

都市計画道路見直しの方針

令和4年3月
相模原市

はじめに

本市の都市計画道路は、昭和14年に決定された相模原都市建設区画整理(軍都計画)の後、昭和24年に相模湖都市計画区域(旧与瀬都市計画区域)において2路線、昭和31年に相模原都市計画区域において現在の都市計画道路網の基礎となる27路線を都市計画に定めています。

高度経済成長期においては、急激な人口増加や経済成長による交通量の増加に伴い、都市間・地域拠点間の連携強化や面的な市街地整備の推進などが求められ、様々な都市計画上の課題解決に向けて、都市計画道路の追加や変更を行ってきました。

令和3年3月31日現在では、72路線を都市計画に定め、その延長は約177kmに達しています。

都市計画道路の整備には長期間を要することから、都市計画の位置付けは一定の継続性、安定性が求められます。一方で、昭和30年代に都市計画決定した路線について、現在も未着手となっている状況があります。

長期にわたって未着手となっている都市計画道路については、都市計画決定当時の必要性を判断した状況も変わり得るものであることから、改めて必要性を検証するなどの見直しが求められます。そのため、本市では、1回目となる都市計画道路の見直しとして、平成25年3月に「都市計画道路見直しの方針」(以下「本方針」という。)を取りまとめました。

1回目の見直しでは、都市計画決定後20年以上経過した未着手の幹線街路を対象に検証を行い、抽出した5路線について見直しの方向性を定め、関係機関との調整や都市計画変更手続きを経て、平成29年度までに5路線全ての都市計画変更を行っています。

本方針を策定してから約10年が経過し、平成29年3月には第7回線引き見直しを告示したことや、令和2年3月には新たな都市計画マスタープランを策定するなど、都市計画道路に関する計画の見直しが進み、本市が目指す将来の都市像が変化しています。

こうしたことから、都市計画道路について、人口減少等の社会経済情勢の変化や目指すべき都市構造に対応しているか再検証し、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・効果的な道路整備に寄与することを目的として、2回目となる都市計画道路の見直しに取り組むこととしました。

<目 次>

I	都市計画道路について	1
	都市計画道路とは.....	1
	本市の都市計画道路の状況	4
II	都市計画道路の見直しについて	10
	これまでの都市計画道路の見直し状況.....	10
	本方針の位置付け.....	11
	見直しの必要性	11
	都市計画道路の見直しの考え方(概要).....	17
	長期未着手路線の検証	17
	概成済路線の検証.....	40
III	検証結果(まとめ)	50
IV	都市計画の変更について	52
	目標年次.....	52
	手続きの流れ.....	52
V	今後の都市計画道路の見直しについて	52
	本方針の見直し	52

1 都市計画道路について

都市計画道路とは

1 都市計画道路の役割

都市計画道路は、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために、都市活動を支えている根幹的な施設であり、都市計画法に基づき定めた道路です。

都市における道路は、主に以下のような機能を有しています。

- 人や物資の通行機能、沿道の土地利用のためのサービス機能等、都市における円滑な移動を確保するための「交通機能」
- 景観や日照等の都市環境保全、避難路や延焼防止等の都市防災空間の形成、上下水道等のインフラ施設や道路付属物の設置空間確保のための「空間機能」
- 都市構造を形成し、街区を構成するための「市街地形成機能」

2 都市計画道路の種類

都市計画道路は、交通機能から次のとおり区分されています。

- 自動車専用道路
都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道など、自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する道路

⇒市内の例：さがみ縦貫道路(首都圏中央連絡自動車道)

- 幹線街路
都市に出入りする交通及び都市の住宅地、工業地、業務地等の相互間の交通を主として受け持つ都市の骨格を形成する道路

⇒市内の例：城山津久井線(津久井広域道路)、相模原町田線(県道52号) など

※なお、幹線街路は、次の区分に分けられます

- ・主要幹線街路 自動車専用道路と連携し、都市に出入りする交通を処理する道路
- ・都市幹線街路 都市内の各地区等の交通を集約して処理する道路
- ・補助幹線街路 主要幹線街路等で囲まれた区域内で発生集中する交通を処理する道路

- 区画街路
街区内の交通を集散させ、宅地への出入り交通を処理する日常生活に密着した道路

⇒市内の例：相模大野西通り線、相模原駅西通り線 など

○ 特殊街路

歩行者や自転車の交通の用に供する道路や新しい交通システム等の交通の用に供する道路

⇒市内の例：相模大野北口線（ペDESTリアンデッキ）

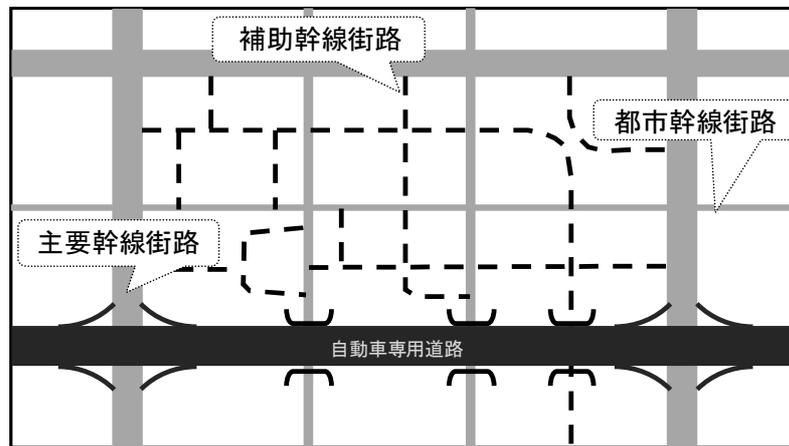


図 1 (幹線街路の分類)

3 都市計画道路とする意義

道路として必要な区域をあらかじめ都市計画において明確にすることにより、長期的な視点から、計画的に円滑かつ着実に整備することができます。

また、都市の健全な発展のために必要な道路の配置を、広く住民に明確に示すとともに、地域での合意形成を進めるためにも必要です。

なお、都市計画道路の区域内においては、将来的にも円滑な整備が行えるよう、建築物の建築に対し一定の制限が加えられます。

4 都市計画道路の区域内における建築制限

都市計画道路の区域内においては、将来における円滑な道路整備を図るため、区域内に建築物を建築しようとする場合に、都市計画法第53条に基づく建築の許可が必要になります。許可の基準については、次のとおり都市計画法第54条に定められています。

都市計画法第54条第1項第3号（抜粋）

当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

イ 階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。

ロ 主要構造部（建築基準法第二条第五号に定める主要構造部をいう。）が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

なお、道路の整備はその事業化までに長期間を要することが見込まれるため、本市では、平成16年4月1日から下記のように3階建ての建築物や一定の要件を満たす地下車庫等を認める運用をしています。

都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内における建築許可に関する取扱要綱（抜粋）

次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除去することができるものであると認められるもの。

(1) 階数が三以下であること。

(2) 地階を有しないこと。ただし、附属建築物として設けられる地階の自動車車庫又は自転車等の駐車のための施設で、一定の要件に該当するものは、この限りではない。

(3) 主要構造部（建築基準法第二条第五号に定める主要構造部をいう。）が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

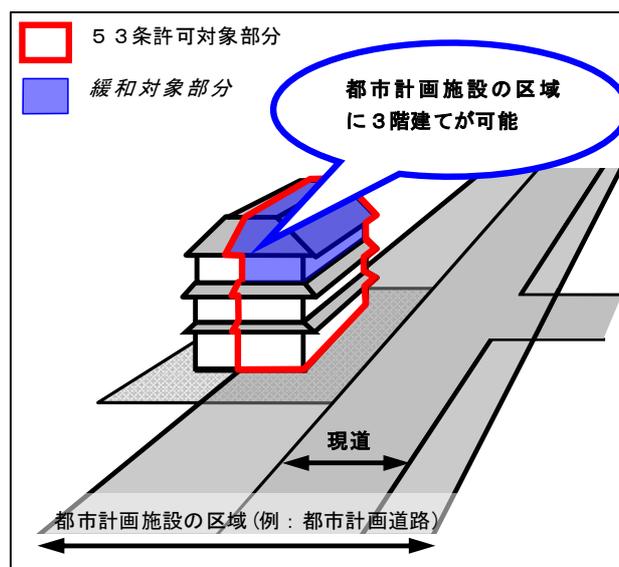


図2（都市計画道路の区域内における建築制限）

本市の都市計画道路の状況

1 都市計画決定の状況

本市の都市計画道路は、相模原都市計画区域及び相模湖津久井都市計画区域において、72路線、総延長約176.9kmを都市計画決定しており、本市の都市構造を支える骨格軸としての道路ネットワークを形成し、国道や県道などとともに、交通網体系の一翼を担っています。

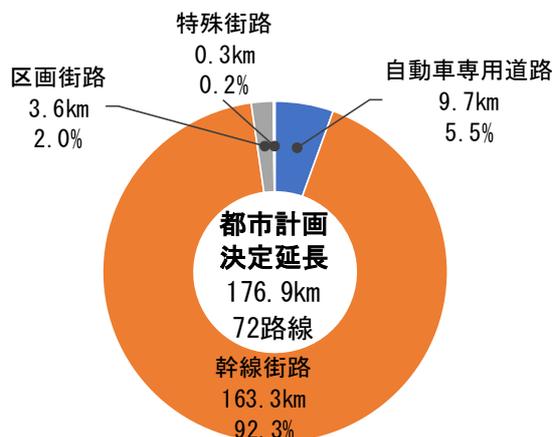


図 3 (都市計画道路の内訳) (令和3年3月31日現在)

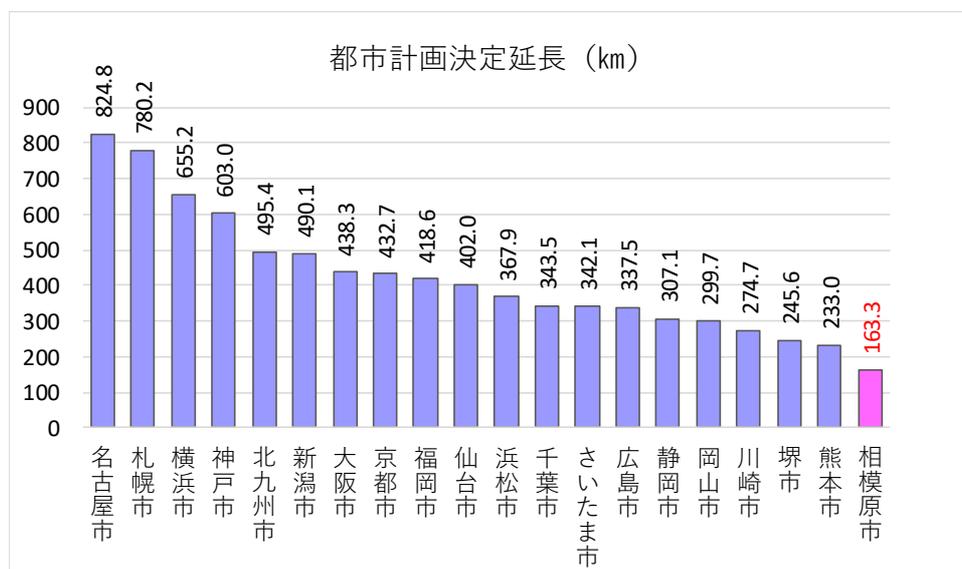


図 4 (政令指定都市別の幹線街路決定延長)

「令和2年度都市計画現況調査(国土交通省)を基に作成」

表 1 (都市計画道路一覧) (令和 3 年 3 月 31 日現在)

(単位: m)

計画区域	名称	告示年月日		車線数	代表幅員	計画延長 (総延長)	未着手 20年以上	未着手 20年未満	概成済	事業中	改良済
		当初決定	最終変更								
相模原	1・3・1 さがみ縦貫道路 (国道 468 号)	H9. 6. 10	H20. 11. 28	4 車線	24	8, 950					8, 950
相模原	1・4・1 さがみ縦貫道路 (国道 468 号)	H6. 6. 17		未決定	18	780					780
相模原	3・1・1 市役所前通り線	S31. 9. 24	S51. 4. 20	未決定	40	2, 490					2, 490
相模原	3・3・1 国道 16 号線	S31. 9. 24	S53. 11. 24	未決定	22	14, 750			1, 557		13, 193
相模原	3・3・2 国道 129 号線	S38. 1. 22	H6. 6. 17	未決定	22	7, 650					7, 650
相模原	3・3・3 相模原町田線 (県道 52 号)	H6. 6. 17	H26. 5. 30	4 車線	25	5, 020		2, 819		1, 240	961
相模原	3・3・4 橋本大通り線	H8. 11. 19		未決定	25	970				467	503
相模原	3・3・5 センター南北線	H8. 11. 19		未決定	25	310					310
相模原	3・3・6 城山津久井線	H9. 6. 10	H29. 3. 31	4 車線	22	2, 160					2, 160
相模原	3・4・1 下九沢淵野辺線	S31. 9. 24	H28. 2. 15	2 車線	18	4, 880			13		4, 867
相模原	3・4・2 相模富士見町線	S31. 9. 24	S51. 4. 20	未決定	18	990					990
相模原	3・4・3 町田厚木線 (県道 51 号)	S31. 9. 24	S51. 4. 20	未決定	18	3, 760	1, 523		252	532	1, 453
相模原	3・4・4 南橋本青葉線	S31. 9. 24	S51. 10. 1	未決定	18	5, 950					5, 950
相模原	3・4・5 村富相武台線 (県道 507 号)	S31. 9. 24	H26. 5. 30	4 車線	18	8, 580		500	2, 382	729	4, 969
相模原	3・4・6 宮上横山線	S31. 9. 24	H28. 12. 1	2 車線	18	3, 380				502	2, 878
相模原	3・4・7 上溝昭和橋線 (県道 508 号)	S31. 9. 24	S60. 1. 25	未決定	16	5, 570	2, 701		420	50	2, 399
相模原	3・4・8 橋本上溝線	S38. 1. 22	S51. 10. 1	未決定	16	3, 250	2, 065			66	1, 119
相模原	3・4・9 相模原愛川線 (県道 54 号)	S31. 9. 24	H3. 6. 28	未決定	16	6, 490			412		6, 078
相模原	3・4・10 古淵麻溝台線	S44. 4. 16	H26. 5. 30	2 車線	16	4, 410					4, 410
相模原	3・4・11 相模大野線	S35. 3. 11	S51. 4. 20	未決定	16	1, 920	393			220	1, 307
相模原	3・4・12 相模大野駅前通り線	S45. 6. 9	S51. 4. 20	未決定	16	160					160
相模原	3・4・13 番田塩田線	H 元. 7. 4	H4. 9. 8	未決定	16	1, 150					1, 150
相模原	3・4・14 塩田原線	H 元. 7. 4		未決定	16	480					480
相模原	3・4・15 鍛冶谷相模原線 (県道 48 号)	H4. 9. 8	H9. 12. 26	未決定	16	2, 040			24	152	1, 864
相模原	3・4・16 センター中央通り線	H8. 11. 19		未決定	18	290					290
相模原	3・4・17 相原大沢線	H8. 11. 19	H11. 10. 29	2 車線	17	1, 320				543	777
相模原	3・4・18 相原城山線	H11. 10. 29		2 車線	17. 5	2, 160					2, 160
相模原	3・4・19 橋本相原線	H12. 2. 24		2 車線	17. 5	1, 560	1, 031		126	323	80
相模原	3・4・20 小田急相模原駅北口通り線	H14. 3. 15		2 車線	18	50					50
相模原	3・4・21 大山氷川線	H18. 10. 25		2 車線	18	840					840
相模原	3・5・1 瓜生相模原線 (県道 57 号)	S31. 9. 24	H22. 12. 1	2 車線	15	5, 230					5, 230
相模原	3・5・2 相模原駅共和線	S31. 9. 24	S51. 4. 20	未決定	15	3, 320					3, 320
相模原	3・5・3 宮下横山台線 (県道 503 号)	S31. 9. 24	H30. 6. 18	2 車線	15	3, 740				340	3, 400
相模原	3・5・4 相模原駅氷川線	S31. 9. 24	S51. 4. 20	未決定	15	800					800
相模原	3・5・5 橋本駅東通り線	S31. 9. 24	S52. 8. 30	未決定	15	230					230
相模原	3・5・6 橋本駅西通り線	S31. 9. 24	S52. 8. 30	未決定	15	480					480
相模原	3・5・7 相原宮下線	S31. 9. 24	H30. 6. 18	2 車線	15	5, 230	515			840	3, 875
相模原	3・5・8 橋本小山線	S31. 9. 24	H3. 2. 28	未決定	15	1, 420					1, 420
相模原	3・5・9 橋本駅前通り線	S31. 9. 24	R2. 12. 1	2 車線	15	730					730
相模原	3・5・11 淵野辺駅鹿沼線	S31. 9. 24	S54. 12. 1	未決定	15	120					120
相模原	3・5・12 嶽之内当麻線	S38. 1. 22	H6. 6. 13	未決定	15	6, 130					6, 130
相模原	3・5・13 町田南大野線	S35. 3. 11	S61. 12. 20	未決定	12	4, 150	699		20		3, 431
相模原	3・5・14 翠ヶ丘線	S35. 3. 11	S51. 4. 20	未決定	12	1, 580	1, 580				
相模原	3・5・15 上鶴間線	S35. 3. 11	S51. 4. 20	未決定	12	3, 070	1, 049			100	1, 921
相模原	3・5・16 相模台双葉線	S35. 3. 11	S51. 4. 20	未決定	12	1, 730	1, 149		477	104	
相模原	3・5・17 東橋本大山線	S31. 9. 24	H18. 10. 25	2 車線	15	1, 260					1, 260
相模原	3・5・18 町田橋本線 (国道 16 号)	S53. 11. 24		未決定	15	570			395		175
相模原	3・5・19 古淵駅前通り線	S59. 3. 12		未決定	15	380					380
相模原	3・5・20 古淵西通り線	S59. 3. 12		未決定	12	620					620
相模原	3・5・21 しおだ西山通り線	H4. 9. 8		未決定	12	520					520
相模原	3・5・22 しおだ宮下通り線	H4. 9. 8		未決定	12	380					380
相模原	3・5・23 しおだ中村通り線	H4. 9. 8	H9. 12. 26	未決定	12	860					860
相模原	3・5・24 氷川小山線	H6. 9. 7		未決定	12	180					180
相模原	3・5・25 淵野辺古淵線	H28. 2. 15		2 車線	15	1, 340					1, 340
相模原	3・5・26 原宿山野線	H 元. 1. 13	H29. 3. 31	2 車線	12	1, 030					1, 030
相模原	3・6・1 相模原横山線	S31. 9. 24	S51. 4. 20	未決定	11	2, 070					2, 070
相模原	3・6・2 南橋本弥栄荘線	S31. 9. 24	S51. 4. 20	未決定	11	3, 570					3, 570
相模原	3・6・3 橋本駅北口線	S31. 9. 24	H3. 2. 28	未決定	11	560					560
相模原	3・6・4 淵野辺駅上矢部線	S31. 9. 24	S51. 4. 20	未決定	11	1, 320			1, 064		256
相模原	3・6・5 淵野辺駅山王線 (県道 502 号)	S31. 9. 24	H8. 7. 23	未決定	11	1, 010				47	963
相模原	3・6・6 町田新磯線 (県道 52 号)	S31. 9. 24	H29. 6. 15	2 車線	11	6, 180	2, 603	321	146	896	2, 214
相模原	3・6・7 東林間線	S35. 3. 11	H11. 12. 1	2 車線	11	3, 020	831		371		1, 818
相模原	3・6・9 相模大野東通り線	S51. 4. 20		未決定	9	540					540
相模原	7・4・1 相模大野西通り線	H13. 4. 27		2 車線	16	670			20		650
相模原	7・4・2 麻溝台新磯野中通り線	H26. 5. 30		2 車線	17	2, 140		1, 564		576	
相模原	7・5・2 橋本新町通り線	H10. 3. 6		未決定	15	410					410
相模原	7・6・1 相模原駅西通り線	H6. 9. 7		未決定	9	420					420
相模原	8・7・1 相模大野北口線	H 元. 5. 20		定めない	6	330					330
相模湖津久井	3・3・1 城山津久井線	H9. 6. 10	H29. 3. 31	4 車線	22	4, 500		2, 187		936	1, 377
相模湖津久井	3・5・1 国道 20 号線	S24. 5. 14	H29. 3. 31	未決定	12	1, 000	76		286		638
相模湖津久井	3・6・1 相模原与瀬線 (国道 412 号・県道 519 号)	S24. 5. 14	H29. 3. 31	未決定	8	1, 190			200		990
相模湖津久井	3・6・2 金原線	S59. 3. 12	H29. 3. 31	未決定	9	610					610
						176, 950	16, 215	7, 391	8, 165	8, 663	136, 516

2 整備状況

令和3年3月現在、都市計画道路の整備率は77.2%であり、計画幅員のとおり整備が完了していない路線延長の割合(未着手、概成済及び事業中)は22.8%となっています。

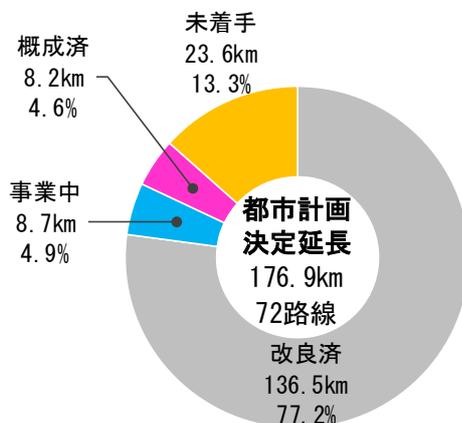


図 5 (整備状況) (令和3年3月31日現在)

- ・ 改良済とは、道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している都市計画道路延長
- ・ 事業中とは、調査時点において工事中である場合、既に国に承認や県の認可を受けている場合、事業費が予算化されている場合の都市計画道路延長
- ・ 概成済とは、路線として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2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路)を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長
- ・ 未着手とは、改良済、概成済及び事業中以外の都市計画道路延長

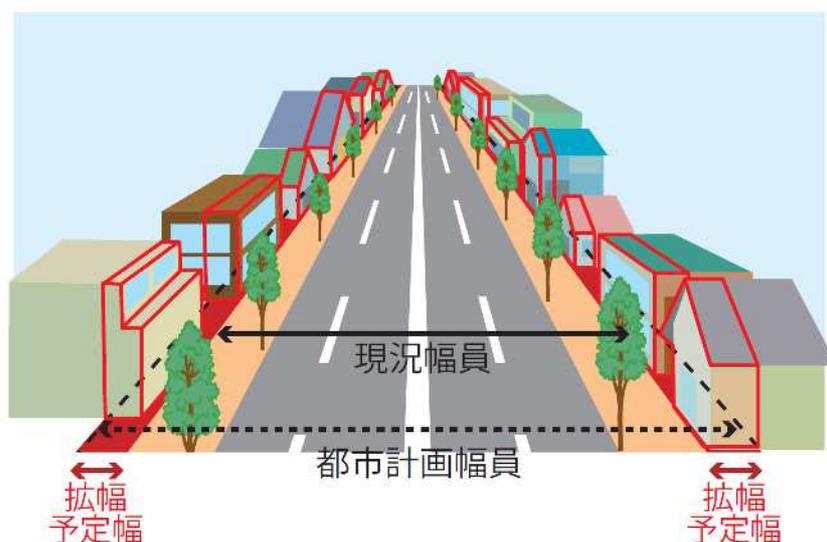


図 6 (概成済路線のイメージ)

(1) 未着手路線の状況

市内の未着手となっている路線は17路線で約23.6kmあり、そのほとんどを幹線街路が占めています。

表2 (未着手路線の内訳) (令和3年3月31日現在)

	未着手路線	未着手路線の内訳			
		自動車専用道路	幹線街路	区画街路	特殊街路
路線数	17	0	16	1	0
延長(km)	23.606	0	22.042	1.564	0
比率(%)	100	0	93.4	6.6	0

(2) 概成済路線の状況

市内の概成済路線は17路線で約8.2kmあり、そのほとんどを幹線街路が占めています。

表3 (概成済路線の内訳) (令和3年3月31日現在)

	概成済路線	未着手路線の内訳			
		自動車専用道路	幹線街路	区画街路	特殊街路
路線数	17	0	16	1	0
延長(km)	8.165	0	8.145	0.020	0
比率(%)	100	0	99.8	0.2	0



図 7 (都市計画道路の整備状況)

II 都市計画道路の見直しについて

これまでの都市計画道路の見直し状況

平成25年3月に策定した本方針においては、都市計画決定後、20年以上経過する幹線街路を対象に検証し、5路線(延長約6.4km)の見直しの方針を取りまとめました。

その後、関係機関との調整や都市計画手続きを経て、平成28年2月に3・4・1号下九沢淵野辺線及び3・4・6号宮上横山線の一部区間を廃止しました(下九沢淵野辺線の代替路線として3・4・1号下九沢淵野辺線を追加)。

更に、平成29年6月に3・6・6号町田新磯線の変更及び3・5・10号相武台下駅線を廃止し、1回目となる都市計画道路の見直しに係る手続きを完了しています。

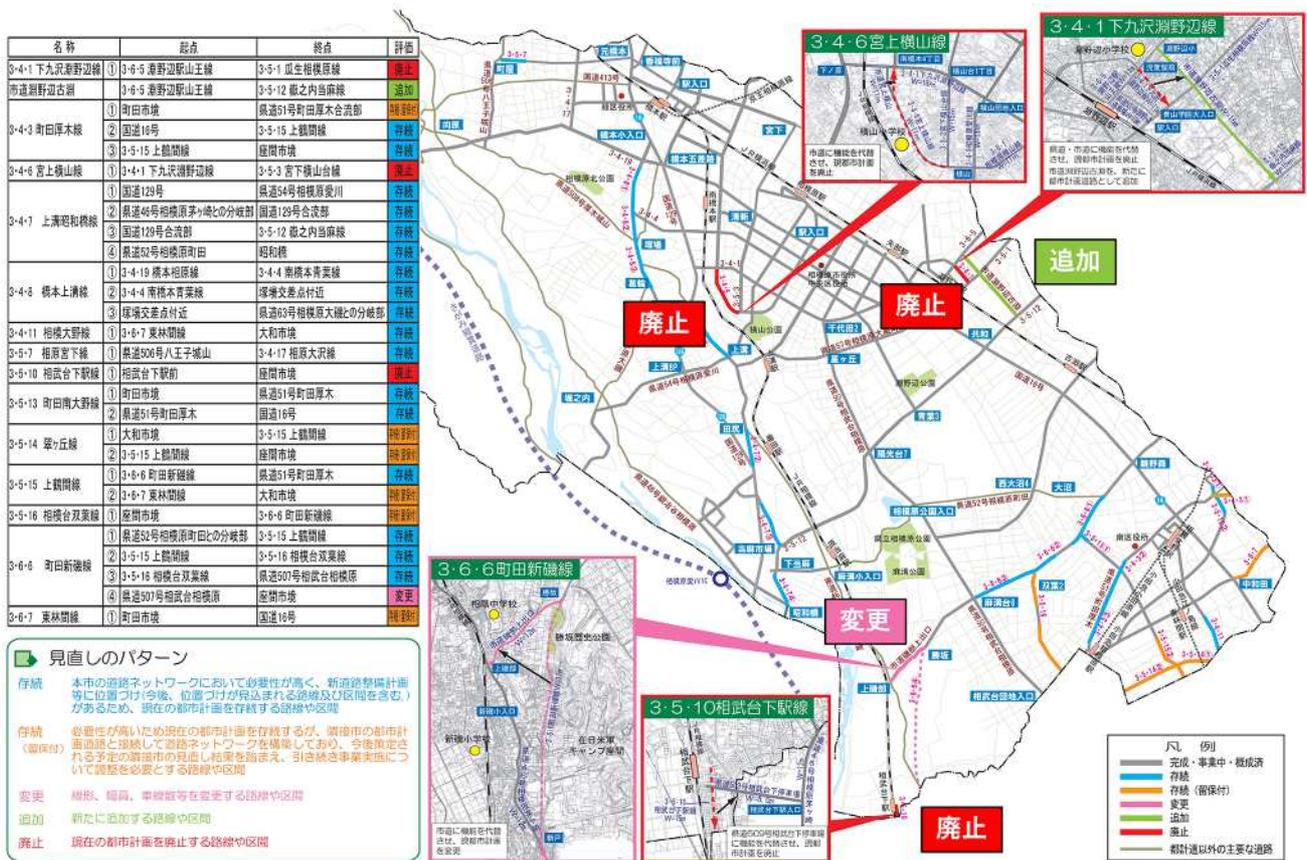


図 8 (都市計画道路見直しの方針_平成 25 年 3 月)

本方針の位置付け

本方針は、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針及び相模原市都市計画マスタープランを上位計画とし、相模原市総合都市交通計画及び第2次相模原市新道路整備計画と整合を図り、本市の都市計画道路の見直しに関する方向性を示すものです。

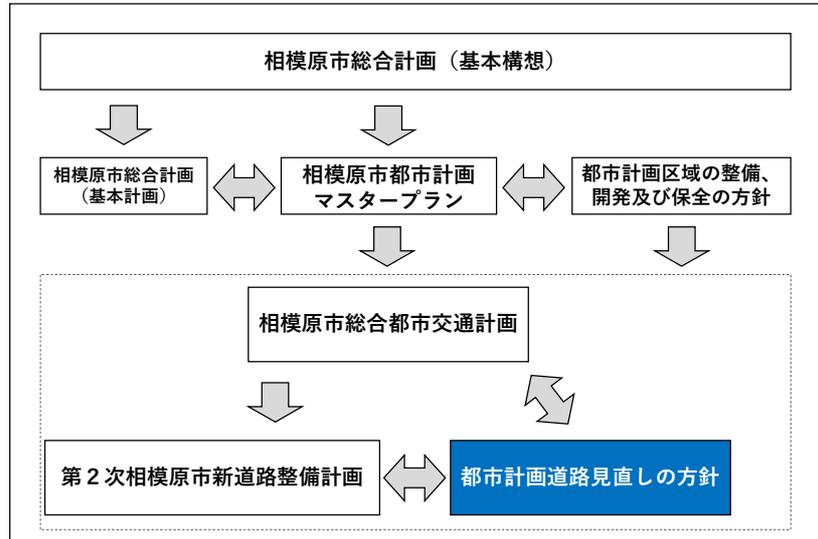


図 9（都市計画道路見直しの方針の位置付け）

見直しの必要性

1 本市を取り巻く社会状況

○ 人口

総人口は、令和2年以降減少する推計となっており、令和27年には、約63.7万人になることが見込まれます。

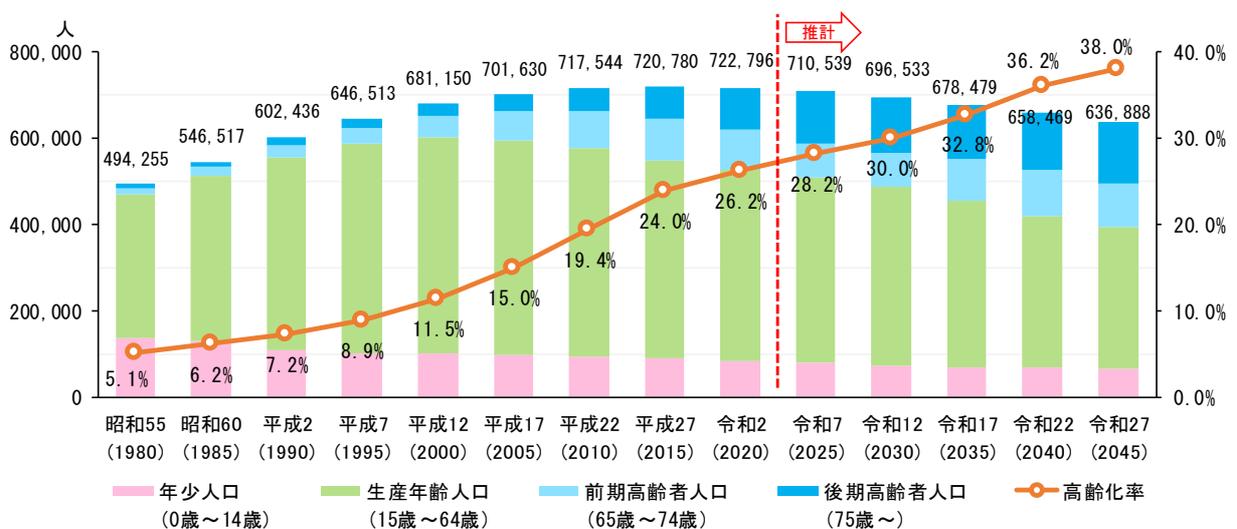


図 10（人口の推移）

（総務省統計局「国勢調査」（～H27）、市公表データ（R2）、
国立社会保障・人口問題研究所（平成25年3月推計）（R7～）

○ 財政状況

近年の本市の財政状況は、多様化する市民ニーズへの効果的・効率的な対応が求められる中、公共投資の縮減等に伴い、土木費の減少傾向が見られます。また、高度経済成長期からバブル期にかけて整備した公共建築物を含む公共施設について、集中して更新時期を迎えることが見込まれ、都市計画道路の整備に係る新規投資への制約がより一層強まることが予想されます。

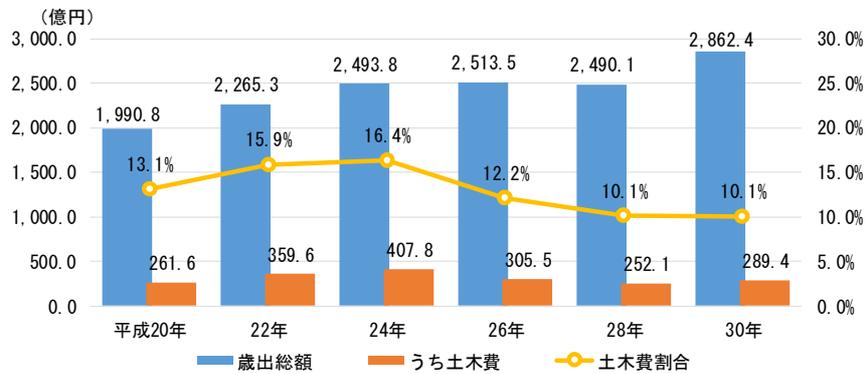


図 11 (歳出総額 (一般会計) に占める土木費の割合) (相模原市財政白書 (各年))

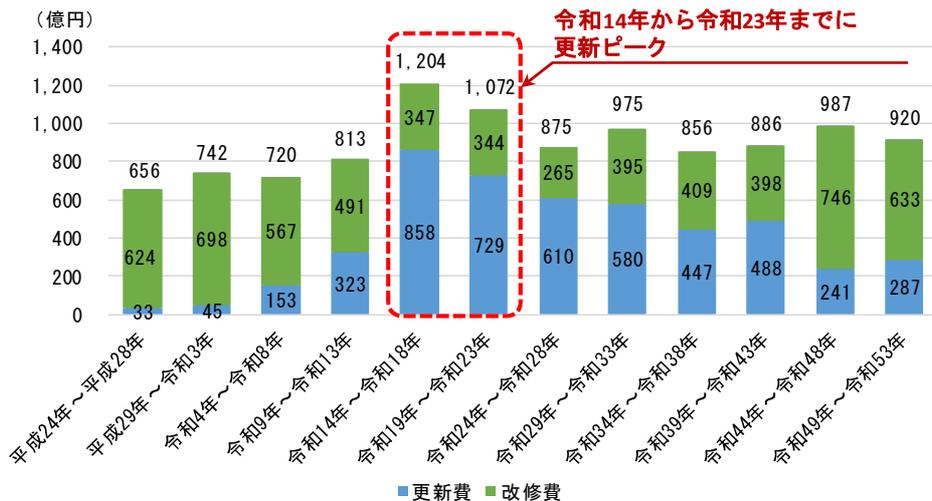


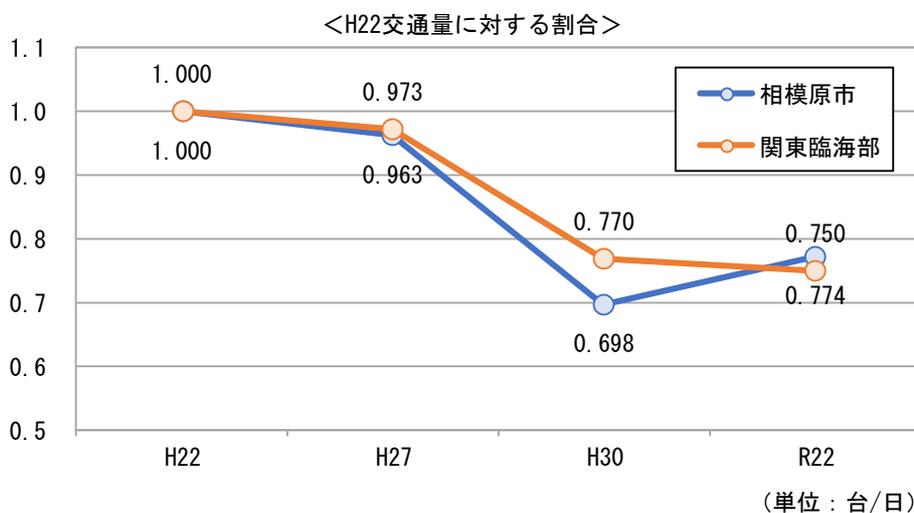
図 12 (公共建築物の更新費・改修費の試算) (相模原市公共施設白書 (平成 24 年 3 月))



図 13 (道路維持費・橋りょう維持費の推計_相模原市道路施設長寿命化修繕計画を基に作成)

○ 自動車交通量

市内の自動車交通量は、平成22年から平成30年にかけて減少傾向にあり、今後20年程度は、交通需要が大きく増加する可能性は低いと推測されます。



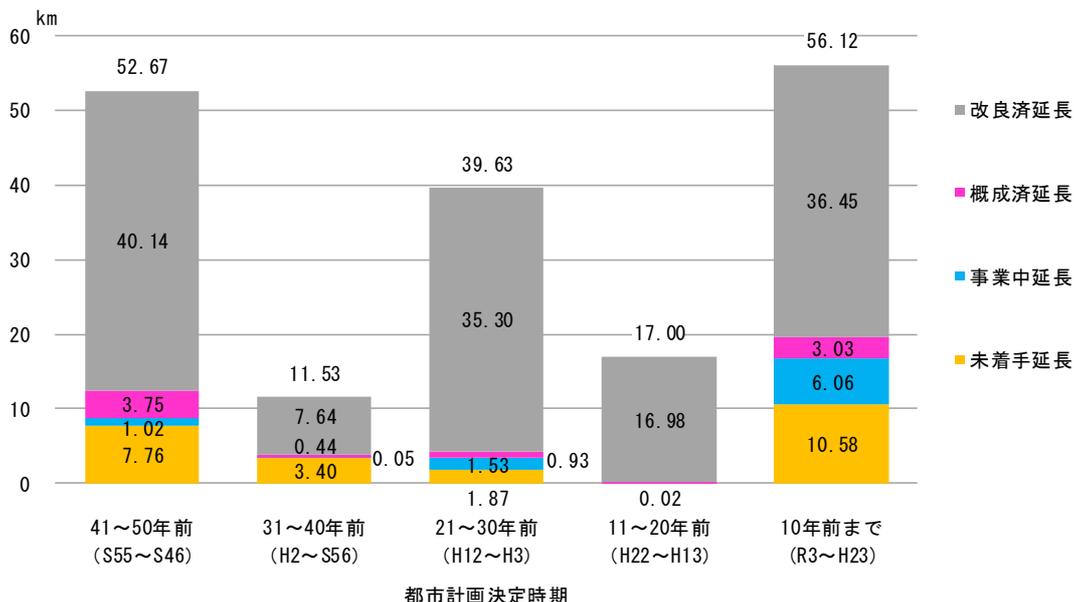
	H22	H27	H30	R22
相模原市	1,237,760	1,191,516	863,788	957,513
関東臨海部	55,148,996	53,659,297	42,453,029	41,343,165

※関東臨海部は、埼玉県、東京都、千葉県、神奈川県（相模原市を除く）
 ※H22、H27は道路交通センサスの実績を基に算出、H30及びR22はH30パーソントリップ調査の結果を基に推計

図 14 (自動車交通量の推計)

○ 都市計画決定の状況(年代別)

都市計画決定又は変更を行った年代別の現在の整備状況は、次のとおりとなります。都市計画道路の最終変更告示を行った日から起算した場合、50年前に都市計画に定めた路線でも未着手となっています。



※都市計画道路の最終変更告知日を基に路線単位で集計

図 15 (年代別の都市計画決定延長及び整備状況) (令和3年3月31日現在)

○ 新たな都市づくりに向けた動向

本市では、圏央道の開通によって市内に2つのインターチェンジを開設しており、広域的交通ネットワークが形成されています。また、リニア中央新幹線の新駅が橋本に設置されることや、相模総合補給廠の一部返還地等を生かした新市街地の形成など、今後も都市づくりの大きな可能性があります。

【圏央道の開通とインターチェンジの設置】



【補給廠一部返還地の都市づくりのイメージ】



【リニア中央新幹線の新駅設置】



2 関連計画の改定

本方針を平成25年3月に策定して以来、本市においては、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画等の上位計画を策定又は改定しています。

表 4 (上位計画・関連計画)

計画名	策定(改定)年月	計画の概要
かながわ交通計画	令和4年3月	新たな県土・都市像を実現するための総合的な交通施策を展開するため、神奈川県が策定する計画。
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（相模原市）	平成29年3月	都市計画区域を対象とした将来の都市づくりの方向性を示す方針。
相模原市都市計画マスタープラン	令和2年3月	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、公園づくりなど、さまざまな都市計画に関する「基本的」「総合的」「長期的」な計画。
相模原市立地適正化計画	令和2年3月	人口減少と超高齢化が進む中、長期的な視点のもと医療・商業施設や居住を一定エリアに誘導し、持続可能なまちづくりの実現を目指す計画。
相模原市総合都市交通計画	令和4年3月	本市の社会情勢や交通を取り巻く環境の変化に伴い、将来のまちづくりを見据えた中で、鉄道やバスなどの公共交通中心の持続可能な交通体系の確立を目指す計画。
第2次相模原市新道路整備計画	令和4年3月	道路ネットワークの形成に向け、整備箇所の選択と集中により効率的かつ効果的整備を進めることを目的とした道路の整備計画。

3 持続可能な開発目標（SDGs）への貢献

平成27年に国連サミットにて、持続可能な開発目標(SDGs)が採択されるなど、経済成長、社会的包摂、環境保護の3つの核となる要素の調和の下で持続可能な開発を達成する社会を構築する必要性が高まっています。

本方針の上位計画である都市計画マスタープランにおいては、人口減少、超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目指すため、SDGs への貢献を示しています。

そのため、都市計画道路においても、計画、整備及び見直しといった取組を通じて、SDGs への貢献を図ることが重要となります。



図 16 (関連性が強い SDGs)

4 見直しの必要性(まとめ)

今後のさらなる高齢化や人口減少による歳入の伸び悩み、また、社会保障費の増加や老朽化する公共施設(道路・公園・建物等)の維持管理費用の増加などにより、都市づくりのための費用を確保することは厳しさを増していくと予想されます。一方、厳しい財政状況であっても、リニア中央新幹線の新駅設置や圏央道インターチェンジとの近接による交通利便性を生かした活力ある都市づくりを推進するため、関連事業への重点投資が必要となります。

都市計画道路の整備には、長期間を要することから、都市計画には一定の継続性、安定性が求められますが、長期にわたって未着手となっている路線については、都市計画決定当時の必要性を判断した状況も変わり得るものであることから、見直しが必要な場合も想定されます。

こうしたことから、新たな都市計画マスタープランなどの策定や関連計画の見直しを踏まえ、人口減少等の社会経済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を再検証し、必要な場合は、都市計画を変更することで、都市計画に対する信頼性や事業実施の円滑性を高めるとともに、選択と集中による効率的・効果的な都市計画道路整備を推進し、快適に暮らせる持続可能なまちを目指すため、都市計画道路の見直しに関する取組が求められています。

都市計画道路の見直しの考え方(概要)

見直しの必要性(まとめ)のとおり、長期にわたって未着手となっている都市計画道路については、必要性が変化している可能性があるため、優先して見直しを検証する必要があります。このため、相模原都市計画区域及び相模湖津久井都市計画区域に定める都市計画道路のうち、20年以上未着手となっている路線(長期未着手路線)や概成済区間を有する路線(概成済路線)を見直し検討路線として抽出します。なお、事業中の路線は、整備効果の早期発現が求められ、また、改良済路線は、既に本市の道路ネットワークの機能を担っていることから、見直し検討路線の対象外とします。

長期未着手路線については、当該路線の関連計画の位置付け、機能及び都市計画道路ネットワークの検証等を行うとともに、概成済路線については、都市計画道路の幅員の変更を検証し、対応方針を取りまとめます。検証の結果、都市計画変更の必要性が認められる路線については、詳細な検討や関係機関等との調整を行い、都市計画の変更手続きを進めていきます。

長期未着手路線の検証

長期未着手路線については、必要性、既存ストックの有効活用及び都市計画道路ネットワークについて検証を行い、「存続」、「変更」、「追加」、「廃止」に分類し、総合評価として方針を取りまとめます。

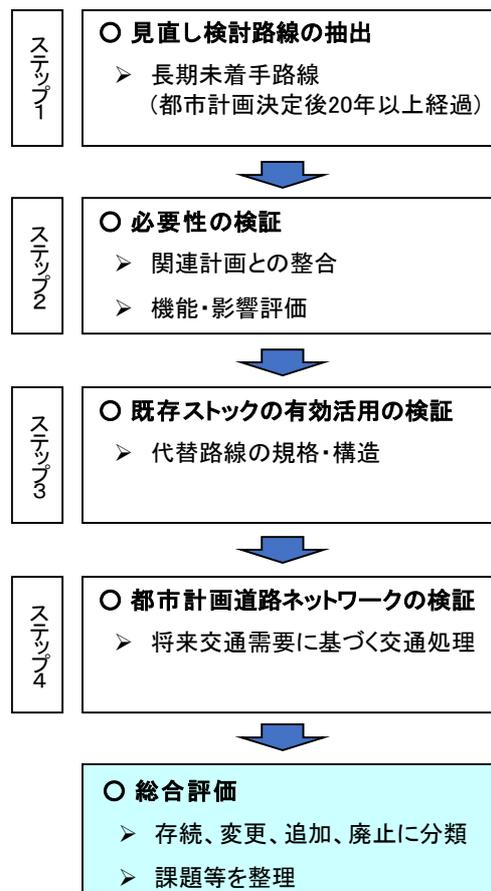


図 17 (長期未着手路線の検証の流れ)

1 **ステップ1** 見直し検討路線の抽出

(1) 区分・未着手年数

都市計画道路の区分のうち、幹線街路、区画街路、特殊街路のうち、未着手年数が20年以上となる路線を見直し検討路線の対象とします。

※自動車専用道路については、国土レベルの広域的な自動車交通を処理する路線であるため対象外とします。

※都市計画マスタープランに示す都市の将来像は、20年後の姿を想定しており、都市計画道路はこれに整合して定めることとなります。このため、都市計画決定後20年以上未着手となっている路線については、都市計画決定した当初から必要性が変化している可能性があるため、見直しの検討対象を20年以上未着手の路線とします。

表 5 (見直し検討路線の対象)

区分	見直し検討路線の対象
自動車専用道路	対象外
幹線街路	対象
区画街路	対象
特殊街路	対象

(2) 区間の設定

主に都市計画道路等の交差点間毎に区間を分割し、見直しの検討単位を設定します。

(3) 抽出結果

上記より、見直し検討路線は、表 6 のとおり 13 路線(29 区間)を抽出しました。

表 6 (未着手路線の見直し検討区間)

名称	枝番	起点	終点	現道等の有無		
				現道	近接 並行	近接並行する道路 (県道以上)
3 4 3 町田厚木線	①	町田市境	3・5・13 町田南大野線	なし	有	県道 51 号町田厚木
	②	3・5・13 町田南大野線	3・3・1 国道 16 号線	なし	有	県道 51 号町田厚木
	③	7・4・1 相模大野西通り線付近	3・5・15 上鶴間線	県道 51 号町田厚木	—	
	④	3・5・15 上鶴間線	座間市境	県道 51 号町田厚木 (一部事業中・改良済)	—	
3 4 7 上溝昭和橋線	①	3・3・2 国道 129 号線	3・4・9 相模原愛川線	県道 508 号厚木城山	有	国道 129 号
	②	県道 46 号相模原茅ヶ崎との分岐部	3・3・2 国道 129 号線 (合流部)	県道 508 号厚木城山	有	国道 129 号
	③	3・3・2 国道 129 号線塩田原交差点	3・5・12 嶽之内当麻線	県道 508 号厚木城山 (一部改良済)	有	国道 129 号
	④	3・5・12 嶽之内当麻線	3・3・3 相模原町田線	県道 508 号厚木城山 (一部改良済)	有	国道 129 号
	⑤	3・4・15 鍛冶谷相模原線	厚木市境	県道 508 号厚木城山	有	国道 129 号
3 4 8 橋本上溝線	①	3・4・19 橋本相原線	3・4・4 南橋本青葉線	市道橋本下九沢 (一部)	有	県道 63 号相模原大磯
	②	3・4・4 南橋本青葉線	県道 63 号相模原大磯塚場交差点	なし	有	県道 63 号相模原大磯
	③	県道 63 号相模原大磯塚場交差点	3・3・2 国道 129 号線	なし	有	県道 63 号相模原大磯
3 4 11 相模大野線	①	3・6・7 東林間線	大和市境	市道上鶴間 360 号、745 号	有	国道 16 号
3 4 19 橋本相原線	①	3・4・8 橋本上溝線	3・4・18 相原城山線	市道相原大山 (一部事業中)	有	国道 16 号
3 5 7 相原宮下線	①	県道 506 号八王子城山	3・4・17 相原大沢線	なし	有	国道 413 号
3 5 13 町田南大野線	①	町田市境	3・4・3 町田厚木線	市道下森中和田 (一部概成済)	—	
	②	3・4・3 町田厚木線	国道 16 号	なし (一部改良済)	有	県道 51 号町田厚木
3 5 14 翠ヶ丘線	①	大和市境	3・5・15 上鶴間線	市道翠ヶ丘 (一部)	—	
	②	3・5・15 上鶴間線	座間市境	市道翠ヶ丘	—	
3 5 15 上鶴間線	①	3・6・6 町田新磯線	3・4・3 町田厚木線	なし (一部改良済：市道上鶴間)	—	
	②	3・6・7 東林間線	3・5・14 翠ヶ丘線	なし (一部改良済)	—	
	③	3・5・14 翠ヶ丘線	大和市境	市道上鶴間 480 号	—	
3 5 16 相模台双葉線	①	座間市境	3・6・6 町田新磯線	市道相模台 10 号 (一部概成済・事業中)	有	県道 507 号相模台相模原
3 6 6 町田新磯線	①	町田市境	3・3・1 国道 16 号線	県道 52 号相模原町田 (一部概成済・事業中)	—	
	②	3・3・1 国道 16 号線	3・5・15 上鶴間線	なし (一部改良済)	有	県道 52 号相模原町田
	③	3・5・15 上鶴間線	3・5・16 相模台双葉線	なし (一部改良済)	—	
	④	3・5・16 相模台双葉線	3・4・5 村富相武台線	なし (一部事業中)	—	
3 6 7 東林間線	①	町田市境	3・3・1 国道 16 号線	なし	—	
3 5 1 国道 20 号線	①	3・6・1 相模原与瀬線	終点	国道 20 号 (一部改良済・概成済)	有	国道 412 号
合計 13 路線		合計 29 区間				

2 ステップ2 必要性の検証

ステップ1で抽出した見直し検討路線について、関連計画の位置付けを確認し、機能の評価を行い、必要性が高い区間と必要性が低い区間に分類します。

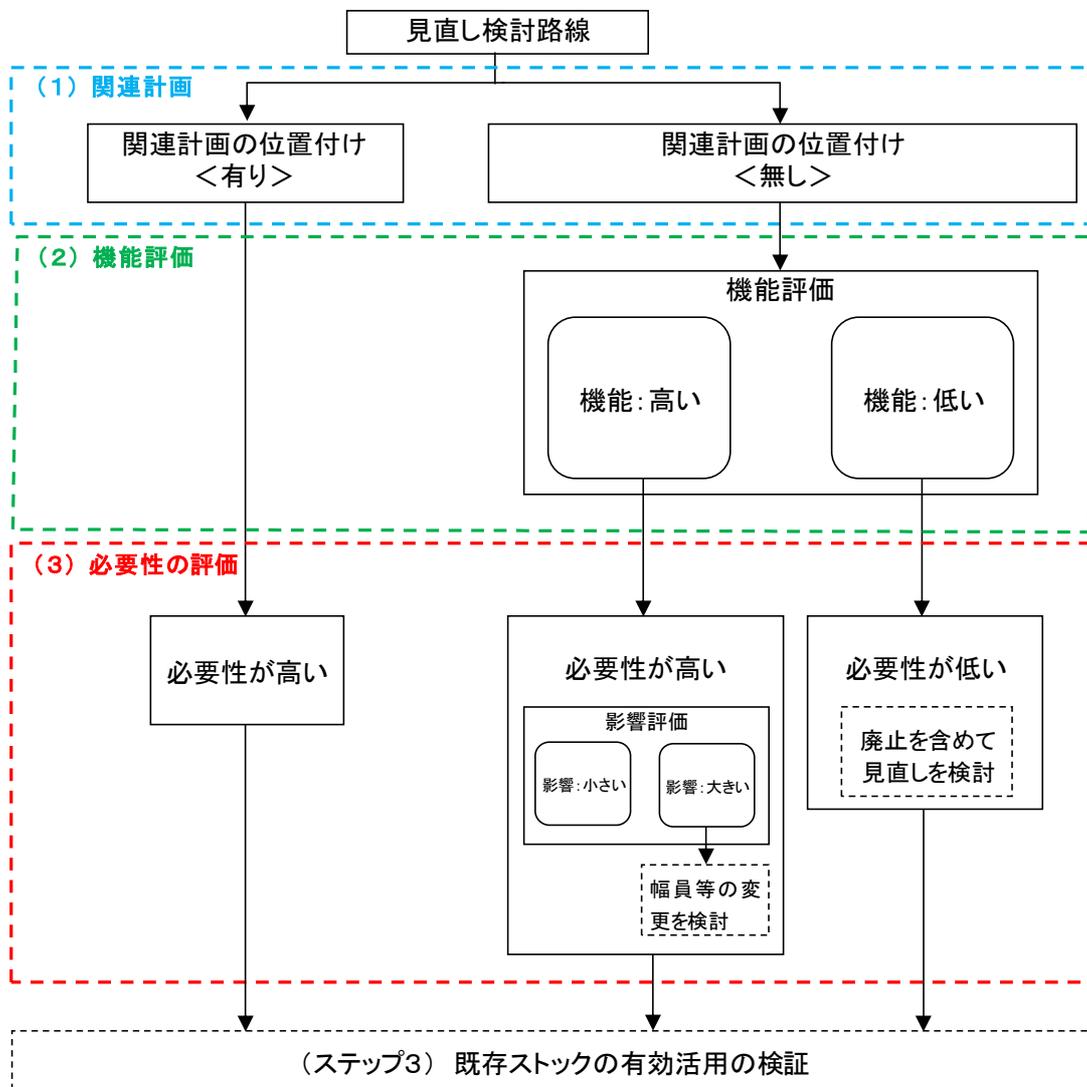


図 19 (必要性の検証の流れ)

(1) 関連計画

次の計画について位置付けの有る路線は、必要性が高いと評価します。

表 7 (関連計画の整理内容)

関連計画	評価項目
かながわ交通計画	一般幹線道路の位置付け
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	おおむね10年以内に整備する路線
相模原市都市計画マスタープラン	主要幹線道路、幹線道路の位置付け

(2) 機能評価

見直し検討路線における自動車交通機能や市街地形成機能などの5項目に着目し、評価を行います。

結果は、表9(機能における評価)のとおりです。

表8(機能における評価指標)

項目	区分	評価指標
1 自動車交通機能	渋滞の緩和	①現道又は近接並行する道路*の混雑度が1.25を超える区間
	道路の幹線性	②かながわ交通計画で一般幹線道路に位置付けられた区間
		③現道(一部区間を含む)がバス路線
	拠点アクセス機能	④都市機能誘導区域にアクセスする区間
		⑤鉄道駅、ICにアクセスする区間
2 歩行者・自転車の交通機能	歩行者・自転車の安全性	⑥都市計画マスタープラン(交通体系方針)における地区幹線以上の道路で、現道及び近接並行する道路*に歩道が設置されていない区間
		⑦自転車通行環境ネットワーク路線(総合都市交通計画)
		⑧小中学校から500m以内の区間
	関連法令・条例への適合	⑨高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)で特定道路に指定された区間
3 市街地形成機能	都市的土地利用	⑩商業系の用途地域や、容積率300%以上の区間
		⑪道路率の低い地区及び都市計画道路網密度の低い区を通過する区間
	まちづくり事業等の関連性	⑫市街地開発事業等のまちづくり事業が予定されている区域を通過する区間
4 都市防災機能	緊急輸送道路	⑬緊急輸送道路に位置付けられている区間
	消防活動困難区域	⑭消防活動困難区域率が20%以上の区域を通過する区間
5 環境機能	沿道環境の改善	⑮現道又は近接並行する道路*の平均旅行速度が20km/h以下の区間
	居住環境	⑯周辺が住宅地で、現道又は近接並行する道路*がない区間

※見直し検討路線から概ね500m以内で近接かつ並行する県道又は国道



図20(都市機能誘導区域のイメージ)

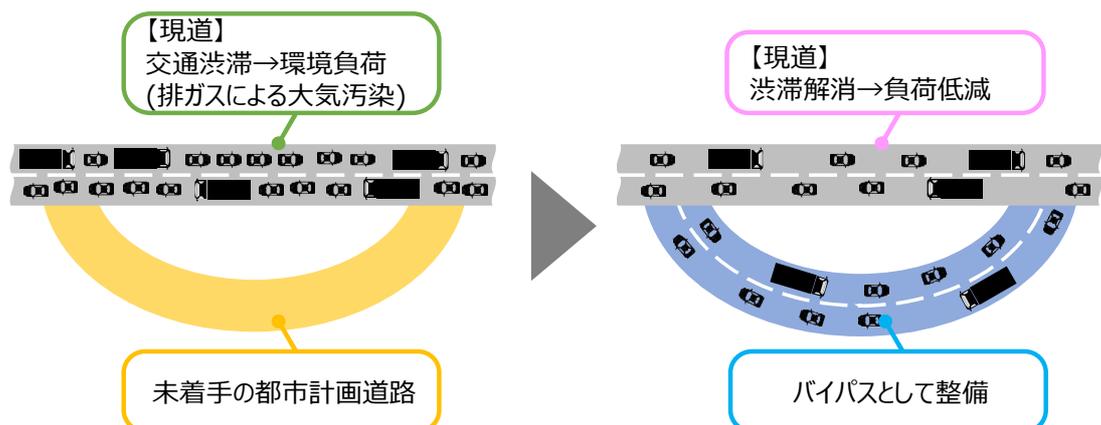


図 21 (沿道環境改善のイメージ)

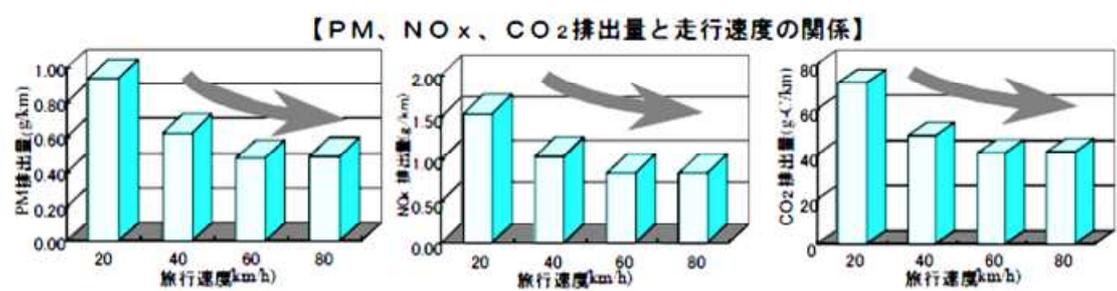


図 22 (PM、NO_x、CO₂ 排出量と旅行速度の関係) (出典：国土交通省 HP)

※ (自動車からの排出ガス → PM：粒子状物質 NO_x：窒素酸化物 CO₂：二酸化炭素)

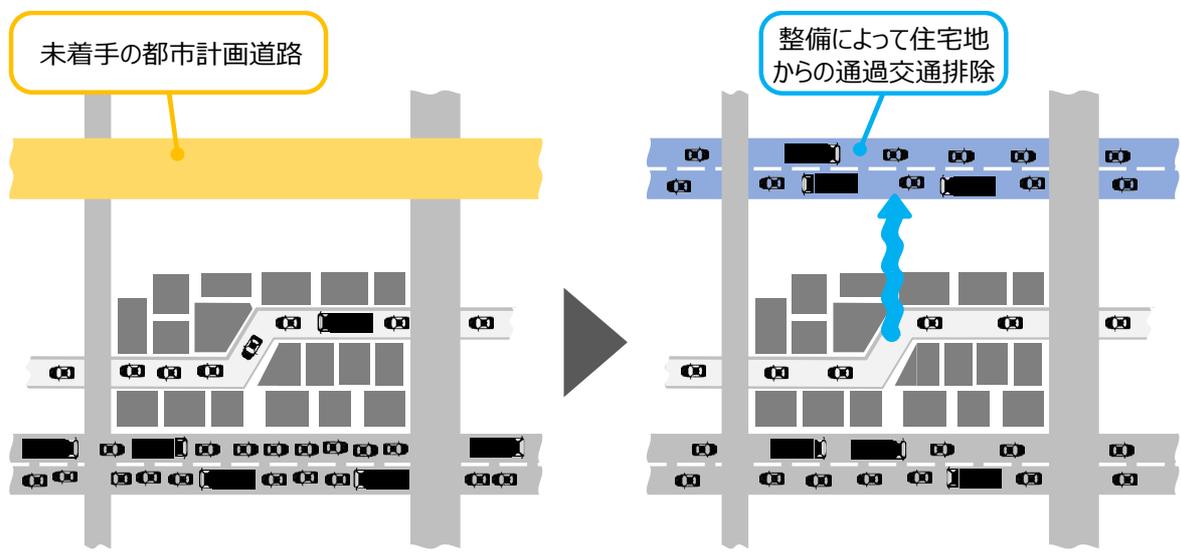


図 23 (居住環境改善のイメージ)

表 9 (機能における評価)

名称	関連計画の位置付け				自動車交通機能							歩行者・自転車の交通機能						市街地形成機能				都市防災機能		環境機能				該当機能数	機能の評価	
	かながわ一般幹線道路計画	整備、開発及び保全の方針	都市計画マスタープラン(交通体系方針)	渋滞の緩和		道路の幹線性		拠点アクセス機能			歩行者・自転車安全性				関連法令、条例への適合	都市的土地利用		まちづくり事業等の関連性		緊急輸送道路	消防活動困難区域	沿道環境の改善		居住環境						
				混雑度	かながわ交通計画一般幹線	バス路線	都市機能誘導区域	ア鉄道駅、ICへの	歩道未整備	自転車ネットワーク	小中学校近接	のバリアフリー法	容積率300%以上	道路率14%未満		都計道網密度2.0未満	予定され地開発事業区域が	平均旅行速度	沿道環境の改善			居住環境								
																			>1.25			両側歩道の有無		<20km/h		用途	道路無			
																			現道			近接	現道	近接	現道					近接
3 4 3 町田厚木線	①	有り	○	○	○	-	-	-	-	-	該当	なし	有り	○	-	-	○	-	-	-	-	○	○	一住	-	5	高い			
	②	有り	○	○	○	-	-	-	-	-	該当	なし	有り	○	-	-	○	-	-	-	-	○	○	一住	-	7	高い			
	③	有り	○	○	○	-	-	-	-	-	該当	有り	なし	○	-	-	○	-	-	-	-	○	○	二住	-	10	高い			
	④	有り	○	○	○	-	-	-	-	○(駅)	○	該当	なし	なし	○	-	-	○	-	-	-	○	○	二住	-	12	高い			
3 4 7 上清昭和橋線	①	有り	○	○	-	○	-	○	○	○	○	該当	なし	なし	-	-	○	-	-	-	-	○	○	一住	-	10	高い			
	②	有り	-	○	-	○	-	○	-	-	-	非該当	なし	なし	-	-	○	-	-	-	-	○	○	-	-	3	低い			
	③	有り	-	○	-	○	-	○	-	-	-	非該当	なし	なし	○	-	○	-	○(当麻地区)	-	-	○	○	○	-	工業	-	9	高い	
	④	有り	-	○	-	-	-	○	-	-	-	該当	なし	有り	○	-	-	○	-	○(当麻地区)	-	-	○	○	-	なし	-	8	高い	
	⑤	有り	-	○	-	-	-	○	-	-	-	該当	なし	なし	-	-	-	○	-	-	-	○	○	-	なし	-	5	高い		
3 4 8 橋本上溝線	①	なし	-	-	-	-	-	○	-	-	○	該当	なし	なし	○	-	-	○	-	-	-	○	○	○	工業	-	7	高い		
	②	なし	-	-	-	-	-	-	-	-	○	該当	なし	有り	○	-	-	○	-	-	-	-	○	○	-	一中高	-	4	低い	
	③	なし	-	-	-	-	-	○	-	-	○	該当	なし	なし	○	-	-	○	-	-	-	-	○	○	二住	-	6	高い		
3 4 11 相模大野線	①	有り	-	○	-	-	-	-	-	○(駅)	○	該当	なし	なし	○	-	-	○	-	-	-	○	○	-	-	一低	-	7	高い	
3 4 19 橋本相原線	①	有り	○	-	-	○	○	○	-	○(IC)	○	該当	なし	なし	○	-	-	○	-	-	-	-	○	○	工業	-	8	高い		
3 5 7 相原宮下線	①	有り	○	○	-	○	○	-	-	-	-	該当	なし	有り	○	-	-	○	-	-	-	-	○	○	一低	-	6	高い		
3 5 13 町田南大野線	①	なし	-	-	-	-	-	○	○(駅)	-	非該当	なし	なし	-	-	○	○	-	-	-	-	-	-	-	商業	-	5	高い		
	②	なし	-	-	-	-	-	-	○(駅)	-	非該当	なし	なし	-	-	○	○	-	-	-	-	-	○	○	一住	-	4	低い		
3 5 14 翠ヶ丘線	①	なし	-	-	-	-	-	-	-	○	該当	なし	なし	-	-	○	○	-	-	-	-	-	○	○	一低	○	5	高い		
	②	なし	-	-	-	-	-	-	-	○	該当	なし	なし	-	-	○	○	-	-	-	-	-	-	-	一低	○	5	高い		
3 5 15 上鶴間線	①	なし	-	-	-	-	-	-	-	○	該当	なし	なし	○	-	-	○	-	-	-	-	-	○	○	一低	○	6	高い		
	②	なし	-	-	-	-	-	-	-	○	該当	なし	なし	○	-	-	○	-	-	-	-	-	○	○	一低	○	6	高い		
	③	なし	-	-	-	-	-	-	-	○	該当	なし	なし	○	-	-	○	-	-	-	-	-	○	○	一低	○	5	高い		
3 5 16 相模台双葉線	①	なし	-	-	-	-	-	○	-	-	非該当	なし	なし	-	-	○	○	-	-	-	-	-	○	○	一中高	-	6	高い		
3 6 6 町田新磯線	①	有り	○	○	○	○	○	-	-	-	-	該当	有り	なし	○	-	-	○	-	-	-	-	○	○	○	一住	-	9	高い	
	②	有り	○	○	○	-	-	-	-	-	○	該当	なし	なし	○	-	-	○	-	-	-	-	-	○	○	一低	-	7	高い	
	③	有り	○	○	○	-	-	-	-	-	○	該当	なし	なし	○	-	-	○	-	-	-	-	-	○	○	一低	○	7	高い	
	④	有り	○	○	○	-	-	-	-	-	○	該当	なし	なし	○	-	-	○	-	-	-	-	-	○	○	一中高	○	8	高い	
3 6 7 東林間線	①	なし	-	-	-	-	-	-	-	-	非該当	なし	なし	○	-	-	○	-	-	-	-	-	-	-	一中高	○	5	高い		
3 5 1 国道20号線	①	有り	○	○	○	-	-	-	○(駅・IC)	○	該当	なし	なし	-	-	○	○	-	-	-	-	-	-	-	二住	-	10	高い		

※機能を相対的に評価する基準設定のため、見直し検討路線全てを評価する

※該当機能数が第一四分位数(5.0)未満の場合、機能が低いと評価する(※第一四分位数：データを値の大きさ順に並べた時の下位 25%に位置する値)

※斜線部→現道や近接並行区間がない、周辺が住宅地ではない等の理由から、評価対象外とした箇所

(3) 必要性の評価

関連計画の位置付けと機能の評価から必要性が高い区間と必要性が低い区間に分類します。

- 関連計画の位置付けの有る区間は、必要性が高いと評価し、既存ストックの有効活用について検討します。
- 関連計画の位置付けが無く、機能が高い区間は、整備による影響を評価し、影響が大きい区間と小さい区間に分類します。影響が大きい区間は、影響を緩和する観点から、幅員等の変更を検討します。(影響の評価方法は以下参照)
- 関連計画の位置付けが無く、機能が低い区間は、人口動向や社会経済情勢の変化に伴い、現時点での必要性が低いと評価し、廃止も含めて見直しを検討します。

◆影響の評価

土地利用の計画や他事業との関連に着目し、都市計画道路の整備による影響を評価します。結果は、表 11 (影響による評価) のとおりです。

表 10 (影響の評価指標)

項目	評価指標	
1 土地利用の影響	①都市計画マスタープランにおいて都市的土地利用に位置付けられた区域	
2 まちづくりの影響	②町会等の地域コミュニティを分断する (都市計画マスタープランの交通体系方針における主要幹線道路又は幹線道路で分断)	小学校区 中学校区 自治会
	③史跡や文化財等の歴史的・文化的資産と重複する	埋蔵文化財包蔵地
3 他事業の影響	④市街地開発事業等や、他の都市施設の整備計画と整合している	

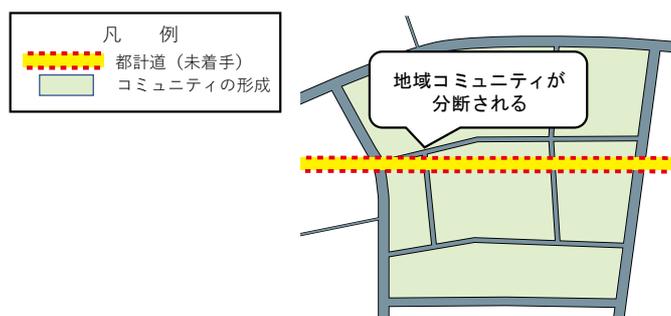


図 24 (地域分断のイメージ)

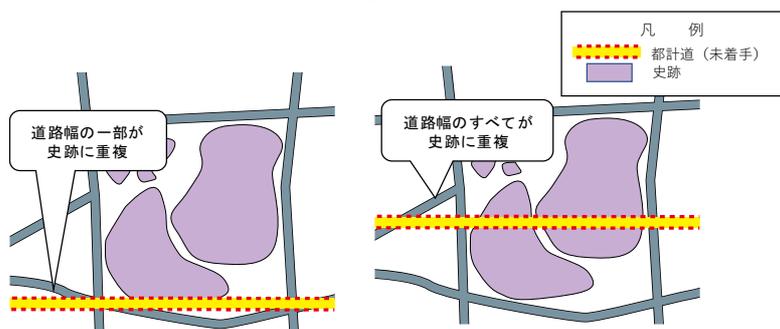


図 25 (史跡重複のイメージ)

表 11 (影響による評価)

名称	土地利用との整合				まちづくりとの整合				他事業との整合		都市計画道路整備	影響の評価	
	評価	◆都市計画マスタープランにおいて都市的土地利用に位置付けられた区域か 一：支障なし ×：非適合 土地利用の方針	評価	◆町会等の地域コミュニティを分断するか 一：支障なし ×：分断する	まちづくりとの整合			◆史跡や文化財等の歴史的・文化的資産と重複するか 一：重複しない ×：重複する	評価	◆市街地開発事業等や、他の都市施設の整備計画と整合しているか 一：支障なし ×：整合していない			
					小学校区	中学校区	自治会						備考
3 4 3 町田厚木線	①	- 沿道の土地利用を誘導する地区	×	×	×	-	-	-	-	町田都市計画道路と整合が必要(調整中)	1	小さい	
	②	- 沿道の土地利用を誘導する地区	×	×	×	-	-	-	-	-	1	小さい	
	③	- 沿道の土地利用を誘導する地区	×	×	×	-	-	-	-	-	1	小さい	
	④	- 沿道の土地利用を誘導する地区 商業(観光)を主体とした地区	×	×	×	×	-	-	-	南台4丁目地区地区計画、豊町地区地区計画 座間都市計画道路と連続	1	小さい	
3 4 7 上溝昭和橋線	①	- 住宅地区	×	×	×	-	-	×	集落跡(No.119)と重複	-	まちづくり協定	1	小さい
	②	×	市街地と調和する地区、 農林業を振興する地区、住宅地区	×	-	-	-	×	散布地(No.153)と重複	-	-	2	大きい
	③	- 新たな都市づくりを推進する地区	×	-	-	-	特定保留区域	×	集落跡(No.190)と重複	-	特定保留区域(当麻地区)	1	小さい
	④	- 新たな都市づくりを推進する地区	×	-	-	-	特定保留区域	×	宿(No.192)と重複	-	特定保留区域(当麻地区)	1	小さい
	⑤	×	水域	-	-	-	-	-	-	-	厚木市都市計画道路と連続していない	2	大きい
3 4 8 橋本上溝線	①	- 工業を主体とした地区	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	小さい
	②	- 住宅地区	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	小さい
	③	- 住宅地区	×	-	-	-	-	×	散布地(No.112, No.114)と重複	-	-	1	小さい
3 4 11 相模大野線	①	- 住宅地区	×	-	-	-	-	×	散布地(No.2)と重複	-	大和都市計画道路と連続	1	小さい
3 4 19 橋本相原線	①	- 工業を主体とした地区、住宅地区 適切な土地利用を誘導する地区	×	×	×	×	-	-	-	-	-	1	小さい
3 5 7 相原宮下線	①	- 住宅地区	×	-	-	-	-	×	散布地(No.80)、 集落跡(No.83)と重複	-	相原5丁目地区地区計画 相原ノ上地区地区計画	1	小さい
	②	- 住宅地区、 商業(観光)を主体とした地区	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	小さい
3 5 13 町田南大野線	①	- 住宅地区	×	-	-	-	-	×	集落跡(No.25)と重複	-	-	1	小さい
	②	- 住宅地区	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	小さい
3 5 14 翠ヶ丘線	①	- 住宅地区	-	-	-	-	-	-	-	-	南相模原第5地区土地区画整理事業(計画決定済、未着手)、大和都市計画道路と連続	0	小さい
	②	- 住宅地区	-	-	-	-	-	-	-	-	南相模原第5地区土地区画整理事業(計画決定済、未着手)、座間都市計画道路と連続	0	小さい
3 5 15 上鶴間線	①	- 住宅地区	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	小さい
	②	- 住宅地区	-	-	-	-	-	-	-	-	南相模原第5地区土地区画整理事業(計画決定済、未着手)	0	小さい
	③	- 住宅地区	-	-	-	-	-	-	-	-	南相模原第5地区土地区画整理事業(計画決定済、未着手)、大和都市計画道路と連続	0	小さい
3 5 16 相模台双葉線	①	- 住宅地区	-	-	-	-	-	-	-	-	桜台地区地区計画、座間都市計画道路と連続	0	小さい
3 6 6 町田新磯線	①	- 沿道の土地利用を誘導する地区	×	×	×	×	-	×	集落跡(No.39)と重複	-	-	1	小さい
	②	- 沿道の土地利用を誘導する地区 工業を主体とした地区	×	×	×	×	-	-	-	-	-	1	小さい
	③	- 沿道の土地利用を誘導する地区	×	×	×	×	-	-	-	-	-	1	小さい
	④	- 沿道の土地利用を誘導する地区	×	×	×	×	-	-	-	-	-	1	小さい
3 6 7 東林間線	①	- 住宅地区、工業を主体とした地区	×	-	-	-	-	×	散布地(No.15, No.18, No.19)と重複	-	町田都市計画道路と連続	1	小さい
3 5 1 国道20号線	①	- 住宅を主体とした地区	×	×	×	×	-	-	-	-	-	1	小さい

※影響を相対的に評価する基準設定のため、見直し検討路線全てを評価し、該当機能数が0~1の場合は影響が小さい、2~3の場合は影響が大きいと評価する

表 12 (必要性の評価結果)

名 称				関連計画の位置付け		機能・影響の評価			必要性の評価	
				有り	無し	機能：高い 影響：小さい	機能：高い 影響：大きい	機能：低い	高い	低い
3	4	3	町田厚木線	①	○				○	
				②	○				○	
				③	○				○	
				④	○				○	
3	4	7	上溝昭和橋線	①	○				○	
				②	○				○	
				③	○				○	
				④	○				○	
				⑤	○				○	
3	4	8	橋本上溝線	①		○	○		○	
				②		○		○		○
				③		○	○		○	
3	4	11	相模大野線	①	○				○	
3	4	19	橋本相原線	①	○				○	
3	5	7	相原宮下線	①	○				○	
3	5	13	町田南大野線	①		○	○		○	
				②		○		○		○
3	5	14	翠ヶ丘線	①		○	○		○	
				②		○	○		○	
3	5	15	上鶴間線	①		○	○		○	
				②		○	○		○	
				③		○	○		○	
3	5	16	相模台双葉線	①		○	○		○	
3	6	6	町田新磯線	①	○				○	
				②	○				○	
				③	○				○	
				④	○				○	
3	6	7	東林間線	①		○	○		○	
3	5	1	国道 20 号線	①	○				○	

3 **ステップ3** 既存ストックの有効活用の検証

見直し検討路線から概ね500m以内に、国道又は県道などの広幅員の現道がある場合、都市計画道路の代替性を検証します。現道に代替性がある場合、路線の追加・変更の可能性を評価します。

検証は、現道を代替路線とした場合に想定される現道の交通量の増加や都市計画道路ネットワーク確保の観点から行います。

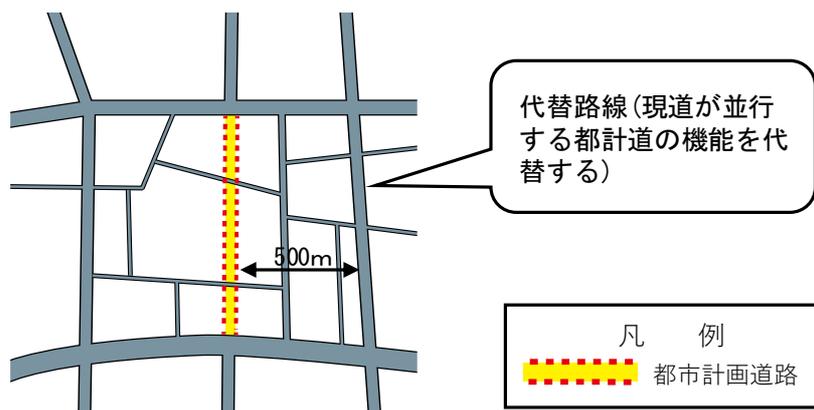


図 26 (代替路線(現道)のイメージ)

結果は、表 13 (代替性評価の結果) のとおりです。

表 13 (代替性評価の結果)

都市計画道路				近接路線 (代替候補路線)	混雑度 ※	近接路線の評価	代替性
3	4	3	町田厚木線	① 県道51号町田厚木	0.95	現在、当該都市計画道路の事業化に向けた調整を進めているため評価の対象外とする。	—
				② 県道51号町田厚木	0.95	現在、当該都市計画道路の事業化に向けた調整を進めているため評価の対象外とする。	—
				③ なし	—	—	—
				④ なし	—	—	—
3	4	7	上溝昭和橋線	① 国道129号	1.28	混雑度が1.00以上であり、近接路線に機能を代替させる場合(現都市計画を廃止)は、都市計画道路ネットワークを確保できない。	×
				② 国道129号	1.28	混雑度が1.00以上であり、近接路線に機能を代替させる場合(現都市計画を廃止)は、都市計画道路ネットワークを確保できない。	×
				③ 国道129号	1.36	混雑度が1.00以上であり、近接路線に機能を代替させる場合(現都市計画を廃止)は、都市計画道路ネットワークを確保できない。	×
				④ 国道129号	1.02	混雑度が1.00以上であり、近接路線に機能を代替させる場合(現都市計画を廃止)は、都市計画道路ネットワークを確保できない。	×
				⑤ 国道129号	1.02	混雑度が1.00以上であり、近接路線に機能を代替させる場合(現都市計画を廃止)は、都市計画道路ネットワークを確保できない。	×
3	4	8	橋本上溝線	① 県道63号相模原大磯線	0.89	混雑度が1.00未満であるため交通負荷の余裕は残っているが、近接路線に機能を代替させる場合(現都市計画を廃止)は、都市計画道路ネットワークを確保できない。	×
				② 県道63号相模原大磯線	0.80	近接路線を活用した道路ネットワーク形成が考えられる。	○
				③ 県道63号相模原大磯線	0.80	混雑度が1.00未満であることや、現都市計画道路に近接並行しているため代替路線のポテンシャルはあるが、幅員が9m程度のため現道の拡幅が必要。	△
3	4	11	相模大野線	① 国道16号	0.79	混雑度が1.00未満であるため交通負荷の余裕は残っているが、近接路線に機能を代替させる場合(現都市計画を廃止)は、都市計画道路ネットワークを確保できない。	×
3	4	19	橋本相原線	① 国道16号	1.59	混雑度が1.00以上であり、近接路線に機能を代替させる場合(現都市計画を廃止)は、都市計画道路ネットワークを確保できない。	×
3	5	7	相原宮下線	① 国道413号	1.41	混雑度が1.00以上であり、近接路線に機能を代替させる場合(現都市計画を廃止)は、都市計画道路ネットワークを確保できない。	×
3	5	13	町田南大野線	① なし	—	—	—
				② 県道51号町田厚木	0.95	混雑度が1.00未満であるため交通負荷の余裕は残っているが、近接路線に機能を代替させる場合(現都市計画を廃止)は、都市計画道路ネットワークを確保できない。	×
3	5	14	翠ヶ丘線	① なし	—	—	—
				② なし	—	—	—
3	5	15	上鶴間線	① なし	—	—	—
				② なし	—	—	—
				③ なし	—	—	—
3	5	16	相模台双葉線	① 県道507号相模台相模原	1.42	混雑度が1.00以上であり、近接路線に機能を代替させる場合(現都市計画を廃止)は、都市計画道路ネットワークを確保できない。	×
3	6	6	町田新磯線	① なし	—	—	—
				② 県道52号相模原町田	1.00	混雑度が1.00以上であり、近接路線に機能を代替させる場合(現都市計画を廃止)は、都市計画道路ネットワークを確保できない。	×
				③ なし	—	—	—
				④ なし	—	—	—
3	6	7	東林間線	① なし	—	—	—
3	5	1	国道20号線	① 国道412号	0.93	混雑度が1.00未満であるため交通負荷の余裕は残っているが、近接路線に機能を代替させる場合(現都市計画を廃止)は、都市計画道路ネットワークを確保できない。	×

※平成27年道路交通センサス値、混雑度1.00以上：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)ある状態



図 27 (既存ストックの有効活用の検証)

4 ステップ4 都市計画道路ネットワークの検証

見直し検討路線について、代替路線の有無を勘案し、将来交通需要に基づく交通処理を検証します。

■将来交通需要予測ケース①：見直し検討路線を整備する場合



■将来交通需要予測ケース②：見直し検討路線を廃止する場合

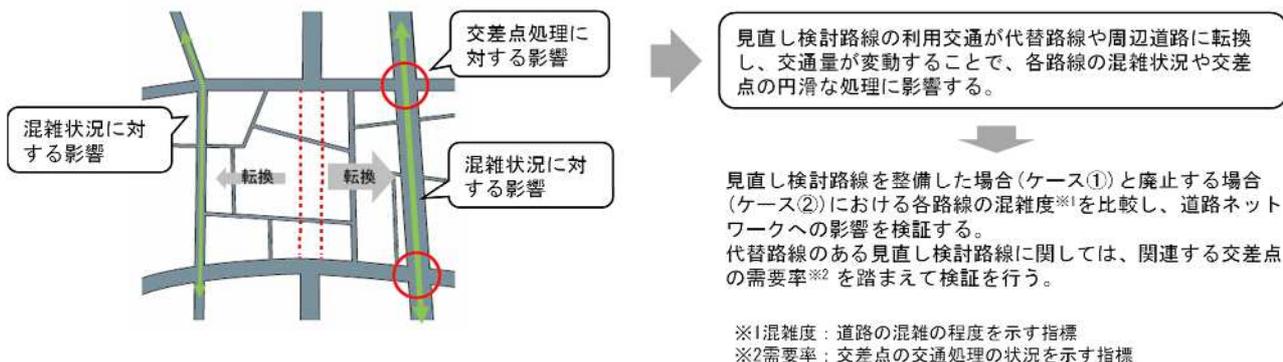


図 28 (都市計画道路ネットワークの検証イメージ)

都市計画道路ネットワークの検証結果は、次のとおりです。

表 14 (都市計画道路ネットワークの検証結果)

名称				枝番	混雑度			備考
					ケース①	ケース②	差分	
3	4	3	町田厚木線	①	1.97	1.97	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
				②	1.24	1.24	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
				③	1.17	1.17	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
				④	1.06	1.06	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
3	4	7	上溝昭和橋線	①	0.99	0.98	-0.01	混雑度に大きな変化はないため、見直しによる影響はない。
				②	1.10	1.10	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
				③	0.74	0.74	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
				④	0.97	0.97	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
				⑤	1.16	1.16	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
3	4	8	橋本上溝線	①	0.26	0.20	-0.06	混雑度に大きな変化はないため、見直しによる影響はない。
				②	0.44	0.80	0.36	ケース②においても混雑度は1.0未満であり、交差点の需要率 [*] は既定値を下回る試算のため、代替路線による交通処理が可能。
				③	1.20	1.14	-0.06	ケース②においても、混雑度に大きな変化はない。
3	4	11	相模大野線	①	0.67	0.66	-0.01	混雑度に大きな変化はないため、見直しによる影響はない。
3	4	19	橋本相原線	①	0.54	0.53	-0.01	混雑度に大きな変化はないため、見直しによる影響はない。
3	5	7	相原宮下線	①	0.54	0.53	-0.01	混雑度に大きな変化はないため、見直しによる影響はない。
3	5	13	町田南大野線	①	0.49	0.48	-0.01	混雑度に大きな変化はないため、見直しによる影響はない。
				②	0.49	0.48	-0.01	混雑度に大きな変化はないため、見直しによる影響はない。
3	5	14	翠ヶ丘線	①	1.22	1.22	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
				②	1.36	1.36	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
3	5	15	上鶴間線	①	1.69	1.69	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
				②	0.75	0.75	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
				③	0.61	0.61	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
3	5	16	相模台双葉線	①	0.80	0.80	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
3	6	6	町田新磯線	①	1.70	1.71	0.01	混雑度に大きな変化はないため、見直しによる影響はない。
				②	1.67	1.67	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
				③	1.51	1.51	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
				④	1.54	1.54	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
3	6	7	東林間線	①	0.81	0.81	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。
3	5	1	国道20号線	①	0.79	0.79	0.00	混雑度に変化はないため、見直しによる影響はない。

※当該交差点における交差点解析結果(中ノ原交差点0.552≦0.891、塚場交差点0.683≦0.875)

5 総合評価

4つのステップにより評価・検証した見直し検討路線について、「存続」、「変更」、「追加」、「廃止」に分類し、見直しの方針を総合評価として取りまとめます。

区分	内容
存続	必要性が高いため、現在の都市計画を存続する路線
変更	線形や幅員などの変更を行う路線
追加	新規に都市計画へ追加する路線
廃止	社会経済情勢や交通事情の変化により、都市計画決定当初に比べ必要性が低い路線又は代替路線への変更・追加に伴い廃止する路線

表 15 (総合評価)

名称			枝番	総合評価		
3	4	3	町田厚木線	①	必要性が高いため現計画を存続とする。なお、町田市との行政界に接続する区間となっており、現在、当該路線と町田都市計画道路3・3・7号原町田川崎線の事業化に向けた調整を進めている。	存続
				②	必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
				③	必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
				④	必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
3	4	7	上溝昭和橋線	①	必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
				②	必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
				③	必要性が高いため現計画を存続とする。 なお、特定保留区域(当麻地区)の外周道路にあたる路線であり、新市街地の整備の具体化に併せて都市計画の内容の整合を図る。	存続
				④	必要性が高いため現計画を存続とする。 なお、特定保留区域(当麻地区)内の路線であり、新市街地の整備の具体化に併せて都市計画の内容の整合を図る。	存続
				⑤	厚木市との行政界に接続する区間となっており、必要性が高いため現計画を存続とする。 なお、本市側は行政界まで都市計画道路の位置付けがあるが、接続路線となる厚木都市計画道路3・4・14号昭和橋線については、行政界まで都市計画道路の位置付けがないため、都市計画道路ネットワーク確保に課題がある。	存続
3	4	8	橋本上溝線	①	必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
				②・③	当該道路は、田名工業団地の開発等により道路ネットワーク確保の必要性が生じたことなどを受け、昭和38年(1963年)に都市計画決定しているが、長期未着手路線であり、都市計画道路の機能の観点では、②区間を必要性が低いと評価し、また、③区間については、必要性が高いと評価した。 都市計画道路ネットワークの検証においては、将来交通量として一日あたり7,700~10,900台程度を推計しており、都市計画決定の目的である道路ネットワークの確保は引き続き求められる路線であることから、次のとおり線形の見直しを検討することとする。	変更

名 称			枝番	総合評価	
				<p>②区間については、当該道路に近接して、県道63号相模原大磯、都市計画道路3・4・4号南橋本青葉線が存在しており、これらの現道を代替機能として活用するための路線のルート変更を検討する。</p> <p>③区間については、当該道路と並行かつ近接して県道63号相模原大磯が存在することから、現計画線で整備する場合、これら2路線に挟まれた狭小な区画が形成されるため、現道を代替機能として活用するための路線のルート変更を検討するとともに、第2次相模原市新道路整備計画の優先整備検討箇所位置付ける。</p>	
3	4	11	相模大野線	① 大和市との行政界に接続する区間となっており、必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
3	4	19	橋本相原線	① 必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
3	5	7	相原宮下線	① 必要性が高い評価であるとともに、第2次相模原市新道路整備計画においては、優先整備箇所位置付けていることから、現計画を存続とする。	存続
3	5	13	町田南大野線	① 必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
				<p>② 当該路線は、JR町田駅南口の開設に伴い、急速な開発が予想される当駅周辺地区について、増加する鉄道利用者及び自動車交通の円滑な処理を目的として昭和61年(1986年)に都市計画決定した路線である。</p> <p>機能の検証から、必要性が低い評価となっているが、将来交通量について一日当たり3,900台程度を推計しており、代替となる現道がないため、都市計画道路ネットワーク確保の観点から、現計画を存続とする。</p>	存続
3	5	14	翠ヶ丘線	① 大和市との行政界に接続する区間となっており、必要性が高いため現計画を存続とする。なお、接続路線となる大和都市計画道路3・5・2号公所相模原線については、大和市の都市計画道路の見直しの検証結果では存続評価であり、本市との都市計画道路ネットワークは確保されている。	存続
				② 座間市との行政界に接続する区間となっており、必要性が高いため現計画を存続とする。なお、接続路線となる座間都市計画道路3・6・5号緑ヶ丘林間線については、座間市の都市計画道路の見直しの検証結果では留保付存続の評価であり、本市との都市計画道路ネットワークは確保されている。	存続
3	5	15	上鶴間線	① 必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
				② 必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
				③ 大和市との行政界に接続する区間となっており、必要性が高いため現計画を存続とする。なお、接続路線となる大和都市計画道路3・4・3号福田相模原線については、大和市の都市計画道路の見直しの検証結果では存続評価であり、本市との都市計画道路ネットワークは確保されている。	存続
3	5	16	相模台双葉線	① 座間市との行政界に接続する区間となっており、必要性が高いため現計画を存続とする。なお、接続路線となる座間都市計画道路3・5・3号座間大野線については、座間市の都市計画道路の見直しの検証結果では留保付存続の評価であり、本市との都市計画道路ネットワークは確保されている。	存続

名 称			枝番	総合評価		
3	6	6	町田新磯線	①	町田市との行政界に接続する区間となっており、必要性が高いため現計画を存続とする。なお、接続路線となる町田都市計画道路3・3・8号鎌倉街道線は、東京都(町田市)の都市計画道路の見直しの検証結果では計画の存続となっており、本市との都市計画道路ネットワークは確保されている。	存続
				②	必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
				③	必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
				④	必要性が高いため現計画を存続とする。	存続
3	6	7	東林間線	①	町田市との行政界に接続する区間となっており、必要性が高いため現計画を存続とする。なお、接続路線となる町田都市計画道路3・4・3号金森南枝線については、東京都(町田市)の都市計画道路の見直しの検証結果では計画の存続となっており、本市との都市計画道路ネットワークは確保されている。	存続
3	5	1	国道20号線	①	必要性が高いため現計画を存続とする。	存続

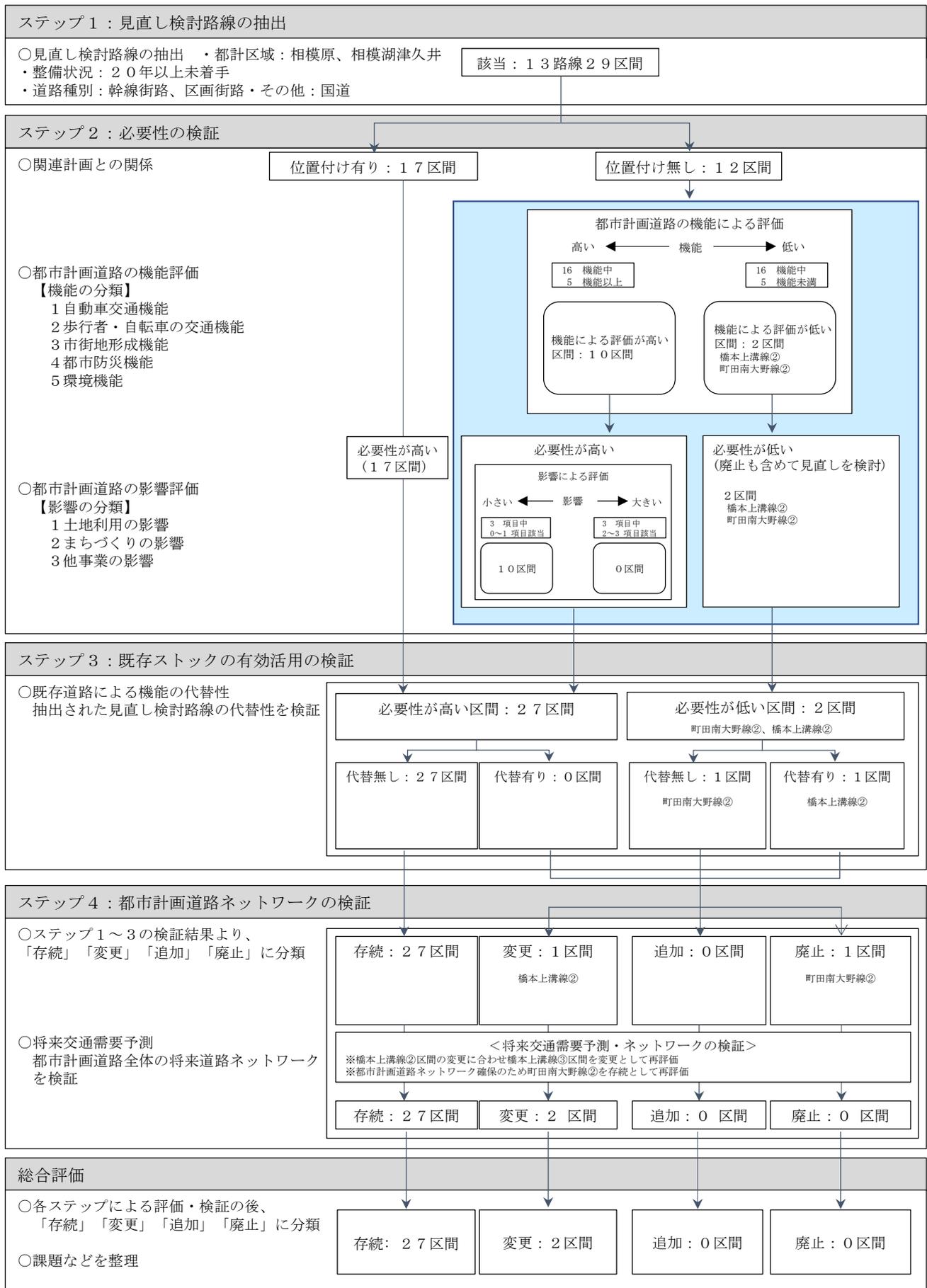
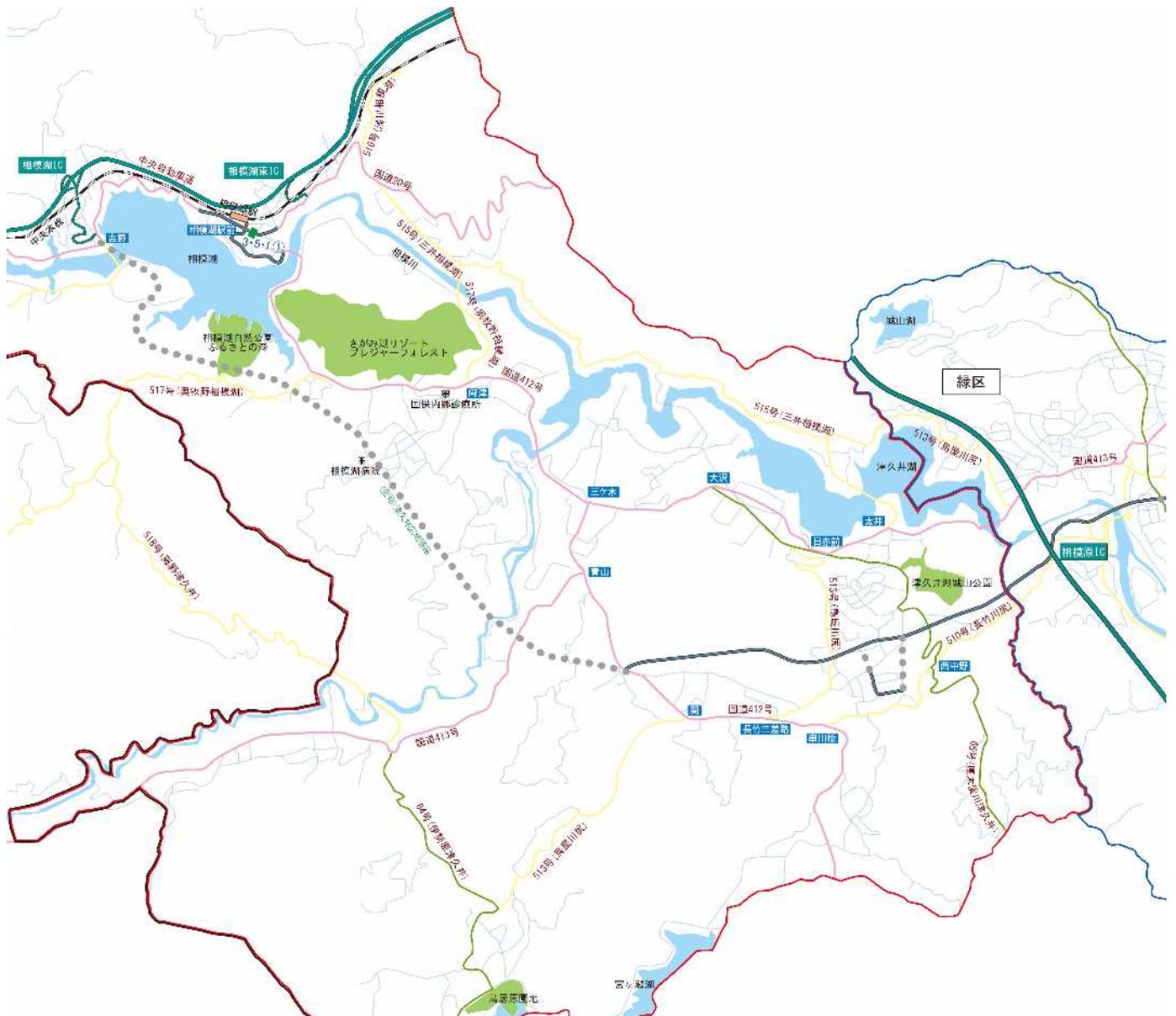


図 29（長期未着手路線の検証フロー（まとめ））



名称	起点	終点	評価
3・4・3 町田厚木線	① 町田市境	3・5・13 町田南大野線	存続
	② 3・5・13 町田南大野線	3・3・1 国道16号線	存続
	③ 7・4・1 相模大野西通り線付近	3・5・15 上鶴間線	存続
	④ 3・5・15 上鶴間線	座間市境	存続
3・4・7 上溝昭和橋線	① 3・3・2 国道129号線	3・4・9 相模原愛川線	存続
	② 県道46号相模原茅ヶ崎との分岐部	3・3・2 国道129号線(合流部)	存続
	③ 3・3・2 国道129号線塩田原交差点	3・5・12 嶽之内当麻線	存続
	④ 3・5・12 嶽之内当麻線	3・3・3 相模原町田線	存続
	⑤ 3・4・15 鍛冶屋相模原線	厚木市境	存続
3・4・8 橋本上溝線	① 3・4・19 橋本相原線	3・4・4 南橋本青葉線	存続
	② 3・4・4 南橋本青葉線	県道63号相模原大磯塚場交差点	変更
	③ 県道63号相模原大磯塚場交差点	3・3・2 国道129号線	変更
3・4・11 相模大野線	① 3・6・7 東林間線	大和市境	存続
3・4・19 橋本相原線	① 3・4・8 橋本上溝線	3・4・18 相原城山線	存続
3・5・7 相原宮下線	① 県道506号八王子城山	3・4・17 相原大沢線	存続
3・5・13 町田南大野線	① 町田市境	3・4・3 町田厚木線	存続
	① 3・4・3 町田厚木線	3・3・1 国道16号線	存続
3・5・14 翠ヶ丘線	① 大和市境	3・5・15 上鶴間線	存続
	② 3・5・15 上鶴間線	座間市境	存続
3・5・15 上鶴間線	① 3・6・6 町田新磯線	3・4・3 町田厚木線	存続
	② 3・6・7 東林間線	3・5・14 翠ヶ丘線	存続
	③ 3・5・14 翠ヶ丘線	大和市境	存続
3・5・16 相模台双葉線	① 座間市境	3・6・6 町田新磯線	存続
3・6・6 町田新磯線	① 町田市境	3・3・1 国道16号線	存続
	② 3・3・1 国道16号線	3・5・15 上鶴間線	存続
	③ 3・5・15 上鶴間線	3・5・16 相模台双葉線	存続
	④ 3・5・16 相模台双葉線	3・4・5 村富相武台線	存続
3・6・7 東林間線	① 町田市境	3・3・1 国道16号線	存続
3・5・1 国道20号線	① 3・6・1 相模原与瀬線	終点	存続

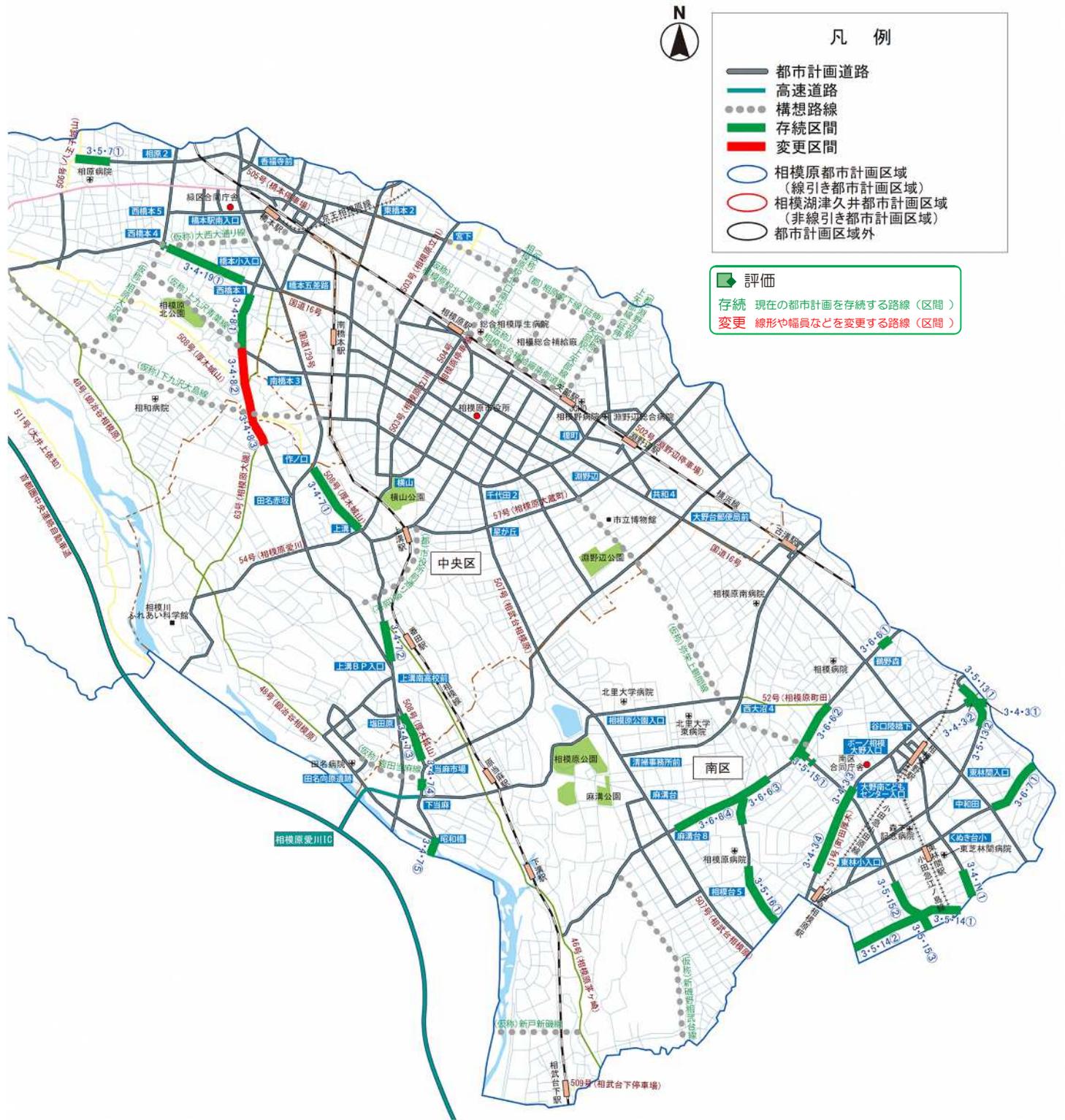


図 30 (長期未着手路線の総合評価位置図)

概成済路線の検証

概成済路線については、現在の道路構造令に規定する道路の幅員などの基準と現道の状況を整理し、都市計画決定した道路区域を現道に合わせることが可能か検証を行い、「変更」又は「存続」に分類し、総合評価として方針を取りまとめます。

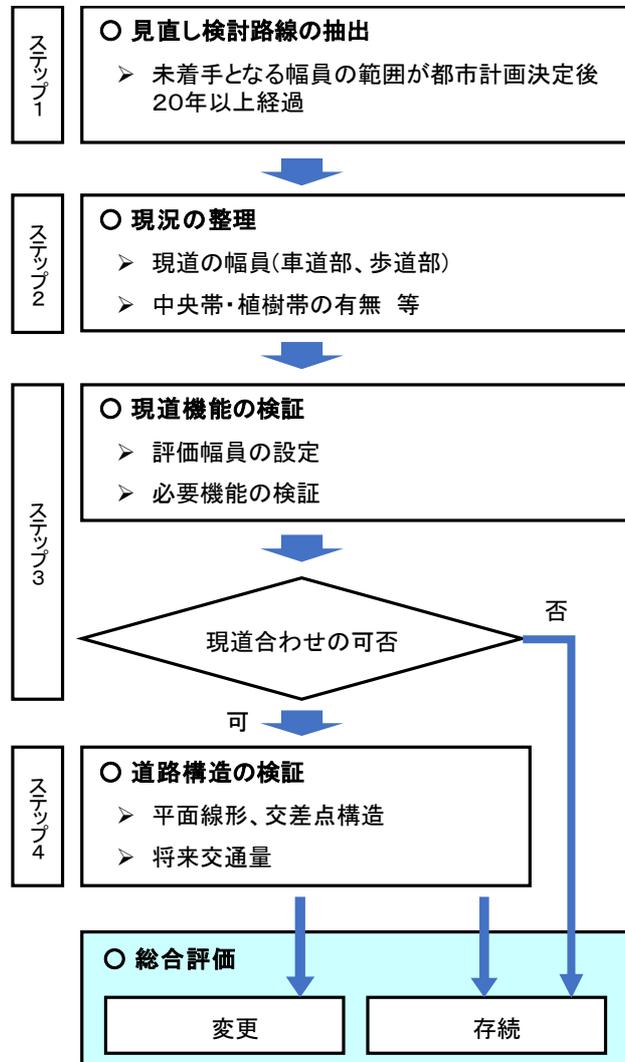


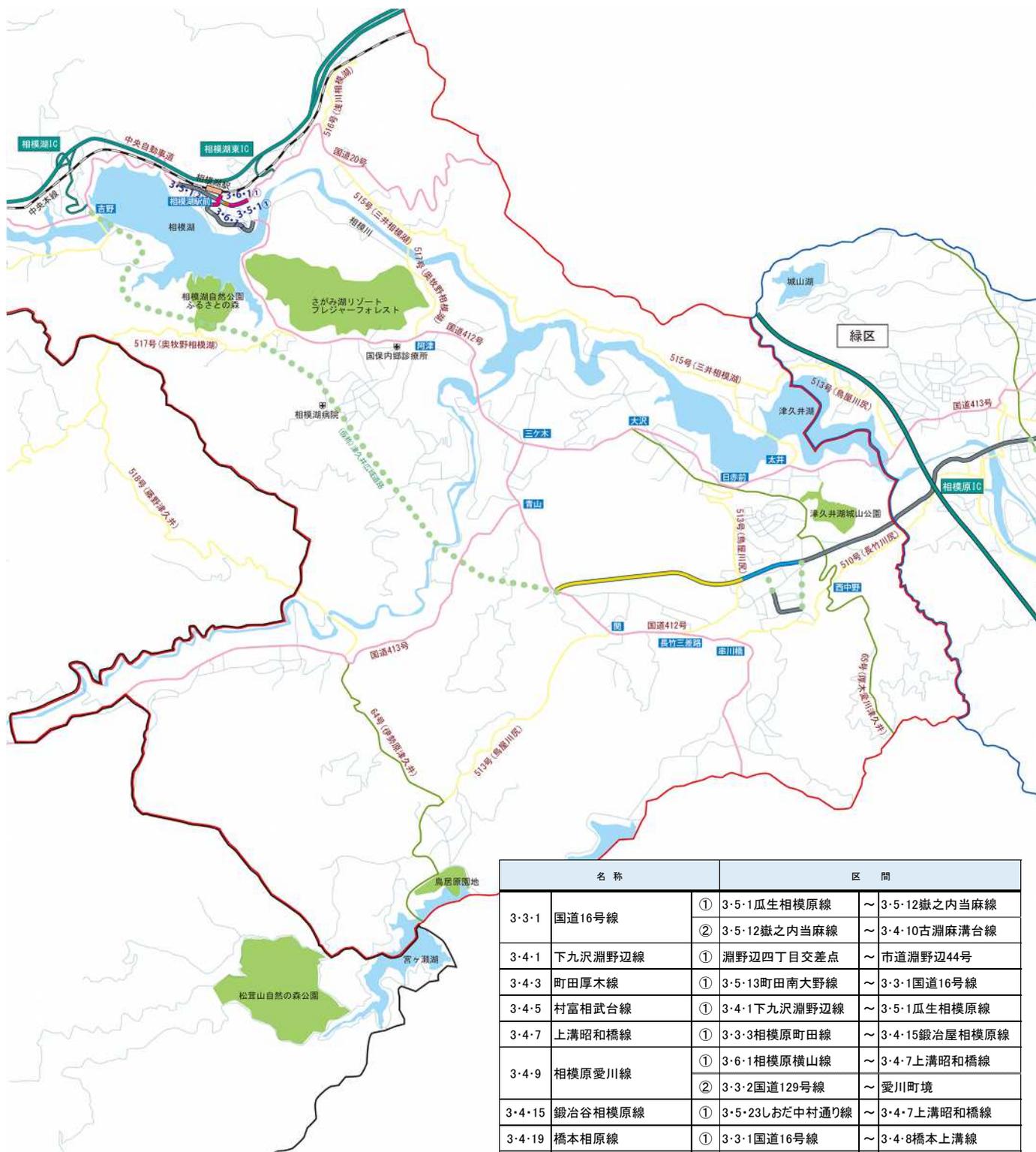
図 31 (概成済路線の検証の流れ)

1 ステップ1 見直し検討路線の抽出

概成済路線のうち、未着手となる幅員の範囲が都市計画決定後20年以上経過している路線(区間)を見直し検討路線として抽出します。その結果、以下に示す16路線21区間を抽出しました。

表 16 (概成済路線の見直し検討区間)

名称		区間			計画幅員 (m)	現況幅員 (m)	概成済延長 (m)	
3・3・1	国道16号線	①	3・5・1 瓜生相模原線	～	3・5・12 嶽之内当麻線	22.0	18.1	1,100
		②	3・5・12 嶽之内当麻線	～	3・4・10 古淵麻溝台線	22.0	18.1	457
3・4・1	下九沢淵野辺線	①	淵野辺四丁目交差点	～	市道淵野辺44号	11.0	10.7	13
3・4・3	町田厚木線	①	3・5・13 町田南大野線	～	3・3・1 国道16号線	18.0	13.5	252
3・4・5	村富相武台線	①	3・4・1 下九沢淵野辺線	～	3・5・1 瓜生相模原線	18.0	15.0	553
3・4・7	上溝昭和橋線	①	3・3・3 相模原町田線	～	3・4・15 鍛冶屋相模原線	16.0	9.9	420
3・4・9	相模原愛川線	①	3・6・1 相模原横山線	～	3・4・7 上溝昭和橋線	18.0	16.0	239
		②	3・3・2 国道129号線	～	愛川町境	16.0	11.5	173
3・4・15	鍛冶谷相模原線	①	3・5・23 しおだ中村通り線	～	3・4・7 上溝昭和橋線	16.0	15.1	24
3・4・19	橋本相原線	①	3・3・1 国道16号線	～	3・4・8 橋本上溝線	17.5	15.0	126
3・5・13	町田南大野線	①	町田駅南口	～	3・4・3 町田厚木線	13.0	11.6	20
3・5・16	相模台双葉線	①	3・6・6 町田新磯線	～	座間市境	12.0	10.1	477
3・5・18	町田橋本線	①	町田市境	～	3・5・7 相原宮下線	15.0	11.9	395
3・6・4	淵野辺駅上矢部線	①	市道上矢部矢部	～	3・4・1 下九沢淵野辺線	11.0	10.3	208
		②	3・4・1 下九沢淵野辺線	～	3・6・5 淵野辺駅山王線	11.0	11.5	856
3・6・6	町田新磯線	①	町田市境	～	3・3・1 国道16号線	16.0	14.7	146
3・6・7	東林間線	①	3・4・11 相模大野線	～	3・5・15 上鶴間線	11.0	10.9	371
3・5・1	国道20号線	①	3・6・1 相模原与瀬線	～	終点	12.0	9.6	262
		②	相模湖駅前交差点	～	—	12.0	—	24
3・6・1	相模原与瀬線	①	起点	～	3・5・1 国道20号線	15.0	14.0	71
		②	3・5・1 国道20号線	～	終点	12.0	12.0	129



名称		区間	
3-3-1	国道16号線	①	3-5-1 瓜生相模原線 ~ 3-5-12 嶽之内当麻線
		②	3-5-12 嶽之内当麻線 ~ 3-4-10 古淵麻溝台線
3-4-1	下九沢淵野辺線	①	淵野辺四丁目交差点 ~ 市道淵野辺44号
3-4-3	町田厚木線	①	3-5-13 町田南大野線 ~ 3-3-1 国道16号線
3-4-5	村富相武台線	①	3-4-1 下九沢淵野辺線 ~ 3-5-1 瓜生相模原線
3-4-7	上溝昭和橋線	①	3-3-3 相模原町田線 ~ 3-4-15 鍛冶屋相模原線
		②	3-6-1 相模原横山線 ~ 3-4-7 上溝昭和橋線
3-4-9	相模原愛川線	①	3-3-2 国道129号線 ~ 愛川町境
		②	3-5-23 しおだ中村通り線 ~ 3-4-7 上溝昭和橋線
3-4-15	鍛冶谷相模原線	①	3-3-1 国道16号線 ~ 3-4-8 橋本上溝線
3-4-19	橋本相原線	①	3-3-1 国道16号線 ~ 3-4-8 橋本上溝線
3-5-13	町田南大野線	①	町田駅南口 ~ 3-4-3 町田厚木線
3-5-16	相模台双葉線	①	3-6-6 町田新磯線 ~ 座間市境
3-5-18	町田橋本線	①	町田市境 ~ 3-5-7 相原宮下線
3-6-4	淵野辺駅上矢部線	①	市道上矢部矢部 ~ 3-4-1 下九沢淵野辺線
		②	3-4-1 下九沢淵野辺線 ~ 3-6-5 淵野辺駅山王線
3-6-6	町田新磯線	①	町田市境 ~ 3-3-1 国道16号線
3-6-7	東林間線	①	3-4-11 相模大野線 ~ 3-5-15 上鶴間線
3-5-1	国道20号線	①	3-6-1 相模原与瀬線 ~ 終点
		②	相模湖駅前交差点 ~ -
3-6-1	相模原与瀬線	①	起点 ~ 3-5-1 国道20号線
		②	3-5-1 国道20号線 ~ 終点



図 32 (概成済路線の見直し検討区間)

2 **ステップ2** 現況の整理

抽出した路線の道路区域(現道)について、車道幅員、歩道幅員等の状況を整理します。

3 **ステップ3** 現道機能の検証

総合都市交通計画における将来道路ネットワーク、将来交通量及び道路構造令の規定に基づき、計画上必要となる幅員(評価幅員)を設定し、現道の幅員が設定した評価幅員を満たすか検証します。満たす場合は、現道の幅員に合わせて都市計画道路の区域を変更できると判定し、ステップ4において平面線形などの道路構造を検証します。満たさない場合は、現計画を存続する評価とします。

表 17 (評価幅員設定の考え方)

検証項目	評価幅員設定の考え方
車線幅員	<ul style="list-style-type: none"> 第3種第2級又は第4種第1級：3.25m 第3種第3級又は第4種第2級・第3級：3.00m
中央帯幅員	<ul style="list-style-type: none"> 第4種(4車線以上)：1.00m
路肩幅員	<ul style="list-style-type: none"> 第3種第2級～第4級：0.75m 第4種：0.50m
停車帯幅員	<ul style="list-style-type: none"> 2.50m (大型車の割合が低い場合：1.50m)
付加車線	<ul style="list-style-type: none"> 交差点部に付加車線が設置されている場合、下記の幅員を基本に交差点部の幅員を設定する。 4種1級：車線数×3.00m+2.50m(付加車線)+0.50m×2(路肩) 4種2級、3級：車線数×2.75m+2.50m(付加車線)+0.50m×2(路肩)
歩道	<ul style="list-style-type: none"> 2.00m以上 ※現況で2.00m未満の場合は2.00m、2.00m超の場合は、現況幅員を評価幅員とする。
路上施設帯又は植樹帯	<ul style="list-style-type: none"> 植樹帯がある場合：各側の歩道に1.50mずつ加算 植樹帯がなく、路上施設がある場合：各側の歩道に0.50mずつ加算 ※植樹帯がある場合、路上施設は植樹帯内に設置

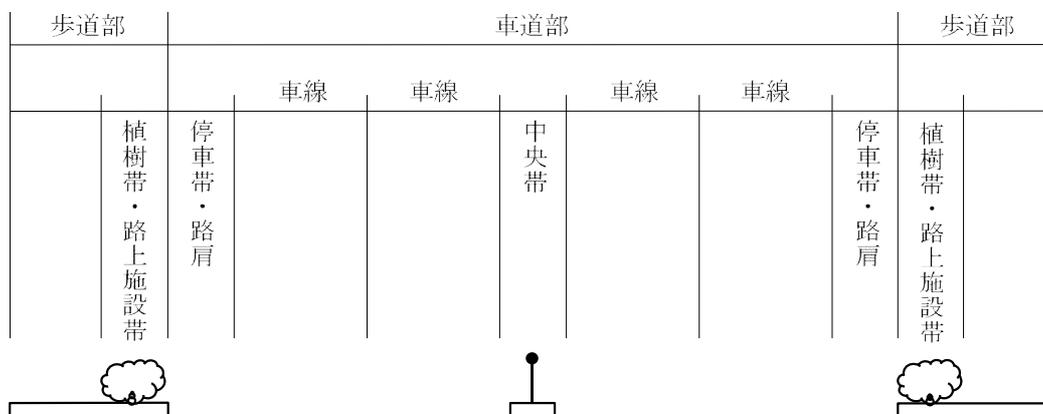


図 33 (道路の横断構成要素)

4 **ステップ4** 道路構造の検証

ステップ3の検証結果より、現道の幅員が設定した評価幅員を満たす路線に対して、将来交通量の負荷や接続路線との線形等を踏まえ、平面線形、交差点構造などを検討し、都市計画道路区域の変更又は現計画の存続を評価します。

総合評価

以上の4つのステップにより検証した見直し検討路線について、「変更」又は「存続」に分類し、見直しの方針を総合評価として取りまとめます。

表 18 (総合評価)

名称	区 間	計画幅員 (m)	種級	車線数	現況幅員 (m)	車道部幅員 (m)	歩道部幅員 (m)	車道部評価幅員 (m)			歩道部評価幅員 (m)		評価幅員 (m)	検証結果		見直し方針		
								中央帯 有無	停車帯 有無	付加車 線有無	植樹帯 有無	路上施 設有無		現道機能	将来交通量・道路構造			
3・3・1 国道16号線	① 3・5・1瓜生相模原線 ~ 3・5・12嶽之内当麻線	22.0	4種1級	4	18.1	13.6	3.0	14.0	無	無	有	3.0	無	有	19.5	×	—	存続
							1.5					2.5						
3・4・1 下九沢淵野辺線	② 3・5・12嶽之内当麻線 ~ 3・4・10古淵麻溝台線	22.0	4種1級	4	18.1	14.6	2.5	14.0	無	無	有	2.5	無	有	19.0	×	—	存続
							1.0					2.5						
3・4・3 町田厚木線	① 3・5・13町田南大野線 ~ 3・3・1国道16号線	18.0	4種1級	2	13.5	7.5	3.5	7.5	無	無	無	2.5	無	有	13.5	○	隣接する未着手区間との調整が必要	存続
3・4・5 村富相武台線	① 3・4・1下九沢淵野辺線 ~ 3・5・1瓜生相模原線	18.0	4種1級	2	15.0	9.0	3.0	7.5	無	無	有	3.0	有	有	14.5	○	将来交通量に対応する道路構造の調整が必要	存続
3・4・7 上溝昭和橋線	① 3・3・3相模原町田線 ~ 3・4・15鍛冶屋相模原線	16.0	4種1級	2	9.9	6.9	1.5	7.5	無	無	無	2.0	無	無	11.5	×	—	存続
3・4・9 相模原愛川線	① 3・6・1相模原横山線 ~ 3・4・7上溝昭和橋線	18.0	4種1級	2	16.0	9.0	3.5	7.5	無	無	無	3.5	有	有	14.5	○	将来交通量への対応、現道区域に合わせた都市計画変更には支障がない	変更
							1.5					2.0						
3・4・15 鍛冶谷相模原線	② 3・3・2国道129号線 ~ 愛川町境	16.0	4種1級	2	11.5	7.5	2.0	7.5	無	無	無	2.0	無	無	11.5	○	橋梁部との調整が必要	存続
							2.0					2.0						
3・4・19 橋本相原線	① 3・5・23しおだ中村通り線 ~ 3・4・7上溝昭和橋線	16.0	4種2級	2	15.1	10.5	3.7	7.0	無	無	無	3.7	無	有	13.2	○	歩道の連続性の確保が必要	存続
3・4・19 橋本相原線	① 3・3・1国道16号線 ~ 3・4・8橋本上溝線	17.5	4種1級	2	15.0	9.2	3.0	7.5	無	無	有	3.0	無	有	13.3	○	隣接する事業中区間と線形の調整等の検討が必要	存続
3・5・13 町田南大野線	① 町田駅南口 ~ 3・4・3町田厚木線	13.0	4種2級	2	11.6	9.4	0.0	7.0	無	無	無	2.5	無	有	12.0	×	—	存続
3・5・16 相模台双葉線	① 3・6・6町田新磯線 ~ 座間市境	12.0	4種2級	2	10.1	8.3	1.8	7.0	無	無	無	2.5	無	有	12.0	×	—	存続
3・5・18 町田橋本線	① 町田市境 ~ 3・5・7相原宮下線	15.0	4種1級	2	11.9	8.7	1.6	7.5	無	無	無	2.5	無	有	12.5	×	—	存続
3・6・4 淵野辺駅上矢部線	① 市道上矢部矢部 ~ 3・4・1下九沢淵野辺線	11.0	4種2級	2	10.3	8.4	1.9	7.0	無	無	無	2.5	無	有	12.0	×	—	存続
							0.0					2.5						
3・6・6 町田新磯線	② 3・4・1下九沢淵野辺線 ~ 3・6・5淵野辺駅山王線	11.0	4種2級	2	11.5	9.4	2.1	7.0	無	無	無	2.5	無	有	12.0	×	—	存続
							0.0					2.5						
3・6・7 東林間線	① 3・4・11相模大野線 ~ 3・5・15上鶴間線	11.0	4種2級	2	10.9	7.0	1.6	7.0	無	無	無	3.5	無	有	12.0	×	—	存続
3・5・1 国道20号線	① 3・6・1相模原与瀬線 ~ 終点	12.0	3種3級	2	9.6	8.0	0.0	7.5	無	無	無	2.0	無	無	11.5	×	—	存続
							1.6					2.0						
3・6・1 相模原与瀬線	② 相模湖駅前交差点 ~ ー	12.0	3種3級	2	ー	ー	ー	ー	無	無	無	ー	無	有	ー	×	—	存続
							ー					ー						
3・6・1 相模原与瀬線	① 起点 ~ 3・5・1国道20号線	15.0	3種3級	2	14.0	8.0	3.0	7.5	無	無	無	3.0	無	有	13.5	○	将来交通量への対応、現道区域に合わせた都市計画変更には支障がない	変更
							3.0					3.0						
3・6・1 相模原与瀬線	② 3・5・1国道20号線 ~ 終点	12.0	3種3級	2	12.0	8.0	2.0	7.5	無	無	無	2.5	無	有	12.5	×	—	存続
							2.0					2.5						

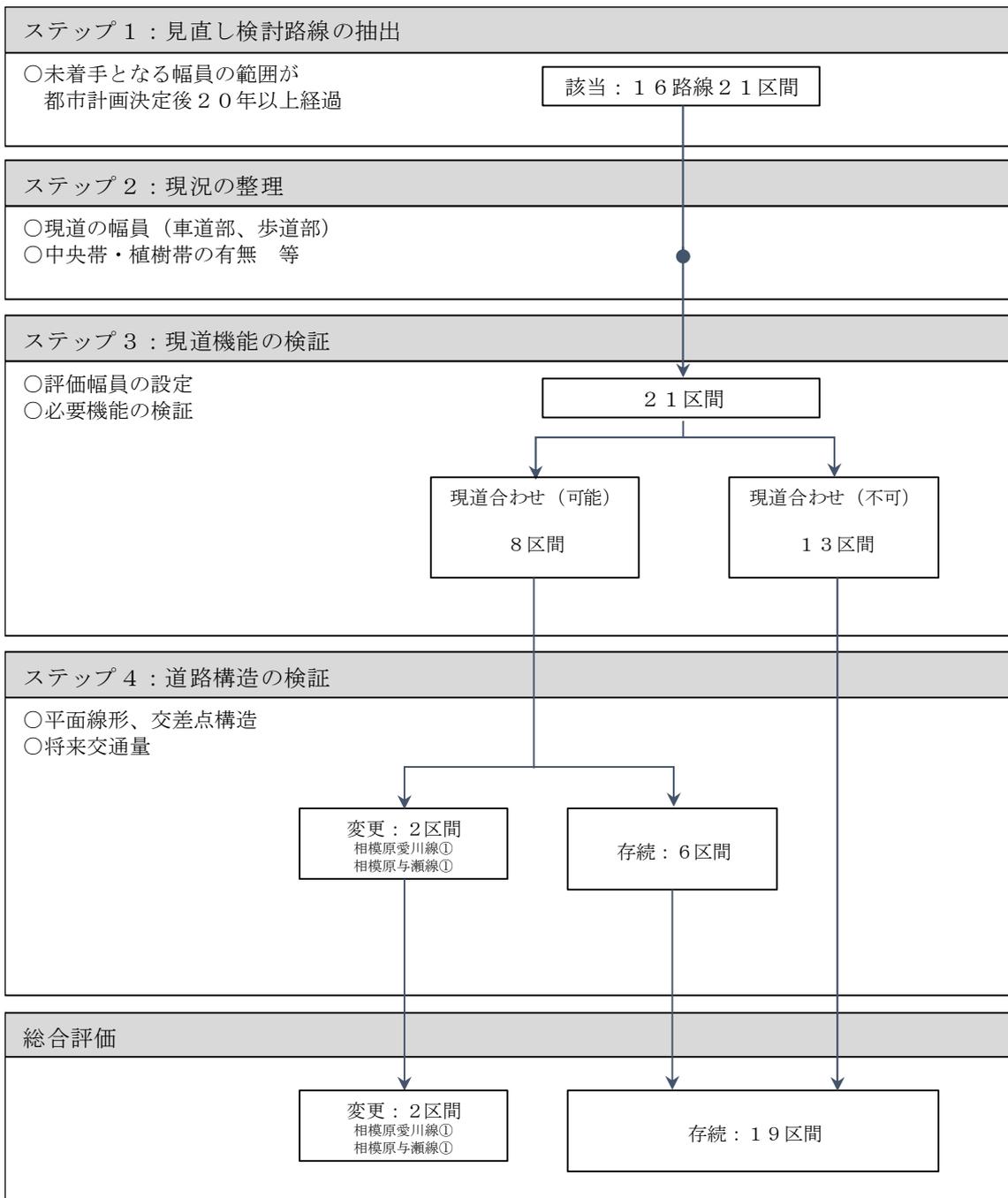


図 34 (概成済路線の検証フロー (まとめ))

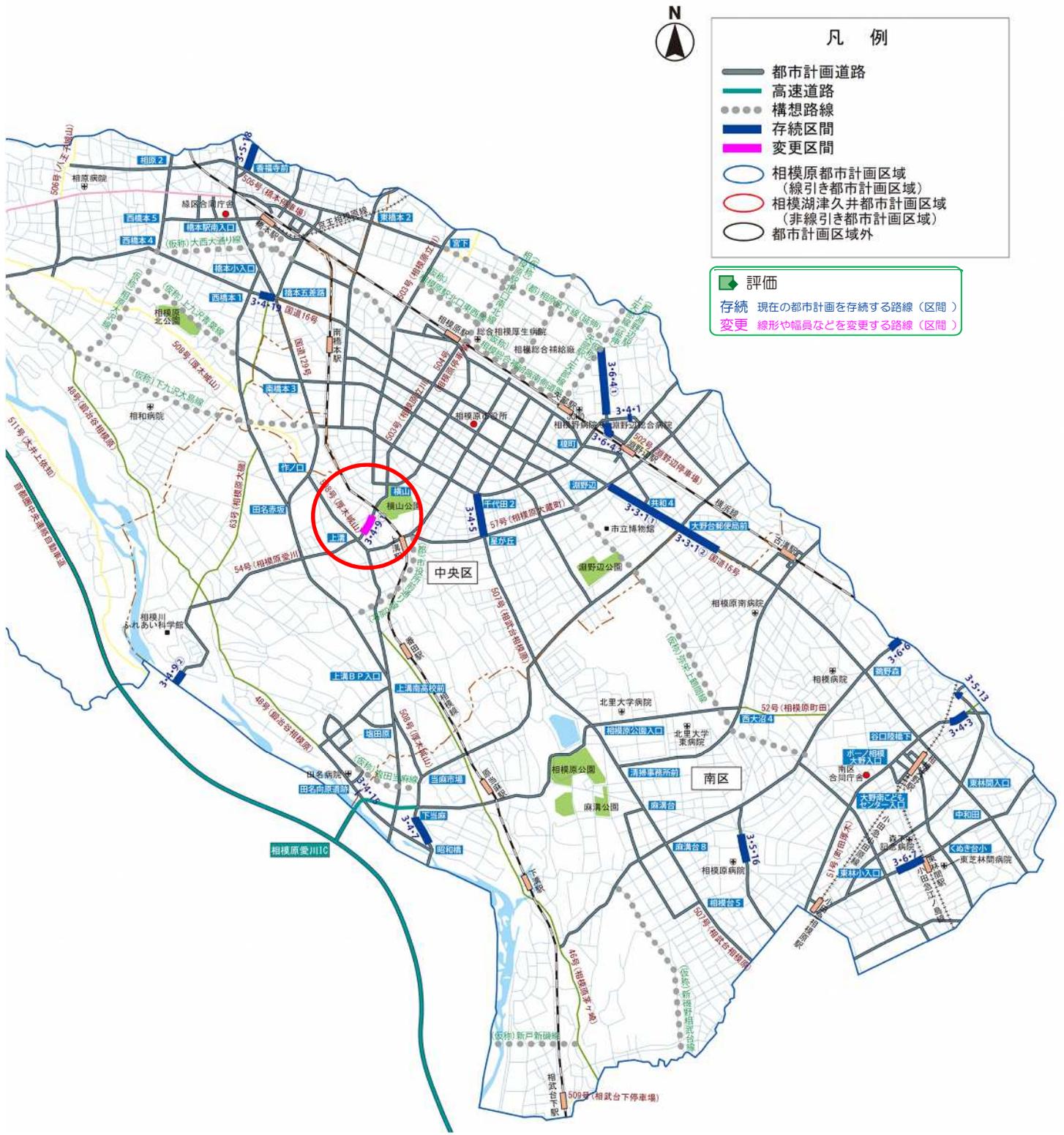


図 35 (概成済路線の総合結果位置図)

III 検証結果(まとめ)

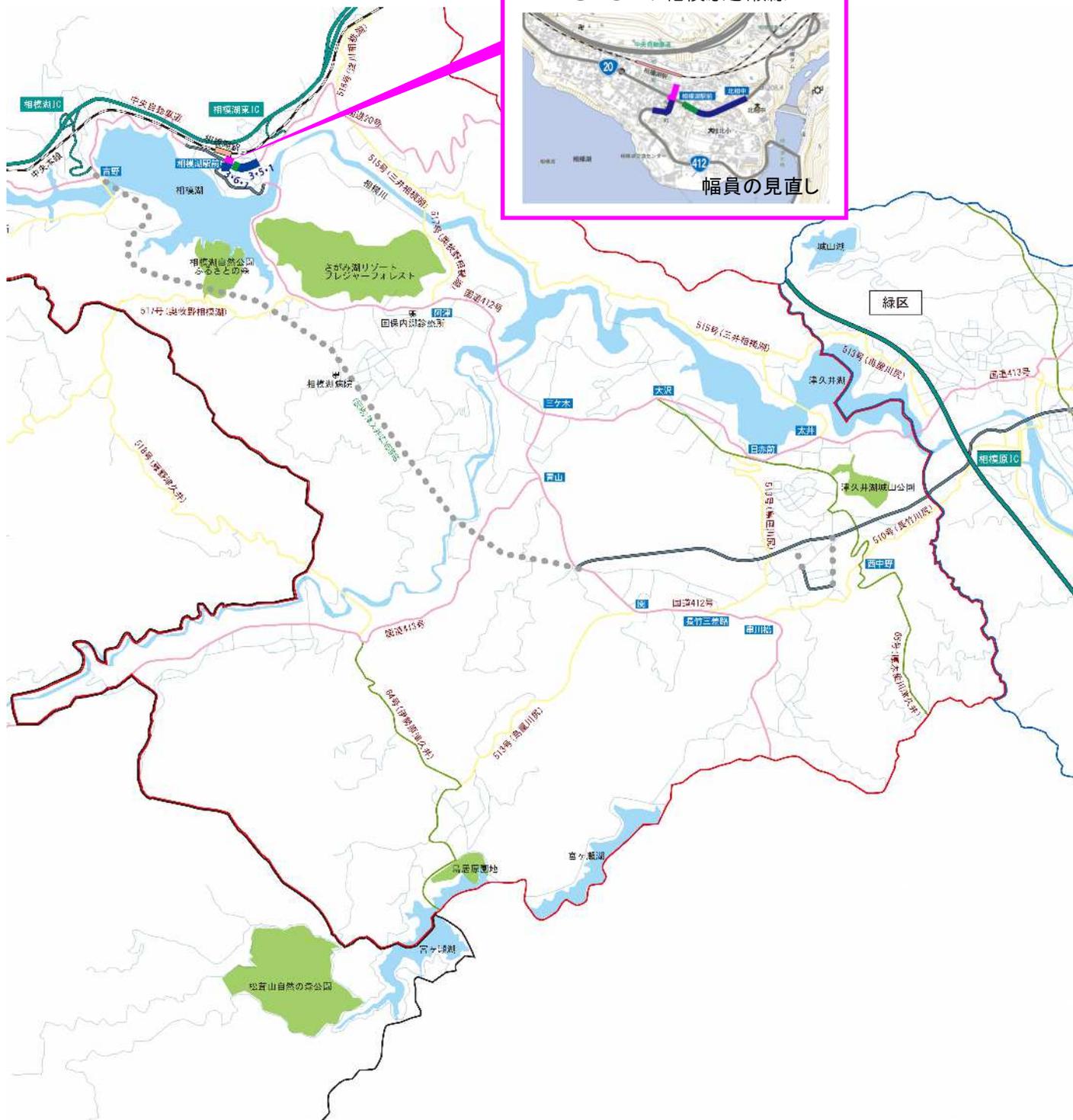


表 19 (検証結果のまとめ)

検証結果	
長期未着手路線(13路線29区間) 存続：13路線27区間 変更：1路線2区間 → 3・4・8 橋本上溝線 追加：なし 廃止：なし	概成済路線(16路線21区間) 存続：16路線19区間 変更：2路線2区間 → 3・4・9 相模原愛川線 → 3・6・1 相模原与瀬線

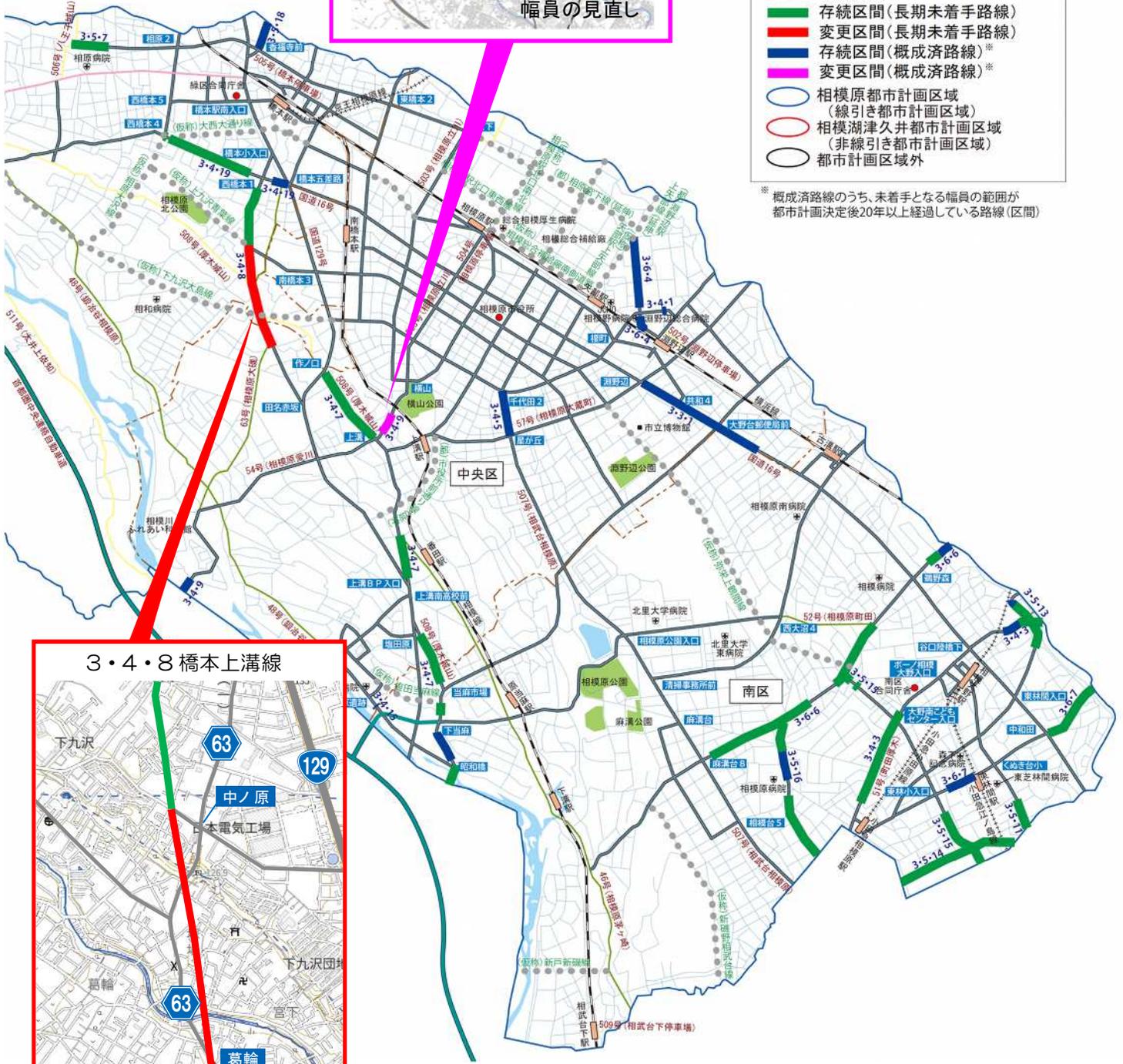
3・4・9 相模原愛川線



凡例

- 都市計画道路
- 高速道路
- 構想路線
- 存続区間(長期未着手路線)
- 変更区間(長期未着手路線)
- 存続区間(概成済路線)*
- 変更区間(概成済路線)*
- 相模原都市計画区域
(線引き都市計画区域)
- 相模湖津久井都市計画区域
(非線引き都市計画区域)
- 都市計画区域外

* 概成済路線のうち、未着手となる幅員の範囲が都市計画決定後20年以上経過している路線(区間)



3・4・8 橋本上溝線



※地理院タイル (淡色地図) を加工して作成 (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)

図 36 (検証結果)

IV 都市計画の変更について

目標年次

検証の結果、都市計画を変更する方針とした路線については、都市計画変更告示を行う目標年次をおおむね5年として、詳細な検討や関係機関等との調整を行い、手続きを進めていきます。

手続きの流れ

都市計画変更に向けた手続きの流れは、次のとおりです。

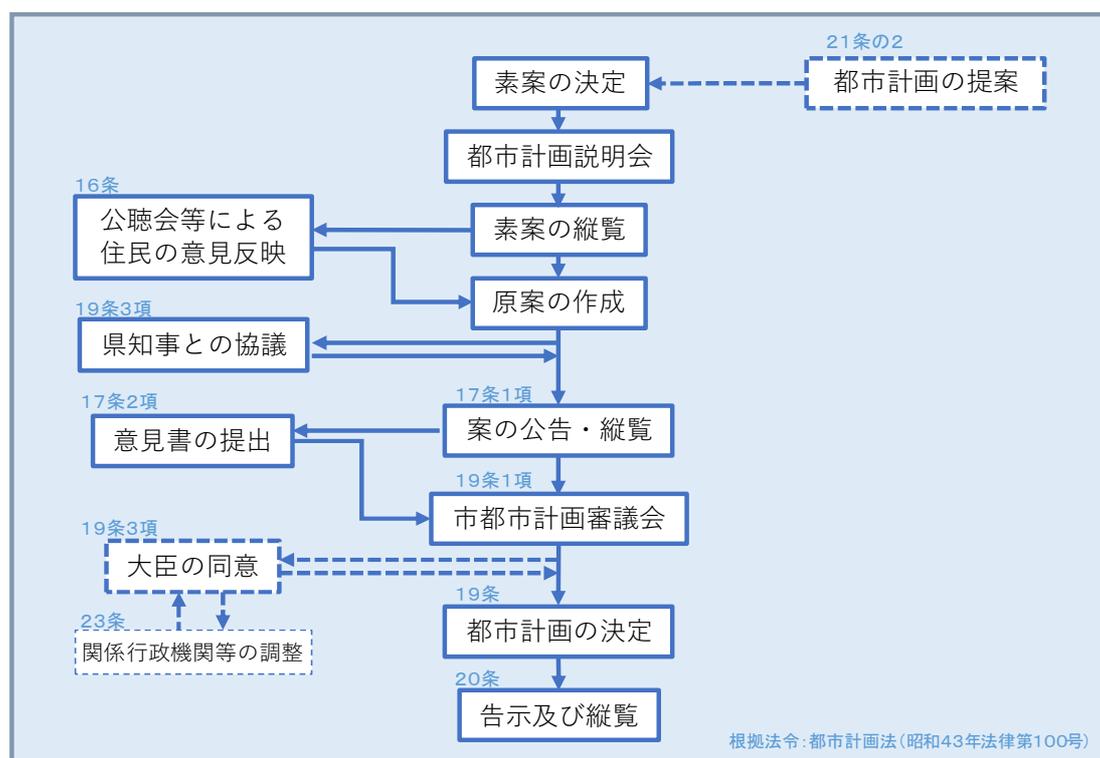


図 37 (市が定める都市計画の決定手続き)

V 今後の都市計画道路の見直しについて

本方針の見直し

今後も社会経済情勢の変化やまちづくりの進展などによる交通需要の変化などを勘案し、「相模原市総合都市交通計画」の改定時期に合わせて、おおむね10年毎に都市計画道路の見直しの必要性を検討し、必要に応じて本方針を見直すこととします。

<都市計画道路見直しの方針>

初版発行 平成25年3月

改定版発行 令和4年3月

(お問合せ先)

相模原市 都市建設局 まちづくり推進部 都市計画課

〒252-5277 神奈川県相模原市中央区中央2-11-15

電話 042-769-8247

FAX 042-754-8490

メール toshikeikaku@city.sagamihara.kanagawa.jp