

## 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。

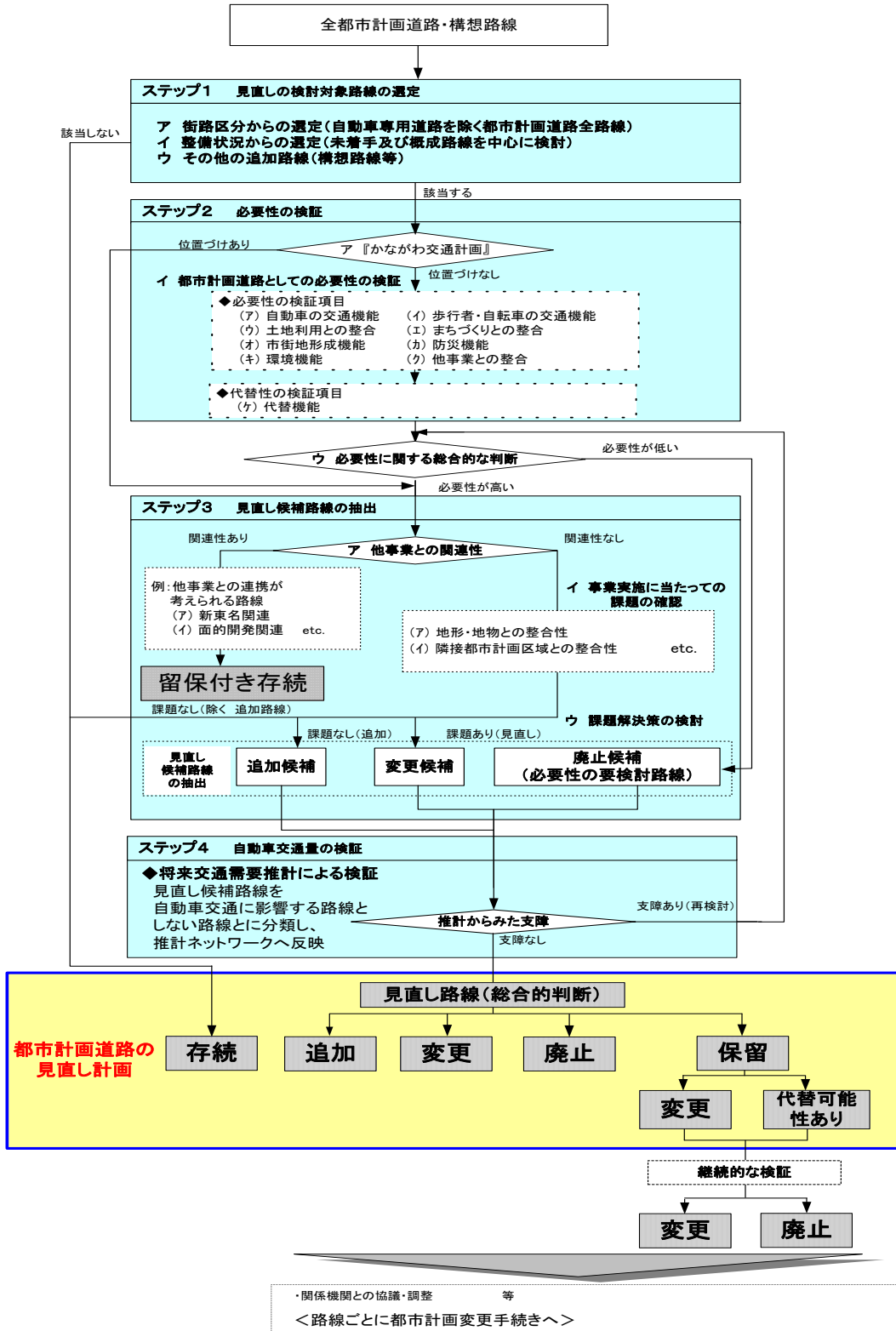


図 都市計画道路の見直し検討フロー

## (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。

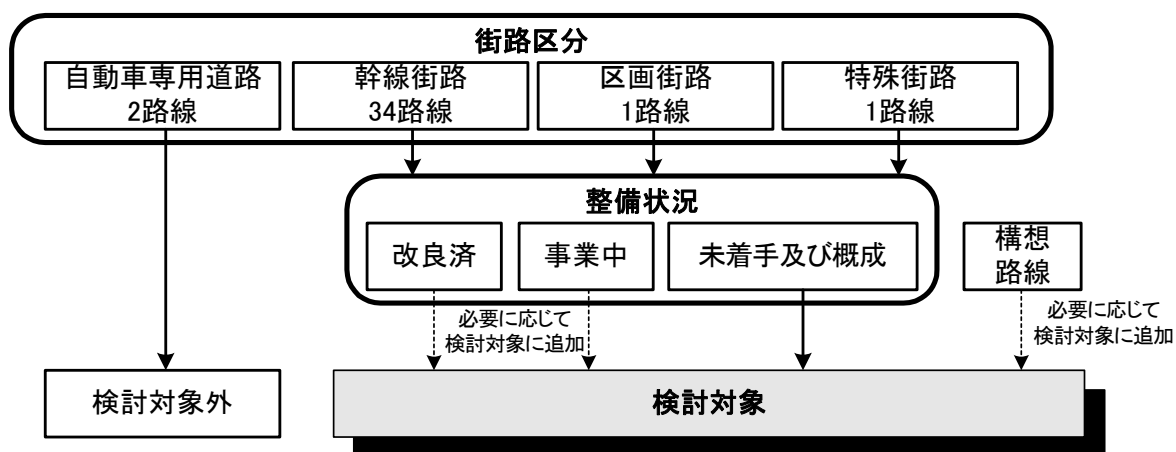


図 検討対象路線

### (3) 必要性の検証（ステップ2）

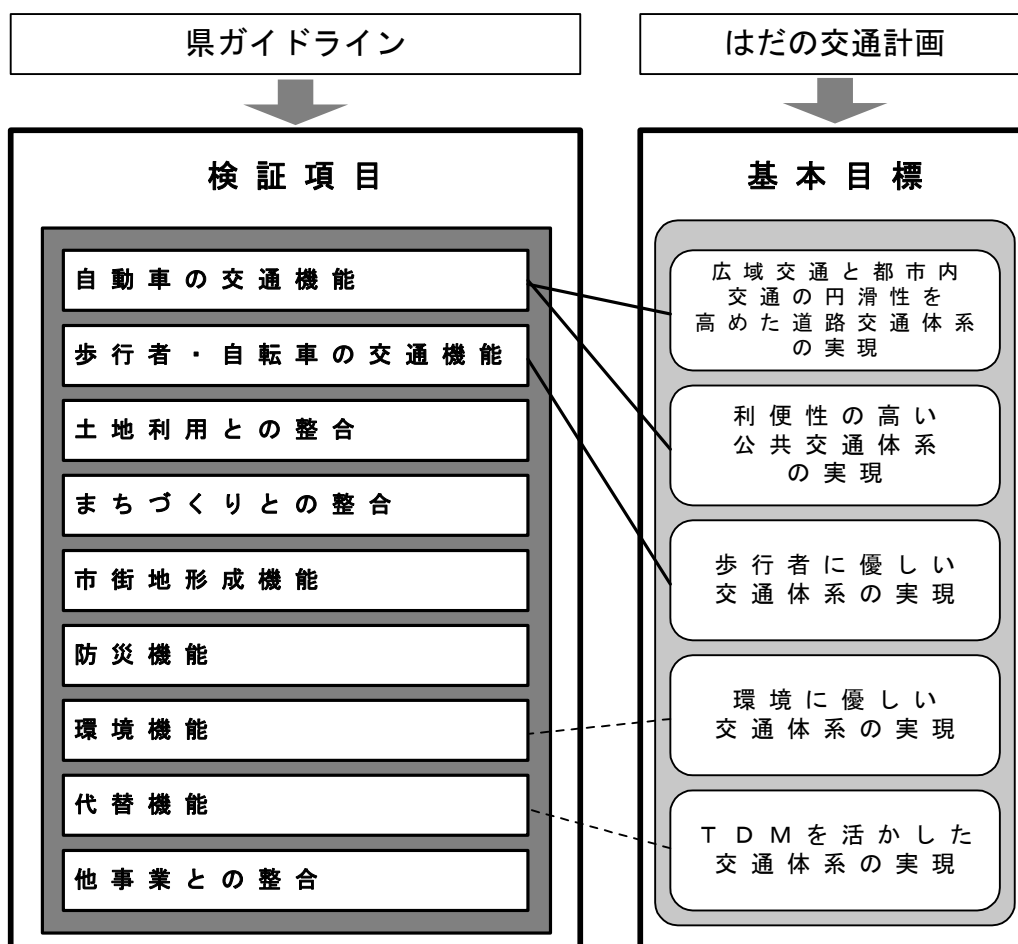
#### ア 「かながわ交通計画」との関係

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。

##### (1) 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。