

# 秦野市都市計画道路見直し計画

平成 26 年 3 月

秦 野 市

# 目 次

1	見直しの背景と必要性	1
2	本市の都市計画道路の現状と課題	2
(1)	本市の道路体系	2
(2)	整備、未着手の状況	4
(3)	未着手の理由	7
(4)	改良済、概成の路線や区間の課題	8
3	見直しの基本的な考え方	9
(1)	これからの都市計画道路のあり方	9
(2)	見直しの基本的スタンス	9
4	見直しの進め方	12
(1)	都市計画道路の見直し検討フロー	12
(2)	見直しの検討対象路線の選定（ステップ1）	13
(3)	必要性の検証（ステップ2）	14
(4)	見直し候補路線の抽出（ステップ3）	20
(5)	自動車交通量の検証（ステップ4）	21
5	見直し路線	22
(1)	見直し検証結果	22
(2)	見直し路線（総合的判断）	24
(3)	継続的な検証（今後の方向性）	38

## 1 見直しの背景と必要性

都市計画道路は、人や自動車交通などの移動を支える交通機能をはじめ、都市構造や街区の形成等を担う市街地形成機能、また、都市の防災性の向上や上下水道施設等のライフラインの収容等を担う空間機能など、多様な機能を有する根幹的な都市施設である。その他の道路とともに、機能的、体系的に連携されたネットワークを形成することで、市民生活や都市活動を支えている。

本市の都市計画道路は、高度経済成長期に都市への人口集中と市街地の拡大などを前提に決定されこれまで整備を進めてきたが、都市計画に決定されて以降、都市計画道路網全体について変更や見直しは実施されていない状況にある。

この間、少子高齢化の進展や価値観の多様化などによる誰もが安全で快適に移動するための歩行空間・公共交通体系の充実や防災・自然環境・景観に対する意識の高まり、さらには今後の財政見通しの厳しさなど、都市計画道路を取り巻く状況は様々な面で変化してきている。

このような状況を踏まえ、都市構造の骨格をなす広域的な都市計画道路網については、選択と集中により重点化を図りながら、既存ストックを有効に活用しつつ効率的かつ効果的に整備を進めることが必要となる。

また、都市全体における都市計画道路についても都市計画道路の機能と役割を再検証しながら、これらの社会経済状況の変化に的確に対応していく必要がある。

そのため、平成18年3月に神奈川県にて策定された「都市計画道路見直しのガイドライン」を基に「秦野市都市計画道路見直しの基本的考え方」を定め、これに従いこれまでの都市計画道路網を再検証し、見直し計画を策定する。

## 2 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※があり、これらについて現状の整理を行った。

### ※ 用語解説

自動車専用道路：高速道路など自動車の交通の用に供する道路（都市計画道路番号1・〇・〇）

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間をつなぐ道路（都市計画道路番号3・〇・〇）

区画街路：街区内の交通を集散させ、街区や宅地の外郭を形成する道路（都市計画道路番号7・〇・〇）

特殊街路：自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路（都市計画道路番号8・〇・〇）

### (1) 本市の道路体系

本市の道路体系は、「秦野市都市マスタープラン」において、次のように機能分類して、効率的な段階構成の道路網を形成することとしている。

	機 能
自動車専用道路	都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路
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及び都市内の枢要な地域間相互の交通を集約して処理する道路
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
補助幹線街路	主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において、当該区域の発生又は集中する交通を集約し適正に処理する道路
区画街路	適切な規模、形状の街区を形成するとともに、幹線街路等で囲まれた区域内に発生又は集中する交通を円滑に集散する道路

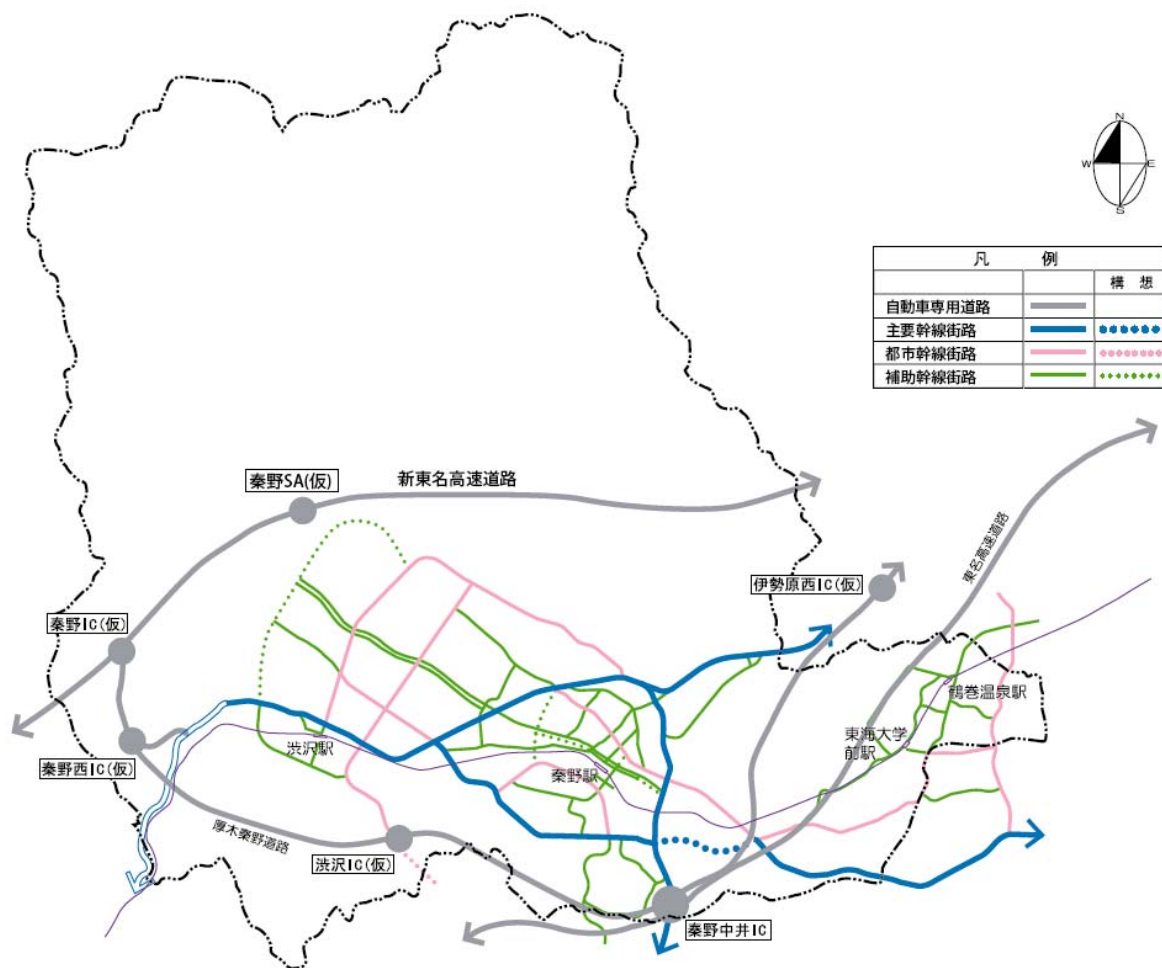


図 交通体系形成の方針図  
 (「秦野市都市マスタープラン」平成24年3月改定より抜粋)

## (2) 整備、未着手の状況

### ア 整備状況

本市の都市計画道路は 38 路線、延長約 96.3km が都市計画決定されている。改良済\*と概成\*を合わせた延長は、約 51.6km となっており、都市計画決定延長全体の約 53.6%となっている。また、約 11.9%、約 11.5km が事業中\*となっており、残る約 34.5%、約 33.2km が未着手\*となっている。

整備状況を道路種別で見ると、延長約 74.4km と全計画延長の約 77.3%を占めている「幹線街路」では改良済延長割合が約 46.0%であり、延長約 21.5km と全計画延長の約 22.3%を占めている「自動車専用道路」では事業中延長割合が約 50.6%となっている。

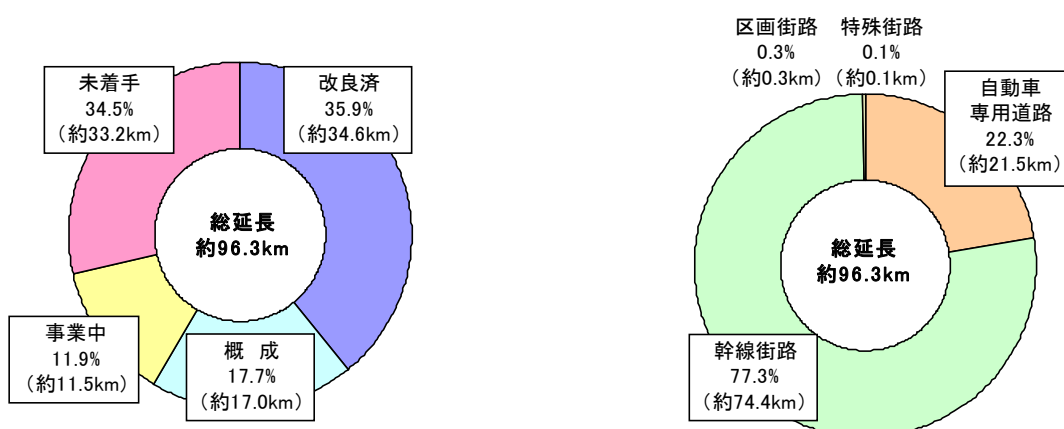
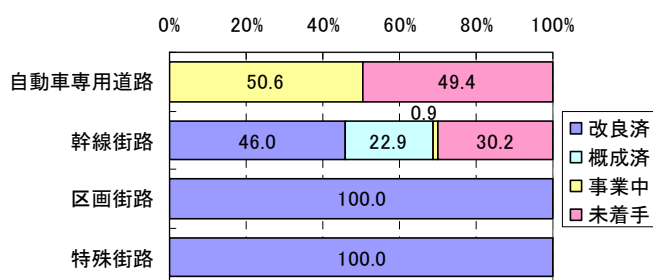


図 都市計画道路の整備状況  
(平成 25 年 4 月 1 日現在)

図 道路種別別計画延長  
(平成 25 年 4 月 1 日現在)



※ 用語解説

改良済：計画幅員どおり整備されている道路

概成：未着手であるが都市計画道路の計画幅員の概ね 2/3 以上が完成している道路

事業中：現在、整備中の道路

未着手：現在、整備されていない道路

図 道路種別における整備状況 (平成 25 年 4 月 1 日現在)



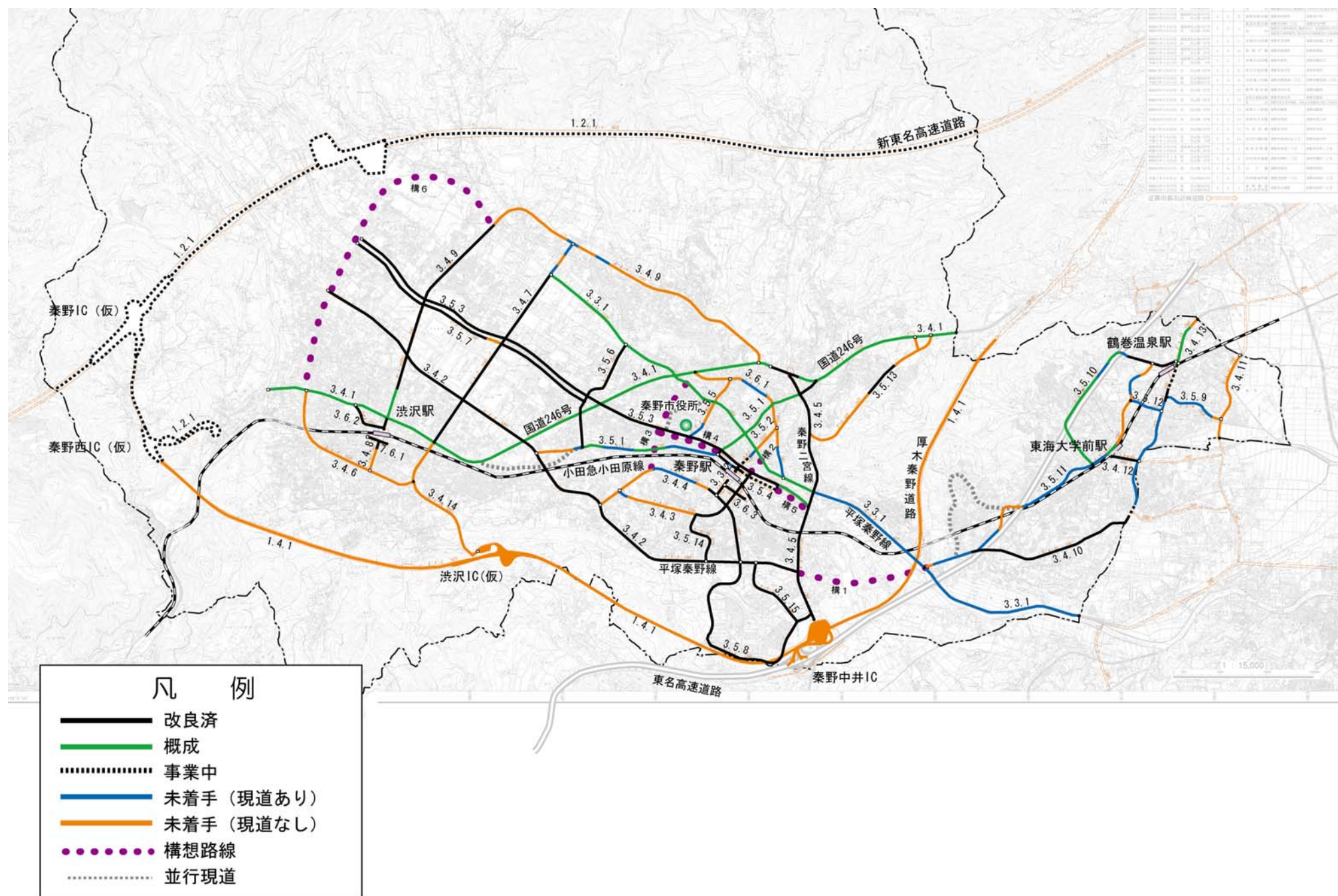


表 秦野市都市計画道路網(38路線)

No.	区分	規模	番号	路線名	No.	区分	規模	番号	路線名
1	1	2	1	第二東名自動車道	20	3	5	2	秦野駅前線
2	1	4	1	厚木秦野道路	21	3	5	3	秦野水無川線
3	3	3	1	平塚秦野線	22	3	5	4	駅前水無川線
4	3	3	2	秦野駅南口線	23	3	5	5	水無川九沢線
5	3	4	1	国道246号線	24	3	5	6	峯覆戸線
6	3	4	2	西大竹堀川線	25	3	5	7	水無川右岸線
7	3	4	3	秦野駅連絡線	26	3	5	8	西大竹尾尻線
8	3	4	4	尾尻諏訪原線	27	3	5	9	大原堀ノ内線
9	3	4	5	秦野二宮線	28	3	5	10	横町塩貝線
10	3	4	6	渋沢並木線	29	3	5	11	東北久保塩貝線
11	3	4	7	堀西羽根線	30	3	5	12	屋敷上ノ原線
12	3	4	8	渋沢駅南口線	31	3	5	13	曾屋名古木線
13	3	4	9	渋沢駅前落合線	32	3	5	14	今泉台線
14	3	4	10	曾屋鶴巻線	33	3	5	15	西大竹八幡山線
15	3	4	11	上粕屋南金目線	34	3	6	1	曾屋台町線
16	3	4	12	東海大学前駅真田線	35	3	6	2	渋沢停車場線
17	3	4	13	田中鶴巻温泉駅線	36	3	6	3	大上線
18	3	4	14	渋沢小原線	37	7	6	1	渋沢駅東西線
19	3	5	1	入船平沢線	38	8	4	1	秦野駅前歩行者専用道

表 はだの交通計画に位置付けられた構想路線(6路線)

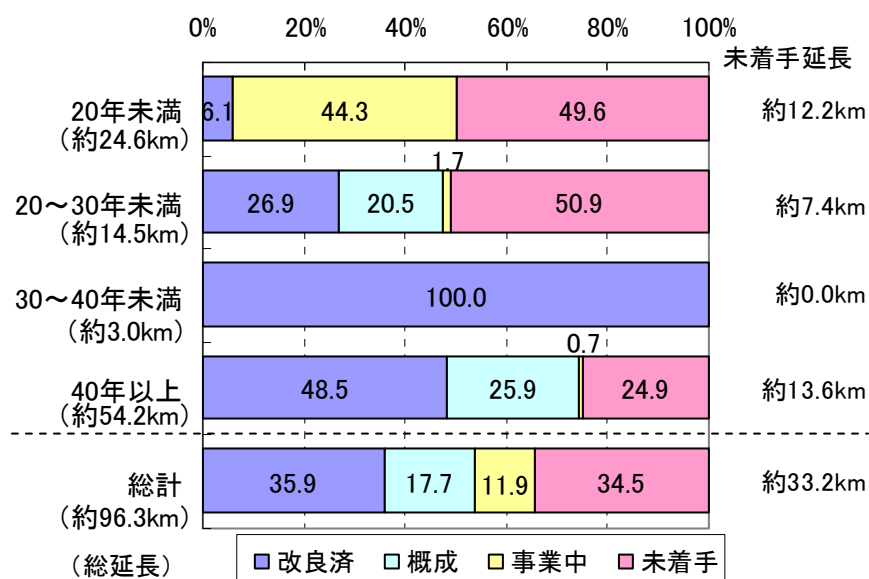
No.	種別	路線名
構1	主要幹線街路	(仮)曾屋西大竹線
構2	補助幹線街路	(仮)本町平沢線
構3		(仮)水神町諏訪原線
構4		(仮)水無川右岸線
構5		(仮)駅前水無川線
構6		(仮)菩提原並木線

図 都市計画道路の整備状況(平成25年4月1日現在)

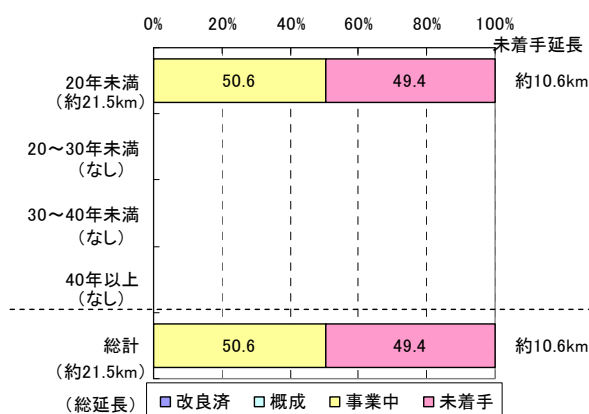
## イ 未着手の状況

未着手の延長約 33.2km のうち、都市計画決定から 20 年未満が約 12.2km であるが、その大部分は自動車専用道路である。また、都市計画決定から 40 年以上経過した路線が約 13.6km と多く、長期に渡る未着手路線・区間も存在している。

### (全道路)



### (自動車専用道路)



### (幹線街路・区画街路・特殊街路)

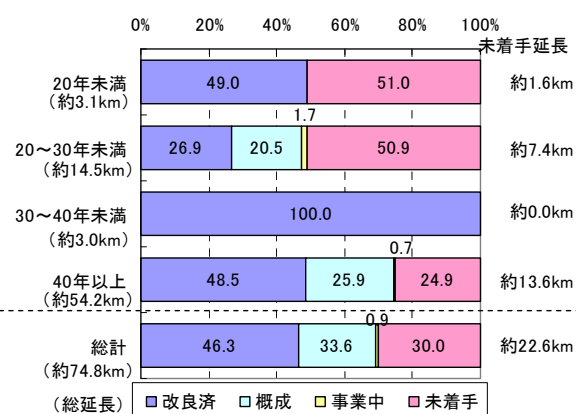


図 都市計画決定年代別整備状況 (平成 25 年 4 月 1 日現在)



### (3) 未着手の理由

本市の都市計画道路における未着手の主な理由は次の5つが挙げられる。

#### ア 財政的な理由

限られた財源の中で、優先順位の高い路線から整備することとなるため、結果的に優先順位が低い路線が未着手となっている。

#### イ 他事業との調整による理由

他道路事業や面整備事業、隣接市の事業等との調整が必要であるために、事業実施が見送られている。

#### ウ 機能を補完する現道の存在による理由

機能を補完する現道（都市計画道路に限らない）があり、整備の優先順位が低下し、事業実施が見送られている。

#### エ 地域のまちづくり上の理由

整備によって既存の街並みの破壊や地域分断などが懸念され、速やかな事業実施が困難となっている。

#### オ その他の理由

社会経済状況等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るなどの理由により未着手となっている。

#### (4) 改良済、概成の路線や区間の課題

改良済、概成路線の中には、国道 246 号や県道平塚秦野線の交差点部などにおいて、朝夕のピーク時を中心とした局所的な混雑が発生している区間が存在している。

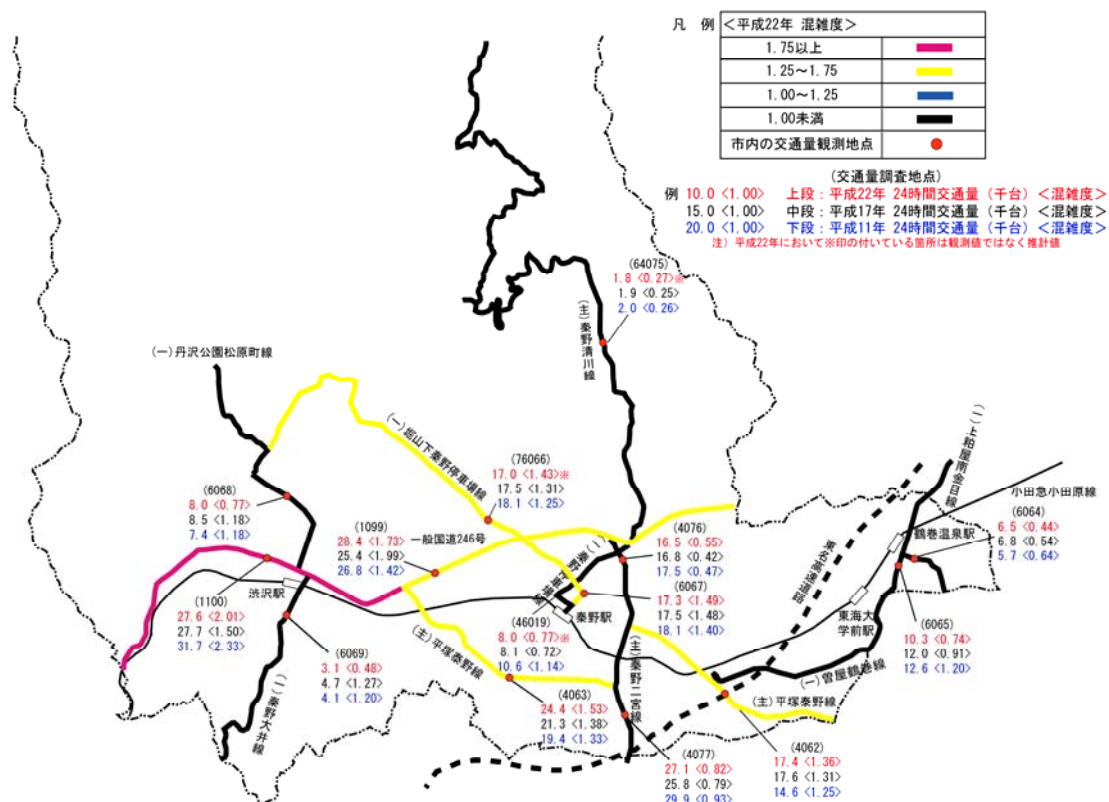


図 幹線道路の混雑状況（平成 22 年）

注）各年道路交通センサス※一般交通量調査に基づき作成

#### ※ 用語解説

道路交通センサス：国土交通省等が概ね 5 年ごとに全国で実施している道路交通量調査

表 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	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。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	飽和時間はほとんどの区間で 1～2 時間以下、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という可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、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の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

注）「道路の交通容量（（社）日本道路協会）」より抜粋

### 3 見直しの基本的な考え方

#### (1) これからの都市計画道路のあり方

神奈川県「かながわグランドデザイン」の基本構想において、「『いのち輝くマグネット神奈川』を実現する」ことが基本理念に掲げられている。

「秦野市総合計画」では、本市の都市像である「みどり豊かな暮らしよい都市」の実現に向けて、「快適で魅力に満ちた都市空間の創出」、「次世代に引き継ぐ都市基盤・都市機能の充実」が基本政策に掲げられている。

本市においても、県の方向性を踏まえるとともに、上位計画に位置づけられた将来都市像を考慮した都市計画道路のあり方について検証する。

#### ■ 秦野市総合計画（平成 23 年 3 月策定）

都市像	「みどり豊かな暮らしよい都市」
基本目標	1 豊かな自然と調和した快適なまちづくり 2 地域で支えあい安心・安全に暮らせるまちづくり 3 産業活力を創造し多彩な魅力に出会えるまちづくり 4 豊かな感性をはぐくみ笑顔あふれるまちづくり 5 市民と行政が共に力をあわせて創るまちづくり

【基本構想 平成 23 年度～平成 32 年度】

#### (2) 見直しの基本的スタンス

##### ア 都市マスタープランや交通計画との関連

将来の都市像や都市づくりの基本方向を示した「秦野市都市マスタープラン」を指針とし、交通施策の面から支える部門別計画である「はだの交通計画」と整合を図りつつ、都市計画道路の見直しを行う。

##### イ 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。

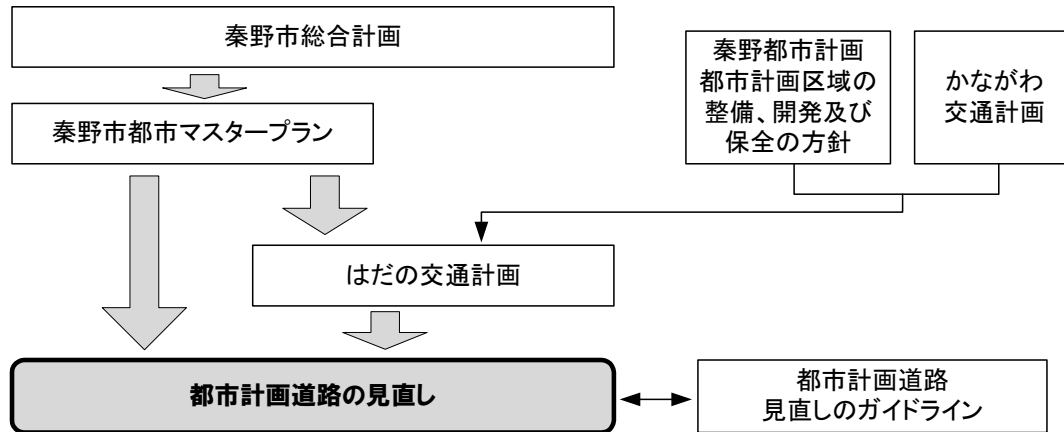


図 都市計画道路見直しを取り巻く上位計画の概念図

■秦野市都市マスタープラン（平成 24 年 3 月改定）

都市づくりの目標

「丹沢の山々に育まれゆとりと活力のあるまち」

都市づくりの基本的な方向

- 1 水とみどりと心豊かなまちをつくる
- 2 安全で安心して快適に暮らせるまちをつくる
- 3 社会情勢の変化に対応し、個性と活力のあるまちをつくる
- 4 景観に配慮されたまちをつくる

交通体系形成の方針

- 1 将来に向けた体系的な道路網の形成
- 2 公共交通の利便性向上
- 3 交通需要マネジメント（TDM）の推進
- 4 歩行者に優しい道路の整備
- 5 都市計画道路の見直し

【目標年次：平成 32 年】

■はだの交通計画（平成 15 年 3 月策定）

基本目標 1) 広域交通と都市内交通の円滑性を高めた道路交通体系の実現

方針① 道路混雑の改善

方針② 体系的な道路網の形成

基本目標 2) 利便性の高い公共交通体系の実現

方針③ バスの運行速度の改善

方針④ 公共交通の利便性の向上

基本目標 3) 歩行者に優しい交通体系の実現

方針⑤ バリアフリー化の推進

方針⑥ 安全・快適な歩道の整備

方針⑦ 安全・快適な自転車走行空間の整備

基本目標 4) 環境に優しい交通体系の実現

方針⑧ 環境の改善

基本目標 5) TDMを活かした交通体系の実現

方針⑨ TDMの総合的推進

【目標年次：平成 32 年】

## ■秦野都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成 21 年 9 月）

### 交通体系の整備の方針

- 1 今後とも増大する需要に対しては、極力公共輸送機関の活用を図りつつ各種交通機関の効率的な利用を促進し、それらの総合的な体系化と整備を図るものとする。
- 2 特に道路については、市街地内の通過交通を排除できるよう幹線道路の整備充実を図るものとする。
- 3 交通施設計画に当たっては、交通管理にも十分配慮し、長期的視点に立った計画的な整備を行うものとする。
- 4 これら交通施設の整備に当たっては、その構造等について、沿道環境への影響に十分に配慮し、快適な交通空間の整備に努める。
- 5 生活道路系の交通施設については、本区域の都市づくりの理念「安全で安心して快適に暮らせるまちをつくる」に基づき、バリアフリー化、歩車道の分離、交通安全施設の整備を積極的に推進し、交通弱者に配慮した利便性の高い道路網の形成を進めるものとする。
- 6 なお、都市計画道路等については、その必要性や配置、構造の検証など見直しを行い、地域の実情や社会経済状況の変化を踏まえ、良好な交通ネットワークの形成に資するように配置する。

【目標年次：平成 27 年】

## ■かながわ交通計画（平成 19 年 10 月改定）

### 県土・都市づくりの基本方向

「環境共生」と「自立と連携」を通じた活力ある県土・都市づくり

### 都市交通の目標

- 1 交通網の充実による県内外・地域間の連携強化
- 2 利便性、快適性、安全性の確保
- 3 都市交通に係る環境負荷の低減

【目標年次：平成 37 年】

## 4 見直しの進め方

### (1) 都市計画道路の見直し検討フロー

見直しの進め方については、以下に示すようにステップ1からステップ4までの検討を踏まえて、見直し路線・区間を選定する。

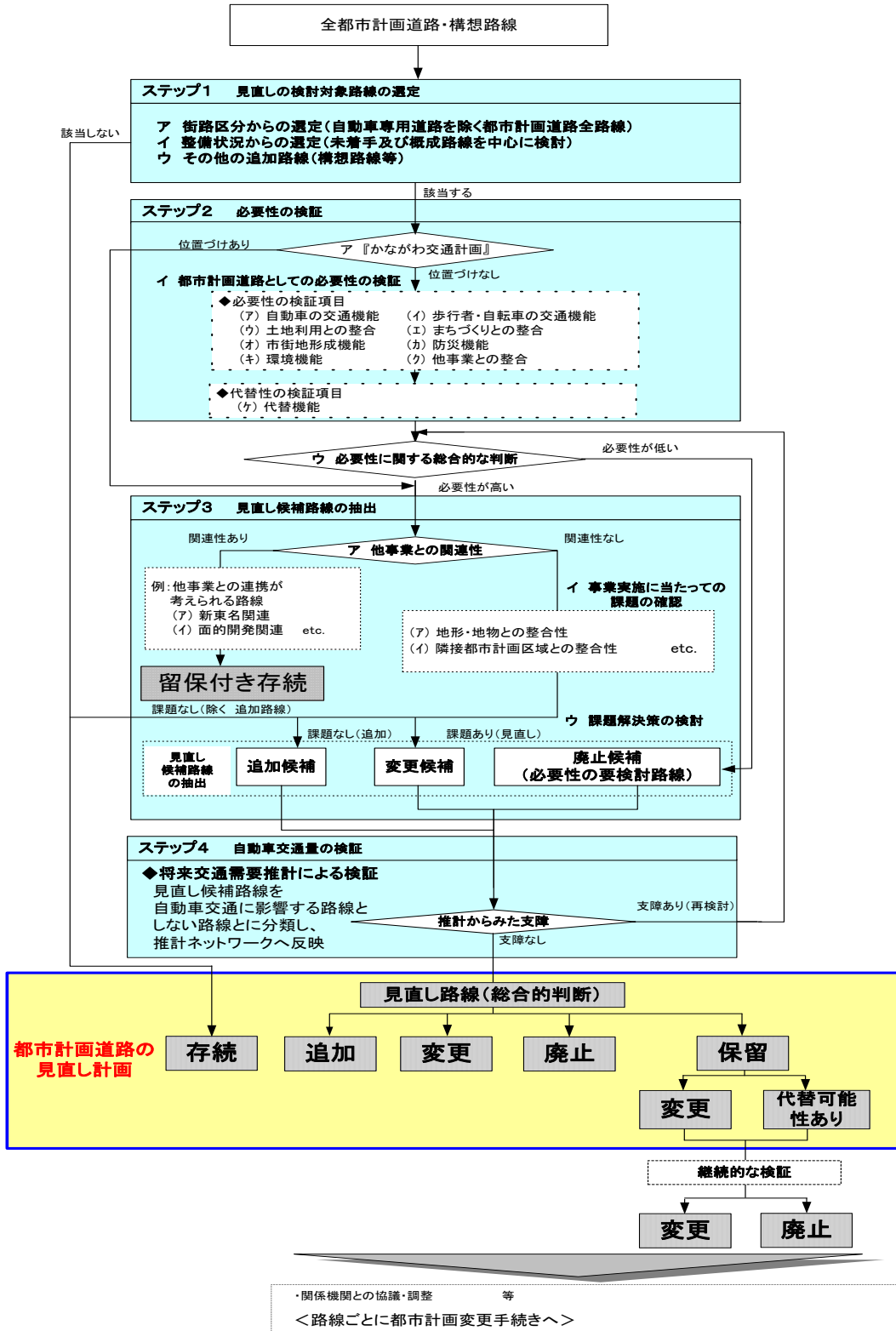


図 都市計画道路の見直し検討フロー



## (2) 見直しの検討対象路線の選定（ステップ1）

### ア 街路区分からの選定

本市には、自動車専用道路が2路線、幹線街路が34路線、区画街路が1路線、特殊街路が1路線の全38路線（平成25年4月1日現在）が都市計画道路として都市計画決定されている。原則として、自動車専用道路を除く都市計画道路全路線を見直し検討対象とする。

なお、自動車専用道路2路線については、国土レベルでのネットワークを形成していることから、県の都市計画道路見直しのガイドラインの考え方と同様に見直し検討対象としない。

### イ 整備状況からの選定

都市計画道路の見直しは、事業が実施されていない未着手路線及び概成路線を中心に検討を進める。

ただし、改良済及び事業中路線につい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場合は、その根拠を明らかにした上で、必要に応じて検討対象とする。

### ウ その他の追加路線

また、その他の追加路線（構想路線等）については、整備の必要性や課題に応じてその根拠を明らかにした上で、必要に応じて検討対象に加える。

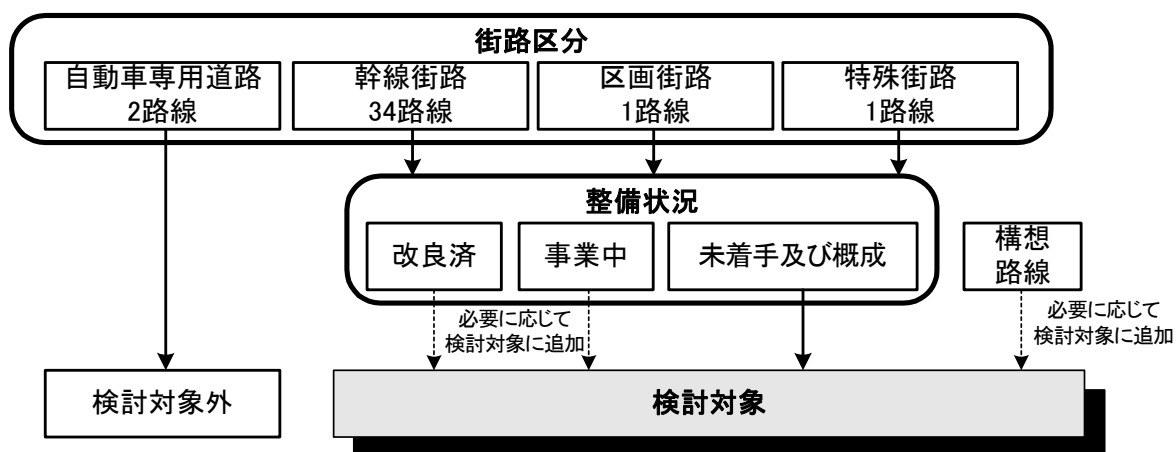


図 検討対象路線

### (3) 必要性の検証（ステップ2）

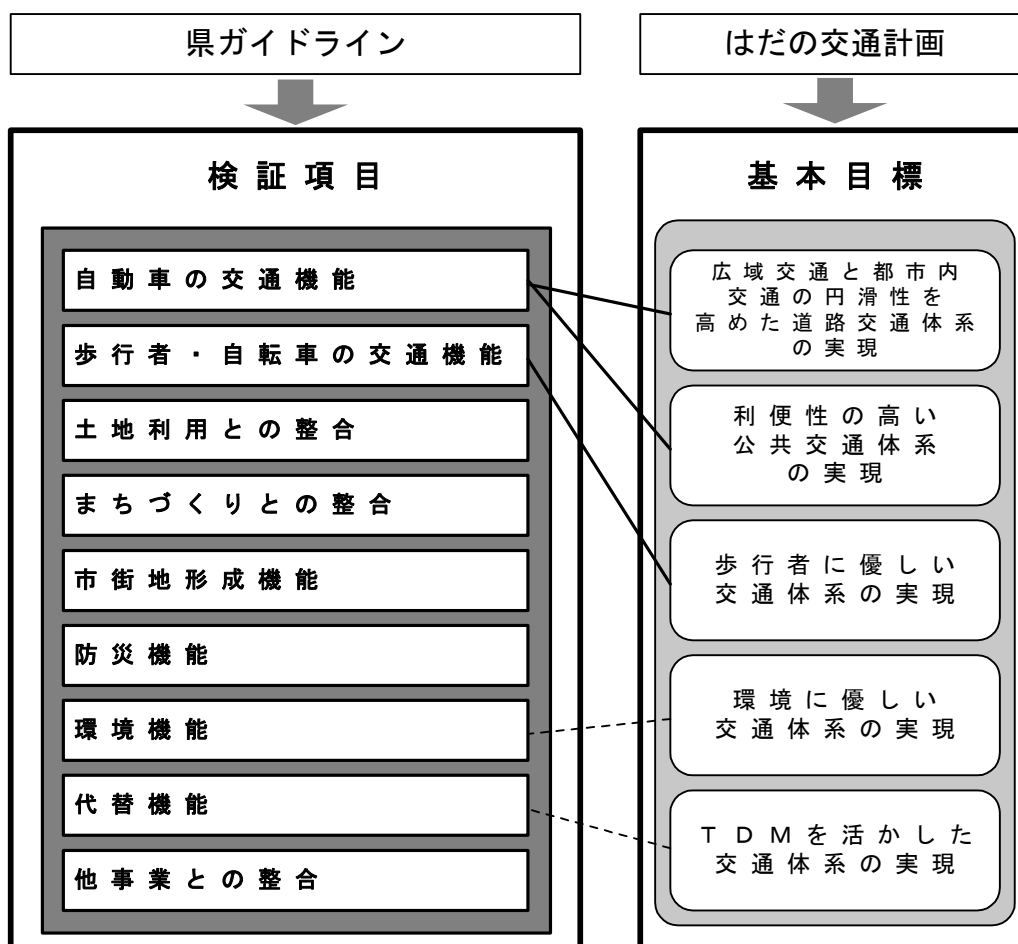
#### ア 「かながわ交通計画」との関係

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、必要性の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、県が主体となって必要性を検証することとなっている。（神奈川県都市計画道路見直しのガイドラインより）

#### イ 都市計画道路としての必要性の検証

見直し対象として選定された路線や区間の必要性については、県のガイドラインに準じて検証項目を設定し、秦野市の交通部門の基本方針である「はだの交通計画」の基本目標の方向性も踏まえて検証を行うものとする。



注) 実線は関係性の強い項目、点線はやや関係性のある項目

図 検証視点

## (7) 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、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ことによって、自動車の交通機能から必要性を検証する。

### <検証の視点と該当する路線や区間の判断方法>

検証の視点	該当する路線や区間の判断方法
道路ネットワークの配置構成における「幹線道路」の位置づけ	「はだの交通計画」における主要幹線街路・都市幹線街路としての位置づけを評価
交通結節点(鉄道駅、IC)や都市拠点等へのアクセスを目的とした道路	交通結節点（鉄道駅、インターチェンジ）及び「秦野市都市マスタープラン」の都市拠点、自然とのふれあい拠点、スポーツ・レクリエーション拠点へのアクセス状況を線形から評価
渋滞緩和のための整備の必要性	混雑する現道（渋滞ポイント、道路交通センサス（平成22年）の著しい混雑箇所等）を通過、または並行（起終点がほぼ同じ）し、道路整備により混雑緩和に資するかを評価

## (4) 歩行者・自転車の交通機能

歩行者・自転車通行量の将来の需要も含めた状況を把握し、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。

### <検証の視点と該当する路線や区間の判断方法>

検証の視点	該当する路線や区間の判断方法
歩行者・自転車交通の安全確保	「秦野市交通バリアフリー法基本構想」における重点整備地区内の特定経路、準特定経路としての位置づけを評価

#### (ウ) 土地利用との整合

周辺の土地利用の状況や今後の動向を把握し、当該都市計画道路の役割との整合性の観点から必要性を検証する。

#### <検証の視点と該当する路線や区間の判断方法>

検証の視点	該当する路線や区間の判断方法
道路整備に合わせた高度利用など土地利用との整合を図るための道路	都市計画道路にあわせて商業地域または近隣商業地域等の沿道用途地域指定がされており、都市計画道路の整備にあわせて土地利用の高度利用を図る役割を持っているかを評価
当初想定した土地利用に対する沿道のまちづくりの変化	社会情勢の変化により、当該都市計画道路の計画決定時に想定していた土地利用に転換する可能性がないなど、当該都市計画道路の必要性に関する変化の有無を評価

#### (I) 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、都市計画決定当時から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。

#### <検証の視点と該当する路線や区間の判断方法>

検証の視点	該当する路線や区間の判断方法
歴史的・文化的資産、自然的遺産などと都市計画道路の重複	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重複を評価
都市計画道路の整備による地域コミュニティの分断	都市計画道路の整備により地域コミュニティが分断し、まちづくりに与える影響が著しく高くないか（または地域から同様の要望がでていないか）を評価

(オ) 市街地形成機能

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」などに位置づけられた「まちづくり」の目的の達成に役立つかどうかを判断することによって、市街地形成機能から必要性を検証する。

<検証の視点と該当する路線や区間の判断方法>

検証の視点	該当する路線や区間の判断方法
まちづくりのために必要な路線としての上位計画への位置づけ	「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」における位置づけを評価

(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。

<検証の視点と該当する路線や区間の判断方法>

検証の視点	該当する路線や区間の判断方法
災害時の緊急輸送路や緊急交通路としての位置づけ	「秦野市地域防災計画」における緊急輸送路（第1次～第2次確保路線）、緊急交通路としての位置づけを評価
緊急に改善すべき密集住宅市街地内の通過	緊急に改善すべき重点密集市街地内を通過するかを線形から評価
延焼拡大を防ぐための道路としての整備の必要性	延焼拡大を防ぐための道路幅員（幅員15m以上）を有しているかを評価

(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。

<検証の視点と該当する路線や区間の判断方法>

検証の視点	該当する路線や区間の判断方法
環境と調和した良好な景観の確保のための整備の必要性	「秦野市緑の基本計画」の景観形成において、みどりの連続性の確保を図る路線としての位置づけを評価

(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。

<検証の視点と該当する路線や区間の判断方法>

検証の視点	該当する路線や区間の判断方法
土地区画整理事業などの面的整備事業、公園事業などと一体化した道路	土地区画整理事業や駅周辺開発事業、地区計画、公園事業などと一体的な整備の位置づけを評価

(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。

<検証の視点と該当する路線や区間の判断方法>

検証の視点	該当する路線や区間の判断方法
当該都市計画道路の機能における他の道路での代替可能性	当該都市計画道路と同等の自動車交通機能を持つ重複路線、ないしは起終点やルートが類似している並行道路を有しているかを評価



## ウ 必要性に関する総合的判断の方法

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し、必要性の高い路線・区間と低い路線・区間を判別する。

ここで必要性が低い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（「(5) 自動車交通量の検証」）を行う。

### 【見直しパターン】

#### <必要性の高い路線・区間についての方向性>

存続候補 : 現都市計画道路のまま（起終点や経由地、線形、幅員の変更がない）

追加候補 : 新たに都市計画道路を追加

変更候補（線形） : 現都市計画道路・区間について、起終点、経由地、線形のいずれかを変更

変更候補（幅員） : 現都市計画道路・区間について、幅員を変更

変更候補（車線数） : 車線数の決定している現都市計画道路・区間について、車線数の変更

#### <必要性の低い路線・区間についての方向性>

廃止候補 : 現都市計画道路・区間を廃止

表 総合的な検証・評価の考え方

必 要 性	代替性	事業実施の妥当性		評 価
		事業見込み	実施上の課題	
高 い	不 可 能	あ り	な し	存続・追加候補
		あ り	あ り	変更候補 (線形、幅員、車線数)
		な し	—	存続候補 (留保付き存続)
	可 能	—	—	廃止候補
低 い	—	—	—	廃止候補

#### (4) 見直し候補路線の抽出（ステップ3）

##### ア 他事業との関連性

必要性が高いと判断されたが、当該路線の事業着手が、他の事業と関連性がある路線や区間（例えば、「土地区画整理事業区域内を通過し、同事業と同時に整備することが効率的であるもの」、「新東名高速道路へのアクセス道路で、新東名高速道路との同時供用が望ましいもの」など）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。

##### イ 事業実施に当たっての課題の確認

必要性が高いと判断され、他事業との関連性がない路線や区間は、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。

##### (7) 地形・地物との整合性

河川や鉄道、墓地、学校、歴史的・文化的資産などの地形・地物との制約内容やその程度などを整理する。

##### (4) 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」、「幅員不整合」、「線形不整合」、「不連続」、「重複」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、この5つのどれに該当するかを整理する。

##### ウ 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。

また、社会経済情勢や都市構造の変化に対応するために新規路線を追加する場合、その線形や幅員等について検討する。

一方、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機能が十分に確保されるように、線形・幅員や車線数の変更など、課題解決を図る変更案を検討する。

(5) 自動車交通量の検証（ステップ4）

車線数の変更、路線や区間の追加や廃止に当たっては、最新の社会経済情勢を踏まえながら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。

## 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

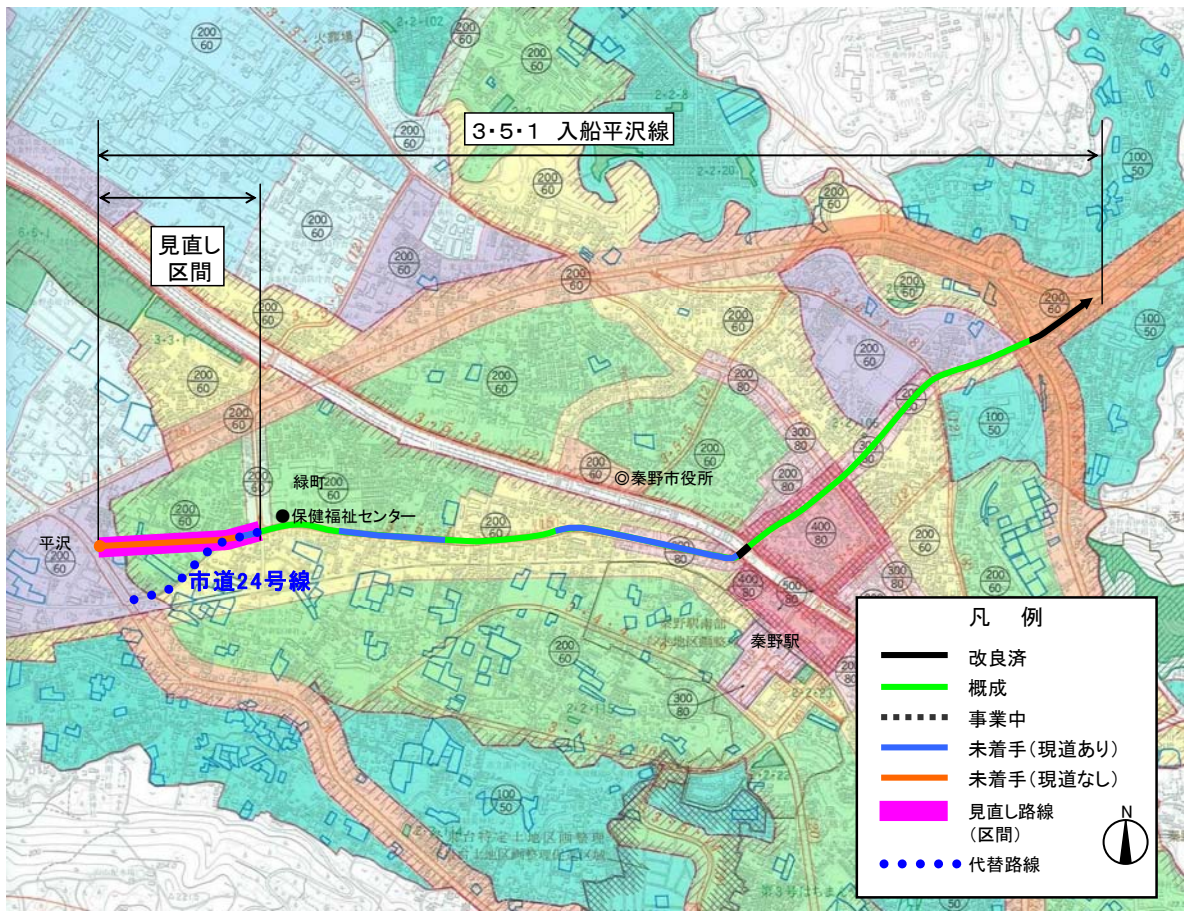
##### <都市計画の観点からみた留意点>

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。

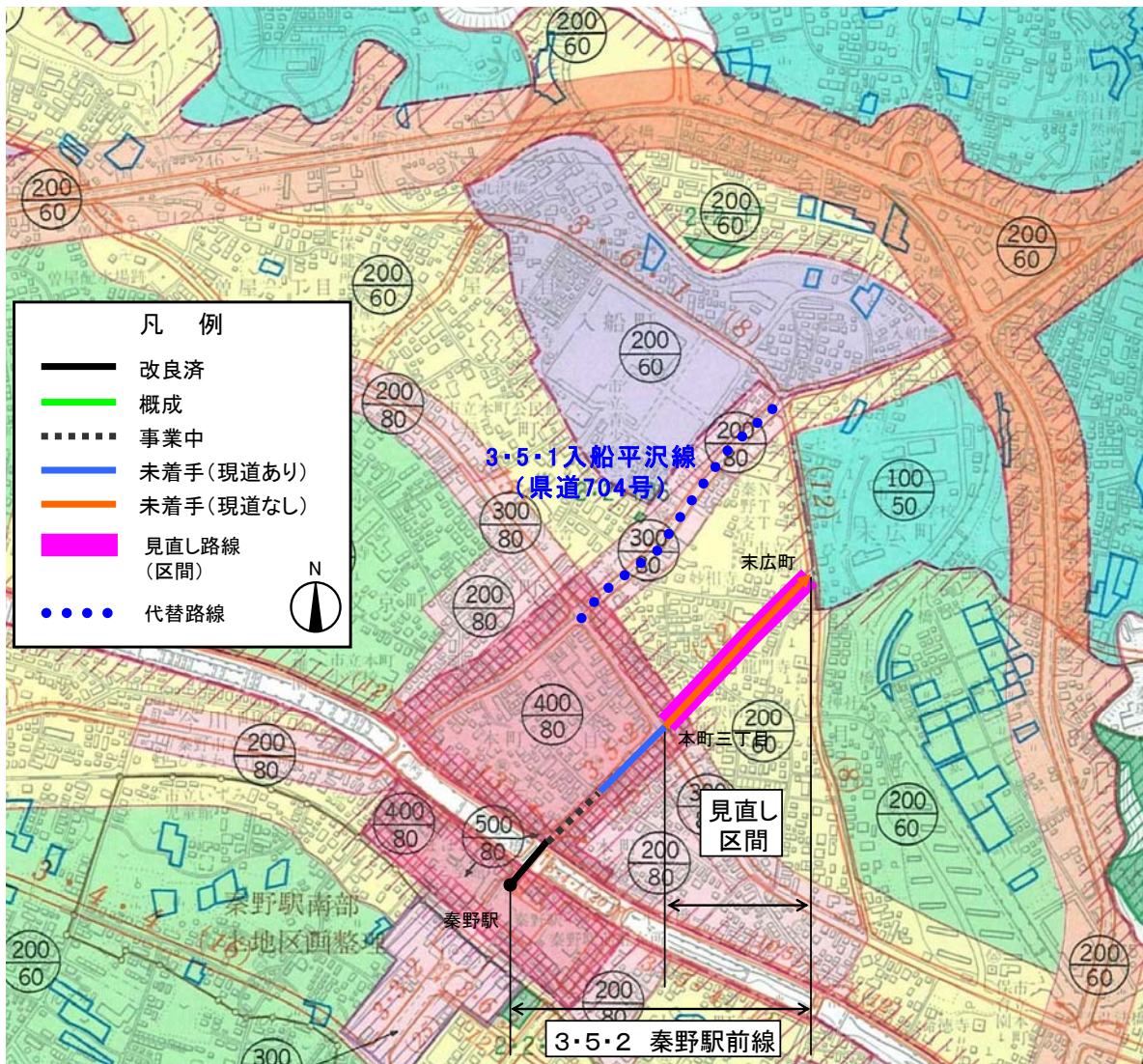
また、「かながわ都市マスタープラン・地域別計画」において、秦野駅周辺は湘南都市圏域の「広域拠点（都市圏域全体の自立をけん引する拠点）」として、商業・業務機能や、生活サービス機能などの充実により、交流とにぎわいを創出する地域として位置づけられている。

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>

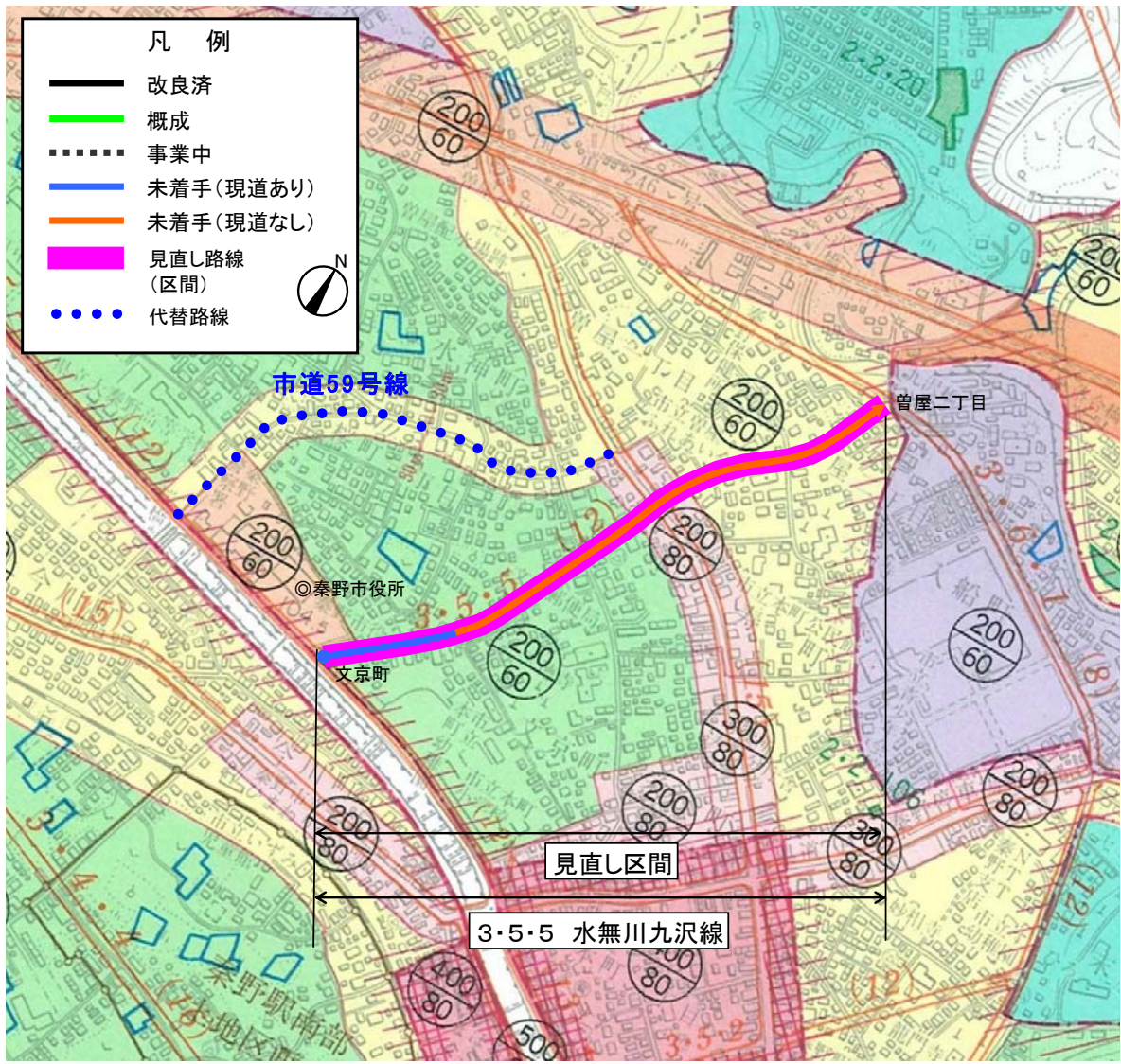
当該路線は「秦野市都市マスタープラン」において、「補助幹線街路」としての位置づけがあるほか、本町地区内における中密度住宅地、複合市街地内の幹線道路としての位置づけがある。

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）

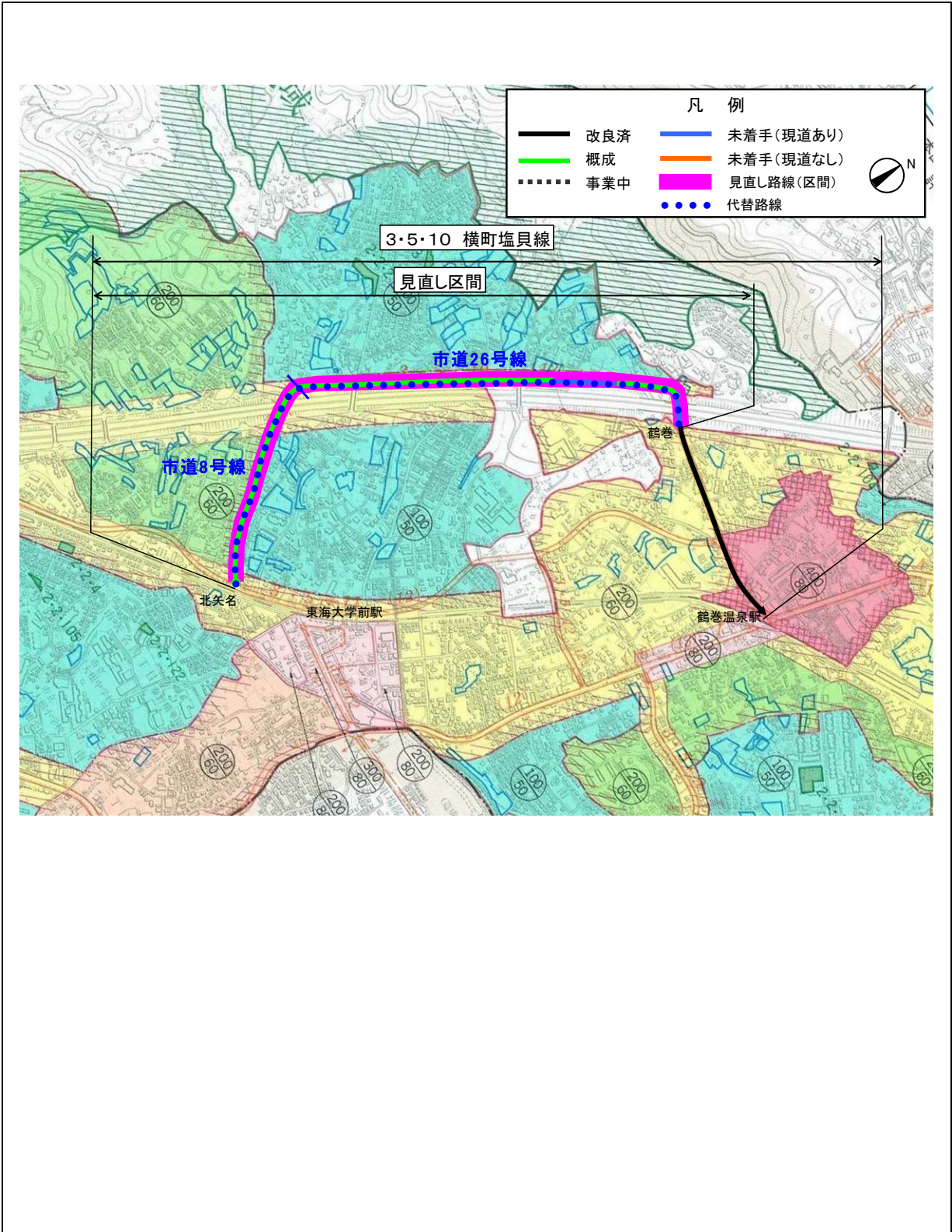
##### <都市計画の観点からみた留意点>

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>

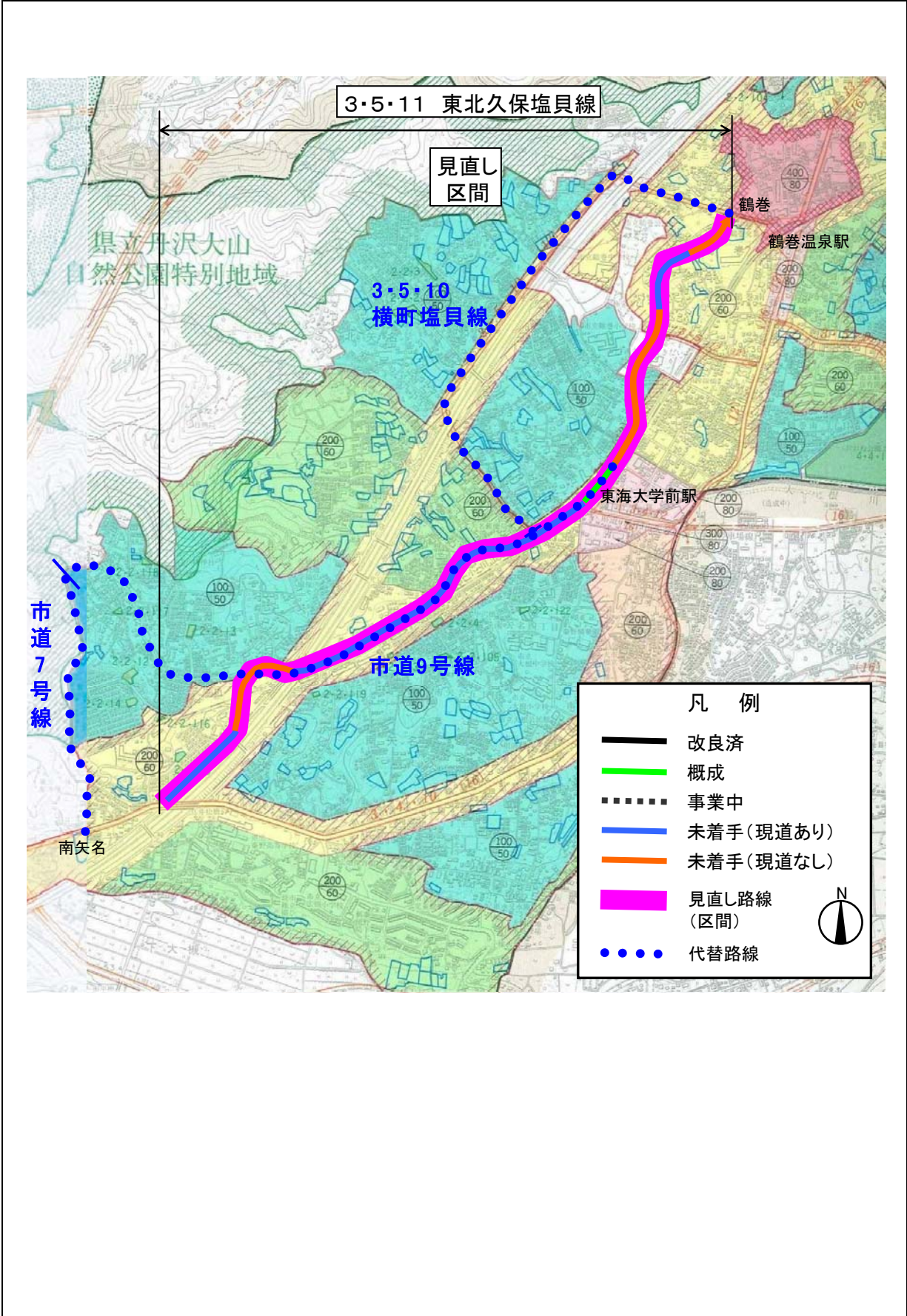
当該路線は「秦野市都市マスタープラン」において、「補助幹線街路」としての位置づけがあるほか、大根地区内における複合市街地内の幹線道路としての位置づけがある。

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。

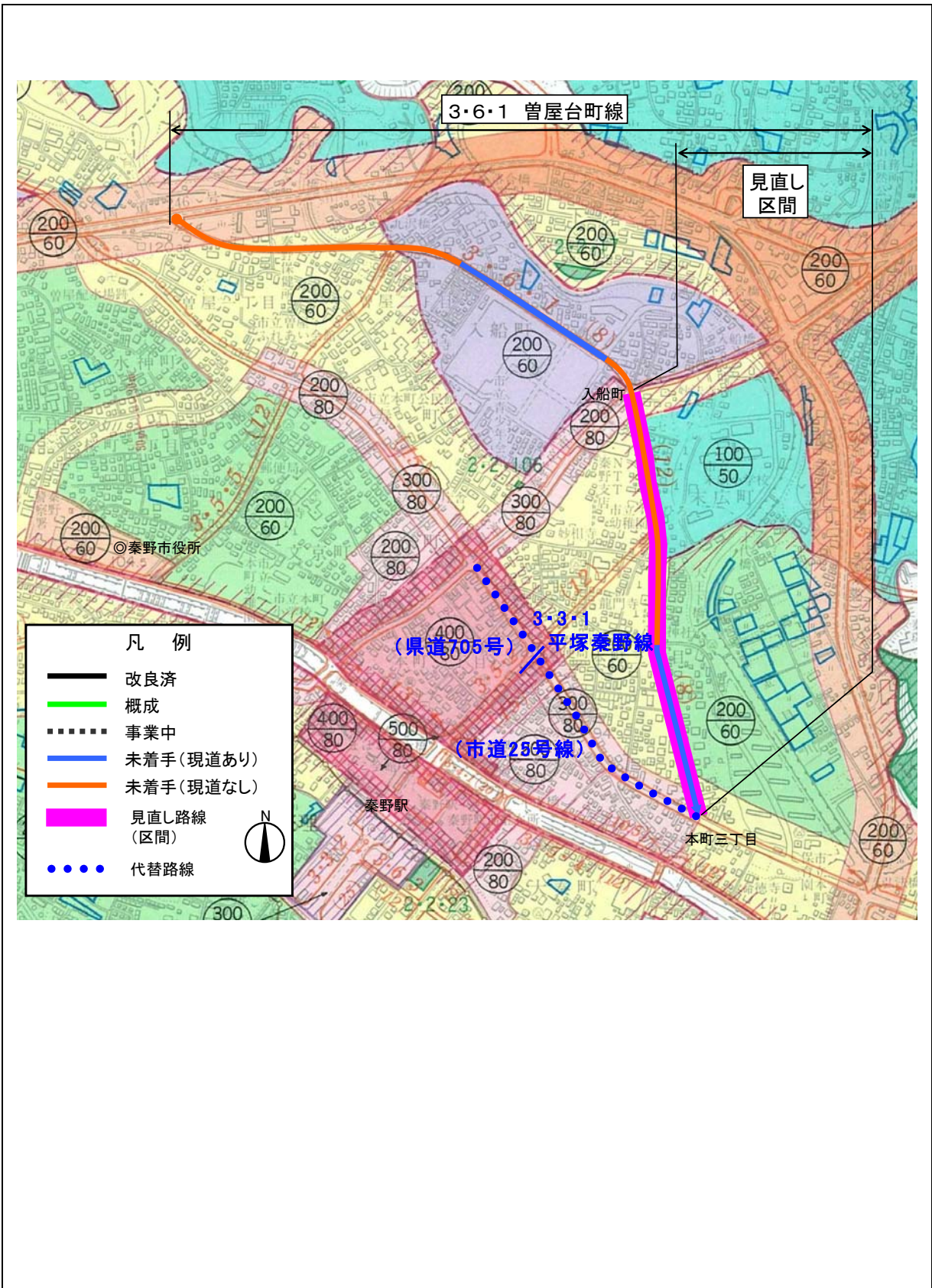
また、「かながわ都市マスタープラン・地域別計画」において、秦野駅周辺は湘南都市圏域の「広域拠点（都市圏域全体の自立をけん引する拠点）」として、商業・業務機能や、生活サービス機能などの充実により、交流とにぎわいを創出する地域として位置づけられている。

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。







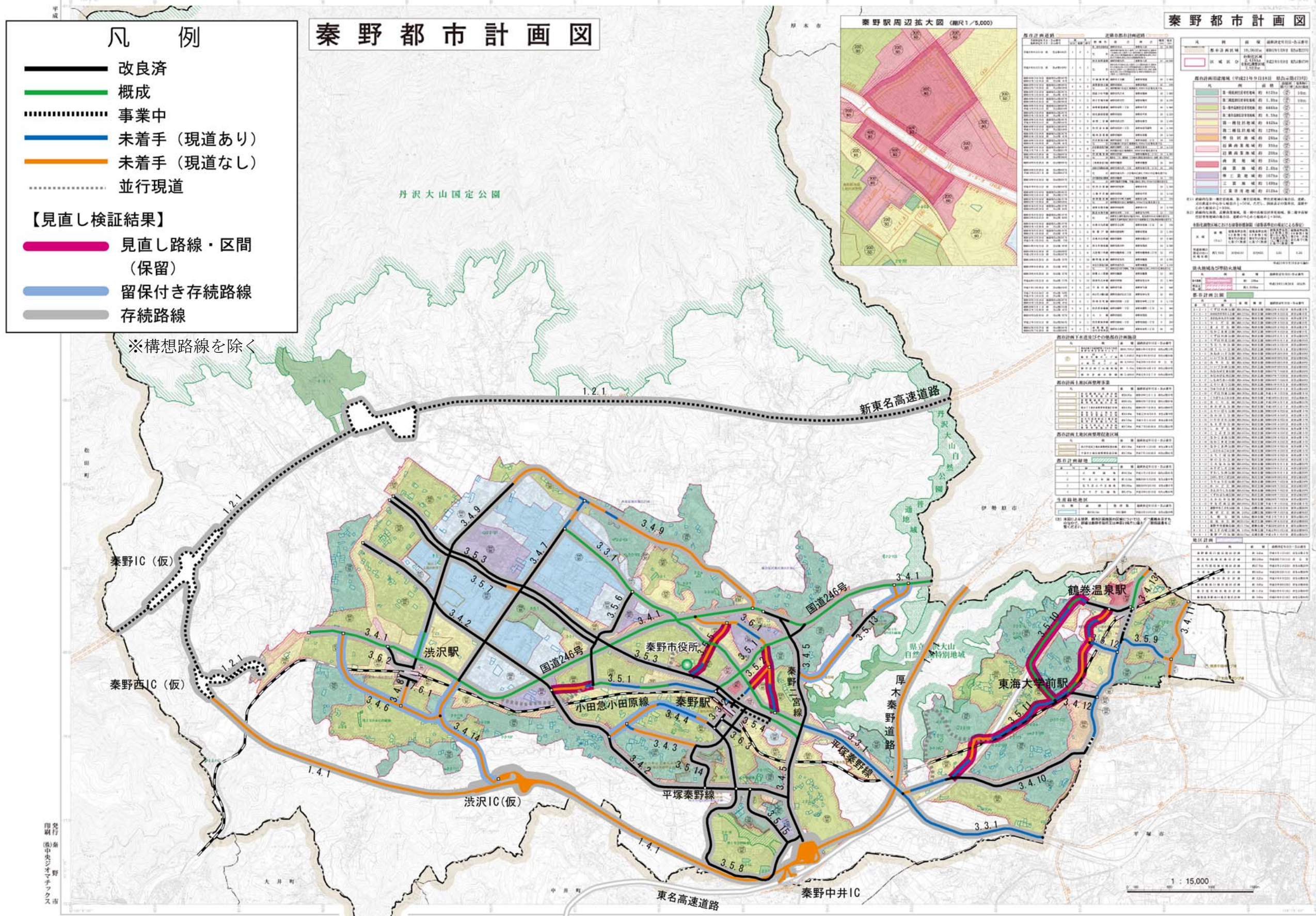


図 都市計画道路の見直しに伴う本市の都市計画道路網



### (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。