

図 8 に示した必要性の検証項目の「中位項目」及び「下位項目」について、都市計画道路の必要性を把握できる評価指標を以下のように設定しました。

表 5 上位項目「自動車の交通機能」の評価指標

上位項目	中位項目	下位項目	評価指標
自動車の交通機能	幹線街路の分類		対象区間が、主要幹線、幹線、補助幹線のどれに該当するかを検証 厚木市都市計画道路網調査事業 平成 14 年 3 月より
	渋滞の緩和・解消		対象区間が周辺道路の渋滞や混雑緩和に寄与するかどうかを検証
	沿道機能		対象区間沿道が市街化区域であるかを検証
	アクセス機能	主要な交通拠点へのアクセス	対象区間が、高速道路 IC、駅へ直結しているかどうかを検証
		産業拠点へのアクセス	対象区間が、工業団地、流通団地などを通過する、あるいは面しているかどうかを検証
		観光拠点へのアクセス	対象区間が温泉や公園などの観光・行楽地へ直結しているかどうかを検証
		公共施設へのアクセス	対象区間が病院、緊急施設、役所、会館などへ直結しているかどうかを検証
	公共交通への支援		対象区間がバス走行の課題(運行速度 20km/h 未満)を有し、対象区間の整備により課題解消に寄与するかどうかを検証 厚木市生活の足確保事業調査 平成 16 年 3 月より
			対象区間がバスなどの公共交通の新設路線に計画されているかを検証 厚木市総合交通体系整備構想 平成 12 年 2 月より

表6 上位項目「歩行者・自転車の交通機能」と「まちづくりへの支援」の評価指標

上位項目	中位項目	下位項目	評価指標
歩行者・自転車の交通機能	歩行者・自転車交通量		対象区間の両側 300m に住宅、商店密集地、小・中・高校、大規模商業施設があるかどうかを検証 自家用車利用者を対象にした調査で、50%以上が徒歩に抵抗を感じる距離。道路経済研究センター昭和 48 年3月より
	バリアフリー・福祉のまちづくり		対象区間が、特定経路、重点整備地区に該当するかを検証 厚木市移動円滑化基本構想 平成 15 年3月より
	歩行者・自転車の安全性		対象区間が、あんしん歩行エリアに該当するかを検証 交通安全マップより、 http://www.kotsu-anzen.jp/
	歩行者・自転車のネットワーク形成		対象区間が、歩行者や自転車道のネットワークに位置付けられているかどうかを検証
	魅力的な歩行空間の創出		対象区間が、タウンモール・タウンプロムナードに該当するかどうかを検証 厚木市中心市街地活性化基本計画より
まちづくりへの支援	中心市街地の活性化		対象区間が、中心市街地内で道路整備や新設路線に位置付けられている区間に該当するかどうかを検証 厚木市中心市街地活性化基本計画より
	歴史・文化・自然への影響		対象区間が、特別緑地保全地区、緑地保全地区候補地、保全配慮地区候補地を通過するかを検証 厚木市緑の基本計画 平成 16 年3月より
	地域のコミュニティへの影響		対象区間が、『神奈川県都市計画道路見直しのガイドライン解説書』のコミュニティ衰退の例1、2に該当するかどうかを検証
	他事業との影響		対象区間が、公園やごみ焼却場、火葬場など都市施設などの整備と関連があるかどうかを検証
	土地利用との整合		対象区間を整備して沿道の土地利用を誘導する必要がある区間かどうかを検証

表7 上位項目「防災への支援」と「環境改善への支援」の評価指標

上位項目	中位項目	下位項目	評価指標
防災への支援	緊急輸送路		対象区間が、緊急輸送路に指定されているかどうかを検証 厚木市都市防災基本計画 平成 12 年3月より
	避難路		対象区間が、避難路に指定されているかどうかを検証 厚木市都市防災基本計画 平成 12 年3月より
	延焼防止		対象区間の幅員が 12m以上で、延焼危険性が指摘されている地区の改善に寄与するかを検証 厚木市都市防災基本計画 平成 12 年3月より
			対象区間の幅員が 12m以上あり、対象区間沿道が用途地域に指定されているかを検証
	消防活動困難区域		対象区間の幅員が 6 m以上あり、対象区間沿道の消防活動困難区域の解消に寄与するかを検証 厚木市都市防災基本計画 平成 12 年3月より
環境改善への支援	大気		対象区間が、SPM濃度 ⁽²⁰⁾ の環境基準を超過している金田神社自動車排出ガス測定局の大気質改善に寄与するかを検証 厚木市内の三つの大気測定局のうち、環境基準を超過する(2005 年度)測定局を抽出。環境GIS、独立行政法人国立環境研究所環境情報センターより
	騒音		対象区間が、騒音基準を満足していない国道 129 号、246 号、412 号沿道の騒音環境改善に寄与するかを検証 平成 18 年度自動車騒音常時監視調査結果より
	緑化・景観形成		対象区間が、緑化計画のある路線に該当するかを検証 厚木市緑の基本計画 平成 16 年3月より
			シンボルロードとして位置付けられているかどうかを検証
	居住環境		対象区間周辺に通過交通が流入しているような住宅地が存在し、当該区間の整備が通過交通の排除に寄与するかどうかを検証

(4) 必要性の検証項目による検証結果

上位・関連計画に位置付けがあり「存続候補」とした 23 区間について、必要性の検証項目による検証を行ったところ、該当項目数が 5 以上あり必要性が高いことがわかります。

このことから、上位・関連計画に位置付けのない 22 区間についても、該当項目数が 5 以上あり必要性が高いと評価することができます。

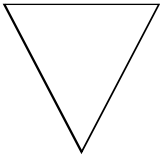
該当項目数	関連計画において 位置付けのない区間	関連計画において 位置付けのある区間	必要性
12	—	1区間	高 い
11	2区間	2区間	
10	3区間	3区間	
9	3区間	2区間	
8	5区間	2区間	
7	4区間	6区間	
6	3区間	5区間	
5	2区間	2区間	
4	—	—	
3	—	—	
2	—	—	 低 い
1	—	—	
計	22区間	23区間	

表8 必要性の検証項目による評価結果

上位項目	中位・下位項目	上今泉岡津古久線										厚木環状3号線					座間荻野線	
		1- ● 主要	1- ● 主要	1- ● 主要	1- ● 主要	1- ● 主要	1- ● 主要	1- ● 主要	1- ● 主要	1- ● 主要	1- ● 主要	2- ● 主要	2- ● 主要	2- ● 主要	2- ● 主要	2- ● 主要	3- ● 主要	3- ● 主要
上位計画の位置付け	幹線街路の分類	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	渋滞の緩和・解消	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	沿道機能	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	アクセス機能	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	交通拠点へのアクセス	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	産業拠点へのアクセス	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
自動車の交通機能	観光拠点へのアクセス	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	公共施設へのアクセス	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	公共交通への支援	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	歩行者・自転車交通量	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	バリアフリー・福祉のまちづくり	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	歩行者・自転車の安全性	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
まちづくりへの支援へ	歩行者・自転車のネットワーク形成	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	魅力的な歩行空間の創出	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	中心市街地の活性化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	歴史・文化・自然への影響	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	地域コミュニティへの影響	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	他事業との整合	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
防災援への支援	土地利用との整合	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	緊急輸送路	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	避難路	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	延焼防止	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	消防活動困難区域	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	大気	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
環境の支援へ	騒音	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	緑化・景観形成	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	居住環境	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	該当項目数	10	9	6	7	12	10	6	6	6	7	5	10	11	11	7	6	6

表9 必要性の検証項目による評価結果

上位項目	中位・下位項目	厚木環状4号線											工業団地中央幹線			厚木環状1号線		厚木バス線	本厚木下津古久線				尼寺原幹線
上位計画の位置付け		4-●	4-●	4-●	4-●	4-●	4-●	4-●	5-●	5-●	5-●	5-●	6-●	6-●	7-●	8-●	8-●	8-●	8-●	9-●			
自動車の交通機能	幹線街路の分類	主要	主要	主要	主要	主要	主要	主要	補助	補助	補助	補助	補助	補助	補助	補助	補助	補助	補助	幹線			
	渋滞の緩和・解消	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—			
	沿道機能	住	住	工	工	工	工	工	住	住	住	住	住	住	住	住	住	住	工	—			
	アクセス	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	○	○	—			
	セス	—	—	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—			
歩行者・自転車の交通機能	観光拠点へのアクセス	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	公共交通へのアクセス	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—			
	公共交通への支援	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	○	—	—	—	—	—	—			
	歩行者・自転車交通量	○	○	—	—	—	—	—	○	○	○	○	○	○	—	—	○	—	—	—			
	バリアフリー・福祉のまちづくり	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
まちづくりへの支援	歩行者・自転車の安全性	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	歩行者・自転車のネットワーク形成	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	魅力的な歩行空間の創出	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	中心市街地の活性化	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	○	○	—			
	歴史・文化・自然への影響	○	○	—	—	—	—	—	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
防災への支援	地域のコミュニティへの影響	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	他事業との整合	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	土地利用との整合	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	緊急輸送路	—	—	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	避難路	—	—	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
環境の改善への支援	延焼防止	—	○	—	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—			
	消防活動困難区域	—	—	—	—	—	—	—	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—			
	大気	○	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	○	—	—	—	—	—			
	騒音	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—			
	緑化・景観形成	○	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	—	○	○	○	○	○			
居住環境	居住環境	—	—	—	—	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—			
	該当項目数	9	10	8	11	8	8	8	8	8	8	8	9	9	5	10	9	7	5	5			

表10 必要性の検証項目による評価結果

上位項目	中位・下位項目	厚木環状2号線										酒井長谷線			船子飯山線				中町北停車場線	社家岡田線
上位計画の位置付け	自動車の交通機能	10-		10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	11-	11-	12-	12-	12-	12-	13-	14-	
		補助	補助	補助	補助	補助	補助	補助	補助	補助	補助	補助	補助	幹線	幹線	幹線	補助	補助		
		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—	—	○	○	○	—	—		
		—	住	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	商	—		
		—	○	○	○	○	—	—	—	—	—	○	○	○	○	○	○	—		
		○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		—	○	○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	○		
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—		
歩行者・自転車の交通機能	バリアフリー・福祉のまちづくり		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—		
	歩行者・自転車の安全性		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—		
	歩行者・自転車のネットワーク形成		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	魅力的な歩行空間の創出		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	中心市街地の活性化		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—		
まちづくりへの支援	歴史・文化・自然への影響		—	○	—	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	地域のコミュニティへの影響		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	他事業との整合		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—		
	土地利用との整合		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	緊急輸送路		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
防災への支援	避難路		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—	—		
	延焼防止		—	○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—		
	消防活動困難区域		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	大気		—	—	—	—	—	—	—	○	○	—	—	○	○	○	—	—		
環境改善への支援	騒音		○	○	○	○	○	○	○	○	—	—	—	○	○	○	—	—		
	緑化・景観形成		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—		
	居住環境		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	該当項目数		6	10	7	7	8	6	7	6	6	6	7	7	7	8	11	5		

6 既存ストックの有効活用を検証

(1) 既存道路による機能の代替性

今後も厳しい財政状況が続くことが想定される中、未着手の状態が継続することが見込まれることから、既存ストックの活用を検証するため、検証区間の周辺地区において、当該都市計画道路の機能を代替する道路があるかを検証します。

代替道路のイメージ



ア 代替性の評価

見直し対象となった45区間において、既存ストックの有効活用の観点から、県道等の幹線道路が近接・並行する次の5区間について代替性の検証を行います。

表 11 代替候補路線

対象路線	上位計画の 位置付け	機能の評価	代替候補路線	代替候補路線
上今泉岡津古久線	1-	●	10	—
	1-	●	9	—
	1-	●	6	—
	1-	●	7	—
	1-	●	12	—
	1-	●	10	—
	1-	●	6	—
	1-	●	6	○ 県道63号相模原大磯
厚木環状3号線	2-	●	7	—
	2-	—	7	—
	2-	—	5	—
	2-	—	10	—
	2-	—	11	—
	2-	—	11	—
	2-	—	11	—
座間荻野線	3-	—	7	—
	3-	—	6	—
厚木環状4号線	4-	●	9	—
	4-	●	10	—
	4-	●	8	—
	4-	●	11	—
	4-	—	8	—
	4-	—	8	—
工業団地中央幹線	5-	—	8	—
	5-	—	8	—
	5-	—	8	—
厚木環状1号線	6-	—	9	○ 市道恩名仲町町田1号線 市道恩名片岸中耕地3号線 市道恩名沖原尼寺原線
	6-	—	9	—
厚木バイパス線	7-	—	5	○ 市道妻田三田幹線 市道白根才戸線
本厚木下津古久線	8-	—	10	○ 市道昭和用水線
	8-	—	9	○
	8-	●	7	—
尼寺原幹線	9-	●	5	—
厚木環状2号線	10-	—	6	—
	10-	—	10	—
	10-	—	7	—
	10-	—	7	—
	10-	—	8	—
	10-	—	6	—
	10-	●	7	—
	10-	●	7	—
酒井長谷線	11-	●	6	—
	11-	●	6	—
船子飯山線	12-	●	7	—
	12-	●	7	—
	12-	●	8	—
中町北停車場線	13-	●	11	—
社家岡田線	14-	●	5	—

機能の代替性の評価結果及び検証を行った区間図を示します。

表 12 代替性の評価結果

対象路線		上位計画の位置付け	機能の評価	代替候補路線	評価
上今泉岡津古久線	1-	●	6	県道63号相模原大磯	県道63号相模原大磯の当該区間は、幅員約10mで整備がされている。 車線数は2車線で、両側に歩道があるが、幅員はせまい。 対象区間の車線数は4車線で計画されていることから、自動車の交通機能の代替性の検討が必要である。
厚木環状1号線	6-	—	9	市道恩名仲町町田1号線 市道恩名片岸中耕地3号線 市道恩名沖原尼寺原線	市道恩名仲町町田1号線は幅員約16m以上、市道恩名片岸中耕地3号線は幅員約13m以上、市道恩名沖原尼寺原線は幅員約11m以上で整備がされている。 車線数は2車線で、市道恩名片岸中耕地3号線は両側歩道であるが、市道恩名仲町町田1号線及び市道恩名沖原尼寺原線は片側歩道である。 左記3路線で自動車の交通機能、環境改善への支援の代替性は考えられる。
厚木バイパス線	7-	—	5	市道妻田三田幹線 市道白根才戸線	市道妻田三田幹線は幅員約9m以上、市道白根才戸線は幅員約8m以上で整備がされている。 いずれも車線数は2車線で、自動車の交通機能、環境改善への支援の代替性は考えられるが、片側歩道であることから、歩行者・自転車の交通機能を確保するための検討が必要である。
本厚木下津古久線	8-	—	10	市道昭和用水線	市道昭和用水線は、幅員9m以上で整備されている。 車線数は2車線で、歩道は一部片側歩道となっているが、両側歩道に整備を進めている。 市道昭和用水線で自動車の交通機能などの機能の代替性は考えられる。
	8-	—	9	市道昭和用水線	市道昭和用水線は、幅員18m以上で整備されている。 車線数は2車線で、歩道は両側歩道で整備されている。 市道昭和用水線で自動車の交通機能などの機能の代替性は考えられる。

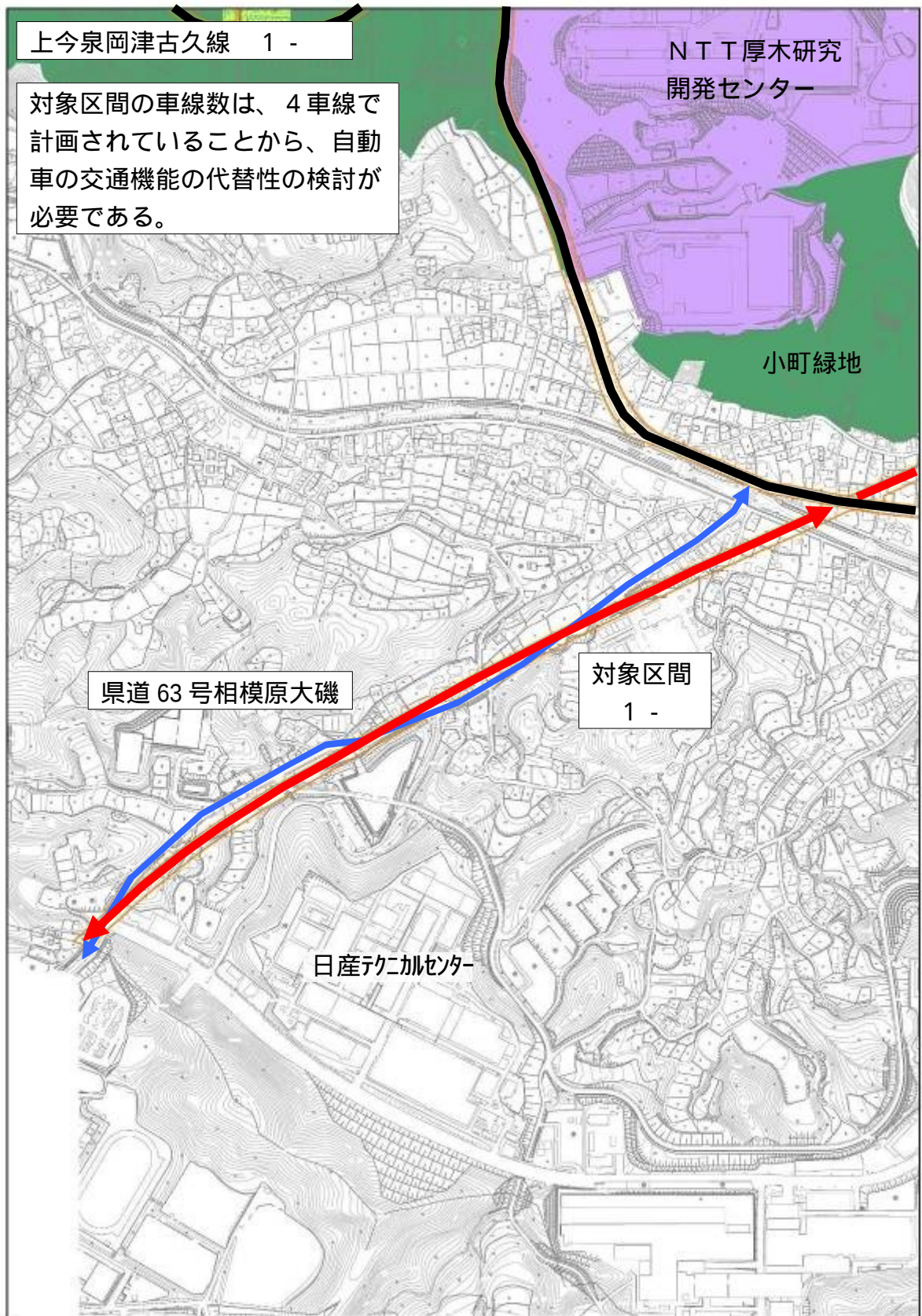


図9 上今泉岡津古久線の代替道路検討区間

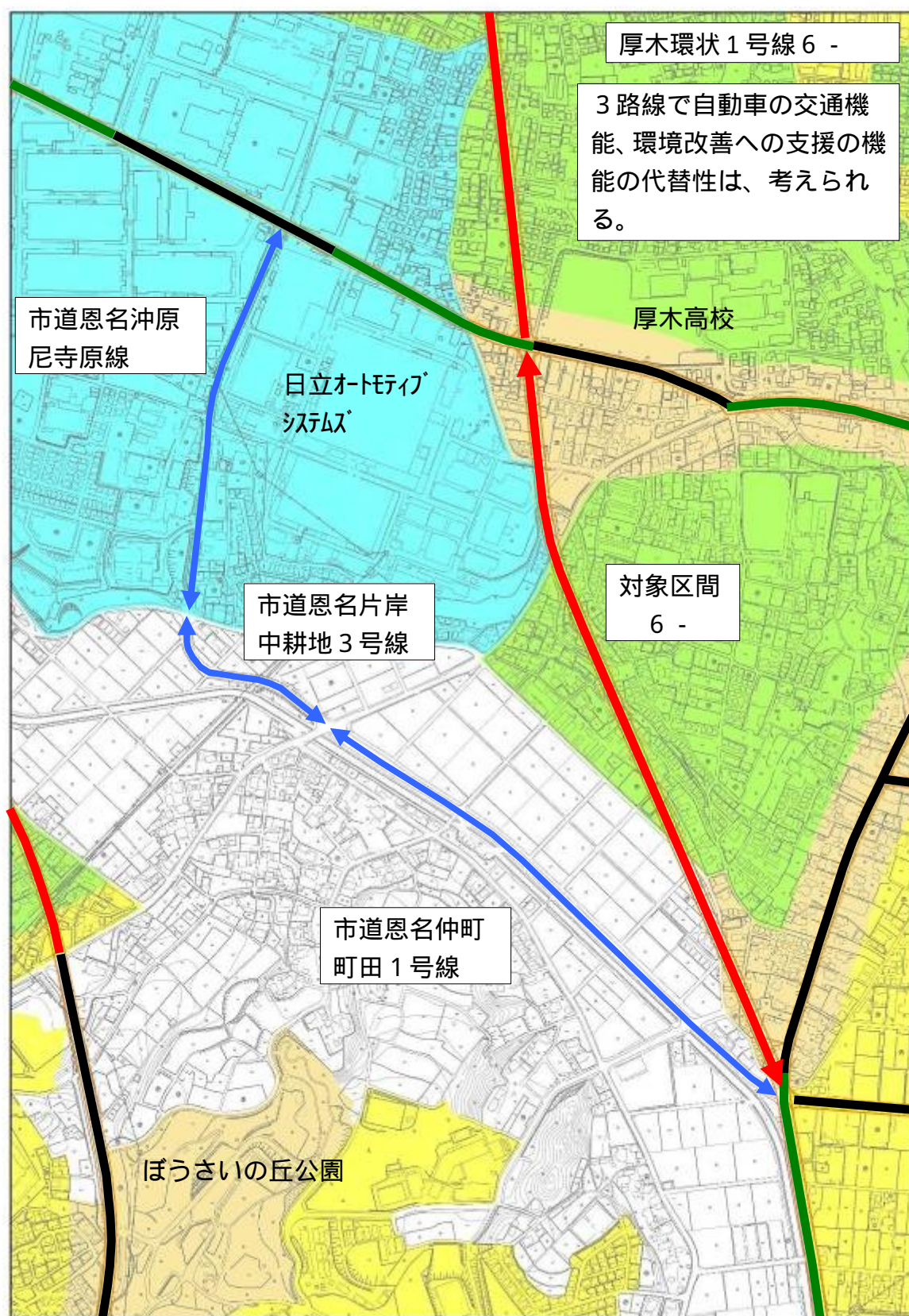


図 10 厚木環状 1 号線の代替道路検討区間



図 11 厚木バイパス線の代替道路検討区間

7 総合的な道路網体系の検証

(1) 将来交通需要予測

見直し検討路線について、都市計画道路全体の将来道路ネットワークでの混雑度、交通容量に問題がないか検証を行いました。代替路線が考えられる区間は、代替路線で将来道路ネットワークでの混雑度、交通容量に影響がないか検証しました。

表 13 道路ネットワークの検証結果

対象路線		道路ネットワークの検証結果
上今泉岡津古久線	1-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	1-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	1-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	1-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	1-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	1-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	1-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	1-	代替を検討した県道63号（相模原大磯）について、推計交通量が14,000台/日以上となり、道路構造令に適合しない。 また、混雑度も1.25以上となり、交通量を受け持つことは困難である。
厚木環状3号線	2-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	2-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	2-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	2-	当該区間の混雑度は1.25未満であり、交通容量上の問題はない。
	2-	当該区間の混雑度は1.5程度であり、今後、より詳細な検討が必要。
	2-	当該区間の混雑度は1.25未満であり、交通容量上の問題はない。
座間荻野線	3-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	3-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
厚木環状4号線	4-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	4-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	4-	当該区間の混雑度は1.25未満の区間があるが、交通容量上の問題はない。
	4-	当該区間の混雑度は1.25未満の区間があるが、交通容量上の問題はない。
	4-	当該区間の混雑度は1.25未満であり、交通容量上の問題はない。
工業団地中央幹線	5-	当該区間の混雑度は1.25未満であり、交通容量上の問題はない。
	5-	当該区間の混雑度は1.5程度であり、今後、より詳細な検討が必要。
	5-	当該区間の混雑度は1.5程度であり、今後、より詳細な検討が必要。

対象路線		道路ネットワークの検証結果
厚木環状1号線	6-	代替を検討した市道恩名仲町町田1号線ほか2路線の混雑度に影響は見られないが、当該区間周辺の都市計画道路尼寺原幹線の交通量が増加し混雑度が悪化する。 また、国道246号、412号の交通量も増加するなど、周辺の道路への影響も大きい。
	6-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
厚木バイパス線	7-	代替する市道妻田三田幹線、市道白根才戸線の混雑度は1.0以下で、周辺道路への大幅な影響は見られないが、自動車の交通量は増加することから、歩行者・自転車の安全確保のため、両側に歩道を設置するなどの検討が必要となる。
本厚木下津古久線	8-	代替する市道昭和用水線の混雑度が悪化する。当該区間周辺の国道246号、本厚木駅北口前の市道本厚木田村町線の交通量が増加するとともに、生活道路へ流入するなど周辺の道路への影響が大きい。
	8-	
	8-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
尼寺原幹線	9-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
厚木環状2号線	10-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	10-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	10-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	10-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	10-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	10-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	10-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
酒井長谷線	11-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	11-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
船子飯山線	12-	当該区間の混雑度は1.25未満であり、交通容量上の問題はない。
	12-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
	12-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
中町北停車場線	13-	当該区間の混雑度は1.0以下であり、交通容量上の問題はない。
社家岡田線	14-	当該区間の混雑度は1.25未満の区間があるが、交通容量上の問題はない。

8 事業実施の見込みに係る整理

(1) 事業実施時期の見込み

見直し対象路線のそれぞれの区間で、事業実施時期の見込みについて整理します。

表 14 事業実施時期の見込みに係る整理

対象路線		事業実施の見込み
上今泉岡津古久線	1-	道路整備五箇年計画において位置付けられていない。
	1-	
	1-	
	1-	
	1-	
	1-	
	1-	
	1-	
厚木環状3号線	2-	道路整備五箇年計画において、平成32年度の供用を見込んでいる。
	2-	道路整備五箇年計画において位置付けられていない。
	2-	
	2-	
	2-	
	2-	
座間荻野線	3-	道路整備五箇年計画において位置付けられていない。
	3-	
厚木環状4号線	4-	道路整備五箇年計画において位置付けられていない。
	4-	
	4-	
	4-	
	4-	
工業団地中央幹線	5-	道路整備五箇年計画において位置付けられていない。
	5-	
	5-	
厚木環状1号線	6-	道路整備五箇年計画において位置付けられていない。
	6-	
厚木バイパス線	7-	道路整備五箇年計画において位置付けられていない。
本厚木下津古久線	8-	道路整備五箇年計画において位置付けられていない。
	8-	
	8-	道路整備五箇年計画で整備を実施する。
尼寺原幹線	9-	道路整備五箇年計画において、平成32年度の供用を見込んでいる。

対象路線		事業実施の見込み
厚木環状2号線	10-	道路整備五箇年計画において位置付けられていない。
	10-	
	10-	
	10-	
	10-	
	10-	道路整備五箇年計画において、平成32年度の供用を見込んでいる。
酒井長谷線	11-	道路整備五箇年計画において位置付けられていない。
	11-	道路整備五箇年計画で整備を実施する。
船子飯山線	12-	道路整備五箇年計画において、平成32年度の供用を見込んでいる。
	12-	
	12-	
中町北停車場線	13-	道路整備五箇年計画で整備を実施する。
社家岡田線	14-	かながわのみちづくり計画で平成28年度までに検討する路線に位置付けられている。

9 総合的評価

(1) 総合的評価の考え方

これまでの五つのステップによる評価・検証した結果を整理し、それぞれの路線や区間を「存続」、「留保付き存続」、「変更」、「追加」、「廃止」に分け、総合的評価の結果を見直しの方針として整理します。

「存続」・・・・・・・・・・	必要性が高く、かながわ交通計画などの上位計画に位置付けがあり、事業実施時期の見込みがある路線や区間。
「留保付き存続」・・	必要性が高いが、事業実施時期の見込みがたっていない路線や区間。
「変更」・・・・・・・・・・	現在の都市計画の線形、幅員等の変更が必要な路線や区間。
「追加」・・・・・・・・・・	新たに計画が必要な路線や区間。
「廃止」・・・・・・・・・・	社会情勢等の変化により必要性が低下した路線や区間。 また、代替道路があり部分的に廃止する区間。

(2) 総合的評価の結果

今回の見直しの対象となった14路線(45区間)については、図13に示す8路線(10区間)が「存続」、10路線(35区間)が「留保付き存続」となりました。

なお、総合的評価の内容は、表15～表23に示します。

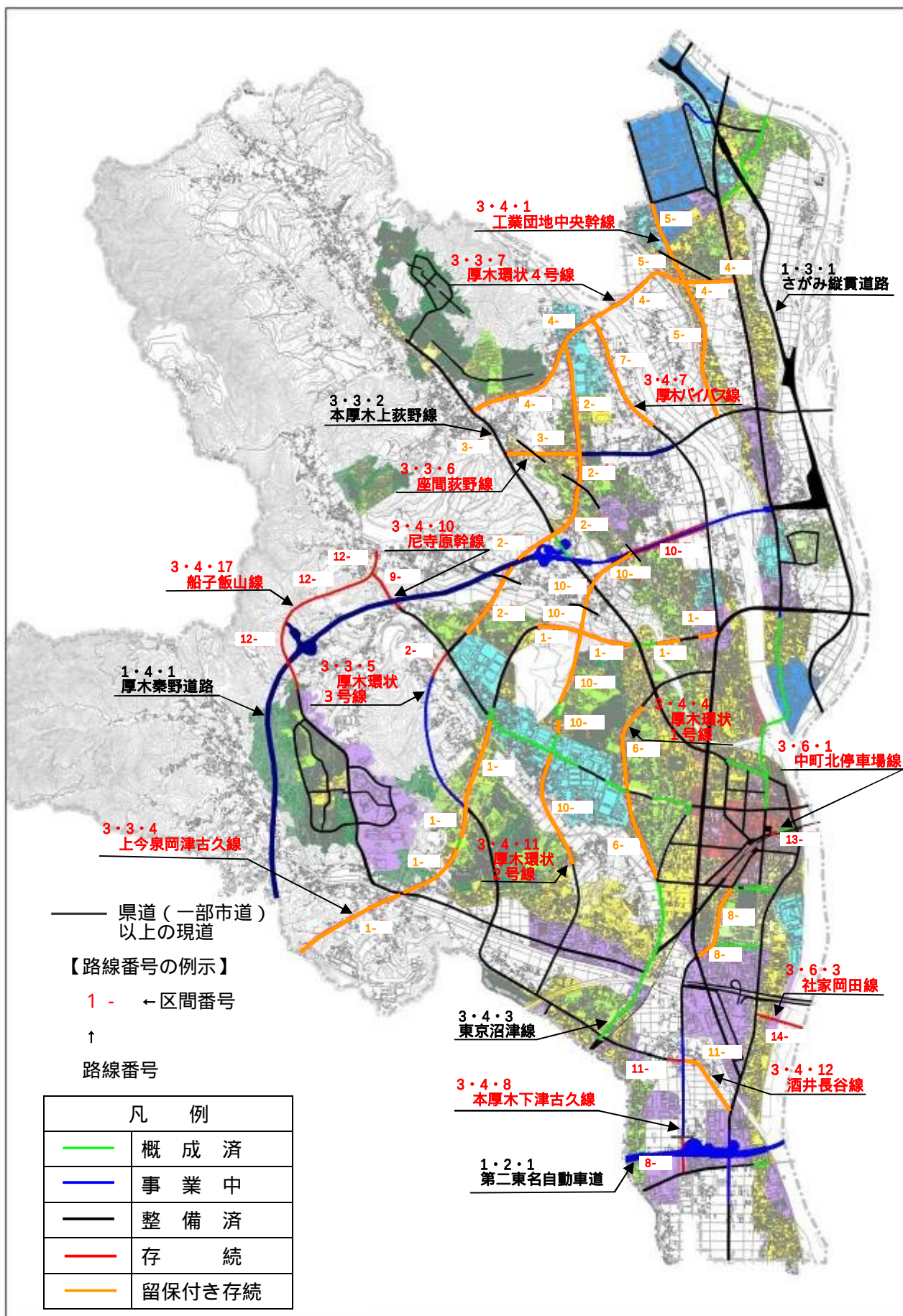


図 13 総合的評価の結果

表 15 総合的評価の内容

対象路線		総合的評価	評価結果
上今泉岡津古久線	1-	・上位計画における位置付けがされている。 ・主要幹線道路であり、周辺道路の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測でき、安全性の向上に寄与する。 ・防災の面では、広域避難場所への避難路として必要性が高い。 ・環境の面では、国道246号の騒音環境の改善に寄与する。 ・国道246号との交差部の整備に課題があるが、代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	1-	・上位計画における位置付けがされている。 ・主要幹線道路であり、周辺道路の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測でき、安全性の向上に寄与する。 ・防災の面では、広域避難場所への避難路として必要性が高い。 ・環境の面では、国道246号の騒音環境の改善に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	1-	・上位計画における位置付けがされている。 ・主要幹線道路であり、周辺道路の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測でき、安全性の向上に寄与する。 ・防災の面では、広域避難場所への避難路として必要性が高い。 ・環境の面では、国道246号の騒音環境の改善に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	1-	・上位計画における位置付けがされている。 ・主要幹線道路であり、周辺道路の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測でき、安全性の向上に寄与する。 ・防災の面では、広域避難場所への避難路として必要性が高い。 ・環境の面では、国道246号の騒音環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	1-	・上位計画における位置付けがされている。 ・主要幹線道路であり、周辺道路の渋滞緩和が期待でき、尼寺工業団地へのアクセス機能を有する。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・土地利用の面では、沿道の愛名・飯山・温水地区の区画整理促進区域内の事業と整合を図る必要がある。 ・防災の面では、広域避難場所への避難路として必要性が高い。 ・環境の面では、国道246号の騒音環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続

表 16 総合的評価の内容

対象路線		総合的評価	評価結果
上今泉岡津古久線	1-	・上位計画における位置付けがされている。 ・主要幹線道路であり、周辺道路の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・土地利用の面では、沿道の愛名・飯山・温水地区の区画整理促進区域内の事業と整合を図る必要がある。 ・環境の面では、国道246号の騒音環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	1-	・上位計画における位置付けがされている。 ・主要幹線道路であり、周辺道路の渋滞緩和が期待できる。 ・環境の面では、国道246号の騒音環境の改善に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	1-	・上位計画における位置付けがされている。 ・主要幹線道路であり、周辺道路の渋滞緩和が期待できるとともに、日産テクニカルセンターへのアクセス機能を有する。 ・環境の面では、国道246号の騒音環境の改善に寄与する。 ・重複する県道63号相模原大磯に代替できるか検証したが、交通量を受け持つことが困難である。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
厚木環状3号線	2-	・上位計画における位置付けがされている。 ・主要幹線道路であり、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・厚木市斎場へのアクセス機能を有する。 ・まちづくりへの支援の面では、厚木市森の里東土地区画整理事業に関連する。 ・環境の面では、国道246号の騒音環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・平成32年度の供用を見込んでいる。 「存続」とする。	存続
	2-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・主要幹線道路であり、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・環境の面では、国道246号の騒音環境の改善に寄与する。 ・代替する機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	2-	・上位計画における位置付けはない。 ・主要幹線道路であり、厚木秦野道路（仮称）厚木北ICへのアクセス機能を有し、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・環境の面では、国道246号の騒音環境の改善に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続

表 17 総合的評価の内容

対象路線		総合的評価	評価結果
厚木環状3号線	2-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・主要幹線道路であり、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・防災の面では、避難路に指定されている。 ・環境の面では、国道129号沿道の大気質の改善や国道246号の騒音環境の改善に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	2-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・主要幹線道路であり、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・防災の面では、緊急輸送路、避難路に指定されている。 ・環境の面では、国道129号沿道の大気質の改善や国道246号の騒音環境の改善に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	2-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・主要幹線道路であり、国道246号の渋滞緩和が期待できるとともに、棚沢地区の工業地域へのアクセス機能を有する。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・防災の面では、緊急輸送路、避難路に指定されており、延焼防止も期待できる。 ・環境の面では、国道129号沿道の大気質の改善や国道246号の騒音環境の改善に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
座間荻野線	3-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・この区間は、市道妻田中荻野線の荻野新宿交差点の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・環境の面では、緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	3-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・この区間は、市道妻田中荻野線の荻野新宿交差点の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・環境の面では、緑化形成に寄与する。 ・代替する機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続

表 18 総合的評価の内容

対象路線	総合的評価	評価結果
厚木環状 4 号線	・上位計画における位置付けがされている。 ・主要幹線道路であり、厚木環状 3 号線と連携することにより環状機能が強化され、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車交通量が多いと予測できる。 ・環境の面では、国道129号沿道の大気質の改善や国道246号等の騒音環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	・上位計画における位置付けがされている。 ・主要幹線道路であり、厚木環状 3 号線と連携することにより環状機能が強化され、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車交通量が多いと予測できる。 ・環境の面では、国道129号沿道の大気質の改善や国道246号等の騒音環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	・上位計画における位置付けがされている。 ・主要幹線道路であり、厚木環状 3 号線と連携することにより環状機能が強化され、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・防災の面では、緊急輸送路、避難路に指定されている。 ・環境の面では、国道129号沿道の大気質の改善や国道246号等の騒音環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・主要幹線道路であり、厚木環状 3 号線と連携することにより環状機能が強化され、国道246号の渋滞緩和が期待できるとともに、棚沢地区の工業地域へのアクセス機能を有する。 ・防災の面では、緊急輸送路、避難路に指定されている。 ・環境の面では、国道129号沿道の大気質の改善や国道246号等の騒音環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・主要幹線道路であり、県道63号相模原大磯の渋滞緩和が期待できるとともに、棚沢地区の工業地域へのアクセス機能を有する。 ・防災の面では、緊急輸送路、避難路に指定されている。 ・環境の面では、鳶尾団地の居住環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続

表 19 総合的評価の内容

対象路線		総合的評価	評価結果
工業団地中央幹線	5-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・この区間は、周辺道路の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・防災の面では、消防活動困難区域の解消に寄与する。 ・環境の面では、市道横須賀水道路線の居住環境の改善に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	5-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・この区間は、周辺道路の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・防災の面では、消防活動困難区域の解消に寄与する。 ・環境の面では、市道横須賀水道路線の居住環境の改善に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	5-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・この区間は、周辺道路の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・防災の面では、消防活動困難区域の解消に寄与する。 ・環境の面では、市道横須賀水道路線の居住環境の改善に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
厚木環状1号線	6-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・この区間は、国道246号の渋滞緩和が期待できるとともに、尼寺工業団地などへのアクセス機能を有する。 ・歩行者・自転車交通量が多いと予測できる。 ・防災の面では、木造家屋密集地での延焼防止や消防活動困難地域の解消に寄与する。 ・環境の面では、国道246号等の騒音環境の改善に寄与する。 ・市道恩名仲町田線ほか2路線が整備されていることから、代替できないか検証したが、当該区間周辺の路線に影響を及ぼすこととなる。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	6-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・この区間は、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車交通量が多いと予測できる。 ・防災の面では、避難路に指定されている。 ・環境の面では、国道246号等の騒音環境の改善、戸室、林地区の居住環境の改善に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続

表 20 総合的評価の内容

対象路線		総合的評価	評価結果
厚木バイパス線	7-	・上位計画における位置付けはない。 ・この区間は、厚木環状4号線と座間荻野線を結ぶ交通を円滑に処理することを目的とし、周辺道路の渋滞緩和が期待できる。 ・環境の面では、国道129号沿道の大気質の改善や騒音環境の改善に寄与する。 ・重複している市道白根才戸線ほか1路線に代替できるか検証したところ、交通量を処理することができるが、片側歩道であることから歩行者・自転車の交通機能の整備が必要である。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
本厚木下津古久線	8-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・この区間は、文化会館前交差点の渋滞緩和が期待できる。 ・都市マスタープランでは、東名、新東名と中心市街地との連絡を強化する路線として位置付けられており、中心市街地の活性化に寄与する。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・環境の面では、国道246号の騒音環境の改善、緑化形成に寄与する。 ・当該区間西側の市道昭和用水線に代替できるか検証したが、当該区間周辺の路線に影響を及ぼすこととなる。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	8-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・この区間は、文化会館前交差点の渋滞緩和が期待できる。 ・都市マスタープランでは、東名、新東名と中心市街地との連絡を強化する路線として位置付けられており、中心市街地の活性化に寄与する。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・環境の面では、国道247号の騒音環境の改善、緑化形成に寄与する。 ・当該区間西側の市道昭和用水線に代替できるか検証したが、当該区間周辺の路線に影響を及ぼすこととなる。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	8-	・上位計画における位置付けがされている。 ・この区間は、新東名（仮称）厚木南ICへのアクセス機能を有する。 ・都市マスタープランでは、東名、新東名と中心市街地との連絡を強化する路線と位置付けられており、中心市街地の活性化に寄与する。 ・長沼の流通団地や総合防災センターへのアクセス機能を有する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、西側に隣接する市道酒井下津古久線との離隔距離が短いことから、今後、適切な時期に変更を検討する。	存続
尼寺原幹線	9-	・上位計画における位置付けがされている。 ・この区間は、県道60号厚木清川と厚木環状3号線を結び、飯山温泉方面へのアクセス機能を有する。 ・防災の面では、避難路に指定されている。 ・環境の面では、緑化形成に寄与する。 ・平成32年度の供用を見込んでいる。 「存続」とする。	存続

表 21 総合的評価の内容

対象路線		総合的評価	評価結果
厚木環状2号線	10-	・上位計画における位置付けはされていない。 ・この区間は、国道246号の渋滞緩和が期待できるとともに、尼寺工業団地へのアクセス機能を有する。 ・防災の面では、避難路に指定されている。 ・環境の面では、国道246号等の騒音環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	10-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・この区間は、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・防災の面では、避難路に指定されている。 ・環境の面では、国道246号等の騒音環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	10-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・この区間は、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・防災の面では、避難路に指定されている。 ・環境の面では、国道246号等の騒音環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	10-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・この区間は、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・防災の面では、避難路に指定されている。 ・環境の面では、国道246号等の騒音環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	10-	・上位計画における位置付けはないが、機能面からみた評価は高い。 ・この区間は、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・防災の面では、避難路に指定されている。 ・環境の面では、国道246号等の騒音環境の改善や緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続

表 22 総合的評価の内容

対象路線		総合的評価	評価結果
厚木環状2号線	10-	・上位計画における位置付けはされていない。 ・この区間は、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・環境の面では、国道129号沿道の大気質の改善や国道246号等の騒音環境の改善、緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	10-	・上位計画における位置付けがされている。 ・この区間は、国道246号の渋滞緩和が期待できる。 ・環境の面では、国道129号沿道の大気質の改善や国道246号等の騒音環境の改善、緑化形成に寄与する。 ・平成32年度の供用を見込んでいる。 「存続」とする。	存続
酒井長谷線	11-	・上位計画における位置付けがされている。 ・この区間は、都市マスタープランに愛甲石田駅とのアクセス機能として位置付けられている。 ・防災の面では、避難路に指定されている。 ・環境の面では、緑化形成に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。ただし、事業実施の見込みがたっていないことから「留保付き」とする。	留保付き 存続
	11-	・上位計画における位置付けがされている。 ・この区間は、都市マスタープランに愛甲石田駅とのアクセス機能として位置付けられている。 ・防災の面では、避難路に指定されている。 ・環境の面では、緑化形成に寄与する。 ・代替する機能を有する路線がない。 「存続」とする。	存続
船子飯山線	12-	・上位計画における位置付けがされている。 ・この区間は、厚木秦野道路（仮称）森の里ICへの接続道路として位置付けられている。 ・国道246号の渋滞緩和に寄与する。 ・環境の面では、国道129号沿道の大気質の改善、国道246号沿道の騒音環境の改善に寄与する。 ・平成32年度の供用を見込んでいる。 「存続」とする。	存続
	12-	・上位計画における位置付けがされている。 ・この区間は、厚木秦野道路（仮称）森の里ICへの接続道路として位置付けられている。 ・国道246号の渋滞緩和に寄与する。 ・環境の面では、国道129号沿道の大気質の改善、国道246号沿道の騒音環境の改善に寄与する。 ・平成32年度の供用を見込んでいる。 「存続」とする。	存続
	12-	・上位計画における位置付けがされている。 ・この区間は、厚木秦野道路（仮称）森の里ICへの接続道路として位置付けられている。 ・国道246号の渋滞緩和に寄与する。 ・防災の面では、避難路に指定されている。 ・環境の面では、国道129号沿道の大気質の改善、国道246号沿道の騒音環境の改善に寄与する。 ・平成32年度の供用を見込んでいる。 「存続」とする。	存続

表 23 総合的評価の内容

対象路線		総合的評価	評価結果
中町北停車場線	13-	・上位計画における位置付けがされている。 ・この区間は、本厚木駅やバスセンターへのアクセス機能を有する。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測でき、安全性の向上に寄与する。 ・まちづくりの支援の面では、中心市街地活性化に寄与する。 ・代替機能を有する路線がない。 「存続」とする。	存続
社家岡田線	14-	・上位計画における位置付けがされている。 ・この区間は、県道22号横浜伊勢原の相模川渡河部の渋滞緩和に寄与する。 ・歩行者・自転車の交通量が多いと予測できる。 ・代替機能を有する路線がない。 ・隣接する海老名市側との連絡を強化する路線である。 「存続」とする。	存続

10 今後の都市計画道路の見直し

今後の都市計画道路の見直しについては、人口減少や高齢化社会などの社会経済情勢の変化や都市構造の変化等による交通需要の変化を見極めながら、検証作業を進めていきます。

平成27年2月1日に、
厚木市は市制60周年を
迎えます。



厚木市都市計画道路見直しの方針

平成26年8月

厚木市 まちづくり計画部 都市計画課

〒243-8511

神奈川県厚木市中町3丁目17番17号

電話 (046) 225-2401 (直通)

ホームページURL <http://www.city.atsugi.kanagawa.jp/>