

都市計画道路見直しの方針について（概要版）

1 都市計画道路とは

道路（都市計画道路）は、自動車交通の用に供するばかりではなく、都市の骨格を形作るとともに、下水道や電気・水道・都市ガスなどの施設を設置するための空間としての役割を担うほか、都市防災空間としての機能など多様な性格を備えており、安心して安全な市民の生活に欠くことができない大切な都市施設です。

都市計画道路は、将来の都市の発展を予想して都市計画法に基づき計画された道路であり、その目的や規模により自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路に区分されています。

2 都市計画道路見直しの必要性について

厚木市には50路線、総延長147.4kmの都市計画道路が計画されており、平成25年4月現在で完成している都市計画道路の延長は約86.5km（整備率約58.7%）となっています。

都市の骨格を形成する主要な都市計画道路である幹線街路は37路線、総延長120.7kmであり、このうち計画決定されてから長期間、未着手（20年以上）となっている路線の延長は31.15kmとなっています。

厚木市の都市計画道路の多くは、人口の増加やモータリゼーションが急激に進展する社会経済状況を背景として計画されましたが、今後はその社会経済状況は大きく変化し、少子高齢化・人口減少社会へと移行することが考えられます。このような状況を踏まえ、都市計画決定されたものの長期未着手となっている道路について、その必要性を検証し、見直しを実施しました。

3 都市計画道路見直しの方針（案）の概要

都市計画道路の見直しは、平成18年に公表された「神奈川県都市計画道路見直しガイドライン」に基づき、次のとおりステップごとに行いました。

見直しの対象とした都市計画道路は、都市の大半の自動車交通を処理する主要な都市計画道路である「幹線街路」とし、自動車専用道路、区画街路、特殊街路は対象としていません。

(1) ステップ1「見直し対象路線の抽出」

見直し対象路線として、長期未着手（おおむね20年以上）となっている幹線街路14路線を抽出し、土地利用状況などを考慮して検証するために、都市計画道路等の交差点間で45区間に区間化しました。（表1参照）

表1 見直し対象路線 14路線（45区間）

番号	名称	区間数	番号	名称	区間数
1	3・3・4 上今泉岡津古久線	8区間	8	3・4・8 本厚木下津古久線	3区間
2	3・3・5 厚木環状3号線	6区間	9	3・4・10 尼寺原幹線	1区間
3	3・3・6 座間荻野線	2区間	10	3・4・11 厚木環状2号線	7区間
4	3・3・7 厚木環状4号線	5区間	11	3・4・12 酒井長谷線	2区間
5	3・4・1 工業団地中央幹線	3区間	12	3・4・17 船子飯山線	3区間
6	3・4・4 厚木環状1号線	2区間	13	3・6・1 中町北停車場線	1区間
7	3・4・7 厚木バイパス線	1区間	14	3・6・3 社家岡田線	1区間
			合計		45区間

(2) ステップ2「必要性の検証」

見直し対象路線14路線（45区間）について、上位計画（かながわ交通計画、かながわのみちづくり計画及び第7次厚木市道路整備五箇年計画）への位置付けや、都市計画道路の機能（交通機能、まちづくりへの支援、防災への支援、環境改善への支援等）における必要性を検証した結果、見直し対象路線の全てについて必要性が高いと評価しました。

また、見直し対象路線として抽出した14路線（45区間）のうち、上位計画に位置付けのある10路線（23区間）は「存続」の候補としました。

「第7次厚木市道路整備五箇年計画」は、厚木市ホームページ(<http://www.city.atsugi.kanagawa.jp>)から御覧いただけます。

(3) ステップ3「既存ストックの有効活用の検証」

見直し対象路線14路線（45区間）のうち、既存ストックの有効活用が期待できる可能性の高い4路線（5区間）について、代替性を検証しました。

代替性：近接・並行して整備されている既存の道路（県道・市道）が、都市計画道路の機能を代替えすることができるか。

(4) ステップ4「総合的な道路網体系の検証」

ステップ3で代替性を検証した4路線（5区間）について、各路線を整備しないと仮定した場合の将来交通需要予測を行ったところ、3路線（4区間）

の周辺道路で混雑度や交通量の増加が見られ、路線を整備しないことによる影響が出るとの結果になりました。（表2参照）

表2 代替検証路線における将来交通需要予測

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-	この区間を整備しない場合、県道63号相模原大磯の交通量が増え4車線にする必要があり、また渋滞が発生する結果となりました。
厚木環状1号線	6-	この区間を整備しない場合、国道246号などの道路の交通量が増え、渋滞が悪化する結果になりました。
厚木バイパス線	7-	この区間を整備しない場合、市道妻田三田幹線、市道白根才戸線で渋滞は発生せず、周辺の道路にも大きな影響はありませんが、交通量は増えるため、歩行者・自転車の安全性確保のため、歩道の設置等を含め検討する必要があります。
本厚木下津古久線	8-	この区間を整備しない場合、市道昭和用水線の交通量が増え、渋滞が悪化する。また、国道246号などの交通量が増え、生活道路へ車が迂回するなど周辺の道路に影響がある結果になりました。
	8-	

(5) ステップ5「事業実施の見込みに係る整理」

事業の見込みについて、第7次道路整備5箇年計画等に基づき検証しました。その結果、8路線（10区間）で事業化が見込まれています。（表3参照）

表3 事業実施の見込みについて

対象路線		事業実施の見込み
厚木環状3号線	2-	道路整備5箇年計画において、平成32年度の供用を見込んでいる。
本厚木下津古久線	8-	道路整備5箇年計画で整備を実施する。
尼寺原幹線	9-	道路整備5箇年計画において、平成32年度の供用を見込んでいる。
厚木環状2号線	10-	道路整備5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5箇年計画で整備を実施する。
船子飯山線	12-	道路整備5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5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づけられている。

(6) 総合評価

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、総合的に評価をした結果、見直し対象路線14路線45区間のうち、上位計画に位置づけがあり事業実施時期の見込みがたっている8路線10区間を「存続」とします。その他の事業実施時期の見込みがたっていない10路線35区間は、「留保付き存続」とします。

表4 総合評価の結果について

対象路線		評価結果	対象路線		評価結果
上今泉岡津古久線	1-	留保付き存続	厚木環状1号線	6-	留保付き存続
	1-	留保付き存続		6-	留保付き存続
	1-	留保付き存続	厚木バイパス線	7-	留保付き存続
	1-	留保付き存続	本厚木下津古久線	8-	留保付き存続
	1-	留保付き存続		8-	留保付き存続
	1-	留保付き存続		8-	存続
	1-	留保付き存続	尼寺原幹線	9-	存続
	1-	留保付き存続	厚木環状2号線	10-	留保付き存続
厚木環状3号線	2-	存続		10-	留保付き存続
	2-	留保付き存続		10-	留保付き存続
	2-	留保付き存続		10-	留保付き存続
	2-	留保付き存続		10-	留保付き存続
	2-	留保付き存続		10-	留保付き存続
	2-	留保付き存続		10-	存続
座間荻野線	3-	留保付き存続	酒井長谷線	11-	留保付き存続
	3-	留保付き存続		11-	存続
厚木環状4号線	4-	留保付き存続	船子飯山線	12-	存続
	4-	留保付き存続		12-	存続
	4-	留保付き存続		12-	存続
	4-	留保付き存続	中町北停車場線	13-	存続
	4-	留保付き存続	社家岡田線	14-	存続
工業団地中央幹線	5-	留保付き存続			
	5-	留保付き存続			
	5-	留保付き存続			