

第2次 相模原市新道路整備計画

本編・資料編



令和4年(2022)3月

— 目 次 —

第1章 計画の概要	1
1 計画策定の目的	1
2 計画の体系及び構成	1
3 計画の期間	2
4 計画の対象箇所	3
(1) 計画に位置付ける道路の整備箇所	3
(2) 市のプロジェクトや政策等に関連する道路の整備箇所	3
5 選択と集中による計画の進捗状況	4
第2章 計画の背景と課題	5
1 上位計画における課題の整理	5
(1) 未来へつなぐ さがみはらプラン ～相模原市総合計画～ (令和2年3月)	5
(2) 相模原市都市計画マスタープラン(令和2年3月)	7
(3) 相模原市総合都市交通計画(令和4年3月)	9
2 関連計画の策定状況	12
(1) 都市計画道路見直しの方針(令和4年3月)	12
(2) 相模原市自転車活用推進計画(令和2年3月)	13
(3) 相模原市広域交流拠点整備計画(平成28年8月)	13
(4) 相模原市通学路交通安全プログラム(平成27年7月)	14
3 道路を取り巻く環境や社会情勢の変化	15
(1) 広域道路ネットワークの構築	15
(2) 防災・減災及び道路ネットワークの強靱化	17
(3) 安全・安心で快適な道路の整備の推進	19
第3章 基本方針	20
1 策定方針	20
(1) 持続的な道路整備の推進	20
(2) 優先度評価の客観性・透明性確保	20
2 施策目標	21
(1) 交流・連携や都市力を高める道づくり	22

(2) 災害から暮らしを守る道づくり	22
(3) 渋滞のない快適な移動を支える道づくり	22
(4) 事故のない安全な移動を支える道づくり	23
(5) “ひと”にやさしい道づくり	23
(6) 公共交通の利便性を高める道づくり	23
3 持続可能な開発目標(SDGs)との関連性.....	24
4 施策目標の達成状況の把握.....	25
① インターチェンジから 20 分圏域のカバー人口	26
② 緊急輸送道路の改良率.....	26
③ 市内地域間を結ぶアクセス時間.....	27
④ 道路延長当たりの交通事故発生件数.....	27
⑤ 歩道整備率	28
⑥ ターミナル間を結ぶアクセス時間.....	28
5 施策	29
(1) 広域的な交流や都市力を高める幹線道路ネットワークの形成.....	30
(2) 渋滞・交通安全ネック箇所の解消	30
第4章 優先度評価	31
1 優先整備箇所の選定の考え方.....	31
(1) 整備候補箇所.....	32
(2) 優先整備箇所.....	32
(3) 次期検討箇所.....	32
2 優先度の評価	33
(1) 事業の有効性の評価	33
(2) 事業の実施環境の評価.....	45
(3) 優先度の決定.....	48
第5章 整備計画	49
1 優先整備箇所	49
(1) 広域的な交流や都市力を高める幹線道路ネットワークの形成.....	49
(2) 渋滞・交通安全ネック箇所の解消	50
2 優先整備検討箇所	50

第6章 推進方策	52
1 計画内容の見直し	52
2 市民との協働	52
3 PDCA サイクルによる進行管理.....	53
資料編	57
1 次期検討箇所	57
(1) 主要幹線道路の候補となる次期検討箇所.....	57
(2) 地域内幹線道路の候補となる次期検討箇所.....	57
(3) 渋滞・交通安全ネック箇所の候補となる次期検討箇所.....	58
2 市のプロジェクトや政策等に関連する道路の整備箇所	61
(1) 関連事業整備箇所.....	61
(2) その他関連事業の計画に記載がある箇所.....	62
3 過去の道路整備状況	63
(1) 平成22年度～平成27年度の道路整備箇所.....	63
(2) 平成29年度以降の道路整備箇所.....	70

第1章 計画の概要

1 計画策定の目的

相模原市(以下「本市」という。)では、平成 22(2010)年の政令指定都市移行による国道(指定区間を除く。)及び県道の本市への移管等に伴い、「広域的な交流や都市力を高める交通基盤の整備」や「地域を支える交通環境の充実」、「公共交通の利便性を高める道路の整備」を目標として、平成 22(2010)年 4 月に、「相模原市新道路整備計画」を策定し、計画期間を令和 11(2029)年度までとしました。

また、首都圏中央連絡自動車道(以下「圏央道」という。)の開通¹に伴う市内の交通状況の変化、リニア中央新幹線の新駅設置や相模総合補給廠の一部返還を踏まえた広域交流拠点の形成に向けた取組、東日本大震災(平成 23(2011)年 3 月 11 日)を契機とした防災機能強化の必要性等を踏まえ、平成 29(2017)年 3 月に「相模原市新道路整備計画」の改定を行いました。

以後、本市では、選択と集中による効率的かつ効果的な道路の整備を進めてきましたが、一方で、道路を取り巻く環境や社会情勢は刻々と変化し、特に近年では、持続可能な行財政運営が本格化するなど、道路の整備に当たって様々な課題が生じています。

このような背景から、市の各種計画の改定状況や、国や関係自治体等の動向などを踏まえ、引き続き、主要な道路整備事業の計画的な執行、財源の効率的な運用、事業の客観性確保を図ることを目的として「第 2 次相模原市新道路整備計画」(以下「本計画」という。)を策定し、令和 13(2031)年度までの 10 年間を見据えた道路整備に取り組むものです。

2 計画の体系及び構成

本計画は、「未来へつなぐさがみはらプラン～相模原市総合計画～」、「相模原市都市計画マスタープラン」、「相模原市総合都市交通計画」を上位計画とし、また、「都市計画道路見直しの方針」、「相模原市広域交流拠点整備計画」等の市の関連計画や、「神奈川県広域道路交通計画」等の市外部の計画等とも内容の整合を図りました。

¹平成 25(2013)年 3 月 30 日に海老名 I.C.～相模原愛川 I.C.間が開通、平成 26(2014)年 6 月 28 日に相模原愛川 I.C.～高尾山 I.C.(相模原 I.C.を除く。)間が開通、平成 27(2015)年 3 月 29 日に相模原 I.C.が開通

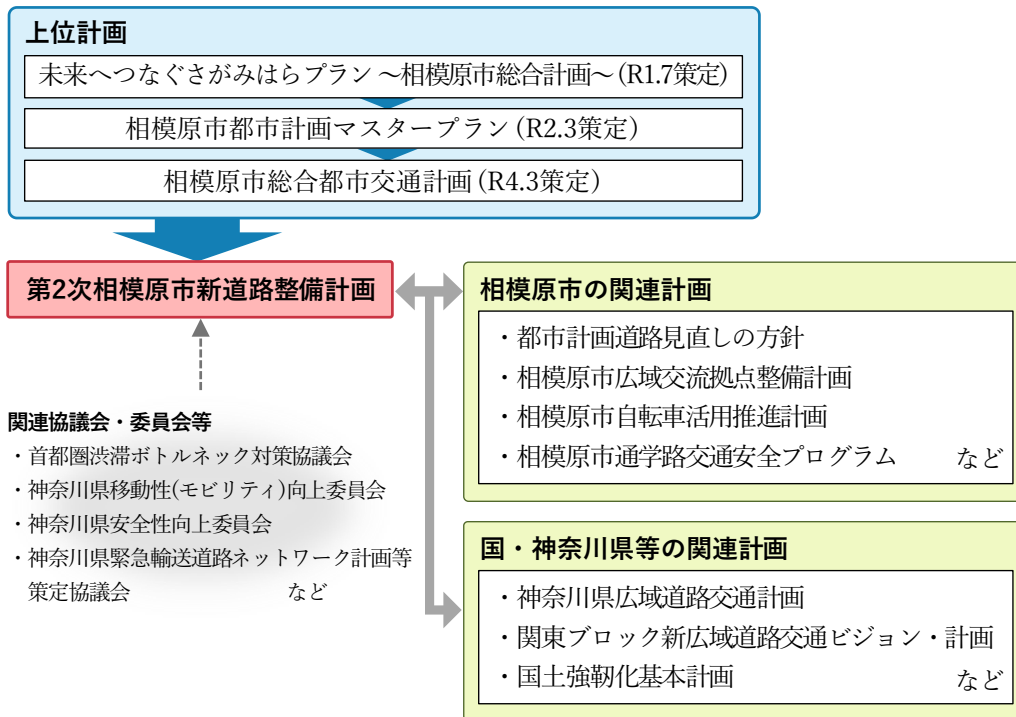


図1 計画の体系

3 計画の期間

本計画の期間は、上位計画である「相模原市総合都市交通計画」の計画期間との整合、新たに整備計画を見直すことによる事業期間の変更、本市の道路を取り巻く環境や社会情勢の変化等への柔軟な対応の必要性から、令和4(2022)年度を計画初年度とし、以後、令和13(2031)年度までの10年間を計画対象とします。

なお、今後も予想される厳しい財政状況や社会情勢の変化等も考慮し、随時、必要な修正を行うほか、計画策定から5年後に計画内容の見直しを行うものとします。

表1 上位計画の計画期間との比較

計画期間	平成											令和										
	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
相模原市総合計画	基本構想	H22からおおむね20年間										R2からおおむね20年間										
	基本計画	新・相模原総合計画										未来へつなぐさがみはらプラン										
相模原市都市計画マスタープラン	H22からおおむね20年間										R2からおおむね20年間											
相模原市総合都市交通計画	基本構想	H24からおおむね20年間										R4からおおむね20年間										
	施策・事業	H24から10年間										R4から10年間										
相模原市新道路整備計画	H22から20年間										(第2次) R4から10年間											
	▲改定(H29.3)										▲改定(R4.3)			▲改定予定(R8年度)								

4 計画の対象箇所

本計画の対象とする道路は、本市内の国道(指定区間外)、県道、都市計画道路及び地域間を結ぶ主な市道とします。

なお、バリアフリー化、無電柱化、災害防除、道路施設長寿命化を対象とした事業については、個別に計画を定めていることから、本計画の対象外とします。

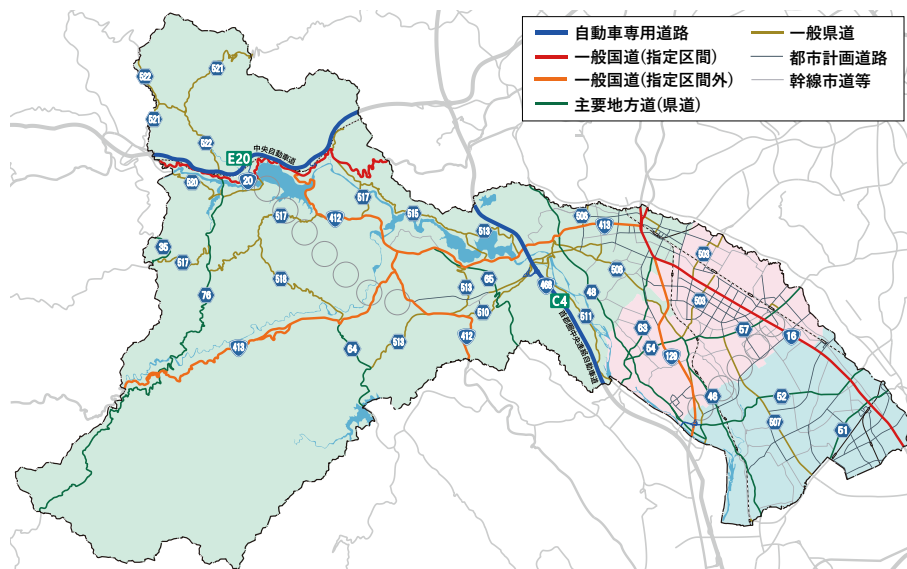


図2 相模原市の主な道路網

(1) 計画に位置付ける道路の整備箇所

整備の必要性が高く、後述する施策目標(p.21)の達成に寄与する道路については、優先度評価を実施し、整備計画(p.49)に位置付けた上で、道路整備を推進します。

(2) 市のプロジェクトや政策等に関連する道路の整備箇所

次に掲げる市のプロジェクトや政策等に関連する道路については、関連事業整備箇所等とします。(具体的な整備箇所については、資料編 p.61 に記載)

なお、道路整備に必要な財源については、各関連事業で確保するものとします。

- ・ 相模原市広域交流拠点整備事業
- ・ 麻溝台・新磯野地区整備推進事業
- ・ 当麻地区整備促進事業
- ・ (仮称)新斎場整備事業
- ・ リニア中央新幹線に関連する事業
- ・ 米軍基地の一部返還等に関連する事業
- ・ 相模大野駅周辺まちづくりに関連する事業

5 選択と集中による計画の進捗状況

平成 22(2010)年に策定した「相模原市新道路整備計画」では、事業完了予定箇所を 49 か所、事業着手予定箇所を 33 か所位置付けましたが、用地取得の難航や労務費・資材費の高騰による事業費の増加等が影響し、平成 27(2015)年度末時点の実績では、事業完了が 29 か所、事業着手が 32 か所にとどまりました。

これを受け、平成 28(2016)年に改定した「相模原市新道路整備計画(改定版)」では、整備箇所の選択と集中を図るため、前回までの事業着手箇所や未着手箇所等の優先度を評価し、事業完了予定箇所を 8 か所、事業着手予定箇所を 20 か所位置付けました。そのうち、令和 3(2021)年度時点の実績では、事業完了(工事の繰越など事業完了の見通しが立っている箇所を含む。)が 7 か所、事業着手が 20 か所となりました。

これにより、平成 29(2017)年度から令和 3(2021)年度の 5 か年は、選択と集中による道路整備の取組の結果、平成 22(2010)年度からの 5 か年に比べると未着手箇所は 1 か所のみとなり、おおむね当初の予定どおり計画が進捗している状況にあるといえます。

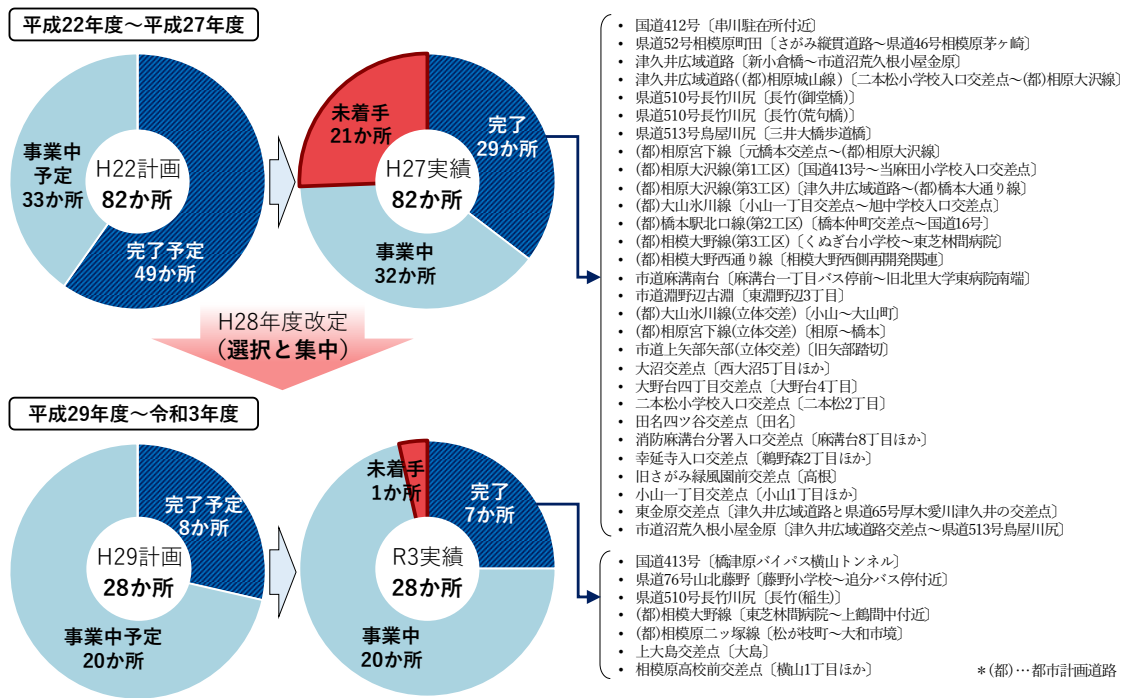


図 3 令和 3(2021)年度末時点における事業完了及び着手予定箇所の進捗状況

第2章 計画の背景と課題

1 上位計画における課題の整理

(1) 未来へつなぐさがみはらプラン～相模原市総合計画～（令和2年3月）

ア 概要

「未来へつなぐさがみはらプラン～相模原市総合計画～」（以下「総合計画」という。）は、全ての市民が安全に安心して暮らせる持続可能な社会を次代に引き継いでいくため、計画的なまちづくりを進める上での指針を明らかにするものであり、市政運営の最も基本となる計画です。

総合計画は、「基本構想」、「基本計画」、「実施計画」の3層構成となっており、特に基本構想については、おおむね20年後を目標に、本市が目指す将来像や重要政策が掲げられています。



イ 災害に強い都市基盤と地域社会の構築

総合計画においては、甚大な被害をもたらす自然災害が市内各地で発生していることを踏まえ、首都直下地震、集中豪雨や台風等による大規模災害の発生に備えた対応力を強化するとともに、災害リスクを低減する計画的な都市基盤の整備や保全の推進を政策の一つとして掲げています。

ウ 安全で安心な市民生活

総合計画においては、誰もが安心して暮らせるよう、交通事故等から市民の生命と財産を守るため、市民や関係機関などと連携し、交通安全対策等に向けた取組など、安全・安心なまちづくりを推進することを政策の一つとして掲げています。

エ 活力と魅力あふれる都市づくり

総合計画においては、人口減少、高齢化が進行する中においても快適に暮らせる持続可能なまちを形成するため、圏央道等の広域交通ネットワークの形成に伴う経済・交流圏域の拡大をまちづくりに生かし、更なる活力と魅力を生み出すことが求められていることから、広域交通ネットワークの形成や、多様な機能が集積した広域的な拠点及び地域特性を踏まえた拠点の形成を進めることとしています。

オ 持続可能な行財政運営

本市では、生産年齢人口の減少、社会保障費の増加、公共施設の老朽化等により、引き続き財政の厳しい状況が見込まれる中、行政サービスの効率性、有効性の更なる向上が求められています。

こうした中、本市が将来にわたり活力と魅力にあふれる都市として発展し続けるためには、引き続き行財政改革²に取り組むとともに、効率的で質の高い市民へのサービスを提供していく必要があります。

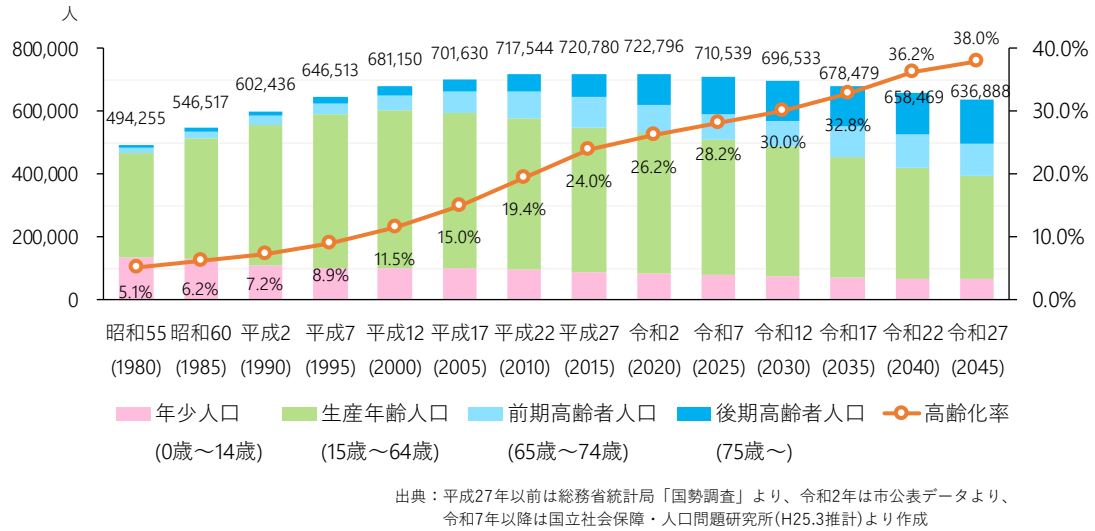


図4 相模原市における人口の推移

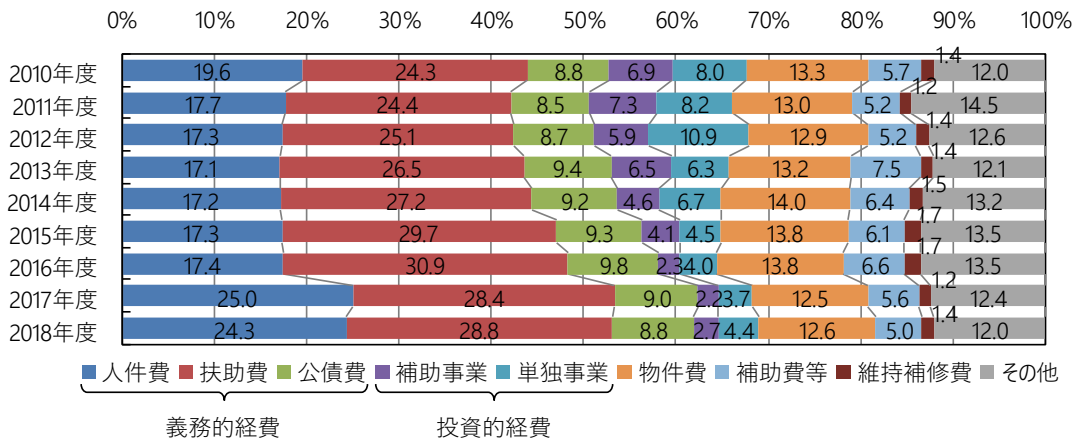


図5 性質別歳出構成(決算)の推移(総合計画より抜粋)

² 行財政改革：行政において、事務事業の効率化や経費削減とともに、行政サービスの質の向上を目的とし、行政組織や財政の構造の改革、事務事業の選択と集中、手法の見直しなどを行い、最小の経費で最大の効果をあげること。

(2) 相模原市都市計画マスタープラン(令和2年3月)

ア 概要

「相模原市都市計画マスタープラン」(以下「都市計画マスタープラン」という。)は、市民にとって安全で快適な都市環境をつくりだすための土地利用や道路、公園等、様々な都市計画に関する「基本的」、「総合的」、「長期的」な計画を策定したものです。

将来の目指すべき都市のすがたを示す「将来都市構造」や、土地利用、交通体系などの都市づくりの方針を定めた「全体構想」、各区の特性に応じた都市づくりの方針を定めた「区別構想」等で構成されています。



イ 将来都市構造

将来都市構造は、都市づくりの基本目標のもと、ゾーン、エリア、拠点、軸の各要素により、将来の目指すべき都市のすがたを概念的に示したものです。

都市計画マスタープランにおいては、圏央道やリニア中央新幹線等の主要な交通軸が交差する本市の特性を踏まえ、豊かな自然資源を生かしながら、広域交流拠点の形成や、リニア中央新幹線と他の交通ネットワークとの結節を通じて、周辺都市との連携とともに、国内外から本市へのアクセス性の向上を図ることとしています。



図6 将来都市構造図(都市計画マスタープランより抜粋)

ウ 都市力を高める都市づくりの方針

都市計画マスタープランでは、都市力を高める都市づくりの方針として、首都圏南西部における広域交流拠点や都市の連携拠点の形成等を掲げており、橋本駅、相模原駅、相模大野駅周辺を中心市街地における都市機能の集積や拠点性の向上を目指すとしています。

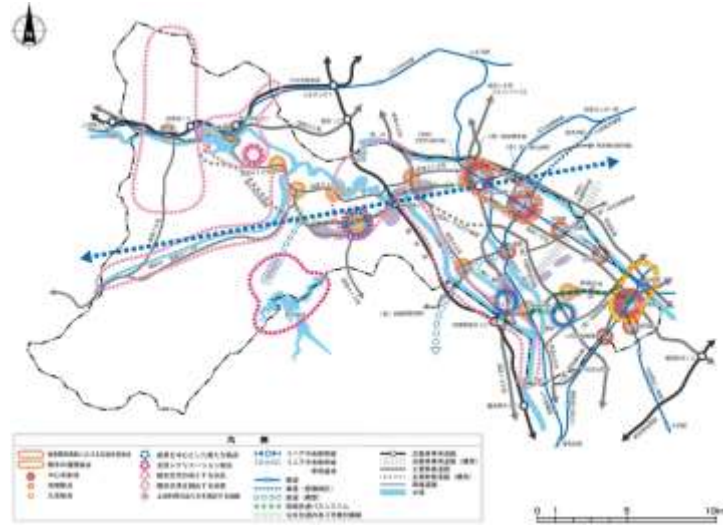


図7 都市力を高める都市づくりの方針図(都市計画マスタープランより抜粋)

エ 交通体系の方針

都市計画マスタープランでは、交通体系の方針として、広域的な交流を支える広域交通ネットワークの形成及び安心して移動できる地域交通の形成の2点を基本方針として掲げています。



図8 交通体系方針図(都市計画マスタープランより抜粋)

オ 災害に強い都市づくりの方針

都市計画マスタープランでは、地震災害に強い都市づくり、風水害に強い都市づくり、土砂災害に強い都市づくりの3点が災害に強い都市づくりの基本方針として掲げられており、都市計画道路の整備促進によって、減災・避難・救援のための都市空間を確保することとしています。

(3) 相模原市総合都市交通計画(令和4年3月)

ア 概要

「相模原市総合都市交通計画」(以下「総合都市交通計画」という。)は、総合計画や都市計画マスタープランを上位計画とし、将来都市構造の実現に交通の分野から寄与するため、身近な交通環境の充実や広域的な交流機能の向上を図る「将来の交通の姿」と、その実現に向けた施策目標及び事業、計画の進め方を示したものです。



イ 基本方針と施策目標

総合都市交通計画においては、誰もが快適に安全で安心して移動できる交通環境の整備を基本方針の一つに掲げ、都市計画道路等の整備や、交通集中地区における渋滞対策を推進するとともに、高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全で円滑に移動できるよう、道路の適正な空間整備や交通施設のバリアフリー化に取り組むこととしています。

また、災害時における円滑な避難活動や救急・救援活動を支え、被災時のリスクを低減させるための災害に強い交通環境を構築し、幹線道路の強靱化や発災時のリダンダンシー³機能がある都市計画道路等の整備を推進することとしています。

ウ 交通体系の方針

(ア) 市内の交通軸

総合都市交通計画においては、人々が快適で豊かな生活を送り、経済が活性化する「将来のあるべき交通のすがた」の実現に向け、“人”や“モノ”の移動は、広域的な移動を支える「基幹軸」と、市内や周辺都市を結ぶ「連携軸」により担うものとしており、これらの交通軸の関連性を示した「市内の交通軸」を定めています。

³ リダンダンシー：災害等により道路の一部区間の途絶等が生じた際、道路交通ネットワークが機能不全に陥ることのないよう、あらかじめネットワークを多重化し、予備の迂回路を確保しておくこと。

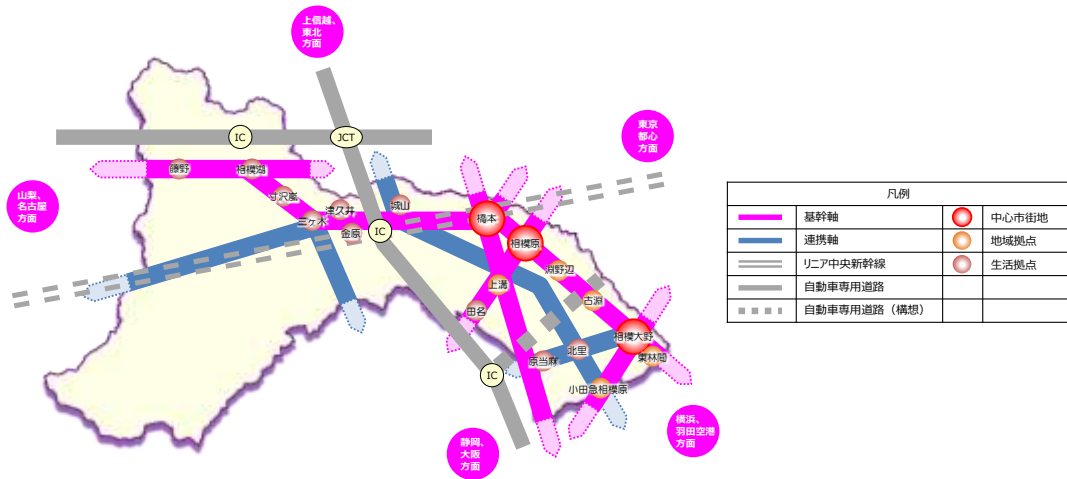


図9 市内交通軸(総合都市交通計画より抜粋)

(イ) バスネットワーク

バス交通については、鉄道との連携による一体的な公共交通網の形成と、定時制や速達性が確保された効率的で利便性の高い路線網を構築するため、交通結節機能を備える「ターミナル」や「サブターミナル」を位置付けています。

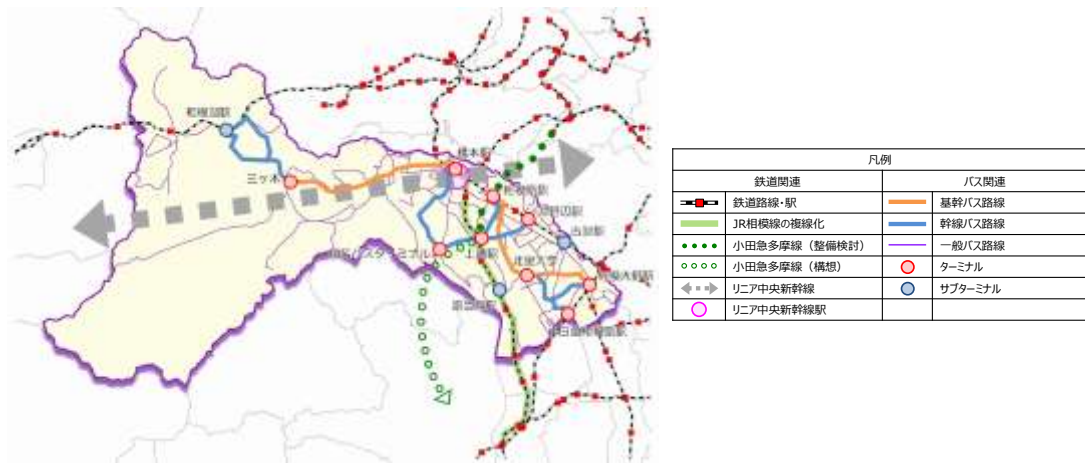


図10 鉄道・バスネットワーク(総合都市交通計画より抜粋)

(ウ) 幹線道路ネットワーク

幹線道路ネットワークについては、周辺都市との接続にとどまらない広域的な機能を有する国道16号、国道20号、国道129号、津久井相模原連絡道路(津久井広域道路)を広域的な主要幹線道路とし、周辺都市や市内の拠点間を結ぶ国道412号、国道413号、県道52号相模原町田などを主要幹線道路に位置付け、都市計画道路などの整備を推進することとしています。



図 11 幹線道路ネットワーク(総合都市交通計画より抜粋)

(エ) 自転車通行環境ネットワーク

自転車通行環境ネットワークについては、自転車需要の高い鉄道駅や主要な施設を基点とし、自転車交通量が多い地域間において、比較的幅員が広い幹線道路等を中心に設定することとしています。

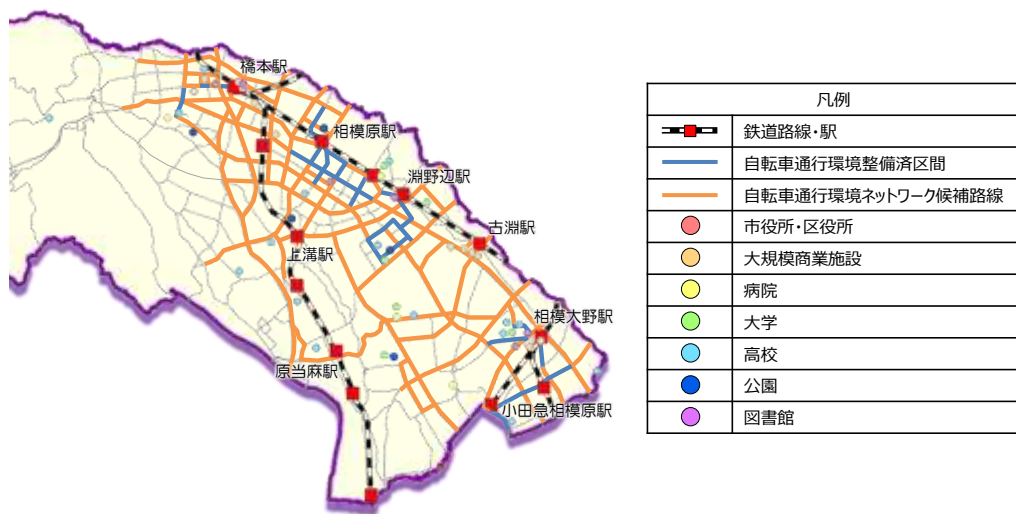


図 12 自転車通行環境ネットワーク(総合都市交通計画より抜粋)

2 関連計画の策定状況

(1) 都市計画道路見直しの方針(令和4年3月)

「都市計画道路見直しの方針」は、都市計画決定後に長期未着手⁴となっている幹線街路が、人口減少等の社会情勢の変化や目指すべき都市構造に対応した都市計画道路ネットワークであるかどうかを検証することによって、都市計画に対する信頼性や、都市計画道路事業の円滑性・実効性を高めるとともに、選択と集中による効率的・効果的な整備を推進するための方向性を示したものです。

本方針に基づき、長期未着手となっている幹線街路を対象に、平成25(2013)年に第1回の見直しを実施したところですが、今回(第2回)の見直しにおいては、引き続き長期未着手となっている幹線街路に加え、概成済み区間⁵を新たに見直し検討路線として抽出し、人口の推移や財政状況、自動車交通量等の動向を踏まえながら、必要性の検証がなされました。

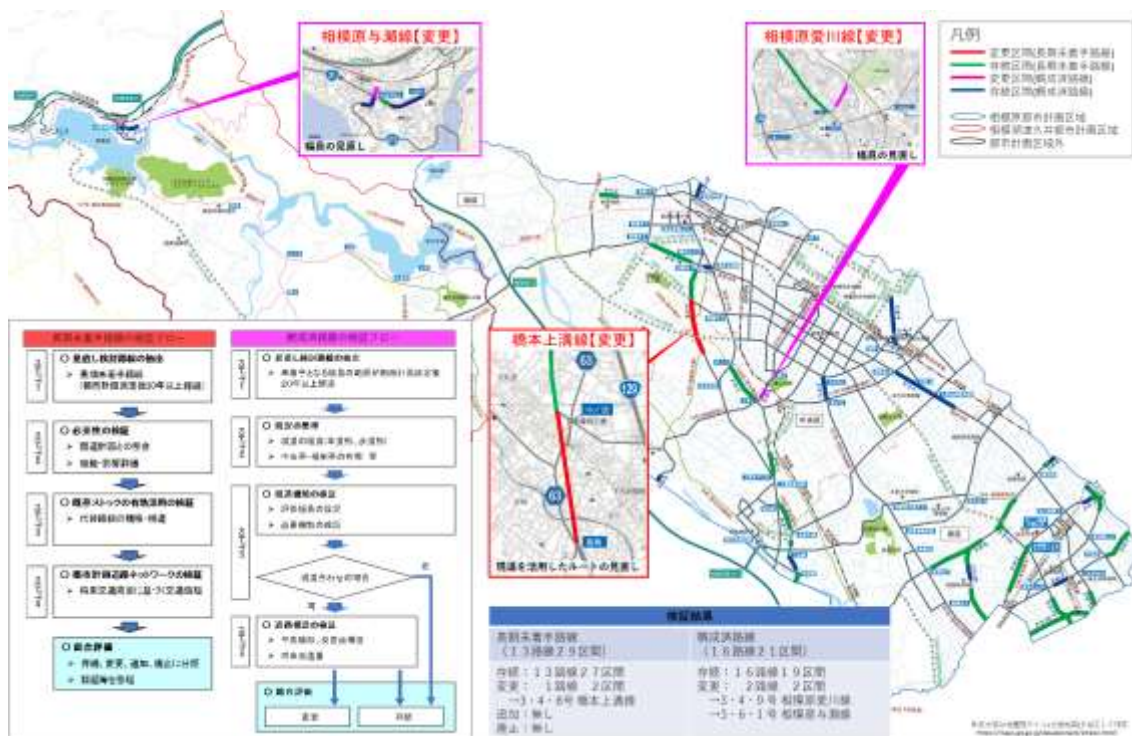


図13 都市計画道路の検証結果(「都市計画道路見直しの方針」より抜粋)

⁴ 方針では、20年以上未整備となっている都市計画道路を対象としている。

⁵ 概成済み区間：都市計画道路と同程度の機能を果たし得る現道(おおむね計画幅員の3分の2以上又は4車線以上の幅員を要する道路)を有する区間

(2) 相模原市自転車活用推進計画(令和2年3月)

「相模原市自転車活用推進計画」は、平成29(2017)年5月に施行された自転車活用推進法(平成28年法律第113号)の趣旨を踏まえ、自転車の活用に関する総合的な施策の方向性を示したものです。

この計画では、道路の整備に関連する基本方針として、「自転車通行環境ネットワークの形成」と「歩行者・自転車等通行環境の改善」が掲げられています。

「自転車通行環境ネットワークの形成」では、市内の公共施設や観光施設などへのアクセス性や、公共交通機関との結節性等を考慮した自転車通行環境ネットワークの形成の必要性が示されており、総合都市交通計画の自転車通行環境ネットワークを基本とした数多くの検討対象区間について、優先度を判断し、優先整備区間等を設定しています。

「歩行者・自転車等通行環境の改善」では、歩行者や自転車等が安全に通行できるようにするための道路状況に応じた通行区分の明確化、自動車を含めた交錯場所などの危険箇所に対する危険回避策を講じる必要性が示されています。

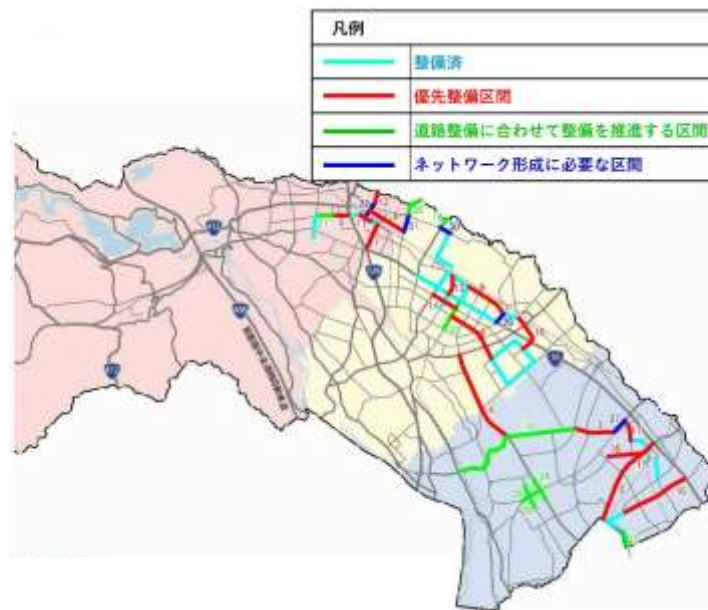


図14 自転車通行環境優先整備区間等(「相模原市自転車活用推進計画」より抜粋)

(3) 相模原市広域交流拠点整備計画(平成28年8月)

「相模原市広域交流拠点整備計画」は、平成26(2014)年6月策定の「広域交流拠点基本計画」で示された橋本・相模原両駅周辺を核としたまちづくりの方針に基づき、関連する諸計画の内容を踏まえ、橋本・相模原両駅周辺地区の整備方針を具体化するために策定されたものです。

この計画では、自動車ネットワークの方針として、圏央道相模原インターチェンジ方面と橋本駅南口を結び、アクセス性の向上を図る「広域連携軸」、橋本駅周辺と相模原

駅周辺を結び、広域交流拠点内の連携性を高める「新都心連携軸」、地域における活動や回遊性を高める道路網を整備し、まちづくりにおける補助的な導線として形成する「地域間交流軸」が定められています。



図 15 広域交流拠点のネットワーク(「相模原市広域交流拠点整備計画」より抜粋)

(4) 相模原市通学路交通安全プログラム(平成 27 年 7 月)

「相模原市通学路交通安全プログラム」は、平成 24(2012)年に全国で登下校中の児童が死傷する交通事故が相次いで発生したことを契機に、文部科学省、国土交通省及び警察庁から示された「通学路における緊急合同点検等実施要領」に基づき、学校、PTA、道路管理者及び各警察署と連携して緊急合同点検を実施することで、通学路の安全確保に向けた取組を継続的に推進するものです。



図 16 通学路改善要望の流れ(「相模原市通学路交通安全プログラム」より抜粋)

3 道路を取り巻く環境や社会情勢の変化

(1) 広域道路ネットワークの構築

国では、平成 30(2018)年 9 月に施行された道路法等の一部を改正する法律(平成 30 年法律第 6 号)により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」を創設しましたが、重要物流道路の指定に当たっては、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や ICT・自動運転等の技術進展を見据えた、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的に指定する必要があることとされました。

本市においては、従前から、首都圏南西部の広域交流拠点としての機能を発揮させるための広域的な交流・連携を支える幹線道路の整備を推進してきたところですが、各幹線道路のネットワークとしての役割や性質、接続する拠点の考え方、強靱化を見据えた多重ネットワークやリダンダンシーの確保など、広域交通ネットワークとしての道路の在り方については十分な検討がなされていない状況でした。

こうしたことから、本市では、次に掲げる「神奈川県広域道路交通計画」や「関東ブロック新広域道路交通ビジョン・計画」との整合を図りながら、都市間連携、拠点、強靱化等を意識した広域交通ネットワークの形成に向け、幹線道路の整備を推進していく必要があります。

ア 神奈川県広域道路交通計画

「神奈川県広域道路交通計画」は、国、神奈川県、横浜市、川崎市及び相模原市が連携し、神奈川県域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性をおおむね 20～30 年の中長期的な視点で定めた計画であり、令和 3(2021)年 7 月に策定されたものです。

この計画においては、広域道路ネットワークの基本方針として、「国際競争力確保のための人流・物流を支える広域道路ネットワークの形成」や、「平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保する広域道路ネットワークの形成」が、交通・防災拠点の基本方針として、「他圏域との交流を促す結節機能の強化」等が掲げられており、神奈川県の広域的な道路交通が目指す姿を踏まえた方向性が整理されています。



図 17 神奈川県広域道路ネットワーク(「神奈川県広域道路交通計画」より抜粋)

イ 関東ブロック新広域道路交通ビジョン・計画

「関東ブロック新広域道路交通ビジョン」及び「関東ブロック新広域道路交通計画」は、関東ブロック(茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県及び長野県の1都8県の区域)を対象区域とし、今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の方向性について、おおむね20～30年間の中長期的な視点で国が取りまとめたものであり、令和3(2021)年7月に策定されたものです。

「関東ブロック新広域道路交通ビジョン」では、広域道路ネットワーク分野における基本方針として、東日本と西日本をつなぐ物流軸の形成や、コンパクト・プラス・ネットワーク⁶の形成といった「対流の促進に資するネットワークの形成・機能向上と拠点へのアクセス向上」のほか、交通安全や信頼性、災害時のリダンダンシー確保といった「安全・安心・快適な道路空間の創出」などが掲げられています。

⁶ コンパクト・プラス・ネットワーク(コンパクト+ネットワーク)：人口減少や高齢化が進む中においても、高齢者が安心して暮らせるよう地域活力や生活機能を維持・確保するため、地域公共交通と連携しながらコンパクトなまちづくりを進めること。

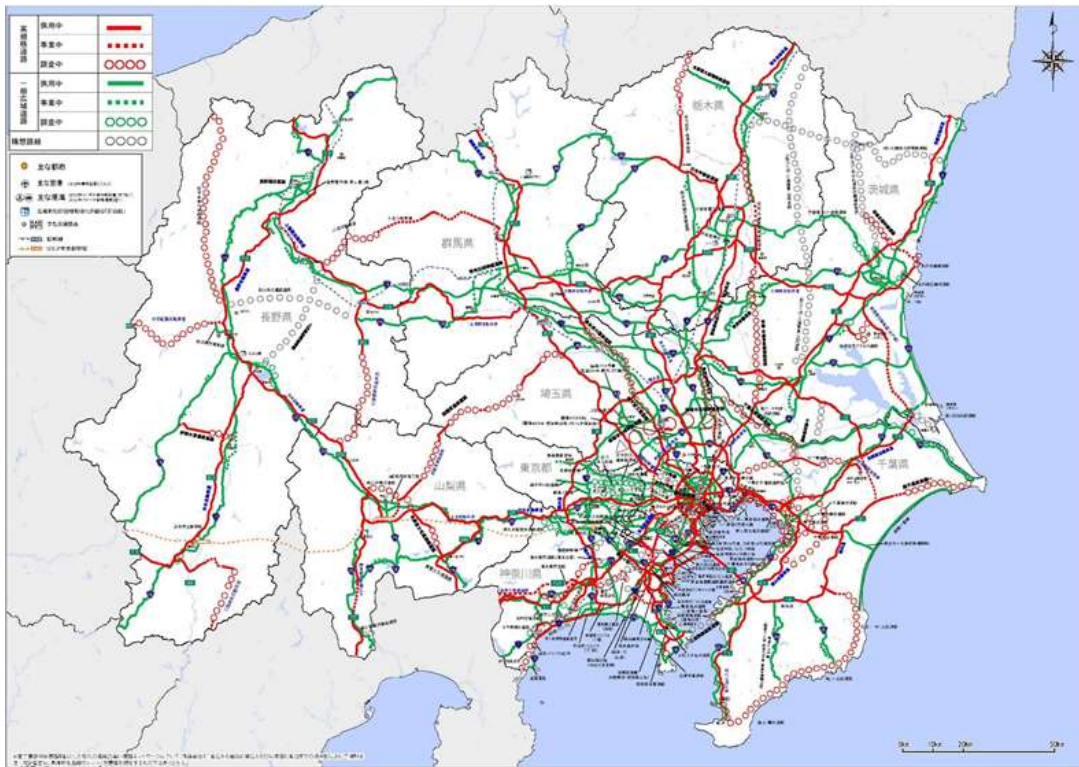


図 18 関東ブロックの広域道路ネットワーク(「関東ブロック新広域道路交通計画」より抜粋)

(2) 防災・減災及び道路ネットワークの強靱化

近年は、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、加えて首都直下地震等の大規模な地震の発生も切迫していることから、社会インフラの要となる道路に対しては、未曾有の災害下であってもネットワーク機能を維持するため、強靱化に向けた対策が求められています。

国では、平成 26(2014)年 6 月に「国土強靱化基本計画⁷⁾」を策定(平成 30(2018)年 12 月改訂)し、大規模災害時の救急救命活動や復旧活動を支える緊急輸送道路⁸⁾等の整備、高規格幹線道路へのアクセス性の向上等による避難路や代替輸送路を確保するための取組、物流上重要な道路輸送網における安定的な輸送の確保等が位置付けられました。

⁷⁾ 国土強靱化基本計画：大規模自然災害等に備えた国土全域にわたる強靱な国づくりを推進するため、強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法(平成 25 年法律第 95 号)に基づき、国土強靱化に係る国の計画等の指針となるべきものとして策定されたもの

⁸⁾ 緊急輸送道路：地震等の大規模災害発生直後から救助活動人員や物資等の緊急輸送を円滑かつ確実に行うため、道路管理者が事前に指定する路線であり、神奈川県では、高規格道路や一般国道等の広域的ネットワークに連絡する路線を第 1 次、第 1 次を補完する地域的ネットワークを形成する路線等を第 2 次として指定

また、本市においては、近年の自然災害の激甚化・頻発化や、令和元年東日本台風⁹による被害を受けて表明した「さがみはら気候非常事態宣言¹⁰」等を踏まえ、大規模自然災害が起きても機能不全に陥らず、災害から迅速に回復する「強さ」と「しなやかさ」をもった地域づくりを推進するため、「国土強靱化基本計画」の地域計画として、令和3(2021)年4月に「相模原市国土強靱化地域計画」が策定されました。本市では今後、この地域計画の考え方や取組の方向性に基づき、災害に強い道路ネットワークの構築に向けた取組が必要となっています。

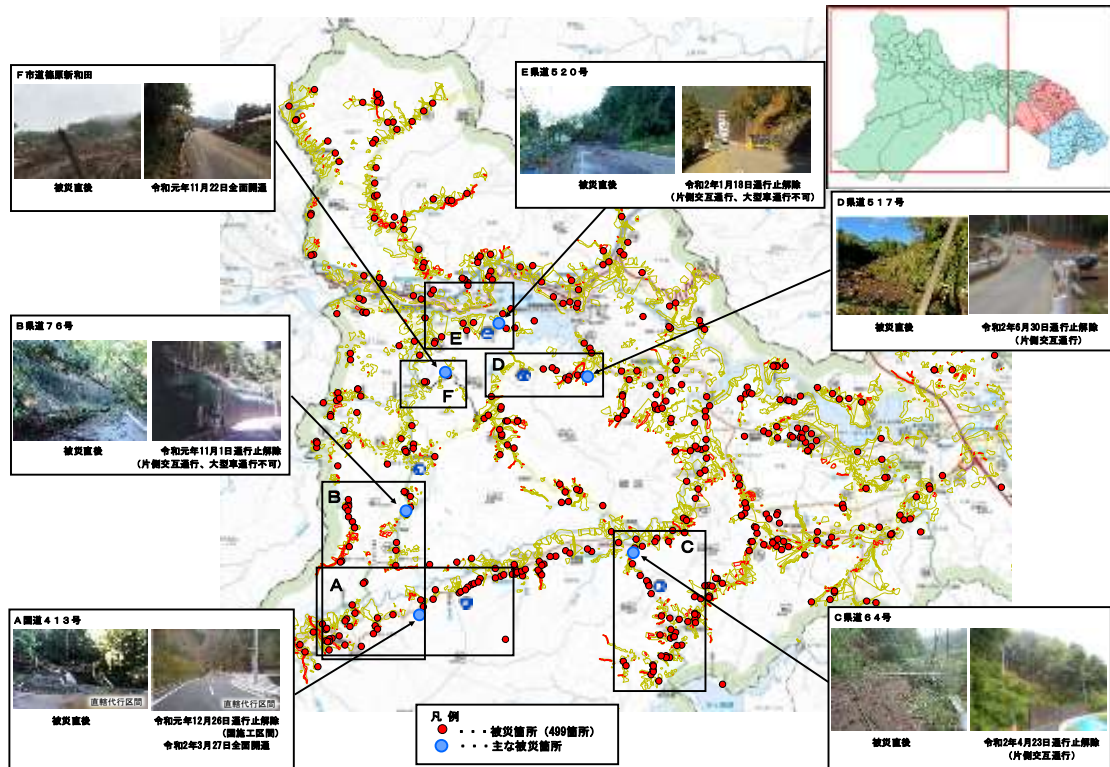


図 19 令和元年東日本台風における相模原市の道路の被災箇所(本市作成)

⁹ 令和元年東日本台風：令和元(2019)年10月12日から13日にかけて、関東・甲信越地方、東北地方等に記録的な大雨と甚大な被害をもたらした台風

¹⁰ さがみはら気候非常事態宣言：気候変動のもたらす影響が、誰もが直面する危機であるという認識を本市全体で共有するとともに、温室効果ガスの排出抑制や、集中豪雨などの自然災害や猛暑による健康被害等への対策に全市一丸となって取り組む必要があることから、都市宣言として令和2(2020)年9月30日に表明したものの

(3) 安全・安心で快適な道路の整備の推進

近年は、他の自治体において通学児童や園外保育中の未就学児等を巻き込む痛ましい死傷事故が発生し、交通安全に対する社会の意識が以前よりも高まっています。

本市では、平成12(2000)年をピークとして、年間の交通事故件数は減少傾向¹¹⁾にありますが、依然として多くの事故危険区間¹²⁾が点在している状況です。

特に、中心市街地の幹線道路においては、日中激しい渋滞が生じている箇所が数多く点在し、人流・物流に大きな影響を与えている一方、渋滞を避けるために生活道路を迂回路として利用する自動車交通が増加しており、これが交通事故を誘発する要因となっています。

国では、「生産性革命プロジェクト¹³⁾」の一つとして、ピンポイント渋滞対策を掲げています。これは、主要経路及び渋滞の集中箇所を、ETC2.0 や民間プローブ等のビッグデータを用いて特定し、ピンポイントで是正するという取組です。

本市においても、国や他自治体の事例にならい、ビッグデータ等を活用した安全・安心で快適な道路の整備に取り組む必要があります。



図20 民間プローブデータによる本市の渋滞状況の可視化

¹¹⁾ 「第10次相模原市交通安全計画」及び「相模原市交通事故統計」

¹²⁾ 事故危険区間：平成17(2005)年に設置された「神奈川県安全性向上委員会」において、国が推進している事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)に基づき、事故データや地方公共団体・地域住民からの指摘、学識経験者や関係者等からの意見聴取等により選定された、交通事故の危険性が高い区間のこと。

¹³⁾ 生産性革命プロジェクト：国土交通省が平成28(2016)年から推進しているプロジェクトで、あらゆる分野における生産性向上の取組を推進している。

第3章 基本方針

1 策定方針

本計画は、「第2章 計画の背景と課題」(p.5)や従前の「相模原市新道路整備計画」の運用状況等を踏まえ、次の視点に基づいて計画を策定します。

(1) 持続的な道路整備の推進

本市では、近年の少子高齢化の進行に伴い社会保障経費が増加傾向にあることや、公共施設等の老朽化に伴う長寿命化のための改修・更新に係る経費負担の著しい増加が今後見込まれることなどを踏まえ、持続可能な行財政運営が本格化しています。

これを受け、本計画では次の点に着目し、持続的な道路整備に取り組みます。

①ストック効果の早期発現

本計画では、既存ストックの活用や円滑な事業推進、過去の用地取得や工事等の状況进行评估し、ストック効果¹⁴の更なる発現や、早期の事業完了が見込まれる道路の整備に取り組みます。

また、早期の事業着手が困難な場合には、「公共用地先行取得事業¹⁵」を活用し、速やかに事業着手できる環境づくりに取り組みます。

②整備箇所の更なる選択と集中

限られた財源の中で道路の整備に取り組むため、真に必要な道路のみを抽出し、必要性の低い道路は除外するなど、整備箇所の更なる選択と集中を行います。

(2) 優先度評価の客観性・透明性確保

道路整備の優先度評価の客観性を確保するため、妥当性の高い評価基準への見直しや、傾斜配分(重み付け)による評価の適正化・定量化などを行います。

また、評価方法やルールの根拠を明確化し、透明性確保に努めます。

¹⁴ ストック効果：整備された道路などの社会資本が機能することで、整備直後から継続的かつ中長期にわたって得られる効果のこと。主に安全・安心に関する効果、生活の質の向上に関する効果、生産性向上に関する効果に分けられる。

¹⁵ 公共用地先行取得事業：公共事業等を効率的に執行するため、また合理的な土地利用を図るため、道路等に供する用地を、特別会計等により先行して取得する事業のこと。

2 施策目標

本計画では、「第2章 計画の背景と課題」(p.5)で整理された課題の解決に向け、次の(1)～(6)の施策目標を設定しました。また、全ての施策目標に共通する新たな目標として、「持続的な道路整備の推進」を掲げ、更なる選択と集中による持続的な道路整備に取り組みます。



図 21 道路整備における課題とその解決に向けた施策目標

各施策目標の概要については、次のとおりです。

(1) 交流・連携や都市力を高める道づくり

本市では、圏央道やリニア中央新幹線等の広域交通ネットワークの形成を契機に、広域交流拠点の形成や周辺都市との連携、更には国内外から本市へのアクセス性向上など、経済・交流圏域の拡大を生かした更なる活力と魅力を生み出すまちづくりが求められています。

また、賑わいを創出する交通ネットワークを形成し、首都圏南西部の玄関口としての役割を果たすためには、広域交通や都市間連携、拠点を意識した道路ネットワークを構築することも重要です。

本施策目標では、広域交通ネットワークの形成によって都市力を発揮するための道づくりを目指すこととします。

(2) 災害から暮らしを守る道づくり

近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、本市においても、令和元年東日本台風に代表されるような大規模自然災害が発生しています。また、首都直下地震といった大規模地震の発生も切迫していることから、本市では、こうした災害のリスクを低減する計画的な都市基盤整備とともに、緊急輸送道路をはじめとした道路ネットワークの強靱化が求められています。

本施策目標では、大規模自然災害等の発災後も継続して行政・社会経済システムを維持し、市民の暮らしの安全性を高めるための道づくりを目指すこととします。

(3) 渋滞のない快適な移動を支える道づくり

本市では、日中、中心市街地の多くの箇所で激しい渋滞が発生し、人流・物流に大きな影響を及ぼしているほか、渋滞を避けるために生活道路を迂回路として利用する自動車交通が増加するなど、安全性の面でも多くの課題が生じています。

従って、誰もが安全・安心かつ快適に移動できる交通環境を実現するためには、都市計画道路等の整備や、交通集中地区におけるピンポイントの渋滞対策が必要です。

本施策目標では、日常生活において、誰もが快適かつ円滑に移動できるようにするための道づくりを目指すこととします。

(4) 事故のない安全な移動を支える道づくり

本市では、誰もが安心して暮らせるよう、交通事故等から市民の生命と財産を守るために交通安全対策等の取組を進めていますが、近年、他の自治体においては、児童や未就学児等を巻き込む痛ましい交通事故が発生し、交通安全に対する社会の意識がより高まってきているところです。

本施策目標では、依然として本市内に事故危険区間等が存在していることを踏まえ、交通事故の減少に寄与する道づくりを目指すこととします。

(5) “ひと”にやさしい道づくり

児童や未就学児、高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全に安心して道路上を移動できるようにするためには、自動車や自転車、歩行者の構造的な分離といった道路の適正な空間整備に向けた取組が必要です。

本施策目標では、交通安全に対する社会的な意識の高まりや高齢化の進行を踏まえ、誰もが安全に安心して移動できる道づくりを目指すこととします。

(6) 公共交通の利便性を高める道づくり

本市では、交通渋滞によって路線バスの速達性や定時性の低下が課題となっていることから、渋滞対策等によって、速達性や定時制が確保された効率的で利便性の高いバス路線網を構築していく必要があります。

本施策目標では、路線バスの走行性を高め、公共交通の利便性向上に寄与する道づくりを目指すこととします。

3 持続可能な開発目標(SDGs)との関連性




















「持続可能な開発目標(SDGs：Sustainable Development Goals)」は、平成27(2015)年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載されている平成28(2016)年から令和12(2030)年までの国際目標であり、図22に示されるように、持続可能で多様性、包摂性のある社会を実現するための17の目標から構成されるものです。



図22 SDGsの合計17の目標

本計画においては、表2に示すように、各施策目標と関連の深いSDGsの目標が複数該当することから、道路整備の視点からSDGsの達成に取り組みます。

表2 本計画の施策目標と関連の深いSDGsの目標

施策目標	関連の深いSDGsの目標
(1) 交流・連携や都市力を高める道づくり	  
(2) 災害から暮らしを守る道づくり	   
(3) 渋滞のない快適な移動を支える道づくり	    
(4) 事故のない安全な移動を支える道づくり	  
(5) “ひと”にやさしい道づくり	  
(6) 公共交通の利便性を高める道づくり	   

4 施策目標の達成状況の把握

本計画では、各施策目標(p.21)の達成状況を把握するため、成果指標と、その具体的な目標値である成果目標を設定しました。

成果指標については、従前の「相模原市新道路整備計画」に定められていたものを基本とし、また成果目標については、計画期間を令和 11(2029)年から令和 13(2031)年に変更したことを踏まえ、中間目標値と最終目標値を修正しました。

表 3 施策目標に対応する成果指標の設定

施策目標	成果指標
(1) 交流・連携や都市力を高める道づくり	① インターチェンジから 20 分圏域のカバー人口
(2) 災害から暮らしを守る道づくり	② 緊急輸送道路の改良率
(3) 渋滞のない快適な移動を支える道づくり	③ 市内地域間を結ぶアクセス時間
(4) 事故のない安全な移動を支える道づくり	④ 道路延長当たりの交通事故発生件数
(5) “ひと”にやさしい道づくり	⑤ 歩道整備率
(6) 公共交通の利便性を高める道づくり	⑥ ターミナル間を結ぶアクセス時間

表 4 成果目標の達成状況

成果指標	成果目標				
	平成 28 年 改定時	令和 3 年		令和 8 年 中間目標値	令和 13 年 最終目標値
		当初目標値	現況値		
① インターチェンジから 20 分圏域のカバー人口	57.5 万人	59.0 万人	58.1 万人	60.7 万人	63.2 万人
② 緊急輸送道路の改良率	79.3%	79.7%	80.4%	81.7%	83.1%
③ 市内地域間を結ぶア クセス時間	20 時間 22 分	20 時間 9 分	20 時間 3 分	19 時間 30 分	18 時間 57 分
④ 道路延長当たりの交 通事故発生件数	1.16 件/km	1.04 件/km	0.81 件/km	0.77 件/km	0.72 件/km
⑤ 歩道整備率	67.0%	67.5%	69.6%	70.0%	70.5%
⑥ ターミナル間を結ぶア クセス時間	6 時間 17 分	6 時間 13 分	6 時間 8 分	5 時間 59 分	5 時間 50 分

① インターチェンジから 20 分圏域のカバー人口

施策目標「(1) 交流・連携や都市力を高める道づくり」の達成度を測るため、広域的な交流や都市機能集積の促進状況を確認する成果指標として、「インターチェンジから 20 分圏域のカバー人口」を設定しました。

最終目標値は、令和 13(2031)年までに整備予定の路線が設計速度で走行可能になると仮定し、算出したインターチェンジ 20 分圏域内の平成 22(2010)年国勢調査時の人口に、現在の人口及び目標年時点での将来推計人口の増減率を乗じて算出しました。

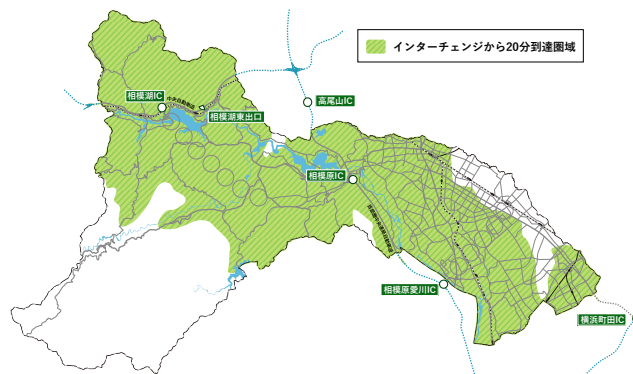


図 23 令和 3(2021)年時点におけるインターチェンジから 20 分圏域のカバー人口

② 緊急輸送道路の改良率

施策目標「(2) 災害から暮らしを守る道づくり」の達成度を測るため、災害時においても円滑な避難、救急・救援活動が行えるかどうかを確認する成果指標として、緊急輸送道路の改良率を設定しました。

最終目標値は、緊急輸送道路に指定された路線のうち、本市が管理する国道、県道、都市計画道路の令和 13(2031)年時点での整備済延長の割合により算出しました。

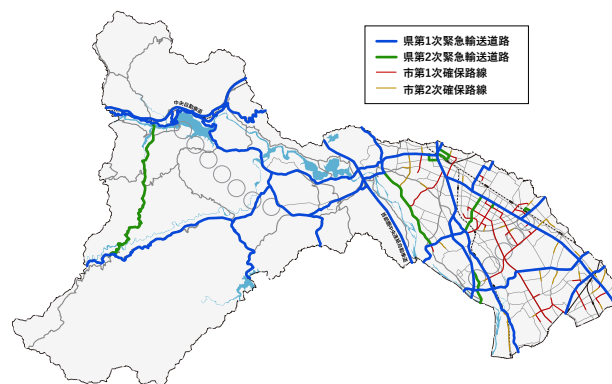


図 24 緊急輸送道路の指定状況(一部を除く。)

③ 市内地域間を結ぶアクセス時間

施策目標「(3) 渋滞のない快適な移動を支える道づくり」の達成度を測るため、渋滞解消による中心市街地や主要地点間の円滑な移動状況を確認する成果指標として、市内地域間を結ぶアクセス時間を設定しました。

最終目標値は、令和 13(2031)年までに整備予定の路線が設計速度で走行可能になると仮定し、主要地点(図 25 に示す 10 地点)間の所要時間を合計し算出しました。

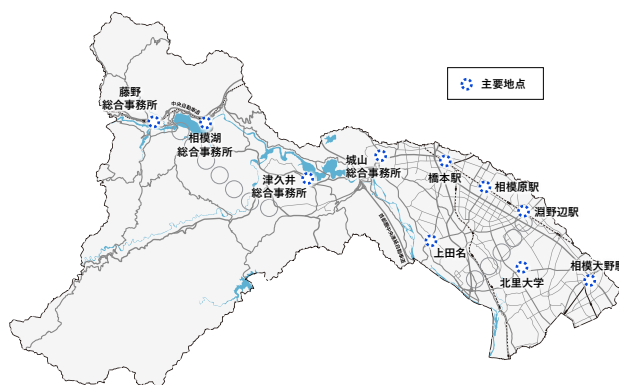


図 25 市内地域間を結ぶアクセス時間の算定時に設定した主要地点

④ 道路延長当たりの交通事故発生件数

施策目標「(4) 事故のない安全な移動を支える道づくり」の達成度を測るため、道路の整備によって安全な交通環境が確保された結果、交通事故が削減されたかどうかを確認する成果指標として、道路延長当たりの交通事故発生件数を設定しました。

最終目標値は、令和 13(2031)年の市内交通事故目標件数(「相模原市第 10 次交通安全計画」に掲げられている令和 2(2020)年の交通事故目標件数から毎年 1%ずつ減じて算出)を、市が管理する全道路延長(km)で除した値としました。

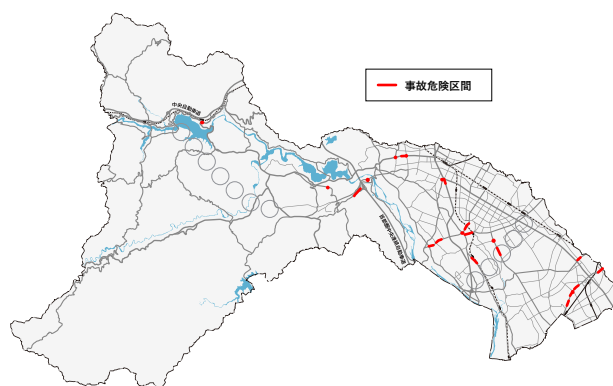
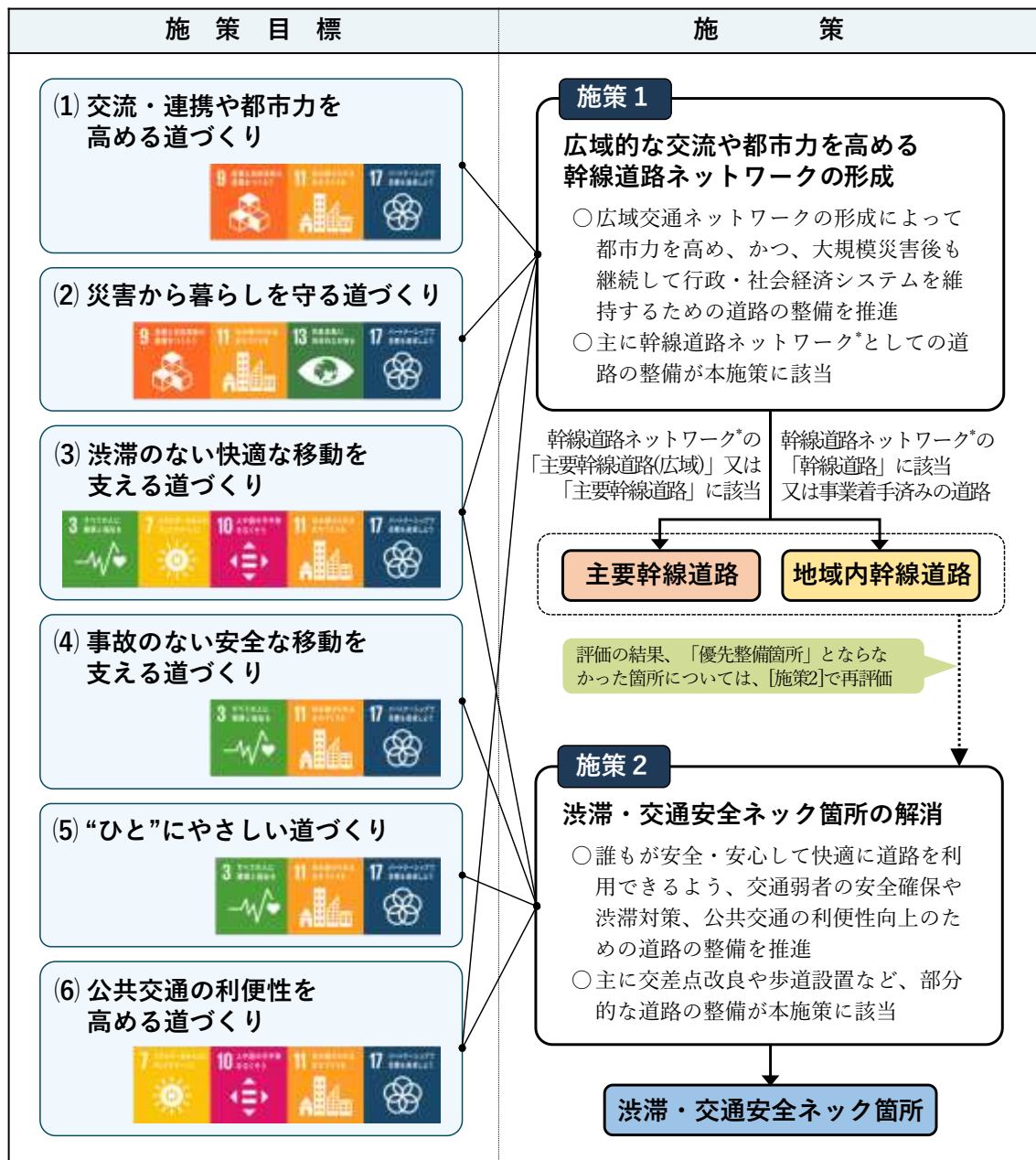


図 26 令和 3(2021)年時点における事故危険区間

5 施策

本計画では、施策目標(p.21)の達成に向け、次の施策を推進します。



* 総合都市交通計画に記載

図 29 施策目標の達成に向けた施策の推進

(1) 広域的な交流や都市力を高める幹線道路ネットワークの形成

本施策では、施策目標(p.21)のうち、「(1) 交流・連携や都市力を高める道づくり」、「(2) 災害から暮らしを守る道づくり」、「(3) 渋滞のない快適な移動を支える道づくり」及び「(6) 公共交通の利便性を高める道づくり」の達成に向けた道路整備を推進します。

本施策の対象となる道路は、図 11(p.11)に示した幹線道路ネットワークのうち、「主要幹線道路(広域)」、「主要幹線道路」及び「幹線道路」が該当すると考えられますが、それぞれ道路の役割や性質が大きく異なることから、この施策では、次のとおり道路を分類して整備を推進することとします。

ア 主要幹線道路

「主要幹線道路」は、インターチェンジへのアクセス道路や周辺都市との広域連携に資する道路であり、図 11(p.11)の幹線道路ネットワークのうち、「主要幹線道路(広域)」又は「主要幹線道路」に該当する道路を位置付けることとします。

例として、津久井広域道路、県道 52 号相模原町田(北里工区・下溝工区)、都市計画道路宮下横山台線などが該当します。

イ 地域内幹線道路

「地域内幹線道路」は、市内の新たなまちづくりの拠点や、地域拠点及び生活拠点間相互を連携する道路であり、図 11(p.11)の幹線道路ネットワークのうち、「幹線道路」に該当する道路、又は幹線道路ネットワークに該当しないものの、既に幹線道路として事業着手済みの道路を位置付けることとします。

例として、県道 46 号相模原茅ヶ崎、県道 76 号山北藤野、都市計画道路宮上横山線、都市計画道路相原大沢線などが該当します。

(2) 渋滞・交通安全ネック箇所の解消

本施策では、施策目標(p.21)のうち、「(3) 渋滞のない快適な移動を支える道づくり」、「(4) 事故のない安全な移動を支える道づくり」、「(5) “ひと”にやさしい道づくり」及び「(6) 公共交通の利便性を高める道づくり」の達成に向けた道路整備を推進します。

本施策の対象となる箇所では、幹線道路の新設や一体的なネットワークの整備ではなく、交差点や交通安全上ネックとなっている箇所の部分的な改良・整備に取り組むこととします。

例として、鶴野森旧道交差点、工業団地入口交差点、県道 48 号鍛冶谷相模原(大島交差点～水場バス停付近)などが該当します。

第4章 優先度評価

1 優先整備箇所の選定の考え方

本計画では、更なる選択と集中による道路整備を推進するため、様々な条件から抽出された整備候補箇所(p.32)を、図30に示すフローチャートに従って評価し、各々が最終的に獲得した総合ランクにより、「優先整備箇所」を選定しました。

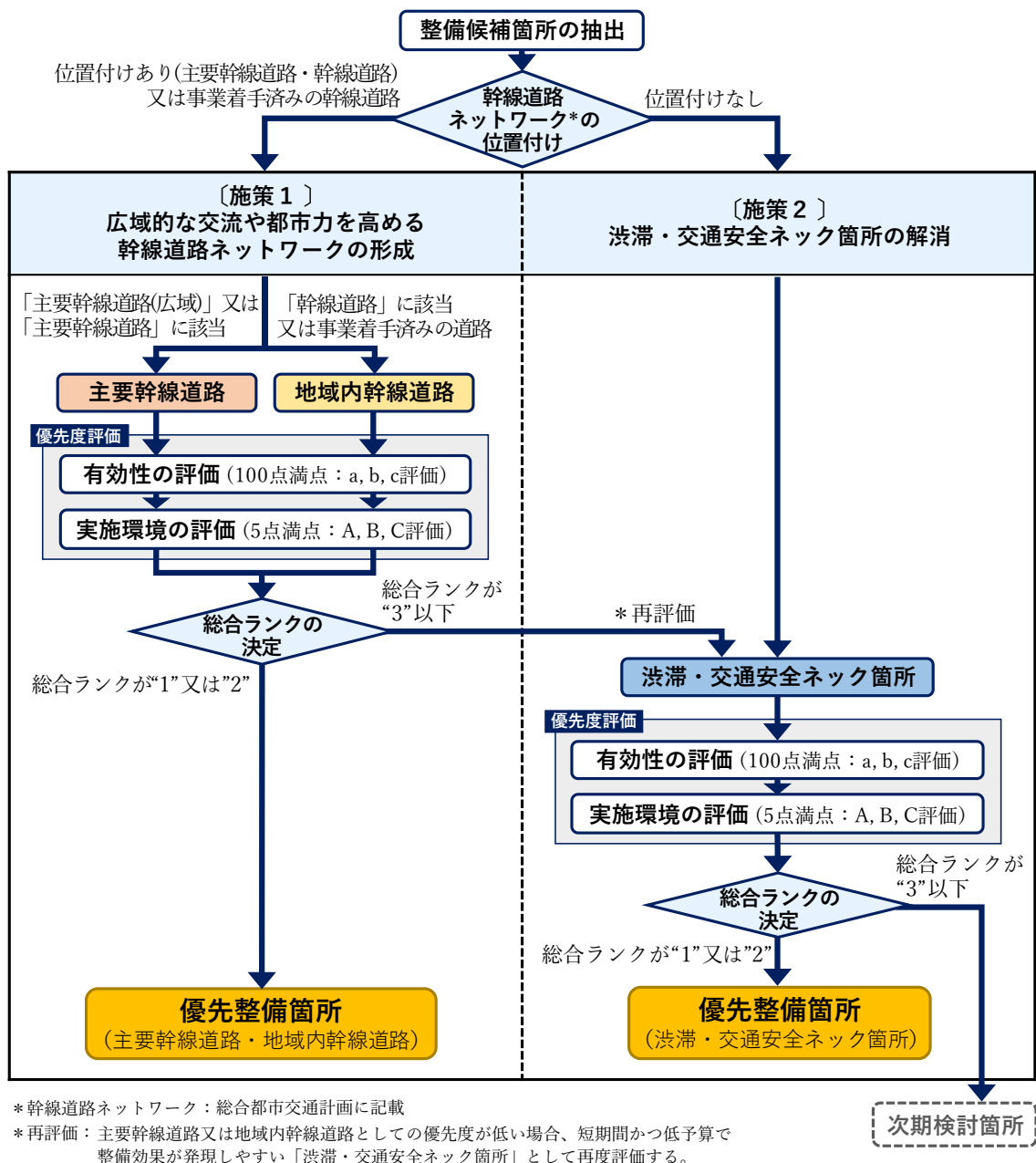


図30 「優先整備箇所」の選定フローチャート

「整備候補箇所」、「優先整備箇所」、「次期検討箇所」の概要は次のとおりです。

(1) 整備候補箇所

優先度評価の対象とする箇所を「整備候補箇所」とします。本計画では、本市内の国道(指定区間外)、県道、都市計画道路及び地域間を結ぶ主な市道のうち、次の条件に当てはまる箇所を「整備候補箇所」としました。

- ① 従前の「相模原市新道路整備計画(改定版)」の「優先整備箇所」のうち、事業中又は未整備となっている箇所(ただし、暫定整備により完了した箇所は除く。)
- ② 従前の「相模原市新道路整備計画(改定版)」の「整備検討箇所」
- ③ 上記①の「優先整備箇所」に隣接又は連続し、道路の整備によってストック効果の更なる発現が見込まれる箇所

(2) 優先整備箇所

優先度評価の結果、総合ランクが“1”又は“2”となった箇所を「優先整備箇所」とします。

「優先整備箇所」は、本計画の施策と整合し、施策目標の達成が期待されることから、本市の道路整備事業の中でも特に整備の必要性が高い事業として、計画期間内の事業実施を目指すこととします。

(3) 次期検討箇所

優先度評価の結果、総合ランクが“3”から“9”となり、「優先整備箇所」として選定されなかった箇所を「次期検討箇所」とします。

「次期検討箇所」については、次回の本計画改定時に、改めて優先度評価を行うこととします。

2 優先度の評価

(1) 事業の有効性の評価

事業の有効性の評価とは、評価対象となる道路が、施策目標(p.21)を達成する上で有効かどうかを評価するものです。

本計画では、従前の「相模原市新道路整備計画」で定められていた評価方法を基に、「第2章 計画の背景と課題」(p.5)を踏まえ、評価基準や採点方法等の見直しを行いました。

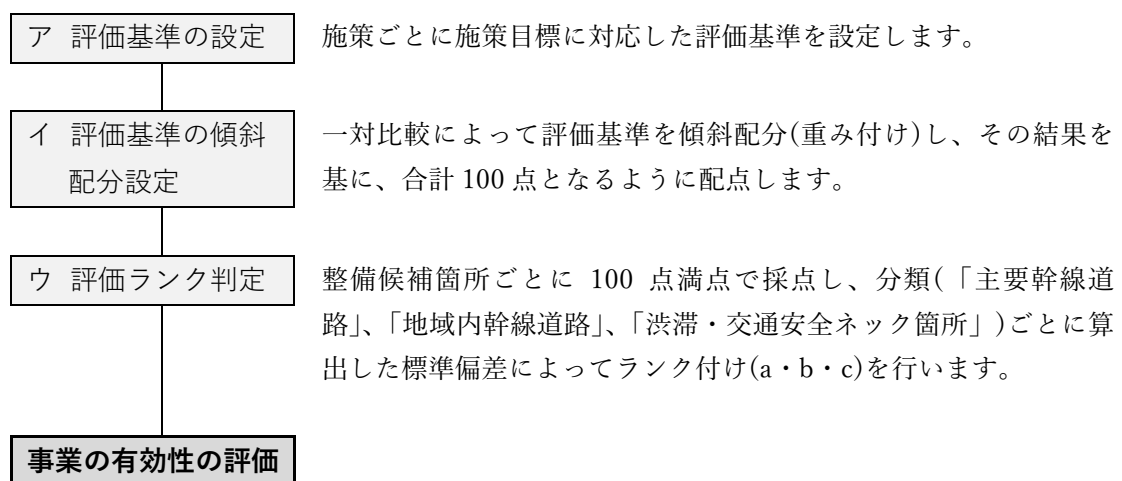


図 31 事業の有効性の評価フロー

ア 評価基準の設定

評価基準とは、最終的な評価ランク(a・b・c)を決定するための採点指標であり、施策目標を達成する上で有効となるものが設定されます。

評価基準は、施策と施策目標が互いに関連性を持っていることを踏まえ、「広域的な交流や都市力を高める幹線道路ネットワークの形成」(「主要幹線道路」、「地域内幹線道路」)及び「渋滞・交通安全ネック箇所の解消」の各施策に分けて設定しました。

表5 事業の有効性の評価基準

施策目標	事業の有効性の評価基準	分類		
		主要幹線道路	地域内幹線道路	渋滞・交通安全ネットワーク箇所
(1) 交流・連携や都市力を高める道づくり	① 都市計画マスタープランの全体構想に位置付けがある道路	○	—	—
	② 高速道路インターチェンジと接続する道路			
	③ 隣接都市と接続する道路			
	④ 広域交流拠点及び都市の連携拠点と接続する道路			
	⑤ 地域拠点及び生活拠点と接続する道路			
(2) 災害から暮らしを守る道づくり	⑥ 県緊急輸送道路に指定されている道路	○	—	—
	⑦ 市指定緊急輸送道路に指定されている道路			
	⑧ 同等規格の道路の迂回路となり得る道路			
	⑨ 広域避難場所周辺にある道路			
(3) 渋滞のない快適な移動を支える道づくり※	⑩ 主要渋滞箇所を含む道路	○	○	○
	⑪ 主要渋滞箇所ではないが同等の基準値を満たす道路			
	⑫ 所要時間が昼間平均で1.5倍以上悪化している道路			
(4) 事故のない安全な移動を支える道づくり	⑬ 事故危険区間等がある道路	—	○	○
	⑭ 過去に重大事故が発生している道路			
(5) “ひと”にやさしい道づくり	⑮ 歩道幅員が2.0m以上確保されていない道路	—	○	○
	⑯ 通学路に指定されている道路			
	⑰ 公共施設及び中学校が近接する道路			
	⑱ 相模原市自転車活用推進計画に位置付けられている道路			
(6) 公共交通の利便性を高める道づくり	⑲ バス路線となっている道路	○	○	○
	⑳ 路線バスのターミナル等と接続する道路			
合計 (該当基準数)		14	11	

※ 渋滞に関する評価基準⑩～⑫は、中山間地域(相模湖津久井都市計画区域及び都市計画区域外)や民間プローブデータの観測対象に設定されていない道路では評価しない。

表5(p.34)で示した各評価基準の概要は、次のとおりです。

① 都市計画マスタープランの全体構想に位置付けがある道路

評価対象の道路が、都市計画マスタープラン(p.7)に示されている「将来都市構造」や「交通体系の方針」に記載されている場合、評価します。

② 高速道路インターチェンジと接続する道路

評価対象の道路の起終点が、中央自動車道の相模湖 I.C.、圏央道の相模原 I.C.又は相模原愛川 I.C.のいずれかに途中で右左折が生じることなく接続する場合、評価します。

③ 隣接都市と接続する道路

評価対象の道路の起終点が、都県・市町村境に途中で右左折が生じることなく接続する場合、評価します。

④ 広域交流拠点及び都市の連携拠点と接続する道路

評価対象の道路の起終点が、都市計画マスタープラン(p.7)の「将来都市構造図」に示されている広域交流拠点(橋本駅周辺及び相模原駅周辺の一体的な範囲)又は都市の連携拠点(相模大野駅周辺と近接する町田駅周辺を含む一体的な範囲)に途中で右左折が生じることなく接続する場合、評価します。

⑤ 地域拠点及び生活拠点と接続する道路

評価対象の道路の起終点が、都市計画マスタープラン(p.7)の「将来都市構造図」に示されている地域拠点(淵野辺駅周辺、上溝駅周辺、小田急相模原駅周辺、東林間駅周辺、古淵駅周辺)又は生活拠点(城山総合事務所周辺、津久井総合事務所周辺、相模湖駅周辺、藤野駅周辺、三ヶ木周辺、寸沢嵐周辺、田名周辺、北里周辺、原当麻駅周辺、金原周辺)に途中で右左折が生じることなく接続する場合、評価します。

⑥ 県緊急輸送道路に指定されている道路

評価対象の道路が、「神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画¹⁶」に記載されている第1次緊急輸送道路又は第2次緊急輸送道路に該当する場合、評価します。

⑦ 市指定緊急輸送道路に指定されている道路

評価対象の道路が、「相模原市地域防災計画¹⁷」に記載されている市指定緊急輸送道路(第1次確保路線、第2次確保路線)に該当する場合、評価します。

¹⁶ 神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画：県内道路管理者等で構成する「神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会」において定められた計画であり、各緊急輸送道路のネットワーク化を図るもの

¹⁷ 相模原市地域防災計画：災害対策基本法(昭和36年法律第223号)に基づき、市域に係る災害対策として、防災活動の効果的な実施、災害の防除、そして災害を最小限度に軽減し、相模原市民の安全と福祉を確保するための計画

⑧ 同等規格の道路の迂回路となり得る道路

評価対象の道路の起終点と、並行する道路の起終点と同じ方面を向き、かつ同等規格である場合は、評価対象の道路が並行する道路の迂回路(リダンダンシー)となり得ることから評価します。

なお、並行する道路の起終点と同じ方面を向いていない(別の方面を向いていることが明白)場合や、同等規格でない場合(例えば評価対象となる道路が国道129号と並行している場合であっても、その道路は国道129号の迂回路とはならない。その逆も同じ。)は、評価しないものとします。

また、中山間地域においては、広域的な迂回も考慮した評価とします。

⑨ 広域避難場所周辺にある道路

本市指定の広域避難場所¹⁸が、評価対象とする道路から半径500m以内に位置する場合、評価します。

⑩ 主要渋滞箇所を含む道路

「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会¹⁹」で平成24(2012)年度に指定された主要渋滞箇所を含む道路の場合、評価します。

⑪ 主要渋滞箇所ではないが同等の基準値を満たす道路

上記⑩の主要渋滞箇所ではないものの、「神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会²⁰」で定められている次のア～ウのモニタリング指標を満たしていない場合、主要渋滞箇所相当の渋滞が生じていることが考えられるため、評価します。

なお、旅行速度については、民間プローブデータを用いて算出することとします。

ア 平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以上

イ 平日昼間12時間(7～18時台)のピーク時速度が10km/h以上

ウ 休日5%マイル速度が10km/h以上

⑫ 所要時間が昼間平均で1.5倍以上悪化している道路

基準旅行速度(10%マイル速度)で走行した場合の所要時間(延長/基準旅行速度)を実際の旅行速度(7～19時台の平均)で走行した場合の所要時間(延長/旅行速度)で除した値が1.5以上となる場合、評価します。

¹⁸ 広域避難場所：地震によって同時多発の火災が発生し延焼拡大した際に、近隣の住民が火煙やふく射熱の被害を受けることなく、身の安全を確保できる場所のこと。

¹⁹ 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会：首都圏の渋滞を解消し、円滑な交通流を確保するため、関係機関相互の調整を図りつつ、渋滞ボトルネックの効果的な解消を図ることを目的として、平成24(2012)年に設置されたもの

²⁰ 神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会：公正・中立な立場から自動車の移動性の阻害要因となっている事象について、道路利用者、地域住民等からの意見等を踏まえ、幅広く議論し、県内の今後の移動性向上に関する道路施策に反映することを目的として、平成17(2005)年に設置されたもの

⑬ 事故危険区間等がある道路

国が推進している事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)に基づき選定された事故危険区間等を含む場合、評価します。

⑭ 過去に重大事故が発生している道路

平成 29(2017)年度から令和元(2019)年度の間に、死亡事故が 1 回以上又は重傷事故が 2 回以上発生している場合、評価します。

⑮ 歩道幅員が 2.0m 以上確保されていない道路

歩道幅員が 2.0m 以上確保されていない場合、評価します。なお、片側歩道であっても歩道幅員が 2.0m 以上ある場合は評価しないものとします。

⑯ 通学路に指定されている道路

相模原市立小学校の通学路に指定されている場合(単に道路を横断するのみの場合も含む。)、評価します。なお、新設する道路については、現在ある通学路を分断することとなる場合、評価します。

⑰ 公共施設及び中学校が近接する道路

公共施設(市役所、区役所、総合事務所、まちづくりセンター等)や相模原市立中学校が、評価対象とする道路から半径 500m 以内に位置する場合、評価します。

⑱ 相模原市自転車活用推進計画に位置付けられている道路

評価対象とする道路が、「相模原市自転車活用推進計画」(p.13)における優先整備区間に該当している場合、評価します。

⑲ バス路線となっている道路

評価対象の道路がバス路線となっている場合、評価します。

⑳ 路線バスのターミナル等と接続する道路

評価対象の道路の起終点が、総合都市交通計画(p.9)に位置付けられているターミナル又はサブターミナルに途中で右左折が生じることなく接続する場合、評価します。

イ 評価基準の傾斜配分(重み付け)

表 5(p.34)に示した各評価基準は、それぞれ重要度や性質が異なるため、一様に評価することは適切ではありません。例えば、「②高速道路インターチェンジと接続する道路」と「④広域交流拠点及び都市の連携拠点と接続する道路」については、高速道路利用による広域アクセスが可能な前者の方が、後者よりも高く評価されるべきであり、また、「⑥県緊急輸送道路に指定されている道路」と「⑨広域避難場所周辺にある道路」については、災害時における緊急物資等の円滑な輸送や災害の早期復旧の観点から、前者の方が、後者よりも高く評価されるべきです。

本計画では、「階層分析法(AHP: Analytic Hierarchy Process)²¹」を参考に、一対比較による方法で評価基準の配点を傾斜配分(重み付け)し、評価の定量化を図りました。

(ア) 評価項目による評価基準の階層化

表 5(p.34)に示した各評価基準は、施策目標によって区分されています。そのため、各評価基準の傾斜配分(重み付け)については、図 32 及び図 33 に示すように、上位階層(階層Ⅱ)の施策目標同士の重み付け計算を行ってから、下位階層(階層Ⅲ)の各評価基準の重みに、施策目標の重みを乗じて求めることとします。

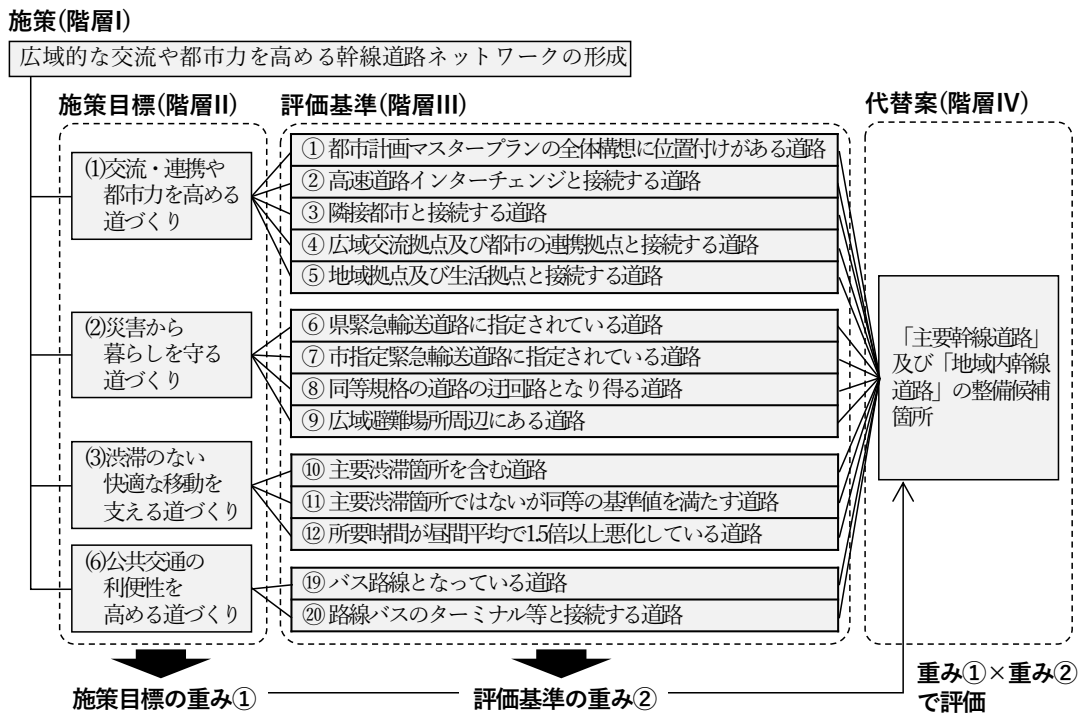


図 32 「広域的な交流や都市力を高める幹線道路ネットワークの形成」(「主要幹線道路」及び「地域内幹線道路」)における階層構造

²¹ 階層分析法(AHP: Analytic Hierarchy Process)：複雑な意思決定の問題を解決するための分析手法であり、アメリカの Thomas L. Saaty 氏により提唱されたもの

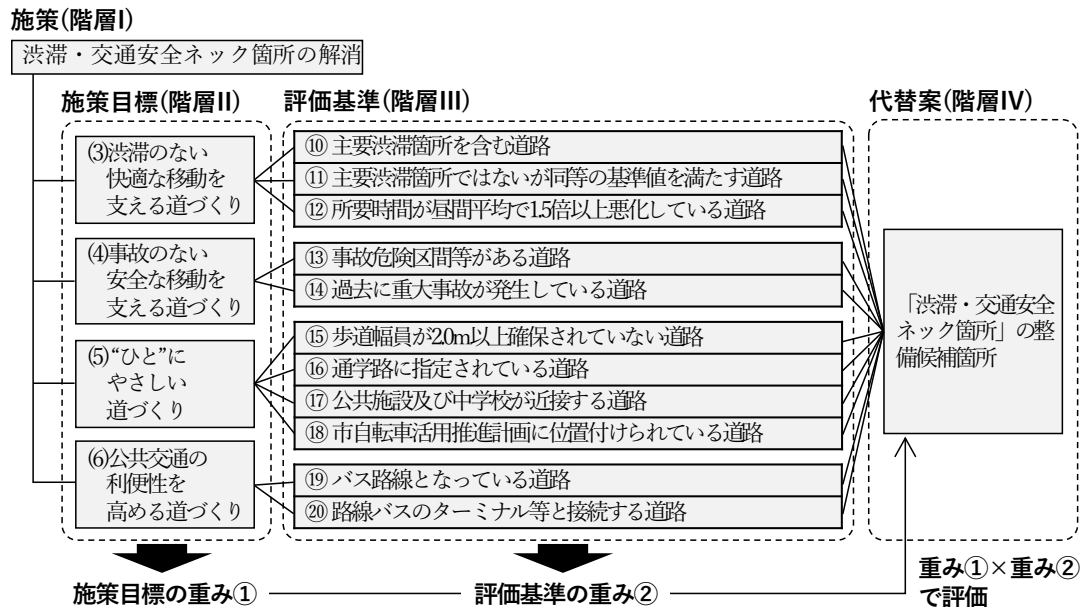


図 33 「渋滞・交通安全ネック箇所の解消」における階層構造

(イ) 施策目標(階層II)ごとの重要度

一対比較によって重み付け計算を行うためには、あらかじめ、施策目標ごとの重要度を把握する必要があります。

本来ならば、市民や道路利用者、学識経験者等の意見を聴取して対象項目ごとの重要度を把握すべきですが、本計画では、総合計画に位置付けられている「目指すまちの政策」や、政策ごとに位置付けられている施策の内容によって、施策目標の重要度を判断し、客観性を確保することとしました。

a 「広域的な交流や都市力を高める幹線道路ネットワークの形成」(主要幹線道路及び地域内幹線道路)における施策目標ごとの重要度

(a) 「(1)交流・連携や都市力を高める道づくり」は、総合計画の政策9「活力と魅力あふれる都市をつくります」の施策21、施策22に該当し、「(2)災害から暮らしを守る道づくり」については、総合計画の政策6「災害に強い都市基盤と地域社会をつくります」の施策14に該当しています。

(b) 「(3)渋滞のない快適な移動を支える道づくり」及び「(6)公共交通の利便性を高める道づくり」は、総合計画の政策9「活力と魅力あふれる都市をつくります」の一部施策に該当しています。

以上より、重要度を「(1)交流・連携や都市力を高める道づくり」＝「(2)災害から暮らしを守る道づくり」>「(3)渋滞のない快適な移動を支える道づくり」＝「(6)公共交通の利便性を高める道づくり」としました。

b 「渋滞・交通安全ネック箇所の解消」における施策目標ごとの重要度

(a) 「(4)事故のない安全な移動を支える道づくり」及び「(5)“ひと”にやさしい道づくり」は、総合計画の政策7「安全で安心な市民生活を守ります」の施策17や、政策9「活力と魅力あふれる都市をつくります」の施策22に該当しています。特に(4)は、実際に交通事故が起きている箇所を評価するものであり、重要度は最も高いと考えられます。

(b) 「(3)渋滞のない快適な移動を支える道づくり」及び「(6)公共交通の利便性を高める道づくり」は、総合計画の政策9「活力と魅力あふれる都市をつくります」の一部施策に該当しています。

以上より、重要度を「(4)事故のない安全な移動を支える道づくり」>「(5)“ひと”にやさしい道づくり」>「(3)渋滞のない快適な移動を支える道づくり」=「(6)公共交通の利便性を高める道づくり」としました。

(ウ) 評価基準(階層Ⅲ)ごとの重要度

評価基準ごとの重要度については、「(イ) 施策目標(階層Ⅱ)ごとの重要度」(p.39)と同様、総合計画のほか、関連計画や方針、その他協議会等の内容を加味し、判断しました。

a 「(1)交流・連携や都市力を高める道づくり」における評価基準の重要度

(a) 「第11版都市計画運用指針²²」(国土交通省)では、都市の骨格を形成する街路として、「主要幹線街路」と「都市幹線街路」を定めています。

- ・「主要幹線街路」は、都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携しながら都市に出入りする交通及び都市内の重要な地域間相互の交通を集約して処理するものとされています。よって、高速道路インターチェンジと接続し、また隣接都市と接続する道路は、「主要幹線街路」相当の重要なネットワークであると考えられます。
- ・「都市幹線街路」は、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ものとされています。本市では、「広域交流拠点」や「地域拠点」などを連絡する道路が「都市幹線街路」に相当すると考えられます。

(b) 都市計画マスタープランでは、「広域交流拠点」>「都市の連携拠点」>

²² 第11版都市計画運用指針：令和2(2020)年9月に国土交通省が策定した指針であり、都市計画制度全般にわたっての考え方を参考として広く一般に示すもの

「地域拠点」>「生活拠点」の順に拠点が位置付けられています。また、本市の都市づくりの上で欠かせない道路ネットワークについても多数定められています。

以上より、重要度を「②高速道路インターチェンジと接続する道路」＝「③隣接都市と接続する道路」>「④広域交流拠点及び都市の連携拠点と接続する道路」>「⑤地域拠点及び生活拠点と接続する道路」>「①都市計画マスタープランの全体構想に位置付けのある道路」としました。

b 「(2)災害から暮らしを守る道づくり」における評価基準の重要度

- (a) 県緊急輸送道路は、神奈川県内の道路管理者等が協議を行い、各路線のネットワークを考慮した上で、「神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画」に基づいて指定される道路であり、重要度は高いと考えられます。
- (b) 「関東ブロック新広域道路交通ビジョン」や「神奈川県広域道路交通計画」においては、災害時のリダンダンシー確保の観点が強調されていることから、万が一緊急輸送道路ネットワークが寸断された場合に備え、リダンダンシーを確保しておくことが重要となっています。
- (c) 本市指定の緊急輸送道路と、災害時のリダンダンシー確保については、優劣をつけることが難しいため、重要度は同等とします。なお、いずれも緊急物資や人員輸送の観点では、県緊急輸送道路よりは重要度が低く、広域避難場所周辺にある道路よりは重要度が高いと考えられます。

以上より、重要度を「⑥県緊急輸送道路に指定されている道路」>「⑦市指定緊急輸送道路に指定されている道路」＝「⑧同等規格の道路の迂回路となり得る道路」>「⑨広域避難場所周辺にある道路」としました。

c 「(3)渋滞のない快適な移動を支える道づくり」における評価基準の重要度

- (a) 「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」で指定された主要渋滞箇所は、渋滞が多発している箇所において、民間事業者や道路管理者等からの意見聴取により特定された箇所であるため、重要度は高いと考えられます。
- (b) 主要渋滞箇所以外で、「神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会」で定めるモニタリング指標に満たない箇所についても、主要渋滞箇所に相当する箇所として、渋滞対策の必要性が高いと考えられます。

以上より、重要度を「⑩主要渋滞箇所を含む道路」>「⑪主要渋滞箇所ではないが同等の基準値を満たす道路」>「⑫所要時間が昼間平均で1.5倍以上悪化している道路」としました。

d 「(4)事故のない安全な移動を支える道づくり」における評価基準の重要度

(a) 事故危険区間等を含む箇所については、交通事故対策を最優先で取り組むべき箇所であり、重要度は高いと考えられます。

(b) 上記(a)には該当しないものの、死亡事故や重傷事故などの重大事故が発生している箇所についても、対策を行う必要があります。

以上より、重要度を「⑬事故危険区間等がある道路」>「⑭過去に重大事故が発生している道路」としました。

e 「(5)“ひと”にやさしい道づくり」における評価基準の重要度

(a) 歩道整備等の対策については、交通弱者が絡む交通事故を未然に防止できる可能性が高いことから、重要度は最も高いと考えられます。

(b) 通学路に指定されている道路と、公共施設及び中学校が近接する道路については、いずれも交通弱者である児童、未就学児、高齢者、障害者等が利用している可能性が高く、重要度は同等であると考えられます。

(c) 自転車通行環境については、交通安全確保のため、歩行空間と分離することが望ましいですが、自転車は原則車道を通行するという道路交通法(昭和35年法律第105号)上の定めがあることを踏まえ、重要度としては、通学路に指定されている道路と、公共施設及び中学校が近接する道路よりは、低くなると考えられます。

以上より、重要度を「⑮歩道幅員が2.0m以上確保されていない道路」>「⑯通学路に指定されている道路」=「⑰公共施設及び中学校が近接する道路」>「⑱市自転車活用推進計画に位置付けられている道路」としました。

f 「(6)公共交通の利便性を高める道づくり」における評価基準の重要度

(a) 総合都市交通計画においては、定時制や速達性が確保された効率的で利便性の高いバス路線網を構築することとしています。よって、バス路線となっている道路を優先的に整備することは重要なことであると考えられます。

(b) バス路線とは限りませんが、公共交通の利便性の観点から、路線バスのターミナル等と接続する道路についても、整備することが重要です。

以上より、重要度を「⑲バス路線となっている道路」>「⑳路線バスのターミナル等と接続する道路」としました。

(エ) 一対比較表を用いた重み付け計算

一対比較とは、複数の対象が存在する場合において、任意の2つの対象を取り出し、どちらが重要であるかを1対1で比較する方法です。対象ごとの重みは、あらかじめ決められた一対比較値を比較時に用いることで定量化され、最終的に、全ての対象を総当たりで比較し、定量化された全ての結果を統合することによって、対象の重みの順位を求めることができます。

一対比較により重み付け計算を行う際は、これまで整理した重要度を基に、表6の一対比較値を用いて比較を行い、表7に示すような一対比較表を作成して重み付け計算をする方法が簡便です。

表6 一対比較で一般的に用いられる一対比較値

値	意味	値	意味
1	両方の項目が同じくらい重要		
2	1と3の中間(補完的に用いる※)	1/2	1と1/3の中間(補完的に用いる※)
3	前者の方が後者よりやや重要	1/3	後者の方が前者よりやや重要
4	3と5の中間(補完的に用いる※)	1/4	1/3と1/5の中間(補完的に用いる※)
5	前者の方が後者より重要	1/5	後者の方が前者より重要
6	5と7の中間(補完的に用いる※)	1/6	1/5と1/7の中間(補完的に用いる※)
7	前者の方が後者よりかなり重要	1/7	後者の方が前者よりかなり重要

※通常は3、5、7、1/3、1/5、1/7の数値を用いるが、両方の項目にあまり差異がない場合や、逆に差異が大きくなりすぎてしまう場合は、補完的に、2、4、6、1/2、1/4、1/6の数値を用いる。

表7 一対比較表の作成例

評価項目	(1) 交流・連携や都市力を高める道づくり	(2) 災害から暮らしを守る道づくり	(3) 渋滞のない快適な移動を支える道づくり	(6) 公共交通の利便性を高める道づくり	幾何平均	傾斜配分(※)
(1) 交流・連携や都市力を高める道づくり	1	1	3	3	1.73	0.35
(2) 災害から暮らしを守る道づくり	1	1	3	3	1.73	0.35
(3) 渋滞のない快適な移動を支える道づくり	1/3	1/3	1	1	0.58	0.15
(6) 公共交通の利便性を高める道づくり	1/3	1/3	1	1	0.58	0.15
				計	4.62	1.00

※傾斜配分(重み)については、区切りの良い数値に近似

表7に示した例にならい、全ての施策目標(階層Ⅱ)及び評価基準(階層Ⅲ)の重み付けを計算し、決定された傾斜配分(重み)を基に100点満点で配点を行います。その結果、各評価基準の傾斜配分と配点は、表8及び表9のように整理され、算定された配点を用いて、整備候補箇所ごとに事業の有効性の採点を行いました。

表8 「主要幹線道路」及び「地域内幹線道路」における評価基準の傾斜配分及び配点

階層Ⅱ		階層Ⅲ		傾斜配分	配点
評価項目	傾斜	評価基準	傾斜		
(1)交流・連携や都市力を高める道づくり	0.35	① 都市計画マスタープランの全体構想に位置付けがある道路	0.05	0.018	2
		② 高速道路インターチェンジと接続する道路	0.30	0.105	11
		③ 隣接都市と接続する道路	0.30	0.105	11
		④ 広域交流拠点及び都市の連携拠点と接続する道路	0.20	0.070	7
		⑤ 地域拠点及び生活拠点と接続する道路	0.15	0.053	4
(2)災害から暮らしを守る道づくり	0.35	⑥ 県緊急輸送道路に指定されている道路	0.40	0.140	13
		⑦ 市指定緊急輸送道路に指定されている道路	0.25	0.088	9
		⑧ 同等規格の道路の迂回路となり得る道路	0.25	0.088	9
		⑨ 広域避難場所周辺にある道路	0.10	0.035	4
(3)渋滞のない快適な移動を支える道づくり	0.15	⑩ 主要渋滞箇所を含む道路	0.55	0.083	8
		⑪ 主要渋滞箇所ではないが同等の基準値を満たす道路	0.30	0.045	5
		⑫ 所要時間が昼間平均で1.5倍以上悪化している道路	0.15	0.023	2
(6)公共交通の利便性を高める道づくり	0.15	⑲ バス路線となっている道路	0.70	0.105	10
		⑳ 路線バスのターミナル等と接続する道路	0.30	0.045	5
合計	1.00		4.00	1.00	100

表9 「渋滞・交通安全ネック箇所」における評価基準の傾斜配分及び配点

階層Ⅱ		階層Ⅲ		傾斜配分	配点
評価項目	傾斜	評価基準	傾斜		
(3)渋滞のない快適な移動を支える道づくり	0.15	⑩ 主要渋滞箇所を含む道路	0.55	0.083	8
		⑪ 主要渋滞箇所ではないが同等の基準値を満たす道路	0.30	0.045	4
		⑫ 所要時間が昼間平均で1.5倍以上悪化している道路	0.15	0.023	3
(4)事故のない安全な移動を支える道づくり	0.45	⑬ 事故危険区間等がある道路	0.70	0.315	31
		⑭ 過去に重大事故が発生している道路	0.30	0.135	14
(5)“ひと”にやさしい道づくり	0.25	⑮ 歩道幅員が2.0m以上確保されていない道路	0.40	0.100	10
		⑯ 通学路に指定されている道路	0.25	0.063	6
		⑰ 公共施設及び中学校が近接する道路	0.25	0.063	6
		⑱ 市自転車活用推進計画に位置付けられている道路	0.10	0.025	3
(6)公共交通の利便性を高める道づくり	0.15	⑲ バス路線となっている道路	0.65	0.098	9
		⑳ 路線バスのターミナル等と接続する道路	0.35	0.053	6
合計	1.00		4.00	1.00	100

ウ 評価ランクの判定

事業の有効性の評価は、各整備候補箇所の評価点(100点満点)を基に、標準偏差を用いて、上位から a・b・c のランクで判定します。

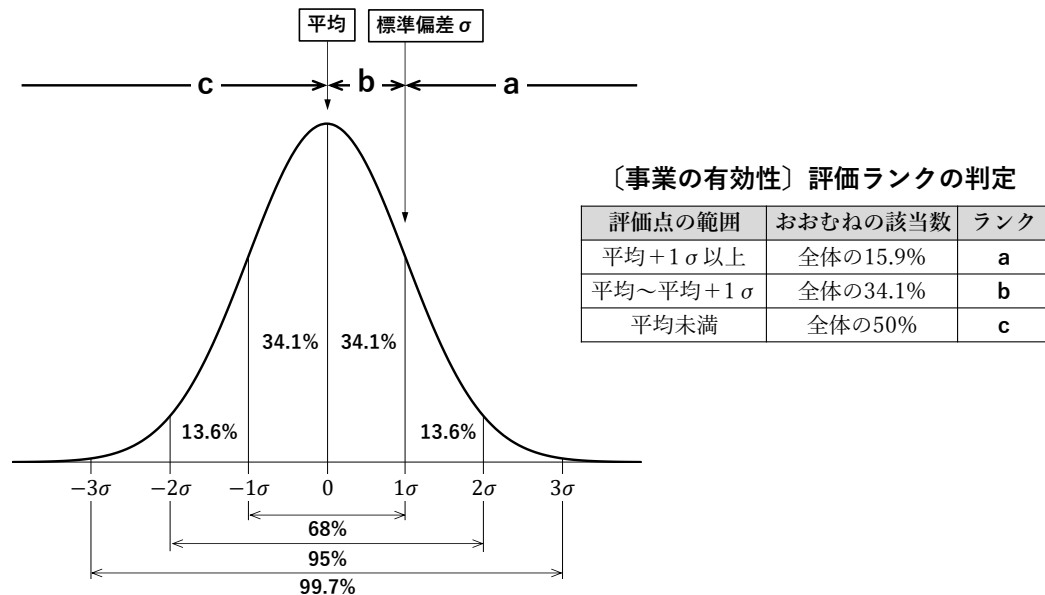


図 34 事業の有効性における評価ランクの考え方

(2) 事業の実施環境の評価

事業の実施環境の評価とは、評価対象となる道路において、事業が実施できる環境が整っているかどうかを施策目標(p.21)とは異なる観点で評価するものです。

評価基準については、策定方針(p.20)で示した「持続的な道路整備の推進」の視点に着目し、設定しました。

ア 評価基準の設定及び配点

評価基準については、事業の有効性の評価と同様、施策(「主要幹線道路」、「地域内幹線道路」及び「渋滞・交通安全ネック箇所」)ごとに設定します。また、配点は1評価基準当たり1点とし、いずれの施策も5点満点とします。

なお、事業の有効性の評価において実施した傾斜配分(重み付け)は行いません。

表 10 事業の実施環境の評価基準

事業の実施環境の評価基準	分類	
	主要幹線道路	地域内幹線道路 ネック箇所 渋滞・交通安全
① 用地取得や工事等に着手済みの事業	○	○
② 国の補助金・交付金等の対象となり得る事業	○	○
③ 隣接区間の整備がおおむね完了している事業	○	—
④ 未整備(概成済みでない。)かつ4車線未満の道路の事業	○	—
⑤ 市街化区域の事業、又は市街化区域外であるが都市計画道路である事業	○	—
⑥ 部分改良の必要性が高い事業	—	○
⑦ 道路予定地に連続した平坦な空地が存在し、かつ堅牢な建物が無い事業	—	○
⑧ 構造物(大型擁壁、橋梁、トンネル等)を伴わない現道拡幅の事業	—	○
合計(該当基準数)	5	5

表 10 に示した各評価基準の概要は次のとおりです。

① 用地取得や工事等に着手済みの事業

過去に用地取得を実施している場合、取得済み用地の早期活用や周辺地域へのストック効果還元観点から、早期の事業実施が望まれます。

また、既に工事や測量調査等に着手済みの事業についても、事業の実施環境が整っていると判断し、評価します。

② 国の補助金・交付金等の対象となり得る事業

円滑に事業を推進するために必要な財源を安定的に確保するため、国からの補助金・交付金等により重点的な支援が受けられる事業を評価します。

③ 隣接区間の整備がおおむね完了している事業

評価対象となっている箇所の隣接区間がおおむね整備完了となっている場合、早期の段階で整備完了区間の連続性が確保され、交通転換や時間短縮といったストック効果が発現されやすいことから評価します。

④ 未整備(概成済みでない。)かつ4車線未満の道路の事業

現道を有する都市計画道路の場合、おおむね計画幅員の3分の2以上又は4車線以上の幅員が確保されている道路であれば、都市計画道路と同程度の機能を果たし得る現道(概成済み)と見なすことができます。

よって、整備済区間の道路幅員を標準的な幅員とみなした場合、同一路線にある評価対象箇所の道路幅員が、標準的な幅員の3分の2未満かつ4車線未満である場合、整備の必要性が高いと考えられることから評価します。

なお、同一路線上に整備済区間がない場合は、道路構造令に準拠した道路幅員を標準的な幅員として判断します。

⑤ 市街化区域の事業、又は市街化区域外であるが都市計画道路である事業

市街化区域における事業については、「第11版都市計画運用指針」より、市街化区域に幹線道路等を定めるべきであるとの考え方から評価します。また、市街化区域外であっても、地域間道路や市街化区域同士を連絡する道路など、市街地像の実現のために必要な道路として都市計画決定がされていれば評価します。

⑥ 部分改良の必要性が高い事業

歩道が全く整備されていない道路や、主要渋滞箇所となっている道路については、部分改良の必要性が高いと判断し、評価します。なお、新設道路や、現道拡幅の道路であってもネットワークとしての整備が望ましく、部分改良が適さない道路については、評価しないものとします。

⑦ 道路予定地に連続した平坦な空地が存在し、かつ堅牢な建物が無い事業

道路予定地に連続した平坦な空地(おおむね3~5宅地分程度)が存在し、かつ堅牢な建物がなければ、用地取得が比較的容易であると考えられることから、ストック効果の早期発現の観点で評価します。なお、山地部や急峻な地形に整備される道路については評価しないものとします。

⑧ 構造物(大型擁壁、橋梁、トンネル等)を伴わない現道拡幅の事業

大型擁壁や橋梁、トンネルなど、大規模な構造物を必要としない事業については、事業期間や事業費の短縮が図られることから評価します。

イ 評価ランクの判定

事業の実施環境の評価は、各整備候補箇所の評価点(5点満点)を基に、事業の有効性の評価と同様、標準偏差を用いて、上位からA・B・Cのランクで判定します。

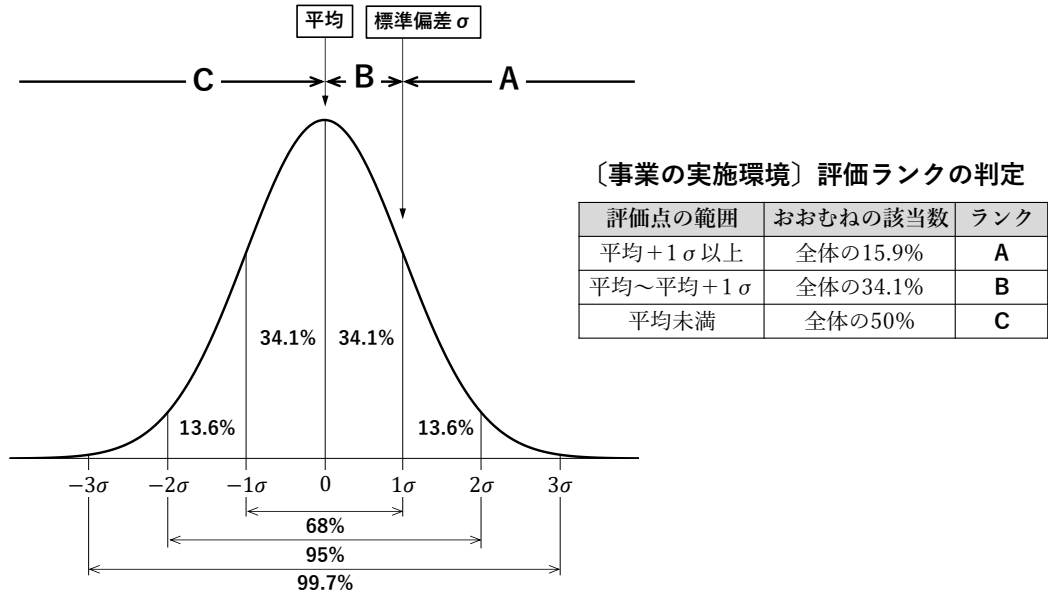


図 35 事業の実施環境における評価ランクの考え方

(3) 優先度の決定

優先度を決定する総合ランクは、表 11 のとおり、「事業の有効性」(p.33)及び「事業の実施環境」(p.45)の各評価で判定されたランクの組み合わせにより決定し、総合ランクが“1”又は“2”となった箇所を「優先整備箇所」、ランクが“3”から“9”となった箇所を「次期検討箇所」とします。

なお、総合ランクについては、持続的な道路整備の推進の観点から、「事業の有効性」よりも「事業の実施環境」の評価が優先されるよう設定しました。

表 11 優先度の総合ランク

		事業の有効性の評価		
		a 評価	b 評価	c 評価
事業の実施環境の評価	A 評価	ランク 1	ランク 2	ランク 4
	B 評価	ランク 3	ランク 5	ランク 7
	C 評価	ランク 6	ランク 8	ランク 9

第5章 整備計画

1 優先整備箇所

(1) 広域的な交流や都市力を高める幹線道路ネットワークの形成

ア 主要幹線道路の整備

インターチェンジへのアクセス道路や周辺都市との広域連携に資する道路を整備するため、次の表に掲げる路線・箇所の事業を推進します。

表 12 主要幹線道路の整備箇所

No.	路線名称等	区間・箇所	目標
1	国道413号(青野原～青根)	青野原～青根(橋津原バイパス含む)	整備
2	県道51号町田厚木	南区合同庁舎～南保健福祉センター入口交差点	整備
3	県道52号相模原町田(北里工区)	相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点	整備
4	県道52号相模原町田(下溝工区)	麻溝小学校入口交差点～市道横山磯部	整備
5	津久井広域道路((都)城山津久井線)	市道沼荒久根小屋金原～県道513号鳥屋川尻	完了
6	(都)宮下横山台線	宮下交差点～町田市境	完了

* ■ : 新規選定箇所

(都) : 都市計画道路

イ 地域内幹線道路の整備

市内の新たなまちづくりの拠点や、地域拠点及び生活拠点間相互を連携する道路を整備するため、次の表に掲げる路線・箇所の事業を推進します。

表 13 地域内幹線道路の整備箇所

No.	路線名称等	区間・箇所	目標
7	県道46号相模原茅ヶ崎	新相陽橋～山谷鳩川橋付近	完了
8	県道76号山北藤野	牧野	整備
9	(都)橋本大通り線	西橋本5丁目交差点～相模原北署前交差点	完了
10	(都)宮上横山線	東橋本2丁目交差点～町田市境	完了
11	(都)宮上横山線	小原踏切立体交差	整備
12	(都)相原大沢線(第2工区)	西橋本5丁目交差点～相原台交差点	完了
13	(都)相原大沢線(第4工区)	相原2丁目交差点～町田市境	完了
14	(都)相原宮下線	相原2丁目交差点～市道相原大島	整備
15	(都)淵野辺駅山王線	淵野辺本町1丁目(日枝神社付近)	完了
16	相模総合補給廠北側外周道路	宮下本町～上矢部	完了
17	市道新戸相武台	新戸～中原陸橋付近	完了

* ■ : 新規選定箇所

(都) : 都市計画道路

(2) 渋滞・交通安全ネック箇所の解消

誰もが安全・安心かつ快適に移動できる道路環境を構築するため、次の表に掲げる路線・箇所の事業を推進します。

表 14 渋滞・交通安全ネック箇所の整備箇所

No.	路線名称等	区間・箇所	目標
18	二本松交差点	二本松3丁目ほか	整備
19	工業団地入口交差点	西橋本1丁目ほか	整備
20	西橋本一丁目交差点	西橋本1丁目ほか	完了
21	上中ノ原交差点	下九沢	完了
22	(仮)上四ツ谷交差点	田名(上四ツ谷バス停付近)	完了
23	堀之内交差点	田名	完了
24	鶴野森旧道交差点	鶴野森1丁目ほか	完了
25	県道48号鍛冶谷相模原	大島交差点～水場バス停付近	整備
26	県道51号町田厚木	小田急相模原駅北口再開発区域～南大野交番前	完了

* : 新規選定箇所

(仮) : 現時点での仮称

* 「No.」は整備優先順位を示すものではありません。

* 「目標」は計画策定時点において、計画期間内に整備が完了するか、事業着手(整備)するかを目安として記載しているものであり、事業スケジュールが確定しているものではありません。

2 優先整備検討箇所

優先度評価を行った結果、総合ランクが“1”又は“2”に該当し、「優先整備箇所」となる要件は満たしたものの、他道路管理者や関係機関等との協議・調整が完了していない箇所や、事業を推進する上での課題解決が必要な箇所については、計画期間内の整備着手が困難であることから、本計画では、これらの箇所を「優先整備検討箇所」として位置付け、事業着手に向けた検討を進めます。

表 15 優先整備検討箇所

No.	路線名称等	区間・箇所	調整・検討事項等
a	(都)町田厚木線	谷口跨線橋付近～町田市境	隣接道路管理者との協議
b	(都)相模大野線	上鶴間中学校付近～大和市境	隣接道路管理者との協議
c	県道508号厚木城山	下当麻交差点～当麻市場交差点	河川改修工事との調整
d	県道63号相模原大磯	塚場交差点～葛輪交差点	近接する都市計画道路のルート変更

* No.は整備検討順位を示すものではありません。

(都) : 都市計画道路

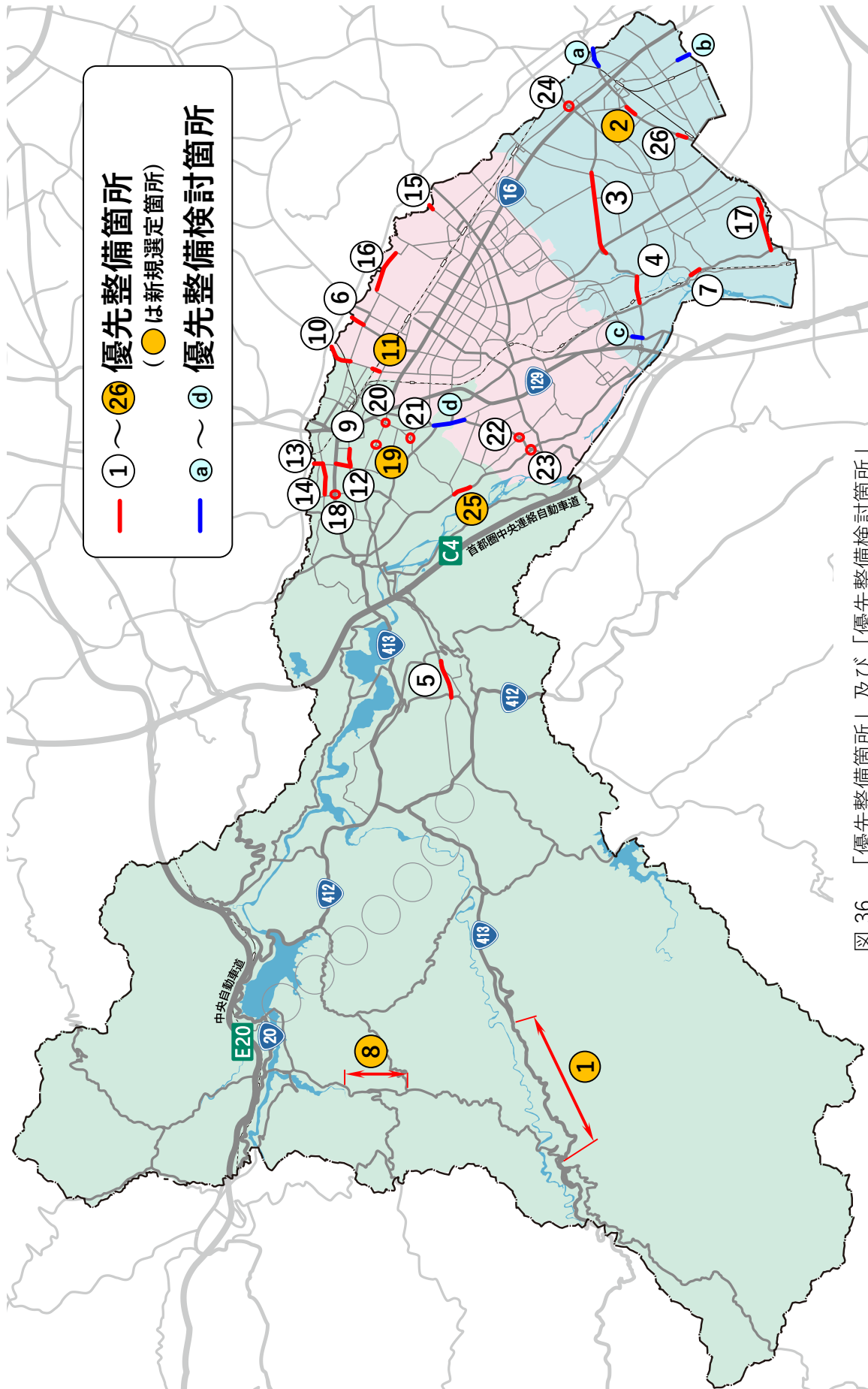


図 36 「優先整備箇所」及び「優先整備検討箇所」

第6章 推進方策

1 計画内容の見直し

本計画では、今後も予想される厳しい財政状況や社会情勢の変化等に的確に対応し、効率的かつ効果的な道路の整備に取り組むため、総合計画等の上位計画と整合を図った上で、随時、必要な修正を行うほか、計画策定から5年後に計画内容の見直しを行うものとしします。

見直しの段階においては、事業中の「優先整備箇所」の必要性を再確認するとともに、今後の財政状況等の動向を踏まえ、新たな「優先整備箇所」の選定や、社会情勢の変化等に合わせた評価方法等の見直しを行います。



図 37 計画内容の見直し

2 市民との協働

地区まちづくり会議などにより、市民との連携や協働の取組を進め、地域のニーズに合わせた交通安全対策などを推進します。

また、地域住民をはじめ、様々な道路利用者から事業の目的やストック効果に関する理解を得るため、道路の整備について積極的に情報提供するとともに、必要な意見交換を行うものとしします。

3 PDCA サイクルによる進行管理

本計画では、施策目標の達成度を測るため、道路の整備に関する成果指標とその目標を設定し、「計画(Plan)、実施(Do)、評価(Check)、改善(Action)」評価サイクルによる施策、事業の継続的な改善と進行管理に努めるものとします。



図 38 PDCA サイクルの概念

表 16 PDCA サイクルにおける進捗管理の内容

PDCAサイクル	進捗管理の内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策ごとの優先整備箇所を選定 ・ 優先度評価の見直し ・ 成果指標及び成果目標の見直し
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業実施 ・ 事業の進捗状況管理
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 優先整備箇所の進捗状況把握 ・ 成果指標及び施策目標等の達成状況の把握
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 課題事項や社会情勢等の把握 ・ 改善策の検討

資料編

資料編

1 次期検討箇所

「次期検討箇所」(p.32)については、本計画の次期改定時に、改めて「整備候補箇所」として優先度評価を行うこととします。

(1) 主要幹線道路の候補となる次期検討箇所

- ・ 県道 48 号鍛冶谷相模原〔八幡宮前交差点～町田市境〕
- ・ 県道 48 号鍛冶谷相模原〔川尻交差点～向原交差点〕
- ・ 県道 48 号鍛冶谷相模原〔津久井広域道路～大島〕
- ・ 県道 51 号町田厚木〔南保健福祉センター入口交差点付近～南大野交番前交差点〕
- ・ 県道 52 号相模原町田〔市道横山磯部～相模原公園入口交差点付近〕
- ・ 県道 52 号相模原町田〔西大沼 4 丁目交差点～鶴野森交差点〕
- ・ 県道 52 号相模原町田〔鶴野森旧道交差点～町田市境〕
- ・ 津久井広域道路(都)城山津久井線〔県道 513 号鳥屋川尻～国道 412 号〕
- ・ 津久井広域道路〔国道 412 号～南岸バイパス(寸沢嵐)〕
- ・ 津久井広域道路(南岸バイパス)〔日連～寸沢嵐〕
- ・ 県道 503 号相模原立川〔宮下交差点～向陽小入口交差点〕
- ・ 県道 503 号相模原立川〔向陽小入口交差点～清新交差点〕
- ・ 県道 507 号相武台相模原〔麻溝台・新磯野整備地区～相模原公園入口交差点〕
- ・ 県道 507 号相武台相模原〔麻溝台・新磯野整備地区～相模台五丁目交差点〕
- ・ 県道 507 号相武台相模原〔相模台五丁目交差点～座間市境〕
- ・ (仮)下九沢大島線〔県道 48 号鍛冶谷相模原～県道 63 号相模原大磯〕

(2) 地域内幹線道路の候補となる次期検討箇所

- ・ 国道 412 号〔内郷小入口交差点～(仮)相模湖林間公園入口交差点〕
- ・ 県道 48 号鍛冶谷相模原〔南光寺バス停付近～弁天入口バス停付近〕
- ・ 県道 63 号相模原大磯〔堀之内交差点～県道 54 号相模原愛川〕
- ・ 県道 64 号伊勢原津久井〔谷戸自治会館付近～鳥居原湖畔庭園付近〕
- ・ 県道 65 号厚木愛川津久井〔根小屋(諏訪神社付近)〕
- ・ 県道 76 号山北藤野〔日連〕
- ・ 県道 76 号山北藤野〔牧野～青根〕
- ・ 津久井広域道路(都)橋本相原線〔峡の原車庫バス停付近～県道 63 号相模原大磯〕
- ・ 県道 506 号八王子城山〔町屋交差点～町田市境〕

- ・ 県道 508 号厚木城山〔作ノ口交差点～上溝交差点〕
- ・ 県道 508 号厚木城山〔田尻交差点～上溝バイパス入口交差点〕
- ・ 県道 510 号長竹川尻〔久保沢交差点～山王神社前交差点付近〕
- ・ 県道 513 号鳥屋川尻〔関バス停付近～六間入口バス停付近〕
- ・ 県道 513 号鳥屋川尻〔六間入口バス停付近～鳥屋郵便局前〕
- ・ 県道 517 号奥牧野相模湖〔千木良バイパス〕
- ・ 県道 517 号奥牧野相模湖〔津久井広域道路(南岸バイパス)～プレジャーフォレスト前〕
- ・ 県道 518 号藤野津久井〔牧馬峠〕
- ・ (都)橋本上溝線〔西橋本一丁目交差点～市道南橋本青葉〕
- ・ (都)相原宮下線〔市道相原大島～町屋交差点〕
- ・ (都)町田南大野線〔町田駅南交差点～市道下森中和田〕
- ・ (都)上鶴間線〔(都)町田新磯線～栄町交差点〕
- ・ (都)上鶴間線〔東林公民館前交差点～大和市境〕
- ・ (都)町田新磯線〔若松 3 丁目交差点～(都)上鶴間線〕
- ・ (都)町田新磯線〔(都)上鶴間線～麻溝台 8 丁目交差点〕
- ・ (都)町田新磯線〔麻溝台・新磯野第一整備地区～市道磯部上出口〕
- ・ (都)東林間線〔中和田交差点～町田市境〕
- ・ (都)金原線(延伸部)〔根小屋〕
- ・ 市道陽原田尻〔県道 46 号相模原茅ヶ崎～市道上溝 333 号〕
- ・ (仮)相原大沢線〔市道下九沢 324 号～県道 508 号厚木城山〕
- ・ (仮)上九沢青葉線〔北の丘センター前交差点～(仮)相原大沢線〕
- ・ (仮)相模原駅北口南北線〔相模総合補給廠～町田市境〕
- ・ (仮)相模原駅北口東西線〔相模総合補給廠～向陽小入口交差点〕
- ・ (仮)弥栄上鶴間線〔(都)町田新磯線～県道 52 号相模原町田〕

(3) 渋滞・交通安全ネック箇所の候補となる次期検討箇所

- ・ 県道 35 号四日市場上野原〔山梨県境～県道 517 号奥牧野相模湖〕
- ・ 県道 508 号厚木城山〔内出交差点～六地藏交差点〕
- ・ 県道 511 号太井上依知〔葉山島地区〕
- ・ 県道 513 号鳥屋川尻〔三井そよかぜ橋取付け部〕
- ・ 県道 517 号奥牧野相模湖〔県道 518 号藤野津久井～県道 76 号山北藤野〕
- ・ 県道 520 号吉野上野原停車場〔日連(秋川橋付近)〕
- ・ 県道 520 号吉野上野原停車場〔追分バス停付近～勝瀬橋〕
- ・ 県道 521 号佐野川上野原〔沢井入口バス停付近～山梨県境(境橋)〕
- ・ 県道 521 号佐野川上野原〔佐野川橋付近～沢井入口バス停付近〕
- ・ 県道 521 号佐野川上野原〔藤野北小学校～桐花園付近〕

- ・ 県道 522 号桐原藤野〔沢井隧道～沢井公民館付近〕
- ・ 県道 522 号桐原藤野〔小淵(沢井隧道)〕
- ・ (都)翠ヶ丘線〔大和市境～(都)上鶴間線〕
- ・ (都)翠ヶ丘線〔(都)上鶴間線～東海大相模高校前交差点〕
- ・ (都)相模台双葉線〔座間市境～(都)町田新磯線〕
- ・ (都)淵野辺駅上矢部線〔淵野辺 1 丁目～淵野辺駅付近〕
- ・ 相模湖駅前交差点〔与瀬本町〕
- ・ (仮)プレジャーフォレスト前交差点〔寸沢嵐〕
- ・ (仮)相模湖林間公園入口交差点〔若柳〕
- ・ 内郷診療所前交差点〔若柳〕
- ・ 内郷小入口交差点〔寸沢嵐〕
- ・ 都井沢交差点〔城山 4 丁目ほか〕
- ・ 二本松小学校入口交差点〔二本松 1 丁目ほか〕
- ・ 二本松こどもセンター交差点〔二本松 1 丁目ほか〕
- ・ 橋本高校前交差点〔西橋本 5 丁目ほか〕
- ・ (仮)山野交差点〔川尻〕
- ・ 橋本三丁目交差点〔橋本 3 丁目ほか〕
- ・ 六地藏交差点〔下九沢〕
- ・ 大沢中入口交差点〔上九沢〕
- ・ 淵野辺三丁目交差点〔淵野辺 3 丁目ほか〕
- ・ 宇宙科学研究所前交差点〔弥栄 3 丁目ほか〕
- ・ 下新宿交差点〔田名〕
- ・ 上溝交差点〔上溝 5 丁目ほか〕
- ・ 桜台小前交差点〔相模台 7 丁目ほか〕
- ・ 北の丘センター前交差点〔下九沢〕
- ・ 市道中野三ケ木〔西メディカルセンター前交差点付近〕
- ・ 市道相原大島〔相原 3 丁目～町田市境〕
- ・ 市道相原大島〔二本松交差点～市道相原 100 号〕
- ・ 市道相原大島〔内出交差点～上大島交差点〕
- ・ 市道鮎釣街道〔原宿交差点～原宿五丁目バス停付近〕
- ・ 市道下九沢大島〔六地藏交差点～大島交差点〕
- ・ 市道塚場榎木戸〔上九沢ほか(西内出橋)〕
- ・ 市道淵野辺中和田〔嶽之内児童館前交差点～市道淵野辺 118 号〕
- ・ 市道淵野辺中和田〔古淵鶴野森公園前交差点～市道鶴野森 6 号〕
- ・ 市道田名 452 号〔田名四ツ谷交差点～下新宿交差点〕
- ・ 市道麻溝南台〔麻溝台中入口交差点～消防麻溝台分署入口交差点〕

- ・ 市道磯部大野〔御園五丁目バス停付近〕
- ・ 市道相武台 47 号〔相武台 2 丁目〕
- ・ 市道幸延寺〔幸延寺入口交差点付近～幸延寺橋付近〕

*(都)は都市計画道路、(仮)は現時点での仮称です。

2 市のプロジェクトや政策等に関連する道路の整備箇所

市のプロジェクトや政策等に関連する道路の事業については、次のとおり分類するものとします。

(1) 関連事業整備箇所

次に掲げる各事業の計画等で必要性が整理されており、各事業者と協力しながら事業を実施する箇所とします。

ア 相模原市広域交流拠点整備事業

(ア) 橋本駅周辺地区

橋本駅周辺地区において、広域連携、新都心連携及び地区間交流に資する道路ネットワークについては、関連事業整備箇所とします。

- ・ (仮)橋本駅南口駅前通り線
- ・ (仮)橋本駅氷川線
- ・ (仮)橋本西通り線
- ・ (仮)橋本駅東通り線
- ・ (仮)大西大通り線

(イ) 相模原駅周辺地区

相模原駅周辺地区において、広域連携、新都心連携及び地区間交流に資する道路ネットワークについては、関連事業整備箇所とします。

イ 麻溝台・新磯野地区整備推進事業

当該区画整理事業地内及びその縁辺部の道路ネットワークについては、関連事業整備箇所とします。

- ・ 県道 507 号相武台相模原〔麻溝台・新磯野整備地区〕
- ・ (都)町田新磯線〔麻溝台・新磯野第一整備地区〕
- ・ 麻溝台 8 丁目交差点(横断歩道橋を含む。)

ウ 当麻地区整備促進事業

当該区画整理事業地内及びその縁辺部の道路ネットワークについては、関連事業整備箇所とします。

- ・ 昭和橋交差点

エ (仮称)新斎場整備事業

(仮称)新斎場の整備に関連し、交通安全や円滑な交通の確保が必要な道路については、関連事業整備箇所とします。

オ リニア中央新幹線に関連する事業

リニア中央新幹線の事業推進に向け、事業者と道路管理者が協力し、工事用車両等の円滑な交通確保のために必要とする道路については、関連事業整備箇所とします。

- ・ 県道 511 号太井上依知〔小倉(河原橋)〕

カ 米軍基地の一部返還等に関連する事業

米軍基地の一部返還等により整備する道路については、関連事業整備箇所とします。

キ 相模大野駅周辺まちづくりに関連する事業

相模大野駅周辺地区の回遊性を高めるための歩行者空間の整備が必要な箇所については、関連事業整備箇所とします。

(2) その他関連事業の計画に記載がある箇所

次に掲げるものについては、「関連事業整備箇所」以外で、関連事業の計画に路線としての記載がある箇所等とします。

- ・ (仮)東橋本大山線〔相模原市広域交流拠点整備事業〕
- ・ (仮)相模原駅北口南北線(相模総合補給廠内)〔相模原市広域交流拠点整備事業〕
- ・ (仮)相模原駅北口東西線(相模総合補給廠内)〔相模原市広域交流拠点整備事業〕
- ・ (仮)相模原駅北口駅前広場〔相模原市広域交流拠点整備事業〕
- ・ (都)上溝昭和橋線〔当麻地区整備促進事業〕
- ・ ロビーシティ前交差点(横断歩道橋を含む。)〔相模大野駅周辺まちづくりに関連する事業〕

3 過去の道路整備状況

(1) 平成 22 年度～平成 27 年度の道路整備箇所

国道 412 号〔串川駐在所付近〕



相模湖・三ヶ木方面



厚木・愛川方面

県道 52 号相模原町田〔さがみ縦貫道路～県道 46 号相模原茅ヶ崎〕



相模原愛川インターチェンジ方面



下当麻立体付近

津久井広域道路〔新小倉橋～市道沼荒久根小屋金原〕



相模湖方面



相模湖方面(荒匂大橋)

津久井広域道路((都)相原城山線)〔二本松小学校入口交差点～(都)相原大沢線〕



相模原インターチェンジ方面



橋本五差路交差点方面

県道 510 号長竹川尻〔長竹(御堂橋)〕



相模湖・青山方面

県道 510 号長竹川尻〔長竹(荒匂橋)〕



城山・小倉橋方面

県道 513 号鳥屋川尻〔三井大橋歩道橋〕



三井方面



太井方面

(都)相原宮下線〔元橋本交差点～(都)相原大沢線〕



相原元橋本立体交差方面



相原2丁目交差点方面

(都)相原大沢線(第1工区)〔国道413号～当麻田小学校入口交差点〕



相原2丁目交差点方面



津久井広域道路・国道413号方面

(都)相原大沢線(第3工区)〔津久井広域道路～(都)橋本大通り線〕



相原・国道413号方面



橋本台・津久井広域道路方面

(都)大山氷川線〔小山一丁目交差点～旭中学校入口交差点〕



旭中学校入口交差点方面



橋本小山ふれあい立体付近

(都)橋本駅北口線(第2工区)〔橋本仲町交差点～国道16号〕



橋本駅方面



国道16号方面

(都)相模大野線(第3工区)



相模大野駅方面

(都)相模大野西通り線〔相模大野西側再開発関連〕



ポーノ相模大野方面

市道麻溝南台〔麻溝台一丁目バス停前〕



北里・県道 52 号方面

市道淵野辺古淵〔東淵野辺 3 丁目〕



淵野辺駅方面

(都)大山氷川線(立体交差)



橋本小山ふれあい立体(西側)

(都)相原宮下線(立体交差)



相原元橋本立体(西側)

市道上矢部矢部(立体交差)〔旧矢部踏切〕



全景(北側)



立体交差内部 (北側)

大沼交差点〔西大沼5丁目ほか〕



御園・県道52号方面

大野台四丁目交差点〔大野台4丁目〕



大野台四丁目交差点方面

二本松小学校入口交差点〔二本松2丁目〕



橋本・橋本五差路交差点方面

田名四ツ谷交差点〔田名〕



県道54号方面

消防麻溝台分署入口〔麻溝台8丁目〕



相模台方面

幸延寺入口交差点〔鶴野森2丁目ほか〕



国道16号方面

旧さがみ緑風園前交差点〔高根〕



国道 16 号方面

弥栄方面

小山一丁目交差点〔小山 1 丁目ほか〕



町田・東橋本方面

(2) 平成 29 年度以降の道路整備箇所

国道 413 号〔橋津原バイパス横山トンネル〕



青野原方面



青根方面

県道 76 号山北藤野〔藤野小学校～追分バス停付近〕



国道 20 号方面



青根方面

県道 510 号長竹川尻〔長竹(稲生)〕



橋本・城山方面



相模湖・国道 412 号方面

(都)相模大野線〔東芝林間病院～上鶴間中付近〕



大和・上鶴間中学校方面

上大島交差点〔大島〕



高尾山・城山方面

(都)相模原二ツ塚線〔松が枝町～大和市境〕



小田急相模原駅方面

鶴野森旧道交差点〔鶴野森1丁目ほか〕



上鶴間本町方面

市道新戸相武台〔新戸～中原陸橋付近〕



相武台方面

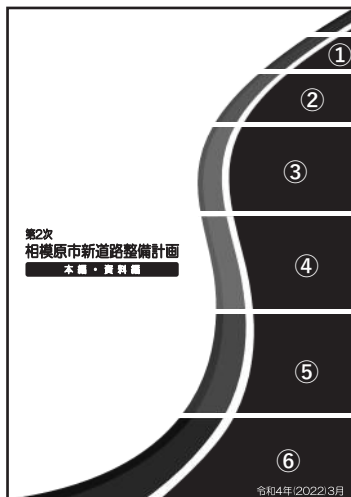


新戸方面

第2次相模原市新道路整備計画

— 本編・資料編 —

発行 令和4(2022)年3月
編集 相模原市都市建設局道路部道路計画課
〒252-5277
相模原市中央区中央2丁目11番15号
TEL 042-769-8374
FAX 042-769-5822



表紙写真：

- ① 市道上矢部矢部〔立体交差〕
- ② 市道淵野辺中和田(鶴野森旧道交差点)
- ③ 県道76号山北藤野〔藤野小学校～追分バス停付近〕
- ④ (都)相模大野線〔東芝林間病院～上鶴間中学校付近〕
- ⑤ 市道新戸相武台〔南区新戸～中原陸橋付近〕
- ⑥ 国道413号〔橋津原バイパス・横山トンネル〕



潤水都市 さがみはら

相模原市