

愛川都市計画道路の見直し方針

平成26年1月

愛川町

目次

1. 都市計画道路見直しの目的	1
2. 都市計画道路とは	2
3. 愛川町都市マスタープランにおける都市計画道路の位置づけ	3
4. 町内都市計画道路の決定・整備状況	4
5. 未着手の状況	5
6. 見直し対象路線の選定結果	6
7. 見直し対象路線の検証項目	10
8. 見直しの成果	12
9. 見直しの結果	13
10. 今後の見直しについて	24

1. 都市計画道路見直しの目的

本町の都市計画道路は、昭和39年に都市計画決定を行い、その後の人口の増加や交通量の増大など都市の成長を前提に現在の都市計画道路網が形成されました。

しかし、今後は人口減少や少子高齢化といった社会環境の変化や住民の居住環境の変化など、新たなまちづくりの課題への対応が必要となってきます。

また、本町の都市計画道路においては、都市計画決定後、長期にわたって事業が実施されていない路線や区間の中には、道路に求められる機能や役割が変化している可能性があります。

こうした中、神奈川県では、平成18年3月に都市計画道路について社会経済状況の変化に的確に対応できるよう、見直しを行うための「都市計画道路見直しのガイドライン」を策定しており、このガイドラインに基づき、本町における適切な都市計画行政の遂行と健全な都市の維持発展に資することを目的とし、都市計画道路の検証、見直しを行うものです。

2. 都市計画道路とは

都市計画道路とは、都市の骨格をなす広域的なネットワークを形成する重要な都市施設として「都市計画」に定める道路で、都市計画法に基づき都市計画決定した道路のことです。

(1) 道路の機能

都市における道路の機能は、以下のような機能を有しています。

- 都市における円滑な移動を確保するための交通機能
- 都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能
- 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) 道路の種別

道路の都市計画を定めるにあたっては、主として交通機能に着目して以下のような道路種別を設定し、これらを適切に組み合わせて、道路の機能が十分発揮できるようにする必要があります。

道路の種別	
自動車専用道路	都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路
幹線街路	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路
区画街路	地区における宅地の利用に供するための道路
特殊街路	専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路

出典) 都市計画運用指針

3. 愛川町都市マスタープランにおける都市計画道路の位置づけ

(1) 広域幹線道路

○ さがみ縦貫道路

首都圏などへの広域多核都市複合体を形成し、沿道地域の自動車交通の円滑化と、土地利用の適正な誘導をはかるとともに、地域開発の基盤としての役割を果たす道路です。

(2) 幹線道路

○ 上の原松台線

隣接する厚木市及び相模原市へのアクセス性を高め、さらには国道 129 号及び都市計画道路 1・3・1 さがみ縦貫道路相模原・愛川 IC へ乗り入れるための道路です。

○ 桜台小沢線、相模原大磯線

多数の都市計画道路と接続し、さらには相模原市への連絡道路としての機能や、都市計画道路 1・3・1 さがみ縦貫道路相模原・愛川 IC へ乗り入れるための重要な道路であり、近隣市はもとより首都圏近郊へのアクセス性を高める道路です。

○ 中野厚木線

厚木市、本町、相模原市を結ぶ産業経済の動脈的機能の高い幹線道路です。

(3) 準幹線道路

○ 一つ井箕輪線

多数の都市計画道路と接続し、神奈川中央交通のバス路線であるなど住民の生活利便性の高い道路です。

○ 桜台楠線

多数の都市計画道路と連絡し、さらには近隣公園中津工業団地第 1 号公園に隣接しており、住民の生活利便性の高い道路です。

○ 二の域桜台線

隣接する厚木市へのアクセス性を高め、さらには国道 129 号及び都市計画道路 1・3・1 さがみ縦貫道路相模原・愛川 IC へ乗り入れるための道路です。

4. 町内都市計画道路の決定・整備状況

本町の都市計画道路は平成25年12月現在8路線で、自動車専用道路が1路線、幹線街路が7路線となっています。

都市計画道路（幹線街路）の整備状況は、7路線 15,840mのうち、整備済延長は9,692mであり延長全体の61.2%、未着手区間は6,148mであり、38.8%となっています。

【都市計画道路の整備状況】

道路種別	都市計画道路名称	計画延長 (m)	整備済 (m)	事業中 (m)	※未着手 (m)	決定年月日
自動車専用 道路	1・3・1 さがみ縦貫道路	3,360	0	3,360	0	H9.6.10
	小 計	3,360	0	3,360	0	
幹線街路	3・4・1 二の域桜台線	980	980	0	0	S39.12.23
	3・4・2 上の原松台線	1,760	1,400	0	360	S39.12.23
	3・4・3 桜台小沢線	3,390	2,342	0	1,048	S39.12.23
	3・4・4 一つ井箕輪線	2,440	2,140	0	300	S39.12.23
	3・4・5 中野厚木線	3,780	0	0	3,780	S39.12.23
	3・4・6 桜台楠線	2,560	1,900	0	660	S39.12.23
	3・4・7 相模原大磯線	930	930	0	0	S39.12.23
	小 計	15,840	9,692	0	6,148	
	総 合 計	19,200	9,692	3,360	6,148	

※未着手：都市計画決定されている道路幅員により、整備されていない路線・区間

5. 未着手の状況

本町の幹線街路における未着手の主な理由には、以下のようなものがあります。

また、5路線の未着手延長約6.15kmは昭和39年の都市計画決定路線であり都市計画決定から49年経過した路線となっています。

(1) 財政的な理由

限られた財源の中で、優先順位の高い路線から整備を進めることとなるため、結果的に優先順位が低い路線が未着手となっています。

(2) 代替となる（計画含む）一部整備済既存路線の存在

計画路線の一部が整備されており、一定規模の代替機能を有する路線が存在しているため、他の都市計画道路及び周辺道路網で交通機能が代替されることで未着手となっています。

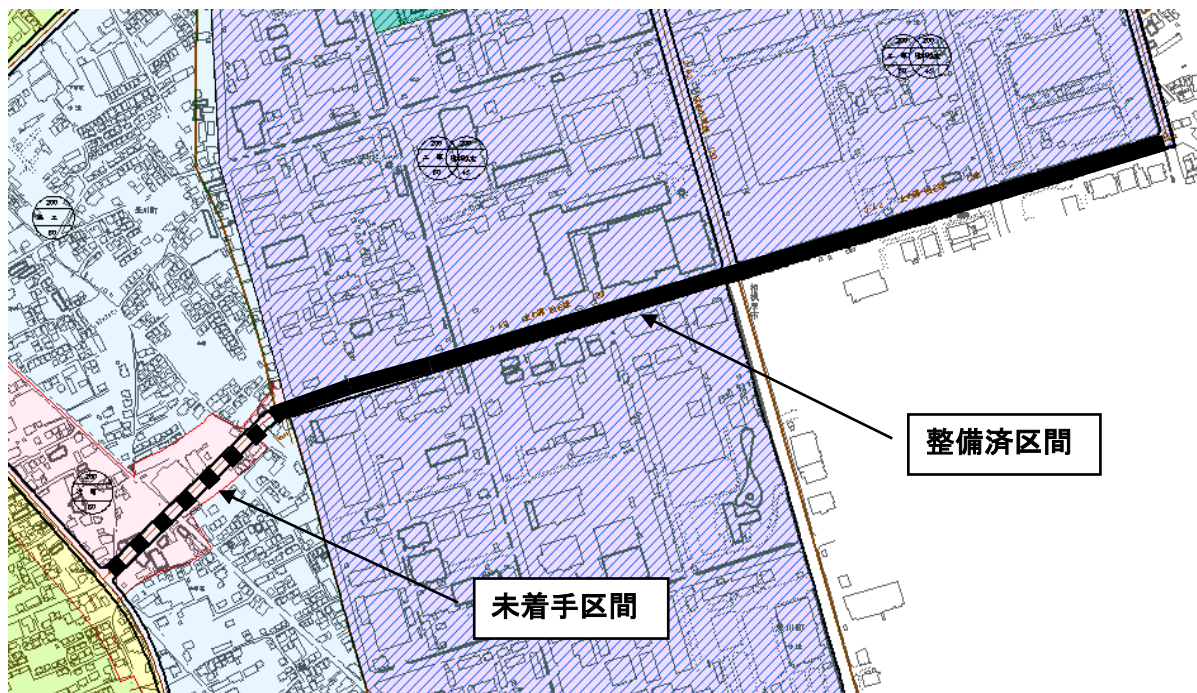
(3) 地元調整による理由

既成市街地では、すでに生活環境が形成されていることから、事業に対する合意形成などに時間を要するなど、速やかな事業実施が困難となっています。

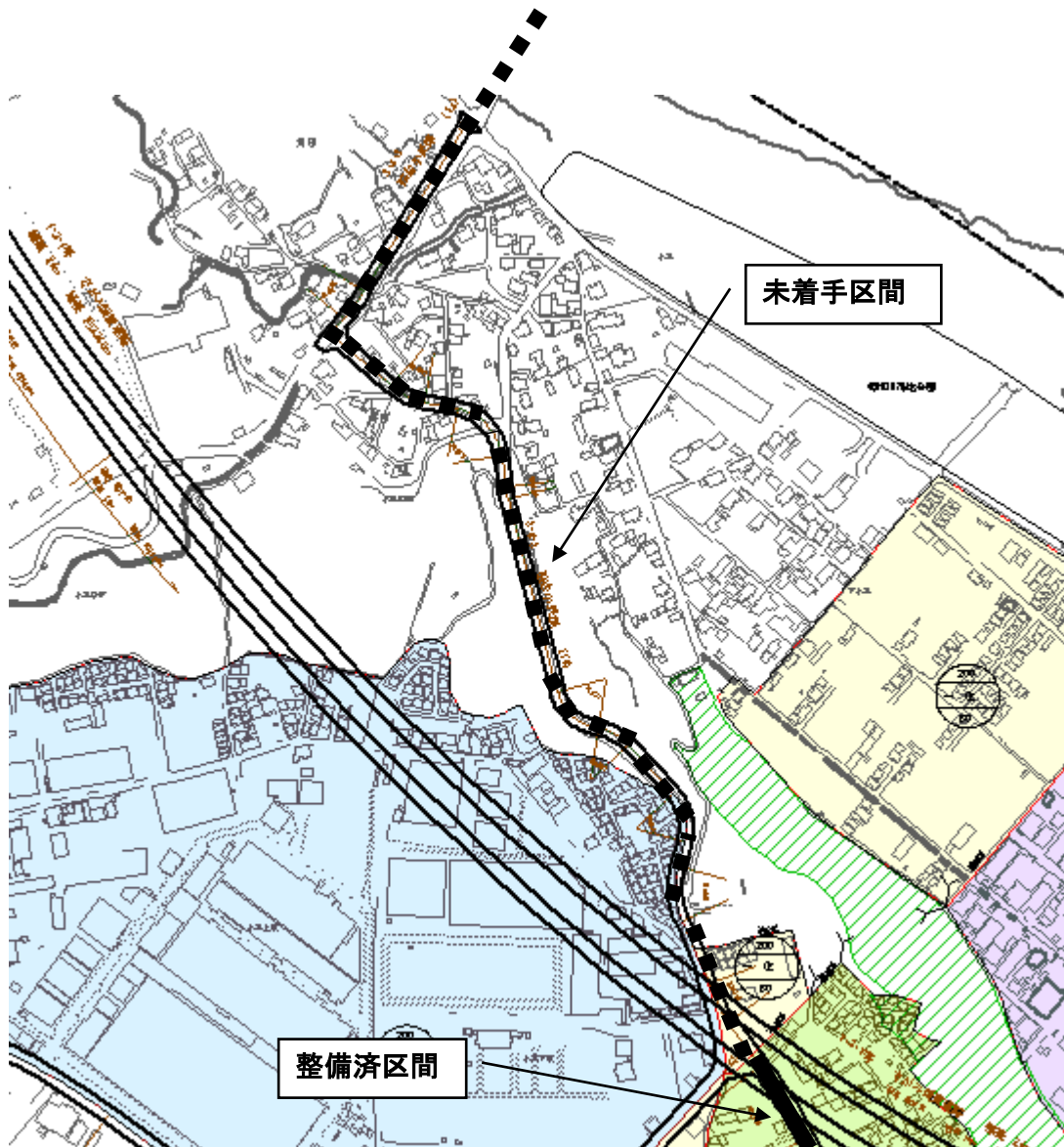
6. 見直し対象路線の選定結果

本町の見直し対象路線は、都市計画決定後20年以上を経過しても未着手の区間がある幹線街路を対象として5路線を選定しました。

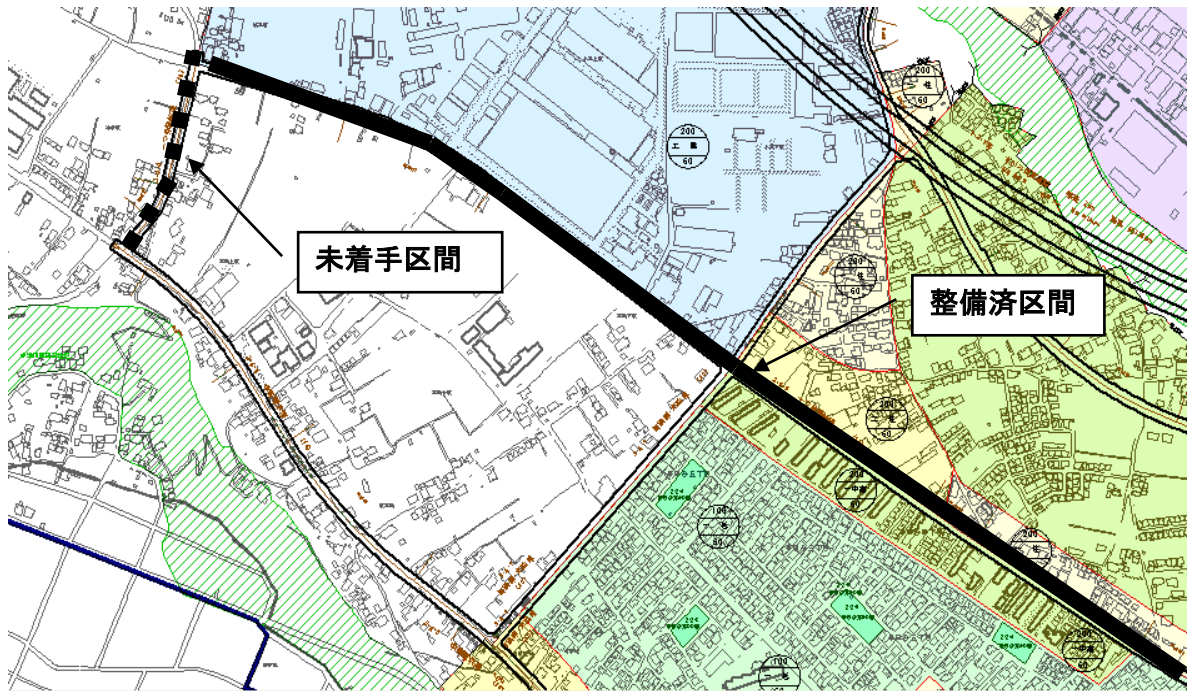
(1) 「3・4・2 上の原松台線」



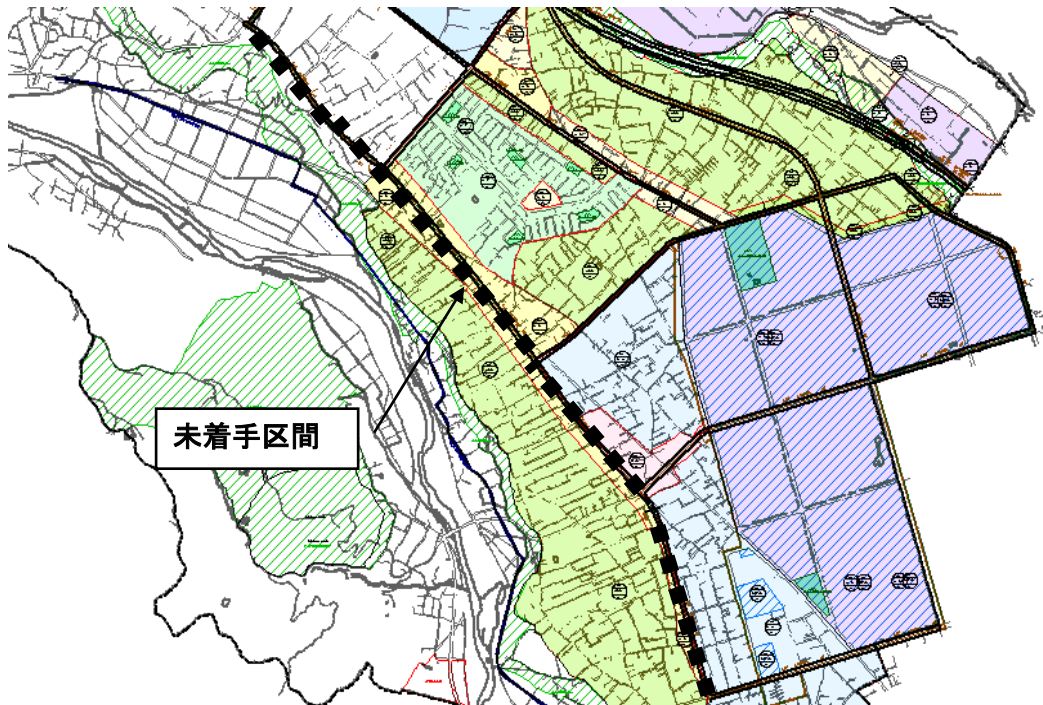
(2) 「3・4・3 桜台小沢線」



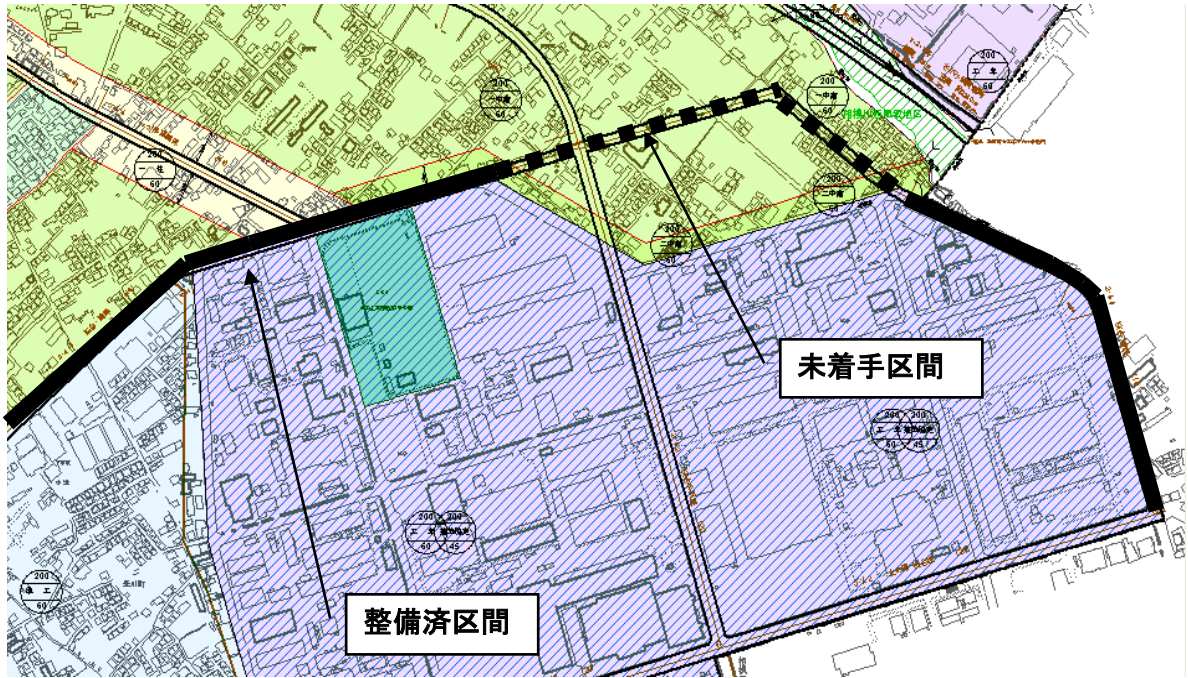
(3) 「3・4・4 一ツ井箕輪線」



(4) 「3・4・5 中野厚木線」



(5) 「3・4・6 桜台楠線」



7. 見直し対象路線の検証項目

神奈川県都市計画道路見直しのガイドラインで示されている検証項目について、本町にとって必要な都市計画道路とはどのような道路かという観点から愛川町の上位関連計画等を考慮した上で検証項目を設定しました。

(1) 自動車交通機能

- 幹線道路、準幹線道路に位置付けされているか。
- 役所等、公共施設に対しアクセス性が高まるか。
- 周辺道路の渋滞緩和に寄与するか。
- 路線バスの運行路線及び生活の利便性に寄与しているか。

(2) 歩行者・自転車の交通機能

- 整備路線に歩道等が設置されているかどうか、それにより、歩行者・自転車の安全性向上に寄与するか。

(3) 土地利用との整合

- 都市マスタープランにおける当該路線周辺の土地利用の実現、改善に寄与するか。

(4) まちづくりとの整合

- 当該都市計画道路が町内に存在する県及び町指定の重要文化財上を通過していないか。
- 既存住宅地を通過することにより、既存コミュニティ等に影響を与えないか。

(5) 市街地形成機能

- 上位計画で都市軸としての位置づけがある路線であるか。
- 中心市街地を形成する路線であるか。

(6) 防災機能

- 「広域避難場所、一時避難場所へのアクセス性が高く、かつ幅員15m以上」という条件を満たしているか。
- 12m以上の幅員があり、延焼防止効果があるか。
- 緊急輸送路と位置づけられているか。

(7) 環境機能

- 排出ガスや騒音等の影響を緩和するため、植栽帯（植樹帯）が確保されているか。
- 神奈川県自然環境保全条例の自然環境保全地域を通過していないか。

(8) 代替機能

- 既存道路の整備・ネットワーク状況から当該路線の代替機能を有する路線が存在するか。

(9) 他事業との整合

- 当該路線が他の都市計画道路に関連しているか。
- 開発計画等の他事業を支援するか。

8. 見直しの成果

本見直しでは、（存続、留保付き存続、変更、廃止）の判断結果を得ることを最終的な成果とします。

存続	都市計画道路の機能再検証の結果、必要性が認められるとともに、事業実施時期の見込みが立っており、現計画の幅員・線形等で整備を進めるにあたり課題を有しない路線・区間
留保付き存続	都市計画道路の機能の再検証の結果、必要性は認められるが、事業実施時期の見込みが立たない路線・区間
変更	都市計画道路の機能の再検証の結果、必要性が認められ現計画の幅員・線形等で整備を進めるにあたり何らかの課題があり、都市計画道路の起・終点、線形、幅員等を変更することが望ましい路線・区間
廃止	都市計画道路の機能の再検証の結果、必要性が認められない路線・区間

9. 見直しの結果

○見直し対象路線の検証結果

前述までの流れに沿って「上の原松台線」、「桜台小沢線」、「一つ井箕輪線」、「中野厚木線」、「桜台楠線」の5路線を選定し、見直しを行った結果、「上の原松台線」及び「桜台楠線」を「変更」とし、「桜台小沢線」、「一つ井箕輪線」、「中野厚木線」の3路線については「留保付き存続」としました。

ステップ1 見直し検討対象路線の選定

- ・未着手路線・・・上の原松台線、桜台小沢線、一つ井箕輪線、中野厚木線、桜台楠線



ステップ2 必要性の検証

- ① 「愛川町都市マスタープラン」への位置づけ



- ② 機能の検証項目による必要性の検証

- ・自動車交通機能
- ・歩行者・自転車等の交通機能
- ・土地利用との整合
- ・まちづくりとの整合
- ・市街地形成機能
- ・防災機能
- ・環境機能
- ・代替機能
- ・他事業との整合



ステップ3 総合的な判断

機能の検証項目による必要性の検証の結果により、各路線の見直し方針を判断



留保付き存続

- ・桜台小沢線
- ・一つ井箕輪線
- ・中野厚木線

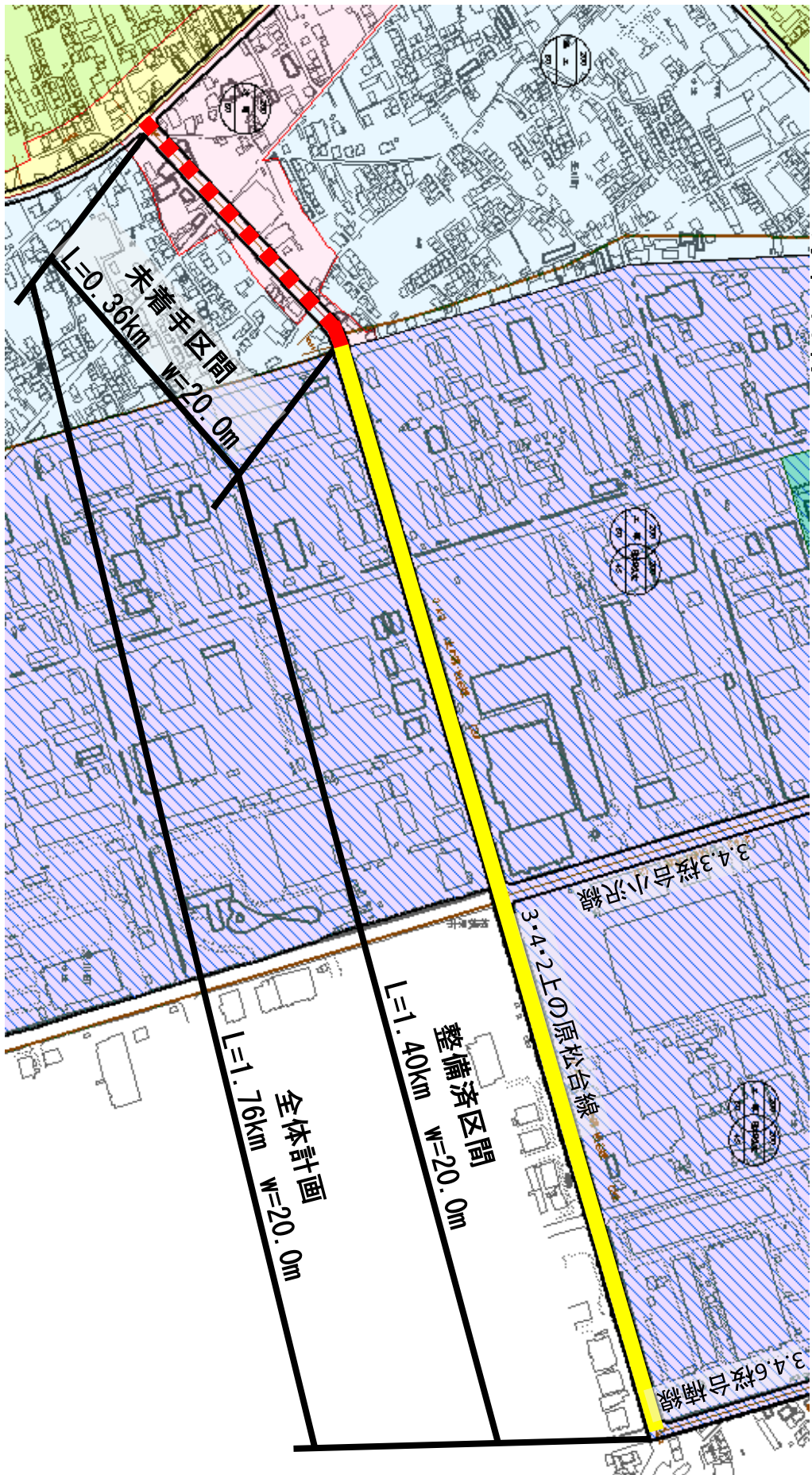


変更

- ・上の原松台線（幅員）
- ・桜台楠線（代替路線）

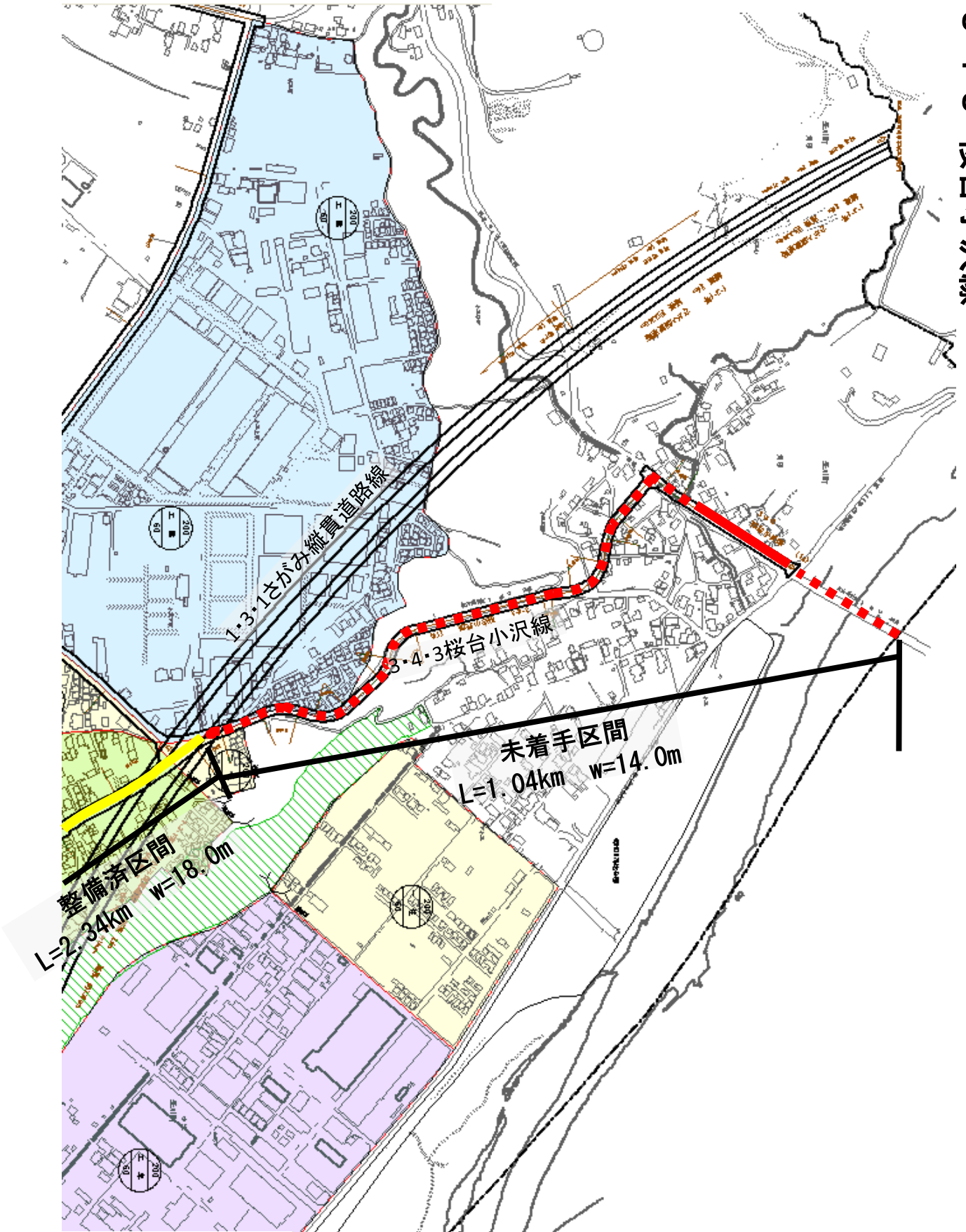
1		3・4・2 上の原松台線	
計画延長	約1.76 km	区間延長	約1.76 km
代表幅員	20.0 m		
<p>路線・区間の概要 整備済延長 約1.40 km 未着手延長 約0.36 km</p> <p>当該路線は、愛川町の中央を横断する路線で、厚木市上依知地区及び厚木市棚沢地区へ接続する路線である。</p> <p>構造形式は地表式で、途中、3・4・5中野厚木線(県道63号相模原大磯線)(計画幅員16m)、3・4・3桜台小沢線(幅員20m)及び3・4・1工業団地中央幹線(厚木市道)(幅員20m)、3・4・6桜台楠線(計画幅員16m)、3・4・16工業団地東幹線(厚木市道)(幅員16m)とそれぞれ平面交差する。</p> <p>当該路線は、工業専用地域及び近隣商業地域内であり、工業専用地域には中高層建築物に該当する工場や倉庫が多く存在し、近隣商業地域には商店等が密集した地域である。</p>			
機能評価の結果			
項目	評価		
自動車交通機能	<p>都市マスタープランにおいて、幹線道路に位置付けられた路線の一部であり、隣接する厚木市及び相模原市へのアクセス性を高める。</p> <p>さらには国道129号及び都市計画道路1・3・1さがみ縦貫道路相模原・愛川ICへ乗り入れるための重要な路線で、近隣市はもとより首都圏近郊へのアクセス性を高める。</p>		
歩行者・自転車等の交通機能	<p>両側に歩道が確保され、危険箇所が解消するなど、歩行者・自転車の交通に対する安全性向上に寄与するため必要性は高い。</p>		
土地利用との整合	<p>都市マスタープランにおける当該路線周辺の土地利用構想は、産業地、住宅地及び商業地に位置付けられ産業地には県内陸工業団地が存在し、当該路線は、大型車両等の通行が頻繁であり大いに寄与するが、住宅地及び商業地においては計画幅員のとおり整備することにより、住宅地及び商業地に大型車両の通行によるデメリットが考えられる。</p>		
まちづくりとの整合	<p>当該路線は、県及び町指定の文化財上は通過しない。また、未着手区間については、現況16m幅員で整備されているため、コミュニティへの影響は少ないと考えられる。</p>		
市街地形成機能	<p>都市マスタープランにおいて「安定的都市経営をはかるため、その基盤となる既存産業を維持するとともに、新たな産業の誘致及び受け皿づくりを推進します。」とした県内陸工業団地と、「地域の中心商業地として育成をはかります。」とした太田窪地区(近隣商業地域)に対するアクセス性が高まるなど、拠点性の向上に多いに寄与する。</p>		
防災機能	<p>市街地内の延焼遮断空間機能を有し、広域避難場所や一時避難場所へのアクセス性が高まることから、防災機能を有していると考えられる。</p>		
環境機能	<p>道路両側の歩道に植樹帯が確保されていることや、自然環境保全地域を通過しないことから、環境機能を有していると考えられる。</p>		
代替機能	<p>当該路線は、(仮称)上飯山中津上依知線の一部を構成するものであり、代替機能を有する路線はない。</p>		
他事業との整合	<p>当該路線は、都市計画道路1・3・1さがみ縦貫道路と密接な関係を有している。</p>		
総合的判断	<p style="text-align: center;">変更</p>		
<p>自動車交通機能、歩行者自転車交通機能、土地利用との整合性、まちづくりとの整合性、市街地形成機能、防災機能、環境機能、代替機能、他事業との整合のすべての点から必要性は非常に高いと考えられる。</p> <p>また、当該路線の未着手区間は幅員16m(両側歩道)となっており、都市計画決定時には、準工業地域ですべての区間が工業系の用途でありました。しかし、平成8年に近隣商業地域へ用途の変更を行っており、異なる用途地域(工業専用地域・近隣商業地域)に跨る路線となり、都市計画道路としての性格は用途地域により大きく異なっていることから、当該路線の未着手区間の幅員を現道幅員である16mに変更することとした。</p>			

3.4.2 上の原松台線



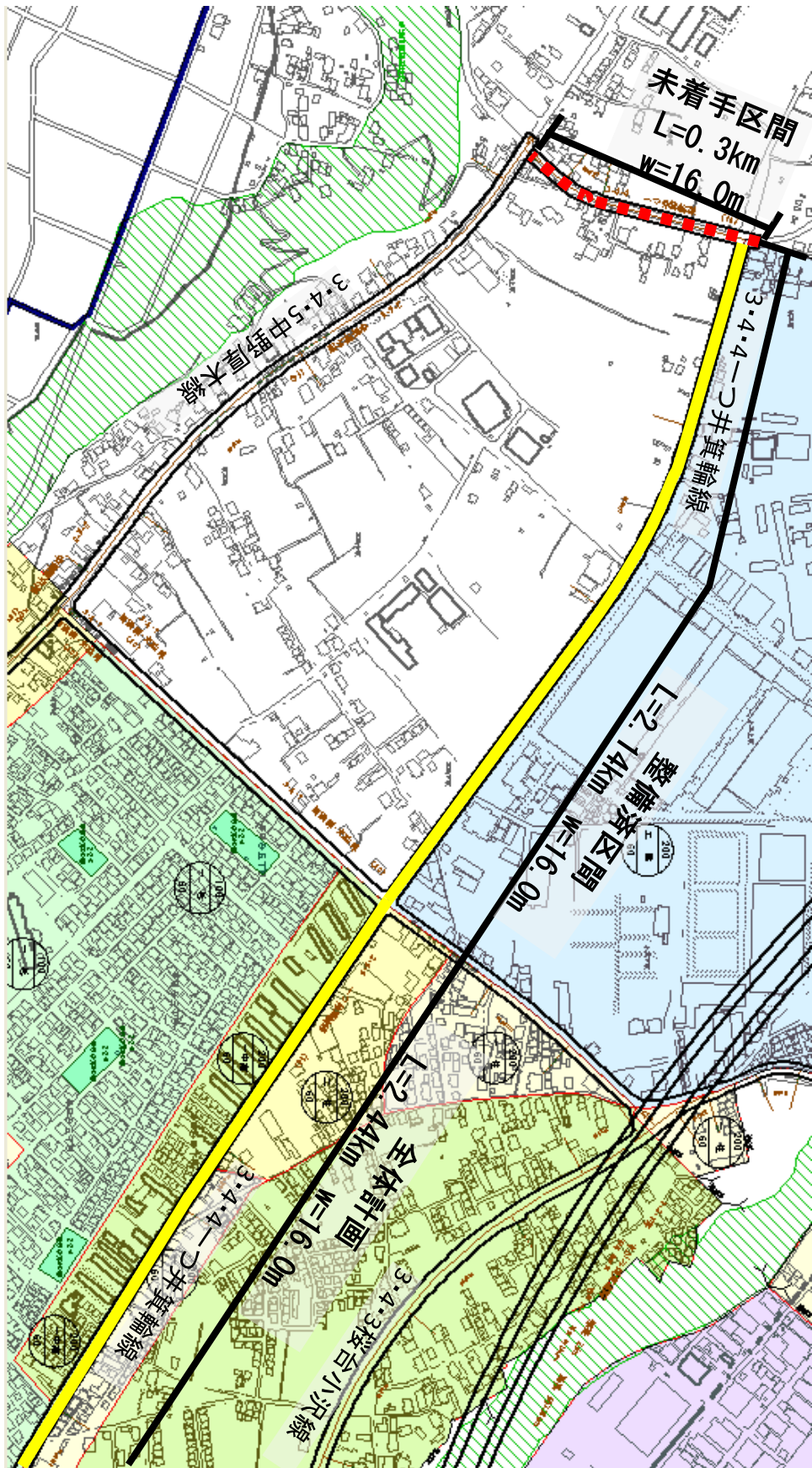
2 3・4・3 桜台小沢線			
計画延長	約3.39 km	区間延長	約3.39 km 代表幅員 14~20 m
路線・区間の概要 整備済延長 約2.34 km 未着手延長 約1.05 km 当該路線は、中津台地の東側を縦断し相模川に架かる高田橋に接続する路線であり、未着手区間は県道63号相模原大磯線及び県道54号相模原愛川線の一部である。 構造形式は地表式で、途中、3・4・2上の原松台線(幅員20m)、3・4・6桜台楠線(幅員16m)、3・4・7相模原大磯線(県道63号相模原大磯線)(幅員16m)とそれぞれ平面交差し、高田橋(相模原市)へ接続する。 当該路線は、住居系、工業系用途地域及び市街化調整区域に隣接し、住宅、工場等の密集した地域であり、市街化調整区域は斜面地である。			
機能評価の結果			
項目	評価		
自動車交通機能	都市マスタープランにおいて、幹線道路に位置付けられた路線であり、多数の都市計画道路と接続し、さらには相模原市への連絡道路としての機能や、都市計画道路1・3・1さがみ縦貫道路相模原・愛川ICへ乗り入れるための重要な路線で、近隣市はもとより首都圏近郊へのアクセス性を高める。		
歩行者・自転車等の交通機能	両側に歩道が確保され、危険箇所が解消するなど、歩行者・自転車の交通に対する安全性向上に寄与するため必要性は高い。		
土地利用との整合	都市マスタープランにおける当該路線周辺の土地利用構想は、当該路線に沿って沿道商業誘致ゾーンがあり、その外側が住宅地に位置付けられている。また、その他の部分には産業地に位置付けがされていることから、当該路線はその実現に大いに寄与する。		
まちづくりとの整合	当該路線は、県及び町指定の重要文化財上は通過しない。また、未着手区間には資材置き場等があるが、当該路線が通過する上でコミュニティへの影響は少ないものと考えられる。		
市街地形成機能	町の中心地である役場庁舎周辺地区や、産業地として位置付けられている県内陸工業団地へのアクセス性が高まるなど、拠点性の向上に大いに寄与する。		
防災機能	市街地内の延焼遮断空間機能を有し、広域避難所や一時避難場所へのアクセス性が高まること。さらに路線の一部区間が緊急輸送路線(第1次・第2次路線)となっていることから防災機能を有していると考えられる。		
環境機能	道路両側の歩道に植樹帯が確保されていることや、自然環境保全地域を通過しないことから、環境機能を有していると考えられる。		
代替機能	当該路線の未着手区間は、相模原市田名地区へと接続する県道63号相模原大磯線及び県道54号相模原愛川線の一部であり、周辺既存道路の整備状況から、代替機能を有する路線は他にない。		
他事業との整合	当該路線は、他の都市計画道路3路線と接続されている他、都市計画道路1・3・1さがみ縦貫道路と密接な関係を有している。		
総合的判断	留保付き存続		
自動車交通機能、歩行者自転車交通機能、土地利用との整合性、まちづくりとの整合性、市街地形成機能、防災機能、環境機能、代替機能、他事業との整合のすべての点から必要性は非常に高いと考えられる。 また、都市計画道路1・3・1さがみ縦貫道路の開通による交通量等の変化を勘案する必要性があり、実施の見込みが立たないため、留保付き存続とした。			

3.4.3 桜台小沢線



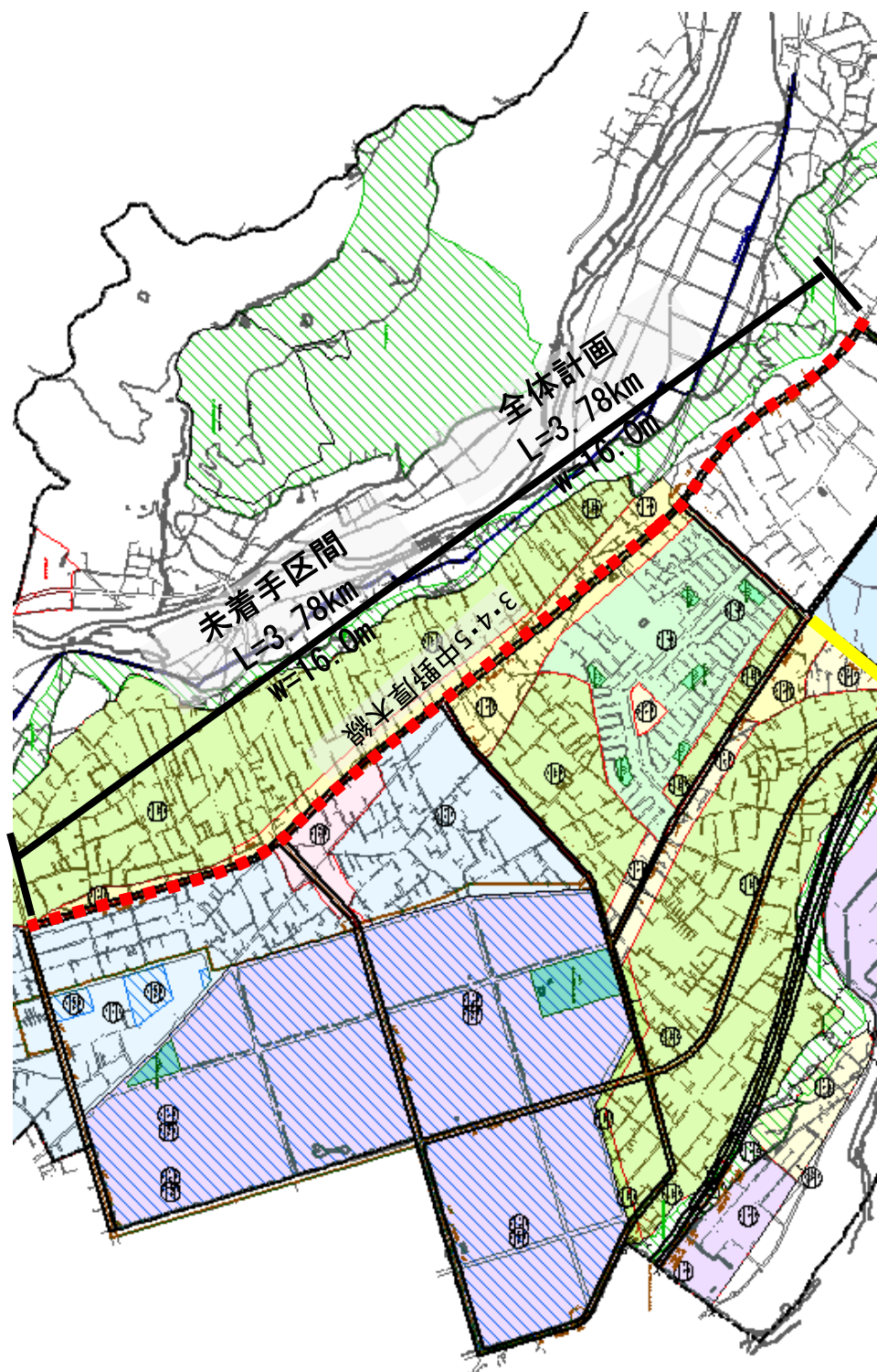
3		3・4・4 一つ井箕輪線			
計画延長	約2.44 km	区間延長	約2.44 km	代表幅員	16.0 m
路線・区間の概要		整備済延長	約2.14 km	未着手延長	約0.30 km
<p>当該路線は、中津台地の中央を縦断し県道54号相模原愛川線に接続する路線であり、未着手区間は県道54号相模原愛川線の一部である。</p> <p>構造形式は地表式で、途中、3・4・6桜台楠線(幅員16m)、3・4・7相模原大磯線(県道63号相模原大磯線)(幅員16m)及び3・4・5中野厚木線(県道65号厚木愛川津久井線)(計画幅員16m)とそれぞれ平面交差する。</p> <p>当該路線は、住居系、工業系用途地域及び市街化調整区域が隣接し、住宅、商店、工場等の密集した地域であり、市街化調整区域には役場庁舎周辺地区及び集落地が存在する。</p>					
機能評価の結果					
項目	評価				
自動車交通機能	都市マスタープランにおいて、準幹線道路に位置付けられた路線であり、多数の都市計画道路と接続し、神奈川中央交通のバス路線であるなど住民の生活利便性の向上に大いに寄与する。				
歩行者・自転車等の交通機能	両側に歩道が確保され、危険箇所が解消するなど、歩行者・自転車の交通に対する安全性向上に寄与するため必要性は高い。				
土地利用との整合	都市マスタープランにおける当該路線周辺の土地利用構想は、当該路線に沿って沿道商業誘致ゾーンがあり、その外側が住宅地に位置付けられている。また、その他の部分には産業地及び行政・文化機能を集積する役場庁舎周辺地区の位置付けがされていることから、当該路線はその実現に大いに寄与する。				
まちづくりとの整合	当該路線は、県及び町指定の重要文化財上は通過しない。未着手区間には集落や商店等があるが、集落等の立地が少ないため、当該路線が通過する上でコミュニティへの影響は少ないものと考えられる。				
市街地形成機能	町の中心地である役場庁舎周辺地区や、産業地として位置付けられている県内陸工業団地へのアクセス性が高まるなど、拠点性の向上に大いに寄与する。				
防災機能	市街地内の延焼遮断空間機能を有し、広域避難所や一時避難場所へのアクセス性が高まること、さらに路線の一部区間が緊急輸送路線(第1次路線)となっていることから防災機能を有していると考えられる。				
環境機能	道路両側の歩道に植樹帯が確保されていることや、自然環境保全地域を通過しないことから、環境機能を有していると考えられる。				
代替機能	当該路線の未着手区間は、相模原市田名地区及び厚木市荻野地区へと接続する県道54号相模原愛川線の一部であり、周辺既存道路の整備状況から、代替機能を有する路線は他にない。				
他事業との整合	当該路線は、他の都市計画道路3路線と接続されている他、都市計画道路1・3・1さがみ縦貫道路と密接な関係を有している。				
総合的判断	留保付き存続				
<p>自動車交通機能、歩行者自転車交通機能、土地利用との整合性、まちづくりとの整合性、市街地形成機能、防災機能、環境機能、代替機能、他事業との整合のすべての点から必要性は非常に高いと考えられる。</p> <p>また、都市計画道路1・3・1さがみ縦貫道路の開通による交通量等の変化を勘案する必要性があり、実施の見込が立たないため、留保付き存続とした。</p>					

3.4.4 1-2 井箕輪線



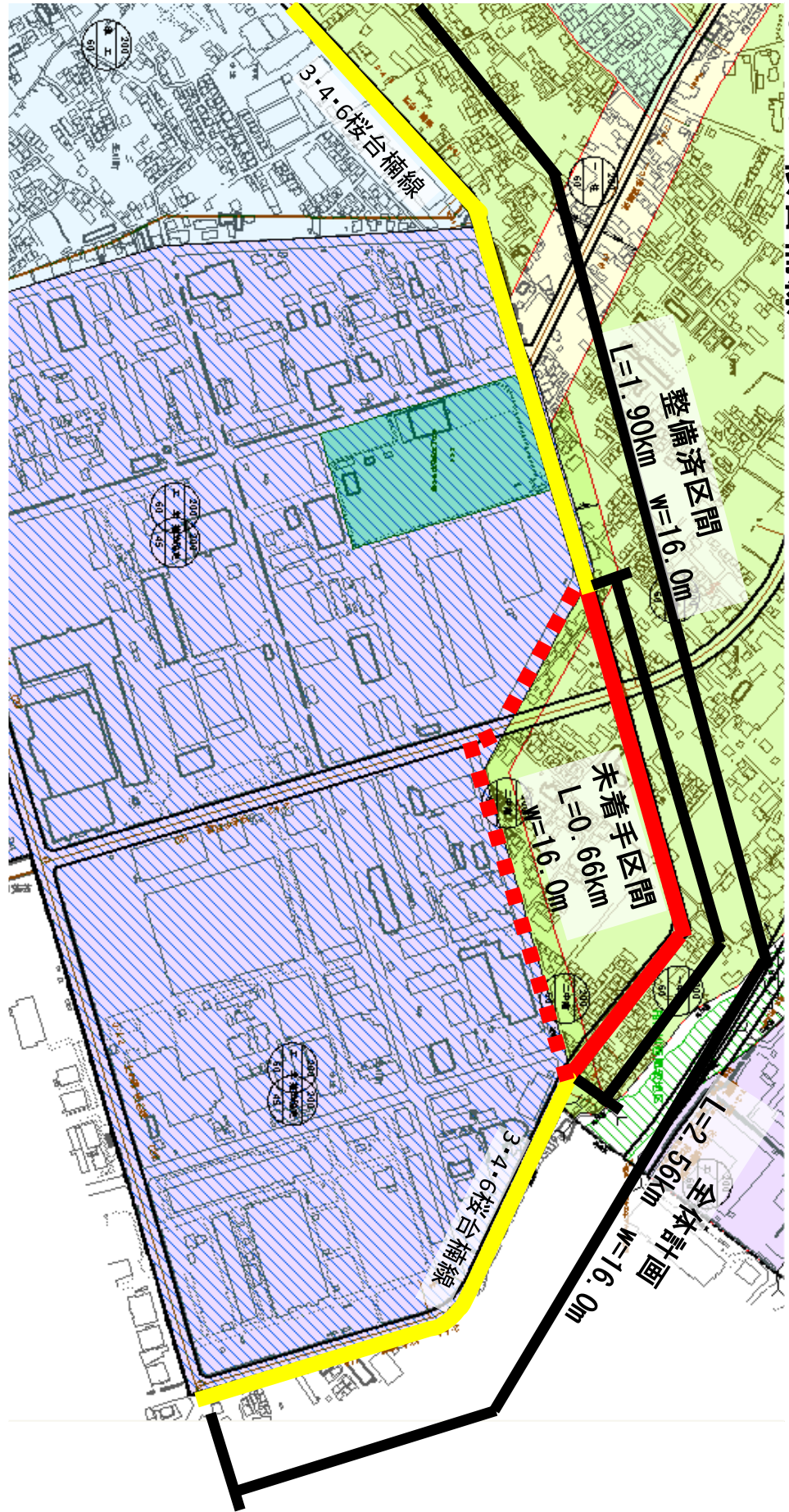
4		3・4・5 中野厚木線	
計画延長	約3.78 km	区間延長	約3.78 km
代表幅員	16.0 m		
路線・区間の概要 整備済延長 約0.00 km 未着手延長 約3.78 km 当該路線は、中津台地の西部を縦断する県道63号相模原大磯線及び県道65号厚木愛川津久井線の一部であり、都市マスタープランにおいても「厚木市、本町、相模原市を結ぶ産業経済の動脈的機能の高い幹線道路である。」との位置付けがされており、最重要路線である。 構造形式は地表式で、途中、3・4・1二の域桜台線(幅員20m)、3・4・2上の原松台線(幅員20m) 3・4・6桜台楠線(幅員16m)、3・4・7相模原大磯線(幅員16m)及び3・4・4一つ井箕輪線(幅員16m)とそれぞれ平面交差する。 当該路線は、住居系及び商業系用途地域が隣接し、住宅、商店等の密集した地域である。			
機能評価の結果			
項目	評価		
自動車交通機能	都市マスタープランにおいて、幹線道路に位置付けられた路線であり、「厚木市、本町、相模原市を結ぶ産業経済の動脈的機能の高い幹線道路である。」とされている。また、多数の都市計画道路と接続し、神奈川中央交通のバス路線であるなど最重要路線であり、住民の生活利便性の向上に大いに寄与する。		
歩行者・自転車等の交通機能	両側に歩道が確保され、危険箇所が解消するなど、歩行者・自転車の交通に対する安全性向上に寄与するため必要性は高い。		
土地利用との整合	都市マスタープランにおける当該路線周辺の土地利用構想は、当該路線に沿って沿道商業誘致ゾーンがあり、その外側が住宅地に位置付けられている。また、その他の部分には行政・文化機能を集積する役場庁舎周辺地区の位置付けがされていることから、当該路線はその実現に大いに寄与する。		
まちづくりとの整合	当該路線は、県及び町指定の重要文化財上は通過しないが、未着手区間には多くの住宅及び商店等が立地する市街地を通過するため、コミュニティへの影響が考えられる。		
市街地形成機能	町の中心地である役場庁舎周辺地区や、地域の中心商業地として位置付けられている太田窪地区へのアクセス性が高まるなど、拠点性の向上に大いに寄与する。また、当該路線周辺には学校、保育園等が多く存在するため、そのアクセス性も高まる。		
防災機能	市街地内の延焼遮断空間機能を有し、広域避難所や一時避難場所へのアクセス性が高まること、さらに路線が緊急輸送路線の補完路線(第2次路線)となっていることから防災機能を有していると考えられる。		
環境機能	自然環境保全地域を通過しないことから、環境機能を有していると考えられる。		
代替機能	当該路線は、愛川町の中央を縦断する県道63号相模原大磯線及び県道65号厚木愛川津久井線の一部を構成するものであり、周辺既存道路の整備状況から、代替機能を有する路線は他にない。		
他事業との整合	当該路線は、他の都市計画道路5路線と接続されている他、都市計画道路1・3・1さがみ縦貫道路と密接な関係を有している。		
総合的判断	留保付き存続		
自動車交通機能、歩行者自転車交通機能、土地利用との整合性、市街地形成機能、防災機能、環境機能、他事業との整合のすべての点から必要性は非常に高いと考えられる。 しかし、未着手区間においては、住宅地及び商業地を通過するため、拡幅及び線形変更に伴い多数の住民の移転等が余儀なくされる事業のため合意形成を図ることが課題となります。また、都市計画道路1・3・1さがみ縦貫道路の開通による交通量等の変化を勘案する必要性があることから、前記の理由等により事業実施の見込みが立たないため、留保付き存続とした。			

3.4.5 中野厚木線



5		3・4・6 桜台楠線	
計画延長	約2.56 km	区間延長	約2.56 km
代表幅員	16.0 m		
路線・区間の概要	整備済延長 約1.90 km 未着手延長 約0.66 km 当該路線は、県内陸工業団地の北側を外周する路線である。 構造形式は地表式で、途中、3・4・2上の原松台線(幅員20m)、3・6・16工業団地東幹線(厚木市道)(幅員16)、3・4・3桜台小沢線(幅員16m)、3・4・4一つ井箕輪線(幅員16m)3・4・5中野厚木線(県道相模原大磯線)(計画幅員16m)及び3・4・15溝野日影坂上線(幅員16m)とそれぞれ平面交差する。 当該路線は、路線南側を工業専用地域及び準工業地域の工業系用途地域(一部区間を除く)、路線北側を第一種中高層住居専用地域等の住居系用途地域に隣接する。 なお、未整備区間については、既に住宅が密集している地域である。		
機能評価の結果			
項目	評価		
自動車交通機能	都市マスタープランにおいて、準幹線道路に位置付けられた路線であり、多数の都市計画道路と連絡し、さらには近隣公園中津工業団地第1号公園に隣接しており、住民の生活利便性の向上に寄与する。また、当該路線の一部が神奈川中央交通のバス路線となっている。		
歩行者・自転車等の交通機能	両側に歩道が確保され、危険箇所が解消するなど、歩行者・自転車の交通に対する安全性向上に寄与するため必要性は高い。		
土地利用との整合	都市マスタープランにおける当該路線周辺の土地利用構想は、路線南側が産業地に位置付けられており県内陸工業団地が存在する。また、路線北側は住宅地に位置付けられている。産業地においては大型車両等の通行が頻繁であり大いに寄与する。また、住宅地においてはさらなる住宅地の形成にやや寄与する。		
まちづくりとの整合	当該路線は、県及び町指定の文化財上は通過しないが、未着手区間には多くの住宅が立地する住宅地を通過するため、地域の分断、コミュニティへの影響が考えられる。		
市街地形成機能	都市マスタープランにおいて「安定的都市経営をはかるため、その基盤となる既存産業を維持するとともに、新たな産業の誘致及び受け皿づくりを推進します。」とした県内陸工業団地と、既存住宅地や近隣公園に対するアクセス性が高まるなど、拠点性の向上に多いに寄与する。		
防災機能	市街地内の延焼遮断空間機能を有し、広域避難場所や一時避難場所へのアクセス性が高まることから、防災機能を有していると考えられる。		
環境機能	道路両側の歩道に植樹帯が確保されていることや、都市マスタープランにおいて環境景観軸として風の道に位置付けられ、自然環境保全地域を通過しないことから、環境機能を有していると考えられる。		
代替機能	当該路線は、県内陸工業団地及び既存住宅地に近接しており、代替機能を有する路線はないが、未着手区間については、南側の現道が代替機能を有する。		
他事業との整合	当該路線は、他の都市計画道路6路線と接続されている他、都市計画道路1・3・1さがみ縦貫道路と密接な関係を有している。		
総合的判断	変更		
<p>自動車交通機能、歩行者自転車交通機能、土地利用との整合性、市街地形成機能、防災機能、環境機能、代替機能、他事業との整合のすべての点から必要性は非常に高いと考えられる。</p> <p>しかし、未着手区間においては、住宅地を通過するため、整備に伴い地域の分断等による既存コミュニティに影響を及ぼす恐れがあり、また住民等の移転などが余儀なくされる事業のため合意形成を図ることが困難である。</p> <p>前述の理由等により、事業実施は非常に困難であるため、当該路線の未着手区間の代替機能を有する南側の現道路線に計画変更することとした。</p>			

3.4.6 桜台楠線



10. 今後の見直しについて

今回の見直しについては、長期未着手路線の必要性の検証を行ったものですが、社会状況は常に変化し、今回「留保付き存続」とした路線についても、将来にわたって「必要性が高い」ということが必ずしも保証されるものではありません。

今後の都市計画道路の見直しについては、予想される変化に注意を払い、都市マスタープラン改定などにあわせて、必要に応じて見直しを実施することとしております。

次回以降の見直し時期については、神奈川県ガイドラインでも「社会経済状況などを考慮しながら適時適切に行うもの」となっていることから、おおむね10年後の実施を考えています。