

## 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

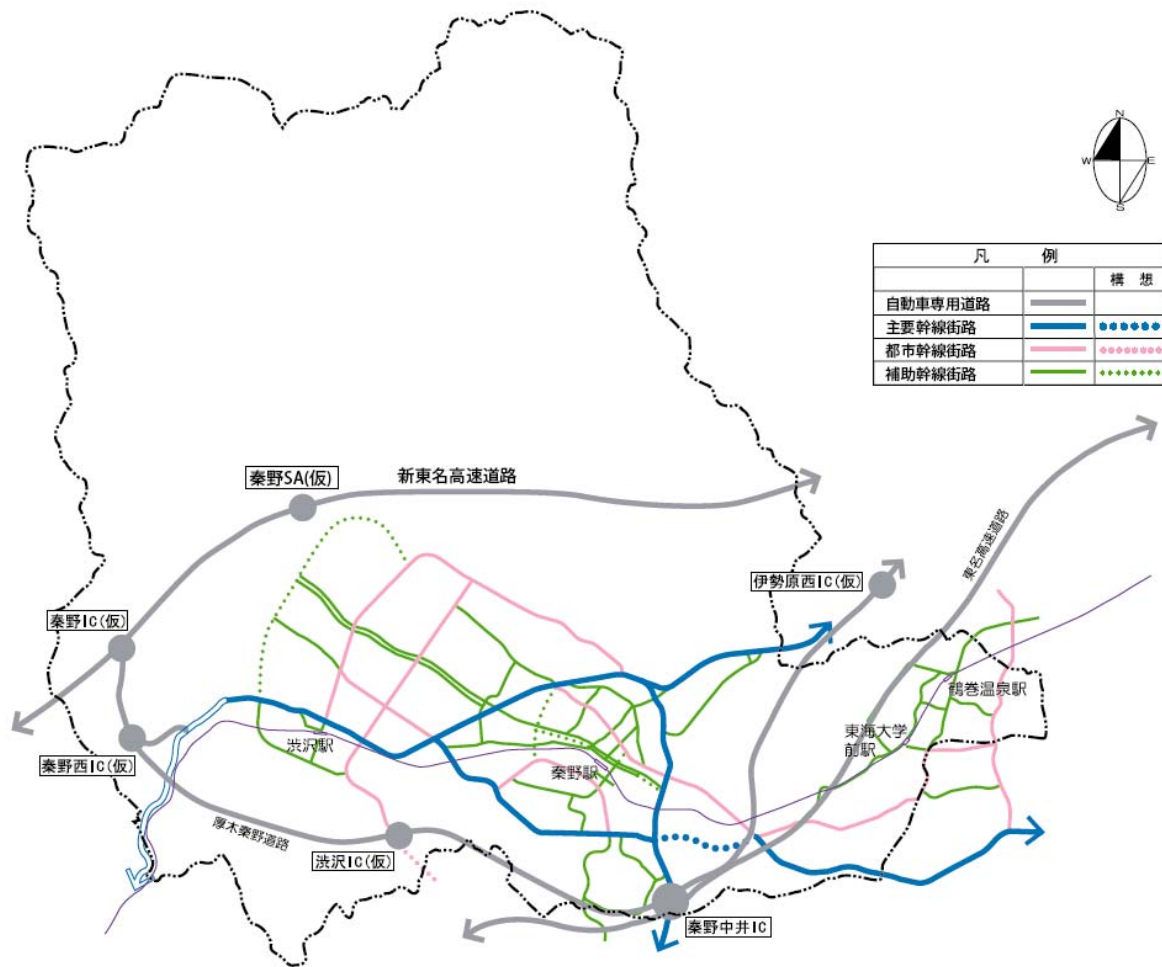


図 交通体系形成の方針図  
 (「秦野市都市マスタープラン」平成24年3月改定より抜粋)

## (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。

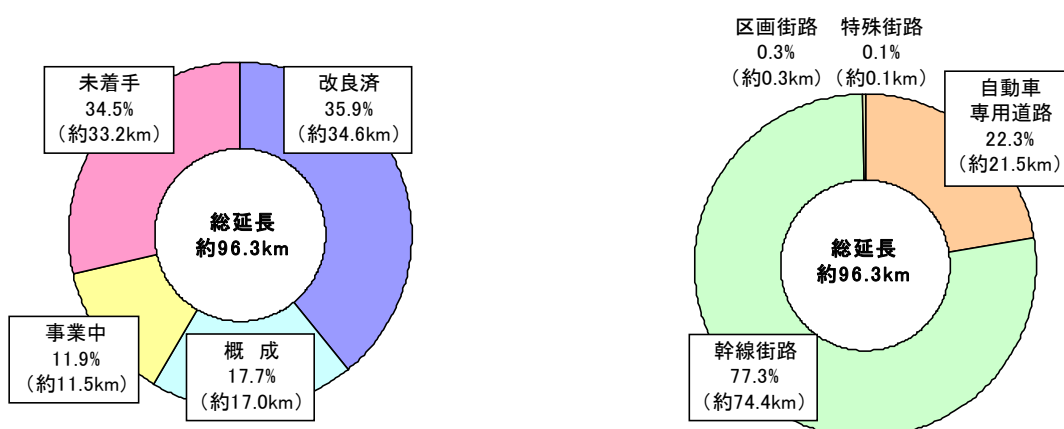
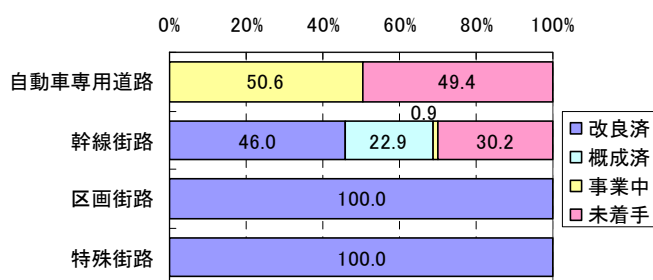


図 都市計画道路の整備状況  
(平成 25 年 4 月 1 日現在)

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)



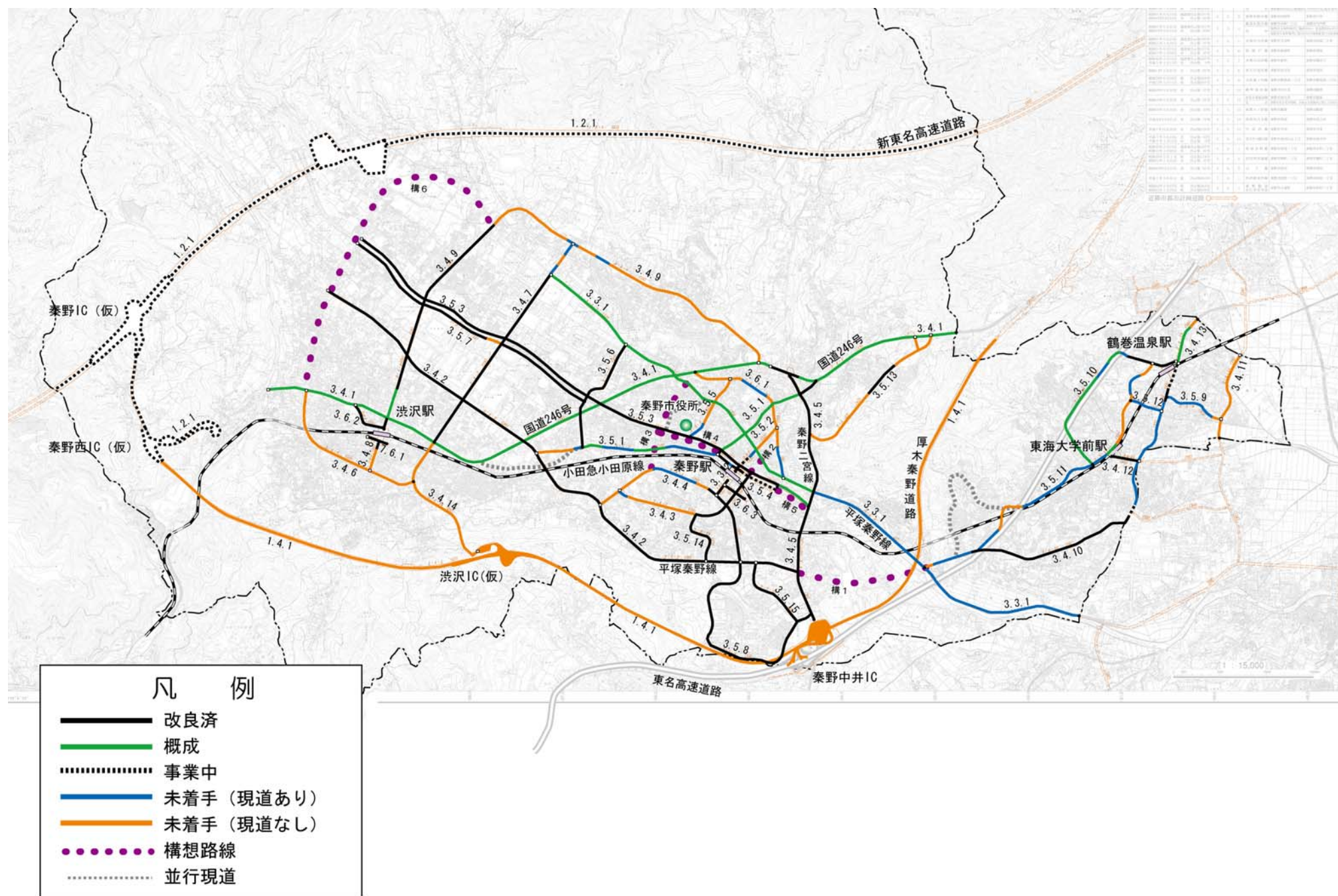


表 秦野市都市計画道路網(38路線)

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)

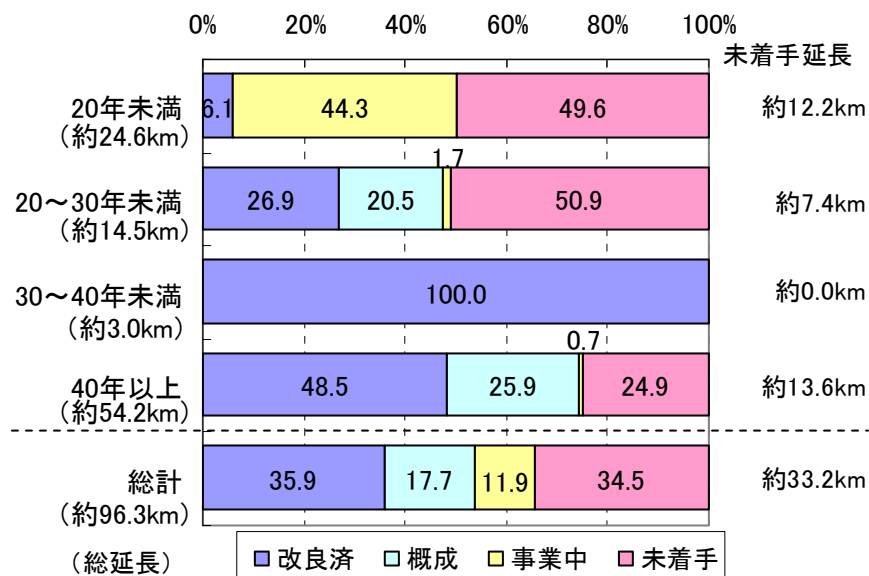
No.	種別	路線名
構1	主要幹線街路	(仮)曾屋西大竹線
構2	補助幹線街路	(仮)本町平沢線
構3		(仮)水神町諏訪原線
構4		(仮)水無川右岸線
構5		(仮)駅前水無川線
構6		(仮)菩提原並木線

図 都市計画道路の整備状況(平成25年4月1日現在)

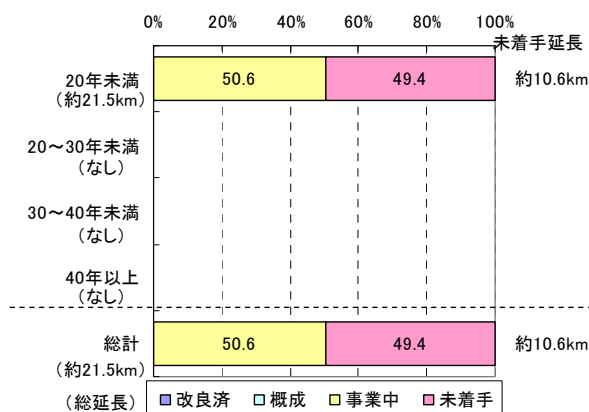
## イ 未着手の状況

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)

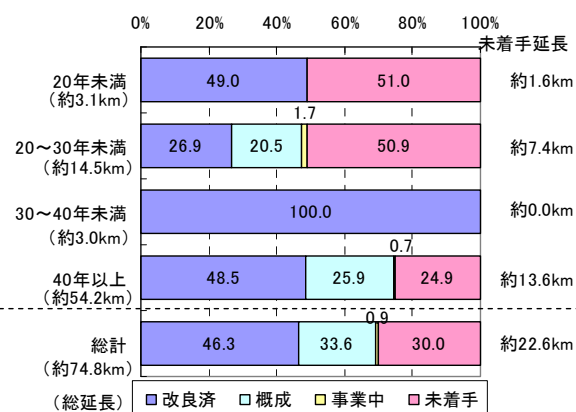


図 都市計画決定年代別整備状況 (平成 25 年 4 月 1 日現在)

### (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。

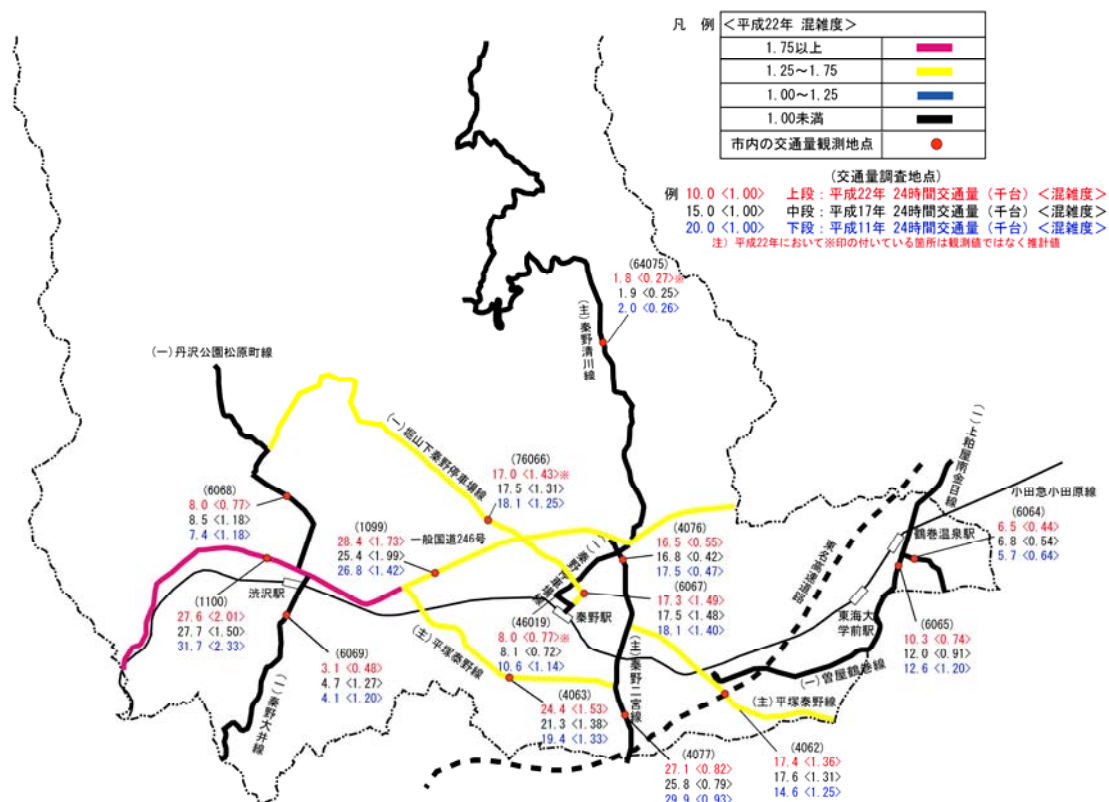


図 幹線道路の混雑状況 (平成 22 年)

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