について

前回の検証からこれまでの間に、横浜伊勢原線沿道地区の市街化区域への編入や第7回線引き見直し、また、平成28年3月の伊勢原市都市マスタープランの改定などにより、将来都市像や土地利用の方針などについて、再整理が行われました。

第2回目の検証では、こうした方針等に照らすとともに、本市の都市まちづくりを取り巻く環境の変化を踏まえ、検証作業を行いました。

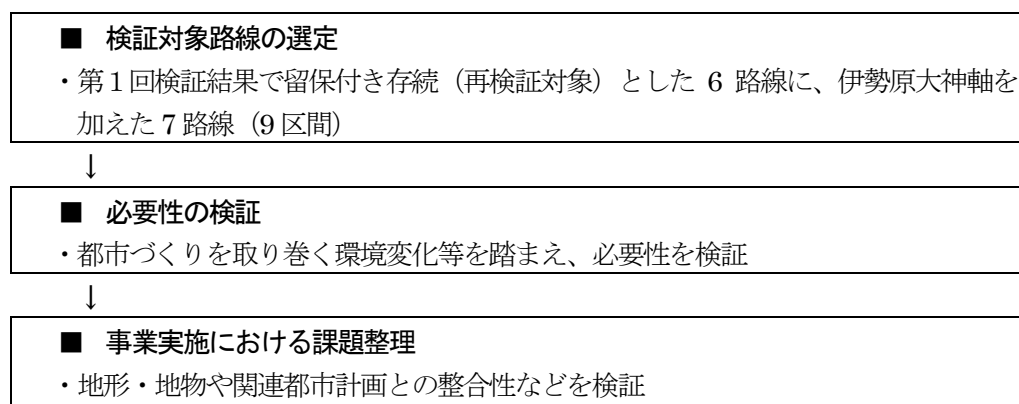
今回の検証の対象とする路線は、第1回目の検証結果で「留保付き存続」とされた、6路線・8区間について、改めて検証作業を行うとともに、神奈川県道路部門の実施計画である「改定・かながわのみちづくり計画（H28.3）」において、将来に向けて検討が必要な道路として位置付けられた伊勢原と大神を結ぶ構想路線である伊勢原大神軸について、検証を行いました。（表-4）

検証に当たっては、神奈川県の「都市計画道路見直しガイドライン」に準じて、表-5に示すフローに従い検証作業を行うとともに、個々の都市計画道路がそれぞれ個別に機能を果たすものではなく、各道路が相互に組み合わさって総体として機能が発揮されるものであることを考慮し、総合性、一体性の観点から、検討を行いました。

表-4 第2回検証作業の対象とする路線

No.	路線名称
①	大句石倉線
②	田中笠窪線
③	上粕屋南金目線
④	伊勢原南駅前線
⑤	石田小稲葉線（3区間）
⑥	伊勢原大田線
⑦	(構想)伊勢原大神軸

表-5 都市計画道路の検証フロー



※「廃止」「追加」等候補路線がある場合は、将来交通量推計により影響を検証

4 第2回検証結果

検証結果は、表-6のとおりです。なお、詳細は巻末の「検証対象路線の各路線別カルテ」をご参照ください。

表-6 第2回検証結果

No.	路線名称	検証結果	理由
①	大句石倉線	存続	かながわ交通計画における一般幹線道路の位置づけを踏まえ存続としました。
②	田中笠窪線	存続	国道 246 号を補完する東西軸機能を有すること、秦野市との 2 市関連道路であることを踏まえ存続としました。
③	上粕屋南金目線	存続	県道 612 号(上粕屋南金目)のバイパス道路として、平塚市、秦野市、伊勢原市の 3 市関連道路であることを踏まえ存続としました。
④	伊勢原南駅前線	存続	伊勢原駅南口周辺地区の地区計画の決定関連都市計画であることを踏まえ存続としました。
⑤	石田小稲葉線	存続	改定・かながわのみちづくり計画の位置付け及び平塚市、厚木市、伊勢原市の 3 市関連道路であることを踏まえ存続としました。
⑥	伊勢原大田線	留保付き 存続	国道 271 号から、伊勢原駅周辺市街地へアクセスする都市計画道路ネットワークとなっており、今後も周辺道路ネットワークの形成や自動車交通等の状況等を見極めながら、事業性や代替性などを検証する必要があるため、留保付き存続としました。
⑦	伊勢原大神軸	追加	改定・かながわのみちづくり計画の位置付け及びツインシティ大神地区のまちづくりの進捗状況等を踏まえ、追加としました。

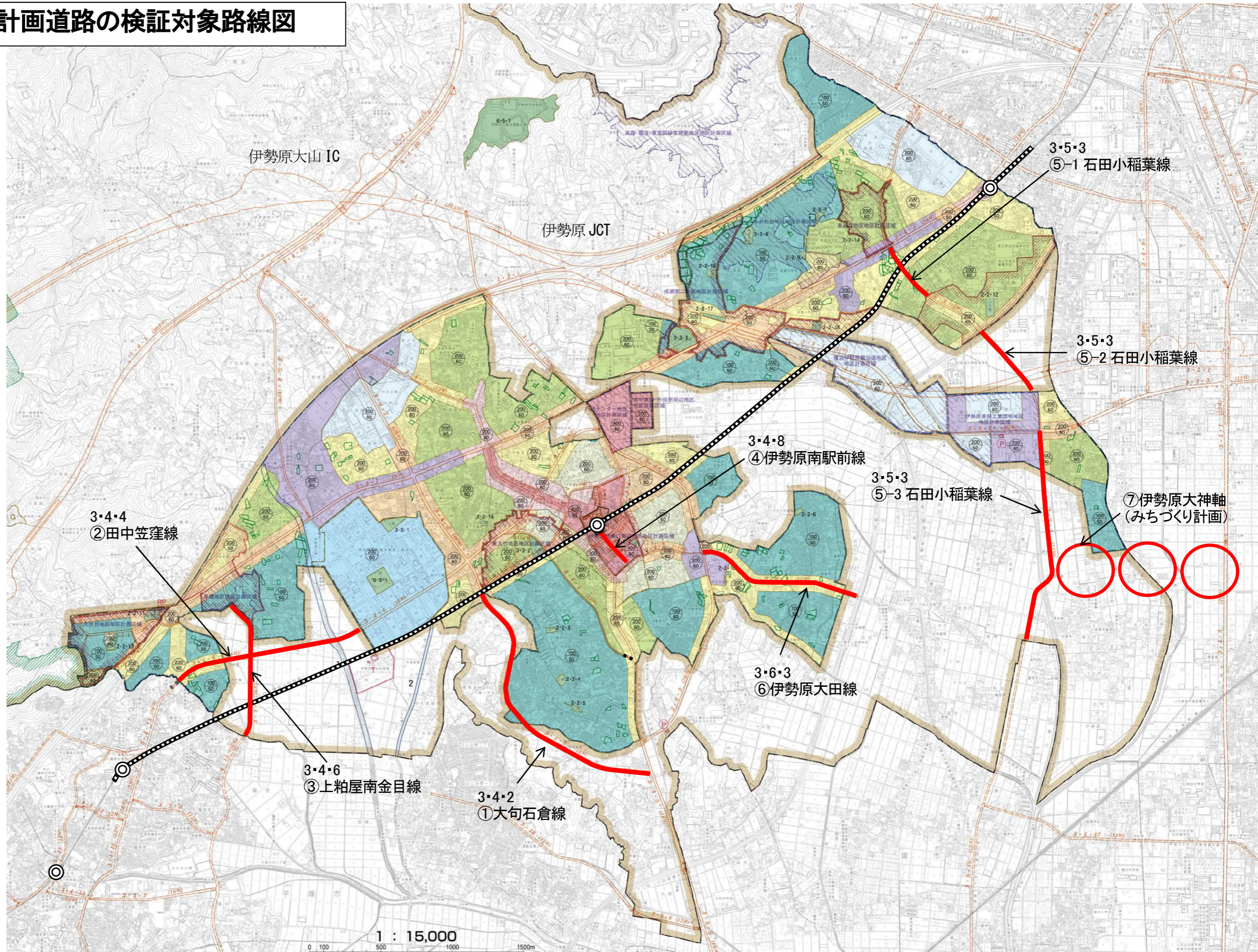
なお、検証結果については、平成 22 年道路交通センサスに基づき作成した交通量配分データにより将来交通量を推計し、将来的な道路ネットワークを踏まえ検証を行いました。その結果、当該ネットワークに及ぼす、大きな影響はありませんでした。

また、検証結果に基づく都市計画手続きについては、事業実施の課題整理を踏まえた上で、関係機関等との協議調整を図りながら、進めていきます。

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っていきます。

《資料①》 都市計画道路の検証対象路線図

No.	路線名称	検証結果
①	3・4・2 大句石倉線	存続
②	3・4・4 田中笠窪線	存続
③	3・4・6 上粕屋南金目線	存続
④	3・4・8 伊勢原南駅前線	存続
⑤-1	3・5・3 石田小稲葉線	存続
⑤-2	3・5・3 石田小稲葉線	存続
⑤-3	3・5・3 石田小稲葉線	存続
⑥	3・6・3 伊勢原大田線	留保付き 存続
⑦	伊勢原大神軸	追加

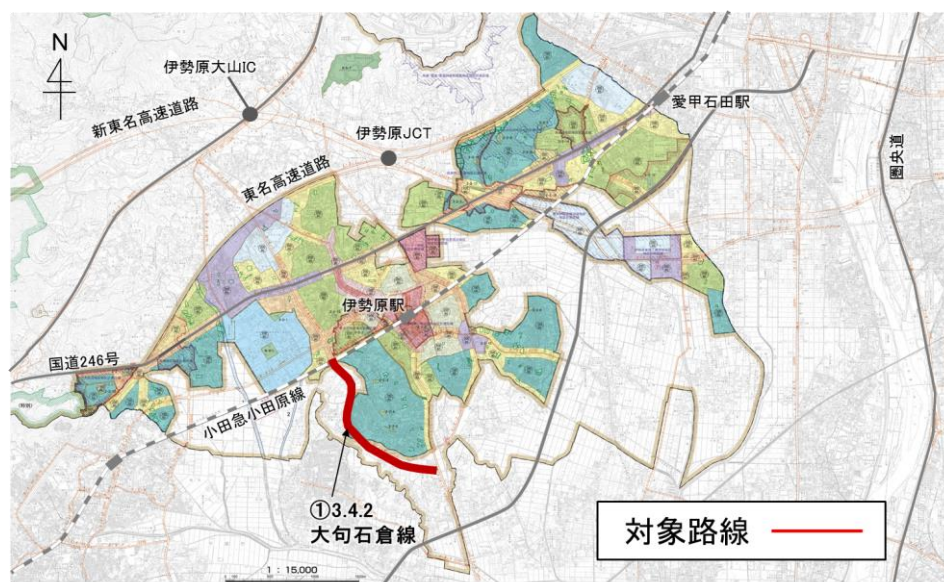


《資料②》 検証対象路線の各路線別カルテ

3・4・2 大句石倉線

延長 (A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
4,940 m	18 (16) m	2 車線	S39 年 3 月 7 日		S46 年 9 月 7 日
整備済 (B)	事業中 (C)	概成済 (D)	未着手 (E)	整備済率 (B/A)	概成済を含めた整備済率 ((B+D) / A)
1,060 m	680 m	1,100 m	2,100 m	21.5 %	43.7 %

路線位置図



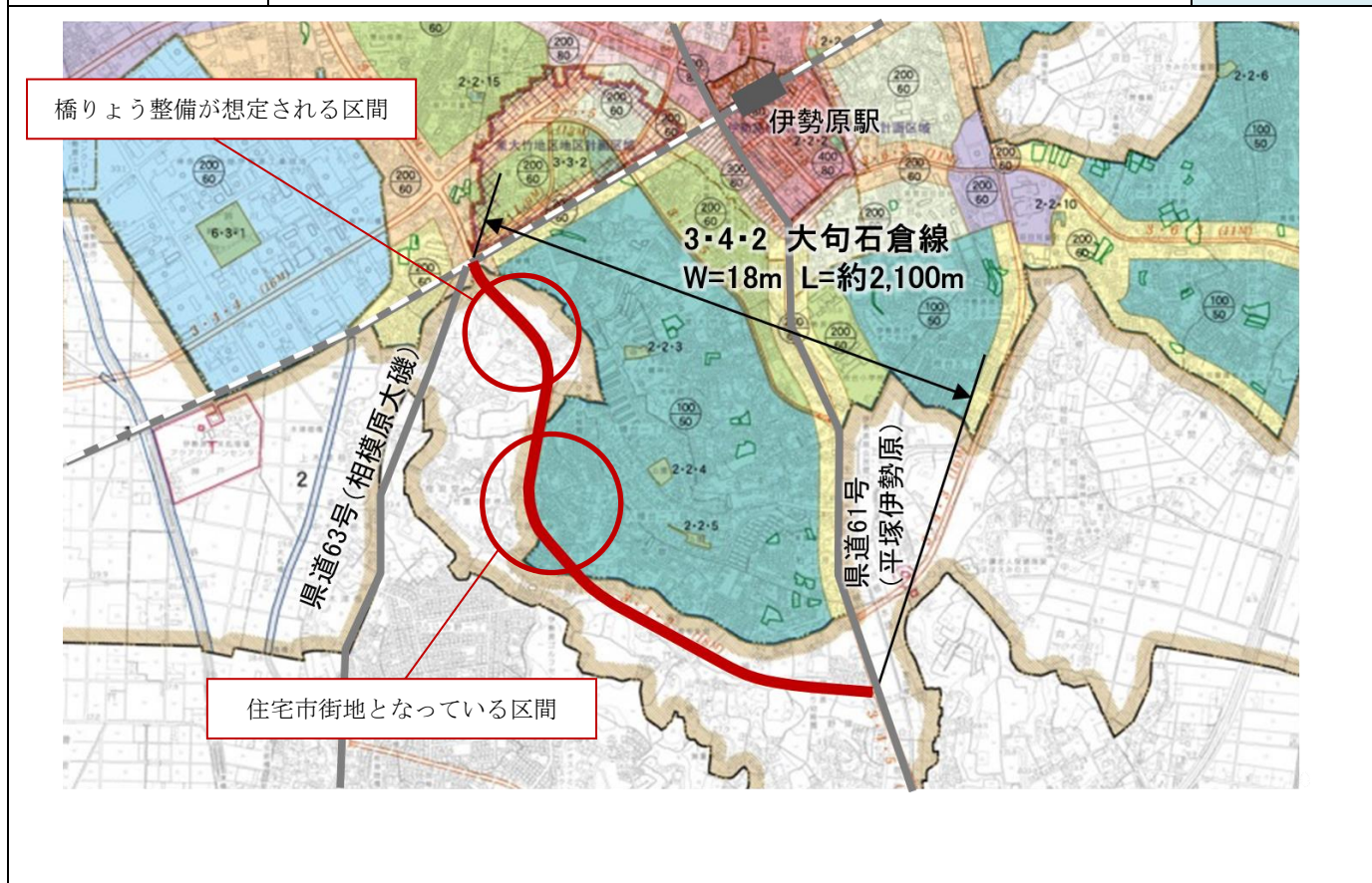
対象区間の概要	<p style="text-align: center;">横断面</p>	<ul style="list-style-type: none"> この区間は、県道 61 号（平塚伊勢原）と県道 63 号（相模原大磯）を連絡するものとなる。また、新東名自動車道伊勢原大山 IC へのアクセス及び市街地外郭環状ネットワークの一部を構成する。 市街化調整区域の区間は農地が多く、市街化区域の区間は戸建住宅が多く立地し、土地の起伏も大きい。
---------	--	--

必要性の検証	1 自動車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> 将来(2025年)の総合的な交通ネットワークの形成をめざし、神奈川における望ましい都市交通を実現するための施策の基本的な方向を示した「かながわ交通計画 (H19.10)」で、県内の自動車専用道路の利用圏域の拡大とともに、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役割を担う、一般幹線道路網に位置づけられている。 平成 28 年 11 月に都市計画決定された「伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の主要な施設の配置の方針において、主要幹線道路に位置づけられている。 平成 28 年 3 月に改定された「伊勢原市都市マスタープラン」の都市施設の整備方針において、主要幹線道路に位置づけられている。また、新東名自動車道伊勢原大山インターチェンジへのアクセスや伊勢原駅を中心とした市街地への通過交通の流入抑制機能などを有する道路ネットワークとなっている。 県道 61 号（平塚伊勢原）、県道 63 号（相模原大磯）、県道 603 号（上粕屋厚木）との広域道路ネットワークにより、湘南及び県央都市圏域を連絡する機能を有する。
--------	------------	--

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・自転車の交通機能を担うものとなる。
3 市街地形成機能	・県道 63 号（相模原大磯）と県道 61 号（平塚伊勢原）との連絡強化などにより、沿道市街地の都市機能の向上に寄与する。
4 防災機能	・延焼遮断帯機能による延焼危険度の低下、また、緊急車両の速達性や避難経路の確保など、沿道市街地における防災性の向上に寄与する。
5 環境機能	・「伊勢原市緑の基本計画（H20.12）」において、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。 ・伊勢原駅周辺市街地への通過交通の流入抑制による交通の整流化により、環境負荷の少ない都市づくりに寄与する。
6 他事業との整合	・東名高速道路北側から上粕屋字石倉下までの約 680m の区間が県により整備が進められているなど、当該区間以外の整備は、着実に進められている。
7 代替機能	・市道 76 号線が並行するが、沿道土地利用の状況や線形などを考慮すると、交通機能等を代替する路線とはならない。

事業実施における課題整理	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検証区間東側の市街化調整区域区間は、比較的平坦地にあり、地形的に大きな課題はないが、検証区間西側に位置する東大竹跨線橋付近では、一部橋りょう整備が必要となる。 ・ 市街化区域の区間は起伏があり、移転補償対象となる家屋等が立地している。 ・ 県道 61 号（平塚伊勢原）との交差部において、都市計画道路西富岡馬渡線とのくいちがい交差となるが、県道 61 号（平塚伊勢原）からの放射動線の交通処理が主体と見込まれるため、両道路の交通に及ぼす影響は少ないと考えられる。
--------------	---

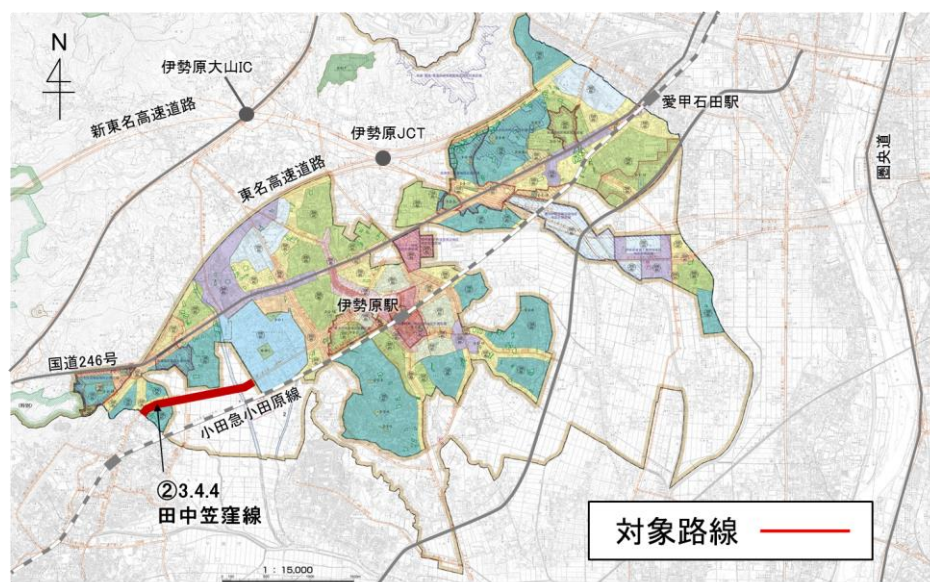
検証結果	県計画に位置づけられるなど、当該区間の整備により広域連携機能など路線総体の機能を発揮することとなるほか、他の区間において整備が進んでいることを踏まえ、存続とする。	存続
------	---	----



3・4・4 田中笠窪線

延長 (A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
3,630 m	16 m	2 車線	S45 年 12 月 22 日		S46 年 9 月 7 日
整備済 (B)	事業中 (C)	概成済 (D)	未着手 (E)	整備済率 (B/A)	概成済みを含めた整備済率 ((B+D) / A)
1,696 m	600 m		1,334 m	46.7 %	46.7 %

路線位置図



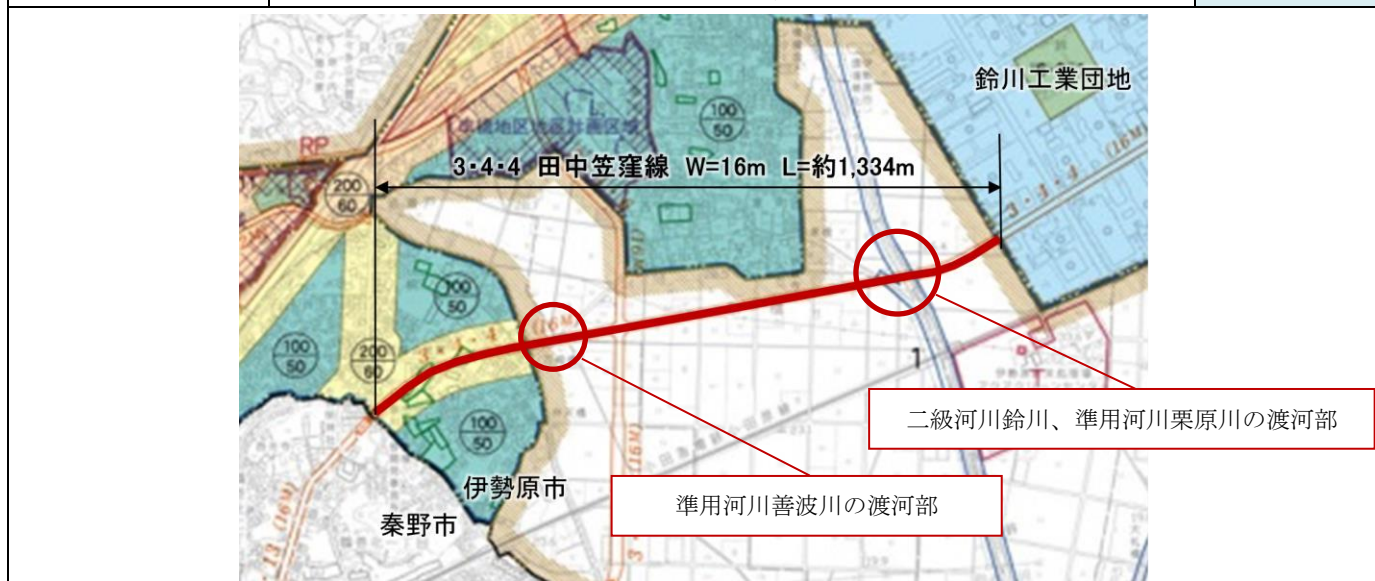
対象区間の概要	<p>横断面</p>	<ul style="list-style-type: none"> この区間は、鈴川工業団地西側を起点に、秦野市境へ至るものとなる。 国道 246 号と平行し、秦野市都市計画道路田中鶴巻温泉駅線及び曾屋鶴巻線と連絡する 2 市関連都市計画となっている。 この区間は、市街化調整区域の割合が多く、主に水田地帯を通過している。なお、市街化区域（笠窪地区）は、住宅市街地を通過する。 二級河川鈴川、準用河川善波川及び栗原川などを渡河する。
---------	------------	---

必要性の検証	1 自動車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> 平成 28 年 11 月に都市計画決定された「伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の主要な都市施設の配置の方針において、幹線道路に位置づけられている。 平成 28 年 3 月に改定された「伊勢原市都市マスタープラン」の都市施設の整備方針において、市内外の地域間を結ぶ道路ネットワークとして、主要幹線道路に位置づけられている。また、当該路線は、国道 246 号の東西軸機能を補完するものとなる。 中心市街地となる行政センター地区周辺と西部市街地を結ぶ主要路線となる。 秦野市の都市計画道路と一体となり、路線総体としての機能を発揮するものとなる。
	2 歩行者・自転車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地と西部市街地を結び、また、路線沿道には商業系工業系の市街地が位置することから、通勤通学や日常生活における歩行者・自転車の交通機能を担うものとなる。

3 市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本市中心市街地と鶴巻温泉駅や東海大学前駅周辺市街地、さらには秦野駅周辺市街地との連絡強化などにより、各市街地の都市機能の向上に寄与する。 ・ 中心市街地と西部市街地を結ぶ道路ネットワークとして、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成に寄与するものとなる。
4 防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 延焼遮断帯機能による延焼危険度の低下、また、緊急車両の速達性や避難経路の確保など、沿道市街地における防災性の向上に寄与する。
5 環境機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道 246 号の混雑緩和など、市街地交通の整流化により、環境負荷の少ない都市づくりに寄与する。 ・ 「伊勢原市緑の基本計画 (H20.12)」において、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 他事業との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当該路線が連絡する秦野市都市計画道路田中鶴巻温泉駅線や曾屋鶴巻線は、県道整備や鶴巻温泉駅前広場整備事業などにより、整備が進められている。 ・ また、市域では、市役所周辺から中央通りまでの区間約 600 mの整備が進められているとともに、東大竹特定土地区画整理事業や工業団地造成事業などにより、その他の区間が整備済となっている。
7 代替機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平坦地にあり、地形的に大きな課題はない。 ・ 二級河川鈴川などの渡河部において、橋りょう整備が必要となる。 ・ 市街化区域の区間は、移転補償対象となる家屋等が立地している。 ・ 市街化調整区域の区間は、主に水田地帯となり農用地区域が指定されている。 ・ 秦野市の都市計画道路と一体となり、路線総体の機能を発揮するものとなる。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、整備効果を発揮する時期を見極める必要がある。
--------------	---

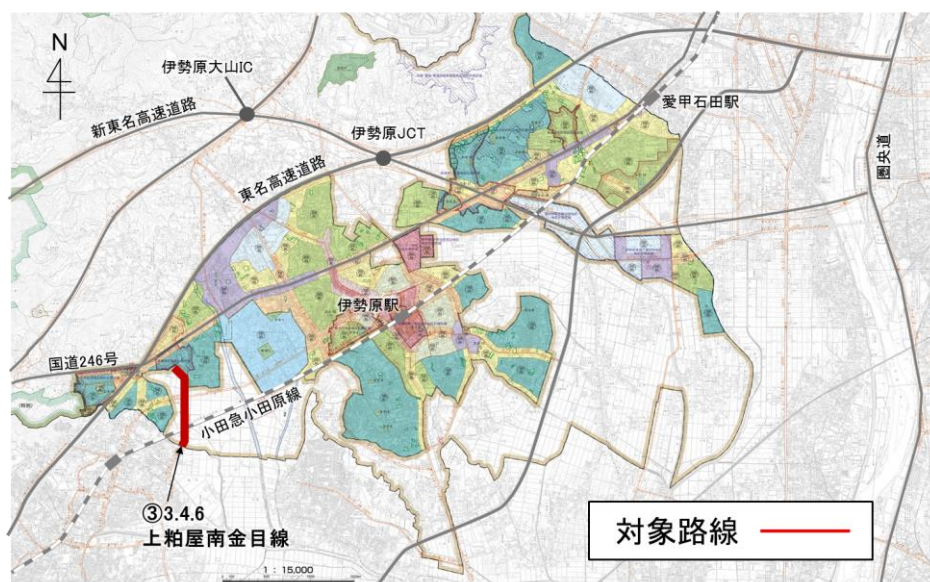
検証結果	国道 246 号を補完する東西軸となること、また、他の区間において、整備済及び整備中であるとともに、当該路線と一体となる秦野市の都市計画道路においても整備が進められていることを踏まえ、存続とする。	存続
------	--	----



3・4・6 上粕屋南金目線

延長 (A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
1,180 m	16 m	2 車線	S58 年 8 月 26 日		
整備済 (B)	事業中 (C)	概成済 (D)	未着手 (E)	整備済率 (B/A)	概成済みを含めた整備済率 ((B+D) / A)
180 m			1,000 m	15.3 %	15.3 %

路線位置図



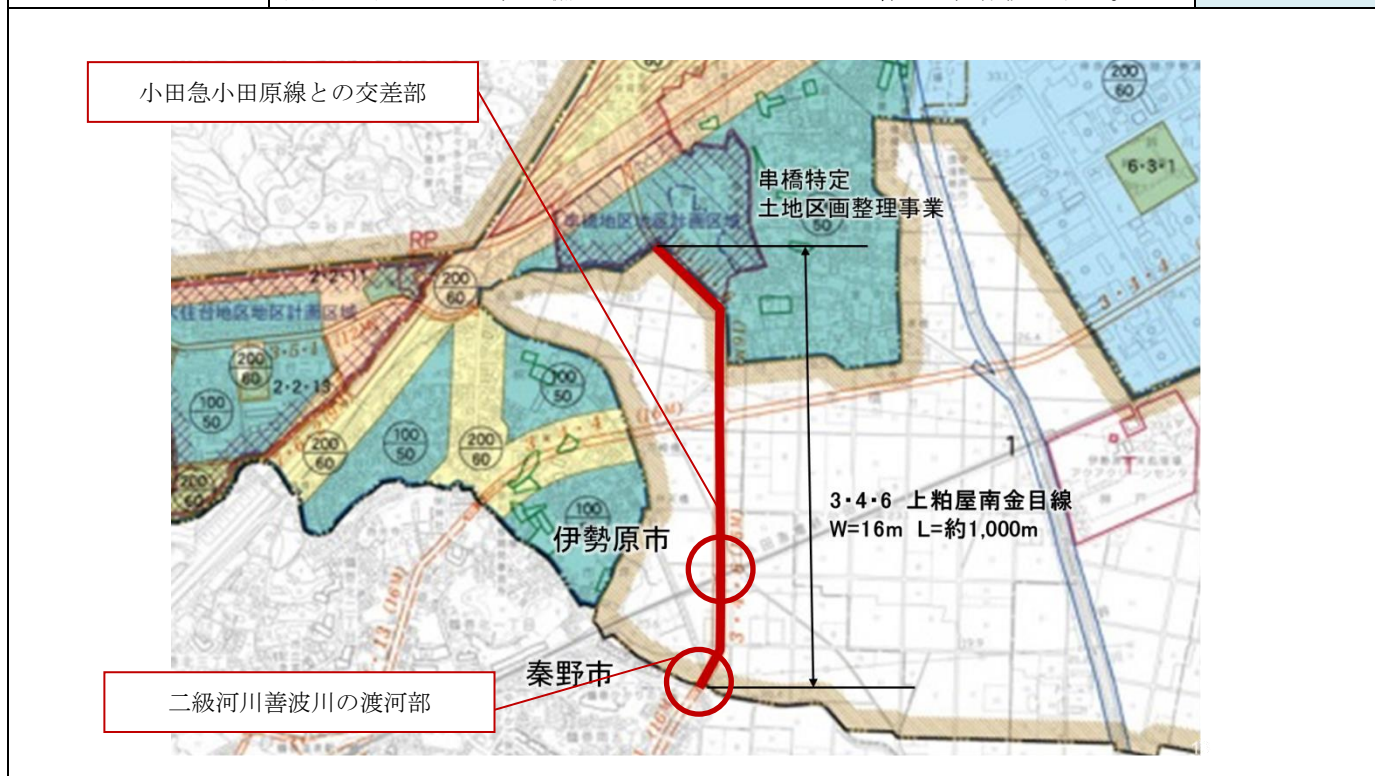
対象区間の概要	<p style="text-align: center;">横断面</p>	<ul style="list-style-type: none"> この区間は、串橋特定土地区画整理事業地区から、秦野市境に至るものとなる。 この区間は、ほぼ市街化調整区域に位置し、主に水田地帯を通過し、小田急小田原線をオーバーパスする。 県道 612 号（上粕屋南金目）のバイパス道路として、平塚市、秦野市、伊勢原市の 3 市関連の都市計画として位置づけられている。 二級河川善波川を渡河する。
---------	--	---

必要性の検証	1 自動車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> 平成 28 年 11 月に都市計画決定された「伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の主要な都市施設の配置の方針において、幹線道路に位置づけられている。 平成 28 年 3 月に改定された「伊勢原市都市マスタープラン」の都市施設の整備方針において、市内外の地域間を結ぶ道路ネットワークとして、主要幹線道路に位置づけられている。 秦野市及び平塚市の都市計画道路を連絡し、県道 62 号（平塚秦野）へ連絡する都市間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	<ul style="list-style-type: none"> 市街化調整区域に位置し、比較的交通量は少ない。
	3 市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"> 伊勢原市西部市街地と秦野市東部市街地、さらには平塚市西部市街地の連絡強化などにより、各市街地の活力向上に寄与するものとなる。

4 防災機能	<ul style="list-style-type: none"> 緊急車両の速達性や避難経路の確保など、沿道市街地における防災性の向上に寄与する。
5 環境機能	<ul style="list-style-type: none"> 県道 612 号（上粕屋南金目）のバイパス機能による沿道市街地における交通の整流化により、環境負荷の少ない都市づくりに寄与する。 「伊勢原市緑の基本計画（H20.12）」において、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 他事業との整合	<ul style="list-style-type: none"> 当該路線が連絡する平塚市都市計画道路上粕屋南金目線は、真田・北金目土地区画整理事業などにより、整備が進められている。また、秦野市都市計画道路上粕屋南金目線についても、大根公園の整備に合わせ一部区間が暫定整備済みとなっている。 市内においては、串橋特定土地区画整理事業区域内について、整備済みである。
7 代替機能	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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交差点で跨線橋（オーバース）の整備が必要となる。また、二級河川善波川の渡河部において橋りょう整備が必要となる。 市街化調整区域の主に水田地帯となる農用地区域に位置することから、移転補償対象となる大きな家屋等はない。 平塚市及び秦野市の都市計画道路と一体となり、路線総体の機能を発揮するものとなる。このため、平塚市及び秦野市域の都市計画道路の事業進捗状況を踏まえ、整備効果を最大限に発揮する時期を見極める必要がある。
--------------	--

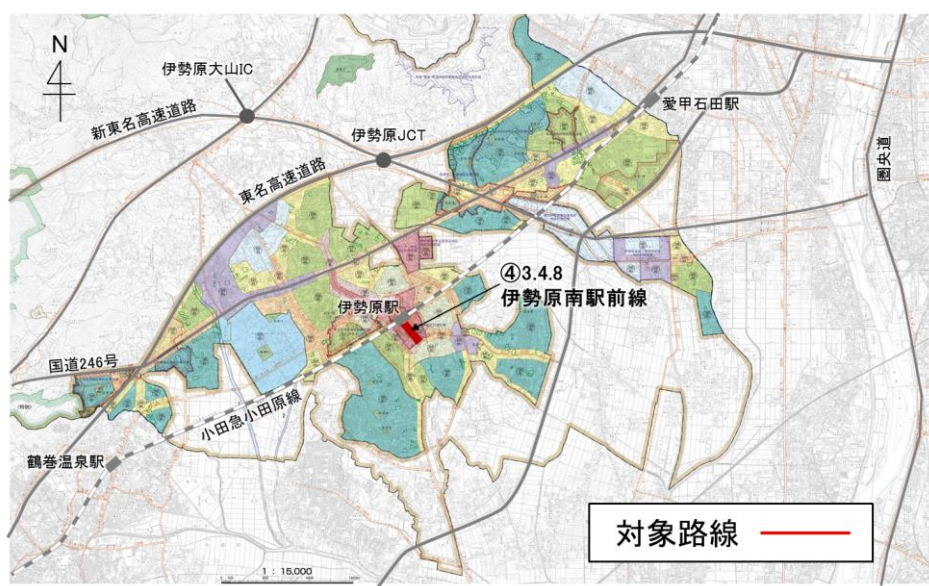
検証結果	<p>県道 612 号（上粕屋南金目）のバイパス道路であること、他の区間において、整備済であるとともに、当該路線と一体となる平塚市及び秦野市の都市計画道路において、整備が進められていることを踏まえ、存続とする。</p>	存続
------	---	----



3・4・8 伊勢原南駅前線

延長 (A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
290 m	18 m	2 車線	S29 年 5 月 31 日		H2 年 9 月 18 日
整備済 (B)	事業中 (C)	概成済 (D)	未着手 (E)	整備済率 (B/A)	概成済みを含めた整備済率 ((B+D) / A)
			290 m	0 %	0 %

路線位置図



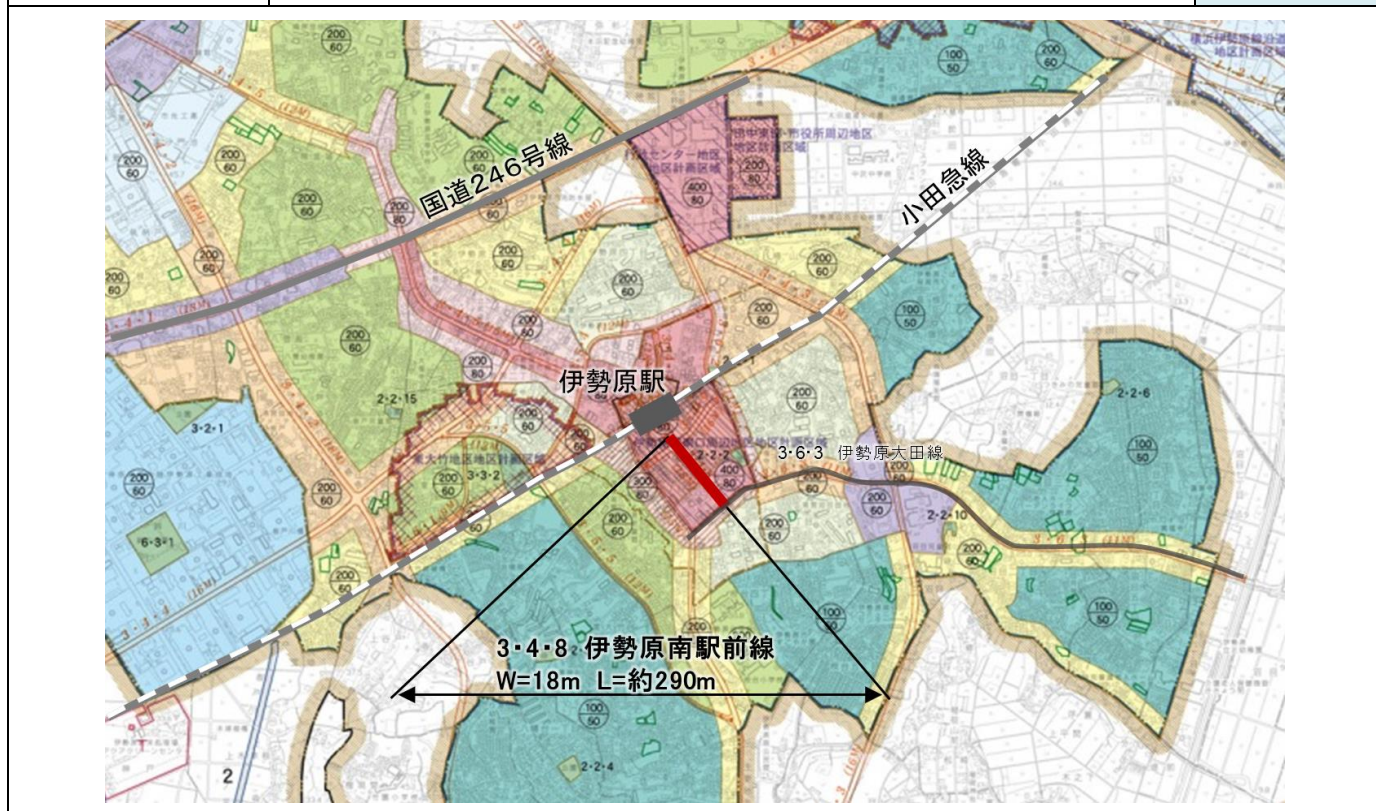
対象区間の概要	<p style="text-align: center;">横断面</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 伊勢原駅南口周辺地区に位置する。 ・ 都市計画道路牛塚下原線とともに、伊勢原駅南口周辺地区の骨格をなす道路である。 ・ 都市計画用途地域の変更及び伊勢原駅南口周辺地区地区計画の決定との関連都市計画として決定されている。 ・ 商業系市街地に位置し、沿道は商業業務施設が多く立地する。
---------	--	---

必要性の検証	1 自動車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 28 年 3 月に改定された「伊勢原市都市マスタープラン」の都市施設の整備方針において、伊勢原駅周辺地区の骨格を形成する道路ネットワークとして、幹線道路に位置づけられている。 ・ 伊勢原駅南口駅前広場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の推進に寄与するものとなる。
	2 歩行者・自転車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤通学や買い物など、伊勢原駅南口周辺地区における多様な歩行者・自転車の交通機能を担うものとなる。
	3 市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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もので、土地の高度有効利用に寄与するものとなる。
	4 防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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となる。

5	環境機能	<ul style="list-style-type: none"> 「伊勢原市緑の基本計画（H20.12）」において、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、魅力ある都市空間の形成に寄与する。
6	他事業との整合	<ul style="list-style-type: none"> 伊勢原駅南口周辺地区の東西軸となっている都市計画道路牛塚下原線と対となる南北軸を担うもので、当該路線の整備により、両路線総体の機能を発揮するものとなる。
7	代替機能	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 商業業務地域に位置し、沿道には移転補償を要する堅固な建物が多い。 地区計画による壁面後退など、沿道には、道路計画に合わせてセットバックしている箇所がある。 伊勢原駅南口周辺まちづくりの動向を踏まえながら、整備効果を発揮する時期を見極める必要がある。
--------------	--

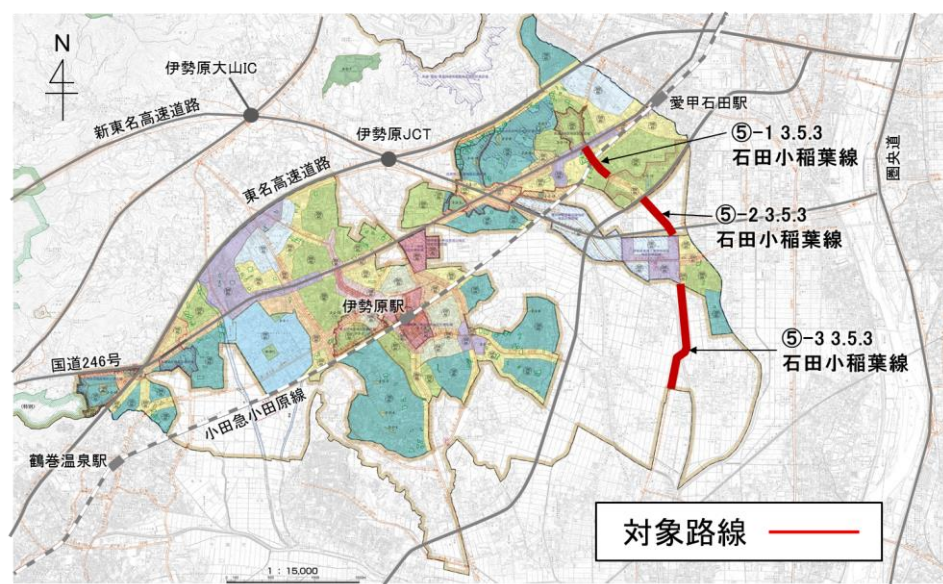
検証結果	伊勢原駅南口周辺地区の用途地域の変更（容積率）及び地区計画の決定との関連都市計画であり、土地の高度有効利用に資することを踏まえ、存続とする。	存続
------	--	----



3・5・3 石田小稲葉線

延長 (A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
4,170 m	12 m	2 車線	S39 年 3 月 7 日		S61 年 8 月 25 日
整備済 (B)	事業中 (C)	概成済 (D)	未着手 (E)	整備済率 (B/A)	概成済みを含めた整備済率 ((B+D) / A)
1,410 m		590 m	2,170 m	33.8 %	48.0 %

路線位置図



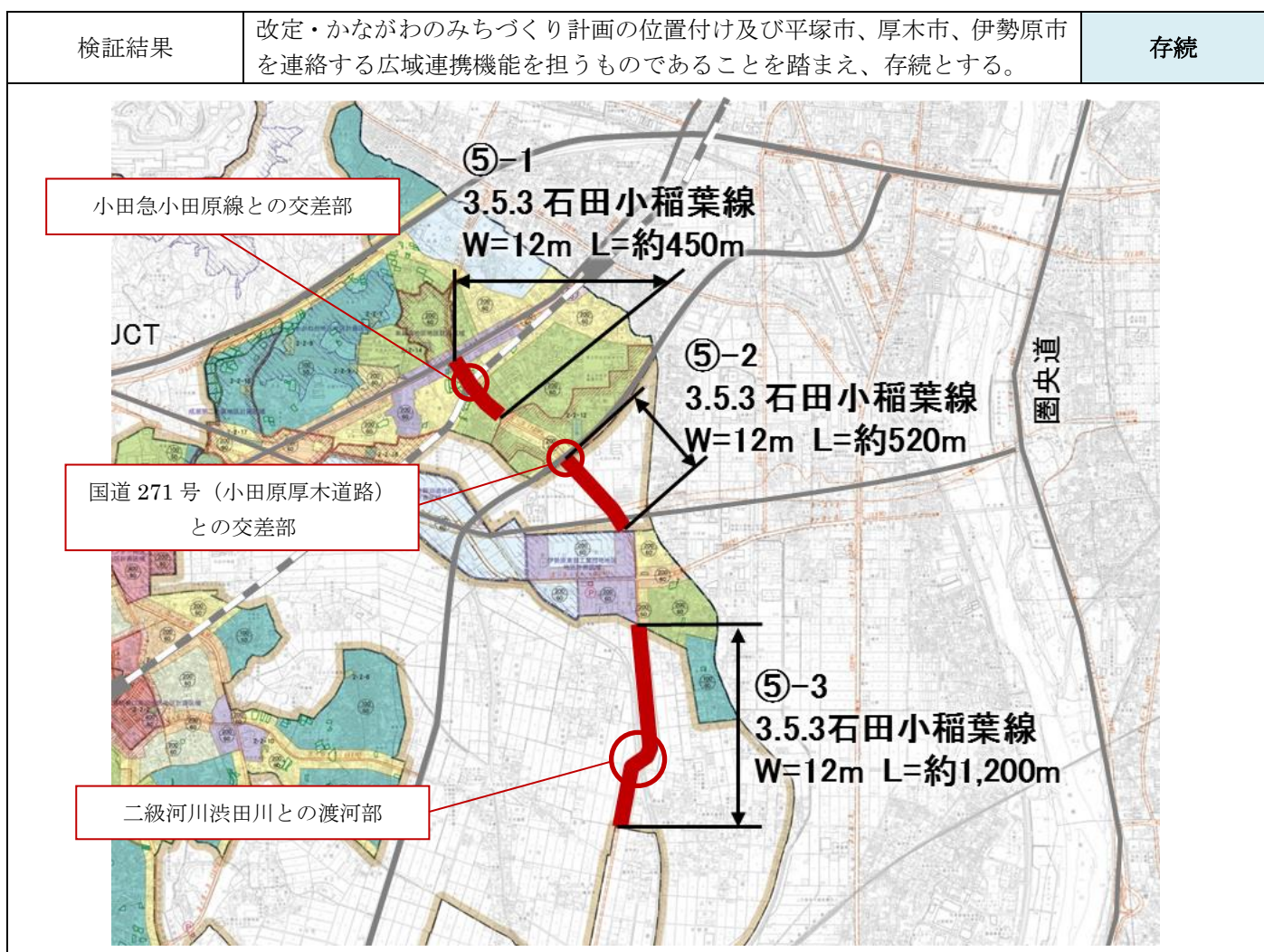
対象路線の概要	<p>横断面</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 厚木市境（石田地区）から平塚市境（小稲葉地区）に至る路線となる。 ・ 伊勢原市の東部地域における南北軸となる。 ・ 平塚市都市計画道路東浅間大島線、厚木市都市計画道路酒井長谷線と連絡する 3 市関連の都市計画となっている。 ・ 国道 246 号から厚木市都市計画道路酒井長谷線までは、道路ネットワークが完成している。
---------	------------	---

必要性の検証	1 自動車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 28 年 11 月に都市計画決定された「伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の主要な都市施設の配置の方針において、幹線道路に位置づけられている。 ・ 平成 28 年 3 月に改定された「伊勢原市都市マスタープラン」の都市施設の整備方針において、市内外の地域間を結ぶ道路ネットワークとして、主要幹線道路に位置づけられている。 ・ 平成 28 年 3 月に改定された、「改定・かながわのみちづくり計画」において、「将来に向けて検討が必要な道路」として、ツインシティのまちづくりの進展に合わせて、計画の熟度を高めていく重要な路線として位置づけられている。 ・ 路線全体が一体的に機能することにより、国道 129 号の南北軸機能を補完するものとなる。
	2 歩行者・自転車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東部地域の市街地において新たな南北軸を形成する道路ネットワークとして、鉄道駅へのアクセスなど歩行者・自転車の交通機能を担うものとなる。

3	市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"> 本市の産業拠点（東部第二地区、歌川産業スクエア、アマダ）や平塚市都市計画道路東浅間大島線沿道の工業団地、また、厚木市都市計画道路酒井長谷線沿道の産業拠点（厚木森の里、NTC）等の連絡強化による相乗効果により、産業系市街地の発展が期待できる。
4	防災機能	<ul style="list-style-type: none"> 県総合防災センターと湘南地域県政総合センター及び平塚総合公園を結ぶ路線として、緊急輸送や避難等の県央及び湘南地域の都市防災機能の向上に寄与する。 沿道市街地の緊急時における避難経路の確保、緊急車両の速達性の向上等に寄与する。
5	環境機能	<ul style="list-style-type: none"> 東部地域の市街地における交通の整流化により、環境負荷の少ない都市づくりに寄与する。 「伊勢原市緑の基本計画（H20.12）」において、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	他事業との整合	<ul style="list-style-type: none"> 「ツインシティ整備計画」において、当該整備計画を支える骨格となる道路ネットワークであり、ツインシティへの高いアクセシビリティを確保するための役割を担っている。 当該路線は、厚木市・平塚市・伊勢原市の3市で構成する「石田小稲葉線並びに東浅間大島線整備促進協議会」において、神奈川県へ県道整備の要望を行っている。
7	代替機能	<ul style="list-style-type: none"> 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。

区間毎の必要性	⑤-1	<ul style="list-style-type: none"> 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・自転車の交通機能を担う。 成瀬地区南北市街地の連携とともに、国道 246 号との連絡強化により、既存市街地の交通利便性の向上に寄与する。 延焼遮断帯機能による延焼危険度の低下など、市街地の防火性の向上に寄与する。 緊急時における避難経路の確保、緊急車両の速達性の向上等に寄与する。 地区内交通の整流化に寄与する。 当該区間の北側は、東高森特定土地区画整理事業等で厚木市境まで、また、南側は、成瀬第一特定土地区画整理事業により、国道 271 号（小田原厚木道路）までが整備済みとなっている。
	⑤-2	<ul style="list-style-type: none"> 成瀬地区南北の市街地を連絡する区間となる。 緊急時における避難経路の確保、緊急車両の速達性の向上等に寄与する。
	⑤-3	<ul style="list-style-type: none"> 平塚市都市計画道路東浅間大島線と一体となり、県道 22 号（横浜伊勢原）と県道 44 号（伊勢原藤沢）を連絡するネットワークとして、国道 129 号と並行する幹線道路ネットワークを形成する。

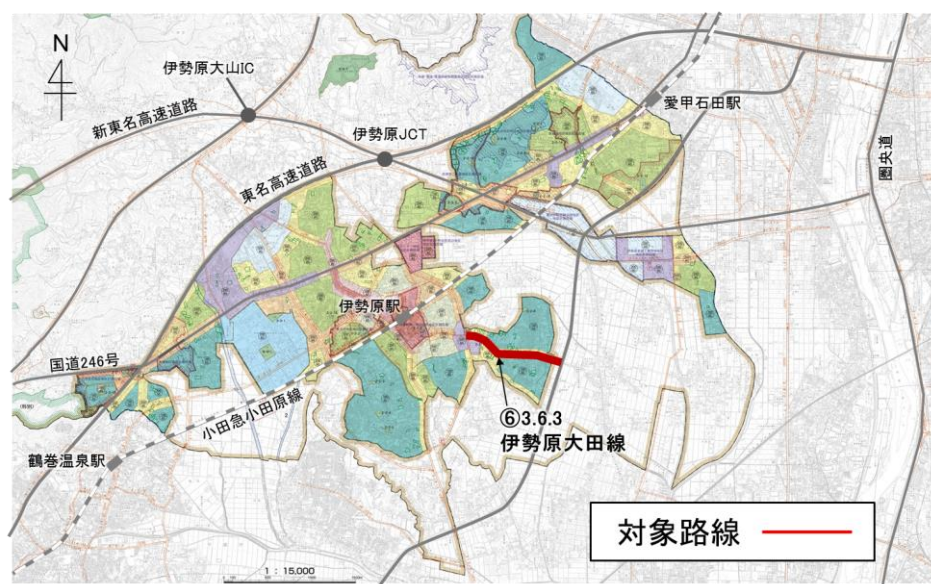
事業実施における課題整理	⑤-1	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地形的には、やや起伏があるが大きな課題はない。 ・ 沿道は、住宅市街地となっており、移転補償対象となる家屋が存在するが、比較的土地利用密度は低く、農地等も介在する。 ・ 小田急小田原線との交差点において、跨線橋（オーバーパス）の整備が必要となる。
	⑤-2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地形的に平坦で、一帯は農用地であることから、移転補償等の対象となる家屋等は少ない。 ・ 国道 271 号（小田原厚木道路）との交差点で大規模なボックスカルバート（アンダーパス）整備が必要となる。 ・ 整備済の東成瀬地区の区間と連絡し、県道 22 号（横浜伊勢原）から東成瀬地区周辺市街地をネットワークするが、整備効果を最大限発揮するためには、⑤-1 区間の整備との連携が必要となる。
	⑤-3	<ul style="list-style-type: none"> ・ 二級河川渋田川の渡河部で橋りょう整備が必要となる。 ・ 地形的に平坦で、一帯は農用地区域であることから、移転補償等の対象となる家屋等は少ない。 ・ 平塚市都市計画道路東浅間大島線と一体的な整備により、県道 22 号（横浜伊勢原）と県道 44 号（伊勢原藤沢）をネットワークする路線となる。



3・6・3 伊勢原大田線

延長 (A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
1,850 m	11 m	2 車線	S29 年 5 月 31 日		S46 年 8 月 25 日
整備済 (B)	事業中 (C)	概成済 (D)	未着手 (E)	整備済率 (B/A)	概成済みを含めた整備済率 ((B+D) / A)
850 m			1,000 m	45.9 %	45.9 %

路線位置図



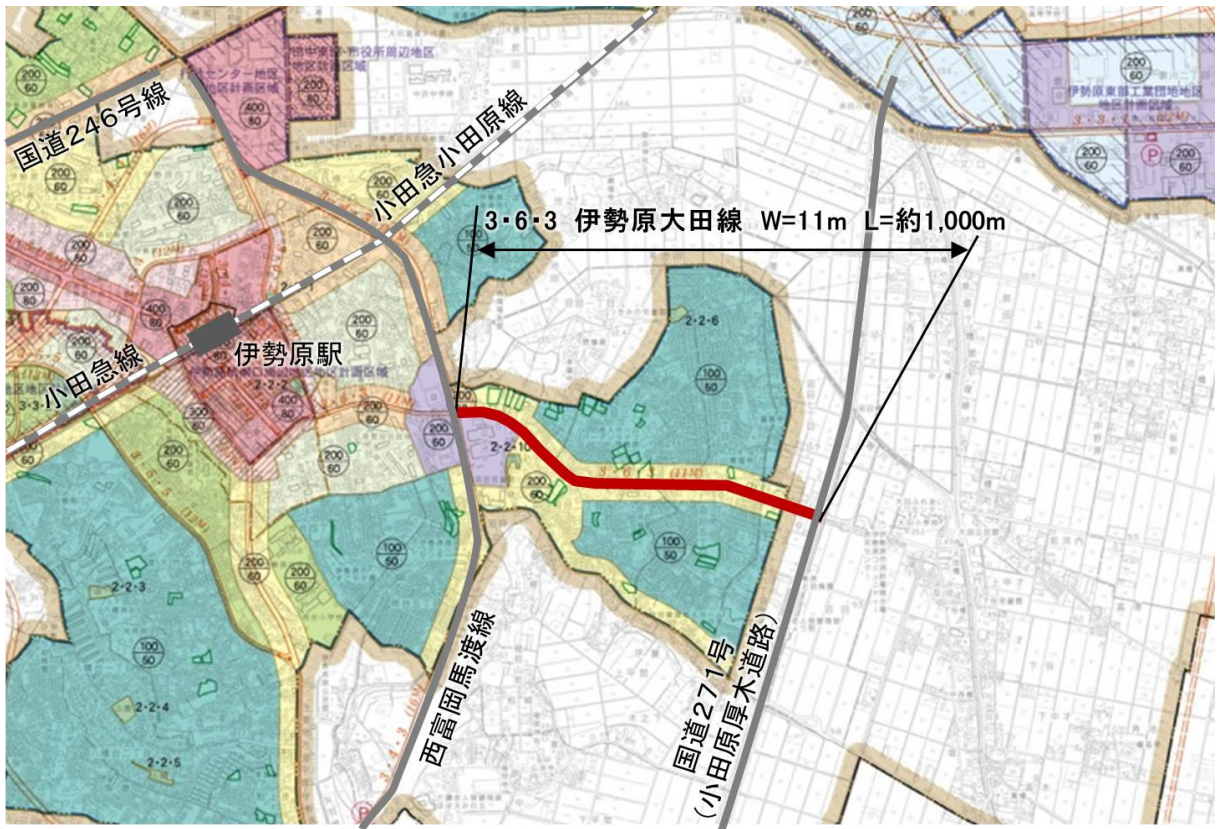
対象区間の概要	<p style="text-align: center;">横断面</p>	<ul style="list-style-type: none"> この区間は、都市計画道路西富岡馬渡線から国道 271 号（小田原厚木道路）に至る区間である。 現道（市道 3 号線）が位置している。
---------	--	---

必要性の検証	1 自動車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> 平成 28 年 3 月に改定された「伊勢原市都市マスタープラン」の都市施設の整備方針において、中心市街地へのアクセス機能を担う道路ネットワークとして、主要幹線道路に位置づけられている。 国道 271 号（小田原厚木道路）から、伊勢原駅周辺市街地へのアクセス機能を有する。
	2 歩行者・自転車の交通機能	<ul style="list-style-type: none"> 市街化区域内（住居用途地域）に位置しており、通勤通学や日常生活における歩行者・自転車の交通機能を担うものとなる。
	3 市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"> 現道（市道 3 号線）があり、既に市街地が形成されている。
	4 防災機能	<ul style="list-style-type: none"> 現道（市道 3 号線）があり、伊勢原市地域防災計画の「緊急輸送道路補完道路」に指定されているとともに、沿道住宅地における延焼危険度の低下などに寄与している。
	5 環境機能	<ul style="list-style-type: none"> 「伊勢原市緑の基本計画（H20.12）」において、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 他事業との整合	・沿道の建築及び開発行為に伴い、セットバック等が行われている箇所がある。
	7 代替機能	・現道（市道3号線）は、概ね8m以上の幅員が確保されており、交通安全対策として歩道整備が進められているが、一部未整備箇所が存在する。

事業実施における課題整理	<ul style="list-style-type: none"> ・移転補償対象となる家屋等が沿道に建ち並んでいる。 ・区間全体的に起伏があり、一部に法面整備などが必要となる。 ・現道（市道3号線）は、概ね8m以上の幅員が確保されており、交通安全対策として歩道整備が進められているが、一部未整備箇所が存在する。 ・国道271号（小田原厚木道路）から、伊勢原駅周辺市街地へのアクセス機能として、県道44号（伊勢原藤沢）が位置していることを踏まえ、課題等を整理する必要がある。
--------------	--

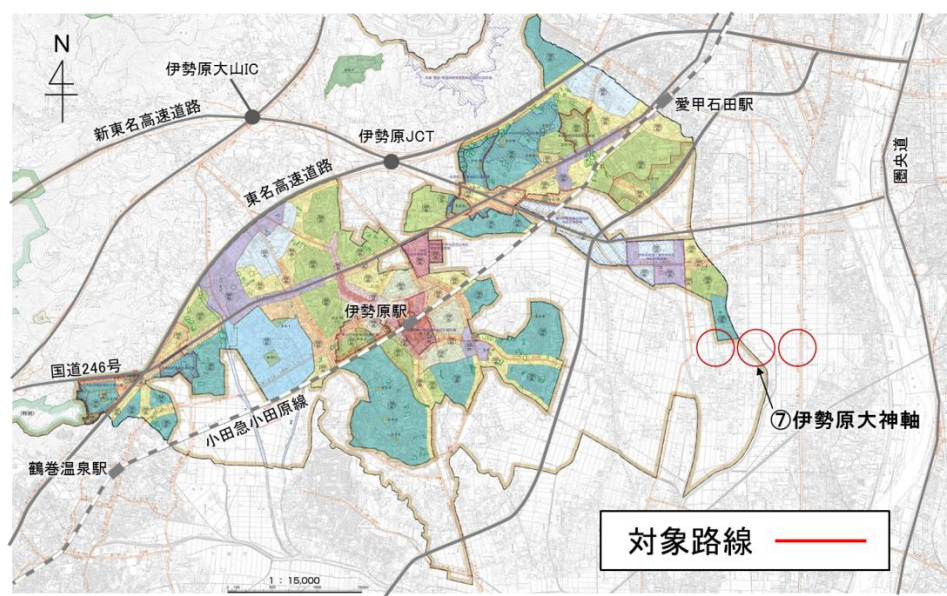
検証結果	<p>国道271号から、伊勢原駅周辺市街地へアクセスする都市計画道路ネットワークとなっており、今後も周辺道路ネットワークの形成や自動車交通等の状況等を見極めながら、事業性や代替性などを検証する必要があるため、留保付き存続とする。</p>	留保付き 存続
------	--	------------



伊勢原大神軸（構想）

延長 (A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
整備済 (B)	事業中 (C)	概成済 (D)	未着手 (E)	整備済率 (B/A)	概成済みを含めた整備済率 ((B+D) / A)

路線位置図



対象区間の概要

- ・ この区間は、改定・かながわのみちづくり計画（H28.3 改定）において、ツインシティへのアクセスを強化する将来に向けて検討が必要な道路に位置づけられている。
- ・ 都市計画道路石田小稲葉線からツインシティ大神地区までの概ね 1,000 m の区間

必要性の検証

1 自動車の交通機能

- ・ 平成 28 年 11 月に都市計画決定された「伊勢原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の主要な都市施設の配置の方針において、伊勢原大神軸の具体化を図るとしている。
- ・ 平成 28 年 3 月に改定された「伊勢原市都市マスタープラン」の都市施設の整備方針において、市内外の地域間を結ぶ道路ネットワークとして、主要幹線道路に位置づけられている。
- ・ 平成 28 年 3 月に改定された、「改定・かながわのみちづくり計画」において、「将来に向けて検討が必要な道路」として、ツインシティのまちづくりの進展に合わせて、計画の熟度を高めていく重要な路線として位置づけられている。
- ・ ツインシティ橋を含む平塚市都市計画道路倉見大神線との接続により、本市東部市街地とツインシティ大神地区、寒川町以東方面を連絡する広域的な幹線道路となる。

2 歩行者・自転車の交通機能

- ・ ツインシティ整備計画では、神奈川県と全国との交流・連携の窓口として、利用しやすい公共交通やスムーズな乗換えとともに、環境にやさしい、歩行者・自転車交通を優先する交通システムの形成を図ることとしており、当該区間の整備により既存路線と連携した自転車交通ネットワークを形成することができる。

3 市街地形成機能	・ ツインシティ（南のゲート）の整備効果を最大限に波及するとともに、周辺市街地の都市機能の向上に寄与するものとなる。
4 防災機能	・ 県道 22 号（横浜伊勢原）及び県道 44 号（伊勢原藤沢）と並行する道路ネットワークとして、湘南県央都市圏域の緊急輸送路、避難路等の都市防災機能を高める機能を有する。 ・ 沿道市街地の緊急時における避難経路の確保、緊急車両の到達性の向上等に寄与する。
5 環境機能	・ ツインシティ橋及びツインシティ整備に係る交通容量の確保とともに、周辺市街地における交通の整流化により、環境負荷の少ない都市づくりに寄与するものとなる。
6 他事業との整合	・ 「ツインシティ整備計画」において、当該整備計画を支える骨格となる道路ネットワークであり、ツインシティへの高いアクセシビリティを確保するための役割を担っている。
7 代替機能	・ ツインシティ橋を含む倉見大神線へ直接ネットワークす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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地形は平坦で、大きな渡河部や鉄道等との交差はない。 ・ 一部住宅市街地を通過することが想定され、家屋等の移転補償を要することが考えられる。 ・ 道路規格等において、ツインシティ大神地区のまちづくりとの連携が必要となる。
--------------	---

検証結果	改定・かながわのみちづくり計画の位置付け及びツインシティ大神地区のまちづくりの進捗状況等を踏まえ、追加とする。	追加
------	---	----

