

5 見直し路線

(1) 見直し検証結果

ステップごとの検証結果は次の通りとなった。

ステップ1 見直し検討対象路線の選定

○街路区分からの選定、整備状況からの選定、その他の追加路線

本市の都市計画道路 38 路線と構想路線の 6 路線のうち、自動車専用道路 2 路線を除く **42 路線**を検討対象に選定。

ステップ2 必要性の検証

○「かながわ交通計画」との関係

○必要性の検証項目

- (ア) 自動車の交通機能、(イ) 歩行者・自転車の交通機能、(ウ) 土地利用との整合、
- (エ) 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

【必要性が低いと判断した路線】：**7 路線**

→ステップ3の「廃止候補（必要性の要検討路線）」へ

- ・3-4-9 渋沢駅前落合線（落合地区）、3-5-1 入船平沢線（保健福祉センター以西）、
- ・3-5-2 秦野駅前線（片町交差点以北）、3-5-5 水無川九沢線（全線）、
- ・3-5-10 横町塩貝線（未整備区間全線）、3-5-11 東北久保塩貝線（全線）、
- ・3-6-1 曾屋台町線（全線）

ステップ3 見直し候補路線の抽出

○他の事業との関連路線 →「留保付き存続」へ

○事業実施に当たっての課題の確認

- (ア) 地形・地物との整合、(イ) 隣接都市計画区域との整合

【事業実施に当たっての課題のある路線】：**なし**

ステップ4 自動車交通量の検証

○見直し候補路線のうち、廃止候補（必要性の要検討路線）とした7路線のうち、6路線は、廃止しても交通量の検証の結果、周辺道路に与える影響はないことを確認。

【検証から支障がないと判断した路線】：**6 路線**

- ・3-5-1 入船平沢線（保健福祉センター以西）、
- ・3-5-2 秦野駅前線（片町交差点以北）、3-5-5 水無川九沢線（全線）、
- ・3-5-10 横町塩貝線（未整備区間全線）、3-5-11 東北久保塩貝線（全線）、
- ・3-6-1 曾屋台町線（入船町以東）

■見直し検証結果

- 存続 : 36 路線（うち、留保付き存続 : 5 路線）
- 追加 : 0 路線
- 変更 : 0 路線
- 廃止 : 0 路線
- 保留 : 6 路線

(2) 見直し路線（総合的判断）

抽出された見直し路線（区間）の概要、位置及び路線（区間）ごとの見直し方針については次の通りである。

路線名	区間	幅員	見直し 区間延長	代替機能を 有する路線名
3・5・1 入船平沢線	緑町～平沢	15m	0.5km	市道 24 号線
3・5・2 秦野駅前線	本町三丁目～末広町	12m	0.3km	3・5・1 入船平沢線
3・5・5 水無川九沢線	文京町～曾屋二丁目	12m	0.7km	市道 59 号線
3・5・10 横町塩貝線	北矢名～鶴巻	12m	1.6 km	市道 8 号線 市道 26 号線
3・5・11 東北久保塩貝線	南矢名～鶴巻	12m	3.0 km	3・5・10 横町塩貝線 市道 7 号線 市道 9 号線
3・6・1 曾屋台町線	本町三丁目～入船町	8m	0.8 km	3・3・1 平塚秦野線

3・5・1 入船平沢線【見直し区間：緑町～平沢】

■当該路線の位置づけ及び見直し理由

当該路線は「都市マスタープラン（H24.3改定）」の都市拠点（秦野駅周辺）に直接アクセスすることなどの位置づけがある。

一方で、保健福祉センター付近以西の区間においては、並行する現道の市道24号線で代替可能性が考えられ、自動車交通機能の代替性検証の結果、代替可能と判断される。

■見直しにおける留意点等

<歩行者・自転車通行空間の確保>

並行する現道の市道24号線については、区間の大部分において両側の歩道が幅員2m以下となっている。また、秦野駅と渋沢駅を結ぶ路線バスが運行されている。よって、次の課題に対応したうえで見直し方針を検討する。

- 安全な歩行者通行空間の確保
- バス停周辺における滞留スペースの確保

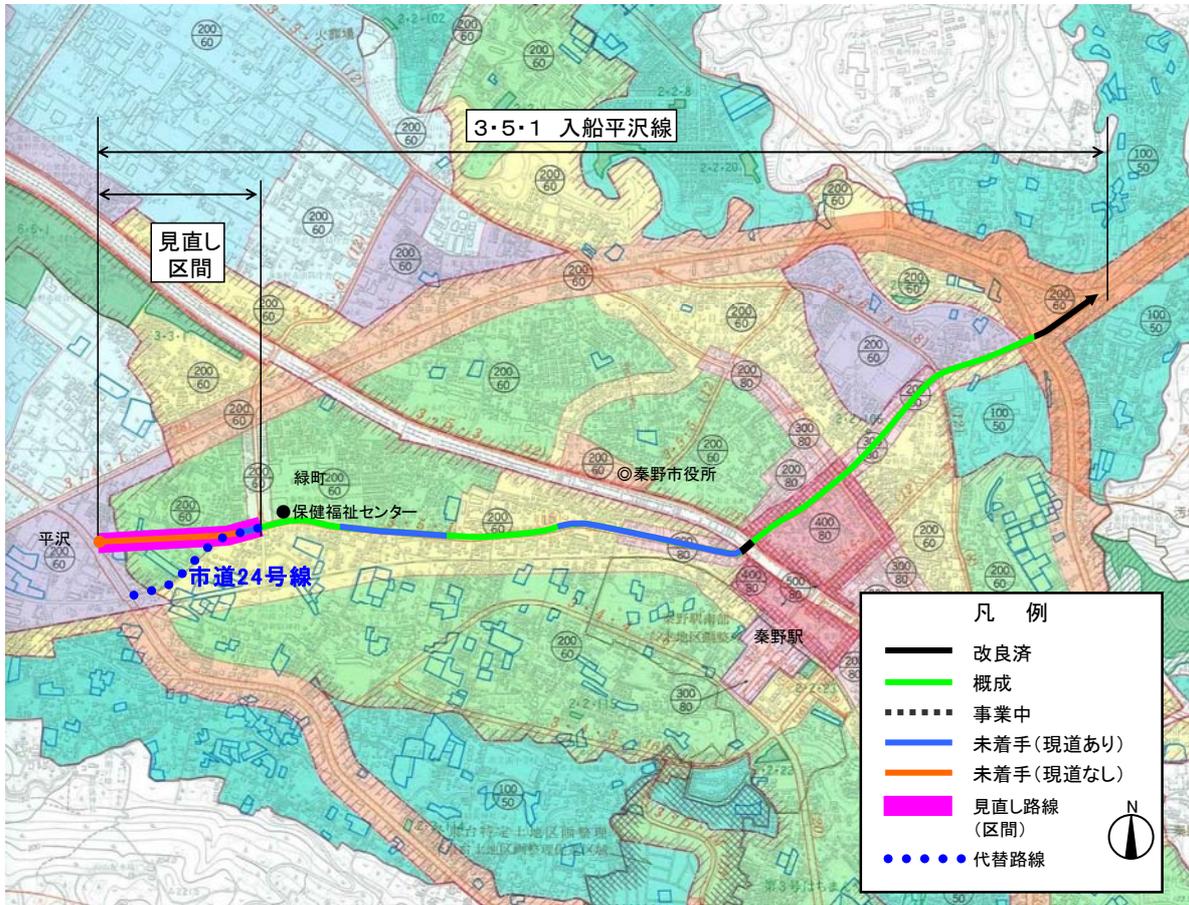
<都市計画の観点からみた留意点>

当該路線は「秦野市都市マスタープラン」において、「補助幹線街路」としての位置づけがあるほか、南地区内における中密度住宅地の幹線道路としての位置づけがある。

よって、沿線区域の発生または集中する交通を集約し適正に処理するとともに、良好な都市環境を確保するための歩道空間の確保、災害時の避難路としての機能等を確保できるようにしていくことが求められる。

■見直し結果（総合的判断）と今後の方向性

したがって、本路線の見直し結果を「保留」とし、上記の留意点を中心に、継続的に検証を進めていく。



3・5・2 秦野駅前線【見直し区間：本町三丁目～末広町】

■当該路線の位置づけ及び見直し理由

当該路線は「都市マスタープラン（H24.3改定）」の都市拠点（秦野駅周辺）に直接アクセスすることなどの位置づけがある。

一方で、本町三丁目から末広町の区間においては、並行する現道の県道 704 号で代替可能性が考えられ、自動車交通機能の代替性検証の結果、代替可能と判断される。

■見直しにおける留意点等

<歩行者・自転車通行空間の確保>

並行する現道の県道 704 号については、区間の大部分において両側に歩道が整備されているものの、歩道幅員 2m以下となっている。また、秦野駅を発着し市内外の各地を結ぶ路線バスが多数運行されている。よって、次の課題に対応したうえで見直し方針を検討する。

- 安全な歩行者通行空間の確保
- バス停周辺における滞留スペースの確保

<都市計画の観点からみた留意点>

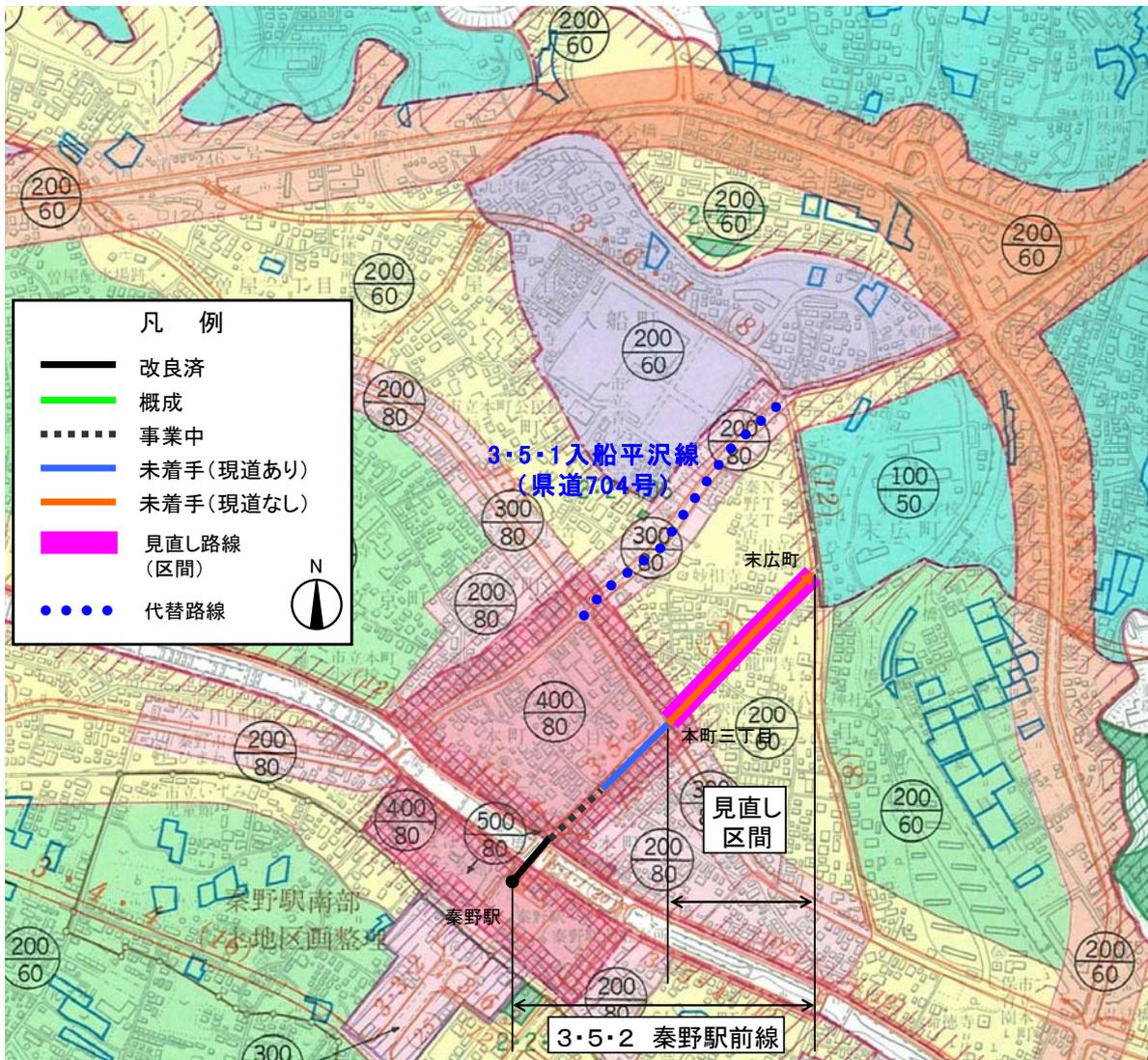
当該路線は「秦野市都市マスタープラン」において、「補助幹線街路」としての位置づけがあるほか、本町地区内における複合市街地内の幹線道路としての位置づけがある。

また、「かながわ都市マスタープラン・地域別計画」において、秦野駅周辺は湘南都市圏域の「広域拠点（都市圏域全体の自立をけん引する拠点）」として、商業・業務機能や、生活サービス機能などの充実により、交流とにぎわいを創出する地域として位置づけられている。

よって、沿線区域の発生または集中する交通を集約し適正に処理するとともに、良好な都市環境を確保するための歩道空間の確保、災害時の避難路としての機能等を確保できるようにしていくことが求められる。

■見直し結果（総合的判断）と今後の方向性

したがって、本路線の見直し結果を「保留」とし、上記の留意点を中心に、継続的に検証を進めていく。



3・5・5 水無川九沢線【見直し区間：文京町～曾屋二丁目】

■当該路線の位置づけ及び見直し理由

当該路線は「都市マスタープラン（H24.3改定）」の都市拠点（秦野市役所）に直接アクセスすることなどの位置づけがある。

一方で、並行する現道の市道59号線で代替可能性が考えられ、自動車交通機能の代替性検証の結果、代替可能と判断される。

■見直しにおける留意点等

<歩行者・自転車通行空間の確保>

並行する現道の市道59号線については、全ての区間において両側に歩道が整備されていない。よって、次の課題に対応したうえで見直し方針を検討する。

- 安全な歩行者通行空間の確保（幅員構成の再配分や路線別の役割分担による歩車分離方策の検討等）

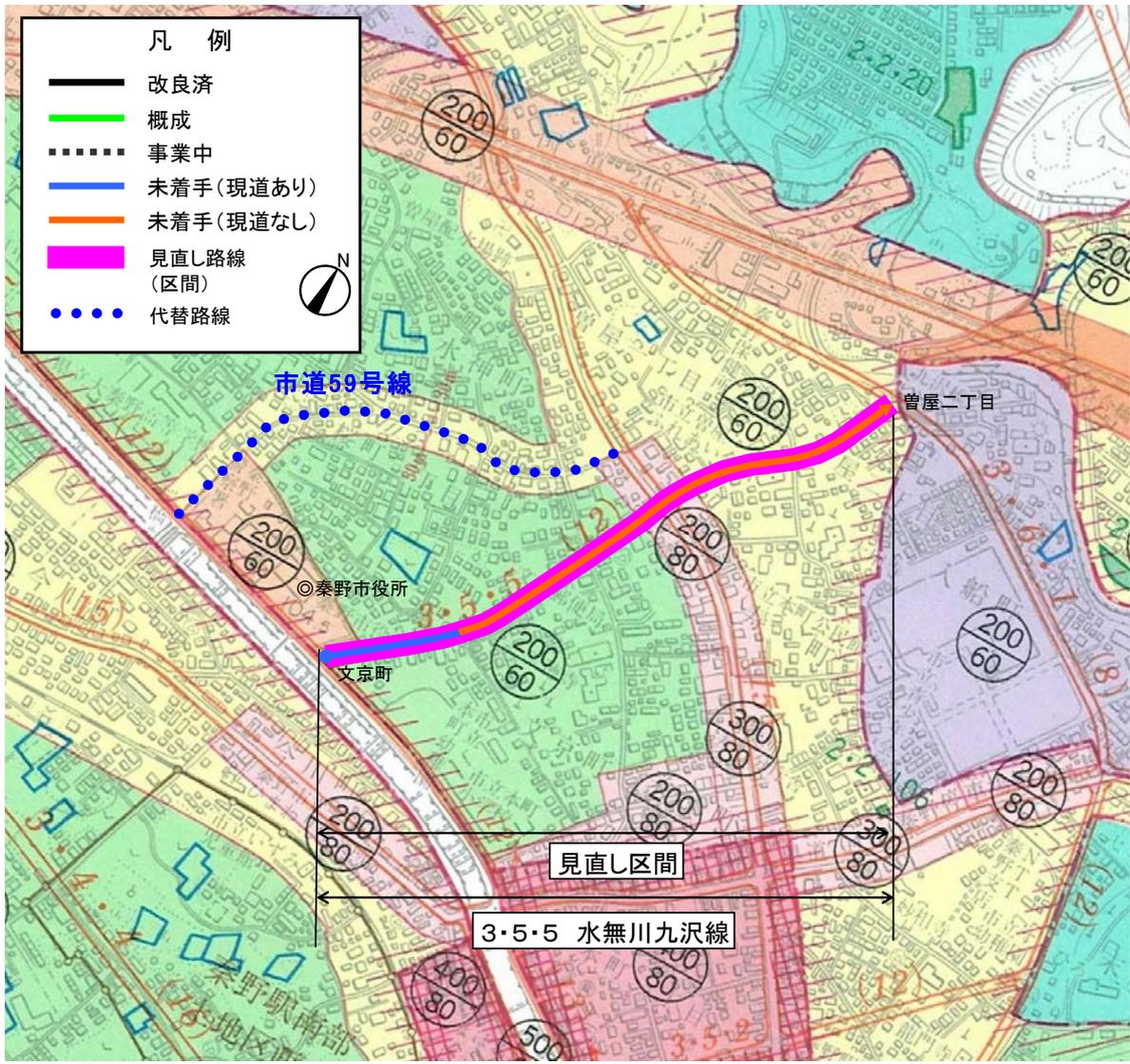
<都市計画の観点からみた留意点>

当該路線は「秦野市都市マスタープラン」において、「補助幹線街路」としての位置づけがあるほか、本町地区内における中密度住宅地、複合市街地内の幹線道路としての位置づけがある。

よって、沿線区域の発生または集中する交通を集約し適正に処理するとともに、良好な都市環境を確保するための歩道空間の確保、災害時の避難路としての機能等を確保できるようにしていくことが求められる。

■見直し結果（総合的判断）と今後の方向性

したがって、本路線の見直し結果を「保留」とし、上記の留意点を中心に、継続的に検証を進めていく。



3・5・10 横町塩貝線【見直し区間：北矢名～鶴巻】

■当該路線の位置づけ及び見直し理由

当該路線は「都市マスタープラン（H24.3改定）」の都市拠点（東海大学前駅周辺）に直接アクセスすることなどの位置づけがある。

一方で、並行する現道の市道8号線、市道26号線で代替可能性が考えられ、自動車交通機能の代替性検証の結果、代替可能と判断される。

■見直しにおける留意点等

<歩行者・自転車通行空間の確保>

並行する現道については、一部区間で歩道が整備されているものの、歩道幅員が2mに満たない区間がみられるなど、安全な歩行空間の確保が課題である。

一方で、一部の区間は東名高速道路と並行しており、かつ急な縦断勾配であるため、道路構造令の要件を満たす両側歩道整備のための用地確保が困難な状況となっている。さらに、歩行者や自転車の交通量も少ないため、計画されている片側歩道整備により最低限の歩行者占有幅を確保することが可能と考えられる。よって、次の課題に対応したうえで見直し方針を検討する。

- 安全な歩行者通行空間の確保（幅員構成の再配分や片側歩道整備による安全確保可能性の検討等）

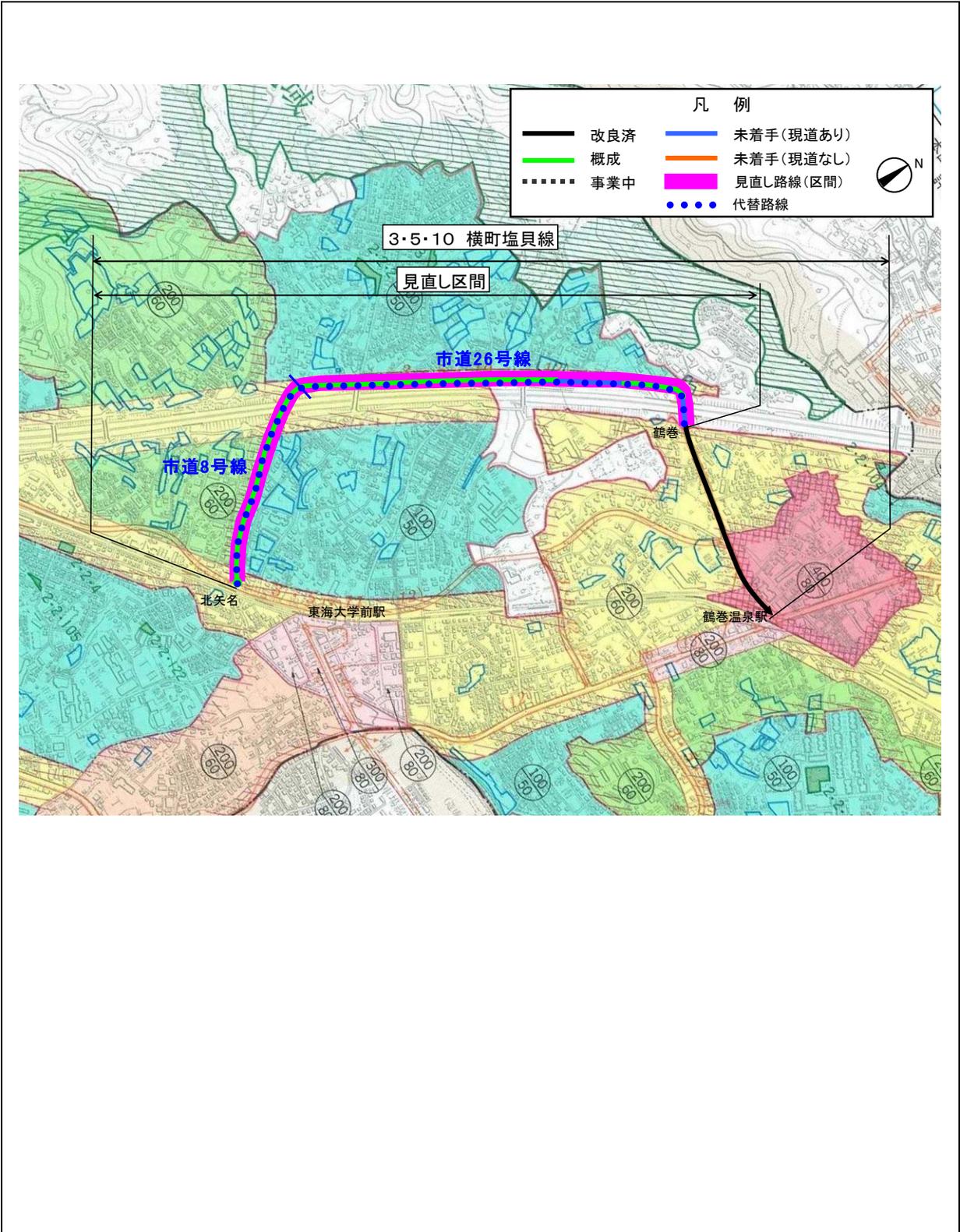
<都市計画の観点からみた留意点>

当該路線は「秦野市都市マスタープラン」において、「補助幹線街路」としての位置づけがあるほか、大根地区内における低密度住宅地と複合市街地の境界に位置する幹線道路としての位置づけがある。

よって、沿線区域の発生または集中する交通を集約し適正に処理するとともに、良好な都市環境を確保するための歩道空間の確保、沿線の土地利用の違いを踏まえそれぞれに対応した市街地形成に資する道路、災害時の避難路としての機能等を確保できるようにしていくことが求められる。

■見直し結果（総合的判断）と今後の方向性

したがって、本路線の見直し結果を「保留」とし、上記の留意点を中心に、継続的に検証を進めていく。



3・5・11 東北久保塩貝線【見直し区間：南矢名～鶴巻】

■当該路線の位置づけ及び見直し理由

当該路線は計画決定当時、歩行者の安全性の確保のために計画され、「秦野市交通バリアフリー基本構想（H14.3）」（重点整備地区・東海大学前駅周辺）の準特定経路の位置付けや交通結節点（東海大学前駅）及び「都市マスタープラン（H24.3改定）」の都市拠点（東海大学駅前駅周辺、鶴巻温泉駅周辺）へ直接アクセスすることなどの位置づけがある。

一方で、並行する現道で代替可能性が考えられ、自動車交通機能の代替性検証の結果、代替可能と判断される。

■見直しにおける留意点等

<歩行者・自転車通行空間の確保>

並行する現道については、一部区間で片側歩道が整備されているものの、歩道幅員が2mに満たない区間がみられるなど、安全な歩行空間の確保が課題である。また、「秦野市交通バリアフリー基本構想（H14.3）」（重点整備地区・東海大学前駅周辺）の準特定経路の位置付けがあることから、少なくとも幅員2m以上の歩道を確保することが必要となる。

一方で、一部の区間は小田急小田原線と並行しており、並行している側は交通需要が発生しない区間となっている。しかし、東海大学前駅を発着するバス路線が運行しており、バス利用者への配慮が求められる。よって、次の課題に対応したうえで見直し方針を検討する。

- 道路の両側を通行する可能性の高い自転車等の交通への配慮
- 整備予定の片側歩道における歩行者・自転車通行空間の確保
- バス停周辺における滞留スペースの確保
- 未整備区間における安全な歩行者通行空間の確保（路線別の役割分担等を含む）

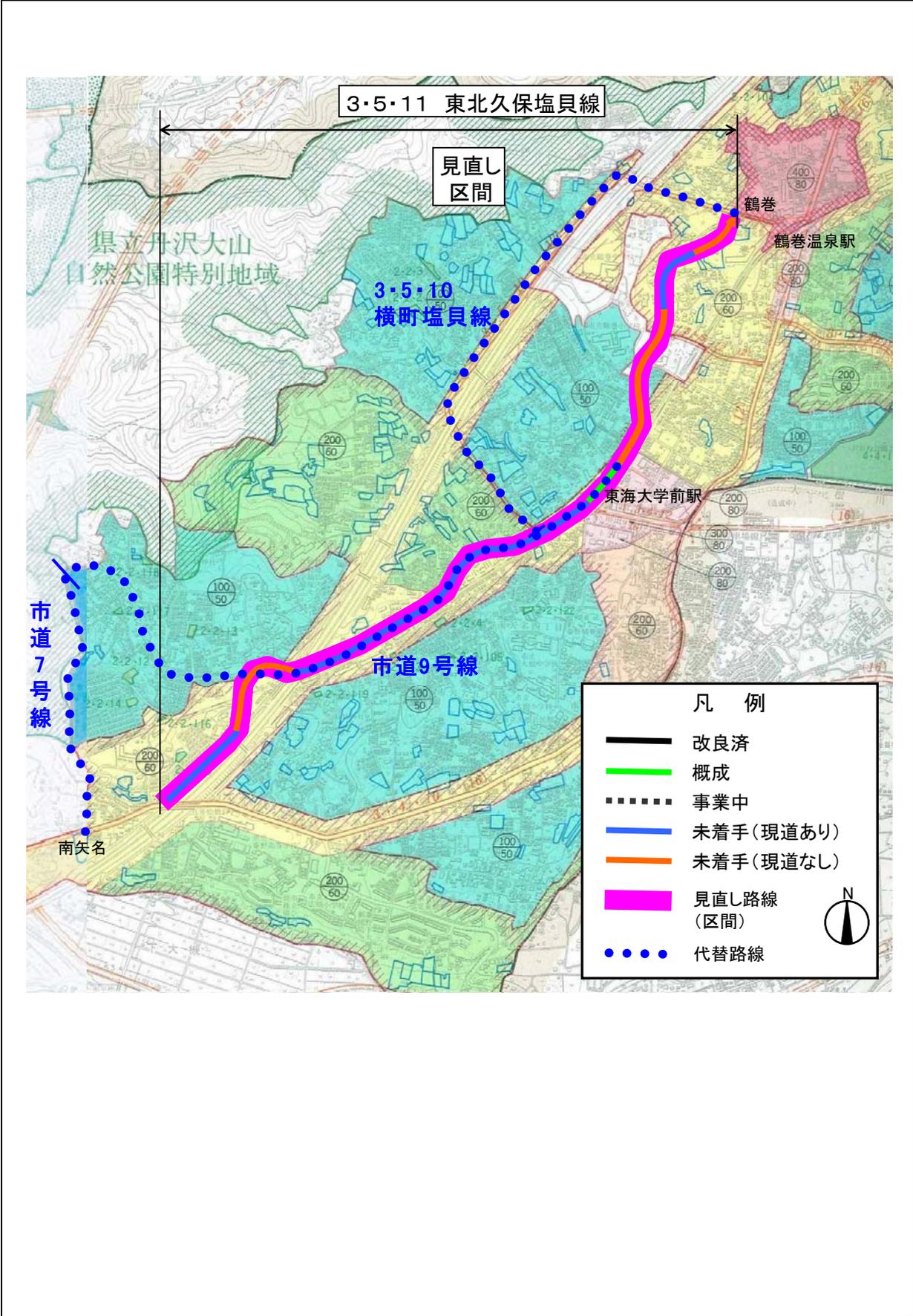
<都市計画の観点からみた留意点>

当該路線は「秦野市都市マスタープラン」において、「補助幹線街路」としての位置づけがあるほか、大根地区内における複合市街地内の幹線道路としての位置づけがある。

よって、沿線区域の発生または集中する交通を集約し適正に処理するとともに、良好な都市環境を確保するための歩道空間の確保、災害時の避難路としての機能等を確保できるようにしていくことが求められる。

■見直し結果（総合的判断）と今後の方向性

したがって、本路線の見直し結果を「保留」とし、上記の留意点を中心に、継続的に検証を進めていく。



3・6・1 曾屋台町線【見直し区間：本町三丁目～入船町】

■当該路線の位置づけ及び見直し理由

本町三丁目から入船町の区間においては、並行する現道の県道 705 号等で代替可能性が考えられ、自動車交通機能の代替性検証の結果、代替可能と判断される。

■見直しにおける留意点等

<歩行者・自転車通行空間の確保>

並行する現道の県道 705 号等については、一部の区間において両側に歩道が整備されているものの、歩道幅員 2m以下となっている。また、秦野駅を発着し市内外の各地を結ぶ路線バスが多数運行されている。よって、次の課題に対応したうえで見直し方針を検討する。

- 安全な歩行者通行空間の確保
- バス停周辺における滞留スペースの確保

<都市計画の観点からみた留意点>

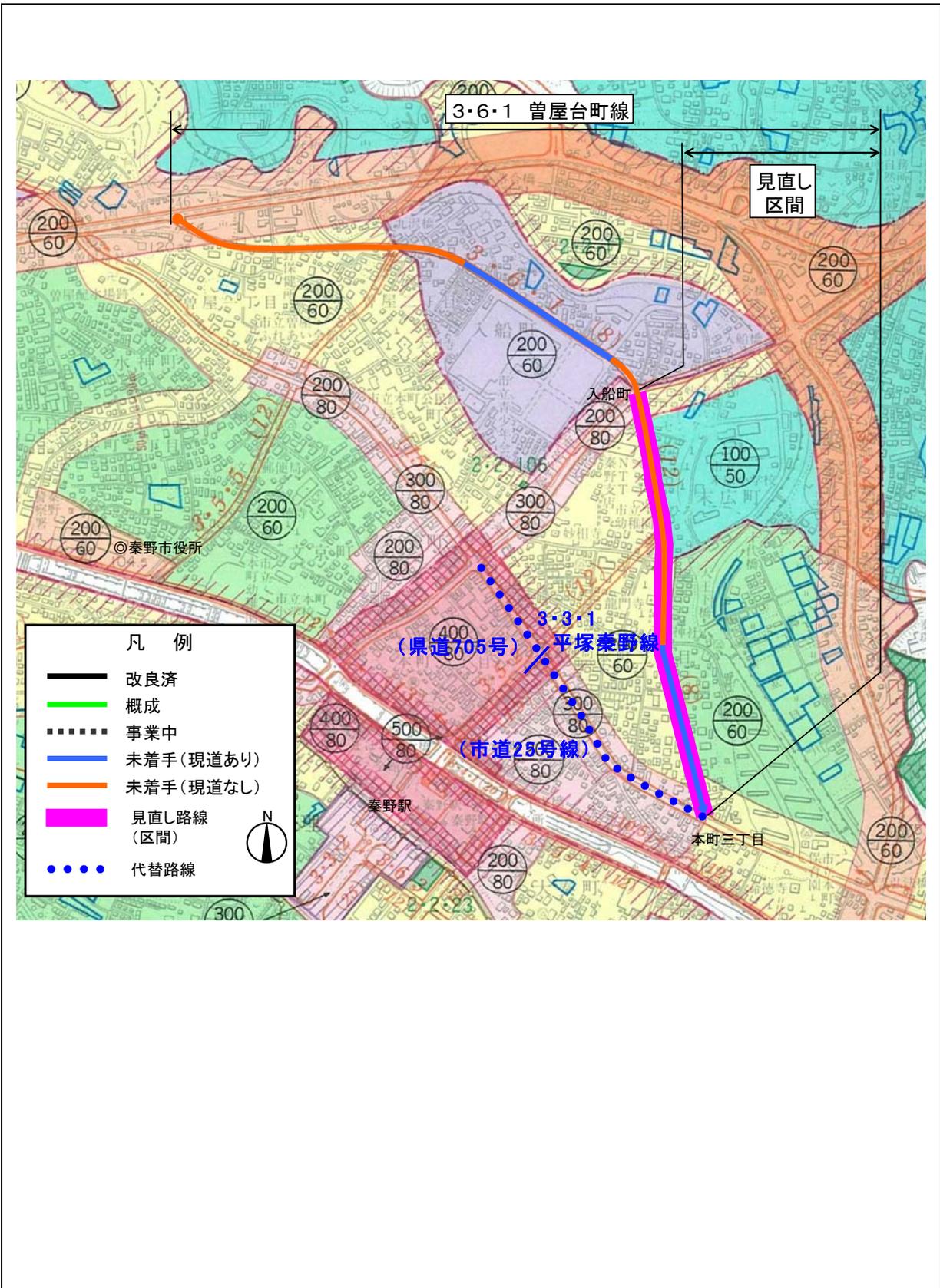
当該路線は「秦野市都市マスタープラン」において、「補助幹線街路」としての位置づけがあるほか、本町地区内における複合市街地と中密度住宅地等の境界に位置する幹線道路としての位置づけがある。

また、「かながわ都市マスタープラン・地域別計画」において、秦野駅周辺は湘南都市圏域の「広域拠点（都市圏域全体の自立をけん引する拠点）」として、商業・業務機能や、生活サービス機能などの充実により、交流とにぎわいを創出する地域として位置づけられている。

よって、沿線区域の発生または集中する交通を集約し適正に処理するとともに、良好な都市環境を確保するための歩道空間の確保、沿線の土地利用の違いを踏まえそれぞれに対応した市街地形成に資する道路、災害時の避難路としての機能等を確保できるようにしていくことが求められる。

■見直し結果（総合的判断）と今後の方向性

したがって、本路線の見直し結果を「保留」とし、上記の留意点を中心に、継続的に検証を進めていく。



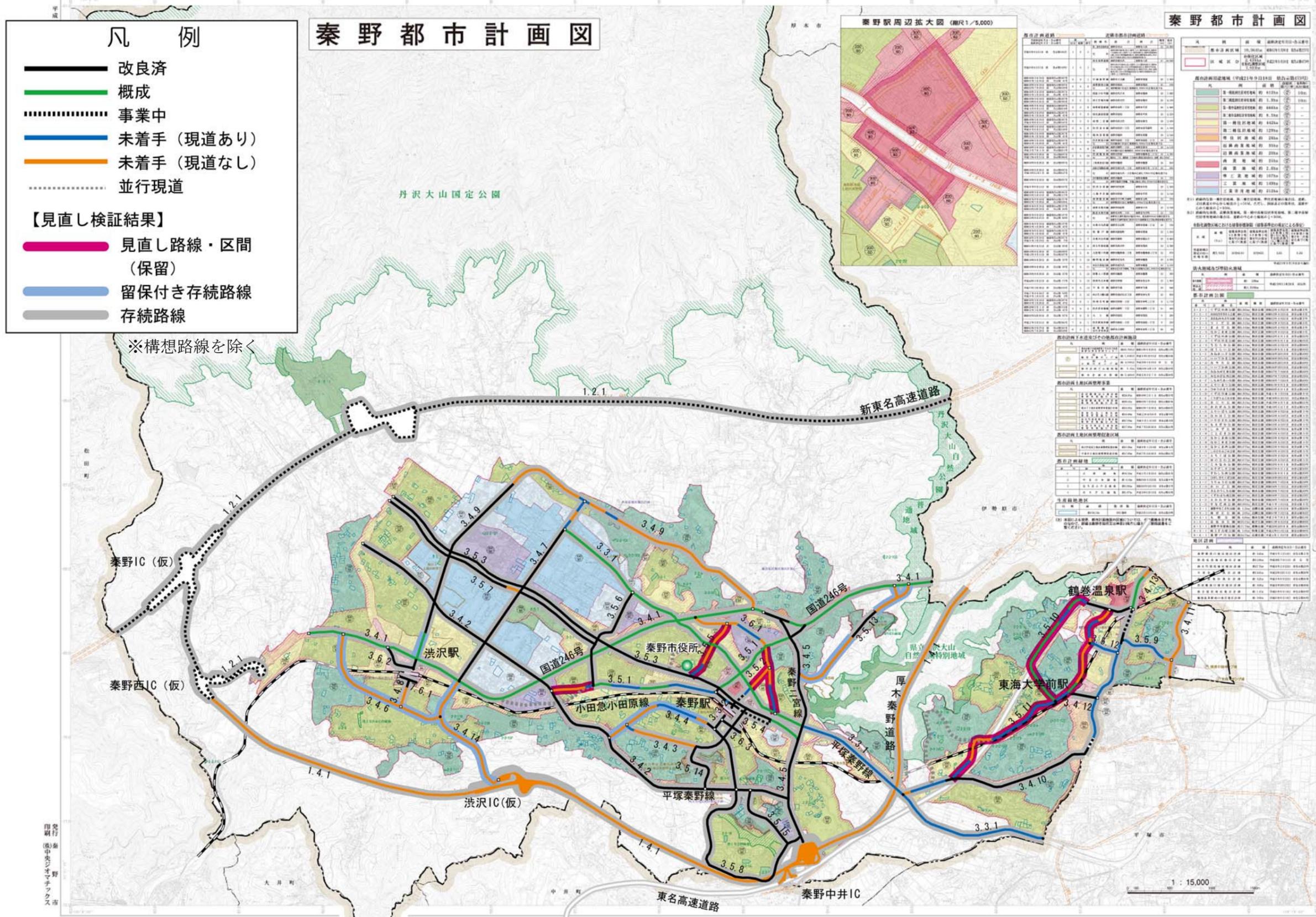


図 都市計画道路の見直しに伴う本市の都市計画道路網

(3) 継続的な検証（今後の方向性）

ア 見直しの方向性に基づく今後の検討の進め方

本市においても、今後、少子高齢化がさらに進展し人口減少社会へと突入することが予測されている。また、都市の低炭素化や集約型都市構造への転換等が社会的に求められていることとあわせ、市内の円滑な流動、産業・観光等の活性化を図っていくためには、既存の都市施設を有効に活用しながら、効率的な道路ネットワークの構築と適時適切な都市計画の見直し及びマネジメントサイクルを重視した都市計画が重要である。

よって、今後の道路ネットワークの構築に当たっては、都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、変更の理由を明確にして見直しを行っていく。

特に、「見直し路線（区間）」として抽出された6路線については、主に次に示す課題等について路線・区間ごとに個別に検討し、課題への支障がなくなり次第、今後の財政状況や社会経済状況の変化に対応し、適時適切な段階で必要性を検証のうえ、都市計画の見直しを継続して検討していくものとする。

(7) 道路構造令への適合確認や道路整備方針

見直し路線（区間）の代替路線については、都市計画道路と同等の機能を持つことが必要であり、そのために必要となる道路幅員については、道路構造令に準拠するとともに、道路の機能分類、将来の自動車交通量、地域特性及び沿道土地利用などを十分に踏まえて、地域の実状に応じた必要となる道路幅員構成を検討する。

(イ) 歩行空間や自転車走行空間の必要性検討

抽出した見直し路線（区間）については、鉄道駅の周辺に位置する都市計画道路がいくつみられる。そのような地域においては、自動車による鉄道駅のアクセスに限らず、鉄道駅を利用する歩行者や自転車利用者、さらに駅周辺の商店街等へ来訪する買い物客等の交通流動にも配慮して、地域の実状に適した歩行空間や自転車走行空間の確保について検討する。

(ウ) 都市の低炭素化や集約型都市構造に向けた検討

地球温暖化問題は喫緊の課題とされ、住宅の環境性能向上やエネルギー利用の効率化、緑地保全等とあわせて、市街地の拡散を抑制し、公共交通活用などの交通対策と組み合わせて集約的な都市構造に誘導することなどにより、都市分野の対策を総合的に推進していく中で、都市の低炭素化を図っていくことが求められている。

また、人口減少社会に対応し、都市の運営コストの増大を抑制するなど機能的な都市構造を確保するため、既存ストックを有効活用しながら、持続可能な都市構造へ再構築していくために、都市機能の集積を誘導する地域をあらかじめ明示することが望ましいとされている。

このような流れの中で、国では都市の低炭素化を促進するために、平成 24 年 12 月に「低炭素まちづくり計画作成マニュアル」を策定し、都市の低炭素化を促進していくための考え方を示しており、その中でも集約型都市構造への転換が望ましいものとされている。

よって、地球環境への影響や都市機能集積による利便の増進、モビリティやアクセシビリティの確保、都市基盤施設の利用効率、公共交通の利便性向上、安全・快適な歩行者・自転車通行空間の確保等の観点から、都市構造を分析し、見直し路線・区間が望ましい都市構造を実現するため、都市計画道路の必要性について検討することが重要と考えられる。

しかし、都市の集約化を目指すに当たっては、人口集中地区や中心市街地といった集約化を図るべき範囲の設定や中心市街地への機能集約の手法、既に拡大した郊外部への対応、市民生活の重要な交通手段となっている自動車利用の依存状況からの脱却、市民・企業等との合意形成など、解決すべき課題が多い。

さらに、都市分野に限らず住宅、医療・福祉、エネルギー、税制等の総合的な対策が求められ、望ましい方向性に向けた仕組みづくりや実現化に向けた過程について、様々な分野間での連携、また、国や県の方針を踏まえつつ、総合的な検証が必要とされる。

イ 今後の住民合意形成に向けて

都市計画道路の見直しは、見直しが必要となった路線や区間に関する「計画検討」の段階、及び廃止や変更のための「都市計画法に基づく都市計画手続」の段階を経て、都市計画道路の廃止・変更を行うが、その際には、道路の計画内容に関する事項だけでなく、これまでの建築制限や新たな建築制限などに関する様々な意見や要望が想定される。また、廃止や変更により、都市計画道路区域に関する建築制限だけでなく、道路周辺のまちづくりの方向性を変える可能性も考えられる。

そのため、適時適切な段階で、関係する市民へ情報提供を行い、意見を踏まえて住民との合意形成のもと、手続きを進めていく。

ウ 継続的な見直しと将来課題への対応

今後の人口減少社会への突入や都市の低炭素化の要請など社会経済情勢の変化に対応していくために、各路線の位置づけの変化や必要性等を見極めつつ、今後も定期的に見直しを行っていくこととする。これにより、長期にわたって事業に着手されていない路線等の必要性を検証していく。

また、個別の都市計画道路についての適時適切な見直しにとどまらず、マネジメントサイクルを重視し、客観的なデータやその分析・評価に基づく状況の変化や今後の見直しに照らして、本市の都市計画全体としての適切さについても追求していく。

さらに、今回の見直しにおいて「留保付き存続」とした路線については、都市計画道路整備の必要性は高いものの、他の事業と関連性がある路線や区間であり、事業実施見込みが立った段階で課題を整理し事業着手するものとして、継続的に検証していく。

あわせて、都市構造の変化や新たな都市機能の集積、高速道路インターチェンジ周辺の交通機能の強化など、将来の課題へ対応するために必要となった場合には、新たな路線の追加等を含め検討を行うものとする。